

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
République Algérienne Démocratique et Populaire  
وزارة التعليم العالي و البحث العلمي  
Ministère de l'enseignement Supérieur et de la Recherche scientifique



جامعة محمد بوضياف بالمسيلة  
معهد تسيير التقنيات الحضرية  
قسم : تسيير المدينة  
شعبة : تسيير التقنيات الحضرية  
تخصص: تسيير المدينة

مذكرة تخرج مكملة لنيل  
شهادة ماستر أكاديمي

العنوان

واقع الخدمات الحضرية في المدينة  
- دراسة حالة خدمة النقل الحضري الجماعي بمدينة البويرة -

إشراف الأستاذ:

-منصور خميسي

إعداد الطالب:

- أحمد قدوري

السنة الجامعية: 2016/2015

# كلمة شكر

قال الله تعالى:

﴿... وَلَئِنْ شَكَرْتُمْ لَأَزِيدَنَّكُمْ...﴾ صدق الله العظيم سورة إبراهيم الآية 07

نحمد المولى عز وجل ونشكره أولا وأخيرا على إنهائنا هذا العمل

الحمد لله رب العالمين على نعمه أولا وعلى توفيقه لنا على إنجاز هذا العمل ثانيا.

أتقدم بوافر الشكر والامتنان إلى معهد تسيير التقنيات الحضرية لإتاحته الفرصة لنا لإكمال دراستنا العليا وتقديم كافة التسهيلات لتحقيق ذلك وكذا تضحيات الأساتذة المشرفين فيه.

كما أتقدم بأسمى عبارات الشكر والتقدير للأستاذ المشرف: منصور خميسي على المساعدات الكبيرة التي قدمها لي وتوجيهاته النيرة ونصائحه السديدة طيلة أثناء إنجاز هذا البحث أطال الله في عمره ، وكذا كل أساتذة ودكاترة معهد تسيير التقنيات الحضرية الذين ساعدوني من قريب أو بعيد وتضحياتهم الكبيرة في سبيل البحث العلمي.

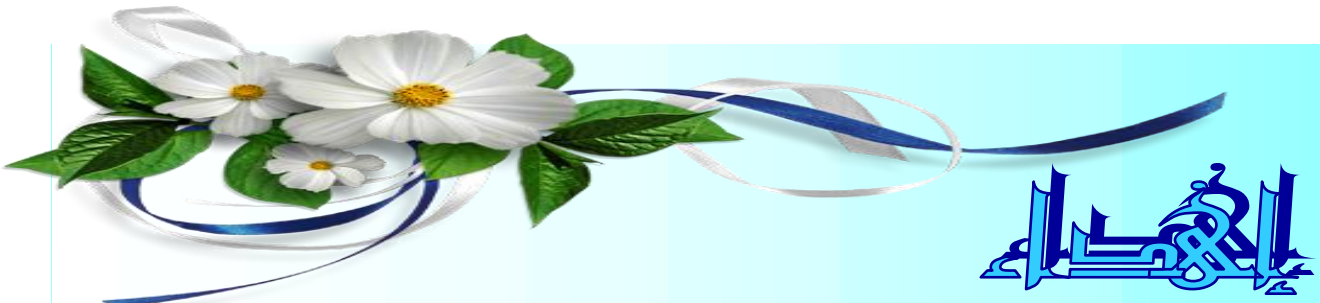
ولا يفوتني أن أتوجه بالشكر إلى كل موظفي مصلحة الأمن العمومي لولاية البويرة و مديرية النقل ومديرية البناء والتعمير ومصلحة الإحصاء بالبلدية.

كما أشكر كل من ساعدنا من قريب أو من بعيد ولو بكلمة طيبة.

إلى كل هؤلاء نتقدم بأخلص التحيات وأطيب الأمنيات.

## أحمد فروري





## إهداء

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

﴿ وَقَضَىٰ رَبُّكَ أَلَّا تَعْبُدُوا إِلَّا إِيَّاهُ وَبِالْوَالِدَيْنِ إِحْسَانًا إِمَّا يَبُلُغَنَّ عِنْدَكَ الْكِبَرَ أَحَدُهُمَا أَوْ كِلَاهُمَا فَلَا تَقُلْ لَهُمَا أُفٍ وَلَا تَنْهَرُهُمَا وَقُلْ لَهُمَا قَوْلًا كَرِيمًا وَاخْفِضْ لَهُمَا جَنَاحَ الذَّلِيلِ مِنَ الرَّحْمَةِ وَقُلْ رَبِّ ارْحَمْهُمَا كَمَا رَبَّيَانِي صَغِيرًا ﴾ { الإسراء 32 – 33 }

الحمد لله رب العالمين منزل الكتاب هدى و تذكرة لأولي الألباب، والصلاة والسلام على سيدنا محمد الذي خصه بجوامع الكلام و فضل الخطاب و على آله و أتباعه إلى يوم الدين و سلم تسليما كثيرا.

أما بعد أهدي عملي هذا :

إلى من حملتني وهن على وهن، إلى رمز الحنان وعنوان الأمل، إلى من علمتني كيف يكون الصبر مفتاح الفرج إلى القلب الذي احتمل الكثير والصدر الفيض الذي لا يفيض، إلى التي إن قدمت لها كنوز الدنيا ما وفيت ذرة من فضلها علي..إليك أُمي الحنون أطال الله في عمرك.

إلى الذي كافح من أجل أن يعلمني، وتعب لأجل راحتي وسهر لأجل نومي فرباني على حسن الخلق وعلمي الكفاح وغرس في وجداني حب العلم و العمل ... إليك أُمي العزيز أطال الله في عمرك.

إلى كل إخوتي و شموع بيتنا كل واحد باسمه وخاصة الكتكوتة الصغيرة هبة حفظها الله.

إلى كل أعمامي و عماتي أحوالي و خالاتي.والعائلة الكبيرة: قدوري و وقاص، في كل ربوع هذا الوطن الحبيب.

إلى كل الزملاء و الأصدقاء في الدراسة من الابتدائية إلى الجامعة.

ياسين فراحي، خير الدين بلعلوي، مالك لهواس، طارق، عبد الصمد، محمد، حميد، وليد، عبد الحفيظ، عمر، السعيد، أحمد، رياض، ميلود، عبد الله، وحيد، عصام، عبد الرحيم، حسام، ياسين، طه، سيد أحمد، مراد، نوري، الشاوي، عبد الحليم، نوفل، جمال، رشيد.

إلى كل من ساندني في مشوار بحثي سواء من قريب أو من بعيد.

إلى كل من سكنوا قلبي وحفظهم لساني و نسيهم قلبي هذا

فألف ألف تحية.

أحمد قدوري



## الملخص:

الخدمات الحضرية هي أحد مقومات الحياة في المدينة حيث أن التوازن بين السكان ومتطلباتهم الخدمائية يعتبر أحد أسباب وشروط استقرار وتطور المدينة ، وفي ظل هذا التطورات الحاصلة ظهرت مشاكل كبيرة داخل المجال الحضري خاصة فيما يخص الخدمات المقدمة للسكان ، و من بينها خدمة النقل الحضري التي تعتبر من بين أكبر المقومات الحيوية و الديناميكية داخل المجال الحضري ، إلا أن هذا العنصر يواجه مشاكل جمة خاصة في المدن النامية.

مدينة البويرة من بين المدن الجزائرية التي شهدت توسعا عمرانيا كبيرا مما صعب مهمة النقل الحضري حيث أصبح عاجز على مواكبة التطور وتحقيق الدور المنوط به خاصة المتعلق بالتنمية العمرانية للمدينة وهذا نظرا للتوزيع المركزي لمختلف التجهيزات العمومية التي تدور حولها معظم التنقلات الحضرية، إضافة إلى عدم قدرة المنشآت القاعدية للطريق من استيعاب العدد الكبير من المركبات بسبب عدم مطابقتها للمقاييس، إضافة إلى الخلل في الجانب التسييري للقطاع كعدم الدقة في اختيار المسارات اللازمة ومحطات التوقف.

ومن أجل تدارك هذه الظاهرة كان لا بد من إعادة النظر في المنظومة العامة للنقل الحضري في الجانبين التسييري و التنظيمي مع الأخذ بعين الاعتبار جميع المكونات العمرانية للمدينة وهذا من أجل الوصول إلى مدينة منسجمة و مترابطة في ظل نظام نقل متوازن و فعال.

الكلمات المفتاحية: الخدمات الحضرية - النقل - النقل الحضري الجماعي - مدينة البويرة.

## **Résumé :**

Les services urbains est l'une des nécessités de la vie dans la ville où l'équilibre entre la population et des exigences de service est l'une des raisons et des conditions pour la stabilité et le développement de la ville, dans l'ombre de cette évolution des grands problèmes au sein de l'agglomération, en particulier en ce qui concerne les services fournis à la population, y compris le service de transport urbain considéré comme un des éléments plus vitaux et dynamiques au sein de la zone urbaine, mais cet élément est confrontée à des difficultés, surtout dans les villes du tiers monde.

Bouira à l'instar de toutes les villes algériennes souffre de tels problèmes, qui a vu une expansion considérable assure les transports urbains difficiles où il est devenu incapable de faire face au développement et à réaliser son mandat, en particulier sur le développement urbain de la ville et c'est en raison de la répartition centrale des divers équipements publics autour de la plupart des déplacements urbains en plus de l'incapacité des installations basales pour la route accueillir le grand nombre de véhicules en raison du manque de conformité aux normes, ajoutant au déséquilibre dans le côté de gestion comme des inexactitudes dans le choix des lignes nécessaire et les parkings.

Afin de remédier à ce phénomène devait être réexaminée dans le système public de transport urbain à la fois organisationnelle et gestion tenant compte de toutes les composantes physiques de la ville et que pour atteindre une ville harmonieuse et fileté en vertu du système de transport équilibré et efficace.

**Les mots clés :** – Les services urbains – le transport – le trafic urbain – ville de Bouira

أ ..... مقدمة عامة.....

## الفصل التمهيدي: مدخل عام

03	.....1-الإشكالية.....
05	.....2- الفرضيات.....
05	.....3- أسباب اختيار الموضوع.....
05	.....4- أهداف الدراسة.....
06	.....5- منهجية البحث.....
07	.....6- دراسات سابقة.....
12	.....7- محتوى المذكرة.....
14	..... خلاصة الفصل.....

## الفصل الأول: الخدمات الحضرية وواقعها بالمدينة

15	..... تمهيد
15	..... I. الخدمات الحضرية
15	.....1- المدينة
16	.....2- خصائص الخدمات
16	.....3- مبادئ الخدمات
17	.....4- التجهيزات
18	.....5- تاريخ الخدمات الحضرية
18	.....6- التصنيفات العامة للخدمات الحضرية
20	..... II. الخدمات الحضرية في العالم الثالث
20	.....1- الخدمات الحضرية في الجزائر
21	.....2- الخدمات الحضرية داخل الأحياء السكنية
22	.....3- أسباب تدهور الخدمات الحضرية
23	..... خلاصة الفصل

## الفصل الثاني: دور وأهمية خدمة النقل الحضري الجماعي بالمدينة

24	تمهيد
24	<b>I. النقل</b>
27	1- مخطط النقل
27	2- أهم تقسيمات النقل
30	3- الأنواع الرئيسية للنقل
32	4- أهمية قطاع النقل في التنمية الاقتصادية والاجتماعية
32	5- دور النقل في التنمية الاقتصادية
33	6- أهمية النقل في إحداث التغيير الاجتماعي
34	7- دور النقل في تنظيم الأوساط الحضرية
37	<b>II. النقل الحضري الجماعي للمدينة</b>
37	1- النقل الحضري الجماعي
38	2- أهمية النقل الحضري الجماعي
41	3- خصائص وأثار النقل الحضري الجماعي
44	4- شبكة النقل الحضري الجماعي
47	5- وسائل النقل الحضري الجماعي في الوسط الحضري
50	6- التنقلات الحضرية في المدن
51	7- أنواع التنقلات الحضرية في المدن
52	8- الخدمة ونوعية الخدمة في النقل الحضري الجماعي
52	8-1 الخدمة في النقل الحضري الجماعي
52	8-2 نوعية الخدمة (جودة) في النقل الحضري الجماعي
54	8-3 المؤشرات النوعية المعتمدة للحكم على جودة خدمة النقل الجماعي
56	خلاصة الفصل

## الفصل الثالث: دراسة تحليلية لمدينة البويرة .

57	تمهيد
57	<b>I. التعريف بمدينة البويرة</b>
57	1- أصل التسمية
57	2- البعد التاريخي للولاية

59	.....	3- الموقع الجغرافي للولاية	
60	.....	4- التقسيم الإداري للولاية	
61	.....	5- الموقع الإداري للبلدية	
61	.....	6- موضع المدينة	
63	.....	<b>الدراسة الطبيعية</b>	<b>.II</b>
64	.....	1- التضاريس	
65	.....	2- المناخ	
65	.....	3- الحرارة	
66	.....	4- الرطوبة	
67	.....	5- التساقط	
67	.....	6- الرياح	
68	.....	<b>الدراسة الجيوتقنية</b>	<b>.III</b>
68	.....	1- دراسة قابلية التعمير	
68	.....	1-1 أراضي صالحة للتعمير	
68	.....	2-1 أراضي متوسطة الصلاحية للتعمير	
68	.....	3-1 أراضي غير صالحة للتعمير	
69	.....	2- عوائق التوسع	
69	.....	2-1 العوائق الطبيعية	
69	.....	2-2 العوائق الصناعية	
69	.....	2-3 العوائق القانونية	
72	.....	2-4 ارتفاعات التعمير	
73	.....	<b>الدراسة الديموغرافية</b>	<b>.IV</b>
73	.....	1- مراحل نمو السكان	
74	.....	2- التوزيع المحلي لبلدية البويرة	
76	.....	3- التوقعات المستقبلية لعدد سكان مدينة البويرة	
76	.....	4- الكثافة السكانية	
77	.....	5- التركيب العمري لسكان بلدية البويرة	
79	.....	<b>الدراسة الاقتصادية</b>	<b>.V</b>

81	..... الدراسة العمرانية .VI
81	..... 1- المراحل التاريخية لتوسع مدينة البويرة
81	..... المرحلة الأولى : ما قبل 1830
81	..... فترة ما قبل التاريخ
82	..... فترة العصور القديمة
82	..... الفترة الرومانية
82	..... الفترة الإسلامية
82	..... الفترة العثمانية
82	..... المرحلة الثانية : مرحلة الاستعمار الفرنسي 1830-1962
83	..... فترة ما بين 1868 – 1930
84	..... فترة ما بين 1930-1958
85	..... فترة 1958 – 1962
87	..... المرحلة الثالثة: بعد الاستقلال
87	..... فترة ما بين 1962 – 1974
88	..... الفترة ما بين 1974- 1990
89	..... فترة من سنة 1990 إلى يومنا هذا
90	..... 2- دراسة الشبكات التقنية
90	..... 1-2 شبكة الطرق والنقل
90	..... 1-1-2 المحاور الهيكلية للمجال
92	..... 2-1-2 النفاذية
93	..... 3-1-2 المشاكل المتعلقة ببياكل النقل
93	..... 3- استخدامات الأرض بالمدينة
93	..... 1-3 السكن
94	..... 2-3 كثافة السكنات
96	..... 4- التجهيزات
96	..... 1-4 التجهيزات التعليمية
96	..... 2-4 التجهيزات الصحية
97	..... 3-4 التجهيزات المالية

97	..... 4-4 التجهيزات الثقافية والدينية
97	..... 5-4 التجهيزات التجارية
98	..... 6-4 التجهيزات الإدارية و الخدماتية
99	..... 7-4 المنشآت الصناعية
100	..... 8-4 تجهيزات أخرى
102	..... خلاصة الفصل
	<b>الفصل الرابع: دراسة تحليلية لواقع خدمة النقل الحضري الجماعي بمدينة البويرة</b>
103	..... تمهيد
103	..... I دراسة مسارات النقل الحضري الجماعي
103	..... 1- الطرقات
104	..... 2- خطوط النقل الحضري الجماعي في المدينة
120	..... 3- أماكن توقف النقل الحضري الجماعي
122	..... 4- المحطات
123	..... 5- دراسة الوسائل المستعملة الخاصة بالنقل الحضري الجماعي في المدينة
125	..... II تحليل ودراسة استمارة الاستبيان
144	..... خلاصة الفصل
	<b>الخاتمة العامة .</b>
145	..... 1-تحليل الفرضيات
146	..... 2- الاقتراحات والتوصيات
150	..... 3- الخلاصة عامة

المراجع.

الملاحق.

## قائمة الجداول

الصفحة	العنوان	الرقم
60	التقسيم الإداري الحالي لولاية البويرة .	01
65	تغيرات درجة الحرارة الشهرية في مدينة البويرة.	02
66	نسب الرطوبة الشهرية في مدينة البويرة.	03
67	المعدلات الشهرية للتساقط في مدينة البويرة.	04
72	ارتفاقات التعمير في بلدية البويرة .	05
73	زيادة عدد السكان خلال الفترة الممتدة من 1977 إلى 2014.	06
75	عدد السكان بلدية البويرة في كل تجمع سكاني .	07
76	التوقعات المستقبلية لعدد سكان مدينة البويرة.	08
77	الكثافة السكانية في بلدية البويرة .	09
77	الفئات العمرية لسكان بلدية البويرة لسنة 2008	10
79	توزيع عدد العاملين حسب كل قطاع في بلدية البويرة سنة 2014.	11
80	تطور عدد المشتغلين بقطاعات النشاط الاقتصادي 1998 - 2014.	12
89	نسب أنماط السكنات الموجودة في مدينة البويرة.	13
93	التجهيزات الدينية و الثقافية في بلدية البويرة .	14
94	التجهيزات التجارية في بلدية البويرة .	15
94	التجهيزات الإدارية في بلدية البويرة.	16
95	المنشآت الصناعية في بلدية البويرة.	17
96	تجهيزات أخرى في بلدية البويرة.	18
100	خطوط النقل الحضري الجماعي.	19
120	يبين نوع وعدد وعمر الحافلات والمدة المستغرقة للوصول.	20
122	أجوبة المواطنين حول مكان الإقامة.	21
123	أجوبة المواطنين حول مكان السن.	22
124	أجوبة المواطنين حول الجنس.	23
125	أجوبة المواطنين حول مهنتهم.	24
126	أجوبة المواطنين حول استعمالهم للحافلة.	25

124	أجوبة المواطنين حول سبب تنقلهم.	26
129	أجوبة المواطنين حول أهم ساعات تنقلهم.	27
130	أجوبة المواطنين حول حكمهم حول خدمة النقل الحضري الجماعي.	28
131	أجوبة المواطنين حول سهولة وصعوبة التنقل.	29
132	أجوبة المواطنين حول وسيلة النقل.	30
133	أجوبة المواطنين حول حالة المقاعد .	31
134	أجوبة المواطنين حول الاكتظاظ.	32
135	أجوبة المواطنين حول مدة انتظار الحافلة.	33
136	أجوبة المواطنين حول مدة الرحلة.	34
137	أجوبة المواطنين حول احترام السائق للسرعة .	35
138	أجوبة المواطنين حول المشاكل التي يعاني منها الركاب.	36
139	أجوبة المواطنين حول المؤشرات المعتمدة للحكم جودة خدمة النقل الجماعي.	37

## قائمة الأشكال

الرقم	العنوان	الصفحة
01	الموقع الجغرافي لولاية البويرة.	61
02	الموقع الإداري لبلدية البويرة.	62
03	تغيرات درجة الحرارة الشهرية في مدينة البويرة .	65
04	نسب الرطوبة الشهرية في مدينة البويرة.	66
05	معدلات التساقط الشهري في مدينة البويرة.	67
06	تطور عدد سكان مدينة البويرة مع التوقعات المستقبلية.	76
07	نسب الفئات العمرية في بلدية البويرة .	78
08	نسب عدد العمال لسنة 2014 حسب كل القطاعات في بلدية البويرة .	79
09	تطور عدد العاملين في قطاعات الاقتصادية لسنتي 1998 و 2014 .	80
10	يوضح مقطع لموقف حافلات.	118
11	دائرة نسبية تبين مكان إقامة المتنقلين.	122
12	دائرة نسبية تبين سن المتنقلين في الحافلات.	123
13	دائرة نسبية تبين جنس المتنقلين.	124
14	دائرة نسبية تبين مهنة المتنقلين.	125
15	دائرة نسبية تبين استعمال المتنقلين للحافلة.	126
16	دائرة نسبية تبين سبب تنقل المتنقلين.	127
17	دائرة نسبية تبين أهم ساعات تنقل المواطنين.	129
18	دائرة نسبية تبين حكم المتنقلين حول خدمة النقل الحضري الجماعي.	130
19	دائرة نسبية تبين سهولة وصعوبة تنقل المتنقلين.	131
20	دائرة نسبية تبين رأي المتنقلين حول وسيلة النقل.	132
21	دائرة نسبية تبين رأي المتنقلين حول حلة المقاعد.	133
22	دائرة نسبية تبين رأي المتنقلين حول الاكتظاظ.	134
23	دائرة نسبية تبين مدة انتظار الحافلة.	135
24	دائرة نسبية تبين مدة الرحلة.	136
25	دائرة نسبية تبين احترام السائق للسرعة.	137
26	دائرة نسبية توضح المشاكل التي يعاني منها الركاب.	138

## قائمة المحتويات

الصفحة	العنوان	الرقم
63	منطقة الدراسة.	01
64	الأميال والمنحدرات في بلدية البويرة .	02
70	خريطة جيوتقنية لمدينة البويرة .	03
71	عوائق التوسع الاصطناعية و الطبيعية في بلدية البويرة.	04
75	التوزيع المجالي للتجمعات الرئيسية و الثانوية في مدينة البويرة.	05
83	تطور المدينة في الفترة ما بين 1868 - 1930	06
84	تطور المدينة في الفترة ما بين 1930-1958	07
85	تطور المدينة في الفترة ما بين 1958 - 1962	08
87	تطور المدينة في الفترة ما بين 1962 - 1974	09
88	تطور المدينة في الفترة ما بين 1974-1990	10
89	تطور المدينة في الفترة ما بين 1990 إلى يومنا هذا	11
91	شبكات الطرق في بلدية البويرة.	12
92	منافذ مدينة البويرة	13
95	كثافة السكنات في بلدية البويرة .	14
101	التجهيزات العمومية في بلدية البويرة.	15
106	مسار الخط 01 وأماكن التوقف.	16
108	مسار الخط 02 وأماكن التوقف.	17
110	مسار الخط 03 وأماكن التوقف.	18
112	مسار الخط 04 وأماكن التوقف.	19
114	مسار الخط 05 وأماكن التوقف.	20
116	مسار الخط 06 وأماكن التوقف.	21
118	مسار الخط 07 وأماكن التوقف.	22
120	أماكن توقف حافلات النقل الحضري الجماعي	23

## قائمة الصور

الصفحة	العنوان	الرقم
57	برج البويرة (حمزة سابقا).	01
84	الساحة العامة للبلدية.	02
84	السوق الأسبوعية.	03
84	مقر البلدية.	04
84	الكنيسة المقر الحالي مديرية.	05
84	محطة القطار.	06
84	أحد بوابتي برج الترك .	07
101	حافلات الخط رقم 01.	08
103	حافلات الخط رقم 02.	09
105	حافلات الخط رقم 03.	10
107	حافلة الخط رقم 04.	11
109	حافلات الخط رقم 05.	12
110	حافلة الخط رقم 06.	13
113	حافلة الخط رقم 07.	14
117	موقف نصح زيغود يوسف.	15
117	موقف نصح بن عبد الله محمد .	16
117	مكان توقف الحافلات.	17
117	موقف شارع 19 مارس 1962 .	18
119	محطة أيت العزيز - حيزر- البويرة .	19
119	محطة تاغزوت - البويرة.	20
119	محطة ما بين الولايات.	21
119	محطة المزدور - البويرة.	22
120	وسائل النقل الحضري الجماعي.	23

# مقدمة عامة

I مقدمة عامة :

تعتبر المدينة كيانا وفضاء مركبا يمكن التعرف عليها من خلال مظهرها العام وشكلها الهندسي ، ولا يجب أن ننظر إلى المدينة كمجرد تجمع سكاني وخليط من الأنشطة بل على العكس من ذلك فالمدينة تقوم على مجموعة من الوظائف المختلفة تتصل أولا بالدور الذي تؤديه من خلال توفير مختلف متطلبات السكان من خدمات ، حيث أن هذه الأخيرة تتصل أساسا بتموضعها ضمن النسيج الحضري واختلال التوازن في توزيعها يتسبب في اختلال توازن المجال الحضري.

وانطلاقا من النمو السريع الذي شهدته مختلف مدن العالم والتحولات المذهلة في مختلف الميادين خاصة الجانب الحضري وفي ظل هذا التطورات الحاصلة ظهرت مشاكل كبيرة داخل المجال الحضري خاصة فيما يخص الخدمات المقدمة للسكان ، حيث تعتبر هذه الأخيرة أحد مقومات الحياة في المدينة حيث أن التوازن بين السكان ومتطلباتهم الخدماتية يعتبر احد أسباب وشروط استقرار وتطور المدينة ، إلا أن هذا العنصر يواجه مشاكل حمة خاصة في مدن العالم الثالث ، حيث عرفت هذه الأخيرة تغيرات مرئية في أحجامها ووظائفها وكانت انعكاساتها جلية على زيادة الطلب على السكن والعقارات بكافة أنواعها والتجهيزات الحضرية وعلى نوعية الأداء الوظيفي للمدينة الذي تتمثل مظاهره في نوعية الخدمات المقدمة للسكان ويبدو انه أمام إلحاحية المشاكل المطروحة لاسيما أزمة السكن وما نتج عن ذلك من تزايد للبناء الفوضوي والسكن العشوائي ومشاكل النقل والمنشات القاعدية ، كان لا بد من توفير الخدمات والمرافق الحضرية بما يتناسب وحجم الطلب ، إضافة إلى ذلك التوزيع الغير منظم للخدمات الأمر الذي زاد من حدة تردي نوعية الحياة الحضرية في مدننا اليوم بسبب عدم القدرة على الموافقة بين شروط نمو وتطور المدن.

وعلى الرغم من السياسة التوجيهية التي اعتمدها الجزائر في التخطيط المجالي والهادفة للتقليل من حدة الالاعقلانية في استهلاك المجال في شكل مخططات تنظيمية ، إلا أنها تفتقر إلى الكثير من الضوابط التقنية المادية، مما أدى إلى زيادة نمو المدن بشكل كبير وعلى ضوء هذا وضعت الدراسة الحضرية لإيجاد الحلول للكثير من المشاكل والوصول إلى مجال منظم ومتوازن.

ومدينة البويرة واحدة من تلك المدن التي تعتبر أحد الأقطاب الهامة في ولاية البويرة ذات موقع إستراتيجي جد مهم باعتبارها همزة وصل بين الشمال و الجنوب و الشرق و الغرب بحكم الحركة الكثيفة التي تشهدها هذه الأيام، و هذا راجع للزيادة الكبيرة في عدد السكان التي جعلت المدينة ذات استقطاب عالي ، مما أدى إلى تسارع نموها العمراني واختلالها المجالي من خلال مجموع التحولات الحضرية والعمرانية التي كانت نتائجه و انعكاساتها سلبية و واضحة على المجال الحضري للمدينة ، حيث أضعفت هيكل المدينة وأثقلت فعالية مختلف وظائفها ليصعب بذلك التسيير الوظيفي بها. و عليه يمكن اعتبارها كعينة مناسبة للدراسة و البحث .

# الفصل التمهيدي:

## مدخل عام

- 1 -الإشكالية.
- 2 -الفرضيات.
- 3 -أسباب اختيار الموضوع.
- 4 -أهداف الدراسة.
- 5 -منهجية البحث.
- 6 -الدراسات السابقة.
- 7 -محتوى المذكرة.

## 1-الإشكالية:

عرفت جل مدن العالم نموا سكانيا سريعا و توسعا عمرانيا كبيرا، ومع عمليات التنمية و التطور السريعة أصبحت هذه المدن مركزا للعديد من الأنشطة الاقتصادية و الخدمات المختلفة كالتجارة و الصناعة و قد أدى هذا التطور و ما فيه من تضخم سكاني هائل إلى تداخل الوظائف و تعدد الحركة و تنوع أسبابها ، فأصبح المرء مضطرا للتنقل بين أجزاء المدينة المختلفة لتلبية متطلباته و الاستفادة من جميع الخدمات.

و تختلف المدن عن بعضها البعض في العديد من الخصائص و التي بدورها تفرق بين مدينة و أخرى و هذا حسب حجم المدينة و وظيفتها و نوعية تسييرها... الخ. فالمدينة وما تعرفه من تطورات تواجه العديد من التحديات و المشكلات الناتجة و التي يصعب حلها ما لم تتوفر الآلية المدروسة للتخطيط العمراني السليم، ومن بين هذه المشاكل هي مشكلة النقل الحضري و المتمثلة بشكل رئيسي في ازدحام الشوارع و الاختناقات المرورية و التلوث البيئي التي أصبحت تهدد ديناميكية المدينة.

و يعتبر قطاع النقل أحد أهم القطاعات داخل المدينة و هو يمثل العصب الأساسي أو الشريان و القلب النابض لمختلف النشاطات الاقتصادية و التجارية، كما تتجلى الوظيفة الأساسية للنقل في أنه يعتبر حلقة الوصل بين السكان و استعمالات الأراضي و ينظر إليه على اعتباره جزء لا يتجزأ من عملية التخطيط العمراني ككل لارتباطه الوثيق بالتكوين العمراني و استعمالات الأراضي التي تعتبر أحد أهم العوامل المولدة للرحلات.

كما ترتبط مشكلات تنقل السكان بكيفية توزيع مجالات النشاط و الخدمات في المدينة، فالمركزية التي تتميز بها الأنشطة تؤدي إلى كثافة عالية وضغط مرور شديد على الطرق والشوارع الجانبية فالأنشطة التجارية تتركز في مراكز المدن ، مما يزيد من الكثافة السكانية بهذه المناطق، وهذا يؤدي إلى الازدحام في حركة المرور، فطبيعة استخدامات الأرض في المدينة و نوعية الأنشطة المقترنة بها و التوزيع اللامتوازن للخدمات يؤدي إلى تعقد الأزمة في المدن النامية.

ولا شك أن الجزائر ليست بمنأى عن هذه المشكلات خاصة وأنها مرتبطة ارتباطا وثيقا باقتصاد المدينة كالنقل الحضري فقد أدى التزايد السكاني لبعض المدن الكبرى إلى تداخل الوظائف وتعدد الحركة وتنوع أسبابها، مما شكل ظاهرة جديدة بالدراسة والاهتمام؛ وقد حاولت الجزائر كغيرها من كثير من الدول الاستثمار في هذا المجال خاصة في المدن الكبرى بهدف التحكم في التنقلات داخل المدينة وتسييرها، بزيادة البنيات التحتية وزيادة الوسائل وتنوعها، لكن لوحظ إن المشكل ما فتئ يزداد تأزما من يوم لآخر لغياب التنظيم العقلاني في تسيير مؤسسات النقل الحضري وعدم استغلال جميع الوسائل المتاحة.

و المدن الجزائرية كغيرها من المدن النامية تعاني من مشكلات خاصة بحركة النقل داخل محيطها الحضري، و من بين المدن الجزائرية نجد مدينة البويرة التي عرفت في السنوات الأخيرة نموا حضريا سريعا و هي إحدى المدن التي تواجه عدة مشاكل أثرت على قطاع النقل الحضري و من بين هذه المشاكل نذكر منها :

- ازدحام الشوارع و اكتظاظها و كثرة الاختناقات المرورية خاصة في أماكن تركز الخدمات.
- اختلال واضح في التناسق بين شبكة الطرق و محيطها الذي يمتاز بالكثافة.
- تركز الخدمات في مناطق من المدينة و قصورها في مناطق أخرى.
- تداخل الحركة الميكانيكية مع حركة المشاة و عدم تخصيص الطرق حسب أهميتها.
- نقص الانسيابية و السلاسة في تدفق الحركة.
- ندرة مواقف السيارات في كافة أجزاء المدينة و خاصة في المركز و الأماكن التجارية.
- المشكلات البيئية على اختلاف أنواعها "السمعية، البصرية و تلوث الهواء".

و نتيجة لهذه المشاكل التي أدت إلى عرقلة حركة المرور داخل المدينة يجب إيجاد حلول للتخلص منها أو التقليل

من حدتها، و بما أن النقل الحضري له علاقة بتوزيع المباني في المدينة و أن حركة المرور مرتبطة باستعمالات الأرض

سنستند في هذه الدراسة على التساؤل الرئيسي التالي:

ما هي الأسباب والعوامل التي أثرت على وضعية وواقع النقل الحضري الجماعي بالمدينة ؟

## 2- الفرضيات:

الفرضية الأولى : يرجع وضع خدمة النقل الحضري الجماعي بالمدينة إلى تأثير توزيع مختلف التجهيزات والسكن .

الفرضية الثانية : يرجع الوضع الراهن لخدمة النقل الحضري الجماعي إلى وضعية وطبيعة المسارات من جهة

وحالة الحافلات المستخدمة من جهة أخرى .

## 3-أسباب اختيار الموضوع:

نظرا للتطور التاريخي والعمراني الذي عرفته مدينة البويرة وكذا اتساع مجالها العمراني الشيء الذي دفع إلى اتساع

الاحتياجات العامة لسكان المدينة ، حيث أصبحت غير قادرة على تلبية هذه الاحتياجات ومقاومة الضغط على

مستوى المرافق والتجهيزات داخل المدينة الذي أصبح يعاني من اختلالات مرتبطة أساسا بالخدمات الحضرية، و قد

قمنا باختيار هذا الموضوع لعدة اعتبارات منها ما هو موضوعي يتمثل في الأهمية البالغة للموضوع الذي لم يلق اهتمام

من طرف الباحثين وثانيها ذاتي

## 4-أهداف الدراسة:

تهدف من خلال هذه الدراسة إلى إيجاد الحلول لمواجهة المشاكل المتعلقة بخدمّة النقل الحضري وعلاقتها بالحياة

اليومية لسكان مدينة البويرة وانعكاساتها على المدينة وذلك بالإشارة إلى معطيات كمية والكشف عن جوانب الخلل

والأسباب وسبل وأساليب معالجتها وذلك بغية استرجاع الفضاء الحضري لمدينة البويرة وتحسين ظروف الحياة ورفع

مستوى الأداء الخدماتي للمدينة.

## 5- منهجية البحث:

على ضوء الإشكالية المطروحة تم تسطير منهجية البحث و انطلاقا من طبيعة الموضوع الذي نحن بصدد

دراسته و المتمثل في واقع الخدمات الحضرية في المدينة و لكوننا نسعى لوصف و جمع المعطيات عن المشكلة وتصنيفها

وتحليلها وذلك للإجابة على مختلف التساؤلات للوصول إلى نتائج، من خلال تصور جملة من الاقتراحات وحلول للمشاكل المطروحة ، و عليه فقد اعتمدنا على المنهج الوصفي والتحليلي والمقارن .

#### - المنهج الوصفي :

كونه طريقة لوصف الظاهرة المدروسة و تصويرها كمياً عن طريق جمع المعلومات عن المشكلة و تصنيفها و تحليلها و إخضاعها للدراسة الدقيقة.

#### - المنهج التحليلي :

يعتمد هذا المنهج على تشخيص الوقائع من خلال دراسة الواقع و الوقوف على الوضع القائم وإبراز مشكل خدمة النقل الحضري في مدينة البويرة، و وصف ما تعانيه المدينة من مشاكل عن طريق سرد الوقائع ومعرفة الأسباب المؤدية لذلك و فهم وتحليل أسباب الفجوة بين التخطيط النظري والواقع العملي.

#### 5-1- مرحلة البحث النظري:

خلال هذه المرحلة تم الإطلاع على الوثائق والبرامج المختلفة التي يمكنها خدمة وإثراء موضوع البحث، و كذا الخاصة بمجال الدراسة، كما تم الإطلاع على أهم الخرائط الطبوغرافية، و البحوث المنجزة من قبل بعض الباحثين.

#### 5-2- مرحلة البحث الميداني:

تعتمد هذه المرحلة على الخرجات الميدانية واستشارة الهيئات المختصة ومقابلة السكان، وهذا بالإضافة إلى أخذ بعض الصور الفوتوغرافية المتنوعة والهدف من ذلك تكملة بقية المعلومات المتعلقة بالمجال الحضري للمدينة، كما قمنا بالاتصال بمختلف المديرات والمصالح ومكاتب الدراسات...، المتواجدة على مستوى المدينة و على مستوى الولاية، وهذا من أجل الحصول على أكبر قدر ممكن من المعلومات والمصادر التي لها علاقة بموضوع البحث ونذكر منها:

- المصالح التقنية لمدينة البويرة.

- مديرية السكن والتجهيزات العمومية فرع البويرة.

- مديرية التخطيط والإحصاء لولاية البويرة.
- مديرية التعمير والبناء لولاية البويرة.
- مديرية التربية لولاية البويرة.
- مديرية الصحة والسكن لولاية البويرة.
- مديرية النقل لولاية البويرة.

### 5-3 مرحلة تحليل المعلومات والكتابة:

اعتمدنا ضمن هذه المرحلة على تحليل وفرز المعلومات المتحصل عليها و ترتيبها حسب المجالات التي تخدم البحث، ثم معالجتها وتمثيلها في خرائط وجداول وأشكال، بعدها نتطرق بالتعليق عليها وإبراز مختلف النتائج التي من خلالها نتمكن من تحديد علاقة خدمة النقل الحضري بالسكان.

### 6- الدراسات السابقة:

**الموضوع الأول:** بعنوان "النقل الحضري الجماعي تقييم نوعي وكمي - دراسة حالة مدينة باتنة"، مذكرة تدخل ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر من إعداد الطالبة نقاش نجاة وتحت إشراف الأستاذ بوباكور فارس، السنة الجامعية 2010-2011، جامعة الحاج لخضر باتنة.

تتمثل إشكالية الدراسة التي ستقود هذه الدراسة في: "هل وسائل النقل الحضري الجماعي في مدينة باتنة متوفرة وبأي نوعية" وفي هذا السياق تتفرع عدة تساؤلات نوردتها فيما يلي:

- ما هي وضعية النقل الحضري الجماعي في مدينة باتنة؟
- هل النقل الحضري الجماعي في مدينة باتنة متوفر من الناحية الكمية؟
- ما هي أهم المشاكل التي يعاني منها مستعملي النقل الحضري الجماعي في مدينة باتنة؟
- ما هو واقع نوعية خدمات حافلات النقل الحضري الجماعي لمدينة باتنة؟

فرضيات الدراسة:

- وسائل النقل في مدينة باتنة متوفرة من الناحية الكمية.
- نوعية الخدمات التي تقدمها وسائل النقل الحضري الجماعي في مدينة باتنة ذات نوعية رديئة.
- نوعية الخدمة المقدمة من طرف الخواص في ميدان النقل رديئة.
- ويعرف قطاع النقل بمدينة باتنة العديد من النقائص كباقي المدن في الجزائر سواء من الناحية النوعية أو الكمية.

### أولا الجانب الكمي:

- تبين من الدراسة أن العرض في وسائل النقل متوفر وذلك نتيجة لفتح السوق أمام الخواص إلا أنه يعاني من عدة نقائص انعكست سلبا على نوعية الخدمات المقدمة، وعلى رأسها:
- عدم وجود تنظيم فعال للنقل من قبل مديرية النقل.
  - تشتت الناقلين فهم لا يمثلون طرفا فاعلا في ميدان النقل له إستراتيجية واضحة ويتمتع بموارد مالية وبشرية قادرة على الحصول على المعلومة ودراستها بهدف تحسين نوعية الخدمة والدليل على ذلك عدم وجود أي شركة في هذا الميدان باستثناء المؤسسة العمومية التابعة للدولة.
  - غياب للطرف الثالث، وهو المتنقلين حيث لا توجد جمعيات وأنشطة للمجتمع المدني تعدل الأوضاع السائدة في قطاع النقل، كي تصبح في صالح الأفراد والمستخدمين للحافلة.
  - هيمنة المؤسسة العائلية على سوق النقل الجماعي للأشخاص.
  - السيولة وسهولة الاحتياال على مردودية النشاط هي من أهم الأسباب التي تغري المتعاملين على دخول ميدان النقل.
  - قدم حظيرة حافلات النقل الحضري.

- عدم وجود معايير قانونية وموضوعية لتعيين مسيرين يتكفلون بتنظيم و تسيير محطات النقل، وقد تبين فشل القطاع الخاص عن تولي هذه المسؤولية بمفرده.

### ثانيا الجانب النوعي :الدراسة الميدانية:

كشفت الدراسة الميدانية التي تم القيام بها على عينة من المتنقلين عن وجود نقائص يعاني منها النقل الجماعي للأشخاص في المحيط الحضري لمدينة باتنة حاليا، نورد كل ذلك فيما يلي:

- عدم ملائمة وسائل النقل التي هي بحوزة الناقلين فأغلبها قديمة، وغير مجهزة بشكل يضمن راحة المتنقل.

- شروط التنقل بالحافلة غير معقولة تماما، فالمتنقلون يشكون من أمور عدة، في مقدمتها عدم الالتزام بالمواعيد غياب الأمن، الاكتظاظ، انعدام النظافة في الحافلات.

- انتشار استخدام النقل غير رسمي خاصة في الخطوط التي تشتكي من قلة العرض.

- وضعية المواقع متباينة من خط إلى آخر إلا أن معظمها غير ملائمة وغير آمنة كما أنها غير ولا توفر الراحة للمتقل، خاصة وأن مدة انتظار الحافلة (ABRI BUS) مجهزة بأماكن وآتية بهذه المواقع طويلة.

- عدم الانتظام في المرور وعدم احترام التوقيت بالإضافة إلى غياب المعلومة لدى المتنقلين عن أوقات وصول انطلاق الحافلات من الموقف مما يجعلهم ينتظرون طويلا أو يصلون متأخرين.

يرى المستجوبون على الرغم من النقائص السابقة، أن وضعية النقل الحضري حاليا هي أحسن مما كانت عليه سابقا

أي بعد دخول المؤسسة العمومية للنقل الحضري باتنة .ويرجعون ذلك التطور في جوانب عديد من بينهما:

- الخدمة المقدمة من طرف المؤسسة جيدة مقارنة بالخدمة المقدمة من القطاع الخاص.

- فتح خطوط جديدة.

- احترام التوقيت ونظام العمل من طرف السائق والقانون لأن كلاهما يتقاضى أجره بعض النظر عن مردودية النشاط.

- عدم الانتظار في الموقف والسرعة.
  - نوعية الحافلات جيدة مقارنة، بحافلات القطاع الخاص.
- انطلاقاً من الحقائق السابقة والنقائص الملموسة في الواقع وتحليل المعطيات والمعلومات والبيانات وحوصله نتائجها تمكن الباحث من تقديم بعض الاقتراحات لعلها تساعد الأطراف المعنية في إيجاد الحلول أو التقليل من حجم النقائص وتمثل هذه الاقتراحات فيما يلي:
- إعداد دراسات تنبأ بالطلب المستقبلي وكل ما يتعلق بقطاع النقل من حاجات و موارد وغيرها، لتجنب أو على الأقل تخفيف حدة الأزمات التي قد يواجهها القطاع.
  - ضرورة التحكم في الأوضاع القائمة بمتابعة التطورات التي تحدث ميدانياً، خاصة وأن النقل قطاع حيوي.
  - تحديد صلاحيات الأطراف التي تشرف على قطاع النقل بدقة، وبحيث يقل الاعتماد والارتباط بين هذه الأطراف نظراً لغياب التنسيق والتعاون بينهما.
  - ضرورة التعاون والتنسيق بين المصالح المختلفة التي تشرف على قطاع النقل لتحسين مستوى الخدمة المقدمة، ويقصد بالتحديد التنسيق بين خلية الرقابة والتفتيش لمديرية النقل مع مصالح الأمن الولائي، لتكثيف عمليات المراقبة الميدانية المستمرة.
  - إيجاد معايير قانونية وموضوعية لتعيين مسيرين يتكفلون بتنظيم وتسيير محطات النقل البري للمسافرين بعدما تبين فشل القطاع الخاص عن تولي هذه المسؤولية بمفرده.
  - محاولة تجميع المتعاملين من مؤسسات لتسهيل التفاهم معهم.
  - إنشاء سلطة منظمة للنقل وهذا ما جاء به قانون 2010 .
- الموضوع الثاني:** هو بعنوان "النقل الحضري الجماعي بالحافلات في مدينة سطيف واقع وآفاق"، مذكرة مكملة لنيل شهادة ماستر في تسيير التقنيات الحضرية تخصص تسيير المدن والتنمية المستدامة من إعداد الطالبين. زيلح صلاح

الدين ومناصر محي الدين، إشراف الأستاذة غرابي نجلاء، السنة الجامعية 2014-2015، جامعة العربي بن مهيدي أم البواقي.

الهدف من الدراسة:

- دراسة الوضعية الحالية للنقل الحضري الجماعي بالحافلات.
- معرفة درجة تلبية النقل الحضري بالحافلات لاحتياجات السكان من التنقل.
- إبراز أهمية وسيلة النقل الجماعي داخل المدينة.
- إبراز المشاكل والانعكاسات السلبية المترتبة عن سوء الخدمة لدى حافلات النقل الحضري في مدينة سطيف على السكان.

- تعميق الاهتمام بوسيلة النقل الحضري الجماعي.

ومن خلال هذه الدراسة تبين لنا أن مدينة سطيف تنفرد بخصائصها ومؤهلاتها عن مختلف المدن الأخرى، فنجد موقعها الاستراتيجي الكبير إقليميا ومحليا وكذا عوامل الجذب الاقتصادية والسكانية قد جعلت منها مركز الحراك ونقطة مرور جميع التدفقات، إضافة إلى المؤهلات العمرانية التي ترجمت بتركز الأقطاب الحضرية نتيجة للمشاريع التنموية الضخمة التي تركزت في مدينة سطيف. ونتيجة لما سبق، عرفت مدينة سطيف مشاكل الحراك تمثلت في:

- الازدحام والاختناق.

- طول رحلة التنقل.

- حوادث المرور.

- تشعب الخطوط.

- عدم مردودية الخطوط.

- فوضى في حركة المرور.

- اللاموازاة بين الكثافة السكانية وتوزيع مواقف الحافلات مما يطرح إشكال نقص تغطية أحياء المدينة خاصة المنطقة الشمالية الشرقية.

وترجع هذه المشاكل إلى سوء التسيير والتنظيم مع غياب المراقبة والمتابعة ولا مبالاة بعض المسؤولين من الوضعية المزرية لقطاع النقل بالحافلات في المدينة. وبعد وقوف الباحث على أهم المشاكل التي يعاني منها النقل الحضري بالحافلات في مدينة سطيف ، قام باقتراح مجموعة من الاقتراحات والتوصيات التي تحد من مشاكل النقل عموماً والنقل الحضري الجماعي خصوصاً، وذلك من أجل خلق منظومة نقل حضرية جماعية وتمثل هذه الاقتراحات في:

- وضع مخطط للنقل والمرور جديد وفعال يتماشى مع التخطيط الحضري للمدينة على مختلف الآجال، ويحقق الأهداف المرجوة فيما يخص التلبية الفعلية للطلب على النقل وتغطية المناطق التي تعاني من نقص الحافلات.

- نص قوانين صارمة تلزم السائقين والقابضين بالعديد من الأخلاقيات على غرار الهدام المحترم.

- منع التوقف في الشوارع الرئيسية التي تمر من خلالها الحافلات.

- تخصيص مسارات خاصة فقط بالنقل الحضري بالحافلات.

- تخصيص مساحات واسعة لمواقف السيارات في الأحياء المحيطة بمركز المدينة من أجل امتصاص الحجم الهائل لحركة السيارات في المدينة خاصة في المركز.

- ضرورة الموازنة بين العرض والطلب في عدد الحافلات من أجل الاكتفاء في عدد الحافلات للخطوط التي تعرف نقص في عدد الحافلات.

## 7- محتوى المذكرة :

تحتوي المذكرة على أربعة فصول وهي كالآتي:

الفصل التمهيدي: مدخل عام.

عبارة عن مدخل عام للبحث نجد فيه كل من المقدمة العامة، الإشكالية، الفرضيات، الدراسات السابقة ومحتوى المذكرة.

### الفصل الأول: الخدمات الحضرية وواقعها بالمدينة

سنحاول من خلال هذا الفصل التطرق المفاهيم و المصطلحات الأساسية الخاصة بالبحث.

### الفصل الثاني : دور وأهمية خدمة النقل الحضري الجماعي بالمدينة

وفي هذا الفصل سنتطرق بالتفصيل إلى هذا النشاط الذي يعد شريان الحياة داخل الوسط الحضري مع إبراز الدور الذي يلعبه في التنمية الاقتصادية الشاملة وإحداث التغيير الاجتماعي.

### الفصل الثالث: دراسة تحليلية لمدينة البويرة

يتضمن تقديم لمدينة البويرة من عدة نواحي تاريخيا ، طبيعيا، إداريا ، سكانيا وعمرانيا لإبراز أهميتها ومكانتها، وذلك تمهيدا للدخول في صلب موضوع الدراسة.

### الفصل الرابع : واقع خدمة النقل الحضري الجماعي بمدينة البويرة

بعد دراسة الفصول السابقة جاء هذا الفصل كحوصلة للمشاكل التي تعاني منها المدينة، ومعرفة مدى مطابقتها للوضع الحالي وإبراز الخلل الموجود والأسباب التي أدت إلى حدوثه و سنقوم من خلال هذا التحليل برسم تصور لبعض الحلول والاقترحات التي من خلالها يتم تنظيم المجال الحضري لمدينة البويرة.

ونختم هذه الفصول الأربعة بخاتمة عامة تتضمنها تحليل الفرضيات وجملة من الاقتراحات والتوصيات معتمدين على مجموعة النتائج المتحصل عليها خلال الدراسة .

### خلاصة الفصل

يعتبر هذا الفصل مدخل عام للدراسة حيث تناولنا فيه المقدمة العامة والإشكالية والفرضيات وأسباب اختيار الموضوع، ومنهجية البحث المعتمدة في إعداد المذكرة ودراسات سابقة حول موضوع الدراسة وختمنا الفصل بمحتوى ماسنדרسه في هذا العمل.

# الفصل الأول:

## الخدمات الحضرية وواقعها بالمدينة

تمهيد

### I الخدمات الحضرية .

- 1- خصائص الخدمات.
- 2- تعريف الخدمات العمومية.
- 3- مبادئ الخدمات.
- 4- التجهيزات.
- 5- تاريخ الخدمات الحضرية.
- 6- تصنيفات العامة للخدمات الحضرية.

### II الخدمات الحضرية في مدن العالم الثالث.

- 1- الخدمات الحضرية في مدن الجزائر.
- 2- الخدمات الحضرية داخل الأحياء السكنية.
- 3- أسباب تدهور الخدمات الحضرية بصفة عامة.

خلاصة الفصل

تمهيد: سوف نتطرق في هذا الفصل إلى مفهوم الخدمات الحضرية في المدينة وخصائصها ومبادئها، والتجهيزات وتاريخ الخدمات الحضرية وتصنيفاتها، لنصل إلى الخدمات الحضرية في العالم الثالث وفي الجزائر وداخل الأحياء، وأسباب تدهورها.

## I الخدمات الحضرية:

تعد الخدمات نشاط إنسانيا تتشارك الكثير من العلوم في دراسته ولهذا فإن الخدمات تشمل التعليم والصحة والحدايق وغيرها من الخدمات<sup>1</sup>. هي عبارة عن واجهة المدينة، وتمثل دعامة أساسية للتقدم الحضري ومرآة تعكس تاريخ الشعوب وأماط معيشتها وحضارتها وتسعى الدولة جاهدة لتوفيرها لكل مواطن من خلال هيئات ومؤسسات تشرف على تسييرها وهي عموما مؤسسات وشركات عمومية لتوفير الخدمة العمومية لمختلف السكان. ويمكن أن تكون الخدمة بمقابل مالي (النقل الحضري، الكهرباء، الغاز) كما يمكن أن تكون مجانية<sup>2</sup>. فالخدمات الحضرية يقصد بها أيضا بأنها أنشطة أو فعاليات غير ملموسة ونسبية وسريعة الزوال وهي تمثل نشاطا أو أداء يحدث من خلال عملية تفاعل هادفة إلى تلبية توقعات العملاء أو إرضائهم<sup>3</sup>.

### 1- المدينة<sup>4</sup>:

المدينة، هي الكائن الحي كما عرفها لوكوريزيه، رمز التعامل الودي والعلاقات الوطيدة بين الناس، وهي رمز العلاقات الودية بين العلم، الفن، الثقافة والدين. توجد بالمدينة مراكز التبادلات والملتقيات، وأماكن تواجد العمل ومقرات السلطات وبفضل كثافة بناياتها وتحركاتها العمرانية تخلق قدرة ارتباطية سطحية.

<sup>1</sup> - العشاوي عبد الحكيم، صنعاء تركيبها الداخلي وعلاقتها الإقليمية، مركز عبادي الجوهري، 1998، ص190

<sup>2</sup> - larouke med lahadi :projet de recherche en cours 2009 ,laboratoire aménagement territoire.

<sup>3</sup> - الضمور هاني حامد، تسويق الخدمات، دار وائل للنشر، عمان، ط1، 2002، ص167.

<sup>4</sup> - خلف الله بوجمعة: العمران والمدينة، دار الهدى، عين مليلة، الجزائر، 2005، ص12.

ليست التجهيزات وحدها التي تكون المدينة وإنما حركتها وكثرة الآثار القديمة والمعالم التاريخية للمدينة التي تعطيها قيمتها الحقيقية، هذا معناه القيمة التي لا يمكن أن تقاس بالمعايير الاقتصادية<sup>1</sup>.

## 2- خصائص الخدمات الحضرية<sup>2</sup>:

- اللاملموسية: يقصد بها غير ملموسة يصعب توضيحها من خلال الإعلان. فالمستعمل (الشخص) لهذه الخدمة يجب ان يطلع عليها وتكون واضحة أمامه مباشرة .

- غير قابلة للفصل: العلاقة الموجودة بين الخدمة والشخص عند تقديم الخدمة غير قابلة للفصل فالخدمة لا تظهر إلا بوجود المستعمل (الشخص).

- الملكية: وتعني المستفيد من الخدمة يستهلك المنفعة دون إمكانية تملك الخدمة عدم انتقال ملكية الخدمات .

- غياب المعايير: عدم وجود معايير للخدمات يستند إليها في تقديم مستوى الخدمة.

## 3- مبادئ الخدمات<sup>3</sup>: وتقوم على أساس مجموعة من المبادئ:

- مبدأ المساواة: تنص على أن يولد الناس أحراراً ومتساوين في الحقوق و المرافق العامة .

- مبدأ الاستمرارية : ضرورة تلبية الاحتياجات مصالح الناس من دون انقطاع يجب ان تكون الخدمة في الكثير من الأحيان دائمة (غاز، كهرباء وماء) .

- مبدأ القدرة على التكيف: يجب أن تكون الخدمات المقدمة للجمهور تتكيف مع الاحتياجات أي

تخضع عملياً على مبدأ التقدم من أجل التحسين المستمر للخدمة .

- مبدأ الشفافية : أمر ضروري لسير العمل في الخدمة وتمثل في الحصول على وثائق إدارية للتشاور مع المواطنين من أجل صنع القرار.

<sup>1</sup> - خلف الله بوجمعة , العمران و المدينة دار الهدى عين مليلة الجزائر 2005 م الصفحة رقم 66-67 .

<sup>2</sup> - حداد سويدان و شفيق نظام، أساسيات التسويق، دار الحامد للنشر والتوزيع، عمان، ط 1998.

<sup>3</sup> -A. MAHIOU « cours d'institution administratives », collection des sciences juridique et administrative, OPU ,1976 P 321-325

4- التجهيزات:

4-1 تعريف التجهيزات الجماعية<sup>1</sup>:

هي المرافق والشبكات والعمارات التي تسمح وتقدم للسكان المقيمين وللمؤسسات بضمان الخدمات العمومية اللازمة والتي بها تحقق احتياجاتهم ومتطلباتهم الحياتية حيث نجد:

- تجهيزات البنية التحتية: يقصد الأرضية ما تحويه من شبكات وتمثل في (الطرق والمواقف، النقل والاتصال، الماء والقنوات، والطاقة... الخ.

- تجهيزات البنية الفوقية: وهي البنايات للاستعمال العمومي الخاصة بالدولة (الإدارية، التعليمية، الصحية، التجارية، الثقافية والرياضية)، وتميز بين هذه التجهيزات (تجهيزات جوارية، تجهيزات التجمعات، تجهيزات المصلحة الإقليمية )

4-2 التجهيزات العمومية<sup>2</sup>:

هي المؤسسات التي تقدم خدمات عمومية بصفة مجانية، فهي تختلف حسب الوظيفة والتخصص والخدمة التي تقدمها بالإضافة إلى مجال تأثيرها ويكون حسب نوعها وحجمها ودرجة التردد عليها، و تشرف على هذه التجهيزات هيئات عمومية، وتمثل في التجهيزات التعليمية، الصحية، الإدارية، الدينية، الرياضية والترفيهية، الثقافية، السياحية، التجارية والأمنية.

4-3 التجهيزات الخاصة: تقدم خدمات حضرية بصفة غير مجانية مثل العيادات الخاصة، المدارس الخاصة وغيرها،

وهي تجهيزات مكاملة للتجهيزات العمومية .

<sup>1</sup>-Les équipements publics et la ville –problématique du dialogue entre le projet de l'équipement et projet urbain- réalise par CERTU ,décembre2003.

<sup>2</sup>-Michelle Alberto, introduction a l'urbanisme opérationnelle et Composition urbain, volume2

## 5- تاريخ الخدمات الحضرية:

من الناحية التاريخية ارتبط ظهور الخدمات بالتجمعات السكنية التي كان يعيش فيها السكان حيث قامت السلطة المالكة بتوفير بعض الخدمات الصحية الأمنية،... إلخ، وبعض هذه الخدمات كان بمقابل مالي يدفع في شكل ضريبة. ظهرت بوادرها الأولى في فرنسا لعدة أسباب :

- تطور المجتمع الذي أبرز الحاجة إلى مرافق جديدة.

- الإحتياجات التي أعرب عنها السكان فيما يخص الخدمات المقدمة لهم من طرف السلطة المالكة.

6- التصنيفات العامة للخدمات الحضرية<sup>1</sup>:

## التصنيف الأول:

## - خدمات البنية الأساسية (التحتية):

و تتمثل في مجموعة الشبكات (مياه الشرب، مياه الري، الصرف الصحي، الطرقات، الهاتف والبريد) ، وهي من الخدمات التي تسعى الدولة جاهدة في توفيرها للسكان .

## - الخدمات السيادية :

تضم الخدمات الأمنية والإدارية إضافة إلى الخدمات التعليمية ، المسؤولة على بناء عقول الأفراد وتأهيلهم لتأدية ما عليهم من واجبات .

## - الخدمات الاقتصادية والرعاية الإنسانية : وتتمثل في الأسواق وتجارة التجزئة والخدمات الصحية والإجتماعية

وهي تشكل في مجملها العناية برفاهية الإنسان ورفع مستواه.

<sup>1</sup>- La maîtrise des service urbains organisés en réseaux: synthèse de l'avisé présente par monsieur CLAUDE MARTINAND au nom la section du cadre de vie de 14 ensemble pléniers des 24 avril 2001.

التصنيف الثاني:

- خدمات نقلية : هي من بين الخدمات المهيكلة للمجال الحضري يتمثل دورها في تنظيم النقل داخل المدينة وخارجها و كذلك تعمل على تحسين الحياة الاجتماعية من خلال الخدمات التي تقدمها .
- خدمات تعليمية تكوينية: تعتبر من الخدمات الأساسية في المدينة وهذا راجع للأهلية التي تخص بها عدد سكان والفئة المتعامل معها بشكل متواصل وذلك من أجل تكوين فكري وتقدم تكنولوجي خصوصا فئة التلاميذ وتمثل في الطور الأول ، الثاني ، الثانوي، التعليم العالي والتكوين المهني.
- خدمات صحية: لها دور هام في تحديد مجال نفوذ المدينة وديناميتها وذلك من خلال الدور الذي تقدمه على المستوى المحلي أو الولائي أو الإقليمي و الوطني وتمثل في المستشفيات والعيادات الطبية... الخ.
- الخدمات الإدارية: تنظم العلاقات داخل المدينة وخارجها و تحسين الحياة الاجتماعية من خلال الخدمات التي تقدمها مراكز البريد ،المديريات و الجماعات المحلية... الخ.
- خدمات ثقافية إجتماعية وسياحية : لها دور حيوي في تطوير قدرات المجتمع ونشر الوعي الثقافي وتربية الأجيال باعتبار هذه الأخيرة مؤسسات علمية وتربوية ، وتمثل هذه الخدمات في المكتبات العامة، دور الثقافة... الخ، صرحا للتعليم ومركز للثقافة والبحث . و الخدمات السياحية تسهل معرفة المخزون الثقافي والتراثي للمدينة.
- خدمات رياضية وترفيهية: تعتبر متنفس للأشخاص أو السكان من الضغوطات اليومية وتمثل في النشاطات الترفيهية والرياضية.
- خدمات دينية: هي عبارة عن خدمات تقدمها كل من المساجد ودور العبادة... الخ.

II الخدمات الحضرية في مدن العالم الثالث<sup>1</sup>:

الخدمات الحضرية في العالم الثالث أقل تطورا وبكثير من العالم المتقدم، ويعود ذلك بالدرجة الأولى للمشاكل السياسية و مشكلة ارتفاع نسبة التحضر خلال السنوات الأخيرة التي لم تترك مجالاً للمسيرين بأداء مهامهم، ويعود ذلك للهجرة القوية لسكان الأرياف إلى المدن وبالتالي نقص و رداءة الخدمات الحضرية المقدمة للسكان والتي تتزايد الحاجة إليها كلما زاد معدل التحضر وهذا ما أجبر الحكومات المحلية على عقد شراكة بين القطاع العمومي والقطاع الخاص وذلك قصد تلبية احتياجات سكان مدن العالم الثالث وتسيير الخدمات، إلى أنها هي الأخرى أثبتت محدوديتها في أداء مهامها والتكيف مع المتطلبات.

## 1-الخدمات الحضرية في مدن الجزائر:

- قبل 1962:

المرافق والخدمات العمومية كالماء والطرق والتعليم وأماكن العبادة كانت تحت تصرف مؤسسات الوقف وقد تميزت في بعض المدن هذه المرافق بمؤسساتها الخاصة والمستقلة فقد كانت هناك أوقاف جلب الماء الصالح للشرب ومؤسسات أخرى لتعبيد الطرق وصيانتها ومؤسسات للمستشفيات ناهيك عن دور العبادة والمدارس الدينية. وكمثال على الأثر الإيجابي للوقف على الحياة المدنية في التاريخ نذكر قول AUTMERAT عن الإدارة الفرنسية عندما استولت على مدينة الجزائر سنة 1830 حيث يذكر أن السلطة الفرنسية مثلها مثل السلطات العثمانية في السابق لم تكن تأبه بمصاريف أماكن العبادة والخدمات العمومية أو العامة فكانت التكاليف المالية للمرافق والخدمات الحضرية على حساب الخزينة العامة وإنما تدفع من قبل مداخل الأوقاف عن طريق الوكلاء. ولم يكن للدولة ضرورة لتخطيط المشاريع المحلية لتغطية الاحتياجات السكنية أو حتى بعض المصالح العامة مثل توفير الماء والتعليم

<sup>1</sup>-http //wekppidia

فقد كان الحس العام أو الضمير الاجتماعي الإسلامي يدرك احتياجات السكان ويبادر بتوفيرها وبذلك فقد تنشأ مؤسسات ووقفية جديدة حسب الاحتياج.

أما الأحياء السكنية الخاصة بالمعمرين فقد تكفلت بها الإدارة الفرنسية وذلك بربطها بشبكة المياه والصرف الصحي والطرق ومختلف الخدمات العمومية الممكنة.

## - بعد الاستقلال:

اعتبرت الدولة البلديات بمثابة النواة الرئيسية للتنمية المحلية باعتبارها قريبة من المواطن، وقد وضعت أساسا بهدف تسيير شؤون الأشخاص وتحسين إطار معيشتهم و ذلك بتوفير كل الخدمات الحضرية الضرورية. وقد حولت الدولة السلطة إلى البلدية بإتباع نظام اللامركزية من أجل تخفيف الضغط عليها بجعلها تتكفل بتسيير مجموعة كبيرة من الخدمات على المستوى المحلي فهي المسؤولة عن تعبيد الطرق شبكة النقل، التجهيزات،... الخ.

إلا أن التغيرات الاقتصادية والسياسية التي عرفتتها الدولة بعد سنة 1990م جعلت الجماعات المحلية تتخبط في مجموعة كبيرة من المشاكل، ويعود ذلك لعدم معرفتها وافتقارها إلى أساليب التسيير المناسبة إضافة إلى ذلك بعد المسير عن الميدان لذا وكمحاوله من الدولة لمسايرة التطورات الحاصل وتوفير خدمات حضرية تليق بالمستعملين (السكان) اتجهت خلال السنوات الأخيرة إلى إشراك القطاع الخاص والممثل في مؤسسات مختصة قصد المشاركة في تسيير بعض الخدمات الحضرية المهمة والتي لم تعد البلديات قادرة على توفيرها بالمستوى المطلوب.

## 2- الخدمات الحضرية داخل الأحياء السكنية<sup>1</sup>:

لا يمكن تصور إقامة أحياء سكنية أو مناطق توسع حضري دون إقامة التجهيزات والمرافق العمومية المصاحبة لها، كما يشكل العنصر البشري الأساس في الدراسات التي تتناول عمليات التعمير والتسيير الحضري وما يتصل بالدور الرئيسي للإدارات المحلية ونمط أداءها وقدرتها على توفير أفضل الخدمات والمرافق العمومية التي ينبغي أن تتطور كما

<sup>1</sup> - بودقة فوزي - تسيير الإدارة المحلية، الخدمات والمرافق العمومية وأثارها على نوعية الحياة بمدينة الجزائر العاصمة - جامعة العلوم والتكنولوجيا هواري بومدين - الجزائر ص 368.

ونوعا مع وتيرة الزيادات السكانية والتطور السريع للمجتمع وتنوع وتزايد احتياجاته ، بدءا بالمسكن اللائق في حي سكني لائق ومندمج تتوفر به الحدود الدنيا من الخدمات الأساسية كالمدرسة، المركز الصحي ، الملعب البلدي حسب الشرائح العمرية المختلفة، كما يتوفر الحي السكني على البنية التحتية كالطرق وشبكة المواصلات لتسهيل ربطه بالأحياء السكنية الأخرى في المدينة، وتأمين وصول العاملين من السكان إلى أماكن عملهم ، والتلاميذ والطلبة إلى مدارسهم وعامة السكان لقضاء حاجياتهم ومصالحهم ، علاوة على ما ينبغي توفره من المرافق العامة كالإنارة ومياه الشرب وجمع النفايات المنزلية وغيرها ، دون الإكثار في ذكر الخدمات والمرافق التي أصبحت معروفة لدى مصالح البلديات والإدارة المحلية، كما هي معروفة لدى طالبها من السكان.

والأهم من هذا وذاك هو عندما تتوفر كل أو بعض الخدمات والمرافق في الأحياء السكنية والبلديات في المدينة ، ومدى كفايتها وما هو نمط أدائها وفعاليتها وكيفية توزيعها في المجال الحضري ، وهل يستفيد السواد الأعظم من السكان من الخدمات المتوفرة بصفة عادلة ومتوازنة ونقصد هنا توزيع التجهيزات والمرافق في مختلف أجزاء المدينة بحيث لا تحرم أحياء أو بلديات وأخرى تكون أكثر حظا، الأمر الذي من شأنه تجزئة وحدة المدينة واختلال بنيتها العمرانية من جهة، وبروز ظاهرة التهميش الحضري والإقصاء الاجتماعي من جهة أخرى في الأحياء السكنية المحرومة والتي غالبا ما تكون الأحياء أكثر ازدحاما بالسكن وذات كثافة سكنية مرتفعة.

### 3- أسباب تدهور الخدمات الحضرية بصفة عامة<sup>1</sup>:

لقد برزت مشكلة الخدمات الحضرية وعلى رأسها خدمة السكن، والتجهيزات حيث أصبحت غير قادرة على تلبية متطلبات السكان اليومية وبصورة جلية في العقود الأخيرة في كل مدن العالم ومن بينها مدن الجزائر وكان نتيجة مجموعة من العوامل نذكر منها:

<sup>1</sup> -http://www.magpageweb.ca/lewisp.

- إحتناق المدن الكبرى بحركة المرور نتيجة الزيادة المرتفعة لعدد السيارات وعدم تطور شبكة الطرق لتلبية متطلبات حركة المرور المكثفة .
- إرتفاع معدل التحضر أدى إلى انعكاسات سلبية كثيرة والمتمثلة أساسا في التدهور في مستوى تجهيز المدن بالمرافق والخدمات فجميع المؤشرات توضح أن المدن أصبحت طاقتها محدودة في مواجهة عدد سكان الحضر.
- إرتفاع وتيرة التطور الاقتصادي أدى إلى الزيادة الضغط على المرافق العمومية.
- إرتفاع عدد سكان المدن في العشرينيات الأخيرة من القرن العشرين كان له اثر كبير في المستوى الخدمات المقدمة لهم فلم يعد هناك توافق وتناسب بين الحجم السكاني المتزايد للمدن وما توفره هذه الأخيرة من خدمات.
- سوء التسيير وكثرة المتدخلين في القطاع الواحد مما يؤدي لتداخل المسؤوليات وتضارب الأهداف فينتج عنها الإهمال وتوفير الخدمة بأسلوب وطريقة سيئة.

### خلاصة الفصل :

تطرقنا في هذا الفصل الخدمات الحضرية وواقعها بالمدينة ، وخصائصها وأسباب تدهورها لأنها جوهرية هذه الدراسة والكلمات الأساسية بها انطلاقا من التعريف المدينة وصولا إلى مفهوم الخدمات الحضرية، والهدف من ذلك توضيحها وتبسيطها للقارئ ، من أجل التطرق إلى خدمة النقل الحضري الجماعي، والذي سوف نخصص له فصلا كاملا.

## الفصل الثاني:

### دور وأهمية خدمة النقل الحضري الجماعي بالمدينة

#### تمهيد

#### I النقل.

- 1- مخطط النقل
- 2- أهم تقسيمات النقل.
- 3- الأنواع الرئيسية للنقل.
- 4- أهمية قطاع النقل في التنمية الاقتصادية والاجتماعية.
- 5- دور النقل في التنمية الاقتصادية.
- 6- أهمية النقل في إحداث التغيير الاجتماعي.
- 7- دور النقل في تنظيم الأوساط الحضرية.

#### II النقل الحضري الجماعي للمدينة.

- 1- النقل الحضري الجماعي .
  - 2- أهمية النقل الحضري الجماعي .
  - 3- خصائص وأثار النقل الحضري الجماعي .
  - 4- شبكة النقل الحضري الجماعي .
  - 5- وسائل النقل الحضري الجماعي في الوسط الحضري .
  - 6- التنقلات الحضرية في المدن.
  - 7- الخدمة ونوعية الخدمة في النقل الحضري الجماعي.
  - 7-1 الخدمة في النقل الحضري الجماعي.
  - 7-2 نوعية الخدمة (جودة) في النقل الحضري الجماعي.
  - 7-3 المؤشرات النوعية المعتمدة للحكم على جودة خدمة النقل الجماعي.
- خلاصة الفصل.

تمهيد: سوف نتطرق في هذا الفصل الى دور أهمية خدمة النقل الحضري الجماعي بالمدينة ، والذي نتناول فيه مفهوم النقل ومخطط النقل وتقسيمات النقل وأنواعه ودور وأهميته في التنمية الاجتماعية. لنصل الى خدمة النقل الحضري الجماعي ونوعية الخدمة والمؤشرات المعتمدة للحكم على جودة خدمة النقل الحضري الجماعي .

## I النقل:

يقدم " هانز ادلر " الحبير في شؤون النقل لدى البنك الدولي للإنشاء و التعمير (BIRD) تعريفا للنقل يقول فيه "يعبر النقل عن خدمة أو حدث لإيصال مراكز الإنتاج و المناطق الأهلة بالسكان ببعضها، أي مع مراكز الاستهلاك"<sup>1</sup>.

يركز ادلر في هذا التعريف على مسألة العلاقة بين الإنتاج و الاستهلاك، كما يطرح في الوقت نفسه موضوع الاتصال بين المناطق الأهلة بالسكان مؤكداً بذلك على دور النقل في التطور الحضري و توسيع السوق أو تسهيل الانسياب الأبعد للمنتجات و الأشخاص.

ويعرف الاقتصادي الإنجليزي "JM Thomson" النقل على انه: " على الأغلب خدمة وسيطة و وسيلة لتحقيق الهدف دون أن يكون هدفاً بحد ذاته، و يكون الهدف المقصود تعبيراً في الموقع سواء بالنسبة للأشخاص أو للبضائع"<sup>2</sup> و يعرف الباحث المصري الدكتور عبد الحسن عبد الغني عمليات النقل على أنها: " عبارة عن نشاط اقتصادي يتعلق بحركة الأشخاص و الأشياء من مكان إلى آخر، و أن وظيفة النقل هي عبور عنصري الزمان و المكان، و يترتب عليه خلق للبضائع الزمانية و المكانية، و يضيف بان النقل يعتبر خدمة إنتاجية لانه في حالات أخرى كثيرة يكون هدفاً بحد ذاته مثلما يحدث للمسافر لتنزه أو المتعة، و عندئذ يدخل النقل في عداد الخدمات الاستهلاكية"<sup>3</sup> إذ تختلف الآراء حول ما إذا كان النقل خدمة إنتاجية أم استهلاكية أم خدمة وسيطة.

<sup>1</sup> - هانز ادلر ، " التخطيط في قطاع النقل و مشاريع النقل "ترجمة عبد القادر ولي بغداد ، 1970، ص 7 .

<sup>2</sup> -JM Thomson- Modern transport economic, London, 1970, p18.

<sup>3</sup> - عبد المحسن عبد الغني ، " اقتصاديات النقل " جامعة البصرة ، العراق ، 1979، ص 1 .

-فالدكتور مصطفى سليم فاضل يعتبر " :وان النقل يساهم مساهمة أساسية في تكوين الإنتاج المادي للمجتمع...، إلا أن هناك مفهومي متضادين حول دوره، حيث يعتبر وفق المفهوم الأول و كأنه امتداد لعملية الإنتاج، أي انه تابع وليس مستقلا، و في المفهوم الثاني وسيلة حينما يكون تابعا، ولكنه دافع للتنمية و مستقل عن عملية الإنتاج<sup>1</sup>."

و يشير " Maurice Bernadette " في هذا الموضوع:

"انه وسيلة لنقل مادة أو كمية أو عدد من الأشخاص من منطقة إلى أخرى تختلف باختلاف وسيلة النقل ذاتها، وأن النقل يعتبر الدعامة الأساسية التي يقوم عليها الاقتصاد الوطني، و هو بإنتاجه لخدمة النقل يخلق المنفعة و ينشر العمران و يساعد على الاستمرار و يؤدي إلى توحيد المجتمع و هو وفق كل ذلك سمة من سمات الدولة القوية<sup>2</sup>"

و جاء على لسان الدكتور سعد الدين عشاوي الباحث المصري:

"النقل بتوسيعه للسوق و استغلاله موارد مادية و بشرية لم تكن مستخدمة من قبل، إنما يرفع من الإنتاج و يحسن من نوعه، كما انه يقدم الوسيلة لانتقال السلع و الأيدي العاملة إلى الأماكن التي تكون فيها أكثر نفعاً، و يساعد على توطن الأشخاص و المشروعات في الأماكن الأكثر ملائمة<sup>3</sup>."

و أخيراً نذكر من أدبيات الفكر الاشتراكي الذي يولي اهتماماً واضحاً لقطاع النقل أي يعتبره كارل ماركس " :الفرع الرابع في الإنتاج المادي بعد الصناعات) الاستخراجية و التحويلية و الزراعية (و يقسم النقل إلى نقل الإنتاج الداخلي و هو كجزء من عملية الإنتاج مثل نقل الفحم في المنجم أو نقل المعادن الداخلة في الإنتاج من ورشة إلى أخرى، والقسم الثاني يتمثل في النقل العام و هو الذي يقوم بخدمة عملية الإنتاج الاجتماعي باعتباره فرعاً مستقلاً عن فروع الاقتصاد الوطني<sup>4</sup>"

<sup>1</sup> - مصطفى سليم فاضل ، "تكلفة النقل و التوطن الصناعي في إفريقيا" القاهرة ،ص12 .

<sup>2</sup> - Maurice Bernadette - le secteur de transport économique Presse Universités Lyon ,2002,p19.

<sup>3</sup> -Maurice Bernadette, Op, Cit.

<sup>4</sup> - سعد الدين عشاوي ، " تنظيم و إدارة النقل " القاهرة ،2007، ص53 .

من خلال بعض ملخصات هذه التعاريف التي قدمها باحثون ينتمون إلى مختلف المدارس التي تناولت فيها نشاط النقل باعتباره احد أشكال الفعاليات البشرية المرتبطة بمستويات متنوعة من التنظيم و التقنيات المختلفة .و إذ تتشعب هذه التعريفات فهي تسمح لنا باستنتاج عدد من المؤشرات الرئيسية التي تناولها هؤلاء الباحثون و التي يمكن إن تكون مجموعها الإطار الواسع و الشامل لتعريف النقل، و من هذه المؤشرات نذكر:

- ربط مراكز الإنتاج بمراكز الاستهلاك و العكس.

-الربط بين مناطق الوطن المختلفة الحضرية و الريفية، و بين الدول.

-توسيع نطاق العمران و توسيع السوق الوطنية.

-اعتبار النقل فعالية إنتاجية و خدمة أيضا.

-كونه وسيلة، و قد يكون هدفا بحد ذاته أحيانا.

-كونه ذا موقع خاص و متميز في تصنيف النشاط الاقتصادي للمجتمع و في التركيب القطاعي للاقتصاد.

وعلى أساس هذه المؤشرات المذكورة و باستقراء المعاني التي قصد إليها مختلف الباحثين، في تعاريفهم يمكن لنا الحصول على صياغة شاملة و متكاملة لمفهوم النقل ألا وهي:

"يعتبر النقل احد فروع النشاط الاقتصادي و الاجتماعي و الخدماتي، يهدف إلى تسهيل انتقال الأشخاص و نقل المنتجات من كان إلى آخر باستخدام وسائل نقل مختلفة وفق متطلبات الإنتاج الاجتماعي المرتبط بتقسيم العمل ومستلزمات سد الحاجات المادية و الاجتماعية للسكان و هو يساعد توحيد السوق، و توسيع العمران، ويسهل تبادل خبرات الحياة الاجتماعية و التواصل الحضاري .إن هذا التعريف الشامل للنقل يثير إضافة لتناول العديد من جوهر التعريفات السابقة يثير موضوع عددا من المسائل المتعلقة بدور النقل كفعالية إنتاجية و اجتماعية، ذلك إن الإشارة إلى ارتباط العمل الاجتماعي بتقسيم العمل يثير موضوع الإشكال الأولى للتخصص الاجتماعي، و لكن

تطورها مع تطور الإنتاج، و نشوء الفئات النسبي أدى إلى التفكير في التطوير المستمر لطرق وسائل النقل لتحقيق سرعة التبادل.

و من التخصص الاجتماعي و تقسيم العمل نبحث الآن في أشكال و تقسيمات النقل المختلفة في عصرنا الراهن التي تتعلق بموضوع النقل و أسلوبه و وسائله المستخدمة و مداه الجغرافي و طابع الملكية فيه و علاقته بحركة الإنتاج الاجتماعي، إلى آخر ما هنالك من المؤشرات التي تحكم تقيّماته كما سنلاحظ ذلك من خلال أهم التقسيمات الواردة.

### - مخطط النقل :

هو مجموعة من الترتيبات المكتوبة والمرسومة في شكل مخططات ووثائق بيانية خرائطية وطبوغرافية وتشكل هذه الوثائق درجات التعبير والإعداد لحتوى سياسة تهيئة وتنمية المجال، كما تأخذ بعين الاعتبار المستويات الجغرافية والإدارية.

### 1- أهم تقسيمات النقل:

إن هذه الإشكال وردت لاعتبارات عديدة، ووجهات نظر مختلفة نذكر منها مايلي:

### 1 2 من حيث موضوع النقل: و ينقسم وفقا لهذا الاعتبار إلى:

#### - نقل الأشخاص: و هو على ثلاثة أشكال:

-نقل داخل المدن.

-نقل بين المدن.

-النقل الدولي.

#### - نقل البضائع: و هو على نفس الإشكال السابقة.

### 2-2 من حيث اتجاه النقل: و يتميز هذا النقل بثلاثة أشكال رئيسية من النقل حسب مداها او اتجاهها:

-النقل الداخلي: و هو ما يكون فيه منشأ الرحلة و كذلك هدفها النهائي محصورين بين نقطتين في بلد معين.

-النقل الدولي: و هو اشتمل من النقل الداخلي للأشخاص من حيث كونه يتضمن نقل البضائع أيضا، و بغض النظر عن وسيلة النقل المستخدمة سواء تضمن حالة النقل العابر أم لا.

-النقل العابر: و هو النقل الذي يمتد فيه منشأ الرحلة و هدفها النهائي بين أكثر من بلدين يكون إحداهما أو أكثر طريقا لعبور واسطة نقل من بلد المنشأ إلى بلد الهدف.

3-2 من حيث ملكية وسائل النقل: يغلب في هذا الإطار شكلان أساسيان<sup>1</sup> من أشكال النقل هما:

- وسائل النقل المملوكة للدولة: و يطلق عليها أيضا اسم وسائل النقل المملوكة اجتماعيا، و تدخل في إطار هذا الشكل أيا وسائل النقل التي تمتلكها الهيئات الاجتماعية، و الجمعيات التعاونية، و تتركز وسائل النقل التي تمتلكها الدولة في مرافق النقل الأساسية التي تحتاج إلى رؤوس أموال كبيرة كالسكك الحديدية و أساطيل النقل الجوي وبواخر النقل المائي، و مترو الأنفاق و التراموي و أنابيب النقل، و الهياكل القاعدية) طرق، محطات، مائي،... الخ،

- وسائل النقل المملوكة للأشخاص: و هي وسائل النقل المختلفة المستخدمة للنقل الخاص و إلا أنها مملوكة للأفراد أو الشخص، أو لأغراض النقل العمومي (Transport public)، البواخر، و سيارات الأجرة، Taxi، radio، المنشآت الرأسمالية أو المساهمة، و مثال ذلك الطائرات.

- قطاع النقل المخطط: نوع من الملكية المشتركة بين هيئات الدولة و الأفراد، تلجأ إليه الدولة أحيانا جاعلة من مشاركتها للقطاع الخاص لوضع انتشاراته في هذا المجال، أو لهدف إعادة تنظيم النقل الخاص عن طريق المشاركة في تملك بعض وسائل النقل فيه من قبل الدولة.

4-2 تقسيمات النقل من حيث علاقته بالتجارة الخارجية:

- النقل الاستيرادي و النقل الوارد: "transport d'importation" و يتضمن هذا الشكل من أشكال النقل حركة البضائع إلى داخل القطر من مختلف أنحاء العالم، و بمختلف وسائل النقل عبر منافذ النقل المائي و الجوي

<sup>1</sup> - عبد المحسن عبد الغني، مرجع سابق، ص 27 .

و نقاط الحدود الدولية.

- النقل التصديري: "transport d'exportation" و هو النقل المعاكس للنقل الوارد، و الذي يتضمن نقل البضائع من داخل القطر إلى مختلف أنحاء العالم، و بمختلف وسائل النقل، ووسائله عبر المنافذ السابقة الذكر في النقل الوارد.

## 5-2 أشكال النقل من حيث وسائل النقل:

- النقل البري: و يتم النقل البري بالطرق، سكك حديدية، مترو الأنفاق، تراموي، تيليفريك، سيارات، حافلات، أنابيب.

- نقل مائي: و يشمل النقل بحري و النقل النهري.

- النقل الجوي و المشترك: (طائرات، مطارات، طائرات جوية مائية).

## 6-2 من حيث العلاقة بالإنتاج الاجتماعي: و يمكن التمييز بين شكلين من أشكال النقل هما:

- النقل الإنتاجي: و هو ذلك الجزء من النقل الذي يرتبط مباشرة بالعملية الإنتاجية الذي لا يمكن تصور بدء الإنتاج أو استمراره دون الحاجة إليه و يشمل على سبيل المثال لا الحصر (نقل أدوات الإنتاج الآلات و المعدات، نقل المواد الأولية اللازمة للإنتاج، و نقل المنتجات الصناعية و الزراعية من مناطق الإنتاج إلى مراكز التوزيع أو منافذ التصدير)

- النقل الخدماتي: يدخل في هذا الإطار نقل الركاب داخل المدن كنقل موظفي الإدارة إلى مقرات عملهم و سكناتهم أو نقل المسافرين بين المدن و كذلك نقل الأشخاص لأغراضهم السياح و الترفيهية و لا يقتصر هذا النقل على الأشخاص فقط، بل يشمل أيضا اللوازم و الأمتعة و الطرود البريدية و كذلك النقل التوزيعي في إطار التجارة الداخلية.

**7-2 من حيث التكوين الداخلي لرأس المال الثابت:**

من بين المؤشرات الهامة التي ترتبط بقطاع النقل و أشكاله المتنوعة، يظهر شكل استخدام الاستثمارات في تكوين رأس المال الثابت في قطاع النقل، و من هذا المنطلق يقسم التكوين الداخلي لقطاع النقل إلى:

**- الهياكل و المنشآت القاعدية الثابتة :**

و تشمل هذه المنشآت مجموعة البني التحتية التي يتركز عليها قطاع النقل فهي الطرق النقل البري و خطوط السكك الحديدية، و مطارات النقل الجوي، و موانئ النقل البحري، و مراسي النقل الهوائي، بالإضافة إلى مرافق الخدمات الكبرى مثل المحطات، و ورشات التصليح و مراكز التسفين، و محطات الضخ بالأنابيب... الخ.

**- الوحدات المتحركة:** و تشمل على وسائل النقل المختلفة كالتائرات بالنسبة للنقل الجوي، السيارات على الطرق البرية و البواخر للنقل المائي و القاطرات بأنواعها للنقل على خطوط السكة الحديدية و الأنابيب لنقل الوسائل. من خلال هذه التعارف و التقسيمات الخاصة بالنقل يتضح لنا أن النقل يعد الركيزة الأساسية للمجتمع.

**3- الأنواع الرئيسية للنقل:**

**1-3 النقل البري عن طريق السيارات :** يعتبر النقل عن طريق المركبات وسيلة مهمة يزداد الاعتماد عليها من سنة إلى أخرى و ذلك من خلال المرونة و الاستجابة العالية التي تتصف بها لتلبية حاجات نقل الأفراد أو البضائع و من هنا لجأت بعض الدول إلى تطوير نظم النقل لديها بما يتوافق و العملية الإنتاجية و الاجتماعية التي تحققها المركبات سواء كانت السيارات الخاصة أو مركبات النقل العام<sup>1</sup>.

**2-3 النقل بالسكك الحديدية:** تعتبر السكك الحديدية من أهم وسائل النقل العام التي تعتمد عليها الدول وبشكل كبير في تحقيق أهدافها الاقتصادية و الاجتماعية و السياسية و العسكرية و ذلك فيما يتعلق بنقل الأفراد أو البضائع على حد سواء، و بذلك يعتبر النقل بواسطة السكك الحديدية عاملا من عوامل التوطن الصناعي حيث

<sup>1</sup> - حيدر كمنه، أهمية قطاع النقل و المرور في التنمية الاقتصادية و الاجتماعية بحث منشور على موقع جريدة المدى .

تبرز أهميته في مرحلتي الإنتاج و التوزيع من خلال زيادة فرص نقل المواد الأولية و عنصر العمل و السلع الوسيطة وكذلك نقل الإنتاج إلى مناطق التخزين و الاستهلاك.

### 3-3 النقل المائي: يعتبر النقل المائي من أقدم أنواع النقل التي استخدمها الإنسان من خلال مجاري الأنهار

والبحيرات المتوفرة بصورة طبيعية و بشكل كبير و بالتالي استعملها الإنسان في التنقل و لمسافات أطول خاصة و أنها غير مكلفة اقتصاديا و لا تحتاج إلى جهد كبير عند استخدام الزوارق الخشبية في الأنهار بالرغم من أشكالها البدائية و بعد اختراع المحرك البخاري كانت نقطة التحول الكبرى في أنماط النقل المائي حيث تم صنع السفن ذات المحركات البخارية، و هكذا تواصلت و تطورت صناعة السفن على اختلاف أنواعها حتى وصلت قدرة بعض السفن إلى نقل (2-3) ملايين طن من البضائع. و مما زاد من عملية الاهتمام باستخدام النقل المائي هو الانخفاض الكبير في تكلفته الاقتصادية، خاصة في مجال نقل السلع و البضائع التي يتم نقلها لمسافات بعيدة و خاصة النقل العابر للغازات.

### 3-4 النقل الجوي: يعد النقل الجوي في وقتنا الحاضر وسيلة النقل بين القارات و البلدان و إنما أصبح أيضا بين

المدن في البلد الواحد، كما إن أهمية النقل بالطائرة لاتقف عند الأفراد بل نقل البضائع أيضا ، الأمر الذي سيكون له انعكاسات ايجابية على مجال الحركة الاقتصادية في العالم<sup>1</sup>

### 3-5 النقل بالأنابيب: و هو نظام يستخدم عادة لنقل المواد السائلة النفط و مشتقاته، الغاز او مياه الشرب أو

الصرف الصحي ويشمل هذا النظام خطوط أنابيب لنقل المواد الصلبة و لكن على نطاق ضيق، و تتم عملية النقل من خلال ضغط هذه المواد داخل أنابيب بواسطة مضخات تتناسب قوتها مع كمية المواد المراد نقلها من نقطة المصدر إلى نقطة الوصول، و قد استخدمت الأنابيب الناقلة للنفط في كل مناطق العالم و بالأخص المناطق المنتجة للنفط في الشرق الأوسط و بحر الشمال و جنوب روسيا و بحر جنوب الصين و تكساس و ألاسكا<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - حيدر كموه ، مرجع سابق.ص79.

<sup>2</sup> -صباح محمود محمد ، المدخل في تخطيط النقل الحضري مؤسسة الوراق للنشر و التوزيع في عمان ، الأردن 2002 ص07 .

## 4- أهمية قطاع النقل في التنمية الاقتصادية والاجتماعية:

يعتبر قطاع النقل احد أهم قطاعات التنمية الشاملة في أي الدول المتقدمة و يعتبر النقل الحضري قضية متعددة الجوانب وينظر إليه على اعتباره جزء لا يتجزأ من عملية التخطيط الحضري ككل لارتباطه الوثيق بالتكوين العمراني واستعمالات الأراضي التي تعتبر احد أهم العوامل المولدة للرحلات. ويعد الارتقاء بمستوى قطاع النقل الحضري والمواصلات في وقتنا الحاضر احد المعايير و المؤشرات الدالة على مستوى التنمية العمرانية والتطور الحضري حيث يتم قياس تقدم الدول بتقدم وسائل النقل فيها وذلك بموجب العلاقة التكاملية فيما بينه وبين جميع القطاعات التنموية خاصة إذا ارتبط بوجود أنظمة النقل المتطورة القائمة على تطبيقات تكنولوجية وأنظمة ذكية وحديثة.

## 5- دور النقل في التنمية الاقتصادية:

يأتي قطاع النقل على رأس القطاعات التي تدعم الهيكل الاقتصادي و يعتبر الركيزة الأساسية للاقتصاد القومي، حيث يمثل قطاع النقل بأنشطته المختلفة دعامة أساسية من دعائم التقدم، و لا يمكن تصور تحقيق النمو المتوازن بين قطاعات الاقتصاد القومي لأي بلد من البلدان دون تامين احتياجات تلك القطاعات من النقل، الأمر الذي لا يمكن تحقيقه إلا من خلال إعداد تخطيط جيد لقطاع النقل يرتبط ارتباطا وثيقا بخطة القطاعات الاقتصادية الأخرى. كما يساهم قطاع النقل في التنمية الاقتصادية من خلال ربط مناطق الإنتاج بمناطق الاستهلاك و في تامين انتقال الأفراد و نقل المواد الخام و البضائع من مناطق الاستثمار و إليها، كما انه يعتبر عاملا مساعدا في استغلال الموارد الطبيعية التي غالبا ما يتركز وجودها في مناطق نائية. و يمكن إجمال المساهمات الرئيسية لقطاع النقل في عملية التنمية لأي دولة في الأمور التالية:

- اختيار أماكن توطين الصناعات التي توفر للاقتصاد الوطني أكبر الفوائد المتمثلة في تخفيض نفقات الإنتاج و النقل و التوزيع

- اكتشاف الثروات الطبيعية و استغلالها في أفضل الظروف .

- توسيع مساحة الأراضي المستغلة زراعياً .

- نمو المدن و المراكز الحضرية و ازدهارها.

- تحقيق التكامل الاقتصادي بين البلدان و اندماجها الاقتصادي و الاجتماعي و الثقافي.

و يعد نقل الركاب و البضائع من المهام الرئيسية للنقل في كل بلد، و قد كان لتطور النقل اثر كبير في انخفاض تكلفة المنتج النهائي التي تعتبر تكلفة النقل من أهم العناصر المؤثرة فيها، و تشير بعض الدراسات الاقتصادية التي أجريت بهذا الشأن إلى أن تكاليف النقل تمثل في المتوسط 20 ٪ تقريباً من التكلفة النهائية لأي منتج، و من هنا تأتي أهمية دراسة اقتصاديات النقل التي ترمي إلى تخفيض تكلفة عنصر النقل و من ثم تكلفة المنتج النهائي<sup>1</sup> يعتبر قطاع النقل احد أهم القطاعات التي توفر الكثير من فرص العمل في المجتمع، ذلك إن العنصر البشري هو الأساس الذي تقوم عليه عملية النقل لما تتطلبه العملية من جهد بشري في إنجاح مهامها، و لا بد من توفير مهارات بشرية كافية للقيام بمتطلبات التطور الحاصل في قطاع النقل باعتبار أن الزيادة في مهام هذا القطاع يستوجب أن تقابلها زيادة في العنصر البشري و هذا يعني توفير فرص عمل كثيرة لمختلف الاختصاصات التي يقوم عليها قطاع النقل.

## 6- أهمية النقل في إحداث التغيير الاجتماعي:

يساهم النقل إلى حد كبير في إحداث التغيير الاجتماعي بين أفراد المجتمع عموماً و ذلك من خلال تسهيل عملية الاتصال الاجتماعي بين الريف و المدينة أي بين إرجاء البلد الواحد من جهة، و بينه و بين الأفطار الأخرى من جهة ثانية، الأمر الذي يساهم بشكل فعال في زيادة تحقيق التطور الاجتماعي باعتبار إن المجتمعات المتخلفة هي التي تنغلق على نفسها بسبب صعوبة الاتصال مع المجتمعات تعيش في مستوى الإنسان البدائي، و لعل السبب راجع

<sup>1</sup> - حيدر كموه، مرجع سابق، ص 85 .

الى انعدام الاتصال بين هذه المجموعات البشرية المعزولة و المجتمعات الأخرى .و من خلال ما تقدم نستطيع القول بان اية تنمية اقتصادية ترتبط أساسا بتوافر تسهيلات و إمكانيات نظم النقل المناسبة.

### 7- دور النقل في تنظيم الأوساط الحضرية:

إن الحديث عن دور و أهمية قطاع النقل في تنظيم الأوساط الحضرية يستدعي التطرق إلى أهم المناطق المشكلة للوسط الحضري حيث يتكون أساسا من ثلاثة مناطق وفقا للكثافة السكانية و هي الوسط المفرط و ضواحي المدينة و وسط المدينة<sup>1</sup> .

#### 7-1 الوسط المفرط للمدينة: يتكون عادة من منطقة بها سوق أو منطقة سياحية أو تاريخية و قد تكون مجرد

مكان للعيش يضم في غالب الأحيان أماكن مخصصة للمشاة أو لاستخدام الدراجات الهوائية الأنماط العذبة وخير مثال على ذلك المركز التاريخي للمدن متوسطة أو كبيرة الحجم، و يعود السبب في مثل هذا النوع من الحيز الحضري لأنها تتلاءم مع استخدام الأنماط العذبة و خصائص هذه المنطقة تنقلات منخفضة، كثافة سكانية عالية حيث تتميز هذه الأنماط بانخفاض مستوى تلويثها للبيئة لاسيما التلوث الضوضائي الأكثر وضوحا، و مع ذلك تستخدم السيارة بشكل كبير، و التي تقل الأفراد الذين لا يقيمون في هذه المنطقة و القادمين من خارجها، بحيث يكونون بحاجة لركن سياراتهم الخاصة و التي تشغل حيزا في غاية الأهمية من الوسط الحضري.

#### 7-2 وسط المدينة: و هو تلك المنطقة الداخلية القريبة من الوسط المفرط للمدينة و ضواحيها أين تتركز

المشاريع التجارية و مختلف الأنشطة الرئيسية حيث الكثافة السكانية مرتفعة نسبيا مما يجعل السيطرة و التحكم في وسائل النقل أمر في غاية الأهمية، إضافة إلى التنقلات و الرحلات المحلية هناك عدد كبير من الأفراد الذين ينتقلون بشكل دوري إلى المنطقة فدوما من ضواحي المدينة حيث يتواجد في هذه المنطقة مختلف أنماط النقل و بشكل كبير، فالسيارات تحتل حيزا كبيرا من الطرق السريعة إلى غاية الأحياء السكنية الصغيرة و هي نمط النقل المفضل نظرا لأنها

<sup>1</sup> -Alian Barré : transport et aménagement : l' exempl de métro dans les grandes métropoles régionales francaises.géocarfour, lyon, france, 1980 p223.

توفر راحة و مرونة في غاية الأهمية، كما تتواجد أنماط نقل أخرى مثل قطار الأنفاق الذي يتميز بكفاءته العالية في النقل ما بين جميع أنحاء المدينة بشكل سريع و بحجم أكبر و القطار الحضري و حافلات الخطوط القوية هذه الأخيرة لها دور مماثل كذلك في ربط نقاط المدينة المهمة ببعضها البعض و لكن بحجم اقل مقارنة بقطار الأنفاق و القطار الحضري.

### 7-3 ضواحي المدينة: و هي المناطق ذات كثافة سكانية منخفضة مقارنة مع الوسط المفرط للمدينة ووسطها

في هذه المنطقة تكون السيارة مطلوبة بشكل كبير نظرا لمزاياها، و الواقع أن طبيعة تنقلات و رحلات سكان الضواحي تكون لفرض العمل، التسوق... الخ، هذه الخصائص تدفع نحو تجاهل معظم أنماط التنقل، حيث تكون شبكة النقل الجماعي في كثير من الأحيان اقل تنظيما مقارنة مع مثيلاتها وسط المدينة، و بالتالي يتم اللجوء إلى السيارة الخاصة، و تبقى المدينة تمارس تأثيرا لا يمكن تجاهله اتجاه ضواحيها، و بالتالي فان النقل الجماعي ليس غالبا تماما و غير مناسب كل هذه الخصائص جعلت السيارة مفيدة بشكل جيد في الضواحي إلى أن أضحت تستخدم حتى في أدنى التنقلات حتى و إن لم تبدي الحل الأكثر نجاعة خصوصا من جانب الطاقة<sup>1</sup>.

### 7-4 تنظيم النقل للأوساط الحضرية :

#### 7-4-1 مفهوم نظام النقل:

في ما يخص نظام النقل فهو يتشكل من مجموع شبكات النقل بالإضافة إلى بعض الاعتبارات كالانتظام والراحة و الرفاهية و الأمن و التسعيرة و دقة المواعيد و التلوث البيئي عموما يمكن القول أن نظام النقل يتكون من 5 عناصر أساسية هي الطريق، المركبة، المحطات، نظما لتحكيم و التشغيل، حيث يتوقف نظام النقل على تكامل شبكات النقل و بعض المعايير الكيفية.

<sup>1</sup> - شريف محمد ماه،:تخطيط النقل وسياساته،الدار الجامعية الإسكندرية،2006،ص77 .

## 7-4-2 مجال مساهمة النقل في تنظيم الأوساط الحضرية:

إن الحديث عن دور النقل في تنظيم الأوساط الحضرية يستوجب التعرّيج على مجموعة من المفاهيم التي تدخل بصورة أساسية في تنظيم الأوساط الحضرية و هي نمط النقل، و شبكة النقل، وفيما يلي شرح موجز لهذه المفاهيم<sup>1</sup>.

- **نمط النقل:** عادة ما يتم تنظيم الأوساط الحضرية من خلال نمط النقل (le mode) استنادا لنوع الممر أو المسلك المتبع أثناء عملية النقل فالنمط عادة ما يرتبط بالهيكل القاعدي للنقل حيث نجد في النقل البري (الطرق، وسكك حديدية) إلى جانب النقل الجماعي وكذا النقل الحضري.

- **شبكة النقل:** و تعرف على أنها مجموعة الهياكل القاعدية المستعملة لنفس النمط، و لذلك يمكن أن نجد الشبكات على اختلاف أنواعها (برية، بحرية، جوية) إلى جانب شبكات النقل الحضري وشبكة النقل في ضواحي المدينة و ما بين المدن .

و يأتي تنظيم الأوساط الحضرية من خلال هذه العناصر من خلال دور المجالس البلدية و كذا الهيئات الحكومية في إعداد مخططات و إتباع استراتيجيات و سياسات ناجحة في مجال النقل و تنظيم مختلف الشبكات وهذا بهدف الحفاظ على الوسط الحضري من التلويث و كذا الحفاظ على التجهيزات العامة و بالتالي الحفاظ على البيئة.

كما أن منظومة النقل الحضري تشكل احد أهم أركان التنمية العمرانية المستدامة بالأوساط الحضرية و خاصة بالمدن الكبرى. حيث يلعب النقل دورا هاما في العمران و نمو المراكز العمرانية فالعلاقة بين النقل و الموقع المكاني علاقة وثيقة لان التباين المكاني للمراكز العمرانية يفرض علينا استخدام الطرق التي تمثل في النهاية خطأ أو نقطة قد تكون حي سكني أو مدينة أو مركز نشاط اقتصادي كما أنها تكشف نوعية حركة المرور.

<sup>1</sup> - طرافي عبد الوهاب، محمدي بلقاسم، تأثير نظام النقل على منطقة معزولة، مذكرة نهاية الدراسة لنيل شهادة مقيّم في النقل البري، المدرسة الوطنية لتطبيق تقنيات النقل البري، باتنة، ماي، 2011، ص 07 .

## II النقل الحضري الجماعي في المدينة :

## 1- النقل الحضري الجماعي :

يعرف النقل الحضري بأنه نشاط للخدمات ينتج منفعة في الزمان والمكان بواسطة شخص طبيعي أو معنوي يضمن التحول الفيزيائي للأشخاص في مجال المحيط الحضري على متن مركبة معدة لهذا الغرض ولمسافة مقبولة<sup>1</sup>. وللنقل الحضري نظام يمكنه من تقديم خدمة النقل في المجال الحضري بالكمية والنوعية المطلوبة، ويتكون هذا النظام من خمسة مكونات هي : - المحطات - نظام التحكم التشغيلي - نظام المسار والطرق - القدرة المحركة - المركبة . إن المكونات السابقة تتفاعل مع بعضها البعض لتوفير خدمة النقل بالكمية والنوعية المرجوة، فسعة نظام النقل يعتمد على حجم المركبة وسرعتها، وهذه الأخيرة تعتمد على قدرة تحمل الطريق وسعته. إن نظام النقل الحضري بمكوناته الخمسة، يرمي إلى تحقيق أهداف منها : أن يكون في متناول عامة الأفراد، وغير مكلف، وبسيط يسهل أعمال الصيانة لوسائله وهياكله ومتصفا بالديمومة أي يمكن استعماله لفترة طويلة ، وعادل لجميع أفراد المجتمع أي لهم كافة الحظوظ في خدماته، ومحافظا على سلامة المحيط، والموارد غير المتجددة، ومقبول اجتماعيا.

أما بالنسبة للنقل الحضري الجماعي فيعرف على أنه: "نشاط للخدمات ينتج منفعة في الزمان والمكان بواسطة شخص طبيعي أو معنوي يضمن التحول الفيزيائي للأشخاص والبضائع في مجال المحيط الحضري على متن مركبة معدة لهذا الغرض ولمسافة مقبولة". وتشمل خدمات النقل الحضري للمسافرين كما جاء في المادة خمسة وعشرين من القانون رقم 87-09 على ما يلي<sup>2</sup>:

الخدمات المنتظمة للنقل الحضري عبر الطرق في المحيط العمراني للبلديات؛ خدمات لنقل المسافرين بالسكة الحديدية داخل المدن وضواحيها المباشرة؛ خدمات النقل داخل المدن وضواحيها المباشرة وكذا مهمة النقل من مقر السكن إلى مقر العمل التي تؤديها مؤسسات داخل تجمعات سكنية ضخمة؛ النقل النوعي داخل المدن.

<sup>1</sup> - ، استعمال الأساليب الكمية في دراسة سلوك المستهلك نحو خدمات النقل الحضري (دراسة حالة مدينة قسنطينة الرابط : [www.scribd.com](http://www.scribd.com))  
<sup>2</sup> - قانون 88-17 يتضن توجيه النقل البري تنظيمه، الجزائر 1988، ص 25، ص 785 .

كما يرمي النقل الحضري الجماعي للمسافرين إلى تحقيق أهداف التنمية المستدامة، ومنها أساساً أن يكون هذا النقل في متناول عامة الناس وغير مكلف وبسيطاً، تسهل أعمال الصيانة لوسائله وهياكله، ومتصفاً بالديمومة، يمكن استعماله لفترة طويلة وذاتي التمويل، يغطي تكاليفه بموارده الخارجية، عادلاً لجميع أفراد المجتمع ويضمن كافة الحظوظ في خدماته ومحافظاً على سلامة المحيط والموارد غير المتجددة ومقبولاً اجتماعياً<sup>1</sup>.

الفرق بين النقل الحضري و النقل الجماعي يتمثل في كون النقل الحضري يشمل حركة الأشخاص و حركة البضائع على عكس النقل الجماعي فهو يهتم بالتنظيم الجيد لحركة الأشخاص فقط داخل الوسط الحضري (المدينة).

## 2- أهمية النقل الحضري الجماعي:

يعتبر النقل من أهم - إن لم يكن أهم - الصناعات التي حدثت في محيطها تطور كبير والتي كان لها أثر ضخم على التطور الاقتصادي عموماً.

ويقدم النقل وسيلة لانتقال السلع واليد العاملة إلى الأماكن التي تكون فيها أكثر نفعاً، ويساعد المشروعات والأشخاص على التوطن في الأماكن الأكثر ملاءمة، فهو في عبارة قصيرة يزيل عدم المنفعة التي يفرضها بعد المسافة. وتتضح مكانة النقل في الاقتصاد الوطني وعملية التنمية الاقتصادية من خلال العناصر التالية<sup>2</sup>:

- التأثير على نمط وإستراتيجية التنمية الاقتصادية التي تعتمزم الدولة انتهاجها خاصة في القطاع الصناعي، وذلك لأن خدمات قطاع النقل بمختلف أنواعه تؤثر على عملية التوطن الصناعي من حيث اختيار مراكز الإنتاج و منافذ التسويق، حيث تتضافر مجموعة من العوامل الاقتصادية والاجتماعية في تحديد عملية التوطن الصناعي.
- المساهمة في زيادة معدلات التكوين الرأس المالي (المادي والبشري) حيث تعمل خدمات قطاع النقل على تيسير عملية انتقال المعرفة التكنولوجية التي تزداد فاعليتها في رفع معدلات النمو الاقتصادي.

<sup>1</sup> - سليم بوقنة دراسة نوعية الخدمة لدى مستعملي النقل الحضري الجماعي دراسة حالة مدينة قسنطينة جامعة منتوري 2004-2005، ص 110 .

<sup>2</sup> - سميرة إبراهيم أيوب اقتصاديات النقل، دراسة تمهيدية دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية 2002 ص 16-18 .

- تحمين مركز ميزان المدفوعات من خلال زيادة طاقة الدولة التصديرية وتحقيق مزيد من العملات الأجنبية التي يوجه جانب منها لتشجيع الصناعات التي تتخصص في إنتاج الصادرات من جهة وتوفير بدائل الواردات من جهة أخرى، بالإضافة إلى ما يمارسه نشاط النقل - خاصة النقل البحري - من دور فعال في توفير تكاليف النقل للمنتجات المصدرة إلى الخارج وبالتالي تخفيض معدلات عجز ميزان المدفوعات.

- تدعيم علاقات الترابط والتكافل الاقتصادي سواء بين الصناعات المختلفة داخل القطاع الواحد أي على المستوى القطاعي - أو فيما بين القطاعات الاقتصادية المختلفة، بما يؤدي إلى تعظيم الوفرات الاقتصادية الداخلية والخارجية، ويعزو إلى أن خدمات النقل تسهم في:

- خلق وزيادة المنافع المكانية والزمنية لمختلف المنتجات الوسيطة والنهائية.

- القدرة على تحقيق التكامل إلى الخلف (بتوفير مستلزمات الإنتاج لباقي الأنشطة الاقتصادية) أو إلى الأمام (بتوسيع نطاق الأسواق القائمة وخلق أسواق و منافذ توزيع جديدة للمنتجات النهائية).

## 2 4 أهمية النقل الجماعي من الناحية الاقتصادية:

- سوق العمالة: يؤدي الإنفاق على مشاريع النقل الحضري الجماعي إلى خلق مناصب وفرص عمل جديدة.
- استخدام الأراضي والأنشطة التجارية: حيث تؤدي مشاريع النقل الحضري الجماعي إلى إتاحة الفرصة لإنشاء محلات تجارية جديدة والانتعاش للمحلات الموجودة سابقا كما يساهم في استخدام الأراضي المحيطة بالمشروع لبناء المنازل بالإضافة إلى ارتفاع قيمة الأراضي هذا ما يساهم في تنمية المدينة.
- ويعتبر النقل الحضري الجماعي عامل تأثير على اختيار الأفراد لمكان إقامتهم وعملهم.
- يسهل تنقل العمالة من أماكن مختلفة سواء كانت قريبة أو بعيدة وذلك لأنه يساهم في وصولهم في الوقت المحدد للعمل وهذا ما يترك أثر إيجابي آخر يتمثل في تخفيض التكاليف الناجمة عن التأخير.

- توليد دخول إضافية للسياحة هذا ما يؤدي إلى خلق فرص عمل جديدة وإتاحة الفرصة لإقامة مشاريع سياحية جديدة.

- يجد من استعمال السيارة الشخصية وبالتالي التقليل من التكاليف الاقتصادية الناجمة عن الاستخدام اللاعقلاني للسيارة في الوسط الحضري فهو يقلل : التلوث بأنواعه، الازدحام و الإكتضاض، حوادث المرور، واستخدام الأراضي هذا بالإضافة إلى أنه يجد من استعمال الطاقة .

- يربط بين المناطق المختلفة في المدينة مما يسهل على الأفراد تلبية احتياجاتهم المختلفة وخصوصا لأنه يسهل الربط بين وسط المدينة وضواحي المدينة .

## 2-2 أهميته من الناحية الاجتماعية :

- يلغي جميع الفروقات التي تكون بين طبقات المجتمع فهو مخصص لجميع الأفراد والفئات سواء كانت غنية متوسطة أو فقيرة وذلك لأن أسعاره مدعمة من قبل الدولة هذا ما يجعلها تضع السعر المناسب والذي يستطيع أن يدفعه جميع الأفراد.

- يساهم في توطيد العلاقات الاجتماعية بين الأفراد وذلك لأنه يربط بين المناطق المختلفة في المدينة.

- يساهم في فك العزلة عن المناطق البعيدة عن وسط المدينة أي ضواحي المدينة.

## 2-3 من الناحية البيئية :

بما أن النقل الحضري الجماعي يساهم في الحد من استعمال السيارة الشخصية هذا ما يؤدي إلى الحفاظ على البيئة بتقليل آثار استعمال السيارة الشخصية حيث أنه:

- يحد من التلوث بأنواعه : تلوث الهواء - تلوث الماء - التلوث الصوتي.

- يحد من استخدام الأراضي.

- يحد من الاستعمال الغير عقلائي للطاقة. هذا بالإضافة إلى أن النقل الجماعي بواسطة القطارات يعتبر صديقا

للبيئة بسبب التقليل من استخدام الطاقة والانبعاثات ويعتبر أقل تخزين للمساحات الخضراء على عكس الطرق.

### 3- خصائص وأثار النقل الحضري الجماعي:

النقل كصناعة له طبيعة خاصة تختلف عن أي صناعة أخرى وتتلور هذه الطبيعة في عدد من الخصائص "التي يجب أن تؤخذ في الحسبان قبل النظر في حل أي مشكلة من مشاكله، وسنحاول فيما يلي أن نستعرض خصائص النقل والتي تعتبر الأساس والقاعدة التي تحكم تخطيط أو تنظيم علمي سليم له<sup>1</sup>:

-المنتج يستهلك فور إنتاجه سواء استعمل أم لم يستعمل فالمنتج والذي يتمثل في طاقات تحميلية منتجة (مكان لراكب أو لكيلومتر) لا يمكن تخزينه أو تأجيل استعماله. والمشكلة المنتظمة المرتبطة بهذه الخاصية هي أن أي خطأ من الإدارة في تقدير كمية الطلب على الإنتاج - كما ونوعا وتوقيتا - يعني خسارة ضخمة للمشروع نتيجة لضياح جزء من الإنتاج الذي لا يمكن تخزينه دون بيع، فتكاليف تشغيل أي وحدة من وحدات النقل ثابتة إلى حد بعيد سواء كان هناك تحميل لها - وهو الذي يمثل استخدام المنتج - أو لم يكن ومن هنا تبرز الأهمية القصوى لتحديد حجم وحدة النقل أخذا في الحسبان حجم الطلب على المنتج، كذا نوع وحدة النقل. وأهمية التوقيت الكفء للإنتاج تأتي من المنتج كما سبق أن أوضحنا لا يمكن تخزينه بل يجب أن يتم الإنتاج فور الحاجة إلى الاستهلاك وهناك صعوبة فرعية في هذا الصدد، وهي وجود محددات على التمتع بمزايا الإنتاج الكبير في صناعة النقل.

- وجود منتج متصل: وأهمية المنتج المتصل تماثل تماما أهمية المنتج الأصلي والمنتج المتصل في حالة صناعة النقل يتمثل في الطاقة التحميلية المنتجة خلال رحلة وحدة النقل المعينة وأهميته تعادل تماما أهمية المنتج الأصلي، فإذا كان الهدف مثلا من رحلة معينة هو نقل 10 طن لمسافة 10 كلم من النقطة أ إلى النقطة ب، وبافتراض عدم وجود حمولة يمكن نقلها خلال رحلة العودة - الرحلة العكسية من ب إلى أ - نجد أن من المناسب تعديل مسار عودة وحدة النقل من ب إلى أ لتمر على ج بدلا من المسار الأصلي المباشر من ب إلى أ، ففي هذه الحالة نجد أن الإنتاج الفاقد -وهو

<sup>1</sup> - سعد الدين العشاوي الأسس، المشكلات، الطول، الطبعة الخامسة، دار المريخ، الرياض، 2005 ص 97-127.

الطاقة التجميعية غير المستغلة - يعادل مكان ل 50 طن / كيلو متر فقط نتيجة لتسيير وحدة النقل عبر المسار الأصلي المباشر من ب إلى أ.

**-تأثر النقل بظروف التشغيل:** في مجال النقل يتم الإنتاج في الطريق العام، حيث تتحكم هناك عناصر خارجة عن قدرات إدارة المشروع، وأمثلة ذلك، نوع الطريق والمسافة ما بين مراكز التجميع والتفريع حيث يؤثران تأثيرا مباشرا في تكلفة التشغيل، وكذلك إمكانية وجود تدفق حمل عكسي يؤثر تأثيرا كبيرا في إيراد النقل ( تكلفة النقل من أ إلى ب يزيد كثيرا عن تكلفة النقل من ب إلى أ ويرجع ذلك رغم تساوي جميع ظروف التشغيل - نوع المسار وطوله وحالة وحدة النقل إلى انخفاض احتمالات وجود حمل عكسي من أ إلى ب).

**- العائد الاجتماعي للنقل يفوق عائده الخاص:** من أوضح الأمثلة على العائد الاجتماعي للنقل حيث أن إنشاء مترو لا يستفيد منه الركاب فقط، ولكن يظهر جزء من العائد في صورة زيادة في سعر البيع للأراضي في منطقة المشروع وذلك نتيجة لوجود خدمة سريعة منظمة تربط المنطقة بوسط المدينة وبسعر مناسب وكذا ظهر جزء من عائده في صورة زيادة في أسعار أراضي البناء في أماكن توقف المترو، وهذا بالإضافة إلى استفادة أصحاب المحلات التجارية الموجودة في نهاية الخط، ونفس الوضع بالنسبة لأصحاب السيارات الخاصة حيث أن وجود نقل عام ذو مستوى خدمة مرتفع يجعلهم يتخلون عن السيارة وبهذا تحف الآثار السلبية من استخدام السيارة.

**- حتمية ضبط المنافسة:** من الضروري ضبط المنافسة ما بين وسائل النقل المختلفة كانت تلك المنافسة مباشرة أو غير مباشرة، فنظرا لطبيعة النقل فإن المنافسة المطلقة لن تؤدي إلا لزيادة تكاليف النقل بالنسبة للمجتمع ككل، فانقسام حمولة نقل معينة بين وسيلتي نقل عادة ما ينتج عنها الاستفادة النسبية لأحدهما على حساب الأخرى، وذلك نظرا لاختلاف توزيعات الحمل بينهما، وبصفة عامة نقول أن المنافسة غير المنضبطة تؤدي إلى رفع تكاليف النقل من جهة ومن جهة أخرى إلى تخفيف مستوى الخدمة<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - سعد الدين العشاوي المرجع السابق، ص 97-127 .

- كل وسيلة نقل لها مجال استخدام معين: تختلف وسائل النقل فيما بينها إذ لكل وسيلة نقل مستوى معين من الخدمة وتكلفة معينة، حيث أن كفاءة وسيلة نقل معينة (مستوى الخدمة والتكلفة) في مجال معين تحدد وفقا لمسافة وظروف وطبيعة الحمل المطلوب نقله، مما يجعل وسيلة معينة أعلى وسائل النقل كفاءة في مجال معين وأقلها كفاءة في مجال آخر، وهذا ما يحتم على السلطة التدخل لفرض تشغيل نوع معين من وسائل النقل وتحديد ظروف وشروط تشغيلها.

### - النقل والجوانب الكيفية :

خدمات النقل المقدمة لا بد من أن تتوفر على مجموعة من الخصائص<sup>1</sup> : السلامة والأمن، الراحة والرفاهية، الوقت، السرعة، الانتظام، سرعة الانتقال من نمط نقل إلى نمط آخر... الخ، هذه الخصائص لا يمكن تقييمها من طرف السوق، لذلك يعتبر النقل تخصصا معقدا.

### 3-1 أثار النقل الحضري الجماعي:

للنقل الحضري الجماعي آثار عديدة على كافة المجالات الاقتصادية أو اجتماعية أو عمرانية أو حتى بيئية، ويمكن توضيح ذلك في النقاط التالية<sup>2</sup> :

#### - البيئة: يمكن توضيح ذلك في النقاط التالية:

- تلوث الهواء يعود في الأساس إلى الإفرازات التي تنبعث من عوادم المركبات وخاصة السيارات ، وتوجد اقتراحات عديدة لتخفيض نسبة هذا التلوث كتوفير وقود أكثر صحة ونظافة وإنتاج سيارات كهربائية وتنظيم حركة المرور خاصة في الأماكن عالية التلوث.

تلوث المياه لا يساهم النقل الحضري كثيرا فيه، فالمخلفات الخارجة من ورشات السيارات والقطارات والحافلات ومرافق صيانتها مثل زيوت التشحيم المستهلكة.... الخ .

<sup>1</sup>-شاكر بلخضر ص 106- 109 .

<sup>2</sup>-سليم بوقنة المرجع السابق ص113-115 .

الضوضاء إحدى النتائج المؤذية التي تصاحب عملية النقل وتسبب على الخصوص أضرار بالأعضاء السمعية في الأذن وتنقسم إلى داخلية تؤثر على الركاب والعاملين، وخارجية تؤثر على المناطق المجاورة.

- **ال عمران** : يؤثر النقل على المناطق الحضرية فيؤدي إلى ارتفاع أسعار العقارات كما يعتبر عاملا أساسيا في تعمير أراضي جديدة ويساهم في التنمية داخل المناطق العمرانية.

- **الاجتماعية** : آثار النقل على المجتمع كثيرة و أوضحها تلك التي تشمل فوائد القدرة على الحركة وسهولة الوصول للأشخاص والمركبات، لكن دخول طرق جديدة إلى منطقة عمرانية قد يكون أمرا مزعجا رغم ماله من فوائد في فك العزلة عنها، وذلك لأنه يفرض نزع الملكية الأرض والمباني القائمة في مساره، وقد يتسبب في إزالة بعض الحدائق وملاعب الأطفال، ويشوه جمال بعض أجزاء المدينة وقد يكون عائقا للتنقل بين الأحياء وقد يصبح سببا للتلوث البصري.

- **التجارة والصناعة** : لا تنامان في غياب النقل لأنه المحرك الأساسي لهما، ورظهر النقل الحضري الجماعي للأشخاص كضرورة ملحة لتغطية العجز عن طريق أساليب مختلفة كتنقل العمال، وإذا كان نظام النقل سيئا فإنه يساهم في انكماش التجارة والصناعة وركودهما.

#### 4- شبكة النقل الحضري الجماعي :

#### 4-1 تعريف شبكة النقل الحضري الجماعي:

يقصد بالشبكة انتظام مجموعة من الطرق في صورة عقد تنظمها مجموعة من الوصلات هذا بصفة عامة. أما بالنسبة لشبكة النقل الحضري الجماعي فهي مجموع خطوط حضرية إضافة إلى رؤوس الخطوط (بداية ونهاية الخط) ونقاط توقف مع محطة حضرية وحظيرة للمركبات<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - بومدين عمران، عبد المجيد سالمى، تنظيم المواقف وأثره في تحسين نوعية الخدمة المقدمة في نشاط النقل العمومي للمسافرين، مذكرة مقدمة لنيل شهادة مفتش في النقل البري، دفعة 2000، ص 24 .

4-2 مكونات شبكة النقل الحضري الجماعي: تتكون شبكة النقل الجماعي من ثلاثة عناصر<sup>1</sup> هي:

4-2-1 الخطوط الحضرية: يمكن ترتيب الخطوط الحضرية على أساس المعايير العمرانية التي تتعلق بدراسة وتخطيط

المسالك، وكذا باختيار وسيلة النقل المستعملة.

#### - حسب تخطيط المسالك:

يمكن للخطوط التي تكون الشبكة الحضرية أن تكون على عدة أنواع:

- الخطوط الشعاعية: وهي الخطوط التي تربط ضواحي المدينة بوسط المدينة .

- الخطوط المماسية للمدينة : وهي الخطوط التي تربط ضواحي المدينة وتمر مماسيا بوسط المدينة.

- الخطوط الدائرية : وهي الخطوط التي تربط جميع نقاط المنطقة العمرانية ببعضها دون قطع أو المرور مماسيا بوسط

المدينة، ولكنها تحيط بالمنطقة العمرانية على شكل حلقة.

- الخطوط القطرية : وهي الخطوط التي تربط ضواحي المدينة مروراً بوسط المدينة.

#### - حسب وسيلة النقل :

تتعدد خطوط النقل المستعملة لخدمة النقل الجماعي وذلك حسب وسيلة النقل المستعملة:

-خطوط ذات الطريق الثابت: وهي الخطوط التي تشغلها وسائل النقل مثل (الترامواي، القطار السلكي).

-خطوط ذات الطريق ثابت جزئياً: وهي الخطوط التي تتبع فيها مركبات النقل المشترك نوعين من الحركة في تنقلها

مثل الحافلات التي تستعمل الأسلاك الكهربائية.

- الخطوط ذات الطريق الحر: وهي الخطوط التي تشغلها الحافلات العادية مثلاً.

4-2-2 نقاط التوقف: إن تحديد نقاط توقف تقوم به مصالح النقل المختصة والمرفقة بأعمدة مرشدة تتبعها

الجماعات المحلية وتقوم بصيانتها، وتحديد نقاط التوقف يدخل ضمن تنظيم وهيكل المناطق التي يتم تغطيتها بوسائل

<sup>1</sup> - بومدين عمران ، عيد المجيد سالمى مرجع سابق، ص 25-42 .

النقل العام، فتوزيع هذه النقاط يجب أن يكون بطريقة سهلة وتشجيع المواطنين على استعمال النقل الجماعي، وأن تكون موضوعة في مجال تأثير خط النقل دون إعاقة حركة مرور الراجلين والمركبات لدى من الضروري: تسهيل الدخول إلى نقاط التوقف وتهيئتها بطريقة توفر متسعا من المكان للمواطنين للذين ينتظرون قدوم الحافلة، وتنظيم أوقات مرور وسائل النقل العمومي تسمح بتقليص أوقات الانتظار. وهناك نوعين من المواقف:

**- نقاط توقف بسيطة :** وهو الموقف الذي لا يحتوي على مخابئ ولا تستحق تجهيزات كبيرة نظرا لموقعها أو المكان الموجودة فيه لا يسمح بإنشاء مخابئ وهذا لا يعني أنها مهمة بل تحتوي على عمود الإشارات وعمود المعلومات ولا يحتاج المستعمل فيها فترة طويلة للانتظار، وتحتل مكان بجانب الطريق (موقف عند الذهاب وآخر عند الإياب) مع ضمان رصيف ملائم لتوقف الحافلة.

**- نقاط التوقف ذات المخابئ :** وهي المواقف التي تطول فيها مدة الانتظار والتي تتطلب تجهيزات معقدة وتركز هذه التجهيزات فيما يلي التي تؤدي إلى وظائف الموقف:

-عمود الإشارات -عمود المعلومات - المخابئ -الأرصفة - هذا بالإضافة إلى تجهيزات أخرى موجهة لضمان امن المستعمل.

#### 4-2-3 المحطة الحضرية :

يقصد بالمحطة كل منشأة تهدف من ورائها مصالح النقل العمومية التسهيل على المسافرين و ضمان النقل أو المواصلات لناحية ما مع احتمال الارتباط مع أنواع أخرى من المواصلات، وتعتبر المحطة كل منشأة مخصصة لاستقبال المسافرين هذا التعريف يشمل كذلك المنشأة التي تتمثل في:

-منطقة الحافلات - منطقة الاستراحة - منطقة الملجأ

-إن ارتباط كلمة الحضري بالمحطة دلالة على تخصص فرع من المحطات البرية في النقل.

الحضري فهي إذن تسعى إلى تسهيل تنقلات المسافرين داخل النطاق الحضري.

## 5- وسائل النقل الحضري الجماعي في الوسط الحضري:

يعتبر اختيار وسيلة النقل الملائمة اختياراً حاسماً، حيث يتوقف ذلك على مجموعة من الخصائص كسرعة وسيلة النقل و مستوى الراحة الذي توفره و مدى تدفق المسافرين، كما يمكن أن يتوقف على المركز الاجتماعي للأفراد و مستوى دخلهم أو حتى طبيعة الوسط الحضري و جودة خدمات النقل العام. لا تستغني المدن عن النقل الجماعي لنقل الأفراد إلى أماكن العمل أو التسوق أو الحصول على الخدمات، و يرتبط شكل و نوع هذا النقل بعدد الركاب والمسافات المطلوبة قطعها للوصول و أهم وسائل النقل الجماعي ما يلي:

**-قطار الأنفاق :** قطار الأنفاق أو المترو<sup>1</sup> (Métro) احد أنواع القطارات الخفيفة، و هو عبارة عن عربات مقطورة موجهة توجيهها خارجياً ألياً تتحرك بواسطة الطاقة الكهربائية في مجال مشكل أساساً من أنفاق تتخللها في بعض الأحيان مقاطع على سطح الأرض أغلبها جسور يشكل قطار الأنفاق احد أهم وسائل النقل الجماعي فاعلية في المدن الكبرى خاصة إذا كانت مسافات التنقل تزيد عن 10 كم، و تبلغ سرعته التجارية أكثر من 500 كم/سا، رغم إن قطار الأنفاق أكثر وسائل النقل الحضري تكلفة إلا انه يبقى نمط النقل المثالي في الوسط الحضري للمدن التي تتجاوز عدد سكانها مليون نسمة.

**-القطار الحضري: (Tramwy)** هو احد وسائل النقل في الوسط الحضري، وهو عبارة عن عربات مقطورة تسير فوق سطح الأرض حيث يعمل على الطاقة الكهربائية و تقع محطاته فوق سطح الأرض، يتم استخدامه إذا كانت مسافات التنقل تزيد عن 2 كم و تقل عن 10 كم و تبلغ سرعته التجارية داخل المدن 45 كم/سا، يعتبر القطار الحضري اقتصادي و غير ملوث لأنه يعمل على الكهرباء، إلا إن تكاليف تأسيسه كبيرة هي الأخرى، و لا يصح للشوارع المتعرجة و الضيقة بسبب قلة مرونتها بالإضافة إلى أنها مثيرة للإزعاج، لقد أصبح القطار الحضري

<sup>1</sup> - كلمة Métro هي اختصار لكلمة مترو بوليتان (Métropolitaine) و التي تعني سكة حديد التجمعات الحضرية.

شعبيا جدا في هذه الأيام، ذلك لأنه يجمع بين مزايا قطار الأنفاق الذي يعمل بشكل دائم و بانتظام، وبين مزايا الحافلات التي تسير فوق سطح الأرض مباشرة، و طبعاً هذا ما يفضله الناس بشكل كبير.

**-القطار:(train)** وسيلة من وسائل النقل المخصصة للمناطق العمرانية ذات الكثافة السكانية العالية، يكون خط سيره على ضواحي المدينة و هو عبارة عن محرك قوي يعمل بالفحم أو بالنفط أو الكهرباء، يجر وراءه عربات متصلة به، حيث يسير على قضبان حديدية تحدد مساره تسمى سكة الحديد و له عدة إشكال.

**-الحافلة:(bus)** هي وسيلة النقل الحضري بامتياز في اغلب المدن، ابتداء من المدن الصغيرة و القرى إلى المدن الكبيرة، تسير معظم الحافلات بزيوت الديزل أو البنزين و يمكن لبعض الحافلات أن تتألف من عدة مفاصل مترابطة متصلة بغطاء مرن بهدف زيادة طاقتها التحميلية إضافة إلى مرونتها يمكن للحافلة أن تنقل عدد جيد من الركاب، كما يمكنها أن تعبر الشوارع المتوتية و الضيقة و المنحدرة بشكل جيد، إلا أنها ملوثة للبيئة لأنها لا تستخدم طاقة نظيفة. يفضل في المدن الصغيرة الحجم استخدام حافلات صغيرة لان ذلك سيكون أفضل، عوضاً عن استخدام حافلات كبيرة الحجم، لان الحافلات الصغيرة لا تحتل حيزاً كبيراً من الوسط الحضري كالحافلات كبيرة الحجم كما أنها تؤدي نفس الغرض .

**-الحافلة الكهربائية:(Trolleybus)** هي حافلة بالطاقة الكهربائية، عوضاً عن زيت الديزل أو البنزين، و يتم ذلك من خلال شبكة من الخطوط الكهربائية الممتدة على مدى كامل المسار المسطر للحافلة في الجو، و تعتبر الحافلة الكهربائية حلاً بديلاً للحافلة العادية و القطار الحضري في أن واحد، حيث تجمع بين ميزة القطار الحضري في الحفاظ على البيئة بشكل أفضل من الحافلة العادية، و بين ميزة التكلفة الأقل مقارنة مع تكلفة إنجاز خط للقطار الحضري، فالحافلة الكهربائية تتميز انعدام التلوث و الضجيج، لكن تكلفتها إنشاءها أكبر من تكلفة إنشاء الحافلة العادية، كما إنها أقل مرونة منها لأنها مرتبطة بحركتها مع الشبكة الكهربائية التي تغذيها، فضلاً عن كونها تشغل

مساحة كبيرة من الشوارع لا سيما عند تجاوز بعضها البعض بالرغم من أنها تنقل أكثر من الحافلة العادية بنحو 20% .

**-حافلة المستوى العالي من الخدمة: (bus à haut niveau de service)** هي إحدى أنظمة النقل

الخفيف ذات الممرات الخاصة، يعود هذا النمط من النقل إلى السنوات القليلة الماضية، حيث يعني تقديم مستوى خدمة أفضل من مستوى الخدمة الذي تقدمه الحافلات العادية، دون الحاجة إلى إنفاق الكثير من الأموال مقارنة مع الاستثماري مشروع قطار أنفاق، هذه الحافلات أظهرت فعاليتها في كثير من مدن العالم مثل: سان باولو، الصين، كولومبيا... الخ، هي لا توفر طاقة تحميلية تضاهي الطاقة التحميلية للقطار الحضري فقط بل أثبت هذا النوع من الحافلات في بوغوتا (Bogota) إن طاقتها التحميلية يمكن أن تضاهي الطاقة التحميلية لقطار الأنفاق، الجدير بالذكر أن هذا النوع من الحافلات لا يتطلب بنية تحتية خاصة و مكلفة أو معدات ذات مواصفات خاصة، كاناجازها لا يتطلب قدرة زمنية طويلة.

**-القطار السلكي: (Funiculaire)** يعتبر القطار السلكي وسيلة من وسائل النقل الجماعي عبر السكك

الحديدية، حيث يستخدم عادة في المناطق شديدة الانحدار لمسافات قصيرة اقل من 150 م حيث و في الواقع فان القطار (câble). يسير على سكة حديدية و تتم عملية الجر بواسطة سلك معدني السلكي يتألف من عربتين مرتبطتين ببعضهما البعض بواسطة سلك معدني، حيث أن وزن العربة النازلة هو الذي يجعل العربة الصاعدة تتحرك وفقا لقوانين الجاذبية، إضافة إلى ذلك و أثناء سير العريتين يحدث احتكاك العجلات بالسكة الحديدية التي تسير عليها فتتولد طاقة يتم استغلالها في حالة كان هناك فارق بين وزن العريتين، أو يتم ملء خزان إحدى العريتين بالماء من اجل الحصول على الوزن المطلوب، تكلفة إنشاء القطار السلكي معتدلة و سرعته كبيرة لكنه لا يزال قليل الانتشار مع امتلاكه لمستقبل واعد لا سيما انه غير ملوث للبيئة و يتسلق المرتفعات بسهولة<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - يختلف القطار السلكي عن القطار المعلق (Téléphérique) في أن هذا الأخير عبارة عن عربة معلقة في الهواء بسلك التحرك نتيجة لقوة الجذب التي تولدها محركات مخصصة لهذا الغرض.

-القارب :عادة ما يتم استخدام القارب في المدن التي يتواجد بها الأنهار أو الأودية أو القنوات البحرية، ويتم اللجوء إلى هذا النمط من النقل لمزايا عديدة :فهو نمط اقتصادي للغاية لأنه لا يستهلك الكثير من الطاقة، كما يمكنه أن ينقل عددا هائلا من الركاب و البضائع، فضلا عن كونه يصنف ضمن أنماط النقل الأقل تلويثا للبيئة، أهم مساوئ هذا النمط من النقل هو انه بطيء للغاية مقارنة بأنماط النقل الأخرى.

## 6- التنقلات الحضرية في المدن :

إن تزايد الكثافة السكانية يترتب عليها امتداد للمدينة من حيث المناطق العمرانية، فتتوسع و تزداد مراكز العمل و التجارة و أماكن الترفيه و من خلال هذه التوسعات التي تعرفها المدينة نجد مراكز النشاطات متوازنة في نقاط متباعدة، مما يحتم على السكان القيام بتنقلات مستمرة تختلف أسبابها وفقا للمناطق المقصودة<sup>1</sup> .

- التنقلات الدورية (مسكن - مركز العمل) : (Déplacement pendulaires) هي تنقلات ضرورية ولا بد منها تنطوي على التنقل بين أماكن، العمل تخضع عادة الى مقياس زمني وتكون في حدها الأعظم في الفترات الصباحية والمسائية كما تتمتع بدرجة عالية من الدورية ذلك لأنها تتكرر على نحو منتظم في معظم الأحيان بشكل يومي، لذلك يمكننا التنبؤ بها.

- التنقلات المهنية: (Déplacement professionnelles) تتمثل التنقلات المهنية في التنقلات التي تتعلق بمهنة أو عمل الفرد كالا اجتماعات، والمقابلات وخدمة العملاء،والتي تحدث عادة إثناء ساعات العمل المقررة.

- التنقلات الشخصية: (déplacement personnels) أما عن التنقلات الشخصية فهي تلك التنقلات التي يقوم بها الأفراد بشكل طوعي أو اختياري ترتبط هذه التنقلات عادة بمراكز الأنشطة التجارية بغرض التسوق أو الترفيه .

<sup>1</sup> - فارس يوبا كور ، محاضرات اقتصاد النقل و الإمداد ، جامعة الحاج لخضر باتنة 2011

- تنقلات الشحن والتوزيع : (déplacement de distributoin) تتعلق تنقلات الشحن و التوزيع

بتوزيع الشحنات و إمداد المصانع و المحلات بالسلع و البضائع لتلبية احتياجات الاستهلاك فتكون مراكز التوزيع مرتبطة بمنافذ البيع و التجزئة.

- التنقلات السياحية : (déplacement touristique) هي تلك التنقلات التي تتم عادة في المدن

التاريخية ذات المعالم السياحة و المرافق الترفيهية كالفنادق الضخمة والمطاعم الراقية ، هاته التنقلات عادة ما تكون موسمية و خلال أوقات معينة من السنة كالمهرجانات أوالأحداث الرياضية الكبرى ككأس العالم أو الألعاب الأولمبية، حيث تنشأ أثناء وقوع مثل هذه الأحداث تنقلات في الوسط الحضري .

#### 7- أنواع التنقلات الحضرية في المدن :

- المشي على الأقدام : يعتبر المشي على الأقدام الطريقة الطبيعية للتنقل ، حيث لا يتطلب أي مساعدة

ميكانيكية بل يعتمد أساسا على القدرة و الجهد العضلي و هو الطريقة الأكثر انتشارا في المدن ، خصوصا لدى فئات معينة كالأطفال ، النساء ، المتقاعدين ، و الأشخاص غيرالحاصلين على رخصة السباقة... الخ ، حيث أثبتت دراسة فرنسية أن الفئات المذكورة سالفًا تحتل 76 بالمائة من التنقلات الحضرية على الأقدام بينما نجد أن هناك محدودية لهذا النوع منالتنقل بسبب اختلاف في البنية و الطاقة الجسدية للأفراد.

للمشي على الأقدام فعالية اقتصادية تتمثل في انعدام التكلفة و مجانيته ، و فعالية صحية كالحماية من أمراض القلب و الربو و كذا فعالية بالنسبة للبيئة تتمثل في المحافظة على المحيط بسبب خلوه من الضجيج و التلوث.

- التنقل بعجلتين : إن الاستعمال الدائم للسيارة في المجتمع خلق مشاكل عديدة كالازدحام والتلوث و الاستهلاك

الكبير للطاقة و الضجيج و يمكن الحد من هذه المشاكل باستعمال الدراجة كوسيلة للتنقل.

يتميز هذا النوع من التنقل بمرونة نسبية في الحركة و عدم شغله لمساحات كبيرة و هي أسرع من المشي على الأقدام و

يضم الدراجة الهوائية ، الدراجة النارية ، تعد الصين و الهند أكثر الدول استعمالا للدراجات حيث يبلغ إنتاج كل

واحدة منهما أكثر من 100 مليون دراجة سنويا، نظرا للكثافة السكانية العالية و بهدف تغطية مشكل الازدحام في هذين البلدين.

**- التنقل بواسطة السيارة :** تحتل السيارة مكانة هامة في حياة الأفراد ، فبالإضافة لكونها وسيلة للتنقل و قضاء الحاجيات فهي وسيلة للترفيه و العمل حيث نجد أن خدمة النقل تغطي بواسطة سيارة الأجرة و سيارات النقل الحضري وكذا النقل العمومي بواسطة العربات المجهزة.

**- التنقل بواسطة الحافلات ووسائل النقل الجماعي:** تمتاز الحافلات بخصائص معينة أدت إلى انتشار استعمالها بين مختلف شرائح المجتمع لعلى من أهمها سعة الاستيعاب الكبيرة للأشخاص وانخفاض تكلفة النقل فيها مقارنة بالوسائل الأخرى وتحتل الحافلات مكانة هامة داخل المحيط الحضري للمدينة بسبب ربط مختلف أحياء المدينة ببعضها البعض كما تخضع لتنظيمات معينة من حيث التوقيت، الخطوط والمواقف وفق خدمة النقل العمومي إضافة إلى الحافلات نجد وسائل أخرى تستخدم في نقل الأفراد كاترامواي، المترو...إلخ.

## 8- الخدمة ونوعية الخدمة في النقل الحضري الجماعي.

### 8-1 الخدمة في النقل الحضري الجماعي:

تعرف الخدمة في النقل على أنها تلك الخدمات العمومية التي تتضمن مجموعة من الوظائف المفروضة من طرف الدولة بهدف تنظيم نقل الأشخاص وترقيته<sup>1</sup> . كما عرفت خدمات النقل بأنها تلك الخدمات التي تعني بتنقلات الأشخاص والبضائع بشروط مقبولة من حيث النوعية والسعر والتكاليف لكافة الأفراد، وتتضمن استمرارية الخدمة وإنتظامها في الوقت والعدالة في تقديمها لكافة الأفراد والاستغلال التام لكافة الخطوط الممنوحة للمستعمل والمرونة وقابلية تلبية الاحتياجات<sup>2</sup> .

<sup>1</sup> - سليم بوقنة، مرجع سابق ص115-116 .  
<sup>2</sup> - المرجع نفسه، ص115 .

من خلال التعاريف السابقة يتضح أن خدمة النقل هي عبارة عن خدمة عمومية تقدم من طرف مؤسسات خاصة وعمومية بتنظيم وتنسيق من طرف الدولة والتي تسعى إلى تقديم خدمة ذات مستوى عالي من الرفاهية والراحة الأمان وتحقيق العدالة والمساواة بين أفراد المجتمع ومساعدتهم على قضاء حاجاتهم والوصول إلى الحد الأقصى من الإشباع لرغباتهم.

## 8-2 نوعية الخدمة (جودة) في النقل الحضري الجماعي :

تعتبر الجودة من المفاهيم ذات الاهتمام الواسع في العالم، لتعرف نتيجة لهذا، سوى على المستوى المؤسسات أو الأبحاث، العديد من التطورات، فقد عرفت الجمعية الفرنسية للمعايير (AFNOR) على أنها "قابلية منتج لإشباع رغبات المستعملين"<sup>1</sup>

وعرفها (Philip Gosby) على أنها "المطابقة للمواصفات"<sup>2</sup>، ويمكن اعتبار جودة الخدمة هي المحدد الرئيسي لرضا الزبون وهو المفهوم الذي تبناه العديد من الباحثين.

أما فيما يخص تعريف جودة النقل الحضري الجماعي فهو يختلف من شخص لآخر لأن كل شخص لديه نظرتة الخاصة على أهمية مؤشر مقارنة بالآخر، فهي تعني للبعث "أن ترقل في مقاييس أمنية كافية" و للبعث الآخر تعني "دقة المواعيد والانتظام"، فهي إذن مجموعة المعايير الكيفية للجودة التي هي من مسؤولية المقدم للخدمة (مؤسسة النقل)، وهي مربوطة مباشرة مع مستوى الرضا الذي يديه مستعمل خدمة النقل الحضري الجماعي، فهي بهذا المرور من المفهوم "الموضوعي" لجودة الخدمة إلى مفهوم "شخصي وذاتي" أي تتعلق بالشخص الذي يصدر الحكم، وهناك ثلاث أطراف معينة في النقل الحضري الجماعي<sup>3</sup> :

– الزبائن: جودة خدمة النقل هي طريقة إشباع حاجياتهم حسب مقارنة (تكاليف / مزايا) محددة مسبقا.

<sup>1</sup> - غنية بركات، مستعملي خدمات النقل العمومي الحضري الجماعي، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير، قسم علوم التسيير، جامعة باتنة 2009-2010 ص7.

<sup>2</sup> - المرجع نفسه، ص7.

<sup>3</sup> - غنية بركات، المرجع السابق ص17.

- **مقدم الخدمة:** جودة الخدمة تنسب إلى مجموعة الخصائص تقنية وعلاقائية، أي المرور من مرحلة المفهوم إلى مرحلة التنفيذ.

- **بالنسبة للموظفين:** الذين هم على اتصال مباشر من الزبائن، جودة خدمة النقل هي عادة مرادف لقائمة مقاييس وسيرورة عمل يجب أن تحترم.

### 8-3 المؤشرات النوعية المعتمدة للحكم على جودة خدمة النقل الجماعي:

تعرف المؤشرات على أنها "إحصائية أو مقاييس يسهل تأويل وتقييم حالة عنصر من المجموعة أو المجتمع مقارنة مع مقياس أو هدف<sup>1</sup>".

فالمؤشر إذن هو وسيلة سهلة تسمح بملاحظة دورية لتطورات الظاهرة ويكون ذلك بالمقارنة مع أهداف موضوعة مسبقاً، أو مقاييس عالمية فهو إذن أداة قياس فيما يخص خدمة النقل الجماعي، تمثل المؤشر سلسلة من المعطيات التي يمكن أن نخدم عدة فاعلين ومنتدخلين معينين في مجال النقل وعلى مستويات مختلفة بدءاً بالحكومات وأصحاب القرار، المستثمرين، الأجانب، المنتخبين، الرأي العام، الإعلاميين، الموظفين على اختلافهم وكل المواطنين، ويمكن حصر الفائدة للمؤشرات جودة الخدمة بالنسبة للنقل الجماعي. وتتمثل هذه المؤشرات في:

- عرض الخدمة - سهولة الوصول - المعلومات - المدة - الاهتمام بالزبون - الراحة - الأمن - الأثر البيئي.

- **عرض الخدمة:** يرتبط عرض خدمة النقل بمجموعة من العناصر أو المقاييس و التي من شأنها تحسين نوعية مستوى خدمة النقل و تتمثل هذه العناصر في مدى حداثة الحافلة، عدد الحافلات و الخطوط التي تغطيها، احترام ساعات بدء و انتهاء الرحلات و كذا الطاقة الاستيعابية للحافلة، و أخيراً السعر.

- **سهولة الوصول:** بالنسبة للنقل داخل المدن، فقد مرونة الطريق و مساره أكثر أهمية من عامل السرعة، كما يتجلى أهمية ملائمة المحطات و توزيعها في مناطق إستراتيجية تمكن المسافرين من الدخول إلى وسط المدينة بسهولة.

<sup>1</sup> - غنية بركات المرجع السابق، ص 16 .

## - المعلومات :

إن توفر المعلومات حول مواعيد الانطلاق و الوصول و مدة الانتظار يساهم بشكل كبير في تخمين جودة خدمة النقل الجماعي و يسهل للأفراد معرفة أوقات مختلف تنقلاتهم و تتمثل هذه المعلومات في رقم الخط، رقم الحافلة و كذا وجهتها.

- **الوقت (المدة):** قد تكون الوقت عاملا في قبول الزبائن لدفع أكثر من اجل وقت اقل و إذا أخذنا كمثال النقل عبر الطرق فإننا نجد عدد كبير من الزبائن يفضلون الاتجاه نحو محطات سيارات الأجرة من اجل ربح الوقت إثناء تنقلاتهم كذلك يؤثر الوقت في اختيار الزبون لنمط نقل ما.

- **الاهتمام بالزبون:** يتجلى الاهتمام بالزبون من خلال المظهر الحسن لهندام و ملابس السائق و القابض و كذلك المعاملة الجيدة منهما لأنهما يمثلان المؤسسة و يتم ذلك من خلال حسن الاستقبال و الترجمة.

- **الراحة:** تتحقق راحة الزبون من خلال الحالة الاستعمالية للحافلة حيث أن نظافة الحافلة و حالة الجيدة لمقاعدھا يساهمان بشكل كبير في راحة الزبون و تحقيق الرفاهية.

- **الأمن:** يعتبر تقييم الأمن أو تقييم حياة الإنسان من اكبر المشاكل النفسية للمسافرين أثناء تنقلاتهم اليومية عبر وسائل النقل على منشآت القاعدية و يتحقق الأمن بطريقة السياقة الآمنة، و توافر المعدات الأمنية في الحافلة.

- **الأثر البيئي:** يتحقق الأثر الايجابي للبيئة في النقل الجماعي للحافلات من خلال حداثة هذه الخيرة حيث تساهم في عدم تلويث البيئة بعوادمها و الظهور بمظهر محبب في المدينة.

## خلاصة الفصل :

إن الهدف من دراسة هذا الفصل هو إبراز الإطار المفاهيمي للنقل والنقل الحضري الجماعي و إعطاء مفهوم أكثر شمولية بحيث تم التطرق و بالتفصيل لتعريف النقل وأهميته في التنمية الاقتصادية و إحداث التغيير الاجتماعي، كما تم التطرق للحركية و أنواع التنقلات في الوسط الحضري ونوعية الخدمة في النقل الحضري الجماعي، و توصلنا إلى أن العلاقة بين النقل و المحيط الحضري علاقة تكاملية فكل واحد يؤثر في الآخر إيجابا أو سلبا من خلال دور النقل في تنظيم الأوساط الحضرية، و أن لعلاقة النقل بالمحيط تأثير يتجلى في توجيه شبكات النقل المختلفة .

# الفصل الثالث:

## دراسة تحليلية لمدينة البويرة

مقدمة .

I التعريف بمدينة البويرة.

II الدراسة الطبيعية.

III الدراسة الجيوتقنية.

IV الدراسة الديموغرافية.

V الدراسة الاقتصادية.

VI الدراسة العمرانية.

خاتمة الفصل.

تمهيد : يعد إبراز خصائص كل مدينة من أهم الشروط التي تتطلبها أهم الدراسات العمرانية ويعتبر السكان والعمران أهم العناصر المكونة للمدينة، إذ يجب أخذها بعين الاعتبار لما تكتسبه من أهمية بالغة في فهم أي ظاهرة أو مشكلة تظهر في هذا الوسط الحيوي.

وستتطرق في هذا الفصل إلى دراسة تحليلية شاملة لمدينة البويرة مع إبراز خصوصياتها ومؤهلاتها من حيث واقع النقل الحضري في المدينة الذي هو موضوع الدراسة.

## I التعريف بمدينة البويرة :

### 1- أصل التسمية :

سميت البويرة قديما " حمزة " نسبة إلى مؤسسها وهو حماد بن بولوغين الملقب ( بحمزة ) , وهو مؤسس قلعة بن حماد (على بعد 20 كلم من المسيلة)، حيث يذكر ابن خلدون أن معظم سكان قلعة بني حماد أتى بهم حماد بن بولوغين إلى هذا المكان رفقة سكان آخرين من منطقتي المسيلة و لأوراس للمشاركة في تشييدها سنة 1007 ، كما أضاف ابن خلدون أن ضيعة حمزة كانت أهلة بالسكان في القرن العاشر نظرا للسوق القديم الذي قام بتأسيسه، و

صورة رقم 01: تبين برج البويرة (حمزة سابقا) .



قد عرف هذا السوق بنشاطه واكتظاظه بسبب الحركية الكبيرة التي ميزته آنذاك، ولكثرة المترددين عليه تم إنشاء فندق بالقرب من السوق، ومن هنا تشكلت البنايات الأولى للمدينة. و قد ربط ابن خلدون أصل السكان في البويرة بالكتامة، وهي تمثل فرعين من القبيلة الكبيرة لبربر صنهاجة والتي سكنت الواد الجنوبي لجرجرة و جبالألبيان و البابور إلى غاية جيجل و في الجنوب حتى أبواب سطيف، و يبدو أن التسمية الأمازيغية "

المصدر: مصلحة الإحصاء لبلدية البويرة 2016

ثوبيرتس". هيا لأقدم و حسب بعض الروايات فان الاسم المنوح

لبلدية البويرة مرتبط بوجود بئر كان مستعملا عند توقف أصحاب القوافل , أما التسمية الحالية " البويرة " فهي تعتبر شكل فرنسي لأصل التسمية " ثوبيرتس " .

### 2- البعد التاريخي للولاية:

تعتبر ولاية البويرة مهد الحضارات الأولى و ما الآثار المادية التي لا تزال قائمة إلى يومنا هذا إلا شاهد على الفترات التاريخية التي مرت بها وعلى مختلف الحضارات التي قامت فيها .

تزخر ولاية البويرة بمواقع أثرية عديدة فبداية من فترة ما قبل التاريخ هناك مغارة الأخرضية التي تعود إلى فترة العصر الحجري، أما في الفترة القديمة فتوجد مواقع عديدة خاصة في منطقة سور الغزلان كغرفة أولاد سلامة التي هي امتداد للمدينة الرومانية القديمة أوزيا، وكتابات و قطع قديمة تعود كذلك إلى نفس الفترة، و هي عبارة عن أنصاب تذكارية منها المكتوبة و منها رسومات و كذلك موقع (تاشيشت) الغني بالفخار السحلي الروماني والفيفساء القديمة الموجودة ببلدية العجبية.

وهناك بقايا آثار قيل أنها رومانية موجودة ببعض مناطق بلدية سوق الخميس (آبار وأسوار لقلعة) وفي كتاب " تاريخ الجزائر" لمبارك الملي رحمة الله إشارة لتمرکز "الهاليون" القادمون من مصر في عهد الدولة الفاطمية في المنطقة. سميت البويرة في الفترة الإسلامية "بحمزة" نسبة للذي بناها و هو: حمزة بن سليمان بن الحسن بن علي بن الحسن بن علي بن أبي طالب رضي الله عنه، و عرفت منطقة البويرة في تلك الفترة ازدهارا علميا وثقافيا و من أهم علمائها: الشيخ "المنصور بن أحمد بن عبد الحق المشدالي" و "ناصر الدين المشدالي" و "عمران المشدالي" مؤسس المدرسة التاشفينية (نسبة إليوسف بن تاشفين) بتلمسان، كما نذكر "الشيخ ابن آجروم" (وقيل أنه صاحب كتاب الآجرومية) نسبة إلى قرية "جرومة" في ولاية البويرة وكذلك "عبد الرحمن الثعالبي" العالم في الفقه و الدين والولي الصالح المشهور الموجود ضريحه ومسجد يحمل اسمه بالعاصمة. وقد ترك أكثر من تسعين مؤلفا منها: (الجواهر الحسان في تفسير القرآن 4 أجزاء ومعجم لغوي).

أما في الفترة العثمانية عرفت البويرة حضورا مكثفا للأتراك العثمانيين حيث لا تزال آثارهم قائمة إلى اليوم نذكر منها البرج العثماني حمزة في عاصمة الولاية.

و إبان الاحتلال الفرنسي قاوم أهالي المنطقة للاستعمار مقاومة عنيفة، سجلها التاريخ بأحرف من ذهب حيث كانت البويرة عاصمة للمقاطعة الثامنة للتقسيم الإداري و العسكري للدولة الجزائرية المعاصرة التي أنشأها الأمير عبد القادر و عين على رأسها أحمد الطيب بن سالم الدبيسي و ذلك سنة 1837 م، ثم تداول على هذه المقاومة "الأبجد بن عبد المالك المدعو الشريف بوبغلة" من منطقة سور الغزلان الذي قاوم الاستعمار رفقة البطلة "آلة فاطمة نسومر" من منطقة القبائل بالبويرة، و بعد ذلك جددتها "الحاج محمد المقراني" الذي استشهد بوادي سوفلات دائرة سوق الخميس بلدية المقراني يوم 05 ماي 1871، و التي تحمل اسمه اليوم وهو البطل المشهور بمقاومة الشيخ المقراني سنة 1871 م، و أثناء ثورة التحرير كانت البويرة همزة وصل بين الولاية الثالثة و الرابعة حيث استشهد فيها صالح زغموم و البطلة مليكة قايد بمنطقة الصهاريج بدائرة امشدالة، وقدمت الولاية آلاف الشهداء دفاعا عن الوطن المفدى أثناء الثورة التحريرية.

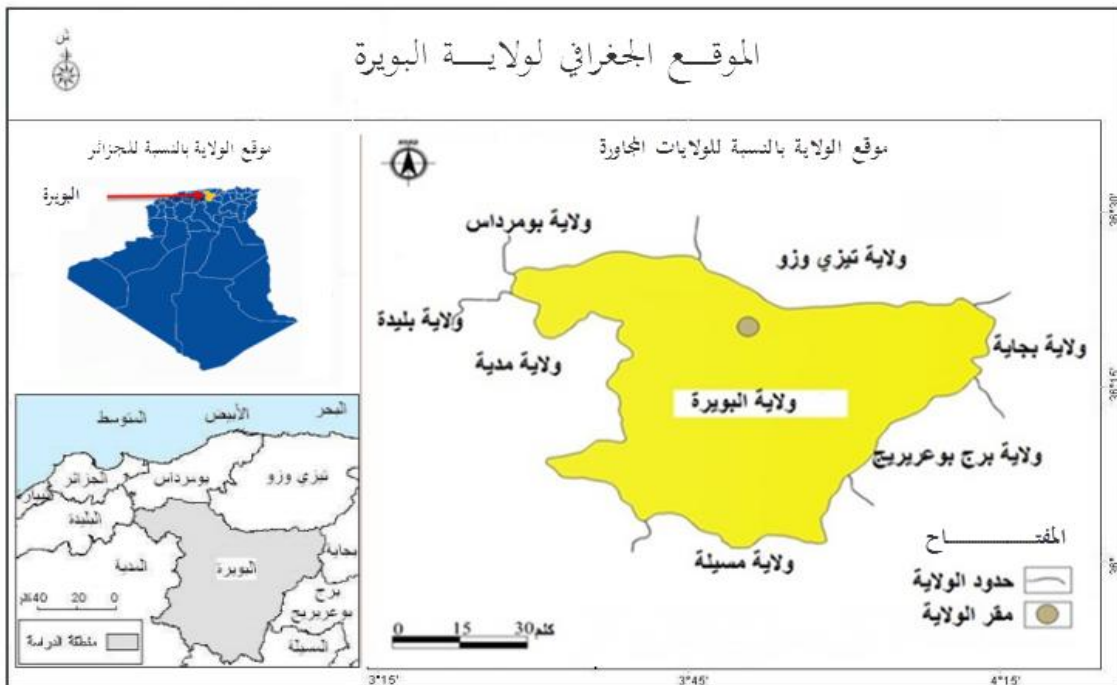
بعد الاستقلال عرفت الولاية توسعا عمرانيا في مختلف النواحي و أصبحت ولاية بموجب الأمر رقم 69 / 74 المؤرخ في 02 جويلية 1974.

### 3- الموقع الجغرافي للولاية: أنظر الشكل رقم 01.

تعتبر ولاية البويرة ذات موقع جغرافي إستراتيجي لاعتبارها همزة وصل بين الهضاب العليا وعاصمة البلاد و بين الشرق و الغرب, وملتقى الطرق الرابطة بين المحاور الرئيسية (الجزائر- قسنطينة ، المسيلة-المدية ، تيزي وزو -بجاية ). تقع بين خطي عرض  $35^{\circ}45'$  و  $36^{\circ}45'$  شمال خط الاستواء, و بين خطي طول  $3^{\circ}15'$  و  $4^{\circ}30'$  شرق خط غرينتش بوسط شمال الجزائر ضمن سلسلة الأطلس التلي كما تقع ولاية البويرة في شمال الجزائر و في الجنوب الشرقي لعاصمة الجزائر حيث يجدها من :

- الشمال: ولايتي تيزي وزو و بومرداس.
- الشرق و الجنوب الشرقي: ولايتي بجاية و برج بوعريريج.
- الجنوب و الجنوب الغربي: ولاية المسيلة.
- الغرب: ولايتي البلدية و المدية.

شكل توضيحي رقم (01): يبين الموقع الجغرافي لولاية البويرة.



المصدر: مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير 2014 + معالجة الطالب 2016.

## 4-التقسيم الإداري للولاية:

تتربع ولاية البويرة على مساحة تقدر ب 4454 كلم<sup>2</sup>, تضم 45 بلدية موزعين على 12 دائرة كما هو موضح في الجدول رقم (01)، تعتبر من الولايات السياحية غير المستغلة، من أهم مناطقها السياحية تيكجدة الواقعة على جبال جرجرة وأعلى قمة بها هي قمة لالة خديجة. تمتلك أكبر جسر في إفريقيا الذي يبلغ علوه 140 مترا وبطول 740 مترا بمنطقة الاخضرية, و على ثاني أكبر سد في الجزائر بعد سد بني هارون المسمى (سد كدية أسردون) بحجم استيعاب 640 مليون م<sup>3</sup>.

## الجدول رقم : 01: يبين التقسيم الإداري الحالي لولاية البويرة :

الدائرة	البلديات التابعة لها
البويرة	البويرة , عين الترك , أيت لعزير
سور الغزلان	سور الغزلان , معمورة , الدشمية , ديرة , ريدان,الحاكمية
عين بسام	عين بسام , عين الحجر ,عين العلوي
الاخضرية	الاخضرية , بوكرام , معلقة , بودريالة , زيرير , قروم
سوق الخميس	سوق الخميس , المقراني
حيزر	حيزر , تاغزوت
بئر غبالو	بئر غبالو , الخبوزية , الروراوة
بشلول	بشلول و الأصرام ,العجيبة , أهل القصر, أولاد راشد
أمشدالة	أمشدالة و الصهاريج ,شرفة ,أحنيف,أيت منصور
القادرية	القادرية , عمر و الجباحية
الهاشمية	الهاشمية , أولاد البردي
برج خريص	برج أخريص ,المسدور ,تاقديت , الحجرة الزرقاء

المصدر : (2016) Bouira de Wilaya la de Statistique Annuaire

## 5- الموقع الإداري للبلدية:

تتوسط بلدية البويرة ثماني بلديات جعلتها ذات موقع هام حيث تحدها من:

- الشمال بلدية تاغزوت و ايت لعزير

- الجنوب كل من بلدية الهاشمية وواد البردي

- الشرق فيحدها كل من بلدية حيزر و الأصنام .

- الغرب بلدية عين الترك وعين الحجر .

و مجال بلدية البويرة يتكون من التجمع الرئيسي ويمثل مدينة البويرة وثلاث تجمعات ثانوية وهي أولاد بوشية، أولاد

بليل، رأس البويرة وقريتين اشتراكيتين هما قرية ثامر وقرية سعيد عبيد.

كما أن مدينة البويرة تقع في مركز بلدية البويرة حيث تحدها من :

- الشمال غابة الريش و أراضي زراعية خصبة.

- الجنوب واد الدهوس و أولاد بوشية و أولاد بليل و الطريق السيار (شرق غرب).

- الشرق الطريق الوطني رقم 05 و رأس البويرة .

- الغرب أراضي زراعية خصبة .

## 6- موضع المدينة :

تتموضع مدينة البويرة على علو 550 م من سطح البحر , و تبلغ مساحة النسيج الحضري لبلدية البويرة 96 كلم<sup>2</sup>

أي 9600 هكتار و بعدد سكان 112258 نسمة بنسبة 76.29٪ من مجموع السكان بلدية البويرة, وعلى

بعد 120 كلم على العاصمة الجزائر وبين عدة أودية أهمها واد درياس وواد برقوق التي تصب كلها في واد

الدهوس, كما أن المدينة تتموضع وسط أراضي فلاحية ذات جودة عالية من الصنف الأول من كل الجهات, لأن

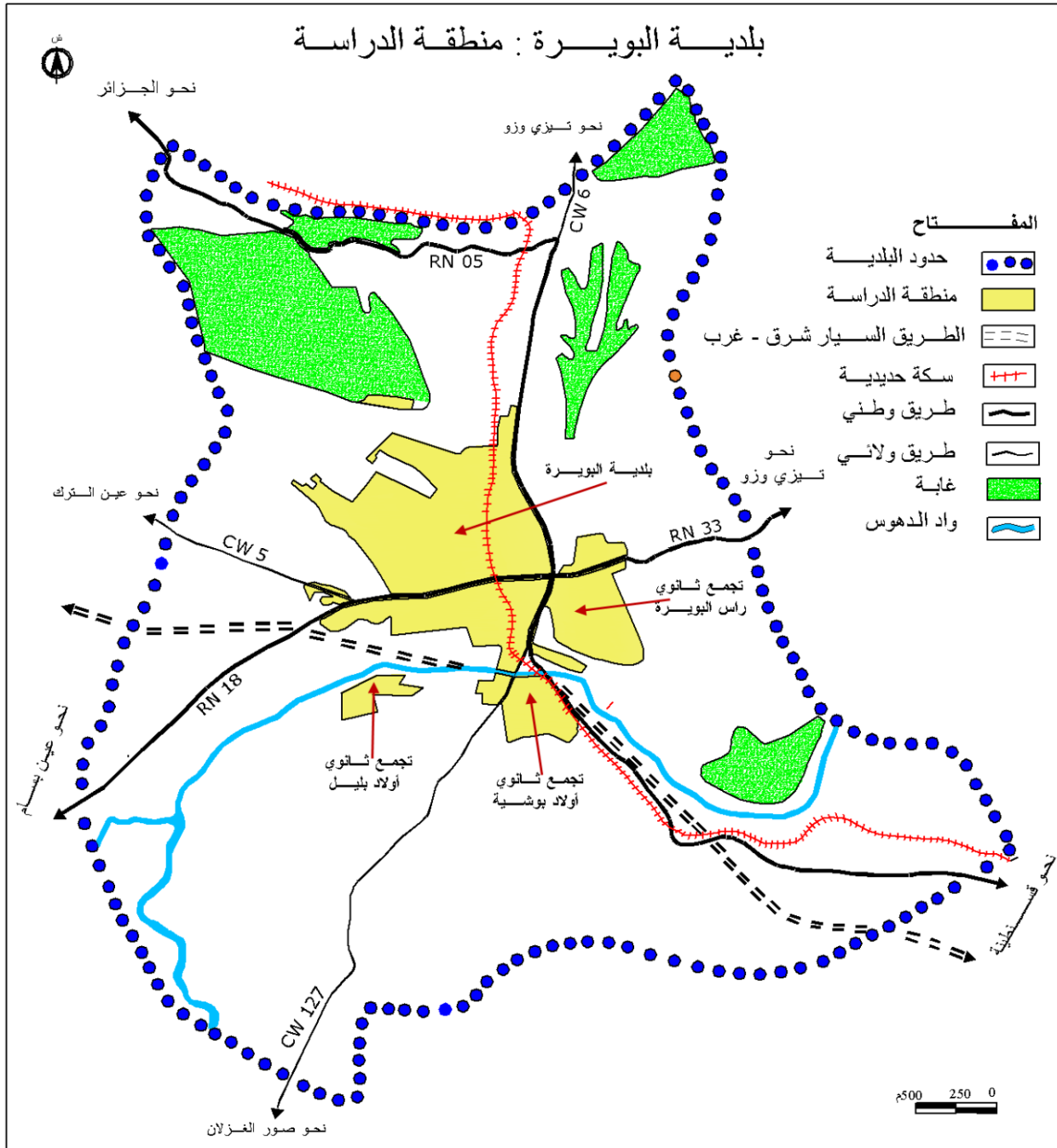
أصل المدينة هي منطقة فلاحية ذات أراضي منبسطة و مردود عالي .



## II الدراسة الطبيعية:

إن تحليل المكونات الطبيعية للمنطقة المدروسة يتم من خلال تحليل أهم العناصر المكونة للوسط الطبيعي والتي لها تأثير مباشر أو غير مباشر على المنطقة المدروسة، والتي تؤدي بنا إلى معرفة كيفية استغلال هذه الإمكانيات في تطوير وتنمية المدينة مع خدمة النقل الحضري الجماعي.

المخطط رقم: 01 : يبين منطقة الدراسة.

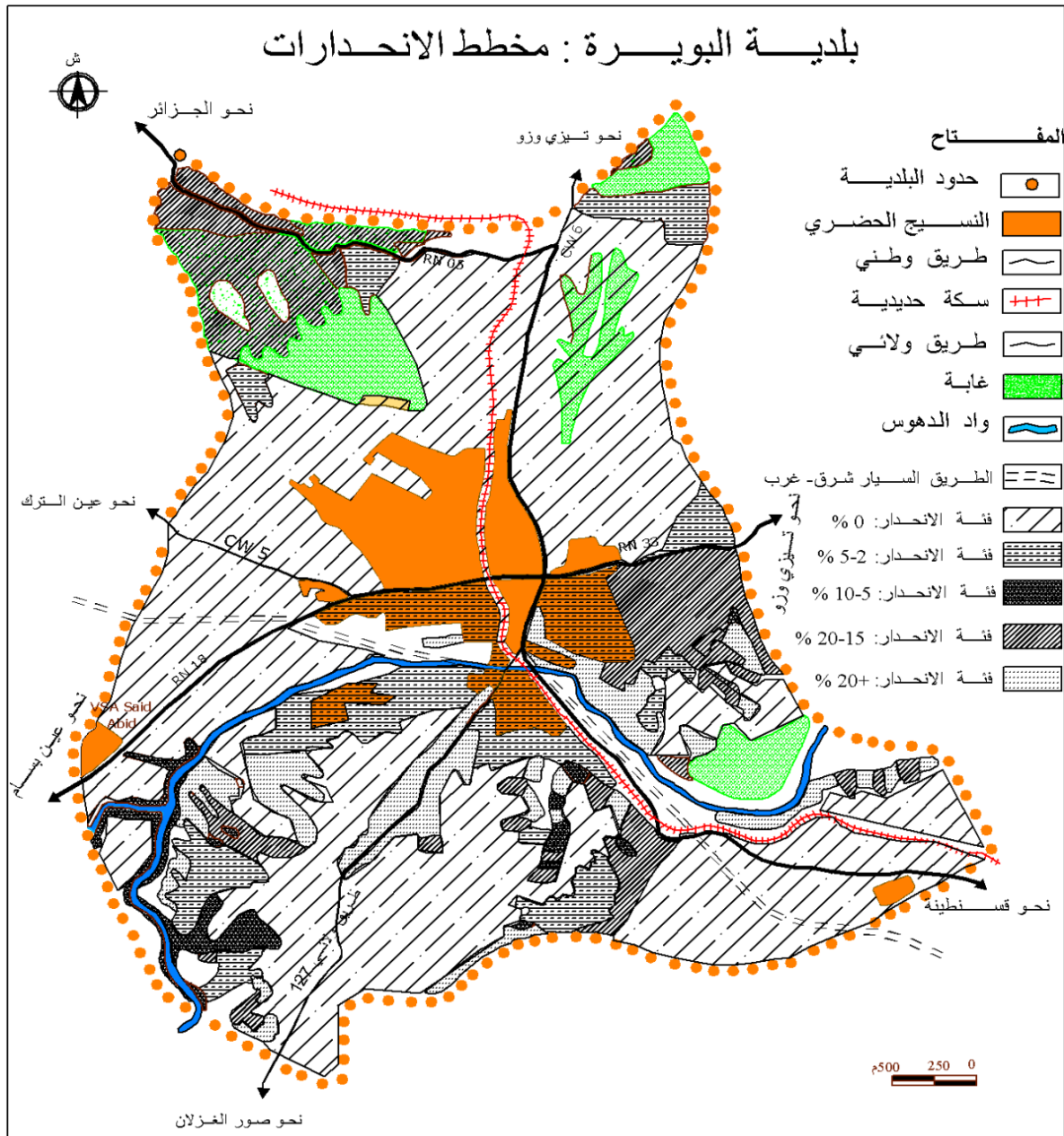


المصدر: مخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير 2014 + معالجة الطالب 2016.

1- التضاريس :

تقع مدينة البويرة ضمن المنخفض المركزي للولاية, حيث نجد أن الجهة الجنوبية و الغربية منها هي عبارة عن سهول زراعية منبسطة، و في الجهة الشمالية تتواجد غابة الريش ذات الميل المنخفض، أما منطقة الدراسة فهي أراضي مستوية ماعدا منطقة واد الدهوس في الجنوب الشرقي و أولاد بليل و أولاد بوشية في الجهة الجنوبية وعلى العموم تمتاز مدينة البويرة بتباين طفيف في الأميال و الانحدارات كما هو موضح في المخطط رقم (02).

المخطط رقم : 02: يبين الأميال والمنحدرات في بلدية البويرة .



المصدر: مديرية التعمير و البناء لولاية البويرة + معالجة الطالب 2016

2- المناخ: تقع مدينة البويرة ضمن مناخ البحر الأبيض المتوسط وهو حار وجاف في فصل الصيف و ذو رطوبة عالية في فصل الشتاء.

3- الحرارة:

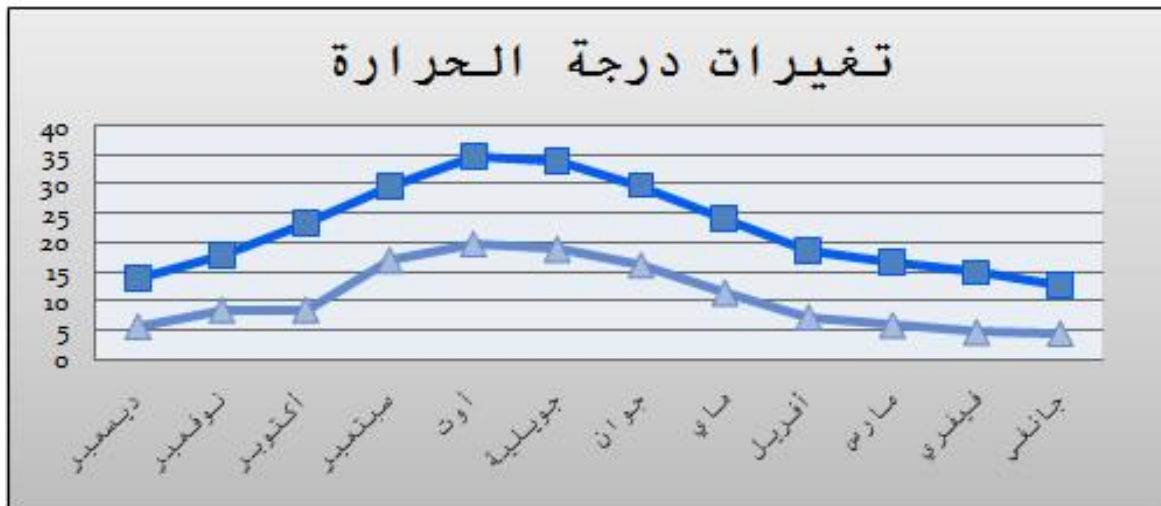
تتميز منطقة البويرة بدرجات حرارة متغيرة حسب فصول السنة كما هو موضح في الجدول أدناه.

الجدول رقم 02 : يبين تغيرات درجة الحرارة الشهرية في مدينة البويرة لعام 2015

المعدل السنوي	ديسمبر	نوفمبر	أكتوبر	سبتمبر	أوت	جويلية	جوان	ماي	أفريل	مارس	فيفري	جانفي	الأشهر
22	13.8	17.8	23.1	29.4	34.7	33.9	29.7	23.9	18.4	16.4	14.7	12.5	المعامل الأعظمي
10,7	5.6	8.4	8.4	16.8	19.6	18.7	16	11.3	7.2	5.8	4.65	4.4	المعامل الأدنى

المصدر: مصلحة الأرصاد الجوية لولاية البويرة.

الشكل رقم (03): يبين تغيرات درجة الحرارة الشهرية في مدينة البويرة لعام 2015 .



المصدر: مصلحة الأرصاد الجوية لولاية البويرة + معالجة الطالب 2016.

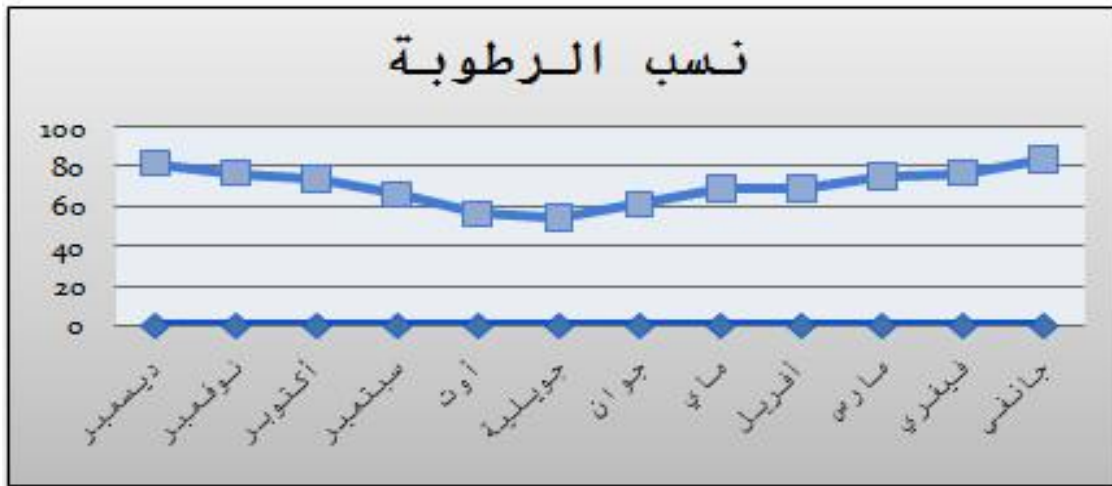
4- الرطوبة: هي ملخصة في الجدول التالي:

الجدول رقم 03: نسب الرطوبة الشهرية في مدينة البويرة لعام 2015.

المعدل	ديسمبر	نوفمبر	أكتوبر	سبتمبر	أوت	جويلية	جوان	ماي	أفريل	مارس	فيفري	جانفي	الشهر
70	82	77	74	66	56	54	61	69	69	75	77	84	الرطوبة %

المصدر: مصلحة الأرصاد الجوية لبلدية البويرة.

الشكل رقم (04): نسب الرطوبة الشهرية في مدينة البويرة لعام 2015.



المصدر : مصلحة الأرصاد الجوية لولاية البويرة + معالجة الطالب 2016.

المصدر

5- التساقط:

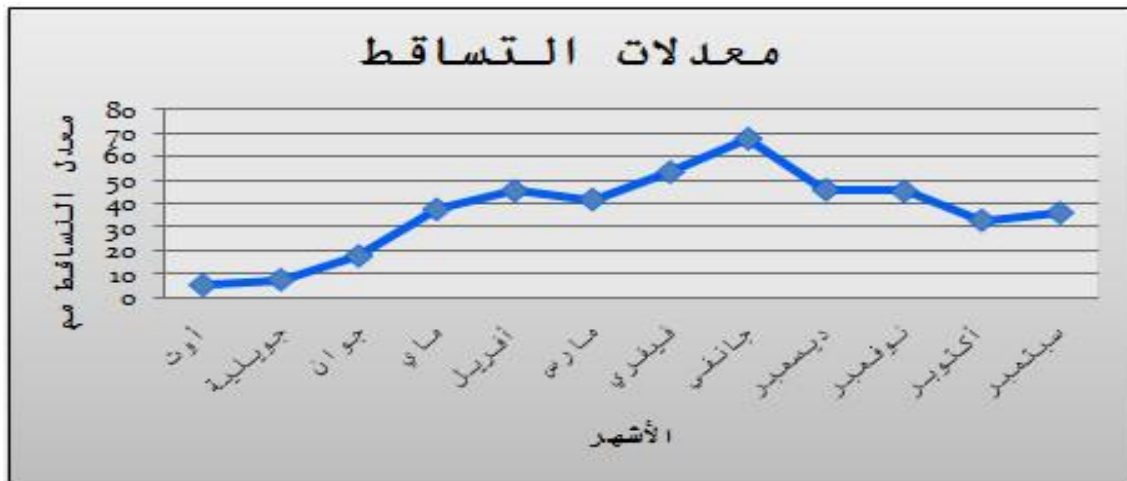
تتميز مدينة البويرة بعدم انتظام التساقط فيها و تختلف من سنة لأخرى , حيث تصل الكمية إلى 450 ملم سنويا، و تصل إلى حوالي 600 ملم في بعض السنوات.

الجدول رقم 04: المعدلات الشهرية للتساقط في مدينة البويرة لعام 2015.

المعدل السنوي	أوت	جويلية	جوان	ماي	أفريل	مارس	فيفري	جانفي	ديسمبر	نوفمبر	أكتوبر	سبتمبر	الأشهر
440,5	5,1	7,3	17,5	37,4	45,4	41,6	53,4	67,6	45,8	45,2	32,7	36	التساقط

المصدر: مصلحة الأرصاد الجوية لبلدية البويرة.

الشكل رقم (05): معدلات التساقط الشهري في مدينة البويرة لعام 2015.



المصدر: مصلحة الأرصاد الجوية لولاية البويرة + معالجة الطالب 2016.

6- الرياح:

تسود مدينة البويرة رياح متعددة الجهات، شمالية و شمالية شرقية على طول السنة، قوية في فصل الشتاء ومنخفضة في فصل الصيف، وهناك رياح موسمية تهب في فصل الصيف (الشهيلي) وتكون جنوبية وجنوبية غربية، وتقدر السرعة السنوية المتوسطة للرياح في مدينة البويرة بـ 4.3 م/ثا حسب مصلحة الأرصاد الجوي لبلدية البويرة .

**III الدراسة الجيوتقنية:**

هي دراسة طبيعة الأرض و معرفة خصائصها و مكوناتها لتحديد إمكانية البناء والتعمير عليها ، و مختلف العوائق التي تحد توسع المدينة ، و سمحت لنا مجموعة من المعلومات للوصول إلى الخصائص المميزة للمدينة و هي كالتالي:

**1- دراسة قابلية التعمير:**

من خلال المعطيات الطبوغرافية و الجيولوجية و حسب الخريطة الجيوتقنية توصلنا لتحديد 03 أنواع من الأراضي و ذلك حسب صلاحيتها للتعمير كما يظهره المخطط رقم (03) :

**1 1 - أراضي صالحة للتعمير:**

هذه الأراضي عبارة عن سهول رسوبية قديمة تتكون من الطمي الغالي القديم و العادي و الطمي المستقر و المارن، حيث تمثل أساسا قويا و تمتد من الجهة الشمالية للمدينة على حدود جبال جرجرة و تيكجدة شمال شرق المدينة، و على حدود غابة الريش شمال غرب المدينة وصولا إلى الجهة الجنوبية بمحاذاة واد الدهوس، تكون بنسبة انحدار من 2 إلى 5%، كما أن هذه الأراضي تتميز بأنها أراضي فلاحية ذات جودة عالية محمية من طرف المشرع الجزائري و يمنع البناء عليها حسب التعليمات الصادرة عن رئيس الحكومة ، المؤرخة في 13 جويلية 1996 المتعلقة بحماية الأراضي ذات الطابع الفلاحي و الأراضي ذات الطابع الغابي، التي تلزم بضرورة التطبيق الصارم للمواد 76، 77، 78 من القانون 29/90<sup>(1)</sup> المتعلق بالتهيئة و التعمير.

**1 2 - أراضي متوسطة الصالحة للتعمير:**

تقع هذه الأراضي جنوب غابة بلدية البويرة، و نجدها أيضا في الجهة الشمالية الغربية (غابة الريش) ، و على هضبة رأس البويرة ، حيث تبلغ نسبة انحدار هذه الأراضي من 5% إلى 15% ، و هي صالحة للبناء لكن هناك شروط يجب التقيد بها، كنوع الأساسات مثلا ، حيث تتشكل هذه الأراضي من الطين و الطين الأحمر و هي عبارة عن هضاب رسوبية قديمة، كما أن هذه الأراضي تتميز بأنها أراضي فلاحية ذات مردود متوسط.

**1 3 - أراضي غير صالحة للتعمير:**

هذه الأراضي غير صالحة للبناء لأنها غير مستقرة و شديدة الانحدار، و تستلزم تقنيات متطورة للبناء عليها ، حيث نجد نسبة الانحدار فيها تزيد عن 15% ، و نجد هذه الأراضي أقصى شمال بلدية البويرة على امتداد جبال جرجرة ، و على طول ضفاف واد الدهوس ، إضافة إلى الأراضي الغابية المحمية بالقانون و غير القابلة للتعمير.

## 2- عوائق التوسع :

هي مجموعة من العوائق تحول دون توسع النسيج الحضري لمدينة البويرة ، وتنقسم إلى عوائق طبيعية أو جغرافية (تتمثل في: مجرى مائي - البحيرات - الغابات - تغير في طبيعة الأرضية) ، عوائق اصطناعية (طريق - مسارات - خطوط الكهرباء و الغاز... الخ) و عوائق قانونية ( الطبيعة القانونية للأراضي ) .  
ومن أهم العوائق التي تعيق توسع مدينة البويرة كما يوضحه المخطط رقم (03) و (04) كما يلي:

### 2-1- العوائق الطبيعية:

- في الجنوب: واد الدهوس، طبيعة العارض (انزلاقات التربة ، انحدارات الأرضية، ارتفاع الواد و خطر الفيضان) وأراضي فلاحية من الرتبة الثانية (ذات مردود متوسط) ، و أراضي غير قابلة للتعمير .
- في الشمال: انحدارات الأرضية و غابة الريش و الأراضي الزراعية من الرتبة الأولى ( ذات جودة عالية ) .
- الشرق والشمال الشرقي: انحدارات الأرض و الأراضي الزراعية من الرتبة الأولى ( ذات جودة عالية ) .
- في الغرب و الشمال الغربي: الأراضي الزراعية من الرتبة الأولى ( ذات جودة عالية ) .

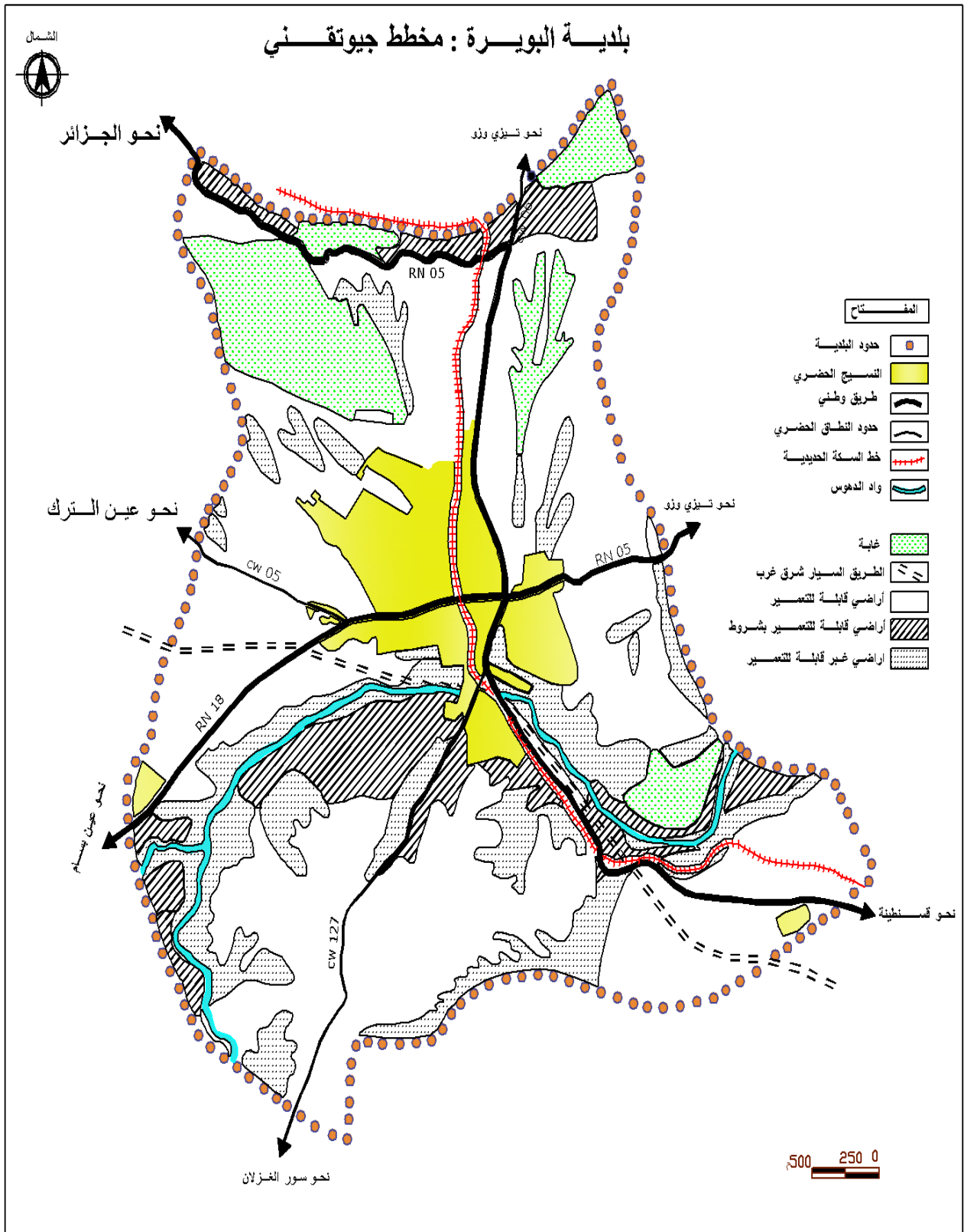
### 2-2- العوائق اصطناعية:

- في الجنوب: الطريق السيار (شرق - غرب) .
- في المركز: المسارات و المنافذ التي تمر على الولاية، المنطقة الصناعية، بالإضافة إلى الأسلاك الكهربائية ذات التوتر العالي و المتوسط .

### 2-3- العوائق القانونية:

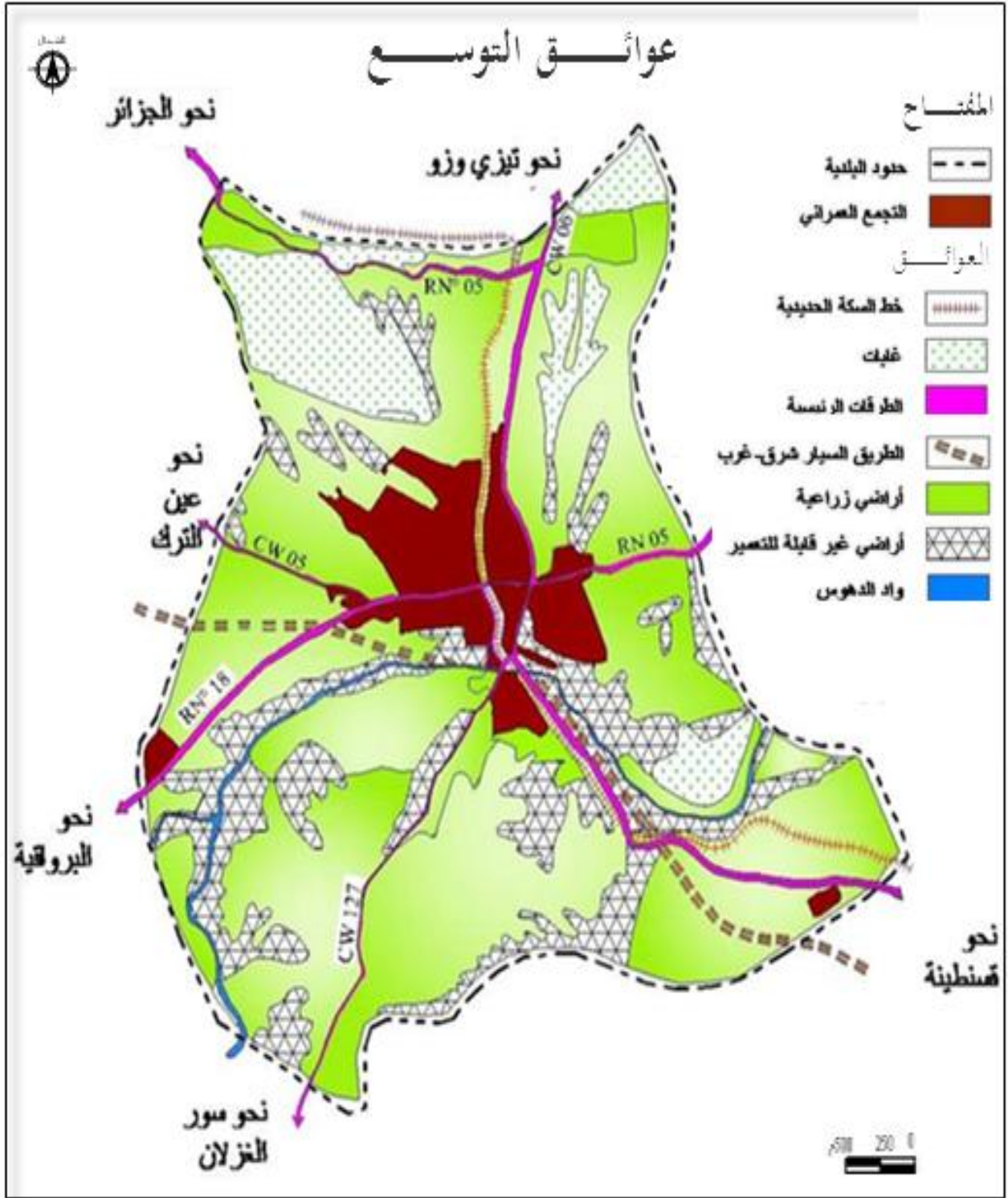
أغلبية الأراضي ذات طبيعة قانونية ملك للحواص و المستثمرات الفلاحية .

المخطط رقم 03: خريطة جيوتقنية لمدينة البويرة .



المصدر:مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير 2014 + معالجة الطالب 2016 .

المخطط رقم 04: عواتق التوسع الاصطناعية و الطبيعية في بلدية البويرة .



المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير 2014 + معالجة الطالب 2016 .

ملاحظة:

تحيط العوائق الطبيعية و الاصطناعية بالنسيج الحضري لبلدية البويرة من الشمال و الجنوب و الشرق و الغرب، من أبرز هذه العوائق الأراضي الزراعية الخصبة ، ذات الجودة العالية أو المردود العالي ( الصنف الاول ) التي تحيط بالمدينة من الشمال و الشرق و الغرب، ومن الجنوب الأراضي الجبلية الغير قابلة للتعمير و الطريق السيار شرق -غرب .

**3- ارتفاعات التعمير :**

تحتوي مدينة البويرة على أغلب ارتفاعات التعمير المعروفة، التي تحول دون توسع المدينة بطريقة مستدامة، حيث بلغ مجموع مساحتها 501 هكتار و هي موضحة في الجدول رقم ( 05).

الجدول رقم 05: يمثل ارتفاعات التعمير في بلدية البويرة .

الارتفاعات	مساحة الارتفاع بالهكتار
الطريق السيار شرق - غرب	95
الطرق الوطنية	28
الطرق الولائية	31
المقابر	84
المناطق المعرضة للفيضان	76
واد الدهوس	95
خطوط الغاز - الضغط العالي	22
خطوط الكهرباء - الضغط العالي	77
خطوط الكهرباء - الضغط المتوسط	21
المجموع	501

المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير 2014 + معالجة الطالب 2016.

#### IV - الدراسة الديموغرافية :

##### 1- مراحل نمو السكان:

تضاعف عدد سكان بلدية البويرة أربع مرات في الفترة الممتدة من 1977 إلى 2014 , لكن تميزت هذه الفترة بعدم الانتظام في نمو عدد السكان ، وذلك كان نتاج للتحويلات الاقتصادية والاجتماعية والإدارية و الأمنية التي شهدتها الجزائر بصفة عامة و البلدية بصفة خاصة.

الجدول رقم 06 : زيادة عدد السكان خلال الفترة الممتدة من 1977 إلى 2014 .

السنة	عدد سكان بلدية البويرة	نسبة الزيادة السكانية
1977	24347 ساكن	3.82%
1987	41080 ساكن	5.23%
1998	69310 ساكن	4.75%
2008	82888 ساكن	1.78%
2014	112258 ساكن	5.05%

المصدر: مديرية التعمير و البناء لبلدية البويرة

من خلال الجدول أعلاه نستخلص أن تطور سكان بلدية البويرة مر بأربع مراحل أساسية وهي :

##### - المرحلة الأولى : 1977 - 1987 :

عرفت مدينة البويرة في هذه المرحلة تزايد ملحوظ في عدد السكان حيث ارتفع من 24347 ساكن إلى 41080 ساكن سنة 1987 و بزيادة قدرت 16733 ساكن أي بمعدل نمو بلغ 5.23% وهي نسبة مرتفعة كثيرا، ويعود ذلك لترقيتها إلى ولاية و تحسن الظروف المعيشية للسكان، ضف لذلك النزوح الريفي نحو المدينة بسبب اهتمام الدولة في هذه الفترة بالصناعة و إهمال الجانب الفلاحي، فالكثير من السكان هجرو الريف تاركين ورائهم أراضيهم وتوجهو نحو المدن لتوفر فرص العمل و الحياة الكريمة فيها.

في هذه الفترة بدأت تظهر الاختلالات في النقل الجماعي والنقص الكبير في العرض المقدم، حيث باتت المؤسسات العمومية غير قادرة على حمل هذا العبء الكبير، وواجهت مشاكل حادة راجعة الى تدهور حالة الحافلات وضعف التمويل الخاص بتحديثها، فكانت نتيجة ذلك انخفاض نوعية الخدمة، وتزامن ذلك مع الأوضاع السياسية والاقتصادية

التي مرت بانتقال البلاد من النظام الاشتراكي إلى النظام الحر و اقتصاد السوق، ومنه فتحت الأبواب للخواص في قطاع النقل البري.

#### - المرحلة الثانية 1987-1998 :

في هذه المرحلة زاد عدد سكان مدينة البويرة من 41080 ساكن حسب إحصائيات عام 1987 إلى 69310 ساكن حسب إحصاء 1998، وهي زيادة قدرت بـ 28230 ساكن بمعدل نمو 4.75% وهذا نتيجة لزيادة نشاطات المدينة و تحسن الظروف المعيشية للسكان. تميزت هذه المرحلة بتعاظم دور القطاع الخاص وتراجع القطاع العمومي في تسيير النقل، هذا ما ساهم في إعطاء استقلالية للمؤسسات لتصبح أكثر إنتاجية وذات فعالية حسنة بما فيها مؤسسات النقل الجماعي للمسافرين.

#### - المرحلة الثالثة 1998-2008 :

تزايد عدد السكان المدينة في هذه المرحلة من 69310 سنة 1998 إلى 82888 سنة 2008 و يلاحظ في هذه الفترة تدني معدل النمو حيث وصل إلى 1.78% بسبب الوضعية الأمنية التي مرت بها ولاية البويرة هذه المرحلة عرفت حالة جديدة في النقل الجماعي للمسافرين دخول القطاع الخاص كشريك مهمين.

#### - المرحلة الرابعة 2008-2014 :

تزايد عدد السكان البلدية في هذه المرحلة بشكل كبير جدا من 82888 ساكن سنة 2008 إلى 112258 ساكن سنة 2014، و هذه الزيادة قدرت بـ 29370 ساكن خلال ستة سنوات فقط من 2008 إلى 2014 و هذه الزيادة الكبيرة راجعة للهجرة الريفية نحو المدن إضافة إلى الحجم الكبير من البرامج السكنية و المشاريع التنموية التي حضيت بها البلدية خلال هذه الفترة منها القطب الحضري الجديد على مساحة 48 هكتار التزايد المستمر على النقل الحضري الجماعي .

#### 2- التوزيع المجالي لبلدية البويرة: تتكون بلدية البويرة من التجمع الرئيسي لبلدية البويرة و ثلاث تجمعات ثانوية

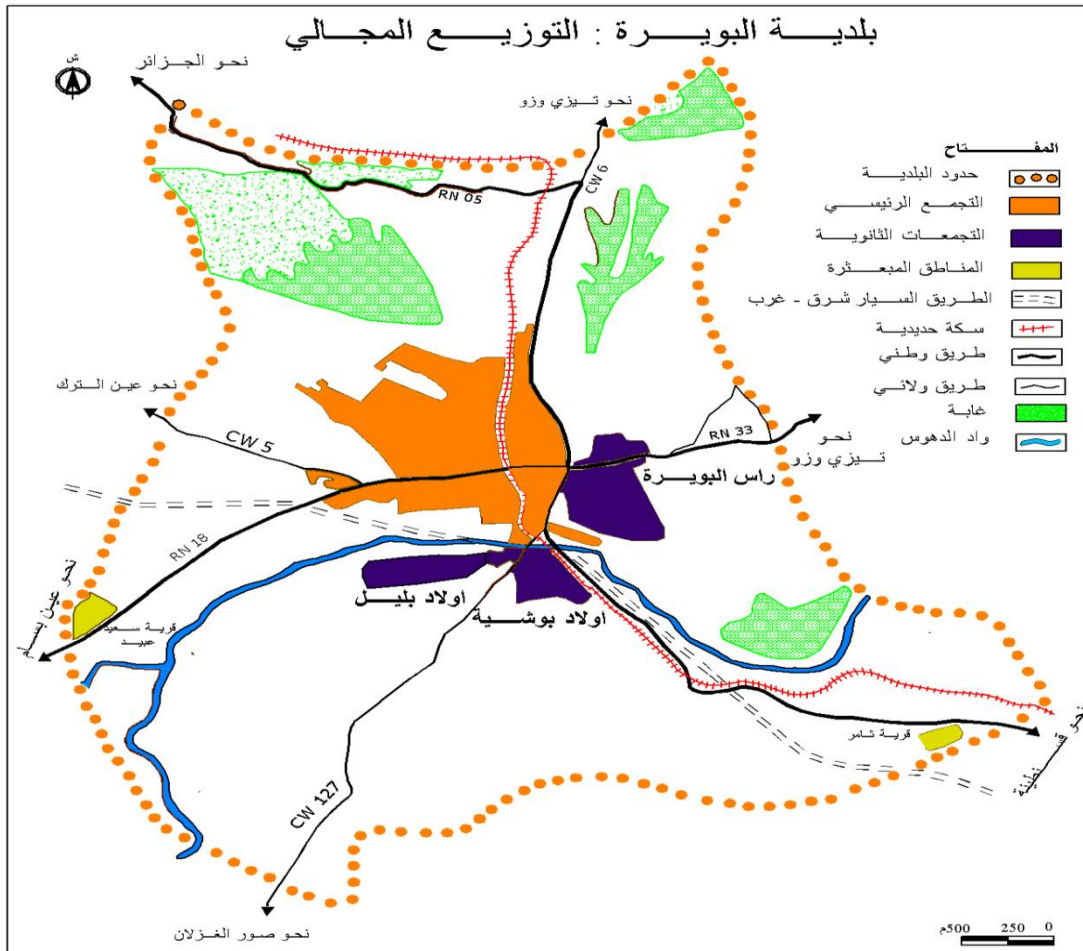
(أولاد بوشية , رأس البويرة و أولاد بليل ) و قريتين اشتراكيتين ( قرية ثامر و قرية سعيد عبيد ) و بعض المناطق الصغيرة جدا المتفرقة في مناطق مختلفة كما هو موضح في الجدول رقم (07) و المخطط رقم (05).

الجدول رقم 07: يبين عدد السكان بلدية البويرة في كل تجمع سكني .

اسم المجمع السكاني	إحصاءات سنة 2014	النسبة المئوية %
مدينة البويرة	85574	76.23
أولاد بليل	2593	2.31
أولاد بوشية	6175	5.50
قرية سعيد عبيد	3244	2.89
قرية ثامر	2346	2.09
أماكن متفرقة	12325	10.98
المجموع	112258	100.00

المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2014.

المخطط رقم 05: يبين التوزيع المجالي للتجمعات الرئيسية و الثانوية في مدينة البويرة.



المصدر: مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير 2014 + معالجة الطالب 2016.

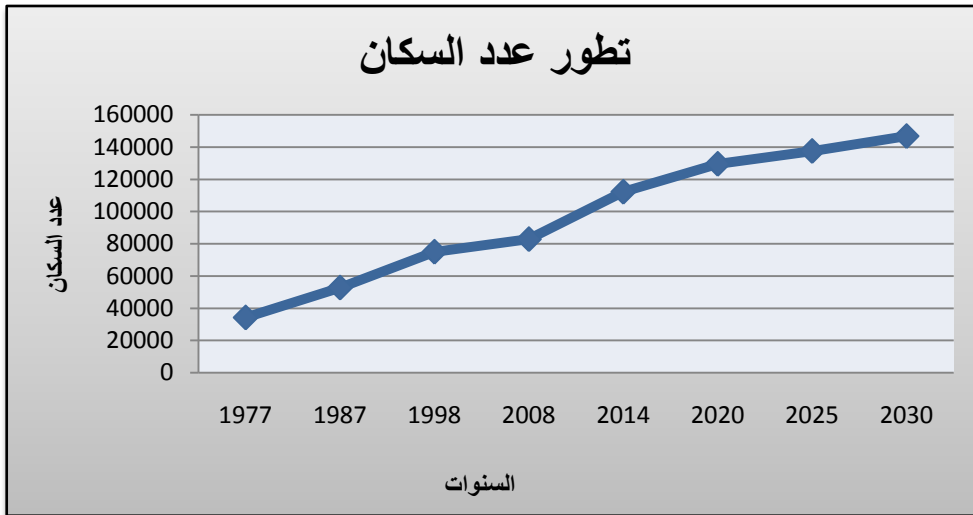
## 3- التوقعات المستقبلية لعدد سكان مدينة البويرة:

الجدول رقم 08: التوقعات المستقبلية لعدد سكان مدينة البويرة.

السنة	عدد السكان	نسبة الزيادة السكانية
2014	112258	%5.05
2020	129587	% 2.39
2025	137547	% 1.19
2030	146789	% 1.30

المصدر: مديرية التعمير و البناء لبلدية البويرة.

الشكل رقم (06): تطور عدد سكان مدينة البويرة مع التوقعات المستقبلية.



المصدر: مديرية التعمير و البناء لبلدية البويرة + معالجة الطالب 2016.

## 4- الكثافة السكانية

تعتبر الكثافة السكانية احد المقاييس التي يعتمد عليها في توزيع السكان علي مستوى المدينة , وهي تختلف من منطقة إلي أخرى , كما أن معرفة الكثافة السكانية لمدينة البويرة يسمح لنا من الحصول على مجموعة من الأفكار حول طريقة التوزيع الجغالي للسكان و أماكن التمرکز النقل الحضري الجماعي .

الكثافة السكانية = عدد السكان / المساحة .

الجدول رقم 09: الكثافة السكانية في بلدية البويرة .

الكثافة ( ساكن/ الهكتار)	المساحة ( بالهكتار)	عدد السكان ( ساكن)	مدينة البويرة
64.78	1733	112258	

المصدر: مديرية التعمير و البناء لبلدية البويرة.

من خلال الجدول نلاحظ أن بلدية البويرة تمتاز بكثافة سكانية متوسطة حيث بلغت 64.78 ساكن/الهكتار , هذا راجع لكثرة البناءات الجماعية في مدينة البويرة خاصة الجهة الشمالية و الغربية . إضافة لوجود مناطق تحتوي مشاريع هي قيد الإنجاز على مساحات كبيرة مثل ( القطب الحضري , القطب الجامعي , مدرسة الشرطة ), هذا ما أنقص من الكثافة السكانية العامة في المدينة , حيث نجد أن في بعض المناطق داخل المدينة تصل الكثافة السكنية فيها حتى 150 ساكن /الهكتار خاصة في وسط المدينة .

#### 5- التركيب العمري لسكان بلدية البويرة :

يمكن تقسيم التركيبة السكانية لبلدية البويرة حسب العمر كما هو موضح في الجدول رقم (10) :

الجدول رقم 10: الفئات العمرية لسكان بلدية البويرة لسنة 2008 .

فئات العمر	عدد الأفراد	النسبة
5-0	8521	10,28%
12-6	10311	12,44%
16-13	6648	8,02%
19-17	5321	6,42%
65-20	47619	57,45%
أكثر من 66	4468	5,39%
المجموع	82888	100%

المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير لبلدية البويرة 2008.

من خلال المعطيات في الجدول أعلاه نستنتج أن سكان مدينة البويرة ينقسمون للفئات العمرية التالية :

–الفئة الأولى من 0 الى 5 سنوات:

هذه الفئة تمثل 10,28% من عدد السكان الإجمالي وهذا يوضح ضعف نسبة الوفيات .

–الفئة الثانية من 6 إلى 19 سنة:

تمثل 26,88% من العدد الإجمالي للسكان وهي تعبر عن الفئة المتعدسة .

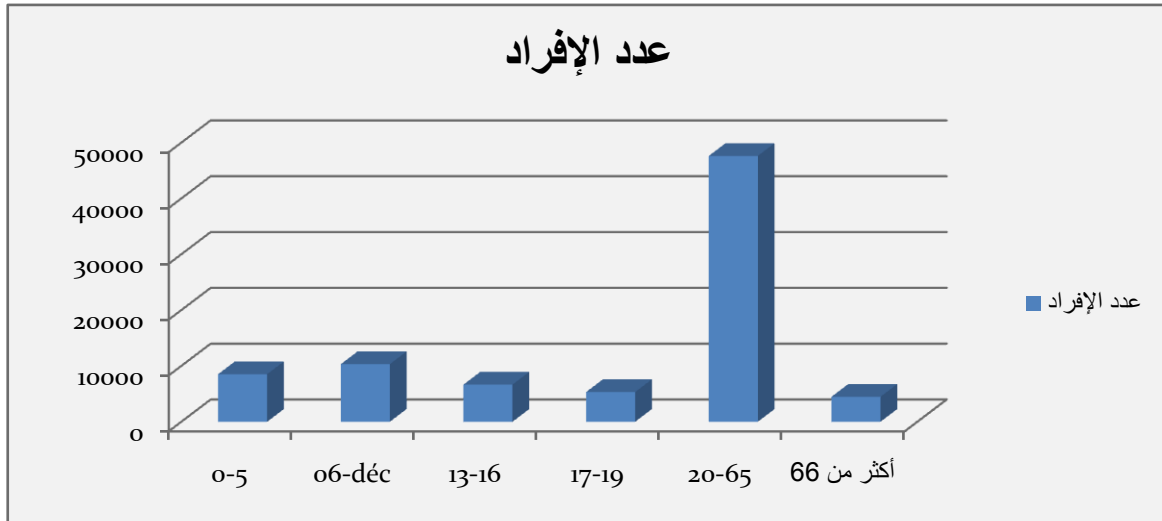
–الفئة الثالثة من 20 الى 65 سنة:

تمثل 57,45% من العدد الإجمالي للسكان و هي أعلى نسبة في البلدية و التي تمثل الفئة العاملة .

–الفئة الرابعة أكثر من 66 سنة:

تمثل 5,39% من عدد السكان الإجمالي والتي تشمل فئة المتقاعدين و الشيوخ .

الشكل رقم (07):نسب الفئات العمرية في بلدية البويرة .



المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير لبلدية البويرة 2008 + معالجة الطالب 2016.

من الشكل أعلاه نلاحظ أن نسبة الشباب أو الفئة العاملة هي الفئة السائدة في مدينة البويرة بنسبة

57,45% ثم تأتي بعدها فئة من (6-12) سنة بنسبة 12,44% , ثم فئة (0-5) بنسبة 10,28% . ثم تأتي

باقي الفئات العمرية الأخرى.

## V الدراسة الاقتصادية:

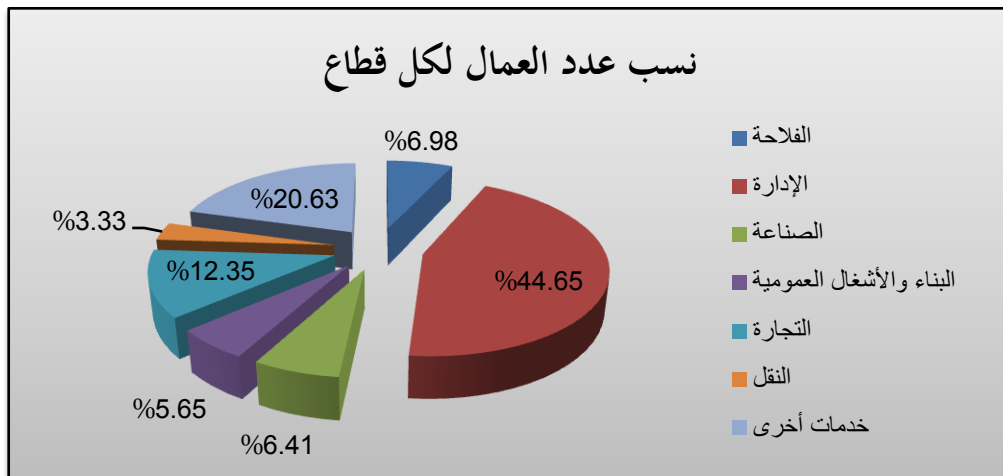
الجانب الاقتصادي من المؤشرات الهامة للكشف عن مستوى القوى الناشطة وغير الناشطة، على مستوى مجال الدراسة، و الجدول التالي يلخص عدد و نسب الناشطين في مختلف القطاعات .

الجدول رقم 11 : توزيع عدد العاملين حسب كل قطاع في بلدية البويرة سنة 2014.

قطاع النشاط	عدد الناشطين	النسبة %
الفلاحة	1986	6.98
الإدارة	12688	44.65
الصناعة	1822	6.41
البناء والأشغال العمومية	1606	5.65
التجارة	3501	12.35
النقل	946	3.33
خدمات أخرى	5858	20.63
المجموع	28415	%100

المصدر: مكتب التشغيل لولاية البويرة 2014 + معالجة الطالب 2016.

الشكل رقم (08): نسب عدد العمال لسنة 2014 حسب كل القطاعات في بلدية البويرة .



المصدر: مكتب التشغيل لولاية البويرة 2014 + معالجة الطالب 2016.

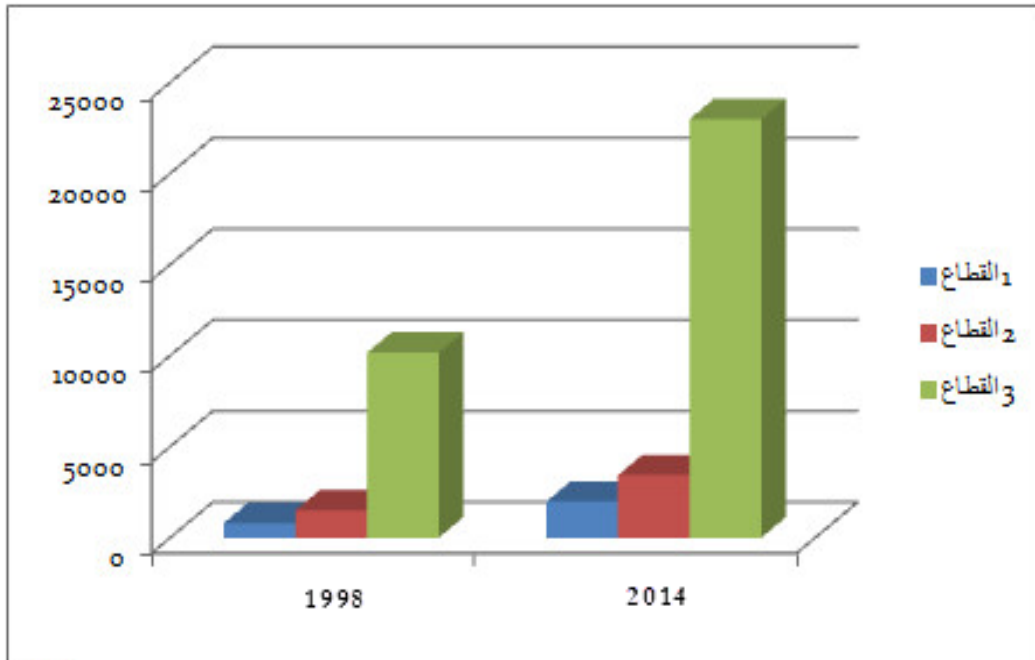
نلاحظ من خلال الشكل أن أغلبية العاملين في مدينة البويرة يعملون في قطاع الإدارة بنسبة 44.65%، ثم يأتي قطاع الخدمات بنسبة 20%، و قطاع التجارة بنسبة 12.35% وهذا راجع إلى تكثيف نشاطات الإدارية والتجارية داخل المدينة .

الجدول رقم 12: تطور عدد المشتغلين بقطاعات النشاط الاقتصادي 1998- 2014

السنوات	القطاع الأول : الفلاحة		القطاع الثاني: صناعة + أشغال عمومية وبناء		القطاع الثالث: تجارة + خدمات + ادارة		المجموع	
	عدد	%	عدد	%	عدد	%	عدد	%
1998	811	6.5%	651	12.1%	10172	81.4%	12489	100%
2014	1986	6.98%	3436	12.09%	22993	80.93%	28415	100%

المصدر: مديرية التهيئة والتعمير لبلدية البويرة

الشكل رقم (09): تطور عدد العاملين في القطاعات الاقتصادية لسنتي 1998 و2014 .



المصدر: مديرية التهيئة والتعمير لبلدية البويرة + إنجاز الطالب 2016.

**- القطاع الأول: الفلاحة :**

من خلال القيم الواردة في الجدول رقم 12 نلاحظ أن مدينة البويرة شهدت تذبذبا في عدد الناشطين في الفلاحة في الفترة ما بين (1998-2014) حيث ارتفعت من 6.5% إلى 6,98% على التوالي أي بزيادة تقدر بـ 0,48% وهذا راجع إلى توفر الأراضي الصالحة للزراعة وتوفر الموارد المائية و المالية (سياسة الدعم الفلاحي) , إضافة إلى تحسن الظروف الأمنية في المنطقة.

**- القطاع الثاني: صناعة+ بناء وأشغال عمومية:**

يحتل هذا القطاع المرتبة الثانية على مستوى مدينة البويرة , حيث لاحظنا زيادة في عدد الناشطين وذلك خلال الفترة (1998-2014) , فارتفعت نسبة الناشطين في هذا القطاع من 12.05% إلى 12.09% أي بزيادة قدرها 0,02% ويعود ذلك لإنشاء مقاولات خاصة وعمامة .

**- القطاع الثالث : خدمات + تجارة + إدارة :**

من خلال الجدول نلاحظ تطور في عدد الناشطين في هذا القطاع من 10172 مشتغل سنة 1998 بنسبة 81,4% إلى 22993 مشتغل سنة 2014 بنسبة 80,93% وهذا يعود إلى تركيز مختلف المنشآت الإدارية والخدمات في المدينة .

**VI الدراسة العمرانية:****1- المراحل التاريخية لتوسع مدينة البويرة:**

لمعرفة العلاقة القائمة بين تطور التعمير و أشكال استغلال العقار الحضري في بلدية البويرة لابد من الرجوع إلى الوراء وهذا ليس من باب سرد الأحداث و تسلسلها، لكن لإبراز التحولات التاريخية و فهم التغيرات التي طرأت على النسيج العمراني، ولمعرفة وتيرة النمو لكل مرحلة لنصل إلى تحديد معالمها، بالإضافة إلى معرفة مختلف التغيرات الحاصلة بها و طرق استهلاك عقارها، وقد تبلور التطور العمراني لمدينة البويرة عبر المراحل التالية:

**1-1 المرحلة الأولى : ما قبل 1830 :**

تعتبر ولاية البويرة مهدا للحضارات الأولى و ما الآثار المادية التي لا تزال قائمة إلى يومنا هذا و المواقع الأثرية التي تزخر بها , إلا شاهد قوي على وجودها منذ القدم , و يمكن تقسيم هذه الفترة لخمسة مراحل أساسية و هي :

**فترة ما قبل التاريخ:**

تاريخ مدينة البويرة يضرب في عمق التاريخ , و الدليل على هذا مغارة الأخصرية التي تعود إلى فترة العصر الحجري وموقع أحنيف وأولاد إبراهيم بمشدالة.

### فترة العصور القديمة :

في هذه المرحلة توجد مواقع عديدة خاصة في منطقة سور الغزلان كغرفة أولاد سلامة التي هي امتداد للمدينة الرومانية القديمة أوزيا ، وكتابات و قطع قديمة تعود كذلك إلى هذه الفترة ، و هي عبارة عن أنصاب تذكارية منها المكتوبة و منها الرسومات على الجدران و كذلك موقع تاشيشت الغني بالفخار السجلي الروماني والمسكوكات القديمة و الفسيفساء ، و يوجد هذا الأخير ببلدية العجبية.

### الفترة الرومانية:

استوطن الرومان المدينة في هذه المرحلة و خير دليل على ذلك بقايا آثار موجودة ببعض مناطق بلدية سوق الخميس (آبار وأسوار القلعة) ، وفي كتاب " تاريخ الجزائر لمبارك الميلي رحمه الله إشارة لتمرکز "الهلاليون" القادمون من مصر في عهد الدولة الفاطمية في هذه المنطقة .

### الفترة الإسلامية:

سميت البويرة في هذه الفترة "بحمزة" نسبة للذي بناها و هو حمزة بن سليمان بن الحسن بن علي بن الحسن بن علي بن أبي طالب رضي الله عنه، و عرفت منطقة البويرة في تلك الفترة ازدهارا علميا وثقافيا و من أهم علمائها : الشيخ المنصور بن أحمد بن عبد الحق المشدالي ، وناصر الدين المشدالي و عمران المشدالي مؤسس المدرسة التاشفينية (نسبة إليوسف بن تاشفين) بتلمسان، كذلك الشيخ ابن آجروم ( وقيل أنه صاحب كتاب الأجرومية) نسبة إلى قرية "جرومة" في ولاية البويرة وكذلك عبد الرحمن الثعالبي العالم في الفقه و الدين والولي الصالح المشهور الموجود ضريحه ومسجد يحمل اسمه بالعاصمة.

### الفترة العثمانية:

بعد وصول العثمانيين إلى بلدية البويرة قاموا بإنشاء برج لجمع الضرائب من السوق و قاعدة عسكرية قوية لمراقبة حركة السكان على طول طريق الجزائر قسنطينة . و كان لهذا البرج الذي سمي ( برج الترك ) بابين يدخل من خلالهما الناس لدفع رسوم العبور. و ترتبط القلعة العسكرية و البرج (المركز الإداري) عن طريق نفق تحت الأرض.

### 1-2 المرحلة الثانية: مرحلة الاستعمار الفرنسي: 1830-1962:

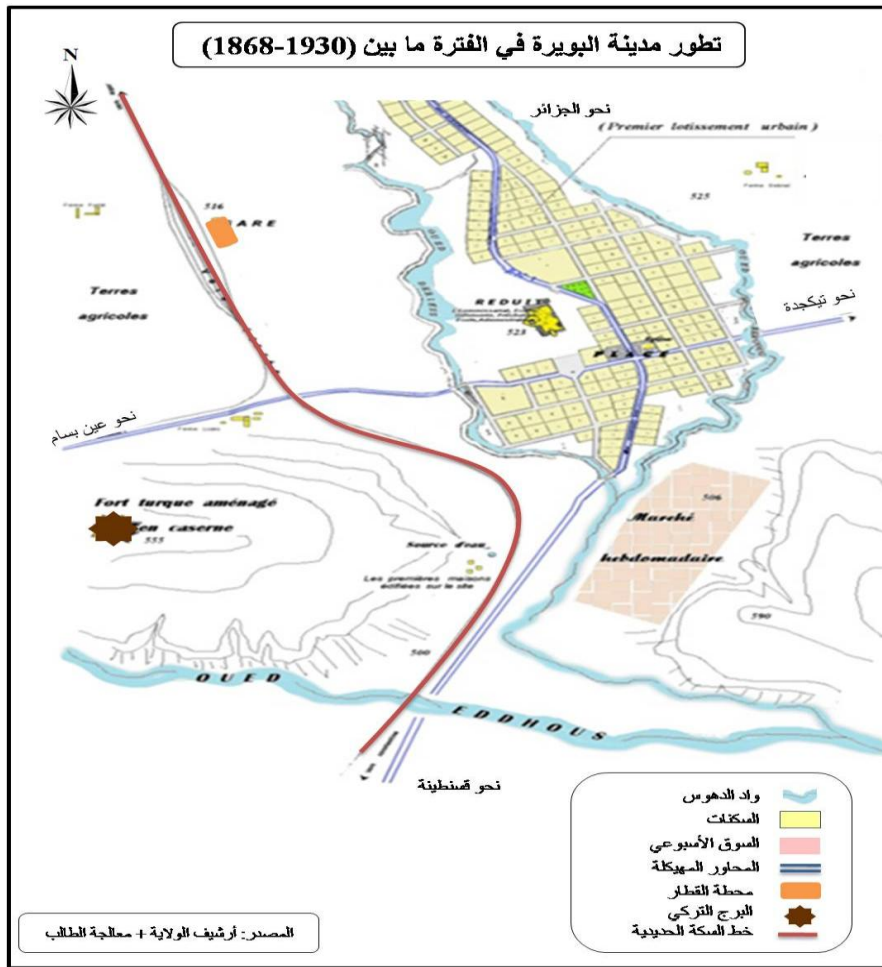
بعد وصول المستعمر الفرنسي إلى بلدية البويرة أعلن الدستور الفرنسي بدءا من عام 1848 برنامجا بإنشاء 42 مستوطنة زراعية للمعمرين ، وذلك لتوفير العمل و من اجل التقليل من نسبة البطالة في باريس ، تم إنشاء منطقة البويرة كمركز حضري لرعاية الجنود الفرنسيين ، بعد اكتشاف الإمكانات الزراعية التي تزخر بها المدينة ،

واستغلال الثروات الفلاحية للمنطقة, والاستفادة من الموقع (سوق, موقع لمختلف التبادلات و موقع مناسب للدفاع والتسيير الداخلي).

فترة ما بين : 1868 – 1930:

نشأت بلدية البويرة في 28 سبتمبر 1868م عن طريق المارشال (ماك كهول)، حيث تم إنشاء أول حي عمراني بالقرب من برج الترك , الذي طغى عليه النموذج الغربي في عملية تخطيطه ، ضف لذلك ترميم برج الترك لاستخدامه في إدارة المقاطعة، وجعله مركز اجتماعي وإداري , و يتمركز الجيش علي حدود السوق أين قامو بتشيد منازل ومتاجر وحانات، و إنشاء طريق ثانوي معاكس لطريق الجزائر قسنطينة , وذلك لربط باقي المناطق مع مدينة البويرة (طريق عين بسام – حيزر) ، وتجهيز ملتقى الطريقتين بساحة في نهايتها كنيسة , كما تم تشيد عدة مرافق عمومية كساحة المدينة (ساحة الشهداء حاليا) و الكنيسة ( المعهد الموسيقي حاليا) , و مدرسة ابن خلدون، مركز البريد و مركز صحي ، وتم وضع سكة حديدية لنقل البضائع و الجنود مرفقة بمحطة للمسافرين ومخزن لحفظ البضائع والمنتجات الفلاحية.

المخطط رقم 06: تطور المدينة في الفترة ما بين (1868-1930)

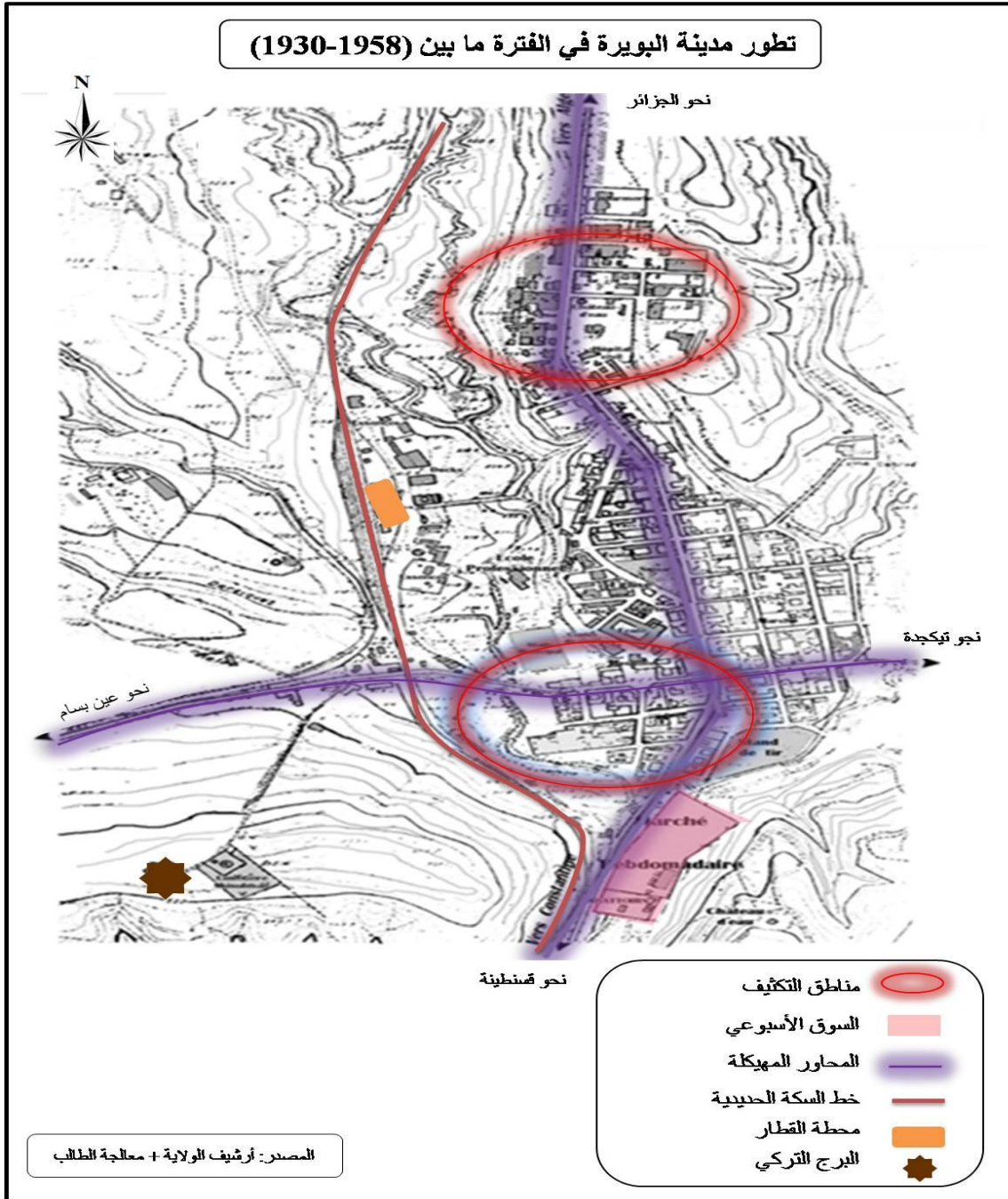


المصدر: أرشيف الولاية + معالجة الطالب 2016

فترة ما بين 1930-1958:

خلال هذه الفترة تمركز نمو المدينة في الشمال مع الحفاظ على نفس أسلوب التخطيط و نظرا لقدم الحرب العالمية الثانية تم توقيف عدة مشاريع كانت مبرمجة كإنجاز ملعب, مدرسة , مستشفى و عدة مشاريع أخرى ، وهذا ما أدى إلى توقف نمو المدينة مؤقتا .

المخطط رقم 07: تطور المدينة في الفترة ما بين (1930-1958)

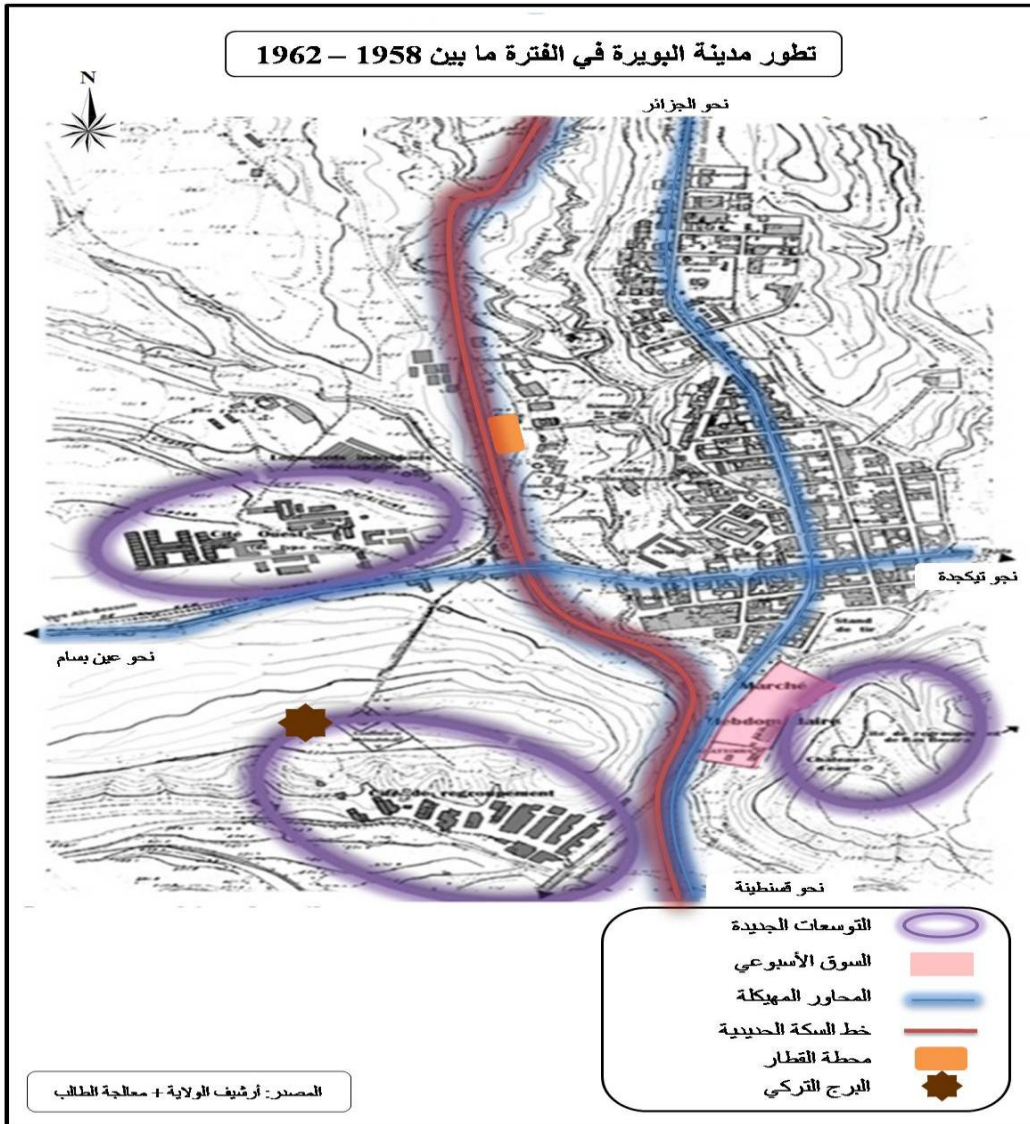


المصدر : أرشيف الولاية + معالجة الطالب 2016 .

فترة 1958 – 1962:

شهدت هذه الفترة عدة تطورات في البناء وإعادة التوطن في البلدية لمحاربة النزوح الريفي ، حيث بدأ النسيج الحضري ينحرف نحو الطريق الوطني رقم 5 في الجهة الشرقي للمدينة، كما تم تغطية كل من واد برقوق و واد الدريس لتوفير بعض الأراضي للبناء عليها، وتم إنشاء عدة مدارس جديدة مثل مدرسة عبد الرحمان ميرة . كما تم تقسيم القطاع العمراني للمدينة إلى جزر مستطيلة الشكل تحدها شوارع بعرض 10م واسعة باستثناء الطريق الوطني رقم 5، الذي عرضه 14م. وتنقسم الجزر إلى قطع من الطابع المعماري الأروبي 30 إلى 40 مترا , تم بيعها للمستوطنين لبناء مساكن عليها , وتميزت هذه الفترة بانتشار العمران الأروبي حيث الواجهات المفتوحة و الشرفات واستقامة الطرقات وظهور الشكنات العسكرية.

المخطط رقم 08: تطور المدينة في الفترة ما بين (1958 – 1962)



المصدر: أرشيف الولاية + معالجة الطالب 2016

صور فوتوغرافية للفترة الممتدة من سنة 1830-1962 لمدينة البويرة من أرشيف البلدية .

صورة رقم 03: السوق الأسبوعية



صورة رقم 02: الساحة العامة للبلدية 1959



الساحة العامة لمدينة البويرة سنة 1959

صورة رقم 05: الكنيسة 1959



الكنيسة و المقر الحائى لمديرية الترشية الوطنية 1959

صورة رقم 04: مقر البلدية 1959



مقر بلدية البويرة سنة 1959

صورة رقم 07: تبين أحد بوابتي برج الترك



صورة رقم 06: تبين محطة القطار 1960



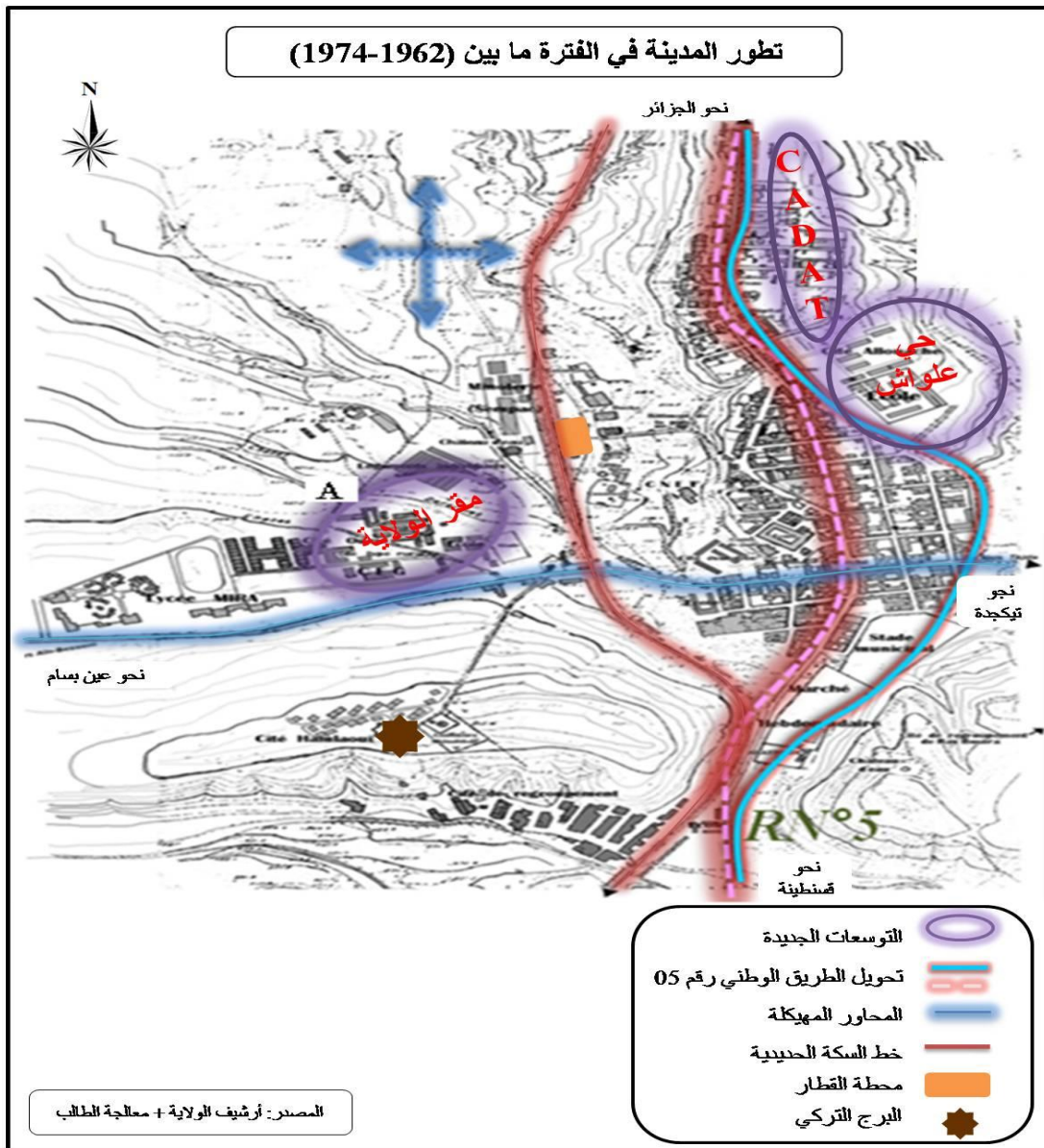
محطة قطار مدينة البويرة 1960

3-1 المرحلة الثالثة بعد الاستقلال :

فترة ما بين 1962 – 1974:

بعد الاستقلال عرفت الولاية توسعا عمرانيا في مختلف النواحي و نزوحا ريفيا كبيرا نحو البلدية , مما أدى إلى الطلب المتزايد على السكن , هذا الأمر الذي كان سببا في توسع المدينة باتجاه الغرب ، و نتيجة لهذا التطور رقيت المدينة إلى ولاية عام 1974 و استفادت من عدة تجهيزات مثل (مقر الولاية، المحكمة). وفي هذه المرحلة أيضا تم التوسع على جانبي الطريق الوطني رقم 05 من جهة الشرق والغرب إضافة إلى إنشاء الجسر الرابط بين النسيج العمراني القديم والمنطقة السكنية الجديدة.

المخطط رقم 09: تطور المدينة في الفترة ما بين (1962-1974)

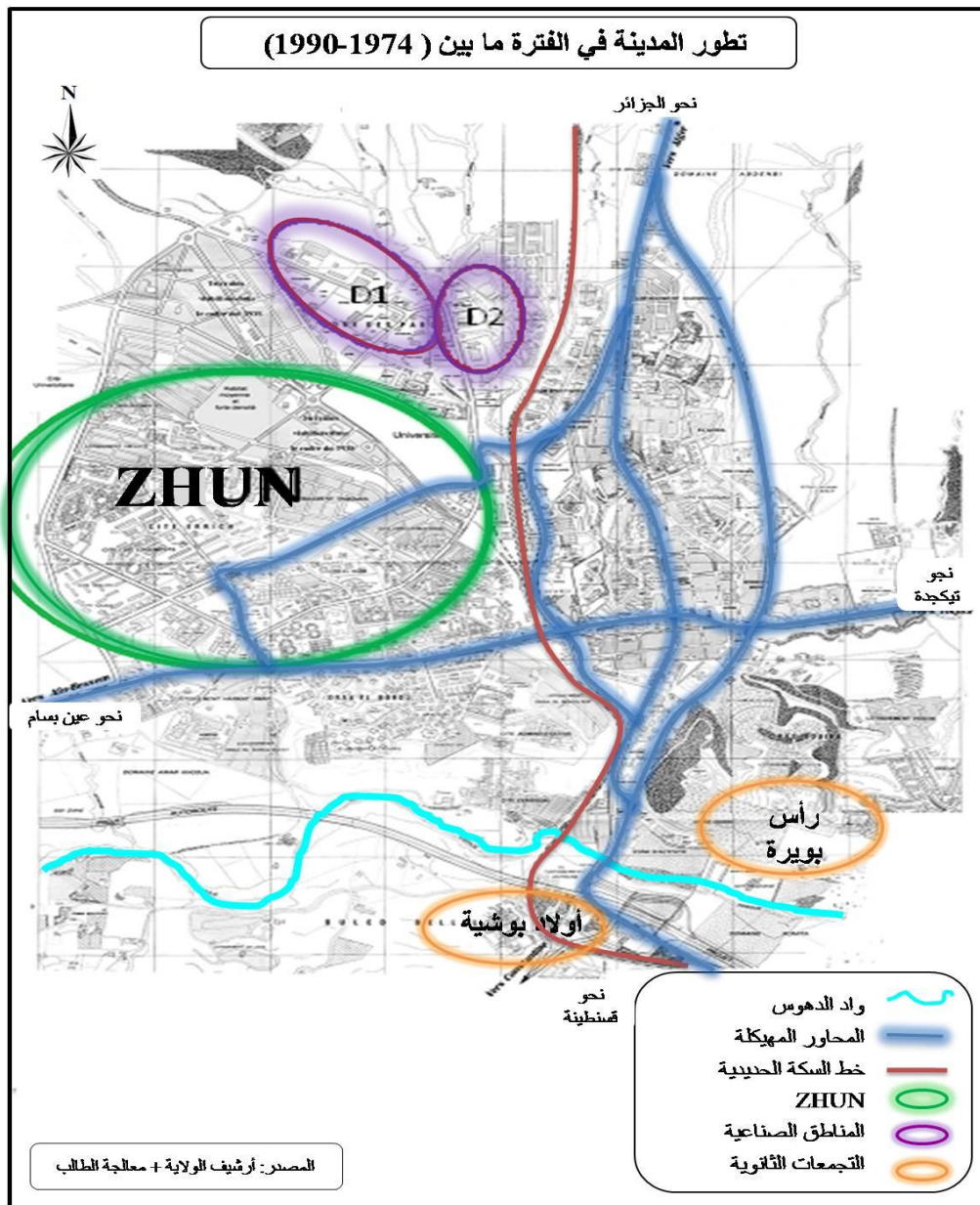


المصدر : أرشيف الولاية + معالجة الطالب 2016

الفترة 1974 – 1990:

تميزت هذه المرحلة بإنشاء المنطقة العمرانية السكنية الجديدة ( ZHUN ) في الجهة الغربية للمدينة و ثلاث قرى اشتراكية في إطار الثورة الزراعية ( قرية رأس لبويرة , قرية سعيد عبيد , قرية ثامر ) , بالإضافة إلى مجموعة من التجهيزات المختلفة مثل الحي الإداري، المستشفى، منطقة النشاطات، الجامعة , و سنة 1988 تميزت بأحر عملية عمرانية علي مستوى المدينة قبل مباشرة المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير , كما ظهر في هذه الفترة تجمعين ثانويين ( أولاد بوشيه خلف واد الدهوس , و رأس البويرة على هضبة رأس البويرة جنوب المدينة ) , إضافة إلى بعض التجهيزات مثل المركب الرياضي و الإقامة الجامعية ومحطة التصفية.

المخطط رقم 10: تطور المدينة في الفترة ما بين (1974-1990)



المصدر: أرشيف الولاية + معالجة الطالب 2016



## 2-دراسة الشبكات التقنية:

تعتبر مختلف الشبكات المكتملة للسكن من الضروريات الحتمية لتوفير سكن لائق يوفر أحسن خدمة لسكانه, أهم هذه الشبكات هي الطرق , الصرف الصحي , الماء , الكهرباء , الغاز, وغياب هذه العناصر يؤثر سلبا على الحياة اليومية للأفراد منتجا بيئة حضرية لا تتوفر على ضروريات السكن المريح.

## 2-1 شبكة الطرق و النقل:

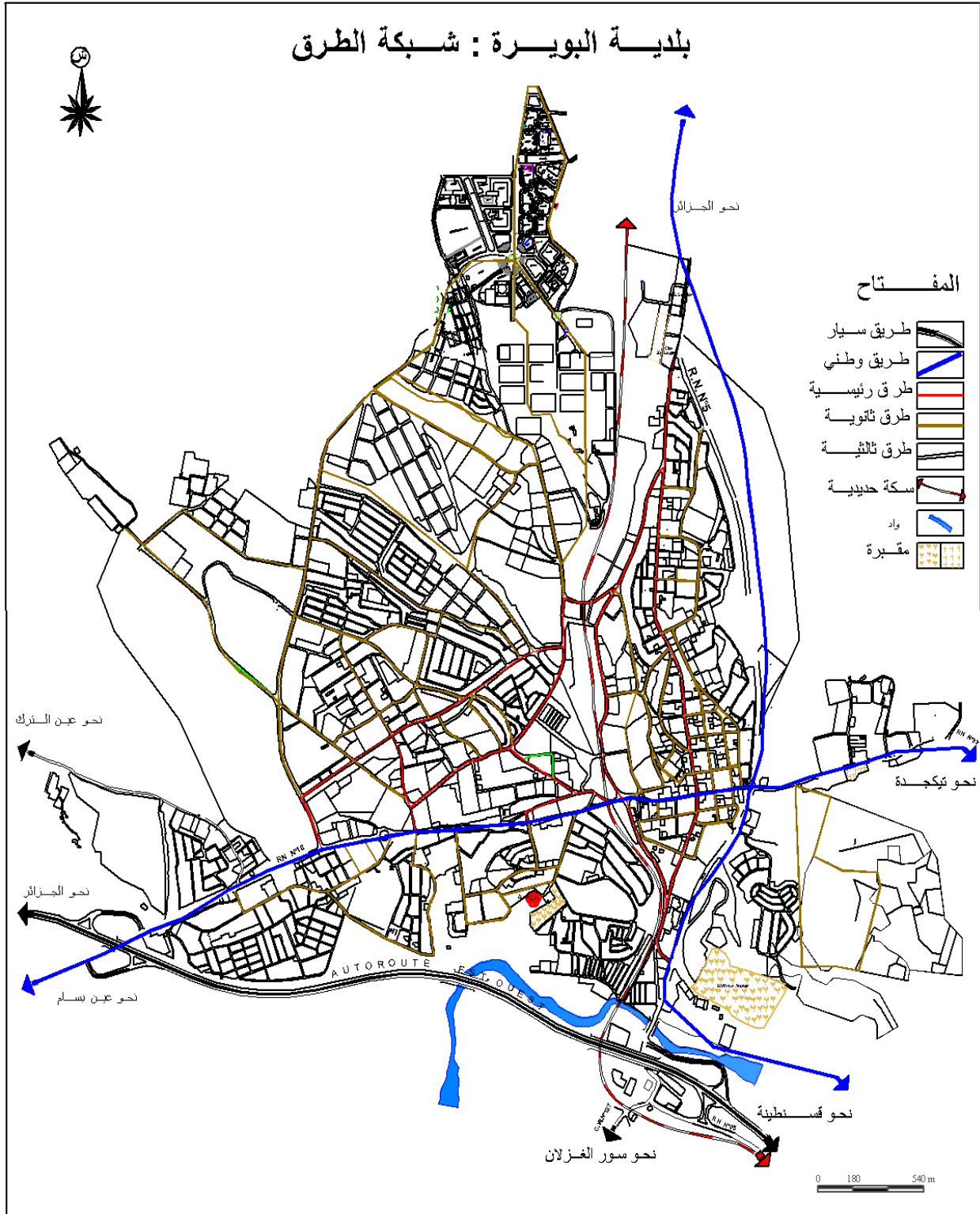
## 2-1-1 المحاور الهيكلية للمجال: أنظر المخطط رقم (12).

تعتبر على مدينة البويرة 03 طرق وطنية ذات بعد اقتصادي وطني ، كما أنها تعتبر المحاور الرئيسية الهيكلية للمدينة , مما يبرز أهمية و دور هذه الطرقات في نمو وتوسع المدينة و هي :

- الطريق الوطني رقم 05 الرابط بين الجزائر و قسنطينة.
- الطريق الوطني رقم 18 الربط بين المدية وتيزي وزو.
- الطريق الوطني رقم 33 الربط بين البويرة و تيكجدة.
- بالإضافة إلى خط للسكة الحديدية الذي يمر بوسط المدينة.
- الطريق السيار شرق-غرب الذي يمر من الجهة الجنوبية الغربية للمدينة، ولديه منفذين الأول عند المدخل الجنوبي والثاني عند المدخل الشمالي الغربي للمدينة.
- وفي الداخل مهيكلية بأربعة محاور أساسية:
- المحور شرق غرب يمر بوسط المدينة.
- المحور شمال غرب يمر بجسر الشمالي المجاور للجامعة.
- المحور شمال جنوب يمر بالنسيح العمراني القديم والطريق الوطني رقم 05.
- المحور الموازي للسكة الحديدية.

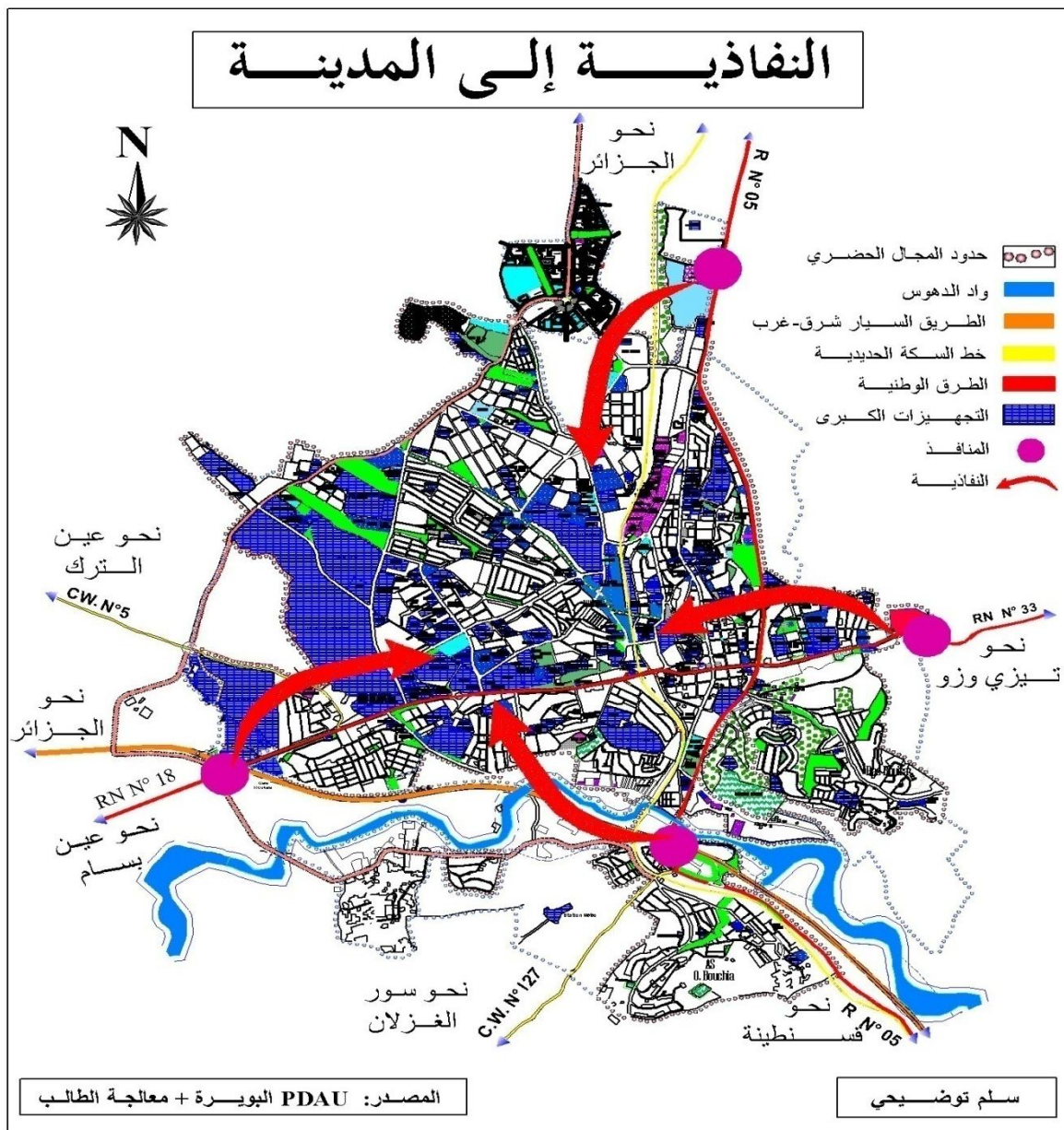
وهذه الهيكلية للطرق تجعل المحاور تربط بين مختلف أحياء المدينة.

المخطط رقم 12: شبكات الطرق في مدينة البويرة



2-1-2 النفاذية :

- يمكن النفوذ إلى مدينة البويرة عن طريق 3 طرق رئيسية وطريق شرق غرب وطريق مجاور للسكة الحديدية :
- مدخل شمالي مهياً بمركز تجاري (UNO) وفندق ومكان استقبال .
  - مدخل جنوبي مهياً بالطريق الوطني رقم 05 والطريق السيار شرق غرب .
  - مدخل شرقي مهياً للطريق الوطني رقم 05 والطريق الوطني رقم 33 .
  - مدخل غربي مهياً بالمحطة البرية لنقل المسافرين وهو نقطة ربط بين ط و رقم 18 والطريق السيار شرق غرب.
- المخطط رقم 13: منافذ مدينة البويرة



المصدر : المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير 2014 + معالجة الطالب 2016 .

## 2-1-3 المشاكل المتعلقة بهياكل النقل :

بشكل عام يشهد النقل الحضري في مدينة البويرة مشاكل كثيرة، بعضها مرتبط بشبكة الطرق غير المكيفة للنقل الجماعي والأخرى بهياكل استقبال ليست في المستوى المطلوب كالمحطات والمواقف وغيرها، بالإضافة إلى مشاكل ضعف التسيير، وغياب التخطيط مما أدى إلى فوضى كانت نتائجها سيئة على الفرد والمجتمع ويمكن تشخيص واقع النقل الحضري البويرة فيما يلي:

شبكات النقل الحضري هي أشبه بالشرابين التي تغذي الجسم بأسباب الحياة، والمقصود بالجسم هنا هو المدينة ونطاقها الحضري ويتم دراسة كفاءة الشبكة وفعاليتها المتمثلة في تسهيل حركة المرور للمركبات بشكل سلس، وضمان انسيابية مثلى للتنقل، كما يتم دراسة التركيبة الداخلية للشبكة، ومعرفة التصنيف الوظيفي للشوارع والمواصفات التقنية والتخطيطية لها، ودراسة كثافة الحركة المرورية على هذه الخطوط مع تحديد مناطق الاختناقات وتحديد أسبابها ومحاولة معالجتها.

## 3- استخدامات الأرض بالمدينة :

## 3-1- السكن:

يعتبر السكن من أهم مكونات المجال الحضري، باعتباره وحدة أساسية يقوم عليها، حيث يسعى المخططون لإيجاد سكن يراعي مختلف الجوانب التي تحقق الراحة والرفاهية لسكانها، كما أن الدراسة السكانية لأي مدينة مهمة بغيت معرفة خصائص أي مدينة، وإبراز مكوناتها العمرانية، ونوعية الوحدات المكونة لها، وكيفية توزيعها داخل المحيط العمراني، حيث يؤدي اختلاف الأنماط إلى تباين الشكل العام للأحياء السكنية، وتظهر تمايز في النسيج الحضري الذي يلعب دور المؤشر العاكس لمستوى معيشة السكان، و عليه سنحاول معرفة نسبة ونمط السكن في بلدية البويرة فيما يلي:

الجدول رقم 13: نسب أنماط السكنات الموجودة في مدينة البويرة .

السكنات	العدد	% النسبة
الجماعية	13307	67,56
النصف جماعية	1674	8,50
الفردية	4713	23,93
المجموع	19694	100

المصدر: مديرية التعمير و البناء لبلدية البويرة

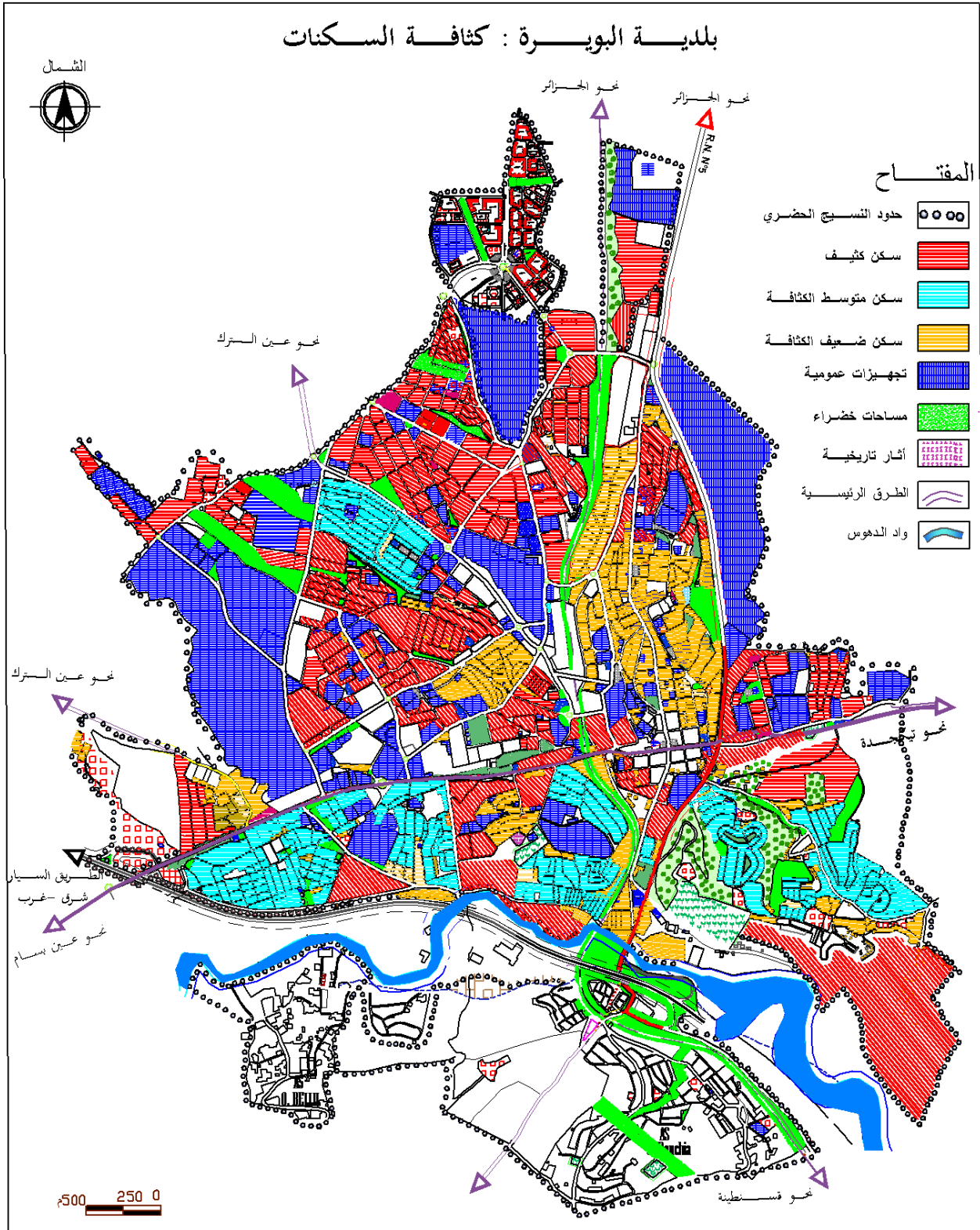
من خلال الجدول نلاحظ أن مجموع عدد السكنات بلدية البويرة قد بلغ 19694 مسكن , و أن هناك تفاوت بين السكنات الفردية و الجماعية و النصف جماعية في البلدية , حيث نجد أن السكنات الجماعية تسيطر علي الحظيرة السكنية للمدينة بنسبة قدرت بـ 67,56% بعدد سكنات 13307 وهذا راجع لسياسة الدولة في هذا المجال خاصة في الآونة الأخيرة حيث شهدت اهتماما كبيرا بالسكن الجماعي . أما السكنات الفردية فقد بلغت نسبة 23,93% , و السكنات النصف جماعية تمثل نسبة قليلة بلغت 8,50% فقط .

### 3-2- كثافة السكنات :

إن الكثافة السكانية مرتبطة ارتباط وثيقا بالتوزيع العام للسكن, ويتأثر التوزيع بعوامل متعددة منها: عنصر القرب من المركز، توفر المرافق والتجهيزات، طبوغرافية السطح، وسهولة التنقل، وكذلك سعر العقار الذي يساهم بدوره في هذا التوزيع، كما أن التعرف على كثافة النسيج العمراني للمدينة، يسمح لنا بإعطاء نظرة عامة حول التركيبة العمرانية لها ومعرفة مدى التوافق أو الخلل في استخدامات خدمة النقل الحضري الجماعي .

تتميز مدينة البويرة بنسيجها المتضام و الكثيف و ضيق شوارعها ما عدى الشوارع الرئيسية, كما تتميز بسكنات ذات كثافة عالية في الجهة الشمالية للمدينة و الشمالية الغربية، و سكنات متوسطة الكثافة في وسط المدينة لكونه عبارة عن سكنات فردية موروثية من عهد الاستعمار، و سكنات ضعيفة الكثافة في الجهة الجنوبية للمدينة وهذا ما يعيق النقل الحضري الجماعي.

المخطط رقم 14: كثافة السكنات في بلدية البويرة



المصدر : المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير 2014 + معالجة الطالب 2016

**4- التجهيزات العمومية: أنظر المخطط رقم: (15).**

إن التجهيزات العمومية من أهم الضروريات في الحيات الحضرية، وتعتبر من أهم المنشآت المستهلكة للمجال، كما يجب توفيرها للمواطن والعمل على تقريب مواقع التجهيزات العمومية من المواطنين وتوزيعها المتوازن في المدينة قصد تحقيق أكبر قدر ممكن من الاستفادة للمواطنين من هذه التجهيزات، كما يعد توفير التجهيزات والمرافق بالمدينة المحرك الأساسي في تطوير المدينة عمرانيا واقتصاديا فهي بذلك تصبح قطبا جاذبا بالنسبة للمناطق المجاورة ، ويجب ان تتوفر فيها خدمة النقل الحضري الجماعي ويمكن تلخيص أهم تجهيزات مدينة البويرة:

**4-1- التجهيزات التعليمية:**

إن توفير التجهيزات التعليمية من العناصر الأساسية في تنمية المدن , لذا ركزت الدولة على إنجاز مثل هذا النوع من التجهيزات وقربها من النقل الحضري الجماعي، حيث نجد في مدينة البويرة التجهيزات التعليمية التالية:

- 45 ابتدائية و متوسطة تضم 395 قسم.

- 7 ثانويات بقدرة استيعابية 7400 مقعد و 167 قسم.

- جامعة العقيد أكلي محند أولحاج تضم 8400 مقعد بيداغوجي بمجموع 4537 طالب، بالإضافة إلى القطب الجامعي الذي هو قيد التنفيذ ، حيث أنجز شطر منه يتم الدراسة فيه حاليا و يحتوي على كل التخصصات حتى الطب ، ضف لذلك جامعة التكوين المتواصل.

- المعهد الوطني المتخصص في التكوين المهني و التمهيين بقدرة استيعاب 650 مقعد.

**4-2- التجهيزات الصحية:**

للتجهيزات الصحية دورا هاما في الحياة اليومية، لا يمكن الاستغناء عنها لتحقيق فرص العلاج لجميع السكان، حيث جعلت الدولة هذه الإستراتيجية من أولوياتها و من التجهيزات الصحية الموجودة في المدينة نجد :

- مستشفى كبير واحد (محمد بوضياف) بقدرة استيعاب 358 سرير.

- 4 عيادات متخصصة ب 124 سرير.

- 4 عيادات متعددة الخدمات.

- 4 مخابر طبية خاصة.

- 3 مراكز صحية.

- 8 قاعات علاج.

- 23 صيدلية خاصة.

#### 4-3- التجهيزات المالية:

هي مؤسسات مالية تهدف إلى تسهيل المعاملات المالية للعملاء و حفظ الأموال و الاقتراض منها مثل:

- البنك الوطني الجزائري B.N.A .
- بنك التنمية المحلية B.D.L .
- بنك الجزائري للتنمية B.A.D .
- بنك الفلاحة و التنمية الريفية B.A.D.R .
- بنك الجزائر الخارجي .

#### 4-4- التجهيزات الثقافية و الدينية :

تلعب التجهيزات الثقافية و الدينية دورا هاما في التعريف بالعادات و تقاليد المنطقة و تزخر مدينة البويرة بالعديد من التجهيزات الثقافية و الدينية نلخصها في الجدول رقم (14):

الجدول رقم 14: التجهيزات الدينية و الثقافية في بلدية البويرة .

الدينية و الثقافية					
العدد	التجهيزات	العدد	التجهيزات	العدد	التجهيزات
01	دار الثقافة	09	مساجد	01	مركز الثقافي الإسلامي
01	مسرح بلدي	02	دار الشباب	01	مدرسة التجويد
01	مركز إيواء الشباب	01	حضانة	01	دار المجاهد
		01	مقبرة مسيحية	02	مقبرة إسلامية

المصدر : مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير 2014

#### 4-5- التجهيزات التجارية :

تتميز مدينة البويرة بحركية كبيرة نحو المناطق التجارية عن طريق خدمة النقل الحضري الجماعي خاصة في فصل الصيف موزعة على كامل تراب البلدية نلخصها في الجدول التالي :

الجدول رقم 15: التجهيزات التجارية في بلدية البويرة .

التجارية و الفنادق					
العدد	التجهيزات	العدد	التجهيزات	العدد	التجهيزات
01	مركز تجاري عمومي	01	فندق الرويال	01	فندق السوفي
01	مركز تجاري للخواص ( ربراب )	1073	تجارة عامة	02	سوق مغطاة

المصدر: مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير 2014

#### 4-6- التجهيزات الإدارية و الخدماتية:

لاحظنا من الزيارة الميدانية لبلدية البويرة أن مختلف التجهيزات الإدارية و الخدماتية تتمركز في منطقة النشاطات d1 في الشمال المدينة و d2 في جنوب شرق المدينة و تقع في منطقة قليلة السكان و هي كتالي

الجدول رقم 16 : التجهيزات الإدارية في بلدية البويرة.

الإدارة					
العدد	التجهيزات	العدد	التجهيزات	العدد	التجهيزات
01	مكتب الوالي	01	مكتب إدارة الغابة	01	مقر الولاية
01	محكمة	01	مديرية الشباب و الرياضة	01	مقر الدائرة
01	مديرية الشؤون الدينية	01	مركز البريد المركزي	01	مقر البلدية
01	إذاعة البويرة	01	مديرية الموارد المائية	03	بريد الجزائر
01	مصلحة الضمان الاجتماعي	01	مديرية التجارة	01	سونالغاز
3	مديرية الترقية و التسيير العقاري	03	مديرية حماية الغابة	01	مديرية الفلاحة
01	الجمارك الجزائرية	01	مديرية السياحة	08	مديرية إعادة التربية
01	الحماية المدنية	01	مكتب التحصيل	06	مديرية مسح الاراضي
01	مديرية الحفظ العقاري	01	مفتشية العمل	01	بيت المال البلدية
01	الوكالة العقارية	01	الحرس البلدي	01	قصر العدالة
01	حماية الطبيعة	01	الحي الإداري	01	الأمن الحضري
01	الجزائرية للإتصالات	01	الدرك الوطني	01	

المصدر: مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير 2014 + معالجة الطالب 2016

4-7- المنشآت الصناعية :

تمتاز بلدية البويرة باحتوائها على منطقتين صناعيتين الأولى تقع في شمال المدينة و الثاني تقع في التجمع الثانوي أولاد بليل , نذكر بعض هذه المنشآت الصناعية ملخصة في الجدول التالي :

الجدول رقم 17 : المنشآت الصناعية في بلدية البويرة.

النشاطات الصناعية و التجارية					
العدد	التجهيزات	العدد	التجهيزات	العدد	التجهيزات
01	شركة الحلويات (جرجرة)	01	مجمع صناعة البسكويت	01	نفظال
01	مصنع حلويات (أمين)	01	مصنع الحلويات (إسلام)	01	مجمع صناعة البسكويت
01	مصنع المشروبات الغازية	01	مصنع المشروبات الغازية	01	مصنع الحليب و مشتقاته
01	مصنع للشكولات و اللبان	01	ورشة الألبسة الجاهزة	01	مصنع ( سيفيتال)
01	(Bio- Bénie)مصنع	01	مصنع المشروبات تيكجدة	01	مجمع صناعة الفخار
01	مجمع صناعة الطحين	01	وحدة توزيع السيارات (بيجو)	01	مصنع أثاث البيت (المستقبل)
02	مكتب دراسات	01	مصنع البوليستال	01	مصنع الحليب
01	APAO(مكتب دراسات)	01	مصنع للزجاج	01	مصنع الشكولات (البهجة)
01	(D.E.A) مكتب دراسات	01	وحدة توزيع السيارات (رونو)	01	مصنع بسكويت (تاسيلي)
01	وحدة توزيع السيارات (ماروني)	01	وحدة توزيع السيارات (تويوتا)	01	مجمع النظافة

المصدر :مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير 2014 + معالجة الطالب 2016

## 4-8- تجهيزات أخرى : نلخصها في الجدول التالي :

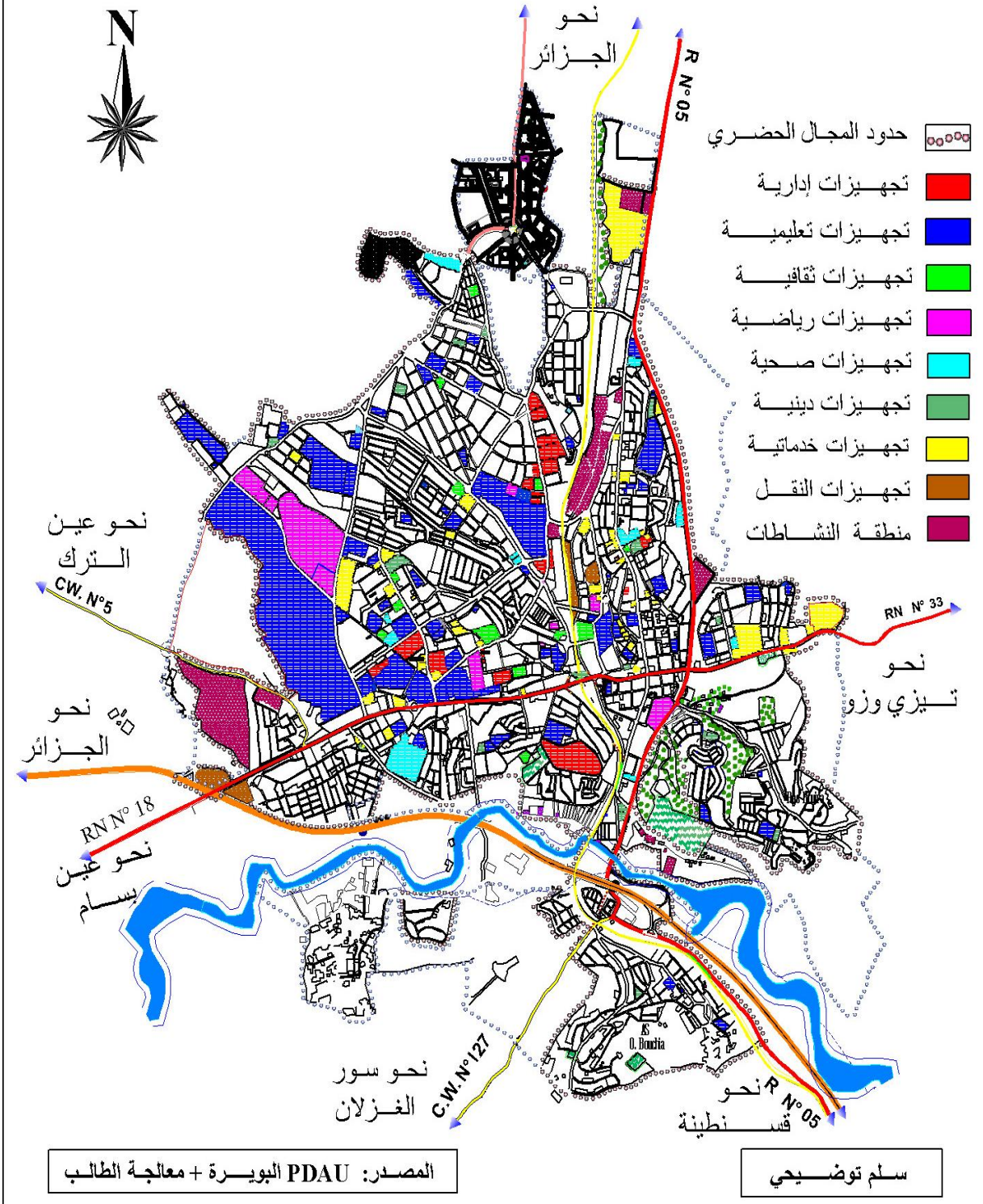
الجدول رقم 18: تجهيزات أخرى في بلدية البويرة.

تجهيزات أخرى					
العدد	التجهيزات	العدد	التجهيزات	العدد	التجهيزات
	محطة للحافلات	05	محطة الخدمات	1	مؤسسة عقابية
01	مركز المكفوفين	01	الضمان الاجتماعي	01	مركز حماية الامومة و الطفولة
01	منطقة عسكرية	01	محطة إعادة التدوير	01	مركز التطهير
01	محطة للسيارات	01	محطة للنقل الحضري	01	مركز الإدماج المهني
01	محطة الأرصاد الجوي	01	شركة ترقية الاستثمار	01	خزان المياه

المصدر: مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير 2014 + معالجة الطالب 2016

المخطط رقم 15: التجهيزات العمومية في بلدية البويرة

## توزيع التجهيزات في المدينة



المصدر: مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير 2014 + معالجة الطالب 2016.

### خلاصة الفصل:

من خلال تقديمنا لمنطقة الدراسة (مدينة البويرة) والدراسة العامة التي قمنا بها توصلنا إلى أن مدينة البويرة تعاني من تركيز اغلب تجهيزاتها ومناطق الجذب في وسط المدينة مما يخلق نوع من الاكتناظ في حركة المشاة والحركة الميكانيكية وحركة النقل الحضري الجماعي.

كما اتضح لنا أنها تتمتع باحتوائها على كل عناصر الجذب والاستقطاب كموقعها المتميز وتركزها في وسط الاقليم الشمالي الشرقي الذي يعرف أكبر حركة كثيفة لأهم الطرق الوطنية في كامل التراب الوطني، إضافة إلى ذلك فهي تعتبر عقدة عبور جميع التدفقات والتبادلات الاقتصادية نتيجة مرور بها أهم الطرق الوطنية والولائية والطريق السيارة.

إضافة لتركز مختلف الأنشطة التجارية وتوفر قطاع الخدمات ذات الإشعاع الاقليمي، كما تزخر بثروات فلاحية كبيرة متنوعة الانتاج، جميع هذه الخصائص جعلت من ولاية البويرة وخاصة مقرها تنفرد عن المدن الأخرى بلحتوائها على كل عوامل الجذب الذي جعلها تشهد حراك يومي كثيف وهذا ما جعلنا نتطرق الى واقع خدمة النقل الحضري في مدينة البويرة .

## الفصل الرابع:

### واقع خدمة النقل الحضري الجماعي

### في مدينة البويرة

#### تمهيد

#### I دراسة مسارات النقل الحضري الجماعي .

1- الطرقات .

2- خطوط النقل الحضري الجماعي في المدينة .

3- أماكن توقف النقل الحضري الجماعي .

4- المحطات .

5- دراسة الوسائل المستعملة الخاصة بالنقل الحضري الجماعي في

المدينة .

#### II تحليل ودراسة استمارة الاستبيان .

خلاصة الفصل .

**تمهيد:** إن خدمة النقل الحضري الجماعي تعتبر من أهم العوامل التي بها نستطيع معرفة كيفية تسيير وتفعيل الوسط الحضري، فلهذا لا بد من دراسة جادة لهذا العامل من أجل معرفة وتنظيم التحركات داخل المدينة، وكذا صياغة رؤيا مستقبلية لقطاع النقل على المدى القصير والمتوسط والبعيد، و تشمل دراسة مسارات النقل الحضري الجماعي وأماكن التوقف والوسائل المستعملة الخاصة بالنقل الحضري الجماعي في المدينة، و تحليل ودراسة استمارة الاستبيان.

## I دراسة مسارات النقل الحضري الجماعي:

**1- الطرقات :** تضم ولاية البويرة شبكة من الطرق تؤهلها أن تلعب دورا هاما في تنمية الاقتصاد، وهذا لتوفرها على شبكة من الطرق تربطها بمختلف الولايات المجاورة إذ يبلغ طولها 456.685 كم طرق وطنية و 699.665 كم طرق ولائية و 6867.644 كم طرق بلدية.

### 1-1 الطرق الوطنية:

- الطريق الوطني رقم 18 (المدية- تيزي وزو ) نهج زيغود يوسف: يمر داخل النسيج الحضري لمدينة البويرة وهو المحور الذي تنمو وتتطور عليه المدينة ويحدد شكلها العام؛ ونظرا لأهمية الطريق والحجم الكبير لمستعمليه، ولتفادي مشاكل المرور داخل المدينة فقد تم إنشاء محور غرب المدينة لتخفيف الضغط عليه وتسهيل عملية الحركة.

- الطريق الوطني رقم 05 (الجزائر قسنطينة) : يمر بالاتجاه الشرقي للمدينة ( نهج عامر عمار ) ، كما تتموضع على جانبه منطقة المؤسسات والنشاطات، ويشهد حركة مرورية متوسطة نظرا لوجود الطريق السيار شرق - غرب.

- الطريق الوطني رقم 33 (البويرة- تيكجدة- تيزي وزو): ينطلق من مركز مدينة البويرة باتجاه بلدية الأصنام (تيكجدة) و المار ببلدية حيزر و تاغزوث وله أهمية على المستوى الجهوي كونه يربط شمال شرق الولاية بولاية تيزي وزو و المار بالمنطقة السياحية تيكجدة.

## 2-1 الطرق الولائية :

تتمثل في شبكة من الطرق الولائية 699.665 كم الطريق الولائي رقم 66 المؤدي الى بلدية ايت لعزير و الطريق الولائي 127 رقم المؤدي الى بلدية الهاشيمية.

3-1 الطرق البلدية: تتمثل في كل الطرق التي تفرع من الطرق الولائية والوطنية، والتي تلعب دور كبير في ربط التجمعات القريبة بالمدينة مثل طريق البويرة-ايت لعزير المتفرع عن الطريق الوطني رقم 18 ، وطريق البويرة - تاغزوث المتفرع من الطريق الوطني 33 .

## 2- خطوط النقل الحضري الجماعي في المدينة :

تتكون شبكة النقل الحضري الجماعي في مدينة البويرة من 07 خطوط منظمة، أغلبية هذه الخطوط قطرية تمر بوسط المدينة أثناء الرحلة، وهي موضحة في الجدول التالي:

## الجدول رقم 19: يوضح خطوط النقل الحضري الجماعي

رقم الخط	الانطلاق	الوصول
01	راس البويرة	المستشفى
02	140 مسكن	حي 200 مسكن
03	محطة نقل المسافرين الجديدة	المحطة القديمة
04	قرية سعيد عبيد	حي 200 مسكن
05	محطة زروقي	حي 140 مسكن
06	الحماية المدنية	حي 104 مسكن
07	أولاد بوشية	حي 140 مسكن

المصدر : مديرية النقل + معالجة الطالب 2016

ويمكن توضيح مسار كل خط فيما يلي:

- الخط رقم 01 : رأس البويرة - مستشفى محمد بوضياف

على طول 7.8 كم (ذهاب وإياب) يربط رأس البويرة بمستشفى محمد بوضياف (المخطط رقم 10 يبين مسار الخط

في المدينة) مروراً بكل من:

- حي حركات و المستشفى

- حي ذراع البرج

- حي أول نوفمبر

- مقر الولاية

- حي الشرطة

- حي المنار

- حي عينوش حجيلا

- رأس البويرة .

يعاني مستعملي هذا الخط من مشاكل النظافة والأمان وغياب السلامة وطول مدة السير وذلك بسبب حجم الحافلات الصغيرة .

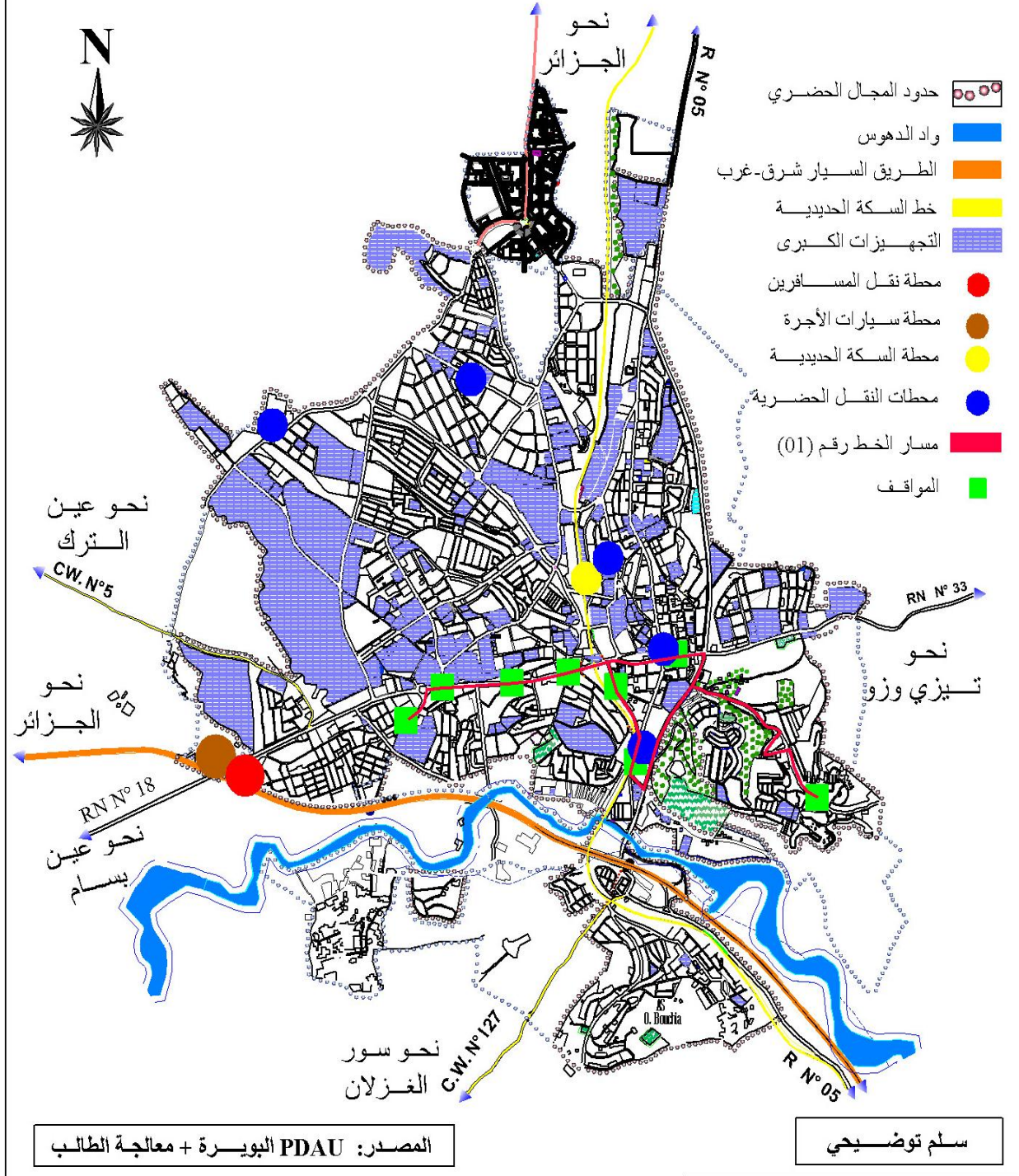
الصورة رقم 08 : توضح حافلات الخط رقم 01



المصدر: تحقيق ميداني 2016

المخطط رقم 16: يوضح مسار الخط 01 وأماكن التوقف

## مسار الخط رقم (01)



المصدر : مديرية النقل + معالجة الطالب 2016

- الخط رقم 02 : حي 140 مسكن - حي 200 مسكن

على طول 16.8 كم (ذهاب و إياب) يربط حي 140 مسكن بحي 200 مسكن و ذلك مرورا بكل من:

- الملعب الاولمبي

- حي ذراع البرج و أول نوفمبر

- مقر الولاية

- حي المنار

- حي الشرطة

- حي زروقي

- ساحة الشهداء

- وسط المدينة

- حي الشاطو

- فندق النسيم وصولا لحي 100 مسكن. والمخطط رقم 11 بين مسار الخط داخل المدينة .

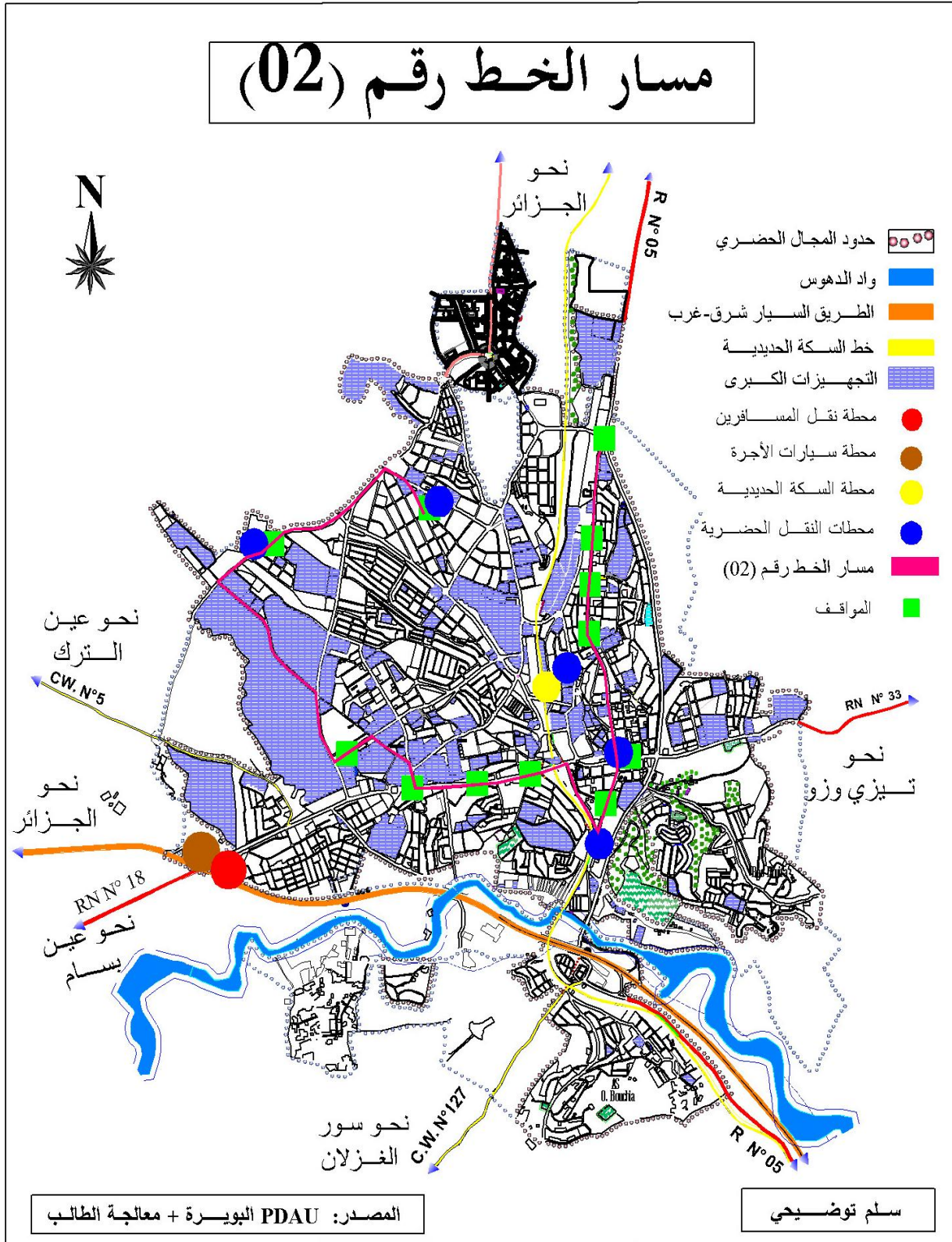
يعاني مستعملي هذا الخط من الاكتظاظ وطول مدة السير بسبب الازدحام الذي يفرضه الحراك في الطريق الوطني رقم 18 ، هذا ما يؤدي إلى تجنب السكان ركوب حافلات هذا الخط.

الصورة رقم 09 : توضح حافلات الخط رقم 02



المصدر: تحقيق ميداني 2016

المخطط رقم 17 : يوضح مسار الخط 02 وأماكن التوقف



المصدر : مديرية النقل + معالجة الطالب 2016

## - الخط رقم 03 : المحطة الجديدة - المحطة القديمة

على طول 11.5 كم (ذهاب و إياب) يربط المحطة البرية لنقل المسافرين الجديدة بالمحطة القديمة مروراً بكل من:

- المحطة الجديدة

- تجزئة اعمر خوجة

- حي حركات

- - حي ذراع البرج و أول نوفمبر

- مقر الولاية

- حي زمور محمد أعراب

- تجزئة بن أعراب

- محطة السكة الحديدية

- حي عينوش حجيلة. والمخطط رقم 12 يبين مسار الخط داخل المدينة

يعاني مستعملي الخط من مشاكل الازدحام الطويل والانتظار إضافة إلى غياب الأمن والسلامة وذلك بسبب

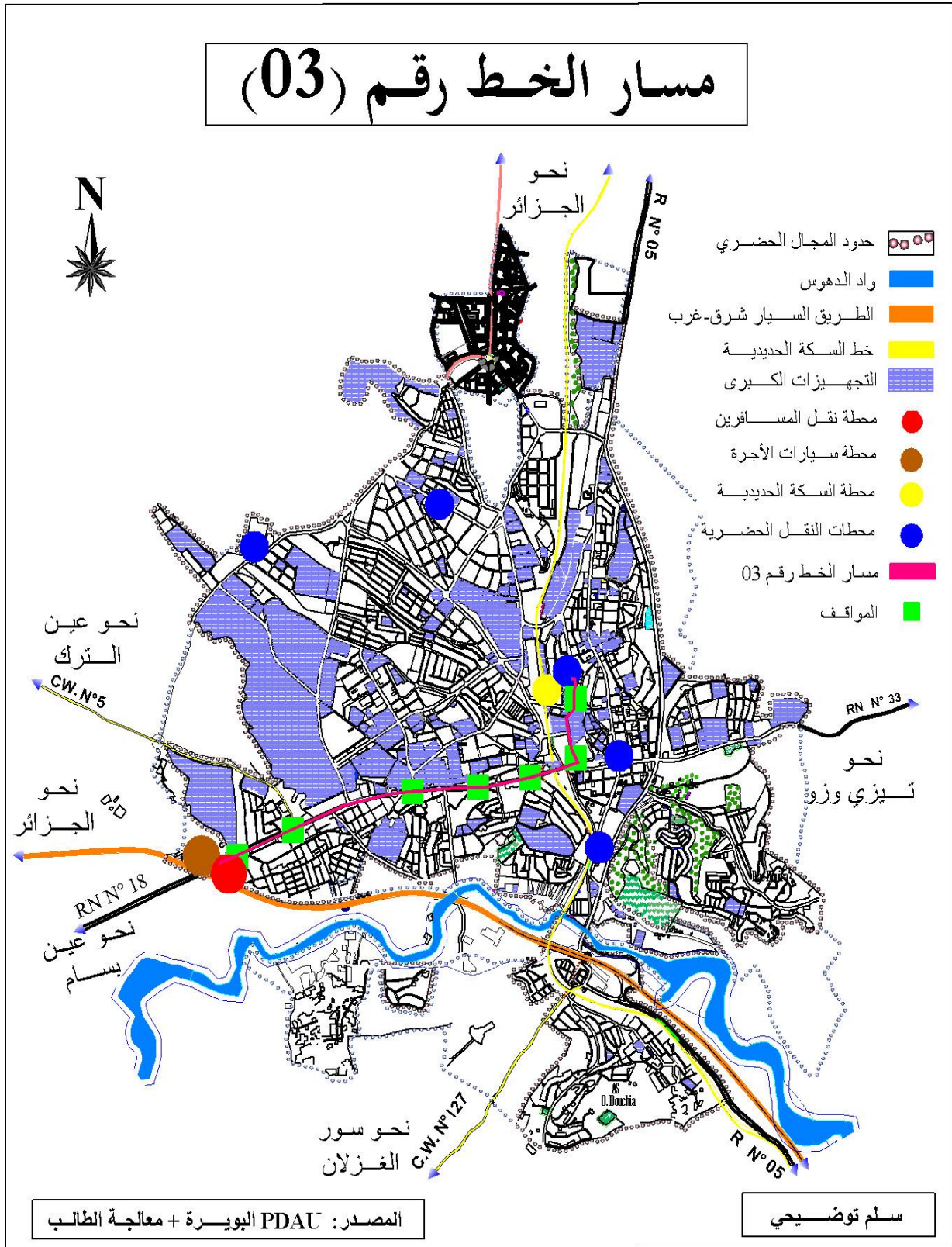
اتخاذه للطريق الوطني رقم 18 مساراً له ، و الذي يعرف كمية حراك كبيرة من مختلف أنواع النقل داخل المدينة

## الصورة رقم 10 : توضح حافلات الخط رقم 03



المصدر: تحقيق ميداني 2016

المخطط رقم 18 : يوضح مسار الخط 03 وأماكن التوقف



المصدر: مديرية النقل+معالجة الطالب 2016

## - الخط رقم 04 : قرية سعيد عبيد - حي 200 مسكن

على طول 20 كم (ذهاب و إياب) يربط بين قرية سعيد عبيد و حي 200 مسكن مرورا بكل من:

- سعيد عبيد

- المحطة البرية الجديدة لنقل المسافرين.

- حي اعمر خوجة

- حي حركات

- حي أول نوفمبر

- مقر الولاية

- حي المنار وحي الشرطة

- المحطة البرية القديمة

- تجزئة بن أعراب

- الجامعة

- حي 140 مسكن وصولا إلى حي 200 مسكن. والمخطط رقم 13 يبين مسار الخط داخل المدينة .

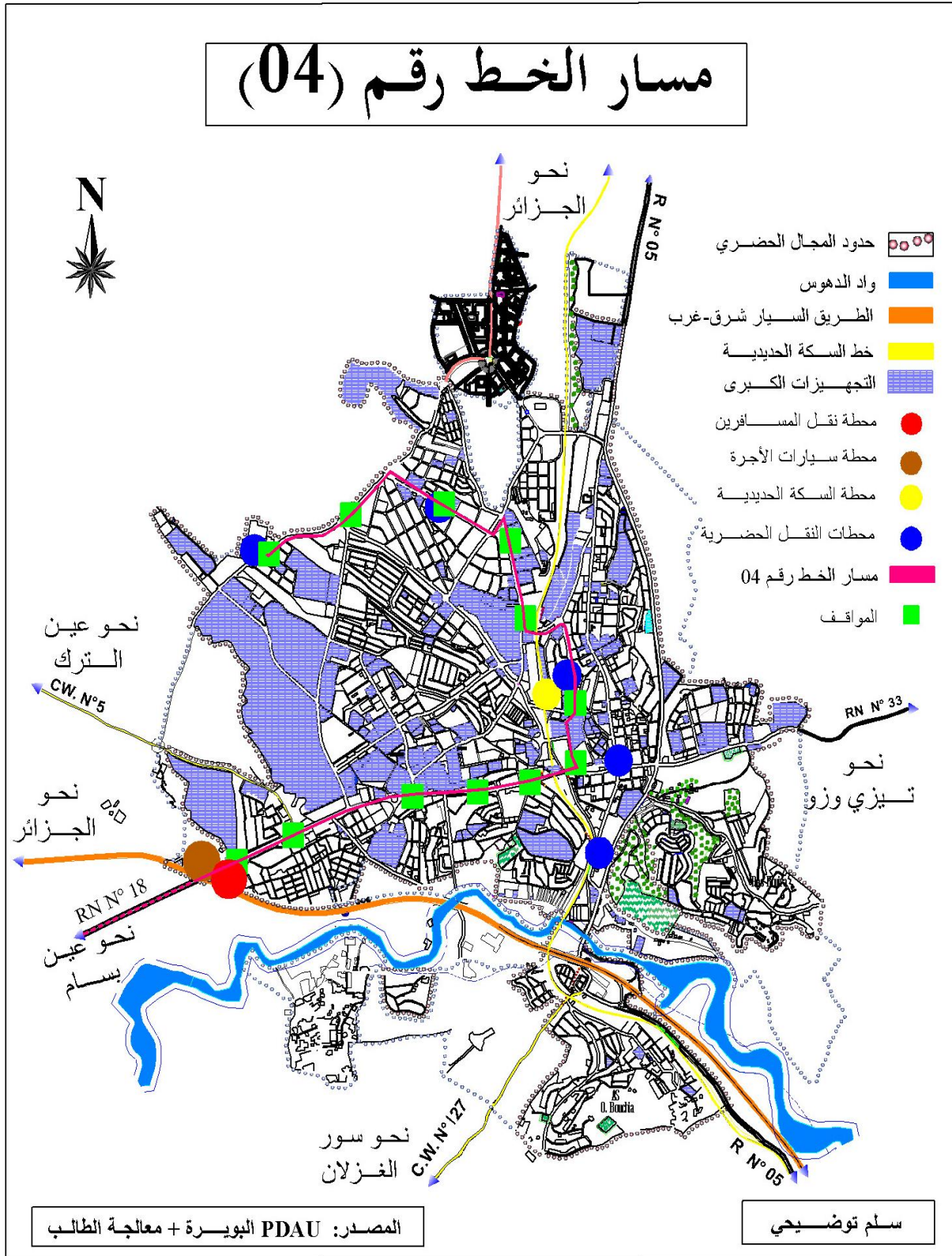
يعاني مستعملي هذا الخط من الاكتظاظ الكبير خاصة على الشطر بين محطة المسافرين ومحطة الجامعة، بسبب استعماله بدرجة كبيرة من طرف الطلبة.

الصورة رقم 11 : توضح حافلة الخط رقم 04



المصدر: تحقيق ميداني 2016

المخطط رقم 19 : يوضح مسار الخط 04 وأماكن التوقف



المصدر : مديرية النقل معالجة الطالب 2016

## - الخط رقم 05 : حي 140 مسكن - محطة زروقي

على طول 14 كم (ذهاب و إياب) يربط حي 140 مسكن و محطة زروقي و ذلك مروراً بكل من:

- حي 140 مسكن

- المركب الأولي.

- حي 325 مسكن

- حي الريش

- حي 56 مسكن

- حي البدر

- حي قويزي سعيد

- حي زمور محمد اعراب

- الجامعة

- حي تازاقارث

- وسط المدينة وصولاً إلى محطة زروقي. والمخطط رقم 14 بين مسار الخط داخل المدينة .

تعرف حافلات هذا الخط اكتظاظ كبير نتيجة إقبال المتنقلين إليه بسبب الإيجابيات التي يوفرها من قصر مدة

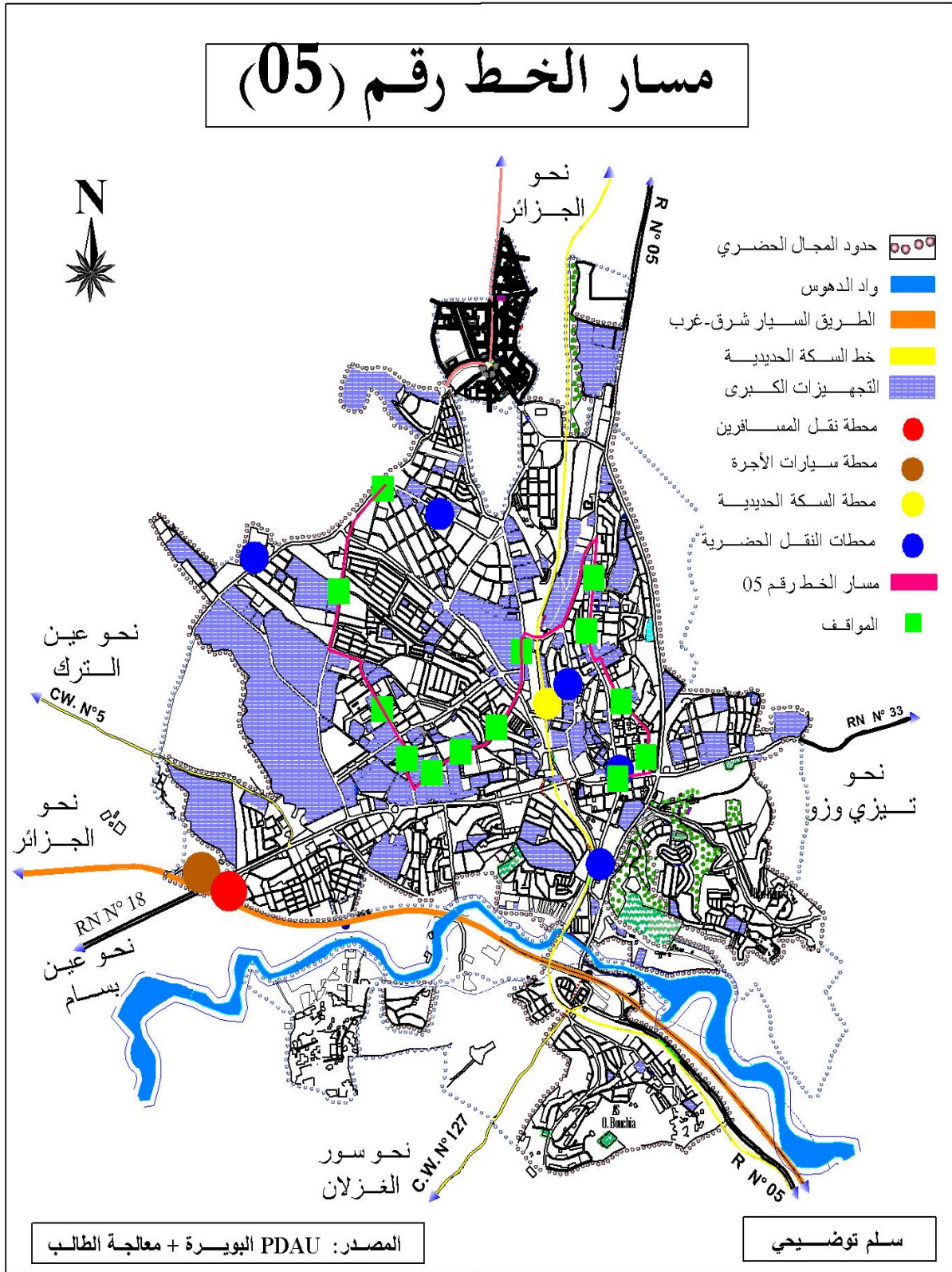
السير وحدثة الحافلات مقارنة بما سبق ، لكن غياب الأمان والراحة والنظافة تأرق حافلات الخط.

الصور رقم 12: توضح حافلات الخط رقم 05



المصدر: تحقيق ميداني 2016

المخطط رقم 20 : يوضح مسار الخط 05 وأماكن التوقف



المصدر : مديرية النقل + معالجة الطالب 2016

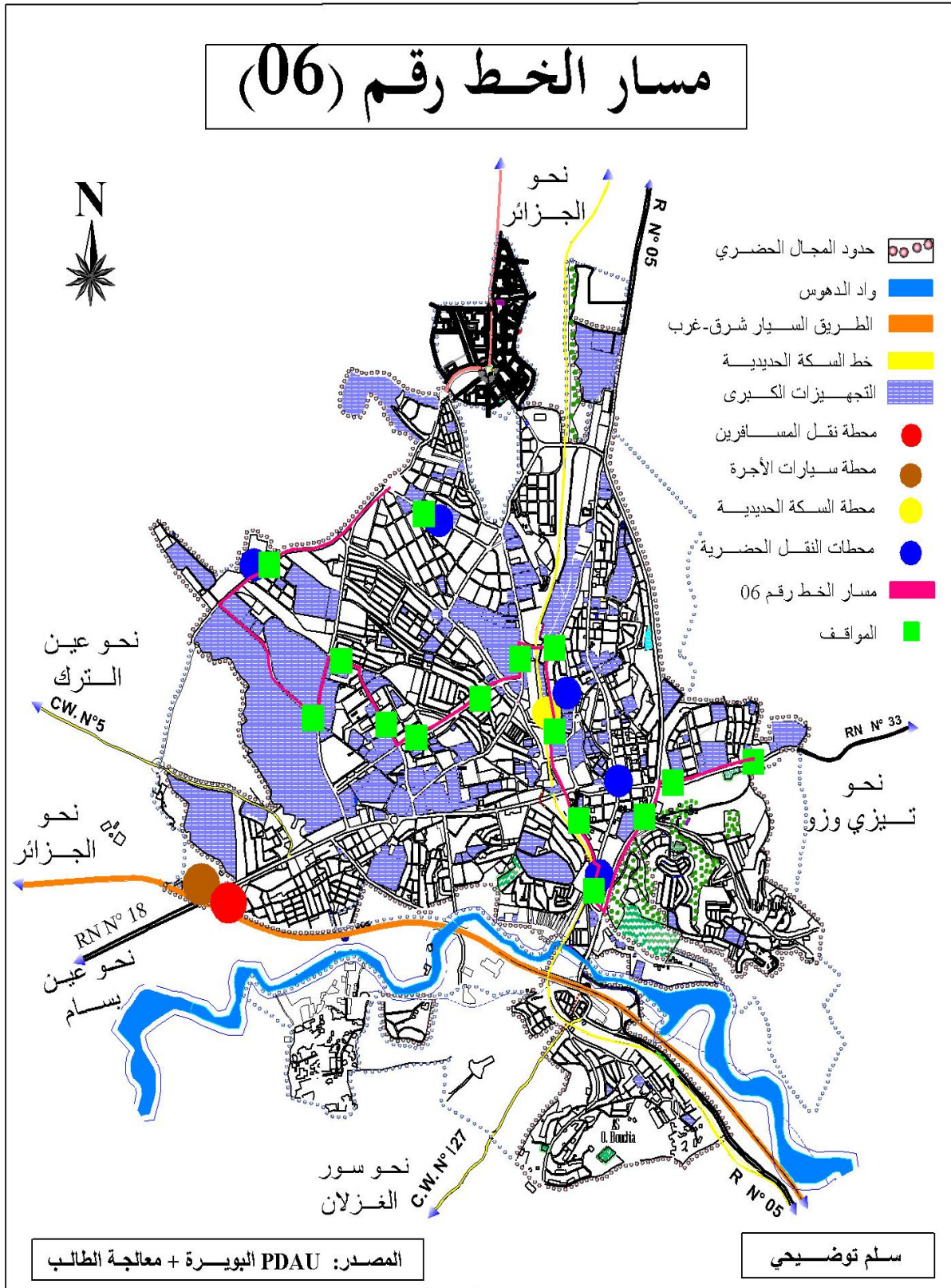
- الخط رقم 06 : حي 140 مسكن - مقر الحماية المدنية
  - على طول 17.5 كم (ذهاب و إياب) يربط حي 140 مسكن بمقر الحماية المدنية و ذلك مروراً بكل من:
  - حي 140 مسكن
  - المركب الرياضي
  - حي الريش
  - حي البدر
  - تجزئة الثورة
  - حي زمور محمد أعراب
  - الجامعة
  - المحطة البرية القديمة
  - حي عينوش حجيلا
  - محطة زروقي و مسجد أبو بكر الصديق
  - محطة حيزر- البويرة وصولاً إلى مقر الحماية المدنية والمخطط رقم 15 بين مسار الخط داخل المدينة .
- يعاني مستعملي هذا الخط من مشاكل النظافة والأمان وغياب السلامة وطول مدة السير 24 دقيقة عند السيولة و 36 دقيقة عند الاكتظاظ ( وذلك بسبب حجم الحافلات الكبير .

#### الصورة رقم 13 : توضح حافلة الخط رقم 06



المصدر: تحقيق ميداني 2016

المخطط رقم 21 : يوضح مسار الخط 06 وأماكن التوقف



المصدر: مديرية النقل + معالجة الطالب 2016

- الخط رقم 07 : أولاد بوشية - حي 200 مسكن - حي 140 مسكن

على طول 13.6 كم (ذهاب و إياب) يربط بين أولاد بوشية و حي 100 مسكن مرورا بكل من:

- أولاد بوشية

- محطة زروقي

- وسط المدينة

- ساحة الشهداء

- حي الشاطو

- حي 100 مسكن و صولا إلى حي 140 مسكن والمخطط رقم 16 بين مسار الخط داخل المدينة .

وهو خط ذو مردودية ضعيفة نتيجة لنقص الحافلات من جهة وللمستعملين من جهة أخرى خاصة على

مستوى الشطر ما بين أولاد بوشية و وسط المدينة بحكم أن سكان أولاد بوشية هم يستعملون النقل بالسيارات فقط

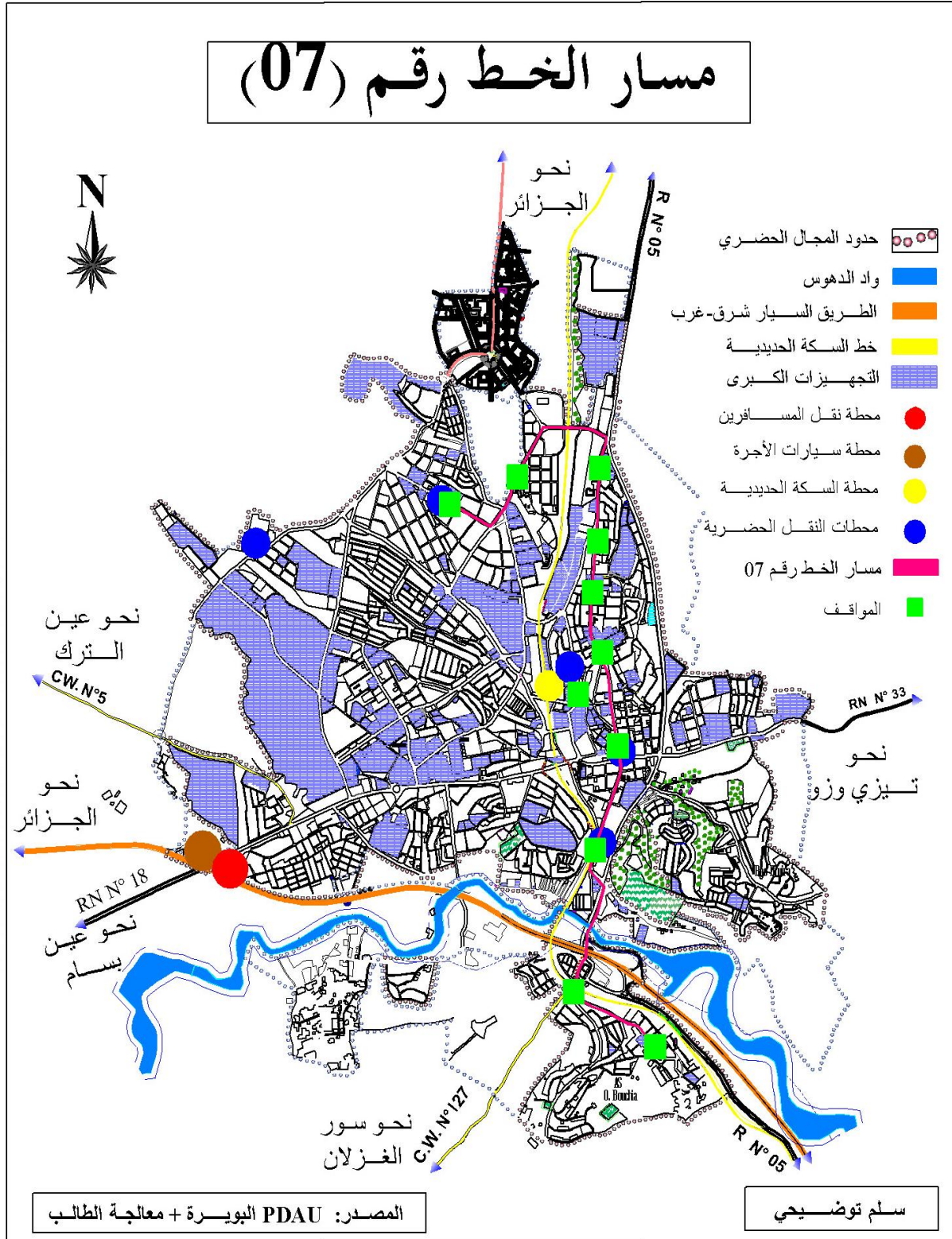
نتيجة غياب الحافلات.

الصورة رقم 14 :توضح حافلة الخط رقم 07



المصدر: تحقيق ميداني 2016

المخطط رقم 22 : يوضح مسار الخط 07 وأماكن التوقف



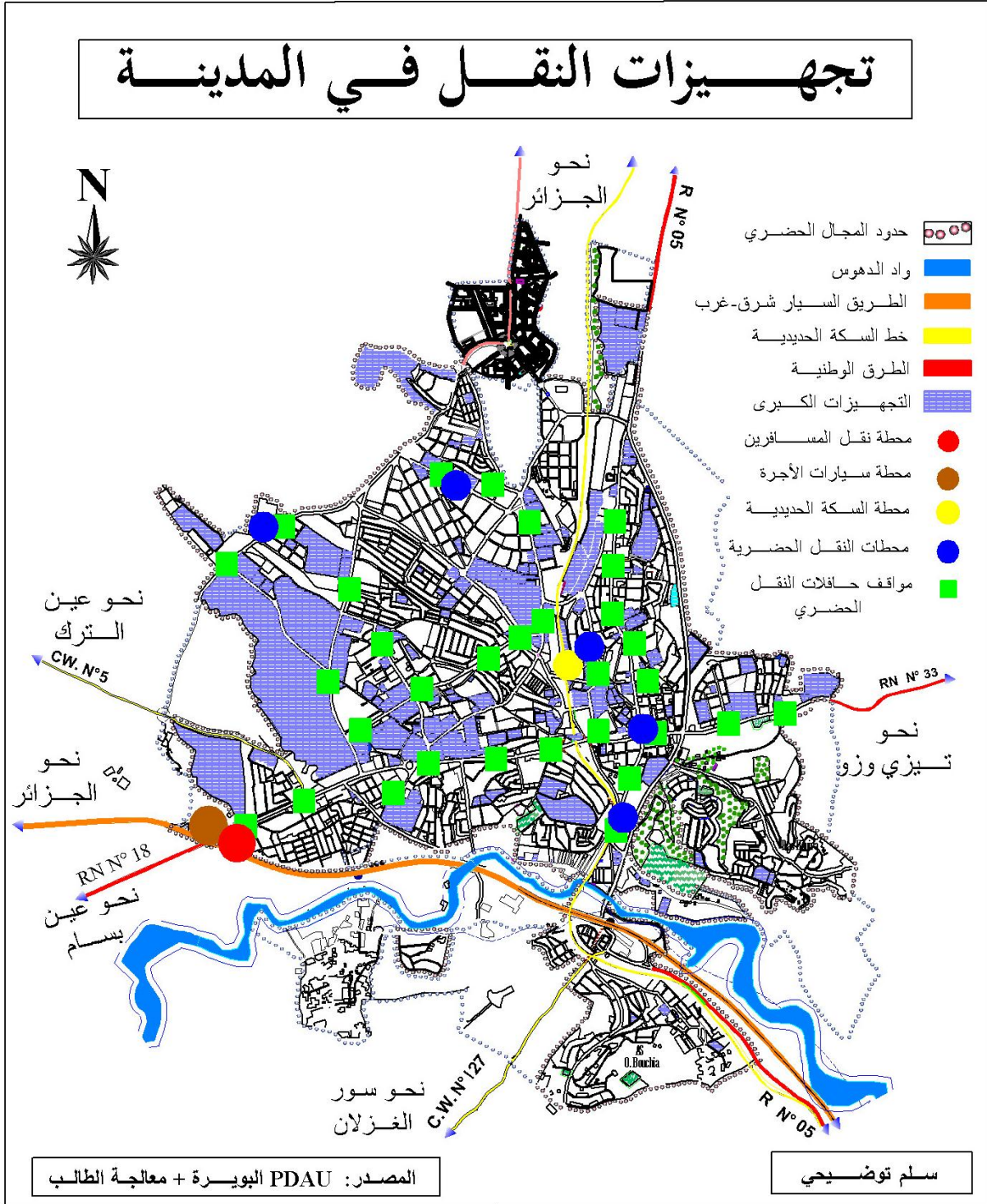
المصدر: مديرية النقل+معالجة الطالب 2016

## استنتاج:

- يوجد استغلال كامل للخطوط الموجودة، إذ يوجد بالمدينة سبعة ( 07 ) خطوط للنقل الحضري الجماعي و حتى وإن استغلت كامل الخطوط يبقى العجز موجود لأسباب:
- عدم توازن بين كثافة حركة التنقلات داخل المدينة و اتساع الرقعة الحضرية لها .
  - طول مدّة انتظار الركاب لعدم احترام مواعيد الرحلات .
  - عدم التوازن في استغلال الخطوط من طرف المتعاملين .
  - عدم وصول الحافلات إلى الضواحي
  - عدم مواكبة خطوط النقل التوسع التي تعرفها المدينة
  - توقف النقل في وقت مبكر فيجبر سكان الضواحي للعود مبكرا مما يسبب اكتظاظ الحافلات.

3- أماكن توقف النقل الحضري الجماعي: موزعة على كل من نّحج زيغود يوسف ، وشارع ايت أحمد علي و شارع 19 مارس 1962 ونّحج بن عبد الله محمد. والمخطط التالي يبين أماكن التوقف.

المخطط رقم 23 :يوضح أماكن توقف حافلات النقل الحضري الجماعي



المصدر: مديرية النقل + معالجة الطالب 2016

الصورة رقم 15: تبين موقف نهج زيغود يوسف



المصدر: تحقيق ميداني 2016

الصورة رقم 16: تبين موقف نهج بن عبد الله محمد



المصدر: تحقيق ميداني 2016

الصورة رقم 17: توضح مكان توقف الحافلات



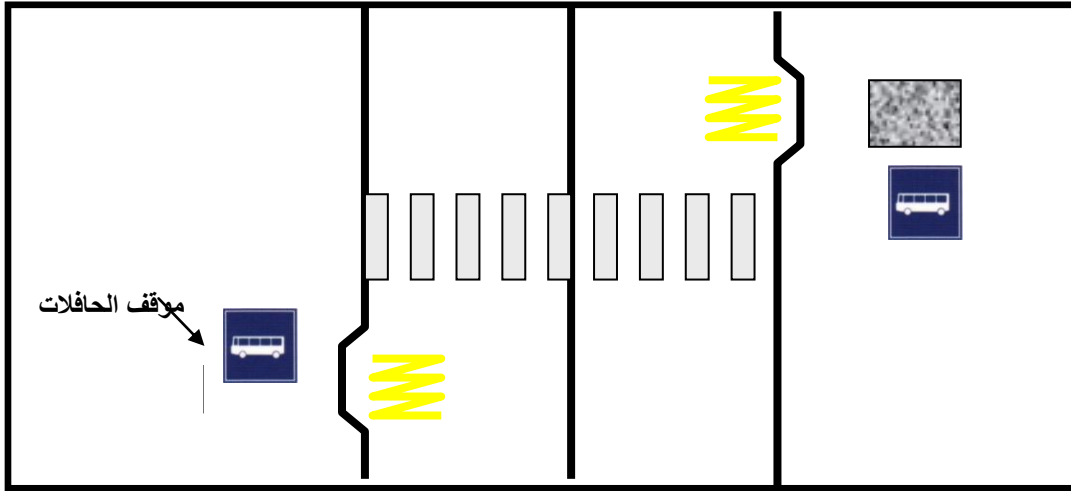
المصدر: تحقيق ميداني 2016

الصورة رقم 18: تبين موقف شارع 19 مارس 1962



المصدر: تحقيق ميداني 2016

الشكل رقم 10: يوضح مقطع لموقف حافلات



المصدر: من اعداد الطالب 2016

**الاستنتاج :** نستنتج أن لنهيج زيغود يوسف و نهج بن عبد الله محمد أهمية كبيرة من حيث توزع كافة مواقف الحافلات فيها ، وهذا أدى إلى تزايد الحركة وبضخم مشكل الاكتظاظ ، مما خلق العديد من المشاكل التي تعرقل السير الحسن للنقل الحضري الجماعي على هذا النهج.

#### 4- المحطات : تتوفر مدينة البويرة على عدة محطات وهي :

#### 4-1 المحطة البرية لنقل المسافرين : المتواجدة بالمدخل الغربي للمدينة ( طريق عين بسام ) و عند بداية نهج زيغود

يوسف (حي أعمار خوجة) و التي أصبحت تقع داخل النسيج الحضري و تعتبر مهيئة ولذا قدرة استيعاب كبيرة كونها حديثة النشأة و التي دشنها والي ولاية البويرة سنة 2011 م .

#### 4-2 المحطات البرية لنقل المسافرين بين البلديات وهي ثلاثة

1 - محطة البويرة - أيت العزيز . 2- محطة حيزر - البويرة. تقع في المحطة القديمة لنقل المسافرين

3- محطة تاغزوت - البويرة: تقع على الطريق رقم 33 راس البويرة .

#### 4-3 محطات سيارات الأجرة وهي أربعة :

1- محطة ما بين الولايات .

2- محطة بئر غبالو - البويرة: تقع في المحطة الجديدة لنقل المسافرين.

3- محطة برج اخريص-البويرة .

4- محطة المزدور -البويرة: تقع بجانب الملعب البلدي السعيد بوروية.

الصورة رقم 20:محطة تاغزوت - البويرة

الصورة رقم 19: محطة أيت العزيز - حيزر-البويرة



المصدر: تحقيق ميداني 2016

المصدر: تحقيق ميداني 2016

الصورة رقم 22: محطة المزدور - البويرة

الصور رقم 21: محطة ما بين الولايات.



المصدر: تحقيق ميداني 2016

المصدر: تحقيق ميداني 2016

5- دراسة الوسائل المستعملة الخاصة بالنقل الحضري الجماعي في المدينة :

لوسائل النقل أهمية كبيرة في تحركات الأشخاص ونقل البضائع ، ولعل من أهم وسائل النقل داخل المدينة هي حافلات النقل الحضري حيث يوجد نوعان من وسائل النقل حافلات صغيرة Minibus عدد مقاعدها 18 وكل من الخط 01 و07 يحتويان على هذا النوع ، وهناك حافلات كبيرة Autobus عدد مقاعدها 45 وكل من الخطوط 02 و03 و04 و05 و06 يحتويان على هذا النوع ، و هذه لائحة لخطوط النقل الموجودة بالمدينة وهذا ما نلاحظه في الصورة رقم 23.

الجدول رقم 20: يبين نوع وعدد وعمر الحافلات والمدة المستغرقة للوصول

رقم الخط	نوع الحافلات	عدد الحافلات	عدد المقاعد	العدد الاجمالي للمقاعد	عمر الحافلات	المدة المستغرقة للوصول
01	Minibus	12	18	216	من 01 الى 10 سنوات	15 دقيقة
02	Autobus	12	45	540	من 01 الى 05 سنوات	25 دقيقة
03	Autobus	10	45	450	من 01 الى 05 سنوات	20 دقيقة
04	Autobus	13	45	485	من 01 الى 05 سنوات	40 دقيقة
05	Autobus	11	45	495	من 01 الى 05 سنوات	20 دقيقة
06	Autobus	12	45	540	من 01 الى 05 سنوات	25 دقيقة
07	Minibus	13	25	325	من 01 الى 10 سنوات	20 دقيقة

المصدر: مديرية النقل + معالجة الطالب 2016

الصورة رقم 23: توضح وسائل النقل الحضري الجماعي



المصدر: تحقيق ميداني 2016

## I. تحليل ودراسة استمارة الاستبيان:

تمثل الدراسة الخدماتية للنقل الحضري الجماعي بمدينة البويرة محورا أساسيا للموضوع، هدفها تشخيص الوضعية الحالية والكشف عن المشكلات والنقائص التي يعاني منها النقل بالحافلات ونظام النقل القائم عموما وقد استخدم الاستبيان للحصول على معلومات وبيانات كمية تفي بتحقيق هذا الغرض وفق خطوات ثلاث هي:

- تحضير الاستبيان بإعداد استمارة الأسئلة والحصول على العدد الكافي منها، تحديد مدته واختيار العينة.
- تنفيذ الاستبيان بالشروع في توزيع الاستمارات حسب طريقة العمل المحددة مسبقا.
- معالجة البيانات وتعميم النتائج.

عادة يتم اختيار حجم العينة بحيث تشكل نسبة مئوية من مجتمع الدراسة تتراوح بين 1% و 25% الأمر الذي يسمح بالحصول على كم هائل من المعلومات ولكنه يستوجب إمكانيات مادية وبشرية معتبرة ويطرح مشكل تنظيم العملية والتحكم فيها، بناء على هذا الأساس ولتسهيل الدراسة يتم اختيار المستجوبين من فئة المتنقلين بالحافلة ممن يمثلون المجتمع المدرس ومن هذا المنطلق نختار 100 شخص لسؤالهم، وذلك بتوزيع الاستمارة عليهم حيث تحتوي الاستمارة على 18 سؤال وهي عبارة عن أسئلة عامة وأسئلة حول نظام النقل وأسئلة حول وسيلة النقل وأسئلة حول الزمن وأسئلة حول مشاكل التنقل، وفي هذه الدراسة نختار الخط رقم 03 : المحطة الجديدة - المحطة القديمة لأنه الخط الأكثر استعمالا فهو يلائم الدراسة .

## 1- الإجابة على الأسئلة العامة :

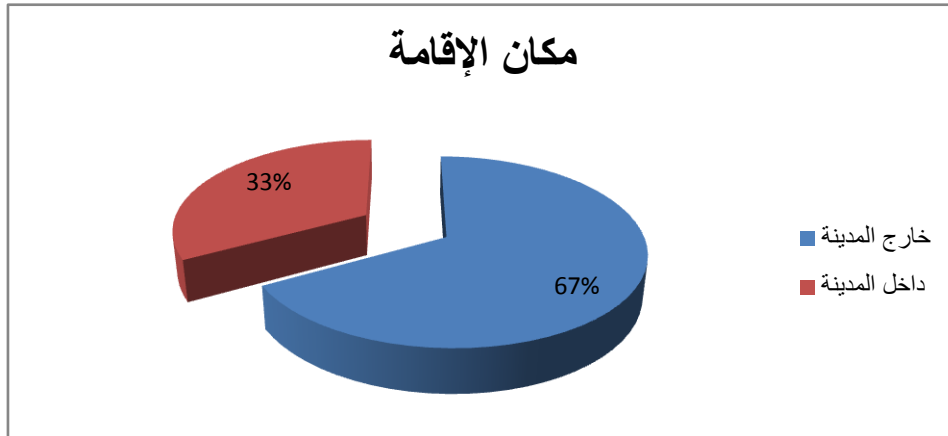
## 1-1 مكان الإقامة:

الجدول رقم 21 : يوضح اجوبة المواطنين حول مكان الإقامة

النسبة %	العدد	مكان الإقامة
67	67	خارج المدينة
33	33	داخل المدينة

المصدر: استمارة الاستبيان 2016

الشكل رقم 11 : دائرة نسبية تبين مكان اقامة المتنقلين



المصدر: من إعداد الطالب 2016

من خلال النتائج المتحصل عليها نلاحظ أن نسبة المتنقلين أغلبيتهم من خارج المدينة بنسبة قدرت بـ 67%،

أما نسبة المتنقلين المقيمين داخل المدينة تمثل 33%. وهذا أدى الى الطلب على النقل الحضري الجماعي ، فمعظمه

لا يملكون وسيلة نقل خاصة السيارة .

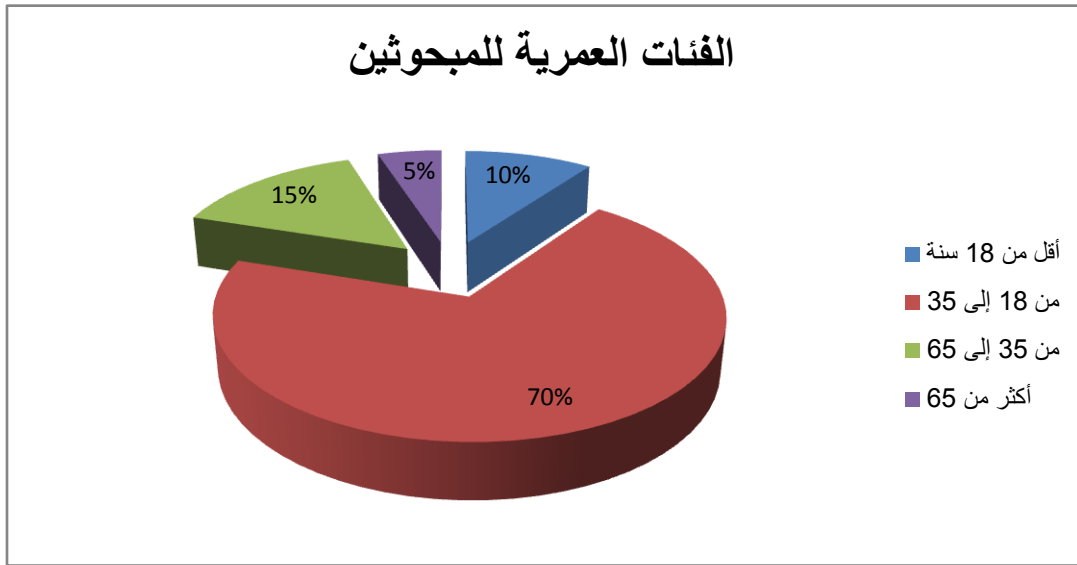
1-2 السن:

الجدول رقم 22 : يوضح اجوبة المواطنين حول مكان السن

النسبة %	العدد	السن
10	10	أقل من 18 سنة
70	70	من 18 إلى 35 سنة
15	15	من 35 إلى 65 سنة
05	05	أكثر من 65 سنة

المصدر: استمارة الاستبيان 2016

الشكل رقم 12 : دائرة نسبية تبين سن المتنقلين في الحافلات



المصدر: من إعداد الطالب 2016

تبين من نتائج الاستبيان أن عدد السكان الذين تتراوح أعمارهم بين 18-35 سنة يشكلون الفئة الأكثر تنقلا في الحافلة وذلك بنسبة 70% باستثناء هذه الفئة التي تتصف بالقدرة على العمل وبالتالي كثيرة الحركة والنشاط نجد أنه كلما زاد معدل العمر انخفض عدد المتنقلين. الغرض من وضع هذا التقييم هو الإلمام بشرائح المجتمع المختلفة ومعرفة أيها أكثر حركة وأكثر استعمالا للحافلة.

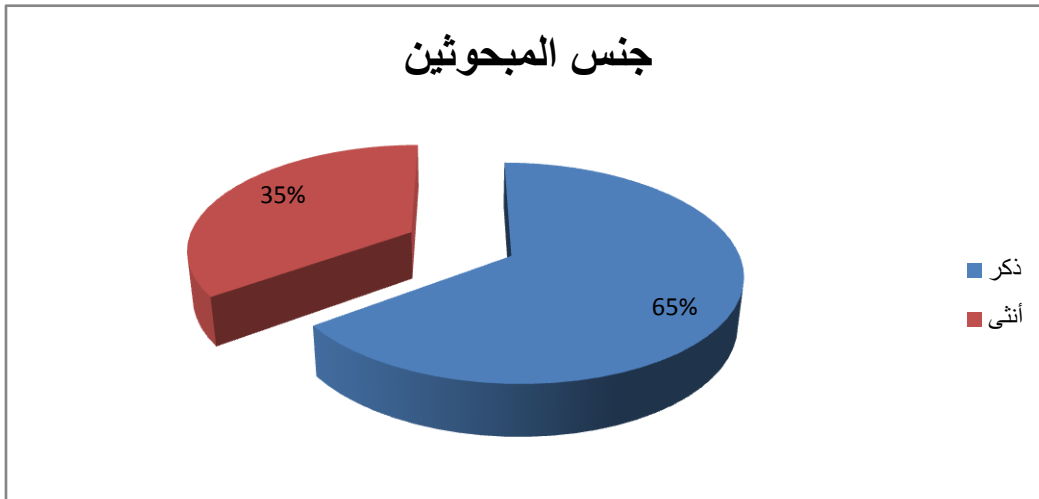
## 1-3 الجنس:

الجدول رقم 23 : يوضح اجوبة المواطنين حول الجنس

النسبة %	العدد	الجنس
65	65	ذكر
35	35	أنثى

المصدر: استمارة الاستبيان 2016

الشكل رقم 13 : دائرة نسبية تبين جنس المتقنين



المصدر: من إعداد الطالب 2016

من خلال النتائج المتحصل عليها نلاحظ أن النقل الحضري الجماعي يستقطب عنصر الرجال بنسبة 65 % بينما ينفر منه عنصر النساء بنسبة 35%. الهدف من طلب هذه المعلومة هو تحديد أي الجنسين ينتقل أكثر بالحافلة هل هما الرجال أم النساء؟ علما أن لكل جنس خصائص تميزه وتؤثر في سلوكاته واختياراته.

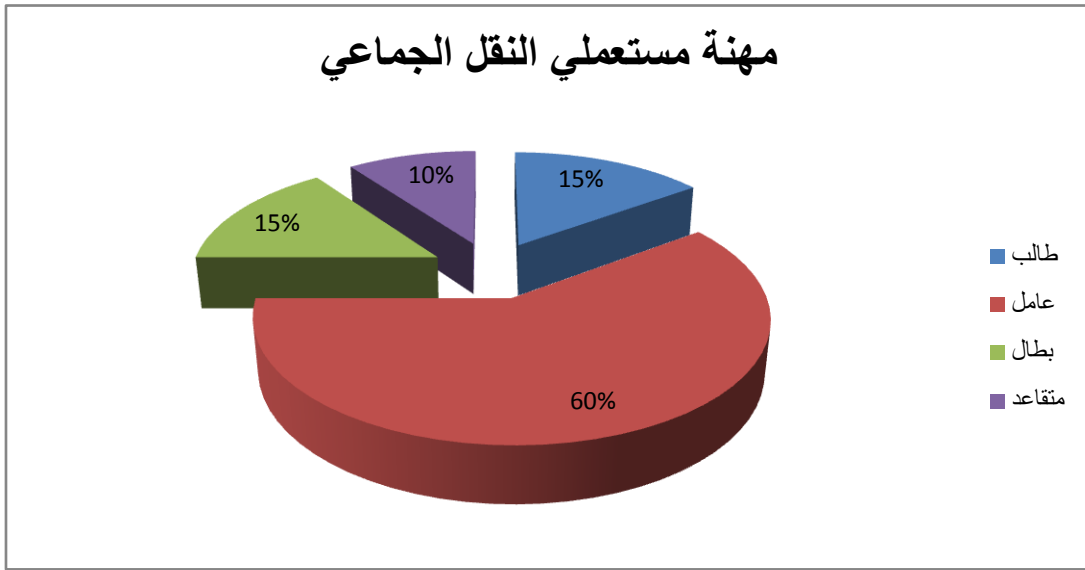
## 1-4 المهنة:

الجدول رقم 24 : يوضح اجوبة المواطنين حول مهنتهم

النسبة %	العدد	المهنة
15	15	طالب
60	60	عامل
15	15	بطل
10	10	متقاعد

المصدر: استمارة الاستبيان 2016

الشكل رقم 14 : دائرة نسبية تبين مهنة المتنقلين



المصدر: من إعداد الطالب 2016

يتكون أغلبية المستجوبون حسب ما أفرزت عنه نتائج الاستمارة من العمال بنسبة 60 %، أما البطالون والطلاب والمتقاعدون مثلوا نسب من 10 % إلى 15 % . شملت العينة المختارة أفراد من المجتمع ذوي مستويات مختلفة يفيد الإطلاع عليها في أخذ فكرة عن مدى مساهمة أفراد المجتمع في إثراء موضوع الدراسة والإلمام بمختلف الجوانب من مشاكل و اقتراحات.

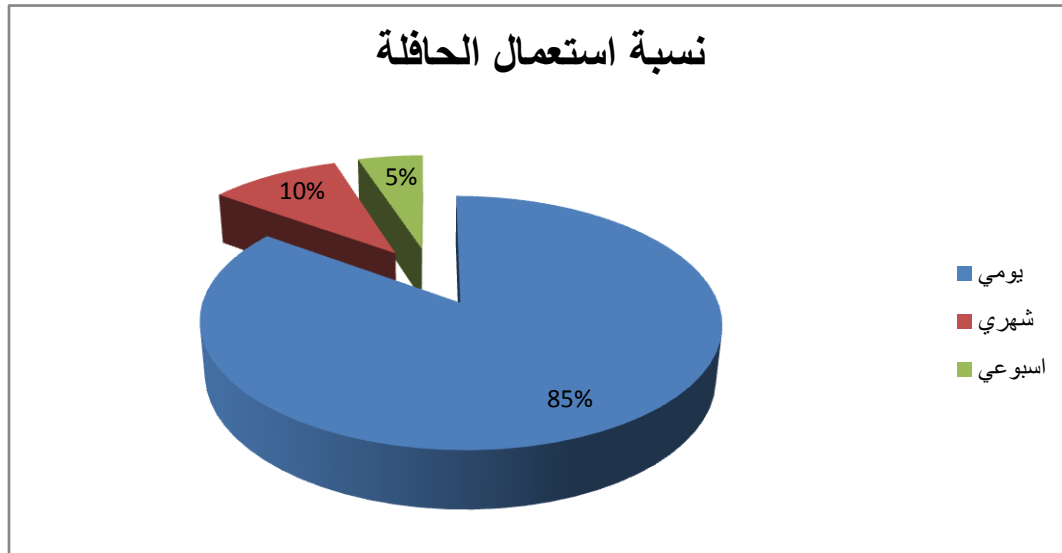
## 1-5 استعمالك للحافلة:

الجدول رقم 25 : يوضح اجوبة المواطنين حول استعمالهم للحافلة

النسبة %	العدد	استعمال الحافلة
85	85	يومي
10	10	اسبوعي
05	05	شهري

المصدر: استمارة الاستبيان 2016

الشكل رقم 15 : دائرة نسبية تبين استعمال المتنقلين للحافلة



المصدر: من إعداد الطالب 2016

نلاحظ من خلال نتائج الاستبيان المتحصل عليها أن نسبة استعمال الحافلة الأكبر هي الاستعمال اليومي

بنسبة 85% أما الاستعمالات الأسبوعية والشهرية قدرت من 05% إلى 10%. ومن خلال الشكل نلاحظ أن

السبب الرئيسي لاستعمال الحافلة هو عدم توفر سيارة شخصية .

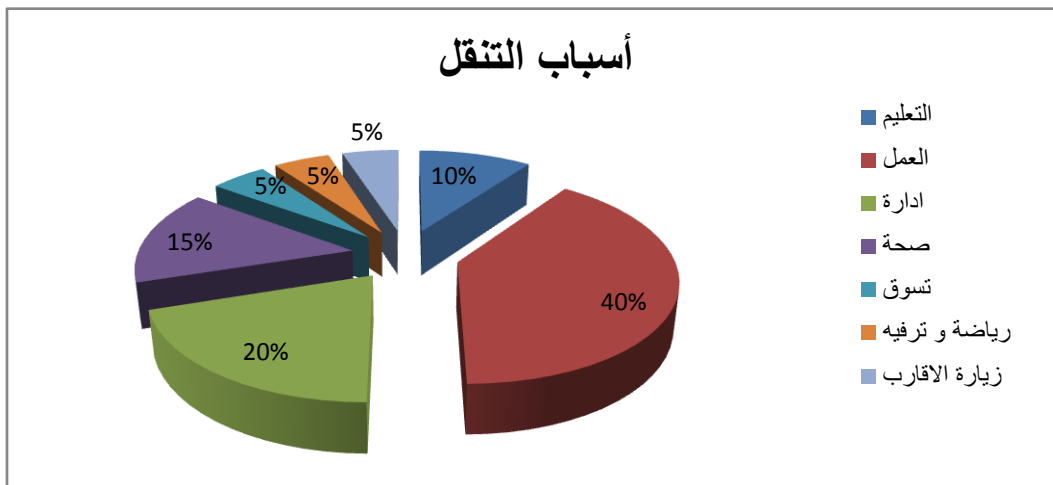
## 1-6 سبب التنقل:

الجدول رقم 26: يوضح أجوبة المواطنين حول سبب تنقلهم

سبب التنقل	العدد	النسبة %
التعليم	10	10
العمل	40	40
إدارة	20	20
صحة	15	15
تسوق	05	05
رياضة وترفيه	05	05
زيارة الأقارب	05	05

المصدر: استمارة الاستبيان 2016

الشكل رقم 16 : دائرة نسبية تبين سبب تنقل المتنقلين



المصدر: من إعداد الطالب 2016

من خلال النتائج نلاحظ أن معظم التنقلات اليومية للسكان تدور أساسا حول مثلث عمل - إدارة - صحة حيث نجد 40% من العينة المدروسة ينتقلون من اجل العمل و الفئة الثانية هي الإدارة بنسبة 20 % ثم الصحة بنسبة 15% من مجموع التنقلات ثم تأتي التنقلات من اجل التسوق والتعليم و رياضة وترفيه و زيارة الأقارب في المرتبة الثالثة بنسبة 05% الى 10%. يتضح لنا جليا أن الشريحة الأكثر استعمالا لخطوط النقل الحضري هم من فئة

العمال ثم التلاميذ وهذا كون كل الخطوط تمر بالمحاور المؤدية إلى منطقة النشاطات والمدارس والتجهيزات العمومية الهامة وتكون هذه التنقلات أكثر كثافة في الفترة الصباحية باعتبارها فترة بداية النشاط ثم تقل إلى غاية منتصف النهار لترتفع نوعاً ما في الفترة المسائية باعتبارها فترة نهاية النشاط كما أن الكثير من المتنقلين يفضلون المشي على الأقدام في هذه الفترة . الهدف من هذه المعلومة هو معرفة أكثر أوقات الطلب على النقل الحضري.

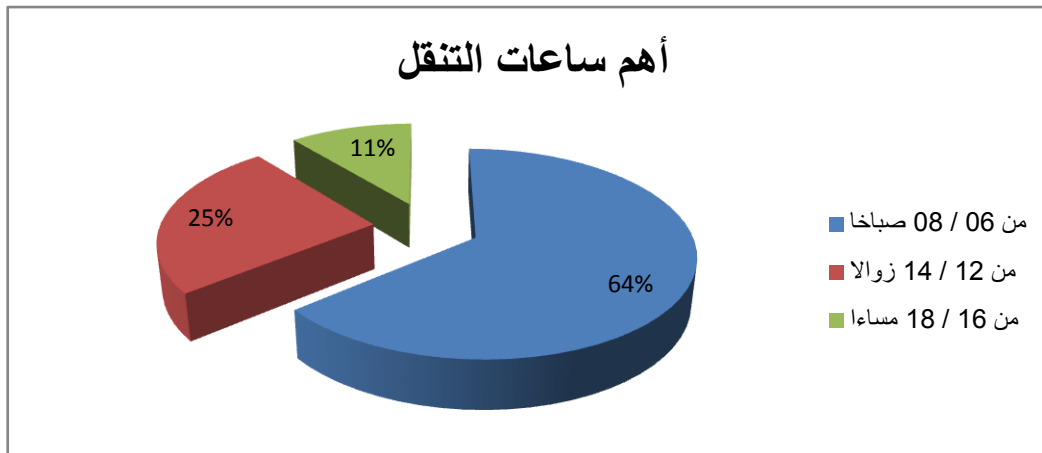
## 1-7 أهم ساعات التنقل:

الجدول رقم 27: يوضح أجوبة المواطنين حول أهم ساعات تنقلهم

النسبة %	العدد	ساعات التنقل
50	50	من 06 الى 08 صباحا
20	20	من 12 الى 14 منتصف النهار
30	30	من 16 الى 18 مساء

المصدر: استمارة الاستبيان 2016

الشكل رقم 17 : دائرة نسبية تبين أهم ساعات تنقل المتنقلين



المصدر: من إعداد الطالب 2016

من خلال الدراسة يتبين لنا أن أكثر أوقات تنقل الأفراد صباحا بنسبة 50 % من مجموع التنقلات في اليوم،

يليها التنقل مساء بنسبة 30 % ثم منتصف النهار بنسبة 20 %. نلاحظ عدم قدرة خدمة النقل الحضري

الجماعي على مواكبة العدد الهائل من المتنقلين في هذه الأوقات.

2- الإجابة على أسئلة نظام النقل :

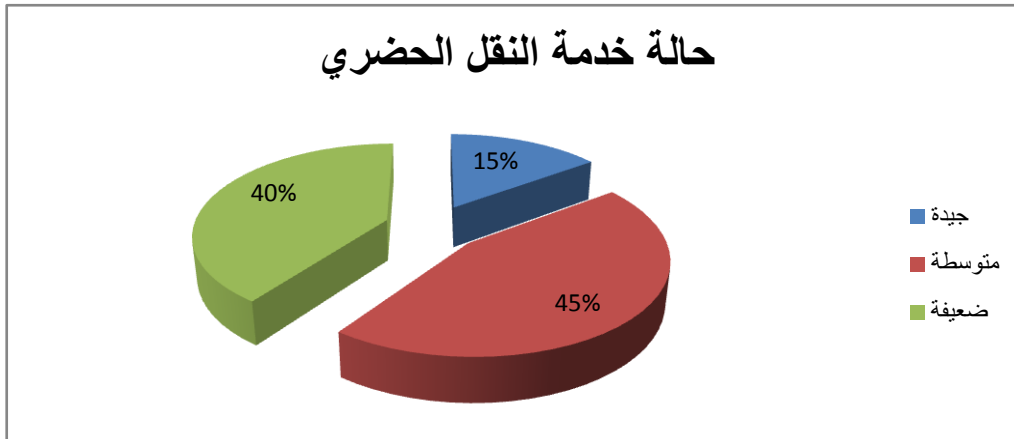
1-2 ما هو الحكم العام الذي تقدمه حول خدمة النقل الحضري الجماعي بالحافلات بمدينة البويرة ؟

الجدول رقم 28 : يوضح أجوبة المواطنين حول حكمهم حول خدمة النقل الحضري الجماعي

النسبة %	العدد	الحكم
15	15	جيدة
45	45	متوسطة
40	40	ضعيفة

المصدر: استمارة الاستبيان 2016

الشكل رقم 18 : دائرة نسبية تبين حكم المتنقلين حول خدمة النقل الحضري الجماعي



المصدر: من إعداد الطالب 2016

من خلال النتائج نلاحظ أن نوعية خدمات الحافلات الحضرية لمدينة البويرة حسب وجهة نظر 40% من أفراد العينة هي ضعيفة و 45% من أفراد العينة يرونها متوسطة و 15% من أفراد العينة يرونها جيدة بالنسبة إليهم. وسبب ذلك يرجع إلى غياب المراقبة الدورية للحافلات وعدم انتظام عملها ، زمن الانتظار، زمن الرحلة والسرعة. و من خلال النسب نستنتج أن نوعية خدمات الحافلات الحضرية في مدينة البويرة تتراوح بين ضعيفة ومتوسطة وهذا ما يمكن أن يلاحظه أي مستعمل للنقل الحضري الجماعي.

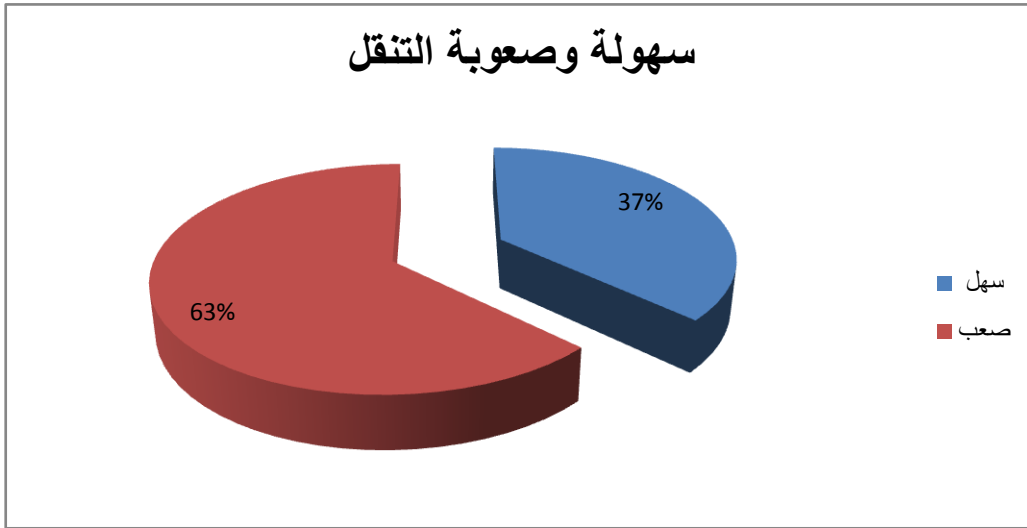
## 2-2 سهولة وصعوبة التنقل:

الجدول رقم 29: يوضح أجوبة المواطنين حول سهولة وصعوبة التنقل

التنقل	العدد	النسبة %
سهل	37	37
صعب	63	63

المصدر: استمارة الاستبيان 2016

الشكل رقم 19 : دائرة نسبية تبين سهولة وصعوبة تنقل المتنقلين



المصدر: من إعداد الطالب 2016

من خلال النتائج نلاحظ أن التنقل داخل المدينة لقضاء غرض ما صعب بنسبة 63 % ، أما 37 % يرونه سهلاً. يرى الناقلون أن سبب صعوبة يرجع أساساً إلى تداخل الخطوط فيما بينها وقلة التنظيم إضافة إلى العدد الكبير من حافلات النقل الجماعي و بعد بعض محطات النقل عن السكان مما ينجر عنه عزوف هؤلاء المتنقلين من استعمال النقل الجماعي و تغير الوسيلة إما باستعمال سيارة الأجرة أو المشي على الأقدام .

## 3- أسئلة حول وسيلة النقل:

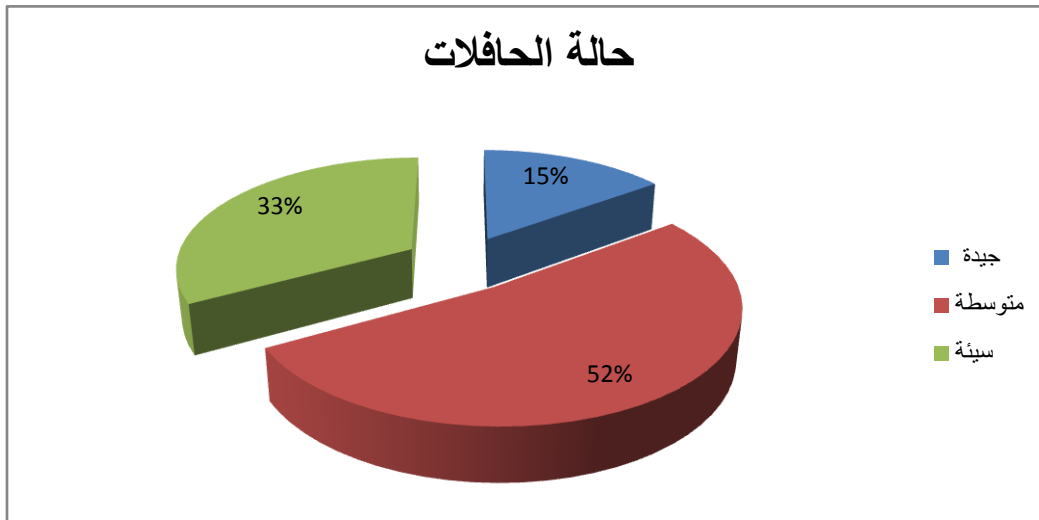
## 1-3 التجهيزات:

الجدول رقم 30: يوضح أجوبة المواطنين حول وسيلة النقل

التجهيزات	العدد	النسبة %
جيدة	15	15
متوسطة	52	52
سيئة	33	33

المصدر: استمارة الاستبيان 2016

الشكل رقم 20 : دائرة نسبية تبين رأي المتنقلين حول وسيلة النقل



المصدر: من إعداد الطالب 2016

من خلال النتائج نجد أن المتنقلون يرون بأن حالة التجهيزات في وسيلة النقل متوسطة بنسبة 52 % ، أما آخرون يرونها ضعيفة بنسبة 33 % ، وجيدة بنسبة 15 % ، وسبب ذلك عدم وجود تجهيزات الطرق مثل الجسور و المحولات و نقص كبير في مفترقات الطرق المطابقة للمعايير التقنية الحديثة و التي تتميز بنقاط الربط حيث تجعلها مكتظة ومزدحمة مما يؤدي إلى تداخل بين الحركة الميكانيكية وحركة المشاة والتي تؤثر تأثيرا كبيرا على خدمة النقل الحضري .

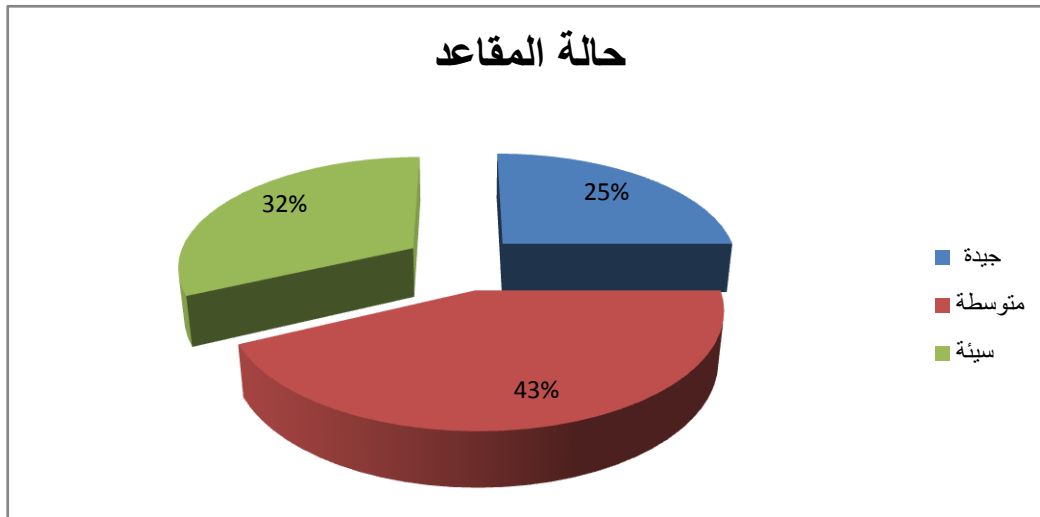
## 2-3 حالة المقاعد:

الجدول رقم 31: يوضح أجوبة المواطنين حول حالة المقاعد

النسبة %	العدد	حالة المقاعد
25	25	جيدة
43	43	متوسطة
32	32	سيئة

المصدر: استمارة الاستبيان 2016

الشكل رقم 21 : دائرة نسبية تبين رأي المتنقلين حول حلة المقاعد



المصدر: من إعداد الطالب 2016

يرى المتنقلون أن حالة المقاعد في وسيلة النقل متوسطة بنسبة 43 % ، أما آخرون يرونها ضعيفة بنسبة

32 % ، وجيدة بنسبة 25 %.

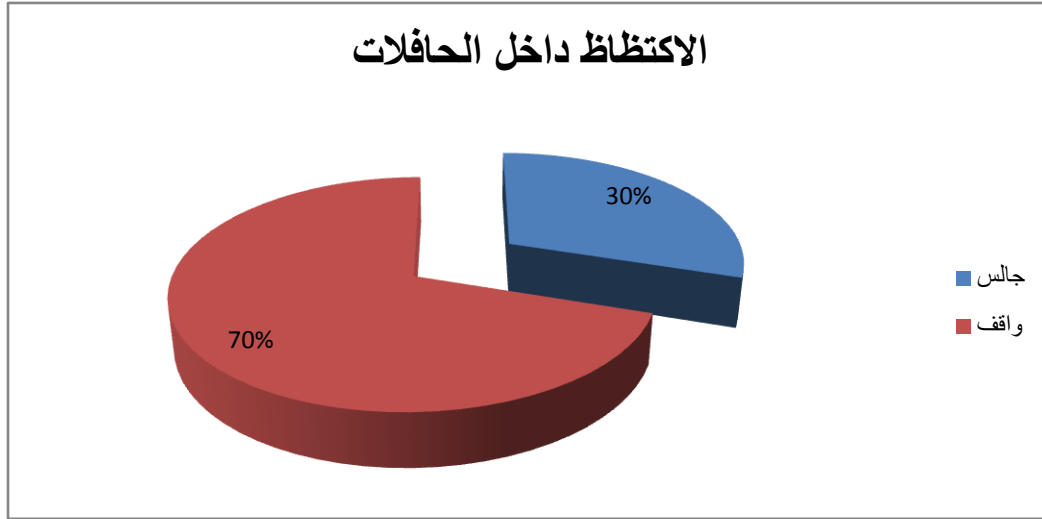
## 3-3 الاكتظاظ:

الجدول رقم 32: يوضح أجوبة المواطنين حول الاكتظاظ

النسبة %	العدد	الاكتظاظ
30	30	تجدد في معظم الحالات مكانا للجلوس
70	70	في بعض الأحيان تسافر واقفا

المصدر: استمارة الاستبيان 2016

الشكل رقم 22 : دائرة نسبية تبين رأي المتنقلين حول الاكتظاظ



المصدر: من إعداد الطالب 2016

من خلال نتائج الاستبيان نلاحظ أن أكثر المتنقلين يسافرون واقفون بنسبة 70 % ، وفي بعض الحالات

يجدون مكانا للجلوس بنسبة 30 %.

4-الإجابة على أسئلة الزمن:

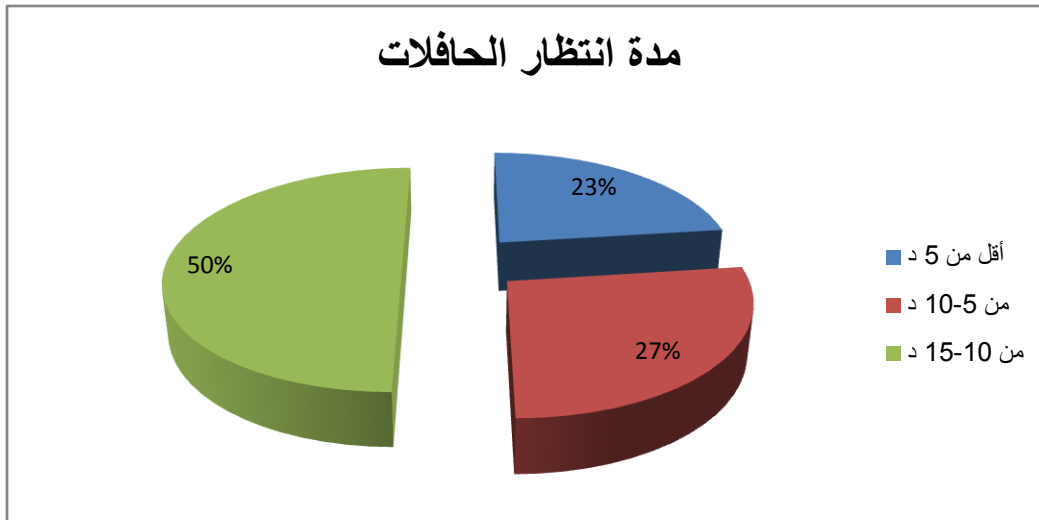
1-4 مدة انتظار للحافلة:

الجدول رقم 33: يوضح أجوبة المواطنين حول مدة انتظار الحافلة

النسبة %	العدد	مدة انتظار
23	23	أقل من 5 دقائق
27	27	من 5-10 دقائق
50	50	من 10-15 دقائق

المصدر: استمارة الاستبيان 2016

الشكل رقم 23 : دائرة نسبية تبين مدة انتظار الحافلة



المصدر: من إعداد الطالب 2016

من خلال الاستبيان الذي قمنا به نرى أن مدة انتظار الحافلة من 10-15 دقيقة هي الأكبر بنسبة 50 %، في حين نجد النسب الأخرى كالتالي 27 % من 05-10 دقيقة ، و 23 % أقل من 05 دقائق. ويرى 50% من المستجيبين أن المدة التي تتوقف فيها الحافلة سواء في المواقف أو المحطات طويلة نوعا ما وهذا راجع إلى ضعف في الجانب التنظيمي لمنظومة النقل الحضري .

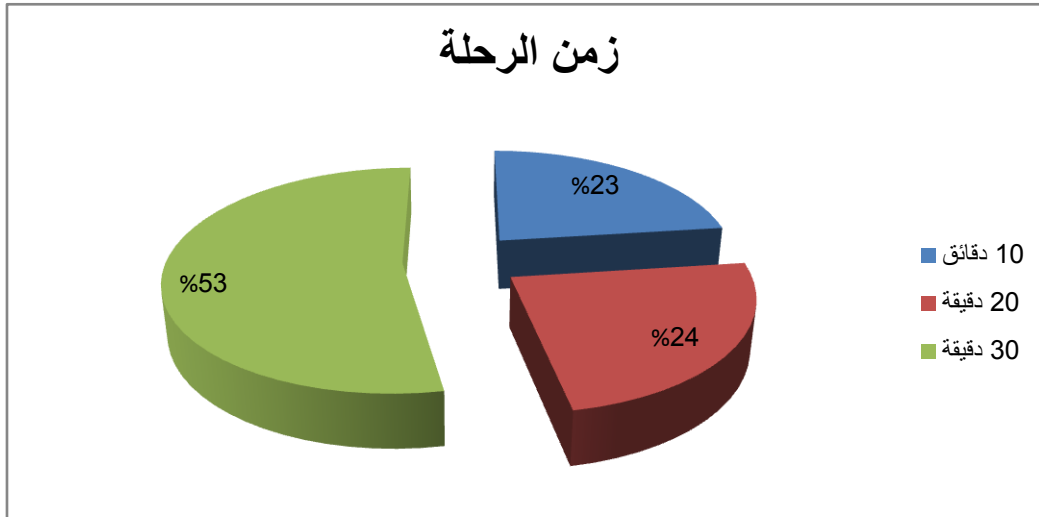
## 2-4 مدة الرحلة من مكان الانطلاق إلى مكان الوصول:

الجدول رقم 34: يوضح أجوبة المواطنين حول مدة الرحلة

النسبة %	العدد	مدة مسافة الرحلة
23	23	10 دقائق
24	24	20 دقيقة
53	53	30 دقيقة

المصدر: استمارة الاستبيان 2016

الشكل رقم 24: دائرة نسبية تبين مدة الرحلة



المصدر: من إعداد الطالب 2016

من خلال النتائج نجد أن 53% من العينة المأخوذة يرون بأن مدة الرحلة طويلة من مكان الانطلاق إلى مكان الوصول نوعاً ما والتي قد تفوق في بعض الأحيان 30 دقيقة وهذا نظراً إلى عدم قدرة الطرق على استيعاب العدد الهائل من المركبات خاصة في وسط المدينة إضافة إلى تداخل حركة المشاة مع الحركة الميكانيكية مما يقلل من سرعة وسائل النقل الجماعي ويبطئ مدة وصولها إلى الموقف أو المحطة.

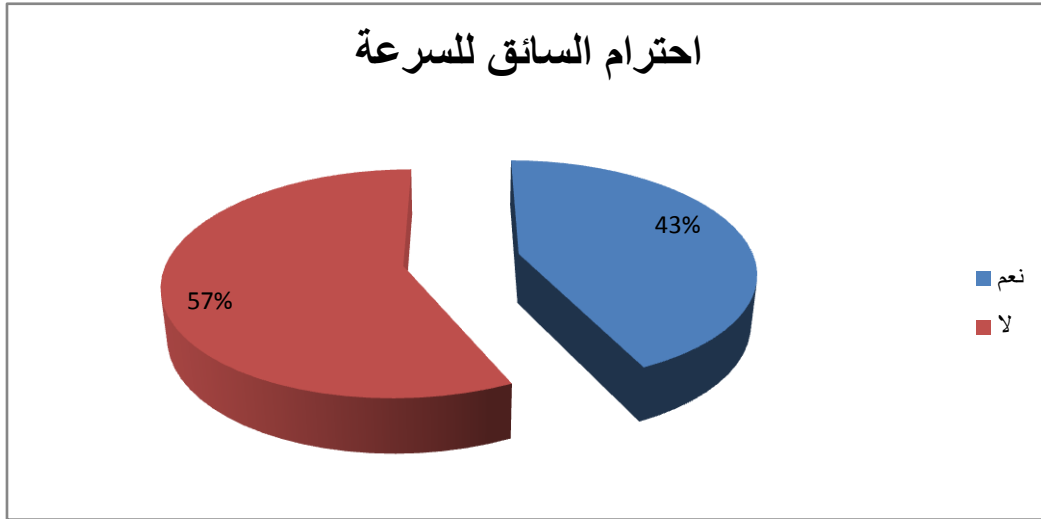
## 3-4 هل يحترم السائق السرعة المحددة :

الجدول رقم 35: أجوبة المواطنين حول احترام السائق للسرعة

النسبة %	العدد	احترام السائق للسرعة
43	43	نعم
57	57	لا

المصدر: استمارة الاستبيان 2016

الشكل رقم 25: دائرة نسبية تبين احترام السائق للسرعة



المصدر: من إعداد الطالب 2016

من خلال النتائج نلاحظ أن 57% من المتنقلين يرون أن السائق لا يحترم السرعة المحددة، في حين 43% يرونه يحترم السرعة، وسبب ذلك يرجع إلى عدم مراقبة الجهات المختصة وعدم إبلاغ المواطن بالخروقات والممنوعات التي يرتكبها السائق في الطريق .

5- أسئلة حول مشاكل التنقل:

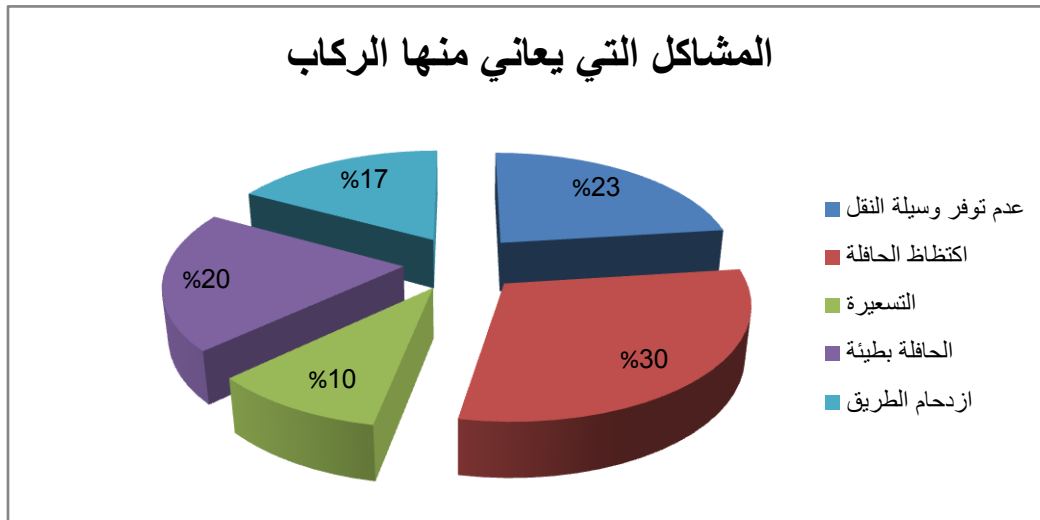
1-5 المشاكل التي تعاني منها الركاب يوميا:

الجدول رقم 36: يبين أجوبة المواطنين حول المشاكل التي يعاني منها الركاب

النسبة %	العدد	المشاكل
23	23	عدم توفر وسيلة النقل
30	30	اكتظاظ الحافلة
10	10	التسعيرة
20	20	الحافلة بطيئة
17	17	ازدحام الطريق

المصدر: استمارة الاستبيان 2016

الشكل رقم 26: دائرة نسبية توضح المشاكل التي يعاني منها الركاب



المصدر: من إعداد الطالب 2016

من خلال النتائج نرى أن 30% و 23% و 18% من المتنقلين يعانون من مشاكل اكتظاظ الحافلة وعدم توفر وسيلة النقل و الحافلة بطيئة، 12% و 07% يعانون مشكل ازدحام الطريق و التسعيرة . ويرجع السبب في المواقف النقل الحضري الجماعي تقع في أماكن مهمة لقرىها من أماكن العمل أو التجهيزات العمومية أو أماكن التسوق.

## 6- الإجابة حول أسئلة المؤشرات النوعية المعتمدة للحكم على جودة خدمة النقل الجماعي:

الجدول رقم 37: يبين أجوبة المواطنين حول المؤشرات المعتمدة للحكم على جودة خدمة النقل الجماعي

المؤشر	جيدة	متوسطة	ضعيفة
الخدمة	20	10	70
سهولة الوصول	18	20	62
المعلومات	16	09	77
الاهتمام بالزبون	18	27	55
الراحة	13	20	67
الامن	05	15	80

المصدر: استمارة الاستبيان 2016

من خلال الاستبيان نلاحظ أن المؤشرات النوعية للحكم على جودة خدمة النقل الحضري ضعيفة تتراوح ما بين 50%-80% ومتوسطة من 09% - 27%، جيدة من 05% - 20%. من بين أسباب ضعف المؤشرات يرجع إلى حالة حافلات النقل الحضري الجماعي التي لها دور كبير وفعال في تحقيق الخدمة والراحة والرفاهية والأمن وسهولة الوصول للمتنقلين و التي هي من بين الأهداف الرئيسية للنقل الحضري الذي يصبو إلى تحقيقها.

## خلاصة الفصل:

من خلال الدراسة تتضح عدة مشاكل تعاني منها خدمة النقل الحضري الجماعي في مدينة البويرة وهي:

- عدم وجود تنظيم فعال للنقل من قبل مديرية النقل.
- شروط التنقل بالحافلة غير معقولة تماما، فالمتنقلون يشكون من أمور عدة، في مقدمتها عدم الالتزام بالمواعيد غياب الأمن، الاكتظاظ، انعدام النظافة في الحافلات.
- عدم الانتظام في المرور وعدم احترام التوقيت بالإضافة إلى غياب المعلومة لدى المتنقلين عن أوقات وصول انطلاق الحافلات من الموقف مما يجعلهم ينتظرون طويلا أو يصلون متأخرين.
- إجبار سكان الضواحي على تغيير الخطوط باستمرار للوصول إلى وجهتهم.
- غياب كلي لمعايير النقل الحضري الجماعي.

الخاتمة العامة

### I. تحليل الفرضيات:

#### الفرضية الأولى:

من خلال الدراسة التحليلية لواقع النقل على مستوى مدينة البويرة توصلنا من جهة إلى أن تركز التجهيزات والمرافق العمومية في بعض مناطق المدينة و بالخصوص في مركز المدينة وانعدامها في أخرى ما يجعل حجم التنقلات الحضرية نحو هذه التجهيزات كبير جدا وقليل أو منعدم في المناطق الأخرى، مما يؤدي إلى عدم التوازن والانسجام لجميع أجزاء المدينة ومن جهة أخرى أن وسائل النقل المستعملة غير كافية و هذا ما نصت عليه الفرضية الثانية.

#### الفرضية الثانية:

غياب مخططي النقل والنقل الحضري الجماعي ونقص الدراسات ذات الصلة كانت السبب في ظهور مشاكل النقل الحضري بالمدينة، وعجز الفاعلين في وضع نقل حضري جماعي فعال نتيجة للنمو والتركز السكاني الكبير في منطقة الدراسة والذي نتج عنه كثافة حركة المرور في المدينة. من خلال الدراسة التي قمنا بها و تحليل النقل الحضري في مدينة البويرة لاحظنا نقص ملحوظ في تهيئة الهياكل القاعدية وبعض المواقع و المحطات وتجهيزها، انعدام مواقف خاصة حيث نرى أن بعض المواقع تقع على قارعة الطريق وهذا ما يساعد في النقل خاصة على مستوى وسط المدينة بسبب ضيق طرقها ما يؤدي إلى عدم استيعاب جميع أنماط النقل و بالتالي الفرضية الثانية محققة.

### II. الاقتراحات والتوصيات:

إن تسيير النقل الحضري تسييرا عقلانيا يتطلب التحكم في عدة عناصر أهمها اختيار المسارات بدقة وبالتوافق مع مخطط التعمير للمدينة، وكذا الاختيار الأمثل لكل أماكن التوقف و المحطات تفاديا للاختناق و النقاط الساخنة المفضية للحوادث ، والتحكم في سيولة الحركة و انتظامها و الاقتصاد في الجهد و الوقت و التكلفة ، مع ضمان الحد الأدنى من الراحة للمستعملين ، وهذا من أجل تحقيق مشروع حضري ناجح ، حيث يمكن استخلاص الاقتراحات والتي بصدها يمكن أن نخفف من الضغط الموجود في وسط المدينة.

#### 1- الاقتراحات على مستوى الهياكل القاعدية :

##### 1-1 اقتراحات على مستوى الطرقات :

- ✓ -وضع قانون يحدد هيئة مشرفة على تسيير شبكة الطرق في المدينة.
- ✓ -الاهتمام بتوسيع شبكة الطرق لإيجاد انسياب مروري يمنع الازدحام.
- ✓ -إنماء المشاريع المتعلقة بتعبيد الطرقات على مستوى الأحياء و الطرقات.
- ✓ -إعادة تهيئة الطرقات التي هي في حالة سيئة.
- ✓ -وضع المخطط العامة لصيانة شبكة الطرق في المدينة وذلك بتوفير مختصين في هذا المجال وكذلك توفير موارد مالية كافية للقيام بأعمال الصيانة التي يجب أن تكون دورية وتمس جميع أنواع الطرق (أولية، ثانوية، ثالثية).
- ✓ -العمل على انجاز طرق محيطة بعيدة عن التجمعات السكنية لفك الضغط على المحاور الرئيسية في المدينة مع نقل الحركة إلى هذه الطرق المحيطة.
- ✓ -تمديد بعض الطرق وفتحها على الطرق الرئيسية.
- ✓ -التفكير في حركة ذوي الاحتياجات الخاصة.
- ✓ -تهيئة الطرق مع احترام سمك الطبقات المكونة للطرق حسب المعايير و الوظيفة.

## 1-2 اقتراحات على مستوى حركة الراجلين :

- ✓ - إنشاء ممرات خاصة في وسط المدينة.
- ✓ - إنشاء أرصفة خاصة بالراجلين.
- ✓ - تهيئة بعض الأرصفة و مراعاة المقاييس خاصة على الرصيف ،وذلك لتحقيق الفصل بين حركة الراجلين و الحركة الميكانيكية.

## 1-3 اقتراحات على مستوى مفترقات الطرق :

- ✓ - منع توقف السيارات بالقرب من مفترقات الطرق وهذا لتسهيل الرؤية.
- ✓ - وضع إشارات مرور على مفترقات الطرق المهمة.
- ✓ - العمل على توسيع الطريق المار بمركز المدينة وذلك من أجل تحقيق الأهداف التالية:
  - سيولة تدفق الحركة.
  - تخفيف الاختناق المتمثل في حركة المرور.
  - ضمان الأمن و السلامة المرورية.
  - الحد من توقف السيارات على جانبي الطريق.

## 1-4 اقتراحات على مستوى مواقف السيارات:

- ✓ - خلق بعض مواقف السيارات خاصة في وسط المدينة و أمام التجهيزات وذلك لتجنب التوقف على جانبي الطريق.
- ✓ - إعادة تهيئة مواقف الحافلات و السيارات الخاصة بالنقل الحضري بواقبات الركاب من العوامل الطبيعية وإقامة مقاعد جلوس التي من شأنها التخفيف من أعباء الانتظار وتضمن سلامة وراحة الركاب خاصة في الأحياء الموجودة على الأطراف و التوسعات الجديدة.

✓ -وضع اللافتات الضرورية و التي تدل على هذه المواقع.

✓ -تهيئة مواقف الحافلات و السيارات

✓ -منح هذه المواقع لعرض اشهارات بعض المؤسسات مقابل العمل على تهيئتها.

### 1-5 اقتراحات على مستوى أماكن التوقف :

✓ اقتراح 3 حظائر للتوقف وذلك للتخفيف من الاختناقات المرورية و الازدحام على مستوى الطرق.

### 1-6 اقتراحات على مستوى محطة نقل المسافرين

✓ -إعادة تهيئة المحطة الحالية بكافة الوسائل الضرورية.

✓ -تسهيل الدخول و الخروج من المحطة.

✓ -تهيئة المحطة بمقاعد الجلوس و الانتظار.

✓ -تنظيم استغلال المحطة وذلك بتقسيمها إلى أماكن التوقف و أماكن الوصول و أماكن الانطلاق.

✓ -وضع إشارات تبين رقم الخط و أماكن الانطلاق.

✓ -قيام الجماعات المحلية بتسيير هذه المحطة من أجل ضمان السير الجيد لها.

✓ إنجاز محطة أخرى لنقل المسافرين.

### 2اقتراحات خاصة بالنقل الحضري :

✓ -إعداد مخطط للنقل الحضري و الحركة مبني على دراسة علمية و ميدانية و الذي يمكن من تحسين تدفق النقل

الحضري و التجاوب مع خصوصيات النسيج العمراني.

✓ -اعتماد نظام المراجعة الدورية للمخطط المذكور أعلاه بشكل يسمح بمرونة أكثر في التسيير و يمنح القدرة على

التجاوب مع المستجدات.

✓ -تغيير المسارات دوريا كلما كان ضروريا

## الخاتمة العامة

- ✓ - خلق هيئة مستقلة على مستوى البلدية للتكفل بالنقل الحضري لكون الهيئة التقنية الحالية غير قادرة على تلبية الطلب الآني و المستقبلي.
- ✓ - اقتراح لجنة متابعة ومراقبة عملية السير الحسن لشبكة النقل الحضري ، و بهدف تنظيم هذه الشبكة ميدانيا، و تحسين خدمة النقل.
- ✓ - زيادة عدد حافلات النقل الحضري.
- ✓ - العمل على التقدير الجيد لحاجيات المتنقلين حسب كل خط وضرورة خلق اكتفاء في توزيع عدد الحافلات المخصصة لكل خط، من أجل تفادي اكتظاظ الركاب داخل الحافلة.

### الخلاصة العامة:

إن قطاع النقل يلعب دوراً أساسياً في تجسيد أهداف التنمية لمختلف القطاعات الإنتاجية ويعمل على بعث إمكانياتها الإنتاجية كما يعمل على تحسين مستوى معيشة السكان، كما يعمل النقل بمختلف وسائله على خلق حركية بين مختلف المراكز هذه الحركية قد تضفي صفة خاصة لكل مركز حسب مقدار تأثيرها الجغالي.

إن التهيئة بمفهومها الشمولي هي تحديد مجموع العوامل والمتغيرات لمعرفة مدى الاختلالات الموجودة في إقليم ما، وتنتج هذه الفوارق عن عدة أسباب، وبما أن النقل يعتبر شريان حيوي فإن غيابه يؤدي إلى جمود الحركية في منطقة معينة وتوفرها وازدهارها في أخرى.

ومن خلال دراستنا لمدينة البويرة وخدمة النقل الحضري بها، تبينت عدة استنتاجات سمحت لنا بتحديد جملة من المشاكل التي تعاني منها المدينة كغيرها من مدن الوطن وبالتالي التركيز على النقل الحضري كعنصر ضروري وذلك لتأثيره المباشر في فك العزلة والتنمية المحلية.

شهدت مدينة البويرة في الآونة الأخيرة تطور سريع في المجال العمراني والكثافة السكانية التي تعرفها المدينة مهددة بتوسعها في كل النواحي مما يستوجب بني تحتية كافية لتلبية متطلبات السكان، ومن هذا المنطلق أخذنا على عاتقنا القيام بدراسة تحت عنوان "دراسة خدمة النقل الحضري في مدينة البويرة"، ولأن المدينة منطقة عبور هناك عدد هائل من السكان الذي يدخل للمدينة وجعلها خلية نحل خاصة في ساعات الذروة.

ومع تسارع وتيرة التحضر تضاعفت معه مشاكل قطاع النقل الحضري، حيث أصبح هذا القطاع يمثل تحدياً للمسؤولين عن المدينة، لأنه أصبح يمثل عصب الحياة الاقتصادية والاجتماعية في المدن. ويعتبر النقل الحضري الجماعي الوسيلة الأكثر استخداماً في المدن الجزائرية حيث يمثل 85% من مجموع تنقلات السكان الحضريين.

وعلى ضوء ما تطرقنا له في الفصول السابقة من تشخيص لوضعية النقل الحضري جاء الفصل الرابع كاقتراحات لحل المشاكل المطروحة.

إن دراسة موضوع النقل الحضري بمدينة البويرة، سمح لنا بتحديد جملة من المشاكل على مستوى تسيير التنقلات ونوعية الخدمة المقدمة ومن أجل تحقيق الأهداف المرجوة للنقل الحضري والمتمثلة في:

• العمل وفق شروط ربحية.

• التسيير العقلاني للإمكانيات سواء البشرية أو المادية.

- المساهمة في صياغة سياسة النقل الحضري والتي تعتمد عليها المدينة في عملية تطورها وتحسين نوعية النقل بها.
- بعد عمليات التحليل التي قمنا بها لقطاع النقل الحضري الجماعي والعوامل المؤثرة على نوعية الخدمة المقدمة، من أجل النهوض بقطاع النقل بالمدينة وتحسين نوعية الخدمة المقدمة ارتأينا تقديم مجموعة من الاقتراحات ومن أجل تحقيق هذه الأهداف يجب وضع مخطط نقل ذو نوعية، حيث تكون الراحة والسعر عاملان هامين في هذا المخطط، وعلى هذا الأساس يجب اتخاذ جلة من الإجراءات أهمها:
- تطوير العرض وتحسينه على مستوى الخطوط.
- المحافظة على حظيرة العربات وزيادة عددها.
- وضع نظام لإعلام مستخدمي النقل الحضري.
- وضع مؤسسة لتكوين الفاعلين في قطاع النقل (المتعاملين الخواص، المراقبين، الخ) و ذلك بهدف خلق روح المسؤولية لدى هؤلاء الفاعلين.
- وضع مخطط للنقل الحضري وشبكة طرق تتماشى مع النمو الحضري للمدينة وذلك في إطار عملية مشاركة لوضع مخطط النمو الحضري.
- تحسين أدوات تسيير النقل الحضري (مخطط النقل، مخطط الحركة).
- وضع إطار مرجعي اشتراكي للتنقلات في المدينة، وأهم عنصر في هذا الإطار سيكون مخطط التنقلات وكذلك مخطط توجيهي للبنية التحتية الخاصة بالنقل.
- اقتراح خطوط نقل جديدة واستحداث ملتقيات طرق لتسهيل الحركة الميكانيكية.

المراجع

## المراجع باللغة العربية:

### الكتب:

- 1) بوجمعة خلف الله : العمران والمدينة، دار الهدى، عين مليلة، الجزائر، 2005، ص12.
- 2) حداد سويدان وشفيق نظام: أساسيات التسويق، دار الحامد للنشر والتوزيع، عمان، ط، 1998.
- 3) سعد الدين عشماوي: الأسس، المشكلات، الحلول، الطبعة الخامسة، دار المريخ، الرياض، 2005 ص97-127.
- 4) سعد الدين عشماوي: " تنظيم وإدارة النقل " القاهرة، 2007، ص53 .
- 5) سميرة إبراهيم أيوب: اقتصاديات النقل، دراسة تمهيدية، دار الجامعة الجديدة للنشر الإسكندرية، 2002 ص 16-18 .
- 6) شريف محمدا: تخطيط النقل وسياساته، الدار الجامعية الإسكندرية، 2006، ص77 .
- 7) صباح محمود محمد: المدخل في تخطيط النقل الحضري، مؤسسة الوراق للنشر والتوزيع في عمان ،الأردن 2002 ص07 .
- 8) عبد الحكيم العشماوي: صنعاء تركيبها الداخلي وعلاقتها الإقليمية، مركز عبادي الجوهري، 1998، ص190
- 9) عبد المحسن عبد الغني: " اقتصاديات النقل " جامعة البصرة ،العراق، 1979، ص.
- 10) فوزي بودقة: تسيير الإدارة المحلية، الخدمات والمرافق العمومية وأثارها على نوعية الحياة بمدينة الجزائر العاصمة- جامعة العلوم والتكنولوجيا هواري بومدين -الجزائر ص368.
- 11) مصطفى سليم فاضل: "تكلفة النقل والتوطن الصناعي في إفريقيا " القاهرة، ص12 .
- 12) هانزادلر: " التخطيط في قطاع النقل ومشاريع النقل "ترجمة عبد القادر ولي ،بغداد، 1970، ص 7.
- 13) هاني حامد الضمور: تسويق الخدمات، دار وائل للنشر، عمان، ط، 2002، ص167.

### المذكرات والبحوث:

- 14) حيدر كمونه: أهمية قطاع النقل والمرور في التنمية الاقتصادية والاجتماعية، بحث منشور على موقع جريدة المدى.
- 15) سليم بوقنة : دراسة نوعية الخدمة لدى مستعملي النقل الحضري الجماعي دراسة حالة مدينة قسنطينة ، جامعة منتوري 2004-2005، ص 110 .

- 16) عبد الوهاب طراي ، بلقاسم محمدي : تأثير نظام النقل على منطقة معزولة ، مذكرة نهاية الدراسة لنيل شهادة مفتش في النقل البري ، المدرسة الوطنية لتطبيق تقنيات النقل البري ، باتنة ، ماي ، 2011 ، ص 07
- 17) عمران بومدين ، عبد المجيد سامي : تنظيم المواقع وأثره في تحسين نوعية الخدمة المقدمة في نشاط النقل العمومي للمسافرين ، مذكرة مقدمة لنيل شهادة مفتش في النقل البري ، دفعة 2000 ، ص 24 .
- 18) غنية بركات : مستعملي خدمات النقل العمومي الحضري الجماعي ، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير ، قسم علوم التسيير ، جامعة باتنة 2009-2010 ص 7 .
- 19) استعمال الأساليب الكمية في دراسة سلوك المستهلك نحو خدمات النقل الحضري (دراسة حالة مدينة قسنطينة الرابط : [www.scribd.com](http://www.scribd.com))

#### القوانين:

- 20) قانون 88-17 يتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه ، الجزائر 1988 ، 25 ص 785 .

#### المراجع باللغات الأجنبية

- 21) A. MAHIOU « cours d'institution administratives », collection des sciences juridique et administrative, OPU ,1976 P 321-325.
- 22) Alain Barré : transport et aménagement: l'exemple de métro dans les grandes métropoles régionales françaises, géocarfour, lyon, France, 1980 p223.
- 23) JM Thomson: Modern transport economic, London, 1970, p18.
- 24) Maurice Bernadette : le section n d e transport - économique Presse Universités Lyon, 2002, p19.
- 25) Michelle Alberto: introduction a l'urbanisme opérationnelle et Composition urbain, volume2.
- 26) Mohamed lahadi larouke: projet de recherche en coure 2009 , laboratoire aménagement territoire.

- 27) Les équipements publics et la ville –problématique du dialogue entre le projet de l'équipement et projet urbain – réalise par CERTU , décembre 2003.
- 28) La maitrise des service urbains organisés en réseaux: synthèse de l'avis présente par monsieur CLAUDE MARTINAND au nom la section du cadre de vie de 14 ensemble pléniers des 24 avril 2001.

الملاحق

# الملحق رقم (01): استمارة الاستبيان

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي  
جامعة محمد بوضياف المسيلة  
معهد تسيير التقنيات الحضرية  
استمارة استبيان حول خدمة النقل الحضري الجماعي بمدينة البويرة

## 1- أسئلة عامة :

- مكان الإقامة : داخل المدينة : ..... خارج المدينة : .....
- السن : .....
- الجنس : ذكر : ..... أنثى : .....
- المهنة : طالب : ..... عامل : ..... بطلان : ..... متقاعد : .....
- استعمالك للحافلة : يومي : ..... أسبوعي : ..... شهري : .....
- ما هو غرض ( السبب ) النقل : العمل : ..... تعليم : ..... إدارة : ..... صحة : .....
- ترفيه ورياضة : ..... تسوق : ..... زيارة الأقارب : .....
- ما هي أهم ساعات التنقل :

قبل السادسة صباحا : ..... بين 6-8 ..... بين 8-10 ..... بين 10-12 .....  
بين 12-14 ..... بين 14-16 ..... بين 16-18 ..... بين 18-20 .....

## 2- أسئلة حول نظام النقل:

- ما هو الحكم العام الذي تقدمه حول خدمة النقل الحضري الجماعي بالحافلات بمدينة البويرة ، هل هو :  
جيدة : ..... متوسطة : ..... ضعيفة : .....

- عندما تريد التنقل لغرض ما ،هل يكون ذلك:

سهل جدا :..... صعب جدا :.....

### 3- أسئلة حول وسيلة النقل:

- التجهيزات :

جيدة :.....متوسطة :.....سيئة :.....

- حالة المقاعد :

جيدة :.....متوسطة :.....سيئة :.....

- الاكتظاظ :

تجد في معظم الحالات مكانا للجلوس:.....

في بعض الأحيان تسافر واقفا:.....

### 4-أسئلة حول الزمن:

- مدة انتظارك للحافلة تكون من:

أقل من 5 دقائق :.....من 5-10 دقائق :..... من 10-15دقائق :.....

- مسافة الرحلة من مكان الانطلاق ومكان الوصول تستغرق:

10 دقائق :..... 20 دقيقة :..... 30 دقيقة :..... 40 دقيقة :.....

-هل يحترم السائق السرعة المحددة :

نعم :..... لا :.....

## 5- أسئلة حول مشاكل التنقل:

- المشاكل التي تعاني منها الركاب يوميا:

عدم توفر وسيلة النقل : ..... اكتظاظ الحافلة : ..... بلهظة الثمن : ..... الحافلة بطيئة : .....  
ازدحام الطريق : .....

## 6- أسئلة حول المؤشرات النوعية المعتمدة للحكم على جودة خدمة النقل الجماعي :

- الخدمة :

جيدة : ..... متوسطة : ..... ضعيفة : .....

- سهولة الوصول :

جيدة : ..... متوسطة : ..... ضعيفة : .....

-المعلومات :

جيدة : ..... متوسطة : ..... ضعيفة : .....

- الاهتمام بالزبون :

جيدة : ..... متوسطة : ..... ضعيفة : .....

- الراحة :

جيدة : ..... متوسطة : ..... ضعيفة : .....

- الأمن :

جيدة : ..... متوسطة : ..... ضعيفة : .....

## الملخص:

الخدمات الحضرية هي أحد مقومات الحياة في المدينة حيث أن التوازن بين السكان ومتطلباتهم الخدمية يعتبر أحد أسباب وشروط استقرار وتطور المدينة ، وفي ظل هذا التطورات الحاصلة ظهرت مشاكل كبيرة داخل المجال الحضري خاصة فيما يخص الخدمات المقدمة للسكان، و من بينها خدمة النقل الحضري التي تعتبر من بين أكبر المقومات الحيوية و الديناميكية داخل المجال الحضري ، إلا أن هذا العنصر يواجه مشاكل جمة خاصة في المدن النامية.

مدينة البويرة من بين المدن الجزائرية التي شهدت توسعا عمرانيا كبيرا مما صعب مهمة النقل الحضري حيث أصبح عاجز على مواكبة التطور وتحقيق الدور المنوط به خاصة المتعلقة بالتنمية العمرانية للمدينة وهذا نظرا للتوزيع المركزي لمختلف التجهيزات العمومية التي تدور حولها معظم التنقلات الحضرية، إضافة إلى عدم قدرة المنشآت القاعدية للطريق من استيعاب العدد الكبير من المركبات بسبب عدم مطابقتها للمقاييس، إضافة إلى الخلل في الجانب التسييري للقطاع كعدم الدقة في اختيار المسارات اللازمة ومحطات التوقف.

ومن أجل تدارك هذه الظاهرة كان لا بد من إعادة النظر في المنظومة العامة للنقل الحضري في الجانبين التسييري و التنظيمي مع الأخذ بعين الاعتبار جميع المكونات العمرانية للمدينة وهذا من أجل الوصول إلى مدينة منسجمة ومترابطة في ظل نظام نقل متوازن و فعال.

الكلمات المفتاحية: الخدمات الحضرية - النقل - النقل الحضري الجماعي - مدينة البويرة.

## Résumé :

Les services urbains est l'une des nécessités de la vie dans la ville où l'équilibre entre la population et des exigences de service est l'une des raisons et des conditions pour la stabilité et le développement de la ville, dans l'ombre de cette évolution des grands problèmes au sein de l'agglomération, en particulier en ce qui concerne les services fournis à la population, y compris le service de transport urbain considéré comme un des éléments plus vitaux et dynamiques au sein de la zone urbaine, mais cet élément est confrontée à des difficultés, surtout dans les villes du tiers monde.

Bouira à l'instar de toutes les villes algériennes souffre de tels problèmes, qui a vu une expansion considérable assure les transports urbains difficiles où il est devenu incapable de faire face au développement et à réaliser son mandat, en particulier sur le développement urbain de la ville et c'est en raison de la répartition centrale des divers équipements publics autour de la plupart des déplacements urbains en plus de l'incapacité des installations basales pour la route accueillir le grand nombre de véhicules en raison du manque de conformité aux normes, ajoutant au déséquilibre dans le coté de gestion comme des inexactitudes dans le choix des lignes nécessaire et les parkings.

Afin de remédier à ce phénomène devait être réexaminée dans le système public de transport urbain à la fois organisationnelle et gestion tenant compte de toutes les composantes physiques de la ville et que pour atteindre une ville harmonieuse et fileté en vertu du système de transport équilibré et efficace.

Les mots clés : - Les services urbains - le transport - le trafic urbain - ville de Bouira