

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي و البحث العلمي
جامعة محمد بوضياف _ المسيلة

ميدان: الهندسة المعمارية وال عمران ومهن المدينة

فرع: تسيير التقنيات الحضرية

تخصص: المدينة و النقل الحضري



معهد تسيير التقنيات الحضرية

قسم: هندسة حضرية

رقم:

مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر أكاديمي
اعداد الطالبة: بن جدي دليلة
تحت عنوان

أهمية المقاربة التشاركية في تحسين خطوط النقل
الجماعي
دراسة حالة مدينة برج بوعريريج

لجنة المناقشة:

حاجي عبد القادر

لمخلطي احمد

قادري الدراجي

جامعة : المسيلة

جامعة : المسيلة

جامعة : المسيلة

رئيسا

مشرفا و مقررا

مناقشا

السنة الجامعية: 2017/2016

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ بِالْخَطِ الثَّلَاثِ





إهداء

الحمد لله الذي نفتتح

بحمده الكلام و الحمد لله الذي حمده أفضل ما جرت به الأقلام ، سبحانه لا نحصي له ثناءً عليه هو كما أثنى على نفسه وهو ولي كل إنعام.

و الحمد لله الذي فاوت بحكمته بين المخلوقات، و رفع المؤمنين الذين أوتوا العلم درجات و

قل هل يستوي الذين يعلمون و الذين لا يعلمون ، كما لا تستوي الأنوار و الظلمات و

وأشهد أن لا إله إلا الله ، وحده لا شريك له في ألوهية و ربوبية و ماله من الأسماء الحسنى و كمال الصفات و

أن محمداً عبده و رسوله ، الذي بلغ العلى بكماله كشف الدجى بجماله كملت جميع فضائله، ظهور عليه بنو آله، النبي

صلي على محمد و على آله و صحبه الذين هم أبر الخلق قلوبا، و أغزهم علوماً و أكملهم حوزة عزماً و أسلم

تسليما ، ثم أما بعد: أهدي هذا العمل إلى الوالدين الكريمين حفظهما الله و رعاهما ، و إلى جميع الإخوة و الأخوات،

و كذا جميع الأهل و الأقارب، وأيضاً إلى عائلة هزاط خصوصا زوجي الهلالي ولا أنسى كل من قدم لي يد المساعدة

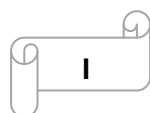
من أساتذة وزملاء وأصدقاء من قريب أو من بعيد إلى كل من أدركه قلبي ولم يدركه قلبي إلى طلبة تسير بقضائنا

الحضرية

فألف شكر لكل هؤلاء وجزاهم الله ألف خير .



دليلة





شكر و عرفان



بسم الله الرحمن الرحيم

يقول الله تعالى : { رَبِّ أَوْزِعْنِي أَنْ أَشْكُرَ نِعْمَتَكَ الَّتِي أَنْعَمْتَ عَلَيَّ وَعَلَى وَالِدَيَّ وَأَنْ أَعْمَلَ صَالِحًا تَرْضَاهُ

وَأَدْخِلْنِي بِرَحْمَتِكَ فِي عِبَادِكَ الصَّالِحِينَ }

ويقول تعالى : { لئن شكرتم لأزيدنكم }

ويقول عليه الصلاة والسلام: " من لم يشكر الناس لم يشكر الله "

اللهم لك الحمد حتى ترضي و لك الحمد عند الرضا و لك الحمد بعد الرضا، الحمد لله الذي تمت بحمده

الصالحات وطرحت به البركات، نحمده سبحانه وتعالى على توفيقه لنا لإنجاز هذه المذكرة والصلاة و

السلام على الرحمة المهداة نبينا وحبينا محمد أفضل المخلوقات.

إننا ونحن نضع اللمسات الأخيرة على هذا البحث لا يسعنا إلا أن نتوجه بالشكر الجزيل والإمتنان العظيم

إلى الأستاذ المحترم والمشرف «لمخراطي أحمد» الذي كان نعم المرشد والموجه.

كما يملي علينا الواجب التوجه بالشكر الجزيل إلى كل أساتذة قسم المدينة والنقل الحضري كما يجب أن

لا ننسى من كانوا عوناً لنا وأرشدونا ولم يبخلوا علينا بمعلوماتهم القيمة الأستاذ ،قادري الدراجي، إلى

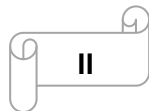
الأستاذ بن عيسى ، الأستاذ أعراب وليد، والأستاذ فايد البشير.

وخالص الإمتنان إلى كل من علمنا أن العلم فوق الجميع، وأن التواضع تاج لا يليسه إلا الرفيع وما عسانا

أن نقول إلا أنه ليس بالكثير أن نشكر المحسن على إحسانه.

اللهم اجعلنا من الشاكرين لك ولعبادك .

دليّة



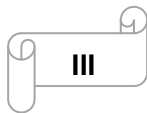
الملخص:

يعتبر النقل الجماعي الحضري جزء مهم في الحياة اليومية للناس إذ يوفر الحركة والتنقل بين مختلف أجزاء المدينة الموجودة في المحيط الحضري، الأمر الذي دفع إلى الاهتمام الكبير بهذا القطاع.

مدينة برج بوعريريج وعلى غرار جل المدن الجزائرية، شهدت مراحل متعددة من النمو و التطور العمراني وتعددت الأنشطة بها مما أدى إلى الحاجة إلى تغطية شاملة لشبكة النقل الحضري الجماعي للمدينة .

نهضت من خلال هذه الدراسة لإبراز أهمية المقاربة التشاركية في تحسين و تنظيم قطاع النقل، وبناء على الدراسة الميدانية وبعد الوقوف على واقع النقل في المدينة توصلنا إلى أن: لشبكة النقل الحضري الجماعي في المدينة أهمية كبيرة في الحياة اليومية محاولين بذلك فهم العناصر والخصائص من أجل مشاركة المواطن في قطاع النقل، وذلك لأجل تطويره وتحسينه ، مقترحين حلول وتوصيات عامة لتفادي مشاكل النقل وتحسينها .

الكلمات المفتاحية: النقل- النقل الحضري الجماعي، تحسين ،المقاربة التشاركية ،مشاركة المواطن.



فهرس المحتويات

الصفحة	المواضيع
I.....	الإهداء
II.....	الشكر
III.....	الملخص
IV.....	المحتويات
XI.....	فهرس المخططات
XII.....	فهرس الصور
XII.....	فهرس الجداول
XIV.....	فهرس الأشكال البيانية
XVI.....	قائمة الملاحق

ملحق الخرائط

ملحق الاستمارة

02.....المقدمة العامة

مقدمة عامة

03.....1-الإشكالية

04.....2-الفرضيات

04.....3-الهدف من الدراسة

04.....4-أسباب إختيار الموضوع

05.....5-المنهج ووسائل البحث المستعملة

05.....	1-5- المنهج
05.....	2-5- وسائل البحث المستعملة
07.....	هيكلة المذكرة

الفصل الأول: السند النظري

09.....	تمهيد
09.....	مفاهيم أولية للمشاركة
09.....	1-1- مفهوم المجتمع
09.....	1-2- مفهوم المشاركة الشعبية
10.....	1-3- مفهوم التواصل التشاركي
10.....	1-4- مفهوم التشارك
10.....	1-5- التعبئة الذاتية
10.....	1-6- المقاربة التشاركية
12.....	التأصيل النظري لخدمة النقل الحضري
12.....	1-1- تعريف النقل
13.....	1-2- مفهوم النقل الحضري
13.....	1-3- مفهوم النقل العمومي الحضري
14.....	1-4- أنواع النقل العمومي الحضري
14.....	4-1- النقل بالحافلات
14.....	4-2- النقل بالمركبات المجهزة
14.....	1-5- التتقاتل الحضرية
15.....	1-5-1- أنواع التتقاتل

- 17..... 1-5-2 - اسباب التنقلات
- 17..... 2- نوعية الخدمة المقدمة في نشاط النقل العمومي الحضري
- 18..... 2-1- الوقت
- 18..... 2-2- الراحة
- 18..... 2-3- الأمن
- 18..... 2-4- التسعيرة
- 18..... 2-5- النظامية
- 18..... 2-6- المعاملة
- 19..... 3- مخطط النقل الحضري في المدينة
- 19..... 3-1- مفهوم مخطط النقل الحضري في المدينة
- 19..... 3-2- علاقة مخطط النقل الولائي بمخطط النقل الحضري
- 20..... 3-3- علاقة مخطط النقل بمخطط الحركة والمرور
- 20..... 4- العناصر المكونة لمخطط النقل الحضري
- 20..... 4-1- مجال الدراسة وآفاقها
- 21..... 4-2- من يقوم بإعداد مخطط النقل الحضري
- 21..... 5- شروط إعداد مخطط النقل الحضري
- 21..... 5-1- الشروط القانونية
- 21..... 5-2- الشروط التقنية
- 21..... 5-2-1- مراحل إعداد مخطط النقل الحضري
- 22..... 6- تعريف شبكة النقل الحضري الجماعي
- 22..... 6-1- مكونات شبكة النقل الحضري الجماعي

22.....	6-2- رؤوس الخطوط.....
23.....	6-3- موقع المحطة الحضرية.....
23.....	6-4- تعريف وسيلة النقل.....
24.....	خلاصة الفصل.....

الفصل الثاني: الدراسة التحليلية لمدينة برج بو عرييج

26.....	تمهيد.....
26.....	تقديم المدينة.....
26.....	1 - الموقع الجغرافي لمدينة برج بو عرييج.....
27.....	2-الموقع الإداري لمدينة برج بو عرييج.....
28.....	الدراسة السكانية.....
28.....	1-التطور السكاني.....
29.....	2-الكثافة السكانية.....
29.....	3-التجهيزات.....
30.....	-الدراسة العمرانية.....
30.....	1- لمحة تاريخية عن نشأة المدينة.....
30.....	1-1-مراحل التطور العمراني لمدينة برج بو عرييج.....
31.....	1-1-1-المرحلة الأولى(النشأة).....
31.....	1-1-2-المرحلة الثانية(1840-1850).....
32.....	1-1-3-المرحلة الثالثة(1850-1860).....
33.....	1-1-4-المرحلة الرابعة(1860-1930).....

- 33.....(1962-1930)المرحلة الخامسة-5-1-1
- 34.....(1994-1962)المرحلة السادسة-6-1-1
- 35.....المرحلة السابعة(1964-2007).....-7-1-1
- 35.....المرحلة الثامنة(2007إلى يومنا هذا).....-8-1-1
- 36.....البنية العامة للمدينة.....
- 36.....1-المحاور الهيكلية للمدينة.....
- 36.....1-1-الطرق.....
- 36.....1-1-1-الطرق الوطنية.....
- 36.....1-1-2-الطرق الولائية.....
- 37.....1-1-3-الطرق البلدية.....
- 37.....1-2-المحولات.....
- 37.....1-3-الجسور.....
- 37.....1-4-مسار الوزن الثقيل.....
- 37.....1-5-خطوط السكة الحديدية.....
- 37.....2- شبكة النقل الجماعي لمدينة برج بو عرييج.....
- 37.....1-2- ميلاد الشبكة.....
- 38.....2-2- خصائص خطوط النقل الجماعي.....
- 39.....2-3- نوعية الخطوط من حيث السرعة ومدة الرحلة.....
- 40.....2-4-خطوط النقل الحضري الجماعي لبلدية برج بو عرييج.....
- 42.....خلاصة الفصل.....

الفصل الثالث: الدراسة التطبيقية

44.....	تمهيد
44.....	الإطار العام للدراسة
44.....	1- نتائج الإستمارة
44.....	1-1- الحدود الزمنية
44.....	1-2- عرض محتوى الإستمارة
45.....	1-3- تحليل وتفسير حصيلة الدراسة الميدانية
65.....	تمهيد
61.....	الإقتراحات
61.....	1- إقتراحات تمس الجانب الفضائي
61.....	1-1- الخطوط المعدلة
61.....	1-2- الخط المقترح
68.....	2- إقتراحات تمس الجانب التسييري
70.....	التوصيات

خاتمة عامة

الملاحق

73	المراجع
77.....	الملاحق

فهرس المخططات

الفصل الثاني

الرقم	عنوان المخطط	الصفحة
01	موقع ولاية برج بو عرييج من الجزائر	07
02	موقع بلدية البرج من الولاية	08
03	تموضع التجهيزات في مدينة البرج	09
04	مرحلة النشأة	11
05	المرحلة الثانية 1840-1850	12
06	المرحلة الثالثة 1850-1860	14
07	المرحلة الرابعة 1860-1930	17
08	المرحلة الخامسة - 1930-1962:	40
09	المرحلة السادسة 1962-1994	43
10	المرحلة السابعة 1994-2007	45
11	المرحلة الثامنة 2007 - إلى يومنا هذا	47
12	المقترحات	67

فهرس الصور

الفصل الأول

الصفحة	عنوان الصور	الرقم
15	التنقل مشيا على الاقدام	01
15	التنقل مشيا على الاقدام	02
15	التنقل مشيا على الاقدام	03
15	توضح التنقل بعجلتين	04
15	توضح التنقل بعجلتين	05
15	توضح التنقل بعجلتين	06
16	التنقل بواسطة السيارة	07
16	التنقل بواسطة السيارة	08
16	التنقل بواسطة السيارة	09
16	الحافلات ووسائل النقل العمومي	10
16	الحافلات ووسائل النقل العمومي	11
16	الحافلات ووسائل النقل العمومي	12

فهرس الجداول

الفصل الثاني

الرقم	عنوان الجدول	الصفحة
01	تطور عدد سكان لمدينة برج بوعرييج من 1966 إلى غاية 2012	28
02	خصائص خطوط النقل الجماعي	38
03	تطور الحظيرة	38
04	نوعية الخطوط من حيث السرعة ومدة الرحلة	39
05	خطوط النقل الحضري الجماعي لبلدية برج بوعرييج	40

الفصل الثالث

06	أهم الأحياء التي شملتها الاستثمارة	45
07	توزيع العينة حسب الجنس	46
08	توزيع العينة حسب الإقامة	47

48	توزيع العينة حسب الوظيفة	09
49	توزيع العينة حسب الوظيفة	10
50	توزيع العينة حسب الوسيلة	11
51	أسباب اختيار وسيلة النقل	12
52	الإستعمال الأسبوعي	13
54	توزيع العينة حسب التغطية	14
55	توزيع العينة حسب المحطة	15
56	توزيع العينة حسب السعر	16
56	توزيع العينة حسب الأمن	17
57	توزيع العينة حسب المقاعد	18
58	توزيع العينة حسب النظافة	19
59	توزيع العينة حسب الراحة	20
60	توزيع العينة حسب المشاركة	21
61	توزيع العينة حسب رغبة المشاركة	22
65	الخطوط المحتفظ بها	23
68	بطاقة تقنية للخطوط المعدلة	24

فهرس المخططات

الفصل الثاني

الرقم	عنوان المخطط	الصفحة
01	موقع ولاية برج بو عرييج من الجزائر	07
02	موقع بلدية البرج من الولاية	08
03	تموضع التجهيزات في مدينة البرج	09
04	مرحلة النشأة	11
05	المرحلة الثانية 1840-1850	12
06	المرحلة الثالثة 1850-1860	14
07	المرحلة الرابعة 1860-1930	17
08	المرحلة الخامسة - 1930-1962:	40
09	المرحلة السادسة 1962-1994	43
10	المرحلة السابعة 1994-2007	45
11	المرحلة الثامنة 2007 - إلى يومنا هذا	47
12	المقترحات	67

فهرس الصور

الفصل الأول

الصفحة	عنوان الصور	الرقم
15	التنقل مشيا على الاقدام	01
15	التنقل مشيا على الاقدام	02
15	التنقل مشيا على الاقدام	03
15	توضح التنقل بعجلتين	04
15	توضح التنقل بعجلتين	05
15	توضح التنقل بعجلتين	06
16	التنقل بواسطة السيارة	07
16	التنقل بواسطة السيارة	08
16	التنقل بواسطة السيارة	09
16	الحافلات ووسائل النقل العمومي	10
16	الحافلات ووسائل النقل العمومي	11
16	الحافلات ووسائل النقل العمومي	12

فهرس الجداول

الفصل الثاني

الرقم	عنوان الجدول	الصفحة
01	تطور عدد سكان لمدينة برج بوعرييج من 1966 إلى غاية 2012	28
02	خصائص خطوط النقل الجماعي	38
03	تطور الحظيرة	38
04	نوعية الخطوط من حيث السرعة ومدة الرحلة	39
05	خطوط النقل الحضري الجماعي لبلدية برج بوعرييج	40

الفصل الثالث

06	أهم الأحياء التي شملتها الاستثمارة	45
07	توزيع العينة حسب الجنس	46
08	توزيع العينة حسب الإقامة	47

48	توزيع العينة حسب الوظيفة	09
49	توزيع العينة حسب الوظيفة	10
50	توزيع العينة حسب الوسيلة	11
51	أسباب اختيار وسيلة النقل	12
52	الإستعمال الأسبوعي	13
54	توزيع العينة حسب التغطية	14
55	توزيع العينة حسب المحطة	15
56	توزيع العينة حسب السعر	16
56	توزيع العينة حسب الأمن	17
57	توزيع العينة حسب المقاعد	18
58	توزيع العينة حسب النظافة	19
59	توزيع العينة حسب الراحة	20
60	توزيع العينة حسب المشاركة	21
61	توزيع العينة حسب رغبة المشاركة	22
65	الخطوط المحفوظ بها	23
68	بطاقة تقنية للخطوط المعدلة	24

فهرس الأشكال

الفصل الثالث

الرقم	العنوان	الصفحة
01	تطور الحضيرة	39
02	التمثيل البياني للأحياء	46
03	تمثيل بياني لتوزيع العينة حسب الجنس	47
04	تمثيل بياني لتوزيع العينة حسب الإقامة	48
05	تمثيل بياني لتوزيع العينة حسب الوظيفة	49
06	تمثيل بياني لتوزيع العينة حسب سبب التنقل	50
07	تمثيل بياني لتوزيع العينة حسب الوسيلة	51
08	تمثيل بياني يوضح سبب إختيار الوسيلة	52
09	تمثيل بياني يوضح الإستعمال الأسبوعي	53
10	تمثيل بياني لتوزيع العينة حسب التغطية	54
11	تمثيل بياني لتوزيع العينة حسب حالة المحطة	55
12	تمثيل بياني لتوزيع العينة حسب السعر	56
13	تمثيل بياني لتوزيع العينة حسب الأمن	57
14	تمثيل بياني لتوزيع العينة حسب المقاعد	58
15	تمثيل بياني لتوزيع العينة حسب النظافة	59
16	تمثيل بياني لتوزيع العينة حسب الراحة	60
17	تمثيل بياني لتوزيع العينة حسب المشاركة	61
18	تمثيل بياني لتوزيع العينة حسب رغبة المشاركة	62



مقدمة عامة

مقدمة

1. الإشكالية
2. الفرضيات
3. الأهداف
4. سبباختيار الموضوع
5. المنهج والتقنيات المستعملة

مقدمة:

تعد المقاربة التشاركية أحداً هم عوامل التحولات الاجتماعية لأنها أساس التنمية البشرية التي تضع الناس في مركز الاهتمام بغض النظر عن تمايزاتهم الجنسية والعمرية والمعرفية والطبقية... إن إدماج المقاربة التشاركية في السياسات التنموية يعتبر منهجية عمل مساعدة على التنمية العادلة وذلك من خلال إشراك الجميع في تسيير مؤسسات الدولة وفي جميع مراحل تدبير المشاريع وبرامج التنمية، من التشخيص والتحليل إلى التخطيط والتنفيذ إلى التتبع والتقييم

يعد النقل أحد الأركان الأساسية التي تركزت عليها التجمعات الحضرية، فله دور في تطور المجتمعات، بدفع عجلة التنمية والتقدم إلى الأمام ودعم الاقتصاد الوطني والعالمي، فنعني بالقول إن النقل وشبكات الطرق، عموماً في أي بلد هي بمثابة الشرايين التي تجعل من ذلك البلد كائناً حياً ينمو ويتطور ويزدهر باستمرار. ولهذا كان الاهتمام به كبيراً منذ القدم.

تؤدي المقاربة التشاركية إلى حدوث نوع من الاستقلالية الفكرية للجماعات بدل التبعية، سواء كان القطاع العام أم المنظمات الدولية المانحة، وهي مقاربة تنقل الناس من وضعية الانتظار التي ينتجها الفهم غير السليم والممارسة الخاطئة للمقاربة الحقوقية، إلى المبادرة والفعل،، حيث نمو المدن في كثير من الأحيان يسفر عنه عشوائية في توزيع النشاطات، وتراكم الخدمات في مناطق وقصورها في مناطق أخرى، ولكن بغض النظر عن هذه المشكلات نجد النقل لا غنى عنه، يزيل العزلة التي تفرضها بعد المسافة ويسهل التنقلات بين مختلف المناطق.

وبالتالي أصبح النقل من بين التحديات المعاصرة التي تواجه المدن الكبرى في العالم، وتبقى المقاربة التشاركية تمثل قيمة إجتماعية وحضرية في المجتمعات لإرتباطها الشديد بمسائل الحرية والديموقراطية خاصة على المستوى المحلي.



1- الإشكالية:

تعيش جل مدن العالم تطورا مذهلا في جميع المجالات وخاصة الناحيتين السكانية والعمرانية، مما نتج عن ذلك أزمة حضرية خانقة في المدن الكبرى والمتوسطة، وخاصة في العواصم الكبرى.

ولا شك أن الجزائر ليست بمنأى عن هذه المشاكل خاصة منها المرتبطة بتطور اقتصاد المدينة كالنقل الحضري الذي يلعب دور مهم في توسع المدينة وتطويرها إذ يسمح بإعطاء ديناميكية واستمرارية للمدينة بمختلف تشكيلاتها.

لذا نجد ان المدينة والتنقلات اليومية مسألتان مرتبطتان ببعضهما البعض وتخضعان لتأثير متبادل فإذا كان التنقل يؤثر في استعمال المجال وتنظيمه وتوجيهه فإن التوسع العمراني للمدينة يحتم اللجوء المكثف لوسائل التنقل خاصة الجماعية.

والملاحظ ان التزايد السكاني لبعض المدن ادى إلى تداخل الوظائف، وتعدد الحركة بالإضافة الى العجز في تلبية حاجيات المواطن في هذا المجال، الامر الذي ادى الى الاهتمام بشكل اوسع بهذا الاخير.

من بين هذه المدن نجد مدينة برج بو عريريج، التي شهدت حركة توسع عمراني مذهلة مع بداية التسعينيات من القرن الماضي نتج عنه مشاكل كبيرة في ميدان النقل وحركة المرور بصفة عامة والنقل الحضري الجماعي بصفة خاصة، والذي خلق صعوبة في الحركة السكانية بمختلف انواعها، علما ان المدينة تمتاز على العموم بتخطيط منتظم حيث نجد الشوارع واسعة ومهيأة بالإضافة الى الطرقات التي تمتد لتغطي كافة النسيج العمراني.



فعدم تحقيق الأهداف المرجوة قد يعود لخلل في الجانب التسييري علما ان اهتمام الدولة في السياسات

التموية اصبح يرتكز نوعا ما على مفهوم المقاربة التشاركية أو ما يُعرف بالمنهج القاعدي للمقاربة

التشاركية وذلك بعد فشل اليات تتبني التخطيط المركزي (المنهج الفوقي للتخطيط) خاصة مع ما جاء به

قانون رقم 06-06 مؤرخ في 21 محرم 1427 الموافق 20 فبراير 2006،والذي يتضمن القانون

التوجيهي للمدينة حيث أصبح التنسيق والتشاور من بين اهم المبادئ العامة لسياسة المدينة ،رغم ذلك نجد

ان قطاع النقل و القائمين عليه في مدينة برج بوعريريج لم يستندوا في تخطيطهم على تقييم الوضع

بالمشاركة وتحويلها الى مشاريع نابغة من احتياجات المجتمع وقابلة للتنفيذ واكثر وظيفية لان اشراك

المواطن في عملية صنع القرار يعتبر طريقة أكثر فعاليةً ودمجا للتخطيط، فالعملية التشاركية توفر ملكية

المجتمع المحلي للتدخل ودعمه، وتصحيح الأخطاء وهذا ما تم اهماله بالمدينة وعليه يمكن طرح السؤال:

كيف يمكن للمقاربة التشاركية ان تحسن خدمة النقل الجماعي الحضري؟

2- الفرضيات:

✓ المقاربة التشاركية تساعد على تحسين مستوى خدمة النقل الحضري الجماعي.

✓ المقاربة التشاركية تقضي على التفاوت الموجود على مستوى الربط بين الاحياء.

3-الهدف من الدراسة:

✓ الاداء الجيد للنقل الجماعي الحضري في مدينة برج بو عريريج.

✓ مشاركة المواطن من أجل تحسين الخدمة في قطاع النقل وتطويره.

4-أسباب اختيار الموضوع:

يعتبر موضوع المقاربة التشاركية مهم رغم ان فكرة المشاركة فكرة قديمة منذ عصور ما قبل

التاريخ. والمعنى ليس بحديث بقدر ما هو اعادة اكتشاف لقيمة انسانية قديمة .فكان هناك ارتفاع في

درجة الاهتمام الدولي بالموضوع خصوصا في مؤتمر الامم المتحدة حول البيئة والتنمية المستدامة



او ما يعرف "بقمة الارض" الذي انعقد في البرازيل 1992 الذي انبثق عنه جدول اعمال القرن 21، والذي طالب في الفصل الثامن والعشرون منه السلطات المحلية بضرورة الدخول مع المواطنين والمؤسسات المحلية، وشاركهم في عملية صنع القرار، ومما لا يترك ادنى ريب ان الجزائر سارعت كذلك في البحث عن اليات لتمكين المواطن من المشاركة في صنع قراره وتحسين مستواه واطار معيشته وهذا من خلال سن العديد من القوانين التي تكرر المشاركة الفعلية لهذا الاخير في كل المجالات، وعلى هذا الاساس جاءت فكرة اختيارنا للموضوع .

بغية إبراز اهمية مشاركة المواطن في قطاع النقل وبالتحديد النقل الحضري الجماعي.

5- المنهج ووسائل البحث المتبعة:

5-1- المنهج: هو الطريقة التي يختارها الباحث لدراسة موضوع ما، من أجل الوصول الى نتائج عامة او كشف حقيقة مجهولة أو البرهنة على صحة حقيقة معلومة. بتحديد المشكل المدروس تبين لنا أن المنهج الذي يتماشى مع طبيعة موضوع دراستنا (أهمية المقاربة التشاركية) هو المنهج الوصفي وهو يهدف إلى تشخيص الظاهرة كما هي قائمة في الواقع وكشف جوانبها، وتحديد العلاقات بين عناصرها وبينها وبين العناصر الأخرى .

5-2- وسائل البحث المستعملة:

بناء على المنهج المختار سوف يتم الاعتماد على التقنيات المناسبة له، في بحثنا وهي:

أ- الملاحظة:

ان تقنية الملاحظة تتمتع بفوائد كثيرة، فهي تعطينا مجالا واسعا لوصف شبكة النقل الجماعي والمشاكل التي يعانيتها، ومن بين انواعها الملاحظة البسيطة، والملاحظة المنتظمة. وسوف نستخدم الملاحظة البسيطة لأنها تمكننا من وصف وتحليل الحقائق والمعلومات التي نريد الحصول عليها.



ب- المقابلة:

هي تقنية مباشرة اعتمدنا عليها في جمع المعطيات الخاصة بالبحث وأجريناها مع المصالح التقنية والسلطات التي لها علاقة مباشرة بالموضوع وكذلك السكان.

ج- الوثائق:

قمنا بجمع الوثائق الضرورية الخاصة بالموضوع والاطلاع على مختلف الكتب والمذكرات والمواضيع التي تناولت موضوع النقل والمشاركة الشعبية وكذا منطقة الدراسة لتكوين قاعدة علمية تساعدنا على فهم وتحليل مختلف العناصر المتعلقة بالموضوع.

د- الهيئات المختلفة: قمنا بالاتصال بمختلف المصالح والمديريات في جمع المعطيات، وقد اتصلنا

بكل من:

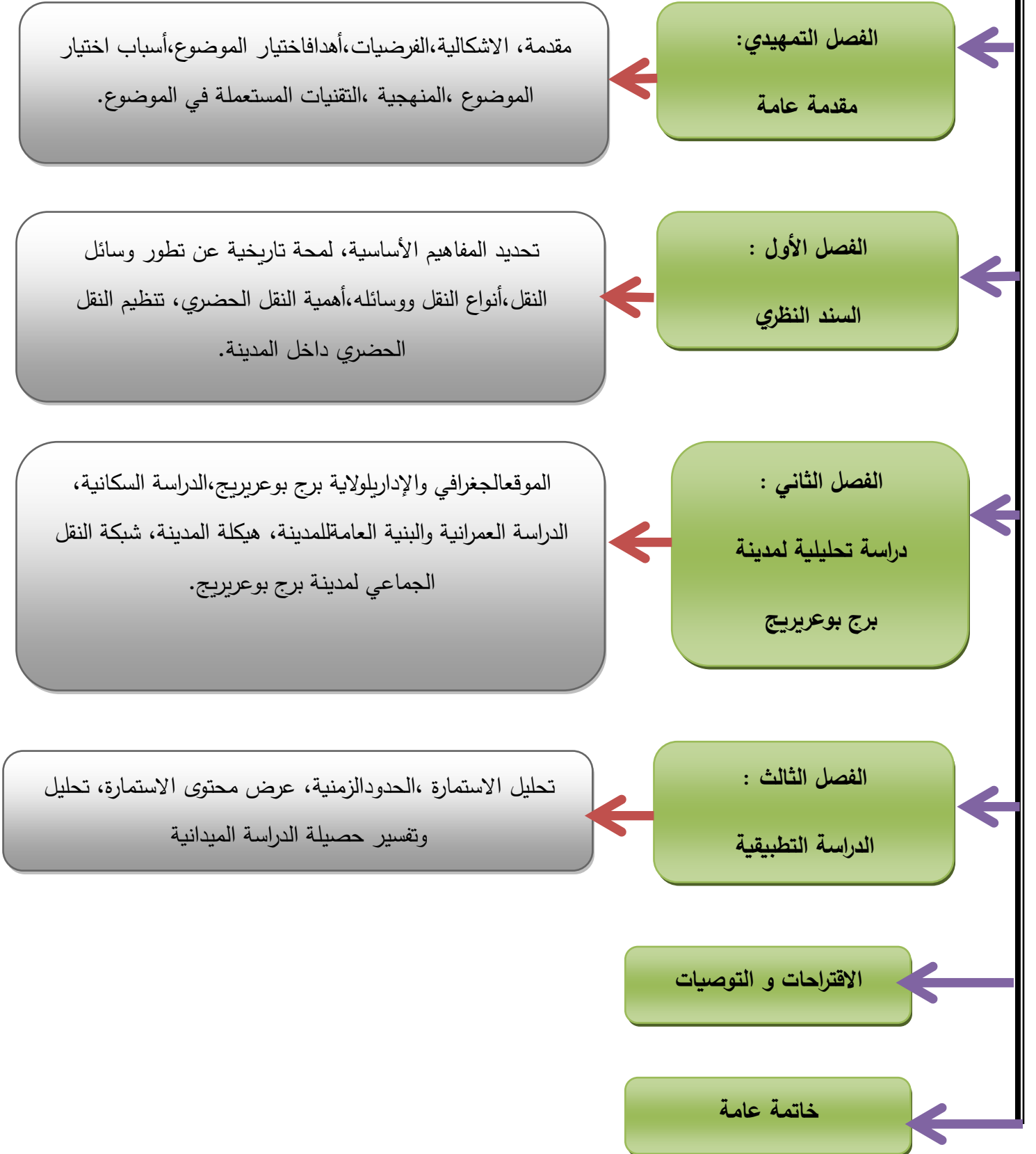
- المصالح التقنية بمدينة برج بوعرييج.
- فرع مديرية الأشغال العمومية بمدينة برج بوعرييج.
- مديرية النقل لولاية برج بوعرييج.
- مصلحة الأرشيف لمديرية البناء والتعمير بولاية برج بوعرييج.
- مصالح الأمن الحضري لمدينة برج بوعرييج.
- المؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه الحضري لمدينة برج بوعرييج.

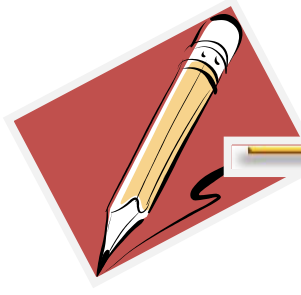
هـ- الاستمارة:

تعد الدراسة الميدانية أحد الأساليب المهمة لجمع البيانات ، كما أنها تضع الباحث في مواجهة مباشرة مع الظاهرة التي يقوم بدراستها وتمكنه من التحقق من صحة البيانات التي جمعت، ويتم ذلك عن طريق العينات وتوزيع استمارة الإستبيان، وقد قمنا بتوزيع 200 إستمارة بحث خاصة بالمتنقلين ومختلف تنقلاتهم اليومية.



هيكلية المذكرة





الفصل الأول

تمهيد:

قراءة لفعل المشاركة

1- مفاهيم أولية للمشاركة

التأصيل النظري لخدمة النقل الحضري الجماعي

1- مفاهيم أولية للنقل

2- نوعية الخدمة المقدمة في مجال النقل العمومي

3- مخطط النقل الحضري في المدينة

4- العناصر المكونة لمخطط النقل الحضري

5- شروط إعداد مخطط النقل الحضري

6- تعريف شبكة النقل الحضري الجماعي

السند النظري



تمهيد:

إن معرفة المفاهيم وتحديدتها مهم في كل دراسة، وذلك من أجل إحاطة شاملة بالموضوع، وكذلك تحديد الزاوية التي من خلالها سندرس الموضوع. ومن هنا جاء هذا الفصل في محاولة لإبراز وتحديد المفاهيم المتعلقة بالمقاربة التشاركية والنقل الحضري الجماعي.

أولاً: مفاهيم أولية للمشاركة

1- مفهوم المجتمع: تعني كلمة المجتمع لغويا الحياة بالمشاركة مع الآخر أو عددا من الأفراد يشتركون في حقيقة المعيشة في نفس الموقع.

تعرف Wikipédia المجتمع بأنه يشير إلى مجموعة من الناس تعيش سوية في شكل منظم وضمن جماعة منظمة. وكذلك هو تجمع لكائنات حية تشترك في بيئة واحدة "ويقصد بتلك الكائنات الإنسان الحيوان الطير أو النباتات بأي شكل ومن أي نوع وما يميز ذلك المجتمع هو المشاركة في التفاعل بطرق عديدة وعند الحديث عن المجتمع الإنساني تلعب العقيدة والاحتياجات والإمكانات المتاحة دورا هاما وحيويا في تكوين ذلك المجتمع وتؤثر تلك العوامل بشكل كبير في درجة تماسك هذا المجتمع ولعل أكثر ما يميز أي مجتمع بشري إنساني هو الاشتراك او بمعنى آخر التشارك ذلك المجتمع في شيء عام بشكل كبير.¹

1-1- مفهوم المشاركة الشعبية: يعتبر مفهوم المشاركة مفهوم مركب ومتعدد الأبعاد فدراسة المشاركة تتعلق بمجالات دراسية مختلفة تشمل العلوم السياسية والاجتماعية والتصميم البيئي والتخطيط الحضري (عملية اتخاذ القرار-التصميم بالمشاركة - الجهود الذاتية.....الخ) وتعددت تعريفات المشاركة إلا أن معظمها ارتبط بالتركيز على الإنسان باعتباره أداة المشاركة فهي العملية التي يقوم الإنسان من خلالها بدور ما في الحياة من حيث تعاونه مع الآخرين وتعتمد

¹ <http://en.wikipedia.org/wiki/kununity>



على الإنسان ومدى تعاونه واستجابته وتتأثر بتأثير المتغيرات النفسية والاجتماعية والثقافية والاقتصادية على الفرد.²

1-2- مفهوم التواصل التشاركي: هو تفاعل ورد فعل بين شخصين أو أكثر من اجل التفاهم والتواصل قد يكون ايجابيا وقد يكون سلبا وفي الحالة الأولى يؤدي إلى التضامن والشراكة وفي الحالة الأخرى يؤدي إلى الخلاف والصراع.³

1-2-1- مفهوم التشارك : هو مجموعة عمليات لتحقيق اهداف ثم التشاور والتفاوض حولها باقسام المعرفة والسلطة والمسؤولية.⁴

1-2-2- التعبئة الذاتية: يشارك السكان من خلال الاخذ بزمام المبادرة بدلا من الاعتماد على الدعم الخارجي علما ان العملية التشاركية لاتلغي الدعم الخارجي من قبيل الدعم المالي التكميلي او التقني .الا انهم يتحكمون ويراقبون كيفية استعمال هذه الموارد.⁵

1-2-3- المقاربة التشاركية :

* ماهي المقاربة التشاركية ؟هي عملية تواصل مع السكان بطريقة تضمن اقتسام المعرفة والسلطة والمسؤولية من اجل تمكينهم من تحقيق تنمية ذاتية مستدامة . وبصفة مبسطة هي عملية التفكير مع الناس والتشاور معهم من اجل مساعدتهم على حل مشاكلهم لتحسين وضعيتهم المجتمعية .

² شليب ذراع فايزة.السياسة التشاركية وفق قوانين التعمير في الجزائر، مذكرة نهاية الدراسة لنيل شهاة ماستر في تسيير التقنيات الحضرية، جامعة المسيلة، سنة2014، ص5

³ دليل مكون اللجنة الجماعية في مجال التخطيط التشاركي،ص8.متوفر على الرابط (www.almadrassa.net/vb/showthread)

⁴ دليل مكون اللجنة الجماعية في مجال التخطيط التشاركي نفس المرجع.السابق، ص 9.

⁵ سليمان ازيكي، دعم قدرات الفاعلين المحليين في اطار المبادرة الوطنية للتنمية البشرية، دليل عملي في ميدان المقاربة التشاركية والتخطيط التشاركي، ص 9.



ب* لماذا المقاربة التشاركية؟ لتجاوز سلبيات طرق التدخل التقليدية والبيروقراطية تعتمد

المقاربة التشاركية لضمان نجاح واستمرارية البرامج وذلك من خلال:

(حرية التعبير، الديمقراطية في اتخاذ القرار، كسب الثقة في النفس، الاحساس بالانتماء

تأهيل الكفاءات، القدرات الذاتية، تحديد الحاجيات الاولية للسكان استعمال الموارد

المتوفرة والممكن تعبئتها بطريقة عقلانية، الادماج والتنسيق بين جميع المتدخلين

ج* معيقات المقاربة التشاركية⁶: من بين معيقات المقاربة التشاركية

- على صعيد المتدخلين:

- مقاومة التغيير، صعوبة تغيير عقليات المسؤولين

- جهل مفهوم المقاربة التشاركية، الحلول الجاهزة الغير الملائمة

- غياب المرونة في التدخل مع الاستراتيجيات المتناقضة للتدخل.

- على صعيد السكان :

- الفقر، الجهل وفقدان الثقة لعدم الوفاء بالوعود السابقة.

- الصراعات، النزاعات العرقية.

- المنفعة الشخصية على حساب المصلحة العامة.

- على صعيد الوسائل :

- غياب المؤهلات البشرية 'المتدخلين والسكان'

- الحاجة الى وقت وامكانيات كبيرة في البداية

- عدم التطابق بين البرامج المقترحة واولويات السكان

⁶ شليب ذراع فايضة. مرجع سابق، ص 6



- على صعيد الممارسات :

- استعمال مفهوم المقاربة التشاركية لاغراض تسويقية ودعائية .

د* مؤشرات التشارك :

- يمكن تصنيف مؤشرات التشارك الى فئتين :
- ✓ **كمية** : وهي عبارة عن اعداد ونسب مثل عدد المشاريع المنجزة خلال مدة محددة(10 سنوات الاخيرة).نسبة انجاز المشاريع المبرمجة ،عدد اللقاءات ،نسبة تحقيق الاهداف المنتظرة،نسبة مستعملي المشروع.
- نوعية** :عبارة عن احكام قيمية ،استمرارية المشاريع ،اقبال السكان على المشاريع المنجزة ، تشكيله اللجنة (نوعية الممثلين حسب الجنس والشرائح ونسبة تمثيل الوحدات السكنية)⁷.

ثانيا:التاصيل النظري لخدمة النقل الحضري الجماعي

1- تعريف النقل:لقد عرف القانون الجزائري خدمة النقل حيث نصت المادة 16 من القانون رقم

17/88، المؤرخ في 10/05/1988 على ما يلي:

"يعد نقلا كل نشاط ينقل بواسطته شخص طبيعي أو معنوي أشخاصا أو بضائع من مكان إلى آخر

على متن مركبة مهما كان نوعها"⁸

والملاحظ أن القانون الجزائري عرف النقل على أساس أنه نشاط واقتصر على وصفه

دون التطرق إلى الجانب الاقتصادي الذي يتضمنه، إذ أن النقل من الناحية الاقتصادية هو:

نشاط يخلق منفعة في الزمان والمكان بواسطة التحول الفيزيائي للسلع والأشخاص من مكان إلى آخر ."

⁷ دليل مكون اللجنة الجماعية في مجال التخطيط التشاركي، مرجع سابق، ص 11-12.

⁸ القانون رقم 17/88 المؤرخ في 10 ماي 1988 المتضمن تنظيم النقل البري وتوجيهه، الجريدة الرسمية للجمهورية، السنة 25، العدد 19، ص 785.



انطلاقاً من التعريفين يمكننا إعطاء تعريف شامل للنقل استناداً على العناصر المذكورة آنفاً.
" النقل هو كل نشاط يخلق منفعة في الزمان والمكان بواسطة التحويل الفيزيائي للسلع والأشخاص من مكان إلى آخر على متن مركبة معدة لهذا الغرض ".
.

1-2- مفهوم النقل الحضري : النقل الحضري وسيلة هامة للربط بين نقاط التجمع

العمراني وهو الشريان الواصل بينها، فضلاً عن كونه المحرك الأساسي للتجمع السكاني الحضري، حيث يهدف إلى إعطاء ديناميكية واستمرارية للحياة في المدينة بمختلف تشكيلاتها.

يرمي النقل الحضري لضمان القيام بجميع عمليات التنقل لكل المستعملين لقضاء

متطلبات حياتهم في ظل شروط اقتصادية ملائمة وبطريقة مريحة وفي ظروف آمنة جيدة.

هذه الشروط الثلاثة: " الاقتصادية، الراحة، الأمن " الأخير منها " الأمن " يعتبر شرط إجباري أما

الأخيرين فيتعلقان بإمكانيات التنفيذ لتخطيط المسالك " شبكة النقل " والتجهيزات المرتبطة بها

آخذين في الحسبان المميزات الخاصة بكل منطقة عمرانية: الموقع، النسيج والبنية العمرانية⁹

1-3- مفهوم النقل العمومي الحضري : يتم بواسطة الحافلات أو المركبات المجهزة أي التي لها

مقاعد تفوق تسعة (09) ولكن داخل المحيط الحضري، هذه الأخيرة الذي يحدد من طرف رئيس

المجلس الشعبي البلدي إذا كان محصوراً في الحدود الإقليمية

للبلدية المعنية والوالي إذا كان يشمل على تراب عدة بلديات متجاورة ويتم تنفيذ كل نظام نقل

حضري بعد إعداد مخطط النقل الحضري والموافقة عليه.¹⁰

⁹ القرار الوزاري المؤرخ في 20 يونيو 1983 المتضمن تنظيم المركبات المستعملة في نقل الأشخاص المشترك، الجريدة الرسمية سنة 20، العدد 38، ص 2290.

¹⁰ قانون 13/01 المؤرخ في 17 جمادى الأولى 1422 هـ الموافق لـ 17 أغسطس 2001م يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 44، المادة 29.



1-4-4- أنواع النقل العمومي الحضري :

يتم هذا النشاط إما بواسطة الحافلات أو العربات المجهزة بعدد مقاعد يزيد عن (09) تسعة ويخضع هذا النشاط إلى التسجيل في سجل تجاري وفي سجل النقل العمومي للمسافرين.

1-4-1- النقل بالحافلات :

يتم هذا النوع بواسطة مؤسسات وطنية أو مؤسسات نقل تابعة للجماعات المحلية. لقد استفاد القطاع الخاص من ممارسة نشاط النقل العمومي للمسافرين سنة 1987 سواء بالنسبة للخطوط ذات المنفعة الوطنية أو ذات المنفعة المحلية والذي رجع بالفائدة الكبيرة على المواطن.

1-4-2- النقل بالمركبات المجهزة :

هذا النوع من النقل عرف تطورا كبيرا في السنوات الأخيرة نظرا لميل عدد كبير من المستثمرين في مجال النقل العمومي للمسافرين إليه، وذلك بسبب المرونة الكبيرة في شروط استغلال هذا النوع من النقل وهو ما أحدث تخلي لدى هؤلاء المستثمرين على النقل الجماعي بواسطة الحافلات العادية والصغيرة، والتوجه نحو استغلال العربات المجهزة.¹¹

1-5- التنقلات الحضرية : تحتل التنقلات الحضرية مكانة هامة ضمن النشاطات المختلفة

التي يقوم بها الإنسان لتلبية حاجياته، وبحكم اختلاف حاجيات الإنسان من جهة تحتل التنقلات الحضرية مكانة هامة ضمن النشاطات المختلفة التي يقوم بها الإنسان لتلبية حاجياته، وبحكم اختلاف حاجيات الإنسان من جهة وتباعد المناطق المقصودة من جهة أخرى فإن تنقلات الإنسان تختلف من حيث أنواعها وأسبابها.¹²

¹¹ سليم العايب وزملائه، دراسة تحليلية لواقع النقل الحضري الجماعي لمدينة عين مليلة، مذكرة نهاية الدراسة مفتش في النقل البري، المدرسة الوطنية لتطبيق تقنية النقل البري باتنة، دفعة جوان 2003، ص.7.

¹² سليم العايب وزملائه، نفس المرجع السابق، ص 8.



1-5-1- أنواع التنقلات :

عدة طرق للنقل منها: المشي على الأقدام، الدراجة، السيارة والحافلة.

أ- المشي على الأقدام: وهو الطريقة الطبيعية للتنقل، وهو الطريقة الأكثر انتشار في المدن، كما يعتبر بمثابة فعالية اقتصادية تتمثل في انعدام التكلفة، وفعالية صحية كالحماية من أمراض القلب والربو، وكذا له فعالية بالنسبة للبيئة تتمثل في المحافظة على المحيط.

صور رقم 1-2-3: توضح التنقل مشيا



المصدر: www.albayan.com

ب- النقل بعجلتين: يتميز هذا النوع من التنقل بمرونة نسبة في الحركة وعدم شغله لمساحات كبيرة، وهو أسرع من المشي على الأقدام، ويضم الدراجات الهوائية و النارية ذات محرك صغير.

صور رقم 4-5-6: توضح التنقل بعجلتين



المصدر: www.alriyad.com



ج-التنقل بواسطة السيارات: تحتل السيارة مكانة هامة في حياة الأفراد، فبالإضافة لكونها وسيلة للتنقل وقضاء الحاجيات فهي وسيلة للترقية والعمل. حيث نجد أن خدمة النقل تغطي بواسطة سيارات النقل الحضري وكذا النقل العمومي بواسطة العربات المجهزة.

صور 7-8-9: توضح التنقل بواسطة السيارة



المصدر www.almuraba.net

د-التنقل بواسطة الحافلات ووسائل النقل العمومي: تحتل الحافلات مكانة هامة داخل المدينة بسبب ربط مختلف أحياء المدينة بعضها البعض، وتخضع إلى تنظيمات معينة في التوقيت، الخطوط والمواقف وفق خدمة النقل العمومي، وبالإضافة إلى الحافلات نجد وسائل أخرى تستخدم في النقل العمومي نذكر منها: الترامواي (Tramway) و. Téléphérique¹³

صور 10-11-12: الحافلات ووسائل النقل العمومي



المصدر: www.shababkom.com

¹³ فارس بوباكور، محاضرات اقتصاد النقل، المدرسة الوطنية لتطبيق تقنية النقل البري باتنة 1999 ENATT .



1-5-2 أسباب التنقلات: إن تزايد السكان يترتب عليه امتداد المدينة من حيث المناطق العمرانية، فتتوسع وتزداد مراكز العمل والتجارة وأماكن الترفيه ومن خلال هذه التوسعات التي تعرفها المدينة نجد مراكز النشاطات موزعة في نقاط متباعدة، مما يحتم على السكان تنقلات مستمرة تختلف أسبابها وفقا للمناطق المقصودة.¹⁴

أ - التنقلات سكن - مركز عمل: يكون حدها الأعظم في الفترات الصباحية والمسائية أي عند الذهاب إلى مراكز العمل والرجوع منها، فمنهم من يتنقل راجلا ومنهم من يستعمل السيارات الفردية ومعظمهم يستعمل النقل الجماعي وهذا يرجع إلى عامل الدخل.

ب- التنقلات المدرسية: تنقلات يومية للتلاميذ للإلتحاق بالمدارس (تكون بالمشي على الأقدام والثانويات والمتوسطات (أغلبها تكون بالنقل الجماعي).

ج- التنقلات لأغراض أخرى:

هذه التنقلات يمكن تلخيصها في ثلاث حالات: الشراء، أعمال شخصية، والترفيه. إن حاجة الأفراد لاقتناء حاجياتهم ومشترياتهم تفرض عليهم التنقل للحصول عليها واستعمال أنواع مختلفة من وسائل النقل، بحكم بعد المراكز التجارية عن الأحياء السكنية أما التنقلات من أجل الأعمال الشخصية فتشمل التنقل لمختلف المرافق العمومية كالبنك، البلدية... الخ.¹⁵

2- نوعية الخدمة المقدمة في نشاط النقل العمومي الحضري: يعتبر النقل العمومي الحضري من أهم فروع النقل، وذلك لاتصاله المباشر مع المواطن وتوفيره خدمة عمومية على مستوى المناطق السكنية، هذه الخدمة التي يجب ان تضبطها قواعد ومعايير معينة يلتزم بها القانون، وتساهم مديرية النقل في تنظيمها ولعل أهم هذه المعايير هي:

¹⁴ سليم العايب وزملائه، مرجع سابق، ص7.

¹⁵ سليم العايب وزملائه، مرجع سابق، ص 8،9.



2-1- الوقت : وهو أهم المعايير في خدمة النقل العمومي الحضري، وذلك بسبب ارتباط المتقلين بمواقيت محددة للوصول على المناطق المقصودة.

2-2- الراحة : تتجسد بتوفير المكيفات، للمقاعد جيدة أو المذياع. توفر هذه الشروط والتجهيزات يساهم في جلب المتقلين، فإن معيار الراحة يعد وسيلة للمنافسة بين الناقلين.

2-3- الأمن : يتجسد في إيصال المتقلين بسلامة إلى المكان المقصود، ولتحقيق الأمن يجب أن تحتوي وسائل النقل العمومي على تجهيزات وعناصر أهمها: أبواب و منافذ النجدة، علبة الإسعاف، مطارق النجدة، و كذلك سلامة الأمتعة والحقائب الخاصة بالركاب.

2-4- التسعيرة : وهي القيمة النقدية التي يدفعها الزبون مقابل الخدمة التي يتلقاها، وتلعب التسعيرة دورا بارزا في التوفيق بين العرض والطلب، وتعتبر التسعيرة عاملا أساسيا في اختيار الزبون لوسيلة النقل. والحديث عن السعر في النقل العمومي الحضري يمكن أن ندرج فكرة تقسيم التسعيرة حسب المسافة المقطوعة أي لا يدفع المتقل نفس التسعيرة في تنقله من النقطة أ إلى النقطة ج في تنقله من النقطة أ إلى ب.¹⁶

2-5- النظامية : تتمثل في احترام الناقلين لمواقيت الانطلاق مما يوفر للمتقل خدمة دائمة ومنتظمة تسمح له بتنظيم أعماله وأوقاته ولكيلا يجد صعوبة أو وقتا كبيرا في التنقل.

2-6- المعاملة : عمال قطاع النقل على اتصال مباشر بالزبائن وأكثرهم السائقون والقابضون وهؤلاء العمال يشترط فيهم توفر مجموعة من المسيرات يمكن حصرها فيما يلي:

3 Hamel mokrane et hocin hacane.la qualite du service dan the transport : memoire de fin d 'étude pour l 'obt'ntion de diplôme de T. S.ENATT 1994.



- **قوة الشخصية:** انطلاقا من تعاملهم مع مختلف الشرائح الاجتماعية (صغار، كبار، رجال، نساء) الأمر الذي يتطلب منهم تفهم الحالة النفسية والاجتماعية لكل فرد ومحاولة التجاوب معه وإرضاءه.
- **حسن المظهر:** يكتسي عامل الاهتمام بالمظهر الخارجي من قبل مستخدمي النقل أهمية بالغة، إذا من شأنه أن يبعث الارتياح في نفوس الزبائن.
- **معرفة المتطلبات المهنية:** إن العلاقة المباشرة بين المستخدمين والزبائن تقتضي إن تتوفر لدى المستخدمين معارف متنوعة فيما يخص الحفاظ على نظافة المركبة وسلامتها، وكذا الدراية اللازمة بالقواعد والقوانين التي تحكم القطاع، والتي تنعكس ايجابيا على مدى احترامهم للزبائن وحسن معاملتهم.¹⁷

3- مخطط النقل الحضري في المدينة :

- 3-1- مفهوم مخطط النقل الحضري :** مجموعة الإجراءات التي تقوم بها الدولة ممثلة في السلطة المختصة من أجل توفير كل شروط النقل المريح للمواطنين، ويتكون مخطط النقل من مجموعة اتصالات (خطوط) قائمة على استغلال الهياكل القاعدية المتاحة وهي مصنفة حسب الاتجاه إلى: - خطوط وطنية، خطوط بين المدن (محلية)، خطوط ريفية وخطوط حضرية.
- 3-2- علاقة مخطط النقل الولائي بمخطط النقل الحضري :** يعد مخطط النقل الحضري من الناحية الإدارية جزءا من مخطط النقل الولائي ثم الوطني، لكنه من الناحية الميدانية منفصلا عنه، سواء من ناحية المفهوم الذي يعني توفير وتنظيم وتنسيق وسائل النقل الجماعي للتكفل بنقل المسافرين داخل مجال محدود وعلى مسارات مضبوطة وكذلك من الناحية التقنية.

¹⁷Hamel mokrane et hocin hacane ,ibidem, page 14.



3-3- علاقة مخطط النقل الحضري بمخطط حركة المرور: يهدف مخطط حركة المرور إلى تسيير وتنظيم وسائل النقل البري عبر الطرق داخل المدينة بكل أصنافها ، من أجل تحسين شروط حركة المرور وسيولتها لربح الوقت والتقليل من حوادث المرور وتهيئة وتحسين خدمات المساحات المخصصة للنقل الحضري، ومن ذلك نجد أن مفهوم النقل الحضري هو جزء من مخطط حركة المرور خاصة وأن كل السياسات الخاصة بحركة المرور تعطي الأولوية لوسائل النقل الجماعي، وبالتالي فالعلاقة تكتمل عند مخطط حركة المرور داخل المدينة الذي يعطي الأولوية لإيجاد مخطط نقل حضري بوسائل النقل الجماعي للمسافرين، إذن فالعلاقة تكاملية بين المخططين وكلاهما مهم في تسيير المدن .

4- العناصر المكونة لمخطط النقل الحضري :

4-1- مجال الدراسة وآفاقها : ينشأ مخطط النقل الحضري داخل منطقة عمرانية يبلغ تعداد سكانها 100.000 نسمة¹⁸ أو أكثر داخل إقليم بلدية معنية أو عدة بلديات مجاورة ويتمشى هذا المجال مع التخطيط العمراني للمدينة الذي يتأسس مع مخطط توجيهي للعمران والتطور الحضري الذي هو زيادة معدل سكان المنطقة المعنية بالدراسة، ويعد تحديد مجال الدراسة هو الخطوة الأولى التي يقوم بها المخطط للنقل الجماعي لحصر النقاط التي ستشملها الحافلات. إن تحديد مجال الدراسة لها حساسية مميزة إذ من الأحسن تحديد المنطقة موضوع الدراسة قبل جمع البيانات وفي غالب الأحيان تمتد حدود المنطقة خارج الحدود الإدارية للمدينة ليشمل الضواحي بعد ضبط حدود المنطقة إدارياً يلجأ المخطط لتقسيمها إلى مناطق صغيرة إعتبار إلى : - تجانس المناطق من حيث استعمال الأراضي والمستوى المعيشي للسكان.

- وجود طرق اختراق في أكثر من اتجاه للمنطقة.

¹⁸ القانون 17/88 المؤرخ في 88/05/10 توجد بعض الدراسات يشترط بلوغ عدد سكانها 500000 نسبة لتخطيط النقل مثل الولايات المتحدة الأمريكية.



أن يزيد عدد سكان أو أماكن العمل في الغالب عن 50000 ولا يقل عن 2000¹⁹

4-2- من يقوم بإعداد مخطط النقل الحضري : في ضوء التشريعات الحالية التي تدير النقل

الحضري خاصة منها القانون 17/88 المؤرخ في 10 ماي 1988 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، فإن اختصاص إعداد مخطط النقل الحضري يعود إلى مديرية النقل.

5- شروط إعداد مخطط النقل الحضري :

5-1- الشروط القانونية : نظرا لما يترتب من التزامات مالية لتنفيذ المخطط، فإنه من

الضروري وجود شروط قانونية هي باختصار : - بلوغ السكان التعداد المطلوب قانونا.

- إشهار العملية كاستثمار للمناقصة على الجرائد.

- موافقة السلطات المحلية على تنفيذ البرنامج حتى لا تبقى الدراسة على الورق.

- وجود حظيرة حقيقية قادرة على مواجهة طلب مختلف الخطوط.

- أن يقوم بهذه الدراسة مكتب دراسات متخصص.

- قدرة الجماعات المحلية على توفير المساحات الأرضية اللازمة التي يحتاجها

المخطط كهياكل قاعدية (محطات برية).

- أن يكون فعلا هناك حاجة للقيام بالدراسة لتفادي المشكل.

5-2- الشروط التقنية : تتمثل في إمكانيات مكتب الدراسات المتخصص والوسائل التقنية

لمتابعة ومراقبة حركة المرور مع الإلتزام بمراحل الدراسة وتحديد أسلوب المعالجة الميدانية.

5-2-1- مراحل إعداد مخطط النقل الحضري : يمر إعداد مخطط نقل حضري داخل المدينة

ب3 مراحل هي :

➤ جمع وتحليل البيانات

¹⁹ د. علي محمد عبد المنعم، هندسة النقل والمرور، دار التراث الجامعية، بيروت، لبنان، 1994، ص 16.



➤ التنبؤ بالمستقبل

➤ تحديد الأساليب الفنية.

6 - تعريف شبكة النقل الحضري الجماعي: المقصود بالشبكة انتظام مجموعة من الطرق في شكل عقد تنظمها مجموعة الوصلات.²⁰ أما فيما يتعلق بشبكة النقل الحضري الجماعي فهي عبارة عن شبكة تتوسط المحيط الحضري للمدينة وتربط بين مختلف أحيائها.

6-1 مكونات شبكة النقل الحضري الجماعي :

✓ المنشآت الطرقية²¹ وتضم الخطوط، المواقف، الحظائر والمحطات.

✓ وسائل النقل وهي الوسائل المستعملة في النقل الحضري الجماعي.

✓ الخطوط الملائمة: وهي خطوط ليست ضرورية أو مهمة جدا، ولكنها تمكن المستعملين

من التنقل عليها بسهولة وبسرعة وبكل راحة.²²

✓ الخطوط ذات الطريق الحر: وتكون فيها حركة المركبات ذات حرية كبيرة في الاتجاهين

مثل مسالك الحافلات.²³

6-2 رؤوس الخطوط : المقصود برؤوس الخطوط بداية كل خط ونهايته، وتكون البداية عادة

في وسط المدينة أما النهاية فتكون في المنطقة الموصولة بالمدينة، وهذا في مرحلة الذهاب أما

في مرحلة العودة فتصبح نهاية الخط للمرحلة السابقة هي بدايته والعكس.

²⁰ محاضرات الأستاذ علي بن عباس، مقياس جغرافية النقل، المدرسة الوطنية لتطبيق تقنية النقل البري، باتنة 1999، ENATT.

²¹ سليم العايب وزملائه، مرجع سابق، ص17.

²² محاضرات الأستاذ العيد بغياني، مقياس التعمير والتهيئة العمرانية، المدرسة الوطنية لتطبيق تقنية النقل البري، باتنة، 2000،

ENATT.

²³ محاضرات الأستاذ العيد بغياني، مرجع سابق.



وتكون رؤوس الخطوط مهيئة، بحيث يكون هناك مجال لتوقف الحافلات الإنزال الركاب

ومكوئها في الحظيرة الخاصة بها ثم مكان لاصطفافها أثناء الانطلاق.²⁴

6-3- موقع المحطة الحضرية : المحطة هي مكان التقاء وسائل النقل القادمة من مختلف

المناطق، تتجمع فيه الخطوط الحضرية مما يسهل على المسافرين تغيير وجهات التنقل، حيث

يجب أن تكون المحطة كمركز جذب يتوسط جميع مراكز الجذب الأخرى، ويتم تحديد موقعها

عن طريق دراسة تحليلية لمجموعة من المعطيات كالسكان، مواقع المراكز التعليمية، المراكز

التجارية والمستشفيات، والتي تعتبر أماكن الشغل المنتجة لعوامل السير ، عن طريق تقسيم مجال

الدراسة إلى قطاعات، تستجيب لمتطلبات النقل الحضري الحالية والمستقبلية.²⁵

وتحتوي المحطات على: مكان مخصص للمركبات'مكان مخصص للاستراحة'مكان للإنتظار .

6-4- تعريف وسيلة النقل : هي جهاز ميكانيكي ذاتي الحركة يستخدم في نقل الأشخاص أو

البضائع تتميز بسرعاتها المختلفة وكذا حمولتها وتسلك شبكة طرقية معينة.²⁶

²⁴ سليم العايب وزملائه، مرجع سابق، ص 20.

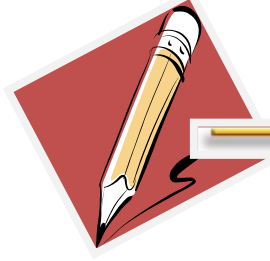
²⁵ سليم العايب وزملائه، مرجع سابق، ص 24، 25.

²⁶ د. فارس بويكور، محاضرات اقتصاد النقل المدرسة الوطنية لتطبيق تقنية النقل البري، باتنة، 1999، ENATT.



خلاصة:

يعتبر النقل الحضري الجماعي واستخدامات الأرض الحضرية من المواضيع التي يجب الاهتمام بها في الوقت الراهن وهذا لما تحمله من عناصر للارتقاء بمستوى الحياة الحضرية ، فقد تطرقنا في هذا الفصل إلى مجموعة من المفاهيم والمصطلحات العامة التي تخص مجال بحثنا حيث أردنا أن تكون مدخلا لموضوع دراستنا ، وهدفنا من خلال ذلك هو تبسيط هذه المفاهيم للقارئ وإعطائه نظرة شاملة عن الموضوع



الفصل الثاني

الدراسة التحليلية لمدينة برج بوعريريج

تمهيد

1- تقديم المدينة

2- الدراسة السكانية

3- الدراسة العمرانية

4- بنية المدينة

خلاصة

تمهيد:

إن الهدف من وراء هذا الفصل هو قراءة عمرانية متكاملة لمدينة برج بوعرييج، قصد التقرب منها و التعرف على جوانبها العمرانية والبنية المجالية، بدءا بالتطرق إلى موقعها ثم الدراسة السكانية ثم الانتقال إلى الخصائص العمرانية و ذلك من خلال دراسة التحولات الحضرية التي مرت بها مدينة برج بوعرييج، كما أعتمد على القواعد العلمية الخاصة بعملية التحليل العمراني من ملاحظات و مخططات وأشكال.

-أولا: تقديم المدينة:**1- الموقع الجغرافي لولاية برج بوعرييج:**

يعتبر الموقع الجغرافي من أهم الضوابط المؤثرة في دراسة المراكز العمرانية ومرد ذلك لما للموقع من تأثير مباشر على حياة الإنسان واستقراره في أماكن محددة، وأفضل المواقع هي التي تحقق أكبر قدر ممكن من العلاقات الخارجية مع المناطق المحيطة بها والتي تضمن ديمومتها وتطورها.¹

وتبرز أهمية ولاية برج بوعرييج في كونها تقع في الشمال الشرقي للجزائر تبعد عن العاصمة الجزائر ب 243 كلم وعن ولاية سطيف ب 67 كلم غربا وعن ولاية المسيلة ب 58 كلم شمالا وعن ولاية بجاية ب 175 كلم جنوبا وعن ولاية بويرة ب 100 كلم شرقا.

¹ محمد الهادي لعروق :مدينة قسنطينة دراسة في جغرافية العمران ص 58

المخطط رقم (01): موقع ولاية برج بوعريريج من الجزائر

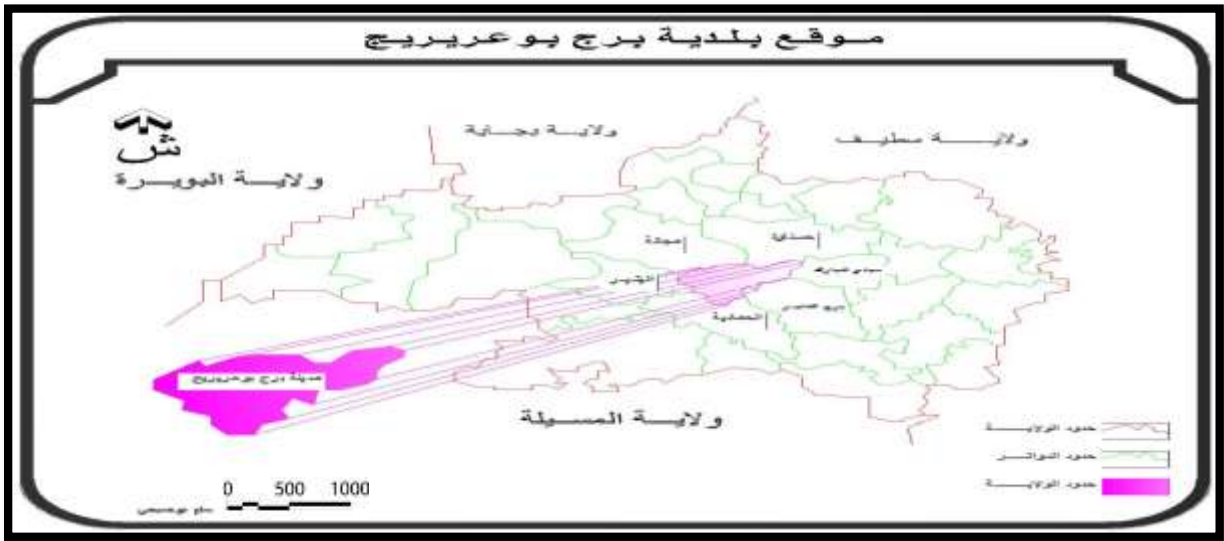


المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لولاية برج بوعريريج سنة 2017

2-الموقع الإداري لبلدية برج بوعريريج:

تقع بلدية برج بوعريريج في الجهة الغربية من الهضاب العليا الشرقية بارتفاع متوسط عن سطح البحر ب: 950 م يحدها من الشمال بلدية مجانة ومن الشرق بلدية سيدي مبارك، من الجنوب بلدية الحمادية والعناصر، من الغرب بلدية اليشير و مجانة وتتربع على مساحة تقدر ب 206,30 كلم مربع

المخطط رقم (02): موقع بلدية برج بوعريريج من الولاية



المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لولاية برج بوعريريج سنة 2017

ثانيا- الدراسة السكانية والسكنية:

إن معرفة عدد السكان يسمح لنا بمعرفة كيفية التهيئة وفقا لمتطلباتهم، لذلك من الضروري تشخيص الواقع البشري للمدينة، والجدول التالي يوضح عدد السكان لعدة سنوات، من خلال الجدول نلاحظ أن عدد سكان مدينة برج بوعريبيج في تزايد مستمر بمعدل نمو يقدر ب 2,4 % في الفترة الممتدة من 1966 إلى 2012م. إذ نلاحظ ارتفاع كبير لعدد السكان من 33455 نسمة إلى 167921 نسمة و ذلك تبعا للتحويلات السياسية والاقتصادية و الظروف التاريخية التي شهدتها المدينة، وقد قسمناها إلى مراحل من بداية 1966 إلى 2012 كما يلي:

الجدول رقم 01: تطور عدد سكان لمدينة برج بوعريبيج من 1966 إلى غاية 2012

السنوات	1966	1977	1987	1994	2004	2012
عدد السكان (نسمة)	33455	51505	83607	103717	143464	167921

المصدر : مديرية التخطيط و متابعة الميزانية سنة 2012

1- التطور السكاني:

أ _ المرحلة الأولى 1966_ 1977: بلغ عدد السكان الاجمالي في هذه المرحلة 33455 نسمة سنة 1966 ليصل إلى 51505 نسمة سنة 1977 بزيادة تقدر ب 18050 نسمة وبمعدل يقدر ب 3,9 % وهو أكبر من المعدل الوطني المقدر ب 3,25 ويعود هذا لعدة أسباب أهمها الهجرة السكانية نحو المدن التي عرفت كل المدن الجزائرية، بالإضافة إلى الزيادة الطبيعية بسبب تحسن الأوضاع المعيشية.

ب _ المرحلة الثانية 1977_ 1987: بلغ عدد سكان البلدية في هذه المرحلة حوالي 83607 نسمة أي بزيادة 32102 نسمة وبمعدل نمو سكاني يعتبر الأعلى على الإطلاق 4,94 % حيث عرفت المدينة

توافد عدد كبير من السكان من داخل وخارج الولاية وهذا بعد ترقية البلدية إلى ولاية في التقسيم الإداري لسنة 1984، بالإضافة إلى الانفجار السكاني في هذه الفترة.

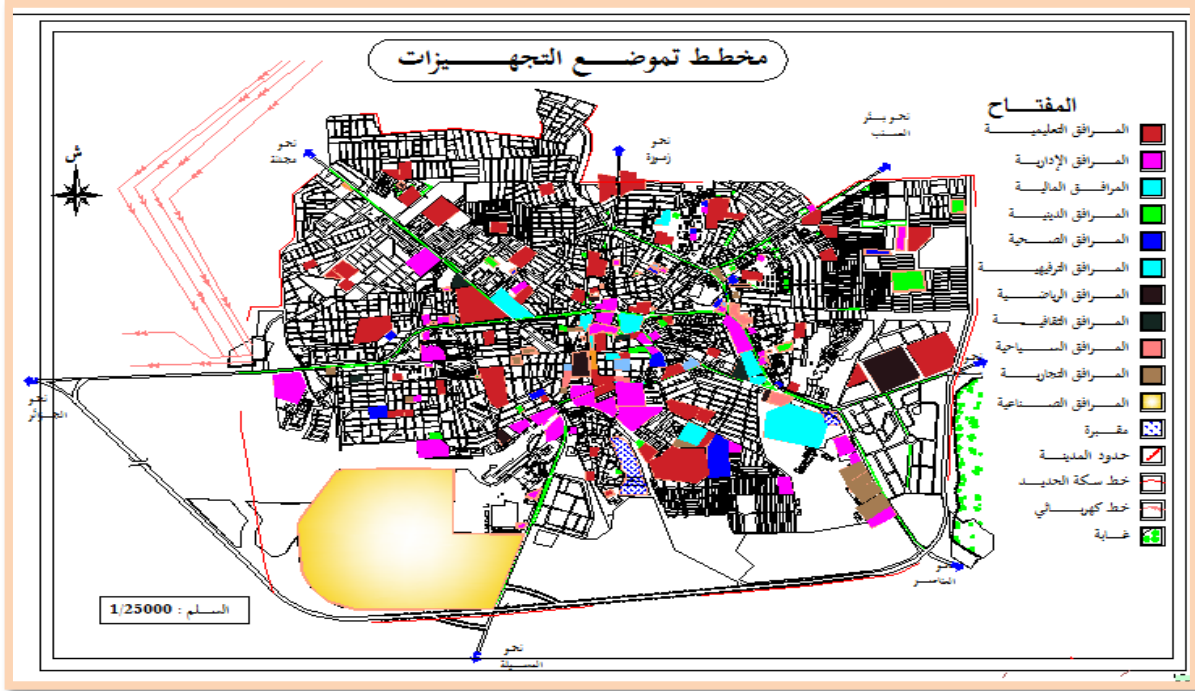
ج _ المرحلة الثالثة 1987 . 1994: ارتفع عدد سكان سنة 1994 إلى 103717 نسمة بمعدل 3,07 %، وشهدت هذه المرحلة اضطرابات في حركة السكان بسبب الأوضاع الامنية الخطيرة للبلاد بصفة عامة و الولاية بصفة خاصة خصوصا في الأرياف ما جعلهم يتجهون نحو المدن بحثا عن الأمن.

د_ المرحلة الرابعة 1944 _2004: استمرت المدينة في استقبال المهاجرين ويعود ذلك خصوصا إلى البحث عن فرص العمل، خصوصا بعد إنشاء المنطقة الصناعية في المدينة، حيث قدر عدد السكان سنة 2004 بحوالي 130988 نسمة وبمعدل نمو يقدر ب 3,2 %.

هـ _ المرحلة الخامسة 2004 _2012: بلغ عدد سكان في هذه المرحلة حوالي 167920 نسمة وبمعدل نمو سكاني يقدر ب 2,01 %، و يعتبر هذا المعدل منخفض بالمقارنة بالمراحل الأولى، ويعود السبب في هذا التراجع إلى التشبع السكاني والسكني للمدينة وبالتالي ندرة العقار وارتفاع ثمنه.

2-الكثافة السكانية: تعتبر دراسة الكثافة السكانية أحد المقاييس التي يعتمد عليها في توزيع السكان على مساحة المدينة وهي تختلف من منطقة إلى أخرى وذلك لأسباب متعددة منها توفر الخدمات الصحية، التجهيزات، الادارية، الاقتصادية... الخ، كما أن الكثافة السكانية تعتبر مؤشر دلالي لمعرفة مدى التفاعل المتبادل بين الإنسان وبيئته، حيث قدر متوسط الكثافة السكانية بمدينة البرج حوالي 165 نسمة/الهكتار وهذا اعتمادا على تعداد 2008.

مخطط (03) تموضع الجهيزات



المصدر: مخطط التهيئة و التعمير لمدينة البرج 2010+معالجة الطالبة 201

3-التجهيزات: تساهم التجهيزات والخدمات العمومية بشكل كبير في توجيه حركة السكان داخل المجال

الحضري إذ تتوزع بشكل عام على طول المحاور الرئيسية للمدينة.

ثالثا-الدراسة العمرانية:

1-لمحة تاريخية عن نشأة مدينة برج بوعرييج : شهدت مدينة البرج تعاقب حكم عدة أجناس

بشرية تنتمي للحضارات التالية :النوميديّة، التركية، الفرنسية، ويؤول اسمها إلى احد ضباط

الأتراك وهو "عروج" الذي بني المدينة على بقايا حصن صغير كان يحملها عروج على رأسه

ويسمى الحصن بالبرج، وفي سنة 1559 ونسبة إليه أصبح يسمى برج بوعروج، ومع مرور الزمن

أصبح الإسم الأصلي للمدينة برج بوعرييج نسبة إلى الريشة التي توجد على طربوش الضابط

عروج، فمدينة برج بوعرييج شهدت هيمنة لاتزال شواهدها إلى حد الآن نذكر منها: * أثار

تاريخية في بعض أجزاء المدينة تركت من طرف الأتراك.

*برج المقراني في مركز المدينة.

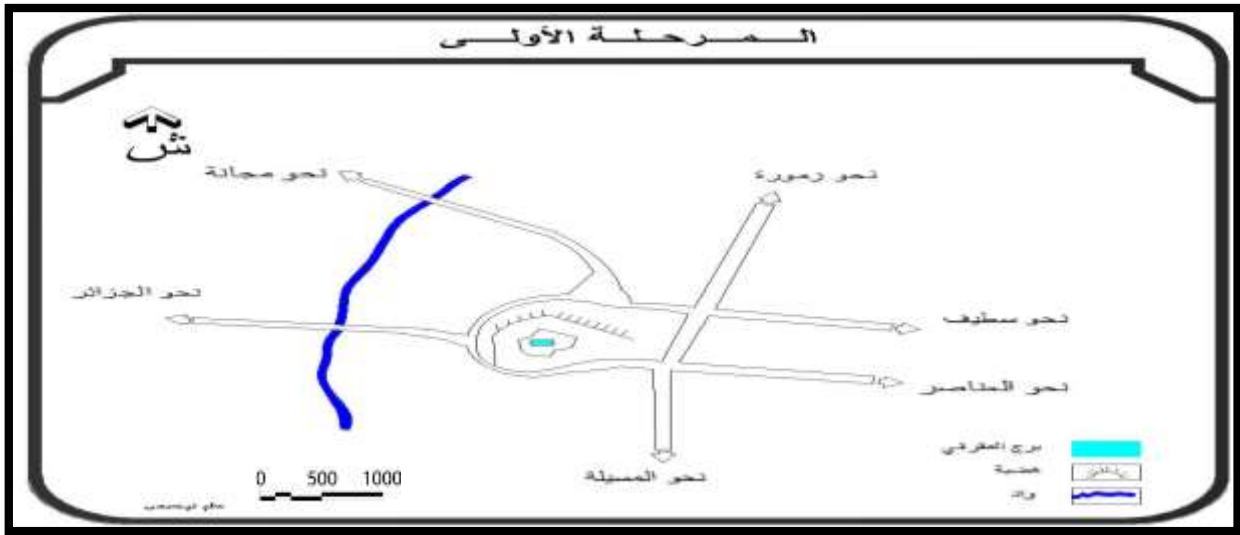
*الهندسة الاستعمارية التي تظهر جليا في البنك الجزائري الخارجي وبعض المنازل للمعمرين.

1-1-1-مراحل التطور العمراني لمدينة برج بوعرييج :

1-1-1-1-المرحلة الأولى (مرحلة النشأة): أين نشأت النواة الأولى للمدينة (قطب) حول خطي النمو

الأول محور (قسنطينة - الجزائر) والثاني (زمورة - المسيلة) تكون هذا القطب من حين: عسكري مدني.

المخطط رقم (04) مرحلة النشأة



المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير سنة 2013.

1-1-1-2-المرحلة الثانية 1840-1850:تدخل ضمن الفترة الاستعمارية، حيث دخل الجيش

الفرنسي إلى مدينة برج بوعرييج في أكتوبر 1939م بقيادة ديك دار ليامن والجنرال فولسبنترا

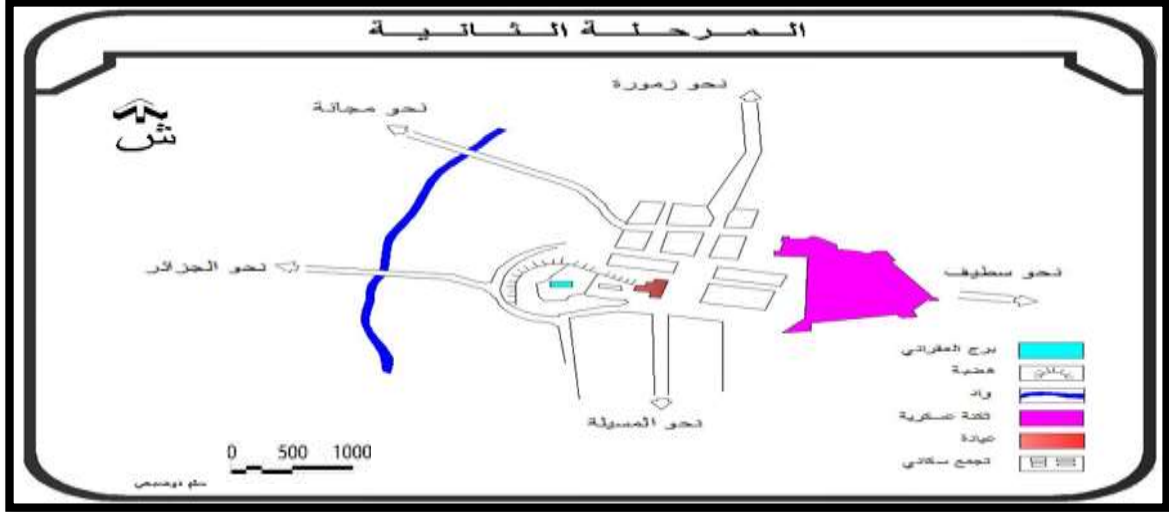
واستقر بجانب القلعة الرومانية ثم بناء المدينة في الأراضي المسطحة وبناء ثكنة عسكرية على

السهل في الجهة الشرقية للقلعة، وبعدها أنشأ مركزا أوربيا يتكون من 100 مسكن، وكان عدد

المستوطنين آنذاك 300 فرد، ووزعت عليهم 1600 هكتار من الأراضي الزراعية ومكثوا في

القرب من هذه التكنة، توسعت المدينة في الجهة الشمالية ابتداء من الهضبة و الواد (Borne) بشكل مستمر على طول خط النمو طريق زمورة .

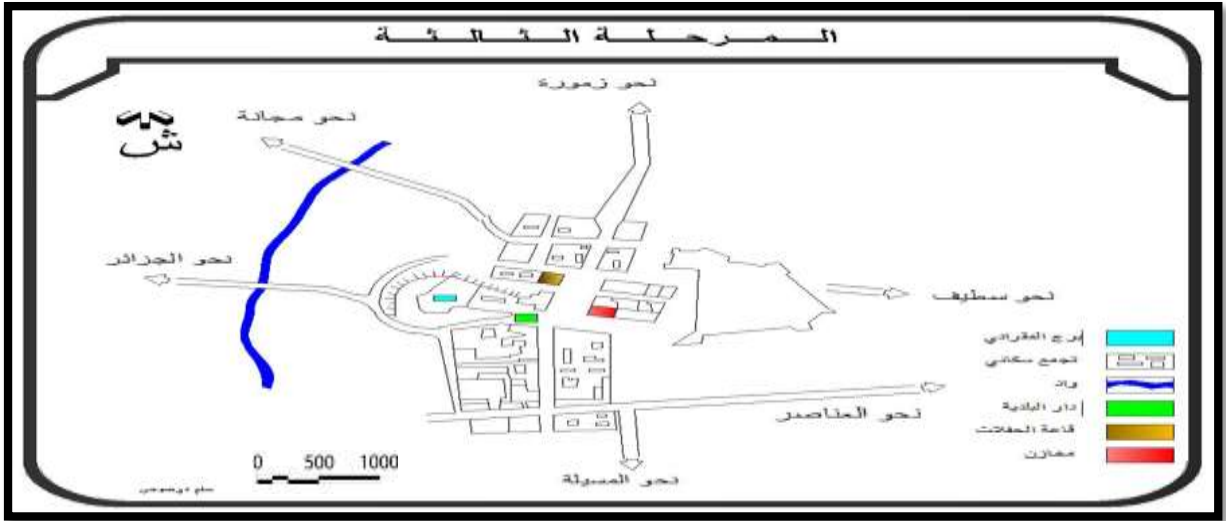
المخطط رقم(05)1840-1850



المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير سنة 2013.

1-1-3- المرحلة الثالثة 1850-1860 تميزت هذه المرحلة بالتوسع نحو الجهة الجنوبية (نمو غير مستمر) على شكل قطع أرضية للبيع وأخرى ممنوحة للمستوطنين مشكلة بذلك النواة الثانية على شكل نمط خطي كما أنشأت في النواة الأولى مساحة تحتوي على دار البلدية وقاعة حفلات.

مخطط رقم (06) 1850-1860.

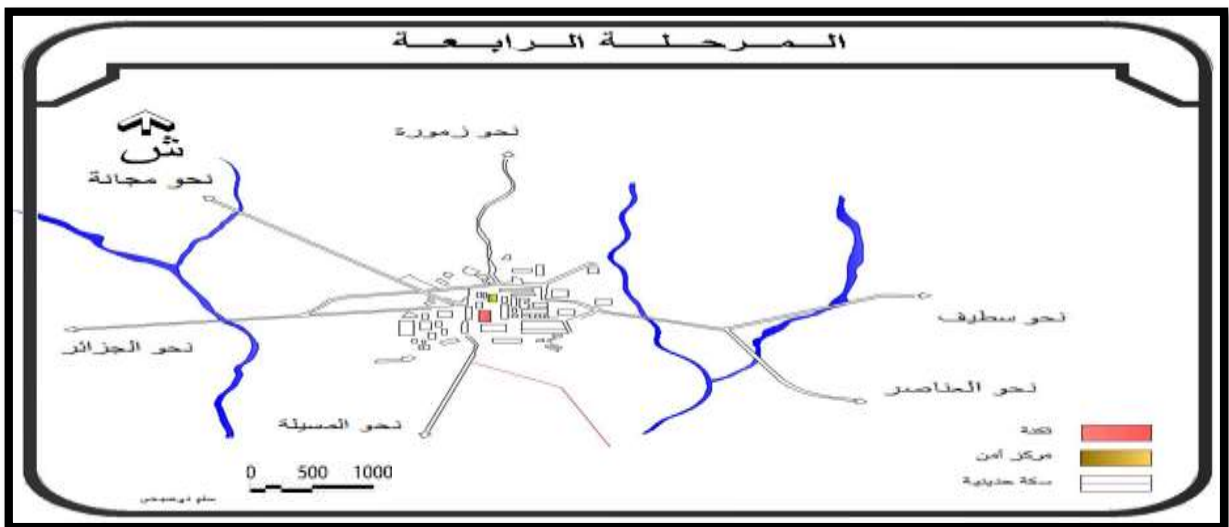


المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير سنة 2013.

1-1-4- المرحلة الرابعة 1860-1930: تم ترقية المدينة الى محافظة كاملة الصلاحيات، وذلك في

3 سبتمبر 1870م ، وإقامة 5 أبواب للمدينة : (باب الجزائر - باب المسيلة - باب قسنطينة - باب بجاية - باب زمورة)

مخطط رقم (07) 1860-1930

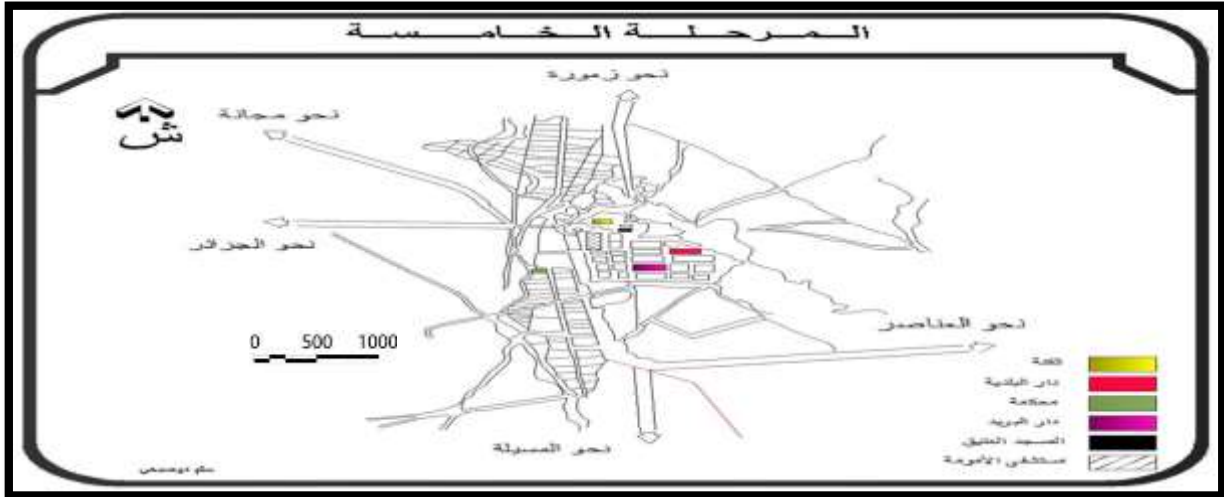


المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير سنة 2013.

1-1-5- المرحلة الخامسة 1930-1962: عرفت المدينة في هذه المرحلة نمو عمرانيا سريعا خارج

السر نحو الجنوب تمثلت في السكنات الفردية والفيلات كما عرف النسيج نموا نحو الشمال وظهرت أحياء فوضوية خارج المدينة بمحاذاة وادي عرييج خارج المدينة الاستعمارية، كما عرفت المدينة نزوحا ريفيا سنة 1960م مما أدى إلى توسع المدينة في جميع الاتجاهات وظهر الأحياء الفوضوية التي تتمثل في: حي الجباس، حي الفيبور، حي الباطوار من الجهة الجنوبية، حي الحدائق القديم على طريق برج

زمورة

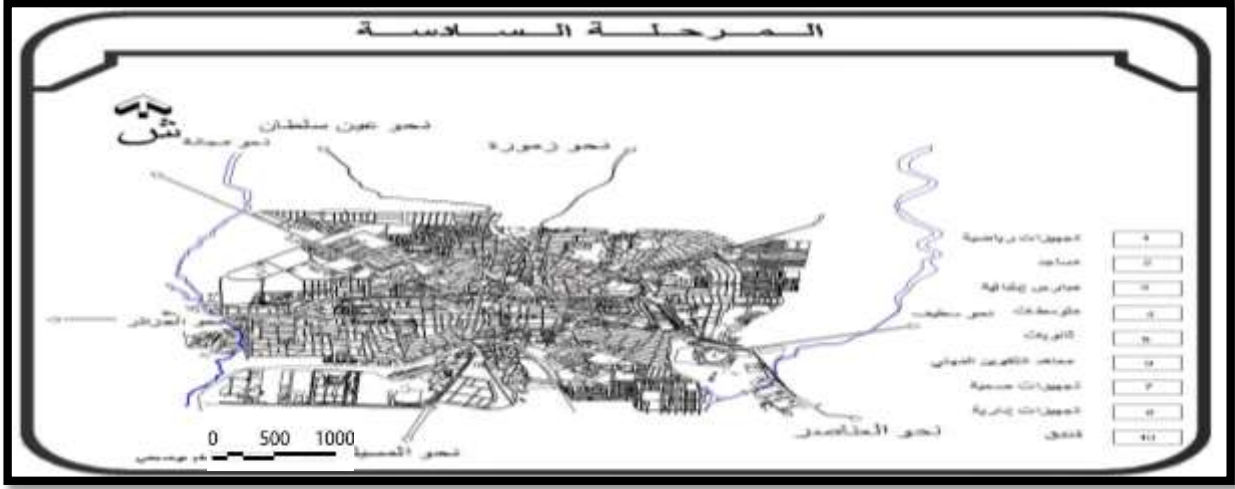
المخطط رقم(08)1930-1962

المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير سنة 2013.

1-1-6- المرحلة السادسة 1962-1994م: نمو عمرانيا سريعا للمدينة في كل الاتجاهات، ففي عام

1974م أصبحت مدينة البرج دائرة تابعة لولاية سطيف وفي سنة 1976م، تم إنشاء المنطقة الصناعية بالجنوب، وفي سنة 1978م وضع أول مخطط عمراني توجيهي لبلدية برج بوعرييج وحسناوة وتم بدء إنجاز المنطقة السكنية الحضرية الجديدة والأولى مثل حي 400 مسكن و 200 مسكن وكذلك السكن الفردي مثل حي أولاد سليمان. وفي عام 1984م أصبحت المدينة مقرا للولاية

المخطط رقم(09)1962-1994

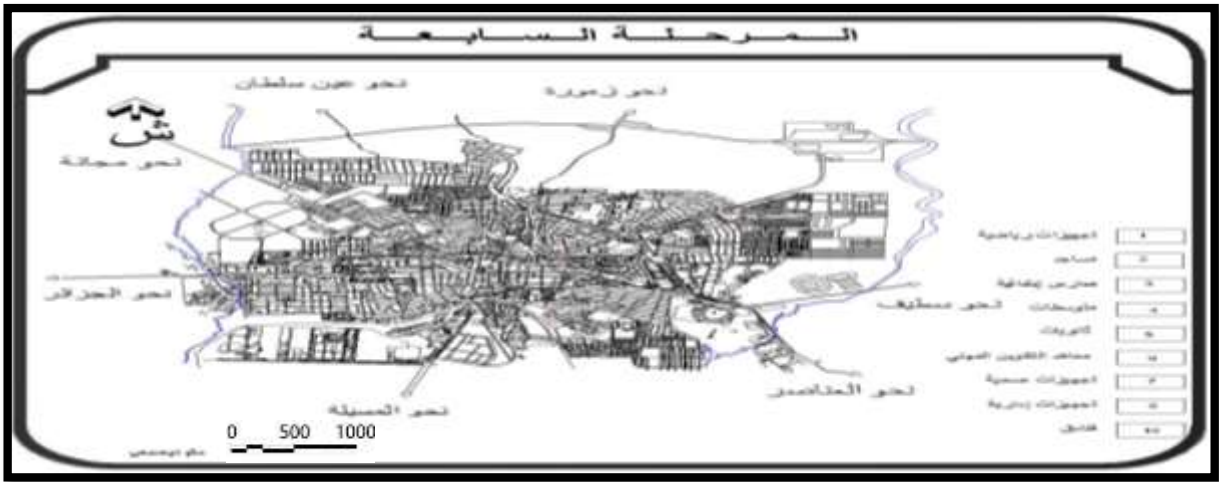


المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير سنة 2013

1-1-7- المرحلة السابعة 1994-2007:تعتبر منحرج هام في تطور المدينة وذلك لما شهدته من

ظهور للصناعات والتجهيزات و التي جعلت المدينة تحتل موقع استراتيجي و مكانة اقتصادية.

المخطط رقم(10)1994-2007

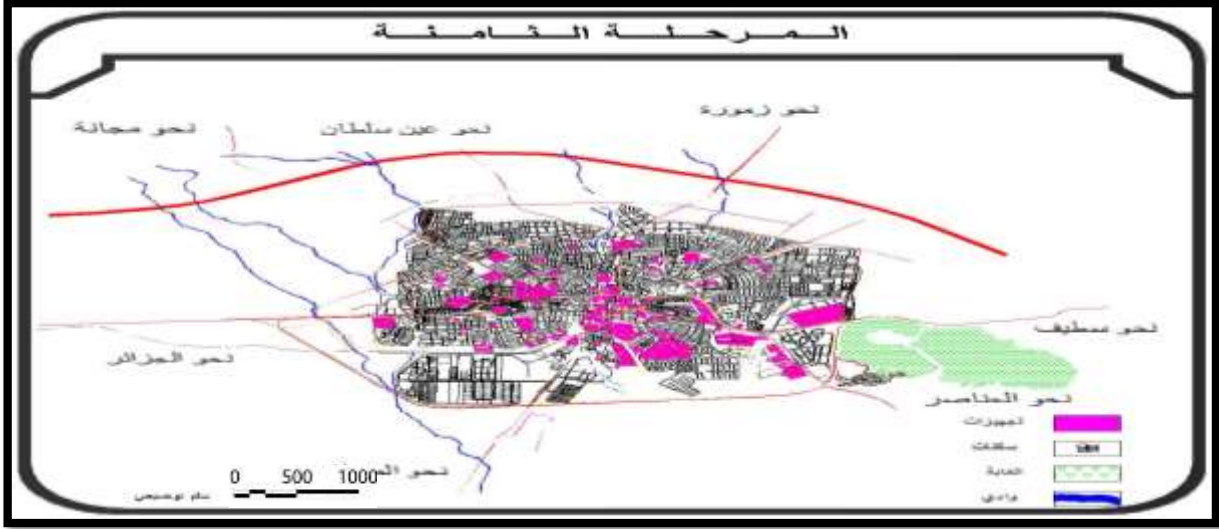


المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير سنة 2013

1-1-8- المرحلة الثامنة تمتد من 2007 - إلى يومنا هذا:شهدت الجزائر في هذه المرحلة استقرارا

أمنيا أثر على الوضع الاقتصادي للدولة، هذا الاستقرار ساهم في ظهور ونمو المشاريع الاقتصادية.

المخطط رقم (11) 2007-إلى يومنا



المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير سنة 2013

رابعاً: البنية العامة للمدينة

1- المحاور الهيكلية للمدينة

1-1-1- الطرقات: تضم ولاية برج بوعريج شبكة من الطرق توّهلها أن تلعب دوراً هاماً في تنمية الاقتصاد، وهذا لتوفرها على شبكة من الطرق تربطها بمختلف الولايات المجاورة إذ يبلغ طولها 2.331.31 كم منها 202,72 كم طرق وطنية و 265,69 كم طرق ولائية و 1.872.90 كم طرق بلدية.

1-1-1- الطرق الوطنية:- الطريق الوطني رقم 05 (الجزائر - سطيف): يمر داخل النسيج الحضري لمدينة البرج (نهج هواري بومدين) وهو المحور الذي تنمو وتتطور عليه المدينة ويحدّد شكلها العام؛ ونظراً لأهمية الطريق والحجم الكبير لمستعمليه، ولتقادي مشاكل المرور داخل المدينة فقد تم إنشاء محول جنوب المدينة لتخفيف الضغط عليه وتسهيل عملية الحركة.

- الطريق الوطني رقم 45 (البرج- المسيلة): يمر بالاتجاه الجنوبي للمدينة (نهج عامر عمّار)، كما تتموضع على جانبيه المنطقة الصناعية ومنطقة المؤسسات والنشاطات، ويشهد حركة مرور كثيفة داخل المدينة باعتباره محور التنمية الصناعية.

- الطريق الوطني رقم 76 (البرج- بجاية): ينطلق من مركز مدينة برج بوعرييج باتجاه بلدية زمورة وله أهمية على المستوى الجهوي كونه يربط شمال ولاية سطيف والشمال الشرقي للمدينة.

1-1-2- الطرق الولائية: تتمثل في الطريق الولائي رقم 42 الرابط بين مجانة، البرج،

العناصر وهو الطريق الولائي الوحيد الذي يمر بمدينة البرج.

1-1-3- الطرق البلدية: تتمثل في الطرق المتفرع من الطرق الولائية والوطنية، والتي تلعب دور كبير

في ربط التجمعات القريبة بالمدينة مثل طريق البرج عين السلطان المتفرع عن الطريق الوطني رقم 76، وطريق البرج بئر الصنب.

1-2- المحولات: يوجد بمدينة برج بوعرييج محول وحيد و ذلك في الجهة الجنوبية .

1-3- الجسور : يوجد جسرين في مدينة برج بوعرييج وهما :

- جسر المسيلة :يعتبر جسر للسكة الحديدية .
- جسر واد بومرقد : يقع في الجهة الشرقية للمدينة.

1-4- مسار الوزن الثقيل: تتركز هذه المسارات على المحول المتواجد في الجهة الجنوبية للمدينة

(سطيف الجزائر) ويمر على الطريق الوطني رقم 05 إلى غاية تقاطعه مع طريق مجانة.

1-5- خطوط السكة الحديدية : يوجد بالمدينة خطين للسكة الحديدية:

- الخط الأول : الرابط بين الجزائر برج بوعرييجو عنابة.
- الخط الثاني : الرابط بين برج بوعرييج المجاز والمسيلة.

2- شبكة النقل الجماعي لمدينة برج بوعرييج:

2-1 - ميلاد الشبكة: قبل سنة 1995 لم تكن هناك أي خدمة للنقل الجماعي الحضري وكانت

تنتقلات السكان تتم عبر النقل غير الشرعي أي النقل الحضري (سيارات أجرة) و نظرا لاعتبارات سياسية ونقص النظرة التقنية ومع تزايد الطلب على النقل بدأ التفكير في تعميم استعمال الحافلات داخل المحيط الحضري وكانت البداية سنة 1997 حيث ولد أول خط للنقل الحضري الجماعي بسبب كثافة التنقلات اليومية من حي 217 مسكن إلى القرية الشمالية مرورا بوسط المدينة. و إلى غاية 1999 تم ضبط ثلاث خطوط (05،06،09) للنقل الجماعي ثم ترقيتها إلى ستة ثم عشرة ثم خمسة عشرة سنة 2011 بإشراف مديرية النقل مع هيئات تقنية و جمعيات محلية نشطة.

2-2 - خصائص خطوط النقل الجماعي:

جدول رقم (02): يوضح خصائص خطوط النقل الجماعي

رقم الخط	عدد المتعاملين	عدد الحافلات	عدد المقاعد
01	01	01	07
02	02	02	50
03	06	06	223
04	/	/	/
05	22	22	550
06	23	23	1064
07	28	28	1175
08	/	/	/
09	22	22	815
10	08	08	323
11	/	/	/
12	03	03	75
13	01	01	25

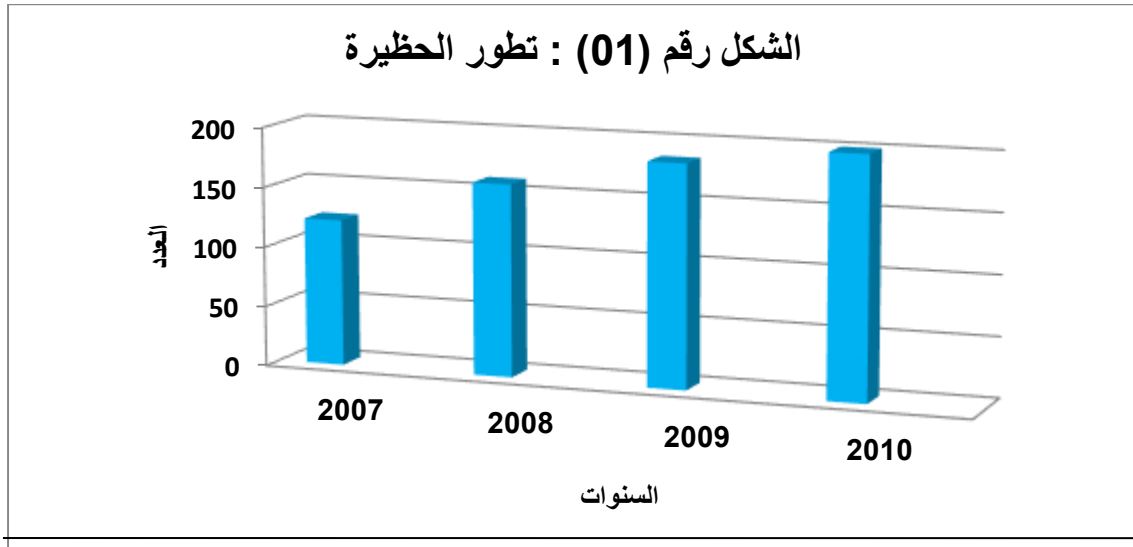
/	/	/	14
1250	30	30	15
340	09	09	16A
724	15	15	16B

المصدر: مديرية النقل لمدينة برج بوعرييج 2017

جدول رقم(03): تطور الحظيرة.

السنوات	2007	2008	2009	2010	2011	2012
العدد	122	160	185	200	210	245

المصدر: مديرية النقل لمدينة برج بوعرييج 2012



المصدر: من اعداد الطالبة 2017

إن عدد الحظيرة في ازدياد مستمر حسب الجدول الأعلى وهذا ما هو إلا لتطور عدد السكان و النمو المستمر للمدينة و زيادة التنقلات، ويربط مستوى الخدمات بعنصرين هامين هما الحظيرة وشبكة الطرق

2-3- نوعية الخطوط من حيث السرعة ومدة الرحلة

جدول (04): نوعية الخطوط من حيث السرعة ومدة الرحلة

رقم الخط	طول الخط (m)	مدة الرحلة	السرعة المتوسطة
01	9133	00:23:10	18.8
02	5256	00:26:45	18.0
03	6256	00:24:30	19.8
04	/	/	/
05	9081	00:39:20	18.0
06	91199	00:40:22	16.5
07	5938	00:27:10	20.7
08	/	/	/
09	5948	00:54:23	19.4
10	4787	00:24:20	18.0
11	/	/	/
12	9120	00:27:10	17.4
13	7651	00:30:20	15.2
14	/	/	/
15	3684	00:48:22	18.2
16(B.A)	2884	00:50:10	18.8

المصدر: مديرية النقل لمدينة برج بوعرييج 2017

استنتاج: من خلال الجدول لاحظنا أنه، لا يوجد استغلال كامل للخطوط الموجودة ، إذ يوجد بالمدينة

سبعة عشر (17) خط للنقل وهناك 4 خطوط مجمدة (خط 04، خط 08، خط 11، خط 14) مع وجود اختلاف

في السرعة، المدة، طول الخط وهذا راجع إلي السائق وحالة المركبة أيضا.

2-4- خطوط النقل الحضري الجماعي لبلدية برج بوعريج.

جدول (05): خطوط النقل الحضري الجماعي لبلدية برج بوعريج.

رقم الخط	الانطلاق	المسار	الوصول
01	الجامعة	عين زريقة - القرية الشمالية - سوق الفلاح - طريق ريغي سعيد - نهج هواري بومدين - الطريق الولائي 42.	محطة المسافرين
02	محطة المسافرين	نهج عامر عمار - طريق بريكي عبد القادر - طريق عبان رمضان - الطريق الولائي 42.	القرية الجنوبية
03	حي 700 مسكن	نهج عامر عمار - طريق بريكي عبد القادر - طريق عبان رمضان - طريق 20 أوت - أخروف	محطة المسافرين
04	/	/	/
05	محطة المسافرين	نهج عامر عمار - طريق بريكي عبد القادر - طريق عبان رمضان - طريق 08 مارس - طريق ريغي سعيد - الجامع - حي 217 مسكن - حي 1044 مسكن	عمارات بلعربي
06	حي بومزوغ	1044 مسكن - حي 500 مسكن - الجامع - طريق ريغي سعيد - نهج هواري بومدين - نهج مهني - تكوين المهني - القرية الشمالية.	عمارات بلعربي
07	قطاع د (قرية تيبورتين)	السوق - طريق عامر عمار - نهج هواري بومدين - نهج مهني - حي عجبل بوزيدي - حي الزهور - عين زريقة.	عين زريقة
08	/	/	/
09	حي 1044 مسكن	نهج عامر عمار - طريق خير - طريق بغدي - طريق عبد السلام - نهج الأمير - نهج هواري بومدين - طريق مباركية - طريق مزهود - ثانوية المقراني - حي العناصر - حي 500 مسكن.	مقر الولاية
10	ثانوية فرحات عباس	مركز التكوين المهني - طريق مزهود - نهج رماش - طريق ريغي سعيد - نهج هواري بومدين - نهج مهني - محطة الأرصاد الجوية - حي زيتوني عمار.	متوسطة فاطمي
11	/	/	/
13	مستشفى بوزيدي	المستشفى - حي المجاهدين - طريق فلسطين - طريق بركي عبد القادر - طريق بغدي شريف - طريق عبد السلام - طريق بلجودي مختار - نهج هواري بومدين - نهج مهني - طريق سنوسي - حي عبد المومن.	حي عبد المومن
14	/	/	/
15	مستشفى بوزيدي	مستشفى بوزيدي - بلجودي مختار - طريق فارس حسين - طريق عبان رمضان - طريق بركي عبد القادر - طريق خير عبد القادر - طريق بغدي شريف - طريق زاو ربيعة - طريق دغدغ محمد - نهج أمير عبد القادر - طريق دراج موسى - طريق عبان رمضان - حي كجويلية - حي زيتوني عمار.	حي 200 مسكن.

ملعب 20 أوت	ملعب 20 أوت-حي 500 مسكن -مونية -لاقراف- متوسطة سعيد زروقي -5 جويلية -الأقواس -مقهى - شرنين -فيرمة -مركز صحي -مروانة -مسجد -المقراني - لاقار -جسر - باب السوق -شعبة الفار -حي 50020 أوت.	حي 700 مسكن	16A
ملعب 20 أوت	ملعب 20 أوت-حي 500 مسكن -شعبة الفار - باب السوق -جسر -لاقار -المقراني -المسجد -مروانة -مركز صحي -فيرمة -شرنين -مقهى -الأقواس -5 جويلية - متوسطة سعيد زروقي -لاقراف -مونية -حي 500 مسكن - ملعب 20 أوت.	حي 700 مسكن	16 B

المصدر : مديرية النقل لمدينة برج بوعريبيج 2017

لا يوجد استغلال كامل للخطوط الموجودة، إذ يوجد بالمدينة خمسة عشر (17) خط للنقل الحضري الجماعي منها 4 خطوط مجمدة (خط 04، خط 08، خط 11، خط 14) بالمقابل هناك تشبع في الخطوط رقم 06 و الخط رقم 09، و حتى وإن استغلت كامل الخطوط يبقى العجز موجود لأسباب:

- ❖ عدم توازن بين كثافة حركة التنقلات داخل المدينة واتساع الرقعة الحضرية لها.
- ❖ طول مدة انتظار الركاب لعدم احترام مواعيد الرحلات.
- ❖ عدم التوازن في استغلال الخطوط من طرف المتعاملين.

الخلاصة :

أوضحت الدراسة التحليلية وجود عدة مشاكل تعاني منها النقل الحضري في مدينة برج بوعرييج و قد

صنفناه إلى:

مشاكل على المستوى التنظيمي المجالي :

- نقص في الهياكل القاعدية اللازمة التي تسمح بعمل أمثل وتغطية شاملة.
- تركز الحركة على نهج هوارى بومدين ونهج الأمير عبد القادر مما يجعل ازدحام من جهة ونقص كبير في ضواحي المدينة ،مما يؤثر سلبا من ناحية التنقلات اليومية للسكان.

مشاكل على المستوى التنظيمي التسييري :

- غياب المراقبة لعمل الحافلات وعدم انتظام عملها(زمن الانتظار/ زمن الرحلة/ السرعة). وقدم حظيرة المركبات المخصصة للنقل الجماعي.
- سوء تنظيم شبكة النقل الحضري في المدينة ونقص كبير في الأحياء الموجودة ضواحي المدينة مما يجعل التنقل صعب.
- عدم التكافؤ في المحاور المهيكلية للنقل الحضري للمدينة.

تعتبر هذه المشاكل من بين الأسباب التي أثرت بصفة مباشرة لعدم تطور النقل الجماعي الحضري لمدينة

برج بوعرييج.



الفصل الثالث

الدراسة التطبيقية

تمهيد

- 1- تحليل الإستثمار
- 2- الحدود الزمنية
- 3- عرض محتوى الإستثمار
- 4- تحليل وتفسير حصيللة الدراسة

الميدانية

الخلاصة



تمهيد:

من خلال الدراسة الميدانية للوضع الحالية لشبكة النقل بمدينة برج بوعرييج وبعد تحليلها، توصلنا إلى أنها تعاني مجموعة من المشاكل، تستدعي إلى إعادة تحسين خطوط النقل الجماعي وذلك بتفعيل دور المواطن ومشاركته، والوقوف على النقائص التي تعاني منها هذه الأخيرة، ومن أجل بلوغ ما نصبو إليه قمنا بتوزيع حوالي 200 استمارة، و قد حاولنا قدر الإمكان أن تكون عينات الدراسة من مستخدمي النقل من كل المستويات و شمل أهم الأحياء بالمدينة.

أولاً-الإطار العام للدراسة

1-نتائج الاستمارة:

نظرا لطبيعة موضوع المذكرة ولإثرائها ببعض المعلومات الواقعية قمنا بإنجاز استمارة بحث لتوزيعها على عينة من سكان برج بوعرييج (200 استمارة) لإفادتنا بهذه المعلومات ، حيث كانت أجوبتهم على أسئلة الاستمارة كالاتي:

1-1-الحدود الزمنية: استغرقت هذه الدراسة مدة زمنية قدرت ب شهر و20 يوم من 2017/03/30 إلى 2017/05/20.

1-2- عرض محتوى الاستمارة:

تم إخراج الاستمارة في شكلها النهائي في صفحتين، وتم استخدام عدة أنواع من الأسئلة يمكن توضيحها فيما يلي:

-أسئلة بإجابات مفتوحة: وهي ما يترك للمجيب حرية التعبير بكلماته وأسلوبه دون أن تحدد له إجابيات معينة ثم يوفر له فراغ ليكتب فيه إجابته



-أسئلة ذات إجابات مغلقة: وهي التي تحدد فيها إجابات معينة وعلى المجيب اختيار ما يراه مناسب وتتضمن ما يلي :

- أسئلة ذات إجابة مختارة: هي التي تتكون من عدة خيارات لا تقل عن خيارين. يختار المجيب فيها ما يراه مهما أو ما ينطبق على رأيه.
- أسئلة إجابتها ذات خيارين: إجابات لا تزيد عن خيارين، يختار المجيب إجابة واحدة.

1-3- تحليل وتفسير حصيلة الدراسة الميدانية:

1. حسب أحياء العينة:

حاولنا قدر الإمكان أن تكون عينة الاستمارة متواجدة بأهم أحياء المدينة، أي الأحياء المقصودة بكثرة التي توجد بها أهم التجهيزات وأهم الطرق (كنهج هواري بومدين) وكانت كالاتي:

جدول رقم(06): يبين أهم الأحياء التي شملتها الاستمارة

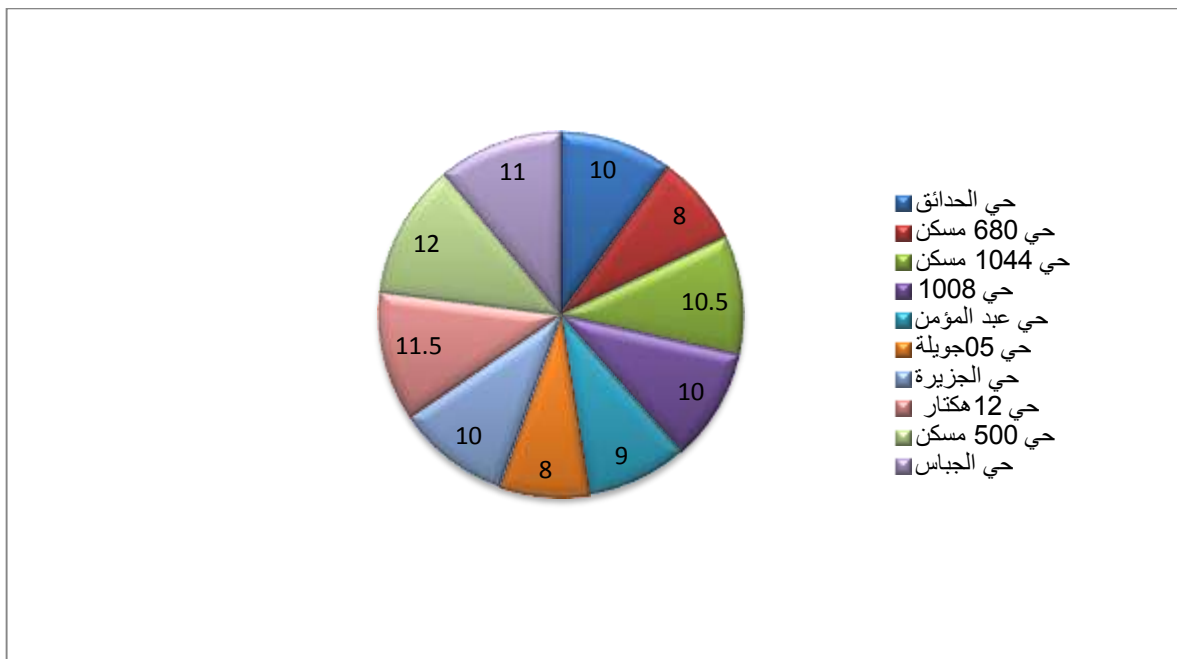
اسم الحي	عدد الأفراد	النسبة %	اسم الحي	النسبة %	عدد الأفراد	النسبة %	اسم الحي	عدد الأفراد
حي 680 مسكن	16	08	حي الجزيرة	20	10	18	09	حي عبد المؤمن
حي 1044 مسكن	21	10.05	حي 12 هكتار	23	11.05	16	08	حي 05 جويلية
حي الحدائق	20	10	حي 500 مسكن	24	12	22	11	حي الجباس
حي 1008	20	10						
المجموع	77	38.05	المجموع	67	33.05	56	28	المجموع

المصدر: من إنجاز الطالبة بناء على استمارة البحث الميداني 2017.

من خلال الجدول (06) يتضح أن أغلب مستعملي النقل الجماعي هم من حي 500 مسكن و هذا عائد إلى الكثافة السكانية العالية الموجودة في هذا الحي وأيضا تركز المحلات التجارية به.



الشكل (02) التمثيل البياني للأحياء .



المصدر: من إنجاز الطالبة بناء على استمارة البحث الميداني 2017.

2- حسب جنس العينة:

جدول رقم (07): توزيع أفراد العينة حسب الجنس

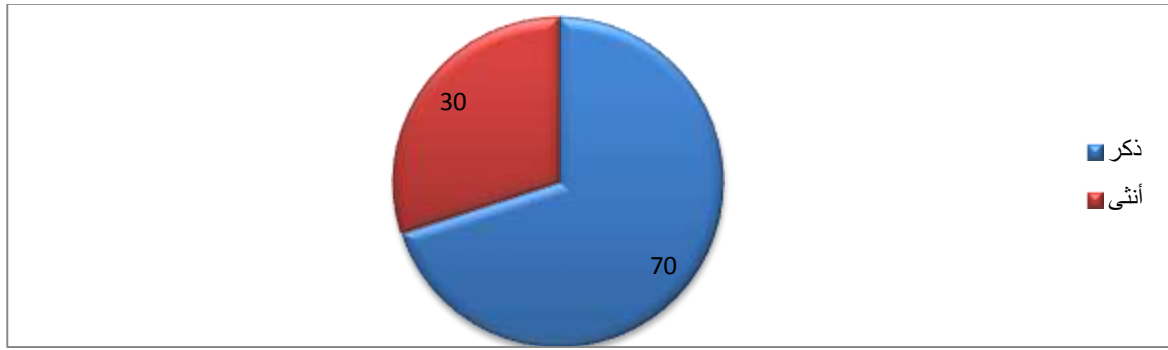
الجنس	التكرار	النسبة %
ذكر	140	70
أنثى	60	30
المجموع	200	100

المصدر: من إنجاز الطالبة بناء على استمارة البحث الميداني 2017.

من خلال الجدول (07) يتضح أن شريحة الرجال هي الشريحة الغالبة وهذا لسهولة الاتصال بها أثناء عملية الاستبيان.



الشكل (03) تمثيل بياني لتوزيع متغير عينة الجنس



المصدر: من إنجاز الطالبة بناء على استمارة البحث الميداني 2017.

3- حسب مكان الإقامة:

جدول رقم (08): توزيع العينة حسب الإقامة

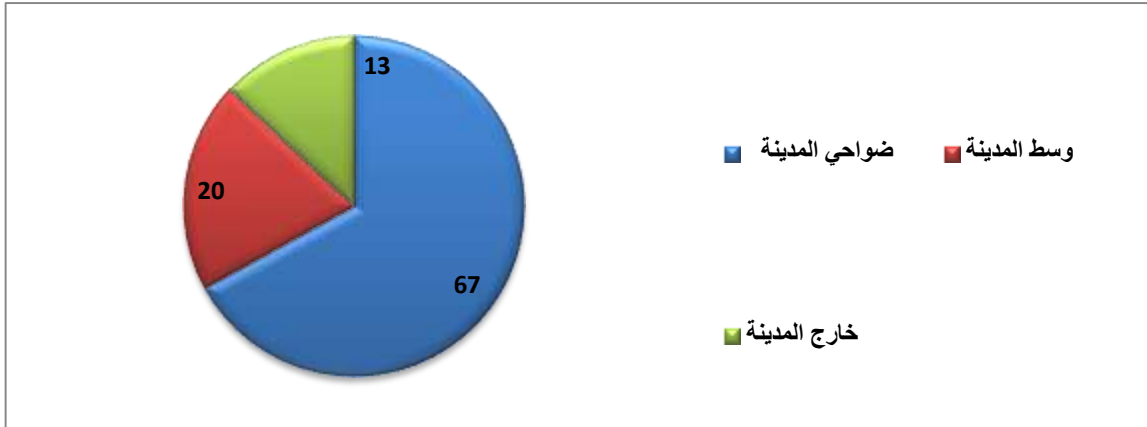
العنوان	التكرار	% النسبة
وسط المدينة	30	15%
ضواحي المدينة	160	80%
خارج المدينة	10	5%
المجموع	200	100%

المصدر: من إنجاز الطالبة بناء على استمارة البحث الميداني 2017.

من خلال الجدول رقم (08) نلاحظ: تتباين في توزيع مستعملي النقل حيث سكان الضاحية هم الأكثر إستعمالا 80% ذلك لقضاء حاجتهم لبعدهم التجهيزات عنهم، ويليهما سكان وسط المدينة بنسبة 15% حيث نجد أنهم يقضون حاجتهم بالمشي على الأقدام، وأخيرا خارج الولاية بنسبة 5%.



الشكل (04) تمثيل بياني لتوزيع العينة حسب الإقامة



المصدر: من إنجاز الطالبة بناء على استمارة البحث الميداني 2017

4- حسب الوظيفة:

جدول رقم (09): توزيع العينة حسب الوظيفة،

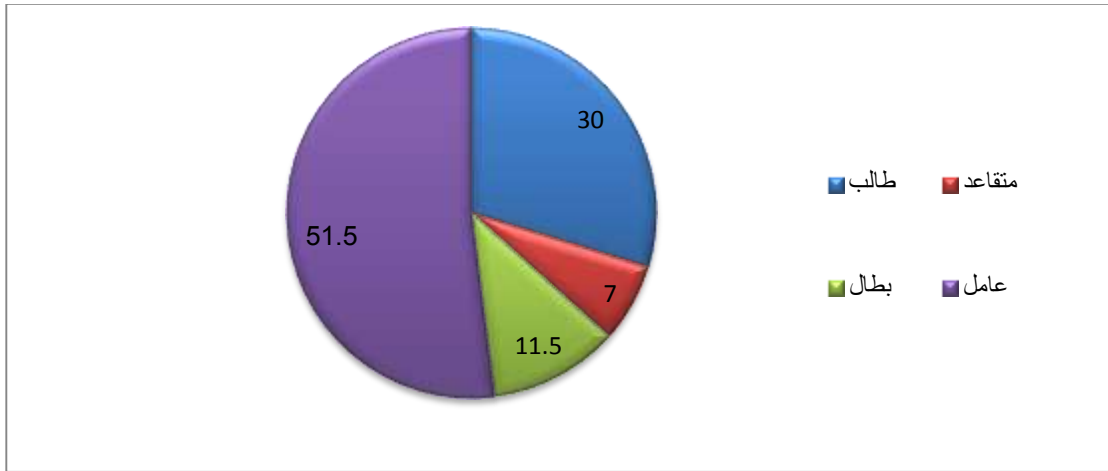
الوظيفة	تكرار	نسبة %
بطل	23	11.5
طالب	60	30
عامل	103	51.5
متقاعد	14	7
المجموع	200	100

المصدر: من إعداد الطالبة بناء على استمارة البحث الميداني 2017

من خلال الجدول (09) نلاحظ: أن أفراد عينة البحث تتوزع حسب النتائج الوضعية الوظيفية لصالح عامل بنسبة 51,05% وبنسبة 30% لصالح طالب وبنسبة 11,05% لصالح بطل أما باقي النسبة فهي ضعيفة بالنسبة 7% متقاعد.



الشكل (05) تمثيل بياني لتوزيع العينة حسب الوظيفة



المصدر: من إعداد الطالبة بناء على استمارة البحث الميداني 2017

5- حسب سبب التنقل:

جدول رقم (10): توزيع العينة حسب سبب التنقل،

النسبة	التكرار	السبب
36	72	عمل
22	44	دراسة
11	22	تسوق
10	20	تنزه
21	42	أخرى
100	200	المجموع

المصدر: من إعداد الطالبة بناء على استمارة البحث الميداني 2017

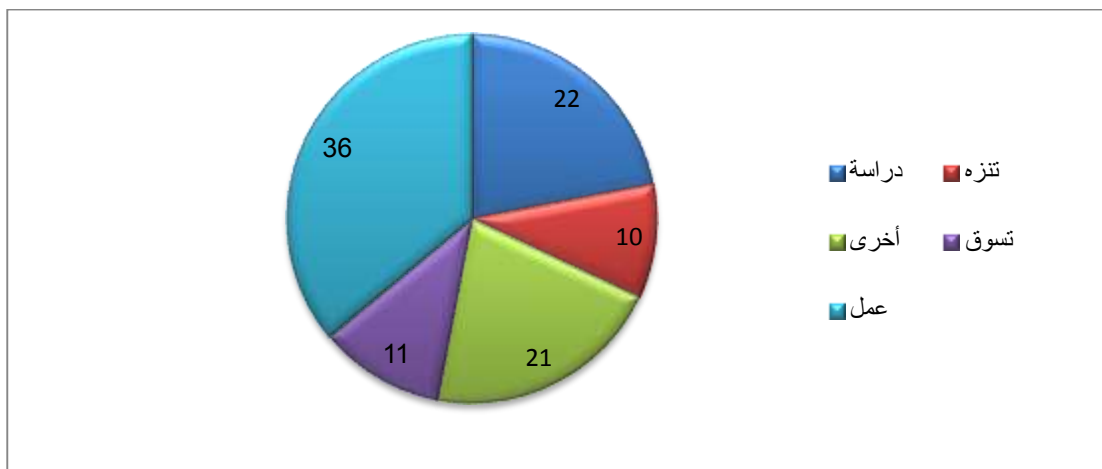
من خلال الجدول (10) نلاحظ: أن أفراد عينة البحث تتوزع حسب سبب التنقل بنسبة عالية

لأجل العمل 52,05% من أجل العمل بنسبة 36% و 22% لأجل الدراسة وبنسبة 21

% لأغراض أخرى وأيضا من أجل تسوق بنسبة 11% وأخيرا من أجل التنزه بنسبة 10% .



الشكل (06) تمثيل بياني لتوزيع العينة حسب سبب التنقل



المصدر: من إعداد الطالبة بناء على استمارة البحث الميداني 2017

6- حسب الوسيلة المستعملة:

جدول رقم (11): توزيع العينة حسب الوسيلة

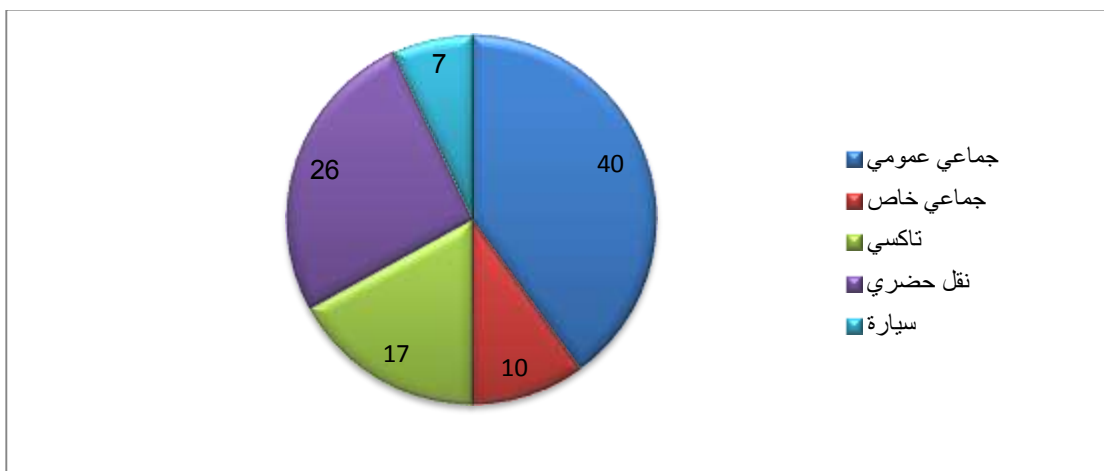
الوسيلة	التكرار	النسبة
سيارة	14	7
نقل حضري	52	26
تاكسي	34	17
جماعي عمومي	80	40
جماعي خاص	20	10
المجموع	200	100

المصدر: من إعداد الطالبة بناء على استمارة البحث الميداني 2017

من خلال الجدول (11) نلاحظ: أن أفراد عينة البحث نسبة كبيرة منهم تستعمل وسيلة النقل الجماعي العمومي و يعود سبب ارتفاع نسبة من يختار وسيلة النقل الجماعي العمومي لان اغلب الفئة المستجوبة تمثل موظفين وطلبة لارتباطهم بمصالح لا تحتمل التأجيل وتميز الوسيلة المختارة بالانضباط وقتا وسرعه.



الشكل (07) تمثيل بياني لتوزيع العينة حسب الوسيلة



المصدر: من إعداد الطالبة بناء على استمارة البحث الميداني 2017

7- سبب إختيار الوسيلة:

جدول رقم (12): أسباب اختيار وسيلة النقل

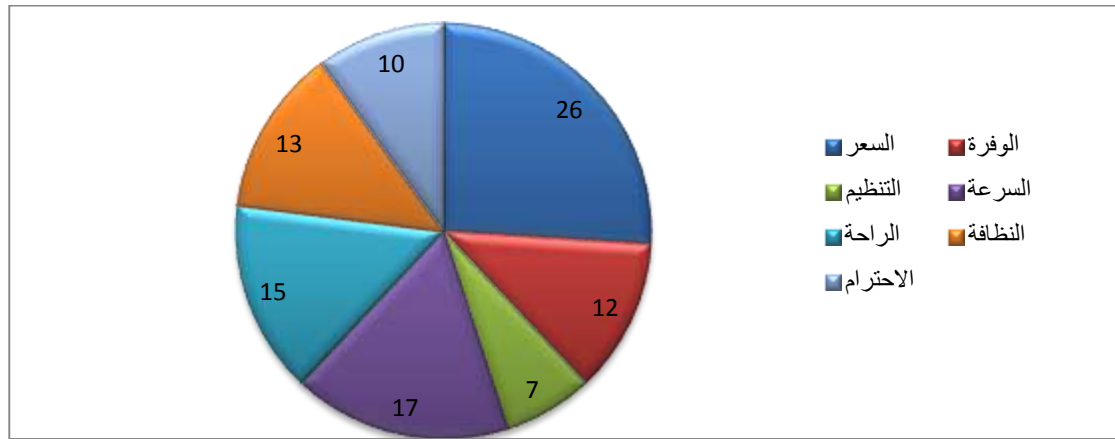
السبب	التكرار	% النسبة
السعر	52	26
الوفرة	24	12
التنظيم	14	7
السرعة	34	17
الراحة	30	15
النظافة	26	13
الاحترام	20	10
المجموع	200	100.0

المصدر: من إعداد الطالبة بناء على استمارة البحث الميداني 2017



من خلال الجدول رقم (12) نلاحظ: أن أفراد عينة البحث يرجعون سبب اختيار وسيلة النقل للسعر بنسبة 26 %، والباقي بنسب مختلفة: الوفرة بنسبة 12.00 % التنظيم بنسبة 7.00 % ثم السرعة بنسبة 17.00 %، الراحة بنسبة 15.00 % النظافة بنسبة 13.00 %، الاحترام 10 % ويرجع سبب ارتفاع عدد أفراد العينة الذين يختارون الحافلة بسبب السعر وهذا راجع إلى أن معظمهم طلبة وموظفين وحاجتهم للتقليل كبيرة تتطلب ميزانية خاصة.

الشكل (08) تمثيل بياني يوضح سبب الإختيار للوسيلة



المصدر: من إعداد الطالبة بناء على استمارة البحث الميداني 2017

8- حسب الإستعمال الأسبوعي:

جدول رقم (13): الإستعمال الأسبوعي

عدد المرات	التكرار	% النسبة
4 وأكثر	44	22
3	36	18
2	92	46
1	28	14
المجموع	200	100

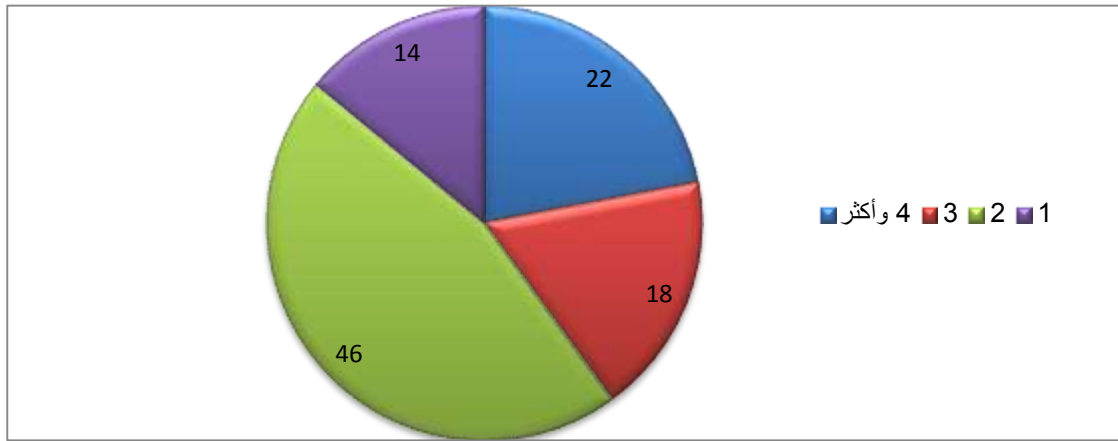
المصدر: من إعداد الطالبة بناء على استمارة البحث الميداني 2017



من خلال الجدول رقم (13) نلاحظ: أن أفراد العينة البحث يستعملون وسيلة النقل 4مرات وأكثر في الأسبوع بنسبة متوسطة 22.00%، وذلك لقضاء حاجاتهم، وتعتبر هي الفئة المنوالية أما بالنسبة للأفراد الذين ينتقلون مرتين في الأسبوع كبيرة و تساوي 46% ثم نسبة الأفراد الذين ينتقلون أكثر من مرتين فتمثل 18% وأخيرا التنقل مرة واحدة بنسبة 14%.

تشير النتائج المحصل عليها بخصوص أفراد عينة البحث أن نسبة كبيرة منهم تستعمل وسيلة النقل الحضري يوميا، إلا أن هذه التنقلات هي تنقلات إجبارية بغرض العمل أو الدراسة ولأجل قضاء مصالح لا تتحمل التأجيل، وشساعة المحيط الحضري للمدينة واختلاف توزيع المرافق فيه يحتم على الفرد على الأقل التنقل مرتين لأجل قضاء شؤونه.

الشكل (09) تمثيل بياني يوضح الإستعمال الأسبوعي



المصدر: من إعداد الطالبة بناء على استمارة البحث الميداني 2017

9-تقييم خدمة النقل الحضري:

9-1-من ناحية التغطية



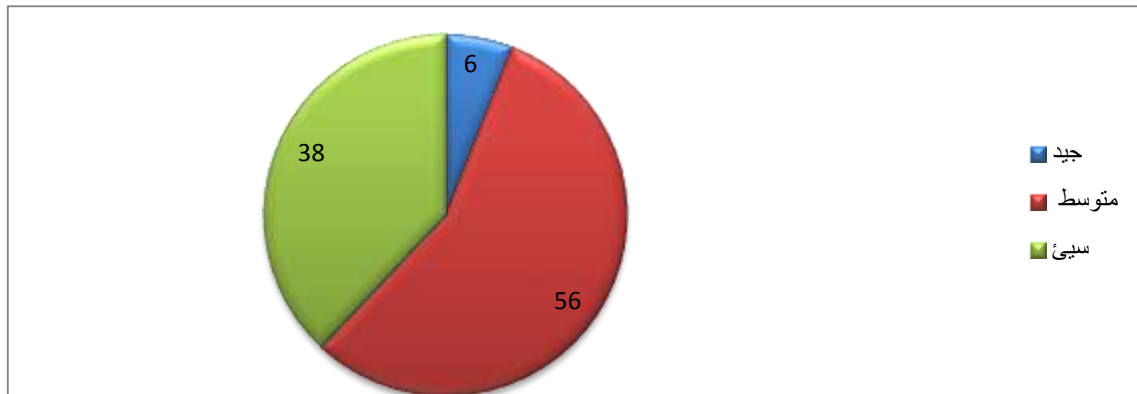
جدول رقم(14):توزيع العينة حسب التغطية

التغطية	التكرار	النسبة(%)
جيد	12	6
متوسط	112	56
سيئ	76	38
المجموع	200	100

المصدر:من إعداد الطالبة بناء على استمارة البحث الميداني 2017

من خلال الجدول رقم (14) نلاحظ أن: أفراد عينة البحث في تقييمهم للخدمة النقل الحضري من ناحية التغطية متوسط بنسبة 56.00% والآخرين يرونها بنسبة 6.00% جيدة أما الباقي فيرون أن 38.00% تعتبر تغطية سيئة ومنه تشير النتائج المتحصل عليها بخصوص أفراد عينة البحث أن نسبة كبيرة منهم يعتبرون أن التغطية ذات مستوى متوسط أي التغطية تصل لمعظم الأحياء بالمدينة.

الشكل(10)تمثيل بياني لتوزيع العينة حسب التغطية



المصدر:من إعداد الطالبة بناء على استمارة البحث الميداني 2017 .



9-2- حسب تقييم السكان لمحطات الانتظار

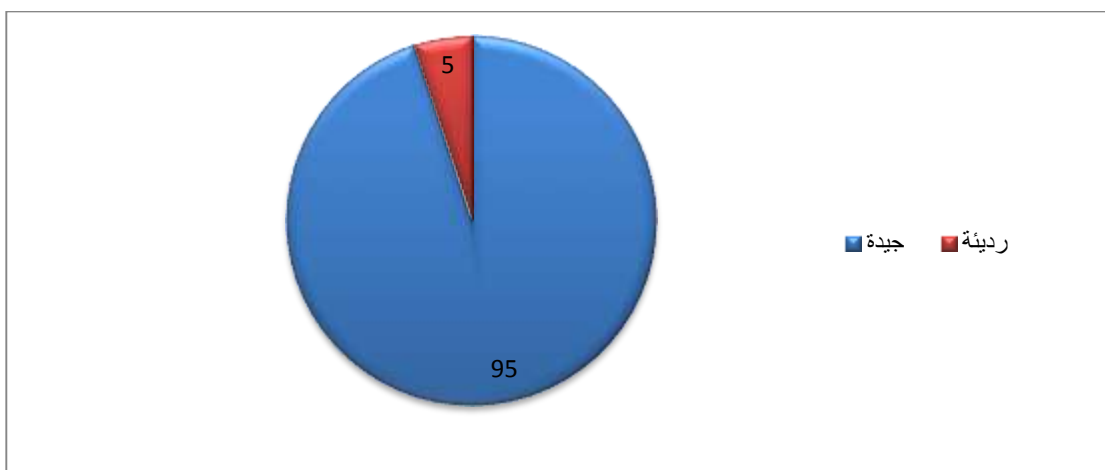
جدول رقم (15): توزيع العينة حسب المحطة

النسبة	العدد	محطات الانتظار
% 05	10	حالة جيدة
% 95	190	حالة رديئة
% 100	200	المجموع

المصدر: من إعداد الطالبة بناء على استمارة البحث الميداني 2017 .

من خلال الجدول (15) نلاحظ أن نسبة 95% من أفراد العينة يلاحظون أن الحالة الرديئة هي الغالبة ويرجع ذلك إلى عدم تهيئتها وعدم تواجدها بالأماكن المناسبة (أماكن الظل) على عكس إجابات الحالة الجيدة التي تكاد تنعدم، و ذلك لعدم توفرها لأدنى الشروط.

الشكل (11) تمثيل بياني توزيع العينة حسب المحطة



المصدر: من إعداد الطالبة بناء على استمارة البحث الميداني 2017 .

9-3- من ناحية السعر



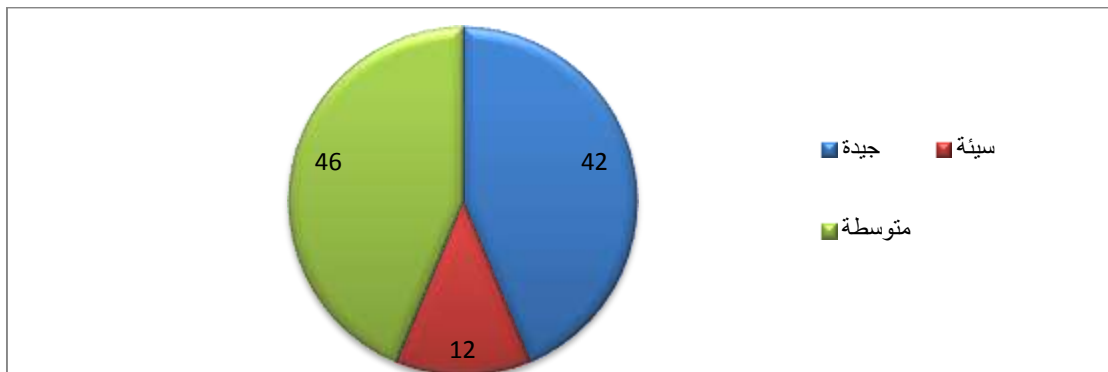
جدول رقم (16): توزيع العينة حسب السعر

النسبة	التكرار	السعر
42%	84	جيد
46%	92	متوسط
12%	24	سيء
100%	200	المجموع

المصدر: من إعداد الطالبة بناء على استمارة البحث الميداني 2017 .

من خلال تحليل الجدول (16) نلاحظ: وجود تقارب بين السعر الجيد 42% (وذلك لإمتلاكهم سيارة) والسعر المتوسط 46%، وذلك حسب المدخول المالي أما الباقي فيرون أن نسبة 12% سيئة أي غير مناسبة.

الشكل (12) تمثيل بياني لتوزيع العينة حسب السعر



المصدر: من إنجاز الطالبة بناء على استمارة البحث الميداني 2017.

9-4- من ناحية الأمن:

جدول رقم (17): توزيع العينة حسب الأمن

النسبة %	التكرار	الأمن
25%	50	نعم يوجد
75%	150	لا يوجد
100%	200	المجموع

المصدر: من إنجاز الطالبة بناء على استمارة البحث الميداني 2017.



من خلال الجدول (17) نلاحظ: أن أفراد العينة من تقييمهم لخطوط النقل الحضري الجماعي نسبة للأمن (التواجد والغياب) نسبة 75,00% لا حظو غيابه أما الباقي 25,00% فقد لاحظوا أنه متواجد إن تقييم أفراد العينة لمستوى الأمن في وسيلة النقل الجماعي الحضري يفسره غياب علب الإسعافات الأولية ومنافذ النجدة، خصوصا انه في عديد المرات يواجه المتقل حوادث أثناء تحميل الركاب أو تنزيلهم وسحب أبواب الحافلات وحركة التوقف الفجائي، ولا ننسى السرقة والعنف في وسائل النقل خصوصا الخاص منها لما تشهده من اكتظاظ.

الشكل (13) تمثيل بياني لتوزيع العينة حسب الأمن



المصدر: من إنجاز الطالبة بناء على استمارة البحث الميداني 2017

9-5- من ناحية أماكن الجلوس:

جدول رقم (18): توزيع العينة حسب المقاعد

النسبة (%)	التكرار	أماكن الجلوس
8	16	جيد
60	120	متوسط
32	64	سيئ
100	200	المجموع

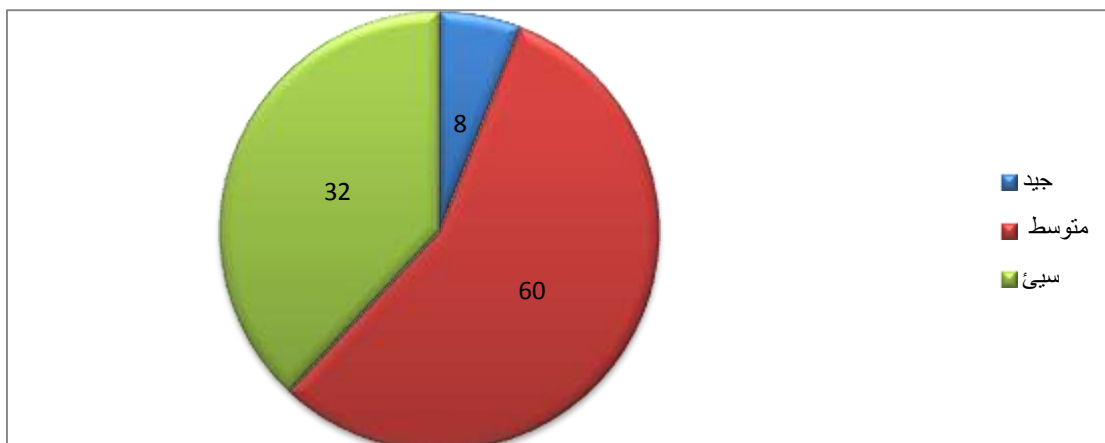
المصدر: من إنجاز الطالبة بناء على استمارة البحث الميداني 2017

من خلال الملاحظة والتحليل للجدول (18) وجدنا أن 60% من أفراد العينة يرون أن أماكن الجلوس متوسطة و 32% سيئة أما 8% فهي جيدة.



ومن المعلوم أن خطوط النقل الحضري تحتوي على عدد مقاعد محدود وذلك لأن المسافة التي تقطعها تكون قصيرة حيث يمكن للمتقل التنقل واقفا عدا كبار السن والمرضى.

الشكل (14) تمثيل بياني لتوزيع العينة حسب المقاعد



المصدر: من إنجاز الطالبة بناء على استمارة البحث الميداني 2017

9-6- من ناحية النظافة:

جدول رقم (19): توزيع أفراد العينة حسب النظافة

النسبة %	العدد	النظافة
19	38	جيدة
79	158	متوسطة
2	4	سيئة
100	200	المجموع

المصدر: من إنجاز الطالبة بناء على استمارة البحث الميداني 2017

من خلال الجدول (19) إتضح لنا أن أفراد العينة قيموا وسائل النقل الجماعي من حيث

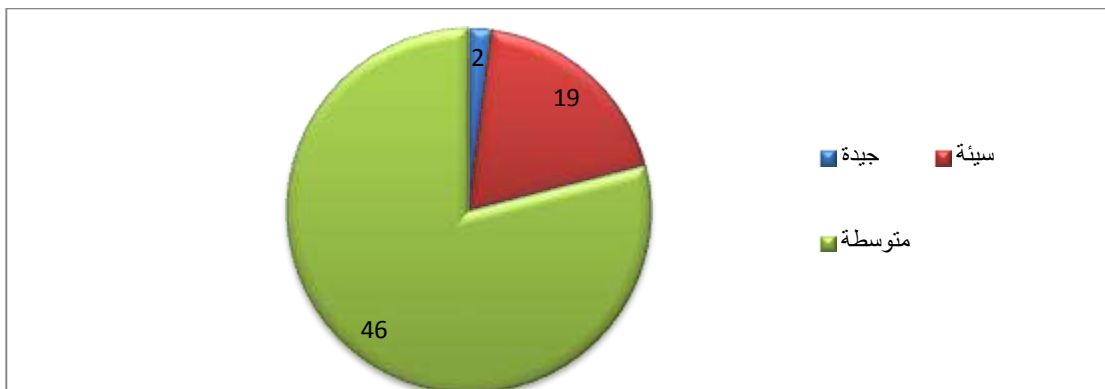
النظافة أنها ذات مستوى متوسط لأننا نجد اغلب الحافلات أصحابها يهملون هذا الجانب إضافة

للمواطن ونقص وعيه بأهمية حفاظه على هذه الوسيلة، حيث متوسط الحافلة 79% و 19%

متوسطة و أخيرا 2% سيئة.



الشكل (15) تمثيل بياني لتوزيع أفراد العينة حسب النظافة



المصدر: من إنجاز الطالبة بناء على استمارة البحث الميداني 2017

7-9- من ناحية الراحة:

جدول رقم (20): توزيع أفراد العينة حسب الراحة

الراحة	التكرار	النسبة (%)
جيدة	40	20
متوسطة	134	67
سيئة	26	13
المجموع	200	100

المصدر: من إنجاز الطالبة بناء على استمارة البحث الميداني 2017

من خلال الجدول (20): يتضح أن 67% يرون أن الراحة متوسطة وربما يرجع سبب ذلك

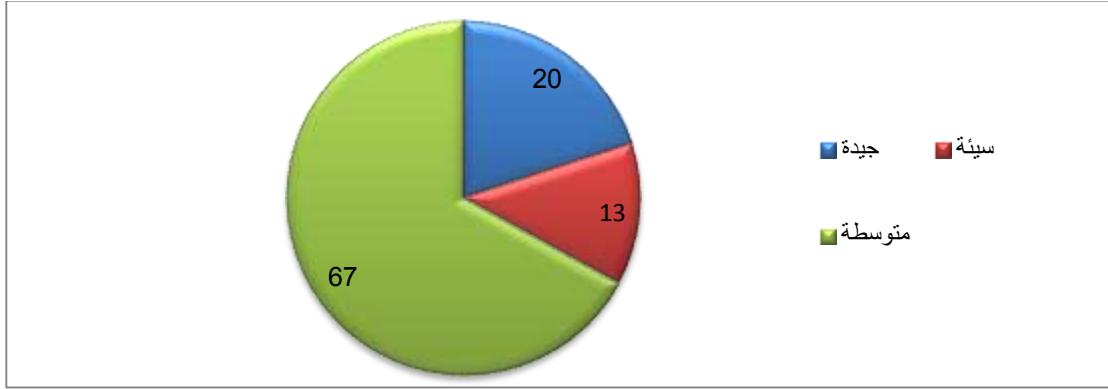
لشكل المقاعد مثلا، 20% يرونها جيدة، أما النسبة الباقية فهي سيئة 13%.

تعتبر الراحة من اهم معايير جذب المتنقلين إلى وسائل معينة من النقل، حيث نجد

المتنقل في المسافات البعيدة يعطي أهمية للراحة (مكيفات هوائية) .



الشكل (16) تمثيل بياني لتوزيع أفراد العينة حسب الراحة



المصدر: من إنجاز الطالبة بناء على استمارة البحث الميداني 2017

10- من ناحية المشاركة:

جدول رقم (21): توزيع العينة حسب المشاركة

المشاركة	العدد	% النسبة
نعم	00	00
لا	200	100
المجموع	200	100

المصدر: من إنجاز الطالبة بناء على استمارة البحث الميداني 2017

يتضح من خلال الجدول (21) أن: مشاركة المواطن غائبة ما يقودنا لاستنتاج انه ليس

هناك أي محاولة بحث من طرف السلطات المعنية عن اليات لتمكين المواطن من المشاركة في

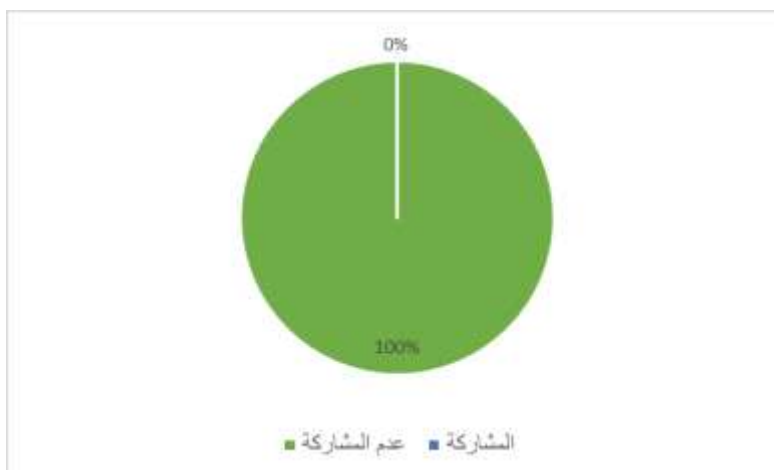
صنع قراره وتحسين مستواه وإطار معيشته رغم ما ينص عنه القانون قانون رقم 06-06 مؤرخ

في 21 محرم 1427 الموافق 20 فبراير 2006 والذي يتضمن القانون التوجيهي للمدينة فكان

التسيق والتشاور من بين اهم المبادئ العامة لسياسة المدينة.



الشكل (17) تمثيل بياني لتوزيع العينة حسب المشاركة



المصدر: من إعداد الطالبة بناء على استمارة البحث الميداني 2017

11- تقييم لرغبة المواطن في المشاركة:

جدول رقم (22): توزيع العينة حسب رغبة المشاركة

النسبة (%)	العدد	الرغبة
84	168	نعم
16	32	لا
100	200	المجموع

المصدر: من إعداد الطالبة بناء على استمارة البحث الميداني

من خلال الجدول (22) نلاحظ: أن أفراد عينة البحث حسب رغبتهم في المشاركة لصالح

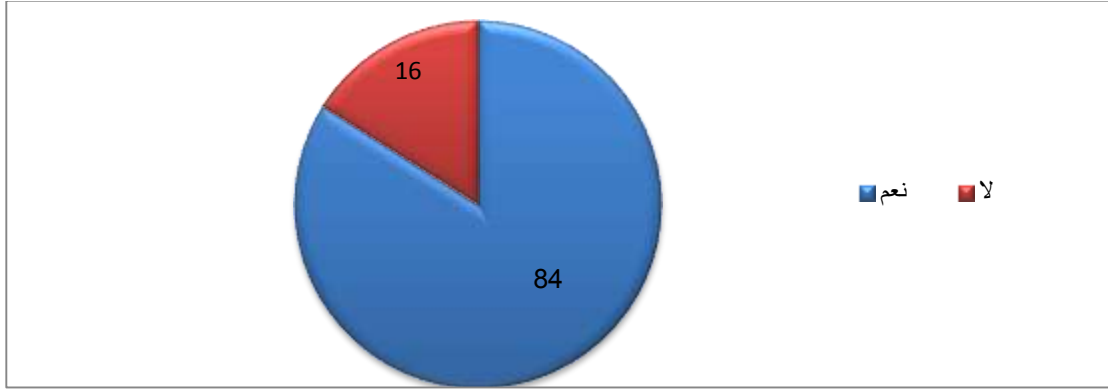
نعم بنسبة 79.00% بينما يرى ما نسبة 21.00% لصالح لا والشكل التالي يوضح ذلك.

نجد أن أفراد العينة في مدينة البرج لديهم رغبة في المشاركة أي ما يفسر أن مسيري

المدينة هم من همشورهم.



الشكل (18) تمثيل بياني لتوزيع العينة حسب رغبة المشاركة



المصدر: من إعداد الطالبة بناء على الاستمارة 2017

11- ماهي اقتراحاتك لتفعيل دور المواطن في قطاع النقل من اجل تحسين خطوط النقل الجماعي الحضري ???

كانت تصب معظم الاقتراحات أفراد عينة البحث في النقاط التالية:

- إزالة الحواجز بين السلطة والمواطن قبل كل شيء.
- استخدام تقنيات التواصل والإتصال (البيانات الصحفية والمنشورات، الإذاعة ومحطات التلفاز) هذا من شأنه رفع مستوى المشاركة.
- إشراك وإعلام المواطنين بحقوقهم وإشعارهم بالإنتماء وعدم تهميشهم وهذا ما يكسبهم ثقة.
- استقبال كافة انشغالات المواطنين عبر محطات النقل ومحاولة حلها.
- إشراك المواطن في اقتراح خطوط نقل جديدة ومحاولة تطبيقها.



الخلاصة:

حاولنا من خلال الدراسة التطبيقية لشبكة النقل الجماعي على مستوى مدينة برج بو عرييج معرفة المشاكل والنقائص التي تعاني منها.

وبعد تحليلنا للاستمارة وجدنا أن الشبكة تتوزع بشكل يتلاءم مع احتياجات المدينة إلا أنه أتضح لنا أنها تعاني من مشاكل نذكر منها ما يلي:

- غياب الأمن والنظافة بالحافلات.
- السعر متوسط لدى الركاب.
- انعدام لمشاركة المواطن في قطاع النقل.
- الرغبة الكبيرة لدى المواطن للمشاركة.
- رداءة المواقف.
- تدهور حالة المركبات المستغلة من طرف الخواص.
- عدم احترام الجانب القانوني الذي يحكم عملية الوقوف والتوقف مثل استعمال المواقف المخصصة لحركات النقل الحضري الجماعي من طرف السيارات الخاصة.



الإقتراحات والتوصيات

تمهيد

1- اقتراحات تمس الجانب الفضائي

2- اقتراحات تمس الجانب التسييري

3- التوصيات

الخاتمة العامة

تمهيد:

بناء على ما توصلنا إليه من خلال الدراسة التحليلية للنقل الجماعي الحضري لمدينة برج بوعرييج ، والنتائج المتحصل عليها من تحليل الاستمارة يتبين أنه لابد من إعادة النظر في تنظيم الهياكل المتوفرة خاصة محطات الانطلاق والوصول ، ومفترقات الطرق الرئيسية من أجل تنظيم النقل وتطويره.

أولاً: الاقتراحات

1- اقتراحات تمس الجانب الفضائي:

يمكن تلخيصها فيما يلي:

- ✓ ضمان التغطية الجيدة لمختلف أحياء المدينة.
- ✓ تشجيع النقل الجماعي وتحسين ظروفه من أجل الحد من استخدام السيارة.
- ✓ وضع لوحات إرشادية لمعرفة خطوط النقل .
- ✓ نقص في تهيئة المواقع وعدم تناسبها مع التوقف

جدول رقم(23): الخطوط المحتفظ بها

نظرا لفعالية هذه الخطوط في تغطية الأحياء بالمدينة تم الاحتفاظ بها والتي هي كالتالي:

رقم الخط	محطة الانطلاق	محطة الوصول
01	الجامعة-القرية الشمالية	محطة المسافرين
03	حي 700 مسكن	أخروف

عمارات بلعربي	محطة المسافرين	05
عمارات بلعربي	حي بومزوغ	06
عين زريقة	قرية تيبورتين	07
مقر الولاية	حي 1044 مسكن	09
متوسطة فاطمي	ثانوية فرحات عباس	10
عمارات بلعربي	عين بن عمران	14
حي 200 مسكن	مستشفى بوزيدي	15
حي ملعب 20 أوت	حي 700 مسكن	16
حي ملعب 20 أوت	حي 700 مسكن	16

المصدر: من إعداد الطالبة 2017

1-1- الخطوط المعدلة:

ان الخطوط التي تم تعديلها تمس خطين وذلك بعد توسيع وتطوير الشبكة الحالية التي عرفت تغطية بالنسبة للنقاط في بنيتها وتنظيمها ، إذ أن هناك أماكن غير موصولة بالنقل، وأماكن موصولة غير أن مسارها طويل.

أ- الخط رقم A16: حي 700 مسكن - حي ملعب 20 أوت

تم الاحتفاظ بهذا الخط من المسار المبرمج له في شبكة النقل الحالية وهو الخط A16، إلا أننا قد قسمناه إلي جزئين في المنتصف، من ملعب 20 أوت إلى المركز الصحي، والجزء الثاني من المركز الصحي إلى ملعب 20 أوت كما هو مبرمج من طرف مديرية النقل.

❖ **سبب التعديل:** سبب إدخال التعديل على هذا الخط هو طول المسار وكثرة أماكن

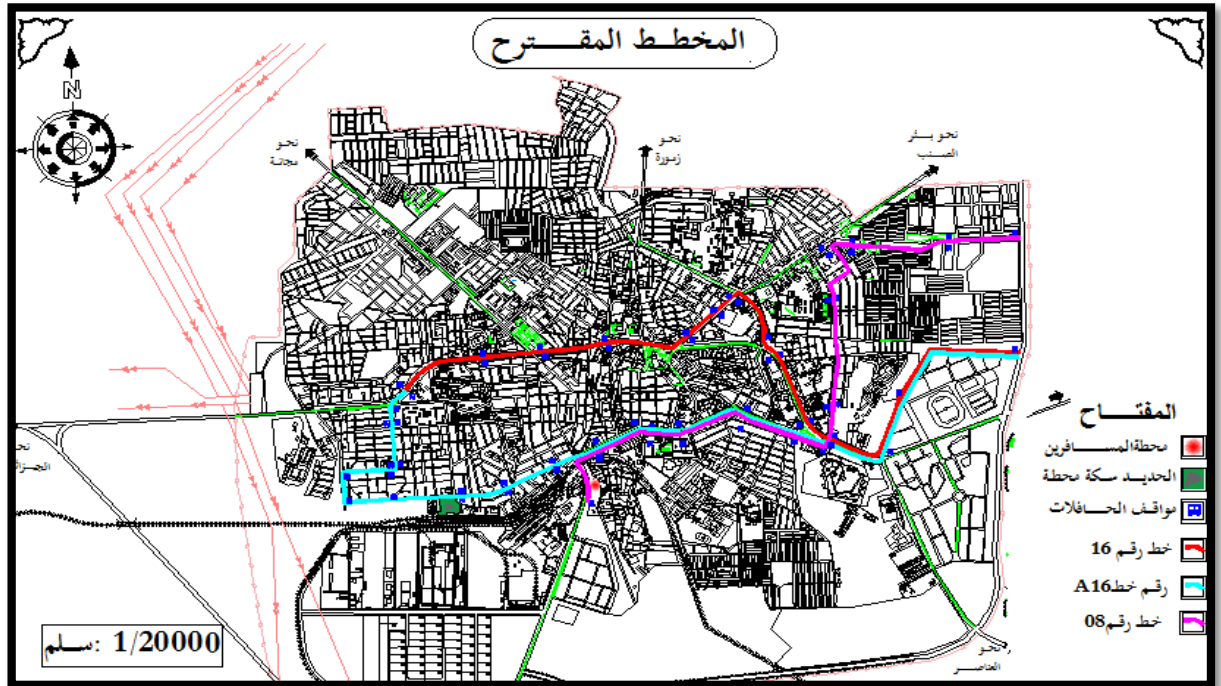
التوقف مما يؤدي إلى إكتظاظ السير وبالتالي ملل الركاب ،تم تعديل هذا الجزء لأنه

يحتوي عدة تجهيزات (متوسطة ومركز صحي) إضافة على ذلك هذا الجزء يحتوي عدة أماكن للتوقف وبالتالي من خلال التعديل يتم تنظيم حركة النقل بالحافلة وكسر الملل لدى الركاب.

1-2- الخط المقترح:

ب- الخط رقم 08: محطة المسافرين- زيتوني عمار إن زيادة الطلب على النقل الجماعي تؤدي أيضا إلي زيادة الناقلين وعدم الالتزام بالمسار المبرمج وعلى أساس ذلك نرى انه من الضروري التفكير في إنشاء خطوط جديدة تخفف هذا الضغط وضمان التغطية الجيدة.

المخطط رقم (12) المقترحات



المصدر: إنجاز الطالبة 2017

جدول رقم (24): بطاقة تقنية للخطوط المعدلة

ملاحظة	اماكن التوقف للمسار المضاف او المعدل	رقم الخط
خط مستغل حاليا تم الاحتفاظ به مع تقسيمه إلى جزئين	الجزء الاول: ملعب 20 أوت-حي 500 مسكن مونية-لاقراف-سعيد زروقي -حي 05 جويلية-الأفواس-المقهى--فيرمة-المركز الصحي الجزء الثاني: المركز الصحي-مروانة-المسجد-المقراني-لاقراف- الجسر-باب السوق-حي شعبة الفأر-حي 20 أوت	الخط رقم A16 حي 700 مسكن-ملعب 20 أوت
خط مقترح	نهج عامر عمار-طريق بريكي عبد القادر-طريق عبان رمضان- طريق ثابت-طريق 20 أوت-حي 54 شهيد-حي 500 مسكن-حي 1044 مسكن.	الخط رقم 08: محطة المسافرين - زيتوني عمار

المصدر: إنجاز الطالبة 2017.

2- اقتراحات تمس الجانب التسييري :

- التنسيق والتنظيم الفعال بين مختلف المديريات والجماعات المحلية وتفعيل التشاور فيما بينها دون اهمال الدور المتعاضم للمواطن في نشاطات التنمية المحلية القائمة في مجتمعه فالمشاريع الناجحة لا بد ان تتبع منه وان تحظى بترحيبه لا مجرد تلقيها.
- استعمال وسائل الإعلام وإعداد برامج من أجل توعية المواطن بأهمية مشاركته.
- حملات توعوية توضح أهمية المشاركة للمواطن حاملة معها مشاعر الملكية، لنبني قاعدة قوية للتدخل في المجتمع.
- ضبط توقيت الإنطلاق الحافلات من المحطة الحضرية ومختلف المحطات النهائية والمواقف الموزعة عبر أحياء المدينة، لتفادي التقاء الحافلات في نقاط الاشتراك.

- الدقة في اختيار المسارات إستعانة بمختصين في النقل، وربط أماكن التوقف بهذا العنصر مع تصنيف هذه الأخيرة إلى دائمة ومؤقتة.
- الاعتماد على الدراسات الاجتماعية والاقتصادية المتخصصة لمعرفة الوضعية العامة للسكان، بهدف وضع صيغ متعددة للتسعير بحيث يتجاوب مع المحيط.
- فرض المراقبة التقنية على المركبات وذلك للتخلص من المركبات الغير قادرة على ممارسة النقل الحضري الجماعي.
- تجديد الحظيرة وذلك لقدم معظم المركبات للخواص التي تعمل على تلويث الجو كذلك إحداث الضجيج وعدم توفير النظافة والأمن والراحة.
- إجراء دراسات مستمرة تهدف إلى تحديد مشاكل النقل واختيار الحلول وتقييمها.
- التوسع في إتباع كافة السياسات والإجراءات والتدابير في إطار الاستراتيجيات الخاصة بتنظيم الطلب على النقل وكذلك تلك المعنية بتنظيم استخدامات الأراضي.
- في إطار استراتيجية تنظيم الطلب على التنقل فانه يجب التوجه إلى السياسات والإجراءات التي تحد من استخدام السيارات الخاصة وتحفز وتشجع مالكي تلك السيارات على استخدام وسائل نقل جماعي ذات مستويات خدمة مميزة مثل خطوط مترو الأنفاق والتي من شأنها أن تجذب مالكي السيارات الخاصة.
- تغيير محطة المسافرين البرية إلى مكان بعيد عن وسط المدينة
- تحديث نظام إشارات المرور لتجنب حوادث السير مثل الأضواء الزكية.
- إنشاء مواقف متعددة الطوابق لتغطية العجز الموجود.

- تشجيع النقل الجماعي (القطار، الحافلة) وتطويره وتحسين ظروفه من أجل الحد من استخدام السيارة لأنها تشغل مجالا أكبر وطاقة أقل.

ثانيا: التوصيات

من خلال الدراسة التحليلية والدراسة التطبيقية، توصلنا لمجموعة من المشاكل التي تعاني منها المدينة في قطاع النقل وعلى ضوءها تقدم جملة من التوصيات:

- التخفيف من مركزية مدينة برج بوعرييج، مما يؤدي إلى تخفيف حدة الحركة والتنقلات وبالتالي نقصان الطلب على وسائل النقل الجماعي.
- إبقاء أهمية أكبر للنقل الجماعي وتطويره، للحد من استخدام النقل الفردي الذي يشغل مجالا أكبر وطاقة أقل، كما هو الحال في العديد من المدن الكبرى.
- تطوير البنية التحتية المتعلقة بالطرق والجسور، المنافذ وأماكن الراجلين، محطات النقل الجماعي وزيادة وتحديث إشارات المرور لتجنب حوادث السير.
- اختيار المسارات بدفة بالاستعانة بمختصين في النقل، وربط أماكن التوقف بهذا العنصر مع تصنيف هذه الأخيرة إلى دائمة ومؤقتة.
- تغيير المسارات دوريا كلما كان ذلك ضروريا.
- اعداد مخطط للنقل والحركة مبني على دراسات علمية وميدانية يمكن من تحين تدفق النقل الحضري والتجاوب مع خصوصيات النسيج العمراني.

- ضرورة ربط جميع الأحياء بالنقل الحضري الجماعي مما يسمح بتقديم خدمة للمواطن متساوية مع جميع الأحياء، حيث تضمن كذلك الشعور بالانتماء لهذه المدينة.

- إعطاء الأولوية لتطبيق المشاريع الحديثة ذات البرمجيات المتطورة التي تتطلب الجانب المالي مثل تزويد الأحياء بكاميرات المراقبة، أضواء المرور الذكية، المواقف المتعددة الطوابق...



الخاتمة:

منذ القدم اهتمت المجتمعات بالنقل الحضري الجماعي، إذ يشكل عنصرا مهما في دراسات التهيئة والتعمير، ومن خلال المعطيات التي تم التطرق اليها في المذكرة جاءت هذه الدراسة لإبراز أهمية المقاربة التشاركية في تحسين خطوط النقل الجماعي الحضري وتجسدت هذه الدراسة في ثلاثة فصول مكنتنا من معرفة أهم المشاكل التي تعاني منها المدينة تطرقنا الى مفاهيم عامه حول النقل الحضري الجماعي، واستطعنا أن نجري قراءة لمدينة برج بوعرييج من الجانب الفضائي والتسييري للوصول إلى نقل حضري متكامل.

وبالاعتماد على المقابلة، والاستمارة التي قد مناها لمستعملي النقل للعيينة في منطقة الدراسة ووقوفنا عند بعض الملاحظات الميدانية توصلنا الى جملة نتائج اهمها ما يلي:

- ✓ التوزع العشوائي للتجهيزات مما يستوجب تنقلات يومية للسكان .
- ✓ نقص المراقبة وبالتالي تواجد أحياء غير موصولة بالنقل .

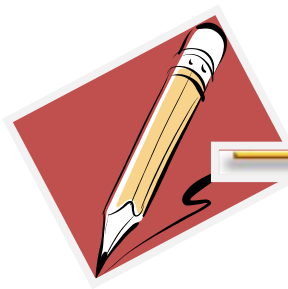
ومن خلال هذه النقاط وبالرجوع إلى الفرضيات التي تم وضعها يمكن القول أنها تحققت:

- المقاربة التشاركية تساعدنا على تحسين مستوى خدمة النقل الجماعي الحضري وهذا صحيح، لأن المقاربة التشاركية تعطينا تشخيص حقيقي وتقييم واقعي مساعدا ومسهلا بذلك التدخل الذي سيكون ناجحا لا محال.
- تقضي المقاربة التشاركية على التفاوت الموجود على مستوى ربط الاحياء وبرهان ذلك النتائج المحصل عليها من الاستمارة وساعدنا ذلك على اقتراح خط وتعديل آخر .

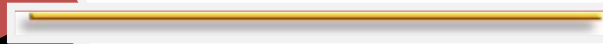
- التوصيات:

- إعطاء أهمية للمقاربة التشاركية في قطاع النقل.
- دمج خطوط النقل الجماعي الحضري في التوسعات العمرانية للمدينة من خلال زيادة عدد الخطوط او الحافلات وتوفير التجهيزات في منطقة التوسع للتقليل من التنقلات اليومية.

وفي الأخير لا يمكن القول أننا توصلنا لحلول نهائية لهذه الإشكالية، غير أننا حاولنا الإلمام بمعظم الجوانب التي تخدم الموضوع، إبراز أهمية المقاربة التشاركية من أجل تحقيق الصالح العام، تبيان المشاكل وصياغة المقترحات التي نراها بمنظورها هادفة ومناسبة، لتبقى هذه الدراسة ولتطبيقها على أرض الواقع في حاجة إلى دراسات مكملة ومعقدة تضمن التطبيق الجيد لها، ويبقى هدفنا الأول والأخير هو تحقيق تنظيم جيد لمدننا والرقى إلى أسمى المراتب وهذا من خلال الدراسة السليمة والتخطيط المحكم.



المراجع



المراجع:

كتب:

- سليمان ازيكي، دعم قدرات الفاعلين المحليين في إطار المبادرة الوطنية للتنمية البشرية، دليل عملي في ميدان المقارنة التشاركية والتخطيط التشاركي
- د. علي محمد عبد المنعم، هندسة النقل والمرور، دار التراب الجامعة، بيروت، لبنان، 1994.

- محمد الهادي لعروق: مدينة قسنطينة دراسة في جغرافية العمران ص 58.

مذكرات بالعربية:

- شليب ذراع فايزة. السياسة التشاركية وفق قوانين التعمير في الجزائر، مذكرة نهاية الدراسة لنيل شهادة ماستر في تسيير التقنيات الحضرية، تحت اشراف الدكتور رجم علي، جامعة المسيلة ، سنة 2014.
- سليم العايب وزميله، دراسة تحليلية لواقع النقل الحضري الجماعي لمدينة عين مليلة، مذكرة نهاية الدراسة مفتش في النقل البري، تحت اشراف العيد بغياني، المدرسة الوطنية لتطبيق تقنية النقل البري باتنة، دفعة جوان 2003

مذكرات بالفرنسية:

- Hamel mokrane et hocin hacane. la qualite du service dan the transport : memoire de fin d 'étude pour l 'obt'ntion de diplôme de T. S.ENATT 1994

محاضرات الاكاديمية:

- فارس بوباكور: محاضرات اقتصادية النقل، المدرسة الوطنية لتطبيق تقنية النقل البري
باتنة

ENETT 1999

- محاضرات الأستاذ علي بن عباس مقياس جغرافية النقل، المدرسة الوطنية لتطبيق تقنية النقل البري، باتنة 1999، ENATT.
- محاضرات الأستاذ العيد بغياني، مقياس التعمير والتهيئة العمرانية، المدرسة الوطنية لتطبيق تقنية النقل البري، باتنة، 2000، ENATT.

المقالات والبحوث والمنشوره:

- دليل مكون اللجنة الجماعية في مجال التخطيط التشاركي، ص 8، متوفر على الرابط
www.almadrassa.net/vb/showthead

المراجع القانونية:

- القانون رقم 17/88 المؤرخ في 10 ماي 1988 المتضمن تنظيم النقل البري وتوجيهه،
الجريدة الرسمية للجمهورية، السنة 25 العدد 19، ص 785.
- القرار الوزاري المؤرخ في 20 يونيو 1983 المتضمن تنظيم المركبات المستعملة في نقل
الاشخاص المشتركة، الجريدة الرسمية سنة 20، العدد 38، ص 2290.
- قانون 13/01 المؤرخ في 17 جمادى الاولى 1422 هـ الموافق ل 17 اغسطس 2001م
يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، الجريدة الرسمية الجمهورية الجزائرية، العدد 44
المادة 29.
- لقانون 17/88 المؤرخ في 10/05/88 توجد بعض الدراسات يشترط بلوغ عدد سكانها
500000 نسبة لتخطيط النقل مثل الولايات المتحدة الامريكية.

الهيئات الادارية المختصة:

- مديرية النقل لولاية برج بوعرييج.
- مديرية السكن والتجهيزات العمومية العمومية لولاية برج بوعرييج
- مصلحة الارشيف لمديرية البناء والتعمير بولاية برج بوعرييج.
- مديرية التخطيط والاحصاء والتهيئة العمرانية بولاية برج بوعرييج.
- المؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه حضري لمدينة برج بوعرييج.

المواقع الالكترونية:

الموسوعة الحرة

- [http/en.wikipedia.org/wiki/kununity](http://en.wikipedia.org/wiki/kununity)
- www.albayan.com
- www.alriyad.com
- www.almuraba.net.
- www.shabakah.com

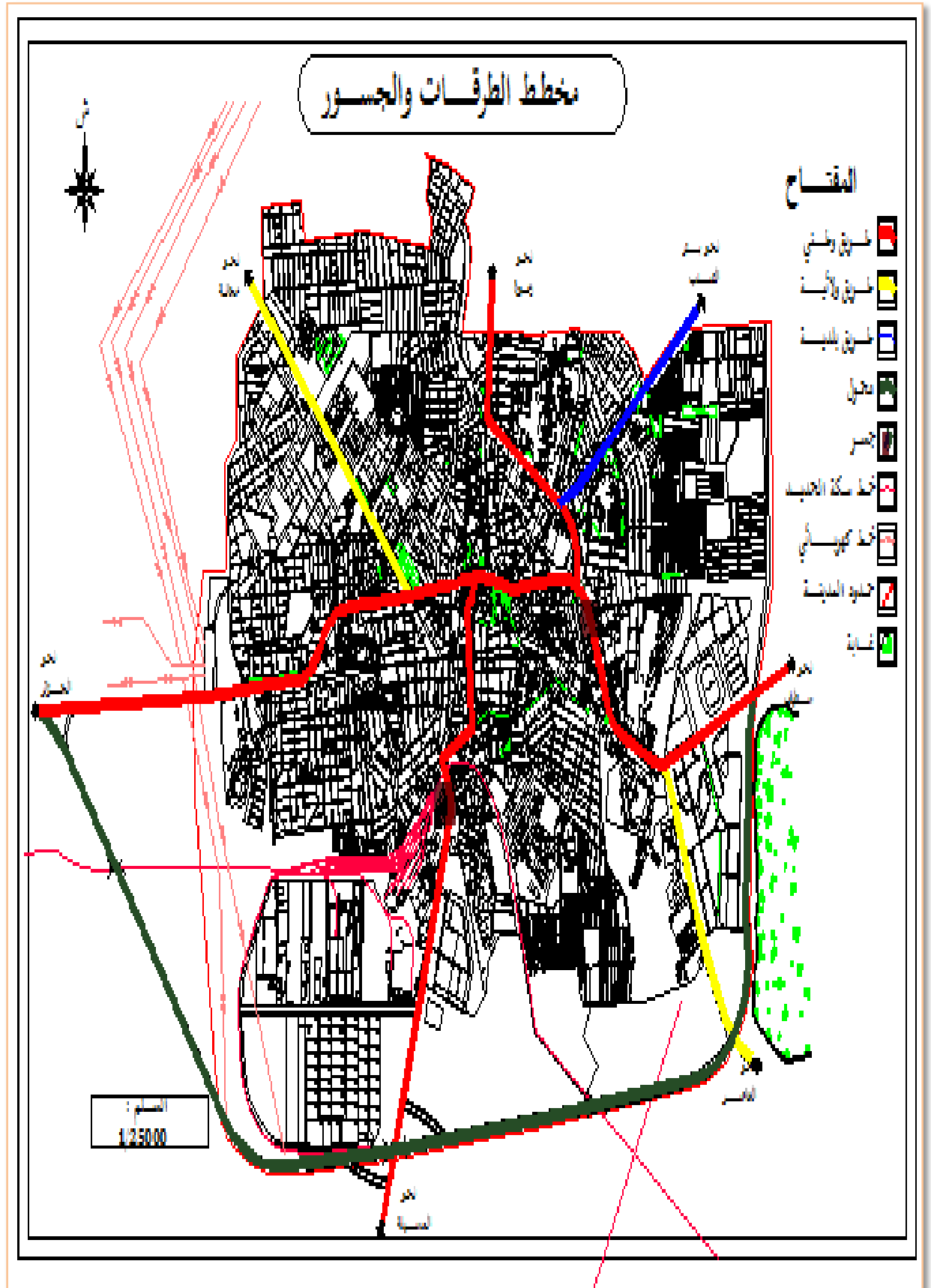


الملحقات

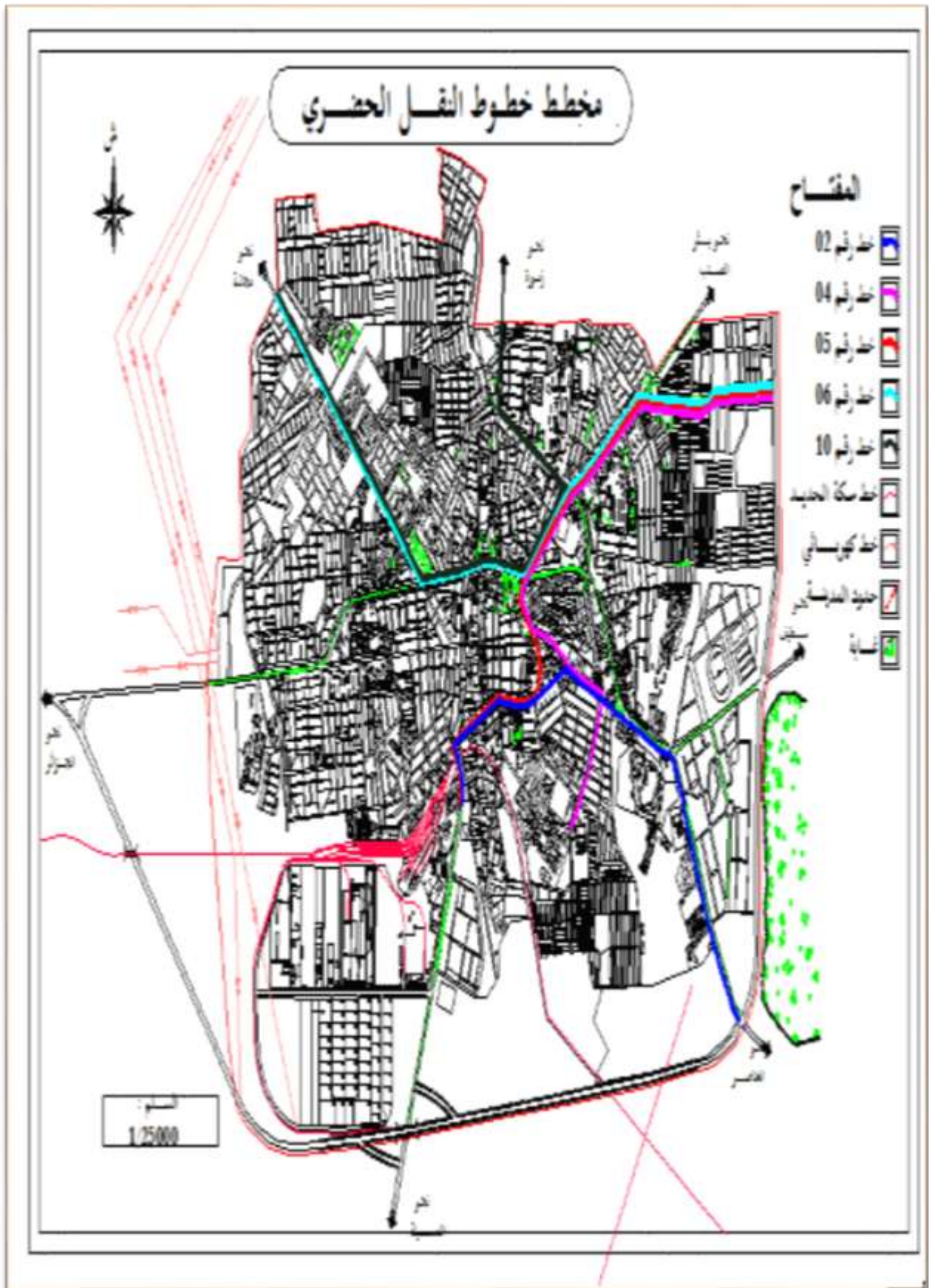
1- الخرائط

2- الإستمارة

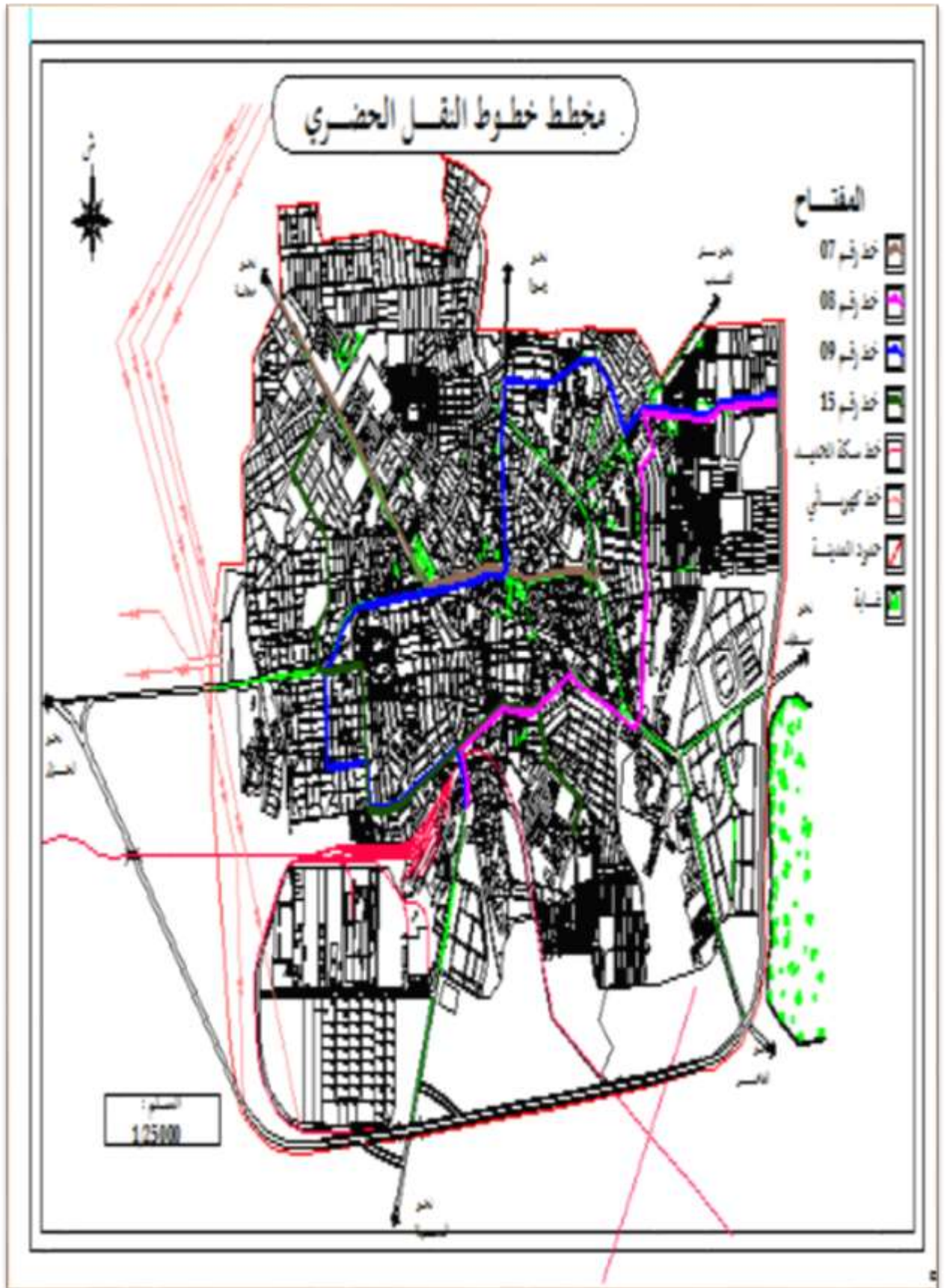
الملحق (1)



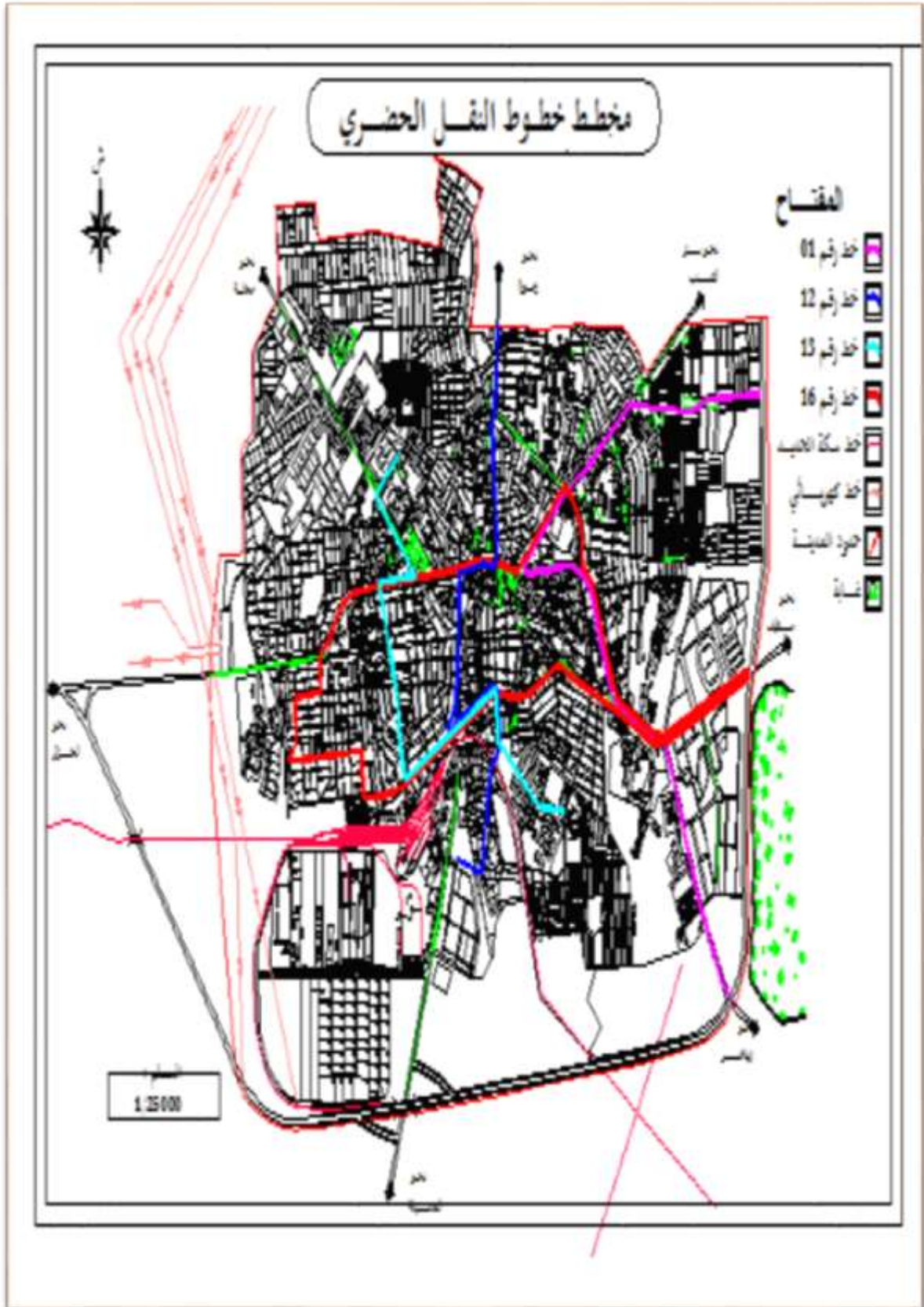
الملحق (1)



الملحق (1)



الملحق (1)



الملحق (2)

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي



جامعة محمد بوضياف بالمسيلة

معهد تسيير التقنيات الحضرية

قسم: العمران والبناء

شعبة: تسيير التقنيات الحضرية

تخصص: المدينة والنقل الحضري

استمارة دراسة ميدانية من اجل ابراز أهمية المقاربة
التشاركية في تحسين خطوط النقل الجماعي

-استمارة موجهة لسكان مدينة برج بو عريريج-

ملاحظة الرجاء ملء بعناية وجدية من اجل مساعدتنا من اجل إنجاز بحث نهاية الدراسة لنيل شهادة ماستر في تسيير التقنيات الحضرية تخصص مدينة ونقل حضري، وضع علامة (X) في المكان المناسب، ولكم جزيل الشكر.

التاريخ: / / الوقت:: الحي:

1-الجنس: ذكر: أنثى:

2-العنوان: برج بو عريريج: الضاحية:

خارج البرج:

3- الوظيفة: عامل: متقاعد: طالب: بطل:

4- سبب التنقل: عمل: دراسة: تسوق: تنزه: أخرى:

5- في تنقلاتك اليومية ما وسيلة النقل التي تستعملها :

-سيارة: نقل حضري : تاكسي: جماعي عمومي: جماعي خاص:

6- ما سبب اختيارك لهته الوسيلة :

7- كم مرة في الأسبوع تستعملها :

8- كيف تقيم خدمة النقل الحضري :

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	✓ التغطية: جيد: متوسط: سيء :
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	✓ تقييم المحطة: جيدة: رديئة:
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	✓ السعر: جيد: متوسط: سيء :
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	✓ الأمن: نعم يوجد: لا يوجد:
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	✓ أماكن الجلوس: جيد: متوسط: سيء :
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	✓ النظافة: جيد: متوسط: سيء :
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	✓ الراحة: جيد: متوسط: سيء :

8- هل سبق للمواطن أن شارك في قطاع النقل:

نعم: لا:

9- هل هناك رغبة للمواطن للمشاركة في قطاع النقل: نعم: لا:

11- ماهي اقتراحاتك لتفعيل دور المواطن في قطاع النقل من اجل تحسين خطوط انقل الجماعي الحضري ???



تتم بحمد

الله

وحسن عونته

