

تمهيد:

المتفحص لمدينة بوسعادة يدرك أهمية أن يكون لها بنية تحتية تتلاءم وبعدها التاريخي و السياحي، بالإضافة إلى كونها تزخر بمقومات بشرية هائلة تحتم عليها التفكير بجدية في الآلية الأنجع للتنقلات داخلها بالنظر لكونها أيضا ذات شساعة.

1- شبكة النقل الحضري:

تمتد داخل مدينة بوسعادة شبكة نقل حضري تغطي عدة أحياء حيث تعود لبداية تسعينيات القرن الماضي حيث نجد هناك نمطين للنقل الحضري، فنجد النقل الحضري بواسطة السيارة الفردي و الجماعي والنقل الحضري الجماعي بواسطة الحافلات ومع توسع المدينة تم ربط بعض الأحياء الجديدة بهذه الشبكة بداية الألفية الثالثة على غرار حي غزة الواقع شمال المدينة و الذي يبعد عن وسطها بحوالي خمسة(05) كيلومتر.

1-1 شبكة النقل الحضري الجماعي بواسطة السيارة:

تنقسم شبكة النقل الحضري بواسطة السيارة إلى قسمين، خطوط النقل الحضري الفردي و خطوط النقل الحضري الجماعي تستغلها سيارات مرخصة من طرف مديرية النقل (نقل حضري رسمي) بلغ عدد الرخص 696 رخصة منها 571 رخصة مستغلة و الباقي تخلق عنها أصحابها دون الشطب لأسباب متعلقة جلها بحالة الوفاة، غير أنها على أرض الواقع لم تتجاوز 400 سيارة مرخصة، عما أنه النقل الرسمي غير المرخص فرض نفسه منافسا للنقل الحضري الرسمي وخلق لنفسه خطوط ضمن شبكة النقل الحضري داخل المدينة¹.

1- مديرية النقل لولاية المسيلة

1-1-1 النقل الحضري الفردي بواسطة السيارة:

يكاد هذا النمط من النقل أن ينعدم لانحياز معظم الناقلين للنقل الجماعي عبر الخطوط المقترحة، ويمتاز بكونه يضم نقطتين للتوقف حسب طلب الزبون وبسعر يحدده العداد الإلكتروني.

الصورة رقم 04: عداد سيارة نقل حضري



المصدر: <http://www.albosala.com> / 19:00 يوم: 25-04-2017

2-1-1 النقل الحضري الجماعي بواسطة السيارة:

نظرا لسهولة الوصول للسيارة من أجل التنقل داخل المدينة تم تخصيص عدة خطوط من طرف مديرية النقل، غير أنها تفنقر للتنظيم من ناحية التواجد الزمني و المكاني وعدم الاحترام والاستمرارية من طرف الناقلين، الأمر الذي نعوزه حسب تصريحات بعض أصحاب هذه السيارات لعدة أسباب ، أهمها غياب التهيئة وتدهور الطرقات في بعض الأحياء وكذا انعدام محطات التوقف التي وإن وجدة فإنها غير مهيئة.

الجدول رقم 06: خطوط النقل الحضري الجماعي بواسطة السيارة

الرقم	الانطلاق	الوصول	طول الخط	الملاحظة
01	محطة المسافرين البرية (رابح ميدونة)	وسط المدينة	2.5	مستغل
02	وسط المدينة	حي غزة	07	مستغل
03	وسط المدينة	حي الباطن	07	مستغل
04	حي 20 أوت	المستشفى	08	مستغل
05	حي 17 جوان	المستشفى	05	مستغل

المصدر: مديرية النقل لولاية المسيلة 2017

الصورة رقم 06 : سيارة نقل حضري جماعي



الصورة رقم 05 : سيارة نقل حضري جماعي

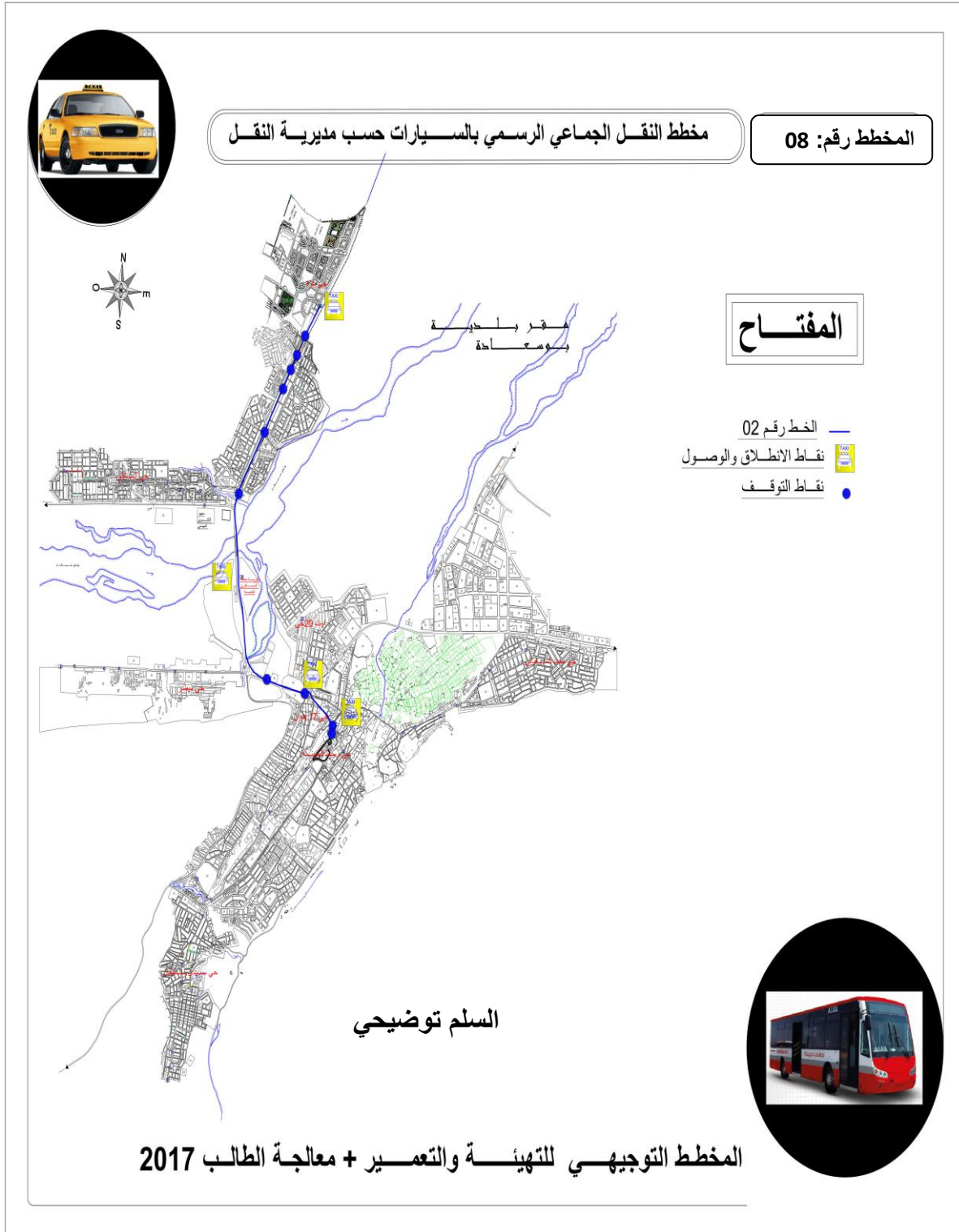


المصدر: تصوير الطالب بتاريخ: 2017-04-23

الخط رقم 01: محطة المسافرين البرية (رابح ميدونة) - وسط المدينة



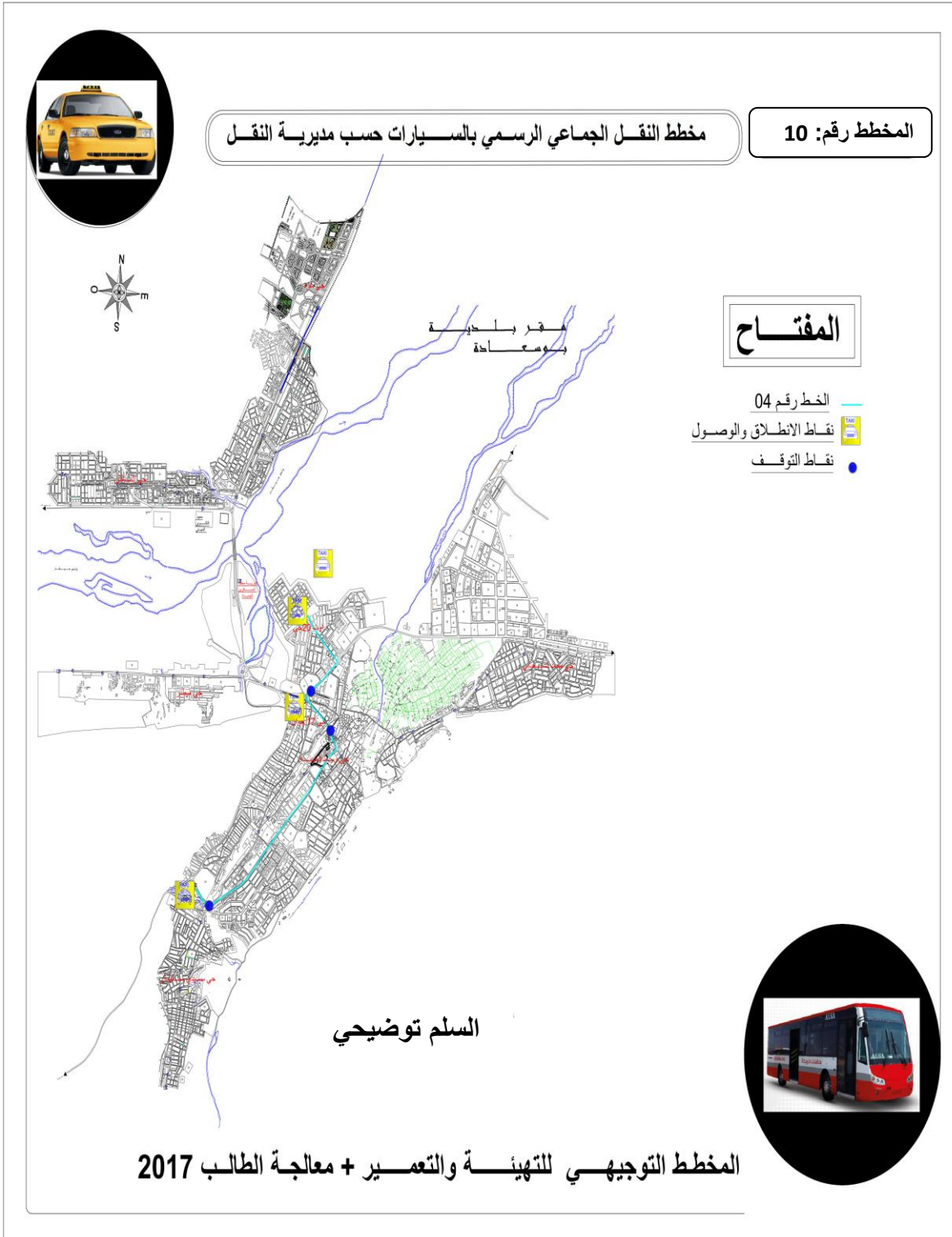
الخط رقم 02: وسط المدينة -حي غزة



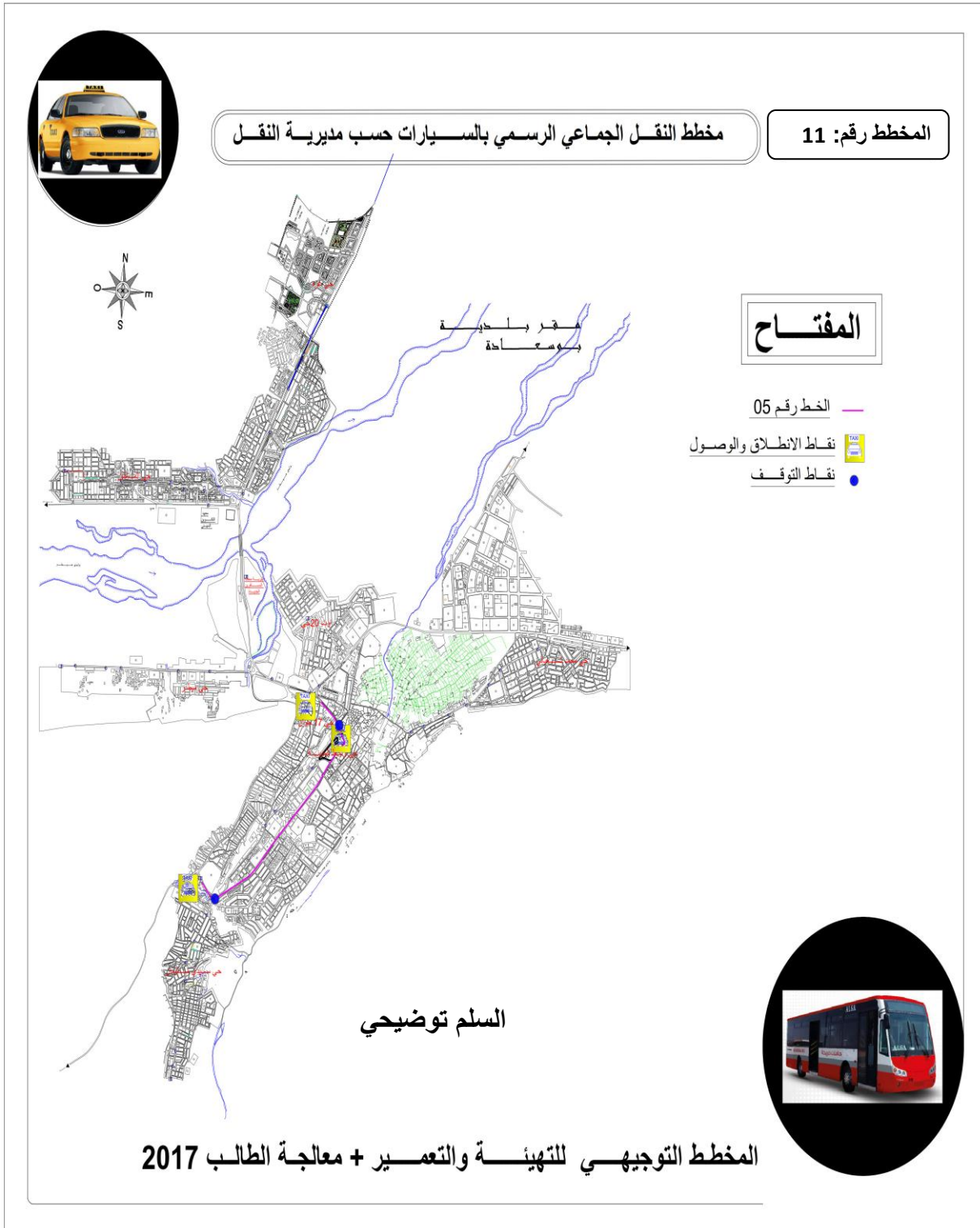
الخط رقم 03: وسط المدينة - حي الباطن



الخط رقم 04: المستشفى – حي 20 أوت



الخط رقم 05: المستشفى – حي 17 جوان



1-1-3 النقل الحضري الجماعي بواسطة السيارة (النقل غير الرسمي):

انتشر في مدينة بوسعادة ضمن شبكة النقل الحضري نمط آخر من النقل، ألا وهو النقل غير المرخص أو ما أُصطلح عليه بالنقل غير الرسمي والذي انتشر بشكل ملفت، حيث يتميز هذا النوع من النقل بالعشوائية في العمل مع عدم وجود جدول محدد للأوقات و الأماكن، غير أن الشكاوى المقيدة لدى الشرطة ضدهم من طرف أصحاب النقل الحضري الرسمي ألزمهم بالعمل من خلال خطوط أخرى ليست مستغلة من طرف النقل الحضري الرسمي، بالإضافة إلى جود السيارات المستعملة حيث نلاحظ أن جلها قد تجاوز 30 سنة، ومن خلال تحقيقنا الميداني تبين أن عدد المركبات قد تجاوز 300 مركبة.

الجدول رقم 07: خطوط النقل الحضري الجماعي (غير الرسمي) بواسطة السيارة:

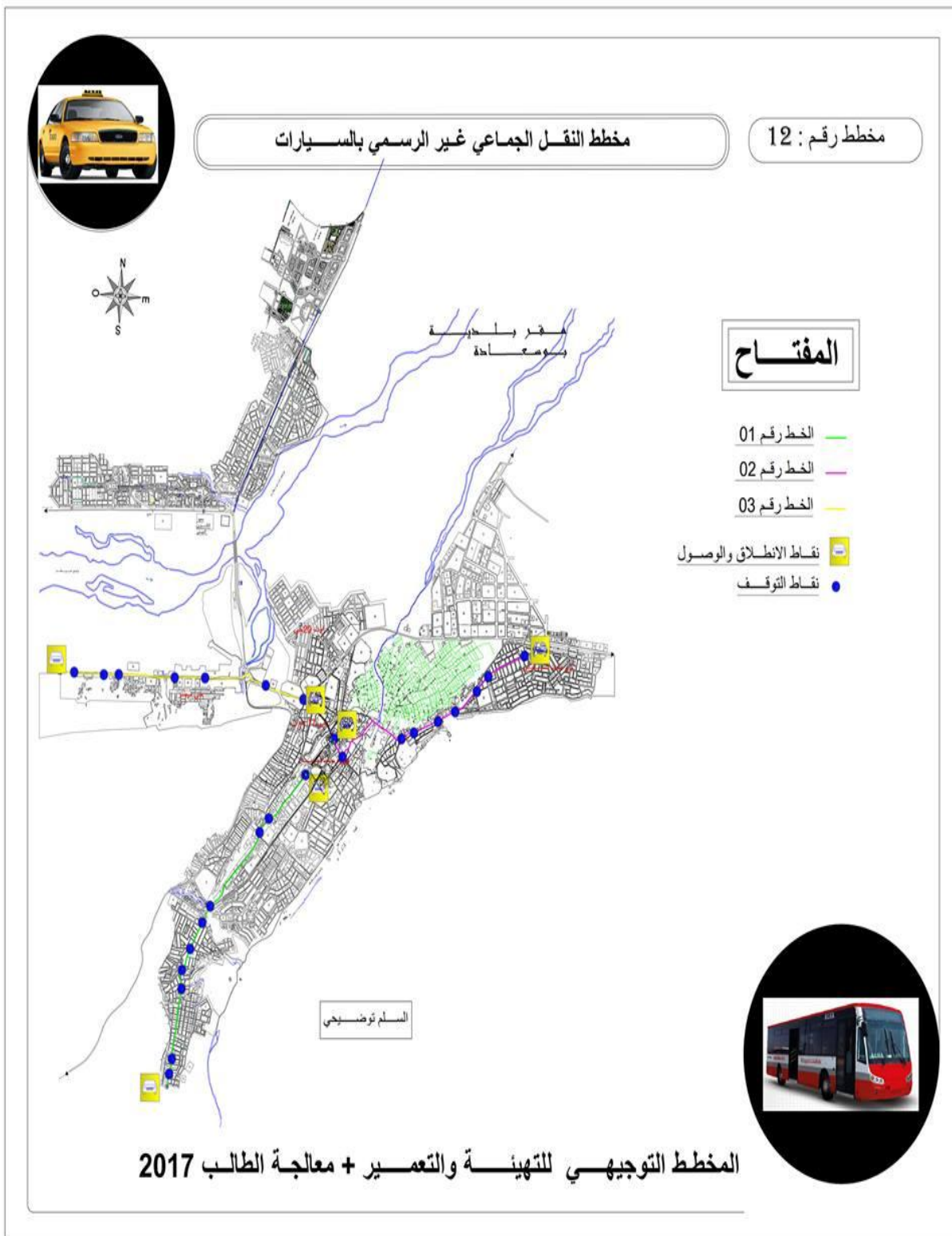
الرقم	الانطلاق	الوصول	طول الخط	الملاحظة
01	وسط المدينة (سوق الفلاح قديما)	حي سيدي سليمان	08	مستغل
02	وسط المدينة (عمر إدريس)	حي محمد شعباني	5.5	مستغل
03	حي 17 جوان	حي ميتر	04	مستغل

المصدر: إنجاز الطالب 2017

الصورة رقم 07: سيارة نقل حضري جماعي غير رسمي



المصدر: تصوير الطالب بتاريخ: 2017-04-23



4-1-1 النقل الحضري الجماعي بواسطة الحافلة

يضم المحيط العمراني لمدينة بوسعادة سبعة (07) خطوط حضرية لنقل الجماعي بواسطة الحافلة، مقترحة من طرف مديرية النقل، مستغلة جميعها من طرف الخواص.

الجدول رقم 08: خطوط النقل الحضري الجماعي بواسطة الحافلة

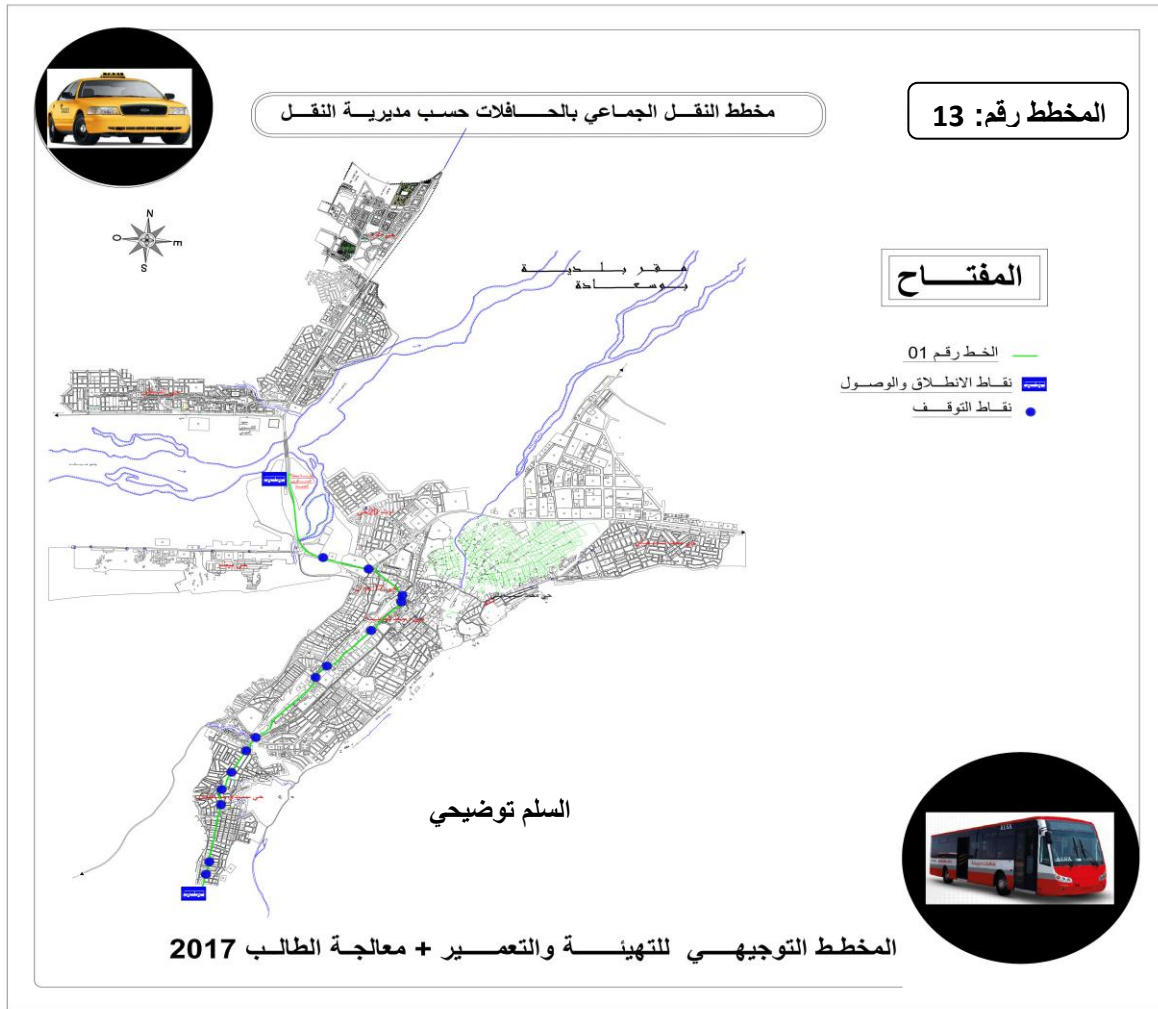
الرقم	الإنتلاق	الوصول	نقاط العبور	طول الخط	عدد نقاط التوقف	عدد الناقلين	عدد المقاعد	ملاحظة
01	المحطة البرية للمسافرين (رابح ميدونة)	حي سيدي سليمان	02	12	15	15	450	
02	وسط المدينة	حي غزة	02	07	11	17	510	
03	وسط المدينة	حي الباطن	02	07	12	08	240	
04	المحطة البرية للمسافرين (رابح ميدونة)	حي محمد شعباني	02	08	13	03	75	
05	المحطة البرية للمسافرين (رابح ميدونة)	حي 20 أوت	00	05	04	02	50	غير مستغل
06	حي ميتر	حي 17 جوان	00	04	08	02	50	غير مستغل
07	المحطة البرية للمسافرين (رابح ميدونة)	وسط المدينة	01	2.5	04	02	50	غير مستغل

1-4-1-1 الخطوط المستغلة:

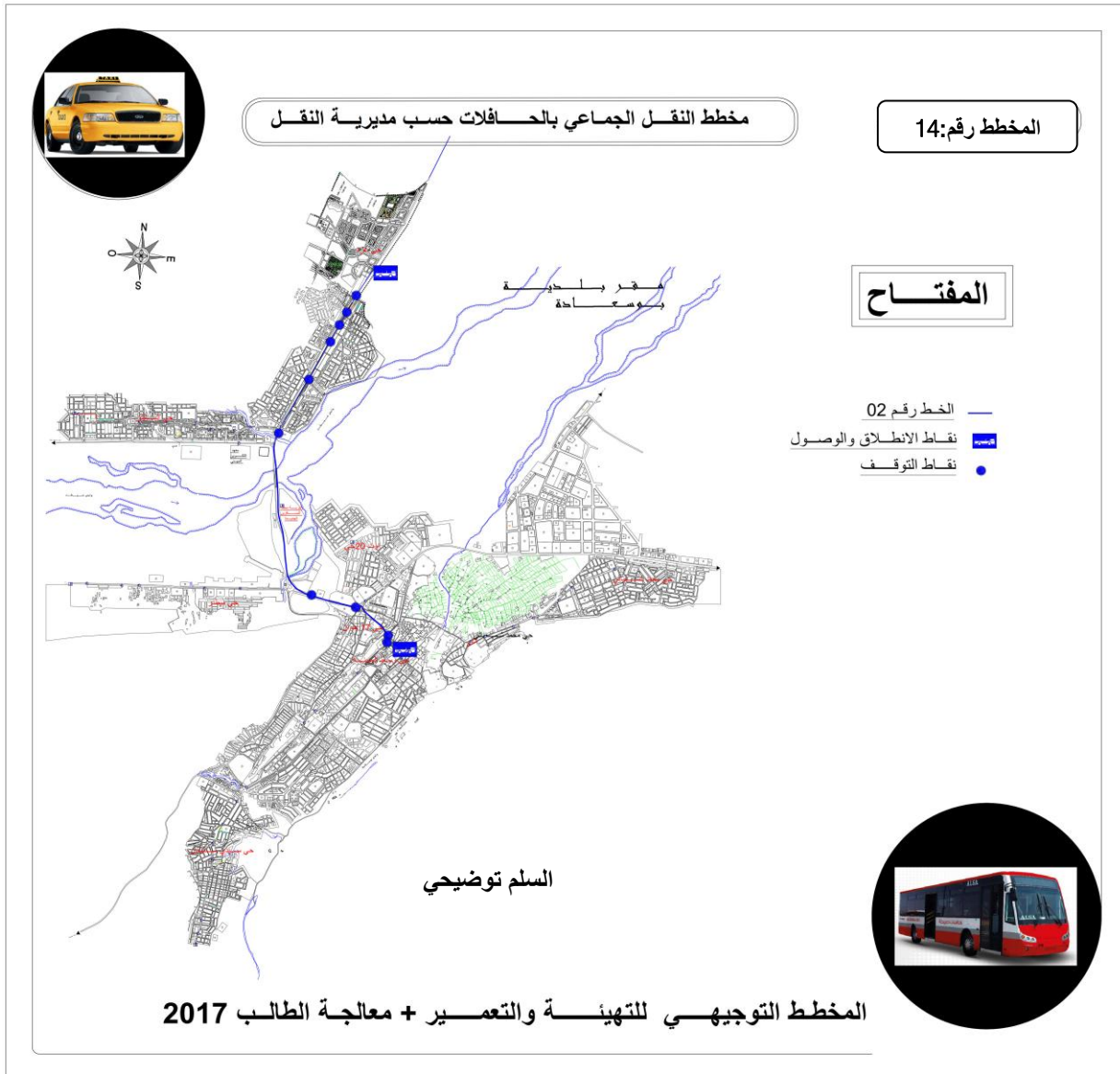
تمثل نسبة الخطوط المستغلة في النقل الحضري الجماعي للحافلات 57% فقط من مجموع الخطوط المقترحة و التي عددها 07 خطوط وهي:

* الخط رقم 01: المحطة البرية للمسافرين (رابح ميدونة) - حي سيدي سليمان:

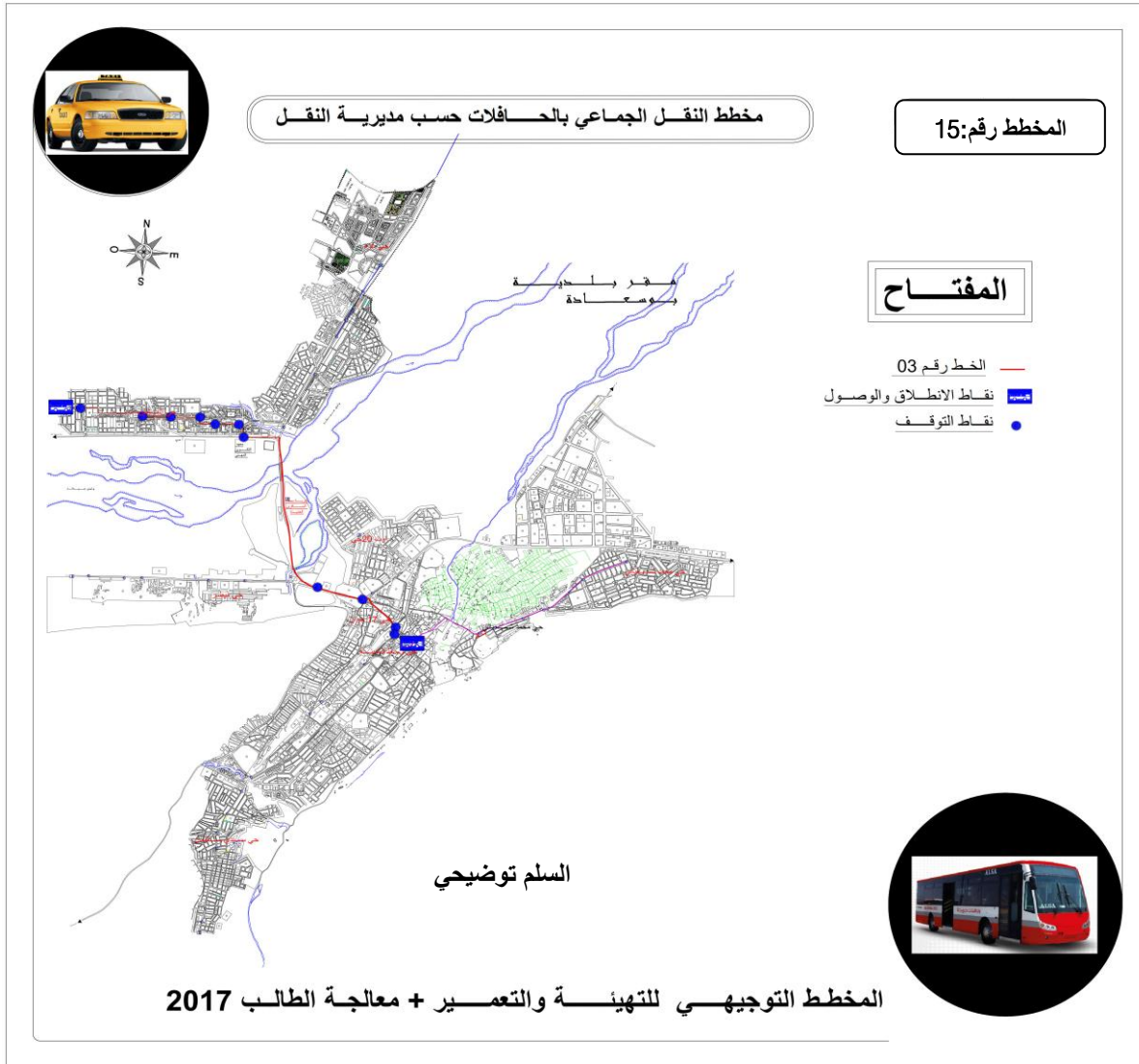
يعد هذا الخط الأطول حيث يبلغ إثنا عشر (12) كيلومتر يستغله خمسة عشر (15) ناقلا بطاقة إستيعابية تقدر ب أربع مائة وخمسين (450) مقعدا، حيث يتوقف في نقاط الانتظار التالية: المحطة البرية للمسافرين - المسبح النصف أولمبي - حي 17 جوان - مقبرة الشهداء - فرع CNR - بن بركة - الثنية - م ط المستشفى - مدخل سيدي سليمان - مدرسة بكرابي علي - السوق الجوازي الجديد - مسجد الهدى - مكتب البريد - حي البناء الذاتي - سيدي سليمان، وتكون العودة على نفس المسار.



*الخط رقم 02: وسط المدينة - حي غزة: طاقة هذا الخط الاستيعابية هي الأكبر حيث تبلغ خمس مائة (510) يستغله سبعة عشر (17) ناقلا على مسافة سبعة (07) كيلومتر مارا بالنقاط التالية: وسط المدينة - حي 17 جوان - المسيح النصف أولمبي - المحطة البرية للمسافرين - محطة بن شنوف - عدل - حي بن دقموس - الرصيفة الجديدة - حي 05 جويلية - السوق الجوارى الجديد - حي غزة، و العودة على نفس المسار

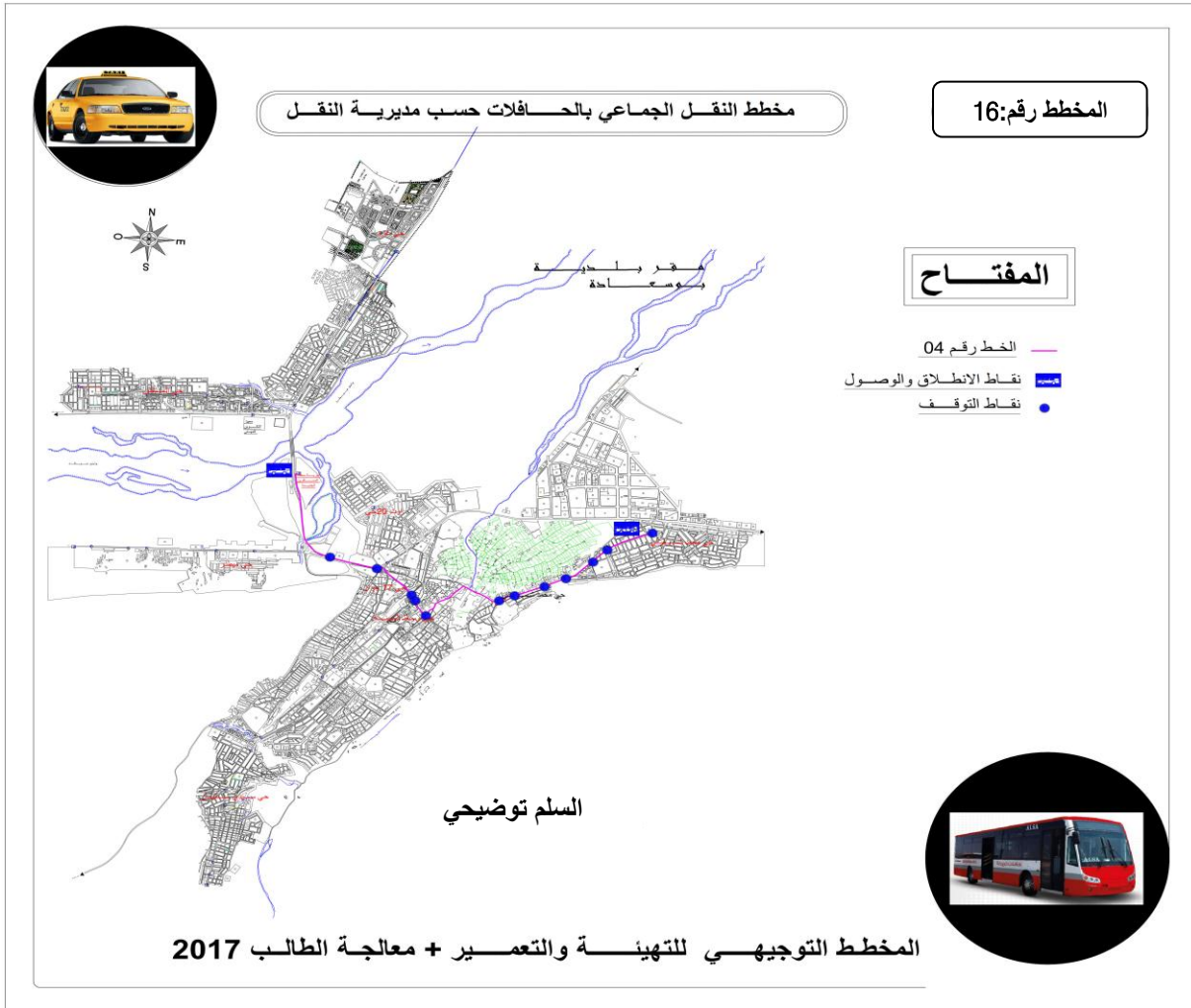


***الخط رقم 03:** وسط المدينة - حي الباطن: يمتد هذا الخط على طول سبعة (07) كيلومتر بطاقة إستيعابية تقدر بـ 240 مقدر لثمانية (08) ناقلين، أين يمر على النقاط التالية: وسط المدينة - حي 17 جوان - المسيح النصف أولمبي - المحطة البرية للمسافرين - المعهد المتخصص للتكوين - مسجد أحمد حماني - المستوصف - متوسطة الإخوة بن شلالي - سكنات كنان - مسجد فاطمة الزهراء - البناء الذاتي - الباطن وتكون العودة على نفس المسار.



***الخط رقم 04: المحطة البرية للمسافرين - حي محمد شعباني:**

يمتد على مسافة ثمانية (08) كيلومتر بثلاثة (03) ناقلين وطاقة إستيعابية تقدر بـ خمسة وسبعين (75) مقعدا مارا على النقاط التالية: محطة المسافرين البرية - المسبح النصف أولمبي - حي 17 جوان - وسط المدينة (مقابل CNAS) - مقهى الشباب - مدرسة الإخوة بوتشيشة - الرحي - بلحاسي - الحماید - متقنة محمد بوضياف - صيدلية محمد شعباني - مسجد طارق بن زياد - حي محمد شعباني، وتكون العودة على نفس المسار مع إستبدال موقفين: وسط المدينة (مقابل CNAS) ومقهى الشباب بموقفين حي الموامين (الطريق الجديدة) ووسط المدينة (مقبرة الشهداء).



1-4-2 الخطوط غير المستغلة:

تتمثل في ما نسبته 43% من كل الخطوط الخاصة بالنقل الجماعي بواسطة الحافلة، ومن أهم أسباب عدم استغلالها هو هيمنة النقل بواسطة السيارة و تغطيته للاحتياج الخاص بهذا المسار، والخطوط هي على التالي:

*الخط رقم 05: المحطة البرية للمسافرين - حي 20 أوت .

*الخط رقم 06: حي ميتر - حي 17 جوان.

*الخط رقم 07: وسط المدينة - المحطة البرية للمسافرين

الصورة رقم 07: حافلات النقل الحضري الجماعي الصورة رقم 08: حافلات النقل الحضري الجماعي



المصدر: تصوير من طرف الطالب بتاريخ: 2017-04-23

2- تحليل استثمار البحث (استبيان):

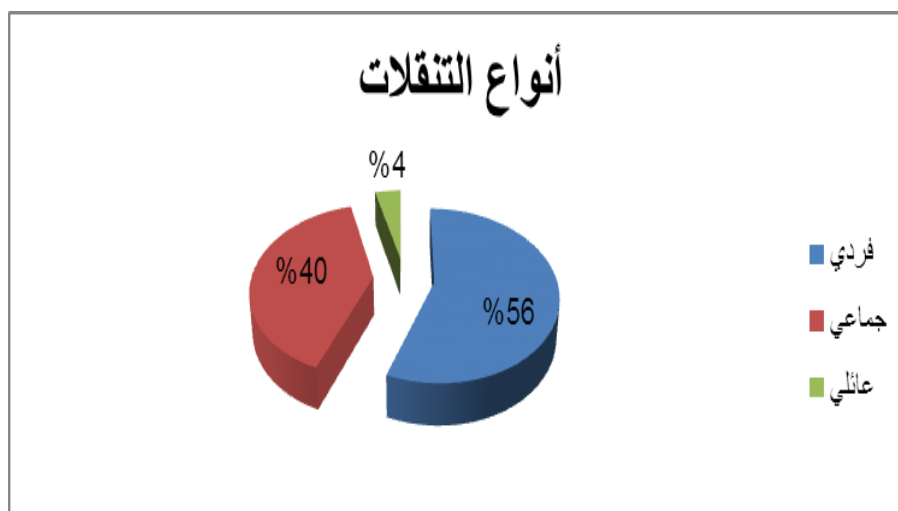
بعد دراسة وتحليل خطوط النقل الحضري بكل أنماطها وتبيين سلبياتها و إيجابيتها، ومن أجل الخروج بنتائج دقيقة، قمنا بتوزيع إستبيان على مئة (100) عينة من مستعملي شبكة النقل داخل المدينة والتي قمنا بتحليلها كالتالي:

الجدول رقم 09: أنواع التنقلات

الرقم	نوع التنقل	العدد	النسبة %
01	فردى	56	56
02	جماعى	40	40
03	عائلى	04	04
المجموع	–	100	%100

المصدر: نتائج الاستبيان 2017

الشكل رقم 07: أنواع التنقلات



المصدر: إنجاز الطالب 2017

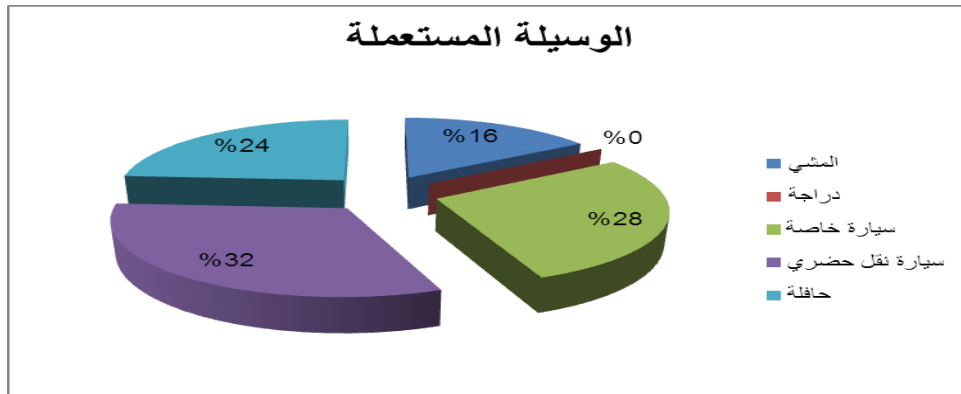
قراءتنا لنتائج هذا الجدول تبين أن نسبة التنقلات الفردية هي الغالبة و بالتالى زيادة في عدد استعمال المركبات و بالتالى زيادة في إستهلاك الطاقة ووزيادة في إنبعاث الغازات.

الجدول رقم 10: الوسيلة المستعملة

الرقم	الوسيلة	العدد	النسبة %
01	المشي	16	16
02	دراجة	00	00
03	سيارة خاصة	28	28
04	سيارة نقل حضري	32	32
05	حافلة	24	24
المجموع	–	100	%100

المصدر: نتائج الاستبيان 2017

الشكل رقم 08: الوسيلة المستعملة



المصدر: إنجاز الطالب 2017

نلاحظ أن استعمال السيارة بنوعيهما الخاص و الحضري قد طغى على بقية الوسائل التي

تكرس النقل المستدام، مرده إلى النسبة العالية للنقاطر للسيارة وكذا الميزات التي تتمتع بها على غرار

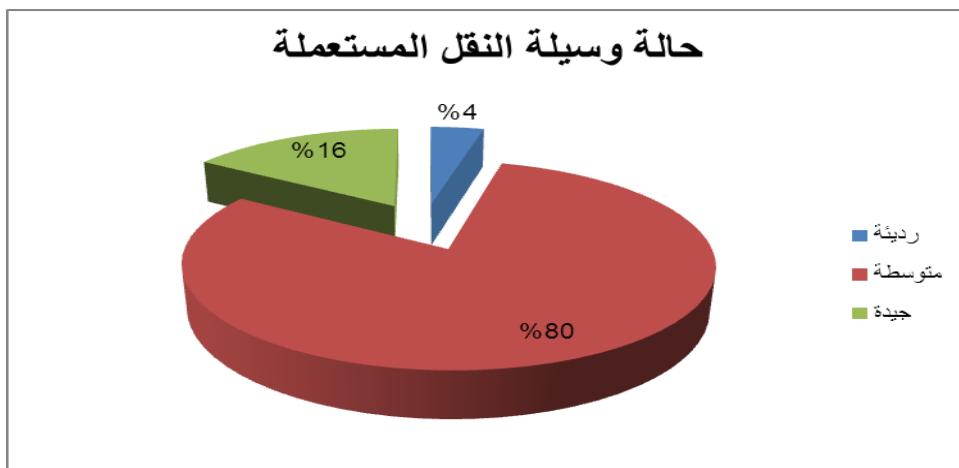
الراحة وسرعة التنقل .

الجدول رقم 11: حالة وسيلة النقل المستعملة

الرقم	الحالة	العدد	النسبة %
01	رديئة	04	04
02	متوسطة	80	80
03	جيدة	16	16
المجموع	–	100	%100

المصدر: نتائج الاستبيان 2017

الشكل رقم 09: حالة وسيلة النقل المستعملة



المصدر: إنجاز الطالب 2017

من خلال الجدول وبعد معاينتنا لحالة المركبات تبين لنا أنه من الرغم من الحالة المتوسطة

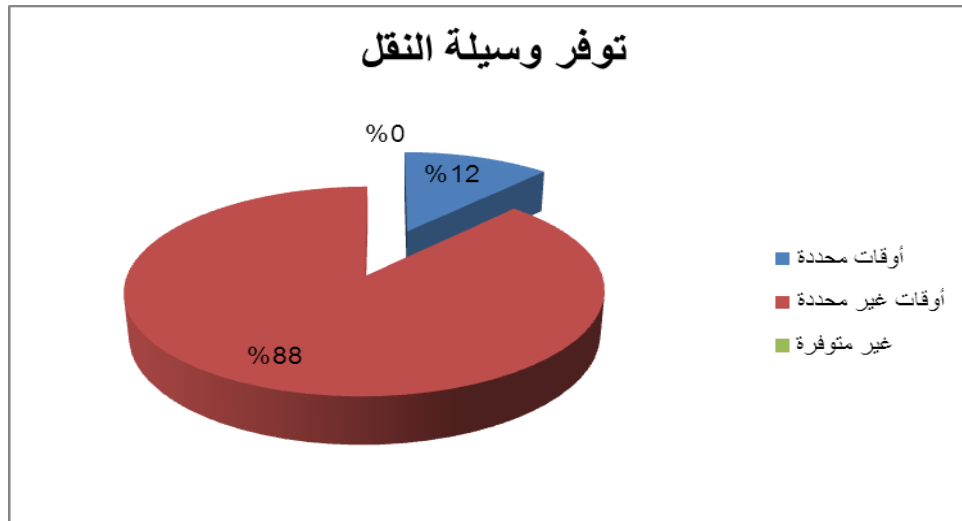
لجل المركبات المستعملة، إلا أننا لا نستطيع أن نصنفها كمركبة تخدم البيئة.

الجدول رقم 12: توفر وسيلة النقل

الرقم	توفر الوسيلة	العدد	النسبة %
01	أوقات محددة	12	12
02	أوقات غير محددة	88	88
03	غير متوفرة	00	00
المجموع	–	100	%100

المصدر: نتائج الاستبيان 2017

الشكل رقم 13: توفر وسيلة النقل



المصدر: إنجاز الطالب 2017

تتبين من الجدول السابق أن أوقات العمل لم تحترم الأمر الذي خلق تنذباً في تقاطر وسائل

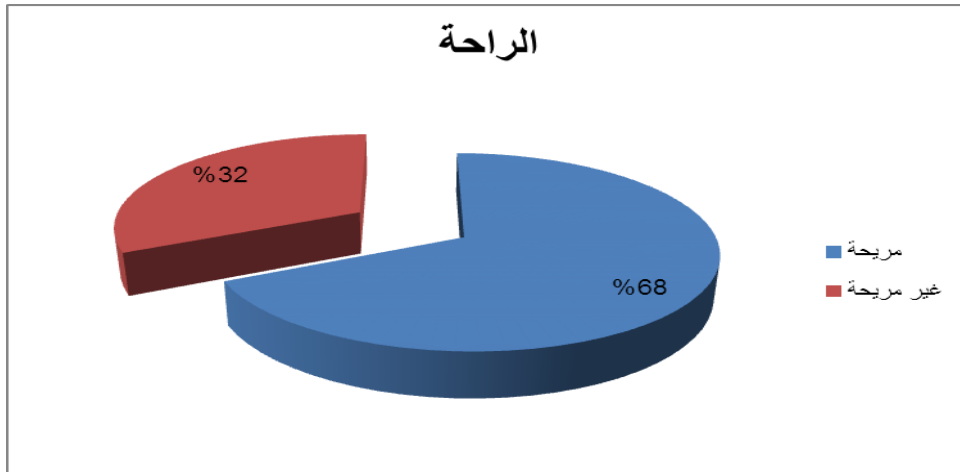
النقل الحضري وهذا الأمر يؤدي إلى عزوف المستعملين عنها.

الجدول رقم 13: الراحة

الرقم	الراحة	العدد	النسبة %
01	مريحة	68	68
02	غير مريحة	32	32
المجموع	-	100	%100

المصدر: نتائج الاستبيان 2017

الشكل رقم 11: الراحة



المصدر: إنجاز الطالب 2017

تمثل الراحة أهم متطلبات الوقت الرهان حيث نجدها دعامة من أجل الوصول لنقل مستدام غير

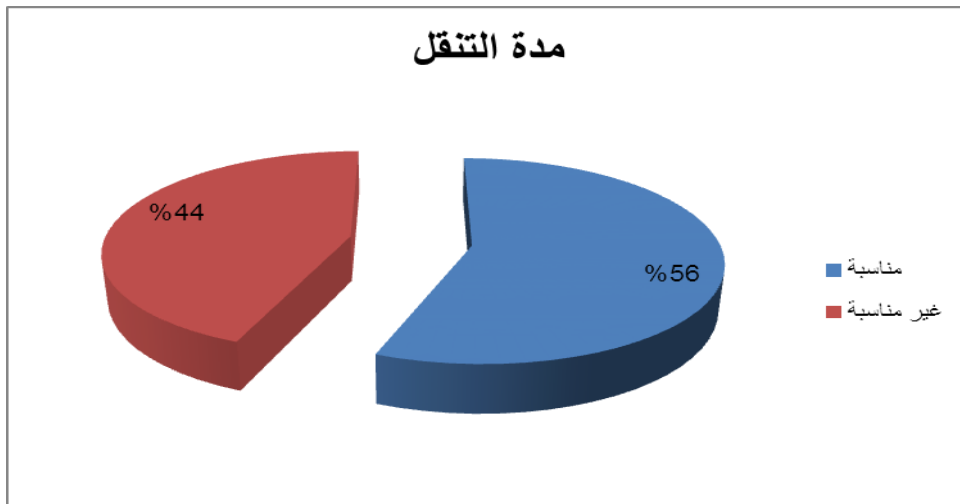
أن الجدول لا يعكس ذلك.

الجدول رقم 14: مدة التنقل

الرقم	مدة التنقل	العدد	النسبة %
01	مناسبة	56	56
02	غير مناسبة	44	44
المجموع	–	100	%100

المصدر: نتائج الاستبيان 2017

الشكل رقم 12: مدة التنقل



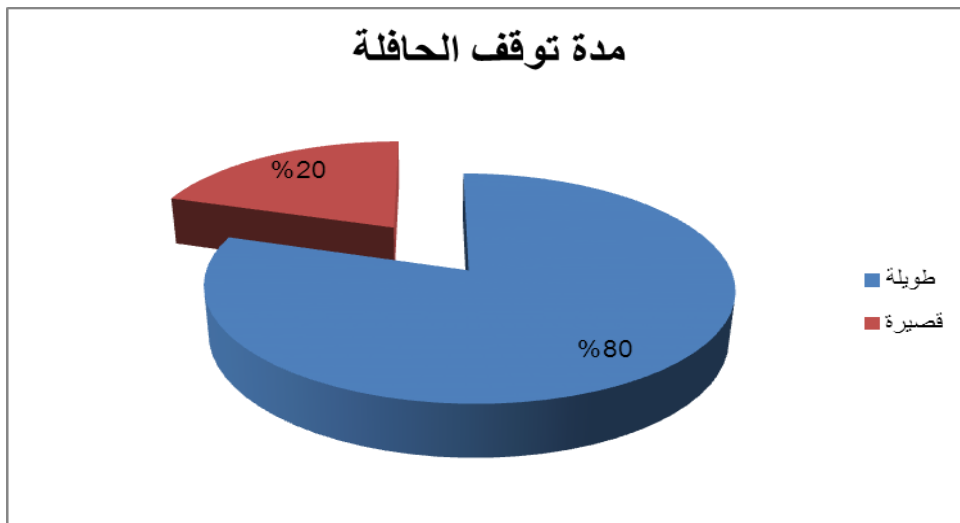
المصدر: إنجاز الطالب 2017

الجدول رقم 15: مدة توقف الحافلة

الرقم	مدة التوقف	العدد	النسبة %
01	طويلة	80	80
02	قصيرة	20	20
المجموع	–	100	%100

المصدر: نتائج الاستبيان 2017

الشكل رقم 13: مدة توقف الحالة



المصدر: إنجاز الطالب 2017

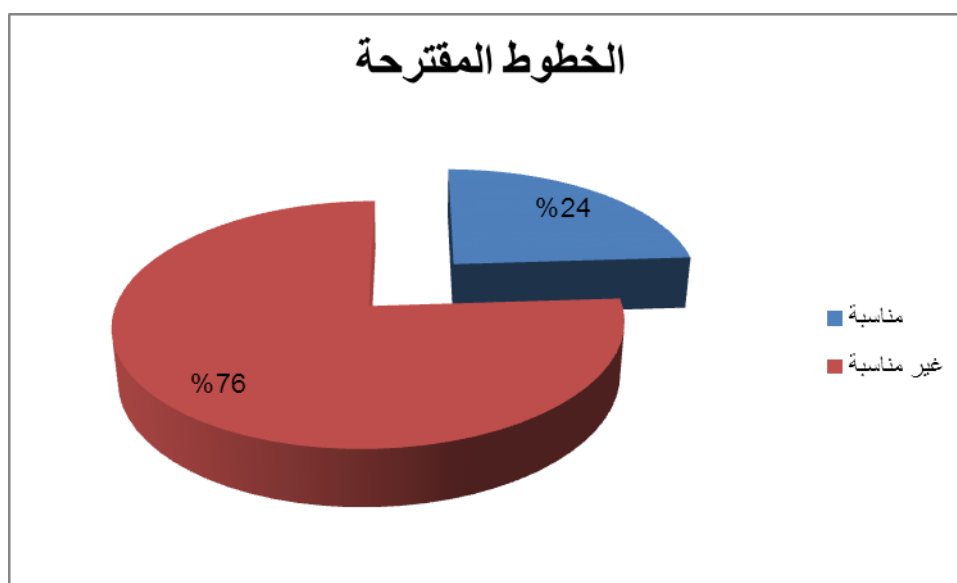
طول مدة توقف الحافلة من الأسباب التي تجعل المستعمل يغيرها إلى السيارة وهذا بسبب أن الحافلة لا تتطرق من مكانها إلا بعد ملءها وليس بالتوقيت.

الجدول رقم 16: الخطوط المقترحة

الرقم	الخطوط المقترحة	العدد	النسبة %
01	مناسبة	24	24
02	غير مناسبة	76	76
المجموع	-	100	%100

المصدر: نتائج الاستبيان 2017

الشكل رقم 14: الخطوط المقترحة



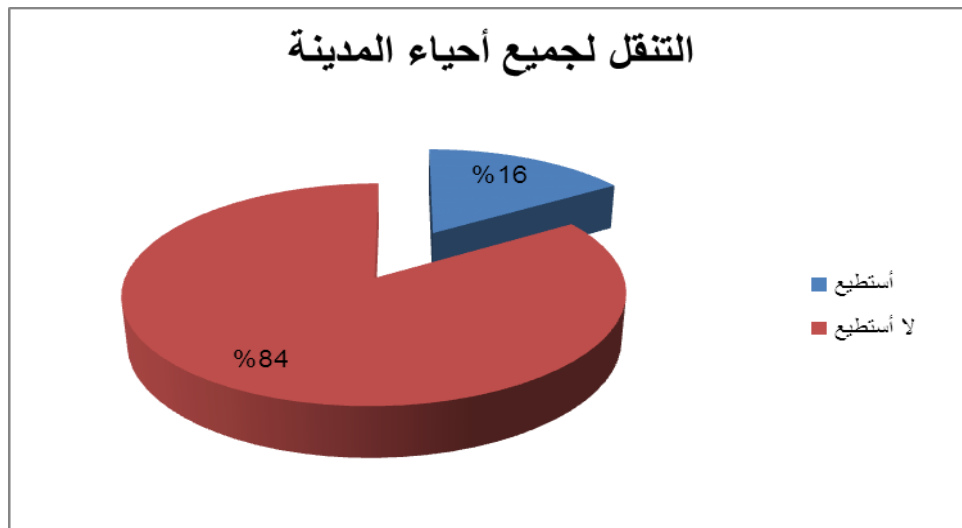
المصدر: إنجاز الطالب 2017

الجدول رقم 17: التنقل لجميع أحياء المدينة

الرقم	هل تستطيع	العدد	النسبة %
01	أستطيع	16	16
02	لا أستطيع	84	84
المجموع	–	100	%100

المصدر: نتائج الاستبيان 2017

الجدول رقم 15: التنقل لجميع أحياء المدينة



المصدر: إنجاز الطالب 2017

عدم ربط جميع الاحياء بشبكة النقل الحضري أكدته نسبة 84% من المستجوبين الذين يصرحون أنهم لا يستطيعون الوصول إليها بواسطة النقل الحضري، ومن أكبر الاسباب التي ركزت النقل داخل المدينة هو غياب التهيئة في الأحياء و تدهور طرقاتها.

3- المقابلة:

قمنا بمقابلة مع أحد ممثلي الناقلين (بواسطة الحافلة)، وطرحنا عنه عدة أسئلة، و التي تدور حول ظروف العمل و العلاقة مع المواطن و الإدارة وكذا فيما بينهم، وكان من أهم الأسئلة التي طرحت هي ما مدى وعي الناقلين بالمسؤولية الملقاة على عاتقهم وما مدى التزامهم بقواعد العمل (الالتزام بالمواعيت وأماكن التوقف، النظافة، المعاملة...)، وقد كانت بعض الإجابة تعكس مردودية العمل واللباقة، حيث أن جل الناقلين لا يحملون شهادات وذو مستويات علمية متدنية، ويفتقرون لدورات تدريبية من طرف الإدارة المسؤولية تجعلهم على قد المسؤولية همهم الريح السريع في الوقت القصير، ومن بين الأسئلة كذلك ماهو مستوى الخدمة للخطوط المستغلة حيث أكد المستجوب أن لا ترقى لتكون خطوط نقل حضري بحكم ضيق المحاور وافتقارها للتهيئة، مع انعدام المواقف المهيأة وفي أماكنها المناسبة، ومن بين الأسئلة التي تشغل المستعملين لهذه الخطوط أيضا موضوع المناوبة الليلية فقد لا حظنا أن النقل يغيب بعد حلول الساعة 7:00 مساء، فاسحا المجال للنقل غير الرسمي ، حيث أكد المستجوب أن الإدارة لا تقوم بواجبها نحو المراقبة، كما أنه ليس هناك برنامج مقترح للمناوبة كي يلتزم به الناقلون.²

خلاصة

بعد دراستنا لشبكة النقل الحضري وخطوط النقل حضري بواسطة السيارة و النقل الحضري بواسطة الحافلة، وتحليلنا لمعطيات الاستبيان أصبح واضحا وجود العديد من الاختلالات بهذه المجالات الهامة في تسيير المدينة، ومن أجل مدينة مستدامة الأمر الذي يحتم علينا الخروج بتوصيات و اقتراحات لتحسين أداء النقل داخلها و ومساييرته للأفكار التي تضمن استدامته.

2 س طيبي، سائق، على الساعة 14:00 يوم 24-04-2017، موقف البلدية