

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة محمد بوضياف - المسيلة

الميدان :الهندسة المعمارية ،عمران ومهن المدينة

فرع : تسيير التقنيات الحضرية

تخصص: مدينة و النقل الحضري



معهد تسيير التقنيات الحضرية

قسم الهندسة الحضرية

رقم :

مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر أكاديمي

إعداد الطالبة: بوكرة محمد

تحت عنوان

النقل الغير مرخص

دراسة حالة مدينة البويرة

لجنة المناقشة:

خضور مالك

سليمانى نبيل

أهراو وفاء

جامعة المسيلة

جامعة المسيلة

جامعة المسيلة

رئيسا

مشرفا ومقررا

مناقشا

السنة الجامعية: 2017/2016

شكر و عرفان:

لا بد لنا و نحن نخطو خطواتنا الأخيرة في الحياة الجامعية من وقفة نعود إلى

أعوام قضيناها في رحاب الجامعة مع أساتذتنا الكرام الذين قدموا لنا الكثير باذلين بذلك

جهودا كبيرة في بناء جيل الغد لتبعث الأمة من جديد، و قبل أن نمضي نقدم آيات الشكر

و الامتنان و التقدير و المحبة إلى الذين حملوا قدس رسالة في الحياة إلى الذين مهدوا

لنا طريق العلم و المعرفة، إلى جميع أساتذتنا الأفاضل.

و اخص بالشكر و التقدير :

- الأستاذ المحترم نبيل سليمان.

''' كن عالما.... فان لم تستطع فكن متعلما.... فان لم تستطع فأحب العلماء..... فان

لم تستطع فلا تبغضهم'''

إلى كل من زرع التفاؤل في دربنا و قدم لنا المساعدات و التسهيلات و الأفكار و

المعلومات

إلى كل أصدقائي الذين لم يبخلوا علي وكانوا سندا وعونا: حمزة ديدين، سيد علي

دامي، نور الدين، فريد، الباهي، رياض، يونس، عزيز، ياسين فراحي، احمد قادوري



يكتسي النقل الحضري أهمية بالغة في حياة الأفراد ، و ان الاهتمام به كما و كيفا يعتبر عاملا اساسيا لا غنى عنه لتنظيم و تطوير المدينة في وقتنا الحالي ، وبتوسيع شبكة الطرق و ظهور الاحياء و الاقطاب السكنية تزايد عدد السكان و تنوعت اغراض تنقلاتهم وبهذا ازداد الطلب على وسيلة النقل ، وعلى ضوء هذا وجب توفير وسائل النقل الحضري الجماعي للزمة لتغطية النسيج الحضري و الربط بين جميع عناصر المدينة حيث امتد نطاق التأثير الحضاري والاقتصادي والاجتماعي للمدينة الى خارجها بفعل عامل النقل الذي يعد المسؤول الاول عن تدوير حركة الحياة الديناميكية الحضرية في المدينة بكافة انشطتها وفعاليتها الاقتصادية والاجتماعية والثقافية ، ومع التحولات الصناعية اصبح للنقل دور هام في الحياة الاقتصادية والحضرية للسكان ، وجعل التفكير في سياسات النقل اكثر تطابقا مع الواقع ووسائل تشريعية تتماشى والمعطيات المحلية والتطورات العمرانية ، وهذا لتحقيق خدمة نقلية مثالية انطلاقا من الاستغلال العقلاني لما هو متوفر في اي مجال حضري .

ان تقنين قطاع النقل و تنظيمه و تسير هياكله يعد من الاسباب الرئيسية التي كان لها الدور الاساسي في تطور هذا القطاع هذا فضلا عن تعدد وسائله وتطور نظمه, فان قطاع النقل يساهم بشكل كبير في احداث التغيير الاجتماعي بين الافراد المجتمع و تحقيق تنمية متوازنة بين المناطق ,فكلما توسعت شبكة وخطوط النقل بين ارجاء البلاد الواحد ساهم بشكل فعال في تطوير اشكال الحياة العامة لأفراد المجتمع , و تحقيق تنمية اجتماعية و اقتصادية و سياحية و تعزيز مكانة البلاد فلا يمكن باي حال من الأحوال التقليل من أهمية النقل مهما كان نمطه خاصة النقل البري بصفة عامة و النقل الحضري بصفة خاصة ,التي تركز عليه الدولة كل جهودها المادية و البشرية لتطويره و السهر على تحسينه .

ان اهم عنصر يمثل النقل هو جانب نوعيته لذا نجد ان الدول المتقدمة تركز على هذا الجانب في النقل باستمرار لأنه عامل جذب للزيون بما فيها (الراحة، المعاملة، الوقت، الامن، ...الخ) لهذا لا نجد ان لهذه الدول أي مشاكا تعاني منها على مستوى نقل المسافرين عكس الدول النامية التي تعرف تنوع مشاكل النقل حتى وان وفرت حلول لها فهي حلول انية تسبب عدة مشاكل على المدى البعيد.

رغم أهمية النقل يبقى هذا الأخير من بين أضعف الحلقات في الجزائر لا سيما النقل الحضري الجماعي، كما انه لا يعكس الوزن والقدرات المتاحة للبلاد فضلا على الابتعاد على الاحترافية ومفهوم الخدمة العمومية والمصلحة العامة رغم وضع نقل وخاصة النقل الجماعي من اهم المسائل المطروحة ضمن قضايا التنمية والتهيئة المتعلقة بالمجال الحضري والتطور العمراني.

ونجد مدينة البويرة كغيرها من المدن الجزائرية عرفت نمو عمرانيا سريعا فزادت نسبة استخدامات الارض وتعددت الأنشطة بها مما ادى الى البحث عن وسائل واساليب من اجل التنقل وكذا الوصول الى مركز هذه الاستخدامات من اجل قضاء الحاجات وتقريب المسافة بين السكان ومختلف الاستخدامات هذا التطور قابله جملة من مشاكل في النقل الحضري الجماعي , و ذلك راجع لسوء التنظيم و التخطيط الذي يسود القطاع نظرا للحرية التي يتمتع بها الخواص في استغلال الخدمة العمومية للنقل و هيمنة النقل الفردي على جل التنقلات بالإضافة الى تدني العناصر المكونة لهذا القطاع .

الإشكالية:

عرفت جل مدن العالم نموا سكانيا سريعا وتوسعا عمرانيا كبيرا، ومع عمليات التنمية السريعة أصبحت هذه المدن مركزا للعديد من الأنشطة الاقتصادية والخدمات المختلفة كالتجارة والصناعة وقد أدى هذا التطور وما فيه من تضخم سكاني هائل إلى تداخل الوظائف وتعدد الحركة وتنوع أسبابها، فأصبح الانسان مضطرا للتنقل بين أجزاء المدينة لتلبية متطلباته والاستفادة من جميع الخدمات.

حيث نجد ان النقل الحضري يلعب دورا هاما في الربط بين مختلف قطاعات المدينة وبالتالي فهو يكتسي أهمية بالغة في حياة الأفراد، وإن الاهتمام به كما وكيفا يعتبر عاملا أساسيا لا غنى عنه لتنظيم وتطوير المدينة في وقتنا الحالي، فرغم تمدد المحيط الحضري للمدينة ونموها وتزايد عدد السكان فيها وتنوع أغراض تنقلاتهم إلا ان هذا التمدد لم يقابله تطور في شبكات النقل، فأصبح من الضروري مراعاة هذا التوسع وتوفير نمط النقل الملائم لهم.

والمدن الجزائرية كغيرها من المدن النامية تعاني من مشكلات خاصة بحركة النقل داخل محيطها الحضري، حيث عرفت مدينة البويرة في السنوات الأخيرة نموا حضريا سريعا وهي إحدى المدن التي تواجه عدة مشاكل في قطاع النقل الحضري باختلافه سواء كان جماعيا او فردي حيث يعاني من نقائص عديدة مما نتج عن ذلك انتشار ظاهرة النقل الغير مرخص فقد أصبح هذا الاخير ملجا اغلب السكان للتنقل داخل المدينة وهذا لعدة اسباب هي موضوع دراستنا هاته والتي تتجلى اشكالياتها على النحو التالي:

- ما هي وضعية النقل الجماعي في مدينة البويرة ؟

- هل القصور في النقل الجماعي أدى الى استفحال ظاهرة النقل الغير مرخص؟

- هل يساهم النقل غير المرخص في حل بعض من مشاكل النقل الحضري في مدينة البويرة؟

الفرضيات:

للإجابة على هذه الإشكالية و تساؤلاتها الفرعية صيغت الفرضيات التالية والتي ستكون مجرد اجابة مؤقتة

الى حين الإقرار بها أو نفيها:

-ان ظاهرة النقل غير المرخص ناتجة عن النقائص المسجلة في تسير قطاع النقل الحضري.

-يساهم النقل الغير المرخص بشكل كبير في تقليل من ازمة النقل في بعض الأوقات.

الأهداف الدراسة :

يمكن القول ان هذه الدراسة تسعى الى تحقيق جملة من الأهداف تتوضح على النحو التالي :

-التأطير النظري لمختلف المفاهيم المرتبطة بموضوع النقل المرخص بصفة عامة و النقل غير مرخص

بصفة خاصة .

-الوقوف على وضعية النقل في الجزائر بصفة عامة و مدينة البويرة بصفة خاصة .

-اكتشاف خصائص مدينة البويرة التي قد تكون عامل مساعد على ظهور النقل الغير مرخص .

-الكشف عن الأسباب الحقيقية وراء الاقبال السكان على النقل الغير مرخص .

-ابرار ما اذا كان النقل الغير مرخص يستجيب لتطلعات و احتياجات افراد مدينة البويرة عكس النقل

المرخص .

-التأكد من وجود حلول لظاهرة النقل الغير مرخص سواء بإعادة هيكلته او إيجاد بديل اخر .

أسباب اختيار الموضوع :

تعتمد دراسة اي بحث من الابحاث العلمية على مدى رغبة الباحث في دراسة الموضوع والالمام به بشكل

يجعله يشبع فضوله سواء كان الموضوع حل لمشكلة ما أو اطراء لظاهرة اعجبته, من هذا المنطلق فان

ما جعلنا ندرس موضوع النقل الغير المرخص عدة أسباب والتي نذكر ابرزها في الآتي:

- الأهمية الواقعية والعلمية للموضوع.

- قلة الدراسات والأبحاث حول هذا الموضوع رغم انتشار النقل الغير مرخص في كل المدن وخاصة

المدن الكبرى.

- دافع الفضول وحب الاطلاع على السير وعمل العاملين في قطاع النقل.
- حدة مشكل النقل الغير مرخص واستفحاله في المدينة.
- محاولة معرفة اسباب انتشار هذه الظاهرة في مدينة البويرة واعطاء حلول مناسبة للحد منها.

المنهجية المتبعة:

لمعالجة الاشكالية ودراستها دراسة محكمة نعتد على المنهج الوصفي الكمي الذي يركز على الوصف الدقيق للظاهرة وصفا كميا ونوعيا هذا من الناحية النظرية اما من الناحية التحليلية للدراسة فنعتد بالمنهج التحليلي من أجل اعطاء تحليل دقيق للمعطيات والبيانات المتعلقة بموضع الدراسة .

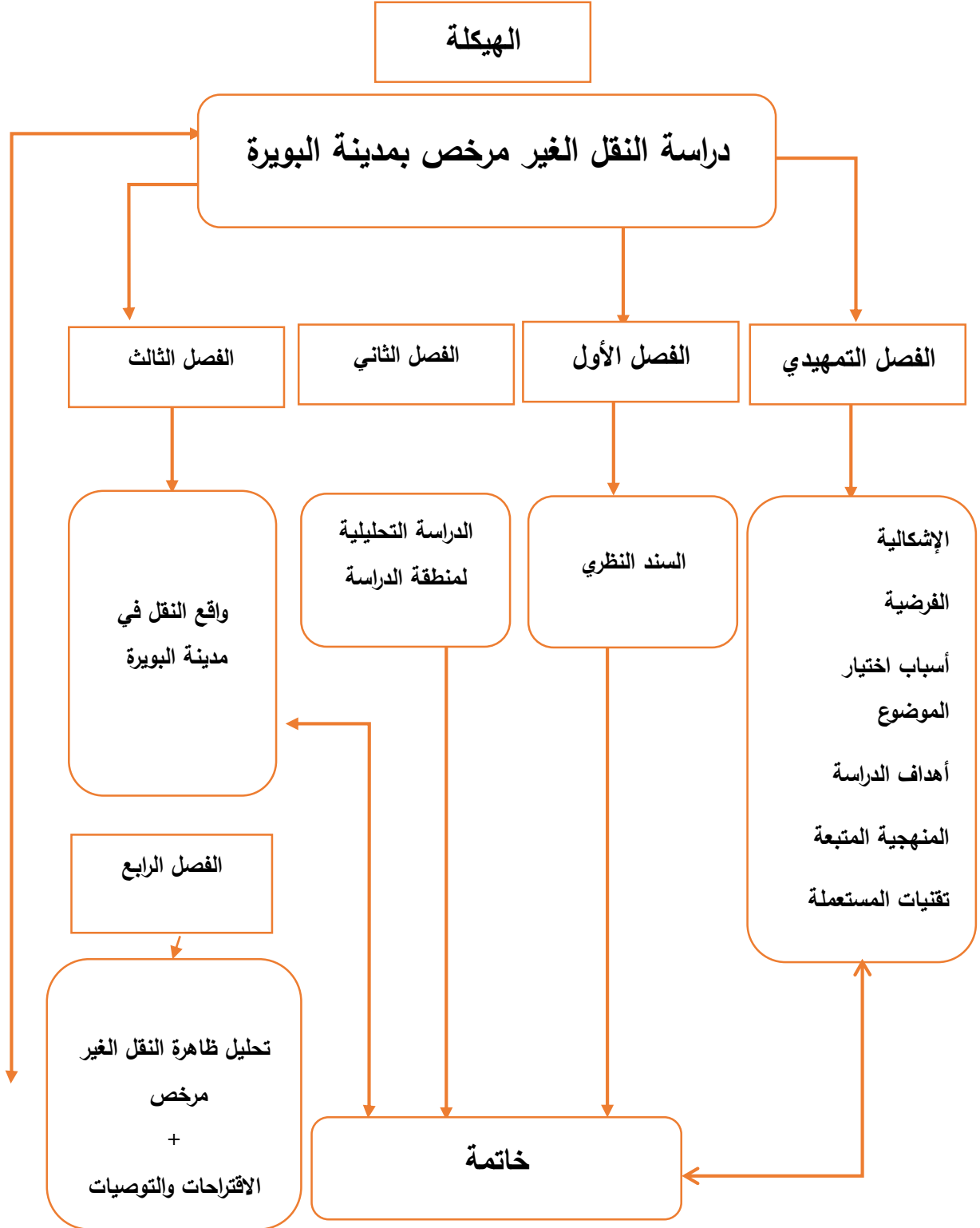
التقنيات المستعملة :

حتى يكون البحث ذا قيمة وذا مصداقية كان من الالزامي علينا الاستعانة بعدة وسائل تجعل بحثنا او

دراستنا مقبولة ولهذا استعملنا تقنيات البحث التالية:

- الاستمارة .
- المقابلة .
- الملاحظة .
- الزيارة الميدانية .
- بعض الدراسات السابقة .
- الكتب والمراجع و التقارير .
- الصور الفتوغرافية والجوية والاشكال و الجداول.
- البرامج المعتمدة (SPSS .Arc Gis .Sas Planent .Auto CAD. Google Mapp)
- الانترنت.

-الهيكل العامة للمذكرة-



تمهيد:

لا شك أن للمفاهيم وتعريفاتها أهمية كبيرة في الصياغة النظرية لأي بحث أو دراسة، وذلك لأن للمفاهيم دور كبير في تحديد الإطار النظري الذي يوجه الدراسة ويحدد مبادئها، بدون المفاهيم والتعريفات الدقيقة لها لا نستطيع أن نقدم التعريفات الإجرائية للمفاهيم التي نستخدمها في دراستنا، خاصة أن تلك المفاهيم ما تزال تحتاج لمزيد من الوضوح وذلك لتحديد الإطار النظري للموضوع.

سنحاول من خلال هذا الفصل تقريب مفاهيم بعض المصطلحات المستعملة في البحث

1- المصطلحات الأساسية في البحث:**1-1- مفهوم المحيط الحضري وكيفيات تحديده¹:**

لا يختلف مفهوم المحيط الحضري عن مجال الدراسة إلا أن المحيط الحضري يحمل معنى إداريا حيث يحدد هذا الأخير بقرار إداري يختلف بحسب الحدود الإدارية لمجال الدراسة، ويمكن أن نعرف المحيط الحضري بأنه المجال الذي تقوم فيه حافلات النقل الجماعي بنشاطها وكذلك سيارات الأجرة الجماعية الحضرية وتحدد فيه آخر نقاط المدينة ، تكمن أهمية المحيط الحضري في الفصل بين أنماط أخرى للنقل خاصة منها الريفية التي لا يكون نشاطها داخل المدينة بل يتوقف عند الحدود والضواحي ، و تصبح الخطوط الحضرية مكملة للخطوط الريفية وكذلك المحلية.

1-2- مفهوم النقل :

النقل حسبما جاء في قاموس (لاروس) : (هو عملية حمل من مكان لآخر).

- يعرفه القانون انه (كل نشاط يكون من خلال شخص طبيعي أو اعتباري بنقل أشخاص أو بضائع

من مكان إلى آخر)².

كما يعبر عن النقل بكل حركة يتم فيها تحويل مادة أو سلعة من موضعها. فمفهوم النقل مفهوم واسع

¹ - الجريدة الرسمية ، العدد 44 المؤرخة في 8 أوت 2001 ، المادة 29 ، ص 8.

² - الجريدة الرسمية ، العدد 44 المؤرخة في 8 أوت 2001 ، المادة 2 ص 5.

يختلف حسب نوع الاختصاص وهذا المفهوم يقترن في كثير من الأحيان بالحركة، و يمكن القول أنه خدمة من أجل جلب منفعة في الزمان والمكان ، حيث يتم نقل المواد و الاشخاص من نقطة إلى أخرى باستعمال وسائل مختلفة التي تعتبر العتاد المادي للنقل.

1-3- النقل الحضري:

هو خدمة تقوم بالربط بين مختلف نقاط التجمع الحضري ، تخص تنقل الافراد الاحتياجات و تحقق التكامل و الانسجام و بشكل وثيق ،يهدف إلى إعطاء ديناميكية للحياة في المدينة و ضمان التنقلات لكل المستعملين³.

1-4- النقل الحضري الجماعي:

عرفه القانون بانه* كل تنقل يتم مقابل أجر أو لحساب الغير ، ضمن المجال الحضري يقوم به أشخاص طبيعيين أو معنويين مرخص لهم لهذا الغرض ، و يتميز بتقديم نفس الخدمة مع الأخذ بعين الاعتبار ضرورة توفر شروط اقتصادية و تقنية متساوية و ملائمة للجميع⁴. (وهو المقصود في الدراسة)

1-5- النقل الفردي:

هو كل تنقل يتم بأجرة أو بغير أجر ضمن الوسط الحضري و يستعمل فيه السيارات الخاصة (الشخصية) و السيارات الحضرية⁵.

1-6- الدورة و الرحلة⁶:

الدورة: هي الوقت المستغرق من الحافلة منذ أن تغادر محطة الانطلاق حتى تعود إليها ،تحسب عدد الدورات خلال يوم أو نصف يوم من اجل ان يحدد العرض و الطلب.

³ - الجريدة الرسمية : العدد 44 بتاريخ 8 أوت 2001. المادة 28 ص 8.

⁴ - الجريدة الرسمية العدد 45 القانون رقم 01-13 المؤرخ في 07 أوت 2001. المادة 03

⁵ - قادري الدراجي ، رسالة ماجستير تحت عنوان النقل الحضري و أثره في التنمية العمرانية للمدينة (مدينة بوعرييج)، جامعة مسيلة ، 2012 ، ص21

⁶ - محاضرات السنة الأولى ماستر ،مقياس النقل.

الرحلة: هي المدة المستغرقة من الحافلة منذ ان تغادر محطة الانطلاق إلى ان تصل محطة الوصول في اتجاه واحد.

1-7- التنتقل: هو انتقال الأشخاص و السلع من مكان معين نحو مكان آخر على مسار محدد و في وقت محدد لأسباب خاصة كالدراسة و العمل و التسلية...الخ، عن طريق وسائل النقل، ويعتبر الانتقال من مكان إلى مكان آخر

لممارسة نشاط معين هو نهاية التنتقل.⁷

2- التنقلات الحضرية⁸:

1-2-التنقلات المنتظمة (اليومية):

تتمثل خصوصا في التنقلات من المنزل إلى مركز العمل، و العودة التي تمثل اكبر جزء من التنقلات خاصة في ساعات الحدة، و الإقبال على طلب النقل يسهل التخطيط بالنسبة للمستثمرين من اجل وضع الهياكل القاعدية. وهناك يختار العمال نوع وسائل تنقلهم و التي تتوقف على حالتهم المادية و المسافة المقطوعة، فهناك من يلجأ إلى السيارة الخاصة، وهناك من يستعمل النقل الجماعي وهو الاكثر استعمالا وهناك من ينتقل راجلا لقرب مكان عمله من منزله أو تواجدده داخل المنطقة الصناعية التي يعمل بها.

2-2-التنقلات المدرسية:

تخص فئة المتعلمين لما ينتج عنهم من تنقلات تأخذ بعين الحسبان، فتلاميذ المرحلة الابتدائية ينتقلون مشيا على الاقدام لقرب مراكز التعليم ، أما بالنسبة لطلبة الجامعة والثانوية ، فتجدهم ذوي مسار أطول من الآخرين بحيث يستعملون في ذلك وسائل نقل ميكانيكية أكثرها حافلات النقل الجماعي.

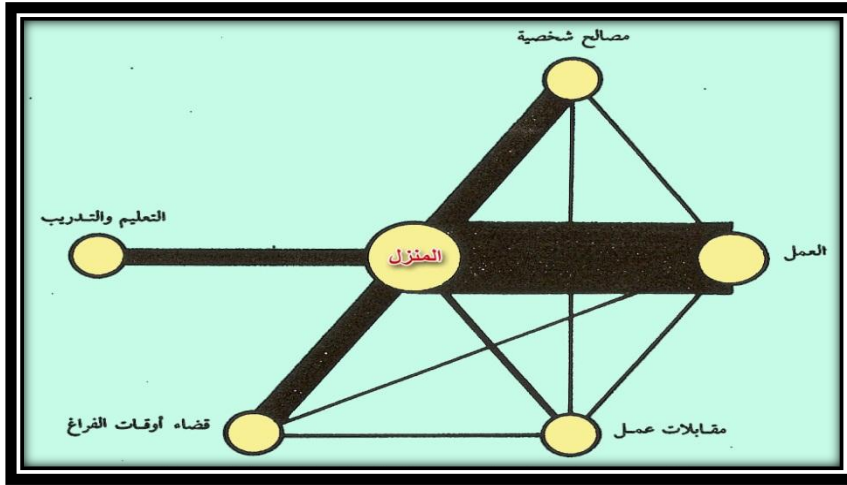
⁷ طريفة محمد ، . مذكرة تخرج تدخل ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر في تسيير المدن و التحضر ، تحت عنوان النقل الجماعي الواقع المستويات المحلية والأفاق حالة مدينة عين السمارة ، جامعة منتوري قسنطينة، 2011، ص8.

⁸ - صغيري جمال ، رسالة ماجستير تحت عنوان النقل الحضري وتأثيره في ادماج التجمعات العمرانية (حالة مدينة مسيلة) ، جامعة مسيلة ، 2009 ، ص38.

2-3- التنقلات لأغراض اخرى:

كالزيارات والترفيه ، فهناك يعتمد الافراد في تنقلاتهم على الوسائل التي تناسب وضعيتهم الاجتماعية، فتكامل الاحياء العمرانية ينتج لنا ضرورة خلق تدفقات يومية وباتجاهات متباينة، حيث يستعين الفرد في ذلك بوسائل نقل مختلفة لإشباع حاجاته.

الشكل رقم (01) : يمثل أهم التنقلات الحضرية داخل المدينة



المصدر: مذكرة قادري الدراجي، (مرجع سابق)، ص 26

3- طرق التنقل داخل المحيط الحضري⁹:

هذه الطرق هي تقنية دفع أو تسيير الآلة بالنسبة للهيكل القاعدي . ويتطلب التنقل عدة طرق للنقل منها: المشي على الأقدام، الدراجة، السيارة والحافلة.

3-1- المشي على الأقدام:

يعتبر المشي على الأقدام 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 بسبب خلوه من الضجيج والتلوث.

⁹ - قادري الدراجي ، (مرجع سابق)، ص 21 ، 22 ، 23.

3-2- التنتقل باستعمال وسائل النقل:

3-2-1- التنتقل باستعمال السيارة:

عرف نمط التنتقل بالسيارات الخاصة انتشارا كبيرا في معظم دول العالم وذلك يرجع أساسا إلى التطور الكبير الذي عرفه قطاع صناعة السيارات، إضافة إلى ارتفاع المستوى المعيشي لكل عائلة ، حيث أصبح من الصعب على شبكة الطرق تحمل هذا الكم الهائل .

3-2-2- التنتقل بعجلتين:

كثرة الازدحام الناتج عن حركة السيارات، التلوث، الضجيج، كل هذه المشاكل لا تكون عند استعمال الوسائل ذات العجلتين مثل الدراجة الهوائية أو النارية ذات المحرك لكن الأكثر استعمالا هي الأولى حيث أنها لا تتطلب مساحات واسعة للتوقف و لا تحدث الازدحام و لا ضجيج و لا تلوث.

3-2-3- التنتقل بواسطة وسائل النقل الحضري الجماعي:

تعددت وسائل النقل الحضري الجماعي ، ومن أهم هذه الوسائل هي : الترولي بيس (Trolleybus)، الأوتوبيس (Autobus) ، الترامواي (Tramway) ، القطار الكهربائي تحت الأرض (Metro) ، حيث تعتبر وسائله انجع الحلول لمشاكل الاكتظاظ ، و الاقل تلويثا للبيئة .

ويتحكم في اختيار نوع وسيلة النقل الاسباب التالية¹⁰:

ينتقل الاشخاص داخل المدن بوسائل متعددة لكن عند اختيار وسيلة النقل تتدخل مجموعة من العوامل لها تأثير كبير في تحديد وسيلة النقل الانسب التي تساعد الراكب في تنقله من مكان إلى آخر وهذه العوامل هي:

¹⁰ - صغيري جمال ، مرجع سابق ، ص 38 ، 39.

- **المسافة:** المسافات القصيرة تستوجب اللجوء إلى وسيلة نقل بل المشي على الاقدام ليضع امتار فقط ، بينما المسافات البعيدة نوعا ما والتي يكون مسارها قابل للاستعمال عندها يلجأ فيها الزبون أو الشخص للوسائل المتداولة.

- **الوقت:** النقل الجماعي يعتبر الاكثر تكيفاً مع التنقلات المحلية الكثيفة داخل المحيط الحضري في أوقات العمل بفضل قدرته على تحمل أو حمل أكبر عدد وكذلك تقيده بالوقت سواء كانت التنقلات على مسافات طويلة أو قصيرة.

- **الدخل:** بالمقارنة بين استعمال النقل الجماعي أو السيارة نجد أن السيارة تكون أكثر تكلفة من الأولى لكن الاشخاص عموما يلجؤون للوسيلة التي تريحهم الوقت والراحة.

- **المسار:** وسائل النقل الجماعي تسمح بالوصول إلى المناطق ذات حركة مرور أكثر كثافة لكن السيارة تستعمل من أجل الوصول إلى الاماكن التي لا تستطيع الأولى الوصول إليها أي بين الشوارع الضيقة وبعض الاماكن المعزولة عن المسارات الحضرية وغيرها.

4-شبكة النقل الحضري الجماعي¹¹ :

4-1- مفهوم شبكة النقل الحضري الجماعي:

فهي عبارة عن شبكة تتوسط المحيط الحضري للمدينة وترتبط بين مختلف أحيائها.

تتأثر شبكة النقل الحضري بالوسط الذي توجد فيه والذي يتكون من مجموعة من الأنسجة العمرانية تختلف خصائصها حسب طبيعتها، فنجد أن هناك أنسجة قديمة وأخرى حديثة ونوع آخر يتوسط مجموعة من التضاريس الوعرة، وبالتالي نجد أن هناك تباين في نوعية واتساع الطرق التي تتخلل هذه الأنسجة، وهنا يتأكد التأثير الكبير لشبكة النقل بطبيعة الأنسجة العمرانية.

¹¹- حليم شيوخ و بوغريس صابر مذكرة تخرج ENATT ، دراسة اقتصادية لحركة حافلات نقل الحضري و تنظيمها و تنظيمها - دراسة حالة الخط(وسط المدينة 1200 مسكن) ، جامعة باتنة ، 1999 ، ص 17.

4-2- مكونات شبكة النقل الحضري الجماعي:

تتكون شبكة النقل الحضري الجماعي مما يلي:

- المنشآت الطرقية وتضم الخطوط، المواقف، الحظائر والمحطات.

- وسائل النقل وهي الوسائل المستعملة في النقل الحضري الجماعي .

4-3- نقاط التوقف¹² : تعريف نقاط التوقف بكونها " نقطة من مسار خط الحافلات أو وسائل النقل

الجماعي التي تتوقف فيها بغية صعود أو نزول المسافرين ، غير أن المشروع الجزائري لم يتعرض لتعريف

الموقف بصفة مدققة وقد نصت المادة (1) من المرسوم التنفيذي 06/88 على أن " مصطلح التوقف

يعني وقوف سيارة ما مؤقت في طريق طوال المدة الزمنية لركاب اشخاص أو نزولهم مع بقاء السائق في

مكان القيادة أو على مقربة منهما، ليتمكن عند الاقتضاء من تحريكها " .

4-4- المحطة الحضرية¹³: المحطة هي مكان مخصص الاستقبال المسافرين من مختلف المناطق

والأحياء، وهي مكان التقاء وسائل النقل القادمة من مختلف المناطق، تتجمع فيه الخطوط الحضرية مما

يسهل على المسافرين تعبير وجهات التنقل.

5- الاهداف التي يرمي إلى تحقيقها نظام النقل الحضري الجماعي¹⁴:

يعتبر نظام النقل الحضري الجماعي وسيلة لتحقيق هدف شامل يتمثل في تمكين كل المستعملين من

التنقل إلى كل الوجهات (مقر العمل، المسكن، الخدمات، المراكز التجارية....) في أحسن الظروف (السرعة،

الامن، الراحة) وللوصول إلى هذا الهدف العام لابد من تحقيق الاهداف الفرعية التالية:

- **سهولة التنقل** : و يكون ذلك بضمان تنقل المستعملين إلى كل نقاط وجهاتهم (اماكن العمل و الخدمات

واماكن الترفيه والدراسة، المعاملات اليومية وقضاء الحاجيات) في المكان والزمان المناسبين.

¹²- يعقوب حريز ، (مرجع سابق) ،ص 47.

¹³- سليم العايب ، وزملائه ، (مرجع سابق) ، ص 23-24.

¹⁴- حلیم شیوخ وبوغریس صابر (مرجع سابق) ، ص 17-18.

- الوقت المستغرق في التنقل : و يكون ذلك بتقليص الوقت الذي يستغرق المستعمل خلال تنقله .
- الراحة : ضرورة وجود شروط الراحة لمستعملي النقل الجماعي (النظافة ، التهوية ، الامن) .
- التكلفة: تخفيض التكاليف التي يستعملها مستعملو النقل اثناء التنقلات.
- التأثير على البيئة : تجنب التأثير على الظروف العادية لحياة المواطنين بالتخفيض من تلوث المحيط الذي تتسبب فيه وسائل النقل إلى جانب الضجيج الذي تحدثه المركبات .

6- التنظيم الحالي للنقل الحضري الجماعي في الجزائر¹⁵:

-كيفية تحديد تسعيرة النقل الجماعي:

- تحديد تسعيرة مختلف أنواع النقل يكون عن طريق نصوص قانونية (مراسيم و تعليمات) من طرف وزارة التجارة ، أما النصوص التي تحدد أسعار النقل الحضري الجماعي هي:
- التنظيم 95-06 المؤرخ في 25 جانفي 1995 المتعلق بالمنافسة.
- المرسوم 95-119 المؤرخ في 26 افريل 1995 المتعلق بتقسيم الاملاك والنشاطات الخاضعة لنظام الاسعار المقننة.

7-المشكلات النقل الحضري الرسمي والحلول الممكنة:

7-1-أهم المشاكل التي يعاني منها النقل الحضري الرسمي:

7-1-1-نقص المواقع والمرائب:

تواجه المتنقل مشكلة ايجاد مكان لوقوف وسائل النقل بالقرب من الادارات والهيئات الحكومية والاسواق والمؤسسات الخدمية وغيرها، إن ضمان حركة سير سلسلة ومواقف ومرائب كافية تتطلب تكوين نحو

¹⁵ - مريم بن مشيش، النقل الحضري الجماعي بالحافلات في قسنطينة الكبرى (السياسات، التخطيط، والتنظيم) ، رسالة ماجستير في التهيئة العمرانية ، جامعة قسنطينة، 2004، ص 55-56.

نصف مساحة الاجزاء المركزية في المدن الكبرى مخصصة للنقل ومرافقه، وهذا أمر نادر الحدوث

للتنافس الشديد على الاراضي

7-1-2-الاختناق المروري:

هي عبارة عن النمو المتزايد لوسائل النقل خاصة السيارات حيث لا تستطيع الهياكل القاعدية مواكبة هذا

النمو للحركة والتنقلات مما يسبب بطء الحركة وضياع الوقت وزيادة استهلاك الطاقة والارهاق والقلق

النفسي وغيرها من الامور كما أنه له علاقة مع التحدي الأول.

7-1-3-حوادث المرور:

السبب الرئيسي لحوادث المرور هي الاختناق المروري والزيادة السكانية والقصور في التخطيط

وسلوك مستخدم الطريق مما يجعله عبئاً على الدولة¹⁶

7-1-4-التلوث:

إن وجود عدد كبير من وسائل النقل ذات المحركات تؤثر بالأرواح والاجساد والعقول وتؤدي الى

إخلال في توازن الغلاف الجوي وأبرز التلوث الملاحظ في النقل هو التلوث الضوضائي خاصة في

ساعات الذروة.

8-الحلول الممكنة لمشكلات النقل الحضري:

إن المشاكل السابقة تحتاج الى التفكير بها واقتراح حلول جذرية من بين الحلول الممكنة¹⁷

- النقل الجماعي عبر ممرات خاصة أي مسالك من الطريق مخصصة للنقل الجماعي.
- توسيع الشوارع واقامة الجسور والانفاق وعقد تحويل السير.
- تغيير برامج العمل أو الدراسة أو قضاء الحاجيات أي أن أوقات العمل ليست مثل أوقات الدراسة وليست مثل أوقات أعمال أخرى.

- سعيد عبده، جغرافية النقل: مغزاها مرماها، مكتبة الانجلو المصرية، القاهرة، 2007. ص 233¹⁶
(. لمدينة باتنة، مذكرة ماجيستير علوم الاقتصاد والتسيير، باتنة، . tramway29 - شاكور بلخضر، مشروع القطاع الحضري¹⁷)

- عدم السماح للنقل العابر من دخول المدينة وذلك بتجهيز طرق تمر بالضواحي ولا تقترب من وسط المدينة.
- ترحيل المناطق الصناعية والمنشآت الحرفية الى أماكن خاصة وتوفير لها مرائب ومواقف وغيرها.
- وضع برامج خاصة بوسائل وتموين المحلات والاسواق كالصباح الباكر أو ليلا حيث تكون هناك مرونة في حركة المرور.
- الحرص على توعية السائق والمشاة وزرع فيهم الثقافة المرورية.
- وضع برامج لتطوير النقل الحضري وتنظيمه من قبل الدولة.
- التأكيد على مفهوم الخدمة العمومية والجودة والاحترافية في وسائل النقل الحضري.

9-نوعية خدمات النقل الحضري:

من فائدة المؤسسات انشاء نظام نقل قائم على نوعية عالية، لهذا السبب فان المؤسسات التي ادركت هذا الجانب عرفت تقدما ملحوظا. ان النقل كغيره له ضوابط ومعايير يطلبها الزبون في النقل استقطاب اكبر عدد من الزبائن والوصول بهم لحد الولاء منها:

- الراحة: الحرص على توفير الأجهزة والشروط التي تريح المسافر.
- الامن: الحرص على سلامة الاشخاص وامتعهم داخل وسائل النقل.
- المعاملة: توفر صفات معينة على القائم بالخدمة سواء السائق أو القابض.
- التسعيرة: القيمة النقدية التي يدفعها الزبون مقابل الخدمة.
- النظامية: هي مدى احترام الناقل لمواقيت الانطلاق مما يوفر خدمة دائمة ومنظمة .

لمحة عن قطاع النقل غير المرخص:

إن وضع الأفراد كهامشين أو كطبقة دنيا تبقئهم في هامش المجتمع من جميع النواحي، فهم من ناحية الموقع يعيشون في أطراف المدينة ووظيفيا يكونون محرومين من الخدمات التي تقدمها المدينة لسكانها ومن

الناحية الاجتماعية والاقتصادية فأنهم بعيدون عن الحياة الحضرية، بوجه عام يذهب علماء الاجتماع إلى تصنيف هؤلاء ضمن ما يسمى بالقطاع غير المرخص حيث يأوي المناطق التي تتكون من اقامات تفتقد إلى الخدمات ومرافق المياه إلى جانب تدني مظاهر العمران والبيئة والمحيط، وهذا ما يمكن التعبير عنه بالهامشية الايكولوجية التي تتصل بمنطقة سكنية لها خصوصياتها العمرانية والبيئة، وذلك من حيث الموقع والعزلة مما يجعلها تختلف اجتماعيا واقتصاديا وثقافيا وايكولوجيا عن المدينة المركز، وهي خاصة معظم المدن الموجودة في البلدان النامية لا يقف الأمر هنا بل نجد في هذه المناطق اختراقات قانونية ومظاهر غير قانونية كظاهرة النقل غير المرخص.¹⁸

1. مفهوم النقل غير المرخص:

كل نشاط نقل يقوم به شخص طبيعي لنقل الأشخاص أو البضاعة من مكان للآخر على متن مركبته الخاصة مقابل اجر متفق عليه ولحساب الغير ولكن كل هذا بدون وجود تصريح قانوني بمزاولة هذه المهنة.¹⁹

2. أسباب ظهور النقل الغير المرخص:

برزت عدة مهن في الآونة الأخيرة لم تكن معروفة سابقا منها النقل غير المرخص، وهذا نتيجة تفاقم عدة أسباب يمكن إبراز بعض الأسباب التي تدفع للعمل في هذا الميدان غير القانوني منها:

2-1- أسباب اقتصادية:

مع نهاية الثمانينات وبداية التسعينات وعلى إثر الانخفاض المذهل لأسعار البترول وانخفاض العائدات المالية وتدهور قيمة الدينار وغيرها، التي أثرت على الاقتصاد بصفة عامة وعلى القطاع الصناعي والخدمي

20 ص ذكره، سيق السعدي، مرجع بن إسماعيل¹⁸

72 ص 2004 والتسيير، باتنة، الاقتصادية العلوم منشور، غير ماجيستير مذكرة التحرير، بعد النقل قطاع مؤسسات واقع عباس، نجمة¹⁹

بصفة خاصة، مما أدى إلى تسريح عدد كبير من العمال وانتشار البطالة وإقبال عدة مؤسسات وبيع مؤسسات أخرى للخواص، حيث لجأت هذه الفئة المسرححة إلى مهن أخرى مثل النقل غير المرخص.²⁰

2-2- وجود قصور في النقل العام الجماعي:

إن القصور في النقل العام سواء بالحافلة أو سيارات الأجرة عن مقابلة احتياجات الطلب عليه يؤدي لنزول سيارات جديدة للشوارع للمساهمة في حل مشكلة القصور في النقل العام مما يؤثر على فعالية أسطول النقل العام سواء بشكل ايجابي حيث يغطي الطلب الذي لم يستطع النقل العام تغطيته أو بشكل سلبي عندما تغيب المراقبة والتنظيم لتخرج هذه الظاهرة عن السيطرة ويصبح صعب التحكم فيها.²¹

إن أغلب تنقلات الفرد تكون بواسطة الحافلة ولكن عدم قدرة هذه الأخيرة على تلبية الطلب دخل نمط آخر يمتص هذا الطلب وهي سيارة الأجرة التي تدعم الحافلة إلى جانب دخول الحافلات التابعة للخواص رغم هذا الغرض المقبول إلا أن عدم الاهتمام بنوعيته يعيدنا إلى نقطة الصفر.²²

2-3 النوعية الضعيفة لخدمات النقل:

إن عدم الأخذ بعين الاعتبار معايير نوعية خدمة النقل قد يؤدي استياء المستعمل من خدمة النقل ولجونه إلى النقل غير المرخص، يمكن ذكر بعض الجوانب السلبية في نوعية النقل العمومي التي تجعل المستعمل ينفر منها وهي:²³

- عدم تلبية سائق سيارة الأجرة لطلبات زبائنها.
- قدم وسائل النقل لسيارات الأجرة.
- عدم انتظام أوقات انطلاق الحافلة

روبرت كارسون، ماذا يعرف الاقتصاديون عن التسعينيات وما بعدها، ترجمة دانيال رزق، الطبعة الاولى، الدار الدولية، القاهرة، 1994²⁰ ص 220

327 ص ذكره، سيق مرجع العشماوي، الدين سعد²¹

50 ص 2003 والتسير، باتنة، الاقتصادية العلوم منشور، غير ماجيستير مذكرة ونوعي، كمي تقييم: النقل تحرير اثر بوسكار، ربيعة²²

23 farés boubakour ; le transport informel de personnes en milieu urbain : ampleur et raisons d'être. Cas de la ville de batna, revue de transport n°406france. Mars. Avril 2001, p,p 112-113.

- قدم معظم الحافلات.

- سوء تعامل السائق و القابض مع الزبائن.

2-4-محدودية الخدمة في بعض الأوقات و المناسبات:

تعرف حركة مختلف وسائل النقل انخفاضا ملحوظا في الليل وفي أيام الأعياد و العطل الوطنية، حيث يجد المتنقل صعوبة في تنقله في مثل هذه الأيام مما يجعلهم يلجئون مباشرة إلى النقل غير المرخص لعدم توفر بدائل موضوعية أخرى²⁴.

2-5-الوضع الأمني:

يعتبر الوضع الأمني والاستقرار السياسي قاعدة أساسية يبنى عليه تطور البلاد، حيث أنه كلما كان الوضع الأمني صعبا كلما لجأ المتنقل إلى أسرع و أقرب وسيلة نقل حيث استغل النقل غير المرخص هذه الحالة و بدأ في انتشاره.

2-6-حكم العادات والتقاليد:

كثير من الأشخاص يلجئون إلى النقل غير الرسمي بحكم أنهم محافظون ويريدون التنقل بعائلة كاملة مع ناقل يتقون فيه ويشتركون معه، هذا أيضا سبب يزيد من رغبة عدة أفراد في امتهان هذه المهنة.

2-7-جهل بعض الناس بحقيقة النقل الغير المرخص:

يعتبر النقل غير المرخص كلمة متداولة بين الناس بمصطلح fraude , حيث أن نلاحظ بعض الناس لا يفرقون بينه وبين النقل الحضري بسيارات الأجرة، وكل ما يعرفه الناس هو أنه وسيلة نقل متوفرة دائما في أي زمان ومكان.

2-8-غياب نظام قانوني صارم يضع حد لهذه الظاهرة:

74 ص ذكره، سبق مرجع عباس، نجمة²⁴

نجد تساهل كبير من الجهات المعنية لتنظيم حركة المرور و السير الحسن للنقل، حيث أن البلدية هي المسؤولة عن السير الحسن لحركة المرور وأمن الطرقات، إضافة إلى أن مصالح الأمن للولاية و الذين يخول لهم القانون التدخل وردع هذه الأعمال غير القانونية و معاقبة العاملين في هذا المجال، و القانون صريح في هذا الميدان حيث تمنع أي مركبة مهما كان نوعها من القيام بعملية نقل الأفراد أو السلع والتي لا يملك صاحبها رخصة استغلال أو تصريح بالنقل من الجهات المسؤولة.

وأصبح بذلك أصحاب النقل غير المرخص يحتكرون أماكن على الطرقات ضمن النسيج العمراني للمدن في كل الأوقات و الأيام على مرأى من السلطات²⁵.

3-مميزات النقل غير المرخص:

باعتبار النقل غير المرخص ظاهرة غريبة عن النقل فهذا يعني أن لها مميزات تميزها عن النقل المرخص نذكر من هذه المميزات:²⁶

3-1قلة المصاريف الناتجة عن هذه الخدمة:

إن تكلفة النقل غير المرخص قليلة مقارنة مع تكلفة النقل المرخص، وذلك أنهم لا يدفعون ضرائب للخزينة وأجر كراء رخصة الاستغلال وحقوق التوقف على الطريق البلدي، بالإضافة إلى التأمين على الأشخاص الذين ينقلونهم وهذا ما حفز الأفراد على امتحان هذه المهنة، حيث إذا قارنا الدخل المتحصل عليه والنفقات المتمثلة في الوقود وتكاليف الإصلاح نجد أن الربح معتبر.

3-2-التسعيرة المقبولة:

²⁵ farés boubakour ; le transport informel de personnes ,op,cit,p113-

²⁶ farés boubakour ; le transport informel de personnes en milieu urbain : ampleur et raisons d'être. Cas de la ville de batna, revue de transport ,paris. Mars. Juin 2001, p,p 120.

يتميز النقل غير المرخص بتسعيرة ثابتة مهما كانت المسافة عكس النقل المرخص الذي يأخذ بعين الاعتبار المسافة، إذا نظرنا إليها من الناحية الكلية فهو نقل اقتصادي مع الأخذ بعين الاعتبار خدماته الملحقة التي تساعد كثيرا المتنقل.

3-3 قرب وسائل النقل غير المرخص من أماكن الحركة:

يتواجد النقل غير المرخص عدة أماكن تمثل أماكن الحركة الخاصة أمام المستشفيات والجامعات والمراكز التجارية وغيرها، حيث تركز على هذه المناطق من أجل اجتذاب الناس، خاصة إذا لم يتوفر النقل المرخص فيستغل النقل غير المرخص الأمر.

3-4- حرية الاختيار:

إن مواقع النقل غير المرخص تشتمل على عدد كبير من السيارات من كل الأنواع تتيح للمتنقل حرية الاختيار السيارة التي يريد، حيث أن النقل غير المرخص لا يعمل بنظام الدور أي السيارة التي تقل مقتنيها تتطلق.

3-5- نوعية خدمة النقل غير المرخص:

إن الناقل غير المرخص يأخذ بعين الاعتبار معايير نوعية خدمة النقل و هذا بطريقة غير مباشرة، حيث نجده في الوقت و المكان المناسب يتخاطب مع المتنقل ويدردش معه يتساهل معه في السعر، كذلك يقبل الناقل أخذ المتنقل من نقطة إلى أخرى بانتظار العودة به يجد المتنقل راحته في النقل غير الشرعي خاصة أن وسائله أغلبيتها حديثة أو مقبولة و هذا بفضل المراقبة التقنية للسيارات.

4- طريقة عمل النقل غير المرخص و مشاكله:

إن طريقة عمل النقل غير المرخص تشتمل على عناصر مهمة في هذه الظاهرة نذكر منها:²⁷

²⁷ - farés boubakour ; le transport urbain à batna : la nécessité de repenser. Public, 10eme assemblee général l'afrique dans le nouveaumillénair, ouganda, decembre 2002,pp12-15 désponible sur: <http://www.codesria.org/links/hom/pbabstracts%20GA20%12-20urbain-20%boubakour.htm16/4/2011>

4-1- أصحاب النقل غير المرخص:

يعتبر ممتعني النقل غير المرخص من العمال المسرحين من المؤسسات المنحلة في السنوات الأخيرة، أو الذين فشلوا في إيجاد مهنة قادرة لإعالة عائلاتهم وقد كانت منحة التسريح رأس مال أنطلق منه هؤلاء للدخول إلى المهنة أين كانت البداية باقتناء سيارة في حالة متوسطة للاستعمال، وفئة أخرى يزداد عددهم باستمرار وهي فئة الشباب البطال، بالإضافة إلى وجود أشخاص آخرين يهدفون إلى الحصول على دخل إضافي خصوصا من تتكون عائلاتهم من عدد كبير من الأفراد، ويعمل أصحاب النقل غير المرخص كل أيام الأسبوع باستثناء أيام العطل و إصلاح السيارات.

4-2- أوقات عمل أصحاب النقل غير المرخص:

يكثر الطلب اليومي على النقل بصفة عامة المرخص إن وجد وغير المرخص من (7.00 10.00 صباحا) وهو ما يعني وقت تنقل المواطنين من أماكن إقامتهم إلى مراكز عملهم المختلفة في قطاعات مختلفة و لأنها فترة اكتظاظ على النقل الجماعي، كما تعرف الفترة المسائية من الساعة 19.00 مساء) ارتفاع في الطلب نظرا لخروج العمال من أماكن عملهم و اتجاههم إلى (16.00) أماكن إقامتهم، لا سيما الطلبة و فئات العمال الأخرى وهو ما يؤدي إلى اكتظاظ وطلب متزايد على وسائل النقل بمختلف أنواعها و يعتبر النقل غير المرخص الوسيلة المتوفرة للمواطنين، ويقبل الطلب بين (13.00 زوالا) إذ يلبي النقل غير المرخص طلبات النقل الاستعجالية للمواطنين، أما ما - فترة (10.00 بين (13.00 إلى 16.00 مساء) فينتقل العمال الذين يعملون بنظام التناوب، أو المواطنين مثل الطلبة من منازلهم إلى المدارس والجامعات.

4-3- مواقف أصحاب النقل غير المرخص:

من بين الأشياء الملفتة للانتباه بالنسبة للعاملين في النقل غير المرخص هو كيفية اختيارهم المواقف، والأسباب التي تجعلهم يختارون موقف دون آخر هي الشروط الواجب توفرها بذلك الموقف نذكر منها:

- قرب مقر سكن الناقل من الموقف لكسب ثقة المتنقل.

- اختيار موقف نقل بعيد عن مضايقات الشرطة.
- اختيار موقف في طريق متسع لا يسبب الازدحام.
- اختيار المواقع التي تكون أما أماكن الحركة.

4-4- خدمات النقل غير المرخص:

إن أصحاب النقل غير المرخص يقبل مرافقة الزبائن إلى المكان المقصود مع إمكانية انتظارهم والمفاوضة على السعر الذي يتم دفعه مقارنة بسيارات الأجرة التي يتحمل أصحابها تكاليف ثابتة فإنهم لا يلبون بعض طلبات المتقنين، يلجأ أصحاب النقل غير المرخص إلى استعمال تسويق فعلي من أجل كسب ثقة الزبائن ووفائهم مثل : الدفع في أجل آخر، الرجوع المجاني.

5- مشاكل وعيوب النقل غير المرخص:

لكون النقل غير المرخص ظاهرة دخيلة على النقل فإن لها مشاكل وعيوب من أبرزها:

5-1- نقص في الطلب خارج أوقات الذروة:

قد يكون النقل غير المرخص يدعم النقل المرخص بنوعيه في أوقات الذروة، ولكن خارج هذه الأوقات فإن أصحاب النقل غير المرخص يجلسون في سياراتهم دون أي عمل في انتظار زبائن محتملين.

5-2- مصاريف السيارة أكثر من مداخيلها:

قد تكون قلة المصاريف لهذا النقل ميزة من المميزات لكن تعرف السيارات القديمة مثلاً مصاريف أكثر مقارنة بمدخيلها في أوقات الذروة فقط.

5-3- المطاردة اليومية لهم والعقوبات المفروضة عليهم:

يتعرض النقل غير المرخص إلى مطاردة من قبل الجهات المعنية لتنظيم حركة المرور والسير الحسن للنقل، حيث أنه إذا تم القبض على أي حالة لهذا النقل فإن صاحبها يتعرض لعقوبات قاسية كسحب رخصة السياقة وغرامة مالية كبيرة.

5-4- غياب المواقف المخصصة له:

باعتبار النقل غير المرخص ظاهرة غير قانونية فإن السلطات لا تعترف بها، حتى وإن كانت تشكل دعماً للنقل المرخص بنوعيه، لذا فالنقل غير المرخص يحتل أماكن من الطريق ليس مسموح له بالتوقف فيها، مما يشكل عائق أمام حركة المرور والسير.

6- مشاكل متعلقة بالمتنقل في هذا النوع من النقل:

يعتبر المتنقل هدف النقل غير المرخص حيث يستغل كل الفرص من أجل الوصول إليه، لكن حياة المتنقل في النقل غير المرخص في خطر لأنه لا يمتلك تأمين على الأشخاص أو البضاعة التي يتنقل بها، هذا من جهة ومن جهة أخرى فإننا نجد خلافات بين المتنقل والناقل غير المرخص.

6-1- غياب التنظيم:

يفتقر النقل غير المرخص إلى التنظيم خاصة نظام الدور، حيث لا يحقق تكافؤ الفرص للناقلين مثلاً: سيارة من نوع جيد سائق جيد عليها طلب أكثر من الآخرين، أي تلبية عدة طلبات في المقابل لا تتحرك أي سيارة من سيارات النقل غير المرخص الأخرى.

6-2- المنافسة غير النزيهة:

يعتبر النقل غير المرخص من المنافسين للنقل المرخص بنوعيه، ولكن هذه المنافسة غير نزيهة وهذا حسب رأي عدة مختصين و حتى من عامة الناس وهذا لعدم اتسامها بصفة قانونية محضور على النقل غير المرخص دخول بعض المراكز: قد يكون النقل غير المرخص بديلاً، لكن هذا البديل قد لا يليب طلب المتنقل في التنقل به إلى بعض المراكز من بين هذه المراكز نجد التي تشكل خطراً عليه وعلى مهنته، ومناطق أخرى قد لا يرغب فيها لأسباب مختلفة (مزاج، مشاكل، طريق غير معبد.... إلخ).

7 الظروف الاجتماعية الصعبة للناقل غير المرخص:

رغم كل هذه العيوب في النقل غير المرخص والتي أخذت من نظرة قانونية واقتصادية، فهو يعتبر

سبيل العيش لعدة عائلات لا تجد ما تمتهنه في ظل ظروف البلاد وهذا من زاوية اجتماعية.

خلاصة الفصل :

من خلال ما عرضناه في هذا الفصل من مفاهيم عامة تتعلق بموضوع النقل وجدنا ان هذا الاخير عبارة عن قطاع ذو اهمية بالغة, وهذا نستنتجه من خلال كثافة الدراسات والابحاث العلمية المتعلقة بكافة الاجزاء او العناصر المكونة لهذا القطاع هذا من جهة, واهتمام الباحثين به من جهة اخرى, حيث اعتبروه شريان الحياة اذ بتنظيمه تزداد انسيابية الحركة المرورية وتنظم مختلف الوظائف والنشاطات وبإهماله تجر عنه مختلف المشاكل في المدينة, وهذا ما جعلنا نحلل احد مواضيعه الشائكة من خلال اتباع منهجية الفصول الموالية لهذا الفصل.

تمهيد:

ان تطور المدن مرهون بتطور حركة النقل و المرور و ذلك بوضع وعاء ملائم لها وحسب المعايير ،و لتحقيق ذلك يجب علينا التطرق الى ابراز خصائص المدينة فهذا من اهم الشروط التي تتطلبها الدراسة العمرانية ،حيث نتطرق في هذا الفصل الى دراسة تحليلية شاملة لمدينة البويرة مع ابراز خصوصياتها ،و مؤهلاتها الطبيعية و الاقتصادية و البشرية التي تعد من اهم العوامل المؤثرة بصفة مباشرة على تمركز وتوزيع السكان كما تؤثر أيضا على شبكة الطرق و لذلك لا بد من دراسة مجمل هذه العناصر .

تحليل مدينة البويرة:

1- الموقع الجغرافي للولاية:

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

- الشمال : ولايتي تيزي وزو و بومرداس .

- الشرق و الجنوب الشرقي : ولايتي بجاية و برج بوعرييج .

- الجنوب و الجنوب الغربي: ولاية المسيلة .

- الغرب: ولايتي البليدة و المدية .

2-الموقع الإداري للبلدية:

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

- الشمال بلدية تاغزوت وايت لعزیز .

- الجنوب كل من بلدية الهاشمية ووادي البردي.

- الشرق فيحدها كل من بلدية حيزر والأصنام.

- الغرب بلدية عين الترك وعين الحجر.

ومجال بلدية البويرة يتكون من التجمع الرئيسي ويمثل مدينة البويرة وثلاثة تجمعات ثانوية وهي أولاد

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

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

- الشمال غابة الريش وأراضي زراعية خصبة.

- الجنوب وادي الدهوس وأولاد بوشية وأولاد بليل والطريق السيار (شرق غرب).

- الشرق الطريق الوطني رقم 05 ورأس البويرة.

- الغرب أراضي زراعية خصبة.

3- تموضع المدينة :

تتموضع مدينة البويرة على علو 550 م من سطح البحر , و تبلغ مساحة النسيج الحضري لبلدية البويرة

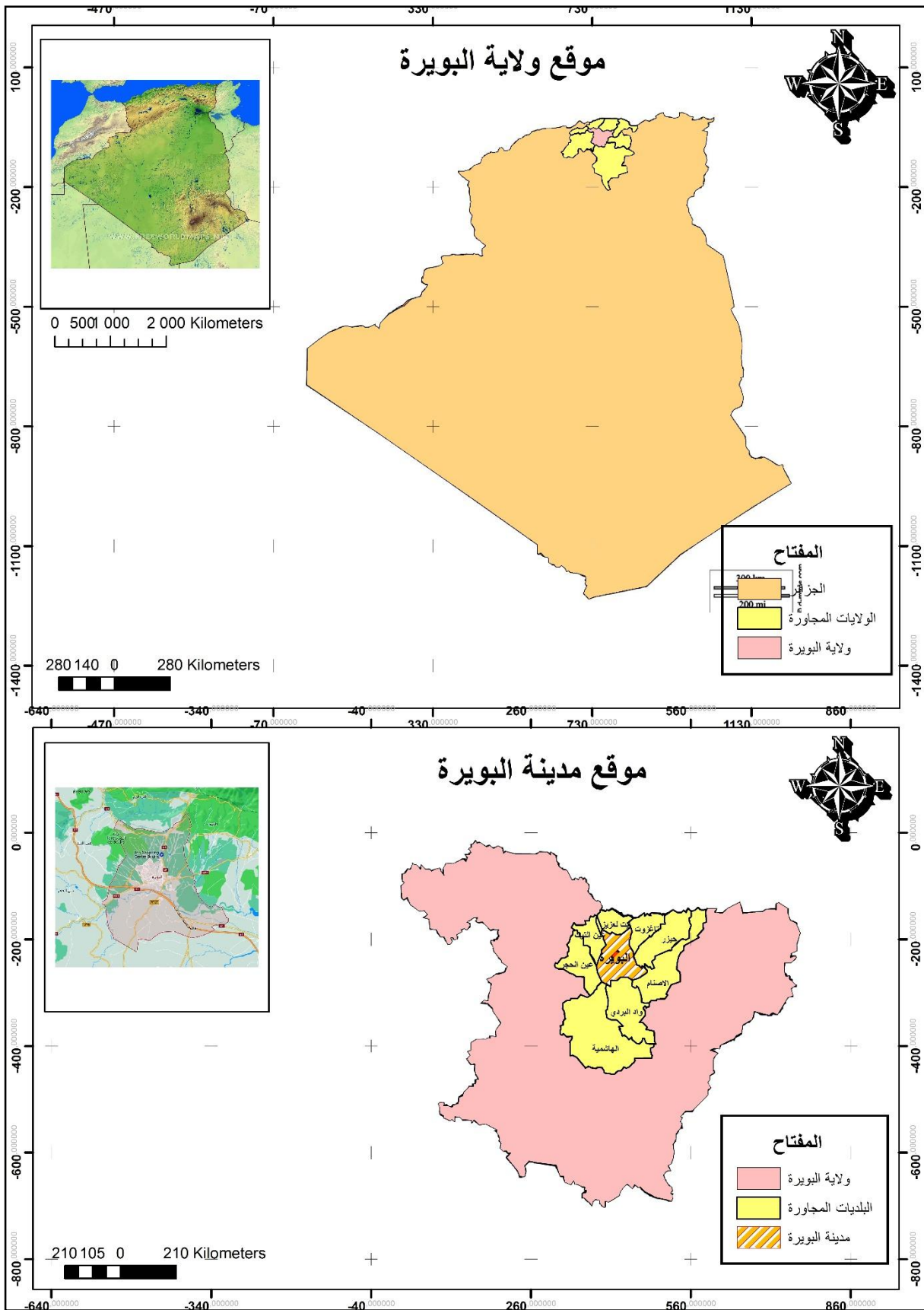
96 كلم² أي 9600 هكتار و بعدد سكان 87859 نسمة بنسبة 76.29 % من مجموع السكان بلدية

البويرة، وعلى بعد 120 كلم على العاصمة الجزائر وبين عدة أودية أهمها وادي درياس ووادي برقوق التي

تصب كلها في وادي الدهوس، كما أن المدينة تتموضع وسط أراضي فلاحية ذات جودة عالية من الصنف

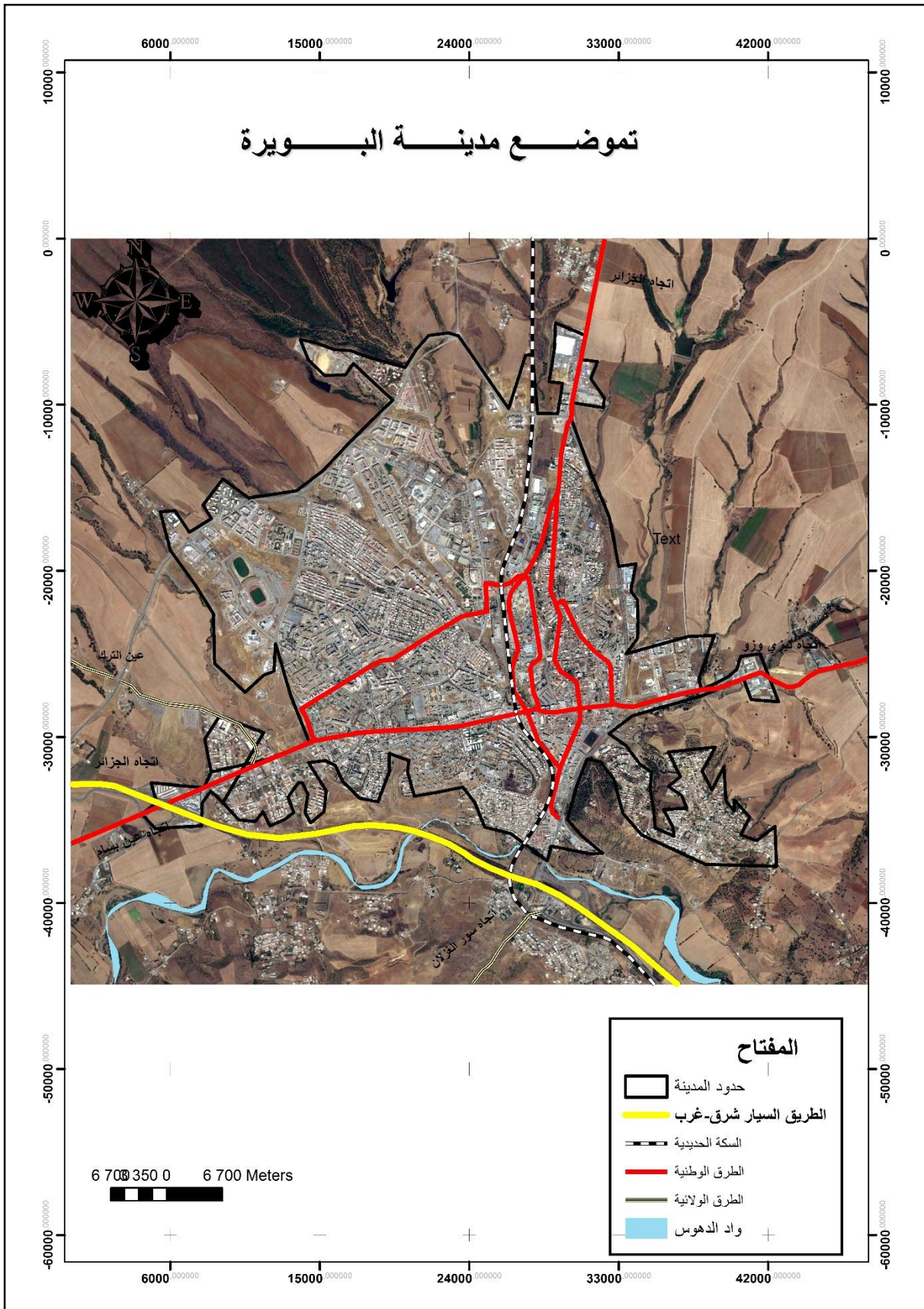
الأول من كل الجهات، لأن أصل المدينة هي منطقة فلاحية ذات أراضي منبسطة و مردود عالي .

مخطط رقم (01): يبين الموقع الجغرافي لولاية البويرة



المصدر: بواسطة Google Maps + معالجة الطالب 2017 باستخدام Arc GIS

مخطط رقم (02) : تموضع المدينة البويرة



المصدر: برنامج Sas planet Release + معالجة الطالب 2017 باستخدام Arc GIS

4- نشأة وتطور المدينة:

إن الهدف من دراسة التطور العمراني لأية مدينة هو فهم التغيرات التي طرأت على النسيج العمراني من الحجم استهلاك المجال وكذا المظهر العام للمدينة، بالإضافة إلى معرفة مدى أهمية النسيج الحضري الموجود. وقد تبلور التطور العمراني لمدينة البويرة عبر المراحل التالية:

المرحلة الأولى: 1007م-1015م:

في القرن 17 م تسمى هذه المرحلة بالمرحلة التأسيسية في القرن 17 { قبل قدوم العثمانية } حيث ظهر أول قطب نمو أولي والمتمثل في سوق على الهواء الطلق سمي بسوق حمزة.

المرحلة الثانية: 1515م-1830م:

عرفت ظهور المعمرين، و بناء المعلم الأول برج حمزة في الجهة الشمالية للمدينة يستخدم لجمع ضرائب السوق. والمعلم الثاني يتمثل في قلعة عسكرية يستعمل لمراقبة حركة السكان المتنقلين من طريق قسنطينة الجزائر

المرحلة الثالثة: 1830م-1930م:

مرحلة دخول الاستعمار الفرنسي إلى المدينة وإقامة أول تجمع عمراني من طرف الفرنسيين وفق خط نمو حول المحاور الرئيسية ما بين الواديين.

المرحلة الرابعة: 1930م-1958م:

استمرار نمو المدينة وفق المحور الرئيسي (الطريق الوطني رقم 05) في الجهة الشمالية وظهور جيوب عمرانية في الجهة الغربية وتضمنت هذه المرحلة ظهور الطريق السيار شرق -غرب.

المرحلة الخامسة: 1958-1962م: ظهور تجمعات عمرانية والمتمثلة في اولاد بوشية ورأس البويرة في

الجهة الغربية ويكون غير مكثف تم في هذه المرحلة تجاوز الحاجز المتمثل في السكة الحديدية نحو

الجهة الغربية وتغطية واد دريس واد برقوق.

مرحلة السادسة: 1967-1974:

استمر النمو العمراني للمدينة نحو الجهة الغربية والجنوبية الغربية والجهة الشرقية بكثافة أكثر دائما على خط النمو حول المحاور الرئيسية وتغطية وادي برقوق و واد دريس.

المرحلة السابعة: 1974-1980

توسعت المدينة في الجهة الشمالية الغربية أو ظهور تجمعات ثانوية في الجهة الجنوبية على شكل جيوب عمرانية متمثلة في انشاء التجمعات السكنية العمرانية الجديدة و المسماة بـ (ZHUN) .

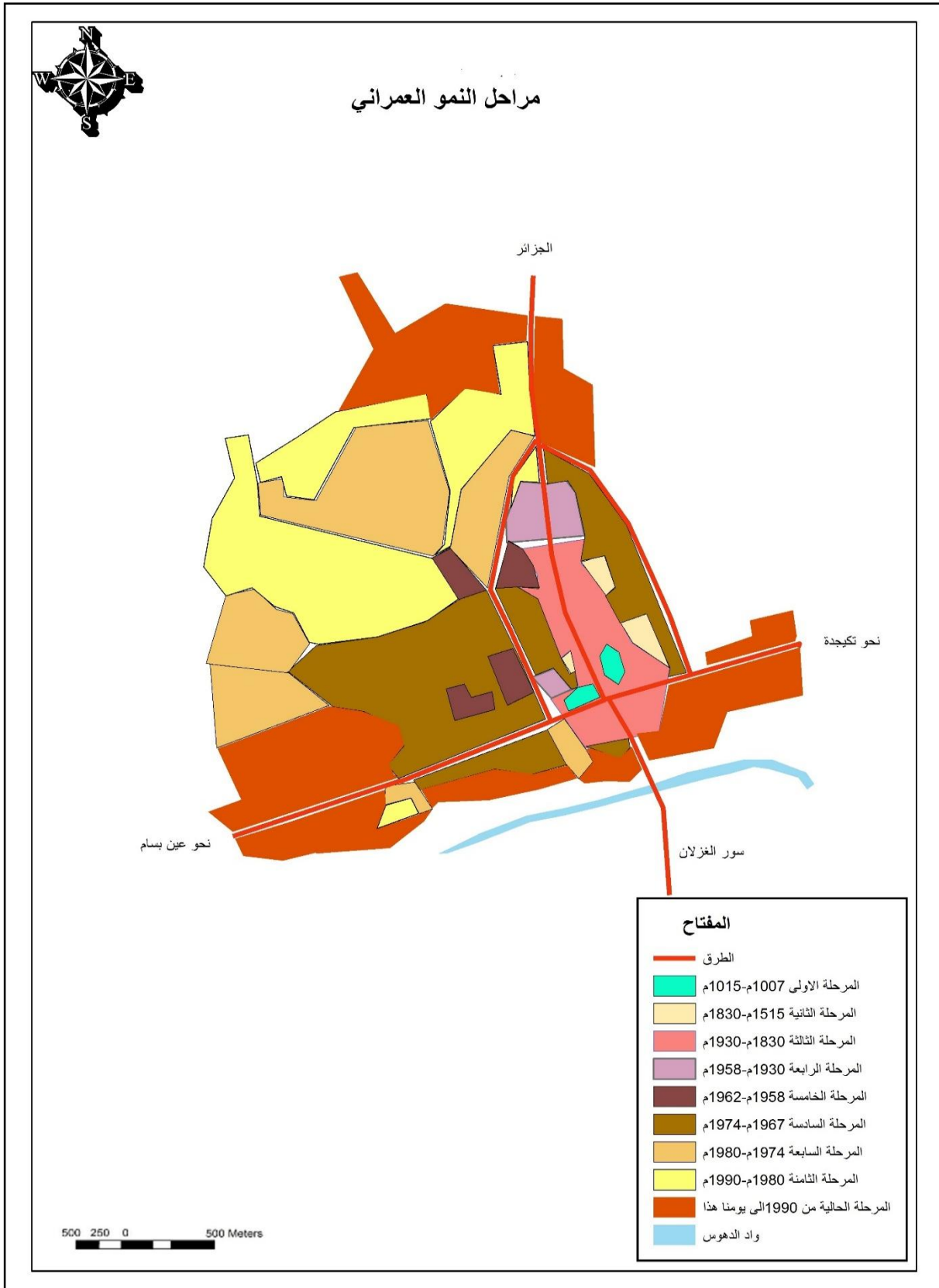
المرحلة الثامنة: 1980-1990:

استمرار التوسع نحو الجهة الشمالية الغربية والجنوبية الغربية على شكل جيوب عمرانية .

المرحلة الحالية: 1990-الى 2017: استمر تطور المدينة باتجاه الشمالي الغربي ذلك يعود لوجود

عائق طبيعية (الواد) من الجهة الجنوبية، و عائق اصطناعي (الطريق الوطني 05).

مخطط رقم (03) : مراحل التوسع في مدينة البويرة



المصدر : PDAU + معالجة الطالب 2017 باستخدام Arc GIS

5-الدراسة الطبيعية :

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

5-1- التضاريس :

تقع مدينة البويرة ضمن المنخفض المركزي للولاية، حيث نجد أن الجهة الجنوبية و الغربية منها هي عبارة عن سهول زراعية منبسطة، و في الجهة الشمالية تتواجد غابة الريش ذات الميل المنخفض، أما منطقة الدراسة فهي أراضي مستوية ماعدا منطقة واد الدهوس في الجنوب الشرقي و أولاد بليل و أولاد بوشية في

5-2- المناخ: تقع مدينة البويرة ضمن مناخ البحر الأبيض المتوسط وهو حار وجاف في فصل

الصيف وذو رطوبة عالية في فصل الشتاء.

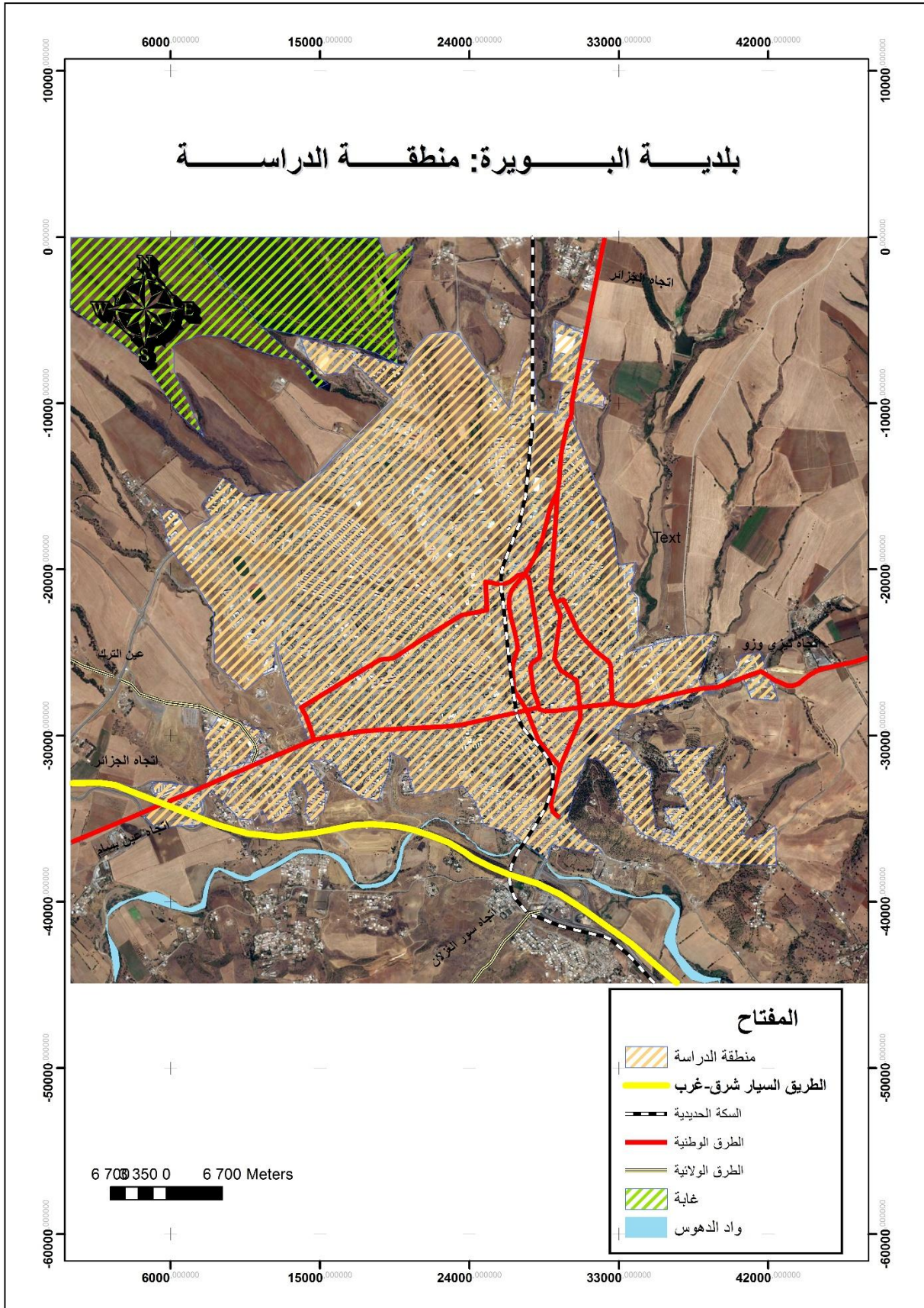
5-3-التساقط:

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

5-4 الرياح

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

مخطط رقم (04) يوضح: منطقة الدراسة



المصدر: برنامج Sas planet Release + معالجة الطالب 2017 باستخدام Arc GIS

6- الدراسة السكانية والسكنية:

1-6- الدراسة السكانية:

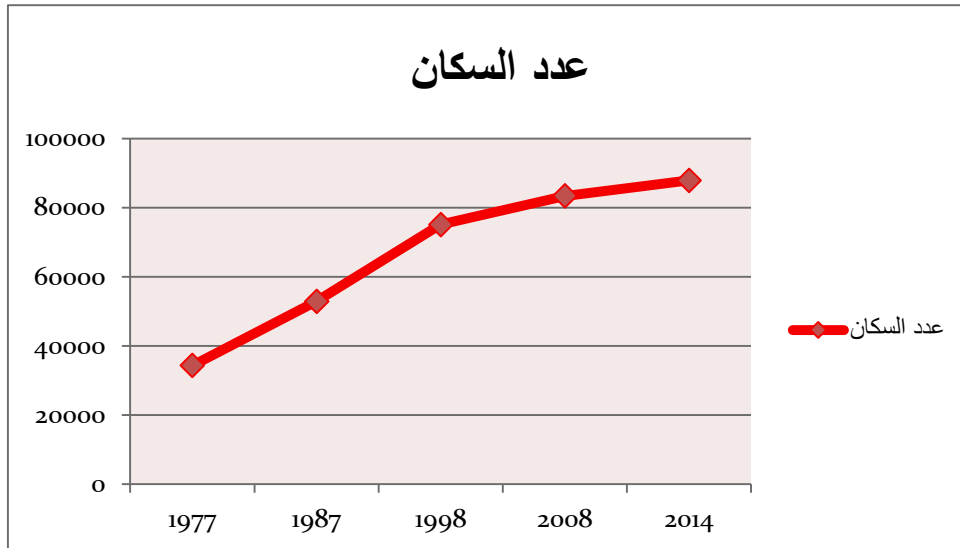
عرف سكان المدينة منذ الاستقلال إلى يومنا هذا تطور سريع في عدد السكان ويتبين ذلك من خلال مختلف الإحصائيات التي أجريت على السكان كما يوضحها الجدول التالي:

الجدول رقم (01): زيادة السكان خلال الفترة 1977- 2014.

السنة	عدد سكان بلدية البويرة	نسبة الزيادة السكانية
1977	24347 ساكن	3.82%
1987	41080 ساكن	325.0%
1998	69310 ساكن	4.75%
2008	82888 ساكن	1.78%
2014	87859 ساكن	5.05%

المصدر: مديرية التعمير والبناء لبلدية البويرة

الشكل رقم (01) يمثل تطور عدد السكان في مدينة البويرة



المصدر: مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2014

من خلال الجدول والمنحني البياني يتبين لنا ان عدد سكان بلدية البويرة في زيادة مستمرة حيث نجد أن معدل الزيادة في السنوات الأولى فاق المعدل الوطني الذي قدر بـ 2.71% حيث نجد أن عدد سكان في

سنة 1977 كان 34347 ساكن وقد بلغ 83388 ساكن سنة 2008 والذي وصل إلى 87859 ساكن سنة 2014.

6-1-1- التوقعات المستقبلية لعدد سكان المدينة:

حسب المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير فان التقديرات المستقبلية لعدد سكان ستصل إلى 102203 في افاق 2028 والجدول التالي يوضح ذلك :

الجدول رقم (02): سكان المدينة لعدد التوقعات المستقبلية

السنة	عدد السكان
2014	87859
2018	92523
2028	102203

المصدر:مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2014 .

6-2- الدراسة السكنية:

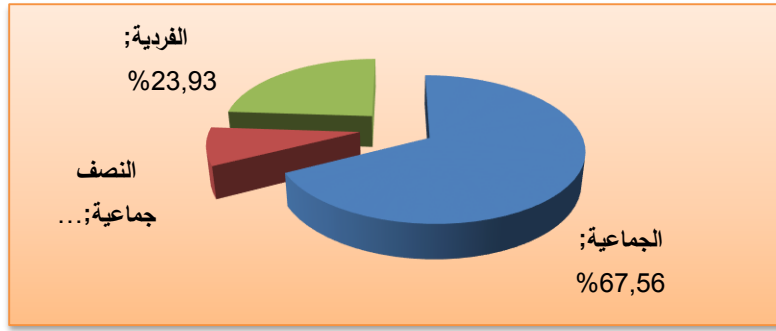
يعتبر السكن من أهم مكونات المجال الحضري، باعتباره وحدة أساسية تقوم عليها، حيث يسعى المخططون لإيجاد سكن يراعي كل الجوانب، لذا من الضروري مراعاتها أثناء عملية التهيئة والتخطيط وسنحاول معرفة نسبة ونمط السكن لمدينة البويرة.

جدول رقم(03): نسب أنماط السكنات الموجودة في مدينة البويرة

السكنات	جماعية	نصف جماعية	فردية
العدد	13307	1674	4713
النسبة	67.56%	8.5%	23.94%

المصدر:مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2014

الشكل رقم (02): نسب أنماط السكنات لمدينة البويرة.



المصدر: من إعداد الطالب 2017.

من خلال الجدول نلاحظ أن هناك تفاوت بين السكنات الفردية والجماعية والنصف جماعية حيث أن السكنات الجماعية تسيطر على الحظيرة السكنية للمدينة بنسبة قدرت ب 67.56 % بعدد سكنات 13307 نظرا لسياسة الدولة والسلطات المحلية في هذا المجال خاصة في الآونة الأخيرة حيث عرفت اهتماما كبيرا بالسكن الجماعي.

و السكنات الفردية فقد بلغت نسبتها 23.39 % أما السكنات النصف جماعية فهي تمثل نسبة قليلة بلغت 08.50 .

صورة رقم (02): سكن نصف جماعي



المصدر: من إعداد الطالب 2017

صورة رقم (01): سكن جماعي



المصدر: من إعداد الطالب 2017

7- الدراسة الاقتصادية:

الجانب الاقتصادي من المؤشرات الهامة للكشف عن مستوى القوى الناشطة وغير الناشطة، على مستوى

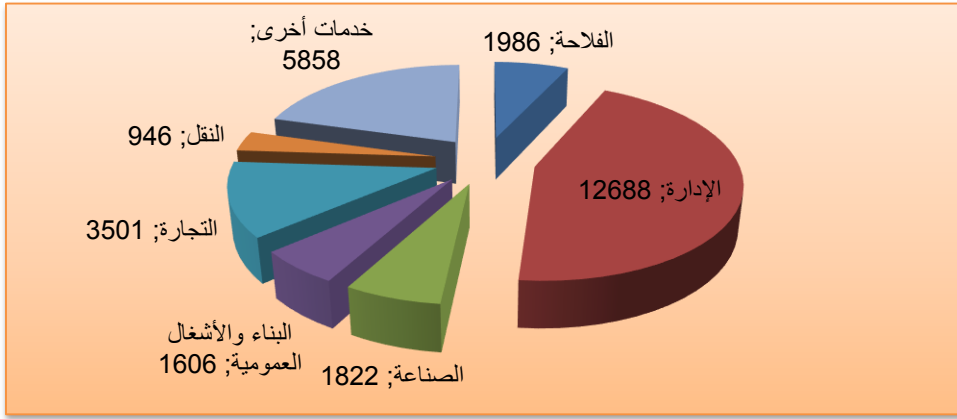
مجال الدراسة، و الجدول التالي يلخص عدد و نسب الناشطين في مختلف القطاعات .

جدول رقم (04): توزيع عدد العاملين حسب كل قطاع سنة 2014

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

المصدر: مديرية التهيئة والتعمير 2014

الشكل رقم (03): نسب عدد العمال حسب القطاعات سنة 2014



المصدر: من إعداد الطالب 2017

نلاحظ هيمن قطاع الإدارة على القطاعات الأخرى بنسبة 44.65 % تليها الخدمات الأخرى بنسبة 20.63%، بعدها تأتي القطاعات الأخرى بنسب متفاوتة.

8- التجهيزات العمومية:

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

8-1- التجهيزات التعليمية:

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

- 45 ابتدائية ومتوسطة تضم 395 قسم.

- 7 ثانويات بقدرة استيعابية 7400 مقعد و 167 قسم.

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

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

8-2- التجهيزات الصحية:

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

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

- 4 عيادات متخصصة ب 124 سرير.

- 4 عيادات متعددة الخدمات.

- 4 مخابر طبية خاصة.

- 3 مراكز صحية.

- 8 قاعات علاج.

- 23 صيدلية خاصة.

8-3- التجهيزات المالية:

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

- البنك الوطني الجزائري B.N.A .

- بنك التنمية المحلية B.D.L .

-بنك الجزائري للتنمية B.A.D .

-بنك الفلاحة و التنمية الريفية B.A.D.R .

-بنك الجزائر الخارجي .

4-8-التجهيزات الثقافية والدينية:

تلعب التجهيزات الثقافية و الدينية دورا هاما في التعريف بالعادات و تقاليد المنطقة و تزخر مدينة البويرة

بالعديد من التجهيزات الثقافية و الدينية نلخصها في الجدول رقم (14):

الجدول رقم (05): التجهيزات الدينية و الثقافية في بلدية البويرة .

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

المصدر : مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير 2014

5-8- التجهيزات التجارية :

تتميز مدينة البويرة بحركية كبيرة نحو المناطق التجارية عن طريق خدمة النقل الحضري الجماعي خاصة

في فصل الصيف موزعة على كامل تراب البلدية نلخصها في الجدول التالي:

8-6- التجهيزات الإدارية و الخدماتية:

الجدول رقم (06): التجهيزات التجارية في بلدية البويرة

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

المصدر :مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير 2014

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

الجدول رقم(07) : التجهيزات الإدارية في بلدية البويرة.

الإدارية					
الرقم	التجهيزات	الرقم	التجهيزات	الرقم	التجهيزات
01	مكتب الوالي	01	مكتب إدارة الغابة	01	مقر الولاية
01	محكمة	01	مديرية الشباب و الرياضة	01	مقر الدائرة
01	مديرية الشؤون الدينية	01	مركز البريد المركزي	01	مقر البلدية
01	إذاعة البويرة	01	مديرية الموارد المائية	03	بريد الجزائر
01	مصلحة الضمان الاجتماعي	01	مديرية التجارة	01	سونالغاز
3	مديرية الترقية و التسيير العقاري	03	مديرية حماية الغابة	01	مديرية الفلاحة
01	الجمارك الجزائرية	01	مديرية السياحة	08	مديرية إعادة التربية

01	الحماية المدنية	01	مكتب التحصيل	06	مديرية مسح الاراضي
01	مديرية الحفض العقاري	01	مفتشية العمل	01	بيت المال البلدية
01	الوكالة العقارية	01	الحرس البلدي	01	قصر العدالة
01	حماية الطبيعة	01	الحي الإداري	01	الأمن الحضري
01	الجزائرية للاتصالات	01	الدرك الوطني	01	

المصدر :مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير 2014 + معالجة الطالب 2017

8-7- المنشآت الصناعية:

تمتاز بلدية البويرة باحتوائها على منطقتين صناعيتين الأولى تقع في شمال المدينة و الثاني تقع في التجمع

الثانوي أولاد بليل , نذكر بعض هذه المنشآت الصناعية ملخصة في الجدول التالي :

الجدول رقم (08): المنشآت الصناعية في بلدية البويرة.

النشاطات الصناعية و التجارية					
الرقم	التجهيزات	الرقم	التجهيزات	الرقم	التجهيزات
01	شركة الحلويات (جرجرة)	01	مجمع صناعة البسكويت	01	نفضال
01	مصنع حلويات (أمين)	01	مصنع الحلويات (إسلام)	01	مجمع صناعة البسكويت
01	مصنع المشروبات الغازية	01	مصنع المشروبات الغازية	01	مصنع الحليب و مشتقاته
01	مصنع للشكولات و اللبان	01	ورشة الألبسة الجاهزة	01	مصنع (سيفيتال)
01	مصنع (Bio- Bénie)	01	مصنع المشروبات نيكجدة	01	مجمع صناعة الفخار
01	مجمع صناعة الطحين	01	وحدة توزيع السيارات (بيجو)	01	مصنع أثاث البيت (المستقبل)
02	مكتب دراسات	01	مصنع البوليسترال	01	مصنع الحليب

مصنع الشكولات (البهجة)	01	مصنع للزجاج	01	APAO(مكتب دراسات)	01
مصنع بسكويت (تاسيلي)	01	وحدة توزيع السيارات (رونو)	01	مكتب دراسات (D.E.A)	01
مجمع النظافة	01	وحدة توزيع السيارات (تويوتا)	01	وحدة توزيع السيارات (ماروتي)	01

المصدر :مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير 2014 + معالجة الطالب 2017

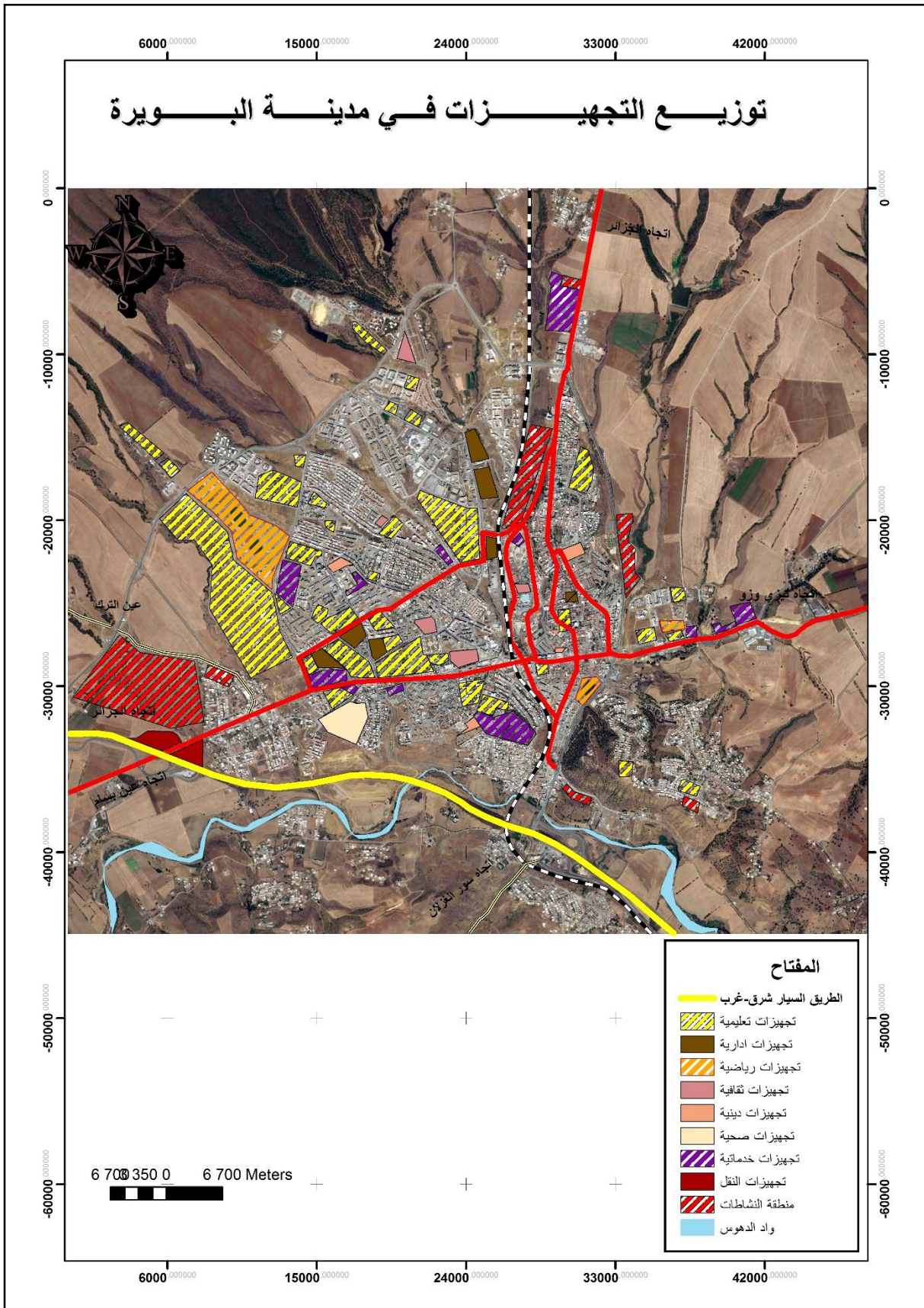
8-8- تجهيزات أخرى : نلخصها في الجدول التالي :

الجدول رقم (09): تجهيزات أخرى في بلدية البويرة.

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

المصدر :مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير 2014 + معالجة الطالب 2017

مخطط رقم (05) يوضح: توزيع التجهيزات في مدينة البويرة



المصدر: برنامج Sas planet Release + معالجة الطالب 2017 باستخدام Arc GIS

9-شبكة الطرق في المدينة:

إن دراسة الشبكات من العناصر الهامة في الدراسة العمرانية لأنها تؤدي دورا هاما في حياة السكان اليومية.

تمر على مدينة البويرة 3 طرق وطنية وتعتبر محاور مهيكلة للمدينة وكذلك أساسية لمرور السيارات وهي:

❖ الطريق الوطني رقم 05 الرابط بين الجزائر و قسنطينة.

❖ الطريق الوطني رقم 18 الربط بين المدية و تيزي وزو.

❖ الطريق الوطني رقم 33 الربط بين البويرة و تيكجدة.

- بالإضافة إلى خط للسكة الحديدية الذي يمر بوسط المدينة.
- الطريق السيار شرق-غرب الذي يمر من الجهة الجنوبية الغربية للمدينة، ولديه منفذين الأول في المدخل الجنوبي والثاني في المدخل الشمالي الغربي للمدينة.
- وفي الداخل مهيكلة بأربعة محاور أساسية:

❖ المحور شرق غرب يمر بوسط المدينة.

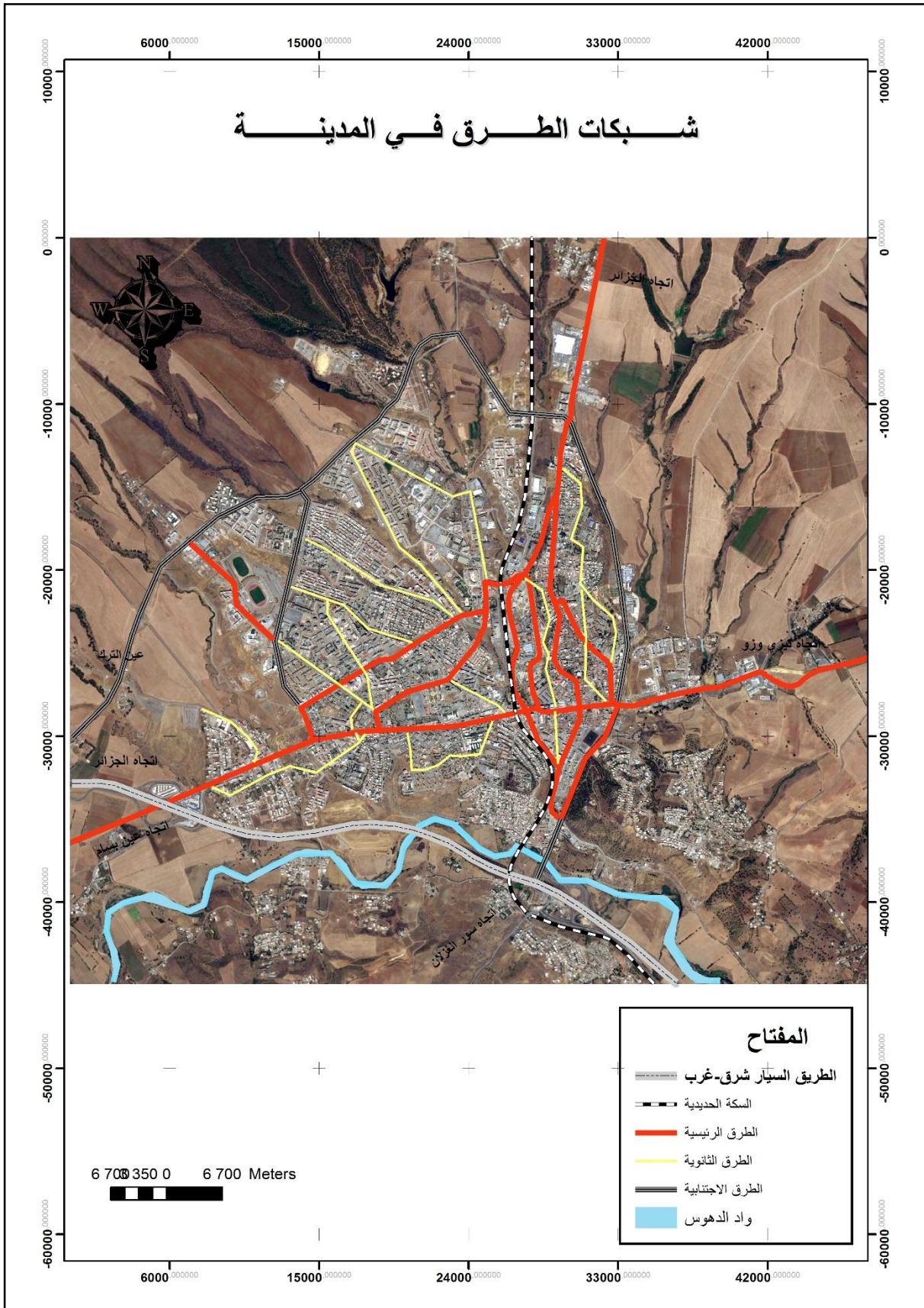
❖ المحور شمال غرب يمر بجسر الشمالي المجاور للجامعة.

❖ المحور شمال جنوب يمر بالنسيج العمراني القديم والطريق الوطني رقم 05.

❖ المحور الآخر موازي للسكة الحديدية.

وهذه الهيكلة الأولية تجعل المحاور تربط بين مختلف أحياء المدينة.

مخطط رقم (06) يوضح: شبكة الطرق في المدينة



المصدر: برنامج Sas planet Release + معالجة الطالب 2017 باستخدام Arc GIS

خلاصة الفصل:

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

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

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

تمهيد:

إن خدمة النقل الحضري تعتبر من أهم العوامل التي بها نستطيع معرفة كيفية تسيير وتفعيل الوسط الحضري، فلهذا لا بد من دراسة جادة لهذا العامل من أجل معرفة وتنظيم التحركات داخل المدينة، وكذا صياغة رؤيا مستقبلية لقطاع النقل على المدى القصير والمتوسط والبعيد، وتشمل دراسة مسارات النقل الحضري وأماكن التوقف والوسائل المستعملة الخاصة بالنقل الحضري بمختلف أنواعه في المدينة،

واقع قطاع النقل:**1-الهيكل القاعدية :****1-1 الطرقات:**

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

1-1-1 الطرق الوطنية:

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

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

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

1-1-2 الطرق الولائية :

تتمثل في شبكة من الطرق الولائية 699.665 كم الطريق الولائي رقم 66 المؤدي الى بلدية ايت لعزیز والطريق الولائي 127 رقم المؤدي الى بلدية الهاشمية.

1-1-3 الطرق البلدية :

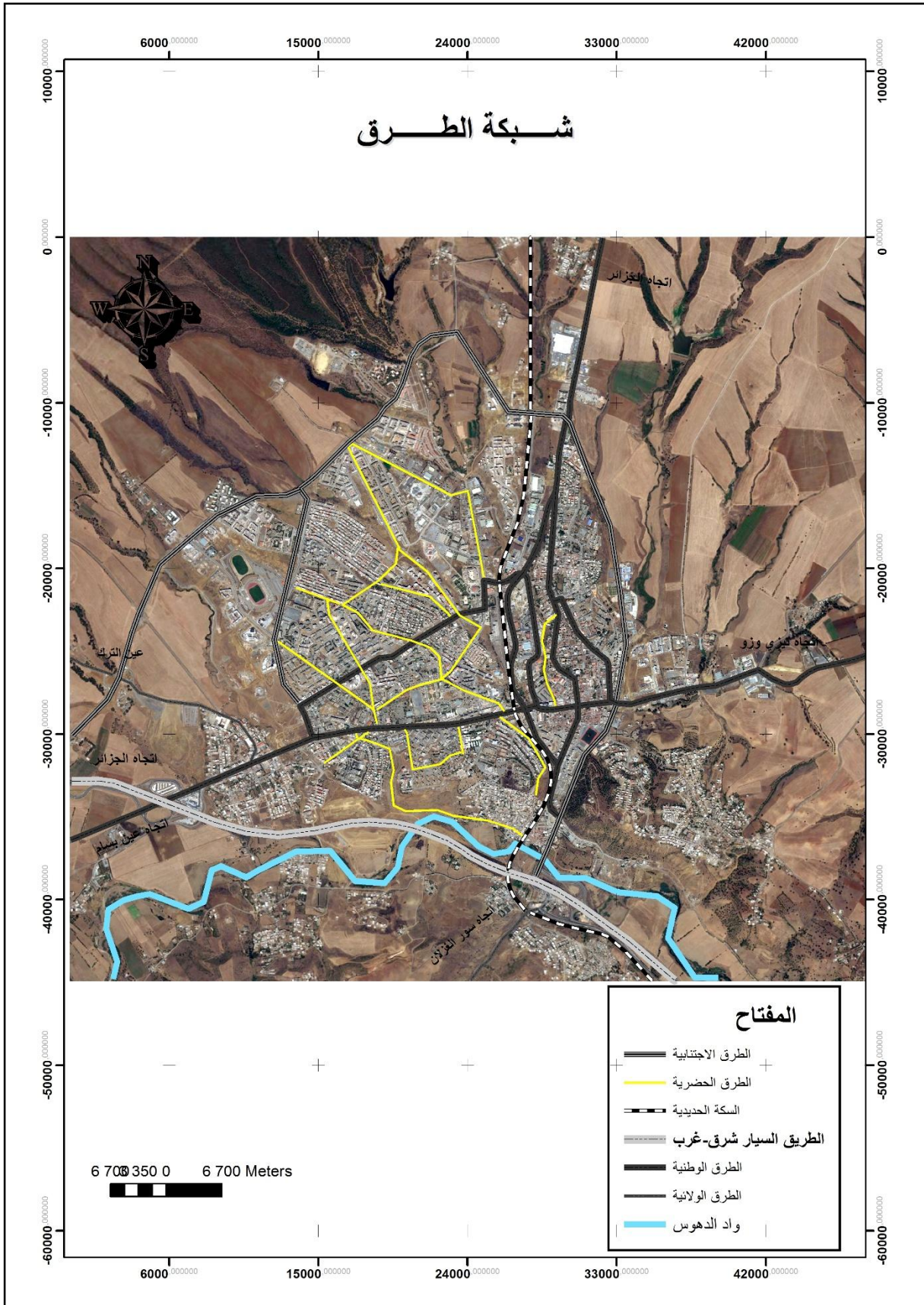
تتمثل في كل الطرق التي تفرع من الطرق الولائية والوطنية، والتي تلعب دور كبير في ربط التجمعات القريبة بالمدينة مثل طريق البويرة-ايت لعزیز المتفرع عن الطريق الوطني رقم 18 ، وطريق البويرة - تاغزوت المتفرع من الطريق الوطني 33 .

1-1-4 النفاذية :

يمكن النفوذ إلى مدينة البويرة عن طريق 3 طرق رئيسية وطريق شرق غرب وطريق مجاور للسكة الحديدية :

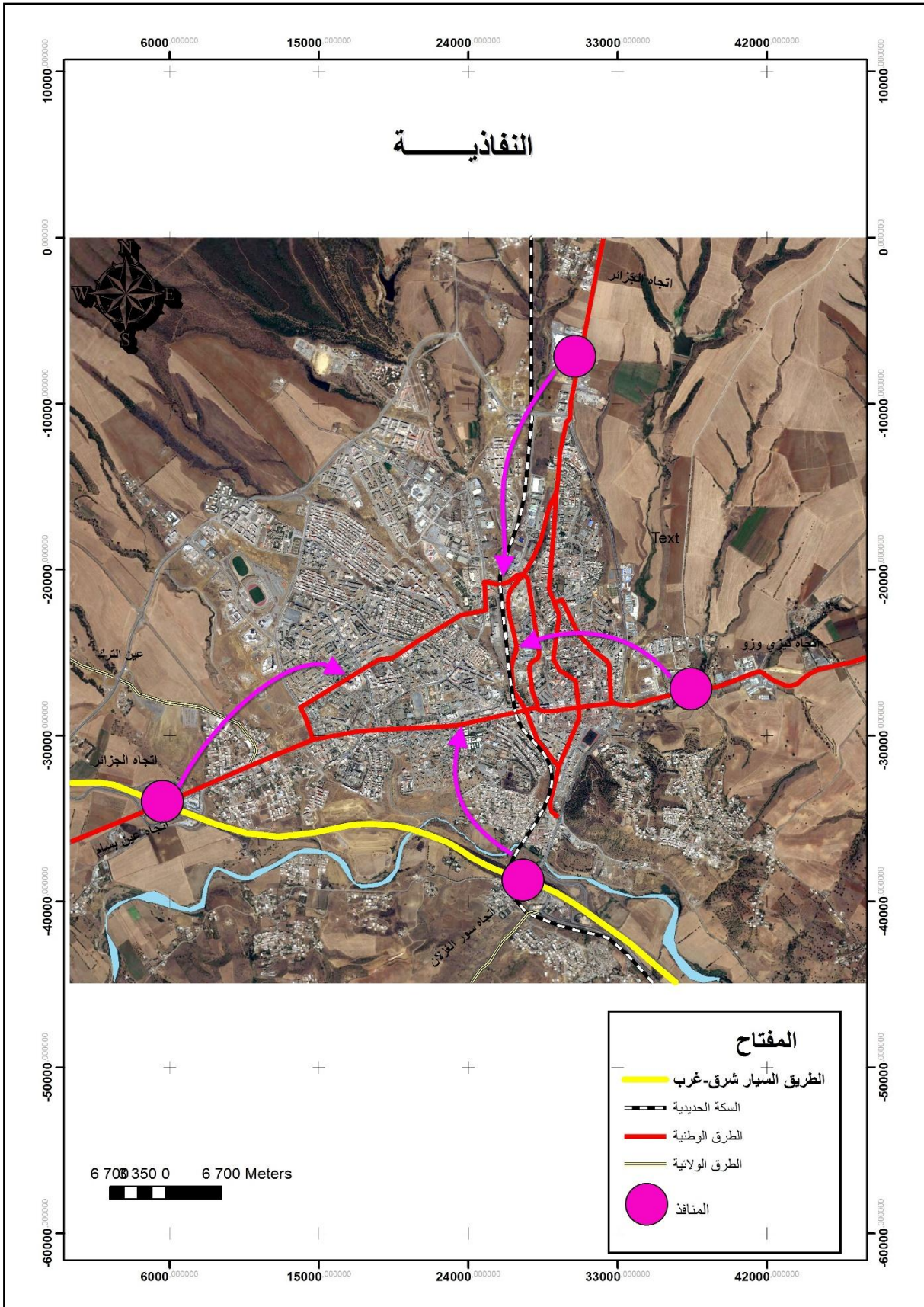
- مدخل شمالي مهياً بمركز تجاري () وفندق ومكان استقبال .
- مدخل جنوبي مهياً بالطريق الوطني رقم 05 والطريق السيار شرق غرب .
- مدخل شرقي مهياً بالطريق الوطني رقم 05 والطريق الوطني رقم 33 .
- مدخل غربي مهياً بالمحطة البرية لنقل المسافرين وهو نقطة ربط بين ط و رقم 18 والطريق السيار شرق غرب.

المخطط رقم (07): شبكة الطرق المارة بمدينة البويرة



المصدر : برنامج Sas Planet release+معالجة الطالب 2017 باستخدام Arc GIS

المخطط رقم (08) توضح النفاذية بمدينة البويرة



المصدر : برنامج Sas Planet release+معالجة الطالب 2017 باستخدام Arc GIS

1-2 المحولات: (المخطط رقم 09)

يوجد بمدينة البويرة محول وحيد في الجهة الغربية و بمحاذاة مخرج الطريق السيار شرق-غرب

1-3 مسار الوزن الثقيل : (المخطط رقم 07)

ترتكز هذه المسارات على المحول المتواجد في الجهة الغربية للمدينة (المدية - تيزي وزو) و يمر على الطريق الوطني رقم 18 الى غاية تقاطعه مع الطريق الوطني رقم 05, ليصبح مساره على طريق هذا الأخير .

1-4 الجسور : (المخطط رقم 09)

يوجد بمدينة البويرة ثلاثة جسور و هي كالاتي :

-جسر السايح :المتواجد بوسط المدينة يعتبر جسر للسكة الحديدية.

-جسر الجامعة: يقع في الجهة الشمالية للمدينة .

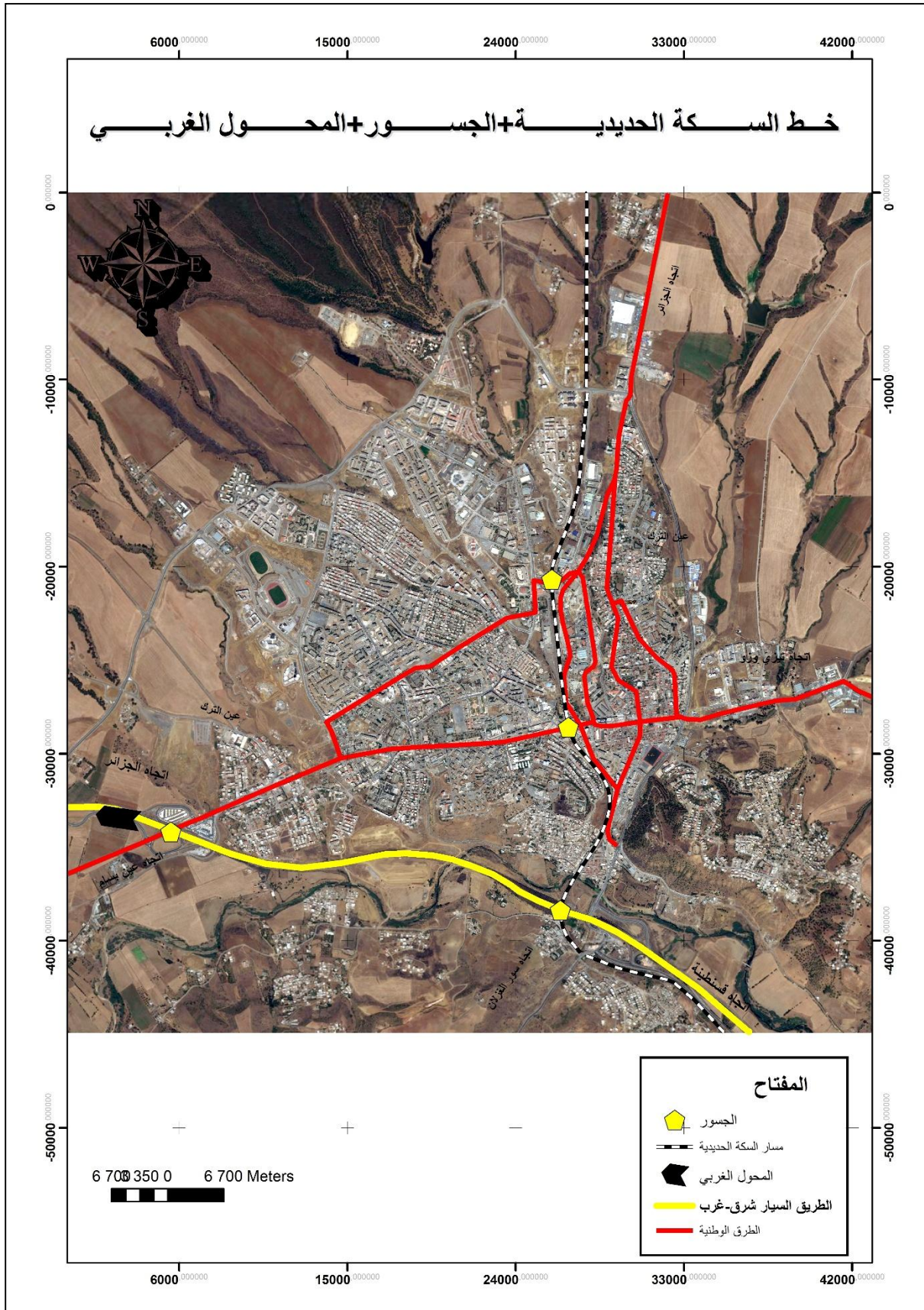
-جسر واد الدهوس : هو جسر للسكة الحديدية .

- جسر المحطة الجديدة.

1-5 خطوط السكة الحديدية : (المخطط رقم 09)

يوجد بالمدينة خط للسكة الحديدية يربط الجزائر بالبويرة و برج بوعريبيج و عنابة .

المخطط رقم (09): مسار الوزن الثقيل + الهياكل القاعدية الأخرى



المصدر: برنامج Sas Planet Release + معالجة الطالب 2017 باستخدام Arc GIS

1-6-1 اهم مفترقات الطرق :

1-6-1-1 مفترق الطرق رقم 01 : طريق عين بسام (مدخل المدينة) يتميز هذا المفترق بنسبة عالية من الحركة الميكانيكية لأنه عبارة عن مدخل أساسي لمدينة البويرة و هو امتداد للطريق الوطني رقم 18 و كذا مخرج للطريق السيار شرق-غرب و يوجد به المحول الغربي و وجوده بالقرب من مفترق طرق المحطة البرية لتنتقل المسافرين

1-6-1-2 مفترق الطرق رقم 02:مفترق المحطة البرية لنقل المسافرين هو ثاني مدخل للمدينة و يتميز بوجود مركز للمراقبة الأمنية الخاص بالشرطة المتواجد مباشرة ببداية نهج زيغود يوسف.

1-6-1-3 مفترق الطرق رقم 03: بالقرب من مستشفى محمد بوضياف(حي حركات) هو عبارة عن مفترق طرق لطريقين كبيرين :نهج زيغود يوسف و شارع 19 مارس 1962 و المتواجد بالقرب من المستشفى الرئيسي .

1-6-1-4 مفترق الطرق رقم 04 :مقر الولاية هي ملتقى نهج زيغود يوسف يشارع 20 اوت 1955 و أيضا وجود مدخل مقر الولاية .

1-6-1-5 مفترق الطرق رقم 05: تمثال لالة نسومر هو عبارة عن ملتقى شارع تالي معمر و الطريق المؤدية لمركز المدينة شارع ايت احمد علي .

1-6-1-6 مفترق الطرق رقم 06:طريق حيزر يعتبر هذا المفترق مهم للغاية كونه المدخل الشرقي للمدينة و هو عبارة عن ملتقى الطريق الوطني رقم 05 و الطريق الوطني رقم 33 المؤدي الى تيزي وزو نلاحظ ان نسبة الحركة الميكانيكية عالية جدا .

1-6-1-7 مفترق الطرق رقم 07:الجامعة هو عبارة عن ملتقى شارع الاخوة بوسندالة و الجسر المؤدي الى ملتقى طرق مخزن السيفيتال المتواجد على الطريق المؤدي المركز المدينة و نلاحظ فيه اختناق مروري كبير .

1-6-8 مفترق الطرق رقم 08: هو مفترق لعدة طرق: شارع دريسي و طريق مؤدي الى حي الثورة و

طريق مؤدي الى 1100 مسكن و طريق المؤدي الى حي 130 مسكن.

1-6-9 مفترق الطرق رقم 09: سوق دبي لهذا المفترق أهمية استراتيجية اذ هي ملتقى لشارع الاخوة

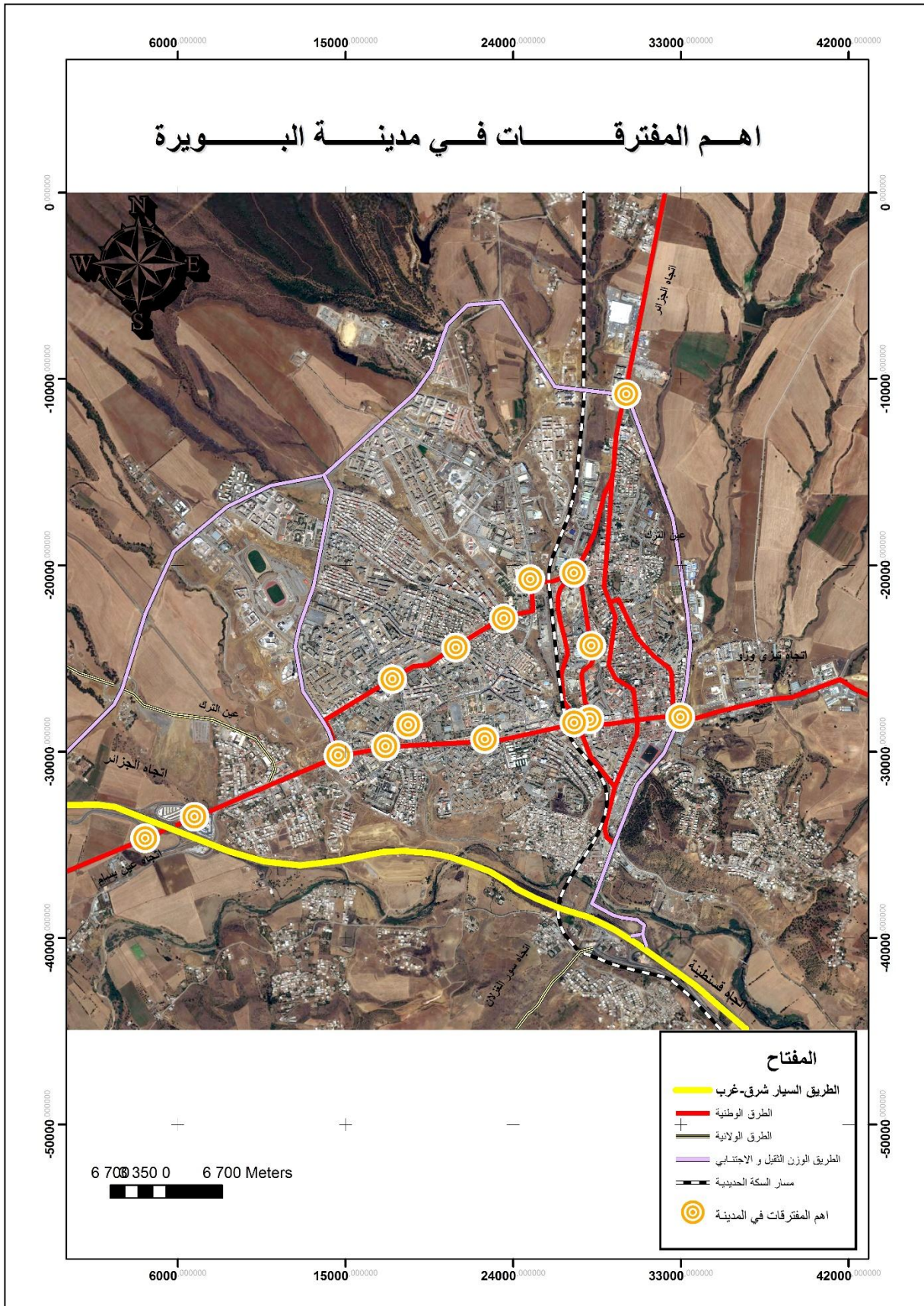
بوسندالة التي تربط شارع 19 ماي 1962 بمنطقة النشاطات و مقر الولاية و الجامعة و نهج محديد

بشير المؤدية الى مقر امن الولاية.

6-10-مفترق الطرق رقم 10:المقر الجديد لمجلس القاء هو ملتقى لأربع طرق: شارع دريسي المتقاطع

مع شارع 19 مارس 1962 و تتواجد حول هذا المفترق بعض الإدارات التابعة للدولة و الخاصة.

المخطط رقم (10): اهم المفترقات الطرق في المدينة



المصدر: برنامج Sas Planet Release + معالجة الطالب 2017 باستخدام Arc GIS

7- المحطات : تتوفر مدينة البويرة على عدة محطات وهي:

7-1 المحطة البرية لنقل المسافرين : المتواجدة بالمدخل الغربي للمدينة (طريق عين بسام) و عند بداية نهج زيغود يوسف (حي أمر خوجة) و التي أصبحت تقع داخل النسيج الحضري و تعتبر مهيئة ولذا قدرة استيعاب كبيرة كونها حديثة النشأة و التي دشنها والي ولاية البويرة سنة 2011 م .

7-2 المحطات البرية لنقل المسافرين بين البلديات :

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

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

7-3 محطات سيارات الأجرة:

1-محطة ما بين الولايات.

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

3- محطة برج اخريص-البويرة .

4-محطة المزور -البويرة: تقع بجانب الملعب البلدي السعيد بوروبة.

الصورة رقم (04):محطة تاغزوت - البويرة

الصورة رقم (03): محطة أيت العزيز - حيزر-البويرة



المصدر :تحقيق ميداني 2017

المصدر :تحقيق ميداني 2017

الصور رقم (05): محطة ما بين الولايات.

الصورة رقم (06): محطة المزدور - البويرة



المصدر: تحقيق ميداني 2017



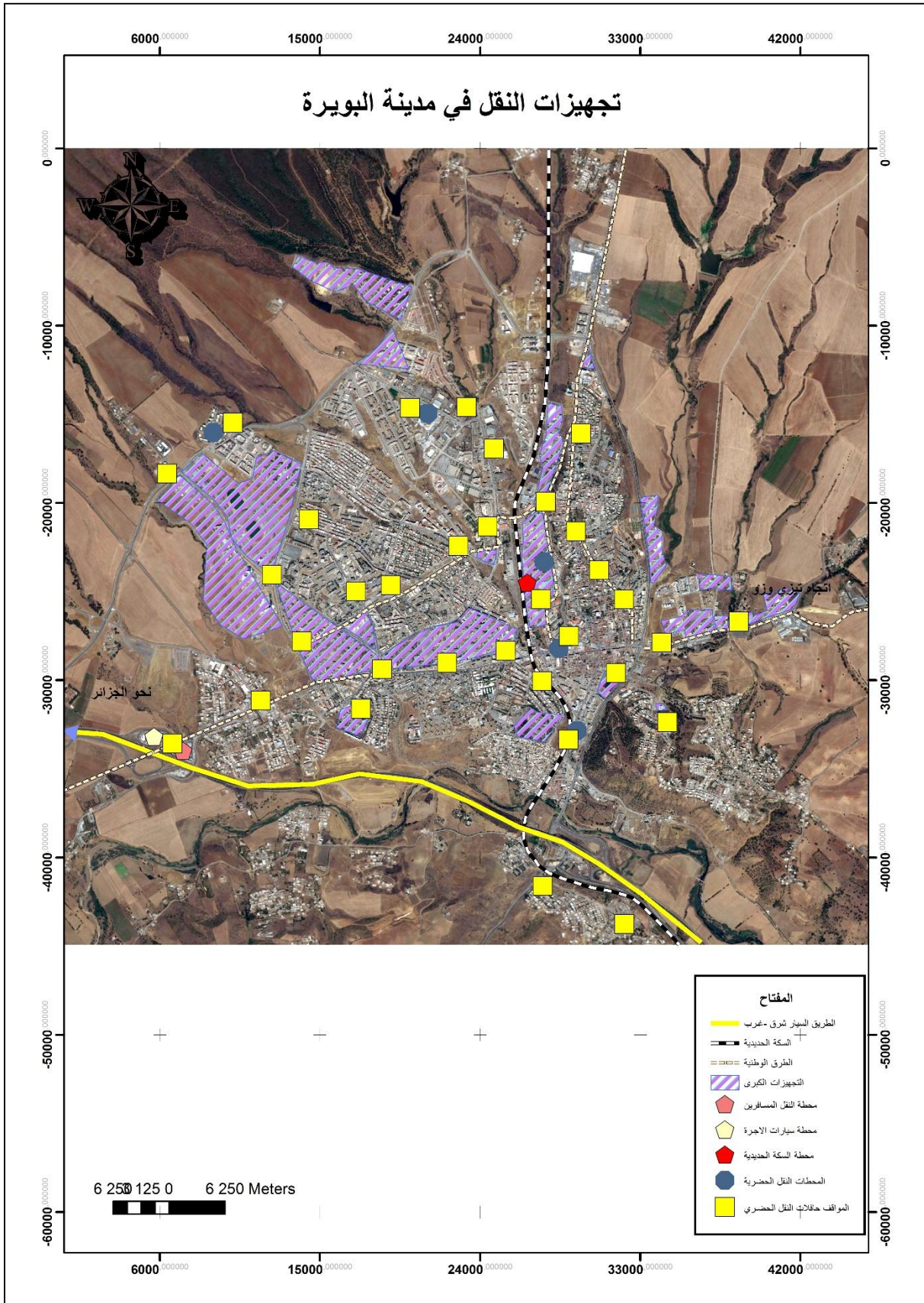
المصدر: تحقيق ميداني 2017

8- أماكن توقف النقل الحضري الجماعي:

موزعة على كل من نهج زيغود يوسف ، وشارع ايت أحمد علي و شارع 19 مارس 1962 ونهج بن عبد

الله محمد. والمخطط التالي يبين أماكن التوقف.

المخطط رقم (11): يوضح تجهيزات النقل في مدينة البويرة



المصدر: برنامج +Sas Planet Release معالجة الطالب 2017 باستخدام Arc GIS

الصورة رقم (07): تبين موقف نهج زيغود يوسف



المصدر: تحقيق ميداني 2017

الصورة رقم (08): تبين موقف نهج بن عبد الله محمد



المصدر: تحقيق ميداني 2017

الصورة رقم (09): توضح مكان توقف الحافلات



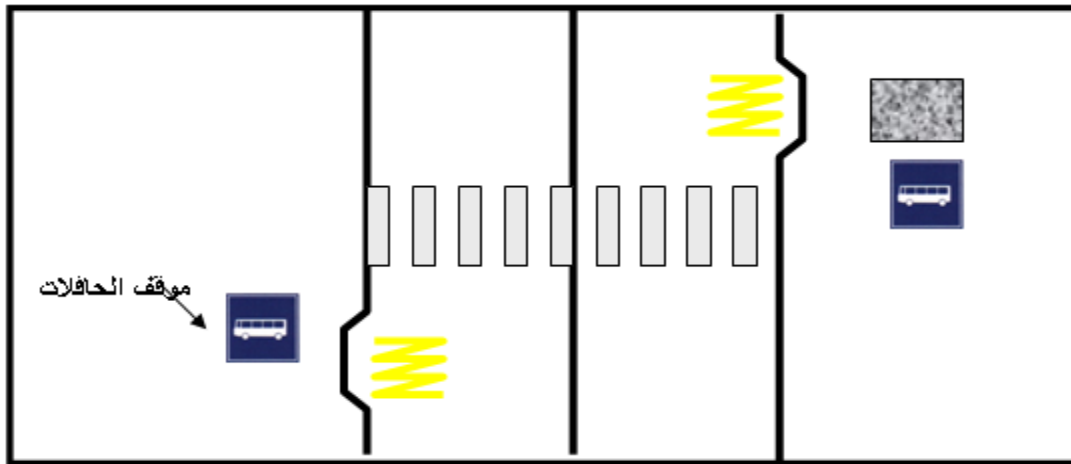
المصدر: تحقيق ميداني 2017

الصورة رقم (10): تبين موقف شارع 19 مارس 1962



المصدر: تحقيق ميداني 2017

الشكل رقم (04): يوضح مقطع لموقف حافلات



المصدر: مذكرة احمد قادوري 2015+معالجة الطالب 2017

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

2- النقل العمومي في مدينة البويرة:

2-1- خطوط النقل الحضري الجماعي في المدينة :

تتكون شبكة النقل الحضري الجماعي في مدينة البويرة من 07 خطوط منظمة، أغلبية هذه الخطوط

قطرية تمر بوسط المدينة أثناء الرحلة، وهي موضحة في الجدول التالي

الجدول رقم(10): يوضح خطوط النقل الحضري الجماعي

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

المصدر: مديرية النقل + معالجة الطالب 2017

ويمكن توضيح مسار كل خط فيما يلي:

- الخط رقم 01 : رأس البويرة - مستشفى محمد بوضياف

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

مسار الخط في المدينة) مروراً بكل من:

- حي حركات و المستشفى

- حي ذراع البرج

- حي أول نوفمبر

- مقر الولاية

- حي الشرطة

- حي المنار

- حي عينوش حجيلة

- رأس البويرة.

يعاني مستعملي هذا الخط من مشاكل النظافة والأمان وغياب السلامة وطول مدة السير وذلك بسبب

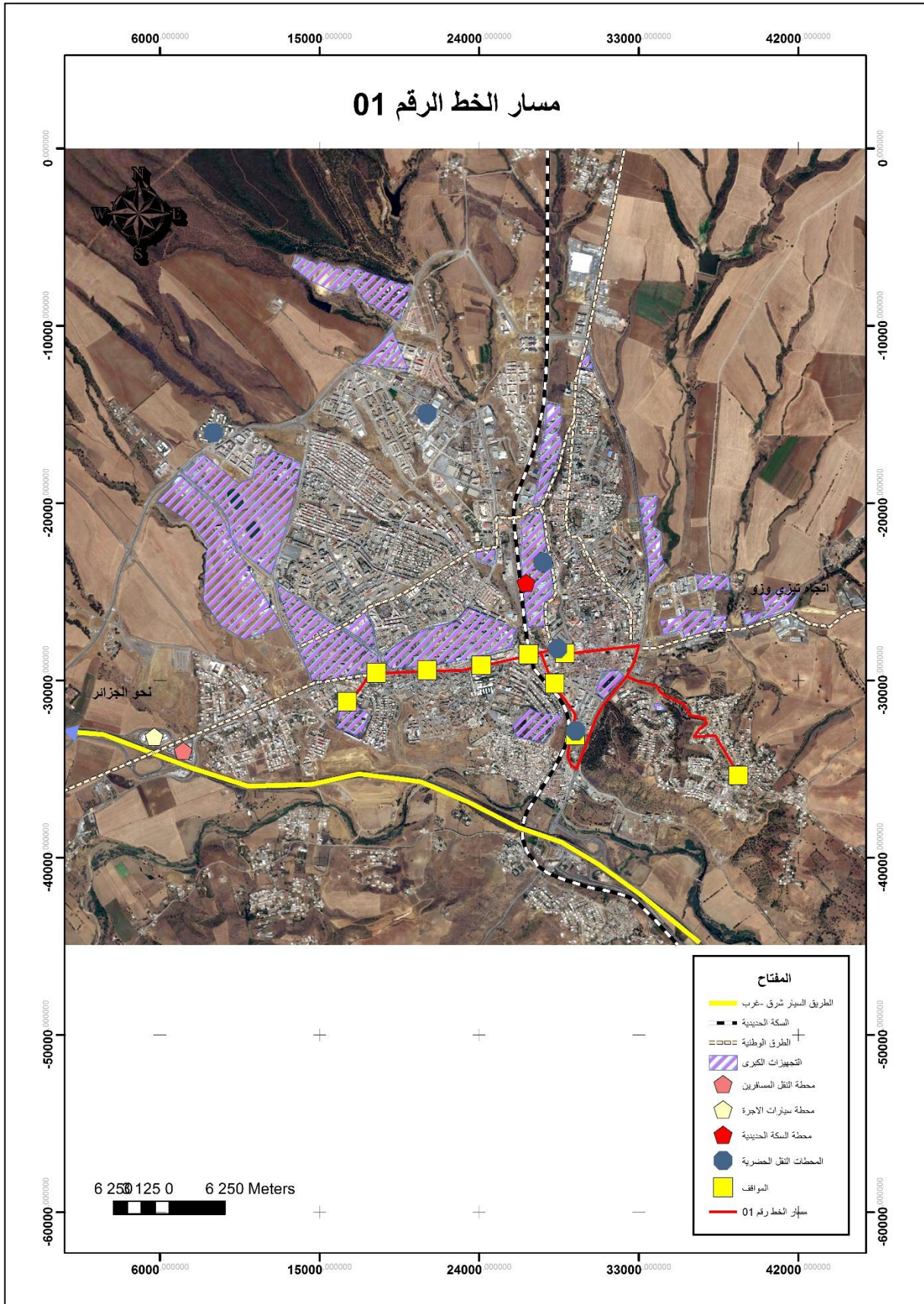
حجم الحافلات الصغيرة وعدم احترام دوام العمل.

الصورة رقم(11): توضح حافلات الخط رقم 01



المصدر: تحقيق ميداني 2017

المخطط رقم (12): يوضح مسار الخط 01 وأماكن التوقف



المصدر: برنامج Sas Planet Release + معالجة الطالب 2017 باستخدام Arc GIS

الخط رقم 02: حي 140 مسكن - حي 200 مسكن

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

- الملعب الاولمبي

- حي ذراع البرج وأول نوفمبر

- مقر الولاية

- حي المنار

- حي الشرطة

- حي زروقي

- ساحة الشهداء

- وسط المدينة

- حي الشاطو

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

يعاني مستعملي هذا الخط من الاكتظاظ وطول مدة السير بسبب الازدحام الذي يفرضه الحراك في

الطريق الوطني رقم 18 ، هذا ما يؤدي إلى تجنب السكان ركوب حافلات هذا الخط إضافة الى عدم

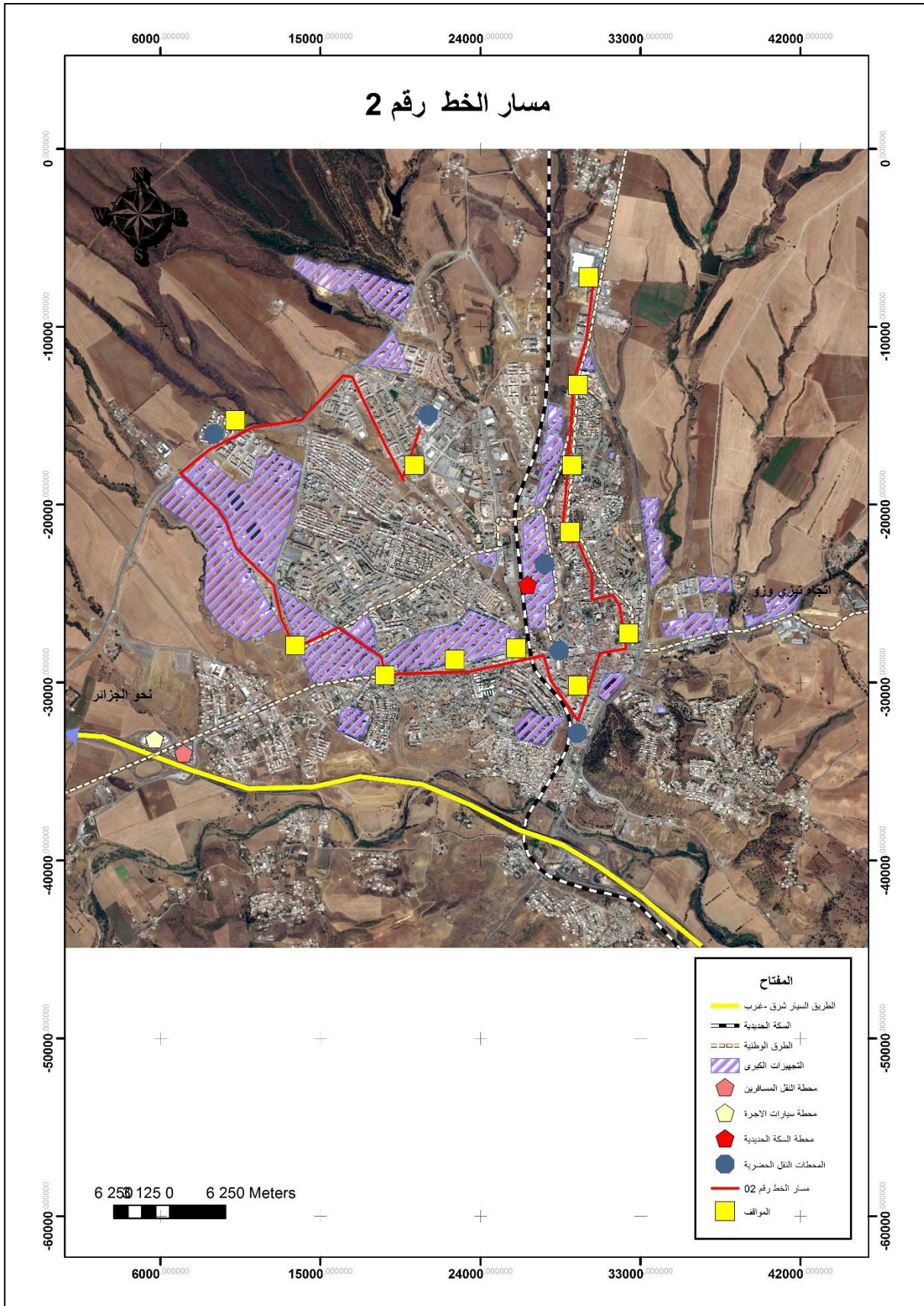
احترام دوام العمل من طرف أصحاب الحافلات .

الصورة رقم(12) : توضح حافلات الخط رقم 02



المصدر: تحقيق ميداني 2017

المخطط رقم (13) : يوضح مسار الخط 02 وأماكن التوقف



المصدر: برنامج Sas Planet Release + معالجة الطالب 2017 باستخدام Arc GIS

- الخط رقم 03 : المحطة الجديدة - المحطة القديمة

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

- المحطة الجديدة

- تجزئة اعمر خوجة

- حي حركات

- حي ذراع البرج وأول نوفمبر

- مقر الولاية

- حي زمور محمد أعراب

- تجزئة بن أعراب

- محطة السكة الحديدية

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

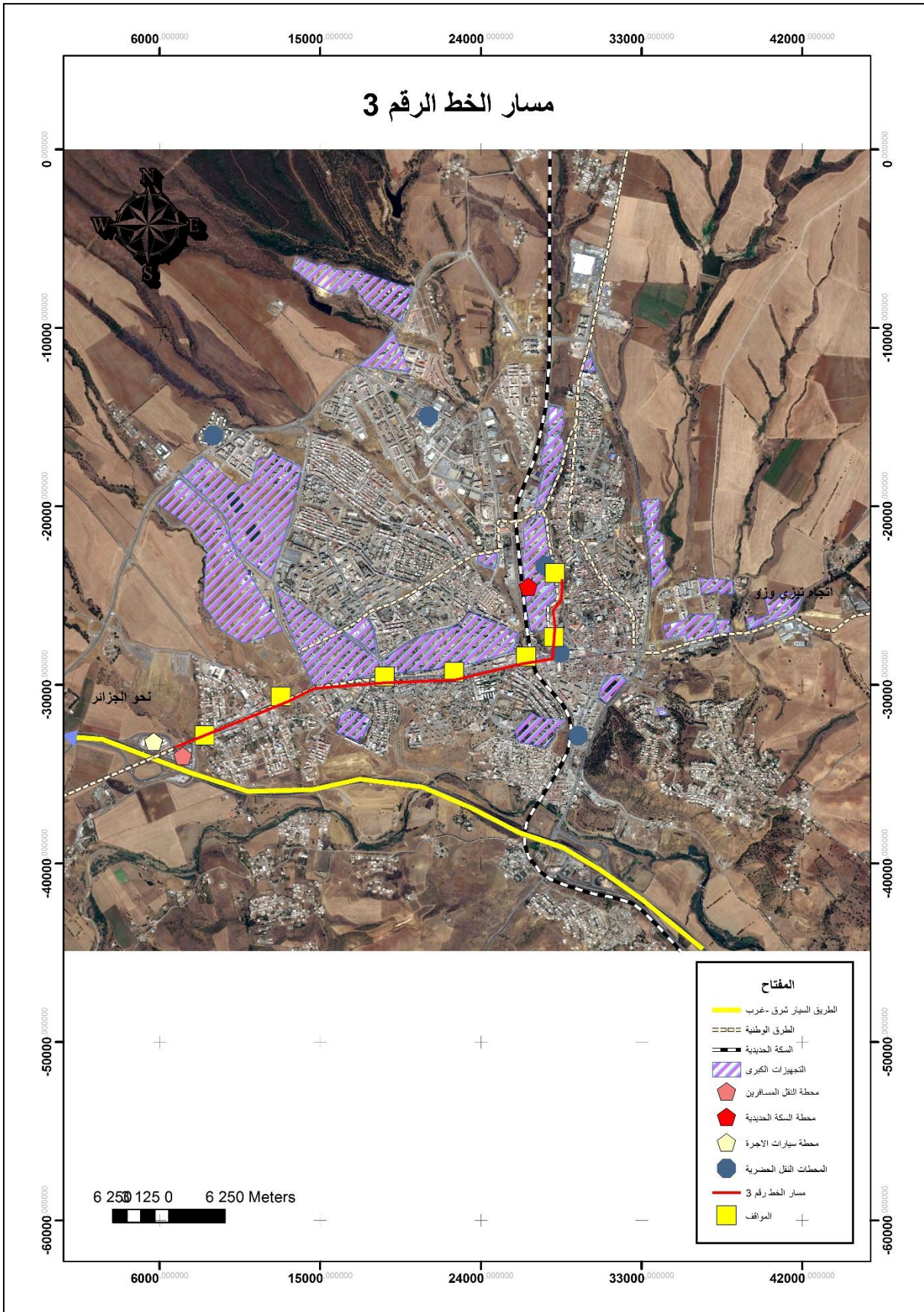
يعاني مستعملي الخط من مشاكل الازدحام الطويل والانتظار إضافة إلى غياب الأمن والسلامة وذلك بسبب اتخاذه للطريق الوطني رقم 18 مسارا له، والذي يعرف كمية حراك كبيرة من مختلف أنواع النقل داخل المدينة.

الصورة رقم(13) : توضح حافلات الخط رقم 03



المصدر: تحقيق ميداني 2017

المخطط رقم (14) : يوضح مسار الخط 03 وأماكن التوقف



المصدر: برنامج Sas Planet Release + معالجة الطالب 2017 باستخدام Arc GIS

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

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

- سعيد عبيد

- المحطة البرية الجديدة لنقل المسافرين.

- حي اعمر خوجة

- حي حركات

- حي أول نوفمبر

- مقر الولاية

- حي المنار وحي الشرطة

- المحطة البرية القديمة

- تجزئة بن أعراب

- الجامعة

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

يعاني مستعملي هذا الخط من الاكتظاظ الكبير خاصة على الشطر بين محطة المسافرين ومحطة

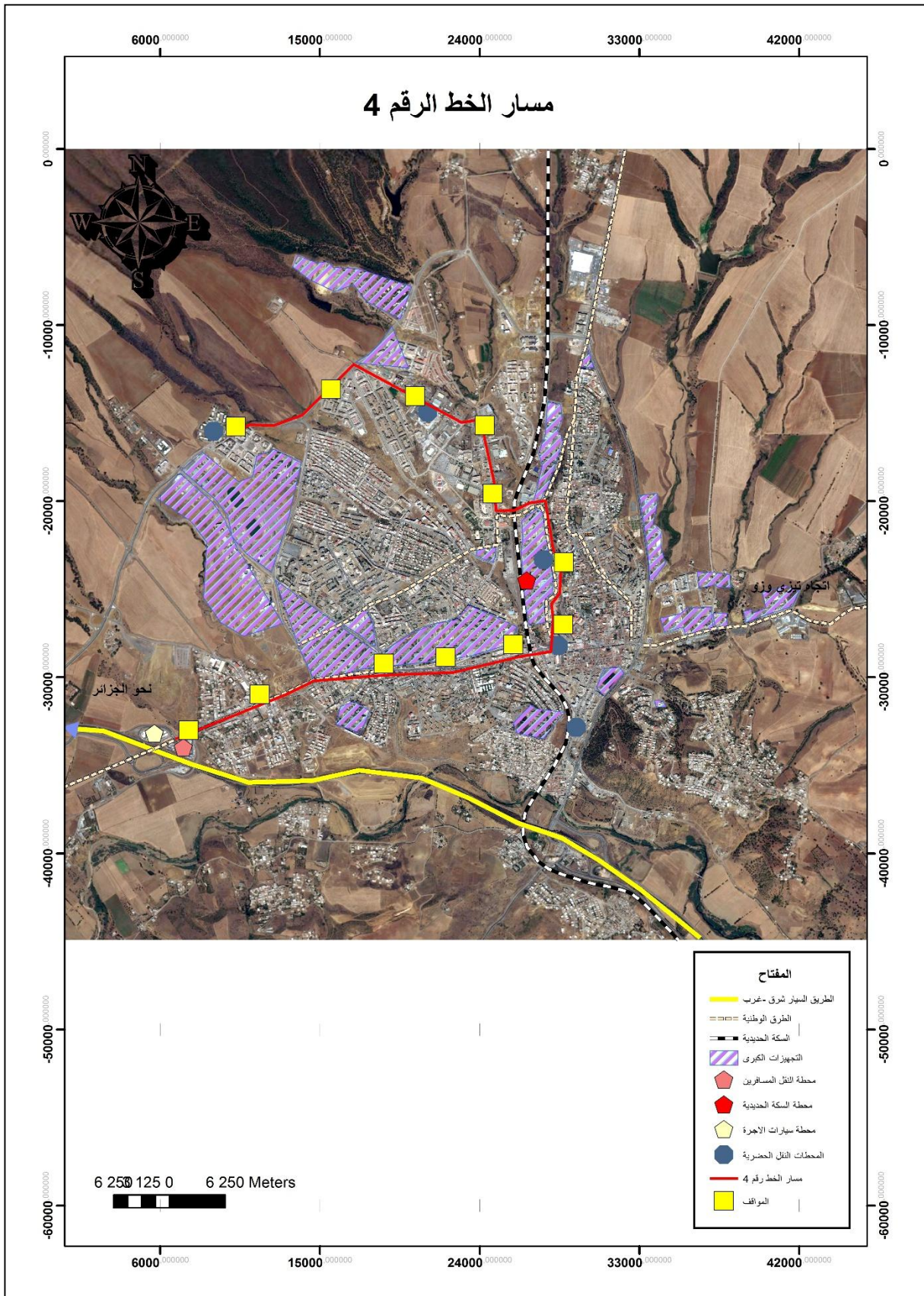
الجامعة، بسبب استعماله بدرجة كبيرة من طرف الطلبة.

توضح الصورة رقم (14): حافلة الخط رقم 04



المصدر: تحقيق ميداني 2017

المخطط رقم (15): يوضح مسار الخط 04 وأماكن التوقف



المصدر : برنامج Sas Planet Release + معالجة الطالب 2017 باستخدام Arc GIS

- الخط رقم 05 : حي 140 مسكن - محطة زروقي

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

- حي 140 مسكن

- المركب الأولمبي.

- حي 325 مسكن

- حي الريش

- حي 56 مسكن

- حي البدر

- حي قويزي سعيد

- حي زمور محمد اعراب

- الجامعة

- حي تازقارث

- وسط المدينة وصولا إلى محطة زروقي .والمخطط رقم 14 يبين مسار الخط داخل المدينة.

تعرف حافلات هذا الخط اكتظاظ كبير نتيجة إقبال المتقنين إليه بسبب الايجابيات التي يوفرها من

قصر مدة السير وحدائة الحافلات مقارنة بما سبق، لكن غياب الأمان والراحة والنظافة وعدم احترام الدوام

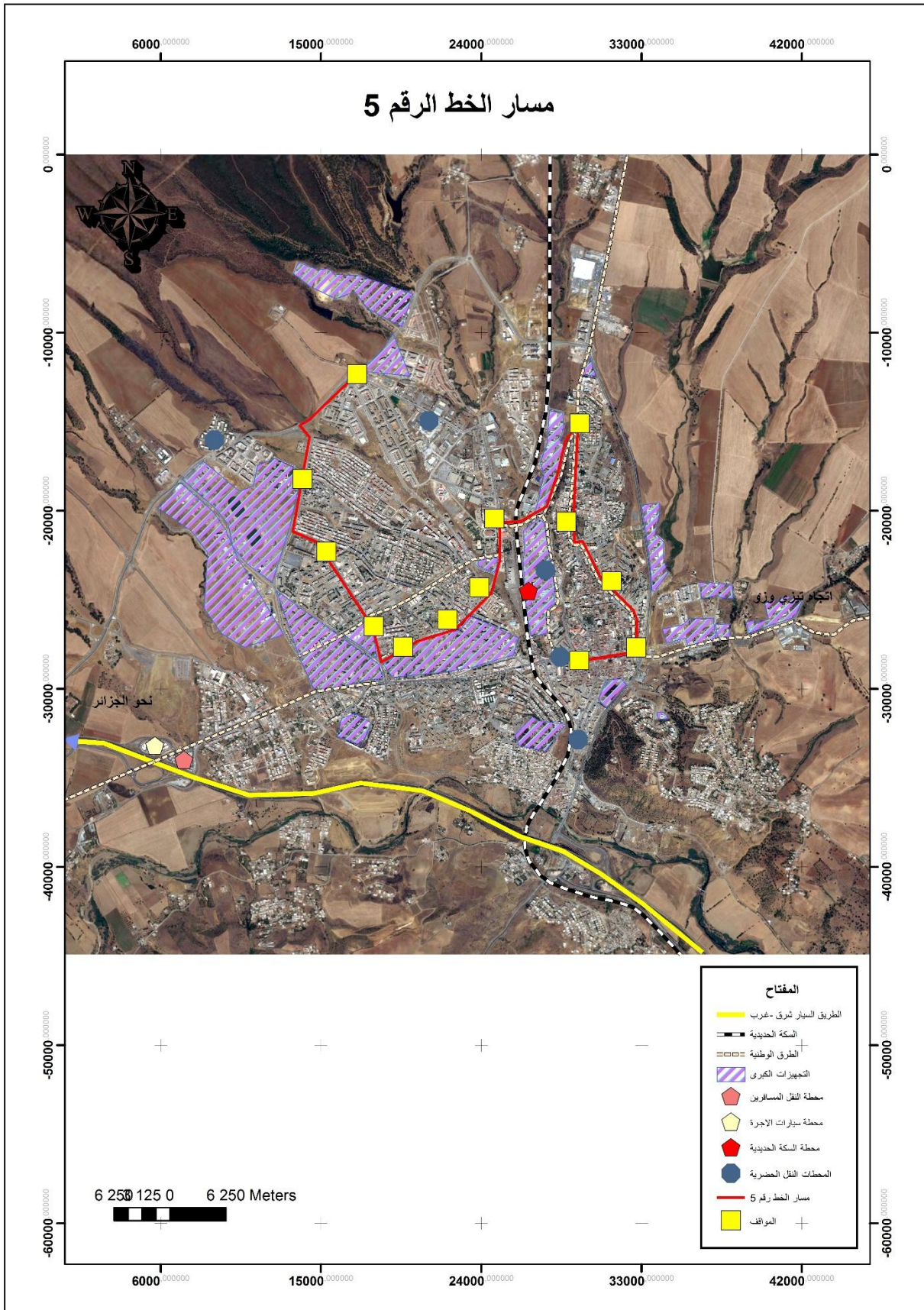
العمل تأرق مستعملي حافلات هذا الخط.

الصور رقم (15): توضح حافلات الخط رقم 05



المصدر: تحقيق ميداني 2017

المخطط رقم (16): يوضح مسار الخط 05 وأماكن التوقف



المصدر: برنامج Sas Planet Release + معالجة الطالب 2017 باستخدام Arc GIS

- الخط رقم 06 : حي 140 مسكن - مقر الحماية المدنية

على طول 17.5 كم (ذهاب و إياب) يربط حي 140 مسكن بمقر الحماية المدنية و ذلك مرورا بكل من:

- حي 140 مسكن

- المركب الرياضي

- حي الريش

- حي البدر

- تجزئة الثورة

- حي زمور محمد أعراب

- الجامعة

- المحطة البرية القديمة

- حي عينوش حجيلة

- محطة زروقي ومسجد أبو بكر الصديق

- محطة حيزر البويرة وصولا إلى مقر الحماية المدنية والمخطط رقم 15 بين مسار الخط داخل المدينة.

يعاني مستعملي هذا الخط من مشاكل النظافة والأمان وغياب السلامة وطول مدة السير 24 دقيقة عند

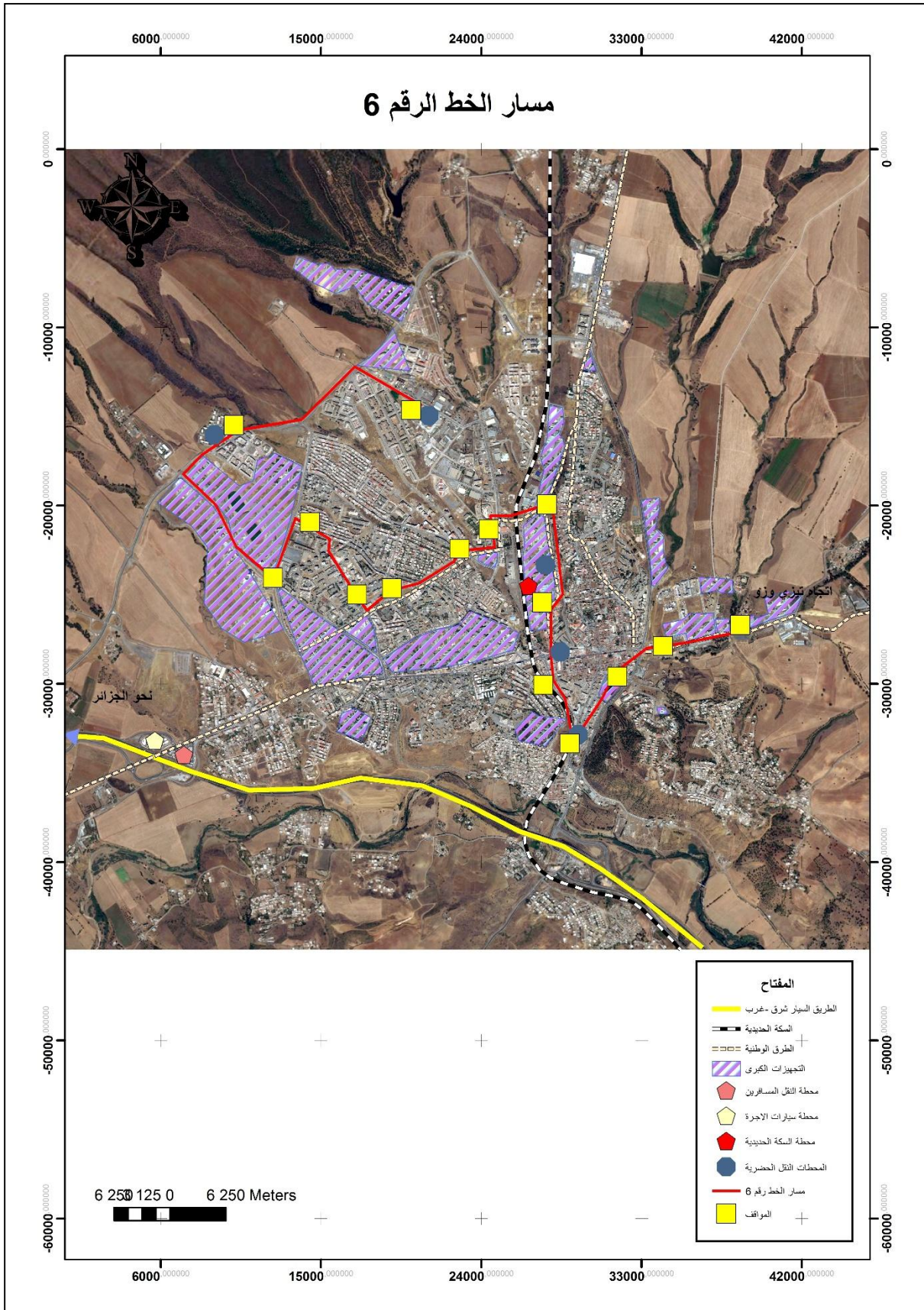
السيولة و 36 دقيقة عند الاكتظاظ (وذلك بسبب حجم الحافلات الكبير) وعدم احترام دوام العمل.

الصورة رقم(16): توضح حافلة الخط رقم 06



المصدر: تحقيق ميداني 2017

المخطط رقم (17) : يوضح مسار الخط 06 وأماكن التوقف



المصدر: برنامج Sas Planet Release + معالجة الطالب 2017 باستخدام Arc GIS

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

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

- أولاد بوشية

- محطة زروقي

- وسط المدينة

- ساحة الشهداء

- حي الشاطو

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

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

على مستوى الشطر ما بين أولاد بوشية ووسط المدينة بحكم أن سكان أولاد بوشية هم يستعملون النقل

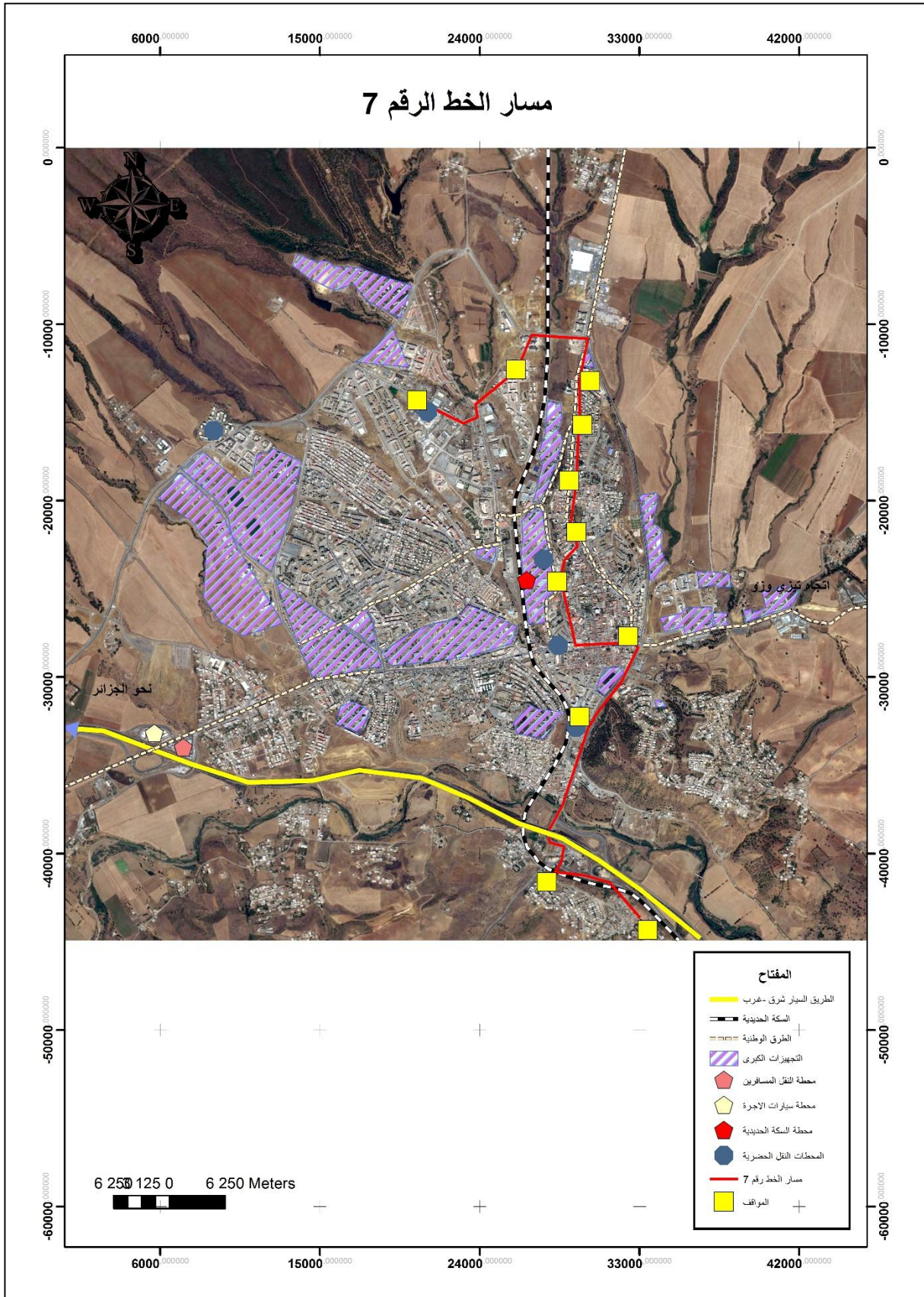
بالسيارات فقط نتيجة غياب الحافلات مما أدى الى استفحال ظاهرة النقل الغير مرخص.

الصورة رقم (17): توضح حافلة الخط رقم 07



المصدر: تحقيق ميداني 2017

المخطط رقم (18): يوضح مسار الخط 07 وأماكن التوقف



المصدر: برنامج Sas Planet Release + معالجة الطالب 2017 باستخدام Arc GIS

2-2 دراسة الوسائل المستعملة الخاصة بالنقل الحضري الجماعي في المدينة :

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

الصورة رقم (18): توضح وسائل النقل الحضري الجماعي



المصدر: تحقيق ميداني 2017

الجدول رقم (11): يبين نوع وعدد وعمر الحافلات والمدة المستغرقة للوصول

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

المصدر: مديرية النقل + معالجة الطالب 2017

2-3-سيارات الاجرة:

مدينة البويرة تمتلك حظيرة لا بأس بها من مركبات سيارة الاجرة, فالى غاية اليوم تم تحقيق عدد أكثر من 490 رخصة سياقة لسيارة أجرة في المدينة موزعة على النحو التالي:

2-3-1-سيارة أجرة جماعية حضرية:

حيث يقدر عددها بـ 225 سيارة وهي جلها من العربات الجديدة ما يعني أنها في حالة جيدة

2-3-2-سيارة أجرة فردية:

بحيث يقدر عددها بـ 45 سيارة وهي كذلك تتميز بأنها جديدة وبحالة جيدة

2-3-3-سيارة أجرة جماعية ما بين الولايات:

يقدر عددها بـ 125 وجلها عربات جديدة في حالة جيدة موزعة على عدة ولايات هي: العاصمة -

تيزي وزوو - بومرداس - بجاية - جيجل - قسنطينة - عنابة - سطيف - برج بوعرييج - المسيلة -

المدية - البلدية - الجلفة - بوسعادة - بسكرة - باتنة.

- حالة هاته السيارات في تدهور وهي في طريقها الى الانعدام لا سيما وان أصحابها يشتكون من

عدة مشاكل.

- نفرة المستعملين من النقل بسيارة الاجرة ما بين الولايات في حد ذاتها.

وفيما يلي جدول يلخص بالضبط عدد سيارات الاجرة الموجودة على ارض الواقع من خلال احصاء الرخص المستغلة والرخص الغير مستغلة:

جدول رقم (12) حصيلة سيارات الأجرة في المدينة البويرة

عدد سيارات الأجرة الفردية	عدد سيارات الأجرة الجماعية الحضرية	عدد سيارات الأجرة الجماعية ما بين الولايات	عدد الرخص المستغلة	عدد الرخص المسلمة
45	225	125	395	490 رخصة

مديرية النقل لسنة 2014+معالجة الطالب 2017

من خلال الجدول نلاحظ ان عدد سيارات الاجرة المتوفرة في ارض الواقع فقط 395 سيارة بينما العدد الاجمالي للسيارات المرخص لها بالقيام بمهمة النقل أكثر بكثير حيث سجل 490 رخصة وهذا ناتج عن عدة مشاكل والتي نذكر من بينها:

- منح رخص السياقة في سيارة الاجرة للغير كفاء بهذه المهمة.
 - سوء توزيع رخص الاستغلال.
 - عدم سحب الرخص الغير مستغلة للأشخاص الغير نشطين.
 - تساهل الجهات المعنية وتهربها من القيام بمهامها.
 - تهرب بعض المشتغلين في قطاع النقل بسيارة الاجرة من القيام بدفع الضرائب.
- وفيما يلي نبين حصيلة حظيرة امتلاك سيارة الاجرة على مر السنين:

الجدول رقم (13) حصيلة نمو حظيرة سيارات الأجرة في مدينة البويرة

سنة 2014	سنة 2012	سنة 2008	سنة 2004	سنة 1999	
رخصة 490	رخصة 436	رخصة 385	رخصة 307	رخصة 199	عدد الرخص المسلمة
رخصة 395	رخصة 290	رخصة 250	رخصة 211	رخصة 120	عدد الرخص المستغلة
سيارة 120	سيارة 109	سيارة 80	سيارة 55	سيارة 25	سيارات الأجرة الجماعية ما بين الولايات
سيارة 225	سيارة 204	سيارة 180	سيارة 120	سيارة 50	عدد سيارات الأجرة الجماعية الحضرية
سيارة 45	سيارة 40	سيارة 37	سيارات 30	15	عدد سيارات الأجرة الفردية

المصدر: مديرية النقل 2014+معالجة الطالب 2017

خلاصة الفصل:

من خلال هذا الفصل والذي تناولنا فيه عرض عن واقع قطاع النقل في مدينة البويرة حيث وجدنا بان هناك عدة مشاكل يعاني منها هذا الاخير , فكانت اهم النقاط التي يتميز بها قطاع النقل مدونة على النحو التالي:

- النقص في تهيئة المحطات البرية وخاصة المحطة القديمة.
- يوجد استغلال كامل للخطوط الموجودة، إذ يوجد بالمدينة سبعة (07) خطوط للنقل الحضري الجماعي وحتى 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.
- عدم وصول الحافلات إلى الضواحي.
- عدم مواكبة خطوط النقل التوسع التي تعرفها المدينة.
- توقف النقل في وقت مبكر فيجبر سكان الضواحي للعود مبكرا مما يسبب اكتظاظ الحافلات.
- عدم احترام دوام العمل للنقل الحضري الجماعي بالمدينة حيث يتوقف النقل في وقت مبكر مما يضطر المستعملين للتنقل في وسائل أخرى غير مراقبة مما أدى هذا الأخير الى استفحال ظاهرة النقل الغير مرخص.
- هناك تنوع في مركبات سيارات الاجرة في المدينة لكن بعض هذه الانواع يسجل تناقص تدريجي. كل هذه المشاكل وغيرها ناتجة عن سوء التسيير وغياب المراقبة حيث يظهر لنا مدى تماطل الجهات المعنية بالنقل في اعتنائها بقطاعها هذا فقط في ناحية النقل الغير مرخص اما من اجل التعرف على مدى ضلوع هذه الجهات في تورطها في انتشار النقل الغير مرخص فقد خصصنا فصل بأكمله لدراسته دراسة عميقة وهو الفصل التالي.

تمهيد:

تمثل الدراسة الخدماتية للنقل الحضري بمختلف انواعه بمدينة البويرة محورا أساسيا للموضوع، هدفها تشخيص الوضعية الحالية والكشف عن المشكلات والنقائص التي يعاني منها نظام النقل القائم .عموما سنخصص هذا الفصل لدراسة ظاهرة النقل الغير مرخص والاحاطة به من كل جوانبه، ولمساعدتنا على ذلك كان علينا القيام بدراسة ميدانية عن طريق انجاز استمارة استبيان تضم اسئلة فيتم فيما بعد تحليل نتائجها وتفسيرها للحصول على معلومات وبيانات كمية تفي بتحقيق هذا الغرض وفق خطوات ثلاث هي:

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

عادة يتم اختيار حجم العينة بحيث تشكل نسبة مئوية من مجتمع الدراسة تتراوح بين 1% و 25 %

الأمر الذي يسمح بالحصول على كم هائل من المعلومات ولكنه يستوجب إمكانيات مادية وبشرية معتبرة ويطرح مشكل تنظيم العملية والتحكم فيها، بناء على هذا الأساس ولتسهيل الدراسة يتم اختيار

المستجوبين من فئة المتنقلين ممن يمثلون المجتمع المدروس ومن هذا المنطلق نختار 150 شخص

لسؤالهم، وذلك بتوزيع الاستمارة عليهم حيث قسمنا اسئلة استمارة الاستبيان الى اربعة محاور رئيسية حيث

يضم كل محور عدد من الاسئلة تختلف من محور الى اخر وهي على الشكل التالي :

- المحور الاول: معنون بالبيانات الشخصية وفيه نقوم بجمع البيانات الشخصية لأفراد عينة الدراسة من أعمار والوظيفةالخ.

- المحور الثاني: تحت عنوان طبيعة تنقل أفراد مدينة البويرة وفيه نتطرق الى الاسباب التي تدفع سكان مدينة البويرة الى التنقل، مشاكل التنقل، عدد مرات التنقلالخ.

- المحور الثالث: الإطار التقييمي للنقل الحضري المرخص في البويرة يندرج تحت هذا العنوان تقييمات المستعملين للنقل خاص بقطاع النقل المرخص حيث يتم عرض اعداد الحافلات لكل قطاع من حيث كفايتها وكذا سيارات الاجرة الخ.

- المحور الرابع: وجهة نظر المستعملين للنقل الغير مرخص حيث نقوم بمعرفة اهم المعلومات التي يشهدها الافراد في هذا النوع من النقل الغير مرخص وتقييمهم للعاملين في هذا القطاع وأسباب استعمال الافراد لهذا النوع من النقل.

اعتمدنا في تحليل البيانات التي تم جمعها بواسطة استمارة الاستبيان على برنامج التحليل الاحصائي SPSS حيث استعرضنا به الجداول وفيها تم عرض النسب المئوية لإجابات أفراد العينة ثم تم ترجمة هذه النتائج في شكل تمثيل بياني وهو الدوائر النسبية.

-تحليل نتائج الاستبيان و تفسيرها:

1-المحور الأول: البيانات الشخصية

1-1 جنس افراد العينة:

الجدول رقم (14): يوضح توزيع افراد العينة حسب الجنس

النسبة %	العدد	الجنس
67	78	ذكر
33	72	انثى

المصدر: من اعداد الطالب 2017 بالاعتماد على SPSS

الشكل رقم (05) دائرة نسبية لتوزيع افراد العينة حسب الجنس.



المصدر: من اعداد الطالب 2017 باستخدام برنامج SPSS

من خلال النتائج المتحصل عليها نلاحظ أن نسبة الذكور اكبر من نسبة الاناث بنسبة قليلة و هذا راجع للتوزيع العشوائي للاستمارة و تخوف بعض الاناث من تلقي الاستمارة في أماكن مفتوحة كما ان عنصر الذكري هو أكثر المتقلبين في محيط المدينة.

2-1 اعمار افراد العينة:

الجدول رقم (15): يوضح توزيع افراد العينة حسب العمر

النسبة %	العدد	الاعمار
50%	74	من 20 الى 30 سنة
27%	41	من 30 الى 40 سنة
15%	23	من 40 الى 50 سنة
8%	12	من 50 الى 60 سنة

المصدر: من اعداد الطالب 2017 بالاعتماد على SPSS

تبيّن من نتائج الاستبيان أن عدد السكان الذين تتراوح أعمارهم بين 20-30 سنة يشكلون الفئة الأكثر تنقلا في الحافلة وذلك بنسبة 50 % باستثناء هذه الفئة التي تتصف بالقدرة على العمل وبالتالي كثيرة الحركة والنشاط حيث نجد أنه كلما زاد معدل العمر انخفض عدد المتقلبين.

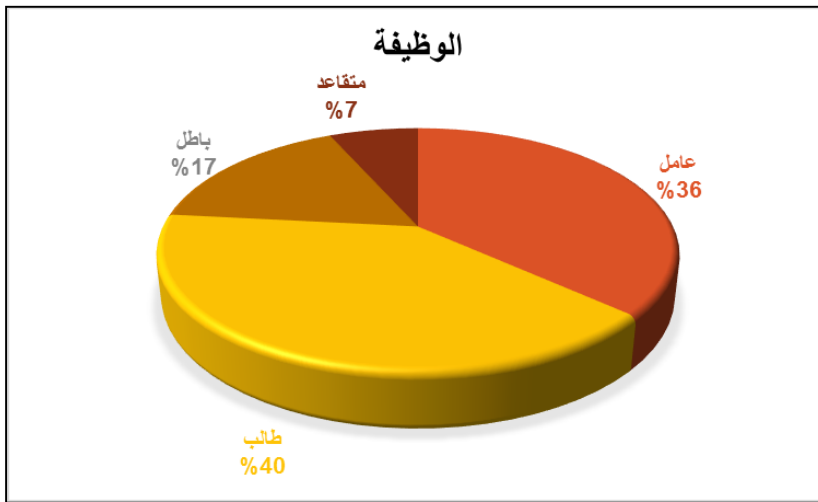
3-1 الوظيفة:

جدول رقم (16). يوضح توزيع افراد العينة حسب الوظيفة

الوظيفة	العدد	النسبة %
طالب	60	40%
عامل	55	36%
بطل	25	17%
متقاعد	10	7%

المصدر: من اعداد الطالب 2017 بالاعتماد على SPSS

الشكل رقم (06). يوضح دائرة نسبية لتوزيع افراد العينة حسب الوظيفة



المصدر: من اعداد الطالب 2017 باستخدام برنامج SPSS

يتكون أغلبية المستجوبون حسب ما أفرزت عنه نتائج الاستمارة من الطلبة بنسبة 40%، و نسبة العمال 36%، أما البطالون والمتقاعدون مثلوا نسب من 17% إلى 7%، حيث شملت العينة المختارة أفراد من المجتمع ذوي مستويات مختلفة يفيد الاطلاع عليها في أخذ فكرة عن مدى مساهمة أفراد المجتمع في إثراء موضوع الدراسة والإلمام بمختلف الجوانب من مشاكل واقتراحات.

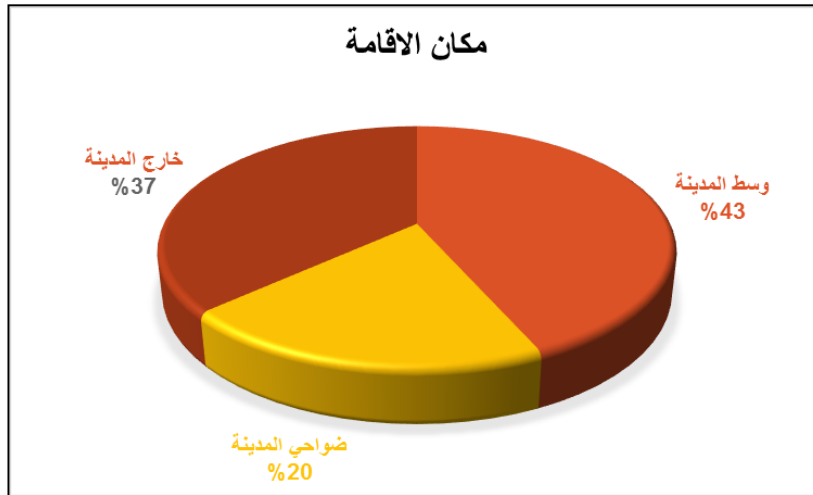
1-4-مكان الإقامة:

جدول رقم (17). يوضح توزيع افراد العينة حسب مكان الإقامة

النسبة %	العدد	المكان
43%	65	وسط المدينة
20%	30	ضواحي المدينة
37%	55	خارج المدينة

المصدر: من اعداد الطالب 2017 بالاعتماد على SPSS

الشكل رقم (07). يوضح دائرة نسبية لتوزيع افراد العينة حسب مكان الإقامة



المصدر: من اعداد الطالب 2017 باستخدام برنامج SPSS

من خلال النتائج المتحصل عليها نلاحظ أن نسبة المتقنين أغلبيتهم من وسط و خارج المدينة بطبيعة الحال سكان المدينة يتمركزون بكثرة في وسطهم المعيشي، اما الاقبال على المدينة من طرف القاطنين خارجها لتتنوع وظائفها و بنسبة للمتقنين المقيمين بالضواحي المدينة تمثل 20% هذا ما يوضح التبعية الضاحية للمدينة.

2- المحور الثاني : طبيعة تنقل افراد مدينة البويرة

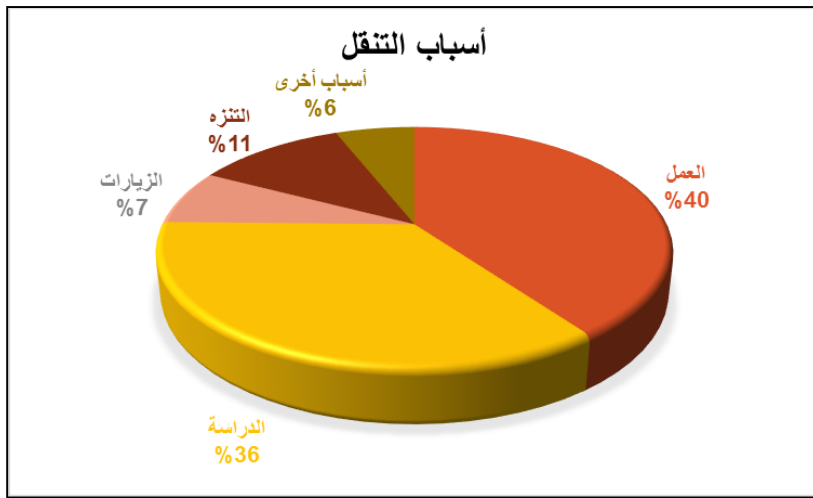
2-1: سبب التنقل :

الجدول رقم (18): يوضح أجوبة المواطنين حول سبب تنقلهم

النسبة %	العدد	سبب التنقل
36%	53	الدراسة
40%	60	العمل
7%	11	الزيارات
11%	17	التنزه
6%	9	أسباب اخرى

المصدر: من اعداد الطالب 2017 بالاعتماد على SPSS

الشكل رقم (08) يوضح توزيع افراد العينة حسب سبب التنقل



المصدر: من اعداد الطالب 2017 باستخدام برنامج SPSS

من خلال النتائج نلاحظ أن معظم التنقلات اليومية للسكان تدور أساسا حول عمل - دراسة حيث نجد 40% من العينة المدروسة ينتقلون من اجل العمل و الفئة الثانية هي الدراسة بنسبة 36 % ثم الصحة بنسبة 15% من مجموع التنقلات ثم تأتي التنقلات من التنزه و الزيارات و أسباب أخرى،ومن هنا يتضح لنا جليا أن الشريحة الأكثر تنقلا هي العمال والطلبة حيث ان هذا الأخير ينتقلون لأجل اللحاق بأماكن الدراسة وعدم التأخر اما العمال يستعملونه لتنقلهم الى اماكن عملهم.

2-2-2- الوسيلة المستعملة في النقل :

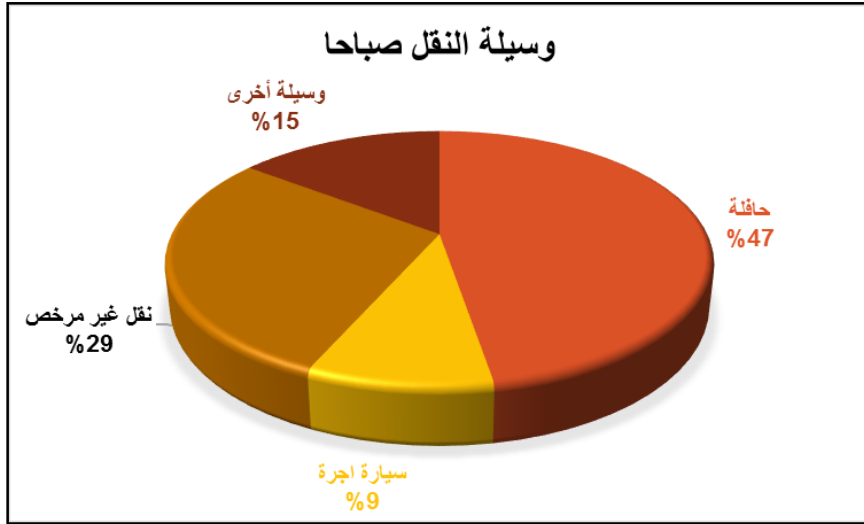
2-2-1 صباحا :

جدول رقم (19). يوضح توزيع افراد العينة حسب وسيلة التنقل صباحا

الوسيلة	العدد	النسبة %
حافلة	71	47%
سيارة اجرة	14	9%
نقل غير مرخص	43	29%
وسيلة اخرى	22	15%

المصدر: من اعداد الطالب 2017 بالاعتماد على SPSS

الشكل رقم (09). يوضح دائرة نسبية لتوزيع افراد العينة حسب وسيلة التنقل صباحا



المصدر: من اعداد الطالب 2017 باستخدام برنامج SPSS

يتبين لنا من خلال الجدول والتمثيل البياني ان نسبة 47% للتنقل بواسطة الحافلة بسبب وفرة الحافلات وتناسب اسعار التنقل فيها مع عامة الناس وتنقل معظم الطلبة في حافلات النقل الجامعي او المدرسي، وتليها 29% للتنقل بالنقل الغير مرخص لتوفيره شروط يطلبها المتنقل من سرعة وغيرها، ثم 15% للنقل بوسيلة أخرى وفي الاخير التنقل بسيارة الاجرة تحتل نسبة 9% الذي يستعمل من طرف الذين لا يحبذون الاختلاط وذوي الدخل المرتفع والمستعملون.

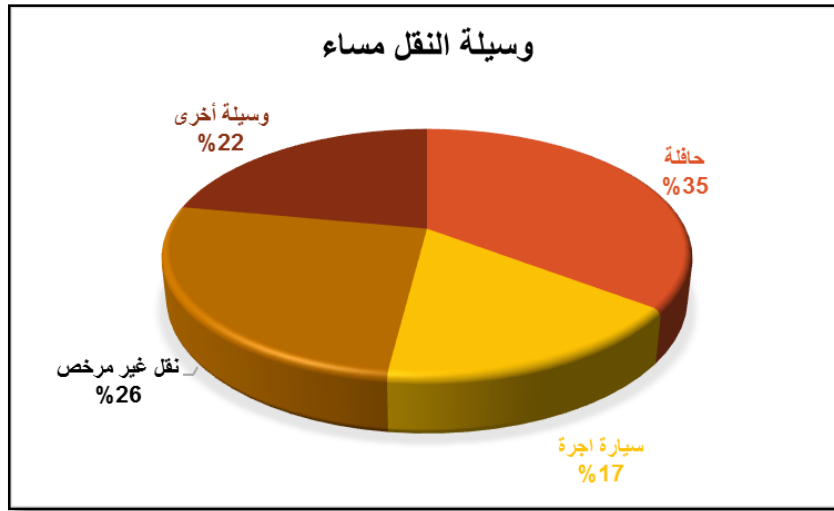
2-2-2 مساء:

جدول رقم (20). يوضح توزيع افراد العينة حسب وسيلة التنقل مساء

الوسيلة	العدد	النسبة %
حافلة	53	47%
سيارة اجرة	25	9%
نقل غير مرخص	39	29%
وسيلة أخرى	33	15%

المصدر: من اعداد الطالب 2017 بالاعتماد على SPSS

الشكل رقم (10). يوضح دائرة نسبية لتوزيع افراد العينة حسب وسيلة التنقل مساء



المصدر: من اعداد الطالب 2017 باستخدام برنامج SPSS

يتبين من خلال الجدول والتمثيل البياني ان التنقل بالحافلة بلغ نسبة 35% حيث تعتبر الحافلة اولى وسائل التنقل المطلوبة لما فيها من خصائص, اما التنقل بواسطة النقل الغير مرخص قد بلغ 26% وذلك ناتج تفاهم الناقلين مع المتنقلين من قبل أو نقص الحافلات ،فيما يخص النقل بواسطة وسيلة اخرى قد بلغ نسبة 22% حيث يستعمل الموظفون او اصحاب السيارات الخاصة مركباتهم ليتمتعوا بالراحة وعدم المضايقة .وفي أخير نجد نسبة التنقل بواسطة سيارات الاجرة قد بلغت 17% حيث يستعملها ذوي الدخل المرتفع او المستعجلون في امورهم النقل بسيارة الاجرة لينعموا بالراحة والسرعة .

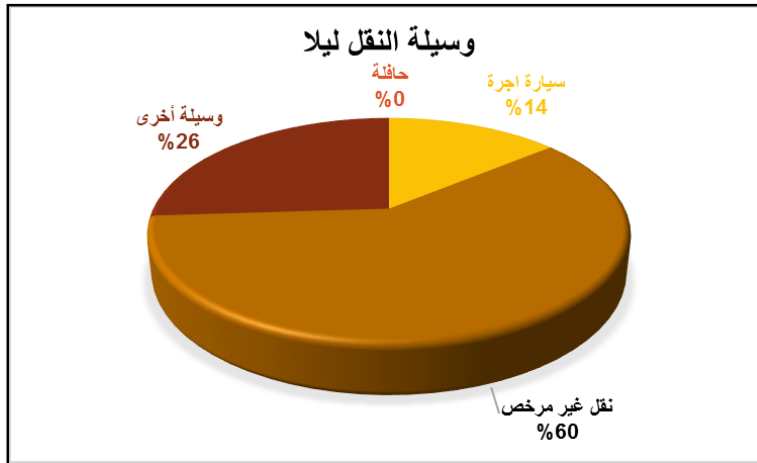
3-2-2: ليلا:

جدول رقم (21). يوضح توزيع افراد العينة حسب وسيلة التنقل ليلا

الوسيلة	العدد	النسبة %
حافلة	0	0%
سيارة اجرة	21	14%
نقل غير مرخص	90	60%
وسيلة أخرى	39	26%

المصدر: من اعداد الطالب 2017 بالاعتماد على SPSS

الشكل رقم (11): يوضح دائرة نسبية لتوزيع افراد العينة حسب وسيلة التنقل ليلا



المصدر: من اعداد الطالب 2017 باستخدام برنامج SPSS

يتبين من خلال الجدول والتمثيل البياني ان نسبة الانتقال في النقل الغير مرخص بلغت 60% هذا راجع الى توقف الحافلات في الليل وكثرة وسائل النقل الغير مرخص وذلك لاستغلال العديد من الافراد سياراتهم الشخصية و استعملها في مثل هذا النوع من النقل ،فيما نسبة الانتقال في وسيلة أخرى بلغت 26% حيث ان الاشخاص الذين ينتقلون بكثرة ليلا جلهم أصدقاء او من افراد العائلة وتكون لدى أحدهم سيارة خاصة، اما التنقل بواسطة سيارات الاجرة فقد بلغت نسبتها 14% بسبب بقاء بعض العاملين بسيارة الاجرة الى وقت متأخر من الليل في الخدمة فيما نسبة وجود الحافلات منعدمة لتوقفها في وقت مبكر .

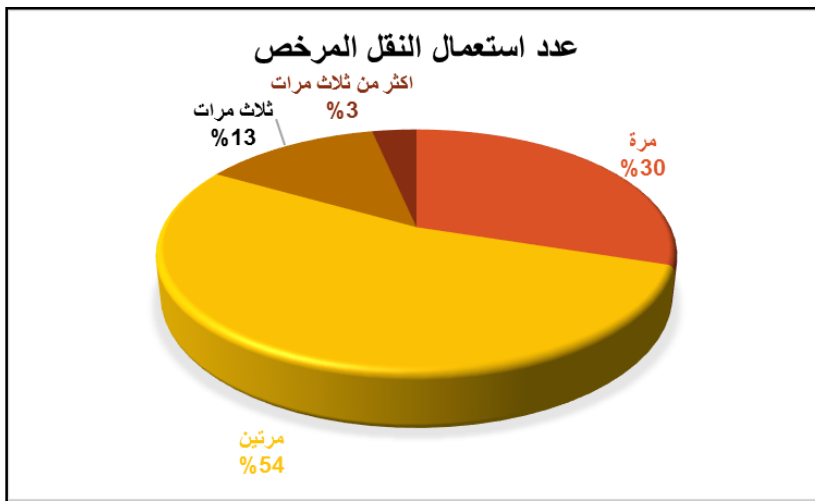
2-3 عدد مرات استعمال النقل المرخص في اليوم:

جدول رقم (22). يوضح توزيع افراد العينة حسب مرات استعمال النقل المرخص

النسبة %	العدد	
30%	45	مرة
54%	80	مرتين
13%	20	ثلاث مرات
3%	5	اكتر من ثلاث مرات

المصدر: من اعداد الطالب 2017 بالاعتماد على SPSS

الشكل رقم (12). يوضح دائرة نسبية لتوزيع افراد العينة حسب مرات استعمال النقل المرخص



المصدر: من اعداد الطالب 2017 باستخدام برنامج SPSS

يتضح من خلال الجدول والتمثيل البياني ان نسبة التنقل مرة واحدة فنسبتها 30% حيث يستعملون النقل لمرة واحدة قد يكون استعمالهم له الا في التنزه او الزيارات، اما نسبة التنقل مرتين في اليوم بلغت 54% قد يكون ذلك لأجل الدراسة والعمل في مختلف الاوقات لذلك يكون على الاقل مرتين في اليوم، اما التنقل لثلاث مرات فنسبتها 13% واکثر من ثلاث مرات فنسبتها 3% .

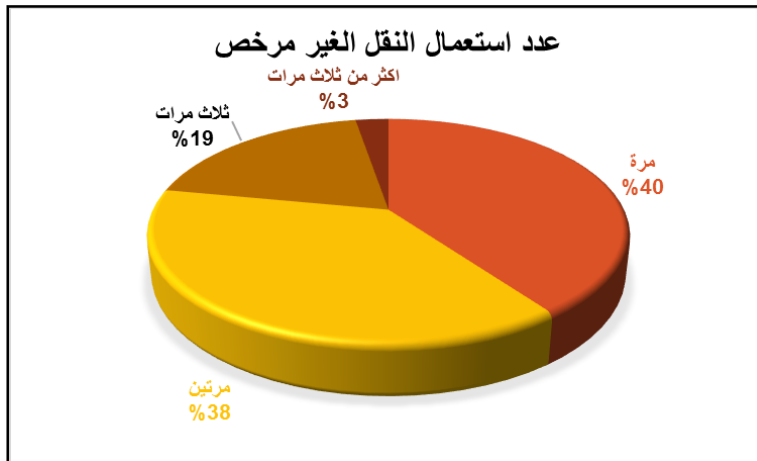
2-4- عدد مرات استعمال النقل الغير مرخص:

جدول رقم (23). يوضح توزيع افراد العينة حسب مرات استعمال النقل الغير مرخص

النسبة %	العدد	
40%	60	مرة
38%	57	مرتين
19%	29	ثلاث مرات
3%	4	اكثر من ثلاث مرات

المصدر: من اعداد الطالب 2017 بالاعتماد على SPSS

الشكل رقم (13). يوضح دائرة نسبية لتوزيع افراد العينة حسب مرات استعمال النقل الغير مرخص



المصدر: من اعداد الطالب 2017 باستخدام برنامج SPSS

يتضح من الجدول والتمثيل البياني ان نسبة للتنقل لمرة واحدة 40% مقارنة بالتنقل لمرتين في اليوم هي 38% حيث يتضح ان التنقل بواسطة النقل الغير مرخص ظاهرة منتشرة بكثرة تعادل تقريبا التنقل في النقل المرخص في عدة اوقات وتفوته في اوقات اخرى ،اما التنقل لثلاث مرات فنسبته 19% و اكثر من ثلاث مرات 3% وهذا يعني ارتفاع مستوى التنقل الى مرتين في اليوم وثلاث مرات او اكثر دليل على وجود علاقة بين الناقلين والمتنقلين في هذا النوع من النقل .

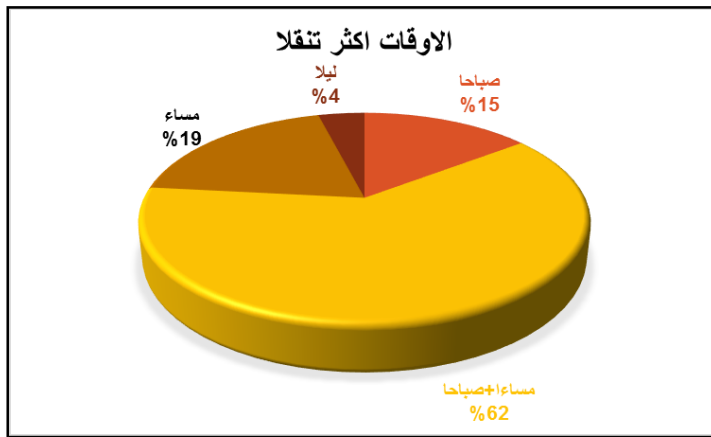
2-5- اوقات التنقل بكثرة:

جدول رقم (24): يوضح توزيع افراد العينة حسب أكثر الاوقات تنقلا

النسبة %	العدد	
15%	22	صباحا
62%	93	مساء+صباحا
19%	29	مساء
4%	6	ليلا

المصدر : من اعداد الطالب 2017 بالاعتماد على SPSS

الشكل رقم (14). يوضح دائرة نسبية لتوزيع افراد العينة حسب أكثر الاوقات تنقلا



المصدر: من اعداد الطالب 2017 باستخدام برنامج SPSS

يتبين من خلال الجدول ان نسبة التنقل مساء وصباحا هي 62% حيث ان معظم التنقلات تكون من طرف الطلبة او العمال حيث يكون التنقل مساء وصباحا اما بالذهاب الى اماكن العمل او اماكن الدراسة والعودة منها. وتليها نسبة التنقل مساء بـ 19% قد يكون التنقل للتنزه او الزيارات، اما نسبة التنقل صباحا نسبته هي 15% لغرض التسوق او غيره واخيرا التنقل ليلا بنسبة 4% حيث التنقل ليلا في اغلب الاحيان يكون الا للطوارئ والتنزه والزيارات في بعض الأحيان.

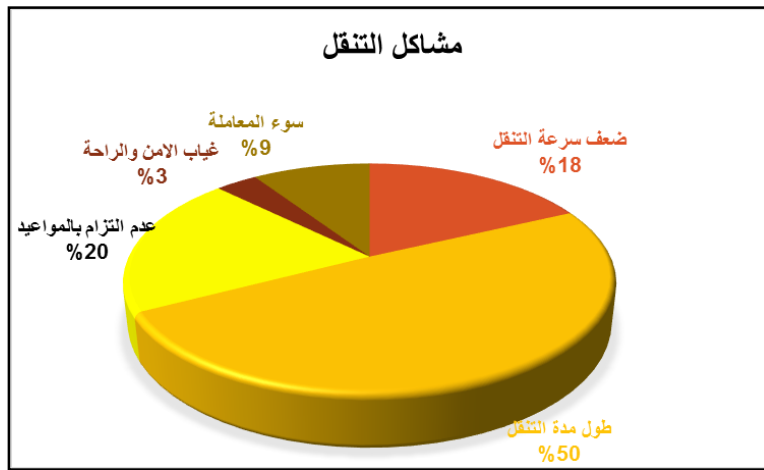
2-6-مشاكل التنقل:

جدول رقم (25). يوضح توزيع افراد العينة حسب مشاكل التنقل

النسبة %	العدد	
18%	27	ضعف سرعة التنقل
50%	74	طول مدة التنقل
20%	30	عدم التزام بالمواعيد
3%	5	غياب الامن والراحة
9%	14	سوء المعاملة

المصدر: من اعداد الطالب 2017 بالاعتماد على SPSS

الشكل رقم (15): يوضح دائرة نسبية لتوزيع افراد العينة حسب مشاكل التنقل



المصدر: من اعداد الطالب 2017 باستخدام برنامج SPSS

يتضح من خلال الجدول والتمثيل البياني ان نسبة مشكل طول مدة التنقل تقدر بـ 50% وهو اهم مشكل يواجهه المتنقلين وتليها عدم الالتزام بالمواعيد بنسبة 20% ثم مشكل ضعف سرعة التنقل بنسبة 18% وسوء المعاملة بنسبة 9% في حين نسبة غياب الامن والراحة لا تتجاوز 3% وهذا لـ راجع الى:

- عدم الاكتراث من طرف مسؤولي النقل الجماعي برغبات المتنقل.
- هم الناقلين الخواص هو الارباح التي يتلقونها من المتنقلين.

3- المحور الثالث : تقييم النقل الحضري المرخص

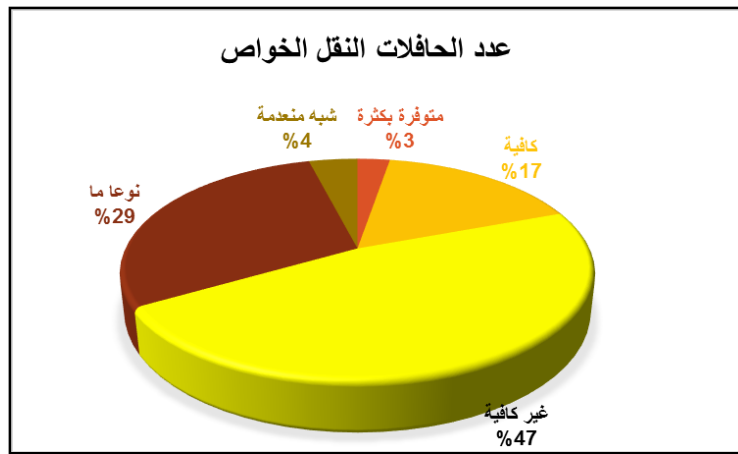
3-1- عدد حافلات القطاع الخاص :

جدول رقم (26). يوضح توزيع افراد العينة حسب تقييمهم لعدد حافلات القطاع الخاص

النسبة %	العدد	
3%	4	متوفرة بكثرة
17%	25	كافية
47%	71	غير كافية
29%	44	نوعا ما
4%	6	شبه منعدمة

المصدر: من اعداد الطالب 2017 بالاعتماد على SPSS

الشكل رقم (16): يوضح دائرة نسبية لتوزيع افراد العينة حسب مشاكل التنقل



المصدر: من اعداد الطالب 2017 باستخدام برنامج SPSS

يتبين من خلال الجدول والتمثيل البياني ان عدد الحافلات غير كافية نسبتها 47% ذلك راجع لعدم تغطية المدينة بأكملها بحافلات القطاع الخاص ، و اما من يقول نوعا ما كافية فنسبتها 29% ذلك راجع لسعي الدولة الى دعم الخوصصة والنهوض بالقطاع الخاص مما اكسب هذا الاخير مستوى اعلى من القطاع العام في الخدمة ، من ثم تليها نسبة 17% للاراي كافية بينما النسبتين 3% و 4% فهما على التوالي للفئتين شبه منعدمة ومتوفرة بكثرة .

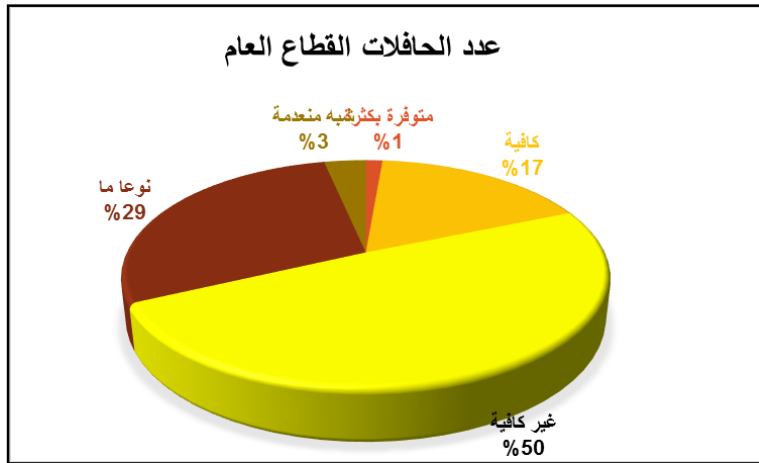
3-2- عدد حافلات القطاع العام:

جدول رقم (27). يوضح توزيع افراد العينة حسب تقييمهم لعدد حافلات القطاع العام

النسبة %	العدد	
1%	2	متوفرة بكثرة
17%	26	كافية
50%	74	غير كافية
29%	43	نوعا ما
3%	5	شبه منعدمة

المصدر: من اعداد الطالب 2017 باستخدام SPSS

الشكل رقم (17). يوضح دائرة نسبية لتوزيع افراد العينة حسب تقييمهم لحافلات القطاع العام



المصدر: من اعداد الطالب 2017 باستخدام برنامج SPSS

يتبين ان من خلال الجدول والتمثيل البياني ان نسبة غير كافية تقدر بـ 50% بسبب عدم تغطية جل المناطق الحضرية بالحافلات و ذلك راجع الى اهتمام الدولة بالقطاع الخاص أكثر من القطاع العمومي رغم محاولة تغطية المؤسسة العمومية للنقل المناطق الحضرية رغم قلة وسائلها، اما نسبة 29% هي للراي نوعا ما كافية اما نسبة كافية فقد كانت ب 17% اما للخيارين شبه منعدمة ومتوفرة بكثرة فنسبتهما على التوالي 3% و 1%.

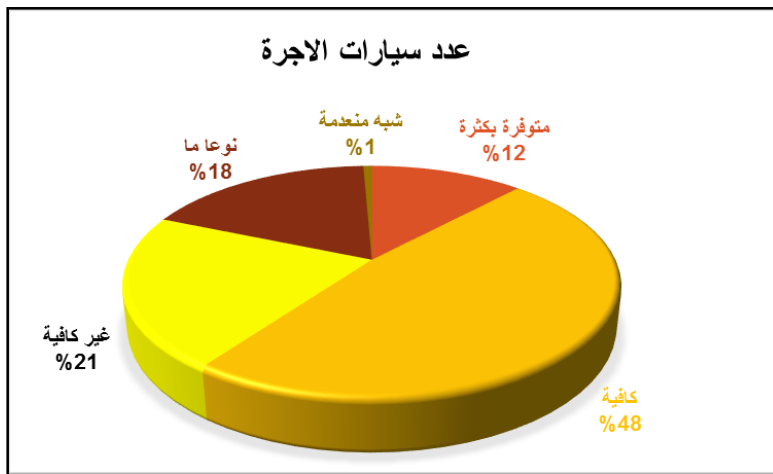
3-3- عدد سيارات الاجرة:

جدول رقم (28). يوضح توزيع افراد العينة حسب تقييمهم لعدد سيارات الاجرة

النسبة %	العدد	
12%	18	متوفرة بكثرة
48%	72	كافية
21%	32	غير كافية
18%	27	نوعا ما
1%	1	شبه منعدمة

المصدر: من اعداد الطالب 2017 بالاعتماد على SPSS

الشكل رقم (18). يوضح دائرة نسبية لتوزيع افراد العينة حسب تقييمهم لعدد سيارات الاجرة



المصدر: من اعداد الطالب 2017 باستخدام برنامج SPSS

يتبين من خلال الجدول والتمثيل البياني ان سيارات الاجرة كافية بنسبة %48 ذلك راجع وفرة سيارات الاجرة خاصة في ظل التسهيلات التي طبقت للحصول عليها ،وتليها غير كافية بنسبة %21 بسبب عدم الانتشار الجيد لسيارات الأجرة، اما نسب %12 و %18 على التوالي لنوعا ما كافية ومتوفرة بكثرة بسبب برامج دعم تشغيل الشباب الذي ساعد الشباب البطال الى الاتجاه نحو تقليده ناقل بسيارة الاجرة في حين نسبة شبه منعدمة ضعيفة جدا.

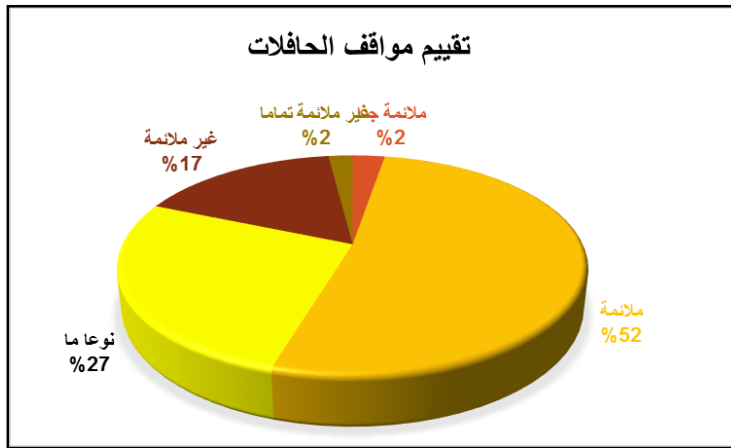
3-4- تقييم مواقف الحافلات:

جدول رقم (29). يوضح توزيع افراد العينة حسب تقييمهم لمواقف الحافلات

النسبة %	العدد	
2%	4	ملائمة جدا
52%	78	ملائمة
27%	40	نوعا ما
17%	25	غير ملائمة
2%	3	غير ملائمة تماما

المصدر: من اعداد الطالب 2017 بالاعتماد على SPSS

الشكل رقم (19). يوضح دائرة نسبية لتوزيع افراد العينة حسب تقييمهم لمواقف الحافلات



المصدر: من اعداد الطالب 2017 باستخدام برنامج SPSS

من خلال الجدول والتمثيل البياني ان مواقف ومواقع الحافلات ملائمة بنسبة 52% حيث ان معظم اماكن توقف الحافلات في مركز المدينة قريبة من جل الخدمات ،اما نسبة 27% ملائمة نوعا ما ذلك راجع عدم للإحساس بالمسؤولية من طرف بعض الافراد من جهة ومن جهة اخرى حدوث نزاع بين المنتقل ورغبة السائق بالتوقف، وما نسبته غير ملائمة نسبته 17%، اما غير ملائمة تماما و ملائمة جدا نسبتهما ضعيفة .

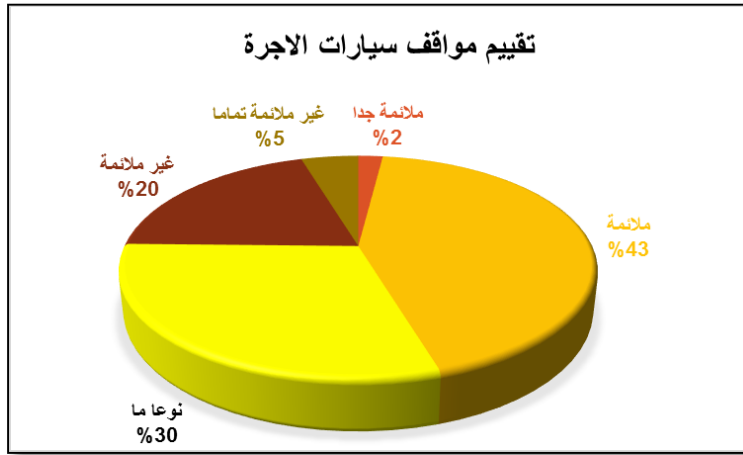
3-5- تقييم مواقف ومواقف سيارات الاجرة:

جدول رقم (30). يوضح توزيع افراد العينة حسب تقييمهم لمواقف سيارات الاجرة

النسبة %	العدد	
2%	3	ملائمة جدا
43%	65	ملائمة
30%	45	نوعا ما
20%	30	غير ملائمة
5%	7	غير ملائمة تماما

المصدر: من اعداد الطالب 2017 بالاعتماد على SPSS

الشكل رقم (20). يوضح دائرة نسبية لتوزيع افراد العينة حسب تقييمهم لمواقف سيارات الاجرة



المصدر: من اعداد الطالب 2017 باستخدام برنامج SPSS

من خلال الجدول والتمثيل البياني نلاحظ ان ما نسبته 43% لملائمة مواقع سيارات الاجرة حيث تتمركز سيارات الاجرة في مركز المدينة والمحطات البرية، اما نسبة نوعا ما كافية هي 30% حيث يتغير راي الافراد في ما يخص مواقف سيارات الاجرة لان البعض يريده في كل مكان، فيما 20% اعتبرت نوعا ما بسبب ملائمة للبعض وغير ملائمة للبعض الاخر نتيجة ندرة مواقعها و نسبة 5% و 2% لغير ملائمة تماما وملائمة جدا على الترتيب هذا يفسر قلة استعمال سيارات الاجرة الا في اوقات الشدة (بعض الأحيان).

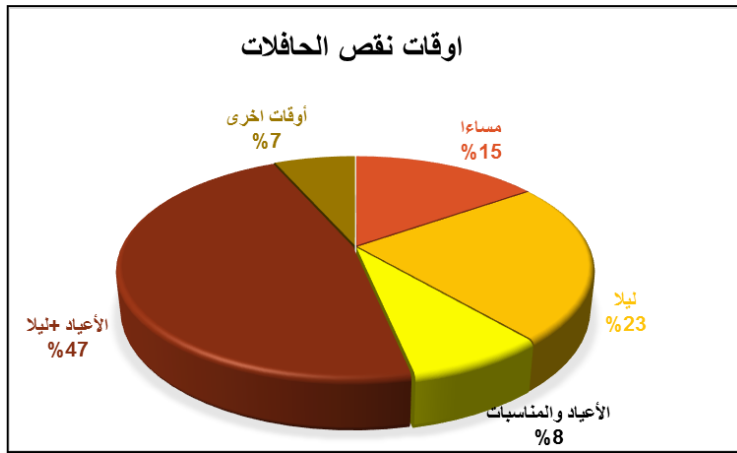
3-6- أوقات نقص النقل الحافلات:

جدول رقم (31). يوضح توزيع افراد العينة حسب تقييمهم لأوقات نقص الحافلات

النسبة %	العدد	
—	—	صباحا
15%	23	مساء
23%	35	ليلا
8%	12	الأعياد والمناسبات
47%	70	الأعياد + ليلا
7%	10	أوقات اخرى

المصدر: من اعداد الطالب 2017 بالاعتماد على SPSS

الشكل رقم (21). يوضح دائرة نسبية لتوزيع افراد العينة حسب تقييمهم لأوقات نقص الحافلات



المصدر: من اعداد الطالب 2017 باستخدام برنامج SPSS

يتضح من خلال الجدول والتمثيل البياني ان اعلى نسبة لأوقات نقص الحافلات هي 47% حيث سجلت في الليل + الاعياد والمناسبات حيث يتم استغلال المناسبات من طرف الناقلين للراحة في ظل عدم القيام بالمراقبة المستمرة للناقلين من طرف مديرية النقل ، وتليها نسبة 23% وتكون ليلا بسبب النقص الفادح لوسائل النقل الرسمي وخاصة انعدام الحافلات ليلا، بينما مساء تكون نسبتها 15% بسبب توقف المبكر للحافلات اما الاعياد والمناسبات تأتي بنسبة 8% ثم الاوقات الاخرى بنسبة 7%.

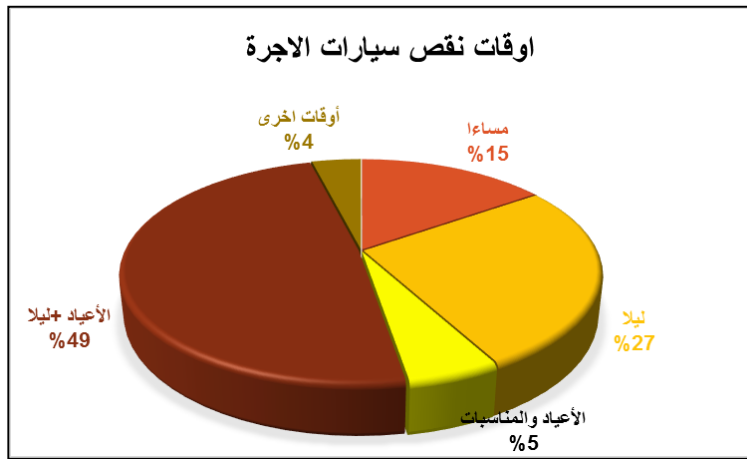
3-7- أوقات نقص النقل بسيارات الاجرة:

جدول رقم (32). يوضح توزيع افراد العينة حسب تقييمهم لمواقف سيارات الاجرة

النسبة %	العدد	
-	-	صباحا
15%	23	مساء
23%	40	ليلا
8%	8	الأعياد والمناسبات
47%	73	الأعياد + ليلا
7%	6	أوقات اخرى

المصدر: من اعداد الطالب 2017 بالاعتماد على SPSS

الشكل رقم (22). يوضح دائرة نسبية لتوزيع افراد العينة حسب تقييمهم لأوقات نقص سيارات الاجرة



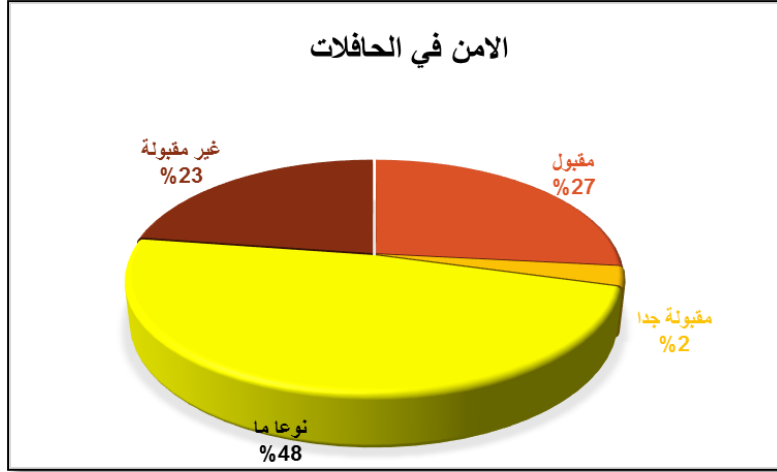
المصدر: من اعداد الطالب 2017 باستخدام برنامج SPSS

من خلال الجدول والتمثيل البياني نلاحظ ان وقت نقص النقل بسيارات الاجرة ليلا + الاعياد والمناسبات هو اكبر نسبة حيث قدرت ب 49% وهذا راجع الى عدم وجود قانون خاص بالناقلين لسيارة الاجرة من مديرية النقل يحدد الوقت حيث يتوقف العاملين بسيارة الاجرة في الاعياد والمناسبات واتخاذها كعطل شخصية، من ثم تليها التوقيت ليلا ب 27% ثم مساء ب 15% والاعياد والمناسبات بنسبة 5% ثم واقات اخرى ب 4% وهذا يرجع سببه لقلّة المراقبة للناقلين بسيارة الأجرة.

3-8-نوعية الخدمة لحافلات الخواص:

3-8-1عامل الامن:

الشكل رقم (23). يوضح دائرة نسبية لتوزيع افراد العينة حسب تقييمهم للأمن في حافلات الخواص

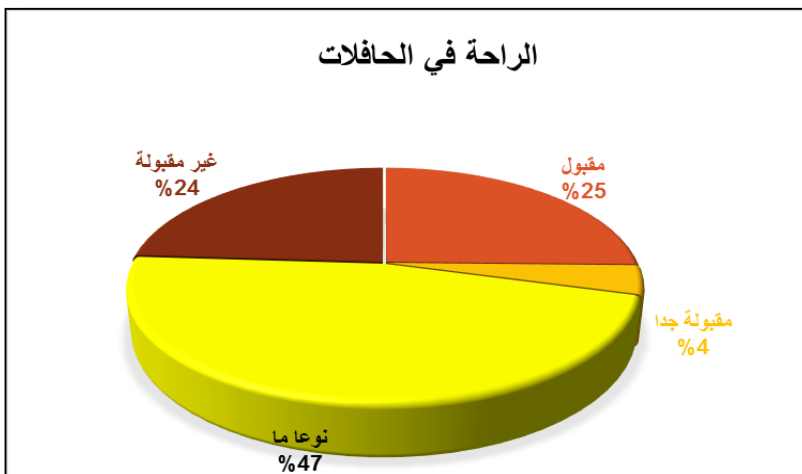


المصدر: من اعداد الطالب 2017 باستخدام برنامج SPSS

من خلال الجدول والتمثيل البياني نلاحظ ان نسبة الأمن نوعا ما مقبولة بقيمة 48% حيث ان معظم الحافلات في حالة جيدة ولا زالت الى حد الآن بكراسي الجلوس الخاصة بالركاب و 27% مقبولة و تليها نسبة 23% غير مقبولة حيث يفسر ذلك لعدم احترام بعض السائقين للسرعة القانونية مما يجعل بعض الركاب في تخوف. واخيرا نجد نسبة 2% مقبولة جدا.

3-8-2عامل الراحة:

الشكل رقم (24). يوضح دائرة نسبية لتوزيع افراد العينة حسب تقييمهم للراحة في حافلات الخواص



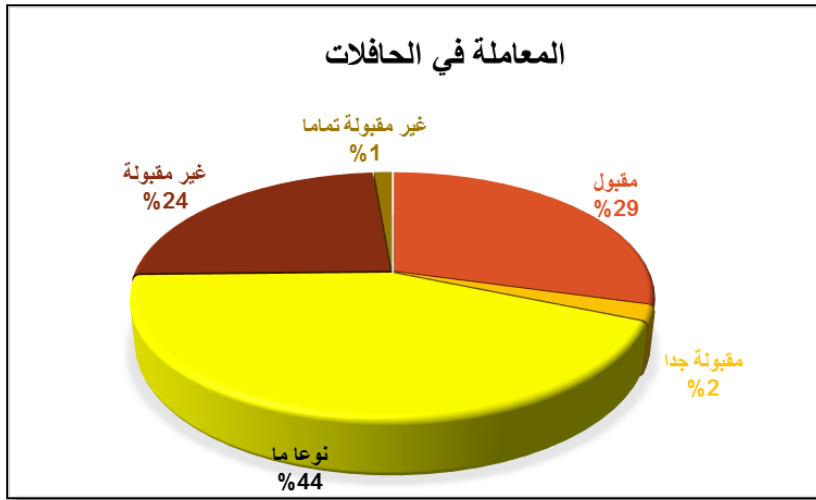
المصدر: من اعداد الطالب 2017 باستخدام برنامج SPSS

يظهر من خلال الجدول والتمثيل البياني عامل الراحة مقبولة نوعا ما بنسبة 47% هذا راجع ان الحافلات جديدة مما يعني احتوائها على وسائل الراحة، اما نسبة 25% مقبول يرجع للإبقاء على الكراسي في

الحافلات عامل مهم في تجسيد الراحة كما ان نظافة الحافلات عامل اخر مهم يجعل للراحة تسيطر على الركاب، ثم تليها 24% غير مقبولة قد يكون يرجع ذلك لعدم تلبية مطالب الركاب خاصة فتح جهاز تبريد الحافلة في فصل الصيف من طرف بعض الناقلين الخواص ,اما مقبولة جدا فنسبتها 4%.

3-8-3 عامل المعاملة:

الشكل رقم (25). يوضح دائرة نسبية لتوزيع افراد العينة حسب تقييمهم للمعاملة في حافلات الخواص

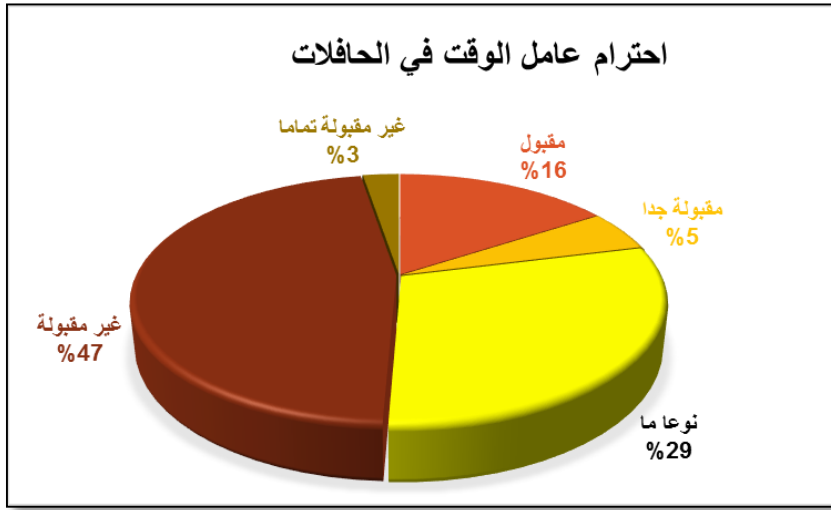


المصدر: من اعداد الطالب 2017 باستخدام برنامج SPSS

يتبين من خلال الجدول والتمثيل البياني ان المعاملة مقبولة نوعا ما بنسبة 44% حيث يوجد شباب واعين على مستوى الحافلات برتبة مساعد السائق حيث يسود مبدأ الاحترام بين القابض للتسعيرة والركاب، اما نسبة مقبولة 29% اما نسبة 24% فهي غير مقبولة وذلك راجع لبعض التعليمات كمنع التدخين على مستوى الحافلة تجعل بعض الركاب لا يحترمونها مما يجعل مساعد السائق يتذمر و في الأخير نجد نسبة 2% مقبولة جدا بينما 1% هي نسبة غير مقبولة تماما .

3-8-4 عامل الوقت:

الشكل رقم (26). يوضح دائرة نسبية لتوزيع افراد العينة حسب تقييمهم للوقت في حافلات الخواص

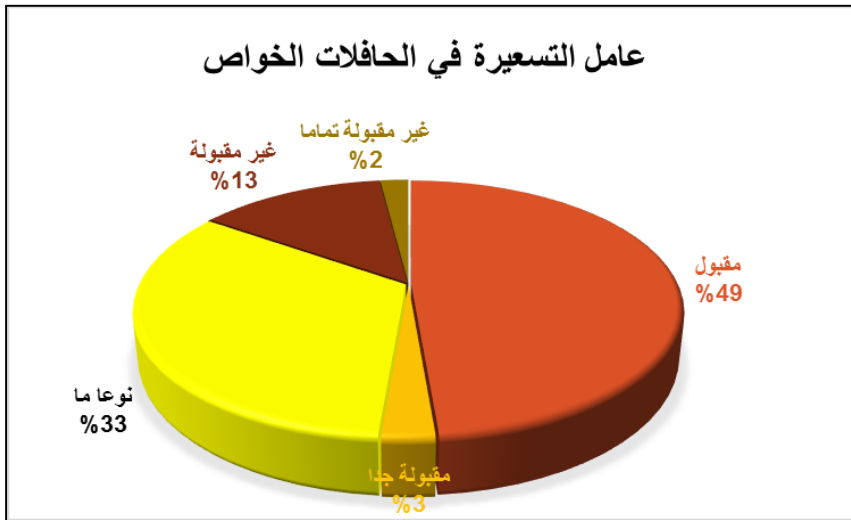


المصدر: من اعداد الطالب 2017 باستخدام برنامج SPSS

يتضح من خلال الجدول والتمثيل البياني ان التوقيت يتلقى عدم القبول بنسبة 47% و يرجع ذلك ان القلة من الناقلين يحترمون الوقت وهذا ما يعود بالسلب على مستعملي هذا النقل، اما قبول نوعا ما بنسبة 29% راجع لبرمجة بعض مستعملي هذا النقل انفسهم مع وقت وصول الناقل، بينما نسبة مقبول 16% وغير مقبول تماما بنسبة 9% والمقبول جدا 5%.

3-8-5- عامل التسعيرة:

جدول رقم (27). يوضح توزيع افراد العينة حسب تقييمهم للتسعيرة في الحافلات الخواص



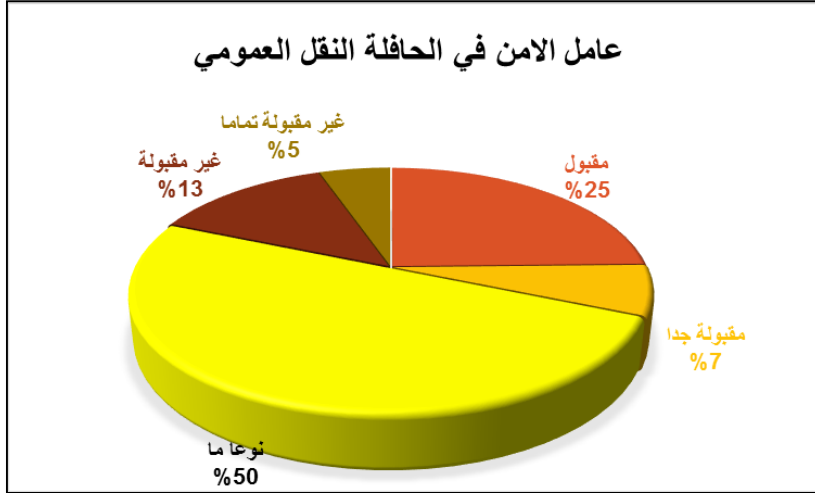
المصدر: من اعداد الطالب 2017 باستخدام برنامج SPSS

من خلال الجدول والتمثيل البياني نلاحظ ان للتسعيرة قبول بنسبة 49% حيث ان تسعيرة 15 دج مناسبة لكل فئات المجتمع ونسبة قبول نوعا ما 33% و 13% نسبة غير مقبولة ذلك بسبب ان بعض الافراد يرفضونها لأنها تتساوى مع تسعيرة النقل العمومي للمؤسسة ونسبة غير مقبولة تماما ضعيفة جدا.

3-9- نوعية الخدمة لحافلات النقل العمومي:

3-9-1 عامل الامن:

الشكل رقم (28). يوضح دائرة نسبية لتوزيع افراد العينة حسب تقييمهم للأمن في حافلات النقل العمومي

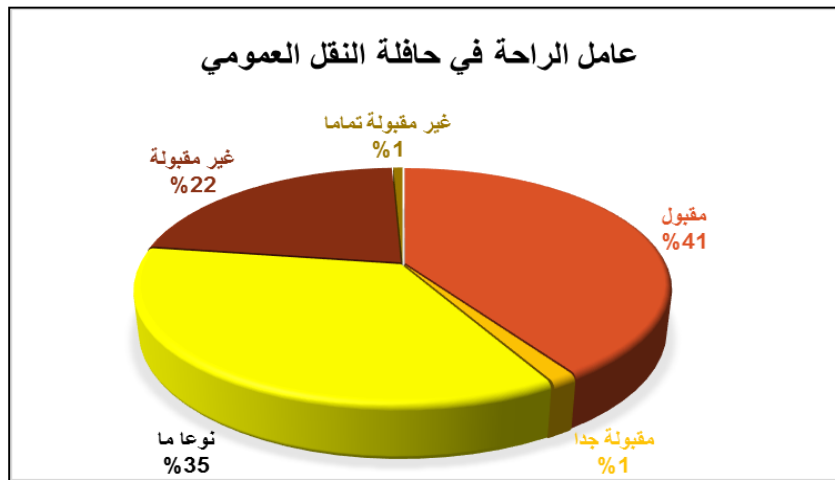


المصدر: من اعداد الطالب 2017 باستخدام برنامج SPSS

يتبين من خلال الجدول والتمثيل البياني ان نسبة الامن في حافلات النقل العمومي 50% نوعا ما مقبولة وذلك لكون المؤسسة تابعة للدولة فهي تحرس على الا تحدث اي مشاكل في حافلاتها بينما مقبولة نسبتها 25% وغير مقبولة بنسبة 13% بسبب وجود مراقبة من ناحية الامن على الافراد الا انها ليست دائمة، في حين انها مقبولة جدا وغير مقبولة تماما فنسبتيهما ضعيفة جدا وهي 7% و 5% لكل منهما.

3-9-2 عامل الراحة:

الشكل رقم (29). يوضح دائرة نسبية لتوزيع افراد العينة حسب تقييمهم للراحة في حافلات النقل العمومي

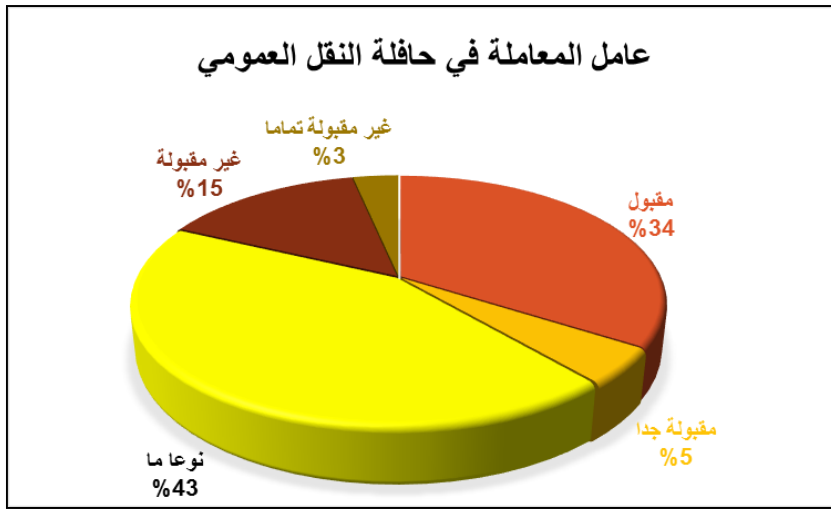


المصدر: من اعداد الطالب 2017 باستخدام برنامج SPSS

من خلال الجدول والتمثيل البياني يتبين ان الراحة مقبولة بنسبة %41 ويرجع ذلك لحدائثة حافلات النقل العمومي وتجهيزاتها المريحة تجعل الراكب يحس بالارتياح ،بينما نسبة نوعا ما مقبولة %35 لان حافلات النقل العمومي تتصف بالاتساع والتنظيم في مقاعد الجلوس ،اما غير مقبولة نسبتها %22 قد يرجع لاستياء الراكب من مساعد السائق الذي يقوم في بعض الاحيان بطلب تسعيرة التنقل قبل ركوب الافراد الشيء الذي لا يرضها المنتقل ،فيما نسبة مقبولة جدا و غير مقبولة تماما ضعيفة جدا.

3-9-3- عامل المعاملة:

الشكل رقم (30). يوضح دائرة نسبية لتوزيع افراد العينة حسب تقييمهم للمعاملة في حافلات النقل العمومي

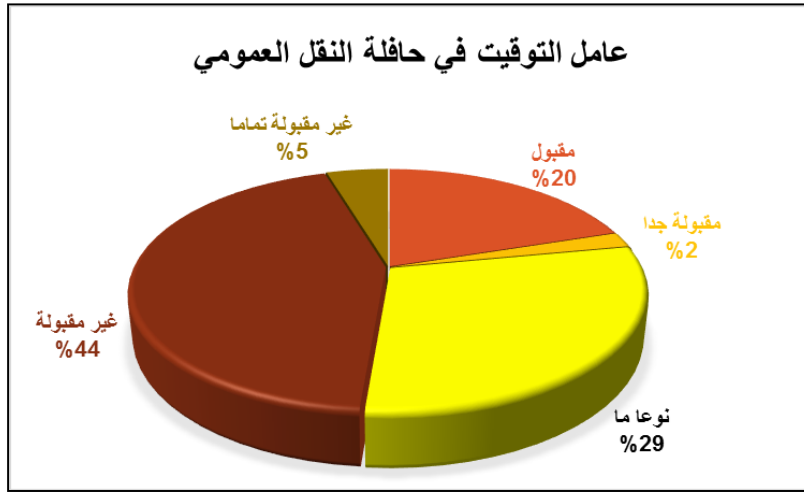


المصدر: من اعداد الطالب 2017 باستخدام برنامج SPSS

يتبين من خلال الجدول والتمثيل البياني ان المعاملة مقبولة نوعا ما بنسبة %43 ويرجع ذلك أن المؤسسة عمومية تؤهل السائق والقابض قبل ان تمنحه السياقة ولو حتى بإجراء امتحان لذلك نجد المعاملة الحسنة في جل الناقلين في حافلات النقل العمومي، اما نسبة مقبولة فتقدر ب %34 وغير مقبولة %15 قد ترجع نسبة هذا الأخير الى عدم التفرة بين ما يكون في إطار العمل وخارجه ولهذا بعض المعارف للقابض او السائق يتلقون بعض المعاملة من طرف الناقلين لا تعجبهم، وفي الأخير نجد نسبة مقبولة جدا وغير مقبولة تماما ضعيفة.

3-9-4- عامل الوقت:

جدول رقم (31). يوضح توزيع افراد العينة حسب تقييمهم للتوقيت في حافلات القطاع العام

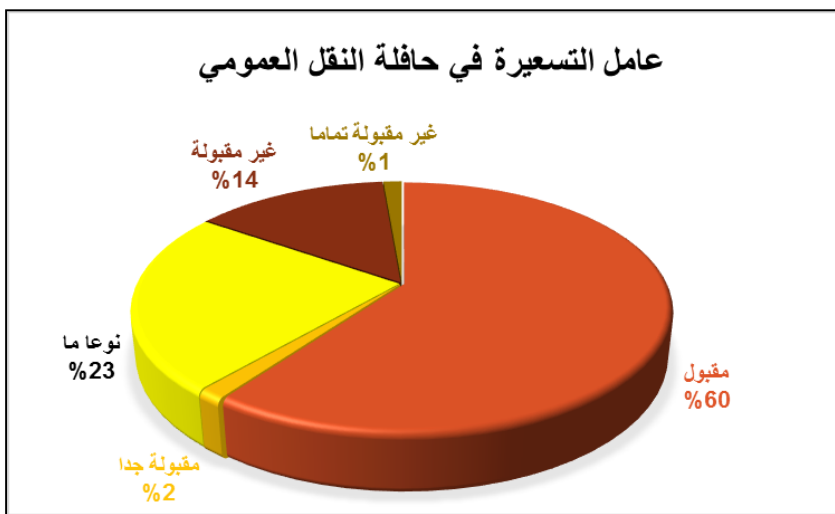


المصدر: من اعداد الطالب 2017 باستخدام برنامج SPSS

يتبين من خلال الجدول والتمثيل البياني ان التوقيت غير مقبول نسبته 44% لان بعض الاحيان لا يحترم السائق وقت الانطلاق من المحطة او المواقف كما ان طول مسار التنقل يجعل من المتققلين ينتظرون أكثر، اما نوعا ما مقبول نسبته 29% ونسبة مقبول 20% حيث تسطير المؤسسة لبرنامج الرحلة بانتظام من حيث وقت الانطلاق ومدة الانتظار بعد دراسة خط الحافلة وهذا ما لا يعيه المتققل، وفي الأخير نجد نسبة مقبولة جدا وغير مقبولة تماما ضعيفة.

3-9-5- التسعيرة:

الشكل رقم (32). يوضح دائرة نسبية لتوزيع افراد العينة حسب تقييمهم للتسعيرة في حافلات النقل العمومي



المصدر: من اعداد الطالب 2017 باستخدام برنامج SPSS

يتبين من خلال الجدول والتمثيل البياني ان التسعيرة مقبولة بنسبة %60 حيث يعتبر جل المتنقلين يعتبرون الثمن مقبول بالمقارنة بالخدمة والامن الذي توفره المؤسسة العمومية لنقل المسافرين، اما نسبة مقبولة نوعا ما فتقدر ب %23 وذلك لان التسعيرة في متناول كل افراد العينة لبساطتها ، و تليها غير مقبولة بنسبة %14 و في الأخير نجد نسبة مقبولة جدا و غير مقبولة تماما ضعيفة.

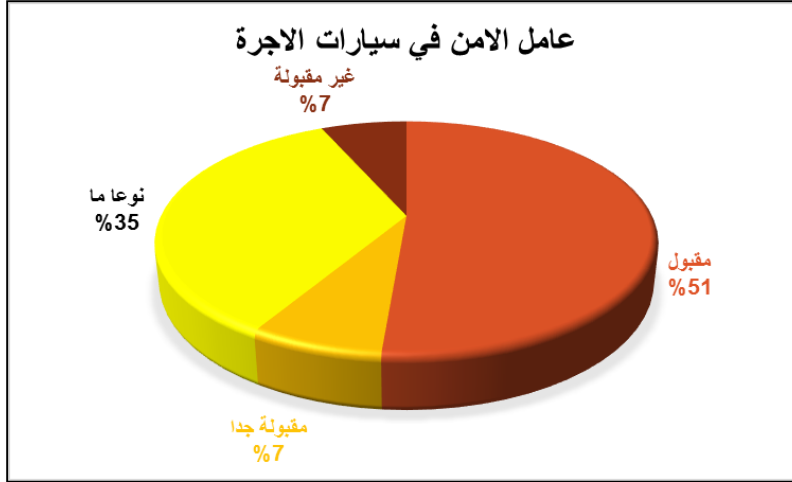
في ختام هذه المقارنة بسيطة بين نوعية الخدمة التي يقدمها الناقلين الخواص ومؤسسة النقل العمومي فان بعض الخدمات مقبولة في حافلات الخواص وبعضها غير مقبول في حين نجد ان حافلات النقل العمومي تحظى جل خدماتها بالقبول خاصة تسعيرة التنقل التي يختلف فيها القطاع العام والقطاع الخاص حيث نجد نسبة قبولها في القطاع العام كبيرة اما نسبة قبولها في القطاع الخاص قليلة بينما اتفاق مستعملي القطاعين فقد كان على نوعية خدمة الراحة حيث نجد نسبة قبولها على مستوى القطاعين مرتفعة.

وكل هذا لا يعني ان أحد القطاعين أحسن من الآخر فكليهما لصالح الخدمة العمومية، ولا يعني انهما في المستوى المطلوب من الخدمة فكليهما يحتاج لإعادة النظر في سيرورة قطاعه مع قليل من الجدية والتنظيم المحكم لأجل ارضاء المتنقلين.

3-10 نوعية الخدمة سيارات الأجرة :

3-10-1 عامل الامن :

الشكل رقم (33). يوضح دائرة نسبية لتوزيع افراد العينة حسب تقييمهم للأمن في سيارات الاجرة

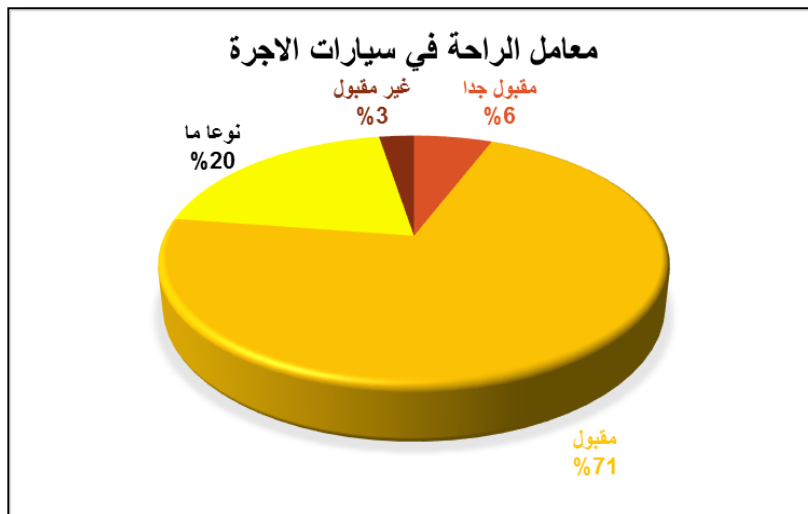


المصدر: من اعداد الطالب 2017 باستخدام برنامج SPSS

من خلال الجدول والتمثيل البياني نلاحظ ان نسبة القبول هي 51% حيث تعتبر وسيلة نقل امنة، فهي مقيدة من طرف الدولة كما ان معظم السيارات حديثة إذا فلا خوف من وقوع مشكل في العربة، اما نسبة مقبولة نوعا ما 35% ويرجع ذلك ان لكل سيارة اجرة رقم خاص بها فان المنتقل يشعر بالأمان اثناء تنقله وذلك عن طريق حفظ رقم العربة، وفي الأخير نجد نسبة مقبولة جدا وغير مقبولة ضعيفة.

3-10-2 عامل الراحة:

الشكل رقم (34). يوضح دائرة نسبية لتوزيع افراد العينة حسب تقييمهم للراحة في سيارات الاجرة

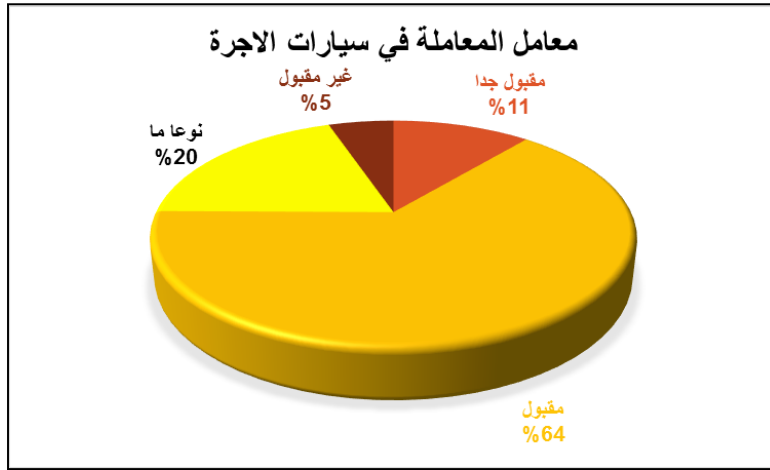


المصدر: من اعداد الطالب 2017 باستخدام برنامج SPSS

من خلال الجدول والتمثيل البياني يتبين لنا ان الراحة في سيارات الاجرة مقبولة الى حد كبير بنسبة 71% حيث جل سيارات الاجرة حديثة مما يعني انه يوجد فيها كل ما يخص راحة المتنقل، اما نسبة نوعا ما مقبولة 20% ويرجع ذلك الى تحقيق الناقلين بها متطلبات المتنقل اثناء تنقله، وفي الأخير نجد نسبة مقبولة جدا وغير مقبولة ضعيفة.

3-10-3 عامل المعاملة:

الشكل رقم (35). يوضح دائرة نسبية لتوزيع افراد العينة حسب تقييمهم للمعاملة في سيارات الاجرة

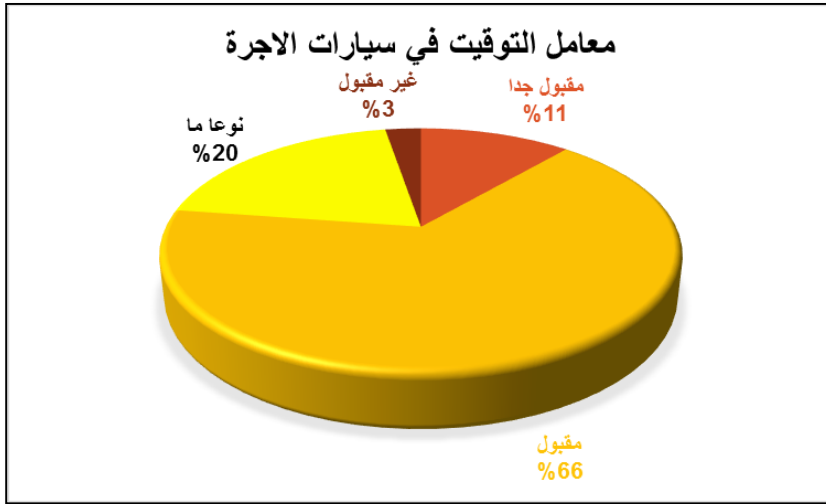


المصدر: من اعداد الطالب 2017 باستخدام برنامج SPSS

من خلال الجدول والتمثيل البياني يتضح ان المعاملة مقبولة نسبتها 64% حيث ان سائقي الاجرة من سماتهم التعامل مع الزبائن بالحسن خاصة وانه عملهم الرئيسي كما ان عدم التفاوض على السعر الذي ينتقل به الفرد خيار ينجي الناقل في سيارة الاجرة من عدة مخالفات او نزاعات مع الركاب، اما نسبة القبول نوعا ما 20% ويرجع ذلك ان البعض من المتنقلين يتعرفون على سائق اجرة حيث سيبقى ناقله الخاص كل ما احتاج نقله من مكان لأخر، وفي الأخير نجد نسبة مقبولة جدا وغير مقبولة ضعيفة وهذا ما يفسر رضا المتنقلين عن معاملة سائقي الأجرة.

3-10-4 عامل التوقيت :

الشكل رقم (36). يوضح دائرة نسبية لتوزيع افراد العينة حسب تقييمهم للتوقيت في سيارات الاجرة

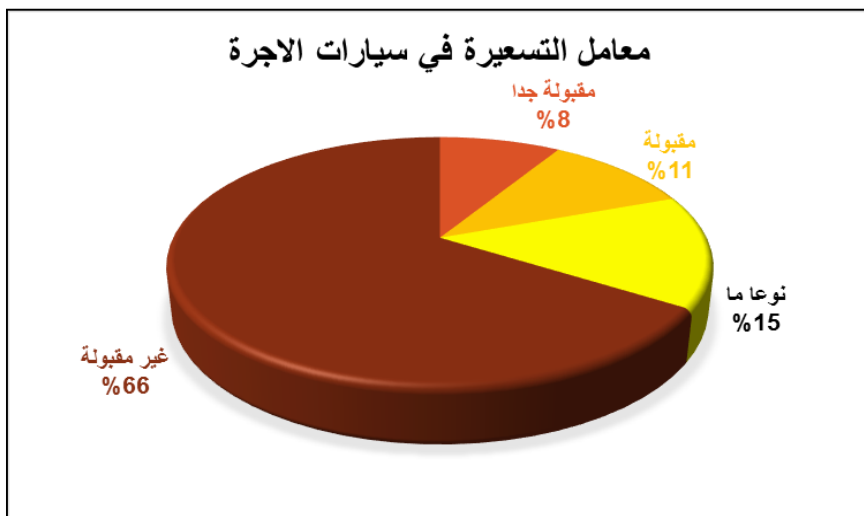


المصدر: من اعداد الطالب 2017 باستخدام برنامج SPSS

يتضح من خلال الجدول والتمثيل البياني ان التوقيت مقبول نسبته 66% و يرجع ذلك لعدم وجود اي مشاكل اثناء التنقل تعرقل العربة الا اذا صادف ازدحام او غيره كما ان تعددية المسارات حيث يسمح للعربة بالتنقل في اي مكان، اما نسبة نوعا ما مقبول 20%، من ثم تليها نسبة مقبول جدا 11% وفي الأخير نجد نسبة غير مقبول 3% وهي نسبة ضئيلة هذا ما يفسر رضا المنتقلين عن مدى احترام سائقي الأجرة للتوقيت.

3-10-5 عامل التسعيرة :

الشكل رقم (37). يوضح دائرة نسبية لتوزيع افراد العينة حسب تقييمهم للتسعيرة في سيارات الاجرة



المصدر: من اعداد الطالب 2017 باستخدام برنامج SPSS

يتضح من خلال الجدول والتمثيل البياني ان التسعيرة غير مقبولة بنسبة 66% سببها ان معظم الافراد غير راض عن التسعيرة كونها مرتفعة، اما نسبة نوعا ما 15%مقبولة، من ثم تليها نسبة المقبولة 11% وفي الأخير نجد نسبة مقبول جدا 8%.

من خلال هذه الدراسة التي تخص نوعية الخدمة في سيارات الاجرة لاحظنا ان ما يجعلها ليست الوسيلة المفضلة للتنقل هو ارتفاع التسعيرة التي ليست في متناول كل فرد وبعض طلبات المنتقلين اما جميع المعاملات الأخرى تحظى برضا من طرف الركاب.

4-المحور الرابع: وجهة نظر المستعملين للنقل الغير مرخص

4-1-مدى علم المستعملين للنقل الغير مرخص لهذا النوع من النقل:

جدول رقم (33). يوضح توزيع افراد العينة حسب علمهم بشرعية النقل الغير مرخص

النسبة %	العدد	
9%	14	نعم
89%	133	لا
2%	3	لا أدري

المصدر: من اعداد الطالب 2017 باستخدام برنامج SPSS

الشكل رقم (38). يوضح دائرة نسبية لتوزيع افراد العينة حسب علمهم بشرعية النقل الغير مرخص



المصدر: من اعداد الطالب 2017 باستخدام برنامج SPSS

من خلال الجدول والتمثيل البياني يتبين ان نسبة 89% اجابوا بلا يعني يعرفون عدم شرعية النقل غير مرخص ويرجع ذلك لعدم معرفة المشاكل التي تواجه الفئة التي تعلم بان النقل الغير مرخص ليس شرعيا ومع ذلك تستعمله، اما نسبة العينة الذين اجابوا بنعم هي 9% أي يقرون بانه شرعي وفي الأخير نجد نسبة الذين اجابوا ب لا أدري ضعيفة جدا قد يرجع ذلك لنقص التوعية بوضعية النقل الغير مرخص.

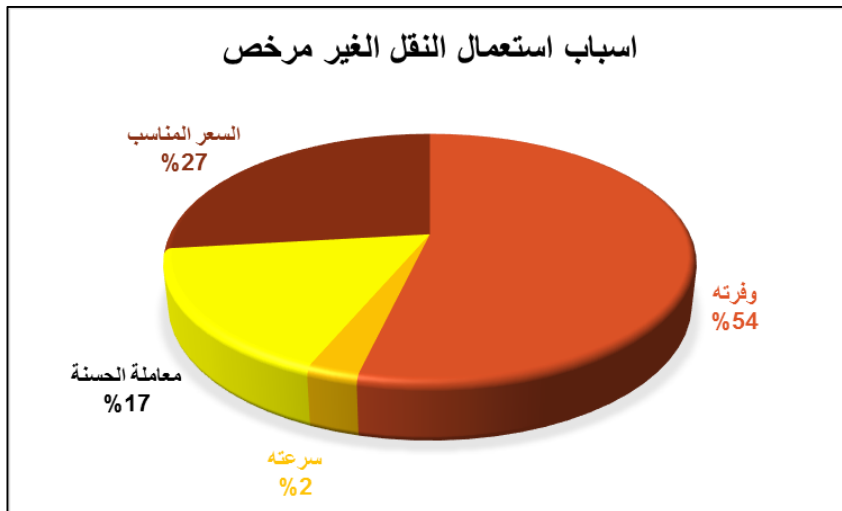
4-2- سبب استعمال النقل الغير مرخص:

جدول رقم (34). يوضح توزيع افراد العينة حسب سبب استعمال النقل الغير مرخص

اسباب	العدد	النسبة %
وفرتة	80	54%
سرعته	4	2%
معاملة الحسنة	25	17%
السعر المناسب	40	27%
اخرى	1	-

المصدر: من اعداد الطالب 2017 باستخدام برنامج SPSS

الشكل رقم (39). يوضح دائرة نسبية لتوزيع افراد العينة حسب سبب استعمال النقل الغير مرخص



المصدر: من اعداد الطالب 2017 باستخدام برنامج SPSS

من خلال الجدول والتمثيل البياني يتبين لنا ان 54% من العينة المدروسة تستعمل النقل الغير مرخص لسبب وفرته و يرجع ذلك لوفرة هذا النوع من النقل في كل وقت وحين خاصة في الليل والاماكن التي لا يصل اليها النقل المرخص، و ثم تليها نسبة 27% التي تستعمل النقل الغير مرخص لسبب السعر المناسب و هذا راجع لتفاوض بعض الناقلين مع المستعملين لهذا النوع من النقل والمعرفة المسبقة بين الطرفين ،اما الذين اختاروا المعاملة الحسنة تقدر نسبتهم بي 17% و في الأخير نجد نسبتا الذين اختاروا النقل الغير مرخص لدافع سرعته او عوامل اخرى ضعيفة جدا.

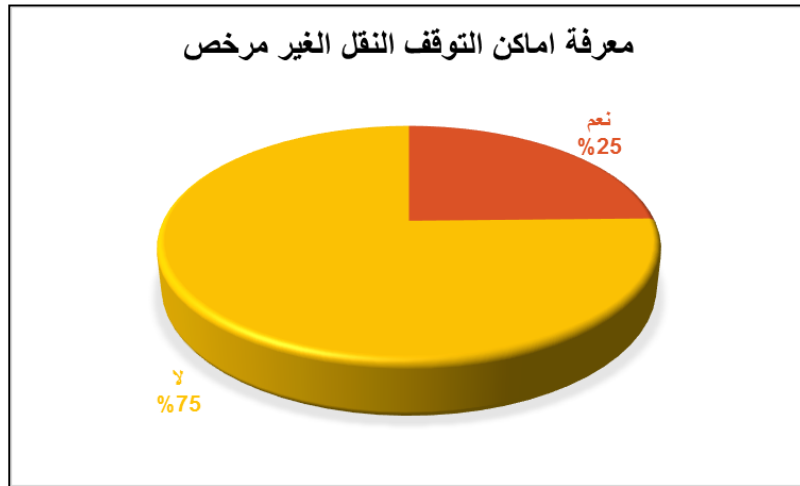
3-4- وجود اماكن توقف النقل الغير مرخص:

جدول رقم (35). يوضح توزيع افراد العينة حسب اماكن توقف عربات النقل الغير مرخص

النسبة %	العدد	
25%	37	نعم
75%	113	لا

المصدر: من اعداد الطالب 2017 بالاعتماد على برنامج SPSS

الشكل رقم (40). يوضح دائرة نسبية لتوزيع افراد العينة حسب اماكن توقف النقل الغير مرخص



المصدر: من اعداد الطالب 2017 باستخدام برنامج SPSS

من خلال الجدول والتمثيل البياني يتبين لنا ان ما نسبته 75% يقولون انه لا توجد اماكن توقف لهذا النوع من النقل ويرجع ذلك لمحاولة تخفي الناقلين بهذا النوع من النقل من السلطات المراقبة، اما 25% يقرون بوجودها وسبب في ذلك علم بعض افراد العينة بأماكن تواجد هذا النوع نتيجة تقرب الناقلين بقدر الامكان من مستعمل هذا النوع من النقل.

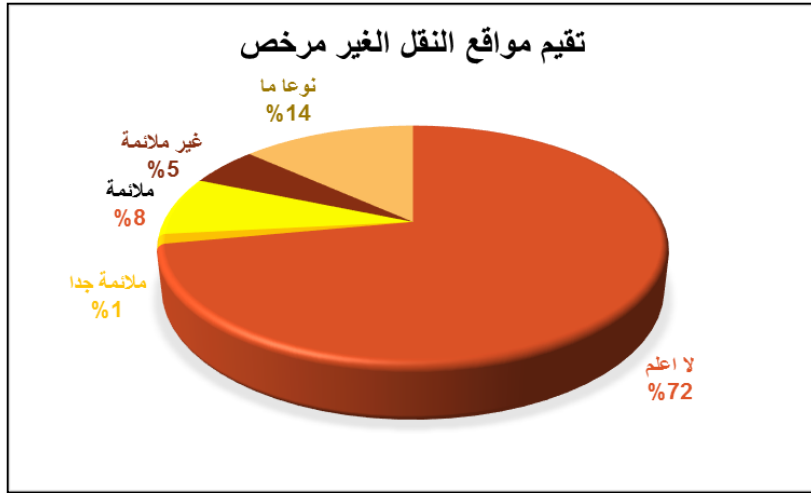
4-4-مواقع النقل الغير مرخص :

جدول رقم (36). يوضح توزيع افراد العينة حسب تقييمهم للتسعيرة في الحافلات الخواص

اسباب	العدد	النسبة %
لا اعلم	105	72%
ملائمة جدا	2	1%
ملائمة	11	8%
غير ملائمة	8	5%
نوعا ما	22	14%

المصدر: من اعداد الطالب 2017 باستخدام برنامج SPSS

الشكل رقم (41). يوضح دائرة نسبية لتوزيع افراد العينة حسب اماكن توقف النقل الغير مرخص



المصدر: من اعداد الطالب 2017 باستخدام برنامج SPSS

من خلال الجدول والتمثيل البياني يتضح ان نسبة 72% لم تفصح عن مكان تواجد هذا النوع من النقل رغم علم بعض افراد العينة بأماكن تواجد هذا النوع لكن لسبب ما لم يرد الافصاح بهذه الحقيقة بالرغم من توعدها انها مجرد دراسة لكن ابى كتابتها والاقرار بها كتابيا، اما 14% اقرت بان مواقعها نوعا ما ملائمة، وفي الأخير نجد نسب الذين أجابوا بي غير ملائمة، ملائمة، ملائمة جدا ضعيفة جدا.

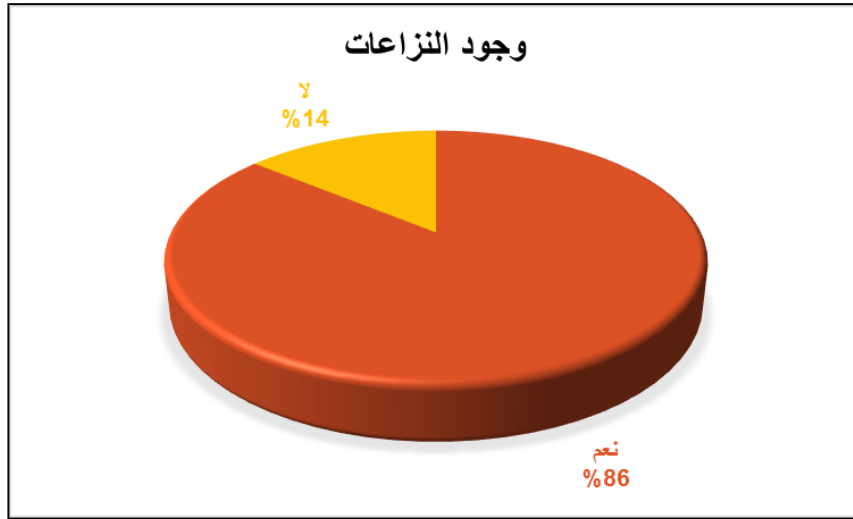
5-5- وجود النزاعات:

جدول رقم (37). يوضح توزيع افراد العينة حسب مشاهدتهم لنزاعات

النسبة %	العدد	
14%	21	نعم
86%	129	لا

المصدر: من اعداد الطالب 2017 باستخدام برنامج SPSS

الشكل رقم (42). يوضح دائرة نسبية لتوزيع افراد العينة حسب مشاهدتهم لنزاعات



المصدر: من اعداد الطالب 2017 باستخدام برنامج SPSS

يتبين من خلال الجدول والتمثيل البياني ان نسبة 86% لم تشاهد أي نزاعات وان نسبة 14% شاهدت

نزاعات وتختلف اسباب هذه النزاعات الى ما يلي :

-الاختلاف في السعر ما بين الناقل و المنتقل.

-الرفع من السرعة و عدم احترام القوانين المرورية.

-الإساءة في بعض الأحيان الى العنصر النسوي.

-غياب ادنى معاملة مع المنتقلين.

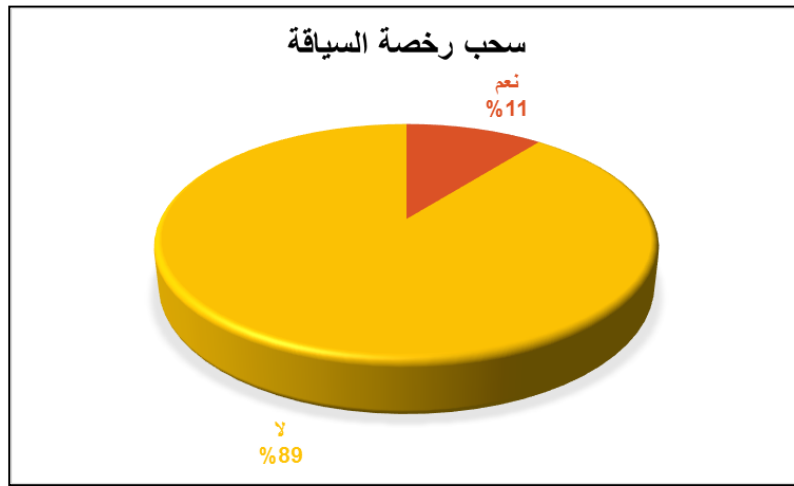
5-6- سحب رخصة السياقة:

جدول رقم (38). يوضح توزيع افراد العينة حسب مشاهدتهم لسحب رخصة السياقة

النسبة %	العدد	
11%	16	نعم
89%	134	لا

المصدر: من اعداد الطالب 2017 باستخدام برنامج SPSS

الشكل رقم (43). يوضح دائرة نسبية لتوزيع افراد العينة حسب مشاهدته لسحب رخصة سياقة



المصدر: من اعداد الطالب 2017 باستخدام برنامج SPSS

يتضح من خلال الجدول والتمثيل البياني ان نسبة 89% لم يشاهدوا سحب رخصة السياقة ويرجع ذلك لكون السلطات التنظيمية نادرا ما تقوم بدورها في سحب رخص السياقة، كما ان كثرة المعارف تجعل من الظاهرة تزداد، اما نسبة 11% شاهدوا سحب رخصة السياقة لكن في غالب الأحيان يتم التساهل معهم واعادة الرخص لأصحابها.

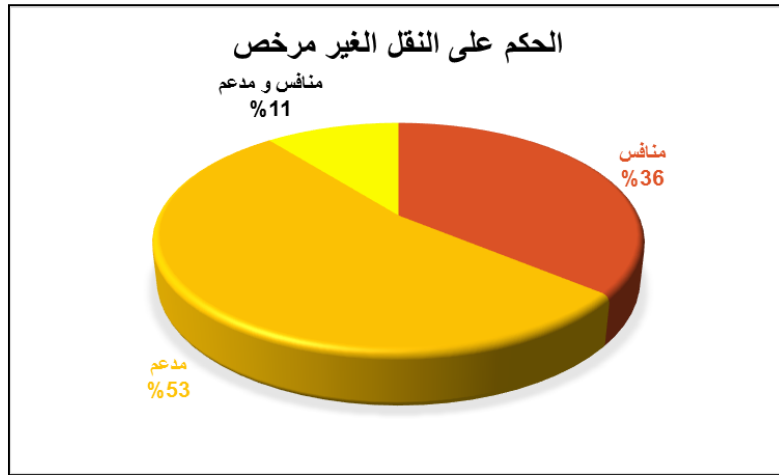
4-7-الحكم على النقل الغير مرخص:

جدول رقم (39). يوضح توزيع افراد العينة حسب تقييمهم لحالة النقل غ مرخص

النسبة %	العدد	
9%	54	منافس
89%	80	مدعم
2%	16	منافس ومدعم

المصدر: من اعداد الطالب 2017 باستخدام برنامج SPSS

الشكل رقم (44). يوضح دائرة نسبية لتوزيع افراد العينة حسب تقييمهم لحالة النقل الغير مرخص



المصدر: من اعداد الطالب 2017 باستخدام برنامج SPSS

يتبين من الجدول والتمثيل البياني ان 53% تعتبر ان النقل الغير مرخص مدعم ونسبة 36% تعتبر النقل الغير مرخص منافس و 11% منافس ومدعم لكن بما ان المتنقل يختار التنقل الغير مرخص بمحض ارادته اذا فقد اعتبره بديل لتقله الى مختلف الاماكن التي يريد الوصول اليها فمن هنا يمكن القول بان هذا النوع من النقل مدعم للنقل المرخص.

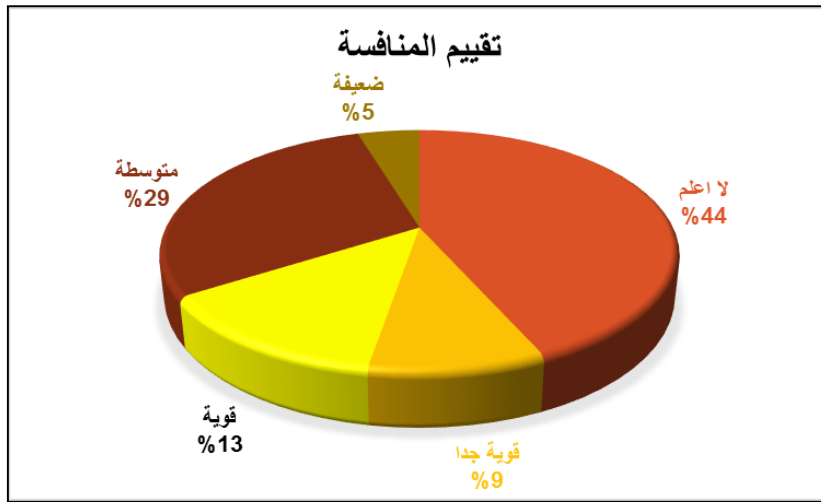
4-9- تقييم المنافسة:

جدول رقم (40). يوضح توزيع افراد العينة حسب تقييمهم للمنافسة

النسبة %	العدد	
44%	65	لا اعلم
9%	14	قوية جدا
13%	20	قوية
29%	44	متوسطة
5%	7	ضعيفة

المصدر: من اعداد الطالب 2017 باستخدام برنامج SPSS

الشكل رقم (45). يوضح دائرة نسبية لتوزيع افراد العينة حسب تقييمهم للوقت في حافلات الخواص



المصدر: من اعداد الطالب 2017 باستخدام برنامج SPSS

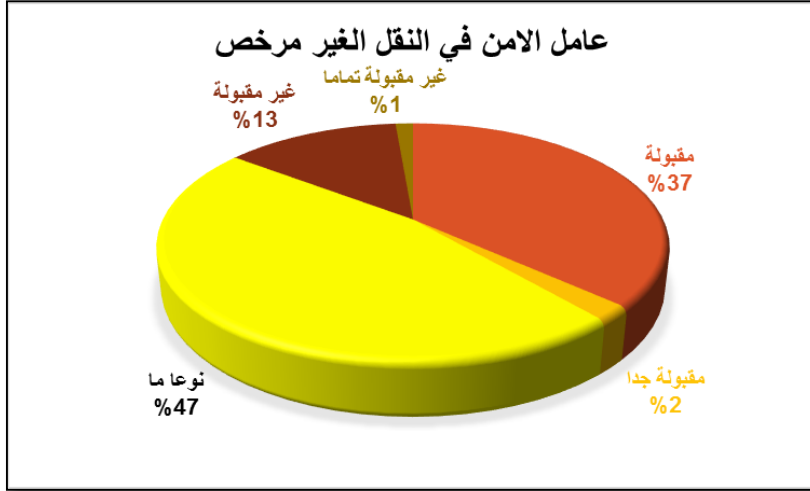
يتضح من خلال الجدول والتمثيل البياني ان نسبة 44% لم يجيبوا على هذا السؤال ثم تليها العينة الذين اجابوا المنافسة متوسطة بنسبة 29% اما المنافسة قوية نسبتها 13% والفئة التي اعتبرت المنافسة قوية جدا نسبتها 9% وضعيفة 5%.

من هنا يتضح اعتبار ان المنافسة قوية من حيث ان النزاهة غير موجودة خاصة وان اصحاب النقل المرخص يدفعون ضرائب شهريا على نشاط النقل اما الاخرين فلا ومزاحمتهم لهم في المكان الذي مخصص لتوقف النقل المرخص وجذب المتققلين عنهم.

4-10-10-نوعية الخدمة في النقل الغير مرخص:

4-10-1-عامل الامن:

الشكل رقم (46). يوضح دائرة نسبية لتوزيع افراد العينة حسب تقييمهم للأمن في سيارات ن غ مرخص

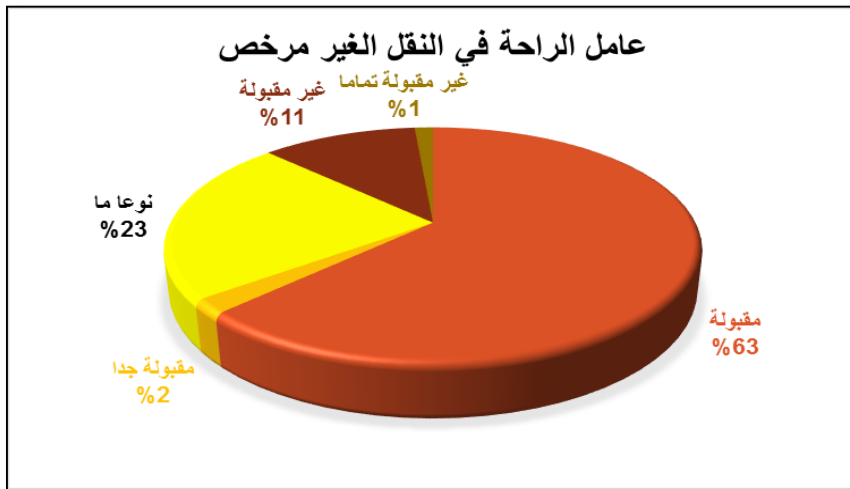


المصدر: من اعداد الطالب 2017 باستخدام برنامج SPSS

يتبين من خلال الجدول والتمثيل البياني ان نسبة الامن مقبولة نوعا ما 47% كون جل سيارات النقل الغير مرخص حديثة، اما نسبة مقبولة 37% حيث تعتبر هذه الفئة التي تتعامل مع الناقل الغير مرخص عنصر آمن كما توجد صلة بين الطرفين، وفي الأخير نجد جميع النسب ضعيفة ما عدا نسبة غير مقبولة التي تقدر بي 13% ويرجع ذلك كونه عنصر غير امن لعدم وجود ترخيص يسمح للناقل بممارسة مهنة نقل الأشخاص.

4-10-2-عامل الراحة:

الشكل رقم (47). يوضح دائرة نسبية لتوزيع افراد العينة حسب تقييمهم للراحة في ن غ مرخص

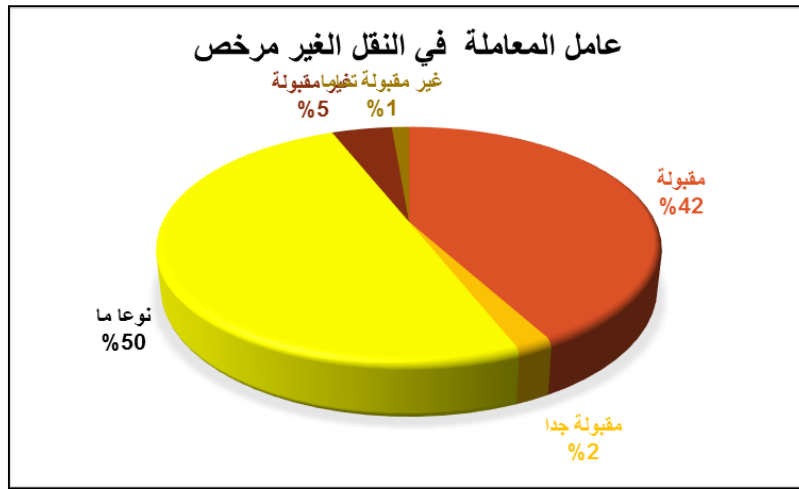


المصدر: من اعداد الطالب 2017 باستخدام برنامج SPSS

يتبين من خلال الجدول والتمثيل البياني ان نسبة الراحة مقبولة ب %63 بسبب حادثة عربات النقل الغير مرخص وتوفرها على جل وسائل الراحة، اما نسبة نوعا ما %23 ويرجع ذلك الاهتمام الذي يعيره الناقل لسيارته لأجل ارضاء واغراء المتنقلين، ثم تليها نسبة غير مقبولة ب %11 و سبب في ذلك ان بعض السيارات للناقلين الغير رسميين في حالة ليست جيدة ،و في الأخير نجد نسب مقبولة جدا و غير مقبولة تماما ضعيفة جدا.

4-10-3- عامل المعاملة:

الشكل رقم (48). يوضح دائرة نسبية لتوزيع افراد العينة حسب تقييمهم المعاملة في ن غ مرخص



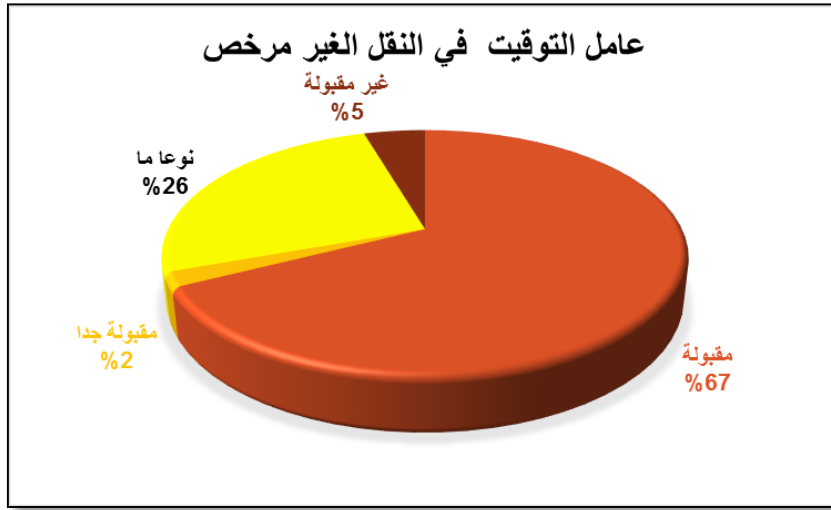
المصدر: من اعداد الطالب 2017 باستخدام برنامج SPSS

يتبين من خلال الجدول والتمثيل البياني ان نسبة المعاملة نوعا ما مقبولة ب %50 ومقبولة بنسبة %42 ويرجع ذلك لمحاولة الناقل كسب ثقة المتنقل من خلال تلبية رغباته كالحديث معه اثناء الطريق للترفيه عنه وانتظاره له حتى يقضي حاجاته، وفي الأخير نجد نسب غير مقبولة ومقبولة جدا وغير مقبولة ضعيفة جدا.

من هنا يتضح ان المتنقلين يحضون بمعاملة حسنة من طرف الناقلين الغير مرخصين.

4-10-4 عامل التوقيت :

الشكل رقم (49). يوضح دائرة نسبية لتوزيع افراد العينة حسب تقييمهم للوقت في ن غ مرخص



المصدر: من اعداد الطالب 2017 باستخدام برنامج SPSS

يتبين من خلال الجدول والتمثيل البياني ان التوقيت مقبول بنسبة 67% و 26% نوعا ما مقبول ونسبة 5% غير مقبول و 2% مقبول جدا وهذا راجع وفرة وسائل النقل الغير مرخص في كل الأوقات كما ان عدم وجود عراقيل اثناء التنقل مثل الازدحام او ما شابه ذلك يسهل الحركة.

4-10-5 عامل التسعيرة:

جدول رقم (50). يوضح توزيع افراد العينة حسب تقييمهم للتسعيرة في النقل غ مرخص



المصدر: من اعداد الطالب 2017 باستخدام برنامج SPSS

يتبين من خلال الجدول والتمثيل البياني ان التسعيرة مقبولة بنسبة 49% ومقبولة نوعا ما بنسبة 37% و غير مقبولة بنسبة 10% ومقبولة جدا بنسبة 3% وغير مقبولة تماما بنسبة 1% وهذا يرجع لـ:

- انخفاض تسعيرة التنقل مقارنة بتسعيرة سيارات الاجرة بفارق 50ج احيانا وفي بعض الاحيان تساهل مع الاقرباء.

- التفاوض على التسعيرة ممكن مع السائق في هذا النقل.

- ارتفاع التسعيرة في بعض الاحيان للوصول الى الاماكن البعيدة.

نستطيع ان نقول من خلال تحليلنا لنوعية الخدمة للنقل الغير مرخص ان كل عوامل الراحة والمعاملة والوقت تجذب رضى المتنقلين فيه وأحيانا تكون التسعيرة مرضية وأحيانا عكس ذلك.

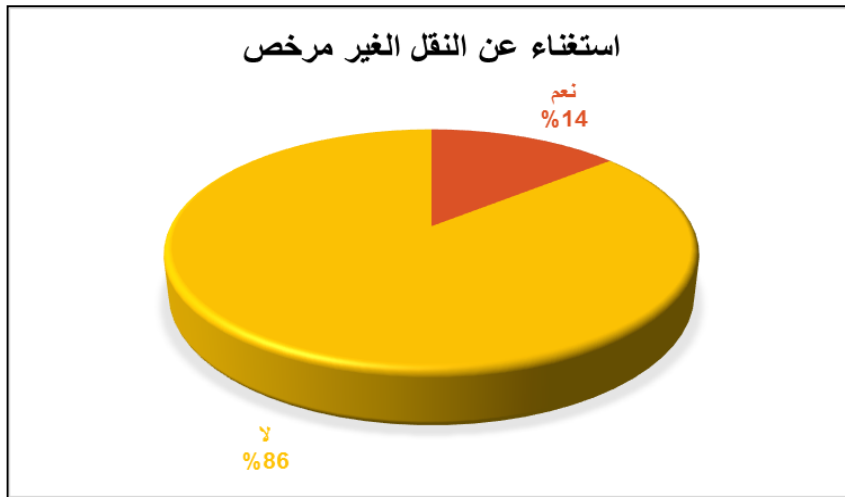
4-11- حالة دخول ترامواي للمدينة يمكن الاستغناء عن النقل الغير مرخص:

جدول رقم (41). يوضح توزيع افراد العينة حسب اعادة هيكلة النقل الغير مرخص

النسبة %	العدد	
14%	21	نعم
86%	129	لا

المصدر: من اعداد الطالب 2017 باستخدام برنامج SPSS

الشكل رقم (51). يوضح دائرة نسبية لتوزيع افراد العينة حسب آرائهم حول دخول ترامواي



المصدر: من اعداد الطالب 2017 باستخدام برنامج SPSS

يتبين من خلال الجدول والتمثيل البياني ان نسبة 86% غير مستعدين للتخلي عن النقل الغير مرخص ويرجع ذلك ان ترامواي لا يمكنه اوصول الكل الى الوجهة التي يريدونها، اما نسبة 14% مستعدين للتخلي عنه حيث يعتبرون سرعة ترامواي والامن والراحة التي يوفرها تجلب العديد من المتنقلين.

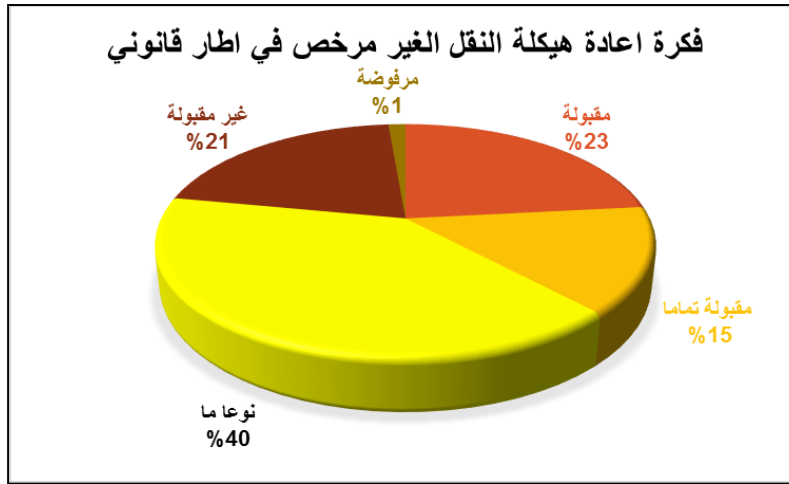
4-12- إعادة هيكلة النقل الغير مرخص في إطار قانوني:

جدول رقم (42). يوضح توزيع افراد العينة حسب اعادة هيكلة النقل الغير مرخص

النسبة %	العدد	
15%	22	مقبولة تماما
23%	35	مقبولة
40%	60	نوعا ما
21	31	غير مقبولة
1	2	مرفوضة

المصدر: من اعداد الطالب 2017 باستخدام برنامج SPSS

الشكل رقم (52). يوضح دائرة نسبية لتوزيع افراد العينة حسب اعادة هيكلة النقل الغير مرخص



المصدر: من اعداد الطالب 2017 باستخدام برنامج SPSS

يتبين من خلال الجدول والتمثيل البياني ان فكرة اعادة هيكلة النقل الغير مرخص مقبولة نوعا ما بنسبة 40% ومقبولة نسبتها 23% و 21% غير مقبولة و 15% مقبولة تماما و 1% مرفوضة وهذا يرجع للأسباب التالية:

- الحصول على نطاق واسع من خدمة النقل ويكون بتغطية المناطق الغير مغطاة بوسائل النقل.
- خلق فرص عمل للناقلين بهذا النوع من النقل بشكل قانوني.

- التنوع في وسائل النقل حتى يتسنى لكل فرد حرية الاختيار في الوسيلة التي يحب والتي تساعده في تنقله.
- تنظيم النقل مما يجعل المجال الحضري ذا تنظيم محكم خالي من الضوضاء.
- كثرة وسائل النقل ستسبب الفوضى وكذا التلوث.

- خلاصة الفصل:

من خلال دراستنا لظاهرة النقل الغير مرخص توصلت الدراسة لعدة نتائج مهمة تبرز أسباب اقبال المتنقلين عليه رغم عدم شرعيته منها:

1- يتنقل افراد مدينة البويرة حسب عينة الدراسة لغرض العمل والدراسة في غالب الأحيان بواسطة الحافلة التي تعتبر أكثر وسيلة استعمالا خاصة في الفترة الصباحية والمسائية بينما النقل الغير مرخص استعماله نادر الا للأوقات المستعجلة حيث تكلفه تنقل تحظى بالقبول ،اما المشاكل التي تواجههم في التنقل بالحافلة معظمها يتمحور في ضعف سعة التنقل و طول مدة التنقل و عدم التزام المواعيد مما يعود عليهم بالمشاكل و التأخيرات و بصفة عامة يتنقل افراد عينة الدراسة وسكان مدينة البويرة في ظرف غير ايجابية.

2- يتنقل افراد مدينة البويرة باستعمال النقل الغير مرخص كوسيلة بديلة حيث يختلف أسباب الاقبال عليها لكنها معظمها تتمحور حول وفرته في كل الاوقات وكذا المعاملة الحسنة التي يبديها الناقلين للمتنقلين والسرعة التي يتنقل بها هذا ما لم نلمسه في النقل المرخص.

3- معظم المتنقلين يعرفون بعدم شرعية النقل الغير المرخص الا انه يستعمله للضرورة أي عند غياب البديل الشرعي و النسبة التي لا تعرف حقيقته هي فئة الأميين نتيجة غياب التوعية و التحسيس.

4- ان النقل الغير مرخص يستجيب لتطلعات المتنقلين من خلال مميزاته مشكلا بذلك منافس للنقل المرخص و لكن من جهة أخرى يعتبر مدعم في فترات الذروة حيث لا يجبر المتنقل باللجوء اليه.

5- الوسيلة الردعية التي تتخذها السلطات التنظيمية للقضاء على النقل الغير مرخص لا جدوى منها لذلك يجب البحث عن خطة بديلة و يكون ذلك بإعادة هيكلته في طابع قانوني و منظم يساهم في رقي المدينة الى جانب الترامواي .

-التوصيات و الاقتراحات :

ان تطور المدن مرهون بتطور حركة النقل و المرور، ولتحقق ذلك يجب قبل كل شيء أن يوضع لها وعاء ملائم حسب المعايير. وحسب التحليل الميداني ونتائج استمارة الاستبيان توصلنا إلى التوصيات والاقتراحات التي قد تكون حل لهذه الظاهرة، ومحاولة افتعال نظام نقل حضري فعال :

1- تنظيم شبكات النقل في شركة موحدة تعمل على التخطيط و التسيير و المراقبة.

2-تحسين نوعية خدمات حافلات الخواص بمدينة البويرة.

3-تكثيف محطات النقل ولتكن في كل قطر من المدينة محطة يكون الانطلاق لوسائل النقل

الجماعي منها واليها ويكون ذلك عن طريق انشاء دراسات ميدانية من طرف مختصين.

4-الاستغناء عن المتعاملين الخواص البعيدين عن شروط النقل .

5-ضرورة تجديد وصيانة وسائل النقل دوريا .

6-تسيير النقل الحضري الجماعي (الجانب الاداري، والقانوني) ودمج خطوط النقل الجماعي

الحضري في التوسعات العمرانية للمدينة من خلال زيادة عدد الخطوط او الحافلات وتوفير التجهيزات

في منطقة التوسع الحضري لتقليل من التنقلات اليومية.

7-القيام بالمراقبة الدورية بشكل مكثف في الحالتين بشكل منتظم وبشكل مفاجئ.

8-القيام بحملات توعية و تحسيس للمواطنين من مخاطر النقل الغير مرخص.

9-توفير نوعية جيدة خاصة السعر في سيارات الأجرة و عملها بنظام المناوبة خاصة في الليل

ومعاقبة كل مخالف لهذه التعليمات وردع كل متلاعب بأموال المتقنين خاصة في الاوقات التي لا

يتوقع في ظرفها وجود دورية مراقبة.

10-تدريب و تكوين و ارشاد سائق سيارات الأجرة و سائق و قابض الحافلة.

11- محاولة التكفل بأصحاب النقل الغير مرخص وادماجهم في وظائف تمكنهم من كسب عيشهم

ضمن السياسة التنموية المحلية.

12- دراسة فعلية لفكرة إعادة هيكلة النقل الغير مرخص في طابع قانوني.

13- ضرورة التعاون بين المواطن والسلطات التنظيمية لأجل مكافحة والتقليل من هذه الظاهرة.

14- الشروع في دراسة كيفية ادخال الترامواي بمدينة البويرة مع مراعاة الجانب الاجتماعي (السعر).

الخاتمة:

النقل يعتبر ميول و حاجة في الانسان وجدت منذ الازل بمختلف صورها وفي عصرنا تنوعت وسائل النقل وكل شخص حسب امكانياته يستعمل الوسيلة التي تناسبه لكن النتيجة لعدم تلبية الرغبات ،ظهرت عدة مشاكل من بينها النقل الغير مرخص ،الذي كان موضوع دراستنا ،هذه الظاهرة التي فرضت نفسها و أصبحت لها مكانة مع النقل الغير مرخص فاصبح المتنقل يختار الركوب بين النقل بالحافلات او السيارات الأجرة او النقل الغير مرخص.

فقد تناولنا من خلال بحثنا هذا واقع النقل الغير مرخص في مدينة البويرة و أسباب الاقبال افراد مدينة البويرة عليه، حيث اثبتت هذه الدراسة ان الأسباب تتمحور حول النقائص الموجودة في النقل الحضري التي دعت الى ظهور هذا النقل، و قد تحصلنا على نتائج اثبتت ان الخدمة في النقل الحضري غير ملبية للطلبات بالإضافة الى نقص في نوعية الخدمة المقدمة (سيارة، الاجرة، حافلة)مما جعل سكان مدينة البويرة ينتقلون في ظرف غير إيجابية ،خاصة استعمال النقل الغير مرخص سواء بمعرفتهم بشرعيته او بدونها ، و المهم عندهم الوصول الى المكان المراد في الوقت المحدد.

ان هذا النوع من النقل حقق استجابة كبيرة من قبل المستعمل الذي اعتبره مدعم له من حيث تلبية للطلب على النقل ومنافس من خلال تميزه في الخدمات، لكن مهما كانت هذه المكانة مهمة الا انه يستدعي النظر والقيام بدراسات عميقة من طرف المختصين من اجل المحافظة على امن المتنقل، سواء بالترامواي المستقبلي او إعادة هيكلته في طابع قانوني رسمي مدروس ومنظم لتكون صورة مدينة البويرة كإحدى المدن المتطورة.

-التوصيات و الاقتراحات :

ان تطور المدن مرهون بتطور حركة النقل و المرور، ولتحقق ذلك يجب قبل كل شيء أن يوضع لها وعاء ملائم حسب المعايير. وحسب التحليل الميداني ونتائج استمارة الاستبيان توصلنا إلى التوصيات والاقتراحات التي قد تكون حل لهذه الظاهرة، ومحاولة افتعال نظام نقل حضري فعال :

1- تنظيم شبكات النقل في شركة موحدة تعمل على التخطيط و التسيير و المراقبة.

2-تحسين نوعية خدمات حافلات الخواص بمدينة البويرة.

3-تكثيف محطات النقل ولتكن في كل قطر من المدينة محطة يكون الانطلاق لوسائل النقل

الجماعي منها واليها ويكون ذلك عن طريق انشاء دراسات ميدانية من طرف مختصين.

4-الاستغناء عن المتعاملين الخواص البعيدين عن شروط النقل .

5-ضرورة تجديد وصيانة وسائل النقل دوريا .

6-تسيير النقل الحضري الجماعي (الجانب الاداري، والقانوني) ودمج خطوط النقل الجماعي

الحضري في التوسعات العمرانية للمدينة من خلال زيادة عدد الخطوط او الحافلات وتوفير التجهيزات

في منطقة التوسع الحضري لتقليل من التنقلات اليومية.

7-القيام بالمراقبة الدورية بشكل مكثف في الحالتين بشكل منتظم وبشكل مفاجئ.

8-القيام بحملات توعية و تحسيس للمواطنين من مخاطر النقل الغير مرخص.

9-توفير نوعية جيدة خاصة السعر في سيارات الأجرة و عملها بنظام المناوبة خاصة في الليل

ومعاقبة كل مخالف لهذه التعليمات وردع كل متلاعب بأموال المتقنين خاصة في الاوقات التي لا

يتوقع في ظرفها وجود دورية مراقبة.

10-تدريب و تكوين و ارشاد سائق سيارات الأجرة و سائق و قابض الحافلة.

11- محاولة التكفل بأصحاب النقل الغير مرخص وادماجهم في وظائف تمكنهم من كسب عيشهم

ضمن السياسة التنموية المحلية.

12-دراسة فعلية لفكرة إعادة هيكلة النقل الغير مرخص في طابع قانوني.

13- ضرورة التعاون بين المواطن والسلطات التنظيمية لأجل مكافحة والتقليل من هذه الظاهرة.

14- الشروع في دراسة كيفية ادخال الترامواي بمدينة البويرة مع مراعاة الجانب الاجتماعي(السعر).

الخاتمة:

النقل يعتبر ميول و حاجة في الانسان وجدت منذ الازل بمختلف صورها وفي عصرنا تنوعت وسائل النقل وكل شخص حسب امكانياته يستعمل الوسيلة التي تناسبه لكن النتيجة لعدم تلبية الرغبات ،ظهرت عدة مشاكل من بينها النقل الغير مرخص ،الذي كان موضوع دراستنا ،هذه الظاهرة التي فرضت نفسها و أصبحت لها مكانة مع النقل الغير مرخص فاصبح المتنقل يختار الركوب بين النقل بالحافلات او السيارات الأجرة او النقل الغير مرخص.

فقد تناولنا من خلال بحثنا هذا واقع النقل الغير مرخص في مدينة البويرة و أسباب الاقبال افراد مدينة البويرة عليه، حيث اثبتت هذه الدراسة ان الأسباب تتمحور حول النقائص الموجودة في النقل الحضري التي دعت الى ظهور هذا النقل، و قد تحصلنا على نتائج اثبتت ان الخدمة في النقل الحضري غير ملبية للطلبات بالإضافة الى نقص في نوعية الخدمة المقدمة (سيارة، الاجرة، حافلة)مما جعل سكان مدينة البويرة ينتقلون في ظرف غير إيجابية ،خاصة استعمال النقل الغير مرخص سواء بمعرفتهم بشرعيته او بدونها ، و المهم عندهم الوصول الى المكان المراد في الوقت المحدد.

ان هذا النوع من النقل حقق استجابة كبيرة من قبل المستعمل الذي اعتبره مدعم له من حيث تلبية للطلب على النقل ومنافس من خلال تميزه في الخدمات، لكن مهما كانت هذه المكانة مهمة الا انه يستدعي النظر والقيام بدراسات عميقة من طرف المختصين من اجل المحافظة على امن المتنقل، سواء بالترامواي المستقبلي او إعادة هيكلته في طابع قانوني رسمي مدروس ومنظم لتكون صورة مدينة البويرة كإحدى المدن المتطورة.