



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

# مذكرة تخرج مكلمة لنيل شهادة ماستر أكاديمي العنوان

تحليل النقل الحضري الجماعي  
(دراسة حالة مدينة عين بسام)

إشراف الأستاذ  
أ/قارة عبد الحميد

إعداد الطالبة :  
جدي عائشة



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ  
الْحَمْدُ لِلَّهِ الَّذِي  
خَلَقَ السَّمَوَاتِ وَالْأَرْضَ  
وَالَّذِي يُضَوِّبُ الْمَوْتِ  
وَالَّذِي يُضَوِّبُ الْمَوْتِ  
وَالَّذِي يُضَوِّبُ الْمَوْتِ

# شكر وعرفان

قال تعالى: "ولئن شكرتم لأزيدنكم".

قال رسول الله (ص): "من لم يشكر الناس لم يشكر الله". حديث شريف

فالحمد والشكر لله عز وجل أولا وقبل كل شيء، على تيسيره وتوفيقه لي في إنجاز هذا العمل المتواضع.

كما لا يفوتني أن أتقدم بأسمى معاني التقدير والاحترام والعرفان إلى أستاذنا القدير:

## قارة محمد العميد

المشرف على بحثنا هذا والذي لم يبخل علينا بالنصح والإرشاد والتوجيه ونتمنى أن يجعل الله هذا العمل في ميزان حسناته، وان يجعله ذخرا لمعهد تسيير التقنيات الحضرية وكل طلبة العلم

كما لا ننسى أن أتقدم بالشكر الى جميع اساتذة معهد تسيير التقنيات الحضرية، وإلى كل من كانت له بصمة في هذا العمل.



# الإهداء

لا يسعني بعد إكمال هذا البحث إلا أن أحمده وأشكره على عظيم نعمته وأصلي وأسلم على

الطيب المصطفى هدية الرحمن محمد العذنان عليه أفضل صلاة وسلام

إلى أمتي ما عني في هذا الوجود أهدي ثمرة هذا المجهود

إلى من قال فيهما سبحانه وتعالى:

" ولا تقل لهما أف ولا تنهرهما وقل لهما قولا كريما واخفض لهما جناح الذل من الرحمة وقل ربني

ارحمهما كما ربياني صغيرا "

إلى من برضاها يرضى خالق الأكوان ومن شكرهما يعجز اللسان

إلى التي وضعت الجنة تحت قدميها إلى نبع الرحمة والحنان إلى من أفنت عمرها من

أبلى إلى التي نورت طريقي أمي ... أمي ... أمي أطل الله في عمرها

إلى من كان سدي في الحياة إلى مصدر فخري واعتزازي ومنبع ثقتي بنفسي إلى من

رواني من كأس أخلاقه لن أظما بعده أبدا إلى أبي العزيز أطل الله في عمره.

إلى شموعي بيتنا ورفاق عمري من قاسمني حلو الحياة ومرها إخوتي الأعزاء

هالة، لظفر وتوأم العائلة كمال ومادل

كما أخص بذكر صديقاتي التي قضيت معهن أطل أيامي

بوسعيد شيماء إيمان، عمروون زهرة

وإلى جميع طلبة تسيير التقنيات الحضرية وكل من مد يد العون لي في إنجاز هذا العمل

عائشة

# الفصل التمهيدي

## مدخل عام

### مقدمة عامة

- 1- الإشكالية
- 2- الفرضيات
- 3- أهداف الدراسة
- 4- أسباب إختيار الموضوع
- 5- أسباب إختيار منطقة الدراسة
- 6- المنهجية المتبعة
- 7- هيكلية المذكرة

## مقدمة:

يعد النقل بمثابة الشريان الحيوي في المنظومة الحضرية حيث يلعب دوراً أساسياً في هيكلية المجال العمراني بل يعتبره البعض هو المنظومة الحضرية بعينها ولهذا لا بد من الأخذ في الاعتبار أبعاده العمرانية والاقتصادية والاجتماعية وتحديث خطط النقل الحضري وفقاً لتطور المنظومة العمرانية حيث يساهم في تطوير المجتمعات ودفع بعجلة التنمية والتقدم إلى الأمام.

إن تطور المجتمعات الحضرية يصاحبها نمواً سكانياً كبيراً ويخلق تحديات ومشكلات يصعب حلها، فكل تطور وما فيه من تضخم سكاني هائل يؤدي إلى توسع وازدهار النشاطات، مما يجعل الإنسان مضطراً للتنقل بين أجزاء المدينة لتلبية متطلبات حياته اليومية.

مما يستوجب استعمال وسائل نقل حضري الذي يعد المسؤول عن تدوير حركة الحياة الديناميكية الحضرية كما يعتبر همزة وصل بين مختلف وظائف المدينة ويهدف إلى تحسين ظروف تنقل الأشخاص داخل المحيط الحضري وتطوير الهياكل والشبكات الخاصة به والعمل على فك العزلة التي تفرضها بعد المسافة ويسهل التنقلات بين المناطق.

وسوف نتطرق في دراستنا إلى النقل الحضري الجماعي الذي يقوم بدور أساسي في الحركة والانتقالات اليومية لسكان المدن وهو بذلك يشكل العمود الفقري للحياة الحضرية داخل محيط المدينة كما يعمل على تقوية العلاقات الاجتماعية وتدعيم وتنشيط الحركة التجارية والخدماتية.

مدينة عين بسام إحدى المدن التي رغم توسعها العمراني باتت تشهد صعوبة في عمليات التنقلات اليومية التي تفرضها ضرورة الحياة بسبب غياب وسائل النقل الحضري الذي يعد همزة وصل بين أرجاء المدينة وكذا يخلق سهولة الحراك بها.

ولدراسة وضعية المدينة في مجال النقل حاولنا إبرازها في الفصول التالية:

**فصل تمهيدي** الذي يضم المقدمة، إشكالية البحث، الفرضيات، أهداف الدراسة، أسباب اختيار الموضوع ومنطقة الدراسة، المنهجية ومراحل البحث.

**الفصل الأول:** تطرقنا في هذا الفصل إلى دراسة شاملة للمفاهيم وخصائص النقل الحضري التي تكون سند لدراسة التحليلية.

**الفصل الثاني:** تطرقنا في هذا الفصل إلى دراسة تحليلية للمدينة من الناحية العمرانية وكذا لواقع النقل والتنقلات السكان بالمدينة، ثم تحليل الاستمارة الخاصة بالمواطنين والمسؤولين.

**الفصل الثالث:** الاقتراحات والتوصيات ثم خلاصة عامة.

## 1. الإشكالية:

تشهد المدن في الوقت الراهن تزايد في عدد السكان وتوسع الأنسجة العمرانية، أدى هذا التوسع في بعض الأحيان إلى ظهور عدة أنسجة غير منتظمة تتضح في توزيع الغير منتظم للتجهيزات والمرافق داخل المحيط الحضري وكذا تموضع الأحياء مما يخلق صعوبة الربط بينها.

حيث تعتبر أماكن تموضع التجهيزات والمرافق نقاط جذب للسكان إذ ترتفع كثافة الحركة بها، مما يجعلهم ينتقلون إليها بصورة دائمة ومستمرة مما يدفع بالفرد إلى استخدام وسائل نقل حضري الذي يساهم بدوره بالربط بين مختلف نقاط التجمع الحضري، كما يلعب دورا مهما في حياتنا اليومية مما يزيد من كثافة العلاقات والحركات السكانية من أجل اندماج الاجتماعي والحضري، ويعد النقل الحضري الجماعي أحد هذه الوسائل المستعملة، إذ أصبح ضرورة ملحة تفرضها طبيعة الحياة داخل المدينة.

ونظرا لأهمية النقل الحضري، خاصة الجماعي، سعت الجزائر إلى الاهتمام بهذا القطاع من خلال تفعيل برجة وتسيير محكم للتخفيف من المشاكل التي يعاني منها وهذا من خلال وضع القوانين والتشريعات وتشجيع الاستثمار في قطاع النقل الحضري الجماعي.

لكن رغم ضرورة وسيلة نقل حضري جماعي إلا أنه يوجد بعض المدن تعاني غياب شبكة نقل حضري جماعي منظم الذي أدى بدوره إلى ظهور وسائل نقل غير مرخصة التي تعد من الظواهر التي أنجرت عن نقائص مسجلة في قطاع النقل.

وهذا ما تشهده مدينة عين بسام إحدى المدن الجزائرية التي تعاني من انعدام شبكة نقل حضري جماعي، رغم التوسع العمراني الذي تشهده المدينة في السنوات الأخيرة، مما أدى إلى انتشار ظاهرة النقل غير مرخص والغير المنظم والنقل المماسي اللذان أصبحا أحد الوسائل المستخدمة في عملية التنقل.

من هنا تنطلق إشكالتنا، والتي تبحث عن كيفية معالجة وإيجاد الحلول المناسبة للقضاء على ظاهرة إنشار نقل غير مرخص له وغير منظم من جهة، ومن جهة أخرى محاولة تغطية أحياء المدينة بشبكة نقل حضري يتماشى مع متطلبات سكان المدينة ويتوافق مع مفهوم النقل الجماعي في وقتنا الحالي وعليه جاء تساؤلنا كالتالي:

ماهي سبل معالجة واقع تنقلات سكان مدينة عين بسام في ظل التوسع العمراني الذي تشهده المدينة؟

## 2. الفرضيات:

✓ إنجاز وتفعيل كل من مخطط نقل حضري ومخطط حركة ومرور للمدينة كحل للقضاء على مشكلة النقل العشوائي.

## 3. أهداف الدراسة:

✓ دراسة الوضعية الحالية لواقع النقل الحضري بالمدينة.  
✓ الوصول إلى حلول واقعية لمعالجة هذا الواقع.

## 4. أسباب اختيار الموضوع:

✓ ارتباط موضوع الدراسة بالتحخصص.  
✓ المشاكل الموجودة في المدينة من ناحية النقل الحضري.

## 5. أسباب اختيار منطقة الدراسة:

✓ معرفتي الجيدة بالمدينة  
✓ غياب دراسات سابقة حولها.  
✓ سهولة التوصل إلى معلومات  
✓ غياب وسائل نقل جماعي داخل المدينة.  
✓ الضرورة الملحة لوسيلة نقل حضري جماعي داخل المدينة.

## 6. المنهجية:

تعتبر منهجية البحث من بين أهم أسباب نجاح العمل العلمي فهي الأسلوب الذي يتبعه الباحث والإطار الذي يرسمه لبلوغ أهدافه لذلك تكتسي أهمية كبيرة في البحث ولذا على الباحث اختيار المنهجية التي تتلاءم مع طبيعة عمله وتخصصه. وتتوقف نجاعة المنهجية المتبعة في أي بحث علمي على أمرين أساسيين هما:

- اختيار المنهج المناسب لطبيعة البحث.
- الاختيار السليم للتقنيات المستعملة في جمع المادة العلمية، والاستعمال الصحيح لأدواتها.

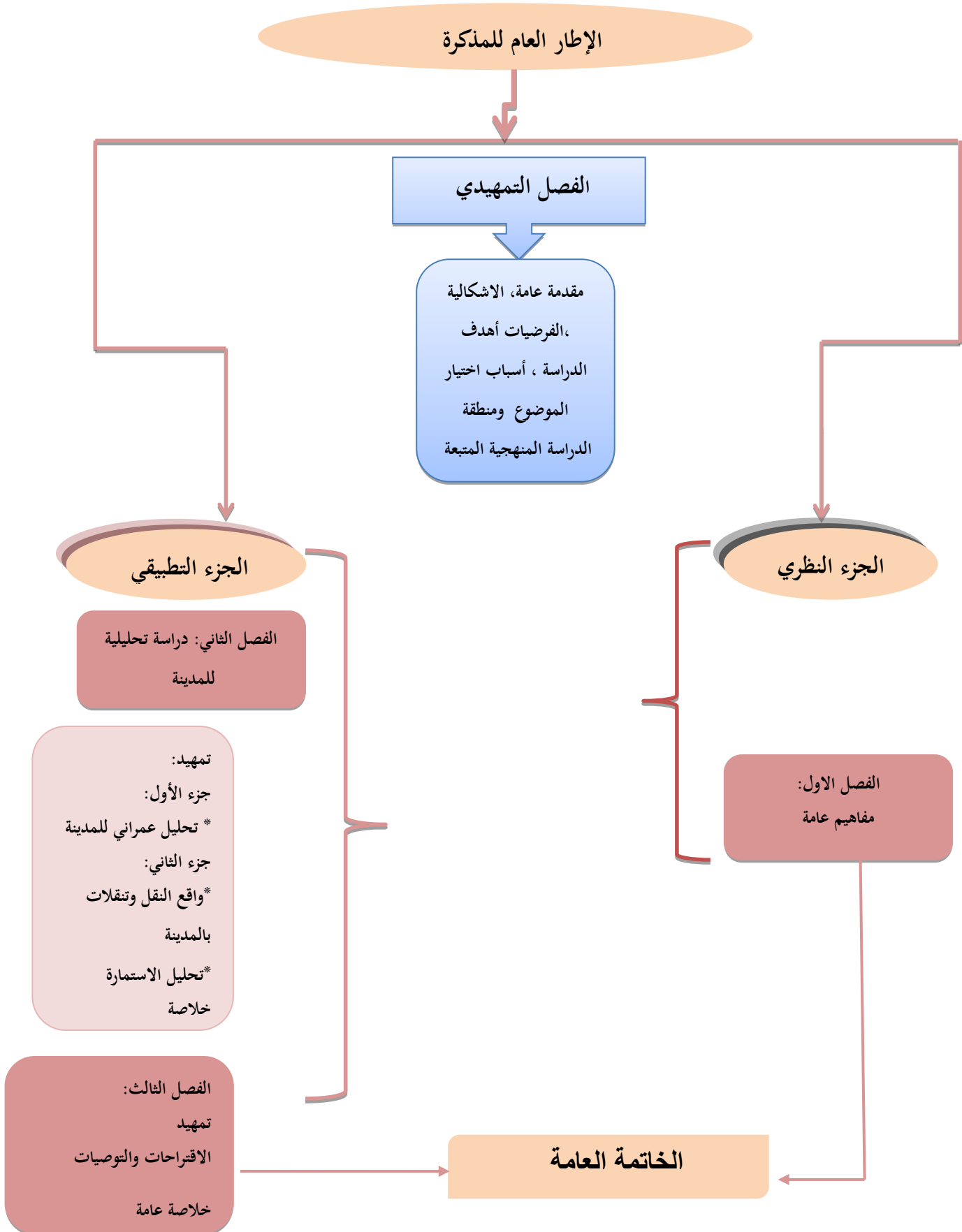
## أ- المنهج:

من اجل دراسة أعمق لفهم أهمية شبكة النقل الحضري الجماعي داخل المحيط الحضري، اعتمدنا في بحثنا هذا على المنهج الوصفي التحليلي، وذلك من خلال جمع البيانات والإحصائيات والخرائط والمخططات للوصول إلى بيانات دقيقة وصحيحة تتعلق بهذا النوع من الدراسات. هذا من الجانب النظري وفي الجانب الميداني قمنا بوصف وتفسير الوضع الراهن وتحليل مكانة وأهمية شبكة النقل الحضري الجماعي في المدينة.

ب- تقنيات البحث المستعملة:

- ✓ المراجع العلمية والوثائق البيانية
- ✓ الملاحظة الميدانية
- ✓ المقابلة
- ✓ الزيارات الميدانية
- ✓ استمارة الاستبيان

## 7. هيكلية المذكرة:



# الفصل الأول

## مفاهيم عامة

تمهيد

- 1- مفاهيم حول النقل
- 2- النقل الحضري
- 3- النقل الحضري الجماعي
- 4- التنقلات الحضرية
- 5- تخطيط النقل الحضري
- 6- مخطط الحركة والمرور

خلاصة الفصل

## تمهيد:

لا شك أن للمفاهيم وتعريفاتها أهمية كبيرة في الصياغة النظرية لأي بحث أو دراسة، من ناحية وتوجيه سيرها من ناحية أخرى، 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. مفاهيم حول النقل:

## 1.1 مفهوم النقل:

حسب ما جاء في قاموس (لاروس) فإن النقل هو: (عملية حمل من مكان لآخر). كما يعرفه القانون الجزائري حسب المادة 16 من القانون رقم 17/88 المؤرخ في ماي 1988 على مايلي "يعد نقل كل نشاط ينقل بواسطته شخص طبيعي أو معنوي أشخاصا أو بضائع من مكانه إلى آخر على متن مركبة مهما كان نوعها"<sup>1</sup>.

الملاحظة أن القانون الجزائري عرف النقل على أساس أنه نشاط واقتصر على وصفه دون التطرق إلى الجانب الاقتصادي الذي يتضمنه، إذ أن النقل من الناحية الاقتصادية هو "نشاط يخلق منفعة في الزمان والمكان بواسطة التحويل الفيزيائي للسلع والأشخاص من مكان إلى آخر"<sup>2</sup>

## 2.1 مفهوم النقل غير الرسمي:

يشبه هذا النوع النقل نصف الجماعي الى حد كبير، لكنه يعمل بطريقة غير قانونية اذ ليس له رخصة العمل من الادارة المسؤولة، ولا يتضمن خط سير معين وليس امنا ولا مؤمنا وليس له محطة توقف معينة.

<sup>1</sup> الجريدة الرسمية: قانون 17/88 المؤرخ في ماي 1988 عدد 19 ص 785.  
<sup>2</sup> Daniel l'huilier, le cout de transport, paris Edition ,1960 p31

## 3.1 تعريف وسائل النقل:

إن وسائل النقل تساعد مع اختلاف أنواعها على نقل أو توصيل مجموعة سلع أو أشخاص من مكان إلى آخر مقابل أجر مدفوع أو متفق عليه<sup>1</sup>.

كما تعرف أيضا بأنها جهاز ميكانيكي ذو حركة يستخدم في نقل الأشخاص أو البضائع يتميز بسرعته وحمولته المختلفة وتسلق مسارات مختلفة حسب وسائل النقل المعتمدة.<sup>2</sup>

## 4.1 أهمية النقل:

✓ يسهل حركة انتقال الأشخاص والبضائع ويزيد في سرعة توزيعها.

✓ يؤدي إلى فك العزلة عن المناطق النائية.

✓ يساهم النقل في توفير مناصب الشغل والمساهمة في تخفيض حدة البطالة.

✓ يؤثر النقل في تحديد أسعار الأراضي.

5.1: أنواع النقل<sup>3</sup>: يصنف النقل حسب العديد من المعايير إلى عدة تصنيفات أهمها

أولاً. التصنيف وفقاً للمسار: ويشتمل على ثلاثة أنواع هي:

❖ النقل المائي (النهرى والبحري): من أقدم أنواع النقل التي استخدمها الإنسان بخاصة من قبل الدول

المجاورة للمسطحات المائية (مخيطات، بحار، بحيرات). وقد استخدمت السفن الشراعية، ثم السفن البخارية

مع بدايات الثورة الصناعية، أما حديثاً فأصبحت السفن تسير بقوة البترول والغاز، وبعضها بقوة النووية.

❖ النقل البري: (عبر طرق، عبر سكك الحديد، خطوط أنفاق، باصات، مركبات،)

❖ النقل الجوي (طائرات جوية).

ثانياً. التصنيف وفقاً لمجال التشغيل: ويشتمل على ثلاثة أنواع هي:

❖ النقل الحضري: وهو النقل داخل حدود المدينة.

❖ النقل الداخلي: وهو الذي يكون ضمن نطاق الدولة.

❖ النقل الخارجي (الدولي): وهو النقل العابر بين الدول (خارج نطاق الدولة الواحدة)

<sup>1</sup> أحمد عبد السميع علام، علم اقتصاديات النقل، الإسكندرية، دار الوفاء لنديا الطباعة والنشر ص17 سنة 2009

<sup>2</sup> بويكور فارس، محاضرات اقتصاد النقل، المدرسة الوطنية لتطبيق تقنيات النقل البري 1998/1999

<sup>3</sup> - د. محمد توفيق سالم هندسة النقل والمرور، دار الراتب الجامعية ببيروت 1985 ص 15-16.

ثالثا. التصنيف حسب طبيعة وسيلة النقل: ويشتمل على نوعين هما (النقل العمومي والنقل الخاص)، وهو التصنيف الذي يهتم به المتخصصين في مجال تخطيط النقل الحضري عموما، لأن وسائل النقل العام والخاص تعتبر من العناصر المؤثرة بشكل كبير في عملية النقل وفي النقل الحضري. من خلال هذه التصنيفات لأنواع النقل تنطلق دراستنا حول التصنيف الأول المرتبط بطبيعة وسيلة النقل المرتبطة بالمجال الحضري.

## 2. النقل الحضري

### 1.2. تعريف النقل الحضري:

هو خدمة تقوم بالربط بين مختلف نقاط التجمع الحضري، تخص تنقل الافراد والسلع وفقا لخطة تغطي الاحتياجات وتحقق التكامل والانسجام بشكل وثيق، يهدف إلى إعطاء ديناميكية للحياة في المدينة وضمان التنقلات لكل المستعملين<sup>1</sup>.

ويمكن القول ان النقل الحضري نشاط للخدمات يتبع منفعة في الزمان والمكان بواسطة شخص طبيعي او معنوي يضم التحول الفيزيائي للأشخاص في مجال المحيط الحضري على مستوى مركبة معدة لهذا الغرض ولمسافة مقبولة وهو خدمة تقوم بالربط بين مختلف نقاط التجمع الحضري، تخص تنقل الافراد وفقا لخطة تغطي الاحتياجات وتحقق التكامل والانسجام<sup>2</sup>.

ومن هنا نستنتج ان:

- ◀ تناول النقل الحضري يقتضي وجود خدمات عمومية اجتماعية.
- ◀ تناول النقل الحضري يستوجب وجود خدمة مدنية لها حدودا واضحة خلافا عن النقل ما بين المدن اي ما بين المدينة والمدن المجاورة.
- ◀ مقابل خدمة النقل يجب دفع حقوق التنقل.
- ◀ يقتضي وجود وسائل نقل تنقل عدد أكبر من المتنقلين.
- ◀ يقتضي محاولة تغطية كل احياء المدينة حسب الاحتياج.

<sup>1</sup> - قانون 03/01 المؤرخ في 08/08/07 يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه العدد 44. المادة 28 ص 8.

<sup>2</sup> - لوهابي وليد "تحليل النقل الحضري الجماعي دراسة حالة مدينة باتنة" سنة 2011 ص12

**2.2 أنواع النقل الحضري:** وتصنف وسائل النقل حسب وسيلة النقل ويشمل على نوعين هما (النقل العمومي والنقل الخاص)<sup>1</sup>

### 1.2.2 النقل العمومي:

يتم نشاط النقل العمومي الحضري بواسطة الحافلات أو المركبات المجهزة أي التي لها مقاعد تفوق تسعة (09) ولكن داخل المحيط الحضري، هذه الأخيرة الذي يحدد من طرف رئيس المجلس الشعبي البلدي إذا كان محصورا في الحدود الإقليمية للبلدية المعنية والوالي إذا كان يشمل على تراب عدة بلديات متجاورة ويتم تنفيذ كل نظام نقل حضري بعد إعداد مخطط النقل الحضري والموافقة عليه.<sup>1</sup>

أنظر صفحة الموالية تمثل بعض صور لحفلات نقل الركاب.

### صور رقم 1 و2 توضح وسائل النقل العام



المصدر: www.metro alger-dz.com 2016



المصدر : www.apc –Alger centre.com 2016

### 1.1.2.2 أنواع وسائل النقل العمومي:

توجد عدة أنواع من وسائل النقل العام وتصنف حسب الحجم والاستعمال والهيكل القاعدية الخاصة بها.

أ- الحافلة: (Auto bus) تعتبر الوسيلة الأكثر استعمالا نظرا لسهولة مسالكها فهي قابلة للتغيير في أي لحظة ولا تتطلب هياكل قاعدية خاصة وتعتبر الأقل استعمالا للطاقة إلا أنها أقل فاعلية من حيث حمولة الأشخاص وأقل حركية لكونها أسيرة السيارات الخاصة. وما يهمنا فيما يخص الحافلات هو أن الاستخدام الأمثل لها يكون في حالة تخصيص مسارات خاصة لها على شبكة الطرق.

<sup>1</sup> قانون 3/01 المؤرخ ل 7 أوت 2001م يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، العدد 44، المادة 29.

صور 3 و 4 توضح حافلات نقل الركاب



4

المصدر : www.echrouk online.com2016



3

المصدر : www.maghress.com2016

ب-الحافلات الكهربائية الترولي باص أو الترامواي: تنطبق معظم القواعد العامة لاستخدام الحافلات العادية على الترولي باص ويمتاز بأنه لا يحدث ضوضاء ولا يسبب تلوث للهواء أثناء مسيره نظرا لاعتماده على الطاقة الكهربائية ولديه مسار محدد.

صور 5 و 6 الحافلات الكهربائية



6

المصدر : www.metro Alger dz.com2016



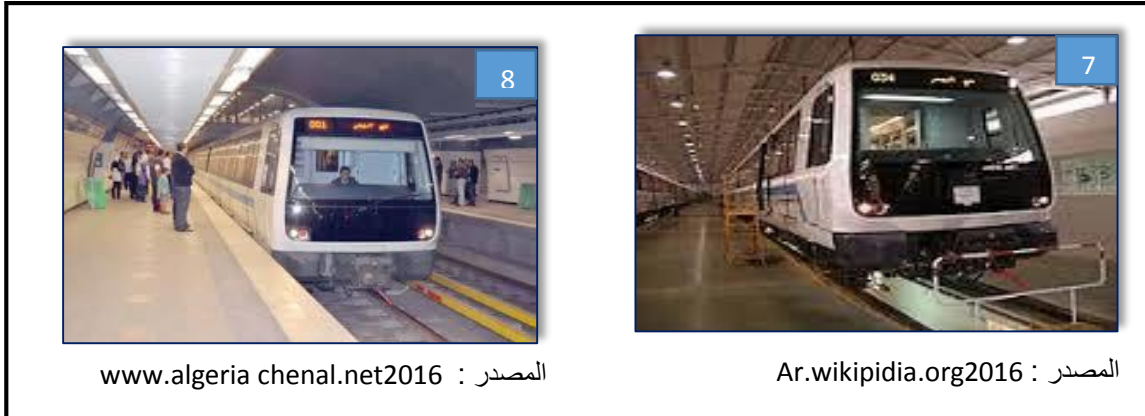
5

ج-المترو<sup>1</sup>:

يتميز هذا النوع من النقل بكون ممراته تحت الأرض بسبب ثقل تجهيزاته وغلاء تكاليفه الاستثمارية، ويزيد طول شبكته عن عشرات الكيلومترات، وهو ضروري للمناطق الحضرية التي يفوق سكانا المليون نسمة، ويساهم بفاعلية في التخفيف ن مشاكل المرور ويتميز أيضا بسرعته التجارية العالية.

<sup>1</sup> Guyon Gérard "transport collectif urbain de voyageurs "France CELSE.2000 p17

## صور 7 و 8 المترو



المصدر : www.algeria.chenal.net2016

المصدر : Ar.wikipedia.org2016

### 2.1.2.2 عوامل اختيار وسيلة نقل العام<sup>1</sup>:

يتوقف اختيار وسيلة النقل العام على عدة عوامل منها:

- ◀ عدد الركاب المطلوب نقلهم في الساعة لكل حارة أو اتجاه.
- ◀ الطاقة الاستيعابية لشبكة الطرق الرئيسية والفرعية القائمة وإمكانية تخصيص حارات خاصة بمرور الحفلات.
- ◀ معدل زيادة الركاب ومعدل الزيادة في ملكية المركبات الخاصة.
- ◀ طبيعة استعمالات الأراضي في المنطقة (سكنية، تجارية، صناعية).
- ◀ الإمكانيات المادية المتاحة.

### 2.2.2 وسائل النقل الخاصة :

تندرج سيارة الاجرة ضمن وسائل النقل نصف الجماعي، وهي أقرب الى السيارة الفردية ينتقل فيها شخص واحد او عدة اشخاص لهم وجهة واحدة ويتضمن هذا النوع من النقل نوعين: سيارة اجرة فردية مزودة بعداد او حاسب الاجرة وسيارة الاجرة الجماعية وتعمل وسط التكتلات السكانية بتسعيرة محددة.

<sup>1</sup>-د/ محمد توفيق سالم مرجع سابق ص216.

صور 9 و 10 وسائل النقل الخاصة



3.2 المقارنة بين النقل العام والنقل الخاص<sup>1</sup>:

أولاً: مميزات استخدام وسائل النقل الخاصة مع وسائل النقل العامة وهي موضحة في الجدول الموالي:

جدول رقم(01): مميزات النقل الخاص على النقل العام

النقل العام	النقل الخاص
ربط مناطق محددة بعدد محدد من المحطات	وسيلة نقل للمسافات القصيرة والطويلة ولعدد غير محدود من الرحلات
النقل بين نقاط محددة قد تكون قريبة أو بعيدة	النقل من الباب إلى الباب
قد يتطلب الأمر استخدام أكثر من وسيلة نقل لإتمام الرحلة	لا تتطلب استخدام وسيلة أخرى
الرحلات محددة بجدول زمني معين	يمكن استخدامها في أي وقت
تتوقف عند المحطات لنزول وصعود الركاب	السفر بدون توقف
السرعة محدودة في كثير من الوسائل العامة	سرعة مسير عالية
احتمال وجود مكان جلوس لكل راكب ويمكن عدم توفره	مكان جلوس لكل راكب
الحماية من الظروف الجوية فقط داخل العربة أو المحطات	حماية كاملة من الظروف الجوية من الباب إلى الباب
وسيلة نقل عامة للجمهور لا تحقق الخصوصية	تحقق الخصوصية الكاملة

1 - د/محمد توفيق سالم مرجع سابق ص 259-260

ثانيا: عيوب استخدام وسائل النقل الخاصة مع وسائل النقل العامة وهي موضحة في الجدول الموالي:

جدول رقم(02): عيوب النقل الخاص مقارنة بالنقل العام

النقل الخاص	النقل العام
السائق معرض للضغط النفسي والعصبي وعدم الاستفادة من وقت الرحلة	المسافر يستمتع بوقت الرحلة ويستفيد من الوقت
المساهمة في زيادة ازدحام المرور	السعة العملية حوالي 25 راكب في الساعة للاتجاه الواحد
الازدحام الشديد في اماكن الانتظار بمركز المدينة وبالتالي هدر الوقت والوقود	أماكن الوقوف خارج المدينة
بحاجة لأماكن انتظار في أي مكان	ليست بحاجة لأماكن انتظار
وسيلة ملوثة للبيئة نتيجة العادم	الوسائل الكهربائية لا تسبب أي تلوث للبيئة
تسبب نسبة عالية من الحوادث للركاب والمشاة	نسبة الحوادث قليلة بالنسبة للميترو والسكك الحديدية

#### 4.2 علاقة النقل بالمجال الحضري<sup>1</sup>:

النقل والمجال الحضري "المدينة" متكاملان لا يمكن الفصل بينهما لأن السكن أو العيش يقتضي أن يتنقل الإنسان يوميا ويكون ذا حركة دائمة ويمكن التأكد من هذا على أن تطور وسائل النقل والهيكل القديمة ساهمت ولو بشكل كبير في التوسع العمراني الذي تعرفه كل دول العالم.

#### 3. النقل الحضري الجماعي للمسافرين:

تعدد التعاريف المرتبطة بموضوع النقل الجماعي ويمكن حصرها في:

عرفته المادة 2 من القانون 13/01 المؤرخ في 07/08/2001 النقل الجماعي للمسافرين على أنه « كل نقل بمقابل على حساب الغير تقوم به أشخاص طبيعية أو معنوية مرخص لهم لهذا الغرض »<sup>2</sup>.

ويجب ألا تقل سعة المركبة عن 09 مقاعد بما فيها مقعد السائق حتى يكون نقلا عموميا أو مشتركا، وهذا ما نصت عليه المادة 25 من نفس القانون:

"يتم النقل الجماعي للأشخاص بواسطة وسائل مصممة لنقل أكثر من 09 أشخاص بما فيهم السائق.

<sup>1</sup>لوهابي وليد، مرجع سابق ص13

<sup>2</sup>- قانون 03/01 المؤرخ في 07/08/2001 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، الجريدة الرسمية الجزائرية العدد 44 ص85

### 1.3 مفهوم شبكة النقل الحضري والخطوط الحضرية.

❖ الشبكة (Le Réseau) تعني انتظام مجموعة الطرق في صورة عقد تنظمها مجموعة من الوصلات وتمثل

الشبكات إحدى العناصر الهامة في نظام النقل<sup>1</sup>

وشبكة النقل هي مجموع الهياكل القاعدية المستعملة لنفس النمط، ولذلك يمكن أن نجد شبكة نقل برية (طرق وسكك حديدية)، شبكة نقل بحرية، جوية (محلية ودولية)، كما يمكن أن نجد كذلك شبكة نقل حضري (réseau

urbain) وشبكة نقل ضواحي (réseau suburbain) وما بين المدن (réseau interurbain)<sup>2</sup>.

#### ❖ الخطوط الحضرية:

يمتاز كل خط من خطوط شبكة النقل بمنطقة تأثير تمكنه من جذب أكبر عدد ممكن من مستعملي النقل العمومي ولتحديد مجال التأثير يجب الاخذ بعين الاعتبار خصائص النسيج العمراني وكذلك موقع الجذب، ويتم تحديدها انطلاقاً من المسافة القصوى التي يتوقف عندها استعمال المواطنين لهذا الخط مع مراعات الوقت اللازم والمطلوب للوصول الى نقاط التوقف على مستوى الخط اضافة الى انتظار وصول وسائل النقل، والوقت المستغرق في التنقل الى غاية الوجهة المقصودة.

ويعد تحديد الخطوط ومناطق تأثيرها بطريقة تسمح بتغطية كاملة ومتوازنة للمحيط العمراني، يجب معرفة عدد مستعملي وسائل النقل العمومي في اليوم، الشهر والسنة مع مراعات الخصائص الواجب توفرها أثناء تقديم خدمة النقل:

❖ فترات تقديم الخدمة اثناء اليوم.

❖ تغيير الخدمة حسب الاوقات (اوقات الذروة، اوقات الفراغ).

❖ تكرارات مرور الحافلات.

ومن ثم يمكن تحديد: نوع المركبات المستعملة في التنقل وتكرارات المرور.<sup>3</sup>

❖ نوع المركبات في الكيلومتر لكل خط وفي كل الاوقات وعلى مدار السنة.

ويمكن ترتيب الخطوط المكونة لشبكة النقل الحضري الجماعي على أساسا لمعايير التالية:

<sup>1</sup>- سعيد عبده، أسس جغرافية النقل (مكتبة الأنجلو مصرية بالقاهرة) ص28

<sup>2</sup>- شاكر بلخضر "مشروع القطار الحضري (tramway) لمدينة باتنة، دراسة استشرافية مذكرة ماجستير ص13

<sup>3</sup>- بوغريس صابر و شيوخ حليم مذكرة تخرج ENATT ، دراسة اقتصادية لحركة حافلات نقل الحضري و تنظيمها- دراسة حالة الخط (وسط المدينة 1200 مسكن)، جامعة باتنة، 1999، ص24،25.

### 2.3 شبكة النقل الحضري الجماعي:

هي عبارة عن شبكة تتوسط المحيط الحضري للمدينة وتربط بين مختلف أحيائها، تتأثر شبكة النقل الحضري الجماعي 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.

#### 1.2.3 مكونات شبكة النقل الحضري الجماعي:

ويمكن ترتيب الخطوط المكونة لشبكة النقل الحضري الجماعي على أساس المعايير التالية:

أ. **الخطوط الضرورية:** وهي الخطوط التي تضمن الربط بين مختلف الأحياء للمنطقة العمرانية بالمركز الرئيسي، أو مناطق الجذب والنشاطات المدنية وذلك بالمرور عند الاقتضاء بمراكز ثانوية، إلى جانب المراكز ذات المنفعة العمومية الأكثر أهمية، كالمراكز الاستشفائية، المحطات (السكك الحديدية) والمدارس.

ب. **الخطوط النفعية:** وهي الخطوط التي تربط مختلف الأحياء فيما بينها.

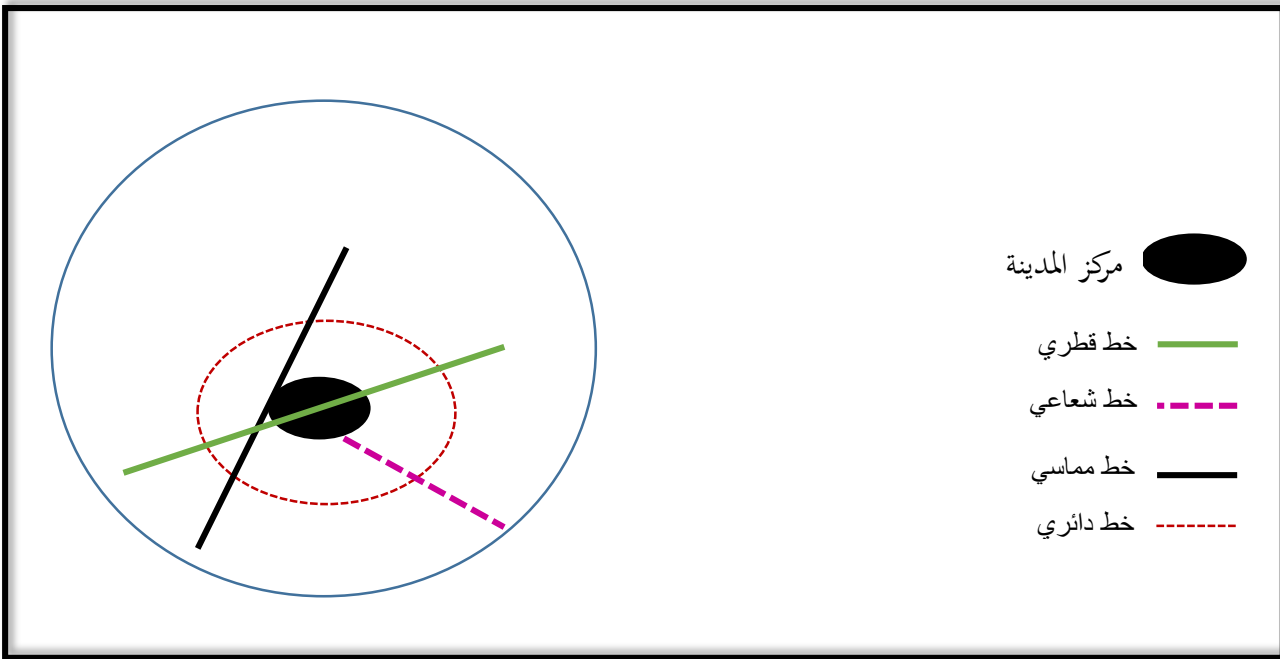
ج. **الخطوط الملائمة:** وهي خطوط ليست ضرورية أو مهمة جدا، ولكنها تمكن المستعملين من التنقل عليها بسهولة وبسرعة وبكل راحة.

ويمكن أيضا ترتيب الخطوط على أساس معايير عمرانية تتعلق بدراسة وتخطيط المسالك إضافة إلى اختيار وسيلة النقل المستعملة، ويكون هذا الترتيب على النحو التالي:

#### 1. حسب أنواع المسالك:

- **خطوط شعاعية:** وهي الخطوط التي تربط الضواحي المتطرفة للمدينة على شكل شعاعي.
- **خطوط مماسية:** وهي الخطوط التي تربط الضواحي المتطرفة فيما بينها، وتمر مماسيا بالمدينة.
- **خطوط دائرية:** وهي الخطوط التي تربط جميع نقاط المنطقة العمرانية بعضها دون قطع وسط المدينة أو مرور مماسيا به، ولكنها تحيط بالمنطقة العمرانية على شكل حلقة.
- **الخطوط القطرية:** وهي الخطوط التي تربط الضواحي المتطرفة فيما بينها مرورا بوسط المدينة.

الشكل رقم (01): ترتيب الخطوط الحضرية لشبكة النقل الحضري حسب تخطيط المسالك



2. حسب وسيلة النقل:

تعدد خطوط النقل المشغلة لخدمة النقل الجماعي وذلك حسب وسائل النقل المستعملة:

● الخطوط عبر المواقع الخاصة أو ذات الطريق الثابت: ويقصد بها تلك الخطوط التي تستغلها وسيلة نقل

ذات حركة حرة مثل: Téléphérique Tramway.

● الخطوط ذات الطريق الثابت جزئياً: حيث تتبع فيه المركبات مسالك محددة وتكون لها نوعين من حرية

الحركة في تنقلها مثل الحافلات التي تستعمل الاسلاك الكهربائية.

● الخطوط ذات الطريق الحر: وتكون فيها حركة المركبات ذات حرية كبيرة في الاتجاهين مثل مسالك الحافلات.

2.2.3 دراسة شبكة النقل الحضري الجماعي:

من اجل وضع دراسة لشبكة النقل الحضري الجماعي لابد من دراسة مجموع العناصر والعوامل المرتبطة في شبكة

النقل الحضري والتي يمكن حصرها في:

أولاً: العناصر المرتبطة بدراسة شبكة النقل الحضري الجماعي:

◀ العناصر المرتبطة بالناقل: مثل الاستثمارات في مجال المنشآت القاعدية والعتاد المتحرك، تكاليف التسيير والمستخدمين، وهي عناصر ذات طابع اقتصادي.

◀ العناصر المستقلة عن الناقل: مثل خصائص الموقع والنسيج العمراني، حجم التنقلات (التدفقات والوجهات)

فهذه العناصر تؤثر على نظام النقل لكونها تحدد تغيرات على مستوى الهياكل القاعدية وكذا على أنماط استغلال الشبكة.

◀ المنشآت القاعدية:

إعادة تهيئة المنشآت القاعدية الحالية وذلك على ضوء التغيرات التي تطرأ على المنطقة ومجال تأثيرها حيث أن تطور النشاطات العمرانية التي تحدث تخلق متطلبات جديدة.

◀ نقاط التوقف:

تقوم بتحديد مداخل النقل المختصة، وتحديد نقاط التوقف يدخل ضمن تنظيم وهيكل المناطق التي يتم تغطيتها بوسائل النقل العمومي.

◀ موقع المحطة الحضرية:

إن تحديد موقع المحطة الحضرية يتم عن طريق دراسة تحليلية لمجموعة من المعطيات الديمو-اقتصادية (السكان المؤسسات التعليمية، المراكز التجارية، مستشفيات ومراكز الترفيه). والتي تعتبر من العوامل الأساسية المنتجة لحركة السير، وكذلك عن طريق إحصاء حركة السير وذلك بواسطة إجراء (مبدأ/الوجهة) وكذلك التحقيقات العائلية.

ثانياً: العوامل المؤثرة في شبكة النقل الحضري:<sup>1</sup>

من أهم العناصر التي تتحكم في طبيعة وكيفية تصميم شبكة النقل الحضري داخل المدينة هي:

◀ أصل ومنبع الحركة: هو المكان أو نقطة انطلاق الشخص نحو مقصد معين ، ففي المتوسط فإن الفرد

الواحد يقوم بثلاثة أو أربعة تنقلات في الوسط الحضري يوميا لغرض ما ، بحيث في كل مرة يتم تلبية الغرض

يتولد تنقل جديد ، وتتغير الفترة الزمنية بين تنقل وتنقل آخر جديد حسب الغاية من التنقل.

<sup>1</sup>- شاكر بلخضر مرجع سابق ص 15-16

### ◀ نمط النقل:

أي وسيلة النقل المستخدمة، حيث يتوقف اختيار نمط نقل معين على حساب بقية الأنماط على عدة عوامل: كالسرعة، الراحة.

### ◀ المسلك المتبع:

يشمل المسلك المتبع أو مسار الطرق التي يتم استخدامها أثناء التنقل داخل المدينة، حيث يمكن للمسلك أن يتغير في حالة عرقلة السير.

### ◀ المقصد:

هو الوجهة النهائية المراد بلوغها، يؤثر توزيع الأنشطة الاقتصادية في الوسط الحضري للمدينة بشكل كبير في تغير المقصد المطلوب إلا إذا كانت وجهة المتنقل هي العمل.

### ثالثاً: شبكة الخطوط وتنظيم الوسط الحضري:

لكي يكون لسياسة النقل الحضري فعالية لابد من أن يؤدي هذا النقل الغرض المنوط به والذي يهدف إلى تغطية جميع المسالك لتوفير أكبر وانتشار للخدمة داخل الوسط الحضري.

### ◀ الربط بالشبكة:

من الضروري أن تكون سياسة النقل في المنطقة العمرانية مرتبطة ارتباطاً وثيقاً بسياسة التطور الحضري، فربط الأحياء بوسط المدينة هي عامة تأخذ كأولوية في بداية الدراسة لأنها تشمل عادة أكبر طلبات النقل.

### ◀ تغطية الوسط الحضري:

داخل الأحياء تنظيم المساحة الحضرية يجب أن يسمح بتغطية جيدة للسكان (المتقلين) والنشاطات عن طريق الخطوط والمواقف والانتشار الجيد للخطوط وإقامة المواقف يستند بدرجة كبيرة على التوزيع لكثافة السكان ونقاط الجذب.

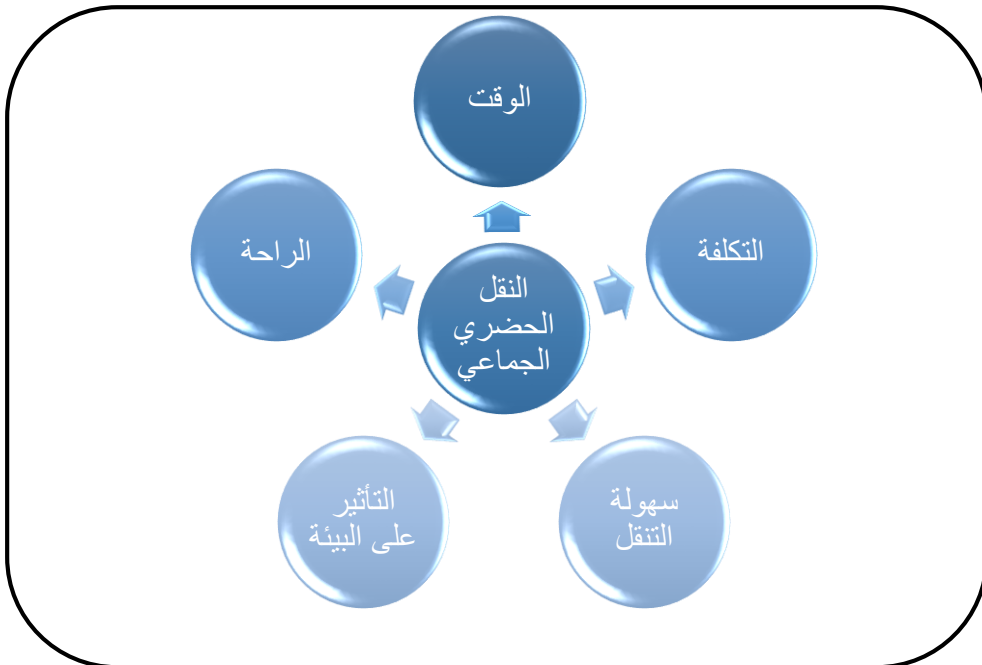
الطرق المستعملة من طرف النقل الجماعي يجب أن تسمح بأحسن شروط الدخول والعبور للحي، وما يعتبر مهما أثناء التخطيط لإنشاء شبكة الطرق تصور تهيئة الطرق المستعملة من طرف الحفلات (إما طرق مفتوحة للحركة العامة أو طرق مخصصة).

### 3.3 الأهداف التي يرمي إلى تحقيقها النقل الحضري الجماعي<sup>1</sup>:

يعتبر نظام النقل الجماعي وسيلة لتحقيق هدف شامل يتمثل في تمكين كل المستعملين من التنقل إلى كل الجهات (مقر العمل، المسكن، الخدمات، المراكز التجارية) في أحسن الظروف (السرعة، الأمن، الراحة) وللوصول إلى هذا الهدف لا بد من تحقيق الأهداف التالية:

- ❖ **سهولة التنقل:** ويكون ذلك بضمان تنقل المستعملين إلى كل نقاط وجهاتهم (أماكن العمل والخدمات وأماكن الترفيه).
- ❖ **الوقت المستغرق في التنقل:** ويكون ذلك بتقليل الوقت الذي يستغرق المستعمل خلال تنقله.
- ❖ **الراحة:** ضمان شروط الراحة لمستعملي النقل الجماعي (نظافة، تهوية)
- ❖ **الأمن:** رفع معدلات الأمان داخل الوسط الحضري.
- ❖ **التكلفة:** تخفيض التكاليف التي يتحملها مستعملي النقل.
- ❖ **التأثير على البيئة:** تجنب التأثير على ظروف العادية لحياة المواطنين بالتخفيض من تلوث المحيط الذي تسبب فيه وسائل النقل، إلى جانب الضجيج الذي تحدثه المركبات.

شكل رقم(02): الأهداف التي يرمي إلى تحقيقها النقل الحضري الجماعي



المصدر: إنجاز الطالبة 2016

<sup>1</sup> بوغريس صابر وشيوخ حليم مرجع سابق ص 17

### 4.3 المؤشرات التي يركز عليها نظام النقل الحضري الجماعي<sup>1</sup>:

#### ❖ قرب السكن من المحطات ونقاط التوقف:

يمكن تحديد المسافة القصوى لبلوغ نقاط التوقف التي يمكن قطعها مشيا على الأقدام ب: 300 متر، بوقت مستغرق بين 5 و 10 د مشيا على الأقدام مع مراعاة العوائق الفيزيائية.

#### ❖ الوقت المستغرق في النقل:

إن حساب الوقت المستغرق في النقل حسب مختلف أنماطه يسمح بمقارنة النتائج المحصل عليها مختلف الأنماط لتحديد الوقت المستغرق في التنقل فيما يتعلق بالنقل العمومي يجب الأخذ بعين الاعتبار أوقات التنقل مشيا على الأقدام وكذلك وقت الانتظار في الموقف.

#### ❖ درجة ومستوى الضجيج:

الضجيج هو أكبر أعداء المجتمعات العصرية، ومصادره كثيرة منها وسائل النقل، وقد عمدت بعض الدول الأوروبية إلى تحديد مستويات الضجيج ب 55 ديسبل نهارا و 45 ديسبل ليلا، ولا يسمح بإقامة مناطق سكنية جديدة قبل التأكد من سلامتها من الضجيج وقد عمدت أيضا إلى إقامة حواجز للضجيج.

#### ❖ حكم مستعملي النقل وردود أفعالهم:

يتم ذلك عن طريق إجراء تحقيقات مع كافة فئات السكان التي لا تتردد على استعمال وسائل النقل الجماعي، وهذا يمكن من معرفة الأسباب التي تدفع الأفراد إلى الابتعاد عن استعمال وسائل النقل العمومي، هذه التحقيقات تصدر من خلال الحكم على:

قرب نقاط التوقف، الازدحام داخل الحافلة وكذا الضجيج، انتظام الخدمة عدد التبادلات (التغيير في الخط أو في نمط النقل)، النظافة، التهوية، الخدمة المقدمة بصفة عامة.

<sup>1</sup> بوغريس صابر وشيوخ حليم مرجع سابق ص 18

## 4. التنقلات الحضرية:

1.4 تعريف التنقلات الحضرية<sup>1</sup>:

تعبر تنقلات الافراد عن الحركة لمختلف الأسباب وتسمح لهم بتلبية حاجتهم المختلفة، والحركة الحضرية بدورها هي مجموع التنقلات في المحيط الحضري متضمنة السبب في ذلك والوسيلة المتخذة، نقطة انطلاق الحركة ووقتها وسببها.

2.4 أنواع تنقلات الأفراد داخل الوسط الحضري<sup>2</sup>:

## أ. التنقلات الدورية:

هي تنقلات ضرورية لا بد منها كالتنقل (منزل-عمل)، تتميز هذه التنقلات بدرجة عالية من الدورية كونها تتكرر على نحو منتظم في أغلب الأحيان وبشكل يومي وهذا ما يسهل في عملية التنبؤ بها.

## ب. التنقلات المهنية:

كما سبق أعلاه هذه التنقلات تتعلق بمهنة أو عمل الفرد وهي تحدث أثناء ساعات العمل المقررة.

## ج. التنقلات الشخصية:

هي التنقلات التي يقوم بها الأفراد بشكل طوعي أو اختياري كالتسوق مثلاً.

## د. التنقلات السياحية:

هي تنقلات تتم في الغالب في المدن السياحية، وتمتاز هذه التنقلات بكونها موسمية وخلال أوقات معينة.

## هـ. تنقلات الشحن والتفريغ:

تتعلق هذه التنقلات بتوزيع الشحنات وإمداد المصانع والمحلات لتلبية الاستهلاك فتكون مراكز التوزيع مرتبطة بمنافذ البيع بالتجزئة.

<sup>1</sup> سليم بوقنة، دراسة نوعية الخدمة لدى مستعملي النقل الجماعي: دراسة ميدانية في مدينة قسنطينة، جامعة منتوري 2005 ص 109

<sup>2</sup> شاكر بلخضر مرجع سابق ص 14، 15

## 5. تخطيط النقل الحضري:

1.5. مفهوم مخطط النقل<sup>1</sup>:

تأتي الحاجة اليومية للنقل هي كما لو أنها حاجة بيولوجية إلى البحث عن كفاءات تلبيتها ، ومن ذلك يطرح موضوع وفرة وسائل النقل التي بإمكانها أن تفي بالغرض ، وعلى اعتبار أن النقل داخل المدينة وخارجها يعد خدمة عمومية إن لم تضمنها الدولة والقيام بها فإنها تتدخل لتنظيمها مما يقوم بها شريك آخر، ومن ذلك فإن مفهوم مخطط النقل هو مجموعة الإجراءات الميدانية التي تقوم بها الدولة ممثلة في السلطات المختصة من أجل توفير كل شروط النقل المريح ، ويتكون مخطط النقل من مجموعة من خطوط قائمة على استغلال الهياكل القاعدية المتاحة وهي مصنفة حسب الاتجاه:

- خطوط وطنية.
- خطوط بين المدن.
- خطوط ريفية.
- خطوط حضرية.

2.5. أهدافه<sup>2</sup>

حسب المادة رقم 6 من مرسوم التنفيذي رقم 04-416 المؤرخ في 20/12/2004 فإن الهدف من مخطط النقل:

- يحدد الاتصالات المنتظمة عبر الطرقات والسكك الحديدية ذات المنفعة المحلية ويضبط المخطط التوجيهي للمنشآت الأساسية للنقل، لا سيما تلك المرتبطة باستقبال ومعاملة المسافرين وكذا مشاريع الاستثمار المتصلة بها.
- يحدد خدمات النقل النوعي غير الحضري عبر الطرقات.
- يحدد الأعمال الواجب القيام بها فيما يخص الاستثمار ويضبط مخطط تمويلها.

أما مخطط النقل الحضري الجماعي: هو الخطة المدروسة لضمان تشجيع النقل الجماعي (الحفلات) لتلبية مختلف أنواع التنقلات التي تتنوع من شخص لأخر ومن مجمع سكاني لأخر وهي (العمل، التسوق، الدراسة التنزه، تنقلات مختلفة). وذلك دون الخروج من الحدود المضبوطة التي تحددها الدراسة بشكل منظم ومنسق<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> الشافعي قادم، خربوش خالد، دراسة تحليلية لنقل الجماعي بمدينة مسيلة واقع وأفاق، مذكرة تخرج ENATT 2002 ص5

<sup>2</sup> مرسوم التنفيذي رقم 04-416 سنة 2004 عدد 82 ص27

<sup>3</sup> خالد خربوش مرجع سابق ص8

3.5 من يقوم بإعداد مخطط النقل الحضري<sup>1</sup>:

حسب المادة رقم 9 من المرسوم التنفيذي رقم 416/04 فيمن المسؤول عن إعداد مخطط النقل الحضري:

- رئيس المجلس الشعبي البلدي بالتشاور مع مدير النقل في الولاية المعنية عندما يكون محيط النقل الحضري منحصرًا داخل الحدود الإقليمية للبلدية.
- الوالي عندما يشمل محيط النقل الحضري إقليم عدة بلديات من نفس الولاية.
- الولاية المعنية عندما يتجاوز محيط النقل الحضري حدود إقليم ولاية واحدة وعندما يضم المحيط أكثر من 200.000 نسمة

ويصادق عليه حسب المادة رقم 10 من نفس المرسوم التنفيذي طبقا للمادة 44 من القانون رقم 13/01 المؤرخ في 07 أوت 2001 كل من:

- المجلس الشعبي البلدي المعني عندما يكون محيط النقل الحضري منحصرًا داخل الحدود الإقليمية للبلدية.
- المجلس الشعبي الولائي عندما يشمل محيط النقل الحضري إقليم عدة بلديات من نفس الولاية.
- الوزير المكلف بالنقل ووزير الداخلية والجماعات المحلية والوزير المكلف بالسكن والعمران عندما يتجاوز محيط النقل الحضري حدود إقليم ولاية واحدة وعندما يضم المحيط أكثر من 200.000 نسمة.

## 4.5. أهدافه:

يهدف مخطط النقل الحضري حسب المادة 08 من المرسوم التنفيذي رقم 416 /04 المؤرخ في 02 ديسمبر 2004 إلى:

- يحدد الاتصالات المنتظمة عبر الطرقات والسكك الحديدية في النقل الحضري وشبه الحضري والمنشآت الأساسية للنقل.
- يحدد النقل النوعي في الوسط الحضري وشبه الحضري.
- يضبط المخطط التوجيهي للمنشآت الأساسية للنقل، لا سيما تلك المرتبطة باستقبال ومعاملة المسافرين وكذا مشاريع الاستثمار المتصلة بها.
- يحدد الأعمال الواجب القيام بها فيما يخص الاستثمار ويضبط مخطط التمويل المتصل به.

<sup>1</sup> مرسوم التنفيذي رقم 04-416 سنة 2004 عدد 82 ص 27

## 5.5 مراحل إعداد مخطط النقل الحضري:

## أولاً: تحليل العرض الحالي:

- ◀ دراسة شكل الشبكة الحضرية الموجودة وتحليل مختلف المعطيات السوسيو اقتصادية.
- ◀ تحليل مختلف الثوابت المرتبطة بنوعية الخدمة القائمة.
- ◀ المعطيات المالية والتسييرية.

ثانياً: تحليل الطلب الحالي للنقل: من الضروري أن يستفيد الطلب الحالي للنقل على الزبائن المستعملين للنقل الحضري الجماعي إذ يمثل مصفوفة (انطلاق، وصول) على الشبكة.

- ◀ أوقات التنقلات (اليوم، الساعة).
- ◀ سبب التنقل (مسكن، عمل).

ثالثاً: تحليل القدرة على استيعاب السوق: يركز هذا التحليل على الزبائن في المرحلة القادمة للنقل الحضري الجماعي وهي دراسة لمختلف التنقلات وبالتالي الوصول إلى توقعات الطلب المستقبلي.

رابعاً: دراسة العلاقات: تتمثل في تقريب المعلومات السابقة وتحليل العلاقات (عرض، الطلب) (عرض، سوق) (طلب، سوق).

خامساً: حصيلة النتائج: يتم فيها تشخيص مفصل للحالة لتؤخذ كقاعدة لمختلف المراحل.

6.5 تطبيق مخطط النقل الحضري<sup>1</sup>

حسب المادة 13 من نفس المرسوم التنفيذي يتولى تطبيق مخطط النقل الحضري:

- مدير النقل في الولاية المختص إقليمياً فيما يخص تسيير الخدمات الحضرية لنقل الأشخاص عبر الطرقات واستغلالها.
- الوزير المكلف بالنقل فيما يخص تسيير خدمات السكك الحديدية الحضرية واستغلالها.
- الدولة والوالي المختص إقليمياً فيما يخص إنجاز وتسيير مشاريع الاستثمار ذات الطابع المهيكل والمنشآت الأساسية للنقل ذات البعد الوطني ن لا سيما تلك المرتبطة باستقبال ومعاملة المسافرين أو عندما يشمل المحيط الحضري إقليم عدة ولايات أو عندما يضم أكثر من 200.000 نسمة.

<sup>1</sup> مرسوم تنفيذي رقم 416/04 ص 28

- الوالي المختص إقليميا فيما يخص إنجاز وتسيير المنشآت الأساسية للنقل عندما يشمل المحيط الحضري إقليم عدة بلديات من نفس الولاية.
- المجلس الشعبي البلدي المختص إقليميا فيما يخص إنجاز أو تسيير المنشآت الأساسية للنقل عندما يكون المحيط منحصرا داخل الحدود الإقليمية للبلدية.

## 6. مخطط الحركة والمرور<sup>1</sup>:

### 1.6 مفهومه:

هو مخطط يتعلق بمجموعة المقاييس الإدارية التي تعمل على تحسين شروط الحركة بالمدينة وخاصة وسطها، ويحتل مكانة هامة في إعداد مخطط النقل من حيث الاحتياجات إلى هياكل قاعدية ثابتة ومتحركة.

### 2.6 اهدافه:

- ◀ الاستغلال الامثل للهياكل القاعدية الموجودة ضمن المجال الحضري.
- ◀ تحسين حركة المرور ويتم من خلال:
  - ✓ توزيع الحركة توزيعا ملائما مع مختلف التركيبة الحضرية.
  - ✓ تحديد أماكن ووضعيات الوقوف والتوقف.
  - ✓ التقليل من حوادث المرور داخل الوسط الحضري.

### 3.6 تحضيره: يمر بمرحلتين اساسيتين هما:

#### المرحلة الأولى: إنجاز مخطط الحركة والمرور

يحضر هذا المخطط بأخذ النقاط العامة التالية:

- ✓ محيط الدراسة: المدينة (الجانب الفضائي، والجانب السوسولوجي).
- ✓ الوضعية الحالية للنقل (الوسائل والقوانين).
- ✓ تحليل المعطيات.

<sup>1</sup> - قادري الدراجي رسالة ماجستير تحت عنوان النقل الحضري وأثره في التنمية العمرانية للمدينة (مدينة بوعرييج)، جامعة مسيلة، 2012، ص 38-39.

### المرحلة الثانية: المصادقة والإشهار على مخططات النقل والحركة:

إن مخطط الحركة تسهر عليه المصلحة الولائية للنقل ويصادق عليه المجلس الشعبي البلدي في حالة وجود المحيط الحضري داخل إقليم البلدية المعنية، بينما المجلس الشعبي الولائي في حالة وجوده داخل أقاليم العديد من البلديات أما فيما يخص المحيط الحضري الذي يتعدى نسبة الساكن به 400 ألف نسمة فإن مخططات النقل يشرف عليها مباشرة وزير النقل مع وزير الجماعات المحلية والبيئة.

والجدول الموالي يوضح مقارنة بين مخطط الحركة والمرور ومخطط النقل.

#### جدول رقم(03): يبين المقارنة بين مخطط الحركة والمرور ومخطط النقل.

مخطط النقل	مخطط الحركة والمرور
مخطط النقل يرمي إلى:	مخطط الحركة والمرور يرمي إلى:
- تحديد الهياكل القاعدية في الميدان.	- الاستعمال الجيد للهياكل القاعدية الموجودة،
- تحديد انظمة النقل (شروط السير والعمل).	- هذا الاستعمال يترجم إلى العناصر التالية:
- يغطي كل انماط النقل.	- سيولة حركة المرور.
- تحديد فعالية المشاريع (التقنية والمالية).	- النقل الجماعي.
- يركز أساسا على تحليل حركة السير وتقدير طلبات النقل.	- توقف العربات.
- دراسة حركة المرور، واستعمال الاراضي.	- امن المستعملين.
	- يحتوي على حلول قصيرة المدى.

المصدر: قادري الدراجي، (مرجع سابق) ، ص 39.

## خلاصة الفصل:

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

# الفصل الثاني

## دراسة التحليلية لمدينة

### عين بسام

تمهيد

الجزء الأول:

دراسة عمرانية لمدينة عين بسام

الجزء الثاني:

دراسة تحليلية لواقع النقل والتنقلات بالمدينة

تحليل الإستثمار

خلاصة الفصل

## تمهيد:

تعتبر الدراسة التحليلية الشاملة لمدينة عين بسام قراءة عمرانية متكاملة قصد التقرب منها والتعرف على جوانبها العمرانية، ومن أجل تشخيص الوضعية الحالية للمدينة وإعطاء قراءة متكاملة الجوانب سنعتمد في تحليلنا على القواعد العلمية الخاصة بعملية التحليل العمراني وهي الملاحظة والصور الفوتوغرافية، المخططات والوثائق المكتوبة.

إن الهدف الرئيسي من هذا الفصل هو تحديد ثم دراسة وتحليل واقع تنقلات سكان مدينة عين بسام، وارتكزت الدراسة في منهجيتها بشكل أساسي على المنهجين الوصفي والتحليلي، وذلك بالاعتماد على البيانات والمعلومات المتوفرة، وكذلك الزيارات الميدانية لواقع وسائل النقل المستخدمة في عملية التنقلات الحضرية في المدينة، بالإضافة إلى الاعتماد على استمارة تم توزيعها على مجموعة من السكان، لتقييم ومعرفة أهم المشاكل التي يعاني منها سكان أثناء تنقلاتهم بالمدينة كذا ما مدى احتياج المدينة لوسائل النقل الحضري بها.

## الجزء الأول:

## 1. تقديم مدينة عين بسام:

تأسست مدينة عين بسام سنة 1860، ثم تحولت المدينة إلى بلدية في 18/04/1914 ثم أصبحت مقر دائرة في تقسيم الإداري سنة 1974.

## 1.1 تاريخ النشأة:

إن النواة الأصلية التي نشأت منها مدينة عين بسام كانت عبارة عن سوق أسبوعي يدعى "سوق الجمعة" وهذا الأخير يقع بالقرب من المدينة الحالية إلى الناحية الشرقية وكان مكان تبادل السلع وتسويقها بين سكان المنطقة ونظرا للأهمية الاقتصادية للمنطقة أدت بالمستعمر لإقامة حامية عسكرية في مركز المدينة.

2.1 أصل التسمية<sup>1</sup>:

لقد تعددت الآراء حول تسمية المدينة "بعين بسام" فهناك من يقول أنها تعود إلى وجود عين ماء هامة كانت في حوزة شخص يدعى "ابن بسام" ومن هنا جاءت أصل التسمية منسوبة إليه.

وهناك من يعارض هذا الرأي وينفي وجود هذا الشخص ويكتفي فقط بوجود عين ذات المياه العذبة والمتدفقة والمسماة بابتسام ثم اشتق منها اسم الفاعل بسام وبذلك أصبحت تسمى ب " عين بسام"



صورة رقم (11): صورة بالقمر الاصطناعي لمدينة عين بسام

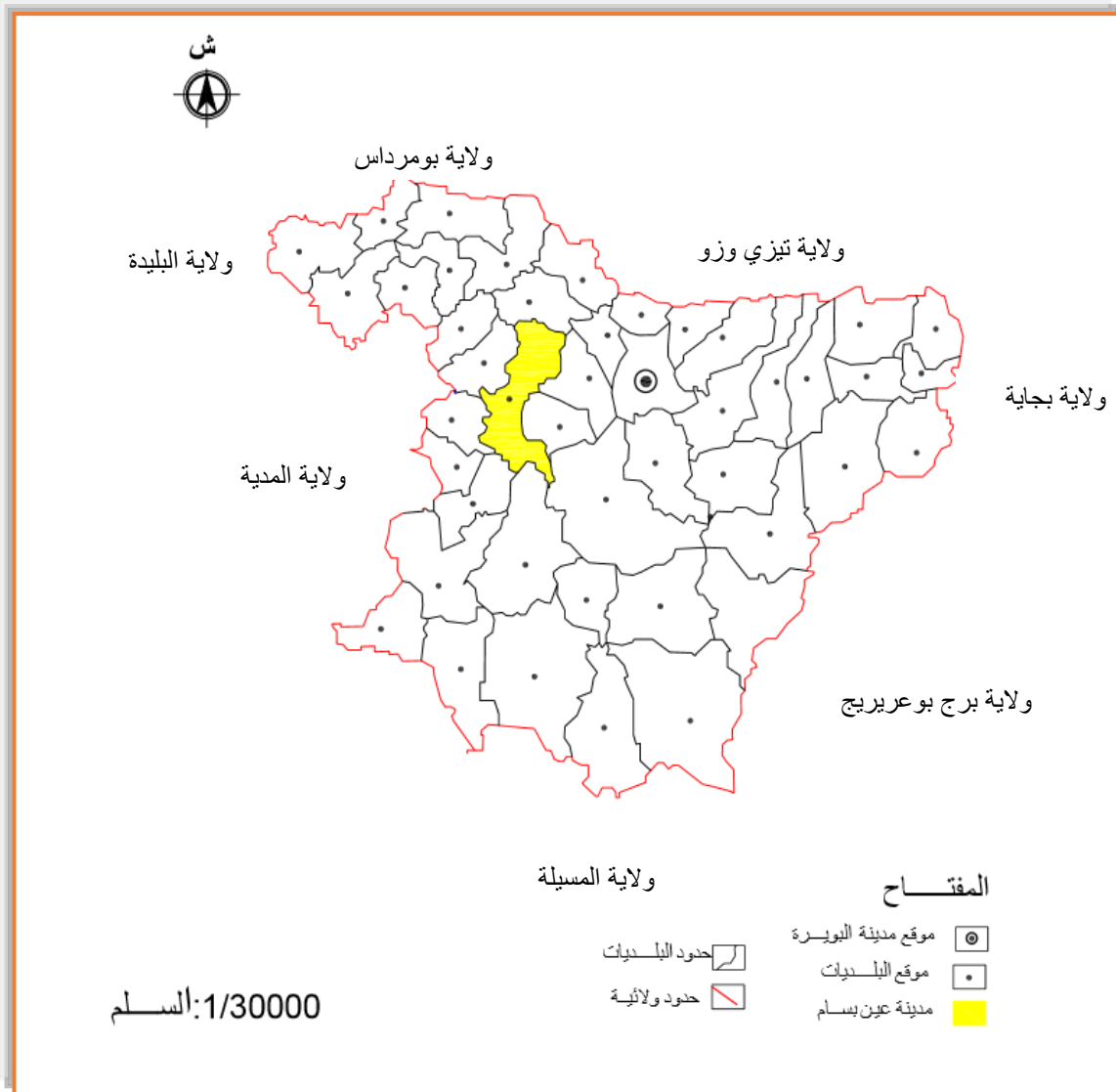
المصدر: Google Arth 2016

<sup>1</sup> المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لمدينة عين بسام 2014

## 2. الموقع والحدود<sup>1</sup>:

تقع بلدية عين بسام غرب ولاية البويرة تبعد عن مقر الولاية ب 24 كلم وعن العاصمة ب 130 كلم تتربع على مساحة قدرها 15730 هكتار .

### مخطط رقم(01): الخريطة الإدارية لولاية البويرة وموقع مدينة عين بسام



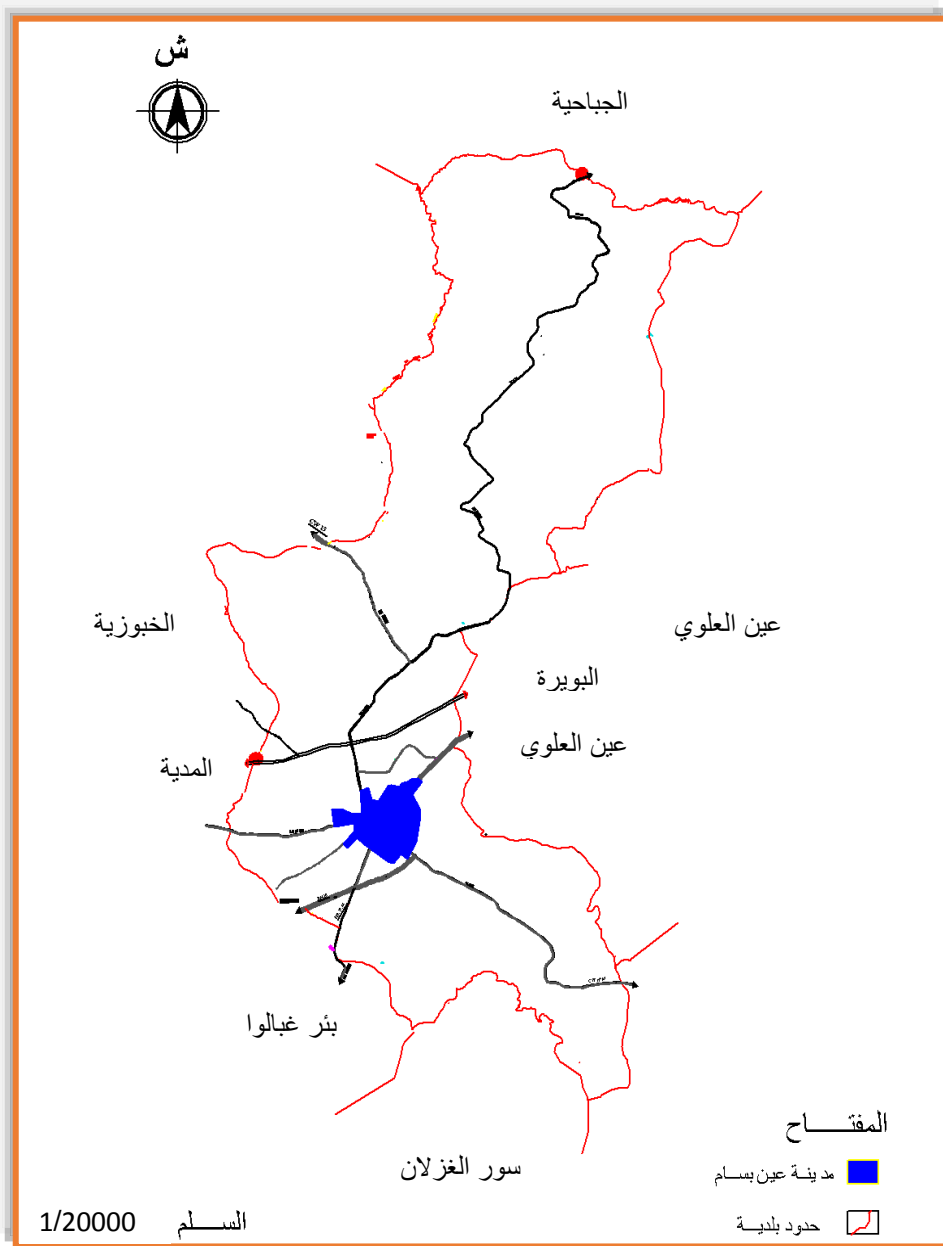
المصدر: 2016 www.Aliklil.com + معالجة الطالبة

<sup>1</sup>-المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لمدينة عين بسام 2014

1.2 حدود المدينة بالنسبة للبلدية: يحدها كل من:

- الشمال: الجباحية.
- الشرق: عين العلوي.
- الجنوب: سور الغزلان.
- الغرب: الخبوزية.

مخطط رقم (02): حدود مدينة عين بسام



المصدر: الاعتماد على مخطط التهيئة والتعمير 2014 + معالجة الطالبة 2016

## 2.2 نشأة وتطور المدينة:

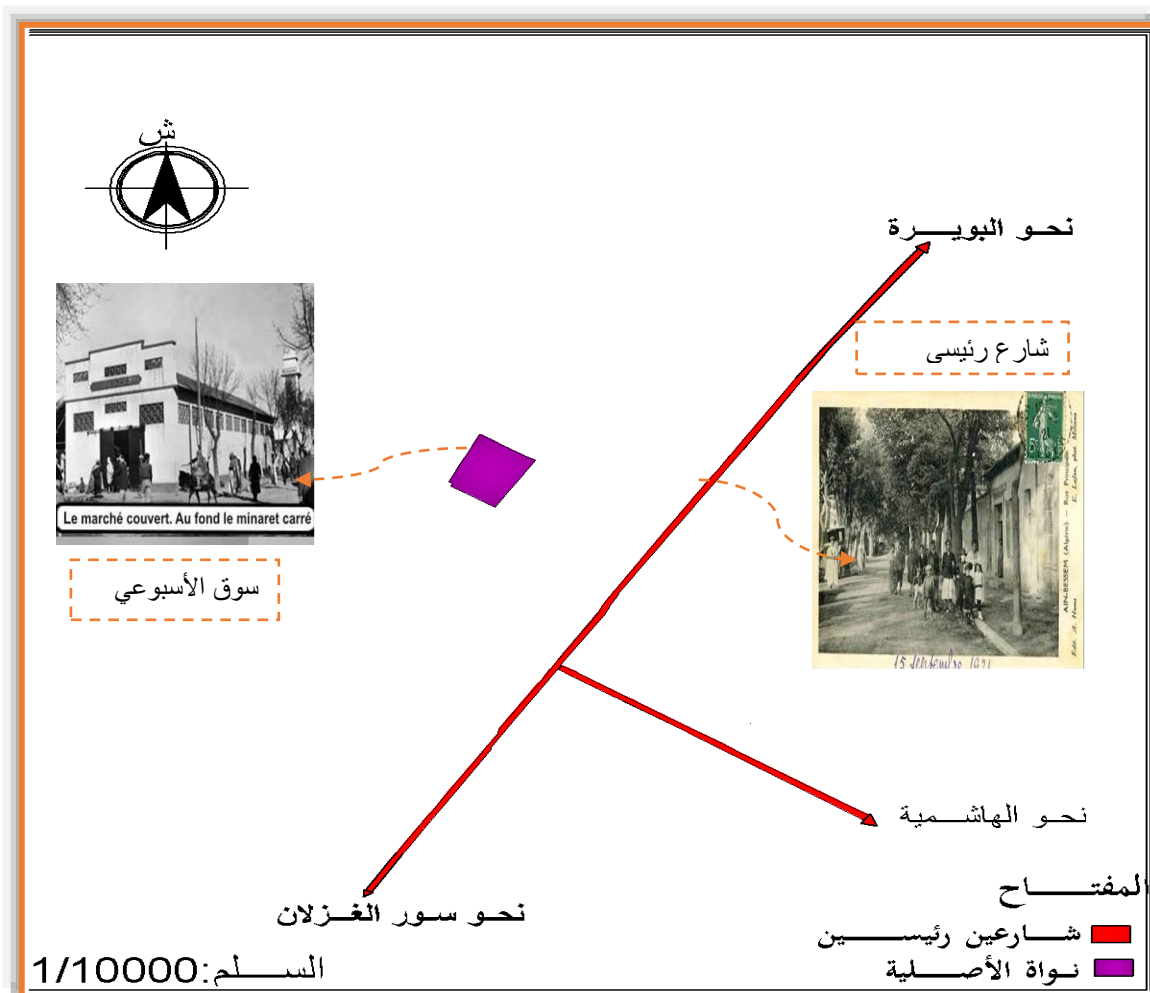
إن الهدف من دراسة التطور العمراني لأي مدينة هو فهم التغيرات التي طرأت على النسيج العمراني واستهلاك المجال وكذا المظهر العام للمدينة بالإضافة إلى معرفة مدى أهمية النسيج الحضري الموجود.

وقد تبلور التطور العمراني لمدينة عين بسام عبر المراحل التالية:

### ❖ مرحلة الأولى: النواة الأصلية للمدينة<sup>1</sup>:

إن النواة الأصلية التي نشأت منها مدينة عين بسام كانت عبارة عن سوق أسبوعي يدعى سوق الجمعة وهذا الأخير كان يقع من المدينة الحالية إلى الناحية الشرقية وكان مصدر تبادل السلع وتسويقها وهو نقطة جذب اقتصادية.

### منحط رقم (03): النواة الأصلية للمدينة



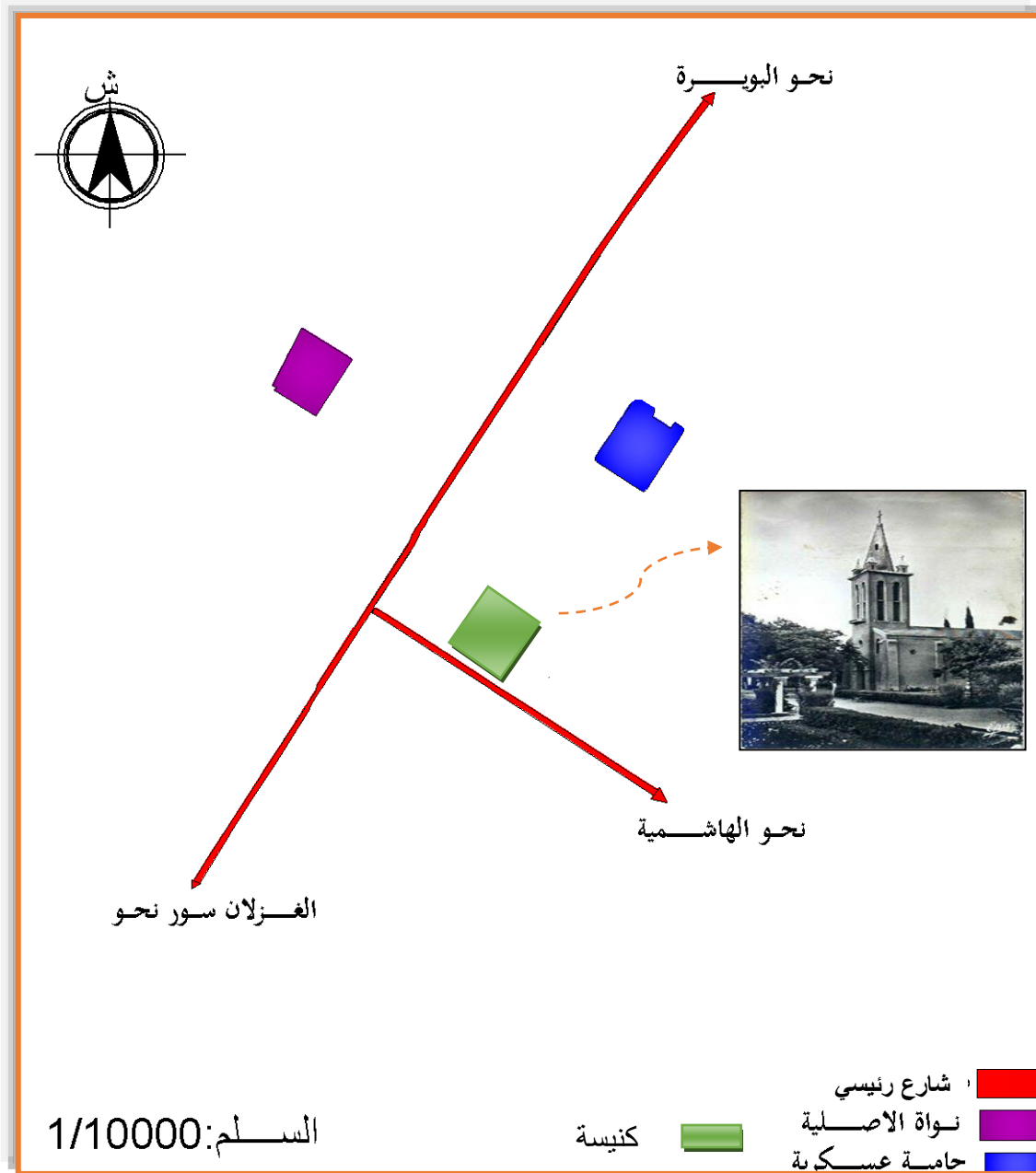
المصدر: معالجة الطالبة 2016

1- إراري راجح وزملائه مذكرة تخرج "إعادة هيكلة المنطقة المعمرة دراسة حالة مدينة عين بسام" لنيل شهادة مهندس دولة في ت ح جامعة المسيلة سنة 2000 ص 13

❖ مرحلة الثانية: قبل 1900

نظرا لأهمية المدينة من ناحية الاقتصادية أدى بالمستعمر لإقامة حامية عسكرية وكذا كنيسة بمحاذاة الشارع الرئيسي سنة 1877م في مركز المدينة الحالية التي بمقتضاها تأسست مدينة عين بسام وتحولت إلى بلدية سنة 1914م.

مخطط رقم (04): مرحلة دخول المستعمر للمدينة

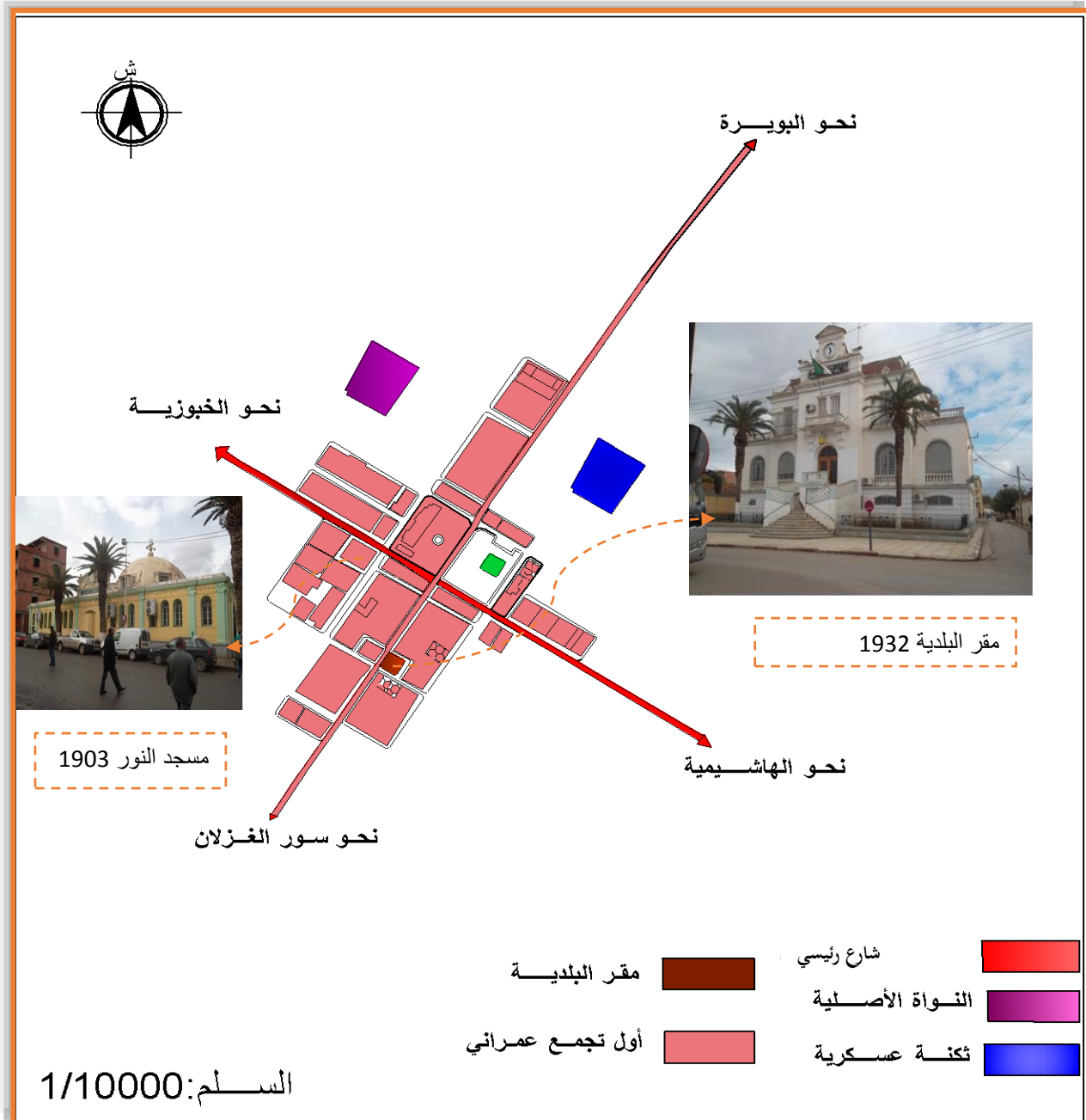


المصدر: معالجة الطالبة 2016

❖ مرحلة ثالثة: (1900-1953)

شهدت المدينة في هذه الفترة توسع عمراني خاصة بعد احتلال الفرنسي للمنطقة فكانت هناك حركة هجرة نحو هذه الأخيرة وتكررت السكنات حول مركز المدينة وعلى الشوارع الرئيسيين للمدينة وتميزت البنايات بالطابع العربي الإسلامي.

مخطط رقم (05) مرحلة توسع المستعمر في المدينة



المصدر: مخطط التهيئة والتعمير 2014 + معالجة الطالبة 2016

### ❖ مرحلة الرابعة: (1953-1962)

عرفت هذه المرحلة بقيام السلطات الفرنسية بإنشاء مساكن جماعية كحي مبروكة وحي 410 مسكن خاصة بعد 1953، أما في الفترة الممتدة بين (1957-1962) شهدت المدينة أزمة حادة نتيجة الهجرة الريفية مما أدى على ظهور عدة أحياء قصديرية وأحياء فردية على حساب الشكنة العسكرية. وغلب في هذه الفترة الطابع الشطرنجي.

مخطط رقم(06): مرحلة قبيل الاستقلال 1953-1962

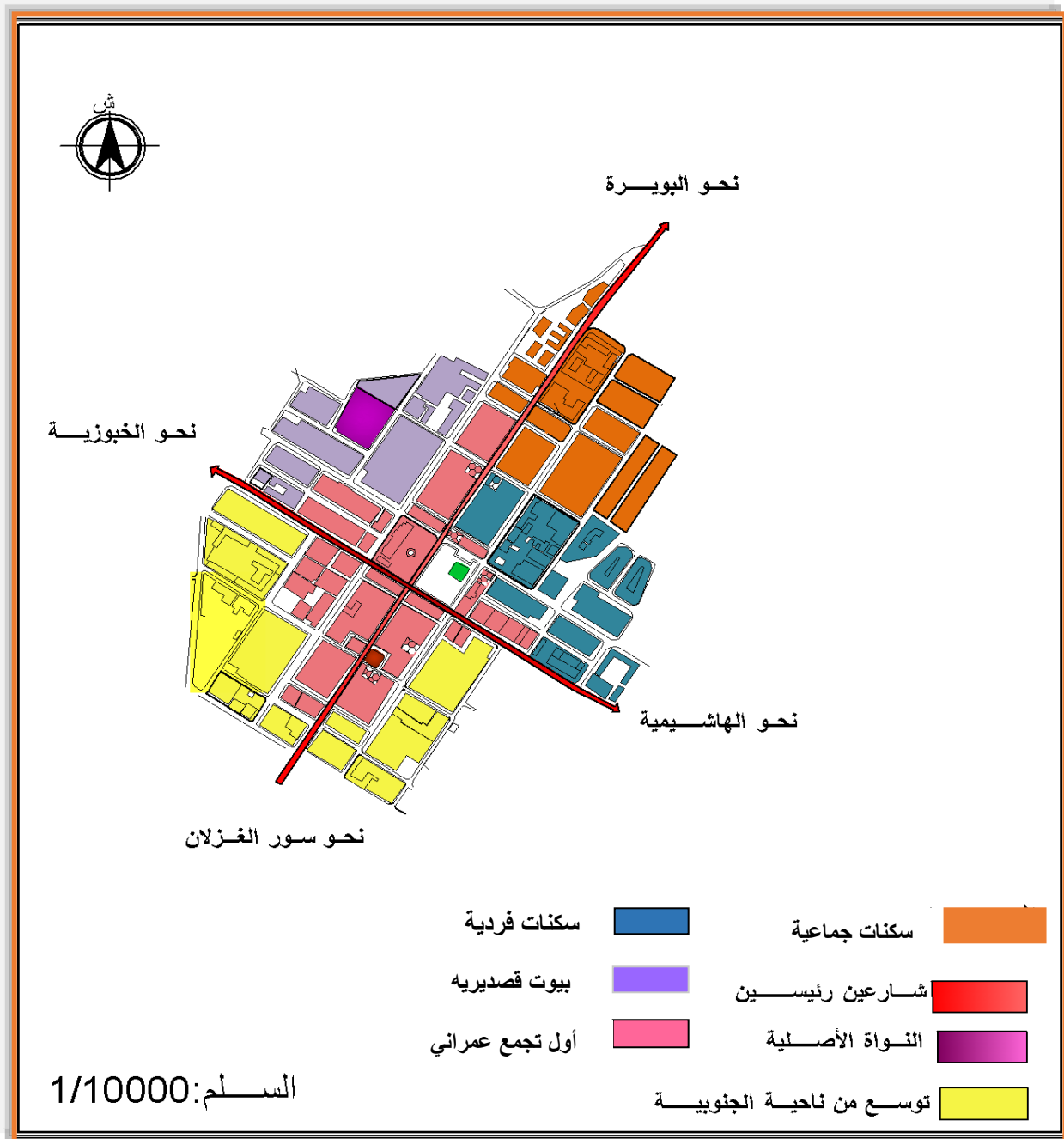


المصدر: مخطط التهيئة والتعمير 2014 + معالجة الطالبة 2016

❖ مرحلة الخامسة: (1962-1972)

شهدت المدينة ركود في التوسع العمراني حيث ظل قطاع السكن متأخر حتى نهاية السبعينيات، كما عرفت في هذه الفترة نزوحا ريفيا صاحبه ظهور أحياء فردية في جنوب المدينة.

مخطط رقم (07): مرحلة بعد الاستقلال 1962-1972

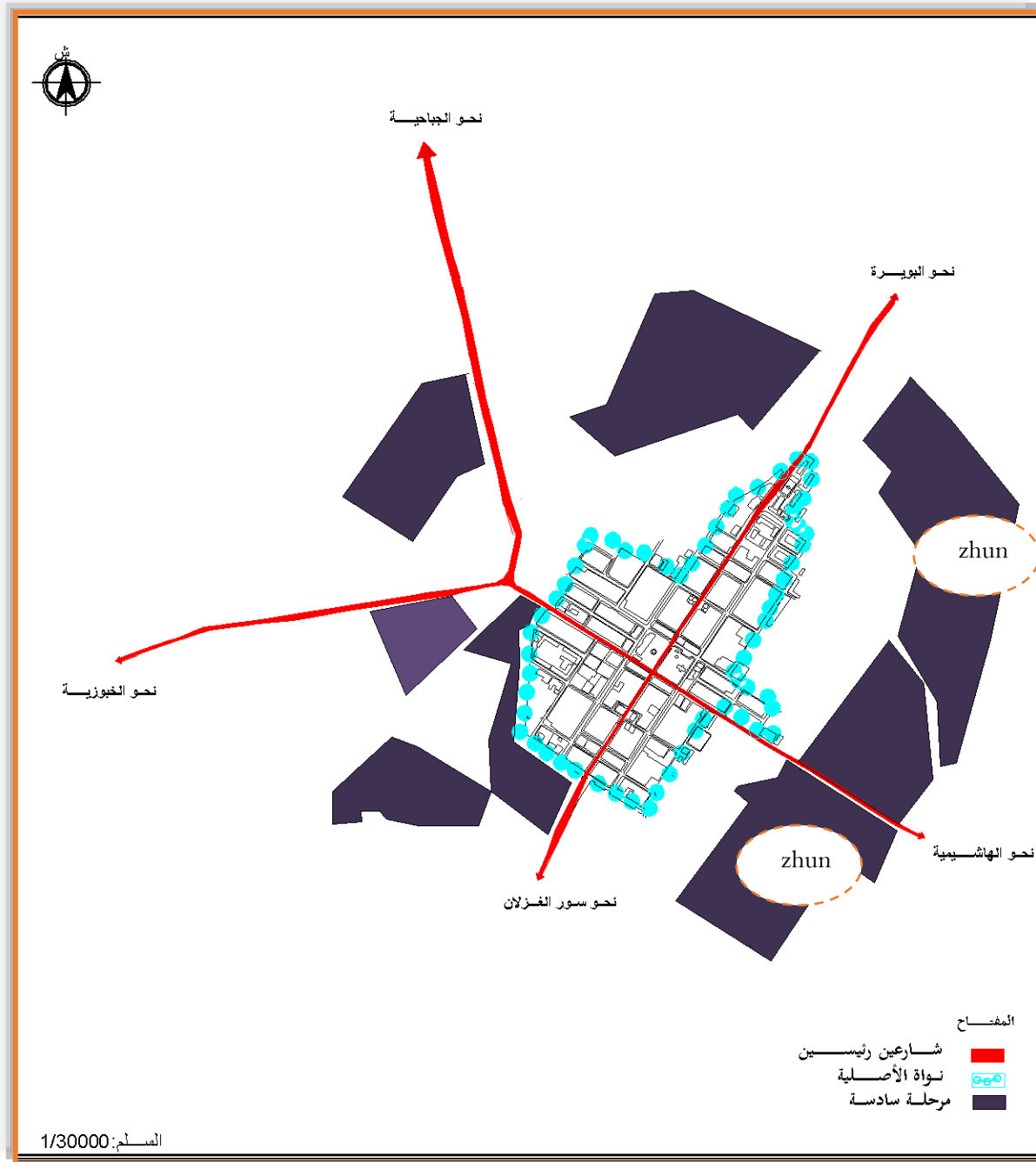


المصدر: مخطط التهيئة والتعمير 2014 + معالجة الطالبة 2016

❖ مرحلة السادسة: (1972-1990)

اكتسبت المدينة عدة مشاريع سكنية نتيجة للتطورات الاقتصادية والاجتماعية من جهة، وإلى النمو السكاني من جهة أخرى، والمتمثلة في المنطقة الحضرية السكنية الجديدة الواقعة في الجهة الشرقية للمدينة وكذا توسعات من ناحية الشمال الغربي للمدينة.

مخطط رقم (08): ظهور المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير

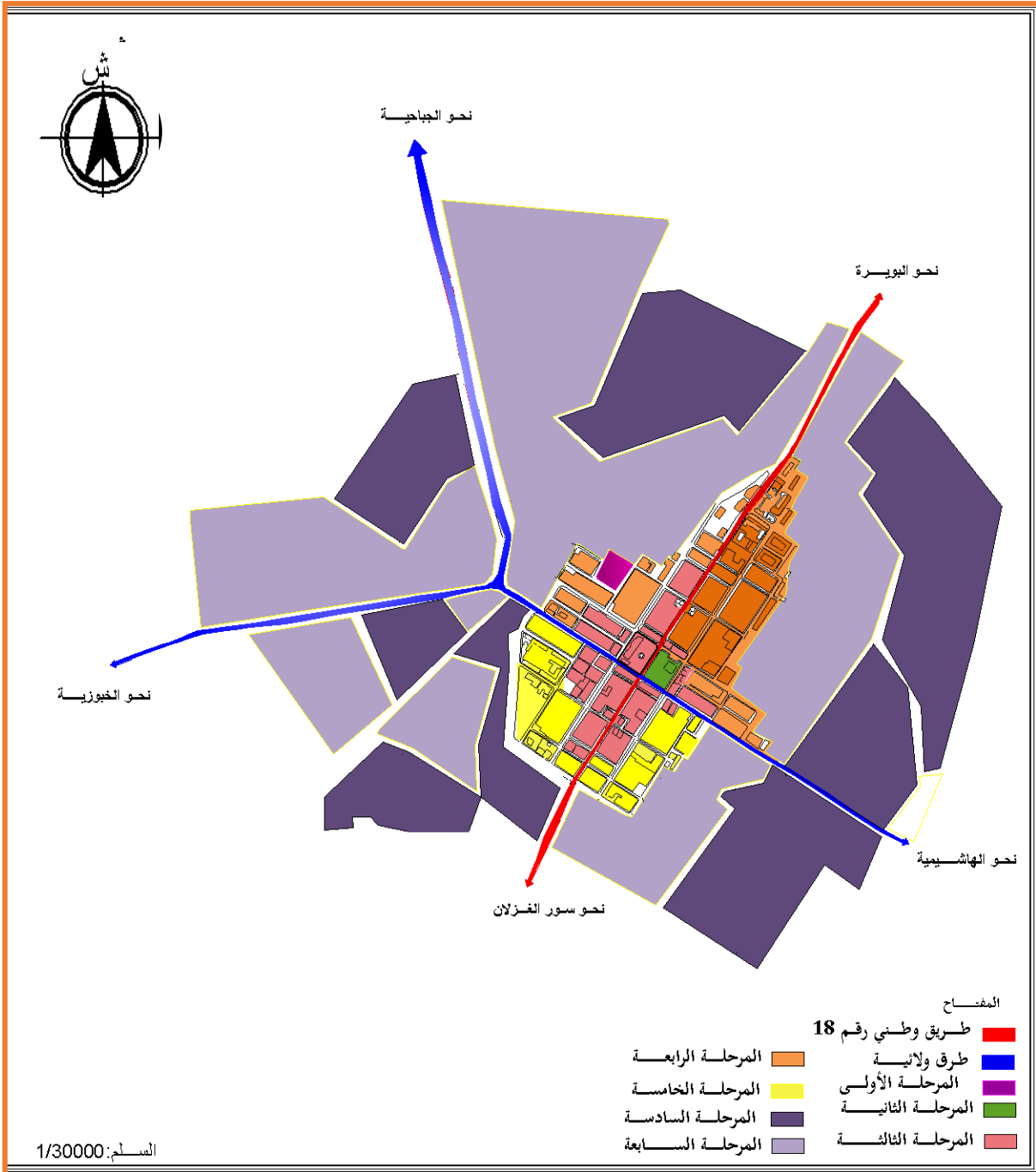


المصدر: مخطط التهيئة والتعمير 2014 + معالجة الطالبة 2016

❖ مرحلة السابعة: من 1990 إلى يومنا هذا

وهي من أهم مراحل التطور العمراني للمدينة نتيجة للتطورات التي باتت تزخر بها هذه الأخيرة حيث شهد النسيج العمراني للمدينة توسعا هائلا على حساب كل المحاور مع استمرار تزايد التجهيزات وأماكن النشاطات خاصة في الجهة الشمالية والغربية للمدينة، مع استمرار النمو وتوسع العمراني في نفس الاتجاه.

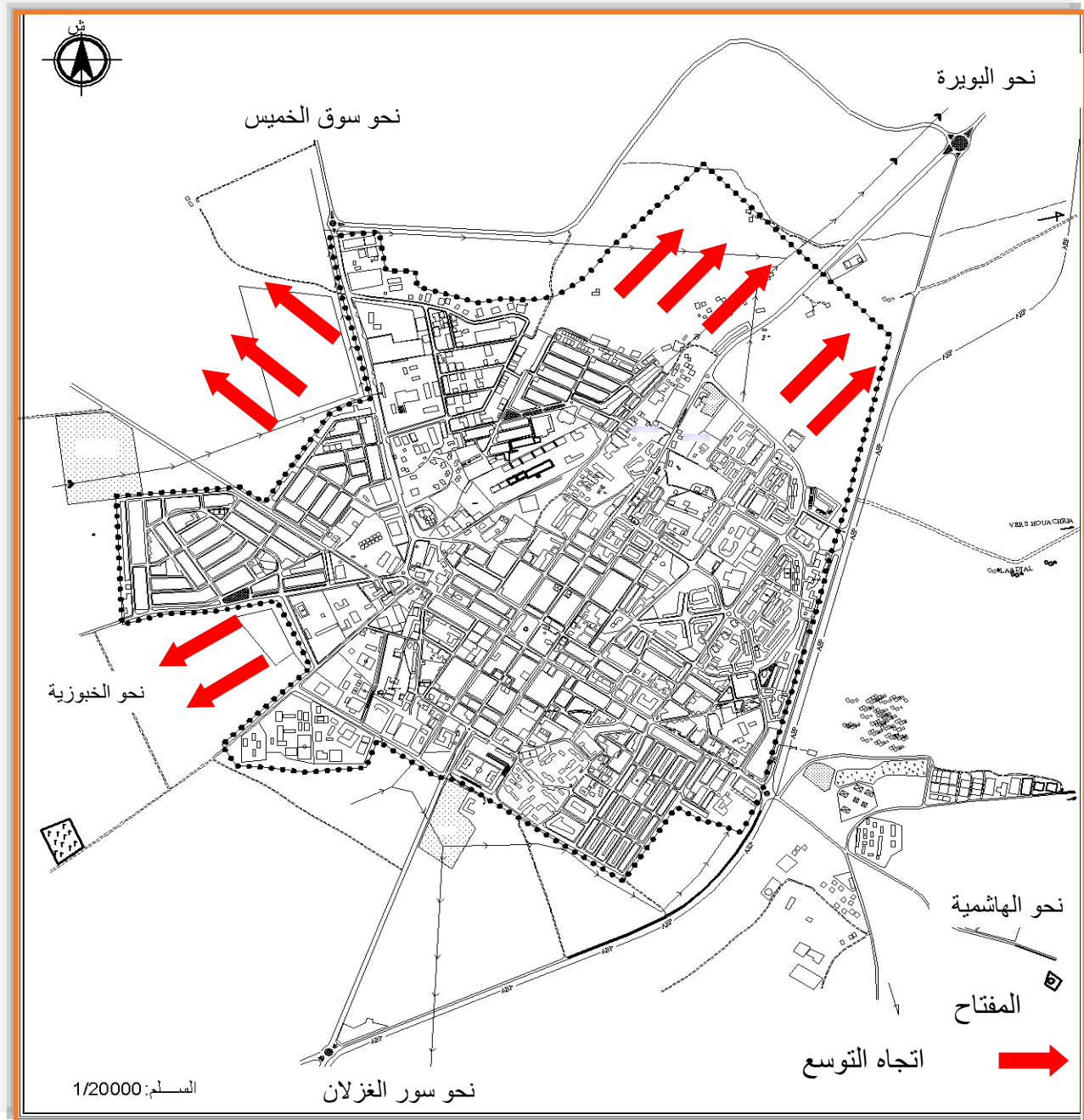
مخطط رقم(09): المرحلة الحالية للمدينة



المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير + معالجة الطالبة

### 3.2 اتجاه التوسع العمراني للمدينة:

تشهد المدينة توسع عمراني في جهة شمال الغربي وكذا الشمال الشرقي للمدينة حيث تضم عدة مشاريع تجهيزات منها محطة نقل البري ومستشفى، متوسطة تكوين مهني منها في مرحلة الإنجاز ومنها في قيد الإنجاز، وكذا عدة مشاريع سكنية، مما يخلق صعوبة التنقل جراء هذا التوسع  
مخطط(10): اتجاه التوسع العمراني للمدينة



المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2014 + معالجة الطالبة

4.2 منافذ المدينة: لمدينة عين بسام 07 منافذ تربط المدينة بجل المناطق المجاورة لها، حيث تسمح هذه المنافذ

بعملية الحركة والتنقل المتبادل فيما بينها تتمثل هذه المنافذ في:

- منفذ 1 من ناحية الشمال الشرقي طريق الوطني رقم 18.
- منفذ 2: من ناحية الجنوب طريق الوطني رقم 18.
- منفذ 3: طريق الإجتنابي من ناحية الشرقية للمدينة
- منفذ 4: من الناحية الشمالية طريق الولائي رقم 125.
- منفذ 5: من ناحية الغربية طريق الولائي رقم 225.
- منفذ 6: من ناحية الشرقية طريق الولائي رقم 96.
- منفذ 7: من ناحية الشمال الغربي للمدينة.

صور رقم 12 و13 توضح بعض منافذ المدينة



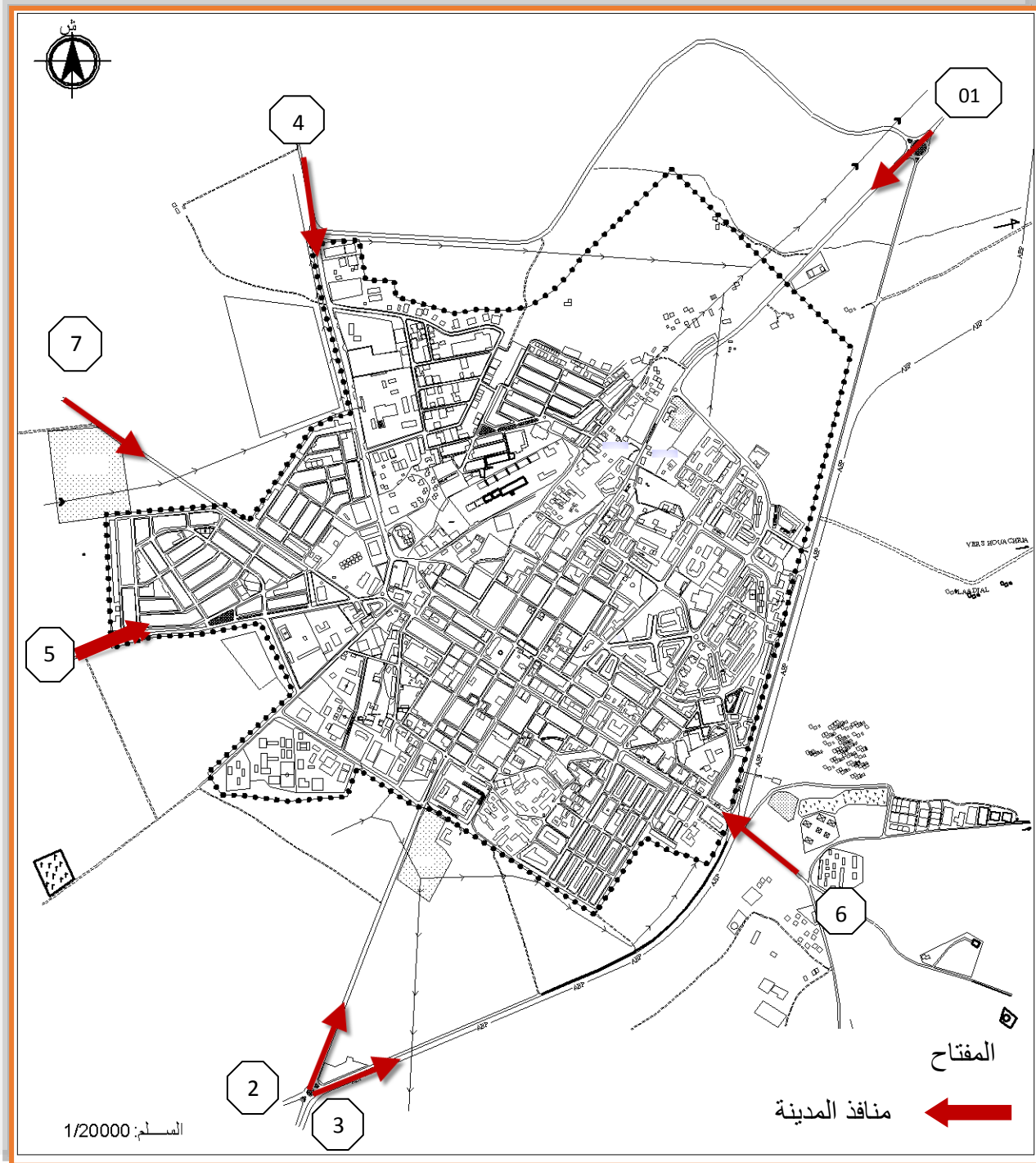
منفذ 1: من ناحية الشمال الشرقي



منفذ 4: من الناحية الشمالية

المصدر: التقاط الطالبة مارس 2016

مخطط رقم (11): منافذ المدينة



المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2014 + معالجة الطالبة

### 3الدراسة السكانية والسكنية:

1.3 الدراسة السكانية: شهدت المدينة نموا ديموغرافيا هائل في السنوات الأخيرة وهذا راجع إلى عامل الهجرة التوسع العمراني الذي باتت تشهده الأخيرة، والجداول التالية تترجم تطور النمو السكاني لمدينة عين بسام من 1978 إلى 2033.

جدول رقم(04): تطور عدد السكان لمدينة عين بسام

نسبة الزيادة المؤية (%)	عدد السكان (نسمة)	العام
/	13022	1978
2.13%	29197	1988
1,47%	36830	1998
2,8%	42634	2008
/	48832	2013

المصدر: إحصاء عدد السكان 2008 (RGPH) + مديرية البرجة والتخطيط لولاية البويرة

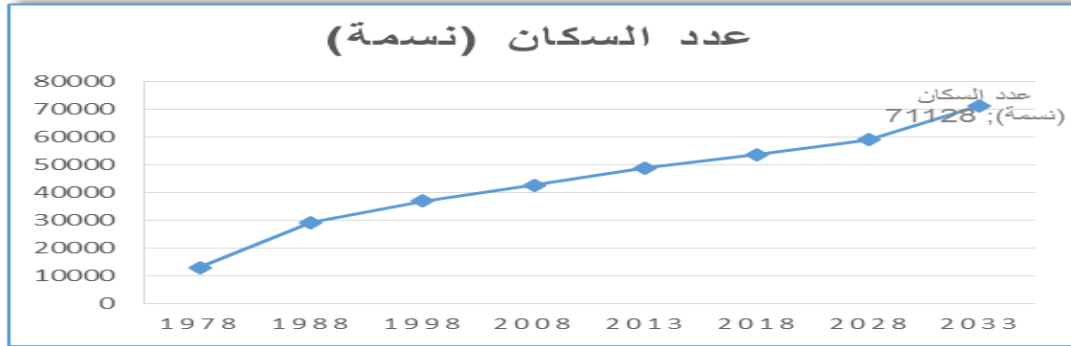
جدول رقم(05): التوقعات المستقبلية لعدد سكان مدينة عين بسام

نسبة الزيادة المؤية (%)	عدد السكان (نسمة)	العام
1,9%	48832	2013
/	53646	2018
/	58935	2028
/	71128	2033

المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2014

من خلال النتائج الموضحة في الجداول سابقة ذكر نستنتج أن المدينة بشهد نموا ديموغرافيا هائل وعليه فإن الحركة والتنقل بالمدينة تزداد مما يستلزم وضع وسائل نقل حضري لخدمة هاته الشريحة من المجتمع

شكل رقم (03): نمو وتطور عدد سكان مدينة عين بسام.



المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2014

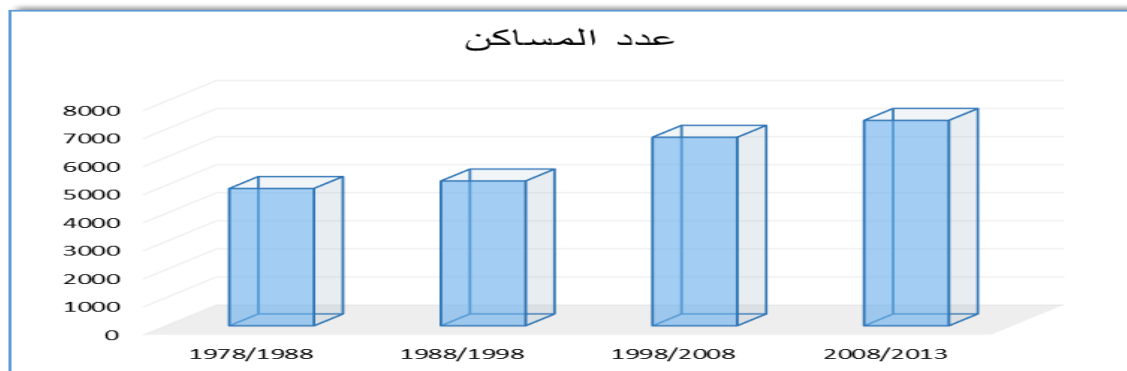
2.3 الدراسة السكنية: شهدت المدينة تطور في الحظيرة السكنية خلال مراحل تطورها وتوسعها وكذا من خلال البرامج السكنية التي حظيت بها المدينة في السنوات الأخيرة.

جدول رقم(06): تطور الحظيرة السكنية لمدينة عين بسام

السنة	عدد المساكن	معدل شغل المسكن
1988/1978	4895	7.5
1998/1988	5162	7.1
2008/1998	6719	6.5
2013/2008	7320	5.5

المصدر: RGPH2008+ معالجة الطالبة 2016

شكل رقم(04): تطور الحظيرة السكنية لمدينة عين بسام



المصدر: المخطط التوجيهي لتهيئة والتعمير 2014

## 4. الإطار المبني:

## 1.4 السكن:

يعتبر السكن من اهم مكونات النسيج العمراني للمدينة، كما يعد من اهم العناصر المساهمة في الديناميكية العمرانية.

قدرت الحظيرة السكنية لمدينة عين بسام ب: **3815** مسكن، اي بنسبة **52.11%** من مجموع سكان البلدية موزعة على النحو التالي:

**سكن جماعي:** قدر عدد المساكن ب **1862** مسكن أي ما يعادل **47.86%**

**سكن فردي تقليدي:** يتركز في مركز المدينة، عبارة عن سكنات ذات طابع إسلامي، قدر عدد المساكن ب: **934** مسكن اي ما يعادل **24.48%**.

**التجزئة الترابية:** يقدر عددها ب **1055** تجزئة، ما يعادل **27.66%** موزعة على النحو الاتي:

◀ حي عراض الصالح 300 مسكن.

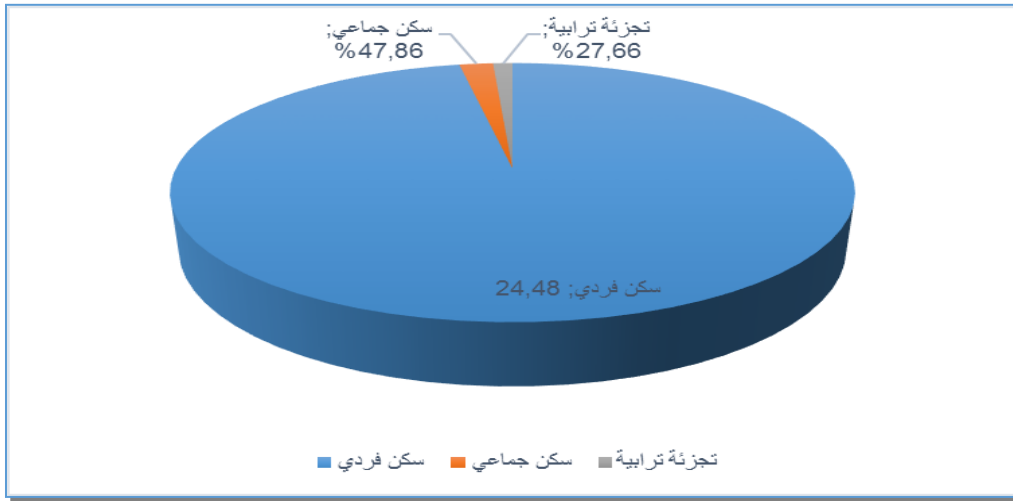
◀ تجزئة 260 مسكن.

◀ حي سنوسي علي 250 مسكن.

◀ تجزئة 227 مسكن.

◀ تجزئة 18 مسكن.

شكل رقم(05): دائرة نسبية للحظيرة السكنية لمدينة عين بسام



المصدر: من إنجاز الطالبة اعتماد على المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2014

من خلال المعطيات السابقة نستنتج أن النمط السائد بالمدينة هو النمط الفردي، حيث نجد نوعين من هذا النمط، سكنات فردية ذات طابع تقليدي بالنسبة 24.48% وتجزئات ترايبية بالنسبة تقدر ب: 27.66% بالمجموع كلي يقدر ب: 52.14% ، وعليه يمكن القول ان الطبيعة القانونية لعقار مدينة عين بسام يغلب عليها الملك الخاص.

صور رقم 14 و 15 توضح نمط سكن تقليدي



المصدر: التقاط الطالبة مارس 2016

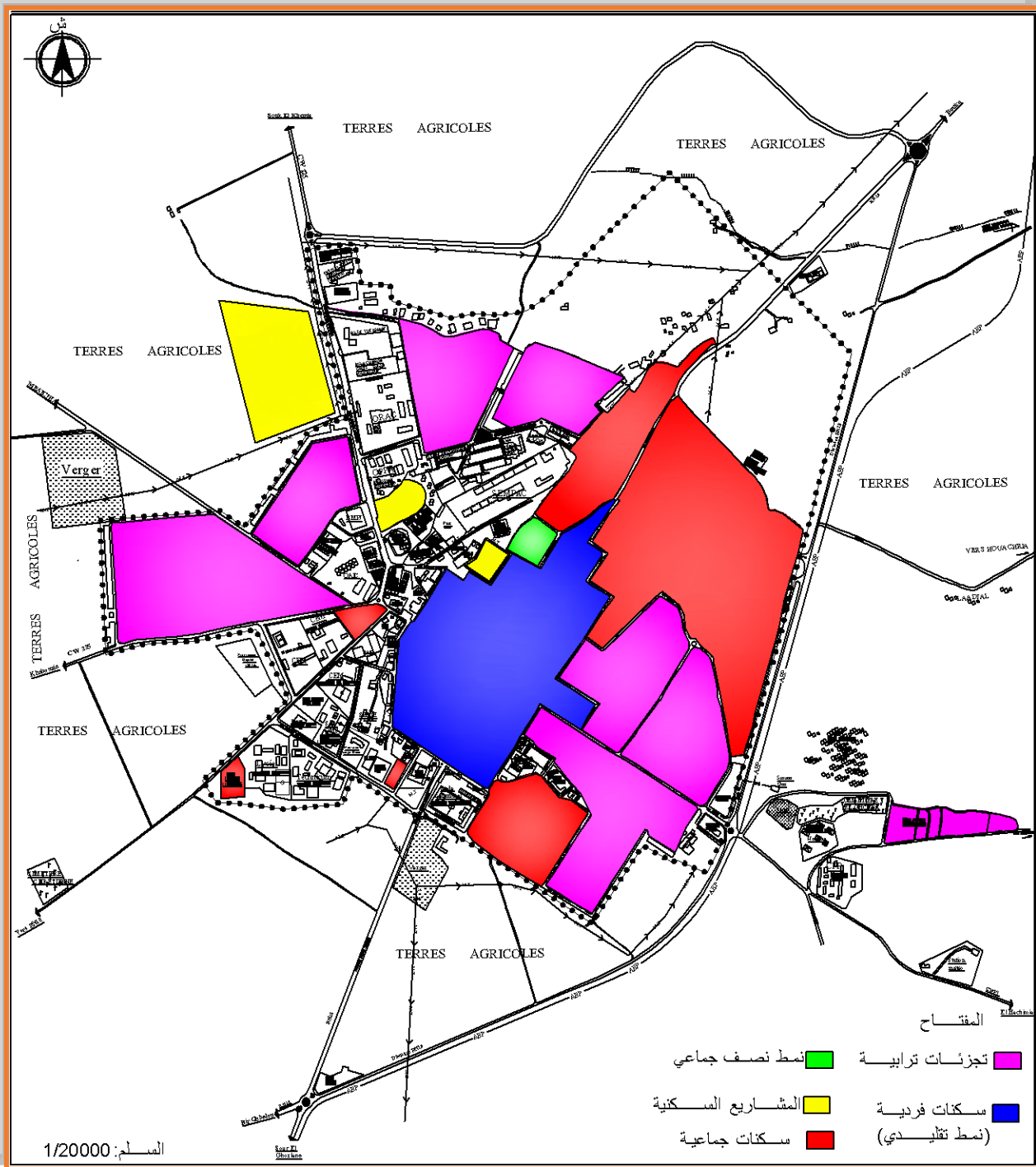
صور رقم 16 و 17 توضح نمط سكن حديث



صور رقم 18 و 19 توضح نمط سكن الجماعي



مخطط رقم(12): توزيع الأنماط السكنية بالمدينة



المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2014+معالجة الطالبة

## 5.دراسة شبكات الطرق:

لا شك أن شبكة الطرقات داخل المدينة هي المسؤول الأول على ربط كل الأجزاء المكونة لها، فهي تشبه شرايين الجسم إلى حد بعيد، فالشوارع المجمعّة تقوم بتجميع حركة المرور من الشوارع الفرعية لتضخها في الشوارع الرئيسية ذات التدفقات العالية ويضمن النقل الحضري التنقلات داخل المدينة مستعملا هذه الشوارع والطرقات التي تشكل شبكة حتى في المدن الصغرى.

كما نجد في منطقة الدراسة (مدينة عين بسام) شبكة من الطرق الرئيسية تتربع على مساحة تقدر ب: **35.70** هكتار ما يعادل **11%** من المساحة الإجمالية وهي كالتالي<sup>1</sup>:

❖ طريق وطني رقم 18: يمر بوسط المدينة ويربط المدينة بمدينة البويرة من جهة الشمال الشرقي ومن الجهة الجنوبية ب مدينة سور الغزلان.

❖ طريق اجتنابي لطريق الوطني رقم 18 لتقليل الحركة بالمدينة.

❖ طريق ولائي رقم 225: الرابط بين المدينة والجهة الغربية باتجاه بلدية الخبوزية.

❖ طريق ولائي رقم 125: الرابط بين المدينة والجهة الشمالية باتجاه الجباحية نحو طريق الوطني رقم 05

❖ طريق ولائي رقم 96: الرابط بين المدينة والجهة الشرقية باتجاه الهاشمية.

اما بالنسبة للحالة الفيزيائية لهذه الطرق تختلف من طريق لآخر والجول التالي يبين بعض الخصائص لهذه الطرق.

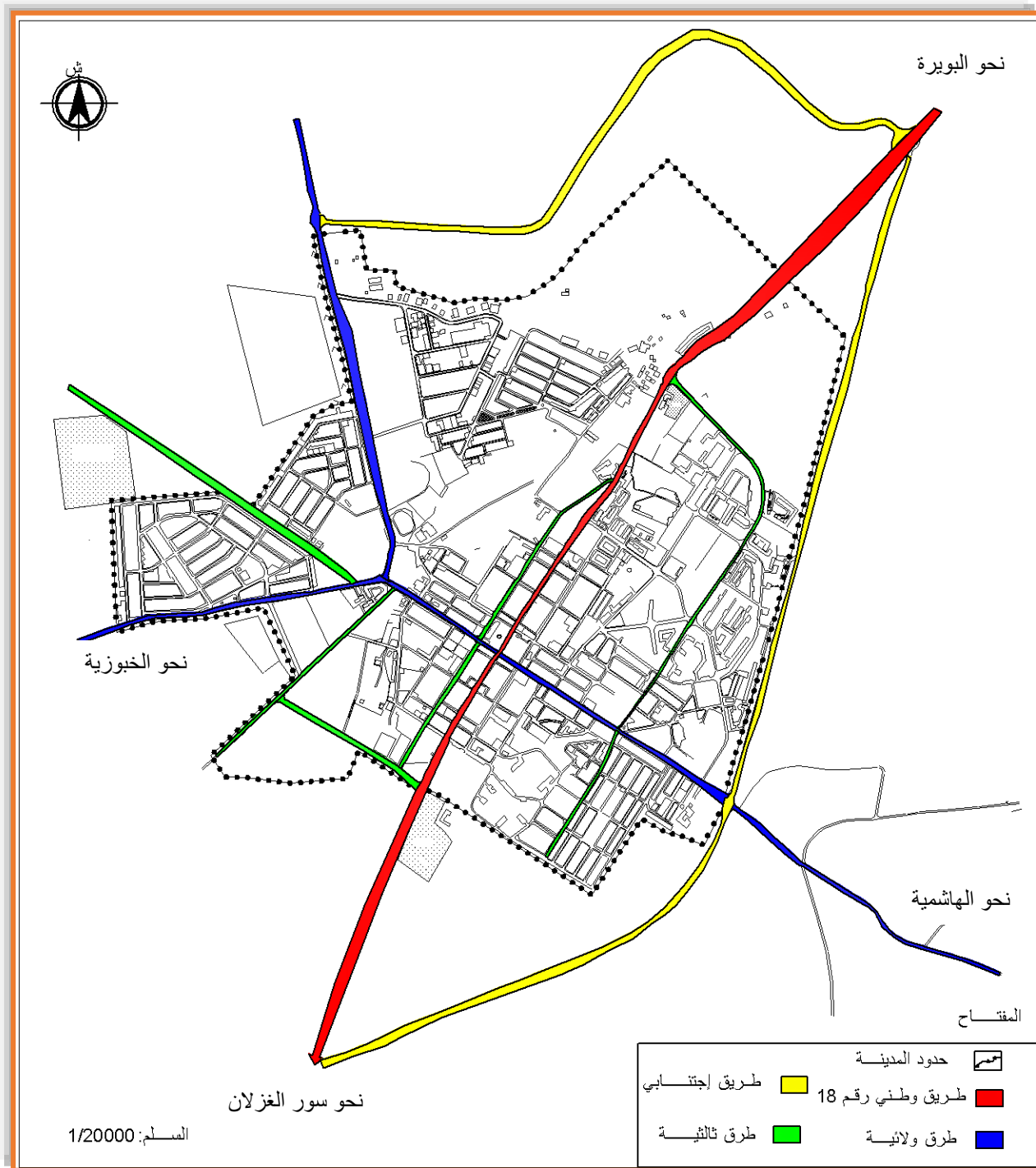
جدول رقم(07): خصائص أهم المحاور المهيكلّة بالمدينة.

نوع الطريق	الربط	الرقم	طول (كم)	عرض(م)	الحالة الفيزيائية
ولائي	عين بسام-البويرة	18	25	12	جيدة
طريق وطني	عين بسام-الخبوزية	225	08	8	متوسطة
طريق وطني	عين بسام-الجباحية	125	24	10	جيدة
طريق وطني	عين بسام-الهاشمية	96	17	10	جيدة

المصدر: المخطط التوجيهي لتهيئة والتعمير 2014+ معالجة الطالبة

<sup>1</sup> المخطط التوجيهي لتهيئة والتعمير لمدينة عين بسام 2014

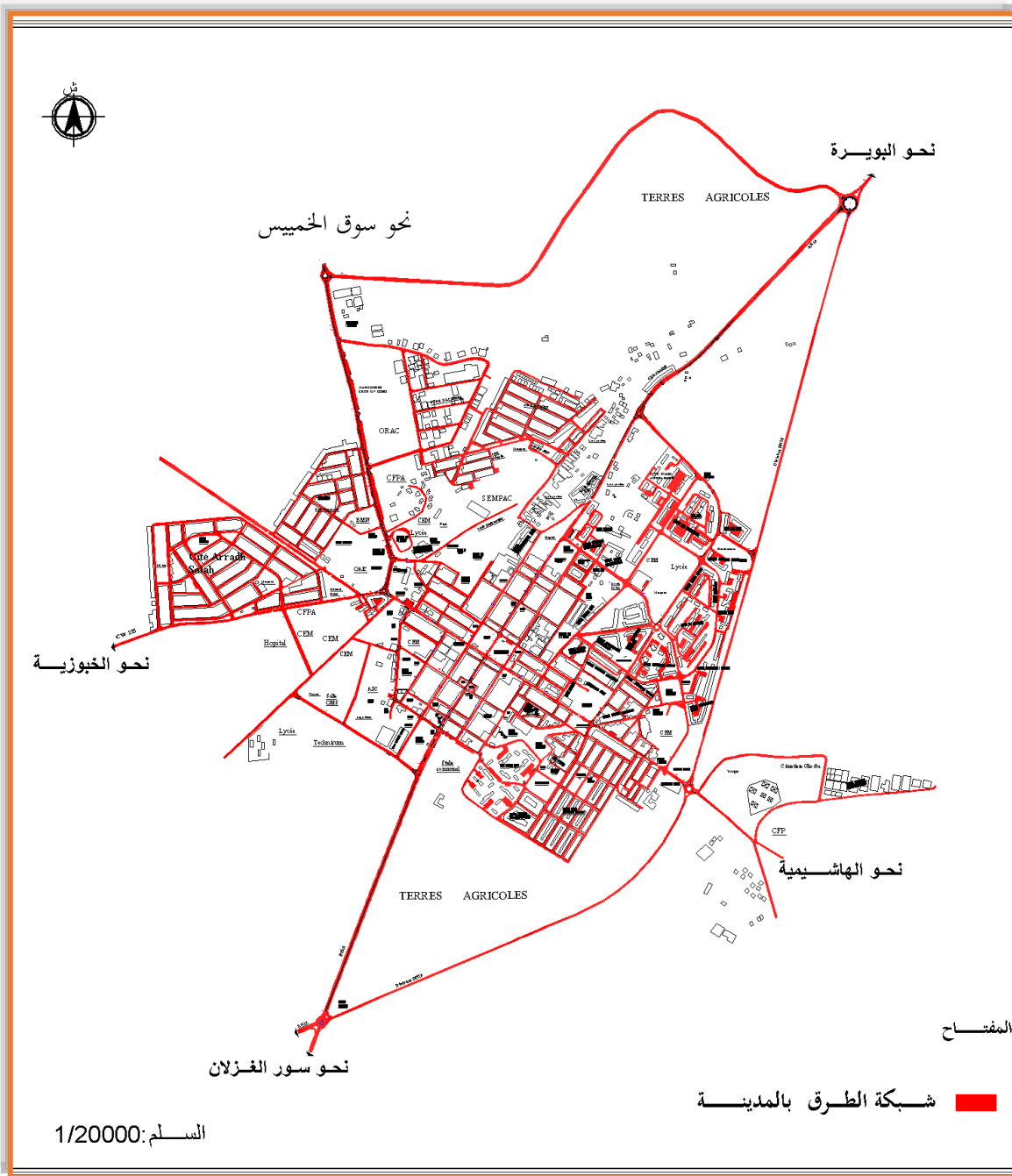
مخطط رقم(13): المحاور الهيكلية في المدينة



المصدر: المخطط التوجيهي لتهيئة والتعمير 2014+ معالجة الطالبة

كما نجد داخل الوسط الحضري للمدينة شوارع رئيسية واخرى ثانوية وشوارع ثلاثية، بحيث هذه الأخيرة تصل بين الشوارع الثانوية والسكنات أما بالنسبة للشوارع الثانوية فهي تربط بين الشوارع الثالثة والتجمعات السكانية.

مخطط رقم(14): شبكة الطرق بالمدينة



المصدر: المخطط التوجيهي لتهيئة والتعمير 2014+ معالجة الطالبة

6. **التجهيزات:** تعد التجهيزات من أهم المرافق في المدينة الجاذبة للحركة إذ ترتفع كثافة الحركة والنشاط بها، ويمكن تلخيص أهم تجهيزات مدينة عين بسام فيما يلي:

❖ **تجهيزات إدارية:** بما أن المدينة هي مقر الدائرة فإنه توجد بها عدة تجهيزات تؤثر على البلديات المرتبطة

بها وهي 26 تجهيز إداري.

● مقر الدائرة والبلدية.

● فرع عين للبلدية.

● (محكمة، حماية المدنية، سونلغاز، مصلحة الضرائب، مكتب البريد والاتصالات الجزائرية+3 فروع

3 مراكز للأمن الحضري وفرقة الدرك الوطني).

❖ **تجهيزات تعليمية:** تحتوي على 25 تجهيز تعليمي

● تكوين، 15 مدرسة ابتدائية، ثانويتين ومتقنة، 6 متوسطات.

❖ **تجهيزات تجارية:**

● سوق أسبوعي، سوق مغطاة.

● محلات تجارية.

❖ **تجهيزات صناعية:** المنطقة الصناعية الموجودة شمال المدينة.

❖ **تجهيزات الدينية:**

● مدرسة قرآنية، 6 مساجد

❖ **تجهيزات رياضية:**

● مركب رياضي

● 3 قاعات متعددة الرياضات، مسبح

❖ **تجهيزات صحية:**

● مستشفى بشير محمد.

● مراكز علاج، بالإضافة إلى عدة عيادات خاصة.

❖ **تجهيزات ثقافية:**

● 3 قاعات لدار شباب.

- مركز ثقافي.
- مكتبة.

❖ تجهيزات النقل: محطات نقل مسافرين (خاصة وعمامة).

### 1.6 تموضع التجهيزات بالمدينة:

معظم تجهيزات تنتشر على أنحاء المدينة بصفة عشوائية، إلا التجهيزات الصناعية فهي تتمركز في الناحية الشمالية للمدينة.

◀ تجهيزات تعليمية: 23 تجهيز بالنسبة 29.48%.

◀ تجهيزات الإدارية: 17 تجهيز منتشر في أنحاء المدينة بالنسبة 21.79% من معظم التجهيزات بالمدينة.

◀ تجهيزات صحية: 5 تجهيزات بالنسبة 6.41% منتشر في أنحاء المدينة

◀ تجهيزات دينية: 8 تجهيز بالنسبة 7.69% منتشر في أنحاء المدينة

◀ تجهيزات ثقافية: 5 تجهيزات بالنسبة 6.41% منتشر في أنحاء المدينة

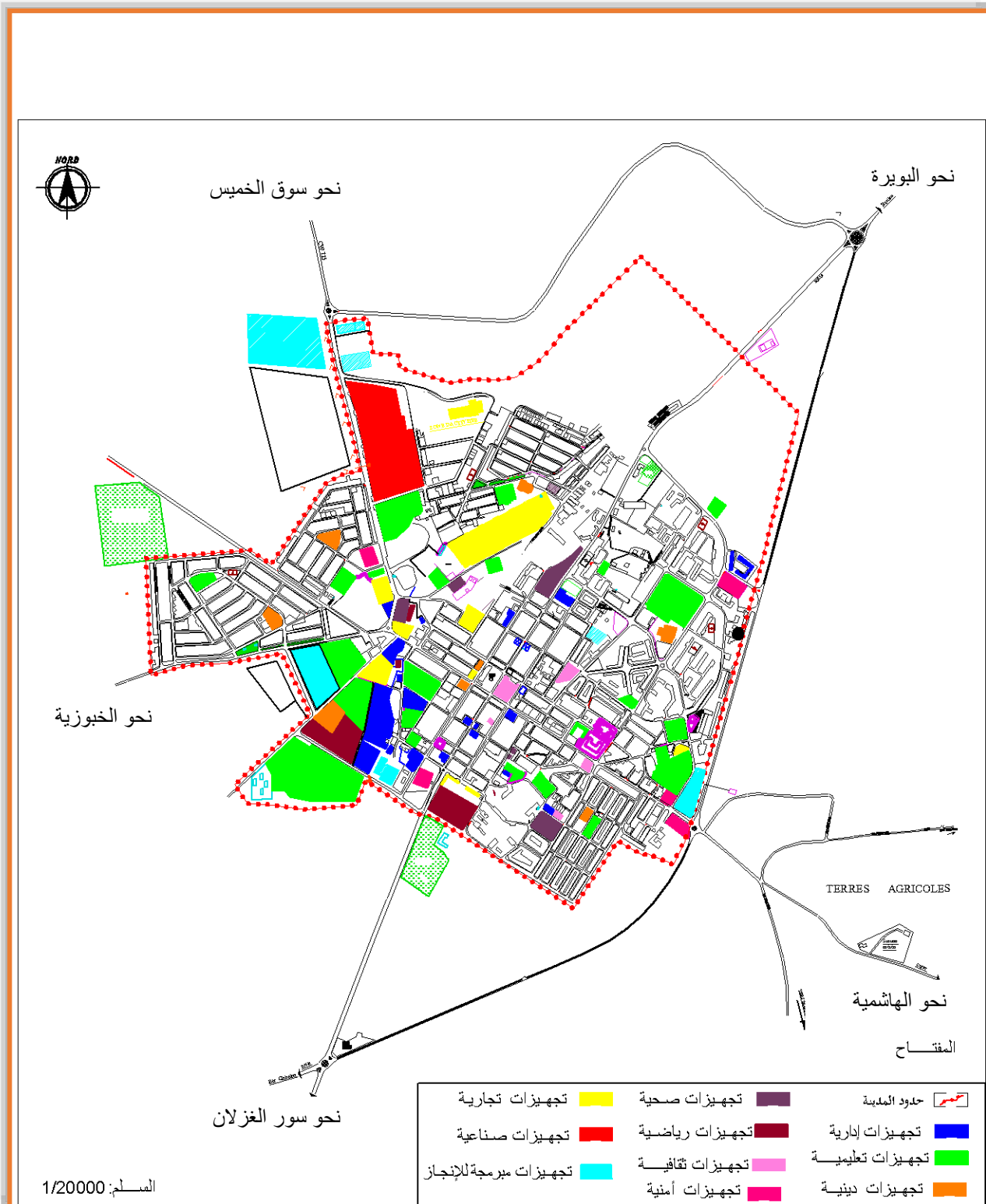
◀ تجهيزات رياضية: 5 تجهيزات بالنسبة 6.41% تجهيز في شمال المدينة و أربعة تتمركز في الجنوب

الغربي للمدينة

◀ محطات النقل: 6 محطات بالنسبة 7.69% منتشر في أنحاء المدينة.

◀ تجهيزات صناعية وتجارية: 11 بالنسبة 14.10% تقع في الناحية الشمالية للمدينة.

مخطط رقم (15): مخطط التجهيزات



المصدر: المخطط التوجيهي لتهيئة والتعمير 2014+ معالجة الطالبة

الجزء الثاني:

7. واقع النقل الحضري بالمدينة:

يوجد بمدينة عين بسام خطوط نقل شبه حضري مع انعدام شبكة النقل الحضري داخل المدينة.

1.7 تحديد مسارات خطوط نقل شبه حضري الجماعي بالمدينة:

جدول رقم(08): خطوط النقل شبه الحضري العمومي لمدينة عين بسام

الخط	عدد الحافلات	عدد المقاعد
خط عين بسام - البويرة	70	24 مقعد لكل / ح
خط عين بسام - سوق الخميس	45	1
خط عين بسام - الخبوزية	35	12
خط عين بسام - الهاشمية	25	12
خط عين بسام - واد لكحل	15	من 6 إلى 12 مقعد

المصدر: مخطط النقل الحضري لولاية البويرة 2008

✓ اما فيما يخص التنقلات داخل الوسط الحضري للمدينة فهي من قبل الناقلين غير المرخص لهم (النقل غير المقتن).

مع العلم ان هذه الفئة من الناقلين لا يستعملها جميع السكان بسبب تذبذب أماكن تواجدها وأوقاتها وكذا التسعيرة.

✓ أما بالنسبة للنقل المماسي فهو يخدم جزء من المدينة يمر حول طريق الولائي رقم 125 وطريق الولائي رقم 225.

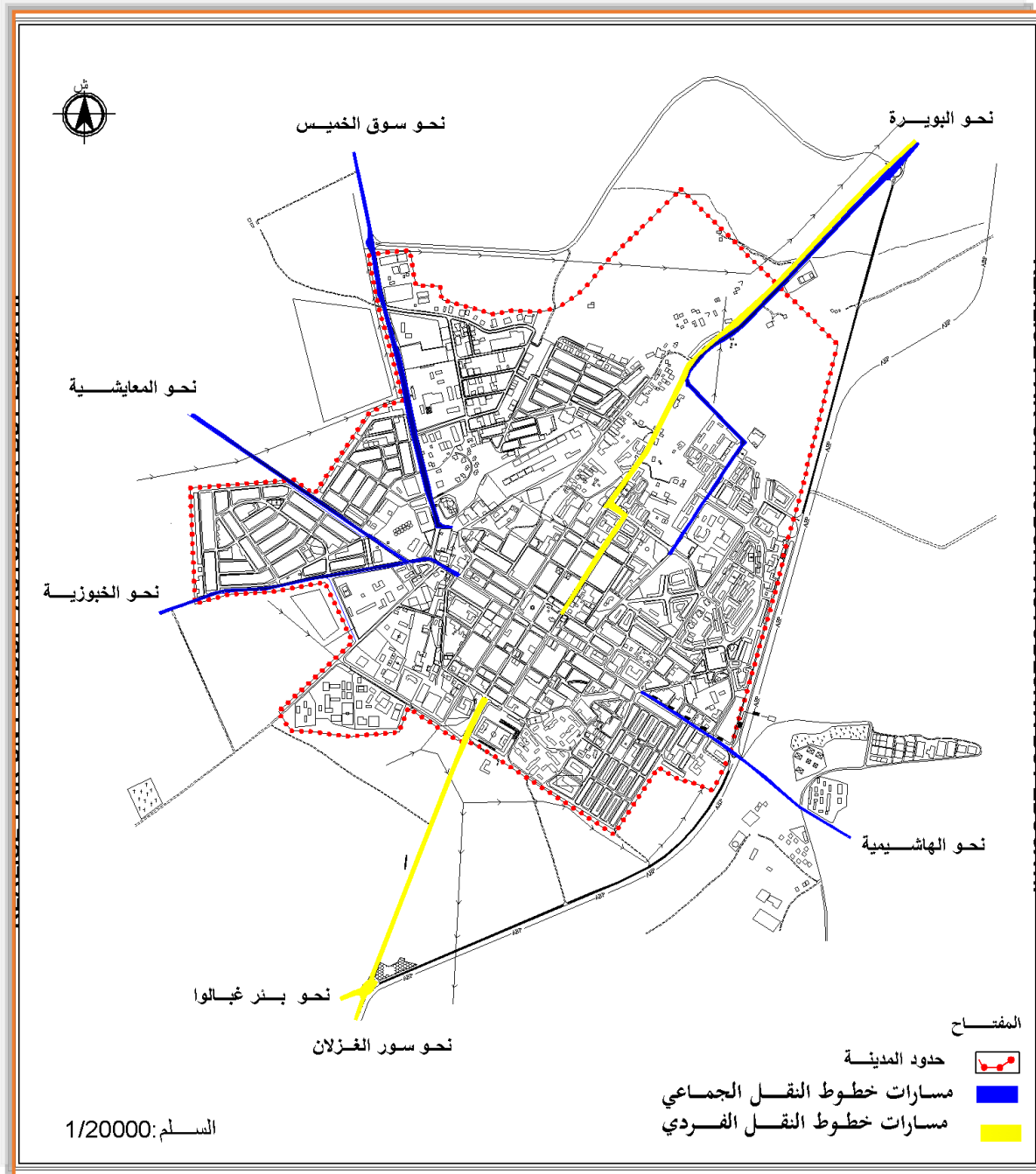
2.7- تحديد مسارات خطوط نقل شبه حضري الخاص بالمدينة:

جدول رقم(09): خطوط النقل شبه الحضري لسيارات الأجرة بمدينة عين بسام

الخط	عدد السيارات	عدد المقاعد
عين بسام - البويرة	10	6
عين بسام - بئر غبالوا	15	6
عين بسام - سور الغزلان	15	6

المصدر: مخطط النقل والمسافرين لولاية البويرة 2008

خريطة رقم(16): مسارات النقل بالمدينة



المصدر: المخطط التوجيهي لتهيئة والتعمير 2014+ معالجة الطالبة

### 1.2.7 أماكن توزيع المحطات بالمدينة:

توجد بالمدينة ستة مواقف نقل موزعة على القطاعين الفردي والجماعي وهي منتشرة بالمدينة في حالة جد رديئة،

جدول رقم(10): موقع وخصائص محطات نقل شبه حضري بالمدينة

المحطة	الموقع	الخطوط	نقل فردي	نقل جماعي	ملاحظة
1	الناحية الشرقية	خطين: اتجاه مدينة البويرة خط الثاني نحو عين العلووي		×	موقف رئيسي بالمدينة غير مهياً تماماً ذو حركة كثيفة ودائمة بمساحة تقدر ب: 2816.16م <sup>2</sup>
2	الجنوب الشرقي	موقفين: الأول اتجاه قرية محمد توهامي الموقف الثاني: نحو الهاشمية		×	موقف الأول: على رصيف الطريق أما الثاني موقف غير مهياً بمساحة تقدر ب: 1617.12م <sup>2</sup> ذا حركة متوسطة يفتقرا إلى أدنى شروط تهيئة المواقف.
3	الناحية الجنوبية	موقفين: الأول اتجاه سور الغزلان والثاني: اتجاه بئر غبالوا	×		كلا الموقفين بمحاذاة الطريق يتربعا على مساحة تقدر ب: 462م <sup>2</sup> ، يمتاز بحركة كثيفة.
4	الناحية الشرقية	موقف اتجاه مدينة البويرة	×		موقف بمحاذاة الطريق يتربع على مساحة تقدر ب: 228.64م <sup>2</sup> ، حركة متوسطة.
5	الناحية الشمالية	موقفين: الأول اتجاه سيدي يحي الثاني: اتجاه سوق الخميس		×	غياب التهيئة على مستوى الموقفين يقعا بمحاذاة الطريق يتربعا على مساحة تقدر ب: 115.75م <sup>2</sup> ، بهما حركة كثيفة دائمة ومستمرة
6	الناحية الغربية	موقفين: الأول اتجاه الحبوزية والثاني: اتجاه المعاشية		×	يتربع على مساحة تقدر ب: 634.56م <sup>2</sup>

المصدر: مديرية النقل لولاية البويرة + معالجة الطالبة 2016

✓ ملاحظة:

من خلال جدول رقم (10)، والمعينة الميدانية نلاحظ أن جل المواقف المتواجدة بالمدينة تفتقر إلى أدنى شروط التهيئة فهي عبارة عن مساحة مسطحة تكون أحيانا مخصصة لموقف معين مثل الموقف الواقع في الجهة الشرقية للمدينة وهناك مواقف تتموضع على رصيف الطريق مما يسبب عرقلة في الحركة على مستوى هذه الأخيرة كموقف الأول (اتجاه قرية توهامي) الواقع في الجنوب الشرقي للمدينة، أما بقية المحطات فيخصص لها مساحة موقف.

### صور رقم 20 و 21 حالة المواقف بالمدينة



21

موقف اتجاه سور الغزلان

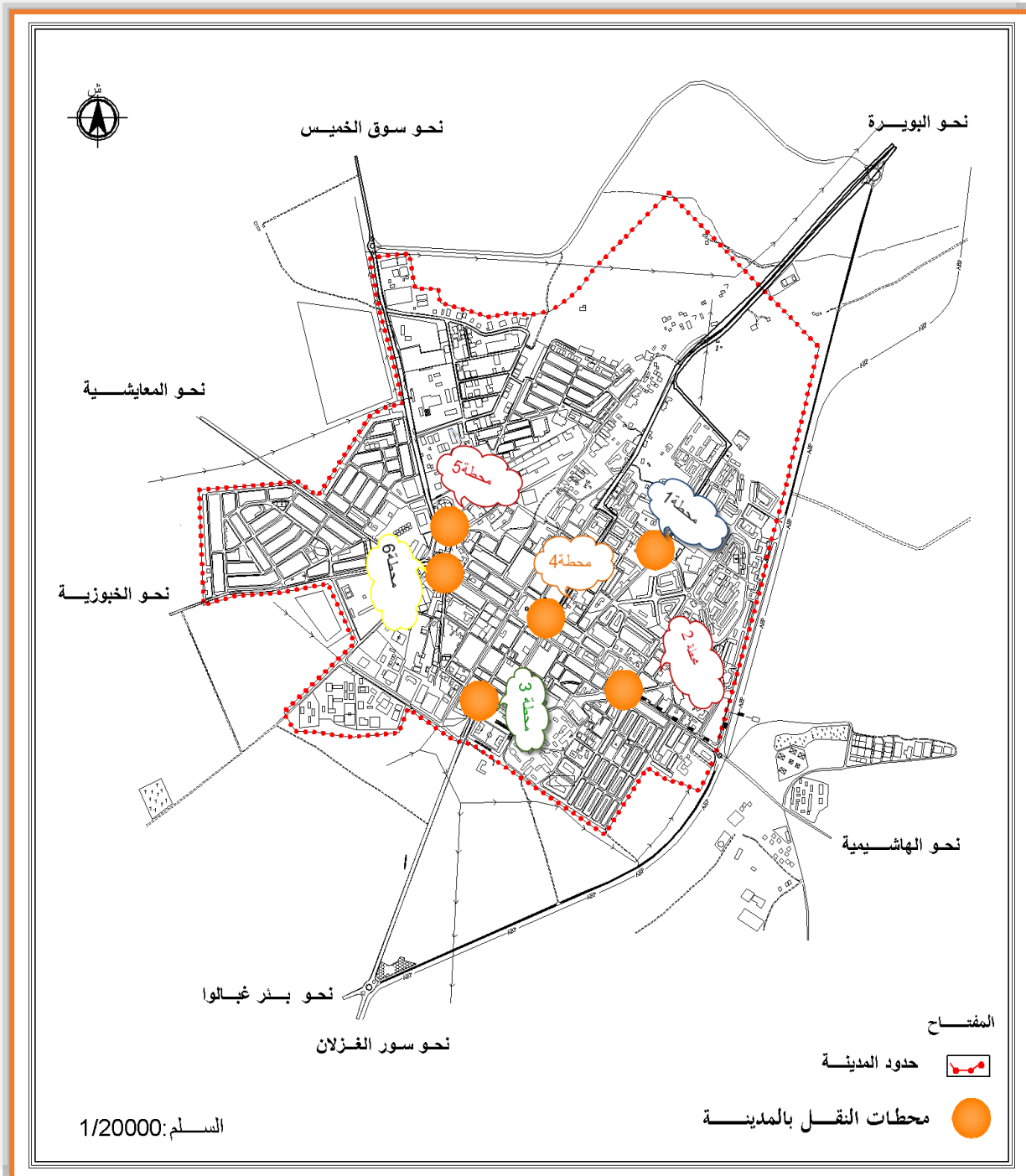


20

موقف إتجاه سيدي يحي

المصدر: التقاط الطالبة مارس 2016

مخطط رقم (17): تموضع محطات النقل بالمدينة



المصدر: مخطط الحركة والمرور للمدينة 2015+ معالجة الطالبة

### 8. دراسة وضعية التنقلات داخل المحيط الحضري:

لقد أشرنا سابقا أن التنقلات داخل الوسط الحضري تتم عن طريق وسيلتين إما: سيارات النقل غير مرخص (fraude)، أو النقل المماسي الذي يخدم جزء من المدينة وبالنسبة جد ضئيلة من التنقلات.

صور رقم 22 و 23 سيارات النقل غير مرخص بالمدينة



23

موقف سيارات نقل غير مرخص بالقرب من محطة 1

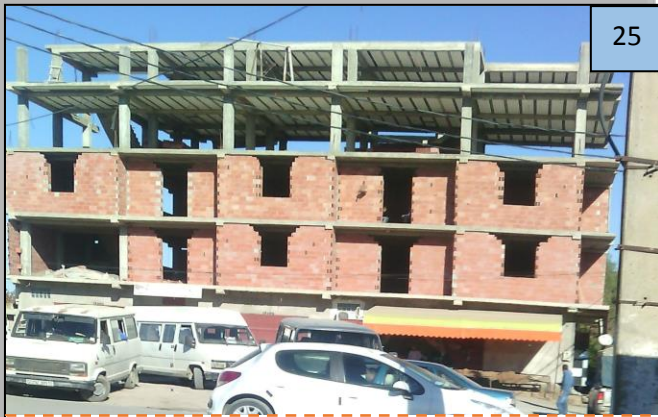


22

موقف سيارات النقل غير مرخص بالقرب من السوق الأسبوعي

المصدر: التقاط الطالبة مارس 2016

صور رقم 24 و 25 حافلات النقل المماسي بالمدينة.



25

موقف حافلات النقل المماسي إتجاه الخبوزية



24

موقف حافلات النقل المماسي اتجاه سوق الخميس

المصدر: التقاط الطالبة مارس 2016

مخطط رقم(18): مواقف سيارات نقل غير مرخص وحافلات النقل المماسي بالمدينة



المصدر: المخطط التوجيهي لتهيئة والتعمير 2014+معالجة الطالبة

من خلال المعطيات السابقة يتضح أن جميع أماكن ركن سيارات النقل الغير المرخص تقع بجانب المحطات وكذا بالقرب من أماكن الحركة الكثيفة كالمراكز الخدمائية والسوق.

1.8 صفات النقل المماسي بالمدينة: ينقسم إلى ثلاثة مسارات.

◀ **المسار الأول:** ينطلق من المحطة 5 باتجاه سوق الخميس مروراً بالطريق الولائي رقم 125 المار بالجهة

الشمالية للمدينة، والجدول التالي يوضح أهم خصائص المسار:

**جدول رقم (11): خصائص المسار الأول**

نقل مماسي	طول المسار (كم)	نوع طريق	الأحياء التي يمر بها	التجهيزات التي يمر بها
المسار الأول	1.5 كم	مزدوج على طول المسار	حي سنوسي علي حي بشير علي	سوق مغطاة، فرع بلدي، مركز الشرطة دار الشباب، متوسطة ملوك عيسى، تكوين مهني، سوق الجملة، Orac، مطاحن ناش، المنطقة الصناعية

**المصدر:** إنجاز الطالبة اعتماداً على المعاينة الميدانية 2016

◀ **المسار الثاني:**

ينطلق من المحطة 6 باتجاه الخبوزية مروراً بالطريق الولائي رقم 225 المار بالجهة الغربية للمدينة، والجدول التالي

يوضح أهم خصائص المسار:

**جدول رقم (12): خصائص المسار الثاني**

نقل مماسي	طول المسار (كم)	نوع طريق	الأحياء التي يمر بها	التجهيزات التي يمر بها
المسار الثاني	1 كم	أحادي المسار	حي عراض الصالح	مصنع

**المصدر:** إنجاز الطالبة اعتماداً على المعاينة الميدانية 2016

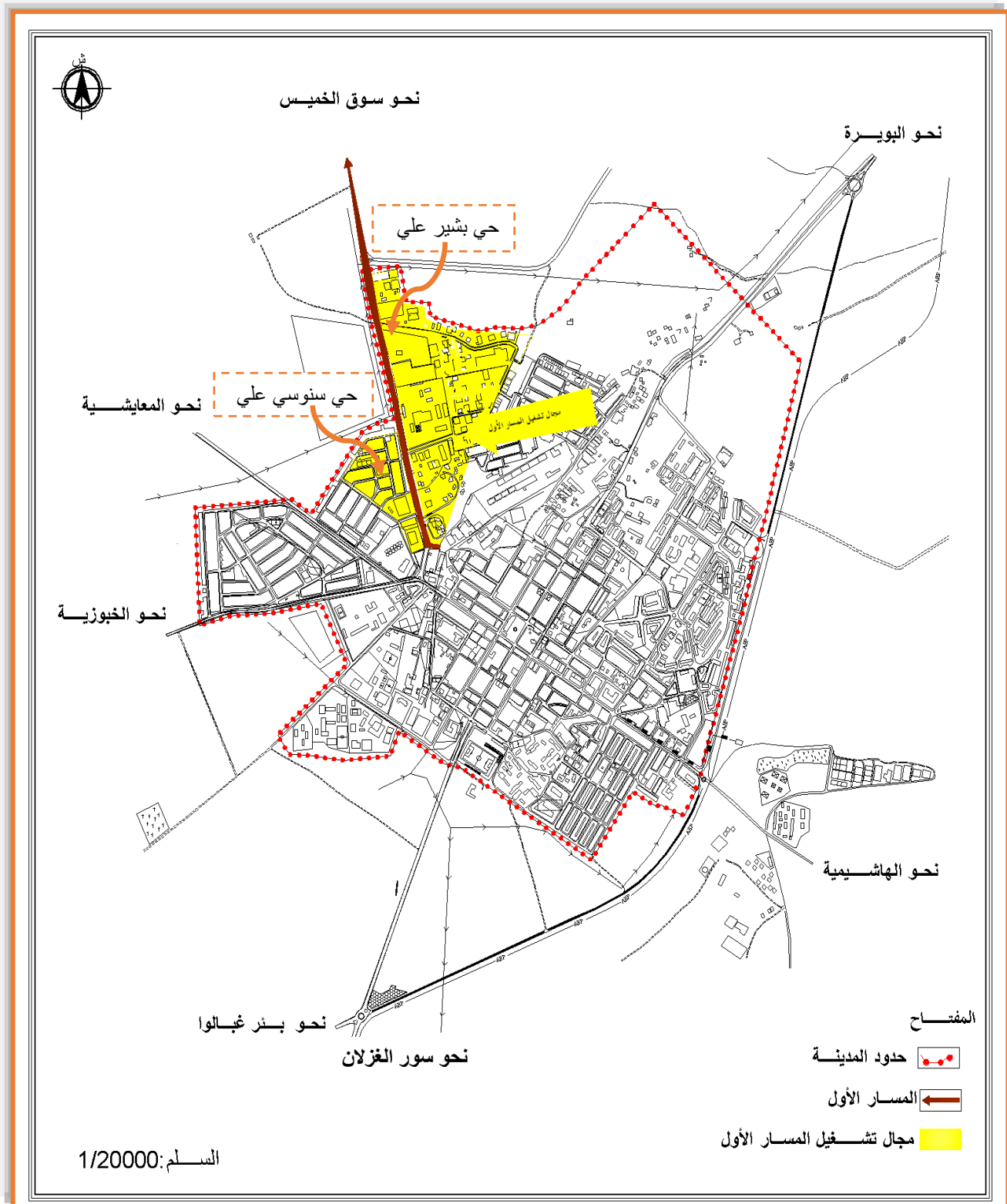
المسار الثالث: ينطلق من المحطة 6 باتجاه المعاشية المار من جهة الشمال الغربي للمدينة والجدول التالي يوضح أهم خصائص المسار:

جدول رقم(13): خصائص المسار الثالث

نقل مماسي	طول المسار (كم)	نوع طريق	الأحياء التي يمر بها	التجهيزات التي يمر بها
المسار الثالث	1 كم	أحادي المسار	جزء من حي عراض الصالح جزء من حي سنوسي علي	/

المصدر: إنجاز الطالبة اعتمادا على المعاينة الميدانية 2016

مخطط رقم(19): اتجاه مسار الأول لنقل المماسي بالمدينة



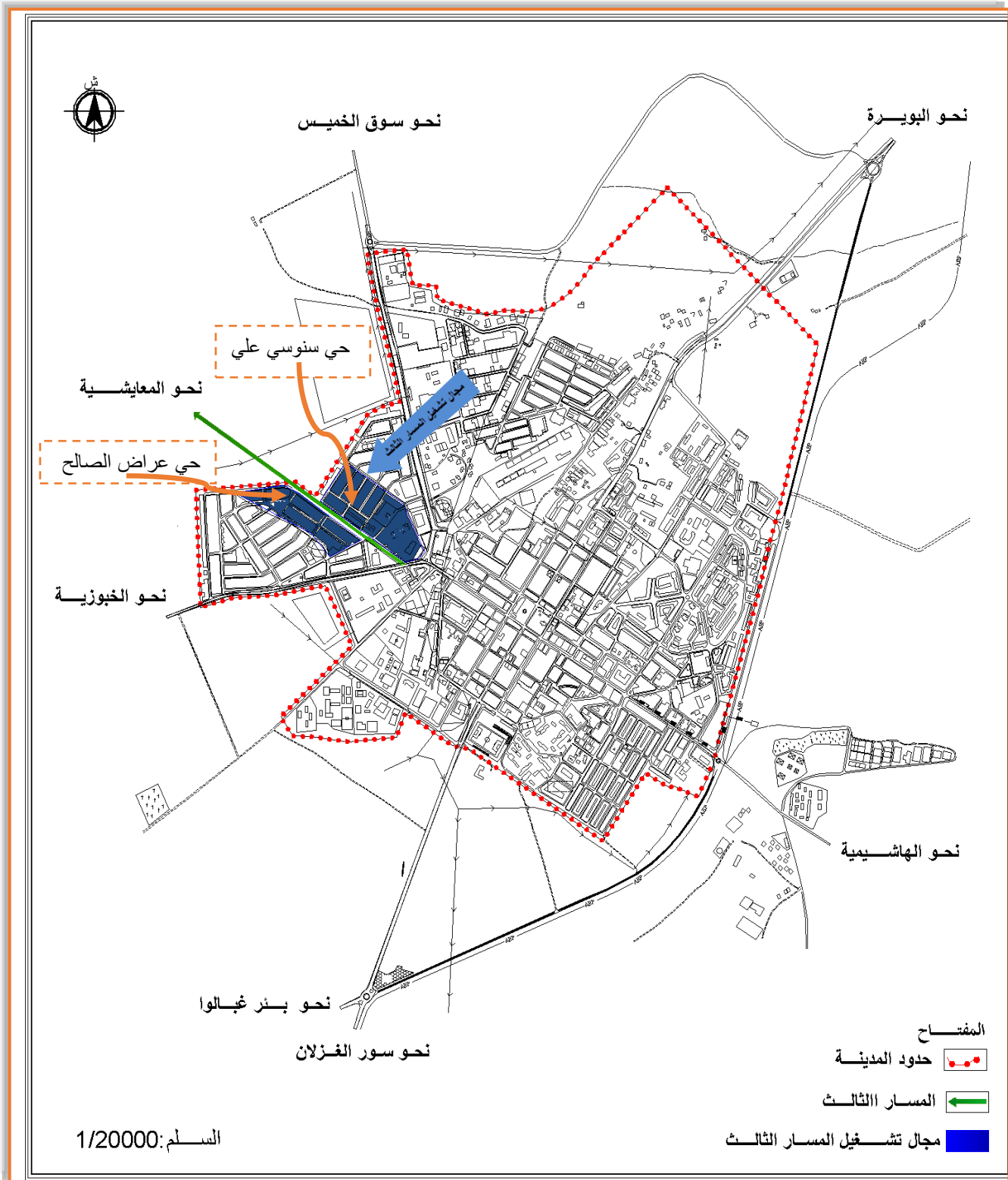
المصدر: المخطط التوجيهي لتهيئة والتعمير 2014+ معالجة الطالبة

مخطط رقم(20): اتجاه مسار الثاني لنقل المماسي بالمدينة



المصدر: المخطط التوجيهي لتهيئة والتعمير 2014+معالجة الطالبة

مخطط رقم(21): اتجاه مسار الثالث لنقل المماسي بالمدينة



المصدر: المخطط التوجيهي لتهيئة والتعمير 2014+معالجة الطالبة

## 2.8. تحديد أماكن جذب السكان بالمدينة:

من خلال خريطة رقم (13) والتي تمثل أماكن تموضع التجهيزات بالمدينة، والتي تعتبر نقاط جذب وأماكن تركز الحركة والنشاطات كما تعد من أهم القطاعات التي تعطي للمدينة أهمية كبيرة، حيث تركز حركة المشاة نحوها بكثرة.

## 1.2.8 حركة المشاة نحو الخدمات التعليمية:

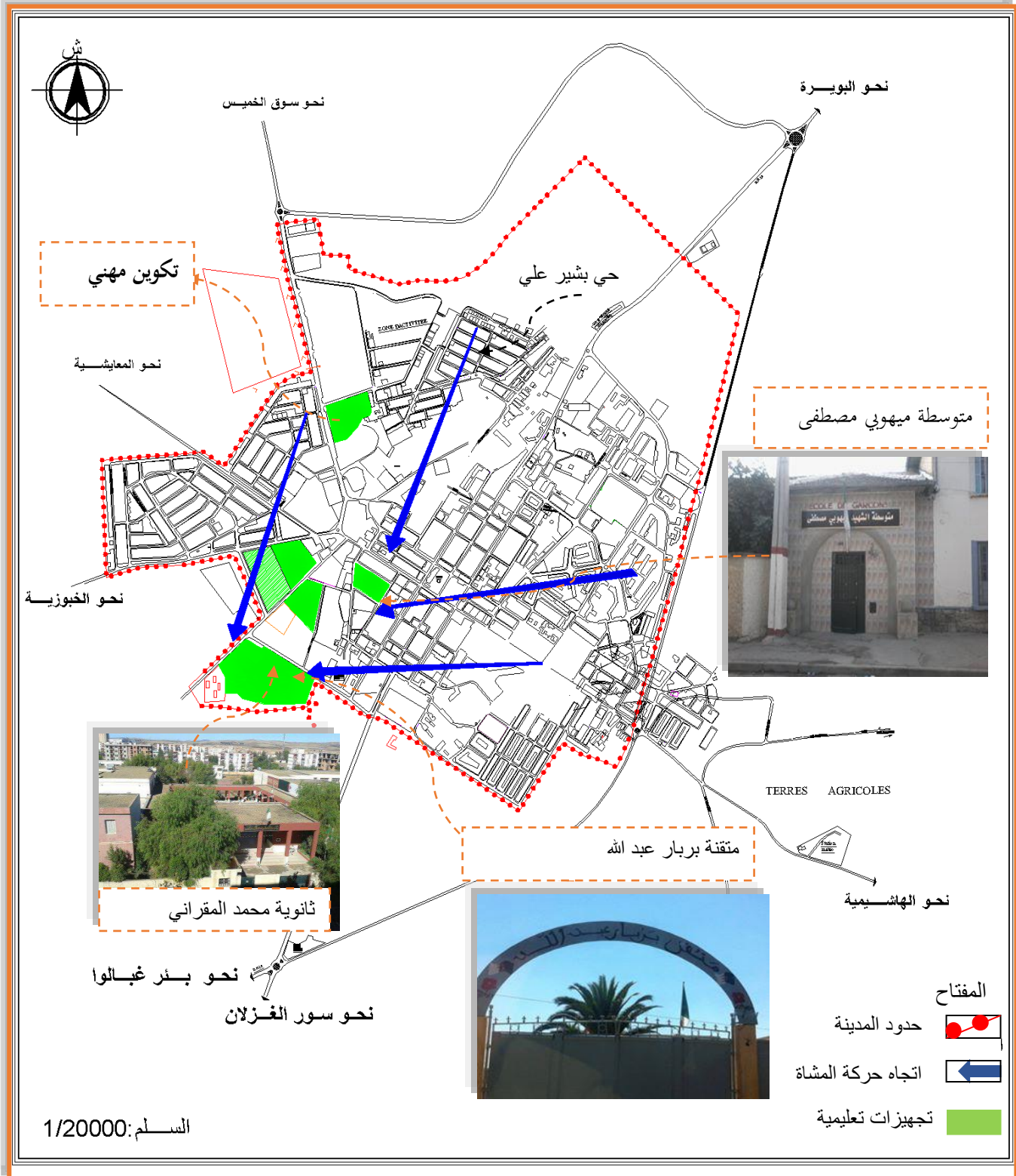
جدول رقم(14): تأثير تموضع التجهيزات التعليمية على حركة المشاة

التجهيز	العدد	توزيع	تأثير حضري	تأثير بلدي	تأثير إداري
ابتدائية	13	على كل الأحياء	×		
متوسطة	07	4 متوسطات في الجنوب الغربي في نفس المنطقة و3 متوسطات موزعة على 3 أحياء بالمدينة		×	
ثانوي	03	ثانوية ومتقنة بالجنوب الغربي للمدينة والأخرى في الناحية الشرقية			×
تكوين مهني	1	يقع في الناحية الشمالية		×	×

المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2014 + معالجة الطالبة

من خلال النتائج المبينة في الجدول نستنتج ان تموضع الابتدائيات يغطي كامل الأحياء أما المتوسطات والثانويات فنجد أن أربع متوسطات وثانوية ومتقنة تتموضع في الجنوب الغربي للمدينة في نفس المنطقة مما يجد صعوبة في الوصول إليها خاصة أنها تتمركز في حدود المدينة بعيدة عن جل الأحياء بالمدينة، وكذا مركز التكوين المهني الذي يقع في الناحية الشمالية للمدينة مما تصعب عملية الانتقال إلى هذا التجهيز خاصة سكان الأحياء التي تتموقع في الناحية الشرقية وكذا الغربية ، مما يستلزم وسائل نقل حضري لربط هذه التجهيزات بالأحياء وتسهيل عملية التوصل إليها.

مخطط رقم(22): اتجاه حركة المشاة نحو التجهيزات التعليمية



المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2014 + معالجة الطالبة

### 2.2.8 حركة المشاة نحو الخدمات الصحية:

جدول رقم(15): تأثير تموضع التجهيزات الصحية على حركة المشاة

التجهيز	العدد	توزيع	تأثير حضري	تأثير بلدي	تأثير إداري
مستشفى	01	شمال الشرقي للمدينة		×	×
مصالح استعجالية	02	مصلحة في الشمال والأخرى في جنوب المدينة		×	×
قاعات علاج	02	واحدة في الشمال تخدم حي بشير علي والثانية تقع في الجنوب الشرقي للمدينة		×	×
عيادات خاصة	35	منتشرة في أنحاء المدينة		×	×

المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2014 +معالجة الطالبة

نلاحظ أن تموضع مستشفى الإستعجالات الذي يوفر النسبة الأكبر من الخدمات الصحية للسكان يتموضع في الشمال الشرقي كما نلاحظ تباعد في المصالح الاستعجالية مما يصعب عملية الربط والحراك بين هاته الأخيرة مما يخلق صعوبة في الربط بين تموضع الأحياء وهاته الخدمات أما فيما يخص قاعات العلاج فنجدها تخدم الحيان اللذان تقعا به. (خريطة 21).

### 3.2.8 حركة المشاة نحو الخدمات الإدارية:

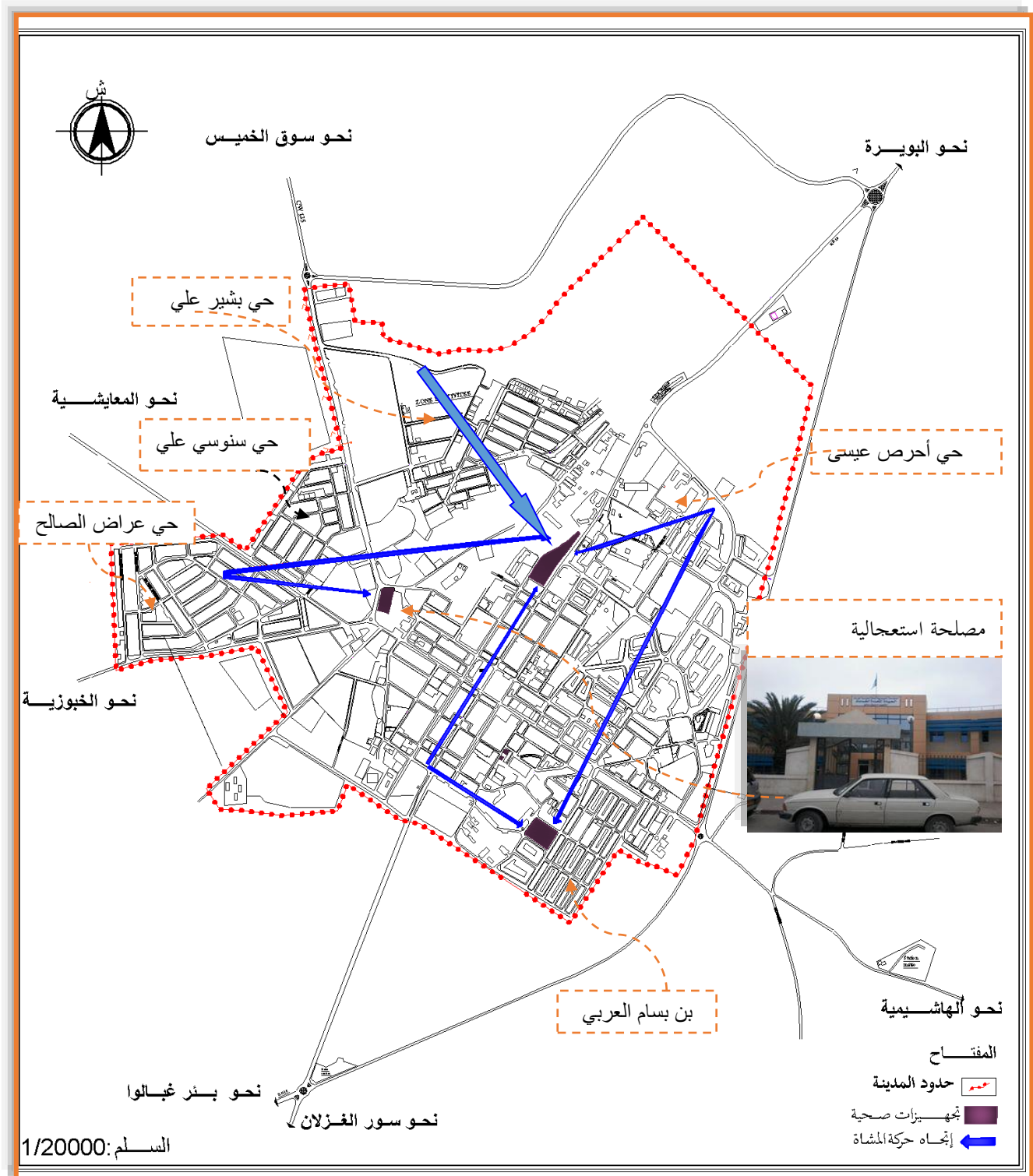
جدول رقم(16): تأثير تموضع التجهيزات الإدارية على حركة المشاة

التجهيز	العدد	توزيع	تأثير حضري	تأثير بلدي	تأثير إداري
إداري	17	منتشرة في أنحاء المدينة		×	×

المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2014 +معالجة الطالبة

معظم تجهيزات المدينة تقع في الجنوب الشرقي بصفة منتشرة عن بعضها البعض مما تسهل عملية التنقل والربط بين هاته التجهيزات بسهولة، إلا بعض التجهيزات التي تقع في الشمال الشرقي (إدارة مستشفى، فرع لتشغيل الشباب وكالة عقارية) التي يجد صعوبة معظم سكان المدينة في الوصول إلى هاته التجهيزات خاصة سكان الأحياء المت موضوعة في الجهات الغربية والشمالية للمدينة وهذا ما توضحه الخريطة (22).

مخطط رقم(23): اتجاه حركة المشاة نحو التجهيزات الصحية



المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2014 + معالجة الطالبة

مخطط رقم(24): اتجاه حركة المشاة نحو التجهيزات الإدارية



المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2014 + معالجة الطالبة

#### 4.2.8 حركة المشاة نحو الخدمات الثقافية والدينية:

جدول رقم(17): تأثير تموضع التجهيزات الثقافية والدينية على حركة المشاة

التجهيز	العدد	توزيع	تأثير حضري	تأثير بلدي	تأثير إداري
ديني	6 مساجد+ مدرسة قرآنية	مساجد موزعة ما بين الأحياء أما المدرسة القرآنية فهي تتموضع في الجنوب الغربي للمدينة	×	×	×
ثقافي	مركز ثقافي +2 دار الشباب			×	

المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2014 +معالجة الطالبة

بالنسبة للحركة اتجه التجهيزات الدينية فهي سهلة نتيجة تموضعها بين الأحياء تقوم بتغطية شاملة من حيث الخدمة لكامل المدينة وهذا راجع لتموضع الجيد للمساجد، أما بالنسبة للمدرسة القرآنية فهي تقع في الجنوب الغربي للمدينة إمكانية الوصول إليها صعبة بعدها عن مركز الأحياء مما يستلزم وسائل نقل حضري لربطها بالأحياء وكذا مختلف الخدمات، أما بالنسبة للخدمات الثقافية (مركز ثقافي) يقع في مركز المدينة أما دار شباب نجد واحدة تخدم الجهة الشمالية للمدينة والثانية للجهة الشرقية. (خريطة رقم 23).

#### 5.2.8 حركة المشاة نحو الخدمات الأمنية والرياضية:

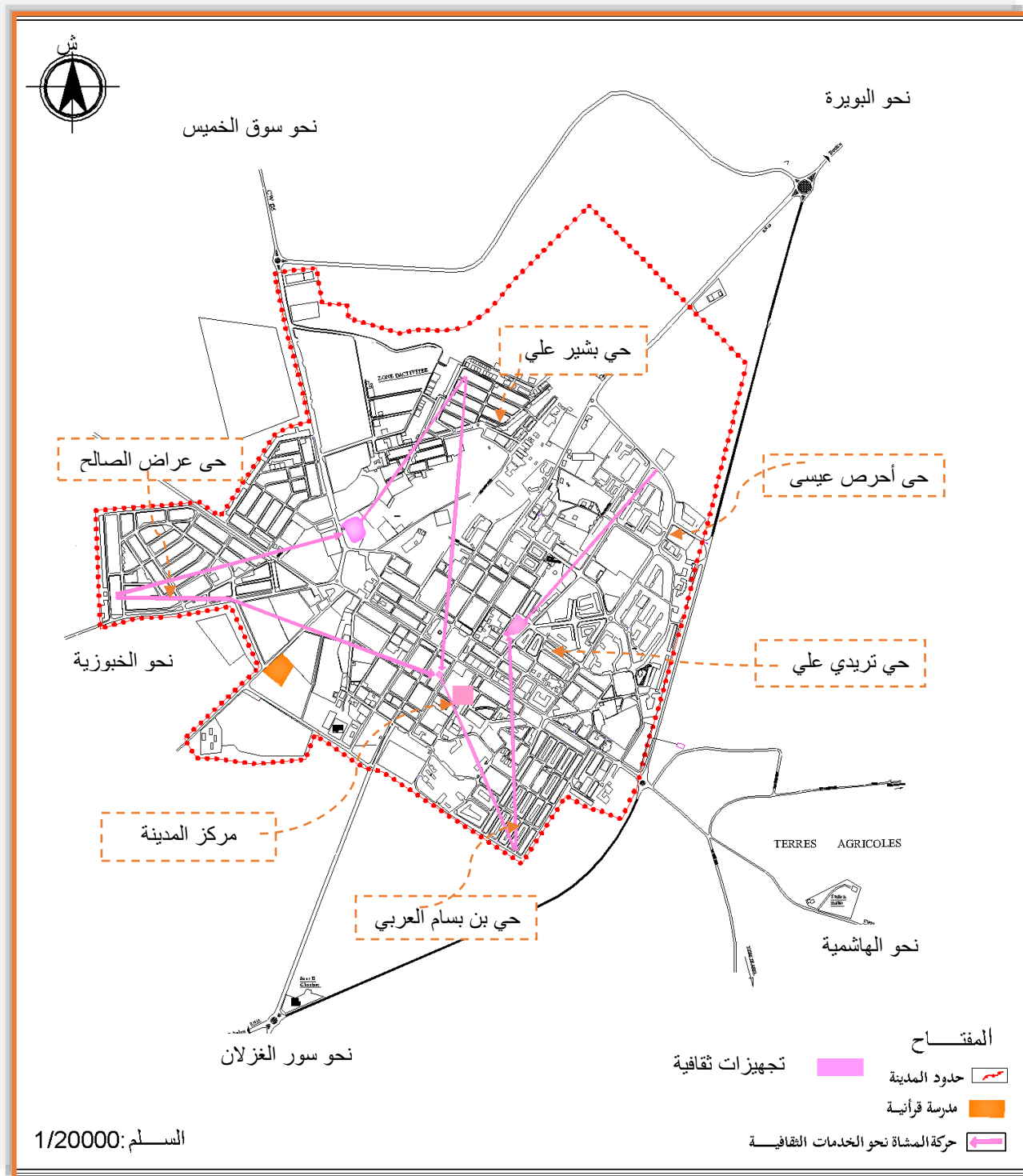
جدول رقم(18): تأثير تموضع التجهيزات الأمنية والرياضية على حركة المشاة

التجهيز	العدد	توزيع	تأثير حضري	تأثير بلدي	تأثير إداري
رياضي	ملعب بلدي+3 قاعات رياضة + مسبح	1 في الشمال المدينة و4 في الجنوب الغربي للمدينة		×	
الأمنية	3مراكز شرطة + فرقة الدرك الوطني	تتموضع في جميع اتجاهات المدينة		×	×

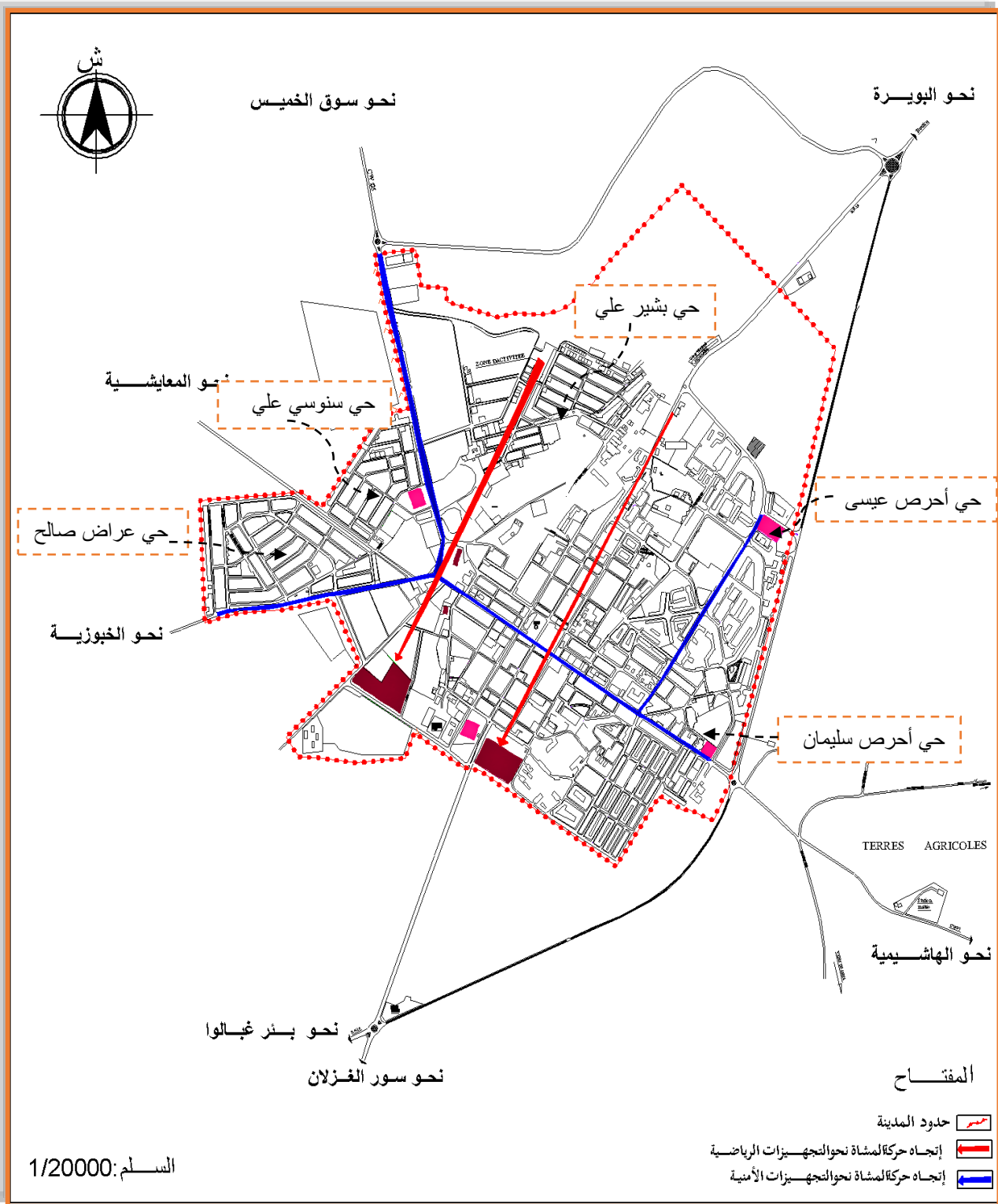
المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2014 +معالجة الطالبة

معظم تجهيزات الرياضة بالمدينة تتموضع في نفس الجهة أي أن حركة المشاة المستعملة لهاته الخدمات تتمحور في الجنوب الغربي للمدينة مما يتطلب وسيلة نقل حضري لربطها بمعظم خدمات وكذا أحياء المدينة، أما بالنسبة للتجهيزات الأمنية المنتشرة في جميع اتجاهات المدينة وعليه هناك صعوبة الربط لهاته التجهيزات فيما بينها، أما بالنسبة للحركة المشاة نحوها فنجدها تتموضع على بعد بعض الأحياء خاصة موقع الدرك الوطني الذي يقع في الشرقي بالمدينة(حي أحرص عيسى) مما تصعب عملية التنقل نحوها بسهولة. وهذا ما توضحه الخريطة رقم 24

مخطط رقم(25): اتجاه حركة المشاة نحو التجهيزات الثقافية والدينية



مخطط رقم(26): اتجاه حركة المشاة نحو التجهيزات الأمنية والرياضية



المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2014 + معالجة الطالبة

### 6.2.8 حركة المشاة نحو الخدمات الصناعية والتجارية:

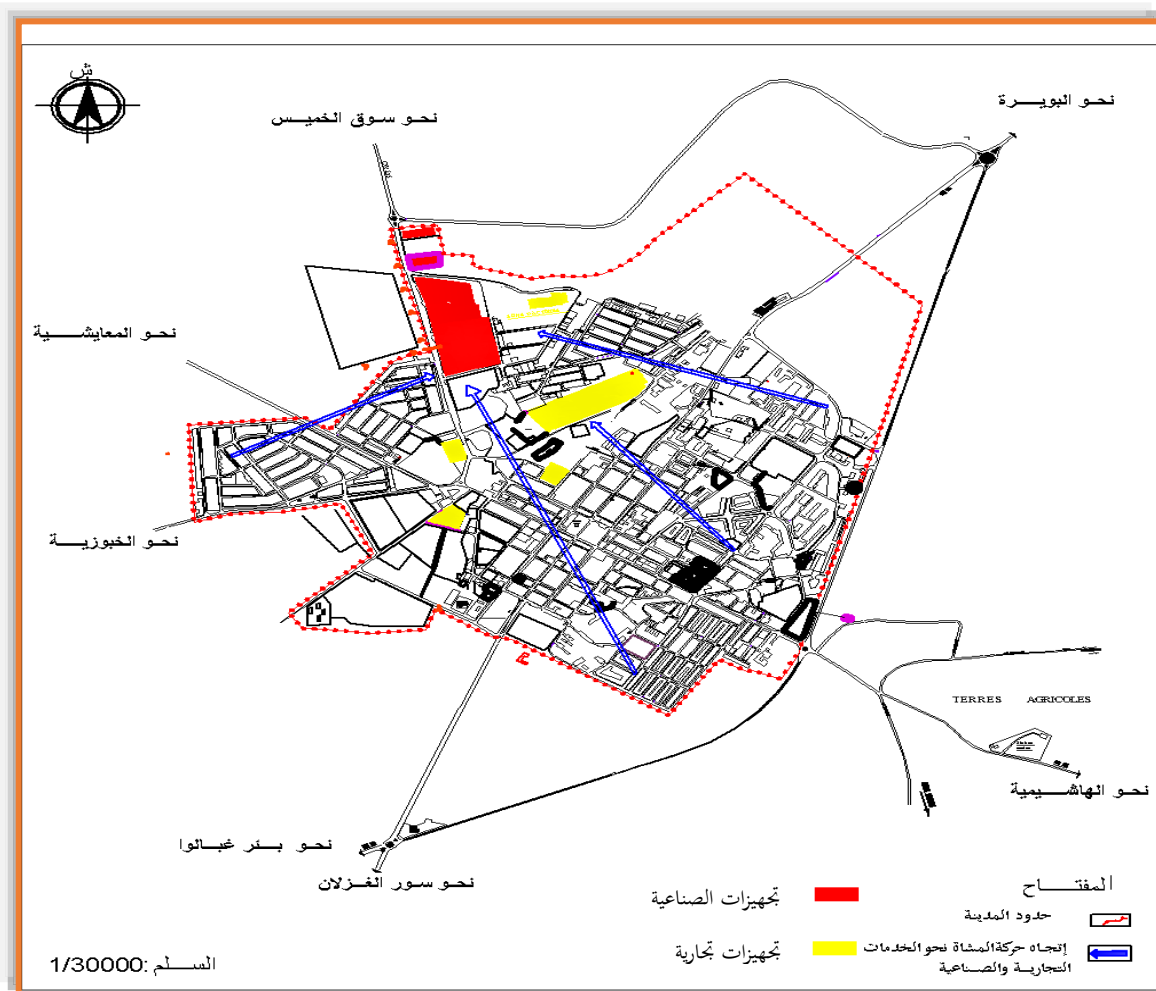
جدول رقم(19): تأثير تموضع التجهيزات الصناعية والتجارية على حركة المشاة

التجهيز	العدد(11)	توزيع	تأثير حضري	تأثير بلدي	تأثير إداري
صناعية وتجارية	منطقة صناعية وعدة تجهيزات تجارية	في شمال المدينة		×	×

المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2014 +معالجة الطالبة

تموضع هاته التجهيزات في الجهة الشمالية للمدينة بعيدة عن كل الخدمات والأحياء إمكانية الوصول إليها مشيا على الأقدام جد صعبة مما يستلزم ربطها بوسائل نقل حضري وهذا ما توضحه الخريطة الموالية.

مخطط رقم(27): اتجاه حركة المشاة نحو التجهيزات الصناعية والتجارية



المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2014 +معالجة الطالبة

## 9. تحليل الاستمارة:

بعد قيامنا بدراسة وتحليل واقع النقل والتنقلات سكان بالمدينة وتحديد أهمية ربط المدينة بوسائل نقل حضري جماعي بالمدينة، والدراسة الميدانية وبعض المعطيات المتوفرة ولدعم بحثنا والتوصل الى نتائج واقعية ملموسة قمنا بتوزيع استمارة استبيان على عينة من سكان المدينة (الفئة النشطة) خارج مركز المدينة، مكونة من 100 فرد وكانت النتائج كالآتي :

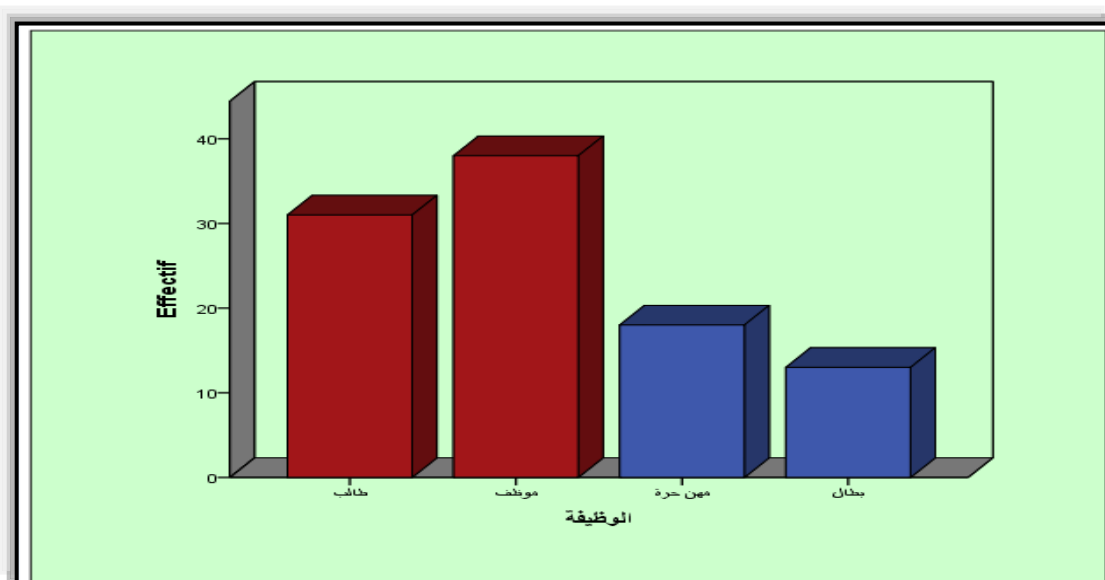
### 1. الوظيفة:

جدول (20) : وظيفة افراد العينة

تعيين	العدد	النسبة %
طالب	31	31%
موظف	38	38%
مهن حرة	18	18%
بطال	13	13%

المصدر: إنجاز الطالبة اعتمادا على برنامج المعالج الإحصائي SPSS

شكل رقم (06): مدرج تكراري يمثل وظيفة افراد العينة



المصدر: إنجاز الطالبة اعتمادا على برنامج SPSS

➤ من خلال التحليل نجد ان الفئة العاملة هي الاكبر بنسبة 38% ثم الفئة المتعدسة بالنسبة 31% ذات النشاط الدائم والمستقر، مما يستلزم وسائل نقل لتنقل هذه الفئة بالدرجة الأولى.

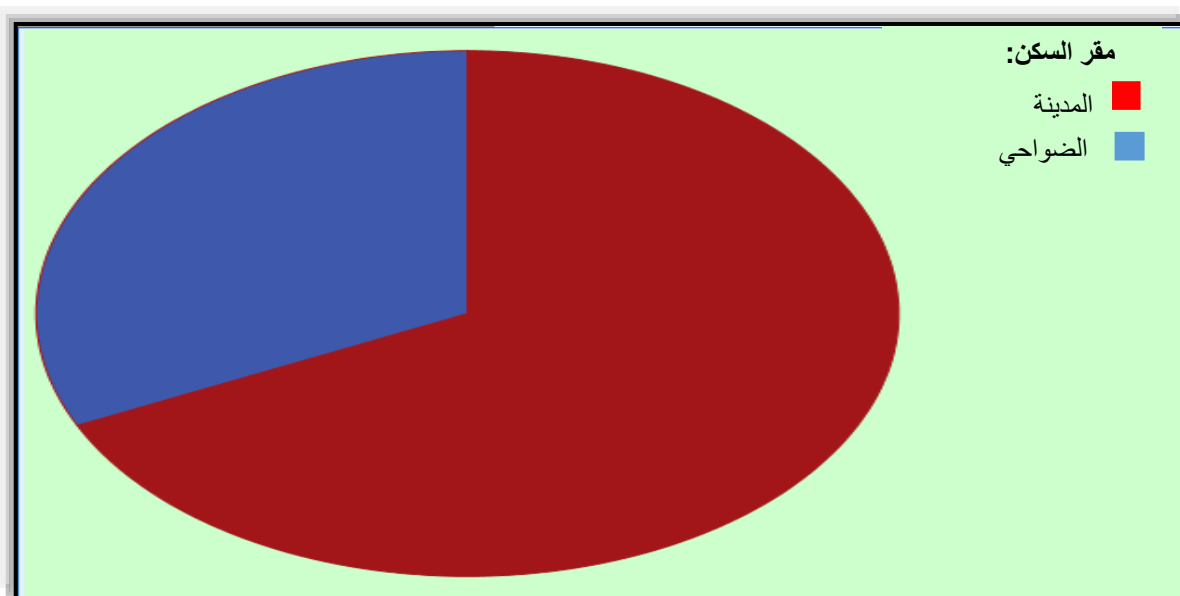
## 2. مقر السكن :

جدول (21) : مقر سكن افراد العينة

النسبة	العدد	مقر السكن
68%	68	المدينة
32%	32	ضواحي

المصدر: إنجاز الطالبة اعتمادا على برنامج SPSS

شكل رقم (07): دائرة نسبية تمثل مقر سكن افراد العينة

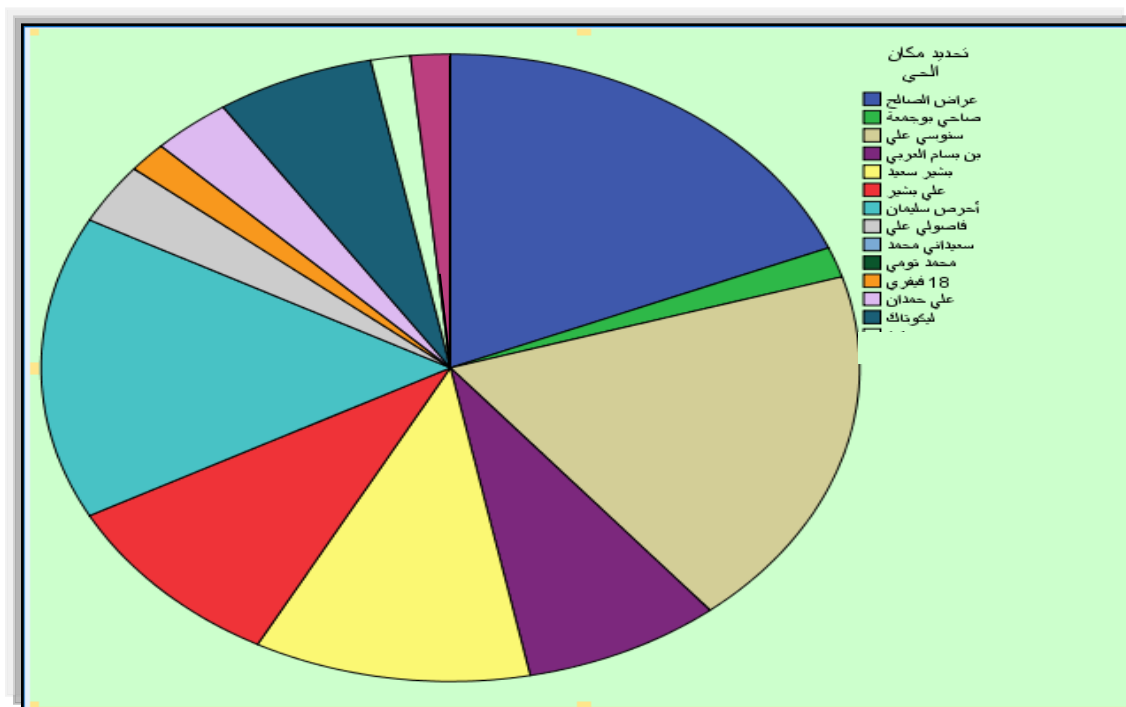


المصدر: إنجاز الطالبة اعتمادا على برنامج SPSS

◀ نستنتج انه يوجد تفاوت بين سكان المدينة 68% والضواحي بالنسبة 32% مما يتضح انه يوجد نسبة حركة وتنقل كبيرة على مستوى المدينة مما يستلزم وسائل نقل لتسهيل عملية التنقل.

1.2 تحديد مكان الحي:

شكل رقم (08): دائرة نسبية تمثل أحياء سكن افراد العينة



المصدر: إنجاز الطالبة اعتمادا على برنامج SPSS

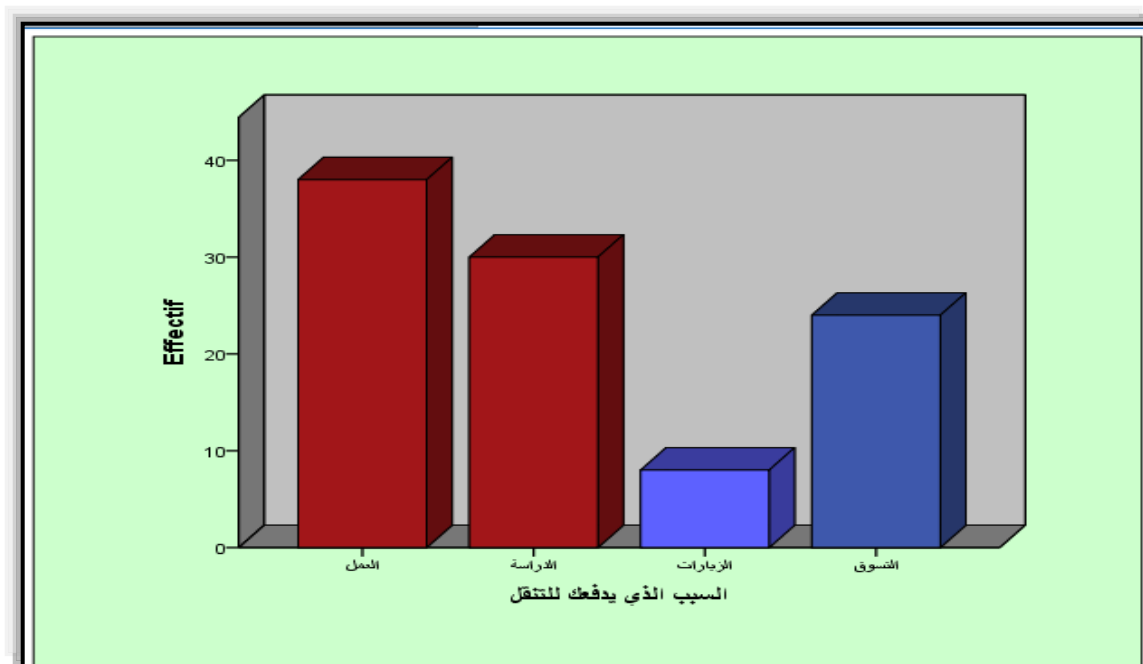
مست عملية توزيع الاستثمارة على عشرة أحياء من المدينة خاصة التي تبعد عن المناطق الخدمائية بمسافة تقدر ب: 1 كم ويجد معظم سكانها صعوبة في عملية التنقل.  
3. ما هو السبب الذي يدفعك للتنقل؟ :

جدول (22) : اعداد ونسب تنقلات الافراد للوسط الحضري

سبب التنقل	العدد	النسبة
دراسة	31	31%
عمل	46	46%
تسوق	18	18%
زيارات	5	5%

المصدر: إنجاز الطالبة اعتمادا على برنامج SPSS

شكل رقم (09): مدرج تكراري تمثل وظيفة افراد العينة



المصدر: إنجاز الطالبة اعتمادا على برنامج SPSS

نلاحظ أن العمل يحتل الصدارة بنسبة 46% من مجموع النسب كما وهذا ناتج إلى تجهيزات المتواجدة بالمدينة ثم تليها الدراسة خاصة إلى الثانويات بنسبة 31% ثم التسوق بنسبة 18% ، ثم زيارات ب: 5%، وعليه نستنتج أنه هناك حركة تنقل كثيفة مما يستلزم وسائل نقل حضري لتسهيل عملية التنقل.

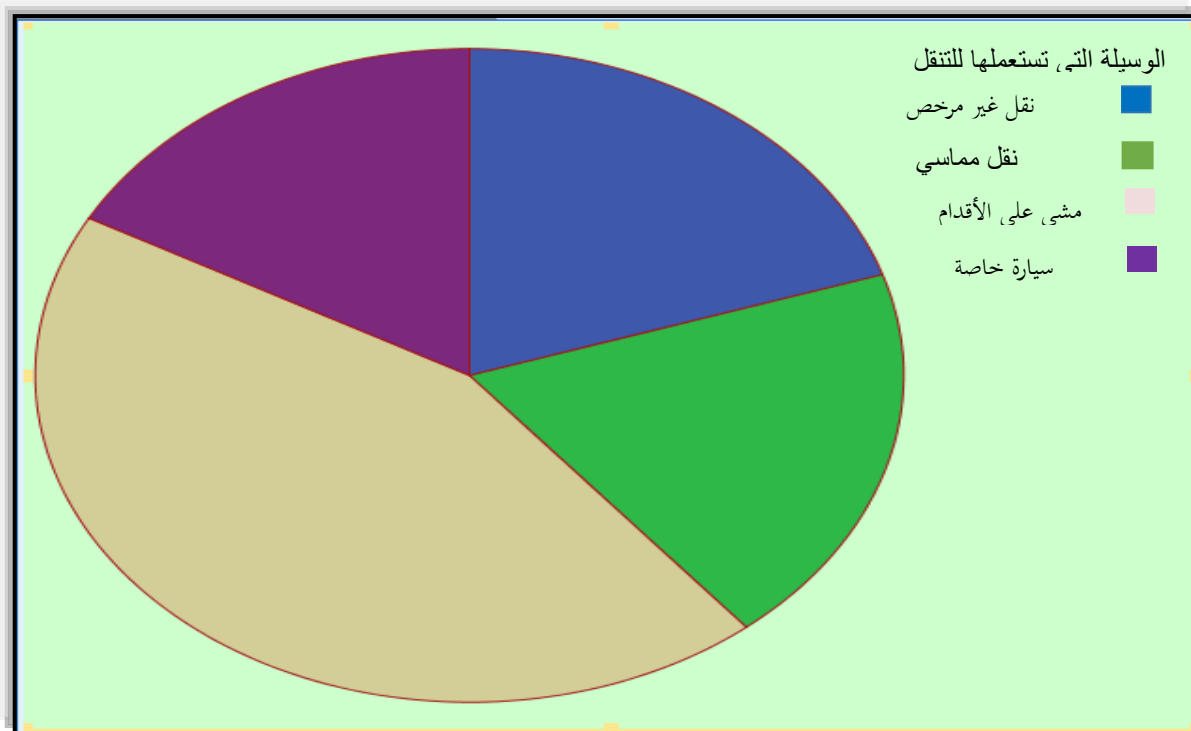
4. ماهي الوسيلة التي تستعملها للتنقل؟:

جدول رقم (23): وسيلة تنقل الافراد في الوسط الحضري

الوسيلة	العدد	النسبة
نقل غير مرخص	20	20%
نقل مماسي	23	23%
سيارة خاصة	17	17%
مشي على الأقدام	40	40%

المصدر: إنجاز الطالبة اعتمادا على برنامج SPSS

شكل رقم (10): وسيلة تنقل الافراد في الوسط الحضري



المصدر: إنجاز الطالبة اعتمادا على برنامج SPSS

- من خلال النتائج نلاحظ ان تنقل الافراد لداخل الوسط الحضري بوسيلة النقل غير مرخص أو النقل المماسي بنسبة %43 وهذا راجع إلى غياب وسائل النقل الجماعي.
- تليها عملية التنقل مشيا على الأقدام بنسبة %40، وهذا راجع حسب رأي أفراد العينة عدم الشعور بالأمن في وسائل النقل غير مرخص، أما بالنسبة لسكان الأحياء التي يمر عليها النقل المماسي فلعدم توفره طول الوقت.

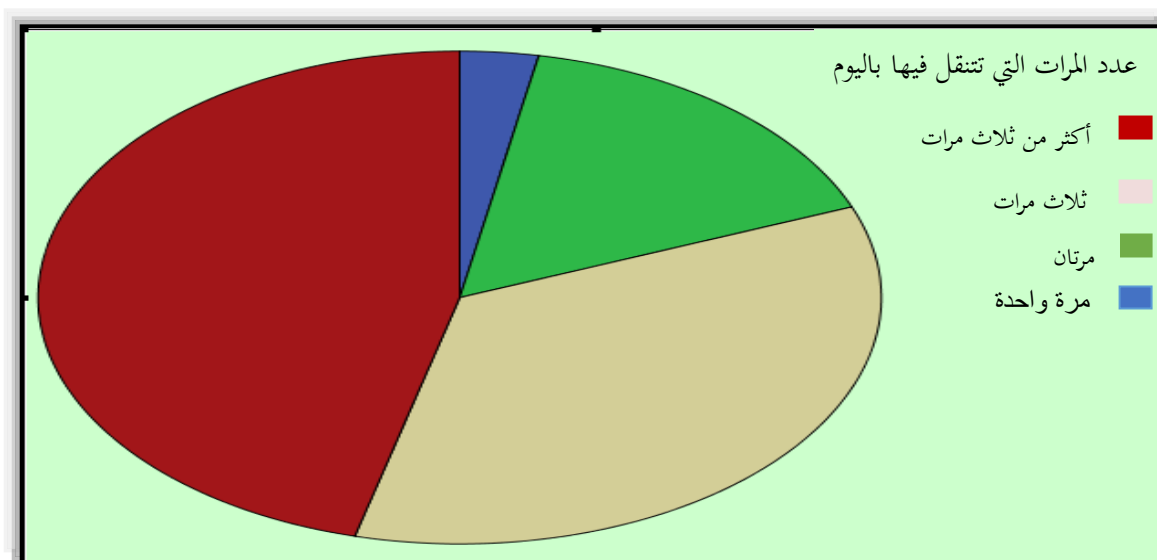
5. ما عدد المرات التي تنتقل بها في اليوم؟:

جدول رقم (24): عدد التنقلات الى الوسط الحضري

عدد مرات التنقل	العدد	النسبة
مرة واحدة	3	3%
مرتان	16	16%
3مرات	35	35%
أكثر من ثلاث مرات	46	46%

المصدر: إنجاز الطالبة اعتمادا على برنامج SPSS

شكل رقم(11): دائرة نسبية لعدد التنقلات الى المجال الحضري في اليوم



المصدر: إنجاز الطالبة اعتمادا على برنامج SPSS

من خلال النتائج يتبين ان عدد التنقلات في المجال الحضري حسب افراد العينة أكثر من ثلاث مرات احتل المرتبة الاولى بنسبة 46%، يليه التنقل ثلاث مرات بنسبة 35% ، وهذا يرجع لتواجد معظم الاستخدامات داخل الوسط ما يؤدي الى تنقل الاشخاص لقضاء حاجياتهم الضرورية منه. ثم تنقلات لمرتين ثم للمرة واحدة على التوالي بنسب قدرت ب: 16% و 3% وهذا يرجع للفئة الشاغلة خارج المدينة، مما يستدعي توفير خطوط نقل منتظمة لتلبية حاجياتهم.

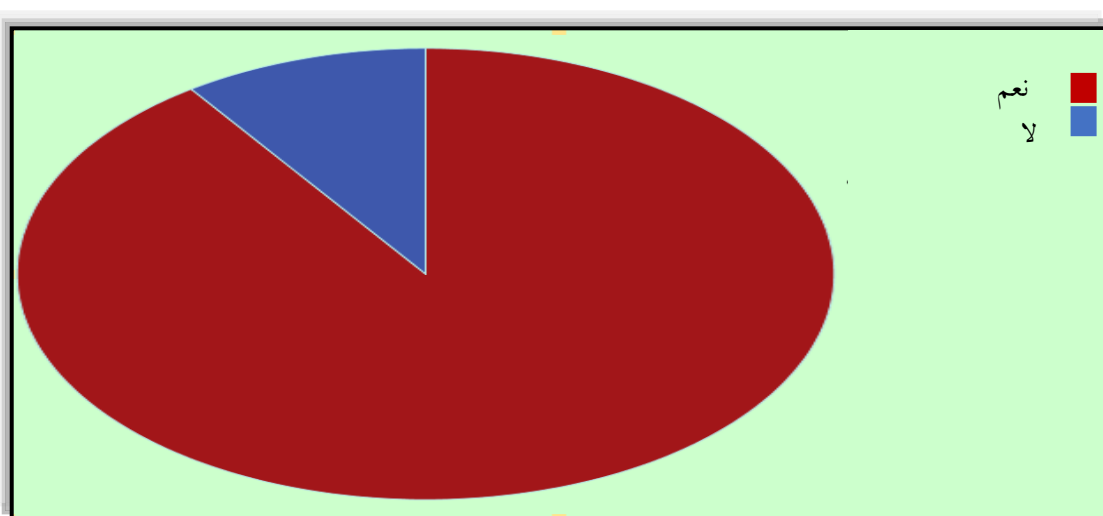
6. هل تريد أن يربط الحي الذي تقطن به مع أرجاء المدينة بوسائل نقل حضري بالنسبة لسكان المدينة؟:

جدول رقم (25): مطالبة سكان المدينة بوسائل نقل حضري

الطلب	العدد	النسبة
نعم	93	%93
لا	7	%7

المصدر: إنجاز الطالبة اعتمادا على برنامج SPSS

شكل رقم(12): دائرة نسبية لعدد سكان المدينة المطالبين بوسائل نقل حضري



المصدر: إنجاز الطالبة اعتمادا على برنامج SPSS

من هنا استنتجنا أن معظم سكان المدينة وبنسبة 93% يطالبون بوسائل نقل حضري وهذا راجع إلى صعوبة التنقلات التي تستلزمهم في قضاء حاجياتهم اليومية.

7. إذا كنت ساكنا في ضواحي المدينة هل تريد أن تزود المدينة بشبكة نقل حضري؟:

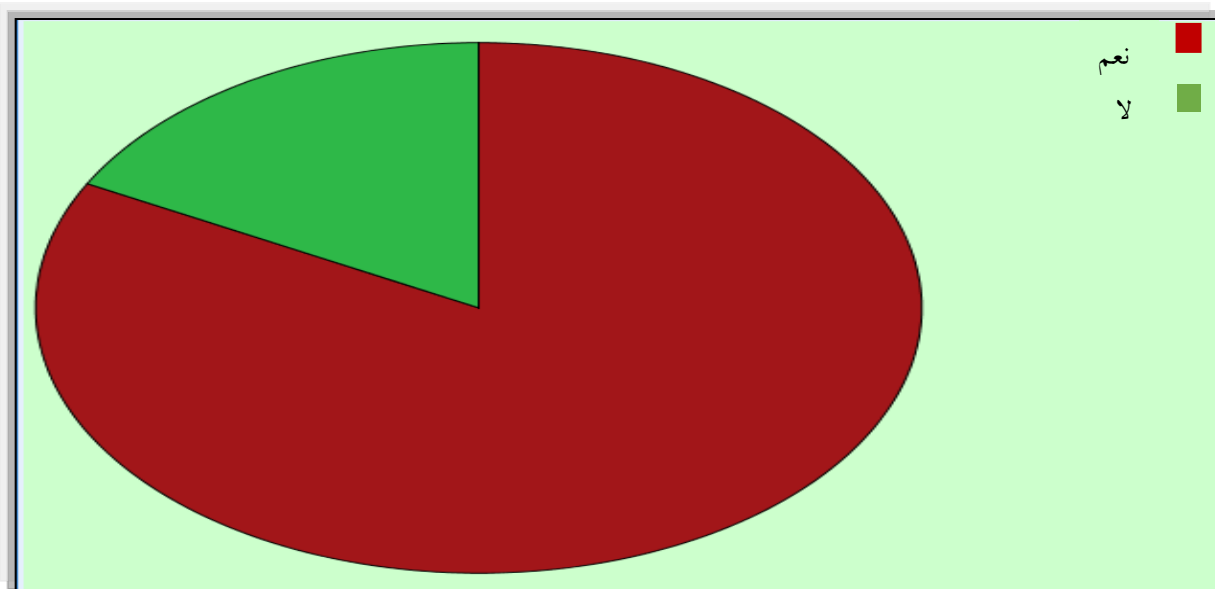
جدول رقم (26):مطالبة سكان الضواحي بوسائل نقل حضري

الطلب	العدد	النسبة
نعم	95	%95
لا	5	%5

المصدر: إنجاز الطالبة اعتمادا على برنامج SPSS

شكل رقم(13): دائرة نسبية لعدد سكان الضواحي المطالبين بوسائل نقل حضري

المصدر: إنجاز الطالبة اعتمادا على برنامج SPSS



◀ وعليه استنتجنا أن معظم سكان ضواحي المدينة وبنسبة 95% يطالبون بوسائل نقل حضري وهذا راجع إلى صعوبة التنقلات التي تستلزمهم في قضاء حاجياتهم اليومية.

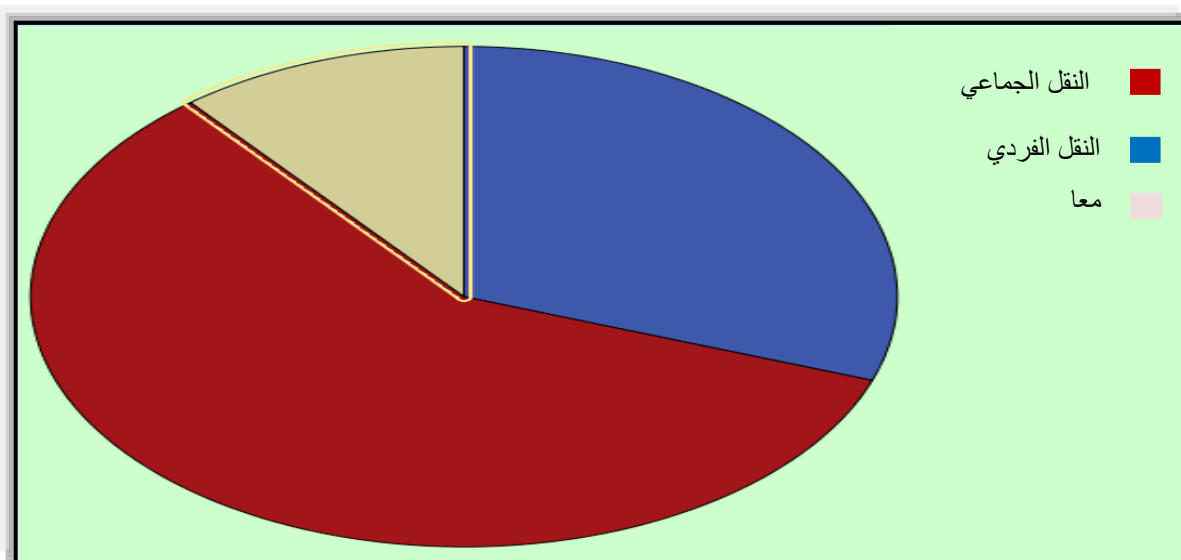
8. ماهو نوع النقل الحضري المفضل عندك مستقبلا ولماذا؟

جدول رقم (27): نوع النقل الحضري المفضل لدى سكان المدينة

نوع النقل الحضري	العدد	النسبة
نقل فردي	28	28%
نقل جماعي	58	58%
معا	10	10%
مرفوض	4	4%

المصدر: إنجاز الطالبة اعتمادا على برنامج SPSS

شكل رقم(14): دائرة نسبية تبين نوع النقل الحضري المفضل لدى سكان المدينة



المصدر: إنجاز الطالبة اعتمادا على برنامج SPSS

استنتجنا أن 54% من فئة المجتمع تفضل وسائل النقل الحضري الجماعي وكان سبب في اختيار هذه الوسيلة حسب آراء فئة العينة أن النقل الحضري الجماعي ل من صفاته أنه متوفر في كل وقت من ناحية نقاط التوقف التي تكون بالقرب من أماكن الحركة وكذا لتكلفة هاته الوسيلة المعقولة التي تسمح لأفراد استخدامها بكل حرية.

- ◀ تأتي وسيلة النقل الحضري الفردي في المرتبة الثانية بالنسبة لـ 28% وهي النسبة التي جذبت من طرف سكان المدينة وكان السبب وراء اختيار هاته الوسيلة لتوفيرها الراحة والخصوصية بالدرجة أولى، وكذا سهولة الوصول في أقصر وقت ممكن.
  - ◀ توجد فئة كان رأيا متكافئ بين وسائل النقل الحضري والجماعي بالنسبة لـ 14% لأنه لكلهما دور خاص على حسب حالة المتنقل.
  - ◀ توجد فئة بالنسبة لـ 4% التي لم تقم بالمشاركة ورأيا حول وسيلة النقل المفضل.
9. ماهي أهم المشاكل التي تواجهك أثناء تنقلك وقضاء حاجاتك اليومية داخل المدينة؟
- تمحورت أهم المشاكل التي تواجه السكان بالمدينة وتمثلت في:
- ◀ تموضع الخدمات التعليمية (الثانويات) والتجهيزات وبعدها عن بعض الأحياء يزيد في صعوبة الوصول إليها.
  - ◀ غياب وسائل نقل الحضري يزيد من حدة وصعوبة التنقل اليومي.
  - ◀ ازدحام مروري خاصة على مستوى مركز المدينة.
  - ◀ التأخر والإرهاق جراء بعد المسافة بين مقر السكن ومقر العمل.
  - ◀ ازدحام السيارات وكثافة الحركة المرورية على مستوى مركز المدينة.
  - ◀ غياب الإشارات الضوئية مما يسبب عرقلة في السير وازدحام في الحركة المرورية.
  - ◀ بعد الخدمات الرياضية عن الأحياء
  - ◀ صعوبة الوصول إلى بعض التجهيزات التعليمية.
  - ◀ بعد المحطات عن الأحياء
  - ◀ تداخل في حركة المشاة والحركة الميكانيكية على مستوى مركز المدينة.
- كما أن الفئة التي تنتقل بسيارة خاصة تشتكي لغياب الإشارات الضوئية على مستوى المدينة مما يسبب في عرقلة وسوء تنظيم الحركة على مستوى هاته الأخيرة.

**10 تحليل المقابلة الموجهة للمسؤولين:**

من خلال عملية تحليل لواقع النقل والتنقلات لسكان مدينة عين بسام وكذا من خلال المعاينة الميدانية استنتجنا أن النقل الموجود بالمدينة كالنقل غير مرخص والنقل المماسي لا يلبي طلبات نقل السكان ومن خلال هذا استنتجنا أن المدينة بحاجة ماسة إلى وسائل نقل حضري لربط جل الأحياء والمرافق الخدماتية فيما بينها والقضاء على وسائل النقل الغير المرخص.

وهذا ما لمسناه في سكان المدينة من خلال الاستمارة التي كانت موجهة إلى فئة منهم والتي استنتجنا من خلالها المعاينة اليومية التي تواجههم جراء تنقلاتهم بالمدينة

ومن أجل دعم تحليلنا قمنا بتوزيع استمارة موجهة للمسؤولين (مديرية النقل لولاية البويرة، فرع البناء والتعمير لبلدية عين بسام وكذا المصلحة التقنية للبلدية)، فاستخلصنا من خلال هاته المقابلة:

◀ أنه لا توجد أي دراسة لإنجاز مخطط نقل حضري بالمدينة رغم معرفتهم بواقع تنقلات سكان المدينة لكن توجد دراسة لمخطط الحركة والمرور وهو قيد الدراسة، أما بالنسبة إن كانت هناك صعوبات واجهتهم لإنجاز هذا المخطط فإنه لا توجد أي صعوبة حاليا، ما لم يتم البرمجة لإنجازه.

◀ أما إن كانت هناك مشاريع متعلقة بمجال النقل الحضري الجماعي فإنها لا توجد حاليا.

◀ رغم مشروع إنجاز المحطة البرية في الجهة الشمالية التي تبعد عن مركز المدينة ب 1 كم، فإنه لا توجد أي دراسة أو أي مشروع لكيفية ربطها بالمدينة.

◀ أما بالنسبة لموقفهم اتجاه ظاهرة النقل الغير مرخص بالمدينة فإنه توجد قوانين وعقوبات موجهة لهاته الفئة لكن رغما هذا فهي غير محترمة من قبلهم.

**11 تحليل الفرضية:**

والتي كانت صيغتها كالآتي :

**انجاز وتفعيل كل من مخطط نقل حضري ومخطط حركة والمرور للمدينة كحل للقضاء عن مشكلة النقل العشوائي بالمدينة.**

◀ انطلاقا من النتائج المتحصل عليها من خلال استمارة الاستبيان التي كانت موجهة إلى المواطنين وكذا المسؤولين، وكذا اعتمادا على المعاينة الميدانية استنتجنا أن غياب شبكة نقل حضري الجماعي هو السبب الرئيسي في انتشار ظاهرة النقل غير المرخص وكذا اللجوء إلى استعمال النقل المماسي بالمدينة لقضاء حاجة التنقل بين بعض أرجاء المدينة.

ومن خلال هذا التحليل استطعنا الخروج بنتيجة مفادها صحة الفرضية التي اعتمدنا عليها في بحثنا وأن الحل الأنسب للقضاء على مشكلة التنقل بالمدينة هو إعداد وتفعيل كل من مخطط نقل حضري لحل مشكلة النقل ومخطط الحركة والمرور للتسهيل والتوجيه عملية الحراك بالمدينة.

## خلاصة:

من خلال هذا الفصل التحليلي استنتجنا مايلي:

تحتل المدينة موقعا هاما و متميز كونها يمر بوسطها الطريق الوطني رقم 18، كما تشهد المدينة توسعا عمرانيا هائل وحركة نمو سكاني هائل، وكذا زيادة في تجهيزات المدينة وتموضعها الذي ينتشر في أنحاء المدينة التي لها تأثير على تنقلات السكان بمدينة عين بسام حيث ان تواجد مختلف الخدمات التجارية والادارية والتعليمية منتشرة بالمدينة ادى الى ضرورة تنقل السكان بصورة دائمة اليها .

بحيث نجد ان السكان يعتمدون في تنقلاتهم على وسائل النقل الغير مرخص ووسائل النقل المماسي وهذا راجع لعدم توفر شبكة نقل حضري جماعي داخل المدينة، وذلك لصعوبة الوصول إلى جل المرافق خاصة الأحياء الواقعة في أطراف المدينة بسبب بعد المسافة بينها.

# الفصل الثالث

## الإقتراحات والتوصيات

تمهيد

1. الإقتراحات والتوصيات

خاتمة عامة

**تمهيد:**

من خلال الدراسة التحليلية التي قمنا بها توصلنا إلى تشخيص أهم المشاكل التي تعاني منها المدينة في مجال النقل وأهمية هذا القطاع في توزيع التجهيزات والخدمات الحضرية داخل المدينة قمنا باقتراح خطوط نقل حضري بهدف تسهيل الوصول إلى التجهيزات وكذا تقريبها من الأحياء وربطها فيما بينها كما سنتطرق إلى مجموعة من التوصيات والاقتراحات التي تخدم قطاع النقل وتنظيم الحركة والمرور على المدينة.

**1 الاقتراحات والتوصيات:**

**1.1 النقل الحضري:** من أهم الأهداف المرجوة من وضع هذه الخطوط:

- توفير شبكة نقل حضري جماعي في المدينة.
- تسهيل تنقلات السكان إلى المدينة.
- سهولة الوصول إلى تموضع التجهيزات والخدمات الحضرية بالمدينة.
- ربط الأحياء البعيدة عن مركز المدينة، وربطها ببعضها البعض.

**1.1.1 اقتراح خطوط نقل:**

قبل البدء في وضع الخطوط ومسارات النقل الحضري في المدينة بجدد بنا الإشارة إلى موقع إنشاء المحطة البرية وهذا ما توضحه الخريطة رقم 26

**❖ الخط رقم 01(المحطة – حي بن بسام العربي)**

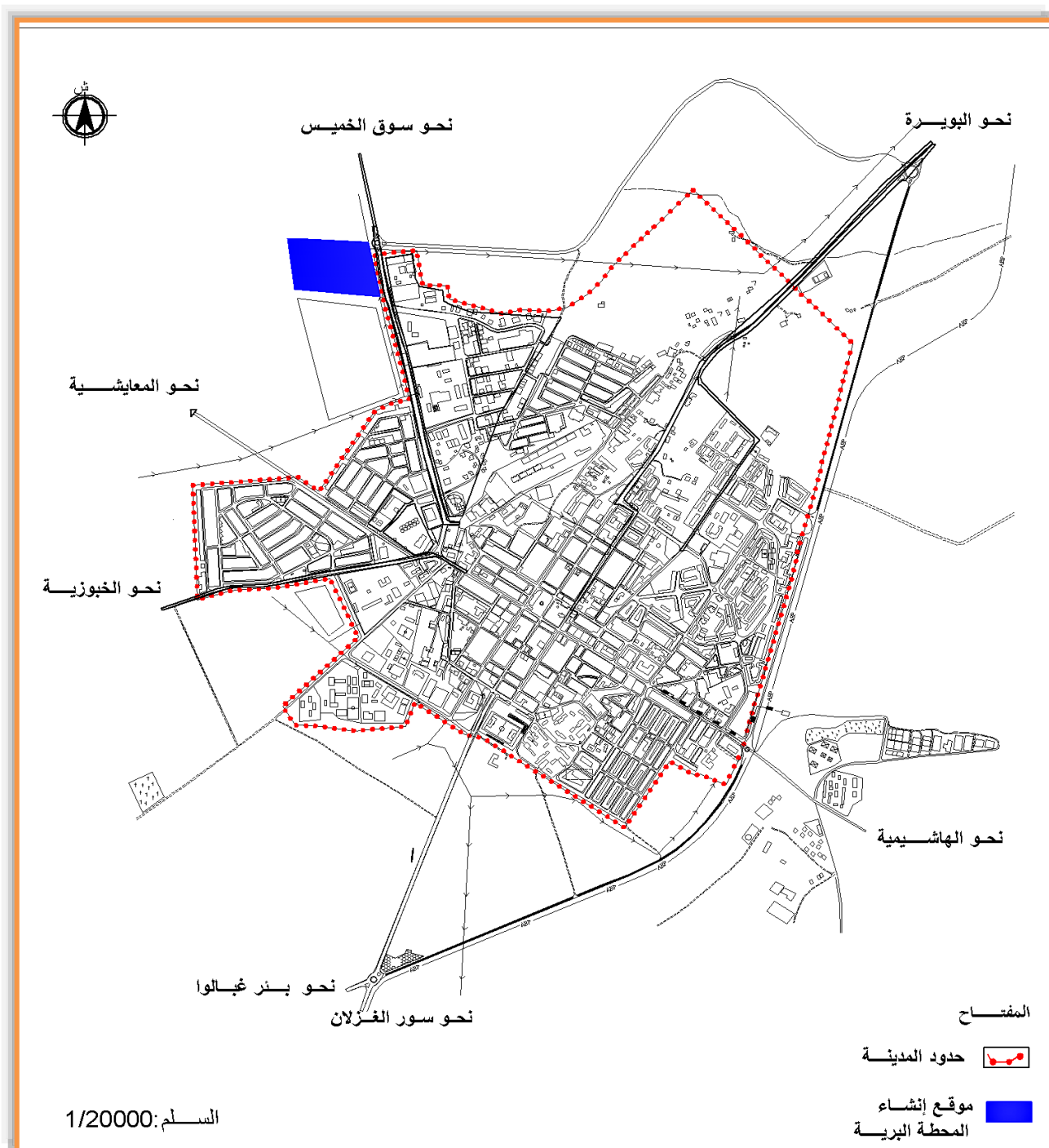
تهدف من خلال اقتراح هذا الخط إلى ربط الجهة الشمالية للمدينة بالجهة الشرقية وهذا من خلال ربط كل من الأحياء التالية: (حي سنوسي علي، حي بشير علي مروراً بالتجهيزات التالية: تكوين مهني، المنطقة الصناعية، سوق الجملة، orac، سوق الجملة وصولاً إلى مركز المدينة وصولاً إلى حي بن بسام العربي). وهذا ما توضحه خريطة رقم 27

**جدول رقم(28): بطاقة تقنية للخط رقم 01**

الخط	نقطة الانطلاق	التجهيزات التي يمر بها	نقطة الوصول	طول الخط
01	المحطة البرية	orac ، تكوين مهني، المنطقة الصناعية، سوق الجملة، مقر البلدية، محكمة، 2 مركز الشرطة، مصلحة الضرائب، حماية مدنية، وكذا حي أحرض سليمان، سوق الأسبوعي،	حي بن بسام العربي	3 كلم

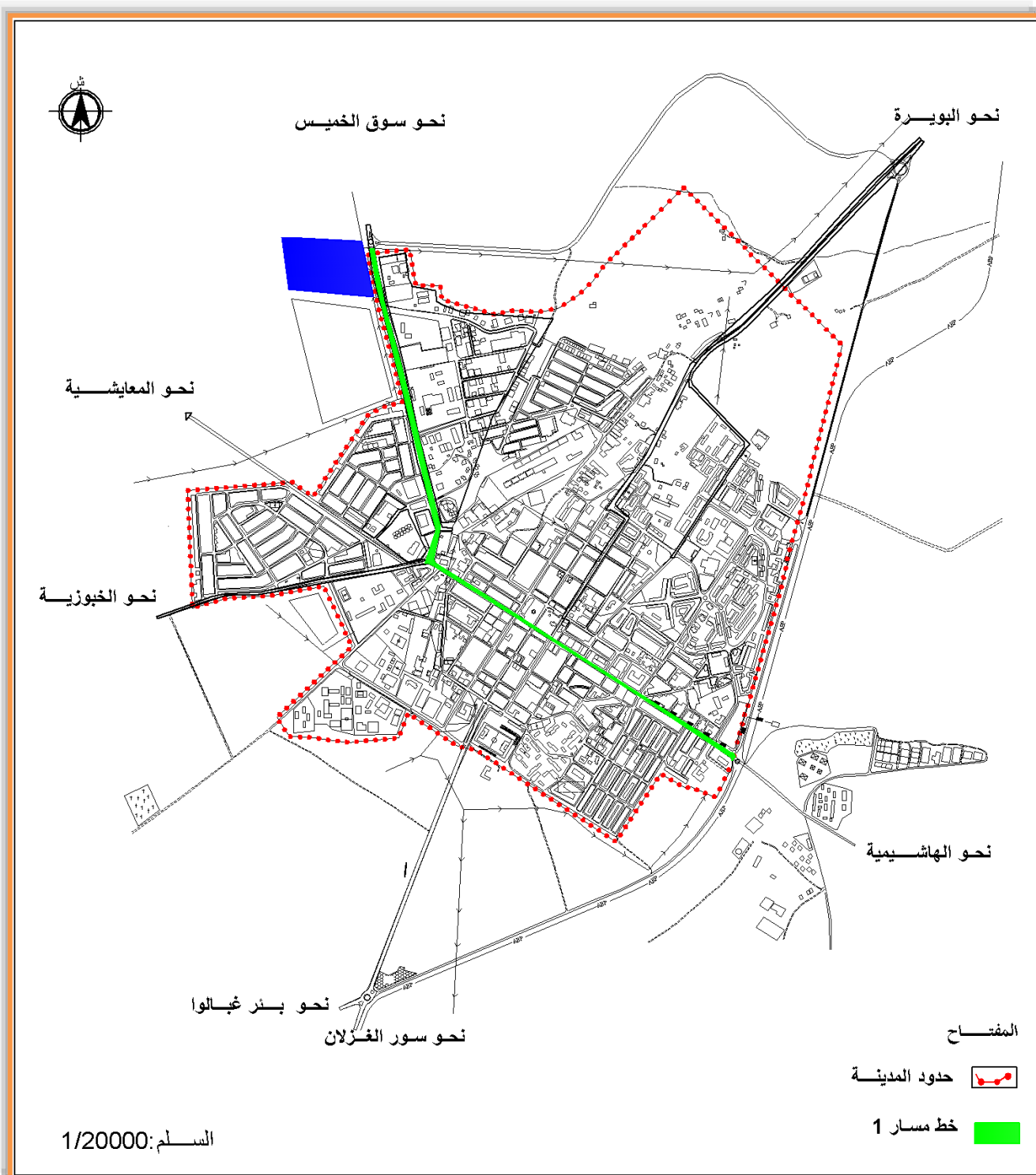
المصدر: إنجاز الطالبة

مخطط رقم (28): موقع إنشاء المحطة البرية



المصدر: إنجاز الطالبة اعتمادا على المخطط التوجيهي لتهيئة والتعمير 2014

مخطط رقم (29): يوضح مسار الخط رقم 01



المصدر: إنجاز الطالبة اعتمادا على المخطط التوجيهي لتهيئة والتعمير 2014

❖ الخط رقم 02(المحطة - حي بشير علي)

تهدف من خلال هذا المسار ربط معظم الأحياء المتطرفة والتي تجد صعوبة الوصول إلى تجهيزات التعليمية  
تهدف من خلال هذا الاقتراح إلى ربط إحياء المتطرفة مع بعضها البعض وكذا تقريبها من المركز وتقريب السكان  
من الخدمات التي يمر عليها خاصة التعليمية. وهو موضح في الخريطة رقم 28

جدول رقم(29): بطاقة تقنية للخط رقم02

الخط	نقطة الانطلاق	التجهيزات والأحياء التي يمر بها	نقطة الوصول	المسافة
2	المحطة	حي بشير سعيد، حي سنوسي علي، حي عراض الصالح، تكوين مهني، متوسطة بن غرابي، متوسطة كمال جمبلاط متوسطة، محمد الجعدي، ثانوية، متقنة، مسبح، قاعة متعددة الرياضات، مقر الدائرة، مركز الشرطة، ملعب بلدي، حي بشير علي	حي بشير علي	3 كم

المصدر: إنجاز الطالبة

❖ الخط رقم 03(حي تمين محمد -حي عكوش براهيم)

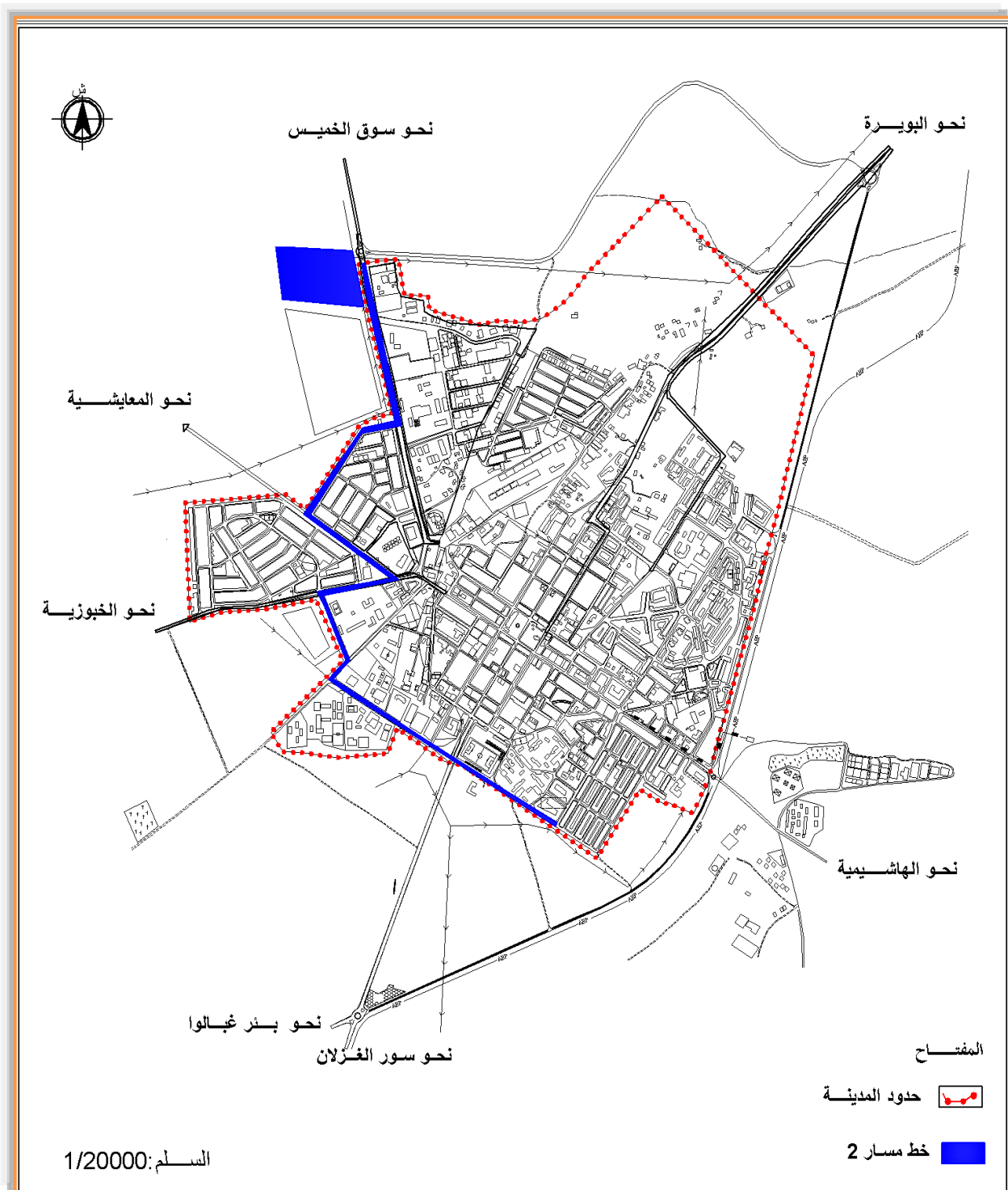
يمر هذا المسار بمركز المدينة (طريق الوطني رقم 18)، تهدف من خلال هذا المسار هو ربط بين شمال المدينة بجنوبها  
وهذا من خلال الربط بين مختلف الأحياء التي تقع بالقرب من هذا المسار وكذا ربطها بجل التجهيزات التي يمر بها  
المسار، وهذا ما توضحه خريطة رقم 29.

جدول رقم(30): بطاقة تقنية للخط رقم03

الخط	نقطة الانطلاق	التجهيزات والأحياء التي يمر بها	نقطة الوصول	المسافة
3	حي تمين محمد	حي تمين محمد، حي زايدي علي، حي بنينال علي، حي بن غرابي محمد، مستشفى، إدارة المستشفى، سوق أسبوعي، حديقة الأمير عبد القادر، ساحة عمومية، مقر البلدية، مركز الشرطة، حي كعوش براهيم	حي كعوش براهيم	2.5 كم

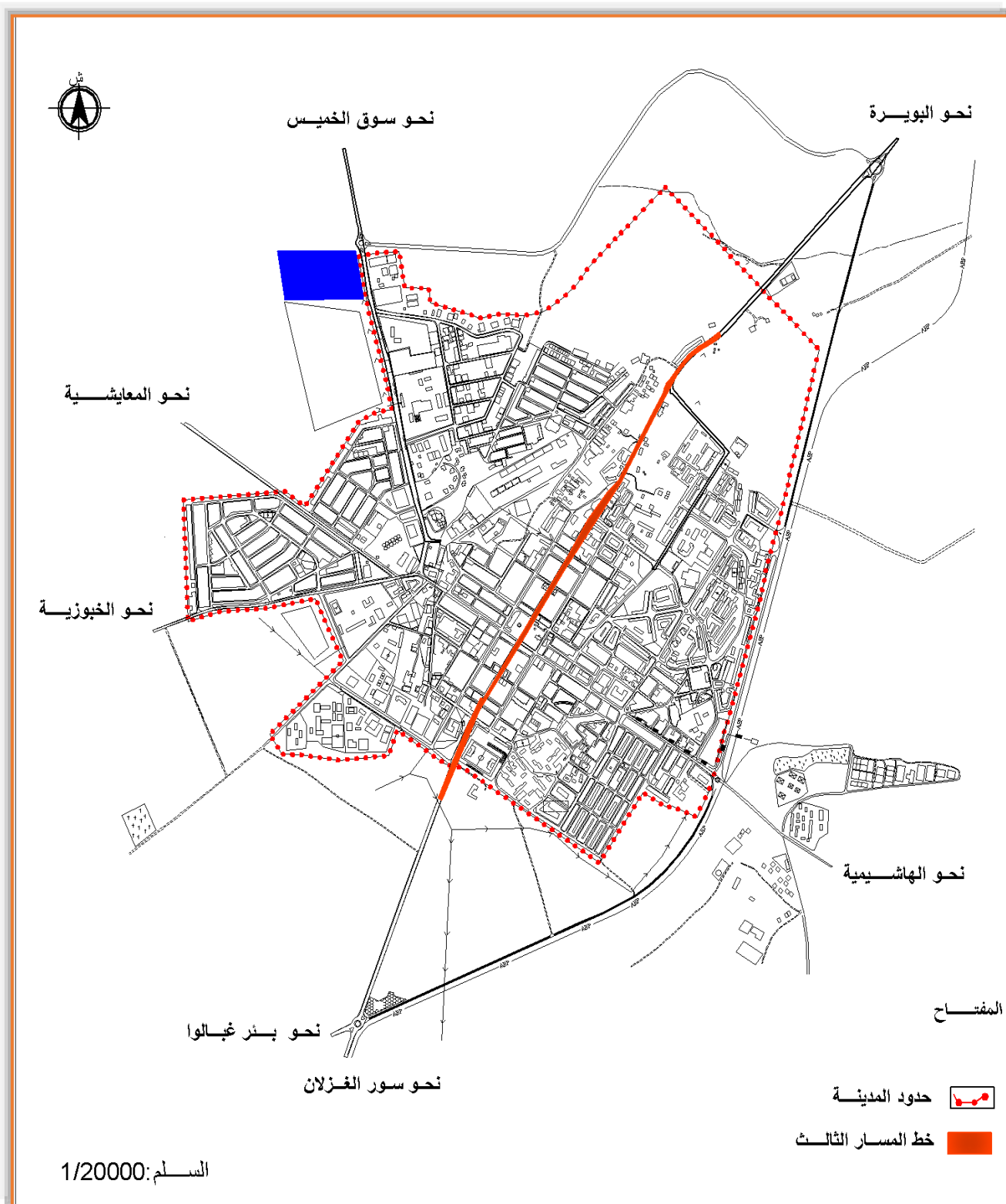
المصدر: إنجاز الطالبة

مخطط رقم (30): يوضح مسار الخط رقم 02



المصدر: إنجاز الطالبة اعتمادا على المخطط التوجيهي لتهيئة والتعمير 2014

مخطط رقم (31): يوضح مسار الخط رقم 03



المصدر: إنجاز الطالبة اعتمادا على المخطط التوجيهي لتهيئة والتعمير 2014

## ❖ الخط رقم 04 (حي تمين - المحطة)

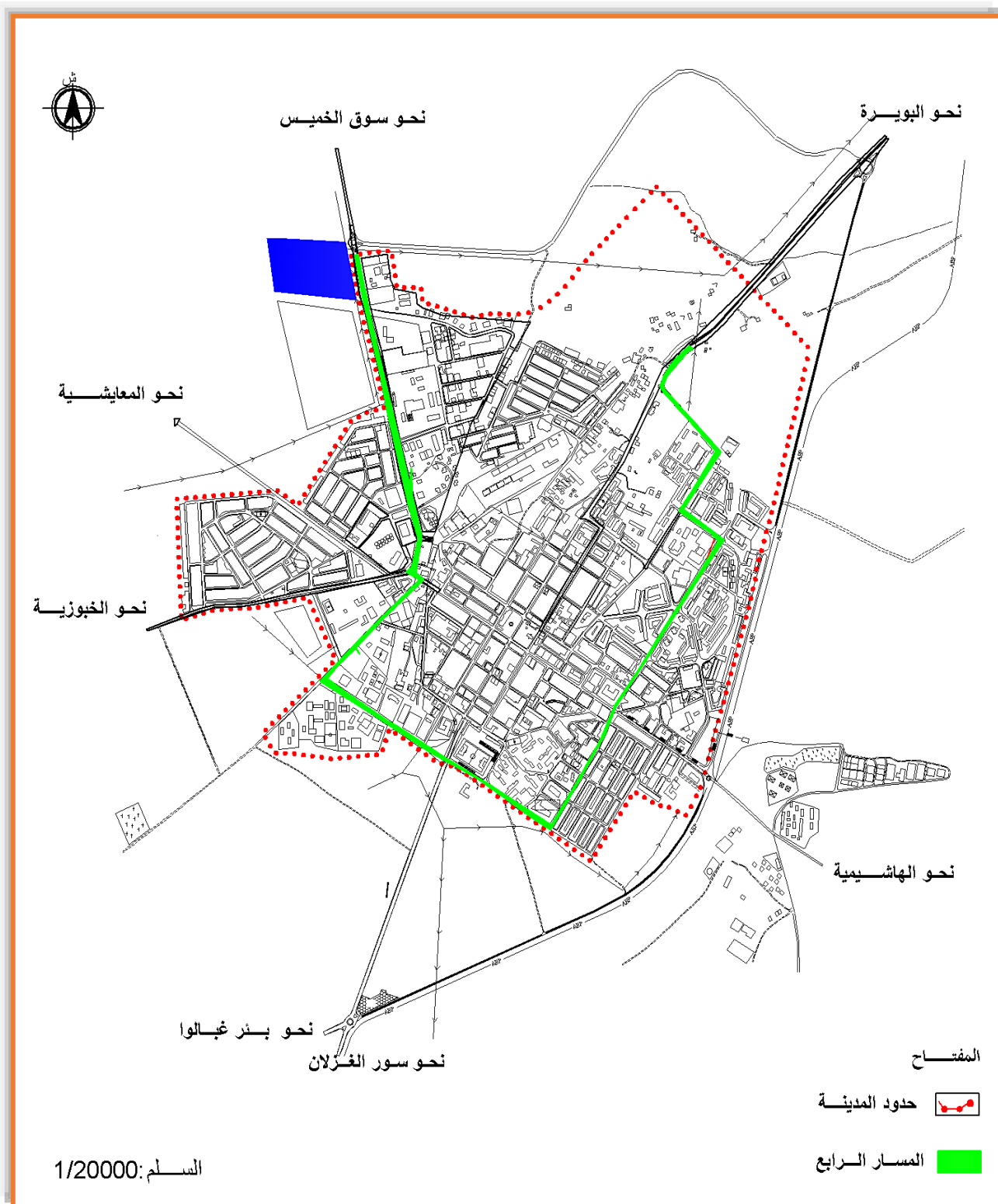
نهدف من خلال هذا المسار هو ربط كل أرجاء المدينة فيما بينها ربط شمال المدينة بالناحية الجنوبية وصولاً إلى الشمال الشرقي بالمدينة وكذا الربط من خلال هذا المسار جل التجهيزات والأحياء الموجودة به. وهذا ما توضحه الخريط الموالية رقم 30.

## جدول رقم (31): بطاقة تقنية للخط رقم 04

المسافة	نقطة الوصول	الأحياء والتجهيزات التي يمر بها	نقطة الانطلاق	الخط
3.5 كم	المحطة	حي أحرص عيسى، فرقة الدرك الوطني، ثانوية طالب ساعد، حي أحرص سليمان، محكمة، مصلحة الضرائب، فرع لتشغيل الشباب، وكالة عقارية، حي بن بسام العربي، ملعب بلدي، مركز الشرطة، مقر الدائرة، متقنة، مسبح، حي سنوسي علي، حي بشير علي، المنطقة الصناعية.	حي تمين محمد	4

المصدر: إنجاز الطالبة

مخطط رقم (32): يوضح مسار الخط رقم 4



المصدر: إنجاز الطالبة اعتمادا على المخطط التوجيهي لتهيئة والتعمير 2016

## 2.1 اقتراحات حول تهيئة المسارات:

- ◀ نقتراح وضع محطة توقف أولا لكل الخطوط على مستوى نقطة واحدة
- ◀ في نهاية كل مسار رحلة نضع محطة نهائية.
- ◀ تسهيل الوصول إلى المراكز الحضرية
- ◀ تحديث البني التحتية والهياكل القاعدية
- ◀ تحسين السلامة والأمن في المحطات وذلك بخلق مناطق مناورة الحافلات.
- ◀ وضع الإشارات الضوئية في المفترقات لتنظيم الحركة.
- ◀ وضع اللوحات الإرشادية لتوجيه الحركة.

## 3.1 معايير تهيئة خطوط النقل الجماعي

عند تهيئة نقاط التوقف يجب مراعاة الشروط التي تسمح بتسهيل الحركة الموضحة في الشكل التالي:

- ◀ تهيئة نقاط التوقف مع الأخذ بعين الاعتبار أماكن انتظار الركاب
- ◀ إلزامية احترام أماكن ومدة التوقف من طرف السائقين وذلك كما يلي:
  - ✓ في المحطة تكون مدة التوقف 20 دقيقة.
  - ✓ عند المواقف عبر المسار تقدر بـ 05 دقائق.
- ◀ استعمال المركبات التي تتوفر على ما يلي:
  - ✓ الراحة.
  - ✓ النظافة.
  - ✓ الأمان.

## خاتمة عامة:

إن موضوع النقل الحضري الجماعي موضوع في غاية الأهمية، إذ يعتبر من بين المشاكل المعاصرة التي تواجه المدن في العالم، فهو بمثابة قلبها النابض في المدينة نظرا لدوره المهم في ديناميكيتها وتحقيق التجانس بين مختلف مكوناتها الحضرية وتأثيراتها الاقتصادية والاجتماعية والسياسية، فرغم أهميته فإن مدينة عين بسام تعاني من انعدام لشبكة نقل حضري.

و لقد حاولنا من خلال موضوعنا هذا إلقاء نظرة عامة لدور النقل الحضري في تسهيل عملية تنقلات السكان بمدينة عين بسام فقد تطرقنا إلى خصائصها العمرانية التي اتضح من خلالها التوسع العمراني التي باتت تشهده المدينة في الأونة الأخيرة وكذا أماكن تموضع التجهيزات التي تعد نقاط جذب للحركة بالمدينة خاصة أنها تنتشر في كل أنحاء المدينة مما يصعب عملية التنقل إليها بسهولة كما لمسنا من خلال عملية التحليل أن وسائل النقل المستعملة بالمدينة تتمثل في النقل غير المرخص وكذا وسائل النقل المماسي الذي يخدم الضواحي ويمر بجزء صغير من المدينة، وهاتين الوسيلتين انجرت عن غياب وسائل نقل حضري مقنن بالمدينة مما استلزم استعمال هاته الوسائل.

ولقد لمسنا من خلال المعاينة الميدانية وكذا الاستمارة التي كانت موجهة إلى المواطنين أنه هناك صعوبة في عملية التنقل في المدينة وكذا صعوبة الوصول إلى المرافق الخدماتية بها، أما من خلال المقابلة التي وجهت للمسؤولين فلاحظنا أن هناك غياب لدراسات متعلقة بإنجاز مخطط نقل حضري رغم المعرفة الجيدة لواقع التنقلات بالمدينة، وحتى أن القوانين التي تضعها للحد من ظاهرة النقل غير المرخص غير محترمة من طرف الفئة الشاغلة بالنقل غير المرخص.

وعليه استنتجنا ان للنقل الحضري الجماعي أثر كبير على تنقلات السكان، ومدينة عين بسام لازالت تعاني من غياب هذا القطاع بالرغم من الاهمية الكبيرة له وكذا ضرورته في حياة سكان المدينة.

وكحل للقضاء على هاته الظاهرة قمنا باقتراح خطوط نقل حضري جماعي الهدف من وراءها الربط بين الأحياء فيما بينها والوصول إلى إمكانية وسهولة الوصول إلى تموضع التجهيزات والخدمات الحضرية بالمدينة.

وهذا يندرج ضمن إنجاز مخطط نقل حضري بالمدينة، كحل للقضاء على مشكلة تنقلات سكان هاته الأخيرة وبالتالي نلاحظ أن الفرضية التي تطرقنا إليها مفادها صحيح.

# الفهرس العام

## فهرس المحتويات

### الفصل التمهيدي: مدخل عام

أ	مقدمة.....
ب	1.الإشكالية.....
ت	2.الفرضيات.....
ت	3.أهداف الدراسة.....
ت	4.أسباب اختيار الموضوع.....
ت	5.أسباب اختيار منطقة الدراسة.....
ت	6.المنهجية المتبعة.....
ج	7.هيكلية المذكرة.....

### الفصل الأول: مفاهيم عامة

1	تمهيد.....
1	1. مفاهيم حول النقل.....
1	1.1 مفهوم النقل.....
1	2.1 مفهوم النقل غير الرسمي.....
2	3.1 تعريف وسائل النقل.....
2	4.1 أهمية النقل.....
2	5.1 أنواع النقل.....
3	2. النقل الحضري.....
3	1.2 تعريف النقل الحضري.....
4	2.2 أنواع النقل الحضري.....
4	1.2.2 النقل العمومي.....
4	1.1.2.2 أنواع وسائل النقل العمومي.....
6	2.1.2.2 عوامل اختيار وسيلة النقل العام.....
6	2.2.2 وسائل النقل الخاصة.....

7	3.2 المقارنة بين النقل الخاص والنقل العام.....
8	4.2 علاقة النقل بالمجال الحضري.....
8	3. النقل الحضري الجماعي للمسافرين.....
9	1.3 مفهوم شبكة النقل الحضري والخطوط الحضرية.....
10	2.3 شبكة النقل الحضري الجماعي.....
10	1.2.3 مكونات شبكة النقل الحضري الجماعي.....
11	2.2.3 دراسة شبكة النقل الحضري الجماعي.....
14	3.3 الأهداف التي يرمي إلى تحقيقها النقل الحضري الجماعي.....
15	4.3 المؤشرات التي يركز عليها نظام النقل الحضري الجماعي.....
16	4. التنقلات الحضرية.....
16	1.4 تعريف التنقلات الحضرية.....
16	2.4 أنواع تنقلات الأفراد داخل الوسط الحضري.....
17	5. تخطيط النقل الحضري.....
17	1.5 مفهوم مخطط النقل.....
17	2.5 أهدافه.....
18	3.5 من يقوم بإعداد مخطط النقل الحضري.....
18	4.5 أهدافه.....
19	5.5 مراحل إعداد مخطط النقل الحضري.....
19	6.5 تطبيق مخطط النقل الحضري.....
20	6. مخطط الحركة والمرور.....
20	1.6 مفهومه.....
20	2.6 أهدافه.....
20	3.6 تحضيره.....
22	خلاصة الفصل.....

## الفصل الثاني: دراسة تحليلية لمدينة عين بسام

23.....	تمهيد
<b>الجزء الأول</b>	
24.....	1. تقديم مدينة عين بسام.....
24.....	1.1 تاريخ النشأة.....
24.....	2.1 أصل التسمية.....
25.....	2. الموقع والحدود.....
26.....	1.2 حدود المدينة بالنسبة للبلدية.....
27.....	2.2 نشأة وتطور المدينة.....
27.....	❖ المرحلة الأولى (النواة الأصلية للمدينة).....
28.....	❖ المرحلة الثانية: قبل 1900.....
29.....	❖ المرحلة الثالثة: (1900-1953).....
30.....	❖ المرحلة الرابعة: (1953-1962).....
31.....	❖ المرحلة الخامسة: (1962-1972).....
32.....	❖ المرحلة السادسة: (1972-1990).....
33.....	❖ المرحلة السابعة: من 1990 إلى يومنا هذا.....
34.....	3.2 اتجاه التوسع العمراني للمدينة.....
35.....	4.2 منافذ المدينة.....
37.....	3. الدراسة السكانية والسكنية.....
37.....	1.3 الدراسة السكانية.....
38.....	2.3 الدراسة السكانية.....
39.....	4. الإطار المبنى.....
39.....	1.4 السكن.....
43.....	5 دراسة شبكات الطرق.....
46.....	6. التجهيزات.....
47.....	1.6 تموضع التجهيزات بالمدينة.....

## الجزء الثاني

7. واقع النقل الحضري بالمدينة.....49
- 1.7 تحديد مسارات خطوط نقل شبه حضري الجماعي بالمدينة.....49
- 2.7 تحديد مسارات خطوط نقل شبه حضري الخاص بالمدينة.....49
- 1.2.7 أماكن توزيع المحطات بالمدينة.....51
8. دراسة وضعية التنقلات داخل الوسط الحضري.....54
- 1.8 صفات النقل المماسي بالمدينة.....56
- 2.8 تحديد أماكن جذب السكان بالمدينة.....61
- 1.2.8 حركة المشاة نحو الخدمات التعليمية.....61
- 2.2.8 حركة المشاة نحو الخدمات الصحية.....63
- 3.2.8 حركة المشاة نحو الخدمات الإدارية.....63
- 4.2.8 حركة المشاة نحو الخدمات الثقافية والدينية.....66
- 5.2.8 حركة المشاة نحو الخدمات الأمنية والرياضية.....66
- 6.2.8 حركة المشاة نحو الخدمات الصناعية.....69
9. تحليل الاستمارة الموجهة للمواطنين.....70
10. تحليل المقابلة.....80
11. تحليل الفرضية.....80
81. خلاصة الفصل

## الفصل الثالث: التوصيات والاقتراحات

- تمهيد.....82
1. الاقتراحات والتوصيات.....82
- 1.1 النقل الحضري.....82
- 1.1.1 اقتراح خطوط نقل حضري جماعي.....82
- 2.1 اقتراحات حول تهيئة مسارات.....90
- 3.1 معايير تهيئة خطوط النقل الجماعي.....90
- خاتمة عامة.....91

## فهرس المخططات

قائمة المخططات		
الصفحة	العنوان	الرقم
25	الخريطة الإدارية لولاية البويرة وموقع مدينة عين بسام	01
26	حدود مدينة عين بسام	02
27	النواة الأصلية للمدينة	03
28	مرحلة دخول المستعمر للمدينة	04
29	مرحلة توسع المستعمر في المدينة	05
30	مرحلة قبيل الاستقلال 1962-1953	06
31	مرحلة بعد الاستقلال 1972-1962	07
32	مرحلة ما بين 1990-1972	08
33	المرحلة الحالية للمدينة	09
34	اتجاه التوسع العمراني للمدينة	10
36	منافذ المدينة	11
42	توزيع الأنماط السكنية بالمدينة	12
44	المحاور المهيكلية في المدينة	13
45	شبكة الطرق بالمدينة	14
48	مخطط التجهيزات	15
50	مسارات النقل بالمدينة	16
53	تموضع محطات النقل بالمدينة	17
55	مواقف سيارات نقل غير مرخص وحافلات النقل المماسي بالمدينة	18
58	اتجاه مسار الأول لنقل المماسي بالمدينة	19
59	اتجاه مسار الثاني لنقل المماسي بالمدينة	20
60	اتجاه مسار الثالث لنقل المماسي بالمدينة	21
62	اتجاه حركة المشاة نحو التجهيزات التعليمية	22
64	اتجاه حركة المشاة نحو التجهيزات الصحية	23

65	اتجاه حركة المشاة نحو التجهيزات الإدارية	24
67	اتجاه حركة المشاة نحو التجهيزات الثقافية والدينية	25
68	اتجاه حركة المشاة نحو التجهيزات الأمنية والرياضية	26
69	اتجاه حركة المشاة نحو التجهيزات الصناعية والتجارية	27
83	موقع إنشاء المحطة البرية	28
84	يوضح مسار الخط رقم 01	29
86	يوضح مسار الخط رقم 02	30
87	يوضح مسار الخط رقم 03	31
89	يوضح مسار الخط رقم 04	32

## فهرس الجداول

الصفحة	العنوان	الرقم
07	مميزات النقل الخاص على النقل العام	01
08	عيوب النقل الخاص مقارنة بالنقل العام	02
21	المقارنة بين مخطط الحركة والمرور ومخطط النقل	03
37	تطور عدد السكان لمدينة عين بسام	04
37	التوقعات المستقبلية لعدد سكان مدينة عين بسام	05
38	تطور الخطيرة السكنية لمدينة عين بسام	06
43	خصائص أهم المحاور الهيكلية بالمدينة	07
49	خطوط النقل شبه الحضري العمومي لمدينة عين بسام	08
49	خطوط النقل شبه الحضري لسيارات الأجرة بمدينة عين بسام	09
51	موقع وخصائص محطات نقل شبه حضري بالمدينة	10
56	خصائص المسار الأول لنقل المماسي	11
56	خصائص المسار الثاني	12
57	خصائص المسار الثالث	13
61	تأثير تموضع التجهيزات التعليمية على حركة المشاة	14
63	تأثير تموضع التجهيزات الصحية على حركة المشاة	15
63	تأثير تموضع التجهيزات الإدارية على حركة المشاة	16
66	تأثير تموضع التجهيزات الثقافية والدينية على حركة المشاة	17
66	تأثير تموضع التجهيزات الأمنية والرياضية على حركة المشاة	18
69	تأثير تموضع التجهيزات الصناعية والتجارية على حركة المشاة	19
70	وظيفة أفراد العينة	20
71	مقر سكن أفراد العينة	21
72	اعداد ونسب تنقلا الأفراد للوسط الحضري	22
73	وسيلة تنقل الأفراد في الوسط الحضري	23
75	عدد التنقلات إلى الوسط الحضري	24

76	مطالبة سكان المدينة بوسائل نقل حضري	25
77	مطالبة سكان الضواحي بوسائل نقل حضري	26
78	نوع النقل الحضري المفضل لدى سكان المدينة	27
82	بطاقة تقنية للخط رقم 01	28
85	بطاقة تقنية للخط رقم 02	29
85	بطاقة تقنية للخط رقم 03	30
88	بطاقة تقنية للخط رقم 04	31

## فهرس الصور

الصفحة	العنوان	الرقم
4	وسائل النقل العام	01 و 02
05	حافلات نقل الركاب	03 و 04
05	حافلات كهربائية	05 و 06
06	المترو	07 و 08
07	وسائل النقل الخاصة	09 و 10
24	صورة بالقمر الاصطناعي لمدينة عين بسام	11
35	بعض منافذ المدينة	12 و 13
40	نمط سكن تقليدي	14 و 15
41	نمط سكن حديث	16 و 17
41	نمط سكن الجماعي	18 و 19
52	حالة المواقف بالمدينة	20 و 21
54	سيارات النقل غير مرخص بالمدينة	22 و 23
54	توضيح حافلات النقل المماسي بالمدينة	24 و 25

## فهرس الأشكال

الصفحة	العنوان	الرقم
11	ترتيب الخطوط الحضرية لشبكة النقل الحضري حسب تخطيط المسالك	01
14	الأهداف التي يرمي إلى تحقيقها النقل الحضري الجماعي	02
38	نمو وتطور عدد سكان مدينة عين بسام	03
38	تطور الحظيرة السكنية لمدينة عين بسام	04
40	دائرة نسبية للحظيرة السكنية لمدينة عين بسام	05
70	مدرج تكراري يمثل وظيفة افراد العينة	06
71	دائرة نسبية تمثل مقر سكن افراد العينة	07
72	دائرة نسبية تمثل أحياء سكن افراد العينة	08
73	مدرج تكراري يمثل وظيفة أفراد العينة	09
74	وسيلة تنقل الأفراد في الوسط الحضري	10
75	دائرة نسبية لعدد التنقلات إلى المجال الحضري في اليوم	11
76	دائرة نسبية لعدد سكان المدينة المطالبين بوسائل نقل حضري	12
77	دائرة نسبية لعدد سكان الضواحي المطالبين بوسائل نقل حضري	13
78	دائرة نسبية تبين نوع النقل الحضري المفضل لدى سكان المدينة	14

# المصادر والمراجع

## المصادر والمراجع

أولاً: المراجع باللغة العربية:

### ❖ الكتب:

- 1- أحمد عبد السميع علام "علم اقتصاديات النقل" الإسكندرية، دار الوفاء لدنيا الطباعة والنشر سنة 2000.
- 2- سعيد عبده "أسس جغرافية النقل" مكتبة الأجلو مصرية بالقاهرة 1994.
- 3- د. محمد توفيق سالم "هندسة النقل والمرور" دار الرتب الجامعية بيروت 1985.
- 4- مصطفى فواز "مبادئ تنظيم المدينة" معهد الإنماء العربي بيروت 1980.

### ❖ رسائل الماجستير والمذكرات:

#### رسائل الماجستير:

- 1- بوقنة سليم "دراسة نوعية الخدمة لدى مستعملي النقل الجماعي" دراسة ميدانية في مدينة قسنطينة لنيل شهادة ماجستير، جامعة متنوري سنة 2005.
- 2- شاكر بلخضر "مشروع القطار الحضري (tramway) لمدينة باتنة" دراسة استشرافية لنيل شهادة ماجستير كلية علوم الاقتصاد والتسيير جامعة باتنة سنة 2011.
- 3- قادري الدراجي "النقل الحضري وأثره في التنمية العمرانية للمدينة (مدينة برج بوعرييج) لنيل شهادة ماجستير جامعة المسيلة سنة 2012.

#### مذكرات ENATT:

- 4- الشافعي قادم، خربوش خالد "دراسة تحليلية لنقل الجماعي دراسة بمدينة المسيلة واقع وأفاق" مذكرة تخرج ENATT جامعة المسيلة سنة 2002.
- 5- بوغريس صابر وشيوخ حليم "دراسة اقتصادية لحركة حافلات نقل الحضري وتنظيمها" -دراسة حالة الخط (وسط المدينة 1200 مسكن) مذكرة تخرج ENATT جامعة باتنة 1999.

#### مذكرات مهندس دولة ومذكرات الماجستير:

- 6- إراري رايح وزملائه "إعادة هيكلة المنطقة المعمره 8 pos" -دراسة حالة مدينة عين بسام، مذكرة تخرج لنيل شهادة مهندس دولة، جامعة المسيلة سنة 2000
- 7- لوهابي وليد "تحليل النقل الحضري الجماعي" دراسة حلة خط الحضري بوزوران -المحطة الجديدة باتنة جامعة باتنة سنة 2011.

## ❖ المراجع القانونية:

- 1- مرسوم تنفيذي رقم 04 / 416 مؤرخ في 8 ذي القعدة عام 1425 الموافق 20/12/2004 يحدد كفاءات إعداد محطات النقل البري للأشخاص وتطبيقها.
- 2- قانون 17/88 المؤرخ في ماي 1988 عدد 19 المادة 16 ص 785
- 3- قانون 03 / 01 المؤرخ في 01/08/07 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه عدد 44 المادة 28 و 29 ص 8-85
- 4- تقرير المخطط التوجيهي لهيئة والتعمير لبلدية عين بسام 2014

## ❖ الهيئات الإدارية المختصة:

- مصلحة التقنية لبلدية عين بسام
- فرع التعمير والسكن لبلدية عين بسام
- مديرية النقل لولاية البويرة
- مديرية البرمجة والتخطيط لولاية البويرة

## ❖ المحاضرات:

بوكور فارس محاضرات اقتصاد النقل، المدرسة الوطنية لتطبيق تقنيات النقل البري 1998/1999

ثانيا: المراجع باللغة الأجنبية:

Daniell l'huilier, « le cout de transport ».paris Edition 1960p31.

Guyon Gérard « transport collectif urbain de voyageurs »France  
CELSE 2000 p17

## ❖ مواقع الأنترنت:

- 1- موقع الاكليل [www.aliklil.com](http://www.aliklil.com)، 2016

# الملاحق

استمارة بحث

في إطار إتمام إعداد مذكرة ماستر بعنوان: "تحليل النقل الحضري الجماعي دراسة حالة مدينة عين بسام" نضع بين أيديكم هذه الاستمارة لملئها علما أنها تدخل في إطار بحث علمي لا غير (موجهة للمواطنين)

س1. الوظيفة: طالب  موظف  مهن حرة  بطال

س2. مقر السكن: المدينة  تحديد مكان الحي .....

ضواحي

س3. ما هو السبب الذي يدفعك للتنقل؟

العمل  الدراسة  التسوق  الزيارات  أخرى حدد.....

س4. ماهي الوسيلة التي تستعملها للتنقل؟

نقل غير مرخص  نقل مماس  مشيا على الأقدام  سيارة خاصة

س5. ما عدد المرات التي تنتقل فيها في اليوم؟

مرة واحدة  مرتان  ثلاثة مرات  أكثر من ثلاث مرات

س6. هل تريد أن يربط الحي الذي تقطن به مع أرجاء المدينة بوسائل نقل حضري؟

نعم  لا

س7. إذا كنت مقيم في الضواحي هل تريد أن تربط المدينة بشبكة نقل حضري؟

نعم  لا

س8. ما هو نوع النقل الحضري المفضل عندك مستقبلا؟ ولماذا؟

النقل الفردي:  .....

النقل الجماعي:  .....

س9. ماهي اهم المشاكل التي تواجهك اثناء تنقلك وقضاء حاجاتك اليومية داخل المدينة؟

استمارة بحث

في إطار إتمام إعداد مذكرة ماستر بعنوان: "تحليل النقل الحضري الجماعي دراسة حالة مدينة عين بسام" نضع بين أيديكم هذه الاستمارة لملئها علما أنها تدخل في إطار بحث علمي لا غير (موجهة للمسؤولين)

س1 - هل هناك دراسة لإعداد مخطط النقل الحضري بالمدينة؟

.....  
.....

ماهي الصعوبات التي تواجهكم في إعداد هذا المخطط؟ (إذ لم تكن موجودة دراسة)

.....

س2 هل هناك مشاريع متعلقة بمجال النقل الحضري الجماعي في قيد الدراسة أو التطبيق؟

.....  
.....

س3 هل توجد دراسة لربط بين موقع إنشاء المحطة البرية ومختلف مناطق المدينة؟

.....

س4 لوحظ أنه هناك نقل غير مرخص بالمدينة ما هو موقفكم اتجاه هذه الظاهرة؟

.....

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ



الجمهورية الجزائرية  
الديمقراطية الشعبية

# الجريدة الرسمية

اتفاقات دولية، قوانين، مراسيم  
قرارات وآراء، مقررات، منشور، إعلانات وبلاعات

الإدارة والتحرير الأمانة العامة للحكومة  WWW.JORADP.DZ الطبّع والاشتراك المطبعة الرسمية	الجزائر تونس المغرب ليبيا موريطانيا	الاشتراك سنوي
7 و9 و13 شارع عبد القادر بن مبارك - الجزائر الهاتف 65.18.15 الى 17 ح.ج.ب 3200-50 الجزائر Télex : 65 180 IMPOF DZ بنك الفلاحة والتنمية الريفية KG 68 060.300.0007 حساب العملة الأجنبية للمشاركين خارج الوطن بنك الفلاحة والتنمية الريفية 12.0600.320.060	بلدان خارج دول المغرب العربي  سنة سنة 2675,00 د.ج 5350,00 د.ج تزداد عليها نفقات الإرسال	سنة سنة 1070,00 د.ج 2140,00 د.ج النسخة الأصلية ..... النسخة الأصلية وترجمتها .....

ثمن النسخة الأصلية 13,50 د.ج  
ثمن النسخة الأصلية وترجمتها 27,00 د.ج  
ثمن العدد الصادر في السنين السابقة : حسب التسعيرة.  
وتسلّم الفهارس مجاناً للمشاركين.  
المطلوب إرفاق لفيفة إرسال الجريدة الأخيرة سواء لتجديد الاشتراكات أو للاحتجاج أو لتغيير العنوان.  
ثمن النشر على أساس 60,00 د.ج للسطر.

**فهرس****مراسيم تنظيمية**

- مرسوم تنفيذي رقم 04 - 414 مؤرخ في 8 ذي القعدة عام 1425 الموافق 20 ديسمبر سنة 2004، يتعلق بشروط وكيفيات ممارسة الوظائف التي يقوم بها مستخدمو الطيران المدني..... 3
- مرسوم تنفيذي رقم 04 - 415 مؤرخ في 8 ذي القعدة عام 1425 الموافق 20 ديسمبر سنة 2004، يحدد شروط تسليم رخص ممارسة نشاطات نقل الأشخاص والبضائع عبر الطرقات..... 19
- مرسوم تنفيذي رقم 04 - 416 مؤرخ في 8 ذي القعدة عام 1425 الموافق 20 ديسمبر سنة 2004، يحدد كيفية إعداد مخططات النقل البري للأشخاص وتطبيقها..... 26
- مرسوم تنفيذي رقم 04 - 417 مؤرخ في 8 ذي القعدة عام 1425 الموافق 20 ديسمبر سنة 2004، يحدد الشروط المتعلقة بامتياز إنجاز المنشآت القاعدية لاستقبال ومعاملة المسافرين عبر الطرقات و/ أو تسييرها..... 30
- مرسوم تنفيذي رقم 04 - 418 مؤرخ في 8 ذي القعدة عام 1425 الموافق 20 ديسمبر سنة 2004، يتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لها..... 36

**قرارات، مقررات، آراء****وزارة الدفاع الوطني**

- قرار وزاري مشترك مؤرخ في 4 شعبان عام 1425 الموافق 19 سبتمبر سنة 2004، يتضمن فتح شعب في الماجستير بالمدرسة العسكرية المتعددة التقنيات ويحدد عدد المناصب المفتوحة للسنة الجامعية 2004-2005..... 43
- قرار وزاري مشترك مؤرخ في 4 شعبان عام 1425 الموافق 19 سبتمبر سنة 2004، يتضمن فتح شعبة في التكوين لما بعد التدرج المتخصص بالمدرسة العسكرية المتعددة التقنيات ويحدد عدد المناصب المفتوحة للسنة الجامعية 2004-2005..... 44
- قرار مؤرخ في 2 ذي القعدة عام 1425 الموافق 14 ديسمبر سنة 2004، يعدل القرار المؤرخ في 21 رجب عام 1423 الموافق 28 سبتمبر سنة 2002 والتضمن التشكيلة الاسمية لأعضاء اللجنة الوطنية للنقط العليا..... 45

**وزارة المالية**

- قرار مؤرخ في 28 رمضان عام 1425 الموافق 11 نوفمبر سنة 2004، يحدد تشكيلة اللجنتين المتساويتي الأعضاء المختصتين بأسلاك موظفي المديرية العامة للأموال الوطنية..... 45

# مراسيم تنظيمية

## الفصل الأول

### أحكام عامة

### القسم الأول

#### تعريف

**المادة 2 :** يقصد في مفهوم هذا المرسوم بما يأتي :

**طيار :** شخص يحمل إجازة تسمح له بالقيام بمناورات قيادة طائرة لمدة رحلة.

**طيار تجاري :** طيار يتولى قيادة الطائرات مقابل أجر.

**طيار خاص :** طيار لا يتولى قيادة الطائرات مقابل أجر.

**قائد الطائرة :** الطيار الذي يتولى القيادة، وهو المسؤول عن التشغيل الآمن للرحلة الجوية وعن المهام المحددة له بموجب القانون رقم 98-06 المؤرخ في 3 ربيع الأول عام 1419 الموافق 27 يونيو سنة 1998 والمذكور أعلاه.

**طيار مساعد :** طيار يعمل في أي من وظائف قيادة الطائرة غير وظيفة قائد الطائرة على متن الطائرة.

**طيار طالب :** مرشح للحصول على إجازة طيار، بحوزته بطاقة متدرّب مسلمة من السلطة المكلفة بالطيران المدني.

**التأهيل :** عبارة تدوّن على الإجازة تبين الشروط أو الامتيازات أو القيود الخاصة المفروضة على هذه الإجازة.

**مدة الطيران :** المدة الإجمالية من لحظة بداية تحرك الطائرة تحت تأثير قوتها الخاصة أو قوة خارجية لغرض الإقلاع ولحظة وقوفها عند نهاية الرحلة.

**مدة الطيران المنفرد :** مدة طيران يكون الطالب الطيار خلالها الشخص الوحيد الذي يشغل الطائرة.

مرسوم تنفيذي رقم 04 - 414 مؤرخ في 8 ذي القعدة عام 1425 الموافق 20 ديسمبر سنة 2004، يتعلق بشروط وكيفيات ممارسة الوظائف التي يقوم بها مستخدمو الطيران المدني.

إن رئيس الحكومة،

- بناء على تقرير وزير النقل،

- وبناء على الدستور، لا سيما المادتان 85 - 4 و125 (الفقرة 2) منه،

- وبمقتضى القانون رقم 98-06 المؤرخ في 3 ربيع الأول عام 1419 الموافق 27 يونيو سنة 1998 الذي يحدد القواعد العامة المتعلقة بالطيران المدني، المعدل والمتمم،

- وبمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 04-136 المؤرخ في 29 صفر عام 1425 الموافق 19 أبريل سنة 2004 والمتضمن تعيين رئيس الحكومة،

- وبمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 04-138 المؤرخ في 6 ربيع الأول عام 1425 الموافق 26 أبريل سنة 2004 والمتضمن تعيين أعضاء الحكومة،

- وبمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 04-109 المؤرخ في 23 صفر عام 1425 الموافق 13 أبريل سنة 2004 الذي يحدد شروط اعتماد شهادات طيار أعضاء طاقم القيادة وكذا المستخدمين الآخرين على متن طائرة مدنية مرقمة في الجزائر،

- وبمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 04-110 المؤرخ في 23 صفر عام 1425 الموافق 13 أبريل سنة 2004 والمتعلق بتصنيف المستخدمين الملاحين المهنيين حسب الفئات وشروط القيد في سجل المستخدمين الملاحين المهنيين والمستخدمين الملاحين الخواص،

يرسم ما يأتي :

**المادة الأولى :** عملا بأحكام المواد 12 و178 و193 من القانون رقم 98-06 المؤرخ في 3 ربيع الأول عام 1419 الموافق 27 يونيو سنة 1998 والمذكور أعلاه، يهدف هذا المرسوم إلى تحديد شروط وكيفيات ممارسة الوظائف التي يقوم بها مستخدمو الطيران المدني.

**القسم الثاني****مبادئ عامة**

**المادة 3 :** يجب أن يكون المستخدمون الملاحون للطيران المدني ، طبقا لأحكام القانون رقم 98-06 المؤرخ في 3 ربيع الأول عام 1419 الموافق 27 يونيو سنة 1998 والمذكور أعلاه، حاصلين على شهادات الطيران المدني وتأهيلات حسب الشروط المحددة بموجب هذا المرسوم.

**المادة 4 :** شهادات الطيران المدني هي كالاتي :

- **الشهادة :** تتوجّ مجموع المعارف العامة، النظرية والعلمية، تسلّمها السلطة المكلفة بالطيران المدني بعد اجتياز اختبار، وتكون حيازتها نهائية،

- **شهادة الكفاءة :** تتوجّ مجموع المعارف العامة، النظرية والعملية،

- **الإجازة :** شهادة تتوجّ تأهيل صاحب الشهادة وقدرته وحقّه في ممارسة الوظائف الموافقة، بشرط حيازة التأهيلات الخاصة بطراز طائرة أو بتجهيز أو بشروط الطيران واللياقة الطبية الموافقة والمطلوبة، عند الاقتضاء، تسلّمها السلطة المكلفة بالطيران المدني بعد اجتياز اختبار لمدة محدودة. ويخضع الإبقاء على هذه الصلاحية إلى التدقيق في التأهيل المطلوب.

عندما يتعلّق الأمر بإجازة تسلّمها دولة أخرى طرف في المعاهدة المتعلقة بالطيران المدني الدولي، تصدق عليها السلطة المكلفة بالطيران المدني وفقا للتّظيم المعمول به.

يسلّم الوزير المكلف بالاتصالات اللاسلكية الخاصة بالطيران إجازة مخابر هاتفي لاسلكي ملاح أو مخابر اتصالات في محطة الطيران، بعد أخذ رأي الوزير المكلف بالطيران المدني.

**الفصل الثاني****ممارسة المستخدمين في الطيران المدني وظائفهم****القسم الأول****الإجازات المطلوبة**

**المادة 5 :** يجب أن يحوز المستخدمون في الطيران المدني إجازة أو شهادة الأمن والإنقاذ قيد الصلاحية لممارسة وظائفهم.

**المادة 6 :** تعدّ الإجازات الآتية لمستخدمي الطيران المدني :

**1 - المستخدمون الملاحون التجاريون :****(أ) طاقم القيادة :**

- إجازة طيار تجاري - طائرة،
- إجازة طيار خط جوي - طائرة،
- إجازة طيار تجاري - هليكوبتر،
- إجازة طيار خط جوي - هليكوبتر،
- إجازة ملاح جوي،
- إجازة ميكانيكي ملاح،
- إجازة مخابر هاتفي لاسلكي ملاح.

**(ب) المستخدمون التكميليون على متن الطائرة :**

- شهادة الأمن والإنقاذ.

**2 - المستخدمون التقنيون على اليابسة :**

- إجازة تقني في صيانة الطائرات،
- إجازة مراقب الحركة الجوية،
- إجازة عون تقني للاستغلال،
- إجازة مخابر اتصالات في محطة الطيران.

**3 - المستخدمون الملاحون الخاص :**

- إجازة طيار خاص - طائرة،
- إجازة طيار خاص - هليكوبتر،
- إجازة طيار شراعي،
- إجازة طيار منطاد حر،
- إجازة طيار لطائرة ذات محرك جد خفيف ،
- إجازة مظلي.

**المادة 7 :** يجب أن تتوفر في كلّ مرشّح لإجازة أو

لشهادة الأمن والإنقاذ الشروط المتعلقة بما يأتي :

- العمر الأدنى المطلوب،
- اللياقة البدنية والعقلية،
- التّكوين،
- الخبرة،
- الاختبارات النظرية،
- اختبار الكفاءة.

وتسلّم له بطاقة متدرّب تعطي له الحق بتلقي التّعليم والقيام بالتدريب اللازم في الجو.

يحدّد قرار من الوزير المكلف بالطيران المدني، عند الحاجة، مواصفات هذه البطاقة.

**المادة 8 :** يجب على المرشّح أو على حائز الإجازة

ليحصل على إجازة أو ممارسة امتيازاتها، أن يكون

(ب) القيام بمهام طيار قائد الطائرة لكل طائرة تقوم بعمل جوي مقابل أجر،

(ج) القيام ابتداء من سن 21 سنة كاملة، بمهام طيار قائد الطائرة، في النقل الجوي التجاري، وكل طائرة يبلغ عدد طاقم القيادة المعتمد الأدنى طيار واحد،

(د) القيام بمهام الطيار المساعد في النقل الجوي التجاري على متن طائرات حيث يكون وجود طيار مساعد مطلوب،

(هـ) ممارسة الامتيازات المذكورة أعلاه، ليلا.

**المادة 11 :** الشروط المطلوبة لمنح إجازة طيار خط جوي - طائرة هي كالآتي :

1 - بلوغ 21 سنة من العمر كاملة،

2 - جمع 1500 ساعة طيران على الأقل بصفة طيار - طائرة.

ويشمل هذا المجموع على الأقل ما يأتي :

(أ) 250 ساعة تجرى بصفة طيار قائد طائرة أو مقسمة كما يأتي : 100 ساعة على الأقل بصفة طيار قائد طائرة والباقي بصفة طيار مساعد يقوم بمهام طيار قائد طائرة تحت مراقبة طيار قائد طائرة موظف، بشرط أن توافق السلطة المكلفة بالطيران المدني على طريقة المراقبة،

(ب) 200 ساعة طيران على الريف منها 100 ساعة على الأقل بصفة طيار قائد طائرة أو طيار مساعد يقوم بمهام طيار قائد طائرة تحت مراقبة طيار قائد طائرة موظف، بشرط أن توافق السلطة المكلفة بالطيران المدني على طريقة المراقبة،

(ج) 75 ساعة بالأجهزة، منها 30 ساعة على الأكثر بالأجهزة على اليابسة،

(د) 100 ساعة طيران بصفة طيار قائد طائرة أو طيار مساعد.

3 - حيازة إجازة طيار تجاري،

4 - إثبات متابعة تكوين تعليمي معتمد، بصفة مرضية وكاملة،

5 - حيازة شهادة مخابر اتصالات،

6 - النجاح في الاختبارات النظرية والعملية المحددة بقرار من الوزير المكلف بالطيران المدني،

7 - حيازة شهادة طبية من الصنف 1 تكون قيد الصلاحية.

لديه شهادة طبية قيد الصلاحية وموافقة للمعايير الطبية المحددة بقرار مشترك بين الوزير المكلف بالطيران المدني والوزير المكلف بالصحة.

**المادة 9 :** يمكن الاعتراف بمعادلة الشهادات العسكرية مع الشهادات المدنية.

تحدد قائمة هذه الشهادات وكذا شروط وكيفيات تطبيق هذه المادة بقرار مشترك بين الوزير المكلف بالطيران المدني والوزير المكلف بالدفاع الوطني.

## القسم الثاني

**شروط الحصول على إجازات المستخدمين الملاحين التجاريين**

**المادة 10 :** الشروط المطلوبة لمنح إجازة طيار تجاري - طائرة هي كالآتي :

1 - بلوغ 21 سنة من العمر كاملة،

2 - جمع 200 ساعة طيران على الأقل، أو 150 ساعة إذا أجريت هذه الساعات في إطار درس تعليمي معتمد، بصفة طيار - طائرة. ويشمل مجموع 200 أو 150 ساعة، هذا، حسب الحالة، ما يأتي :

(أ) 100 ساعة طيران بصفة طيار/ قائد الطائرة،

(ب) 20 ساعة طيران على الريف بصفة طيار/ قائد الطائرة، تشمل رحلة تبلغ على الأقل 540 كلم (300NM) يتم خلالها هبوط مع توقف تام على مطارين مختلفين،

(ج) 10 ساعات تعليم بالأجهزة، منها 5 ساعات على الأكثر تعليم بالأجهزة على اليابسة،

(د) إذا كانت امتيازات الإجازة تخص الطيران ليلا، يجب القيام بـ 5 ساعات طيران ليلي تضم إقلاع 5 مرات وهبوط بنفس العدد بصفة طيار/ قائد الطائرة.

3 - حيازة شهادة مخابر هاتفي لاسلكي،

4 - النجاح في الاختبارات النظرية والعملية المحددة بقرار من الوزير المكلف بالطيران المدني،

5 - حيازة شهادة طبية من الصنف 1 تكون قيد الصلاحية.

تسمح إجازة طيار تجاري - طائرة لصاحبها، مع مراعاة الإبقاء على اللياقة البدنية والعقلية والتمتع بالمؤهلات والإشارات التي تتطلبها ظروف الطيران وطرز الطائرة المستعملة، بما يأتي :

(أ) ممارسة كل امتيازات صاحب إجازة طيار خاص - طائرة،

تسمح إجازة طيار تجاري - هليكوبتر لصاحبها، مع مراعاة الإبقاء على اللياقة البدنية والعقلية والتمتع بالمؤهلات والإشارات التي تتطلبها ظروف الطيران وطران الطائرة المستعملة، بما يأتي :

(أ) ممارسة كل امتيازات صاحب إجازة طيار خاص - هليكوبتر،

(ب) القيام بمهام طيار قائد طائرة على متن كل هليكوبتر يقوم برحلة غير تلك المتعلقة بالنقل التجاري،

(ج) القيام بمهام طيار قائد طائرة في النقل الجوي التجاري على متن كل هليكوبتر يبلغ العدد الأدنى لطاقتهم قيادته المعتمد طيار واحد،

(د) القيام بمهام طيار مساعد في النقل الجوي التجاري، على متن طائرات الهليكوبتر أين يتطلب وجود طيار مساعد،

(هـ) يجب على صاحب الإجازة قبل ممارسة هذه الامتيازات ليلا، أن يستوفي الشروط المبيّنة في الفقرة 2- د أعلاه والتمتع بالمعارف الملائمة.

**المادة 13 :** الشروط المطلوبة لمنح إجازة طيار خط جوي - هليكوبتر هي كالآتي :

1 - بلوغ 21 سنة من العمر كاملة،  
2 - جمع 1000 ساعة طيران بصفة طيار هليكوبتر ويجب على المرشح أن يتدرّب على الهليكوبتر على الأقل :

(أ) 250 ساعة طيران تجرى بصفة طيار قائد طائرة أو تكون الساعات مقسّمة كما يأتي : 100 ساعة طيران على الأقل بصفة طيار قائد طائرة والباقي بصفة طيار مساعد يقوم بمهام طيار قائد طائرة تحت مراقبة طيار قائد طائرة موظف بشرط أن توافق السلطة المكلفة بالطيران المدني على طريقة المراقبة،

(ب) 200 ساعة طيران على الريف منها 100 ساعة على الأقل بصفة طيار قائد طائرة أو طيار مساعد يقوم بمهام طيار قائد طائرة تحت مراقبة طيار قائد طائرة موظف، بشرط أن توافق السلطة المكلفة بالطيران المدني على طريقة المراقبة،

(ج) 30 ساعة بالأجهزة، منها 10 ساعات على الأقل بالأجهزة على اليابسة،

(د) 50 ساعة طيران ليلي بصفة طيار قائد طائرة أو طيار مساعد.

تسمح إجازة طيار خط جوي - طائرة لصاحبها، مع مراعاة الإبقاء على اللياقة البدنية والعقلية والتمتع بالمؤهلات والإشارات التي تتطلبها ظروف الطيران وطران الطائرة المستعملة، بما يأتي :

(أ) ممارسة كل الامتيازات التي يتمتع بها أصحاب إجازات طيار خاص وطيار تجاري - طائرة وكذا مؤهل الطيران بالأجهزة - طائرة،

(ب) القيام بمهام طيار قائد طائرة وطيار مساعد في النقل الجوي.

**المادة 12 :** الشروط المطلوبة لمنح إجازة طيار تجاري - هليكوبتر هي كالآتي :

1 - بلوغ 21 سنة من العمر كاملة،  
2 - جمع 150 ساعة طيران أو 100 ساعة إذا أجريت هذه الأخيرة في إطار تكوين تعليمي معتمد، وذلك بصفة طيار هليكوبتر.

من بين مجموع 150 أو 100 ساعة، يجب على المرشح أن يتدرّب على الهليكوبتر على الأقل :

(أ) 35 ساعة بصفة طيار قائد طائرة،  
(ب) 10 ساعات طيران على الريف بصفة طيار قائد طائرة، منها رحلة يقوم خلالها بهبوط في نقطتين مختلفتين،  
(ج) 10 ساعات طيران بالأجهزة من بينها 5 ساعات على الأكثر بالأجهزة على اليابسة،

(د) إذا كانت امتيازات الإجازة تخص الطيران ليلا، يجب أن يقوم بـ 5 ساعات طيران ليلي تضم إقلاع 5 مرات وهبوط بنفس العدد بصفة طيار/ قائد الطائرة.

يمكن أن يخفض مجموع ساعات الطيران، حسب الحالة، من 150 أو 100 ساعة إلى 120 و 70 ساعة على التوالي عندما يحوز المرشح إجازة تجارية - طائرة أو إجازة طيار خط جوي - طائرة.

3 - إثبات متابعة تكوين تعليمي معتمد بصفة مرضية وكاملة،

4 - الحيازة على شهادة مخابر هاتفي لاسلكي،

5 - النجاح في الاختبارات النظرية والعملية المحددة بقرار من الوزير المكلف بالطيران المدني،

6 - الحيازة على شهادة طبية من الصنف 1 تكون قيد الصلاحية.

6 - حيازة شهادة طبية من الصنف 1 تكون قيد  
الصلاحية.

تسمح إجازة ملاح لصاحبها، مع مراعاة الإبقاء  
على اللياقة البدنية والعقلية وأحكام صلاحية الإجازة  
المسجلة في هذا المرسوم، القيام بمهام ملاح لكل  
طائرة.

**المادة 15 :** الشروط المطلوبة لمنح إجازة  
ميكانيكي ملاح هي كالاتي :

- 1 - بلوغ 21 سنة من العمر كاملة،
- 2 - جمع 100 ساعة طيران على الأقل حيث يجب  
القيام خلالها بمهام ميكانيكي ملاح بصفة متدرّب أو 50  
ساعة إذا برهن أنه قد تابع، بصفة مرضية وكاملة،  
تكويننا تعليميا على مدرّب طيران اصطناعي معتمد،
- 3 - النجاح في الاختبارات النظرية والعملية  
المحددة بقرار من الوزير المكلف بالطيران المدني،
- 4 - حيازة شهادة طبية من الصنف 1 تكون قيد  
الصلاحية.

تسمح إجازة ميكانيكي ملاح لصاحبها، مع مراعاة  
الإبقاء على اللياقة البدنية والعقلية وأحكام صلاحية  
الإجازة المنصوص عليها في هذا المرسوم، القيام  
بمهام ميكانيكي ملاح على متن كل طائرة يحوز تأهिला  
لقيادتها.

**المادة 16 :** الشروط المطلوبة لمنح إجازة مخابر  
هاتفية لاسلكي ملاح هي كالاتي :

- 1 - بلوغ 21 سنة من العمر كاملة،
- 2 - حيازة شهادة الكفاءة المهنية للقيام بعمل  
مخابر اتصالات من الصنف 1 أو 2،
- 3 - التمتع بالخبرة المرضية لمدة 4 أشهر على  
الأقل بصفة مخابر اتصالات وأن يبرهن قدرته خلال 25  
ساعة طيران على متن طائرة مزودة بجهاز راديو، أو  
إثبات متابعة تكوين تعليمي معتمدا، بصفة مرضية  
وكاملة،
- 4 - النجاح في الاختبارات النظرية والعملية،

5 - حيازة شهادة طبية من الصنف 1 تكون قيد  
الصلاحية.

تسمح إجازة مخابر هاتفية لاسلكي ملاح  
لصاحبها، مع مراعاة الإبقاء على اللياقة البدنية  
والعقلية وأحكام صلاحية الإجازة المنصوص عليها في  
هذا المرسوم، القيام بمهامه على متن أي طائرة.

3 - حيازة إجازة طيار تجاري - هليكوبتر،

4 - إثبات متابعة تكوين تعليمي معتمد، بصفة  
مرضية وكاملة،

5 - النجاح في الاختبارات النظرية والعملية  
المحددة بقرار من الوزير المكلف بالطيران  
المدني،

6 - حيازة شهادة طبية من الصنف 1 تكون قيد  
الصلاحية.

تسمح إجازة طيار خط جوي - هليكوبتر  
لصاحبها، مع مراعاة الإبقاء على اللياقة البدنية  
والعقلية والتمتع بالمؤهلات والإشارات التي تتطلبها  
ظروف الطيران وطرز الطائرة المستعملة، بما يأتي :

- أ) بممارسة كل امتيازات أصحاب إجازات طيار  
خاص وطيار تجاري - هليكوبتر،
- ب) القيام بمهام طيار قائد طائرة وطيار مساعد  
- هليكوبتر في النقل الجوي.

**المادة 14 :** الشروط المطلوبة لمنح إجازة ملاح  
هي كالاتي :

- 1 - بلوغ 21 سنة من العمر كاملة،
- 2 - أن يكون قد مارس أشغال ملاح لمدة 200  
ساعة طيران على الأقل على الريف موافق عليها من  
السلطة المكلفة بالطيران المدني منها 30 ساعة طيران  
ليلي على الأقل.

غير أنه إذا كان المرشح قد حصل على الخبرة  
بصفة طيار نقل جوي، فبإمكانه خفض 50% من نصف  
مدة 200 ساعة المفروضة والمذكورة أعلاه على الأيمن  
ذلك مدة 30 ساعة المخصصة للطيران الليلي على  
الريف،

3 - أن يبرهن، بصفة مرضية، أنه حدّد موقع  
الطائرة خلال رحلتها واستعمال هذه المعلومة لضمان  
الملاحة :

أ) ليلا - على الأقل 25 مرة بواسطة كشوف  
فلكية و،

ب) نهارا - على الأقل 25 مرة بواسطة كشوف  
فلكية ونظم ملاحة مستقلة أو بمعالم خارجية.

4 - إثبات متابعة تكوين تعليمي معتمد، بصفة  
مرضية وكاملة،

5 - النجاح في الاختبارات النظرية والعملية  
المحددة بقرار من الوزير المكلف بالطيران المدني،

## القسم الثالث

## شروط الحصول على إجازات الأمن والإنقاذ

**المادة 17 :** الشروط المطلوبة لمنح شهادات الأمن والإنقاذ هي كالاتي :

- 1 - بلوغ 19 سنة من العمر كاملة،
- 2 - إثبات متابعة تكوين تعليمي معتمد، بصفة مرضية وكاملة،
- 3 - النجاح في الاختبارات النظرية والعملية المحددة بقرار من الوزير المكلف بالطيران المدني،
- 4 - حيازة شهادة طبية من الصنف 1 تكون قيد الصلاحية.

تسمح شهادة الأمن والإنقاذ لصاحبها، مع مراعاة الإبقاء على اللياقة البدنية والعقلية وأحكام صلاحية الشهادة، بضمان الأمن على متن طائرة تجارية، وكذا في المقصورة وتقديم خدمات للركاب و/ أو الإشراف على الخدمات والأمن المذكورين سابقا.

## القسم الرابع

## شروط الحصول على إجازات المستخدمين التقنيين على اليابسة

**المادة 18 :** الشروط المطلوبة لمنح إجازة تقني صيانة طائرة هي كالاتي :

- 1 - بلوغ 19 سنة من العمر كاملة،
- 2 - إثبات متابعة تكوين تعليمي معتمد، بصفة مرضية وكاملة،
- 3 - التمتع بالخبرة المحددة أدناه فيما يتعلق بالتفتيش والتصليح وصيانة الطائرات أو عناصرها :

(أ) لغرض الحصول على إجازة تمنح امتيازات لطائرة بمجملها، على الأقل :

- أ - 1- أربع (4) سنوات، أو
- أ - 2 - سنتين (2) إذا كان المرشح قد تابع دروسا تعليمية معتمدة، بصفة مرضية كاملة.

(ب) لغرض الحصول على إجازة بامتيازات مقيّدة وفقا لهذه المادة، خبرة تضمن مدتها مستوى اختصاص موافق لذلك المذكور في الفقرة أ، غير أن المدة الأدنى ستكون :

- ب - 1- سنتين (2)، أو
- ب - 2 - إذا كان المرشح قد تابع دروسا تعليمية معتمدة تساوي المدة التي تعتبرها الدولة ضرورية لإعطائه مستوى خبرة عملية موافقة، بصفة مرضية وكاملة.

3 - النجاح في الاختبارات النظرية والعملية المحددة بقرار من الوزير المكلف بالطيران المدني،

4 - حيازة شهادة طبية من الصنف 1 تكون قيد الصلاحية.

مع مراعاة الشروط المحددة أعلاه، تسمح إجازة تقني صيانة طائرة لصاحبها بأن يمارس وظيفة تقني صيانة وأن يشهد أن الطائرة أو عناصرها في حالة تسمح لها بالملاحة بعد تصليح أو تعديل أو تركيب مرخص لجهاز المحركات الدافعة أو لإكسسوار أو لجهاز أو عنصر من جهاز، وأن يوقع على بطاقة الصيانة بعد تفتيش عمليات صيانة أو أشغال الصيانة الدائمة.

لا يمارس صاحب إجازة تقني صيانة طائرة الامتيازات المحددة أدناه إلا :

(أ) فيما يخص :

1 - الطائرات المذكورة على الإجازة، إمّا صراحة وإمّا بذكر الفئات العامة، بمجملها، أو

2 - الخلايا، أجهزة المحركات الدافعة، والأنظمة أو عناصر من الطائرة المذكورة في الإجازة إمّا صراحة أو إمّا بذكر الفئات العامة، و/ أو

3 - الأنظمة أو عناصر الكترونيات الطيران المذكورة على الإجازة إمّا صراحة أو إمّا بذكر الفئات العامة.

(ب) إذا كان يلم بكل المعلومات اللازمة والمتعلقة بصيانة وملاحة الطائرات التي يوقع على بطاقات صيانتها أو الخلايا أو أجهزة المحركات الدافعة أو أنظمة أو عناصر الطائرة وأنظمة أو عناصر الكترونيات الطيران التي يشهد على صلاحيتها للملاحة،

(ج) إذا كان قد حصل خلال 24 شهرا السابقة على 6 أشهر خبرة على الأقل في التفتيش أو الصيانة أو صيانة طائرة أو عنصر منها وفقا للامتيازات التي تمنحها إياه إجازته وإمّا إذا كان يستوفي شروط منح إجازة تمنحه الامتيازات المذكورة بصفة حاسمة بالنسبة للسلطة المكلفة بالطيران المدني.

**المادة 19 :** الشروط المطلوبة لمنح إجازة مراقب الحركة الجوية :

- 1 - بلوغ 21 سنة من العمر كاملة،
- 2 - متابعة تكوين معتمد بنجاح والقيام بخدمة مرضية لمدة 3 أشهر على الأقل بالمشاركة في عمليات حقيقية لمراقبة الحركة الجوية تحت مراقبة مراقب

### القسم الخامس

#### شروط الحصول على الإجازات والشهادات للمستخدمين الملاحين الخواص

**المادة 22 :** الشروط المطلوبة لمنح إجازة طيار خاص - طائرة هي كالاتي :

- 1 - بلوغ 21 سنة من العمر كاملة،
- 2 - جمع أربعين (40) ساعة طيران بصفة طيار - طائرة.

يشمل هذا المجموع 10 ساعات طيران بمفرده على الأقل على متن طائرة تحت مراقبة معلم طيار مؤهل، منها 5 ساعات طيران بمفرده على الريف تضم طياران لمسافة 270 كلم (150 NM) على الأقل يتم خلالها هبوط بتوقف تام في مطارين مختلفين،

3 - الحصول على تعليم طياران ليلي على متن طائرة لمدة 5 ساعات على الأقل، تضم 10 إقلاعات على الأقل وهبوط بنفس العدد ليلا، على أن يجرى على الأقل ثلاث (3) إقلاعات وهبوط بنفس العدد خلال الثلاثة (3) أشهر الأخيرة،

4 - حيازة شهادة مخابر هاتفي لاسلكي،

5 - النجاح في الاختبارات النظرية والعملية المحددة بقرار من الوزير المكلف بالطيران المدني،

6 - حيازة شهادة طبية من الصنف 2 تكون قيد الصلاحية.

تسمح إجازة طيار خاص - طائرة لصاحبها مع مراعاة الإبقاء على اللياقة البدنية والعقلية والتمتع بالتأهيلات والإشارات المطلوبة التي تتطلبها ظروف الطيران وطران الطائرة المستعملة بالقيام، دون مقابل، بمهام طيار قائد على متن كل طائرة ذات محرك أو محركين تتطلب طيارا واحدا، مستعملة لرحلات دون مقابل.

**المادة 23 :** الشروط المطلوبة لمنح إجازة طيار خاص - هليكوبتر هي كالاتي :

- 1 - بلوغ 21 سنة من العمر كاملة،
- 2 - جمع أربعين (40) ساعة طيران بصفة طيار - هليكوبتر.

يشمل هذا المجموع 10 ساعات طيران بمفرده على الأقل تحت مراقبة معلم طيار مؤهل، منها 5 ساعات طيران بمفرده على الريف تضم طياران لمسافة 180 كلم (100 NM) على الأقل حيث يتم خلالها هبوط في نقطتين مختلفتين.

الحركة الجوية حائزا التأهيل المناسب. يمكن أن تكون الخبرة المحددة بالنسبة لتأهيلات مراقب الحركة الجوية جزءا من الخبرة المحددة في هذه الفقرة،

3 - النجاح في الاختبارات النظرية والعملية المحددة بقرار من الوزير المكلف بالطيران المدني،

4 - حيازة شهادة طبية من الصنف 3 تكون قيد الصلاحية.

**المادة 20 :** الشروط المطلوبة لمنح إجازة عون تقني للاستغلال هي كالاتي :

- 1 - بلوغ 21 سنة من العمر كاملة،
- 2 - التمتع بالخبرة لمدة سنتين (2) خدمة كاملة في وظيفة من الوظائف المحددة أعلاه أو جمع وظيفتين من بين هذه الوظائف :

- عضو من طاقم القيادة في النقل الجوي،

- راصد جوي في هيئة تحضير ومتابعة الرحلات في النقل الجوي،

- مراقب الحركة الجوية أو مسؤول الأعوان التقنيين للاستغلال أو مصلحة العمليات الجوية لمؤسسة نقل جوي.

3 - العمل في هيئة مراقبة الاستغلال تحت إشراف عون تقني للاستغلال لمدة 90 يوما عملا على الأقل خلال السنة (6) أشهر التي تسبق مباشرة تاريخ الترشيح،

4 - النجاح في الاختبارات النظرية والعملية المحددة بقرار من الوزير المكلف بالطيران المدني،

5 - حيازة شهادة طبية من الصنف 3 تكون قيد الصلاحية.

تسمح إجازة عون تقني للاستغلال لصاحبها مع مراعاة أحكام اعتماد الإجازة المذكورة في هذا المرسوم، بممارسة مهام عون تقني للاستغلال.

**المادة 21 :** الشروط المطلوبة لمنح إجازة مخابر اتصالات في محطة طياران هي كالاتي :

- 1 - بلوغ 19 سنة من العمر كاملة،
- 2 - يجب أن يكون المرشح قد تابع بنجاح تكويننا معتمدا لمدة 12 شهرا تسبق مباشرة ترشحه وأن يخدم بصفة مرضية تحت إشراف مخابر اتصالات في محطة طياران مؤهل وذلك لمدة شهرين (2) على الأقل.

3 - النجاح في الاختبارات النظرية والعملية  
المحددة بقرار من الوزير المكلف بالطيران المدني،

4 - حيازة شهادة طبية من الصنف 2 تكون قيد  
الصلاحية.

تسمح إجازة طيار منطاد حر لصاحبها مع مراعاة  
الإبقاء على اللياقة البدنية والعقلية والتمتع  
بالتأهيلات والإشارات المطلوبة التي تتطلبها ظروف  
الطيران وطران الطائرة المستعملة القيام بمهام  
طيار قائد على متن أي منطاد حر شريطة أن يتمتع  
بالخبرة العملية على متن منطاد يعمل بهواء ساخن أو  
بالغاز، حسب الحالة.

**المادة 26 :** الشروط المطلوبة لمنح إجازة مظلي  
خاص هي كالآتي :

1 - بلوغ 18 سنة من العمر كاملة،

2 - جمع 33 قفزة على الأقل من على متن طائرة،  
حيث تتم كل قفزة تحت مراقبة معلم النزول  
بالمظلات، وفق تقدم يوافق عليه بقرار وزاري،

3 - النجاح في الاختبارات النظرية والعملية  
المحددة بقرار من الوزير المكلف بالطيران المدني،

4 - حيازة شهادة طبية من الصنف 2 تكون قيد  
الصلاحية.

تسمح إجازة مظلي لصاحبها مع مراعاة الإبقاء  
على اللياقة البدنية والعقلية القيام، دون مقابل،  
بقفزات على سبيل البيان أو العرض أو التدريب بأن  
يستعمل حسب اختياره، إجراء الفتح الآلي أو  
المفروض، بعتاد معتمد، شريطة أن يحضر، على متن  
الطائرة أو على الأرض، معلم النزول بالمظلات الذي  
يكون على علم بالتمرين المبرمج ويكون قد منح  
موافقته عليه.

**المادة 27 :** الشروط المطلوبة لمنح إجازة طائرة  
ذات محرك جد خفيف هي كالآتي :

1 - بلوغ 19 سنة من العمر كاملة،

2 - يجمع ثلاثين (30) ساعة طيران على الأقل على  
متن طائرة ذات محرك جد خفيف،

3 - متابعة تكوين تعليمي معتمد،

4 - النجاح في الاختبارات النظرية والعملية  
المحددة بقرار من الوزير المكلف بالطيران المدني،

5 - حيازة شهادة طبية من الصنف 2 تكون قيد  
الصلاحية.

3 - الحصول على تعليم طيران ليلي بمقود  
مزدوج على متن هليكوبتر، مع إقلاع، هبوط وملاحة،

4 - حيازة شهادة مخابر هاتفي لاسلكي،

5 - النجاح في الاختبارات النظرية والعملية  
المحددة بقرار من الوزير المكلف بالطيران المدني،

6 - حيازة شهادة طبية من الصنف 2 تكون قيد  
الصلاحية.

تسمح إجازة طيار خاص - هليكوبتر لصاحبها مع  
مراعاة الإبقاء على اللياقة البدنية والعقلية والتمتع  
بالتأهيلات والإشارات المطلوبة التي تتطلبها ظروف  
الطيران وطران الطائرة المستعملة بالقيام، دون  
مقابل، بمهام طيار قائد أو طيار مساعد على متن كل  
هليكوبتر مستعمل لرحلات دون مقابل.

**المادة 24 :** الشروط المطلوبة لمنح إجازة طيار  
شراعي هي كالآتي :

1 - بلوغ 21 سنة من العمر كاملة،

2 - جمع ست (6) ساعات طيران بصفة طيار  
شراعي منها ساعتان (2) طيران بمفرده يضم 20  
إطلاق وهبوط على الأقل،

3 - النجاح في الاختبارات النظرية والعملية  
المحددة بقرار من الوزير المكلف بالطيران المدني،

4 - حيازة شهادة طبية من الصنف 2 تكون قيد  
الصلاحية.

تسمح إجازة طيار شراعي لصاحبها مع مراعاة  
الإبقاء على اللياقة البدنية والعقلية والتمتع  
بالتأهيلات والإشارات المطلوبة التي تتطلبها ظروف  
الطيران وطران الطائرة المستعملة بالقيام بمهام  
طيار قائد على متن كل طائرة شراعية شريطة أن  
يتمتع بالخبرة العملية وطريقة الإطلاق المستعملة.

**المادة 25 :** الشروط المطلوبة لمنح إجازة طيار  
منطاد حر هي كالآتي :

تطبق التدابير الآتية على المنطاد الذي يعمل  
بهواء ساخن والمنطاد الذي يعمل بالغاز.

1 - بلوغ 21 سنة من العمر كاملة،

2 - جمع مدة 16 ساعة طيران بصفة طيار منطاد  
حر تضم هذه الساعات 8 إقلاعات مع صعود على الأقل  
منها إقلاع يقوم به بمفرده.

يجب أن يكون المرشح قد قام، تحت المراقبة  
الملائمة، بتجربة عملية لطيران بمنطاد حر ليلا  
يتمكن من ممارسة امتيازات الإجازة ليلا.

- 3 - متابعة تكوين تعليمي معتمد، بصفة مرضية وكاملة،
- 4 - النجاح في الاختبارات النظرية والعملية المحددة بقرار من الوزير المكلف بالطيران المدني،
- 5 - حيازة شهادة طبية من الصنف 1 تكون قيد الصلاحية.

غير أنه يسمح تأهيل الطيران بالأجهزة - طائرة لصاحبها، مع مراعاة أحكام الفقرة أدناه بقيادة طائرات مع مراعاة قواعد الطيران بالأجهزة في حدود الامتيازات التي تمنحها الإجازة وكذا التأهيلات والإشارات الموجودة عليها.

يجب على المرشح قبل ممارسة امتيازات تأهيل الطيران بالأجهزة على متن طائرة متعددة المحركات، أن يبرهن على أنه قادر على قيادة أصناف هذه الطائرات بالأجهزة فقط، مع محرك عاطل حقا أو تظاهري.

**المادة 31 :** الشروط المطلوبة لمنح تأهيل الطيران بالأجهزة - هليكوبتر هي كالاتي :

1 - حيازة إجازة طيار تجاري أو طيار خط جوي - هليكوبتر،

2 - القيام على الأقل بما يأتي :

أ) 250 ساعة طيران بصفة طيار قائد منها 50 ساعة على الأقل على الريف على متن طائرات من الأصناف المصادق عليها من السلطة المكلفة بالطيران المدني تضم على الأقل 10 ساعات على متن هليكوبتر،

ب) 40 ساعة طيران بالأجهزة على متن هليكوبتر أو طائرة منها على الأكثر 20 ساعة بالأجهزة على اليابسة وفي حالة التدريب على جهاز طيران يرفع عدد الساعات من 20 إلى 30 ساعة،

تجري الساعات المخصصة للأجهزة على اليابسة تحت مراقبة معلم مؤهل.

ج) 10 ساعات طيران ليلي تضم 10 إقلاعات و 10 هبوط بنفس العدد ليلا يقوم خلالها بعمليات القيادة الفعلية.

3 - متابعة تكوين تعليمي معتمد، بصفة مرضية وكاملة،

تسمح إجازة طيار طائرة ذات محرك جد خفيف لصاحبها مع مراعاة الإبقاء على اللياقة البدنية والعقلية والتمتع بالتأهيلات والإشارات المطلوبة التي تتطلبها ظروف الطيران و طراز الطائرة المستعملة بالعمل بصفة طيار قائد على متن طائرة جد خفيفة شريطة ألا يكون بها أي راكب.

### الفصل الثالث

#### تأهيلات الإجازات

**المادة 28 :** تخضع ممارسة الوظائف الموافقة لإجازات المختلفة لحيازة صاحبها على التأهيلات المهنية الخاصة والمتعلقة بالطائرة، الأجهزة، شروط الطيران وكذا إعطاء التعليمات أثناء الرحلة أو على اليابسة.

**المادة 29 :** تحدد تأهيلات ممارسة الوظائف المتعلقة بالاتصالات بقرار من الوزير المكلف بالاتصالات بعد مشاورة الوزير المكلف بالطيران المدني.

#### القسم الأول

##### تأهيل الطيران بالأجهزة

**المادة 30 :** الشروط المطلوبة لمنح تأهيل الطيران بالأجهزة - طائرة هي كالاتي :

1 - حيازة إجازة طيار تجاري - طائرة،

2 - القيام على الأقل بما يأتي :

أ) 150 ساعة طيران بصفة طيار قائد منها 50 ساعة على الريف على متن طائرات من الأصناف المصادق عليها من السلطة المكلفة بالطيران المدني تضم على الأقل 10 ساعات على متن طائرة،

ب) 40 ساعة طيران بالأجهزة على متن طائرة أو هليكوبتر منها على الأكثر 20 ساعة بالأجهزة على اليابسة وفي حالة التدريب على جهاز طيران يرفع عدد الساعات من 20 إلى 30 ساعة على الأكثر. تجرى الساعات المخصصة للأجهزة على اليابسة تحت مراقبة معلم مؤهل،

ج) 5 ساعات طيران ليلي تضم 10 إقلاعات و 10 هبوط بنفس العدد ليلا يقوم خلالها بعمليات القيادة الفعلية.

**المادة 36 :** تحدّد اللائحة وشروط تسليم وتمديد وتجديد تأهيلات صنف وطراز (طائرة / هليكوبتر) وكذا تلك المتعلقة بالطائرات الشراعية والمنطاد الحر بقرار من الوزير المكلف بالطيران المدني.

**المادة 37 :** فئات تأهيل معلّمين / طائرة هي :

- تأهيل معلّم طيران - طائرة،
- تأهيل معلّم طراز طائرة،
- تأهيل معلّم صنف طائرة،
- تأهيل معلّم الطيران بالأجهزة - طائرة،
- تأهيل معلّم على وسيلة طيران اصطناعية - طائرة،
- تأهيل معلّم ميكانيكي ملاح طراز طائرة،
- تأهيل معلّم ميكانيكي ملاح على وسيلة طيران اصطناعية - طائرة.

**المادة 38 :** فئات تأهيل وترخيص معلّمين / هليكوبتر هي :

- تأهيل معلّم طيران - هليكوبتر،
- تأهيل معلّم طراز - هليكوبتر،
- تأهيل معلّم صنف - هليكوبتر،
- تأهيل معلّم الطيران بالأجهزة - هليكوبتر،
- تأهيل معلّم على وسيلة طيران اصطناعية - هليكوبتر.

**المادة 39 :** تكون التأهيلات سارية المفعول لمدة 12 شهرا.

**المادة 40 :** تحدّد شروط تسليم وتمديد وتجديد تأهيلات المعلّمين (طائرة / هليكوبتر) وكذا تلك المتعلقة بالمظلي الخاصّ والطائرة الشراعية وطياري المنطاد الحر بقرار من الوزير المكلف بالطيران المدني.

### القسم الثالث

#### تأهيلات المراقبة الجوية

**المادة 41 :** تضمّ تأهيلات مراقب حركة المرور الجوية الفئات الآتية :

- تأهيل مراقب المطار،
- تأهيل مراقب الاقتراب،
- تأهيل مراقب رادار الاقتراب،

4 - النجاح في الاختبارات النظرية والعملية المحدّدة بقرار من الوزير المكلف بالطيران المدني،

5 - حيازة شهادة طبية من الصنف 1 تكون قيد الصلاحية.

يسمح تأهيل الطيران بالأجهزة - هليكوبتر لصاحبه أن يقود الهليكوبتر مع مراعاة قواعد الطيران بالأجهزة، وفي حدود الامتيازات التي تمنحها الإجازة وكذا التأهيلات والإشارات الموجودة عليها.

### القسم الثاني

#### تأهيلات الأصناف والطراز والتعليمات

**المادة 32 :** تعدّ تأهيلات الأصناف المذكورة أدناه للطائرات التي يتكوّن طاقمها الأدنى المعتمد من طيار واحد :

- الطائرات الأرضية ذات المحرك الواحد،
- الطائرات الأرضية ذات عدة محركات،
- الطائرات المائية ذات المحرك الواحد،
- الطائرات المائية ذات عدة محركات.

**المادة 33 :** تعدّ تأهيلات الصنف المذكورة أدناه للطائرات الجيرو الآتية :

- هليكوبتر ذو محرك واحد،
- هليكوبتر متعدّد المحرّكات،
- طائرة جيرو.

**المادة 34 :** تعدّ تأهيلات الطراز للطائرات الآتية :

- لكل طراز طائرة يتكوّن طاقمها الأدنى المعتمد على الأقلّ من طيارين اثنين،
- لكل طراز هليكوبتر يتكوّن طاقمه الأدنى من طيار واحد، إلا في حالة منح تأهيل صنف لهليكوبتر يتكوّن طاقم قيادته الأدنى المعتمد من طيار واحد ويتضمّن مميّزات مماثلة، لا سيّما فيما يخصّ القيادة والكفاءات،

- لكل طراز طائرة تعتبر السلطة المكلفة بالطيران المدني تسليمه الإجازات ضروريا.

**المادة 35 :** مدّة صلاحية كلّ تأهيل صنف أو طراز (طائرة / هليكوبتر) هي إثنا عشر (12) شهرا.

**المادة 46 :** مدة صلاحية الإجازة خمس (5) سنوات مع مراعاة الإبقاء على اللياقة البدنية والعقلية والتمتع بالتأهيلات والإشارات المطلوبة والسارية المفعول التي تتطلبها ظروف الطيران وطران الطائرة المستعملة كما هو مذكور في هذا المرسوم.

### الفصل السادس

**كيفية ممارسة المستخدمين عملهم على متن الطائرة**

#### القسم الأول

**المستخدمون الملاحون التجاريون والملاحون الخواص**

**المادة 47 :** يخضع تكوين الطاقم بالنسبة للمستخدمين الملاحين التجاريين للقواعد المحددة بقرار من الوزير المكلف بالطيران المدني وهذا حسب طراز الطائرة ومميزات الرحلة وطبيعة العمليات التي خصصت لها الطائرة.

ويعد المستغل، قبل كل رحلة، لائحة بأسماء أعضاء الطاقم.

**المادة 48 :** لا يمكن للمستخدمين الملاحين التجاريين ممارسة أي نشاط بصفة طيار قائد أو طيار مساعد في النقل الجوي العمومي بعد سن الستين (60) سنة.

غير أنه وعلى سبيل الاستثناء، يمكن أن يرخص للمستخدمين المذكورين أعلاه بقرار من السلطة المكلفة بالطيران المدني لغرض الممارسة في التعليم والتدريب والتقييم شريطة أن يستوفي المعنيون بالأمر شروط تجديد التأهيلات و/ أو تراخيص التدريب و/ أو الممتحنين المنصوص عليها في هذا المرسوم.

**المادة 49 :** تتولى مؤسسات تكوينية وطنية أو أجنبية معتمدة القيام بالتكوين والتدريب والتقييمات المطلوبة للمستخدمين الملاحين في الطيران المدني قصد الحصول على مختلف شهادات الكفاءة والإجازات والشهادات.

تحدد شروط اعتماد هذه الأجهزة وكذا الشروط التقنية لتأهيل المدرّبين الاصطناعيين للطيران الاحتفاظ بكفاءة المستخدمين الملاحين

- تأهيل مراقبة رادار الاقتراب المفصل،  
- تأهيل المراقبة الجوية،  
- تأهيل مراقبة رادار جهوي،  
- تأهيل ممتحن،  
- تأهيل معلّم.

تنتهي صلاحية التأهيل عندما يتوقّف مراقب حركة المرور الجوية عن ممارسة الامتيازات التي يمنحها إياه تأهيله لمدة ستة (6) أشهر متتالية. ولا يمكنه استئناف ممارسة الامتيازات الموافقة لإجازته إلا بعد إثبات كفاءته من جديد.

**المادة 42 :** تحدّد الشروط المطلوبة للحصول على تأهيلات مراقب حركة المرور الجوية وكذا امتيازات صاحب هذه الإجازة بقرار من الوزير المكلف بالطيران المدني.

### الفصل الرابع

**مراقبة الكفاءات لغرض الحصول على الإجازات والتأهيلات**

**المادة 43 :** تخضع الإجازات والتأهيلات كما هي مبيّنة أعلاه لإجراءات مراقبة الكفاءة الموضوعة من طرف السلطة المكلفة بالطيران المدني.

**المادة 44 :** تكلف السلطة المكلفة بالطيران المدني بضمان مراقبة الكفاءة لغرض ممارسة الوظائف من طرف مستخدمي الطيران المدني.

يمكن السلطة المكلفة بالطيران المدني أن ترخص وأن تؤهل أشخاصا طبيعيين لغرض القيام بهذه المراقبة عوضها وباسمها.

يتلقى هؤلاء الأشخاص عند ممارستهم مهامهم كما هي محددة أعلاه، صفة الممتحنين.

تحدّد شروط وكيفية تنفيذ أحكام هذه المادة بقرار من الوزير المكلف بالطيران المدني.

### الفصل الخامس

**مواصفات محتوى إجازات المستخدمين وصلاحيتها**

**المادة 45 :** تلحق نماذج من الإجازة ومن شهادة الأمن والإنقاذ بهذا المرسوم.

لون الإجازة وشهادة الأمن والإنقاذ أبيض.

## الفصل السابع

### أحكام انتقالية

**المادة 55 :** يمكن إصدار إجازة أو تأهيل بعد عامين ابتداء من تاريخ نشر هذا المرسوم في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، طبقاً للأحكام التنظيمية السابقة المتعلقة بالمستخدمين الملاحين للطيران المدني شريطة أن يكون المرشح قد بدأ تكوينه قبل تاريخ دخول هذا المرسوم حيز التنفيذ وأن يستوفي الشروط المنصوص عليها في الأحكام التنظيمية السابقة.

**المادة 56 :** تبقى الإجازات الممنوحة في إطار التشريع والتنظيم السابقين سارية المفعول حتى انتهاء صلاحيتها في أجل مدته سنتين (2) ابتداء من تاريخ نشر هذا المرسوم في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

ويخضع تجديد هذه الإجازات لأحكام هذا المرسوم.

**المادة 57 :** يرخص للمستخدمين التقنيين على اليابسة الذين كانوا يمارسون نشاطاً مرخصاً أثناء دخول هذا المرسوم حيز التنفيذ والذين لا يستوفوا الشروط المنصوص عليها في هذا المرسوم بممارسة وظائفهم.

**المادة 58 :** تنتهي صلاحية هذه الأحكام الانتقالية بعد سنتين ابتداء من تاريخ نشر هذا المرسوم في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

**المادة 59 :** ينشر هذا المرسوم في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

حرر بالجزائر في 8 ذي القعدة عام 1425 الموافق  
20 ديسمبر سنة 2004.

أحمد أويحيى

التجاريتين والخواص وفق الشروط التقنية المحددة بموجب قرار من الوزير المكلف بالطيران المدني.

**المادة 50 :** يمكن أن توضع المعلومات المتعلقة بحالة الإجازات والتأهيلات، بمعايير تكوين المستخدمين الملاحين التجاريين والخواص وإصدار الإجازات تحت تصرف الدول المنظمة إلى الاتفاقية الدولية للطيران المدني والمؤسسات الذين يرغبون في التأكد من رسمية وصلاحية الإجازات التي يقدمها المستخدمون الملاحون التجاريون والخواص.

**المادة 51 :** يجب أن يحوز المستخدمون الملاحون التجاريون والملاحون الخواص دفتر الطيران الصادر عن السلطة المكلفة بالطيران المدني.

يحدد نموذج ومميزات دفتر الطيران وكذا حساب أوقات الطيران بقرار من الوزير المكلف بالطيران المدني.

## القسم الثاني

### المستخدمون التقنيون على اليابسة

**المادة 52 :** يمكن أن يرخص للمراقبين المعيّنين في وظائف عمل غير تلك التي تتطلب إجازة صالحة من السلطة المكلفة بالطيران المدني، الاحتفاظ بصلاحية إجازتهم والتأهيلات المبينة فيها.

## القسم الثالث

### الانضباط

**المادة 53 :** دون المساس بالمتابعات القضائية، يؤدي التهاون في القيام بالمهام المتصلة بالإجازات، وبشهادة الأمن والاستغاثة والتأهيلات الممنوحة ضمن هذا المرسوم، إلى السحب المؤقت أو النهائي للإجازة أو التأهيل من طرف الوزير المكلف بالطيران المدني باقتراح من المجلس التأديبي لمستخدمي الطيران المدني المؤسس لدى السلطة المكلفة بالطيران المدني.

**المادة 54 :** يحدد تشكيل وعمل المجلس التأديبي للمستخدمين الملاحين في الطيران المدني وكذا حالات وشروط السحب المؤقت أو النهائي بقرار من الوزير المكلف بالطيران المدني.

I الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

DEMOCRATIC AND POPULAR  
REPUBLIC OF ALGERIA

سلطة الطيران المدني

CIVIL AVIATION AUTHORITY



II رخصة طيار..... LICENCE

.....

III رقم :..... N°:

تشهد الحكومة الجزائرية الديمقراطية الشعبية أن حامل هذه الشهادة مؤهل طبقا لأحكام اتفاقية الدولي، الطيران المدني الدولي، خاصة الملحق الأول وأنه يتمتع بالكفاءة لأداء الوظائف المتعلقة الخاصة بهذه الشهادة

The Government of Democratic and Popular Republic of Algeria certifies that the holder of this licence has been found duly qualified in accordance with the provisions of the Convention on International Civil Aviation, especially the Annex I and has been found competent to exercise the privileges attached to this licence.

IV اللقب :..... Name :

الإسم :..... First Name :

IV (a) تاريخ الاصدار :..... Date of birth :

V العنوان :..... Address :

.....

VI الجنسية :..... Nationality :

VII توقيع حامل الإجازة

Signature of holder

VIII إدارة الطيران المدني

CIVIL AVIATION ADMINISTRATION

IX علامة وختم السلطة المصدرة لإجازة  
I- Seal of using authority

X تاريخ الإصدار..... Date of issued.....

X توقيع اسم الموظف المفوض حسب  
الاقتضاء  
Signature and name of duly authorized official

.....

XI الصلاحية: يستوجب إعادة تجديد هذه الإجازة قبل..... يتم ممارسة الامتيازات هذه الإجازة فقط لمسا يكون في حوزته الشهادة الطبية المسارية المعمول بالاختصاصات المنجسة. Validity : the licence should be renewed before..... The privileges shall be exercised only when the holder has a valid medical certificate for the required privilege.

XII الإمتيازات الخاصة بالهاتف اللاسلكي (RT): حامل هذه الشهادة كفاء للعمل بالهاتف الإنجليزية بجهاز RT. على متن الطائرات

The appropriate privileges of the radiotelephony : The holder of this licence had shown his competence to work with in english with the RT. Instrument

XIII ملاحظة / Remarks

XIV تفاصيل أخرى / Others details

XII تجديد التأهيلات RATINGS TO REVALIDATED		التأهيلات RATINGS		تصريح الممتحن		إمضاء السلطة	
الصفحة / حدود ملاحظات / Limitations	Class/Type	تحتوي الامتحان جزء من (IR) (IR) Precise if the test contained part IFR (IR)	تاريخ الامتحان Date of test	صالحة إلى غاية Valid until	تصريح الممتحن Examiner's authorisation	إمضاء السلطة Authority's signature	
							PPL
							Private Pilot Licence
							ATPL
							Airline Transport Pilot Licence
							CPL
							Commercial Pilot Licence
							IR
							Instrument rating is required
							(A)
							Aircraft
							SE
							Single-Engine
							ME
							Multi-Engine
							MPA
							Multipilot Aircraft
							SPA
							Single Pilot Aircraft
							R/T
							Radio Telephony
							MEP
							Multi Engine Piston
							SEP
							Single Engine Piston
							Type
							Class
							FI
							Flight Instructor
							CP
							Co-pilot
							RPPL
							As private pilot only
							CRI
							Class Ratings Instructor
							TRI
							Type Ratings Instructor
							IRI
							Instrument rating Instructor
							FE
							Flight examiner
							CRE
							Class rating examiner
							TRE
							Type Ratings examiner
							IRE
							Instrument rating examiner
							SFE
							Synthetic flight examiner
							FILE
							Flight instructor examiner

ABBREVIATIONS USED IN THIS LICENCE  
الاختصارات المستخدمة في هذه الإجازة

PPL	Private Pilot Licence	إجازة طيار خاص
ATPL	Airline Transport Pilot Licence	إجازة طيار خط جوي
CPL	Commercial Pilot Licence	إجازة طيار تجاري
IR	Instrument rating is required	أهلية الطيران الآلي
(A)	Aircraft	طائرة
SE	Single-Engine	المحرك الواحد
ME	Multi-Engine	المتعدد المحركات
MPA	Multipilot Aircraft	طائرة ذات طيارين متعددين
SPA	Single Pilot Aircraft	طائرة ذات طيار واحد
R/T	Radio Telephony	الراديو اللاسلكي
MEP	Multi Engine Piston	طائرة متعددة المكابس
SEP	Single Engine Piston	طائرة وحيدة المكابس
Type		النوع
Class		الصفحة
FI	Flight Instructor	معلم الطيران
CP	Co-pilot	مساعد طيار
RPPL	As private pilot only	فقط طيار خاص
CRI	Class Ratings Instructor	المتصف معلم أهليات
TRI	Type Ratings Instructor	معلم أهليات الطراز
IRI	Instrument rating Instructor	معلم الطيران الآلي
FE	Flight examiner	ممتحن الطيران
CRE	Class rating examiner	ممتحن الطيران الآلي
TRE	Type Ratings examiner	ممتحن أهليات الطراز
IRE	Instrument rating examiner	ممتحن الطيران الآلي
SFE	Synthetic flight examiner	ممتحن طيران مزروع
FILE	Flight instructor examiner	معلم و ممتحن الطيران





- و بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 03-261 المؤرخ في 23 جمادى الأولى عام 1424 الموافق 23 يوليو سنة 2003 والمتضمن تشكيلة المجلس الوطني للنقل البري و اللجنة الوزارية المشتركة لنقل المواد الخطرة و اللجنة الولائية للعقوبات الإدارية وصلاحياتها وعملها ،

- و بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 03-452 المؤرخ في 7 شوال عام 1424 الموافق أول ديسمبر سنة 2003 الذي يحدد الشروط الخاصة المتعلقة بنقل المواد الخطرة عبر الطرقات،

### يرسم ما يأتي :

**المادة الأولى :** تطبيقا لأحكام المادة 17 من القانون رقم 01-13 المؤرخ في 17 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 7 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه، يحدد هذا المرسوم شروط تسليم رخص ممارسة نشاطات نقل الأشخاص والبضائع عبر الطرقات .

**المادة 2 :** يقصد في مفهوم هذا المرسوم بما يأتي :

- **الناقل عبر الطرقات :** كل شخص طبيعي أو معنوي مرخص له بالقيام بالنشاطات كما هي محددة في المادة 2 من القانون رقم 01-13 المؤرخ في 7 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه.

- **الناقل العمومي عبر الطرقات :** كل شخص طبيعي أو معنوي مرخص له بالقيام بالنشاطات بمقابل كما هي محددة في المادة 2 من القانون رقم 01-13 المؤرخ في 7 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه.

- **الناقل للحساب الخاص عبر الطرقات :** كل شخص طبيعي أو معنوي مرخص له بالقيام بالنشاطات لحسابه الخاص كما هي محددة في المادة 2 من القانون رقم 01-13 المؤرخ في 7 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه.

**المادة 3 :** طبقا لأحكام المادة 17 من القانون رقم 01-13 المؤرخ في 7 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه، تخضع ممارسة نشاطات نقل الأشخاص والبضائع عبر الطرقات لرخصة مسبقة يسلمها مدير النقل في الولاية المختص إقليميا.

وفيما يخص خدمات النقل العمومي عبر الطرقات ذات المنفعة الوطنية، تكون الموافقة المسبقة للوزير المكلف بالنقل مطلوبة.

**مرسوم تنفيذي رقم 04 - 415 مؤرخ في 8 ذي القعدة عام 1425 الموافق 20 ديسمبر سنة 2004، يحدد شروط تسليم رخص ممارسة نشاطات نقل الأشخاص والبضائع عبر الطرقات.**

إن رئيس الحكومة،

- بناء على تقرير وزير النقل،

- و بناء على الدستور، لا سيما المادتان 4-85 و 125 ( الفقرة 2 ) منه،

- و بمقتضى القانون رقم 90-08 المؤرخ في 12 رمضان عام 1410 الموافق 7 أبريل سنة 1990 والمتعلق بالبلدية،

- و بمقتضى القانون رقم 90-09 المؤرخ في 12 رمضان عام 1410 الموافق 7 أبريل سنة 1990 والمتعلق بالولاية،

- و بمقتضى القانون رقم 01-13 المؤرخ في 17 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 7 غشت سنة 2001 والمتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه ،

- و بمقتضى القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها،

- و بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 04-136 المؤرخ في 29 صفر عام 1425 الموافق 19 أبريل سنة 2004 والمتضمن تعيين رئيس الحكومة،

- و بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 04-138 المؤرخ في 6 ربيع الأول عام 1425 الموافق 26 أبريل سنة 2004 والمتضمن تعيين أعضاء الحكومة،

- و بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 90-381 المؤرخ في 27 جمادى الأولى عام 1411 الموافق 24 نوفمبر سنة 1990 والمتعلق بتنظيم مديريات النقل في الولايات و عملها،

- و بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 97-40 المؤرخ في 9 رمضان عام 1417 الموافق 18 يناير سنة 1997 والمتعلق بمعايير تحديد النشاطات و المهن المقننة الخاضعة للقيود في السجل التجاري ، المعدل والمتمم،

- و بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 03-223 المؤرخ في 9 ربيع الثاني عام 1424 الموافق 10 يونيو سنة 2003 والمتعلق بتنظيم المراقبة التقنية للسيارات و كفاءات ممارستها،

## الفصل الأول

### شروط تسليم رخصة نقل الأشخاص عبر الطرقات

**المادة 4 :** يُنظَّم نقل الأشخاص عبر الطرقات في خدمات عمومية منتظمة أو ظرفية أو خاصة طبقا للمادة 26 من القانون رقم 01-13 المؤرخ في 7 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه.

## القسم الأول

### الخدمات العمومية المنتظمة

**المادة 5 :** يجب على كل شخص طبيعي أو معنوي يرغب في استغلال خدمة منتظمة للنقل العمومي للأشخاص عبر الطرقات ، أن يودع طلب رخصة لدى مدير النقل في الولاية المختص إقليميا . ويسلم له وصل استلام.

عندما يصدر الطلب عن شخص طبيعي، يجب أن يذكر فيه الحالة المدنية لصاحب الطلب ومقر سكنه وكذا عنوان مقر نشاطاته.

وعندما يقدم الطلب باسم شخص معنوي، يجب أن يذكر فيه اسم الشركة وشكلها القانوني وعنوان مقرها وكذلك الحالة المدنية للممثل الشرعي المؤهل لتقديم الطلب ومقر سكنه.

**المادة 6 :** يجب أن يرفق طلب الرخصة بالوثائق

الآتية :

#### أ - بالنسبة للأشخاص الطبيعيين:

- نسخة من البطاقة الرمادية للمركبة أو المركبات المطلوب استغلالها،
- نسخة من محضر المراقبة التقنية للمركبة أو المركبات المطلوب استغلالها ، قيد الصلاحية،
- مستخرج من صحيفة السوابق القضائية (البطاقة رقم 3) لا يتجاوز تاريخ إصداره ثلاثة (3) أشهر،

- إثبات يقر بأن صاحب الطلب تتوفر فيه شروط التأهيل المهني مثلما هي محددة أدناه.

#### ب - بالنسبة للأشخاص المعنويين :

زيادة على الوثائق المنصوص عليها في الحالة (أ) أعلاه، تُطلب الوثائق الآتية :

- القانون الأساسي للشخص المعنوي،

- نسخة من المداولة التي تم فيها تعيين الرئيس و/أو المسير، إلا إذا كانا عضوين تأسيسيين وكذلك عقدي ميلاديهما،

- إثبات يقر بأن المالك أو المسير العضو التأسيسي تتوفر فيهما شروط التأهيل المهني مثلما هي محددة أدناه.

**المادة 7 :** يتعيّن على مدير النقل في الولاية المختص إقليميا الردّ على صاحب الطلب في أجل خمسة عشر (15) يوما ابتداء من تاريخ استلام طلب الرخصة.

**المادة 8 :** ترفض الرخصة :

- إذا لم تتوفر الشروط الضرورية لتسليمها،

- إذا كان صاحب الطلب محل سحب نهائي لرخصة استغلال خدمة النقل العمومي للأشخاص عبر الطرقات.

**المادة 9 :** يجب أن يبرّر مدير النقل في الولاية المختص إقليميا قرار الرفض ويبلغه إلى صاحب الطلب برسالة موصى عليها مع وصل استلام.

**المادة 10 :** يمكن صاحب الطلب في حالة رفض طلب الرخصة ، أن يقدمّ طعنا كتابيا إلى الوزير المكلف بالنقل قصد :

- إما تقديم عناصر معلومات جديدة أو مبررات،
- وإما الحصول على دراسة إضافية.

غير أن طلب الطعن يجب أن يصل إلى الوزير المكلف بالنقل في أجل شهرين (2) ابتداء من تاريخ تبليغ الرفض.

وفي هذه الحالة ، يتعيّن على الوزير المكلف بالنقل أن يفصل في ذلك في غضون الشهر الذي يلي استلام طلب الطعن .

**المادة 11 :** لا يجوز لأيّ كان أن يطلب بصفة شخصية رخصة استغلال خدمة النقل العمومي للأشخاص عبر الطرقات ما لم تتوفر فيه الشروط الآتية :

1 - تجاوز عمره تسع عشرة (19) سنة،

2 - التمتع بحقوقه المدنية و الوطنية،

3 - إثبات تكوين مهني في ميدان النقل وفقا للشروط و الكيفيات التي يحددها الوزير المكلف بالنقل بقرار،

4 - التوفر بملكية كاملة أو بقرض إيجار على وسائل نقل الأشخاص عبر الطرقات ملائمة لها علاقة بالنشاط .

**المادة 16 :** يمسك مدير النقل في الولاية المختص إقليميا سجل الناقلين العموميين للأشخاص و يضبطه بانتظام، ويرقمه الوزير المكلف بالنقل ويؤشر عليه.

ويجب أن يحتوي على عناصر المعلومات المتعلقة بالتعريف بمتعامل النقل وبنشاطه ووسائل النقل التي يحوزها وبالخطوط المستغلة.

### القسم الثاني الخدمات الظرفية

**المادة 17 :** يمكن أن يرخص للناقلين المستغلين للخدمات العمومية المنتظمة للأشخاص بالقيام بنقل ظرفي على المستويين الوطني والدولي .

غير أنه، لا يمكن القيام بالخدمة الظرفية الدولية إلا بوسائل نقل ملائمة شريطة أن تستوفي الأحكام التشريعية والتنظيمية المعمول بها في البلد المستقبل.

تحدد أحكام هذه المادة، عند الحاجة، بقرار من الوزير المكلف بالنقل.

**المادة 18 :** يجب ألا يلحق تسليم رخص النقل الظرفي بأي حال من الأحوال ضررا باستمرارية الخدمة العمومية المنتظمة .

**المادة 19 :** يجب أن يودع طلب رخصة النقل الظرفي لدى مدير النقل في الولاية المختص إقليميا قبل خمسة عشر (15) يوما على الأقل من تاريخ تنفيذ الخدمة .

عندما يصدر الطلب عن شخص طبيعي، يجب أن يذكر فيه الحالة المدنية لصاحب الطلب ومقر سكنه وكذا عنوانه الشخصي.

وعندما يقدم الطلب باسم شخص معنوي، يجب أن يذكر فيه اسم الشركة وشكلها القانوني وعنوان مقرها وكذا الحالة المدنية للممثل الشرعي المؤهل لتقديم الطلب ومقر سكنه.

ويجب أن يوضح فيه على الخصوص، المسلك وإطار تنفيذ الخدمة ومدتها والهيئة المستفيدة وأن يتضمن القائمة الاسمية للمسافرين.

**المادة 20 :** يتعيّن على مدير النقل في الولاية الردّ في أجل يومين (2) ابتداء من تاريخ استلام طلب الرخصة .

يحدد عدد المركبات المطلوبة لممارسة الخدمات العمومية المنتظمة للنقل عبر الطرقات ونوعها وسعتها وكيفيات تخصيصها بقرار من الوزير المكلف بالنقل.

5 - التوفر بصفة مالك أو أجير على منشآت وتجهيزات ملائمة لها علاقة بنشاط ناقل الأشخاص عبر الطرقات.

**المادة 12 :** تسلّم رخصة استغلال نشاط النقل العمومي للأشخاص عبر الطرقات لمدة ثلاث (3) سنوات قابلة للتجديد.

وتكون شخصية ومؤقتة و قابلة للإلغاء .

ولا يمكن نقل ملكيتها والتنازل عنها ولا يمكن أن تكون، تحت طائلة السحب، محل إيجار أيا كان شكله .

غير أنه، في حالة وفاة صاحب الرخصة، يمكن ذوي حقوقه أن يواصلوا الاستغلال شريطة أن يبلغوا بذلك مدير النقل في الولاية المختص إقليميا في أجل أقصاه شهران (2) وأن يمثلوا لأحكام هذا المرسوم .

**المادة 13 :** تكون رخصة الاستغلال مرفقة بدفتر شروط نموذجي يضبط شروط استغلال الخدمات العمومية المنتظمة لنقل الأشخاص عبر الطرقات ويحدد بقرار من الوزير المكلف بالنقل .

**المادة 14 :** يترتب على تسليم رخصة الاستغلال القيد في سجل الناقلين العموميين للأشخاص المفتوح لدى مدير النقل في الولاية .

**المادة 15 :** يفضي القيد في سجل الناقلين العموميين للأشخاص في جميع الحالات إلى تسليم بطاقة تسجيل تسمى "بطاقة مهنية للناقل العمومي للأشخاص" .

يجب أن تحتوي هذه البطاقة على المعلومات الآتية :

- رقم يطابق الرقم المذكور في السجل المتعلق به،

- اسم المتعامل أو اسم شركته،

- عنوان مقر الشركة أو العنوان الشخصي للمتعامل،

- نوع النشاط الممارس .

تحدد خصائص و نموذج سجل الناقلين العموميين للأشخاص وبطاقات التسجيل بقرار من الوزير المكلف بالنقل.

**المادة 27 :** لا يمكن متعامل النقل العمومي أن يقوم في نفس الوقت باستغلال خدمة عمومية منتظمة و خدمة خاصة بنفس المركبة .

**المادة 28 :** يجب على كل شخص طبيعي أو معنوي يرغب في استغلال خدمة خاصة لنقل الأشخاص عبر الطرقات ، أن يودع طلبه لدى مدير النقل في الولاية المختص إقليميا .

عندما يصدر الطلب عن شخص طبيعي، يجب أن يذكر فيه الحالة المدنية لصاحب الطلب ومقر سكنه وكذا عنوانه الشخصي.

وعندما يقدم الطلب باسم شخص معنوي، يجب أن يذكر فيه اسم الشركة وشكلها القانوني وعنوان مقرها وكذا الحالة المدنية للممثل الشرعي المؤهل وحده لتقديم الطلب ومقر سكنه.

**المادة 29 :** يجب أن يرفق طلب الرخصة بالوثائق الآتية :

#### أ - بالنسبة للأشخاص الطبيعيين:

- نسخة من البطاقة الرمادية للمركبات المطلوب استغلالها أو عقد إيجار موثق،

- نسخة من محضر المراقبة التقنية للمركبة أو المركبات المطلوب استغلالها، قيد الصلاحية،

- نسخة من الاتفاقية التي تربط، عند الاقتضاء، الناقل بالهيئة أو بالمؤسسة المستفيدة.

#### ب - بالنسبة للأشخاص المعنويين :

زيادة على الوثائق المنصوص عليها في الحالة (أ) أعلاه، تُطلب الوثائق الآتية :

- القانون الأساسي للشخص المعنوي،

- نسخة من المداولة التي تم فيها تعيين الرئيس و/أو المسير، إلا إذا كانا عضوين تأسيسيين وكذا عقدي ميلاديهما،

- نسخة من الاتفاقية التي تربط الناقل بالهيئة أو بالمؤسسة المستفيدة ، عند الاقتضاء .

**المادة 30 :** يتعين على مدير النقل في الولاية المختص إقليميا، الرد في أجل خمسة عشر (15) يوما ابتداء من تاريخ استلام طلب الرخصة.

#### المادة 31 : ترفض الرخصة، لا سيما :

- إذا لم تتوفر الشروط الضرورية لتسليمها،

#### المادة 21 : ترفض الرخصة، لا سيما :

- إذا لم تتوفر الشروط الضرورية لتسليمها،  
- إذا كان صاحب الطلب محل عقوبات خطيرة لها علاقة بممارسة نشاطه.

**المادة 22 :** يجب أن يبرر مدير النقل في الولاية قرار الرفض ويبلغه إلى صاحب الطلب برسالة موصى عليها مع وصل استلام .

**المادة 23 :** يمكن صاحب الطلب في حالة رفض طلب الرخصة، أن يقدم طعنا كتابيا إلى الوزير المكلف بالنقل قصد :

- إما تقديم عناصر معلومات جديدة أو مبررات ،  
- وإما الحصول على دراسة إضافية.

غير أن طلب الطعن، يجب أن يصل إلى الوزير المكلف بالنقل في أجل عشرة (10) أيام ابتداء من تاريخ تبليغ الرفض.

وفي هذه الحالة، يتعين على الوزير المكلف بالنقل أن يفصل في ذلك في غضون اليومين (2) اللذين يليان استلام طلب الطعن.

**المادة 24 :** يجب أن تقيّد رخصة النقل الظرفي في سجل النقل الظرفي المفتوح لدى مدير النقل في الولاية.

**المادة 25 :** يمكس مدير النقل في الولاية سجل النقل الظرفي للأشخاص ويضبطه بانتظام. ويرقمه الوزير المكلف بالنقل ويؤشر عليه.

ويجب أن يحتوي السجل على عناصر المعلومات المتعلقة بالتعريف بالناقل وبنشاطه الرئيسي وبوسائل نقله المستعملة و بالخدمة المنفذة.

### القسم الثالث

#### الخدمات الخاصة

**المادة 26 :** يمكن أن تتم الخدمة الخاصة بواسطة مركبات مملوكة للحساب الخاص أو مستأجرة في إطار اتفاقية تبرم مع متعاملي النقل العمومي المنتظم للأشخاص.

في حالة ما إذا تم النقل الخاص بوسائل نقل مملوكة للحساب الخاص، تكون الرخصة صالحة لمدة ثلاث (3) سنوات قابلة للتجديد.

وإذا تم هذا النقل نفسه بوسائل نقل مستأجرة، يجب أن تساوي مدة صلاحية الرخصة المذكورة أعلاه مدة عقد الإيجار الذي يربط الطرفين المعنيين.

عندما يصدر الطلب عن شخص طبيعى، يجب أن يذكر فيه الحالة المدنية لصاحب الطلب ومقر سكنه وكذا عنوانه الشخصى.

وعندما يقدم الطلب باسم شخص معنوي، يجب أن يذكر فيه اسم الشركة وشكلها القانوني وعنوان مقرها وكذا الحالة المدنية للممثل الشرعي المؤهل لتقديم الطلب ومقر سكنه.

**المادة 38 :** يجب أن يرفق طلب الرخصة بالوثائق الآتية :

**أ - بالنسبة للأشخاص الطبيعيين :**

- نسخة من البطاقة الرمادية للمركبة أو المركبات المطلوب استغلالها،
- نسخة من محضر المراقبة التقنية للمركبة أو المركبات المطلوب استغلالها، قيد الصلاحية،
- مستخرج من صحيفة السوابق القضائية (البطاقة رقم 3) لا يتجاوز تاريخ إصداره ثلاثة (3) أشهر،
- إثبات يقر بأن صاحب الطلب تتوفر فيه شروط التأهيل المهني مثلما هي محددة أدناه.

**ب - بالنسبة للأشخاص المعنويين :**

- زيادة على الوثائق المنصوص عليها في الحالة (أ) أعلاه، تطلب الوثائق الآتية :
- القانون الأساسي للشخص المعنوي،
- نسخة من المداولة التي تم فيها تعيين الرئيس، وعند الاقتضاء، المالك أو المسير، إلا إذا كانا عضوين تأسيسيين وكذا عقدي ميلاديهما،
- إثبات يقر بأن المالك أو المسير التأسيسي تتوفر فيهما شروط التأهيل المهني مثلما هي محددة أدناه.

**المادة 39 :** يتعين على مدير النقل في الولاية المختص إقليميا الرد على صاحب الطلب في أجل خمسة عشر (15) يوما ابتداء من تاريخ استلام طلب الرخصة.

**المادة 40 :** ترفض الرخصة :

- إذا لم تتوفر الشروط الضرورية لتسليمها،
- إذا كان صاحب الطلب محل سحب نهائي لرخصة ممارسة نشاط النقل العمومي للبضائع عبر الطرقات .

- إذا كان صاحب الطلب محل سحب نهائي لرخصة استغلال خدمة لنقل الأشخاص عبر الطرقات.

**المادة 32 :** يجب أن يبرر مدير النقل في الولاية قرار الرفض ويبلغه إلى صاحب الطلب برسالة موصى عليها مع وصل استلام .

**المادة 33 :** يمكن صاحب الطلب في حالة رفض طلب الرخصة، أن يقدم طعنا كتابيا إلى الوزير المكلف بالنقل قصد :

- إما تقديم عناصر معلومات جديدة أو مبررات،
- وإما الحصول على دراسة إضافية.

غير أن طلب الطعن يجب أن يصل إلى الوزير المكلف بالنقل في أجل شهرين (2) ابتداء من تاريخ تبليغ الرفض.

وفي هذه الحالة، يتعين على الوزير المكلف بالنقل أن يفصل في ذلك في غضون الشهر الذي يلي استلام طلب الطعن .

**المادة 34 :** يجب أن تقيّد رخص النقل الخاص في السجل المفتوح لدى مدير النقل في الولاية.

**المادة 35 :** يمكّن مدير النقل في الولاية سجل النقل الخاص للأشخاص ويضبطه بانتظام، ويرقمه الوزير المكلف بالنقل ويؤشر عليه.

ويجب أن يحتوي السجل على عناصر المعلومات المتعلقة بالتعريف بالناقل وبالهيئة أو بالمؤسسة المستفيدة وبوسائل النقل المستعملة والخدمات المستغلة.

## الفصل الثاني

### شروط تسليم رخصة ممارسة نشاط نقل البضائع عبر الطرقات

**المادة 36 :** يتضمن نقل البضائع عبر الطرقات النقل العمومي والنقل للحساب الخاص.

### القسم الأول

#### النقل العمومي للبضائع عبر الطرقات

**المادة 37 :** يجب على كل شخص طبيعى أو معنوي يرغب في ممارسة نشاط النقل العمومي للبضائع عبر الطرقات أن يودع طلب الرخصة لدى مدير النقل في الولاية المختص إقليميا. ويسلم له وصل استلام.

**المادة 45 :** تكون رخصة الممارسة مرفقة بدفتر الشروط النموذجي المنصوص عليه في المادة 47 أدناه.

**المادة 46 :** يترتب على تسليم رخصة ممارسة نشاط النقل العمومي للبضائع القيد في سجل الناقلين العموميين للبضائع المفتوح لدى مدير النقل في الولاية .

**المادة 47 :** تضبط شروط استغلال نشاط النقل العمومي للبضائع عبر الطرقات في دفتر الشروط النموذجي الذي يحدده الوزير المكلف بالنقل بقرار .

**المادة 48 :** يفضي القيد في سجل الناقلين العموميين للبضائع في جميع الحالات، إلى تسليم بطاقة تسجيل تسمى " بطاقة مهنية للناقل العمومي للبضائع " .

يجب أن تحتوي هذه البطاقة على المعلومات الآتية :

- رقم يطابق الرقم المذكور في السجل المتعلق به،
- اسم المتعامل أو اسم شركته،
- عنوان مقر الشركة أو العنوان الشخصي للمتعامل،
- نوع النشاط الممارس .

**المادة 49 :** يمسك مدير النقل في الولاية المختص إقليميا سجل الناقلين العموميين للبضائع ويضبطه بانتظام، ويرقمه الوزير المكلف بالنقل ويؤشر عليه .

ويجب أن يحتوي على عناصر المعلومات المتعلقة بالتعريف بمتعامل النقل وبنشاطه وبوسائل النقل التي يحوزها .

### القسم الثاني

#### نقل البضائع عبر الطرقات للحساب الخاص

**المادة 50 :** يمكن كل شخص طبيعي أو معنوي، في إطار ممارسة نشاطه الرئيسي ، أن يتوفر من أجل حاجاته الخاصة على وسائل لنقل البضائع لحسابه الخاص عبر الطرقات .

يجب على صاحب الطلب أن يودع طلب الرخصة لدى مدير النقل في الولاية المختص إقليميا . ويسلم له وصل استلام .

عندما يصدر الطلب عن شخص طبيعي، يجب أن يذكر فيه الحالة المدنية لصاحب الطلب ومقر سكنه وكذا عنوانه الشخصي .

**المادة 41 :** يجب أن يبرر مدير النقل في الولاية المختص إقليميا قرار الرفض ويبلغه إلى صاحب الطلب برسالة موصى عليها مع وصل استلام .

**المادة 42 :** يمكن صاحب الطلب في حالة رفض طلب الرخصة ، أن يقدم طعنا كتابيا إلى الوزير المكلف بالنقل قصد :

- إما تقديم عناصر معلومات جديدة أو مبررات،
- وإما الحصول على دراسة إضافية .

غير أن طلب الطعن يجب أن يصل إلى الوزير المكلف بالنقل في أجل شهرين (2) ابتداء من تاريخ تبليغ الرفض .

وفي هذه الحالة، يتعين على الوزير المكلف بالنقل أن يفصل في ذلك في غضون الشهر الذي يلي استلام طلب الطعن .

**المادة 43 :** لا يجوز لأي كان أن يطلب بصفة شخصية رخصة ممارسة نشاط النقل العمومي للبضائع عبر الطرقات ما لم تتوفر فيه الشروط الآتية :

- 1 - تجاوز عمره تسع عشرة (19) سنة،
- 2 - التمتع بحقوقه المدنية والوطنية،
- 3 - إثبات تكوين مهني في مجال النقل وفقا للشروط والكيفيات التي يحددها الوزير المكلف بالنقل بقرار،
- 4 - التوفر بملكية كاملة أو بقرض إيجار على وسائل نقل البضائع عبر الطرقات ملائمة لها علاقة بالنشاط مهما كانت حمولتها،
- 5 - التوفر بصفة مالك أو أجير على منشآت وتجهيزات ملائمة لها علاقة بنشاط ناقل البضائع عبر الطرقات .

**المادة 44 :** تسلم رخصة ممارسة نشاط النقل العمومي للبضائع عبر الطرقات لمدة خمس (5) سنوات قابلة للتجديد، وتكون صالحة عبر كامل التراب الوطني .

وتكون شخصية ومؤقتة وقابلة للإلغاء .

ولا يمكن نقل ملكيتها والتنازل عنها ولا يمكن أن تكون، تحت طائلة السحب، محل إيجار أيا كان شكله .

غير أنه، في حالة وفاة صاحب الرخصة، يمكن ذوي حقوقه أن يواصلوا الاستغلال شريطة أن يبلغوا بذلك مدير النقل في الولاية المختص إقليميا في أجل أقصاه شهران (2) وأن يمتثلوا لأحكام هذا المرسوم .

**المادة 55 :** يجب أن يبرر مدير النقل في الولاية المختص إقليميا قرار الرفض و يبلغه إلى صاحب الطلب برسالة موصى عليها مع وصل استلام .

**المادة 56 :** يمكن صاحب الطلب في حالة رفض طلب الرخصة ، أن يقدم طعنا كتابيا إلى الوزير المكلف بالنقل قصد :

- إما تقديم عناصر معلومات جديدة أو مبررات،
- وإما الحصول على دراسة إضافية.

غير أن طلب الطعن يجب أن يصل إلى الوزير المكلف بالنقل في أجل شهرين (2) ابتداء من تاريخ تبليغ الرفض.

وفي هذه الحالة، يتعين على الوزير المكلف بالنقل أن يفصل في ذلك في غضون الشهر الذي يلي استلام طلب الطعن.

**المادة 57 :** تسلم رخصة السير لمركبات نقل البضائع للحساب الخاص عبر الطرقات لمدة خمس (5) سنوات قابلة للتجديد.

وتكون شخصية ومؤقتة و قابلة للإلغاء.

**المادة 58 :** يترتب على تسليم رخصة السير لمركبات نقل البضائع عبر الطرقات للحساب الخاص القيد في سجل الناقلين للحساب الخاص للبضائع المفتوح لدى مدير النقل في الولاية .

**المادة 59 :** يمسك مدير النقل في الولاية المختص إقليميا سجل الناقلين للحساب الخاص للبضائع المنصوص عليه في المادة 58 أعلاه، ويضبطه بانتظام. ويرقمه الوزير المكلف بالنقل ويؤشر عليه.

ويجب أن يحتوي على عناصر المعلومات المتعلقة بالتعريف بمتعامل النقل وبنشاطه الرئيسي و بوسائل النقل التي يحوزها .

**المادة 60 :** يخضع تسليم رخصة السير لمركبات نقل البضائع عبر الطرقات للحساب الخاص للشروط الآتية :

- 1 - يجب أن تكون المركبة أو المركبات المستعملة ملكا للشخص الطبيعي أو المعنوي الذي ينبغي أن يقوم بالنقل للحساب الخاص،
- 2 - يجب أن يكون النقل إضافيا أو مكملا لنشاط رئيسي للشخص الطبيعي أو المعنوي،

وعندما يقدم الطلب باسم شخص معنوي، يجب أن يذكر فيه اسم الشركة وشكلها القانوني وعنوان مقرها وكذا الحالة المدنية للممثل الشرعي المؤهل لتقديم الطلب ومقر سكنه .

**المادة 51 :** يجب أن يرفق طلب الرخصة بالوثائق الآتية :

#### أ - بالنسبة للأشخاص الطبيعيين :

- نسخة من البطاقة الرمادية للمركبة أو المركبات التي يساوي وزنها الإجمالي مع الحمولة خمسة (5) أطنان أو يفوقه،
- نسخة من مستخرج السجل التجاري للنشاط الرئيسي،
- نسخة من محضر المراقبة التقنية للمركبة أو المركبات المطلوب استغلالها ، قيد الصلاحية.

#### ب - بالنسبة للأشخاص المعنويين :

- زيادة على الوثائق المنصوص عليها في الحالة (أ) أعلاه، يطلب مايتي:
- نسخة من القانون الأساسي لتأسيس الشركة،
- نسخة من المداولة التي تم فيها تعيين الرئيس و/أو المسير، إلا إذا كانا عضوين تأسيسيين.

**المادة 52 :** فيما يخص النشاطات غير الخاضعة للقيد في السجل التجاري ، يجب على أصحاب الطلب أن يقدموا، حسب الحالة، الوثائق الآتية :

- بطاقة الحرفي بالنسبة للمهنة ذات الطابع الحرفي،
- بطاقة الفلاح بالنسبة للمهنة الفلاحية،
- رخصة البناء بالنسبة للنشاطات المرتبطة بالبناء الذاتي، و عند الاقتضاء، أية شهادة صادرة عن مصالح المجلس الشعبي البلدي تبين نشاط المعني بالأمر.

**المادة 53 :** يتعين على مدير النقل في الولاية المختص إقليميا الرد على صاحب الطلب في أجل خمسة عشر ( 15 ) يوما، ابتداء من تاريخ استلام طلب الرخصة.

#### المادة 54 : ترفض الرخصة :

- إذا لم تتوفر الشروط الضرورية لتسليمها،
- إذا كان صاحب الطلب محل سحب نهائي لرخصة ممارسة نشاط نقل البضائع عبر الطرقات للحساب الخاص.

- وبمقتضى القانون رقم 01-20 المؤرخ في 27 رمضان عام 1422 الموافق 12 ديسمبر سنة 2001 والمتعلق بتهيئة الإقليم و تنميته المستدامة،

- وبمقتضى القانون رقم 03-10 المؤرخ في 19 جمادى الأولى عام 1424 الموافق 19 يوليو سنة 2003 والمتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة،

- وبمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 04-136 المؤرخ في 29 صفر عام 1425 الموافق 19 أبريل سنة 2004 والمتضمن تعيين رئيس الحكومة،

- وبمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 04-138 المؤرخ في 6 ربيع الأول عام 1425 الموافق 26 أبريل سنة 2004 والمتضمن تعيين أعضاء الحكومة،

### يرسم ما يأتي :

**المادة الأولى:** تطبيقا لأحكام المادة 45 من القانون رقم 01-13 المؤرخ في 17 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 7 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه، يحدد هذا المرسوم كيفية إعداد مخططات النقل البري للأشخاص وتطبيقها.

**المادة 2 :** تشكل مخططات النقل البري للأشخاص أداة توسيع استعمال وسائل النقل إلى أبعد حد من أجل المطابقة الجيدة بين عرض النقل و طلبه وتخطيط أعمال الاستثمارات على الصعيد الوطني والجهوي والمحلي.

وتندرج في إطار تطبيق المخطط التوجيهي للنقل المنصوص عليه في القانون رقم 01-20 المؤرخ في 27 رمضان عام 1422 الموافق 12 ديسمبر سنة 2001 والمذكور أعلاه.

**المادة 3 :** تعدّ مخططات النقل البري للأشخاص لمدة خمس (5) سنوات على أساس دراسة تقنية اقتصادية تتضمن المراحل الآتية :

- تحديد محيط الدراسة،
- تحديد آفاق الدراسة،
- تحليل الوضعية الحالية،
- ملخص النتائج،

- تطبيق نماذج توقعات حركة المرور .

تحدد كيفية إعداد مخططات النقل البري للأشخاص في الملحق بهذا المرسوم.

3 - يجب أن تكون البضاعة المعنية بالنقل ملكا له أو استودعت إياه قصد تحويلها، أو تحضيرها أو العمل بالتزام،

4 - تشغيل مستخدمين على متن المركبات يتمتعون بتأهيل مهني مثلما هو منصوص عليه في التنظيم المعمول به.

## الفصل الثالث

### أحكام ختامية

**المادة 61 :** تحدّد نماذج الوثائق المنصوص عليها في هذا المرسوم بقرار من الوزير المكلف بالنقل .

**المادة 62 :** يرخص لناقلي الأشخاص و البضائع عبر الطرقات بمواصلة نشاطاتهم والامتثال لأحكام هذا المرسوم في أجل ستة أشهر (6) ابتداء من تاريخ نشر هذا المرسوم في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

**المادة 63 :** ينشر هذا المرسوم في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

حرر بالجزائر في 8 ذي القعدة عام 1425 الموافق 20 ديسمبر سنة 2004.

أحمد أويحيى



**مرسوم تنفيذي رقم 04 - 416 مؤرخ في 8 ذي القعدة عام 1425 الموافق 20 ديسمبر سنة 2004، يحدد كيفية إعداد مخططات النقل البري للأشخاص وتطبيقها.**

إن رئيس الحكومة،

- بناء على تقرير وزير النقل،

- وبناء على الدستور، لا سيما المادتان 4-85 و125 (الفقرة 2) منه،

- وبمقتضى القانون رقم 90-08 المؤرخ في 12 رمضان عام 1410 الموافق 7 أبريل سنة 1990 والمتعلق بالبلدية،

- وبمقتضى القانون رقم 90-09 المؤرخ في 12 رمضان عام 1410 الموافق 7 أبريل سنة 1990 والمتعلق بالولاية،

- وبمقتضى القانون رقم 01 - 13 المؤرخ في 17 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 7 غشت سنة 2001 والمتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه، لا سيما المادة 45 منه،

يحدد تنظيم لجنة التنسيق في الولاية وكيفياتها بقرار مشترك بين الوزراء المكلفين بالنقل والداخلية والجماعات المحلية والأشغال العمومية.

### القسم الثالث

#### كيفية إعداد مخطط النقل الحضري

**المادة 8 :** مخطط النقل الحضري :

- يحدّد الاتصالات المنتظمة عبر الطرقات والسكك الحديدية في النقل الحضري و شبه الحضري والمنشآت الأساسية للنقل،

- يحدّد النقل النوعي في الوسط الحضري و شبه الحضري،

- يضبط المخطط التوجيهي للمنشآت الأساسية للنقل، لا سيما تلك المرتبطة باستقبال و معاملة المسافرين و كذا مشاريع الاستثمار المتصلة بها،

- يحدد الأعمال الواجب القيام بها فيما يخص الاستثمار و يضبط مخطط التمويل المتصل به.

**المادة 9 :** يعدّ مخطط النقل الحضري، حسب الحالة :

- رئيس المجلس الشعبي البلدي بالتشاور مع مدير النقل في الولاية المعنية عندما يكون محيط النقل الحضري منحصرا داخل الحدود الإقليمية للبلدية،

- الوالي عندما يشمل محيط النقل الحضري إقليم عدة بلديات من نفس الولاية،

- الولاية المعنية عندما يتجاوز محيط النقل الحضري حدود إقليم ولاية واحدة و عندما يضم المحيط أكثر من 200.000 نسمة.

**المادة 10 :** يصادق على مخطط النقل الحضري طبقا للمادة 44 من القانون رقم 01-13 المؤرخ في 17 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 7 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه، بعد أخذ رأي لجنة التنسيق في الولاية :

- المجلس الشعبي البلدي المعني عندما يكون محيط النقل الحضري منحصرا داخل الحدود الإقليمية للبلدية،

- المجلس الشعبي الولائي عندما يشمل محيط النقل الحضري إقليم عدة بلديات من نفس الولاية،

### الفصل الأول

#### كيفية إعداد مخططات النقل البري للأشخاص

### القسم الأول

#### كيفية إعداد المخطط الوطني للنقل

**المادة 4 :** المخطط الوطني للنقل :

- يحدّد الاتصالات عبر الطرقات والسكك الحديدية ذات المنفعة الوطنية والمنشآت الأساسية للنقل، لا سيما تلك المرتبطة باستقبال و معاملة المسافرين و مشاريع الاستثمار ذات المنفعة الوطنية أو المحلية ذات الطابع المهيكل،

- يضبط المخطط التوجيهي للمنشآت الأساسية لاستقبال و معاملة المسافرين التي تدعى "المحطات البرية"،

- يحدد الأعمال الواجب القيام بها فيما يخص الاستثمار و يضبط مخطط التمويل المتصل به.

**المادة 5 :** يعد الوزير المكلف بالنقل المخطط الوطني للنقل و يضبطه على أساس مخططات النقل في الولاية طبقا لأحكام المادة 42 من القانون رقم 01-13 المؤرخ في 17 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 7 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه، بعد أخذ رأي المجلس الوطني للنقل البري.

### القسم الثاني

#### كيفية إعداد مخطط النقل في الولاية

**المادة 6 :** مخطط النقل في الولاية :

- يحدّد الاتصالات المنتظمة عبر الطرقات والسكك الحديدية ذات المنفعة المحلية و يضبط المخطط التوجيهي للمنشآت الأساسية للنقل، لا سيما تلك المرتبطة باستقبال و معاملة المسافرين و كذا مشاريع الاستثمار المتصلة بها،

- يحدد خدمات النقل النوعي غير الحضري عبر الطرقات،

- يحدد الأعمال الواجب القيام بها فيما يخص الاستثمار و يضبط مخطط تمويلها.

**المادة 7 :** تعد المصالح المختصة التابعة للولاية مخطط النقل في الولاية، و يحدده الوالي المختص إقليميا طبقا لأحكام المادة 43 من القانون رقم 01-13 المؤرخ في 17 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 7 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه، بعد أخذ رأي لجنة التنسيق في الولاية.

**القسم الثالث****تطبيق مخطط النقل الحضري****المادة 13 :** يتولى تطبيق مخطط النقل

الحضري :

- مدير النقل في الولاية المختص إقليميا فيما يخص تسيير الخدمات الحضرية لنقل الأشخاص عبر الطرقات واستغلالها ،

- الوزير المكلف بالنقل فيما يخص تسيير خدمات السكك الحديدية الحضرية واستغلالها ،

- الدولة و الوالي المختص إقليميا فيما يخص إنجاز و تسيير مشاريع الاستثمار ذات الطابع المهيكلي والمنشآت الأساسية للنقل ذات البعد الوطني، لا سيما تلك المرتبطة باستقبال ومعاملة المسافرين أو عندما يشمل المحيط الحضري إقليم عدة ولايات أو عندما يضم أكثر من 200.000 نسمة،

- الوالي المختص إقليميا فيما يخص إنجاز وتسيير المنشآت الأساسية للنقل عندما يشمل المحيط الحضري إقليم عدة بلديات من نفس الولاية،

- المجلس الشعبي البلدي المختص إقليميا فيما يخص إنجاز و/أو تسيير المنشآت الأساسية للنقل عندما يكون المحيط منحصرا داخل الحدود الإقليمية للبلدية.

**المادة 14 :** ينشر هذا المرسوم في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

حرر بالجزائر في 8 ذي القعدة عام 1425 الموافق 20 ديسمبر سنة 2004.

**أحمد أويحيى****الملحق****كيفية إعداد مخططات النقل****1 - معرفة الموقع**

يجب على الهيئة المكلفة بإنجاز دراسة مخطط النقل أن تقوم بزيارة الموقع قصد تحديد وضعية الأماكن بالتفصيل.

**2 - تحديد مساحة الدراسة وأفاقها**

يجب أن يكون تحديد مساحة الدراسة وأفاقها ناجما عن معرفة الموقع و يضبط بالتشاور الوثيق مع لجنة التنسيق و مكتب الدراسة المعتمد طبقا للتنظيم المعمول به.

- الوزير المكلف بالنقل ووزير الداخلية والجماعات المحلية والوزير المكلف بالسكن والعمران عندما يتجاوز محيط النقل الحضري حدود إقليم ولاية واحدة وعندما يضم المحيط أكثر من 200.000 نسمة.

**الفصل الثاني****تطبيق مخططات النقل****القسم الأول****تطبيق المخطط الوطني للنقل****المادة 11 :** يتولى تطبيق المخطط الوطني

للنقل :

- الوزير المكلف بالنقل فيما يخص تسيير خدمات النقل البري للأشخاص و استغلالها،

- الدولة والجماعات المحلية فيما يخص إنجاز المنشآت الأساسية للنقل و تسييرها، لا سيما تلك المرتبطة باستقبال و معاملة المسافرين و مشاريع الاستثمار ذات الطابع المهيكلي المقررة في المخطط الوطني للنقل وذلك طبقا لأحكام المادة 51 من القانون رقم 01-13 المؤرخ في 17 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 7 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه، والتشريع المعمول به.

**القسم الثاني****تطبيق مخطط النقل في الولاية****المادة 12 :** يتولى تطبيق مخطط النقل في

الولاية :

- مدير النقل في الولاية المختص إقليميا فيما يخص تسيير خدمات نقل الأشخاص عبر الطرقات ذات المنفعة المحلية واستغلالها ،

- الوزير المكلف بالنقل فيما يخص تسيير خدمات السكك الحديدية ذات المنفعة المحلية واستغلالها ،

- الدولة فيما يخص إنجاز و/أو تسيير المحطات البرية التي يتوافد عليها أكثر من 1.000.000 مسافر في السنة،

- الوالي المختص إقليميا فيما يخص إنجاز و/أو تسيير المحطات البرية التي يتوافد عليها أكثر من 750.000 مسافر و أقل من 1.000.000 مسافر في السنة،

- المجلس الشعبي البلدي المختص إقليميا فيما يخص إنجاز و/أو تسيير المحطات البرية التي يتوافد عليها أقل من 750.000 مسافر في السنة، والمحطات الحضرية و مناطق التوقف المجهزة والمواقف البرية.

#### 4 - تقسيم مساحة الدراسة

تقوم مساحة الدراسة المحددة بإجراء تقسيم من أجل ما يأتي :

- إجراء تحقیقات حول نقطة الانطلاق و نقطة الوصول، على الخصوص،
- التشخيص و النمذجة.

يجب أن يتم التقسيم حسب وحدة جغرافية وإدارية و ديموغرافية و اقتصادية متجانسة.

#### 5 - تحليل الوضعية القائمة

##### 1.5 - معالجة المعطيات

تتمثل معالجة المعطيات في تحديد المؤشرات والنسب التي تستخدم لتقدير تشخيص الوضعية المرجعية ، لا سيما ما يأتي :

**شغل الأراضي :** نسبة النمو الديموغرافي والتشغيل و التمدرس ... إلخ

**عرض النقل :** نسبة التغطية ووسائل النقل وحجم الشبكة... إلخ

**شروط المرور :** السرعة التجارية والتشعب ومعدل حركة المرور ... إلخ

**الطلب على النقل :** فترة وساعات الازدحام والحركية و سجل الحركية.

#### نقطة الانطلاق/ نقطة الوصول

##### 2.5 - التشخيص

يهدف التشخيص إلى إطلاع السلطات المعنية على إشكالية النقل في مساحة الدراسة وتوضيح مشاكل النقل فيما يخص التغطية المكانية للسكان والنشاطات ووتيرة الخدمات وتكييف الطلب بالمقارنة مع حاجات المستعملين الحقيقية.

#### 6 - الوضعية المتوقعة إنجازها

تتناول نمذجة حركة المرور التقديرية دراسة آفاق التطوير المتوقع إنجازها للمعطيات الاجتماعية والاقتصادية لمساحة الدراسة. و تراعي هذه النمذجة ما يأتي :

- تدفقات النقل المنبثقة عن مختلف التحقيقات ابتداء من سنة قاعدية أو مرجعية،

- تقديرات شغل الأراضي حسب كل منطقة، مع الأخذ بعين الاعتبار آفاق التطوير الاجتماعي والاقتصادي لمساحة الدراسة،

يجب حصر مساحة الدراسة جيدا لضمان تقييم موضوعي للوضعية.

#### 3 - جمع المعطيات

يجب أن تكون المعطيات المجمعة من مكاتب الدراسات دقيقة وواقعية قدر الإمكان من أجل تحقيق مصداقية أفضل لنوعية النتائج.

و بهذا الصدد، ينبغي السهر على أن تكون هذه المعطيات موثوقة و معروفة المصدر .

يجب أن تتضمن معطيات الدراسة عناصر المعلومات الآتية :

#### شغل الأراضي :

أي تحديد عدد السكان وتعداد المتمدرسين و مناصب الشغل و أهم التجهيزات كعوامل توضح التنقلات المحصاة و المحددة في منطقة " النقل ". يكتسي بيان هذه المعايير الاجتماعية والاقتصادية أهمية كبرى من أجل تحقيق الموثوقية في تقدير التدفقات المستقبلية.

#### عرض النقل :

أي إحصاء جميع خدمات النقل (النقل العمومي و الخاص و النقل بواسطة سيارات الأجرة و نقل العمال و التلاميذ...) التي تشملها مساحة الدراسة.

وبهذا الصدد، يجب على مكتب الدراسة أن يسجل بالنسبة لكل اتصال، المسلك أو المسالك المتخذة، ووتيرة مرور المركبات ، و التوقفات ، و عدد المركبات المستعملة و سننها، و نوعية الخدمات وأمنها و عدد المقاعد المتوفرة، و التسعيرات المطبقة، و سعة الخدمة ، و طول الخطوط... إلخ

#### شروط المرور :

أي تحديد الخصائص الوظيفية والهندسية لشبكة الطرقات، وحساب حركة المرور في المقاطع و ملتقيات الطرق الرئيسية، و عرض التوقف، و قياس السرعة التجارية، و كشف اتجاهات المرور في شبكة الطرقات.

#### طلب النقل :

أي توليد طلب النقل حسب المنطقة وكذا اتجاه التدفقات. وسيتم تقييم التحقيقات الميدانية مع الأخذ بعين الاعتبار ما يأتي :

- حساب المستعملين الذين يركبون على مستوى المحطات الرئيسية ( تحقيق في التعبئة)،

- تحقيقات حول نقطة انطلاق مستعملي النقل الجماعي و نقطة وصولهم،

- التحقيقات التي أجريت على مستوى الإدارات و المؤسسات التي تقوم بنقل مستخدميها (تحديد عدد الأشخاص المنقولين حسب كل اتصال و الوسائل المسخرة لذلك).

- و بمقتضى القانون رقم 90-09 المؤرخ في 12 رمضان عام 1410 الموافق 7 أبريل سنة 1990 والمتعلق بالولاية،

- و بمقتضى القانون رقم 90-29 المؤرخ في 14 جمادى الأولى عام 1411 الموافق أول ديسمبر سنة 1990 والمتعلق بالتهيئة و التعمير، المعدل والمتمم،

- و بمقتضى القانون رقم 01-13 المؤرخ في 17 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 7 غشت سنة 2001 والمتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه، لا سيما المادة 51 منه،

- و بمقتضى القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها،

- و بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 04-136 المؤرخ في 29 صفر عام 1425 الموافق 19 أبريل سنة 2004 والمتضمن تعيين رئيس الحكومة،

- و بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 04-138 المؤرخ في 6 ربيع الأول عام 1425 الموافق 26 أبريل سنة 2004 والمتضمن تعيين أعضاء الحكومة،

- و بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 90-381 المؤرخ في 7 جمادى الأولى عام 1411 الموافق 24 نوفمبر سنة 1990 و المتعلق بتنظيم مديريات النقل في الولايات و عملها،

- و بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 91-177 المؤرخ في 14 ذي القعدة عام 1411 الموافق 28 مايو سنة 1991 الذي يحدد إجراءات إعداد المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير و المصادقة عليه، و محتوى الوثائق المتعلقة به،

- و بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 91-178 المؤرخ في 14 ذي القعدة عام 1411 الموافق 28 مايو سنة 1991 الذي يحدد إجراءات إعداد مخططات شغل الأراضي و المصادقة عليها و محتوى الوثائق المتعلقة بها،

- و بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 04-416 المؤرخ في 8 ذي القعدة عام 1425 الموافق 20 ديسمبر سنة 2004 الذي يحدد كيفية إعداد مخططات النقل البري للأشخاص و تطبيقها،

#### يرسم ما يأتي :

**المادة الأولى :** تطبقا لأحكام المادة 51 من القانون رقم 01-13 المؤرخ في 17 جمادى الأولى عام

- استعمال نموذج تقدير حركة المرور يتكيف والسياق المدروس.

و على إثر إنجاز مختلف هذه المهمات، يتم إعداد تقدير تدفق حركة المرور في المنطقة. ويمثل هذا التقدير الأساس الذي يتم بموجبه إعداد مختلف السيناريوهات.

#### 7 - التوصيات

تقوم لجنة التنسيق عقب الدراسات الميدانية بإعداد سيناريوهات حول التكفل بالانشغالات الحالية و المتوقعة في الطلب على النقل بهدف تحسين ظروف التنقل و الاستعمال العقلاني للوسائل المتوفرة و تدعيمها في المستقبل حسب الطلب المتوقع.

تراعي السيناريوهات الأوضاع التي تنجم عن نشاطات القطاعات الأخرى التي تؤثر مباشرة في نشاط النقل و لا سيما في عناصر المعلومات المتعلقة بشغل الأراضي و مراعاة التنظيم المتعلق بها و تطوير شبكات الطرق و المشاكل الخاصة بقطاع النقل مثل إعادة تنظيم الطلب و تحسين ظروف النقل و استقبال و معاملة المسافرين.

#### 8 - عرض الدراسة

يجب أن تتوج كل مرحلة هامة من الدراسة بتقرير يعرض على لجنة التنسيق للموافقة عليه .

يستخدم التقرير النهائي المعد في نهاية الدراسة كأساس للموافقة النهائية على دراسة مخطط النقل.



**مرسوم تنفيذي رقم 04 - 417 مؤرخ في 8 ذي القعدة عام 1425 الموافق 20 ديسمبر سنة 2004، يحدد الشروط المتعلقة بامتياز إنجاز المنشآت القاعدية لاستقبال و معاملة المسافرين عبر الطرق و / أو تسييرها.**

إن رئيس الحكومة،

- بناء على تقرير وزير النقل،

- و بناء على الدستور، لا سيما المادتان 4-85 و 125 ( الفقرة 2 ) منه،

- و بمقتضى القانون رقم 90-08 المؤرخ في 12 رمضان عام 1410 الموافق 7 أبريل سنة 1990 والمتعلق بالبلدية،

و يمنحه الوالي المختص إقليميا عندما يصرح بأنها ذات منفعة جهوية أو وطنية.

**المادة 8 :** يجري المناقصة، حسب طابع المنشأة المقرر منح امتيازها، رئيس المجلس الشعبي البلدي أو الوالي المختص إقليميا، ويُعلم الوزير المكلف بالنقل بذلك.

**المادة 9 :** يمنح امتياز إنجاز المنشآت القاعدية لاستقبال ومعاملة المسافرين عبر الطرقات و/ أو تسييرها بموجب اتفاقية امتياز يوقعها، حسب الحالة، رئيس المجلس الشعبي البلدي أو الوالي المختص إقليميا والراسي عليه المزداد.

ترفق نماذج اتفاقية الامتياز و دفتر الشروط بالملحقين الأول و الثاني بهذا المرسوم.

**المادة 10 :** يترتب على الامتياز دفع مقابل مالي .

**المادة 11 :** تحدد مدة الامتياز ، موضوع هذا المرسوم ، بموجب اتفاقية الامتياز .

عندما يخص الامتياز إنجاز المنشأة القاعدية وتسييرها، لا يمكن أن تقل مدة الامتياز عن عشرين (20) سنة . وتحدد آجال الإنجاز والدخول في النشاط في اتفاقية الامتياز .

عندما يخص الامتياز التسيير فقط ، لا يمكن أن تقل مدة الامتياز عن عشر (10) سنوات .

**المادة 12 :** يكون الامتياز شخصيا و غير قابل للتنازل ولا يمكن أن يكون موضوع إيجار أيا كان شكله .  
ويكون مؤقتا وقابلا للإلغاء .

غير أنه، في حالة وفاة صاحب الامتياز، يمكن ذوي حقوقه أن يواصلوا استغلال الامتياز حتى انقضاء الأجل شريطة إبلاغ السلطة المانحة الامتياز بذلك في أجل أقصاه شهران (2) وأن يمتثلوا لأحكام دفتر الشروط .

**المادة 13 :** يمكن أن يطلب الأشخاص الذين تتوفر فيهم الشروط المذكورة أدناه دون سواهم ، الحصول على امتياز إنجاز المنشآت القاعدية لاستقبال ومعاملة المسافرين عبر الطرقات و/ أو تسييرها :

- التمتع بحقوقهم المدنية و الوطنية،

- التوفر على الوسائل البشرية و المادية الضرورية للنشاط،

1422 الموافق 7 غشت سنة 2001 و المذكور أعلاه، يحدد هذا المرسوم الشروط المتعلقة بامتياز إنجاز المنشآت القاعدية لاستقبال ومعاملة المسافرين عبر الطرقات و/ أو تسييرها.

**المادة 2 :** المنشآت القاعدية لاستقبال ومعاملة المسافرين عبر الطرقات هي، في مفهوم هذا المرسوم، محطات المركبات والمحطات الحضرية ومناطق التوقف المجهزة و مواقف المركبات.

**المادة 3 :** تصرح المنشآت القاعدية لاستقبال ومعاملة المسافرين عبر الطرقات ذات منفعة محلية أو جهوية أو وطنية بموجب مخططات النقل المتعلقة بها.

**المادة 4 :** يخضع تصنيف المنشآت القاعدية لاستقبال ومعاملة المسافرين عبر الطرقات وإنجازها وتنظيمها المحددة أعلاه، لقواعد و مقاييس يحددها الوزير المكلف بالنقل بقرار .

**المادة 5 :** طبقا لأحكام المادة 51 من القانون رقم 01-13 المؤرخ في 17 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 7 غشت سنة 2001 و المذكور أعلاه، يمكن أن يكون إنجاز المنشآت القاعدية لاستقبال ومعاملة المسافرين عبر الطرقات و/ أو تسييرها محل امتياز يمنح لكل شخص طبيعي أو معنوي خاضع للقانون الجزائري وفقا للشروط أدناه.

يمكن أن يخص الامتياز المتعلق بالمنشآت القاعدية لاستقبال ومعاملة المسافرين عبر الطرقات الإنجاز والتسيير أو التسيير فقط عندما تكون هذه المنشآت موجودة.

**المادة 6 :** يمنح الامتياز، موضوع هذا المرسوم، عن طريق المزايدة.

عندما تكون المزايدة غير مثمرة يمنح الامتياز بالتراضي.

ولا يمكن أن يمنح، في أي حال من الأحوال، لأشخاص طبيعيين أو معنويين لهم صفة ناقل للمسافرين عبر الطرقات.

**المادة 7 :** عندما يصرح بأن المنشآت القاعدية لاستقبال ومعاملة المسافرين عبر الطرقات ذات منفعة محلية، يمنح الامتياز رئيس المجلس الشعبي البلدي المختص إقليميا.

ويتعين عليه ، بهذه الصفة، تزويدهم بكل المعلومات أو الوثائق الضرورية من أجل تأدية مهامهم ومساعدتهم على ذلك.

**المادة 21 :** يتعين على صاحب الامتياز أن يزود دوريا مدير الولاية المكلف بالنقل المختص إقليميا، بالمعلومات الإحصائية المتعلقة بتنقلات المركبات، وتدفع المسافرين، وانتظام استغلال الخدمات، والمواقيت لدى الناقلين المرخص لهم قانونا، والمستخدمين العاملين و العوارض و الحوادث المسجلة و كذلك التسعيرات المطبقة.

**المادة 22 :** يتعين على صاحب الامتياز إعلام الجمهور بالمواقيت والتسعيرات المتعلقة بخدماته.

**المادة 23 :** يجب أن يتوفر صاحب الامتياز على تنظيم ملائم يشتمل على مستخدمين مؤهلين وتجهيزات وغيرها من منشآت الخدمات المطابقة لقواعد ومقاييس يحددها الوزير المكلف بالنقل بموجب القرار المنصوص عليه في المادة 4 أعلاه.

**المادة 24 :** في حالة التخلي عن الامتياز، تقرر السلطة المانحة الامتياز إلغاء الامتياز.

**المادة 25 :** يمكن السلطة المانحة الامتياز أن تلغي، في أي وقت، الامتياز مؤقتا إذا ما خالف صاحب الامتياز التزاماته بشكل خطير أو مكرر وذلك بعد إعدارين بقيا بدون رد.

**المادة 26 :** يمكن السلطة المانحة الامتياز أيضا، إلغاء الامتياز للأسباب الآتية :

- إذا لم تتوفر الشروط التي سمحت بالحصول عليه،

- إذا لم يمثل صاحب الامتياز لإعذارات السلطة المانحة الامتياز التي لاحظت مخالفة خطيرة،

- إذا كان صاحب الامتياز يستغل الامتياز في ظروف مختلفة عن تلك الواردة في اتفاقية الامتياز،

- إذا خالف صاحب الامتياز بشكل خطير أحكام هذا المرسوم .

**المادة 27 :** ينشر هذا المرسوم في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

حرر بالجزائر في 8 ذي القعدة عام 1425 الموافق 20 ديسمبر سنة 2004.

أحمد أويحيى

- التوفر على الوسائل المالية الضرورية لإنجاز المنشآت القاعدية لاستقبال و معاملة المسافرين عبر الطرقات و / أو تسييرها .

ويرفق عند تقديمهم العروض ما يأتي :

- هوية صاحب الطلب بالنسبة للأشخاص الطبيعيين أو القوانين الأساسية للشركة بالنسبة للأشخاص المعنويين،

- إثبات وجود الرأسمال ،

- المعلومات المتعلقة بإنجاز و/ أو تنظيم الاستغلال المقرر .

**المادة 14 :** يتعين على صاحب الامتياز وضع الامتياز حيز التنفيذ في الأجل المحدد في اتفاقية الامتياز .

**المادة 15 :** إذا لم يستعمل صاحب الامتياز الحقوق التي مُنح إياها في إطار الامتياز في الأجل المحدد أعلاه ، يتعين على السلطة المانحة الامتياز إعداره باستغلال حقوقه في أجل أقصاه خمسة عشر (15) يوما .

وإذا لم يمثل صاحب الامتياز لأوامر السلطة المانحة الامتياز بعد انقضاء هذا الأجل، تقرر هذه الأخيرة إلغاء الامتياز .

**المادة 16 :** يكون صاحب الامتياز مسؤولا عن إدارة الإنجاز و/ أو التسيير .

ويتعين عليه في مجال الإنجاز ، احترام أحكام المادة 4 أعلاه، والمخططات التي تعدها السلطة المانحة الامتياز .

**المادة 17 :** يتعين على صاحب الامتياز احترام الأحكام التشريعية والتنظيمية المتعلقة برخصة البناء .

**المادة 18 :** لا يجوز لصاحب الامتياز أن يعدل ، بأي حال من الأحوال، حدود المحيطات الذي منح بشأنها الامتياز أو تغيير طابعها.

**المادة 19 :** يجب على صاحب الامتياز أن يمارس حقوقه على أساس برنامج للإنجاز و/ أو التسيير .

**المادة 20 :** يتعين على صاحب الامتياز الخضوع لأوامر السلطة المانحة الامتياز ومدير النقل في الولاية المختص إقليميا.

ويتعين عليه الخضوع لأشكال التفتيش والمراقبة التي يقوم بها ، فجائيا وبانتظام، الأعوان التابعون للسلطة المانحة الامتياز أو الأعوان الذين يفوضهم مدير النقل في الولاية المختص إقليميا.

## الملحق الأول

**اتفاقية نموذجية تتعلق بمنح امتياز إنجاز المنشآت القاعدية لاستقبال و معاملة المسافرين عبر الطرقات و/أو تسييرها**

بين ( حسب الحالة )

والي ولاية.....أو رئيس المجلس الشعبي البلدي لـ..... الذي يدعى " السلطة المانحة الامتياز " ، من جهة ،

و:

\* (الشخص الطبيعي) :.....

الذي يقع مقره في :.....

\* (الشخص المعنوي) :.....

المقر الاجتماعي :.....

الذي يدعى " صاحب الامتياز "

من جهة أخرى.

**تم الاتفاق على ما يأتي :**

**المادة الأولى :** يخول الوالي أو رئيس المجلس الشعبي البلدي لـ..... الذي يقبل إنجاز و/أو تسيير المنشآت القاعدية لاستقبال و معاملة المسافرين عبر الطرقات الآتية :

\* النوع :.....

\* الصنف :.....

\* مكان الإقامة :.....

\* المساحة :.....

**المادة 2 :** يجب أن يتم إنجاز المنشأة القاعدية لاستقبال و معاملة المسافرين عبر الطرقات و/أو تسييرها، موضوع هذه الاتفاقية ، طبقا للتشريع والتنظيم المعمول بهما و تعليمات دفتر الشروط الملحق أدناه.

**المادة 3 :** يتعين على صاحب الامتياز إنجاز و/أو تسيير المنشأة القاعدية في أجل.....

إذا لم ينجز صاحب الامتياز المنشأة القاعدية و/أو لم يباشر في تسييرها بعد انقضاء هذا الأجل، يحق للسلطة المانحة الامتياز إعذاره بإنجاز و/أو البدء في تسيير المنشأة القاعدية في الأجل الذي تحدده.

**المادة 4 :** يمنح امتياز الإنجاز و/أو التسيير بصفة مؤقتة وقابلة للإلغاء لمدة ..... سنوات ابتداء من .....

**المادة 5 :** تقع على صاحب الامتياز مسؤولية إدارة إنجاز و/أو تسيير الامتياز .

**المادة 6 :** يلزم صاحب الامتياز بالاحتفاظ بالطابع الرئيسي للمساحات المخصصة لتسيير نشاط نقل المسافرين عبر الطرقات و الامتثال الصارم لمخططات إنجاز المنشأة القاعدية.

يمنع إحداث أية نشاطات أخرى من شأنها أن تعيق نشاط المنشأة القاعدية الرئيسي.

**المادة 7 :** يؤهل صاحب الامتياز لتأجير المساحات المخصصة للنشاطات التجارية المرخصة قانونا.

**المادة 8 :** يلزم صاحب الامتياز بموجب هذا الامتياز، بدفع مقابل مالي يقدر بـ..... دج.

**المادة 9 :** يتعين على صاحب الامتياز اكتتاب جميع التأمينات التي تغطي الأخطار الناجمة عن إنجاز و/أو تسيير الامتياز وتلك المتعلقة بالتزاماته و مسؤولياته.

يجب أن تودع عقود التأمين التي تغطي أخطاره و التزاماته و مسؤولياته شهرا قبل بداية إنجاز و/أو تسيير المنشأة القاعدية لدى السلطة المانحة الامتياز.

**المادة 10 :** يتعين على صاحب الامتياز أن يضع حيز التنفيذ التسعيرات المطبقة على الناقلين والمستعملين للمنشأة القاعدية لاستقبال و معاملة المسافرين عبر الطرقات التي تصدق عليها سنويا السلطة المانحة الامتياز بعد أخذ رأي المصالح المحلية المختصة في النقل والتجارة.

**المادة 11 :** يجب أن يدرج كل تعديل أو إضافة يطرأ على هذا الامتياز بملحق يصادق عليه بنفس الأشكال التي سمحت بالحصول على الامتياز .

**المادة 12 :** تشكل هذه الاتفاقية ودفتر شروطها كيانا واحدا.

**المادة 13 :** تدخل هذه الاتفاقية حيز التنفيذ بمجرد التوقيع عليها.

حرر بـ..... في.....

صاحب الامتياز

السلطة المانحة الامتياز

### العتاد و المستخدمين

**المادة 7 :** يتعين على صاحب الامتياز اقتناء جميع العتاد و توظيف المستخدمين الضروريين ولأكفاء لتسيير المنشأة القاعدية التي منح بشأنها الامتياز.

يجب أن يزود أعوانه ببذلات و إشارات متميزة تبرر صفتهم كأعوان مكلفين بالمنشآت القاعدية لاستقبال و معاملة المسافرين عبر الطرقات.

### انتظام الخدمات

**المادة 8 :** يجب تسيير المنشأة القاعدية لاستقبال و معاملة المسافرين عبر الطرقات بصفة مستمرة و توفير دوما انتظام في الخدمات لجميع المستعملين.

**المادة 9 :** يجب أن يبلغ كل تعديل أو تخلي عن تسيير المنشأة القاعدية لاستقبال و معاملة المسافرين عبر الطرقات قبل شهرين (2) إلى السلطة المانحة الامتياز و مديرية النقل في الولاية المعنية.

### الواجبات إزاء مديرية النقل في الولاية

**المادة 10 :** يتعين على صاحب الامتياز القيام بما يأتي :

- ضمان تنفيذ الخدمات كما تحددها هذه الأخيرة و إبلاغها بكل عيب يتم ملاحظته،

- جعل هذه الأخيرة توافق على مخطط المرور و التوقف داخل المنشأة القاعدية لاستقبال و معاملة المسافرين عبر الطرقات،

- مساعدة أعوانه المكلفين بالمراقبة،

- تزويدها دوريا بالمعلومات الإحصائية المتعلقة بتنقلات المركبات و تدفق المسافرين، و انتظام استغلال الخدمات و المواقيت لدى الناقلين المرخص لهم قانونا و المستخدمين العاملين و العوارض و الحوادث المسجلة و كذلك التسعيرات المطبقة.

### الواجبات إزاء عمليات النقل العمومي للمسافرين عبر الطرقات

**المادة 11 :** يتعين على صاحب الامتياز القيام بما يأتي :

- معاملة متعاملي نقل المسافرين عبر الطرقات مهما كان القانون الذي يخضعون له، معاملة سوية،

- إبرام اتفاقيات خاصة باستعمال المنشأة القاعدية لاستقبال و معاملة المسافرين عبر الطرقات مع كل متعامل مرخص قانونا،

### الملحق الثاني

**دفتر الشروط النموذجي المتعلق بمنح امتياز إنجاز المنشآت القاعدية لاستقبال و معاملة المسافرين عبر الطرقات و/أو تسييرها**

**المادة الأولى :** يهدف دفتر الشروط هذا إلى تحديد الحقوق و الواجبات المرتبطة بامتياز إنجاز المنشآت القاعدية لاستقبال و معاملة المسافرين عبر الطرقات و/أو تسييرها.

### قوام الامتياز

**المادة 2 :** تتشكل المنشأة القاعدية التي منح بشأنها الامتياز من الممتلكات المنقولة و/أو غير المنقولة الآتية :

(جدول و صفي)

لا يجوز لصاحب الامتياز بأي حال من الأحوال تعديل حدود المحيط التي منح بشأنه الامتياز أو تغيير طابعه.

### الواجبات المرتبطة بالإنجاز

**المادة 3 :** يتعين على صاحب الامتياز الامتثال لبرنامج الإنجاز الآتي :

(برنامج مفصل)

**المادة 4 :** يجب أن يخضع إنجاز المنشآت القاعدية لاستقبال و معاملة المسافرين عبر الطرقات للقواعد و المقاييس التنظيمية المتعلقة بها و المعمول بها و يمثل للمخططات التي تعدها السلطة المانحة الامتياز.

**المادة 5 :** لا يجوز لصاحب الامتياز تشييد أي بناء أو منشأة غير تلك المنصوص عليها في المخططات التي تعدها السلطة المانحة الامتياز.

يعرض كل تشييد لبناء أو منشأة مخالفة لأحكام الفقرة السابقة مرتكبها لإلغاء امتياز و هدم الممتلكات المشيدة على نفقته.

### الواجبات المرتبطة بالتسيير برنامج التسيير

**المادة 6 :** يجب على السلطة المانحة الامتياز، قبل فتح المنشأة القاعدية للمستعملين، أن تصادق على برنامج التسيير بعد أخذ رأي مدير النقل في الولاية المختص إقليميا.

**المادة 14 :** يجب أن تكتسي المحلات التجارية الملحقة بتسيير المنشأة القاعدية جانبا جماليا وتصمم بحيث تنطوي مجموعاتها على طابع تشابه النمط.

**المادة 15 :** يمنع منعاً باتاً بيع المشروبات الكحولية أو تناولها داخل المنشآت القاعدية لاستقبال و معاملة المسافرين عبر الطرقات.

### التسعيرات

**المادة 16 :** يتحصل صاحب الامتياز مقابل الأعباء التي تؤول إليه وتنفيذا لدفتر الشروط هذا، الحقوق المرتبطة باستعمال المنشأة القاعدية التي منح بشأنها الامتياز و كذا بأية خدمة أخرى مقدمة في إطار نشاطه.

**المادة 17 :** يجب أن يكون تحديد تسعيرات الدخول إلى المنشأة القاعدية من طرف ناقلي المسافرين عبر الطرقات المرخصين قانونا، موضوع تشاور مع الناقلين، و السلطة المانحة الامتياز، ومديرية النقل في الولاية و كذلك مديرية التجارة في الولاية المختصتين إقليميا و يراعى فيه نوع المركبة (عدد المقاعد المتوفرة في المركبة) والخدمات المستغلة.

**المادة 18 :** يلزم صاحب الامتياز بإعلام الجمهور و الناقلين بالتسعيرات عن طريق الملصقات.

### الصيانة

**المادة 19 :** يلزم صاحب الامتياز بضمان التسيير الفعال للممتلكات التي منح بشأنها الامتياز والسهر على المحافظة عليها و القيام أو العمل على القيام، على نفقته، بصيانتها و تصليحها أو استبدال العناصر المتلفة.

**المادة 20 :** يجب أن يتخذ صاحب الامتياز التدابير الضرورية للحفاظ على نظافة المنشأة القاعدية التي منح بشأنها الامتياز.

و بهذا الصدد، يتعين عليه القيام بنزع النفايات والأشياء المختلفة الأنواع التي تضر بالمظهر اللائق للمنشأة القاعدية أو تسبب خطرا للمستعملين.

### البيئة

**المادة 21 :** يجب على صاحب الامتياز السهر على المحافظة على البيئة.

يجب أن توضح هذه الاتفاقيات بالخصوص حقوق الطرفين وواجباتهما والتسعيرة المطبقة من أجل الدخول إلى المنشأة القاعدية المعنية،

- إعداد برنامج خاص بفتترات انطلاق المركبات ووصولها طبقا لخرائط المواقيت التي تسلمها مديرية النقل في الولاية،

- تحقيق تنسيق دائم بين مختلف المتعاملين وأنماط النقل،

- توزيع ساحات محطات الركوب والنزول بهدف تسهيل وصول مركبات نقل المسافرين عبر الطرقات وانطلاقها وعبورها توزيعا عادلا،

- السهر على احترام مدة التوقف و مواقيت الانطلاق و الفترة الممتدة بين انطلاق كل مركبة تؤمن نفس الاتجاه،

- السهر على احترام التوقف على مستوى ساحات المحطات المعينة بالنظر إلى الاتجاهات.

### الواجبات الأخرى

**المادة 12 :** يتعين على صاحب الامتياز القيام بما يأتي :

- ضمان استقبال المسافرين و توجيههم وإعلامهم،

- لصق مواقيت انطلاق المركبات و وصولها في جداول توضع في أماكن يسهل للجمهور الاطلاع عليها،

- إعلام الجمهور بكل الوسائل الأكثر ملاءمة و في أجال معقولة بكل تعديل أو إلغاء مؤقت أو نهائي للخدمات،

- السهر على تحسين نوعية الخدمة المقدمة،

- تسهيل الركوب والنزول ،

- وضع تحت تصرف الجمهور سجل شكاوى تؤشر عليه السلطة المانحة الامتياز المعنية ومديرية النقل في الولاية المختصة إقليميا.

### التجهيزات و الخدمات

**المادة 13 :** يجب أن ينظم صاحب الامتياز الخدمات التجارية داخل المنشأة الفوقية للمحطة لا سيما المطعم و غيرها من المتاجر ومستلزمات الراحة الضرورية للمستعملين.

يجب أن لا تكون هذه الخدمات التجارية بأي حال من الأحوال على حساب الهدف الرئيسي لهذه المنشأة القاعدية.

### أمن المستعملين

**المادة 22 :** يكون صاحب الامتياز مسؤولاً عن الشرطة على مستوى المنشأة القاعدية التي منح بشأنها الامتياز وملحقاتها ومشارفها المباشرة.

يجب أن يسهر على أن يحترم الجمهور وسائقو المركبات إشارات وتوجيهات الأعوان المكلفين بحركة المرور.

**المادة 23 :** يتعين على صاحب الامتياز الحفاظ دوماً على المنشأة القاعدية التي منح بشأنها الامتياز وملحقاتها في حالة جيدة من التشغيل. كما يجب أن ترتب المنشآت القاعدية بحيث تضمن أمن مرور المركبات ومناوراتها وكذلك أمن المستعملين.

**المادة 24 :** عندما يتضح أن الإجراءات التي يتخذها صاحب الامتياز لضمان حسن سير المنشأة القاعدية لاستقبال ومعاملة المسافرين عبر الطرقات خطيرة بالنسبة لحركة مرور المركبات وأمن المستعملين، تقوم السلطة المانحة الامتياز بإعذار صاحب الامتياز لإصلاح الوضعية مع كل النتائج التي يمكن أن تنجم عن ذلك.

**المادة 25 :** تقوم السلطة المانحة الامتياز بما يأتي :

- تقييم بوضوح لوحات إشارة تُعرف بالمنشأة القاعدية،

- تضع عند الضرورة، مراكز إنقاذ استعجالية تابعة للحماية المدنية تكون مزودة بوسائل كافية وصالحة للاستعمال،

- تضمن وجود مصالح الأمن.

### المراقبة

**المادة 26 :** يتعين على صاحب الامتياز بموجب دفتر الشروط هذا، أن يخضع لأشكال المراقبة والمعينة والتفتيش التي يجريها فجأة أو يعلن عنها الأعوان التابعون للسلطة المانحة الامتياز أو الموكلون من طرف مدير النقل في الولاية المختصة إقليمياً.

و بهذا الصدد، يتعين عليه تسهيل دخولهم إلى المنشأة القاعدية التي منح بشأنها الامتياز وإلى ملحقاتها وتزويدهم بكل الوثائق أو المعلومات التي يطلبونها أثناء القيام بمهامهم الخاصة بالمراقبة.

**المادة 27 :** يتعين على صاحب الامتياز تخصيص بعض المحلات التابعة للمنشأة القاعدية لأعوان مصالح الأمن والنقل عندما تتطلب الظروف ذلك.

### الضرائب والرسوم وغيرها من الأعباء

**المادة 28 :** يجب على صاحب الامتياز أن يتحمل جميع الأعباء، لا سيما الضرائب والرسوم طبقاً للتشريع والتنظيم المعمول بهما.

### المسؤولية والتأمين

**المادة 29 :** يكون صاحب الامتياز مسؤولاً عن كل ضرر يلحق بالغير بسبب الامتياز. وعليه لهذا الغرض، اكتتاب كل عقود التأمين المنصوص عليها في القوانين المعمول بها.

حرر بـ..... في.....

قرئ وصادق عليه

### صاحب الامتياز



**مرسوم تنفيذي رقم 04 - 418 مؤرخ في 8 ذي القعدة عام 1425 الموافق 20 ديسمبر سنة 2004، يتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لها.**

إن رئيس الحكومة،

- بناء على تقرير وزير النقل،

- و بناء على الدستور، لاسيما المادتان 85 (1 و 4) و 125 ( الفقرة 2) منه،

- وبمقتضى المرسوم رقم 83-510 المؤرخ في 18 ذي القعدة عام 1403 الموافق 27 غشت سنة 1983 والمتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية لسنة 1974 المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر، المبرمة في لندن في أول نوفمبر سنة 1974 وبروتوكول سنة 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لسنة 1974 المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر، المبرم في لندن في 17 فبراير سنة 1978، لاسيما فصله XI-2 الذي ينوه للمدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية،

- وبمقتضى الأمر رقم 73-12 المؤرخ في 29 صفر عام 1393 الموافق 3 أبريل سنة 1973 و المتضمن إنشاء المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ، المعدل والمتمم،

- وبمقتضى الأمر رقم 76 - 80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 والمتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم،

## الفصل الأول

المخطط الوطني للأمن البحري و المينائي وتعيين  
جهة الاتصال الوطنية الوحيدة و السلطات المختصة

### القسم الأول

المخطط الوطني للأمن البحري و المينائي

**المادة 2 :** يشكل المخطط الوطني للأمن البحري و المينائي الذي يسمى " المخطط الوطني " إجراء موحدًا و متكاملًا معتمدًا على المستوى الوطني قصد ضمان امتثال المنشآت المينائية و السفن ذات الراية الوطنية لأحكام المدونة الدولية لأمن السفن و المنشآت المينائية التي تدعى في صلب النص "مدونة أمن السفن و المنشآت المينائية".

**المادة 3 :** يكلف وزير النقل، في إطار تطبيق المخطط الوطني للأمن البحري و المينائي، بالسهل لا سيما على ما يأتي :

- وضع مستويات أمنية (المستويات الأولى والثاني والثالث) للسفن ذات الراية الوطنية و المنشآت المينائية و كذا إصدار توصيات حول تدابير الوقاية من الحوادث الأمنية.

يقصد في مفهوم هذا المرسوم بما يأتي :

\* **المستوى الأمني الأول :** يعني المستوى الذي يستوجب الإبقاء دوماً على تدابير أمنية وقائية دنيا .

\* **المستوى الأمني الثاني :** يعني المستوى الذي يستوجب الإبقاء على تدابير أمنية إضافية ملائمة لفترة زمنية محددة بسبب تزايد خطر ما ينذر بوقوع حادثة أمنية.

\* **المستوى الأمني الثالث :** يعني المستوى الذي يستوجب الإبقاء على تدابير أمنية خاصة جديدة لفترة زمنية محدودة عندما يكون وقوع حادثة أمنية محتملاً أو وشيكاً ، حتى وإن تعذر تحديد الهدف المقصود.

- تحديد التعليمات المطبقة على إعلان أمني،

- الموافقة على تقييمات أمنية للسفن و المنشآت المينائية المحددة مسبقاً و على كل تعديل لاحق يدخل على تقييمات موافق عليها ،

- الموافقة على خطط أمنية للسفن و المنشآت المينائية المحددة مسبقاً و على كل تعديل لاحق يدخل على خطط أمنية موافق عليها ،

- إعداد كل تنظيم يتعلق بكيفيات تطبيق المدونة الدولية لأمن السفن و المنشآت المينائية،

- و بمقتضى الأمر رقم 95-24 المؤرخ في 30 ربيع الثاني عام 1416 الموافق 25 سبتمبر سنة 1995 و المتعلق بحماية التراث العمومي و أمن الأشخاص التابعين له،

- و بمقتضى القانون رقم 90-09 المؤرخ في 12 رمضان عام 1410 الموافق 7 أبريل سنة 1990 و المتعلق بالولاية،

- و بمقتضى المرسوم رقم 84-386 المؤرخ في 29 ربيع الأول عام 1405 الموافق 22 ديسمبر سنة 1984 و المتضمن إحداث اللجنة الوطنية لتصنيف النقط الحساسة و تحديد مهامها،

- و بمقتضى المرسوم رقم 88-206 المؤرخ في 7 ربيع الأول عام 1409 الموافق 18 أكتوبر سنة 1988 و المتضمن إنشاء اللجنة الوطنية للتسهيلات البحرية و يحدد مهمتها و تنظيمها و عملها،

- و بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 04-136 المؤرخ في 29 صفر عام 1425 الموافق 19 أبريل سنة 2004 و المتضمن تعيين رئيس الحكومة،

- و بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 04-138 المؤرخ في 6 ربيع الأول عام 1425 الموافق 26 أبريل سنة 2004 و المتضمن تعيين أعضاء الحكومة،

- و بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 94-340 المؤرخ في 20 جمادى الأولى عام 1415 الموافق 25 أكتوبر سنة 1994 و المتضمن إحداث اللجنة الوطنية للأمن المينائي و لجان أمن الموانئ المدنية و التجارية،

- و بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 95-192 المؤرخ في 12 صفر عام 1416 الموافق 10 يوليو سنة 1995 و المتضمن إنشاء محافظة أمن الميناء أو المطار،

- و بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 96-158 المؤرخ في 16 ذي الحجة عام 1416 الموافق 4 مايو سنة 1996 الذي يحدد شروط تطبيق أحكام الأمن الداخلي في المؤسسة المقررة في الأمر رقم 95-24 المؤرخ في 30 ربيع الثاني عام 1416 الموافق 25 سبتمبر سنة 1995 و المتعلق بحماية الأملاك العمومية و أمن الأشخاص فيها،

### يرسم ما يأتي :

**المادة الأولى :** يهدف هذا المرسوم إلى تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن و المنشآت المينائية و إنشاء الهيئات التابعة لها.

- التقييم والمراقبة الدورية لاحترام أحكام المدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية،
- تسليم الشهادة الدولية للأمن والبطاقة الإجمالية الكاملة للسفن،
- تسليم وثيقة مطابقة المنشأة المينائية،
- تبليغ المنظمة البحرية الدولية بالمعلومات الخاصة في مجال الأمن البحري و المينائي، لا سيما :
  - 1 - قائمة الموانئ والسفن المعنية بالمدونة الدولية لأمن السفن و المنشآت المينائية و كذا المعلومات التابعة لها،
  - 2 - قائمة السفن مع تقيّماتها و خططها الأمنية الموافق عليها ،
  - 3 - جهة الاتصال الوطنية الوحيدة فيما يخص العلاقات مع المنظمة البحرية الدولية في مجال الأمن،
  - 4 - السلطة الوطنية المسؤولة عن أمن السفن،
  - 5 - السلطة الوطنية المسؤولة عن أمن المنشآت المينائية،
  - 6 - السلطة المختصة المعينة لاستقبال إشارات أمن السفينة،
  - 7 - السلطة المختصة باستقبال الاتصالات المرتبطة بالأمن الصادرة عن حكومات أخرى متعاقدة في الاتفاقية الدولية لسنة 1974 لسلامة الأرواح في البحار (اتفاقية سولاس) ، المعدلة ،
  - 8 - السلطة المختصة باستقبال طلبات المساعدة في حالة حوادث أمنية،
  - 9 - أسماء الهيئات الأمنية المعتمدة من الدولة الجزائرية.

**المادة 4 :** يتعيّن على مؤسسات النقل البحري والمؤسسات المينائية في إطار تطبيق المخطط الوطني للأمن البحري والمينائي وتحت مراقبة الوزير المكلف بالبحرية التجارية و الموانئ، القيام بالمهام الآتية :

فيما يخص مؤسسات النقل البحري :

\* تعيين عون أمن الشركة :

يقصد بعون أمن الشركة كل شخص تعينه الشركة ليضمن بأن إجراء تقييم أمن السفينة، قد تم وأن خطة أمن السفينة قد أعدت وتم تقديمها للموافقة عليها، ثم تنفيذها و تحيينها لضمان الاتصال بعون أمن المنشأة المينائية و بعون أمن السفينة.

\* تعيين عون أمن السفينة :

يقصد بعون أمن السفينة كل شخص مسؤول على متن السفينة أمام الربان، تعينه الشركة كمسؤول عن أمن السفينة و تشمل تلك المسؤولية تنفيذ خطة أمن السفينة والإبقاء عليها و الاتصال بعون أمن الشركة وبأعوان أمن المنشأة المينائية.

\* إجراء تقييم أمن السفينة.

\* إعداد خطة أمن السفينة :

يقصد بخطة أمن السفينة الخطة القائمة لضمان تطبيق تدابير ضرورية على متن السفينة لحماية الأشخاص الموجودين على متنها ، أو الحمولة أو أليات نقل البضائع، أو مؤن السفينة ، أو السفينة من مخاطر ناجمة عن حادثة أمنية.

\* وضع التجهيزات المطلوبة في المدونة (الإذار الأمني، جهاز الإضاءة الخارجية عندما تكون السفينة بالرصيف أو بالإرساء و مراقبة المداخل).

\* ضمان تكوين أعوان أمن الشركة و أعوان أمن السفن.

\* القيام بتمارين أمنية على متن السفينة وبالرباسة.

\* إنشاء مكتب أمن للشركة يتناسب حجمه مع أهمية المهام.

فيما يخص المؤسسات المينائية :

\* تعيين عون أمن المنشأة المينائية :

يقصد بعون أمن المنشأة المينائية كل شخص يعين مسؤولاً عن إعداد خطة أمن المنشأة المينائية، وتنفيذها، ومراجعتها ، والإبقاء عليها و عن الاتصال بأعوان أمن السفن وبأعوان أمن الشركة .

\* إجراء تقييم أمن المنشأة المينائية.

\* إعداد خطة أمن المنشأة المينائية :

يقصد بخطة أمن المنشأة المينائية الخطة القائمة لضمان تطبيق تدابير ضرورية لحماية المنشأة المينائية ، والسفن و الأشخاص و البضائع و أليات نقل البضائع و مؤن السفينة داخل المنشأة المينائية من مخاطر ناجمة عن حادثة أمنية.

\* ضمان تكوين أعوان أمن المنشآت المينائية.

\* القيام بتمارين أمنية على مستوى المنشآت المينائية.

ويقوم ، بهذه الصفة ، لاسيما بما يأتي :

- إعداد النصوص التنظيمية الخاصة بأمن السفن و النصوص التطبيقية ،
  - إدخال أي تعديل تتركسه المنظمة البحرية الدولية للجهاز التنظيمي الوطني ،
  - تأهيل هيئات الأمن للتصرف باسمه ،
  - تسليم البطاقات الإجمالية الكاملة للسفن الجزائرية الخاضعة لأحكام المدونة الدولية لأمن السفن و المنشآت المينائية ،
  - تسليم الشهادات الدولية لأمن السفن الجزائرية الخاضعة لأحكام المدونة الدولية لأمن السفن و المنشآت المينائية ،
  - تسليم الشهادات الدولية المؤقتة لأمن السفن المذكورة في المدونة الدولية لأمن السفن و المنشآت المينائية ،
  - القيام بواسطة وسائل ملائمة بزيارات وعمليات تفتيش على السفن الجزائرية و الأجنبية ،
  - تنظيم التكوين المطلوب في المدونة الدولية لأمن السفن و المنشآت المينائية و تسليم شهادات لضباط أمن الشركات و ضباط أمن السفن .
- المادة 8 :** يعين الوزير المكلف بالموانئ ، كسلطة وطنية مسؤولة على أمن المنشآت المينائية .
- ويقوم ، بهذه الصفة ، لاسيما بما يأتي :
- إعداد التنظيم في مجال الأمن المينائي و سلامته ،
  - إدخال أي تعديل تتركسه المنظمة البحرية الدولية للجهاز التنظيمي الوطني ،
  - تقييم الأمن المينائي و إعداد خطط أمنية وكذا تحيينها ،
  - إجراء نظام تدقيق أممي و تسليم وثائق المطابقة المطلوبة في المدونة الدولية لأمن السفن و المنشآت المينائية ،
  - وضع تدابير مخففة للأخطار المحددة ،
  - تنظيم التكوين في مجال الأمن و تسليم شهادات لأعوان أمن المنشأة المينائية .

**المادة 9 :** تعين المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ ، كسلطة مختصة لاستقبال إنذارات أمن السفينة .

\* إنشاء مكتب أمن مينائي يتناسب حجمه مع أهمية المهام .

يحدد تنظيم و سير مكاتب أمن الشركات البحرية و مكاتب الأمن المينائية بقرار من الوزير المكلف بالبحرية التجارية و الموانئ .

### القسم الثاني

### تحديد جهة الاتصال الوطنية الوحيدة و السلطات المختصة

**المادة 5 :** يعين الوزير المكلف بالبحرية التجارية و الموانئ ، كجهة اتصال وطنية وحيدة بالنسبة للعلاقات مع المنظمة البحرية الدولية في مجال أمن السفن و المنشآت المينائية .

ويكلف ، بهذه الصفة ، بالمهام الآتية :

- تنسيق تبادل المعلومات بين المنظمة البحرية الدولية و الهيئات الوطنية المشاركة في تطبيق أحكام المدونة الدولية لأمن السفن و المنشآت المينائية .

- ضمان الاتصال مع المنظمة البحرية الدولية و المنظمات الأخرى المعنية بتطبيق أحكام المدونة الدولية لأمن السفن و المنشآت المينائية .

- دخول المنظومة المندمجة الشاملة للإعلام حول النقل البحري التابعة للمنظمة البحرية الدولية و القيام بالتصريحات و التعديلات في جميع المعلومات المتعلقة بالمدونة الدولية لأمن السفن و المنشآت المينائية .

**المادة 6 :** يعين الوزير المكلف بالبحرية التجارية و الموانئ ، كسلطة مختصة باستقبال الاتصالات المرتبطة بالأمن الصادرة عن حكومات أخرى أطرافا في الاتفاقية الدولية لسنة 1974 لسلامة الأرواح في البحار (اتفاقية سولاس) ، المعدلة .

يكلف ، بهذه الصفة ، باستقبال المعلومات المتعلقة بمراقبة السفن الرافعة الراية الوطنية من دولة الميناء الأجنبي و اتخاذ التدابير الملائمة لمطابقتها مع أحكام المدونة الدولية لأمن السفن و المنشآت المينائية .

**المادة 7 :** يعين الوزير المكلف بالبحرية التجارية ، كسلطة وطنية مسؤولة على أمن السفن .

- القيام، في مجال الأمن البحري و المينائي ، بالتنسيق و التشاور بين مختلف الإدارات و المصالح والأجهزة التابعة للدولة التي تتدخل بأية صفة كانت،

- القيام بالتنسيق بين المتعاملين المينائيين و البحريين ومصالح الإدارة البحرية في مجال الأمن البحري و المينائي،

- السهر على تنفيذ مخططات أمن السفن ومخططات أمن المنشآت المينائية،

- السهر على تنفيذ برامج التجهيز و تكوين المستخدمين المكلفين بالأمن البحري و المينائي،

- دراسة التوصيات و الطلبات التي تقدمها اللجان المحلية للأمن البحري و المينائي، واتخاذ التدابير الملائمة، عند الاقتضاء،

- متابعة تطور التنظيم الدولي في مجال الأمن البحري و المينائي لتكييفه مع المستوى الوطني.

**المادة 13 :** تخول اللجنة الوطنية للأمن البحري و المينائي في إطار مهامها بما يأتي :

- القيام، بواسطة الوسائل الملائمة و الانتظام الدوري المقرر، بمراقبة التطبيق و التكفل بتدابير الأمن البحري و المينائي ، و،

- إقامة العلاقات و المبادلات و تطويرها مع الأجهزة المماثلة الأجنبية الأخرى.

**المادة 14 :** تتكون اللجنة الوطنية التي يرأسها وزير النقل أو ممثله من :

- قائد المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ أو ممثله،

- ممثل عن قيادة الدرك الوطني،

- ممثل عن وزير الدولة، وزير الداخلية و الجماعات المحلية،

- ممثل عن وزير الطاقة و المناجم،

- ممثل عن وزير الأشغال العمومية،

- ممثل عن وزير البريد و تكنولوجيايات الإعلام و الاتصال،

- المدير العام للأمن الوطني، أو ممثله،

- المدير العام للجمارك، أو ممثله،

- المدير العام للحماية المدنية، أو ممثله،

- ثلاثة (3) مديرين من الإدارة المركزية لوزارة النقل معنيين بالنشاط المينائي و البحري،

و تتولى، بهذه الصفة ، بواسطة الوسائل الملائمة استقبال رسائل الإنذار الأمني الصادر عن السفن ، بصفة مستمرة.

زيادة على اتخاذ التدابير الأمنية المطلوبة، تعلم المركز العملي للأمن و السلامة البحرية و المينائية المذكور أدناه.

**المادة 10 :** تعين المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ ، كسلطة مختصة لاستقبال طلبات المساعدة.

وبهذه الصفة، يقوم المركز العملي للأمن و السلامة البحرية و المينائية المزود بالمعلومات و حسب الإجراءات المقررة بالتنسيق مع الهيئات المعنية الأخرى، بتقديم المساعدة المطلوبة في البحر لأي طلب صادر عن السفن.

**المادة 11 :** يتعين على جهة الاتصال الوطنية الوحيدة كما هي محددة في الأحكام أعلاه بإرسال بياناتها التي تتيح الاتصال و تلك الخاصة بالسلطات الوطنية المختصة الأخرى المقررة أعلاه، إلى المنظمة البحرية الدولية.

## الفصل الثاني

### هيئات الأمن البحري و المينائي

#### القسم الأول

#### اللجنة الوطنية للأمن البحري و المينائي

**المادة 12 :** تحدث لجنة وطنية للأمن البحري و المينائي، تكلف بما يأتي :

- إعداد برنامج وطني للأمن البحري و المينائي للسفن ذات الراية الوطنية و المنشآت المينائية،

- السهر على التكفل بالجوانب الأمنية عند تصور الموانئ المدنية التجارية أو تهيئتها،

- اقتراح على الوزير المكلف بالنقل جميع التدابير الأمنية اللازمة للحفاظ على المنشآت المينائية و السفن التجارية التي تتدخل في حدود الموانئ و الأرصفة و المياه الخاضعة للقانون الجزائري وذلك من كل أشكال التهديد و الأخطار و الأعمال غير المشروعة،

- إبداء الرأي في جميع المسائل المتعلقة بالأمن البحري و المينائي،

- السهر على التنسيق بين مستويات الأمن المنصوص عليها في المدونة الدولية لأمن السفن و المنشآت المينائية و مستويات الأمن المنصوص عليها في الترتيب الأمنية الوطنية الموجودة،

- تقدير الأخطار و التدابير الأمنية المتخذة،  
بشكل دوري،

- إعداد وتحيين المخططات التي تنظم حركة  
المرور والتنقل داخل الميناء، بشكل دوري،

- التأكد من مراعاة التدابير الأمنية عند تهيئة  
الميناء وإعادة تهيئته،

- اتخاذ التدابير اللازمة لتكوين المستخدمين  
المعنيين بالأمن البحري و المينائي وتجديد معارفهم  
بمساهمة الإدارات،

- اقتراح كل تدبير من شأنه أن يحسن  
التجهيزات الأمنية في حالة خطر أو عمل مدبر ضد  
المنشآت المينائية و السفن داخل الميناء والرصيف  
وضواحيهما.

**المادة 23:** يرأس اللجنة المحلية للأمن البحري  
والمينائي، الوالي المختص إقليميا أو ممثله وتتكون  
من :

- مسؤول السلطة المينائية المعنية،
- محافظ أمن الميناء المعني،
- ضابط أمن المنشأة المينائية،
- رئيس المحطة البحرية الرئيسية للمصلحة  
الوطنية لحراس الشواطئ،
- قائد مجموعة الدرك الوطني المختص إقليميا،
- مسؤول مصالح الجمارك المختص إقليميا،
- مسؤول مصالح الحماية المدنية المختص  
إقليميا،
- مدير النقل للولاية،
- مدير الأشغال العمومية للولاية،
- مدير الطاقة و المناجم (في موانئ المحروقات  
فقط)،
- الممثل المحلي لوكالة الملاحة البحرية  
اللاسلكية،
- الممثل المحلي للديوان الوطني للإشارة  
البحرية،
- الممثل عن تجهيز السفن الوطنية.

تتولى السلطة المينائية للميناء المعني الكتابة  
التقنية للجنة.

**المادة 24:** يعين أعضاء اللجنة المحلية للأمن  
البحري و المينائي بناء على اقتراح من السلطات  
التي ينتمون إليها، ضمن قائمة اسمية بقرار من  
الوالي المختص إقليميا.

- رئيس مجلس إدارة شركة تسيير  
المساهمة/المواني،

- رئيس مجلس إدارة شركة تسيير  
المساهمة/النقل البحري،

- المدير العام للديوان الوطني للإشارة  
البحرية.

**المادة 15:** يجب أن تكون لممثلي السلطات  
المذكورة أعلاه رتبة مدير في الإدارة المركزية، على  
الأقل.

**المادة 16:** يعين أعضاء اللجنة ضمن قائمة  
اسمية بقرار من وزير النقل بناء على اقتراح  
السلطات التي ينتمون إليها.

**المادة 17:** يمكن أن تستعين اللجنة الوطنية  
بأي شخص من شأنه أن يساعدها في أشغالها بسبب  
كفاءته أو نشاطاته المهنية .

**المادة 18:** تطبق جميع المؤسسات و الهيئات  
المعنية ، وجوبا، قرارات اللجنة الوطنية التي يوافق  
عليها الوزير المكلف بالنقل.

**المادة 19:** تسهر اللجنة الوطنية على تنفيذ  
قراراتها عن طريق الهياكل المعنية .

وتحرر في كل اجتماع تعقده، حصيلة متابعة  
تنفيذ القرارات المتخذة في اجتماعها السابق.

**المادة 20:** تجتمع اللجنة الوطنية مرتين في  
السنة في دورة عادية بناء على استدعاء من رئيسها.

ويمكنها أيضا أن تجتمع في دورة غير عادية كلما  
رأت ذلك ملائما.

**المادة 21:** تزود اللجنة الوطنية بأمانة دائمة  
يتولاها مسؤول المركز العملي للأمن والسلامة  
البحريين المذكور أدناه.

## القسم الثاني

### اللجنة المحلية للأمن البحري و المينائي

**المادة 22:** تكلف اللجنة المحلية للأمن البحري  
والمينائي بما يأتي :

- تنسيق تنفيذ الخطة الوطنية للأمن البحري  
والمينائي،
- إعداد وتحيين مخططات المناطق الأمنية في  
الميناء بنقاطه الحساسة،

- ضمان المواكبة الدائمة في مجال الأمن والسلامة البحريين،

- استخدامه كنقطة لاستقبال الإخطارات من المنظمة البحرية الدولية في مجال الأمن والسلامة البحريين،

- استخدامه كنقطة لاستقبال الإخطارات المتعلقة بمستويات الأمن (الأول والثاني والثالث) الخاصة بالموانئ الدولية،

- استقبال تقارير عن مراقبة السفن من دولة الميناء في الموانئ الأجنبية،

- إعداد بنك معلومات ومسك سجلات خاصة بالحوادث الأمنية وسلامتها على المستوى الوطني والدولي.

و بهذه الصفة، يكلف بالمتابعة الدائمة لجميع التدابير الأمنية، وجمع المعلومات المرتبطة بها وتوزيعها على مستوى الهيئات والسلطات المعنية لتمكينها من ممارسة مهامها.

**المادة 34 :** يتولى المركز العملي لمتابعة أمن وسلامة السفن والمنشآت المينائية، أيضا مهمة إعداد المعلومات لحساب السلطة المؤهلة و حسب الإجراءات التنظيمية المعمول بها التي تسمح بما يأتي :

- تبليغ المستويات الأمنية للسفن ذات الولاية الوطنية،

- إعلام الحكومات الأجنبية بحالة التدابير الأمنية والسلامة البحرية على متن السفن ذات الولاية الوطنية،

- إعلام المنظمة البحرية الدولية بكل تغيير يطرأ على التدابير الأمنية بالجزائر،

- تسليم الرخص الأمنية والسلامة البحرية الضرورية،

- تنسيق الأعمال في مجال الأمن، عند الاقتضاء، مع أعوان أمن الشركات والسفن والمنشآت المينائية،

- إعلام الحكومات الأجنبية بالمسائل الأمنية الخاصة بالسفن التي تحمل رايتها، وسلامتها.

**المادة 25 :** تسهر اللجنة في جميع قراراتها على التوفيق بين تسهيل الملاحة والأمن البحري والمينائي كما هو محدد في هذا المرسوم.

**المادة 26 :** تجتمع اللجنة المحلية للأمن البحري والمينائي في دورة عادية أربع (4) مرات على الأقل في السنة.

ويمكنها أن تجتمع في دورة غير عادية كلما رأت ذلك ملائما.

**المادة 27 :** تقدم اللجنة المحلية للأمن البحري والمينائي دوريا عرضا للجنة الوطنية وتزودها بحصيلة نشاطها والتدابير التي اعتمدها.

**المادة 28 :** تعد اللجنة الوطنية واللجنة المحلية للأمن البحري والمينائي نظامهما الداخلي و تصادقان عليه ثم ترسلانه إلى وزير النقل على سبيل الإعلام.

### القسم الثالث

#### المركز الرئيسي للعمليات المستعجلة

**المادة 29 :** يحدث لدى الوالي المختص إقليميا وعلى مستوى كل ميناء تجاري مركز رئيسي للعمليات المستعجلة، يدعى في صلب النص "المركز".

**المادة 30 :** يتولى "المركز" تسيير جميع الأزمات في مجال الأمن البحري والمينائي وسلامتهما.

**المادة 31 :** يدير "المركز" محافظ أمن الميناء المعني.

يحدد تشكيل "المركز" و تسييره بقرار من الوالي المختص إقليميا.

يجتمع "المركز" قانونا في حالة وقوع حادث يرتبط بالأمن والسلامة البحرية و كلما رأى ذلك ضروريا بناء على استدعاء من رئيسه .

### القسم الرابع

#### المركز العملي للأمن والسلامة البحريين

**المادة 32 :** يحدث لدى وزير النقل مركز عملي لمتابعة أمن وسلامة السفن والمنشآت المينائية.

**المادة 33 :** يتولى المركز العملي لمتابعة أمن وسلامة السفن والمنشآت المينائية خصوصا المهام الآتية :

يمكن المركز العملي لمتابعة أمن و سلامة السفن والمنشآت المينائية ، عندما تقتضي الظروف ذلك ، أن يستعين بأي شخص ومؤسسة من شأنهما مساعدته في إنجاز المهام المخول إياها.

**المادة 39 :** تقيد تكاليف سير المركز العملي لمتابعة أمن و سلامة السفن والمنشآت المينائية في ميزانية الدولة.

**المادة 40 :** تحدد كفاءات تطبيق هذا المرسوم، عند الحاجة، بقرار من وزير النقل.

**المادة 41 :** تلغى أحكام المرسوم التنفيذي رقم 94 - 340 المؤرخ في 20 جمادى الأولى عام 1415 الموافق 25 أكتوبر سنة 1994 والمذكور أعلاه.

**المادة 42 :** ينشر هذا المرسوم في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

حرر بالجزائر في 8 ذي القعدة عام 1425 الموافق 20 ديسمبر سنة 2004.

أحمد أويحيى

**المادة 35 :** يزود المركز العملي لمتابعة أمن و سلامة السفن والمنشآت المينائية بتأطير يعدل حسب مشتملات المهام الممارسة وأهمية المنشآت المينائية وتجهيز السفن الوطنية وكذا ضرورة المواكبة الدائمة.

**المادة 36 :** يدير المركز العملي لمتابعة أمن و سلامة السفن والمنشآت المينائية رئيس مركز برتبة مكلف بالدراسات والتلخيص.

ويساعده أربعة (4) رؤساء دراسات ومكلفون بالدراسات من أربعة (4) إلى ستة (6).

**المادة 37 :** يزود المركز العملي لمتابعة أمن و سلامة السفن والمنشآت المينائية بمستخدمين يحدد تعدادهم بقرار مشترك بين وزير النقل ووزير المالية والسلطة المكلفة بالوظيفة العمومية.

**المادة 38 :** زيادة على المستخدمين المنصوص عليهم أعلاه ، يضم المركز العملي لمتابعة أمن و سلامة السفن والمنشآت المينائية :

- ممثل عن المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ،
- ممثل عن المديرية العامة للأمن الوطني،
- ممثل عن الدرك الوطني.

## قرارات، مقررات، آراء

- وبمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 95-197 المؤرخ في 24 صفر عام 1416 الموافق 22 يوليو سنة 1995 والمتضمن تحويل المدرسة الوطنية للمهندسين والتقنيين الجزائريين إلى مدرسة عسكرية متعددة التقنيات ويضبط قانونها الأساسي،

- وبمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 04-138 المؤرخ في 6 ربيع الأول عام 1425 الموافق 26 أبريل سنة 2004 والمتضمن تعيين أعضاء الحكومة،

- وبمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 04-229 المؤرخ في 16 جمادى الثانية عام 1425 الموافق 3 غشت سنة 2004 والمتضمن إحداث الأمانة العامة لوزارة الدفاع الوطني، لا سيما المادة 3 منه،

### وزارة الدفاع الوطني

قرار وزاري مشترك مؤرخ في 4 شعبان عام 1425 الموافق 19 سبتمبر سنة 2004، يتضمن فتح شعب في الماجستير بالمدرسة العسكرية المتعددة التقنيات ويحدد عدد المناصب المفتوحة للسنة الجامعية 2004-2005.

إن وزير الدفاع الوطني،

ووزير التعليم العالي والبحث العلمي،

- بمقتضى المرسوم رقم 83-363 المؤرخ في 15 شعبان عام 1403 الموافق 28 مايو سنة 1983 والمتعلق بممارسة الوصاية التربوية على مؤسسات التكوين العالي،

**المادة 2 :** تحدّد أسماء الشعب والفروع وكذا عدد المناصب المفتوحة بملحق هذا القرار .

**المادة 3 :** ينشر هذا القرار في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية .

حرر بالجزائر في 4 شعبان عام 1425 الموافق 19 سبتمبر سنة 2004 .

عن وزير الدفاع الوطني  
الأمين العام  
اللواء أحمد صنهاجي

وزير التعليم العالي  
والبحث العلمي  
رشيد حراوبية

- وبمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 98-254 المؤرخ في 24 ربيع الثاني عام 1419 الموافق 17 غشت سنة 1998 والمتعلق بالتكوين في الدكتوراه وما بعد التدرج المتخصص والتأهيل الجامعي،

**يقرران ما يأتي :**

**المادة الأولى :** يهدف هذا القرار إلى فتح خمس شعب وثمانية فروع في الماجستير بالمدرسة العسكرية المتعددة التقنيات للسنة الجامعية 2004-2005.

### الملحق

الاختصاص	الشعب	الفروع	عدد المناصب
تكنولوجيا	- أنظمة إلكترونية	- مواصلات سلكية ولاسلكية - التقنيات المتقدمة لمعالجة الإشارة	4 4
	- روبوتيك آلية وإعلام آلي صناعي	- مراقبة وتحكم - أنظمة ميكانيكية آلية	4 4
	- أنظمة كهرو تقنية	- أنظمة التشغيل الكهربائي - أنظمة كهرو مغناطيسية	4 4
	- كيمياء تطبيقية	- تهيئة وفيزياء - كيمياء المواد	4
	- ديناميكية السوائل والطاقوية	- ديناميكية هوائية ودفع	4

- وبمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 95-197 المؤرخ في 24 صفر عام 1416 الموافق 22 يوليو سنة 1995 والمتضمن تحويل المدرسة الوطنية للمهندسين والتقنيين الجزائريين إلى مدرسة عسكرية متعددة التقنيات ويضبط قانونها الأساسي،

- وبمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 04-138 المؤرخ في 6 ربيع الأول عام 1425 الموافق 26 أبريل سنة 2004 والمتضمن تعيين أعضاء الحكومة،

- وبمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 04-229 المؤرخ في 16 جمادى الثانية عام 1425 الموافق 3 غشت سنة 2004 والمتضمن إحداث الأمانة العامة لوزارة الدفاع الوطني، لا سيما المادة 3 منه،

**قرار وزاري مشترك مؤرخ في 4 شعبان عام 1425 الموافق 19 سبتمبر سنة 2004، يتضمن فتح شعبة في التكوين لما بعد التدرج المتخصص بالمدرسة العسكرية المتعددة التقنيات ويحدد عدد المناصب المفتوحة للسنة الجامعية 2004-2005.**

إن وزير الدفاع الوطني،

ووزير التعليم العالي والبحث العلمي،

- بمقتضى المرسوم رقم 83-363 المؤرخ في 15 شعبان عام 1403 الموافق 28 مايو سنة 1983 والمتعلق بممارسة الوصاية التربوية على مؤسسات التكوين العالي،

- وبمقتضى القرار المؤرخ في 21 رجب عام 1423 الموافق 28 سبتمبر سنة 2002 والمتضمن التشكيلة الاسمية لأعضاء اللجنة الوطنية للنقط العليا، المعدل،

### يقرر ما يأتي :

**المادة الأولى :** تعدل أحكام المادة الأولى من القرار المؤرخ في 21 رجب عام 1423 الموافق 28 سبتمبر سنة 2002 والمذكور أعلاه، كما يأتي :

"المادة الأولى : تتشكل اللجنة الوطنية للنقط العليا من الأعضاء الآتي ذكرهم :

**لحساب وزارة البريد وتكنولوجيات الإعلام والاتصال :**

- السيد عبد القادر إبرير، عضواً  
(الباقى بدون تغيير).

**المادة 2 :** ينشر هذا القرار في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

حرر بالجزائر في 2 ذي القعدة عام 1425 الموافق 14 ديسمبر سنة 2004.

عن وزير الدفاع الوطني  
الأمين العام  
اللواء أحمد صنهاجي

## وزارة المالية

قرار مؤرخ في 28 رمضان عام 1425 الموافق 11 نوفمبر سنة 2004، يحدد تشكيلة اللجنتين المتساويتي الأعضاء المختصتين بأسلاك موظفي المديرية العامة للأموال الوطنية.

بموجب قرار مؤرخ في 28 رمضان عام 1425 الموافق 11 نوفمبر سنة 2004 تحدد تشكيلة اللجنتين المتساويتي الأعضاء المختصتين بأسلاك موظفي المديرية العامة للأموال الوطنية، طبقاً للجدول الآتي :

- وبمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 98-254 المؤرخ في 24 ربيع الثاني عام 1419 الموافق 17 غشت سنة 1998 والمتعلق بالتكوين في الدكتوراه وما بعد التدرج المتخصص والتأهيل الجامعي،

### يقرر ان ما يأتي :

**المادة الأولى :** يهدف هذا القرار إلى فتح شعبة في التكوين لما بعد التدرج المتخصص بالمدرسة العسكرية المتعددة التقنيات للسنة الجامعية 2004-2005.

**المادة 2 :** يحدد اسم هذه الشعبة وكذا عدد المناصب المفتوحة لها في ملحق هذا القرار .

**المادة 3 :** ينشر هذا القرار في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

حرر بالجزائر في 4 شعبان عام 1425 الموافق 19 سبتمبر سنة 2004.

وزير التعليم العالي  
والبحث العلمي  
رشيد حراوية  
عن وزير الدفاع الوطني  
الأمين العام  
اللواء أحمد صنهاجي

### الملحق

الاختصاص	الشعبة	عدد المناصب
تكنولوجيا	- مواصلات سلكية ولاسلكية وشبكات	24

قرار مؤرخ في 2 ذي القعدة عام 1425 الموافق 14 ديسمبر سنة 2004، يعدل القرار المؤرخ في 21 رجب عام 1423 الموافق 28 سبتمبر سنة 2002 والمتضمن التشكيلة الاسمية لأعضاء اللجنة الوطنية للنقط العليا.

إن وزير الدفاع الوطني،

- بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 04-229 المؤرخ في 16 جمادى الثانية عام 1425 الموافق 3 غشت سنة 2004 والمتضمن إحداث الأمانة العامة لوزارة الدفاع الوطني، لا سيما المادة 3 منه،

ممثلو المستخدمين		ممثلو الإدارة		الأسلاك
الاعضاء الإضافيون	الاعضاء الدائمون	الاعضاء الإضافيون	الاعضاء الدائمون	
- محمد مسكين - سليم بوشمة - فيصل طالب	- محمد هارون - سليمان مخلوفي - محمد مقران	- أحمد حرمل - علي صميذة - عبد الرحمان كايل	- علي غزلي - علاوة بن تشكار - محمد نفرة	- المفتشون - مهندسو مسح الأراضي - المهندسون المعماريون
- محمد فوزي حمدود - حياة بن عمارة - سميرة أوشان	- تركي جمال - سايج حسين - برحال صورايا	- بن مومة شريف - خزناجي جمال - بوكرية إسماعيل	- علي غزلي - محمد حيمور - كمال بلقاضي	- المتصرفون - المهندسون في الإعلام الآلي - الوثائقيون أمناء المحفوظات - التقنيون في الإعلام الآلي - معاونون التقنيون في الإعلام الآلي - المساعدون الإداريون - المحاسبون - معاونون الإداريون - الأعوان الإداريون - كتاب المديرية - الكتاب - سائقو السيارات - العمال المهنيون - الحجاب - المراقبون - أعوان المعاينة

يعين مدير إدارة الوسائل لرئاسة اللجنتين المتساويتي الأعضاء وفي حالة حدوث مانع له يستخلفه نائب مدير المستخدمين والتكوين.

## الملخص:

أدى التضخم العمراني وتطور نسيجها العمراني إلى إحداث تغييرات في العديد من المجالات كالزيادة السكانية، وازدياد الحاجة إلى وسائل النقل وتعدد الأنشطة مما أدى إلى انتشار العشوائيات للتجهيزات بالمدينة، مما ترك آثار واضحة على تنقلات المدينة فنتج عن هذا التوسع العمراني مجموعة من النشاطات وظهور العديد من المشاكل خاصة المرتبطة بالتنقل والوصول إلى هاته التجهيزات.

مدينة عين بسام إحدى المدن الجزائرية شهدت مراحل من النمو والتطور العمراني وتعددت الأنشطة بها مما أدى ضرورة وجود شبكة نقل حضري جماعي وهذا من أجل تسهيل الوصول وتنقل بين أرجاء المدينة بسهولة وهذا راجع لانتشار التجهيزات وبعدها عن بعضها وكذا بسبب في بعد بعض الأحياء عن المركز خاصة الموجودة في أطرافها. وتهدف من خلال هاته هذه الدراسة إلى معرفة مدى أهمية شبكة النقل الحضري الجماعي في تسهيل تنقلات سكان المدينة وهذا بوضع مسارات نقل حضري جماعي في المدينة لضمان سهولة الوصول إلى هاته الاستخدامات الحضرية بالمدينة، وبعد الوقوف على واقع النقل والتنقلات بالمدينة توصلنا أن شبكة النقل الحضري الجماعي له أهمية ودور كبير في المدينة.

**الكلمات المفتاحية:** النقل، النقل الحضري الجماعي، مخطط نقل حضري، توسع عمراني.

## Résumé:

L'expansion urbaine des villes et l'évolution de son tissu urbain à provoquer un changement au niveau de plusieurs volets tels que l'évolution de la population et la demande qui ne cesse de s'accroître matière de moyens de transport et la diversité des activités, Ce qui a conduit à la prolifération anarchique de l'équipement dans la ville, ce qui influencer sur les déplacements dans les villes Il en résulte dans la gamme d'urbanisation des activités ce qui provoquer une évolution urbain plusieurs des activités et l'apparition des problèmes spécifiques relatives aux déplacements et accès à ces équipement.

La ville de Ain bessem et comme toutes les villes algériennes a connu plusieurs d'évolution urbaine et l'apparition de plusieurs activités ce qui a nécessité présence d'un réseau de transport urbain collectif afin de faciliter l'accès et déplacer dans la ville facilement c'est la cause de séparation des équipements l'un a d'autre vu la localisation de la majorité des occupations urbaines et surtout pour les quartiers limitrophes de la ville.

Et on vise à partir de cette recherche connaître l'importance du réseau de transport urbain collectif pour faciliter les déplacements des habitants de la ville ainsi de mettre des lignes de transport urbain collectives dans la ville afin d'assurer une bonne accessibilité a ces fonctions urbaines a partir de l'étude de terrain et le constat du transport de la ville a constater que de transport urbain collectif un grand rôle dans la ville.

**Mots clés :** transport-transport urbain collectif-plan de transport urbain- l'extension urbain -