



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

مذكرة تخرج مكملة لنيل شهادة ماستر

العنوان

دور التخطيط التشاركي في تحسين خدمة النقل الجماعي
-دراسة حالة مدينة المسيلة-

إشراف الاستاذ :

- لمخطي احمد
- طهراوي الياس

إعداد الطالب:

- تلي حسناء



بِسْمِ اللّٰهِ الرَّحْمٰنِ الرَّحِیْمِ



شكر و عرفان

قال تعالى: ولنن شكرتم لأزيدنكم.

قال رسول الله (ص): " من لم يشكر الناس لم يشكر الله ". حديثك شريفه

فالحمد والشكر لله عز وجل أولاً وقبل كل شيء، على تيسيره وتوفيقه لي في إنجاز

هذا العمل المتواضع.

يسعدني أن أتقدم بجزيل الشكر، وخالص التقدير والاحترام إلى أساتذتي

لمخلطي احمد* طهر اوي الياس

الذين أشرفوا على إنجاز هذا البحث بنصائحهم، وإرشاداتهم القيمة كما تفضلوا علي

بوقتهم، وذلك رغم انشغالاتهم، وارتباطاتهم، ونتمنى أن يجعل الله هذا العمل

في ميزان حسناتهم، وان يجعلهم ذخراً لمعهد تسيير التقنيات الحضرية وكل طلبة العلم

والى كل من ساعدني من قريب أو بعيد وخاصة الأساتذة قادري وعاجبه محمد

وفايك البشير وكعواش إيمان وسليمانني

دون أن أنسى سامية تلي وفريد سعداوي

وكل من ساندني ولو بكلمة طيبة

عفافه لوبادي، أحلام صاوطي، فطيمة طلامي، سامية بوناب

حسنة تلي

* الإهداء *

لا يسعني بعد إكمال هذا البحث إلا أن أحمده وأشكره على عظيم نعمته وأصلي وأسلم على الحبيب
المصطفى نور القلوب وضيائها حبيبي وقرّة عيني قائدتي وقودتي هدية للرحمان محمد العذنان عليه الصلاة
والسلام

إلى أجلي ما عندي في هذا الوجود أهدي ثمرة هذا المجهود

إلى من قال فيهما سبحانه وتعالى: " ولا تقل لهما أفه ولا تنهرهما وقل لهما قولا كريما واخفض لهما جناح الذل من

الرحمة وقل ربي ارحمهما كما ربياني صغيرا "

إلى من برحاهما يرضى خالق الأكوان وعن شكرهما يعجز اللسان

إلى التي جعلت من حنانها مأوى يضميني كلما اشتد بي خطوب الأيام... إلى من علمتني معنى الكفاح وكيفية أكون

مدرسة للصلاح ، وساعدتني لأذوق طعم النجاح... إلى يمامة الأمان ومخفقة الأحران إلى من تحبب قدميها جنة الرحمان

...إلى نبع الحنان إلى زهرة قلبي التي إن جمعت الزهور كلها فلن أشم إلا عبيرها ، ولو جمعت كل ورود وكُنوز العالم

هدية لها لما وفيتها ... إلى أمي الحبيبة مسعودة أطال الله في عمرها

إلى من كان سندي في الحياة وأملًا ودفنًا ورعاية ونبراسا يضيء لي طريق الظلمة إلى مصدر فخري واعتزازي

ومنبع ثقفتي بنفسي إلى من رواني من كأس أخلاقه لن أظما بعده أبدا إلى أبي العزيز بوزيد أطال الله في عمره .

إلى شموعي بيتنا ورفاق عمري من قاسمني حلو الحياة ومرها إخوتي الأعمام فتبحة وزوجها لمداني عابدة وزوجها

منظار نعيمة وزوجها احمد الى اخي وتاج راسي معيوفه والى التي عرفته كيفية تختار في قلبي مكانا لتصبح اختا

زوجته جميلة

إلى صغيرة العائلة اختي سامية التي كانت لي سندا في عملي هذا.

إلى كتاكيت واحفاد العائلة سليم،رميساء، مروة، امين عز الدين، سهيلة ، مريم ايناس، الاء الرحمان.

إلى القلب النابض بالحنان والعتاء، إلى الذي كان ولا يزال يدعني إلى إثبات الوجود، وأعز الناس فريد.

إلى من نقشته أسمائهم في قلبي و ذاكرتي و لن يمحوهم الزمن أبدا ألام عفافه فطيمة سامية نبوي جهاد طليحة

إلى من تركن أثرا طيبا في حياتي الدراسية عبير نوال خديجة هدى هاجر فطيمة رقية عائشة شافية زينة .

كما أتقدم بالشكر الخالص إلى أستاذي على إشرافهما على عملي هذا وسهلا لي الطريق في إنجاز هذا البحث

العلمي، اللذان لم يبخل علي بنصائحهما القيمة، نعم المشرفين ونعم الأساتذة لمخاطبي احمد وطهراوي الياس .

ولا انسى كل من قدم لي يد المساعدة من أساتذة وزملاء وأصدقاء من قريب أو من بعد

فألفه شكر لكل هؤلاء وجزاهم الله ألفه خير .

إلى كل من أدركه قلبي ولم يدركه قلبي .

إلى طلبة تسيير التقنيات الحصرية .

حسنا تلي



المقدمة:

يبدو أن الفكر التنموي بدأ يتغير مبتعداً عن المركزية وعن الفنيين، متوجهاً نحو اللامركزية ونحو مزيد من المشاركة الشعبية التي تعتبر وسيلة للفهم والتفاعل المتبادل لجهود وموارد كل أطراف المجتمع والتنسيق بينها من أجل تحقيق الصالح العام في المجالات المختلفة.

فلقد كشفت الدراسات العلمية التي أجريت على السياسات التنموية أن السبب الرئيسي في فشلها يعود أساساً إلى إهمال القائمين عليها لمشاركة الأفراد المحليين في نشاطات التنمية المحلية القائمة في مجتمعهم كما أكدت هذه الدراسات على الفعالية الكبيرة التي تحققها المشاركة.

فقوام المنظومة الجديدة هو بناء القدرات لا بناء المؤسسات؛ المشاركة الشعبية لا الدور المتعاضد للحكومة؛ التخطيط الإقليمي والمحلي لا التخطيط المركزي؛ الاعتماد على الكفاءات المتاحة لا التكنوقراطية؛ فلن تحل كثير من مشكلاتنا الحضرية حتى وإن جلبنا لها خبراء من كل مكان ما لم يشارك الناس في التخطيط والقرار فالناس أدرى بحاجتهم وأوعى من الخبراء، إنما يحسن الخبراء طرق النظر وأساليب العمل ولكن لا بد أن تتبع من الناس وإن تحظى بترحيبهم لا مجرد تلقيها.

فينبغي أن تبنى هذه العملية كحوار وتفاوض وصنع قرار يتعلم فيه الطرفان. فترمي المقاربة التشاركية إلى تقوية القدرة المحلية على التنمية المستدامة باصطلاح المعرفة والمهارات والتنظيم، فالتخطيط التشاركي عملية تعلم باتجاهين بين المجتمع المحلي وأصحاب المشروع وينبغي أن تسهل عملية التعلم هذه اقلية خدمات المشروع المساندة للوقائع المحلية المتغيرة ولا بد أن تستند هذه العملية على "الحوار التفاوضي" بين الأطراف المنخرطة.

وتبقى المشاركة ليست مجرد الحصول على معلومات أساسية من المجتمع المحلي بل ترتقي إلى مستوى توطيد العلاقات بين المجتمع المحلي أو الجماعات والمشروع أو المؤسسات، فعملية المشاركة في التنمية المحلية تمثل قيمة اجتماعية وحضارية في حياة كل المجتمعات لارتباطها الشديد بمسائل الحرية والديموقراطية خاصة على المستوى المحلي.



الفصل التمهيدي

الإطار العام
لِلدراسة

1. الإشكالية
2. الفرضيات
3. الأهداف
4. سبب اختيار الموضوع
5. المنهج والتقنيات المستعملة
6. هيكل المذكرة



1- الإشكالية:

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

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

لذا نجد ان المدينة والتنقلات اليومية مسألتيين ينتج بعضها البعض وتخضعان لتأثير متبادل فإذا كان التنقل يؤثر في استعمال المجال وتنظيمه وتوجيهه فإن التوسع العمراني للمدينة يحتم اللجوء المكثف لوسائل التنقل خاصة الجماعية لما لها من إيجابيات.

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

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

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

التنموية اصبح يركز نوعا ما على مفهوم التخطيط بالمشاركة أو ما يعرف بالمنهج القاعدي للتخطيط

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

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

للمدينة فكان التنسيق والتشاور من بين اهم المبادئ العامة لسياسة المدينة، رغم ذلك نجد ان القطاع و

القائمين عليه في مدينتنا لم يستندوا في تخطيطهم على تقييم الوضع بالمشاركة وتحويلها إلى مشاريع نابغة من

احتياجات المجتمع وقابلة للتنفيذ وأكثر وظيفية لان اشراك المواطن في عملية صنع القرار يعتبر طريقة أكثر



فعاليةً ودجماً للتخطيط، فالعملية التشاركية توفر ملكية المجتمع المحلي للتدخل ودعمه، وتصحيح الأخطاء وهذا ما تم اتماله بالمدينة وعليه يمكن طرح السؤال التالي.

كيف يمكن للتخطيط التشاركي ان يحسن خدمة النقل الجماعي الحضري؟

2-الفرضيات:

- ✓ التخطيط التشاركي يساعد على تحسين مستوى خدمة النقل الحضري الجماعي.
- ✓ التخطيط التشاركي يقضي على التفاوت الموجود في مستوى الربط بين الاحياء.

3-الهدف من الدراسة:

- ✓ الاداء الجيد للنقل الجماعي الحضري في مدينة المسيلة.
- ✓ مشاركة المواطن من اجل تحسين الخدمة في هذا القطاع والحفاظ عليه.

4-أسباب اختيار الموضوع ومجال الدراسة:

1-أسباب اختيار الموضوع:

يعتبر موضوع التخطيط التشاركي مهم رغم ان فكرة المشاركة فكرة قديمة منذ عصور ما قبل التاريخ. والمعنى ليس بمحدث بقدر ما هو اعادة اكتشاف لقيمة انسانية قديمة. فكان هناك ارتفاع في درجة الاهتمام الدولي بالموضوع خصوصا في مؤتمر الامم المتحدة حول البيئة والتنمية المستدامة او ما يعرف "بقمة الارض" الذي انعقد في البرازيل 1992 الذي انبثق عنه جدول اعمال القرن 21، والذي طالب في الفصل الثامن والعشرون منه السلطات المحلية بضرورة الدخول مع المواطنين والمؤسسات المحلية، واشراكهم بعملية صنع القرار، ومما لا يترك ادنى ريب ان الجزائر سارعت كذلك في البحث عن اليات لتمكين المواطن من المشاركة في صنع قراره وتحسين مستواه واطار معيشتة وهذا من خلال سن العديد من القوانين التي تكرس المشاركة الفعلية لهذا الاخير في كل المجالات ،وعلى هذا الاساس جاءت فكرة اختيارنا للموضوع .



ولربطه بالتخصص سنحاول إبراز أهمية مشاركة المواطن في أحد أهم مقومات الاقتصاد وهي قطاع

النقل وبالتحديد النقل الحضري الجماعي.

ب -أسباب اختيار المجال:

✓ الجانب العلمي:

- موقع مدينة المسيلة الاستراتيجية الذي يعتبر نقطة تقاطع محورين هامين هما الطريق الرابط بين بوسعادة والبرج والطريق الرابط بين حمام ضلعة وبريكة.
- ان التوسع العمراني الأفقي الكبير والنمو الديمغرافي السريع الذي شهدته المدينة نجم عنه عدم التوازن بين العرض والطلب في ميدان النقل مخلفا سوء في نوعية الخدمة.
- مكانة وأهمية مدينة المسيلة على المستوى الوطني، والمكانة الاقتصادية والتجارية التي تحتلها.
- زيادة عدد الرحلات داخل المدينة بسبب زيادة معدل ملكية السيارات بالمدينة وتعدد الأنشطة الاقتصادية مما أدى إلى تداخل الحركة وكثرة المشاكل المتعلقة بالنقل الذي فرض ضرورة تحسين خدمة النقل الجماعي الحضري.
- ✓ الجانب الشخصي: ويتمثل في معرفة مجال الدراسة، وكذلك سهولة الحصول على المعلومات اللازمة.

5-المنهج ووسائل البحث المتبعة:

5-1-المنهج: هو الطريق الذي يجتازه الباحث لدراسة موضوع ما وكذا من اجل الوصول الى كشف حقيقة مجهولة والبرهنة على صحة وحقيقة معلومة.

وللإجابة على الاشكالية بهدف الالمام بكل جوانب البحث تم اتباع المنهج الوصفي.

5-2-التقنيات المستعملة:

بناء على المنهج المختار سوف يتم الاعتماد على التقنيات المناسبة له، والتي تشكل عوننا لنا في

بحثنا وهي:

أ- الملاحظة:

ان تقنية الملاحظة تتمتع بفوائد كثيرة، فهي تعطي لنا مجالا واسعا لوصف شبكة النقل الحضري

الجماعي والمشاكل التي يعانها، ومن بين انواعها الملاحظة البسيطة، والملاحظة المنتظمة.



وسوف نستخدم الملاحظة البسيطة لأنها تمكننا من وصف وتحليل الحقائق والمعلومات التي نريد الحصول عليها.

ب- المقابلة:

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

ج- الوثائق:

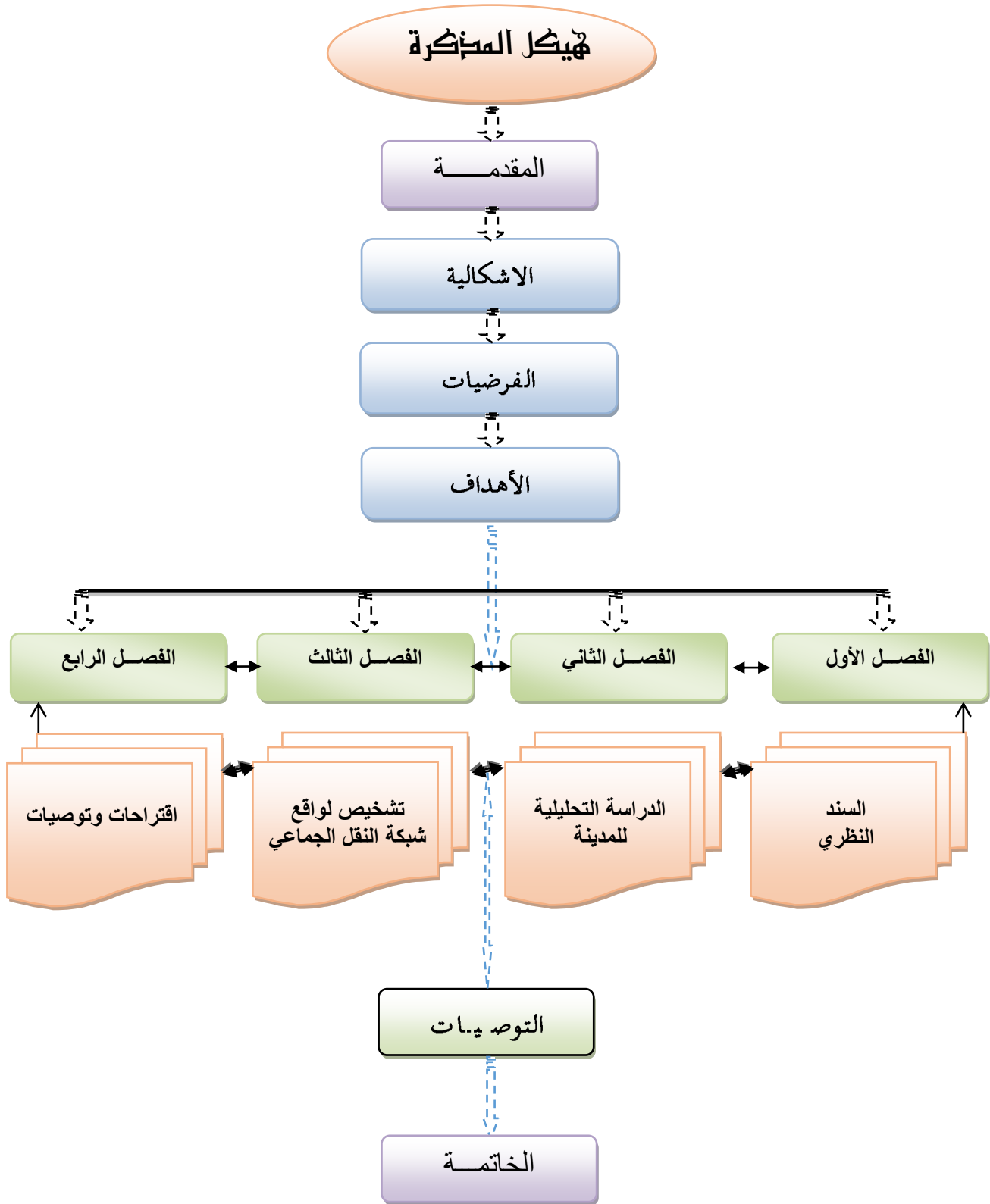
قمنا بجمع الوثائق الضرورية الخاصة بالموضوع والاطلاع على مختلف الكتب والمذكرات والمواضيع التي تناولت موضوع النقل والمشاركة الشعبية وكذا منطقة الدراسة لتكوين قاعدة علمية تساعدنا على فهم وتحليل مختلف العناصر المتعلقة بالموضوع.

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

- المصالح التقنية بمدينة المسيلة.
- فرع مديرية الأشغال العمومية بمدينة المسيلة.
- مديرية النقل لولاية المسيلة.
- مصلحة الأرشيف لمديرية البناء والتعمير بولاية المسيلة.
- مديرية التخطيط والإحصاء والتهيئة العمرانية بولاية المسيلة.
- المنظمة الوطنية للناقلين الجزائريين بولاية المسيلة.
- مصالح الأمن الحضري لمدينة المسيلة.
- المؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه الحضري لمدينة المسيلة.

ه- الاستمارة:

تعد الدراسة الميدانية أحد الأساليب المهمة لجمع البيانات في قطاع النقل، كما أنها تضع الباحث في مواجهة مباشرة مع الظاهرة التي يقوم بدراستها وتمكنه من التحقق من صحة البيانات التي جمعت، ويتم ذلك عن طريق العينات وتوزيع استمارة الإستبيان، وقد قمنا بتوزيع 100 إستمارة بحث خاصة بالمتنقلين ومختلف تنقلاتهم اليومية.





الفصل الأول

السند النظري

تمهيد:

أ- التأسيس النظري لخدمة النقل الحضري الجماعي

- 1- مفاهيم أولية للنقل
- 2- نوعية الخدمة المقدمة في مجال النقل العمومي
- 3- مخطط النقل الحضري في المدينة
- 4- العناصر المكونة لمخطط النقل الحضري
- 5- شروط إعداد مخطط النقل الحضري
- 6- تعريف شبكة النقل الحضري الجماعي

أ- قراءة لفعل المشاركة

- 1- مفاهيم أولية للمشاركة
- 2- قراءة لفعل المشاركة في ضوء قوانين التعمير بالجزائر
- 3- قراءة لفعل المشاركة في ضوء القران والسنة



تمهيد:

لا شك أن للمفاهيم وتعريفاتها أهمية كبيرة في الصياغة النظرية لأي بحث أو دراسة من ناحية وتوجيه سيرها من ناحية أخرى، وذلك أن للمفاهيم دور كبير في تحديد الإطار النظري الذي يوجه الدراسة ويحدد مبادئها، كما أن لها دور في توضيح الرأي بأبعاد الواقع المرتبط بالظروف العامة أين تتواجد الظاهرة المدروسة. انطلاقاً من هنا سنحاول في هذا الفصل التطرق إلى جملة من المفاهيم والتعريفات المتعلقة بالنقل الجماعي بالإضافة إلى التطرق لمفاهيم تتعلق بالمشاركة. كما تطرقنا في الأخير لقراءة لفعل المشاركة في ضوء قوانين التعمير بالجزائر وفي ضوء القران والسنة.



1- التاصيل النظري لخدمة النقل الحضري الجماعي :

1-1- تعريف النقل :

يعتبر النقل من المتطلبات لكل مجتمع، وهو عبارة عن خدمة اجتماعية بدرجة أولى كما أنه يعد أحد مصادر الرفاهية وأحد عوامل تحسين مستوى معيشة الأفراد من خلال إشباع حاجاتهم المختلفة بواسطة التنقل باعتباره ضرورة اجتماعية تفرضها ظروف الحياة اليومية.

لقد عرف القانون الجزائري خدمة النقل حيث نصت المادة 16 من القانون رقم 17/88، المؤرخ في 1988/05/10 على ما يلي:

"يعد نقل كل نشاط ينقل بواسطته شخص طبيعي أو معنوي أشخاصا أو بضائع من مكان إلى آخر على متن مركبة مهما كان نوعها"¹

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

انطلاقا من هذين التعريفين يمكننا إعطاء تعريف شامل للنقل استنادا على العناصر المذكورة آنفا.

"النقل هو كل نشاط يخلق منفعة في الزمان والمكان بواسطة التحويل الفيزيائي للسلع والأشخاص من مكان إلى آخر على متن مركبة معدة لهذا الغرض".

1-2- مفهوم النقل الحضري :

النقل الحضري هو وسيلة هامة للربط بين نقاط التجمع العمراني وهو الشريان الواصل بينها، فضلا عن كونه المحرك الأساسي للتجمع السكاني الحضري، حيث يهدف إلى إعطاء ديناميكية واستمرارية للحياة في المدينة بمختلف تشكيلاتها.

ويرمي النقل الحضري لضمان القيام بجميع عمليات التنقل اللازمة لكل المستعملين والمرتبطة بمتطلبات حياتهم المدينة في ظل شروط اقتصادية ملائمة وبطريقة مريحة وفي ظروف آمنة جيدة.

هذه الشروط الثلاثة: "الاقتصادية، الراحة، الأمن" الأخير منها "الأمن" يعتبر شرط إجباري أما الأخيرين فيتعلقان بإمكانيات التنفيذ لتخطيط المسالك "شبكة النقل" والتجهيزات المرتبطة بها آخذين في الحسبان المميزات الخاصة بكل منطقة عمرانية: الموقع، النسيج والبنية العمرانية²

¹ القانون رقم 17/88 المؤرخ في 10 ماي 1988 المتضمن تنظيم النقل البري وتوجيهه، الجريدة الرسمية للجمهورية، السنة 25، العدد 19، ص 785.

² القرار الوزاري المؤرخ في 20 يونيو 1983 المتضمن تنظيم المركبات المستعملة في نقل الأشخاص المشترك، الجريدة الرسمية سنة 20، العدد 38، ص 2290.



1-1-3- مفهوم النقل العمومي للمسافرين :

عرفت المادة رقم 01 من القرار المؤرخ في 20 يوليو 1983 النقل العمومي للمسافرين كما يلي: " تعني عبارة نقل الأشخاص المشترك نقل ما يزيد عن (08) أشخاص عدا السائق"¹

من خلال هذا التعريف يتضح لنا أن النقل العمومي أو المشترك، له خصائص معينة بالنظر إلى عدد المقاعد، والتي لا تقل عن (9) تسعة لذا فقد أعطته الدولة أولوية خاصة وميزته بتنظيم معين بالنظر إلى السعات الكبيرة التي تحتويها المركبات، وكذا للأهمية البالغة المتعلقة بخدمة الأفراد، والتي نستطيع أن نلخصها فيما يلي:

- إن توفير وسائل النقل العمومي يؤدي إلى تقليص نسبة السيارات الفردية في الطريق وبالتالي تقليص حجم الحركة والتخفيض من نسبة استهلاك الطاقة والتقليل من نسبة التلوث.
- تمكين جميع شرائح المجتمع من التنقل بين مختلف النواحي خاصة الذين لا يملكون سيارات فردية.

1-1-4- النقل العمومي الحضري :

- 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.²

1-1-5- أنواع النقل العمومي الحضري للمسافرين :

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

1-1-5-1- النقل بالحافلات :

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

1-1-5-2- النقل بالمركبات المجهزة :

هذا النوع من النقل عرف تطورا كبيرا في السنوات الأخيرة نظرا لميل عدد كبير من المستثمرين في مجال النقل العمومي للمسافرين إليه، وذلك بسبب المرونة الكبيرة في شروط استغلال هذا النوع من النقل وهو ما

¹ القرار الوزاري، المرجع السابق، ص 2290.

² قانون 13/01 المؤرخ في 17 جمادى الأولى 1422 هـ الموافق لـ 17 أغسطس 2001م يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 44، المادة 29.



أحدث تخلي لدى هؤلاء المستثمرين على النقل الجماعي بواسطة الحافلات العادية والصغيرة، والتوجه نحو استغلال العربات المجهزة.¹

1-1-6- التنقلات الحضرية :

تحتل التنقلات الحضرية مكانة هامة ضمن النشاطات المختلفة التي يقوم بها الإنسان لتلبية حاجياته، وبحكم اختلاف حاجيات الإنسان من جهة وتباعد المناطق المقصودة من جهة أخرى فإن تنقلات الإنسان تختلف من حيث أنواعها وأسبابها.²

1-1-6-1- أنواع التنقلات :

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

أ- المشي على الأقدام:

يعتبر المشي على الأقدام الطريقة الطبيعية للتنقل، وهو الطريقة الأكثر انتشاراً في المدن، كما يعتبر بمثابة فعالية اقتصادية تتمثل في انعدام التكلفة، وفعالية صحيحة كالحماية من أمراض القلب والربو، وكذا له فعالية بالنسبة للبيئة تتمثل في المحافظة على المحيط بسبب خلوه من الضجيج والتلوث.

صور رقم 1-2-3: توضح التنقل مشياً على الأقدام



المصدر : www.albayan.com

ب- النقل بعجلتين:

يتميز هذا النوع من التنقل بمرونة نسبة في الحركة وعدم شغله لمساحات كبيرة، وهو أسرع من المشي على الأقدام، ويضم الدراجات الهوائية والدراجات النارية ذات محرك صغير.

¹ سليم العايب وزملائه، دراسة تحليلية لواقع النقل الحضري الجماعي لمدينة عين مليلة، مذكرة نهاية الدراسة مفتش في النقل البري، المدرسة الوطنية لتطبيق تقنية النقل البري باتنة، دفعة جوان 2003، ص.7.

² سليم العايب وزملائه، نفس المرجع السابق، ص 8.



صور رقم 4-5-6: توضح التنقل بعجلتين



المصدر : www.turkey-post.net

ج-التنقل بواسطة السيارات:

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

صور 7-8: توضح التنقل بواسطة السيارات



المصدر : Article.we.com

د-التنقل بواسطة الحافلات ووسائل النقل العمومي:

تحتل الحافلات مكانة هامة داخل المدينة بسبب ربط مختلف أحياء المدينة بعضها البعض، وتخضع إلى تنظيمات معينة في التوقيت، الخطوط والمواقف وفق خدمة النقل العمومي، وبالإضافة إلى الحافلات نجد وسائل أخرى تستخدم في النقل العمومي نذكر منها: الترامواي (Tramway) و¹ Téléphérique.

¹ فارس بوباكور، محاضرات اقتصاد النقل، المدرسة الوطنية لتطبيق تقنية النقل البري باتنة 1999 ENATT .



صور 9-10-11: الحافلات ووسائل النقل العمومي



المصدر: www.shabakah.com

1-6-2- أسباب التنقلات :

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

أ - التنقلات سكن - مركز عمل:

هذه التنقلات تخضع عادة إلى مقياس زمني ويكون حدها الأعظم في الفترات الصباحية والمسائية أي عند الذهاب إلى مراكز العمل والرجوع منها، وفي هذا الصدد نختار العمال ووسائل تنقلهم على أساسا موقع مركز العمل، فمنهم من يتنقل راجلا ومنهم من يستعمل السيارات الفردية ومعظمهم يستعمل النقل الجماعي وهذا يرجع إلى عامل الدخل.

ب-التنقلات المدرسية:

إن انتشار المراكز التعليمية عبر المدينة ينتج عنه تنقلات يومية للتلاميذ والطلبة خاصة سلك الثانوي والجامعي فنجدهم يستعملون شتى وسائل النقل للوصول إلى مبتغاهم. فتلاميذ الطور الأول، الثاني والثالث ينتقلون إلى ملحقاتهم غالبا مشيا على الأقدام نظر لاحتواء كل حي في المدينة على ملحقة خاصة به.

أما بالنسبة لباقي الطلبة قد تكون المسافة أبعد مما يجعلهم يستعملون عدة وسائل أهمها الحافلات.

ج-التنقلات لأغراض أخرى:

هذه التنقلات يمكن تلخيصها في ثلاث حالات: الشراء، أعمال شخصية، والترفيه. إن حاجة الأفراد لاقتناء حاجياتهم ومشترياتهم تفرض عليهم التنقل للحصول عليها واستعمال أنواع مختلفة من

¹ سليم العايب وزملائه، مرجع سابق، ص7.



وسائل النقل، بحكم بعد المراكز التجارية عن الأحياء السكنية أما التنقلات من أجل الأعمال الشخصية فتشمل التنقل لمختلف المرافق العمومية كالبنك، البلدية... الخ.¹

1-2- نوعية الخدمة المقدمة في مجال النقل العمومي :

1-2-1- تعريف الخدمة :

تعرف الخدمة بمعناها القديم بالإحسان ومساعدة الإنسان لأخيه الإنسان، أما إذا أخذنا معناها الحديث فهي عبارة عن مهنة، علم ونظام اجتماعي، وهي وليدة الثورة الصناعية في أوروبا والولايات المتحدة الأمريكية في مواجهة مشكلات الإنسان المختلفة.

لقد وضعت هيئة الأمم المتحدة تعريفا للخدمة سنة 1980 وهو كما يلي: "الخدمة تؤدي خدمات مهنية بواسطة أشخاص مهنيين يتوفر لديهم قدر من التعليم، وهي كمهنة تستمد أهميتها من تصديها للمشكلات التي يمكن أن تنجم من جراء التطور التكنولوجي السريع والمستمر".²

ومن خلال كل ما سبق يتضح لنا أن الخدمة بصورة عامة، يقصد بها كل ما يقدم للفرد من عمليات والتي تشمل المساعدات والتسهيلات وتلبية الرغبات بغرض تحقيق أهداف وغايات معينة.

1-2-2- مفهوم النوعية :

يعتبر مفهوم النوعية، مفهوما عاما ينطبق على جميع المنتجات الطبيعية والخدمات، وفي التعبير العام لها مفهوم واسع وذاتي، فعادة تبدو لإنسان الشارع على أنها طابع إضافي يساعد التجار على بيع منتجاتهم، وقد عرفت جمعية فرنسية لضبط النوعية: نوعية المنتج أو الخدمة هي قدرة هذه المنتجات على تحقيق حاجيات المستعملين.

ومن خلال ما سبق يتضح أن النوعية هي معامل للحكم على طبيعة المنتج ومدى تحقيقه لرغبات الأفراد وتقليبهم، فنقول مثلا: منتج ذو نوعية جيدة أو رديئة.

1-2-3- نوعية الخدمة :

مفهوم نوعية الخدمة مهم جدا وذلك لتعدد نشاطات الخدمة، ويشمل هذا المفهوم النشاطات التي ليس لها هدف نهائي مثل: إنتاج شيء مادي، ولكن يعني الخدمة المقدمة مباشرة إلى الزبون، فجميع الخدمات معنية بالنوعية، ونذكر على الخصوص خدمات ما بعد البيع والنقل العمومي والخدمات الفندقية وخدمات توزيع المنتجات.

¹ سليم العايب وزملائه، مرجع سابق، ص 8، 9.

² Hamel mokrane et hocin hacane. la qualite du service dant le transport: memoire de fin detude pour lobtention de diplome de T.S.ENATT 1994, page 11.



نوعية الخدمة هي معيار نحكم بواسطته على مدى ملائمة الخدمة المقدمة ومدى تحقيقها لرغبات الأفراد ورضاهم عنهم، ونوعية الخدمة تحقيقها لرغبات الأفراد ورضاهم عنها، ونوعية الخدمة لا يمكن الحصول عليها إلا بتنظيم جيد لتسيير النوعية وذلك من أجل الحفاظ على الزبون وجلبه إلى التعامل مع مقدمي الخدمة.¹

|-2-4- نوعية الخدمة المقدمة في نشاط النقل العمومي الحضري :

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

|-2-4-1- الوقت :

وهو أهم المعايير في خدمة النقل العمومي الحضري، وذلك بسبب ارتباط المتنقلين بمواقف محددة للوصول على المناطق المقصودة كالمدارس، الإدارات في أماكن العمل، ولكون الوقت أصبح يعتبر بمثابة عامل اقتصادي وضياعه يمثل ضياع للقيمة.

ومن هذا المنطق أصبح من الضروري تنظيم أوقات انطلاق الحافلات ووسائل النقل العمومي الحضري حسب كثافة التنقل، خصوصا في أوقات الحركة المكثفة أو الذروة عن طريق تقليص تواتر العبور.

|-2-4-2- الراحة :

تتجسد الراحة في خدمة النقل العمومي، الحضري بتوفير الشروط الضرورية لاستراحة المتنقل مثل توفير أجهزة التهوية، المكيفات، شكل ملائم للمقاعد أو المذياع. توفر هذه الشروط والتجهيزات يساهم في جلب المتنقلين، وبالتالي فإن معيار الراحة يعد وسيلة للمنافسة بين الناقلين.

|-2-4-3- الأمن :

وهو عنصر هام في خدمة النقل العمومي، يتجسد في إيصال المتنقلين بسلامة إلى المكان المقصود، باعتبار أن أي حادث قد يسبب أخطار كبيرة بالنظر على حجم وسعة المركبات.

ولتحقيق الأمن يجب أن تحتوي وسائل النقل العمومي على تجهيزات وعناصر أهمها:

- أبواب و منافذ النجدة.
- علبة الإسعاف، مطارق النجدة.
- يدخل ضمن الأمن كذلك سلامة الأمتعة والحقائب الخاصة بالركاب.

¹Hamel mokrane et hocin hacane، ibidem, page 12.



1-2-4-4- التسعيرة :

المقصود بالتسعيرة القيمة النقدية التي يدفعها الزبون مقابل الخدمة التي يتلقاها، وتلعب التسعيرة دورا بارزا في التوفيق بين العرض والطلب، وملائمة سعر النقل يعد عاملا أساسيا في اختيار الزبون لوسيلة النقل، وهذا أهم عامل يفسر إقبال المتنقلين على وسائل النقل العمومي الحضري نظرا لملائمة السعر. والحديث عن السعر في النقل العمومي الحضري يمكن أن ندرج فكرة تقسيم التسعيرة حسب المسافة المقطوعة أي لا يدفع المتنقل نفس التسعيرة في تنقله من النقطة أ إلى النقطة ج في تنقله من النقطة أ إلى ب.¹

1-2-4-5- النظامية :

تتمثل في احترام الناقلين لمواقيت الانطلاق مما يوفر للمتنقل خدمة دائمة ومنتظمة تسمح له بتنظيم أعماله وأوقاته ولكيلا يجد صعوبة أو وقتا كبيرا في التنقل.

1-2-4-6- المعاملة :

عمال قطاع النقل على اتصال مباشر بالزبائن وأكثرهم السائقون والقابضون وهؤلاء العمال يشترط فيهم توافر مجموعة من المسيرات تتطلبها طبيعة عملهم يمكن حصرها فيما يلي:

- **قوة الشخصية:** وهو أساس ترتكز عليه مهنة الخدمة النقلية وهذا من أجل التجارب مع المتنقلين، وانطلاقا من تعاملهم مع مختلف الشرائح الاجتماعية (صغار، كبار، رجال، نساء) الأمر الذي يتطلب منهم تفهم الحالة النفسية والاجتماعية لكل فرد ومحاولة التجاوب معه وإرضاءه.
- **حسن المظهر:** يكتسي عامل الاهتمام بالمظهر الخارجي من قبل مستخدمي النقل أهمية بالغة، إذا من شأنه أن يبعث الارتياح في نفوس الزبائن.
- **معرفة المتطلبات المهنية:** إن العلاقة المباشرة بين المستخدمين والزبائن تقتضي إن تتوفر لدى المستخدمين معارف متنوعة فيما يخص الحفاظ على نظافة المركبة وسلامتها، وكذا الدراية اللازمة بالقواعد والقوانين التي تحكم القطاع، والتي تنعكس ايجابيا على مدى احترامهم للزبائن وحسن معاملتهم.²

1-3- مخطط النقل الحضري في المدينة :

1-3-1- مفهوم مخطط النقل :

هو مجموعة الإجراءات والعمليات الميدانية التي تقوم بها الدولة ممثلة في السلطة المختصة من أجل توفير كل شروط النقل المريح للمواطنين، ويتكون مخطط النقل من مجموعة اتصالات (خطوط) قائمة على استغلال الهياكل القاعدية المتاحة وهي مصنفة حسب الاتجاه إلى:

¹Hamel mokrane et hocin hacane, ibidem, page 13.

²Hamel mokrane et hocin hacane, ibidem, page 14.



- خطوط وطنية.
- خطوط بين المدن (محلية).
- خطوط ريفية.
- خطوط حضرية.

1-3-2- علاقة مخطط النقل الولائي بمخطط النقل الحضري :

يعد مخطط النقل الحضري من الناحية الإدارية جزءاً من مخطط النقل الولائي ثم الوطني، لكنه من الناحية الميدانية منفصلاً عنه، سواء من ناحية المفهوم الذي يعني توفير وتنظيم وتنسيق وسائل النقل الجماعي للتكفل بنقل المسافرين داخل مجال محدود وعلى مسارات مضبوطة وكذلك من الناحية التقنية وكيفية إعداد هذا المخطط الذي يحتاج إلى دراسة مستقلة بذاتها كما سنرى في العناصر القادمة وبالتالي فالفرق موجود على مستوى المفهوم والأهداف ووسائل التحضير.

1-3-3- علاقة مخطط النقل الحضري بمخطط حركة المرور :

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

1-3-4- مفهوم مخطط النقل الحضري :

مما سبق نستنتج أن مخطط النقل الحضري هو الخطة المدروسة لضمان وتشجيع المواطنين المقيمين على استعمال النقل الجماعي (الحافلات) لتلبية مختلف أنواع التنقلات التي تتنوع من شخص لآخر ومن تجمع سكاني لآخر وهي:

- الذهاب للعمل.
- الذهاب للتسوق.
- الذهاب للدراسة.
- الذهاب للتنزه.
- تنقلات مختلفة.
- العودة إلى المنزل.

وذلك دون الخروج عن الحدود المضبوطة التي تحددها الدراسة وبشكل منتظم ومنسق.



4- العناصر المكونة لمخطط النقل الحضري :

4-1- مجال الدراسة وآفاقها :

ينشأ مخطط النقل الحضري داخل منطقة عمرانية يبلغ تعداد سكانها 100.000 نسمة¹ أو أكثر داخل إقليم بلدية معينة أو عدة بلديات مجاورة ويتمشى هذا المجال مع التخطيط العمراني للمدينة الذي يتأسس مع مخطط توجيهي للعمران والتطور الحضري الذي هو زيادة معدل سكان المنطقة المعنية بالدراسة، ويعد تحديد مجال الدراسة هو الخطوة الأولى التي يقوم بها المخطط للنقل الجماعي لحصر النقاط التي ستشملها الحافلات. كما تتوجه آفاق الدراسة لبلوغ أهداف اقتصادية واجتماعية وكذا أهداف تتعلق باستعمال واستغلال المساحات والفضاءات الممكنة على المدى المتوسط لمدة 05 سنوات وعلى المدى البعيد أكثر من 10 سنوات على أن يكون ذلك مرتبطاً بشكل عضوي مع التوجيهات السياسية للنقل وأهداف المخطط العمراني التوجيهي، كما لا ينبغي أن تكون هناك خطة جافة لتنمية النقل الجماعي بل لا بد أن تكون الأهداف:

- تعزيز التدفق المروري وتقليل الازدحام.

- التقليل من زمن الانتقال.

- تحسين مستوى السلامة.

- تخفيض تكاليف الخدمة.

- زيادة تكرار الخدمة.

- تسهيل الوصول إلى استخدام معين للأراضي.

- خدمة المسنين والعاجزين.

- تخفيض التلوث.

- المحافظة على قيم المجتمع وتكامل الأحياء السكنية.

إن هذه الخطوة المتمثلة في تحديد مجال الدراسة لها حساسية مميزة إذ من الأحسن تحديد المنطقة موضوع الدراسة قبل جمع البيانات وفي غالب الأحيان تمتد حدود المنطقة خارج الحدود الإدارية للمدينة ليشمل الضواحي أو مناطق حضرية مجاورة لها تأثير في الرحلات اليومية للمواطنين بعد ضبط حدود المنطقة إدارياً يلجأ المخطط لتقسيمها إلى مناطق صغيرة، هذه العملية أكثر صعوبة نظراً لاختلاف التخطيط العمراني للمدينة وعدم تجانس المعطيات في المنطقة الجزئية الواحدة لذلك ينبغي عند تقسيم مجال الدراسة إلى مناطق الأخذ بعين الاعتبار إلى :

- تجانس المناطق من حيث استعمال الأراضي والمستوى المعيشي للسكان.

- وجود طرق اختراق في أكثر من اتجاه للمنطقة.

¹ القانون 17/88 المؤرخ في 88/05/10 توجد بعض الدراسات يشترط بلوغ عدد سكانها 500000 نسبة لتخطيط النقل مثل

الولايات المتحدة الأمريكية.



- أن يزيد عدد سكان أو أماكن العمل في الغالب عن 50000 ولا يقل عن 2000¹

1-4-2- مفهوم المحيط الحضري وكيفيات تحديده :

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

1-4-3- من يقوم بإعداد مخطط النقل الحضري :

في ضوء التشريعات الحالية التي تسيّر النقل الحضري خاصة منها القانون 17/88 المؤرخ في 10 ماي 1988 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، فإن اختصاص إعداد مخطط النقل الحضري يعود إلى مديرية النقل التي تقوم بتوقع نظري لحركة وسائل النقل الجماعي في شكل خطوط، إلا أن إفرازات الميدان بينت أن الكيفية المعتمدة في الإعداد هي سبب الفوضى وعدم التنظيم للنقل الجماعي بالحافلات رغم أن المجالس الشعبية تصادق عليه، والسبب في تقديرنا هو الاعتماد على التقييم النظري لسوق النقل وبعض الضغوطات التي تمارس على منح خطوط دون أخرى كما اشير في هذا الصدد أن القرار المؤرخ في 09 أوت 1997 المحدد لكيفيات إعداد مخطط النقل يفترق لوسائل فعالة في التنفيذ واستغلال المعلومات، لذلك جاء القانون رقم 13/01 المؤرخ في 07 أوت 2001 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، ليعيد النظر في كيفية الإعداد وتحديد الاختصاص الأكثر فعالية ميدانيا، ففي المادة رقم 44 تنص : تنظيم مجمل خطوط النقل الحضري في إطار مخطط للنقل الحضري يعده :

- رئيس المجلس الشعبي البلدي ويصادق عليه المجلس الشعبي البلدي عندما يكون منحصرًا داخل حدود الإقليمية للبلدية.

- الوالي ويصادق عليه المجلس الشعبي الولائي عندما يشمل إقليم عدة بلديات من نفس الولاية.

- الولاية المعنيون ويصادق عليه كل من الوزير المكلف بالنقل والوزير المكلف بالجماعات المحلية والوزير المكلف بالسكن والعمران عندما يتجاوز حدود إقليم ولاية واحدة وعندما يضم المحيط أكثر من 200000 نسمة.

يخضع مخطط النقل الحضري قبل المصادقة عليه للرأي التقني لمصالح الوزارة المكلفة بالنقل).

وتبقى حاجة الجماعات المحلية لتنفيذ سياسة فعالة للنقل الجماعي واضحة إلى مكاتب دراسات متخصصة في إنجاز دراسات النقل حيث تتكفل هذه الأخيرة بإعداد المخطط بناء على معطيات حقيقية وضمن مخطط حركة المرور وتتولى الجماعات المحلية بتمويل العملية وتنفيذها ومتابعة أهدافها.

¹ د. علي محمد عبد المنعم، هندسة النقل والمرور، دار التراث الجامعية، بيروت، لبنان، 1994، ص 16.



1-5- شروط إعداد مخطط النقل الحضري :

يعتبر النقل الحضري وسيلة هامة للربط بين نقاط التجمع العمراني، وهو الشريان الواصل بينها، فضلا عن كونه المحرك الأساسي للتجمع السكاني الحضري، ويرمي النقل الحضري لضمان القيام بجميع عمليات التنقل اللازمة للمستعملين والمرتبطة لمتطلبات حياتهم باستعمال الحافلات مسارات مضبوطة في شروط من الراحة والأمن والسرعة، ويترتب على هذا إعداد المخطط ضمن شروط واضحة.

1-5-1- الشروط القانونية :

نظرا لما يترتب من التزامات مالية لتنفيذ المخطط، فإنه من الضروري وجود شروط قانونية هي باختصار:

- بلوغ السكان التعداد المطلوب قانونا.
- إشهار العملية كاستثمار للمناقصة على الجرائد.
- موافقة السلطات المحلية مبدئيا على تنفيذ البرنامج حتى لا تبقى الدراسة على الورق.
- وجود حظيرة حقيقية قادرة على مواجهة طلب مختلف الخطوط.
- أن يقوم بهذه الدراسة مكتب دراسات متخصص.
- قدرة الجماعات المحلية على توفير المساحات الارضية اللازمة التي يحتاجها المخطط كهيكل قاعدية (محطات برية).
- أن يكون فعلا هناك حاجة للقيام بالدراسة لتفانم المشكل.

1-5-2- الشروط التقنية :

تتمثل الشروط التقنية لانجاز مخطط نقل حضري في إمكانيات مكتب الدراسات المتخصصة من الكوادر البشرية والوسائل التقنية لمتابعة ومراقبة حركة المرور مع الالتزام بالمراحل المتعارف عليها للدراسة وتحديد الأساليب الفنية للمعالجة الميدانية.

1-5-2-1- مراحل إعداد مخطط النقل الحضري : يمر إعداد مخطط نقل حضري داخل المدينة ب03

مراحل هي :

- جمع وتحليل البيانات.
- التنبؤ بالمستقبل.
- تحديد الأساليب الفنية.

1-5-2-1-1- جمع البيانات : من الضروري في هذه المرحلة تحديد مايلي :

- الهدف من جميع البيانات.
- نوعية البيانات.
- طرق جمع البيانات.



- العينة الإحصائية.

أ-الهدف من جمع البيانات:

من الطبيعي أنه لا يمكن معالجة مستقلة قبل اكتشاف حدوثها وفي الغالب لا يمكن تحديد المشكلة إلا عن طريق ملاحظة أثارها وعلى هذا فإنه لإجراء عملية تخطيط للنقل بصفة عامة بإحدى المدن لا بد أولاً من جمع بيانات معينة لتحديد ماهية المشكلة ومعرفة العوامل المسببة لها لإمكان البحث عن حل لها، وتجمع البيانات أيضاً بهدف التعرف على الاحتياجات اليومية للمواطنين من التنقل والعمل على تغطيتها مثل حالة دراسة فعالية الخطوط الحضرية في تلبية النقل اليومي.

ب-نوعية البيانات: تحتاج الدراسة إلى تجميع بيانات عن المنطقة موضوع الدراسة يمكن ايجازها كالتالي:

- بيانات عامة (التطور التاريخي - الفروق الطبيعية)
- التكوين الحضري (استخدام الاراضي - التطور الحضري - العمالة - الاوضاع الاقتصادية والاجتماعية).
- نظام النقل (خصائص الرحلات اليومية).

ج-طرق جمع البيانات: للحصول على معلومات صحيحة لا بد من أخذها من الميدان عن طريق:

- الاستقصاء.
- العد والقياس.

- الاستقصاء:

عن طريق الاستقصاء يمكن جمع بيانات عن خصائص الرحلات التي يقوم بها بعض المواطنين في المنطقة موضوع الدراسة وما دام هناك الكثير من الطرق سنركز على استقصاء حول النقل العام. حيث يقوم المحقق بالاستفسار شفويًا من عينة عشوائيًا من الركاب عن محطة انطلاق الرحلة - محطة انتهاء الرحلة - هل سيقوم الراكب بتغيير هذه الوسيلة واستخدام وسيلة أخرى للوصول إلى هدفه؟ ويكون هذا الاستفسار سواء داخل المركبات أو في المحطات وتجمع البيانات في جداول أو يحفظ بها على كاسيت (أشرطة سمعية) ويستحسن أن يخصص على كل خط مجموعة من المحققين.

- العد والقياس:

بالنسبة للنقل العام (المشترك) فالهدف الأساسي من جمع البيانات هو تحديد التوزيع الزمني والجغرافي لحجم النقل على شبكة النقل العام خلال ساعات التشغيل اليومي ومن الطرق المعروفة لجمع بيانات النقل العام:

- العد عند المحطات.
- قياس السرعات.



كما يمكن استعمال الاستمارة كوسيلة لجمع المعلومات مرة واحدة لتقييم نظام النقل المشترك.

1-2-5-2- دراسة العرض :

لدراسة هذه المرحلة يتطلب استغلال مجموعة معلومات هي:

أ- العرض الفيزيائي: يكون لكل خط مبرمج من الشبكة مع التركيز على:

- عدد المركبات (الحافلات).
- نوع الحافلات (عدد الأماكن: جلوس - وقوف)
- متوسط عمر الحظيرة لكل خط من الشبكة.

ب- نوعية الخدمة: يكون التقييم لكل خط من الشبكة:

- مستوى الخدمة.
- السرعة التجارية.
- عدد المركبات / كلم.
- معدل التغطية.

ج- عناصر مالية: تتعلق بـ:

- التسعيرة.
- حصيلة التذاكر.
- الأعباء.
- قيمة الاستثمار.

تتحصل على هذه المعلومات من الميدان لأحداث التحسينات اللازمة على الحظيرة من حيث الاستغلال ومردودية الخطوط والتقليل من زمن الرحلات والانتظار، إضافة إلى المعلومات السالفة الذكر لا بد من الاهتمام بطبيعة الخطوط الموجودة وعلى العموم فأنواع خطوط النقل الجماعي هي:

- **خطوط نصف قطرية:** تنطلق من وسط المدينة إلى الضواحي.
- **خطوط قطرية:** تنطلق بين تجمعين في الضواحي وتمر بوسط المدينة هذه الخطوط على الرغم من أهميتها إلا أن لها عيوباً كثيرة.
- **خطوط مماسية:** تشمل جزء من المدينة بعيداً عن المركز.
- **خطوط دائرية:** تشمل الأحياء الواقعة على هامش المدينة.
- **خطوط ربط:** هذه الخطوط تسمى شبه حضرية تشمل المناطق خارج المحيط الحضري تكون التنقلات إلى مركز المدينة أو ضواحيها.



1-2-5-3- دراسة الطلب :

تتركز دراسة الطلب على النقل حول الوصول إلى إمكانية رسم مصفوفة الانطلاق والاتجاه داخل مناطق محيط الدراسة وتحديد مناطق جذب الحركة ومناطق خلق الحركة.

أ- مصادر الطلب:

تجمع المعلومات من أجل تحديد المستوى الحالي من النقل وإيجاد أساس لتقدير الطلب المستقبلي وذلك اعتماداً على خصائص السكان واستخدامات الأرض - مقدار الأنشطة المتولدة عن هذين العنصرين كما قد يعتمد الطلب أيضاً على زمن الانتقال مما يربط على الأقل جزئياً بتقنية نظام النقل المستخدم أو المقترح. وباستغلال المعلومات المتحصل عليها في البيانات باستعمال وسائل التنبؤ يمكن الوصول إلى تقدير التنقلات المستقبلية في منطقة الدراسة واحتياجات النقل العام.

ب- تقدير خصائص الطلب مستقبلاً:

يمكن التنبؤ بخصائص الرحلات المتوقعة والتي يقف عليها وضع قواعد التخطيط الشامل.

1-6- تعريف شبكة النقل الحضري الجماعي:

المقصود بالشبكة انتظام مجموعة من الطرق في شكل عقد تنظمها مجموعة الوصلات.¹ أما فيما يتعلق بشبكة النقل الحضري الجماعي فهي عبارة عن شبكة تتوسط المحيط الحضري للمدينة وترتبط بين مختلف أحيائها.

تتأثر شبكة النقل الحضري بالوسط الذي توجد فيه ذلك الوسط الذي 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.

1-6-1 مكونات شبكة النقل الحضري الجماعي :

تتكون شبكة النقل الحضري الجماعي مما يلي:

- المنشآت الطرقية وتضم الخطوط، المواقف، الحظائر والمحطات.
- وسائل النقل وهي الوسائل المستعملة في النقل الحضري الجماعي.

ونحاول فيما يلي التطرق إلى تفاصيل هذين العنصرين:

1-6-1-1 المنشآت الطرقية :

تنظم خدمة النقل الجماعي حسب شبكة طرقية تتكون من الخطوط (المسالك)، رؤوس الخطوط، نقاط التوقف والمحطات الحضرية².

¹ محاضرات الأستاذ علي بن عباس، مقياس جغرافية النقل، المدرسة الوطنية لتطبيق تقنية النقل البري، باتنة 1999، ENATT.

² سليم العايب وزملائه، مرجع سابق، ص 17.



1-6-2- ترتيب الخطوط :

إن ترتيب الخطوط المكونة لشبكة النقل الحضري يتم على أساس المعايير التالية:

أ- حسب طبيعة الخطوط: أي حسب مدى أهميتها بالنسبة لتنقلات المواطنين:

- 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 والطرقية) المدارس والطرق... الخ.
- الخطوط النفعية: وهي الخطوط التي تربط مختلف الأحياء فيما بينها.
- الخطوط الملائمة: وهي خطوط ليست ضرورية أو مهمة جدا، ولكنها تمكن المستعملين من التنقل عليها بسهولة وبسرعة وبكل راحة.¹

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

ب- حسب أنواع المسالك:

- خطوط شعاعية: وهي الخطوط التي تربط الضواحي المتطرفة للمدينة.
- خطوط مماسية: وهي الخطوط التي تربط الضواحي المتطرفة فيما بينها، وتمر مماسيا بوسط المدينة.
- 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 مروراً بوسط المدينة.

ج- حسب وسيلة النقل:

- 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

¹ محاضرات الأستاذ العيد بغياني، مقياس التعمير والتهيئة العمرانية، المدرسة الوطنية لتطبيق تقنية النقل البري، باتنة، 2000، ENATT.

² محاضرات الأستاذ العيد بغياني، مرجع سابق.



1-6-3- رؤوس الخطوط :

المقصود برؤوس الخطوط بداية كل خط ونهايته، وتكون البداية عادة في وسط المدينة أما النهاية فتكون في المنطقة الموصولة بالمدينة، وهذا في مرحلة الذهاب أما في مرحلة العودة فتصبح نهاية الخط للمرحلة السابقة هي بدايته والعكس.

وتكون رؤوس الخطوط مهيئة، بحيث يكون هناك مجال لتوقف الحافلات الإنزال الركاب ومكوثها في الحظيرة الخاصة بها ثم مكان لاصطفافها أثناء الانطلاق.¹

1-6-4- نقاط التوقف :

تعريف نقاط التوقف بكونها " نقطة من مسار خط الحافلات أو وسائل النقل الجماعي التي تتوقف فيها بغية صعود أو نزول المسافرين، غير أن المشرع الجزائري لم يتعرض لتعريف الموقف بصفة مدققة وقد نصت المادة (1) من المرسوم التنفيذي 06/88 على أن " مصطلح التوقف يعني وقوف سيارة ما مؤقت في طريق طوال المدة الزمنية لركاب اشخاص أو نزولهم مع بقاء السائق في مكان القيادة أو على مقربة منهما، ليتمكن عند الاقتضاء من تحريكها ".

أ-أنواع المواقف:

هناك نوعان من المواقف

المواقف البسيطة: من خصائص هذه المواقف:

- عدم احتوائها على مخابئ.
- لا تستحق تجهيزات كبيرة.
- تحتوي على عمود إشارات وعمود المعلومات.

لا يحتاج المستعمل لهذا النوع مدة كبيرة للانتظار، تحتوي هذه المنطقة (منطقة الموقف) على موقف من اليمين للذهاب وآخر من جهة اليسار للإياب.

المواقف ذات المخابئ: وتطول فيها مدة الانتظار ومن مميزاتها ما يلي:

- وجود عمود الإشارات.
- وجود عمود المعلومات.
- المخابئ والارصفة.

¹ سليم العايب وزملائه، مرجع سابق، ص 20.



ب- أبعاد المواقف:

عرض الموقف:

يجب أن يكون عرض المواقف للحافلة هو 3م على العموم، فإن مسافة 2.5 تعتبر ملائمة لتوقف الحافلة مع عدم عرقلتها لحركة المرور.

طول الموقف:

فيما يتعلق بطول الموقف هناك أبعاد خاصة للمواقف بحسب نوع وسيلة النقل وكذا عدد المراكب التي تتوقف في آن واحد في نفس المواقف وعموماً يكون طول الموقف هو 22م.¹

ج- مقاييس وأبعاد مساحة الانتظار:

يجب أن يكون المخابئ ذات المقاييس التالية:

يجب أن يكون ارتفاع المخبأ في حدود 2.25م. أما بالنسبة لأطوال المخابئ فهي تختلف حسب كثافة الحركة وعموماً فإن المساحة المخصصة لكل شخص أثناء الانتظار 1م². وفيما يتعلق بأبعاد المخابئ المناسبة هي: الطول 4.5م، والعرض 2.25م.

د- معايير اختيار نقاط التوقف:

إن تحديد نقاط التوقف صلاحية مصالح النقل المختصة، والتي تتركز في تحديد مواقع نقاط التوقف وعددها على طول الخط الحضري معينة بغية تقريب المواقف من المراكز السكنية للمواطنين، بحيث تكون المسافة الفاصلة بين الموقف وتلك المراكز لا تتجاوز 300م وأن يكون المواقف يستند إلى المعايير التالية:

- أن يكون الموقف لا يعيق السير العادي لحركة المرور.
- أن يكون الموقف في مكان لا يحجب الرؤية عن مستعملي الطريق.
- أن يكون هناك مسافة ملائمة تفصل الموقف عن بعض المناطق الحساسة، كالمدارس، والأسواق ...

هـ- تجهيزات نقاط التوقف:

التجهيزات التي تشتمل عليها المواقف:

- المخابئ: وهو مكان مهياً مخصص لانتظار المنتقلين وحماتهم من الأمطار وأشعة الشمس كما أن لها عدة وظائف نذكر منها:

- توفير راحة المواطنين بفضل تجهيز المخابئ بالمقاعد.
- إن التهيئة الجيدة للمخبأ والصيانة المستمرة له تحسس المنتقل بقيمته.

¹ - les arrest de but dans leurs contexts urbain. France 1996



- الرصيف:

وهو المكان الفاصل بين المخبأ والمكان المهيأ لوقوف الحافلة، مهمته الرئيسية هي تسهيل صعود ونزول المتنقلين. ويجب الأخذ بعين الاعتبار أثناء إنشاء الرصيف، مدى ملائمة ارتفاعه عن الدرجة السفلى للحافلة وذلك لتمكين الحافلة من الاقتراب منه بسهولة دون التعرض إلى الارتطام، ولتسهيل صعود ونزول الركاب مباشرة على الرصيف، كما يجب أن تهيأ أرضية الرصيف بشكل جيد يمنع تجمع المياه فيه.¹

- الإشارات:

يجب أن يكون الموقف مجهز بإشارة عمودية تدل على مكانه، مما يؤدي إلى معرفة موقع الموقف بسهولة، وتكون هذه الإشارة زرقاء مستطيلة الشكل مرسوم عليها حافلة. ويجب أن يكون مكان التوقف يحتوي على إشارة أفقية مرسومة على أرضية الموقف تحدد منطقة خاصة لتوقف الحافلات.²

| 6-1-5- المحطة الحضرية :

المحطة هي مكان مخصص للاستقبال المسافرين من مختلف المناطق والأحياء، وهي مكان التقاء وسائل النقل القادمة من مختلف المناطق، تتجمع فيه الخطوط الحضرية مما يسهل على المسافرين تغيير وجهات التنقل، وتحتوي المحطات على:

- مكان مخصص للمركبات.
- مكان مخصص للاستراحة.
- مكان مخصص للانتظار.

أ- تهيئة المحطة الحضرية:

إن تهيئة المحطة الحضرية يجب أن تستجيب لمجموعة من المعيار التالية:

- الانتظار داخل المحطة ضمن ظروف ملائمة ولائقة، وذلك بتجهيزها بأماكن خاصة للجلوس وتكون مغطاة بشكل يسمح بحماية المستعمل لهذه من اشعة الشمس، الأمطار والرياح، كما يجب أن تكون بها إنارة.
- تجهيزها بوسائل الإعلام والتوجيه الإفادة المستعمل لهذه المحطة بالمعلومات اللازمة عن كل خط.
- دخول وخروج الحافلات من المحطة ضمن شروط ملائمة للسائقين وظروف أمنية للراجلين داخل المحطة.

ب- اختيار موقع المحطة:

إن تحديد موقع المحطة الحضرية مهم جداً، حيث يجب لها أن تكون كمركز جذب يتوسط جميع مراكز الجذب الأخرى، ويتم تحديد موقع المحطة عن طريق دراسة تحليلية لمجموعة من المعطيات الديموغرافية كالسكان،

¹ - Les arrest de bus dans leurs contextes urbain. France 1996

² محاضرات الاستاذ حفيظي محمد كامل، مقياس قانون المرور، المدرسة الوطنية لتطبيق تقنية النقل البري، باتنة، 2000 OENETT



مواقع المراكز التعليمية، أماكن الشغل والتجهيزات الكبرى (المراكز التجارية والمستشفيات) والتي تعتبر أماكن الشغل المنتجة لعوامل السير.

ويمكن تحديد موقع المحطة الحضرية أحددين في الحساب هذه المعطيات، عن طريق تقسيم مجال الدراسة إلى قطاعات، تحدد من خلالها بدقة مركز الجذب في المنطقة العمرانية، اين يمكن وضع المحطة الحضرية التي يفترض منها أن تستجيب لمتطلبات النقل الحضري الحالية والمستقبلية.¹

1-6-1-6- السرعات المطبقة في النقل الجماعي الحضري :

السرعة هي عبارة عن متغير فيزيائي يعبر عن المسافة المقطوعة خلال وحدة زمنية، وهي عامل مهم بالنسبة للمتنقل. إذا يوليها أهمية كبيرة خاصة بالنسبة للأشخاص الذين تربطهم علاقات عمل او مواعيد هامة، ومن هنا أصبح من الضروري تحديد الوقت إلا بتحديد السرعة.

هناك عدة عوامل تتحكم في تحديد السرعة ويتدخل القانون في هذا المجال مع الأخذ بعين الاعتبار حالة الطرق ونوعيتها، وكذا كثافة حركة السير وخصائص منطقة التنقل، فالسرعة تختلف في المدينة عن خارجها، وعلى العموم يمكننا أن نميز بين ثلاث أنواع من السرعات:

أ-السرعة المطلقة أو النظرية:

وتحسب على اساس خصائص وسائل النقل المستعملة أحددين بعين الاعتبار شروط الاستغلال المثلى.

ب-السرعة التجارية:

التي تقيم بالتوافق بين نوعية وحجم الخدمة بعين الاعتبار خصائص نظام النقل ومشاكل مردودية الخدمات، مع تخفيض تكاليف التسيير. وهي تعبر عن السرعة التي بواسطتها تقطع مسافة محددة، وتقسم هذه السرعة على الوقت المستغرق بما فيه التوقعات والتأخرات.

ج-السرعة المتوسطة:

هي متوسط سرعة الاستغلال لشبكة نقل معتبرة في ظل شروط العمل المحددة وخلال مجال من الوقت. لكن الاهتمام الأكبر بالنسبة للخدمة في النقل يكون مركز أساسا على:

د-سرعة التنقل للمستعملين:

إن المتنقلين يهتمهم معرفة الوقت اللازم استغراقه في التنقل من نقطة داخل المنطقة العمرانية، وبالتالي تكون لهم إمكانية اختيار استعمال النقل الجماعي مقابل الأنماط الأخرى من التنقل خصوصا وسائل النقل الفردية.

هـ-سرعة الممارسة للناقل: إن هذه السرعة تكون بدلالة:

- انتظام وسيولة حركة المرور عبر الطرق.

¹ سليم العايب وزملائه، مرجع سابق، ص24،25



• سهولة تعبئة وإنزال المتنقلين.

• إمكانية الاستجابة للسرعات المتزايد بكل سهولة.¹

1-6-2- وسائل النقل الجماعي الحضري :

انطلاقاً من الخدمة العمومية التي تقدمها وسائل النقل الجماعي في الوسط الحضري يجب أن نأخذ بعين الاعتبار مدى ملائمة هذه الوسائل للسير ولمزاولة النشاط.

1-6-2-1- تعريف وسيلة النقل :

هي جهاز ميكانيكي ذاتي الحركة يستخدم في نقل الأشخاص أو البضائع تتميز بسرعاتها المختلفة وكذا حمولتها وتسلك شبكة طرقية معينة.²

1-6-2-2- أنواع وسائل النقل الجماعي الحضري :

تتميز وسائل النقل الجماعي بخاصية أساسية والمتمثلة في سعة الحمولة والتي تتجاوز 08 مقاعد، ونستطيع التمييز بين نوعين من الوسائل:

- الحافلات:

تحتل الحافلات مكانة هامة ضمن وسائل النقل الجماعي الحضري ويرجع ذلك إلى طاقتها الكبيرة في الاستعاب فإنها توجه لتغطية التنقلات للمناطق السكنية كثيفة الحركة.

- العربات المجهزة:

تعتبر العربات المجهزة حديثة النشئ في الخدمة إذا ما قورنت بالحافلات وقد عرفت تطوراً في السنوات الأخيرة والغرض من ذلك هو تحديد الخطيرة الوطنية وتحسين نوعية الخدمة بسبب الخصائص التي تميز هذه العربات والتي تتمثل في:

- سعة الاستيعاب المتوسطة للأفراد بهذه المركبات تتراوح بين 08 إلى 24 مقعد دون حساب مقعد سائق.

- التجهيزات الحديثة التي تحتوي عليها العربات مثل المكيفات الهوائية.

- المرونة في الحركة وسهولة اجتياز المسالك الضيقة.³

1-6-2-3- تجهيزات وسيلة النقل العمومي :

يجب أن تتوفر وسائل النقل الجماعي على تجهيزات معينة لتوفير الراحة والأمن للمتنقلين، وكذا تحسين نوعية الخدمة المقدمة للمواطن ويمكن إيجاز هذه التجهيزات في النقاط التالية:

¹ محاضرات الاستاذ بغياني العيد، مرجع سابق

² د. فارس بوباكور، محاضرات اقتصاد النقل المدرسة الوطنية لتطبيق تقنية النقل البري، باتنة، 1999، ENATT.

³ قرار وزاري مؤرخ في 20 يوليو 1983 المتضمن تنظيم المركبات المستعملة في نقل الأشخاص المشترك، الجريدة الرسمية، العدد 38، السنة 20.



أ- حجرة السائق ومقعده:

تنص المادة 11 من القرار المؤرخ في 06 ذو الحجة 1403 هـ الموافق لـ 20 يوليو 1983 على أنه: يجب أن يكون مقعد السائق مستقل عن المقاعد الأخرى التي تحملها المركبة، فإذا كان موقعه على أرضية وجب أن يحميه بفاعليه حاجز متين يثبت خلف كتفي السائق، ويسمح بحماية هذا الأخير من كل ضغط أو اصطدام يأتي من المسافرين أو القابض.

يجب أن تعد على نحو يمكن السائق من أداء الحركات الضرورية لقيادة المركبة مثل حركة الدواسات وأزرار تشغيل الإنارة والمنبهات الصوتية ومنبهات تغيير الاتجاه، والتي يجب أن يكون في مقدور السائق القيام بها دون انتقال كبير للجسم.

ب- مقاعد الركاب:

نصت المادة 14 من نفس القرار على أن:

بنقل جميع المسافرين في العادة جالسين، وقد حددت أحكام هذا القرار بعض المواصفات والمقاييس التي يجب توفرها في مقاعد الركاب بغية توفير أكبر شروط الراحة الممكنة وتمثل فيما يلي:

- يجب أن تكون جميع المقاعد ذات مساند.
- يجب أن يكون لكل مكان جلوس عرض لا يقل عن 43 سم.
- يجب ألا يقل عمق المقاعد مقاسة من الجزء الأسفل للمسند حتى الطرف الامامي عن 40 سم.
- يجب ألا تقل المسافة الفاصلة في اتجاه مقدمة من المقاعد مقاسة من ارتفاع المقاعد عن 68 سم.
- لا يجوز استعمال المقاعد القابلة للانتقال بأنواعها إلا إذا كانت محكمة التثبيت في هيكل المركبة.
- لا يجوز باي حال من الأحوال أن تثبت المقاعد الجانبية المطوية في الابواب وتعيق الوصول إليها.
- غير أن هناك الحافلات الكبيرة يرخص لها نقل الاشخاص واقفين وذلك بعدد معين تحدده المصالح المختصة (مديرية النقل).¹

ج- الابواب ومنافذ النجدة:

نصت المادة 12 من نفس القرار على أنه يجب أن يكون لكل مركبة مغلقة الهيكل على اقل تقدير.

- إذا كان المحرك من جهتها الأمامية:
- باب في الجهة الأمامية يكون على اليمين اجباري.
- باب في الجهة الخلفية او بابان جانبيين يكون أحدهما على اليمين والآخر على اليسار، على أن يكون موقعها في الشطر الخلفي من المركبة.
- إذا كان المحرك من جهتها الخلفية:

¹قرار وزاري مؤرخ في 20 يوليو 1983، مرجع سابق.



- باب في النصف الخلفي إلى اليمين.

وفضلا عن ذلك يكون لهما على الأقل في كل واجهة جانبية صحيفة أو نافذة زجاجية متحركة بالنسبة للمركبات التي تحمل أقل من 22 مسافر، تدار من خارج المركبة. وداخلها يمكن أن يستخدمها المسافرون كمنفذ للنجدة في حالة الخطر مع إلزامية تسجيل منفذ النجدة. كل مركبة ذات هيكل مغلق يجب أن تفتح أبواب الدخول إليها نحو الخارج وأن تكون حلقات وصلها في اتجاه مقدمة السيارة، ويمكن قبول البوابات المنزلقة أو المنطوية متى كانت ميسورة الاستعمال أو مأمونة، ويجب أن تعد البوابات بحيث لا يمكن أن تفتح فجأة تحت ضغط المسافرين، ولا يجوز أن تثبت المقاعد أو المقاعد الجانبية المطوية في الأبواب أو تعيق الوصول إليها، كما يجب أن توفر الأبواب ممرا خاليا عرضه الأدنى 0.60م ارتفاعه 1.40م.

د- علة الإسعاف والمطفأة:

من الضروري أن تحتوي المركبة على علة الإسعاف ومطفأة ضد الحرائق. عليه الإسعاف يجب أن تحتوي على الضمادات والأدوية لإسعاف الجرحى، وتستعمل المطفأة في إخماد الحرائق المفاجئة.

ه- مثلث الخطر:

يجب أن تحتوي كل مركبة على مثلث الخطر وذلك في حالة حدوث عطب في الحافلة.

|| - 1- مفاهيم أولية للمشاركة:

||-1-1- مفهوم المجتمع:

تعني كلمة المجتمع لغويا الحياة بالمشاركة مع الاخر او عددا من الافراد يشتركون في حقيقة المعيشة في نفس الموقع. تعرف Wikipédia المجتمع بانه يشير إلى مجموعة من الناس تعيش سوية في شكل منظم وضمن جماعة منظمة. وكذلك هو تجمع لكائنات حية تشترك في بيئة واحدة "ويقصد بتلك الكائنات الانسان الحيوان الطير او النباتات باي شكل ومن اي نوع وما يميز ذلك المجتمع هو المشاركة في التفاعل بطرق عديدة وعند الحديث عن المجتمع الانساني تلعب العقيدة والاحتياجات والامكانيات المتاحة دورا هاما وحيويا في تكوين ذلك المجتمع وتؤثر تلك العوامل بشكل كبير في درجة تماسك هذا المجتمع ولعل أكثر ما يميز اي مجتمع بشري انساني هو الاشتراك-او بمعنى اخر التشارك-ذلك المجتمع في شيء عام بشكل كبير.¹

||-1-2- مفهوم المشاركة الشعبية:

يعتبر مفهوم المشاركة مفهوم مركب ومتعدد الابعاد فدراسة المشاركة تتعلق بمجالات دراسية مختلفة تشمل العلوم السياسية والاجتماعية والتصميم البيئي والتخطيط الحضري (عملية اتخاذ القرار-التصميم بالمشاركة - الجهود الذاتية..... الخ)

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



وتعددت تعريفات المشاركة الا ان معظمها ارتبط بالتركيز على الانسان باعتباره اداة المشاركة الا ان معظمها ارتبط بالتركيز على الانسان باعتباره اداة للمشاركة فهي العملية التي يقوم الانسان من خلالها بدور ما في الحياة من حيث تعاونه مع الاخرين وتعتمد على الانسان ومدى تعاونه واستجابته وتتأثر بتأثير المتغيرات النفسية والاجتماعية والثقافية والاقتصادية على الفرد.¹

|| - 1 - 3- مفهوم التواصل التشاركي:

هو تفاعل ورد فعل بين شخصين او أكثر من اجل التفاهم والتواصل قد يكون ايجابيا وقد يكون سلبا وفي الحالة الاولى يؤدي الى التضامن والشراكة وفي الحالة الاخرى يؤدي الى الخلاف والصراع.²

|| - 1 - 4- مفهوم التشارك :

هو مجموعة عمليات لتحقيق اهداف ثم التشاور والتفاوض حولها باقسام المعرفة والسلطة والمسؤولية.³

|| - 1 - 5- مفهوم المشاركة:

ان مفهوم المشاركة يعني بان عمليات التخطيط لا تمثل ممارسة تكنوقراطية والتي يقوم المختصون من خلالها بصياغة السياسات والقرارات بالتعاون مع مراكز الشرطة حيث انها تنطوي ايضا على كل معايير ابداء الراي والاستجابة والمساءلة.

ان عمليات ابداء الراي تعني تمكين المواطنين من التعبير عن آرائهم من خلال العمليات الانتخابية او غيرها علاوة عن ذلك فان عملية التشاور قد لا يكون لها اي تأثيرات على مقترحات الخطط وقرارات التخطيط في ظل غياب معيار الاستجابة.⁴

|| - 1 - 6- انواع المشاركة :

هناك العديد من الاشكال المختلفة التي يمكن عن طريقها ان تتحقق المشاركة بالنسبة للمجموعات :

أ- المشاركة الشكلية : لا يشترك الاشخاص في جمع القرار.

ب- المشاركة في جمع واعطاء المعلومات : يشارك الناس من خلال جمع الاجابة على الاسئلة التي يطرحها اخرون يرغبون في الحصول على المعلومات .وعادة مايتم استخدام الاستثمارات والاستبيانات او غيرها من الاساليب التقليدية.

ج- المشاركة بالتشاور : يشارك الناس من خلال استشارتهم ويستمع اشخاص من الخارج الى آرائهم فيعرف هؤلاء المتخصصين الخارجيين كل من المشكلات والحلول وقد يغيرونها على ضوء اجابات الاشخاص .

¹ شليب ذراع فائزة. السياسة التشاركية وفق قوانين التعمير في الجزائر، مذكرة نهاية الدراسة لنيل شهادة ماستر في تسيير التقنيات الحضرية، جامعة المسيلة، سنة 2014، ص5

² دليل مكون اللجنة الجماعية في مجال التخطيط التشاركي، ص8. متوفر على الرابط (www.almadrassa.net/vb/showthread)

³ دليل مكون اللجنة الجماعية في مجال التخطيط التشاركي نفس المرجع. السابق، ص 9.

⁴ دليل مكون اللجنة الجماعية في مجال التخطيط التشاركي، مرجع. سابق، ص10.



د- المشاركة ببعض الموارد المحلية: يشارك الناس من خلال الامداد ببعض المواد كالامسنت او باليد العاملة او بحصة من المال او غيره من الموارد المادية. وفي هذه الحالة تنتهي المشاركة بانتهاء الحوافز.

هـ- المشاركة الوظيفية: يشارك السكان من خلال تشكيل مجموعات للدعم من اجل تحقيق مشروع ما غير انهم لم يدجوا منذ البداية ولم يتدخلوا سوى في مرحلة التنفيذ.

و- المشاركة التفاعلية: يشترك الناس في التشخيص والتحليل اللذان يؤديان الى تخطيط العمل وبالتالي يكون لهم النصيب الاكبر في ضمان الاستثمارات الموجهة للعملية التنموية وكذا للحفاظ على الهياكل والممارسات.

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

||- 1- 7- المقاربة التشاركية :

* ماهي المقاربة التشاركية ؟

هي عملية تواصل مع السكان بطريقة تضمن اقتسام المعرفة والسلطة والمسؤولية من اجل تمكينهم من تحقيق تنمية ذاتية مستدامة .

وبصفة مبسطة هي عملية التفكير مع الناس والتشاور معهم من اجل مساعدتهم على حل مشاكلهم لتحسين وضعيتهم المجتمعية .

ب* لماذا المقاربة التشاركية ؟

لتجاوز سلبيات طرق التدخل التقليدية والبيروقراطية تعتمد المقاربة التشاركية لضمان نجاح واستمرارية البرامج وذلك من خلال:

- حرية التعبير الديمقراطية في اتخاذ القرار

- كسب الثقة في النفس

- الاحساس بالانتماء

- تاهيل الكفاءات

- ابراز القدرات الذاتية

-تحديد الحاجيات الاولية والحقيقية للسكان

¹ سليمان ازكي، دعم قدرات الفاعلين المحليين في اطار المبادرة الوطنية للتنمية البشرية، دليل عملي في ميدان المقاربة التشاركية والتخطيط التشاركي، ص 9.



- استعمال الموارد المتوفرة والممكن تعبئتها بطريقة عقلانية

- الادمج والتنسيق بين جميع المتدخلين

ج* معيقات المقاربة التشاركية:

من بين معيقات المقاربة التشاركية

1- على صعيد المتدخلين :

- مقاومة التغيير

- صعوبة تغيير عقليات المسؤولين

- جهل مفهوم المقاربة التشاركية

- الحلول الجاهزة الغير الملائمة

- الاستراتيجيات المتناقضة للتدخل

- غياب المرونة في التدخل

2- على صعيد السكان :

- الفقر

- الجهل وفقدان الثقة لعدم الوفاء بالوعود السابقة

- الصراعات

- النزاعات العرقية

- المنفعة الشخصية على حساب المصلحة العامة

3- على صعيد الوسائل :

- غياب المؤهلات البشرية 'المتدخلين والسكان'

- الحاجة الى وقت وامكانيات كبيرة في البداية

- عدم التطابق بين البرامج المقترحة واولويات السكان

4- على صعيد الممارسات :

• استعمال مفهوم المقاربة التشاركية لاغراض تسويقية ودعائية .

د* مؤشرات التشارك :

• يمكن تصنيف مؤشرات التشارك الى فئتين :



✓ كمية : وهي عبارة عن اعداد ونسب مثل عدد المشاريع المنجزة خلال مدة محددة (10 سنوات الاخيرة). نسبة إنجاز المشاريع المبرمجة ،عدد اللقاءات ،نسبة تحقيق الاهداف المنتظرة،نسبة مستعملي المشروع.

✓ نوعية :عبارة عن احكام قيمية ،استمرارية المشاريع ،اقبال السكان على المشاريع المنجزة ، تشكيلة اللجنة (نوعية الممثلين حسب الجنس والشرائح ونسبة تمثيل الوحدات السكنية).¹

1-8- التخطيط :

هناك عدة مفاهيم عامة للتخطيط.لعل اهمها المفهوم الذي طرحه المفكر الامريكى C.shelling thomas في كتابه. حيث قال : "انه عملية تحديد الاهداف المنشودة وتحديد الطرق للوصول الى هذه الاهداف .وتحديد المراحل لذلك .والاساليب التي يجب ان تتبع لتحقيق تلك الاهداف .والتخطيط يتطلب تحليل نتائج ماسبق تنفيذه .واتخاذ القرار لما يجب تنفيذه في ضوء دراسة وتقدير المستقبل"²

1-9- التخطيط التشاركي :

ويعني به : "ان المجتمعات المحلية مشاركة في كل المراحل من : تقييم الوضع .تحديد المشكلات .ترتيب الاولويات .تحديد الاحتياجات التنموية.اعداد خطط التنمية.وكذلك متابعة وتقييم هذه الخطط.وهو اداة تمكن المجتمع المحلي من بلورة النتائج المتحصل عليها من تقييم الوضع بالمشاركة .وتحويلها الى مشاريع نابعة من احتياجات المجتمع وقابلة للتنفيذ".³

2- قراءة لفعل المشاركة في ضوء قوانين التعمير بالجزائر .

بدأ تكريس مبدأ المشاركة المباشرة والضمينية بكل المعاني التي لها علاقة بالموضوع في جل الدول وهذا بعد انعقاد قمة الأرض التي كانت سنة 1992. وقد كانت الجزائر من بين هته الدول التي تبنت هذا المبدأ حيث ارتات سن ووضع قوانين لدعم فكرة مشاركة المواطن في اتخاذ القرارات التي تخصه بالدرجة الأولى. من هذا المنطلق سنحاول التطرق الى بعض المحطات في قانون التعمير بالجزائر التي كانت محل لمفهوم المشاركة.

¹ دليل مكون اللجنة الجماعية في مجال التخطيط التشاركي، مرجع سابق، ص11-12.

² شليب ذراع فايذة، مرجع سابق، ص 8.

³ نفس المرجع، ص9.



الكتاب الاول

التهيئة والتعمير

الفصل الاول

مبادئ واسس السياسة الوطنية لتهيئة الاقليم وتنميته المستدامة

القانون 01-20 مؤرخ في 12 ديسمبر سنة 2001، يتعلق بتهيئة الاقليم وتنميته المستدامة.

المادة 2: تبادر الدولة بالسياسة الوطنية لتهيئة الاقليم وتنميته المستدامة وتديرها.

تسير هذه السياسة بالاتصال مع الجماعات الاقليمية في إطار اختصاصات كل منها، وكذلك بالتشاور مع الاعوان الاقتصاديين والاجتماعيين للتنمية.

يساهم المواطنون في اعداد هذه السياسة وتنفيذها طبقا للتشريع والتنظيم المعمول بهما.

المادة 06: تضمن الدولة في إطار السياسة الوطنية لتهيئة الاقليم وتنميته المستدامة ما يأتي:

- تصحيح التفاوتات في الظروف المعيشية من خلال نشر الخدمات العمومية ومحاربة كل اسباب التهميش والاقصاء الاجتماعيين في الارياف والمدن على حد سواء.

الفصل الثاني

توجيهات السياسة الوطنية لتهيئة الاقليم وتنميته المستدامة وادواتها.

المادة 15: يحدد المخطط الوطني لتهيئة الاقليم الاحكام المتعلقة بترقية مناطق الهضاب العليا وتهيئة السهوب، التي تركز على:

- تجنيد سكان السهوب واشراكهم في اعمال التنمية.

الفصل الثالث

تنفيذ المخطط الوطني لتهيئة الاقليم



القسم الاول

المخططات التوجيهية للبنى التحتية الكبرى والخدمات الجماعية ذات المنفعة الوطنية.

المادة 26: تأخذ المخططات التوجيهية المنصوص عليها في المواد من 27 إلى 30 ادناه بعين الاعتبار التوجيهات الوطنية الخاصة بتهيئة الاقليم وتنمية مستدامة وبالتالي ينبغي ان تعمل عن طريق التشاور على ما يأتي:

-تحديد شروط دعم البنى التحتية للنقل وتحديثها وتطويرها.

-تشجيع الاعمال التي من شأنها فك العزلة على مستوى الاقليم الوطني.

-تشجيع المناهج المتعددة الانماط التي من شأنها تحسين التكامل بين انظمة النقل ونجاعتها ومردودها

القسم الثالث

أدوات تهيئة الإقليم

المادة 47: يشكل برنامج الجبهة لتهيئة الإقليم وتنميته المستدامة:

-فضاء تنسيقيا لتنمية الإقليم وتهيئته.

-إطار التشاور والتنسيق بين الجهات من اجل اعداد المخطط الجهوي لتهيئة الإقليم وتنفيذه ومتابعته طبقا للتشريع والتنظيم المعمول بهما.

القسم الخامس

أدوات الشراكة في تهيئة الإقليم

المادة 59: يمكن ان يترتب على تنفيذ المخططات والمخططات التوجيهية وخطط التهيئة، لا سيما في المناطق الواجب ترقيتها، ابرام عقود تنمية تشترك فيها الدولة و/او الجماعات الإقليمية والمتعاملين والشركاء الاقتصاديين.

قانون رقم 02-08 مؤرخ في 8 مايو سنة 2002 يتعلق بشروط انشاء المدن الجديدة وتهيئتها.

الباب الثاني



المدن الجديدة وأدوات تهيئتها

المادة 9: تحدد عن طريق التنظيم شروط وكيفيات وضع مخطط تهيئة المدينة الجديدة واعداده واعتماده وكذا إجراءات التشاور والتحكيم المرتبطة بهذا المخطط.

قانون 06-06 مؤرخ في 21 محرم 1427 هـ الموافق ل 20 فبراير 2006. يتضمن القانون التوجيهي للمدينة.

الفصل الاول

المبادئ العامة

المادة 2: المبادئ العامة لسياسة المدينة هي:

التنسيق والتشاور: اللذان بموجبهما، تساهم مختلف القطاعات والفاعلين المعنيين في تحقيق سياسة المدينة بصفة منظمة ومنسجمة وناجعة، انطلاقا من خيارات محددة من طرف الدولة وبتحكيم مشترك

اللامركزية: التي بموجبها تستند المهام والصلاحيات القطاعية الى ممثلي الدولة على المستوى المحلي.

اللامركز: الذي بموجبه تكتسب الجماعات الاقليمية سلطة وصلاحيات ومهام بحكم القانون.

التسيير الجوّاري: الذي بموجبه يتم بحث ووضع الدعائم والمناهج الرامية الى اشراك المواطن، بصفة مباشرة او عن طريق الحركة الجموعية في تسيير البرامج والانشطة التي تتعلق بمحيطة المعيشي وكذا تقدير الاثار المترتبة عن ذلك وتقييمها.

التنمية البشرية: التي بموجبها يعتبر الانسان المصدر الاساسي للثروة الغابية من كل تنمية

الحكم الراشد: الذي بموجبه تكون الادارة مهمة بانشغالات المواطن وتعمل للمصلحة العامة في إطار الشفافية.

الاعلام: الذي بموجبه يتمكن المواطنون من الحصول بصفة دائمة على معلومات حول وضعية مدينتهم وتطورها وافاقها.

الثقافة: التي بموجبها تشكل المدينة فضاء للإبداع والتعبير الثقافي في إطار القيم الوطنية.

الحفاظة: التي بموجبها تتم صيانة الاملاك المادية والمعنوية للمدينة والحفاظة عليها وتثمينها.



الانصاف الاجتماعي: الذي بموجبه يشكل الانسجام والتضامن والتماسك الاجتماعي العناصر الاساسية لسياسة المدينة.

المادة 11: يهدف مجال التسيير الى ترقية الحكم الراشد عن طريق ما يأتي:

- تطوير انماط التسيير العقلاني باستعمال الوسائل والاساليب الحديثة.
- تأكيد مسؤولية السلطات العمومية ومساهمة الحركة الجمعوية والمواطن في تسيير المدينة.
- دعم التعاون بين المدن¹.

القانون 10-11 مؤرخ في 20 رجب عام 1432 الموافق ل 22 يونيو سنة 2011 يتعلق بالبلدية.

اما في القانون الثاني 10-11 معدل من القانون 08-90 فصيغة المشاركة جاءت قوية، حيث جاء في المواد التالية:

القسم الاول

احكام تمهيدية

الباب الثالث

مشاركة المواطنين في تسيير شؤون البلدية.

المادة 11: تشكل البلدية الإطار المؤسساتي لممارسة الديمقراطية على المستوى المحلي والتسيير الجوّاري.

يتخذ المجلس الشعبي البلدي لإعلام المواطنين بشؤونهم واستشارتهم حول خيارات واولويات التهيئة والتنمية الاقتصادية والاجتماعية والثقافية حسب الشروط المحددة بهذا القانون.

ويمكن في هذا المجال استعمال على وجه الخصوص الوسائل والاعلامية المتاحة.

كما يمكن للمجلس الشعبي البلدي تقديم عرض عن نشاطه السنوي امام المواطنين.

المادة 12: قصد تحقيق اهداف الديمقراطية المحلية في إطار التسيير الجوّاري المذكور في المادة 11 اعلاه، يسهر

المجلس الشعبي البلدي على وضع إطار ملائم للمبادرات المحلية التي تهدف الى تحفيز المواطنين وحثهم على المشاركة في تسوية مشاكلهم وتحسين ظروف معيشتهم.

يتم التنظيم هذا الإطار طبقا للتشريع والتنظيم المعمول بهما.

المادة 13: يمكن لرئيس المجلس الشعبي البلدي، كلما اقتضت ذلك شؤون البلدية، ان يستعين بصفة استشارية ،

بكل شخصية محلية وكل خبير و/او كل ممثل جمعية محلية معتمدة قانونيا، الذين من شأنهم تقديم أي مساهمة

مفيدة لأشغال المجلس او لجانه بحكم مؤهلاتهم او طبيعة نشاطاتهم .

¹ الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد 15



المادة 14: يمكن لكل شخص الاطلاع على مستخرجات مداوات المجلس الشعبي البلدي وكذا القرارات البلدية. ويمكن لكل شخص ذي مصلحة الحصول على نسخة منها كاملة او جزئية على نفقته.

قبل عام 1990 كانت الاشارة الى مشاركة المواطن سطحية ولكن بعد انعقاد قمة الارض سنة 1992 باشرت الجزائر جملة من التشريعات التي من ضمنها مشاركة المواطن ونوعا من التدخل في تسيير المدينة ولكن بدون جدوى لعدم صرامتها في تطبيق هذه القوانين بالإضافة الى ضعف وسائل المراقبة وعدم تحديد المسؤوليات بدقة الا ان غياب التمثيل الحقيقي للمواطن وغياب ثقافة المشاركة لدى المسير المسؤول في الجزائر تبقى السمة الغالبة التي تميز مجتمعاتنا مما يؤثر طبعاً على التنمية للمدينة في الجزائر.

||-3- قراءة لفعل المشاركة في ضوء القران الكريم والسنة:

لقد ظهرت المشاركة منذ القرن 14 مع ظهور القران الكريم حيث ان الله عز وجل كان يحث على المشاركة والتشاور في ابسط الاشياء، فكيف الشورى في الحكم وهنا سنحاول التطرق الى بعض المخطات التي كانت محل لمفهوم المشاركة.

||-3-1- معنى الشورى :

الشورى مأخوذة من الجذر (ش و ر) شور بمعنى أوماً، يقال شاوره في الامر: طلب منه المشورة، تشاور واشتور القوم: شاور بعضهم بعضاً، استشار الامر تبين واستنار. والتشاور والمشورة والمشاورة استخراج الراي بمراجعة البعض الى البعض، من قولهم شرت العسل إذا اتخذته من موضعه واستخرجته منه).

والظاهر ان شرت بمعنى الاستخراج هو الاقرب لمفهوم الشورى باعتباره يتضمن معنى استخراج الراي كما يستخرج العسل من داخل خلية النحل.

||-3-2- الشورى في القران الكريم :

ورد لفظ الشورى في القران الكريم:

﴿ وَالْوَالِدَاتُ يُرْضَعْنَ أَوْلَادَهُنَّ حَوْلِينَ كَامِلِينَ لِمَنْ أَرَادَ أَنْ يُنْفِقَ الرِّضَاعَةَ وَعَلَى الْمَوْلُودِ لَهُ رِزْقُهُنَّ وَكِسْوَتُهُنَّ بِالْمَعْرُوفِ لَا تُكَلَّفُ نَفْسٌ إِلَّا وُسْعَهَا لَا تُضَارُّ وَالِدَةٌ بَوْلِهَا وَلَا مَوْلُودٌ لَهُ بِوَلَدِهِ وَعَلَى الْوَارِثِ مِثْلُ ذَلِكَ فَإِنْ أَرَادَا فِصَالًا عَنْ تَرَاضٍ مِنْهُمَا وَتَشَاوُرٍ فَلَا جُنَاحَ عَلَيْهِمَا وَإِنْ أَرَدْتُمْ أَنْ تُسْتَرْضِعُوا أَوْلَادَكُمْ فَلَا جُنَاحَ عَلَيْكُمْ إِذَا سَلَّمْتُمْ مَا آتَيْتُمْ بِالْمَعْرُوفِ وَاتَّقُوا اللَّهَ وَاعْلَمُوا أَنَّ اللَّهَ بِمَا تَعْمَلُونَ بَصِيرٌ ﴾ سورة البقرة: الآية

.233



فإذا كان القرآن الكريم يوجهنا الى ان نشاور في أدنى اعمال تربية الولد وهو الفصل في الرضاع، فبشكل اولي يوجهنا نحو الاستشارة في الحكم فلا يبيح الاسلام لرجل واحد ان يستبد في الامة.

فقد امرنا الله سبحانه رحمة بالطفل ان تتشاور الام مع الاب قبل ان يقررا فصله عن الرضاعة، فكيف وامر الحكومة وفيها مصير الأمة باسرها، فرحمة بالأمة امر الله سبحانه وتعالى بان يتشاوروا.

﴿فَبِمَا رَحْمَةٍ مِّنَ اللَّهِ لنت لَهُمْ وَلَوْ كُنْتَ فَظًا غَلِيظَ الْقَلْبِ لَانفَضُّوا مِنْ حَوْلِكَ فَاعْفُ عَنْهُمْ وَاسْتَغْفِرْ لَهُمْ وَشَاوِرْهُمْ فِي الْأَمْرِ فَإِذَا عَزَمْتَ فَتَوَكَّلْ عَلَى اللَّهِ إِنَّ اللَّهَ يُحِبُّ الْمُتَوَكِّلِينَ﴾ سورة آل عمران: الآية 159

لما نزلت هذه الآية قال رسول الله (صلى الله عليه وسلم): "اما ان الله ورسوله لغنيان عنها ولكن جعلها الله تعالى رحمة لأمتي، فمن استشار منهم لم يعدم رشداً ومن تركها لم يعدم غيا".

فقد كانت المشورة رحمة لعباده، فقد حفظ عبر الشورى وحدتهم، وجعل منهم شخصيات بارزة في المجتمع.

﴿وَالَّذِينَ اسْتَجَابُوا لِرَبِّهِمْ وَأَقَامُوا الصَّلَاةَ وَأَمْرُهُمْ شُورَىٰ بَيْنَهُمْ وَمِمَّا رَزَقْنَاهُمْ يُنفِقُونَ﴾ سورة الشورى: الآية 38

والاية في وصف المؤمنين وفي تحديد واجباتهم، ومن جملة تلك الواجبات الشورى، فقد وردت الشورى بين أمور واجبة منها إقامة الصلاة والانفاق، فالاولى في المجال العبادي تركية النفس وبناء الشخصية اليمانية، والثانية في الأمور العامة كبناء الدولة ونظام الحكم، والثالثة في المجال الاقتصادي...

وهي ثلاث حلقات مترابطة، وهي اركان للمجتمع الإسلامي.

واستنادا لهذه الايات الثلاثة يتضح مايلي:

✓ ان الشورى مبدا إسلامي عام لا يختص فقط في المجال السياسي بل حتى في الحياة الاسرية والاجتماعية.

✓ ان للشورى مجالان، الأول: مشورة الحاكم المسلم للمسلمين في الأمور المتعلقة بهم والثاني: مشورة المسلمين فيما بينهم على إدارة شؤونهم، فهي دعوة الطرفين الى الشورى طرف الحاكم وطرف الرعية.

✓ مبدا التشاور قائم في الأمور المتعلقة بشؤون المسلمين دون الاحكام الشرعية التي ورد فيها النص.

من خلال اطلعنا على بعض المخططات التي جاء فيها الحث على التشاور والمشاركة نجد ان الله عز وجل امرنا بالمشاركة ولو في ابسط الأمور هذا مايدفعنا لضرورة تعزيز المشاركة في كل أنواع الحكم.

الفصل الثاني



الدراسة التحليلية لمدينة مسيلة

تمهيد

١ - تقسيم المدينة

٢ - الدراسة الطبيعية

٣ - الدراسة العمرانية

٤ - بنية المدينة

خلاصة الفصل



تمهيد:

إن هذا الفصل هو قراءة عمرانية متكاملة لمدينة المسيلة، التي هي محل الدراسة، قصد التقرب منها والتعرف على جوانبها العمرانية، وفي هذه المرحلة سنعتمد على القواعد العلمية الخاصة بعملية التحليل العمراني، وهي الملاحظة والصور الفوتوغرافية والمخططات والوثائق المكتوبة.



أ- تقدم المدينة :

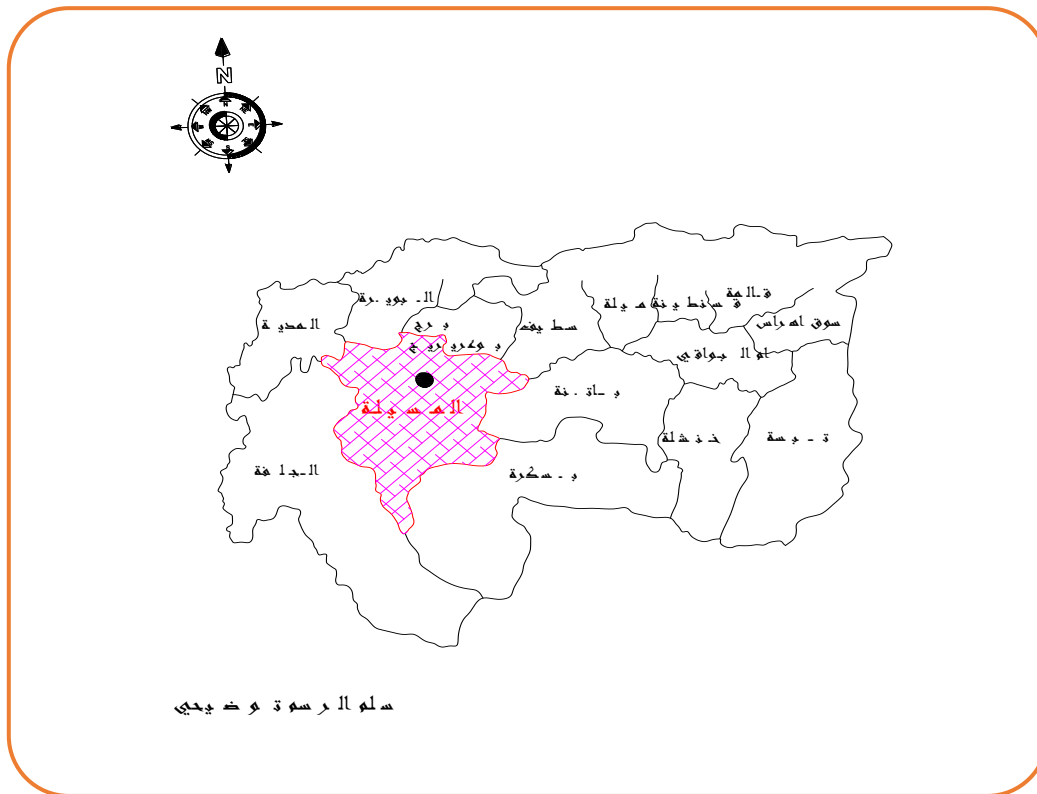
أ- 1- تقدم ولاية المسيلة¹:

تحتل ولاية المسيلة موقعا استراتيجيا في وسط شمال الجزائر، يحدها من الشمال ولايتي سطيف و برج بوعريش ومن الغرب ولايتي البويرة والمدينة ومن الجنوب ولايتي الجلفة وبسكرة ومن الشرق ولاية باتنة، وهي تعتبر جزءا من منطقة الهضاب العليا الوسطى تمتد على مساحة قدرها 18.175 كم²، ويبلغ عدد سكانها حسب إحصائيات(2010-12-31). 161103 نسمة، بكثافة سكانية تقدر ب: 54 ساكن/كم².

وقد قسمت إلى 23 بلدية، والتي أصبحت اليوم 47 بلدية بعد التقسيم الإداري سنة 1984 مجمعة في

15 دائرة.

مخطط 01: موقع ولاية المسيلة من الجزائر



المصدر: خريطة التقسيم الإداري لسنة 1984.

¹ - ANNUAIRE STATISTIQUE. De la wilaya de m'sila. Edition octobre 2006.

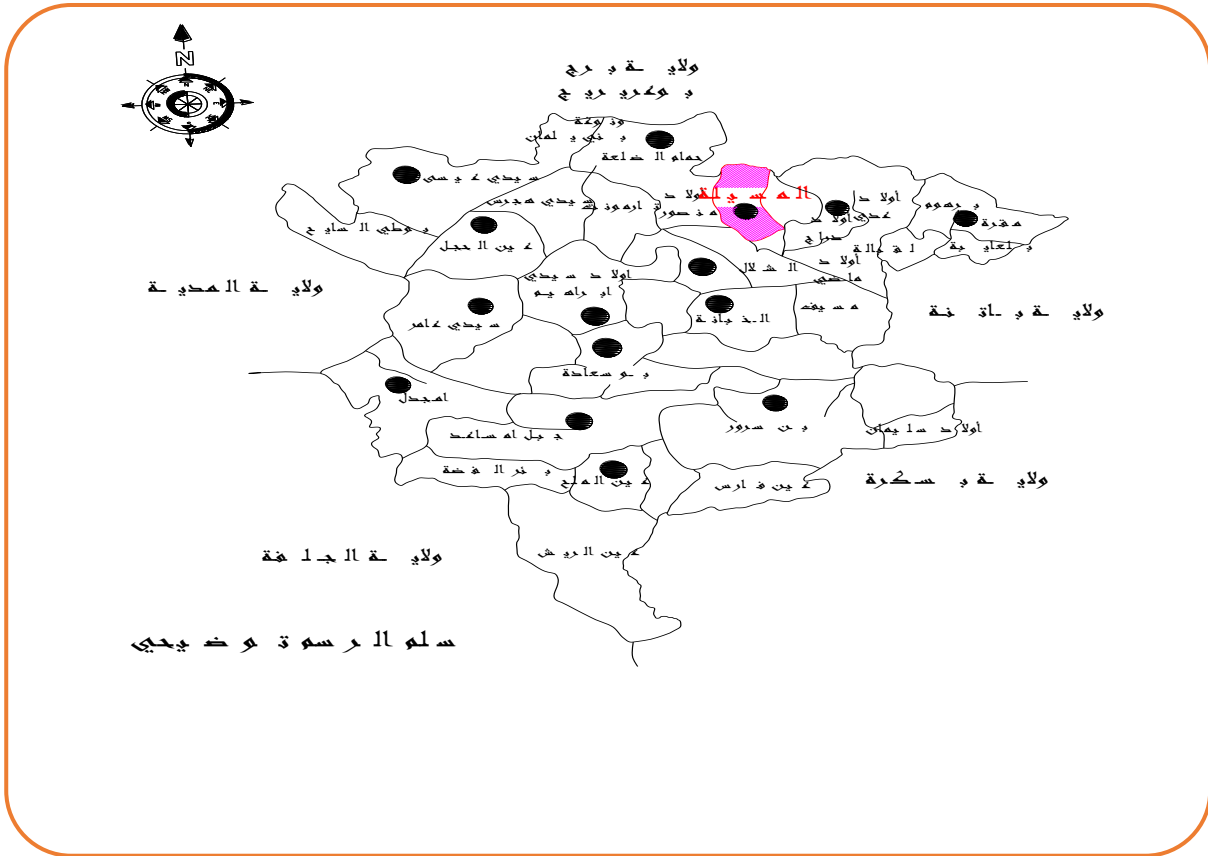


1-2- تقديم بلدية المسيلة¹:

ينتمي مجال بلدية المسيلة الى حوض شط الحضنة، يقع في الجزء الغربي منه، معدل الارتفاع عن سطح البحر يفوق 700 م ويتميز ب 03 مظاهر مختلفة:

- الجبال في الشمال
- اقدام (السفوح) الجبال في الوسط
- السهول في الجنوب

مخطط رقم 02: موقع بلدية المسيلة من الولاية



المصدر: مديرية الأشغال العمومية

¹ - بن خالد الحاج-دراسة اضطرابات سوق العقار والعوامل المتحركة فيه (حالة مدينة المسيلة) -مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير- معهد تسيير التقنيات الحضرية بالمسيلة-ص103.



ويعتبر واد القصب من اهم المجاري المائية التي تشق المدينة وهو من المعالم التي رسمت المدينة القديمة والجديدة ويمكن اعتباره كوسيلة قسمت المدينة لجزئين رئيسيين هما:¹

- منطقة شرق الواد
- منطقة غرب الواد

مخطط رقم 03: موقع مدينة المسيلة من المحيط المجاور



المصدر: بن خالد الحاج-دراسة اضطرابات سوق العقار والعوامل المتحكّمة فيه (حالة مدينة المسيلة) -مذكرة مكّملة لنيل شهادة الماجستير-معهد تسيير التقنيات الحضريّة بالمسيلة-ص104.

¹ بن خالد الحاج-مرجع سابق ص104



|| - الدراسة الطبيعية:

إن أي دراسة لمدينة ما، تفرض علينا التطرق إلى عدة نقاط مهمة وذلك لضبط وتحديد معاملات التعامل بها وفهم حقيقة واقعتها، ولإدراكها والوقوف عليها سنتطرق إلى دراسة الخصائص الطبيعية التي تطبع مجال مدينة المسيلة، وذلك بمعالجة موضع المدينة وتضاريسها إلى جانب التطرق إلى أهم العناصر المناخية، بالإضافة إلى الشبكة الهيدروغرافية، لنصل في نهاية الأمر إلى إبراز أهم المميزات والخصائص التي تتميز بها مدينة المسيلة ومعرفة أهم العوامل الطبيعية التي تحكمها.

|| -1- المظهر الجغرافي:

أ- الارتفاعات: يمكن تقسيم المجال المدروس إلى ثلاثة مستويات من الارتفاعات.

-المستوى الأول: وهو يمثل المناطق الجبلية الموجودة في الشمال ذات الارتفاعات بين 650 م إلى 800 م.

-المستوى الثاني: وهو يمثل منطقة الهضاب الموجودة في المنطقة الوسطى من المجال المدروس وهي محصورة على ارتفاع ما بين (500 م إلى 650 م).

-المستوى الثالث: وهو يمثل المناطق السهلية وهي تتميز كونها أراض منخفضة وذات انحدار ضعيف جدا وهي محصورة بين الارتفاع من (400 م-500 م) وهذه المناطق تقع في الجهة الجنوبية.

ب- الانحدارات:

بصفة عامة فإن الانحدار يأخذ اتجاه شمال جنوب أي كلما اتجهنا نحو الشمال زاد الارتفاع والعكس

صحيح.

|| -2- المعطيات المناخية:

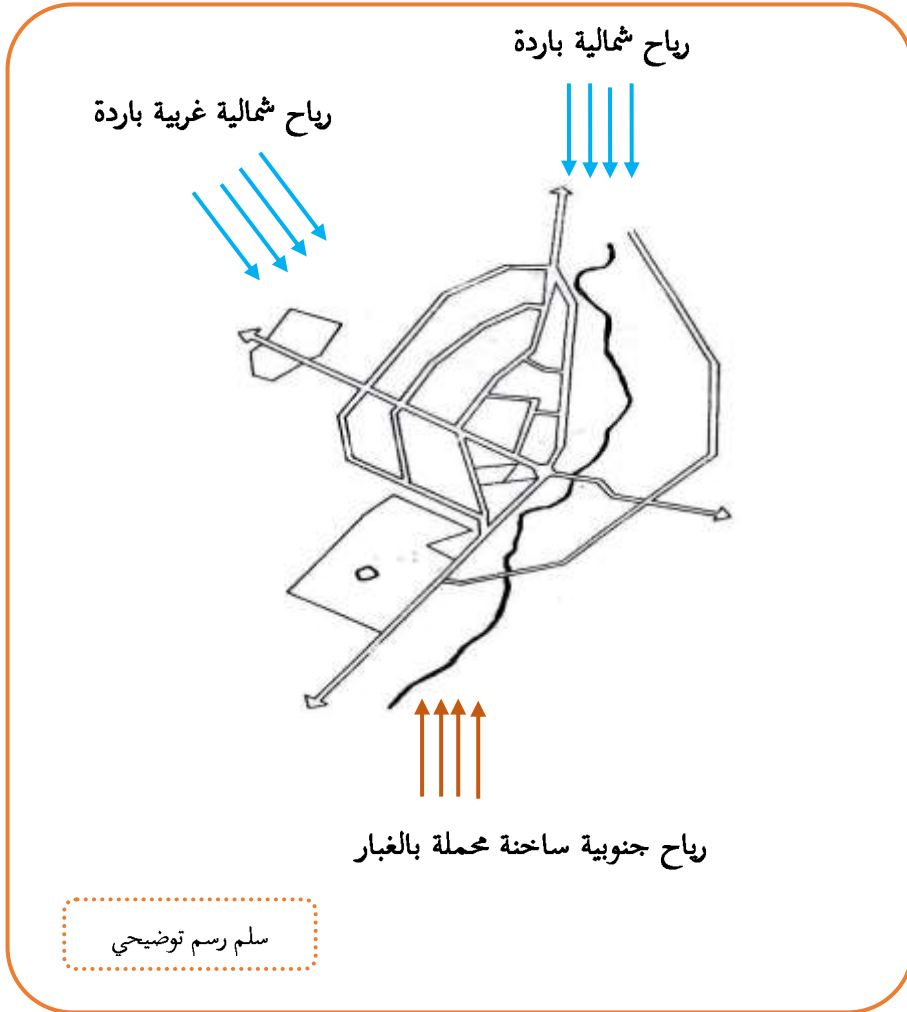
يتأثر النطاق المناخي لمدينة المسيلة بالتيارات الهوائية الشبه رطبة الآتية من الشمال والتي في الغالب ما تصطدم بسلسلة جبال الحضنة كحاجز طبيعي أمامها، كما يتأثر مجال الدراسة بالتيارات الهوائية الشبه الجافة الآتية من الجنوب، وبصفة عامة فإن مناخ منطقة الدراسة ينتمي إلى مناخ البحر الأبيض المتوسط الذي يتميز بشتاء بارد رطب، وصيف حار جاف.

ويسود منطقة المسيلة بشكل عام مناخ حار إلى شديد الحرارة، فمنطقة الدراسة تتعرض لدرجات حرارة مرتفعة جدا في الصيف ودرجات حرارة منخفضة نسبيا في الشتاء. وحسب المعطيات المناخية التي تحصلنا عليها من مصلحة الأرصاد الجوية بالمسيلة لاحظنا أن كميات الأمطار الخاصة بالمنطقة هي كميات قليلة ومتذبذبة على طول السنوات اما الرطوبة فمدينة المسيلة كغيرها من المناطق الوسطى، ترتفع الرطوبة بها في شهور الشتاء والمتمثلة في ديسمبر وجانفي، وتنخفض في شهور الصيف المتمثلة في جوان جويلية وأوت، وتبلغ النسبة العظمى السنوية 84% ولا تقل نسبة الرطوبة بالمنطقة عن المتوسط عن 31%.



اما بالنسبة للرياح بالمدينة لها اتجاهين أساسيين وهما شمالية غربية، وهي الرياح السائدة في فصل الشتاء (الفترة الباردة الرطبة)، جنوبية شرقية وهي الرياح السائدة خلال معظم السنة والمؤثرة على مناخ المنطقة بصفة عامة وهي تعرف برياح السير يكو، الاسم العلمي لها وباسم الشهيلي الاسم المحلي لها.

مخطط رقم (04): حركة الرياح الخاصة بمدينة المسيلة



المصدر: أوذينة فاتح-التوافق بين العوامل البيئية وتصميم المخططات العمرانية-دراسة حالة مخطط شغل الأرض (طريق حمام الضلعة بالمسيلة-مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير-معهد تسيير التقنيات الحضرية بالمسيلة-ص180.



||| - الدراسة السكانية:

تعتبر الدراسة السكانية أحد الأسس التي تقوم عليها عمليات التخطيط المستقبلية، كما تساهم في توضيح جميع العلاقات والروابط والخصائص السكانية والتاريخية والوظيفية في الحياة البشرية، كما أنها أساسية كونها تمهد لعمليات التخطيط والتهيئة، إذ على ضوءها ترسم معالم السياسات التي ستنهج في الوقت الحالي والمستقبلي سعياً لإيجاد مجال متكامل يقوم على أسس منطقية وفق خطط محكمة تنطلق من واقع ما هو موجود.

||| -1- التطور السكاني:

إن دراسة التطور السكاني لمدينة المسيلة يساعدنا في تحديد وتيرة النمو ومقارنته بوتيرة النمو لمختلف المراكز الثانوية وكذلك المناطق المبعثرة والبلدية ككل، وذلك لمعرفة الحاجة المستقبلية من خلال تتبعنا للزيادة السكانية

الجدول رقم (05): التطور السكاني لمدينة المسيلة من سنة 1966م إلى غاية 2008م

معدلات النمو %				عدد السكان (نسمة)												السنوات		
08/93	93/87	87/77	77/66	2008		2004		1998		1993		1987		1977			1966	
3.48	4.81	8.34	3.76	8803.	136418	%82.52	117910	%82.06	99855	%82.29	88235	%79.74	65608	%56.10	29512	%55.56	19657	المدينة
3.29	8.18	4.65	3.67	%100	154936	%100	142870	%100	121683	%100	106000	%100	82309	%100	52600	%100	35377	البلدية

المصدر: مديرية التخطيط والتهيئة العمرانية

من خلال الجدول رقم (50): يتضح لنا أن المدينة مرت بثلاثة مراحل أساسية:

أ- المرحلة الأولى (1966م-1977م):

عرفت هذه المرحلة ارتفاعاً ملحوظاً في عدد السكان حيث ارتفع من 19657 نسمة سنة 1966م إلى 29512 نسمة سنة 1977م أي بزيادة سنوية قدرها 896 نسمة ونفس ذلك بترقية مدينة المسيلة على مركز الولاية سنة 1974م، هذا إلى جانب استمرار النزوح الريفي من المناطق المجاورة لتحسين مستواهم المعيشي.

ب- المرحلة الثانية (1977م-1987م):

وبلغ عدد سكان المدينة خلال سنة 1987م حوالي 65805 نسمة بمعدل نمو قدره 8.34%، ويمكن تفسير هذا إلى توطين المنطقة الصناعية وكذلك منطقة النشاطات وبروزها كقطب تنموي بالمنطقة.



ج-المرحلة الثالثة (1987م-2004م):

تزايد عدد السكان خلال هذه المرحلة من 65805 نسمة سنة 1987م إلى 117910 نسمة في 2004م بمعدل نمو قدره 3.31% وعدد سكان المدينة هذه السنة يمثلون 52.06% من إجمال سكان البلدية الذي بلغ حوالي 142870 نسمة.

د-المرحلة الرابعة (2004م-2008م):

تزايد عدد السكان خلال هذه المرحلة من 117910 نسمة سنة 2004م إلى 136418 نسمة في 2008م بمعدل نمو قدره 3.48% وعدد سكان المدينة هذه السنة يمثلون نسبة 82.52% من إجمال سكان البلدية الذي بلغ حوالي 154963 نسمة.

III -2- التركيز الحضري¹ :

التركيز الحضري يقصد به النسبة التي يمثلها سكان الحضر (المدينة) من جملة سكان البلدية وذلك كما يلي:

$$\text{معدل التركيز الحضري} = \frac{\text{سكان المدينة}}{\text{سكان البلدية}} \times 100$$

إن التركيز الحضري مؤشر ممتاز لمعرفة مدى جاذبية المدينة بالنسبة للبلدية، ومعدل التركيز الحضري على مستوى بلدية المسيلة كان مؤشرا هاما في تحديد درجة الجذب التي تشهدها التجمعات الحضرية بسبب التزايد المستمر في عدد سكانها، وهو معدل يدل على التطور الذي تشهده المراكز البلدية، مما يستوجب فعلا الرفع من مستوى الخدمات أهمها خدمة النقل الجماعي الحضري.

¹ - معدل التركيز الحضري = سكان المدينة / سكان البلدية × 100.



الجدول رقم (06): تطور معدلات التركيز الحضري لمدينة المسيلة

السنوات	عدد سكان المدينة/ ن	عدد سكان البلدية/ ن	معدل التركيز الحضري
1966	19657	35377	55.56
1977	29512	52600	56.10
1987	65805	82309	79.74
1993	88235	121683	82.29
1998	99855	121683	82.06
2004	117910	142870	82.52
2008	136418	154963	88.03

المصدر: مديرية التخطيط والتهيئة العمرانية 2008 + معالجة المعطيات للطالبة

أ-المرحلة الأولى (1966م – 1987م):

وقد بلغ فيها معدل التركيز الحضري 56.10% كأعلى حد سنة 1977م، وقد تزايد بوتيرة ضعيفة سنة 1966م إلى غاية 1977م، حيث بلغت نسبة الزيادة 0.54% وهي ضعيفة للغاية، وقد يكون هذا الارتفاع النسبي هو الترقية الإدارية التي حظيت بها المدينة إلى مركز ولاية.

ب-المرحلة الثانية (بعد 1987م):

وقد سجل خلالها إرتفاعا كبيرا لمعدلات التركيز الحضري من سنة لأخرى، ويمكننا تفسير ذلك بكون المدينة شهدت تطورا وظيفيا هاما، خاصة بعد إنشاء المنطقة الصناعية.

Ⅴ - الدراسة العمرانية:

Ⅴ-1- لمحة تاريخية عن نشأة مدينة المسيلة:

قمنا بتسليط الضوء على هذا الجانب وذلك لضبط ديناميكية التطور المجالي، ووتيرة النمو لكل مرحلة لنصل إلى تحديد معالمها وتشخيص سلبياتها وإيجابياتها، ومعرفة مختلف التغيرات الحاصلة بها.



IV-1-2- المرحلة الأولى (ما قبل 1830م) :

وتنقسم هذه المرحلة إلى فترتين¹

أ- **الفترة الرومانية:** استوطن الرومان منطقة المسيلة نتيجة لخصوبتها ووفرة إنتاجها من الحبوب وكانت تدعى آنذاك " زابي جستينايا " غير أن هذه المدينة اندثرت في الوقت الحاضر ولم تبقى لها معالم واضحة حالياً وتسمى المنطقة في وقتنا الحالي " بشيلقة " وتقع على بعد 3 كلم شرق المدينة. (انظر المخطط 05 ص 56)

ب- **الفترة العربية الإسلامية:** تمثل هذه الفترة في مجيء الفاطميين، من سنة 928م إلى غاية 1556م، وهي سنة دخول الأتراك إلى المدينة، واقتصر دخول الأتراك والفاطميين على الضفة الشرقية للوادي، والتي تعتبر النواة الأولى للمدينة والمتمثلة في حي الكراغلة والشتاوة غير أن معظم أجزاء نواة المدينة قد هدمت بقرار وزاري على إثر الزلزال الذي ضرب المدينة 1965م. (انظر المخطط 06 ص 57)

IV-1-3- المرحلة الثانية (1830م-1962م): وتنقسم إلى فترتين:²

أ/ الفترة الأولى (1830م-1954م):

تتميز هذه الفترة بدخول الاستعمار الفرنسي وقيامه ببناء أول ثكنة عسكرية بالمدينة على الضفة الغربية من الواد سنة 1855م، وتحولت المدينة إلى مركز إداري، وفي هذه الفترة شهدت المدينة توسعاً عمرانياً امتد نحو الجهة الغربية من الواد، وكان ميلاد حي العرقوب والكوش، والجعافرة شرقاً والملاحظ في هذه الفترة أيضاً هو هجرة السكان من الأرياف خاصة بعد الحرب العالمية الأولى، وكان من آثار هذه الهجرة انتشار بعض التجمعات السكنية لاسيما بالناحية الشرقية. وقد قام المستعمر بإنشاء عدة مشاريع تتمثل في شبكات الصرف الصحي والكهرباء بالإضافة إلى إنجاز مستشفى سنة 1950م. (انظر المخطط 07 ص 58)

ب/ **الفترة الثانية (1954م-1962م):** في هذه الفترة توسع المدينة كان للجهة الغربية على الخصوص، وتمثل هذا التوسع في بنايات الحالية بوسط المدينة ذات النمط الأوربي، تشمل هذه بنايات في معظمها تجهيزات تعليمية وإدارية وتجمعات سكنية جلتها للمعمرين آنذاك، إضافة إلى محطة البنزين الواقعة في الجزء الجنوبي من المدينة. (انظر المخطط 08 ص 59)

¹ مكيدش مفتاح وزملاءه، إشكالية توازن المجال الحضري، مذكرة تخرج لنيل شهادة مهندس دولة في تسيير المدن، معهد تسيير التقنيات الحضرية، جامعة محمد بوضياف بالمسيلة، دفعة جوان 2005، ص 19.



IV-1-4- المرحلة الثالثة بعد 1962م : وتنقسم هذه المرحلة بدورها إلى ثلاث فترات هي :
أ/ الفترة الأولى (1962م-1974م):

في هذه الفترة عرفت المدينة هجرة ريفية كبيرة نحوها فور خروج الاستعمار، نتج عنها انتشار ظاهرة البناء الفوضوي على محيط المدينة مما دفع بالسلطات المحلية إلى تخصيص مناطق سكنية في إطار البناء الذاتي المخطط وتميزت هذه الفترة بظهور حي وعوac المدني، كما تم إنجاز حي 500 مسكن و300 مسكن، وهذا قصد إسكان العائلات المنكوبة نتيجة زلزال 1965م، هذا كله من الناحية الغربية لمركز المدينة، وتميزت أيضاً هذه الفترة بميلاد حي لاروكاد بالناحية الشرقية للمدينة على طول الطريق الوطني رقم (40).

ب/ الفترة الثانية (1974م-1987م):

شهدت هذه الفترة توسعاً كبيراً وتغيير الهيكل والنسيج العمراني للمدينة، ليصبح التنظيم والتخطيط هو الذي يحكم التوسعات التي تعرفها المدينة، ولعل أهم حدث يميز هذه المرحلة هو الترقية الإدارية إلى مركز ولاية وذلك إثر التقسيم الإداري لسنة 1974م لتستفيد المدينة من عدة هياكل ومشاريع إدارية وخدماتية وكذا برامج سكنية، وتجهيزات عامة أقرها المخطط الخماسي الثاني، وابتداء من 1975م قام المسؤولون بالأخذ على عاتقهم مشكل التعمير، وقد استفادت المدينة من أول دراسة ميدانية ومخطط عمراي وهو المخطط العمراني الموجه (P.U.D) سنة 1977م والذي كان من بين نتائجه إقامة المنطقة السكنية الحضرية الجديدة الأولى إلى جانب المنطقة الصناعية سنة 1975م . (انظر المخطط ص90 ص60)

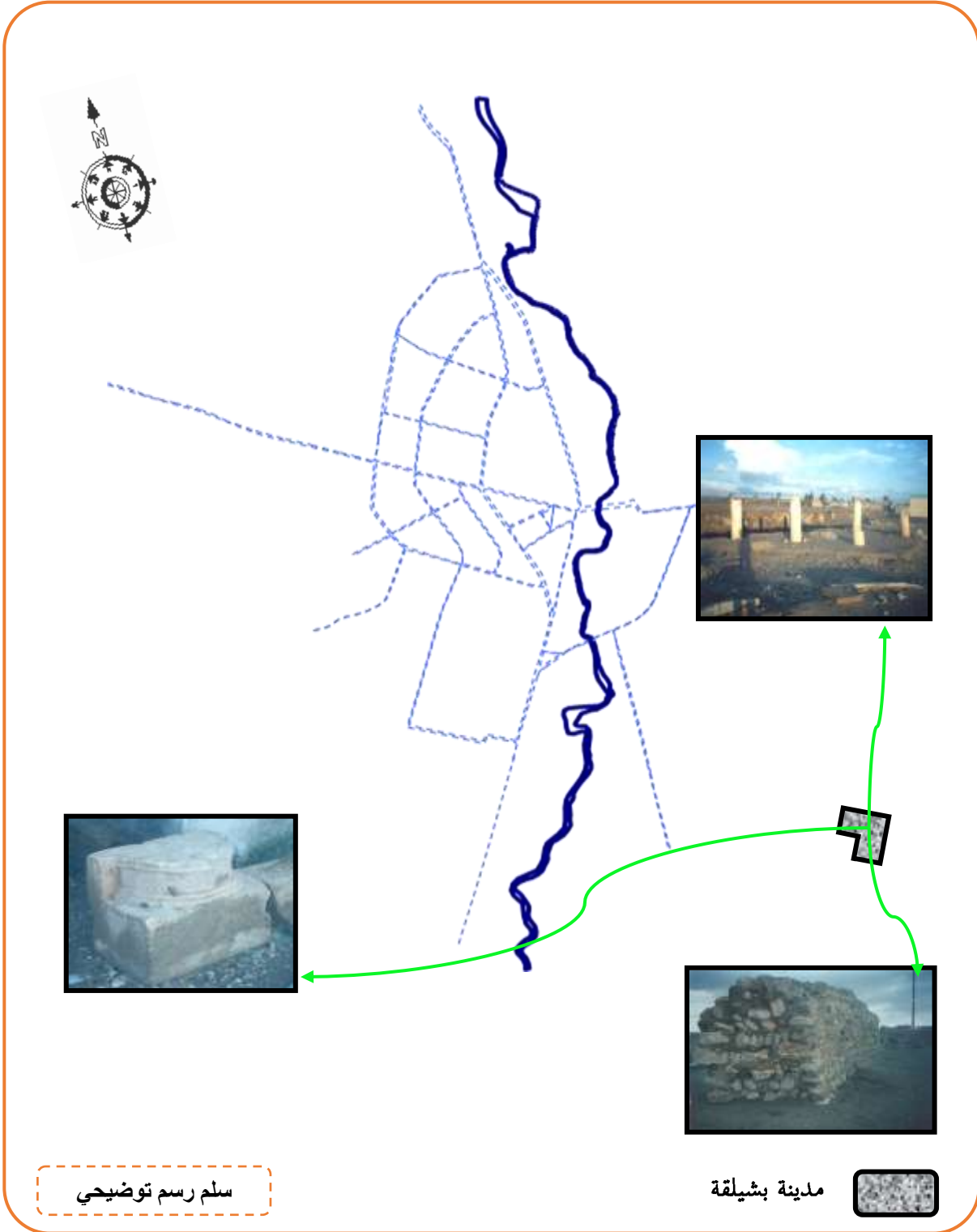
ج-الفترة الثالثة (ما بعد 1987م):

في هذه الفترة أستبدل المخطط العمراني الموجه سنة 1990م بوسيلة جديدة مماثلة تعرف بالمخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير (P.D.A.U) وكذا ظهور مخطط شغل الأرض (P.O.S)، وأهم ما طبع هذه المرحلة هو استمرار التوسع العمراني لمجال المدينة بالناحية الغربية كما شهدت ميلاد العديد من الأحياء الجماعية مثل حي 1000 مسكن، وحي 500 مسكن وكذلك بعض التجزعات الترابية والمتمثلة في حي 700 مسكن، 924 مسكن، 346 مسكن 608 مسكن ... الخ. (انظر المخطط ص10 ص61)

إلى جانب مشاريع والمرافق ذات أهمية كبرى كجامعة محمد بوضياف، وخط السكة الحديدية.



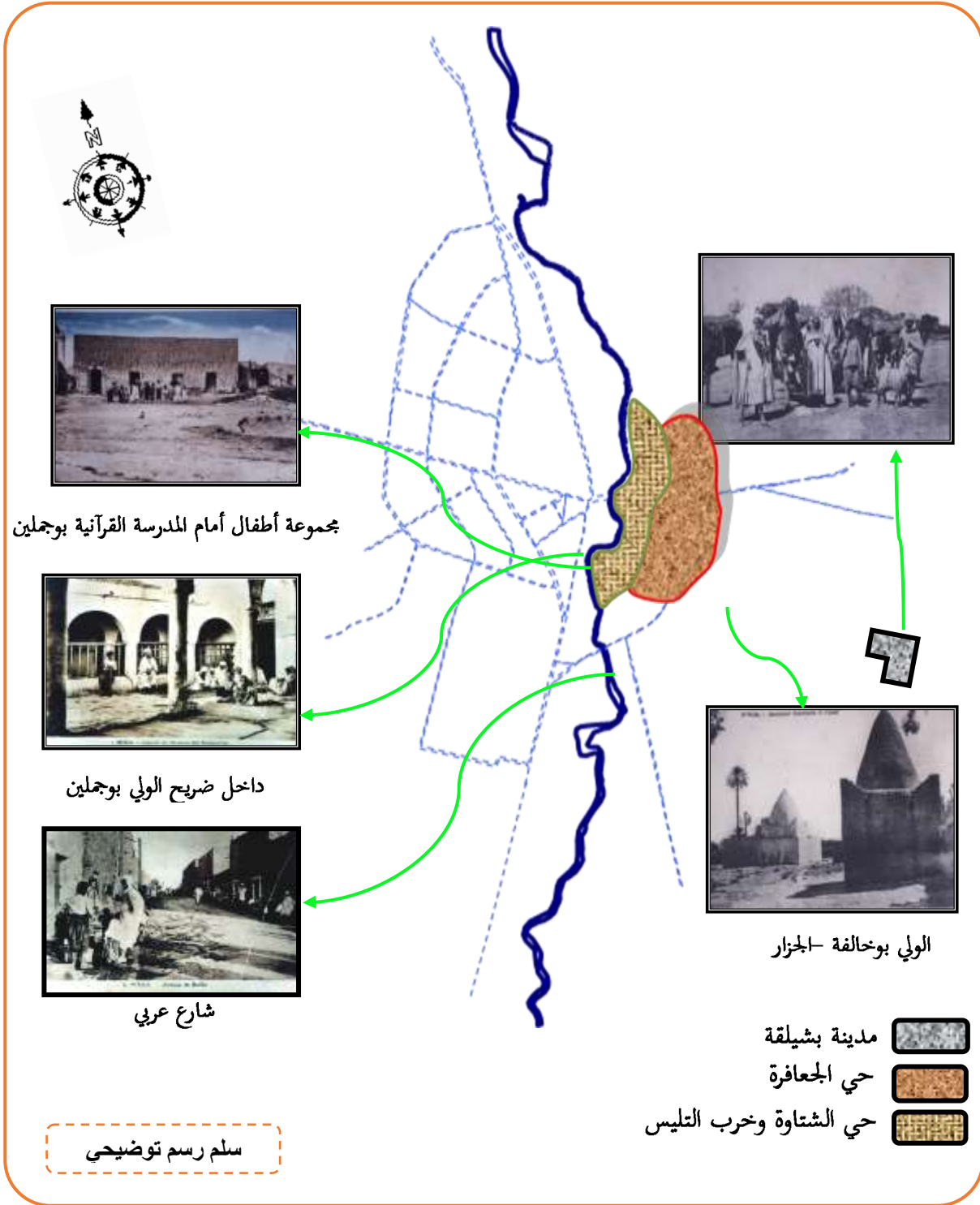
مخطط رقم 05: مرحلة الرومان 106 قبل الميلاد



المصدر: بن خالد الحاج-دراسة اضطرابات سوق العقار والعوامل المتحكمة فيه (حالة مدينة المسيلة) -مذكرة مكملة لتيل شهادة الماجستير-معهد تسيير التقنيات الحضرية بالمسيلة-ص104.



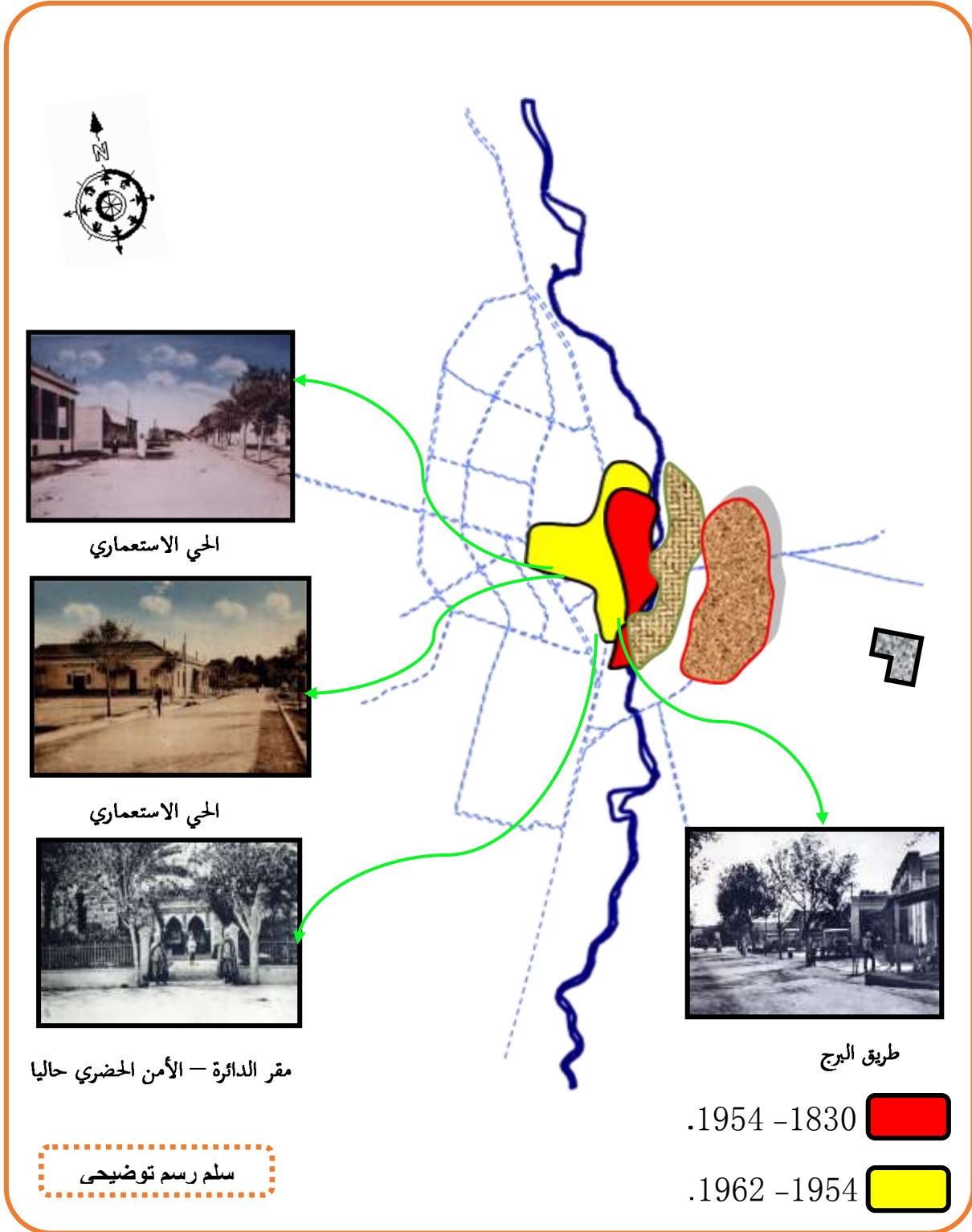
مخطط رقم 06: الأثر الك 1500م



المصدر: بن خالد الحاج-دراسة اضطرابات سوق العقار والعوامل المتحكمة فيه (حالة مدينة المسيلة) -مذكرة مكاملة لتليل شهادة الماجستير-معهد تسيير التقنيات الحضرية بالمسيلة-ص105.



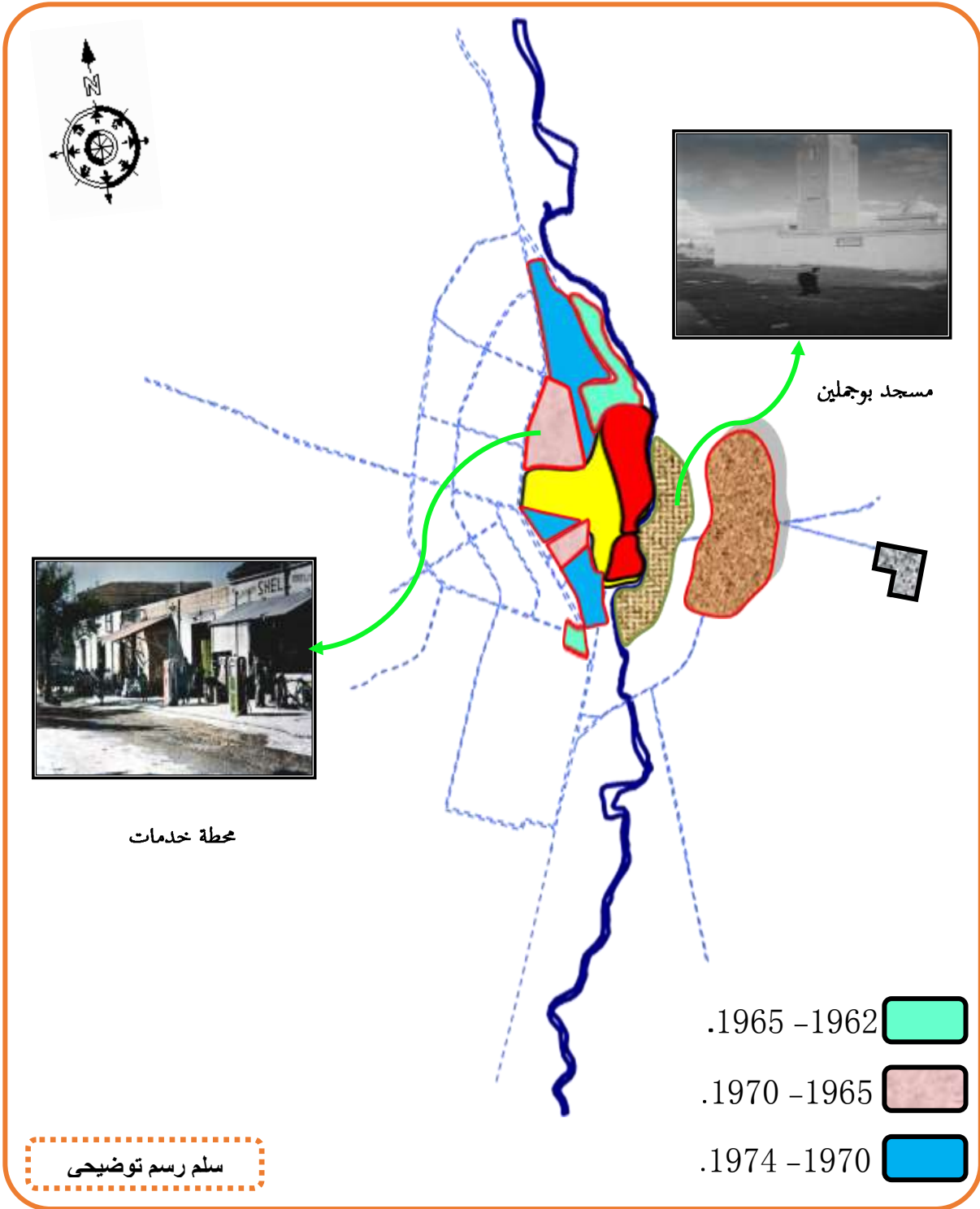
مخطط رقم 07: مرحلة الاستعمار (1841م-1962م)



المصدر: بن خالد الحاج-دراسة اضطرابات سوق العقار والعوامل المتحكمة فيه (حالة مدينة المسيلة) -مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير-معهد تسيير التقنيات الحضرية بالمسيلة-ص106.



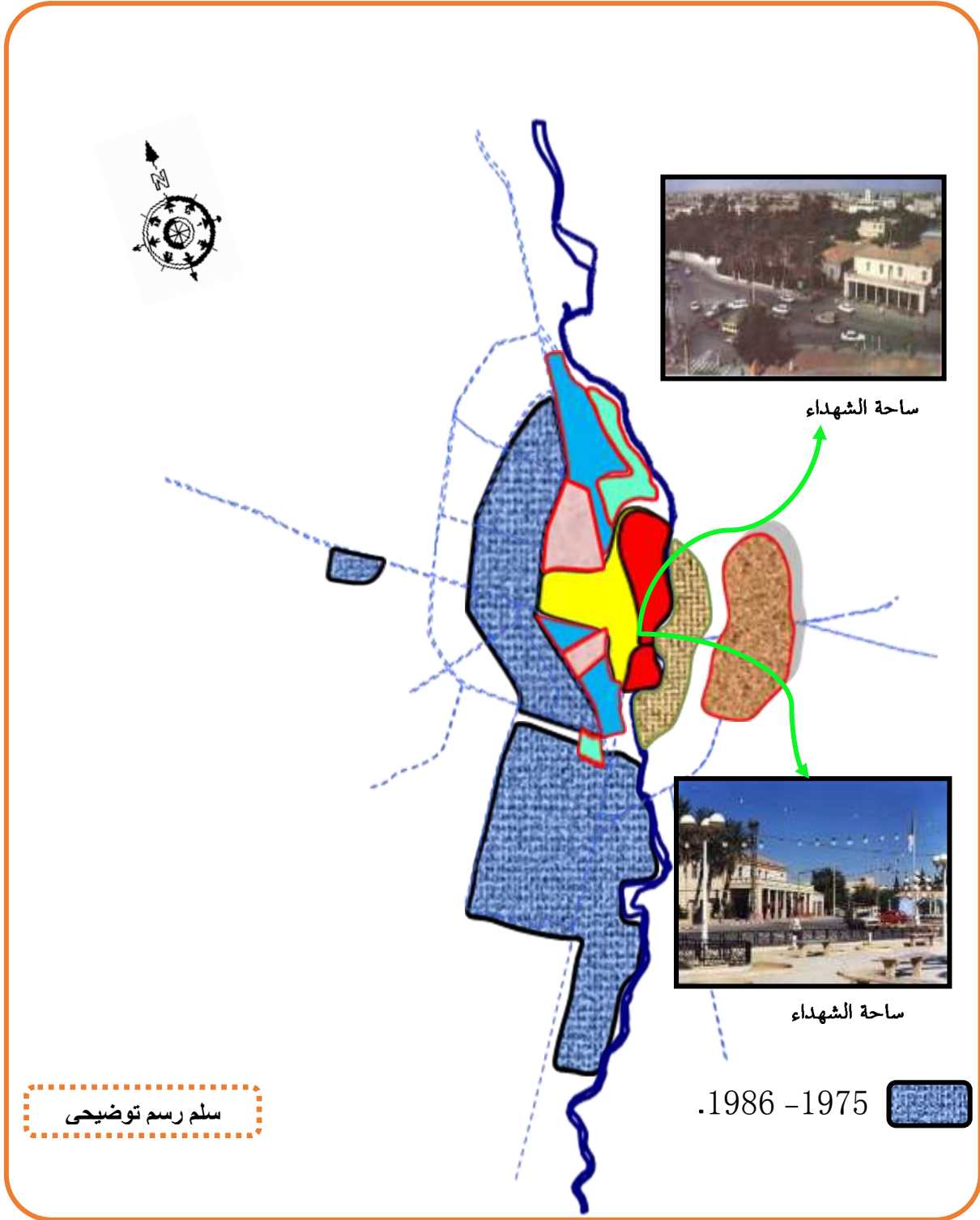
مخطط رقم 08: مرحلة ما بعد الاستقلال (1962م-1975م)



المصدر: بن خالد الحاج-دراسة اضطرابات سوق العقار والعوامل المتحكمة فيه (حالة مدينة المسيلة) -مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير-معهد تسيير التقنيات الحضرية بالمسيلة-ص107.



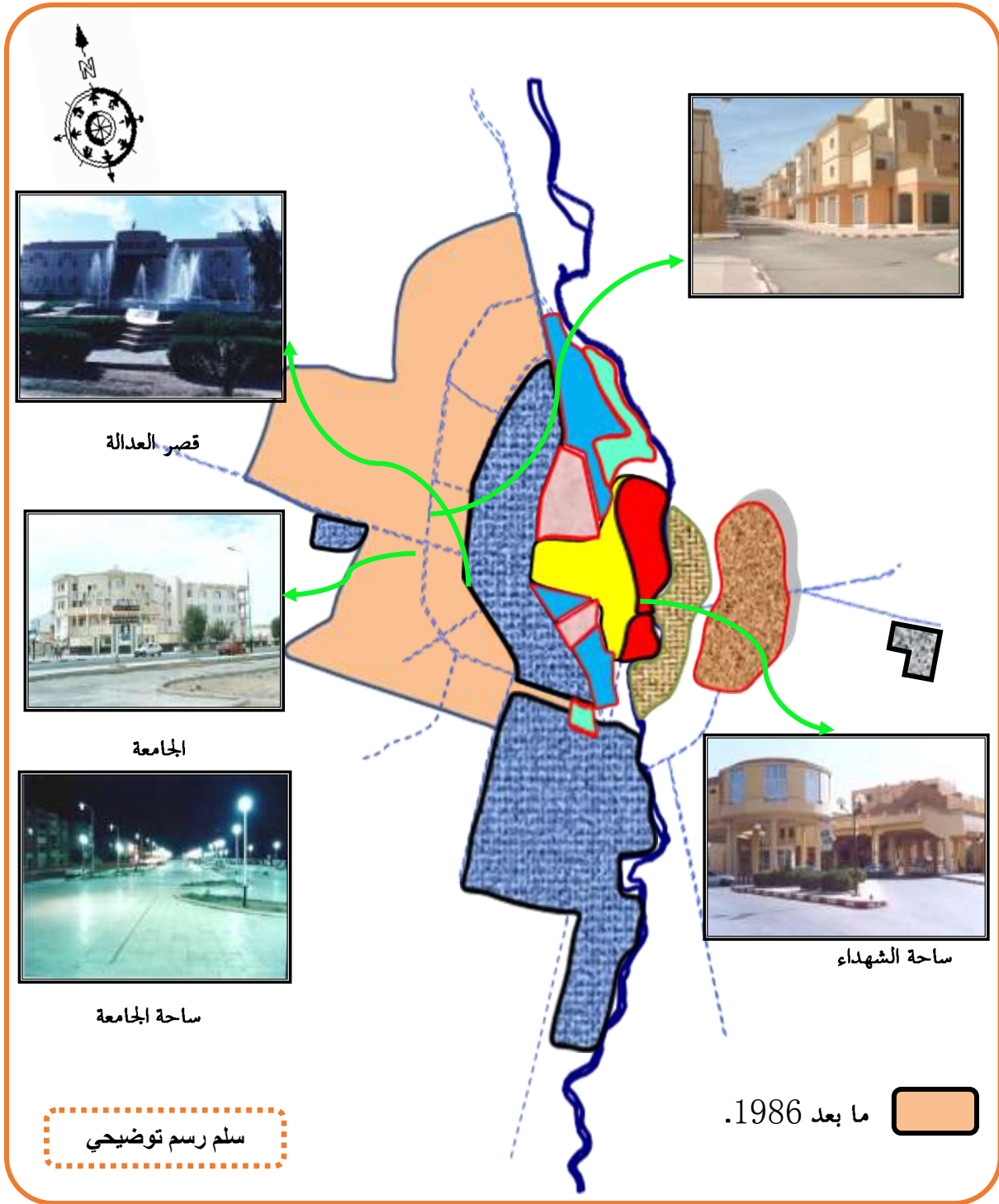
مخطط رقم 09: مرحلة ما بين (1975م-1986م)



المصدر: بن خالد الحاج-دراسة اضطرابات سوق العقار والعوامل المتحكمة فيه (حالة مدينة المسيلة) -مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير-معهد تسيير التقنيات الحضرية بالمسيلة-ص108.



مخطط رقم 10: مرحلة ما بعد (1986م)



المصدر: بن خالد الحاج-دراسة اضطرابات سوق العقار والعوامل المتحكمة فيه (حالة مدينة المسيلة) -مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير-معهد تسيير التقنيات الحضرية بالمسيلة-ص109.



١٧- 2- القطاعات في المدينة :

أ-القطاع الأول: يمثل المدينة القديمة ويمتد على مساحة قدرها 317.30 هكتار، منها 106 هكتار للسكنات 32 هكتار للتجهيزات، 153.7 هكتار حقول وبساتين، وهو أقدم قطاع من حيث النشأة، يتميز بنسيج منقطع وغير منسجم ولا يخضع لأي مقاييس عمرانية.

ب-القطاع الثاني: يمثل وسط المدينة، ويقع إلى الغرب من القطاع العمراني الأول ويجاوره، ليفصل بينهما الطريق الوطني رقم (45)، يمتد على مساحة قدرها 240 هكتار تحتل السكنات 72 هكتار، 108 هكتار للتجهيزات، 60 هكتار للطرق، كانت نشأة وميلاد أحياءه بعد الاستقلال.

ج-القطاع الثالث: وهو القطاع الذي يمثل المنطقة السكنية الحضرية الجديدة الأولى ويقع إلى الغرب من القطاع الثاني، يمتد على مساحة قدرها 172 هكتار، منها 103 هكتار للسكنات، 42 هكتار للتجهيزات، تعود نشأته كقطاع ومشروع لمنطقة سكنية حضرية إلى بداية 1977م، والأشغال مازالت جارية إلى وقتنا الحالي.

د-القطاع الرابع: وهو القطاع الذي يمثل الامتداد الطبيعي والمجالي للمنطقة السكنية الحضرية الجديدة الأولى ويقع إلى الغرب من القطاع الثالث، يمتد على مساحة قدرها 168 هكتار تعود نشأة أول مساكنه إلى بداية 1989 م.

هـ-القطاع الخامس: يمثل نصف الدائرة الأخير من مخطط المدينة، ويشكل الناحية الغربية، يمتد على مساحة قدرها 323.27 هكتار، 72.52 هكتار للسكنات، 88 هكتار للتجهيزات، 46.69 هكتار للطرق، 116.16 هكتار للمساحات الحرة، وهو أحدث قطاع والأشغال مازالت جارية إلى وقتنا الحالي.

و-القطاع السادس: يتكون من حي إشبيليا القديمة الواقع في الجنوب، والقطاع يقع بأقصى الجهة الغربية من المدينة، يتربع على مساحة قدرها 270.75 هكتار للسكنات، 34 هكتار للتجهيزات 191 هكتار للمساحات المبرمجة والحرة.

ز- القطاع السابع: ويقع جنوب المدينة ويضم المنطقة الصناعية ومنطقة النشاطات، يحتل مساحة إجمالية قدرها 280 هكتار وهي تعد كأحد العوائق في وجه التوسع العمراني.



جدول رقم (07) مساحات القطاعات لبلدية المسيلة

القطاع	المساحة الكلية	المساحة السكنية	مساحة التجهيزات	مساحة الطرق	مساحة الحرة
01	317.3	100.6	32	31	153.7
02	240	72	108	60	.....
03	172	103.2	42	26.8	.....
04	168	344	20	33.6	.....
05	323.25	72.52	88	64.69	.....
06	270.75	47	34	48.35	52.5
07	280	.....	.....	.....	.....
المجموع	1771.3	429.72	324	264.44	203.2

المصدر: مديرية التخطيط والتهيئة العمرانية لسنة 2012

IV -2-1- معطيات سوسيلوجية ومعطيات ديمغرافية:

أولاً: معطيات ديمغرافية:

تحتوي مدينة المسيلة على 136418 ساكن موزعة بين مختلف الأحياء متباينة، ونستعرض فيما يلي عدد السكان المميزة لمختلف الأحياء المدروسة.
جدول رقم (08): توزيع السكان حسب القطاعات

رقم القطاع	السكان (نسمة)
01	25834
02	26176
03	26966
04	12746
05	11508
06	14680
07	00000

المصدر: مكتب الإحصاء لبلدية المسيلة لسنة 2008+معالجة شخصية.



ثانيا: معطيات سوسولوجية:

تحتوي مدينة المسيلة على 68428 عاملا منهم 67628 عاملا يشتغلون في أعمال غير فلاحية، مقداره 800 عاملا يعملون في النشاط الفلاحي، هذا ما بين أن مدينة المسيلة ذات طابع خدماتي.

جدول رقم (09): توزيع العمال حسب القطاعات

رقم القطاع	العمل
01	3864
02	5181
03	17631
04	5116
05	9125
06	6154
07	20000

المصدر: مكتب الإحصاء لبلدية المسيلة لسنة 2008

المتدرسين:

يبلغ عدد المتدرسين لمدينة المسيلة حوالي 332266 تلميذ للسنة الدراسية 2011-2012 موزعين على الطور الأول والثاني والثالث كما يلي: ¹

- الطور الأول: 188543 تلميذ وتلميذة

- الطور الثاني: 135946 تلميذ وتلميذة

- الطور الثالث: 7777 تلميذ وتلميذة

- الطور الرابع: 29486 طالب وطالبة ²

أما فيما يخص التكوين المهني فيبلغ عدد الطلبة حوالي 7114 طالب. ³

وجامعة التكوين المتواصل فيبلغ عدد الطلبة حوالي: 1181 طالب طالبة. ⁴

¹ - مديرية التربية والتعليم لمدينة المسيلة لسنة 2011-2013

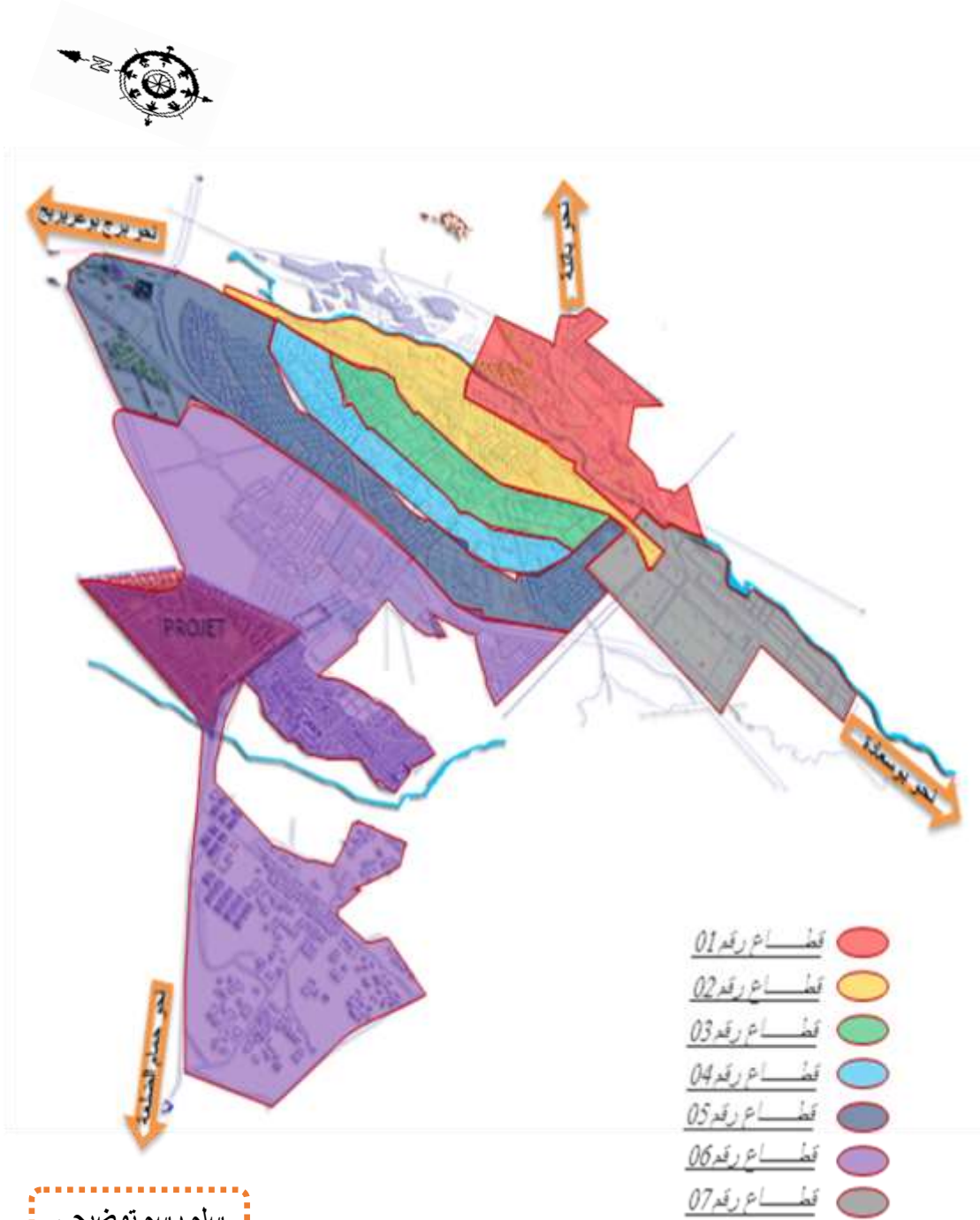
² - مكتب مصلحة التقييم والتدريب. بجامعة المسيلة لسنة 2011-2013

³ - مركز التكوين المهني. بمدينة المسيلة لسنة 2011-2013

⁴ - مركز جامعة التكوين المتواصل. بمدينة المسيلة لسنة 2011-2013



مخطط رقم 11: التقسيم القطاعي لمدينة المسيلة



المصدر: أوذينة فاتح-التوافق بين العوامل البيئية وتصميم المخططات العمرانية-دراسة حالة مخطط شغل الأرض (طريق حمام الضلعة بالمسيلة-مذكرة مكملّة لنيل شهادة الماجستير-معهد تسيير التقنيات الحضريّة بالمسيلة-ص210.



111 - البنية العامة للمدينة :

111 - 1- خطة المدينة واتجاه التوسع :

أ- خطة المدينة:

إن إثارة التساؤل والاستفسار عما هي الخطة التي نشأت على ضوئها مدينة المسيلة وهل كانت عفوية؟ أو مخطط لها؟ ما نمط هذه الخطة ونوعها؟ تجعلنا نبحت ماليا في ماهية الخطة والمخطط الذي قامت عليه لنصل إلى ضبط ووصف دقيق لها يساعدنا في تصنيفها وفهم معالم تطورها تاريخياً والتنبؤ باتجاهات تطورها وتوسعها مستقبلاً. تعرف خطة المدينة بأنها الشكل العام الذي يفرضه الوضع وتخطيطه مختلف مراحل التطور العمراني للمدينة.

انطلاقاً من المعطيات الواردة في التعريف، واستناداً لبعض الصور الجوية والمخططات والخرائط الطبوغرافية وجدنا أنه هناك تباين كبير في خطة المدينة، إذ أن المدينة قديمة والمتمثلة في أحياء الكوش والعرقوب والجعافرة ذات تخطيط غير موجه شوارعها وأزقتها ضيقة وتفتقر للأسس التنظيمية وهو ما ينعكس على التنظيم العام للمباني بداخلها، وفي الوقت ذاته وبمحاذاتها نجد الحي الأوروبي الذي يغايرها تماماً كونه أقيم على أسس دقيقة، وأستند في ذلك لمعايير التخطيط حيث أولت الأهمية لمختلف العناصر المكونة للمجال الحضري من (مباني، طرق، مساحات حرة و خضراء ..إلخ).

وكذلك انطلاقاً من معطيات ملموسة توصلنا إلى عدة حقائق مهمة منها: أن خطة المدينة تكاد تقترب من ذلك النمط المعروف بالخطة النصف دائرية، غير أن ذلك لا يعني أنها تخلو من صفات الخطة الشطر نجية، التي تظهر في كل التجزئات الترابية الموزعة في السنوات القليلة الماضية مثل: حي 700 مسكن وحي 166 مسكن. ب - اتجاه التوسع: لقد بينت الدراسة النظرية التي تطرقنا لها وما نلاحظه على النسيج العمراني لمدينة المسيلة، انه عرف توسع سريع في السنوات الأخيرة، كان اتجاهه في الجهة الغربية والشمالية الغربية للمدينة وهذا كون الطبيعة القانونية في هذه الجهة ساعدت على ذلك (معظمها أملاك عمومية) والتي لا تطرح تعقيدات إدارية، وفي المقابل أراضي معظمها بعقود عرفية في الجهة الشرقية لواد القصب.

وفيما يخص المعوقات التي ساهمت في تحديد اتجاه التوسع فيمكن تقسيمها الى قسمين:

✓ الطبيعية: تتمثل في واد القصب في الجهة الشرقية للمدينة.

✓ الاصطناعية: فيمكن حصرها في خط السكة الحديدية في الجهة الغربية والشمالية الغربية،

والمنطقة الصناعية في الجهة الجنوبية للمدينة.



مخطط رقم 12: اتجاه التوسع



- عوانق التوسع العمراني
- المنطقة الصناعية + أراضي ملك خواص
- وادي القصب
- اتجاه التوسع العمراني - أراضي ملك دولة
- المحاور المهيكلية للمدينة

سلم رسم توضيحي

المصدر: بن خالد الحاج - دراسة اضطرابات سوق العقار والعوامل المتحكمة فيه (حالة مدينة المسيلة) - مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير - معهد تسيير التقنيات الحضرية بالمسيلة - ص 123.



117-2- الطرق المهيكلية للمدينة :

تتميز شبكة الطرق داخل النسيج العمراني بوجود 03 محاور رئيسية تقسم المدينة الى اجزاء افقيا وعمودية وهي:

- محور الطريق الوطني رقم 40 يبلغ طوله 08 كلم ويخترق المدينة من غربها الى شرقها افقيا مما يجعله كمؤشر طبوغرافي يقسم المدينة الى جزئين شمال الطريق وجنوبه.
- محور الطريق الوطني رقم 45 يبلغ طوله 04 كلم ويخترق المدينة من الى جنوبها الى شمالها مع انقسامه في وسط المدينة الى جزئين:

- جزء باتجاه برج بوعريريج مرورا على البريد القديم ليصبح طريق مزدوج.

- جزء باتجاه برج بوعريريج مرورا بوسط المدينة ليصبح الطريق مزدوج الى غاية مفترق الطرق الشمالي.

المسلك رقم 11 الرابط بين محطة المسافرين محطة المسافرين الى حي 270 مسكن مع الانحراف باتجاه الحي الاداري والجهة الشرقية للجامعة.

كما تحوي الشبكة على اربعة مفترقات طرقية لوزيع حركة المرور هي:

- مفترق طرق الجامعة
- مفترق طرق ساحة الشهداء
- مفترق طرق محطة المسافرين
- مفترق طرق الشمالي 270 سكن
- مفترق طرق وسط المدينة لها شكل دائري وتلعب دورا في تسيير حركة المرور كما تمتاز بطاقة هائلة لاستيعاب حركة المرور.

يشمل مجال بلدية المسيلة شبكة من الطرقات منها الوطنية والولاية وكذلك البلدية.

118-2-1- الطرق الوطنية:

يقطع مجال منطقة الدراسة ثلاثة طرق وطنية وهي:

- الطريق الوطني 40: الرابط بين الطريق الوطني رقم 28 في مقرة ومدينة المسيلة أي الطريق الوطني 45 حيث نقطة تقاطع الطريق الوطني 40 مع الطريق الوطني 45، تشكل النواة القديمة لمدينة المسيلة.
- الطريق الوطني 45: وهو الطريق الرابط بين البرج شمالا وبلدية سيدي إبراهيم جنوبا مرورا بمدينة المسيلة ويعتبر من أهم المحاور الرئيسية التي لعبت دورا مهما في تطور مدينة المسيلة.
- الطريق الوطني رقم 60: وهو الطريق الذي يربط مدينة المسيلة ببلدية حمام الضلعة وهو كذلك محور مهم في هيكلية المجال البلدي لبلدية المسيلة.



IIV-2-2- الطرق الولائية:

- الطريق الولائي رقم 01: والذي يشق مجال منطقة الدراسة انطلاقا من بشيلقة شرقا حتى حدود بلدية أولاد منصور غربا مروراً بمركز مدينة المسيلة.
- الطريق الولائي رقم 02: والذي يشق مجال منطقة الدراسة انطلاقا من قرية أولاد بديرة شرقا ثم مقبرة لشيخ ثم حي الجعافرة، وكذلك الطريق الرابط بين أولاد ماضي المسيلة.

IIV-2-3- الطرق البلدية:

توجد بعض الطرق البلدية والتي تربط بعض القرى والمداشر وهي تعاني من تدهور كبير بفعل عدم صيانتها لفترة زمنية كبيرة، ومن أهم هذه الطرق نجد:

- الطريق البلدي الرابط بين الطريق الولائي أولاد منصور بقرية غزال ثم الطريق الوطني 45.
- الطريق البلدي الرابط بين الحجاجبة والطريق الولائي رقم (01) أولاد ماضي المسيلة.
- الطريق البلدي الرابط بين مزير وأولاد علي بن زيد.
- الطريق البلدي الرابط بين سد القصب والطريق الوطني 45.
- الطريق البلدي الرابط بين نواراة وحي لاروكاد.
- الطريق البلدي الرابط بين الطريق الولائي رقم (01) مسيلة أولاد منصور ثم قرية لحصن.
- الطريق البلدي الرابط بين أولاد بديرة وأولاد أسلامة.

IIV-2-4- المحاور الرئيسية في المدينة :

تتوفر مدينة المسيلة على عدة محاور أساسية تتقاطع فيما بينها لتشكل شبكة حلقية من الطرق وهي موزعة كما يلي:

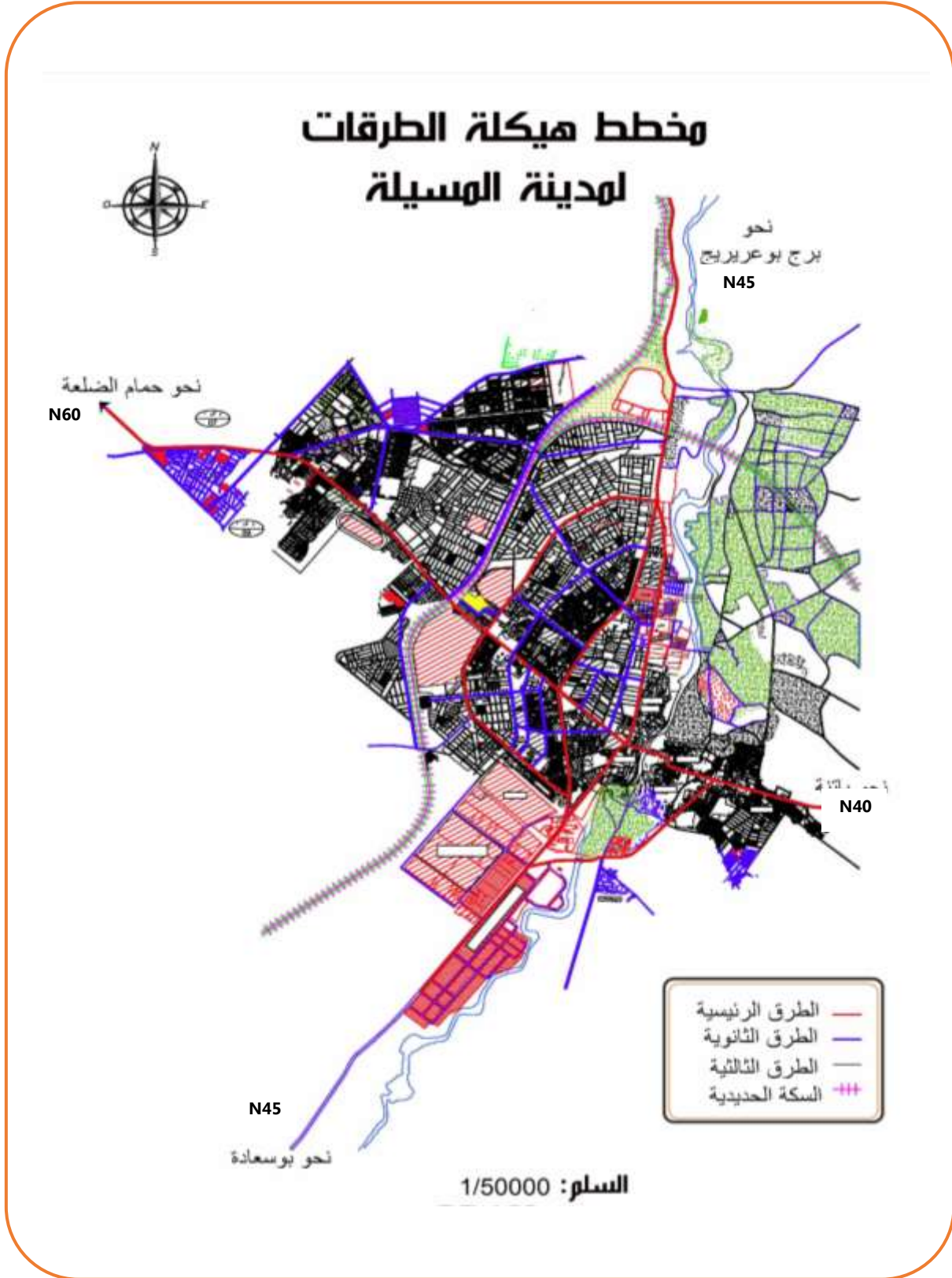
- محور شارع شريط عبد الحفيظ وعبد القادر سحنوني:
يعتبر هذا المحور أهم محور في مدينة المسيلة، يربط بين وسطها وغربها يحوي حركة مرورية كثيفة جدا حالته جيدة لكن عرضه متغير حيث يبلغ 7 م من الجامعة حتى الملحق الجامعي رقم 02 و 12 م حتى المركز المركزي للولاية، ثم يصبح 07 م حتى البلدية.
- محور شارع العقيد الحواس والعقيد عميروش:
يمتد هذا المحور من مفترق الطرق بنهج جيش التحرير الوطني حتى شارع علال عيسى مروراً بساحة الشهداء الذي يحتوي على حركة مرورية كثيفة حالته جيدة أما عرضه فهو أيضا متغير حيث يبلغ عرضه 07 م الذي يمتد حتى ساحة الشهداء أين يتغير ليصبح طريقاً مزدوجاً بعرض كلي يبلغ 12 م حيث يمتد من مدرسة الرجاء حتى مفترق طرق البرج.



- محور شارع الحرية وكريم بالقاسم: يتكون هذا المحور من طريق مزدوج يربط بين مفترق الطرق نّحج جيش التحرير الوطني جنوبا يحتوي على حركة مرورية كثيفة جدا خاصة الحركة الانتقالية حيث يربط بين الكثير من الأحياء السكنية والتجهيزات التي تتمركز على جانبين مثل: مقر ولاية المسيلة، قصر العدالة ... الخ يبلغ عرضه 12 م.
- محور 11 ديسمبر: هو محور الذي يمتد من شارع خير الدين عمارة جنوبا مرورا بالملحق الجامعي رقم 02 ومنتقنة جابر بن حيان والفرع البلدي وصولا عند شارع كريم بالقاسم شمالا تكون حركة المرورية كثيفة فقط من الملحق الجامعي رقم 02 إلى شارع دبي، عرضة 12 م.
- محور شارع خير الدين عمارة: يربط هذا المحور بين مفترق الطرق 1000 مسكن جماعي ومفترق الطرق برج بوعرييج، مرورا بالجامعة والمكب الرياضي البلدي، وهو مخصص للوزن الثقيل به حركة مرورية متوسط، عرضه 12 م



مخطط رقم 13: الطرق الهيكلية للمدينة



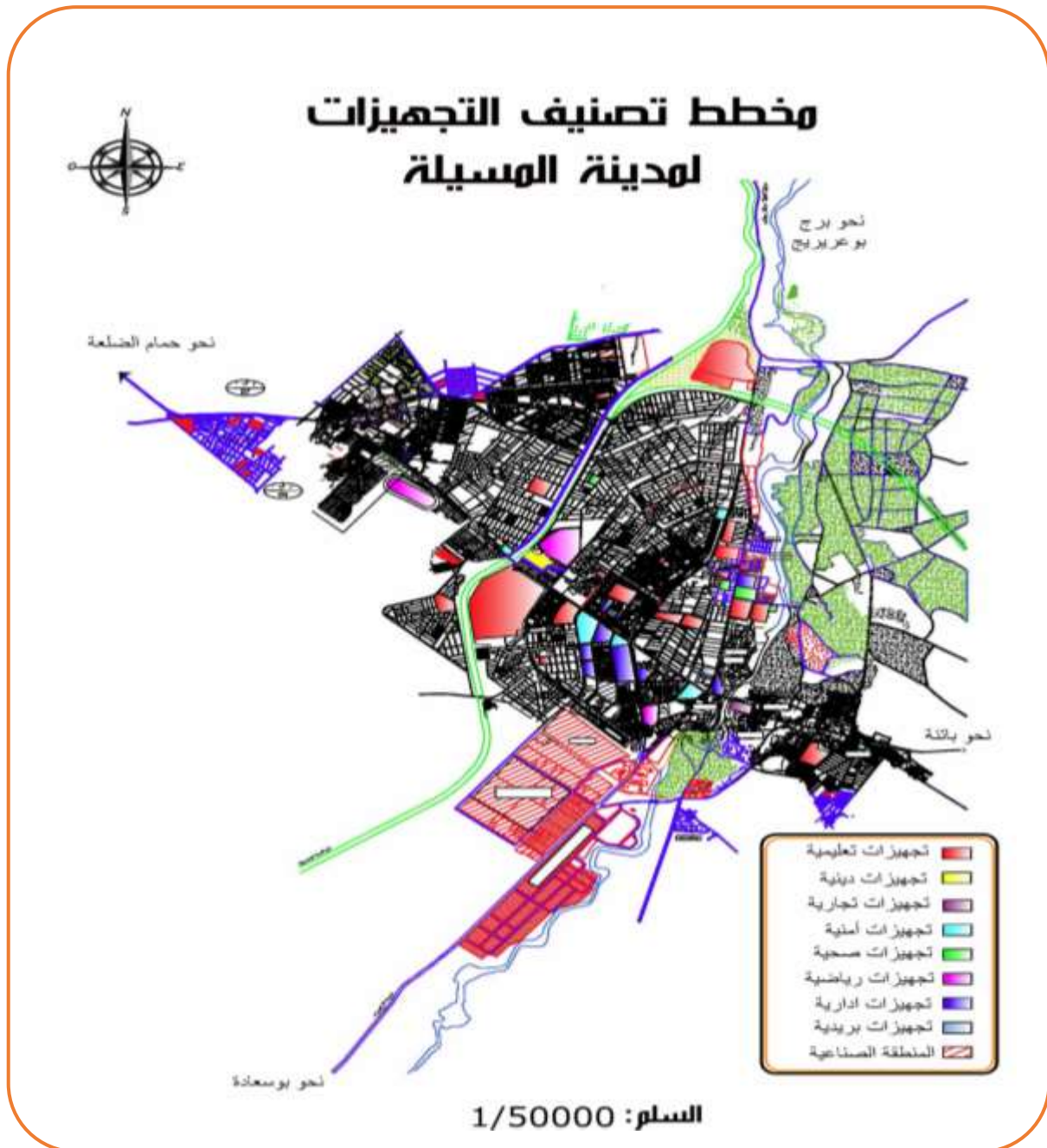
المصدر: PDAU مدينة المسيلة+معالجة الطالبة 2015



3-117- التجهيزات :

تعتبر التجهيزات عامل اساسي فهي مناطق جذب الحركة في المجال الحضري، كما لها انعكسات مباشرة على حركة السكان ، كما تختلف وظائف التجهيزات باختلاف مجال تأثيرها حسب نوعها وحجمها ، ولها دور مهيكلي في المجال الحضري بحيث تحتل مواقع معينة لكنها اغلبها يتموقع بقلب المدينة مؤثرا على سيولة الحركة.

مخطط رقم (14) : تموضع التجهيزات في مدينة المسيلة



المصدر: PDAU مدينة المسيلة+معالجة الطالبة 2015



خلاصة الدراسة التحليلية للمدينة:

من خلال دراستنا التحليلية لمدينة المسيلة استخلصنا ان المدينة تحتل موقعا ممتازا كونها تمثل همزة وصل ونقطة ربط بين مختلف جهات الوطن فالمدينة وبصفة عامة تهيكلاها محاور أساسية وهي بمثابة طرق رئيسية تخترق مجالها وتربط بين مختلف قطاعاتها العمرانية تتمثل أساسا في الطرق الوطنية (40)، (45)، (60). لكل التوسعات التي تشهدها المدينة اتخذت الاتجاه (شمال -غرب) على امتداد الطريق الوطني رقم 60. اما طبيعة الملكية العقارية للأراضي بمدينة المسيلة فتعود إلى القطاع العام ونسبة 47.87 % من المساحة الإجمالية للمدينة ونسبة 27.84 % بالنسبة للبلدية ونسبة 24.29 % للقطاع الخاص. ولاحظنا انه هناك تباين واضح في توزيع الكثافة السكانية والسكنية بين القطاعات وتوزيع غير منتظم للتجهيزات اغلبها بمركز المدينة.

الفصل الثالث



وضعية النقل الجماعي في
الوسط الحضري لمدينة
المسيلة

تمهيد

I- النقل الجماعي الحضري في مدينة

المسيلة

II- واقع النقل الجماعي الحضري في

مدينة المسيلة.

خلاصة الفصل



تمهيد:

من اجل الخروج بآقتراحات وتوصيات نسعى من خلالها الى تحسين خدمة النقل الجماعي فلا بد من التركيز على واقع الوضعية الحالية لشبكة النقل الجماعي للمدينة بدراسة كل متغيراتها وعناصرها والمشاكل التي تتعلق بها. والنقل الجماعي في مدينة المسيلة يعتبر حديث النشأة لكن سرعان ما تطور ليصبح هناك شبكة للنقل الجماعي حيث نلمس ذلك التحول الكبير لشكل الحظيرة التي تحولت من الحافلات الصغيرة إلى حافلات كبيرة واستيعاب أكبر لعدد الركاب مع ذلك لم تتبعه منافسة بين الحافلات في تقديمها لمستوى الخدمات للمواطنين أيضا، ولم يغطي النقائص والمشاكل التي يتخبط فيها القطاع وهو ما يحتاج إلى حلول في المكان المناسب والوقت المناسب.



أ- النقل الحضري الجماعي بمدينة المسيلة :

أ-1- نشأة النقل الحضري الجماعي بمدينة المسيلة :

شهدت مدينة المسيلة تطور عمرانيا كبيرا وتزايد معتبر في السكان مما يحتم المواطنين على التنقل، وعلى الرغم من عدم توفر الوسائل القانونية الكفيلة لخلق مخططات حقيقية للنقل فقد وجد المواطنون ضالتهم في النقل الغير الشرعي (froud) الى غاية سنة 1993 حيث لم يكن هناك الا هذا النمط لقضاء حاجياتهم المختلفة.

أ-1-1- بداية استعمال الحافلات :

كان اول ظهور للنقل بالحافلات سنة 1994 بميلاد اول خط للنقل الحضري اوجدته كثافة التنقلات اليومية من حي اشبيليا الى وسط المدينة، واستمرت هذه الوضعية الى غاية سنة 1998 حيث كانت الحافلات المستعملة كلها من نوع فيات FIAT صنف 329 ذات سعة 25 مع وجود حافلتين من نوع 100 v8 ملك لمؤسسة تسير المنطقة الصناعية.

أ-1-2- ميلاد شبكة النقل الحضري :

قبل سنة 1998 كان التوجه السائد هو دعم استعمال سيارة الأجرة الجماعية الحضرية بسبب النقص في النظرة التقنية إلا ان الطلب المتزايد على النقل أدى إلى التفكير في تعميم استعمال الحافلات على مسارات محددة، حيث تم ضبط 04 خطوط لتصبح 06 ثم 10 ثم 13 خط وقد تم نزع 05 خطوط منها (07-10-11-12-13) وفي سنة 1 نوفمبر 2008 تم إضافة خطوط جديدة تابعة للمؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه الحضري للمدينة (ETUM) وقد قامت مديرية النقل بهذه الخطوة على مراحل باستشارة هيئات تقنية وجمعيات محلية ناشطة.

أ-2- شبكة النقل الجماعي الحالية :

تتكون شبكة النقل الحضري الجماعي لمدينة المسيلة حاليا من 18 خطا تختلف اهميتها ونوعها ومسافاتها من خط إلى لأخر منها تسعة خطوط تابعة للخواص وهي: (01-02-03-04-05-06-06-A06-08-09) وتسعة خطوط تابعة للمؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه الحضري للمدينة (ETUM) (10-11-12-13-14-15-16-17-18) والطريقة المعتمدة في تسمية الخطوط رقمية حيث يستعمل لكل خط رقما خاصا به مع تحديد العناصر التالية:

- الانطلاق والوصول
- المسار
- أماكن التوقف
- رقم القيد
- الاسم الكامل لصاحب المركبة مع العنوان



1-2-1- تقديم الشبكة الحالية للنقل الحضري الجماعي لمدينة المسيلة :

بالاعتماد على المعلومات التي تحصلنا عليها من طرف مديرية النقل لولاية المسيلة والمتعلقة بعدد خطوط النقل الجماعي المسطرة من قبلها فهي تتكون من 18 خط من بينها 09 خطوط تابعة للخواص متمثلة في الخطوط التالية الخط رقم: (01، 02، 03، 04، 05، 06، 06A، 08، 09) و 9 خطوط تابعة للمؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه حضري لمدينة المسيلة (ETUM) المتمثلة في الخطوط التالية (10، 11، 12، 13، 14، 15، 16، 17، 18).

جدول رقم (10): الخطوط الحضرية المستغلة من طرف الخواص والمؤسسة العمومية للنقل الحضري لمدينة المسيلة:

الرقم	الانطلاق	الوصول	المسار	عدد العربات		قدرة الاستيعاب	طول المسار ذهاب والإياب كلم	زمن الرحلة بالدقيقة	عدد المواقع ذهاب+إياب	الملاحظة
				اجتياز	الخطوط					
01	حي مسكن 270	محطة نقل المسافرين الجديدة	م حي 270 مسكن-م الامن الحضري الخامس-م الجزيرة-م حريزي-م ملياني-م المركب الرياضي-م حي 80 مسكن-م البريد-م المتحف-م ساحة اول نوفمبر-م حي الورود-م دار السينما-م الولاية-م الملعب البلدي-م مركز التكوين عن بعد-م إقامة البنات-م بن يحي-م إدارة السجن-م محطة حمام الضلعة-م مسجد حسن البصري-م محطة نقل المسافرين الجديدة-	15	07	1164	17	60	42	تابع للخواص
02	حي مسكن 270	البلدية	م حي 270 مسكن-م الامن الحضري الخامس-م الجزيرة-م مدخل شارع دبي-م وسط شارع دبي-م مخرج شارع دبي-م الوكالة العقارية-م حي 300 مسكن-م حي النبلاء-م المحكمة-م مستشفى الزهراوي-م بحي-م البلدية	12	04	915	13	60	24	تابع للخواص
03	محطة القطب الجامعي	محطة المسافرين الجديدة	محطة القطب الجامعي-م مطاحن الحنونة-م حي 270 مسكن-م محطة البنزين-م موقف نزل القلعة-م متوسطة ابن زين الدين-م ثانوية لمقري-م الكاليتوس-م حي 300 مسكن-م حي المنكويين-م حي الورود-م الولاية-م الملعب البلدي-م سيد العزلي-م إقامة البنات-م بن يحي-م إدارة السجن-م حمام الضلعة-م مسجد الحسن البصري-م محطة المسافرين الجديدة	15	12	1030	12	75	40	تابع للخواص
04	محطة المويحة	محطة لاروكاد	محطة مويحة-م حي البناء التطوري-م 5 جويلية-م ملعب الفروسية-م حي 144 مسكن-م اشبيليا-م الجامعة-م حي 500 مسكن-م تعاونية الحاج عيسى-م سفار طي-م السوق المغطاة-م ساحة الشهداء-م الكدية-م الامن الحضري الرابع-م محطة لاروكاد	36	15	3441	17	95	30	تابع للخواص
05	محطة القطب الجامعي	محطة لاروكاد	محطة القطب الجامعي-م مطاحن الحنونة-م حي 270 مسكن-م الامن الحضري الخامس-م الجزيرة-م حريزي-م ملياني-م المركب الرياضي-م حي 500 مسكن-م تعاونية الحاج عيسى-م سفار طي-م السوق المغطاة-م ساحة الشهداء-م الكدية-م الجعافرة-م الامن الحضري الرابع-م محطة لاروكاد	24	11	1995	15	80	34	تابع للخواص

تابع للخصائص	54	95	18	1015	06	14	م المدخل الشرقي للجامعة-م مديرية النقل - ط.ذراع الحاجة-م بن يحي-مديرية المجاهدين-سيدي الغزلي-م مركز التكوين عن بعد-الملعب البلدي -م حي 300 م-م الولاية-م السوق المغطاة-م ساحة الشهداء -م البلدية-م الكوش-م بجتي -م مستشفى الزهراوي-السجل التجاري- م حي 32 مسكن-م حي 108 مسكن-م محطة البنزين-م. حي 270م- م الامن الحضري الخامس-م الجزيرة-م حريزي -م ملياني-م المركب الرياضي-م الجامعة	الجامعة	الجامعة	06
تابع للخصائص	54	85	18	1015	06	16	م المدخل الشرقي للجامعة-م مديرية النقل - ط.ذراع الحاجة-م بن يحي-مديرية المجاهدين-سيدي الغزلي-م مركز التكوين عن بعد-الملعب البلدي -م حي 300 م-م الولاية-م السوق المغطاة-م ساحة الشهداء -م البلدية-م الكوش-م بجتي -م مستشفى الزهراوي-السجل التجاري- م حي 32 مسكن-م حي 108 مسكن-م محطة البنزين-م. حي 270م- م الامن الحضري الخامس-م الجزيرة-م حريزي -م ملياني-م المركب الرياضي-م الجامعة	الجامعة	الجامعة	A06
/	/	/	/	/	/	/	/	غير مستغل		07
تابع للخصائص	24	80	24	357	05	08	اولاد بديرة -م القطب الجامعي-م مطاحن الحضنة-م حي 270 مسكن-م محطة البنزين-م حي 108-م حي 32 مسكن-م الضمان الاجتماعي-م مستشفى الزهراوي-م سونلغاز-م البريد القديم-م البلدية	البلدية	اولاد بديرة	08
تابع للخصائص	40	70	16	1430	06	18	م حي 5 جويلية -م 351 مسكن -م ملعب الفروسية -م حي 144 مسكن -م اشبيليا -م الجامعة-م تعاونية الحاج عيسى -م البريد المركزي -م دار السينما -م مركز الولاية -م حي 300 مسكن -م حي المنظر الجميل -م الملعب البلدي -م سيدي الغزلي -م إقامة البنات -م بن يحي -م إدارة السجون -م محطة حمام الضلعة-م مسجد حسن البصري-محطة نقل المسافرين	محطة نقل المسافرين الجديدة	حي 05 جويلية	09
تابع للمؤسسة العمومية	32	60	12200	15100		03	محطة مويبلحة -م البناء التطوري-م5 جويلية -م ملعب الفروسية-م حي 144 مسكن-م حي اشبيليا-م الجامعة-م حي 500 مسكن-م تعاونية الحاج عيسى-م البريد المركزي-م م الولاية-م حي المنظر الجميل-م سيدي العزلي-م بن يحي-م ذراع الحاجة -محطة نقل المسافرين الجديدة	محطة نقل المسافرين الجديدة	محطة مويبلحة	10
تابع للمؤسسة العمومية	42	80	16198	11000		07	محطة القطب الجامعي -م مطاحن الرياض. - م حي 270 مسكن-م محطة البنزين-م حي 108 مسكن - م حي 32 مسكن-م الضمان الاجتماعي-م المستشفى-م سونلغاز-م الكوش-م البلدية -م السوق المغطاة -م سفار طبي-م تعاونية الحاج عيسى - م حي 500 مسكن-م الجامعة-م اشبيليا -م مسجد ع الله بن مسعود-م حي 608 مسكن - م الشارقة -محطة للمسافرين الجديدة	محطة نقل المسافرين الجديدة	محطة القطب الجامعي	11
تابع للمؤسسة العمومية	40	76	17200	10800		05	محطة القطب الجامعي -م مطاحن الرياض. م 270 مسكن 1-م 270 مسكن 02- م مقهى الجزيرة-م 700 مسكن-م مدخل ش دبي-م وسط ش دبي-م مخرج ش دبي -م حي سونلغاز-م المتقنة-م حي 500 مسكن-م م الجامعة -م حي اشبيليا- م حي البناء الثاني -م ملعب الفروسية-م حي 300 مسكن-م حي 05 جويلية-م حي البناء التطوري-محطة المويبلحة	محطة المويبلحة	محطة القطب الجامعي	12
/	/	/	/	/	/	/	/	غير مستغل		13
/	/	/	/	/	/	/	/	غير مستغل		14

المصدر: مديرية النقل لولاية المسيلة + المؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه حضري لمدينة المسيلة + معالجة المعطيات للطالبة لسنة 2015.

تابع للمؤسسة العمومية	36	80	15	7200	02	محطة لاروكاد - الامن الحضري الرابع - الجعافرة - ساحة الشهداء - السوق المغطاة - حي الورد - سليمان عميرات - المتحف - البريد - حي 80 مسكن - قاعة متعددة الرياضات - قهوة ملياني - م حريزي - الجزيرة - الامن الحضري الخامس - حي 270 مسكن - المسجد - حي 180 مسكن	حي 180 مسكن	محطة لاروكاد	15
تابع للمؤسسة العمومية	36	83	17	11630	05	محطة مويوحة - حي البناء التطوري - حي 5 جويلية - ملعب الفروسية - حي 144 مسكن - حي اشبيليا - الجامعة - المدخل الشمالي للجامعة - مديرية النقل - إدارة السجون - دجيزي - مقر الولاية - السوق المغطاة - ساحة الشهداء - الكلية - الجعافرة - م الامن الحضري الرابع - محطة لاروكاد	محطة لاروكاد	محطة مويوحة	16
تابع للمؤسسة العمومية	36	100	26.600	10700	04	م حي 570 مسكن - م جسر مقابل اشبيليا - الجامعة - حي 500 مسكن - تعاونية الحاج عيسى - سفار طي - السوق المغطاة - ساحة الشهداء - الكوش - بحي - مستشفى الهرراوي - الضمان الاجتماعي - حي 32 مسكن - حي 108 مسكن - محطة البنزين - م حي 270 مسكن - مطاحن الحضنة - محطة القطب الجامعي	محطة القطب الجامعي	حي 570 مسكن	17
تابع للمؤسسة العمومية	22	60	18	9600	02	محطة المويوحة - حي 5 جويلية - ملعب الفروسية - حي 144 مسكن - حي اشبيليا - الجامعة - م 500 مسكن - تعاونية حاج عيسى - البريد المركزي - الولاية - السوق الأسبوعي	السوق الأسبوعي	محطة المويوحة	18

ملاحظة: م - موقف

من خلال الجدول نجد ان شبكة النقل الجماعي لمدينة المسيلة تتميز بالخصائص التالية:

المسارات معظمها تمتد على اهم محاور حركة المرور مثل الخط رقم 04 - الربط بين المويوحة ولاروكاد والخط 16 الرابط بين المحطة لاروكاد والمويوحة والخط 11، 12... الخ

✓ تتركز نهايات الخطوط على محطة المسافرين (توجد 05 خطوط)

✓ تتركز بدايات الخطوط على الجهة الشمالية للمدينة (قطب الجامعي - حي 270 مسكن) والجهة الغربي

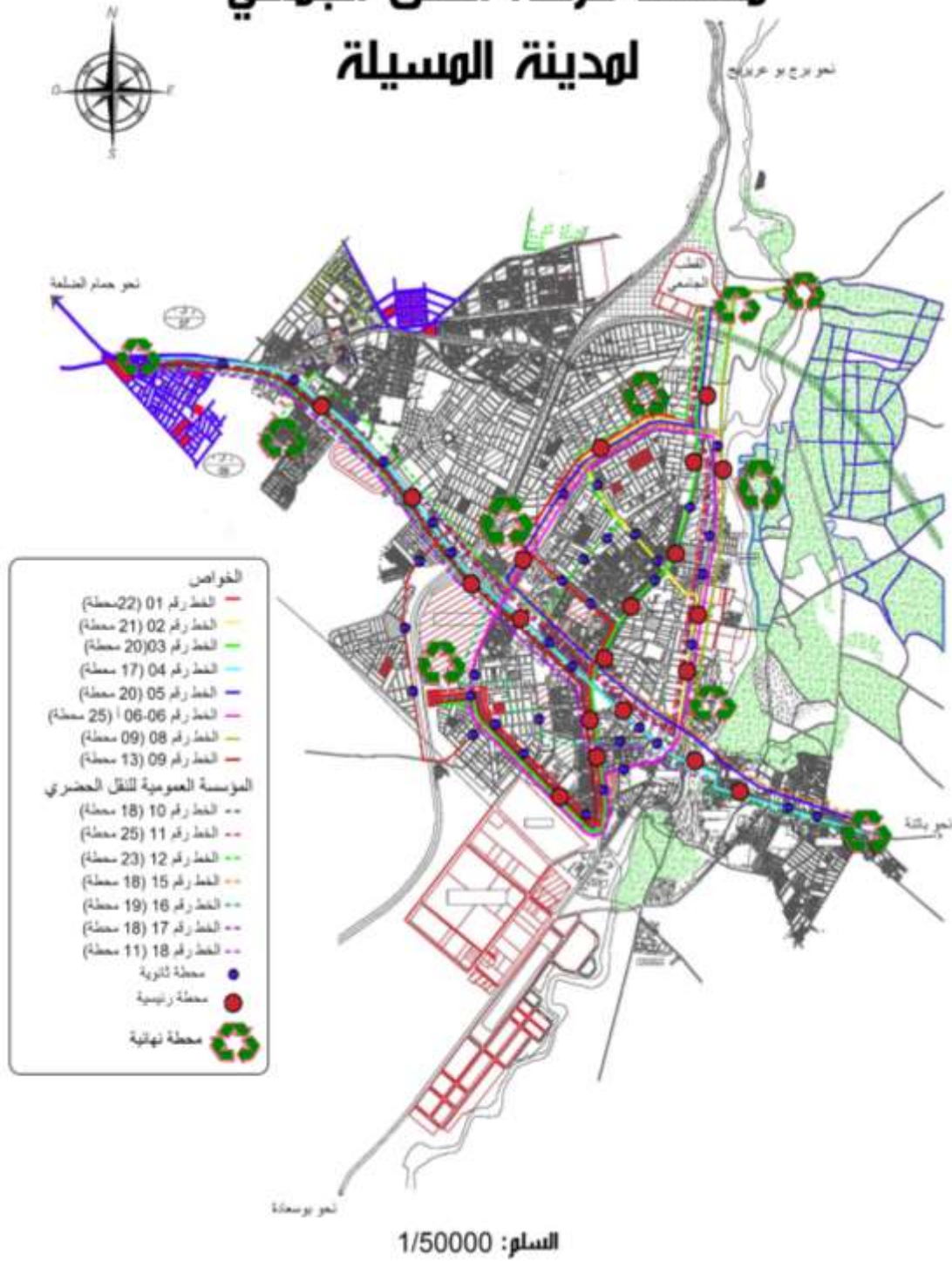
(مويوحة) نظرا لتوقعها في حدود المدينة وكثافة سكانها وحاجتهم لتنقلات.

✓ -تتقاطع الخطوط فيما بينها في عدة مواقف نسميها نقاط التحويل.



مخطط 15: حركة النقل الجماعي بمدينة المسيلة

مخطط حركة النقل الجماعي
لمدينة المسيلة



المصدر: PDAU مدينة المسيلة + معالجة الطالبة 2015



1-2-1-1-القطاع العام والقطاع الخاص :

جدول رقم: (11) ملكية الناقلين للحافلات

عدد الحافلات	القطاع العام	عدد (المالكين) الخواص
حافلة واحدة	00	214
من 2 إلى 5 حافلات	00	16
من 6 إلى 10 حافلات	00	00
أكثر من 10 حافلات	30 حافلة	00
مجموع عدد الكلي للحافلات	260 حافلة	

المصدر: مديرية النقل لولاية المسيلة لسنة 2015 + معالجة المعطيات للطلالبة.

يبين الجدول سيطرة القطاع الخاص حيث يغطي نسبة (70%) من الحظيرة المستغلة أغلبهم يملك حافلة واحدة لذلك نسجل عدد معتبر من الناقلين، مما يجعلنا نسجل ملاحظة عن الأسلوب المتبع في منح الخطوط للناقلين الذين يملكون حافلة واحدة، لأنه كلما زاد هذا النوع من الناقلين زادت المنافسة وقلت الاحترافية، وعليه فمن الأحسن خلق شروط أكثر صرامة قبل الدخول لممارسة نشاط النقل.

رغم محدودية حظيرة وحدة النقل للمؤسسة العمومية النقل الحضري إلا أنها تملك ورشة صيانة وحظيرة توقف وتقوم بتأمين مستخدميها وهذا مالا نجده في الناقلين الخواص.

جدول رقم (12): عدد المركبات للقطاع الخاص والعام

العام		الخاص		القطاع
الاحتياطية	المستغلة	الاحتياطية	المستغلة	النوع
02	28	72	158	المجموع
30		230		العدد الإجمالي
260 مركبة				

المصدر: مديرية النقل لولاية المسيلة لسنة 2015+ المؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه حضري لمدينة المسيلة + معالجة المعطيات للطلالبة.



1-2-2- مسارات الخطوط وأنواعها:

ومن خلال الدراسة التحليلية للشبكة الحالية لخطوط النقل الحضري الجماعي تبين لنا اختلاف أهمية الخطوط وتباينها من خط الى آخر حيث نسجل ثلاثة أصناف من الخطوط.

1-2-2-1- الخطوط القطرية:

ان الخطوط القطرية هي الخطوط التي تخترق النسيج العمراني في وسط المدينة.

جدول رقم (13): الخطوط القطرية في شبكة النقل الجماعي لمدينة المسيلة

الوصول	مسار	انطلاق	الرقم الخط
محطة المسافرين الجديدة	م حي 270 مسكن-م الامن الحضري الخامس-م الجزيرة-م حريزي-م ملياني-م المركب الرياضي-م حي 80 مسكن-م البريد-م المتحف-م ساحة اول نوفمبر-م حي الورود-م دار السينما-م الولاية-م الملعب البلدي-م مركز التكوين عن بعد-م إقامة البنات-م بن يحيى-م إدارة السجون-م محطة حمام الضلعة-م مسجد حسن البصري-م محطة نقل للمسافرين الجديدة-	حي 270 مسكن	01
م البلدية	م حي 270 مسكن-م الامن الحضري الخامس-م الجزيرة-م مدخل شارع دي-م وسط شارع دي-م مخرج شارع دي-م الوكالة العقارية-م حي 300 مسكن-م حي النبلاء-م المحكمة-م مستشفى الزهراوي-م بجتي-م البلدية	م حي 270 مسكن	02
محطة المسافرين الجديدة	محطة القطب الجامعي-م مطاحن الحضنة-م حي 270 مسكن-م محطة البنزين-م موقف نزل القلعة-م متوسطة ابن زين الدين-م ثانوية المقرى-م الكاليتوس-م حي 300 مسكن-م حي المنكويين-م حي الورود-م الولاية-م الملعب البلدي-م سيد العزلي-م إقامة البنات-م بن يحيى-م إدارة السجون-م حمام الضلعة-م مسجد الحسن البصري-م محطة للمسافرين الجديدة	محطة القطب الجامعي	03
لاروكاد	محطة مويوحة-م حي البناء التطوري-م 5 جويلية-م ملعب الفروسية-م حي 144 مسكن-م اشبيليا-م الجامعة-م حي 500 مسكن-م تعاونية الحاج عيسى-م سفار طي-م السوق المغطاة-م ساحة الشهداء-م الكدية-م الامن الحضري الرابع-م محطة لاروكاد	المويوحة	04
محطة لاروكاد	محطة القطب الجامعي-م مطاحن الحضنة-م حي 270 مسكن-م الامن الحضري الخامس-م الجزيرة-م حريزي-م ملياني-م المركب الرياضي-م حي 500 مسكن-م تعاونية الحاج عيسى-م سفار طي-م السوق المغطاة-م ساحة الشهداء-م الكدية-م الجعاورة-م الامن الحضري الرابع-م محطة لاروكاد	محطة القطب الجامعي	05
محطة المسافرين	محطة القطب الجامعي-م مطاحن الرياض-م حي 270 مسكن-م محطة البنزين-م حي 108 مسكن-م حي 32 مسكن-م الضمان الاجتماعي-م المستشفى-م سونلغاز-م الكوش-م البلدية-م السوق المغطاة-م سفار طي-م تعاونية الحاج عيسى-م حي 500 مسكن-م الجامعة-م اشبيليا-م مسجد ع الله بن مسعود-م حي 608 مسكن-م الشارقة-م محطة للمسافرين-	محطة القطب الجامعي	11
محطة المويوحة	محطة القطب الجامعي-م محطة البنزين-م 270 مسكن 1-م 270 مسكن 02-م مقهى الجزيرة-م 700 مسكن-م مدخل ش دي-م وسط ش دي-م مخرج ش دي-م حي سونلغاز-م المتقنة-م حي 500 مسكن-م الجامعة-م حي اشبيليا-م حي البناء الذاتي-م ملعب الفروسية-م حي 300 مسكن-م حي 05 جويلية-م حي البناء التطوري-م محطة المويوحة	محطة القطب الجامعي	12



محطة لاروكاد	محطة لاروكاد	15	محطة لاروكاد-الامن الحضري الرابع-الجعارفة-ساحة الشهداء-السوق المغطاة-حي الورود-سليمان عميرات-المتحف-البريد-حي 80 مسكن-قاعة متعددة الرياضات-قهوة ملياني-حريزي-الجزيرة-الامن الحضري الخامس-حي 270 مسكن-المسجد-حي 180 مسكن
محطة لاروكاد	محطة مويوحة	16	محطة مويوحة. م حي البناء التطوري-حي 5 جويلية-ملعب الفروسية-حي 144 مسكن-حي اشبيليا-الجامعة-المدخل الشمالي للجامعة-مديرية النقل-إدارة السجون-دجيزي-الولاية-السوق المغطاة-ساحة الشهداء-الكدية-الجعارفة-الامن الحضري الرابع-محطة لاروكاد
محطة القطب	مويوحة	17	م حي 570 مسكن-جسر مقابل اشبيليا-الجامعة-حي 500 مسكن-تعاونية الحاج عيسى-سفار طي-السوق المغطاة-ساحة الشهداء-الكوش-م يحيي-مستشفى الزهراوي-الضمان الاجتماعي-حي 32 مسكن-حي 108 مسكن-محطة البنزين-حي 270 مسكن-مطاحن الحضنة-محطة القطب
محطة المويوحة	محطة المويوحة	18	محطة المويوحة-حي 5 جويلية-ملعب الفروسية-حي 144 مسكن-حي اشبيليا-الجامعة-م 500 مسكن-حاج عيسى-البريد المركزي-الولاية-السوق الاسبوعي

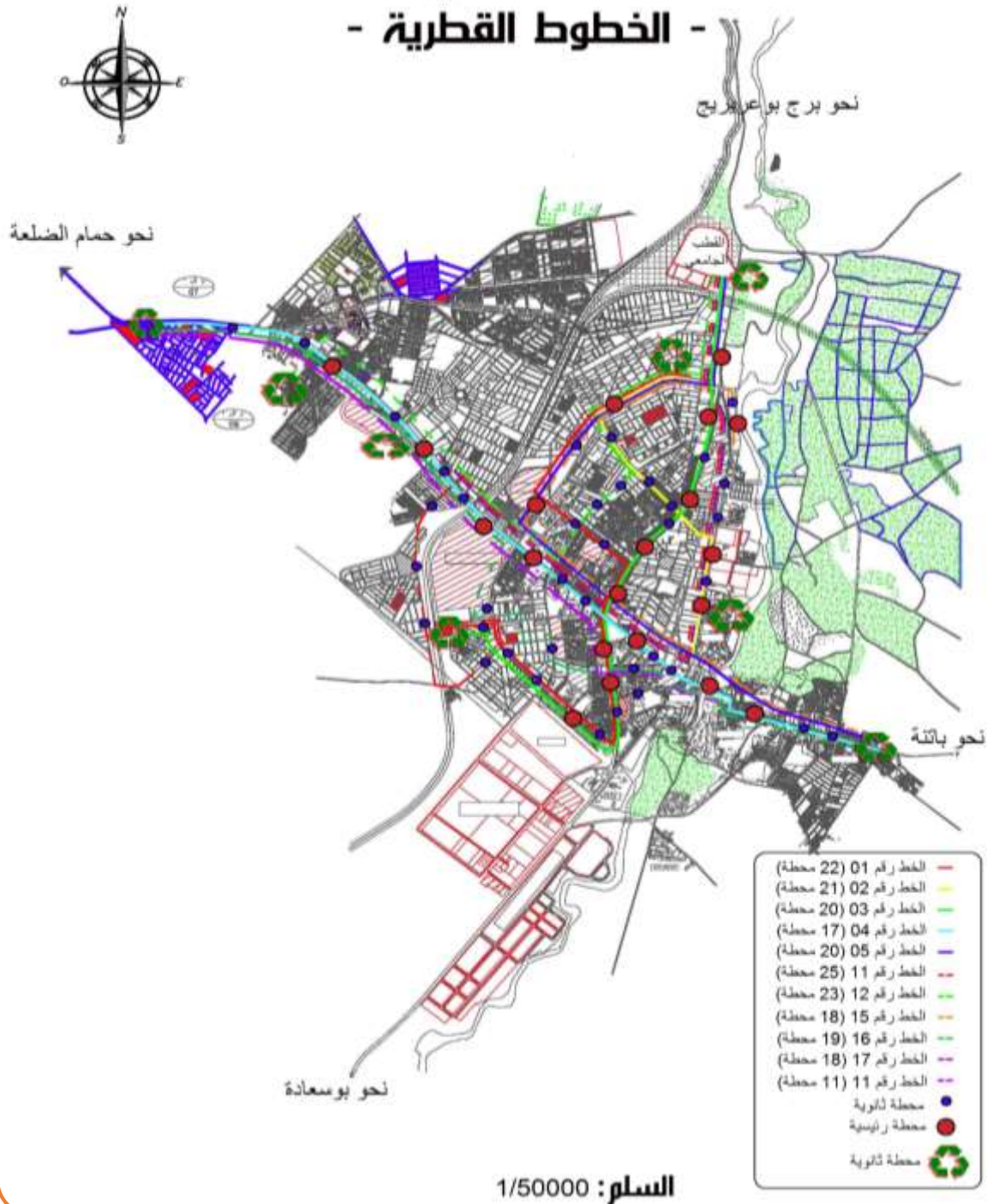
المصدر: مديرية النقل لولاية المسيلة لسنة 2015+ معالجة المعطيات للظالبة.

الملاحظ من الجدول ان مدينة مسيلة أنه يغلب على مخطط شبكة النقل الجماعي الحضري الخطوط القطرية من إجمالي عدد الخطوط وهي كالتالي:
(01-02-03-04-05-10-11-12-15-16-17-18).



مخطط (16): الخطوط القطرية في شبكة النقل

مخطط حركة النقل الجماعي لهيئة المدينة المسيلة
- الخطوط القطرية -





1-2-2- الخطوط الدائرية:

تتميز هذه الخطوط بطول مسار الرحلة وكثرة المواقع والمسار المغلق.

جدول رقم(14): الخطوط الدائرية في شبكة النقل الجماعي لمدينة المسيلة

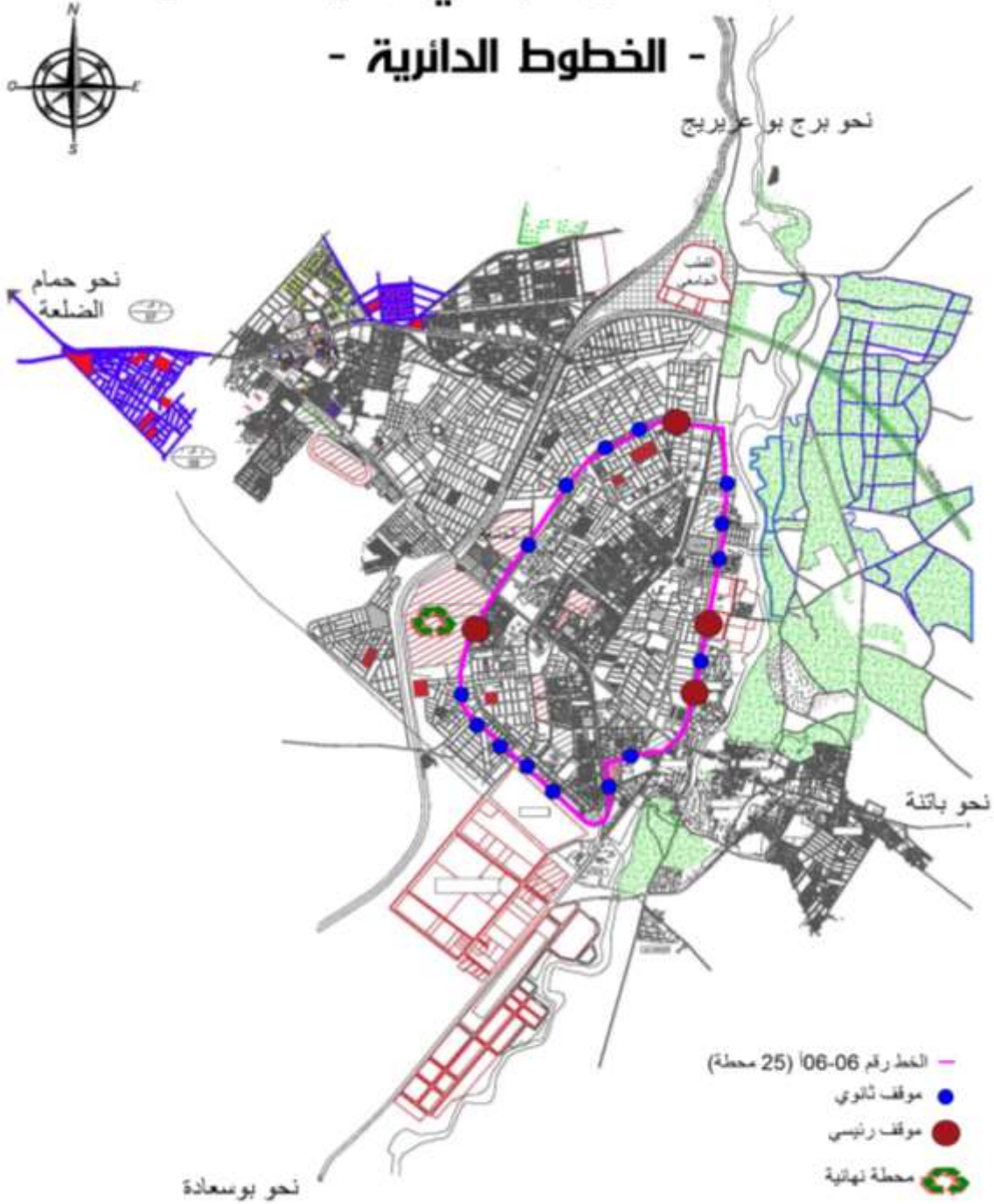
الوصول	مسار	انطلاق	مسافة كلم	الرقم الخط
الجامعة	المدخل الشرقي للجامعة-مديرية النقل -م ط. ذراع الحاجة-م بن يحيى- مديرية المجاهدين-سيدي الغزلي-ملركز التكوين عن بعد-الملعب البلدي -م حي 300 م-الولاية-م السوق المغطاة-م ساحة الشهداء -م البلدية-م الكوش-م بختي -م مستشفى الزهراوي-السجل التجاري-م حي 32 مسكن-حي 108 مسكن-م محطة البنزين-م. حي 270-م الامن الحضري الخامس-م الجزيرة-م حريزي -م ملياني-م المركب الرياضي-م الجامعة	الجامعة	18	06
الجامعة	م المدخل الشرقي الجامعة-م المركب الرياضي-م ملياني-م حريزي-م الامن الحضري الخامس-م حي 270 مسكن-م محطة البنزين-م حي 108 مسكن-م حي 32 مسكن-م الضمان الاجتماعي -م مستشفى الزهراوي-م بختي-م الكوش-م البلدية-م ساحة الشهداء-م السوق المغطاة-م الولاية-م حي 300 مسكن-م الملعب البلدي -م مركز التكوين عن بعد-م سيدي الغزلي-م إقامة البنات-م بن يحيى-م ذراع الحاجة-م مديرية النقل -م المدخل الشرقي للجامعة	الجامعة	18	A06

المصدر: مديرية النقل لولاية المسيلة لسنة 2015+ معالجة المعطيات للطالبة.



مخطط رقم (17): الخطوط الدائرية في شبكة النقل

مخطط حركة النقل الجماعي لهيئة المسيلة - الخطوط الدائرية -



السلم: 1/50000

المصدر: PDAU مدينة المسيلة + معالجة الطالبة 2015



من خلال الجدول رقم (14) نجد ان الخطيين رقم 06 و A 06 الى الخطوط الدائرية التي تنطلق من محطة وتعود اليها بعد نهاية الرحلة حيث تمر بضواحي الاحياء.

1-2-2-3- الخطوط المماسية:

هي الخطوط التي يكون مسارها بعيدا أو مماسيا لوسط المدينة وتشمل الاحياء ذات الكثافة السكنية التي تقع في الضواحي.

جدول رقم (15): الخطوط المماسية في شبكة النقل الجماعي لمدينة المسيلة

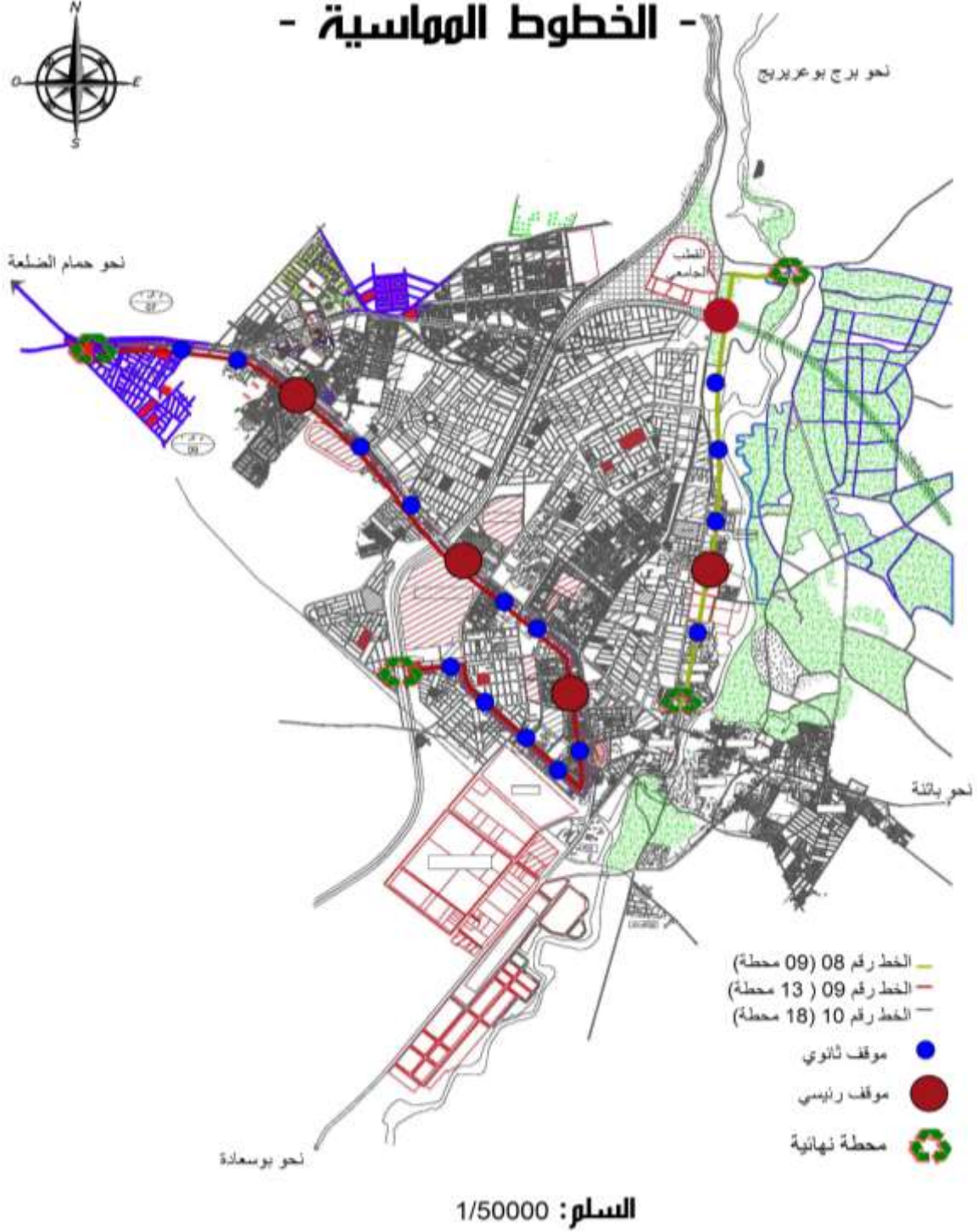
الوصول	المسار	الانطلاق	رقم الخط
سيدي اعمارة	اولاد بديرة - القطب الجامعي - مطاحن الحضنة - حي 270 مسكن - محطة البنزين - حي 108 - حي 32 مسكن - الضمان الاجتماعي - مستشفى الزهراوي - سونلغاز - البريد القديم - البلدية	اولاد بديرة	08
م المسافرين	م حي 5 جويلية - 351 مسكن - ملعب الفروسية - حي 144 مسكن - اشبيليا - الجامعة - تعاونية الحاج عيسى - البريد المركزي - دار السينما - مركز الولاية - حي 300 مسكن - حي المنظر الجميل - الملعب البلدي - سيدي الغزلي - إقامة البنات - بن يحيى - إدارة السجون - محطة حمام الضلعة - مسجد حسن البصري - محطة نقل المسافرين	المويلحة	09
حي 05 جويلية	محطة مويلحة - البناء التطوري - 5 جويلية - ملعب الفروسية - حي 144 مسكن - حي اشبيليا - الجامعة - حي 500 مسكن - تعاونية الحاج عيسى - البريد المركزي - م الولاية - حي المنظر الجميل - سيدي الغزلي - بن يحيى - ذراع الحاجة - محطة نقل المسافرين الجديدة	محطة نقل المسافرين	10

المصدر: مديرية النقل لولاية المسيلة لسنة 2015+ معالجة المعطيات للطالبة.



مخطط (18): الخطوط المماسية في شبكة النقل

حركة النقل الجماعي لهدينة المسيلة - الخطوط المماسية -



المصدر: PDAU مدينة المسيلة + معالجة الطالبة 2015



من خلال الجدول رقم (15) نلاحظ ان الخطوط رقم (08-09-10) تنتمي الى الخطوط المماسية ضمن المجال النقل الحضري لأن مسارها بعيدا او ممسيا لوسط المدينة.

1-2-2-4- الخطوط الشعاعية:

لا توجد خطوط شعاعية التي تربط وسط المدينة بالمنطقة الصناعية ضمن خطوط النقل الحضري للمدينة.

1-3-2-3- تصنيف المحطات و المواقف:

قبل التعرض الى تصنيف المحطات والمواقف الخاصة بخطوط النقل الحضري يجدر بنا ان نعرف المحطات وهي منشأة ثابتة تستخدم لأغراض النقل وهي تميز إما بدايات الخطوط او نهايتها او كلاهما معا حيث يتم على مستواها تغيير اتجاه الرحلة أو نهايتها.

أما عن المواقف فهي أيضا جزء من الخط لا يمكن الاستغناء عنه حيث يوجد نوعين من المواقف هي المواقف الاختيارية والمواقف الرئيسية.

- **المواقف الاختيارية:** وهي المواقف التي يكثُر عندها طلب النزول والركوب وتستغرق عندها الحافلات وقت غير محدد للتكفل بنزول وصعود المتنقلين.

- **المواقف الرئيسية:** وهي المواقف المبرجة من طرف مديرية النقل في أماكن تحتوي على تجهيزات يكثُر الطلب عليها وأحياء سكنية ذات كثافة عالية ويكون حجم الصعود النزول فيها بكثرة.

1-3-1- المحطات:

من خلال ملاحظتنا الميدانية في بداية انطلاق الخطوط ونهايتها تبيننا لنا انه لا توجد أية محطة تلعب الدور الحقيقي لتجمع الحافلات ماعدا المحطة البرية الجديدة متعددة الانماط، ومحطة القطب الجامعي وسنأتي على هذه المشكلة المتعلقة بغياب المحطات أو على الأقل تهيئة مساحات لتوقف الحافلات في المكان الخاص بها.

1-3-2- المواقف:

يبلغ عدد المواقف المسجلة ضمن الخطوط الحضرية 498 موقفا منها 218 موقف مبرمج من طرف مديرية النقل و280 موقف اختياري على أساس الطلب غير مبرجة لكنها مصادقة عليها من البلدية، وتختلف المواقف الرئيسية والاختيارية وكذا نقاط التبادل بين الخطوط، والجدول الموالي يبين عدد المواقف الرئيسية المبرجة والاختيارية على كل خط.



جدول رقم (16): المواقع

عدد المواقع الاختيارية	عدد المواقع الرئيسية	رقم الخط
16	6	01
7	5	02
13	9	03
8	6	04
9	8	05
18	9	06
18	9	A06
7	5	08
12	8	09
11	5	10
9	12	11
11	9	12
10	8	15
13	05	16
12	6	17
5	6	18

المصدر: مديرية النقل لولاية المسيلة لسنة 2015+ معالجة المعطيات للطالبة.

أ-4- الاستغلال على الشبكة:

تعرضنا سابقا إلى الخطوط وسندرس كيفية الاستغلال من خلال تحليل وضعية الحظيرة ومستوى الخدمات

التي تقدمها.

جدول رقم (17): حمولة وأصناف الحافلات

الحمولة	صنف الحافلة
100 راكب	حافلة كبيرة صنف 100v8
70 راكب	حافلة كبيرة صنف 70L6
101 راكب	حافلة كبيرة صنف (فان هول)
50 راكب	حافلة حضرية صغيرة (فان هول)
25 راكب	حافلة حضرية صغيرة (فيات)
25 راكب	حافلة حضرية صغيرة (رونو)





25 راكب	حافلة حضرية صغيرة (هنداي - كيا - تيوتا)
102 راكب	حافلة كبيرة (صوناكوم)
35 راكب	حافلة حضرية صغيرة (صوناكوم)

المصدر: مديرية النقل لولاية المسيلة لسنة 2015

1-5- كيفية استغلال الخطوط:

يتم كيفية استغلال الخطوط حسب شروط المنشور رقم 35 المؤرخ في 28/01/2002 كما يلي:

يجب المنشور 35 الذي أجرته وزارة النقل كل من يريد استغلال خط حضري مسجل أن يحضر حافلة لا يقل عدد مقاعدها عن 35 مقعد وبالتالي فهو يحدد نوع الحافلات إما أن تكون كبيرة أو صغيرة، لكن الميدان قد يجعلنا نسجل إمكانية عدم التقيد بهذا المنشور لاعتبارات تقنية حيث نسجل في مدينة المسيلة وجود بعض الأحياء التي لا يمكن أن تدخلها حافلات من حجم كبير وبالتالي يجب مراعات الخصوصية التقنية للمكان رغم أن إيجابيات هذا الشرط (35 مقعد) توفر عدد معتبر من المقاعد.

أما توزيع الخطوط فيختلف من خط إلى آخر وكذلك الطلب على الخطوط من طرف الناقلين الذين يفضلون الخطوط ذات المردودية والجدول رقم (08) يوضح توزيع الخطوط على الخطوط إلى غاية سنة (2013).

جدول رقم (18): توزيع الخطوط على الخطوط

رقم الخط	عدد الحافلات	عدد الدورات في اليوم	عدد المقاعد	معدل (مقعد/مركبة)	ملاحظة
01	15	10	1164	78	متوسط الأشواط: 10 عدد المقاعد المتوفرة يوميا: = 10×13847 138470 مقعد
02	12	10	828	69	
03	15	10	1030	69	
04	36	10	3441	96	
05	24	10	1995	83	
06	14	10	1015	73	
A06	16	10	1145	76	
07	/	/	/	/	
08	08	10	357	40	
09	18	10	1430	79	
10	3	13	303	101	
11	07	10	707	101	
12	05	10	505	101	
13	/	/	/	/	
14	/	/	/	/	
15	02	07	202	101	
16	05	8	505	101	





	101	404	10	4	17
	101	202	12	02	18
	/	13847	/	186	المجموع

المصدر: مديرية النقل لولاية المسيلة لسنة 2015+معالجة المعطيات للطلالبة

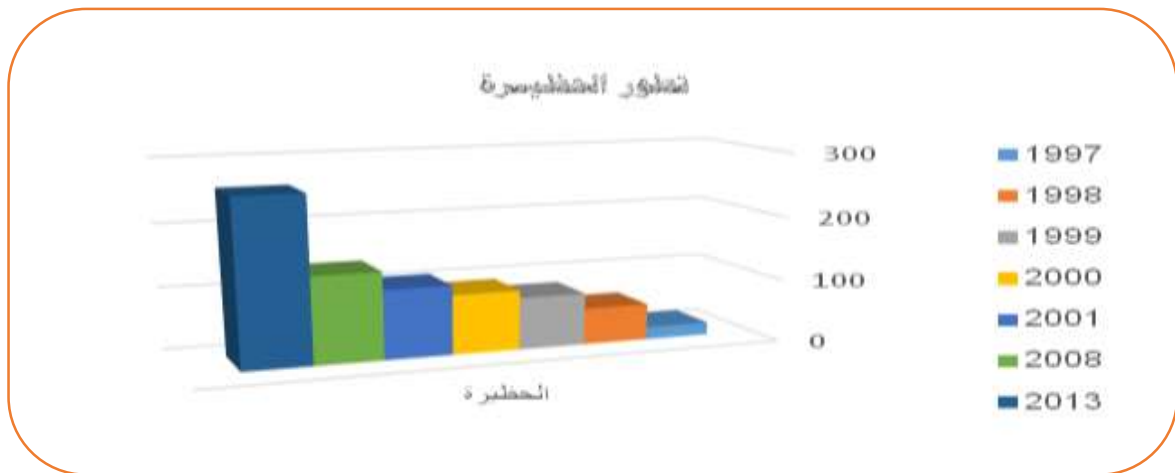
- ملاحظة: بالنسبة للخط رقم 07 والخطين 13 و14 فهما غير مستغلان

جدول رقم: (19) تطور الحظيرة:

2013	2008	2001	2000	1999	1998	1997	السنوات
260	138	110	95	83	58	20	الحظيرة

المصدر: مديرية النقل لولاية المسيلة لسنة 2012

الشكل رقم (1) تطور الحظيرة



المصدر: مديرية النقل لولاية المسيلة لسنة 2012+معالجة المعطيات للطلالبة

1-6- مستوى الخدمات على الخطوط:

إن تحقيق ومتابعة مستوى الخدمات يتطلب استحداث طرق فعالة ونماذج عقلانية للمراقبة هذا من جهة، كما يتطلب إلى قدر من الانضباط للمستغلين على الخطوط (الناقلين) ومن وسائل مراقبة مستوى الخدمات نذكر:

1-6-1- أنواع الحافلات المستغلة :

يرتبط مستوى الخدمات بعنصرين هامين هما: الحظيرة وشبكة الطرق، ونستعرض لقياس مستوى الخدمات

بتحليل وضعية الحظيرة والجدول الموالي يوضح أنواع الحافلات المستغلة حسب كل نوع



جدول رقم: (20) أنواع الحافلات المستغلة

حافلة صغيرة	حافلة حضرية	القطاع
43	114	الخاص
00	28	العام
43	142	المجموع
180		مجموع الكلي للحافلات

المصدر: مديرية النقل لولاية المسيلة لسنة 2015+ معالجة المعطيات للطالبة.

الملاحظ أن الحافلات المستغلة تتكون من النمط الأكثر ملائمة للنقل الحضري الجماعي وهي الحافلات الحضرية والتي تمثل نسبة (76,75) تليها الحافلات الصغيرة ذات 25 مقعد في المرتبة الثانية. يختلف سن الحظيرة من حافلة إلى أخرى وكذلك بالنسبة للوضعية الميكانيكية حيث نسجل سيطرة الحافلات من نوع: سوناكوم (SONACOM) وفي الجدول التالي نوضح توزيع سن الحظيرة للحافلات المستعملة.

7-7- أصناف وأعمار الحظيرة

جدول رقم (21): أصناف وأعمار الحظيرة

النسبة %	عدد المركبات	العمر
14.60	27	أقل من 5 سنوات
2.70	5	من 5 إلى 9
7.02	13	من 10 إلى 14
21.63	40	من 15 إلى 19
54.05	100	أكبر من 19 سنة

المصدر: مديرية النقل لولاية المسيلة لسنة 2015+ معالجة المعطيات للطالبة.

على الرغم من وجود عدد معتبر من الحافلات الحضرية والحافلات الصغيرة إلا أنها تتميز بقدم سنها مما ينعكس سلبا على الخدمات التي تقدمها، وكذلك كثرة التعطلات، الأمر الذي يؤثر على التحكم في الاستمرار لتغطية احتياجات التنقلات بنفس الحجم من المقاعد خاصة في أوقات الذروة، حيث يكثر الطلب على النقل.

8-8- زمن الرحلة : هو الزمن الذي يقطعه الراكب من المصدر إلى الهدف اخذا في الإعتبار :

- زمن السير على الاقدام من المصدر (1) إلى محطات النقل العام (الموقف) او العكس.
- زمن الإنتظار عند المحطات



- زمن تغيير وسيلة النقل أثناء الرحلة (إن حدث ذلك)
- زمن الرحلة عندما يكون الراكب داخل الحافلة¹

9- سرعة الرحلة : نميز أنواع من السرعة :

- السرعة التصميمية: هي السرعة المحددة عند دراسة مشروع إنشاء الخط (الطريق) ويتم تحديدها بمعرفة خصائص وحدات النقل المستعملة، أهمية الخط، المسافة بين المحطات
- سرعة قطع الرحلة =مسافة الرحلة / زمن الرحلة
- السرعة اللحظية: هي سرعة وسيلة النقل في لحظة معينة أثناء تنقلها بين محطتين
- سرعة السير المتوسطة =المسافة بين المحطتين / زمن تنقل الحافلة بين المحطتين
- السرعة القصوى: أقصى سرعة يمكن الوصول إليها على خط معين بوسيلة نقل محددة القدرة والحمولة والمواصفات

وتختلف سرعة الحافلات من خط إلى آخر حسب:

- نوع تزفيت الطريق
- عدد المواقع
- مدة التوقف للإنزال والصعود
- طول الخط
- كثافة حركة المرور(التدفق)

وبالملاحظة وجدنا السرعة خلال مدة التنقل بطيئة وأغلب الوقت يستهلك في التوقف لإنزال وصعود المتقلين وانتظارهم

وعلى العموم يمكن تقدير السرعة المتوسطة المطبقة خلال السير تقدر ب: 40 كم/سا.

علاقة الزمن بمعدل السرعة لخطوط النقل الجماعي الحضري:

جدول رقم (22): يبين زمن ومعدل السرعة لخطوط النقل الجماعي الحضري

رقم الخط	متوسط مدة الرحلة (انطلاق/الوصول)	ملاحظة
01	00 : 35 : 10	بطيئة
02	00 : 26 : 45	بطيئة
03	00 : 30 : 15	بطيئة

¹ د علي محمد عبد المنعم حسن: هندسة النقل والمرور، دار التراث الجامعة، بيروت، لبنان، سنة 1994، ص 91.



بطيئة	00 : 41 : 00	04
بطيئة	00 : 29 : 22	05
بطيئة	00:50 :00	A06-06
بطيئة	00 : 39 : 17	08
بطيئة	00 : 29 : 36	09
متوسطة	00 : 25 : 02	10
متوسطة	00 : 32 : 35	11
متوسطة	00 : 29 : 07	12
متوسطة	00 : 25 : 52	15
متوسطة	00 : 17 : 22	16
متوسطة	00 : 27 : 13	17
متوسطة	00 : 17 : 00	18

المصدر: مديرية النقل لولاية المسيلة +تحقيق ميداني ماي 2015

نلاحظ من الجدول رقم (22) أن الزمن والسرعة بطيئة بالنسبة للحافلات التابعة للخواص أما بالنسبة لحافلات التابعة المؤسسة العمومية فهي نوعا ما متوسطة وهذا ما تسبب في عرقلة حركة المرور رغم انه معيار مهم في خدمة النقل الحضري الجماعي لارتباطه مباشرة بالمتنقلين.

10- التسعيرة :

إن التسعيرة عنصر فعال في توجيه الطلب وتكتسي حساسية لعلاقتها المباشرة مع المستهلك، وتحدد بالدرجة الأولى اعتمادا على التكاليف التي ينفقها الناقلين على:

- قطع الغيار والوقود
- أجور العمال
- الضرائب
- الصيانة.....إلخ

بغض النظر عن اختصاص تحديد التسعيرة فإننا لا يوجد أساس قانوني يحدد أسعار النقل الحضري.



- التنقلات اليومية:

لفهم طبيعة تنقلات المواطنين يجب تحديد عنصرين هامين هما:

- مناطق الجذب الحركة

- مناطق خلق الحركة

✓ مناطق جذب الحركة:

يمكن حصر مناطق جذب الحركة في المجال الحضري لمدينة المسيلة في المناطق التالية:

- المنطقة الإدارية (وسط المدينة)

- منطقة النشاط التجاري وسط المدينة

- المنطقة الصناعية جنوب وسط المدينة

- منطقة السوق اليومي

- المؤسسات التعليمية والجامعية في محيط وسط المدينة

- المستشفيات ومرافق اخرى

✓ مناطق خلق الحركة:

تتمثل مناطق خلق الحركة في الأحياء الشعبية والتجزئات السكنية نذكر على الخصوص منها: حي لاروكاد (حي شعبي تم توسيعه ليمثل سكنات جديدة)، حي الجعافرة (حي شعبي)، حي الكوش (حي شعبي)، حي إشبيليا القديمة، حي 270 مسكن، حي 500 مسكن، حي 1000 مسكن، أحياء جديدة أخرى.

• وتتم معظم التنقلات للأسباب التالية:

- التنقل من أجل العمل (وسط المدينة وفي المنطقة الصناعية) ويكثر الطلب عن التنقل من أجل العمل.

- التنقل من أجل التسوق (وسط المدينة وسوق الكدية)

- التنقل من أجل الدراسة

- وتبقى التنقلات الأخرى مستمرة حسب حاجيات أصحابها

| 11- تنظيم الرحلات :

يتحصل الناقلون على بطاقة المسار التي يحدد فيها المواقع الإجبارية التي يتوقف عندها ورغم ذلك يبقى المعاملون في الميدان يفرضون نمطهم في الاستغلال.

| 11-1- دور الإدارة :

من خلال الزيارة الميدانية وجدنا ان استعمال نظام التوقيت وفترات التوقف المختلفة راجع لسبب غياب دور الإدارة في توجيه الناقلين لتغطية أوقات الذروة عن طريق تحديد فترة الانطلاق بين الحافلة والأخرى.

حيث نسجل في الخط 04 مثلا وجود فترتين بين انطلاق حافلة والأخرى هي:

- خلال فترة الذروة الصباحية والمسائية وفي منتصف النهار تكون 5 دقائق.



- خلال الفترات الأخرى 8 دقائق لكن ليست هذه القاعدة مطبقة دائما.

1-11-2- دور الناقلين :

حرصا على السير الحسن للعمل يقوم الناقلين بهيئة أنفسهم بشكل منظم، وهذا ما لمسناه في اغلب الخطوط حيث لجأ الناقلين إلى اعتماد توظيف عون على حسابهم الخاص في كل من محطة لاروكاد ومويلحة ليتولى تنظيم الانطلاق وبتالي لا يكون هناك تنافس أثناء السير من اجل من يصل أولا إلى نقطة النهاية وفي المقابل لم نجد عند الناقلين هيئة قانونية تحكمهم ولا أي نوع من المراقبة.

1-12- حساب سعة خطوط النقل الجماعي :

تحدد سعة خطوط النقل الجماعي حسب العناصر التالية:

- وسائل النقل والتحكم في سيرها (التوقف-التخفيض من السرعة - قدرة المحرك)

خصائص الطريق

- سعة وحدة النقل

- المسافة بين المحطات¹

- التأخرات

1-12-1- سعة الخط :

اقصى عدد من وحدات النقل التي يمكن ان تتحرك على الخط في كل إتجاه خلال فترة زمنية محددة (وحدة نقل /ساعة /لكل إتجاه) أو اقصى عدد من الركاب يمكن نقله على المسار في كل إتجاه خلال فترة زمنية معينة (راكب/ساعة/في كل إتجاه)

تحتسب سعة الخط حسب العلاقة الرياضية التالية:

$$\text{سعة الخط} = 60 \times \text{سعة وحدة النقل} \div \text{فترة التقاطر (راكب / ساعة / إتجاه)}$$

وفيما يلي سنقوم بحساب سعة الخطوط اعتمادا على العلاقة المذكورة

جدول رقم (23) سعة خطوط النقل الجماعي

رقم الخط	سعة وحدة النقل	فترة التقاطر (بالدقيقة)	سعة الخط (راكب×ساعة /إتجاه)
01	60	08	450= 08÷60×60
02	78	06	780
03	63	07	540
04	85	03	1700
05	80	04	1200
06	71	05	852

¹ د. علي محمد عبد المنعم حسن، مرجع سابق، ص 92



462	07	54	06A
257	07	30	08
573	09	86	09
1224	05	101	10
1224	05	101	11
1530	04	101	12
657	08	101	15
291	21	101	16
874	07	101	17
291	21	101	18
11084	/	/	المجموع

المصدر: من إعداد الطلبة.

نلاحظ: أن الخط رقم 04 يمثل أكبر سعة والتي هي 1700 راكب /ساعة/ الإتجاه من إجمالي سعة شبكة النقل الجماعي وبالتالي فالخط رقم 04 يستقطب عدد كبير من المستعملين للنقل الجماعي وهذا راجع للأسباب التالية:

- يربط الخط بين حيين شعبيين هما: المويلحة - لاروكاد
- يعبر وسط المدينة ومركز النشاط التجاري
- يعبر وسط الجامعة

لذلك كانت السعة كبيرة، ويأتي في المرتبة الثانية الخط رقم 12 بسعة تمثل 1530 راكب/ساعة/إتجاه وهذا لأنه خط مهم يربط بين المدخل الشمالي للمدينة (القطب الجامعي) بالجهة الغربية (المويلحة) ويعتبر من بين الخطوط الأكثر استعمالا من طرف الركاب وذلك لطول مسلكه ومروره بتجهيزات منها التعليمية كالقطب الجامعي والخدمات التجارية مثل شارع دبي كما انه يمر باحياء ذو كثافة سكانية مثل حي 1000 مسكن وحي 500 مسكن وحي اشبيليا وحي البناء الذاتي، كما تتوفر على عدة ايجابيات منها لياقة اللباس المستخدمين وحسن سلوكهم مع المتنقلين وتوفر النظافة والأمن داخل المركبات و يأتي في المرتبة الثالثة كل من الخط رقم 05 و 10 و 12. اما الخط 18 فتوجد حافلة واحدة

12-2- فترة التقاطر :

هي القدرة الزمنية بين وصول وحدتين للنقل متتاليتين في اتجاه واحد على مسار نقطة معينة (دقيقة).

12-3- حساب عدد وحدات النقل اللازمة على الخط :

- يتحدد عدد وحدات النقل بالعلاقة التالية: عدد وحدات النقل = زمن الدورة ÷ فترة التقاطر



جدول رقم(24): عدد وحدات النقل اللازمة لكل خط

رقم الخط	زمن الدورة بالدقيقة	فترة التقاطر بالدقيقة	عدد وحدات النقل اللازمة	عدد الوحدات المتوفرة
01	70	08	09	15
02	52	06	09	12
03	54	07	08	15
04	82	03	28	36
05	58	04	15	24
06	100	05	20	14
06A	100	07	15	16
08	70	07	10	09
09	60	09	07	18
10	50	05	10	3
11	58	05	11	07
12	65	04	16	05
15	51	08	06	02
16	35	21	01	06
17	54	07	08	04
18	58	21	03	02
المجموع	/	/	176	180

المصدر: من إعداد الطلبة.

الملاحظ على خطوط النقل أنها متوازنة التوزيع للحظيرة من حيث العدد إلى أن الحظيرة المطلوبة في الجدول هي 176 مركبة لذلك سيكون تعديل الحظيرة بتخفيض المركبات على الخطوط والمقدرة ب(08) ثمانية مركبات حسب ما هو موضح في الجدول رقم(24).

أ- 12-4- دورة وحدة النقل :

هي الفترة الزمنية بين وصول وحدة النقل إلى إحدى المحطات النهائية ثم وصولها إلى ذات المحطة مرة أخرى (دقيقة)

أ- 13- طرق زيادة سعة الخطوط :

تكون زيادة سعة الخطوط بالاعتماد على:

- استخدام وسائل نقل ذات سعة أكبر
- عزل حركة وسائل النقل الجماعي في مسارات خاصة
- تقليل فترة التقاطر





- زيادة سرعة السير وتقليل زمن الوقوف في المواقف (المحطات)
- إعطاء أولوية التحرك عند التقاطعات لوسائل النقل الجماعي (إعطاء تعليمات لشرطة المرور، إنشاء ممرات علوية وسفلية وأنفاق لتسهيل المرور، ضبط الإشارات المرورية الضوئية الأتوماتيكية¹)

||- واقع النقل الجماعي الحضري بمدينة المسيلة :

|| - 1- أهم مشاكل النقل الجماعي الحضري في مدينة المسيلة :

مكتنتنا الملاحظة الميدانية وكذا الاتصال ببعض المصالح التقنية من معاينة طبيعة مشاكل النقل الجماعي الحضري بمدينة المسيلة فرغم ان نسبة شبكة الطرق تمثل 51% من مجموع مساحة النسيج العمراني على طول 260 كلم إلا ان النقل الجماعي اغلبه لم يحظى بالقدر الكافي من الاهتمام وذلك من حيث:

- انعدام محطة حضرية مركزية.
- عدم تهيئة مساحات نقاط التوقف.
- عدم تهيئة مواقف الحافلات الرئيسية عند بدايات الخطوط ونهايتها.

|| - 2- علاقة المواقف باصناف الحافلات :

ان حظيرة النقل الجماعي اغلبها حافلات ذات حجم كبير تشغل مساحة كبيرة عند التوقف لذلك هناك ضرورة لاستحداث تعديلات على حافة الطريق (الرصيف) ومساحات كافية تسمح بتوقف حافلتين على الأقل وهذه الإمكانية متوفرة نظرا لعرض أرصفة الطريق وتصبح أكثر من ضرورة عند المواقف الرئيسية التي يتقاطع فيها الخطوط (نقاط التحويل).

|| - 3- الهياكل القاعدية للنقل الحضري الجماعي بالحافلات :

|| - 3- 1- المحطات :

هي من بين العناصر المهيكلية لحركة النقل وخاصة النقل الحضري الجماعي، وتحتوي المدينة على أربع محطات، واحدة منها رئيسية وهي محطة النقل البري للمسافرين وتقع في الجهة الجنوبية للمدينة وثلاثة محطات ثانوية، الأولى تقع بالقرب الجامعي والثانية تقع بحي لاروكاد، أما الثالثة في حي مويوحة.

|| - 3- 1- 1- المحطة الرئيسية : وهي متمثلة في محطة النقل البري للمسافرين وتقع في الجهة الغربية للمدينة،

حيث تتربع على مساحة تقدر بـ 2م68853، تتميز بمساحة كبيرة تستوعب على المدى القصير والمتوسط البعيد وتضم ستة خطوط من مجموع شبكة النقل الحضري بمدينة المسيلة. بها 5 انماط، الأول: سيارات الأجرة ما بين الولايات والدوائر، الثاني: سيارات النقل الحضري، الثالث: النقل الجماعي ما بين الولايات والدوائر، الرابع: النقل الجماعي الحضري، النمط الخامس: النقل بالسكك الحديدية.

¹ د علي محمد عبد المنعم حسن، مرجع سابق، ص 92



الصور رقم 12-13: توضح حالة محطة المسافرين



المصدر: تصوير الطالبة 2015

|| 3-1-2- المحطات الثانوية :

عددها ثلاثة وهي كالتالي:

✓ محطة القطب الجامعي:

تقع على حافة الطريق المؤدي إلى ولاية البرج أمام القطب الجامعي وتعتبر من أفضل المحطات الثانوية في المدينة مقارنة بالمحطات الثانوية الأخرى لأنها تستحوذ على بعض المواصفات وتتوفر على مساحة مخصصة لتوقف الحافلات والمخابئ، إلا أنها تفتقر لتعبيد المساحة وتحديد الأروقة المخصص لتوقف الحافلات.

الصورة رقم (15): توضح الحالة الفيزيائية للأرضية



المصدر: تصوير الطالبة 2015

الصورة رقم (14): توضح حالة تجمع الحافلات



المصدر: تصوير الطالبة 2015

✓ محطة المويلحة: وتقع كذلك على حافة الطريق المؤدي لدائرة حمام الضلعة، وهي تفتقر لكل مواصفات المحطة، هذا لأن أرضيتها غير مستوية وبدون تهيئة.



الصور رقم 16-17: توضح حالة المحطة



المصدر: تصوير الطالبة 2015

✓ محطة لاروكاد: تقع على حافة الطريق المؤدي الى بركة تتوسط النسيج العمراني وهي تفتقر لكل مواصفات المحطة.

الصور رقم 18-19 توضح حالة المحطة



المصدر: تصوير الطالبة 2015

||-3-1-3-المحطات الفرعية :

وتعتبر هذه المحطات مهمشة مقارنة بالمحطات الرئيسية لأنها لا تملك مساحة مخصصة لتجمع الحافلات، المتمثلة (البلدية، حي 570 مسكن، حي 108 مسكن، حي 270 مسكن، الجامعة) وربما يكون هذا سبب في بعض المشاكل التي تخل بنظام النقل الحضري، وتحتوي مدينة المسيلة على عشرة (12) مواقف نهائية موزعة على مختلف الأحياء الموصولة بخطوط النقل الحضري الجماعي.

والشيء الملاحظ في هذه المحطات النهائية من خلال الزيارات الميدانية أنها تتميز بـ:

- جل هذه المحطات أرضياتها غير معبدة بإستثناء محطة نقل المسافرين.
- معظمها لا تحوي أماكن انتظار ومقاعد لجلوس المنتقلين.
- غياب كلي لمصالح الأمن بهذه المحطات مما يترتب عليها خطر على مستعملي النقل الحضري الجماعي.
- معظم هذه المحطات موجودة على حافة الطرقات.
- عدم وجود مساحات مخصصة للتوقف النهائي للحافلات.





الصورة رقم (21): توضح حالة محطة الجامعة



المصدر: تصوير الطالبة 2015

الصورة رقم (20): توضح حالة محطة 1000



المصدر: تصوير الطالبة 2015

|| -3-2- المواقف :

تتوزع المواقف في مدينة المسيلة على مختلف الخطوط الحضرية وهذا من أجل تلبية خدمة النقل على أكمل وجه، وتتراوح المسافة فيما بينها حوالي 200-700م باستثناء الخط رقم (08) الذي يمر على منطقة تخلو من السكان حيث تتميز المواقف بعدم الانتظام، ويتم تحديد وتعيين هذه المواقف غالبا حسب التكررات السكانية، كما أنها متناظرة في أغلب الأحيان على خطوط النقل الحضري، وكذلك نجدها موزعة عشوائية عبر مختلف أحياء المدينة.

كما أننا نلمس غياب أماكن الانتظار ومقاعد الجلوس الخاصة بالمتنقلين، وغياب إشارات التوقف التي تدل على وجود موقف للحافلات في معظم المواقف، الذي أدى إلى زاد في تدهور خدمة النقل على مستوى مدينة المسيلة.

الصورة رقم (23): توضح حالة المخابئ



المصدر: تصوير الطالبة 2015

الصورة رقم (22): توضح حالة موقف حي الورود



المصدر: تصوير الطالبة 2015



الصورة رقم (24): توضح عدم وجود اماكن لانتظار الحافلة



المصدر: تصوير الطالبة 2015

|| 3-3- وضعية الطرق :

حالة الطرق في المدينة تختلف باختلاف تصنيفها إذا استثنينا مركز المدينة حيث تنعم طرقه بحالة جيدة عموما، أما الأحياء المجاورة فنجد فيها الطرق الأولية في حالة جيدة، الطرق الثانوية في حالة متوسطة وسيئة في بعض الأحيان، ومعظم الطرق الثالثية في حالة سيئة وغير معبدة كما نجد بعض الطرق لا تستوعب تدفق الحركة الميكانيكية نظرا لضيقها في بعض الاماكن مما يؤدي إلى خلق الاكتظاظ وعرقلة سير المركبات وتشويه العربات

الصورة رقم (26): توضح وضعية الحافلة مع الطريق



المصدر: تصوير الطالبة 2015

الصورة رقم (25): توضح الحالة لفيزيائية للطريق



المصدر: تصوير الطالبة 2015

|| 3-4- مفترقات الطرق :

ان مفترقات الطرق نقاط جد هامة في نظام النقل الحضري بالمدينة، فهي تقوم بدور هام في تنظيم حركة المرور، وتضم مدينة المسيلة عدد كبير من مفترقات الطرق تنتشر في كامل أرجاء المدينة ويقع معظمها على مستوى الطريق الوطني رقم (45) الرابط بين الجنوب الشمال، الذي يعتبر المحور الرئيسي والمهم في المدينة ويستوعب تدفق هائل للحركة الميكانيكية بما فيها حافلات النقل الجماعي الذي يعتبر كمحور مهم، كما أننا لاحظنا غياب الإشارات المرورية في اغلب المفترقات المتواجدة على مستوى شبكة طرق المدينة.



الصورة رقم (28): مفترق الطرق عند ساحة الشهداء



المصدر: تصوير الطالبة 2015

الصورة رقم (27): مفترق الطرق عند سفار طبي



المصدر: تصوير الطالبة 2015

الصورة رقم (29): مفترق طرق الجامعة



المصدر: تصوير الطالبة 2015



|| - 3-5- مفترقات الطرق لمدينة المسيلة

جدول رقم (25): مفترقات الطرق لمدينة المسيلة

مفترق الطريق	الإشارات	التداخل بين العربات	تداخل بين عربات والمشاة
محمد بوضياف	نقص		
الحرية مسلك 11	نقص		
11 ديسمبر مسلك 11	نقص		
الولاية	نقص		
ساحة الشهداء	نقص	×	×
لاروكاد	نقص	×	×
الجامعة	نقص	×	
شارع شريد / 11 ديسمبر	نقص	×	
الأمن الولائي	نقص	×	×
دبي مسلك 11	نقص	×	×
SAA	نقص	×	×
SEMPAC	نقص		

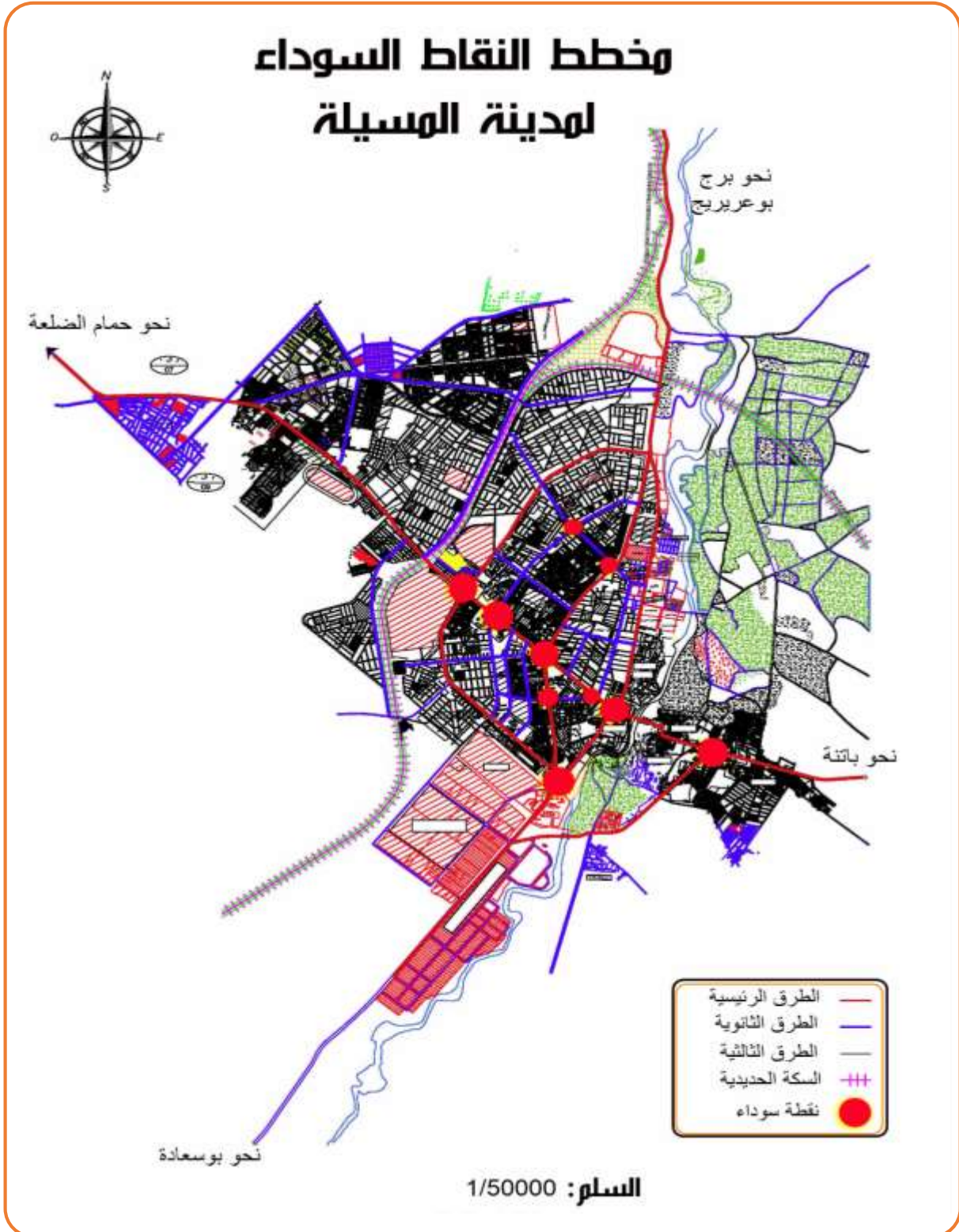
المصدر: تحقيق ميداني لسنة 2015

ومن خلال الزيارة الميدانية تم تسجيل بعض الملاحظات على مستوى مفترقات الطرق المذكورة اعلاه.

- نقص في التغطية بإشارات المرور اغلبها معطلة.
- نقص الإشارات العمودية.
- التداخل في الحركة "مشاة/عربات".
- غياب ممر الراجلين.
- يتم تسيير معظم المفترقات من طرف رجال أمن.



مخطط (19) : النقاط السوداء في مدينة المسيلة



المصدر: PDAU مدينة المسيلة + معالجة الطالبة 2015



|| 4-1- مشاكل الاستغلال :

يتم الوصول إلى حد معين من رضا مستعملي حافلات النقل الجماعي عندما يكون نظام الاستغلال وتوزيع الحظيرة مناسبين، لذلك سجلنا بعض النقائص على مستوى الاستغلال منها:

✓ الاكتظاظ في بعض الخطوط خارج أوقات الذروة (04-05-3).

✓ غياب بغض الحافلات عن الاستغلال دون تعويضها.

✓ الانتظار في المواقف مدة طويلة.

✓ عدم انتظام الزمن بين رحلات الحافلات.

|| 4-2- مشكل التسعيرة :

حسب المرسوم رقم 06 /95 المؤرخ في 25 جانفي 1995 المتعلق بالمنافسة فان التسعيرة يتم تحديدها عن طريق قرار يصدره والي الولاية المختص إقليميا لذلك نجد اختلاف التسعيرة من ولاية إلى أخرى عكس أنماط مغايرة كما هو الحال بالنسبة إلى القطاع الخاص والعام للمدينة التي حددت أسعارها عن طريق مراسيم تنفيذية وبالتالي نستنتج تسعيرة حافلات النقل الجماعي وهي محددة في مدينة المسيلة بـ 15 دج للرحلة بالنسبة المؤسسة العمومية و 10 دج للرحلة بالنسبة للخواص.

والمشكل المطروح حول التسعيرة هو اختلاف الطلب على النقل الجماعي من خط للأخر وكذلك أطوال الخطوط المتباينة في هذا الصدد قدمت وزارة النقل مشروع تحديد التسعيرة بوسائل النقل الجماعي يعتمد الكلمترية القاعدية 1.20 دج والحد الأدنى للتحصيل 5 دج على مسافة 5 كلم.

وتبقى التسعيرة عنصرا محفزا على استعمال وسائل النقل الجماعي ما دامت في متناول المستعملين

(المسافرين).

|| 4-3- مشكل المرودية :

يختلف الطلب على النقل من لأخرى ومن خط لأخر لذلك يطرح مشكل تهافت الناقلين على الخطوط ذات المرودية وتبقي الخطوط الأخرى اقل إقبالا مما يؤدي اختلال في استغلال الشبكة وإضافة وقت المستعملين في الانتظار.

إما تنقلات المواطنين فتتم بشكل منظم خارج أوقات الذروة ويكون الاكتظاظ والازدحام في المواقف الرئيسية في أوقات الذروة وهو أمر يحتاج إلى تنظيم استغلال الحظيرة وضبط أوقات الذروة بالتحديد

|| 4-3-1 حجم المتنقلين :

غاية السابعة مساء (حسب الطلب على النقل) ، وهذا لتغطية احتياجات التنقل على مستوى مدينة المسيلة. وفيما يلي جدول يوضح حجم المتنقلين اليومي لكل خط.



جدول رقم (26): حجم المتنقلين اليومي لكل خط.

رقم الخط	عدد الحافلات	حجم المتنقلين لكل حافلة/اليوم	المجموع
01	15	630	9450
02	12	540	7020
03	15	850	12750
04	36	1020	36720
05	24	900	21600
06	14	990	12870
A06	16	960	14400
08	09	730	6570
09	18	780	14040
10	03	468	2340
11	07	575	2300
12	05	470	1880
15	02	455	1820
16	06	450	900
17	04	560	2240
	المجموع		139900

المصدر: تحقيق ميداني ماي 2015.

حسب الجدول أعلاه فإنه أهم خط في الشبكة هو الخط رقم 04، حيث قدر حجم المتنقلين في اليوم لهذا الخط بـ 36720 متنقل، يليه الخط رقم 05 بـ 21600 متنقل/اليوم، في حين تبقى الخطوط الأخرى بأحجام متفاوتة وأصغر قيمة كانت للخطين رقم 15 و16 بـ 455 و450 متنقل/اليوم لكل منهما على التوالي.

الصورة رقم (31): توضح تأثير الحمولة الزائدة للحافلة



المصدر: تصوير الطالبة 2015

الصورة رقم (30): توضح الاكتظاظ داخل الحافلة



المصدر: تصوير الطالبة 2015



|| -4-3- حمولة الحافلات

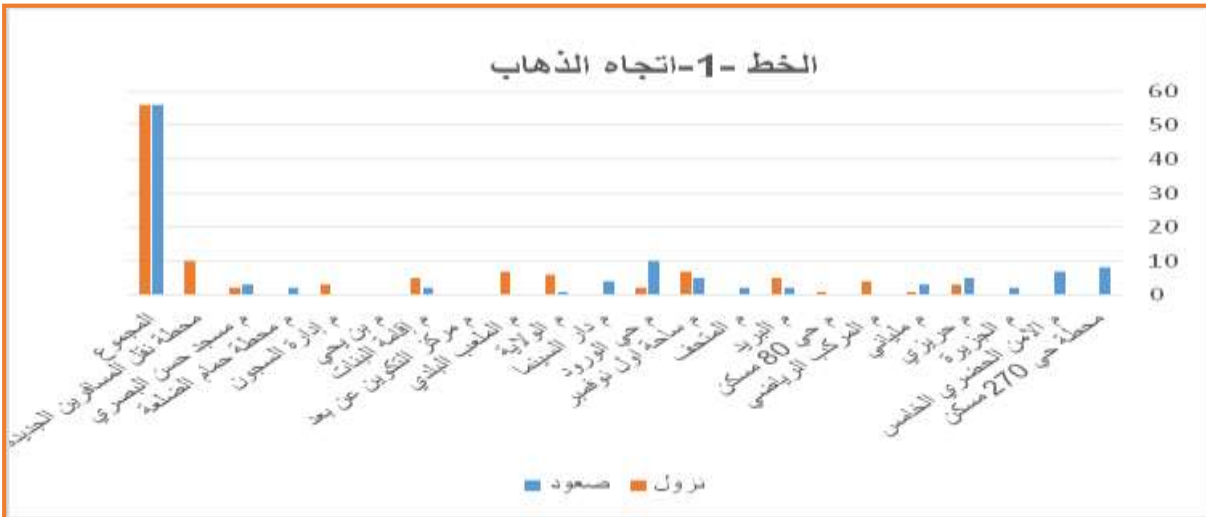
لمعرفة حمولة الحافلات واكتشاف المشاكل المطروحة بكل خط أجريت عمل ميداني يتمثل في إحصاء عدد النازلين والصاعدين لكل خط عبر كامل نقاط التوقف في الاتجاهين (الذهاب والإياب) وكانت أوقات الحصر لخطوط النقل الجماعي لمدينة المسيلة بين الثامنة والنصف (08:30) والحادية عشر والنصف (11:30) وفي الفترة المسائية بين منتصف النهار والرابعة والنصف (16:30)

خط رقم 01: حي 270 مسكن-محطة المسافرين



المصدر: إعداد الطالبة

شكل رقم(2): اتجاه الذهاب

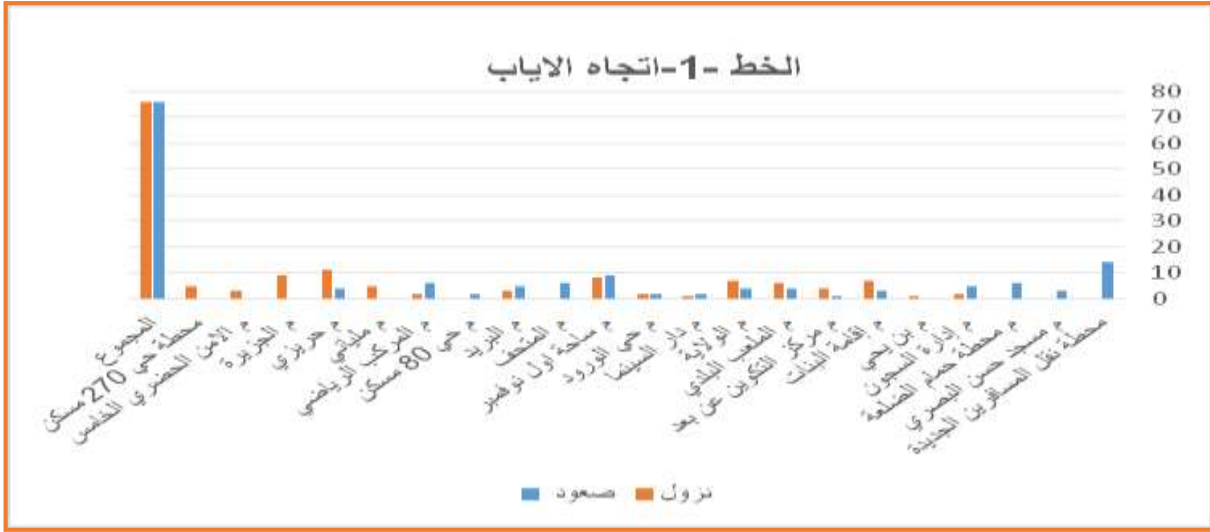


المصدر: تحقيق ميداني ماي 2015





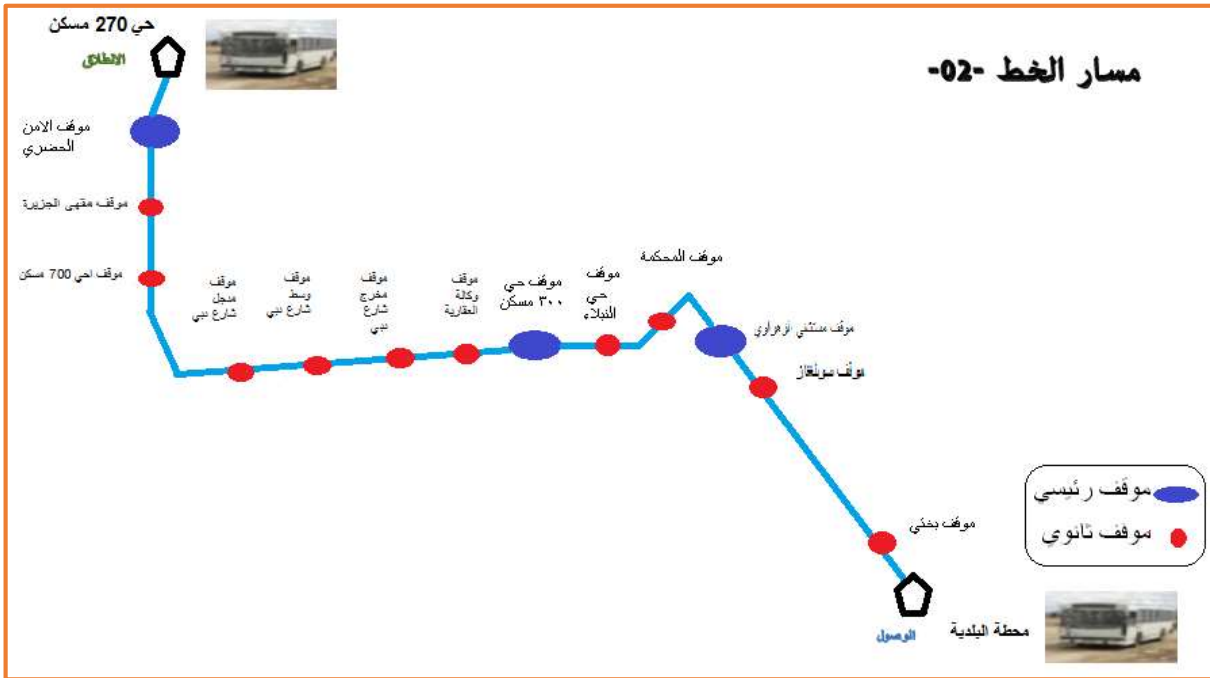
شكل رقم (3) اتجاه الإياب



المصدر: تحقيق ميداني ماي 2015

من خلال قراءتنا للأعمدة البيانية نلاحظ أن الخط رقم 01 عدد الركاب ضعيل نظرا لتواجد خطوط مشتركة معه ونذكر منها (15-5-6-3-10) في اغلب المواقع، ومن خلال الزيارة الميدانية لاحظنا تواجد بعض المشاكل وهي: الحالة المزرية للحافلات، سوء سلوك المستخدمين على متن الحافلة إزاء المتنقلين، عدم توفر النظافة والأمن داخل الحافلة الخ.

خط رقم 02: حي 270 مسكن - محطة البلدية

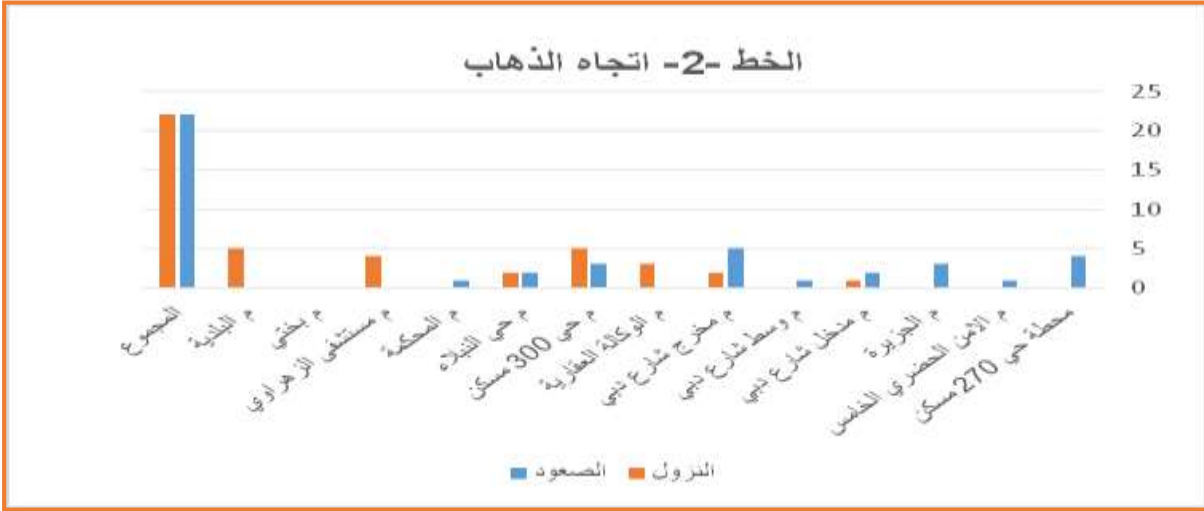


المصدر: إعداد الطالبة



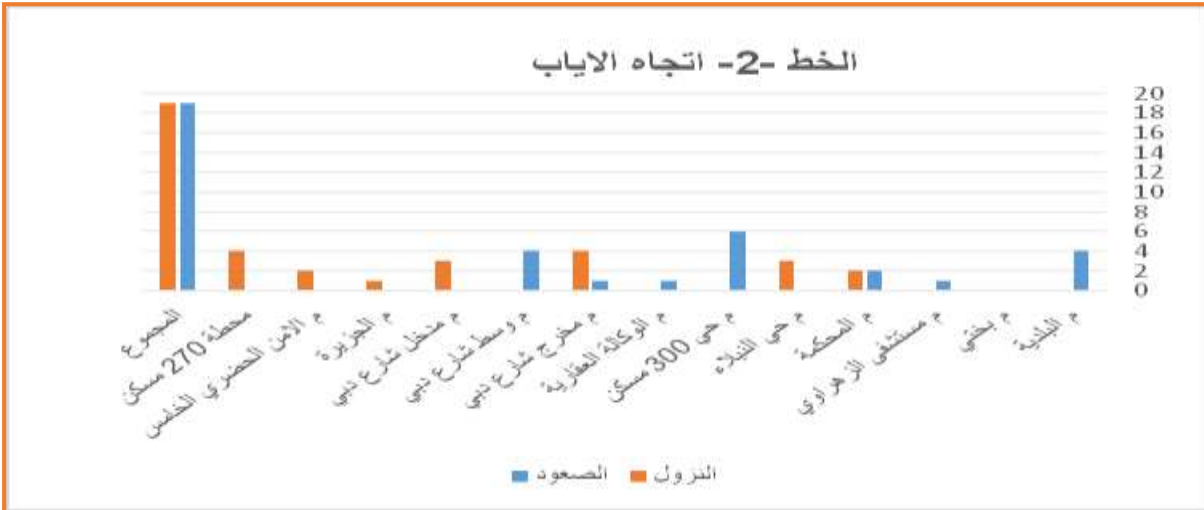


شكل رقم (04): اتجاه الذهاب



المصدر: تحقيق ميداني ماي 2015

شكل رقم (05): اتجاه الاياب



المصدر: تحقيق ميداني ماي 2015

من خلال الزيارة الميدانية للخط رقم 02 لاحظنا انه تم حذف جزء من المسار في هذا الخط من البلدية إلى محطة المسافرين عكس ما هو مبرمج من طرف مديرية النقل واستبدال موقف البلدية إلى محطة دون رخصة، لهذا كانت النتائج المتحصل عليها ضعيفة لعدد الركاب.

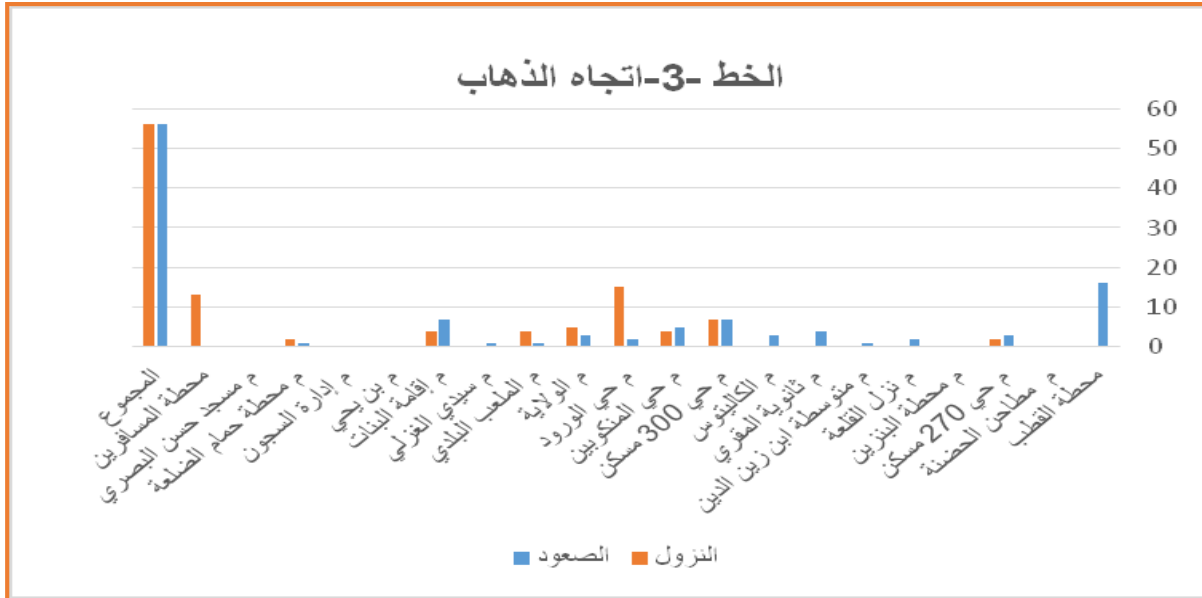


خط رقم 03: القطب الجامعي - محطة المسافرين



المصدر: إعداد الطالبة

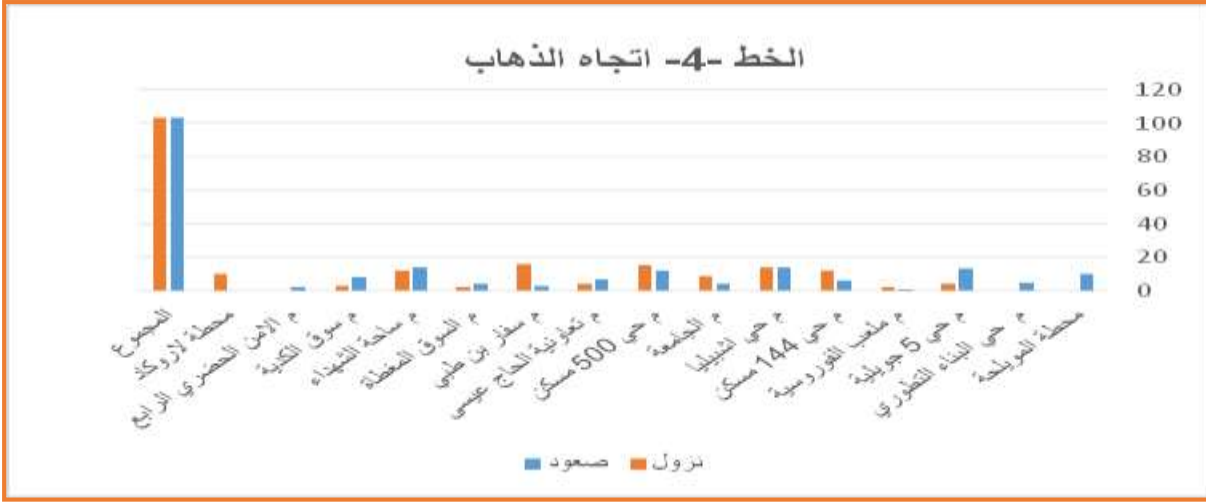
شكل رقم (06): اتجاه الذهاب



المصدر: تحقيق ميداني ماي 2015

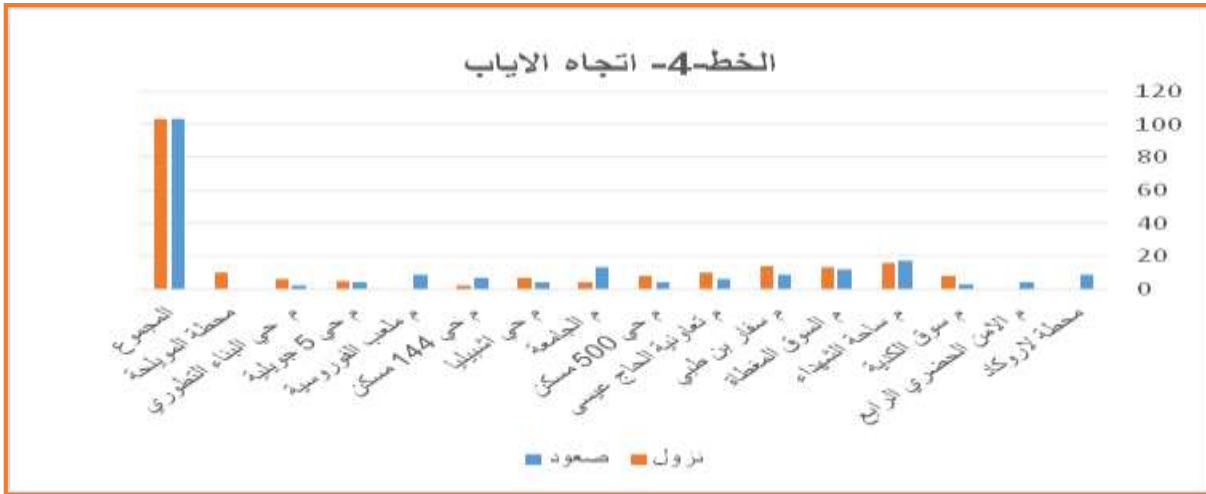


شكل رقم (08): اتجاه الذهاب



المصدر: تحقيق ميداني ماي 2015

شكل رقم (09): اتجاه الإياب



المصدر: تحقيق ميداني ماي 2015

من خلال الزيارة الميدانية لاحظنا أن الخط رقم 04 الأكثر استعمالا في المدينة لأنه يربط شرق المدينة بغيرها مرورا بأغلب التجهيزات المقصودة من طرف الركاب ومستغل من كل الفئات ويتميز بالحمولة الكبيرة والاحتفاظ داخل الحافلات رغم اشتراكه مع معظم الخطوط وبكثرة الحافلات المستغلة ويفتقر إلى تواجد محطات ومواقف مهيأة كما له عدت عوائق تعرقل حركة المرور وتؤثر على زمن الرحلة (ضيق جسر واد القصب، الازدحام المروري، وضيق المواقف، وسوء حالة الطريق في بعض الأماكن).

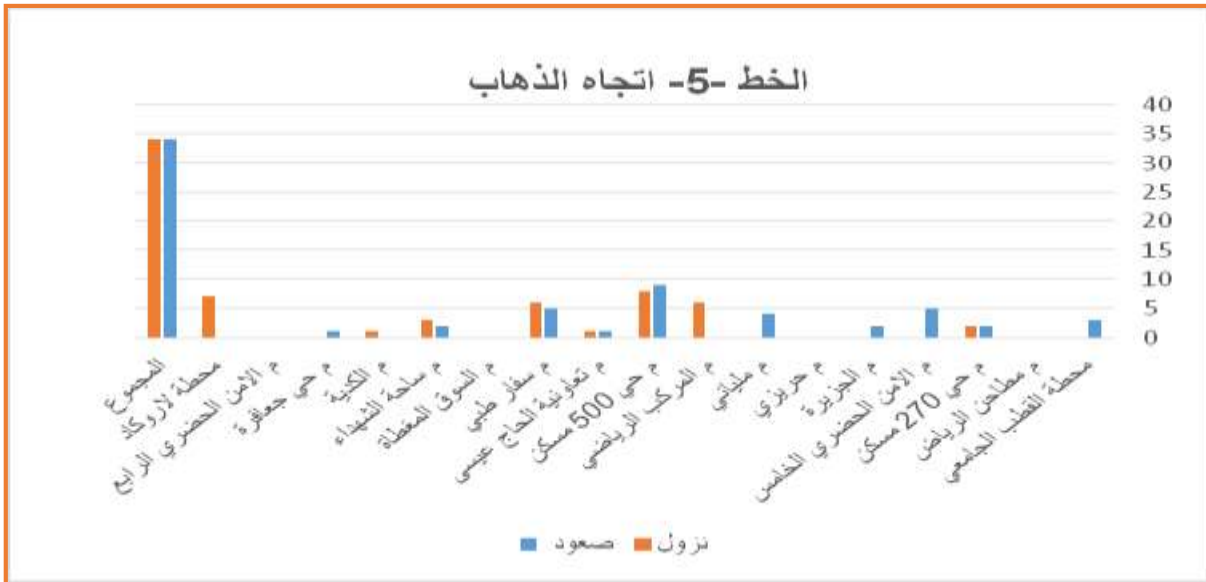


خط رقم 05: محطة القطب - محطة لاروكاد



المصدر: إعداد الطالبة

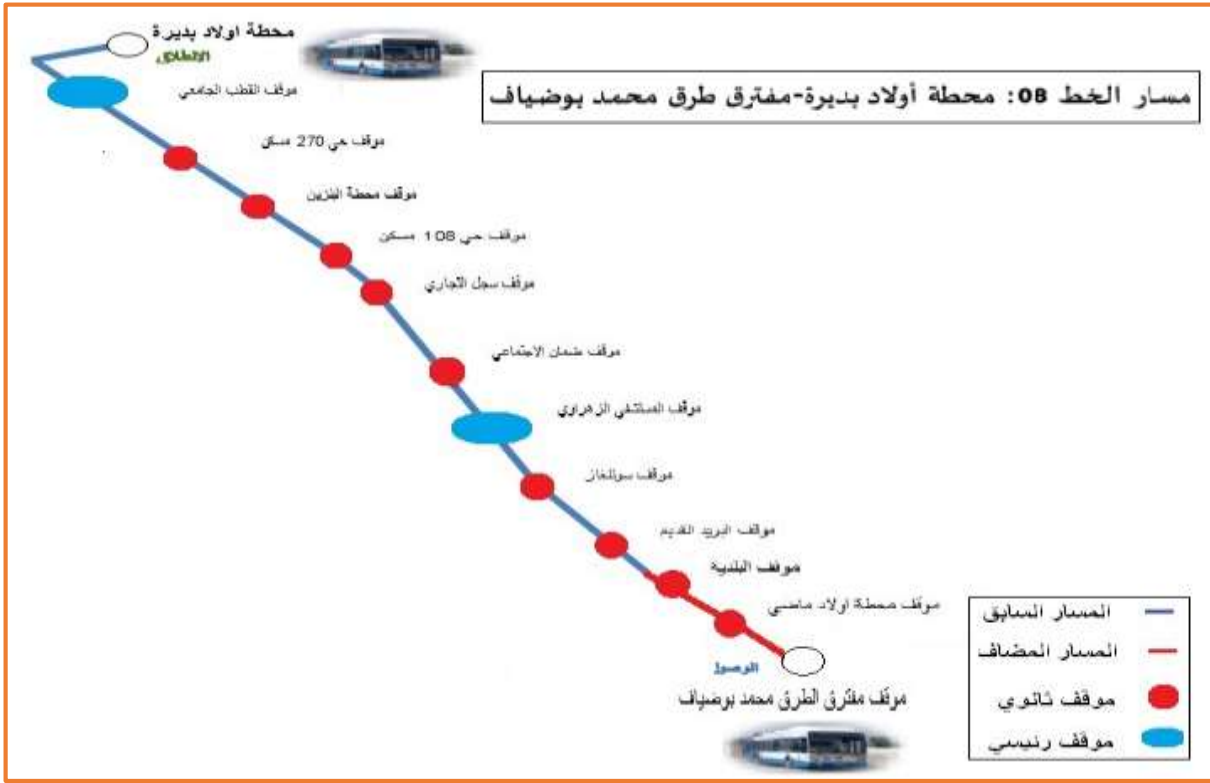
شكل رقم (10): اتجاه الذهاب



المصدر: تحقيق ميداني ماي 2015

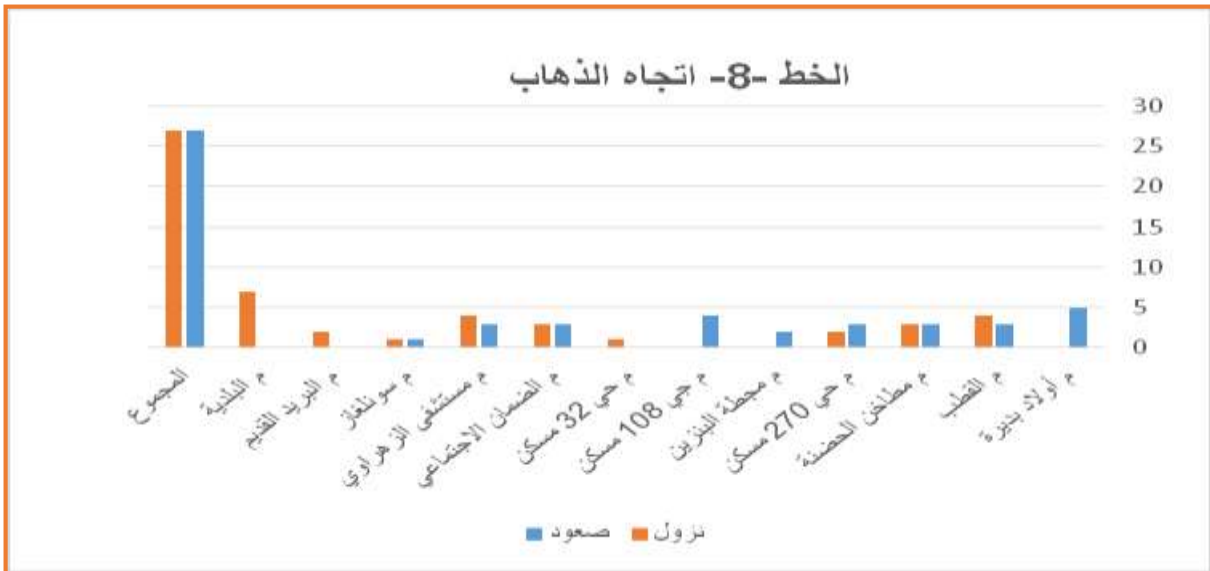


خط رقم 08: محطة أولاد بديرة – محطة البلدية



المصدر: إعداد الطالبة

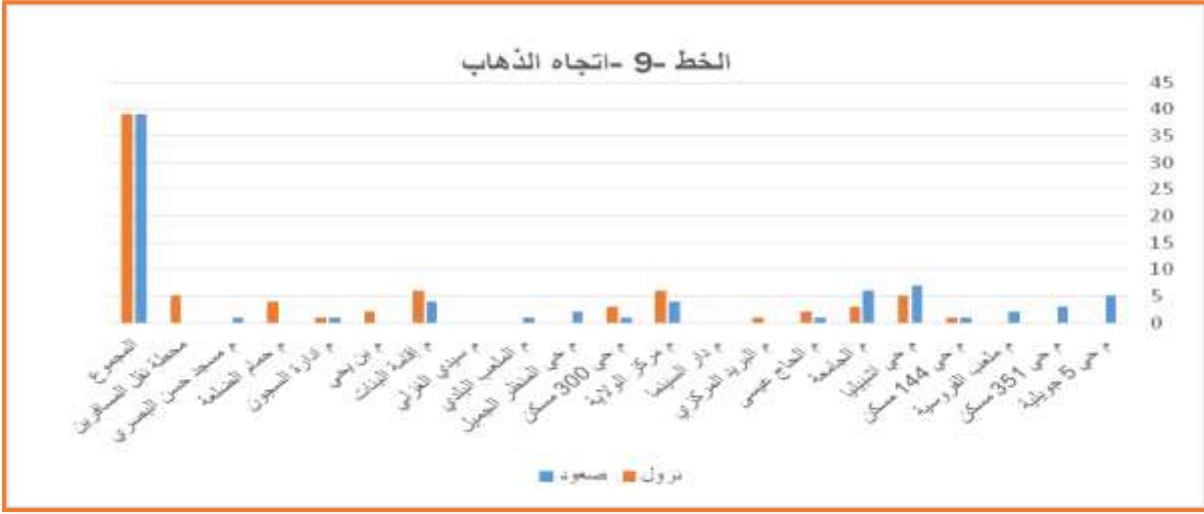
شكل رقم (14): اتجاه الذهاب



المصدر: تحقيق ميداني ماي 2015

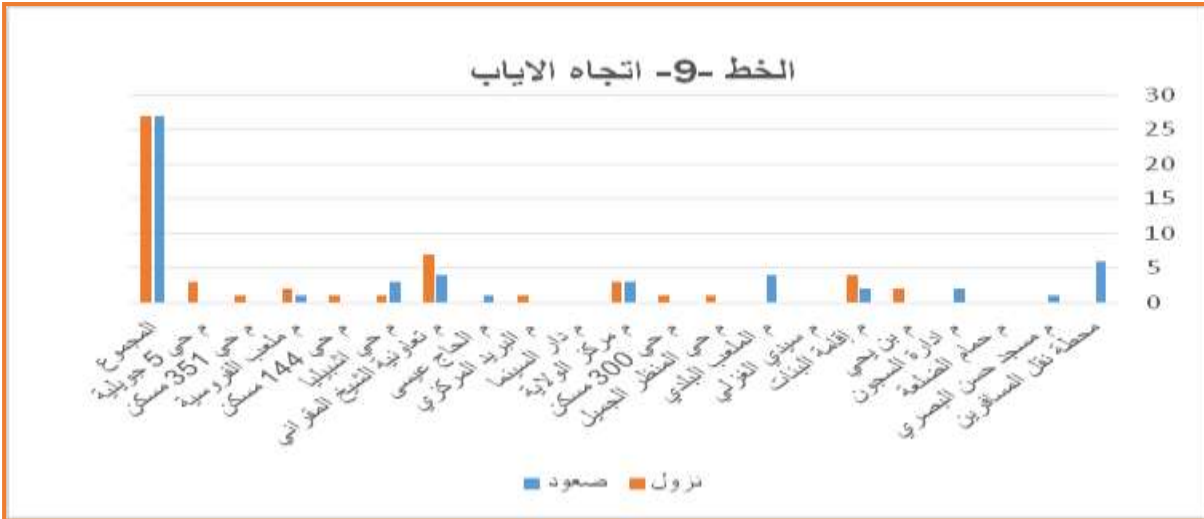


شكل رقم (16): اتجاه الذهاب



المصدر: تحقيق ميداني ماي 2015

شكل رقم (17): اتجاه الإياب



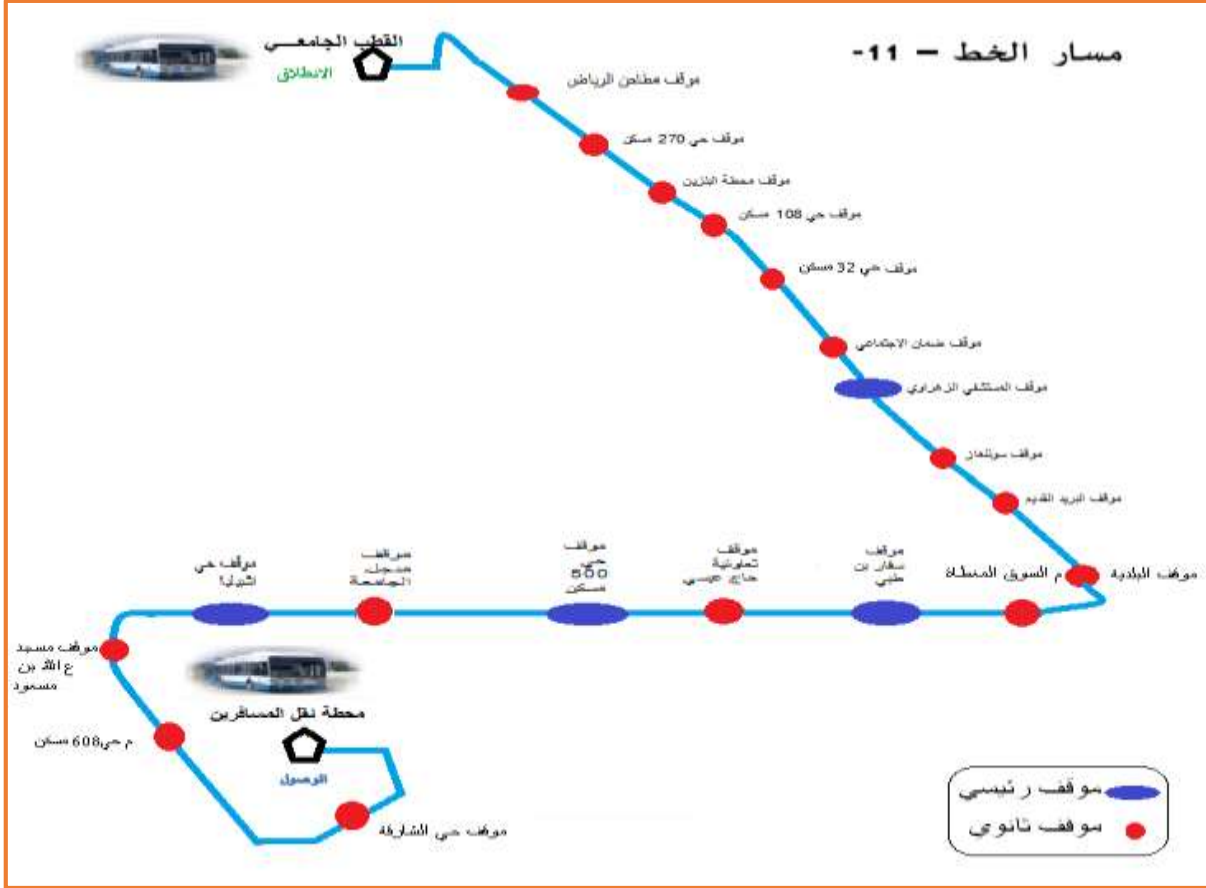
المصدر: تحقيق ميداني ماي 2015

هذا الخط يربط حي 05 جويولة بالمحطة البرية لنقل المسافرين مروراً بالحلي الإداري الذي تتركز معظم التجهيزات خاصة الإدارية منها والخدماتية والتعليمية المقصودة من طرف الركاب خاصة الطلبة الجامعيين ويشترك معه أغلب الخطوط منها (4-10-16-18) واتجاه مسار هذا الخط يشهد حركة مرورية كثيفة عند خروج الحافلة من المحطة البرية وعلى طول المسلك، حيث تؤثر على زمن الرحلة.



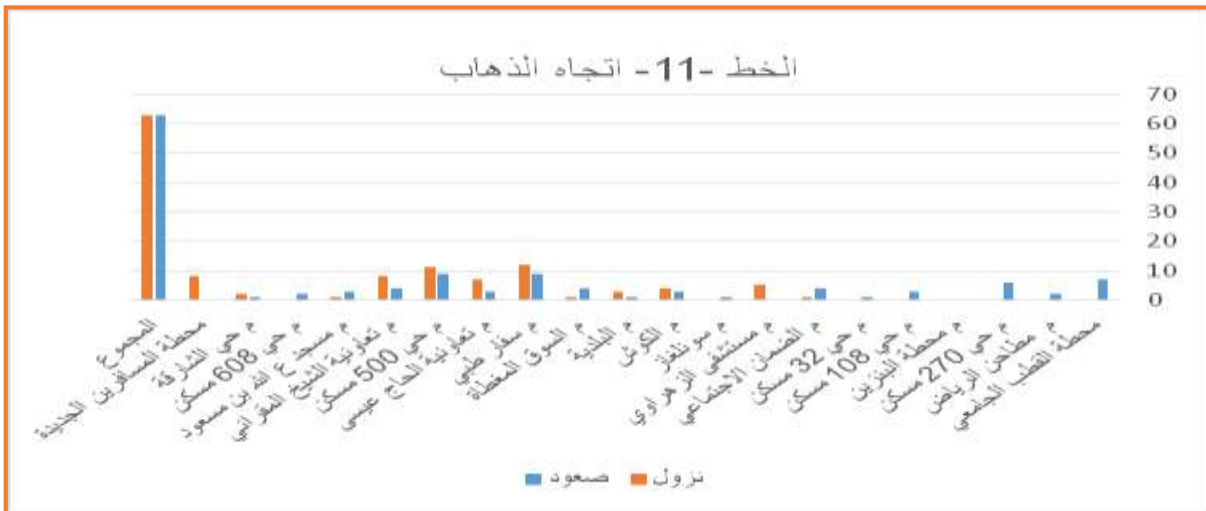
هذا الخط يشترك مع الخط رقم 09 على طول المسلك إلا أن الفرق بينهما هو أن هذا الخط تابع للمؤسسة العمومية للنقل الجماعي والخط رقم 09 تابع للخواص

خط رقم 11: القطب - محطة نقل المسافرين



المصدر: إعداد الطالبة

شكل رقم (20): اتجاه الذهاب



المصدر: تحقيق ميداني ماي 2015



خط رقم 15: محطة لاروكاد-حي 180 مسكن



المصدر: إعداد الطالبة

شكل رقم (24): اتجاه الذهاب



المصدر: تحقيق ميداني ماي 2015

شكل رقم (25): اتجاه الإياب

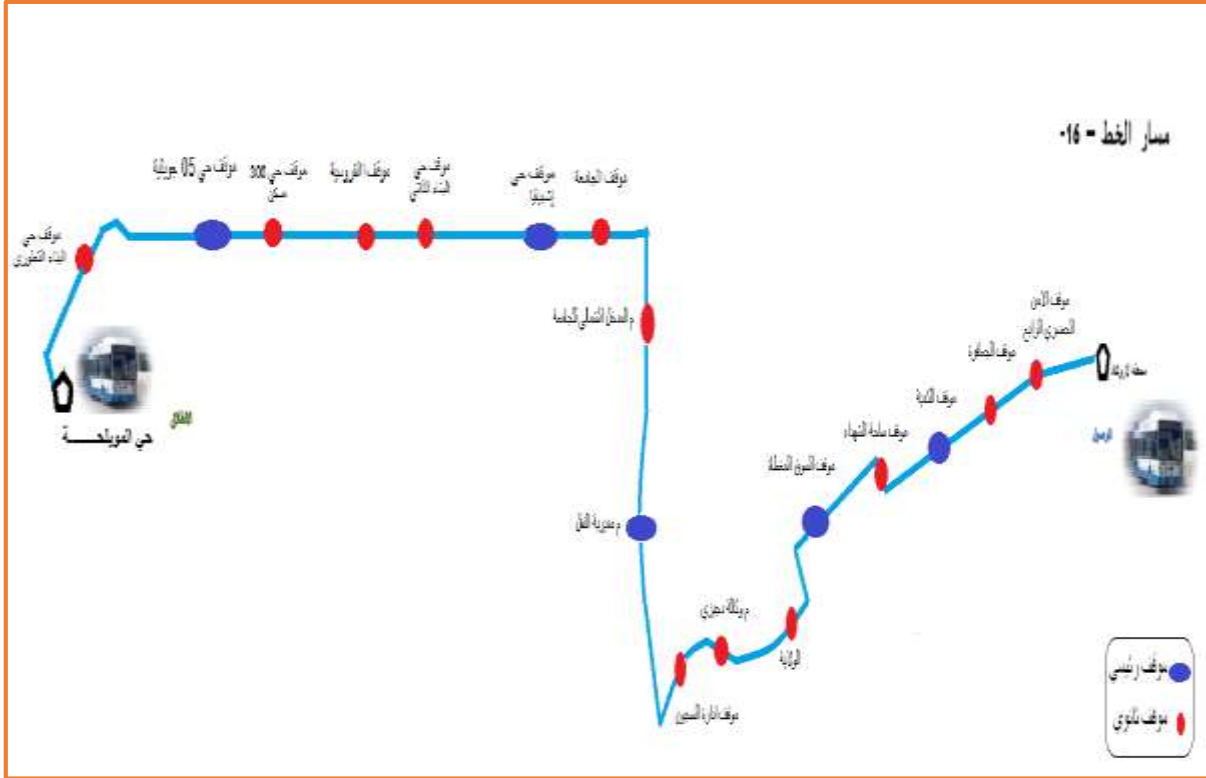


المصدر: تحقيق ميداني ماي 2015



الخط رقم 15 يشترك مع الخطوط (4,5,6,16) في عدة نقاط ويواجه نفس المشاكل والعراقيل معها إلا أنه يمتاز كذلك بنفس الإيجابيات لحافلات المؤسسة العمومية للنقل الجماعي أما المواقف فهي موزعة على طول المسلك بشكل متناظر، بعضها مهياً والبعض الآخر بدون تهيئة.

خط رقم 16: محطة حي مويبلحة - محطة لاروكاد



المصدر: إعداد الطالبة

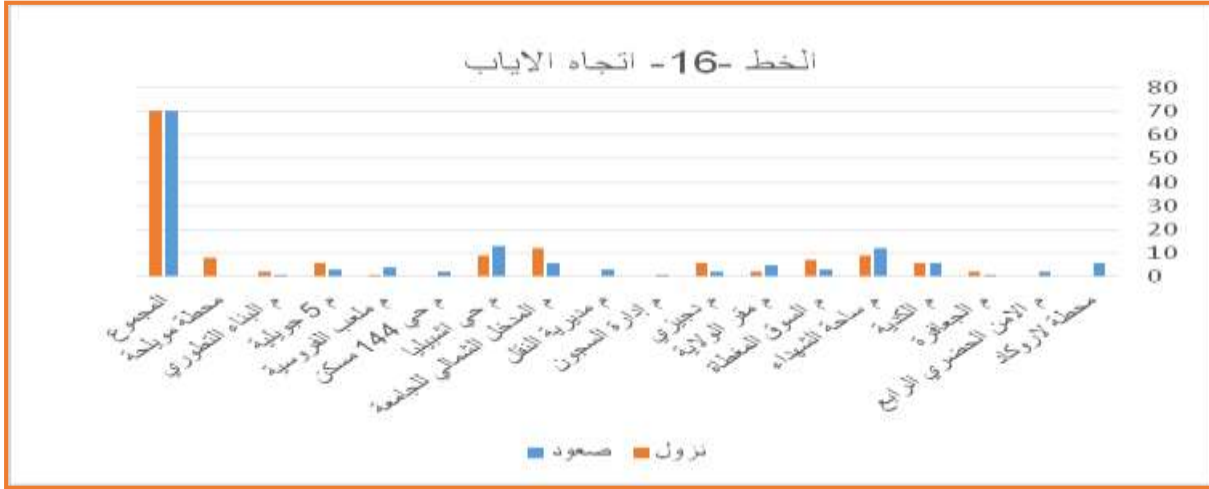
شكل رقم (26): اتجاه الذهاب



المصدر: تحقيق ميداني ماي 2015

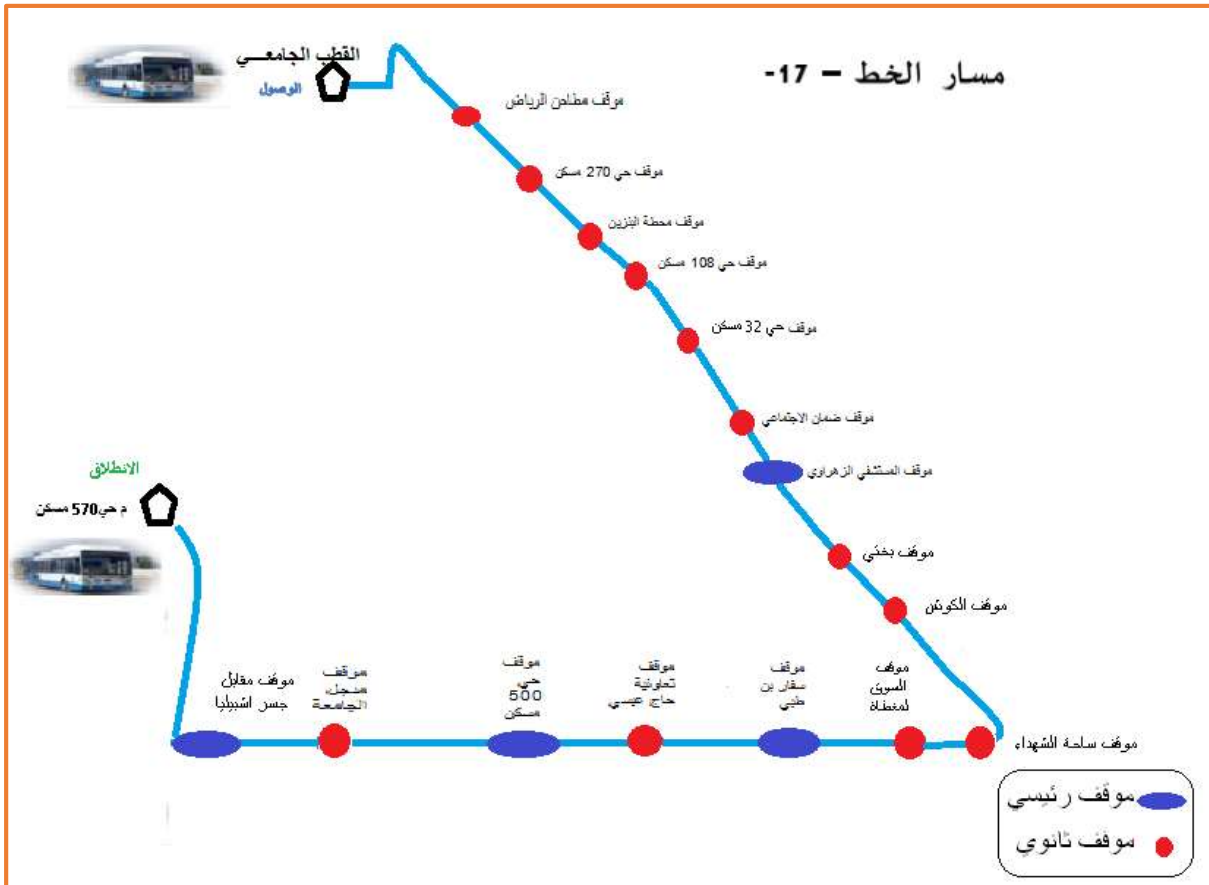


شكل رقم (27): اتجاه الإياب



المصدر: تحقيق ميداني ماي 2015

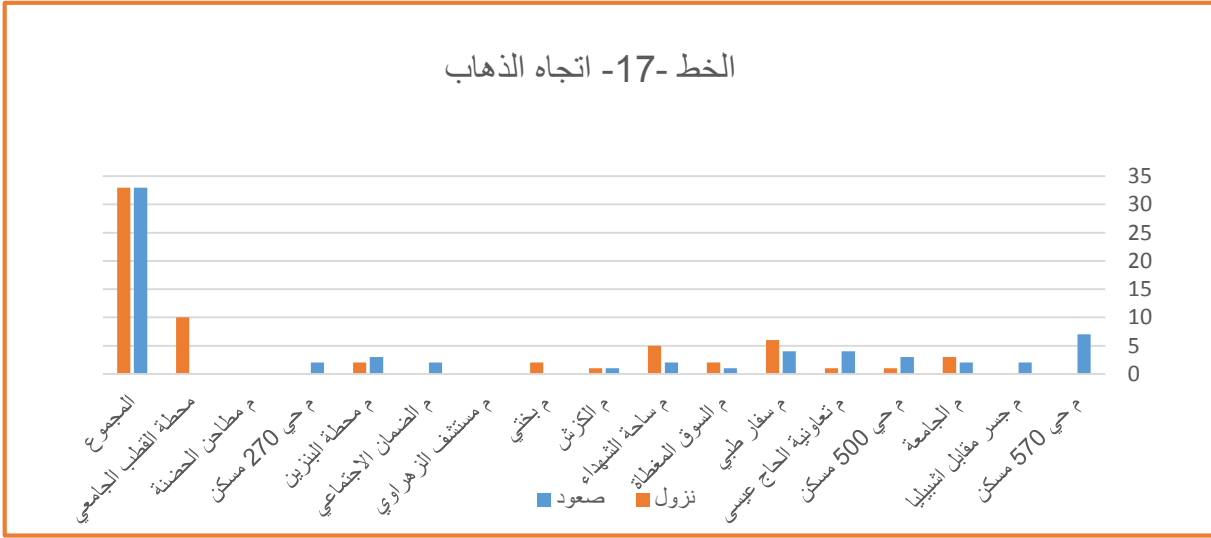
يتميز هذا الخط بمسلك خاص لكثرة الانحرافات داخل المدينة وطول المسافة وهذا ما يجعله خط إيجابي لمروره بعدة تجهيزات (إدارية، اجتماعية، صحية، تعليمية، دينية... إلخ).
خط رقم 17: حي 570 مسكن - محطة القطب الجامعي



المصدر: إعداد الطالبة

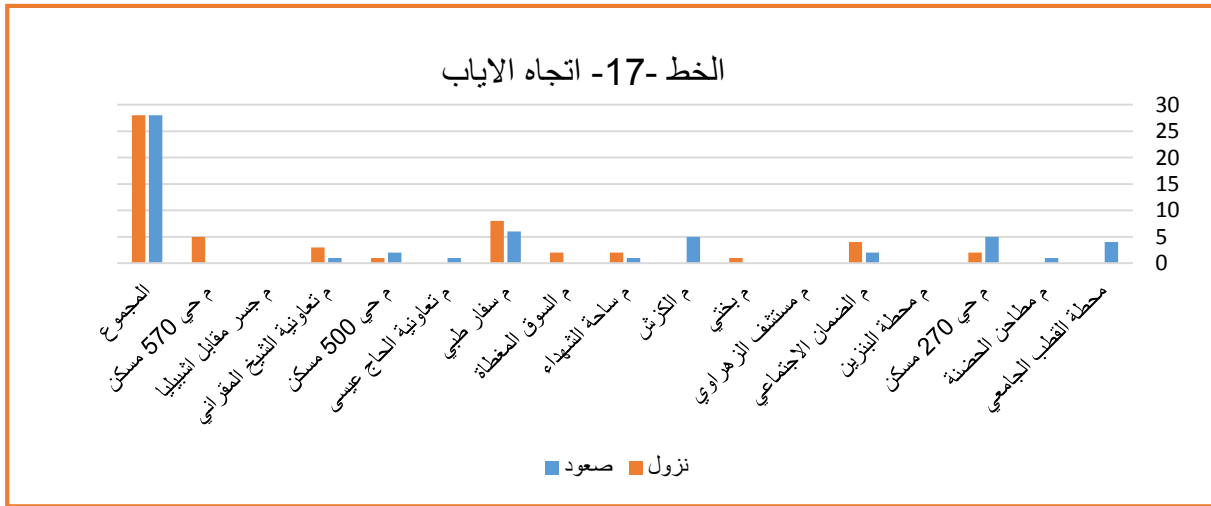


شكل رقم (28): اتجاه الذهاب



المصدر: تحقيق ميداني ماي 2015

شكل رقم (29): اتجاه الإياب

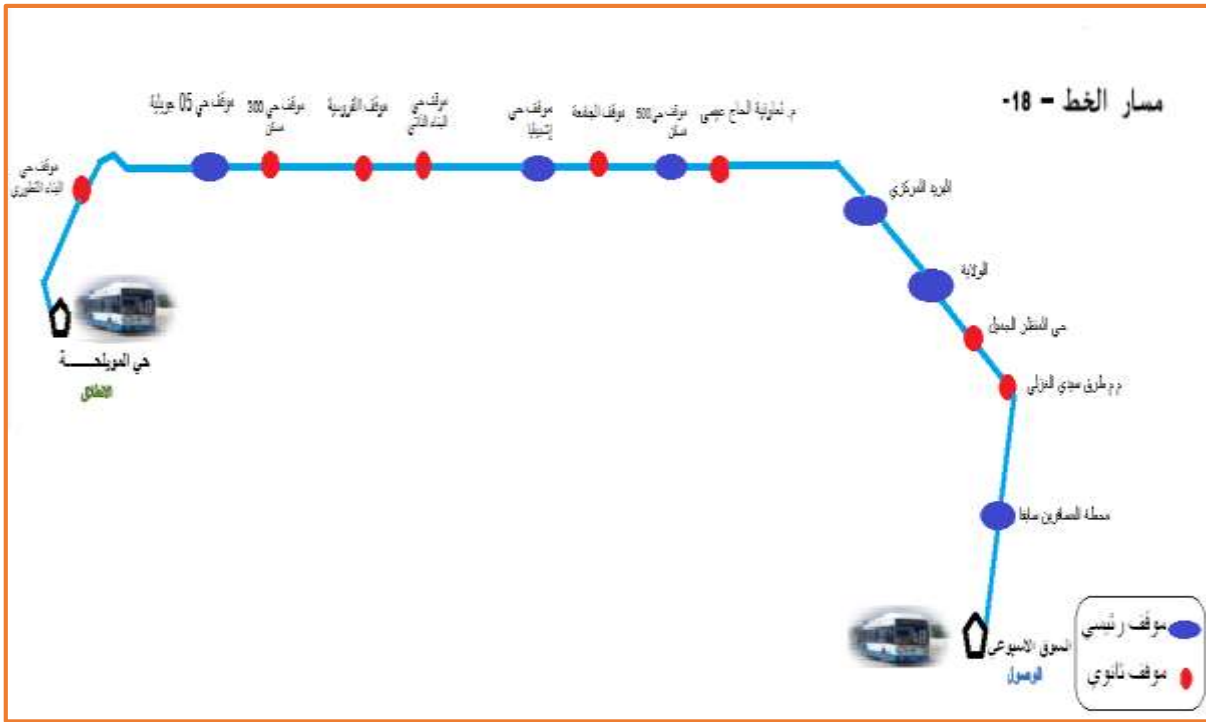


المصدر: تحقيق ميداني ماي 2015

من خلال زيارتنا الميدانية لاحظنا ان الخط 17 يشترك مع الخط 11 على طول المسار في اكر جزء من جسر اشبيليا الى محطة القطب وكذلك يشتركان في نفس المشاكل ، ويشهد اتجاه المسار حركة مرورية كثيفة حيث تؤثر على زمن الرحلة اما بالنسبة للمواقف موزعة على طول المسلك بشكل متناظر، بعضها مهياً والبعض الآخر بدون تهئية.

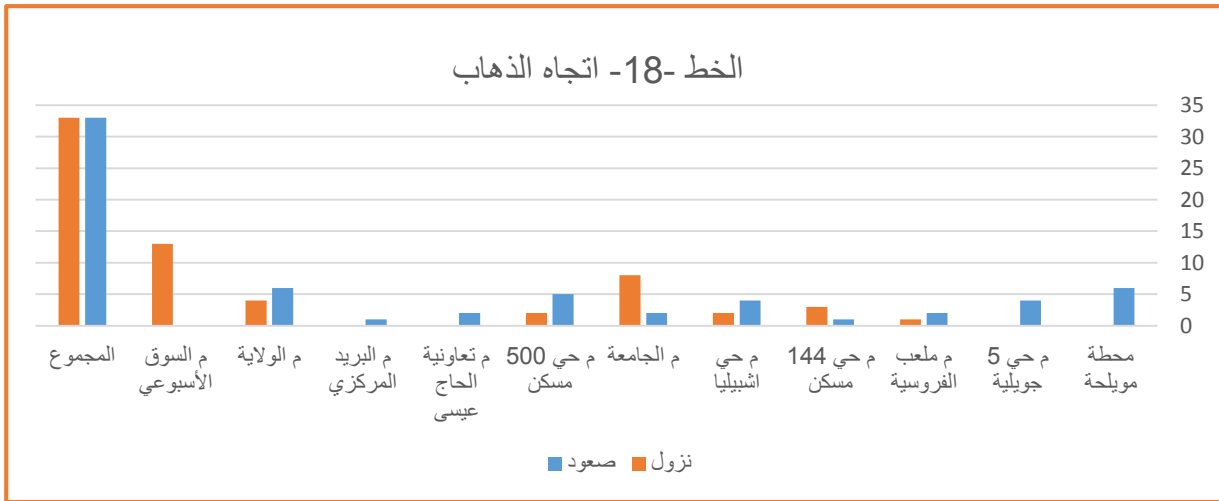


خط رقم 18: محطة مويبلحة - السوق الأسبوعي



المصدر: إعداد الطالبة

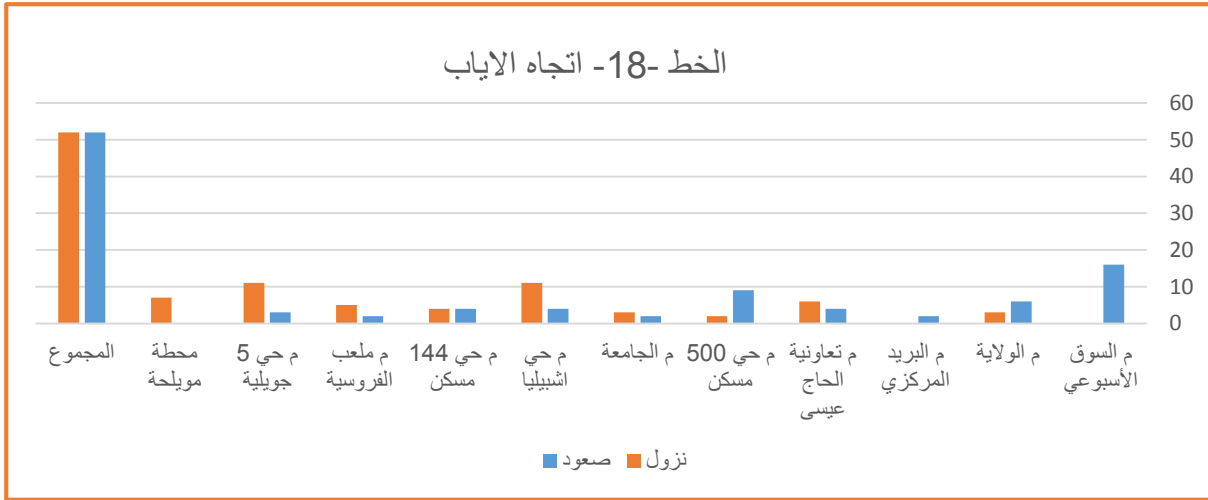
شكل رقم (30): اتجاه الذهاب



المصدر: تحقيق ميداني ماي 2



شكل رقم (31): اتجاه الإياب



المصدر: تحقيق ميداني ماي 2015

من خلال زيارتنا الميدانية لاحظنا ان الخط 18 يشترك مع الخط 11 و12 و4 على طول المسار في اكبر جزء من محطة المويلحة الى تعاونية الحاج عيسى وكذلك يشتركون في نفس المشاكل ، ويشهد اتجاه المسار حركة مرورية كثيفة حيث تؤثر على زمن الرحلة اما بالنسبة للمواقف موزعة على طول المسلك بشكل متناظر، بعضها مهياً والبعض الآخر بدون تهيئة.

هذا الخط يكون فقط قيد العمل يوم الخميس أي فترة السوق الأسبوعي وقد ساهم في تخفيف صعوبة التنقل والضغط الذي كانت تشهده سابقا الخطوط المشتركة حالياً معه.



الخلاصة:

- حاولنا من خلال الدراسة التحليلية لشبكة النقل الجماعي على مستوى مدينة المسيلة معرفة المشاكل والنقائص التي تعاني منها.
- وبعد المعاينة الميدانية لشبكة النقل الحضري الجماعي على مستوى كل القطاعات وتحليلنا للاستمارة وجدنا أن الشبكة تتوزع بشكل يتلاءم مع احتياجات المدينة إلا أنه أتضح لنا أنها تعاني من مشاكل نذكر منها ما يلي:
- تغيير المسار دون رخصة لبعض الخطوط.
 - تدهور حالة المركبات المستغلة من طرف الخواص.
 - الحمولة الزائدة للمتقلبين.
 - ضيق في نقاط التوقف في بعض القطاعات التي تعرف حركة ميكانيكية كثيفة.
 - النقص التي تعرفه الكثير من المواقف والمحطات من حيث التهيئة وعدم مطابقتها للمعايير المعمول بها.
 - النقص وعطل في الإشارات الأفقية والعمودية في مفترقات الطرق الرئيسية للمدينة.
 - عدم احترام الجانب القانوني الذي يحكم عملية الوقوف والتوقف مثل استعمال المواقف المخصصة لحركات النقل الحضري الجماعي من طرف السيارات الخاصة.
 - الحالة السيئة للطرقات في بعض المسالك.
 - خدمات النقل الجماعي في القطاع الخاص عبارة عن خدمات تجارية استغلالية أكثر منها اجتماعية يسعى منها الناقلون لجمع أكبر ربح ممكن على حساب حقوق المتقلبين أما بخصوص خدمات النقل الجماعي في القطاع العام فالملاحظ هو تحسن في نوعية الخدمة من حيث الوقت الاستقبال والسرعة.



الفصل الرابع

الدراسة التطبيقية

تمهيد

١. تحليل الاستثمار

٢. اقتراحات الجانب الفضائي

٣. اقتراحات وتوصيات الجانب

التسييري والتنظيمي

خلاصة



تمهيد

ان تقديمنا للاقتراحات والتوصيات من اجل النهوض بمستوى خدمة النقل الجماعي بمدينة مسيلة لا بد ان يركز على استغلال جيد للنتائج المتحصل عليها من خلال الدراسة الميدانية للوضعية الحالية لشبكة النقل ومن الاستمارة التي قمنا بتوزيعها وتحليلها.

و بعد تحليلنا لوضعية النقل الجماعي الحضري بمدينة المسيلة استخلصنا مجموعة نتائج متمثلة في بعض المشاكل التي تعاني منها شبكة النقل الجماعي بالمدينة حيث كان لا بد من إعادة تحسين مستوى خدمة النقل الحضري الجماعي، وترتكز هذه الدراسة على تقييم النقائص الموجودة في المخطط الحالي للنقل الجماعي الحضري مع الأخذ بعين الإعتبار النتائج المتحصل عليها من التحقيقات وكذا دراسة الاستمارة وتحليلها، وسنحاول اقتراح بعض الحلول على مستوى الجانب الفضائي والجانب التسييري، وهذا من اجل إعطاء فعالية أكثر لخدمة النقل كل هذا بتركيزنا على مشاركة المواطن الذي قدم لنا تقييم لوضعية الخدمة بالمدينة التي ستكون منهجنا في التدخل ليكون اكثر وظيفية ويرقى للمستوى المطلوب.



أ- نتائج الاستمارة:

أ-1- الاطار العام للدراسة:

يتناول هذا الجزء من الدراسة الخطوات الإجرائية التي من خلالها تم تحديد مجتمع وعينة وادوات الدراسة... الخ والتي تهدف إلى التعرف على طبيعة التنقلات الحضرية لمدينة المسيلة والوقوف على واقع ومستوى خدمات الحافلات الحضرية للمدينة، ومن ناحية أخرى نسعى في دراستنا إلى تقييم مدى مشاركة المواطن في التخطيط بصفة عامة وفي مجال النقل بصفة خاصة.

أ-1-1- حدود البحث :

ليس هناك حد فاصل بشكل قطعي للمشكلات البحثية فقد تكون المشكلة الواحدة ذات امتداد موضوعي أو زمني أو مكاني* وحدود هذه الدراسة هي:

أ-1-1-1- الحدود الموضوعية :

يقتصر البحث على الأشخاص الذين يستعملون النقل الحضري الجماعي في تنقلاتهم اليومية وذلك لمعاينتهم اليومية لهذا النوع من النقل.

أ-1-1-2- الحدود الزمنية :

استغرقت هذه الدراسة مدة زمنية قاربت الأسبوعين من 2015 /5/3 إلى 2015/5/14.

أ-1-1-3- الحدود المكانية :

جرت هذه الدراسة في المجال الحضري لمدينة المسيلة، إن طبيعة المشكلة المدروسة تسمح بالامتداد الزماني والمكاني للمشكلة لكن إمكانية الطالبة-المادية والبشرية والوقت المتاح-لا تسمح بذلك.

أ-1-2- منهج البحث :

اخترنا في هذه الدراسة المنهج الوصفي والهدف من تطبيقه هو معرفة بعض الحقائق التفصيلية لواقع ومستوى خدمات النقل الحضري الجماعي، وتقديم أدلة على سلوكيات واقعية وأوضاع راهنة للوصول إلى إصدار أحكام تقويمية عليه.

أ-1-3- مجتمع البحث :

هم مستعملي النقل الحضري الجماعي لمدينة المسيلة في أماكن إجراء الدراسة وهي مجموع المحطات المختارة والموجودة في الوسط الحضري للمدينة.

ومن هنا يتدرج تعميم النتائج المتوصل إليها من العينة إلى المجتمع الذي يمكن التعرف عليه إلى المجتمع الكلي طبقاً للشكل التالي.

* الحدود الموضوعية أي الجوانب التي يتضمنها البحث، الحدود الزمانية المدة التي يغطيها البحث، الحدود المكانية أي المجال المكاني للبحث. سواء كان قرية أو مدينة أو جامعة أو....



الشكل-32-مجتمع البحث



المصدر: العساف، صالح بن محمد، المدخل إلى البحث في العلوم السلوكية، الرياض، مكتبة العبيكان، 1995، ص 93.

| 1-4- عينة البحث :

إن الأصل في البحوث العلمية أن تجرى على جميع أفراد مجتمع البحث لأن ذلك سيكون أدق، ولكننا لجأنا لاختيار عينة من المجتمع إذ تعذر ذلك بسبب التكاليف البشرية وضيق الوقت ولهذا قمنا باختيار عينة مكونة من 100 راكب موزعين على 20 محطة في المجال الحضري لمدينة المسيلة.

| 1-5- كيفية اختيار عينة البحث :

اختير أفراد العينة حسب الطريقة غير الاحتمالية* لهذه الطريقة أساليب** منها أسلوب الاختيار بالمصادفة فقد اخترنا من التقينا بهم صدفة من مستعملي النقل الحضري الجماعي للحافلات في المحطات الحضرية، أما فيما يخص اختيار المحطات الحضرية فان الطريقة التي اتبعناها هي الطريقة العمدية مع محاولة عدم تهميش أي جزء من أجزاء المنطقة الحضرية.

| 1-6- أداة البحث : استعملنا أدوات البحث التالية في جمع المعلومات :

- الاستبيان
- المقابلة
- الملاحظة

ونظرا لطبيعة الموضوع وخصائص أفراد العينة فقد لجأنا إلى دمج كل من الاستبيان والمقابلة في شكل استبيان بالمقابلة، وذلك بغرض الاستفادة من مزاياهما، كما استعملنا الملاحظة بنوعيتها بالمشاركة وبدون المشاركة وتدوين بياناتها في استمارة الملاحظة.

* الطريقة الغير احتمالية هي اختيار افراد العينة من طرف الباحث بحيث لا تتطلب معرفة كاملة لافراد المجتمع.

** أساليب الطريقة الغير الاحتمالية الاختيار بالمصادفة، والطريقة العمدية.



1-7-1- طريقة جمع المعلومات : اعتمدنا على أسلوب الجمع المباشر من خلال الطرق التالية :

-التوزيع المباشر: أي تسليم الطالبة الاستمارة للمستجوب.

-مقابلة الطالبة مع المستجوب.

- إجراء الملاحظة بنوعيتها من قبل الطالبة.

لقد لجانا لهذه الطرق لتميزها بارتفاع نسبة من يجيب على الاستمارة وقلة احتمال الإجابة على الاستمارة من غير من يجب عليه أن يجيب عليها -أفراد العينة- وبإمكانيتها توضيح ما يجب توضيحه للمجيب.

1-8-1- تطبيق أداة البحث :

تمثل دراسة دور التخطيط التشاركي في تحسين خدمة النقل الحضري الجماعي في مدينة المسيلة محورا أساسيا للموضوع هدفه تشخيص وضعية هذا القطاع والكشف عن المشكلات والنقائص التي يعاني منها، وإبراز مدى مشاركة المواطن في مجال تخطيط النقل وأهمية ذلك، وكل هذا بتحكيم رأي مستعملي النقل الحضري الجماعي وهذا وفقا للخطوات التالية:

-تحضير الاستبيان: يتضمن الطرح التجريبي وتحديد مدة التطبيق وأماكن وكيفية التطبيق

-تنفيذ الاستبيان: هو الشروع في توزيع الاستمارة حسب طريقة جمع المعلومات سابقا

1-9-1- عرض محتوى الاستمارة : تم إخراج الاستمارة في شكلها النهائي في صفحتين، وتم استخدام عدة

أنواع من الأسئلة يمكن توضيحها فيما يلي :

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

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

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

1-10-1- توزيع الاستمارة :

بعد تصميم الاستمارة تم إعداد 100 نسخة بغرض توزيعها على أفراد العينة بطريقة التوزيع المباشر، وخلال توزيع الاستمارات لمستعملي النقل الحضري الجماعي في المواقع الحضرية بالمصادفة، وكانت تشرح للمبحوث في عين المكان الهدف من البحث وأهميته. ويطلب منه الإجابة الصريحة وبكل موضوعية



عن الأسئلة التي نوجهها اليه ثم تشرع في طرح الأسئلة بلغة دارجة مفهومه تتناسب مع المستوى الثقافي للمستجوب وتتلقى أجوبة تدونها في الاستمارة، واتبعت الطريقة ذاتها مع كل من طبقت عليهم الاستمارة ماعدا ذوي مستوى التعليم العالي فكانوا يفضلون قراءة السؤال بأنفسهم وتدوين الإجابة عليه ويستفسرون عن الأسئلة الغامضة فيتم شرحها.

كانت عملية ملء الاستمارة الواحدة تستغرق حوالي 15 دقيقة.

أما بخصوص الملاحظة فكانت الطالبة تجربها موازه مع فترة إنجازها للدراسة التحليلية حيث تنقلت الطالبة خلال هذه الفترة في مختلف خطوط النقل الحضري ومختلف المحطات الحضرية في المدينة وسجلت كل ما لاحظته وشاهدته من تصرفات ووقائع استمارة الملاحظة وكانت جل المعلومات التي تحصلت عنها معلومات نوعية يتم الاستدلال بها في مرحلة تحليل وتفسير البيانات.

1-2- تحليل المعلومات وتفسيرها :

بعد أن اكتملت مرحلة جمع المعلومات لدى الطالبة أصبحت متوفرة بصورة استمارات مقابلة تم تفرغها بصورة جداول ملاحظة، تأتي الخطوة الموالية من خطوات البحث العلمي وهي تحليل المعلومات وتفسيرها لنبرهن على إجابة أسئلة البحث ونؤكد قبول فروضه أو عدم قبولها.

وتتكون خطوة تحليل المعلومات من ثلاث مراحل:

- مرحلة تهيئة المعلومات لتحليلها.
- مرحلة التحليل.
- مرحلة التفسير.

1-2-1- مرحلة تهيئة المعلومات لتحليل :

اتبعنا في تنفيذ هذه المرحلة الخطوات التالية:

- 1) مراجعة المعلومات
- 2) تبويب المعلومات
- 3) تفرغ المعلومات



1-2-1-1-مراجعة المعلومات :

بعد أن جمعنا المعلومات بعدد كبير وغير منظم قمنا بمراجعتها وتنظيمها.

1-2-2-تبويب المعلومات :

استعملنا طريقتين في تبويب المعلومات المجتمعة، فبالنسبة للمعلومات الكمية استعمل الحاسب الآلي لتبويبها واتبع ما يلي:

1. وضع رقم هوية -رمز رقمي وحرفي- لكل استمارة
2. وضع رقم هوية -رمز رقمي وحرفي- لكل سؤال
3. وضع رقم هوية -رمز رقمي وحرفي- لكل إجابة من إجابات السؤال

إن عملية الترميز تتمثل في التعبير عن الإجابات والأسئلة والاستمارات بطريقة مختصرة وقابلة للقراءة من طرف الحاسوب واقتصرنا على الإجابات المغلقة.

أما الأسئلة المفتوحة فلها تبويب آخر فمثلا:

رقمنا الاستمارات من 1 إلى 100 وهو عدد الاستمارات المدرجة في عملية التحليل أما الأسئلة فقد أشير لها بحروف مثلا السؤال 1 هو A

فالسؤال الأول مثلا: يتضمن 2 إجابات فيكون ترميزه من الشكل:

السؤال الأول:

الجنس: الرمز A

الإجابات: ذكر 1 A

أنثى 2 A

1-2-3-تفريغ المعلومات: بعد انتهائنا من عملية ترميز الاستمارات وأسئلتها وإجاباتها انتقلنا إلى مرحلة

إدخال البيانات إلى الحاسوب، واعتمدنا في هذه المرحلة طريقة الإدخال المباشر حيث نأخذ إجابات من الاستمارات وندخلها مباشرة إلى الحاسوب ويسمى برنامج المعلومات المستخدم في تفريغ بيانات الحاسوب وتبويبها ب SPSS17.

1-2-2-مرحلة تحليل المعلومات : بعد أن فرغنا من تهيئة المعلومات بمراجعتها وتبويبها وتفريغها انتقلنا إلى

مرحلة التحليل وأنجزناها بكيفيتين تحليل كفي وتحليل كمي.

1-2-2- التحليل الكيفي : قمنا بتحليل أفكار المستجوبين وآرائهم خاصة في الأسئلة المفتوحة دون

تحويلها للأرقام.



1-2-2- التحليل الكمي : قمنا خلاله بتحليل إجابات المبحوثين وخاصة في الأسئلة ذات الإجابات المغلقة تحليلاً تعاملنا فيه مع الأرقام بتطبيق أساليب إحصائية هذه الأرقام تعبر عن أفكار المستجوبين وآرائهم وقد تطلب التحليل

الكمي المرور بثلاثة مراحل:

- مرحلة تنظيم المعلومات وعرضها.
- مرحلة وصف المعلومات.
- مرحلة تحليل المعلومات.

1-2-3- مرحلة التفسير : تعتبر هذه المرحلة أدق مراحل البحث العلمي حاولنا خلالها استخراج الأدلة الكمية والكيفية التي تدعمنا في الإجابة عن سؤال البحث وقبول فروضه أو عدم قبولها.

1-3- تحليل وتفسير حصيلة الدراسة الميدانية :

1-3-1- عينة البحث وخصائصها :

01- جنس أفراد العينة:

جدول رقم 27: يوضح توزيع أفراد العينة حسب الجنس

النسبة%	التكرار	العمر
52,0	52	ذكر
48,0	48	أنثى
100,0	100	المجموع

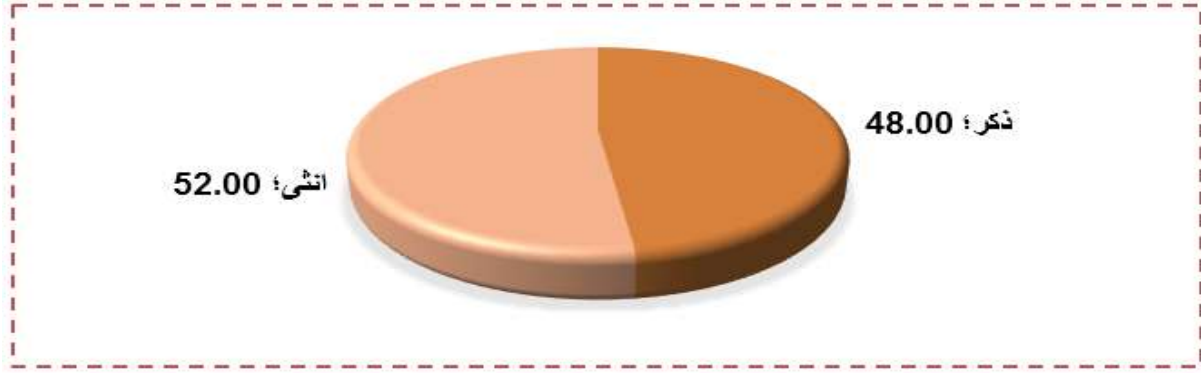
من إعداد: الطالبة

من خلال الجدول رقم 27 نلاحظ: أن أفراد عينة البحث تتوزع حسب الجنس لصالح الذكور بنسبة 48.00% وبنسبة 52.00% لصالح الإناث والشكل التالي يوضح ذلك.

وتعود أسباب التقارب في النسبة إلى التغيير الحاصل في المجتمع الجزائري، حيث أصبحت المرأة تخرج للعمل والدراسة والتسوق...، وتقوم بمعظم الأعمال التي كان يقوم بها الرجل مثل دفع الفواتير إيصال الأولاد للمدرسة وغيرها وهذا ما يفسر كثرة وجودهن في الحافلة واستعمالهن لها.



شكل رقم 33: تمثيل بياني لتوزيع أفراد العينة حسب متغير الجنس



من إعداد: الطالبة 2015

02- حسب مكان الإقامة:

- جدول رقم 28: يوضح توزيع أفراد العينة حسب مكان الإقامة

العنوان	التكرار	النسبة %
وسط المدينة	40	40
ضواحي المدينة	53	53
خارج الولاية	07	07

من إعداد: الطالبة 2015

من خلال الجدول رقم 28 نلاحظ: أن أفراد عينة البحث تتوزع حسب مكان الإقامة لصالح سكان الضواحي بنسبة 53.00% وبنسبة 40.00% لصالح سكان المدينة أما باقي نسبة فهي ضعيفة بالنسبة 07.00% لمن هم من خارج المدينة والشكل التالي يوضح ذلك.

إن تركز الأفراد المستجوبين في فئة الأفراد القاطنين بضواحي المدينة وسبب هذا الارتفاع عائد إلى الاستعمال الكبير للحافلة من طرف سكان ضواحي المدينة في حين الأفراد الذين يقطنون وسط المدينة فغالبا ما يستعملون المشي على الأقدام.



شكل رقم 34: تمثيل بياني لتوزيع أفراد العينة حسب مكان الإقامة



من إعداد: الطالبة 2015

03- حسب متغير النتائج الوضعية:

جدول رقم 29: يوضح توزيع أفراد العينة حسب الوضعية الوظيفية

النسبة %	التكرار	العمر
30,0	30	موظف
16,0	16	عامل حر
23,0	23	طالب
6,0	6	متقاعد
6,0	6	بطل
19,0	19	ماكثة بالبيت
100,0	100	المجموع

من إعداد: الطالبة 2015

من خلال الجدول رقم 29 نلاحظ: أن أفراد عينة البحث تتوزع حسب النتائج الوضعية الوظيفية لصالح موظف بنسبة 30.00% وبنسبة 23.00% لصالح طالب وبنسبة 19.00% لصالح ماكثة في البيت أما باقي النسبة فهي ضعيفة بالنسبة 6.00% متقاعد، بطل والشكل التالي يوضح ذلك. يرجع تركز أفراد العينة في فئة الموظفين والطلاب لكون هذه الفئة تنقل عدة مرات في اليوم أي تستعمل النقل بكثرة لحاجتها الملحة لذلك.



شكل رقم 35: تمثيل بياني لتوزيع أفراد العينة حسب متغير الوضعية الوظيفية.



من إعداد: الطالبة 2015

04- حسب سبب التنقل

جدول رقم 30: يوضح توزيع أفراد العينة حسب سبب التنقل

النسبة %	التكرار	العمر
31,0	31	عمل
13,0	13	دراسة
23,0	23	تسوق
7,0	7	تنزه
26,0	26	أخرى
100,0	100	المجموع

من إعداد: الطالبة 2015

من خلال الجدول رقم 30:

نلاحظ أن أفراد عينة البحث تتوزع حسب متغير التنقل من اجل العمل بنسبة 31.00 % وبنسبة 23.00 % من اجل تسوق وبنسبة 13.00 % من اجل الدراسة أما الباقي النسبة فأفراد العينة سبب تنقلهم بالنسبة 6.00 % من اجل التنزه، و6.00 % لأسباب أخرى والشكل التالي يوضح ذلك. يرجع تركز سبب تنقل أفراد العينة لغرض العمل لكون معظم أفراد العينة المستجوبة تتمثل في فئة الموظفين.

شكل رقم 36: تمثيل بياني لأفراد العينة حسب متغير سبب التنقل



من إعداد: الطالبة 2015

05- وسيلة النقل المستعملة في التنقلات اليومية:

جدول رقم 31: يوضح توزيع أفراد العينة حسب وسيلة النقل المستعملة

النسبة %	التكرار		
3,0	3	سيارة	
18,0	18	تاكسي	نقل حضري
46,0	46	جماعي عمومي	
33,0	33	جماعي خاص	
100	100	المجموع	

من إعداد: الطالبة 2015

من خلال الجدول رقم 31 نلاحظ: أن أفراد عينة البحث نسبة كبيرة منهم تستعمل وسيلة النقل الحضري بنسبة 97% حيث وسيلة تاكسي بنسبة 18.00% ووسيلة النقل العمومي بنسبة 46.00% وبنسبة 33.00% لصالح وسيلة النقل الجماعي الخاص، والباقي بنسبة منخفضة 3% يستعملون وسيلة السيارة والشكل التالي يوضح ذلك.

يعود سبب ارتفاع نسبة من يختار وسيلة النقل الجماعي العمومي لان اغلب الفئة المستجوبة تمثل موظفين وطلبة لارتباطهم بمصالح لا تحمل التأجيل وتميز الوسيلة المختارة بالانضباط وقتا وسرعه.



شكل رقم 37: تمثيل بياني لأفراد العينة حسب وسيلة النقل المستعملة



من إعداد: الطالبة 2015

06-سبب اختيارك الوسيلة:

جدول رقم 32: يوضح أسباب اختيار وسيلة النقل

النسبة %	التكرار	العمر
26,0	26	السعر
12,0	12	الوفرة
6,0	6	التنظيم
19,0	19	السرعة
15,0	15	الراحة
13,0	13	النظافة
9,0	9	الاحترام
100,0	100	المجموع

من إعداد: الطالبة 2015

من خلال الجدول رقم 32 نلاحظ: أن أفراد عينة البحث يرجعون سبب اختيار وسيلة النقل بنسبة كبيرة 26.00% للسعر، والباقي بنسب مختلفة: الوفرة بنسبة 12.00%، التنظيم بنسبة 06.00%، السرعة بنسبة 19.00%، الراحة بنسبة 15.00%، النظافة بنسبة 13.00%، الاحترام بنسبة 09.00% والشكل التالي يوضح ذلك.

إن ارتفاع عدد أفراد العينة الذين يختارون الحافلة بسبب السعر يعود لان معظمهم طلبة وموظفين وحاجتهم للتنقل كبيرة تتطلب ميزانية خاصة.



شكل رقم 38: تمثيل بياني لأسباب اختيار وسيلة النقل



من إعداد: الطالبة 2015

07- عدد مرات الاستعمال:

جدول رقم 33: يوضح عدد مرات استعمال وسيلة النقل في الأسبوع

عدد مرات الاستعمال في الأسبوع	التكرار	النسبة %
الاستعمال يوميا	56	56
من مرة إلى 2 في الأسبوع	19	19
أكثر من مرتين	5	5

من إعداد: الطالبة 2015

من خلال الجدول رقم 33 نلاحظ: أن أفراد العينة البحث يستعملون وسيلة النقل كل يوم في الأسبوع بنسبة كبيرة 56.00%، وتعتبر هي الفئة المنوالية أما بالنسبة للأفراد الذين يتنقلون مرة أو مرتين في الأسبوع متساوية تساوي 19% ثم تليها نسبة الأفراد الذين يتنقلون أكثر من مرة أو مرتين وتمثل 5% ويتراوح عدد هذه التنقلات من 3 إلى 6 مرات في الأسبوع.

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

شكل رقم 39: تمثيل بياني لعدد مرات استعمال وسيلة النقل في الأسبوع



من إعداد: الطالبة 2015

08- كيف تقيم خدمة النقل الحضري:

1-8- من ناحية التغطية:

جدول رقم 34: يوضح توزيع أفراد العينة حسب تقييمهم للخدمة من ناحية التغطية

النسبة %	التكرار		
36,0	36	جيد	التغطية
62,0	62	متوسط	
2,0	2	سيء	
100,0	100	المجموع	

من إعداد: الطالبة 2015

من خلال الجدول رقم 34 نلاحظ: أن أفراد عينة البحث تقييمهم للخدمة النقل الحضري متوسط بنسبة 62.00% بينما يرى ما نسبة 36.00% جيدة أما الباقي فيرون أن 2.00% هي خدمة سيئة والشكل التالي يوضح ذلك.

تشير النتائج المتحصل عليها بخصوص أفراد عينة البحث أن نسبة كبيرة منهم يعتبرون أن التغطية ذات مستوى متوسط أي أن التغطية تصل لمعظم الأحياء بالمدينة وهذا شيء جيد بالنسبة لمستوى الخدمة يتطلب تعديلات في بعض الخطوط.



شكل رقم 40: تمثيل بياني لتوزيع أفراد العينة حسب تقييمهم للخدمة من ناحية التغطية



من إعداد: الطالبة 2015

2-8- من ناحية السعر:

جدول رقم 35: يوضح توزيع أفراد العينة حسب تقييمهم للخدمة من ناحية السعر

النسبة %	التكرار		
44,0	44	جيد	السعر
54,0	54	متوسط	
2,0	2	سيء	
100,0	100	المجموع	

من إعداد: الطالبة

من خلال الجدول رقم 35 نلاحظ: أن أفراد عينة البحث تقييمهم لخدمة النقل الحضري متوسط بنسبة 54.00% بينما يرى ما نسبة 44.00% جيدة أما الباقي فيرون أن 2.00% هي خدمة سيئة والشكل التالي يوضح ذلك.

إن تقييم أفراد العينة لخدمة النقل الحضري من حيث السعر يرون أنها متوسطة بسبب أن اغلبهم من ذوي الطبقة المتوسطة عكس الطبقة الغنية التي يمتلك أصحابها اغلبها سيارات خاصة.



شكل رقم 41: تمثيل بياني لتوزيع أفراد العينة حسب تقييمهم للخدمة من ناحية السعر



من إعداد: الطالبة 2015

3-8- من ناحية السرعة التجارية:

جدول رقم 36: يوضح توزيع أفراد العينة حسب تقييمهم للخدمة من ناحية السرعة التجارية

النسبة %	التكرار	التقييم	السرعة التجارية
23,0	23	جيد	السرعة التجارية
56,0	56	متوسط	
21,0	21	سيء	
100,0	100	المجموع	

من إعداد: الطالبة 2015

من خلال الجدول رقم 37 نلاحظ: أن أفراد العينة البحث تقييمهم للخدمة النقل الحضري متوسط بنسبة 56.00% بينما يرى ما نسبة 23.00% جيدة أما الباقي فيرون أن 21.00% هي خدمة سيئة والشكل التالي يوضح ذلك.

تشير النتائج المتحصل عليها بخصوص أفراد عينة البحث أن نسبة كبيرة منهم يعتبرون أن السرعة التجارية ذات مستوى متوسط وهذا يرجع لعرقلة السير وقدم حظيرة الحافلات وكثرة تعطلاتها رغم أن لهذا العنصر أهمية كبيرة عند الزبون ويأخذونه بعين الاعتبار في اختيار وسيلة النقل المستعملة.



شكل رقم 42: تمثيل بياني لتوزيع أفراد العينة حسب تقييمهم للخدمة من ناحية السرعة التجارية



من إعداد: الطالبة 2015

4-8- من ناحية موقع المواقف

جدول رقم 37: يوضح توزيع أفراد العينة حسب تقييمهم للخدمة من ناحية موقع المواقف

النسبة %	التكرار	موقع المواقف
27,0	27	جيد
50,0	50	متوسط
23,0	23	سيء
100,0	100	المجموع

من إعداد: الطالبة 2015

من خلال الجدول رقم 37: نلاحظ أن أفراد عينة البحث تقييمهم لخدمة النقل الحضري متوسط بنسبة 50.00% بينما يرى ما نسبة 27.00% جيدة أما الباقي فيرون أن 23.00% هي خدمة سيئة والشكل التالي يوضح ذلك.

تشير النتائج المتحصل عليها بخصوص أفراد عينة البحث أن نسبة كبيرة منهم يعتبرون تمركز المواقف ذا مستوى متوسط، فمناطق الضواحي ووجهة الجنوب الشرقي لمنطقة سيدي عمارة يضطر أصحابها لاستغلال مواقف بالجهة الغربية للمدينة (محطة المويلحة)، وكذلك على مستوى الجزء الجنوبي للمدينة المتمثل في الأحياء المتواجدة على مستوى طريق بوسعادة.



شكل رقم 43: تمثيل بياني لتوزيع أفراد العينة حسب تقييمهم للخدمة من ناحية موقع المواقف



من إعداد: الطالبة 2015

5-8- من ناحية الراحة:

جدول رقم 38: يوضح توزيع أفراد العينة حسب تقييمهم للخدمة من ناحية الراحة

النسبة %	التكرار		
28,0	28	جيد	الراحة
52,0	52	متوسط	
20,0	20	سيء	
100,0	100	المجموع	

من إعداد: الطالبة 2015

من خلال الجدول رقم 38 نلاحظ: أن أفراد العينة البحث تقييمهم للخدمة النقل الحضري متوسط بنسبة 52.00% بينما يرى ما نسبة 28.00% جيدة أما الباقي فيرون أن 20.00% هي خدمة سيئة والشكل التالي يوضح ذلك.

إن معيار الراحة، يعد عنصرا هاما في مجال النقل وهي من اهم معايير جذب المتنقلين إلى وسائل معينة من النقل، وعلى العموم فان المتنقل يولي لهذا المعيار أهمية بالغة أثناء التنقل خصوصا في المسافات البعيدة هذه الراحة التي تتجسد من خلال خصائص معينة يجب توفرها في وسيلة النقل، وتقييم أفراد العينة بان المستوى متوسط يعود لعدم حداثة وسيلة النقل وتوفرها على تجهيزات كالمكيفات الهوائية خصوصا مع الحرارة التي تميز المدينة صيفا إضافة لشكل المقاعد الغير مريح في اغلب حافلات النقل الجماعي الخاص.



شكل رقم 44: تمثيل بياني لتوزيع أفراد العينة حسب تقييمهم للخدمة من ناحية الراحة



من إعداد: الطالبة 2015

6-8- من ناحية أماكن الجلوس المتوفرة

جدول رقم 39: يوضح توزيع أفراد العينة حسب تقييمهم للخدمة من ناحية أماكن الجلوس المتوفرة

النسبة %	التكرار		
13,0	13	جيد	أماكن الجلوس المتوفرة
69,0	69	متوسط	
18,0	18	سيء	
100,0	100	المجموع	

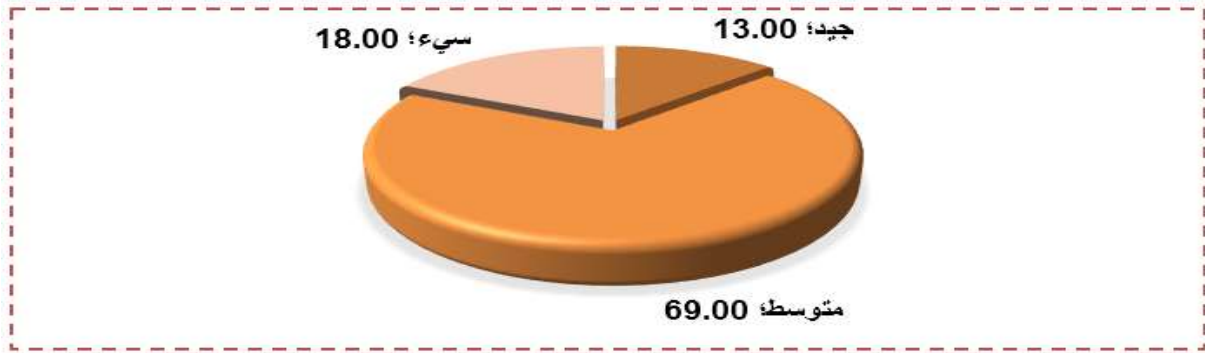
من إعداد: الطالبة 2015

من خلال الجدول رقم 39 نلاحظ: أن أفراد عينة البحث تقييمهم للخدمة النقل الحضري متوسط بنسبة 69.00% بينما يرى ما نسبة 18.00% سيئة أما الباقي فيرون أن 20.00% هي خدمة جيدة والشكل التالي يوضح ذلك.

تشير النتائج المتحصل عليها بخصوص أفراد عينة البحث أن نسبة كبيرة منهم يعتبرون أن توفر أماكن الجلوس ذا مستوى متوسط وهذا دليل على توفر الأماكن لان الحافلات تشهد اكتظاظ ذهابا وإيابا ومن المعروف أن الحافلة الحضرية تحوي عدد محدود من الأماكن لتستطيع حمل أكبر عدد ولان المسافات التي يقطعها الراكب لا تحتاج في معظم الأحيان ضرورة الجلوس، لكن تعتبر ضرورة ملحة للمرضى وكبار السن.



شكل رقم 45: تمثيل بياني لتوزيع أفراد العينة حسب تقييمهم للخدمة من ناحية أماكن الجلوس المتوفرة



من إعداد: الطالبة 2015

7-8- من ناحية النظافة

جدول رقم 40: يوضح توزيع أفراد العينة حسب تقييمهم للخدمة من ناحية النظافة

النسبة %	التكرار	التقييم	النظافة
20,0	20	جيد	النظافة
50,0	50	متوسط	
30,0	30	سيء	
100,0	100	المجموع	

من إعداد: الطالبة 2015

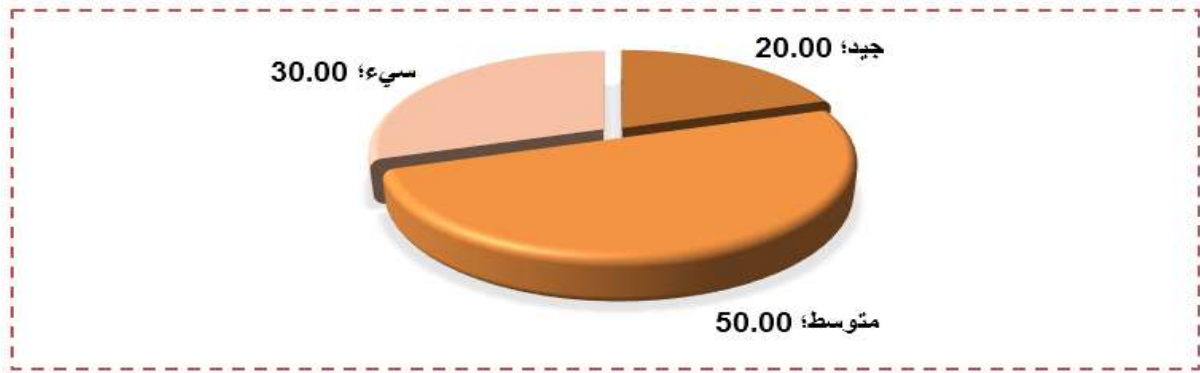
من خلال الجدول رقم 40 نلاحظ: أن أفراد عينة البحث تقييمهم للخدمة النقل الحضري متوسط بنسبة 50.00% بينما يرى ما نسبة 50.00% سيئة أما الباقي فيرون أن 18.00% هي خدمة جيدة والشكل التالي يوضح ذلك.

إن أفراد العينة قيموا وسائل النقل الجماعي من حيث النظافة أنها ذات مستوى متوسط لأننا نجد اغلب الحافلات أصحابها يهملون هذا الجانب إضافة للمواطن ونقص وعيه بأهمية حفاظه على هته الوسيلة، في المقابل نجد انه كلما زادت المنافسة قلت الاحترافية، وعليه فمن الأحسن خلق شروط أكثر صرامة قبل الدخول لممارسة نشاط النقل.

لكن بالمقابل رغم محدودية حضيرة وحدة النقل للمؤسسة العمومية للنقل الحضري إلا أنها تملك ورشة صيانة وهذا مالا نجد في الناقلين الخاص.



شكل رقم 46: تمثيل بياني لتوزيع أفراد العينة حسب تقييمهم للخدمة من ناحية النظافة



من إعداد: الطالبة 2015

8-8- من ناحية الأمن

جدول رقم 41: يوضح توزيع أفراد العينة حسب تقييمهم للخدمة من ناحية الأمن

النسبة %	التكرار		
13,0	13	جيد	الأمن
43,0	43	متوسط	
44,0	44	سيء	
100,0	100	المجموع	

من إعداد: الطالبة 2015

من خلال الجدول رقم 41 نلاحظ: أن أفراد العينة البحث تقييمهم للخدمة النقل الحضري متوسط بنسبة 44.00% بينما يرى ما نسبة 43.00% سيئة أما الباقي فيرون أن 13.00% هي خدمة جيدة والشكل التالي يوضح ذلك.

إن تقييم أفراد العينة لمستوى الأمن في وسيلة النقل الجماعي الحضري يفسره غياب علب الإسعافات الأولية ومنافذ النجدة، خصوصا انه في عديد المرات يواجه المتنقل حوادث أثناء تحميل الركاب أو تنزيلهم وسحب أبواب الحافلات وحركة التوقف الفجائي، ولاننسى السرقة والعنف في وسائل النقل خصوصا الخاص منها لما تشهده من اكتظاظ.



شكل رقم 47: تمثيل بياني لتوزيع أفراد العينة حسب تقييمهم للخدمة من ناحية الأمن



من إعداد: الطالبة 2015

9-تقييم مدى مشاركة المواطن:

جدول رقم 42: يوضح توزيع أفراد العينة حسب نوع المشاركة

النسبة %	التكرار	
0,0	0	تسيير المدينة
0,0	0	النقل
100,0	100	عدم المشاركة
100,0	100	المجموع

من إعداد: الطالبة 2015

من خلال الجدول رقم 42 نلاحظ: أن أفراد العينة البحث نسبة كبيرة 100% منهم يرون أن المواطن

لا يشارك. والشكل التالي يوضح ذلك.

إن تقييم أفراد العينة لمستوى المشاركة في مدينة المسيلة نجده تقييم سلبي بحيث قدره أفراد العينة بلا

مشاركة ما يفسر تهميش المواطن وتغييب رايه ومشاركته في التسيير رغم ما ينص عنه القانون رقم 06-06

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

والتشاور من بين اهم المبادئ العامة لسياسة المدينة.

أما بالنسبة لقطاع النقل والقائمين عليه في المدينة لم يستندوا أيضا حسب راي أفراد العينة في تخطيطهم

على تقييم الوضع بالمشاركة وتحويلها إلى مشاريع نابعة من احتياجاتهم.



شكل رقم 48: تمثيل بياني لتوزيع أفراد العينة حسب نوع المشاركة



من إعداد: الطالبة 2015

9- هل سبق لك وأن شاركت في مثل هذه الدراسات (النقل): نعم: لا:

جدول رقم 43: يوضح توزيع أفراد العينة حسب مشاركتهم في الدراسات

النسبة %	التكرار	
0,0	0	نعم
100,0	100	لا
100,0	100	المجموع

من إعداد: الطالبة 2015

من خلال الجدول رقم 43 نلاحظ: أن أفراد عينة البحث نسبة كبيرة 100 % منهم لا يرون أنهم

يشاركوا في مثل هذه الدراسات. والشكل التالي يوضح ذلك.

إن تقييم أفراد العينة في مدينة المسيلة لمشاركتهم نجد انه لم يسبق لهم نهائيا وان شاركوا في أي تخطيط هذا

ما يقودنا لاستنتاج انه ليس هناك أي محاولة بحث من طرف السلطات المعنية عن اليات لتمكين المواطنين من المشاركة في صنع قراره وتحسين مستواه وإطار معيشتة.

شكل رقم 49: تمثيل بياني لتوزيع أفراد العينة حسب مشاركتهم في الدراسات



من إعداد: الطالبة 2015



10-1- تقييم لرغبة المواطنين في المشاركة:

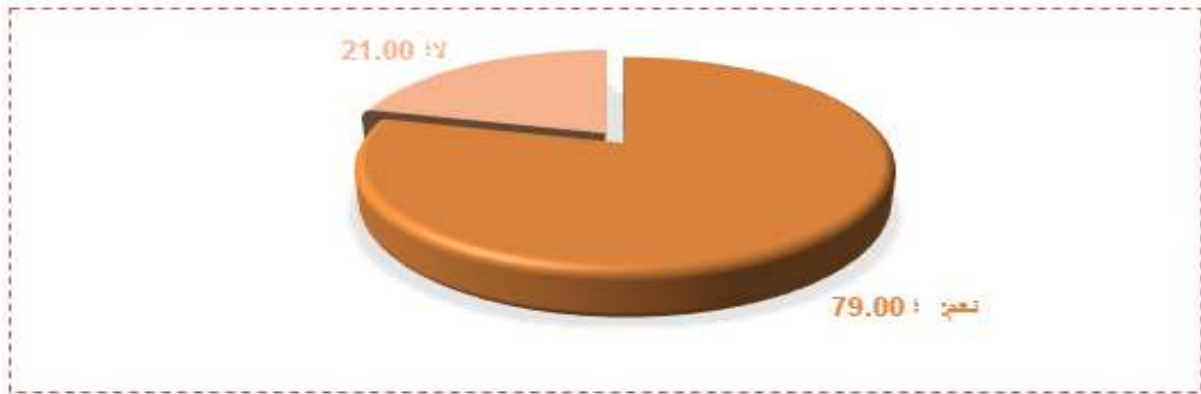
جدول رقم 44: يوضح توزيع أفراد العينة حسب رغبتهم في العمل

العمر	التكرار	النسبة%
الرغبة في العمل	79	79,0
لا	21	21,0
المجموع	100	100,0

من إعداد: الطالبة 2015

من خلال الجدول رقم 44 نلاحظ: أن أفراد عينة البحث أن مشاركتهم حسب رغبتهم في العمل لصالح نعم بنسبة 79.00% بينما يرى ما نسبة 21.00% لصالح لا والشكل التالي يوضح ذلك. إن تقييم أفراد العينة في مدينة المسيلة لرغبتهم في المشاركة نجد انه لديهم الرغبة في المشاركة أي ما يفسر أن مسيري المدينة هم من همشوهم.

شكل رقم 50: تمثيل بياني لتوزيع أفراد العينة حسب رغبتهم في العمل



من إعداد: الطالبة 2015

10-2- الحماس وتكريس الوقت:

جدول رقم 45: يوضح توزيع أفراد العينة حسب الحماس وتكريس الوقت

العمر	التكرار	النسبة%
الحماس وتكريس الوقت	59	59,0
لا	41	41,0
المجموع	100	100,0

من إعداد: الطالبة 2015



من خلال الجدول رقم 45 نلاحظ: أن أفراد عينة البحث أن مشاركتهم حسب الحماس وتكريس الوقت لصالح نعم بنسبة 59.00% بينما يرى ما نسبة 41.00% لصالح لا والشكل التالي يوضح ذلك. إن تقييم أفراد العينة في مدينة المسيلة لاستعدادهم لتكريس وقت للمشاركة نجد انه لديهم الرغبة في المشاركة مما سبق لكن نسبة الذين هم في استعداد لتكريس وقتهم اقل من الذين لهم رغبة في المشاركة أي انه هناك عائق في تكريس الوقت لان اغلب مكوي العينة طالبة وموظفين لهم ارتباطات ملحة.

شكل رقم 51: تمثيل بياني لتوزيع أفراد العينة حسب الحماس وتكريس الوقت



من إعداد: الطالبة 2015

- 11- ما اقتراحاتك لتفعيل دور المواطن في تخطيط النقل الحضري من اجل تحسين مستوى الخدمة
- كانت تصب معظم الاقتراحات أفراد عينة البحث في النقاط التالية:
- أولاً إعلام المواطن بحقه يليه التحفيز والتشجيع.
 - إزالة الحاجز النفسي بين السلطة والمواطن قبل كل شيء.
 - استخدام تقنيات تواصل اجتماعي بعيدة عن التعصب تدفع المواطن للمشاركة بهدف تحسين مستوى الخدمة.
 - استخدام البيانات الصحفية والمنشورات وان تطلب الأمر استخدام الإذاعة ومحطات التلفاز هذا من شأنه رفع مستوى المشاركة.
 - استقبال كافة انشغالات المواطنين عبر محطات النقل.
 - إشراك المواطن في اقتراح خطوط نقل جديدة ومحاولة تطبيقها.
 - إشراك المواطن في التخطيط على حسب حاجته.
 - الإعلام بجميع أنواعه وعدم تهميش مشاركة المرأة بحدود ديننا وعاداتنا المجتمعية.
 - توضيح أهمية إدماج مشاركة المواطن للمشاريع المنجزة لان اغلب المواطنين ليس لهم دراية بحقوقهم في التخطيط.
 - وضع لجان خاصة تنشر الوعي وتحمل انشغالات المواطنين للجمعيات المحلية من اجل تجسيدها فعليا.
 - يجب أن يشعر المواطنون جميعا باتمائهم للخطة وعدم تهميشهم وهاته الثقة تشجعهم على المشاركة.



||- اقتراحات تمس الجانب الفضائي :

من خلال الدراسة التحليلية لوضعية النقل الجماعي بالحيط الحضري لمدينة المسيلة والنتائج المتحصل عليها من تحليل الاستمارة استنتجنا انه لا بد من إعادة النظر في تنظيم الهياكل المتوفرة خاصة محطات الانطلاق والوصول، ومفترقات الطرق الرئيسية من اجل التدفق الجيد للمركبات.

||- 1- مبادئ التدخل :

هذه المبادئ يمكن تلخيصها فيما يلي:

- ✓ ضمان التغطية الجيدة لمختلف أحياء المدينة.
- ✓ التدخل النقطي على بعض المواقع والمحطات بإعادة تهيئتها.
- ✓ تسهيل عملية تدفق الحركة الميكانيكية بإعادة تهيئة بعض المفترقات.

||- 1-1- ضمان التغطية الجيدة لمختلف أحياء المدينة :

أثناء إعادة توزيع الخطوط وهيكلية شبكة النقل يجب الأخذ بعين الاعتبار تقريب خدمة النقل الجماعي الحضري من مختلف أحياء المدينة.

||- 1-1-1- مجال تأثير الخطوط : ويمتاز كل خط من خطوط شبكة النقل الجماعي بمنطقة تأثير تمكنه من جذب أكبر عدد ممكن من مستعملي النقل العمومي، ان المسالك التي تغطي مناطق الجذب يتم تحديدها انطلاقا من المسافة القصوى التي يتوقف عندها استعمال المواطنين لهذا الخط، مع مراعاة الوقت اللازم والمطلوب للوصول إلى نقاط التوقف على مستوى الخط إضافة إلى وقت انتظار وصول وسائل النقل والوقت المستغرق في التنقل إلى غاية الوجهة المقصودة.

• جدول رقم(46): الخطوط المحتفظ بها

تم الاحتفاظ بهذه الخطوط نظرا لفعاليتها في تغطية الأحياء الخاصة بها والتي هي كالتالي:

رقم الخط	محطة الانطلاق	محطة الوصول
01	حي 270 مسكن	محطة البرية لنقل المسافرين
03	محطة المسافرين	محطة القطب الجامعي
04	لاروكاد	مويوحة
05	محطة القطب الجامعي	محطة لاروكاد
06 و A6	الجامعة	الجامعة
09	حي 5 جويلية	محطة المسافرين
10	محطة المسافرين	حي 05 جويلية
11	حي 608 مسكن	حي 270 مسكن
12	القطب الجامعي	حي المويوحة



حي 180 مسكن	لاروكاد	15
البلدية	المويلحة	16
محطة القطب الجامعي	حي 570 مسكن	17
السوق الاسبوعي	محطة مويلحة	18

المصدر: من إعداد الطالبة

1) الخطوط المعدلة:

ان الشبكة التي تم تعديلها تسمى (02) خطوط وذلك بعد توسيع وتطوير الشبكة الحالية التي عرفت تغطية بالنسبة للنقائص في بنيتها وتنظيمها مع انجاز المحطة متعددة الأنماط الجديدة، إذ أنها لا تغطي إلا الجزء الجنوبي المتمثل في الاحياء المتواجدة على مستوى طريق بوسعادة وقد تم تعديل هذه الخطوط على النحو التالي:

- الخط رقم 02: محطة المسافرين - محطة القطب الجامعي

تم الاحتفاظ بهذا الخط من المسار المبرمج له في شبكة النقل الحالية وهو الخط 2، إلا أننا قد مددناه في الجهة الشمالية وصولاً إلى محطة القطب الجامعي، ويرجع سبب إدخال التعديل على هذا الخط هو إيصال خدمة النقل الجماعي الحضري وتغطية الحي، في الجهة الشمالية ونقل محطة حي 270 مسكن إلى محطة القطب الآخر من الجهة الجنوبية (من محطة البلدية - إلى محطة المسافرين سابقاً) كما هو مبرمج من طرف مديرية النقل.

• الجزء الأول:

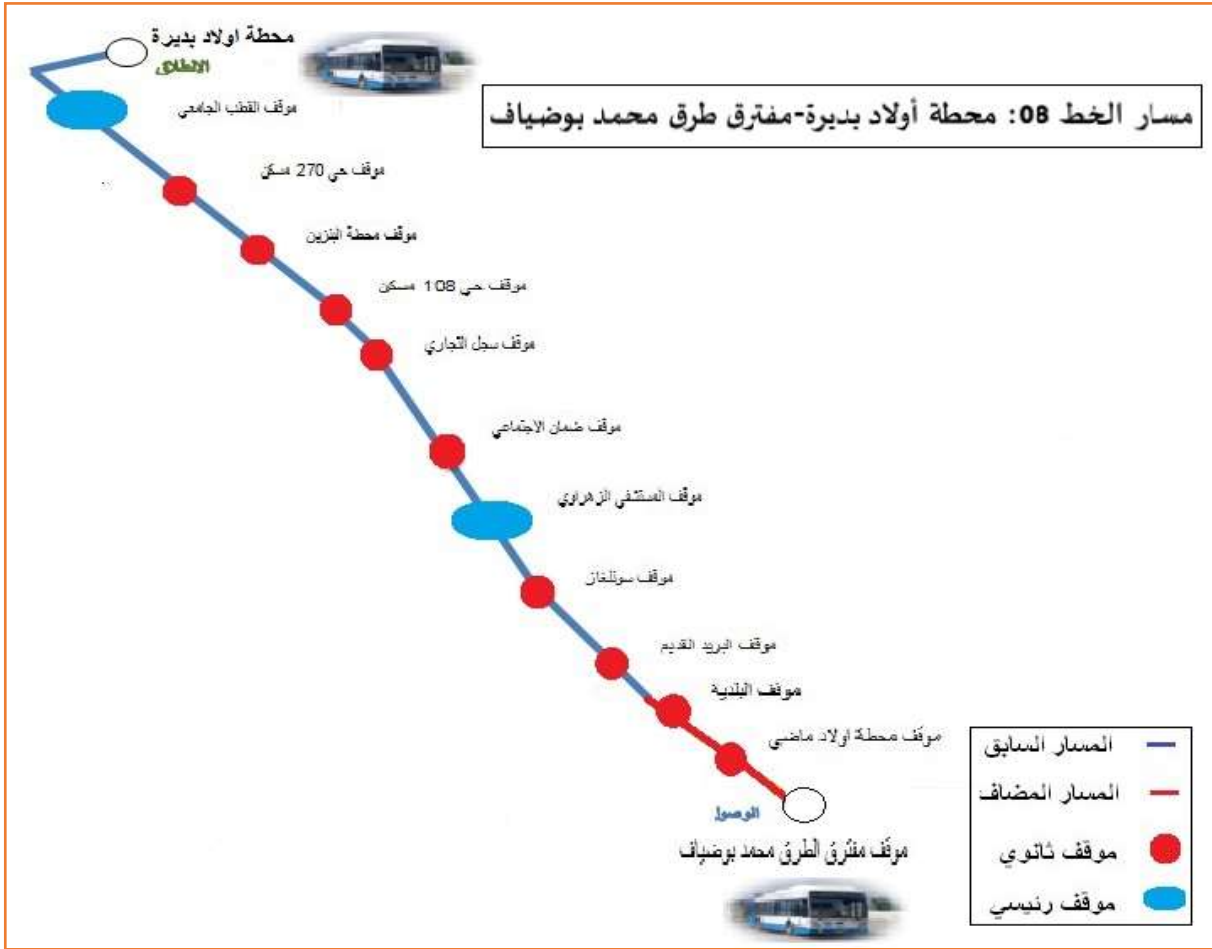
وقد تم إضافة هذا الجزء لتغيير محطة حي 270 مسكن لأنها لا تتوفر على مكان مخصص لتجمع الحافلات وتحويلها إلى القطب الجامعي، وتغطية الجهة الشمالية للحي وتموقع التجهيز الحيوي (القطب الجامعي) في الجهة الشمالية.

• الجزء الثاني:

ويرجع سبب هذا التعديل في هذا الجزء لنزع محطة البلدية الذي يكون التجمع فيها بدون رخصة لأنها تسبب الاكتظاظ وعرقلة السير، ونقلها إلى محطة نقل المسافرين لربط الجهة الشمالية للمدينة بالجهة الجنوبية (المساكن والأحياء الموجودة على طريق بوسعادة).



المخطط 36: مسار الخط -08-



المصدر: إنجاز الطالبة 2015.

جدول رقم (47): بطاقة تقنية للخطوط المعدلة

ملاحظة	اماكن التوقف للمسار المضاف والمعدل	رقم الخط.
خط يشتغل حاليا تم الاحتفاظ به مع تغيير مكان الانطلاق	الجزء الاول: موقف حي 270 مسكن 01 - موقف حي 700 مسكن 02 الجزء الثاني: موقف البلدية - مسجد عثمان ابن عفان - موقف محطة اولاد ماضي	الخط رقم 02: محطة القطب الجامعي - محطة البرية لنقل المسافرين
خط يشتغل حاليا تم الاحتفاظ به مع تغيير مكان الوصول	موقف البلدية - موقف محطة اولاد ماضي - موقف مفترق طرق محمد بوضياف	الخط رقم 08: محطة اولاد بديرة - مفترق طرق محمد بوضياف

المصدر: إنجاز الطالبة 2015.



2) الخط المقترح:

ان المدينة في ازدياد وتوسع مستمر خاصة على المحور الغربي باتجاه المويحة ويؤدي هذا إلى زيادة الطلب على النقل الجماعي ويؤدي أيضا إلى زيادة الناقلين وعدم الالتزام بالمسار المبرمج وعلى أساس ذلك نرى انه من الضروري التفكير في إنشاء خطوط جديدة تخفف هذا الضغط وضمان التغطية الجيدة.

الخط رقم 19: محطة سيدي عمارة - محطة حي مويحة:

ان اقتراح هذا الخط يهدف الى فك العزلة لمناطق الضواحي وربط جهة الجنوب الشرقي لمنطقة سيدي عمارة بالجهة الغربية للمدينة (محطة المويحة)، ينطلق هذا الخط من حي سيدي عمارة مروراً بمركز الحماية المدنية وصولاً لمفترق الطرق محمد بوضياف ثم حي 206 مسكن مروراً بالتجهيزات التالية المنطقة الصناعية-مديرية النقل، مروراً بالطريق الفاصل بين الجامعة وحي 500 مسكن ليصل إلى مفترق الطرق الجامعة ليصبح مساعداً للخطوط الآتية (04-05-10-11-12-16) ليصل إلى المحطة الغربية للمدينة (محطة المويحة).

حساب عدد وحدات النقل اللازمة على الخط المقترح:

يتحدد عدد وحدات النقل بالعلاقة التالية:

$$\text{عدد وحدات النقل} = \text{زمن الدورة} \div \text{فترة التقاطر}$$

جدول رقم (48): عدد وحدات النقل اللازمة للخط

عدد وحدات النقل اللازمة	فترة التقاطر بالدقيقة	زمن الدورة بالدقيقة	رقم الخط
07	05	00:33:00	19

المصدر: من إعداد الطالبة.

الملاحظ ان عدد وحدات النقل اللازمة هي 07 مركبات لذا سيكون تدعيم الخطوط بمحظيرة إضافية والمقدرة ب(07). سبعة حافلات حسب ماهو موضح في الجدول رقم(29)



- وضع الإشارات العمودية لأفقية.

||- اقتراحات تمس الجانب التسييري :

تسيير النقل الحضري تسيير يلبي ويصل لرضى المواطن ويغطي حاجاتهم للرحلات اليومية على المدى المتوسط والبعيد لا بد من.

العمل على التنسيق والتنظيم الفعال بين مختلف المديرينات والجماعات المحلية وتفعيل التشاور فيما بينها دون اهمال الدور المتعاظم للمواطن في نشاطات التنمية المحلية القائمة في مجتمعه فالمشاريع الناجحة لا بد ان تنبع منه وان تحظى بترحيبه لا مجرد تلقيها.

- يجب استعمال وسائل الإعلام وإعداد برامج تحسيسية من أجل توعية المواطن بأهمية مشاركته.

- الشيء المهم الذي لا بد منه هو قانون تسيير المدينة من اهم ما يجب ان ينص عليه ان المشاركة كلمة لكن استخدام هذا المصطلح ليس فقط عليك أن تسأل عن رأي شخص ما قبل أن تفعل ما كنت تنوي القيام به على أي حال، بل أن كل مشارك يصبح مساهما هاما في عملية التخطيط.

- لا بد من حملات توعوية توضح للمواطن أهمية المشاركة وان تحمل معها مشاعر الملكية، لنبني قاعدة قوية للتدخل في المجتمع.

- لا بد من اقناع المسيرين المحليين وأصحاب السلطة ان أي عملية تخطيط تشاركي في مشروع ستنبي الثقة سواء بين المؤسسة والمجتمع وبين الأفراد المعنيين. هذه الثقة التي يمكن أن تكون بمثابة الأساس لتنمية المجتمع في المستقبل والعمل المجتمعي.

* ليكون مستوى النقل الجماعي يرقى لتلبية رغبات المواطن

- لا بد من ضبط توقيت محكم لانطلاق الحافلات من المحطة الحضرية ومختلف المحطات النهائية والمواقف الموزعة عبر أحياء المدينة، لتفادي التقاء الحافلات في نقاط الاشتراك.

- اختيار المسارات بدقة بالاستعانة بمختصين في النقل، وربط أماكن التوقف بهذا العنصر مع تصنيف هذه الأخيرة إلى دائمة ومؤقتة.

- الاعتماد على الدراسات الاجتماعية والاقتصادية المتخصصة لمعرفة الوضعية العامة للسكان، بهدف وضع صيغ متعددة للتسعير بحيث يتجاوب مع المحيط.

- فرض المراقبة التقنية على المركبات وذلك للتخلص من المركبات الغير قادرة على ممارسة النقل الحضري الجماعي.

- تجديد الحظيرة وذلك لقدم معظم المركبات للخواص التي تعمل على تلويث الجو كذلك إحداث الضجيج وعدم توفير النظافة والأمن والراحة.



خلاصة :

ان تميز سكان المدن بالاستقرار والكثافة العالية نتج عنه خليط من استعمالات الاراضي المختلفة ادى الى توطين مركز النشاط ومختلف الوظائف تختلف من حيث موقعها ولا يمكن ان تؤدي هذه الوظائف بدون حركة الناس والبضائع. لذلك نسجت داخل المدينة شبكة من الشوارع المختلفة لادامة التفاعل بينها. ولا يتحقق ذلك بدون توفر النقل فتولدت منه انواع عديدة منها في المجال الحضري. ويعتبر النقل الحضري الجماعي أحد هذه الانواع المرتبطة ارتباطا مباشرا بحياة الفرد الذي يسعى دوما لادراجها في اولويات اهتماماته وذلك بغرض اشباع حاجاته.

وقد عرف هذا النشاط في الجزائر تغيرات عديدة منذ الاستقلال الى يومنا هذا اقتضت تقريبا على العرض الكمي للخدمات، فبقي مستعملو النقل الحضري الجماعي يواجهون خدمات ذات نوعية رديئة وهذا في القطاع الخاص، اما فيما يخص القطاع العام فقد تحسنت الخدمات نوعا ما بعد دخول الحافلات الزرقاء سوق النقل، ويبرز ذلك في اغلب كبرى المدن الجزائرية، ومنها مدينة المسيلة. تميز قطاع النقل الحضري فيها بتسابق الناقلين في النهار والشلل في الليل، حيث تقل حركة الحافلات ابتداء من الفترة المسائية، وتنعدم كليا بمناطق اخرى، تاركة المتنقلين يتدبرون امورهم في الظفر بوسيلة نقل تضمن لهم الوصول الى وجهاتهم في احسن الظروف والتي تكون عادة اما بسيارة الاجرة او النقل غير الرسمي، حيث يفرض سائقي هته السيارات نظاما خاصا يوصف بالاستغلال على حد تعبير المستعملين.

ان النقل الجماعي الحضري تلزمه دراسات من اجل تحسين نوعية الخدمة التي يوفرها الناقلون في هذا المجال مع عدم اهمال راي المتنقلين في هذا الجانب وكان الامر لايعنيهم، بالاضافة الى الرفع من مستوى الخدمة من حيث التكلفة والوفرة والتسعيرة والنظافة والامن... الخ

لهذه الفجوات وغيرها جاءت هذه الدراسة لتبحث دور التخطيط التشاركي في تحسين واقع ومستوى ونوعية خدمات النقل الحضري في مدينة المسيلة.

فانطلق البحث من تساؤلات ليتم انجازه خلال مراحل عديدة بدءا باخراج الفصل النظري الذي تليه الدراسة التحليلية للمدينة ثم دراسة ميدانية حاولنا فيها اسقاط المفاهيم النظرية حول خدمة النقل الجماعي في الواقع في مدينة المسيلة. وقد استعملنا لبلوغ هذا الهدف المنهج الوصفي باستعمال اداة البحث الاستبيان عن طريق الاستمارة بالمقابلة والملاحظة وذلك من خلال اختيار عينة من المتنقلين في المجال الحضري لمدينة المسيلة في المواقف



المختارة، وتمحضت عن هذه الدراسة نتائج مهمة سبق تقديمها في هذا البحث، لكن لآمانع من اعادة تقديمها لتعطي اجابة عن الاسئلة المطروحة وتقييم فروض البحث .

فما يخص واقع خدمات النقل الحضري الجماعي في مدينة المسيلة، اظهر البحث ان مستوى خدمة النقل الحضري بالحافلة ذا مستوى متوسط، فسعة عرض خدمات النقل غير كافية سواء على مستوى سعة المركبات التي غالبا ما تحمل فوق طاقتها او على سعة المسار، فمعظمها ضيق لا يستجيب لحجم حركة المرور، اما عدد المركبات كاف الا ان توزيعه الغير المدروس على مستوى الخطوط ادى الى عدم استجابته للطلب. كما ان تصميم وتهيئة الطرق بالاضافة لكثافة المرور ادى لصعوبة وصول المركبات الى الاماكن المقصودة مخلفا عدم الالتزام بالوقت وساهم في محدودية كمية الخدمات المعروضة. اما في ما يخص جانب النوعية فقد اوضح البحث انها رديئة في حافلات القطاع الخاص ومقبولة في حافلات القطاع العام.

اما فروض البحث فتقييمها كالتالي:

الفرض الاول: الذي مفاده ان التخطيط التشاركي يساعد على تحسين مستوى خدمة النقل الحضري الجماعي فهذا صحيح لانه يعطينا تشخيص حقيقي وتقييم واقعي مساعدا ومسهلا بذلك التدخل الذي سيكون ناجحا لآمال .

الفرض الثاني: التخطيط التشاركي يقضي على التفاوت الموجود في مستوى الربط بين الاحياء فهذا صحيح لان بعد عملية حوصلة النتائج المحصل عليها من الاستمارة لاحظنا ان هذا ساعدنا في اقتراح خطوط وتعديل اخرى.

ومنه استنتجنا ان المشاركة الشعبية تعتبر وسيلة للفهم والتفاعل المتبادل لجهود وموارد كل اطراف المجتمع والتنسيق بينها من أجل تحقيق الصالح العام في المجالات المختلفة.

الملحقات

قائمة المراجع:

المذكرات بالعربية:

1 سليم العايب وزملائه، دراسة تحليلية لواقع النقل الحضري الجماعي لمدينة عين مليلة، مذكرة نهاية الدراسة مفتش في النقل البري، تحت إشراف العيد بغياني، المدرسة الوطنية لتطبيق تقنية النقل البري باتنة، دفعة جوان 2003

2 شليب ذراع فايزة. السياسة التشاركية وفق قوانين التعمير في الجزائر، مذكرة نهاية الدراسة لنيل شهادة ماستر في تسيير التقنيات الحضرية، تحت إشراف الدكتور رجم علي، جامعة المسيلة، سنة 2014.

3 Hamel mokrane et hocin hacane. la qualite du service dant le transport: **mémoire de fin d'étude pour l'obtention de diplôme de T.S.ENATT 1994.**

الكتب:

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

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

المحاضرات الأكاديمية:

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

7 محاضرات الأستاذ حفيظي محمد كامل، مقياس قانون المرور، المدرسة الوطنية لتطبيق تقنية النقل البري، باتنة، 2000. ENATT.

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

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

10 Les arrêts de but dant leurs contexts urbain. France 1996

المواقع الإلكترونية:

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

الموسوعة الحرة

12 www.albayan.com

13 www.turkey-post.net

14 Article.we.com

15 www.shabakah.com

المقالات والبحوث المنشورة:

16 المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لبلدية المسيلة

17 دليل مكون اللجنة الجماعية في مجال التخطيط التشاركي، ص 8. متوفر على الرابط

www.almadrassa.net/vb/showthread

المراجع القانونية:

18 ¹ القانون رقم 17/88 المؤرخ في 10 ماي 1988 المتضمن تنظيم النقل البري وتوجيهه، الجريدة

الرسمية للجمهورية، السنة 25، العدد 19، ص 785.

19 ¹ القرار الوزاري المؤرخ في 20 يونيو 1983 المتضمن تنظيم المركبات المستعملة في نقل

الأشخاص المشترك، الجريدة الرسمية سنة 20، العدد 38، ص 2290.

20 قانون 13/01 المؤرخ في 17 جمادى الأولى 1422هـ الموافق لـ 17 أغسطس 2001م

يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 44، المادة 29.

المؤسسات الإدارية المختصة:

21 مديرية النقل لولاية المسيلة

22 مديرية السكن و التجهيزات العمومية لولاية المسيلة

23 محطة الأرصاد الجوية لولاية المسيلة

24 مصلحة الأرشيف لمديرية البناء والتعمير بولاية المسيلة.

25 مديرية التخطيط والإحصاء والتهيئة العمرانية بولاية المسيلة.

26 المؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه الحضري لمدينة المسيلة.

الملحق (1)

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي



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

استمارة دراسة ميدانية من أجل إبراز دور التخطيط التشاركي في
تحسين خدمة النقل الجماعي

-استمارة موجهة لسكان مدينة المسيلة-

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

التاريخ: /.../ الوقت: المكان:

1-الجنس: ذكر: أنثى:

2-العنوان: مسيلة: تحديد الحي:

خارج مسيلة:

3-الوضعية: موظف: عامل حر: طالب: متقاعد: بطال: ماکثة بالبيت:

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

5- في تنقلاتك اليومية ما وسيلة النقل التي تستعملها:

- سيارة:

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

6- ما سبب اختيارك لهته الوسيلة:

7- كم مرة في الأسبوع تستعملها:

8- كيف تقيم خدمة النقل الحضري :

- | | | | | | | |
|--------------------------|------|--------------------------|--------|--------------------------|------|--------------------------|
| <input type="checkbox"/> | جيد: | <input type="checkbox"/> | متوسط: | <input type="checkbox"/> | سيء: | ✓ التغطية: |
| <input type="checkbox"/> | جيد: | <input type="checkbox"/> | متوسط: | <input type="checkbox"/> | سيء: | ✓ السعر: |
| <input type="checkbox"/> | جيد: | <input type="checkbox"/> | متوسط: | <input type="checkbox"/> | سيء: | ✓ السرعة التجارية: |
| <input type="checkbox"/> | جيد: | <input type="checkbox"/> | متوسط: | <input type="checkbox"/> | سيء: | ✓ موقع المواقف : |
| <input type="checkbox"/> | جيد: | <input type="checkbox"/> | متوسط: | <input type="checkbox"/> | سيء: | ✓ الراحة : |
| <input type="checkbox"/> | جيد: | <input type="checkbox"/> | متوسط: | <input type="checkbox"/> | سيء: | ✓ أماكن الجلوس المتوفرة: |
| <input type="checkbox"/> | جيد: | <input type="checkbox"/> | متوسط: | <input type="checkbox"/> | سيء: | ✓ النظافة : |
| <input type="checkbox"/> | جيد: | <input type="checkbox"/> | متوسط: | <input type="checkbox"/> | سيء: | ✓ الأمن: |

8- هل ترى انه هناك مشاركة للمواطن في المجالات التالية :

- تسيير المدينة: النقل: عدم المشاركة:

9- هل سبق لك وشاركت في مثل هذه الدراسات (النقل) : نعم: لا:

10- اذا دعيت للمشاركة هل سيكون لديك:

- ✓ الرغبة في العمل: نعم: لا:

- ✓ الحماس وتكريس الوقت: نعم: لا:

11- ماهي اقتراحاتك لتفعيل دور المواطن في تخطيط النقل الحضري من اجل تحسين مستوى الخدمة.....

الهيئات المشرفة على تسيير وتنظيم النقل الحضري الجماعي:

يتم تسيير وتنظيم النقل الحضري على المستويات التالية:

1- على المستوى المركزي:

- وزارة النقل: المرسوم التنفيذي رقم 165/89 المؤرخ في 1989/08/29 احدد مهام وزير النقل ينص على أن مسؤولية هذا الأخير هي اقتراح عناصر السياسة الوطنية في مجال النقل. هذا المرسوم يعطي كذلك ميزات عديدة لوزير النقل من أجل تطبيق إدارته في تخطيط البنى التحتية الخاصة بالنقل الحضري، ومراقبة نشاطات النقل الحضري.
- وزارة الداخلية والجماعات المحلية: والتي تطبق مراقبتها للولايات والبلديات في إطار التنظيم العام للتنمية في تسيير النقل ومختلف هياكل الطرق ذات الطابع المحلي مع هياكل استقبال المسافرين من محطات برية وحضرية، ووقوف العربات الميكانيكية والحركة المرورية عبر الطرق.
- وزارة الأشغال العمومية: يغطي اختصاصها ميدان الطرقات، إذ تشارك في إعداد مخططات النقل، ومخططات تنمية هياكل السكك الحديدية، والمخططات التوجيهية للهياكل الحضرية الكبرى وشبه الحضرية الخاصة بالنقل، ويتمثل دورها في إنجاز الشبكات والمنشآت الفنية، وتقوم كذلك بتحديد قواعد وضع الإشارات المرورية وترقية الوقاية والأمن المروري.
- وزارة السكن: اختصاصها يغطي كل ماله علاقة بالتعمير، ولهذا فهي تشرف على إعداد وتنفيذ أدوات التهيئة والتعمير (POS - PDAU) التي بواسطتها تحدد الإستيلاءات الضرورية على الأرض من أجل تنمية الهياكل الخاصة بالنقل.
- وزارة المالية: هي هيئة لها صلاحيات واسعة وتتمس مباشرة بجميع القطاعات بما فيها النقل الحضري، فهي تحضر قانون المالية السنوي الذي بواسطته يتم تخصيص قانون الميزانية لكل قطاع نشيط، وباعتبار مشاريع هياكل النقل فإنه عند تسجيلها ضمن ميزانية التجهيزات يكون رأبها هو تحديد كيفية القيام بعملية التحكيم على مستوى مجلس الوزراء ومجلس الحكومة، ومن جهة أخرى فإن مهامها يغطي الضرائب، الأملاك العامة، الرسوم الجمركية ومراقبة الحمولة.
- وزارة التجارة: يغطي اختصاصها التجارة الخارجية، وتسهر على تنظيم الأسواق، وترقية المنافسة، وتنظيم المهن النظامية والنشاطات التجارية، ومراقبة نوعية السلع والخدمات، مع المراقبة الاقتصادية الدائمة وقمع الغش، والمتخطون بهذا في مجال النقل الحضري، هم الذين يقع على عاتقهم تسليم السجل التجاري للمتعاملين، لأجل التحقيق من أن التسعيرات المطبقة من طرف الناقلين تتطابق مع القانون، ويتم تسليم ومعالجة طلب تحديد التسعيرات قبل عرضها على مجلس المنافسة من أجل فحصها وإبداء آرائه وموقفه حول الطلب المقدم للمناقشة بتحديد التسعيرة، لكن عندما يكون الرأي مناسباً

يتعين على وزارة التجارة أن تقوم بإعداد مرسوم تنفيذي يحدد قيمة التسعيرات قبل إخضاعها إلى السكرتارية العامة للحكومة.

2- على المستوى المحلي:

• مديرية النقل لولاية المسيلة: هي عبارة عن هيئة مستقلة مندرجة تحت سلطة الوالي مهامها يحددها المرسوم التنفيذي رقم 318/90 المؤرخ في 24 نوفمبر 1990 المتعلق بتنظيم وسير مديرية النقل في كل ولاية، وتعمل على:

- المساهمة في تحسين نوعية خدمة النقل، من خلال العمل على تنظيم النقل وتسهيل تنقلات المواطنين.

- تقوم بدراسة الخطوط قبل المصادقة على منح رخصة ممارسة نشاط النقل.

- تقوم على منح رخص ممارسة نشاطات النقل كما يمكن لها أن تقوم بسحب هذه الرخص من أصحابها.

- تقوم بتنظيم حركة المرور داخل المدن.

- تحدد توقيت سير الحافلات وتقوم بتحديد وتعيين مواقع الحافلات.

- تضيف خطوط حضرية جديدة، أو تمديد بعض الخطوط الموجودة، وهذا لربط الأحياء والتجمعات السكنية ببعضها البعض.

- تصادق على الخطوط التي يتم تعديل فيها مسار الحافلة باتجاه الذهاب والإياب.

- تقوم بتطبيق العقوبات على مرتكبي المخالفات من مستخدمي النقل.

- تعمل على متابعة التطورات والتوقعات للتكيف مع العرض والطلب

- تعمل على طلب وضع مخططات النقل والحركة المرورية، على مستواها أو بالتوجه لدى مكتب الدراسات المختص للقيام بالدراسة، أو عن طريق إعلان عن مناقصة.

كما لها مفتشين وأعاون أمن يقومون بزيارات ميدانية للقيام بتحقيقات وكذلك مراقبة وتفتيش الوثائق الخاصة بالحافلة ومدى مطابقة وثائق ممارسة نشاطات النقل للمراسيم والقوانين المعمول بها.

• البلدية: هي الطرف المشرف على جميع المشاريع الخاصة بالنقل أو الهياكل والمنشآت القاعدية لها،

وعلى مستواها تكون لجنة النقل والمرور، أما ما يتعلق بإنجاز مخطط النقل الحضري يعد من

مسؤولية البلدية، ومن هنا يتضح أن للبلدية دور هام ومباشر في تسيير وتنظيم النقل الحضري

يتمثل في النقاط التالية:

• على مستوى الخطوط:

- اقتراح الخطوط.

- تعديل الخطوط.

- إلغاء الخطوط.

• على مستوى المواقف والطرقات:

- إنجاز المواقف بكل تجهيزاتها.

- شق الطرق الحضرية ومتابعتها.

- إنجاز المحطات الحضرية.

- إنجاز أماكن توقف الحافلات.

- إنجاز طرق جديدة وهذا لفك الخناق على المدينة.

- توسيع الطرق الموجودة وترميمها.

- تحديد مواقع المهمات.

• الأمن الحضري: إن مصالح الأمن لها دور عام يتمثل في تنظيم حركة المرور، أما بالنسبة إلى تسيير وتنظيم النقل الحضري فهو يندرج ضمن مخطط الحركة المرورية، ولكن تقوم مصالح الأمن برصد المعلومات الشخصية عن الناقلين أو الشركات التي تستغل خدمة النقل العمومي للمسافرين وتتعلق هذه المعلومات بـ:

- اسم المؤسسة أو الشركة.

- اسم القابض.

- رقم الخط المستغل.

- اتجاه كل الخطوط الحضرية ذهابا وإيابا.

- عدد المواقف بالنسبة لكل خط، مع تحديد مواقعها.

وهذا من أجل السهر على مراقبة سير النقل الحضري على أكمل وجه، كما يتم ضبط المخالفين من طرف أعوان الأمن الحضري الذين يتم توزيعهم على مختلف ملتقيات الطرق والشوارع والأحياء قصد تنظيم حركة المرور والحفاظ على أمن وسلامة المواطنين عبر الطرق، يقوم هؤلاء الأعوان برصد المخالفات التي يرتكبها الناقلين وتمثل في:

- الحمولة الزائدة للمتقلين.

- تغيير المسلك بدون رخصة.

- السرعة المفرطة في بعض الأحيان من طرف المتقلين.

- عدم وجود علبة الإسعافات الأولية في الحافلة.

ليتم بعد ذلك معاقبة المرتكب للمخالف بغرامة مالية، أو وضع المركبة المستغلة في المحشر، أو رفع قرار حول المخالفة المرتكبة من مصالح الأمن الحضري إلى المكتب الخاص بالعقوبات على مستوى مديرية النقل حتى يفصل في نوعية العقوبة المطبقة.

• دفتر شروط - المصدر مديرية النقل-

يهدف دفتر الشروط إلى ضبط المقاييس وإعطاء صيغة قانونية للتهيئة المقترحة من أجل تحقيق الأهداف المسطرة وضمان التطبيق الفعلي لمخطط الحركة والمرور على ارض الواقع.

- وقد حرصنا على أن تكون المقاييس مضبوطة ومتفق عليها، لذا إعتدنا على المقاييس والشروط التالية:

1-بالنسبة للناقلين:

المادة 01: تطبيقا لأحكام المادة 13 من المرسوم التنفيذي رقم 04-415 المؤرخ في 20.12.2004 الذي يحدد شروط تسليم رخص ممارسة نشاطات نقل الأشخاص والبضائع عبر الطرقات، يحدد دفتر الشروط هذا شروط استغلال الخدمات العمومية المنتظمة لنقل الأشخاص عبر الطرقات.

المادة 02: يقصد في مفهوم دفتر الشروط هذا بنشاط النقل العمومي للأشخاص عبر الطرقات، النشاط الذي يقوم به الناقل العمومي عبر الطرقات في مفهوم المادة 2 من المرسوم التنفيذي رقم 04415 المؤرخ في 20.12.2004 والمذكور أعلاه.

المادة 03: يجب أن يستغل نشاط النقل العمومي للأشخاص عبر الطرقات طبقا للأحكام التشريعية والتنظيمية المعمول بها، لاسيما تلك المنصوص عليها في دفتر الشروط هذا ووثائق الاستغلال المرتبطة به.

المادة 04: يتعين على الناقل العمومي للأشخاص عبر الطرقات استغلال نشاطه بواسطة مركبة ملائمة مزودة بالبيانات المبينة أدناه توضع على جانبي المركبة على مساحة ذات أبعاد 60 سنتيمترا طولاً و40 سنتيمترا عرضاً:

- لقب واسم الناقل أو اسم الشركة.

- عنوان الناقل أو عنوان مقر شركته.

- إشارة "النقل العمومي للأشخاص عبر الطرقات".

- رمز الخط المستغل.

المادة 05: يتعين على الناقل العمومي للأشخاص عبر الطرقات توضيح اتجاه خدمته في موضع سهل الرؤية في مقدمة المركبة على لوحة يمكن تحريكها ذات أبعاد 40 سنتيمترا طولاً و20 سنتيمترا عرضاً.

المادة 06: يتعين على الناقل العمومي للأشخاص عبر الطرقات أن يبين في موضع سهل الرؤية داخل المركبة، عدد المقاعد المرخص بها (وقوف وجلس) كما هو محدد في البطاقة الرمادية للمركبة.

المادة 07: يتعين على الناقل العمومي للأشخاص عبر الطرقات ترقيم مقاعد المركبة عندما يتعلق الأمر بالخدمات التي تستوجب الحجز.

مادة 08: يتعين على الناقل العمومي للأشخاص عبر الطرقات بيان المقاعد المخصصة للأشخاص الذين يتمتعون بحق الأولوية الشرعية.

المادة 09: يجب أن تزود المركبة المستعملة لممارسة النشاط بالعتاد الضروري الآتي:

- علبة إسعافات أولية.

- مظفأة صالحة للاستعمال.

- مثلث الإشارات.

المادة 10: يتعين على الناقل العمومي للأشخاص عبر الطرقات اكتاب تأمين طبقا للتشريع والتنظيم المعمول بهما.

المادة 11: يتعين على الناقل العمومي للأشخاص عبر الطرقات أن يخضع مركبته للمراقبة التقنية الدورية للسيارات طبقا للتنظيم المعمول به.

المادة 12: يتعين على الناقل العمومي للأشخاص عبر الطرقات أن يصرح بمستخدميه على متن المركبة (السائقون والقابضون) إلى مديرية النقل للولاية المختصة إقليميا في أجل مدته عشرة (10) أيام التي تلي تاريخ تشغيلهم وأن يزودهم بشارات.

يجب أن تتضمن الشارات ألقاب هؤلاء المستخدمين وأسماءهم ووظائفهم وصورهم وكذا لقب واسم المستخدم أو اسم شركته.

المادة 13: يتعين على الناقل العمومي للأشخاص عبر الطرقات الشروع في استغلال خدمته أو خدماته في أجل لا يتعدى شهرا (1) ابتداء من تاريخ حصوله على وثائق الاستغلال.

المادة 14: يتعين على الناقل العمومي للأشخاص عبر الطرقات ضمان استمرارية الخدمة العمومية وانتظامها لاسيما من حيث المواقيت والوتيرة والمسالك ونقاط التوقف وفقا لبطاقة التوقيت أو المسالك.

المادة 15: يتعين على الناقل العمومي للأشخاص عبر الطرقات في حالة توقيف مركبته القيام بتعويضها بمركبة احتياطية.

المادة 16: في حالة ما إذا لا يتوفر الناقل العمومي للأشخاص عبر الطرقات على مركبة احتياطية، يتعين عليه عند توقيف المركبة المستغلة، أن يعلم مديرية النقل للولاية المختصة إقليميا في أجل أقصاه ثمانية (8) أيام.

لا يمكن أن تتعدى مدة توقف المركبة أربعة (4) أشهر.

المادة 17: يتعين على الناقل العمومي للأشخاص عبر الطرقات، في حالة توقف المركبة بسبب عطب أو حادث أو طارئ، ضمان مواصلة المسار للمسافرين بمركبة من نفس النوع.

المادة 18: يتعين على الناقل العمومي للأشخاص عبر الطرقات القيام بصعود ونزول المسافرين في نقاط التوقف الواردة في بطاقة التوقيت أو المسالك عندما تكون مجسدة.

المادة 19: يتعين على الناقل العمومي للأشخاص عبر الطرقات أن يلصق على متن مركبته التعريفات المطبقة والسهر على احترامها.

المادة 20: يتعين على الناقل العمومي للأشخاص عبر الطرقات تسليم التذاكر للمسافرين

يجب أن تتضمن التذكرة رقم ترتيب مؤشر عليه من الإدارة المكلفة بالضرائب والمعلومات المرتبطة بتشخيص الناقل (الاسم واللقب أو اسم الشركة) وتعريفه الخدمة والمسلك وتاريخ إصدارها.

المادة 21: يتعين على الناقل العمومي للأشخاص عبر الطرقات أن يحترم أثناء استغلال نشاطه، قواعد النظافة والأمن كما هو منصوص عليها في التشريع والتنظيم المعمول بهما.

المادة 22: يتعين على الناقل العمومي للأشخاص عبر الطرقات السهر على أن يرتدي مستخدموه على متن المركبة أثناء ممارستهم النشاط، لباسا لائقا ومحترما.

المادة 23: يجب على الناقل العمومي للأشخاص عبر الطرقات أن يحتفظ على متن المركبة التي يستغلها بالوثائق الأصلية المذكورة أدناه وأن يقدمها للأعوان المؤهلين عند كل طلب:

- رخصة السياقة من الصنف المطلوب للسائق، قيد الصلاحية.
- بطاقة ترقيم المركبة (البطاقة الرمادية).
- محضر المراقبة التقنية للمركبة قيد الصلاحية.
- بطاقة التوقيت أو المسارات حسب الخدمات المستغلة.
- وثيقة التأمين قيد الصلاحية.

المادة 24: يتعين على الناقل العمومي للأشخاص عبر الطرقات احترام النظام الداخلي للمنشآت القاعدية لاستقبال ومعاملة المسافرين عبر الطرق.

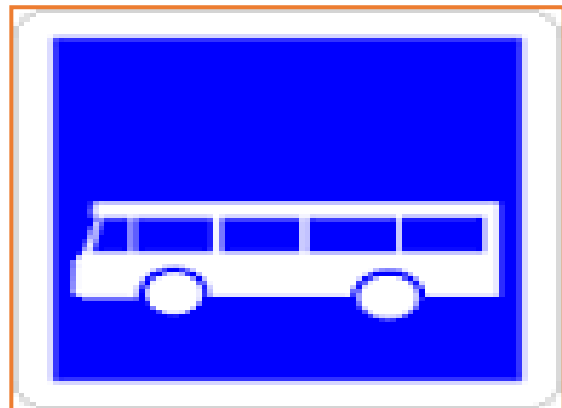
المادة 35: كل إخلال بدفتر الشروط هذا يعاقب عليه طبقا للتشريع والتنظيم المعمول بهما.

المادة 34: يصرح الناقل العمومي للأشخاص عبر الطرقات على أنه اطلع على دفتر الشروط هذا وصادق عليه.

مخابئ مقترحة



تجهيزات للمواقف



قائمة الصور

الصفحة	رقم الصورة	عنوان و مضمون الصور
13	01	صورة توضح التنقل مشيا على الأقدام
13	02	صورة توضح التنقل مشيا على الأقدام
13	03	صورة توضح التنقل مشيا على الأقدام
14	04	صورة توضح التنقل مشيا على الأقدام
14	05	صورة توضح التنقل مشيا على الأقدام
14	06	صورة توضح التنقل مشيا على الأقدام
14	07	صورة توضح التنقل بواسطة السيارات
14	08	صورة توضح التنقل بواسطة السيارات
15	09	صورة توضح الحافلات و وسائل النقل العمومي
15	10	صورة توضح الحافلات و وسائل النقل العمومي
15	11	صورة توضح الحافلات و وسائل النقل العمومي
101	12	صورة توضح حالة محطة المسافرين
101	13	صورة توضح حالة محطة المسافرين
101	14	صورة توضح حالة تجمع الحافلات في القطب الجامعي
101	15	صورة توضح حالة تجمع الحافلات في القطب الجامعي
102	16	صورة توضح حالة محطة المويلحة
102	17	صورة توضح حالة محطة المويلحة
102	18	صورة توضح حالة محطة لاروكاد
102	19	صورة توضح حالة محطة لاروكاد
103	20	صورة توضح حالة محطة حي 1000 مسكن
103	21	صورة توضح حالة محطة الجامعة
103	22	صورة توضح حالة موقف حي الورود
103	23	صورة توضح حالة المناهي
104	24	صورة توضح عدم وجود أماكن لانتظار الحافلة
104	25	صورة توضح الحالة الفيزيائية للطريق
104	26	صورة توضح وضعية الحافلة مع الطرق
105	27	صورة توضح مفترق الطرق عند سفار طبي
105	28	صورة توضح مفترق الطرق عند ساحة الشهداء
105	29	صورة توضح مفترق الطرق عند الجامعة
109	30	صورة تظهر الأكتظاظ داخل الحافلة
109	31	صورة توضح تأثير الحمولة الزائدة

قائمة المرفقات

الصفحة	رقم الشكل	محتوان و مضمون الشكل
92	01	شكل يبين تطور الخطيرة
110	02	شكل يبين اتجاه الذهاب للخط 1
111	03	شكل يبين اتجاه الأياض للخط 1
112	04	شكل يبين اتجاه الذهاب للخط 2
112	05	شكل يبين اتجاه الأياض للخط 2
113	06	شكل يبين اتجاه الذهاب للخط 3
114	07	شكل يبين اتجاه الأياض للخط 3
115	08	شكل يبين اتجاه الذهاب للخط 4
115	09	شكل يبين اتجاه الأياض للخط 4
116	10	شكل يبين اتجاه الذهاب للخط 5
117	11	شكل يبين اتجاه الأياض للخط 5
118	12	شكل يبين اتجاه الذهاب للخط 6
118	13	شكل يبين اتجاه الأياض للخط 6
119	14	شكل يبين اتجاه الذهاب للخط 8
120	15	شكل يبين اتجاه الأياض للخط 8
121	16	شكل يبين اتجاه الذهاب للخط 9
121	17	شكل يبين اتجاه الأياض للخط 9
122	18	شكل يبين اتجاه الذهاب للخط 10
122	19	شكل يبين اتجاه الأياض للخط 10
123	20	شكل يبين اتجاه الذهاب للخط 11
124	21	شكل يبين اتجاه الأياض للخط 11
125	22	شكل يبين اتجاه الذهاب للخط 12
125	23	شكل يبين اتجاه الأياض للخط 12
126	24	شكل يبين اتجاه الذهاب للخط 15
126	25	شكل يبين اتجاه الأياض للخط 15
127	26	شكل يبين اتجاه الذهاب للخط 16
128	27	شكل يبين اتجاه الأياض للخط 16
129	28	شكل يبين اتجاه الذهاب للخط 17

129	29	شكل يبين اتجاه الأياض للخط 17
130	30	شكل يبين اتجاه الضامات للخط 18
131	31	شكل يبين اتجاه الأياض للخط 18
136	32	مجتمع البحث
141	33	تمثيل بياني لتوزيع أفراد العينة حسب متغير الجنس
142	34	تمثيل بياني لتوزيع أفراد العينة حسب متغير مكان الإقامة
143	35	تمثيل بياني لتوزيع أفراد العينة حسب متغير الوضعية الوظيفية
144	36	تمثيل بياني لتوزيع أفراد العينة حسب متغير سبب التنقل
145	37	تمثيل بياني لتوزيع أفراد العينة حسب متغير وسيلة النقل المستعملة
146	38	تمثيل بياني لأسباب اختيار وسيلة النقل
147	39	تمثيل بياني لعدد مرات استعمال وسيلة النقل في الأسبوع
148	40	تمثيل بياني لتوزيع أفراد العينة حسب تقييمهم للخدمة من ناحية التغطية
149	41	تمثيل بياني لتوزيع أفراد العينة حسب تقييمهم للخدمة من ناحية السعر
150	42	تمثيل بياني لتوزيع أفراد العينة حسب تقييمهم للخدمة من ناحية السرعة التجارية
151	43	تمثيل بياني لتوزيع أفراد العينة حسب تقييمهم للخدمة من ناحية مواقع المواقف
152	44	تمثيل بياني لتوزيع أفراد العينة حسب تقييمهم للخدمة من ناحية الراحة
153	45	تمثيل بياني لتوزيع أفراد العينة حسب تقييمهم للخدمة من ناحية أماكن الجلوس المتوفرة
154	46	تمثيل بياني لتوزيع أفراد العينة حسب تقييمهم للخدمة من ناحية النظافة
155	47	تمثيل بياني لتوزيع أفراد العينة حسب تقييمهم للخدمة من ناحية الأمن
156	48	تمثيل بياني لتوزيع أفراد العينة حسب المشاركة
156	49	تمثيل بياني لتوزيع أفراد العينة حسب مشاركتهم في الدراسات
157	50	تمثيل بياني لتوزيع أفراد العينة حسب رغبتهم في العمل
158	51	تمثيل بياني لتوزيع أفراد العينة حسب الحماس و تكريس الوقت

قائمة الجداول

الصفحة	رقم الجدول	مخنوان و مضمون الجدول
51	5	جدول يوضع التطور السكاني لمدينة المسيلة بين 1966 و 2008
53	6	جدول يوضع تطور معدلات التركيز الحضري بمدينة المسيلة بين 1966 و 2008
63	7	جدول يوضع مساحات القطاعات لبلدية المسيلة
63	8	جدول يوضع توزيع السكان حسب القطاعات
64	9	جدول يوضع توزيع العمال حسب القطاعات
77	10	جدول يوضع الخطوط الحضرية المستغلة من طرفه الخواص و المؤسسة العمومية لمدينة المسيلة
81	11	جدول يوضع ملكية الناقلين للحافلات
81	12	جدول يوضع عدد المركبات للقطاع الخاص و العام
82	13	جدول يوضع الخطوط القطرية في شبكة النقل الجماعي لمدينة المسيلة
85	14	جدول يوضع الخطوط الدائرية في شبكة النقل الجماعي لمدينة المسيلة
87	15	جدول يوضع الخطوط المماسية في شبكة النقل الجماعي لمدينة المسيلة
90	16	جدول يوضع المواقع
90	17	جدول يوضع حمولة و أصناف الحافلات
91	18	جدول يوضع توزيع الحاضرة على الخطوط
92	19	جدول يوضع تطور الحاضرة
93	20	جدول يوضع أنواع الحافلات المستغلة
93	21	جدول يوضع أصناف و اعمار الحاضرة
94	22	جدول يوضع زمن و معدل السرعة لخطوط النقل الجماعي الحضري
97	23	جدول يوضع سعة خطوط النقل الجماعي
99	24	جدول يوضع عدد و حداث النقل اللازمة لكل خط
106	25	جدول يوضع مفترقات الطرق لمدينة المسيلة
109	26	جدول يوضع حجم المتنقلين اليومي لكل خط
140	27	جدول يوضع توزيع افراد العينة حسب الجنس
141	28	جدول يوضع توزيع افراد العينة حسب مكان الإقامة
142	29	جدول يوضع توزيع افراد العينة حسب الوضعية الوظيفية
143	30	جدول يوضع توزيع افراد العينة حسب سبب التنقل
144	31	جدول يوضع توزيع افراد العينة حسب وسيلة النقل المستعملة
145	32	جدول يوضع توزيع افراد العينة حسب سبب اختيار وسيلة النقل

146	33	جدول يوضح توزيع افراد العينة حسب عدد مرات استعمال وسيلة النقل في الاسبوع
147	34	جدول يوضح توزيع افراد العينة حسب تقييمهم للخدمة من ناحية التغطية
148	35	جدول يوضح توزيع افراد العينة حسب تقييمهم للخدمة من ناحية السعر
149	36	جدول يوضح توزيع افراد العينة حسب تقييمهم للخدمة من ناحية السرعة التجارية
150	37	جدول يوضح توزيع افراد العينة حسب تقييمهم لموقع المواقف
151	38	جدول يوضح توزيع افراد العينة حسب تقييمهم للخدمة من ناحية الراحة
152	39	جدول يوضح توزيع افراد العينة حسب تقييمهم للخدمة من ناحية توفر أماكن الجلوس
153	40	جدول يوضح توزيع افراد العينة حسب تقييمهم للخدمة من ناحية النظافة
154	41	جدول يوضح توزيع افراد العينة حسب تقييمهم للخدمة من ناحية الامن
155	42	جدول يوضح توزيع افراد العينة حسب نوع المشاركة
156	43	جدول يوضح توزيع افراد العينة حسب مشاركتهم في الدراسات
157	44	جدول يوضح توزيع افراد العينة حسب رغبتهم في العمل
158	45	جدول يوضح توزيع افراد العينة حسب الحماس و تكريس الوقت
159	46	جدول يوضح الخطوط المحتفظ بها
162	47	جدول يوضح بطاقة تقنية للخطوط المعدلة
163	48	جدول يوضح عدد وحدات النقل اللازمة للخط

قائمة المخططات

الصفحة	رقم المخطط	عنوان و مضمون المخطط
46	01	موقع ولاية المسيلة من الجزائر
47	02	موقع بلدية المسيلة من الولاية
48	03	موقع مدينة المسيلة من المحيط الجاور
50	04	حركة الرياح خاصة بمدينة المسيلة
56	05	مرحلة الرومان 106 ق م
57	06	مرحلة الأتراك 1500 م
58	07	مرحلة الاستعمار من 1941 الى 1962
59	08	مرحلة ما بعد الاستقلال 1962 الى 1975
60	09	مرحلة ما بين 1975 الى 1986
61	10	المرحلة ما بعد 1986
65	11	تقسيم القطاعي لمدينة المسيلة
67	12	اتجاه التوسع
71	13	الطرق المهيكلت لمدينة المسيلة
72	14	تموضع التجميزات في مدينة المسيلة
80	15	حركة النقل الجماعي بمدينة المسيلة
84	16	الخطوط القطرية في شبكة النقل
86	17	الخطوط الدائرية في شبكة النقل
88	18	الخطوط المماسية في شبكة النقل
107	19	مخطط النقاط السوداء لمدينة المسيلة
110	20	مخطط الخط رقم 01
111	21	مخطط الخط رقم 02
113	22	مخطط الخط رقم 03
114	23	مخطط الخط رقم 04
115	24	مخطط الخط رقم 05
117	25	مخطط الخط رقم 06
119	26	مخطط الخط رقم 08
120	27	مخطط الخط رقم 09
122	28	مخطط الخط رقم 10

123	29	منطط الخط رقم 11
124	30	منطط الخط رقم 12
126	31	منطط الخط رقم 15
127	32	منطط الخط رقم 16
128	33	منطط الخط رقم 17
130	34	منطط الخط رقم 18
161	35	مسار الخط 2 المعدل
162	36	مسار الخط 8 المعدل
164	37	مسار الخط 19 المقترح

فهرس العناوين

01.....الوجهة.

02.....المقدمة.

الفصل التمهيدي: مدخل عام

041-الإشكالية

052-الفرضيات

053-الهدف من الدراسة

054- أسباب اختيار الموضوع ومجال الدراسة

065- المنهج ووسائل البحث المتبعة

061-5- المنهج

062-5- التقنيات المستعملة

086- هيكل المذكرة

الفصل الاول: مفاهيم عامة

10تمهيد

111-1- التاصيل النظري لخدمة النقل الحضري الجماعي

111-1-1- تعريف النقل

111-1-2- مفهوم النقل الحضري

121-1-3- مفهوم النقل العمومي للمسافرين

121-1-4- النقل العمومي الحضري

121-1-5- أنواع النقل العمومي الحضري للمسافرين

121-1-5-1- النقل بالحافلات

- 12 |1-5-2- النقل بالمركبات المجهزة
- 13 |1-6- التنقلات الحضرية
- 13 |1-6-1- أنواع التنقلات
- 15 |1-6-2- أسباب التنقلات
- 16 |2- نوعية الخدمة المقدمة في مجال النقل العمومي
- 16 |1-2- تعريف الخدمة
- 16 |2-2- مفهوم النوعية
- 16 |2-3- نوعية الخدمة
- 17 |2-4- نوعية الخدمة المقدمة في نشاط النقل العمومي الحضري
- 17 |1-4-2- الوقت
- 17 |2-4-2- الراحة
- 17 |2-4-3- الأمن
- 18 |2-4-4- التسعيرة
- 18 |2-4-5- النظامية
- 18 |2-4-6- المعاملة
- 18 |3- مخطط النقل الحضري في المدينة
- 18 |1-3- مفهوم مخطط النقل
- 19 |2-3- علاقة مخطط النقل الولائي بمخطط النقل الحضري
- 19 |3-3- علاقة مخطط النقل الحضري بمخطط حركة المرور
- 19 |3-4- مفهوم مخطط النقل الحضري
- 20 |4- العناصر المكونة لمخطط النقل الحضري

- 20 مجال الدراسة وآفاقها |1-4-1
- 21 مفهوم الخيط الحضري وكيفية تحديده |2-4-2
- 21 من يقوم بإعداد مخطط النقل الحضري |3-4-3
- 21 شروط إعداد مخطط النقل الحضري |5-4-5
- 22 الشروط القانونية |1-5-1
- 22 الشروط التقنية |2-5-2
- 22 مراحل إعداد مخطط النقل الحضري |1-2-5
- 22 جمع البيانات |1-1-2-5
- 24 دراسة العرض |2-1-2-5
- 25 دراسة الطلب |3-1-2-5
- 25 تعريف شبكة النقل الحضري الجماعي |6-1-2-5
- 25 مكونات شبكة النقل الحضري الجماعي |1-6-1
- 25 المنشآت الطرقية |1-1-6-1
- 26 ترتيب الخطوط |2-1-6-2
- 27 رؤوس الخطوط |3-1-6-3
- 27 نقاط التوقف |4-1-6-4
- 29 المحطة الحضرية |5-1-6-5
- 30 السرعات المطبقة في النقل الجماعي الحضري |6-1-6-6
- 31 وسائل النقل الجماعي الحضري |2-6-2
- 31 تعريف وسيلة النقل |1-2-6-1
- 31 أنواع وسائل النقل الجماعي الحضري |2-2-6-2

31	..... |6-2-3- تجهيزات وسيلة النقل العمومي
33	..... |1- مفاهيم أولية للمشاركة
33	..... |1-1- مفهوم المجتمع
33	..... |1-2- مفهوم المشاركة الشعبية
34	..... |1-3- مفهوم التواصل التشاركي
34	..... |1-4- مفهوم التشارك
34	..... |1-5- مفهوم المشاركة
34	..... |1-6- انواع المشاركة
35	..... |1-7- المقاربة التشاركية
37	..... |1-8- التخطيط
37	..... |1-9- التخطيط التشاركي
37	..... |2- قراءة لفعل المشاركة في ضوء قانون التعمير بالجزائر
42	..... |3- قراءة لفعل المشاركة في ضوء القرآن الكريم والسنة
42	..... |3-1- معنى الشورى
42	..... |3-2- الشورى في القرآن الكريم

الفصل الثاني: الدراسة التحليلية

45	..... تمهيد
46	..... |- تقديم المدينة
46	..... |1- تقديم ولاية المسيلة
47	..... |2- تقديم بلدية المسيلة
49	..... |- الدراسة الطبيعية

49	1-1-المظهر الجغرافي
49	2-2-المعطيات المناخية
51	3-3-الدراسة السكانية
51	1-3-التطور السكاني
52	2-3-التركيز الحضري
53	4-3-الدراسة العمرانية
53	1-4-محة تاريخية عن نشأة مدينة المسيلة
54	1-1-4-المرحلة الأولى (ما قبل 1830م)
54	2-1-4-المرحلة الثانية (1830م-1962م)
55	3-1-4-المرحلة الثالثة بعد 1962م
62	2-4-القطاعات في المدينة
63	1-2-4-معطيات سوسيو لوجية ومعطيات ديمغرافية
66	4-4-البنية العامة للمدينة
66	1-4-4-خطة المدينة واتجاه التوسع
68	2-4-4-الطرق الهيكلية للمدينة
68	1-2-4-4-الطرق الوطنية
69	2-2-4-4-الطرق الولائية
69	3-2-4-4-الطرق البلدية
69	4-2-4-4-المحاور الرئيسية في المدينة
72	3-4-4-التجهيزات
73	خلاصة

الفصل الثالث: وضعية النقل الجماعي في الوسط الحضري لمدينة المسيلة

75	تمهيد
76	أ- النقل الحضري الجماعي بمدينة المسيلة
76	أ-1- نشأة النقل الحضري الجماعي بمدينة المسيلة
76	أ-1-1- بداية استعمال الحافلات
76	أ-1-2- ميلاد شبكة النقل الحضري
76	أ-2- شبكة النقل الجماعي الحالية
77	أ-2-1- تقديم الشبكة الحالية للنقل الحضري الجماعي لمدينة المسيلة
81	أ-2-1-1- القطاع العام والقطاع الخاص
82	أ-2-2- مسارات الخطوط وأنواعها
82	أ-2-2-1- الخطوط القطرية
85	أ-2-2-2- الخطوط الدائرية
87	أ-2-2-3- الخطوط المماسية
89	أ-2-2-4- خطوط الشعاعية
89	أ-3- تصنيف المحطات و المواقع
89	أ-3-1- المحطات
89	أ-3-2- المواقع
90	أ-4- الاستغلال على الشبكة
91	أ-5- كيفية استغلال الخطوط
92	أ-6- مستوى الخدمات على الخطوط
92	أ-6-1- أنواع الحافلات المستغلة

93	7- أصناف وأعمار الحظيرة
93	8- زمن الرحلة
94	9- سرعة الرحلة
95	10- التسعيرة
96	11- تنظيم الرحلات
96	1-11- دور الإدارة
97	2-11- دور الناقلين
97	12- حساب سعة خطوط النقل الجماعي
97	1-12- سعة الخط
98	2-12- فترة التقاطر
98	3-12- حساب عدد وحدات النقل اللازمة على الخط
99	4-12- دورة وحدة النقل
99	13- طرق زيادة سعة الخطوط
100	|| واقع النقل الجماعي الحضري بمدينة المسيلة
100	|| 1- أهم مشاكل النقل الجماعي الحضري في مدينة المسيلة
100	|| 2- علاقة المواقع باصناف الحافلات
100	|| 3- الهياكل القاعدية للنقل الحضري الجماعي بالحافلات
100	|| 1-3- المحطات
100	|| 1-3-1- المحطة الرئيسية
101	|| 2-3-1- المحطات الثانوية
101	|| 3-3-1- المحطات الفرعية

103	.....	المواقف	2-3-||
104	.....	وضعية الطرق	3-3-||
104	.....	مفترقات الطرق	4-3-||
106	.....	مفترقات الطرق لمدينة المسيلة	5-3-||
108	.....	مشاكل الاستغلال	1-4-||
108	.....	مشكل التسعيرة	2-4-||
108	.....	مشكل المرودية	3-4-||
108	.....	حجم المتقلين	1-3-4-||
110	.....	حمولة الحافلات	4-4-||
132	.....	الخلاصة	

الفصل الرابع: الدراسة التطبيقية

134	.....	تمهيد	
135	.....	نتائج الاستمارة	1-||
135	.....	الاطار العام للدراسة	1-1-||
135	.....	حدود البحث	1-1-1-||
135	.....	الحدود الموضوعية	1-1-1-||
135	.....	الحدود الزمنية	2-1-1-||
135	.....	الحدود المكانية	3-1-1-||
135	.....	منهج البحث	2-1-||
135	.....	مجتمع البحث	3-1-||
136	.....	عينة البحث	4-1-||

136	.....	1-5-1- كيفية اختيار عينة البحث
136	.....	1-6-1- أداة البحث
137	.....	1-7-1- طريقة جمع المعلومات
137	.....	1-8-1- تطبيق أداة البحث
137	.....	1-9-1- عرض محتوى الاستمارة
137	.....	1-10-1- توزيع الاستمارة
138	.....	2- تحليل المعلومات وتفسيرها
138	.....	2-1- مرحلة تهيئة المعلومات لتحليل
139	.....	2-1-1- مراجعة المعلومات
139	.....	2-2-1- تبويب المعلومات
139	.....	2-3-1- تفرغ المعلومات
139	.....	2-2-2- مرحلة تحليل المعلومات
139	.....	2-2-1- التحليل الكيفي
140	.....	2-2-2- التحليل الكمي
140	.....	2-3-2- مرحلة التفسير
140	.....	3- تحليل وتفسير حصيلة الدراسة الميدانية
140	.....	3-1- عينة البحث وخصائصها
159	.....	||- اقتراحات تمس الجانب الفضائي
159	.....	||-1- مبادئ التدخل
159	.....	||-1-1- ضمان النغطية الجيدة لمختلف أحياء المدينة
159	.....	||-1-1-1- مجال تأثير الخطوط

160	..... الخطوط المعدلة
164	..... 2-1-1-|| التدخل النقطي على بعض المواقع والمحطات بإعادة تهيئتها
164	..... 1-2-1-|| على مستوى المحطات
164	..... 2-2-1-|| على مستوى المواقع
164	..... 3-1-1-|| تسهيل عملية تدفق الحركة الميكانيكية بإعادة تهيئة بعض المفترقات
165	..... 1-1-1-|| اقتراحات تمس الجانب التسييري
166	..... خلاصة

الملحقات

167	..... المراجع
168	..... الملاحق
174	..... فهرس الصور
175	..... فهرس الاشكال
176	..... فهرس الجداول
178	..... فهرس المخططات



تم بحمد الله

