الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
République Algérienne Démocratique et Populaire
وزارة التعليم العالي و البحث العلمي
Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique
كلية علوم الأرض و الكون
Faculté des Sciences de la Terre et de l'Univers
قسم الجغرافيا و التهيئة الاقليمية
Département de Géographie et de l'Aménagement du Territoire

مذكرة لنيل شهادة ماستر

ميدان: علوم الأرض والكون

الشعبة: الجغرافيا والتهيئة الإقليمية

التخصص: مدن ديناميكية مجالية والتسيير

العلاقة بين المدينة والريف من خلال النقل شبه الحضري بغليزان

من إنجـــــاز:

حراث حنان

تحت إشراف:

أ.د معاشو حاج محمد

أمام لجنـــة المناقشـــة المكونة من:

الأستـــــاذ	الرتبة	الجامعة	الصفة
يوسفي بدر الدين	أستاذ التعليم العالي	جامعة وهران 2 ـ محمد بن أحمد ـ	رئيسا
معاشو حاج محمد	أستاذ التعليم العالي	جامعة وهران 2 ـ محمد بن أحمد ـ	مشرفا
بن زخروفة خليفة	أستاذ محاضر ب	جامعة وهران 2 ـ محمد بن أحمد ـ	مناقشا

الموسم الجامعي: 2025_2026

بسم الله الرحمن الرحيم

شكر وعرفان

الحمد لله الذي بنعمته تتم الصالحات، والصلاة والسلام على أشرف المرسلين،

أتقدم بجزيل الشكر وعظيم الامتنان إلى الأستاذ المشرف على هذه المذكرة، على ما قدمه لي من توجيهات علمية قيمة،

ونصائح بناءة، وملاحظات دقيقة، كان لها بالغ الأثر في توجيه هذا البحث وإخراجه في صورته النهائية. فله مني فائق الاحترام والتقدير.

كما أتوجه بخالص الشكر والتقدير إلى جميع أساتذتي الأفاضل، الذين ساهموا في تكويني العلمي والأكاديمي، ولم يبخلوا علينا بعلمهم وخبرتهم طوال سنوات الدراسة.

ولا يفوتني أن أشكر كل من ساعدني من قريب أو بعيد في إنجاز هذه المذكرة، سواء بالنصح أو التوجيه أو الدعم المعنوي،

وكل من كان له دور، ولو بكلمة طيبة أو تشجيع صادق.

وفي الختام، أسأل الله عز وجل أن يجعل هذا العمل خالصا لوجهه الكريم. وأن ينفع به، وأن يوفق الجميع لما فيه الخير والصلاح.

الإهداء

إلى الذي رنّ اسمي بأجمل الألقاب، من دعمني بلا حدود وأعطاني بلا مقابل، من علّمني أن الدنيا كفاح وسلاحها العلم والمعرفة، وكان سندي وقدوتي بعد الله...

إلى أبي الغالي.

إلى من جعل الله الجنة تحت قدميها، واحتضنتني بقلبها قبل يديها، وسهرت لياليها من أجلي، وكانت لي الشمعة التي تنير دربي في الظلمات...

إلى أمي الحبيبة.

إلى من كانوا عوناً لي وسنداً في مسيرتي، وتقاسمت معهم أجمل اللحظات وأصعبها...

إلى إخوتي وأخواتي.

إلى كل أفراد عائلتي الكريمة.

إلى أساتذتي الأفاضل الذين أناروا طريقي بالعلم والمعرفة.

إلى أصدقائي وزملائي الذين رافقوني طوال مشواري الدراسي.

إلى كل من مدّ لي يد العون من قريب أو بعيد.

أهديكم ثمرة هذا الجهد المتواضع، راجيةً من الله أن يجعله علماً نافعاً، وأن يوفقني لما فيه الخير والسداد.

والحمد لله الذي بنعمته تتم الصالحات.

أهديكم ثمرة هذا الجهد المتواضع، راجيةً من الله أن يجعله علماً نافعاً، وأن يوفقني لما فيه الخير والسداد.

والحمد لله الذي بنعمته تتم الصالحات.

مدخل عام

مقدمة عامة:

يعتبر النقل عنصرا اساسيا وحتميا لتطور المجتمعات وتقدمها لأنه يعمل على خلق ديناميكية وتكامل بين المراكز العمرانية داخل المجال، نظرا لمساهمته الفعالة في تكامل كافة الأنشطة البشرية. "فشبكة المواصلات هي كالشرايين في جسم الانسان اذا حجب الدم عن عضو ما فانه يتعفن ويموت وهكذا المناطق التي تكون موصولة بشبكة المواصلات فإنها تنتعش وتزدهر ويحدث ركود في المناطق المعزولة والنائية." (غرابي، 2009)

تشكل العلاقة بين المدينة والريف أحد أهم المحاور الديناميكية في جغرافية العمران والتخطيط الإقليمي المعاصر، حيث لم تعد هذه العلاقة تقتصر على الاستقلالية او التبعية، بل تحولت إلى حركة مستمرة من التكامل والاندماج الوظيفي، أفرزت ما يعرف اليوم بـ المجالات شبه الحضرية(Les espaces périurbains) . وضمن هذه الديناميكية، يبرز النقل شبه الحضري (Le transport périurbain)ليس فقط كوسيلة تقنية لقطع المسافات، بل كشريان حيوي، وأداة هيكلية، ومؤشر حقيقي على مدى ارتباط الريف بالمدينة وتأثره بنموها الإشعاعي. إن النقل هو الأداة التي تحول المسافة الجغرافية الفاصلة إلى صلات يومية تضمن تدفق اليد العاملة، السلع، والخدمات.

ومن هذا المنطلق يمكن القول أن الريف والمدينة لا يربطهما التبادل الاقتصادي فقط بل يمتد ليشمل التبادل الاجتماعي، ويتمثل هذا التبادل عن طريق حلقة وصل حيوية بين الفضاءين (المدينة والريف). فهو يقلص المسافات ويمتص الفوارق وانماط العيش، كما انه يساهم في اعادة توزيع الانشطة والخدمات.

تعتبر مجمعة غليزان نموذجا مثاليا ودالا لدراسة هذه العلاقة التفاعلية؛ اذ ان المجمعة العمرانية، تشهد توسعا رأسيا وأفقيا متسارعا، ولم تعد تقتصر على حدودها الإدارية الضيقة، بل امتدت شبكة علاقاتها لتستوعب وتضم الهوامش والأرياف المحيطة بها (مثل ضواحي بن داود، سيدي امحمد بن عودة، المطمر، وغيرها من التجمعات الثانوية والدواوير). هذا الامتداد العمراني خلق طلبا مجتمعيا هائلا وغير مسبوق على الحركة والتنقل اليومي، بدافع العمل، الدراسة أو

التنقل الى الخدمات الصحية والإدارية المتمركزة في قلب المدينة المركزية. فيتدخل النقل شبه الحضري ليلعب دور "الناظم الإقليمي" الذي يربط هذه الأطراف الريفية بالمركز، ويسهم في فك العزلة عن سكان الأرياف وتأمين اندماجهم في الديناميكية الاقتصادية للمدينة.

ومع ذلك، فإن دراسة النقل الشبه الحضري في مجمعة غليزان تكتسي أهمية خاصة، باعتباره أحد العناصر الأساسية في تنظيم العلاقة بين المدينة والريف، ودعم الحركية اليومية للسكان بين مختلف التجمعات السكانية والمركز الحضري. ومن هذا المنطلق، تسعى هذه الدراسة إلى تحليل واقع هذا القطاع، والوقوف على خصائص شبكته ومستوى تغطيتها للمجال، ومدى استجابتها لمتطلبات التنقل، مع إبراز دوره في تعزيز التكامل الوظيفي بين المدينة ومحيطها الريفي، بما يساهم في فهم واقعه وتحديد السبل الكفيلة بتطويره بما يخدم أهداف التنمية المحلية. ومن ثم تمثل دراسة النقل الشبه الحضري مدخلًا مهمًا لفهم طبيعة التنمية الإقليمية في الولاية، وإبراز دوره في تعزيز التكامل بين المدينة والريف، والوقوف على مدى مساهمته في دعم التنمية المحلية.

الاشكالية:

تعتبر مجمعة غليزان قطبا حضريا ناميا يشهد ديناميكية عمرانية واقتصادية متسارعة، نتج عنها امتداد مجالي واضح نحو هوامشها الريفية المحيطة. هذا التوسع لم يعد يقتصر على الجانب العمراني، بل أفرز تداخلا وظيفيا كبيرا أدى إلى ظهور حركية يومية كثيفة للسكان (عمال، طلبة، او التنقل لقضاء الحاجيات اليومية) من المجالات شبه الحضرية والريفية نحو المركز الحضري لغليزان.

وعلى إثر هذه التحولات برز النقل شبه الحضري كأداة تنظيمية أساسية لضبط العلاقة بين المدينة والريف، إذ يعد الوسيلة التي تترجم هذا الرابط إلى واقع ملموس من خلال شبكات الطرق التي تربط المدينة ومحيطها. غير أن تسارع وتيرة النمو العمراني وارتفاع حجم الطلب على التنقل، طرح عدة تساؤلات حول مدى قدرة هذا القطاع على مواكبة التحولات الراهنة.

ومن هنا تتبلور المشكلة البحثية في معرفة مدى نجاعة قطاع النقل شبه الحضري في تحقيق تكامل وتوازن وظيفي بين المدينة ومحيطها بمجمعة غليزان، وإذا كان يتماشى التطورات العمرانية والديمغرافية السريعة للمنطقة.

وبناء على ذلك، يمكن صياغة السؤال الرئيسي للدراسة كالتالي:

ما هو واقع النقل شبه الحضري بمجمعة غليزان؟ وكيف يساهم في هيكلة العلاقة الوظيفية والحركية اليومية بين المدينة المركزية وريفها المحيط؟

لتفكيك السؤال الرئيسي والإحاطة بكل جوانب الموضوع، نطرح الأسئلة الفرعية التالية:

- **الشق الجغرافي والعمراني:** ما هي الملامح الجغرافية والعمرانية لمجمعة غليزان وهوامشها الريفية؟ وما هي الخصائص التقنية والكمية لشبكة النقل شبه الحضري الحالية (عدد الخطوط، المتعاملين، والمخططات الموجهة للقطاع)؟

- **الشق السوسيو-اقتصادي (الحركية):** ما هي طبيعة وأسباب الحركية اليومية (الهجرة التناوبية) لسكان الريف نحو مجمعة غليزان؟ وما هي الفئات الأكثر استخداماً للنقل شبه الحضري؟

- **الشق التقييمي والتخطيطي:** ما هي أبرز المشكلات والاختلالات التخطيطية والتنظيمية التي يواجهها النقل شبه الحضري بمجمعة غليزان، وكيف تؤثر على جودة الحياة اليومية للمواطن وعلى التوازن الإقليمي للمنطقة؟

فرضيات البحث

للإحاطة بموضوع الدراسة انطلقنا من الفرضيات التالية لتكون بمثابة الإجابات المؤقتة للإشكالية المطروحة:

- **الفرضية الأولى (خاصة بالواقع العمراني وشبكة الطرقات):** يتميز التوزيع الجغرافي لخطوط النقل شبه الحضري بمجمعة غليزان بالا توازن، حيث تحظى المحاور ذات التوسع العمراني السريع والمحاذية للطرق الوطنية (مثل بلدية بن داود) بتغطية أكبر، مقارنة بالتجمعات الريفية الثانوية أو المداشر المعزولة".

- **الفرضية الثانية (خاصة بطبيعة الحركية والارتباط الوظيفي):** تعد الجامعة (جامعة أحمد زبانة بغليزان) ومناطق النشاط الاقتصادي والإداري في المركز هي المحرك الأساسي للحركية اليومية شبه الحضرية، وتعتبر فئتا الطلبة والعمال الأقل دخلا هما الأكثر اعتمادا وظيفيا على هذا النقل.

- **الفرضية الثالثة (خاصة بالتأثير التنموي والتنظيمي):** يؤدي ضعف تنظيم قطاع النقل شبه الحضري (غياب مخطط نقل حديث، نقص وسائل النقل العام التابعة للمؤسسة العمومية ETUR، وغلبة الناقلين الخواص) إلى زيادة تكلفة التنقل وضياع الوقت، مما يعيق الاندماج الكامل للريف في ديناميكية مجمعة غليزان ويكرس تبعيته للمركز بدل تحقيق التكامل.

أهمية الدراسة:

تستمد هذه الدراسة أهميتها البالغة من أبعاد معرفية، وتخطيطية، وسوسيو-اقتصادية تتماشى مع الديناميكية التي تشهدها المقاربات الجغرافية والتعميرية الحديثة في الجزائر، وتتجلى هذه الأهمية في النقاط المفصلية التالية:

- **الأهمية العلمية والمعرفية (المفهوم المجالي):** تساهم هذه الدراسة في إثراء الأدبيات الجغرافية حول مفهوم "المجمعة العمرانية (Agglomeration) "والمجالات الانتقالية (شبه الحضرية) في الجزائر، وتحديدا في منطقة الغرب الجزائري. فمجمعة غليزان تمثل مختبرا حيا لدراسة تآكل الحدود التقليدية بين المدينة والريف، حيث تقدم الدراسة تكييفا نظريا وميدانيا لكيفية تحول وسائل النقل من مجرد أدوات عبور مادية إلى هياكل فضائية تعيد رسم الخارطة العمرانية.

-**الأهمية التخطيطية والتنظيمية:** يأتي هذا الموضوع في وقت تواجه فيه مجمعة غليزان توسعا عمرانيا أفقيا هائلا وضغطا ديمغرافيا كبيرا على مركزها الإداري والاقتصادي. تبرز الأهمية هنا في تشريح مدى نجاعة "مخططات النقل وشبكات الحركة" وقدرتها على مواكبة أدوات التهيئة والتعمير المحلية (كالمخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير PDAU ومخططات شغل الأراضي POS)، مما يجعل البحث أداة تقييمية ومصدرا معلوماتيا يمكن الاعتماد عليه لتصحيح الاختلالات المجالية بين البلديات المكونة للمجمعة (مثل غليزان، بن داود، والمطمر)

- **الأهمية السوسيو-اقتصادية (استقرار الساكنة):** تكمن أهمية دراسة النقل شبه الحضري في ارتباطه المباشر بالعدالة المجالية والاجتماعية؛ فالنقل الفعال هو الضامن الأساسي لفك العزلة عن سكان الأرياف والمداشر المحيطة بغليزان، وتسهيل وصولهم اليومي إلى سوق الشغل، ومقاعد الدراسة بجامعة غليزان، والمرافق الصحية الاستشفائية. كما أن فهم هذه العلاقة يساعد على إبراز دور النقل في كبح ظاهرة النزوح الريفي النهائي، من خلال تعويضه بـ "التنقلات التناوبية اليومية"، مما يضمن استقرار السكان في بيئتهم الريفية الأصلية مع الاستفادة من مزايا المدينة.

أهداف الدراسة

تسعى هذه الدراسة الميدانية والنظرية إلى تحقيق حزمة من الأهداف المترابطة، والتي تصب في مجملها نحو فهم وتطوير قطاع النقل شبه الحضري بمجمعة غليزان، ويمكن حصرها فيما يلي:

- **الهدف التشخيصي (واقع الشبكة):** جرد وتقييم واقع شبكة النقل شبه الحضري الحالي في مجمعة غليزان، من خلال تحديد المسارات والخطوط، وحجم تدفق الحافلات وسيارات الأجرة، ومعرفة حجم التغطية الكمية والنوعية التي يوفرها المتعاملون (القطاع العام ممثلاً بمؤسسة النقل الحضري وشبه حضريETUR ، والقطاع الخاص).
- **الهدف التحليلي (الحركية الساكنة):** تحليل أنماط الحركية اليومية وسلوك التنقل لدى الساكنة شبه الحضرية والريفية، عبر تحديد أوقات الذروة، فترات الانتظار، الأهداف الأساسية للتنقل (عمل، دراسة، خدمات)، ومعرفة الفئات الاجتماعية الأكثر حركية واعتماداً على وسائل النقل هذه.

- **الهدف التقويمي (رصد الاختلالات):** الكشف عن مواطن الخلل، والنقاط السوداء، والعجز التنظيمي والهيكلي في شبكة الطرقات والمحطات، وكذا تبيان التحديات القانونية والإدارية التي تواجه تسيير هذا القطاع محلياً.

- **الهدف الاستشرافي والتخطيطي:** صياغة رؤية مستقبلية ومجموعة من المقترحات والحلول العملية الموجهة للقائمين على قطاع التخطيط والنقل بولاية غليزان. يهدف ذلك إلى وضع تصور لـ "مخطط نقل شبه حضري متكامل ومستدام" يسهم في خلق توازن حقيقي، ويحد من تبعية الريف المطلقة للمدينة، ويضمن اندماجه التنموي الفعال ضمن مجمعة غليزان الكبرى.

صعوبات البحث:

لقد واجهت عدة صعوبات من بينها صعوبة الحصول على المعلومات من المديريات والمؤسسات التابعة للدولة مما أدى الى استنفاد الكثير من الوقت وضياعه.

التردد المستمر على المؤسسات للحصول على المعلومات.

قلة المصادر والمعلومات عن الموضوع.

منهجية البحث:

من أجل الإجابة على الأسئلة المطروحة في الإشكالية اعتمدنا المنهجية التالية:

1_**مرحلة البحث النظري:** في هذه المرحلة قمنا بالاطلاع على بعض المصادر العلمية من كتب ومذكرات ومقالات علمية متعلقة بهذا الموضوع لتكوين فكرة عامة عن موضوع البحث (أو رصيد يساعدنا على الإلمام بالموضوع).

2_**مرحلة التحقيق الميداني:** تتمثل هذه المرحلة في التحقيق الميداني، بحيث اعتمدنا على مصادر متعددة وهي كالتالي الملاحظة المباشرة، المسح الميداني، بالإضافة المعطيات الإحصائية والتقنية والمقابلة مع المؤسسات والهيئات التي لها علاقة بالموضوع وهي كل من:

- مديرية البرمجة ومتابعة الميزانية.
- مديرية النقل لولاية غليزان.
- الديوان الوطني للإحصائيات ONS
- البلدية.
- مديرية التعمير والبناء لبلدية غليزان.
- لمؤسسة العمومية للنقل الحضري وشبه الحضري Etur غليزان.
- بحيث تم التحقيق الميداني عن طريق 220 استمارة، بين التحقيق المباشر وغير المباشر، موجهة لسكان الريف والمدينة المستعملون لتقييم خدمة النقل شبه الحضري في مجمعة غليزان، وكان التحقيق مع سكان الريف مباشرا وغير مباشر مع سكان المدينة.

- توزيع الاستمارات :

الجدول رقم 01: يمثل توزيع العينات (الاستمارات).

منطقة الإقامة	عدد الاستمارات
دوار التفافحة	25
دوار أولاد محمد	25
دوار الجلطي	25
دوار البخايرية	25
دوار المقان	25
دوار الشرايطية	25
أوفلا 2	20
مزرعة بن يمينة	10
مدينة غليزان	40
المجموع	220

المصدر : من إعداد الطالبة سنة 2026 .

3 _مرحلة تحليل ومعالجة المعطيات: يتم خلالها معالجة المعطيات المتحصل عليها من خلال التحقيق الميداني والمقابلات مع المديريات المذكورة سابقا وذلك من خلال:

معالجة معطيات الاستمارة عن طريق برنامج Excel واستخراج الجداول والرسومات البيانية من أجل التحليل والمقارنة.

استخدام برنامج ArcGIS من أجل إنجاز خرائط لتسهيل القراءة وإيضاح المعطيات.

تدعيم البحث ببعض الصور لمنطقة الدراسة.

المخطط العام لكتابة المذكرة:

لتحقيق أهداف الدراسة والإجابة عن الإشكالية المطروحة المتعلقة بالعلاقة بين المدينة والريف من خلال النقل شبه الحضري في مجمعة غليزان، تم تقسيم البحث إلى ثلاثة فصول متكاملة ومترابطة.

خصص الفصل الأول للإطار النظري والمفاهيمي للدراسة، حيث تم التطرق إلى مختلف المفاهيم المرتبطة بموضوع البحث، وعلى رأسها النقل، والنقل شبه الحضري، والمدينة، والريف، والمجمعة الحضرية، كما تم تقديم الخصائص الطبيعية والبشرية والعمرانية لمجمعة غليزان باعتبارها مجال الدراسة.

أما الفصل الثاني فقد خصص لدراسة واقع قطاع النقل شبه الحضري بمجمعة غليزان، حيث تم التطرق إلى تطور قطاع النقل في الجزائر، والفاعلين المتدخلين في تسييره، بالإضافة إلى دراسة شبكة الطرقات وتصنيفها، وتحليل خطوط النقل شبه الحضري ومساراتها ومجال تغطيتها.

في حين تناول الفصل الثالث الدراسة الميدانية، وذلك من خلال تحليل نتائج الاستبيان الموجه إلى مستعملي النقل شبه الحضري، حيث تم دراسة الخصائص السوسيو-ديموغرافية للمستجوبين، وأنماط تنقلهم، ومستوى رضاهم عن خدمات النقل، إضافة إلى إبراز أهم المشاكل التي تواجههم ومدى مساهمة النقل شبه الحضري في تعزيز العلاقة بين المدينة والريف داخل مجمعة غليزان.

وقد سمح هذا التسلسل المنهجي بالانتقال من الجانب النظري إلى الجانب التطبيقي، ومن دراسة المجال وخصائصه إلى تحليل واقع النقل شبه الحضري وتقييم دوره في تنظيم العلاقات المجالية بين المدينة والريف.

الفصل الأول: الإطار النظري والمفاهيمي وخصائص مجمعة غليزان

مقدمة الفصل الأول

يمثل ضبط المفاهيم وتحديد المصطلحات جغرافيا وعمرانيا خطوة منهجية إلزامية والركيزة الأساسية التي تنبني عليها أي دراسة علمية رصينة؛ إذ لا يمكن تشريح الواقع الميداني لأي ظاهرة مجالية دون استيعاب الأطر النظرية والمفاهيمية التي تحكمها. وفي سياق بحثنا المتعلق بدراسة "علاقة المدينة بالريف من خلال النقل شبه الحضري بمجمعة غليزان"، نجد أنفسنا أمام تداخل مفاهيمي معقد يعكس التحولات الحاصلة في المجال، حيث انقطعت الحدود التي كانت تفصل بين المجال الحَضري كمركز والمجال الريفي كأطراف، تسمح بظهور فضاءات انتقالية مختلطة تمزج بين الخصائص الحضرية والريفية.

يسعى هذا الفصل التمهيدي إلى بناء أرضية نظرية متكاملة من خلال استعراض وتدقيق التعريفات اللغوية، والاصطلاحية، والإدارية (وفق التشريع والمنظومة العمرانية الجزائرية) لكل مصطلح على حدى، مع إسقاط هذه المفاهيم النظريّة على الخصائص المجالية لـ مجمعة غليزان وضواحيها.

كما يتطرق هذا الفصل إلى الموقع الجغرافي والإداري لمجمعة غليزان وإبراز خصائصها المجالية، مع تقديم لمحة تاريخية توضح مراحل تطور مجمعة غليزان.

ويتناول أيضا دراسة سكنية تبرز تطور العمران عبر مختلف الفترات، ودراسة سكانية للمجمعة والمناطق الريفية التابعة لها، من خلال تحليل تطور السكان وتوزيعهم المجالي، وذلك قصد توفير قاعدة معرفية تساعد على فهم واقع النقل الشبه الحضري.

المدينة (La Ville)

- التعريف اللغوي

مُشتقة في المعاجم العربية من الفعل (مَدَنَ) أي أقام بالمكان، والمَدِينَةُ هي الحِصْنُ المبني في صقع من الأرض، وتجمع على مُدُن ومَدائن، والتمَدّن هو التَّحضّر والترقي في معارج العمران نقيض البداوة. (ابن منظور)

- التعريف الاصطلاحي

تجمع سكاني وعمراني دائم وكثيف، يتميز بنسيج مبني مستمر ومعبّد، ويعتمد سكانه في كسب عيشهم على الأنشطة غير الزراعية (كالصناعة، التجارة، الخدمات، والإدارة). وهي فضاء مجالي يتميز سوسيولوجياً بعلاقات اجتماعية رسمية ومؤسساتية ونمط حياة سريع. George, (1964)

المدينة ظاهرة معقدة ومتعددة الأبعاد، ولا تقتصر على مجرد تجمع للمباني، بل تُعرّف وفق ثلاثة معايير رئيسية(Wirth, 1938. George1964) :

- **المعيار الجغرافي و المورفولوجي:** هي فضاء مكاني يتميز بكثافة سكانية وعمرانية مرتفعة، وبتلاحم واستمرارية في النسيج المبني والمُعبّد (كتل خرسانية، شوارع، ساحات) ، حيث تتداخل الوظائف السكنية والتجارية والصناعية عمودياً وأفقياً.

- **المعيار الاقتصادي والوظيفي:** هي تجمع بشري يرتكز اقتصاده كلياً على الأنشطة غير الزراعية، وتحديداً القطاعين الثاني والثالث (الصناعة، التجارة، الخدمات، الإدارة، والتعليم العالي). المدينة هي قطب قيادي ومصدر للإشعاع الإقليمي

- **المعيار السوسيولوجي (نمط الحياة):** تعرّف بأنها وسط اجتماعي يتميز بالتنوع، وضعف العلاقات القرابية المباشرة لصالح العلاقات الوظيفية والمؤسساتية الرسمية، وبروز نمط حياة يتميز بالحركية والسرعة

- **التعريف العلمي والجغرافي:** حسب بيار جورج، فالمدينة هي تجمع سكاني وعمراني دائم وكثيف، يتميز بنسيج معبّد ومبني ومستمر، ويعتمد سكانه في كسب عيشهم على الأنشطة غير

الزراعية (كالصناعة، التجارة، الإدارة، والخدمات). كما تُعرف المدينة سوسيولوجياً بأنها مركز للإشعاع الثقافي والابتكار والتغير الاجتماعي، وتتميز بنمط حياة سريع وعلاقات اجتماعية ثانوية ومؤسساتية (George, 1952) .

في التشريع الجزائري: يربط المشرّع الجزائري (ولا سيما قانون المدينة رقم 06-06) تعريف المدينة بالوظيفة والإشعاع؛ فالمدينة هي تجمع حضري يضمن وظائف إدارية واقتصادية وثقافية لإقليمه المحيط، وتُحدد رتبتها بناءً على عتبة ديمغرافية مرنة (تبدأ إحصائياً من 5000 نسمة. (القانون رقم 06-06، المؤرخ في 20 فبراير سنة 2006)

الريف (La Campagne)

- **التعريف اللغوي:**

الرِّيفُ في اللغة هو أرضٌ فيها زَرْعٌ وخِصْبٌ، وقيل هو ما قارب الماء من بلاد العرب وغيرها، وهو خلاف البادية والبرية، والجمع أَرْيافٌ. (الفيروز آبادي)

- **التعريف الاصطلاحي:**

فضاء مجالي مفتوح يتميز بانخفاض الكثافة السكانية وتشتت النسيج العمراني (قُرى، مداشر)، وترتبط هويته الاقتصادية تاريخياً بالأنشطة المرتبطة بالأرض (كالزراعة وتربية المواشي)، ويمتاز اجتماعيًا بقوة العلاقات القرابية المباشرة. (Kayser, (1990)

- **التعريف الإجرائي (الخاص بالدراسة)**

يقصد بالريف في هذه الدراسة " التجمعات السكانية الثانوية والمداشر المحيطة بمجمعة غليزان" (مثل أطراف سيدي محمد بن عودة، بلعسل، والمداشر التابعة لبن داود والمطمر) والتي تمثل الخزان الديمغرافي المزوّد للمدينة باليد العاملة والطلبة، وتعتمد وظيفياً على المركز الحضري

الريف هو النطاق المقابل للمدينة، ويُعرّف تقليدياً ومعاصراً بناءً على الخصائص التالية: (Kayser, 1990)

- **المعيار المورفولوجي والبيئي:** هو مجال جغرافي مكشوف ومفتوح، يتميز بانخفاض الكثافة السكانية وتشتت أو تباعد النسيج العمراني (قُرى، مداشر، مشاتي، تجمعات سكانية مبعثرة)، وتطغى عليه المناظر الطبيعية والمساحات الخضر والأراضي الزراعية.

- **المعيار الاقتصادي:** يرتبط الريف بنيوياً بـ الأنشطة المرتبطة بالأرض والطبيعة (استغلال زراعي، تربية المواشي، الصناعات الحرفية التقليدية، واستخراج المواد الأولية.

- **المعيار السوسيولوجي:** يتميز المجتمع الريفي بالتماسك والانسجام الاجتماعي، حيث تطغى العلاقات العائلية والقرابية المباشرة (علاقات أولية وجه لوجه)، والمحافظة على القيم والتقاليد الموروثة.

- **الريف في المفهوم المعاصر:** طرأ تحول كبير على "ماهية الريف"؛ فلم يعد فضاءً معزولا، بل ظهر ما يعرف بـ "الريف المتنقل (Le rural mobile) "أو الريف المتحضر. ففي المجالات المحيطة بمجمعة غليزان، أصبح السكان يقطنون في الوسط الريفي لكنهم يمارسون وظائف حضرية في المدينة بفضل النقل شبه الحضري، مما جعل الريف يفقد صبغته الزراعية البحتة ليتحول إلى خزان ديمغرافي وسكني مرتبط وظيفياً بالمدينة. (جداي عبد الحميد، 2012).

المجمعة العمرانية (L'agglomération)

- التعريف اللغوي

المجمعة من الفعل (جَمَعَ) أي ضمّ الشيء وعقد أطرافه معاً، وتجميع الشيء هو إزالة تشتته وجعله كتلة واحدة متلاحمة (المعجم الوسيط).

يندرج مصطلح المجمعة ضمن ظاهرة التعمير، أو الظاهرة العمرانية بصفة عامة، تتعدد استعمالات هذا المصطلح في الجغرافيا البشرية وتعتمد على عدد من المعايير مثل عدد السكان، تجمع المساكن وطريقة تنظيمهم.

تعرف المجمعات الريفية على أنها مستوطنات أو تكتلات في مجال أو جزء من الريف، تتشكل هذه الكتل

من سكنات ريفية وتجهيزات تابعة لها، تكون الصفة الغالبة في التجمعات الريفية أن سكانها متجانسين من حيث العادات والنشاط الغالب الممارس (الزراعة)، ووقوع هذه المجمعة ضمن هيكلة عمرانية.

(بن مومن، 2025)

- **التعريف الاصطلاحي**

مصدر لفظ (Agglomération) باللغة الفرنسية يقابله باللغة العربية التكتل أو التجمع للدلالة على الصفة، إذن يشير المصطلح إلى المظهر الجغرافي المتعلق بتجمع السكان والبنايات ضمن حيز عمراني.

وحدة مجالية وعمرانية تتكون من مدينة مركزية (نواة) تلاحمت فيزيائياً ووظيفياً مع ضواحيها وتجمعاتها الثانوية المحيطة بها نتيجة التوسع الأفقي، بحيث لا تفصل بين البنايات مسافة تتعدى 200 متر، وتتجاوز الحدود الإدارية للبلدية الواحدة لتشكل كتلة سكانية موحدة Merlin & (Choay, 2010).

- **في التشريع الجزائري**: يُعرفها القانون الجزائري (ولا سيما قانون التهيئة والتعمير 90-29المؤرخ في 1 ديسمبر 1990 المتعلق بالتهيئة والتعمير في الجزائر على أنها تجمع سكاني يتميز باستمرارية النسيج المبني، حيث لا تتجاوز المسافة بين بناية وأخرى 200 متر

المجال شبه الحضري(L'espace périurbain)

- التعريف العلمي: هو فضاء انتقالي وهجين يقع على أطراف المدن الكبرى والمجمعات (خارج النطاق الحَضري الخالص وداخل النطاق الريفي). يتميز هذا المجال بخلط مجالي ووظيفي؛ حيث يجمع بين المظهر الريفي (وجود أراضٍ زراعية ومساحات مفتوحة) ونمط الحياة الحضري (اعتماد السكان في وظائفهم ودخلهم على المدينة المركزية). وهو الفضاء الذي تنمو فيه السكنات الفردية والمستودعات والنشاطات التي طُردت من مركز المدينة لضيق المساحة. (سعيدوني، 2004)، (Charmes, 2011)

مفهوم الدوار:

يشير مصطلح الدوار في البلدان العربية وخاصة المغاربية إلى كل تجمع سكني مستقر أو متنقل مؤقت ودائم، يضم أفراد تربطهم علاقة القرابة والأبوية، عرف في القانون بكونه مجموعة مساكن متجمعة ومرتبطة بروابط فعلية أو صورية أو بعنصر القرابة، فهو يوافق أصغر خلية إقليمية، قد يتضمن نمط استغلال جماعي (بن مومن، 2025)

النقل الحضري(Le transport Urbain)

- **التعريف اللغوي**

النقل من (نَقَلَ) أي حوّل الشيء من مكان إلى مكان، والحضري نسبة إلى الحَضَر (المدن والقرى المقيمة)، وهي حركة التحويل الميكانيكي داخل الحواضر (ابن منظور) .

- **التعريف الاصطلاحي**

هو منظومة متكاملة من وسائل النقل الجماعي والفردي (حافلات، مترو، ترامواي، سيارات أجرة، شبكات الطرق) التي تُعنى بتأمين حركة تنقل الأفراد والبضائع داخل النطاق العمراني الخالص للمدين (المدينة المركزية وضواحيها الملتصقة بها فيزيائياً).

يتميز النقل الحضري بكثافة عالية في شبكة الخطوط، تقارب المحطات (بين 300 إلى 500 متر عادة)، وتواتر زمني سريع للرحلات (الرحلات متقاربة بالدقائق) لاستيعاب التدفقات البشرية الضخمة واليومية داخل الفضاء الحضري. يهدف هذا النقل إلى ضمان انسيابية الحركة والحد من الاختناق المروري داخل مراكز المدن. (Merlin, 1991)

- **في التشريع الجزائري:**

يخضع لتنظيم قانون توجيه النقل البري (القانون 01-13 المؤرخ في 13 جمادى الأولى عام 1422 الموافق لـ 7 غشت (أغسطس) سنة 2001، المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه في الجزائر)؛ حيث يُعرّف بأنه كل نقل يتم داخل "المحيط الحضري" للمدينة أو المجمعة العمرانية، وتديره محلياً مديريات النقل بالتنسيق مع البلديات والمؤسسات العمومية (مثل مؤسسة النقل الحضري وشبه حضري ETUR بغليزان في شقها الحضري داخل المدينة.(

النقل شبه الحضري (Le transport périurbain)

- التعريف اللغوي

شبه الحضري مصطلح مركب؛ (النقل) هو التحويل والمطابقة، و(شبه) تفيد المشابهة والمقاربة، و(الحضري) نسبة للمدينة. لغوياً يعبر عن حركة التنقل في المجالات التي تشبه المدن ولكنها لم تكتمل حضرياً بعد (الهوامش والضواحي.(المعجم المعاصر)

- التعريف الاصطلاحي

هو شبكة ومنظومة خطوط النقل التي تلعب دور الجسر الرابط بين النواة الحضرية للمدينة (المركز) والمجالات الانتقالية أو الريفية المحيطة بها (الأطراف). يغطي هذا النقل مسافات أطول مقارنة بالحضري (تتراوح عادة بين 15 إلى 50 كيلومتراً)، وتتباعد فيه المسافات بين المحطات، ويكون التواتر الزمني للرحلات فيه أقل (مجدول بالساعات أو بنصف الساعات). Bussière. (2002)

الهدف الأساسي للنقل شبه الحضري ليس الحركة داخل المدينة، بل إدارة الهجرة التناوبية اليومية(Migrations alternantes) ؛ فهو يتيح لسكان القرى والمداشر والهوامش (مثل بن داود، المطمر، وسيدي امحمد بن عودة بالنسبة لمجمعة غليزان) الالتحاق بوظائفهم وجامعاتهم في المدينة صباحاً والعودة مساءً، وهو الأداة الفضائية والوظيفية الأساسية التي تمنع النزوح الريفي النهائي وتضمن استقرار الساكنة في أريافهم(Wiel, M. 1999) ، (Bussière & Jean-Louis, 2002)

في السياق والتشريع الجزائري: يخضع للتنظيم التابع لمديريات النقل بالولايات (قانون تنظيم النقل البري 01-13)، ويشمل الخطوط التي تربط مقر الولاية بالبلديات والقرى الواقعة في محيطها الجغرافي (ضمن شعاع يتراوح عادة بين 15 إلى 50 كم.

وفق المعايير التنظيمية بوزارة النقل في الجزائر، يُمنح هذا النقل تراخيص لخطوط تربط مقر الولاية أو البلديات الكبرى بالبلديات الريفية التابعة لها إقليماً، ويهيمن على هذا القطاع في

الجزائر الناقلون الخواص (حافلات صغيرة من نوع "Karsan" أو "Toyota" وسيارات الأجرة الجماعية) إلى جانب خطوط الضواحي للمؤسسات العمومية .

تعريف العلاقة بين المدينة والريف(La relation ville-campagne)

- التعريف العلمي والجغرافي:

هي منظومة التفاعلات، والروابط، والتدفقات المتبادلة (المادية والبشرية والوظيفية) التي تربط بين الوسطين الحضري والريفي. تاريخياً، كانت هذه العلاقة تقوم على ثنائية "المركز والأطراف" (المدينة تستهلك والريف يُنتج الغذاء)، إلا أنها تطورت في الفكر الجغرافي المعاصر لتصبح "علاقة تكاملية وتشابك وظيفي معقد"؛ حيث يزود الريفُ المدينةَ باليد العاملة، والمواد الخام، والمنتجات الزراعية، ويمثل فضاءً لتوسعها العمراني وترفيه ساكنتها، في حين تمد المدينةُ الريفَ بالخدمات الإدارية، والتعليمية العالية، والفرص الاستثمارية، وتكنولوجيا الإنتاج.

وفي ظل تطور شبكات النقل (خاصة النقل شبه الحضري)، تحولت هذه العلاقة إلى ما يُعرف بـ "الحركية المجالية اليومية"، حيث لم يعد الريفي بحاجة للهجرة النهائية إلى المدينة، بل أصبح يمارس هجرة تناوبية (يومية) تضمن استقراره في الريف مع ارتباطه الوظيفي الكامل بالمدينة (أبو عيانة فتحي محمد، 2000).

- أبعاد العلاقة في مجمعة غليزان:

تتجلى هذه العلاقة في الابعاد التالية:

- **البعد الديمغرافي والحركي:** حركة التنقل اليومي للعمال والطلبة من قرى غليزان نحو المجمعة المركزية.

- **البعد الاقتصادي:** تسويق المنتجات الزراعية لسهل الشلف ومينا داخل أسواق المدينة، مقابل اقتناء السلع المصنعة.

- **البعد الاجتماعي والخدماتي:** ارتكاز الخدمات الإقليمية (المستشفيات، الجامعة، الإدارات العمومية) في المدينة

ماهية العلاقة بين المدينة والريف

يشير فلسفياً ومنهجياً إلى الجوهر الحقيقي، والأسس الناظمة، وطبيعة الروابط الإقليمية والوظيفية التي تجمع بين الوسطين الحضري والريفي. إنه يبحث في "كيف" و"لماذا" تتفاعل المدينة مع ريفها المحيط، والتحولات التاريخية والحديثة التي طرأت على هذا التفاعل.

تعني ماهية العلاقة دراسة "الروابط الديناميكية التفاعلية" التي تحكم الفضاءين، وتتخذ ثلاث مقاربات أساسية تفسر جوهر هذه العلاقة (Clout, 1972)

- **المقاربة الثنائية الانفصالية :(Dichotomie)** وهي نظرة كلاسيكية (تجاوزها الزمن جزئياً) ترى أن ماهية العلاقة هي علاقة "تضاد وانفصال تام"؛ فالمدينة عالم الصناعة والخدمات والحداثة، والريف عالم الزراعة والتقاليد والركود.

- **المقاربة التبعية** :(Centre-Périphérie) ترى أن ماهية العلاقة تقوم على "الاستغلال والتبعية"؛ حيث تمثل المدينة (المركز) القطب المهيمن الذي يستنزف خيرات الريف (الأطراف) من يد عاملة ومواد خام ومنتجات زراعية رخيصة، دون إحداث تنمية حقيقية في الريف.

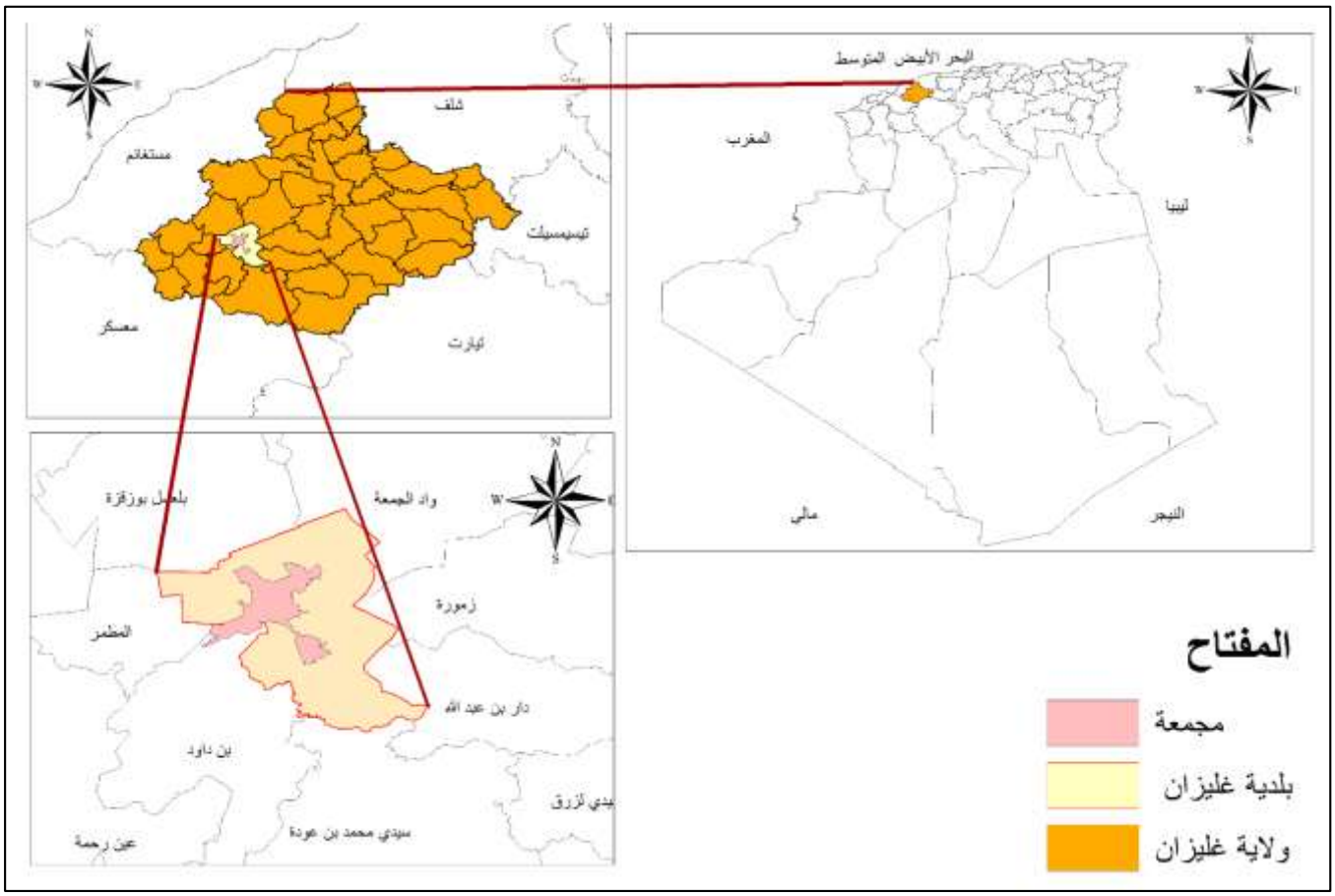
- **المقاربة التكاملية الشبكية** :(L'approche réticulaire) وهي النظرة الحديثة والمعاصرة، وترى أن ماهية العلاقة هي "تكامل وظيفي واندماج مجالي" متبادل يمحو الحدود الفاصلة. في هذه المقاربة، يصبح الريف والمدينة فضاءً واحداً ممتداً عبر "شبكات النقل"، حيث يتبادلان المنافع يومياً (الريف يوفر الغذاء، الفضاء العقاري، واليد العاملة؛ والمدينة توفر الإدارة، التعليم العالي، الاستشفاء، والتكنولوجيا). (عثمان، 2014)

تقديم مجمعة غليزان

تمتع مجمعة غليزان بموقع فلكي وجغرافي استراتيجي بالغ الأهمية في إقليم الغرب الجزائري؛ حيث تتمركز المدينة المركزية (بلدية غليزان) ضمن منخفض حيوي منبسط يقع على ضفاف "وادي مينا" (أحد أبرز روافد حوض الشلف الأسفل). ترتفع المجمعة بمتوسط 70 إلى 98 متراً فوق مستوى سطح البحر، وتحيط بها تضاريس متباينة تمزج بين السهول الفيضية الخصبة الصالحة للزراعة (والتي غطت تاريخياً نحو 47% من المنطقة المحيطة بها)، وبين الهوامش المرتفعة نسبياً التابعة لامتدادات جبال بني شقران جنوباً والظهرة شمالاً.

ما يمنح هذه المجمعة ثقلها الجغرافي والوظيفي هو تموقعها كـ "همزة وصل" وشريان ربط إقليمي؛ إذ يقطعها الطريق الوطني رقم (04) الرابط بين الجزائر العاصمة ووهران، بالإضافة إلى خط السكة الحديدية (الجزائر - وهران)، واقترابها اللصيق من محور الطريق السيار (شرق - غرب) عبر بلدية بلعسل. هذا التموقع المتميز جعل المجمعة لا تكتفي بحدودها الإدارية، بل امتدت لتشكل كتلية عمرانية متلاحمة تضم ضواحيها المباشرة وخاصة بلدية "بن داود" غرباً، وبلدية "المطمر"، متجاوزةً الحواجز الطبيعية لتتحول إلى قطب جاذب يمارس إشعاعاً اقتصادياً وخدماتياً على كامل ريفها المحيط.

الخريطة رقم 01: الموقع الجغرافي لمجمعة غليزان.



المصدر: اعداد الطالبة 2026

غليزان: مدينة عريقة تاريخيا

تعتبر مجمعة غليزان من المناطق التاريخية العريقة في الغرب الجزائري، فتاريخها يعود إلى العهد النوميدي خلال الفترة الممتدة ما بين 203 و213 قبل الميلاد، بحيث كان يطلق عليها قديما اسم "مينا" نسبة إلى وادي مينا الذي شيدت على ضفافه المدينة، سكانها من أصل بربري حسب ابن خلدون.

حاول مؤرخو الفترة الاستعمارية أن يسندوا تسمية مينا للمستعمرين الرومانيين لكن بعض المؤرخين كرفاف،كادنا،كنوت 1754 ،قد أكدوا عدم صحة المحاولات المبررة لتاريخ مينا التي تبين أنها قد وجدت قبل الاستعمار الروماني ، وقد أكد " ابن خلدون " في كتابه " العبر "ان

قبيلة بربرية كانت تسكن في منطقة مينا المعروفة باسم "العلومين" سنة 1940 قبل الميلاد وكانت موجودة كذلك مع تاريخ ظهور الاستعمار الروماني حيث ترتكز في ضفاف وادي شلف وغرب مينا حيث أقام مخيمات كمخيم "قادومسترا "جديوية حاليا و مخيم مينا غليزان حاليا ، و مخير "بلانباراسدوم" يلل حاليا .

وقد تعددت الآراء واختلفت حول أصل كلمة غليزان فاسمها الأول كان "مينا " وهناك من يقول أنها مصطلح إغريقي يعني الهضبة المحروقة أو " إغيل- إزان".

والبعض الآخر يقول أن معنى " إغيل- إزان" بالبربرية يعني "مكان الأسد «، بينما يذهب آخرون إلى أن التسمية نسبت إلى ضابط فرنسي "غليزان " لأنه لم يكن موجودا قبل الاستعمار. (ريم، 2020)

استوطنها الرومان حوالي (05) خمسة قرون، عرفت غليزان الإسلام من خلال فتوحات موسى ابن نصير ما بين (719 و720) بعد الميلاد، حيث نالت المنطقة لقبا جديدا في هذه الفترة فعرفت بالمدينة الجميلة على حسب ما ذكر في كتاب "ممالك المسالك".

كما عرفت تعاقب العديد من القبائل والحضارات، فلقد استقرت فيها قبائل هوارة سنة 761 م ثم الادريسية ثم قبيلة سويد سنة 1080م، قبل أن تخضع للحكم العثماني سنة 1517 م بقيادة بابا عروج، حيث اكتسبت أهمية إستراتيجية خاصة بعد اتخاذ مدينة مازونة عاصمة للغرب الجزائري أنذاك، كما شارك سكان الجزائر في مقاومة بقيادة الشيخ الوالي الصالح محمد بن عودة، ثم سقطت تحت يد الاحتلال الفرنسي سنة 1843، الذي دفعهم إلى استغلال المنطقة وإنشاء مراكز وأفواج عسكرية بها تحت قيادة الملازم بونافاس نظرا لأهميتها الإستراتيجية.

اتخذ الامير عبد القادر من المنطقة مقرا للمقاومة الوطنية في 04 فيفري 1838، وهو تاريخ مبايعة الامير كقائد للمقاومة، كما لعبت غليزان دورا مهما خلال الثورة التحريرية، إذ كانت تابعة للولاية الخامسة، المنطقة الرابعة، وقسمت إلى خمس مناطق (منطقة جبال الونشريس، منطقة جبال الظهرة، منطقة بني شقران، المنطقة الثانية من الظهرة، مركز الولاية والذي استعمل لتنظيم المقاومة).

غليزان: نمو سكان متسارع

الجدول رقم02 :تطور عدد السكان لمجمعة غليزان (1966-2034)

السنة	1966	1987	1998	2008	2014	2024	2034
مدينة غليزان (ن)	39399	78714	104455	109689	150300	190000	250000
مجمعة برمادية (ن)	-	-	3594	17582			
مجمعة بن داود (ن)	1200	6900	10380	13565	16800	20500	25000
المجموع (ن)	40599	85614	118429	140836	167100	210500	275000

المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير2017 + الديوان الوطني للإحصائياتONS+مذكرة (بن جبار ر.، 2024)

عرفت مدينة غليزان على غرار العديد من المدن الجزائرية نموا سكنيا متسارعا خلال العقود الأخيرة، ويعود ذلك إلى التقسيم الإداري لسنة 1984 الذي منحها صفة عاصمة الولاية، مما أدى إلى استفادتها من العديد من المشاريع تحسين شبكة الطرق والمواصلات وتطوير الطرق الوطنية الرابطة بين مجمعة غليزان والمدن المجاورة لها، مما عزز سهولة التنقل والتواصل داخل المجمعة وخارجها.

كما تم إنجاز عدد من المشاريع السكنية الموجهة لتلبية الطلب المتزايد على السكن، من بينها حي الرمان وحي دي.إن.إس، إلى جانب دعم النشاط الفلاحي من خلال استصلاح الأراضي الزراعية وتحسين مردوديتها الإنتاجية. ولم تقتصر جهود التنمية على الجانب الاقتصادي فحسب، بل امتدت لتشمل القطاعات الاجتماعية خاصة الصحة والتعليم وهو ما ساهم في تحسين الظروف المعيشية للسكان وزيادة جاذبية المدينة.

وقد انعكس هذا التطور على الديناميكية الديموغرافية للمنطقة ، حيث استقطبت المدينة أعدادا متزايدة من السكان القادمين من المناطق الريفية اي ارتفعت وتيرة الهجرة إليها من المناطق المجاورة إلى مركز المدينة ،فضلا عن الزيادة الطبيعية للسكان ،فشهد مركز المدينة نموا قويا أدى إلى توسع المجال العمراني من مركز المدينة غليزان إلى الجنوب الغربي نحو تجمع بلدية بن داود ، ومن الجنوب الشرقي نحو حي عدة بن عودة (برمادية) ومن الجهة الشمالية وصولا للسكة الحديدية الجديدة ،حيث قدر عدد سكان المجمعة الحضرية الرئيسية غليزان (ACL) من 39399 نسمة سنة 1966 إلى 78714 نسمة سنة 1987 ، ليواصل ارتفاعه ويبلغ 104455 نسمة سنة 1998 ،بمعدل نمو سنوي قدر بحوالي 2.5% خلال الفترة الممتدة بين 1987 و1998 .أما تجمع بن داود الحضري فقد سجل بدوره نموا سكانيا معتبرا ، حيث ارتفع عدد سكانه من 6900 نسمة سنة 1987 إلى 10380 نسمة سنة 1998 ، بمعدل نمو سنوي بلغ نحو 3.7% .

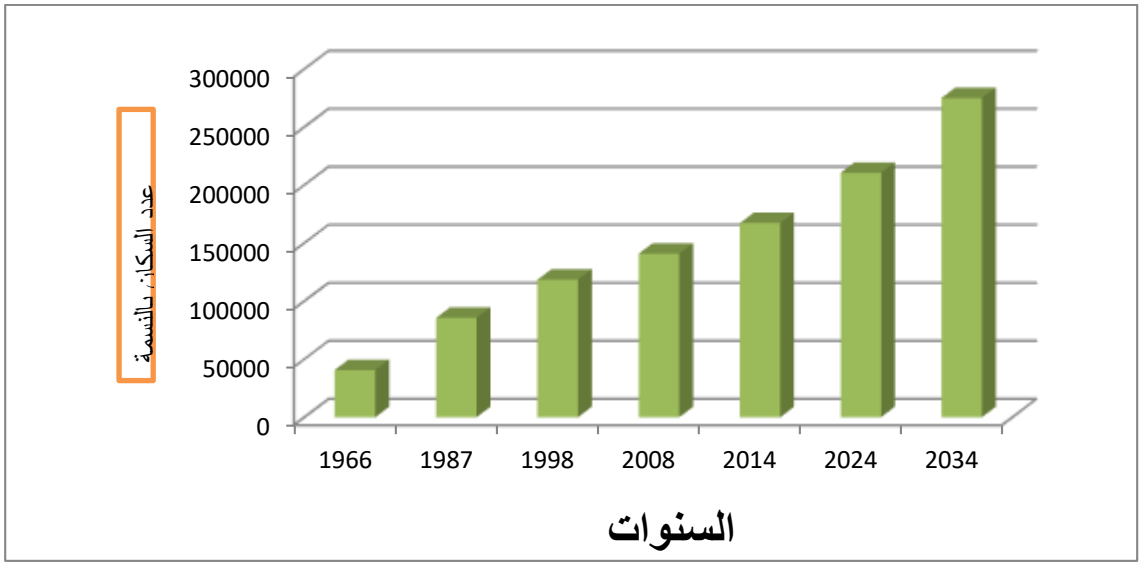
ونتيجة للنمو العمراني الذي عرفه مركز المدينة ، أصبح من الضروري استغلال المجالات المجاورة لتلبية الطلب المتزايد على السكن ، مع دراسة إمكانيات التوسع العمراني لاستخدام مناطق حضرية جديدة ، كما ظهرت المنطقة السكنية عدة بن عودة (برمادية) بالجهة الجنوبية لمدينة غليزان سنة 1993 ، حيث بلغ عدد سكانها وفق إحصاء السنة نفسها 3594 نسمة ، ومع استمرار التوسع الحضري ارتفع عدد سكان المجمع الحضري المكون من غليزان و برمادية إلى 127271 نسمة حسب إحصاء سنة 2008 .

كما ظهر التجمع السكني سياميتال امتد العمران الذي أسهم في تعزيز الترابط العمراني بين المجمعة الحضرية لغليزان و التجمع الحضري لبلدية بن داود .و بحلول سنة 2010 امتد العمران ليشمل هذا التجمع الحضري ،الذي بلغ عدد سكانه 13565 نسمة وفقا لنتائج الإحصاء ليصل بذلك إجمالي عدد سكان مجمعة غليزان حوالي 140836 نسمة .

تشير معطيات مكتب الإحصاء لبلدية غليزان لسنة 2014 إلى استمرار النمو الديموغرافي بالمجمعة، حيث بلغ عدد السكان حوالي 167100 نسمة . وقد سجل خلال الفترة الممتدة من 2008 إلى 2014 معدل نمو سنوي قدر بحوالي 2.1% بالنسبة لمجمعة غليزان-برمادية ، في حين بلغ معدل النمو بمجمعة بن داود نحو 2.7%.

كما أظهرت التقديرات المستقبلية تواصلا في الزيادة السكانية فقدرت سنة 2025 ب200000 نسمة كآخر إحصاء ،مع إمكانية بلوغه 250000 نسمة بحلول سنة 2034 .(الجدول رقم 02)

الشكل رقم 01: تطور عدد السكان لمجمعة غليزان (1966-2034)



أما في أرياف التابعة لمجمعة غليزان فهي عبارة عن 8 أرياف بحيث تتوزع بشكل مختلف حول مجمعة غليزان يبلغ مجموع سكانها 1647 شخص، و تتوزع بشكل متفاوت عبر مختلف جهات المجمعة ، مما يعكس التوزيع المجالي و الديمغرافي للسكان الريفيين . ويعد دوار أولاد محمد أكبر هذه الدواوير من حيث عدد السكان ب 521 شخص، يليه دوار الشرايطية ب327 شخص

، ثم دوار المقان ودوار التفافحة ب234 و202 شخص و أوفلا2 ب120 شخص، أما أصغر التجمعات الريفية فتتمثل في دوار الجلطي ب42شخص و مزرعة بن يمينة ب18 شخص فقط .كما تنتشر هذه الدواوير في الجهات الشمالية والشرقية و الغربية و الجنوبية للمجمعة ، مشكلة حزاما ريفيا يحيط بالمركز الحضري لمدينة غليزان .(الجدول رقم03)

الجدول رقم 03: توزيع السكان حسب التجمعات الريفية بمجمعة غليزان .

التجمع الريفي	عدد السكان
دوار الجلطي	42
دوار البخايرية	186
دوار أولاد محمد	521
دوار الشرايطية	327
دوار المقان	234
دوار التفافحة	202
أوفلا2	120
مزرعة بن يمينة	18

المصدر : مديرية البرمجة و متابعة الميزانية حسب إحصاء 2020.

غليزان من نواة حضرية إلى مجمعة حضرية متكاملة:

عرفت مجمعة غليزان عبر مختلف الفترات التاريخية تحولات عمرانية متسارعة ساهمت في انتقالها التدريجي من مدينة صغيرة محدودة الامتداد إلى مجمعة حضرية ذات وظائف متعددة. وقد ارتبط هذا التطور بجملة من العوامل السياسية والاقتصادية وشبكات النقل، التي انعكست بشكل على توسع مباشر على توسع المجال العمراني وتنظيمه، بحيث يمكن إبراز هذه الفترات كما يلي:

الفترة من1850إلى1876:

شهدت مدينة غليزان خلال هذه المرحلة بداية التحولات العمرانية الحديثة، حيث قام الاستعمار الفرنسي سنة 1851 بإنشاء حصن عسكري فوق التلة التي تقوم عليها المدينة، ثم عرفت سنة 1853 دخول أول دفعة من المستوطنين الأوروبيين الذين استقروا حول ساحة مينا الحالية. وفي سنة 1857 تم اتخاذ قرار إنشاء مركز عمراني جديد يمتد على مساحة تقارب 4000 هكتار، وهو المركز الحالي للمجمعة، مع إنجاز مجموعة من المرافق والتجهيزات الإدارية والخدماتية، من بينها البلدية التي انشئت سنة 1859، إضافة إلى مدرسة وكنيسة ومركز للدرك ومحطة لنقل المسافرين. كما تم سنة 1869 إنشاء جسر يربط مدينة غليزان بالمدن الغربية، الأمر الذي ساهم في تسهيل حركة التنقل والتبادل. وخلال الفترة نفسها استمرت المدينة في التوسع العمراني، حيث أصبحت مركزا بلديا يضم عدة مرافق وتجهيزات. اما سنة1870 فقد تم ربط المدينة بخط السكة الحديدية، حيث يربط الخط الأول غليزان بوهران من الجهة الغربية وبالعاصمة الجزائر من الجهة الشرقية، في حين يربط الخط الثاني المدينة بتيارت جنوبا ومستغانم شمالا.

الفترة من1876إلى1900:

تميزت هذه الفترة بظهور حي جديد بالمدينة خصص لإقامة العمال الجزائريين، وعرف بحي الزنوج أو "القرية السوداء " والذي يعرف حاليا بحي القرابة، لكونه يضم الطابع المحلي الجزائري أي الحوش. وفي هذه الفترة شهدت المدينة تطور الحي الأوروبي وتوسعه باتجاه الجنوب نحو حي الزنوج (حي القرابة) على حساب الأوعية العقارية الفارغة، كما عرفت المدينة إنجاز بعض المرافق الصحية من بينها مستشفى خلال الفترة الممتدة ما بين 1876 و1878.

الفترة من 1900إلى1956:

في هذه الفترة واصلت المدينة توسعها العمراني فقد تم إقامة شبكات لقنوات الري، حيث تم تأسيس معامل لتعليب وتصبير الزيتون والخضر، أما في الفترة ما بين 1925 م -1927م فقد تم بناء أول ساحة عمومية والانتهاء من إنجاز تعاونية الدوك (المطحنة.(

بعد تزايد الهجرة الداخلية للمدينة ثم ظهور الحي الفوضوي المسمى بالرق بالجهة الجنوبية وذلك سنة 1929 م، وبعد مرور سنة أي في سنة 1930م تم إنجاز ثاني ساحة عمومية بالمدينة.

الفترة من1956 إلى1971:

خلال هذه المدة شهدت المدينة ظهور حي فوضوي آخر عرف بحي الطوب وذلك بسب الزيادة الهائلة في النزوح نحو المدينة نتيجة لانعدام الامن في المناطق الريفية واندلاع الثورة التحريرية، فأدى ذلك الى تطور مكاني واسع وعفوي مع انتشار مظهر السكن الجماعي سنة 1956م، ونظرا لهذا التوسع مس المدينة تغيرا بارتقائها إداريا إلى مركز مجمعة رئيسية في سنة 1957م.

وفي سنة 1960م ظهرت المزيد من الأحياء نتيجة مشروع قسنطينة للإسكان من بينها حي الرايس، حي ديار الورد وحي الشوك.

بعد الاستقلال مباشرة وبعد ظهور عدة احياء جديدة تم الاهتمام بالربط بشبكة الطرقات بين هذه الاحياء والمركز وبين المركز والطريق الوطني رقم23 ورقم 7 واستفادة المجمعة من مشاريع تنموية خاصة التي تخص الجانب الزراعي من مخازن ومعصرة زيتون باعتبارها كانت تلقب بكاليفورنيا الجزائر ما بين 1964الى غاية 1970م .

الفترة من1971إلى1980:

عاشت مدينة غليزان أزمة سكنية والتي كانت بسبب النمو الديمغرافي المتزايد فأدى ذلك إلى ظهور نمط سكني جديد وهو السكن الفردي الحديث او ما يعرف بالفيلا وبالتالي تشكل أحياء

جديدة راقية تتمثل في كل من حي شاذلي، حي عيسات إيدير، حي الإقامة وحي بنعمة. (بن جبار ر.، 2024)

الفترة من 1980إلى1993:

تميزت بإنجاز المناطق السكنية الحضرية ZHUN ضمن مخططات التهيئة والتعمير وقد تم بناء أول وحدة حضرية سنة 1981م بحي الانتصار، إضافة إلى ظهور أحياء قانونية ذات أنماط مختلفة تتمثل في كل من حي الرمان حي برزقة، حي ديانسي(DNC) ، وحي دالاس إلى جانب ذلك نجد ظهور مجموعة من الأحياء الفوضوية مثل حي الزراعية، حي شميريك وحي المحطة. تم ترقيت غليزان إداريا في 04 فيفري 1984 غلى مركز الولاية. وتم بناء اول بناية في المجمعة السكنية الجديدة برمادية (مجمعة ثانوية الآن) من الناحية الجنوبية سنة 1993.

كما شهدت المجمعة في هذه المرحلة توسع نحو الجهة الشمالية الشرقية و الجهة الغربية و تشبع بعض المساحات على طول الطريق الوطني رقم04 وذلك بسبب الأزمة التي عرفتها مدينة غليزان فيما يخص السكن مما دفع النازحين إلى البحث عن مكان يكون فيه ثمن القطعة الأرضية معقولا و أن لا يكون بعيدا عن مكان عملهم وكان المكان المقصود هو مجمعة بن داود وكان التوسع العمراني منظما نوعا ما ، كما شهدت توطن منطقة ذات استخدام صناعي متمثلة في المؤسسة الوطنية لصناعة المراجل سنة 1987 بالإضافة إلى بعض التجهيزات كالمركز الصحي سنة 1983.

الفترة من 1993إلى1999:

الظروف الامنية التي شهدتها البلاد الاثر البارز في التوسع العمراني الذي عرفته المدينة، خصوصا مع زيادة النزوح الريفي الذي أدى إلى النمو الحضري الواسع تمثل في حي سطال والسوق والنجاح من الناحية الشرقية، وحي شميريك والمحطة والشارع الجميل من ناحية الشمال، كما تم إعادة بناء حي ديار الورد بالكامل وترحيل 140 عائلة كانت تسكنه إلى حي

عيسات ايدير، ليتم بعد ذلك في عام 1998 اعادة تهيئة حي الزراعية الفوضوي من خلال إنشاء سكنات فردية.

الفترة من 1999 إلى 2008:

في هذه الفترة تم إنشاء سكنات خاصة بالمعاهد الجامعية، وأماكن إقامة الطلبة في كل من برمادية وحي الانتصار في عام 2002، كما تم توزيع 1000 وحدة سكنية تتكون من طابقين بحيث كل وحدة سكنية تسكنها عائلتان وذلك في حي برمادية جنوب المدينة. (بن جبار ر.، 2024)

الفترة من 2008 إلى يومنا هذا:

واصلت المدينة توسعها العمراني وشهدت تطورا ملحوظا في مختلف المجالات وتهيئة مختلف الأحياء العشوائية التي تحتاج إلى تهيئة وظهور مجمعات سكنية نتيجة عمليات الترحيل وإعادة إسكان أصحاب المناطق الفوضوية مثل حي سيميطال وكل من حي 1026 مسكن وحي800 مسكن بمجمعة برمادية (مجمعة ثانوية) وحي 600 مسكن، كما زودت مختلف أحياء المدينة بشبكة من الطرق والتجهيزات العمومية. (ريم، 2020)

كما عرفت سنة 2008 افتتاح جامعة بمساحة تقدر ب 8 هكتار في برمادية وفي عام 2012 تم افتتاح محطة حافلات جديدة. (بن جبار ر.، 2024)

المناطق الريفية لمجمعة غليزان:

-**دوار الجلطي:** يقع في الجهة الجنوبية الغربية بجانب دوار الشرايطية، بحيث يحتوي على مساحة 30 هكتار

-**دوار البخايرية:** يقع في الجهة الجنوبية الغربية ما بين حدود بلدية غليزان وحدود دار بن عبد الله، وتبلغ مساحته 41 هكتار.

-**دوار المقان:** يقع في الجهة الجنوبية الوسطى لمجمعة غليزان، وتبلغ مساحتها 26 هكتار.

-**دوار أولاد محمد:** يقع في الجهة الجنوبية الغربية للمجمعة، ومساحته 8 هكتارات.

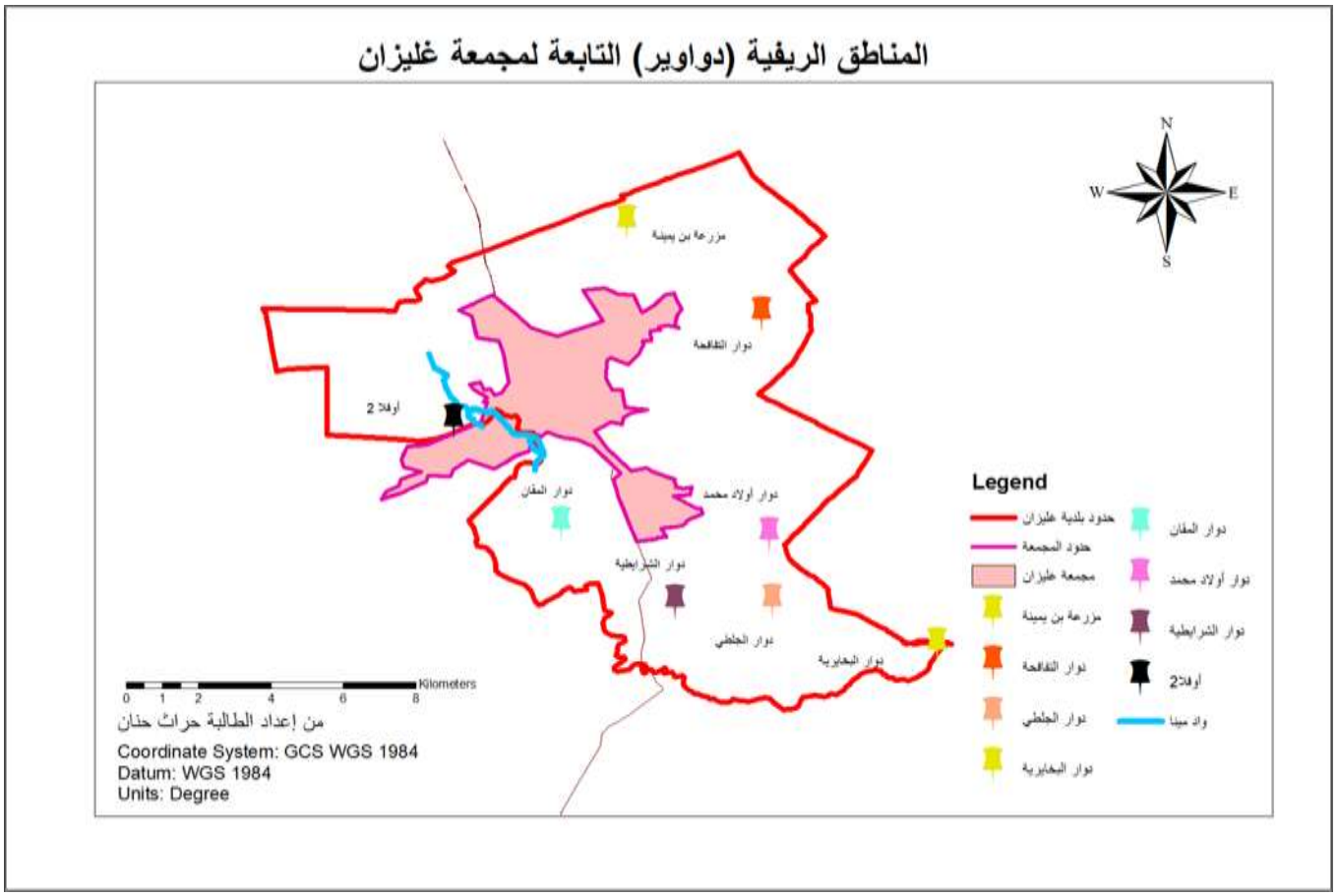
-**دوار الشرايطية:** يقع في الجهة الجنوبية الغربية للمجمعة، وتبلغ مساحته 16 هكتار .

-**دوار التفافحة:** يقع في الجهة الجنوبية الغربية بجانب طريق تسمى طريق 8، وتبلغ مساحتها 26 هكتار .

-**مزرعة بن يمينة:** تقع في الجهة الشمالية فوق مجمعة غليزان بجانب القاعة، بحيث تحتوي على 18 ساكن حسب إحصاء 2020، بحيث مساحتها فيها 2 هكتار.

-**أوفلا 2:** وهي تقع ما بين السيامبطال وبن داود، بحيث يمر بجانبها وادي مينا، بحيث تبلغ مساحتها 3 هكتارات.

الخريطة رقم02: المناطق الريفية التابعة لمجمعة غليزان.



المصدر: اعداد الطالبة 2026.

علاقة النقل شبه الحضري بالمجال الحضري(مركز المدينة) و المجال الريفي :

تتمثل في كونه الوسيلة الأساسية التي تضمن الترابط الوظيفي بين المجال الريف و المركز الحضري، حيث يعتمد سكان المناطق الريفية أي المناطق المحيطة بالمدينة على هذا النوع من النقل للتنقل اليومي نحو مركز المدينة قصد العمل ،الدراسة ، العلاج ، التسوق و الاستفادة من مختلف الخدمات و التجهيزات . و يؤدي مركز المدينة دور القطب الجاذب الذي تتجمع فيه الأنشطة الاقتصادية و الإدارية و الخدماتية، مما جعل حركة التنقل نحوه مستمرة و متزايدة.

كما يساهم النقل الشبه الحضري في تعزيز التأثير الحضري لمركز المدينة على محيطه الريفي، إذ يسمح بتدفق السكان و السلع و الخدمات بينهما، الأمر الذي يؤدي إلى نشوء علاقات اقتصادية

و اجتماعية متبادلة. فكلما كانت شبكة النقل أكثر تنظيما و فعالية، ازدادت قدرة مركز المدينة على أداء وظائفه و استقطاب السكان من المناطق الريفية المجاورة ، وهو ما يساهم في توسيع مجال نفوذه الحضري .

بحيث يخفف من العزلة الريفية ويعزز اندماج السكان في الحياة الاقتصادية والاجتماعية للمدينة. كما أن تطور وسائل النقل و تحسن البنية التحتية يؤديان إلى تقليص المسافات الزمنية بين الريف ومركز المدينة، مما يزيد من كثافة التنقلات اليومية لذلك يعد عنصرا حيويا في تنظيم المجال و تحقيق التنمية الحضرية و الريفية على حد سواء.

خاتمة الفصل الأول

من خلال المعالجة النظرية والمفاهيمية تم ضبط الإطار العام للدراسة عبر تحديد أهم المفاهيم المرتبطة بالنقل شبه الحضري و العلاقة بين المدينة و الريف، إلى جانب إبراز مختلف المكونات المجالية التي تقوم عليها مجمعة غليزان ، بحيث شكل هذا التأطير النظري مدخلا ضروريا لفهم آليات التفاعل بين المجالين الحضري و الريفي ، باعتبار أن النقل يمثل أحد أهم الوسائط التي تترجم هذه العلاقة .

وقد أبرز التشخيص المجالي أن مجمعة غليزان تعرف ديناميكية عمرانية وسكانية متسارعة، تمثلت في توسع النسيج الحضري و تزايد الامتداد العمراني نحو التجمعات المجاورة، مقابل استمرار وجود محيط ريفي يتكون من عدد من الدواوير التي ترتبط يوميا بالمركز الحضري عبر حركية تنقل مكثفة. وقد أدى هذا الوضع إلى بروز علاقة وظيفية قوية بين المدينة ومحيطها، تقوم أساسا على تدفقات بشرية يومية نحو المدينة قصد الاستفادة من مختلف الخدمات والتجهيزات.

ومنه فإن مجمعة غليزان تشكل مجالا نموذجيا لدراسة إشكالية النقل الشبه الحضري، حيث يبين أنه لا يعد مجرد وسيلة للتنقل فقط، بل يمثل عنصرا محوريا في تنظيم العلاقة بين المدينة والريف وضمان استمرارية التفاعل بينهما. وأيضا تم تكوين قاعدة نظرية ومجالية أساسية ستسمح لنا بالانتقال إلى الفصل الموالي، من أجل دراسة واقع قطاع النقل شبه الحضري و تحليل شبكته و فاعليه في مجمعة غليزان.

الفصل الثاني:

النقل شبه الحضري في مجمعة غليزان: منظومة متكاملة تحتاج الى تنظيم، تغطية مجالية وفعالية

مقدمة الفصل الثاني

خصص هذا الفصل لدراسة واقع قطاع النقل شبه الحضري في مجمعة غليزان، فبعد التأسيس النظري والمفاهيمي الذي تم عرضه في الفصل الأول، تأتي هذه المرحلة للانتقال إلى تحليل الجوانب التنظيمية والمجالية التي تؤطر نشاط النقل داخل منطقة الدراسة.

بحيث يتناول الفصل تطور قطاع النقل في الجزائر وما شهده من تحولات تشريعية وتنظيمية أثرت على طريقة تسييره، إضافة إلى إبراز أهم الفاعلين المتدخلين في تنظيم هذا القطاع على المستوى المحلي، سواء تعلق الأمر بالسلطات العمومية أو الجماعات المحلية أو الناقلين الخواص. كما يتم التطرق إلى شبكة الطرقات باعتبارها البنية الأساسية التي يعتمد عليها النقل الشبه الحضري، من خلال تصنيفها ودراسة خصائصها ودورها في ربط مختلف التجمعات السكانية.

كما يتناول هذا الفصل شبكة خطوط النقل الشبه الحضري بمجمعة غليزان، مع تحليل مساراتها ومدى تغطيتها للمجال الريفي والحضري، وذلك بهدف إبراز كيفية تنظيم حركة التنقل بين المدينة ومحيطها الريفي، وتقييم دور هذه الشبكة في تسهيل الوصول إلى مختلف الخدمات والأنشطة.

ومنه فإن هذا الفصل يسعى إلى تقديم صورة شاملة حول واقع النقل شبه الحضري بمجمعة غليزان، باعتباره عنصراً محورياً في تنظيم المجال وتعزيز الترابط بين المدينة والريف، وهو ما يمهد لاحقاً لدراسة تقييم هذا الواقع من خلال الدراسة الميدانية في الفصل الثالث.

1. قطاع النقل في غليزان :

يعتبر قطاع النقل من أهم القطاعات الحساسة بحيث يعد عنصرا فعالا في تنمية الاقتصاد المحلي وهو بمثابة الشريان الحيوي في المنظومة الحضرية والشبه الحضرية لأنه يقدم خدمة عمومية تعمل على راحة المواطن وتسهيل حركته وهذا للوصول إلى تنمية اجتماعية واقتصادية مستدامة ،فقد شهد قطاع النقل بالولاية خلال السنوات الأخيرة تطورا ملحوظا ، من خلال تحسين البنية التحتية للطرق و تشجيع الاستثمار في مجال النقل البري للمسافرين ، الأمر الذي ساهم في فك العزلة عن العديد من التجمعات السكنية و تسهيل الوصول إلى مختلف الخدمات الإدارية و التعليمية و الصحية و الاقتصادية . كما ساعد انتشار خطوط النقل عبر مختلف بلديات الولاية على تعزيز الترابط المجالي وتحسين ظروف تنقل المواطنين، ويحظى قطاع النقل الشبه الحضري أهمية كبيرة في ولاية غليزان نظرا لدوره في ضمان ربط مركز الولاية والمراكز الحضرية الثانوية و المناطق الريفية المحيطة بها، مما يسمح بتدفق السكان و الأنشطة الاقتصادية بصورة منتظمة، ورغم التحسن المسجل في هذا القطاع إلا أنه ما يزال يواجه بعض التحديات المرتبطة بتنظيم الشبكات وتحسين نوعية الخدمات و تغطية المناطق الريفية.

فبالتالي قطاع النقل هو أحد الركائز الأساسية لتحقيق التكامل بين المدينة والريف بولاية غليزان، من خلال دوره في تسهيل الحركة اليومية للسكان و تعزيز التفاعلات الاقتصادية و الاجتماعية بين مختلف مكونات المجال المحلي.

2. تحرير سوق النقل والتخلص من احتكار الدولة

شهد قطاع النقل في الجزائر مرحلة جديدة تمثلت في تحرير سوق النقل وإنهاء احتكار الدولة له، من خلال فتح المجال أمام المبادرات الخاصة والاستثمار في نشاط النقل العمومي للمسافرين والبضائع، مع وضع إطار قانوني وتنظيمي يحدد شروط ممارسة هذا النشاط و يضمن تنظيمه وتسييره .

1.2. النقل خلال الفترة الاستعمارية موجه لخدمة المصالح العسكرية و المستوطنين :

عكست منظومة النقل خلال الفترة الاستعمارية الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية التي كانت تعيشها الجزائر، حيث تم توجيهها اساسا لخدمة مصالح المستوطنين والأغراض العسكرية. وقد تجسد ذلك في إنشاء خطوط وشبكات السكك الحديدية باعتبارها الوسيلة الأكثر ملائمة للتحركات العسكرية وربط مناطق استخراج الموارد الأولية بمراكز التصدير. واتسمت شبكة النقل خلال هذه المرحلة بقصر المسافات وضيق مجال التغطية، مما يعكس محدودية كثافتها. ونظرا للأهمية العسكرية التي كانت تتمتع بها مجمعة غليزان بالنسبة للاستعمار الفرنسي، فقد تم ربطها بالمناطق المجاورة لتسهيل تنقل القوات العسكرية عبر القطار، وذلك من خلال إنجاز خطين للسكك الحديدية.

2.2. مرحلة الاستقلال و التسيير من 1962 إلى 1967 :

بعد الاستقلال ورغم ضعف البنية التحتية الموروثة عن الفترة الاستعمارية و عدم ملائمتها لمتطلبات البلاد، إضافة إلى محدودية إمكانيات مؤسسات تسيير النقل البري ، استمرت السلطات الجزائرية في تسيير القطاع وفق القوانين الفرنسية السارية آنذاك ، وذلك بسبب غياب الإمكانيات اللازمة لوضع إطار تنظيمي جديد يتوافق مع احتياجات المرحلة .

3.2. التخطيط الاستراتيجي خلال المخطط الثلاثي من 1967 إلى 1969 :

اعتبر المخطط الثلاثي أن البنية المتوفرة لقطاع النقل غير كافية لمواجهة الطلب المتزايد على خدمات النقل، لذلك اتجهت التدابير المتخذة خلال هذه الفترة نحو دعم وسائل النقل وإعادة تنظيم القطاع. كما تم إصدار أول قانون ينظم النقل البري في الجزائر و يلغي التشريعات الفرنسية السابقة، وهو القانون رقم 67-130 ،الذي جاء عقب فشل الديوان الوطني للنقل في أداء مهامه .

4.2. التسيير المركزي من 1969 إلى 1983 :

أدى احتكار الدولة لقطاع النقل و امتلاكه لوسائله إلى ضرورة وضع تنظيم جديد لمختلف أنماط النقل ،حيث تم إنشاء المؤسسة الوطنية للنقل عبر الطرق (SNTR) بموجب المرسوم التنفيذي رقم73/71 لسنة 1971 ،ثم تم إدماج المؤسسات المسيرة ذاتيا في إطار التسيير المشترك .وهدفت هذه المؤسسة إلى ضمان النقل البري للمسافرين داخل المدن و بين المدن المجاورة . وفي سنة 1981 صدر المرسوم التنفيذي رقم 81\375 المحدد لصلاحيات المؤسسات البلدية و الولائية في المجال النقل البري، تبعه المرسوم التنفيذي رقم 82\148 سنة 1982 المتعلق بالتدابير المنظمة لممارسة أنشطة النقل البري .

وفي سنة 1983 خضعت المؤسسة الوطنية لنقل المسافرين لإعادة الهيكلة بموجب المرسوم التنفيذي رقم 83\306 ، حيث تم تقسيمها إلى خمس مؤسسات جهوية موزعة على جهات الوسط و الغرب و الشرق و الجنوب الغربي و الجنوب الشرقي.

5.2. تنمية قطاع النقل خلال المخطط الخماسي من 1985 إلى 1989 :

أكد المخطط الخماسي ضرورة دعم قطاع النقل، وتم تخصيص غلاف مالي قدره 21 مليار دينار جزائري لتحديث وسائل النقل بمختلف ولايات الوطن . كما صدر القرار الوزاري المؤرخ في 20 ماي 1987 ، الذي نص على دراسة وزير النقل لطلبات الترخيص الخاصة بممارسة نشاط النقل العمومي للمسافرين و البضائع ، قبل إحالتها إلى اللجان المختصة لاعتمادها في إطار الاستثمار الاقتصادي الخاص ، وهو ما شكل الانطلاقة الأولى لمساهمة القطاع الخاص في مجال النقل البري للمسافرين و البضائع

6.2. تحرير سوق النقل من 1988 إلى 2004 :

أدت الأزمة البترولية التي شهدتها الجزائر سنة 1986 إلى انعكاسات سلبية على الاقتصاد الوطني، مما استدعى صدور القانون رقم 88\17 سنة 1988 المتعلق بتنظيم النقل البري

وتوجيهه . وقد سمح هذا القانون بفتح سوق النقل أمام المبادرات الخاصة من خلال الترخيص بإنشاء مؤسسات خاصة للنقل العمومي للمسافرين والبضائع. و خلال الفترة الممتدة بين 1997و 1998 تمت المصادقة على النظام النموذجي لاستغلال خدمات النقل البري للمسافرين، و الذي حدد التزامات النقل و قواعد تسيير هذا القطاع .

7.2. عودة الدولة كفاعل استثماري في قطاع النقل :

في إطار تنظيم و تطوير قطاع النقل، صدر المرسوم التنفيذي رقم 92\10 المؤرخ في 14 مارس 2010، و المتعلق بإنشاء مؤسسات عمومية للنقل الحضري و الشبه الحضري على مستوى الولايات الجزائرية . وتتمتع هذه المؤسسات بالشخصية المعنوية و الاستقلال المالي، و تخضع لوصاية وزارة النقل، بينما تخضع علاقاتها مع المرتفقين لأحكام القانون التجاري. وتتمثل مهمتها الأساسية في ضمان النقل العمومي للمسافرين و توفير الوسائل اللازمة لتوسيع شبكة النقل الحضري وشبه الحضري لمجمعة غليزان، وفي هذا الإطار باشرت المؤسسة العمومية للنقل الحضري وشبه الحضري لمجمعة غليزان نشاطها في 22 جانفي 2012 ، وعملت على ربط الأحياء السكنية الجديدة بمركز المجمعة عبر عدة خطوط للنقل . (بن جبار ر.، 2024)

3. الفاعلون على المستوى المحلي في قطاع النقل شبه الحضري:

يعد النقل الشبه الحضري نشاطا يتداخل فيه عدد من الفاعلين و المؤسسات التي تتكامل أدوارها من أجل ضمان استمرارية التنقل بين المدينة ومحيطها الريفي، وتحقيق الربط الوظيفي بين مختلف التجمعات السكانية. وتتمثل أهم الجهات المتدخلة في هذا القطاع فيما يلي:

1.3. الولاية:

تعتبر الولاية الفاعل الرئيسي في تنظيم النقل شبه الحضري على المستوى المحلي، حيث تتولى من خلال مديرية النقل إعداد مخططات النقل ومتابعة تنفيذها، بما يضمن الاستجابة لاحتياجات التنقل بين المراكز الحضرية والتجمعات الريفية. كما تشرف على منح التراخيص للناقلين،

وتحديد خطوط النقل، ومراقبة مدى احترام شروط الاستغلال، بالإضافة إلى دراسة الطلب على النقل وتكييف العرض مع متطلبات التنمية المحلية. وبهذا تؤدي الولاية دور السلطة المنظمة التي تسهر على ضمان السير الحسن لشبكة النقل شبه الحضري .

2.3. البلدية :

تساهم البلدية في تسيير وتنظيم النقل الشبه الحضري داخل حدودها الإدارية من خلال تهيئة وصيانة الفضاءات المخصصة للنقل. مثل محطات التوقف والمواقف ونقاط الربط بين مختلف التجمعات السكانية. كما تعمل على تحسين ظروف التنقل عير صيانة الطرق المحلية، وتوفير الإشارات المرورية والتجهيزات الضرورية، إضافة غلى التنسيق مع مختلف المصالح التقنية لضمان انسيابية حركة النقل. ويكتسي دور البلدية أهمية خاصة في المناطق الريفية التي تعتمد بشكل كبير على النقل شبه الحضري للوصول إلى الخدمات و التجهيزات الموجودة بالمدينة .

3.3. الناقلون :

يمثل الناقلون العموميون و الخواص العنصر التنفيذي الأساسي في منظومة النقل شبه الحضري، إذ يتولون توفير وسائل النقل وتأمين الرحلات اليومية بين المدينة و الريف . و يساهمون في تسهيل تنقل السكان نحو أماكن العمل و الدراسة والعلاج والتجارة ، مما يجعلهم طرفا محوريا في تعزيز التبادلات الاقتصادية و الاجتماعية بين مختلف المجالات . كما يساهم مستوى الخدمات التي يقدمونها في تحديد فعالية شبكة النقل و قدرتها على الاستجابة لحاجيات السكان .

4. المؤسسة العمومية للنقل الحضري وشبه الحضري لمجمعة غليزان :

هي مؤسسة عمومية أنشئت بموجب المرسوم التنفيذي رقم 10\92 المؤرخ في 14\03\2010 ، وكان بداية نشاطها بتاريخ 22\01\2012 ، بحيث تتربع على مساحة قدرها 2376 م² منها 88 م² مساحة البناية الخاصة بالجناح الإداري للمؤسسة .بحيث يوجد مقرها الحالي ببلدية غليزان و يتواجد في الحظيرة الحالية 20 حافلة بسعة 100 راكب لكل حافلة، ويوجد 05 حافلات من المبرمج اقتناءها ، بحيث يوجد فيها 07 خطوط مستغلة وهي كالتالي :

- **الخط الأول :** رقم 102 _حي سيامتال –حي كاستور-المحطة الحضرية \12كلم .
- **الخط الثاني :** رقم 103_حي800 مسكن\حي 1300 مسكن –المحطة البرية \06 كلم.
- **الخط الثالث :** رقم 107_حي سطال –حي سياميتال \09 كلم.
- **الخط الرابع :** رقم 108_حي شميريك - حي سياميتال \10 كلم .
- **الخط الخامس :** رقم 115_المحطة الحضري الرمان –المحطة البرية بن داود \06كلم .
- **الخط السادس :** رقم 116_حي برمادية –المحطة البرية(بن داود)\13 كلم.
- **الخط السابع :** رقم 117_حي 600مسكن\عدل-المحطة الحضرية \08كلم .

بحيث تعتبر الخطوط رقم (102-103-107-108-115-117) تابعة للنقل الحضري ، فقط خط رقم 116 حي برمادية- المحطة البرية (بن داود) هو الخاص بالنقل الشبه الحضري. (تقرير حول وضعية النقل بولاية غليزان 2023+ مقابلة مع المؤسسة العمومية للنقل الحضري وشبه الحضري).

5. شبكة الطرق بغليزان:

تعد شبكة الطرقات بمجمعة غليزان من المقومات الأساسية لتنظيم و تهيئة المجال الحضري ، حيث تشكل الدعامة الرئيسية للنظام الحضري بالولاية .و يعبر الطريق السيار شرق-غرب على امتداد 87 كم ، كما تتقاطع بها خمس طرق وطنية تربطها بمختلف الولايات المجاورة ،الأمر الذي منحها موقعا استراتيجيا وجعلها نقطة عبور و ملتقى للطرق يربط بين الشرق و الغرب ، وبين الشمال إلى الجنوب .

1.5. طريق شرق-غرب :

ترتبط مباشرة بالطريق السريع بين الشرق و الغرب، حيث يتفرع الطريق الولائي CW13 .

2.5. الطرق الوطنية :

يقطع الطريق الوطني رقم 04 (RN4)مجموعة شرق غرب على امتداد 22 كلم ،مرورا بوسط مدينة غليزان و لتخفيف مشاكل الازدحام المروري تم إنشاء طريق التفافي جنوب منطقتي غليزان و بن داود الحضريتين يمتد لمسافة 1.35 كلم ، ويمر الطريق الوطني رقم 07 (RN7)الذي يربط معسكر بغليزان عبر أراضي المجموعة على طول 11.8 كلم .

3.5. التصنيف الإداري لشبكة الطرق بالمجمعة :

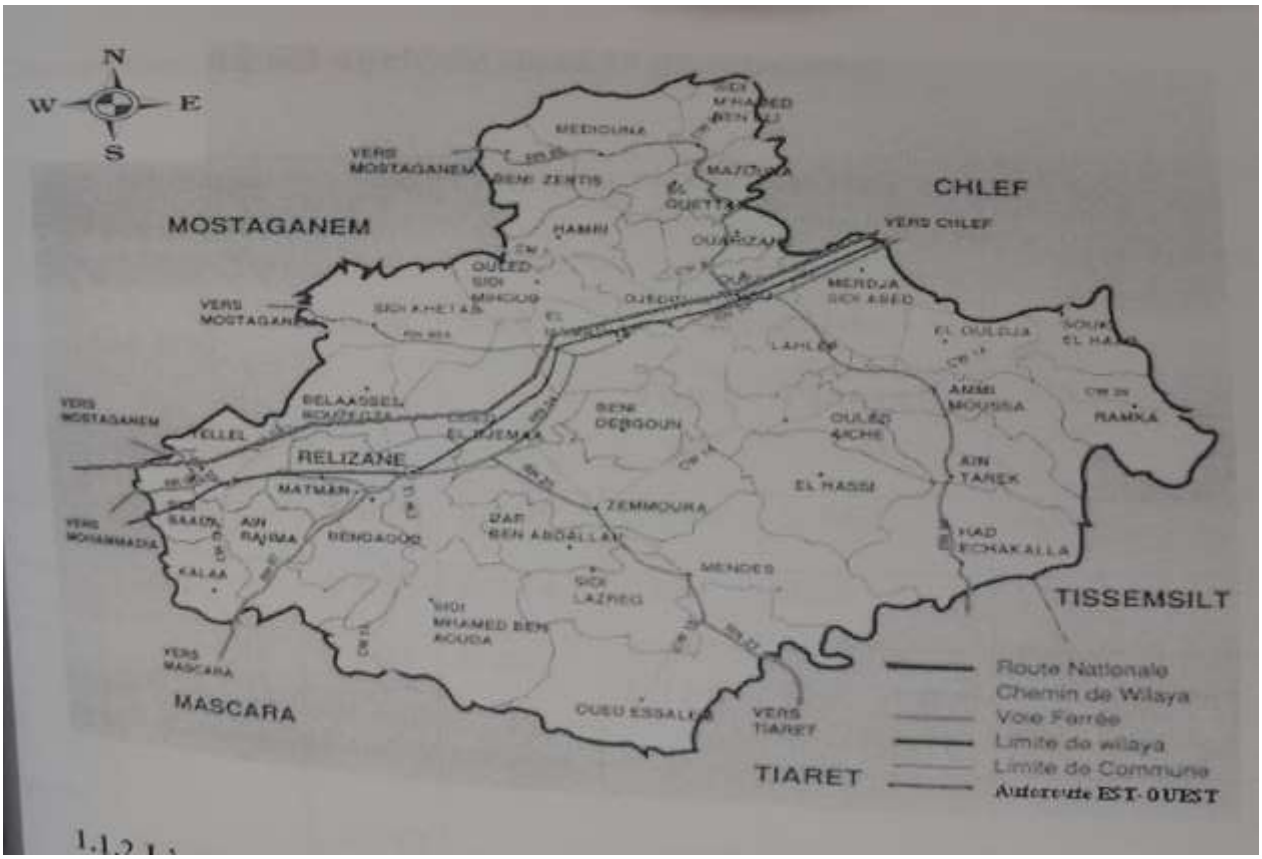
تستفيد مجمعة غليزان من موقع استيراتيجي ضمن شبكة النقل الإقليمية، حيث ترتكز على بنية تحتية طرقية متنوعة ضمن ربط التجمعات الحضرية و الريفية بمختلف المستويات المجالية، وتساهم هذه الشبكة في تعزيز حركة التنقل و التبادلات اليومية بين مكونات المجمعة و المراكز الحضرية المجاورة، ومن خلال عدة محاور رئيسية تتمثل في :

- الطريق السيار شرق-غرب الذي يمر شمال المجمعة على مستوى بلدية يلل، ويؤمن ربطا سريعا بالمراكز الحضرية الكبرى على غرار وهران والجزائر العاصمة، مما يعزز انفتاح المجمعة على المجالين الجهوي والوطني.
- الطريق الوطني رقم 04 الذي يشكل أحد أهم محاور الاتصال بالمنطقة، حيث يربط المجمعة بالمجالات الحضرية الواقعة شرقا و غربا، و يساهم في دعم الحركية الاقتصادية و البشرية.
- الطريق الوطني رقم 07 الذي يوفر الربط بين المجمعة و المدن الداخلية للمنطقة الغربية، الأمر الذي يسهل تنقل السكان و تدفق الأنشطة و الخدمات بين المدينة و محيطها الريفي.
- الطريق الولائي رقم 13 الذي يضمن الربط بين مختلف بلديات المجمعة، خاصة بين بلدية سيدي محمد بن عودة جنوبا وبلدية يلل شمالا، مما يدعم التنقلات اليومية المحلية.

- خطوط السكة الحديدية التي تعبر المجمعة عبر محور وهران-الجزائر ومحور غليزان-تيارت-تيسمسيلت، وتوفر وسيلة نقل مكملة تسهم في تعزيز الترابط بين مختلف المجالات العمرانية والريفية.

وتعد هذه الشبكة بمختلف مكوناتها عنصرا أساسيا في دعم النقل الشبه الحضري، من خلال تسهيل التنقل اليومي للسكان وربط الأرياف بالمركز الحضري، بما يعزز التفاعل الوظيفي والمجالي بين المدينة والريف في مجمعة غليزان. (بن جبار ر.، 2024)

خريطة رقم03 : الطرق الولائية لولاية غليزان



المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير 2017.

4.5. مسارات الولاية (ولاية غليزان) :

تخترق المنطقة طرق محلية ذات أهمية على مستوى الولاية، يبلغ طولها الإجمالي 45.74 كلم. وتشمل هذه الطرق ما يلي :

_من الطريق السريع CW13 الذي يربط سيدي خطاب بسيدي محمد بن عودة مرورا ببلعسل وغليزان .

_من الطريق CW12 الذي يربط بين بلعسل –يلل-القلعة و الطريق الوطني RN7.

من الطريق السريع CW 99 الذي يربط بين الطريق الوطني RN4 و الطريق السريع CW13عبر المطمر و بن داود .

5.5. الطرق البلدية :

يبلغ طول الطرق المشتركة على مستوى المجموعة 26 كلم، وتتمثل وظيفتها في ربط بلديات منطقتي غليزان و مطمر.(المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير، 2017 ص27)

6.5 طول الطرقات :

تتنوع شبكة الطرقات بمجمعة غليزان بحيث تضم طرقا وطنية وولائية وبلدية و ريفية يبلغ طولها الإجمالي 51.70 كلم، و تعد هذه الشبكة عنصرا أساسيا في دعم حركة النقل الشبه الحضري و ضمان الربط بين مركز مدينة غليزان و التجمعات الريفية المحيطة بها. كما تساهم الطرق البلدية و الريفية في فك العزلة عن المناطق الريفية، أما الطرق الولائية و الوطنية فتؤمن سهولة الوصول إلى المدينة، وهو ما يعزز حركة التنقل اليومية للسكان و يساهم في توطيد العلاقة بين المدينة و الريف من خلال تبادل الخدمات و الأنشطة الاقتصادية والاجتماعية .(الجدول رقم 04)

الجدول رقم 04: طول الطرقات في غليزان.

	الطرق الوطنية	الطرق الولائية	الطرق البلدية	الطرق الريفية	الطول الاجمالي لشبكة الطرقات
غليزان	8 كلم	13.10 كلم	24.45 كلم	6.15 كلم	51.70 كلم

المصدر : مديرية البرمجة و متابعة الميزانية لولاية غليزان 2026 .

6. شبكة خطوط النقل شبه الحضري و الجهات المستغلة لها بمجمعة غليزان :

1.6. خطوط النقل شبه الحضري التابعة للمؤسسة العمومية :

يقتصر النقل شبه الحضري المستغل من طرف المؤسسة العمومية على الخط رقم 116 الرابط بين برمادية وبن داود، والذي يشكل أحد المحاور الأساسية لضمان تنقل السكان داخل المجال الشبه الحضري لمجمعة غليزان. بحيث يبلغ طول هذا الخط حوالي 13كم، ما يجعله وسيلة مهمة لربط التجمعات السكنية الواقعة على امتداد مساره بمختلف المرافق والخدمات الموجودة بمراكز العمران.

وتنطلق أول رحلة على هذا الخط عند الساعة 06:00 صباحا، وهو توقيت يتماشى مع احتياجات فئات واسعة من المستعملين، خاصة العمال و الموظفين والتلاميذ و الطلبة الذين يعتمدون على النقل العمومي في تنقلاتهم اليومية . كما يتميز هذا الخط باستمرارية الخدمة طوال الأسبوع، بما في ذلك أيام العطل، الأمر الذي يعكس أهميته في تلبية الطلب المتزايد على التنقل وضمان استمرارية الربط بين مختلف التجمعات السكانية.

كما يعتمد هذا الخط على 07 حافلات مخصصة لتأمين الخدمة، وهو ما يسمح بتوفير عدد معتبر من الرحلات اليومية، كما يشرف على استغلال هذا الخط 18 سائقا، وهو يعكس استمرارية الخدمة، بحيث تبرز أهمية هذا الخط من خلال تعزيزه للحركة اليومية للسكان وتسهيل الوصول إلى الأماكن المراد الذهاب إليها لقضاء الحاجيات اليومية.

الجدول رقم 05 : برنامج استغلال الخط شبه الحضري رقم 116 برمادية-بن داود.

أيام العمل	الانطلاقة الأولى	الانطلاقة الاخيرة	المسافة
كل يوم	06:00	19:00	13 كم

المصدر: المؤسسة العمومية للنقل الحضري وشبه الحضري، غليزان، 2026

1.1.6. مسار الخط رقم 116 برمادية - بن داود :

الجدول رقم 06: مسار الخط رقم 116.

نقطة الانطلاق	أسماء محطات توقف الخط رقم 116	نقطة الوصول
المحطة البرية بن داود	المحطة البرية بن داود	برمادية
	مسجد السلام	
	أوفلا	
	حي الانتصار	
	حي الانصار 2	
	شرطة غليزان	
	الصندوق الوطني للمتقاعدين	
	موبيليس	
	ساحة المقاومة	
	بلدية غليزان	
	البنك	
	البريد المركزي	
	حي 42 سكن	
	سيراما	
	مدرسة البشير الإبراهيمي	
	الأمن الحضري 2	
	حي لاصاص	
	مدرسة جمال الدين	
	الوكالة الوطنية للتشغيل	
	مكتب البريد	
	وكالة الاتصالات	

	حي 1026	
	الجامعة	
	متوسطة الأخوين سوسي لحوش	
	برمادية	

المصدر:المؤسسة العمومية للنقل الحضري وشبه الحضري غليزان 2026 .

الصورة رقم 01: صورة جوية من google mape فيه مسار خط رقم 116.



المصدر : موقع ETUS RELIZEN

.6. دور الخط رقم116 في تعزيز العلاقة بين المدينة و الريف :

يعد الخط الشبه الحضري رقم 116 من الخطوط المهمة في ضمان الربط بين التجمعات السكانية و مركز مدينة غليزان، حيث سجل 366 رحلة سنويا و 2760 دورة، كما بلغت المسافة الإجمالية المقطوعة 19772 كلم ، وقد مكن هذا الخط من نقل 351931 راكبا خلال سنة الاستغلال ، محققا إيرادات قدرت ب2490126 دج .وتعكس هذه المؤشرات حجم الإقبال على هذا الخط و اعتماد السكان عليه في تنقلاتهم اليومية نحو المدينة للاستفادة من مختلف الخدمات الموجودة في مركز المدينة ، وهو ما توضحه المعطيات الواردة في الجدول رقم 07 :

الجدول رقم07 : خصائص استغلال الخط شبه الحضري رقم 116 خلال السنة .

الأصل	الوجهة	عدد الدورات\ الحافلة\ النهار	عدد رحلات الحافلة في السنة	إجمالي عدد الدورات\ خط\سنة	عدد الكيلومترات التي تقطعها الحافلات على الخط سنويا	عدد الكيلومترات لكل حافلة في السنة (حافلة واحدة فقط)	عدد الركاب المنقولين لكل خط سنويا	الرسوم\ السنة ()	المسافة المقطوعة (كم)	الايرادات\ السنة(DA)
الخط رقم 116	حي برمادية	المحطة البرية ب (بن داود)	366	2760	19772	467114	351931	37351890	9150	2490126

المصدر : المؤسسة العمومية للنقل الحضري و شبه الحضري، 2026

2.6. خطوط النقل شبه الحضري المستغلة من طرف الخواص :

تتميز بعض المناطق الريفية التابعة لمجمعة غليزان ن على غرار دوار أولاد محمد و دوار الجلطي و دوار البخايرية بغياب خطوط النقل الشبه الحضري المستغلة من طرف الخواص ، ويرجع ذلك أساسا إلى ضعف الكثافة السكانية وتباعد التجمعات السكنية ، مما يؤدي إلى انخفاض الطلب على خدمات النقل و يجعل استغلال هذه الخطوط غير مجد من الناحية الاقتصادية . بحيث يعتمد معظم سكان دوار أولاد محمد ودوار الجلطي و دوار البخايرية على السيارة الخاصة و سيارة أجرة غير مرخصة ،في حين تضطر الفئات التي لا تمتلك وسائل نقل

خاصة و الذين لا يملكون تكلفة سيارة أجرة غير مرخصة إلى السير على الأقدام نحو منطقة برمادية باعتبارها أقرب نقطة لدوار الجلطي و دوار أولاد محمد نحو الخط رقم 116 ، أما دوار الشرايطية فيستفيد من خدمات النقل ما بين البلديات التابعة لسيدي محمد بع عودة و ذلك بحكم مرور هذا الخط عبر الدوار ، الأمر الذي يوفر لهم بديلا للنقل ، وبذلك فإن اعتبارات المردودية الاقتصادية ومنطق الربحية هو الذي يحكم استغلال خطوط النقل من طرف المتعاملين الخوص.

1.2.6. خط سيدي محمد بن عودة –غليزان :

الجدول رقم08 :خصائص حظيرة النقل ما بين البلديات التابعة لبلدية سيدي محمد بن عودة .

نوع الحافلة	عدد الحافلات	عدد المقاعد
كرسان	16حافلة	19 مقعد
هيونداي		25 مقعد

المصدر : مديرية النقل لولاية غليزان.

تتواجد الحافلات الخاصة بسيدي محمد في حي الديانسي بجانب محطة توقف "مدرسة جمال الدين " الخاصة بخط رقم 116 ،حسب تصريحات سائقي حافلات النقل ما بين البلديات التابعة لبلدية سيدي محمد بن عودة ، فإن الفترة الصباحية تعرف إقبالا ملحوظا من طرف السكان دوار الشرايطية ، حيث يرتفع الطلب على خدمات النقل خلال هذه الفترة نظرا لتوجه السكان نحو مركز المدينة أو المناطق المجاورة لقضاء مختلف احتياجاتهم اليومية ، كالعمل و الدراسة و التزود بالخدمات المختلفة.

الصورة رقم02 : مدخل لدوار الشرايطية .



المصدر : تصوير الطالبة سنة 2026 .

الصورة رقم 03: صورة محطة توقف حافلة سيدي محمد بن عودة في دوار الشرايطية .



المصدر : تصوير الطالبة سنة 2026 .

الصورة رقم04 : الطريق المؤدي إلى دوار الجلطي و دوار البخايرية .



الصورة رقم 05: حافلة من نوع كرسان التابعة للنقل ما بين البلديات سيدي محمد بن عودة.



المصدر **:** تصوير الطالبة سنة 2026 .

الصورة رقم 06: حافلة من نوع هيونداي التابعة للنقل ما بين البلديات سيدي محمد بن عودة.



المصدر : تصوير الطالبة سنة 2026 .

2.2.6. خط زمورة -غليزان \خط منداس -غليزان :

يبين الجدول أن خطي زمورة-غليزان و منداس-غليزان يتم استغلالهما بواسطة حافلات من نوع Toyota بسعة 30 مقعد، وهو ما يعكس اعتماد الناقلين على حافلات متوسطة السعة تتلاءم مع حجم الطلب على التنقل .

غير أن دوار التفافحة لا يتوفر على محطة توقف رسمية ، و إنما يستعمل كنقطة توقف غير رسمية للحافلات ، الأمر الذي يطرح بعض الصعوبات أمام السكان ، ففي بعض الحالات لا تتوقف الحافلات عند دوار التفافحة بسبب امتلاء جميع المقاعد ، مما يحرم بعض السكان من الاستفادة من الخدمة و يؤخر تنقلهم نحو مجمعة غليزان ، لا سيما بالنسبة للأفراد الذين لا

يملكون سيارة خاصة أو وسيلة نقل بديلة على مستوى خطي زمورة-غليزان و منداس-غليزان على حد سواء .

وينطلق هذين الخطين من المحطة الحضرية الرمان التي تعد من أهم مرافق النقل بولاية غليزان ، وتقع هذه المحطة بالجهة الشرقية للولاية ، و كانت في السابق محطة برية مخصصة للنقل بين الولايات ، قبل أن تخضع لعملية إعادة تهيئة لتتحول إلى محطة حضرية نموذجية تساهم في تحسين خدمات النقل و تعزيز شبكة التنقل داخل الولاية . وبعد إلغاء محطة البتوار و إعادة تأهيل محطة الرمان ، ثم ربطها بعدة خطوط استيراتيجية، مما جعلها محورا رئيسيا للتنقل اليومي و نقطة ربط حيوية بين مختلف خطوط النقل الحضري و الشبه الحضري.

وقد دخلت المحطة حيز الخدمة بتاريخ 03\02\2022 ، حيث أصبحت نقطة توقف ل 15 خطا بريا على مستوى الولاية ،تشغل بواسطة نحو 150 حافلة للنقل الشبه الحضري والذي تستفيد من خدماتها 28 بلدية تقع بالجهة الشرقية لولاية غليزان، أما المحطة البرية ببلدية بن داود فما تزال تؤدي دور المحطة الرئيسية لحافلات النقل بين الولايات . .

الجدول رقم09 :خصائص خط ما بين البلديات(خط زمورة-غليزان\خط منداس - غليزان).

نوع الخط	نوع الحافلة	عدد المقاعد
زمورة-غليزان	Toyota	30 مقعد
منداس-غليزان	Toyota	30 مقعد

المصدر :تحقيق ميداني سنة 2026.

الصورة رقم07 : حافلة زمورة-غليزان .



المصدر : تصوير الطالبة سنة 2026.

الصورة رقم 08: حافلة منداس –غليزان.



الصورة رقم09 : لوحة خط منداس-غليزان



المصدر : تصوير الطالبة سنة 2026.

3.6. وضعية النقل المدرسي للموسم الدراسي 2025\2026 لمجمعة غليزان:

من خلال تحليل الجدول الخاص بـ وضعية النقل المدرسي في مجمعة غليزان (الموسم الدراسي 2026/2025) يتبين أن إجمالي التلاميذ المستفيدين من هذه الخدمة **يبلغ** 152تلميذاً موزعين على خطين رئيسيين، حيث يستقطب الخط الأول (غليزان) العدد الأكبر بـ 120تلميذاً، وهو خط يعتمد على حافلة بطاقة استيعاب تصل إلى 50 مقعداً، مع تنظيم رحلتين يومياً، صباحاً على الساعة السابعة (07:00) ومساءً على الساعة الرابعة والخامسة (16:00 و17:00)، مع توقف يمتد إلى حوالي 4 ساعات ونصف في الفترة المسائية، ما يعكس أهمية هذا الخط في ربط التجمعات السكنية الأكثر كثافة بالمؤسسات التعليمية داخل المدينة. أما الخط الثاني فيستقطب 32 تلميذاً فقط ويعمل بحافلة بلدية بنفس طاقة تقريباً، مع رحلة واحدة صباحاً في حدود الساعة السابعة ورحلة مساءً على الساعة الخامسة، وهو ما يدل على محدودية تغطيته مقارنة بالخط الأول. كما يبرز من الناحية المجالية أن خط النقل المدرسي نحو دوار الجلطي يمر عبر مسارات مشتركة تشمل البخايرية وأولاد محمد، ما يعكس تداخل الشبكات الريفية واعتمادها على مسار واحد يخدم عدة تجمعات سكانية، في حين أن الحافلة الثانية الخاصة بخط المزرعة تعتمد بدورها على نظام تجميع للتلاميذ من نقاط متعددة، من بينها منطقة بشميـــريك، وهو ما يهدف إلى تحسين عملية النقل وضمان استقطاب أكبر عدد من المستفيدين، غير أن هذا التنظيم قد يساهم في إطالة مسار الرحلة وارتفاع مدة التنقل اليومية للتلاميذ، مما يبرز وجود تباين بين فعالية التغطية المجالية ومتطلبات التنظيم الزمني للنقل المدرسي.(الجدول رقم 10).

الجدول رقم10 :وضعية النقل المدرسي للموسم الدراسي 2025\2026 لمجمعة غليزان .

البلدية	تعيين الخط من ... إلى	نوع الحافلة	ملكية الحافلة (البلدية _ مؤجرة)	عدد المقاعد	عدد التلاميذ المستفيدين بالخط	توقيت مرور الحافلات في الفترة المسائية	عدد الدورات	مجموع المستخدمين التلاميذ			مجموع عدد التلاميذ
								ابتدائي	متوسط	ثانوي	
غليزان	دوار الجلطي الى غليزان مركز	هيونداي	مؤجرة	50	120	الساعة 4 و نصف	1	67	36	17	120
	مزرعة بن يمينة الى غليزان مركز	هيونداي	بلدية	32	32	الساعة 5 مساءا	1	17	8	7	32
المجموع		2									152

المصدر :المصلحة التقنية لبلدية غليزان 2026

خاتمة الفصل الثاني

يتضح أن دراسة واقع قطاع النقل شبه الحضري بمجمعة غليزان قد سمحت بتقديم صورة شاملة حول كيفية تنظيم هذا القطاع واشتغاله على المستوى المحلي. فقد تم التطرق إلى التطور التاريخي والتنظيمي لقطاع النقل في الجزائر، وما عرفه من تحولات تشريعية وهيكلية كان لها تأثير مباشر على نمط تسييره وفتح المجال أمام مختلف الفاعلين للمساهمة في تنظيمه واستغلاله.

كما تناول هذا الفصل مختلف الفاعلين المتدخلين في قطاع النقل شبه الحضري على المستوى المحلي، من سلطات عمومية وجماعات محلية وناقلين خواص، إضافة إلى إبراز دور كل طرف في ضمان استمرارية الخدمة وتنظيم حركة التنقل بين المدينة ومحيطها الريفي. وقد تم أيضاً تحليل شبكة الطرقات بمجمعة غليزان وتصنيفها إلى طرق وطنية وولائية وبلدية ومسالك ريفية، مع إبراز أهميتها في دعم حركة النقل وتسهيل الربط بين مختلف التجمعات السكانية.

إلى جانب ذلك، تطرق الفصل إلى شبكة خطوط النقل الشبه الحضري ومساراتها، ومدى تغطيتها للمجال الحضري والريفي، وهو ما أظهر أن مدينة غليزان تمثل قطباً محورياً تستقطب مختلف الحركات اليومية للسكان القادمين من الأرياف والدواوير المجاورة.

وعليه، يمكن استنتاج أن النقل شبه الحضري في مجمعة غليزان يعتمد على منظومة متكاملة من الفاعلين والبنى التحتية، غير أن فعاليته تبقى مرتبطة بدرجة تنظيم الخطوط وتحسين التغطية المجالية.

الفصل الثالث: النقل شبه الحضري بمجمعة غليزان: مؤشر حقيقي على مدى حركية الساكنة

مقدمة الفصل الثالث

تطرقنا في هذا الفصل الدراسة الميدانية للنقل شبه الحضري في مجمعة غليزان، من خلال تشخيص الوضعية الراهنة لهذا القطاع وتحليل مختلف الجوانب المرتبطة به، سواء من حيث خصائص المستعملين أو طبيعة شبكة النقل ومدى تنظيمها، وذلك بهدف فهم كيفية اشتغال هذا النظام على أرض الواقع وانعكاساته على الحركية اليومية للسكان بين المدينة والريف.

وتكتسي الدراسة الميدانية أهمية بالغة في هذا النوع من البحوث الجغرافية، كونها تسمح بالانتقال من الجانب النظري إلى الواقع التطبيقي، ومن تحليل المفاهيم والبنى العامة إلى دراسة سلوك الأفراد وممارساتهم اليومية في مجال التنقل. كما تساهم في إبراز الفجوة أو التوافق بين ما هو مخطط له في قطاع النقل وبين ما هو موجود فعلياً على مستوى الميدان.

وتهدف هذه الدراسة إلى إبراز خصائص عرض النقل شبه الحضري من حيث النوعية والكمية، من خلال تقييم مدى توفر وسائل النقل، كثافة الخطوط، وتوزيعها المجالي بين المركز الحضري لمجمعة غليزان والمناطق الريفية التابعة لها، إضافة إلى قياس مدى استجابتها للطلب المتزايد على التنقل اليومي.

بحيث تم الاعتماد على الاستبيان كأداة أساسية لجمع البيانات والمعطيات الميدانية، حيث وُجّه إلى عينة من مستعملي النقل الشبه الحضري بمجمعة غليزان، بهدف التعرف على خصائصهم السوسيو-ديموغرافية والاقتصادية، وأنماط تنقلهم اليومية، وأهداف استعمالهم لهذا النوع من النقل. كما يسمح هذا الأسلوب بتقييم مستوى الخدمة من وجهة نظر المستعملين، من خلال قياس درجة الرضا، ورصد أهم الصعوبات التي تواجههم مثل الاكتظاظ، نقص الرحلات، أو عدم انتظامها.

كما يسعى هذا الفصل إلى تحليل العلاقة القائمة بين المدينة والريف من خلال حركة التنقل اليومية، وإبراز دور النقل شبه الحضري كآلية أساسية في ربط المجالين وتسهيل الوصول إلى مختلف الخدمات الحضرية، مما يجعله عنصراً محورياً في فهم ديناميكية المجال داخل مجمعة

غليزان. ومن خلال ذلك، يشكل هذا الفصل المرحلة التطبيقية للدراسة التي ستسمح باستخلاص نتائج دقيقة حول واقع النقل شبه الحضري وانعكاساته المجالية والاجتماعية.

1. المحور الأول :الخصائص السوسيو-اقتصادية للمستجوب:

1.1. الجنس:

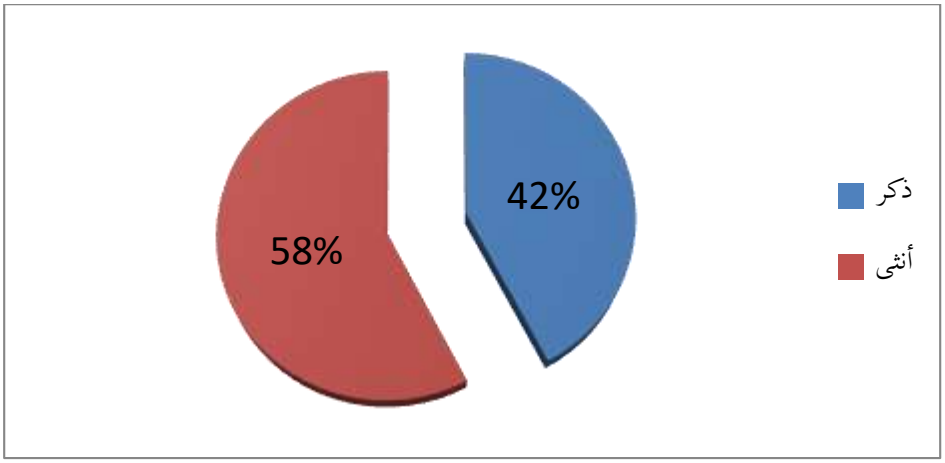
يستقطب النقل شبه الحضري كلا من الرجال و النساء، بحيث إن الإناث يمثلن النسبة الأكبر بنسبة 58% مقابل 42% للذكور، وتظهر هذه النتائج تفوق العنصر النسوي في استعمال النقل الشبه الحضري داخل مجمعة غليزان، وهو ما يمكن تفسيره بتزايد تنقلات النساء نحو المدينة لأغراض الدراسة و العمل و التسوق والاستفادة من مختلف الخدمات الصحية و الإدارية التي تتركز غالبا بالمراكز الحضرية، ويعتبر هذا تحولا في المجتمع الجزائري خلال العقود الأخيرة. حيث ارتفعت نسبة مشاركة النساء في مختلف الأنشطة (الجدول رقم 11).

الجدول رقم11: جنس مستخدمين النقل شبه الحضري.

الجنس	التكرار	النسبة%
ذكر	93	42%
أنثى	127	58%
المجموع	220	100%

المصدر: تحقيق ميداني، 2026

الشكل رقم 02 :جنس مستخدمين النقل شبه الحضري.



المصدر : تحقيق ميداني سنة 2026.

2.1. التركيب العمري: فئة الشباب هي الأكثر حركة وتنقلا

توضح نتائج الاستبيان أن الفئة العمرية أقل من 20 سنة أدنى نسبة ب 11% أي 24 فردا، ثم تليها الفئة من 20 إلى 30 سنة وهذه الفئة تستحوذ على النسبة الأكبر ب33% أي 72 فردا وهي المهيمنة، تليها فئة من 31 إلى 40 سنة بنسبة 16 % أي 35 فردا ،ثم فئة من 41 إلى 50 سنة بنسبة 14% أي 32 فردا، في حين سجلت الفئة أكثر من 50 سنة نسبة 26% أي 57 فردا.

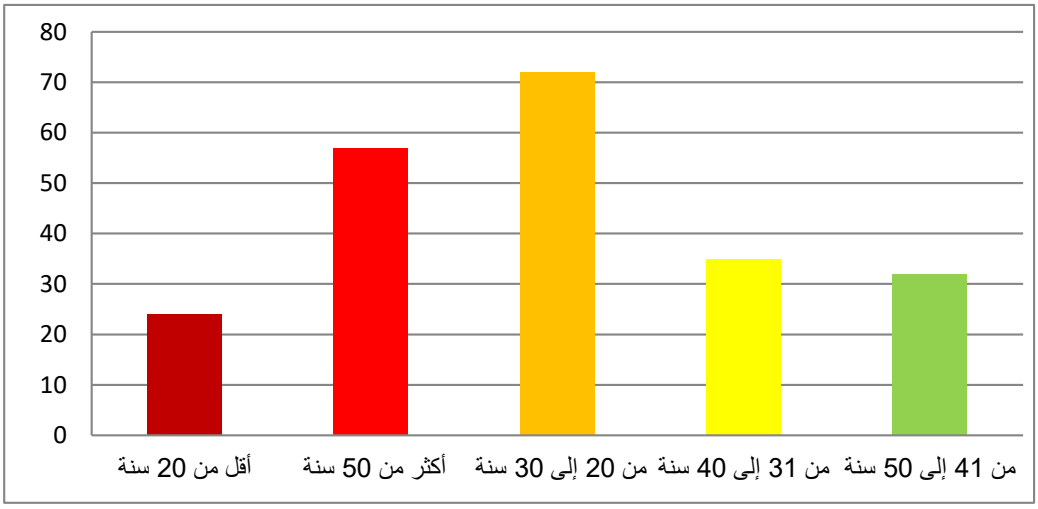
تبين هذه النتائج أن فئة الشباب هي الأكثر حركة و تنقلا بحكم ارتباطها بالدراسة الجامعية والتكوين المهني و العمل ومختلف الأنشطة الإقتصادية والخدماتية التي تتمركز أساسا بمجمعة غليزان، الأمر الذي يجعلها أكثر أعتمادا على النقل شبه الحضري. كما أن ارتفاع نسبة الفئة التي تفوق 50 سنة يعكس حاجتها المتواصلة للتنقل نحو المراكز الحضرية للإستفادة من الخدمات الصحية و الإدارية و التجارية، (الجدول رقم 12)

الجدول رقم 12: التركيب العمري لمستخدمين النقل شبه الحضري.

السن	التكرار	النسبة %
أقل من 20 سنة	24	11%
من 20 إلى 30 سنة	72	33%
من31 إلى 40 سنة	35	16%
من 41 إلى 50 سنة	32	14%
أكثر من 50 سنة	57	26%
المجموع	220	100%

المصدر : تحقيق ميداني سنة 2026 .

الشكل رقم 03: التركيب العمري لمستخدمين النقل شبه الحضري.



المصدر : تحقيق ميداني سنة 2026.

3.1. أغلبية المستخدمين للنقل شبه الحضري يقيمون في الوسط الريفي

توضح نتائج الاستبيان توزيع المستخدمين بين الوسط الريفي الوسط الحضري، بحيث أن أغلبية المستخدمين يقيمون في الوسط الريفي بنسبة 82% أي 180 فردا، مقابل 18% فقط أي 40 فردا يقيمون في الوسط الحضري. وهذا يدل على هيمنة واضحة للمستخدمين القادمين من

المناطق الريفية ، وهو ما يعكس الارتباط الوثيق بين النقل الشبه الحضري و الحركية اليومية لسكان الريف نحو مجمعة غليزان. وذلك لتمركز أغلب الخدمات الإدارية و الصحية و التجارية و التعليمية وفرص العمل داخل المجال الحضري، الأمر الذي يدفع سكان الريف إلى الاعتماد على النقل شبه الحضري لتلبية احتياجاتهم اليومية.

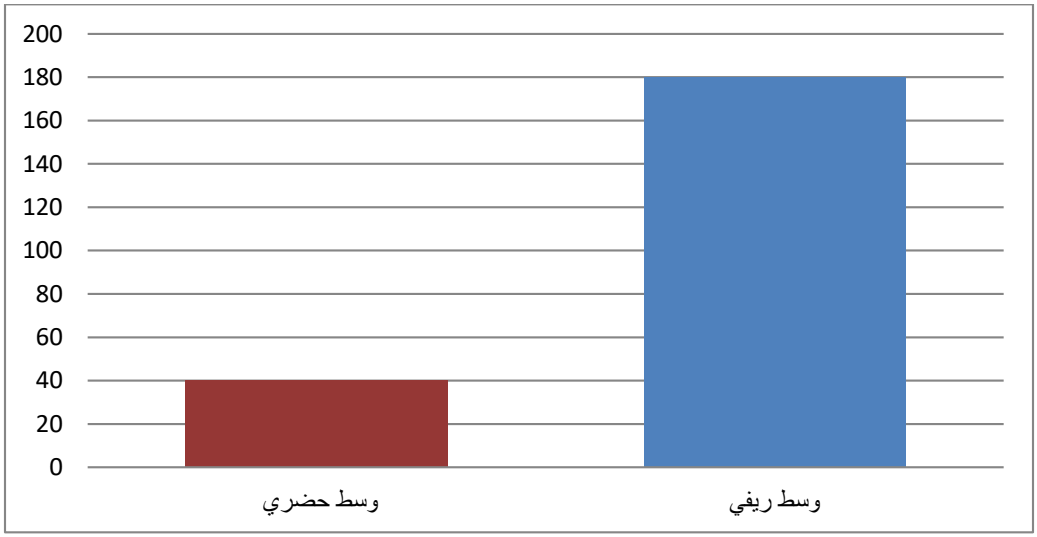
كما يوجد تكامل ما بين الوسطين، و النقل شبه الحضري حلقة وصل أساسية بينهما، (الجدول رقم 13)

الجدول رقم 13: مكان إقامة مستخدمين النقل شبه الحضري .

مكان الإقامة	التكرار	النسبة%
وسط حضري	40	18%
وسط ريفي	180	82%
المجموع	220	100%

المصدر : تحقيق ميداني سنة 2026.

الشكل رقم 04: مكان إقامة مستخدمين النقل شبه الحضري .



المصدر : تحقيق ميداني سنة 2026.

4.1. مستخدمي النقل شبه الحضري ذوي مستويات تعليمية متباينة

توضح نتائج الاستبيان أن فئة ذوي المستوى الإبتدائي تحتل المرتبة الأولى بنسبة 29% أي 64 فردا، تليها فئة الذين ليس لهم مستوى تعليمي بنسبة 22% أي 49 فردا، ثم فئة المستوى الجامعي بنسبة 20% أي 43 فردا، بينما بلغت نسبة فئة المستوى الثانوي 15% أي 33 فردا ،و المتوسط بنسبة 13% أي 28 فردا ،في حي سجلت فئة مستوى الدراسات العليا أدنى نسبة قدرت ب1% أي 3 أفراد .

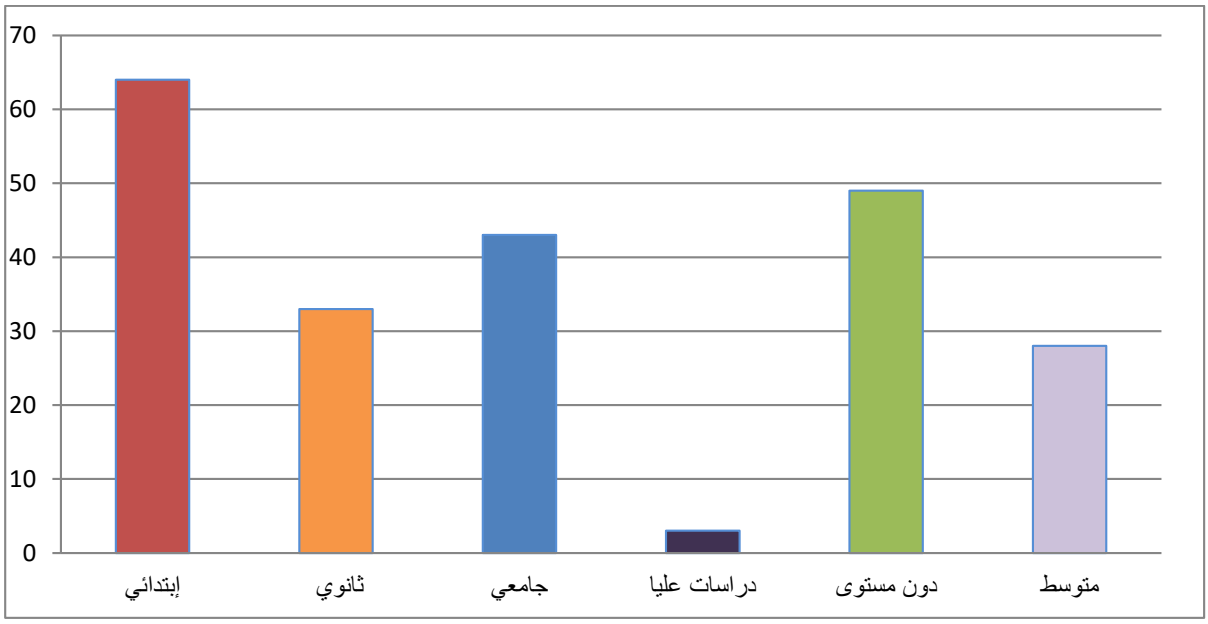
وتبرز هذه النتائج تنوع المستويات التعليمية المحدودة، وهو ما يمكن تفسيره بكون النقل شبه الحضري يستقطب أساسا سكان المناطق الريفية و الضواحي الذين يعتمدون عليه في تنقلاتهم اليومية نحو مدينة غليزان من أجل العمل أو الدراسة أو الاستفادة من مختلف الخدمات. كما أن إنخفاض نسبة أصحاب الدراسات العليا يعكس اعتماد هذه الفئة بدرجة أكبر على وسائل نقل خاصة أو إمتلاكها لقدرات مادية تسمح لها باختيار بدائل أخرى. ومن ثم يمكن الاستنتاج أن النقل شبه الحضري يمثل وسيلة تنقل أساسية لمختلف الشرائح الاجتماعية ، خاصة الفئات ذات المستويات التعليمية الدنيا و المتوسطة، مما يؤكد دوره في تعزيز الترابط بين الريف و المدينة وتسهيل الولوج إلى الخدمات و الفرص المتاحة بالمراكز الحضرية. (الجدول رقم 14)

الجدول رقم 14:المستوى التعليمي لمستخدمين النقل شبه الحضري.

المستوى التعليمي	التكرار	النسبة%
إبتدائي	64	29%
ثانوي	33	15%
جامعي	43	20%
دراسات عليا	3	1%
دون مستوى	49	22%
متوسط	28	13%
المجموع	220	100%

المصدر : تحقيق ميداني سنة 2026 .

الشكل رقم05: المستوى التعليمي لمستخدمين النقل شبه الحضري.



المصدر : تحقيق ميداني سنة 2026 .

5.1. الوضعيات المهنية متباينة لمستعملي النقل شبه الحضري

من نتائج الاستمارة تظهر هيمنة فئة ربات البيوت بنسبة 33% ، تليها فئة الموظفين بنسبة بلغت18% ، ثم العمال بنسبة 16% ، بينما تمثل فئة الفلاحين 12% ،أما فئة الطلبة بنسبة 9% ،و البطالون بنسبة 6% ، و التجار 5% ، في حين سجلت فئة المتقاعدين أدنى نسبة ب1%. ويعكس الإرتفاع الملحوظ لنسبة ربات البيوت (غير عاملات) إلى الدور الذي يؤديه النقل شبه الحضري في تلبية الاحتياجات اليومية للأسر الريفية، حيث تتجه هذه الفئة نحو المراكز الحضرية للتسوق والاستفادة من مختلف الخدمات الصحية والإدارية والتعليمية. أما الموظفون والعمال فيعكس حضورهم المعتبر حجم التنقلات اليومية المرتبطة بالعمل، الناتجة عن تمركز الوظائف و الأنشطة الاقتصادية و الخدماتية داخل المدينة، كما تبرز نسبة الطلبة 9% أهمية النقل شبه الحضري في الولوج إلى المؤسسات التعليمية و التكوينية المتمركزة أساسا بالمجال الحضري، مما يؤكد دوره في دعم التعليم و تعزيز فرص التكوين. و نفسر النسبة المحدودة للفلاحين بارتباط نشاطهم بالمجال الريفي و استقرار أماكن عملهم داخل الاراضي الزراعية،

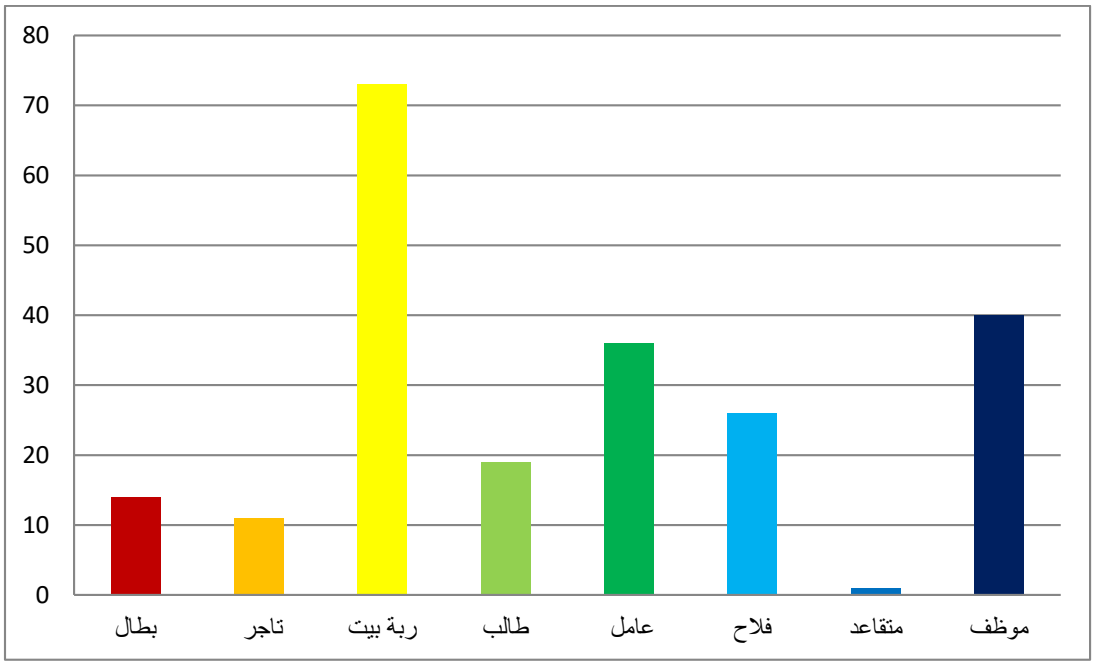
وهذا الأمر الذي يقلل من حاجتهم إلى التنقل المنتظم. أما بالنسبة للبطالين فيعكس جزء من السكان إلى التنقل بحثا عن فرص عمل أو لقضاء مختلف الشؤون اليومية، بينما ترتبط النسبة الضعيفة من المتقاعدين بانخفاض حاجتهم إلى التنقل الدوري مقارنة بباقي الفئات.ومنه فإن النقل شبه الحضري لايقتصر دوره على دعم الأنشطة الإقتصادية و المهنية فحسب بل يمتد إلى ضمان الوصول إلى الخدمات ومختلف متطلبات الحياة اليومية (الجدول رقم 15)

الجدول رقم15 :الوضعية المهنية لمستخدمين النقل شبه الحضري.

الوضعية المهنية	التكرار	النسبة %
بطال	14	%6
تاجر	11	%5
ربة بيت	73	%33
طالب	19	%9
عامل	36	%16
فلاح	26	%12
متقاعد	1	%1
موظف	40	%18
المجموع	220	%100

المصدر **:** تحقيق ميداني سنة 2026 .

الشكل رقم 06: الوضعية المهنية لمستخمين النقل شبه الحضري.



المصدر : تحقيق ميداني سنة 2026.

2. المحور الثاني :خصائص استعمال النقل شبه الحضري

1.2. النقل شبه الحضري ضروري في التنقلات اليومية لسكان المناطق المجاورة لمجمعة غليزان

تظهر نتائج الاستبيان بمدى اعتماد المستجوبين على النقل شبه الحضري في تنقلاتهم اليومية، بحيث أن نسبة 58% من أفراد أي 127 مستجوبا صرحوا بأنهم يعتمدون على النقل شبه الحضري بشكل يومي، في حين أفاد 42% أي 93 مستجوبا بعدم إعتمادهم عليه بصورة دائمة.حيث يتضح أن أكثر من نصف المستجوبين يعتبرونه الوسيلة الأساسية التي تضمن لهم الوصول إلى مختلف الوجهات و الخدمات، لأنه الوسيلة الأكثر ملائمة من حيث التكلفة و إمكانية الوصول مقارنة بوسائل النقل الأخرى.

كما يعكس نسبة المعتمدين عليه وذلك لارتباطه بالحاجات اليومية الأساسية للسكان، لاسيما التنقل نحو أماكن العمل والمرافق الصحية والأسواق التجارية والإدارات العمومية الموجودة

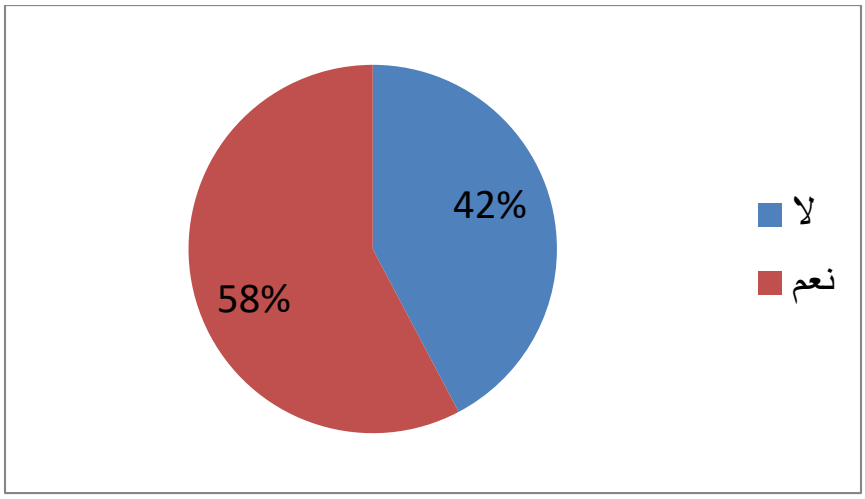
أساسا في مجمعة غليزان أو المراكز الحضرية التابعة لها، فغياب هذه الخدمات أو محدودية توفرها في الريف يفرض على السكان التنقل بشكل متكرر، بحيث أن جزء كبير من السكان لا يمتلكون وسائل نقل خاصة بسبب التكاليف المرتفعة لاقتناء المركبات وصيانتها. أما بالنسبة للفئة التي صرحت بعدم إعتمادها بشكل دائم على النقل شبه الحضري فذلك لإمتلاك بعض السكان لسيارات خاصة ، أو قرب أماكن عملهم أو إعتمادهم على وسائل أخرى. (الجدول رقم 16)

الجدول رقم16 :الاعتماد على النقل شبه الحضري في التنقلات اليومية لمستخدميه.

الاعتماد على النقل شبه الحضري في التنقلات اليومية	التكرار	النسبة%
نعم	127	58%
لا	93	42%
المجموع	220	100%

المصدر : تحقيق ميداني سنة 2026 .

الشكل رقم 07: الاعتماد على النقل شبه الحضري في التنقلات اليومية لمستخدميه.



المصدر : تحقيق ميداني سنة 2026.

2.2. تعدد اغراض مستعملي النقل شبه الحضري

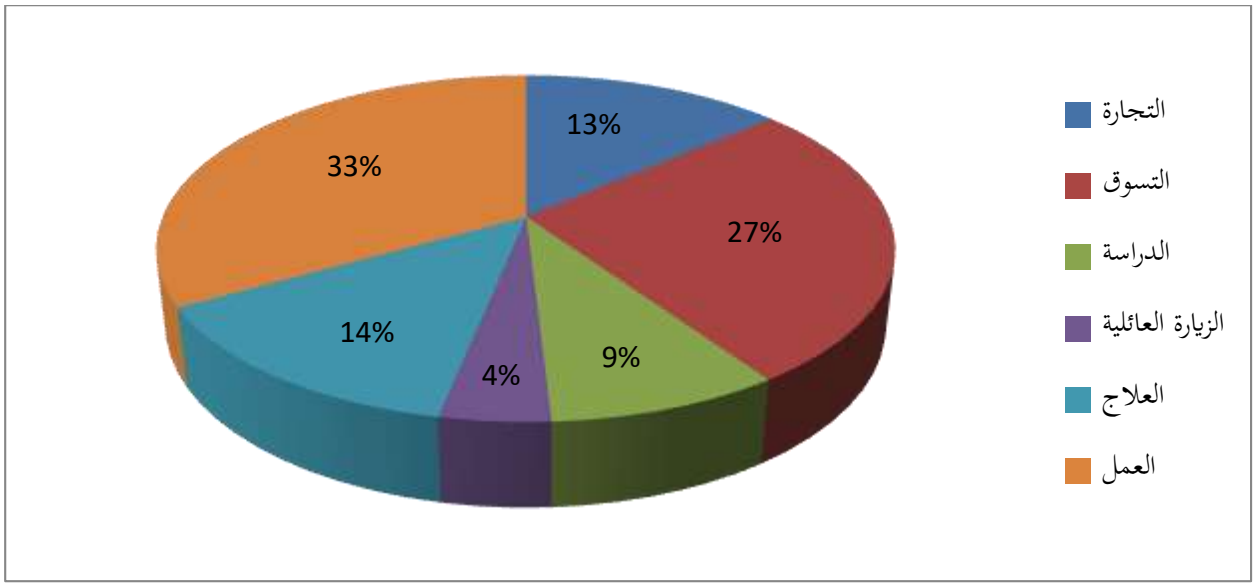
من خلال الاستبيان توضح النتائج أن الغرض الرئيسي للتنقل هو العمل بنسبة 33% أي 73 مستجوبا، يليه التسوق بنسبة 27% اي 59 مستجوبا، ثم العلاج بنسبة 14% أي 30 مستجوبا، في حين سجلت التجارة نسبة 13% اي 19 مستجوبا، بينما إحتلت الزيارات العائلية المرتبة الأخيرة بنسبة 4% أي 9 مستجوبين. بحيث إن الغرض الرئيسي للتنقل يرتبط أساسا بالاحتياجات الاقتصادية والمعيشية أكثر من إرتباطها بالأغراض الاجتماعية أو الترفيهية، وذلك لتصدر العمل لأسباب عدة أهمها تمركز فرص التشغيل والمؤسسات الاقتصادية والادارية والخدماتية داخل المراكز الحضرية، مقابل محدودية فرص العمل في الأرياف، الأمر الذي يدفع السكان إلى التنقل اليومي نحو المدينة .كما تعود النسبة المرتفعة للتسوق وذلك لتمركز الاسواق الكبرى والمحلات التجارية المتخصصة في مجمعة غليزان، مما يجعلها قطبا لجذب سكان المناطق الريفية. أما التنقل من أجل العلاج فيرتبط بتمركز الهياكل الصحية المتخصصة و الأطباء الاختصاصيين في المدينة مقارنة بالمناطق الريفية التي تفتقر إلى بعض الخدمات الصحية. في المقابل جاءت الدراسة بنسبة أقل، و يمكن تفسير ذلك بتوفر المؤسسات التعليمية الأساسية داخل المناطق الريفية، بينما يقتصر التنقل نحو المدينة غالبا على التعليم الثانوي أو الجامعي، أما ضغف نسبة الزيارات العائلية فيعود إلى أن هذا النوع من التنقل غير منتظم و يحدث في مناسبات محددة، على عكس التنقلات اليومية المرتبطة بالعمل أو التسوق. وبذلك يمكن القول أن النقل شبه الحضري يضمن انتقال السكان الريفيين نحو المدينة للحصول على فرص عمل و الخدمات المختلفة وهو ما يجسد قوة الترابط الوظيفي بين المجالين. (الجدول رقم (17

الجدول رقم 17:الغرض الرئيسي للتنقل لمستخدمين النقل شبه الحضري.

الغرض الرئيسي للتنقل	التكرار	النسبة%
التجارة	30	13%
التسوق	59	27%
الدراسة	19	9%
الزيارة العائلية	9	4%
العلاج	30	14%
العمل	73	33%
المجموع	220	100%

المصدر : تحقيق ميداني سنة 2026

الشكل رقم08 : الغرض الرئيسي للتنقل لمستخدمين النقل شبه الحضري.



المصدر : تحقيق ميداني سنة 2026

.

3.2 . إستعمال النقل شبه الحضري بشكل مكرر ومنتظم

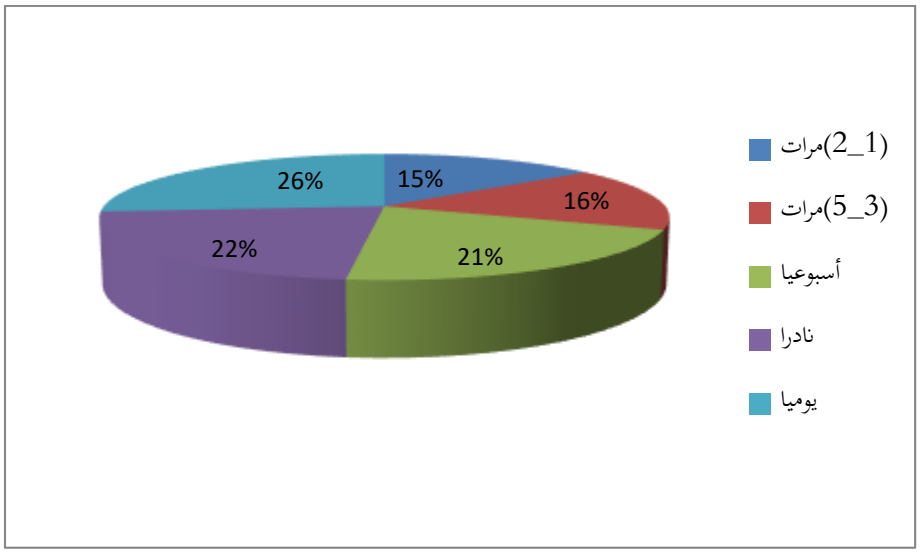
يتبين لنا من خلال النتائج المتحصل عليها تبين لنا أن المستعملون للنقل شبه الحضري بشكل يومي يشكلون نسبة 26% أي 58 فردا ،بينما يستعمله 22% أي 48 فردا نادرا، و21% أي 46 فردا أسبوعيا. في حين بلغت نسبة الذين يستعملونه من 3 إلى 5 مرات 16% أي 36 فردا ،أما الذين يستعملونه من مرة إلى مرتين فقد بلغت نسبتهم 15% اي32 فردا ،وتبرز هذه النتائج وجود اعتماد مرتفع على النقل شبه الحضري باعتباره وسيلة تنقل أساسية في الحياة اليومية للسكان خاصة المقيمين في الوسط الريفي. بحيث ارتفاع نسبة الاستعمال اليومي بارتباط التنقل بالعمل والدراسة، وهي احتياجات تتطلب تنقلا متكررا ومنتظما،كما أن ارتفاع نسبة المستعملين بشكل نادر و أسبوعي يعكس وجود فئات أخرى تتنقل لأغراض تجارية أو خدماتية أو اجتماعية لاتتطلب التنقل اليومي لكنها تتطلب ترددا مستمرا على المراكز الحضرية. (الجدول رقم 18)

الجدول رقم18 : عدد مرات إستعمال النقل شبه الحضري لمستخدميه.

عدد مرات إستعمال النقل شبه الحضري	التكرار	النسبة%
1)-(2مرات	32	15%
3)-(5مرات	36	16%
أسبوعيا	46	21%
نادرا	48	22%
يوميا	58	26%
المجموع	220	100%

المصدر : تحقيق ميداني سنة 2026 .

الشكل رقم 09: عدد مرات إستعمال النقل شبه الحضري لمستخدميه.



المصدر : تحقيق ميداني سنة 2026 .

4.2. الحافلة اكثر وسائل النقل إستعمالا

يتبين لنا من خلال النتائج المتحصل عليها من الاستبيان أن الوسيلة الأكثر استخداما هي الحافلة بنسبة 43% ، تليها سيارة الأجرة غير المرخصة بنسبة 28% ، ثم السيارة الخاصة بنسبة 18%. في حين تمثل تمثل الدراجة النارية نسبة 7%، وتسجل سيارات الأجرة المرخصة أدنى نسبة 4%، يمكن نفسير تصدر الحافلة بقدرتها على نقل أعداد كبيرة من الركاب بتكلفة منخفضة نسبيا،كما تعد الوسيلة الأكثر توفرا بالنسبة لغالبية فئات السكان، وتلائم مختلف أغراض التنقل اليومية المرتبطة بالعمل والدراسة و التسوق والاستفادة من الخدمات المختلفة. ويعكس الإقبال عليها أيضا كون نسبة معتبرة من مستعمليها لا يمتلكون سيارت خاصة أو لا تتوفر لديهم الإمكانيات المادية الكافية للاعتماد على وسائل نقل بديلة بصورة منتظمة، مما يجعلها الخيار الأكثر ملائمة من الناحية الاقتصادية. أما الانتشار الملحوظ لسيارة الأجرة الغير المرخصة فيعكس سعي السكان إلى البحث عن وسائل أكثر مرونة وسرعة، خاصة في المناطق التي تعاني من نقص أو عدم انتظام خدمات النقل. كما تعكس نسبة السيارة الخاصة امتلاك جزء من السكان لوسائل فردية تتيح لهم حرية أكبر في التنقل دون التقيد بمواقيت النقل، بينما يرتبط استعمال

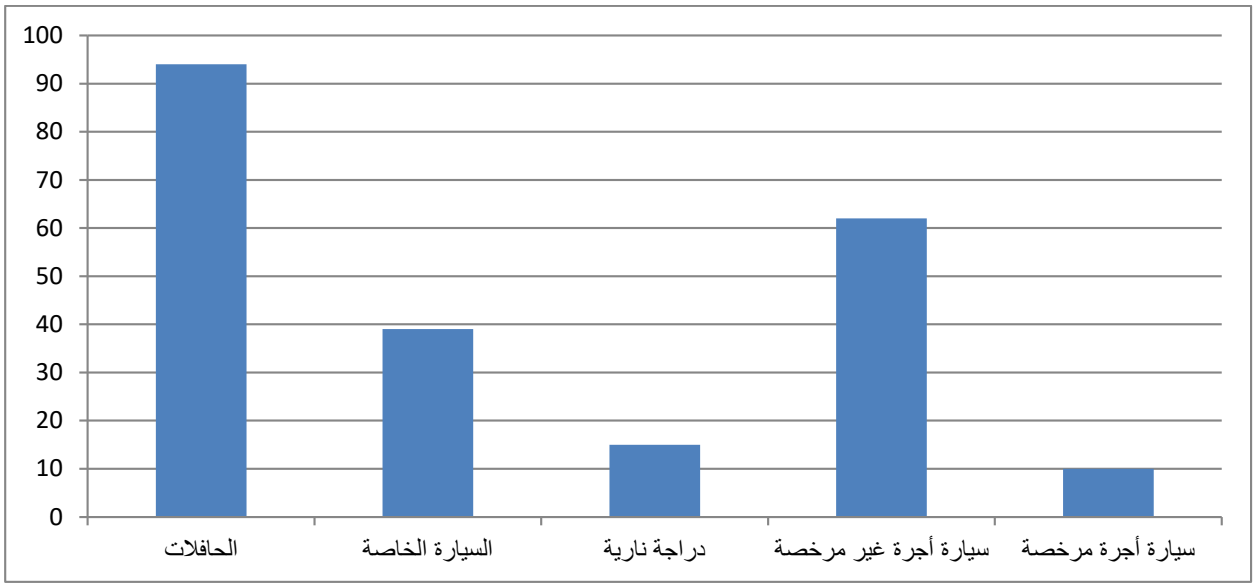
الدراجة النارية بقصر المسافات وانخفاض تكاليف التنقل. أما استعمال سيارة الأجرة المرخصة محدود نتيجة ارتفاع تكلفة الرحلة مقارنة بباقي الوسائل وقدرتها الاستيعابية المحدودة. اذن فالحافلة هي العمود الفقري للنقل شبه الحضري. (الجدول رقم 19)

الجدول رقم19 :الوسيلة الأكثر إستعمالا لمستخدمين النقل شبه الحضري.

وسيلة النقل الأكثر استعمالا	التكرار	النسبة%
الحافلات	94	43%
السيارة الخاصة	39	18%
دراجة نارية	15	7%
سيارة أجرة غير مرخصة	62	28%
سيارة أجرة مرخصة	10	4%
المجموع	220	100%

المصدر **:** تحقيق ميداني سنة 2026

الشكل رقم10 : الوسيلة الأكثر إستعمالا لمستخدمين النقل شبه الحضري.



المصدر : تحقيق ميداني سنة 2026.

5.2. خدمات النقل شبه الحضري سيئة

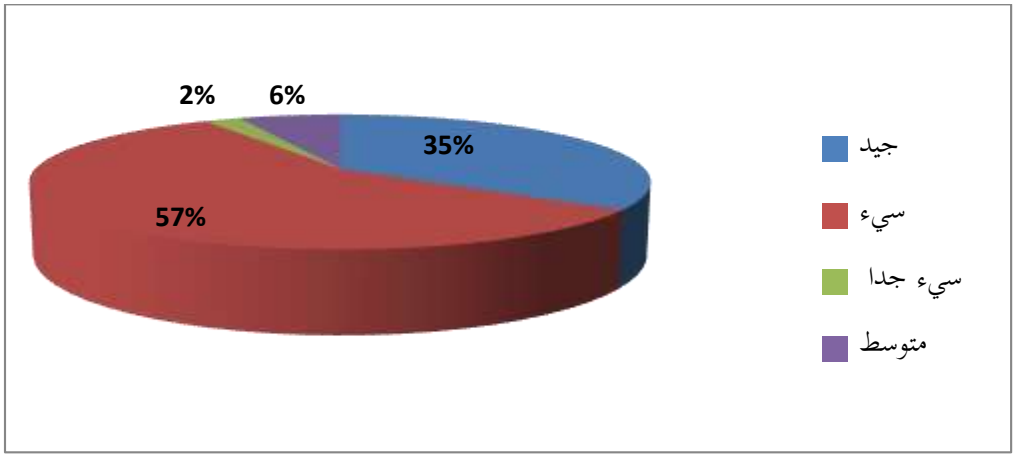
تم تقييم مستوى خدمات النقل شبه الحضري من طرف مستخدميه بانها سيئة بنسبة 57%. بينما35% اعتبروها جيدة، في حين قيمها 6% بمستوى متوسط. أما الفئة التي اعتبروها سيئة جدا فكانت بنسبة2%، وتعكس هذه النتائج وجود حالة من عدم الرضا لدى شريحة واسعة من مستخدمي النقل شبه الحضري، وهو ما يمكن إرجاعه إلى جملة من النقائص التي تواجه هذا القطاع ،مثل الاكتظاظ داخل وسائل النقل، وعدم انتظام الرحلات بالإضافة إلى محدودية الخدمة في بعض الفترات أو الاتجاهات. أما النسبة التي ترى أن الخدمة جيدة قد يرتبط بتوفر النقل على بعض الخطوط، بحيث تبرز هذه النتائج أهمية النقل شبه الحضري في تأمين التنقلات اليومية ومع ذلك ما يزال يعاني من اختلالات تؤثر على رضا المستعملين، الأمر الذي يستدعي تحسينه. (الجدول رقم 20)

الجدول رقم 20: تقييم مستوى خدمات النقل شبه الحضري.

مستوى خدمات النقل الشبه الحضري	التكرار	النسبة%
جيد	75	35%
سيء	125	57%
سيء جدا	5	2%
متوسط	14	6%
المجموع	220	100%

المصدر : تحقيق ميداني سنة 2026

الشكل رقم 11: تقييم مستوى خدمات النقل شبه الحضري.



المصدر : تحقيق ميداني سنة 2026

3. المحور الثالث :دور النقل شبه الحضري في العلاقة بين المدينة والريف

1.3 النقل شبه الحضري يعزز من الترابط بين المدينة والريف بشكل متواضع

45% من مستخدمي النقل شبه الحضري صرحوا بأنه لا يساهم في تعزيز الترابط بين المدينة والريف. في حين حوالي 55 بالمئة يساهم في هذا الترابط أي يساهم بنسبة 35% ، و بنسبة 20% مساهمته تبقى محدودة. وذلك راجع الى ان خدمات النقل عاجزة عن ضمان ربط فعال و مستمر يسمح بتكثيف التنقلات اليومية و تدعيم التبادلات الاقتصادية والاجتماعية. كلما كانت شبكة النقل أكثر كفاءة و انتظاما ازدادت درجة التفاعل بين المدينة والريف وتعززت علاقات

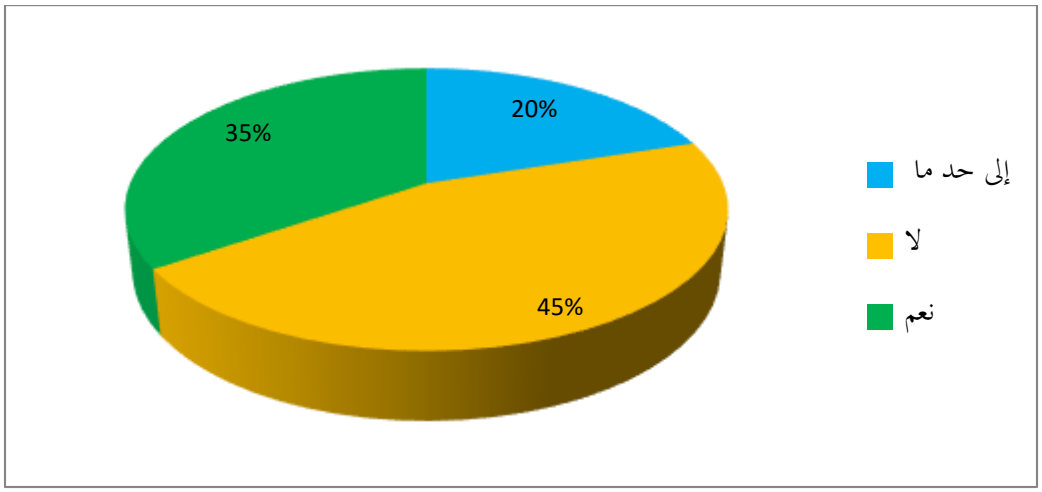
التكامل الوظيفي بينهما. ورغم دوره في تأمين التنقل اليومي للسكان ما يزال بحاجة إلى تحسينات تنظيمية وهيكلية حتى يصبح أداة حقيقية لتقوية العلاقات المجالية وتحقيق الاندماج بين المدينة والريف. (الجدول رقم 21)

الجدول رقم 21:مدى مساهمة النقل شبه الحضري في تعزيز الترابط بين المدينة و الريف .

مساهمة النقل شبه الحضري في تعزيز الترابط بين المدينة والريف	التكرار	النسبة%
إلى حد ما	44	20%
لا	100	45%
نعم	76	35%
المجموع	220	100%

المصدر : تحقيق ميداني سنة 2026

الشكل رقم12 : مدى مساهمة النقل شبه الحضري في تعزيز الترابط بين المدينة و الريف .



المصدر: تحقيق ميداني سنة 2026

2.3. مساهمة النقل شبه الحضري في تحسين فرص عمل لسكان الريف متواضعة

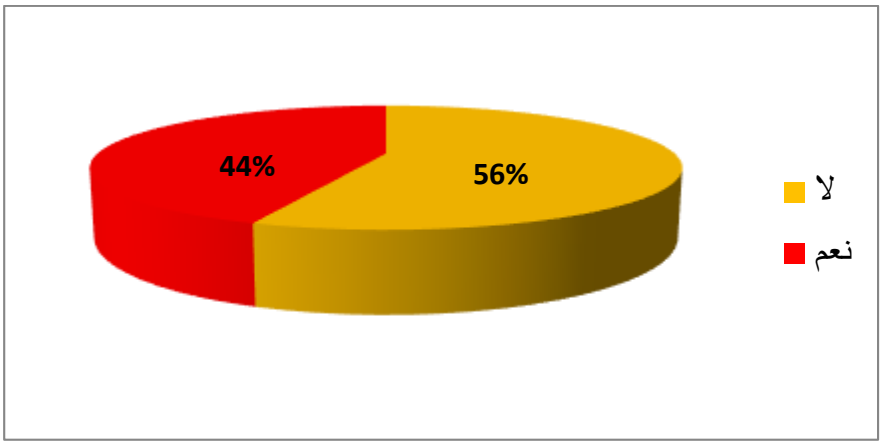
غالبية أفراد العينة لا يرون أن النقل شبه الحضري يساهم بشكل فعال في تحسين فرص العمل لسكان الريف، حيث أجاب 56% من المستخدمين بلا ، مقابل 44% بنعم، ونفسر ذلك بعدم انتظام المواقيت ومحدودية الرحلات في بعض الفترات من اليوم، الأمر الذي قد يحد من قدرة السكان الريفيين على الوصول المنتظم إلى اماكن العمل داخل مدينة غليزان،كما أن ضعف الربط بين بعض المناطق الريفية و مراكز النشاط الاقتصادي داخل المدينة يحد من حركة العمال الريفيين ويجعل وصولهم إلى أماكن العمل أكثر صعوبة، مما يقلل من فرص إستفادتهم من الوظائف المتوفرة في المجال الحضري، وبالتالي يتبين أن النقل شبه الحضري في وضعه الحالي لا يؤدي دوره بشكل كافي في دعم التشغيل وربط سكان الريف بسوق العمل في المدينة، وهو ما يضعف مساهمته في تحسين الوضع الاقتصادي لهذه الفئة. (الجدول رقم 22)

الجدول رقم 22:مدى مساهمة النقل شبه الحضري في تحسين فرص عمل لسكان الريف.

مساهمة النقل الشبه الحضري في تحسين فرص عمل لسكان الريف	التكرار	النسبة %
نعم	97	44%
لا	123	56%
المجموع	220	100%

المصدر : تحقيق ميداني سنة 2026

الشكل رقم13 : مدى مساهمة النقل شبه الحضري في تحسين فرص عمل لسكان الريف.



المصدر : تحقيق ميداني سنة 2026

3.3. النقل شبه الحضري يسهل الوصول إلى الخدمات الحضرية

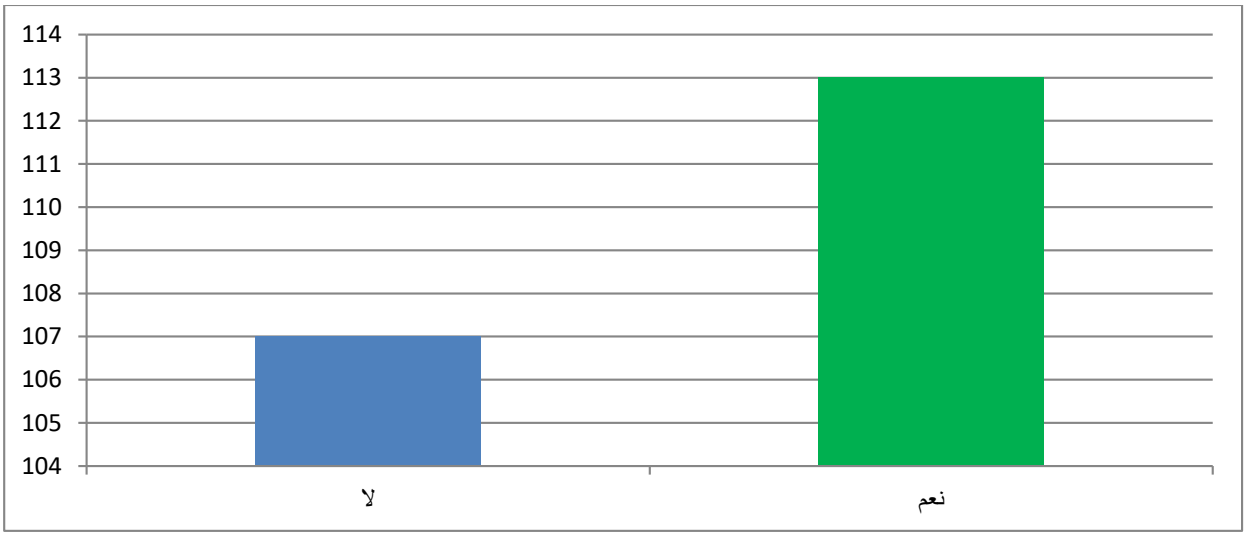
نلاحظ من نتائج الاستبيان أن آراء المستخدمين حول مدى مساهمة النقل شبه الحضري في تسهيل وصولهم إلى الخدمات الحضرية بحيث أجاب بنسبة 56% بأنه يسهل الوصول ، أما بنسبة 49% بأنه لا يسهل ،ومن هنا نستنتج أن الفئة التي أجابت بنعم غالبا ما تقطن في مناطق ريفية قريبة أو تتمتع بخطوط نقل مباشرة ، مما يمنحها مرونة نسبية في بلوغ المرافق الحضرية المتمركزة في المدينة ، أما الفئة التي أجابت بلا فتعاني من نقص حاد في الحافلات و طول فترات الانتظار ، وعدم تطابق مواقيت النقل الريفي مع مواعيد العمل الإداري و الدراسي في المدينة. (الجدول رقم 23)

الجدول رقم 23: مدى سهولة الوصول إلى الخدمات الحضرية بالنسبة لمستخدمين النقل الشبه الحضري.

تسهيل الوصول إلى الخدمات الحضرية	التكرار	النسبة%
نعم	113	51%
لا	107	49%
المجموع	220	100%

المصدر : تحقيق ميداني سنة 2026 .

الشكل رقم 14: مدى سهولة الوصول إلى الخدمات الحضرية بالنسبة لمستخدمين النقل الشبه الحضري.



المصدر : تحقيق ميداني سنة 2026 .

4.3. مركز المدينة الوجهة الأولى لتردد سكان المناطق المجاورة

نلاحظ من خلال نتائج الاستبيان أن الوجهة الاكثر ترددا لمستخدمي النقل شبه الحضري هي مركز المدينة بنسبة 93% ، أما الوجهات نحو المناطق الريفية فكانت بنسبة 7% ، ويعود هذا إلى الاستقطاب الكبير و الجذب مركز المدينة بحيث تتركز فيه جميع الأنشطة الاقتصادية و

المستشفيات و فرص العمل ،مما يفرض على سكان الريف حركة تنقل يومية و إجبارية نحو المركز لقضاء حاجاتهم ،أما عن ضعف التدفقات نحو المناطق الريفية لأنها تفتقر إلى قوة الجذب المجالي ، ومنه نستنتج أن حركة النقل هي حركة أحادية الاتجاه وذات طابع استقطابي.

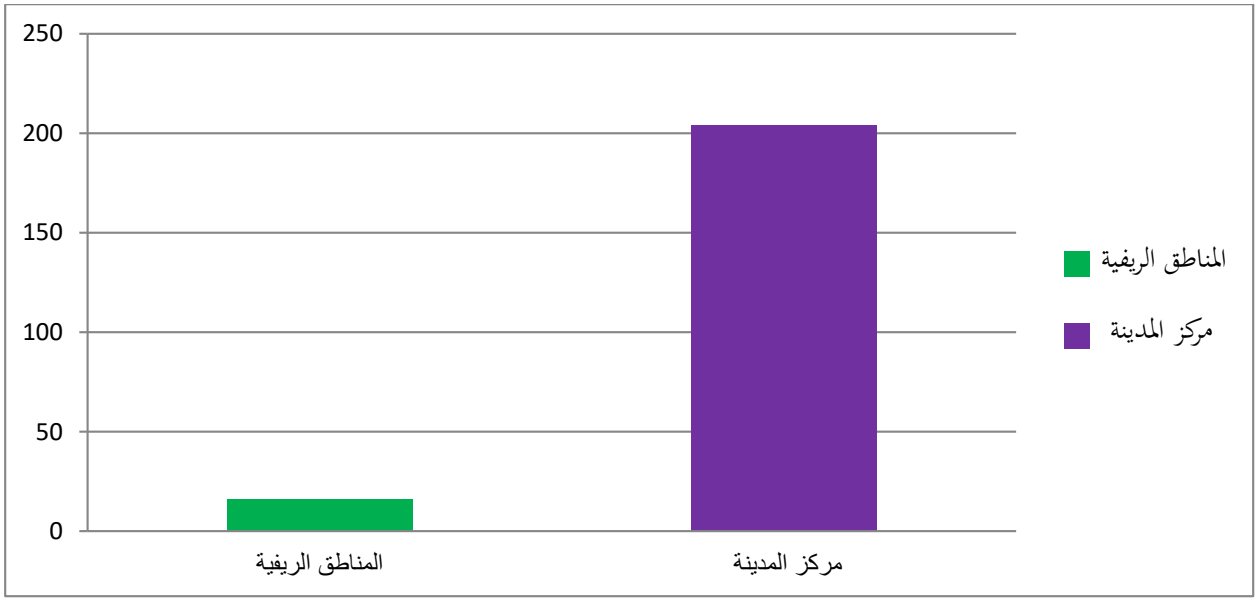
(الجدول رقم 24)

الجدول رقم 24:الوجهة الأكثر ترددا لمستخدمي النقل شبه الحضري.

الوجهة الأكثر ترددا	التكرار	النسبة%
المناطق الريفية	16	7%
مركز المدينة	204	93%
المجموع	220	100%

المصدر : تحقيق ميداني سنة 2026

الشكل رقم15 : الوجهة الأكثر ترددا لمستخدمي النقل الشبه الحضري.



المصدر : تحقيق ميداني سنة 2026.

4.المحور الرابع :إشكالات النقل شبه الحضري

1.4. نقص وسائل النقل أبرز المشاكل التي تواجه المتنقلين

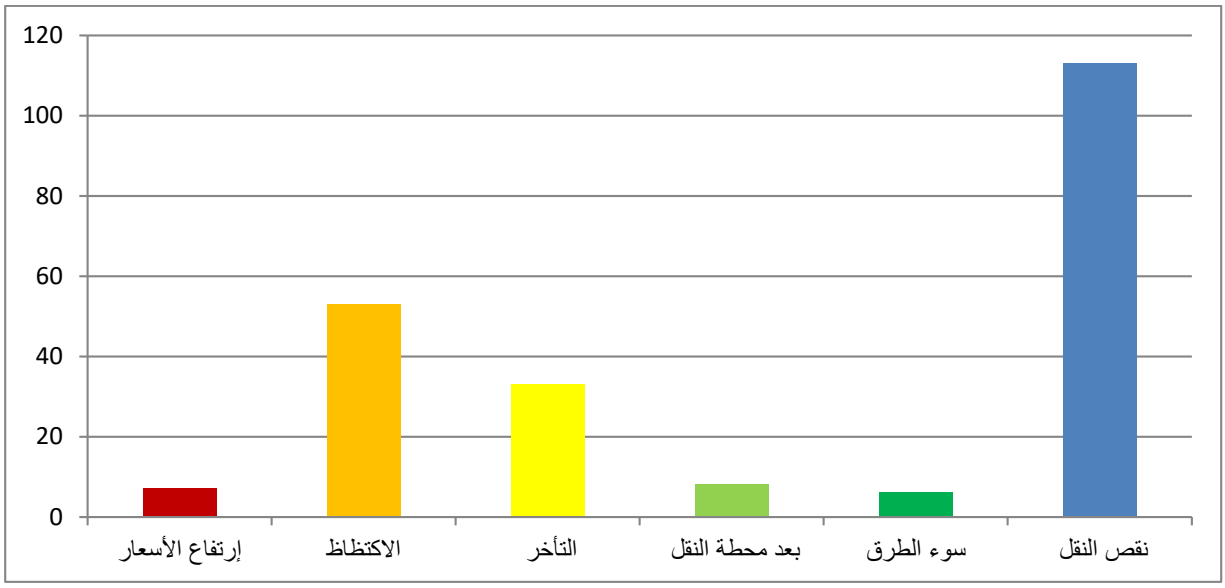
أبرز المشاكل التي تواجه المتنقلين هو نقص النقل يأتي في القمة بنسبة 51% ، يليه الاكتظاظ بنسبة 24% ، ثم التأخر بنسبة 15% ، في حين توزعت النسب الضئيلة بين بعد محطة النقل ب4% ، وكل من ارتفاع الأسعار بنسبة 3% وسوء الطرق بنسبة 3%، ويرجع هذا إلى ضعف الاستثمار في حظيرة النقل شبه الحضري، وعدم توافق عدد الحافلات المرخصة مع حجم الطلب المتزايد الناجم عن النمو الديمغرافي و التوسع العمراني للريف ،و هذا العجز الكمي في الوسائل يؤدي آليا غلى حدوث ظاهرة الاكتظاظ داخل الحافلات المتوفرة ،ومن ثم بروز مشكلة التأخر عن المواعيد بسبب عدم احترام الناقلين الخواص لمواقيت الانطلاق و التوقف رغبة منهم في ملأ الحافلات، ومنه فإن منظومة النقل الشبه الحضري بمجمعة غليزان تعاني من أزمة تسيير و هيكلة حادة، وأن غياب الرقابة التنظيمية و المخططات التنسيقية الفعالة يحول هذا القطاع من اداة تسهيل الاندماج الاجتماعي إلى عائق يعمق عزلة سكان الريف و يزيد من كلفة تنقلهم اليومي نحو المدينة. (الجدول رقم 25)

الجدول رقم 25: أبرز المشاكل التي تواجه مستخدمي النقل شبه الحضري .

أبرز المشاكل التي تواجهك	التكرار	النسبة%
إرتفاع الأسعار	7	3%
الإكتظاظ	53	24%
التأخر	33	15%
بعد محطة النقل	8	4%
سوء الطرق	6	3%
نقص النقل	113	51%
المجموع	220	100%

المصدر : تحقيق ميداني سنة 2026.

الشكل رقم16 : أبرز المشاكل التي تواجه مستخدمي النقل شبه الحضري.



المصدر : تحقيق ميداني سنة 2026.

2.4. مشاكل النقل لها انعكاس مباشر على الحياة اليومية

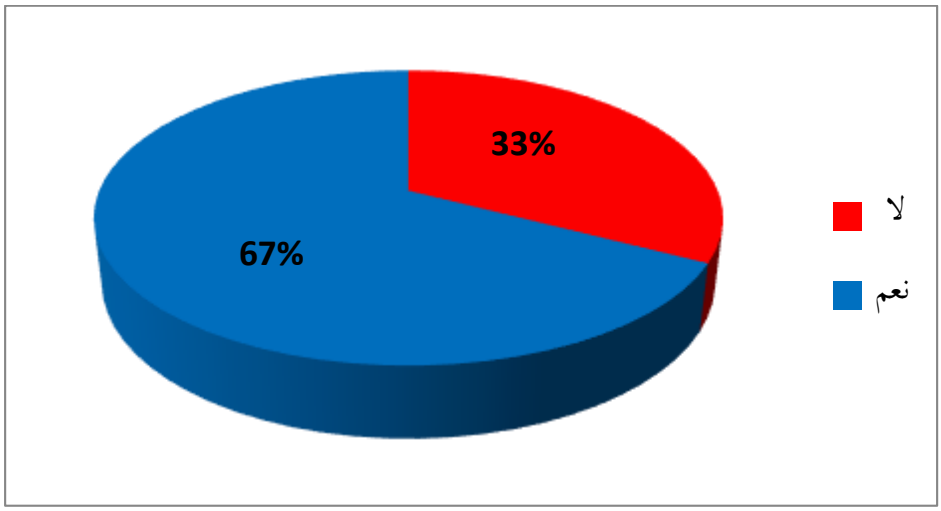
نلاحظ من خلال النتائج أن تأثير مشاكل النقل على الحياة اليومية له انعاكاسات سلبية، بحيث فئة الذين أجابوا بنعم بنسبة 67% أن مشاكل النقل تؤثر على حياتهم اليومية، في حين لم تتجاوز فئة الذين أجابوا بلا نسبة 33%، بحيث ترتبط الفئة المرتفعة بالتأخر و الاكتظاظ، فالخلل التنظيمي في مواقيت الحافلات ونقصها يؤدي يوميا إلى هدر زمن التنقل، مما ينعكس وظيفيا على المتنقلين ،علاوة على الإرهاق البدني الناجم عن الاكتظاظ. لذلك هذه المشكلة تحولت إلى عبء اجتماعي وضغط يومي يستنزف جودة حياة المواطن ويحد من مردوديته المهنية و التعليمية. (الجدول رقم 26)

الجدول رقم26 : مدى تأثير مشاكل النقل على الحياة اليومية لمستخدمي النقل الشبه الحضري .

مدى تأثير مشاكل النقل على حياتك اليومية	التكرار	النسبة%
نعم	148	67%
لا	72	33%
المجموع	220	100%

المصدر : تحقيق ميداني سنة 2026.

الشكل رقم 17: مدى تأثير مشاكل النقل على الحياة اليومية لمستخدمي النقل الشبه الحضري



المصدر : تحقيق ميداني سنة 2026.

3.4. البنية التحتية الحالية غير قادرة على تلبية حاجيات التنقل

نلاحظ عدم رضا معظم المستخدمين، حيث صرحت الأغلبية بنسبة 60% بأن البنية التحتية الحالية لا تلبي حاجيات تنقلهم، و بنسبة 30% أجابوا بنعم، في حين اعتبر 10% أنها قادرة على ذلك أي إلى حد ما، لذلك هناك هيمنة سلبية في تقييم البنية التحتية، مايعكس وجود اختلالات أو نقائص محسوسة من قبل المستجوبين في خدمات ومرافق التنقل، من بينها عدم كفاية وسائل النقل لتغطية احتياجات السكان،كما أن ارتفاع نسبة الرافضين مقارنة بالموافقين يدل على وجود

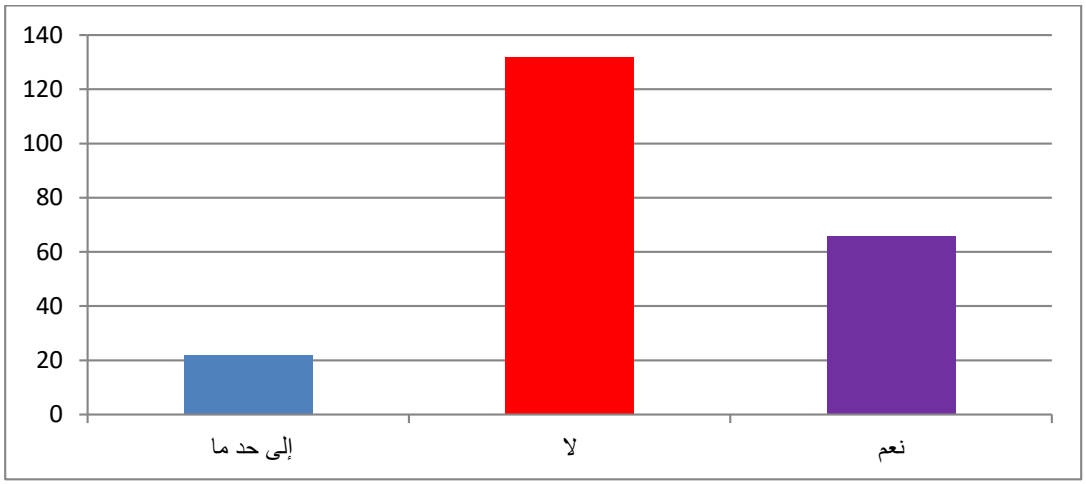
فجوة بين الواقع الحالي وتطلعات المستخدمين فيما يتعلق بسهولة التنقل وسرعته وأمانه. أما نسبة الذين أجابوا بنعم فتشير إلى أن جزءا من المستجوبين يستفيد من خدمات أمناطق تتوفر فيها بنية تحتية أفضل نسبيا، بينما تعكس إجابة إلى حد ما وجود تقييم متوسط يفيد بأن البنية التحتية تحقق بعض متطلبات التنقل لكنها لا تزال تعاني من جوانب قصور تحد من فعاليتها. ومنه يمكن الاستنتاج أن البنية التحتية الحالية لا تلبي حاجيات التنقل بالشكل المطلوب من وجهة نظر أغلبية افراد العينة. (الجدول رقم 27)

الجدول رقم 27:البنية التحتية الحالية قادرة على تلبية حاجيات التنقل لمستخدمي النقل شبه الحضري .

البنية التحتية الحالية قادرة على تلبية حاجيات التنقل	التكرار	النسبة %
إلى حد ما	22	10%
نعم	66	30%
لا	132	60%
المجموع	220	100%

المصدر : تحقيق ميداني سنة 2026

الشكل رقم 18: البنية التحتية الحالية قادرة على تلبية حاجيات التنقل لمستخدمي النقل شبه الحضري .



المصدر : تحقيق ميداني سنة 2026.

5. المحور الخامس :آفاق تحسين النقل شبه الحضري

1.5. عدد كاف من الحافلات يحسن خدمة النقل شبه الحضري:

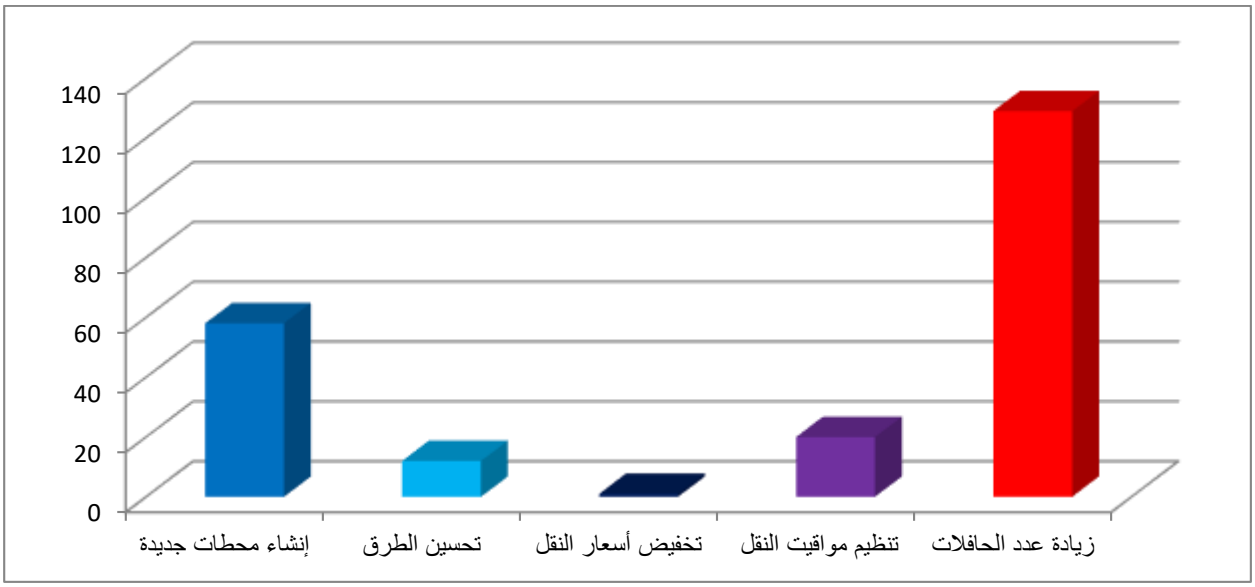
تظهر نتائج الاستبيان تصدر مطلب زيادة عدد الحافلات بنسبة كبيرة بلغت 59%، متبوعا بمطلب إنشاء محطات جديدة بنسبة 26% ،ثم تنظيم مواقيت النقل بنسبة 9%، وتوزعت النسب المتبقية القليلة بين تحسين الطرق ب5% وتخفيض الأسعار ب1% ، بحيث نرى أن المطالب تتعلق مع المشاكل التي ظهرت سابقا (نقص النقل، الاكتظاظ) فالطلب المرتفع على تدعيم الحظيرة بمركبات إضافية يعكس حجم العجز الكمي المستشعر يوميا. (الجدول قم 28)

الجدول رقم 28: الإجراءات المناسبة لتحسين النقل شبه الحضري.

الإجراءات المناسبة للنقل شبه الحضري	التكرار	النسبة %
إنشاء محطات جديدة	58	26%
تحسين الطرق	12	5%
تخفيض أسعار النقل	1	1%
تنظيم مواقيت النقل	20	9%
زيادة عدد الحافلات	129	59%
المجموع	220	100%

المصدر : تحقيق ميداني سنة 2026 .

الشكل رقم 19: الإجراءات المناسبة لتحسين النقل الشبه الحضري.



المصدر : تحقيق ميداني سنة 2026

2.5. مطالب أخرى جديرة بتحسين خدمة النقل شبه الحضري

تظهر نتائج الاستبيان المقترحات الاضافية التي صاغها مستخدموا الخطوط تركيزا شديدا على الجوانب التشغيلية و الرقابية ، حيث إقترحت نسبة 53% من المستخدمين إضافة حافلة، يليه إقتراح أضافة محطات توقف قريبة بنسبة 14%، و التزام صاحب الحافلة بعدد الركاب المسموح به بنسبة 9%، وتنظيم الوقت بنسبة 6%، في حين توزعت باقي المقترحات على نسب متقاربة في إضافة خط مباشر ب4%، و إضافة مواقف جديدة بنسبة 4%، وتجديد الحافلات 4%، ووضع رقابة صارمة على من يملكون وسائل النقل ب3%، وتوفير بطاقات ضمان خاصة بالنقل الشبه الحضري 2%، وأخيرا فتح خطوط جديدة 1 %.

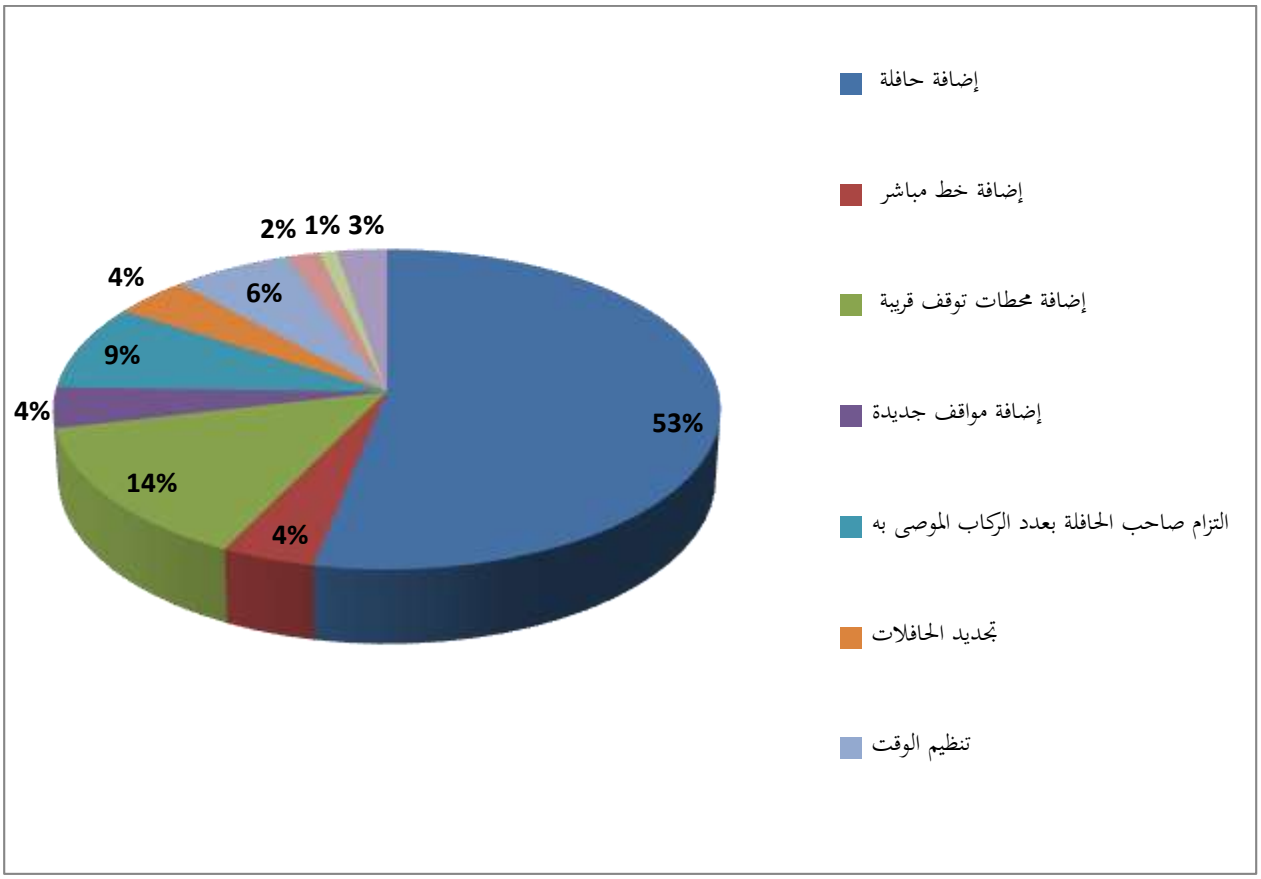
وتعكس هذه المقترحات وجود وعي عملي لدى المستخدمين بطبيعة المشاكل اليومية التي تعاني منها منظومة النقل الشبه الحضري ، حيث تتركز الأولويات أساسا حول رفع القدرة الاستيعابية وتحسين التغطية المجالية وضبط شروط الاستغلال ، باعتبارها العوامل الأكثر تأثيرا على جودة الخدمة و سلاسة التنقل . كما تبرز النتائج أن تطوير قطاع النقل الشبه الحضري لا يمكن ان يقتصر على التدخلات الكمية فقط، بل يتطلب أيضا غجراءات تنظيمية و رقابية وهيكلية متكاملة تضمن تحسين الأداء العام للمنظومة و استجابتها الفعلية لحاجيات السكان في مجمعة غليزان. (الجدول رقم 29)

الجدول رقم 29: إقتراحات لتحسين النقل الشبه الحضري من طرف مستخدميه.

إقتراحات أخرى	التكرار	النسبة%
إضافة حافلة	117	53%
إضافة خط مباشر	9	4%
إضافة محطات توقف قريبة	31	14%
إضافة مواقف جديدة	9	4%
التزام صاحب الحافلة بعدد الركاب الموصى به	19	9%
تجديد الحافلات	9	4%
تنظيم الوقت	14	6%
توفير بطاقات ضمان خاصة بالنقل الشبه الحضري	4	2%
فتح خطوط جديدة	2	1%
وضع رقابة صارمة على من يملكون وسائل النقل	6	3%
المجموع	220	100%

المصدر : تحقيق ميداني سنة 2026

الشكل رقم20: إقتراحات لتحسين النقل الشبه الحضري من طرف مستخدميه.



المصدر : تحقيق ميداني سنة 2026 .

خلاصة الفصل الثالث

هذا الفصل خصص للدراسة الميدانية للنقل شبه الحضري في مجمعة غليزان، يتضح أن الانتقال إلى الميدان سمح بتشخيص واقعي ودقيق لخصائص هذا القطاع من خلال تحليل آراء المستعملين ومختلف المؤشرات المرتبطة بأنماط التنقل وشبكة النقل. وقد أبرزت نتائج الاستبيان أن النقل شبه الحضري يمثل الوسيلة الأكثر استعمالاً لدى سكان المناطق الريفية والحضرية على حد سواء، باعتباره الرابط الأساسي الذي يضمن التنقل اليومي نحو مدينة غليزان للاستفادة من مختلف الخدمات والوظائف.

كما بينت الدراسة أن هذا النمط من النقل يستقطب فئات اجتماعية مختلفة، خاصة الشباب والنساء، نظراً لارتباطه المباشر بحاجياتهم اليومية في العمل والدراسة والتسوق والعلاج. وفي المقابل، كشفت النتائج الميدانية عن وجود جملة من الصعوبات التي تؤثر على جودة الخدمة، مثل نقص وسائل النقل في بعض الخطوط، الاكتظاظ، وعدم انتظام الرحلات، إضافة إلى تفاوت مستوى التغطية بين مختلف مناطق المجمعة.

كما أبرز التحليل أن النقل شبه الحضري يؤدي دوراً محورياً في تعزيز العلاقة بين المدينة والريف من خلال تسهيل حركة التنقل اليومية، غير أن فعاليته تبقى محدودة في بعض الحالات بسبب اختلالات تنظيمية ومجالية تؤثر على جودة الخدمة واستجابتها للطلب المتزايد. ومنه يمكن الاستنتاج أن النقل الشبه الحضري بمجمعة غليزان يشكل عنصراً أساسياً في تنظيم الحركية المجالية، إلا أن تحسين أدائه يتطلب معالجة النقائص المسجلة على مستوى التنظيم والتغطية والوسائل، بما يضمن خدمة أكثر فعالية وعدالة بين مختلف مناطق الدراسة.

الخاتمة العامة

الخلاصة العامة

في ختام هذه المذكرة التي تناولت موضوع العلاقة بين المدينة والريف من خلال النقل شبه الحضري في مجمعة غليزان، يتضح أن هذا القطاع يمثل أحد أهم الآليات التي تنظم الحركية المجالية اليومية بين المركز الحضري ومحيطه الريفي، حيث لم يعد النقل مجرد وسيلة انتقال، بل أصبح عنصراً محورياً في تشكيل العلاقات الوظيفية والاقتصادية والاجتماعية داخل الإقليم.

وقد سمحت المعالجة النظرية والمفاهيمية وخصائص منطقة الدراسة بتحديد أهم المفاهيم المرتبطة بالنقل والمدينة والريف والمجمعة الحضرية، إضافة إلى إبراز الخصائص المجالية والديموغرافية لمجمعة غليزان، التي تتميز بتوسع حضري متسارع يتمحور حول مدينة غليزان وبرمادية وبن داود، مقابل محيط ريفي يضم عدداً من الدواوير مثل أولاد محمد، الجلطي، البخايرية والتفافحة، مما يعكس علاقة ترابط وظيفي قوية قائمة على تدفقات يومية نحو المدينة.

أما تحليل الوضعية الراهنة لشبكة النقل وقطاع النقل بغليزان فقد أبرز أن المجمعة تعتمد على بنية تحتية طرقية متنوعة تشمل الطرق الوطنية والولائية والبلدية والمسالك الريفية، إضافة إلى شبكة خطوط نقل شبه حضري تربط المدينة بمحيطها. وفي هذا الإطار، تبيّن أن مدينة غليزان تمثل قطباً مركزياً تستقطب أغلب الحركية اليومية، من خلال خط رئيسي وهو خط مهم ومحوري يتمثل في الخط رقم 116 (غليزان – برمادية – بن داود) الذي يعد من أكثر الخطوط نشاطاً واستعمالاً داخل المجمعة.

وقد أظهرت هذه الشبكة أن أغلب التدفقات اليومية تتجه نحو المركز الحضري، مع وجود تفاوت واضح في مستوى التغطية بين الخطوط ذات الكثافة المرتفعة والخطوط التي تعاني من ضعف الخدمة أو التهميش، خاصة في بعض المسارات الريفية البعيدة أو الأقل كثافة سكانية.

وفيما يخص الدراسة الميدانية وتحليل استمارات المستعملين، فقد بينت النتائج أن النقل شبه الحضري يُستعمل بكثافة من طرف مختلف الفئات الاجتماعية، خاصة سكان المناطق الريفية وفئتي الشباب والنساء، نظراً لارتباطه المباشر بالحاجيات اليومية المتعلقة بالدراسة والعمل والخدمات. كما تبين أن الخط 116(خط برمادية-بن داود) يعدان الأكثر استعمالاً من طرف

المستجوبين، في حين تعرف بعض الخطوط الأخرى نحو أولاد محمد والجلطي والبخايرية والتفافحة استعمالاً متفاوتاً حسب الفترات والطلب.

كما كشفت النتائج عن جملة من الاختلالات التي تمس جودة الخدمة، من بينها نقص عدد الحافلات في بعض الخطوط، الاكتظاظ، عدم انتظام الرحلات، وتفاوت التغطية بين مختلف المناطق الريفية، مما يؤثر على فعالية النقل في تحقيق عدالة مجالية متوازنة. ومنه فأن النقل الشبه الحضري في مجمعة غليزان يشكل ركيزة أساسية في تنظيم العلاقة بين المدينة والريف، من خلال شبكة خطوط تربط مختلف الدواوير بالمركز الحضري، غير أن هذه المنظومة ما تزال بحاجة إلى إعادة تنظيم وتدعيم، سواء من حيث تحسين التغطية أو تعزيز الأسطول أو إعادة توزيع الخطوط بشكل أكثر عدالة، بما يسمح بتحقيق تكامل مجالي فعّال.

وبناءً على ذلك، تؤكد هذه الدراسة أن النقل شبه الحضري يمثل عاملاً استراتيجياً في تقليص الفوارق المجالية وتعزيز الاندماج بين المدينة وريفها، غير أن تطويره يظل شرطاً أساسياً لتحقيق تنمية محلية متوازنة ومستدامة في مجمعة غليزان.

المراجع

المراجع :

سعيدوني، ناصر الدين، 2004، المدن والقرى الجزائرية: دراسة في التطور العمراني والتركيب الاجتماعي. دار البصائر، الجزائر.

أبو عيانة فتحي محمد، 2000، جغرافية العمران: دراسة مقارنة بين المدينة والريف. دار النهضة العربية، بيروت.

العيسوي، فايز محمد، 2006، جغرافية النقل والتجارة. دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية.

الفيروز آبادي، القاموس المحيط، مؤسسة الرسالة، بيروت، مادة (ريف

عثمان محمد عبد العال، 2014، جغرافية المدن والعلاقات الإقليمية. دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية.

المسيري كمال، 2009، تخطيط المجتمعات الريفية والحضرية: رؤية تكاملية. المكتبة الأكاديمية، القاهرة.

خصباك، شاكر، 1983، جغرافية الريف. دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية.

بانا ضمراوي، 2022، "تعريف الريف". تم الاسترداد بتاريخ 04 مارس 2022 من موقع موضوع.

بن جبار، رميساء، 2024، النقل الحضري والتنقلات في مجمعة غليزان (مذكرة ماستر). كلية علوم الأرض والكون، جامعة وهران 2 محمد بن أحمد.

بن نية فاطمة الزهراء، وشارف عائشة، 2019، إشكال النقل الجماعي بين مدينة وهران وضواحيها البعيدة (مجمعات الجهة الشرقية) (مذكرة ماستر). كلية علوم الأرض والكون، جامعة وهران 2 محمد بن أحمد.

بن مومن فتيحة، وفلاح سمية، 2025، تحضر المناطق الريفية: دراسة حالة دوار بريدية ببلدية بوتليليس، ولاية وهران (مذكرة ماستر). كلية علوم الأرض والكون، جامعة وهران 2 محمد بن أحمد.

بوهجة هاجر، 2020، دور قطاع النقل في تحقيق التنمية الاقتصادية في الجزائر (مذكرة ماستر). كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة 20 أوت 1955، سكيكدة.

طيبي خيرة، وجلولي ريم، 2020، دور الرصيف في هيكلة المجال الحضري في مجمعة غليزان: دراسة حالة حي مركز المدينة وحي برمادية (مذكرة ماستر). كلية علوم الأرض والكون، جامعة وهران 2.

عقاري زكرياء، 2022، محاضرات في اقتصاديات النقل (مطبوعة بيداغوجية). كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة الحاج لخضر باتنة 1.

نجلاء غرابي حرم ميلي، 2009، النقل شبه الحضري بولاية عنابة: واقع وآفاق (رسالة ماجستير). كلية علوم الأرض والجغرافيا والتهيئة العمرانية، جامعة منتوري، قسنطينة.

القانون رقم 06-06 المؤرخ في 20 فيفري 2006، المتضمن "قانون التوجيه العقاري والمدينة" في الجزائر

القانون رقم 01-13 المؤرخ في 7 أغسطس 2001، المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه في الجزائر.

قانون رقم 90-29 المؤرخ في 1 ديسمبر 1990 المتعلق بالتهيئة والتعمير في الجزائر

الديوان الوطني للإحصاء بالجزائر:(ONS)

مخطط التهيئة والتعمير لغليزان، 2017

Kayser, B., 1990, La naissance rurale. Armand Colin, Paris

George, P., 1952, La ville : Le fait urbain à travers le monde. PUF, Paris

George, P., 1964, Précis de géographie urbaine. PUF, Paris

Wirth, L., 1938, Urbanism as a Way of Life. American Journal of Sociology

Merlin, P., 1991, Les transports urbains. Presses Universitaires de France (PUF), Paris.

Bussière, Y., & Jean-Louis, M., 2002, Transport et étalement urbain : Les enjeux. Presses de l'Université du Québec.

Dupuy, G., 1991, L'urbanisme des réseaux: théories et méthodes. Armand Colin, Paris.

Mathieu, N., 1998, La notion de rural / urbain : un dialogue conceptuel indispensable. NSS Dialogues. Merlin, P., & Choay, F., 2010, Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement. PUF, Paris.

Charmes, É., 2011, La ville éparpillée: habiter le périurbain. Gallimard.

Clout, H. D., 1972, Rural Geography: An Introductory Survey. Pergamon Press, Oxford.

Courade, G. , 2006, L'Afrique des idées reçues. Belin, Paris

Tacoli, C., 1998, Rural-urban interactions: a guide to the literature. Environment and Urbanization, 10(1), 147-166.

الملاحق

جامعة وهران 2 أحمد بن أحمد

كلية علوم الأرض و الكون

تخصص جغرافيا و تهيئة الإقليم

مدن ديناميكية مجالية و تسيير

استبيان أكاديمي حول العلاقة بين المدينة والريف من خلال النقل شبه الحضري دراسة حالة : مجمعة غليزان

في إطار إنجاز مذكرة تخرج ضمن تخصص مدن وديناميكيات مجالية وتسيير، والتي تتمحور حول دراسة العلاقة بين المدينة والريف من خلال النقل شبه الحضري بمجمعة غليزان، نضع بين أيديكم هذا الاستبيان قصد جمع المعطيات الميدانية الضرورية للدراسة .نرجو منكم الإجابة بكل دقة وموضوعية، علماً أن المعلومات المقدمة ستستعمل لأغراض علمية فقط.

المحور الأول :الخصائص السوسيو-اقتصادية للمستجوب

-1الجنس:☐ ذكر ☐ أنثى

-2السن: ☐ أقل من 20 سنة ☐ 20-30 ☐ 31-40 ☐ 41-50 ☐ أكثر من50

-3مكان الإقامة: ☐وسط حضري ☐ وسط ريفي

-4المستوى التعليمي:

ا□ بتدائي □ متوسط □ ثانوي □ جامعي □ دراسات عليا □ بدون مستوى

-5الوضعية المهنية: □ طالب □ موظف □ عامل □ تاجر □ بطال □ ربة منزل

المحور الثاني :خصائص استعمال النقل شبه الحضري

-6هل تعتمد على النقل شبه الحضري في تنقلاتك اليومية؟

□نعم □ لا

-7ما هو الغرض الرئيسي من تنقلك؟

□ العمل □ الدراسة □ العلاج □ التجارة □ أخرى

-8عدد مرات استعمال النقل شبه الحضري:

أسبوعياً□ يومياً□ (3-5)مرات □ (1-2)مرات □ نادراً

-9ما هي وسيلة النقل الأكثر استعمالاً؟

□ الحافلات □ سيارات الأجرة □ السيارة الخاصة

-10كيف تقيم مستوى خدمات النقل شبه الحضري؟

المحور الثالث :دور النقل شبه الحضري في العلاقة بين المدينة والريف

-11هل يساهم النقل شبه الحضري في تعزيز الترابط بين المدينة والريف؟

□ نعم □ لا □ إلى حد ما

-12هل يساهم النقل شبه الحضري في تحسين فرص العمل لسكان الريف؟

□ نعم □ لا

-13هل يساهم النقل شبه الحضري في تسهيل الوصول إلى الخدمات الحضرية؟

☐ نعم ☐ لا

-14ما هي الوجهة الأكثر تردداً بالنسبة لك؟

☐مركز المدينة ☐ المناطق الريفية

المحور الرابع :إشكالات النقل شبه الحضري

-15ما هي أبرز المشاكل التي تواجهك؟

☐الاكتظاظ ☐ نقص النقل ☐ التأخر ☐ ارتفاع الأسعار ☐ سوء الطرق

-16هل تؤثر مشاكل النقل على حياتك اليومية؟

☐ نعم ☐ لا

-17هل ترى أن البنية التحتية الحالية قادرة على تلبية حاجيات التنقل؟

☐نعم ☐ لا ☐ إلى حد ما

المحور الخامس :آفاق تحسين النقل شبه الحضري

-18ما هي الإجراءات المناسبة لتحسين النقل شبه الحضري؟

☐زيادة عدد الحافلات

☐تحسين الطرق

☐تنظيم مواقيت النقل

☐تخفيض أسعار النقل

□إنشاء محطات جديدة

-19اقتراحات أخرى..... :

الفهارس

فهرس الأشكال

رقم الشكل	عنوان الشكل	رقم الصفحة
1	تطور عدد السكان لمجمعة غليزان	ص31
2	جنس مستخدمين النقل الشبه الحضري	ص68
3	التركيب العمري لمستخدمين النقل الشبه الحضري	ص69
4	مكان إقامة مستخدمين النقل الشبه الحضري	ص70
5	المستوى التعليمي لمستخدمين النقل الشبه الحضري	ص72
6	الوضعية المهنية لمستخدمين النقل الشبه الحضري	ص74
7	الاعتماد على النقل الشبه الحضري في التنقلات اليومية لمستخدميه .	ص75
8	الغرض الرئيسي للتنقل لمستخدمين النقل الشبه الحضري	ص77
9	عدد مرات إستعمال النقل الشبه الحضري لمستخدميه	ص79
10	الوسيلة الأكثر إستعمالا لمستخدمين النقل الشبه الحضري	ص81
11	تقييم مستوى خدمات النقل الشبه الحضري	ص82
12	مدى مساهمة النقل الشبه الحضري في تعزيز الترابط بين المدينة و الريف	ص83
13	مدى مساهمة النقل الشبه الحضري في تحسين فرص عمل لسكان الريف	ص85
14	مدى سهولة الوصول إلى الخدمات الحضرية بالنسبة لمستخدمين النقل الشبه الحضري	ص86
15	الوجهة الأكثر ترادا لمستخدمي النقل الشبه الحضري	ص87

16	أبرز المشاكل التي تواجه مستخدمي النقل الشبه الحضري	ص89
17	مدى تأثير مشاكل النقل على الحياة اليومية لمستخدمي النقل الشبه الحضري	ص90
18	البنية التحتية الحالية قادرة عللا تلبية حاجيات التنقل لمستخدمي النقل الشبه الحضري	ص92
19	الإجراءات المناسبة لتحسين النقل الشيبه الحضري	ص93
20	إقتراحات لتحسين النقل الشبه الحضري من طرف مستخدميه	ص96

فهرس الصور

رقم الصورة	عنوان الصورة	رقم الصورة
1	صور جوية من google map فيه مسار الخط رقم 116	ص54
2	دوار الشرايطية	ص57
3	صورمحطة توقف حافلة سيدي محمد بن عودة في دوار الشرايطية	ص57
4	الطريق المؤدي إلى دوار الجلطي و البخايرية	ص58
5	حافلة من نوع كرسان التابعة للنقل ما بين البلديات سيدي محمد بن عودة	ص58
6	حافلة من نوع هيونداي التابعة للنقل ما بين البلديات سيدي محمد بن عودة	ص59
7	صورة حافلة زمورة-غليزان	ص61
8	حافلة منداس- غليزان	ص61
9	لوحة خط منداس- غليزان	ص61

فهرس الجداول

رقم الجدول	عنوان الجدول	رقم الصفحة
1	توزيع العينات (الاستمارات)	ص13
2	تطور عدد السكان لمجمعة غليزان	ص29
3	توزيع السكان حسب التجمعات الريفية بمجمعة غليزان	ص32
4	طول الطرقات في غليزان	ص51
5	برنامج استغلال الخط رقم 116 برمادية –غليزان	ص52
6	مسار الخط رقم 116	ص53
7	خصائص استغلال الخط الشبه الحضري رقم 116 خلال السنة	ص55
8	خصائص حظيرة النقل ما بين البلديات التابعة لبلدية سيدي محمد بن عودة	ص56
9	خصائص خط ما بين البلديات (خط زمورة –غليزان\خط منداس-غليزان)	ص60
10	وضعية النقل المدرسي للموسم الدراسي 2025\2026	ص63
11	جنس مستخدمين النقل الشبه الحضري	ص67
12	التركيب العمري لمستخدمين النقل الشبه الحضري	ص69
13	مكان إقامة مستخدمين النقل الشبه الحضري	ص70
14	المستوى التعليمي لمستخدمين النقل الشبه الحضري	ص71
15	الوضعية المهنية لمستخدمين النقل الشبه الحضري	ص73
16	الاعتماد على النقل الشبه الحضري في التنقلات اليومية لمستخدميه.	ص75

17	الغرض الرئيسي للتنقل لمستخدمين النقل الشبه الحضري	ص77
18	عدد مرات إستعمال النقل الشبه الحضري لمستخدميه	ص78
19	الوسيلة الأكثر إستعمالا لمستخدمين النقل الشبه الحضري	ص80
20	تقييم مستوى خدمات النقل الشبه الحضري	ص82
21	مدى مساهمة النقل الشبه الحضري في تعزيز الترابط بين المدينة و الريف	ص83
22	مدى مساهمة النقل الشبه الحضري في تحسين فرص عمل لسكان الريف	ص84
23	مدى سهولة الوصول إلى الخدمات الحضرية بالنسبة لمستخدمين النقل الشبه الحضري	ص86
24	الوجهة الأكثر ترادا لمستخدمي النقل الشبه الحضري	ص87
25	أبرز المشاكل التي تواجه مستخدمي النقل الشبه الحضري	ص88
26	مدى تأثير مشاكل النقل على الحياة اليومية لمستخدمي النقل الشبه الحضري	ص90
27	البنية التحتية الحالية قادرة عللا تلبية حاجيات التنقل لمستخدمي النقل الشبه الحضري	ص91
28	الإجراءات المناسبة لتحسين النقل الشيبه الحضري	ص93
29	إقتراحات لتحسين النقل الشبه الحضري من طرف مستخدميه	ص95

فهرس الخرائط

رقم الخريطة	عنوان الخريطة	رقم صفحة
1	الموقع الإداري و الجغرافي لمجمعة غليزان	**ص27**
2	المناطق الريفية التابعة لمجمعة غليزان	**ص38**
3	الطرق الولائية لولاية غليزان	**ص50**

الفهرس

مقدمة عامة: 6

المخطط العام لكتابة المذكرة: 14

الفصل الأول: الإطار النظري والمفاهيمي وخصائص مجمعة غليزان

مقدمة الفصل الأول:.....12

خاتمة الفصل الأول 40

الفصل الثاني: النقل شبه الحضري في مجمعة غليزان: منظومة متكاملة تحتاج الى تنظيم، تغطية مجالية وفعالية

مقدمة الفصل الثاني.....42

1. قطاع النقل في غليزان :.....43

.2 تحرير سوق النقل والتخلص من احتكار الدولة.....43

3. الفاعلون على المستوى المحلي في قطاع النقل شبه الحضري: 46

1.3. الولاية:..... 46

2.3. البلدية : 47

3.3. الناقلون :..... 47

4. المؤسسة العمومية للنقل الحضري وشبه الحضري لمجمعة غليزان :..... 47

5. شبكة الطرق بغليزان:.....48

1.5. طريق شرق–غرب :..... 48

2.5. الطرق الوطنية : 49

3.5. التصنيف الإداري لشبكة الطرق بالمجمعة : 49
4.5. مسارات الولاية (ولاية غليزان) :..... 51
5.5. لطرق البلدية :..... 51
6.5طول الطرقات :.....51
6. شبكة خطوط النقل شبه الحضري و الجهات المستغلة لها بمجمعة غليزان : 52
الفصل الثالث: النقل شبه الحضري بمجمعة غليزان: مؤشر حقيقي على مدى حركية الساكنة
مقدمة الفصل الثالث.....67
1. المحور الأول :الخصائص السوسيو–اقتصادية للمستجوب:.....68
1.1. الجنس:..... 68
2. المحور الثاني :خصائص استعمال النقل شبه الحضري 75
3. المحور الثالث :دور النقل شبه الحضري في العلاقة بين المدينة والريف 83
4.المحور الرابع :إشكالات النقل شبه الحضري 89
5. المحور الخامس :آفاق تحسين النقل شبه الحضري 93
الخلاصة
العامة.....100
استبيان أكاديمي حول العلاقة بين المدينة والريف من خلال النقل شبه الحضري دراسة حالة :مجمعة غليزان.....107
فهرس الأشكال.....112
فهرس الجداول.....115
فهرس الخرائط.....112
الفهرس 118

الملخص.....**121**

الملخص

الملخص

تناولت هذه الدراسة واقع النقل الشبه الحضري ودوره في الربط بين المدينة والريف داخل مجمعة غليزان، من خلال دراسة الخصائص الطبيعية والبشرية والعمرانية للمجال، وتحليل شبكة الطرقات وخطوط النقل التي تربط مدينة غليزان بمحيطها الريفي. كما اعتمدت الدراسة على استبيان موجه لمستعملي النقل الشبه الحضري للتعرف على خصائصهم وأنماط تنقلهم اليومية ومدى رضاهم عن الخدمات المقدمة.

وأظهرت النتائج أن النقل الشبه الحضري يمثل الوسيلة الأساسية للتنقل بالنسبة لسكان المناطق الريفية، خاصة نحو أماكن العمل والدراسة والعلاج والخدمات المختلفة، مع تزايد استعماله من طرف فئة الشباب والنساء. كما بينت الدراسة وجود عدة نقائص تؤثر على فعالية القطاع، من أبرزها نقص وسائل النقل، والاكتظاظ، وعدم انتظام الرحلات، وضعف التغطية في بعض المناطق الريفية.

ورغم هذه الصعوبات، يساهم النقل الشبه الحضري في تعزيز الترابط بين المدينة والريف وضمان استمرارية التبادلات الاقتصادية والاجتماعية بينهما، مما يجعله عنصراً مهماً في تحقيق التنمية المحلية داخل مجمعة غليزان.

الكلمات المفتاحية: النقل الشبه الحضري، المدينة، الريف، الحركية المجالية، مجمعة غليزان، التنمية المحلية.

Résumé

Cette étude a porté sur la réalité du transport semi-urbain et son rôle dans la liaison entre la ville et la campagne au sein de l'agglomération de Relizane, à travers l'analyse des caractéristiques naturelles, humaines et urbaines de l'espace étudié, ainsi que l'étude du réseau routier et des lignes de transport reliant la ville de Relizane à son environnement rural. L'étude s'est également appuyée sur un questionnaire adressé aux usagers du transport semi-urbain afin d'identifier leurs caractéristiques socio-démographiques, leurs déplacements quotidiens et leur degré de satisfaction vis-à-vis des services proposés.

Les résultats ont montré que le transport semi-urbain constitue le principal moyen de déplacement pour les habitants des zones rurales, notamment vers les lieux de travail, d'étude, de soins et les différents services, avec une utilisation importante par les jeunes et les femmes. L'étude a également révélé plusieurs insuffisances affectant l'efficacité du secteur, notamment le manque de moyens de transport, la surcharge des véhicules, l'irrégularité des trajets et la faiblesse de la couverture dans certaines zones rurales.

Malgré ces difficultés, le transport semi-urbain contribue au renforcement des relations entre la ville et la campagne et assure la continuité des échanges économiques et sociaux, ce qui en fait un élément important du développement local au sein de l'agglomération de Relizane.

Mots-clés : transport semi-urbain ; ville ; campagne ; mobilité spatiale ; agglomération de Relizane ; développement local

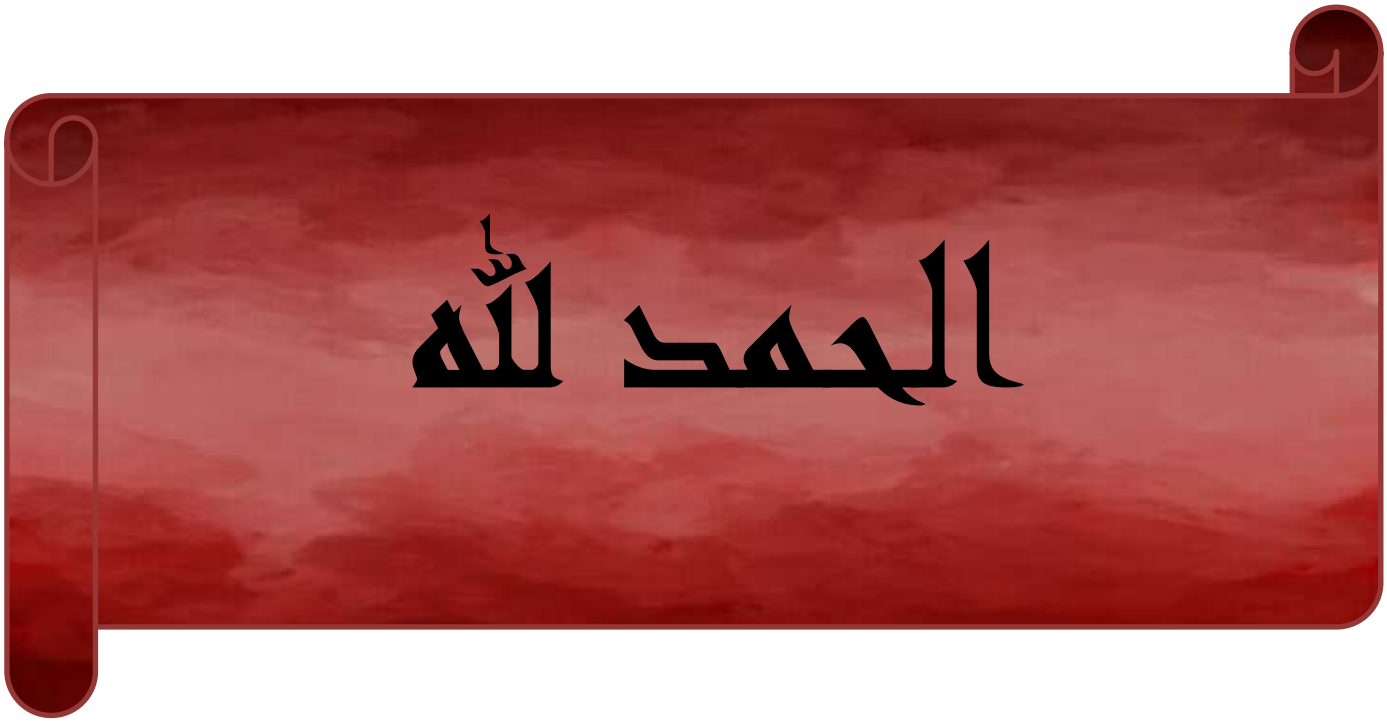
Abstract

This study examined the reality of semi-urban transport and its role in connecting urban and rural areas within the Relizane agglomeration. The study analyzed the natural, human, and urban characteristics of the area, as well as the road network and transport lines linking the city of Relizane with its rural surroundings. A questionnaire survey was also conducted among semi-urban transport users to identify their socio-demographic characteristics, daily mobility patterns, and level of satisfaction with the provided services.

The findings showed that semi-urban transport represents the main means of mobility for rural inhabitants, especially for travel related to work, education, healthcare, and various services, with significant use among young people and women. The study also revealed several shortcomings affecting the efficiency of the sector, including the lack of transport vehicles, overcrowding, irregular schedules, and insufficient coverage in some rural areas.

Despite these difficulties, semi-urban transport plays an important role in strengthening the relationship between urban and rural areas and ensuring the continuity of economic and social exchanges, making it a key factor in local development within the Relizane agglomeration.

Keywords: Semi-urban transport; city; countryside; spatial mobility; Relizane urban agglomeration; local development


الحمد لله