

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
كلية علوم الأرض والكون
جامعة وهران 02 محمد بن احمد
قسم الجغرافيا والتهيئة العمرانية
الموضوع:

**النقل الحضري الجماعي بالحافلات للقطاعين الخاص
والعام في مجمعة وهران : بين التنافس والتكامل**

مذكرة مكملة لنيل شهادة ماستر في الجغرافيا والتهيئة العمرانية

تخصص:

تسيير المدن والتنمية المستدامة

تحت اشراف الأستاذ:

- يوسف بدر الدين

اعداد الطالبين:

- حدوش امال

- تيرس اكرام

أعضاء لجنة المناقشة:

رئيسا

الأستاذ التعليم عالي

طراش سيد محمد

مشرفا

الاستاد محاضرا

يوسف بدر الدين

ممتحنا

الاستاد محاضر ب

منهوج سايج

السنة الدراسية :

2018/ 2017

دعاء:

قال رسول الله ص: من سلك طريقا يلتمس فيه علما سهل الله عليه طريقا الى الجنة. " اللهم إني أسألك فهم النبيين وحفظ الملائكة المقربين اللهم اجعل لسانى عامرا بذكرك وقلبي بخشيتك ونفسي بطاعتك إنك على كل شيء قدير.

يارب لاتجعلني أصاب بالغرور إذا نجحت وباليأس إذا أخفقت بل ذكرني أن الإخفاق هو التجربة التي تسبق النجاح

اللهم إني أسألك خير المسألة وخير الدعاء وخير العلم وخير الثواب وخير الحياة وخير الممات، وثبتني وثقل موازيني وحقق إيماني وارفع درجاتي وتقبل صلاتي واغفر خطيئتي وأسألك العلاء من الجنة.

ونشهد أن لا إله إلا الله وحده لا شريك له، الملك الحق المبين خالق الخلق اجمعين، وباسط الرزق للمطيعين. ونشهد أن محمدا عبده ورسوله وحببيه، الصادق الأمين المبعوث رحمة للعالمين وعلى آله وأصحابه الذين جلت أفكارهم في آيات الله رضى الله عليهم وعن الذين خلفوهم قدوة للمقتدين وأسوة للمهتدين الى يوم الدين وصلى الله على نبيينا محمد وعلى آله وأصحابه الأخيار وسلم تسليما كثيرا.

شكر وتقدير:

بعد الإنتهاء من هذا العمل المتواضع الذي نرجوا أن يكون مرجعا نافعا للأجيال
اللاحقة ونشكر الله ونحمده.

نتقدم بأخص الشكر باسمنا نحن الطالبتان حدوش أمال وتيرس إكرام الى استاذنا
الفاضل والذي أشرف على هذا العمل المتواضع يوسف بدر الدين والذي لم يبخل علينا
بالنصائح والتوجيهات القيمة و كان ذا عبرة لنا، وكان لنا كالنور المرشد في اتمام هذا العمل
على أحسن وجه.

كما نتوجه بالشكر والتقدير الى الأستاذ الفاضل: داري واسيني من جامعة وهران احمد بن
احمد.

كما نتوجه بالشكر الى:

- مدير مؤسسة النقل الحضري وشبه الحضري لولاية وهران.
- مدير مؤسسة النقل الحضري العمومي .

إهداء:

الحمد لله الذي زين دربي بالعلم ووقفنا لإنجاز هذا العمل ((من طلب العلى سهر الليالي))

أهدي هذا العمل الى منبع الوجود والحنان والداي، وأرجو لهما الجنة والمنزلة الرفيعة

إلى من كلفه الله بالهبة والوقار، الى من علمني العطاء بدون انتظار، الى من احمل اسمه بكل افتخار، الى النجم الذي قضى عمره من أجل بث النور للجميع دون أن ينتظر من أحد رفع رأسه ليقول له شكرا لك، إلى الغالي ورسول العائلة: *أبي* رحمه الله وغفر له.

إلى نقاء الروح وطهارة القلب، إلى كل معاني الحب والحنان، إلى التضحية والصبر، إلى من قضت كل لحظة من عمرها في سبيل إسعادنا: *أمي* الغالية الحبيبة.

إلى الشموع الوهاجة وبصيص الأمل في الحياة، إلى روح الحياة والضحكات والشجارات، إلى ندى الروح، إلى من لا يرى من غيرهم شيئ جميل، إلى سندي وكتفي إخوتي: *عبد الكريم* و*محمد الأمين* و*علاء الدين*.

إلى مسك الختام، وآخر عنقودي شجرة ياقوت الجنان، إلى إخوتي الصغار: *عبد الوهاب* و*صلاح الدين*.

إلى من يرفعني من وطأة الأرض إلى السماء بنظرة، إلى قلب يتسع لكل الخير والجمال، إلى الحب والعطف والحنان إلى أملي ونور طريقي في الحياة، إلى زوجي: *نور*.

وفي الأخير اشكر واحمد الذي لا يفنى ولا يزول، ربي سبحانه وتعالى دائم العطاء والمغفرة، الذي أعانني وأنار خطى دربي.

جميع رفاق الدرب في كل مراحل الدراسة والى كل من أحبني طوال أيام الجامعة ّ جميع الأساتذة والمعلمين الأعداء الذين تعبوا في تعليمي ولو حرفا واحدا في كل مراحل الدراسة من الابتدائي إلى الجامعة جميع طلبة جغرافيا وتهيئة عمرانية.

آمال

إهداء:

بسم الله الرحمن الرحيم

قال الله تعالى: "وقضى ربك ألا تعبدوا إلا إياه وبالوالدين إحسانا "

أهدى ثمرة هذا العمل إلي اعز ما كنت املك، الى النور الذي انار دربي واطفا
شمعتة لكي يضيء لي الطريق الى والدي *مخطار *

تغمده الله برحمته وجعل قبره روضة من رياض الجنة واسكنه الفردوس الأعلى
وغفر الله له.

إكرام

مقدمة:

يساهم النقل كأحد أهم العناصر البنيوية للتجمعات الحضرية في تطوير المجتمعات ودفع عجلة التنمية والتقدم إلى الأمام، ويعد النقل وشبكات الطرق عموماً كالشرايين التي تجعل من المدينة كائناً حياً يتطور وينمو ويزدهر باستمرار وهو بذلك يشكل العمود الفقري للحياة الحضرية. يصاحب تطور المجتمعات الحضرية نمو سكانها كبيراً، توسعاً وازدهاراً للنشاطات التجارية والصناعية وامتداداً مجالياً، مما يجعل الساكنة مضطرة للتنقل بين أجزاء المدينة المختلفة لتلبية متطلبات الحياة اليومية. وقد برز مشكل التنقل والنقل الحضري كمشكل يطرح في التسيير الحضري لمدن وخاصة فيما يخص النقل الجماعي بالحافلات.

يقوم النقل الحضري الجماعي بالحافلات سواء العمومية أو الخاصة بدور أساسي في تأطير التحركات اليومية لسكان المدن، حيث يقلص المسافة زمنياً بين مختلف المناطق الحضرية، ويقوم بالربط بين أماكن الإقامة والعمل أو الدراسة...، كما يعمل على تقوية العلاقات الاجتماعية وتدعيم وتنشيط الحركة التجارية والخدماتية. وقد استطاعت الكثير من المدن بالدول المتطورة تحسين خدمات النقل الحضري، نظراً لدوره الديناميكي المهم.

ولا شك أن المدن الجزائرية ليست بمنأى عن هذه الوضعية، إذ أن التعمير السريع منذ الاستقلال زاد من تعقد مشاكل التحركات والنقل حيث أصبح لا يواكب التوسعات العمرانية الذي تشهده أغلب المدن الكبرى، ولم يرقى للمستوى المطلوب لربط كل المناطق الحضرية بشكل متناسق. انعكس ذلك في صعوبة التنقلات اليومية للسكان ببعض الأحياء المتواجدة على أطراف المدن، خاصة بالمناطق الهشة والفوضوية، أين أصبح يطرح مشكل الاندماج الاجتماعي. لذا اهتم المسؤولون المحليون بترقية النقل الحضري باعتباره وسيلة من وسائل الاستقرار الاجتماعي، كما اهتم الباحثون بدراسة التحركات اليومية للأشخاص داخل المجال الحضري لفهم بعض الممارسات الاجتماعية.

1- الإشكالية:

أفرزت التحولات التي عرفتها مدينة وهران على المستوى العمراني، خاصة تلك الحركية والديناميكية التي عرفها المحيط الحضري، على تشكيلات مجالية سكنية جديدة على شكل تجمعات صغيرة منفصلة ماديا عن المركز كان سببها الرئيسي الحركة السكانية من المناطق الوسطية نحو المناطق المحيطة. ولعل للجوء إلى مختلف الآليات في إنتاج وتموين السكن (جماعي أو فردي)، يعكس هيمنة الوظيفة السكنية على هذا المحيط كالمناطق الحضرية الجديدة "ZHUN" بأكثر من 10.000 مسكن، والسكنات الفردية عن طريق التجزئات والتعاونيات خاصة بالسانية جنوبا وبئر الجير شرقا (مساهل ع، 2000). هذا ولا يمكن نسيان أو تقزيم نسبة السكنات غير الشرعية التي انفجرت بوتيرة متسارعة، منتجة حلقة من الدورات الحضرية كالحاسي وعين البيضاء، النجمة، سيدي البشير. وقد أثبتت الدراسات التي تناولت هذه الظاهرة بوهران، أن تمثل السبب في تغيير الأسر لإقامتها من جهة حيث كان بغرض تحسين ظروف السكن بالمركز وفي الهجرات الريفية في سنوات 1990 من جهة أخرى. ولم يصاحب ذلك حركية على مستوى أماكن عمل أرباب الأسر، التجهيزات العمومية والخدمات، باستثناء المنطقة الصناعية بالسانية ومنطقة التجهيزات الجامعية. بعبارة أخرى، لم ترق طريقة التعمير هنا إلى مستوى يجعل من تلك الفضاءات المحيطة الجديدة، مراكز ثانوية محيطة من شأنها أن تخفف الضغط على المركز، الذي يبقى أكثر استقطاباً للسكان وظيفياً وعاطفياً. فأصبحت مجمعة وهران تتكون بالإضافة إلى المدينة الأم التي تمثل المركز المشبع بالخدمات المختلفة، من محيط جديد غير متجانس عمرانياً واجتماعياً، على شكل حلقة متكونة من تجمعات سكنية (بن جليد ع، حدايد م، مساهل ع، طراش س م، 2004). كان لهذه الحالة الوظيفية الجديدة وقع شديد على الحركة اليومية للسكان والتي صارت من أحد مركبات التحضر ومؤشر حديث لإدماج أو تهميش السكان، مثلما أشار إليه (ريمي ج.- فوي س، 1992) "يعاد تعريف الحركة اليومية هنا كظاهرة تنظم الحياة اليومية، الأمر الذي يفسر إمكانية واستعداد كل فرد للتنقل، مما يرفع معنوياً قيمة الحركة اليومية".

وشهد قطاع النقل الحضري بوهران في نهاية الثمانينات فشلاً رهيباً لتراجع قدرة مؤسسات النقل العمومي التابعة للبلدية لضمان الخدمة بسبب التحولات العمرانية السريعة من جهة وتراجع امكانياتها المادية بسبب إيقاف دعم الدولة للظروف المالية الصعبة لتلك الفترة. ولذلك تم التوجه للقطاع الخاص سنة 1988 والمجسد في قانون 88-17 والذي اعطى صبغة جديدة للنقل الحضري عن طريق فتح الباب امام المؤسسات الخاصة المصغرة التي نجحت في الاستيعاب الكمي للمستعملين وتحسين المواصلية، لكن لم تستطع تحسين الخدمة من الناحية النوعية. وبعد عقد من الزمن، كانت الانعكاسات سلبية بحكم عدم احترافية هذه المؤسسات، الامر الذي أدى الى لجوء الدولة، إثر تحسن الوضع المالي للبلاد، الى الشركات

العمومية مرة ثانية منذ بداية سنوات 2000، حيث تم انشاء الشركة الولائية للنقل الحضري (ETO)، ما هي العلاقة بين النقل العام والخاص؟ وهل هي علاقة تكاملية ام علاقة تنافسية؟

2- الهدف من الدراسة:

الهدف من الدراسة هو إجراء دراسة تحليلية، يتم من خلالها:

- معرفة الوضع الحالي للنقل الحضري الخاص والعام.
- فهم الية الترابط بين مختلف الشبكات قطاع الخاص، العام.
- تشخيص نقاط القوة ونقاط الضعف بين العرض والطلب.

3 طريقة العمل (منهج البحث):

لإعداد هذا البحث اعتمدنا على المنهج الوصفي والكمي وذلك عبر عدة مراحل هي:

1-3 الإطار النظري والمفاهيم:

وهي المرحلة الاستطلاعية حيث قمنا فيها بالاطلاع على بعض المراجع والدراسات النظرية كمذكرات التخرج ورسائل الماجستير والدكتوراه، التي تناولت مجال الدراسة او تلك التي لها صلة بالموضوع، وهذا بهدف تكوين خلفية وتصور علمي عن الموضوع.

2-3 العمل الميداني:

وتعد أهم مرحلة باعتبار أننا قمنا بالتعامل بشكل مباشر مع المجال على مستويين:

- التحقيق مع مسيري الشبكة او الفاعلين العموميين:

تم استجواب بعض الفاعلين في النقل عن طريق المقابلات وجمع المعطيات والمعلومات التي لها علاقة بالموضوع، مما استوجب علينا الاتصال بعدة مصالح باعتبارها مصادر رسمية، وهذا بهدف جمع المخططات والمعطيات الإحصائية والبيانات الضرورية المتوفرة بهذه المصالح المتمثلة في:

- ✓ مديرية النقل لولاية وهران: حيث تم تحديد المسارات، عدد العربات...
- ✓ الشركة العمومية للنقل الحضري العمومي: حيث حاولنا الحصول على معلومات تفيد تسيير الشبكة

- ✓ مقابلات مع بعض مالكي الحافلات الخاصة.

- التحقيق على مستوى اداء الشبكة مع المستعنين.

حيث يعد العمل الميداني المصدر الأساسي للتموين، تعتبر من أصعب وأطول المراحل في البحث وإشباع البحث بشتى المعلومات والمعطيات من الميدان مباشرة وذلك عن طريق التحقيق

مع مستعملي الحافلات العمومية (ETO) باستعمال استمارة بهدف معرفة خصوصياتهم، دوافع الاستعمال والاختيار...

العينة وتوزيعها

قمنا باختيار العينة على الطريقة التالية:

قمنا بالتحقيق مع المتنقلين او مستخدمي الحافلة العمومية، حجم العينة 180 محقق معهم قسمت على 3 خطوط (K3_B_P1) قمنا بالتحقيق مع 60 متنقل على كل خط ، هذه الأخيرة قسمت على 3 أجزاء، 20 متنقل لكل نقطة واخترنا 3 نقاط (الانطلاق_المنتصف_الوصول) وذلك في كل جهة 10 محقق معهم لكل نقطة ، تم اختيار المحقق معهم على ان اول نازل من الحافلة العمومية يتم التحقيق معه ، وبعد نصف ساعة تكرر العملية حتى ننهي من 10 متنقلين ، ثم ننتقل للجهة المقابلة ونقوم بنفس الشيء ، وبعد ذلك ننتقل الى النقطة الثانية وهي منتصف الخط وفي الأخير نقطة الوصول ، تكرر هذه العملية على الخطين المتبقين بنفس طريقة التحقيق .

3-3 المعالجة والخرائط

قمنا خلالها بفرز وتنظيم المعلومات التي جمعناها سابقا، وتصنيفها في جداول ثم تمثيلها على خرائط موضوعية بعد تبويبها، بُغية الوصول إلى نتائج تسهل عملية التحليل إضافة الى أشكال بيانية من أجل توضيحها والتحليل العملي لموضوع الدراسة، وقد استخدمنا في هذه المرحلة عدة برامج للمعالجة والتحليل منها:

- ✓ برنامج Excel لمعالجة الجداول ورسم الأشكال والمنحنيات.
- ✓ برنامجي ArcGiss،MapInfo لمعالجة الخرائط.
- ✓ برنامج word لمعالجة النصوص وتدوينها وكتابة التقرير النهائي.

4-3 النتائج والاستخلاصات:

للإجابة على التساؤلات المطروحة في مجال النقل الحضري الخاص والعام في مجمعة وهران تم تقسيم البحث الى أربعة فصول حسب الخطة التالية:

I. الفصل الأول: الديناميكية الحضرية لمجمعة وهران وتطور التحركات اليومية

حركية ديمغرافية مهمة في محيط مدينة وهران

التوسع المجالي (العمراني) لمدينة وهران بين التمدد والتفكك

تطور شبكة النقل الحضري لمجمعة وهران من الحافلات الى الترامواي

II. الفصل الثاني: شبكة النقل الحضري الجماعي بالحافلات لمجمعة وهران بين القطاع العام والخاص

توزيع خطوط النقل الحضري الجماعي بالحافلات لمجمعة وهران

خطوط النقل الحضري الجماعي بالحافلات لمجمعة وهران تمديد الخطوط نحو المحيط

الكثافة الخطية للحافلات تركيز كبير للعربات في شبكة القطاع الخاص

وتيرة استغلال الحافلات عدد دورات عالية لحافلات الشركات الخاصة

متوسط سن الحافلات تقادم عربات المؤسسات الخاصة

III. الفصل الثالث: مستعملي النقل الحضري للمؤسسة العمومية ومستوى الخدمات

الخصائص الاجتماعية لمستعملي حافلات الشركة العمومية للنقل الحضري

الخصائص المهنية لمستعملي حافلات الشركة العمومية للنقل الحضري.

توزيع مستعملي حافلات الشركة العمومية للنقل الحضري حسب أماكن الإقامة

الغرض من استعمال الحافلة العمومية

أنماط تنقل مستعملي حافلات النقل الحضري العمومي

مستوى الخدمات

الفصل الأول

الفصل الأول : الديناميكية الحضرية لمجمعة وهران وتطور التحركات اليومية

أ. الفصل الأول: الديناميكية الحضرية لمجمعة وهران وتطور التحركات اليومية

مقدمة:

للداسة العمرانية دورا جوهريا بحيث انها تقودنا لاستكشاف اهم العلاقات الوظيفية الموجودة داخل المجال الحضري من خلال الوقوف عند مختلف النشاطات الاقتصادية والاجتماعية فهي بذلك تعد اهم عناصر الدراسة التي تساعد المخططين على تشخيص المشاكل التي يعاني منها العمران في كافة المستويات خاصة في الاسكان واعادة توزيع السكان الذي يرتبط ارتباطا وثيقا بمشاكل النقل.

لقد عرف المحيط الوهراني عدة تحولات في مجال استخدام الارض نتيجة التحولات الاجتماعية الاقتصادية، والديموغرافية التي تأثر على مجاله ووظائفه، وعلى هذا الاساس سنسلط الضوء على ابرز هذه التحولات، وذلك بالتعرض لأهم مراحل توسعه والأسباب التي ادت الى ذلك بالإضافة الى هذا نقوم بدراسة النمو الديمغرافي في المحيط وتحديد برامج الاسكان التي استفادت منها مجتمعات المحيط الوهراني في إطار التطور الحضري للمجمعة الوهرانية وانعكاسات ذلك على النقل الحضري.

1- حركية ديمغرافية مهمة في محيط مدينة وهران

تعتبر دراسة السكان من اهم عناصر الدراسات الحضرية التي تهتم بتشكيل المجالات المحيطية وتبرز العلاقات المكانية بين المركز والمحيط حيث يرتبط تطور السكان بعامل الزيادة الطبيعية، إضافة الى التحركات السكنية الحضرية او الهجرة. وقد مر التطور السكاني لمجمعة وهران خلال العشرين الاخيرة بتفاوت حسب البلديات سنحاول التطرق اليه في هذا العنصر.

1-1 تطور سكان المجمعة وإعادة توزيعهم نحو المناطق المحيطة:

تسمح دراسة السكان للمجمعة حسب البلديات خلال التعدادات الإحصائية الأخيرة، بمقارنة الديناميكيات المجالية خاصة بين المركز والمحيط ومدى انعكاسها على المجمعة. يظهر الجدول رقم (01) تراجع نمو سكان بلدية وهران من 1.85% لإحصائي (87 / 77) إلى 0.43% لإحصائي (98 / 87)، مقابل نمو هام للبلديات المحيطة كبلدية بئر الجير التي قدر نموها ب 7.37%، السانيا بنمو 5.79% وسيدي الشحمي 11.68% للفترة (98 / 87). أما بالنسبة لإحصاء 2008، ف سجلنا تواصل تراجع النمو السكاني

المصدر : مديرية النقل الخاص

الفصل الاول : الديناميكية الحضرية لمجمعة وهران وتطور التحركات اليومية

السنوي للمركز خاصة ببلدية وهران (0.4 %)، بينما عرفت البلديات المحيطة المحافظة على وتيرة نمو عالية تجاوزت في بعض البلديات 4%. ويرجع هذا، نتيجة لتثبع بلدية وهران وعدم وجود العقارات الكافية، مما أدى إلى وجود حركة سكانية من المركز إلى المحيط وهذا من شأنه أن يؤثر على شبكة النقل بالمجمعة.

الجدول رقم(01): تطور سكان مجمعة وهران 1977 / 2008.

البلديات	عدد السكان احصاء 77	عدد السكان احصاء 87	النمو السنوي المتوسطه % (88/77)	عدد السكان احصاء 98	النمو السنوي المتوسط (98/87)	عدد السكان احصاء 2008	النمو السنوي المتوسطه % 2008
وهران	502014	603931	1.85	634113	0.43	609024	0.4
السانيا	19969	34324	5.51	64797	5.79	96928	4.2
الكرمة	7393	10284	3.32	13637	2.53	23163	5.5
سيد الشحمي	4587	16935	13.81	58857	11.68	104498	6
بير الجير	31949	61543	6.71	73029	7.37	152151	7.8
مرسى الكبير	7674	11298	3.9	14167	2.03	16970	1.9
المجموع	573586	738315		858600		1002724	

المصدر: RGPB, 1977, 1987, 1998, 2008, ONS

الفصل الاول : الديناميكية الحضرية لمجمعة وهران وتطور التحركات اليومية

1 _ 2 تطور الانوية السكنية بالمحيط:

قدر عدد السكان في مجمعة وهران حسب إحصاء 2008م ب 1002724 نسمة ينتشرون بشكل غير متكافئ عبر مختلف بلديات المجمع، كما أن التوزيع على البلديات بدوره غير متكافئ بين التجمعات الرئيسية والثانوية. ويبين الجدول رقم (02) قوة التمركز السكاني بالانوية المشتتة في المحيط بالشكل التالي:

- تضم السانيا ثلاثة تجمعات ثانوية وهي عين البيضاء، الرائد الشريف، حي 4 طرق، بوعمامة، حيث تمثل هذه التجمعات 54 % من مجموع سكان البلدية، وتحتل عين البيضاء المرتبة الثانية بعد المركز الأول للسانيا بنسبة 40.1 %.

- تتميز بلدية سيدي الشحمي بوجود خمسة تجمعات ثانوية وأبرزها النجمة ب 49 % من مجموع السكان، في حين نسبة التجمع الرئيسي لا تتعدى 21 %.

- تضم الكرمة ثلاثة تجمعات ثانوية هي حي الأمل، حمول، المنطقة الصناعية وتقدر نسبة السكان بها ب 17 % من مجموع السكان.

- واخيرا تحتوي بلدية بئر الجير على مجمعتين هما: بئر الجير، دوار بالقائد بنسبة 9 % من مجموع سكان البلدية.

تبين الأرقام السابقة الذكر بشكل واضح الأهمية الكبيرة لمجموع التجمعات الثانوية كعين البيضاء، النجمة وسيدي البشير لاستقبال التوسع العمراني لمجمعة وهران.

الفصل الاول : الديناميكية الحضرية لمجمعة وهران وتطور التحركات اليومية

الجدول(02): التمرکز السكاني بالأنوية المشتتة في المحيط 2008.

البلديات	المجمعات الحضرية	نوع التشتت	عدد السكان إحصاء 2010	نسبة % التركز
وهران	وهران	ACL	671576	100
السانيا	السانيا	ACL	41792	45
	عين البيضاء	AS	37156	40
	الرائد شريف	AS	8838	10
	حي 4 طرق	A S	1718	02
	بوعمامة	AS	1049	01
		ZE	2093	02
	سيد الشحمي	سيد الشحمي	ACL	22597
النجمة		AS	51094	49
الامير عبد القادر		AS	18220	18
الأمير عبد القادر		AS	5813	06
CAVE		AS	1441	01
حركات		AS	2128	02
		ZE	2560	02

الفصل الاول : الديناميكية الحضرية لمجمعة وهران وتطور التحركات اليومية

76	17314	ACL	الكرمة	الكرمة
11	2581	AS	حي الأمل	
6	1318	AS	حمول	
1	102	AS	المنطقة الصناعية	
06	1394	ZE		
90	128953	ACL	بئر الجير	
08	12145	AS	دوار بالقاييد	
02	2434	ZE		
92	15938	ACL	مرسى الكبير	مرسى الكبير
8	1307	ZE		

المصدر: ONS

الفصل الاول : الديناميكية الحضرية لمجمعة وهران وتطور التحركات اليومية

2-التوسع المجالي (العمراني) لمدينة وهران بين التمدد والتفكك:

منذ نشأتها حول واد رأس العين محصنة بجبل المرجاجو عرفت مدينة وهران تطورا عمرانيا كبيرا وجلب انتباه الناس إليها، وقد أورد كوهل "أن عدد سكان مدينة وهران قبل زلزال 1790م أكثر من 2000 نسمة".

وفي المرحلة الاستعمارية تجاوز العمران أسوار المدينة القديمة، و قفز فيها عدد السكان من 2000 نسمة الى 194746 نسمة 1909م. ادى الى ظهور العمران الحديث وتضاعف بل وتعدى مساحات البناء ما كان مقررا له، كما عرفت وهران سنة 1912م اهم مخطط عمراني المقرر فيه انجاز واجهة البحر.

بعد الاستقلال، عرفت مدينة وهران ظاهرة توسع مجالي هام حيث لم تكتفي بالتوسع داخل مجالها فقط بل كانت بحاجة الى وعاءات عقارية جديدة، فلجأت الى الأراضي المحيطة بها حيث بدأت المدينة بالتوسع الحقيقي في بداية 1975 وكان ذلك على شكلها الاساسيين: السكن الجماعي وما اصطلح عليه بالمناطق الحضرية الجديدة (ZHUN) تحت إدارة السلطات العمومية من جهة والسكن على شكل تجزئات وتعاونية عقارية، اضافة للسكن المؤقت بمبادرة السكان من جهة أخرى.

كانت هذه البرامج السكنية سببا في التوسعات العمرانية الهامة والتي تجسدت بالمناطق المحيطة والشبه حضرية القريبة من المدينة.

تخصصت بلدية السانية في انتاج التجزئات، وبئر الجير في التعاونية العقارية وسيدي الشحمي في إعادة الإسكان، بالاضافة لعدد من البرامج أخرى المحدودة تنوعت بين السكن الجماعي الاجتماعي وعمليات اعادة الإسكان، أدى هذا التوزيع لاختلاف مجالي حيث يحدد كل فئة او عدة فئات اجتماعية، مما ينجر عنه حتما تشكل ما يسمى بالتفرقة الاجتماعية المجالية.

ويمكن القول ان توسع مدينة وهران أطر نحو المحيط حسب حلقات متتالية وفقا لمخطط شبه مركزي بالشكل التالي:

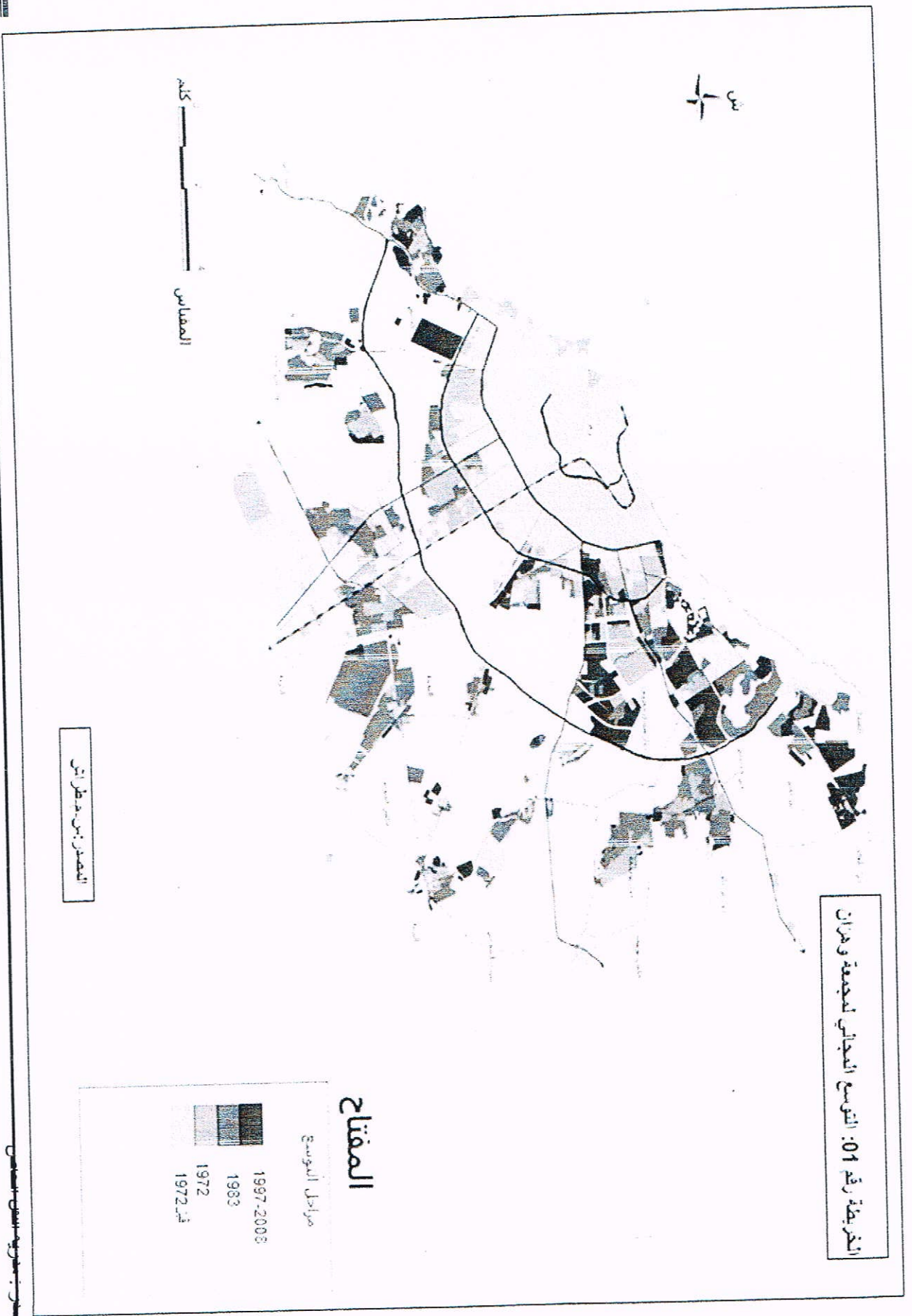
- الحلقة الاولى: تبدأ من جسر زبانة شرقا إلى غاية الكمين غربا، وتضم المناطق العمرانية المشيدة في الفترة الاستعمارية قبل سنة 1950.
- الحلقة الثانية: حيث تشمل المنطقة الممتدة من حي قامبيطا (ثانوية حمو بوتليليس) شرقا الى غاية ملعب بوعقل بالغرب، وهي تضم المناطق المعمره بين 1950 الى غاية السبعينيات من القرم الماضي.

قودجيلي خ-تاجر من-2002-التحركات السكانية نحو المحيط الوهراني ودرجات اندماج السكان -ص-13-14- مذكرة لنيل شهادة مهندس دولة في التهيئة العمرانية جامعة وهران

الفصل الاول : الديناميكية الحضرية لمجمعة وهران وتطور التحركات اليومية

- الحلقة الثالثة: تمتد من حي الصديقية شرقا الى حي اللوز غربا، وتضم التوسعات التي ظهرت في فترة نهاية السبعينات والثمانينات.
- الحلقة الرابعة: يبدأ من كنستال مرورا بجامعة اسطو وصولا إلى مسرغين مارا بحي اللوز ويضم المنطقة الصناعية السانيا كذلك حواف السبخة.

الفصل الأول : الديناميكية الحضرية لمدينة وهران وتطور التغيرات اليومية



الفصل الاول : الديناميكية الحضرية لمجمعة وهران وتطور التحركات اليومية

3-تطور شبكة النقل الحضري لمجمعة وهران من الحافلات الى الترامواي:

يضبط نظام النقل وفق مفهوم شمولي وتصور واضح للعلاقة ببيان الأطراف الفاعلة في المجال الحضري، يوظفه النظام المجالي والوظيفي للمدينة. ويعكس عدم استقرار انتظام سير شبكة النقل الحضري بمدينة وهران، الصورة الحقيقية للتردد في اتخاذ القرارات. وقد مر النقل الحضري بوهران المراحل التالية (يوسفي ب، 2004):

1-3 المرحلة الأولى: هيمنة النقل الحضري لبلدية وهران.

حافظت شركة النقل الحضري لبلدية وهران بعد الاستقلال وإلى غاية سنة 1977 على نفس خطوط الشركتين اللتين كانتا تنشطان في هذا الميدان خلال العشرينيتين الأخيرتين للحقبة الاستعمارية، مع تفكيك شبكة الخطوط الكهربائية سنة 1974. وللإشارة، يرجع استقرار نظام النقل الحضري بوهران خلال هذه الفترة إلى عدم حدوث تغييرات كبرى على المستوى المجالي والوظيفي للمدينة بعد الاستقلال. وقد طرح على المستوى التنظيمي مشكل الشركة البلدية التي وجدت نفسها مجبرة على تحمل أعباء تنقلات الأشخاص القاطنين بالبلديات المجاورة، لان النقل أصبح مطروحا على مستوى المجمعة المتكونة من بلديات السانيا، سيدي الشحمي وبئر الجير، فحين كان للشركة صلاحية تسيير النقل على مستوى الحدود الإدارية لبلدية وهران فقط هذا وقد تم خلق شركة أخرى تابعة لدائرة السانيا سنة 1980 لتصحيح الوضعية وتلبية الطلب المتزايد، حيث ركزت هذه الأخيرة جهودها على مستوى دائرة السانيا والمنطقة الصناعية لضمان نقل العمال خاصة.

لم تكن الحصيلة ايجابية ولم يكن التسيير من الناحية الاقتصادية عمليا لأن الأسعار المطبقة لم تكن واقعية، رغم احترافية الشركة العمومية في تسيير الخطوط التي كانت تتطابق والمعايير التقنية المعتمدة. فأدى تأخر تسديد مستحقات بعض الشركاء وارتفاع عدد المستخدمين إلى عدم توفر السيولة اللازمة. والنتيجة هي انهيار أسطول الشركة، حيث تراجع من 120 حافلة سنة 1984، إلى 102 حافلة سنة 1989، إلى أن أصبح يتكون من 24 حافلة سنة 1995 مقابل معدل عطب وصل إلى 82%، ولم يتعد عددها 5 حافلات سنة 2000. وقد تم الاستغناء التدريجي عن تمويل طلبات تجديد العربات لكي تنتهار هذه الشركات. لم يتردد في التطبيق الدقيق للقواعد التجارية في هذا القطاع حتى يتم الاستغناء عنها نهائيا. فعندئذ، تم اللجوء إلى الناقلين الخواص بصفة رسمية عن طريق القانون 17/88 المؤرخ بـ 7 ماي 1988 الذي أطر من خلاله الإنتاج وفق منطق تجاري.

الفصل الاول : الديناميكية الحضرية لمجمعة وهران وتطور التحركات اليومية

2-3 المرحلة الثانية: اختفاء الشركة البلدية وبروز شركات النقل الخاصة المصغرة.

تم الاعتماد على مقاولات النقل المصغرة بعد تحرير القطاع سنة 1988، لعدم وجود مؤسسات خاصة تتمتع بإمكانيات تسمح بتغطية كل الخطوط إن لم نقل بعضها على الأقل. بدأت المقاولات الخاصة باستغلال الخطوط شبه الحضرية التي أهملتها الشركة البلدية، باستعمال حافلات من نفس النوع، وذلكم لأجل سد العجز بل الفراغ الموجود على مستوى بعض الخطوط بوهران. وقد تطور الوضع مع مرور الوقت لتجد هذه المقاولات نفسها تتقاسم الخطوط الحضرية مع الشركة العمومية، ونظرا لارتفاع عدد المستعملين، خاصة بالخطين الجامعين ("U" السانية و "USTO" جامعة العلوم والتكنولوجيا)؛ فقد سجلنا سنة 1995، 210 مقولة خاصة تمثل استثمارات مصغرة.

لم تكن المنافسة عادلة بين القطاعين العام والخاص، لأنها ببساطة لم تكن تخضع لنفس المنطق؛ فبينما كانت للشركة العمومية التزامات تملئها نوعية الخدمة، حيث تخضع المقاولات الخاصة لمنطق تجاري بحث غايته تحقيق أكبر نصيب من الأرباح في كل دورة. فقدت على اثر ذلك الشركة العمومية عددا كبيرا من الزبائن شيئا فشيئا، فانسحبت من بعض الخطوط، لكنها ظلت توفر خدماتها على الخطوط التي يتجاوز طولها 10 كم، فيحين بقيت المقاولات الخاصة تستغل الخطوط المتوسطة والقصيرة فقط. ولم تقتحم المقاولات الخاصة الخطوط الطويلة إلا بعد سنة 1995، تاريخ ظهور العربات المهيأة التي تسمح يوميا بعدد معتبر للدورات.

شهدت شبكة النقل بوهران إقحام نوع جديد من العربات مهيأة ومصنعة وفق المعايير المعمول بها، وذات سعة محدودة تتراوح بين 18 و32 مقعدا، معروفة باسم (كارسان) وأخرى آسيوية الصنع مثل (طيوطا وهيونداي). تزامن تحرير سوق الصناعات الميكانيكية العالمية مع الشروع في تطبيق آليات جديدة لتشغيل الشباباب بالجزائر منذ 1996، الأمر الذي سمح بتحسين أداء حظيرة الحافلات م. فتطور عدد المقاولات الخاصة بشكل سريع في الخمس سنوات الموالية، ليتجاوز عدد الحافلات 1700 حافلة سنة 2002. ومن بين النقاط السلبية في هذه المرحلة تراجع استعمال الحافلات الكبيرة بشكل رهيب.

3_3 المرحلة الثالثة: اعادة بعث الشركة العمومية للنقل الحضري (ETO).

برز من جديد ضعف القطاع الخاص على تلبية حاجيات التنقلات اليومية، لعدم قدرته على تعبئة العدد اللازم من الحافلات الكبيرة في بعض الخطوط، بسبب تكلفتها المرتفعة. فظهرت مشاكل أخرى كطول مدة التنقل والانتظار بالمحطات، لأن امتلاء الحافلات الكبرى يستدعي وقتا إضافيا ويتفق ذلك مع ما يمليه قانون السلسلة الدورية لحركة المركبات. ونعتقد أنه رغم المحاولات العديدة التي بذلتها السلطات

الفصل الاول : الديناميكية الحضرية لمجمعة وهران وتطور التحركات اليومية

العمومية، إلا أن النقل الحضري ظل بعيدا عن التطلعات ولم يرق إلى المستوى المطلوب. ومن هنا تم إعادة ضبط الشبكة منذ سنة 2003 وفق ما تمليه المعطيات الحضرية الجديدة لمجمعة وهران، بإعادة تشغيل بعض الخطوط السابقة للشركة البلدية التي أهملتها المقاولات الخاصة، فأقحمت الحافلات الكبرى من جديد في الشبكة بعدما تبين العجز الفعلي في تلبية حاجيات التنقل عن طريق الحافلات الصغيرة، بل وعدم مطابقتها مع عدد مستعملي الشبكة. نم انشاء شركة النقل الحضري لوهران التابعة للولاية (ETO) سنة 2004.

3_4 المرحلة الرابعة: ظهور الترامواي وإعادة ضبط الشبكة.

يعتبر ترامواي وهران وسيلة نقل عصرية حيث يربط المدينة الام بمحيطها، جاء لملء الفراغ وسد الثغرات والفجوات الذي لم يستطع النقل الجماعي بالحافلات وسيارات الأجرة سدّه. يربط الترامواي السانوية جنوبا بحي الصباح شرقا مرورا بوسط المدينة، مع التركيز على المناطق الحساسة مثل الأقطاب الجامعية بالسانية، ايسطوا والمدخل الشرقي لوهران بسيدي معروف ومختلف المرافق بوسط المدينة.

الترامواي هو مشروع هدف الى فك الضغط على النقل وتحسين وتسهيل التنقل في المناطق الحضرية لتلبية احتياجات السكان، تم تشغيله سنة 2013 بعد غياب دام 50 سنة كما يعتبر من وسائل النقل الحديثة ونهج للتعامل مع جميع أنواع المشاكل التي تعاني منها مدينة وهران في إطار النقل الحضري في الآونة الأخيرة مع ظهور مراكز حضرية جديدة وتزايد عدد السكان واحتياجاتهم.

تعتبر وهران ثاني أكبر مدينة تحظى بنظام الترامواي الحديث في الجزائر تشغله مؤسسة الفرانكو-جزائرية شركة تسيير خطوط الترامواي (Setram)، يبلغ طوله حاليا 19 كم بـ32 محطة ويربط بين وهران والسانية في الضاحية الغربية و وهران واحيائها الشرقية .

عينت مؤسسة مترو الجزائر مالكة المشروع المجمع الفرانكو-الإسباني ترام نور (Tram Nour) المكونة من شركة إسولكس كورسان للقيام بالأشغال المدنية والتهيئة، و شركة أليستوم التي صنعت قاطرات الترامواي وتوريدها إلى مدينة وهران، وبدأت الأشغال سنة 2008 والتي انتهت سنة 2012. ودخل الترامواي حيز الخدمة سنة 2013، حيث تم رفع عدد العربات الشغالة من 9 عربات إلى 14 عربة بعد إضافة 5 عربات جديدة لتتقلص فترة الرحلات وبالتالي تجنب انتظار الزبائن عبر مختلف المحطات مطولا.

الفصل الاول : الديناميكية الحضرية لمجمعة وهران وتطور التحركات اليومية

يبدأ ترامواي وهران في الخدمة من الساعة 5:00 صباحا حتى 11:00 مساء، حاليا تصل وتيرة عبور عربات الترامواي بـ 8 دقائق بين كل عربة خلال ساعات الذروة (9:00 حتى 21:00)، بعدما كانت بأكثر من 17 دقيقة، بينما تتجاوز مدة الانتظار خلال ساعات خارج الذروة 10 دقيقة.

السرعة التجارية المتوقعة في نهاية المطاف هي 18 كم/سا، بعد فترة انتقالية مدتها ثمانية عشر شهرا تراوحت بين 15 و20 كم/سا. تقدر المدة الزمنية للرحلة عبر هذا الخط 47 دقيقة، وتعطي لافقات الطرق عند مفترق طرق الأولوية للترامواي مما يشجع على تقدمها (وهو علاوة على ذلك رادع لسائقي السيارات، وهو خيار كان واضحا منذ بداية المشروع).

أضحى ترامواي وهران وسيلة نقل هامة لسكان وهران وضواحيها نظرا لمزاياه العديدة مقارنة بوسائل النقل الأخرى التقليدية كالحافلات وسيارات الأجرة، حيث تم إحصاء 4128000 راكب استغلوا الترام منذ دخوله للخدمة وأنه يتم يوميا بيع 21120 تذكرة للمسافرين إضافة إلى 2880 تذكرة داخل الترامواي وذلك سنة 2017 بعد أربع سنوات من الانطلاق في التشغيل حيث اضحى الوسيلة الأكثر استعمالا من قبل المتنقلين خاصة العمال على دوام ثابت والمتدرسين من جميع الاعمار .

في انتظار الشروع في تمديد مسار الترامواي إلى غاية بلقايد بالجهة الشرقية من الولاية التي اضحت تعرف توسعا عمرانيا بالإضافة للقطب الجامعي والتوسعات السكانية الموجودة والتمديد نحو مطار وهران الدولي والأخر نحو حي بن عربة في الضاحية الغربية ليصبح طول مساره 52.7 كم.

الخلاصة:

مرّ المحيط الوهراني بفترات زمنية متعاقبة لتصل الى الشكل والحجم الحضري الذي هو عليه حاليا. لقد عرفت مدينة وهران مع نهاية السبعينات عهد المخططات والتنظيم الحضري، اين ظهرت مجالات سكنية جديدة لحل ازمة السكن بالمدينة والمتمثلة في المناطق الحضرية الجديدة، التجزئات والتعاونيات العقارية، حيث استفادت المنطقة من عملية توزيع الأراضي وعملية الادماج التي طبقت في مجمعة سيدي البشير، النجمة، عين البيضاء. وزاد انجاز السكن الفردي في التسعينات ونتج عن هذا التطور الملحوظ ارتفاع في عدد سكان المحيط الوهراني.

وقد جاء الترامواي لحل مشكل عجز النقل في ظل التوسعات العمرانية، ووتيرة تزايد السكان بالانوية المحيطة وحاجاتها الى المرافق والتجهيزات المتواجدة بالمدينة الام بالإضافة الى عجز وكالات ومؤسسات النقل على تلبية الطلب المتزايد لهذه الخدمة، الذي دفع بالمسؤولين الى رد الاعتبار للنقل العام.

الفصل الثاني

الفصل الثاني: شبكة النقل الحضري الجماعي بالحافلات لمجموعة وهران: بين القطاع العام والخاص

II. الفصل الثاني: شبكة النقل الحضري الجماعي بالحافلات لمجموعة وهران: بين القطاع العام والخاص

مقدمة

يعد النقل الحضري الخاص ضرورة ملحة تفرضها طبيعة الحياة الحضرية داخل لمدينة، بل هو شريان الحياة، وتعتبر الحافلة الخاصة أحد أهم وسائل النقل الحضري والأكثر استعمال من طرف المواطنين، لما تتسم به من مميزات كونها وسيلة متاحة لجميع فئات المجتمع لذلك يجب التسيير الجيد لهذا النوع من النقل وضعه ضمن أولويات التخطيط، للدور الذي يقدمه على المستوى الاجتماعي والاقتصادي.

يمارس هذا النشاط بواسطة مؤسسات خاصة أو مؤسسات وطنية أو مؤسسات نقل تابعة للجماعات المحلية. لقد استفاد القطاع الخاص من ممارسة نشاط النقل العمومي الحضري ويمتاز بخصائص معينة أدت إلى انتشار استعمالها بين مختلف الشرائح، من أهمها سعة الاستيعاب الكبيرة للأشخاص وانخفاض تكلفة النقل فيها مقارنة بالوسائل الأخرى، كما تحتل الحافلات مكانة هامة داخل المدينة بسبب ربط مختلف أحياء المدينة ببعضها البعض، وتخضع إلى تنظيمات معينة التوقيت، الخطوط، والمواقيت وفق خدمة النقل العمومي.

1- توزيع خطوط النقل الحضري الجماعي بالحافلات لمجموعة وهران:

لكي يكون لسياسة النقل الحضري فعالية لا بد من أن يؤدي هذا النقل الغرض المنوط به والذي يهدف إلى تغطية جميع المسالك لتوفير أكبر انتشار للخدمة داخل الوسط الحضري. وتعني الشبكة انتظام مجموعة الطرق في صورة عقد تنظمها مجموعة من الوصلات وتمثل إحدى العناصر الهامة في نظام النقل. وشبكة النقل هي مجموع الهياكل القاعدية المستعملة لنفس النمط.

1-1 القطاع الخاص: تركيز الخدمة بالمناطق الشبه محيطة

يتصف مخطط النقل الحضري لمدينة وهران بتشعبات لتعدد الخطوط به، وإحصائها نستند على نقاط الانطلاق والوصول، ومن خلال الجدول رقم (03) نلاحظ ان الشبكة تتمحور على 30 خط مقارنة مع سنة 2012 حيث كان تتمحور على 45 خط، وهذا بسبب تفعيل خط الترامواي خصوصا في المنطقة الشرقية.

الفصل الثاني: شبكة النقل الحضري الجماعي بالحافلات لمجموعة وهران:
بين القطاع العام والخاص

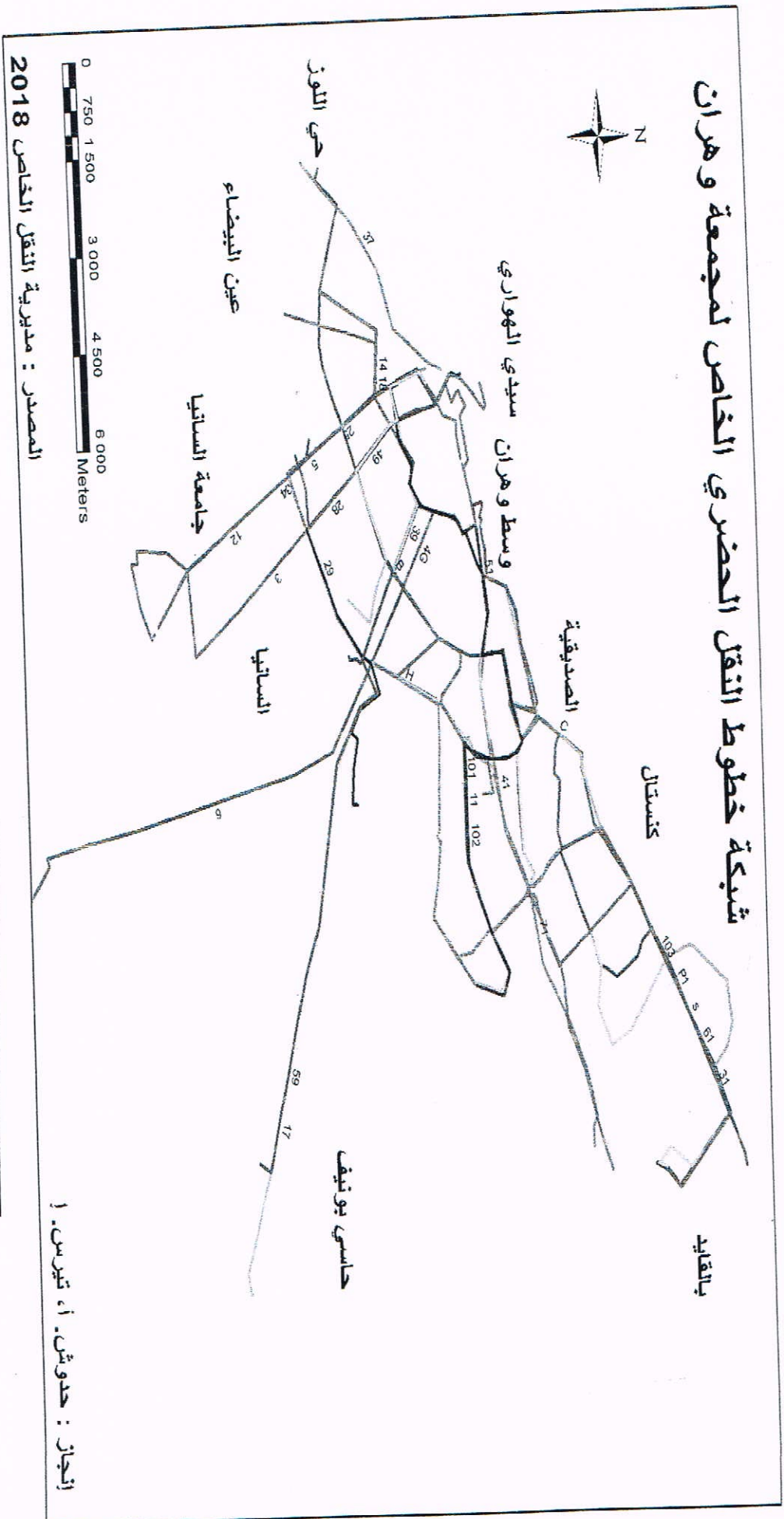
الجدول رقم(03): وضعية الخطوط لشبكة النقل الحضري الخاص لمجموعة وهران.

الخط	نقطة الانطلاق	نقطة الوصول
5	نهج ع لطفى	حي سي صالح
6	قصر الرياضة	بلدية الكرامة
101	شارع عميار علي	نهج الألفية
25	ساحة الامام الهواري	حي سي صالح
102	حي النور	قصر الرياضة
103	محطة الباهية	القطب الجامعي بالقائد
11	حي الياسمين - حي النور	شارع عميار علي
12	السانية	عين البيضاء - البريد -
14	مرسى الكبير	حي النخيل
17	ساحة بن داود	حي بوعمامة
18	محطة سيدي الهواري	حي يغمراسن
28	ن.ع. لطفى دار الحياة	حي 404 مسكن /ح.05 جويلية
29	ثانوية الحياة	حي البركي
31	شارع عميار علي	حي بالقائد
34	ساحة المقراني	حي الرائد شريف يحي
37	ساحة بن داود	حي بن عربة
39	قصر الرياضة	حي النجمة
41	حي ابن رشد	سيدي البشير المقبرة
49	ساحة 11 ديسمبر	حي الضاية
4G	محطة يغمراسن	محطة ايسطو
51	حي الياسمين-الصباح	قصر الرياضة
59	قصر الرياضة	سيدي الشحمي
61	القطب الجامعي بالقائد	حي الصباح
71	سيدي البشير	حي ابن رشد
B	حي الصديقية	حي الفتح
C	حي المنزه	قصر الرياضة
H	مستشفى الامير عبد القادر	مستشفى الأطفال بكنستال
P1	ثانوية لطفى	القطب الجامعي بالقائد
3	ساحة روكس	حي قارة 02
S	حي الجديد بالقائد	حي الحمري دار الشاقوري

المصدر: مديرية النقل الحضري وهران 2018

الفصل الثاني: شبكة النقل الحضري الجماعي بالحافلات لمجمعة وهران:
بين القطاع العام والخاص

الخريطة رقم (02)



الفصل الثاني: شبكة النقل الحضري الجماعي بالحافلات لمجمعة وهران: بين القطاع العام والخاص

وتتركب شبكة النقل الحضري بوهران من خطوط نصف شعاعية حضرية وأخرى محيطية؛ ويتألف النوع الأول بدوره من خطوط مركزية وخطوط عرضية إذ تنطلق الخطوط المركزية من الأحياء المحيطة بالمدينة وخاصة من المناطق الحضرية الجديدة، لتصل بعضها إلى وسط المدينة كالخط 11 و 18، والبعض الآخر إلى المركز الثانوي " المدينة الجديدة" كالخط 51 وأخرى تنتهي بوسط المدينة القديم أي حي سيدي الهواري كالخط 13، لتتقاطع معها الخطوط العرضية كالخط (A, B, 4G) التي تربط الأجزاء المحيطة الحضرية الشرقية بالغربية.

بينما ظهرت الخطوط المحيطية الرابطة بين محيط المدينة والمجالات المعمرة مع بروز العربات المهيأة سابقا والحافلات الصغرى، وهي خطوط قصيرة تشمل التجمعات الملتفة حول الحلقة الحضرية الرابعة (عين البيضاء، سيدي البشير، بلقايد... الخ) لتنتهي عند الأحياء المحيطية (الصديقية، ايسطو... الخ). وتعيق طريقة تعمير المناطق المحيطية بوهران، تطور شبكة النقل الجماعي بسبب تأخر إنجاز شبكة الطرقات والتي إن وجدت فهي أحيانا غير متطابقة مع المقاييس المعمول بها وهي غير معبدة كذلك. يطرح هذا الإشكال بالنسبة للتجمعات العمرانية اللاشعرية الواقعة خارج مدينة وهران كحي الحاسي مثلا.

2-1 الشركة العمومية للنقل الحضري (ETO): تركب الخدمة بالمركز

من خلال ما يبينه الجدول رقم (04) والخريطة رقم (03) نجد ان مخطط النقل الحضري العمومي لمدينة وهران بتشعبات لتعدد الخطوط به، وإحصائها نستند على نقاط الانطلاق والوصول، ومن خلاله نلاحظ ان الشبكة تتمحور على 17 خط تنشط على شبكة الطرق داخل مجمعة وهران.

وتستغل الشركة العمومية الخطوط الاختراقية الرابطة بين محيط المدينة ووسط المدينة من جهة والمدينة الجديدة من جهة اخرى. كما تربط هذه الشبكة بين الانوية الشبه حضرية بالمركز بطريقة مباشرة مع وجود ترابط تسلسلي مع الخطوط الأخرى وتغطي الشركة المناطق الشرقية بصفة متميزة.

الفصل الثاني: شبكة النقل الحضري الجماعي بالحافلات لمجموعة وهران:
بين القطاع العام والخاص

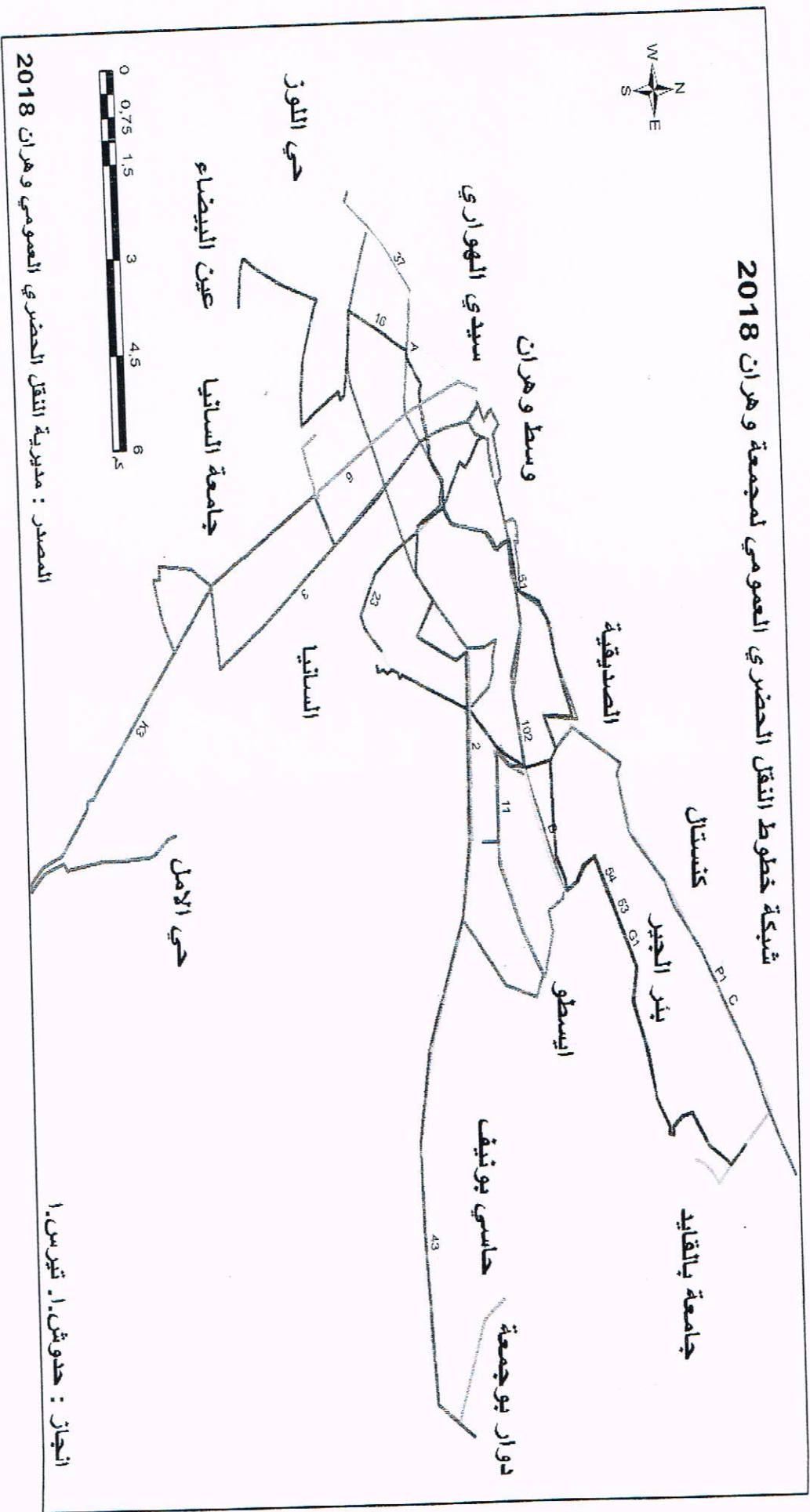
الجدول رقم (04): وضعية الخطوط لشبكة النقل الحضري العمومي لمجموعة وهران

الخط	الانطلاق	الوصول
3	قرقيطة	جامعة السانبا
K3	قصر الرياضات	حي الامل
B	حي اللوز	عدل المشتلة
37	حي بن عربية	ساحة اول نوفمبر
P1	القطب الجامعي بالقبايد	ثانوية لطفي
51	عدل المشتلة	قصر الرياضات
2	دوار بوجمعة	قصر الرياضات
A	حي اللوز	حي 4450
C	حي بالقبايد	شارع العقيد لطفي
16	عدل 2500 عين البيضاء	محطة البلاطو
6	مسجد بن عايشة	ساحة فاليرو
G1	محطة الباهية	بالقبايد
23	محطة الباهية	ساحة اول نوفمبر
43	حي العقيد لطفي	حي الشهيد محمد
54	بالقبايد 2200 مسكن	الحمري
102	حي حسناوي	قصر الرياضات
53	بالقبايد 4400 مسكن	قصر الرياضات

المصدر: المؤسسة العمومية للنقل الحضري العمومي وهران 2018

الفصل الثاني: شبكة النقل الحضري الجماعي بالمحافظات لمجمعة وهران:
بين القطاع العام والخاص

الخريطة رقم: (03)



الفصل الثاني: شبكة النقل الحضري الجماعي بالحافلات لمجموعة وهران: بين القطاع العام والخاص

2- خطوط النقل الجماعي بالحافلات لمجموعة وهران: تمديد الخطوط نحو المحيط

2-1 شبكة القطاع الخاص: بروز الخطوط القصيرة والمتوسطة

يمكننا الجدول رقم (05) من تقسيم الخطوط حسب الطول الى 3 مجموعات:

- الخطوط القصيرة: وهي التي لا يتجاوز طولها (5 كلم) وتقدر ب 5 خطوط تتمثل في الخطوط التالية: (5-12-17-18). وهي الخطوط الشبه حضرية التي تربط الانوية المحيطية بالاحياء المحيطية.
- الخطوط المتوسطة: وهي التي يتراوح طولها ما بين (5 و10 كلم) تقدر ب 9 خطوط: (27-71-61-49-41-P1-S-39-28) وأغلبها تربط الانوية المحيطية بالاحياء المحيطية.
- الخطوط الطويلة: مسافتها (أكثر من 10 كلم) وتقدر ب 15 خط وهي كالتالي: (14-3-31-6-39-34-11-101-102-103-51-4G-C-H-B). وهي تمثل الخطوط الحضرية الرابطة بين المحيط والمركز.

2-2 شبكة الشركة العمومية للنقل الحضري: بروز الخطوط الطويلة

بينما تتميز شبكة النقل الحضري بالحافلات للقطاع العام بالخطوط الطويلة اي (أكثر من 10 كلم)، اما الخطوط القصيرة فهي غير موجودة، ويمكن تصنيف الخطوط كما يلي:

- الخطوط المتوسطة: وهي التي يتراوح طولها ما بين (5 و10 كلم) تقدر ب 6 خطوط (6-102-16-37-A-G1) وهي الخطوط الدورانية او المماسية، الرابطة بين الاحياء.
- الخطوط الطويلة: مسافتها اكثر من 10 كلم وتقدر ب 11 خط وهي (3-31-53-C-B-51-P1-K3-43-2-23)، وهي الخطوط الطويلة التي تربط الاحياء المحيطية للتوسعات الجديدة بوسط المدينة والمدينة الجديدة.

الفصل الثاني: شبكة النقل الحضري الجماعي بالحافلات لمجموعة وهران:
بين القطاع العام والخاص

الجدول رقم (05): طول الخط لشبكة النقل الحضري للقطاع الخاص في مجموعة وهران

رقم الخط	طول الخط (كم)
H	18
31	18
39	15
C	14
6	14
102	13
14	12
4G	11
59	11
103	10
11	10
3	10
51	10
B	10
101	10
34	10
S	10
37	9
28	8
71	8
41	7
29	7
P1	6
49	6
61	5
5	5
25	4
17	4
18	4
12	4

المصدر: مديرية النقل الحضري وهران 2018

الفصل الثاني: شبكة النقل الحضري الجماعي بالحافلات لمجمعة وهران:
بين القطاع العام والخاص

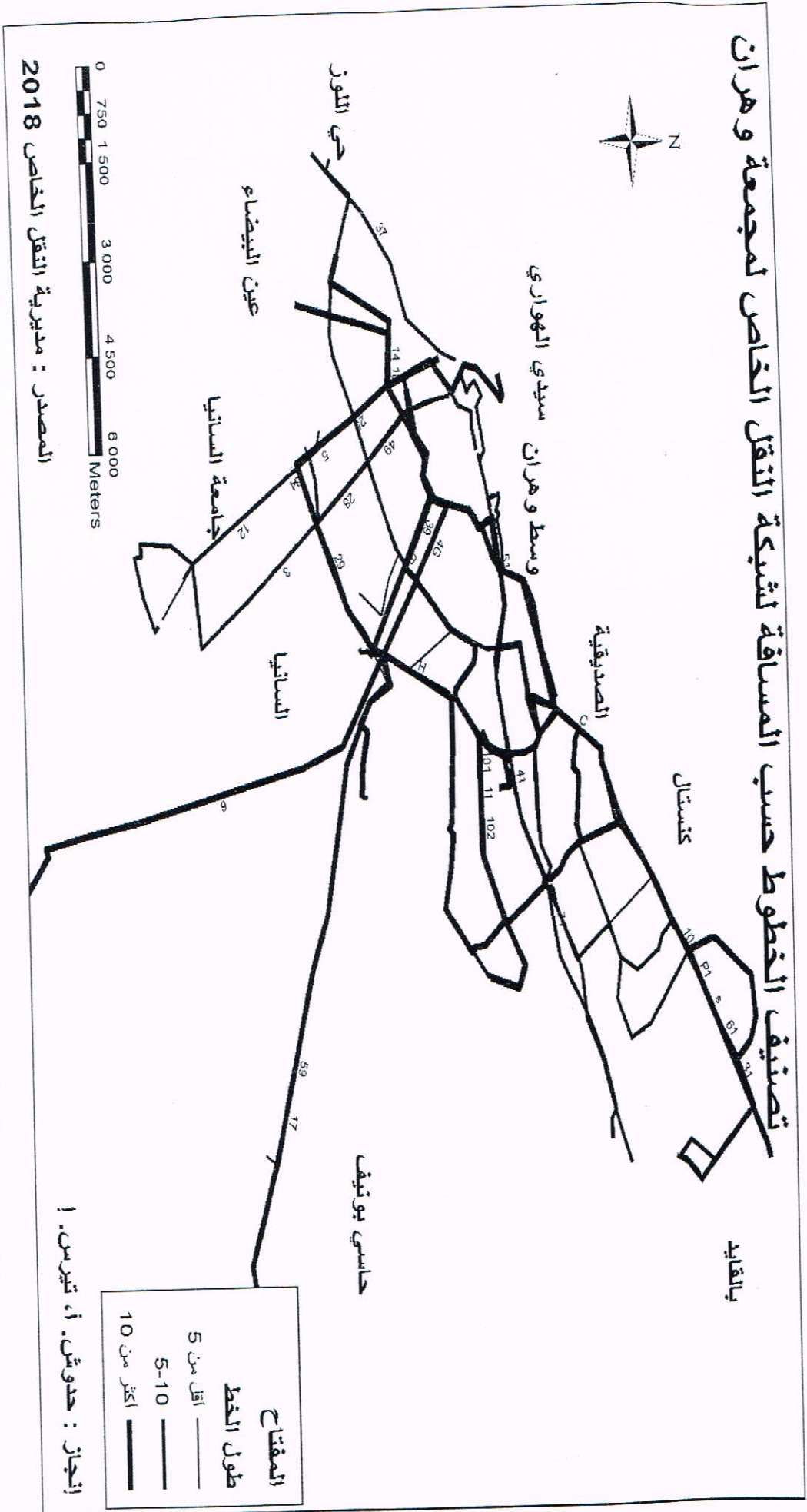
الجدول رقم (06): طول الخط لشبكة النقل الحضري العمومي في مجمعة وهران

الخط	طول الخط (بالكم)
K3	19
P1	16
54	14
53	14
2	14
B	13
51	11
43	11
3	10
23	10
C	10
37	9
102	9
A	7
6	7
16	6
G1	6

المصدر: الشركة العمومية للنقل الحضري ولاية وهران 2018

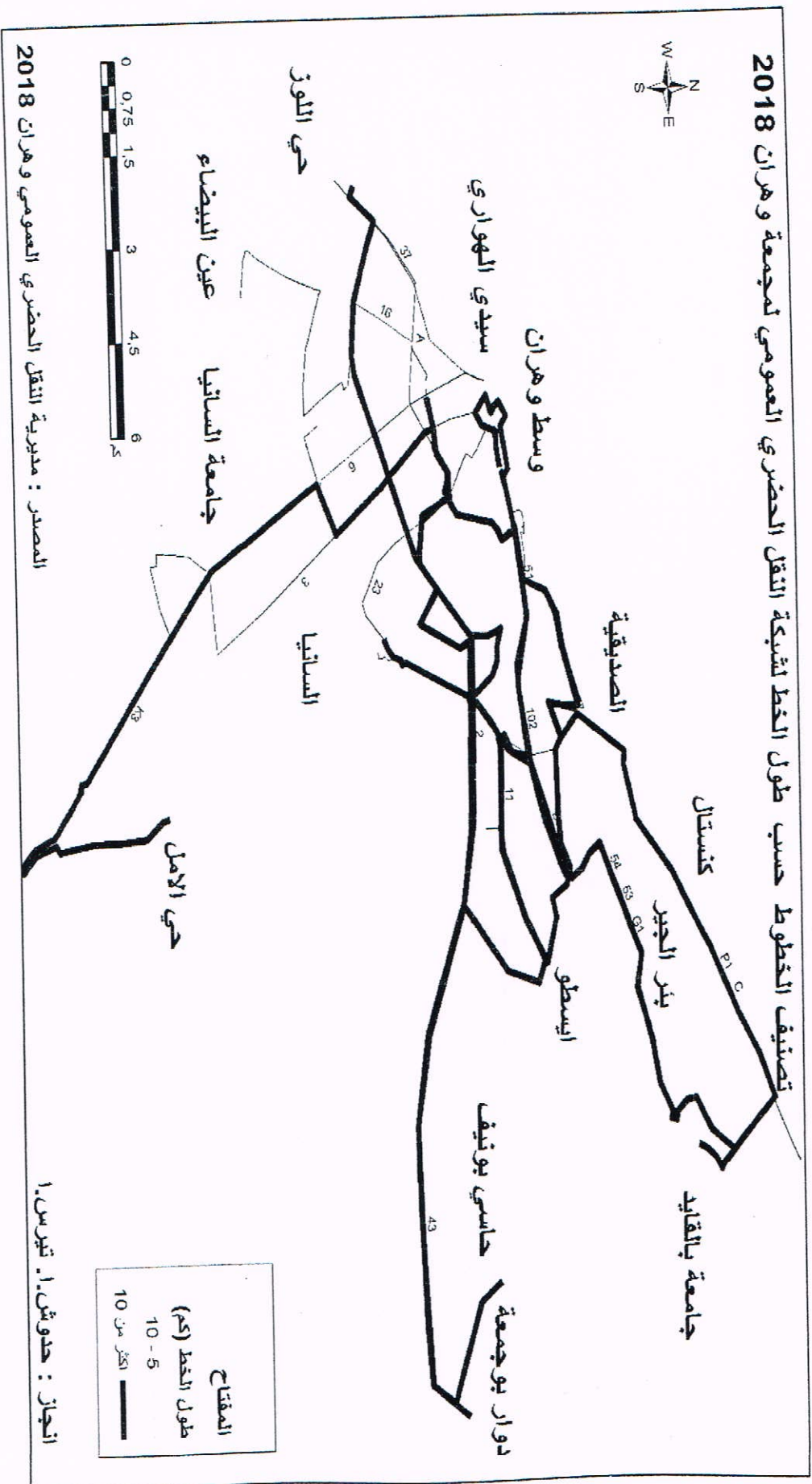
الفصل الثاني: شبكة النقل الحضري الجامعي بالحافات لجامعة وهران:
بين القطاع العام والخاص

الخريطة رقم (04)



الفصل الثاني: شبكة النقل الجماعي بالحافلات لجمعة وهران:
بين القطاع العام والخاص

الخريطة رقم (05)



الفصل الثاني: شبكة النقل الحضري الجماعي بالحافلات لمجموعة وهران: بين القطاع العام والخاص

3-الكثافة الخطية للحافلات: تركيز كبير للعربات في شبكة القطاع الخاص

1-3 المؤسسات الخاصة: تغطية كبيرة بالعربات على مستوى الخطوط الشبه حضرية

نلاحظ أن هناك تركيز لعدد العربات بشكل لافت للانتباه فيما يتعلق بالقطاع الخاص، ونجد ذلك لوجود عدد مهم من المتعاملين في هذه الخطوط خاصة الخطوط الشبه محيطية والتي تستعمل الحافلات الصغيرة، مما يستدعي توفير عدد مهم من العربات لضمان النقل بالمجمعات الشبه محيطية والتي يتوجه اغلب سكانها يوميا نحو المركز لقضاء حاجياتهم، مثل خط سيدس البشير 41 الذي يحتوي على 85 عربة. ويرجع ذلك التركيز لشروع في تطبيق آليات تشغيل الشباب بالجزائر منذ 1996، الأمر الذي سمح بارتفاع عدد الحافلات.

2-3 المؤسسة العمومية للنقل الحضري: تغطية ضعيفة بالعربات

يختلف عدد الحافلات حسب أهمية الخط و عدد الحافلات وكذا على حسب طول الخط، و تتراوح بين 3 حتى 18 عربة على شبكة النقل الحضري للشركة العمومية لكل خط، و هذا راجع إلى لاستعمال الشركة للحافلات بالسعة الكبيرة (100 مقعد) والتي تسمح بإنتاجية عالية، ولكن في نفس الوقت تعتبر الحافلات باهظة الثمن خاصة انها مستوردة من مصنع اوروبي. وبالتالي محدودية الامكانيات المادية للشركة وتعلقها بدعم الولاية جعلها لا تستثمر بطريقة كبيرة في اقتناء العربات. هذا ولا ننسى ان جل الخطوط للشركة العمومية هي خطوط طويلة، وبالتالي ضعف عدد العربات سيؤثر على الترددات والتغطية الزمنية لهذه الخطوط.

الفصل الثاني: شبكة النقل الحضري الجماعي بالحافلات لمجمعة وهران:
بين القطاع العام والخاص

الجدول رقم (07): عدد الحافلات لشبكة النقل الحضري الخاص في مجمعة وهران

الخط	عدد الحافلات
41	85
103	85
61	77
31	70
49	67
29	66
37	54
34	53
18	44
17	41
B	34
C	31
P1	31
28	30
6	25
101	25
25	25
5	24
14	19
S	17
102	16
4G	14
11	11
39	11
71	9
51	8
12	6
59	5
H	3
3	3

المصدر: مديرية النقل الحضري الخاص وهران 2018

الفصل الثاني: شبكة النقل الحضري الجماعي بالحافلات لمجموعة وهران:
بين القطاع العام والخاص

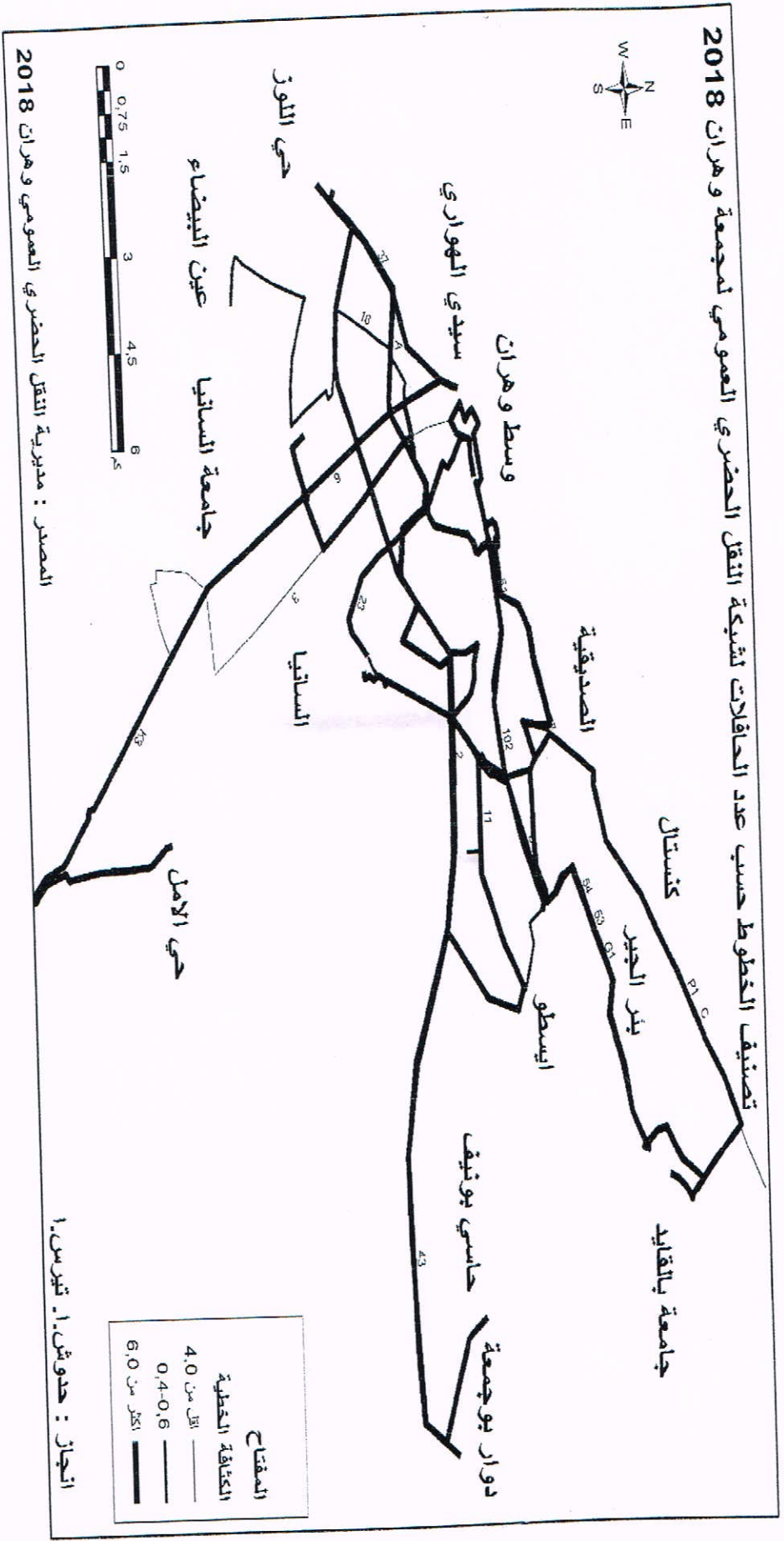
الجدول رقم (08): عدد حافلات شبكة النقل الحضري العمومي لمجموعة وهران

عدد الحافلات	الخط
18	2
14	P1
12	K3
10	53
10	23
8	B
8	37
8	43
8	54
8	A
8	6
6	G1
5	51
5	102
4	3
4	C
3	16

المصدر: الشركة العمومية للنقل الحضري ولاية وهران 2018

الفصل الثاني: شبكة النقل الجماعي بالحافلات لجامعة وهران:
بين القطاع العام والخاص

الخريطة رقم (07)



الفصل الثاني: شبكة النقل الحضري الجماعي بالحافلات لمجموعة وهران: بين القطاع العام والخاص

4- وتيرة استغلال الحافلات: عدد دورات عالية لحافلات الشركات الخاصة

من خلال تقدير عدد الدورات، يتم تحديد المناطق أو الخطوط الأكثر تردداً أو بمعنى آخر الخطوط الأكثر طلباً انطلاقاً من مجموع العرض. و يعتبر تقييم و تحليل مستويات التردد تعبيراً على العرض المقدم و بالتالي سمح بقياس مستوى الطلب على النقل.

4-1 القطاع الخاص: متوسط مرتفع للدورات اليومية للعربات

من خلال المعطيات النظرية لمديرية النقل، نلاحظ ان عدد الدورات المرتفع في خطوط النقل الحضري للمؤسسات الخاصة اذ تصل الى غاية 30 دورة في بعض الخطوط. ويفسر ذلك بالخطوط القصيرة والمتوسطة والتي تمكن العربات من القيام بعدة رحلات ذهاباً واياباً، أضف الى ذلك وجود كثافة سكانية مهمة بالمناطق الشبه محيطية الاكثر استغلالاً من طرف الشركات الخاصة.

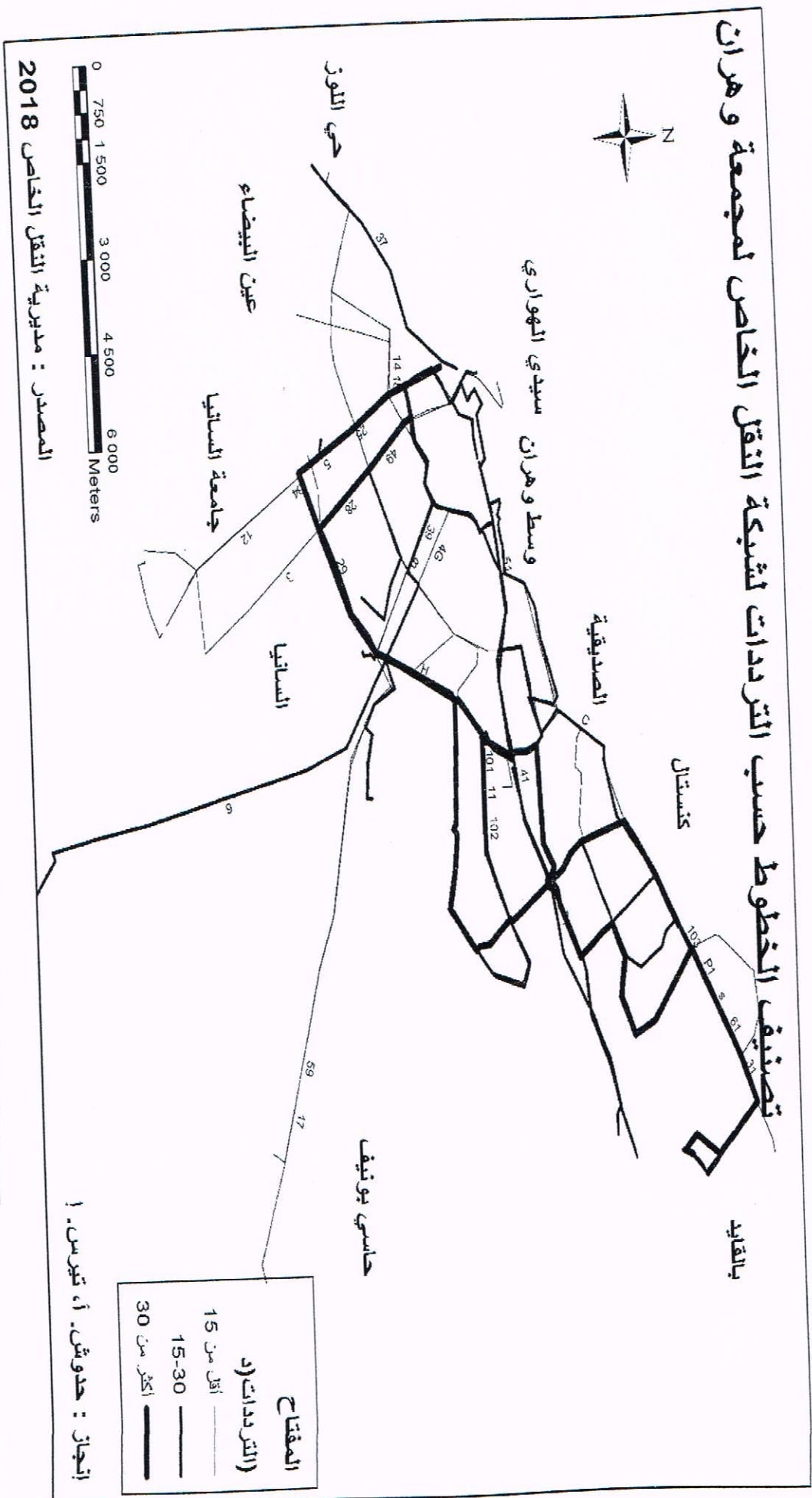
الا ان هناك فارق بين عدد الدورات اليومية النظرية والحقيقية حسب ملاحظتنا اليومية وتداولنا مع بعض مالكي الحافلات الخاصة الذين أكدوا لنا أن عددا الدورات النظري لمديرية النقل مبالغ فيه، و الواقع ان متوسط الدورات لا يتجاوز 20 كأقصى حدا. و يرجع هذا الأمر إلى ازدحام السير و اختناق الطرق مما ينذر المسؤولين بخطورة الوضع، و بالتالي ضرورة وضع مخطط سير لضمان أحسن سيولة للنقل الحضري الخاص.

4-2 القطاع العام: متوسط محدود للدورات اليومية للعربات

يظهر لنا من الخريطة رقم (09) ان متوسط عدد الدورات لا يتعدى 15 في اغلب الخطوط وهذا لوجود خطوط طويلة لا تسمح بتسريع رحلات الذهاب والاياب، ماعدا بتلك الخطوط المتوسطة والتي تسجل عدد دورات يتجاوز 20 دورة. ويتعادل عدد الدورات اليومية النظرية والحقيقة حيث تبلغ 281 دورة على جميع الشبكة لتحكم الشركة في توقيت سير المركبات.

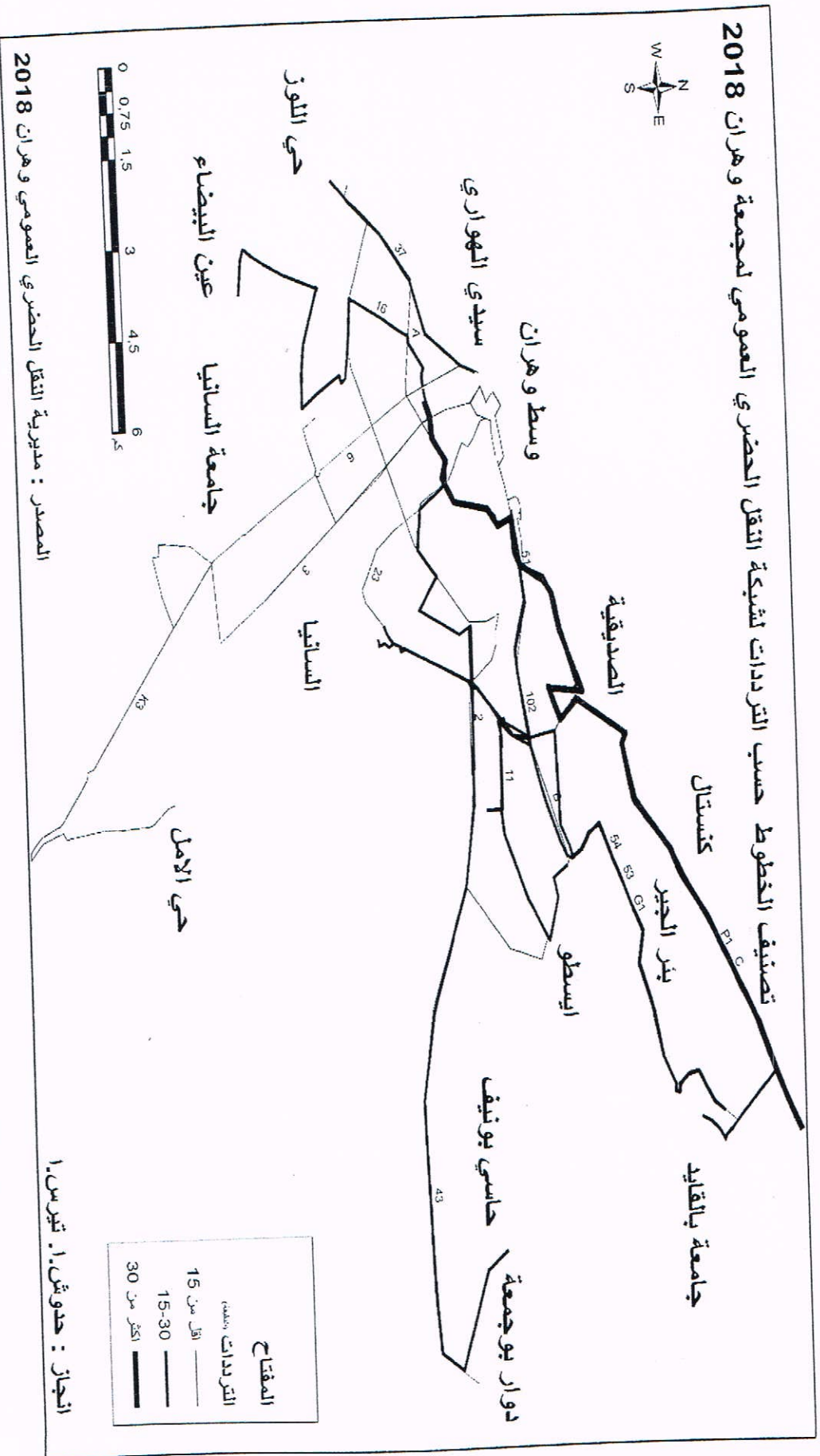
الفصل الثاني: شبكة النقل الحضري الجماعي بالحافلات لمجمعة وهران:
بين القطاع العام والخاص

الخريطة رقم (08)



الفصل الثاني: شبكة النقل الحضري الجماعي بالمحافظات لمجمعة وهران:
بين القطاع العام والخاص

الخريطة رقم (09)



الفصل الثاني: شبكة النقل الحضري الجماعي بالحافلات لمجموعة وهران: بين القطاع العام والخاص

5_ متوسط سن الحافلات: تقادم عربات المؤسسات الخاصة

إن التطرق إلى دراسة عمر حظيرة الحافلات ليس فقط من باب السرد، وإنما للوقوف على حالة الحافلات و التي أصبحت تشكل في بعض الأحيان خطرا كبيرا مسببة بذلك مشاكل من حيث عدم توفر الراحة لمستعمليها، و خطر تلوث الغازات البيئية المنبعثة منها خاصة تلك القديمة منها ونختص بالذكر الحافلات العمومية، و يرجع السبب الرئيسي لهذه المشاكل إلى تغاضي المسؤولين و غياب المراقبة، و عدم اهتمام المتعاملين الخواص بحالة الحافلات و صيانتها.

يتضح لنا من الجدول رقم (09) ان حافلات القطاع الخاص أكثر قديما من حافلات العامة وذلك يعود الى السنوات الاولى لتشغيل هذه العربات المقترنة بالشروع في تطبيق سياسة تشغيل الشباب منذ 1996 وتعميمها بشكل ملفت للانتباه في سنوات 2000 مع الراحة المالية للبلاد في تلك الفترة، مما شجع الشباب على الاقبال على هذا القطاع باقتناع العربات الصغيرة خاصة.

أما حظيرة الشركة العمومية، فقد تميزت بتجديدها في السنوات الاخيرة بإقحام حافلات جديدة في الخدمة مستوردة من الصين (108 حافلة)، وهي اقل تكلفة من الجيل الاول من العربات الذي تم استيراده من اوروبا. وتدخل هذه العملية وفق استراتيجيات للسلطات المحلية بدعم مالي مهم، من اجل ترقية النقل الشبه حضري اين تم توزيع هذه الحافلات.

الجدول رقم (09): توزيع عمر الحافلات حسب الحافلات الخاصة والعامة.

عمر الحافلة	أقل من 05 سنوات	09-05	14-10	19-15	أكثر من 20 سنة	المجموع	متوسط العمر
الحافلة الخاصة	83	972	705	808	596	3164	13,86
الحافلة العامة	108	/	30	20	/	158	6,3

المصدر: مديرية النقل شركة النقل الحضري لولاية وهران 2018

الفصل الثاني: شبكة النقل الحضري الجماعي بالحافلات لمجمعة وهران: بين القطاع العام والخاص

الخلاصة:

تطرقنا في هذا الفصل الى المبحث الثاني وهو تقييم وضعية النقل الحضري في مجمعة وهران من خلال الدراسة التحليلية لهيكله قطاع النقل الحضري الخاص والعام، وذلك بالتطرق للإمكانيات والمؤهلات التي يمتلكها القطاع بداية بحظيرة النقل وما تحتويه من حافلات وصولا الى تشخيص خطوط ومسارات النقل الحضري الخاص (عددها، طولها، الترددات، الكثافة الخطية، المسافة المتوسطة ... الخ).

ويمكن ان نستخلص ان النقل الجماعي يتميز من جهة بمستوى جيد من الجودة فيما يتعلق بالشركة العمومية للنقل الحضري على الرغم من تواجدها المحدود عدديا ببعض الخطوط، وهي تتواجد بشكل ملحوظ داخل النسيج الحضري لمدينة وهران حيث تربط خطوطها الاحياء المركزية بالأحياء المحيطة خاصة، وهي تستغل عربات حديثة السن (اقل من 5 سنوات)، وهذا ما يدفع الزبائن الى التوجه الى استعمال حافلات المؤسسة العمومية للنقل الحضري أكثر من غيرها. بينما يركز النقل للشركات الخاصة خدماته على المناطق الشبه محيطة، باستعمال الحافلات الصغيرة والتي تقدم متوسط سنها الى اكثر من 10 سنوات.

الفصل الثالث

الفصل الثالث: مستعملي النقل الحضري للمؤسسة العمومية ومستوى الخدمات

III. الفصل الثالث: مستعملي النقل الحضري للمؤسسة العمومية ومستوى الخدمات

تفضل معظم الدول المتقدمة الاستثمار في النقل الحضري العمومي وتوجه له استثمارات الكبرى، وهذا لتنظيم حركة المرور واجتناب الاختناقات على مستوى المراكز الحضرية الكبرى، وهو ملجأ اغلب فئات المجتمع للتقليص من استعمال السيارة الخاصة في الوسط الحضري.

وتتوقف نجاعة نظام النقل الحضري على مدى رضى مستعمليه وعلى نوعية الخدمة المقدمة من راحة، أمن، حسن استقبال ومعاملة وكذلك الترددات والخدمات الليلية وفي عطلة نهاية الاسبوع، أي مدى توفر وسيلة النقل الحافلة العامة على مستوى كل خط وفي فترات زمنية منتظمة تتناسب واحتياجات المتنقلين وبسعر مناسب يتوافق والقدرة الشرائية.

فمعرفة مختلف الخصائص الاجتماعية والاقتصادية للعنصر الحيوي في نظام النقل ومركز ثقله ألا وهم الركاب، كيفية تعاملهم مع عناصره، توجهاتهم المختلفة، مشاكلهم وأخيرا نظرتهم وتصورهم للنقل الحضري العمومي مستقبلا في مدينة وهران، يمكننا من وضع المؤشر على نقاط ضعف النظام والأسباب الرئيسية للأزمة الحالية، وبالتالي إمكانية إيجاد حلول وفقا لمتطلباتهم وتقديم خدمة في المستوى.

وفيما يلي سنتطرق بالتدقيق إلى خصائص مستعملي حافلات الشركة العمومية للنقل الحضري وتحديد الفئة المترددة على هذا النوع من التنقل وقد اعتمدنا في دراستنا على التحقيقات الميدانية باستعمال الاستمارة، حسب الخطوط المفعلة.

الفصل الثالث: مستعملي النقل الحضري للمؤسسة العمومية ومستوى الخدمات

1 _ الخصائص الاجتماعية لمستعملي حافلات الشركة العمومية للنقل الحضري

يمكن الإشارة من خلال نتائج التحقيق الميداني أن أكبر نسبة لإجمالي مستعملي النقل الحضري هي نسبة الإناث، حيث قدرت أعلى قيمة ب 51,1%، حيث يفضل الكثير من النسوة الحافلات الشركة العمومية لتوفر شرط الامن والسلامة، بالإضافة لاحترافية المؤسسة في تقديم خدمات نوعية، خاصة فيما يتعلق باحترام متوسط المأ. .

كما ان الفئة الغالبة هي (من 20 إلى 29 سنة) بنسبة 36 % وهي فئة الشباب، ثم الفئة (من 30 إلى 39 سنة) بنسبة 14%. يرجع هذا إلى أن هذه الفئات من الفئات الطلابية والمستخدمين (الموظفين) حيث يمكن تصنيف هذه التنقلات بالتنقلات الاجبارية بدافع (العمل، الدراسة).

الجدول رقم (10): توزيع المتنقلين حسب العمر

الفئات	العدد	النسبة %
أقل من 20	22	12.22
20-29	65	36.11
30-39	26	14.44
40-49	21	11.67
50-59	24	13.33
60-69	14	7.77
أكثر من 70	8	4.44

المصدر: التحقيق الميداني ماي 2018

كما يتبين ان أغلب مستعملي النقل الحضري العمومي ذو المستوى التعليمي الجامعي (51,67%) من مجمل المحقق معهم؛ ثم يليه المستوى الثانوي بنسبة تقدر ب 24,44%، وهي تمثل فئة الطلبة و المستخدمين الاكثر اقبالا على هذه الوسائل للتنقل الجدول رقم (11) .

الجدول رقم(11): توزيع المتنقلين حسب المستوى الدراسي

الفصل الثالث: مستعملي النقل الحضري للمؤسسة العمومية ومستوى الخدمات

المستوى الدراسي	العدد	النسبة %
جامعي	93	51,67
ثانوي	44	24,44
متوسط	28	15,56
ابتدائي	11	6,11
تعليم قران	4	2,22

المصدر: التحقيق الميداني ماي 2018.

2- الخصائص المهنية لمستعملي حافلات الشركة العمومية للنقل الحضري

من النتائج المتحصل عليها نجد أن نسبة الطلبة هي الغالبة بنسبة 33,33 %، وتليها فنتي الاطارات المتوسطة والتجار الصغار والحرفيين بنسبة متساوية 17,22 %، ثم بنسبة اقل للبطالين تقدر ب 16,67 %، والمتقاعدين بنسبة 11,11 %. ويرجع تمركز أفراد العينة في فئة الطلبة والموظفين لكون هذه الفئات الأكثر استعمالا للنقل وهو ما يطلق عليهم بالمتعاملين الأساسيين لخدمة النقل في إطار ما يعرف بالتنقلات الضرورية اليومية.

الجدول رقم (12): توزيع المتنقلين حسب العمل

العمل	العدد	النسبة %
طالب	60	33,33
تجار وحرفيين	31	17,22
إطارات متوسطة	31	17,22
بدون عمل	30	16,67
متقاعد	20	11,11
العمال	5	2,78
حرفة	3	1,67

المصدر: التحقيق الميداني ماي 2018.

الفصل الثالث: مستعملي النقل الحضري للمؤسسة العمومية ومستوى الخدمات

3-توزيع مستعملي حافلات الشركة العمومية للنقل الحضري حسب اماكن الإقامة

من نتائج التحقيق الميداني وجدنا أن أكبر نسبة لإجمالي مستعملي النقل الحضري العمومي في احياء مجمعة وهران حيث قدرت نسبتهم ب 90% مقابل نسبة 5,06% من ضواحي المدينة (قديل، حاسي بونيف ...)، ثم بنسبة 4,47% خارج المدينة من الولايات المجاورة. وهذا راجع لان خطوط الشركة العمومية تغطي بالدرجة الاولى احياء مدينة وهران، وتضمن الخدمة باتجاه بعض محطات نقل المسافرين باتجاه الضواحي والخطوط الطويلة ما بين الولايات.

الجدول رقم (13): المتنقلين حسب مكان الإقامة

الولاية	البلدية	دائرة	العدد	النسبة	
وهران	وهران	بئر الجير	60	33,33	
		وهران	56	31,11	
		السانيا	46	25,56	
		ارزيو		5	2,78
		قديل		3	1,67
		حاسي بونيف		1	0,56
		الكرمة		1	0,56
	معسكر			2	1,11
	الجزائر			1	0,56
	الشلف	الصبحة		1	0,56
غليزان			1	0,56	
عين تموشنت			1	0,56	
البيضاء			1	0,56	
جيجل			1	0,56	

المصدر: التحقيق الميداني ماي 2018.

4-الغرض من استعمال الحافلة العمومية

أوضحت نتائج الفرز أن الغرض الرئيسي للتنقل بالحافلة للشركة العمومية في مجمعة وهران هو العمل والدراسة بنسبة متساوية تقدر ب 26,67%، ثم التسوق بنسبة 25% ويليهما التنزه بنسبة 17,78%.

الفصل الثالث: مستعملي النقل الحضري للمؤسسة العمومية ومستوى الخدمات

ويرجع تمركز غرض التنقل بغرض العمل والدراسة الى كون هذه التنقلات هي تنقلات يومية ومنتظمة مجاليا وزمنيا تنحصر بين الساعة (7:30-10:00) صباحا (12:00-13:00) منتصف النهار والساعة (16:00-17:00) مساء ويطلق عليها أوقات الذروة.

الجدول رقم (14): توزيع المتنقلين حسب الغرض من استعمال الحافلة العمومية

غرض التنقل	العدد	النسبة
دراسة	48	26,67
عمل	48	26,67
تسوق	45	25,00
تنزه	32	17,78
أخرى	7	3,89

المصدر: التحقيق الميداني ماي 2018.

5- أنماط تنقل مستعملي حافلات النقل الحضري العمومي

أوضحت النتائج ان نسبة معتبرة تلجا الى استعمال متعدد بين حافلات الشركة العمومية ووسائل النقل الأخرى في تنقلاتهم اليومية كسيارة الأجرة بنسبة 22,78 %، ثم الترامواي بنسبة 20,5 %، ويفسر هذا بان هذه الفئة تفضل هذه الوسائل لنوعية الخدمات التي توفرها. بينما ينحصر استعمال حافلات الشركات الخاصة والسيارة الخاصة بنسبة محدودة تقدر ب 11,67 % و 10 % على التوالي. ويعود اللجوء لحافلات القطاع الخاص عندما يكون مكان الإقامة او العمل لا تغطيه الشركة العمومية او عندما يكون التردد ضعيفا. اما بالنسبة لمستعملي السيارات فهم بعض مالكي السيارات الذين يركنون سياراتهم في بعض الرحلات لتخفيض التكلفة او اولئك الذين يستعملون بين رحلة الذهاب والعودة أحد الوسيلاين، اما السيارة العائلية او الحافلة العمومية.

بينما يعتمد (35 %) من المحقق معهم بصفة رئيسية في تنقلاتهم على حافلات الشركة العمومية للنقل الحضري بدون اللجوء الى وسيلة نقل أخرى. ويرجع ذلك الى وجود تغطية جيدة بين اماكن الإقامة واماكن العمل او الدراسة.

الفصل الثالث: مستعملي النقل الحضري للمؤسسة العمومية ومستوى الخدمات

الجدول رقم (15): توزيع المتنقلين حسب الوسيلة الأكثر استعمالا في النقل

الوسيلة المستعملة	العدد	النسبة
حافلات الشركة العمومية	63	35,00
سيارة اجرة	41	22,78
الترامواي	37	20,56
حافلات الشركات الخاصة	21	11,67
السيارة الخاصة	18	10

المصدر: التحقيق الميداني ماي 2018

6- مستوى الخدمات

ويتضح أن تردد أغلبية المتنقلين باستعمال خطوط الشركة العمومية يتم بصفة غير منتظمة (أحيانا) بنسبة 51,67%، ثم التنقل بصفة منتظمة بنسبة 26,67%، وأخيرا استعمالها نادرا بنسبة 21,67% الذي يردده بعض المستعملين لطول مدة انتظار الحافلات العمومية وعدم وجود تغطية جيدة على كل الخطوط. وأوضحت نتائج التحقيق أن استعمال حافلات الشركة العمومية يرجع للصدفة عند 39,44% من مستعملي هذا النوع من النقل. ويرجع سبب استعمال الحافلة من ناحية الصدفة بالدرجة الأولى لكون ترددات الحافلة العمومية متباعدة زمنيا (15د) وهي لا تغطي كل الخطوط. بينما يرى الآخرون (32,22%) أن احترام مواعيد السير (السرعة) هي العامل الرئيسي لاختيار هذه الوسيلة ويسمح ذلك بربح الوقت، ويرى 17,78% أن الخدمة هي المحفز في ذلك لتوفر الراحة والامان للمتنقل وحسن معاملته من قبل القابض وحتى السائق. أما من ناحية السعر فإنها لا تشكل عائقا لهم لأنها متاحة لجميع مستعملي النقل العمومي وفي متناول جميع الفئات.

الفصل الثالث: مستعملي النقل الحضري للمؤسسة العمومية ومستوى الخدمات

الجدول رقم (16): سبب استعمال المتنقلين الشركة العمومية

سبب استعمال الشركة العمومية	العدد	النسبة
صدفة	71	39,44
الالتزام بالتوقيت	58	32,22
النوعية	32	17,78
السلامة	13	7,22
السعر	6	3,33

المصدر: التحقيق الميداني ماي 2018.

كما أوضحت النتائج ان اغلبية مستعملي النقل بالحافلات العمومية بمجموعة وهران غير راضين عن التردد بنسبة 70,56%. ويرجع ذلك لكون الفئة الغالبة من المستعملين وجهتهم إما لعمل أو الدراسة، وهم ملزمون بأوقات ومواعيد محددة تجعلهم يستعملون الحافلة يوميا وبانتظام حيث عدد العربات محدود في اوقات الذروة أين يوجد أقصى عدد للركاب. اما الفئة الاخرى من مستعملي الحافلة الراضين عن اداء الشركة فهم يتنقلون بصفة غير منتظمة وتكون وجهتهم إما للتسوق أو الترفيه أو زيارة الأقارب أو لأسباب خاصة.

وعلى صعيد اخر، فان 86% من مستعملي ليست لديهم بطاقات للاشتراك مع الشركة العمومية، وهذا لأنهم يفضلون عدم التقيد بزمن مرور الحافلة لقلة عدد ها في بعض الخطوط وعدم تغطيتها لكل الاحياء.

وأخيرا ترى الاغلبية (98,33%) ان تسعيرة التنقل ملائمة ويرجع سبب تمركز رأي العينة في أن تسعيرة التنقل بالحافلة ملائمة لأن أغلبهم يتنقلون يوميا وبعده مرات في اليوم خاصة فيما يخص العمال والطلبة.

الفصل الثالث: مستعملي النقل الحضري للمؤسسة العمومية ومستوى الخدمات

الخلاصة:

يتوزع عدد مستعملي شركة (ETO) بصفة متوازية بين الذكور والاناث، كما أن النسبة الأكبر هي الفئة التي تتراوح أعمارهم (من 20 الى 29 سنة) وهي فئة الشباب، وغالبيتهم طلاب فهم المتعاملين الأساسيين للخدمة وملزمين بالمواعيد المحددة. وتحضن النسبة الكبيرة من هؤلاء المستعملين بالمجمعة وهران.

اما الوسيلة الأكثر استعمالا للتنقل من طرف السكان هي الحافلة العمومية لسرعتها الملائمة وكذا الخدمة والسلامة، حيث تستعمل بشكل يومي وفي أوقات معينة وهي أوقات الذروة اي وقت الصباح والمساء.

من بعض المشاكل التي يعاني منها مستعملي النقل الحضري العمومي: طول مدة التنقل، طول مدة الانتظار لوقت مرور الحافلة، قلة تردد الحافلات، وقلة عدد الحافلات على مستوى كل خط.

الخاتمة العامة:

-استخلصنا ان النقل الجماعي يتميز من جهة بمستوى جيد من الجودة فيما يتعلق بالشركة العمومية للنقل الحضري على الرغم من تواجدها المحدود عدديا ببعض الخطوط .

-الوسيلة الاكثر استعمالا للتنقل من طرف السكان هي الحافلة العمومية لسرعتها الملائمة وكذا الخدمة و السلامة .

-المشاكل التي يعاني منها مستعملي النقل الحضري العمومي : طول مدة التنقل , طول مدة الانتظار لوقت مرور الحافلة , قلة التردد وقلة عدد الحافلات على مستوى كل خط.

من خلال جودة هذه الخدمة المقدمة من طرف المؤسسة العمومية للنقل الحضري بالحافلات في مجمعة وهران لتلبية حاجيات السكان ارتأينا الى استبدال الحافلات الخاصة بالحافلات المؤسسة العمومية للنقل الحضري لسبب رئيسي هو ان الحافلات الخاصة لا يمكن ان تتميز بعرض يلبي مجمل الطلب وهذا راجع الى زيادة عدد السكان وانشاء تجهيزات اخرى مهمة، مع العلم ان الحافلات الخاصة تهتم بالجانب المالي أكثر ما هو عليه مما يجعلها لا تحترم نقاط التوقف وتجدها دائما مزدحمة بالركاب وكذا نظرا الى قدمها وذلك لطول الخدمة.

و بناءا على ما تم التوصل اليه من خلال تشخيص وتقييم الوضع الحالي لنقل الحضري الجماعي العمومي بمجمعة وهران وجدنا أن المدينة بحاجة الى استراتيجية من اجل النهوض بقطاع النقل والمتمثل في شرايين وأوردة المدينة والمسؤول على قيامها وتطورها اقتصاديا واجتماعي وحمايتها بيئيا قصد الوصول بالنقل الحضري الجماعي الى المستوى المطلوب.

المراجع

قائمة المراجع:

باللغة العربية :

1_ الكتب :

_ الدكتور: مقيس ب - 1983- دراسة في جغرافية العمران - ديوان المطبوعات الجامعية - مدينة وهران

_ الدكتور: التيجاني ب - التحضر والتهيئة العمرانية في الجزائر، ديوان المطبوعات الجزائرية - الجزائر.

_ الدكتور: عنوش أ، العمران والنقل الحضري.

_ عوض يوسف ح ، سنة 2002- الطرق الفردية وشبكات النقل، الطبعة الأولى ص 106.

المذكرات والرسائل :

_ نجلاء غرابي ح- النقل شبه الحضري بولاية عنابة واقع وافاق - مذكرة لنيل درجة الماجستير في التهيئة الإقليمية - جامعة قسنطينة 200 .

_ بن دولة ح ، خيثر ب - تطور الشبكة الحضرية في ولاية وهران - رسالة تخرج في الجغرافيا والتهيئة العمرانية - جامعة وهران 2014.

_ يصرف ي ، رقيق ع - تجربة الترامواي بمدينة وهران - رسالة التخرج لنيل شهادة مهندس دولة في تهيئة الوسط الحضري - جامعة وهران 2012.

_ زايدي ع - آلية تشكل المركزيات الحضرية المحيطة المتخصصة الجديدة بمجمعة وهران - رسالة تخرج لنيل شهادة مهندس دولة في الوسط الحضري - جامعة وهران 2015 .

_ قرود جليلي خ ، تاجر خ - التحركات السكانية نحو المحيط الوهراني ودرجات اندماج السكان - شهادة تخرج لنيل مهندس دولة في التهيئة الإقليمية - جامعة وهران 2002 .

المقالات :

_ يوسف بدر الدين ، إنسانيات العدد 23-24 .

_ فاطمة طهراوي تطور السكان والتقسيم الإداري في الجزائر حالة ولاية وهران مجلة الجغرافيا للغرب العدد 11 سنة 2010 م

الوثائق الإدارية :

_Etablissement Public de Transport Urbain et Suburbaine d'Oran - Mise en
Œuvre du projet d'affrètement de 100 Autobus.

بالغة الفرنسية

_ YOUSFI.B./Diagnostic de la libéralisation des transports collectifs urbains
Algérie cas de l'agglomération oranaise présente /-année 2002

_ TRACHE.S.M, Octobre 2010, Mobilités résidentielles et périurbanisation dans
l'agglomération oranaise, doctorat d'état en Géographie.

الملاحق

جامعة احمد بن احمد _ استبيان حول إعادة تنظيم النقل الحضري العمومي

رقم الاستمارة : المحطة : الخط الوقت :

السن : الجنس : ذكر انثى

المستوى الدراسي : جامعي ثانوي ابتدائي

مكان السكن :

العمل : مكان العمل :

هل تمتلك سيارة نعم لا

هل الاسرة تمتلك سيارة نعم لا

الوسيلة الأكثر استعمالاً لتنقلاتك اليومية: ترامواي الحافلة الخاصة

الحافلة العامة سيارة اجرة سيارة خاصة

التنقل الحالي : نقطة الانطلاق الوجهة :

ماهي الخطوط المستعملة للوصول للوجهة النهائية:

ماهي انماط النقل الأخرى المستعملة في هذا التنقل : ترامواي الحافلة الخاصة

الحافلة العامة سيارة اجرة سيارة خاصة

أخرى.....

مدة التنقل.....

سبب التنقل: تسوق عمل دراسة تنزه

أخرى.....

هل تستعمل الشركة العمومية للنقل بصفة : منتظمة (في كل تنقلاتك) احيانا
(غير منتظم) نادرا

لماذا استعملت الشركة العمومية للنقل : صدفة الخدمة السرعة السلامة
 السعر أخرى.....

هل لديك اشتراك مع الشركة العمومية : نعم لا

هل تستعمل الترامواي في تنقلاتك اليومية: نادرا احيانا هل تستعمل
استعمال الشركات الخاصة في تنقلاتك اليومية: نادرا احيانا كم
في الأسبوع

هل انت راض عن نوع العربات المستعملة من طرف الشركة العمومية : نعم لا

لماذا.....

هل انت راض عن خطوط الشركة العمومية (التغطية) : نعم لا

لماذا.....

هل انت راض عن تردد (زمن مرور العربات) للشركة العمومية : نعم لا

لماذا.....

هل انت راض عن سعر النقل للشركة العمومية : نعم لا

لماذا.....

ما هو رأيك.....

- الجدول رقم (01) تطور سكان مجمعة وهران 1977 / 200807
- الجدول رقم (02) توزيع السكان حسب أنماط الاستيطان بتاريخ 31 / 12 / 2010.....09
- الجدول رقم (03) وضعية الخطوط لشبكة النقل الحضري الخاص لمجمعة وهران.....21
- الجدول رقم (04) وضعية الخطوط لشبكة النقل الحضري العمومي لمجمعة وهران...24
- الجدول رقم (05) طول الخط لشبكة النقل الحضري الخاص في مجمعة وهران.....27
- الجدول رقم (06) طول الخط لشبكة النقل الحضري العمومي في مجمعة وهران.....28
- الجدول رقم (07) عدد الحافلات لشبكة النقل الحضري الخاص في مجمعة وهران.....32
- الجدول رقم (08) عدد حافلات شبكة النقل الحضري العمومي لمجمعة وهران.....33
- الجدول رقم (09) توزيع عمر الحافلات حسب الحافلات الخاصة والعامة.....39
- الجدول رقم (10) توزيع المتنقلين حسب العمر.....43
- الجدول رقم (11) توزيع المتنقلين حسب المستوى الدراسي.....44
- الجدول رقم (12) توزيع المتنقلين حسب العمل.....44
- الجدول رقم (13) المتنقلين حسب مكان الإقامة.....45
- الجدول رقم (14) توزيع المتنقلين حسب الغرض من استعمال الحافلة العمومية.....46
- الجدول رقم (15) توزيع المتنقلين حسب الوسيلة الأكثر استعمالا في النقل.....47
- الجدول رقم (16) سبب استعمال المتنقلين الشركة العمومية.....48

- 13..... الخريطة رقم(01) التوسع المجالي
- 22..... الخريطة رقم(02) شبكة خطوط النقل الحضري الخاص لمجمعة وهران
- 25..... الخريطة رقم(03) شبكة خطوط النقل الحضري العمومي لمجمعة وهران 2018
- 29..... الخريطة رقم(04) تصنيف الخطوط حسب المسافة لشبكة النقل الخاص لمجمعة وهران
- الخريطة رقم(05) تصنيف الخطوط حسب طول الخط لشبكة النقل الحضري العمومي لمجمعة وهران
2018..... 30
- الخريطة رقم(06) تصنيف الخطوط حسب عدد الحافلات لشبكة النقل الخاص لمجمعة
وهران..... 34
- الخريطة رقم(07) تصنيف الخطوط حسب عدد الحافلات لشبكة النقل الحضري العمومي لمجمعة وهران
2018..... 35
- الخريطة رقم(08) تصنيف الخطوط حسب الترددات لشبكة النقل الخاص لمجمعة وهران..... 37
- الخريطة رقم(09) تصنيف الخطوط حسب الترددات لشبكة النقل الحضري العمومي لمجمعة وهران
2018..... 38

الصفحة	الفهرس
01.....	✓ مقدمة عامة
03.....	• الإشكالية
04.....	• الهدف من الدراسة
04.....	• طريقة العمل منهجية البحث
06.....	• خطة البحث
07.....	• موقع منطقة الدراسة
II. الفصل الأول: الديناميكية الحضرية لمجمعة وهران وتطور	
التحركات اليومية	
7.....	- مقدمة
7.....	1_ حركية ديمغرافية مهمة في محيط مدينة وهران
7.....	1-1 تطور سكان المجمعة واعادة توزيعهم حسب بلديات المناطق المحيطة
9.....	1-2 تطور الانوية السكنية بالمحيط
12.....	2 - التوسع المجالي (العمراني) لمدينة وهران بين التمدد والتفكك
15.....	3- تطور شبكة النقل الحضري لمجمعة وهران من الحافلات الى الترامواي
15.....	1-3 المرحلة الأولى هيمنة النقل الحضري لبلدية وهران
16.....	2-3 المرحلة الثانية اختفاء الشركة البلدية وبروز شركات النقل الخاصة المصغرة
16.....	3-3 المرحلة الثالثة إعادة بعث الشركة العمومية للنقل الحضري
17.....	4-3 المرحلة الرابعة ظهور الترامواي وإعادة ضبط الشركة
18.....	الخلاصة

II. الفصل الثاني: شبكة النقل الحضري الجماعي بالحافلات لمجموعة وهران بين القطاع العام والخاص

- مقدمة 20
- 1-توزيع خطوط النقل الحضري الجماعي بالحافلات 20
- 1-1القطاع الخاص تركز الخدمة بالمناطق الشبه محيطية 20
- 2-2الشركة العمومية للنقل الحضري تركز الخدمة بالمركز 23
- 2- خطوط النقل الجماعي بالحافلات لمجموعة وهران تمديد الخطوط نحو المحيط 26
- 1-2شبكة القطاع الخاص بروز الخطوط القصيرة والمتوسطة 26
- 2-2شبكة الشركة العمومية للنقل الحضري بروز الخطوط الطويلة 26
- 3-الكثافة الخطية للحافلات تركز كبير للعربات في شبكة القطاع الخاص 31
- 3- 1المؤسسات الخاصة تغطية كبيرة بالعربات على مستوى الخطوط شبه الحضرية 31
- 3- 2المؤسسة العمومية للنقل الحضري تغطية ضعيفة بالعربات 31
- 4- وتيرة استغلال الحافلات عدد دورات عالية لحافلات الشركات الخاصة 36
- 1- 4 القطاع الخاص متوسط مرتفع للدورات اليومي للعربات 36
- 2- 4 القطاع العام متوسط محدود للدورات اليومية للعربات 36
- 5 متوسط سن الحافلات تقادم عربات المؤسسات 39
- الخلاصة 40

الفصل الثالث: مستعملي النقل الحضري للمؤسسة العمومية و مستوى الخدمات

- مقدمة 43
- الخصائص الاجتماعية لمستعملي حافلات الشركة العمومية للنقل الحضري 43
- الخصائص المهنية لمستعملي حافلات الشركة العمومية للنقل الحضري 44
- توزيع مستعملي حافلات الشركة العمومية للنقل الحضري حسب أماكن الإقامة 45
- الغرض من استعمال الحافلة العمومية 46
- أنماط تنقل مستعملي حافلات النقل الحضري العمومي 47
- مستوى الخدمات 48
- الخلاصة 49
- ✓ الخاتمة العامة 49
- المراجع
- الملاحق