



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي و البحث العلمي
جامعة وهران-2- محمد بن احمد
كلية علوم الأرض و الكون
جغرافيا و تهيئة الاقليم



رسالة تخرج

لنيل شهادة ماستر في الجغرافيا و التهيئة الاقليمية
تخصص: المدن، الديناميكية المجالية و التسيير.
حول موضوع

إشكال النقل الجماعي بين مدينة وهران وضواحيها البعيدة (مجمعات الجهة الشرقية).

من إعداد الطالبتين:

- بن نية فاطمة الزهراء.

- شارف عائشة.

مناقشة المذكرة : سبتمبر 2019 أمام اللجنة الممتحنة:

الاسم واللقب	الرتبة	الصفة
طراش سيدي محمد	أستاذ التعليم العالي	مشرف
يوسفي بدر الدين	أستاذ التعليم العالي	رئيس
مزياني عائشة	أستاذة مساعدة- ب -	ممتحنة

2019-2018

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ



شكر وتقدير

قال الله تعالى: " لئن شكرتم لأزيدنكم "

نحمده لأنه سهل لنا المبتغى وأعاننا على إتمام هذا العمل وذل لنا الصعاب وهون لنا المتاعب يقال: إن أول العلم الصمت وثانيه الاستمتاع وثالثه التحفظ ورابعه العمل وخامسه النشر ومن هناك لا يسعنا إلا أن نتقدم بخالص تشكراتنا: للأستاذ" طراش سيدي محمد "الذي تفضل بالإشراف على هذه المذكرة والذي أحاطنا بكل الاهتمام فلم يحرمانا وقته ولا جهده حفظه الله. كما نتقدم بالشكر إلى السادة الأساتذة أعضاء لجنة المناقشة الأستاذ يوسف بدر الدين رئيسا و الأستاذة مزياني عائشة ممتحنة على قبولهم مناقشة مذكرتي. ولا يفوتنا تقديم تشكراتنا إلى كل من :

- رئيس قسم تخصص المدن، الديناميكية المجالية والتسيير الأستاذ القدير" معاشو الحاج محمد " .
- إدارة الكلية جميعهم مما قدموه من تسهيلات إدارية .
- إلى عمال و عاملات كية الجغرافيا و تهيئة الإقليم.
- إلى كل زملائي و زميلاتي الذين مدو لي يد العون سواء من قريب أو بعيد.

شارف عائشة - بن نية فاطمة

الإهداء

"وقضى ربُّكَ ألا تعبدوا إلا إياه وبالوالدين إحسانا إما يبلغنَّ عندك الكبر أحدهما
أو كلاهما ولا تقُل لهما أف ولا تنهرهما وقل لهما قولا كريماً"

صدق الله العظيم، سورة الاسراء، الآية 23

أهدي ثمرة جهدي إلى من عطرت حياتي وأبهجتها إلى نسمة الحياة التي أعيش
بها وإلى ينبوع الحياة إلى من رافقني في دربي إلى رمز الفخر والاعتزاز
"أمي وأبي" حفظهما الله

إلى من تربيته معهم وسندي في هذه الحياة إخوتي عباس، هشام، سعدان
وحليمة وعائلتي الكريمة وكل من يحمل لقب بن نية، يسعد.

إلى الأستاذ المشرف الذي لم يبخل علينا بتوجيهاته "طراش سيدي محمد" وإلى
الأساتذة الكرام خاصة أستاذ داري واسيني وعدون الطيب وإلى كل من علمني
حرفاً.

إلى زميلتي في المذكرة شارف عائشة وإلى صديقتي حبيبة، رانية، نادية،
نريمان، وفاء وجزيلة .

إلى كل زملائي في الدراسة خاصة كمال وبلال.

إلى كل صديق عرفته في حياتي وعزيز على قلبي وكل من تسعه ذاكرتي ولا
تسعه مذكرتي، إلى من بنوا في أرواحنا الأمل أهدي هذا العمل.

كما لا أنسى كلية جغرافيا وتهيئة الإقليم خاصة قسم المدن، الديناميكية المجالية
والتسيير.

إلى كل من تقع عيناه على هذا البحث

إلى فأنسوس حياتي

بن نية فاطمة الزهراء.

الإهداء

"وقضى ربُّكَ ألا تعبدوا إلا إياه وبالوالدين إحسانا إما يبلغنَّ عندك الكبر أحدهما أو كلاهما ولا تقل لهما أف ولا تنهرهما وقل لهما قولا كريماً"

صدق الله العظيم، سورة الاسراء، الآية 23

أهدي ثمرة جهدي إلى من عطرت حياتي وأبهجتها إلى نسمة الحياة التي أعيش بها وإلى ينبوع الحياة إلى من رافقني في دربي إلى رمز الفخر والاعتزاز "أمي وأبي" حفظهما الله

إلى من تربيته معهم وسندي في هذه الحياة إخوتي وأخواتي خاصة فاتحة، نبيلة، عبد الجليل، عبد الناصر وعائلتي الكريمة وكل من يحمل لقب شارف. إلى الأستاذ المشرف الذي لم يبخل علينا بتوجيهاته "طراش سيدي محمد" وإلى الأساتذة الكرام خاصة أستاذ داري واسيني وعدون الطيب وإلى كل من علمني حرفاً.

إلى زميلتي في المذكرة بن نية فاطمة الزهراء وإلى صديقاتي زينب، نجاه، حنان، نسيم، وفاطمة منى.

إلى كل زملائي في الدراسة خاصة كمال وبلال.

إلى كل صديق عرفته في حياتي وعزيز على قلبي وكل من تسعه ذاكرتي ولا تسعه مذكرتي، إلى من بثوا في أرواحنا الأمل أهدى هذا العمل. كما لا أنسى كلية جغرافيا وتهيئة الإقليم خاصة قسم المدن، الديناميكية المجالية والتسيير.

إلى كل من تقع عيناه على هذا البحث

شارف عائشة.

-مقدمة عامة:

1-الإشكالية.

2-الهدف من الدراسة.

3-دوافع اختيار الموضوع.

4-أهمية الدراسة.

5-منهجية البحث.

6-محتوى المذكرة.

مقدمة عامة

تعد المدينة مركز لتجمع السكان، فهي تنظيم عضوي معقد وتنوع في استعمالات الأرض. عرفت جل مدن العالم نموا سكانيا سريعا وتوسعا عمرانيا كبيرا، ومع عمليات التنمية والتطور السريع أصبحت هذه المدن مركزا للعديد من الأنشطة الاقتصادية والخدمات المختلفة كالتجارة والصناعة وقد أدى هذا التطور وما فيه من تضخم سكاني هائل إلى تداخل الوظائف وتعدد الحركة وتنوع أسبابها، فأصبح المرء مضطرا للتنقل بين أجزاء المدينة المختلفة لتلبية متطلباته والاستفادة من جميع الخدمات.

إن تعدد الأنشطة والوظائف وتباعدها التي يقوم بها الفرد داخل النسيج الحضري أدى إلى نشوء حركة ذهاب وإياب عبر شبكة الطرق التي تربط بين المدينة وضواحيها.

يعتبر النقل داخل المدن معيارا يقاس من خلاله المستوى الحضاري للدول وعنوانا لنجاح التخطيط ومثانة الاقتصاد وتوفر الإرادة لدى المجتمع لبناء مدنهم على مستوى عال من التنظيم. يقوم النقل بدور أساسي في حركة الانتقال اليومية لسكان المدن و بذلك يعد العمود الفقري للحركة الحضرية، مما يتيح من تسهيلات لممارسة الحياة اليومية مع الرفاهية والأمن، حيث يقوم بالتوصيل من العمل إلى مكان الإقامة، التسوق، التنزه... الخ، أما من الناحية الاجتماعية والثقافية فهو يعد الرابط الأساسي بين مختلف أحياء المدينة الواحدة و يعمل على تكثيف العلاقات و الحركات السكانية للحصول على الإدماج الاجتماعي حيث له أهمية خاصة في الربط بينها. ويعتمد النقل البري على وجود شبكات الطرق التي يتوقف عليها دور النقل، ومدى مساهمته في تحقيق التنمية والربط بين مختلف أجزاء المنطقة، والقضاء على العزلة التي تعد مشكلة تخطيطية.

تعيش مدينة وهران على غرار المدن الجزائرية الكبرى، ديناميكية حضرية كبيرة، فهي ورشة مفتوحة على عدة مشاريع هامة شملت كل القطاعات وأدت إلى زيادة مساحة المدينة وارتفاع الطلب على الحركة، الناتج عن تمدد مسافات التنقلات اليومية. لقد أصبحت منطقة جذب بسبب الأنشطة التجارية على مستواها ومقصدا للطلبة الجامعيين الذين يزاولون دراستهم على مستوى الجامعات، هذا أدى إلى تدفق أعداد كبيرة من الأشخاص نحو المدينة طلبا للشغل أو للدراسة وارتفع بذلك حجم التنقلات داخليا فتوسع المدينة لا يمكن أن يحدث دون وجود نظام نقل حضري فعال يعمل على ربط جميع أجزاء المدينة ببعضها ببعض.

1-الإشكالية

مدينة وهران تقع في الشمال الغرب الجزائري تحتل موقع جغرافي مهم وتسمى بعاصمة الغرب، لأنها تمتلك العديد من المنشآت الكبرى كالجوامع، المستشفيات والمصانع... الخ ذات البعد المحلي، الاقليمي وكذا الوطني.

ترتبط هذه الاخيرة بضواحيها ارتباطا كبيرا بحكم تواجد اغلب المصانع و النشاطات الاقتصادية بها وهذا ما تنشأ منه حركة يومية تجعلها تهتم بالنقل لتحقيق هدف شامل يتمثل في تمكين كل المستعملين من التنقل إلى كل الجهات (مكان العمل، مقر السكن، الخدمات، المراكز التجارية... الخ) في أحسن الظروف وهي السرعة، الأمن والراحة، هذا ما يطرح رهان تحسين ظروف التنقل في المراكز الحضرية، وتوفيره في مدن ومجمعات مثل (أرزويو، مرسى الحجاج، سيدي بن ييقى، بطيوة، قديل، بن فريحة، حسيان الطوال، حاسي مفسوخ، حاسي بونيف، حاسي بن عقبة، تليلات، بوقاطيس، طفراوي وزهانة... الخ). وانطلاقا من ذلك نطرح السؤال الرئيسي والمتمثل في:

"ما هو واقع منظومة النقل بين مدينة وهران وضواحيها؟"

وللإجابة عن هذا السؤال هناك تساؤلات فرعية تطرح نفسها:

1- ماهي المؤشرات المفسرة لواقع النقل الجماعي بين مدينة وهران وضواحيها؟

2- ما مدى تغطية ضواحي مدينة وهران بشبكة النقل الجماعي؟

3- ماهي أهم المشاكل التي يواجهها النقل الجماعي بضواحي مدينة وهران؟ وماهي أسبابها؟

2-الهدف من الدراسة

يتمحور هدف دراستنا حول دراسة حالة النقل الجماعي بين مدينة وهران وضواحيها (الجهة الشرقية)، والذي يعتبر وسيلة لتحقيق هدف شامل يتمثل في تمكين كل المستعملين من التنقل الى كل الجهات (العمل، الدراسة، الخدمات والمراكز التجارية... الخ) وهذا في أحسن الظروف (السرعة، الامن، الراحة). كما يسعى موضوع بحثنا للوصول إلى تحليل كمي ونوعي للنقل الجماعي بين مدينة وهران وضواحيها، ومن ثم استنتاج مستوى وضعية النقل الجماعي في مجال حساس كهذا.

3- دوافع اختيار الموضوع

من بين الأسباب التي دفعتنا إلى اختيار هذا الموضوع:

- ارتباط النقل الحضري الجماعي بالحياة اليومية للسكان ومدى تأثيره فيها.
- ظهور عدة مشاكل في مجال النقل الجماعي نتيجة التوسع العمراني الذي تعرفه مدينة وهران ومجمعاتها الحضرية الشرقية.
- معالجة مشاكل النقل الجماعي الذي يربط بين مدينة وهران وضواحيها الشرقية بالاعتماد على إشراك المواطن في هذا القطاع.
- الارتباط المباشر بالاختصاص المتمثل في تسيير المدن. ان تسيير النقل يعكس لنا كيفية تسيير المدينة وأقاليمها (les territoires).

4- أهمية الدراسة

تبرز أهمية هذه الدراسة كونها تبحث في واقع النقل الحضري الجماعي والذي يعتبر من أبرز المواضيع في مجال التحركات وهذا باعتباره أحد الحلول المثلى للمشاكل المترتبة عن الحركة والتنقل بين المدينة ومختلف ضواحيها.

كما تتجلى أهمية هذا الموضوع من حيث انه لا يساعد فقط على توفير خلفية للنقل الحضري الجماعي فحسب، وانما من شأنه ان يساعد في تحليل وفهم واقع النقل الحضري الجماعي بين مدينة وهران وضواحيها للوقوف على اهم المشاكل وبالتالي وضع حلول واقتراحات للحد منها.

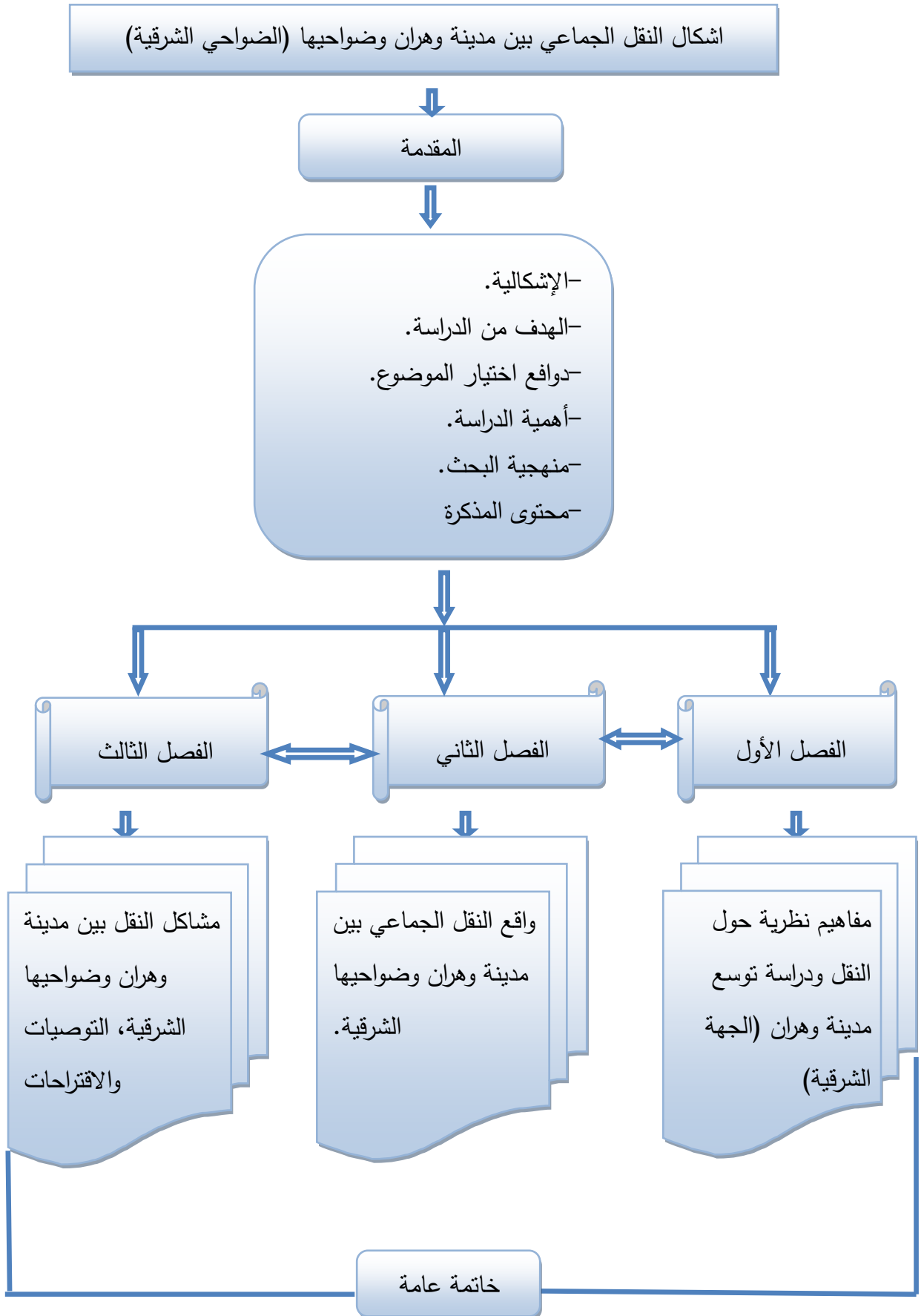
5- منهجية البحث

إن الدراسة التي قمنا بها لمحاولة الإجابة على الإشكالية المطروحة اعتمدت وارتكزت على جانبين من العمل، جانب نظري وآخر تطبيقي وميداني وهذا من خلال إتباع الخطوات التالية:

1- **الجانب النظري:** في هذا الجانب تم الاطلاع على بعض المصادر العلمية من كتب ومذكرات والوثائق المتعلقة بهذا الموضوع، وبعض المصادر الإحصائية التي تم الحصول عليها من مديرية النقل لولاية وهران، مديرية التخطيط والتهيئة العمرانية، مديرية الأشغال العمومية... الخ.

2- **الجانب التطبيقي:** يتمثل هذا الجانب، أولاً في التحقيق الميداني عن طريق المقابلة والاستبيان واستمارة التحقيق المباشر واختيار عينة التحقيق الملائمة. ثانيا معالجة المعلومات وكتابة تقرير البحث ويتم خلالها تحليل المعلومات وتفسيرها وربط بعضها ببعض، واستخراج النتائج من خلال انجاز الخرائط والجدول والبيانات اللازمة.

6-محتوى المذكرة



**مفاهيم نظرية حول
النقل ودراسة توسع
مدينة وهران (الجهة
الشرقية)**

مقدمة :

تعد المدينة مظهرا من مظاهر الحضارة الإنسانية خاصة من حيث النمو والعلاقات البشرية ويجد النقل مكانة كوسيلة للربط بينها وبين ضواحيها وبالتالي تشهد حركة نشطة بمختلف أنواعها (التنقلات _سكن_ عمل_ المدرسة_ الجامعة_...الخ) ووسائلها (السيارات _الخاصة_ النقل الجماعي المشي على الأقدام) ليجد المنتقل نفسه أمام اختيار نوع أو نمط النقل وأيهم يوفر لهم الوقت والتكلفة والراحة فوضع مخطط النقل و الحركة المرور من شأنها أن تحمي عملية تدفق الأشخاص بين المناطق ولا يمكن بلوغ هذا الهدف إلا بتكامل وتوازن النقل والتعمير .

لذلك نجد النقل الجماعي في المدن المتطورة والكبيرة يحتل مكانة مميزة سواء اهتمام المواطنين أو المسؤولين .

إن معرفة المفاهيم وتحديدها مهم في كل دراسة وذلك من أجل إحاطة شاملة بالموضوع ومن هنا جاء هذا الفصل بمحاولة إبراز وتحديد المفاهيم المتعلقة بالنقل والنقل الجماعي والمدينة والضواحي كما تطرقنا إلى دراسة تطور الضواحي مع المدينة الأم حيث تطرقنا إليه بما يخدم موضوع الدراسة ويسمح بإعطائه توجهها صحيحا .

المبحث الاول: بعض المفاهيم حول النقل والنقل الحضري الجماعي

اولا: النقل

1- تعريف النقل:

- هناك عدة تعاريف للنقل والتي اختلفت باختلاف التخصصات التي تناولتها، ومن بينها نذكر ما يلي:
- حسب مجمع اللغة العربية: النقل هو العملية التي يتم بها تغيير مكان السلع والأشخاص ولها وسائل عدة في البر والبحر والجو .
 - حسب روبنسن وبامفود: النقل هو حركة الأشخاص والسلع لغرض معين .

الفصل الأول: مفاهيم نظرية حول النقل ودراسة توسع مدينة وهران (الجهة الشرقية)

- حسب سعيد عبده: النقل هو ذلك الفرع من الجغرافيا الاقتصادية الذي يدرس التوزيع الجغرافي لشبكات النقل المختلفة وخصائصها وتحليل أنماطها ودراسة وسائل النقل سواء القديمة او الحديثة، ودراسة حركة نقل السلع، المخترعات والافكار من مكان لآخر¹.

- الاطار التنظيمي:

نص القانون رقم 88-17 المؤرخ في 23 رمضان سنة 1408 الموافق ل 10 ماي 1988 والذي يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه.

المادة 5: يجب أن يرمي نظام النقل إلى تلبية الحقيقة لحاجات المواطنين إلى النقل ضمن شروط أكثر فائدة للمجموعة الوطنية والمستعملين من حيث التكلفة الوفرة، التسعيرة، جودة الخدمات، الآجال والأمن.

المادة 30: يهدف نقل المسافرين إلى تلبية حاجات التنقل للمسافرين في ظروف اقتصادية واجتماعية وأكثر فائدة للمجموعة الوطنية ويجب أن يرمي الى تحسين مستمر لشروط الأمن والانتظام والراحة والجودة.

المادة 11: عرفت النقل البري كما يلي: " يعد النقل في نظر القانون كل نشاط ينقل بواسطته شخص طبيعي أو معنوي أشخاص أو بضائع من مكان لآخر على متن مركبة مهما كان نوعها".

كما عرفت المادة الاولى من الامر رقم 67-130 المؤرخ في 22-07-1967 والذي يتضمن تنظيم النقل البري كما يلي: " يقصد بالنقل كل نشاط ينقل بواسطته شخص طبيعي او معنوي اشخاصا او بضائع من مكان لآخر بسيارة مهما كان نوعها".²

- التعريف الاقتصادي:

يعرف "موسمان" النقل بأنه خدمة تخلق منفعة في الوقت والمكان ويتم بواسطته تحويل السلع والاشخاص من نقطة الى اخرى وبالتالي فالنقل من الناحية الاقتصادية هو عبارة عن: مجموعة من النشاطات تتمثل في نقل الأشخاص والموارد بواسطته وسائل مخصصة لهذا الغرض من وسائل ثابتة مثل المنشآت القاعدية: طرق وسكك حديدية³.

¹ احمد يوسف شبات: شبكة النقل البري في مدينة غزة. دراسة في جغرافية النقل باستخدام نظم المعلومات الجغرافية مذكرة ماجستير في الجغرافيا، كلية الادب، الجامعة الاسلامية غزة 2012 ص 16.

² الجريدة الرسمية 10 ماي 1988م، قانون رقم 88/17، ص 19.

³ آسيا عبده، واقع التنظيم المجالي بولاية قلمة وبوادر التهيئة، ماجستير جامعة قسنطينة، 2004، ص 120.

1-2 - طبيعة نشاط النقل:

اختلفت الآراء حول ما إذا كان النقل نشاط اقتصادي صناعي إنتاجي كما انه نشاط خدماتي، هذا الاختلاف في الرأي راجع الى سمات النقل التي تميزه عن باقي الأنشطة الاقتصادية الأخرى التي نذكر منها ما يلي:

- تحقيق منفعة مكانية وزمانية ومناسبة.
- النقل لا يقدم منتجا معين.
- النقل نشاط ليس رئيسي بل فرعيا يخدم النشاط الرئيسي للمشروع، لكن هذا لا ينفي وجود مشاريع في النقل نشاطها الرئيسي نقل الركاب او البضائع.
- لا يهدف نشاط النقل الي تحقيق الربح رغم ان منشآته هي منشآت اقتصادية تهدف لتحقيق الربح.⁴

1-3 - أنواع النقل:

هناك عدة معايير لتصنيف النقل وهي كالتالي:

- التصنيف وفقا لمجال التشغيل : ويشمل ثلاث انواع هي:
 - النقل الداخلي : وهو الذي يكون ضمن نطاق البلد.
 - النقل الخارجي : ويسمى ايضا الدولي وهو النقل العابر بين الدول.
 - النقل الحضري : وهو النقل الذي يتم داخل حدود المدينة وأقاليمها.
- التصنيف وفق المسار : ويشمل ايضا ثلاث انواع وهي:
 - النقل البحري والنهري.
 - النقل البري (طرق، سكة حديدية، خطوط الانفاق، ...الخ).
 - النقل الجوي (الطائرات بمختلف انواعها).
- التصنيف حسب مستوى القوى المحركة : ويشمل ما يلي:
 - عضلي بشري او حيواني (الدراجة والعربات التي تجر...الخ).
 - قوى الطبيعة : كالرياح للسفن الشراعية وتيارات المائية كما هو الحال في الانهار.

⁴ سمير إبراهيم أيوب، اقتصاديات النقل، دراسة تمهيدية، بدون طبعة، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2002، ص5.

- الطاقة (وقود وكهرباء).

• التصنيف حسب مستوى الخدمة:

- السرعة (عادية، سريعة).

- انتظام الخدمة (دائمة، تحت الطلب).

• التصنيف حسب طبيعة وسيلة النقل:

ويشمل النقل العام والنقل الخاص وهو تصنيف الذي يهتم به التخصصين في مجال تخطيط النقل عموماً لأن وسائل النقل العام والخاص تعتبر من العناصر المؤثرة بشكل كبير في عملية النقل بشكل عام.⁵

1-4- النقل الحضري:

هو خدمة تقوم بالربط بين مختلف نقاط التجمع الحضري، تخص تنقل الأفراد والسلع وفقاً لخطة تغطي الاحتياجات وتحقق التكامل والانسجام وبشكل وثيق، يهدف إلى إعطاء ديناميكية للحياة في المدينة وضمان التنقلات لكل المستعملين.⁶

1-5- تعريف النقل الجماعي للمسافرين:

النقل الحضري الجماعي للمسافرين نشاط للخدمات ينتج منفعة في الزمان والمكان بواسطة شخص طبيعي أو معنوي يضمن التحول الفيزيائي للأشخاص والبضائع في المجال الحضري على متن مركبة معدة لهذا الغرض ولمسافة مقبولة.⁷

نصت المادة رقم 05 من قانون 13/01 المؤرخ في 17 أوت 2001 على إعطاء الأولوية لهذا النشاط،

يجب أن تهدف منظومة النقل البري إلى إعطاء الأولوية لتطوير النقل لعدة أسباب:

- يعمل النقل الجماعي على تقليص الفوارق الاجتماعية في ميدان استغلال المجال الحضري وكذا إمكانية التنقل للسكان.

⁵ د. محمود توفيق سالم، هندسة الطرق(1)، دار الراتب الجامعية، بيروت لبنان 2009، ص32.

⁶ الجريدة الرسمية: العدد 44 بتاريخ 8 أوت 2001. المادة 28 ص 8.

⁷ لامية عبيد الله خدمة النقل الحضري وعلاقتها بالبعد الاجتماعي للتنمية المستدامة-2010 مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر في اقتصاد وتسيير الخدمات باتنة / 2011، ص15.

- إن غياب التنقل الجماعي معناه زيادة عدد السيارات الفردية، وهو ما يؤدي إلى اكتظاظ داخل المحيط الحضري وكذلك استهلاك كبير للطاقة، وما ينتج عنه من مشاكل الازدحام والتلوث وحوادث المرور.⁸

1-6- النقل الحضري الجماعي:

إن ميلاد النقل الجماعي الحضري بدأ خلال الستينات، ويظهر بشكل خاص في تجديد وتوسيع الشبكات القديمة، وهو بالطبع متعلق بالنمو الديمغرافي المتزايد في المدن الذي عرفته وتعرفه بلدان كثيرة، ويعتبر النقل الجماعي أكثر اقتصادا للطاقة وأقل تلويثا للبيئة، بالإضافة إلى كونه اقتصادي بالنسبة للمساحات الحضرية ويسمح للمدن بتأدية أدوارها.

إن نقل المسافرين يسعى إلى تلبية حاجات النقل للمستعملين في ظروف اقتصادية واجتماعية للمجموعة الوطنية، بحيث تهدف سياسة نقل الأشخاص إلى اعطاء الأولوية لتطوير وسائل النقل الجماعي، وترمي إلى تحسين مستمر لشروط الامن والانتظام، الراحة والجودة.

من بين خدمات النقل الحضري للمسافرين:⁹

-الخدمات المنتظمة للنقل الحضري عبر الطرقات والتي تنظمها البلديات داخل محيطها العمراني.

-خدمات نقل المسافرين عبر الطرق داخل المدن وضواحيها المباشرة وكذا مهمة النقل من المنزل إلى مقر العمل التي تؤديها تجمعات سكانية هامة.

-إلى جانب خدمات نقل المسافرين بالسكك الحديدية داخل المدن وضواحيها المباشرة.

- وذلك لا يمكن حصر علاقة النقل بالمدينة من منظور فيزيائي فقط أي ركوب ونزول المسافرين وإنما تجب طرح هذه العلاقة من حيث مبدأ التنقل والاتجاه وهو المقياس المناسب لهم طبيعة تنقلات المواطنين والاحياء السكنية كما انه قوة فعالة في تحديد الانماط المتاحة.

1-7- النقل نصف الجماعي:

يتم هذا النقل بواسطة سيارة الأجرة، فيكون أحيانا مقتصرًا على شخص واحد وأحيانا على مجموعة من الأفراد لهم وجهة واحدة فيصبح شبيها بالنقل الجماعي، ولكن زبائن سيارة الأجرة لا يمثلون سوى 1% إلى 2% من المتقّلين الذين يستعملون وسائل النقل العامة في المدن الكبرى، حيث نجد الأشخاص الذين

⁸ الجريدة الرسمية الجزائرية " قانون رقم 13/01 يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه " الجزائر، 2001، عدد 44، ص 5.

⁹ حليم شيوخ وبوغريس صابر، دراسة اقتصادية لحركة حافلات نقل الحضري وتنظيمها - دراسة حالة الخط (وسط المدينة 1200مسكن)، مذكرة تخرج 1999، ص 17.

يركبونها هم أنفسهم باستمرار والذين لا يركبونها نادرا ما يستعملونها. وسيارات الأجرة موجودة في كل مكان وفي أي زمان في معظم البلدان وسيارة الأجرة لها خط سير محدود ولكن غير متعلقة بزمن معين، وليس لها شبكة معينة إلا في بعض البلدان كالجزائر.

1-8- الأهداف التي يرمي الى تحقيقها نظام النقل الجماعي:

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

الى كل الوجهات (مقر العمل، السكن، الخدمات، المراكز التجارية... الخ) في أحسن الظروف
السرعة، الامن، الراحة.

وللوصول الى هذا الهدف العام لابد من تحقيق الاهداف الفرعية التالية:¹⁰

- سهولة التنقل : ويكون ذلك بضمان تنقل المستعملين الى كل نقاط وجهاتهم (اماكن العمل، الخدمات، اماكن الترفيه، الدراسة، المعاملات اليومية وقضاء الحاجيات) في المكان والزمان المناسبين.
- الوقت المستغرق في التنقل : ويكون ذلك بتقليص الوقت الذي يستغرق المستعمل خلال تنقله.
- الراحة : ضرورة وجود شروط الراحة لمستعملي النقل الجماعي (النظافة، التهوية، الامن).
- التكلفة : تخفيض التكاليف التي يستعملها مستعملو النقل اثناء التنقلات.
- التأثير على البيئة : تجنب التأثير على الظروف العادية لحياة المواطنين بالتخفيض من تلوث المحيط الذي تتسبب فيه وسائل النقل الى جانب الضجيج الذي تحدثه المركبات.

2- التنقل:

هو انتقال الأشخاص والسلع من مكان معين نحو مكان آخر على مسار محدد وفي وقت محدد لأسباب خاصة كالدراسة والعمل والتسلية... الخ، عن طريق وسائل النقل، ويعتبر الانتقال من مكان إلى مكان آخر لممارسة نشاط معين هو نهاية التنقل.¹¹

¹⁰ حليم شيوخ و بوغريس صابر، (مرجع سابق)، ص 17-18.

¹¹ طريفة محمد، مذكرة تخرج تدخل ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر في تسيير المدن والتحضر، تحت عنوان النقل الجماعي الواقع المستويات المجالية والأفاق حالة مدينة عين السمارة، جامعة منتوري قسنطينة، 2011، ص8.

2-1- التنقلات الحضرية

- التنقلات المنتظمة (اليومية):

تتمثل خصوصاً في التنقلات من المنزل إلى مركز العمل، والعودة التي تمثل أكبر جزء من التنقلات خاصة في ساعات الحدة، والإقبال على طلب النقل يسهل التخطيط بالنسبة للمستثمرين من أجل وضع الهياكل القاعدية والمرفقية، وهناك يختار العمال نوع وسائل تنقلهم والتي تتوقف على حالتهم المادية والمسافة المقطوعة، فهناك من يلجأ إلى السيارة الخاصة، وهناك من يستعمل النقل الجماعي وهو الأكثر استعمالاً وهناك من ينتقل راجلاً لقرب مكان عمله من منزله أو تواجهه داخل المنطقة الصناعية التي يعمل بها.¹²

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

- التنقلات لأغراض أخرى:

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

3- شبكة النقل الحضري الجماعي

3-1- مفهوم شبكة النقل الحضري الجماعي:

فهي عبارة عن شبكة تتوسط المحيط الحضري للمدينة وترتبط بين مختلف أحيائها. تتأثر شبكة النقل الحضري بالوسط الذي توجد فيه والذي يتكون من مجموعة من الأنسجة العمرانية تختلف خصائصها حسب طبيعتها، فنجد أن هناك أنسجة قديمة وأخرى حديثة ونوع آخر يتوسط مجموعة

¹² صغيري جمال، رسالة ماجستير تحت عنوان النقل الحضري وتأثيره في اندماج التجمعات العمرانية (حالة مدينة مسيلة)، جامعة مسيلة، 2009، ص 38.

من التضاريس الوعرة، وبالتالي نجد أن هناك تباين في نوعية واتساع الطرق التي تتخلل هذه الأنسجة، وهنا يتأكد التأثير الكبير لشبكة النقل بطبيعة الأنسجة العمرانية.¹³

3-2- مكونات شبكة النقل الحضري الجماعي:

تتكون شبكة النقل الحضري الجماعي مما يلي:

* المنشآت الطرقية : وتضم الخطوط، المواقف، الحظائر والمحطات.

* وسائل النقل : وهي الوسائل المستعملة في النقل الحضري الجماعي.

ونحاول فيما يلي التطرق إلى تفاصيل هذين العنصرين:

3-2-1 المنشآت الطرقية:

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

✓ حسب ترتيب الخطوط:

إن ترتيب الخطوط المكونة لشبكة النقل الحضري يتم حسب طبيعة الخطوط أي حسب مدى أهميتها بالنسبة لانتقالات المواطنين:¹⁴

- الخطوط الضرورية: وهي الخطوط التي تضمن الربط بين مختلف الأحياء للمنطقة العمرانية

بالمركز الرئيسي، أو مناطق الجذب والنشاطات المدنية وذلك بالمرور عند الاقتضاء بمراكز

ثانوية، إلى جانب المراكز ذات المنفعة العمومية الأكثر أهمية، كالمراكز الاستشفائية،

المحطات (السكك الحديدية والطرقية) المدارس، والطرق... الخ.

- الخطوط النفعية: وهي الخطوط التي تربط مختلف الأحياء فيما بينها .

- الخطوط الملائمة: وهي خطوط ليست ضرورية أو مهمة جدا، ولكنها تمكن المستعملين من التنقل

عليها بسهولة وبسرعة وبكل راحة.

إن ترتيب الخطوط يكون أيضا على أساس معايير عمرانية تتعلق بدراسة وتخطيط المسالك إضافة إلى

اختيار وسيلة النقل المستعملة، ويكون هذا الترتيب على النحو التالي:

¹³ حليم شيوخ وبوغريس صابر، (مرجع سابق)، ص 17.

¹⁴ يعقوب حريز، مذكرة تخرج ماستر، دراسة مؤشرات المواصلات في شبكات النقل تحليل كمي ونوعي لشبكة مدينة باتنة، جامعة باتنة، 2011، ص 45-46.

✓ حسب أنواع المسالك:

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

✓ حسب وسيلة النقل:

- الخطوط عبر المواقع الخاصة أو ذات الطريق الثابت: ويقصد بها تلك الخطوط التي تستغلها وسيلة نقل ذات حركة حرة مثل: Téléphérique Tramway
- الخطوط ذات الطريق الثابت جزئياً: حيث تتبع فيه المركبات مسالك محددة وتكون لها نوعين من حرية الحركة في تنقلها مثل الحافلات التي تستعمل الاسلاك الكهربائية.
- الخطوط ذات الطريق الحر: وتكون فيها حركة المركبات ذات حرية كبيرة في الاتجاهين مثل مسالك الحافلات.

✓ رؤوس الخطوط:

المقصود برؤوس الخطوط بداية كل خط ونهايته، وتكون البداية عادة في وسط المدينة أما النهاية فتكون في المنطقة الموصولة بالمدينة، وهذا في مرحلة الذهاب أما في مرحلة العودة فتصبح نهاية الخط للمرحلة السابقة هي بدايته والعكس.¹⁵

✓ نقاط التوقف:

تعريف نقاط التوقف بكونها " نقطة من مسار خط الحافلات أو وسائل النقل الجماعي التي تتوقف فيها بغية صعود أو نزول المسافرين، غير أن المشروع الجزائري لم يتعرض لتعريف الموقف بصفة مدققة وقد نصت المادة 1 من المرسوم التنفيذي 06/88 على ان "مصطلح التوقف يعني وقوف سيارة ما مؤقت في

¹⁵ سليم العايب وزملائه، دراسة تحليلية لواقع النقل الحضري الجماعي لمدينة عين مليلة، مذكرة تخرج ENATT، جامعة باتنة 2003، ص20.

طريق طوال المدة الزمنية لركاب اشخاص أو نزولهم مع بقاء السائق في مكان القيادة أو على مقربة منهما، ليتمكن عند الاقتضاء من تحريكها".¹⁶

3-2-2 وسائل النقل:

- الحافلات:

وهي الأكثر استعمالاً في المجال الحضري، هذا النوع يستعمل الطرق العادية لكن نظراً للمشاكل التي تعطل سيرها جعل العمرانيين يحجزون لها أروقة وطرقات خاصة وقت ازدحام المرور، وهناك بعض الإجراءات المحدودة جداً مسموح بها لتسهيل مهمة المرور في النقل الجماعي، كالدوران على اليسار في مفترق الطرق، وكذا حجز رواق خاص بالطرقات السريعة للحافلات، كما توجد وسائل أخرى للنقل الحضري الجماعي نذكر منها: الترامواي، المترو، قطار الأنفاق.

- سيارة الاجرة الفردية:

ليس لها نمط سير محدد ولا شبكة معينة، كما انها تمتاز بالمرونة حيث تكون بحاسب أجرة.

- سيارة الاجرة الجماعية:

وهي تعمل وسط التكتلات السكانية أي في محيط النقل، حيث إن البنية التحتية أوجدت حلول اقل تكلفة تسير الوضعية التي يعاني منها المواطن في النقل.

4- مخطط النقل الحضري

4-1 مفهومه: هو وسيلة تقنية تهتم بتنظيم وتسيير نظام النقل داخل التجمعات.

4-2 أهدافه: يهدف مخطط النقل الحضري حسب المادة 08 من المرسوم التنفيذي رقم 416/04

المؤرخ في 02 ديسمبر 2004 إلى:

-تحديد الاتصالات المنتظمة عبر الطرقات والسكك الحديدية في النقل الحضري والشبه الحضري والمنشآت الأساسية للنقل.

-تحديد النقل النوعي في الوسط الحضري والشبه الحضري.

¹⁶ يعقوب حريز، (مرجع سابق)، ص 47.

-ضبط المخطط التوجيهي للمنشآت الأساسية للنقل لاسيما تلك المرتبطة باستقبال ومعاملة المسافرين وكذا مشاريع الاستثمار المتصلة بها.

-تحديد الأعمال الواجب القيام بها فيما يخص الاستثمار وضبط مخطط التمويل المتصل به.

4-3- إعداد مخطط النقل الحضري:

يعد مخطط النقل الحضري حسب الحالة:

رئيس المجلس الشعبي البلدي بالتشاور مع مدير النقل في الولاية المعنية عندما يكون محيط النقل الحضري منحصر داخل الحدود الإقليمية للبلدية.

الوالي عندما يشمل محيط النقل الحضري اقليم عدة بلديات من نفس الولاية .

والولاية المعنية عندما يتجاوز محيط النقل الحضري حدود اقليم ولاية واحدة، وعندما يضم

المحيط أكثر من 200000 نسمة.¹⁷

4-4- مراحل إعداد مخطط النقل الحضري:

- تحليل العرض الحالي:

-دراسة شكل الشبكة الحضرية الموجودة وتحليل مختلف المعطيات السوسيو اقتصادية.

-تحليل مختلف الثوابت المرتبطة بنوعية الخدمة القائمة.

-المعطيات المالية والتسييرية.

- تحليل الطلب الحالي للنقل :

من الضروري أن يستفيد الطلب الحالي للنقل على الزبائن المستعملين للنقل الجماعي إذ يمثل

مصفوفة (انطلاق - وصول) على الشبكة.

- أوقات التنقلات (اليوم - الساعة).

- سبب التنقل (مسكن - عمل).

- تحليل القدرة على استيعاب السوق:

يرتكز هذا التحليل على الزبائن في المرحلة القادمة للنقل الجماعي وهي دراسة لمختلف التنقلات وبالتالي

الوصول إلى توقعات الطلب المستقبلي.

¹⁷ الجريدة الرسمية، العدد82، الصادرة ب 22 ديسمبر 2004، ص 27.

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

-حصول النتائج: يتم فيها تشخيص مفصل للحالة لتؤخذ كقاعدة لمختلف المراحل.¹⁸

4-5- كيفية المصادقة واعتماد مخطط النقل الحضري:

يصادق على مخطط النقل الحضري:

-المجلس الشعبي البلدي المعني عندما يكون محيط النقل الحضري منحصر داخل الحدود الإقليمية للبلدية.

-المجلس الشعبي الولائي عندما يشمل محيط النقل الحضري إقليم عدة بلديات من نفس الولاية.

-الوزير المكلف بالنقل ووزير الداخلية والجماعات المحلية والوزير المكلف بالسكن والعمارة عندما يتجاوز محيط النقل الحضري حدود إقليم ولاية واحدة، او عندما يضم المحيط أكثر من 200000 نسمة.¹⁹

4-6- تطبيقه: يتولى تطبيق مخطط النقل الحضري:

-مدير النقل في الولاية المختص إقليميا فيما يخص تسيير الخدمات الحضرية لنقل الأشخاص عبر الطرقات واستغلالها.

-الوزير المكلف بالنقل فيما يخص تسيير خدمات السكك الحديدية والحضرية واستغلالها.

-الدولة والوالي المختص إقليميا فيما يخص إنجاز وتسيير مشاريع الاستثمار ذات الطابع المهيكلي

والمنشآت الأساسية للنقل عندما يشمل المحيط الحضري إقليم عدة بلديات من نفس الولاية.

-المجلس الشعبي البلدي المختص إقليميا فيما يخص إنجاز أو تسيير المنشآت الأساسية للنقل عندما

يكون المحيط منحصر داخل الحدود الإقليمية للبلدية.²⁰

¹⁸ قاسم سالم و بن نعيمة الحاج، النقل الحضري في مدينة الجلفة. مذكرة تخرج لنيل شهادة مهندس دولة في تسيير المدن، قسنطينة 2008، ص 63.

¹⁹ الجريدة الرسمية، 22 ديسمبر 2004، ص 27-28.

²⁰ الجريدة الرسمية، 22 ديسمبر 2004، ص 28.

5-المجال الحضري:

5-1- تعريف المجال الحضري:

هو عبارة عن أراضي مشغولة أو قابلة للتعمير بالخدمات السكنية والصناعية والإدارية والصحية حسب أنماط خاصة ومختلفة الاستهلاك أي شغل الأراضي وتوزيع الأحجام المبنية وذلك باستعمال المساحة المعمرة نسبيا وبتنظيم وهيكله معقدة للأشياء والمباني²¹.

5-2- المقصود بالمجال الحضري:

يتم تحديد الاقليم "région" وفق حدوده الادارية، وهو يعني الرقعة الجغرافية التي تمارس عليها سلطة الدولة، و المجال حسب اميل ليتري (Emile Littré) هو المساحات الشاسعة التابعة لدولة او لعاصمة او لمقاطعة ادارية، فهو يتحدد بعنصر المساحة فقط.²²

يتأثر المجال الجغرافي للمدينة بمجموعة من العوامل منها ما يرتبط بوزن المدينة من الناحية التاريخية، الديموغرافية والاقتصادية ... ومنها ما يميز موقعها بالنسبة للشبكة الحضرية وشبكة المواصلات، بالإضافة لتأثير البعد الاقليمي لوظائفها واستعمالات الارض فيها.

طور البحث الجغرافي في دراسته للمجال مفاهيم ومصطلحات منها Territorialité et métropolisation للتعبير عن نظام تفاعل المدينة مع الوسط الذي تؤثر فيه وتتأثر به، فلم يعد التركيز في دراسات الجغرافيا الاقليمية على الوزن الاداري والتشريعي للمجال.

ومنه أصبح تعريف المجال متعدد الدلالات فهو " يحمل من جهة فكرة السلطة الممارسة على منطقة ذات حدود متعارف عليها، ومن جهة اخرى يعني توظيف هذه السلطة من طرف مجتمع بشري لتهيئة الاقليم، كما يستعمل مصطلح المحيط الجغرافي للتعبير عن" ذلك النطاق الذي يؤثر ويتأثر بالمدينة ويحيط بهيكلها الجغرافي مكونا ما يعرف بإقليم المدينة، وهو يعتبر المدخل العلمي والمنهجي لدراسة المدينة، اذ لا يتم تخطيط مدينة او تنميتها بعيدا عن ذلك المحيط الجغرافي والاقليم العمراني لها.

Zichelle Alberto introduction a l'urbanisme opérationnelle et composition urbain 1984 volume 02 page 68. ²¹

Edition Gallimard, La ville et ses territoires, RONCYOLO M, 1990, P180. ²²

ثانياً-المدينة:

1- نشأة المدينة:

المدينة ليست ظاهرة حديثة بل ترجع نشأتها إلى عهود بعيدة ارتبطت باستيطان الإنسان في مناطق السهول الفيضية الزراعية في الشرق الأوسط، لكن النمو السكاني في المدينة وتضخمها هما السمة الرئيسية التي يتميز بها السكان في العصر الحديث وقد أصبح التحضر يتم بمعدلات كبيرة خاصة في الدول التي أخذت بأساليب التنمية منذ عهود قريبة؛ نشأت المدن كظاهرة عمرانية قديمة في الشرق الأوسط وبالتحديد في مصر والعراق وكان ظهورها مرتبطا بتقدم كبير في المعرفة الإنسانية والأساليب الفنية المستخدمة وخاصة استخدام المعادن واختراع الشارع واستخدام العجلة في النقل ثم صنع الفخار واختراع المحراث، وقد ترتب على ذلك كله زيادة كبيرة في الإنتاج والنقل وواكبه ظهور المدن كمظهر عمراني متقدم في التاريخ البشري.²³

أما بالنسبة لتوسع الحياة الحضرية فكانت هناك وجهة نظر التي تعبر عنها المجموعة التقليدية حيث يعتقد بأن التحضر يبدأ كعملية بطيئة بتطور الحياة القروية واستبدال الحياة البدوية في العصر الحجري بحياة زراعية تتطلب تأسيس مستوطنات ثابتة أكثر ديمومة تلي هذه الفترة حياة تعتمد على تزايد الاتجاه نحو تقسيم العمل والتوسع في المشروعات الاقتصادية الجماعية، وهو الاتجاه الذي تم تعجيله عندما نما حجم القوى والاقتصاديات المتخصصة بدرجة كبيرة، فأينما تبدأ عملية التحضر تميل قوى السوق إلى جذب عدد أكبر من الناس والصناعة إلى المدينة.

2- أسباب التحضر ونمو المدن:

- ترتكز المدينة في تحضرها ونموها على مجموعة من العوامل والأسباب وأهمها:
- العامل التاريخي: يتمثل في الإرث الذي تركه الاستعمار، وذلك لأن هذه المدن خلال كانت مراكز أو عواصم تسيطر على معظم النشاط البشري فيما عرف بالهيمنة البشرية
 - العامل الجغرافي: يندرج هذا العامل ضمن سهولة التنقل بين الريف والحضر والاقتراب من الأعمال.

²³ علاء سليم اسعد صلاح، خصائص التحضر وعلاقتها بالتطور العمراني والنمو الاقتصادي، دراسة حالة نابلس، رسالة ماجستير، فلسطين، 2006، ص20.

• العامل الاقتصادي: يتلخص في:

-الاقتصاديات المجتمعة حيث تتوفر في المدينة البنية التحتية وفرص العمل والمشاريع والوظائف والخدمات الحكومية والوسائل الترفيهية والمؤسسات التعليمية وغيرها.

-تعدد النشاطات الاقتصادية.

-الكفاءات التعليمية والخبرات.

• العامل الإداري: ويبرز في:

-القرار السياسي أو الإداري

-سياسة الدولة وكيفية توجيهها.

• العامل السياسي: ويتمثل في الهدوء والاستقرار السياسي والأمن الحضري.

3- تعريف المدينة:

يعرفها راتزل "RETZEL": المدينة بمثابة نتاج أو محصلة ذات تفاعل إيكولوجي الصادر عن فعل الإنسان ودائرة العمراني في البيئة الطبيعية وتغيرها الدائم والدائب لأنماط حياته، المدينة هي رمز التعاون الودي والعلاقات الوطيدة بين السكان و(العلم، الفن، الثقافة والدين).

ويعرفها إيجون برجل "BERGEL EGON": هي مصطلح مجرد وهي في نهاية الأمر عبارة عن تجمع فيزيقي ويتألف من مجموعة من الشواهد الحضارية كالشوارع المنسقة والطرق المعبدة والمنازل المشيدة ومراكز التجارة وأماكن العبادة...

يعرفها أيضا القانون التوجيهي للمدينة: هي كل تجمع حضري ذو حجم سكاني يتوفر على وظائف إدارية واقتصادية واجتماعية وثقافية.

المدينة هي مركز التبادل والملتقيات ومكان تواجد العمل ومقر السلطات لفضل كثافة بناياتها وتحركاتها العمرانية التي تخلق قدرة ارتباطية سطحية.

فليست التجهيزات وحدها هي التي تكون المدينة، وإنما حركتها وكثرة الآثار القديمة والمعالم التاريخية للمدينة التي تعطيها قيمتها الحقيقية بمعنى القيمة التي لا يمكن أن تقاس بالمعايير الاقتصادية.²⁴

²⁴ قباري محمد اسماعيل، علم الاجتماع الحضري ومشكلات التجهيزات والتعمير والتنمية، ص283.

4- مفهوم المدينة:

إن المدينة خالصة تاريخ الحياة الحضرية، فهي الكائن الحي كما عرفها لوكوريزيه، فهي الناس والمواصلات وهي التجارة والاقتصاد، والفن والعمارة، والصلات والعواطف، والحكومة والسياسة، والثقافة والذوق، وهي أصدق تعبير لانعكاس ثقافة الشعوب وتطور الأمم، وهي صورة لكفاح الإنسان وانتصاراته وهزائمه، وهي القوة والفقر والحرمان والضعف.²⁵

5- وظائف المدينة:

تعتبر المدينة مجمع للوظائف الحضرية، فلا توجد مدينة خاصة فقط للسكن أو الخدمات أو الصناعة وقد قسمت وظائف المدينة إلى ثلاثة أقسام وهي كالتالي:

1- الوظائف السكنية:

المدينة عبارة عن تجمع بشري ولذا فإن الوظيفة السكنية تشكل العنصر الأساسي فيها ويظهر السكن بأشكال مختلفة في المدينة من حيث الشكل والحجم كالعمارات والمساكن العادية والبنائات المختلفة كالفيلات والبنائات المتعددة الطوابق، ويرجع ذلك إلى عدة عوامل منها الطبيعية والمستوى المعيشي والتكنولوجيا.

2- الوظائف الإنتاجية الحديثة (الصناعية):

عدد كبير من المدن ظهرت نتيجة الصناعة الكبرى، فالنمو والتوسع العمراني في العالم له علاقة مباشرة بالثورة الصناعية وتطور وسائل النقل وتعتبر المصانع من مركبات ومكونات المدينة والمجال الحضري ماعدا في المراكز الأكثر كثافة والمكتظة ولا تسمح بوجود المصانع فيها، فالاتصال بين المسكن والعمل أو المصنع يحتاج حتما لوسيلة نقل تمكن من سهولة الوصول وتساعد على التنقل.

3- الوظائف التجارية:

يعد النشاط التجاري من الأنشطة الرئيسية في المدينة التي توفر للأفراد حاجياتهم ومتطلباتهم، وفي مواقع يتحقق فيها الأمان وسهولة الوصول وقد يتسع نطاق التبادل التجاري في بعض المدن مع المدن الأخرى فيكون أكثر الأنشطة وضوحا فيها، ويتخذ هذا النشاط مواقع مختلفة ضمن المدينة بما يؤمن توفير الخدمات لكافة سكان المدينة وموزعة على مستويات وهي:

²⁵ هبة فاروق القباني، دراسة التجمعات الحضرية في سورية، كلية الهندسة المعمارية، قسم التخطيط العمراني والبيئة، ص3.

-محلات تجارية لخدمة سكان المحلات السكنية.

-مراكز تجارية لخدمة سكان الأحياء.

-مجمعات ومراكز تجارية كبيرة لخدمة كافة سكان المدينة، وتحتل في الغالب مركز المدينة.

4-الوظائف الخدماتية:

أول من قسم الوظائف الخدماتية هو Colen Clark في السبعينات وقسمها إلى ثلاث أقسام:

- الخدمات الموجهة العمومية:

تتمثل في التقسيمات الإدارية والوحدات الإدارية الموجودة في كل دولة، تبرز أهميتها في دور تنظيم

وترتيب المدن مثل البلديات، الدوائر، الولاية... الخ.

- الخدمات الموجهة الخاصة:

هذا النوع من الخدمات يظهر في المدن الاقتصادية الرأسمالية، فهي تمثل على شكل مقاعد اجتماعية

تتمثل في المديرية الوطنية، المؤسسات التجارية، المؤسسات الصناعية ... الخ.

- الخدمات الخدماتية: قسمت إلى أربع أقسام:

خدمات الشركات : تتمثل في الوكالات السياحية أو الوكالات ذات نشاط خدمي كالنقل.

خدمات ثقافية : تدخل فيها الخدمات التعليمية، فهناك خدمات ثقافية بمقابل كمكتبات بيع الكتب، وأخرى

مجانية كالمراكز الثقافية ودور الشباب وغيرها.

خدمات صحية : وتتمثل في العيادات الخاصة والمستشفيات العمومية والمراكز العلمية.

خدمات ترفيهية : مثل مراكز التدريبات الرياضية، الحدائق، أماكن التسلية وغيرها.²⁶

ثالثا: الضاحية

1- تعريف الضاحية:

لقد وضعت العديد من النصوص التي شرحت ماهية الضاحية، إلا أن هذا التعريف كان يختلف من

بلد إلى آخر بحسب تجربة هذا البلد حيث:

- كان مصطلح الضاحية في مدن القرون الوسطى يعرف " بالمنطقة البرية المأهولة بالسكان وغير

المنظمة التي تقع على أطراف المدينة وسكانها من الفقراء."

²⁶ Villes et urbanisme dans le monde, P.Peelietier, Ch delefanante, masson, pars, 1994, P100 .

الفصل الأول: مفاهيم نظرية حول النقل ودراسة توسع مدينة وهران (الجهة الشرقية)

- وفي عام 1933 وصف المؤتمر الدولي الرابع للعمارة المعاصرة في اثينا الضاحية بانها " حجرة الانتظار البائسة للمدينة " وورد في قاموس الاعمال بان الضاحية هي "منطقة او مدينة على حافة المدينة الحضرية، ويمكن ان تكون الضاحية داخل الحدود الخارجية للمدينة او ملاصقة لها، وغالبا ما تكون سكنية وتعتمد على المدينة المجاورة بفرص العمل وبعض الخدمات " وكلمة "suburb" مشتقة من الفرنسية القديمة المشكلة من " sub "وتعني اسفل او ثانوي و " urbs "وتعني المدينة وقد استخدمت لتدل على أي نوع من التجمعات السكانية التي تقع على محيط المدن الكبيرة.

- وبشكل عام عرفت الضواحي او شرحت بانها " اطراف البلدة فهي منطقة على اطراف البلدات او المدن الكبرى حيث يعيش فيها الاشخاص الذين يعملون في المدينة. "

- اما في امريكا، فقد عرفت الضاحية بانها " المكان الالاي لمكن لأصحاب الدخل الجيد الهرب اليه من المدينة، ففي المدن حيث تركز الصناعة يقطن الفقراء وكلما تحسن وضعهم ينتقلون الى خارجها ويقطنون في الضواحي.

- وفي لندن وضمن السياسات الموضوعية لتطوير الضواحي وضع تعريف اكثر واقعية " الضاحية هي منطقة حضرية متجانسة ومتسعة بما فيه الكفاية لتشكل بيئة كثافة سكانية منخفضة متميزة تقع على هامش المنطقة الحضرية التي تعتمد عليها في فرص العمل والتجارة والادارة وتتمتع بمظهر البيوت العائلية المنفصلة المنفتحة على منطقة خضراء محيطة بها وكأنها شبه منتزه مفتوح وتحوي بعض الفعاليات الصناعية والتجارية (البسيطة جدا التي تخدم المنطقة السكنية).²⁷

- ورد تعريف ضاحية المدينة " للسيد حنفي عوض " ما يلي : "انها رقعة من الارض على اطراف المدينة، تجري بها عملية تحول من الانماط الريفية المتميزة بالإنتاج الاقتصادي والتفاعل الاجتماعي واستغلال الارض الى انماط حضرية متميز".²⁸

- أما عند والتر مارتن (Walter Martin) فهي : " مجتمع صغير نسبيا له بناؤه الخاص يجاور ويقترّب من المدينة المركزية ويعتمد عليها ".²⁹

²⁷ م. علا عبد الرزاق غدا، د.م. رولا أحمد ميا، الضواحي السكنية، حل تخطيطي لمواجهة النمو السكاني، أم مشكلة حضرية جديد، مجلة جامعة دمشق للعلوم الهندسة المجلد التاسع والعشرون-العدد الثاني-2013، ص573.

²⁸ السيد حنفي عوض(1999)، انسان المدينة بين الزمان والمكان ط(1) ص188-189.

²⁹ السيد عبد العاطي السيد 1986، علم الاجتماع الحضري، مدخل نظري ط(1) دار المعرفة الجامعية ص 246-247.

- كما تعرفها سلفي فافا (Sylvie Fava) بانها: " ذلك التنوع السكني الذي يقع خارج الحدود الادارية للمدينة، وإن كان على مقربة منها مسافة تعرف بمنطقة الانتقال اليومي للعمل، تتميز الضاحية في نظر الباحثة على المدينة المركزية من الناحية المهنية، ومن اجل الحصول على نماذج متخصصة من خدمات كالترفيه، التعليم والتسوق وما شابه ذلك .

- لكن يعتبر تعريف ألفين بوسكوف (Alvin Boskoff) من احدث التعريفات حيث قال بانها : " نويات حضرية تقع خارج المدن المركزية، وتستقل عنها من الناحية الادارية، رغم ارتباطها بها اقتصاديا واجتماعيا وثقافيا من خلال الخدمات والتسهيلات التي توفرها المدينة."

2-انماط الضاحية:

1. الضاحية التقليدية للطبقة العليا: وهي نموذج تقليدي للضاحية لا يتطابق مع الاتجاهات الحديثة للنمو الحضري يتميز بسيطرة الاسر العريقة ذات المكانة المرتفعة ويوجد في العادة بالقرب من المدن الصغرى او القرى ذات الكثافة السكانية العالية ويعتبر اقل انتشار في العصر الحديث.

2. الضاحية المنزلة او المستقلة: توصف بانها نموذج منشق او طفيلي لأنها تطورت كجزء اقتطع من مناطق الاطراف المحيطة بالمدن الكبيرة ويرتبط هذا النموذج بالنفور الواضح من المدينة المركزية في كل من مظاهرها التنظيمية والديموغرافية كما يتميز بسكنى اصحاب المهن الفنية والادارية العليا ممن يقومون برحلة عمل يومية من والى الضاحية وممن يفضلون العيش في مجتمع يحقق لهم استقلالا شخصيا.

3. الضاحية السكنية: يعتبر هذا النموذج أكثر عددا ويتمثل بأشكال الضواحي المعاصرة ويهتم سكان هذا النموذج بصفة أساسية بالمسكن الجيد المريح ذو السعر المعقول مما لا يمكن الحصول عليه في المدينة المركزية التي كانوا يسكنون فيها من قبل لذا نجد سكانه يحتفظون ببعض الروابط الوثيقة بالمدينة سواء للعمل او للحصول على خدمات. والضاحية السكنية التي ينحصر دورها الوظيفي في المدن الكبرى على مجرد توفير فرص الإقامة او السكن للعناصر البشرية التي تعمل في المدينة المركزية او في المدن التابعة او في النواحي الصناعية ومن ثم يطلق عليها مدن المضاجع (cités dortoir) يقوم سكان هذه الضواحي برحلة العمل اليومي الى المدينة المجاورة التي تمثل مكان العمل على حين تكون الضاحية مقر السكن.

4. **الضاحية المتخلفة:** هي ايضا نموذج سكني للضاحية ولكن للأفراد والجماعات من ذوي المكانة الدنيا من الفقراء والمعوزين والمهاجرين الجدد الى المدينة لذلك يغلب على هذا النموذج المساكن المؤقتة والمزدحمة لان فرص العمل تكون أكثر توافرا للعمال غير المهرة في المدينة المركزية لذلك يكشف هذا النوع من الضواحي عن الطابع المميز للأحياء المتخلفة الحضرية فيزيقيا وديموغرافيا واجتماعيا بحيث لا يتوقع ان يكشف عن اي تحمس او تطوير للظروف المعيشية للسكان.

5. **الضاحية المتنوعة:** يجمع هذا النموذج الذي تطور بسرعة فائقة في الخمسينات من القرن الماضي بين خصائص النموذج الثاني والثالث كما يشير تطوره الى تلك الحركة التي اخذت في الظهور والانتشار ممثلة في انتقال جماعات المهن الفنية العليا والمتخصصة .

6. **الضاحية الصناعية:** يتميز هذا النموذج بخاصيتين اساسيتين هما غلبة الطابع الصناعي على اساسها الوظيفي وانماط استخدام الارض فيها مما ادى الى انخفاض معدلات النمو السكاني فيها عن معدلاته في الضواحي السكنية ويرجع ذلك الى ان الضاحية الصناعية أقدم في ظهورها من الضاحية السكنية هذا فضلا عن ان سيطرة الاستخدام الصناعي للأرض يحول دون تطوير المنشآت السكنية الجديدة.

← علاقة النقل الحضري بالمجال الحضري:

النقل هو نشاط انتاجي في المدينة او التجمع الحضري، اذ انه المسؤول الاول عن ديناميكيتها واهميتها في مختلف المجالات: الاقتصادية، الاجتماعية، الثقافية... الخ وهو من العوامل الاساسية التي تتحكم في المظهر العمراني لها، حيث تزداد القيم العقارية للمجالات السكنية الواقعة على محاور النقل عن طريق مختلف الوسائل، مما يسمح بتردد عدد كبير من السكان عليها وبالتالي التعريف بالمجال، مما يؤدي الى خلق مختلف الوظائف والنشاطات وفك العزلة عن المناطق او الاحياء الهامشية وخاصة المتواجدة في الاطراف.

يبرز التماثل بين النقل الحضري وبين التعمير كعامل مهم في تحسين تسيير النقل الحضري. ولا ننسى بأن الكثافة السكانية تمثل طالبا عن التنقل، وهما متناسبان طرديا، ولا شك أن عملية تقسيم المجال تقسيما عمرانيا اعتمادا على المقاربة الوظيفية (سكن، عمل، خدمات...) التي تتحكم في الحاجة إلى التنقل وفي توليدها، وهذا الأمر يتطلب ضمان حد أدنى من التناسق بين تنظيم حركة النقل الحضري

وبين شبكات الربط داخل المدينة وحولها، كما أنه يؤثر على سهولة الوصول من منبع الحركة إلى وجهتها أو نقطة الوصول.

ويمكن ان نلاحظ ان الشكل العام للمدينة، وكيفية معالجة مجالها من طرف المختص في العمران، وخصائص شوارعها وازقتها، وكيفية تهيئة طرقاتها وتنظيم اماكن توقف السيارات هي التي تحدد اساسا النماذج المختلفة للتدفق، وهذه الاخيرة تحرص على ضمان سهولة التنقلات وانسيابية المرور، وتحاول تقادي اختناق الحركة، وهذا الامر صالح في مركز المدينة التي تشكل مصدر او وجهة غالبية التنقلات في المدن، كما يصلح على اطرافها.³⁰

المبحث الثاني: دراسة تحليلية للضواحي الشرقية البعيدة عن مدينة وهران.

شهدت المدن الجزائرية خلال ربع قرن أي ابتداء من 1975م إلى 2000م، توسعا سريعا على مستوى المجال العمراني، إذ عرفت مساحة معظم المدن والحوضر الكبيرة منها والمتوسطة أو ذات البنية الحضرية الصغيرة تمدا بشكل غير معقول خاصة المدن الكبرى كالجزائر العاصمة، قسنطينة، وهران.... وهذا راجع إلى الزيادة الطبيعية والهجرة الخارجية حيث عرفت مدينة وهران كغيرها من المدن ظاهرة النمو العمراني بشكل كبير.

1- الهيكل الحضري لتكتل وهران وتوسيعه:

باعتبار أن وهران مدينة إقليمية و تكتل مهم، من خلال موقعها الجغرافي الاستراتيجي وهندستها المعمارية وصورتها كتراث إقليمي، اكتسبت قوتها نموًا سكانيًا كبيرًا إذ تحتل المرتبة الثانية بعد العاصمة في سرعة التحضر، كما تتحكم في النقل البري و البحري و تشهد العديد من الوظائف و الخدمات، مما أهلها لتكون قطب جاذب للسكان و بالتالي حدوث أزمة إسكان أدت دون شك إلى مشكلة في الإدارة الاجتماعية، فقد قدر عدد سكان وهران سنة 2008 ب 1343899 نسمة فقد تحول مجالها المبني من 4480 هكتار سنة 1977 إلى أكثر من 7500 هكتار سنة 2000، أي بنسبة نمو تقدر ب 68% وتبدو هذه النسبة ضعيفة بالمقارنة مع نفس هذه المساحة المحددة في نفس الفترة الزمنية بمدن متوسطة مثل مستغانم 16,9% وفي مدن متوسطة نسبيا مثل مغنية 16,5% أو مدن وسيطة مثل سيق 11,3%.

³⁰ الدكتور بوجمعة، ملتقى تسيير المدينة، سنة 2011.

وقد أخذ هذا النمو شكل نصف دائري أعاق من حركة نشاط المدينة فكان لابد من تكسير النظام المركزي باختيار تطور عمراني طولي باتجاه أرزيو، ولعله أهم المحاور السكنية للتوسع فهو قادر على استيعاب 80% من مجموع الاحتياجات السكنية على مساحة 1574 هكتار حسب مخطط التهيئة والتعمير. ومن خلال بعض الدراسات تبين أن المنطقة الشرقية ستفوق نسبة سكانها مدينة وهران في آفاق عام 2020 بينما تبقى نسب التوسعات في الجهة الغربية والجنوبية بسيطة ومن تاريخ الإعداد الأخير لسنة 2008 فاق عدد سكان مجمعة وهران مع كل من حاسي بونيف وحاسي بن عقبة 1035195 نسمة ومنه أصبحت وهران مدينة مليونية. وقد تم الاقرار بالتوسع نحو الشرق (محور وهران أرزيو) للحفاظ على الأراضي الزراعية واستثمار النسيج العمراني الحالي والقضاء على البناء الفوضوي. كما عرفت هذه الضواحي الشرقية بدورها حركة متسارعة للتوسع العمراني بها مما أدى إلى النمو الديمغرافي السريع نتيجة التحركات السكانية المتزايدة نحوها من مختلف أحياء مدينة وهران وما يجاورها، لكن وجود أي مجمعة سكنية يستلزم توفير مختلف المكونات الحضرية من التجهيزات الضرورية و الهياكل الأساسية للسكان القاطنين بها وذلك لتفادي تبعية هذه المجمعات المحيطة للمدينة الأم وبالتالي لا نكون قد حللنا المشكل وإنما زدنا من تعقيدته بخلق تنقل يومي نحو مركز المدينة من أجل العمل والدراسة واقتناء الحاجيات الأساسية والخدمات الضرورية وزيارة الأقارب وذلك بالاعتماد على وسائل النقل المختلفة حسب مختلف الفئات الاجتماعية ومن مختلف هذه الضواحي الشرقية.

2-دراسة تحليلية لضواحي الجهة الشرقية:

وعلى صعيد مدينة وهران، فإن نفس الظاهرة التي تعرفها المدن الكبرى العالمية، تبرز هنا من خلال تخفيف الضغط السكاني للمدينة لفائدة الضاحية حيث شهدت المدينة تطور باتجاه الشرق أي محور وهران_أرزيو (الجدول رقم 1) وذلك لوقوف جبل مرجاجو حاجزاً أمام توسعها نحو الغرب ووجود السبخة الكبرى في الجهة الغربية ويعتبران هذان الأخيران كعائق لتوسع المدينة وهذا ما يبقي الجهة الشرقية كحل وحيد للتوسعات وهو ما أكده المخطط التوجيهي العام لوهران. لذا تم تسليط الضوء على هذه الجهة.

قد تضمنت منطقة الدراسة كل من: "بطيوة، أرزيو، قديل، حاسي بونيف، مرسى الحجاج، حاسي بن عقبة، سيدي بن بيقى، بوفاطيس، بن فريحة، حسيان الطوال، واد تليلات، حاسي مفسوخ، طفراوي وزهانة التابعة إداريا إلى ولاية معسكر" وفيما يلي سنتطرق إليها:

أرزيو: تقع بلدية أرزيو في الإقليم الشمالي الغربي للجزائر وهي إحدى البلديات التابعة لولاية "وهران" تبلغ مساحتها 7137.5 هكتار وتقع على طريق الوطني رقم 11 الرابط بين بلدية "قديل" و "مرسى الحجاج".

كما أنها تقع شمال شرق مدينة وهران على بعد 42 كلم غرب مدينة مستغانم، يحدها جنوبا بلدية عين البية، غربا سيدي بن بيقى ومن الجهة الجنوبية الغربية بلدية حاسي مفسوخ أما شمالا وشرقا البحر الأبيض المتوسط كما بها مجمعات كسيدي بن بيقى، مدينة أرزيو بطابعها الصناعي تجعلها تتمتع بشبكة نقل قوية وهي: طريق وطني رقم 11 يربط : أرزيو - وهران، طريق وطني رقم 13 يربط : أرزيو - المنطقة الصناعية، طريق ولائي رقم 32 يربط : وهران - بطيوة، طريق ولائي رقم 27 يربط : حاسي مفسوخ - بطيوة³¹.

قديل: تحتل مدينة قديل موقعا جغرافيا هاما حيث أنها تعتبر حلقة وصل بين المدن الغربية والشرقية، إذ تقع على الطريق الوطني رقم 11 الذي يربطها مع مدينة وهران والمنطقتين الصناعيتين أرزيو و بطيوة وبلدية حاسي مفسوخ ضمنها. تتربع بلدية قديل على مساحة تقدر ب 100 كم² وهي محدودة بكل من: بلدية سيدي بن بيقى شمالا، بلدية بن فريحة جنوبا، بلدية حاسي مفسوخ شرقا وبلدية حاسي عقبة غربا³².

بطيوة: تقع مجمعة بطيوة في شمال شرق ولاية وهران تقدر مساحتها ب197,01كلم² ما يعادل 9,31% من المساحة الإجمالية للولاية يحدها من الشمال البحر الأبيض المتوسط، شرقا حدود ولاية مستغانم ومن الغرب كل من أرزيو، حاسي مفسوخ وبن فريحة، أما جنوبا بوفاطيس.

كما أن مجمعة بطيوة تحتوي على شبكة مهمة من الطرق منها: الطرق الوطنية رقم 11، 13، 97 والطريق الوطني رقم 82. يعتبر الطريق الوطني السريع بين وهران-مستغانم (الطريق الوطني رقم 11) شريان الحركة والنشاط وعامل في إعطاء الدور الحقيقي ومكانة للجهة الشرقية. بفضل هذا الموقع

³¹ بوحصيدة حياة، مذكرة تخرج لنيل شهادة مهندس دولة في الجغرافية والتهيئة العمرانية تخصص وسط إقليمي بعنوان: حوض الشغل في المنطقة الصناعية بأرزيو-وهران- جامعة وهران، سنة 2009، ص10.

³² حشمان زهرة، كبير إلهام، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر في الجغرافيا والتهيئة العمرانية تخصص: تسيير المدن والتنمية المستدامة بعنوان: الأنشطة التجارية بمدينة قديل، جامعة وهران، سنة 2018، ص10.

الفصل الأول: مفاهيم نظرية حول النقل ودراسة توسع مدينة وهران (الجهة الشرقية)

والشبكة المهمة من الطرقات تحتل بطيوة مكانة مرموقة داخل الولاية. كما تقع مرسى الحجاج غرب بلدية بطيوة، تتربع على مساحة قدرها 52,29 كلم³³.

بن فريحة: تقع بلدية بن فريحة على بعد 35 كلم من مدينة وهران يحدها من الشمال بلدية قديل، من الجنوب بلدية بوقاطيس، من الشرق بلدية حاسي مفسوخ، ومن الغرب بلديتي حاسي بن عقبة وحاسي بونيف وهي تضم بلدية حسيان الطوال³⁴.

واد تليلات: بلدية واد تليلات على بعد 27 كم جنوب شرق وهران، وبالضبط في أغلبية السهل الساحلي الوهراني، حيث تربط ولايات هامة لها وزنها في هذا الإقليم وهي وهران، بلعباس، معسكر، الجزائر العاصمة. وهي بذلك تقع ضمن شبكة عامة من العلاقات التجارية والصناعية، كما أنها تتوسط رواق سهلي خصب مما زاد موقعها إستراتيجية، إلى جانب توفرها على شبكة هامة من المواصلات تتمثل في الطريق الوطني رقم 04 الرابط بين وهران والجزائر العاصمة والطريق الوطني رقم 13 الرابط بين أرزيو وواد تليلات وسيدي بلعباس.

تتربع بلدية واد تليلات على مساحة إجمالية تقدر بـ 86,6 كم، يحدها من الشمال كل من عين البية، بن فريحة، حاسي بونيف، ومن الشمال الشرقي سيدي الشحمي، ومن الغرب بلدية الكرمة ومن الجنوب الغربي ولاية سيدي بلعباس، ومن الجنوب بلدية زهانة ومن الشرق ولاية مستغانم، وهي تضم كل من بلدية البرية، بوقاطيس، طفراوي³⁵.

طفراوي: تنتمي مجمعة طفراوي إداريا إلى بلدية 'واد تليلات' وهي تقع على الجهة الجنوبية الغربية لها، يحدها شمالا بلدية الكرمة، ومن الناحية الشمالية الشرقية كلا من بلدية واد تليلات وبلدية زهانة، ومن الجنوب الغربي بلدية عين البرد، ومن الغرب بلدية تمزوعة تبلغ مساحتها الإجمالية حوالي 18,240 هكتار.

³³ بلجباللي خيرة، مذكرة لنيل شهادة مهندس دولة في التهيئة العمرانية، تخصص: تهيئة الوسط الحضري بعنوان: التجهيزات العمومية بمجمعة بطيوة، جامعة وهران، سنة 2014، ص6.

³⁴ طيبي وفاء، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر تسيير المدن والتنمية المستدامة بعنوان: السكن الفوضوي في مجمعة حسيان الطوال بوهران " حالة حي الرحي"، جامعة وهران، سنة 2017، ص10.

³⁵ بورطل زعراط الوافي، عبد الكريم محمد، مذكرة تخرج لنيل شهادة مهندس دولة في الجغرافيا والتهيئة العمرانية، تخصص: تهيئة الوسط الحضري بعنوان: نمو مدينة صغيرة وعلاقتها بمحيطها حالة " واد تليلات" ولاية وهران، جامعة وهران، سنة 2003، ص9.

الفصل الأول: مفاهيم نظرية حول النقل ودراسة توسع مدينة وهران (الجهة الشرقية)

تقع مجمعة طفراوي في الجنوب الشرقي لمدينة وهران وتبعد عنها بمسافة 32 كم جنوباً. يعبرها الطريق الولائي رقم 35، الذي يربطها بباقي المجمعات الأخرى التابعة لها كما يربطها بمدينة حمام بوحجر، تمزوجة وواد تليلات، ويعبر بها أيضاً الطريق الوطني رقم 04 الذي يربط بين المنطقة الشمالية الغربية للبلاد بالمنطقة الشمالية الوسطى، وهو أهم الطرق الوطنية للبلاد³⁶.

الحسيان: "بلدية حاسي بونيف، حاسي بن عقبة والحسيان الطوال": تقع منطقة الحسيان في إقليم الشمال الغربي للجزائر وفي الشمال الشرقي لمدينة وهران. وهي بموقع استراتيجي هام جداً ويظهر ذلك من قربها من عاصمة الغرب الجزائري وهران الذي لا يفصل عنها إلا 12 كم.

ومما زاد الموقع أهمية غناها بشبكة الطرق الهامة والتي جعلتها على اتصال بالمناطق الأخرى، وأهمها الطريق الوطني رقم 11 الذي يضمن الربط بينها وبين مدينة وهران وأرزويو ثم مستغانم وهو يتفرع ليغذي المنطقة الصناعية ليضمن الربط بين مناطق الحسيان وهي حاسي بونيف وحاسي بن عقبة³⁷.

زهانة: هي بلدة صغيرة تمتد على مساحة تقارب مائة هكتار كما يتميز الموقع الجغرافي بأنه نقطة عبور إجبارية بين الشمال والجنوب من جهة والشرق والغرب من ناحية أخرى من خلال منطقة الاتصال بين هذه الأحواض شبه السهول والسهول الداخلية لوهران.

تقع بلدية زهانة غرب ولاية معسكر، يحدها جنوباً ولاية سيدي بلعباس ومن الشمال الغربي وهران، كانت تعرف سابقاً باسم سانت لوسيان أثناء الاستعمار، وتقع على بعد 70 كم شمال غرب معسكر و 32 كم جنوب شرق وهران. يقع المركز الأصلي للتكتل عند مدخل الجنوب على الخط الوطني رقم RN13 ويقتصر على طرق الاتصال التي تخدم زهانة إلى سيق بواسطة الطريق الولائي رقم 30 CW، بواسطة CR 10 المثبتة حالياً على الطريق السريع شرق-غرب.

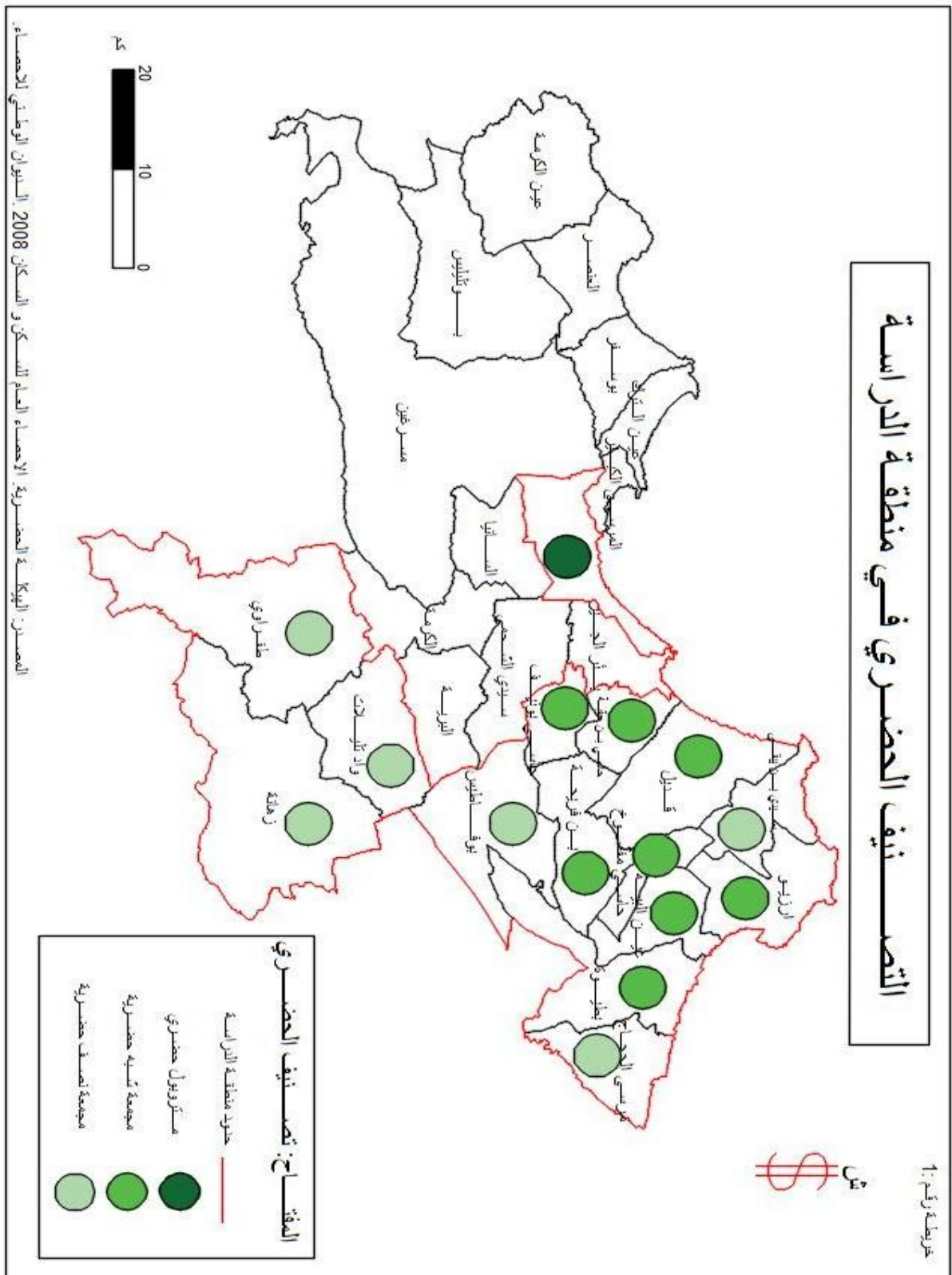
لدى زهانة عدة عوامل إقليمية مثل الاتصالات أو البنية التحتية للطاقة، ناهيك عن إمكانيات التعاقد من الباطن في هذه المنطقة دون الإقليمية في وهران. تقع زهانة على المحور الوطني رقم (R.N.13) الذي يخدم جبال تسالة وفي سهول وهران الداخلية وخط الساحل الساحلي وهران.

³⁶ داود كريم، بوزكري محمد، مذكرة تخرج لنيل شهادة مهندس دولة في الجغرافيا والتهيئة العمرانية، تخصص: وسط حضري بعنوان: دراسة عمرانية لمجمعة شبة حضرية وعلاقتها بمحيطها حالة مجمعة طفراوي " ولاية وهران"، جامعة وهران، سنة 2001، ص12.
³⁷ حريش نزار، هوار مساعد، مذكرة تخرج لنيل شهادة مهندس دولة في التهيئة العمرانية، بعنوان: النمو الحضري المفرط وانعكاساته بالمناطق المحيطة لوهران منطقة الحسيان(حاسي بونيف، حاسي بن عقبة، حاسي عامر)، جامعة وهران، سنة 2002، ص8.

الفصل الأول: مفاهيم نظرية حول النقل ودراسة توسع مدينة وهران (الجهة الشرقية)

يوفر القرب من مصنع الأسمنت والوحدات الصناعية الأخرى في المنطقة رصيذا رئيسيا لإحياء الأنشطة الزراعية المستدامة والمكثفة، والتصدير وغيرها من الأنشطة الناجمة عن المجمع الصناعي.

والخريطة رقم 1 التصنيف الحضري لمنطقة الدراسة:



3- الدراسة السكانية:

يتأثر قطاع النقل بصورة مباشرة حسب خصوصيات كل منطقة وإذا تحدثنا عن خصوصيات المناطق المختلفة، فإننا بالضرورة نتحدث عن السكان وتنقلاتهم اليومية، حيث يعتبر علم جغرافية السكان من أهم العناصر المؤثرة في جغرافية النقل، حيث تتحدد احتياجات التنقل على أساس عدد السكان والتوزيع الجغرافي لهم واتجاهات التركيز والكثافة السكانية.

3-1 دراسة تطور عدد سكان ضواحي الجهة الشرقية لمدينة وهران:

يعكس توزيع سكان الصورة الحقيقية لتفاعل العناصر الطبيعية والبشرية، حيث يتركز معظم السكان في المناطق ذات اتصالية أكبر من باقي المناطق وهذا لتسهيل الوصول الى المكان المقصود. الفئة الأولى: وهي تمثل بلدية وهران، إذ تضم أكبر عدد سكان قدر ب 803329 سنة 2008 (انظر الجدول رقم 1) وهذا راجع إلى كونها مركز الولاية، حيث تتمركز بها أغلب النشاطات التجارية، الاقتصادية والخدماتية.

الفئة الثانية: وتضم بلديات: أرزيو، حاسي بونيف وقديل، حيث ازداد عدد سكانها بوتيرة متسارعة، هذا راجع إلى كونها مناطق صناعية كما تنتشر بها نشاطات تجارية واجتماعية عديدة.

الفئة الثالثة: وتتمثل في بلديات عين البية، واد ثليلات، حاسي بن عقبة، حاسي مفسوخ، زهانة بحيث ازداد عدد سكانها بوتيرة متوسطة من 1987-1998م، ثم ارتفع هذا العدد خلال التعدادين التاليين 1998-2008م بشكل ملحوظ، وهذا راجع إلى المكانة التي تحتلها هذه البلديات من حيث مكوناتها الاقتصادية والديمغرافية المستقبلية.

الفئة الرابعة: وتضم البلديات المتبقية بطيوة، سيدي بن يبي، بوفاطيس، طفراوي، مرسى الحجاج، بن فريحة إذ معظمها هامشية، يغلب على سكانها الطابع الفلاحي وسمة التبعثر بحيث ازداد عدد سكانها بشكل ضعيف.

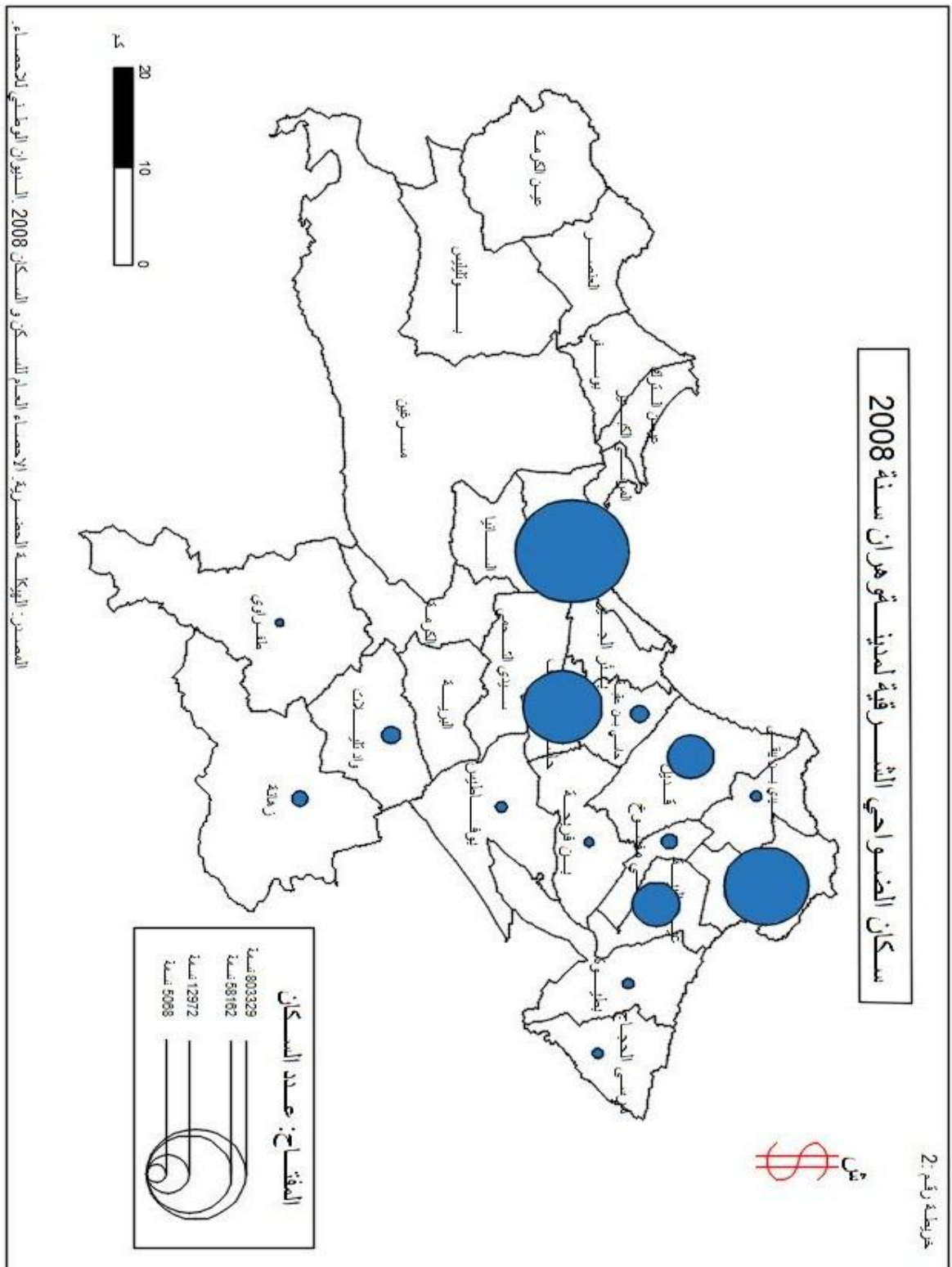
الفصل الأول: مفاهيم نظرية حول النقل ودراسة توسع مدينة وهران (الجهة الشرقية)

الجدول رقم 1: تطور عدد سكان الضواحي الشرقية لمدينة وهران من سنة 1987 الى 2008:

عدد السكان (نسمة)	1987	1998	2008	معدل النمو 98/87	معدل النمو 08/98
وهران	603578	735166	803329	1,8	0,9
قديل	16863	25195	32774	3,6	2,7
بطيوة	5803	6350	7608	0,8	1,85
أرزيو	35784	56241	58162	4,1	0,34
حاسي بونيف	7764	15157	53700	6,1	4,1
حاسي مفسوخ	3847	7182	11195	5,7	4,6
حاسي بن عقبة	5593	9253	12605	4,6	3,19
سيدي بن يبقى	3120	5718	7311	5,5	2,53
بوفاطيس	3760	5977	7294	4,2	2,05
واد تليلات	6527	8783	12972	2,7	4,03
طفراوي	3420	4238	5068	1,9	1,83
مرسى الحجاج	3584	5254	7057	3,5	3,05
بن فريجة	2700	3948	6706	3,4	5,54
عين البية	8162	18853	21065	7,7	1,13
حسيان الطوال	5157	7530	11197	3,4	4,11
زهانة	6745	9257	11052	2,9	1,82

المصدر: الهيكلية الحضرية، الإحصاء العام للسكن والسكان 2008، الديوان الوطني للإحصاء.

الفصل الأول: مفاهيم نظرية حول النقل ودراسة توسع مدينة وهران (الجهة الشرقية)



الاستنتاج:

ومنه نستخلص أن توزيع سكان الجهة الشرقية لمدينة وهران يتميز بعدم التجانس، حيث تغطي بلديات التجمع الحضري الكبير (أرزويو، حاسي بونيف، عين البية وقديل) بأكبر نسبة في حين تقل نسبة سكان باقي البلديات، هذا أدى الى خلق اختلالات مجالية متعددة مما أثر على نشاط قطاع النقل ووصول السكان الى وجهاتهم.

كما انه كلما ابتعدنا عن مركز وهران بشكل حلقي نجد عدد السكان يتناقص، أي هناك علاقة عكسية بين البعد عن المركز وتوزيع السكان والمساحة في حين أن معظم السكان يتوزعون على أهم محاور النقل الموجودة بالولاية، للاستفادة من خدمات هذه المحاور، لان كثافة النقل تقل كلما ابتعدنا عن مركز الولاية.

4-عوامل ومؤهلالت التنقل بين مدينة وهران وضواحيها الشرقية:

إن الشبكة الحضرية أخذت حيزا كبيرا من الفضاء دون أن تلبى أو ترفع من أداء الخدمة مما أوجد نوعا من الاحتباس والاختناق المروري بعدم وجود ممر طرفي للنقل العمومي للمسافرين.

وبحكم مجمعة وهران تمتلك مؤهلات تجارية وصناعية، باحتوائها على نسيج من 03 مناطق صناعية و17 منطقة نشاط، كما تحتوي على مؤهلات بشرية منها الإطارات ذوي المستوى العلمي العالي من خلال تواجد الجامعات والمعاهد كجامعة العلوم التكنولوجية بايسطو، جامعة السانيا ومعهد العلوم الطبية والقطب الجامعي بلقايد هذا من جهة ومن جهة أخرى التمركز القطبي للهياكل والمنشآت الخالقة للتدفقات والحركية كالمستشفى الجامعي "1نوفمبر1954" وقصر المؤتمرات والملعب الأولمبي، كما يتواجد بالسانيا 21 منطقة صناعية متفرعة على 5 بلديات مع وجود الصناعة البتروكيميائية ولا ننسى وجو المطار الدولي بها. أما من ناحية التنزه والترفيه فمجمعة وهران غنية بهذه الأخيرة حيث تتواجد بها مجموعة من الحدائق العامة إضافة إلى حديقة الحيوانات وحديقة التسلية، وتضم العديد من الهياكل الفندقية والمركبات. كل هذه المؤهلات ساهمت في خلق تحركات يومية قوية من الضواحي إلى مدينة وهران، لأن هذه الضواحي تعرف عجزا في الخدمات والتجهيزات حيث تحول الضغط نحو المركز لعدم وجود سياسات عمرانية، أما التنقل من المركز إلى الضواحي فغالبا يعود لتمركز المناطق الصناعية بالضواحي الشرقية كالقطب الصناعي الوطني بأرزويو الذي تشرف عنه المؤسسة الأم سونطراك والقطب في ذاته يتكون من عدة

الفصل الأول: مفاهيم نظرية حول النقل ودراسة توسع مدينة وهران (الجهة الشرقية)

وحدات ومركبات حسب الاستغلال الصناعي، والمنطقة الصناعية بطيوة، كما أن قديل تشهد تعدد الأنشطة التجارية والخدماتية والحرفية كل هذا ساهم في خلق حركة نقل من وهران إلى هاته الضواحي، كل هذه العوامل السابقة زادت في تعقيد شبكة النقل بين وهران وضواحيها الشرقية، سواء كان هذا الإقبال يومي أو غير ذلك هذا الذي فرض ديناميكية للعربات من حيث عدد الدورات والمسافرين.

خلاصة الفصل

عالجنا في الفصل الأول من الدراسة بعض المفاهيم النظرية المرتبطة بالنقل والنقل الحضري الجماعي الذي هو احد الحلول التي تسهل حركة المتقنين اليومية، ولأجل نجاحه لابد من قدرته على تلبية رغباتهم وفقا لمستوى جودة عالية وهذا يعتمد على نجاعة نظامه الذي في الأساس يعتمد على عملية تخطيط جيدة التي تمنح قدرة على التحكم في تنقلات الأفراد (كيف، لماذا، متى، أين وبماذا يتنقلون)، التحكم في هذه الأخير يمكن من معرفة الواجب توفيره من اجل تغطية الطلب بالشكل الذي يمكن النقل الحضري الجماعي من أداء الغرض المرجو منه.

كما تطرقنا إلى دراسة عدد سكان الضواحي الشرقية البعيدة لمدينة وهران والتي لاحظنا أن عدد سكانها في تزايد مستمر وهذا يدل على الحاجة الدائمة لتقلهم مما ينتج عنه طلب متزايد على وسائل النقل والتنقل في أحسن الظروف، وهذه الأخيرة تستدعي منا تشخيص واقع النقل الحضري الجماعي بين مدينة وهران وضواحيها الشرقية البعيدة والتي سنتطرق لها في الفصل الموالي.

**واقع النقل الجماعي
بين مدينة وهران
وضواحيها الشرقية.**

مقدمة الفصل

خصص هذا الفصل للدراسة الميدانية للنقل الحضري الجماعي بين مدينة وهران وضواحيها الشرقية انطلاقاً من تحليل الوضعية الحالية للنقل الحضري الجماعي للأشخاص من حيث المتعاملين والشبكة وهذا بهدف دراسة العرض النقل الجماعي وهذا من الناحية الكمية أما من الناحية النوعية يتطلب هذا معطيات ومعلومات وبيانات يمكن الحصول عليها عن طريق الاستبيان الذي سيتم إنجازه بإمكانيات الباحث البشرية والمادية المتوفرة لديه، والمصدر الوحيد لهذه المعلومات هو المتنقل باعتباره يستعمل يوميا وسائل النقل العام (الحافلات) كما يستعمل البدائل الأخرى إضافة إلى أنه قد يشتكي من بعض النقائص أو يستحسن بعض التطورات في قطاع النقل.

تم تقسيم الفصل الثاني إلى مبحثين أساسيين هي كالاتي:

- المبحث الأول: وضعية قطاع النقل الجماعي بين مدينة وهران وضواحيها الشرقية البعيدة.
- المبحث الثاني: نتائج الدراسة الميدانية.

المبحث الأول: وضعية قطاع النقل الجماعي بين مدينة وهران وضواحيها الشرقية البعيدة.

1- قطاع النقل بوهران:

رغم توسع المدينة إلا أن الأحياء الوسطية تتركز بها كل الخدمات والتجهيزات، مما خلق حركات يومية قوية لهذه الحلقة العمرانية المشكلة للأنوية المحيطة، والتي تعرف عجزا في الخدمات والتجهيزات حيث تحول الضغط نحو المركز لعدم وجود سياسات عمرانية، ويعود هذا الخلل الوظيفي لكون المحيط خاليا من الخدمات مثل المستشفيات، الجامعات، الثانويات، وانعدام المراكز الثانوية وهذا ما جعل النقل يتحمل مشاكل التخطيط، بحيث لم يتمكن من مواكبة هذه التحولات، نظرا لأسباب سياسية خاصة، ففي فترة الثمانينات شهد قطاع النقل الحضري فشلا لتراجع مؤسسات النقل العمومي أمام المؤسسات الخاصة، على اثر تحرير القطاع بعد سنة 1988م عن طريق قانون 17/88، حيث تم التطرق لأول مرة في التشريع الجزائري لهذه الخدمة بطريقة واضحة. ومن ايجابيات قانون 2001م ادخال مفهوم مخطط النقل الحضري لأول مرة وإعطاء الأولوية لتسمية النقل الجماعي، كما اشار هذا القانون الى تحرير هذا القطاع عن طريق فتح أبواب الاستثمار للمتعاملين الخواص.

وجد تزايد مؤسسات النقل المصغرة إطارا سياسيا محفزا، المتمثل في سياسة تشغيل الشباب التي كان لها أثر مهم في تطور هذا القطاع ابتداء من سنة 1998م لكن عدم توفر الشروط المهنية والاحترافية في هؤلاء المستثمرين انعكس سلبا على نوعية الخدمة، هذا ما جعل الدولة تعتمد على نقابات الناقلين في تسيير هذا القطاع على مستوى المحطات بإدخال بعض التنظيمات، أهمها احترام السلسلة الدورية في عملية الركوب³⁸.

2- أسباب تراجع القطاع العام:

يعتبر الطلب الكبير على النقل وإفلاس المؤسسات العمومية وعدم قدرتها على المواصلة ونقص مردودية الحافلات بسبب قدمها من بين أهم الأسباب التي أدت بالدولة للجوء إلى القطاع الخاص لتغطيته. وهذا بعد العجز الكبير الذي عرفه القطاع العام خاصة بعد النمو السكاني الكبير الذي عرفته معظم ولايات الجزائر عامة ومدينة وهران خاصة، وهذا بظهور مجتمعات سكانية جديدة، الشيء الذي

أدى إلى زيادة الطلب على وسائل النقل، حيث هناك عوامل أخرى ساعدت على تراجع القطاع العام كالدعم الذي عرفه الشباب من خلال حصولهم على المركبات من طرف الوكالة الوطنية لدعم تشغيل الشباب، واستثمار بعض الخواص في هذا القطاع.

3- تطور قطاع النقل بعد انفتاحه أمام الخواص:

إن أهم شيء ميز القطاع خلال العشرية الماضية هو تدفق حظيرة معتبرة من الحافلات وسيارات الأجرة بفضل السياسة المنتهجة من طرف الدولة وهو فتح الاستثمار أمام الخواص في القطاع الشيء الذي قابله استثمار خاص وقوي وتراجع القطاع العام وأصبح ينافس قطاع الدولة على خطوط السير الهامة بعدما كان من قبل يغطي خطوط هامشية لا تقوم بخدمتها الحافلات التابعة لمؤسسات النقل العمومية، وبعد صدور القانون المتعلق بفتح الاستثمار أمام الخواص، عرف هذا القطاع تطوراً ملحوظاً أين أصبح القطاع العام يتلاشى تدريجياً إلى أن حل محله القطاع الخاص.

4- شبكة الطرق بمدينة وهران:

تؤدي شبكة الطرق دوراً أساسياً في جعل النقل يؤدي مهامه على أحسن وجه لتسهيل حركة الأشخاص ودعم النشاط الاقتصادي لذا فإن الهيئات الحضرية تولي اهتماماً بها، لأنه لا يمكن للمدينة أن تؤدي وظائفها إلا بتوفر شبكة طرق جيدة التعبيد.

وبالنسبة لولاية وهران فإن شبكة الطرقات بها تمتاز بحركة مرور كثيفة ومتنوعة على المستوى المحلي والإقليمي، وهذا راجع أساساً إلى موقعها الاستراتيجي وملتقى العديد من الطرق ولقد تطورت على العموم المسافة التي تغطيها الشبكة حيث نجد الطرق الوطنية تمثل 238,708 كلم والطرق الولائية تمثل 641,973 كلم أما الطرق البلدية تمثل 292,55 كلم وهذا حسب مديرية الأشغال العمومية لمدينة وهران وهذا حسب إحصاءات 2018م.

ومن هنا سننظر إلى دراسة شبكة الطرق بالنسبة للضواحي الشرقية لمدينة وهران وكثافة السكان بالنسبة لهذه الطرق.

- كثافة الطرق بالنسبة للسكان: تبقى هذه الكثافة متغير من بلدية إلى أخرى حسب طول الشبكة وعدد سكان البلدية، وتتراوح بين (2-8) كلم/1000 ساكن هذه الوضعية لا تعكس بالضرورة كثافة الطرق في

الفصل الثاني: واقع النقل الجماعي بين مدينة وهران وضواحيها الشرقية

هذه البلديات، ولكن تفسر أكثر بنفس عدد السكان في المناطق والبلديات الهامشية للولاية مقارنة بالمنطقة الديناميكية.

وهي تحسب بالصيغة الرياضية التالية: كثافة الطرق = (طول الطريق / عدد السكان) 1000 نستخلص ما يلي:

بالنسبة لبلدية وهران تبلغ كثافة الطرق بالنسبة للسكان حوالي 0,04 كم 1000 / ساكن، أي نصيب 1000 ساكن من سكان بلدية وهران من مجموع الطرق الولائية والبلدية المارة بترابها هو 0,04 كم (انظر الجدول رقم 2)، وهي كثافة مرتفعة جدا مقارنة بباقي البلديات وتعكس هذه الكثافة ارتفاع عدد السكان. بالنسبة لبلديات: حاسي بونيف، أرزيو، بطيو، حاسي مفسوخ وعين البية تتراوح كثافة الطرق بالنسبة للسكان بين (0,40 - 0,66 - 0,96 - 0,80 - 0,81) /كم 1000 ساكن، تعود قيم هذه الكثافة إلى الحجم السكاني الكبير جدا (مقارنة بباقي بلديات الولاية) وطول الشبكة المتوسط.

فيما تمثل بلديات: قديل، واد تليلات، مرسى الحجاج وبن فريحة قيم للكثافة تتراوح بين (1,01 - 1,40 - 1,61 - 1,82) /كم 1000 ساكن حيث تمثل هذه البلديات المستوى الثاني بعد المستوى الأول المتمثل في بلديات المنطقة الديناميكية حيث يتراوح عدد سكان البلديات السابقة (19094 و 103787) إضافة إلى طول شبكة الطرق المعبر.

قيم كثافة الطرق بالنسبة للسكان (2,33 - 3,19 - 4,15) والممثلة في كل من البلديات التالية حاسي بن عقبة، بوفاطيس وطفراوي وتمثل أقل عدد للسكان وطول أكبر للشبكة. الجدول رقم 2: طول الطرق وكثافتها بالنسبة لسكان الضواحي الشرقية:

كثافة الطرق بالنسبة للسكان (كم/1000 ساكن)	طول الطريق (كم ²)			بلدية
	طرق بلدية	طرق ولائية	طرق وطنية	
0,04	23,3	7,2	26,194	وهران
1,01	7,6	41,078	8,75	قديل

الفصل الثاني: واقع النقل الجماعي بين مدينة وهران وضواحيها الشرقية

أزيو	6	53,471	15,7	0,66
بطيوة	7,980	8,224	12,5	0,96
حاسي بونيف		25,43	8	0,40
حاسي بن عقبة	6,75	29	14,8	2,33
بن فريحة	7,84	44,557	16,4	1,82
بوفاطيس	19,55	25,948	17,7	3,19
واد تليلات	17,05	26,24	10,1	1,40
ظفراوي	11,63	51,505	6,7	4,15
سيدي بن بيقى			3,2	0,32
مرسى الحجاج	5,462	10	15,7	1,61
عين البية	16,01	21,07	10,3	0,81
حاسي مفسوخ	3	9,056	6,4	0,80
زهانة	19,50	11	43,20	4,90

المصدر: مديرية الأشغال العمومية 2018 + معالجة الطالبين.

الاستنتاج:

ومن خلال هذا التحليل نستخلص أن سكان الضواحي الشرقية يتوزع حول أهم محاور الشبكة خاصة بلديات التجمع الحضري، مع كثافة طرق مرتفعة، رغم ان العلاقة الارتباطية معتبرة لكنها تدل على أن محاور الطرق المهمة تعتبر عاملا جاذبا لاستقرار السكان وتركزهم.

5-العقد:

ترتبط شبكة الطرقات بمدينة وهران ارتباطا وثيقا فيما بينها، مشكلة عقد مهمة منها عقد كبيرة تتمثل في عقدة الباهية، وعقدة حي الصباح، وعقد بيبينيار، حيث هذه العقد تلعب دور مهما وكبير في عمليات تسيير وتنظيم حركة المرور في المجمع الحضري.

6-استغلال شبكة خطوط النقل الحضري الجماعي بمدينة وهران:

ميدانيا يتم استغلال الخطوط من طرف الناقلين ويشرف على تنظيم الانطلاق من المحطة الحضرية شخص يعينه الناقلون يدعونه بالمندوب (Le délégué) يتسم بالنزاهة والعدل والأخلاق الحميدة، دون أن يكون خاضع لأي معايير قانونية أو تقنية ويتقاضى أتعابه من طرف الناقلين لقاء خدماته المتمثلة في تشريع قواعد وشروط العمل وتنفيذ العقوبات في حق كل ناقل يخالفها، يتواجد هذا المندوب بساعته وصفارته على مستوى كل محطة، وإضافة إلى التنظيم، يقوم بإعداد تقارير يجمعها مندوب رئيسي يشرف على بقية المندوبين، والتي يقدمها بدوره إلى مديرية النقل لتتخذ الإجراءات المناسبة وفق صلاحيتها نظر لكون جميع الخطوط تعمل، والتنظيم يشرف عليه ممثل بالتنسيق مع مصالح مديرية النقل فإنه يبدو للوهلة الأولى أن استغلال هذه الخطوط يسير على أحسن ما يرام وعلى أكمل وجه غير أن تحليل نوعية هذا التنظيم وملاحظة ما يجري بعد خروج الحافلة من المحطة يكشف عن حقائق مثيرة للدهشة³⁹.

7-دراسة العرض على مستوى كل خط في شبكة النقل الحالية:

إن شبكة النقل الحضري الجماعي (الحافلات، سيارات الأجرة) بين مدينة وهران وضواحيها الشرقية تختلف من حيث المنشأ والطول وعدد الناقلين وعدد المركبات وطاقة الاستيعاب. وإتمام دراستها الكمية لا بد من دراسة العرض على مستوى كل خط.

7-1ارتفاع عدد الناقلين كلما ازداد طول المسارات:

-حسب احصاءات سنة 2004:

إن الخطوط الأكثر استغلالا هي كل من خط (وهران-بوفاطيس، وهران-حاسي بونيف، وهران-أرزويو) في سنة 2004، هذا لوجود عدد كبير جدا من الناقلين (انظر الجدول رقم3)، اما الطاقة الاستيعابية هي

³⁹ نقاش نجا، مذكرة تدخل ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر، بعنوان: النقل الحضري الجماعي: تقييم كمي ونوعي-دراسة حالة مدينة باتنة-كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، تخصص اقتصاد النقل والإمداد، جامعة باتنة، سنة 2011، ص94.

الفصل الثاني: واقع النقل الجماعي بين مدينة وهران وضواحيها الشرقية

الآخري كبيرة جدا حيث قدرت ما بين 2763 مقعد و 1518 مقعد، وهذا يفسر بالطلب المتزايد على هذه الخطوط ومدى حركيتها والعدد الكبير والمتزايد لعدد المنتقلين عبر هذه الخطوط. اما في كل من خط (وهران-قديل، وهران-بطيوة، وهران-واد تليلات، وهران-حاسي بن عقبة) حيث قدر عدد الناقلين بنسبة متوسطة، وبطاقة استيعابية وصلت إلى 831 مقعد، وهذا يدل على ان لكل خط حركة ذهاب واياب متزايدة وتتغير حسب حاجيات المنتقلين.

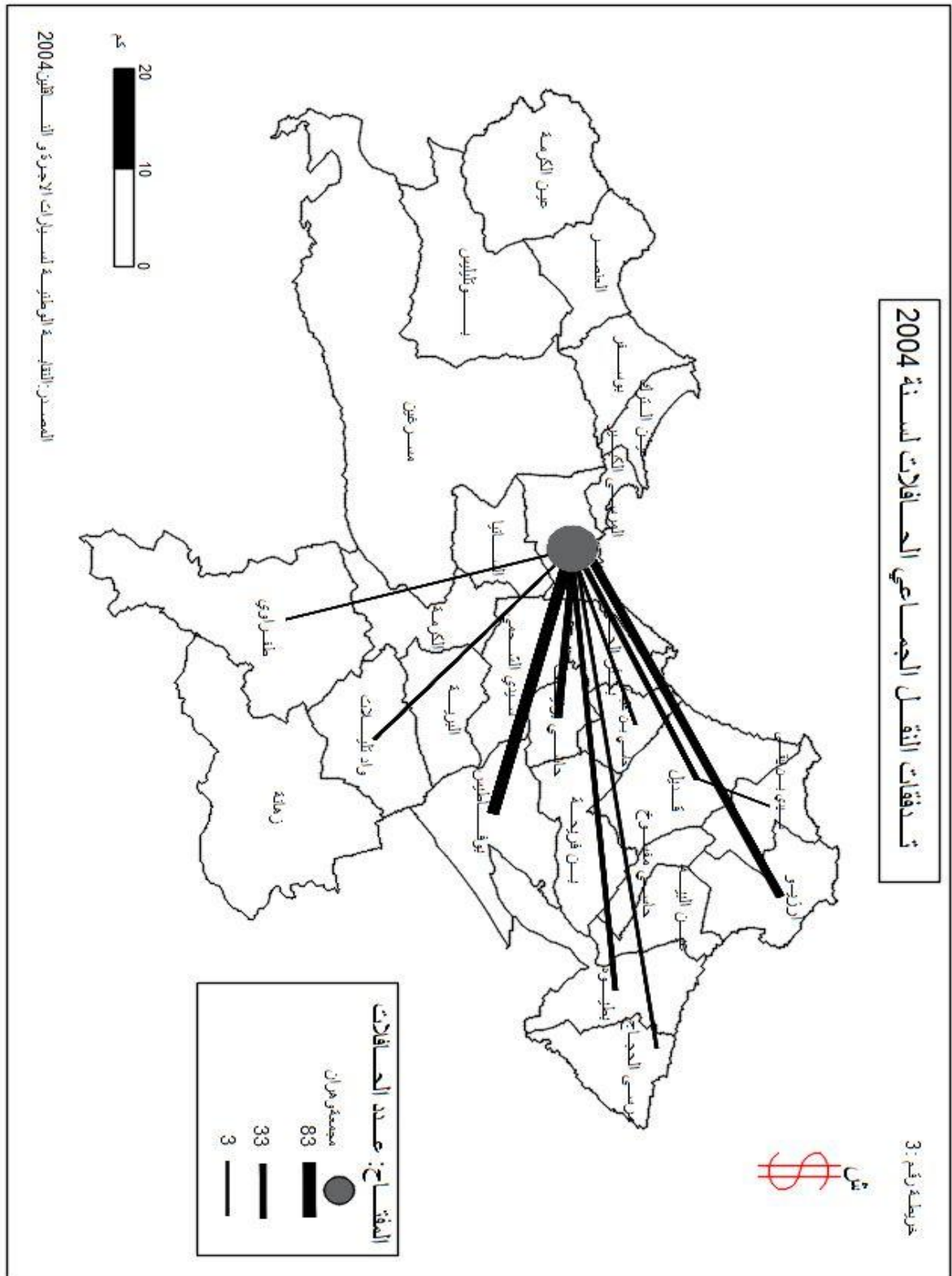
وفيما يخص الخطوط التالية (وهران-طفراوي، وهران-سيدي بن بيقى، وهران مرسى الحجاج) عدد الناقلين بها ضعيف، وبطاقة استيعابية قدرت بأكثر من 55 مقعد، وهذا كله راجع لنقص عدد المنتقلين ولوجود عدة امكانيات للتنقل. (انظر الجدول 3 والخريطة 2)

الجدول رقم 3: عدد الناقلين وتردداتهم لكل خط سنة 2004.

نقطة الانطلاق	نقطة الوصول	عدد الناقلين	عدد الحافلات	عدد المقاعد	عدد الترددات	طول الخط كلم ²
محطة الحمري	قديل	33	33	831	10	24
محطة الحمري	أرزيو	60	77	2763	8	44
محطة الحمري	بطيوة	17	21	648	8	48
محطة الحمري	مرسى الحجاج	1	5	190	8	53
محطة ايسطو	حاسي بن عقبة	12	12	275	10	26
محطة ايسطو	حاسي بونيف	75	75	1350	8	12
محطة ايسطو	بوفاطيس	81	83	1518	8	22
محطة كاستور	واد تليلات	16	16	447	8	32
محطة كاستور	طفراوي	3	3	97	8	25
محطة قديل	سيدي بن بيقى	3	3	55	6	7

المصدر: النقابة الوطنية لسيارات الأجرة والناقلين لسنة 2004.

الفصل الثاني: واقع النقل الجماعي بين مدينة وهران وضواحيها الشرقية



الفصل الثاني: واقع النقل الجماعي بين مدينة وهران وضواحيها الشرقية

الاستنتاج: من خلال المعطيات والخريطة تبين لنا عدد الناقلين يزداد حسب طول المسار مثل بوظايس، أرزيو وحسيان الطوال لأن الحافلات بها تمر على عدد كبير من البلديات فيكون الطلب متزايد على الحافلات ومنه زيادة عدد الناقلين.

كما ينقص عدد الناقلين في البلديات الريفية والهامشية مثل سيدي بن ييقى، طفراوي ومرسى الحجاج وهذا لبعدها ولنقص الاتصال بالمدينة الأم.

من المفروض أن يكون عدد الناقلين كبير بالنسبة للبلديات القريبة وليس العكس.

-حسب احصاءات سنة 2019:

أن خط وهران-أرزيو: هو الخط الذي يستغله أكبر عدد من الناقلين ب 95 ناقل وبطاقة استيعابية تقدر ب: 4380 مقعد وهذا العدد الكبير من الناقلين يفسره الطلب الكبير على الخط وهذا لوجود العديد من الشركات والمصانع بالمنطقة ومدى اشعاع تأثيرها الواسع.

والخط الثاني من حيث الترتيب حسب عدد الناقلين وعدد الحافلات التي تعمل على مستوى الخط فهو الخط: (وهران-قديل) ب: عدد ناقلين يقدر ب: 68 ناقل وعدد الحافلات: 87 حافلة وبطاقة استيعاب تقدر ب: 2599 مقعد ويعرف هذا الخط حركية متزايدة.

أما الخط الثالث من حيث الترتيب: فهو الخط: (وهران-حاسي بونيف وحاسي بن عقبة) بعدد حافلات يقدر ب: 80 حافلة وبقدرة استيعاب تقدر ب: 2240 مقعد وهذا لكون هذا الخط مهم لقرب المسافة ولتبعية هاتين البلديتين لمدينة وهران والتأثير الكبير عليهما.

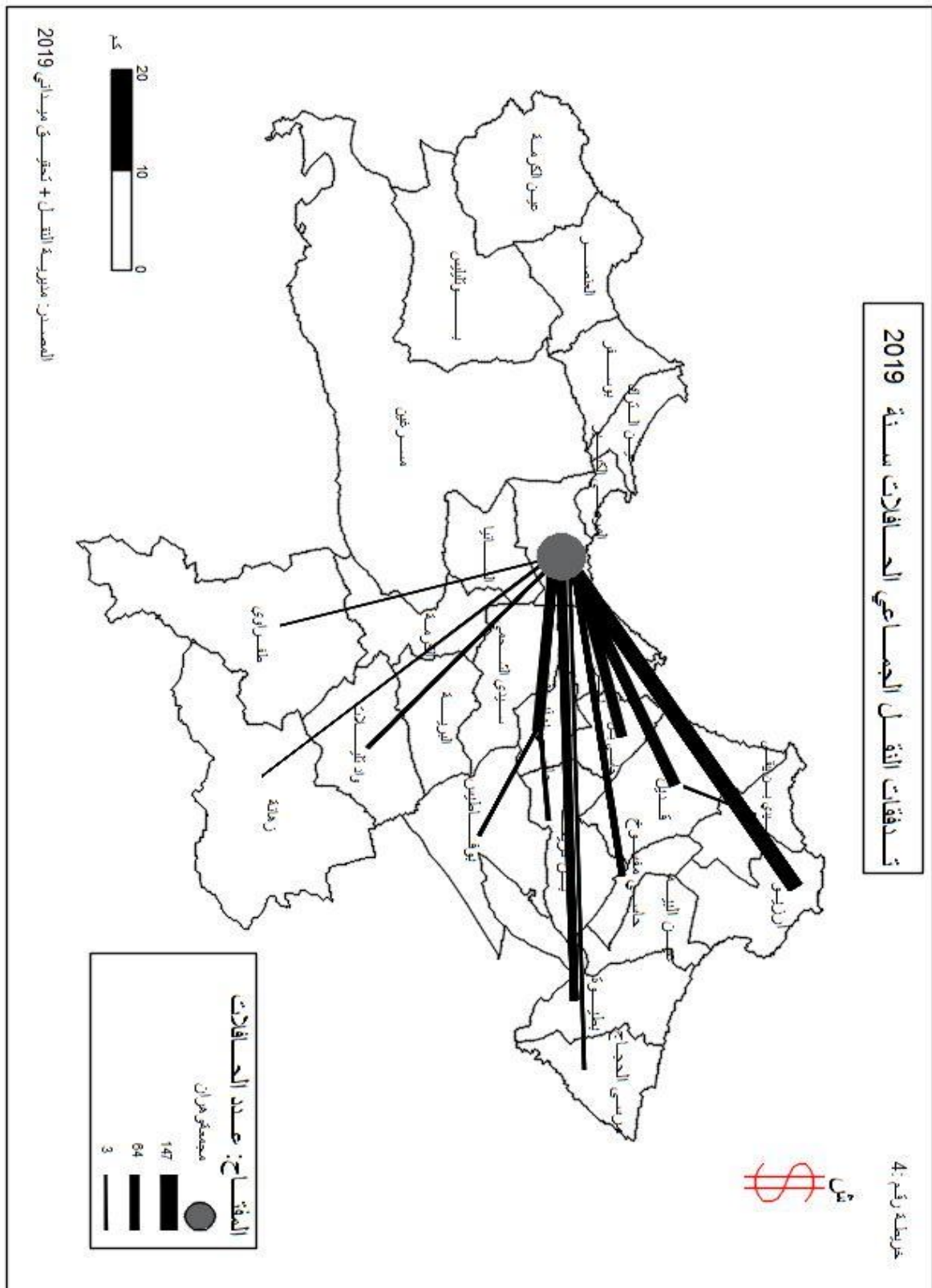
أما بالنسبة للخط (وهران- طفراوي) والذي هو في المرتبة الأخيرة بعدد حافلات يقدر ب: 3 حافلات ومتعامل واحد وبطاقة استيعاب تقدر ب: 96 مقعد وهذا راجع لعدم الاهتمام بهذا الخط وتهميشه ولوجود عدة اختيارات وطرق للوصول الى هاته المنطقة.

الفصل الثاني: واقع النقل الجماعي بين مدينة وهران وضواحيها الشرقية

الجدول رقم 4: عدد الناقلين وتردداتهم لكل خط سنة 2019 (الحافلة).

نقطة الانطلاق وهران	نقطة الوصول ضواحي	عدد الناقلين	عدد الحافلات	عدد المقاعد	عدد الترددات	طول الخط كلم ²
محطة المرشد	محطة قديل	68	87	2599	3	24
وهران	محطة أرزيو	95	147	4380	3	44
النقطة الدائرية بجي الصباح وهران	حسيان الطوال+ بن فريجة	الخط المنتظم وهران/بوفاطيس سيدي بن بيقى يضمن النقل لهاته البلدية.				
	حاسي بونيف +حاسي بن عقبة	80	80	2240	7	12
						26
محطة حي ايسطو وهران	محطة بطيوة	45	64	1928	3	48
المحطة البرية الباوية وهران	محطة وادي تليلات	29	32	896	2,5	32
	محطة طفراوي	1	3	96	5	25
	محطة زهانة	11	11	308	2,5	
محطة قديل	حاسي مفسوخ	26	45	870	8	
محطة بطيوة	مرسى الحاج	6	10	280	6	53
محطة قديل	سيدي بن بيقى	7	7	126	4	7
محطة حاسي بونيف	بوفاطيس	18	23	556	6	22

المصدر: مديرية النقل+ تحقيق ميداني 2019.



الفصل الثاني: واقع النقل الجماعي بين مدينة وهران وضواحيها الشرقية

الاستنتاج: إن عدد الناقلين يزداد حسب ديناميكية كل بلدية كأرزيو، قديل وحاسي بونيف. وجود عدة امكانيات للمتقلين في استعمال الخطوط لأن هناك نوع من الترابط بين البلديات وهذا لوجود شبكة طرق كثيفة، كما ان كثافة التدفقات تختلف حسب أهمية المحاور الطرقية بحيث انه كلما كان المحور نشط كانت هذه الأخيرة، وكلما قلت الكثافة تنقص التدفقات.

7-2 عدد الناقلين وتردداتهم لسيارات الأجرة:

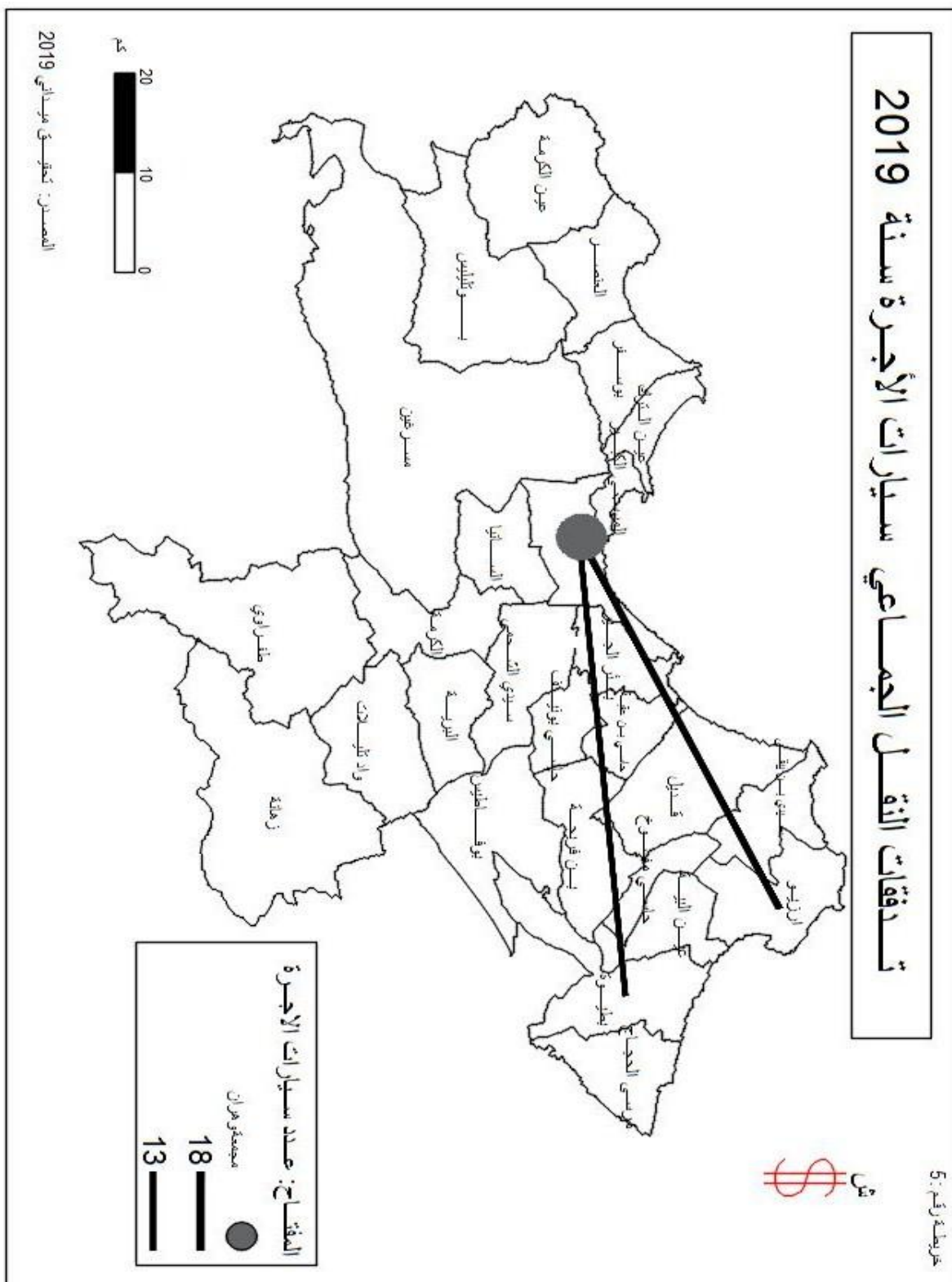
الخط وهران-أرزيو هو الذي به عدد سيارات الأجرة كبير حيث تقدر ب 18 سيارة وبطاقة استيعابية قدرة ب 72 مقعد، وهذا راجع لنقص عدد مستعملي سيارات الأجرة ولأنه يتم استعمالها في أوقات نقص الحافلات.

أما الخط وهران - بطيوه يستغل عدد من سيارات الأجرة تقدر ب:13 سيارة وبطاقة استيعابية تقدر ب: 52 مقعد، وهذا يفسر عدم استخدام المتقلين لهذه الوسيلة وكذلك لوجود سيارات النقل غير القانوني. وهذا ما تظهره الخريطة رقم 4 والجدول رقم 5.

الجدول رقم 5: عدد الناقلين وتردداتهم لكل خط سنة 2019 (سيارة الأجرة).

نقطة الانطلاق	نقطة الوصول	عدد الناقلين	عدد السيارات	عدد المقاعد	عدد الترددات	طول الخط كلم ²
ساحة حي	محطة أرزيو	18	18	72	2,5	44
أشلام	محطة بطيوه	13	13	52	2	48

المصدر: تحقيق ميداني 2019.



الاستنتاج:

ان استخدام سيارة الأجرة يكون في أغلب الحالات في المساء. يعود سبب عدم وجود نقل بسيارات الأجرة للبلديات الأخرى الى وجود بدائل أخرى للنقل (النقل غير الرسمي) وكذلك قرب بعض هذه البلديات.

المبحث الثاني: نتائج الدراسة الميدانية.

1- الخطوات الأساسية في تنفيذ الاستبيان:

تمثل الدراسة النوعية للنقل الجماعي بين مدينة وهران وضواحيها الشرقية محورا أساسيا للموضوع، هدفها تشخيص الوضعية الحالية والكشف عن المشكلات والنقائص التي يعاني منها النقل الجماعي عموما وقد استخدم الاستبيان للحصول على معلومات وبيانات كمية تفي بتحقيق هذا الغرض وفقا لخطوات ثلاث:

- تحضير الاستبيان بإعداد استمارة الأسئلة والحصول على العدد الكافي منها، تحديد مدته واختيار العينة.

- تنفيذ الاستبيان بالشروع في ملأ الاستمارات حسب طريقة العمل المحددة مسبقا.

- معالجة البيانات وتعميم النتائج.

- مرحلة تحضير الاستبيان: تم إدراج 23 سؤال في استمارة الحافلة و20 سؤال في استمارة سيارة الأجرة تدور في مجملها حول خصائص العينة، نوعية الخدمة وكيفية تنقل الأفراد بين وهران والضواحي الشرقية، بعد تصميم الاستمارة تم إعداد 240 نسخة خاصة بالحافلة و40 نسخة خاصة بسيارة الأجرة بغرض توزيعها على أفراد العينة على مستوى مجموعة من المحطات تم اختيارها بكيفية التالية:

- اختيار أفراد العينة : تم اختيار المستجوبين من فئة المنتقلين بالنقل الجماعي ممن يمثلون المجتمع المدروس.

- اختيار الخطوط: تمت الدراسة في المحطات وتم اختيارها استنادا إلى منطقة الدراسة وقد شملت 6 محطات خاصة بالحافلات وهي محطة حي إيسطو، محطة المرشد، محطة الباهية، محطة النقطة الدائرية بحي الصباح، محطة قديل ومحطة حاسي بونيف. ومحطة خاصة بسيارة الأجرة وهي محطة حي أشلام.

- تحديد فترة تنفيذ الاستبيان: يعتبر تحديد فترة الاستبيان أمر بالغ الأهمية لأن الطلب على النقل يتقلب عبر الزمن وتكون هذه التقلبات يومية وأسبوعية وموسمية تؤثر في حجم الحركة ونوعية الأشخاص الراغبين في التنقل.

- مرحلة تنفيذ الاستبيان: تمكنا من ملء كل الاستمارات بالخروج وكل يوم في فترات مختلفة من اليوم إلى محطات مختلفة.

- معالجة البيانات وتعميم النتائج المتحصل عليها من الاستبيان: تتم محاولة التقييم النوعي لخدمات النقل الجماعي الحضري أي النقل بواسطة الحافلات وسيارات الأجرة من خلال المعلومات المستقاة من أفراد العينة والتي إذا كان الحصول عليها قد استوجب طرح العديد من الأسئلة فإن تحليلها يقتضي تبويبها واستعمال النسب الكلية نظرا لأن الدراسة تخص النقل بين مدينة وهران وضواحيها وليس خط واحد بعينه. كما أن نتائج التحقيقات الميدانية أو على الأقل توضيح بعض ملامح قطاع النقل من وجهة نظر المعنيين بخدمات النقل الجماعي في محيط وهران ونلخص هذه الأفكار فيما يلي:

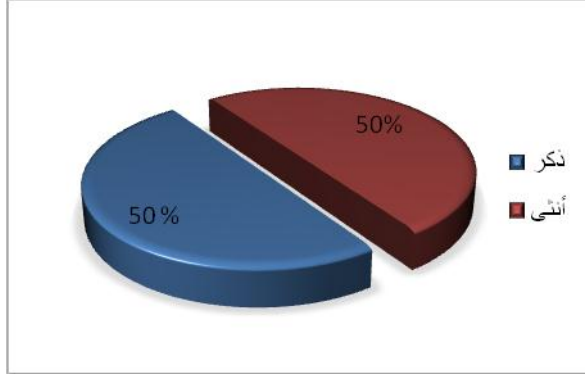
أولا: تحليل استمارة النقل الجماعي (الحافلة):

المحور الأول: معلومات شخصية

1-الجنس: يستقطب النقل بواسطة الحافلات كلا من عنصر الرجال والنساء وهذا بنسب متساوية حسب نتائج التحقيقات الميدانية تفسر هذه النسب بأن التنقلات لا تقتصر فقط على جنس معين سواء ذكور أو إناث إنما على الاثنين، فكلاهما يساهم في بناء المجتمع من عمل، دراسة في الجامعات، مراكز التكوين المهني، ويعود ذلك للتغير الحاصل في المجتمع الجزائري على عكس ما كان في السابق حيث أن فئة الإناث تقاسمت المسؤولية مع الذكور. والنتائج موضح في الجدول والشكل المواليين:

الفصل الثاني: واقع النقل الجماعي بين مدينة وهران وضواحيها الشرقية

الشكل رقم 1: جنس المنتقلين بالحافلة.



الجدول رقم 6: جنس المنتقلين بالحافلة.

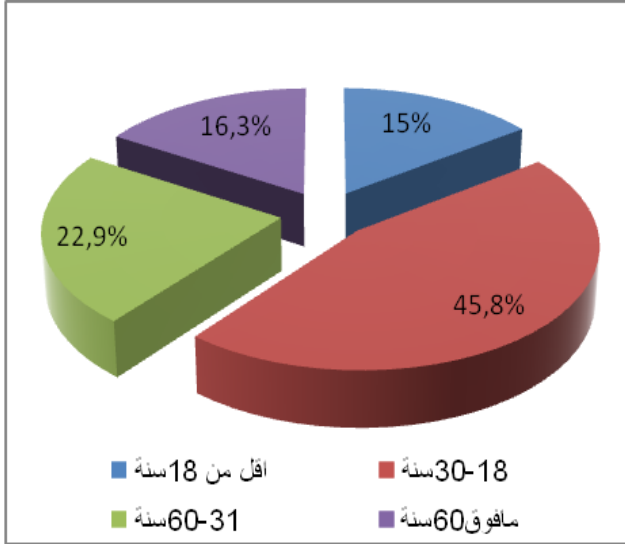
الجنس	التكرار	النسبة %
ذكر	120	50
أنثى	120	50
المجموع	240	100

المصدر: تحقيق ميداني سنة 2019.

2- التركيب العمري: تبين من نتائج الاستبيان أن النسبة الأكبر تعود إلى فئة الشباب أي الفئتين 18-30 سنة و 31_60 سنة ذلك أن طبيعة المجتمع الجزائري شاب والتي تتصف أنها الفئة الأكثر تنقلا واستخداما للحافلة لأن لها القدرة على العمل وبالتالي كثيرة الحركة. أما بالنسبة للفئة أقل من 18 سنة فتبين أقلية استخدامهم للحافلة ذلك أن مقر سكنهم يقع بالقرب من المراكز التجارية والخدمية والتعليمية، في حين أن الفئة الأكثر من 60 سنة، أقل استخداما للحافلة إلا لأغراض ضرورية ذلك لأنهم متقاعدين ولا يميلون إلى التنقل إلا لغرض التنزه والتسوق أو زيارة الطبيب.

الفصل الثاني: واقع النقل الجماعي بين مدينة وهران وضواحيها الشرقية

الشكل رقم 2: التركيب العمري للمتقلين بالحافلة.



الجدول رقم 7: التركيب العمري للمتقلين بالحافلة.

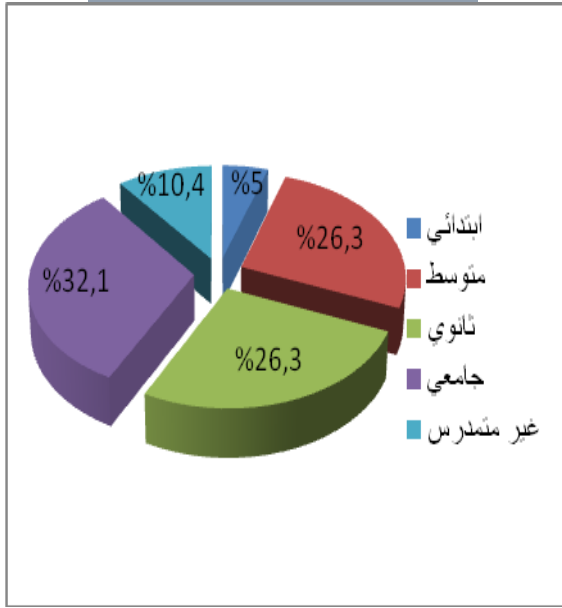
النسبة %	التكرار	السن
15	36	أقل من 18 سنة
45,8	110	18-30 سنة
22,9	55	31-60 سنة
16,3	39	ما فوق 60 سنة
100	240	المجموع

المصدر: تحقيق ميداني سنة 2019.

3- المستوى التعليمي: لقد شكل الجامعيون نسبة 32,1% أما الذين لديهم مستوى ثانوي ومتوسط بنسبة 26,3% وفيما يخص المستوى الابتدائي فكان بنسبة قليلة والتي تمثلت ب 5% الأمر الذي يعكس مستوى الآراء مع وجهة نظر الفئة المتبقية وهي الفئة غير المتعلمة بنسبة 10,4%. يشير تمركز أفراد العينة في فئة المستوى الجامعي إلى كفاءة أفراد العينة وفهم موضوع الدراسة والتعامل مع الأسئلة بشكل صحيح والنتائج المحصل عليها مبيّنة في الجدول والشكل كآلاتي

الفصل الثاني: واقع النقل الجماعي بين مدينة وهران وضواحيها الشرقية

الشكل رقم 3: المستوى التعليمي للمتقلين بالحافلة.



الجدول رقم 8: المستوى التعليمي للمتقلين بالحافلة.

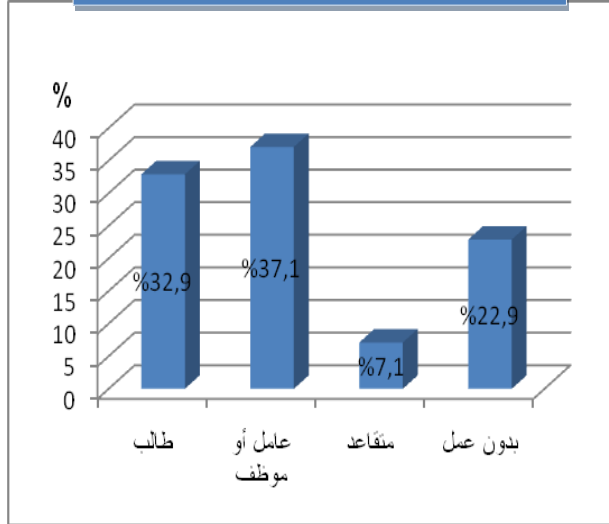
المستوى التعليمي	التكرار	النسبة %
ابتدائي	12	5%
متوسط	63	26,3%
ثانوي	63	26,3%
جامعي	77	32,1%
غير متدرس	25	10,4%
المجموع	240	100%

المصدر: تحقيق ميداني سنة 2019.

4- المهنة: من نتائج الفرز المتعلقة بالاستمارة يأتي في المرتبة الأولى للمتقلين من صنف موظف، حيث تقدر نسبتهم بـ 37,1% من إجمالي المتقلين المستجوبين، ثم فئة الطلبة بنسبة 32,9% وهي مرتفعة نوعا ما تليها فئة العاطلين عن العمل بنسبة متوسطة تقدر بـ 22,9%. أما فئة المتقاعدين 7,9% وهي نسبة ضعيفة. إن الموظفون هم الفئة الأكثر استخداما للحافلة كونهم مرتبطين بمواعيد محددة يوميا، أي بصفة مستمرة ودائمة وهذا لعدة أسباب أولها المسافة المقطوعة كبيرة، ثانيها غياب سيارات أحيانا وإن وجدت تكون بمعدل صغير ولأن الحافلة تعتبر الوسيلة المناسبة لهم بمعدل كبير من ناحية الوقت، وكذلك الأمر بالنسبة للطلبة فبسبب بعد المسافة وعدم امتلاكهم لذلك يستخدمون الحافلة وبالنسبة لبقة النسبة وبقية الحالات من بطالين وحتى المتقاعدين، فهم قليلي التنقل وقد يستخدمون وسائل أخرى كالسيارة أو السير على الأقدام. وهذا مبين في الجدول والشكل:

الفصل الثاني: واقع النقل الجماعي بين مدينة وهران وضواحيها الشرقية

الشكل رقم 4: مهنة المتنقلين بالحافلة.



الجدول رقم 9: مهنة المتنقلين بالحافلة.

المهنة	التكرار	النسبة %
طالب	79	32,9
عامل أو موظف	89	37,1
متقاعد	17	7,1
بدون عمل	55	22,9
المجموع	240	100

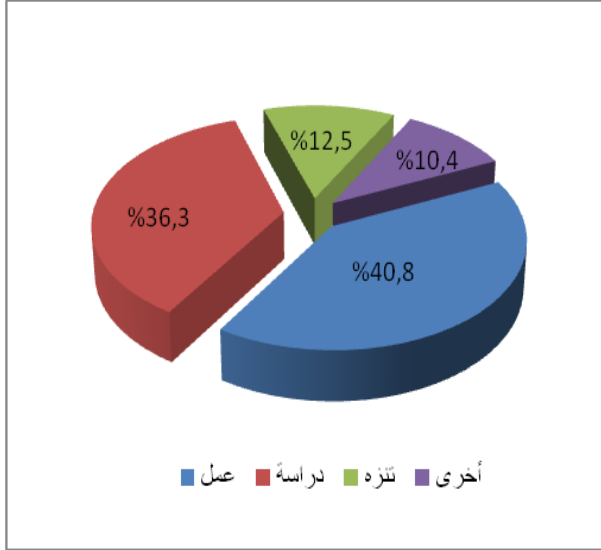
المصدر: تحقيق ميداني سنة 2019.

المحور الثاني: طبيعة التنقلات.

1- غرض التنقل: أوضحت نتائج الفرز أن الغرض الرئيسي للتنقل بالحافلة بين وهران و ضواحيها الشرقية هو العمل بنسبة 40,8% ثم الدراسة بنسبة 36,3% لأنهما الأكثر أهمية بالنسبة للمتقلين فمعظم الضواحي الشرقية لوهران تتواجد بها المناطق الصناعية والتي تفتقر لمختلف المرافق والتجهيزات كما يجدر بنا الإشارة إلى وجود الجامعات بمدينة وهران كما يعتبر التنقل بغرض العمل ضروريا، وقد طالب العديد من مستعملي الحافلات المستجوبين تخصيص نقل للعمال، ولكن بعض المؤسسات سواء الخاصة أو العمومية، ترمي بمسؤولية النقل على عاتق العامل والذي يضطر إلى التنقل على حسابه الخاص، فيما يجد بعض العمال أنفسهم مجبرين على استعمال وسيلة النقل الجماعي من إقامتهم إلى مركز الولاية ثم استعمال النقل الحضري داخل مدينة وهران للوصول إلى مقر عمله وهي عملية تعتبر مكلفة جدا خاصة بالنسبة للعامل البسيط، لذلك وجب على المؤسسات الخاصة والعمومية على سواء وضع وسائل نقل تحت تصرف العمال خاصة الذين يقطنون المناطق البعيدة. وبعدها التنزه بنسبة منخفضة 12,5% لأن يستعمل من طرف كبار السن أو البطالين وتليها قضايا أخرى بنسبة 10,4% كما هو موضح:

الفصل الثاني: واقع النقل الجماعي بين مدينة وهران وضواحيها الشرقية

الشكل رقم 5: غرض التنقل بالحافلة..



الجدول رقم 10: غرض التنقل بالحافلة.

غرض التنقل	التكرار	النسبة %
عمل	98	40,8
دراسة	87	36,3
تنزه	30	12,5
أخرى	25	10,4
المجموع	240	100

المصدر: تحقيق ميداني سنة 2019.

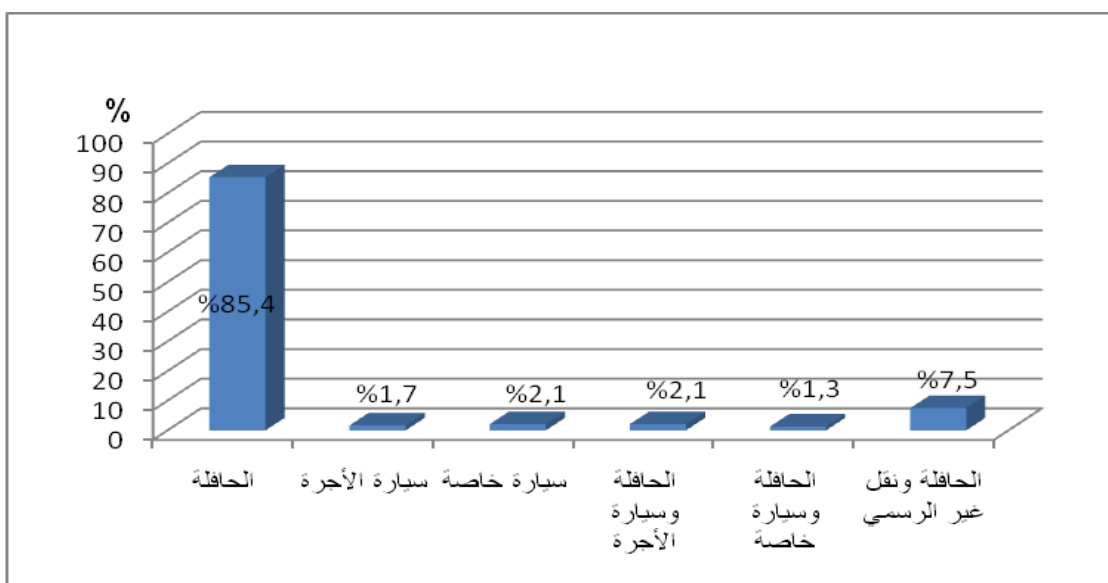
2- الوسيلة الأكثر استعمالا: يتبين لنا من خلال النتائج المحصل عليها من الاستبيان أن الوسيلة الأكثر استعمالا هي الحافلة بنسبة 85,4% وهذا يعني أنها الوسيلة الأكثر توفرا بالنسبة لغالبية الفئات وأنها ملائمة لمعظم التنقلات بالإضافة إلى أن المتققلين من خلالها لا يملكون سيارة أو عدم توفر الإمكانية الكافية لاستخدام بديل آخر للتنقل. في حين أن نسب استعمال الوسائل الأخرى كالسيارة الخاصة، سيارة الأجرة، نقل غير رسمي وأخرى هي نسب ضعيفة ومقاربة نوعا ما وأولئك هم الذين يستخدمون الحافلة بصورة غير منتظمة وفي الوقت نفسه لهم بديل آخر للتنقل كالسيارة، والنتائج موضحة كالآتي:

الفصل الثاني: واقع النقل الجماعي بين مدينة وهران وضواحيها الشرقية

الجدول رقم 11: الوسيلة الأكثر استعمالا للمتقلين بالحافلة.

النسبة %	التكرار	الوسيلة الأكثر استعمالا
85,4	205	الحافلة
1,7	4	سيارة الأجرة
2,1	5	سيارة خاصة
2,1	5	الحافلة وسيارة الأجرة
1,3	3	الحافلة وسيارة خاصة
7,5	18	الحافلة ونقل غير الرسمي
100	240	المجموع

الشكل رقم (6): : الوسيلة الأكثر استعمالا للمتقلين بالحافلة.

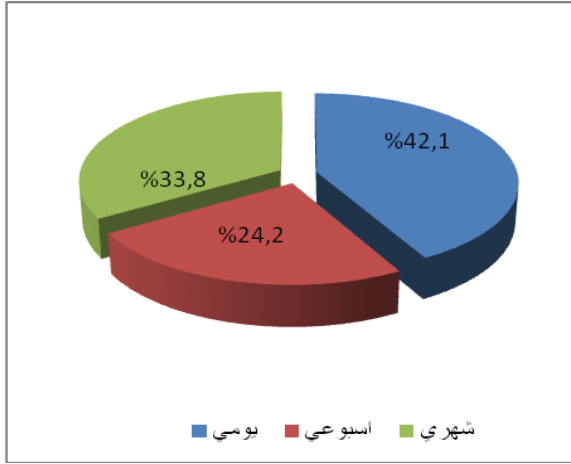


المصدر: تحقيق ميداني سنة 2019.

الفصل الثاني: واقع النقل الجماعي بين مدينة وهران وضواحيها الشرقية

3-1- استعمال الحافلة: من خلال مقارنة نتائج الترددات على الحافلة اليومية، الأسبوعية والشهرية، يتضح لنا ان المتنقلين يوميا على نظام النقل يشكلون 42,1% وهم مواظبون على استعمال النقل الحضري بسبب العمل أو الدراسة وبالتالي على النظام أن يراعي هذه الفئة وان يقدم لها التسهيلات والأولوية واحترام المواقيت وتقديم عرض هام في ساعات الذروة.

الشكل رقم 7: توزيع المتنقلين حسب استعمال الحافلة.



الجدول رقم 12: توزيع المتنقلين حسب استعمال الحافلة.

استعمال الحافلة	التكرار	النسبة %
يومي	101	42,1
اسبوعي	58	24,2
شهري	81	33,8
المجموع	240	100

المصدر: تحقيق ميداني سنة 2019.

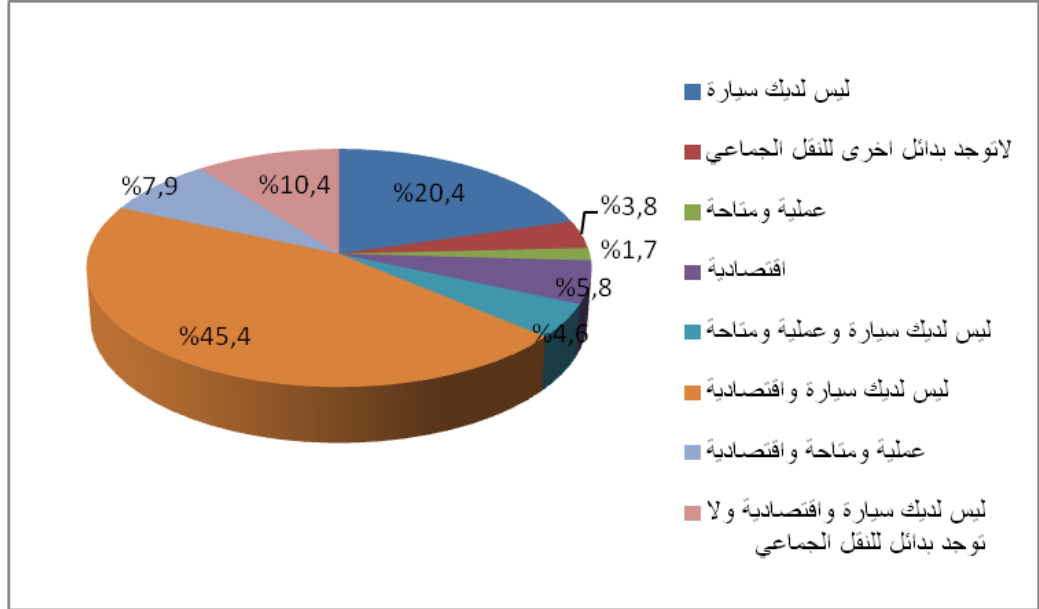
3-2- سبب استعمال الحافلة: من خلال الشكل نلاحظ أن السبب الرئيسي لاستعمال الحافلة هو عدم توفر سيارة خاصة حيث أن نسبة 45,4% من عينة الدراسة أرجعوا سبب استعمال الحافلة إلى عدم توفر السيارة خاصة ولأن الحافلة اقتصادية وبنسبة 20,4% لسبب الثاني وهو عدم توفر سيارة خاصة وبنسبة 10,4% لسبب الثالث وهو أن ليس لديه سيارة خاصة والحافلة اقتصادية ولعدم وجود بدائل أخرى للنقل الجماعي وبنسبة 7,9% لسبب الرابع وهو أن الحافلة عملية ومتاحة واقتصادية أما فيما يخص السبب الخامس فكان لان الحافلة اقتصادية بنسبة 5,8% (دليل على أن السعر مناسب) وآخر سبب لاستعمال الحافلة والذي انعدم في نظر المتنقلين هو لحماية البيئة وهذا ما يدل على قلة الوعي بأخطار الاستعمال المتزايد للسيارة الشخصية على البيئة. وهذا واضح من خلال الشكل والجدول

الفصل الثاني: واقع النقل الجماعي بين مدينة وهران وضواحيها الشرقية

الجدول رقم 13: أسباب استعمال المتقنين للحافلة.

النسبة %	التكرار	سبب استعمال الحافلة
20,4	49	ليس لديك سيارة
3,8	9	لا توجد بدائل اخرى للنقل الجماعي
1,7	4	عملية ومتاحة
5,8	14	اقتصادية
4,6	11	ليس لديك سيارة وعملية ومتاحة
45,4	109	ليس لديك سيارة واقتصادية
7,9	19	عملية ومتاحة واقتصادية
10,4	25	ليس لديك سيارة واقتصادية ولا توجد بدائل للنقل الجماعي
100	240	المجموع

الشكل رقم 8: أسباب استعمال المتنقلين للحافلة.

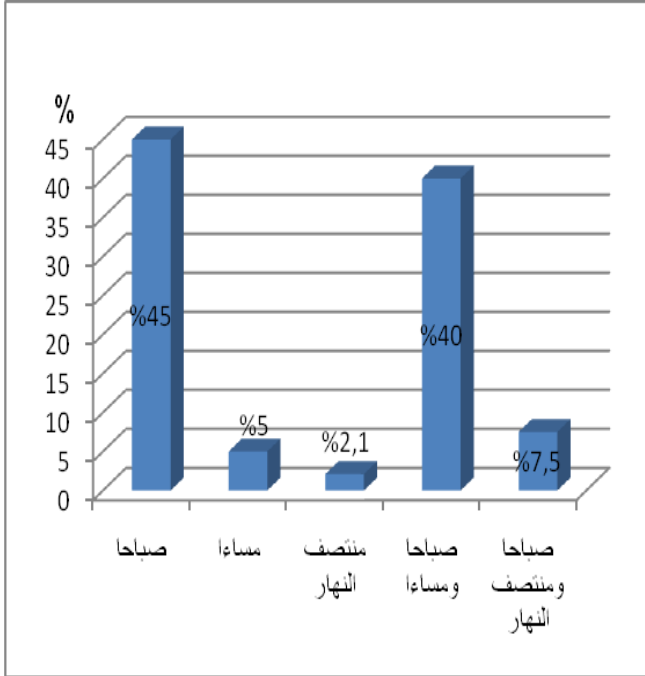


المصدر: تحقيق ميداني سنة 2019.

4- أوقات التنقل بالحافلة: تفسر هذه النتائج بأن أغلبية هذه الفئة ذات تنقلات منتظمة بين صباحا بنسبة 45,4% أو صباحا ومساءً بنسبة 40% وتترجم أنها تنقلات بغرضي دراسة وعمل، ومن جهة أخرى فمقر السكن في ضواحي المدينة أي ما يستدعي التنقل بواسطة الحافلة في الصباح لمزاولة النشاط و العودة بعدها في المساء إلى مقر السكن، في حين مستخدميها في فترة المساء، منتصف النهار، ليلا فيدل على استعجالهم وأنهم ليسوا من مستخدمي الحافلة بشكل متواصل واعتمادهم عليها، بالإضافة إلى قرب مقر الإقامة من مراكز الخدمات التي تجعله يقلل من التنقل بالحافلة و استعمال وسائل أخرى مثلا السير على الأقدام وحتى بالسيارات الخاصة وسيارات الأصدقاء.

الفصل الثاني: واقع النقل الجماعي بين مدينة وهران وضواحيها الشرقية

الشكل رقم 9: أوقات التنقل بالحافلة.



المصدر: تحقيق ميداني سنة 2019.

الجدول رقم 14: أوقات التنقل بالحافلة.

أوقات التنقل	التكرار	النسبة %
صباحا	109	45
مساء	12	5
منتصف النهار	5	2,1
صباحا ومساء	96	40
صباحا ومنتصف النهار	18	7,5
المجموع	240	100

5- مستوى خدمات النقل بالحافلة:

- 5-1- مدى ملائمة السعر:** يبين لنا هذا العنصر رضا المتقلين على تسعيرة النقل الجماعي المقدره بمبلغ من 20 دج إلى 50 دج دينار جزائري، وهو مبلغ مناسب للجميع. من خلال نتائج الإستمارة نلاحظ أن أغلب المتقلون يرون أن تسعيرة التنقل مناسبة وتقدر نسبتهم بـ 92,5% من مجمل أفراد العينة وهذا يعني أن النقل الجماعي بالحافلة بين مدينة وهران وضواحيها الشرقية يراعي كل الطبقات الإجتماعية. والنسبة المتبقية غير راضية بتسعيرة النقل نسبة ضعيفة جدا 7,5% وهي في الغالب فئة كبار السن.
- 5-2- نسبة امتلاك سيارة خاصة:** من خلال الشكل أعلاه يتضح أن أغلبية أفراد العينة لا يملكون سيارة شخصية حيث بلغت نسبة الذين لا يملكون سيارة شخصية 94,6% من أفراد العينة في المقابل بلغت نسبة الذين يملكون سيارة شخصية 5,4% من أفراد العينة.
- 5-3- تشجيع استخدام الحافلة:** تعود النسبة الأكبر 85% من أفراد العينة إلى الأشخاص الذين هم مستعدون لاستغناء عن سيارة شخصية في حال توفر النقل الجماعي فهم بذلك يشجعون استخدام الحافلة

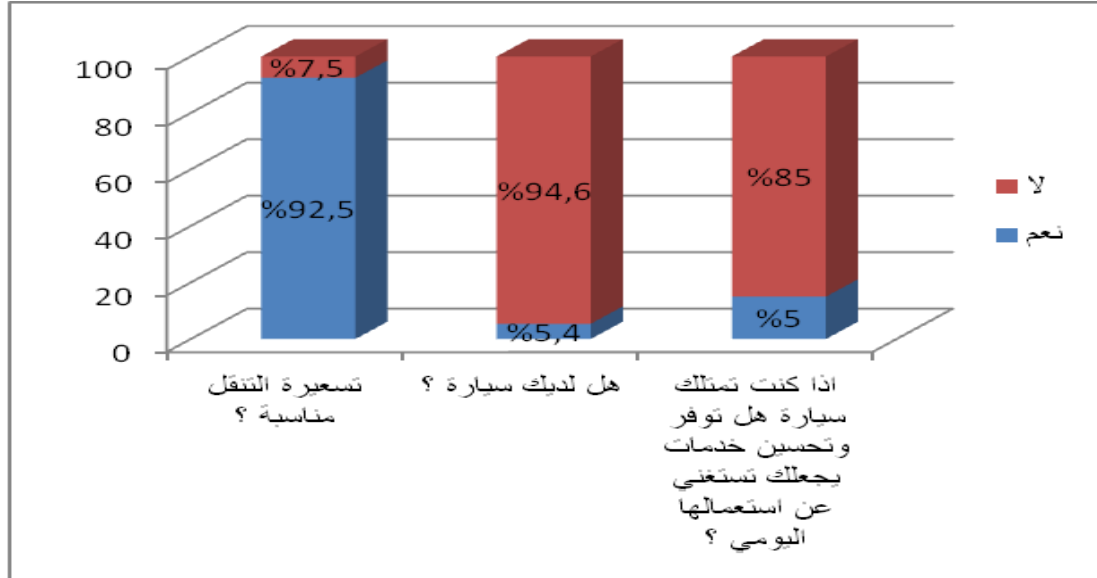
الفصل الثاني: واقع النقل الجماعي بين مدينة وهران وضواحيها الشرقية

لما فيه من ايجابيات لأنها ملائمة للجميع الفئات والأكثر انتشارا في المناطق الحضرية وكذلك تجنب للحوادث المرور، مما يدل على وعي الأفراد بالأضرار التي تسببها استخدام السيارة الشخصية داخل المدينة أما النسبة المتبقية 15% من أفراد العينة فكانت إجابتها ب: لا أي أنها لن تستغني عن السيارة ولو توفر نقل جماعي بمستوى خدمة جيد أي يجب استعمال أساليب أخرى غير توفير نقل ذو مستوى خدمة جيد لإقناع هذه الفئة. كل هذه المؤشرات موضحة في الجدول و الشكل كآلاتي:

الجدول رقم 10: مستوى خدمات النقل بالحافلة.

السؤال	نعم		لا	
	التكرار	النسبة %	التكرار	النسبة %
تسعيرة التنقل مناسبة ؟	222	92,5	18	7,5
هل لديك سيارة ؟	13	5,4	227	94,6
إذا كنت تمتلك سيارة هل توفر وتحسين خدمات يجعلك تستغني عن استعمالها اليومي ؟	36	15	204	85

الشكل رقم 10: مستوى خدمات النقل بالحافلة.



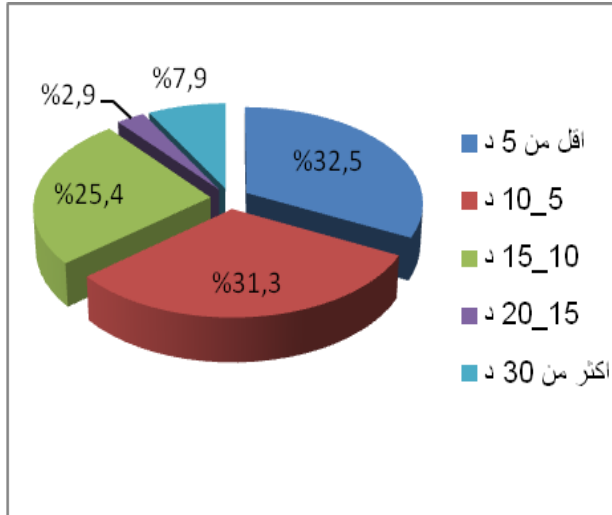
المصدر: تحقيق ميداني سنة 2019.

المحور الثالث: التحليل الزمني للتنقل بالحافلة.

مدة الانتظار: حسب نتائج الاستمارة لاحظنا في أغلب الأحيان تكون مدة انتظار الحافلة أقل من 5 دقائق أو من 5_10 دقائق بنسبة 32,5% و 31,3% على التوالي وتليها نسبة مدة انتظار من 10_15 دقيقة التي تقدر ب 25,4% وهذا يدل على توفر عدد كافي من الحافلات بحيث أنه لا داعي لانتظار الحافلة وقت طويل. في حين أن هناك نسبة قليلة من ينتظرون الحافلة من 20 دقيقة إلى أكثر من نصف ساعة نظرا لقلّة عدد الحافلات ببعض المحطات.

الفصل الثاني: واقع النقل الجماعي بين مدينة وهران وضواحيها الشرقية

الشكل رقم 11: مدة انتظار المنتقلين لحافلة.



الجدول رقم 16: مدة انتظار المنتقلين لحافلة.

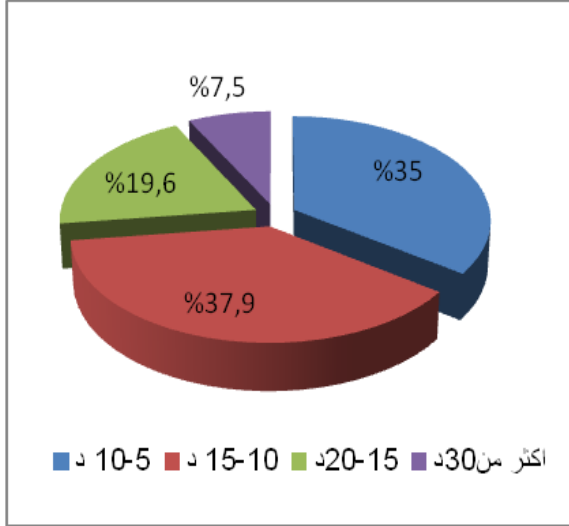
النسبة %	التكرار	مدة انتظار الحافلة
32,5	78	أقل من 5 د
31,3	75	5_10 د
25,4	61	10_15 د
2,9	7	15_20 د
7,9	19	أكثر من 20 د
100	240	المجموع

المصدر: تحقيق ميداني سنة 2019.

2- مدة الوصول إلى محطة الحافلات: من خلال نتائج الاستبيان تبين لنا أن أغلب المنتقلين قريبا من محطة الحافلات بحيث أن الفئة التي تستغرق من 5-10 دقائق ومن 10-15 دقيقة تقدر نسبتهم بـ 37% و 35% على التوالي وهذا دليل على أن معظم المحطات توجد في وسط التجمعات العمرانية. وتليها الفئة التي تستغرق مدة من 15-20 دقيقة بنسبة متوسطة 19,6% وهم سكان أطراف المدينة الذين يقطعون مسافة مشيا على الأقدام من مكان سكنهم إلى محطة انطلاقهم. 17,64% يقطعون هذه المسافة بين السكن والمحطة (في زمن أكثر من 30 دقيقة) وهي نتائج تعكس معاناة المواطنين في التنقل وفي الغالب يمثلون سكان التجمعات الثانوية والمناطق المبعثرة للمراكز الحضرية، حيث ينتقلون في أكثر من 30 دقيقة إلى محطة الحافلات انطلاقا من مكان إقامتهم، هذا دليل على قلة الحافلات أو قلة عدد الترددات في حين أن بعض الحالات يستعملون وسيلة نقل أخرى (نقل ريفي) للوصول إلى محطة الانطلاق باتجاه وهران. ويتضح ذلك من خلال النتائج التالية:

الفصل الثاني: واقع النقل الجماعي بين مدينة وهران وضواحيها الشرقية

الشكل رقم 12: مدة الوصول الى محطة الحافلة.



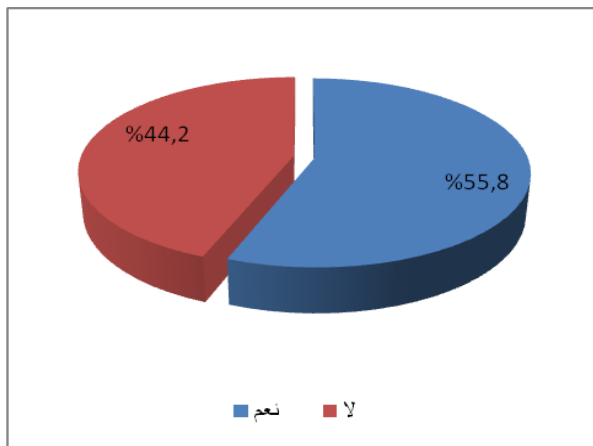
الجدول رقم 17: مدة الوصول الى محطة الحافلة.

النسبة %	التكرار	الزمن المستغرق من البيت الى المحطة
35	84	10-5 د
37,9	91	15-10 د
19,6	47	20-15 د
7,5	18	اكثر من 30 د
100	240	المجموع

المصدر: تحقيق ميداني سنة 2019 .

3- قرب محطة الحافلة من وجهة المتقلين: تظهر لنا النتائج أن شبكة النقل بين مدينة وهران و ضواحيها الشرقية تؤدي دورها في المدينة بشكل جيد بحيث تنقل نسبة 55,8% إلى الوجهة المقصودة و 44,2% تكون وجهتهم بعيدة عن المحطة فيضطرون لاستعمال وسيلة نقل أخرى. حسب الجدول والشكل:

الشكل رقم 13: قرب محطة الحافلة من وجهة المتقلين.



الجدول رقم 18: قرب محطة الحافلة من وجهة المتقلين.

النسبة %	التكرار	قرب المحطة من الوجهة
55,8	134	نعم
44,2	106	لا
100	240	المجموع

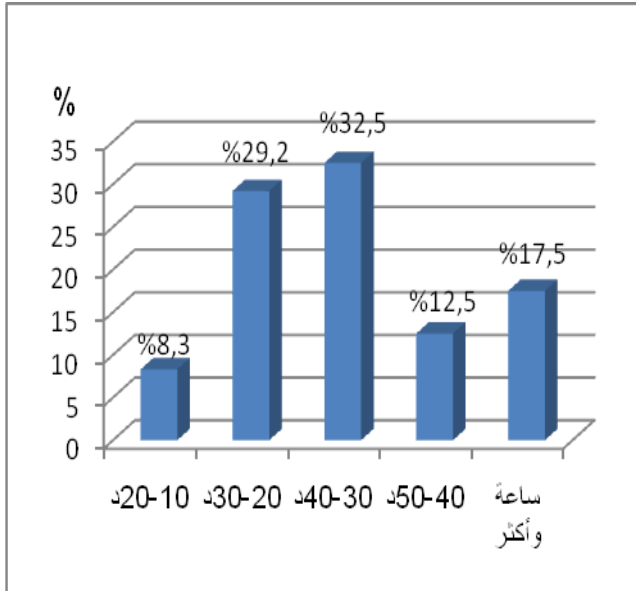
المصدر: تحقيق ميداني سنة 2019.

الفصل الثاني: واقع النقل الجماعي بين مدينة وهران وضواحيها الشرقية

4-مدة الرحلة: من خلال نتائج التحقيق الميداني نرى انعدام تام لمدة التنقل أقل من 10 دقائق كما نلاحظ تقارب النتائج نوعا ما بين الزمن المستغرق 20-30د و 30-40د أما الزمن المستغرق من 40-50د فيمثل 12,5% ويمثل الزمن المستغرق أكثر من ساعة 17,5%، كما هو موضح في الجدول والشكل.

خلال التحقيق الميداني توصلنا إلى أن الخطوط التي مدة الرحلة إليها ما بين 20-30د ومن 30-40د هي خطوط تربط وهران بالضواحي التي تبعد عنها بمسافة متوسطة كبوفاطيس، واد تليلات، حاسي بن عقبة. أما التي تستغرق من 40-50د تمثل كل مرسى الحجاج والتي تستغرق ساعة وأكثر هي: طفراوي هذا دليل على أن هناك مسافة بعيدة بين مركز الولاية وهذه الأخيرة كما يرجع هذا أيضا إلى ازدحام الطريق وحالته أو أن السرعة المستعملة غير قانونية فالقانون يحددها ب 40 كم/الساعة للنقل الجماعي. النتائج موضحة كما يلي:

الشكل رقم14: مدة الرحلة باستعمال الحافلة.



الجدول رقم19: مدة الرحلة باستعمال الحافلة.

النسبة %	التكرار	مدة الرحلة
8,3	20	20-10
29,2	70	30-20
32,5	78	40-30
12,5	30	50-40
17,5	42	ساعة وأكثر
100	240	المجموع

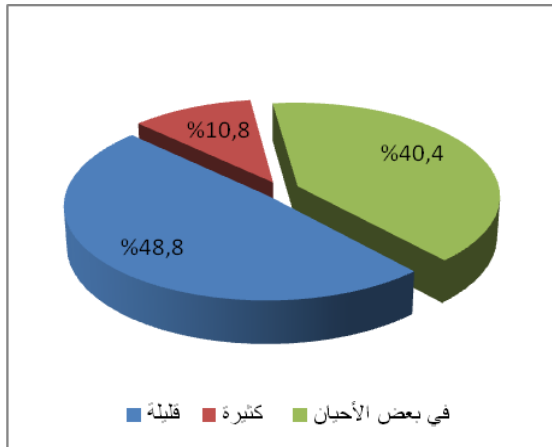
المصدر: تحقيق ميداني سنة 2019.

5-وتيرة التنقل بالحافلة: عند إجراءنا للدراسة الميدانية تبين لنا أن التأخر يطرح مشكلة كبيرة خاصة للمسافرين الذين يلتحقون بمقرات عملهم ودراساتهم حيث استاء الكثير منهم من التأخرات الكثيرة للحافلات

الفصل الثاني: واقع النقل الجماعي بين مدينة وهران وضواحيها الشرقية

بسبب الازدحام خاصة في أوقات الذروة واختناق السير، وعن سؤال المسافرين عن قلة أو كثرة التأخرات عن مكان الوصول تحصلنا على إجابات مختلفة حيث اعتبر 48,8% التأخرات عن مكان الوصول (العمل، الدراسة...) قليلة، ونسبة 10,8% من المتقلون اعتبروا أن التأخيرات كثيرة و تشكل أهم مشكل في التنقل، في حين أن 40,4% اعتبروا أن التأخرات جد متكررة و لا يمكن حصرها. ويرجع سبب التأخرات الكثيرة إلى ازدحام الطريق و حالتها و حالة الحافلات القديمة منها و التي يتسبب عطل ما في التأخر عن الوصول إلى المحطة . وتعتبر كثرة التأخرات سبب من أسباب صعوبة التنقل على شبكة النقل حضري.

الشكل رقم 15: وتيرة التنقل بالحافلة.



المصدر: تحقيق ميداني سنة 2019.

الجدول رقم 20: وتيرة التنقل بالحافلة.

النسبة %	التكرار	وتيرة التنقل بالحافلة
48,8	117	قليلة
10,8	26	كثيرة
40,4	97	في بعض الأحيان
100	240	المجموع

المحور الرابع : تقييم نوعية الخدمة في الحافلة.

1- حالة الحافلة: من خلال الدراسة الميدانية (استمارة الاستبيان) اعتمدنا على طرح أسئلة دقيقة و مباشرة للوقوف على حالة الحافلات على خطوط النقل بين مدينة وهران و ضواحيها الشرقية و جاءت النتائج كما يلي:

1-1- التجهيزات: ونقصد بها درجة الراحة الموفرة للمسافرين من :ستائر، علبه الإسعاف، قارورة الإطفاء، منفذ النجدة، الراديو، المكيف،...فجاءت نتائج الاستبيان كما يلي: 80,4% أكدوا أن التجهيزات في حالة جيدة، فيما أجاب 0,8% أن حالة التجهيزات جيدة جداً و هذا دليل على الحالة الجيدة للحافلات وبالتالي توفر معظم أسباب الراحة من مختلف التجهيزات، في حين أكد 17,9% من المستجوبين أن حالة

الفصل الثاني: واقع النقل الجماعي بين مدينة وهران وضواحيها الشرقية

التجهيزات سيئة، و0,8% أجابوا بأنها سيئة جدا، وهذا راجع إلى الحالة المزرية للحافلات وعدم اهتمام أصحاب الحافلات الخواص بحالة التجهيزات.

1-2- حالة المقاعد: و تمثل حالة مقاعد الحافلات، حيث 79,2% من المواطنين أجابوا بأن المقاعد في حالة جيدة و0,4% جيدة جدا و18,3% سيئة، و2,1% فقط أكدوا أنها سيئة جدا، و من خلال معاينتنا الميدانية لاحظنا أن مقاعد معظم الحافلات بحالة جيدة تصلح للجلوس عليها براحة تامة.

1-3- الضجيج: يعكس وجود الضجيج حالة الاكتظاظ و عدم التنظيم داخل الحافلة، ويمكن تقسيم الضجيج إلى قسمين: الأول الضجيج الصادر من المسافرين أنفسهم ويدخل هذا العنصر ضمن الثقافة الاجتماعية والتربوية للأشخاص. والثاني الضجيج الصادر من الحافلة وهذا دليل على عدم كفاءتها، وقدم عمرها.

حيث أكد 55% أن الضجيج في الحافلات هي نقطة سيئة وأكد 12,9% أنها سيئة جدا، وبنفون 31,7% وجود الضجيج و يعتبرونه غير مؤثر، و0,8% أنه لا يوجد ضجيج.

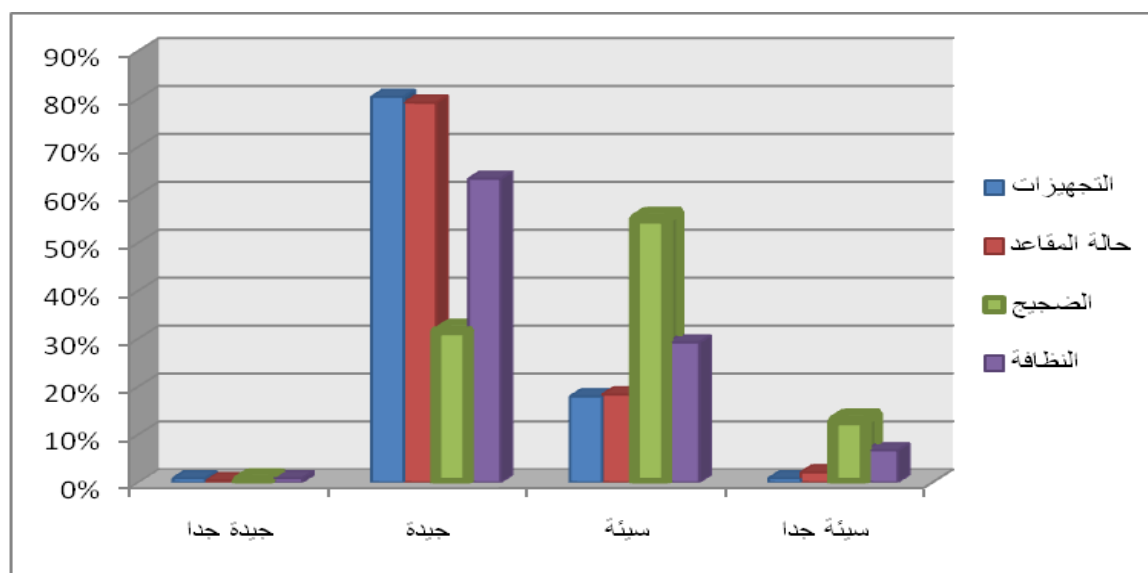
1-4- النظافة: هي تعكس درجة الخدمة التي يوفرها المتعاملين في مجال نقل المسافرين، كما يعكس هذا العنصر مدى اهتمام أصحاب الحافلات بنظافتها وصيانتها. وكانت النتائج كما يلي حيث الحالة الجيدة لنظافة الحافلات 63,3% و0,8% تعتبر حالتها جيدة جدا، و في المقابل 27,2% يعتبرون نظافة الحافلات في حالة سيئة، فيما يعتبرها 6,7% في حالة سيئة جدا. وهذا ما لمسناه في الواقع، حيث تعم النظافة في أغلبية الحافلات سواء من حيث نظافة الأرضية، المقاعد، الستائر، الزجاج وفي البعض الآخر تتعدم وهنا لا بد من توعية مستعملي الحافلات بالمحافظة عليها نظيفة. أما نظافة الحافلة خارجيا فحدث ولا حرج، لهذا يجب فرض قانون خاص بنظافة.

الفصل الثاني: واقع النقل الجماعي بين مدينة وهران وضواحيها الشرقية

الجدول رقم 21: حالة الحافلات.

سيئة جدا		سيئة		جيدة		جيدة جدا		حالة الحافلة
النسبة %	التكرار	النسبة %	التكرار	النسبة %	التكرار	النسبة %	التكرار	
0,8	2	17,9	43	80,4	193	0,8	2	التجهيزات
2,1	5	18,3	44	79,2	190	0,4	1	حالة المقاعد
12,9	31	55	132	31,7	76	0,4	1	الضجيج
6,7	16	29,2	70	63,3	152	0,8	2	النظافة

الشكل رقم (16): حالة الحافلات.

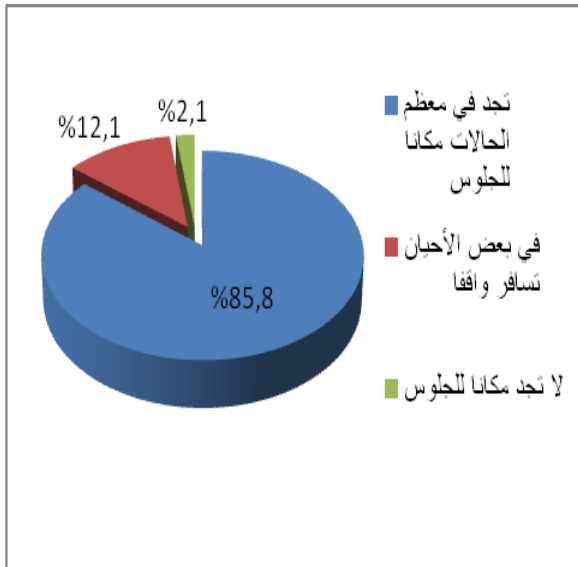


المصدر: تحقيق ميداني سنة 2019.

الفصل الثاني: واقع النقل الجماعي بين مدينة وهران وضواحيها الشرقية

2- اكتظاظ الحافلة: وهو يدل على مدى أو درجة ازدحام الحافلة بالمسافرين خاصة في أوقات الذروة وهو دليل كذلك على مدى صعوبة التنقل، وحسب الدراسة الميدانية فإن أغلب المتنقلون في معظم الأحيان يجدون مكانا للجلوس، حيث قدرت نسبتهم بـ 85,8% من مجموع العينة وهي النسبة الأكبر وهذا يدل على عدم ازدحام الحافلات واحترام السائقين للقوانين، أما فيما يخص النسبة المتبقية فهي تخص المتنقلين الذين يسافرون واقفون في بعض الأحيان أو لا يجدون مكان للجلوس لأن أصحاب الحافلات لا تهتمهم حالة المسافرين داخل الحافلة، حيث تملأ الحافلة إلى حد التعبئة المطلقة ويعامل الركاب على أنهم سلعة تكس قصد الربح السريع. و النتائج مبينة كما يلي:

الشكل رقم 17: اكتظاظ الحافلة .



الجدول رقم 22: اكتظاظ الحافلة

النسبة %	التكرار	الإكتظاظ
85,8	206	تجد في معظم الحالات مكانا للجلوس
12,1	29	في بعض الأحيان تسافر واقفا
2,1	5	لا تجد مكانا للجلوس
100	240	المجموع

المصدر: تحقيق ميداني سنة 2019.

3- مشاكل المتنقلين بالحافلة : وقد انحصرت في مجموعة من المشاكل تمثلت في:

3-1- عدم توفر وسيلة النقل: وقد أجاب 18,3% على أن عدم توفر وسيلة النقل يعتبر من المشاكل التي يعاني منها الركاب خاصة على خط وهران طفراوي حيث يظهر جليا النقص الكبير في عدد

الفصل الثاني: واقع النقل الجماعي بين مدينة وهران وضواحيها الشرقية

المقاعد، نقصد في هذا العنصر من عدم توفر وسيلة النقل ليس انعدامها تماما وإنما النقص الكبير في توفر وسائل النقل.

3-2- اكتظاظ الحافلة: ترتبط نسبة الاكتظاظ بنسبة توفر الحافلات و بما أن نسبتها قليلة فنسبة الاكتظاظ أيضا ضعيفة و قدرت ب12,1% .

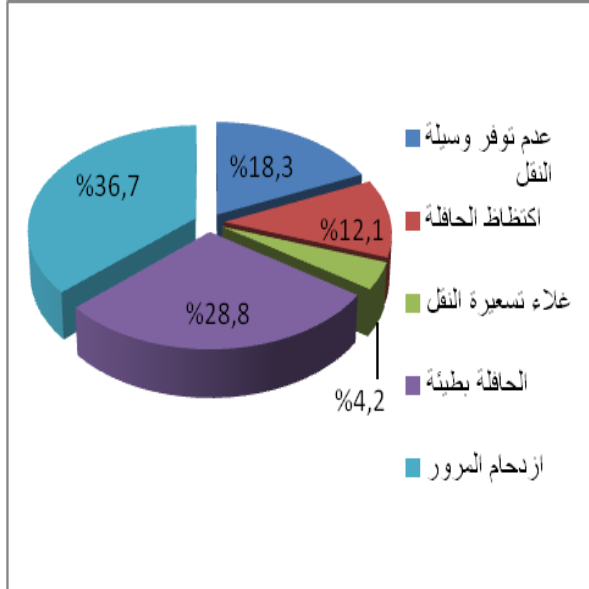
3-3- غلاء تسعيرة النقل: إن ثمن الحافلة يعتبر في بعض الأحيان من بين أهم المشاكل التي يعاني منها الركاب خاصة فئة الطلبة، و الشباب البطال، و الذين يعتبرون ثمن التنقل عبئا كبيرا إلا أنه في حالة الدراسة هذه لم يكن ثمن التنقل مشكلا بحيث سجلنا نسبة 4,2% و هي نسبة قليلة مقارنة بالبقية لأن التسعيرة في متناول الجميع.

3-4- الحافلة بطيئة: إن بطء الحافلة يعود إما إلى حالة الحافلة وعمرها المتقدم وإما إلى حالة الطريق الرديئة، و قد وجدنا أن 28,8% من مجموع العينة يعانون من هذا المشكل وهي نسبة مرتفعة نوعا ما، وهذا حسب اختلاف طول الخط و حالة الحافلات و حالة الطريق وازدحامه.

3-5- ازدحام المرور: وقد أجاب 36,7% من المستجوبين بأن المشاكل التي يعانون منها عند تنقلهم هو ازدحام المرور واعتبروه مشكلا رئيسيا، وتكمن مشاكل الازدحام خاصة في ساعات الذروة أين تزيد حركة المرور لتبلغ أقصاها.

الفصل الثاني: واقع النقل الجماعي بين مدينة وهران وضواحيها الشرقية

الشكل رقم 18: مشاكل المتقلين بالحافلة.



المصدر: تحقيق ميداني سنة 2019.

الجدول رقم 23: مشاكل المتقلين بالحافلة.

مشاكل المتقلين بالحافلة	التكرار	النسبة %
عدم توفر وسيلة النقل	44	18,3
اكتظاظ الحافلة	29	12,1
غلاء تسعيرة النقل	10	4,2
الحافلة بطيئة	69	28,8
ازدحام المرور	88	36,7
المجموع	240	100

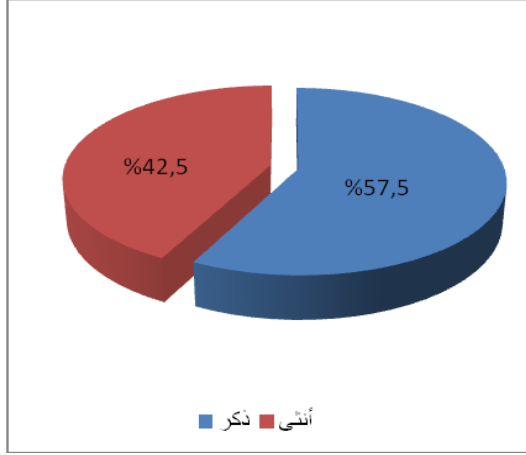
ثانيا: تحليل استمارة النقل الجماعي (سيارات الأجرة):

المحور الأول: معلومات شخصية.

1- الجنس: من خلال نتائج الدراسة الميدانية يظهر لنا أن نسبة المتقلين الذكور 57,5% أكبر من نسبة النساء والتي كانت 42,5%، وهذا يدل على أن الذكور أكثر استعمالا لسيارات الأجرة خصوصا في المساء، وهذا ما يفسر نقص نسبة استعمال النساء لأن أغلب استعمالات سيارات الأجرة تكون في المساء، كما هو موضح في الجدول والشكل الآتيين:

الفصل الثاني: واقع النقل الجماعي بين مدينة وهران وضواحيها الشرقية

الشكل رقم 19: جنس المتقلين
بسيارة الأجرة.



الجدول رقم 24: جنس المتقلين
بسيارة الأجرة .

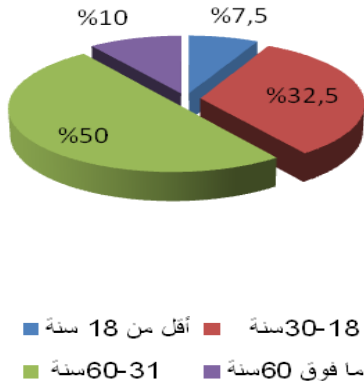
الجنس	التكرار	النسبة %
ذكر	23	57,5
أنثى	17	42,5
المجموع	40	100

المصدر: تحقيق ميداني سنة 2019 .

2- التركيب العمري: نلاحظ أن أكثر المتقلين استعمالا لسيارة الأجرة هي الفئة ما بين 31-60 سنة وهذا بنسبة 50% ويعود ذلك لارتياحهم لهذه الوسيلة أما فيما يخص المتقلين في الفئة ما بين 18-30 سنة فكانت في المرتبة الثانية وهذا بنسبة 32,5% وهذا راجع إلى عدم توفر الحافلة خصوصا في الأوقات المتأخرة من النهار أو في الحالات الاضطرارية والمستعجلة، أما في المرتبة الثالثة فكانت الفئة ما فوق 60 سنة وهذا بنسبة 10% وهذا لأن أغلبية تنقلاتهم تكون لأغراض مختلفة ونادرة كزيارات الطبيب، أما المرتبة الأخيرة فكانت للفئة الأقل من 18 سنة وهذا بنسبة 7,5% وهذا يفسر بقلة تنقلات هاته الفئة وحتى إن تنقلت تكون رفقة العائلة وتكون تنقلاتهم للتنزه والترفيه، وهذا ما يوضحه الجدول والشكل:

الفصل الثاني: واقع النقل الجماعي بين مدينة وهران وضواحيها الشرقية

الشكل رقم 20: التركيب العمري للمتقلين بسيارة الأجرة.



الجدول رقم 25: التركيب العمري للمتقلين بسيارة الأجرة.

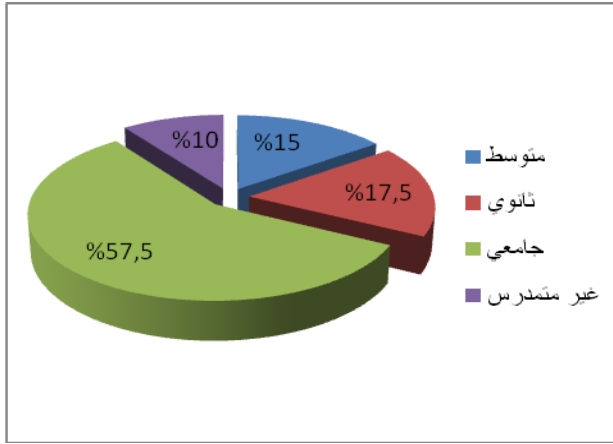
السن	التكرار	النسبة %
أقل من 18 سنة	3	7,5
18-30 سنة	13	32,5
31-60 سنة	20	50
ما فوق 60 سنة	4	10
المجموع	40	100

المصدر: تحقيق ميداني سنة 2019.

3- المستوى التعليمي للمتقلين بسيارة الأجرة: تبين لنا من خلال نتائج التحقيقات الميدانية ان اغلب مستعملي سيارة الأجرة هم أصحاب مستوى جامعي وهذا كان بنسبة 57,5% وهذا لان غرضهم من التنقل هو العمل وهذا ما يفسر أن هذه الفئة فعالة في المجتمع ونشطة وذات تنقلات مستمرة، أما فيما يخص أصحاب المستوى التعليمي الثانوي والمتوسط فكانت بنسب متقاربة 17,5% و 15% على الترتيب وهذا يفسر ان اغلب مستعملي سيارة الأجرة هم أصحاب مستوى تعليمي، أما فيما يخص فئة غير المتدرسين فكانت بنسبة 10% وهذا يعود إلى أن اغلبهم عبارة عن متقاعدين وكبار في السن وهي تعرف نقص كبير في عدد تنقلاتها، وهذا ما هو موضح في الجدول والشكل الموائين:

الفصل الثاني: واقع النقل الجماعي بين مدينة وهران وضواحيها الشرقية

الشكل رقم 21: المستوى التعليمي للمتقلين بسيارة الأجرة.



الجدول رقم 26: المستوى التعليمي للمتقلين بسيارة الأجرة.

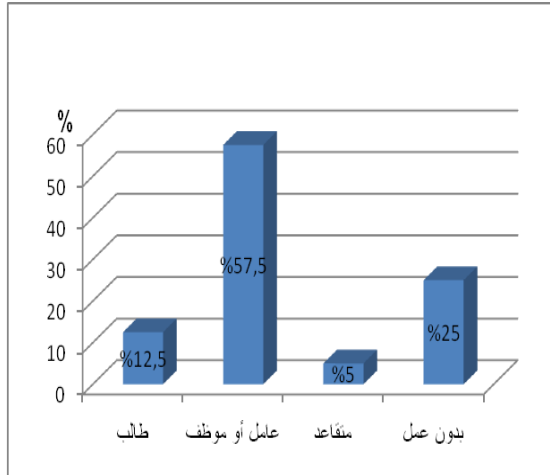
المستوى التعليمي	التكرار	النسبة %
متوسط	6	15
ثانوي	7	17,5
جامعي	23	57,5
غير متدرس	4	10
المجموع	40	100

المصدر: تحقيق ميداني سنة 2019.

4- المهنة: من خلال التحقيقات الميدانية وعملية الفرز تبين لنا ان اغلب المتقلين هم العمال والموظفين حيث سجلت بنسبة 57,5% وهذا لان مهنتهم تفرض عليهم التنقل وان عملهم لا يوفر لهم وسيلة نقل خاصة لهم، اما فيما يخص الفئة التي بدون عمل فقد كانت نسبتها 25% وهذا يدل على ان هذه الفئة لها أغراض أخرى للتنقل منها التسوق والتنزه، اما بالنسبة للطلاب فكانت بنسبة 12,5% وهذا يكون في ايام نهاية الأسبوع وهذا عند عدم توفر النقل الجامعي، اما فئة المتقاعدين فكانت قليلة بنسبة 5% وهذ يدل على قلة تنقلهم ومنه قلة استعمالهم لسيارة الاجرة، والجدول والشكل المواليين يوضحان ذلك:

الفصل الثاني: واقع النقل الجماعي بين مدينة وهران وضواحيها الشرقية

الشكل رقم 22: مهنة المتنقلين بسيارة الأجرة.



المصدر: تحقيق ميداني سنة 2019.

الجدول رقم 27: مهنة المتنقلين بسيارة الأجرة.

المهنة	التكرار	النسبة %
طالب	5	12,5
عامل أو موظف	23	57,5
متقاعد	2	5
بدون عمل	10	25
المجموع	40	100

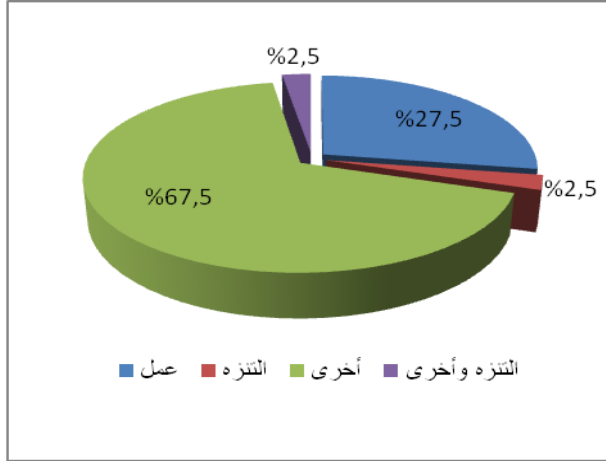
المحور الثاني: طبيعة التنقلات.

1- غرض التنقل بسيارة الأجرة: أوضحت نتائج الفرز أن الغرض الرئيسي للتنقل بسيارة الأجرة بين وهران و ضواحيها الشرقية هو لأشياء أخرى وهذا بنسبة 67,5% ثم يأتي بعدها العمل بنسبة 27,5% لأنها الأكثر أهمية بالنسبة للمتنقلين فمعظم الضواحي الشرقية لوهران تتواجد بها المناطق الصناعية والتي تفنقر لمختلف المرافق والتجهيزات كما يعتبر التنقل بغرض العمل ضروريا، وبعدها التنزه بنسبة منخفضة بنسبة 1% لأن أغلب المتنقلين يستعملون الحافلات للتنزه ثم يأتي غرض الأخير وهو التعليم وهذا بنسبة وهذا لأن كل هذه الضواحي تتوفر على مؤسسات تعليمية لمختلف الأطوار ما عاد الجامعات، وهذا ما يوضحه الجدول والشكل:

الفصل الثاني: واقع النقل الجماعي بين مدينة وهران وضواحيها الشرقية

الشكل رقم 23: غرض التنقل بسيارة الأجرة.

الجدول رقم 28: غرض التنقل بسيارة الأجرة.



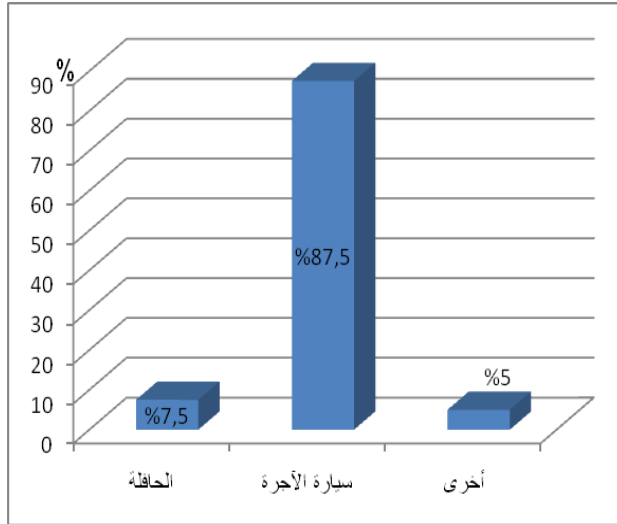
غرض التنقل	التكرار	النسبة %
عمل	11	27,5
التنزه	1	2,5
أخرى	27	67,5
التنزه وأخرى	1	2,5
المجموع	40	100

المصدر: تحقيق ميداني سنة 2019.

2- الوسيلة الأكثر استعمالاً: يتبين لنا من خلال النتائج المحصل عليها من التحقيقات الميدانية أن الوسيلة الأكثر استعمالاً هي سيارة الأجرة بنسبة 87,5% و هذا يعني أنها الوسيلة الأكثر استعمالاً من طرف أفراد العينة وهذا لاختزالها للزمن ولسرعتها في الوصول الى المكان المقصود، في حين أن نسبة استعمال الحافلة فكانت ب 7,5% وهذا لعدم نظافتها ولوجود اكتظاظ وفوضى داخلها وحتى خارجها، اما بالنسبة للوسائل الأخرى كالسيارة الخاصة، نقل غير رسمي وأخرى هي نسبة وهذا لعدم امتلاك المنتقلين سيارة خاصة ولسهولة التنقل بسيارة الأجرة وهي متوفرة في اغلب الأوقات وتأخذك لكل، والنتائج موضحة كالآتي:

الفصل الثاني: واقع النقل الجماعي بين مدينة وهران وضواحيها الشرقية

الشكل رقم 24: الوسيلة الأكثر استعمالا بسيارة الأجرة.



المصدر: تحقيق ميداني سنة 2019.

الجدول رقم 29: الوسيلة الأكثر استعمالا للمتقنين بسيارة الأجرة.

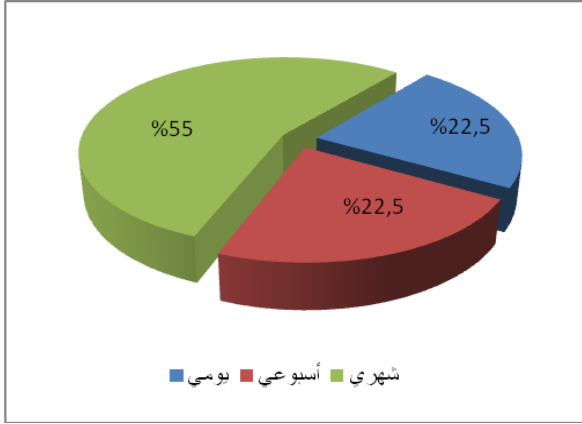
الوسيلة التي تستعملها أكثر	التكرار	النسبة %
الحافلة	3	7,5
سيارة الأجرة	35	87,5
أخرى	2	5
المجموع	40	100

3- أوقات و دوافع التنقل بسيارة الأجرة:

3-1- استعمال سيارة الأجرة: من خلال مقارنة نتائج استعمال على سيارة الأجرة وهذا كان إما بشكل يومي، أسبوعي أو شهري، اتضح لنا إن المتقنين يستعملونها بشكل شهري وهذا بنسبة 55% وهذا راجع لوجود النقل الجماعي (الحافلة) ولاستعمال السيارة في الأوقات المستعجلة والمتأخرة من النهار، أما فيما يخص الاستعمال اليومي والأسبوعي فكان بنفس النسبة والتي قدرت بـ 22,5% وهذه النسبة قليلة اذا ما قارناها بالاستعمال الشهري وهذا دليل على عدم استعمال سيارات الأجرة وهذا راجع لغلاء التسعيرة و طول مدة الانتظار وطول مدة الملاء، وهذا ما يظهره الجدول والشكل المواليين:

الفصل الثاني: واقع النقل الجماعي بين مدينة وهران وضواحيها الشرقية

الشكل رقم 25: استعمال سيارة الأجرة.



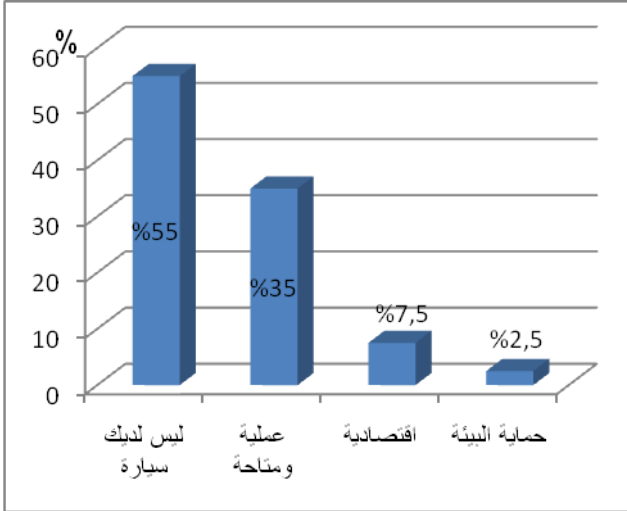
المصدر: تحقيق ميداني سنة 2019.

الجدول رقم 30: استعمال سيارة الأجرة.

النسبة %	التكرار	استعمال سيارة الأجرة
22,5	9	يومي
22,5	9	أسبوعي
55	22	شهري
100	40	المجموع

3-2- سبب استعمال سيارة الأجرة: من خلال التحقيقات الميدانية نلاحظ أن السبب الرئيسي لاستعمال سيارة الأجرة هو عدم توفر سيارة خاصة حيث أن نسبة قدرت ب 55% من عينة الدراسة والسبب الثاني كان لكونها عملية ومتاحة وهذا بنسبة 35% أما فيما يخص السبب الثالث فكان لأنها اقتصادية وهذا بنسبة 7,5% أما السبب الرابع هو من أجل حماية البيئة لكن للأسف كان بنسبة قليلة جدا 2,5% وهذا يفسر أن أغلبية المتقنين لا يملكون سيارة وان تسعيرة التنقل مناسبة لبعض أفراد العينة ويظهر من خلال هذا التحليل عدم وعي المتقنين بالأخطار الناجمة من زيادة امتلاكهم لسيارات الخاصة على بيئتهم، وهذا ما يظهر في الجدول والشكل الموائين:

الشكل رقم 26: أسباب استعمال سيارة الأجرة.



الجدول رقم 31: أسباب استعمال سيارة الأجرة.

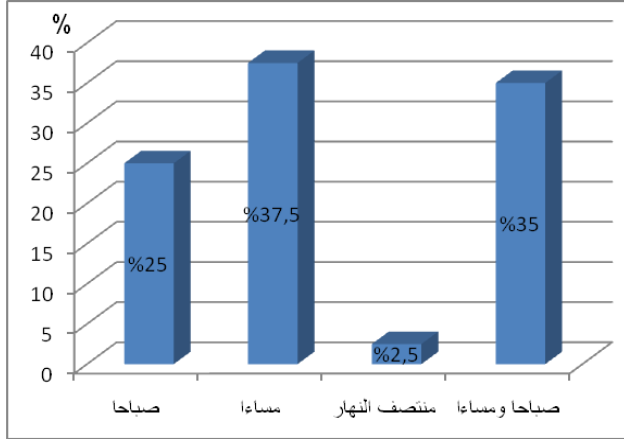
أسباب استعمال سيارة الأجرة	التكرار	النسبة %
ليس لديك سيارة	22	55
عملية ومناحة	14	35
اقتصادية	3	7,5
حماية البيئة	1	2,5
المجموع	40	100

المصدر: تحقيق ميداني سنة 2019.

4- أوقات التنقل بسيارة الأجرة: من خلال التحقيقات الميدانية يظهر لنا ان أغلبية هذه الفئة ذات تنقلات منتظمة بين صباحا بنسبة 37,5% أو صباحا و مساء بنسبة 35% ونفس ذلك بأنها تنقلات بغرضي دراسة وعمل، ومن جهة أخرى مقر السكن في ضواحي المدينة أي ما يستدعي التنقل في الصباح لمزاولة أعمالهم والعودة بعدها في المساء إلى مقر السكن، في حين مستخدميها في فترة الصباح فكان بنسبة 25% وهذا يدل على أن اغلب التنقلات تتم في الفترة الصباحية، أما فيما يخص منتصف النهار وليلا فكانت بنسبة منعدمة وهذا يفسر بان المتقّلين يتنقلون في أوقات توفر الخدمات ومختلف الأنشطة وأوقات العمل والدراسة أما الأوقات الأخرى ينعدم فيها تنقلهم وهذا يظهر في الجدول والشكل:

الفصل الثاني: واقع النقل الجماعي بين مدينة وهران وضواحيها الشرقية

الجدول رقم 27: أوقات التنقل بسيارة الأجرة.



المصدر: تحقيق ميداني سنة 2019.

الجدول رقم 32: أوقات التنقل بسيارة الأجرة.

اهم ساعات التنقل	التكرار	النسبة %
صباحا	10	25
مساء	15	37,5
منتصف النهار	1	2,5
صباحا ومساء	14	35
المجموع	40	100

5- مستوى خدمات النقل بسيارة الأجرة:

5-1- مدى ملائمة السعر: يبين لنا هذا العنصر رضا المنتقلين على تسعيرة النقل الجماعي المقدره بمبلغ من 100 دج إلى 120 دج دينار جزائري ، وهو مبلغ مناسب للجميع. من خلال نتائج الاستمارة يتضح بأن أغلب المنتقلون يرون أن تسعيرة التنقل مناسبة وتقدر نسبتهم بـ 87,5% من مجمل أفراد العينة وهذا يعني أن النقل الجماعي بسيارة الأجرة بين مدينة وهران وضواحيها الشرقية يراعي ميزانية المنتقلين. والنسبة المتبقية غير راضية بتسعيرة النقل نسبة ضعيفة جدا 12,5% وهي في الغالب فئة كبار السن والذين يستعملون سيارة الأجرة يوميا.

5-2- نسبة امتلاك السيارة: من خلال التحقيق مع أفراد العينة اتضح لنا أن أغليبتهم لا يملكون سيارة شخصية حيث بلغت نسبتهم 87,5% من أفراد العينة في المقابل بلغت نسبة اللذين يملكون سيارة شخصية 12,5% من أفراد العينة.

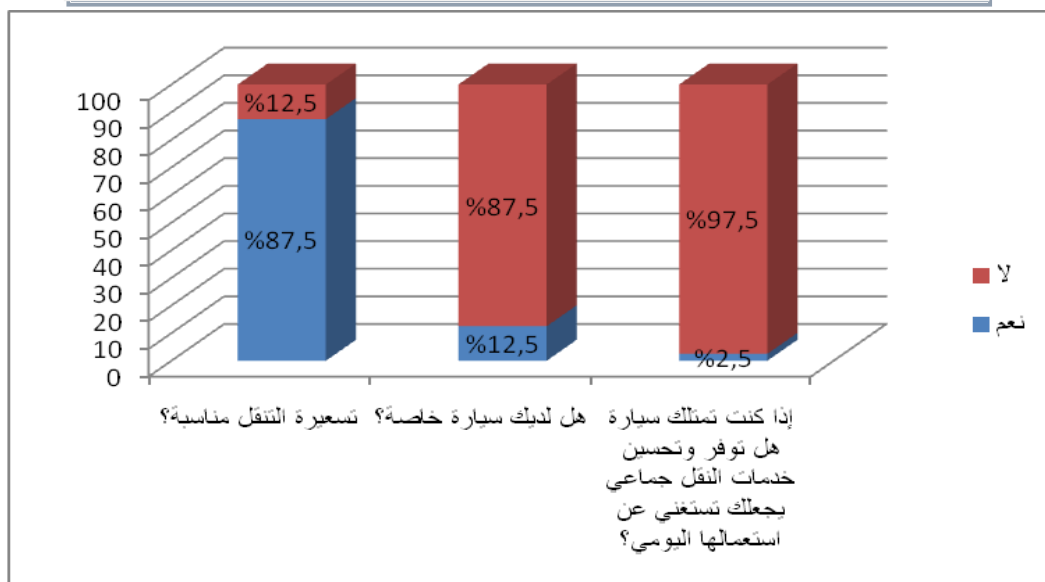
5-3- تشجيع استخدام الحافلة: تعود النسبة الأكبر 97,5% من أفراد العينة إلى الأشخاص الذين هم ليسوا مستعدون لاستغناء عن سيارة شخصية في حال توفر النقل الجماعي وهذا يفسر بعم وعي المنتقلين بمدى أهمية النقل الجماعي في تسهيل عملية التنقل سواء داخل أو خارج المدينة، ولقد سجلت نسبة 2,5% من المنتقلين الراضين عن الاستغناء عن السيارة الشخصية إلا أنها فئة قليلة إذ ما قورنت بالنسبة الأولى، وكل هذه المؤشرات موضحة في الجدول و الشكل كالاتي:

الفصل الثاني: واقع النقل الجماعي بين مدينة وهران وضواحيها الشرقية

الجدول رقم 33: مستوى خدمات النقل بسيارة الأجرة.

السؤال	نعم		لا	
	التكرار	النسبة %	التكرار	النسبة %
تسعيرة التنقل مناسبة؟	35	87,5	5	12,5
هل لديك سيارة خاصة؟	5	12,5	35	87,5
إذا كنت تمتلك سيارة هل توفر وتحسين خدمات النقل جماعي يجعلك تستغني عن استعمالها اليومي؟	1	2,5	39	97,5

الجدول رقم 28: مستوى خدمات النقل بسيارة الأجرة.

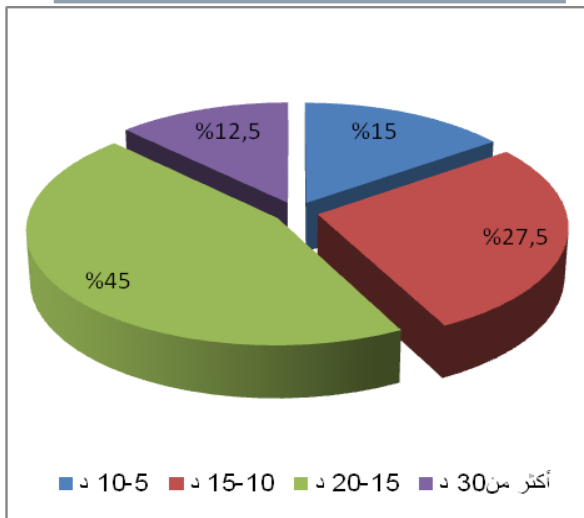


المصدر: تحقيق ميداني سنة 2019.

المحور الثالث: التحليل الزمني للتنقل بسيارة الأجرة.

1- مدة انتظار سيارة الأجرة: حسب نتائج التحقيقات الميدانية تبين لنا أن في أغلب الأحيان تكون مدة انتظار سيارة الأجرة من 15-20 دقيقة وهذا بنسبة 45% تليها مدة انتظار من 10_15 دقيقة التي تقدر ب 27,5% وهذا يدل على عدم توفر عدد كبير من مستعملي سيارات الأجرة في حين أن هناك نسبة قليلة من ينتظرون من 5-10 دقيقة وأكثر من 30 دقيقة حيث سجلت نسبة 15% و 12,5% على الترتيب وهذا يفسر إن هناك انتظار لملء سيارة الأجرة لكنه ليس بقليل وليس بكثير على حسب عدد المنتقلين والوقت الذي يصل فيه المنتقلين إلى محطة سيارات الأجرة أما فيما يخص المدة الأقل من 5 دقائق فلقد كانت منعدمة، حيث كانت الإجابة بأن هذه الحالة تحدث عندما يكون هناك مقعد واحد فارغ فقط، وهذه النتائج موضح في الجدول والشكل المواليين:

الشكل رقم 29: مدة انتظار سيارة الأجرة.



المصدر: تحقيق ميداني سنة 2019.

الجدول رقم 34: مدة انتظار سيارة الأجرة.

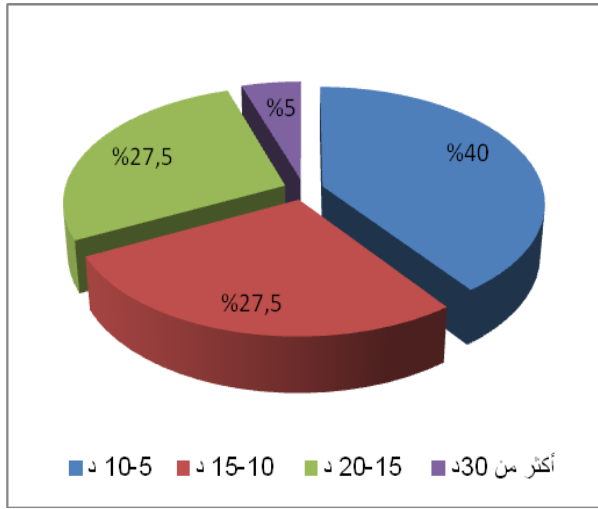
النسبة %	التكرار	مدة انتظار سيارة الأجرة
15	6	10-5 د
27,5	11	15-10 د
45	18	20-15 د
12,5	5	أكثر من 30 د
100	40	المجموع

2- مدة الوصول إلى محطة سيارة الأجرة: من خلال نتائج التحقيقات الميدانية تبين لنا أن أغلب المنتقلين قريبون من محطة سيارات الأجرة بحيث ان الفئة التي تستغرق من 5-10 دقائق قدرت نسبتهم ب 40% كما يوجد منتقلين يستغرقون من 10-15 دقيقة و 15-20 دقيقة حيث تقدر نسبتهم ب 27,5% وهذا دليل على أن معظم المحطات توجد بالقرب من المنتقلين وفي وسط التجمعات العمرانية ، ثم تأتي الفئة التي يستغرقون أكثر من 30 دقيقة وهي بنسبة قليلة قدرت ب 5% وهي تعكس معاناة المواطنين في

الفصل الثاني: واقع النقل الجماعي بين مدينة وهران وضواحيها الشرقية

التنقل و في الغالب يمثلون سكان التجمعات الثانوية و المناطق المبعثرة، وهذا دليل على قلة وسائل النقل و قلة عدد تردداتها في حين أن بعض الحالات يستعملون وسيلة نقل أخرى، وهذا ما يظهره الجدول والشكل:

الشكل رقم 30: مدة الوصول الى محطة
سيارة الأجرة.الأجرة.



الجدول رقم 35: مدة الوصول الى محطة
سيارة الأجرة.

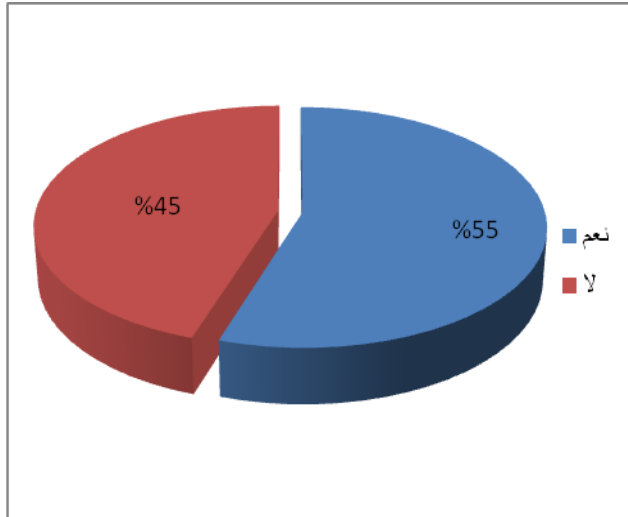
مدة الوصول الى المحطة	التكرار	النسبة %
5-10 د	16	40
10-15 د	11	27,5
15-20 د	11	27,5
أكثر من 30 د	2	5
المجموع	40	100

المصدر: تحقيق ميداني سنة 2019.

3- قرب محطة سيارة الأجرة من الوجهة: من خلال النتائج يظهر لنا أن شبكة النقل بين مدينة وهران وضواحيها الشرقية تؤدي دورها في المدينة بشكل جيد بحيث تنقل نسبة 55% إلى الوجهة المقصودة و 45% تكون وجهتهم بعيدة عن المحطة فيضطرون لاستعمال وسيلة نقل أخرى. كما هو موضح:

الفصل الثاني: واقع النقل الجماعي بين مدينة وهران وضواحيها الشرقية

الشكل رقم 31: قرب محطة سيارة الأجرة من الوجهة.



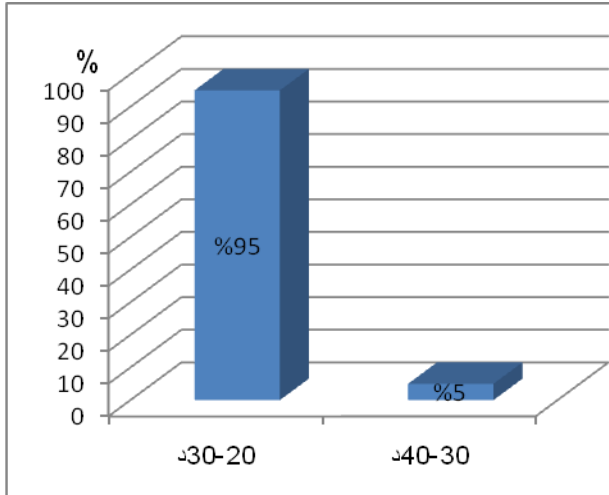
الجدول رقم 36: قرب محطة سيارة الأجرة من الوجهة.

قرب المحطة من الوجهة	التكرار	النسبة %
نعم	22	55
لا	18	45
المجموع	40	100

المصدر: تحقيق ميداني سنة 2019.

4- مدة الرحلة باستعمال سيارة الأجرة: من خلال نتائج التحقيقات الميدانية يتضح لنا أن مسافة الرحلة تستغرق من 20-30 دقيقة وهذا بنسبة قدرت ب 95% وهذا يفسر مدى قرب هذه الضواحي (أرزيو- بطيوة) من مدينة وهران وكذلك سرعة سائقي سيارة الأجرة، وفي بعض الأحيان تستغرق من 30-40 دقيقة بنسبة 5% وهذا يكون في حالة وجود حادث مرور أو عند وجود ازدحام في الطريق بسبب تدخلات الدرك الوطني، وهو موضح في الجدول و الشكل.

الشكل رقم 32: مدة الرحلة بسيارة الأجرة.



الجدول رقم 37: مدة الرحلة بسيارة الأجرة.

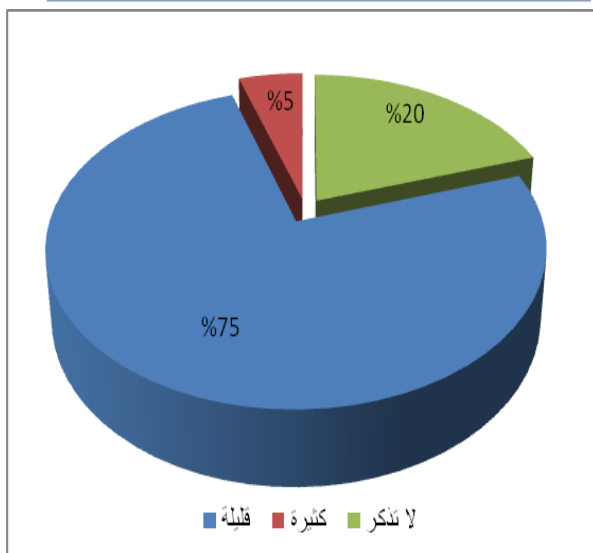
النسبة %	التكرار	مدة الرحلة بسيارة الأجرة
95	38	30-20 د
5	2	40-30 د
100,00	40	المجموع

المصدر: تحقيق ميداني سنة 2019.

5- وتيرة التنقل بسيارة الأجرة: عند إجراءنا للدراسة الميدانية تبين لنا أن التأخر لا يطرح مشكلة كبيرة لمستعملي سيارة الأجرة على عكس مستعملي الحافلات حيث سجلت نسبة 75% كانت إجاباتهم بأن التأخرات قليلة وسجلت نسبة 20% من المتنقلون اعتبروا أن التأخرات لا تذكر أصلا في تنقلاتهم ، في حين أن نسبة 5% اعتبروا أن التأخرات كثيرة وهذا يفسر نجاعة النقل الجماعي باستعمال سيارات الأجرة ومدى كفاءته في إرضاء الزبائن، وهذا ما يظهر في الجدول والشكل.

الفصل الثاني: واقع النقل الجماعي بين مدينة وهران وضواحيها الشرقية

الشكل رقم 33: وتيرة التنقل بسيارة الأجرة.



الجدول رقم 38: وتيرة التنقل بسيارة الأجرة.

التأخرات عن مكان الوصول	التكرار	النسبة %
قليلة	30	75
كثيرة	2	5
لا تذكر	8	20
المجموع	40	100

المصدر: تحقيق ميداني سنة 2019.

خاتمة الفصل:

جاء الفصل الثاني للوقوف على واقع النقل بين مدينة وهران وضواحيها الشرقية، من خلال التطرق لدراسة قطاع النقل بالمدينة والشبكة الطرق بها، والتركيز على نتائج التحقيقات الميدانية، والتي تشكل حلقة مهمة في هذا البحث، حيث توصلنا إلى الاستنتاجات التالية:

نتائج تحليل استمارة النقل الجماعي(الحافلة):

- النقل الجماعي بالحافلات يستقطب كلا الجنسين ويكون في الغالب لغرض العمل أو الدراسة و التنزه في بعض الأحيان، وتعود النسبة الأكبر من المنتقلين إلى فئة الشباب، حيث أن معظمهم ذات مستوى جامعي، ثانوي ومتوسط. كما أن نسبة كبيرة من الموظفين والطلبة هم الذين يستعملون الحافلة بكثرة أي المربوطون بمواعيد محددة والذين يجب أخذهم بعين الاعتبار.

- أوقات التنقل بالحافلة هي صباحا أو صباحا ومساء ، حيث ان هذه الاخير هي الأكثر استعمالا من طرف سكان الضواحي، وذلك بسبب عدم امتلاكهم لسيارة خاصة ولأنها اقتصادية.

- أما من ناحية رضا المنتقلين عن خدمات النقل بالحافلة فإن تسعيرة التنقل كانت مقبولة من طرفهم.

- إن معظم المحطات توجد في وسط التجمعات الحضرية وهي تتوفر على عدد كافي من الحافلات جلتها في حالة جيدة من حيث التجهيزات والمقاعد والنظافة حيث أن أغلبية المنتقلون يجدون مكانا للجلوس.

- حسب رأي المنتقلون فإن ازدحام المرور هو المشكل الرئيسي الذي يواجهونه في تنقلهم، وفئة أخرى اعتبروا أن بطئ الحافلة هو المشكل، في حين أن نقص الحافلات هو المشكل عند الأقلية.

نتائج تحليل النقل الجماعي(سيارة الأجرة):

- النقل الجماعي بسيارة الأجرة يستقطب الذكور أكثر من الإناث وفي الغالب لقضاء حاجياتهم أو العمل في بعض الأحيان، وتعود النسبة الأكبر من المنتقلين إلى فئة الكهول بنسبة كبيرة ثم تليها فئة الشباب، حيث أن معظمهم ذات مستوى جامعي وثانوي. كما أن نسبة كبيرة من الموظفين هم الذين يستعملون سيارة الأجرة.

- أوقات التنقل بسيارة الأجرة هي صباحا، مساء، وذلك بسبب عدم امتلاكهم لسيارة خاصة ولأنها عملية و متاحة.

الفصل الثاني: واقع النقل الجماعي بين مدينة وهران وضواحيها الشرقية

- أما من ناحية رضا المتقّلين عن خدمات النقل بالسيارة بين مدينة وهران وضواحيها الشرقية فإن تسعيرة التنقل كانت مقبولة من طرف كل المتقّلين، لكن مدة الانتظار طويلة بسبب نقص المستعملين وتوفر عدد كبير من سيارات النقل غير شرعي.

**مشاكل النقل
الجماعي بين مدينة
وهران وضواحيها
الشرقية، التوصيات
والاقتراحات**

مقدمة:

يعتبر النقل الحضري الجماعي في المدينة عنصر مهم في التنقلات اليومية للسكان، حيث له القدرة على استيعاب الافراد وتوفير الامان والسلامة المرورية للسكان داخل المدينة. وفي هذا الفصل سنتطرق الى ابراز اهمية ودور النقل بين مدينة وهران وضواحيها الشرقية، وكذا معرفة وجود او انعدام التوازن بين العرض والطلب وكيفية توزيعه في المجال الحضري في المدينة، ومنه استخلاص وضعية منظومة النقل الحضري الجماعي، معرفة المشاكل والسلبيات التي تظهر في المدينة، ومن خلال معرفة المشاكل نقترح حلول وتوصيات للحد من هذه المشاكل

1-المشاكل:

ان مدينة وهران هي الاخرى لم تسلم من هذه المشاكل التي راحت تتفاقم وتزداد بشكل رهيب يستدعي كل أنواع التدخلات السريعة وذات المدى المتوسط والبعيد، ومن أهم المشاكل التي يعاني منها النقل الحضري بين مدينة وهران وضواحيها مايلي:

1-1- المشاكل المتعلقة بشبكة الطرق:

✓مشاكل الطرقات:

- تعاني معظمها من اختناقات مرورية في حركة السير وذلك لكونها محاور تحتوي على الحركة كثيفة للمركبات خصوصا خط وهران-ارزيو وخط وهران-قديل وخط وهران-بطيوة
- تعاني الطرقات الرابطة بين مدينة وهران وضواحيها الشرقية من ازدحام كبير واختناق حركة السير في نقاط كثيرة ومعينة في اليوم (صباحا، مساء) وهذا يعود الى ان اغلب المنتقلين ينتقلون في الصباح ثم يعودون في المساء مما يشكل ازمة نقل حادة في هذه الاوقات مما جعل المنتقلين يطالبون بزيادة عدد الحافلات في هذه الاوقات.
- نقص نقاط توقف الحافلات في بعض الخطوط رغم وجود مطالب من طرف الناقلين والمنتقلين وهذا المشكل موجود في خط وهران-واد تليلات حيث في مسافة 20 كلم² توجد نقطة توقف واحدة فقط رغم وجود تجمعات ثانوية في الطريق.
- غياب التهيئة والتأثيث الحضري لبعض المحاور الطرقية.

✓ مفترقات الطرق:

- إزدحام كبير على مستوى مفترقات الطرق بسبب الحركة الكثيفة التي تشهدها نتيجة التدفقات الكبيرة لكل من الحافلات والسيارات (سيارات الاجرة والسيارات الخاصة) خصوصا عند الخروج من مدينة وهران
- نقص التهيئة المناسبة لهذه المفترقات هذا ما جعلها غير قادرة على استيعاب حركة المرور بها
- توقف السيارات العشوائي على معظم الطرق المشكلة للمفترقات مما يؤدي الى صعوبة وانعدام الرؤية للسائقين.
- اشارات المرور على مستوى هذه المفترقات في مدينة وهران تكاد تنعدم.

✓ مشاكل المحطات والمواقف:

أ - المحطات:

- تموقع بعض المحطات الحضرية داخل النسيج العمراني لمدينة وهران، مما سبب زيادة في حدة الازدحام
- وحركة المرور، واعاقا تأدية الوظائف الاخرى مثل محطة حي الصباح الجديدة.
- تلوث كبير ناجم من محركات الحافلات.
- قدم الحافلات على مستوى بعض المحطات والخطوط اثر سلبا على خدمة ومردودية النقل مثل حافلات محطة حاسي بونيف (الخط من بونيف الى بوقاطيس) وعلى البيئية (الدخان المتصاعد).
- عدم احترام تنظيم الوقت حيث في اغلب الاحيان لا يتم الخروج من المحطات حتى ملأ الحافلة مما ادى الى حدوث مشاكل بين الناقلين.
- عدم احترام الناقلين لسعة المركبة الخط حاسي بونيف-بوقاطيس وهذا لنقص عدد الحافلات ولان هذا الخط يمر على كل من حاسي عامر وحسيان الطوال وبن فريجة.
- غياب عنصر النظافة داخل المحطات كمحطة النقطة الدائرية لحي الصباح.
- تعاني المحطات الحضرية من الضيق وانعدام الصيانة والنظافة والتجهيزات الضرورية (أماكن الانتظار، التسييح، سلات المهملات،...ألخ) محطة النقطة الدائرية لحي الصباح ومحطة المرشد ومحطة حاسي بونيف ومحطة قديل ومحطة بطيوة.

- تسيير هذه المحطات يتم من طرف المتعاملين الخواص (مالكي خطوط النقل)، مما يؤدي إلى حدوث عدة مشاحنات (بسبب وقت الانتظار) ماعدا محطة الباهية.

ب-المواقف:

- انعدام مواقف مهيئة في بعض النقاط التي تضمن للمتنقل الراحة والاحتفاء من قساوة الظروف المناخية.

- قلة وانعدام اشارات المرور واللافتات المعلوماتية بها.

- بعد اماكن توقف الحافلات عن المواطنين.

- استعمال السكان للأشجار كأماكن للانتظار هروبا من العوامل الطبيعية كالأمطار والشمس.

- انعدام النظافة بها .

1-2- مشاكل متعلقة بقطاع النقل الحضري:

✓ مشاكل متعلقة بهياكل النقل:

- تعدد مواقف الحافلات وكثرتها في بعض الخطوط خلال مدة الرحلة يزيد من وقتها(خط وهران-طفراوي).

- اغلبية التوقفات النهائية لخطوط النقل الحضري الجماعي تعاني من مشكل عدم التهيئة (المحطات).

✓مشاكل متعلقة بالناقلين والحافلات:

- تحميل أكبر من الطاقة الاستيعابية للحافلة.

- على العموم تنقل الحافلات يكون في مواقيت غير دقيقة (القطاع الخاص).

- عدم الاهتمام بنظافة الحافلة ولا راحة المتنقلين.

- التلوث الناتج عن حافلات النقل الحضري الجماعي بسبب قدمها.

- استغلال حافلات حاسي بن عقبة النقل الى حاسي بونيف فقط (على حسب رغبة الناقل).

- عدم احترام الناقلين مسار الخط واستغلاله الحافلة في مسارات أخرى.

- اغلب الناقلين ليسوا من مدينة وهران.

- عدم قبول الركاب الجلوس في المقاعد الوسطى للحافلات.

- سوء معاملة القابض والسائق للركاب.
- عدم دخول المتنقلين الى محطة واد تليلات بل يفضلون الركوب في الطريق مما جعل الناقلين في مشكل مع الشرطة المرورية(المواقف الخاطئة).
- عدم عمل اغلب الناقلين في نهاية الاسبوع.

✓ مشاكل النقل بسيارات الاجرة:

- نقص في عدد سيارات الاجرة.
- نقص كبير في عددها في الفترة المسائية وبالأخص في الليل .
- تختلف الاثار الناجمة عن النقل بسيارات الاجرة من اثار بيئية كتلويث الهواء واستنزاف موارد الطاقة...الخ

- وجود عدد كبير من سيارات النقل غير الرسمي.
- اختلاف الاسعار وهذا حسب اوقات التنقل.
- السرعة المفرط لسائقي سيارات الاجرة.

✓ وضعية السيارة الخاصة في مدينة وهران:

- استعمال السيارة الشخصية في مدينة وهران في تزايد مستمر حيث تعتبر السيارة في الجزائر رمزا للقوة والنجاح الاجتماعي هذا بالإضافة إلى عدة عوامل أخرى منها:
- الانخفاض النسبي في اسعار السيارات.
 - وضع صيغ جديدة تجعل شراء السيارة أمرا سهلا.
 - وتوجد أسباب أخرى تتعلق بتكاليف التشغيل المنخفضة.
 - ارتفاع مستوى المعيشي في الجزائر.
 - كل هذه الأسباب ادت إلى الاستخدام الكثيف للسيارة الخاصة رغم العواقب والنتائج السلبية الكثيرة التي تنتج عن استخدام السيارة الشخصية (التلوث، الإزدحام، استخدام الأراضي.....).

1-3- التلوث وحماية البيئة

يلاحظ في كثير من المدن الجزائرية مدى التلوث الناتج عن وسائل النقل، الدخان الأسود، الوقود غير المحترق، الجزيئات العالقة.....المنبعثة من وسائل النقل القديمة خاصة الحافلات. أما فيما يتعلق بالتلوث الناتج عن السيارات فنجده وبكثرة في المدن الكبيرة والتي تتواجد أغلبها على مستوى الساحل.

2-اقتراحات من أجل تحسين وضعية النقل الحضري الجماعي بمدينة وهران وضواحيها الشرقية:

من خلال المشاكل التي وجدناها ومن خلال المعاينة الميدانية والتي تمثلت في مشاكل على مستوى الطرقات والمحطات والمواقف أخرى على مستوى والنقل الجماعي (الحافلات، سيارات الاجرة) فإننا نقترح:

2-1- بالنسبة للشبكات التقنية (الطرق، المحطات، المواقف):

✓ شبكة الطرق:

- إعادة تهيئة الطرقات ذات حالة سيئة.
- اضافة مفترقات طرق لتفريغ حركة المرور وتسهيلها.
- تهيئة الهياكل القاعدية-الطرق-وتزويدها بممهلات أمام التجهيزات المهمة.
- تزويد الطرق والمفترقات بأثاث عمراني- لوحات إرشادية- يخدم الجانب التنظيمي للنقل.
- تخصيص مسار الخط الحضري خاص بحافلات النقل، ومنع توقف ومرور السيارات بها خاصة في ساعات الذروة.
- لوحات إرشادية تتوفر على معلومات خاصة بالخط ونظام عمله، ولوحات أخرى في المفترقات بها مخطط مسارات النقل للمدينة ونقاط التبديل.

✓ المحطات:

- تسهيل الدخول والخروج والانتظار في المحطات الحضرية.
- توفير الأمن اللازم على مستوى المحطات الحضرية.
- تدعيم الرقابة في المحطة بوضع نظام عن طريق المراقب والتوقيت الآلي.
- تنظيم عمل الخطوط عن طريق تمييز أرصفة الانطلاق وأرصفة الوصول لكل خط في المحطة.

- تمييز المواقف والخطوط عن طريق الترميز الرقمي اللوني.
- تحديد الزمن الفارق بين حافلتين لضمان تنقلات كافية.
- تهيئة المحطة بأغطية واقية لتظليل وحماية المواطن من العوامل المناخية.
- تجهيزها بوسائل الإعلام والتوجيه للمستعملين.
- وضع حراسة أمنية داخل المحطة لحماية المواطن من الاعتداءات.
- وضع مراقب أو الرقابة على الحافلات ومدى الخدمة المقدمة.
- اقتراح محطة في حي ايسطو وهذا لوجود عدد كبير من خطوط النقل منها الترامواي و11 و51 وH و4G ولوجود محطة سيارات النقل الجماعي ما بين الولايات.

✓ المواقف:

- تهيئة مواقف الحافلات الخاصة النقل الحضري الجماعي بمواقف الركاب بهدف الحماية من العوامل الطبيعية.
 - إقامة مقاعد الجلوس من شأنها أن تخفف أعباء الانتظار وتضمن سلامة وراحة الركاب على مستوى المحطات والمواقف.
 - وضع اللافتات التي تدل على هذه المواقف.
 - تنظيم حركة المركبات من خلال احترام الوقت.
 - تجهيز المواقف باللوحات الإرشادية التي تبين رقم الخط، مساره، مكان الانطلاق والوصول.
- 2-2- بالنسبة للنقل الحضري الجماعي (حافلات وسيارات الاجرة):**
- فرض رقابة على المستعملي خطوط النقل بهدف الحد من التجاوزات.
 - الزامية الكفاءة والتأهيل للسائقين من اجل مزاوله وممارسة مهنة النقل الحضري .
 - اختيار وسائل النقل المناسبة للمدينة على أن تكون قادرة على تلبية الطلب الآتي والمستقبلي.
 - تأهيل سائقي وقابضي الحافلات ووضع قوانين صارمة لهم.
 - العمل على تطبيق القوانين مع تدعيمها بحملات توعية.
 - إلزام المركبات بالفحص التقني دوريا.

الفصل الثالث: مشاكل النقل بين مدينة وهران وضواحيها الشرقية، التوصيات والاقتراحات

- التخلي عن وسائل النقل الحضري بالحافلات القديمة، واستخدام وسائل نقل جديدة تحافظ على البيئة. وجوب ملائمة الحافلات لذوي الاحتياجات الخاصة.
- ضبط اوقات انطلاق الحافلات من المحطات الحضرية ومن المواقع الموزعة عبر الخطوط لتفادي إلقاءها في نقاط مشتركة.
- العمل على التوزيع الامثل والمتكافئ للحافلات عبر مختلف الخطوط الحضرية.
- تحديد طاقة الاستيعاب القانونية للمركبات ومراقبتها.
- إعطاء الأولوية في استغلال الخطوط لناقل القادر على توفير حافلات من نوع جيد.
- تحسين الراحة والأمن ومكافحة التلوث
- ضبط الاسعار ويجب ان تكون صالحة لجميع اوقات اليوم.
- دمج كل من حافلات خط وهران-واد تليلات وخط وهران-زهانة.
- العمل على خلق التوازن بين العرض والطلب فيما يخص النقل بين مدينة وهران وضواحيها الشرقية خاصة في المناطق ذات الكثافة السكانية العالية والحركية الكثيرة وهذا لضمان تغطية حسنة ومثلى.
- ربط مخطط النقل الحضري بمخطط التهيئة العمرانية للمدينة.

3- التوصيات:

- تدعيم كل المفترقات بكل الإشارات الأفقية والعمودية اللازمة لتفادي المشاكل المرورية بها.
- تجديد قارعات الطرق التي تعرف هشاشة لضمان سير المركبات بكل امان.
- تهيأت المحطات بشكل لائق وتوفير المستلزمات الضرورية من أجل راحة المسافرين.
- تجنيد مراقبين من الادارة الوصية يسهرون على السير الحسن لعملية النقل بواسطة الحافلات.
- الصيانة الدورية لمختلف المواقع والمحطات.
- ضرورة التزام الناقلين بمواعيد العمل وسحب الرخصة من المخالفين وفسح المجال للناقلين المنضبطين.
- ضرورة الاعتناء بالحافلات وصيانتها وتوفير الظروف الملائمة في عملية نقل الركاب خاصة النظافة.

الفصل الثالث: مشاكل النقل بين مدينة وهران وضواحيها الشرقية، التوصيات والاقتراحات

- تحديد وقت انتظار الحافلات في المواقف والمحطات لضمان وصول الركاب الى وجهاتهم دون تأخر، تشجيعا لهم على استعمال التنقل بواسطة الحافلات.
- توفير الحافلات اللازمة التي تكون أكثر راحة لكون الضواحي بعيدة عن المدينة .
- أن يشترط في السائق الكفاءة والخبرة وأن يكون مؤهلا لممارسة نشاط النقل.
- التقليل من الازدحام وباختيار مواقع المرافق وتهيئتها.
- إعطاء الأولوية في استغلال الخطوط للمتعامل القادر على توفير حافلات من النوع الجيد.
- تحديد طاقة الاستيعاب القانونية للمركبات ومراقبة كل خطوط التعبئة المبالغ فيها.
- تعبيد الطرقات وتهيئة مواقف الحافلات.
- إيجاد مسايرة بين خطوط النقل والهياكل القاعدية المتوفرة.
- تخصيص أروقة في الخط الحضري خاصة بحافلات النقل، ومنع توقف ومرور السيارات بها خاصة في ساعات الذروة.
- التنظيم القانوني بين المتعاملين بهدف رفع مستوى الخدمة.
- إعطاء أهمية لنظام النقل الجماعي عبر كامل المحيط الحضري، فقد تكون لقاءات تحسيسية للمستغلين يتم فيها عرض أهمية النقل في تطوير ورفي المدينة.
- إنشاء دراسات ميدانية مع التطبيق تشمل توزيع مختلف محطات النقل على كامل الخط حسب الكثافة السكانية للقطاعات العمرانية، هذا التكفل يكون بإشراف أشخاص ذات كفاءات يتطلبها الميدان.
- ضرورة توفير الأمن والراحة والسلامة وكل الشروط اللازمة للمتنقل.
- الالتزام بتطبيق ما هو منصوص عليه في بطاقات التوثيق المعتمدة من طرف مديرية النقل قصد تسهيل عملية النقل.
- فرض قوانين صارمة تحكم وتنظم النقل الحضري عبر خطوطه المتزايدة بصورة عشوائية.

خلاصة الفصل:

بعد الدراسة التحليلية لنظام النقل الحضري الجماعي بين مدينة وهران وضواحيها الشرقية، وجدنا مجموعة من المشاكل وانشغالات المواطنين، فقمنا بوضع مجموعة من الاقتراحات والتوصيات بناء على المشاكل، والتي مست الجانب التنظيمي والتسييري وكذا الهياكل التحتية والفوقية، بهدف انشاء نظام نقل جماعي مرن وفعال مثل تهئية بعض المحطات والمواقف وازافة بعض الخطوط الخاصة بالحافلات خاصة التابعة للخواص وزيادة في عدد الحافلات والسيارات وهذا بسبب الطلب المتزايد عليها والضغط الذي تشهده، وان كل هذه التدخلات تهدف الى خلق منظومة نقل حضري جماعي هادف وبناء مما تساعد المدينة في القيام بجميع وظائفها.

خاتمة عامة:

ان موضوع النقل الحضري الجماعي في غاية الاهمية إذ يعتبر من بين المشاكل المعاصرة التي تواجه المدن في العالم ويشكل عنصرا مهما في المدينة، فهو بمثابة قلبها النابض نظرا لدوره المهم في ديناميكيته وتحقيق التجانس بين مختلف مكوناتها الحضرية وإزالة العزلة وتسهيل حركة تنقل الأفراد. إن الجزائر على غرار الدول السائرة في طريق النمو شهدت نمو اقتصادي ملحوظ خاصة في السنوات الأخيرة، وهذا ما أدى الى ظهور اضطرابات على مستوى قطاع النقل مما دفع الدولة الى الاهتمام بهذا القطاع من خلال تفعيل برمجة وتسيير جد مهمين للتخفيف من المشاكل التي يعاني منها وذلك بتشجيع الاستثمار خاصة في قطاع النقل الحضري الجماعي من اجل الحد من ضغط المركبات الخاصة على الطرقات.

ومن خلال دراسة النقل الحضري الجماعي بين مدينة وهران وضواحيها الشرقية تبين لنا ان شبكة النقل تنقسم الى قسمين:

1-خطوط أكثر ديناميكية متمثلة في كل من (أرزويو، بطيو، قديل، حاسي بونيف، حاسي بن عقبة، واد تليات، عين البية، حاسي مفسوخ، زهانة) وهذا راجع الى العرض المتميز وكذلك خصوصيات هذه البلديات

2-خطوط أقل ديناميكية وأكثر تهميش تمثلها البلديات الهامشية (سيدي بن بيقى، طفراوي، حسيان الطوال، مرسى الحجاج، بن فريحة، بوفاطيس) والتي تقدم خدمات أقل للمواطنين.

كما يحتل النقل من اجل العمل أولى المراتب متبوعا بالتنقل من أجل الدراسة والتسوق وتعتبر هذه التنقلات ضرورية إلزامية، متبوعة بالتنقلات الظرفية غير الإلزامية مثل: الصحة، الترفيه والادارة. كما ان ساعات الذروة مرتفعة تمتد من الساعة السادسة إلى العاشرة صباحا ومن الرابعة الى السادسة مساء، حيث تؤدي هذه الساعات اختناق السير وازدحام الطرق ونقص في عدد الحافلات وعدد كبير من المتقلين.

وانطلاقا من دراستنا التحليلية للنقل الحضري الجماعي بين مدينة وهران وضواحيها الشرقية يمكن القول ان النقل الحضري بأنواعه (الحافلات، سيارات الاجرة) يعاني من عدة مشاكل في (الطرق، المحطات، المواقع، بعض الخطوط...الخ)، بالإضافة الى تدني مستوى خدماته، يوجد ايضا غياب الرقابة والمتابعة

الجديّة لمستعملي الخطوط، الامر الذي جعله لا يرقى الى مستوى دوره المنوط به ولا الكفاءة في الخدمة المقدمة للمتريدين عليه، هذا بالإضافة الى كون الفرد الجزائري يميل الى استخدام السيارة الشخصية بسبب رداءة خدمات النقل الحضري الجماعي واعتبارها رمز للنجاح الاجتماعي.

ونظرا للمشاكل المتعددة التي يعاني منها نظام النقل الحضري الجماعي بين مدينة وهران وضواحيها الشرقية والتي اعاقت فاعليته وكذا حسن أداء مختلف الوظائف الحضرية المرتبطة به، باعتباره من بين العناصر الاساسية للديناميكية الحضرية بين المدينة وضواحيها، استوجب ذلك ضرورة وضع اقتراحات وتوصيات التي تحد من بعض هذه المشاكل، ومنه خلق منظومة نقل حضرية جماعية متوازنة ومكاملة لبعضها.

قائمة المراجع

الكتب:

- سمير إبراهيم أيوب، اقتصاديات النقل، دراسة تمهيدية، بدون طبعة، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2002.
- د. محمود توفيق سالم، هندسة الطرق(1)، دار الراتب الجامعية، بيروت لبنان 2009.
- قباري محمد اسماعيل، علم الاجتماع الحضري ومشكلات التجهيزات والتعمير والتنمية، ص 283.
- السيد حنفي عوض(1999)، انسان المدينة بين الزمان والمكان ط(1).
- السيد عبد العاطي السيد 1986، علم الاجتماع الحضري، مدخل نظري ط(1) دار المعرفة الجامعية. الدكتور بوجمعة، ملتقى تسيير المدينة، سنة 2011.

المذكرات:

- احمد يوسف شبات: شبكة النقل البري في مدينة غزة. دراسة في جغرافية النقل باستخدام نظم المعلومات الجغرافية مذكرة ماجستير في الجغرافيا، كلية الادب، الجامعة الاسلامية غزة 2012.
- آسيا عبدة، واقع التنظيم المجالي بولاية قالمة وبوادر التهيئة، ماجستير جامعة قسنطينة، 2004.
- بلجيلالي خيرة، مذكرة لنيل شهادة مهندس دولة في التهيئة العمرانية، تخصص: تهيئة الوسط الحضري بعنوان: التجهيزات العمومية بمجمعة بطيوة، جامعة وهران، سنة2014.
- بوحصيدة حياة، مذكرة تخرج لنيل شهادة مهندس دولة في الجغرافية والتهيئة العمرانية تخصص وسط إقليمي بعنوان: حوض الشغل في المنطقة الصناعية بأرزو-وهران- جامعة وهران، سنة2009.
- بورطل زعراط الوافي، عبد الكريم محمد، مذكرة تخرج لنيل شهادة مهندس دولة في الجغرافيا والتهيئة العمرانية، تخصص: تهيئة الوسط الحضري بعنوان: نمو مدينة صغيرة وعلاقتها بمحيطها حالة" واد تليلات" ولاية وهران، جامعة وهران، سنة2003.
- حشمان زهرة، كبير إلهام، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر في الجغرافيا والتهيئة العمرانية تخصص: تسيير المدن والتنمية المستدامة بعنوان: الأنشطة التجارية بمدينة قديل، جامعة وهران، سنة2018.
- حليم شيوخ وبوغريس صابر، دراسة اقتصادية لحركة حافلات نقل الحضري وتنظيمها - دراسة حالة الخط (وسط المدينة1200مسكن)، مذكرة تخرج 1999.

- حريش نزار، هوار مساعد، مذكرة تخرج انيل شهادة مهندس دولة في التهيئة العمرانية، بعنوان: النمو الحضري المفرط و انعكاساته بالمناطق المحيطة لوهراة منطقة الحسيان(حاسي بونيف، حاسي بن عقبة، حاسي عامر)، جامعة وهران، سنة 2002.
- داود كريم، بوزكري محمد، مذكرة تخرج لنيل شهادة مهندس دولة في الجغرافيا والتهيئة العمرانية، تخصص: وسط حضري بعنوان: دراسة عمرانية لمجموعة شبه حضرية وعلاقتها بمحيطها حالة مجموعة طفراوي "ولاية وهران"، جامعة وهران، سنة 2001.
- قاسم سالم وين نعيجة الحاج، النقل الحضري في مدينة الجلفة. مذكرة تخرج لنيل شهادة مهندس دولة في تسيير المدن، قسنطينة 2008.
- علاء سليم اسعد صلاح، خصائص التحضر وعلاقتها بالتطور العمراني والنمو الاقتصادي، دراسة حالة نابلس، رسالة ماجستير، فلسطين، 2006.
- طريفة محمد، مذكرة تخرج تدخل ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر في تسيير المدن والتحضر، تحت عنوان النقل الجماعي الواقع المستويات المجالية والآفاق حالة مدينة عين السمارة، جامعة منتوري قسنطينة، 2011.
- طيبي وفاء، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر تسيير المدن والتنمية المستدامة بعنوان: السكن الفوضوي في مجموعة حسيان الطوال بوهران " حالة حي الرحي"، جامعة وهران، سنة 2017.
- صغيري جمال، رسالة ماجستير تحت عنوان النقل الحضري وتأثيره في ادماج التجمعات العمرانية (حالة مدينة مسيلة)، جامعة مسيلة، 2009.
- لامية عبيد الله -خدمة النقل الحضري وعلاقتها بالبعد الاجتماعي للتنمية المستدامة-2010 مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر في اقتصاد وتسيير الخدمات باتنة / 2011.
- سليم العايب وزملائه، دراسة تحليلية لواقع النقل الحضري الجماعي لمدينة عين مليلة، مذكرة تخرج ENATT، جامعة باتنة 2003.
- هبة فاروق القباني، دراسة التجمعات الحضرية في سورية، كلية الهندسة المعمارية، قسم التخطيط العمراني والبيئة.

- نقاش نجاة، مذكرة تدخل ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر، بعنوان: النقل الحضري الجماعي: تقييم كمي ونوعي- دراسة حالة مدينة باتنة- كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، تخصص إقتصاد النقل والإمداد، جامعة باتنة، سنة 2011.

- يعقوب حريز، مذكرة تخرج ماستر، دراسة مؤشرات الموصلات في شبكات النقل تحليل كمي ونوعي لشبكة مدينة باتنة، جامعة باتنة، 2011.

المصادر:

- الجريدة الرسمية 10 ماي 1988م، قانون رقم 88/17.
- الجريدة الرسمية: العدد 44 بتاريخ 8 أوت 2001. المادة 28.
- الجريدة الرسمية الجزائرية " قانون رقم 13/01 يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه " الجزائر، 2001، عدد 44.
- الجريدة الرسمية، العدد 82، الصادرة ب 22 ديسمبر 2004.
- م.علا عبد الرزاق غدا، د.م. رولا أحمد ميا، الضواحي السكنية، حل تخطيطي لمواجهة النمو السكاني، أم مشكلة حضرية جديد، مجلة جامعة دمشق للعلوم الهندسة المجلد التاسع والعشرون-العدد الثاني- 2013.

المراجع باللغة الفرنسية:

- Bendjelid A & Trache S.M. Les structures commerciales et Les dysfonctionnements intra urbains à Oran, Oran, 2002, inédit.
- Edition Gallimard, La ville et ses territoires, RONCYOLO M, 1990.
- P.Peelletier, Ch delefanante, Villes et urbanisme dans le monde, massons, paris,1994.
- Zicchelle Alberto, introduction à l'urbanisme opérationnelle et composition urbain 1984, volume 02.

الملاحق

استمارة حول النقل الجماعي (الحافلة)

التاريخ : الوقت : رقم الاستمارة :

اسم المحطة إجراء الاستبيان :

المحور الأول : أسئلة عامة

- 1- الجنس: ذكر انثى
- 2- السن: أقل من 18 سنة 18-30 سنة 31-40 سنة 41-50 سنة 51-60 سنة ما فوق 60

3- المستوى التعليمي: ابتدائي متوسط ثانوي جامعة

4- المهنة: طالب عامل أو موظف متقاعد بدون عمل

5- مكان الإقامة : المجمع: البلدية:

المحور الثاني : طبيعة التنقلات

- 1- ما هو غرض التنقل: عمل دراسة التنزه أخرى
- 2- الوسيلة التي تستعملها أكثر:
الحافلة سيارة الأجرة السيارة الخاصة نقل غير رسمي أخرى
- 3- استعمالك للحافلة : يومي أسبوعي شهري
- 4- ما هو سبب استعمالك للحافلة : ليس لديك سيارة لا توجد بدائل أخرى للنقل الجماعي
- عملية و متاحة اقتصادية حماية البيئة
- 5- ما هي أهم ساعات التنقل : صباحا مساء منتصف النهار ليلا
- 6- اتجاه المتنقل: من إلى
- 7- تسعيرة التنقل مناسبة: نعم لا
- 8- هل لديك سيارة خاصة : نعم لا
- 9- إذا كنت تملك سيارة هل توفر و تحسين خدمات النقل الجماعي يجعلك تستغني عن استعمالها اليومي ؟ نعم لا

المحور الثالث: أسئلة حول الزمن

1- مدة انتظارك للحافلة تكون من :

أقل من 5 د 10-5 د 15-10 د 20-15 د أكثر من 30 د

2- الزمن الذي تستغرقه من البيت إلى المحطة أو موقف الحافلة :

10-5 د 15-10 د 20-15 د أكثر من 30 د

3- هل محطة الرحلة قريبة من المكان الذي تريد الوصول إليه؟ نعم لا

4- مسافة الرحلة من مكان الإنطلاق إلى مكان الوصول تستغرق :

20 د-30 د 30 د-40 د 40 د-50 د ساعة أو أكثر

5- هل التأخرات عن مكان وصولك : قليلة كثيرة في بعض الأحيان

المحور الرابع: أسئلة حول وسيلة النقل

1- حالة الحافلة :

سيئة جدا	سيئة	جيدة	جيدة جدا	
				التجهيزات
				حالة المقاعد
				الضجيج
				النظافة

2-الاكتظاظ:

- تجد في معظم الحالات مكان للجلوس
- في بعض الأحيان تسافر واقفا
- لا تجد مكان للجلوس

3-المشاكل التي يعاني منها المتنقلين يوميا :

- عدم توفر وسيلة النقل
- اكتظاظ الحافلة
- غلاء تسعيرة النقل

- الحافلة بطيئة
- إزدحام الحافلة

4- ما هي تصوراتك لتحسين خدمات النقل؟

استمارة حول النقل الجماعي (سيارة الأجرة)

التاريخ : الوقت : رقم الاستمارة:

اسم محطة إجراء الاستبيان :

المحور الأول: أسئلة عامة

- 1- الجنس: ذكر انثى
- 2- السن: أقل من 18 سنة 18-30 سنة 31-60 سنة ما فوق 60 سنة
- 3- المستوى التعليمي: ابتدائي متوسط ثانوي جامعة
- 4- المهنة: طالب عامل أو موظف متقاعد بدون عمل
- 5- مكان الإقامة : المجمع : البلدية:

المحور الثاني: طبيعة التنقلات

- 1- ما هو غرض التنقل: عمل تعليم التنزه أخرى
- 2- الوسيلة التي تستعملها أكثر:
الحافلة سيارة الأجرة السيارة الخاصة نقل غير رسمي أخرى
- 3- استعمالك لسيارة الأجرة: يومي أسبوعي شهري
- 4- ما هو سبب استعمالك لسيارة الأجرة :
ليس لديك سيارة عملية و متاحة اقتصادية حماية البيئة
- 5- ما هي أهم ساعات التنقل : صباحا مساء منتصف النهار ليلا
- 6- اتجاه المتنقل: من إلى
- 7- تسعيرة التنقل مناسبة: نعم لا
- 8- هل لديك سيارة خاصة : نعم لا
- 9- إذا كنت تملك سيارة هل توفر و تحسين خدمات النقل الجماعي يجعلك تستغني عن استعمالها اليومي ؟ نعم لا

المحور الثالث: أسئلة حول الزمن

1- مدة انتظارك لسيارة الأجرة تكون من :

أقل من 5 د 10-5 د 15-10 د 20-15 د أكثر من 30 د

2- الزمن الذي تستغرقه من البيت إلى محطة سيارة الأجرة :

10-5 د 15-10 د 20-15 د أكثر من 30 د

3- هل محطة الرحلة قريبة من المكان الذي تريد الوصول إليه ؟ نعم لا

4- مسافة الرحلة من مكان الإنطلاق إلى مكان الوصول تستغرق :

20 د-30 د 30 د-40 د 40 د-50 د ساعة أو أكثر

5- هل التأخرات عن مكان وصولك : قليلة كثيرة لا تتذكر

6- ما هي تصوراتك لتحسين خدمات النقل ؟

فهرس الجداول:

- الجدول رقم1: تطور عدد سكان الضواحي الشرقية لمدينة وهران من سنة 1987 الى 2008.....33
- الجدول رقم2: طول الطرق وكثافتها بالنسبة لسكان الضواحي الشرقية.....41
- الجدول رقم3: عدد الناقلين وتردداتهم لكل خط لسنة 2004.....44
- الجدول رقم 4: عدد الناقلين وتردداتهم لكل خط لسنة 2019 (الحافلة).....47
- الجدول رقم5: عدد الناقلين وتردداتهم لكل خط لسنة 2019 (سيارة الأجرة).....49
- الجدول رقم6:جنس المتنقلين بالحافلة.....53
- الجدول رقم7:التركيب العمري للمتنقلين بالحافلة.....54
- الجدول رقم8:المستوى التعليمي للمتنقلين بالحافلة.....55
- الجدول رقم9: مهنة المتنقلين بالحافلة.....56
- الجدول رقم10:غرض التنقل بالحافلة.....57
- الجدول رقم11: الوسيلة الأكثر استعمالا للمتنقلين بالحافلة.....58
- الجدول رقم12:توزيع المتنقلين حسب استعمال الحافلة.....59
- الجدول رقم13: أسباب استعمال المتنقلين بالحافلة.....60
- الجدول رقم14: أوقات التنقل بالحافلة.....62
- الجدول رقم15: مستوى خدمات النقل بالحافلة.....63
- الجدول رقم16: مدة انتظار المتنقلين للحافلة.....65
- الجدول رقم17: مدة الوصول إلى محطة الحافلة.....66
- الجدول رقم18: قرب محطة الحافلة من وجهة المتنقلين.....66
- الجدول رقم19: مدة الرحلة باستعمال الحافلة.....67
- الجدول رقم20: وتيرة التنقل بالحافلة.....68
- الجدول رقم21: حالة الحافلات.....70
- الجدول رقم22: اكتظاظ الحافلة.....72
- الجدول رقم23: مشاكل المتنقلين بالحافلة.....73
- الجدول رقم24: جنس المتنقلين بسيارة الأجرة.....74
- الجدول رقم25: التركيب العمري للمتنقلين بسيارة الأجرة.....75
- الجدول رقم26: المستوى التعليمي للمتنقلين بسيارة الأجرة.....76
- الجدول رقم27: مهنة المتنقلين بسيارة الأجرة.....77

- 78.....الجدول رقم 28: غرض التنقل بسيارة الأجرة.
- 79.....الجدول رقم 29: الوسيلة الأكثر استعمالا للمتقلين بسيارة الأجرة.
- 80.....الجدول رقم 30: استعمال سيارة الأجرة.
- 81.....الجدول رقم 31: أسباب استعمال سيارة الأجرة.
- 82.....الجدول رقم 32: أوقات التنقل بسيارة الأجرة.
- 83.....الجدول رقم 33: مستوى خدمات النقل بسيارة الأجرة.
- 84.....الجدول رقم 34: مدة انتظار سيارة الأجرة.
- 85.....الجدول رقم 35: مدة الوصول إلى محطة سيارة الأجرة.
- 86.....الجدول رقم 36: قرب محطة سيارة الأجرة من الوجهة.
- 87.....الجدول رقم 37: مدة الرحلة باستعمال سيارة الأجرة.
- 88.....الجدول رقم 38: وتيرة التنقل بسيارة الأجرة.

فهرس الاشكال:

- الشكل رقم 1: جنس المتقلين بالحافلة.....53.....
- الشكل رقم 2: التركيب العمري للمتقلين بالحافلة.....54.....
- الشكل رقم 3: المستوى التعليمي للمتقلين بالحافلة.....55.....
- الشكل رقم 4: مهنة المتقلين بالحافلة.....56.....
- الشكل رقم 5: غرض التنقل بالحافلة.....57.....
- الشكل رقم 6: الوسيلة الأكثر استعمالا للمتقلين بالحافلة.....58.....
- الشكل رقم 7: توزيع المتقلين حسب استعمال الحافلة.....59.....
- الشكل رقم 8: أسباب استعمال للمتقلين بالحافلة.....60.....
- الشكل رقم 9: أوقات التنقل بالحافلة.....62.....
- الشكل رقم 10: مستوى خدمات النقل بالحافلة.....63.....
- الشكل رقم 11: مدة انتظار المتقلين للحافلة.....65.....
- الشكل رقم 12: مدة الوصول إلى محطة الحافلة.....66.....
- الشكل رقم 13: قرب محطة الحافلة من وجهة المتقلين.....66.....
- الشكل رقم 14: مدة الرحلة باستعمال الحافلة.....67.....
- الشكل رقم 15: وتيرة التنقل بالحافلة.....68.....
- الشكل رقم 16: حالة الحافلات.....70.....
- الشكل رقم 17: اكتظاظ الحافلة.....72.....
- الشكل رقم 18: مشاكل المتقلين بالحافلة.....73.....
- الشكل رقم 19: جنس المتقلين بسيارة الأجرة.....74.....
- الشكل رقم 20: التركيب العمري للمتقلين بسيارة الأجرة.....75.....
- الشكل رقم 21: المستوى التعليمي للمتقلين بسيارة الأجرة.....76.....
- الشكل رقم 22: مهنة المتقلين بسيارة الأجرة.....77.....
- الشكل رقم 23: غرض التنقل بسيارة الأجرة.....78.....
- الشكل رقم 24: الوسيلة الأكثر استعمالا للمتقلين بسيارة الأجرة.....79.....
- الشكل رقم 25: استعمال سيارة الأجرة.....80.....
- الشكل رقم 26: أسباب استعمال سيارة الأجرة.....81.....

- الشكل رقم 27: أوقات التنقل بسيارة الأجرة.....82
- الشكل رقم 28: مستوى خدمات النقل بسيارة الأجرة.....83
- الشكل رقم 29: مدة انتظار سيارة الأجرة.....84
- الشكل رقم 30: مدة الوصول إلى محطة سيارة الأجرة.....85
- الشكل رقم 31: قرب محطة سيارة الأجرة من الوجهة.....86
- الشكل رقم 32: مدة الرحلة باستعمال سيارة الأجرة.....87
- الشكل رقم 33: وتيرة التنقل بسيارة الأجرة.....88

فهرس الخرأط

- خرطة رقم 1: التصنيف الحضري لمنطقة الدراسة.....31
- خرطة رقم 2: سكان الضواحي الشرقية لمدينة وهران سنة 2008.....34
- خرطة رقم 3: تدفقات النقل الجماعي الحافلات سنة 2004.....45
- خرطة رقم 4: تدفقات النقل الجماعي الحافلات سنة 2019.....48
- خرطة رقم 5: تدفقات النقل الجماعي الحافلات سنة 2019.....50

الفهرس العام

تشكرات

الإهداء

- 1..... مقدمة عامة
- 2..... الاشكالية
- 2..... الهدف من الدراسة
- 2..... دوافع اختيار الموضوع
- 3..... أهمية الدراسة
- 3..... منهجية البحث
- 4..... محتوى المذكرة
- الفصل الأول: مفاهيم نظرية حول النقل ودراسة توسع مدينة وهران (الجهة الشرقية)
- 5..... مقدمة
- المبحث الأول: بعض المفاهيم حول النقل والنقل الحضري الجماعي
- 5..... اولاً: 1- النقل
- 5-1-1-1..... تعريف النقل
- 7-1-2-1..... طبيعة نشاط النقل
- 7-1-3-1..... أنواع النقل
- 8-1-4-1..... النقل الحضري
- 8-1-5-1..... تعريف النقل الحضري الجماعي للمسافرين
- 9-1-6-1..... النقل الحضري الجماعي
- 9-1-7-1..... النقل نصف الجماعي
- 10-1-8-1..... الاهداف التي يرمي الى تحقيقها نظام النقل الجماعي
- 10-2-التنقل
- 11-1-2-1..... التنقلات الحضرية

- 3- شبكة النقل الحضري الجماعي.....11
- 3-1- مفهوم شبكة النقل الحضري الجماعي.....11
- 3-2- مكونات شبكة النقل الحضري الجماعي.....12
- 4- مخطط النقل الحضري.....14
- 4-1- مفهومه.....14
- 4-2- أهدافه.....14
- 4-3- إعداد مخطط النقل الحضري.....15
- 4-4- مراحل إعداد مخطط النقل الحضري.....15
- 4-5- كيفية المصادقة واعتماد مخطط النقل الحضري.....16
- 4-6- تطبيقه.....16
- 5- المجال الحضري.....16
- 5-1- تعريف المجال الحضري.....16
- 5-2- المقصود بالمجال الحضري.....17
- ثانيا- المدينة.....17
- 1- نشأة المدينة.....17
- 2- أسباب التحضر ونمو المدن.....18
- 3- تعريف المدينة.....19
- 4- مفهوم المدينة.....19
- 5- وظائف المدينة.....20
- ثالثا: الضاحية.....21
- 1- تعريف الضاحية.....21
- 2- انماط الضاحية.....23
- المبحث الثاني: دراسة تحليلية للضواحي الشرقية البعيدة عن مدينة وهران.
- 1- الهيكل الحضري لتكتل وهران وتوسيعه.....25

- 2-دراسة ضواحي الجهة الشرقية.....26
- 3-الدراسة السكانية.....32
- 3-1 دراسة تطور عدد سكان ضواحي الجهة الشرقية لمدينة وهران.....32
- 4-عوامل ومؤهلات التنقل بين مدينة وهران وضواحيها الشرقية.....35
- خلاصة الفصل.....36

الفصل الثاني: واقع النقل الجماعي بين مدينة وهران وضواحيها الشرقية.

- مقدمة الفصل.....38
- المبحث الأول: وضعية قطاع النقل الجماعي بين مدينة وهران وضواحيها الشرقية البعيدة
- 1-قطاع النقل بوهران.....39
- 2-أسباب تراجع القطاع العام.....39
- 3-تطور قطاع النقل بعد انفتاحه أمام الخواص.....40
- 4-شبكة الطرق بمدينة وهران.....40
- 5-العقد.....43
- 6-استغلال شبكة خطوط النقل الحضري الجماعي بمدينة وهران.....43
- 7-دراسة العرض على مستوى كل خط في شبكة النقل الحالية.....43
- 7-1ارتفاع عدد الناقلين كلما ازداد طول المسارات.....43
- 7-2 عدد الناقلين وتردداتهم لسيارات الأجرة.....49

المبحث الثاني: نتائج الدراسة الميدانية.

- 1-الخطوات الأساسية في تنفيذ الاستبيان.....51
- أولاً: تحليل استمارة النقل الجماعي (الحافلة).....52
- المحور الأول: معلومات شخصية.....52
- 1-الجنس.....52
- 2-التركيب العمري.....53
- 3-المستوى التعليمي.....53

4-المهنة.....	55
المحور الثاني: طبيعة التنقلات.....	56
1- غرض التنقل.....	56
2-الوسيلة الأكثر استعمالا.....	57
3- أوقات و دوافع استعمال الحافلة.....	59
3-1-استعمال الحافلة.....	59
3-2-سبب استعمال الحافلة.....	59
4- أوقات التنقل بالحافلة.....	61
5- مستوى خدمات النقل بالحافلة.....	62
المحور الثالث: التحليل الزمني للتنقل بالحافلة.....	64
1-مدة انتظار المتقلين للحافلة.....	64
2- مدة الوصول إلى محطة الحافلات.....	65
3- قرب محطة الحافلة من وجهة المتقلين.....	66
4-مدة الرحلة.....	67
5-وتيرة التنقل بالحافلة.....	68
المحور الرابع: تقييم نوعية الخدمة في الحافلة.....	68
1- حالة الحافلة.....	68
2- اكتظاظ الحافلة.....	71
2- مشاكل المتقلين بالحافلة.....	72
ثانيا: تحليل استمارة النقل الجماعي (سيارات الأجرة).....	73
المحور الأول:معلومات شخصية.....	73
1- الجنس.....	73
2- التركيب العمري.....	74
3- المستوى التعليمي للمتقلين بسيارة الأجرة.....	75

76.....	4- المهنة.....
77.....	المحور الثاني: طبيعة التنقلات.....
77.....	1- غرض التنقل بسيارة الأجرة.....
78.....	2- الوسيلة الأكثر استعمالاً.....
79.....	3- أوقات و دوافع استعمال سيارة الأجرة:.....
79.....	3-1- استعمال سيارة الأجرة.....
80.....	3-2- سبب استعمال سيارة الأجرة.....
81.....	4- أوقات التنقل بسيارة الأجرة.....
82.....	5- مستوى خدمات النقل بسيارة الأجرة.....
84.....	المحور الثالث: التحليل الزمني للتنقل بسيارة الأجرة.....
84.....	1- مدة انتظار سيارة الأجرة.....
84.....	2- مدة الوصول إلى محطة سيارة الأجرة.....
85.....	3- قرب محطة سيارة الأجرة من الوجهة.....
86.....	4- مدة الرحلة باستعمال سيارة الأجرة.....
87.....	5- وتيرة التنقل بسيارة الأجرة.....
89.....	خلاصة الفصل.....
الفصل الثالث: مشاكل النقل بين مدينة وهران وضواحيها الشرقية، التوصيات والاقتراحات	
90.....	مقدمة.....
90.....	1-المشاكل.....
90.....	1-1- المشاكل المتعلقة بشبكة الطرق.....
92.....	1-2- مشاكل متعلقة بقطاع النقل الحضري.....
94.....	1-3- التلوث وحماية البيئة.....
2-اقتراحات من أجل تحسين وضعية النقل الحضري الجماعي بمدينة وهران وضواحيها الشرقية	
94.....	2-1- بالنسبة للشبكات التقنية (الطرق، المحطات، المواقف).....

95..	2-2- بالنسبة للنقل الحضري الجماعي (حافلات وسيارات الاجرة).
96.....	3- التوصيات.
98.....	خلاصة الفصل:
99.....	خاتمة عامة.
101.	الملاحق.
105.....	المراجع.
108.....	فهرس الجداول.
110.....	فهرس الأشكال.
112.....	فهرس الخرائط.