

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة وهران 2 محمد بن احمد

كلية علوم الأرض والكون

قسم جغرافيا وتهيئة الإقليم

مذكرة تخرج لنيل شهادة مستار 2 في الجغرافيا والتهيئة العمرانية

تخصص المدن ديناميكية المجالية والتسيير



الموضوع:

النقل الحضري والتنقلات في مجمعة غليزان: (الأداء المجالي وجودة الخدمة)

تحت اشراف:

الأستاذة: عائشة مزياني

من اعداد الطالبة:

بن جبار رميساء

لجنة المناقشة

الاسم واللقب	الرتبة	الصفة
صغيري هشام	أستاذ مساعد "ب"	رئيسا
عائشة مزياني	أستاذة محاضرة "ب"	مقرا
بن زخروفة خليفة	أستاذ مساعد "أ"	ممتحنا

السنة الجامعية

2023/2024

شكر وتقدير

مصدقاً لقوله تعالى: "لئن شكرتم لأزيدنكم"

الشكر والحمد لله عزوجل الذي أمدني بالقوة والصبر وأنار عقلي وثبت خطايا حتى وصلته إلى مبتغايا وإنجاز مذكرة تخرجي، فالحمد لله وكفى والصلاة والسلام على الحبيب المصطفى سيدنا محمد وعلى آله وصحبه أجمعين أما بعد:

وعملاً بقوله تعالى "هل جزاء الإحسان إلا الإحسان"

أتقدم بأطيب العرفان وجزيل الإمتنان وفائق التقدير والاحترام وأسمى عبارات الشكر إلى الأستاذة المشرفة "مزياني عائشة" التي سددت خطايا على طريق البحث بتوجيهاتها وسديد رأيها ونصائحها العلمية التي لا تقدر بثمن.

كما أتقدم بالشكر الخالص إلى الأساتذة الأفاضل لجنة المناقشة على تسخيرهم الجهد والوقت لقراءة هذه المذكرة وتكرمهم بموافقة مناقشتها.

وأشكر أيضاً الأساتذة بقسم الجغرافيا وتهيئة الإقليم بجامعة وهران 2 " محمد بن أحمد "

كما أتقدم بأسمى عبارات التقدير والاحترام إلى كل من قدم لي المساعدة من قريب أو بعيد لإنجاز هذا العمل المتواضع.

وأختتم كلامي بالحمد لله الذي منحني نعمة العلم والبصيرة وأرجوا منه التوفيق في هذا العمل وفي مستقبلي إن شاء الله

إهداء

الحمد لله الذي بنعمته تتم الصالحات، ما إنتهى جهد ولا تم سعي إلا بفضلك يارب فالحمد لله
قولا وفعلا وشكرا ورضا

الى نفسي الطموحة المكافحة بداية

من قال انا لها... نالها، وانا لها وان أبت رغما عنها أتيت بها.

لم تكن الرحلة قصيرة ولا ينبغي لها ان تكون، ولم يكن الحلم قريبا ولا الطريق كان محفوفا
بالتسهيلات لكنني فعلتها ونلتها.

الى من جعل الله الجنة تحت أقدامها واحتضنتني بقلبها قبل يدها وسهلة لي شدائد
بدعائها، الى سر قوتي ونجاحي نور عيني وضوء دربي الى "امي" حفظها الله.

الى من منحني الحياة وشرفني بحمل اسمه... "أبي".

الى ضلعي ثابت وأمان أيامي الى من شددت عضدي بهم فكانوا ينابيع أرتوي منها، قرّة
عيني " إخواني " و "أخواتي"

الى من كانوا لي خير سند وخير رفاق الدرب صديقات فإذا مالت بي الايام كانوا لي سندا لا
يميل "فتاح يسرى ابتيهال" و "ولد شيخ فاطمة هناء".

الى أصدقاء العمر والرحلة التي إمتدت على طول خمس سنوات مرت ونحن كالأخوة تعبنا
معا وفرحنا معا ووصلنا للنهاية معا، أيام ستصبح من أجمل الذكريات الى دفعة "2024"

فهرس المحتويات

1.....	مقدمة عامة
5.....	الإشكالية
7.....	الهدف من الدراسة
7.....	فرضيات الدراسة
8.....	الصعوبات
8.....	منهجية البحث
8.....	I. مرحلة البحث النظري
8.....	II. مرحلة البحث الميداني
10.....	III. المخطط العام لكتابة البحث

الفصل الأول: خصائص مجمعة غليزان بين التخطيط الحضري وتخطيط النقل

11.....	تمهيد
12.....	I. تقديم منطقة الدراسة
13.....	1. الأصول التاريخية لمجمعة غليزان
14.....	2. الموقع الإداري لبلدية غليزان
15.....	3. الموقع الجغرافي والإداري لمجمعة غليزان
16.....	4. توضع المجمعة في الوسط الغرب لولاية غليزان
17.....	5. أراضي مجمعة غليزان قليلة الإنحدار
18.....	II. الدراسة السكنية والسكانية
18.....	1. الدراسة السكنية
18.....	1.1: التطور العمراني لغليزان من مدينة صغيرة إلى مجمعة حضرية
20.....	1.2: أغلب سكنات المجمعة سكنات فردية
23.....	1.3: إستخدام الأرض لمجمعة غليزان
23.....	1.1.3: التجهيزات التعليمية
24.....	2.1.3: التجهيزات الصحية
24.....	3.1.3: التجهيزات الدينية
24.....	4.1.3: التجهيزات الثقافية
24.....	5.1.3: التجهيزات الصناعية
25.....	6.1.3: المؤسسات الاجتماعية
25.....	7.1.3: التجهيزات الرياضية والترفيهية

26.....	1.4: توجيه التعمير المستقبلي بالجهة الشمالية للمجمعة
28.....	2. سكان مجمعة غليزان في تزايد مستمر
30.....	III. تخطيط النقل الحضري بمجمعة غليزان
30.....	1. تحرير سوق النقل وتخلص من احتكار الدولة
34.....	2. الولاية والبلدية الفاعلين على المستوى المحلي في قطاع النقل الحضري
34.....	1.2: الولاية:
34.....	2.2: البلدية:
34.....	3.2: الهيئات الغير حكومية:
34.....	4.2: المؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه حضري لمجمعة غليزان
35.....	3. مخططات تنظيم النقل الحضري
35.....	1.3: غياب مخطط السبير بمجمعة غليزان
36.....	2.3: مخطط النقل الحضري
37.....	IV. شبكة النقل الحضري بنوعيه الجماعي والفردي بمجمعة غليزان
37.....	1. ينقسم النقل الحضري الجماعي الى قطاع خاص وعام
37.....	1.1: يوفر القطاع الخاص تسعة خطوط لتلبية إحتياج الركاب
41.....	1.1.1: تسمية الخطوط تساعد في تسهيل تنقل السكان
42.....	2.1.1: مزيا خدمة خطوط النقل الحضري للقطاع الخاص
42.....	3.1.1: تسعيرة النقل الحضري الجماعي لا تتجاوز 20 دج:
43.....	2.1: ستة خطوط للقطاع العام تساهم في تلبية الإحتياجات
45.....	1.2.1: مزايا خطوط النقل الحضري للقطاع العام
47.....	2. النقل الفردي بسيارة الأجرة مكمل للنقل الجماعي بالحافلات
47.....	1.2: النقل الحضري بواسطة سيارات الأجرة
47.....	1.1.2: سيارات الأجرة الفردية
48.....	2.1.2: سيارات الأجرة الجماعية نوع نقل جديد داخل المجمعة
48.....	2.2: تكوين سائقي سيارات الأجرة
49.....	3. النقل النوعي أو المتخصص يلبي طلب فئة معينة من المجتمع
49.....	1.3: نقل العمال:
49.....	2.3: النقل المدرسي:
50.....	3.3: النقل الجامعي:
51.....	4.3: النقل البري للبضائع:

52.....	خلاصة الفصل
	الفصل الثاني: التنقلات بمجمعة غليزان خصائصها وتوزيعها المجالي
53.....	تمهيد
54.....	I. شبكة الطرق بمجمعة غليزان.....
54.....	1: يمر بمجمعة غليزان طريقان وطنيان.....
54.....	2: الطرق الولائية مكملة للطرق الوطنية.....
55.....	3: الطرق البلدية تضمن الموصولية بين المجمعة وباقي البلديات.....
57.....	4: شبكة السكك الحديدية.....
58.....	5: التصنيف الإداري لشبكة الطرق بالمجمعة.....
59.....	6: التصنيف الوظيفي لشبكة الطرق داخل المجمعة.....
61.....	7: الطرق الحضرية بالمجمعة ذات حالة جيدة.....
62.....	II. شبكة النقل الرابطة بين المجمعة والمناطق المجاورة.....
62.....	1. النقل البري بين الولايات.....
62.....	2. النقل البري بين البلديات.....
63.....	3. سيارات الأجرة الجماعية وسيلة للربط بين المجمعة والمناطق المجاورة.....
64.....	4. النقل عن طريق السكك الحديدية.....
65.....	III. ثلاث محطات مسؤولة عن تنظيم النقل بالمجمعة الحضرية غليزان.....
65.....	1. المحطة البرية بن داود.....
67.....	2. المحطة الحضرية الجديدة (الرمان).....
69.....	3. المحطة الحضرية القديمة (البتوار).....
71.....	IV. خصائص التنقلات بمجمعة غليزان.....
71.....	1. الموظفون والطلاب الأكثر تنقلا بمجمعة غليزان.....
74.....	2. النقل الجماعي الأكثر إستعمالا أما النقل الفردي الأكثر تفضيلا.....
75.....	3. تعدي تنقلات أفراد العينة مجال المجمعة غليزان وصولا إلى البلديات المجاورة.....
79.....	4. العمل والدراسة من بين أكثر الأسباب الدافعة للتنقل يوميا.....
81.....	5. اغلب تنقلات افراد العينة في الفترتين الصباحية والمسائية.....
83.....	خلاصة الفصل
	الفصل الثالث: جودة الخدمة والأداء المجالي للنقل الحضري الجماعي بمجمعة غليزان
84.....	تمهيد
85.....	I. تقييم جودة خدمة النقل الحضري لمجمعة غليزان.....

- 1.تسعيرة النقل الحضري الجماعي أنسب من تسعيرة النقل الحضري الفردي.....85
- 2.النقل الحضري الفردي يقدم خدمة جيدة.....87
- 3.النقل الحضري الجماعي ذو خدمة متوسطة الجودة.....88
- 1.3: الوقت المستغرق لإنتظار الحافلة لا يتجاوز 30 دقيقة.....88
- 2.3: يبلغ النقل الحضري الجماعي ذروته صباحا خلال أيام العمل والدراسة.....90
- 3.3: عدم كفاية المركبات يؤدي إلى عدم إحترام عدد الركاب المسموح به.....92
- 4.3: معاملة عمال الحافلة ذات مستوى متوسط.....93
- 5.3: مركبات النقل الحضري الجماعي قديمة وغير مجهزة.....94
- 6.3: مواقع مواقف الحافلات مناسبة للسكان.....96
- 7.3: مستخدمي النقل الجماعي غير راضون عن تجهيز المواقف.....97
- 8.3: النقائص المتواجدة بالحافلات تؤدي إلى استخدام النقل الفردي.....102
- 4.خدمة النقل الحضري ذات مستوى متوسط بالنسبة للمستخدمين.....104
- II.الأداء المجالي للنقل الحضري الجماعي بمجمعة غليزان.....105
- 1.الخط الشعاعي الرابط بين بن داود و عدة بن عودة هو الأكثر استعمالا.....105
- 2.التغطية المجالية للنقل الحضري الجماعي على مجال المجمع.....107
- 3.موقع المحطة الجديد يزيد من حدة الاختناق المروري.....108
- 4.تحويل المحطة الحضرية يصعب تنقل المستخدمين.....109
- 5.بعد المحطة الجديدة يصعب عملية التنقل.....110
- 6.المحطة الجديدة أقل تجهيزا وأقل أمنا.....112
- 7.مستعملي النقل الجماعي يفضلون المحطة القديمة.....113
- III. تقييم خدمة النقل الحضري الجماعي في مجمعة غليزان.....114
1. الناقلون الخواص لايلتزمون بالمسارات الجديدة.....114
- 2.نقاط الانطلاق العشوائية.....115
- 1.2: تدخل اللجنة التقنية لمعالجة مشكل نقاط الانطلاق العشوائية.....116
- 2.2: موقف مديرية النقل نحو نقاط الانطلاق العشوائية.....116
- 3.النقل الحضري الجماعي ذو مستوى متوسط.....118
- 4.إقتراحات وتوصيات لرفع من مستوى جودة النقل الحضري الجماعي بالحافلات.....119
- 1.4: بما يخص محطة النقل الحضري.....119
- 2.4: بما يخص المواقف والإشارات.....121
- 3.4: بما يخص شبكة الطرق.....121

122.....	خلاصة الفصل
123.....	خاتمة عامة
125.....	المراجع
129.....	الملاحق
137.....	فهرس الخرائط، الصور، الجداول والاشكال
146.....	الملخص

المدخل

العام

يعد النقل من القطاعات ذات القيمة الحساسة في المجتمع كونه يمتلك أهمية كبيرة في تطوير المدن وتحريك عجلة التنمية بهم فهو يمثل وتيرة النهوض بالاقتصاد الوطني والعالمي، والنقل عبارة عن نظام يسهل حركة الأشخاص والبضائع بحيث يساهم في تنظيم المجال من خلال رسم العلاقة بين السكان وحاجياتهم من جهة وتطور النمو الاقتصادي بنقل السلع والبضائع إلى أماكن تسويقها من جهة أخرى.¹

تعود بدايات التنقل والتحرك إلى نشأة التجمعات البشرية وذلك لحاجتهم للبحث عن ضروريات الحياة، فتشكلت تنقلات الانسان الأولى بين مسكنه وأماكن الطعام والشراب.²

خلال الثورة الصناعية التي ظهرت في القرن 18 عرفت وسائل النقل جملة تغيرات جعلتها تتوافق مع إحتياجات المجتمع الصناعي في تلك الفترة، فتشكلت شبكة نقل فعالة تميزت بسرعتها، قلة تكلفتها، وسهولة إستعمالها، وتكونت هذه الشبكة من وسائل نقل بحرية جوية وبرية، أما خلال النصف الثاني من القرن 19 أحدثت الثورة الصناعية نوع من التغيرات الثمينة في مجال النقل البري فنتج عنها تطور الطرق ووسائل النقل البرية المتعددة من سيارات وحافلات والنقل بالسكك الحديدية، ومع نهاية القرن 20 تزايد الطلب على النقل نتيجة إرتفاع عدد السكان الذي صاحبه إزدهار في شتى النشاطات التجارية والصناعية وهذا ما يفرض على الانسان حتمية التنقل فأصبح من الضروري التفكير في سياسات للنقل التي تتماشى مع المعطيات المحلية للمجتمعات الحضرية فظهر النقل الحضري من أجل التوصل لخدمة تنقل مثالية تحقق التكامل بين النشاط البشري والاقتصادي من خلال الربط بين مختلف الاحياء والمدن.³

يلعب النقل الحضري الجماعي دورا أساسيا في تنقل سكان المدن، فبفضله يتم تقوية العلاقات الاجتماعية وتنشيط الاعمال التجارية والخدماتية، وبالتالي يعمل على فك العزلة التي تفرضها

1 : زبوجة خالد/خاتم احمد، 2006، النقل بولاية غليزان ودوره في تنظيم المجال، مذكرة تخرج لنيل شهادة مهندس دولة في الجغرافيا والتهيئة العمرانية، كلية علوم الأرض والجغرافيا والتهيئة العمرانية، جامعة وهران، ص1
2 : عبد الكريم بوتة، 2019/2020، دراسة جدوى مشروع ترامواي لمدينة بسكرة ما بين العوائق المالية والعمرانية، مذكرة تخرج لنيل شهادة في تخصص تسيير المدن، قسم علوم الأرض والكون، جامعة محمد خيضر بسكرة، ص1

3 : وليد شاذلي/ شامية بن عباس، 2022، تطوير قطاع النقل الحضري في الجزائر ودوره في تحقيق التنمية المستدامة، في ظل صياغة إستراتيجية مستقبلية، مجلة البحوث الاقتصادية والمالية، المجلد09، العدد01، 2022، ص.ص

المسافات، كما يضمن تنقل أكبر عدد من الافراد ويسهل التبادلات بين مختلف القطاعات في الأوساط الحضرية، ولهذا كان لزاما على الدول إعطائه أهمية بالغة.⁴

وُجِه نظام النقل في الجزائر خلال الحقبة الاستعمارية لخدمة المصالح العسكرية والمستوطنين بهدف إستغلال الثروات، غير أن هذه الشبكة الموروثة عن الفترة الاستعمارية باتت لا تتناسب مع متطلبات السكان بعد الاستقلال، خاصة مع إتساع المجال الجغرافي الوطني، مما شكل عائقا أمام التنمية الاقتصادية، وما دفع بالدولة الجزائرية إلى إنتهاج سياسات حسب مراحل التخطيط الاستراتيجي بحيث حافظت الجزائر في المرحلة الأولى بعد الاستقلال من 1962 إلى 1967 على تسيير هذا القطاع وفقا لقوانين الاستعمار الفرنسي وذلك إلى غاية مرحلة المخطط الثلاثي الأول (1967-1969)، فكانت جل الإجراءات السياسية للنقل موجهة لتدعيم وسائل النقل وتنظيم هذا القطاع، إضافة إلى اصدار القانون رقم 130/69 وهو أول تنظيم بعد الاستقلال يلغي القوانين الفرنسية ويعرف وينظم النقل البري في الجزائر.⁵

بعد إحتكار الدولة لوسائل النقل وإختيار أسلوب التسيير المركزي في الفترة ما بين 1967 إلى 1981 والذي تضمن الاخذ بعين الاعتبار القوانين التي تهدف إلى تنظيم جديد لمختلف أنماط النقل و إنشاء المؤسسة الوطنية للنقل عبر الطرقات بموجب المرسوم التنفيذي رقم 73/71 والذي يهدف إلى تلبية الاحتياجات وتطوير الاقتصاد الوطني، أما خلال مرحلة المخطط الخماسي الثاني (1985-1989) فقد أكد المخطط على ضرورة تدعيم قطاع النقل ماديا لتحديث وسائله، ثم في سنة 1987 صدر قرار ينص على دراسة طلب رخصة مزاولة مهنة النقل العمومي البري للمسافرين والبضائع و منذ ذلك التاريخ أصبح القطاع الخاص يلعب دورا مهما في تسيير النقل البري في الجزائر من خلال إصدار مجموعة من القوانين والمراسيم التنفيذية التي تحدد شروط و إلتزامات ومختلف قواعد تسيير هذا القطاع لتخفيف المسؤولية والتكاليف على الدولة من جهة وإستفادة القطاع الخاص والمواطن من جهة أخرى.⁶

4 : سارة دربال، 2016/2015، النقل الحضري الجماعي بالحافلات في إطار التنمية المستدامة حالة مدينة خنشلة، مذكرة مكملة لنيل شهادة ماستر في تسيير التقنيات الحضرية، تخصص تسيير المدن والتنمية المستدام، معهد تسيير التقنيات الحضرية، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، ص1

5: طريفة محمد، 2019/2018، تنظيم وتسيير شبكة النقل الحضري (حالة مدينة قسنطينة)، أطروحة مقدمة لنيل درجة دكتوراه ل.م.د في تسيير المدن والتنمية المستدامة، معهد تسيير التقنيات الحضرية، جامعة صالح بوبنيدر قسنطينة ص.ص 30/28

6 : المرجع نفسه

يعد صدور القانون رقم 17/88 المؤرخ في 10 ماي 1988 والذي يتضمن تنظيم النقل البري وتوجيهه، إنهاء لاحتكار الدولة لوسائل النقل، فقد عرف القطاع بموجبه تحرير السوق، وبذلك الترخيص بإمكانية إنشاء مؤسسات خاصة للنقل العمومي للمسافرين والبضائع، ثم بموجب المرسوم التنفيذي رقم 195/91 المؤرخ في 1 جوان 1991 المتعلق بتحديد الشروط العامة لممارسة نشاطات النقل البري للمسافرين والبضائع والذي يعتبر بمثابة إقرار من قبل الدولة على أحقية القطاع الخاص في ممارسة نشاط النقل.

بعد التغييرات العميقة التي شهدتها قطاع النقل الجزائري في العقود الأخيرة، خاصة بعد تحرير القطاع والذي حقق أهدافه الأساسية التي تسعى إلى زيادة العرض العام، إلا أن قطاع النقل عرف تدهورا جراء هذه التغييرات، بسبب عدم كفاية التنظيم العام نتيجة العدد الكبير للمشغلين الصغار من القطاع الخاص والذي أدى إلى عدم القدرة على التنسيق بينهم ووضع جداول زمنية ومسارات ثابتة وبالأخص على مستوى مدنها الكبرى.

تحول مشهد النقل الحضري في معظم المدن الجزائرية بعد فك ارتباط الدولة وتحرير سوق النقل في عام 1988، ثم إعادة مشاركته⁷ من خلال المؤسسة العمومية للنقل الحضري على مستوى الولايات في العقد الأول من القرن الحادي والعشرين، بموجب المرسوم التنفيذي رقم 92/10 تتكفل هذه المؤسسات بالنقل العمومي للمسافرين على إمتداد النسيج الحضري والشبه حضري في إطار التكامل بين القطاع العام والخاص⁸ ليصبح نظام النقل الجزائري يتميز بالتعايش بين قطاعيه العام والمنظم هيكليا والخاص وهو قطاع حرفي ذاتي التنظيم وبالتالي أصبح موضوع جودة خدمة النقل يحظى بإهتمام مؤسسات النقل الحضري العمومي بهدف تحسينها والارتقاء لأحسن مستوى لإرضاء مستخدمين هذا القطاع باعتبارهم الطرف الذي يحدد جودة هذه الخدمة وفقا لاحتياجاتهم⁹.

لم تقتصر مشاكل النقل بالجزائر على المدن الساحلية الكبرى فقط، بل إمتدت العدوى إلى مختلف المدن الداخلية على إختلاف أحجامها، فمجمعة غليزان، هي إحدى المدن المتوسطة التي تلعب دورا مهما في الشبكة الحضرية بالغرب الجزائري، تجسد السياسات المتعاقبة التي عرفها قطاع النقل في الجزائر كما ذكرنا سابقا، وهي مثال مصغر يعكس الإشكاليات الرئيسية

⁷ Boubakour, F., et H. Bencherif. 2013. Évolution du transport urbain en Algérie : du mode artisanal à la régulation par l'État. Géotransports (1 2) : 91 103

⁸: تقرير حول وضعية قطاع النقل بولاية غليزان، ديسمبر 2023، مديرية النقل لولاية غليزان

⁹Lammoglia, A. 2013. Analyse et modélisation multi-agents de transports flexibles : Comparaison de services français et sénégalais. (Octobre 2013). En ligne : [http://www.theses.fr/2013AVIG1120].

في مجال النقل والتنقلات ومستويات الخدمة وفعاليتها التي يقدمها النقل الحضري عموماً والجماعي على وجه الخصوص.

تعتبر مجمعة غليزان همزة وصل بين الشمال والجنوب والشرق والغرب بفعل موقعها الاستراتيجي من جهة، وباعتبارها مقر ولاية من جهة أخرى، فقد إستفادت من خلال ترقيتها الإدارية سنة 1984 إلى مصاف الولايات بفعل سياسة الدولة التي أولت الاهتمام بالمدن الداخلية الصغرى والمتوسطة بهدف تخفيف الضغط على المدن الساحلية الكبرى من العديد من المشاريع التنموية والبنى التحتية، التي أحدثت التغيير في شتى المجالات الاقتصادية والإدارية والاجتماعية لتصبح بذلك قطبا مولدا للتنقلات، وجاذبا للسكان، أدى إلى نموها ديمغرافيا فقد أنتقل عدد سكانها من 34299 نسمة سنة 1966 إلى 78714 نسمة سنة 1987، الزيادة السكانية السريعة حتمت توسعها في مختلف المحاور، وبرزت نطاقات حضرية جديدة في المنطقة الجنوبية الغربية بفعل التوسع الحضري نحو المجمع العمرانية الثانوية عدة بن عودة (برمادية سابقا)، ثم تمددها الحضري في الجنوب الشرقي على التجمع الحضري لبلدية بن داود بظهور حي مينا (المعروف محليا بحي سيميطل). هذا ما يجعلنا نتساءل وفق أي سياسة ومنطق تم تعمير وتوسع مجمعة غليزان وما هي الأسباب التي أدت إلى تمددها حضريا على البلديات المجاورة؟

أدى التزايد السكاني المستمر في المجمع إلى نموها المجالي بتنامي حظيرتها السكنية مع توفير مختلف التجهيزات العمومية، وبالتالي تزايد حجم التنقلات مما يتطلب إيجاد سبل لربط النطاقات الجديدة بالمركز وخلق خطوط حركة جديدة، وتوفير وسائل نقل مرنة تتماشى وتوقعات السكان، عن طريق تخطيط جيد للنقل وربطه باستعمالات الأرض المختلفة، فكيف أثرت الخصائص الطبيعية والبشرية للمنطقة على التخطيط الحضري من جهة وتخطيط النقل من جهة أخرى؟ وهل سايرت منظومة النقل بالمجمع سياسات الدولة بما يخدم سكان النطاقات الحضرية الجديدة خاصة؟

على الرغم من أن النقل عنصر مهم في التنظيم المكاني الريفي، إلا أن النقل له التأثير المكاني المحلي الأكبر على المستوى الحضري. فالتحضر والنقل مفهومان مترابطان، وخاصة مع تشكيل النقل لحجم وتمدد المدن. فترقية مجمعة غليزان لمصاف الولايات جعلها تستفيد من أنشطة وتجهيزات ذات بعد جهوي وأدت إلى تطوير الأنشطة الاقتصادية والخدمات التجارية من جهة وساهم في نموها الديمغرافي والمجالي الحضري من جهة أخرى، مما أدى إلى الحاجة لتقل الركاب (الإقامة والعمل والمشتريات والترفيه) والبضائع (السلع الاستهلاكية والغذاء والطاقة ومواد البناء والتخلص من النفايات). مما ساعد على تنشيط التنقل على الصعيدين

الحضري والإقليمي، فكيف ساهمت هذه العوامل في تنقلات السكان داخل المجال الحضري وكيف أثرت على التنظيم المجالي في المجمع؟

بدأت مملكة غليزان تعيش نوعا من الفوضى والعشوائية فيما يخص تنقلات السكان، منها ما يتعلق بالتغيرات التي عرفها قطاع النقل وطنيا على مستوى هيكله القاعدية في الفترة (2012-2023)، حيث زاد حجم الانفاق عليه ضمن الخطط والميزانيات التنموية للبلاد. إعتمدت وزارة الأشغال العمومية والنقل برنامج إنجاز محطات نقل برية في مختلف أرجاء الوطن تسيرها شركة إستغلال وتسيير المحطات البرية للجزائر (سوقرال)، أو بواسطة المستثمرين الخواص عن طريق الامتياز، باعتبارها عقدة لالتقاء جميع الخطوط مما يسهل تنقل الركاب، بأحسن جودة وأقل وقت.

إستفادت بلدية غليزان من محطة برية جديدة أنشأت بمجموعة بن داود، بينما تم إستغلال المحطة البرية القديمة "الرمان" كمحطة حضرية بدلا عن تلك القديمة والمعروفة محليا بمحطة الباتوار. على الرغم من غياب التهيئة بها وأفتقارها لشروط تصنيفها كمحطة والذي تسبب في العديد من المشاكل الأمنية كحوادث المرور والظواهر الاجتماعية كالسرقة والاعتداء، إلا انها تعتبر الشريان الحيوي للمجموعة، لأنها تدعم المركزية الحضرية الرئيسية وتؤمن علاقات مجالية واسعة بين المركز والاحياء المحيطة، لأنها خلقت فيما مضى حركة فعالة للسكان وسهلت عملية تنقلاتهم اليومية لقضاء حاجياتهم.

تحويل المحطة زعزع تنظيم حركة النقل الحضري بمجموعة غليزان، وأثر سلبا على توزيع خطوط النقل نظرا لعدم إلتزام الناقلين للمسارات الجديدة التي حددتها مديرية النقل، فما هو واقع النقل الحضري بمجموعة غليزان؟ وهل كان إجراء تحويل المحطة الحضرية قرارا مدروسا لتحسين خدمة النقل الجماعي ام مجرد رد فعل لحل المشاكل الموجودة، وكيف أثر هذا التحويل على الأداء المجالي للنقل الجماعي بشكل خاص؟

تتنوع خطوط النقل الحضري الجماعي سواء العمومي أو الخاص بمجموعة غليزان وتتعدد إتجاهاتها، لكن أدائها الوظيفي والمجالي يبقى محصورا، وهو ما يدفعنا إلى تقييم جودة الخدمة المقدمة وأيضا التغطية المكانية وما مدى رضى المستخدمين عنها؟

الهدف من الدراسة

وقع اختيارنا على مجموعة غليزان لدراسة النقل الحضري والتنقلات نظرا لتعايشي مع مشاكل النقل الحضري الجماعي والتنقلات اليومية بها فكان دافع الفضول لدراسة وتحليل واقع النقل الحضري بأنواعه بصفة عامة والنقل الحضري الجماعي بصفة خاصة.

وبما أن مجموعة غليزان هي مثال لمدينة متوسطة في التوسع الفعلي نحو مجتمعاتها الريفية منذ 1997م وتمددت على البلديات المجاورة لها منذ 2010م فهي تتطلب الاهتمام بشكل خاص لتحليل وفهم مدى التكامل والتنافس بين وسائل النقل الجماعي والفردى من جهة وتسييل الضوء على خصوصيات نظام النقل الجماعي العام والخاص في المجموعة وتقييم أدائه المجالي من خلال تحليل قدرته على تلبية إحتياجات التنقل للسكان وقياس جودة الخدمة من وجهة نظر المستخدمين ومدى رضاهم من جهة أخرى.

نسعى من خلال هذا البحث أيضا التطرق إلى أسباب خصائص التنقلات اليومية لسكان داخل المجموعة والتعرف على أهم المشاكل والصعوبات التي يعاني منها قطاع النقل الحضري الجماعي العام والخاص وفقا لأراء المستخدمين.

وفي الأخير تقديم اقتراحات لتحسين الخدمة المقدمة للمتقنين بناء على رأي كل من الفاعلين والمستخدمين وذلك من خلال التعرف على نقاط القوة والضعف في كل من شبكتي النقل الجماعي العام والخاص.

فرضيات الدراسة

- تساهم طبغرافية المنطقة المنبسطة في سهولة شق ومد الطرقات بها على تحسين جودة خدمة النقل الحضري من خلال القدرة على ربط جميع أحياء المجموعة بخطوط النقل الحضري وبما أن مجموعة غليزان تتمتع بطبوغرافية منبسطة فهي تتمتع بإشباع كل أحيائها بخطوط الحركة والتنقل.

- على الرغم من التكامل التي تعرفه المجموعة في النقل الحضري الجماعي بين القطاعين العام والخاص وفي النقل الحضري الفردى بين سيارات الأجرة الرسمية والغير رسمية على المستوى المكاني إلى ان هذا النظام الهجين لا يضمن جودة خدمة تتمشى مع حاجيات المستخدمين.

- يعود السبب في تظهور قطاع النقل الحضري بالجمعة إلى سوء إختيار مواقع الهياكل القاعدية وسوء التسيير.

الصعوبات: لقد واجهنا بعض الصعوبات التي عرقلت سير إنجاز هذا البحث و من بينها:

- صعوبة في جمع المعلومات من الجهات المعنية والمديريات والمؤسسات التابعة للدولة والخواص مما أدى إلى إستنفاد الوقت
- ضرورة التردد على المؤسسات والمديريات عدة مرات من أجل الحصول على المعلومات اللازمة التي تخدم الموضوع.
- صعوبة في ملاء الاستمارات وعدم تجاوب بعض السكان والمواطنين لذلك.
- صعوبة العثور على كل المراجع اللازمة والتي تخدم الموضوع
- عدم العثور على خريطة أحياء المجمع كما أن تداخل الأحياء ببعضها صعبة عملية تحديدها ولذلك إعتدنا على خريطة القطعات و الحدود المتعارف عليها محليا لإستخراج خريطة تقريبية توضح حدود كل حي داخل المجمع.
- عدم وجود إحصائيات عن عدد السكان داخل كل حي وبالتالي عدم القدرة على تحديد الكثافة السكانية داخل الأحياء.

منهجية البحث

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

أ. مرحلة البحث النظري: أو مرحلة الجمع الوثائقي، من خلال هذه المرحلة

إستطعنا جمع المعطيات والمعلومات التي لها علاقة بالموضوع من خلال الإطلاع على مجموعة من مذكرات التخرج والمقالات العلمية لتكوين فكرة عامة عن موضوع البحث.

ب. مرحلة البحث الميداني: لمعالجة الموضوع إعتدنا على مصادر متعددة وهي كل من

الملاحظة والمسح الميداني، الاستقصاء، المعطيات الإحصائية والتقنية والمقابلة مع المؤسسات والهيئات التي لها علاقة بالموضوع وهي كل من:

- مديرية البرمجة وتسيير الميزانية
- مديرية الهندسة والبناء والتهيئة العمرانية

- مديرية النقل
- الديوان الوطني للإحصائيات ONS
- مديرية الأشغال العمومية
- البلدية
- مؤسسة النقل الحضري العمومي ETU غليزان
- نفابة الناقلين و سائقي الحافلات

تحقيق ميداني عن طريق الاستمارة وكان عددها الإجمالي 650 بين التحقيق المباشر وغير مباشر منها 400 إستمارة موجهة للسكان من أجل معرفة أسباب التنقل ووسائله وخصائصه داخل المجمع وتقييم خدمة النقل الحضري عن طريق الحافلة وسيارات الأجرة المرخصة وغير مرخصة، كان التحقيق مباشرا مع السكان بمجموع 200 استمارة وغير مباشر (استمارة إلكترونية) عن طريق 200 استمارة أخرى، أما بالنسبة للاستمارة الخاصة بالمتنقلين عن طريق الحافلات وعددها 250 استمارة حاولنا من خلالها التعرف على وضعية النقل الحضري الجماعي داخل المجمع بتغطية مختلف الخطوط فقد كان التحقيق المباشر بمجموع 125 إستمارة أما بالنسبة للتحقيق الغير مباشر فقد كان بمجموع 125 أستمارة أخرى تمت إلكترونيا.

مرحلة تحليل ومعالجة المعطيات: اخر مرحلة في البحث ويتم من خلالها معالجة

مختلف المعطيات المتحصل عليها من خلال المقابلات مع المديريات المذكورة سابقا ومن التحقيق الميداني عن طريق الإستمارة من خلال:

- معالجة معطيات الإستمارة عن طريق برنامج الإعلام الآلي Excel وإستخراج الجداول والرسومات البيانية من أجل التحليل والمقارنة.
- إنجاز الخرائط بواسطة برنامج ArcGIS و QGIS من أجل قراءة أسهل وأوضح للمعطيات.
- تدعيم البحث ببعض الصور الملتقطة لتوضيح الحالة الراهنة لمنطقة الدراسة.

III. المخطط العام لكتابة البحث

إنتظم العمل في ثلاث فصول متكاملة فيما بينها، يتناول **الفصل الأول**، النمو الحضري والنقل في مجمعة غليزان، تطرقنا فيه لدراسة مراحل التعمير من مجمعة عمرانية إستعمارية إلى مدينة توسعت وإمتدت نحو ضواحيها، مع الإشارة لأهم أسباب هذا التمدد الحضري وأفاقه كما يدرس أيضا التطور الديمغرافي للمجمعة في مختلف التعدادات السكانية، وربط هذه الديناميكية المجالية والسكانية بمنظومة النقل وتنظيمه المكاني.

أما **الفصل الثاني**، فقد عني بدراسة التّنقّلات الحضرية في مجمعة غليزان، أنماطها وأسبابها وإتجاهاتها، كما تطرقنا إلى شبكة الطرق داخل المجمعة ودورها في التوزيع المجالي لهذه التّنقّلات، بينما خصصنا **الفصل الثالث** لدراسة الأداء المجالي للنقل الحضري بالتركيز على النمط الجماعي منه ودراسة جودة الخدمة ومدى رضا المستخدمين، وخلصنا في الأخير إلى تقديم توصيات لتحسين الشبكة والخدمة من وجهة نظر السكان وأيضا من نظرنا كمهيئين مع الأخذ بعين الإعتبار آراء الفاعلين في هذا القطاع.

**الفصل الأول: خصائص مجموعة
خليزان بين التخطيط الحضري
وتخطيط النقل**

تمهيد

إضافة إلى كل من السكان والعمران يلعب قطاع النقل الحضري دورا فعالا في التسيير المحكم لها، فهو يعتبر أحد المكونات الأساسية لأي مدينة حديثة، وهذا ما يجعله ضمن قائمة أولويات تخطيط المدن، لم له من تأثير على الأداء الوظيفي لمختلف المجالات والقطاعات داخل المدينة.¹⁰

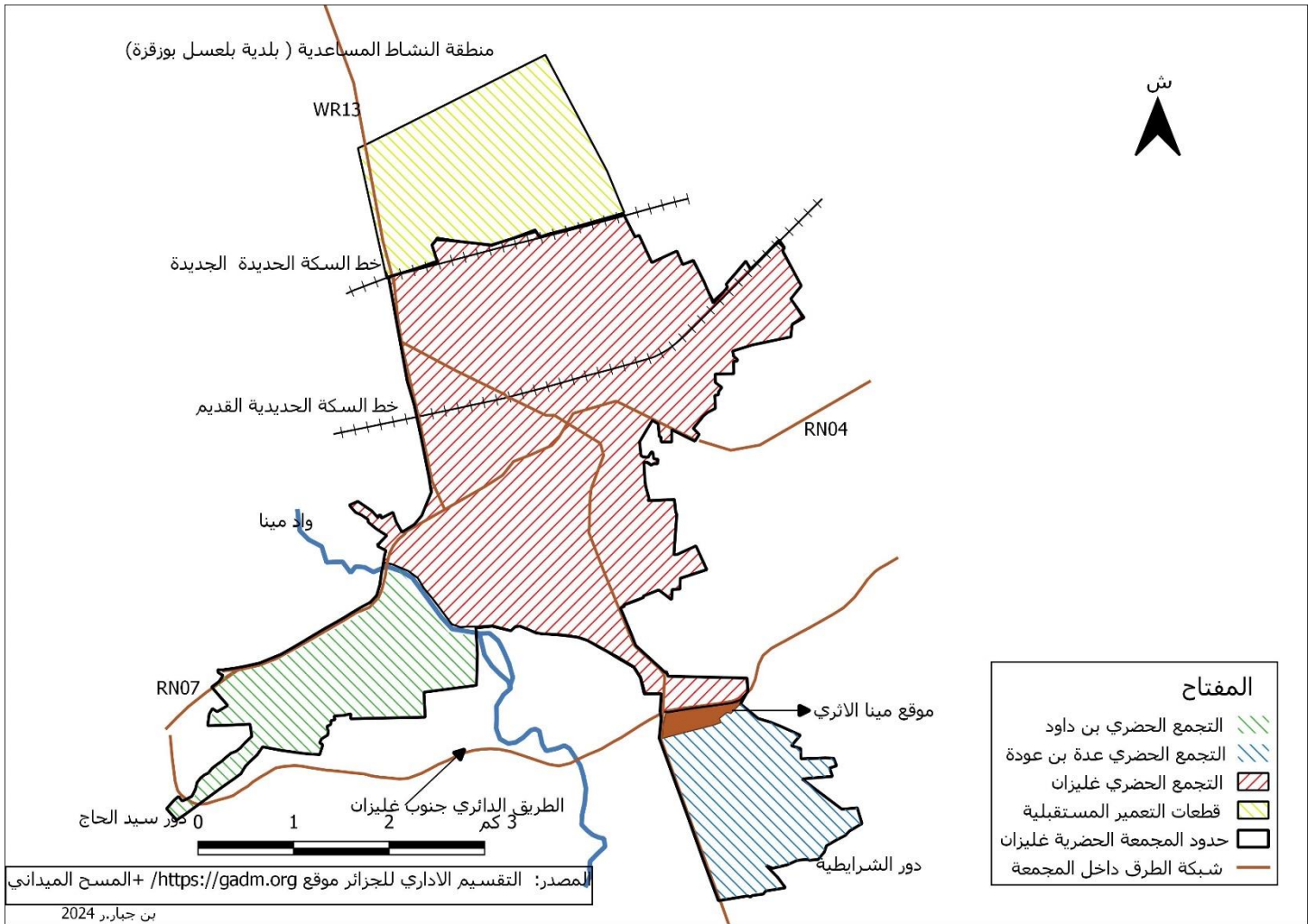
من أجل دراسة الواقع الحضري بمجمعة غليزان وإرتباطه الوثيق بالتخطيط الحضري لهذه المجمعة الحضرية لا بد من التطرق أولا إلى الدراسة التحليلية لمجمعة غليزان من خلال دراسة تشخيصية لمختلف العوامل المؤثرة على قطاع النقل من طبيعية ودراسة سكانية وسكنية ووظيفية، ومنه سنحاول في هذا الفصل تقديم مجمعة غليزان من خلال تحليل مجموعة المعطيات الطبيعية، الإجتماعية و العمرانية ثم التطرق إلى سياسة النقل في الجزائر و تخطيط النقل الحضري العمومي في مجمعة غليزان.

¹⁰ : سارة دربال، سنة 2015/2016، النقل الحضري الجماعي بالحافلات في إطار التنمية المستدامة حالة مدينة خنشلة، مذكرة لنيل شهادة ماستر في تسيير تقنيات الحضرية، معهد تسيير التقنيات الحضرية، جامعة العربي بن مهيدي ام البواقي، ص 37

1. تقديم منطقة الدراسة

تعتبر مجمعة غليزان مقر الولاية وهي تضم كل من مركز غليزان وحي عدة بن عودة (برمادية)، والتجمع الحضري لبلدية بن داود، تتربع المجمعة على مساحة قدرها حوالي 1867.21¹¹ هكتار و يبلغ عدد سكانها وفقا لإحصاء 2008 حوالي 140836 نسمة، اما كآخر تقدير لسنة 2024 فإن عدد سكان المجمعة حوالي 210500 نسمة.¹²

خريطة رقم 01: الوحدات الحضرية المكونة لمجمعة غليزان



11: حساب المساحة بالاستعانة ببرنامج google earth

12: الديوان الوطني للإحصائيات ONS، التقرير الكتابي للمخطط التوجيهي PDAU.

1. الأصول التاريخية لمجموعة غليزان

تعرف مجموعة غليزان نسبة لواد مينا وهي تتوضع على الجهة الغربية منه أين كانت تقع المدينة القديمة، يعود تاريخ الولاية إلى العهد النوميدي في الفترة ما بين 203 و213 قبل الميلاد، أما بالنسبة لسكانها وعلى حسب رواية ابن خلدون فهم من أصل بربري، احتلت المنطقة من الرمان طيلة خمسة قرون تقريبا.

أما بالنسبة لتسمية المجموعة غليزان فهي تعود إلى كلمة بربرية "إغيل إزان" وتعني السهل المحروق، إعتنقت قبائل غليزان الدين الإسلامي بفضل فتوحات موسى ابن نصير ما بين 719 و720 قبل الميلاد حيث نالت المنطقة لقباً جديداً في هذه الفترة فعرفت بالمدينة الجميلة على حسب ما ذكر في كتاب "ممالك المسالك".

توالى القبائل على منطقة غليزان فنزلت بها قبائل هوارة عام 761 قبل الميلاد ثم الادريسية ثم قبيلة سويد سنة 1080م، وبعد ذلك إحتلالها من طرف الاتراك سنة 1517م بقيادة بابا عروج وإتخاذ مدينة مازونة عاصمة الغرب آنذاك كما شارك أهل غليزان في العديد من المعارك ضد الإسبان بقيادة الشيخ الوالي الصالح "محمد بن عودة" ثم سقوطها في يد المستعمر الفرنسي سنة 1843، ونظرا للموقع الاستراتيجي الهام للمنطقة الذي دفع بالإحتلال الفرنسي إلى إستغلاله في إنشاء أفواج عسكرية متعددة تحت قيادة الملازم بونافاس.

جعل الأمير عبد القادر من المنطقة مقرا لمقاومته الوطنية وذلك في 04 فيفري 1838 وهو تاريخ مبايعة الأمير كقائد للمقاومة، ثم وبعد إندلاع ثورة التحرير الوطنية وبعد مؤتمر الصومام كانت غليزان تابعة للولاية الخامسة، المنطقة الرابعة ولقد قسمت الى خمس مناطق:

- منطقة جبال الونشريس تضم جديوية، واد أرهيو، لحلاف، عمي موسى.....الخ
- منطقة جبال الظهرة وتضم مزونة وسيدي محمد بن علي
- منطقة بني شقران.
- المنطقة الثانية من الظهرة.
- مركز الولاية والذي استعمل لتنظيم المقاومة.¹³

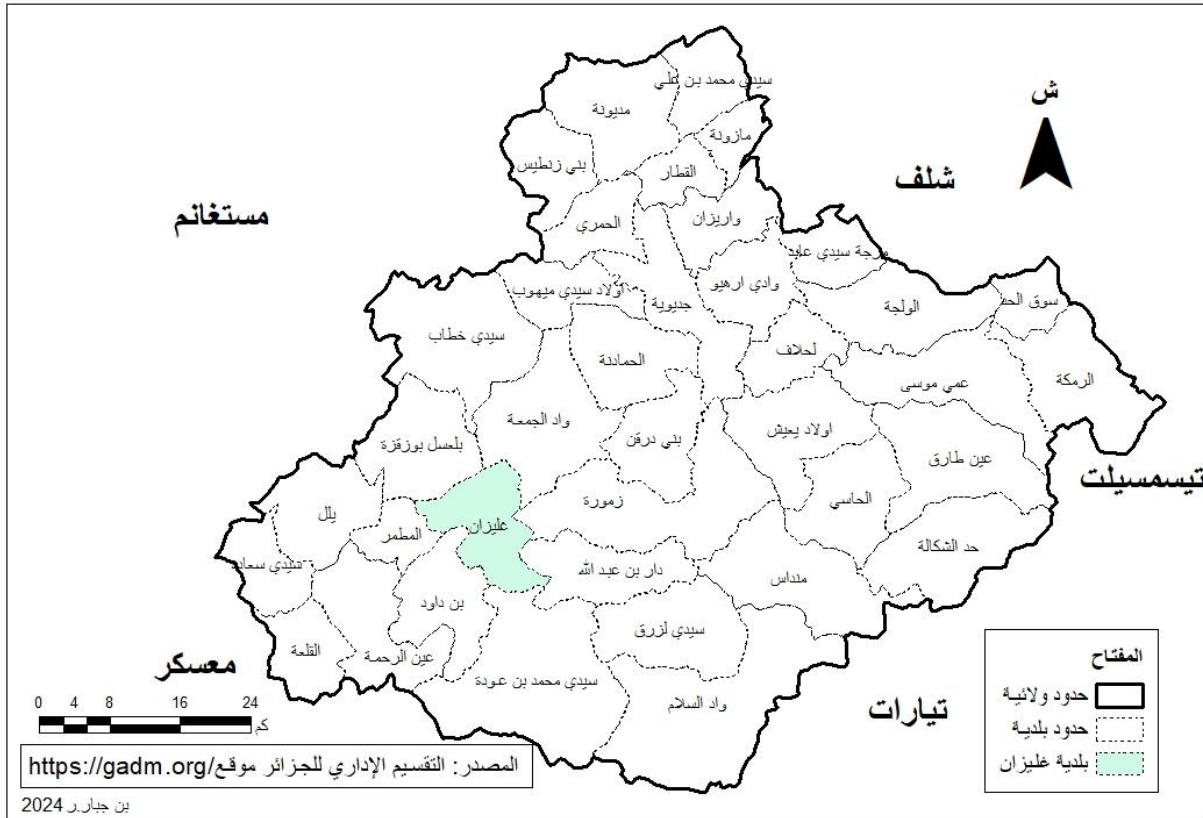
¹³: مونغرافيا ولاية غليزان 2023، زبوجة خالد، خاتم احمد، مذكرة تخرج لنيل شهادة مهندس دولة في الجغرافيا وتهيئة الإقليم، النقل في ولاية غليزان ودوره في تنظيم المجال، سنة 2006، ص 8

2. الموقع الإداري لبلدية غليزان

بعد التقسيم الإداري لسنة 1966م كانت غليزان عبارة عن دائرتين تابعتين لولاية مستغانم هما دائرتين غليزان وادي ارهيو أما التقسيم الإداري لسنة 1984م فقد ارتقت على إثره منطقة غليزان لتصبح ولاية مستقرة بذاتها تضم 5 دوائر وهي كل من: (عمي موسى، وادي ارهيو، مازونة، غليزان وزمورة) و19 بلدية.

وبعد التقسيم الإداري لسنة 1991م الخاص بترقية الدوائر أصبحت ولاية غليزان تضم 13 دائرة المتمثلة في كل من: (غليزان، يلل، زمورة، منداس، جديوية، الحمادنة، وادي ارهيو، عمي موسى، عين طارق، الرمكة، مازونة، سيدي محمد بن علي) و38 بلدية.¹⁴

الخريطة رقم 02: الموقع الإداري لبلدية غليزان



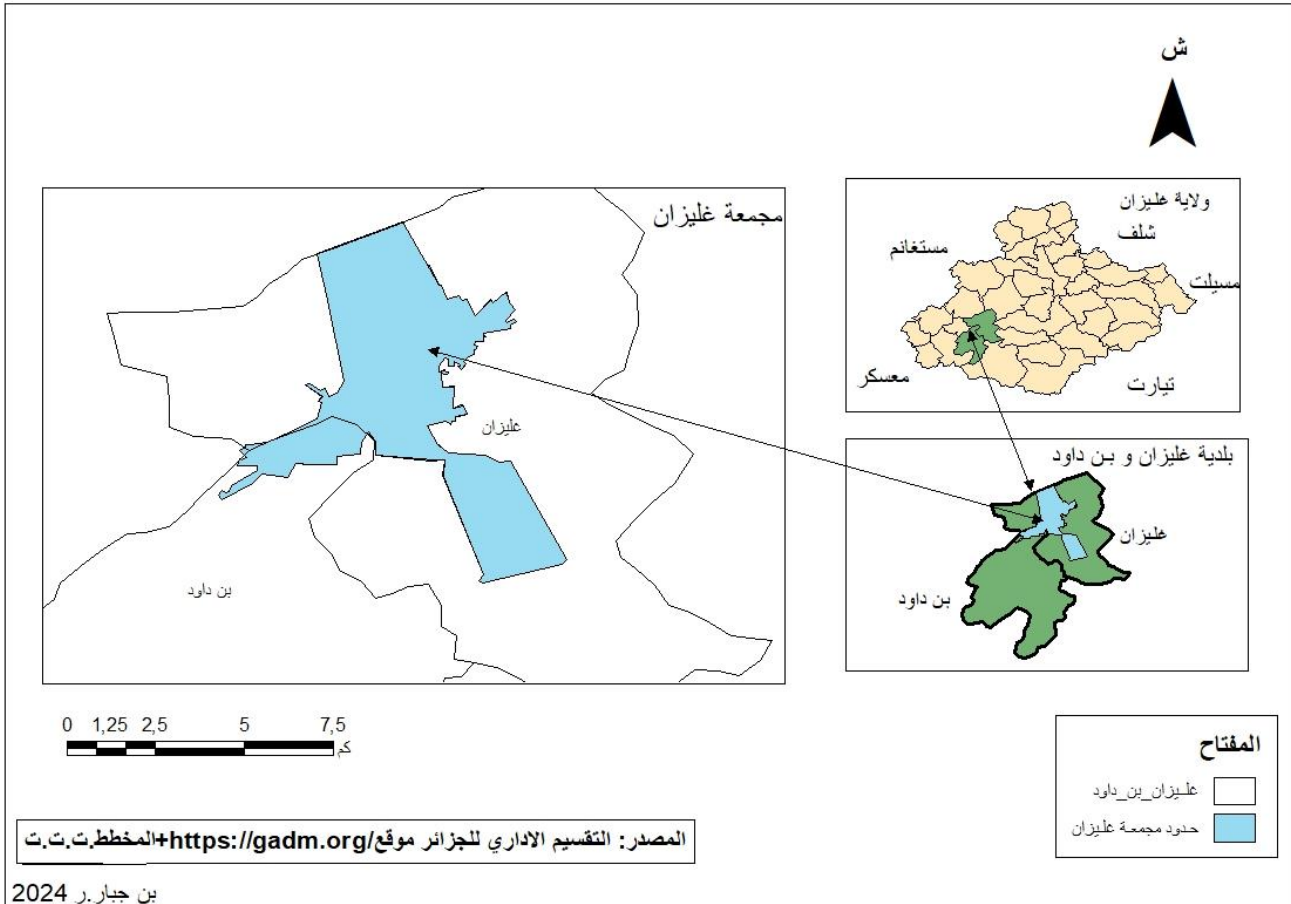
14 : فتاق خيرة، سنة 2011/2012، الشبكة العمرانية الحضرية بولاية غليزان، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر 2، جامعة وهران 2، ص 6/5.

3. الموقع الجغرافي والإداري لمجموعة غليزان

تقع مجموعة غليزان في الوسط الغربي للولاية ضمن بلدية غليزان وبلدية بن داود، يتوسطها الطريق الوطني رقم 04 مما جعلها منطقة عبور للوافدين من الغرب إلى الشرق ومن الشمال إلى الجنوب، تبعد المجموعة عن مطار وهران الدولي بحوالي 128 كم وعن الجزائر العاصمة بحوالي 288 كم كما يحدها من:

- الشمال المنطقة الصناعية المساعدة (بلدية بلعسل بوزقزة)
- من الغرب أراضي فلاحية
- من الشرق أراضي فلاحية
- من الجنوب دوار سيد الحاج ودوار الشرايطية¹⁵

الخريطة رقم 03: الموقع الإداري لمجموعة غليزان

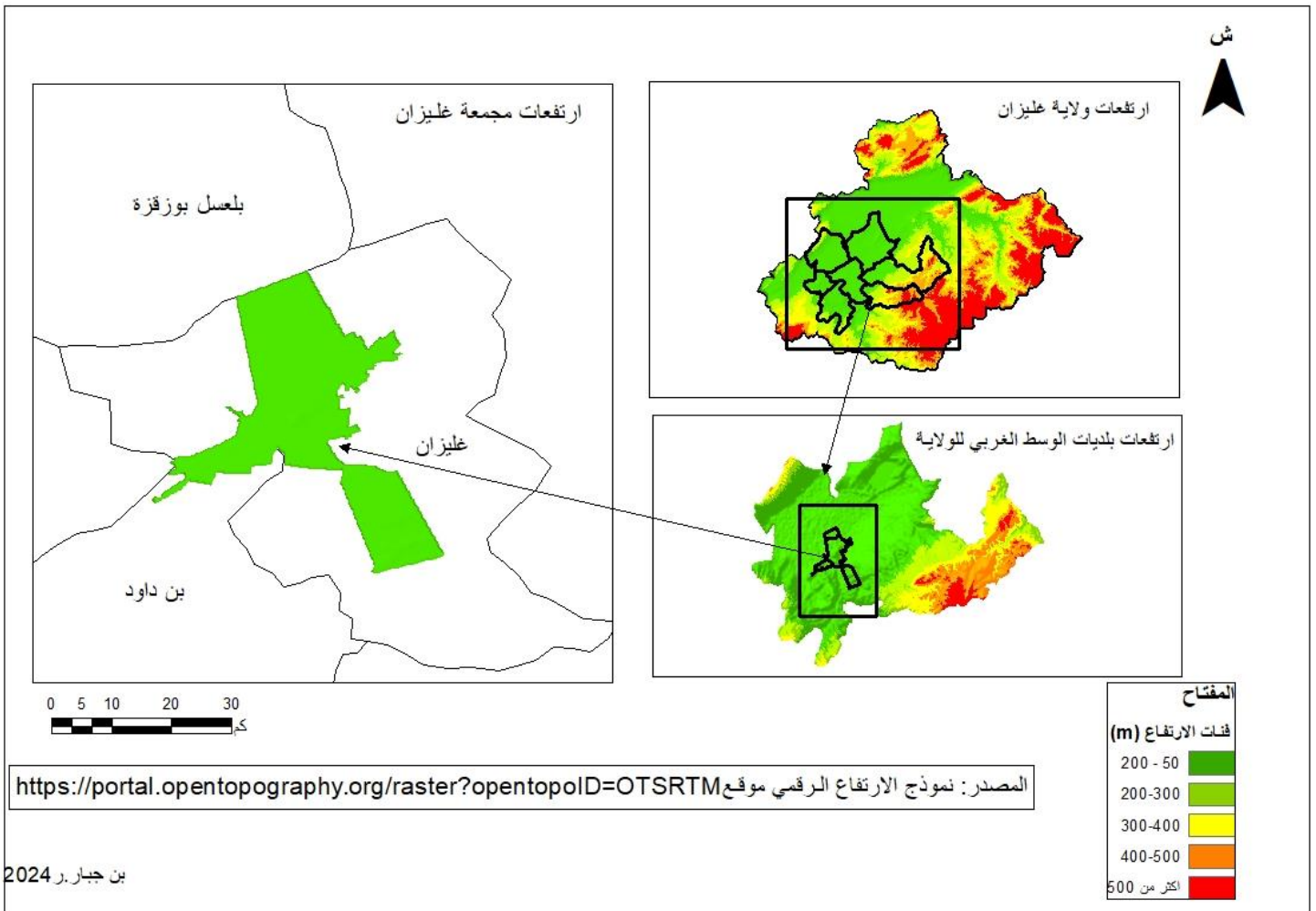


15 : المراجعة الاستثنائية لمجموعة PDAU لبلديات (غليزان، بن داود، بلعسل)، المرحلة الثانية.

4. توضع المجموعة في الوسط الغرب لولاية غليزان

تتوضع مجموعة غليزان في الجهة الوسطى من غرب الولاية وهي عبارة عن سهل مينا الذي يشغل الجهة الغربية لغليزان، وهو سهل يقع بحوض شلف على إرتفاع 60 متر، يخترق السهل واد مينا بحيث يحده شرقا سهل هبرة وشمالا جبال الظهرة أما جنوبا فيحده جبال الونشريس.¹⁶

الخريطة رقم 04: خريطة الارتفاعات لمجموعة غليزان

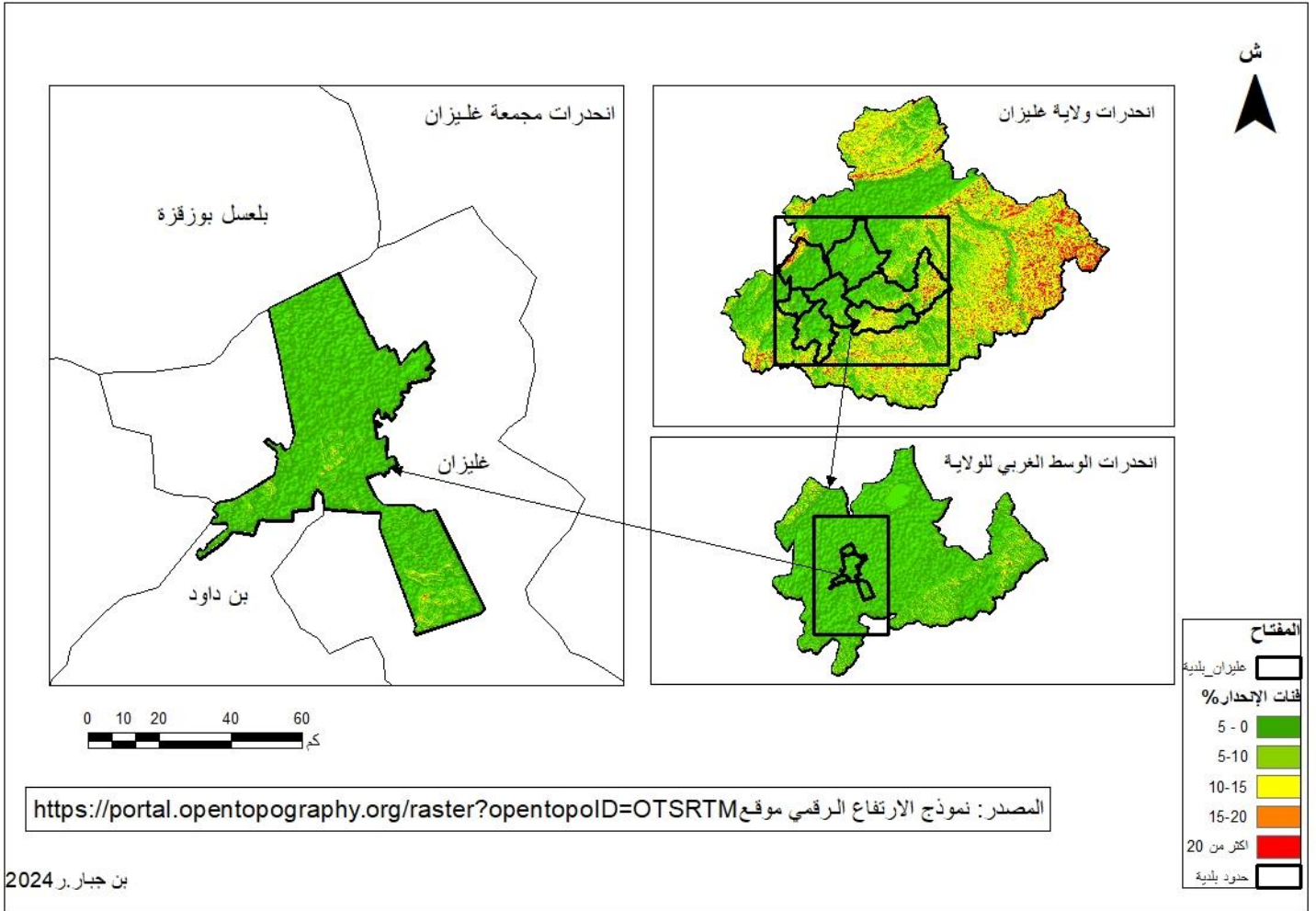


5. أراضي مجموعة غليزان قليلة الانحدار

إن لهذا العامل دورا أساسيا في الدراسة العمرانية الحضرية من خلال تسهيل دراسة الشبكات التقنية ومواقع التجهيزات المختلفة وبالتالي يمتلك هذا العنصر علاقة مباشرة بموضوع النقل والتي تظهر عند القيام بعمليات التسوية لشق الطرقات، الأراضي قليلة الانحدار تساهم في عملية إنجاز شبكة الطرق على عكس الأراضي شديدة الانحدار التي زيادة على صعوبة الأشغال بها فهي تتطلب تكلفة عالية.17

من خلال دراسة انحدارات ولاية غليزان وبما أن مجموعة غليزان تقع بالجهة الغربية بالنسبة للولاية فهي بتالي تتميز بفتة إنحدار من 0 الى 5% مما سهل عملية التوسع والتعمير وإنجاز مختلف المشاريع بها. (الخريطة رقم 05)

الخريطة رقم 05: انحدارات مجموعة غليزان



II. الدراسة السكانية والسكانية

1. الدراسة السكانية

ترتبط الدراسة السكانية إرتباطا وثيقا بكثافة النقل و توسع شبكته فيؤدي توسع المدن ونموها الى حتمية نمو شبكة النقل بجميع أنماطه وأنواعه ليتناسب مع حجم المدينة ويغطي مجال معظم أحيائها.

1.1: التطور العمراني لغليزان من مدينة صغيرة إلى مجموعة حضرية

لقد مرت مجموعة غليزان بمجموعة من الفترات خلال توسعها العمراني وتتمثل هذه المراحل فيما يلي:

- الفترة من 1850م إلى 1876م: خلال هذه المرحلة شهدت مدينة غليزان تغيرا على

نسيجها العمراني بحيث في سنة 1851م قام الإستعمار الفرنسي بإنشاء حصن صغير على التلة التي تقع عليها المدينة، وأما في سنة 1853 فقد دخلت أول دفعة من المستوطنين الأوروبيون إلى المدينة وتوطنهم حول ساحة مينا الحالية، تواصل دخول المستوطنين بحيث في سنة 1857م ثم إقرار بناء مركز عمراني لهم ليضم حوالي 4000 نسمة وهو المركز الحالي للمجموعة إضافة الى إنجاز مجموعة من المرافق من بينها إنشاء سد سنة 1859م والذي على إثره تم إنشاء جسر رابط بين مدينة غليزان والمدن الغربية للبلاد في سنة 1869م وخلال نفس السنة وإلى غاية سنة 1876م عرفت مدينة غليزان إستمرارية في التوسع بحيث أصبحت مركزا للبلدية ف إستفادت من عدة مرافق كبناء مدرسة (دافع تعليمي)، دار البلدية (دافع إداري) كنيسة (دافع ديني)، مركز للدرك (دافع أمني) ومحطة لنقل المسافرين.

أما في سنة 1870م ثم ربط المدينة بالمدن المجاورة من خلال إنشاء خطين للسكة الحديدية أولهما الرابط بين غليزان ووهران من الجهة الغربية وبالعاصمة الجزائر من الجهة الشرقية أما الخط الثاني فهو الخط الذي يربط غليزان بتيارت جنوبا وبمستغانم شمال.

- الفترة من 1876م إلى 1900م: مع مطلع القرن 20 ظهر حي جديد بالمدينة وهو حي

خاص باليد العاملة الجزائرية وأطلق عليه حي الزنوج أو القرية السوداء والذي يعرف حاليا بالقرابة وهو حي يتميز بالطابع المحلي الجزائري أي الحوش، ثم شهدت المدينة تطور الحي الأوروبي وتوسعه نحو الجنوب بإتجاه حي الزنوج (القرابة) على حساب الأوعية العقارية

الفارغة، كما شهدت كذلك مقرر انشاء مرفق صحي المتمثل في المستشفى في الفترة ما بين 1876م-1878م.

- الفترة من 1900م إلى 1956م: واصلت المدينة توسعها العمراني فقد تم إقامة شبكات

لقتوات الري، وتأسيس معامل لتعليب وتصبير الزيتون والخضر، أما في الفترة ما بين 1925م-1927م فقد تم بناء أول ساحة عمومية والانتهاه من إنجاز تعاونية الدوك (المطحنة).

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

- الفترة من 1956م إلى 1971م: خلال هذه المدة شهدت المدينة ظهور حي فوضوي آخر

عرف بحي الطوب وذلك بسبب الزيادة الهائلة في النزوح نحو المدينة نتيجة لإنعدام الامن في المناطق الريفية واندلاع الثورة التحريرية، فأدى ذلك الى تطور مكاني واسع وعفوي مع إنتشار مظهر السكن الجماعي سنة 1956م، ونظرا لهذا التوسع مس المدينة تغيرا ب إرتقائها إداريا الى مركز مجمعة رئيسية في سنة 1957م.

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

- الفترة من 1971 إلى 1980: في هذه الفترة عاشت مدينة غليزان أزمة سكنية الراجعة

أسبابها الى النمو الديمغرافي المتزايد فأدى ذلك الى ظهور نمط سكني جديد وهو السكن الفردي الحديث أو ما يعرف بالفيلات وبالتالي تشكل أحياء جديدة راقية تتمثل في كل من حي شاذلي، حي عيسات إبيدير، حي الإقامة وحي بنعمة.

- الفترة من 1980م إلى 1993: تميزت هذه المرحلة بإنجاز المناطق السكنية الحضرية

ZHUN ضمن مخططات التهيئة والتعمير وقد تم بناء أول وحدة حضرية سنة 1981م بحي الإنتصار، إضافة الى ظهور أحياء قانونية ذات أنماط مختلفة تتمثل في كل من حي الرمان حي برزقة، حي دن.س وحي دلاس، وتشكل كذلك بعض الأحياء الفوضوية مثل حي الزراعية، حي شميريك وحي المحطة.

الفترة من 1993م إلى 1999م: إن الظروف الأمنية التي مرت بها البلاد في هذه المدة جعلت

نسبة النزوح الريفي تتضاعف فأدى ذلك الى نمو حضري واسع شمل كل من حي سطات، حي السوق وحي النجاح في الجهة الشرقية، أما من الجهة الشمالية فقد مس النمو الحضري كل من حي شميريك، حي المحطة وحي الشارع الجميل، أما بالنسبة لحي ديار الورد فقد تم إعادة بناء الحي بشكل كلي وترحيل سكانه الذي بلغ عددهم حوالي 140 عائلة إلى حي عيسات ايدير، وفي سنة 1998م تم إعادة تهيئة الحي الفوضوي الزراعية بإنشاء سكنات فردية.

- الفترة من 1999م إلى 2008: خلال هذه الفترة تم إنشاء سكنات خاصة بالمعاهد الجامعية

وأماكن إقامة الطلبة في حي برمادية وحي الانتصارو حي الوافي، إضافة إلى توزيع وحدات سكنية من النمط النصف الجماعي قدرة بحوالي 1000 وحدة في الجهة الجنوبية بحي برمادية.

- الفترة من 2008م إلى يومنا هذا: واصلت المدينة توسعها العمراني وشهدت تطورا

ملحوظا في مختلف المجالات وتهيئة مختلف الأحياء العشوائية التي تحتاج إلى تهيئة وظهور مجمعات سكنية نتيجة عمليات الترحيل وإعادة إسكان أصحاب المناطق الفوضوية مثل حي سيميطة وكل من حي 1026 مسكن وحي 800 مسكن بمجموعة برمادية وحي 600 مسكن، كما زودت مختلف أحياء المدينة بشبكة من الطرق والتجهيزات العمومية.¹⁸

1.2: أغلب سكنات المجمع سكنات فردية

استطاع التوسع العمراني لمجمعة غليزان التأثير على أنماط المساكن داخل المجمع بحيث تتميز مجمعة غليزان بثلاثة أنماط سكنية وهي كل من النمط الفردي، النمط النصف جماعي والنمط الجماعي.

2.2.1: السكن الفردي

- السكن الفردي القديم: وهي سكنات قديمة أستعمل في إنجازها مواد بناء تقليدية من طين وحجارة وهي مغطاة بالقرميد وهو ما يعرف بالحوش والذي تعود جذور إنجازها الى الفترة الإستعمارية وهو عبارة عن السكنات التي قطنها السكان الاصلين الجزائريين، يتوزع هذا النمط السكني في كل من حي الطوب، حي الزنوج أو مايعرف بحي القرابة وحي الرق.

¹⁸:بوزيان سمية، سنة 2024، الملازمة المكانية للتوسع العمراني باستخدام نظم المعلومات الجغرافية، والتحليل الهرمي التسلسلي، مذكرة التربص الثاني، الطور الأول، رتبة مهندس دولة للإدارة الإقليمية في التسيير التقني والحضري، المدرسة الوطنية لمهندسي المدينة ص 9.

- السكن الفردي الأوروبي: وهي السكنات ذات طابع أوروبي ثم إنجازها لصالح المستوطنين يبلغ عدد طوابقه طابق أو طابقين مع تخصيص الطابق السفلي للنشاطات التجارية، نجد هذا النوع من المباني وسط المدينة ممتدة على طول الطريق الأولي شارع محمد خميستي وشارع عواد بن جبار.

- السكن الفردي الحديث: يتوزع هذا النمط في كل من حي عيسات إبيدير، حي الزيتون، حي الإنتصار وحي لالة عافية، حي مرتفعات الصعود وحي بنعمة وغيرها من الأحياء، وهو عبارة عن سكن يتميز بمعايير الهندسة المعمارية الحديثة والتي يمتلك مظهر خارجي متناسق وواجهة مبنية بمواد حديثة، يتكون هذا النمط في الغالب من طابقين إلى ثلاث طوابق.

- السكن الفوضوي: يعتبر هذا النمط غير قانوني والذي نتج عن التوسع بشكل عشوائي غير منظم بسبب مشكل السكن الناتج عن الطلب المتزايد للفئات المهاجرة، يتمركز هذا النمط من السكنات في الشمال الشرقي للمجمعة بتحديد في جزء من حي بسطال وفي الجنوب الغربي بجزء من حي سيد الحاج.

2.2.2: السكن الجماعي

إن السكنات الجمعية هي عبارة عن سكنات تمتد بشكل طولي والتي تهدف الى توفير اكبر عدد من المساكن في اقل مساحة ممكنة بحيث تمتلك مجمعة غليزان:

- سكنات جماعية أوروبية: يعود هذا النوع من السكن إلى الحقبة الإستعمارية وهي سكنات هشة غير قابلة للعيش فيها نظرا لإنهاء مدة صلاحية مواد بنائها ورغم ذلك فقد تم إستغلالها من طرف فئة معينة من السكان وهي تتوضع في كل من شارع شيخ العربي التبسي وجزء من شارع محمد خميستي وشارع النجوم.

- السكنات الجماعية الحديثة: والتي تم إنجازها لفئات مختلفة من السكان وبصيغ مختلفة بهدف تلبية الحاجيات المتزايدة على السكن والتي يتراوح عدد طوابقها بين R+5 و R+6 وهي تتوزع على التجمعات الحديثة في كل من التجمع السكني عدة بن عودة (برمادية)، حي 600 مسكن، حي عدل وحي مينا (سيميطال).

- السكنات الحضرية الجديدة: كان أول ظهور لهذه الوحدات السكنية في مدينة غليزان سنة 1981 بحيث تم تطبيق هذا النوع من السياسة العمرانية بهدف تنظيم التوسعات العمرانية

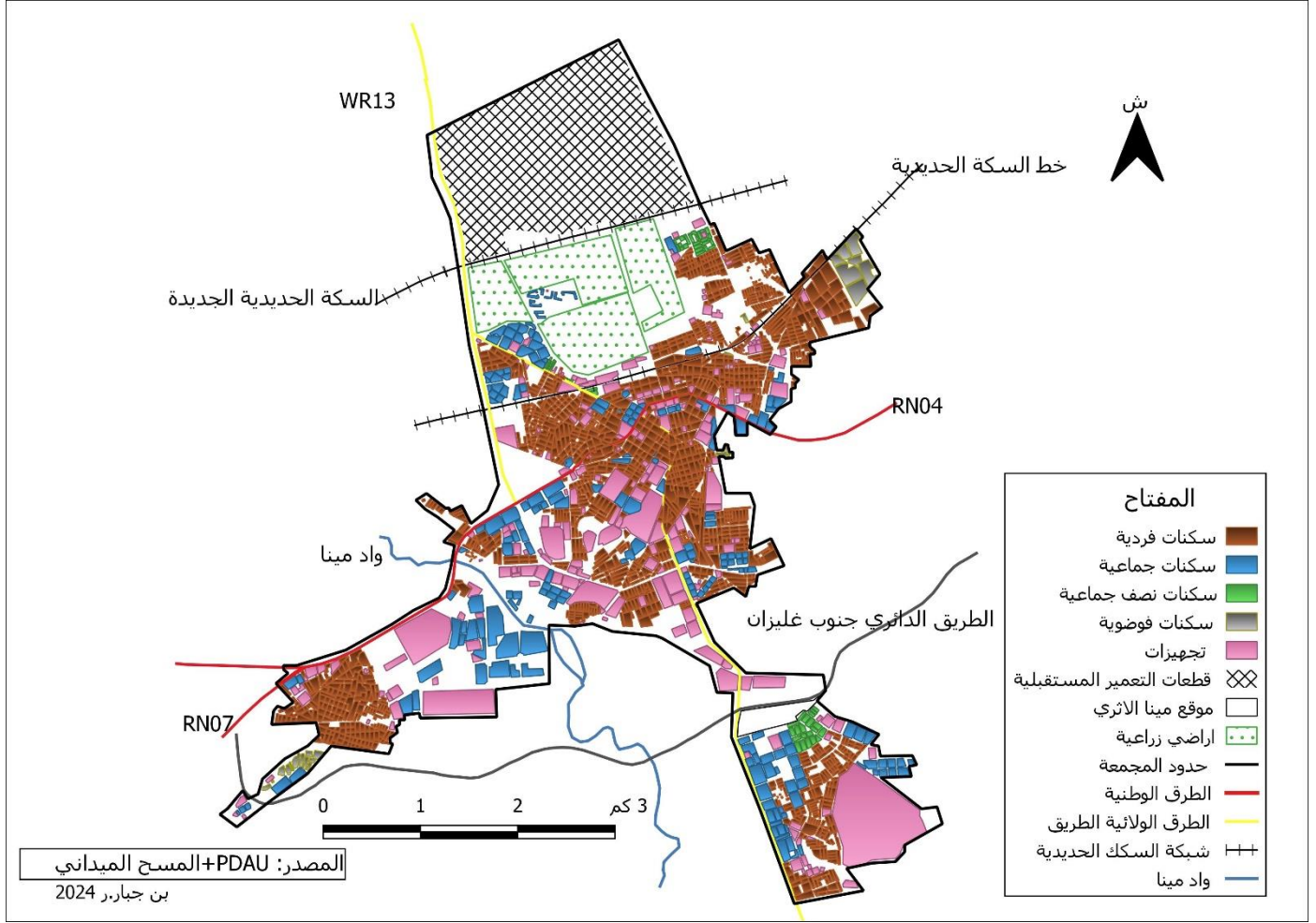
داخل المدن من بينها غليزان والتي توزعت هذه السكنات بها في كل من حي الإنتصار، جزء من حي عيسات ايدير، حي D.N.C، حي دلاس وحي برزقة وحي شاذلي.

2.2.3: السكن النصف الجماعي

إن السكن النصف جماعي، جزء من السكن الجماعي بحيث يختلف عنه في بعض الخصائص فهو على الرغم من إعتباره سكنات مركبة تشترك في الجدران والسقف إلى أنه يتميز بخصائص السكن الفردي، يتكون من طابقين على الأكثر يضمن عائلتين أو أربع عائلات بحيث لكل بيت مخرج رئيسي منفرد على عكس السكنات الجماعية، يتواجد هذا النمط من السكن في كل من حي لاروبال وحي بشميريك وحي المحطة الثانية وحي في التجمع الحضري عدة بن عودة (برمادية).

يغلب على المجمع النمط الجماعي فهو يتمركز على أغلب من نصف مساحة المجمع خاصة في مركز المجمع والأحياء القديمة مثل حي الزنوج (القرابة)، حي عيسات إيدير وحي بنعمة مصطفى (الخريطة رقم 06)

الخريطة رقم 06: الأنماط السكنية داخل المجمع



1.3: استخدام الأرض لمجمعة غليزان

مع تزايد عدد السكان في المناطق الحضرية وتوسع وتمدد المدن تزداد الحاجة إلى استخدام الأرض وتوزيع الخدمات والتجهيزات بما يلبي إحتياجات السكان المتزايدة وتعزيز التنمية الحضرية.

1.1.3: التجهيزات التعليمية

إن قطاع التعليم من أهم القطاعات في المجالات الحضرية لإعتباره مطلب إستراتيجي لإي خطة تنموية، وبالتالي فإن مجمعة غليزان تحتوي على مجموعة هياكل في مختلف المستويات التعليمية بحيث بلغ عدد المدارس 54 ابتدائية، 21 متوسطة و13 ثانوية، إضافة إلى 4 مراكز للتعليم والتكوين المهني، أما بالنسبة لقطاع التعليم العالي والبحث العلمي فإن مجمعة غليزان تحتوي على جامعة أحمد زبانة بالتجمع السكني عدة بن عودة والتي بلغ عدد مقاعدها 11934

مقعد، وجامعة التكوين المتواصل UFC إضافة الى المعهد الوطني المتخصص في التكوين المهني غليزان.¹⁹

2.1.3: التجهيزات الصحية

يلعب قطاع الصحة دورا بالغ الأهمية في تحسين المستوى الاجتماعي للسكان وذلك بتحسين ظروفهم الصحية، ولهذا تضم مجمعة غليزان بصفتها عاصمة الولاية مستشفى مركزي، 4 عيادات في كلم من شارع عبد المومن، حي الرمان، حي الطوب وحي برمادية، وزد على ذلك حوالي 20 قاعة علاج وما يفوق الـ60 صيدلية، إضافة إلى العيادات الخاصة والتي من بينها عيادة الوليد وعيادة السنابل.²⁰

3.1.3: التجهيزات الدينية

تمتلك التجهيزات الدينية دورا فعالا في إستقرار المجتمعات وحمايتها الإنحلال والآفات الاجتماعية، والتي تؤدي دورا تربويا وروحيا بارزا وهي تشمل كل من المساجد والزوايا والمدارس القرآنية بحيث يوجد بمجمعة غليزان 34 مسجد من بينها (المسجد الكبير جامع النور، مسجد شنتوف و مسجد عقبة بن نافع) و 5 مصليات إضافة الى 5 زوايا.²¹

4.1.3: التجهيزات الثقافية

أن للتجهيزات الثقافية غيرها من التجهيزات دورا فعالا في تحقيق التوازن والتنمية الشخصية للسكان فتتيح له تحقيق الرفاهية والإستقرار، ولذلك يوجد بمجمعة غليزان 4 مراكز ثقافية كبيرة و2 دور للثقافة، المركز الثقافي الإسلامي، المعهد الجهوي وكذا المعهد البلدي للموسيقى، قاعة سينما و5 دور للشباب، المركز الولائي للإعلام وتنشيط الشباب إضافة الى المكتبة الرئيسية للمطالعة العمومية.²²

5.1.3: التجهيزات الصناعية

إن الصناعة تساهم في رفع المستوى المعيشي للسكان من خلال توفير فرص العمل ومعالجة مشكل البطالة من جهة أما من جهة أخرى مساهمتها في تطوير النشاطات الاقتصادية الأخرى

19: مديرية التخطيط العمراني والتعمير لولاية غليزان، المراجعة الاستثنائية لمخطط PDAU، المرحلة الثانية، ص 11،12

20 : المرجع نفسه (مديرية التخطيط العمراني والتعمير لولاية غليزان)

21 : المرجع نفسه(مديرية التخطيط العمراني والتعمير لولاية غليزان)

22 : مديرية التخطيط العمراني والتعمير لولاية غليزان، المراجعة الاستثنائية لمخطط PDAU، المرحلة الثانية، ص 11،12

من زراعة وتجارة وبتالي الرفع من مستوى الإنتاجية، تحتوي مجمعة غليزان على 10 وحدات إنتاجية تابعة للقطاع العام و33 وحدة تابعة للقطاع الخاص إضافة للمؤسسات الصغيرة والمتوسطة والتي بلغ عددها حوالي 700 والتي ترتبط نشاطاتها بصناعة الأغذية، البلاستيك، مواد التنظيف والاقمشة.²³

6.1.3: المؤسسات الاجتماعية

إن هذا النوع من المؤسسات له أهمية بالغة لما تقدمه من خدمات إجتماعية تساهم في تأهيل فئات معينة من المجتمع ومن بين هذه المؤسسات تحتوي مجمعة غليزان على مدرسة للشباب الصم والبكم بعدد مقاعد حوالي 80 مقعد، مركز نفسي تربوي للأطفال ذوي الإعاقة الحركية الذي يضم 60 مقعد، مؤسسة مساعدة الأطفال من عمر 0 الى 6 سنوات بقدره إستيعاب 30 مقعد ودار للمسنين بـ 80 مقعد.²⁴

7.1.3: التجهيزات الرياضية والترفيهية

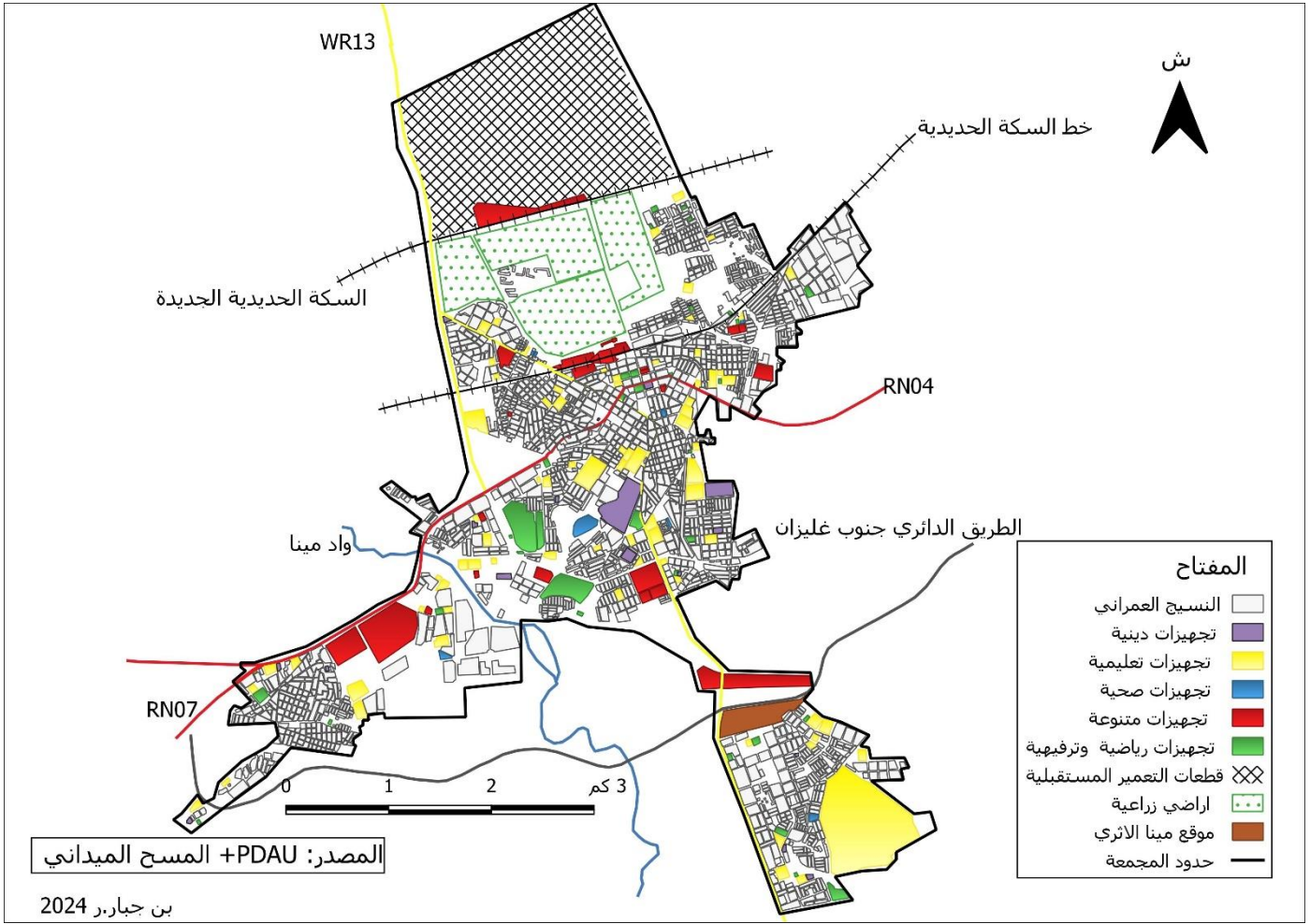
يتمثل دور التجهيزات الرياضية والترفيهية لأي مدينة في رفع المستوى المعيشي لسكان من خلال الترفيه على نفوسهم والتعليم والتنمية الاجتماعية بحيث تتوفر في مجمعة غليزان عدة منشآت رياضية أهمها المركب الرياضي زوقاري طاهر والذي يتكون من الفروع التالية: (ملعب كرة قدم، قاعة متعددة الرياضات، ملحق التدريب، مسبح أولمبي، قاعتان لكمال الأجسام)، كما تحتوي المجمع كذلك على مسبحين و4 قاعات مغطات وبالإضافة إلى حوالي 20 ملعب جوارى موزعين على أحياء المدينة، مركز سباق الخيول وحديقة عمومية.²⁵

²³ : المرجع نفسه (مديرية التخطيط العمراني والتعمير لولاية غليزان)

²⁴ : المرجع نفسه (مديرية التخطيط العمراني والتعمير لولاية غليزان)

²⁵ : مديرية التخطيط العمراني والتعمير لولاية غليزان، المراجعة الاستثنائية لمخطط PDAU، المرحلة الثانية، ص 11،12

الخريطة رقم 07: شغل الأرض لمجموعة غليزان



1.4: توجيه التعمير المستقبلي بالجهة الشمالية للمجموعة

تساهم نتائج الدراسة الجيوتقنية في التعريف على قوة تحمل الأراضي للبنىات والمنشآت وبذلك يمكن تحديد كل الأراضي القابلة للتعمير والأراضي الواجب المحافظة عليها، مع تحديد إتجاه التوسع ونمو كل مدينة أو مجموعة حضرية.

على حسب هذه الدراسة فإن مجموعة غليزان تتكون من قطعات معمرة أغلبها في مركز المدينة والأحياء المجاورة لها، أما بالنسبة للقطعات الغير قابلة للتعمير فهي تتمثل في الأراضي الزراعية المتواجدة في الجهة الشرقية للمنطقة وهي أراضي ذات قيمة جيدة يجب المحافظة عليها و موقع مينا الأثري في الحدود الشمالية لتجمع السكني عدة بن عودة (برمادية).

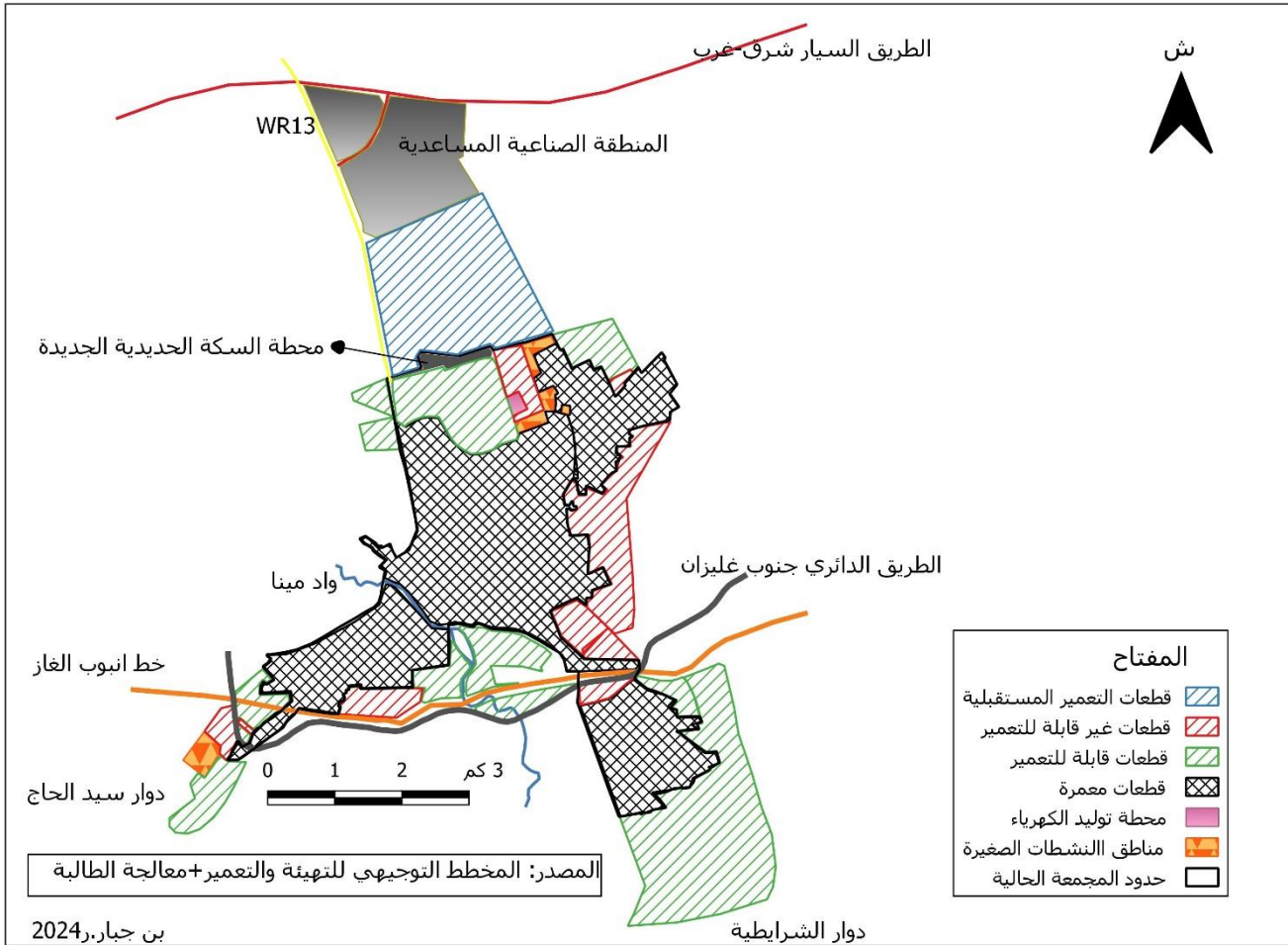
يعتبر حي عدة بن عودة جنوب مجموعة غليزان نتيجة لتوسع المدينة بهذه الجهة والذي يتكون من جزء معمر أما ما تبقى منه و بإتجاه دوار الشريطية وعلى حسب المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير فهي قطعات قابلة للتعمير، أما بالنسبة للجنوب الغربي في المنطقة الواقعة بين

الفصل الأول: خصائص مجمعة غليزان بين التخطيط الحضري وتخطيط النقل

مركز غليزان والتجمع الحضري لـ بن داود فقد برمج مجال قابل للتعمير والذي تم إستنفاد جزء منه بظهور تجمع حضري جديد وهو حي مينا (سيامطال)، وهذا المجال محدود بخط أنابيب الغاز والأراضي الزراعية التي تشكل عائق أمام التوسع

ومن الجهة الشمالية للمجموعة وبإتجاه السكة الحديدية فقد تم إنجاز مخطط لقطعات قابلة للتعمير وذلك نظرا للموقع الاستراتيجي لهذه المنطقة فهي عبارة عن قطع أراضي ذات إنتاجية منخفضة ويتميز هذا الإتجاه بتقاطع الطريق الولائي CW13 و الطريق السيار شرق غرب وخط السكة الحديدية الجديد بين وهران والجزائر العاصمة مما يجعلها تؤدي وظيفة الربط بين المنطقة الحضرية و قطعات التعمير المستقبلية بإتجاه منطقة النشاط المساعدة بلدية بلعسل بوزقة²⁶. (الخريطة رقم 08)

الخريطة رقم 08: قطاعات التعمير لمجموعة غليزان



26 : تقرير مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير PDAU، سنة 2017.

2. سكان مجمعة غليزان في تزايد مستمر

عرفت مدينة غليزان كغيرها من المدن تطورا ملحوظا في عدد سكانها، تعود أسبابه إلى التقسيم الإداري لسنة 1984م والذي إرتقت فيه المنطقة إلى رتبة ولاية فإستفادة بذلك من العديد من المشاريع التنموية والتي من بينها تحسين شبكة الطرق والمواصلات وتطوير الطرق الوطنية لتعزيز التواصل بين مجمعة غليزان والمدن المجاورة لها، إنجاز عدة مشاريع سكنية لتلبية إحتياجات السكان من بينها سكنات حي الرمان وحي د.ن.س، دعم القطاع الزراعي وتطوير الأراضي الزراعية مما ساهم في رفع الإنتاج، كما شملت المشاريع التنموية الجانب الصحي والتعليمي، فكانت كل هذه المشاريع جاذبة للسكان فأدت إلى إرتفاع معدل الهجرة من المناطق المجاورة إلى مركز المدينة، وإضافة إلى هذا قد لعبت الزيادة الطبيعية هي الأخرى دورا أساسيا في النمو السكاني التي عرفته المنطقة، فشهد بذلك مركز المدينة نمو قويا فكان يجب توجيه التنمية الحضرية من مركز المدينة غليزان إلى الجنوب الغربي نحو تجمع بلدية بن داود، ومن الجنوب الشرقي نحو حي عدة بن عودة (برمادية) ومن الجهة الشمالية وصولا إلى حدود السكة الحديدية الجديدة، حيث قدر عدد سكان المجمع الحضرية الرئيسية غليزان (ACL) سنة 1987م بـ 78714 نسمة بينما كان يبلغ عدد سكانها سنة 1966م 39399 نسمة أي زيادة تقدر بـ 48315 نسمة أما على حسب تعداد 1998م فقد شهدت المجمع إرتفاعا ملحوظا في عدد سكانها فقد بلغ 104455 نسمة بمعدل نمو يقدر بـ 2.5% في الفترة ما بين (1987م-1998م)، بينما بلغ عدد سكان التجمع الحضري بن داود في كل من تعدد 1987م 6900 نسمة ليعرف هو الآخر نمو سكاني ملحوظا فقد بلغ عدد سكان بن داود خلال التعداد السكاني لسنة 1998م 10380 نسمة بمعدل نمو يقدر بـ 3.7%.

بعد التشعب الذي شهده مركز المدينة كان لابد من إستغلال المجال لتلبية متطلبات السكان ودراسة إمكانية التوسع المجالي لخلق مجال عمراني يتسع لمنطقة سكنية حضرية جديدة في الجهة الجنوبية لمدينة غليزان فظهرت المنطقة السكنية عدة بن عودة (برمادية) سنة 1993 ليبلغ عدد سكانها حسب نفس التعداد السابق 3594 نسمة، أما بالنسبة لإحصاء سنة 2008 فقد إرتفع عدد سكان المجمع الحضرية (غليزان وبرمادية) إلى 127271 نسمة، كما عرفت هذه الفترة ظهور التجمع السكاني حي مينا (سيميتال) الرابط بين المجمع الحضرية غليزان والتجمع الحضري لبلدية بن داود سنة 2010م لتتعدد بذلك حدود المجمع لتشمل التجمع الحضري لبلدية بن داود والذي يبلغ عدد سكانها على حسب هذا التعداد 13565 نسمة، ليصبح مجموع عدد سكان المجمع غليزان حوالي 140836 نسمة.

الفصل الأول: خصائص مجتمعة غليزان بين التخطيط الحضري وتخطيط النقل

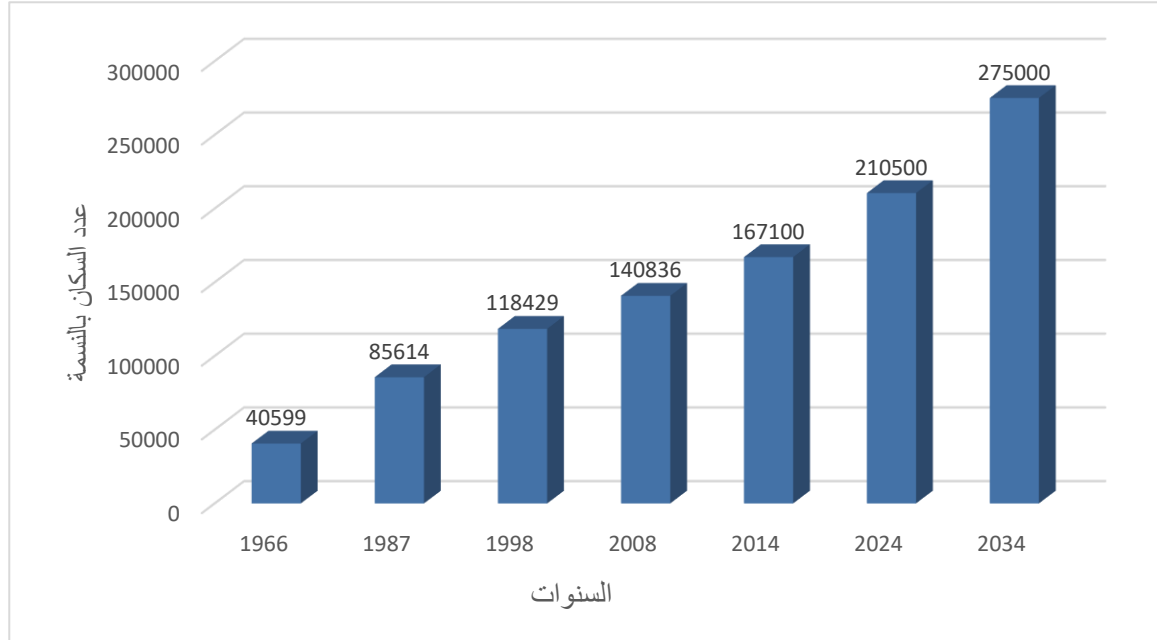
على حسب تقديرات مكتب الإحصاء لبلدية غليزان لسنة 2014 فقد واصل النمو السكاني الإرتفاع ليصل إلى 167100 نسمة وقد بلغ معدل النمو خلال الفترة ما بين (2008-2014) حوالي 2.1% لـ ACL غليزان-برمادية، أما بالنسبة لمعدل النمو لـ ACL بن داود فقد بلغ حوالي 2.7%، كما كانت التقديرات المستقبلية لسنة 2024م 210500 نسمة وإحتمال أن يبلغ عدد السكان لسنة 2034م حوالي 275000 نسمة بمعدل نمو قد يقدر بـ 2.7% لمجموعة غليزان- برمادية و2% لمجموعة بن داود وذلك في الفترة ما بين (2024-2034).²⁷ (الجدول رقم 01، الشكل رقم 01)

الجدول رقم 01: تطور عدد السكان لمجموعة غليزان في الفترة (1966-2034)

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

المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير PDAU + البطاقة التقنية للبلدية+ الديوان الوطني للإحصائيات

الشكل رقم 01: تطور عدد السكان المجموعة غليزان في الفترة ما بين 1966 إلى 2034



المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير PDAU + البطاقة التقنية للبلدية+ الديوان الوطني للإحصائيات

²⁷: الديوان الوطني للإحصائيات ONS، التقرير الكتابي للمخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير PDAU

III. تخطيط النقل الحضري بمجموعة غليزان.

باعتبار قطاع النقل من أهم قطاعات التنمية الشاملة فإن تخطيط النقل الحضري داخل المدن هو جزء لا يتجزأ من عملية التخطيط الحضري وذلك لإرتباطه بالتكوين العمراني للمدن وإستعمالات الأراضي وهي أهم العوامل المولدة للتنقلات والرحلات اليومية للمواطنين ولهذا يعد الغرتقاء بمستوى قطاع النقل أحد المعايير الدالة على مستوى التنمية العمرانية والتطور الحضري وذلك بموجب العلاقة التكاملية فيما بينه وبين جميع القطاعات التنموية الأخرى.²⁸

1. تحرير سوق النقل وتخلص من احتكار الدولة.

مرة سياسة النقل البري بالجزائر بعدة مراحل من الاستعمار الفرنسي إلى يومنا هذا بحيث تم ضبط كل مرحلة من المراحل بموجب قوانين ومراسيم تنفيذية على حسب الأوضاع القائمة في كل فترة وتمثلت هذه المراحل فيما يلي:

أولاً: النقل خلال الفترة الإستعمارية موجه لخدمة المصالح العسكرية والمستوطنين

خلال الفترة الإستعمارية عكس النقل الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية التي كانت تعيشها البلاد بحيث وجه النقل لخدمة مصالح المستوطنين والمصالح العسكرية بإنشاء خطوط وشبكات السكك الحديدية كونها الوسيلة الأنسب لتحركات العسكرية وربط بين مصادر الموارد الأولية والمنتجات بمراكز التصدير، تميزت شبكة النقل في هذه الفترة بقصر المسافة وضيق العرض مما يوضح ضعف الكثافة بها، وخلال هذه الفترة وبما أن مجموعة غليزان استغلت كقاعدة عسكرية للإستعمار الفرنسي كان يجب ربطها بالمناطق المجاورة لتسهيل التحركات العسكرية عن طريق القطار وذلك بإنجاز خطين للسكة الحديدية.²⁹

ثانياً: الاستقلالية في التسير من 1962 إلى 1967

بعد الاستقلال وعلى الرغم من البنية التحتية الضعيفة الموروثة عن الإستعمار التي لا تتناسب مع متطلبات البلاد إضافة إلى ضعف مؤسسات تسير قطاع النقل البري أبقّت السلطات الجزائرية تسير قطاع النقل وفقاً للقوانين الفرنسية نظراً لعدم وجود الإمكانيات لتحديد

²⁸ : سارة دربال، سنة 2016/2015، النقل الحضري الجماعي بالحافلات في إطار التنمية المستدامة حالة مدينة

خنشلة، مذكرة لنيل شهادة ماستر في تسير تقنيات الحضرية، معهد تسير التقنيات الحضرية، جامعة العربي بن مهيدي ام البواقي، ص 17.

²⁹ : طريفة محمد، 2019/2018، تنظيم وتسيير شبكة النقل الحضري (حالة مدينة قسنطينة)، أطروحة مقدمة لنيل درجة

دكتوراه ل.م.د في تسيير المدن والتنمية المستدامة، معهد تسير التقنيات الحضرية، جامعة صالح بونبندر قسنطينة

ص.ص 30/28

الفصل الأول: خصائص مجمعة لخبرتان بين التخطيط الحضري وتخطيط النقل

السياسات المستقبلية، ومن أجل النهوض بهذا القطاع ثم إنشاء الديوان الوطني للنقل³⁰ ONT الذي يهدف إلى توحيد سياسة النقل ودمج أنماط النقل في منظومة واحدة، أما بالنسبة للخواص فكانت الإجراءات تعجيزية تفرض إنتهاء صلاحياتهم بإنتهاء مركباتهم وهذا ما أدى للأستبعاد التدريجي للخواص وهيمنة القطاع العام.³¹

ثالثا: التخطيط الاستراتيجي خلال المخطط الثلاثي: 1967-1969

نظر المخطط الثلاثي لبنية قطاع النقل على أنه كافي لمواجهة الطلب فكانت كل الإجراءات السياسية في قطاع النقل خلال هذه الفترة متوجهة نحو تدعيم وسائل النقل وتنظيم القطاع، إضافة إلى إصدار أول قانون يلغي القوانين الفرنسية وينظم النقل البري في الجزائر وهو القانون رقم 67-130، ولقد جاء بعد فشل الديوان الوطني للنقل في تنفيذ مهامه.³²

رابعا: التسيير المركزي من 1967 الى 1983

بعد إحتكار الدولة لقطاع النقل وإمتلاكها لكل وسائله تطلبت هذه الفترة تنظيم جديد لمختلف أنماط النقل بحيث تم إنشاء المؤسسة الوطنية للنقل عبر الطرق SNTR بموجب المرسوم التنفيذي رقم 73/71 سنة 1971 حيث تم دمج المؤسسات المسيرة ذاتيا في إطار التسيير المشترك وكانت تهدف المؤسسة إلى ضمان النقل البري للمسافرين داخل المدينة الواحدة وبين المدن المتجاورة، أما خلال سنة 1981 فقد صدر المرسوم التنفيذي رقم 375/81 الذي يحدد صلاحيات تدخل المؤسسات البلدية والولائية في قطاع النقل البري، يليه المرسوم التنفيذي رقم 148/82 سنة 1982 والذي يتضمن التدابير المتعلقة بممارسة أعمال النقل البري، ثم وفي سنة 1983 عرفت المؤسسة الوطنية لنقل المسافرين إعادة الهيكلة بموجب المرسوم التنفيذي رقم 306/83 لتحريرها من الضغوطات وتفريغها إلى خمسة مؤسسات جهوية موزعة على خمس جهات (الوسط، الغرب، الشرق، الجنوب الغربي والجنوب الشرقي)³³

30: الديوان الوطني للنقل: هو هيئة حكومية مسؤولة عن تطوير وتنظيم قطاع النقل في البلاد والتنسيق بين مختلف وسائل النقل وتطوير البنية التحتية.

31 : طريفة محمد، 2019/2018، تنظيم وتسيير شبكة النقل الحضري (حالة مدينة قسنطينة)، أطروحة مقدمة لنيل درجة دكتوراه ل.م.د في تسيير المدن والتنمية المستدامة، معهد تسيير التقنيات الحضرية، جامعة صالح بوبنيدر قسنطينة ص.ب.ص 30/28

32 : المرجع نفسه (طريفة محمد)

33 : المرجع نفسه (طريفة محمد)

خامسا: تنمية قطاع النقل خلال المخطط الخماسي 1989/1885

أكد المخطط الخماسي على ضرورة تدعيم قطاع النقل وخصيصة ميزانية قدرها حوالي 21 مليار دينار جزائري لتحديث وسائل النقل في جميع ولايات الوطن، كما صدر القرار الوزاري المؤرخ بـ 20 ماي 1987 والذي ينص على دراسة وزير النقل طلبات الترخيص لممارسة نشاط النقل العمومي للمسافرين والبضائع ثم إرسال الموافقة عليها إلى اللجان المختصة لاعتمادها في إطار الإستثمار الاقتصادي الخاص، ومن خلال هذا القرار كانت أول إنطلاقة للقطاع الخاص في ممارسة النقل البري للمسافرين والبضائع.³⁴

سادسا: تحرير سوق النقل من 1988 إلى 2004

إن الأزمة البترولية التي عرفتها الجزائر سنة 1986 أثرت سلبا على الاقتصاد الوطني مما أدى إلى صدور القانون رقم 17/88 سنة 1988 الذي تضمن تنظيم النقل البري وتوجيهه والذي فتح سوق النقل أمام المبادرات الخاصة من خلال الترخيص بإنشاء مؤسسات خاصة للنقل العمومي للمسافرين والبضائع. خلال الفترة مابين 1997-1998 تمت الموافقة على النظام النموذجي لإستغلال خدمات النقل البري للمسافرين والذي حدد إلتزامات النقل وقواعد تسيير هذا القطاع، أما بالنسبة للنقل الحضري الجماعي فقد عرف دخولا قويا للقطاع الخاص منذ سنة 1990.

في نفس الأطار السابق وبهدف تخفيف الضغط على الدولة ثم إصدار مجموعة من القوانين لتنظيم وتوجيه النقل البري أهمها القانون رقم 13/01 الصادر في 07 اوت 2001 والذي يتميز ب التفصيل الشامل لكل عناصر النقل والذي ينص على ربط سياسة النقل بسياسة التهيئة العمرانية فنص المادة الثالثة منه على ما يلي: تساهم منظومة النقل البري في تجسيد سياسة التهيئة العمرانية، التنمية الاقتصادية والاجتماعية، أما المادة الخامسة منه تنص على أن منظومة النقل البري للأشخاص يجب أن تهدف إلى إعطاء الأولوية لتطوير النقل الجماعي، كما أنه يعطي صلاحيات أكبر للجماعات المحلية وتكييفها بما يأتي:

- تنظيم ومراقبة الشروط العامة لممارسة نشاطات النقل.
- تنظيم النقل العمومي

34 : طريفة محمد، 2019/2018، تنظيم وتسيير شبكة النقل الحضري (حالة مدينة قسنطينة)، أطروحة مقدمة لنيل درجة دكتوراه ل.م.د في تسيير المدن والتنمية المستدامة، معهد تسيير التقنيات الحضرية، جامعة صالح بوبنيدر قسنطينة ص.ص 30/28

- إنجاز المنشآت القاعدية والتجهيزات الضرورية.
- التأكد من مطابقة المنشآت القاعدية والتجهيزات للمقاييس المطلوبة في التشريع والتنظيم المعمول به³⁵.

أما في سنة 2004 فقد صدر المرسومين التنفيذي رقم 415/04 الذي يحدد شروط تحرير الرخصة الخاصة بمزاولة نشاطات النقل البري للأشخاص والبضائع رقم 416/04 الذي يحدد كفاءات إعداد وتنفيذ مخططات النقل البري للأشخاص والبضائع³⁶.

سابعاً: عودة الدولة كفاعل للإستثمار في قطاع النقل

في إطار تنظيم وتطوير قطاع النقل صدر المرسوم التنفيذي رقم 92/10 الصادر بـ 14 مارس 2010 والذي يتعلق بكيفية إنشاء مؤسسات عمومية على مستوى الولايات الجزائرية تتكفل بالنقل الحضري و شبه الحضري، هذه المؤسسات تتمتع بشخصية معنوية و الإستقلال المالي، علاقتها مع الدولة تحكمها أحكام قواعد القانون الإداري وتخضع لوصاية وزارة النقل بينما علاقتها مع المواطنين الركاب المتنقلين فتحكمها أحكام القانون التجاري، الوظيفة الأساسية لهذه المؤسسات ضمان النقل العمومي للمسافرين بكل الوسائل الملائمة على إمتداد النسيج الحضري و شبه الحضري لأقاليم المدينة، باشرت المؤسسة العمومية للنقل الحضري وشبه حضري لمجموعة غليزان مهامها في 22 جانفي 2012،³⁷ وعملت على ربط الأحياء السكنية الجديدة بمركز المجموعة عن طريق عدة خطوط مثل خط حي برمادية – بن داود (116)، خط حي 600 مسكن – المحطة الحضرية (117) و خط حي مينا – المحطة الحضرية (122).

³⁵ : طريفة محمد، 2019/2018، تنظيم وتسيير شبكة النقل الحضري (حالة مدينة قسنطينة)، أطروحة مقدمة لنيل درجة دكتوراه ل.م.د في تسيير المدن والتنمية المستدامة، معهد تسيير التقنيات الحضرية، جامعة صالح بوبنيدر قسنطينة ص.ص 30/28

³⁶ : درار عبد الهادي، 2018، التراخيص الإدارية للنقل البري للأشخاص والبضائع بموجب المرسوم التنفيذي رقم 476.491/17، مجلة المفكر، العدد 17، ص.ص 476.491

³⁷: تقرير حول وضعية قطاع النقل بولاية غليزان، ديسمبر 2023، مديرية النقل لولاية غليزان

2. الولاية والبلدية الفاعلين على المستوى المحلي في قطاع النقل الحضري.

1.2: الولاية: تعمل الولاية على تنظيم النقل الحضري على مستواها عن طريق المديرية الولائية حيث تتكفل الولاية بإعداد مخطط النقل للولاية ومخطط النقل الحضري وعملية تنظيم النقل تتم من خلال مديريات النقل في الولايات التي حدد مهامها المرسوم التنفيذي رقم 381/ 90 المؤرخ في 24 نوفمبر 1990 والمتعلق بتنظيم عملها حيث تلعب هذه الأخيرة دور السلطة المنظمة.³⁸

2.2: البلدية: يتم على مستواها إعداد وتنفيذ دراسات لمخططات النقل والمرور، إنشاء مؤسسات عمومية للنقل أو الترخيص لناقلين خواص بعملية النقل، تقنين وتنظيم وتوفير أماكن وفضاءات التوقف، الإشارات والأضواء لتنظيم المرور، وكل هذه الأعمال تكون بإشراف مجموعة من المكاتب فمكتب النقل والمرور بمديرية العمران يقوم بإعداد الدراسات فيما يخص النقل والمرور والسهر على تطبيقها، أما مديرية الأملاك تعمل على كراء المساحات التابعة للبلدية وإبداء الرأي فيما يخص إستغلالها كمحطات أو مواقف. ويقوم مكتب الصيانة والوسائل العامة بالسهر على تسيير وتنظيم المحطات والقيام بأشغال التهيئة.³⁹

3.2: الهيئات الغير حكومية: هم الفاعلين في مجال النقل الحضري ، فنجد كل من القطاع الخاص المستثمرين في النقل ومختلف الشركات والمؤسسات الصغيرة والمجتمع المدني الممثل في مختلف نقابات الناقلين والجمعيات المساهمة في حماية حقوق المستهلك⁴⁰.

4.2: المؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه حضري لمجموعة غليزان

هي مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي تجاري تتمتع بالشخصية المعنوية والإستقلال المالي تخضع للقواعد الإدارية في علاقتها مع دولة والقواعد التجارية في التعامل مع الغير⁴¹، أنشئت بموجب المرسوم التنفيذي رقم 92/10 المؤرخ بتاريخ 2010/03/14 وكانت بداية النشاط للمؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه الحضري لولاية غليزان بتاريخ 2012/01/22.

38 : سارة دربال، 2016/2015، النقل الحضري الجماعي بالحافلات في اطار التنمية المستدامة (حالة مدينة خنشلة)،

معهد تسيير التنقيتات الحضرية، جامعة العربي بن مهدي ام البواقي، ص20

39 : نفس المرجع السابق، ص 20، مقابلة البلدية (مديرية البناء والتعمير) ماي 2024

40 : نفس المرجع السابق.

41: ايمان لهليلي، زينب بكفوس، سنة 2019/2018، تقييم جودة خدمة النقل الحضري للزبائن دراسة حالة مؤسسة النقل

الحضري ETUJ بجيجل، مذكرة لنيل شهادة ماستر في العلوم التجارية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير،

جامعة محمد الصديق بن يحي جيجل، ص 56

توضع المؤسسة تحت وصاية الوزير المكلف بالنقل ومقرها بمجموعة غليزان، وتتربع على مساحة قدرها 2376 م² منها 88 م² خاصة بالمقر الإداري للمؤسسة⁴²

3. مخططات تنظيم النقل الحضري

1.3: غياب مخطط السير بمجموعة غليزان

إن مخطط السير أو ما يعرف بمخطط الحركة والمرور هو مجموعة المقاييس الإدارية التي تعمل على تحسين شروط الحركة داخل المدينة ويحتل مكانة هامة في إنجاز مخطط النقل ويهدف إلى:

1: الاستغلال الأمثل للهياكل القاعدية الموجودة ضمن المجال الحضري⁴³ و من خلال المسح الميداني يتضح لنا أن الهياكل القاعدية (المحطات) في مجموعة غليزان شهدت جملة من التغيرات لمجاراة نمو حضيرة وسائل النقل في مختلف الأنماط في الفترة الأخيرة الممتدة من 2012 إلى غاية 2023 وهي كالتالي:

- غلق وتحويل المحطة البرية من حي الرمان بالجهة الشرقية إلى التجمع الحضري بن داود في الجنوب الشرقي للمجموعة بدأت المحطة الجديدة نشاطها بتاريخ 2012/02/01، ولكن عدم تقبل المستخدمين هذا التغير لأنه أدى إلى زيادة صعوبة تنقل الأفراد مقارنة للموقع القديم للمحطة وبعد الموقع الجديد عن مركز المدينة بحوالي 5 كم⁴⁴ مما زاد في حدة الإختناق المروري خاصة وأنه يوجد خطين فقط لربط بين مركز المدينة و المحطة البرية الجديدة وهما كل من الخط رقم 116 التابع للقطاع العام والخط رقم 15 التابع للقطاع الخاص.⁴⁵

- إعادة فتح المحطة البرية بحي الرمان بالجهة الشرقية كمحطة عبور لـ 15 خط شبه حضري من الجهة الشرقية وإستعمالها كنقطة توقف إجبارية قبل الوصول للمحطة البرية الرئيسية بن داود وذلك بإجمالي 150 حافلة وإستفادة 28 بلدية من الجهة الشرقية للمجموعة،

42 : تقرير حول وضعية قطاع النقل بولاية غليزان، ديسمبر 2023، مديرية النقل لولاية غليزان
43 : بده يوسف، 2022/2021، تأثير التوسع العمراني على شبكة النقل الحضري دراسة حالة مدينة الوادي، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر في ميدان الهندسة المعمارية، كلية العلوم والتكنولوجيا، جامعة العربي تبسي تيسة، ص 29
44 : عامر عامر عبد القادر، 2014/2013، توسع المدن وعلاقته بالنقل الحضري (دراسة ميدانية للمحطة البرية الجديدة في مدينة غليزان)، مذكرة تخرج لنيل الماستر في علم الاجتماع الحضري، كلية العلوم الاجتماعية، جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم، ص 112

45 : المسح الميداني جوان 2024.

ودخولها حيز الخدمة سنة 2022، ولكن قرر متعاملي الخواص لحافلات الجهة الشرقية إلتزام نقطة التوقف بالمحطة كنقطة نهائية للإنتلاق دون الوصول للمحطة البرية الرئيسية بن داود.⁴⁶

- القرار الولائي لتحويل محطة الباتوار لعدة أسباب والمتمثلة في صغر مساحة المحطة وإكتضاضها بالحافلات وكثرة الضغط عليها، إضافة إلى استغلال الشوارع المجاور لها من طرف الباعة المتجولون في التجارة العشوائية التي أدت إلى احداث الكثير من الآفات الاجتماعية من حوادث سرقة، حوادث المرور وبتالي زيادة الاختناق المروري بالمنطقة إضافة إلى افتقارها للمرافق الضرورية أدى إلى اتخاذ القرار الولائي المتمثل في تحويل المحطة الحضرية الباتوار إلى المحطة البرية القديمة الرمان بتاريخ 16 جويلية 2023.⁴⁷ وكانت هذه التغييرات خارج إطار مخطط السير والحركة وذلك لغيابه بالمجموعة نظرا للميزانية المرتفعة لإنجازه.⁴⁸

2: توزيع الحركة بشكل ملائم على مختلف التكتلات الحضرية.

3: تحديد أماكن الوقوف والتوقف و أماكن الإشارات من طرف البلدية وإرسالها إلى مديرية النقل التي بدورها تقوم بتنظيم مناقصة لمكاتب الدراسات المختصة من أجل إنجاز مخططات سير شاملة لمختلف الأحياء والشوارع.⁴⁹

2.3: مخطط النقل الحضري.

هو وسيلة تقنية تقوم على برامج مجالية وتسيير واستثمارات في أفق زمنية مدروسة وتسيير مختلف أنماط النقل ويحدد شروط تشغيل وتسيير أنظمة النقل ويهدف الى:

- ربط شبكات النقل المختلفة ببعضها البعض وتحديد وضع الهياكل القاعدية
- التحكم في استعمال وسائل النقل والكشف وتقييم الخلل في العمليات التي تمكن من تلبية الطلب في النقل.
- مسايرة التطور إنطلاقا من المعطيات الحالية للطلب والتوقعات المستقبلية.⁵⁰

46 : مقابلة مديرية النقل لولاية غليزان ماي 2024

47: التحقيق الميداني، مقابلة مديرية النقل لولاية غليزان، مقابلة البلدية (مديرية البناء والتعمير) ماي 2024

48: مقابلة مديرية النقل لولاية غليزان ماي 2024

49 : التحقيق الميداني، مقابلة البلدية (مديرية التعمير والبناء) لولاية غليزان، ماي 2024

IV. شبكة النقل الحضري بنوعيه الجماعي والفردي بمجموعة غليزان

يعمل النقل الحضري على هيكلة المجال العمراني وربط أجزاء المجموعة وتحقيق التواصل فيها في ظل التوسع العمراني المستمر الذي يؤدي إلى زيادة المسافة بين الأماكن السكنية وأماكن العمل والتجهيزات المختلفة مما يفرض حتمية توسيع مجال النقل الحضري وتنمية حضيرته وتكثيف وسائله وجميع الهياكل المنظمة له.

1. ينقسم النقل الحضري الجماعي الى قطاع خاص وعام

1.1: يوفر القطاع الخاص تسعة خطوط لتلبية إحتياج الركاب

يساهم القطاع الخاص للنقل الحضري الجماعي على ربط مختلف نقاط التجمعات السكانية داخل المجموعة الحضرية وذلك من خلال تدعيم الاستثمار في قطاع النقل من طرف الخواص وبالتالي تدعيم حظيرة هذا النوع من النقل⁵¹، وهي شبكة يتم إعدادها من طرف مديرية النقل مبنية على أسس معينة من أجل تغطية جميع أحياء المدينة بهذه الخدمة وخاصة الأحياء ذات الكثافة السكانية العالية من أجل تسهيل عملية التنقل وتحقيق السيولة في جميع المعاملات الاجتماعية والاقتصادية التي تسمح بتنمية وتطوير المجموعة.⁵²

بلغ عدد خطوط النقل الحضري للقطاع الخاص داخل مجموعة غليزان 19 خط من بينها 9 خطوط ناشطة أما 10 خطوط الأخرى فهي متوقفة لأسباب عدة من بينها عدم ملائمة المسار⁵³ وقلت المتنقلين به وتتمثل هذه الخطوط في كل من خط المحطة الحضرية نحو (د.ن.س، مستشفى محمد بوضياف، برزقة، رمان، الانتصار رقم 11، النجاح و خط المحطة البرية – الانتصار)

50 : بده يوسف، 2022/2021، تأثير التوسع العمراني على شبكة النقل الحضري دراسة حالة مدينة الوادي، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر في ميدان الهندسة المعمارية، كلية العلوم والتكنولوجيا، جامعة العربي تبسي تبسة، ص 28

51 : تقرير حول وضعية قطاع النقل بولاية غليزان، ديسمبر 2023، مديرية النقل لولاية غليزان

52: سارة دربال، سنة 2016/2015، النقل الحضري الجماعي بالحافلات في إطار التنمية المستدامة حالة مدينة خنشلة، مذكرة لنيل شهادة ماستر في تسير تقنيات الحضرية، معهد تسير التقنيات الحضرية، جامعة العربي بن مهدي ام البواقي، ص 77

53 : التحقيق الميداني، مقابلة مديرية النقل، ماي 2024

الفصل الأول: خصائص مجموعة غليزان بين التخطيط الحضري وتخطيط النقل

يقدر عدد المتعاملين للخطوط العاملة حاليا 93 متعامل و 103 مركبات تقدر سعة كل منها 35 فما فوق وبتالي بلغ مجموع المقاعد بها 4635 مقعد مقسمة على 9 خطوط⁵⁴ الموضحة في الجدول التالي رقم 12، أما الخريطة رقم 10 فهي توضح مسار كل خط.

الجدول رقم 02: خطوط النقل الحضري التابعة للقطاع الخاص

رمز الخط	نقطة الانطلاق	نقطة الوصول	طول الخط	عدد المتعاملين	عدد المركبات	عدد المواقع
483001	المحطة الحضرية	حي الانتصار	03	7	7	11
483002		حي الزراعية	02	4	4	12
483003		حي برمادية	05	23	24	20
483005		حي دلاس	01	3	4	8
483007		حي سطل	03	10	11	7
483008		حي شميريك	04	7	7	6
483015		بن داود	08	23	28	18
483017		حي 600 مسكن	02	8	9	16
483019		سيدي الحاج	09	8	9	12

المصدر: مديرية النقل لولاية غليزان تحقيق 2024

صور رقم 01: حافلات النقل الحضري للقطاع الخاص.

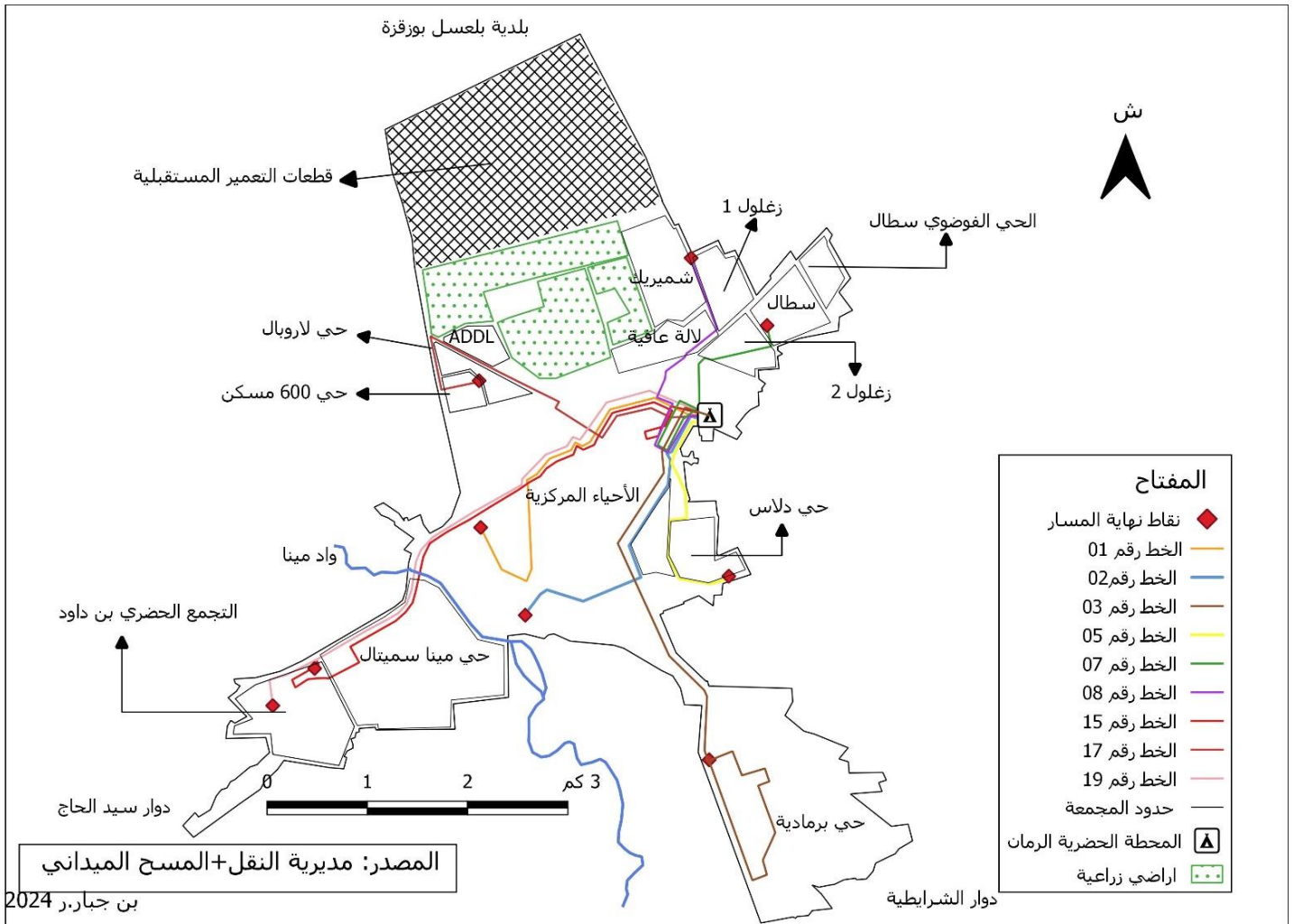


54 : نفس المرجع (مديرية النقل)



المصدر: المسح الميداني تصوير الطالبة جوان 2024

الخريطة رقم 09: توزيع خطوط النقل الحضري للقطاع الخاص على مجال مجمعة غليزان



1.1.1: تسمية الخطوط تساعد في تسهيل تنقل السكان

تساعد تسمية أو ترميز الخطوط الحضرية على تسهيل عملية التنقل بالنسبة للمواطنين فبذلك يتجنب عناء السؤال اليومي عن إتجاه الحافلة ويختصره بمعرفة إسم أو ترميز الحافلة وبالتالي تعتمد مديرية النقل لولاية غليزان منطق ترميز حافلات النقل الحضري من خلال أرقام تسلسولية تكون على حسب أولوية الطالب على خط النقل الحضري مثلا:

أول طلب لخط نقل حضري داخل مجمعة غليزان كان على خط حي الانتصار فأصبح يرمز للخط المحطة الحضري - حي الانتصار بـ الرقم 01، فيكتب على لافتة الحافلة تسمية الخط ورقمه.

أما بالنسبة للرمز الكامل للخط فيكتب على هذا الشكل **4830، بحيث 48 هو رمز الولاية، 3 هو رقم نوع النقل (النقل الحضري) أما آخر رقمين فهما رقم الخط الحضري مثلا يكتب رمز خط المحطة الحضرية - حي الانتصار على هذا الشكل: 55.483001.

صورة رقم 02: لافتة النقل الحضري التابع للقطاع الخاص



المصدر: المسح الميداني، تصوير الطالبة جوان 2024

2.1.1: مزايا خدمة خطوط النقل الحضري للقطاع الخاص

من أجل ضمان توفير خدمة جيدة السكان يجب توفير مزايا مناسبة لخطوط النقل الحضري تتناسب مع متطلبات المتنقلين وتراعي كل من عامل الراحة، السرعة في التنقل، وتوفير الخدمة ولهذا برمجة مديرية النقل مجال زمني بداية من الساعة 6:00 صباحا إلى غاية الساعة 21:00 مساء بمعدل 10 دورات لكل حافلة ولكن من خلال الملاحظة لأوقات عمل الخطوط خلال اليوم فإن آخر رحلة لكل خط تكون على ساعة 20:00 مساء فبتالي عدم إحترام الناقلين التوقيت المبرمج من طرف المديرية فيصبح بذلك المواطن مجبر على إستعمال سيارات الأجرة الغير مرخصة أو المشي على الأقدام في ظل غياب سيارات الأجرة هي الأخرى.⁵⁶

و من أجل ضمان راحة وأمان المتنقلين يسمح للناقلين بحمل زيادة عن عدد المقاعد للحافلة 10 أشخاص فقط ولكن من خلال التحقيق الميداني وجدنا أن أغلب الناقلين لا يحترمون هذه التعليمية بحيث أغلب مستعملين خطوط النقل الحضري للقطاع الخاص صرحوا بعدم إحترام الناقلين لعدد الركاب المسموح به لدرجة الاختناق وعدم الشعور بالراحة والأمان.

3.1.1: تسعيرة النقل الحضري الجماعي لا تتجاوز 20 دج

نظرا لضرورة النقل الحضري الجماعي بالحافلات ونظرا لكثرة إستعماله من طرف المواطنين ومن مختلف المستويات ولذلك يجب مراعاة تنقلاتهم اليومية والمتكررة وتوفير تسعيرة مناسبة للجميع ولذلك تختلف تسعيرة كل خط بمجمعة غليزان على حسب طول المسافة المقطوعة لكل مسار فكل مسار يتراوح طوله بين 0 إلى 5 كم تقدر تسعيرة الركوب به 15 دج، أما الخطوط التي يتراوح طول المسار بها من 5 الى 10 كم فتقدر تسعيرة الركوب بها 20 دج.⁵⁷

وفي ظل الزيادات التي عرفتها مواد الوقود والزيوت طبقا لقانون المالية لسنة 2020، فإن نقابة الناقلين تطالب برفع وزيادة في تسعيرة.

56 : التحقيق الميداني، مقابلة مديرية النقل، ماي 2024

57 : التحقيق الميداني، مقابلة نقابة الناقلين، ماي 2024

2.1: ستة خطوط للقطاع العام تساهم في تلبية الاحتياجات

إن النقل الحضري التابع للقطاع العام هو جزء من النقل العام الذي يركز على تحسين جودة خدمة النقل داخل المدن وبتألي ضمان الراحة والأمان للمتنقلين، تتوفر خطوط النقل الحضري للقطاع العام عن طريق المؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه الحضري وهي مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي تجاري تقوم بتسيير خدمات النقل الحضري والشبه حضري لمجموعة غليزان.⁵⁸

تساهم المؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه الحضري بتوفير 20 حافلة من نوع 19 100L66 حافلة منها موزعة على 6 خطوط حضرية داخل مجموعة غليزان ممنوحة من طرف مديرية النقل بمجموع مقاعد (الجلوس والوقوف) يفوق 2000 مقعدا وحافلة واحدة إحتياطية، أما بالنسبة لنقاط الانطلاق والتوقف فهي تحدد عن طريق بطاقة المسار الممنوحة لكل خط⁵⁹.

الجدول رقم 03: توزيع خطوط النقل الحضري التابعة للقطاع العام

رمز الخط	نقطة الانطلاق	نقطة الوصول	طول الخط	عدد المركبات	عدد المواقع
116	المحطة البرية	برمادية	13 كم	08	20
107	حي سطل	سياميطال	09 كم	03	13
108	حي شميريك	سيमितال	10 كم	02	12
122	المحطة الحضرية	حي سيميطال	12 كم	02	20
117		حي 600 مسكن	5 كم	02	12
103		حي 800 مسكن	5 كم	02	12

المصدر: المؤسسة العمومية للنقل الحضري لولاية غليزان تحقيق 2024

⁵⁸ : باني جاب الله، سنة 2021/2020، النقل الحضري، محاضرة السداسي الخامس، مادة الحركية والنقل.
⁵⁹ : التحقيق الميداني، مقابلة المؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه الحضري لولاية غليزان، ماي 2024

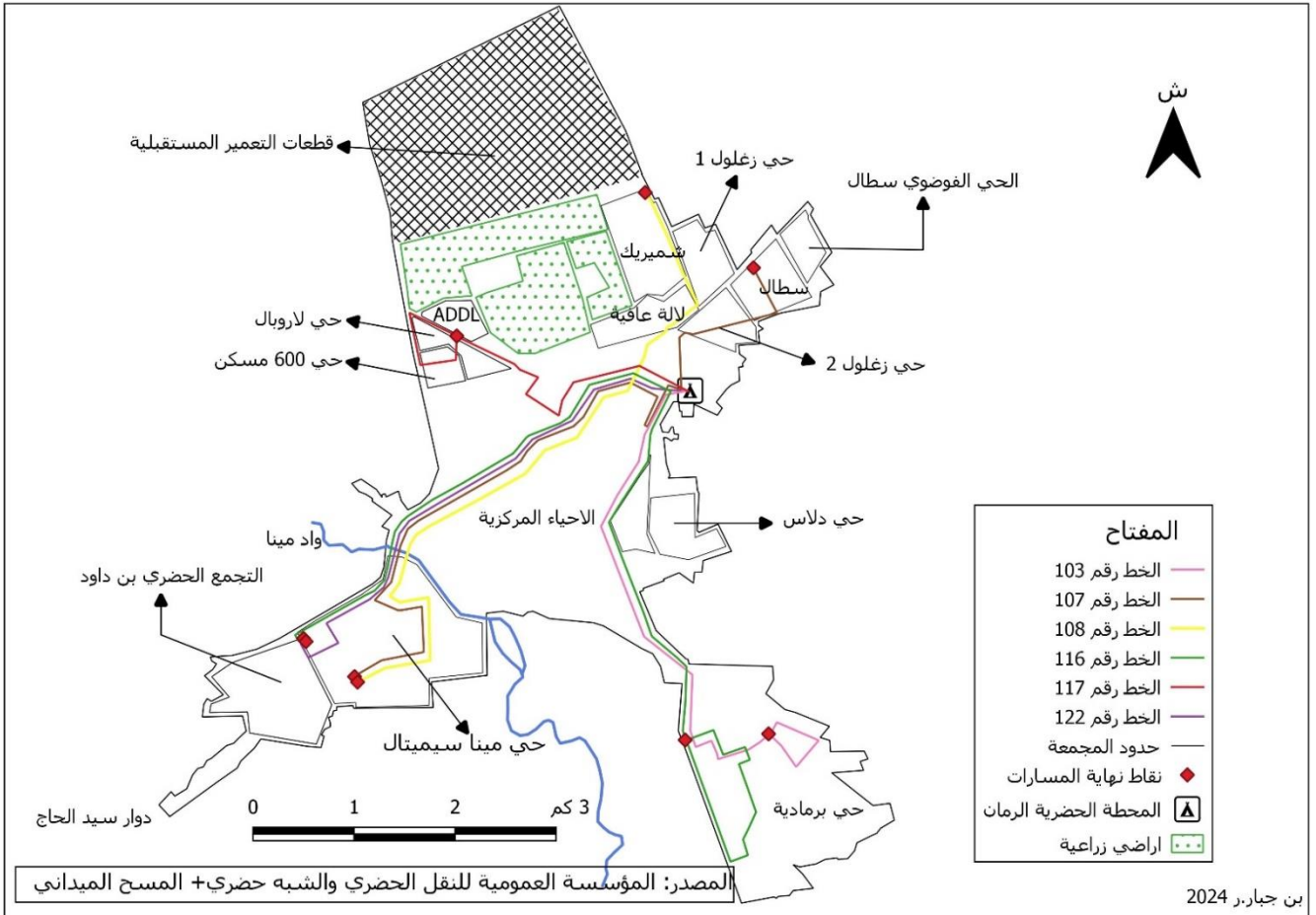
الفصل الأول: خصائص مجمعة غليزان بين التخطيط الحضري وتخطيط النقل

صور رقم 03: حافلات المؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه الحضري



المصدر: المسح الميداني تصوير الطالبة جوان 2024

الخريطة رقم 10: توزع خطوط النقل الحضري للقطاع العام على مجال مجمعة غليزان



1.2.1: مزايا خطوط النقل الحضري للقطاع العام

من أجل جعل خطوط النقل الحضري للقطاع العام أكثر فعالية تعمل مؤسسة العمومية للنقل الحضري على تزويد خطوطها بعدة خدمات مختلفة من أجل ضمان سلامة و إرتياح وخدمة جيدة للمواطن والتي من بينها:

• رزمة توقيت عمل الخطوط: يحدد مجال عمل خطوط النقل الحضري للقطاع العام

بمجال زمني ابتداء من 6:00 صباحا إلى غاية الساعة 20:00 مساء مع مراعات فصول السنة والعمل على برنامج خاص لكل من فصل الصيف والشتاء، تفصل بين الحافلة والأخرى في كل موقف مدة زمنية قدرها حوالي 15 دقيقة، كما يوجد مجموعتين من العمال لكل خط فيكون العمل خلال اليوم بالمناوبة بين المجموعتين بحيث يكون عمل المجموعة الأولى في الفترة الصباحية من ساعة 6:00 صباحا إلى غاية 12:00 زوالا أما المجموعة الثانية فيكون عملها في الفترة المسائية من 12:00 زوالا إلى غاية 20:00 مساء كما يحدد زمان التغير في وقت معين من ساعة 12:00 إلى ساعة 13:00، أما بالنسبة لتسعيرة التنقل فتقدر 15 دج وهو تسعيرة مقننة ومحددة من طرف وزارة النقل.⁶⁰

• راحة واحترام المواطن: من أجل ضمان راحة المواطن تسهر المؤسسة العمومية للنقل

الحضري على توفير مجموعة من الخدمات المساعدة على ذلك ومن بينها توحيد اللباس لعمال الحافلة (السائق والقابض) وهو عبارة عن لباس محترم، إضافة إلى إشتراط أن يكون سائق الحافلة متحصل على شهادة الكفاءة المهنية لسياقة نقل الأشخاص عبر الطرقات من أجل ضمان سلامة الراكب وإخضاعه لفترة تجريبية قبل البدء في العمل فعليا، وإضافة إلى هذا تتم المراقبة الدورية لكل خط من طرف مراقبي الخطوط والذي تكمن مهمتهم في مراقبة كل من (هندام العمال، طريقة المعاملة، التذاكر والتدخل في حال وقوع أي مشكل)، كما تقدم المؤسسة مختلف المعلومات عن توقيت والمسارات وحالات فقدان أو ضايع لممتلكات الزبائن عبر الصفحة الرسمية للمؤسسة عبر مواقع التواصل الاجتماعي، توفر المؤسسة كذلك خدمة الاشتراكات الشهرية المواطنين والذي يحدد سعرها على حسب ثلاث فئات: الطلبة 600دج إشتراك شهر واحد، المواطنون 800دج إشتراك شهر واحد، والمواطنون الأكثر من 60 سنة 600دج إشتراك شهر واحد.

⁶⁰ : التحقيق الميداني، مقابلة المؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه حضري لولاية غليزان ماي 2024

تقدم المؤسسة خدمة المناوبة في الأعياد والمناسبات وذلك لرفع الغبن عن المواطن من أجل التنقل في هذه الأيام الخاصة بحيث لكل مناسبة برنامج خاص بها.⁶¹

• **تحسين جودة خدمة النقل الحضري التابعة للقطاع العام:** تهدف المؤسسة العمومية للنقل

الحضري والشبه حضري إلى تحسين جودة الخدمة على حسب إحتياجات المتنقلين وذلك من خلال عدة برامج وهي كالتالي:

مراقبة الخطوط عن طريق رئيس الرصيف وهو عامل ثابت في كل من المحطة البرية والمحطة الحضرية وتكمن مهمته في توجيه الحافلات أثناء أوقات الدخول والخروج.

تقديم أداء الموظفين من خلال برنامج تقييم شهري والذي يتم تسجيله يوميا من طرف مراقب الخط وعرضه ومناقشته شهريا.

إعطاء فرصة للمواطنين بمشاركة إقتراحاتهم وتطبيق رغباتهم من خلال الإجابة على الاستبيانات الالكترونية عبر الصفحة الرسمية للمؤسسة على وسائل التواصل الاجتماعي او الشفوية عن طريق خروج خلية مكلفة بذلك إلى الميدان.

العمل على توفير خدمة إلكترونية في الأيام القليلة القادمة والتي تتمثل في توفير تطبيق إلكتروني يمكن تحميله على الهواتف الذكية والذي يساعد على تتبع مسارات الخطوط ومعرفة أوقات مرور الحافلات عبر مختلف المواقف.

معالجة المشاكل الواقعة في الميدان من خلال إجراء إجتماع للجنة التقنية الاستشارية مع جمعية العمال المكونة من ممثليهم كل ثلاث أشهر وذلك من أجل مناقشة إنشغلاتهم وإقتراحاتهم.⁶²

• **المشاريع المستقبلية:** تسعى المؤسسة العمومية للنقل الحضري على تطوير قطاع النقل

الحضري عن طريق مجموعة من المشاريع أبرزها:

- مجال تكوين عن طريق مراكز تكوين CAPP لشهادة الكفاءة المهنية والبيداغوجية والتي بإمكانها منح شهادات الكفاءة المهنية لسائقي سيارات الأجرة و لسائقي مركبات نقل الأشخاص والبضائع.

- مجال التطوير وذلك عن طريق إطلاق تطبيقات خاصة بهدف تتبع الحافلات وإعلام المسافرين بأوقات العمل.⁶³

61 : التحقيق الميداني، مقابلة المؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه حضري لولاية غليزان ماي 2024

62 : نفس المرجع

63: التحقيق الميداني، مقابلة المؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه حضري لولاية غليزان ماي 2024

2. النقل الفردي بسيارة الأجرة مكملًا للنقل الجماعي بالحافلات

1.2: النقل الحضري بواسطة سيارات الأجرة

لقد جاء النقل بواسطة سيارة الأجرة موازياً ومكملاً لتنظيم النقل الحضري الجماعي للمسافرين بقصد تغطية العجز الوقاع في قطاع النقل العمومي الذي يخضع لبرامج أوقات ومسارات معينة فلا يستطيع بذلك توفير الخدمة في مختلف الأوقات ولجميع الأماكن في أرجاء المجمع، وبذلك تستطيع خدمة النقل بسيارات الأجرة تلبية إحتياجات السكان لتتنقل على حسب الظروف ولجميع الأماكن التي لا يصلها النقل العمومي.⁶⁴

1.1.2: سيارات الأجرة الفردية

تتكون حظيرة سيارات الأجرة لمجموعة غليزان من 519 سيارة أجرة مرخصة بـ 115 مناوب مع نشاط 7 شركات في هذا النوع من النقل ضمن محيط المجمع والتي توفر 77 سيارة أجرة منها 14 سيارة ملك لشركة مقني بـ 23 سائق، 10 سيارات لكل من شركة أبو إيهاب، شركة ربيع، شركة اسين وشركة خيضر للامان أي بمجموع 40 سيارة و 40 سائق إما شركة السلام فهي توفر 11 سيارة بـ 12 وشركة مينا 12 سيارة و 12 سائق، وبتالي توفر 87 منصب عمل. (الجدول رقم 04)

الجدول رقم 04: شركات النقل بواسطة سيارات الأجرة

الرقم	اسم الشركة	عدد السيارات	عدد السائقون
1	شركة مقني	14	23
2	شركة أبو إيهاب	10	10
3	شركة ربيع	10	10
4	شركة السلام	11	12
5	شركة مينا	12	12
6	شركة اسين	10	10
7	شركة خيضر للامان	10	10
	المجموع	77	87

المصدر: مديرية النقل لولاية غليزان تحقيق 2024

64 : البادي شهرة، سنة 2020/2021، تأثير الازدحام المروري على ممارسات سائقي الأجرة مدينة بسكرة نموذجاً، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة محمد خيضر بسكرة، ص 36

2.1.2: سيارات الأجرة الجماعية نوع نقل جديد داخل المجمع

في إطار مشاركة البلدية في تحضير مخطط الحركة من أجل تخمين برامج تخدم قطاع النقل الحضري وتنظيم حركة المرور ثم إجتماع اللجنة التقنية وقترح خطوط النقل الحضري الجماعي بالمقاعد وهو عبارة عن النقل الحضري بسيارات الأجرة الجماعية الحضرية، ثم وبعد الخرجة الميدانية للجنة التقنية تم إقتراح 3 خطوط وهي كالتالي:

- المحطة الحضرية الرمان – المحطة البرية بن داود
- حي برمادية (عدة بن عودة) – لاساس (حي العمال)
- سيميتال (حي مينا) – وسط المدينة مقابل (مسجد النور)⁶⁵

ومن أجل تنفيذ هذا الاقتراح تم إعداد مقرر لهذه الخطوط وإرساله إلى مديرية النقل التي بدورها تصدر إعلان من أجل من يريد الاستفادة والعمل بهذه الخطوط وإعتماده سعياً من اللجنة التقنية لتنظيم وتسهيل وتسريع حركة تنقل الأشخاص عبر النقل الحضري داخل المجموعة غليزان.⁶⁶

على رغم من إعتقاد هذه الخطوط الثلاثة واستفادتها من 33 سيارة أجرة موزعة كالتالي:

- محطة الحضرية الرمان – المحطة البرية بن داود 13 سيارة اجرة
- حي برمادية (عدة بن عودة) – لاساس (حي العمال) 10 سيارات اجرة
- سيميتال (حي مينا) – وسط المدينة مقابل (مسجد النور) 10 سيارات اجرة

إلا أنه غير معمول بها حالياً لأسباب لم نستطع التوصل إليها من خلال البحث الميداني.⁶⁷

2.2: تكوين سائقي سيارات الأجرة

في إطار الإجراءات القانونية و مواصلة لسياسة التكوين المسطرة من طرف الدولة تنظم مديرية النقل بالتنسيق مع المديرية الجهوية للمركز الوطني للتكوين المهني عن بعد بشلف خلال دورات تكوينية لمنح شهادة الكفاءة المهنية لسائقي مركبات نقل الأشخاص والبضائع بحيث إستفاد في سنة 2023، 134 شخص من بين 157 شخص لصنف سائقي مركبات نقل المسافرين.⁶⁸

⁶⁵: التحقيق الميداني، مقابلة البلدية (مديرية التعمير والبناء) لولاية غليزان، ماي 2024

⁶⁶: التحقيق الميداني، مقابلة البلدية (مديرية التعمير والبناء) لولاية غليزان، ماي 2024

⁶⁷: التحقيق الميداني، مقابلة مديرية النقل لولاية غليزان، ماي 2024

⁶⁸: تقرير حول وضعية قطاع النقل بولاية غليزان، ديسمبر 2023، مديرية النقل لولاية غليزان

3. النقل النوعي أو المتخصص يلبي طلب فئة معينة من المجتمع

إضافة إلى أنواع النقل المتعارف عليها يوجد أنواع أخرى من النقل النوعي تتكفل بالاستجابة لحاجيات شرائح معينة من المجتمع وبالتالي تساهم في تخفيف الضغط على أنواع النقل الأخرى ويمكن تصنيف أربع أنواع من النقل النوعي تتمثل في كل من:

1.3: نقل العمال: يعتبر نقل العمال نوع من أنواع النقل النوعي الذي يسعى لتوفير الظروف الملائمة لتنقل الأسرة العاملة خاصة على مستوى المناطق الصناعية،⁶⁹ وتحتوي مجموعة غليزان على حظيرة لنقل العمال تتكون من قطاعين أولهما القطاع الخاص والذي يوفر 2700 مقعد موزع على 90 مركبة مملوكة من طرف 83 متعامل أما القطاع الثاني فهو قطاع نقل العمال للحساب الخاص والذي يوفر 488 مقعدا بمجموع 18 مركبة لـ 15 متعامل. (الجدول رقم 08)

الجدول رقم 05: مساهمة القطاع الخاص في توفير نقل العمال

القطاع	عدد المقاعد	عدد الوسائل	عدد المتعاملين
الخواص	2700	90	83
النقل للحساب الخاص	488	18	15

المصدر: مديرية النقل ولاية غليزان تحقيق 2024

2.3: النقل المدرسي: يساهم النقل المدرسي في فك عزلة التلاميذ في المناطق المعزولة والتي لا تتوفر بها أو تسجل نقص وسائل النقل الجماعي من أجل تسهيل عملية تنقلهم وضمان إستمرارية تعليمهم ونقلهم في ظروف جيدة⁷⁰، تمتلك ولاية غليزان 323 حافلة من مختلف الأصناف المتخصصة في النقل المدرسي والتي توفر 10695 مقعد من بينها 80 حافلة تابعة للخواص التي تم التعاقد بينها وبين البلديات التي تعرف عجز في الوسائل من أجل تقديم الخدمات لضمان تنقل تلاميذ هذه المناطق. (الجدول رقم 06)

الجدول رقم 06: إحصاء اعداد مركبات النقل المدرسي

التعيين	العدد
عدد حافلات القطاع العام	243
عدد حافلات القطاع الخاص	80
مجموع عدد المقاعد	10695

⁶⁹ : تقرير حول وضعية قطاع النقل بولاية غليزان، ديسمبر 2023، مديرية النقل لولاية غليزان.

⁷⁰ : المرجع نفسه

3.3: النقل الجامعي: يعد النقل الجامعي نوع من أنواع النقل المتخصص والذي يعتبر من الحلول للمشاكل التي يعاني منها النقل العام لعدم قدرته على تغطية إحتياجات وتنقلات مختلف الأفراد خاصة الطلبة لحاجتهم لتتنقل اليومي لهذا جاء النقل الجامعي لهدف تخفيف الضغط على وسائل النقل للقطاع العام وتسهيل عملية التنقل للطلاب.⁷¹

لم يعرف النقل الجامعي بولاية غليزان تطورا يمكن التنويه به حيث يوجد متعامل واحد فقط لهذا الصنف من النقل يدعم 3 خطوط بتوفير 15 حافلة بمجموع عدد مقاعد 1500 مقعد وهذا غير كافي مقارنة بعدد الطلاب المستفيدين من بطاقة النقل الجامعي والتي بلغ عددهم 13500 طالب وطالبة ولهذا تسعى مصالح مديريةية الخدمات الجامعية إلى الزيادة في عدد المركبات لتوفير نقل مريح وآمن لطلاب جامعة غليزان. (الجدول رقم 07)

إيستفاد طلاب جامعة غليزان من توفير خط نقل جديد والذي دخل حيز الخدمة سنة 2023/2022 والذي يربط جامعة أحمد زبانه ب المحطة الحضرية الجديدة بحي الرمان، إضافة الى هذا تعمل مديريةية النقل بالتنسيق مع مديريةية الخدمات الجامعية على توفير خطوط نقل شبه حضرية وتدعيم الحظيرة بمركبات إضافية.⁷²

الجدول رقم 07: يوضح احصائيات النقل الجامعي

العدد	التعيين
01	عدد المتعاملون
03	عدد الخطوط
15	عدد المراكب
1500	عدد المقاعد

المصدر: مديريةية النقل ولاية غليزان تحقيق 2024

71 : شعشوع احمد الأمين، سنة 2022/2021، النقل الجامعي دراسة نموذج النقل الجامعي لجامعة وهران 2، كلية العلوم الاجتماعية، تخصص ديمغرافيا، جامعة وهران 02، ص 16

72 : تقرير حول وضعية قطاع النقل بولاية غليزان، ديسمبر 2023، مديريةية النقل لولاية غليزان.

4.3: النقل البري للبضائع: تكمن أهمية النقل البري للبضائع في تنشيط التجارة والصناعة وبالتالي تسهيل عملية التبادل التجاري والاقتصادي بين المدن والمناطق المختلفة، وهو يلبي إحتياجات المدن اللازمة من البضائع وسلع بمختلف أنواعها.⁷³ بعد حركة التنمية التي عرفتتها مجمعة غليزان التي أدت الى زيادة تنقل الأشخاص والبضائع برزت الحاجة الى تدعيم هذا النوع من النقل على كل من المستوى العمومي لنقل البضائع والمستوى الخاص وبالتالي بلغت إمكانية الولاية لحظيرة النقل البري للبضائع الى غاية ديسمبر 2023⁷⁴، 7037 مركبة مرخصة بعدد متعاملين يقدر بـ 6195 متعامل بحيث ان اجمالي الحمولة يقدر بـ 41476.83 طن بالنسبة للقطاع العم، اما بالنسبة لنقل البضائع للحساب الخاص فهو يتوفر عبر قطاعين أولهما القطاع العام والذي يتعين به 79 متعامل و 350 مركبة مرخص لها والتي تبلغ قدرة استيعابها 3196.19 طن، اما القطاع الثاني و هو القطاع الخاص فقد بلغ عدد المركبات به 10015 مركبة مملوكة من طرف 8390 متعامل بحيث ان اجمالي حمولتها قد بلغ 53535.21 طن (الجدول رقم 08)

الجدول رقم 08: إمكانيات ولاية غليزان للنقل البري للبضائع

نقل البضائع للقطاع الخاص		النقل العمومي للبضائع	التعيين
القطاع الخاص	القطاع العام		
8390	79	6195	عدد المتعاملون
10015	350	7037	عدد المركبات
53535.21	3196.19	41476.83	وزن الحمولة (طن)

المصدر: مديرية النقل لولاية غليزان تحقيق 2024

⁷³: حبيطة علي 2014، الأهمية الاقتصادية للنقل ودوره في تنمية الاقتصاد، مجلة الاقتصاد والاحصاء التطبيقي، العدد

22، ديسمبر 2014، ص65

⁷⁴: تقرير حول وضعية قطاع النقل بولاية غليزان، ديسمبر 2023، مديرية النقل لولاية غليزان.

خلاصة

من خلال هذا الفصل تعرفنا على خصائص موضع المجموعة الذي يتميز بالانبساط والاتصالية جعلها تنشئ كمنطقة عبور للوافدين من مختلف الإتجاهات بفضل الطريق الوطني رقم 04، وبالتالي شهدت مجموعة غليزان تطورا ديمغرافيا ملحوظا منذ سنة 1966 الى غاية 2024 يتبعه تطور عمراني منذ الإستعمار الفرنسي إلى يومنا هذا، مما أدى الى زيادة الطلب على مختلف الخدمات الضرورية والتي من بينها النقل والذي بدوره عرف تطورا بالتوافق مع مراحل سياسة النقل في الجزائر والانتقال من إحتكار الدولة الى تحرير السوق، كما عرف قطاع النقل الحضري لمجموعة غليزان مجموعة من التغيرات على مستوى هياكله القاعدية وفقا لقرارات ولائية في ظل غياب مخطط السير للولاية.

**الفصل الثاني: التنقلات بمجموعة
تليزان خصائصها وتوزيعها
المجالي**

تمهيد

يترتب عن تزايد الكثافة السكانية إمتداد للمجمعة من حيث المناطق العمرانية، فتتوسع وتزداد مراكز العمل والتجارة وأماكن الترفيه ومن خلال هذه التوسعات التي تعرفها المجمعة نجد مراكز النشاطات موزعة في نقاط متباعدة، مما يحتم على السكان القيام بتنقلات مستمرة تختلف أسبابها وفقا للمناطق المقصودة، وباعتبار مجمعة غليزان المجمعة الرئيسية للولاية فهي وجهة لمختلف القادمين من المناطق المجاورة ولهذا لا تقتصر التنقلات بالمجمعة على مجالها فقد ولهذا سنحاول في هذا الفصل التعرف على الشبكة النقل للمجمعة التي تحقق التواصل بينها وبين باقي البلديات للولاية والهياكل القاعدية (المحطات) المنظمة لهذه التنقلات من خلال تنظيم وسائل النقل الحضري والبري، ثم التعرف على خصائص التنقلات بالمجمعة من خلال التطرق إلى (أسبابها، وسائلها، وتيرتها وتوزيعها على المجال الخارجي والداخلي للمجمعة)

1. شبكة الطرق بمجمعة غليزان

تلعب شبكة الطرق دورا أساسيا في هيكلية المجال الحضري لولاية غليزان فهو أساس النظام الحضري، يعبر الطريق السيار شرق-غرب ولاية غليزان على طول 87 كم وهي تتميز بمرور 5 طرق وطنية تربطها بالولايات المجاورة مما اكسبها أهمية كبيرة لاعتبارها نقطة عبور وملتقى طرق من الشرق الى الغرب ومن الشمال الى الجنوب.

1: يمر بمجمعة غليزان طريقان وطنيان

تعتبر الطرق الوطنية المحاور الكبرى للمنظمة للمجال والتي تعمل على تسهيل عملية الحركة وضمان الموصولية بين المجمع والولايات المجاورة، كما أنها تضمن التبادلات الناتجة عن النشاط الحضري والاقتصادي على المستوى الإقليمي⁷⁵، يمر بمجمعة غليزان طريقان وطنيان وهما كل من:

الطريق الوطني رقم: 04 يربط مجمعة غليزان - معسكر / غليزان - الشلف (90,93 كلم)

الطريق الوطني رقم: 07 يربط مجمعة غليزان - معسكر (25,82 كلم)⁷⁶

2: الطرق الولائية مكملة للطرق الوطنية

تلعب الطرق الولائية دورا هاما في تنظيم المجال من خلال ربط بلديات الولاية ببعضها البعض، كما أنها تؤثر بشكل إيجابي على ضواحي الولاية وبتالي هي تلعب دورا مكملًا للطرق الوطنية⁷⁷، تتكون شبكة الطرق الولائية بولاية غليزان من 21 طريق ولائي، وتمتد على طول 496,136 كم تربط المجمع الرئيسية غليزان ببلديات الولاية والولايات المجاورة وهي موزعة على شكل الاتي⁷⁸:

75 : سيد احمد نور الدين عيسى خالد، سنة 2011/2010، النقل الحضري في ولاية غليزان، مذكرة تخرج لنيل شهادة الدراسات التطبيقية، قسم الجغرافيا وتهيئة الإقليم، جامعة وهران 02، ص13

76 : مديرية الأشغال العمومية لولاية غليزان

77 : سيد احمد نور الدين عيسى خالد، سنة 2011/2010، النقل الحضري في ولاية غليزان، مذكرة تخرج لنيل شهادة الدراسات التطبيقية، قسم الجغرافيا وتهيئة الإقليم، جامعة وهران 02، ص14

78 : المنشآت القاعدية 2023، مديرية الأشغال العمومية.

الفصل الثاني: التداخلات بمجمعة غليزان خصائصها وتوزيعها المجالي

الجدول رقم 09: توزيع الطرق الولائية على بلديات ولاية غليزان

البلدية	طول الطريق الولائي	البلدية	طول الطريق الولائي
مازونة	12,700	حد الشكالة	0,000
القطار	11,500	الرمكة	39,600
سيدي محمد بن علي	15,000	سوق الحد	6,990
مديونة	12,000	منداس	0,000
بني زنطيس	7,200	سيدي لزرق	0,000
الحمادنة	6,700	وادي السلام	24,090
وادي الجمعة	18,917	زمورة	33,908
جديوية	24,520	دار بن عبد الله	0,000
حمري	28,060	بني درقن	13,800
أولاد سيدي ميهوب	26,200	غليزان	13,100
وادي ارهيو	13,300	بن داود	11,590
لحلاف	3,950	يلل	12,250
المرجة سيدي عابد	0,000	سيدي سعادة	4,150
واريزان	11,000	عين الرحمة	4,370
عمي موسى	15,400	القلعة	18,200
الولجة	8,600	المطمر	3,450
الحاسي	0,000	بلعسل	21,050
أولاد يعيش	11,900	سيدي خطاب	5,761
عين طارق	24,000	سيدي محمد بن عودة	32,880

المصدر: مديرية الأشغال العمومية لولاية غليزان سنة 2024

3: الطرق البلدية تضمن الموصولية بين المجمع وبقاى البلديات

أن أهمية الطرق البلدية لا تقل عن أهمية الطرق السابقة الذكر فهي الأخرى تؤدي وظيفة الربط بين المراكز والتجمعات السكانية وهي تمثل أكثر الطرق إنتشار بالولاية⁷⁹، إذ تمتلك

79 : سيد احمد نور الدين عيسى خالد، سنة 2011/2010، النقل الحضري في ولاية غليزان، مذكرة تخرج لنيل شهادة الدراسات التطبيقية، قسم الجغرافيا وتهيئة الإقليم، جامعة وهران 02، ص14

الفصل الثاني: التدخلات بمجموعة غليزان خصائصها وتوزيعها المجالي

ولاية غليزان شبكة طرق بلدية يبلغ طولها 2 186,6 كم تعبر مختلف بلديات الولاية وهي موزعة كما يلي⁸⁰:

الجدول رقم 10: توزيع الطرق البلدية عبر بلديات ولاية غليزان

البلدية	طول الطريق البلدية	البلدية	طول الطريق البلدية
مازونة	17,5	حد الشكالة	42,4
القطار	40,3	الرمكة	27,6
سيدي محمد بن علي	28,9	سوق الحد	28,8
مديونة	98,9	منداس	76
بني زنطيس	46,4	سيدي لزرق	62,27
الحمادنة	60,7	وادي السلام	74,2
وادي الجمعة	66,3	زمورة	119
جديوية	64,1	دار بن عبد الله	71
حمري	47,3	بني درقن	55
أولاد سيدي ميهوب	28,2	غليزان	30,6
وادي ارهيو	21,8	بن داود	68,1
لحلاف	30,7	يلل	89,2
المرجة سيدي عابد	16,3	سيدي سعادة	77,12
واريزان	51,1	عين الرحمة	132,48
عمي موسى	92,6	القلعة	50,98
الولجة	68,5	المطمر	35,6
الحاسي	70,3	بلعسل	34,35
أولاد يعيش	60,8	سيدي خطاب	79,95
عين طارق	55,1	سيدي محمد بن عودة	66,15

المصدر: مديرية الأشغال العمومية لولاية غليزان سنة 2024

⁸⁰ : المنشآت القاعدية 2023، مديرية الأشغال العمومية غليزان.

4: شبكة السكك الحديدية

تنشق ولاية غليزان سكة حديدية تمتد على مسافة 93 كم تنطلق من الجهة الشرقية بتحديد من حدود ولاية شلف وصولا إلى الجهة الغربية إلى الحد الأقصى لولاية معسكر (المحمدية) وهي تشمل خمس محطات رئيسية من بينها مجمعة غليزان وهي تنشط ضمن نقل البضائع والأشخاص.⁸¹

الخريطة رقم 11: شبكة الطرق لولاية غليزان



المصدر: مديرية الأشغال العمومية لولاية غليزان

81: المنشآت القاعدية 2023، مديرية الأشغال العمومية غليزان.

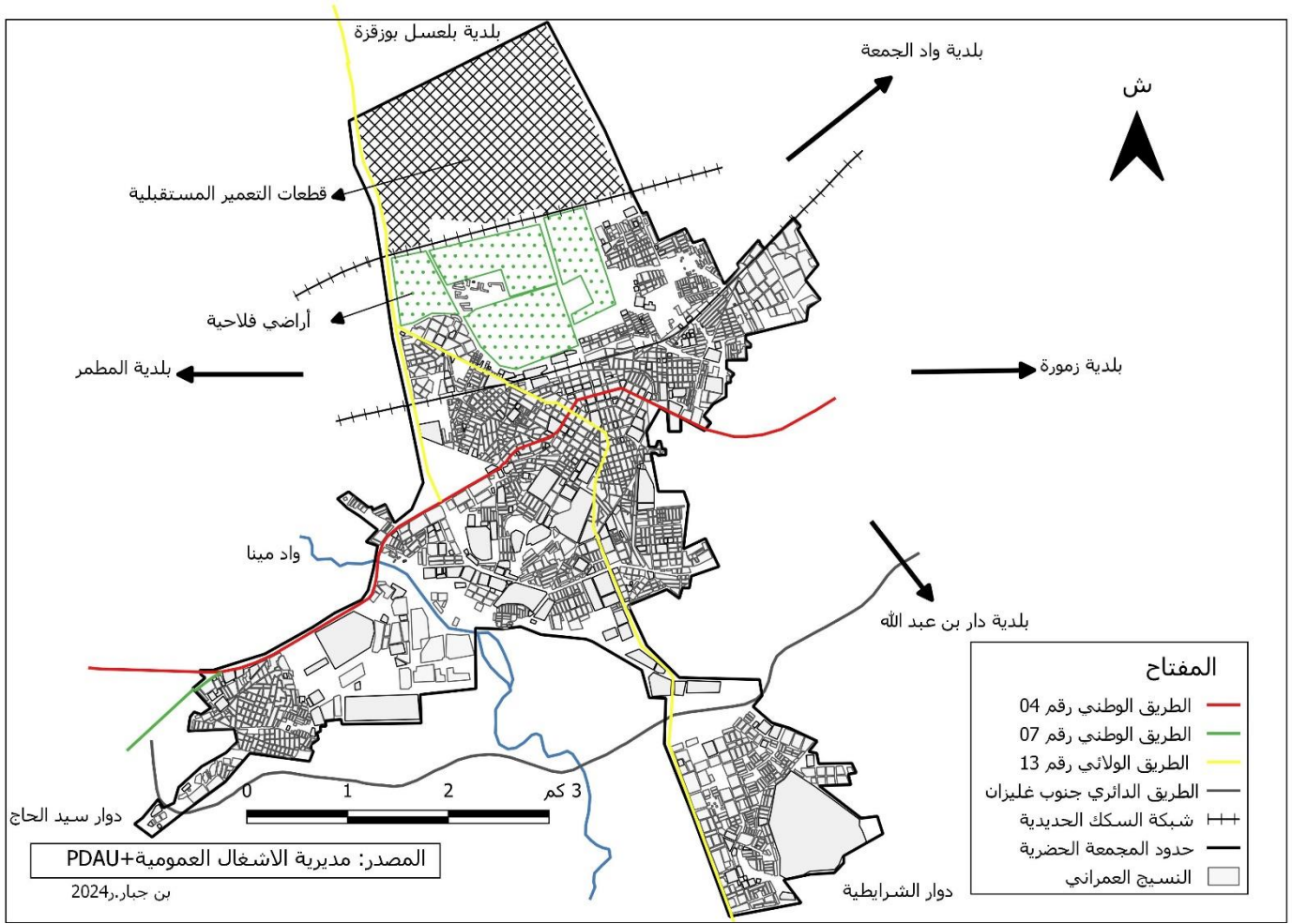
5:التصنيف الإداري لشبكة الطرق بالمجمعة

تتربع مجمعة غليزان على شبكة بنى تحتية تقربها من المراكز الحضرية الكبرى بحيث تحتل مكانة ضمن شبكة الطرق الإقليمية من خلال عدة محاور وهي:

- الطريق السريع شرق – غرب، يبعد عن المجمعة بحوالي 6 كم شمالا على مستوى بلدية بلعسل بوزقزة والذي يوفر التواصل السريع بين المجمعة ومدينتي وهران والجزائر العاصمة والعديد من البنى التحتية من موانئ ومطارات كل من وهران، مستغانم وشلف
- الطريق الوطني رقم 04 (RN4) يمتلك دورا قياديا في العلاقات بين المنطقة الغربية والمنطقة الوسطى بالمجمعة الحضرية الرئيسة للولاية.
- الطريق الوطني رقم 07 (RN7) والذي صمم لتنشيط السهول الداخلية لمنطقة الشمال الغربي وربط المجمعة بالمدن الداخلية معسكر، سيدي بلعباس وتلمسان.
- الطريق الولائي رقم 13 (W13): يضمن الطريق الولائي الربط بين كل المجمعة وكل من بلدية سيدي محمد بن عودة من الجنوب الشرقي وبلدية بعسل بوزقزة من الجهة الشمالية.
- خطوط السكة الحديدية والمتمثلة في ثلاث خطوط وهي خط وهران – الجزائر/ خط غليزان – تيارت/ خط مستغانم – غليزان.⁸²

⁸² : تقرير مراجعة المخطط التوجيهية للتهيئة والتعمير PDAU، سنة 2017.

الخريطة رقم 12: شبكة الطرق داخل مجموعة غليزان



6: التصنيف الوظيفي لشبكة الطرق داخل المجموعة

الطرق الأولية: تعتبر الطرق الأولية الطرق الأكثر إستجابة لعمليات النقل الكثيف والسريع فهي ممتازة من حيث الإنشاء والتجهيز وذات حركة مرنة، وبالتالي تقل نسبة التأخر والاختناق المروري بهذا النوع من الطرق من خلال مراعاة عامل العرض الذي يساهم في إستيعاب الزيادة والضغط الثقيل في الإتجاهين، كما أن للطرق الأولية دور ربط التجمعات الحضرية داخل المدن.⁸³

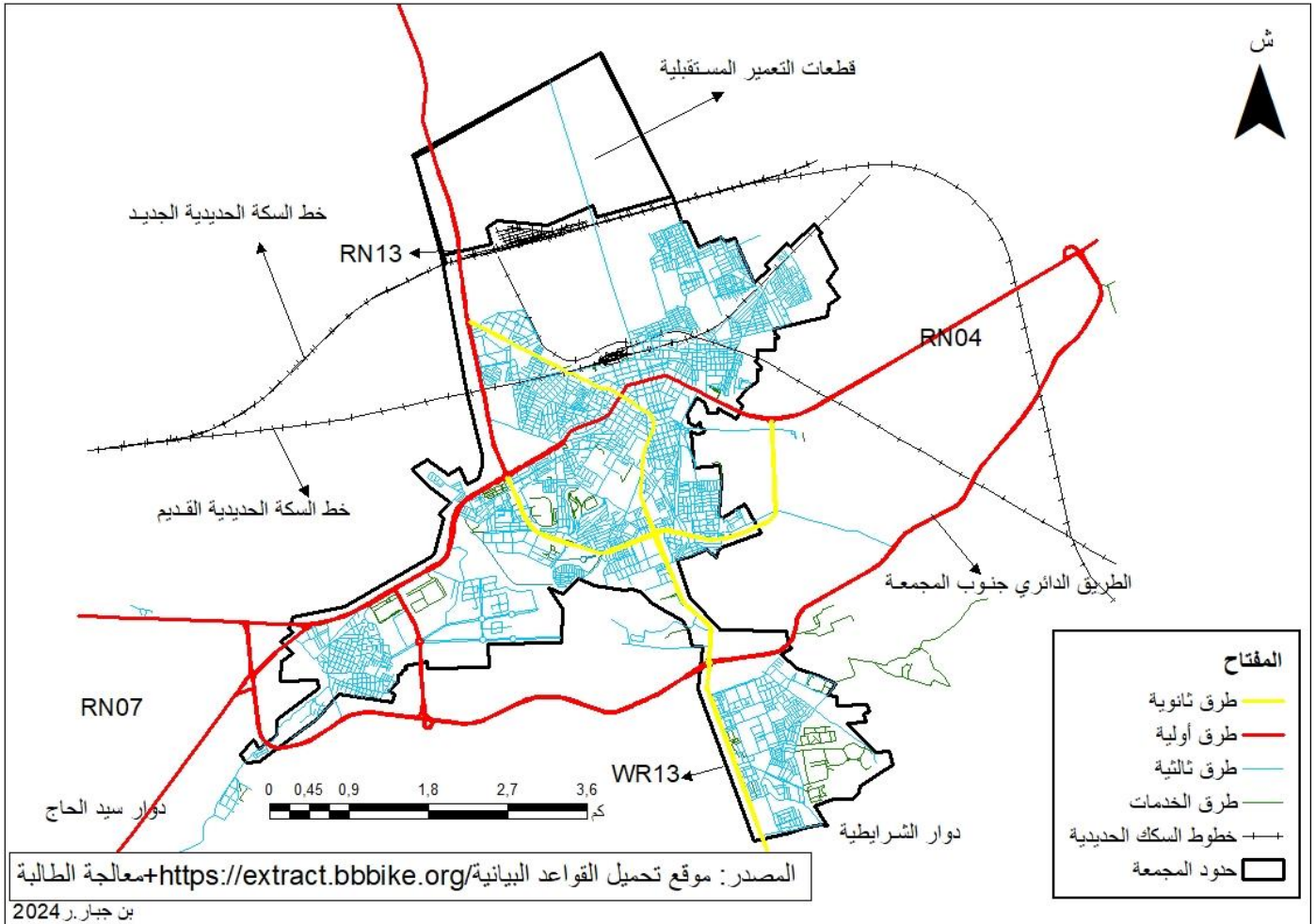
تمتلك مجموعة غليزان مجموعة من الطرق الأولية التي تمتد على طول الطريق الوطني رقم 04 وهي كل من شارع محمد خميستي، شارع عواد بن جبار، الطريق الدائري جنوب غليزان

⁸³ : سارة دربال، سنة 2016/2015، النقل الحضري الجماعي بالحافلات في إطار التنمية المستدامة حالة مدينة خنشلة، مذكرة لنيل شهادة ماستر في تسير تقنيات الحضرية، معهد تسير التقنيات الحضرية، جامعة العربي بن مهيدي ام البواقي، ص 68

الفصل الثاني: التدخلات بمجموعة غليزان خصائصها وتوزيعها المجالي

- **الطرق الثانوية:** ان كفاءة هذا النوع من الطرق أقل كفاءة من الطرق السابق ذكرها من حيث التجهيز والاستخدام فهي أقل إتساعا، تعمل الطرق الثانوية على تحقيق التواصل فهي تتفرع من الطرق الأولية وتوزع الحركة بين أحياء المجموعة، تمتلك مجموعة غليزان مجموعة من الطرق الثانوية في حالة جيدة من بينها: شارع 11 ديسمبر، شارع زوقاري طاهر، شارع الحاج العروسي، شارع الدكتور بخلوة وشارع العربي تبسي.⁸⁴
- **الطرق الثالثية:** هذا النوع من الطرق يساعد على ربط المساكن بالطرق الثانوية وهي تتواجد داخل الاحياء السكنية، تعاني بعض هذه الاحياء بمجموعة غليزان من الإهمال وعدم الصيانة.⁸⁵

الخريطة رقم 13: التصنيف الوظيفي لشبكة الطرق بالمجموعة



84 : المرجع نفسه (سارة دربال)

85 : المرجع نفسه (سارة دربال)

الفصل الثاني: التغيرات بمجمعة غليزان خصائصها وتوزيعها المجالي

7: الطرق الحضرية بالمجمعة ذات حالة جيدة

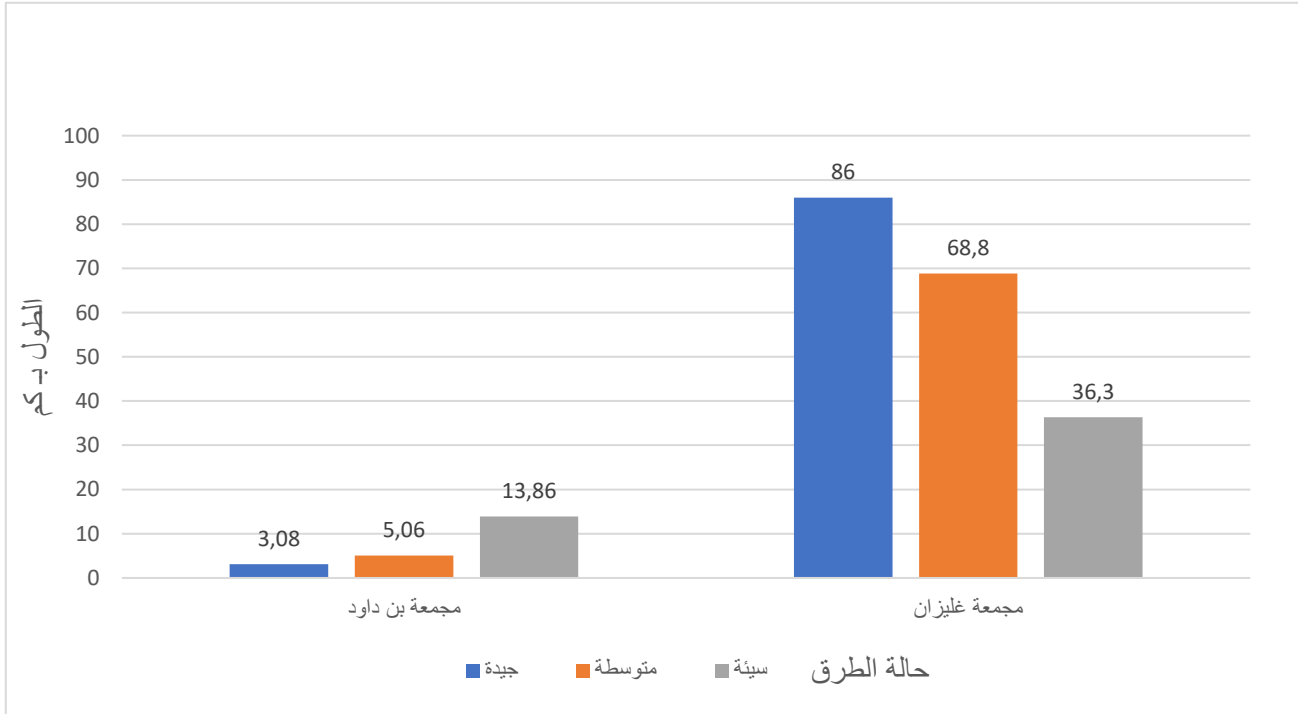
يبلغ طول شبكة الطرق الحضرية داخل مجمعة غليزان 213.10 كم، يمتد جزء منها المقدر بـ 191.10 كم داخل مجمعة غليزان أما ما تبقى والذي يقدر بـ 22.00 كم فهي تمتد بالتجمع الحضري لبلدية بن داود، ثم تصنيف شبكة الطرق بالمجمعة على حسب حالتها إلى ثلاث مستويات بحيث تشكل شبكة الطرق ذات الحالة الجيدة 89.08 كم، أما طرق ذات الحالة المتوسطة فقد بلغ طولها 68.86 كم، بينما بلغ طول شبكة الطرق ذات الحالة السيئة 50.16 كم⁸⁶ (الجدول رقم 11، الشكل رقم 02)

الجدول رقم 11: طول وحالة شبكة الطرق بمجمعة غليزان

المجمعة	الطول	بحالة جيدة	بحالة متوسطة	بحالة سيئة
مجمعة غليزان	191.10	86.00	68.80	36.30
مجمعة بن داود	22.00	3.08	05.06	13.86
المجموع	213.1	89.08	73.86	50.16

المصدر: مديرية الأشغال العمومية

الشكل رقم 02: حالة الطرق بمجمعة غليزان



المصدر: مديرية الأشغال العمومية لولاية غليزان 2024

86 : مقابلة مديرية الأشغال العمومية

II. شبكة النقل الرابطة بين المجموعة والمناطق المجاورة

1. النقل البري بين الولايات

من أجل تسهيل عملية تنقل المواطنين بين الولايات عملت مديرية النقل لولاية غليزان مع التنسيق مع مديريات النقل للولايات المجاورة على تحديد الخطوط اللازمة وضبطها برزنامة توقيت قصد تلبية إحتياجات المسافرين والعمل على تحسين جودة رحلاتهم من خلال تجهيز المحطات البرية وتجديد حضيرة الحافلات وتوفير شروط الراحة والأمان⁸⁷، بحيث تتكون حضيرة الحافلات للنقل بين الولايات لولاية غليزان من 154 مركبة تختلف بين حافلات كبيرة أكثر من 35 مقعدا AC وأكثر من 70 مقعد AB، وحافلات صغيرة ما بين 25 إلى 34 مقعد MC مملوكة لـ 75 متعامل وقد بلغ إجمالي عدد المقاعد لهذه المركبات بـ 5516 مقعدا موزعة على 28 خط، كما أن ولاية غليزان تعتبر نقطة عبور لـ 200 حافلة المستعملة للربط بين مختلف ولايات الوطن وفي مختلف الإتجاهات.⁸⁸ (الجدول رقم 12).

الجدول رقم 12: حضيرة النقل البري بين الولايات عن طريق الحافلة لمجموعة غليزان

التعین	العدد
عدد المتعاملون	75
عدد المركبات	154
عدد المقاعد	5516
عدد الخطوط	28

المصدر: مديرية النقل لولاية غليزان

2. النقل البري بين البلديات

يلعب النقل بين البلديات هو الآخر دورا فعالا في النقل بين مختلف البلديات للولاية الواحدة ولهذا حظي هذا النوع من النقل بعناية كاملة من أجل فك العزلة وربط بين مختلف مناطق وبلديات الولاية ببعضها البعض، وبالتالي تسهيل عملية التنقل للأشخاص⁸⁹، إن الحضيرة التي يمتلكها هذا الصنف من النقل في الولاية هي حضيرة كبيرة بلغ عدد المركبات بها حوالي 852

⁸⁷ : عامر عامر عبد القادر، سنة 2014/2013، توسع المدن وعلاقته بالنقل الحضري دراسة ميدانية للمحطة البرية الجديدة في مدينة غليزان، مذكرة التخرج لنيل شهادة ماستر في علم الاجتماع الحضري، كلية علوم الاجتماعية، قسم علم الاجتماع، تخصص مدن وتنمية، جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم، ص 69.

⁸⁸: تقرير حول وضعية قطاع النقل بولاية غليزان، ديسمبر 2023، مديرية النقل لولاية غليزان.

⁸⁹ : تقرير حول وضعية قطاع النقل بولاية غليزان، ديسمبر 2023، مديرية النقل لولاية غليزان.

الفصل الثاني: التغيرات بمجمعة غليزان خصائصها وتوزيعها المجالي

مركبة لعدد من المتعاملين قدره 669 متعامل، بحيث أن مجموع المقاعد بلغ 19926 مقعدا موزعة على 270 خط. (الجدول رقم 13).

على الرغم من الحظيرة المعتبرة للنقل بين البلديات إلا أنه لا يزال هذا النمط من النقل بولاية غليزان يعاني من بعض النقائص والتي من بينها العجز في مرافق الاستقبال (المحطات البرية والحضرية) في أهم التجمعات السكانية للولاية وأبرزها وادي أرهيو، زمورة، عمي موسى، مازونة، يال.⁹⁰

الجدول رقم 13: حظيرة النقل عن طريق الحافلة بين مجمعة غليزان وباقي البلديات

التعيين	العدد
عدد المتعاملون	669
عدد المركبات	852
عدد المقاعد	19926
عدد الخطوط	270

المصدر: مديرية النقل لولاية غليزان

3. سيارات الأجرة الجماعية وسيلة للربط بين المجمع والمناطق المجاورة

يساهم هذا النوع من النقل بشكل كبير في توفير النقل والربط بين الولايات والبلديات من خلال ضمان إستمرارية خدمة النقل من جهة وتوفير الامن والراحة للمواطنين الذين يفضلون إستعمال هذا النقل النوعين جهة أخرى.⁹¹

بلغ إجمالي الرخص الموزعة لسيارات الأجرة داخل الولاية 4439 رخصة لسنة 2023 من بينها 2730 رخصة غير مستغلة أما الرخص المستغلة في إطار النقل الجماعي بين البلديات والولايات فقد بلغ عددها 1079 رخصة⁹² والتي يتم توزيعها على الشكل التالي:

709 سيارة أجرة تنشط في النقل بين البلديات، 370 سيارة أجرة جماعية تضمن تنقل المواطنين بين ولاية غليزان والولايات المجاورة، وقد بلغ عدد المناوبين لسيارات الأجرة الجماعية 81 مناوب. (الجدول رقم 14).

⁹⁰ : تقرير حول وضعية قطاع النقل بولاية غليزان، ديسمبر 2023، مديرية النقل لولاية غليزان.

⁹¹ : عامر عامر عبد القادر، سنة 2013/2014، توسع المدن وعلاقته بالنقل الحضري دراسة ميدانية للمحطة البرية الجديدة في مدينة غليزان، مذكرة التخرج لنيل شهادة ماستر في علم الاجتماع الحضري، كلية علوم الاجتماعية، قسم علم الاجتماع، تخصص مدن وتنمية، جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم، ص 71.

⁹² : تقرير حول وضعية قطاع النقل بولاية غليزان، ديسمبر 2023، مديرية النقل لولاية غليزان.

الجدول رقم 14: حظيرة سيارات الأجرة الجماعية للربط بين المجمع والمناطق المجاورة

عدد المانوبون	عدد الرخص المستغلة	طبيعة النقل
81	709	ما بين البلديات
	370	ما بين الولايات
	1079	المجموع

المصدر: مديرية النقل لولاية غليزان سنة 2024

4. النقل عن طريق السكك الحديدية

إن النقل عن طريق السكك الحديدية هو أحد أهم أنواع النقل البري، فهو يربط المدن ببعضها البعض كما يضمن سهولة عملية تنقل الأشخاص عن طريق توفير كل من عامل السرعة، الراحة وتكلفة أقل مقارنة بالنقل عن طريق سيارات الأجرة والحافلات، زيادة على هذا فإن النقل عن طريق السكة الحديدية يضمن أقل نسبة من إنبعاث ثاني أكسيد الكربون وبالتالي نسبة أقل من التلوث.

لا يقتصر النقل بالسكك الحديدية على نقل الأشخاص فقط بل يشمل هو الآخر نقل البضائع أيضا بحيث يتميز نقل البضائع عن طريق هذا النوع من النقل البري بالكفاءة والتمن المنخفض ونقل كميات كبيرة من البضائع مما يضمن التكامل الاقتصادي.⁹³

تتكون حظيرة النقل بواسطة السكك الحديدية لمجموعة غليزان من 7 قطارات لنقل المسافرين ذهابا وإيابا موزعة على الخطوط التالية:

- 4 قطارات تستغل في خط الجزائر العاصمة – وهران
- 2 قطار تستغل في خط شلف – وهران
- قطار واحد يستغل في خط غليزان – وهران

تنشط محطة النقل البري عن طريق السكة الحديدية بمجموعة غليزان في نقل المسافرين الذي يبلغ حوالي 148603 شخص وفي نقل البضائع الذي يبلغ 37068 طن.⁹⁴

⁹³: شيخ سناء، سنة 2014، المسؤولية المدنية عن نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 2، 2014.

⁹⁴: تقرير حول وضعية قطاع النقل بولاية غليزان، ديسمبر 2023، مديرية النقل لولاية غليزان.

III. ثلاث محطات مسؤولة عن تنظيم النقل بالمجموعة الحضرية غليزان

أصبح للهياكل القاعدية المختلفة لقطاع النقل دورا ذو أهمية كبيرة للنهوض بهذا القطاع ومواكبة التطور المتسارع عبر العالم، ومن بين الهياكل القاعدية المهيكلة لقطاع النقل الحضري هي المحطات بحيث تحتوي مجموعة غليزان على محطة برية للنقل بين الولايات والبلديات بمختلف انماطه، إضافة إلى المحطة الحضرية للنقل بين أحياء المدينة الواحدة.

1. المحطة البرية بن داود

تقع المحطة البرية بن داود في المدخل الغربي لمجموعة غليزان بضبط في التجمع الحضري بن داود وتبعد عن مركز المدينة بحوالي 5 كم، تتربع على مساحة إجمالية تقدر بحوالي 8 هكتار، منها مساحة مبنية تقدر بحوالي 1.4 هكتار، وقد كانت البداية لفعالية لنشاط المحطة بتاريخ 01/02/2012،⁹⁵ تحتوي محطة بن داود على 20 رصيف، وإجمالي مساحة مخصصة لسيارات الأجرة 25000م²، وإجمالي مساحة مخصصة للحافلات تقدر بـ 10000م²، من جهة الخدمات تحتوي المحطة البرية بن داود على 42 محل تجاري أستغل منها 8 فقط أما ما تبقى فهي مغلقة،⁹⁶ تحتوي المحطة على جزء مخصص لدخول حافلات النقل الحضري التابعة للقطاع العام (الخط رقم 116، المحطة البرية - برمادية) لتسهيل عملية تنقل المسافرين.

صورة رقم 04: المحطة الحضرية البرية بن داود



المصدر: المسح الميداني تصوير الطالبة جوان 2024

95 : عامر عامر عبد القادر، سنة 2013/2014، توسع المدن وعلاقته بالنقل الحضري دراسة ميدانية للمحطة البرية الجديدة في مدينة غليزان، مذكرة التخرج لنيل شهادة ماستر في علم الاجتماع الحضري، كلية علوم الاجتماعية، قسم علم الاجتماع، تخصص مدن وتنمية، جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم، ص 79.

96 : نفس المرجع، الموقع الرسمي لشركة سوقرال شركة استغلال المحطات البرية الجزائر، وكالة غليزان

الصورة رقم 05: المكان المخصص لسيارت الأجرة لقتل بين الولايات داخل المحطة



المصدر: المسح الميداني تصوير الطالبة جوان 2024

الصورة رقم 06: المكان المخصص لتوقف حافلات النقل بين البلديات داخل المحطة



المصدر: المسح الميداني تصوير الطالبة جوان 2024

الصورة رقم 07: المكان المخصص لتوقف حافلات النقل الحضري للقطاع العام داخل المحطة



المصدر: المسح الميداني تصوير الطالبة جوان 2024

2. المحطة الحضرية الجديدة (الرمان)

إن المحطة الحضرية الجديدة الرمان هي محطة موجودة مسبقا وكانت عبارة عن محطة برية لنقل المسافرين عبر الولايات، بعد غلقها ثم إستغلالها كمركز لصالح المؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه الحضري، تتربع على مساحة قدرها 2376م² منها 88م² مساحة مخصصة لمقر المؤسسة، كما تم فتح المحطة ودخولها حيز الخدمة لاستقبال 15 خط شبه حضري من الجهة الشرقية وإستعمالها كنقطة توقف إجبارية قبل الوصول للمحطة البرية الرئيسية بن داود وذلك بإجمالي 150 حافلة واستفادة 28 بلدية من الجهة الشرقية للولاية، أما بتاريخ 16 جويلية 2023 فقد تم تحويل نقطة إنطلاق جميع الخطوط الحضرية من محطة البتوار إلى المحطة الحضرية الجديدة الرمان.⁹⁷

من حيث التجهيز فإن المحطة الحضرية الجديدة تحتوي على بعض المرافق اللازمة من مواقف وإنارة عمومية وإفتقارها للمحلات التجارية على غيرار أكشاك صغيرة.⁹⁸

صورة رقم 08: المحطة الحضرية الجديدة



المصدر: المسح الميداني تصوير الطالبة جوان 2024

97 : التحقيق الميداني، مقابلة مديرة النقل ماي 2024

98 : المسح الميداني، ماي 2024

الفصل الثاني: التفتلات بمجمعة غليزان خصائصها وتوزيعها المجالي

صورة رقم 09: المكان المخصص لتوقف حافلات النقل بين البلديات داخل المحطة



المصدر: المسح الميداني تصوير الطالبة جوان 2024

الصورة رقم 10: مكان توقف حافلات النقل الحضري العمومي داخل المحطة



المصدر: المسح الميداني تصوير الطالبة جوان 2024

3. المحطة الحضرية القديمة (البتوار)

تتموضع المحطة الحضرية القديمة البتوار بحي الأهالي القرابة بين شارع الروينة وشارع ولاد نايل وتتربع على مساحة قدرها حوالي 2179.32م²، بلغت قدرة إستيعاب المحطة الحضرية البتوار سابقا 129 حافلة لسنة 2017 هو عدد جد هائل مقارنة بمساحة المحطة التي تعتبر غير كافية، تحتوي المحطة الحضرية البتوار على 4 أرصيفة وهي محاطة بمختلف التجهيزات والمحلات التجارية والخدمات كونها تقع وسط النسيج الحضري للمجموعة.¹

أدى صغر مساحة المحطة وإكتضاؤها بالحافلات وكثرة الضغط عليها، إضافة إلى استغلال الشوارع المجاور لها من طرف الباعة المتجولون في التجارة العشوائية إلى إحداث الكثير من الآفات الاجتماعية من حوادث سرقة، حوادث المرور، إضافة إلى إفتقارها للمرافق الضرورية أدى إلى إتخاذ قرار ولائي إلى تحويل المحطة الحضرية البتوار إلى المحطة البرية القديمة الرمان بتاريخ 16 جويلية 2023.²

صور رقم 11: المحطة الحضرية البتوار قبل التحويل



المصدر: جريدة التحرير الجزائرية <https://www.altahrironline.dz/ara/?p=291902>

1 : مستخلص التقرير المتعلق بدراسة مخطط النقل لولاية غليزان، المعد من قبل المركز الوطني للنقل والاستشارة بومرداس، وضعية النقل الحضري لسنة 2017
2: التحقيق الميداني، مقابلة مديرية النقل لولاية غليزان، مقابلة البلدية (مديرية البناء والتعمير) ماي 2024

الفصل الثاني: التغيرات بمجمعة غليزان خاصة وتوزيعها المجالي



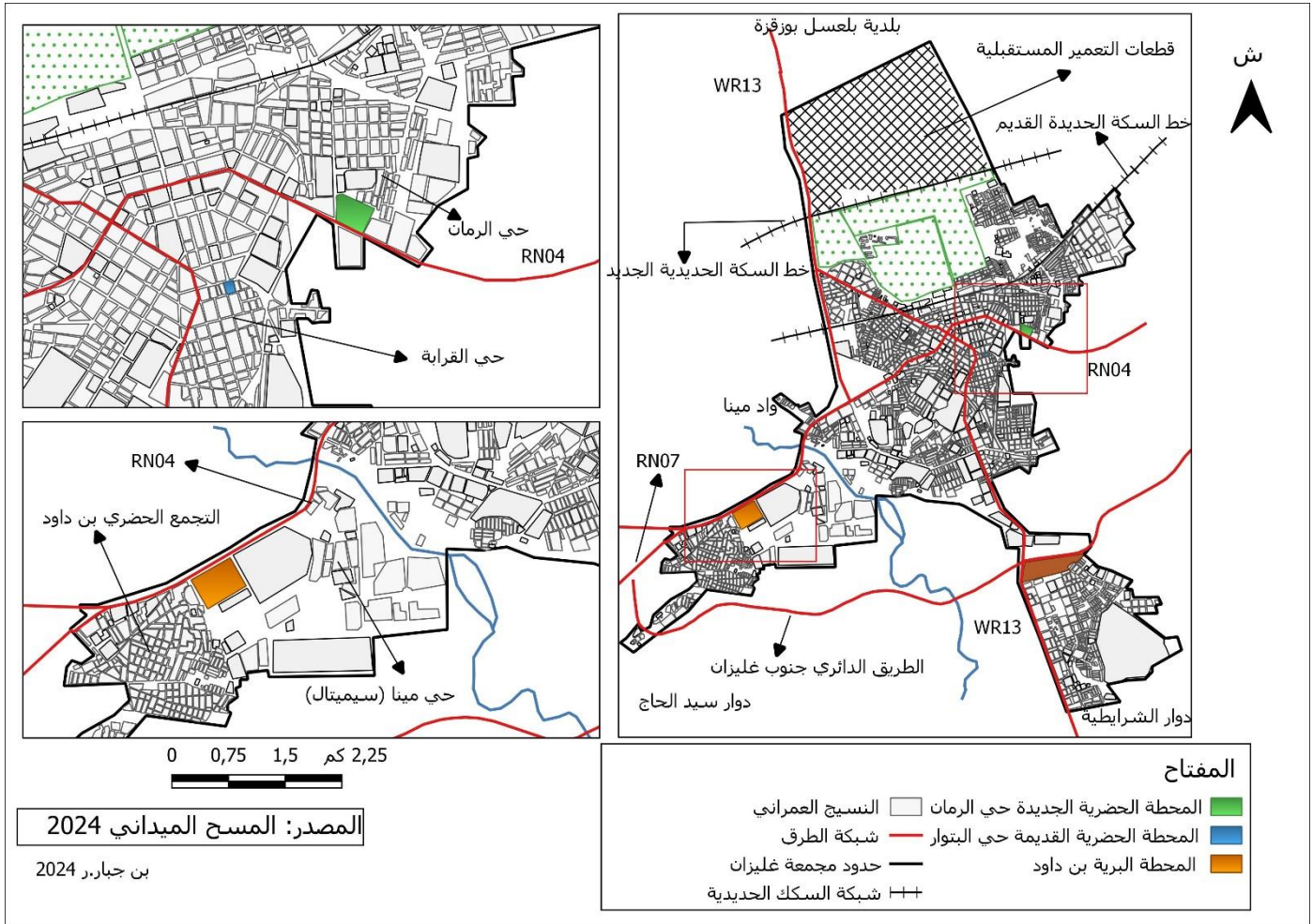
المصدر: صفحة ناس غليزان <https://images.app.goo.gl/bdX4M5nLZmcsAMtQ9>

صور رقم 12: توضح محطة البتوار بعد التحويل



المصدر: المسح الميداني تصوير الطالبة جوان 2024

الخريطة رقم 14: الهياكل القاعدية للنقل الحضري بمجمعة غليزان



IV. خصائص التقلات بمجمعة غليزان

تتميز خدمة النقل بخاصية مميزة منفردة عن باقي القطاعات بحيث أن الشخص لا يتنقل لمجرد التنقل فقط بل يتنقل الأشخاص لدوافع تتعدد بتعدد حاجياتهم و تتعدد وسائل النقل بتعدد قدراتهم وإمكانياتهم وبتالي تتمثل خصائص التنقل في كل من الوسائل المستعملة فيه، درجة إستعمال هذه الوسائل، مرات التردد عليه وفي أي فترة من اليوم، وبهذا الاطلاع على تأثيره على نمط حياة الافراد والتفاعل الاجتماعي بينهم وبتالي القدرة على تحليل سلوكيات التنقل والمساهمة في تحسين التخطيط الحضري وتقليل من الازدحام المروري وتحسين جودة الحياة.

1. الموظفون والطلاب الأكثر تنقلا بمجمعة غليزان

تؤدي معرفة التركيبة المهنية للمتقلين على فهم إحتياجاتهم في النقل وبتالي تحسين كفاءة هذه الخدمة، أما بالنسبة لمعرفة المستوى التعليمي فتكون فكرة عن مدى ونسبة الوعي والمعرفة للمجتمع المدروس وبتالي ما مدى درايتهم بحقوقهم ومطالباتهم بها، من خلال التحقيق الميداني

الفصل الثاني: التغيرات بجمعية غليزان خاصة وتوزيعها المجالي

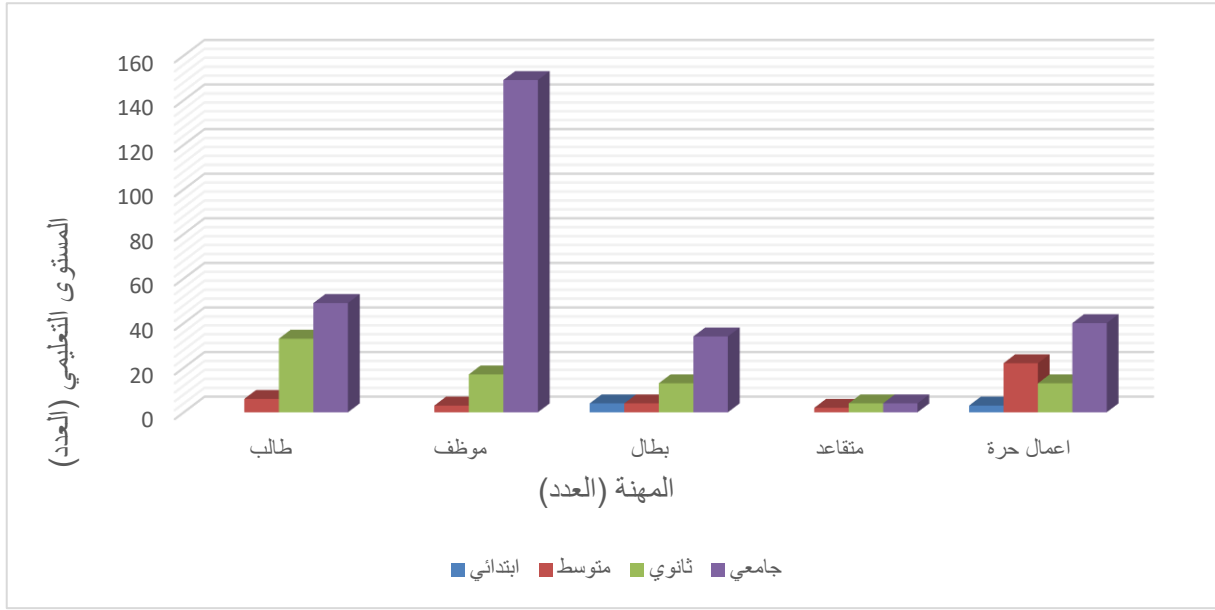
نلاحظ أن 42% من العينة المدروسة هم موظفون يزولون عملهم في قطاعات مختلفة مايتعدى النصف منها 53% في الوظيف العمومي من مجموع الموظفين، ثم 19% في قطاع التربية والتعليم أما 28% المتبقية فهم ينشطون في قطاعات مختلفة من بينها: قطاع صحي، قطاعات خاصة، قطاعات أمنية... الخ، وذلك نظرا لإرتباطهم بأوقات محددة و يومية، تليها فئة الطلاب بما يقارب الربع 22% ثم فئة الأعمال الحرة وذلك بنسبة 20% بحيث تعددت حرفهم من تجار وحلاقين، أعمال يومية، صناعة الحلويات وأصحاب المحلات التجارية..... الخ بحيث أن أغلبهم وبنسبة 28% هم تجار، أما بالنسبة للبطالين والمتقاعدين فقد بلغت نسبهم 14% و 3% على التوالي، ومن حيث المستوى التعليمي فإن ما يفوق النصف 69% من المتنقلين هم جامعيون مما يفسر تحركاتهم اليومية للعمل أو الدراسة وقدرتهم على تميز جودة النقل والمطالبة بتحسينها، بينما أقل من ربع المحقق معهم 20% هم ذو مستوى ثانوي أغلبهم من الفئة العمرية ما بين 15 إلى 25 سنة وهم ينتقلون بدافع الدراسة (دروس الدعم الخصوصية) أو من لم يسعفهم الحظ لإكمال دراستهم فتوجهوا إلى الحياة العملية فتكون تنقلاتهم بدافع العمل، أما بالنسبة لكل من المستوى الابتدائي والمتوسط فقد تراوحت نسبهم بين 2% و 9%. (الجدول رقم 15 والشكل رقم 03)

الجدول رقم 15: المستوى التعليمي ومهنة المتنقلين بجمعية غليزان

النسبة %	المجموع	جامعي	ثانوي	متوسط	ابتدائي	المهنة / المستوى التعليمي
22%	88	49	33	6	//	طالب
42%	169	149	17	3	//	موظف
14%	55	34	13	4	4	بطل
3%	10	4	4	2	//	متقاعد
20%	78	40	13	22	3	اعمال حرة
100%	400	276	80	37	7	المجموع
	%100	%69	%20	%9	%2	النسبة %

المصدر: التحقيق الميداني ماي 2024

الشكل رقم 03: المستوى التعليمي ومهنة المتقنين بمجمعة غليزان



المصدر: التحقيق الميداني ماي 2024

يعمل المتقنون الموظفون في أحياء داخل المجمع و خاصة الأحياء القديمة وذلك بنسبة 44% ويمكن تفسير ذلك بما يلي، بعد ارتفاع معدلات سكان وزياد إحتياجهم لسكن كان لابد من تخفيف الضغط على مركز المدينة من خلال إنجاز مشاريع سكنية جديدة لإعادة إسكان أصحاب السكنات الهشة والفوضوية فتمثلت في كل من برمادية الجنوب الشرقي للمجمعة وحي 600 مسكن في الشمال الغربي وحي سيميطةال في الجنوب الغربي فأصبحت تربطهم علاقة بالأحياء القديمة ولأسباب متعددة منها عملهم في أحياء سكنهم القديم، ومن جهة أخرى قد إستفاد العديد من سكان الأحياء القديمة داخل المجمع من وظائف في التجمعات الحضرية الجديدة مما يفرض عليهم أيضا حتمية التنقل إليها 30%، كما هناك أيضا من يزاولون عملهم خارج مجال المجمع ويقدر بـ 26% من مجموع المتقنين الموظفين (الجدول رقم 16)

الجدول رقم 16: مكان وقطاع ونوع العمل الحر للعمال

مكان العمل		نوع العمل الحر		قطاع العمل للموظفين	
44%	وسط المجمع	28%	تجار	53%	موظف عمومي
30%	الأحياء الجديدة	72%	أنواع أخرى	19%	قطاع التربية والتعليم
26%	خارج المجمع	//	//	28%	قطاعات أخرى
100%	المجموع	100%	المجموع	100%	المجموع

المصدر: التحقيق الميداني ماي 2024

2. النقل الجماعي الأكثر استعمالا اما النقل الفردي الأكثر تفضيلا

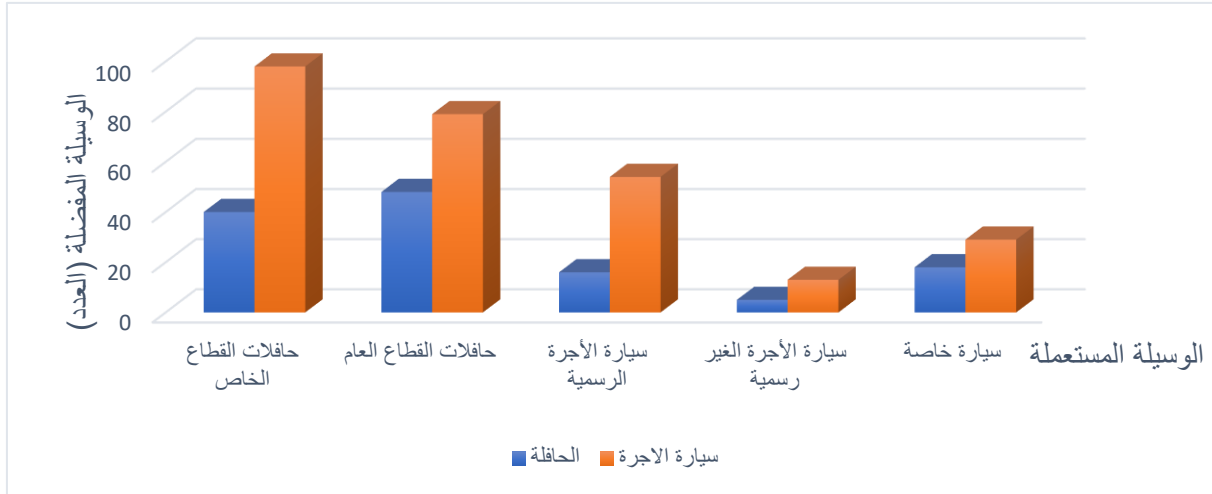
بناء على هذا العنصر يمكننا التعرف على أي وسيلة من وسائل النقل الحضري يعتمد سكان مجمعة غليزان في تنقلاتهم وبالتالي إمكانياتنا من تحديد إحتياجات المتنقلين ومتطلباتهم، والعمل على تحديد أنظمة النقل وإختيار المشاريع اللازمة له، أن اغلب المتنقلين يستعملون النقل الحضري الجماعي عن طريق الحافلة وذلك بنسبة 66% من بينها 34% قطاع خاص و32% للقطاع العام (حافلة ETUR)، وهذا يدل على الدور الهام الذي تقدمه خدمة النقل الحضري عن طريق الحافلات خاصة أن أغلب المتنقلين على حسب ما سبق ذكره هم موظفون او أصحاب أعمال حرفية بسيطة تتوافق خدمة النقل الحضري الجماعي مع قدراتهم، إحتلت سيارة الأجرة المرتبة الثانية في قائمة الوسائل الأكثر استعمالا بنسبة 18% وهي مستعملة في الاغلب من عمال القطاعات الخاصة أو أساتذة التعليم العالي أو المتقاعدين وذلك طلبا منهم للتنقل المريح والسريع، أما بالنسبة لمستعملي السيارات الخاصة فقد بلغت نسبتهم 12% تليها مستعملي سيارات الأجرة الغير مرخصة بنسبة 5%. على الرغم من أن اغلب السكان يعتمدون على الحافلات في تنقلاتهم اليومية إلا انهم بنسبة 68% يفضلون سيارة الأجرة لاسباب متعددة منها طلبا للراحة وتفادي الازدحام، السرعة في الوصول وإستغلال الوقت، الأمان و توفير الخصوصية أما من يفضلون إستعمال الحافلة ويمثلون 32% من حجم العينة فإن تنقلاتهم يومية ومتكررة في اليوم عدة مرات ونظرا لمداخلهم المحدودة فهم يفضلون الحافلة نظرا لتسعيرتها المناسبة. (الجدول رقم 17، الشكل رقم 04)

الجدول رقم 17: الوسيلة الأكثر استعمالا والوسيلة الأكثر تفضيلا للمتنقلين

النسبة %	المجموع	سيارة الأجرة	الحافلة	الوسيلة المفضلة الوسيلة المستعملة
34%	138	98	40	حافلات القطاع الخاص
32%	127	79	48	حافلات القطاع العام
18%	70	54	16	سيارة الأجرة الرسمية
5%	18	13	5	سيارة الأجرة الغير رسمية
12%	47	29	18	سيارة خاصة
100%	400	273	127	المجموع
	100%	68%	32%	النسبة %

المصدر: التحقيق الميداني ماي 2024

الشكل رقم 04: الوسيلة الأكثر استعمالا والوسيلة الأكثر تفضيلا للمتقلين



المصدر: التحقيق الميداني ماي 2024

3. تعدي تنقلات أفراد العينة مجال المجمع غليزان وصولا إلى البلديات المجاورة

من خلال التحقيق الميداني يتضح لنا أن تنقلات العينة المدروسة لم تنحصر في مجال المجمع الحضرية غليزان فقط بل شملت بعض من باقي البلديات خاصة البلديات المجاورة للمجمع الحضرية بحيث نستنتج بأن جل التنقلات لسكان المجمع بالنسبة للاحياء تنطلق من وإلى كل من حي عدة بن عودة، مركز المجمع، والتجمع الحضري بن داود، وحي القرابة (الباتوار) بإعتبارها أحياء تحتوي على مختلف التجهيزات والخدمات والمؤسسات التي تلبى إحتياجات السكان المختلفة، مقارنة بالاحياء الأخرى والتي تعتبر إحياء سكنية بالدرجة الأولى، إضافة الى هذا تعدت تنقلات أفراد العينة حدود المجمع الحضرية إلى البلديات المجاورة من بلدية المطمر، زمورة، يلل، بلعسل بوزقزة وسيدي خطب وذلك نظرا لربط المجمع بباقي البلديات عن طريق محطة الرمان من الجهة الشرقية ومحطة بن داود من الجنوب الغربي وبالتالي يمكننا القول أن النقل الحضري داخل المجمع قد تعد بعده الجغرافي حدودها ليستفيد منه القادمين من باقي البلديات لأغراض مختلفة من عمل ودراسة. (الجدول رقم 18، الخرائط رقم 15 و16)

الفصل الثاني: التغيرات بمجمعة الخيزان خاصتها وتوزيعها المجالي

الجدول رقم 18: توزيع تنقلات افراد العينة على حسب احياء المجمععة

نقطة الوصول		نقطة الانطلاق		اتجاه التنقل الاحياء	
النسبة	العدد	النسبة	العدد		
%6	37	%7	45	حي عدة بن عدة	الاحياء
%6	40	%6	36	مركز المدينة	
%4	24	%4	29	بن داود	
%4	26	%5	31	بتوار + قرابة	
%2	14	%4	24	رمان	
%4	25	%4	26	الانتصار	
%1	8	%3	21	دلاس	
%2	10	%3	20	اوفلا	
%2	11	%3	19	الزراعية	
%3	17	%2	16	الوافي	
%2	15	%2	15	مينا (سيميتال)	
%2	12	%2	15	مونفيزو	
%2	11	%2	14	شميريك	
%2	11	%2	14	لالة عافية	
%2	10	%2	13	سطل	
%2	12	%2	13	عيسات ايدير	
%2	12	%2	13	سيد الحاج	
%2	13	%2	12	حي عدل	
%2	11	%2	12	حي 600 مسكن	
%2	10	%1	8	مرتفعات الصعود	
%2	10	%1	7	لاروبال	
%2	12	%1	6	حي العمال	
%2	14	%1	5	برزقة	
%2	11	%1	6	كاسطور	
%2	13	%1	6	طوب	
%2	10	%1	5	د.ن.س	

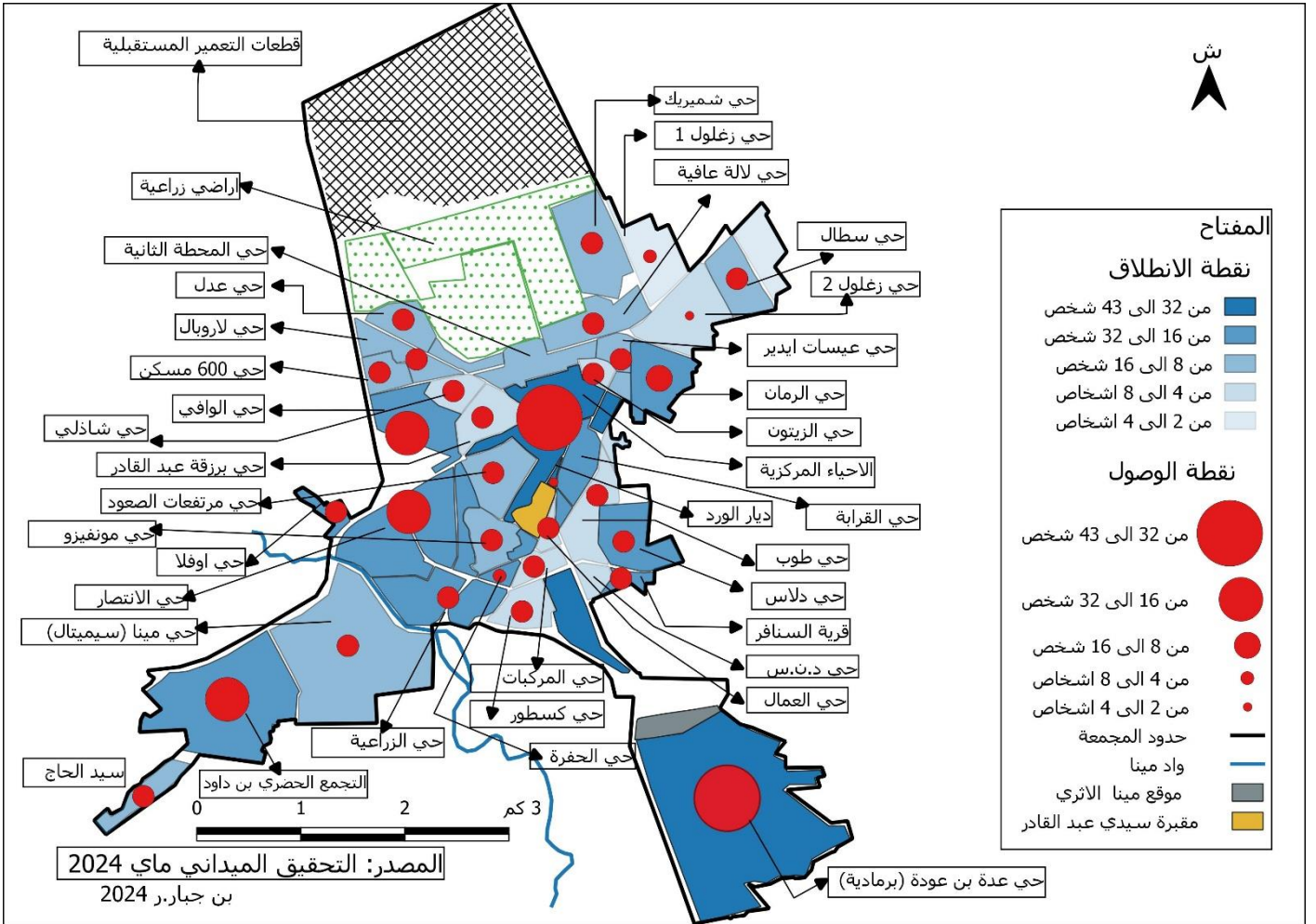
الفصل الثاني: التغيرات بمجمعة الخيزان خاصة وتوزيعها المجالي

%2	10	%1	7	زيتون	
%2	11	%1	5	المركبات	
%2	12	%1	5	شاذلي	
%1	7	%1	3	زغلول	
%1	5	%1	3	الحفرة	
%1	5	%1	4	قرية السنافر	
%1	3	%1	4	ديار الورد	
%1	3	%1	3	زغلول 2	
%2	12	%2	14	واد ارهيو	
%2	11	%2	12	حمادنة	
%1	9	%2	11	مازونة	
%2	14	%2	15	مطمر	
%2	13	%2	15	زمورة	
//	//	%2	11	رمكة	
%2	14	%2	13	سيدي خطاب	
%2	14	%2	13	سيدي محمد بن عودة	البلديات
%2	11	%1	9	سيدي محمد بن علي	
%2	11	%2	11	بني درقن	
//	//	%2	12	سيدي لزرق	
%2	12	%2	11	القلعة	
%2	15	%2	13	بلعسل بوزقزة	
%2	14	%2	13	يلل	
%2	15	%2	12	واد الجمعة	
%1	9	//	//	عمي موسى	
%1	9	//	//	جديوية	
%2	12	//	//	دار بن عبد الله	
%100	650	%100	650		المجموع

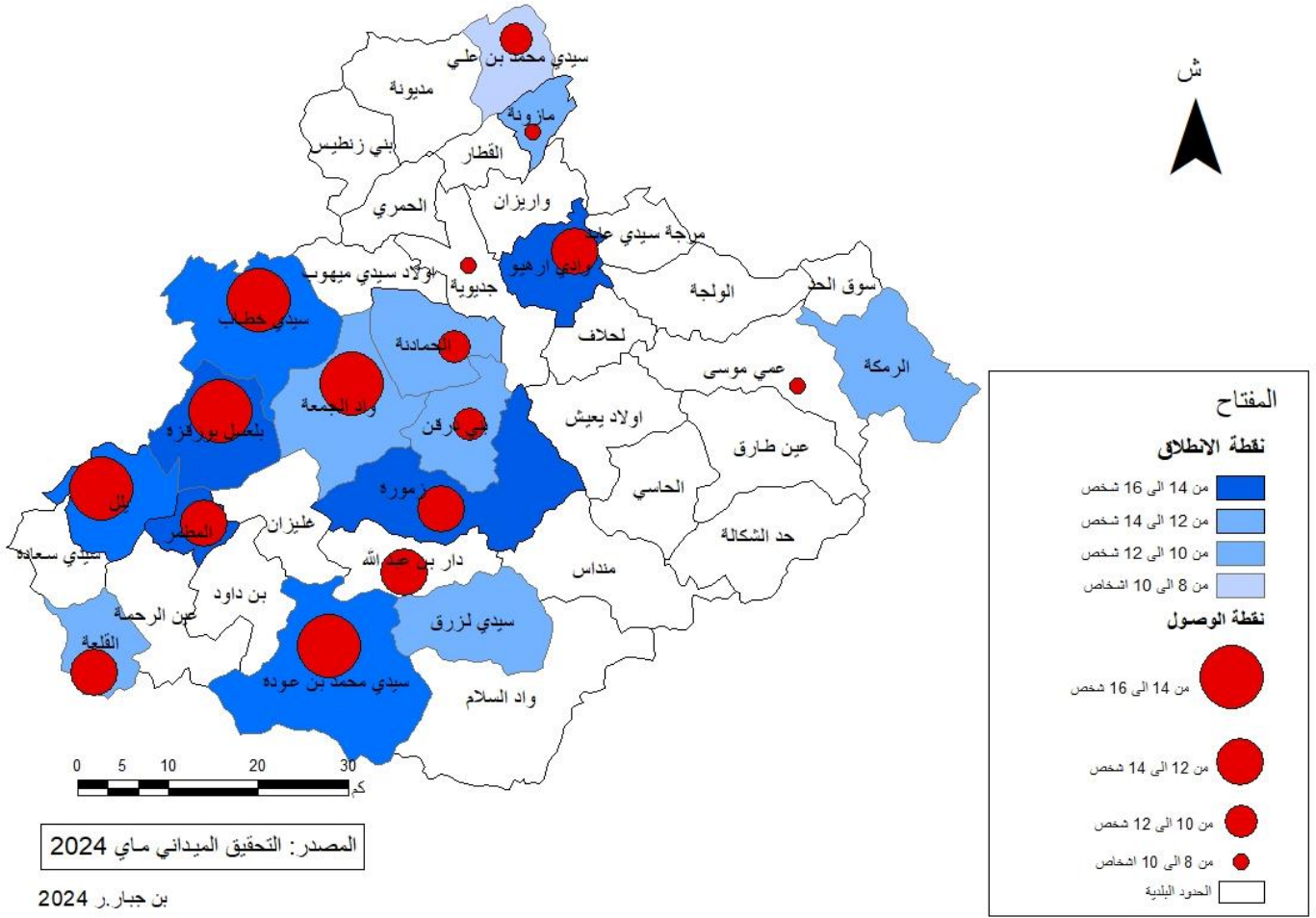
المصدر: التحقيق الميداني ماي 2024

الفصل الثاني: التنقلات بمجمعة غليزان خصائصها وتوزيعها المجالي

الخريطة رقم 15: توزيع التنقلات افراد العينة على حسب احياء مجمعة غليزان



الخريطة رقم 16: توزيع تنقلات افراد العينة على حسب البلديات المجاورة للمجمعة



4. العمل والدراسة من بين أكثر الأسباب الدافعة للتنقل يوميا

لا بد أن ترتبط تنقلات الإنسان من مكان إلى أخرى بدوافع متعددة فلا يعقل التنقل لمجرد التنقل فقط وإنما لأغراض ضرورية تدفع بالإنسان لاحتمية التنقل لقضائها من عمل ودراسة وتسوق وغيرها من الدوافع على حسب احتياجاته والتزاماته وبما أن أغلب المتنقلين بالمجمعة هم عمال وطلاب فإن أسباب تنقلهم تنحصر في التوجه للعمل بما يقارب النصف 48% تليها التنقل بسبب الدراسة بنسبة 15% وهذا ما يستلزم ضبط نظام النقل والتزامه بالوقت من أجل تسهيل عملية تنقلهم بشكل سليم وفي ظروف أحسن، ثم تليها التنقلات لأسباب أخرى متعددة بنسبة 38% منها التسوق، زيارة الطبيب، زيارة العائلة، شراء مستلزمات العمل للحرفين مثل الخياطين والحلاقين وشراء السلع لتجار وأصحاب المحلات، بحيث تنقلات سكان المجمعة هي يومية وذلك بما يتجاوز النصف من المحقق معهم 54% أكثرهم من العمال، تليها التنقلات بشكل أقل من أسبوعيا بنسبة 31% وهي تنقلات في الاغلب لزيارة

الفصل الثاني: التنقلات بمجمعة ليليزان خاصتها وتوزيعها المجالي

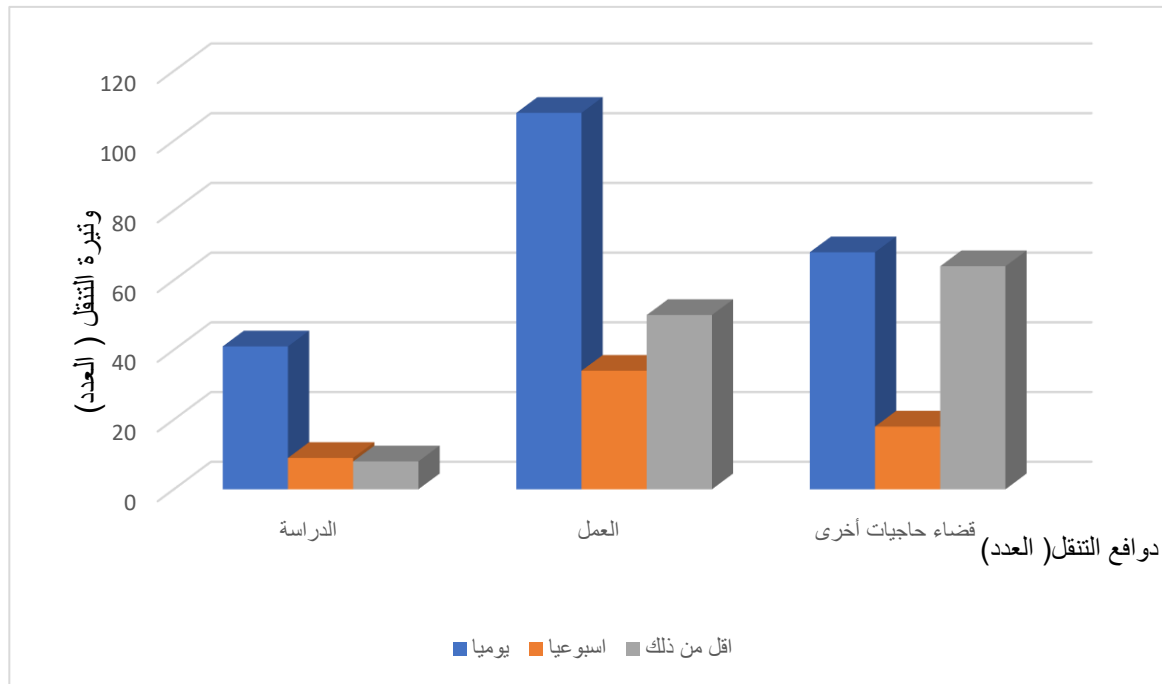
العائلة او الطيب، بينما المتنقلين بشكل اسبوعي فقط بلغت نسبتهم 15% وتكون بسبب اقتناء لوازم البيت والتسوق أو لوازم العمل للحرفين (الجدول رقم 19، الشكل رقم 05)

الجدول رقم 19: دوافع التنقلات ووتيرتها لافراد العينة

وتيرة التنقل دوافع التنقل	يوميا	اسبوعيا	اقل من ذلك	المجموع	%النسبة
الدراسة	41	9	8	58	15%
العمل	108	34	50	191	48%
قضاء حاجيات أخرى	68	18	64	150	38%
المجموع	217	61	122	400	100%
%النسبة	54%	15%	31%	100%	

المصدر: التحقيق الميداني ماي 2024

الشكل: رقم 05: دوافع التنقلات ووتيرتها لافراد العينة



المصدر: التحقيق الميداني ماي 2024

بما أن اكثر من نصف العينة المدروسة من مستعملي النقل الحضري الجماعي عن طريق الحافلات حاولنا التركيز على هذا النمط من أنماط التنقل و إضافة 250 إستمارة خاصة بمستعملي هذا النمط لتعرف على دوافع تنقلاتهم بحيث أن أكبر نسبة للتنقلات تكون بدافع العمل وذلك بيفوق 51%، تليها التنقلات لاسباب أخرى متعددة كتسوق، زيارة الطيب، التنزه وزيارة العائلة وذلك بنسبة 31% وخاصة وأن الموسم موسم إصطياف تتعدد فيه التنقلات من أجل الزيارات العائلية والتنزه، أما التنقلات بسبب الدراسة فقط مثلت نسبة 17% من دوافع

الفصل الثاني: التنقلات بمجمعة غليزان خالصا وتوزيعها المجالي

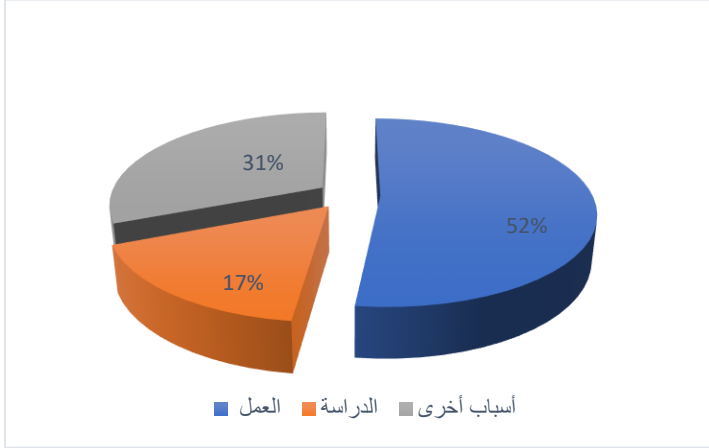
التنقلات اليومية لمستعملي النقل الجماعي بالحافلات وذلك نظرا لانتهاؤ الموسم الدراسي وهي فترة عطلة فكانت هذه النسبة تمثل فئة المقبلين على اجتياز امتحان البكالوريا نظرا لتزامن فترة التحقيق الميداني مع قروب فترة الامتحانات الرسمية فكانت تنقلاتهم بهدف تلقي الدروس الخصوصية، كما يتنقل البعض أيضا من أجل الدراسة في المدارس الخاصة لنيل شهادة معتمدة في مختلف الاختصاصات. (الجدول رقم 20 و الشكل رقم 06)

الجدول رقم 20: دوافع التنقلات

الشكل رقم 06: دوافع التنقلات لمستعملي النقل الجماعي

لمستعملي النقل الجماعي

نوع الإجابة	عدد الإجابات	% النسبة
العمل	130	52%
الدراسة	42	17%
أ. أخرى	78	31%
المجموع	250	100%



المصدر: التحقيق الميداني جوان 2024

المصدر: من اعداد الطالبة

5. اغلب تنقلات افراد العينة في الفترتين الصباحية والمسائية.

ترتيب وتيرة التنقلات اليومية بأوقات هذه التنقلات ومكانها وتكرارها خلال اليوم الواحد وبستعمال مختلف وسائل النقل الحضري ومن خلال التحقيق الميداني لاحظنا بأن اغلب المتنقلين وجهة رحلاتهم بين أحياء المجمع بحيث ان اغلب المتنقلين ينتقلون من الأحياء السكنية الجديدة من بينها حي عدة بن عودة (برمادية) و حي 600 مسكن و حي مينا (سيميطال) والتجمع الحضري لـ بن داود الى الأحياء المركزية وسط المجمع والتي من بينها مركز المدينة، حي عيسات ايدير، حي القرابة والباتوار، حي الانتصار، حي الوافي و حي شاذلي، لمزاولة عملهم أو من اجل الدراسة أو التنقل بشكل عكسي من مركز المدينة إلى التجمعات السكنية الجديدة كونها إستفادة من مجموعة المشاريع التي وفرة العديد من مقاعد العمل من سكان مجمعة غليزان القاطنين سواء في الأحياء المركزية للمجمعة أو في البلديات المجاورة مثل بلدية وادي أرهيو، المطمر، واد الجمعة، يلل وزمورة، وبتالي حتمية تنقلهم من بلدياتهم إلى مجمعة غليزان وإستعمال النقل الحضري للوصول إلى وجهاتهم، خلال هذه الرحلات اليومية لاسباب مختلفة، وبتالي ما يقارب نصف المتنقلين 49% يستعملون وسائل التنقل الحضرية بمعدل مرتين في اليوم ذهابا وإيابا بحيث أكثر

الفصل الثاني: التنقلات بمجمعة الخيزان خاصتها وتوزيعها المجالي

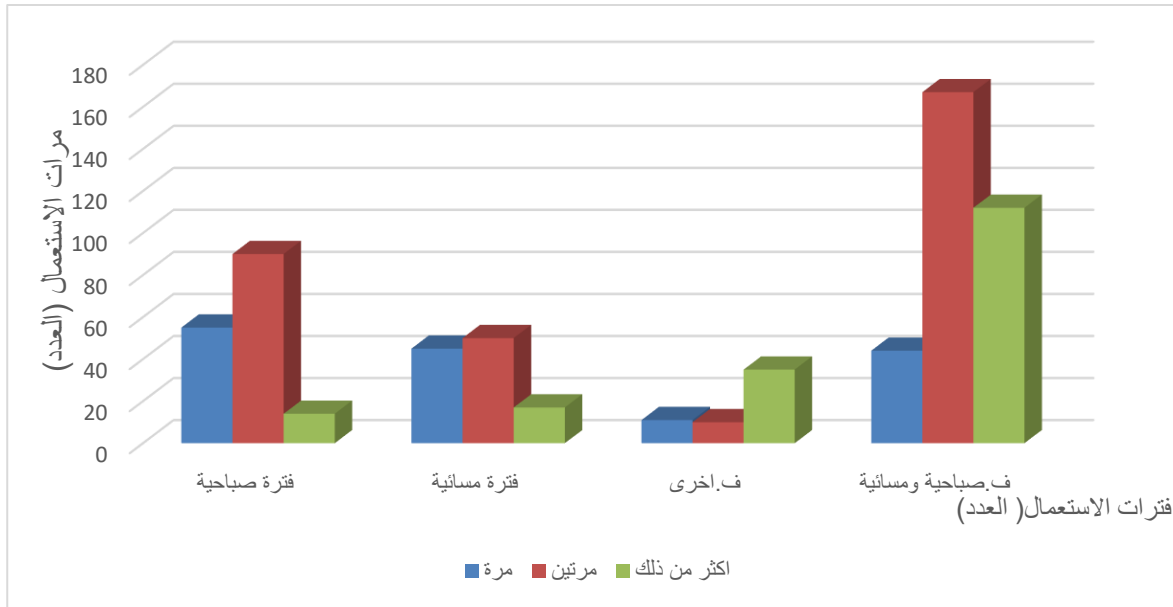
من نصف العينة 50% تنحصر تنقلاتهم في الفترتين الصباحية والمسائية، تاليها التنقلات اليومية بأكثر من مرة في اليوم بنسبة 27%، اما المتنقلين الذين يستعملون وسائل النقل الحضري بمعدل مرة واحدة يمثلون حوالي ربع العينة 24%، وقد اختلفت فترات تنقلاتهم ما بين الفترة الصباحية بنسبة 24%، الفترة المسائية 17% وفي فترات أخرى كفترة منتصف النهار بنسبة أقل بكثير من الثمن (9%). (الجدول رقم 21 والشكل رقم 07)

الجدول رقم 21: فترات ووتيرة التنقلات لافراد العينة

النسبة	المجموع	اكثر من ذلك	مرتين	مرة	مرات الاستعمال فترات الاستعمال
24%	159	14	90	55	فترة صباحية
17%	112	17	50	45	فترة مسائية
9%	56	35	10	11	ف.اخرى
50%	323	112	167	44	ف.صباحية ومسائية
100%	650	178	317	155	المجموع
	100%	27%	49%	24%	%النسبة

المصدر: التحقيق الميداني ماي/ جوان 2024

الشكل رقم 07: فترات ووتيرة التنقلات لافراد العينة



المصدر: التحقيق الميداني ماي/ جوان 2024

خلاصة الفصل

من خلال تطرقنا إلى التنقلات بمجمعة غليزان خصائصها وتوزيعها المجالي بواسطة المقابلات والمسح والتحقيق الميداني يتضح لنا امتلاك مجمعة غليزان لشبكة نقل متكاملة من طرق وطنية وولائية وبلدية تضمن الموصولية بينها وبين الولايات والبلديات المجاورة والربط بين مركز المجمعة وباقي الاحياء.

تمتلك المجمعة شبكة نقل من مختلف الأنماط بين النقل البري بين الولايات والشبه حضري بين البلديات والنقل الحضري داخل المجال الحضري للمجمعة كما تمتلك ثلاثة محطات لتنظيم خدمة النقل والتي عرفة جملة من التغيرات في الأونة الأخيرة مما أدى إلى إختلال توازن السير الحسن لهذه الخدمة وهذا ما يؤكد الحاجة إلى النظر إليها بعين الإعتبار وتحسين خدماتها بما يناسب حاجيات وتنقلات السكان.

يمكن القول أن تنقلات سكان المجمعة هي تنقلات يومية ومتكررة في الفترتين الصباحية والمسائية بدافع العمل والدراسة و باستخدام النقل الجماعي بالحافلات بشكل كبير من النقل الفردي للوصول إلى مختلف أحياء المجمعة خاصة الاحياء التي تضم التجهيزات والمراكز الخدماتية كمركز المدينة وحي عدة بن عودة والتجمع الحضري لبن داود أو التنقل إلى أحد المحطات للتنقل إلى البلديات المجاورة مما يدعو إلى تحسين جودة خدمة هذا النمط من النقل من خلال التخطيط والتسيير الجيد لضمان سهولة التنقل و وتوسيع شبكة خطوطه لتشمل باقي الاحياء داخل المجمعة.

**الفصل الثالث: جودة الخدمة
والأداء المجالي للنقل الحضري
الجماعي بمجمعة تليزان**

تمهيد

يلعب النقل الجماعي بالحافلات دورا رائدا واهما نظرا لأهميته البالغة في التأثير على المجال والإنسان على حد سواء، فهو يتكامل مع جميع الأنماط الأخرى، إضافة إلى قدرته على تلبية إحتياجات التنقل اليومية من خلال توزيعه على مجال المجمععة ومن خلال هذا الفصل سنعمل على دراسة جودة خدمة النقل الحضري مع تركيز على النقل الحضري الجماعي كونه من أكثر الأنماط إستخداما وذلك من خلال قياس مستويات الخدمة المقدمة و مستوى رضا السكان وبالأخص المستخدمين لهذا النمط من النقل حول جودة الخدمة المقدمة والأخذ بعين الإعتبار التوزيع المجالي لخطوط النقل الحضري الجماعي على أحياء المجمععة وأدائها الوظيفي.

1. تقييم جودة خدمة النقل الحضري لمجموعة غليزان

تنقسم خدمة النقل الحضري إلى قسمين أولها النقل الحضري الفردي عن طريق سيارة الأجرة الفردية أو المشي أو الدرجات، أما القسم الثاني فيتمثل في النقل الحضري الجماعي بالحافلات أو سيارات الأجرة الحضرية الجماعية وهي عبارة عن النقل بالمقاعد، من أجل دراسة جودة النقل الحضري بمجموعة غليزان وبمأن الوسائل الأكثر إستعمالا من طرف المتنقلين هي كل من الحافلة و سيارات الأجرة الفردية في ظل عدم بدء سيارات الأجرة الجماعية العمل الفعلي فسنحاول من خلال هذ العنصر تقييم جودة النقل الحضري من خلال عدة معير من بينها: تجهيز المواقف، التسعيرة، العوامل المتوفرة في وسيلة التنقل، معاملة الناقلين.....الخ)

1.1 تسعيرة النقل الحضري الجماعي أنسب من تسعيرة النقل الحضري الفردي

من أجل ضمان راحة المواطن المتنقل يجب توفير له العوامل اللازمة لذلك ومن بينها مراعاة قدرة المواطن من خلال التسعيرة المناسبة لأي نمط من أنماط التنقل الحضري سواء الفردي أو الجماعي ومن خلال التحقيق الميداني مايفوق النصف بشكل كبير من السكان 85% راضون عن تسعيرة النقل الجماعي سواء للنقل التابع للقطاع الخاص والذي تتراوح به التسعيرة بين 15دج إلى 20دج أو الخاصة بالنقل التابع للقطاع العام والتي تقدر بـ 15دج، بينما 15% فقط عبرو عن عدم رضاهم عن التسعيرة و في نظرهم هي غير مناسبة وذلك نظرا لتنفلاتهم اليومية والمتكررة لأكثر من مرتين في اليوم، و بما أن النقل عن طريق سيارة الأجرة يساهم في تخفيف الضغط عن النقل الجماعي لإمكانيته على الوصول لبعض المناطق والاحياء التي يصعب على النقل الحضري الجماعي المرور بها، وبإعتباره وسيلة يلجئ إليها المواطن بحثا عن الراحة والأمان والسرعة اللازمة للوصول في الوقت المحدد فيجب على هذا النمط أن يوفر التسعيرة المناسبة وفق مسافة معينة، كما ينطبق ما سبق ذكره على سيارات الأجرة الغير مرخصة والتي على الرغم من أدائهم الغير قانوني إلا أن هذا النوع من النقل يغطي جزء معين من إحتياجات المواطنين و من خلال التحقيق الميداني أتضح أن نسبة 60% من السكان غير راضون عن تسعيرة سيارة الأجرة سواء المرخصة أو الغير مرخصة فقط تجاوزت 200دج على رغم من قصر المسافة المقطوعة كما وصفها البعض بالسرقة وتعدي على حقوق المواطن و مطالبتهم بوضع جداول توضح السعر المطلوب لكل مسافة بحيث يلتزمها الناقل دون طلب المزيد عن حقه المشروع، أو حل المشكل من خلال تركيب عدادات في سيارات الأجرة المرخصة وبتالي تحكيم التسعيرة بما يناسب المسافة المقطوعة، ومن جهة أجاب 40% من السكان بأن تسعيرة سيارات الأجرة مناسبة لأن رحلاتهم لا تكون

الفصل الثالث: جودة الخدمة والأداء المجالي للنقل الحضري الجماعي بمدينة خليزان

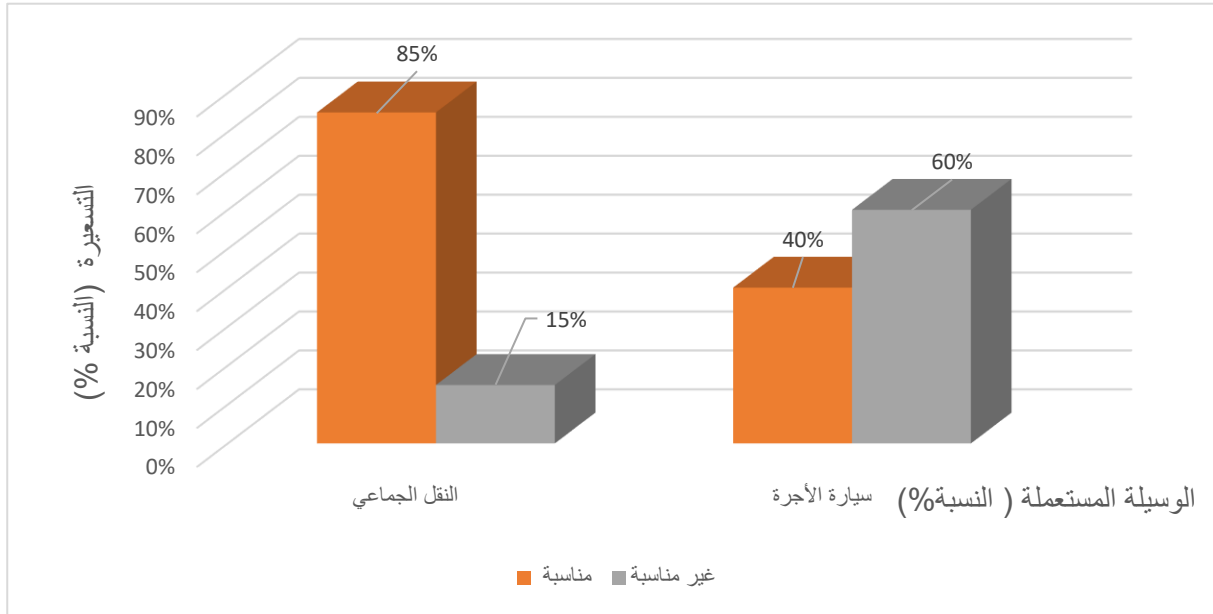
خارج حدود مركز الجمعية فلا تتجاوز 100 دج أما في حالات توجيههم إلى مناطق خارج المركز بإتجاه التجمعات السكانية الجديدة مثل حي عدة بن عودة (برمادية) أو حي مينا (سيميتال) فقط تتعدى التسعير 150 دج إلى 200 دج و يرون أن ذلك لا حرج فيه نظرا لبعده المسافة المقطوعة. (الجدول رقم 22 و الشكل رقم 08)

الجدول رقم 22: رأي المتقلين في تسعيرة النقل الحضري

المجموع		غير مناسبة		مناسبة		التسعيرة الوسيلة المستعملة
النسبة %	العدد	النسبة %	العدد	النسبة %	العدد	
%100	400	%15	59	%85	341	النقل الجماعي (الحافلات)
		%60	241	%40	159	سيارة الأجرة

المصدر: التحقيق الميداني ماي/جوان 2024

الشكل رقم 08: رأي المتقلين في تسعيرة النقل الحضري



المصدر: التحقيق الميداني ماي/جوان 2024

2. النقل الحضري الفردي يقدم خدمة جيدة

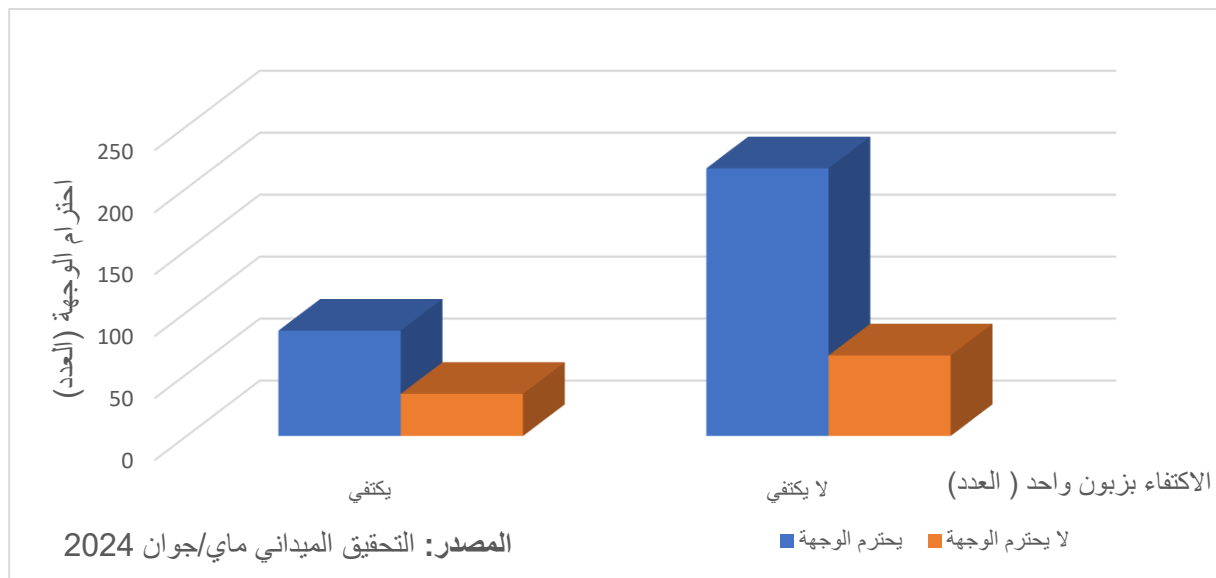
يتوجه السكان إلى إستغلال النقل الفردي بحثا عن السرعة، الخصوصية والكفاءة في إحترام وجهة المواطن لذلك يجب توفير هذه العوامل لتقديم الخدمة بشكل جيد وضمان راحة المستخدم ومن خلال التحقيق الميداني لاحظنا ما يفوق نصف السكان 75% من سائقي سيارات الأجرة يحترمون وجهة المستخدم بينما 25% صرحوا بعدم إحترام السائق لوجهتهم في أغلب الأوقات، إلى أن ما يتجاوز النصف أيضا 70% عبروا عن إستيائهم بعدم إكتفاء السائق بزبون واحد فيعدد الزبائن حتى يصل إلى 3 أشخاص فيضيع بهذا التصرف عاملين من عوامل إختيار النقل الفردي والمتمثل في الخصوصية والسرعة المطلوبة في الوصول إضافة إلى عدم إحترام رأي الزبون أو طلب الإذن منه قبل ركوب زبون آخر، بينما 30% من السكان كانت إجابتهم باكتفاء سائق سيارة الأجرة بزبون واحد ولا يعدد. (الجدول رقم 23 والشكل رقم 09)

الجدول رقم 23: احترام سائقي سيارات الأجرة لوجهة المستخدم والاكتفاء بالزبون

النسبة %	المجموع	لا يحترم الوجهة	يحترم الوجهة	احترام الوجهة اكتفاء بزبون يكتفي
30%	119	34	85	يكتفي
70%	281	65	216	لا يكتفي
100%	400	99	301	المجموع
	100%	25%	75%	النسبة %

المصدر: التحقيق الميداني ماي/جوان 2024

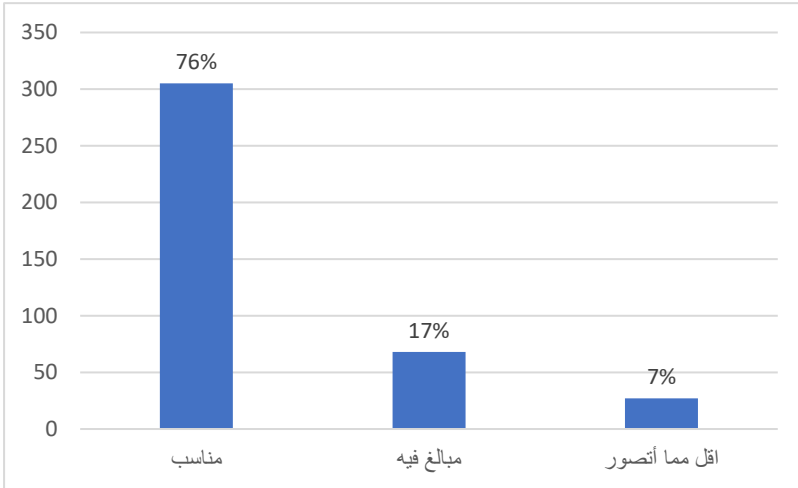
الشكل رقم 09: احترام سائقي سيارات الأجرة لوجهة المستخدم والاكتفاء بالزبون



الفصل الثالث: جودة الخدمة والأداء المجالي للنقل الحضري الجماعي بمدينة خليزان

على الرغم من عدم اكتفاء السائق بزبون واحد إلى أن أغلب مستخدمي النقل الفردي عبروا بأن الوقت المستغرق لرحلاتهم مناسب وذلك بنسبة 76% ويعود السبب لتقارب الاحياء فيما بينها، بينما 17% يرون أن وقت رحلتهم مبالغ فيه فحين 7% كان ردهم بأن وقت الرحلة أقل من تصورهم. (الجدول رقم 24 والشكل رقم 10)

الشكل رقم 10: الوقت المستغرق للوصول



المصدر: التحقيق الميداني ماي/جوان 2024

الجدول رقم 24: الوقت المستغرق للوصول

الوقت المستغرق	عدد الإجابات	النسبة %
مناسب	305	76%
مبالغ فيه	68	17%
اقل مما أتصور	27	7%
المجموع	400	100%

المصدر: التحقيق الميداني ماي 2024

3. النقل الحضري الجماعي ذو خدمة متوسطة الجودة

1.3: الوقت المستغرق لإنتظار الحافلة لا يتجاوز 30 دقيقة

إن التزام الناقلين بجداول توقيت بداية ونهاية الخدمة يكسبها كفاءة عالية كما يسهل عملية التنقل لسكان المجمع و على حسب رأيهم أوقات مرور الحافلات مناسبة وذلك بتصريح ما يقارب 53% من السكان يبحث يبلوغ متوسط الوقت المستغرق لإنتظار الحافلة 5د الى 15د وهذا يعود إلى الحظيرة المعتبرة لأغلب خطوط الحافلات خاصة الخطوط الأكثر إستعمالاً، بينما 48% من وجهة نظرهم أوقات مرور الحافلات غير مناسبة فمتوسط الوقت المستغرق للإنتظار يكون بحوالي 15د الى 30د وهذا بتصريح 30% من السكان وفي الأغلب هم من سكان التجمعات السكنية الجديدة (حي 600 مسكن، حي ميناء، حي عدل) أما 17% المتبقية صرحوا بأن وقت إنتظار الحافلة يفوق 30د وهم أغلبهم من مستعملين خطوط النقل التي تتراوح حظيرتها بين 3 إلى 4 حافلات فيستغرق وقت الدورة بهذه الخطوط أكثر من الخطوط التي تحتوي حظيرتها على 20 إلى 24 حافلة مما يؤدي إلى زيادة وقت الإنتظار مثل خط رقم 05 والخط رقم 02 وهي خطوط تابعة للقطاع الخاص وغير مدعمة من القطاع العام مما يؤكد

الفصل الثالث: جودة الخدمة والأداء المجالي للنقل الحضري الجماعي بمدينة خليزان

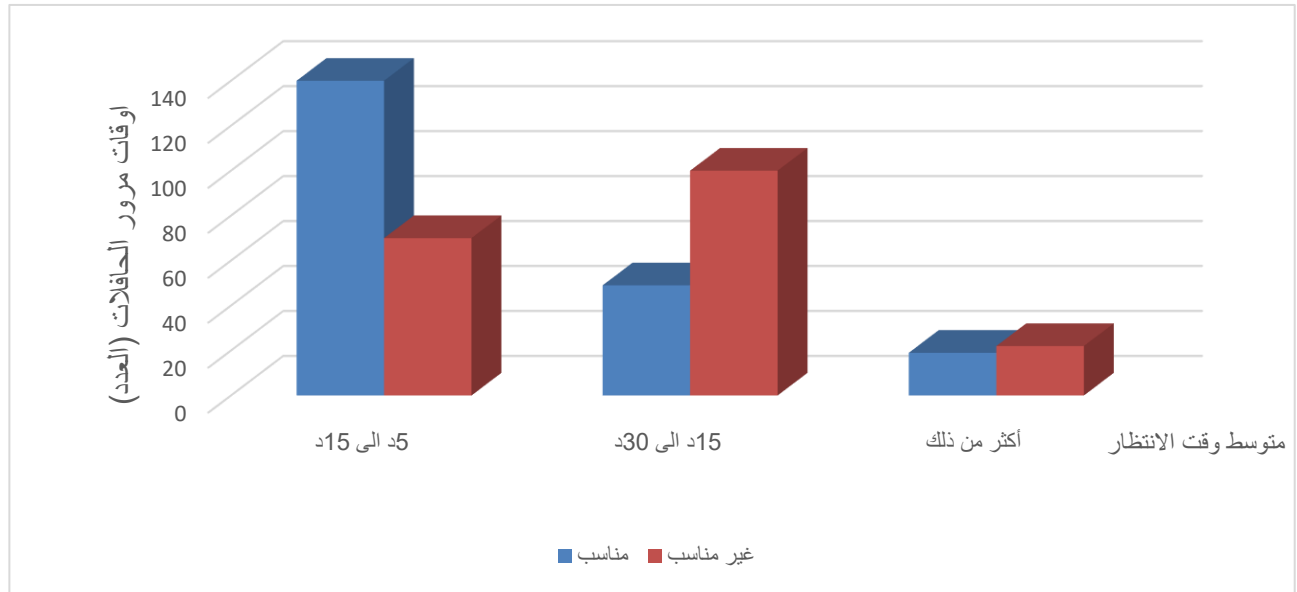
على ضرورة رفع التجميد على هذه الخطوط وإعطاء فرصة للخصوص على الاستثمار بها، أو تدعيمها بخطوط تابعة للقطاع العام(الجدول رقم 25 والشكل رقم 11)

الجدول رقم 25: متوسط وقت إنتظار الحافلة ومناسبة وقت مرور الحافلات للمستخدمين.

النسبة %	المجموع	غير مناسب	مناسب	أوقات مرور الحافلة متوسط وقت الانتظار
53%	210	70	140	5 الى 15د
37%	149	100	49	15 الى 30د
10%	41	22	19	أكثر من ذلك
100%	400	199	201	المجموع
	100%	48%	52%	النسبة %

المصدر: التحقيق الميداني ماي/جوان 2024

الشكل رقم 11: متوسط وقت انتظار الحافلة ومناسبة وقت مرور الحافلات للمستخدمين.



المصدر: التحقيق الميداني ماي/جوان 2024

وبما إن النتائج السابقة هي نتائج التحقيق مع مستخدمي النقل الحضري بصفة عامة فحاولنا تأكيد النتائج بتوجيهه 250 إستمارة أخرى للمتقنين مستخدمي النقل الحضري الجماعي بالحافلات بصفة خاصة فكانت فعلا إجابة أكثر من نصف العينة 64% بأن وقت إنتظار الحافلة يتراوح ما بين 5 إلى 15د، بينما حوالي ربع الفئة المدروسة صرحوا بأن وقت الإنتظار يصل إلى 30 دقيقة، فحين 12% الباقية قالوا بأن متوسط وقت الانتظار يفوق 30

الفصل الثالث: جودة الخدمة والأداء المجالي للنقل الحضري الجماعي بمدينة خليزان

دقيقة وهؤلاء من يكون مكان إنتظارهم في المواقع البعيد قليلا عن نقاط الانطلاق ونقاط الوصول. (الجدول رقم 26)

الجدول رقم 26: متوسط وقت انتظار الحافلة لمستعملي النقل الجماعي

النسبة %	عدد الإجابات	نوع الإجابة
64%	160	من 5 الى 15د
24%	60	من 15 الى 30د
12%	30	اكثر من ذلك
100%	250	المجموع

المصدر: التحقيق الميداني ماي/جوان 2024

2.3: يبلغ النقل الحضري الجماعي ذروته صباحا خلال أيام العمل والدراسة

يساهم هذا العنصر في التعرف على أوقات الذروة خلال اليوم والاسبوع وبالتالي إستطاعت معرفة الأوقات التي يجب تكتيف النقل بهم ومن خلال التحقيق الميداني نستنتج أن النقل الحضري الجماعي يبلغ ذروته خلال أيا العمل والدراسة وذلك بنسبة 22%، أما أقل من ربع السكان (20%) يعتبرون أن كل أيام الأسبوع يكون النقل الجماعي بالحافلات مزدحم، فحين 15% من العينة يجدون أكثر أيام الأسبوع إزدحام فيبلوغ فيه الإزدحام ذروته هو يوم الاحد أول أيام الأسبوع، أما بالنسبة لفترة الذروة خلال اليوم فإن أكثر من نصف السكان يؤكدون على أن الفترة الصباحية هي أكثر الفترات إزدحاما خاصة في المدة من 7سا إلى 8.30 سا أي توقيت بداية العمل والدراسة فيفضل معظم العاملين إستعمال وسائل النقل من أجل الوصول في الوقت، تليها الفترة المسائية بتصريح حوالي ربع السكان 24% في المدة ما بين 16:00 إلى 17:00 مساء، أما في منتصف النهار ف 22% من السكان يؤكدون من بلوغ الذروة في الفترة ما بين 12:00 الى 13:00 زوالا. (الجدول رقم 27 والشكل رقم 12)

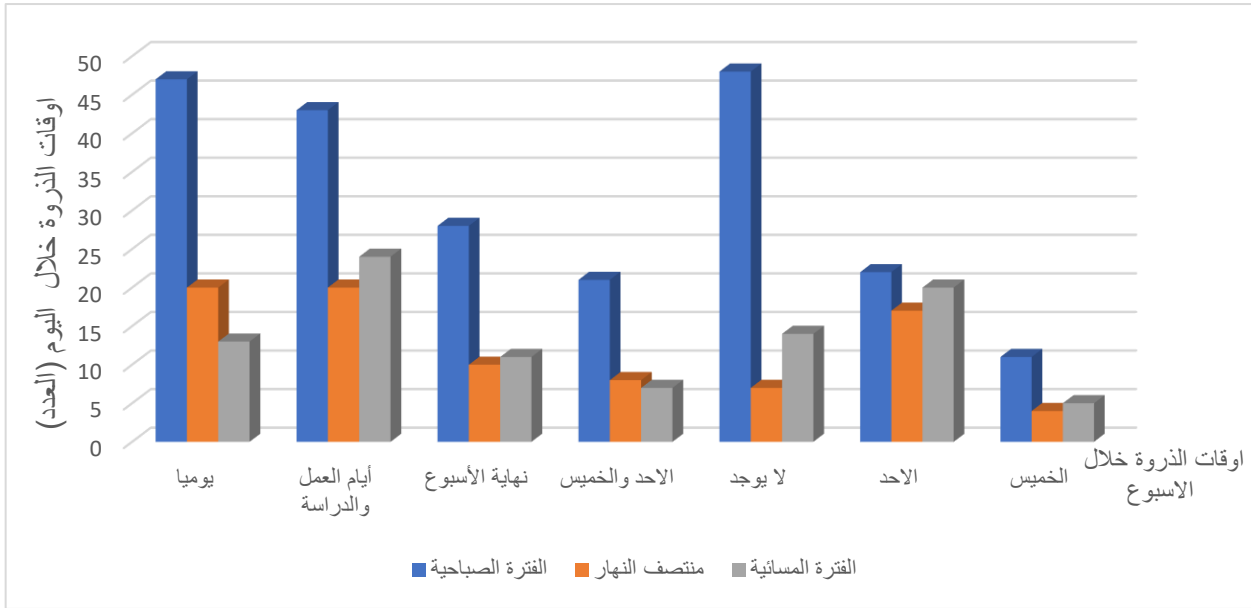
الفصل الثالث: جودة الخدمة والأداء المجالي للنقل الحضري الجماعي بمدينة تل أبيب

الجدول رقم 27: أيام الذروة خلال الأسبوع وفتراتها خلال اليوم

النسبة %	المجموع	الفترة المسائية	منتصف النهار	الفترة الصباحية	خلال اليوم خلال الاسبوع
%20	80	11	22	47	يومياً
%22	87	24	20	43	أيام العمل والدراسة
%12	49	11	10	28	نهاية الأسبوع
%9	36	7	8	21	الاحد والخميس
%17	69	14	7	48	لا يوجد
%15	59	19	18	22	الاحد
%5	20	5	5	10	الخميس
%100	400	94	86	220	المجموع
	%100	%24	%22	%55	النسبة %

المصدر: التحقيق الميداني ماي/جوان 2024

الشكل رقم 12: أيام الذروة خلال الأسبوع وفتراتها خلال اليوم



المصدر: التحقيق الميداني ماي/جوان 2024

3.3: عدم كفاية المركبات يؤدي إلى عدم احترام عدد الركاب المسموح به.

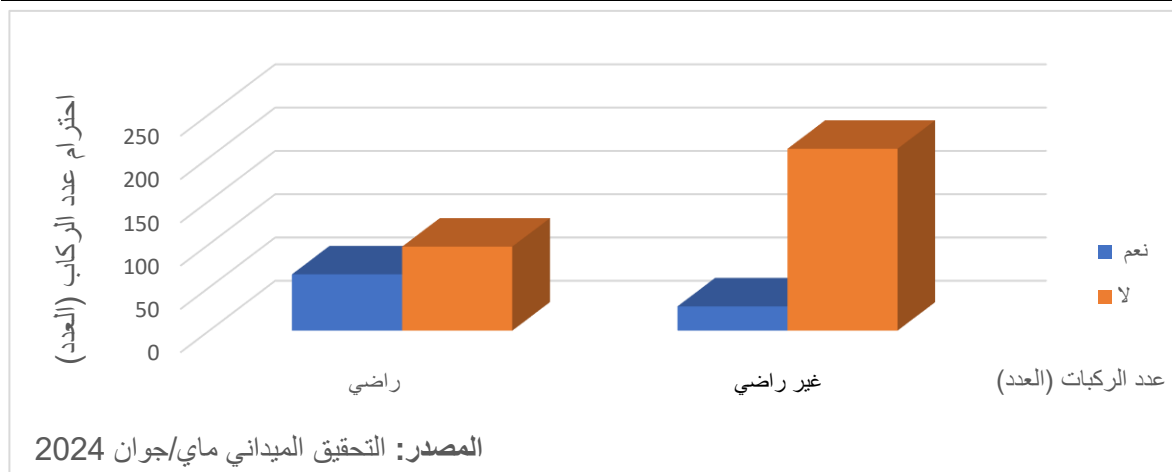
من أجل معرفة ما إذا كانت حظيرة المركبات كافية من وجهة نظر السكان كان يجب التطرق إلى عدد المركبات في كل خط وما إذا الناقلون يحترمون عدد الركاب المسموح به وماهي أهم العوامل المتوفرة في الحافلة ومنه أكثر من نصف السكان 60% كانت إجاباتهم بأنهم غير راضون عن عدد المركبات في الخطوط المستعملة فحين صرحة مديرية النقل بتشبع كل الخطوط بما يناسب عدد المواطنين وهي مجمدة حالياً، وهذا ما يؤدي إلى عدم احترام السائقون عدد الركاب المسموح به على الرغم من وجود تعليمة تنص على أن لا يزيد عدد الركاب الواقفين 10 ركاب وذلك بتصريح أكثر من أغلب سكان المجمعمة 77%، أما ما تبقى من المحقق معهم والمقدر بـ 40% فهم راضون عن عدد المركبات في الخطوط فهي كافية ومن حيث احترام عدد الركاب فإن حوالي ربع السكان 23% صرحوا بإحترام سائقي خطوطهم المستعملة عدد الركاب المسموح به وأغلبهم من يستعمل خطوط لاكثر الطلب عليها أو من مستعملين خطوط النقل الحضري الجديدة للقطاع العام مثل خط 117 المحطة الحضرية - حي 600 مسكن. (الجدول رقم 28 و الشكل رقم 13)

الجدول رقم 28: عدد المركبات من وجهة المستخدم ومدى احترام السائقون لعدد الركاب المسموح به

النسبة %	المجموع	لا	نعم	احترام عدد الركاب
				عدد المركبات
40%	162	97	65	راضي
60%	238	210	28	غير راضي
100%	400	307	93	المجموع
	100%	77%	23%	النسبة %

المصدر: التحقيق الميداني ماي/جوان 2024

الشكل رقم 13: عدد المركبات من وجهة المستخدم ومدى احترام السائقون لعدد الركاب المسموح به



الفصل الثالث: جودة الخدمة والأداء المجالي للنقل الحضري الجماعي بمدينة طرابلس

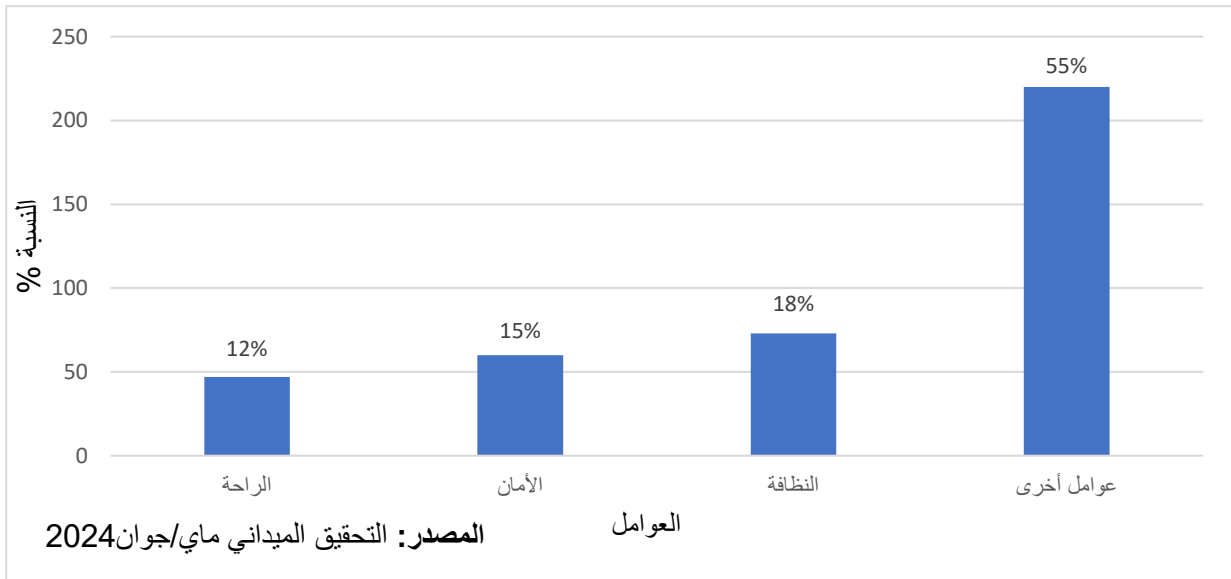
ينتج عن عدم إحترام السائقون لعدد الركاب المسموح به عوامل مختلفة ذكرها أفراد العينة والمتمثلة في كل من السرقة، إنتشار الروائح الكريهة، المضيقات، وعدم الإحترام وهذه كانت إجابة 55% من إجمالي المحقق معهم وذلك في ظل نقص كل العوامل التي تم السؤال عنها مثل الراحة والأمان والنظافة والتي تمثل كل منها نسبة 12%، 15% و 18% على التوالي وهي عوامل تتوفر في بعض المركبات القطاع الخاص والعام. (الجدول 29، الشكل 14).

الجدول رقم 29: العوامل المتوفرة بالحافلة

نوع الاجابة	عدد الإجابات	النسبة%
الراحة	47	12%
الأمان	60	15%
النظافة	73	18%
عوامل أخرى	220	55%
المجموع	400	100%

المصدر: التحقيق الميداني ماي/جوان 2024

الشكل رقم 14: العوامل المتوفرة في الحافلة



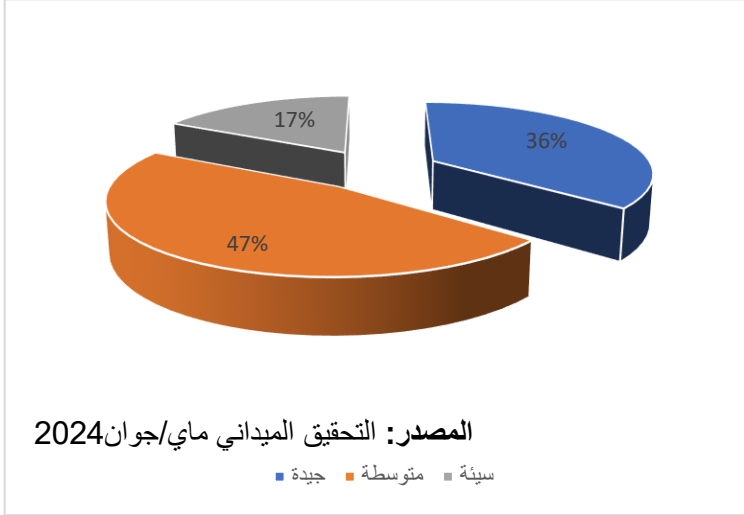
4.3: معاملة عمال الحافلة ذات مستوى متوسط

من أجل ضمان راحة المواطن والحفاظ على كرامته من خلال المعاملة الحسنة من طرف الناقلين ومن خلال التحقيق الميداني إتضح لنا أن ما يقارب نصف السكان (47%) راضون عن معاملة الناقلين وعبروا عنها بأنها متوسطة حسنة، أما أكثر من ربع السكان (36%) قد صرحوا بأن معاملة الناقلين جيدة وفي المستوى المطلوب، بينما حوالي ما يفوق ثمن السكان

الفصل الثالث: جودة الخدمة والأداء المجالي للنقل الحضري الجماعي بمدينة طرابلس

(17%) الباقية فقد صرحوا باستيائهم من معاملة الناقلين في خطوط القطاع الخاص خاصة منها خط 08 (محطة الرمان - حي شميريك)، 07 (محطة الرمان - حي سطل)، (محطة الرمان - برمادية). (الجدول رقم 30، الشكل رقم 15)

الشكل رقم 15: معاملة الناقلين للمستخدم



الجدول رقم 30: معاملة الناقلين للمستخدم

معاملة الناقلين	عدد الإجابات	النسبة %
جيدة	144	36%
متوسطة	188	47%
سيئة	68	17%
المجموع	400	100%

المصدر: التحقيق الميداني ماي/جوان 2024

5.3: مركبات النقل الحضري الجماعي قديمة وغير مجهزة

من أجل الأخذ بعين الاعتبار رأي المواطن في كل من عمر وتجهيز الحافلة بحيث يشمل التجهيز كل من المقاعد النظيفة والسليمة، الستائر، زوجاج النوافد، حقيبة الإسعفات الأولية ومقابض التثبيت بالنسبة للواقفين، وفي سياق هذه الموضوع فإن أكثر من نصف السكان وبما يقدر بـ 66% من أجابوا بأن الحافلات غير مجهزة تماما فبعض مركبات القطاع الخاص تعاني من عدم سلامة الكراسي، إضافة إلى غياب علبة الإسعفات الأولية ومقابض التثبيت، أما مركبات القطاع العام فلا يوجد بها ستائر، بينما 34% منهم كانت إجاباتهم بأن حافلات خطهم المستعمل مجهزة، ومن حيث العمر 53% قالوا بأن الحافلات قديمة وهذا فعلا ما لاحظناه عند المسح الميداني فأغلب حافلات القطاع الخاص يتراوح عمرها ما بين 10 سنوات إلى 20 سنة، أما ما تبقى منها فهو قديم جدا برأي السكان وذلك بنسبة 16% فيفوق عمرها 20 سنة، أما من صرحوا بأن المركبات جديدة فهم أغلبهم من مستعملين خطوط القطاع العام فهي جديدة متوسط عمرها 10 سنوات وأغلبها عمرها بين 8 إلى 9 سنوات. (الجدول رقم 31، الشكل رقم 16)

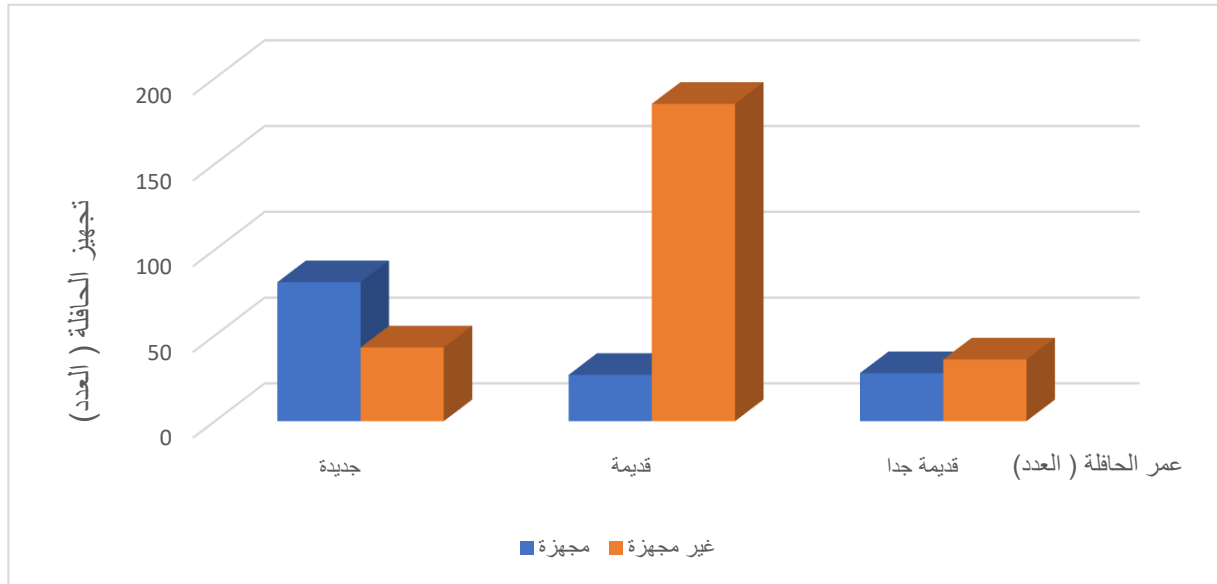
الفصل الثالث: جودة الخدمة والأداء المجالي للنقل الحضري الجماعي بمدينة طرابلس

الجدول رقم 31: تقييم تجهيز وعمر الحافلة

النسبة %	المجموع	غير مجهزة	مجهزة	تجهيز الحافلة عمر الحافلة
31%	124	43	81	جديدة
53%	212	185	27	قديمة
16%	64	36	28	قديمة جدا
100%	400	264	136	المجموع
	100%	66%	34%	النسبة %

المصدر: التحقيق الميداني ماي/جوان 2024

الشكل رقم 16: تقييم تجهيز وعمر الحافلة

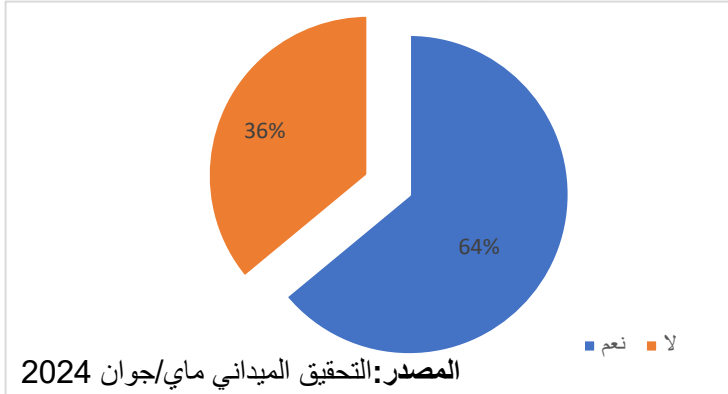


المصدر: التحقيق الميداني ماي/جوان 2024

وبما أن عمر الحافلة يتعلق بسلامة الركاب فحاولنا التعرف أكثر ما إذا الناقلون يحافظون على سلامة المستخدم فطرحنا هذا السؤال ضمن الإستمارة المتعلقة بمستخدمين النقل الحضري الجماعي بالحافلات فكانت النتائج بأن أغلب الناقلين يحترمون سلامة الركاب بما يقدر بـ 64%، بينما 36% منهم غالبا ما يستخدمون السرعة المفرطة أثناء السياقة مما يؤدي الى خوف الركاب وعدم إحترامهم وتحمل مسؤولية سلامتهم. (الجدول رقم 32، الشكل رقم 17)

الفصل الثالث: جودة الخدمة والأداء المجالي للنقل الحضري الجماعي بمجموعة خليزان

الشكل رقم 17: احترام سلامة الركاب



الجدول رقم 32: احترام سلامة الركاب

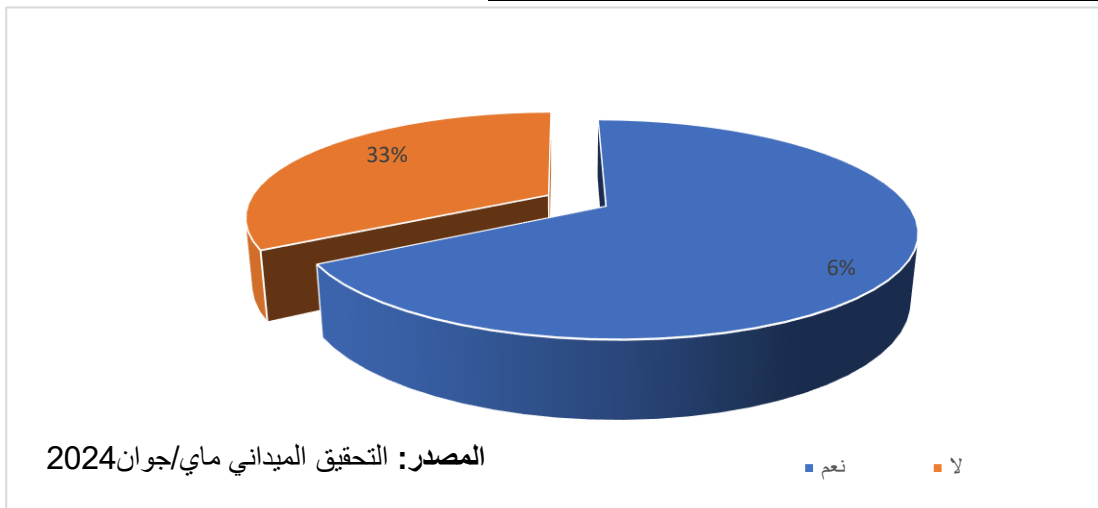
الإجابة	العدد	النسبة %
نعم	160	64%
لا	90	36%
المجموع	250	100%

المصدر: التحقيق الميداني ماي/جوان 2024

6.3: مواقع مواقف الحافلات مناسبة للسكان

وهي عبارة عن نقاط التوقف لحافلات النقل الجماعي في أماكن معينة و هي مخصصة ومجهزة من أجل راحة المواطن أثناء إنتظار وصول الحافلة، بحيث أن عددها في كل خط ومدى تجهيزها يعبر عن مدى فعالية خدمة المتنقلين، ومن خلال نتائج الاستبيان التي أغلبها تدل على أن مواقع مواقف الحافلات هي مناسبة بإجابة أكثر من نصف العينة 67% نستنتج بأن معظم خطوط النقل الحضري الجماعي هي فعالة لاحتوائها على مواقف مناسبة تساهم في تسهيل عملية تنقل المواطنين، أما من كانت إجابتهم بأن مواقع المواقف غير مناسبة فذلك يعود لبعدها عن أماكن إقامتهم أو عملهم فيتكبدون بذلك عناء الوصول إليها بحيث يمثلون 33% من إجمالي العينة المدروسة. (الشكل رقم 18)

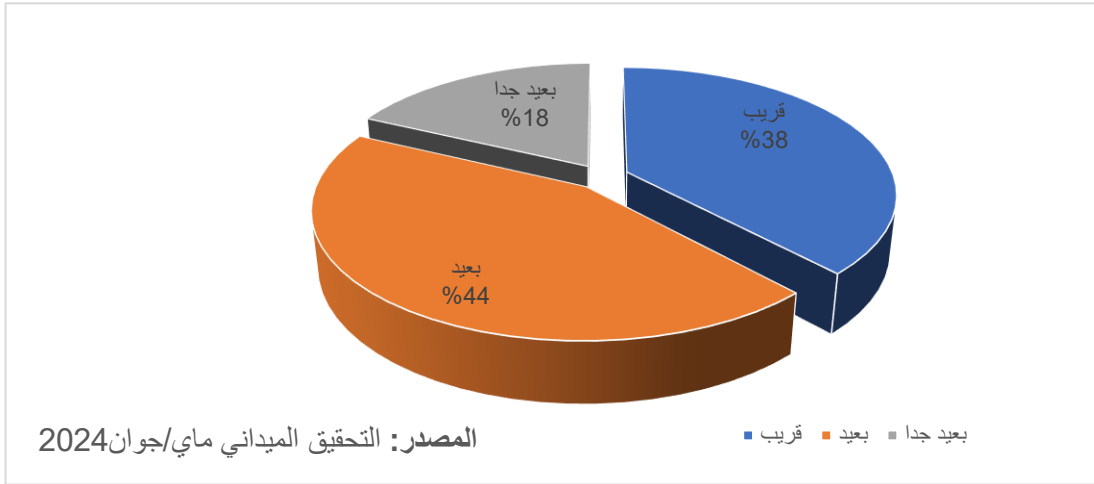
الشكل رقم 18: مواقع مواقف الحافلات بالسببة للسكان



الفصل الثالث: جودة الخدمة والأداء المجالي للنقل الحضري الجماعي بمدينة طرابلس

ومن أجل فعالية التحقيق توجهن بسؤال عن مدى قرب مواقف الحافلات من مكان إقامة مستخدمي النقل الحضري الجماعي فكانت النتائج تدل على حوالي نصف المستخدمين 44% المواقف بعيدة عن مساكنهم، بينما 34% منهم مواقف الحافلة قريبة من مساكنهم. (الشكل رقم 19)

الشكل رقم: 19 قرب مواقف الحافلات من مساكن المستخدمين



6.3: مستخدمي النقل الجماعي غير راضون عن تجهيز المواقف

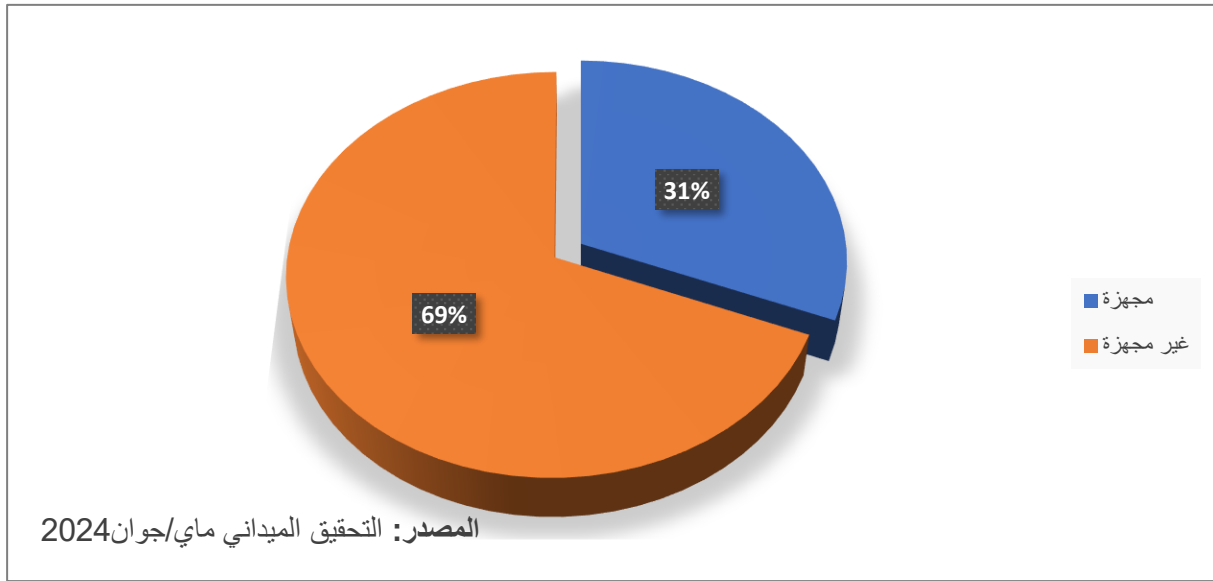
من أجل أن تؤدي المواقف دورها الأساسي على أكمل وجه يجب أن تكون مجهزة ومناسبة لذلك وبالتالي يجب إحتوائها على إشارات توضح بأن المكان مكان توقف للحافلات، كما يجب أن تحتوي على أماكن مجهزة بكراسي وبهاياكل تقي المنتظر التقلبات الجوية ومن خلال التحقيق وجدنا مايفوق نصف المستخدمين 69% ينوهون بعدم تجهيز هذه المواقف فهي غير سليمة ومخربة لا يوجد بها أسقف تحمي الواقف منها حر الشمس في فصل الصيف أو الامطار في فصل الشتاء، هذا بالنسبة لنقاط التوقف التي تحتوي على أماكن مخصصة للانتظار، أما بعض نقاط التوقف الأخرى فهي لى تحتوى على مواقف ولا كراسي للانتظار مما يؤدي للجوء إلى الانتظار تحت الأشجار واقفين أو الجلوس على حافة الرصيف، بينما أكثر من ربع المستخدمين 31% صرحوا بتجهيز بعض المواقف من بينها الموجودة في الأحياء السكنية الجديدة ومن هنا يجب لفت إنتباه السلطات العمومية بهذا المشكل وتحسين أوضاع المواقف من جهة، أما من جهة أخرى توجيه الأنظار لسلوكات المواطنين والقيام بحملات تحسيسية و توعوية بضرورة الحفاظ على الأملاك العمومية من أجل الفائدة العامة. (الجدول رقم 33، الشكل 20)

الجدول رقم 33: مدى تجهيز مواقف الحافلات

الاجابة	العدد	النسبة
مجهزة	202	31%
غيرجهزة	448	69%
المجموع	650	100%

المصدر: التحقيق الميداني ماي/جوان 2024

الشكل رقم 20: مدى تجهيز مواقف الحافلات



عند الحديث عن تجهيز المواقف يجب التطرق إلى مدى تزويدها بإشارات، مدى نظافتها، وما إذا كانت آمنة أم لا ومن خلال التحقيق الميداني مع مستخدمي النقل الحضري الجماعي إتضح لنا بأن موقف أنتظار الحافلات مجهزة بإشارات وذلك على حسب إجابة أكثر من نصف العينة 59% وفعلا هذا ما لاحظناه خلال المسح الميداني، وبالمقابل هناك 41% من المواقف دون إشارات، أما من جهة النظافة فإن 54% من العينة قالوا بأن المواقف نظيفة ولكن 46% منهم صرحوا بغير ذلك، من جهة أخرى يجب أن تكون مواقع المواقف آمنة وذلك حفاظا على سلامة المواطن و من خلال التحقيق الميداني إتضح لنا بأن مواقف الحافلات بمدينة غليزان هي آمنة وذلك بإجماع 72% من المستخدمين، فحين 28% وهم من يطرون الانتظار في أماكن معزولة نوع الما فهم يرون أن تلك المواقف هي غير آمنة. (الجدول رقم 34 والشكل رقم 21)

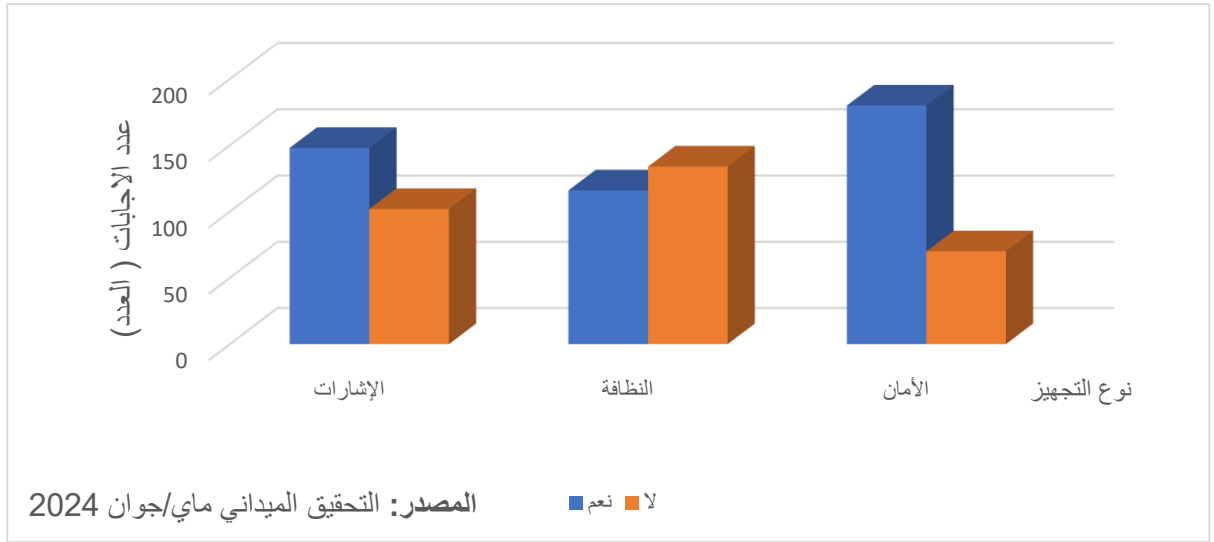
الفصل الثالث: جودة الخدمة والأداء المجالي للنقل الحضري الجماعي بمدينة طرابلس

الجدول رقم 34: تجهيز المواقع بالإشارات، النظافة والأمن

الأمان		النظافة		الإشارات		نوع التجهيز الإجابة
180	72%	134	54%	148	59%	نعم
70	28%	116	46%	102	41%	لا
250	100%	250	100%	250	100%	المجموع

المصدر: التحقيق الميداني ماي/جوان 2024

الشكل رقم 21: تجهيز المواقع بالإشارات، النظافة والأمن



صور رقم 13: المواقع الغير مجهزة





المصدر: المسح الميداني تصوير الطالبة جوان 2024

صور رقم 14: إشارات في بعض المواقع (دون تجهيز)



المصدر: المسح الميداني تصوير الطالبة جوان 2024



المصدر: المسح الميداني تصوير الطالبة جوان 2024

7.3: النقص المتواجدة بالحافلات تؤدي إلى استخدام النقل الفردي

إن حال خدمة النقل الحضري الجماعي بالحافلات كحال أي خدمة أخرى لا تخلوا من النقص التي يجب تداركها والعمل عليها لترقية هذا النمط من قطاع النقل لمستوى متطلبات المواطن ومن خلال التحقيق الميداني يمكننا القول بأن من بين أكثر النقص التي يعاني منها النقل الجماعي بالحافلات بالمدينة هو قلة الإحترام والأمان وذلك بنسبة 28% من مجموع المستخدمين خاصة في خطوط النقل الخاص وهذا ما يعرقل حركة المواطنين ويزعجهم، أما ثاني نقص يزعج المواطنين هو الاكتظاظ فحوالي ربع المستخدمين 24% صرحوا بأنهم من كثرة الاكتظاظ داخل الحافلة ليستطيعون حتى التحرك، بينما 20% من العينة فهم يشكون من مدة الانتظار للحافلة فهم يطرون إلى انتظار الحافلة أكثر من 15د، أما 17% منهم تزعجهم نقائص أخرى لم يتم ذكرها في الاستبيان ومن بينها المدايق، السرقة... الخ، فحين 11% يعتقدون بأن أكثر عائق يواجه السير الجيد للحافلات هو كثرة المواقف بحيث تصبح في هذا الحال نقص يجب معالجته فكثرة المواقف في المسار يؤدي إلى عرقلة السير والوصول البطيء.

تساهم هذه النقص في التأثير على رغبة الركاب في استعمال الحافلات فعوض تحمل هذه النقص من إكتظاظ ونقص في الأمن وعدم الاحترام وغيرها من العوامل السلبية يفضل التوجه إلى النقل الفردي بحثا عن راحته وخصوصياته خاصة في حالة مكان الزبون في حالة مستعجلة فيستعمل سيارة الأجرة بحثا عن الوصول السريع، وإعتامادا على نتائج الإستمارة فإن ما يقرب النصف من المستخدمين 40% أحيانا ما تفرد عليهم هذه النقص استعمال النقل الفردي خاصة في حالة التأخر عن موعد عملهم أو دراستهم، أو كبار السن الذين لا يستطيعون تحمل الإنتظار والإكتظاظ في الحافلات فبدل الانتظار يفضلون استعمال سيارات الأجرة، بينما 36% منهم فهم وعلى الرغم من إعترافهم ببعض النقص المذكورة سابقا إلى أنهم لا يستعملون النقل الفردي بحيث يتحتم عليهم تحمل هذه العوامل نظرا لتنفلاتهم اليومية والمتكررة وإمكانياتهم المحدودة، فحين ما يقرب ربع المستخدمين 24% من المحقق معهم كانت إجاباتهم بنعم فإن هذه النقص غالبا ما تدفعهم لإستعمال سيارات الأجرة فدائما ما ينتظرون الحافلات لمدة معتبرة ثم عند وصولها تكون مملوءة جدا فلا يستطيعون الركوب فعوض الإنتظار بلافائدة يفضلون التوجه المباشر إلى النقل الفردي. (الجدول 35، الشكل 22)

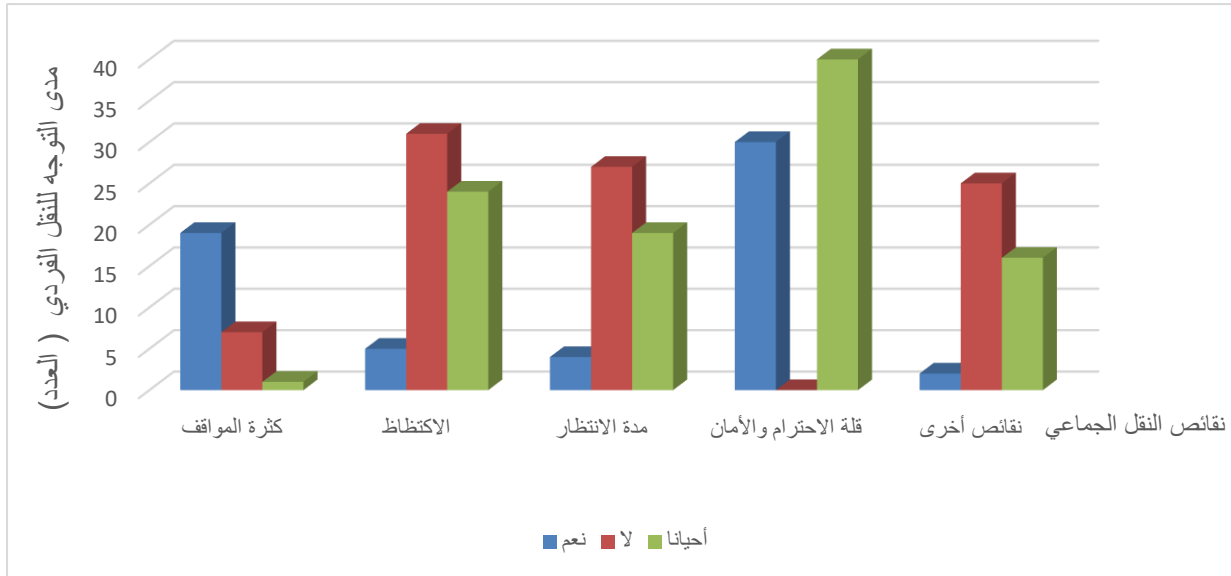
الفصل الثالث: جودة الخدمة والأداء المجالي للنقل الحضري الجماعي بمدينة طرابلس

الجدول رقم 35: النقص المتواجدة بالحافلات وتأثيرها على استخدام النقل الفردي

النسبة %	المجموع	أحيانا	لا	نعم	التوجه للنقل الفردي النقص المتواجدة
11%	27	1	7	19	كثرة المواقف
24%	60	24	31	5	الاكتظاظ
20%	50	19	27	4	مدة الانتظار
28%	70	40	//	30	قلة الاحترام والأمان
17%	43	16	25	2	نقص أخرى
100%	250	100	90	60	المجموع
	100%	40%	36%	24%	النسبة %

المصدر: التحقيق الميداني ما/جوان 2024

الشكل رقم 22: النقص المتواجدة بالحافلات وتأثيرها على استخدام النقل الفردي

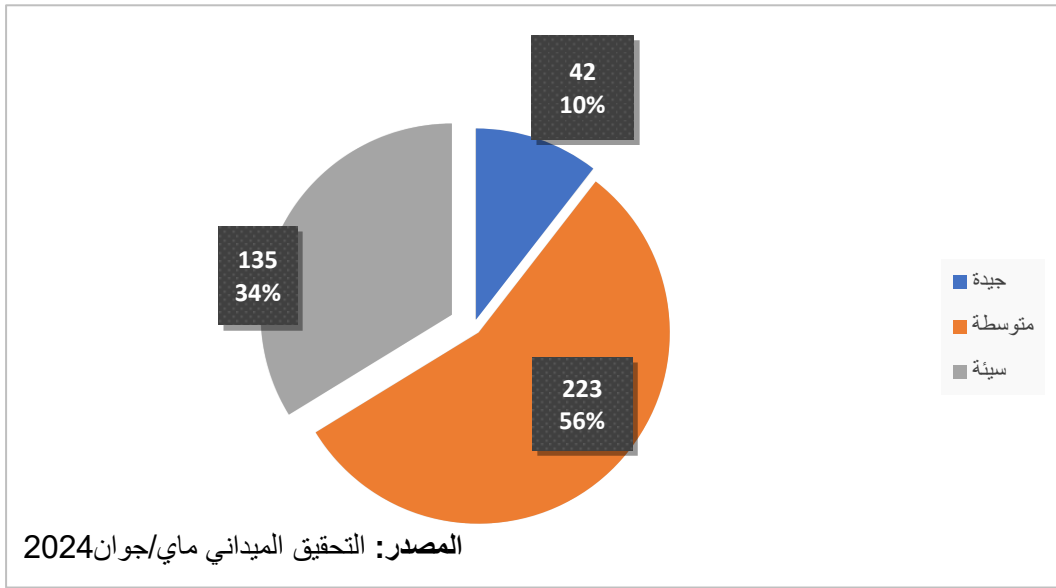


المصدر: التحقيق الميداني ما/جوان 2024

4. خدمة النقل الحضري ذات مستوى متوسط بالنسبة للمستخدمين

على الرغم من الحضيرة المعتبرة للنقل الحضري بمدينة غليزان ومحاولة السلطات المعنية تحسين أداء المحطة الحضرية من خلال تغيير موقعها إلى أن هذا النوع لا زال يعرف نقائص متعددة على حسب رأي المستخدمين إذ أن أكثر من نصف المستخدمين 56% يعتبرون أن نوعية الخدمة بالنسبة لهم متوسطة تحتاج إلى تطوير وتنظيم، بينما 34% منهم يعبرون عن نوعية الخدمة بأنها سيئة نظرا لسوء التنظيم وإتخاذ القرارات بدون دراسة مسبقة، بينما 11% الباقية من العينة بالنسبة لهم نوعية الخدمة هي جيدة ينقصها فقط إلتزام الناقلين للقطاع الخاص بالمسارات المخصصة لهم والرزنامة الزمنية، والأخذ بعين الاعتبار حقوق المواطن من احترام متبادل و احترام لعدد الركاب المسموح به، أم بالنسبة للنقل الفردي فيجب ضبط التسعيرة على حسب المسافات المقطوعة. (الشكل رقم 23)

الشكل رقم 23: مستوى خدمة النقل الحضري بالنسبة للمستخدمين



II. الأداء المجالي للنقل الحضري الجماعي بمجموعة غليزان

يمتلك النقل الجماعي بالحافلات دورا بالغ الأهمية في أي مدينة عالميا فهو يؤثر ويتأثر بها، كما أن للنقل الحضري الجماعي بالحافلات أهمية كبيرة من خلال ما يقدمه من حراك إقتصادي وإجتماعي إضافة إلى تنظيمه للمجال وتكامله مع مختلف أنماط النقل الأخرى.

ولكن في مجموعة غليزان عرف هذا النوع من النقل بعض التغيرات التي على إثرها تدببة نوعية خدماته المقدمة نتيجة لسوء التسير والتنظيم ومن خلال هذا الجزء سنتطرق إلى الأداء المجالي للنقل الحضري الجماعي من خلال توزيعه على مجال المجموعة، الخطوط الأكثر إستعمالا، ثم تأثير نقل المحطة الحضرية على تنقلات المستخدمين.

1. الخط الشعاعي الرابط بين بن داود و عدة بن عودة هو الأكثر استعمالا

تعددت خطوط النقل الحضري الجماعي بمجموعة غليزان بين خطوط القطاع الخاص و خطوط القطاع العام ومن خلال تحليل نتائج الاستمارة تبينا لنا أن أكثر خط مستعمل وهو خط القطاع العام رقم 116 الرابط بين التجمع الحضري بن داود والتجمع السكني عدة بن عودة (برمادية) بنسبة 35% وذلك كونه خط شعاعي يربط التجمعات السكنية مع بعضها البعض مرورا بالمركز ومسار هذا الخط يمر على طول الطريق الوطني رقم 04 والمناطق السكنية ذات الكثافة العالية والتي تتمركز بها أغلب التجهيزات والخدمات الضرورية ومن بينها البريد، المركزي، البنك، دار البلدية، المحكمة، الدائرة والسوق المغطاة في مركز المجموعة، الجامعة السوق الأسبوعي في التجمع السكني عدة بن عودة والمحطة البرية في التجمع الحضري بن داود و لهذا نلاحظ أكثر الأحياء إستخداما لهذا الخط هما كل من التجمع السكني عدة بن عودة، الأحياء المركزية وماجورها، التجمع الحضري بن داود، و حي مينا (سيميتال)، كما يستفيد منه كذلك القادمين من خارج المجموعة يليه كل من خط المحطة الحضرية بإتجاه حي بن داود 9% وذلك لربطه بين مركز المجموعة والتجمع الحضري بن داود مرورا بمحطة نقل المسافرين البرية، ثم خط المحطة الحضرية بإتجاه برمادية بنسبة 8% وذلك لمروره ببعض أحياء الجهة الشرقية للمجموعة (حي الطوب، حي دنس، حي لاساس، وحي القرابة) وهي عبارة عن خطوط تابعة للقطاع الخاص، أما الخطوط المتبقية فهي تمثل نسب متفاوتة ما بين 4%، 3% و 2%. (الجدول رقم 36، الشكل الشكل رقم 24)

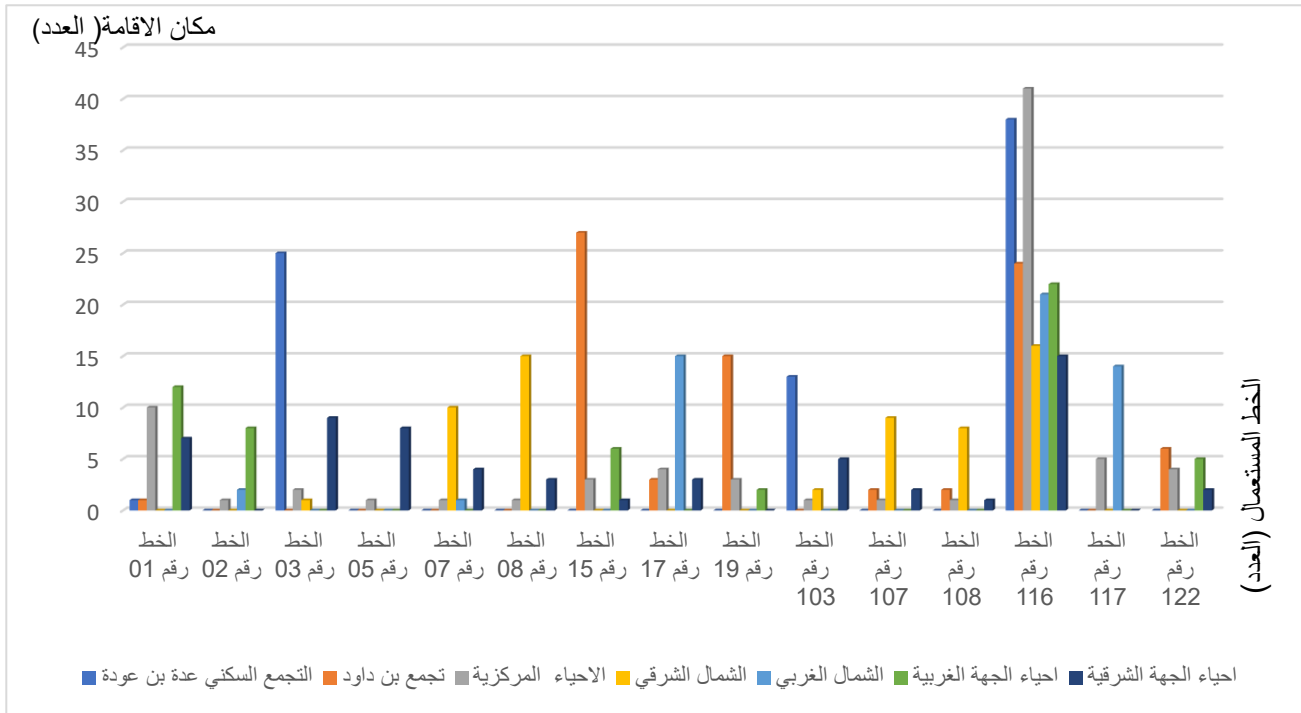
الفصل الثالث: جودة الخدمة والأداء المجالي للنقل الحضري الجماعي بمجموعة خليزان

الجدول رقم 36: الخط الأكثر استعمالا من طرف المستخدمين

النسبة %	المجموع	خارج المجمعة	احياء الجهة الشرقية	احياء الجهة الغربية	احياء الشمال الغربي	احياء الشمال الشرقي	الاحياء المركزية	تجمع بن داود،حي مينا،سيد الحاج	تجمع سكني عدة بن عودة	مكان الإقامة الخط المستعمل	نوع القطاع
7%	44	13	7	12			10	1	1	الخط رقم 01	القطاع الخاص
3%	21	10		8	2		1			الخط رقم 02	
8%	54	17	9			1	2		25	الخط رقم 03	
3%	19	10	8				1			الخط رقم 05	
4%	23	7	4		1	10	1			الخط رقم 07	
4%	27	8	3			15	1			الخط رقم 08	
9%	57	20	1	6			3	27		الخط رقم 15	
5%	34	9	3		15		4	3		الخط رقم 17	
4%	27	7		2			3	15		الخط رقم 19	
4%	26	5	5				2		13	الخط رقم 103	
4%	24	10	2			9	1	2		الخط رقم 107	
3%	18	6	1			8	1	2		الخط رقم 108	
35%	227	50	15	22	21	16	40	24	38	الخط رقم 116	
4%	25	6			14		5			الخط رقم 117	
4%	24	7	2	5			4	6		الخط رقم 122	
100%	650	185	60	55	53	61	79	80	77	المجموع	
	100%	28%	9%	8%	8%	9%	12%	12%	12%	النسبة %	

المصدر: التحقيق الميداني ماي/جوان 2024

الشكل رقم 24: الخط الأكثر استعمالا من طرف المستخدمين

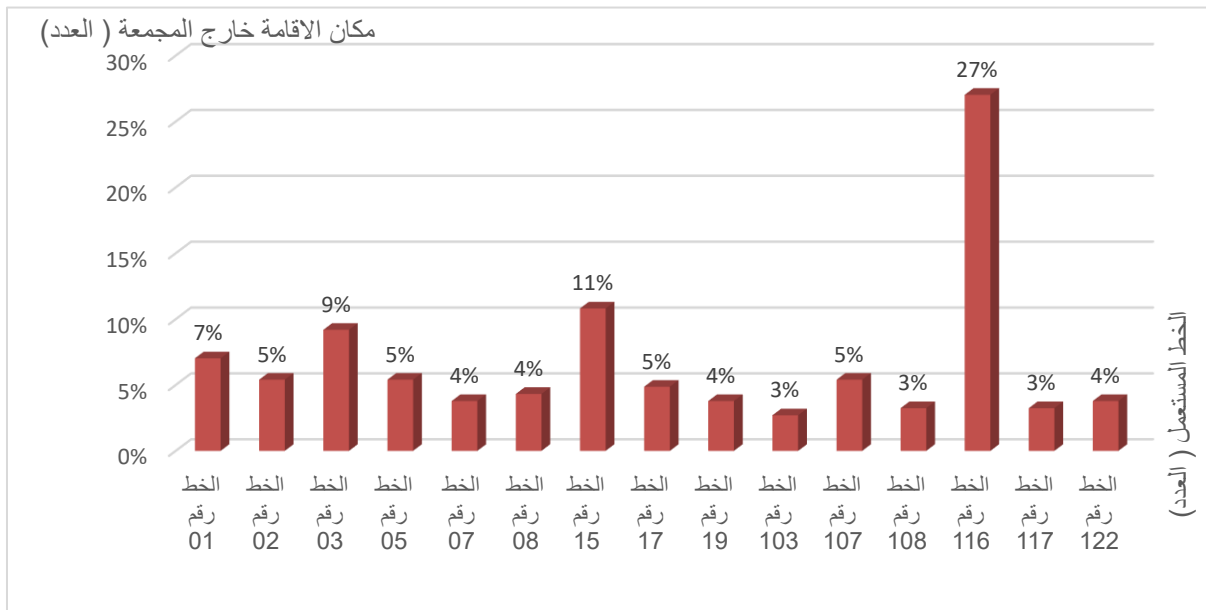


المصدر: التحقيق الميداني ماي/جوان 2024

الفصل الثالث: جودة الخدمة والأداء المجالي للنقل الحضري الجماعي بمجمعة خليزان

وبما أن 28% من المستخدمين هم من خارج المجمع ويستفيدون من النقل الحضري عند القدوم إليها فإن ما يفوق ربع هذه الفئة يستفيدون من الخط رقم 116 (بن داود- حي عدة بن عودة)، خاصة وأنه يحتوي على موقف داخل المحطة البرية، أما ثاني خط أكثر استخداماً فهو الخط رقم 15 (المحطة الحضرية – بن داود)، وبالنسبة لباقي الخطوط فهي تستعمل من قبل القادمين من خارج المجمع بنسبة متفاوتة من 3% إلى 7% على حسب الحاجة إليها. (الشكل رقم 25)

الشكل رقم 25: نسبة مستخدمي النقل الحضري الجماعي القادمين من المناطق المجاورة



المصدر: التحقيق الميداني ماي/جوان 2024

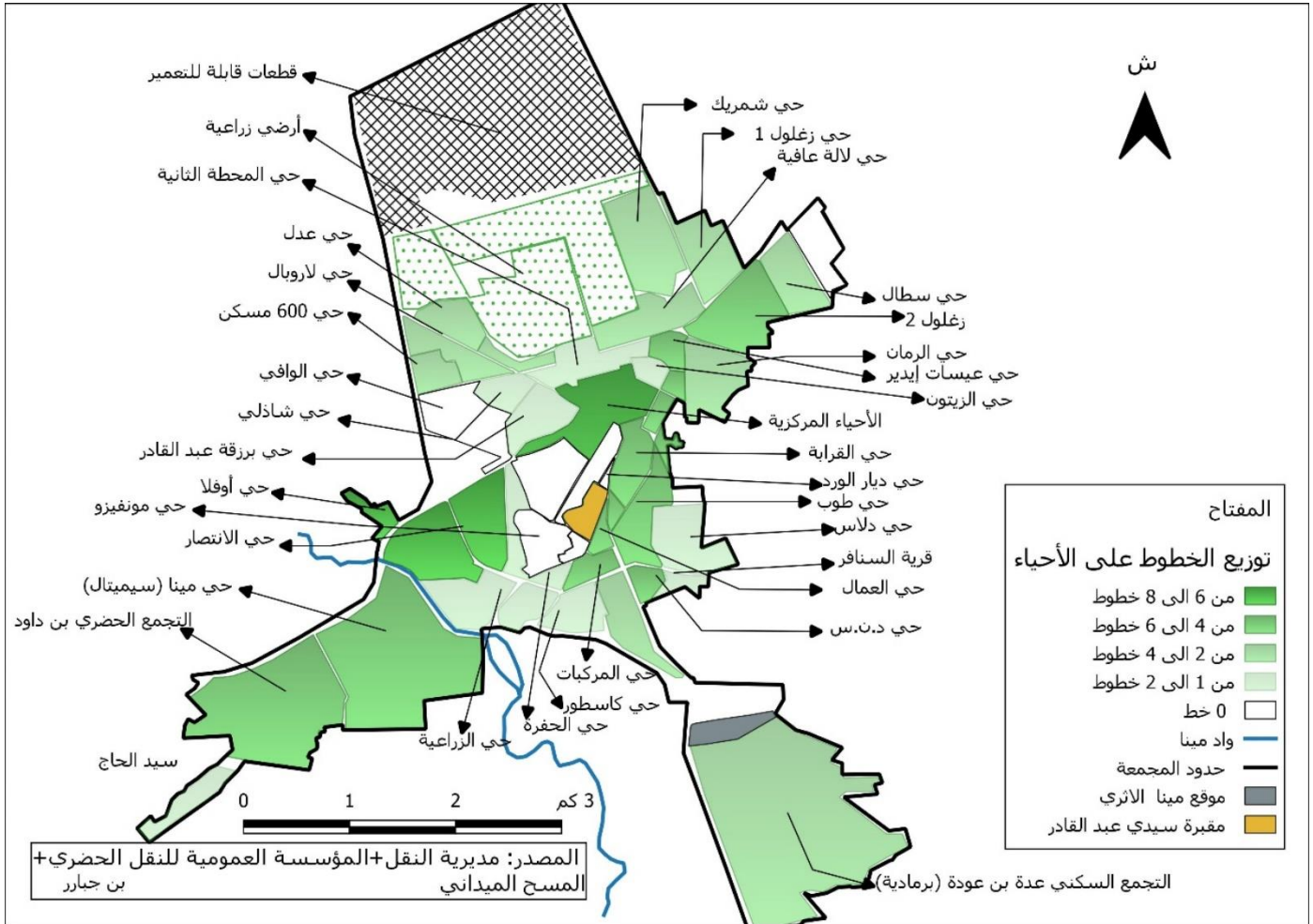
2. التغطية المجالية للنقل الحضري الجماعي على مجال المجمع.

نظراً لتوسع العمراني التي تشهده المجمع تسعى السلطات المحلية إلى تنظيم خطوط النقل الحضري الجماعي وتوزيعها بشكل يغطي معظم أحياء المجمع ومن خلال المسح الميداني ومعطيات المؤسسة العمومية للنقل الحضري ومديرية النقل نلاحظ أن أكثر الأحياء تغطية هي الأحياء الخدماتية كما سبق الذكر والتي تحتوي على مختلف المؤسسات والتجهيزات وذات كثافة سكانية عالية إضافة إلى أنها تتمركز بجانب الطرق الرئيسية وهي كل من مركز المجمع، التجمع السكني عدة بن عودة، والتجمع الحضري بن داود وكذلك حي الانتصار وهي تمر بها من 6 إلى 8 خطوط من بين خطوط القطاع العام والقطاع الخاص، أما باقي الأحياء يمر بها ما بين خطين إلى 4 خطوط وهي أحياء سكنية، كما نجد بعض الأحياء الأخرى التي لا يشملها توزيع الخطوط مثل حي الوافي حي مرتفعات الصعود وحي مونفيزو

الفصل الثالث: جودة الخدمة والأداء المجالي للنقل الحضري الجماعي بمدينة غليزان

بحيث كان يمر بها خط رقم 06 من القطاع الخاص الرابط بين المحطة الحضرية ومستشفى محمد بوضياف إلى أنه ثم غلقه نظرا لقلت المتنقلين في هذا الخط. (الخريطة رقم 17)

الخريطة رقم 17: التغطية المجالية للنقل الحضري الجماعي على مجال مملكة غليزان



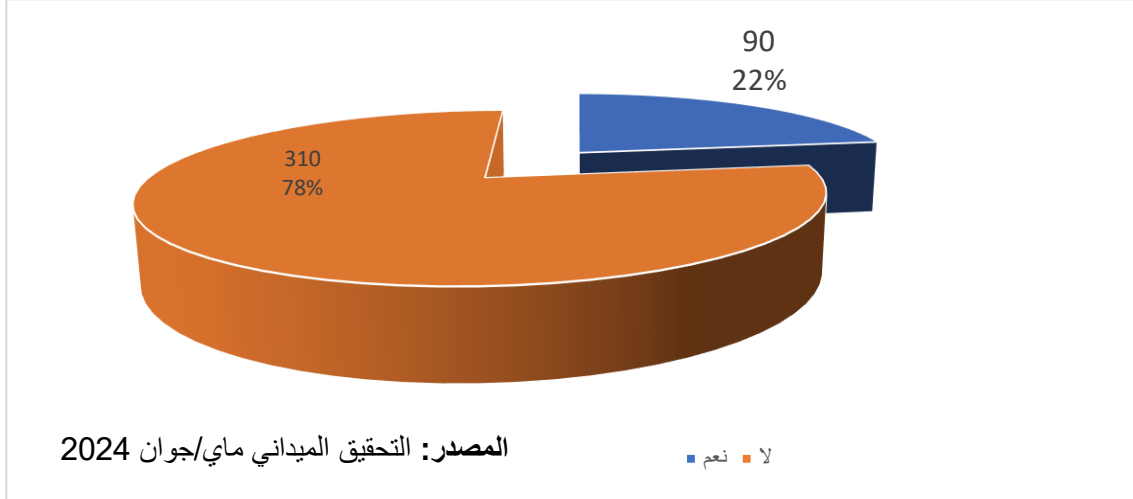
3. موقع المحطة الجديد يزيد من حدة الاختناق المروري

بما أن صغر مساحة المحطة القديمة و أنتشار التجارة العشوائية بها مما سبب الإكتظاظ وحالة من الاختناق المروري من أسباب تحويل المحطة فهل فعلا هذا التحويل ساهمة في فك الاختناق المروري داخل المجمع أم لا ف من وجهة نظر السكان و ما يفوق بكثير من نصفهم 78% الموقع الجديد للمحطة لم يساهم في فك الاختناق المروري للمجمع بل زاد من حدة هذا الاختناق نظرا لموقع المحطة الذي تتنافى مؤهلاته مع شروط المحطة الحضرية من جهة وعدم التزام القطاع الخاص بالمسارات الجديدة ونقاط المبرمجة للإنتقال والتوقف من جهة أخرى مما شكل حالة فوضىة وتناقض في المسارات و إلتزام مواقف عشوائية في كل مرة

الفصل الثالث: جودة الخدمة والأداء المجالي للنقل الحضري الجماعي بمدينة غليزان

صعبة عملية التنقل بالنسبة للمواطنين، أما ما يقارب ربع السكان 22% من وجهة نظرهم قد ساهم الموقع الجديد في فك الاختناق المروري في المجمع. (الشكل رقم 26)

الشكل رقم 26: مدى مساهمة المحطة الجديدة في فك الاختناق المروري



4. تحويل المحطة الحضرية يصعب تنقل المستخدمين

بما أن المحطة الحضرية الجديدة تقع بالجهة الشرقية من مملكة غليزان وبمأن مملكة غليزان تحتوي على أكثر من 37 حي فإن المحطة تقع بالقرب من حوالي 20% فقط من الأحياء وبعيدة عن 80% من الأحياء الأخرى فبتالي قد أثرت على تنقلات معظم سكان المجمع، بحيث ما يفوق نصف المستخدمين 60% لم تسهل المحطة عملية تنقلاتهم نظراً لبعدها عن مكان الإقامة ومكان العمل أو الدراسة حتى أنه بعيد عن مختلف المؤسسات التجهيزية والخدمية، ومما زاد صعوبة التنقل عدم إلتزام ناقلين القطاع الخاص بالمسارات الرسمية فقد إختاروا مواقع عشوائية في الأحياء المجاورة لموقع المحطة القديمة ولكن في أماكن متفرقة فيطر الراكب إلى البحث عن الخط المقصود في أماكن متعددة، ولكن 40% الباقية قد تسهل موقع المحطة الجديدة عملية تنقلهم وذلك لموقعها القريب من أماكن سكنهم للبعض ولأماكن عمل البعض الأخر وكذلك سهولة عملية تنقل الأشخاص القادمين من بلديات الجهة الشرقية ومستعملي حافلات القطاع العام لالتزامها بالمسار ودخولها المحطة الجديدة. (الجدول رقم 37، الشكل 27)

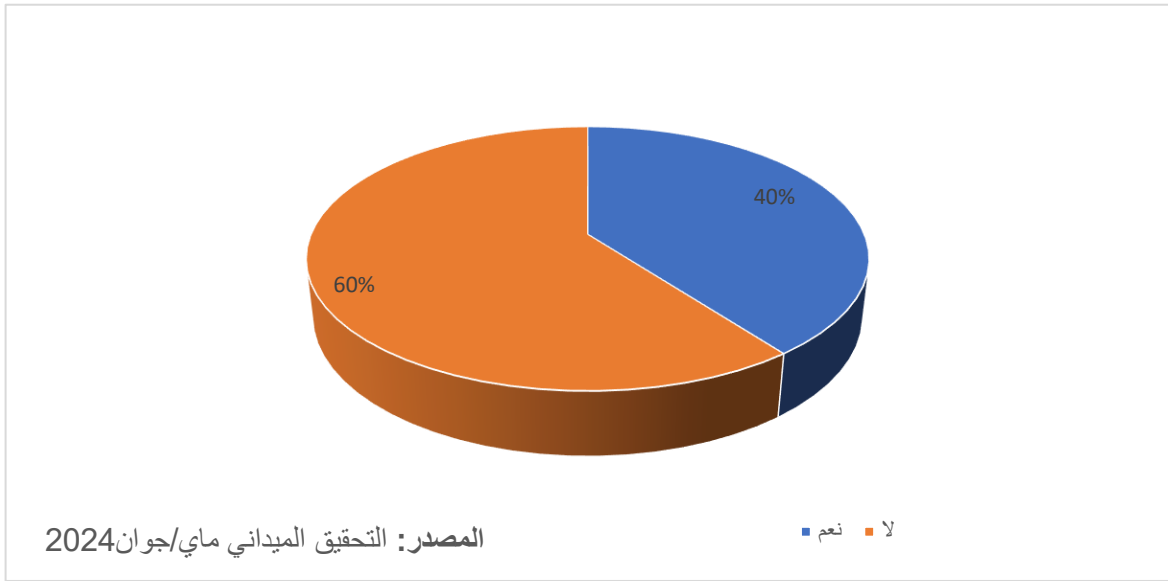
الفصل الثالث: جودة الخدمة والأداء المجالي للنقل الحضري الجماعي بمدينة خليزان

الجدول رقم 37: مدى مساهمة المحطة الجديدة في تسهيل عملية التنقل

الاجابة	العدد	النسبة
نعم	258	40%
لا	392	60%
المجموع	650	100%

المصدر: التحقيق الميداني ماي/جوان 2024

الشكل رقم 27: مدى مساهمة المحطة الجديدة في تسهيل عملية التنقل



5. بعد المحطة الجديدة يصعب عملية التنقل

يساهم أخذ رأي السكان بعين الاعتبار في أخذ القرار المناسب في إختيار الموقع الجيد فإن آرائهم ناتجة عن مدى توافق الموقع مع إحتياجاتهم، وبالتالي فإن رأي ما يفوق 70% من المستخدمين على ان الموقع القديم للمحطة هو الأنسب وذلك كما سبق الذكر لقرب الموقع من مختلف التجهيزات والخدمات التي تلبى إحتياجات أي مواطن، بينما 28% منه يفضلون الموقع القديم لأخدهم بعين الاعتبار الإلزامة المرورية والاجتماعية التي سببها الموقع القديم بالنسبة للمجمعة، فحين ما يفوق نصف الراكبين 59% يعانون أثناء تنقلاتهم اليومية من صعوبة التنقل بسبب بعد المسافة بين أماكن تنقلهم و موقع المحطة إذ يصعب عليهم التنقل على عكس الموقع القديم الذي كان يساهم بشكل كبير في تسهيل عملية المتنقلين وفي ظل تواجده بمنطقة تختلف فيها الخدمات التجارية وقربها من مختلف التجهيزات وبكل أنواعها اذا يتسنى للمتقل قضاء مختلف حاجياته، بينما 39% من العينة صرحوا بأن الموقع الجديد سهل عملية التنقل بنسبة لهم وذلك نظرا لإقامتهم بالأحياء القريبة من المحطة الجديدة إضافة الى

الفصل الثالث: جودة الخدمة والأداء المجالي للنقل الحضري الجماعي بمدينة الخيران

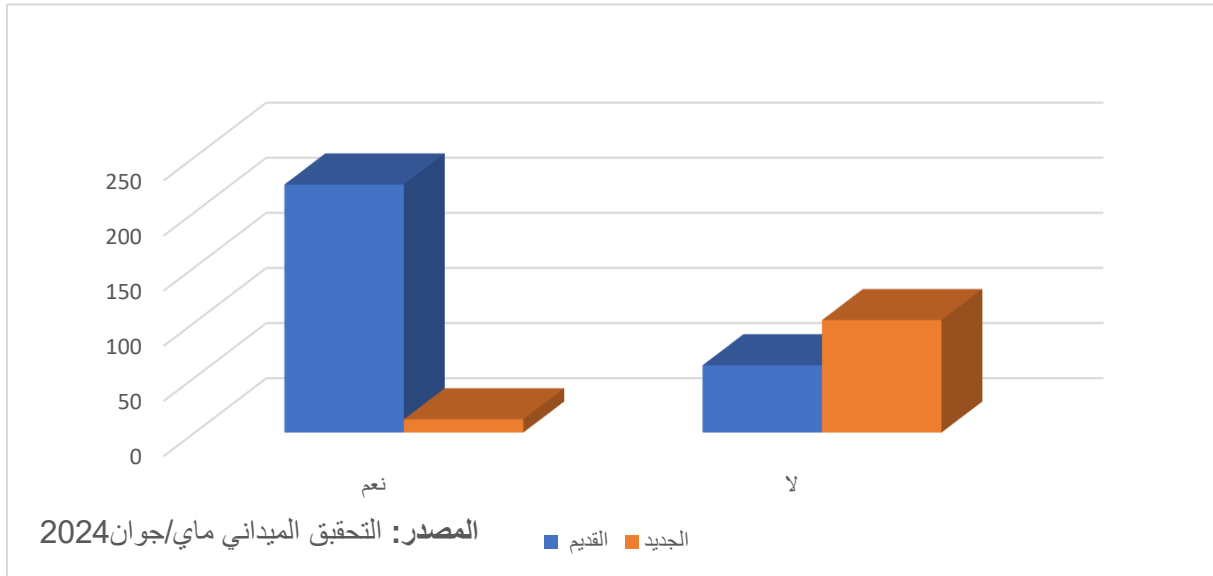
مرور خطوط النقل الحضري الجديدة التابعة للقطاع العام بأحيائهم والتي تكون نقطة إنطلاقها من المحطة الحضرية الجديدة مثل خط 107 (حي سطل - حي سيميطة) و خط 108 (حي شميريك - سيميطة) أي بتالي مرورها على أغلب المراكز المهمة بالمجمعة. (الجدول رقم 38، الشكل رقم 28)

الجدول رقم 38: الموقع المناسب وصعوبة الوصول

النسبة %	المجموع	الجديد	القديم	الموقع المناسب صعوبة الوصول
59%	237	12	225	نعم
41%	163	102	61	لا
100%	400	114	286	المجموع
	100%	29%	72%	النسبة %

المصدر: التحقيق الميداني ماي/جوان 2024

الشكل رقم 28: الموقع المناسب وصعوبة الوصول



6. المحطة الجديدة أقل تجهيزا وأقل أمانا

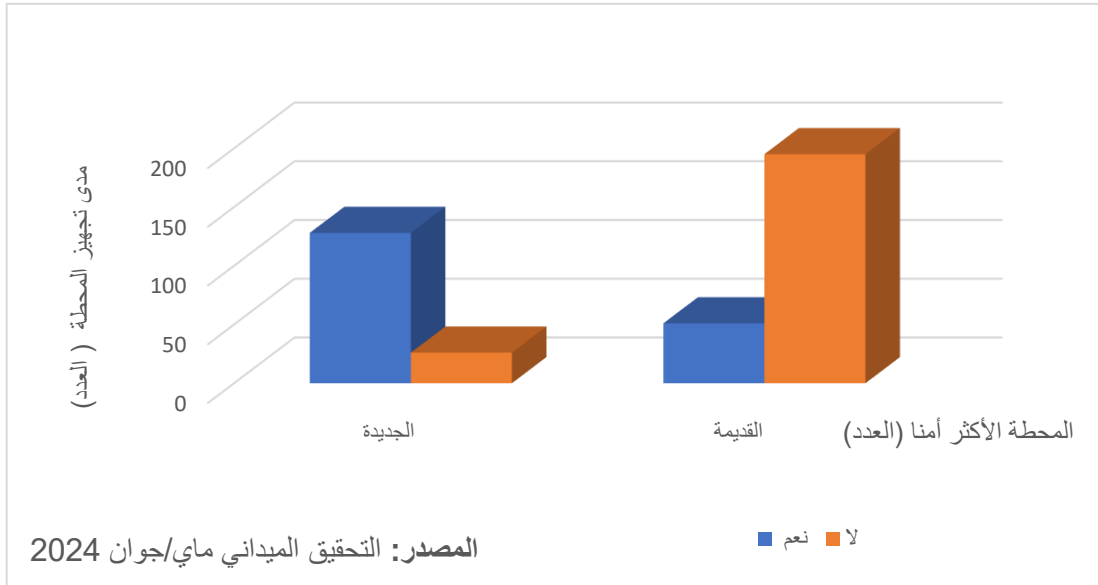
نظرا للدور التي تلعبه المرافق في إكساب المحطة أهمية بالغة وتقديم خدمة جيدة فكان لابد من التطرق إلى هذا السؤال بحيث ما يتجاوز نصف السكان 55% يعتبرون المحطة الجديدة لا يوجد بها المرافق اللازمة على الرغم من إحتوائها على عدد معتبر من مواقف الانتظار، الإنارة العمومية، حمامات عمومية، حديقة للعب الأطفال وبعض الأكشاك لبيع الأشياء الضرورية، والقليل من المحلات التجارية فإن أغلبها بعيد عنها، بينما ما يقرب النصف الأخر 45% يعتبرونها مجهزة لإحتوائها على أهم المرافق المذكورة سابقا وهدى كافي لتكون مجهزة. وبمأن الأمان من التجهيزات الضرورية للسير الحسن للخدمة المقدمة كان يجب التطرق إليها بحيث أكثر من نصف السكان 62% من وجهة نظريهم المحطة القديمة أكثر أمانا كونها في منطقة تكثر فيها الحركة السكانية ومحروسة من طرف الشرطة الأمنية في أغلب الأحيان على عكس المحطة الجديدة فهي معزولة نوعا ما، بينما 38% من العينة يعتبرون المحطة الجديدة أكثر أمانا فهي تقع بالقرب من مركز الامن الحضري رقم 4 وجوار القطاع العسكري لولاية غليزان. (الجدول رقم 39، الشكل رقم 29)

الجدول رقم 39: مدى تجهيز المحطة الحضرية الجديدة ونسبة الأمان بها

النسبة %	المجموع	لا	نعم	تجهيز المحطة
				المحطة الأكثر أمانا
38%	154	26	128	الجديدة
62%	246	195	51	القديمة
100%	400	221	179	المجموع
	100%	55%	45%	النسبة %

المصدر: التحقيق الميداني ماي/جوان 2024

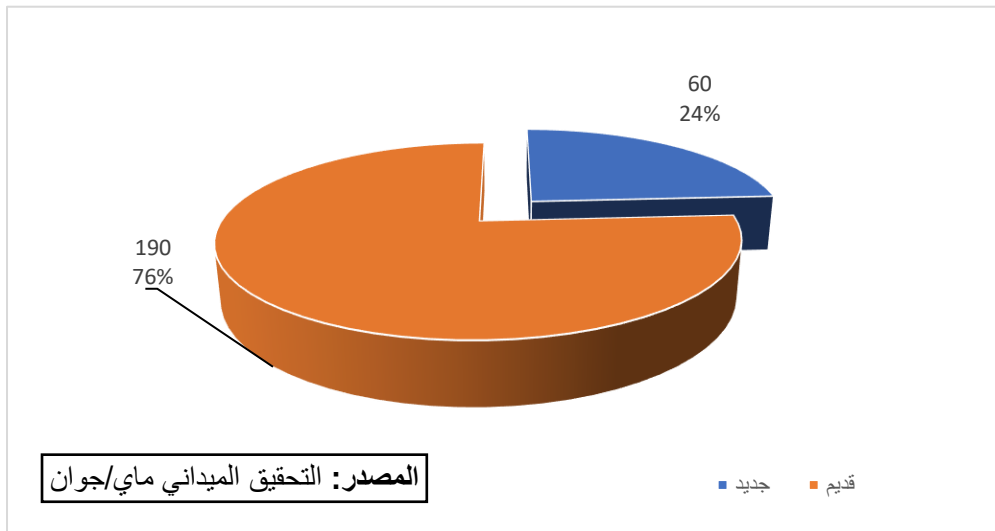
الشكل رقم 29: مدى تجهيز المحطة الحضرية الجديدة ونسبة الأمان بها



7. مستعملي النقل الجماعي يفضلون المحطة القديمة

من أجل معرفة أي موقع مناسب أكثر للمواطن الخليلي حولنا معرفة أي محطة يفضل فكانت نتيجة التحقيق 76% من المستخدمين يفضلون المحطة القديمة كونها تقع بالقرب من جميع التجهيزات والخدمات اللازمة إضافة إلى وجودها بوسط المجموعة مما يسهل عملية تنقل معظم السكان، بينما 24% يفضلون المحطة الجديدة كونها. (الشكل رقم 30)

الشكل رقم 30: المحطة المفضلة للمستخدمين



III. تقييم خدمة والنقل الحضري الجماعي في مدينة غليزان

1. الناقلون الخواص لا يلتزمون بالمسارات الجديدة

على الرغم من موقع المحطة القديم هو موقع يخدم النقل الحضري الجماعي إلى أن صغر مساحته الذي أدى إلى الاكتظاظ والضغط على المحطة والذي تولد عنه حوادث مرور موميّة، وإنتشار في العديد من الأوقات الاجتماعية كسرقة وغيرها، وإفتقارها إلى أدنى شروط المرافق الضرورية من مواقف للانتظار، وحمامات عمومية، الإضاءة العمومية والأثاث الحضري بصفة عامة، وبعد تدخل اللجنة التقنية داخل إقليم البلدية إمتثالا للقرار الولائي من أجل تحسين حركة السير كانت وجهة التحويل إلى الجهة الشرقية بضبط في المحطة البرية السابقة والمحطة البرية الثانوية بعد المحطة الرئيسية بن داود حالياً، ليخصص منها جزء في العام الماضي (2023) لحافلات النقل الحضري العام والخاص والتي بلغ عددها 15 خط، من بينها 6 خطوط التابعة للقطاع العام والتي إلتزمت بالقرار الولائي وبالمسار الجديد للخطوط في ظل تنظيم حركة المرور بينما خطوط القطاع الخاص والتي تقدر بـ 9 خطوط الرابطة بين مختلف الأحياء قد إمتنع أصحابها عن الدخول للمحطة وذلك للأسباب التالية:

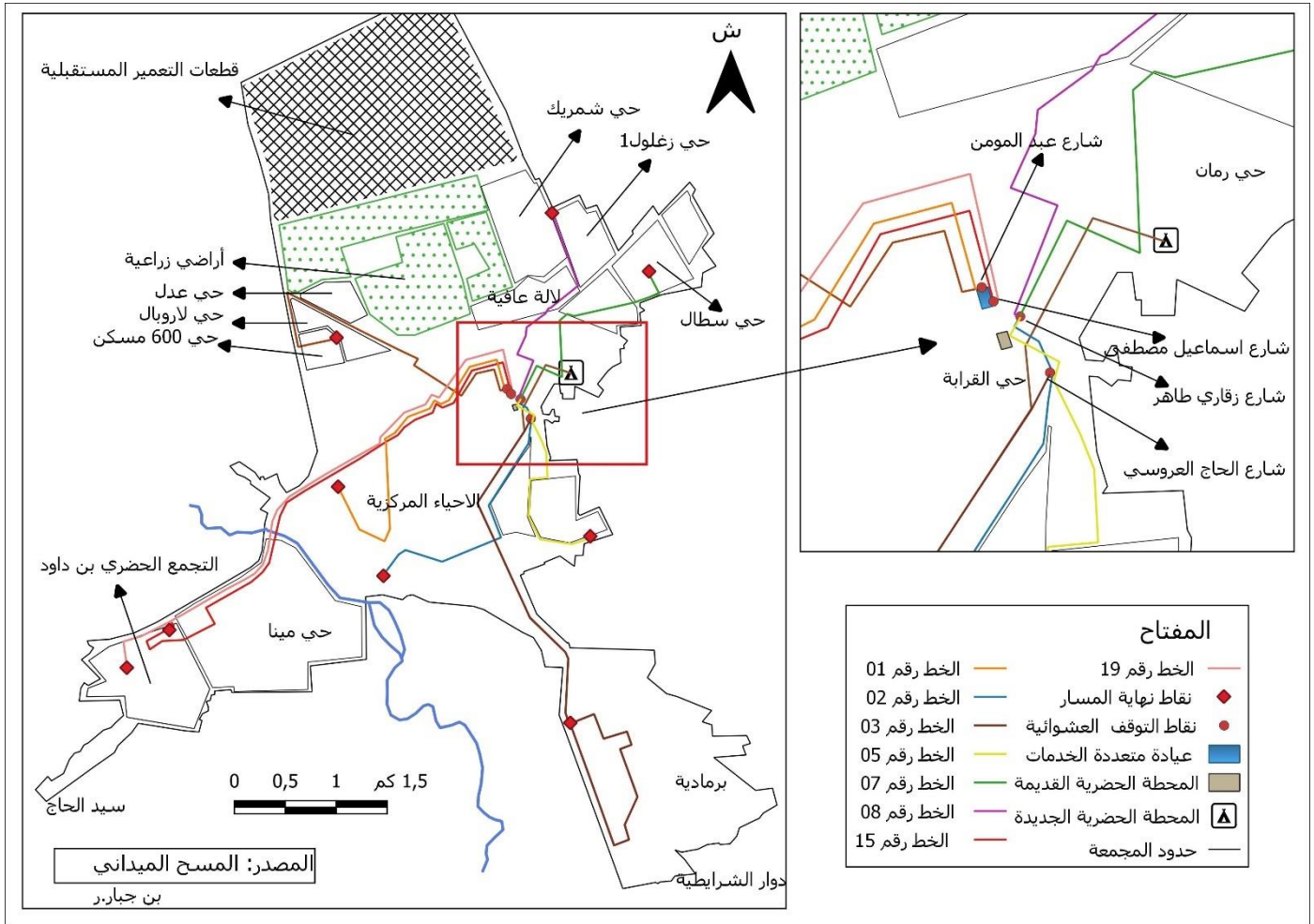
- إن السبب الرئيسي لعدم إلتزام ناقلين القطاع الخاص بدخول المحطة الجديدة هو بعد المحطة عن مختلف المرافق مما يؤدي إلى قلة إقبال المواطنين وبالتالي نقص في الركاب خاصة وإن أغلب المتنقلين يفضلون محطة الباتوار لقربها من منطقة النشاط التجاري (طرباندو) ومختلف التجهيزات وأسهل للوصول إلى وسط المدينة دون اللجوء لركوب حافلة إضافية، فضلوا اختيار نقاط توقف عشوائية بالقرب من الموقع القديم حفاظاً على زبائنهم.¹

- عدم الدراسة المسبقة للقرار قبل التطبيق بحجة ضيق المكان والاكتظاظ دون مراعات شؤون الناقلين ولا حاجة المواطنين مما زاد الأمر صعوبة، فبعض الخطوط لا يصلح تحويلها ففعليتها تكمن في المحطة القديمة كون خط سيرها يتوافق مع هذا الموقع وهي كل من خط (كاستور، برمادية، د.ن.س، الباتوار)، وكان من الضروري تحويل بعض الخطوط فقط والتي يكون مسارها بالقرب من الأحياء المجاورة لمحطة الرمان مع إستحداث نقط توقف بالقرب من محطة الباتوار دون دخول من أجل تخفيف الضغط.²

1 : التحقيق الميداني، مقابلة ناقلين القطاع الخاص جوان 2024

2: التحقيق الميداني، مقابلة نقابة الناقلين جوان 2024

الخريطة رقم 18: خطوط النقل القطاع الخاص المخالفة للمسارات الجديدة



2. نقاط الانطلاق العشوائية

بعد القرار الولائي لتحويل المحطة الحضرية لمجموعة غليزان والغير مرغوب به سواء من طرف الناقلين أو من طرف المواطنين وبعد إمتثال الناقلين للقرار في الأيام الأولى ولكن وجدو صعوبة في سير العمل ففي المحطة الجديدة لا يوجد ركاب وأغلب السكان لا يستطيعون التوجه للمحطة الجديدة بسبب بعدها ظهرت نتيجة ذلك نقاط الانطلاق العشوائية جراء عدم إلتزام الناقلين للقرار بعد عدم مساعدة الموقع الجديد في أداء عملهم بشكل جيد بحيث تم إختيار مواقف قريبة لمحطة الباتوار كنقاط نهائية للإنتقال مما تسبب في خلق فوضى وعرقلة حركة السير وإزدحام في كافة الشوارع الرئيسية والثانوية وهذا ما أزعج سكان الاحياء الذي أختار أصحاب الحافلات التوقف بها وبتالي عوض أن يكون قرار التحويل حل لمشكل الازدحام المروري بل زاد من ظاهرة الاكتظاظ والازدحام بالمجموعة نظرا لعدم تناسب هذه النقاط لأن تكون نقاط إنطلاق لخطوط النقل الحضري.

1.2: تدخل اللجنة التقنية لمعالجة مشكل نقاط الانطلاق العشوائية

في ظل الفوضى التي أحدثتها هذه النقاط العشوائية كان يجب تدخل اللجنة التقنية¹ بحيث تم إجتماع أعضاء اللجنة² وإعداد محضر ينص على المصالح الأمنية التدخل والقيام بعمله وإتخاذ الإجراءات اللازمة ضد المخالفين لمسارات النقل الحضري المنصوص عليها في مخطط النقل المتجهة نحو المحطة الجديدة لكن دون جدوى³.

2.2: موقف مديرية النقل نحو نقاط الانطلاق العشوائية

أن حل مشكل النقاط العشوائية لا يقتصر على مديرية النقل فقط فإن مهام مديرية النقل تتمثل في تحديد وإجراء بطاقات المسارات للخطوط وتسليمها لأصحاب الحافلات وفي حالة حدوث مشكل وعدم إلتزام الناقلين بالمسارات المحددة لهم يجب تدخل المصالح الأمنية التي تعمل على رضع المخالفين بتحرير محضر مخالفة وتسليمه إلى مكتب لجنة العقوبات بمديرية النقل بحيث وفي حين إستمرار مشكل إستحداث النقاط العشوائية من طرف الناقلين وعدم قيام الأمن بالإجراءات اللازمة وزيادة شكاوي سكان حول الإزعاج الناتج عن هذا المشكل كان يجب تدخل اللجنة التقنية مرة أخرى فقامت باستحداث هذه النقاط العشوائية كنقاط توقف فقط ضمن المسارات وليس كنقاط إنطلاق وذلك لمساعدة المواطن ولكن الناقلين لازالو يستغلونها حتى الوقت الحالي كنقاط إنطلاق أساسية دون الرجوع للمحطة الجديدة⁴.

1: اللجنة التقني: هي هيئة معنية بتنظيم ومراقبة حركة المرور، تعمل على اعداد مخطط حركة المرور للمناطق الحضرية، مع تنظيم هذه الحركة ومراقبة السلامة وتقديم الاقتراحات بما يخص قوانين الأنظمة المتعلقة بالنقل وذلك بالتنسيق مع الجهات المعنية.

2 : أعضاء اللجنة التقنية: رئيس المجلس الشعبي البلدي او ممثله، رئيس الدائرة او ممثله، مدير مديرية النقل او ممثله، رئيس القسم الفرعي للاشغال العمومية او ممثله، مدير الامن الولائي او ممثله و دعوة أي هيئة أخرى لها علاقة بالموضوع ان اقتضى الامر.

3: التحقيق الميداني، مقابلة البلدية (مديرية التعمير والبناء) لولاية غليزان، ماي 2024

4 : التحقيق الميداني، مقابلة مديرية النقل لولاية غليزان، ماي 2024

الفصل الثالث: جودة الخدمة والأداء المجالي للنقل الحضري الجماعي بمدينة خليزان

صور رقم 16: توضح بعض نقاط الانطلاق العشوائية لخطوط حافلات القطاع الخاص

- شارع عبد المومن

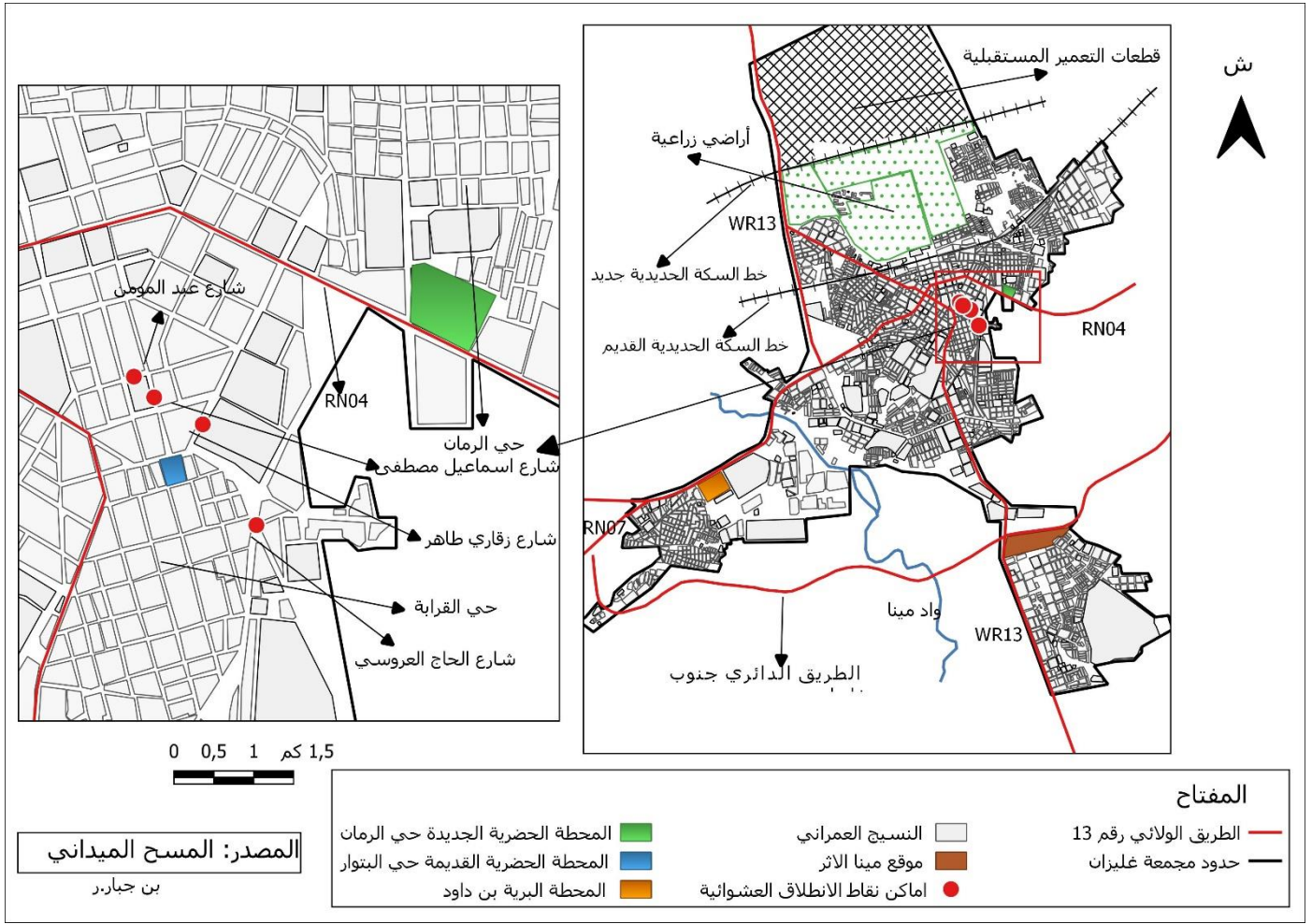


- شارع إسماعيل مصطفى



المصدر: المسح الميداني تصوير الطالبة جوان 2024

الخريطة رقم 19: أماكن نقاط الانطلاق العشوائية



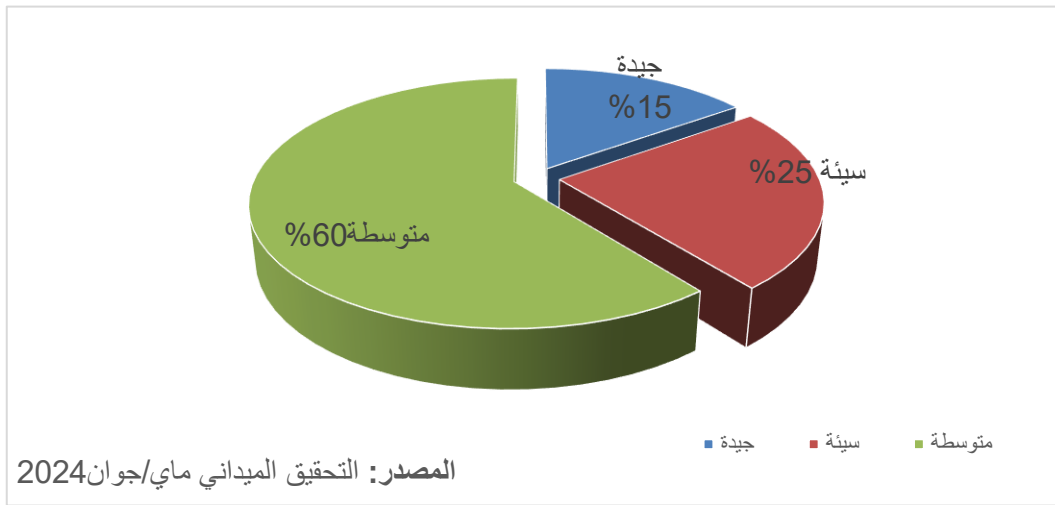
3. النقل الحضري الجماعي ذو مستوى متوسط

من خلال معرفة مدى رضى المتنقلين عن جودة خدمة النقل الحضري الجماعي بالحافلات لمجمعة غليزان وكيف هو تقييم هذه الخدمة والتي من خلال هذه الدراسة يمكن معرفة إلى أي مستوى ترتقي إليه خدمة هذا النمط من النقل والتطرق إلى إيجابياته وسلبياته من أجل طرح إقتراحات تساعد على تسوية الوضع والرفع من أدائه ليرتقي إلى مستوى متطلبات المواطن، و نظرا لنتائج التحقيق الميداني وبالأخذ بعين الاعتبار السنوات الماضية فإن ما يفوق نصف المحقق معهم 60% يعتبرون إن مستوى النقل بالحافلات متوسط وذلك نظرا للحظيرة المعتبرة من المركبات، والتي تلبى إحتياجات المواطنين، كما، ن تسعيرتها مناسبة لجميع مستويات المجتمع إضافة إلى تميز بعد الخطوط بسرعة مما يساعد الركاب على الوصول في الوقت المحدد أما 25% منهم يرون بأن جودة خدمة النقل الجماعي بالحافلات سيئة نظرا للوضع الحالي من سوء في التنظيم ومعناته من بعض السلبيات التي يجب معالجتها في القريب العجل والتي من بينها عدم إحترام بعض الناقلين للركاب، عدم إحترام عدد الركاب المسموح

الفصل الثالث: جودة الخدمة والأداء المجالي للنقل الحضري الجماعي بمجمعة غليزان

به المقدر بـ 35 مقعد و 10 وقوف مما يولد الازدحام داخل الحافلة، نقص في عدد الحافلات لبعض الخطوط مما يتسبب في طول الانتظار وهذا عكس إحصائيات مديرية النقل والتي صرحة بـ بتجميد على جميع الخطوط وذلك لامتلاك كل خط عدد معتبر من الحافلات ، بينما 15% من المستخدمين قد صرحو بأن خدمة النقل الجماعي بالحافلات هي خدمة جيدة خاصة خطوط النقل الحضري للقطاع العام التابعة للمؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه حضري لمجمعة غليزان وذلك لم تقدمه هذه الخطوط من خدمة جيدة. (الشكل رقم 31)

الشكل رقم 31: تقييم النقل الحضري الجماعي



4. إقتراحات وتوصيات لرفع من مستوى جودة النقل الحضري الجماعي بالحافلات

1.4: بما يخص محطة النقل الحضري

أن محطة النقل الحضري تحتاج إلى معايير لختيار الموقع من بينها تواجدها داخل النسيج الحضري مما يساهم في تسهيل عمليات التنقل خاصة وأن المدينة في توسع وتمدد مستمر مما ينتج عنه تزايد في مراكز العمل والتجارة وأماكن الترفيه وتواجد المحطة داخل هذ النسيج العمراني يساعد على ربط الاحياء مع بعضها البعض فيكون إنطلاق الخطوط منها بشكل شعاعي نحو كل الاتجاهات، وفي حالة عدم وجود موقع مناسب وسط مجمعة غليزان يمكن إستغلاله ليكون محطة حضرية متكاملة وبمساحة معتبرة تمتلك قدرة إستيعاب تناسب مع حظيرة خطوط الحافلات فمن الاحسن:

- إنجاز وتحيين مخطط السير في أقرب وقت بحيث لا يوجد مخطط سير للولاية بسبب عدم توفر الميزانية اللازمة لذلك

- تجديد حظيرة الحافلات من خلال توفير مركبات من طرف الدولة و إعطاء فرصة للناقلين بتجديد حافلاتهم بالتقسيم عن طريق السجل التجاري بحيث تكون هذه الحافلات مناسبة ذات عدد أكبر من المقاعد مقارنة بالحافلات الحالية وذلك لتوفير أكبر عدد من المقاعد بأقل عدد من المركبات وذلك لتخفيف الضغط على المحطة.
- تقسيم خطوط النقل الحضري بين المحطتين على حسب قرب المسار من المحطة بحيث تسهل عملية التحرك للخطوط و تخفيف من الاختناق المروري الواقع بسبب عدم التزام الناقلين للمسارات الحالية، و إبقاء خطوط النقل الحضري التابعة للمؤسسة العمومية للنقل الحضري بالمحطة الجديدة وذلك لوجود مقر المؤسسة بها وبذلك توفير النقل لسكان الاحياء المجاورة لها.
- تغيير مسار بعض خطوط القطاع الخاص التي تكون مسارها يتطابق مع مسار نفس الخطوط التابعة للقطاع العام بأضافة نقاط توقف أخرى وبذلك ضمان ربط أكبر عدد من الاحياء ببعضها البعض مما يؤدي إلى أريحية السكان في التنقل.
- تنظيم حركة السير من خلال محاربة التجارة العشوائية والباعة المتجولون بتوفير الامن بشكل دائم ومستمر لتسهيل عملية سير الحافلات و توفير مساحة أكبر لدخول وخروج الحافلات من المحطة بأريحية وبذلك التقليل من حوادث السير والأفات الاجتماعية بمختلف أنواعها.
- فرض رقابة دورية ومستمرة لخطوط النقل الحضري للقطاع الخاص وإحكامهم بقوانين وشروط بحيث تؤدي مخالفتها إلى دفع غرامة مالية وذلك للحفاظ على كرامة المتنقل من سوء معاملة الناقلين، وضمان راحته من خلال إحترام عدد الركاب المسموح به.....الخ، وذلك بتنسيق بين مديرية النقل و نقابة الناقلين لمجمعة غليزان.
- تنظيم الوقت الفاصل بين الحافلات خاصة للقطاع الخاص وضبطهم بتوقيت محدد عند التوقف في كل نقطة لضمان السير الحسن لرحلات الخط وضمان عامل الوصول السريع.
- توسيع نطاق خطوط النقل التابعة للمؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه حضري لتشمل المزيد من الاحياء وذلك بإضافة خطوط جديدة وتزويد الحظيرة الحالية بالمزيد من المركبات في جميع الخطوط.

2.4: بما يخص المواقع والإشارات

تتجلى أهمية مواقع الحافلات في تنظيم حركة المتنقلين فهي تتيح للمسافرين الوصول بسهولة إلى خدمات النقل مما يزيد من إستخدام الحافلات ولذلك يجب أخذ هذه النقاط بعين الاعتبار وتهيتها وذلك من خلال:

- إختيار المواقع المناسبة بعناية لتكون قريبة من المناطق السكنية والتجارية
- تزويد المواقع بمقاعد و مظلات تقي المنتظر من الظواهر الطبيعية ومعلومات عن مواعيد الحافلات، إضافة الى تنظيم دورات تحسياسة للركاب على ضرورة الحفاظ على هذه الممتلكات العامة من التخريب فهي ملك ومنفعة عامة للجميع
- ربط الخطوط بأنظمة GPS تتيح للمسافرين الاطلاع على مواعيد وصول الحافلات وبتالي التقليل من أوقات الانتظار.
- تزويد المواقع بسلات مخصصة للنفايات مما يسهل على الركاب إستعمالها والحفاظ على نظافة المكان.
- تزويد جميع المواقع بالإشارات اللازمة فهي توجه الركاب إلى مواقع التوقف.
- منع توقف السيارات في الأروقة المخصص للحافلات في أوقات الذروة.

3.4: بما يخص شبكة الطرق.

إن شبكة الطرق ذات التخطيط والصيانة الجيدة يساعد على تسهيل حركة الحافلات و بتالي الوصول السريع إضافة إلى الحفاظ على سلامة الناقلين والركاب وبتالي يجب:

- تهيئة وصيانة الطرق ذات الحالة السيئة
- تزويد المجمع بطرق إجتنابية و تحويل مسارات بعض الخطوط نحوها لتخفيف الضغط عن الطريق الرئيسي محمد خميستي
- إنشاء جميع الشبكات التقنية في المناطق الجديدة قبل عملية التعبيد وذلك لتفادي الحفر المستمر وضمان ديمومة الطريق.

خلاصة الفصل

على الرغم من مميزات النقل الحضري بصفة عامة والنقل الحضري الجماعي بصفة خاصة بمجمعة غليزان المتعلقة بالتسعيرة المناسبة والمدة المعتبرة لإننتظار الحافلة إلا أن هذا القطاع يعاني من بعض النقائص التي تعيق تنقلات المستخدمين أبرزها عدم إحترامهم لعدد الركاب المسموح به مما يؤدي إلى إكتظاظ الحافلة وإنزعاج الركاب، وهذا ما يدفع بيهم في بعض الأحيان إلى إختيار وسائل النقل الفردية في ظل غياب أهم العوامل الضرورية من بينها الراحة.

إن النقل الحضري الجماعي النمط الأكثر إستخداما من طرف سكان المجمععة إذ يتوزع على أحياء المجمععة بشكل متفاوت مما جعل الأحياء الخدمائية التي تقع على حدود الطرق الرئيسية تمتلك أكبر تغطية بالمجمععة مقارنة مع باقي الأحياء السكنية.

عرف النقل الحضري الجماعي تظهورا في مستوى تقديم خدماته خاصة في القطاع الخاص إثر قرار تحويل المحطة الجضرية فنتج عن ذلك تغير في مسارات الخطوط التي لم تتطابق مع متطلبات المستخدمين ولا تخدم الناقلين مما أدى إلى إفتعال نقاط توقف عشوائية أثرت سلبا على التوزيع المجالي لهذه الخطوط من جهة وعلى مجال المجمععة من جهة أخرى مما أدى بالضرورة إلى تأثر تنقلات المستخدمين.

خاتمة عامة

تعتبر مجمعة غليزان المجمع الرئيسية للولاية وهي همزة وصل تربط مختلف جهات الوطن وهي بذلك تشكل منطقة عبور لجميع الجهات، فأكسب هذا الموقع الإستراتيجي المجمع أهمية لتستفيد من مجموعة من المشاريع التنموية التي أدت إلى إرتفاع عدد سكانها وتوسع مجالها وهذا ما أوجب ضرورة ربط أحياء المجمع ببعضها البعض عن طريق مجموعة من خطوط النقل الحضري الجماعي بالحافلات و كذلك ربط المجمع بالولايات والبلديات المجاورة بحظيرة من الحافلات وسيارات الأجرة اللازمة وذلك لدورها الفعال في تحركات السكان في سبيل قضاء حاجياتهم بميناسب متطلباتهم، وقد ساهمت طبوغرافية المنطقة المنبسطة في تحقيق هذا الترابط بتسهيل شق ومد الطرقات بها ولكن رغم هذا لم تساهم شبكة الطرقات المتوفرة في تحسين جودة خدمة النقل الحضري الجماعي فلا تزال بعض أحياء المجمع تعاني من تغطية سيئة للخطوط وبعضها الآخر تتعدم فيه التغطية تماما فيضطر سكانهم التوجه للنقل الفردي، إذ أن أغلب الخطوط تمر مسراتها بالطريق الرئيسي محمد خميستي مما يدعوا إلى إنشاء طرق اجتنابية لتخفيف ضغط عليه.

و بما أن التسيير المحكم لأي مدينة يرتبط إرتباطا وثيقا بمدى التكفل بتنقلات السكان ولذلك يجب على السياسة المعتمدة في النقل الإستجابة إلى جميع المتطلبات على جميع المستويات الاجتماعية والاقتصادية بحيث أي نشاط متعلق بهذه المجالات يتطلب تنقلات للأشخاص والبضائع والتي ترتبط فعاليتها بمدى تنظيم منظومة النقل، و على الرغم من التكامل التي تعرفه المجمع في النقل الحضري الجماعي بين القطاعين العام والخاص وفي النقل الحضري الفردي بين سيارات الأجرة الرسمية والغير رسمية على المستوى المكاني إلا أن هذا النظام لا يضمن جودة خدمة تتمشى مع حاجيات المستخدمين، وذلك للنقائص التي يعاني منها كل نمط كالتسعيرة المرتفعة وعدم الأكتفاء بزبون بالنسبة للنقل الفردي بنوعيه المرخص والغير مرخص وأما النقل الجماعي وخاصة الجزء التابع للقطاع الخاص يعاني من بعض النقائص التي تعرقل السير الحسن للخدمة إذ أن أغلب الناقلين لا يحترمون الشروط المنصوص عليها لضمان راحة الركاب والتي من بينها عدم إحترام العدد المسموح بها مما يؤدي إلى الاكتظاظ، والمعاملة السيئة لبعض الناقلين، كما يشتهي البعض من قدم مراكب الحظيرة مما يؤدي الى عدم سلامة الركاب، فحين النقل الجماعي العام يتميز بخدمة جيدة تعود إلى التسيير الحسن والمراقبة المستمرة إلا أنه يعاني من نقص في المركبات في جميع الخطوط إذ يطالب السكان بتكثيف حجم خطوط النقل الحضري الجماعي ETUR.

تلعب الهياكل القاعدية دورا حيويا في تسيير النقل الحضري الجماعي ومن بين هذه الهياكل المحطات فهي تساهم في تحسين وتوزيع الحركة داخل المجمع، وخلال الفترة الأخيرة ونظرا لتغيرات التي مست المحطات الحضرية والبرية داخل المجمع عرف النقل الحضري بصفة عامة والنقل الحضري الجماعي بصفة خاصة تظهورا في تقديم خدماته نتيجة لسوء إختيار مواقع هذه المحطات، إضافة إلى غياب الرقابة وسوء تسيير مما زاد الأمر سوءا.

وفي الأخير يمكننا القول أن النقل الحضري بمجمعة غليزان يتطلب التحكم في عدة عناصر من بينها الدراسات المسبقة قبل إتخاذ القرارات من أجل الاختيار الأمثل لما يناسب ماتملكه المجمع من مؤهلات وإمكانيات فيما يخص مواقع المحطات وأماكن التوقف وهذا لتحقيق التسيير المحكم والعقلاني لهذا القطاع الحساس فهو يعتبر من المقومات الأساسية للتجمعات الحضرية.

المراجع

مذكرات تخرج

- زوجة خالد/خاتم احمد، 2006، النقل بولاية غليزان ودوره في تنظيم المجال، مذكرة تخرج لنيل شهادة مهندس دولة في الجغرافيا والتهيئة العمرانية، كلية علوم الأرض والجغرافيا والتهيئة العمرانية، جامعة وهران.
- معزوزي نور الدين/ ماحي جلول، 2007، النقل وتأثيره على مجال ولاية مستغانم ونفوذ الإقليمي، مذكرة تخرج لنيل شهادة مهندس دولة في الجغرافيا والتهيئة العمرانية، كلية علوم الأرض والجغرافيا والتهيئة العمرانية، جامعة وهران السانبا.
- سيد احمد نور الدين/ عيسى خالد، 2011/2010، النقل الحضري في ولاية غليزان، مذكرة تخرج لنيل شهادة الدراسات التطبيقية، كلية علوم الأرض والكون، قسم الجغرافيا والتهيئة العمرانية، جامعة وهران 2 محمد بن احمد.
- بوحلاب محمد، 2007 /2006، النقل الحضري بمجمعة وهران، مذكرة تخرج لنيل شهادة الدراسات الجامعية التطبيقية، كلية علوم الأرض والجغرافيا والتهيئة العمرانية، جامعة وهران السانبا.
- بن سلي احمد/ بن عنان عيسى، 2005، دراسة النقل الحضري داخل ولاية وهران بحي ايسطو وحي الصديقية، مذكرة تخرج لنيل شهادة الدراسات الجامعية التطبيقية، كلية علوم الأرض والجغرافيا والتهيئة العمرانية، جامعة وهران السانبا.
- طريفة محمد، 2019/2018، تنظيم وتسيير شبكة النقل الحضري (حالة مدينة قسنطينة)، أطروحة مقدمة لنيل درجة دكتوراه ل.م.د في تسيير المدن والتنمية المستدامة، معهد تسيير التقنيات الحضرية، جامعة صالح بوبنيدر قسنطينة.
- بيدي منى، 2016/2015، تسيير النقل وهياكله القاعدية في الجزائر (دراسة في التصور التنموي الجديد)، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه تخصص إدارة الاعمال، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر 03.
- جابر هواري/ فارس تيجاني، 2014، دور وتأثير النقل في ادماج مجال ولاية تسمسبات، مذكرة تخرج لنيل شهادة مهندس دولة إقليمية، قسم الجغرافيا والتهيئة العمرانية
- عامر عامر عبد القادر، 2014/2013، توسع المدن وعلاقته بالنقل الحضري (دراسة ميدانية للمحطة البرية الجديدة في مدينة غليزان)، مذكرة تخرج لنيل الماستر في علم الاجتماع الحضري، كلية العلوم الاجتماعية، جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم.

- ايمان لهليلي / زينب بوكفوس، 2018/2019، تقييم جودة خدمة النقل الحضري للزبائن (دراسة حالة مؤسسة النقل الحضري ETUJ بجيجل)، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة محمد الصديق بن يحي جيجل.
- بن بوزيان سمية، 2023/2024، الملائمة المكانية للتوسع العمراني باستخدام نظم المعلومات الجغرافية SIG والتحليل الهرمي التسلسلي AHP، تقرير تربص لنيل شهادة مهندس دولة للإدارة الإقليمية في التسيير التقني الحضري، المدرة الوطنية لمهندسي المدينة، عبد المجيد مزيان.
- سارة دربال، 2015/2016، النقل الحضري الجماعي بالحافلات في اطار التنمية المستدامة (حالة مدينة خنشلة)، معهد تسيير التنقيتات الحضرية، جامعة العربي بن مهيدي ام البواقي.
- بادي شهرة، 2020/2021، تأثير الازدحام المروري على ممارسات سائقي الأجرة (مدينة بسكرة)، مذكرة تخرج مكملة لنيل شهادة الماستر في تخصص علم الاجتماع الحضري، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة محمد خيضر بسكرة.
- عبد الكريم بوته، 2019/2020، دراسة جدوى مشروع ترامواي لمدينة بسكرة ما بين العوائق المالية والعمرانية، مذكرة تخرج لنيل شهادة في تخصص تسيير المدن، قسم علوم الأرض والكون، جامعة محمد خيضر بسكرة.
- صحراوي هالة/ بولقرون زكرياء، 2019/2020، تنظيم النقل الحضري الجماعي بوسط مدينة ميلة، مذكرة مكملة لنيل شهادة ماستر في تخصص نقل وحركة حضرية، معهد تسيير التنقيتات الحضرية، جامعة العربي بن مهيدي ام البواقي.
- بده يوسف، 2021/2022، تأثير التوسع العمراني على شبكة النقل الحضري دراسة حالة مدينة الوادي، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر في ميدان الهندسة المعمارية، كلية العلوم والتكنولوجيا، جامعة العربي تبسي تبسة.

- فيصل عبد السلام/ إبراهيم حسن هاشم/ إبراهيم فتحى الملقى، 2016، نحو أنماط سلوكية جديدة لتطوير أنظمة النقل الحضري، مجلة البحوث الهندسية، المجلد 39، العدد1، يناير 2016، ص.ص 241- 250.
- بوتلجة الحاجة/ مخلوف البشير، 2021، اثر النمو الحضري على النقل في المدينة، مجلة الباحث في العلوم الإنسانية والاجتماعية، المجلد 13، العدد 2، 2021، ص.ص 1- 18
- وليد شادلي/ شامية بلعباس، 2022، تطوير قطاع النقل الحضري في الجزائر ودوره في تحقيق التنمية المستدامة، في ظل صياغة استراتيجية مستقبلية، مجلة البحوث الاقتصادية والمالية، المجلد 09، العدد 01، جوان 2022، ص.ص 552- 574.
- بدري عز الدين/ مجناح حسين، 2018، مرفق النقل الجماعي الحضري بين الانشغالات المحلية والتوجهات الليبرالية، مجلة الأستاذ الباحث للدراسات القانونية والسياسية، المجلد 1، العدد 9، مارس 2018، ص.ص 619- 632.
- بوالملح منيرة/ بوباكور فارس، 2017، وضعية النقل الحضري واثارها على تطور استعمال السيارة الخاصة بالجزائر (قياس وتحليل لوضعية النقل الحضري بولاية جيجل)، مجلة دراسات وابحاث، العدد 27، جوان 2019.
- شيخ سناء، 2014، المسؤولية المدنية عن نقل الأشخاص بالسكك الحديدية، المجلة الجزائرية للقانون البحري، العدد الثاني، ص.ص 170- 192.
- نواره سياري/ عز الدين بن تركي، 2022، تقييم وتحسين جودة خدمة النقل الحضري بالحافلات في قسنطينة، مجلة جديد الاقتصاد، المجلد 17، العدد 01، ديسمبر 2022، ص.ص 48-77.
- سليم بوقنة/ عمر شريف، التنقلات الحضرية والتنمية المستدامة النقل الحضري الجماعي في مدينة باتنة نموذجا، مجلة العلوم الإنسانية والاجتماعية، العدد 6، ص.ص 139- 153.
- بن دريس حليلة، النقل الحضري في اطار ضوابط التنمية المستدامة، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 03، ص.ص 135- 146.
- يزيد شهلي/ سامية لحول، 2017، مساهمة النقل الحضري الجماعي فيتحسين التنقلات اليومية للافراد، مجلة العلوم الاجتماعية والإنسانية، العدد13، ص.ص 329- 352.

Boubakour, F., et H. Bencherif. 2013. Évolution du transport urbain en Algérie : du mode artisanal à la régulation par l'État. *Géotransports* (1-2) : 91-103.

Lammoglia, A. 2013. Analyse et modélisation multi-agents de transports flexibles : Comparaison de services français et sénégalais. (Octobre 2013). En ligne : [\[http://www.theses.fr/2013AVIG1120\]](http://www.theses.fr/2013AVIG1120).

Ait Aoudia, O. (2013) Maitriser et revivre la ville : le metro d'Alger. In, No. Magistère d'Aménagement et d'Urbanisme, Université Panthéon

Sorbonne, Paris, pp. 129.

Baouni, T. (2009) Le transport collectif urbain dans la ville d'Alger : un service public à la recherche de son adaptation. *Vies de Villes*, 12, pp. 34-37.

Betur (2004). Enquête Ménages sur les déplacements dans l'agglomération d'Alger. In, Ministère des Transports, Bureau d'Etudes des Transports Urbains, Algiers

Safar Zitoun, M., and A. Tabti Talamali (2009). Plan Bleu, données de l'étude de cas La mobilité urbaine dans l'agglomération d'Alger : évolutions et perspectives. In, World Bank Institute, Alger, pp. 108

La performance territoriale des transports collectifs à Mila (Algérie) : État des lieux et perspectives

The Territorial Performance of public Transport in Mila (Algeria): State of Play and Perspectives

Heythem Adjeroud, Laurent Chapelon et Adrien Lammoglia

<https://doi.org/10.4000/mediterranee.15147>

الملاحق

الملحق رقم 01: استمارة بحث المتعلقة بواقع النقل الحضري بمجموعة غليزان



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة وهران 2 محمد بن احمد
كلية علوم الأرض والكون
فرع جغرافيا وتهيئة الإقليم
تخصص المدن والتخطيط الحضري والتسيير



استمارة بحث حول موضوع: النقل الحضري والتكتلات في مجموعة غليزان التخصص والتسيير والتخطيط الحضري.

أولاً: المعلومات الشخصية:

1: السن: 2: مكان الإقامة:

3: الحالة المدنية: أعزب متزوج مطلق أرمل (ت) (ت)

4: المستوى التعليمي: بدون مستوى ابتدائي متوسط أو ثانوي جامعي

5: المهنة: طالب موظف بطلان متقاعد اصحاب حرة

النطاق المهني للموظف: نوع العمل الحر:

مكان العمل: مكان الدراسة:

ثانياً: المعلومات الخاصة بالنقل:

1: الوسيلة المستعملة: الحافلة حافلة ETO سيارة اجرة سيارة اجرة غير مرخصة سيارة خاصة

2: ماذا تفضل كوسيلة للنقل: الحافلة سيارة الاجرة لماذا؟

3: وجهة النقل: مكان الانطلاق ، وجهة الوصول

4: أسباب النقل: الدراسة العمل قضاء حاجيات أخرى نوع هذه الحاجيات

5: أوقات الاتصال: يوميا أسبوعيا اقل من ذلك

6: مرات الاتصال في اليوم: مرة مرتين اكثر من ذلك

7: فترة الاتصال: الفترة الصباحية فـ، المسائية فـ، أخرى انكرها:

8: هل توفر المؤسسة العمومية خدمات الكترونية؟ نعم لا ماهي مزايا هذه الخدمة؟

ثالثاً: تقييم خدمة النقل

1. النقل عن طريق الحافلة

1: ما هو الخط المستعمل:

2: هل مواقع مواقف الحافلة في هذا الخط مناسبة؟ نعم لا

3: هل المواقف مجهزة؟ نعم لا في حالة لا ما هي الفئات؟

4: هل أوقات مرور الحافلات مناسبة: نعم لا

5: ما هو متوسط الوقت المستغرق لإنتظار الحافلة في موقف ما؟
 - من 5 د إلى 15 د من 15 د إلى 30 د أكثر من ذلك (.....)

6: أوقات التنزه خلال اليوم: الفترة الصباحية منتصف النهار الفترة المسائية تحديد العدد:
 7: أوقات التنزه خلال الأسبوع:

8: هل عدد المركبات المتوفرة كافية في نظركم؟ نعم لا

9: ما هو تقييمك الشخصي للتسيير: مناسبة غير مناسبة

10: كيف هي معاملة كل من السائق والقاطن: جيدة متوسطة سيئة

11: هل يحترم السائق عدد الركاب المسموح به؟ نعم لا إلى أي درجة يكون الإزعاج.....

12: ما رأيك في نوعية الحافلة؟ - من حيث العمر: جديدة قديمة قديمة جدا
 - من حيث التجهيز: مجهزة غير مجهزة

13: العوامل المتوفرة في الحافلة: الراحة النظافة الأمان عوامل أخرى

14: ما تقييمك لنوعية خدمة النقل: جيدة متوسطة سيئة

II. النقل عن طريق سيارة الأجرة المرخصة والتغير مرخصة

1: ما هو رأيك في تسعيرة سيارة الأجرة؟ مناسبة غير مناسبة

2: هل يحترم السائق وجهتك؟ نعم لا

3: هل يكفي زبون واحد أم يحدد: يكفي لا يكفي

4: ما رأيك في الوقت المستغرق لرحلتك؟ مناسب مبالغ فيه أقل مما تتصور

رابعاً: المعلومات الخاصة بتحويل محطة التوقف

1: هل استنسخ الموقع الجديد للمحطة فك الاختلاف المروري في المنطقة؟ نعم لا

2: هل ساهم الموقع الجديد في تسهيل عملية النقل بالنسبة لك؟ نعم لا

3: في نظرك ما هو الموقع المناسب للمحطة؟ الموقع القديم الموقع الجديد


4: هل تواجه صعوبة في الوصول للمحطة الجديدة؟ نعم لا وإن وجدت فما هي؟

5: أي المحطتين أكثر أمارة؟ المحطة القديمة المحطة الجديدة


6: هل المحطة الجديدة تحتوي على المرافق اللازمة؟ نعم لا

7: ما هو اقتراحك لتحسين خدمة النقل الحضري بالمدينة؟

الملحق رقم 02: استمارة بحث متعلقة بالنقل الحضري الجماعي بالحافلات بمجموعة غليزان.



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة وهران 2 محمد بن عبد
كلية علوم الأرض والكون
فرع جغرافيا وتهيئة الإقليم
تخصص المدن الديناميكية المجالية والتسيير



استمارة بحث حول النقل الحضري والتقلات في مجموعة غليزان الخصائص والتنظيم المجالي.

- الخط المستعمل:

1. **المعلومات الخاصة بالنقل:**
1: السن: 2: مكان الإقامة:

2. **المعلومات الخاصة بالنقل بالحافلة:**
1: مكان الإطلاق:، وجهة الوصول:

2: عدد مرات استعمال الحافلة في اليوم: مرة مرتين أكثر من ذلك

3: أوقات استعمال الحافلة: صباحا منتصف النهار مساءا

4: ماهي دوافع استعمال الحافلة: العمل الدراسة أسباب أخرى

5: لماذا تفضل استعمال النقل الجماعي بالحافلة: التسجوة الراحة السرعة

سبب آخر انكره:

3. **جودة خدمة النقل بالحافلة**
1: كيف ترى العدة المستغرقة للوصول الى وجهتك: مناسبة غير مناسبة

2: هل تجد منعدا أثناء استعمال الحافلة: نعم لا أحيانا

3: ما هو متوسط وقت انتظار الحافلة قبل الخروج من الموقف
- من 5 إلى 10 من 10 إلى 15 أكثر من ذلك

4: ما هو متوسط الوقت المستغرق لانتظار الحافلة:
- من 5 إلى 15 من 15 إلى 30 أكثر من ذلك

5: هل يحترم السائق سلامة الركاب: نعم لا

6: هل يحترم الناقلون القنوط والمواقف المخصصة لهم: نعم لا أحيانا

7: ماهي العناصر المتواجدة في النقل بالحافلة:
- كثرة المواقف الاكتظاظ مدة الانتظار قلة الاحترام والأمان

- نقص أخرى انكرها:

8: هل تؤدي بك هذه الفئات إلى استعمال النقل الفردي: نعم لا أحيانا

4. حالة مواقف الانتظار

- 1: هل موقف الحافلة قريب من مسكنك: قريب بعيد بعيد جدا
- 2: هل المواقف مزودة بإشارات: نعم لا 3: هل هي مجهزة: نعم لا
- 4: هل هي نظيفة: نعم لا 5: هل هي آمنة: نعم لا

5. المحطة الجديدة الرمان

- 1: ما هو رأيك في الموقع الجديد للمحطة: مناسب غير مناسب لماذا:
- 2: هل ساهم الموقع الجديد بتسهيل عملية النقل بالنسبة لك: نعم لا
- 3: أي المحطتين تفضل: المحطة القديمة المحطة الجديدة
- 4: ما هو تقييمك لخدمة النقل الجماعي بالحافلة: جيدة متوسطة سيئة
- 5: ما هو رأيك في النقل الحضري الجماعي بالمحطة (الإيجابيات والسلبيات)

.....

.....

.....

.....

الملحق رقم 03: اعلان مديرية النقل لتعديل مسارات خطوط الرابطة بين الجهة الشرقية و مجمعة غليزان



الملحق رقم 04: اعلان مديرية النقل عن تحويل مسارات خطوط النقل الحضري من المحطة الحضرية البتوار نحو المحطة الحضرية الرمان

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

ولاية غليزان.

مديرية النقل

رقم 04/م.و.ع/م 2023/ن

غليزان لي:
2023 12 21

إلى

متعاملي النقل العمومي للأشخاص

المستغلين لخطوط النقل الحضري انطلاقا من محطة البتوار

ليكن في علم كافة متعاملي النقل العمومي للأشخاص المستغلين لخطوط النقل الحضري بمدينة غليزان أنه يتم تحويل نقطة الانطلاق لجميع الخطوط من محطة البتوار إلى المحطة الحضرية الجديدة الكائنة بالـ رمان و هذا ابتداء من يوم الأحد 16 جويلية 2023، مع الالتزام بما يلي:

- احترام المسار الجديد لكل خط حسب ما هو مبين في المخطط رقم 01.
- احترام نقاط التوقف المرخص بها.
- احترام نظام الدورة المعمول به.
- الاستغلال المنتظم للخط (نقطة الانطلاق و الوصول).

وعليه إن عدم الالتزام بالنقاط المذكورة أعلاه قد يعتبر سلوك مخالف لقواعد النشاط تؤدي بصاحبها الامتثال أمام لجنة العقوبات الإدارية و تتخذ ضده أقصى عقوبات.

كما نطلب من ممثلي الناقلين (النقابات) لعب الدور الإيجابي من خلال توعية و تحسيس الناقلين بضرورة التقيد بالمسار المحدد في المخطط 01 و 02، و في حالة وجود أي خلل التقرب إلى مصالحنا قصد تعديل ما يمكن تعديله حفاظا على الخدمة العمومية و تخفيف العبئ على مستعملي وسائل النقل.

ملاحظة :

- بالنسبة للخطين المستغلين باتجاه حي سطات و حي شميريك يمكن للحافلات عند العودة بتمديد المسار إلى غاية محور الدوران لحي 18 مسكن تم العودة إلى محطة الرمان
- إنشاء موقف جديد على مستوى حي 42 مسكن في الجهتين لتوقف الحافلات المتجهة إلى: بن داود - سيدالحاج - الانتصار - حي 600 مسكن و حي عدل - حي شميريك - المستشفى.
- تفعيل الخط باتجاه المستشفى انطلاقا من محطة الرمان مرورا بنهج محمد حميسي..
- تعديل جزئي للمسار بالنسبة للحافلات المستغل بواسطة خطوط باتجاه الجهة الشرقية و ذلك على مستوى محطة الرمان ، حيث يصبح الدخول عبر المدخل المزدوج و السير مباشرة إلى غاية الخروج من الجهة الأخرى ، حيث يتم إنزال الركاب عند المخرج ، حسب ما هو مبين في المخطط رقم 02



مدير النقل
زهير مقرش

**الملحق رقم 05: اعلان شركة النقل بالسكك الحديدية عن انطلاق خط السكة الحديدية
غليزان - مستغانم**

الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية
SNTF SOCIÉTÉ NATIONALE DES TRANSPORTS FERROVIAIRES

إعلان إلى المسافرين

تعلم الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية لوهران زبائنها الأعزاء أنه مع حلول موسم الاصطيف 2024 سيدخل "قطار الاستجمام" الرابط بين "المحمدية/مستغانم" حيز الخدمة، بحيث سيتم برمجة انطلاق الرحلة الأولى من محطة غليزان عوضا من محطة المحمدية وآخر رحلة سيتم تمديدتها إلى غاية محطة غليزان، وسيكون ذلك ابتداء من يوم الاثنين 01 جويلية 2024 حسب المواقيت التالية:

الوجهة غليزان/المحمدية / مستغانم

الانطلاق من غليزان على الساعة 06:10 ** الوصول إلى المحمدية على الساعة 06:45
الوصول إلى مستغانم على الساعة 07:41

الانطلاق من المحمدية على الساعة 10:30 *** الوصول إلى مستغانم على الساعة 11:21
الانطلاق من المحمدية على الساعة 14:30 *** الوصول إلى مستغانم على الساعة 15:21
الانطلاق من المحمدية على الساعة 18:00 *** الوصول إلى مستغانم على الساعة 18:51

الوجهة مستغانم/المحمدية/غليزان

الانطلاق من مستغانم على الساعة 08:30 *** الوصول إلى المحمدية على الساعة 09:21
الانطلاق من مستغانم على الساعة 12:30 *** الوصول إلى المحمدية على الساعة 13:21
الانطلاق من مستغانم على الساعة 16:30 *** الوصول إلى المحمدية على الساعة 17:21
الانطلاق من مستغانم على الساعة 19:40 *** الوصول إلى المحمدية على الساعة 20:31
الوصول إلى غليزان على الساعة 21:11

نحن دوما في خدمتكم

الملحق رقم 06: الديوان الوطني للإحصائيات سنة 2008

توزيع السكان المقيمين من الأسر العادية والجماعية حسب بلدية الإقامة والتشتت

Répartition de la population résidente des ménages ordinaires et collectifs, selon la commune de résidence et la dispersion

Communes	تجمع حضري	تجمع حضري	المنطقة المبعثرة (ZE)	المجموع Total	البلدية
	رئيسي	ثانوي			
	Agglomération Chef Lieu (ACL)	Agglomérations Secondaires (AS)			
Relizane	109 689	17 582	2 823	130 094	غليزان
Oued Rhiou	55 430	7 112	2 143	64 685	وادي رهيو
Belaasel Bouzegza	3 725	3 520	5 660	12 905	بلمصل بوزقرة
Sidi Saada	1 701	0	15 857	17 558	سيدي سعادة
Ouled Aich	4 386	0	4 530	8 916	أولاد يعيش
Sidi Lazreg	2 427	1 990	1 265	5 682	سيدي لزرقي
El H'Madna	7 800	6 078	6 927	20 805	الحمالة
Sidi M'hamed Benali	14 508	3 283	2 304	20 096	سيدي امحمد بن علي
Mediouna	7 494	5 883	17 367	30 744	مديونة
Sidi Khettab	2 551	1 668	9 855	14 074	سيدي خطاب
Ammi Moussa	27 530	0	1 432	28 962	عسي موسى
Zemmoura	23 053	0	6 973	30 027	زمورة
Beni Dergoun	6 873	0	5 491	12 364	بني درغون
Djidiouia	24 962	3 581	5 293	33 835	جديوية
El Guettar	3 659	6 834	4 929	15 422	القطارة
El Hamri	1 785	1 509	6 879	10 173	الحمري
El Matmar	13 468	1 679	2 295	17 442	المطمار
Sidi M'hamed Benouda	4 651	0	1 849	6 500	سيدي بن عودة
Aln Tarik	9 370	2 760	123	12 253	عين طارق
Oued Essalem	3 731	0	5 588	9 319	وادي السلام
Ouarizane	6 783	4 108	9 178	20 069	وزيزان
Mazouna	18 870	5 966	1 208	26 044	مازونة
Kalaa	1 261	6 562	3 835	11 659	قلعة
Aln Rahma	1 586	1 318	9 191	12 095	عين الرحمة
Yellel	12 471	6 517	19 114	38 101	يلال
Oued El Djemaa	10 555	2 837	10 089	23 480	وادي الجمعة
Ramka	4 516	0	622	5 138	رمقة
Mendes	11 280	0	3 847	15 127	منديس
Lahlef	8 576	0	1 688	10 264	لحلف
Beni Zentis	2 076	1 614	7 532	11 222	بني زنتيس
Souk El Had	1 841	0	1 182	3 023	سوق الحد
Dar Ben Abdellah	1 217	0	2 282	3 499	دار بن عبد الله
El Hassi	1 402	0	1 510	2 912	الحاسي
Had Echkala	2 371	3 451	891	6 712	حد الشقالة
Ben Daoud	13 565	1 628	2 760	17 953	بن داود
El Ouldja	856	0	1 082	1 938	العلجة
Merdja Sidi Abed	2 497	1 066	3 939	7 502	مرجة سيدي عابد
Ouled Sidi Mihoub	1 871	1 368	4 349	7 588	أولاد سيدي ميهوب
Total	432 386	99 914	193 881	726 180	المجموع

فهرس

(الصور، الخرائط، الجداول

والاشكال)

- 12..... خريطة رقم 01: الوحدات الحضرية المكونة لمجمعة غليزان
- 14..... الخريطة رقم 02: الموقع الإداري لبلدية غليزان
- 15..... الخريطة رقم 03: الموقع الإداري لمجمعة غليزان
- 16..... الخريطة رقم 04: خريطة الارتفاعات لمجمعة غليزان
- 17..... الخريطة رقم 05: انحدارات مجمعة غليزان
- 23..... الخريطة رقم 06: الأنماط السكنية داخل المجمعة
- 26..... الخريطة رقم 07: شغل الأرض لمجمعة غليزان
- 27..... الخريطة رقم 08: القطعات المعمرة والقطعات القابلة للتعمير بمجمعة غليزان
- 40..... الخريطة رقم 09: توزيع خطوط النقل الحضري للقطاع الخاص على مجال مجمعة غليزان
- 44..... الخريطة رقم 10: توزيع خطوط النقل الحضري للقطاع الخاص على مجال مجمعة غليزان
- 57..... الخريطة رقم 11: شبكة الطرق لولاية غليزان
- 59..... الخريطة رقم 12: شبكة الطرق داخل مجمعة غليزان
- 60..... الخريطة رقم 13: التصنيف الوظيفي لشبكة الطرق بالمجمعة
- 71..... الخريطة رقم 14: الهياكل القاعدية للنقل الحضري بمجمعة غليزان
- 78..... الخريطة رقم 15: توزيع التنقلات افراد العينة على حسب احياء مجمعة غليزان
- 79..... الخريطة رقم 16: توزيع تنقلات افراد العينة على حسب البلديات المجاورة للمجمعة
- 108..... الخريطة رقم 17: توزيع خطوط النقل الحضري الجماعي على مجال المجمعة
- 115..... الخريطة رقم 18: خطوط النقل القطاع الخاص المخالفة للمسارات الجديدة
- 118..... الخريطة رقم 19: أماكن نقاط الانطلاق العشوائية

فهرس الصور

- 38..... صور رقم 01: حافلات النقل الحضري للقطاع الخاص.....
- 41..... صورة رقم 02: لافتة النقل الحضري التابع للقطاع الخاص.....
- 44..... صور رقم 03: حافلات المؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه الحضري.....
- 65..... صورة رقم 04: المحطة الحضرية البرية بن داود.....
- 66..... الصورة رقم 05: المكان المخصص لسيارات الأجرة لنقل بين الولايات داخل المحطة.....
- 66..... الصورة رقم 06: المكان المخصص لتوقف حافلات النقل بين البلديات داخل المحطة.....
- 66..... الصورة رقم 07: المكان المخصص لتوقف حافلات النقل الحضري للقطاع العام داخل المحطة.....
- 67..... صورة رقم 08: المحطة الحضرية الجديدة.....
- 68..... صورة رقم 09: المكان المخصص لتوقف حافلات النقل بين البلديات داخل المحطة.....
- 68..... الصورة رقم 10: مكان توقف حافلات النقل الحضري العمومي داخل المحطة.....
- 69..... صور رقم 11: المحطة الحضرية البتوار قبل التحويل.....
- 70..... صور رقم 12: توضح محطة البتوار بعد التحويل.....
- 99..... صور رقم 13: المواقع الغير مجهزة.....
- 100..... صور رقم 14: إشارات في بعض المواقع (دون تجهيز).....
- 101..... الصور رقم 15: بعض المواقع الجديدة.....
- 117..... صور رقم 16: توضح بعض نقاط الانطلاق العشوائية لخطوط حافلات القطاع الخاص.....

فهرس الجداول

- الجدول رقم 01: تطور عدد السكان لمجمعة غليزان في الفترة (1966-2034).....29
- الجدول رقم 02: خطوط النقل الحضري التابعة للقطاع الخاص38
- الجدول رقم 03: توزيع خطوط النقل الحضري التابعة للقطاع العام43
- الجدول رقم 04: شركات النقل بواسطة سيارات الأجرة.....47
- الجدول رقم 05: مساهمة القطاع الخاص في توفير نقل العمال49
- الجدول رقم 06: إحصاء اعداد مركبات النقل المدرسي.....49
- الجدول رقم 07: يوضح احصائيات النقل الجامعي.....50
- الجدول رقم 08: إمكانيات ولاية غليزان للنقل البري للبضائع.....51
- الجدول رقم 09: توزيع الطرق الولائية على بلديات ولاية غليزان55
- الجدول رقم 10: توزيع الطرق البلدية عبر بلديات ولاية غليزان56
- الجدول رقم 11: طول وحالة شبكة الطرق بمجمعة غليزان.....61
- الجدول رقم 12: حظيرة النقل البري بين الولايات عن طريق الحافلة لمجمعة غليزان.....62
- الجدول رقم 13: حظيرة النقل عن طريق الحافلة بين مجمعة غليزان وباقي البلديات63
- الجدول رقم 14: حظيرة سيارات الأجرة الجماعية للربط بين المجمعة والمناطق المجاورة.....64
- الجدول رقم 15: المستوى التعليمي ومهنة المتنقلين بمجمعة غليزان72
- الجدول رقم 16: مكان وقطاع ونوع العمل الحر للعمال.....73
- الجدول رقم 17: الوسيلة الأكثر استعمالا والوسيلة الأكثر تفضيلا للمتنقلين.....74
- الجدول رقم 18: توزيع تنقلات افراد العينة على حسب احياء المجمعة.....76
- الجدول رقم 19: دوافع التنقلات ووتيرتها لافراد العينة.....80
- الجدول رقم 20: دوافع التنقلات لمستعملي النقل الجماعي81
- الجدول رقم 21: فترات ووتيرة التنقلات لافراد العينة.....82
- الجدول رقم 22: رأي المتنقلين في تسعيرة النقل الحضري.....86

فهرس (الخرائط، الصور، الجداول والأشكال)

- الجدول رقم 23: احترام سائقي سيارات الأجرة لوجهة المستخدم والاكتفاء بالزبون.....87
- الجدول رقم 24: الوقت المستغرق للوصول.....88
- الجدول رقم 25: متوسط وقت إنتظار الحافلة ومناسبة وقت مرور الحافلات للمستخدمين.....89
- الجدول رقم 26: متوسط وقت انتظار الحافلة لمستعملي النقل الجماعي90
- الجدول رقم 27: أيام الذروة خلال الأسبوع وفتراتها خلال اليوم.....91
- الجدول رقم 28: عدد المركبات من وجهة المستخدم ومدى احترام السائقون لعدد الركاب المسموح به 92
- الجدول رقم 29: العوامل المتوفرة بالحافلة.....93
- الجدول رقم 30: معاملة الناقلين للمستخدم.....94
- الجدول رقم 31: تقييم تجهيز وعمر الحافلة.....95
- الجدول رقم 32: احترام سلامة الركاب96
- الجدول رقم 33: مدى تجهيز مواقف الحافلات.....98
- الجدول رقم 34: تجهيز المواقف بالاشارات، النظافة والأمن.....99
- الجدول رقم 35: النقص المتواجدة بالحافلات وتأثيرها على إستخدام النقل الفردي.....103
- الجدول رقم 36: الخط الأكثر استعمالا من طرف المستخدمين.....106
- الجدول رقم 37: مدى مساهمة المحطة الجديدة في تسهيل عملية التنقل.....110
- الجدول رقم 38: الموقع المناسب وصعوبة الوصول.....111
- الجدول رقم 39: مدى تجهيز المحطة الحضرية الجديدة ونسبة الأمان بها112

- الشكل رقم 01: تطور عدد السكان الممجة غليزان في الفترة ما بين 1966 الى 2034.....29
- الشكل رقم 02: حالة الطرق بممجة غليزان.....61
- الشكل رقم 03: المستوى التعليمي ومهنة المتنقلين بممجة غليزان73
- الشكل رقم 04: الوسيلة الأكثر استعمالا والوسيلة الأكثر تفضيلا للمتنقلين75
- الشكل رقم 05: دوافع التنقلات ووتيرتها لافراد العينة.....80
- الشكل رقم 06: دوافع التنقلات باستعمال النقل الجماعي.....81
- الشكل رقم 07: فترات ووتيرة التنقلات لافراد العينة.....82
- الشكل رقم 08: رأي المتنقلين في تسعيرة النقل الحضري.....86
- الشكل رقم 09: احترام سائقي سيارات الأجرة لوجهة المستخدم والاكتفاء بالزبون87
- الشكل رقم 10: الوقت المستغرق للوصول.....88
- الشكل رقم 11: متوسط وقت انتظار الحافلة ومناسبة وقت مرور الحافلات للمستخدمين.....89
- الشكل رقم 12: أيام الذروة خلال الأسبوع وفتراتها خلال اليوم.....91
- الشكل رقم 13: عدد المركبات من وجهة المستخدم ومدى احترام السائقون لعدد الركاب المسموح به..92
- الشكل رقم 14: العوامل المتوفرة في الحافلة.....93
- الشكل رقم 15: معاملة الناقلين للمستخدم.....94
- الشكل رقم 16: تقييم تجهيز وعمر الحافلة.....95
- الشكل رقم 17: احترام سلامة الركاب.....96
- الشكل رقم 18: مواقع مواقف الحافلات بالنسبة للسكان.....96
- الشكل رقم 19: قرب مواقع الحافلات من مساكن المستخدمين.....97
- الشكل رقم 20: مدى تجهيز مواقع الحافلات.....98
- الشكل رقم 21: تجهيز المواقع بالإشارات، النظافة والأمن.....99

- الشكل رقم 22: النقائص المتواجدة بالحافلات وتأثيرها على إستخدام النقل الفردي103
- الشكل رقم 23: مستوى خدمة النقل الحضري بالنسبة للمستخدمين104
- الشكل رقم 24: الخط الأكثر استعمالا من طرف المستخدمين106
- الشكل رقم 25: نسبة مستخدمي النقل الحضري الجماعي القادمين من المناطق المجاورة107
- الشكل رقم 26: مدى مساهمة المحطة الجديدة في فك الاختناق المروري109
- الشكل رقم 27: مدى مساهمة المحطة الجديدة في تسهيل عملية التنقل110
- الشكل رقم 28: الموقع المناسب وصعوبة الوصول111
- الشكل رقم 29: مدى تجهيز المحطة الحضرية الجديدة ونسبة الأمان بها113
- الشكل رقم 30: المحطة المفضلة للمستخدمين113
- الشكل رقم 31: تقييم النقل الحضري الجماعي119

المخلص باللغة العربية

نظرا للتغيرات المجالية والوظيفية التي شهدتها المدن الجزائرية ومن بين هذه المدن مجمعة غليزان في مختلف المجالات فشهدت على إثره نموا ديمغرافيا كبيرا أدى إلى ضرورة النهوض بقطاع النقل والإرتقاء به لإعتباره وسيلة هامة وحيوية تتحكم في ديناميكية المدن في شتى المجالات الاجتماعية والإقتصادية.....الخ، كما يعتبر من العوامل الأساسية في التحكم في مظهرها العمراني وذلك من خلال تفعيل برامج تسيير فعالة وتحكيمه بقوانين وتشريعات سعيا إلى تخفيف من المشاكل التي يعاني منها، وكذلك التشجيع على الإستثمار في النقل الحضري الجماعي داخل الوسط الحضري.

من خلال بحثنا هذا حاولنا التطرق إلى النقل الحضري والتنقلات في مجمعة غليزان بالتركيز أكثر على النقل الحضري الجماعي كونه النمط الأكثر إستعمالا والتعرف على جودة الخدمة به وعلى أدائه المجالي وذلك بتسليط الضوء على خصائص التنقلات اليومية داخل المجمع وتوزيعها المجالي، ثم التطرق إلى مدى رضا المستخدمين على نوعية الخدمة المقدمة وأدائها المجالي والتعرف على أبرز النقائص التي يعاني منها النقل الحضري الجماعي داخل المجمع وخلصنا في الأخير إلى تقديم مجموعة من الإقتراحات والتوصيات التي تخدم الموضوع وفقا لأراء المستخدمين والفاعلين في القطاع.

الكلمات المفتاحية: النقل الحضري، النقل الحضري الجماعي، تسيير النقل، مجمعة غليزان، سياسة النقل، الأداء المجالي، التوسع العمراني

Résumé en français

En raison des changements spatiaux et fonctionnels qu'ont connu les villes algériennes, et parmi ces villes, Relizane constitue un groupe dans divers domaines, ce qui lui a valu une croissance démographique importante, ce qui a conduit à la nécessité de promouvoir et de moderniser le secteur des transports. est considéré comme un moyen important et vital pour contrôler le dynamisme des villes dans divers domaines sociaux et économiques..... Etc. Il est également considéré comme l'un des facteurs fondamentaux dans le contrôle de son apparence urbaine à travers l'activation de programmes de gestion efficaces régis par des lois et législation dans le but d'atténuer les problèmes dont il souffre, ainsi que d'encourager les investissements dans les transports urbains de masse au sein du centre urbain.

A travers nos recherches, nous avons tenté d'aborder le transport urbain et le transport dans le complexe de Relizane en nous concentrant davantage sur le transport urbain de masse car c'est le type le plus utilisé et en identifiant sa qualité de service et sa performance spatiale en mettant en évidence les caractéristiques du transport quotidien au sein du complexe. complexe et sa répartition spatiale, puis abordant le degré de satisfaction des utilisateurs à son égard, la qualité du service fourni, sa performance spatiale et identifiant les déficiences les plus importantes dont souffrent les transports urbains de masse au sein d'Al agglomération. un ensemble de suggestions et de recommandations qui servent la problématique selon les avis des utilisateurs et des acteurs du secteur.

Mots-clés: transport urbain, transport collectif, geste de transport, Relizane, politique des transports, performance spatiale, expansion urbaine.

Abstract in English

Due to the spatial and functional changes witnessed by Algerian cities, and among these cities, Relizane is a group in various fields, as a result of which it witnessed significant demographic growth, which led to the necessity of promoting and upgrading the transport sector as it is considered an important and vital means that controls the dynamism of cities in various social and economic fields..... Etc. It is also considered one of the basic factors in controlling its urban appearance through activating effective management programs governed by laws and legislation in an effort to alleviate the problems it suffers from, as well as encouraging investment in mass urban transportation within the urban center.

Through our research, we tried to address urban transportation and transportation in the Relizane complex by focusing more on mass urban transportation as it is the most widely used type and identifying its quality of service and its spatial performance by highlighting the characteristics of daily transportation within the complex and its spatial distribution, then addressing the extent of users' satisfaction with it. The quality of the service provided, its spatial performance, and identifying the most prominent deficiencies that mass urban transportation suffers from within Al agglomeration. Finally, we concluded by presenting a set of suggestions and recommendations that serve the issue according to the opinions of users and actors in the sector.

Keywords: urban transport, mass urban transport, transport management, Relizane complex, transport policy, spatial performance, urban expansion