

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية



وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة صالح بونيدر - قسنطينة 3 -

معهد تسيير التقنيات الحضرية



الرقم التسلسلي.....

السلسلة.....

الحوكمة والتسيير الجوّاري لمنظومة النقل الحضري بسعيدة

مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في تسيير التقنيات الحضرية

تخصص: الحوكمة الحضرية والتسيير الحضري الجوّاري

من إعداد الطالب: عثمان إيت

تحت إشراف: د. عبد الحكيم كيش

لجنة المناقشة:

أ.د. جمال علقمة.....جامعة قالمة.....رئيسا

د. عبد الحكيم كيش.....جامعة فرحات عباس (سطيف).....مقرا

أ.د. أحسن بن ميسي.....جامعة صالح بونيدر (قسنطينة 3).....ممتحنا

د. عائشة جغار.....جامعة صالح بونيدر (قسنطينة 3).....ممتحنا

قسنطينة - السنة الجامعية 2017 - 2018

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

الحمدُ لله ... الشُّكر لله ..

اللَّهُمَّ إِنِّي أَسْأَلُكَ قَبُولَهُ خَالِصًا لَوَجْهِكَ الْكَرِيمِ وَأَدْعُوكَ النِّفْعَ وَالْإِنْتِفَاعَ بِهِ

شكراً :

✓ أستاذي الفاضل: كبيش عبد الحكيم

✓ أنتم الذين وقفتم معي

إلى :

✓ عائلتي الكريمة

✓ نادية الغالية

عثمان بن أحمد بن الناصر بن بومدين بن أحمد بن بقدر بن عبد القادر الوهبي

الفهارس

أولاً: فهرس الموضوعات:

الموضوع:

المدخل العام

1	مقدمة عامة
2	الإشكالية
5	الفرضيات
5	الأهداف
6	أهمية الموضوع
7	دوافع اختيار الموضوع
7	الدراسات السابقة
9	صعوبات الدراسة
9	التقنيات المستعملة وأدوات البحث
9	مضمون البحث

الباب الأول: الحكم الراشد... الحوكمة الحضرية... حوكمة النقل الحضري

الفصل الأول: الحكم الراشد والحوكمة الحضرية

12	مقدمة الفصل
13	1- الحكم الراشد
13	1-1- الظهور (النشأة) والتطور
15	2-1- أسباب ودوافع ظهور مفهوم الحوكمة
19	3-1- مفهوم الحكم الراشد
23	4-1- معايير ومرتكزات الحكم الراشد
26	5-1- فواعل وأطراف ومكونات الحكم الراشد
28	6-1- أبعاد الحوكمة
29	2- الحوكمة الحضرية
29	1-2- الحكم الراشد واللامركزية (الحوكمة المحلية)

30.....	2-2- الحوكمة الحضريّة
31.....	2-3- تعريف الحوكمة الحضريّة
32.....	2-4- السلم المجالي لتحقيق الحوكمة الحضريّة
38.....	خلاصة الفصل

الفصل الثاني: حوكمة تسيير منظومة النقل الحضري

40.....	مقدمة الفصل
41.....	حوكمة منظومة النقل الحضري
43.....	1- النقل الحضري
43.....	1-1- مفهوم النقل الحضري
44.....	1-2- مفهوم التنقل الحضري
49.....	1-3- مشكلات التنقل في المجال الحضري
53.....	2- مميزات النقل الحضري في الجزائر
65.....	3- حوكمة النقل في الوسط الحضري
65.....	3-1- حوكمة النقل الحضري
66.....	3-2- متطلبات حوكمة النقل الحضري
68.....	3-3- واقع ممارسة حوكمة النقل الحضري في الجزائر
74.....	خلاصة الفصل
74.....	خلاصة الباب الأول

الباب الثاني: تحليل واقع النقل الحضري في النطاق السعيدي

الفصل الأول: قراءة تحليلية لتقديم مدينة سعيدة

76.....	مقدمة الفصل
77.....	تقديم مدينة سعيدة
78.....	1- خلفية تاريخية موجزة عن سعيدة
79.....	2- موقع وموضع مدينة سعيدة
81.....	3- مناخ مدينة سعيدة

83.....	4- التطور السكاني لمدينة سعيدة.
83.....	5- التطور والتوسع العمراني لمدينة سعيدة.
86.....	6- شبكة الطرق الحالية والمهيكلية لمدينة سعيدة.
88.....	7- الوحدات العمرانية لمدينة سعيدة (الجواريات).
90.....	خلاصة الفصل

الفصل الثاني: تقييم محفزات وجوانب النقل الحضري في سعيدة وفق المستويات التحليلية للنطاق

92.....	مقدمة الفصل
93.....	1- وفق أي سلم يحلل النطاق بغية الحوكمة؟
96.....	2- السياسة العمرانية الجزائرية: (مستويات وأدوات التهيئة العمرانية).
97.....	1-2- التوجهات الكبرى للسياسة العمرانية في الجزائر.
97.....	2-2- مستويات وأدوات التهيئة العمرانية.
102.....	3- التحليل وفق وجهة نظر فضائية لمسببات النقل بنطاق سعيدة بغية الحوكمة.
103.....	1-3- الدور الإقليمي لمدينة سعيدة وتحفيزه للنقل الحضري.
116.....	2-3- الدور الولائي لمدينة سعيدة وتحفيزه للنقل الحضري.
116.....	الخصائص السكانية للإقليم الولائي لمدينة سعيدة.
120.....	شبكات الطرق والنقل في الإقليم الولائي لمدينة سعيدة.
122.....	خصوصية النطاق الحضري لمدينة سعيدة.
127.....	أهمية المجال الحضري لسعيدة وتحفيزه للنقل الحضري.
130.....	المستوى الجوارى.
131.....	خلاصة الفصل

الفصل الثالث: منظومة النقل الحضري والتنقل في مدينة سعيدة

134.....	مقدمة الفصل
135.....	1- التماثل بين النقل والعمران.
136.....	1- 2 العلاقة بين النقل والعمران.
141.....	1- 3 التماثل بين النقل والعمران في مدينة سعيدة.
142.....	العلاقة بين استعمالات الأراضي وهيكلية التنقلات.

148.....	السيارة الخاصة وتشجيع السكن في الجوار
150.....	حركة تجارية تتولد من قرارات إخراج الحركة العابرة إلى الأطراف
155.....	مشاريع جديدة تخلق بمحاذاة طرق مهمة وطرق مهمة تخلقها مشاريع جديدة
155.....	2- منظومة النقل الحضري والتنقل في سعيدة
155.....	2- 1- المنظومة القانونية (التشريعات المنظمة للمرور في الجزائر)
159.....	2- 2- المنشآت القاعدية والشبكة الحضرية في مدينة سعيدة
166.....	2- 3- النقل الحضري في مدينة سعيدة
172.....	2- 4- دراسة التنقل في مدينة سعيدة
175.....	خلاصة الفصل
175.....	خلاصة الباب الثاني
الباب الثالث: الحوكمة والتسيير الحضري الجوّاري لمنظومة النقل الحضري بسعيدة	
الفصل الأول: واقع الحوكمة في تسيير النقل الحضري بسعيدة	
177.....	مقدمة الفصل
178.....	1- تسيير النقل الحضري بالجزائر
180.....	2- منظومة قانونية تخضع للحكومة وهاجس التطبيق يؤرق السلطات والمستعملين
182.....	3- الفاعلون في قطاع النقل في الجزائر
188.....	4- الفاعلون في تنظيم النقل وتسييره بمدينة سعيدة
197.....	5- تأطير منظومة النقل الحضري في سعيدة
197.....	5- 1- المتدخلون في تنظيم المرور في الجزائر
198.....	5- 2- حوادث المرور في سعيدة
199.....	5- 3- التكوين
204.....	5- 4- العقوبات
208.....	5- 4- المراقبة التقنية للسيارات
209.....	5- 4- المراقبة التقنية للسيارات
211.....	خلاصة الفصل

الفصل الثاني: الأداء الجوّاري في النقل الحضري بسعيدة

213	مقدمة الفصل
214	1- التسيير الحضري الجوّاري
216	1-1- نموذج عملي لتجسيد التسيير الحضري الجوّاري
217	1-2- أهمية التسيير الحضري الجوّاري في التنمية المحلية و فواعله
218	1-3- علاقة التسيير الحضري الجوّاري بفعالية أداء النقل
221	1-4- العلاقة بين الحراك والتسيير الحضري الجوّاري
222	2- التسيير الجوّاري للنقل الحضري بسعيدة
223	1-2- تقديم حي بوخرص
229	2-2- خصوصيات أدت إلى اختيار الحي
234	2-3- التحقيقات الميدانية داخل الحي حول التنقل والحراك، وحول ثقافة المشاركة والاستهلاك
249	خلاصة الفصل
249	خلاصة الباب الثالث
250	الخاتمة
254	الملاحق
257	قائمة المراجع
263	الملخص باللغة العربية
264	الملخص باللغة الفرنسية

ثانيا: فهرس الأشكال:

الصفحة	العنوان	الشكل رقم
29	مستويات الحوكمة	01
80	موقع ولاية سعيدة	02
80	موقع بلدية سعيدة	03
81	موقع وموضع مدينة سعيدة	04
83	تطور حجم السكان لمدينة سعيدة في الفترة (1966-2015)	05
85	التوسع العمراني لمدينة سعيدة	06
88	شبكة الطرق المهيكلية لمدينة سعيدة	07
89	شبكة الطرق المهيكلية لمدينة سعيدة	08
102	مستويات وأدوات التهيئة العمرانية	09
105	انعدام تحفيز مدن دول الجوار للنقل الحضري بسعيدة	10
107	البنى التحتية النقلية للجزائر في آفاق 2025 حسب SNAT	11
108	حالة شبكة الطرق السريعة حسب SNAT حتى شهر ماي 2015	12
109	السيناريوهات 1 و 2 للتنمية الإقليمية حسب SNAT	13
110	السيناريوهات 3 و 4 للتنمية الإقليمية حسب SNAT	14
112	برنامج المضاب العليا الغربية Programme Hauts Plateaux Ouest	15
114	سعيدة قطب تنموي سياحي	16
115	خلق قطب توازن باستحداث وحدات إنتاجية	17
119	تطور حجم السكان للمدينة مقارنة بسكان البلدية والولاية 2015/1987	18
120	توزيع التجمعات الحضرية عبر ولاية سعيدة	19
122	شبكات الطرق في الإقليم الولائي لمدينة سعيدة:	20
123	التجمعات الرئيسية في النطاق الحضري لمدينة سعيدة	21
124	التلاحم العمراني بين سعيدة وأولاد خالد وعين الحجر	22
127	خصوصية النطاق الحضري لمدينة سعيدة	23
143	استعمالات الأراضي بمدينة سعيدة	24
144	العلاقة بين استعمالات الأرض والنقل	25

145	العلاقة بين استعمالات الأرض و خطوط النقل	26
146	الخلل في تغطية النقل الحضري	27
147	أماكن التنقل بسيارات الأجرة	28
149	تشجيع السيارة الفردية السكن في الجوار	29
152	مشاريع مهمة تخلق بمحاذاة الطريق الإجتماعي	30
153	طرق مهمة تخلقها المشاريع الجديدة	31
154	الطرق المنجزة ضمن مخطط شغل الأرض السلام 2	32
161	المحطات البرية ومنشآت استقبال وتوجيه المسافرين ومواقف التكفل بالمسافرين	33
161	توزيع الشبكة الحضرية حسب وظيفتها في مدينة سعيدة في 2012	34
163	توزيع الشبكة الحضرية حسب عدد الممرات	35
164	توزيع الشبكة الحضرية حسب اتجاه الحركة	36
164	توزيع الشبكة الحضرية حسب عرض الطريق	37
165	توزيع شبكة الأرصفة حسب عرض الرصيف	38
167	خطوط النقل الجماعي في المدينة	39
169	خطوط النقل الجماعي الجديدة المقترحة في المدينة	40
171	توزيع الحركة حسب الوسيلة في مدينة سعيدة	41
173	توزيع التنقلات حسب الوسيلة في مدينة سعيدة	42
173	توزيع التنقلات حسب زمن التنقل في الطريق الوطني 6	43
222	الوحدة العمرانية الجوارية (حي بوخرص)	44
223	موقع حي بوخرص	45
225	هيكل السكان حسب الفئة العمرية	46
227	استعمالات الأراضي في الحي	47
228	الطرق المهيكلة للحي	48
230	محدودية الحركة من وإلى الحي	49
232	توزيع الوحدات التجارية في الحي	50
233	تشجيع الحي للتوسع المبعثر في الجوار	51
236	توزيع العينة حسب النوع	52

236	توزيع العينة حسب الوظيفة	53
236	وسيلة التنقل بالحي	54
237	ظروف التنقل بالحي	55
238	وسيلة التنقل بالحي	56
240	ظروف التنقل إلى خارج الحي	57
240	وسيلة التنقل الحضرية المفضلة	58
241	تغطية النقل بالحافلات للمدينة	59
243	طريقة الحصول على خدمة الفرود	60
243	علاقة الناقل بالمستعملين	61
244	استهلاك النقل بالفرود	62
244	الإمام بقانون المرور	63
245	مسؤولية الفرد في تنظيم المرور	64
245	كيفية التعرف على قانون المرور	65
245	سبب الانقياد لقانون المرور	66
247	الرغبة في التدخل في تسيير النقل	67
248	المحاولة الفردية لإيجاد حلول لمشاكل النقل	68

ثالثاً: فهرس الجداول:

الصفحة	العنوان	الجدول رقم
48	مزايا وسائط النقل الجماعي الحضري	01
82	متوسط درجات الحرارة في مدينة سعيدة	02
82	المعدل الشهري للتساقط في مدينة سعيدة للفترة (2006-2016)	03
83	تطور حجم السكان لمدينة سعيدة في الفترة (1966-2015)	04
90	أهم الوحدات العمرانية في مدينة سعيدة (الجواريات):	05
118	تطور عدد السكان في مدينة سعيدة	06
118	نسبة سكان مدينة سعيدة بالنسبة لسكان البلدية والولاية	07
119	معدلات النمو السكاني في مدينة سعيدة بالنسبة لسكان البلدية والولاية	08

121	الاستثمار في النقل والأشغال العمومية في سعيده	09
125	تطور عدد السكان في النطاق الحضري لمدينة سعيده	10
125	نسبة سكان التجمع المتلاحم سعيده-عين الحجر-أولاد خالد بالنسبة للنطاق	11
127	تطور عدد السكان في التجمعات الثانوية	12
127	تطور عدد السكان في المناطق المبعثرة	13
128	تأثير النشاط الصناعي في جذب الحركة وتوزيع وحدات الانتاج في الولاية	14
129	جاذبية المدينة للحركة من خلال هياكل التعليم والتكوين	15
130	المؤسسات الصحية العمومية في مدينة سعيده	16
130	المشرفون على القطاع الطبي في مدينة سعيده	17
131	النشاطات التجارية والخدمات في مدينة سعيده	18
168	أهم خطوط النقل الحضري الجماعي بمدينة سعيده	19
170	النقل بواسطة سيارات الأجرة	20
171	سيارات الأجرة باستخدام الهاتف	21
171	الإقبال على التكوين للحصول على دفتر المقاعد	22
174	نسبة النشاط حسب الحالة الفردية للسكان	23
185	الإطار التشريعي والتنظيمي للنقل في الجزائر	24
186	الهيئات الفاعلة في النقل "المهام ومجالات التدخل"	25
200	تطور عدد مدارس تعليم السياقة في سعيده	26
200	عدد المدارس وعدد المترشحين في المدينة والنطاق والولاية في 2014	27
201	حصيلة امتحانات رخص السياقة حسب الاختبارات في ولاية سعيده	28
202	تكوين مرشحي الحصول على دفاتر المقاعد في سعيده	29
206	حصيلة نشاطات خلية المراقبة والتفتيش	30
207	حصيلة شكاوي المواطنين والناقلين	31
207	حصيلة أعمال لجنة العقوبات الإدارية واللجنة التقنية لسيارات الأجرة	32
224	معدل نمو السكان لحي بوخرص	33
224	هيكلية السكان (توزيع السكان حسب الجنس والفئات العمرية) في 2008	34
225	نسبة النشاط للسكان البالغين 15 سنة فأكثر في 2008	35

226	توزيع السكان العاملين على مختلف النشاطات في 2008	36
226	استعمالات الأراضي الحلي	37
235	خصائص العينة من حيث العمر والجنس	38
235	خصائص العينة من حيث الوظيفة	39
236	وسيلة التنقل بالحلي	40
237	غرض التنقل بالحلي	41
237	ظروف التنقل بالحلي	42
238	وسيلة التنقل بالحلي	43
239	غرض التنقل إلى خارج الحلي	44
240	ظروف التنقل إلى خارج الحلي	45
240	وسيلة التنقل الحضرية المفضلة	46
241	تغطية النقل بالحافلات للمدينة	47
241	أسباب اختيار الحافلة للتنقل	48
242	أسباب اختيار سيارة الأجرة للتنقل	49
242	أسباب استعمال الفرود	50
243	طريقة الحصول على خدمة الفرود	51
243	علاقة الناقل بالمستعملين	52
244	استهلاك النقل بالفرود	53
244	الإمام بقانون المرور	54
245	مسؤولية الفرد في تنظيم المرور	55
246	كيفية التعرف على قانون المرور	56
246	سبب الانقياد لقانون المرور	57
246	المسؤولون عن تنظيم النقل الحضري	58
247	الرغبة في التدخل في تسيير النقل	59
248	المحاولة الفردية لإيجاد حلول لمشاكل النقل	60

رابعاً: فهرس الصور:

رقم الصورة	العنوان	الصفحة
01	تجارة مواد البناء على حدود الطريق الإجتنابي	150
02	//	150
03	تجارة العتاد الفلاحي على حدود الطريق الإجتنابي	150
04	خدمات الصيانة على حدود الطريق الإجتنابي	151
05	خدمات الإطعام على حدود الطريق الإجتنابي	151
06	المحطة البرية لنقل المسافرين ومحطة النقل بالسكك الحديدية على التوالي	160
07	//	160
08	غياب مخابى الانتظار في أماكن التوقف محطة البنزين وحديقة 20 أوت	165
09	//	165
10	النزاع بين حركة المشاة والمركبات	166
11	//	166
12	عينات من الأرصفة الموجودة في المدينة	166
13	//	166
14	طريق وسط مدينة سعيدة خلال برنامج ساعتين بدون سيارات	196
15	تظاهرة نصف يوم دون سيارات بإشراف الوالي	196
16	//	196
17	//	196
18	//	196

المقدمة العامة:

يلاحظ المتتبع للدراسات التي خصت المدينة خلال النصف الثاني من القرن الماضي اهتماما واضحا بسوسيولوجية وسيكولوجية وإيكولوجية المكان الفيزيقي، واتجهت بعض الدراسات إلى التركيز على روح المدينة والتفاعل معه على نحو إيجابي، بعد أن كانت النظرة إلى المدينة تقتصر على التشكيلات الثابتة أو البنى المادية لها، أي أن المدينة كان يعبر عنها من خلال حدودها الفيزيائية والمتكونة أساسا من العناصر المشكلة للبيئة العمرانية أو النسيج الكلي للعمران، واللذان يعكسان الفترات التي تشكل من خلالها التكوين المادي للمدينة، هذا التكوين في بداياته كان الغالب فيه بناء الفرد مقارنة ببناء هياكل المدينة، والمتحكم في نموه وتوسعه الحاجة، والمشكل لمبادئه وقواعده التخطيطية البيئية والظروف السياسية، والواضع لقوانينه وتقنياته التجربة، ومن هنا ظهرت المدينة خاصة القديمة والتاريخية في جانبها المادي، هذا الجانب عكس الخصائص الثقافية والاجتماعية والاقتصادية للسكان، وأظهر طريقتهم الحياتية وكيفية تفكيرهم، فأصبحت دراسة العنصر المتحرك بالمدينة والذي يمثل السكان والأنشطة التي يقومون بها أمرا حتميا للارتقاء بالمستوى التخطيطي للمنظومات العمرانية.

وتشكل منظومة النقل الحضري التي تدرس العنصر المتحرك وتخطط له أحد أهم الركائز التي تعتمد عليها التنمية العمرانية بالأوساط الحضرية وتتدخل بطريقة مباشرة في تحديد استدامتها، والتمتع في العلاقة بين النقل الحضري والعمران يدرك بجلاء أن كلاهما متكاملان ومتلازمان حيث يبدأ كل منهما من الأول لينتهي في الأخير إليه، فتوفر النقل يعطي إمكانية اختيار مواقع السكن ومختلف النشاطات (التجارة، العمل، الصناعة، الحرف...)، ووجود هذه النشاطات في المدينة يفرض علينا تغطية الطلب على التنقلات بينها عن طريق النقل الحضري، وحتى يتم إدراك ذلك يتوجب على المخطط وضع خطط مناسبة تستهدف المجال والوسائل لاستيعاب حركة المرور الناتجة، من أجل ضمان السير الوظيفي الحسن للمنظومة العمرانية، ويتم ذلك من خلال ربط خطة النقل بالمخططات العمرانية، وبدل التركيز فقط على تطوير البنى التحتية والوسائل ومحاولة تحسين رفع الأداء مع التطور العمراني للمدينة، يُعتمد إلى الاستفادة من تقاطع كل من المنتج العمراني والحراك الذي ينتجه فيما بينهما وتقاطعهما مع المستعمل سواء كمستهلك أو مستثمر، وقياس دوره كمستفيد وكمتدخل وكفاعل من أجل توجيه مشاركته، حتى يتسنى تسيير المنظومة وفق مبادئ وأبعاد الاستدامة، ومن بين الدراسات التي يمكن الاعتماد عليها لتحقيق ذلك في ظل التغيرات التي فرضتها قضايا الهجرة والعمولة والاحتباس الحراري وغيرها من القضايا نجد موضوع الحكم الراشد،

الذي تحاول بنوده صياغة أطر متكاملة في التخطيط، وتتمتع آلياته بخاصية تقوية الاتصال، ويعمل على التوظيف الكلي للوسائل والأشخاص وفق ما تمليه المصلحة العامة.

الجزائر كغيرها من الدول النامية تعاني مدتها حاليا من مشاكل كثيرة ومتراكمة نتجت عن التعمير السريع غداة الاستقلال، الأمر الذي أدى إلى عجز أدوات التهيئة والتعمير في إيجاد طرق التنظيم والتسيير المناسبين للمجال، ويضاف إليه مشكل آخر وهو وظيفية المجال التي تفرض تخطيطا دقيقا للحراك والمزاوجة بينه وبين تخطيط العمران لأنهما في النهاية وجهان لعملة واحدة، وتسيير ما يتعلق بكليهما يرتبط بتسيير الآخر كارتباطه بتخطيطه.

مدينة سعيدة على غرار المدن الجزائرية الأخرى تخبطت في متاهة مسابرة وتيرة التعمير للنمو الديمغرافي الكبير، ومتاهة التغيير المتواصل للسياسات التي تضبط العمران والحراك، فتحت الوضعية الحالية التي تتناولها الدراسة وتحلل أبعادها، ومحاولة اسقاط الحكم الراشد على منظومة النقل بها هو تقييم متشعب لأبعاد مختلفة وعديدة وجوانب متلازمة وأوضاع قائمة، تلمس التسيير من خلال التعرض للتخطيط ونتاج التخطيط والتنظيم والفاعلين.....

توظيف الحكم الراشد في تسيير المنظومة النقلية للمدينة يجمع بين الجانب التقني والكمي الذي يلخص العلاقة طلب/عرض، والجانب السلوكي الذي يتأثر بمجموعة من العوامل الاقتصادية والاجتماعية والثقافية، والجانب الضبطي الذي ترسمه المنظومات القانونية ومدى تطبيق هذه القوانين، والجانب التمايزي الذي تحدده خصوصية المنطقة عن باقي المناطق، والجانب النوعي الذي تقيّمه الخدمة المقدمة واعتماد المواطن/الزبون، والجانب التشاركي الذي يجعل العلاقات عبارة عن ترتيب للمسؤوليات... وغيرها من الجوانب.

الإشكالية:

يواجه صناع القرار والمسؤولين عن تنظيم المدينة وتطويرها وتسييرها تحديات كبيرة جراء التعقيدات التي فرضتها متطلبات الحياة العصرية والمشاكل المتعددة والزيادات العالية في الكثافات السكانية، ومن أجل ذلك جند العديد من العلماء والمفكرين والباحثين والساسة والتقنيين أنفسهم من أجل الوصول بالمدينة إلى بر الأمان، فظهرت كنتيجة للجهود المبذولة من طرفهم دراسات أخذت على عاتقها الاهتمام بالجانب الفيزيائي من حيث الشكل والكم،¹ الأمر الذي أنتج تحولات عمرانية شاملة عميقة في بنية المدينة وامتدادها وهيكلتها المحلية، لكن هذه الدراسات لم تكن كافية مادام الذي يستفيد منها ويحكم على نجاحها أو فشلها المتلقي أو المستعمل بصفة مباشرة من خلال

¹ ايت عثمان: الاعتماد على الصورة الذهنية للمدينة لإعادة تأهيل السياحة ببوسعادة، مذكرة تخرج في تسيير التقنيات الحضرية، معهد تسيير التقنيات الحضرية، جامعة المسيلة، 2013، ص 02.

درجة الرضا أو السخط المسجلة من طرف السكان، هذا من جهة، ومن جهة ثانية الضعف في تكيف المنتج العمراني مع الجوانب المختلفة الاجتماعية والاقتصادية البيئية والثقافية، الأمر الذي جعل هذه البيئات المنتجة صعبة التحكم والتسيير، وتالت الصعوبات وتشابكت المشاكل، فجاءت دراسات أخرى مكملتها تهم بدراسة العنصر المتحرك وسلوكياته وتربطه ببيئته العمرانية، وتحاول التنسيق بينه وبين ما أنتجه المخطط والمصمم وتشركه في الدراسة والتحكم والتسيير، وتفعل دوره كمتدخل فاعل نافع منتفع ومسئول، ومن بين هذه الدراسات نجد **الحكومة أو الحكم الراشد** والتي باتت تعتبر من أهم طرق التسيير الحضري وقبل ذلك طرق الحكم، والتي من خلالها يمكن أن نقوم بما يسمى التنمية انطلاقا من القاعدة بغية الوصول إلى مدينة مستديمة.

وقد شهدت السنوات القليلة الماضية اهتماما متزايدا بموضوع الحكم الراشد، وقد جاء هذا الاهتمام في إطار الاتجاه إلى توسيع نطاق مشاركة المواطنين ودورهم في عملية الحكم، وتقليص أدوار الدولة ومنح القطاع الخاص ومؤسسات المجتمع المدني دورا أكبر في عملية التسيير والتنمية التي تتقاطع مع الحكم الراشد في كل الأبعاد تقريبا الاجتماعية والاقتصادية والبيئية والثقافية، والتي تترجم إلى سياسات حضرية الغرض منها الوصول إلى نتائج تسييرية وتنموية جيدة وفعالة وقابلة للتطبيق.

في الجزائر تتالت السياسات الحضرية التي حاولت جاهدة تلبية النقص الحاد في منشآت ووظائف المدن، بعد العجز الذي سجلته أنسجتها العمرانية مقارنة بزيادة النمو الديمغرافي، مركزة في ذلك على الطرق التقليدية في وقت جنت الدول (خاصة المتطورة) ثمار الحوكمة، وللإستفادة من هذه الطريقة حاول المشرع الجزائري إيجاد مكان لها بين بنوده وقوانينه، غير أن تغيرات السياسات الحضرية والأساليب الاقتصادية من جهة، والخصوصيات المحلية في الجزائر أبقّت الموضوع كلاما في خطابات السياسيين وحبرا على أوراقهم لا أكثر، لأن الحوكمة تتطلب نظاما سياسيا واقتصاديا محددًا وواضحا، ورغبة سياسية في إشراك المواطن، ومجتعا مدنيا إيجابيا ومسؤولا.

وللإستفادة من هذه الدراسة وتوظيفها في تسيير القطاعات وخاصة الحيوية منها في المدينة يمكن إسقاطها على موضوع النقل (أحد أهم وظائف المدن)، "والذي يعتبر بمثابة الشريان الحيوي في المنظومة الحضرية، حيث يلعب دورا أساسيا في هيكلية المجال الحضري، بل يعتبره البعض المنظومة الحضرية بعينها"¹، فمنظومة النقل الحضري تشكل أحد أهم الركائز التي تعتمد عليها التنمية العمرانية بالأوساط الحضرية، وتدخل بطريقة مباشرة في تحديد استدامتها، وتمت الإشارة في مقدمة الدراسة إلى أن "المتمعن في العلاقة بين النقل الحضري والعمران يدرك بجلاء أن كلاهما

¹ فوزي بودقة: منظومة النقل الحضري والتنمية العمرانية المستدامة بمدينة الجزائر، منظمة المدن العربية، ندوة التخطيط العمراني وقضايا الحركة والمرور والنقل في المدن العربية، المعهد العربي لإنماء المدن، 11-13 سبتمبر 2005، حماه، سوريا، ص 02.

متكاملان ومتلازمان وأن كل عنصر منهما يبدأ من الأول لينتهي في الأخير إليه، لأن توفر النقل يعطي إمكانية اختيار مواقع السكن ومختلف النشاطات (التجارة، الصناعة، العمل، الحرف...)، ووجود هذه النشاطات في المدينة يفرض علينا تغطية الطلب على التنقلات بينها عن طريق النقل الحضري"، وحتى يُدرك ذلك لابد من الأخذ بعين الاعتبار أبعاد هذه المنظومة (العمراية والاقتصادية والاجتماعية والبيئية....)، وحوكمة تسييرها كمنظومة معقدة ومشاركة الأداء والانتفاع في ظل المشاكل التي فرضتها ديناميكية التنقل مقارنة بديناميكية العمران وزيادة الطلب عليه، للوصول إلى نتائج وظيفية جيدة، وطرق تسييرية ناجعة، وإطار حياة أفضل، من خلال محاولة الحد من المشاكل التي يفرضها النقل الحضري عن طريق حوكمة تسييره.

ولأن النقل والعمران مجتمعين ينتجان علاقة تبادلية تحدد تأثير كل منهما بالآخر مجاليا في الوقت الراهن، وتشجع تطور وتوسع هذا المجال مستقبلا بزيادة سرعات المركبات وتنوع الوسائل وإمكانية الحراك التنقلي وتطور الطرق والشبكات، فهذا يعني أنه بغية حوكمة أو إسقاط دراسة الحكم الراشد على منظومة النقل الحضري يجب إسقاطها على إجمالي المجال (الحيز العمراني)، أو بتعبير آخر منظومة التشريعات التي تتناول العمران ومنظومة التشريعات التي تتناول النقل، وفي هذه الحالة يزيد تقاطع كل من المنظومتين مع الدراسة من تعقيد وتصعيب مأمورية العمل على ذلك من ناحية التحكم في تدرج السلم المجالي والذي يكلف وقتا وجهدا كبيرين، وتنسيقا بين عدة أطراف في أماكن متفرقة هذا إن كان ممكنا، ومن ناحية أخرى فإن العمل على سلم المدينة وإقليمها يهمل الاهتمام بالسلم الجوي وتحسين الخدمة والأداء من أجل إطار حياة أفضل للفرد (الأداء الجوي)، وعليه فإن تحليل واقع الاستجابة (دور المستعمل ونوع الخدمة التي تصله...) و نجاعة التسيير (الخطط، التشريعات...) يسهل نسبيا انطلاقا من السلم الجوي، ويتم ذلك بقياس مؤشرات الحكم الراشد في التسيير الجوي لمنظومة النقل الحضري.

مدينة سعيدة تماما مثل جل المدن الجزائرية خاصة المتوسطة والكبيرة تعاني من مشاكل خانقة في النقل الحضري ومن مظاهر ذلك الاكتظاظ في حركة المرور، كما تكشف وضعية النقل المتردية على التسيير غير الفعال، و تسجل منشآتها نقص في الهياكل والبنى التحتية مقارنة بالطلب على النقل، الأمر الذي يتطلب تحليل منظومة النقل الحضري بغية التأكد من حسن السير الوظيفي بالمدينة من عدمه، الذي تكشفه عدة أمور أهمها نوعية حركة المرور الناتجة من وضع خطة النقل الحضري التي تستهدف الوسائل والمجال، وتضبط المسؤوليات وتحدد الفاعلين وترتب الأولويات...، وانطلاقا من جملة ما تمت الإشارة إليه نخرج بالتساؤل الذي مفاده:

كيف تُسيّر منظومة النقل الحضري بسعيدة وفقا لدراسة الحكم الراشد.؟

هذا السؤال تندرج تحته مجموعة من الأسئلة:

- ✓ وفق أي منطق يسير النقل الحضري بسعيدة؟.
- ✓ من هم المتدخلون في تسيير النقل الحضري؟.
- ✓ ما هو الإطار القانوني والتشريعي لتخطيط النقل والعمران في الجزائر؟.
- ✓ وفق أي سلم يجلل المجال بغية الحوكمة؟.
- ✓ ما مدى تكييف قوانين النقل والتهيئة العمرانية مع آلية الحكم الراشد؟ وما مدى تطبيقها؟.
- ✓ ماهو الدور الذي يمكن أن تقوم به الحوكمة لتنظيم تسيير النقل الحضري؟.
- ✓ لماذا يتم إدراج البعد الجوي في دراسة الحوكمة الحضرية، و حوكمة النقل الحضري؟.
- ✓ ما هي الإضافات التي من الممكن أن يعطيها الحكم الراشد لتسهيل عملية التسيير؟.
- ✓ كيف يمكن للخصوصيات المحلية أن تثنى أو تضعف مساعي الحكم الراشد و الحوكمة الحضرية؟.

الفرضيات:

الفرضية العامة:

حوكمة تسيير منظومة النقل الحضري لها دور كبير في إدراك الأبعاد المختلفة للتسيير وتعزز النتائج المرجوة منه في جوانبه المختلفة التقنية والاقتصادية والاجتماعية، وتضبط التدخلات وتضمن الاتصال وتشارك الجميع.

الفرضيات الجزئية:

- تتم حوكمة النقل الحضري من خلال حوكمة التشريعات التي تتناول المجال والحراك والحرص على التطبيق.
- تتم حوكمة النقل من خلال التوجه إلى المواطن/الزبون والتركيز على البعد الجوي وتضمن المشاركة.

أهداف الدراسة:

الهدف الرئيسي:

يشكل تسيير منظومة النقل أحد أهم أركان التنمية العمرانية بالأوساط الحضرية، وتسيير هذه المنظومة يعتمد على كثير من المعطيات المتعلقة بالتخطيط والتنظيم وتكييف المنتج مع الواقع، ورفع الأداء، وضبط الحراك، من خلال هذه الدراسة يتم الاعتماد على الحكم الراشد كآلية ثبتت نجاعتها في التسيير لتقييم اختلال منظومة النقل.

الأهداف الجزئية:

- تسليط الضوء على عمل منظومة النقل الحضري لسعيدة من خلال الاستعراض والتحليل.
- تقييم أبعاد الحكم الراشد في تسيير المنظومة والتطرق لتداخل الصلاحيات وضرورة العمل الجوّاري.

أهمية الموضوع:

تعاني منظومة النقل الحضري بالجزائر رغم المحاولات العديدة لإصلاحها من اختلالات عديدة تترجمها الوضعية التي يعيشها النقل بجل حواضر البلد، من خلال هذا الموضوع يتم التطرق إلى آلية تُبسّط كيفية استجابة مختلف الفاعلين للرؤى والتشريعات والقوانين، وتستجيب كذلك إلى مواكبة التطورات الحاصلة في تسيير النقل الحضري على الصعيد العالمي من حيث مبادرة القطاع الخاص الذي أصبح ضرورة ملحة فرضتها الحالة الاقتصادية التي تعيشها الدولة، كما ترمي هذه الآلية إلى ضمان حقوق المستعمل في المشاركة الفعالة وتحاول تحسين إطار عيشه.

من جهة ثانية يأتي الاهتمام بهذا الموضوع في ظل الانصهار الشبه كلي للحكم الراشد في سياسات الدولة، والذي كان نتاجا لاستيراد عديد السياسات (كالديمقراطية التشاركية والتنمية المستدامة...) عبر فترات زمنية سابقة فرضتها العولمة والقضايا الانسانية المشتركة، واستيراد هذه السياسة التي تدافع عنها جهات دولية على غرار البنك العالمي والهيئات الأمية يمكن له أن يكون سلاحا ذو حدين، فمثل إمكانية نجاح هذه السياسة إذا تم تفعيلها بالوصفة التي أعدت لها يمكن بالموازاة أن تفشل مثلها مثل السياسات السابقة، في موضوع الدراسة هذا يتم التركيز على طرح آلية الحكم الراشد في منظومة النقل من عدة جوانب، تتناول الحديث عن كيفية قراءة الصلاحيات وترتيبها، وضبط تدخلات فواعل السلطات المحلية والقطاع الخاص من خلال الاحتراز من الفساد الإداري وانتهازية المستثمرين، وتوجيه المستهلك وفق ما تمليه معادلة النفع والانتفاع والمشاركة الإيجابية والكيف في الخدمة العمومية.

من جهة ثالثة "إن التطور المتزايد والمتلاحق للحياة الحضرية بمختلف جوانبها الاقتصادية والاجتماعية والثقافية، نجم عنه العديد من المشاكل والعراقيل، تعد تلك المتعلقة بخدمات النقل الحضري من اختناقات مرورية وازدحام ومشاكل بيئية وصحية من أبرزها، والتي قد تقترّم في مرحلة ما من أهمية هذا التطور ليتجاوز تأثيرها السلبي نظيره الإيجابي، ولعل الاهتمام بجل هذه المشاكل وإزالة تلك العراقيل يتطلب التزاما جادا من مختلف الأطراف الفاعلة في منظومة النقل الحضري، من سلطات ومجتمع مدني، وهو ما ترمي إليه الحوكمة في المحيط الحضري بكل أجزائه، ومن هنا بالتحديد تبرز أهمية هذه الدراسة كونها قضية مهمة متعددة الجوانب تسعى إلى ضمان فعالية النقل الحضري

كأحد أهم مظاهر الحياة الحضرية"¹.

أسباب اختيار الموضوع:

- ✓ الاهتمام الشخصي للطالب بموضوع النقل والمواضيع التي تتعلق به، وتعتبر المعاشة الميدانية اليومية لواقع النقل من أهم أسباب التطرق إليه ومحاولة البحث فيه.
- ✓ لا يفترق اثنان على كون النقل الحضري المشكل الأكثر تبادرا للأذهان في تقييم وظائف المدن، وعدم تسييره بناجعة يمكن أن يخلق مشاكل إضافية كالأزدحام والتلوث والاكنتاظ وحوادث المرور... وغيرها، وطبيعة الموضوع المتشعبة تفرض دراسة عميقة يتسنى من خلال دراسة الحكم الراشد التجسيد الفعلي لها من خلال اهتمام الحوكمة بالأبعاد الفضائية المختلفة وصولا إلى البعد النقطي، والاهتمام بالجوانب التسييرية والتنظيمية لموضوع النقل، وإدراج البعد الاجتماعي والاقتصادي والبيئي في تناول الموضوع.
- ✓ قليلة هي المواضيع التي درست النقل الحضري بمدينة سعيدة، فمن خلال فترة البحث عن المراجع لم يتسنى للباحث إيجاد ولا مرجع واحد سواء تعلق الأمر بكتاب أو مقالة علمية أو مذكرة تتحدث عن النقل الحضري بسعيدة، وحتى الدراسات التي تقوم بها السلطات تسجل شحا كبيرا في المدينة فقد اقتصرت هذه الدراسات على مرجع وحيد وهو مخطط الحركة والمرور للمدينة، وهذا الأخير لم يتطرق إلى دراسة التنقلات والحراك التنقلي إلا من خلال عنصرين اثنين هما توطن التنقل بالسيارات وتنقل المشاة، وهنا يمكن الإشارة فقط إلى استفادة مدن أخرى من دراسات ميدانية نذكر منها تحقيقات الأسر ودراسة الحراك وغيرها.

الدراسات السابقة:

ظل النقل موضوعا هامشيا في البحث الجغرافي حتى أربعينيات القرن العشرين، حيث بدأت تظهر مجموعة من المؤلفات والأبحاث التي ركزت في البداية على دراسة النقل في جانبه التقني، ثم تعدته في مراحل لاحقة لتتناول أهمية تخطيط قطاع النقل، لتخلص في السنوات الأخيرة إلى ضرورة تحليل إشكاليات الحراك من خلال مقاربات تسمح بالفهم الدقيق للظاهرة وتشخيصها بهدف الانتقال من تلبية الطلب والتحكم في الحراك اليومي الذي أصبح يحتل مكانة خاصة في نمط حياة المجتمع المعاصر².

يضاف إلى حداثة الاهتمام بالمواضيع المتعلقة بالنقل حداثة ظهور مصطلح الحكم الراشد، الذي تناولته العلوم

¹ محمد مداحي وسوسن زيرق: حوكمة النقل الحضري في الجزائر، مجلة دراسات اقتصادية، العدد رقم 03، 2016، ص 258.
² عبد الحكيم كبيش: التمدد الحضري والحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه العلوم في تهيئة المجال، كلية علوم الأرض والكون، الجغرافيا والتهيئة العمرانية، جامعة منتوري، قسنطينة، 2011، ص 14.

الاقتصادية أولا ثم السياسية ثم شمل بعض العلوم السامية الأخرى، وتسجل الدراسات والبحوث التي تربط بين النقل والحكم الراشد ندرة خاصة في الجزائر، ومن بين المصادر القليلة جدا في هذا المجال دراسة نشرت على شكل مقالة في مجلة دراسات اقتصادية، ومن بين النماذج القليلة فيما يخص الدراسات الغربية كتاب ل Gabriel Jourdan نشر عام 2003.

- نشرت مجلة دراسات اقتصادية مقالة بعنوان **حوكمة النقل الحضري في الجزائر¹** تناولت هذه الدراسة مشاكل النقل الحضري و حوكمته، انطلقت هذه الدراسة من التساؤل الذي مفاده: إلى أي مدى يمكن أن تساهم حوكمة النقل الحضري في الحد من مشكلاته في المدن الجزائرية، ولم يقيم الباحثان بدراسة حالة، واقتصرت الدراسة على إعطاء تعاريف بسيطة للنقل الحضري ومشكلاته في الوسط الحضري، ثم تطرقا إلى بعض المفاهيم المتعلقة بالحكم الراشد، وبعده إلى واقع ممارسة حوكمة النقل الحضري في الجزائر من خلال تحليل أبعاد الحكم الراشد في القوانين التي تناولت تنظيم النقل البري، الموضوع عبارة عن دراسة نظرية تناولت النقل الحضري من الجانب التشريعي البحت، ولم يقيم صاحبا المقال بالتطرق إلى مدى تجسيد القوانين في أرض الواقع حتى من ناحية البنود المحققة والبنود غير المعمول بها كعدم تفعيل المجلس الوطني للنقل البري كأحد أوجه الحوكمة.
 - الدراسة الثانية هي دراسة للدكتور Gabriel Jourdan² بدأ بها العام 2001 تتحدث هذه الدراسة عن النقل التخطيطي والحوكمة الحضرية، وفي خريف عام 2002 أنجز هذا العمل، سعى من خلاله الكاتب إلى تحديد التطابق بين نظام الحكم الإقليمي، والتخطيط الحضري، والحركات السياسية، وذلك بتحليل التغيرات الطارئة في الأنسجة الحضرية مع انتقال المدينة من مدينة المشاة إلى مدينة السيارات كما سماها مع العام 1960، والتي أعادت حسب رأيه ترتيب الرؤى الزمانية المكانية، والتي فرضت إعادة التفكير في طريقة عمل وتشغيل وإدارة المناطق الحضرية.
- الدراسة تمت وفق منهجية المقارنة بدراسة التطورات المحلية في الأربعين سنة الماضية في منطقة تولوز والمجمعات الحضرية لنيس وموناكو، واعتمد الموضوع على الدراسة النقدية لمناهج التخطيط من خلال توفير معلومات واقعية عن المنطقتين، وركز الكاتب على دراسة الحراك وال عمران وتأثير كل منهما على الآخر وما ينتجه كل منهما في إطار تحليل الروابط بين استعمالات الأراضي والعمل العام للمنظومة، وركزت هذه الدراسة فيما يخص الحكم الراشد على بعد الاستدامة البيئية.

¹ محمد مداحي وسوسن زيرق: حوكمة النقل الحضري في الجزائر، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة، مجلة دراسات اقتصادية، العدد رقم 03، 2016، ص 256 إلى ص 276.

² Gabrie Jourdan: transports, planification et gouvernance urbaine, étude comparée de l'aire toulousaine et de la conurbation Nice cote d'azur, l'harmattan, paris, 2003.

الصعوبات التي واجهت الدراسة:

واجهت الدراسة مجموعة من الصعوبات أثرت في سير البحث يمكن الإشارة إليها وفق الآتي:

✓ **صعوبات تتعلق بمنهجية البحث:** تكمن صعوبة البحث في تشعبه وتفاعله مع مواضيع كثيرة أدت إلى تعدد زوايا الدراسة، كما يعتبر عامل ندرة الدراسات السابقة من العوامل التي صعبت البحث في ظل غياب منهجية يمكن العودة إليها كمرجع.

✓ **صعوبات ترتبط بالعمل الميداني:** واجهت صعوبات ميدانية عديدة العمل منها ندرة الدراسات التي توفر معلومات واقعية عن منطقة الدراسة، من بينها التحقيقات المتعلقة بالتنقلات، ما أدى إلى إجراء دراسة ميدانية لقياس الحراك في الفصل الأخير من الدراسة، وقد تطلب هذا العمل الكثير من الوقت والجهد الإضافيين.

التقنيات المستعملة وأدوات البحث:

اعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي، ومنهج دراسة الحالة وذلك بالوقوف على محددات وثوابت ومميزات هذه الدراسة، وبنيت الدراسة للمنهج المختار على جزئين:

- الجزء النظري: جمع المعلومات المتعلقة بالبحث من بعض الكتب والدراسات السابقة والمقالات وغيرها من مصادر المادة العلمية.

- الجزء الميداني: تم الاعتماد في هذا الجزء على التحقيقات الميدانية، والاعتماد على الاتصال بالأجهزة الإدارية، والجهات المعنية للتزويد بالمعلومات والمخططات والإحصائيات.

كما تم الاعتماد على: الملاحظة-المقابلة-الصور الفوتوغرافية-أفلام الفيديو-الصور الفضائية-أدوات ونظم الرسم والمعلومات الجغرافية المختلفة.

مضمون البحث:

جاء البحث في مقدمة وثلاث أبواب وخاتمة، البابان الأول والثالث يحتويان على فصلين اثنين والباب الثاني يحتوي على ثلاثة فصول، تم في مقدمة البحث عرض الإشكالية، فرضيات الدراسة أهدافها أهميتها دوافع اختيارها الدراسات السابقة، بعده حددت صعوبات البحث والتقنيات المستعملة ومنهجية البحث.

جاء الباب الأول بعنوان: الحكم الراشد، الحوكمة الحضرية، وحوكمة النقل الحضري، وقد تطرق في فصله الأول إلى موضوع الحكم الراشد (الحوكمة) انطلاقاً من ظهور المصطلح وأسباب الظهور وتحديد المفهوم ومعايير الحكم الراشد و مركزاته، و فواعله وأطرافه وأبعاده، ثم الحوكمة الحضرية مفهومها سلمها الفضائي، ثم تطرق في فصله الثاني لحوكمة تسيير منظومة النقل الحضري وفي هذا الجزء تم التطرق إلى مفاهيم عامة عن النقل والتنقل الحضريين ومشكلات التنقل في المجال الحضري ومميزات النقل في الجزائر والقوانين المنظمة للنقل في الجزائر وحوكمة النقل في الوسط الحضري ومتطلبات تجسيدها، وواقع ممارسة حوكمة النقل الحضري في الجزائر.

في الباب الثاني الذي خصص لتحليل واقع النقل الحضري في النطاق السعيدي، تم التطرق في الفصل الأول إلى إعطاء قراءة تحليلية لتقدم مدينة سعيدة باعتبار المذكرة الدراسة الأولى التي تخص المدينة في المعهد، وفي الفصل الثاني تم التطرق إلى تقييم محفزات وجواذب النقل الحضري في سعيدة وفق المستويات التحليلية للنطاق، بتبين السلم المناسب للقيام بالحوكمة، والسياسة العمرانية في الجزائر، والتحليل وفق وجهة نظر فضائية لمسبات النقل بنطاق المدينة بغية الحوكمة، هذا العنصر تحدث عن الدور الجهوي والولائي وطبيعة النطاق الحضري لسعيدة وتشجيعهم للنقل، أما الفصل الثالث فقد تم التطرق فيه إلى المزاوجة بين النقل والعمران والعلاقة بينهما بصفة عامة وفي مدينة سعيدة بصفة خاصة وتمت الإشارة إلى العلاقة التبادلية نقل/عمرن ونقل/حرك، وفي جزئه الثاني تم التطرق إلى منظومة النقل والتنقل في مدينة سعيدة أين تم البدء أولاً باستعراض المنظومة القانونية للنقل في الجزائر ثم الحديث عن المنشآت القاعدية والشبكة الحضرية لسعيدة ثم دراسة التنقل في المدينة.

الباب الثالث عنوانه: الحوكمة والتسيير الحضري الجوي لمنظومة النقل الحضري بسعيدة، خصص الفصل الأول من الباب لواقع الحوكمة في تسيير النقل الحضري بسعيدة، وتم التطرق فيه إلى تسيير النقل الحضري بالجزائر وخضوع المنظومة القانونية له للحكام والإشارة إلى فواعل القطاع، ثم المرور إلى التفصيل في إبراز الفاعلين في تنظيم النقل وتسيير بمدينة سعيدة، وكيفية تأطير المنظومة من خلال إدراج واقع التكوين والعقوبات والمراقبة التقنية للسيارات، وخصص الفصل الثاني والأخير لتقييم الأداء الجوي في النقل الحضري بسعيدة، وقد تم التطرق فيه إلى مفهوم التسيير الحضري الجوي والتعرض لنموذج عملي لتجسيده، والعلاقة بين الحراك والتسيير الجوي، وتناول الجزء الثاني من الفصل التسيير الجوي للنقل الحضري بسعيدة، باختيار حي بوخرص للدراسة الذي وضعت له قراءة تحليلية لتقدمه، وتبرير اختياره دون غيره، وعرض التحقيقات الميدانية داخل الحي حول التنقل والحراك وثقافة المشاركة والسلوك التي تم من خلالها مناقشة الاستبيان الموجه لعينة من السكان.

الباب الأول:

الحكم الراشد ... الحوكمة الحضرية ... حوكمة النقل الحضري

الفصل الأول:

الحكم الراشد والحوكمة الحضرية

يعد الحكم الراشد المصطلح الأكثر حضوراً في الأدبيات الحديثة التي تتناولها السياسات العامة، وقد دفعت أسباب عديدة سياسية واقتصادية واجتماعية إلى بروز وظهور هذا المفهوم، الذي يعبر حسب الهيئات التي تدافع عن فكرة الالتزام به عن نوع العلاقة بين الحاكم والمحكوم، وجاء الاهتمام بالموضوع في ظل التحولات التي فرضتها العولمة وتعددت السياسات التي تضبط أبعاد الحكم، وانتقل من الاقتصار على مجال الاقتصاد الذي مهد لميلاد المقاربة في شكل دراسات شملت حوكمة الشركات في الولايات المتحدة الأمريكية خلال العقد الثالث من القرن الماضي، ليشمل في العقدين الأخيرين منه جل المجالات التي تتعلق بالتسيير والتنظيم.

ويعتمد الحكم الراشد على جملة من المعايير والمركبات تحددتها خصوصية المجتمعات والفوارق الموجودة في المستويات الاقتصادية والاجتماعية والسياسية للدول، وتقوم أطراف وفواعل عدة عن طريق التفاعل فيما بينها بتكوين الإطار العام للعلاقات والصلاحيات وترتيب الأولويات، وتلمس الحوكمة عدة أبعاد تتنوع بين السياسي والتقني الاجتماعي والبعد الاقتصادي.

في الإدارة المحلية اختير مصطلح الحوكمة الحضرية للتعبير عن الانتقال من المستوى المركزي إلى المستوى المحلي، والانتقال من طرق التسيير القديمة إلى طريقة التسيير بالمشاركة، وجمعت الحوكمة الحضرية بين النظام السياسي والنشاطات الانسانية والبيئة العمرانية، ضمن سلم مجالي يتناول المدينة والإقليم الذي تقع فيه وتتأثر وتتأثر فيه، والمستوى الجوّاري الذي يقوم بقياس نوعية الخدمة المقدمة ضمن حيز العيش للفرد، والمستوى القطاعي الذي يتناول نشاط معين تقوم به هيئة ما.

1- الحكم الراشد (Bonne gouvernance)

ينظر كثيرون للحكم الراشد على أنه مفهوم حديث حداثة اتساع استخدامه كفكرة وكمصطلح وتعاضم الاهتمام به كموضوع مع نهاية عقد الثمانينيات وبداية العقد الذي تلاه من القرن الماضي، خاصة في "الدول النامية من قبل المنظمات الدولية بهدف تحقيق تنمية مستدامة في هذه الدول نتيجة لقصور القطاع الحكومي في تحقيق تلك التنمية بصورة أفضل"¹، ولا يمكن لأحد أن ينكر أنه إثر طرح البنك الدولي لهذا المفهوم، أبدت العديد من المؤسسات الدولية والإقليمية والمؤسسات الأكاديمية والعلمية ومنظمات المجتمع المدني اهتماما واسعا بهذا الطرح وتفاعلت معه بشكل لافت، وتم تناوله بأشكال مختلفة ويرجع ذلك أساسا إلى اختلاف الميادين وتباين المنطلقات الفكرية السياسية، الاقتصادية، الاجتماعية.....، الأمر الذي خلق التباسا في انتساب أصل المصطلح ومفهومه.

لكن ورغم حداثة الاهتمام بهذا المفهوم لأسباب ودوافع عديدة سياسية وإدارية واقتصادية مالية، إلا أن نشأته وظهوره تعود لفترة طويلة نسبيا، فقد استعمل في الفرنسية القديمة في القرن الثالث عشر وفي اللغة الإنجليزية في القرن الرابع عشر، ثم أعيد استخدامه حديثا في النصف الأول من القرن العشرين في شكل مقاربات نظرية تشابه مضمونها إلى حد ما، ثم مقاربات مؤسسية في النصف الثاني من نفس القرن عكست هذه الأخيرة وجهات نظر المؤسسات والمدارس وما ترمي الوصول إليه

1-1- الظهور (النشأة) والتطور:

يعود بروز مفهوم الحكم الراشد إلى عدة أسباب سواء من الناحية العلمية أو النظرية، حيث يعتبر الحكم الراشد انعكاس لتطورات وتغيرات حديثة تجلت في التغيير الذي طرأ في طبيعة دور الحكومة من جهة والتطورات المنهجية والأكاديمية من جهة أخرى إذ طرح المفهوم في سياقات اقتصادية، سياسية وثقافية وتأثر بمعطيات أخرى داخلية ودولية²، و قد أشار "Jean-Pierre Gaudin"³ إلى ثلاث أزمنة في شأن تطور المفهوم بدأها بالعصور الوسطى ثم العصر الكلاسيكي وأخيرا العصر الحديث⁴، فمصطلح الحكم ذو أصل يوناني (kubemân). وعرف باللاتينية ب (gubernare) وكان يستخدم في الفرنسية القديمة في القرن الثالث عشر كمرادف لمصطلح الحكومة "Gouvernement" (طريقة وفن الإدارة) وانتقل للغة الإنجليزية في القرن الرابع عشر "governance"، ثم استخدم كمصطلح قانوني في الفرنسية سنة 1478، ليستعمل كمصطلح معبر عن عبء الحكومة سنة 1679، ومع

¹ زهير عبد الكريم الكايد: الحكمانية قضايا وتطبيقات، بحوث ودراسات، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، القاهرة، 2003، ص 03.
² حسين عبد القادر: الحكم الراشد في الجزائر وإشكالية التنمية المحلية، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم السياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2012، ص 18.

³ J.Pierre Gaudin: politologue, juriste et géographe, directeur de recherche au CNRS et professeur des universités a l'i.e.p d'Aix en Provence.

⁴ Lafer Azzedine: gouvernance urbaine : rôles et rapports des différents acteurs dans les pratiques urbaines locales. Cas de la ville de Tizi-Ouzou, mémoire de magister en aménagement du territoire, université mentouri Constantine, année 2010.page 08.

تنامي ظاهرة العولمة كان الهدف منه ضمان نمط جيد في تسيير النظام الاجتماعي من أجل تحقيق الديمقراطية¹، ثم برز هذا المفهوم في أدبيات التحليل المقارن للنظم السياسية واستخدم في الوثائق الدولية للأمم المتحدة ومؤسسات التمويل الدولية حيث تم إضافة له صفة الجيد ليصبح "Bonne gouvernance" وترجم إلى اللغة العربية من خلال عدة مصطلحات أهمها الحكم الرشيد أو الرشيد، أو الصالح، أو الحكمانية، أو الحوكمة، أو الحكامة، إلا أن أكثر التعبيرات شيوعاً هي الحكم الرشيد أو الحكم الجيد الذي تبنته المبادرة العربية سنة 2005².

في العصر الحديث ارتبط ظهور مصطلح الحوكمة بالعلوم الاقتصادية فتاريخياً تعتبر حوكمة الشركات هي أولى لبنات بروز هذا المصطلح في أواخر سنوات 1930³، والذي كان مفهومه مرتبط بفكرة "التسيير" منه من "السلطة"⁴.

وقد كان للاقتصادي الأمريكي "Ronald Coase" الدور الرائد في نشر هذا المفهوم من خلال مقال له بعنوان "The nature of the firm" سنة 1937 أين وضع هذا المقال نظرية أنه يمكن للمؤسسة أو الشركة الاقتصادية تخفيف تكاليف المعاملات التي يفرضها السوق بتطبيق إجراءات تنسيقية داخلية، ثم واصل "Olivier Williamson" البحث في أعمال Coase لتأتي أبحاثه في سنة 1963 مؤكدة بأن الحوكمة هي مجموعة الآليات والمعايير التي تستخدمها المؤسسة للتنسيق بين المسيرين والمتعاملين (المساهمين) ليسود مصطلح حوكمة الشركات "Corporate Gouvernance" سوق الأعمال الأمريكي⁵. وفي السبعينيات عرف "Olivier Williamson" الحوكمة بأنها⁶ « مختلف الإجراءات الموضوعية محل التطبيق من طرف المؤسسة لأجل إيجاد تنسيقات داخلية بغية تخفيض تكاليف وأعباء المبادلات التي يلاقيها السوق حاضراً ».

في سنة 1978 انتشر المصطلح كمفهوم قانوني ليستعمل بعدها في نطاق واسع معبرا عن تكاليف التسيير "Charges de gouvernance" حيث أصبح من الاهتمامات الكبرى في الخطابات السياسية وخاصة في معاجم تحاليل التنمية، ويمكن شرحه بأنه "طريقة تسيير سياسية لأعمال وشؤون الدولة"⁷،

وفي بداية الثمانينيات استخدم المصطلح بشكل معاصر من قبل المنظمات الدولية وخاصة البنك الدولي، الذي قدم في عام 1989 تقرير عن الدول الإفريقية جنوب الصحراء، بعنوان "إفريقيا من الأزمة إلى النمو المستدام"

¹ شعبان فرج: الحكم الرشيد كمدخل حديث لترشيد الإنفاق العام والحد من الفقر، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر 3، 2012، ص 03.

² أماني قنديل: المؤسسة العربية للمجتمع المدني، سلسلة العلوم الاجتماعية، الهيئة العربية العامة للكتاب، القاهرة، 2008، ص 115.

³ Guy Hermet: la gouvernance. un concept et ses applications, éd : Karthala, paris 2005, page 24.

⁴ J.Pierre Gaudin: pourquoi la gouvernance. Presse de sciences politique, paris 2002, page 11.

⁵ سامعي فتيحة: التسيير الحضري: الآليات الفاعلون ورهانات الحكم الرشيد، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في التهيئة العمرانية، كلية علوم الأرض، الجغرافيا والتهيئة العمرانية، جامعة قسنطينة، 2012، ص 19.

⁶ Olivier Williamson اقتصادي أمريكي متحصل على جائزة نوبل في الاقتصاد سنة 2009 على أعماله على الحاكمية وورد هذا التعريف في تقرير له The Crisis Of Democracy: Report On The Governability Of Democracies To The Trilateral Commission.

⁷ نصر الدين لبال: دور الحوكمة المحلية في إرساء المدن المستدامة، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم السياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، 2012، ص 08.

وفيه وصف الأزمة في المنطقة كأزمة حكم، حيث ربط تحقيق التنمية في هذه الدول بكفاءة الإدارة الحكومية¹، فقد أضحى تركيز البنك الدولي على مفهوم الحوكمة والتركيز على قضايا مهمة تتعلق بمسؤولية واستجابات الحكومات لحاجات مواطنيها وتطلعاتهم وأثر ذلك على الاستقرار السياسي والرقى الاجتماعي. منذ ذلك الوقت دخل المصطلح في أدبيات العلاقات الدولية، حتى شمل التنمية المستدامة ومكافحة الفقر والديمقراطية وحقوق الإنسان وقضايا المرأة والطفل عند المنظمات الدولية وحكومات الديمقراطيات الغربية، وتطور مفهومها في علم السياسة من مفهوم حكم الدول إلى مفهوم حكم المجتمعات، وأصبح التركيز في بداية التسعينيات على الأبعاد الديمقراطية للمفهوم من حيث تدعيم المشاركة وتفعيل المجتمع المدني وجودة وفعالية وأسلوب إدارة شؤون الدولة والمجتمع، ودرجة رخاء المجتمع، ومنذ ظهور مصطلح الحوكمة لم تتوقف المحاولات لتحسين التعريف حتى يصبح أكثر شمولاً وتحديداً، وأن يشمل الربط بين الجوانب السياسية للمفاهيم المحددة في منظومة القيم الديمقراطية، وتقليص حجم المؤسسات الحكومية، وتشجيع الاتجاه نحو القطاع الخاص، وتشجيع اللامركزية الإدارية وتعظيم دور المنظمات غير الحكومية².

وسرعان ما شاع استخدام هذا المفهوم في حقبة التسعينيات وارتبط بعدد من المناهج الأخرى كالعمولة والتحول الديمقراطي والخصوصية والمجتمع المدني، ومن هنا ظهرت دعوة الهيئات المانحة كالبنك الدولي وصندوق النقد الدولي للدول النامية بإحداث تغييرات جوهرية في هيكلها السياسية والإدارية وإعادة صياغة أطر الحكم فيها كشرط لتحقيق التنمية، وامتدت مناقشة الحكم الراشد من مؤسسات الدولة إلى مؤسسات القطاع الخاص الذي شمل قطاع التجارة والصناعة والبنوك وغيرها، وقد مهد هذا الاهتمام الواسع بمفهوم الحكم الراشد الطريق لتطور أدبياته بسرعة، فمع نهاية عقد التسعينيات من القرن العشرين برز هناك العديد من التعاريف الخاصة بالمفهوم على غرار برنامج الأمم المتحدة الإنمائي عام 1997 الذي هدف إلى تغيير دور الدولة، والاعتراف بدور الفاعلين المتعددين والتوجه الفعال نحو التعامل في إطار المشاركة والشراكة مع قضايا وتحديات التنمية البشرية³.

1-2- أسباب ودوافع ظهور مفهوم الحوكمة:

إن الاخفاقات في تنفيذ السياسات التنموية التي اقترحتها المؤسسات المالية الدولية أدت إلى انعكاسات سلبية على المجتمعات، مما أدى كذلك إلى وجود عدم الرضا من طرف مجموعات المجتمع المدني، وفرض إصلاحات سياسية واقتصادية من طرف هذه المؤسسات الدولية وهذا ما دفع بالعديد من الدول النامية إلى محاولة تطبيق الأسلوب الديمقراطي في الحكم، ومحاولة تجسيد الحكم الراشد من أجل تحقيق الفعالية و الفاعلية في تجسيد الشؤون العامة، وعليه يمكن حصر أسباب ظهور مفهوم الحكم الراشد في أسباب سياسية، أسباب اجتماعية، أسباب اقتصادية⁴.

¹ سلوى شعراوي جمعة: إدارة شؤون الدولة والمجتمع، إشكاليات نظرية، المستقبل العربي، عدد 249، 1999، ص 108.
² أحمد أيمن طه حسين: المؤشرات المفاهيمية العملية للحكم الراشد في الهيئات المحلية الفلسطينية، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في التخطيط الحضري والإقليمي، جامعة النجاح الوطنية، فلسطين، 2008، ص 36.
³ شعبان فرج: الحكم الراشد كمدخل حديث لترشيد الإنفاق العام والحد من الفقر، مرجع سابق، ص 04.
⁴ حسين عبد القادر: الحكم الراشد في الجزائر وإشكالية التنمية المحلية، مرجع سابق، ص 18.

1-2-1- الأسباب السياسية والإدارية:

1- انهيار الاتحاد السوفيتي وتبني دول المعسكر الشرقي إيديولوجيات يغلب عليها الطابع الليبرالي، وتنامي موجة العولمة وتسرب القيم الديمقراطية عبر حدود الدول النامية خاصة بعد ثورة تكنولوجيا المعلومات والخدمات الالكترونية، وبروز روح النضال السياسي والاجتماعي النشط الذي ظهر لدى منظمات المجتمع المدني في كل أنحاء العالم، ودعوة هذه المنظمات إلى إرساء الديمقراطية والمشاركة في صنع القرار العام والحياة السياسية¹، وتزايد دور المنظمات الغير حكومية على المستوى الدولي والوطني، وعولمة اقتصاد السوق ما أدى إلى تزايد دور القطاع الخاص².

2- تعثر عمليات التحول الديمقراطي في الدول النامية لعدم وجود نقلات نوعية اتجاه تعزيز ذلك³.

3- ضعف بنية المؤسسات السياسية و الإدارية، وغياب أو ضعف نظم المحاسبة والمساءلة في نظم حكم فيها الكثير من شخصنة السلطة، وعدم الفصل بين العام والخاص⁴.

4- إرجاع الصعوبات التي تواجه مسألة التنمية في إفريقيا عامة إلى أزمة الحكم Crise de la gouvernance ما أدى إلى تقديم مجموعة من المبادئ تؤسس لمفهوم الحوكمة مثل الشفافية، المساءلة، مكافحة الفساد، احترام حقوق الإنسان، تقليص دور الدولة وخفض النفقات العامة، اللامركزية⁵.

5- فشل الدولة ويتضح ذلك من خلال عجزها عن تلبية احتياجات مواطنيها، وفشلها في الوفاء بوعودها خاصة في قارة إفريقيا، والعديد من البلدان النامية الأخرى أين نجدها عاجزة على أن تكون المحرك الرئيسي للتنمية، كما فشلت في تحقيق السلم والأمن والحفاظ على النظام العام وحماية الممتلكات العمومية، هذا ما أدى إلى ظهور عامل انعدام الثقة اتجاه المؤسسات العمومية⁶.

6- النمو الكبير لأجهزة البيروقراطية والإدارة العامة، وترهل الإدارة وتقدمها، وازدياد العجز في الميزانيات وارتفاع المديونية وانخفاض الانتاجية، حيث تستعمل الدولة كمكان لتقاسم وتوزيع المغام على حساب الاقتصاد الوطني، مع عدم محاولة الأجهزة الحكومية التكيف مع المتطلبات المتغيرة والمتسارعة للمجتمعات المتقدمة⁷.

¹ Suchitra punyara tabandhu, commitment to good governance, development, and poverty reduction, sixth session of the committee on development policy, march 29 – April 2, 2004, p 2.

² ليلي لعجال: واقع التنمية وفق مؤشرات الحكم الراشد في المغرب العربي، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم السياسية والعلاقات الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة قسنطينة، 2010، ص 40.

³ حسين عبد القادر: الحكم الراشد في الجزائر وإشكالية التنمية المحلية، مرجع سابق، ص 20.

⁴ أقالو وفاء، شرفي أمينة: دور الحوكمة في تحسين الإدارة المحلية الجزائرية، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر في العلوم السياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 8 ماي 1945 -قالمة-، 2013، ص 18.

⁵ رضوان بروسي: الديمقراطية والحكم الراشد في إفريقيا، دراسة في المداخل النظرية، الآليات والعمليات ومؤشرات قياس نوعية الحكم، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم السياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة باتنة، 2009، ص 122.

⁶ يوسف أزروال: الحكم الراشد بين الأسس النظرية وآليات التطبيق، دراسة في واقع التجربة الجزائرية، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم السياسية والعلاقات الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة باتنة، 2009، ص 19.

⁷ حسن كريم: مفهوم الحكم الصالح، في كتاب إسماعيل الشطي وآخرون: الفساد والحكم الصالح في البلاد العربية، الطبعة الثانية، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، 2006، ص 96.

7- استمرار ظاهرة الدولة الأمنية والتي تعتمد على استخدام الاساليب القمعية وتضييق مجال الحريات السياسية و الإعلامية، فضلا على احتواء وابتلاع مؤسسات المجتمع المدني والمنظمات الغير حكومية¹.

8- التغيير الحاصل في دور الدولة من فاعل رئيسي في صنع السياسات العامة، وممثل للمجتمع المدني في تقرير السياسات ووضع الخطط ومتابعة التنفيذ، ومالكة للمشروعات وإدارتها ومسئولة عن توزيع الدخل وتقديم الخدمات... إلى مجرد شريك من بين شركاء متعددين في إدارة شؤون الدولة والمجتمع ممثلين في القطاع الخاص والشركات المتعددة الجنسيات والمجتمع المدني، هؤلاء الشركاء الذين أصبحوا يدعون إلى المزيد من فرض الرقابة والشفافية والمساءلة ويساهمون في وضع السياسات الإنمائية للدولة².

1-2-2- الأسباب الاجتماعية:

- 1- الثورة الحضرية و المتمثلة في الاتجاه الواضح نحو حياة المدينة والهجرة من الريف والقرية إلى المدينة³.
- 2- إهمال المشكلات التنموية الرئيسية كالفقر والبطالة وبالتالي ضعف مستوى التنمية البشرية، وإهمال القضايا الاجتماعية نتائج سلبية بعيدة المدى كسوء التغذية ومشاكل قطاعي الصحة والتربية⁴.
- 3- الانفجار السكاني و بروز الزيادات الضخمة في عدد السكان، وما تفرضه هذه الزيادات من زيادة موازية في الحاجات والمتطلبات المختلفة والأخذ بأنماط جديدة من التخطيط الاقتصادي و الاجتماعي، مما استدعى استحداث تطوير في نظم الإدارة المحلية في الدول المتقدمة والنامية على السواء⁵.
- 4- تدهور عدالة توزيع الدخل والثروة مما يقلل من الكفاءة الاجتماعية ويعطل فرص التنمية، ويوطد استشراف الفساد على وجه الخصوص من أسس سوء الحكم من خلال قيام علاقة بين السلطة السياسية والثروة، بحيث تصبح غاية نسق الحكم لضمان مصالح القلة المهيمنة على مقاليد السلطة والثروة وليس الصالح العام، الأمر الذي ينعكس في تهميش الغالبية أو إقصاءها⁶.
- 5- استمرار تفشي ظاهرة الأمية خاصة في الوسط النسوي، وعدم قدرة الدول المتخلفة على التجاوب مع التطورات التكنولوجية على المستوى الدولي نتيجة الانتشار الواسع للظاهرة⁷.

¹ خلدون حسن النقيب: الدولة التسلطية في المشرق العربي المعاصر، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، 1991، ص 188.

² شعبان فرج: الحكم الراشد كمدخل حديث لترشيد الإنفاق العام والحد من الفقر، مرجع سابق، ص 06.

³ حسين عبد القادر: الحكم الراشد في الجزائر وإشكالية التنمية المحلية، مرجع سابق، ص 22.

⁴ أفالو وفاء، شرفي أمينة: دور الحوكمة في تحسين الإدارة المحلية الجزائرية، مرجع سابق، ص 20.

⁵ بومدين طاشمة: الحكم الراشد ومشكلة بناء قدرات الإدارة المحلية في الجزائر، ورقة مقدمة للملتقى الوطني حول التحولات السياسية وإشكالية التنمية في الجزائر: واقع وتحديات، جامعة حسيبة بن بوعلي - الشلف، 16-17 ديسمبر 2008، ص 2.

⁶ حسين عبد القادر: الحكم الراشد في الجزائر وإشكالية التنمية المحلية، مرجع سابق، ص 22.

⁷ يوسف أزروال: الحكم الراشد بين الأسس النظرية واليات التطبيق، دراسة في واقع التجربة الجزائرية، مرجع سابق، ص 21.

1-2-3- الأسباب الاقتصادية والمالية:

- 1- سيادة مجموعة من الظواهر الاقتصادية في عقد الثمانينيات والسبعينيات من القرن الماضي كشفت عن ضعف البيئة المؤسسية التي تتم فيها عمليات التنمية، ما جعل فكرة الحكم الراشد تزداد بلورة وتطوراً ومن بين أهم هذه الظواهر ارتفاع عجز الموازنة في الدول المتقدمة والنامية على حد سواء، وقد كانت هذه الظواهر أكثر حدة على الدول النامية، ما أدى إلى عدم استقرارها الاقتصادي وكان سبباً في ارتفاع معدلات تضخمها و مديونيتها، وقد انعكس ذلك على القدرة الشرائية وزيادة حدة الفقر بها¹.
- 2- إدراك أن إدارة الاقتصاد العالمي خلال العقود القليلة الماضية لم تكن مرضية، وأن القواعد والسياسات والإجراءات التي تحكم هذه العملية لم تعد تتلاءم مع ما أفرزته العولمة من تغيرات على الساحة الدولية، واستمر الفقر وعدم المساواة في العالم، وبقيت مشكلة الديون في الدول النامية في تأزم متصاعد، حتى في الفترات التي تم فيها تسجيل معدلات نمو اقتصادي².
- 3- تفشي ظاهرة الفساد وشيوعها عالمياً بصفة غير منطقية، واحتلالها رأس قائمة المشاكل التي تعانيها الدول النامية، نتيجة غياب آلية المحاسبة والمساءلة وعدم توفر عنصر الثقافة في تسيير أمور الدولة وشؤون الحكومة³.
- 4- ارتفاع المديونية الخارجية التي من شأنها أن تنعكس على الأزمات المالية للدول النامية، زيادة على ارتفاع مستويات الفقر، وضعف القدرة الشرائية، وتدهور ميزان المدفوعات، وانخفاض كفاءة البنية الأساسية حيث تتأثر هذه المؤشرات بحركة الأسعار النفطية، إذ أن الدول المصدرة للنفط معرضة لتراجع كبير في معدلات نموها الاقتصادي مقابل استفادة الدول المستوردة للنفط من انخفاض أسعاره، علماً أن الدول المستوردة والمصدرة معا تتأثر بتراجع التجارة الدولية وحركة السياحة العالمية وتناقص تحويلات العاملين في الخارج⁴.
- 5- الانتقال الإيديولوجي نحو السوق "le passage idéologique vers le marché": إن الانتقال الإيديولوجي نحو الليبرالية الاقتصادية، السوق و الفردية أعلننا التحدي بالنسبة للدولة، إذ فرض هذا التحول إعادة تعريف دور الدولة في المجتمع، باعتبارها المؤسسة الوحيدة المكلفة بتنظيم القطاع العام و الخاص، والنظر إلى القطاع الخاص كشريك وليس كخصم⁵.

¹ شعبان فرج: الحكم الراشد كمدخل حديث لترشيح الإنفاق العام والحد من الفقر، مرجع سابق، ص 06.
² إبراهيم فريد عاكوم: إدارة الحكم والعولمة وجهة نظر اقتصادية، دراسات استراتيجية، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، العدد 177، 2006، ص 11.
³ يوسف أزروال: الحكم الراشد بين الأسس النظرية وآليات التطبيق، دراسة في واقع التجربة الجزائرية، مرجع سابق، ص 21.
⁴ إيهاب الدسوقي: دور القطاع الخاص في إدارة شؤون الدولة والمجتمع، في سلوى شعراوي جمعة وآخرون: إدارة شؤون الدولة والمجتمع، مركز دراسات واستشارات الإدارة العامة، القاهرة، 2001، ص 103.
⁵ أقالو وفاء، شرفي أمينة: دور الحوكمة في تحسين الإدارة المحلية الجزائرية، مرجع سابق، ص 20.

6- الأزمة المالية العالمية التي واجهت الدولة وعجزها عن تلبية احتياجات المواطن وهذا ما أدى إلى ضرورة إشراك القطاع الخاص والمجتمع المدني في عمليات التنمية. إن هذه التطورات أدت إلى تغير الدور التقليدي للدولة كفاعل رئيسي، وذلك بفعل تزايد أهمية البيئة الدولية، أي أن خيارات العامل الخارجي وسياسته هي التي تشكل بمحملها أولويات وقضايا السياسة العامة في مختلف الحكومات¹.

7- تعثر العديد من برامج التكيف والإصلاح الهيكلي التي قدمها صندوق النقد الدولي والبنك الدولي في العديد من الدول النامية، والذي كان جانبا كبيرا من أسبابه يرجع إلى انتشار الفساد الداخلي وضعف المؤسسات في تلك الدول، ما دفع بالمؤسسات الدولية إلى التأكد من أن الحكم الراشد هو السبيل الوحيد لإنجاح مثل تلك الإصلاحات².

1-3 مفهوم الحكم الراشد:

يعبر الاهتمام الكبير الذي حظي به موضوع الحوكمة أو الحكم الراشد من طرف الباحثين، والمفكرين، والأكاديميين، ورجال السياسة، والمؤسسات الإقليمية والدولية، منذ حوالي ثلاث عقود من الزمن، عن الأهمية الكبيرة التي بات يكتسبها الموضوع، وكل صاحب اختصاص كيف مفهومه وفق اختصاصه، الأمر الذي خلق شيء من التباين في تعريفه، "كما أن تحديد المصطلح العربي لهذا المفهوم أثار جدلا ساخنا ولا يزال نظرا لاعتبارات سياسية ودينية لغوية وإقليمية مختلفة"³. ولهذا سيتم التطرق للمفهوم اللغوي له، ثم المفهوم الاصطلاحي من خلال أهم التعاريف التي وردت بشأنه.

1-3-1- التعريف اللغوي: كلمة **الحكم** "Gouvernance" مصطلح قدم يشير إلى مجموعة العمليات المرتبطة باتخاذ القرار ووضع موضع التنفيذ، كما يعني الحكم مفهوماً محايداً يعبر عن ممارسة السلطة السياسية وإدارتها لشؤون المجتمع، وموارده، وتطوره الاقتصادي والاجتماعي، والحكم أوسع من الحكومة لأنه يتضمن بالإضافة إلى عمل أجهزة الدولة الرسمية من سلطات تنفيذية وتشريعية وقضائية وإدارة عامة، عمل كل المؤسسات غير الرسمية، أو منظمات المجتمع المدني، بالإضافة إلى القطاع الخاص⁴.

أما مصطلح **الراشد** أو **الصالح** أو **الجيد** والذي كان ترجمة لكلمة "Bonne" أو "Good" بالإنجليزية فيمثل الصفة التي لحقت بالمصطلح الأول لكي يعكس مدى تجاوز الحكومات مع حاجات الشعوب التي تخدمها، وهو ما يعني وجوب أن يتصف الحكم بهذه الصفة التي تعد بمثابة دلالة على نوعية إدارة الحكم في بيئة معينة⁵.

¹ ليلي لعجال: واقع التنمية وفق مؤشرات الحكم الراشد في المغرب العربي، مرجع سابق، ص 40.

² شعبان فرج: الحكم الراشد كمدخل حديث لترشيد الإنفاق العام والحد من الفقر، مرجع سابق، ص 07.

³ زهير عبد الكريم الكايد: الحكمانية قضايا وتطبيقات، بحوث ودراسات، مرجع سابق، ص 07.

⁴ حسن كريم: مفهوم الحكم الصالح، من كتاب الفساد والحكم الصالح في البلاد العربية، مرجع سابق، ص 95، ص 96.

⁵ شعبان فرج: الحكم الراشد كمدخل حديث لترشيد الإنفاق العام والحد من الفقر، مرجع سابق، ص 08.

1-3-2- التعريف الاصطلاحي: تمت الإشارة سابقا إلى أنه يوجد تباين في تعريف الحوكمة لاختلاف الميادين وتباين المنطلقات الفكرية، ووفقا لآراء ووجهات نظر المنظمات والمؤسسات الدولية والعالمية، وعليه يمكن تحديد أهم التعاريف المؤسساتية التالية:

تعريف البنك الدولي: "الحكم الراشد هو التقاليد والمؤسسات التي تمارس بها السلطة في بلد ما من أجل الصالح العام، وهذا يشمل:

- ✓ عملية اختيار القائمين على السلطة و رصدهم واستبدالهم.
- ✓ قدرة الحكومة على إدارة الموارد وتنفيذ السياسات السليمة بفعالية
- ✓ احترام كل من المواطنين والدولة للمؤسسات التي تحكم التفاعلات الاقتصادية والاجتماعية فيما بينهم"¹.

تعريف البرنامج الإنمائي للأمم المتحدة (PNUD): هو ممارسة السلطة الاقتصادية والسياسية والإدارية لإدارة شؤون الدولة على كافة المستويات، ويشمل الآليات والعمليات والمؤسسات التي من خلالها يعبر المواطنون والمجموعات عن مصالحهم، ويمارسون حقوقهم القانونية ويوفون بالتزاماتهم ويقبلون الوساطة لحل خلافاتهم².

تعريف مؤسسات الأمم المتحدة: ما يستخدم لإعطاء حكم قيمي على ممارسة السلطة السياسية لإدارة شؤون المجتمع باتجاه تطوري تنموي وتقدمي، أي أنه يرمز إلى الحكم الذي تقوم به قيادات سياسية منتخبة وكوادر إدارية ملتزمة بتطوير موارد المجتمع وتقدم المواطنين وتحسين نوعية حياتهم ورفاهيتهم، وذلك بمشاركتهم ودعمهم³.

تعريف الوكالة الأمريكية للتنمية الدولية: عرفت الحكم الراشد على انه قدرة الحكومة على الحفاظ على السلام الاجتماعي، وضمان القانون والنظام، والترويج من أجل خلق الظروف الضرورية للنمو الاقتصادي وضمان الحد الأدنى من التأمين الاجتماعي، كما تم تعريفه على انه قدرة الحكومة على عملية الإدارة العامة بكفاءة وفعالية بحيث تكون خاضعة للمساءلة ومفتوحة لمشاركة المواطنين، وتدعم من النظام الديمقراطي للحكومة⁴.

تعريف المجلس الأوروبي: يتطرق إلى ما أسماه بالحكم الراشد الديمقراطي المحلي مركزا على متغير اللامركزية، والتي تؤمن هامشا كبيرا من الاستقلالية للسلطات المحلية⁵.

¹ يختار عبد القادر، عبد الرحمان عبد القادر: دور الحكم الراشد في تحقيق التنمية الاقتصادية، مداخلة مقدمة في إطار المؤتمر العالمي الثامن للاقتصاد والتمويل الإسلامي، الدوحة، دولة قطر، من 19 إلى 21 ديسمبر 2011، ص 03، ص 04.
² زهير عبد الكريم الكايد: الحكمانية قضايا وتطبيقات، بحوث ودراسات، مرجع سابق، ص 10.
³ حسن كريم: مفهوم الحكم الصالح، من كتاب الفساد والحكم الصالح في البلاد العربية، مرجع سابق، ص 96.
⁴ أماني قنديل: المؤسسة العربية للمجتمع المدني، سلسلة العلوم الاجتماعية، مرجع سابق، ص 154.
⁵ حسين عبد القادر: الحكم الراشد في الجزائر وإشكالية التنمية المحلية، مرجع سابق، ص 28.

تعريف لجنة الحكم العالمية *commission de la gouvernance globale*: الحكم الراشد هو مجموع مختلف الطرق والأساليب التي يقوم بها الأفراد والمؤسسات العمومية والخواص، بتسيير أعمالهم المشتركة بطريق مستمرة يطبعها التعاون والمصالحة والتوفيق بين المصالح المختلفة وتلك المتنازع حولها، كما يدرس هذا الحكم تدرج المؤسسات الرسمية والأنظمة المزودة بالصلاحيات التنفيذية والترتيبات والتعديلات الرسمية التي على أساسها تكون الشعوب والمؤسسات قد وقعت بصفة وفاقية لخدمة مصالحها العامة خدمة للمجتمع¹.

تعريف منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية: يشمل مجموع العلاقات بين الحكومة والمواطنين سواء كأفراد أو كجزء من المؤسسات السياسية والاقتصادية والاجتماعية، ويؤكد هذا التعريف على أن مفهوم الحكم لا يتركز فقط على فعالية المؤسسات وإنما يشمل القيم التي تحتويها المؤسسات مثل المساءلة، الرقابة والنزاهة².

تعريف مركز المشروعات الدولية الخاصة: يشمل الحكم الراشد التقاليد والمؤسسات والعمليات التي تحدد كيفية اتخاذ القرارات الحكومية بصفة يومية، وتعالج الأسئلة التالية:

- ✓ كيف وإلى أي مدى يكون للمواطنين رأي في صنع السياسات اليومية؟.
- ✓ ما مدى كفاءة إدارة الموارد و الخدمات العامة؟.
- ✓ كيف تخلق لدى موظفي الحكومة الاحساس بأنهم مسؤولين عن تصرفاتهم؟.
- ✓ كيف تمنع الأجهزة الحكومية من إساءة استخدام سلطتها؟.
- ✓ كيفية التعامل مع الشكاوي؟³.

تعريف المشرع الجزائري: ورد مصطلح الحكم الراشد في القانون رقم 06-06 المتضمن القانون التوجيهي للمدينة⁴ في الفصل الأول المتعلق بالمبادئ العامة في مادته الثانية، حيث عرفته بأنه "هو الذي بموجبه تكون الإدارة مهتمة بانشغالات المواطن وتعمل للمصلحة العامة في إطار الشفافية"، في المادة 11 في إطار تسيير المدينة حيث تحدث عن ترقية الحكم الراشد في مجال تسيير المدن عن طريق: تطوير أنماط التسيير العقلاني باستعمال الوسائل والأساليب الحديثة، توفير وتدعيم الخدمة العمومية باستعمال الوسائل والأساليب الحديثة، توفير وتدعيم الخدمة العمومية وتحسين نوعيتها.

¹ حسين عبد القادر: الحكم الراشد في الجزائر وإشكالية التنمية المحلية، مرجع سابق، ص 27.
² سلوى شعراوي جمعة وآخرون: إدارة شؤون الدولة والمجتمع، مركز دراسات واستشارات الإدارة العامة، القاهرة، 2001، ص 04.
³ حسين عبد القادر: الحكم الراشد في الجزائر وإشكالية التنمية المحلية، نفس المرجع، ص 28.
⁴ القانون رقم 06-06 المؤرخ في 21 محرم عام 1427 الموافق 20 فبراير 2006 المتضمن القانون التوجيهي للمدينة.

تعريف و إسهامات الباحثين:

يؤكد جون ميل بأن الحوكمة تكون نحو تحقيق النتائج المرغوبة من جانب، ونحو تحقيقها بالطريقة الصحيحة من جانب آخر، حيث أنها منسجمة بطريقة أو بأخرى مع القيم المعيارية للديمقراطية والعدالة الاجتماعية فهي نحو: 1 الرؤية: الأهداف المستقبلية. 2 الغاية النهائية: وضع الأهداف وتحديد الطريق العام لتحقيقها. 3 الموارد: تأمين الموارد اللازمة لتحقيق الأهداف أو الوصول للغاية النهائية. 4 التحكم والسيطرة: التأكد وبشكل دوري بأن الآلية المؤسسية يتم إدامتها وأنها متقدمة للأمام، ضمن الحدود القانونية، نحو الغاية النهائية، 5 المساءلة: التأكيد على استخدام الموارد بكفاية، وتقديم تقارير التقدم والتحويل إلى المشاركين في تحمل المخاطر¹.

ويرى ألين مارجيث Ellen Margreth بأن الحوكمة ليست مجرد حالة من الشفافية والمساءلة وحكم القانون فقط، بل هي أيضا حالة من المشاركة الديمقراطية والاتفاق حول مكونات النفقات العامة، وهي معنية بتفاعل المجتمعات والمؤسسات المدنية المحلية في تحمل المسؤولية و المشاركة في رسم السياسات العامة².

وكما يذكر جيمس سبث James Gustave Speth فإن ترويج الحوكمة لا يعني تقوية قدرات الدولة لتحكم فقط، بل تعني أيضا تجديد روح المشاركة المدنية في كافة مجالات الشؤون العامة، وأن مؤسسات المجتمعات المدنية تلعب دورا هاما ومصيريا في تعزيز المشاركة وبناء الثقة، وفي تصميم الاهتمامات ووجهات النظر المحلية³.

أما كوفي عنان Kofi Annan الأمين السابق للأمم المتحدة فقد أكد بأنه لا يمكن فرض الحوكمة من قبل السلطات الوطنية أو المنظمات الدولية، ولا يمكن خلقها بين عشية وضحاها، فهي في حد ذاتها إنجاز ونتيجة وبدونها لا يمكن للعالم أن يصل إلى الرخاء، فالوظيفة الأساسية للدولة كما يؤكد هي الإعداد للبيئة المناسبة والمساعدة التي تمكن للاستثمار أن يتم، وللشروات أن تتحقق. وللأشخاص أن يزدهر عملهم وينمو، فالحكم الرشيد يتطلب قناعة ومشاركة المحكومين، إضافة إلى الاندماج الكامل والمستمر لكافة المواطنين في مستقبل أوطانهم⁴.

أما تعريف François Xavier Merrien فقد أشار إلى أن الحكم الرشيد متعلق بشكل جديد من التسيير الفعال، بحيث أن الأعوان من كل طبيعة كانت وكذلك المؤسسات العمومية تشارك بعضها البعض، وتجعل مواردها وكل خبراتها وقدراتها وكذلك مشاريعها تخلق تحالفا جديدا للفعل القائم على تقاسم المسؤوليات.

كما ورد بمفهوم الحوكمة بمعنى ممارسة السلطة السياسية، الاقتصادية والإدارية في إطار تدبير شؤون بلد ما على جميع المستويات وهي مقولة موضوعة تضم الآليات والسيرورات والعلاقات والمؤسسات المعقدة التي بواسطتها يقوم

¹ زهير عبد الكريم الكايد: الحكمانية قضايا وتطبيقات، بحوث ودراسات، مرجع سابق، ص 15.

² Ambassador Ellen margreth, good governance and development assistance from a Danish perspective, partnership for governance, the economic institute of the world bank (edi), Washington, d.c. 1996. Page 5.

³ زهير عبد الكريم الكايد: نفس المرجع، ص 16.

⁴ زهير عبد الكريم الكايد: نفس المرجع، ص 17.

المواطنون و الجماعات بمفصلة مصالحهم وممارسة حقوقهم وتحمل واجباتهم، كما يتوجهون إليها بغاية تصفية خلافاتهم¹.

1-4- معايير ومرتكزات الحكم الراشد:

يقوم الحكم الراشد على عدة معايير تختلف من بلد لآخر، نظرا لخصوصية و ثقافة كل مجتمع وكذا الفوارق الموجودة في مستوى التطور الاقتصادي والاجتماعي والسياسي بين الدول، وتتنوع هذه المعايير بين معايير سياسية واقتصادية واجتماعية وإدارية ولا تشمل أداء الحكومة ومؤسساتها فحسب، بل تشمل مؤسسات المجتمع المدني والقطاع الخاص وحتى المواطنين، كما تختلف هذه المعايير حسب اختلاف الجهات الصادرة عنها².

فقد حصر البنك الدولي هذه المعايير في المحاسبة و المساءلة، الاستقرار السياسي و فعالية الحكومة، نوعية تنظيم الاقتصاد، حكم القانون و التحكم في الفساد³.

أما منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية فركزت على أربعة معايير وهي: دولة القانون، إدارة القطاع العام، السيطرة على الفساد، خفض النفقات العسكرية⁴.

أما الدراسات الصادرة عن برنامج الأمم المتحدة الإنمائي فقد تضمنت تسعة معايير وهي: الشفافية، المحاسبة، المشاركة، حكم القانون، حسن الاستجابة، التوافق، المساواة، الفعالية، الرؤية الاستراتيجية⁵.

الشفافية Transparency: الشفافية نقيض الغموض والسرية وهي تعني على مستوى الدولة والمؤسسات التابعة لها ضرورة وضوح العلاقة مع الجمهور فيما يخص إجراء تقديم الخدمات، والإفصاح للجمهور عن السياسات العامة المتبعة، خاصة السياسات المالية العامة و حساب القطاع العام وكيفية إدارة الدولة من قبل القائمين عليها بمختلف مستوياتهم⁶. وعليه فهي ظاهرة تشير إلى تقاسم المعلومات والتصرف بطريقة مكشوفة، وهي تلعب دورا مهما في الأنظمة، حيث تسمح لها بالكشف عن المبادئ والأخطاء التي وقعت، وبالتالي القدرة على المعالجة السريعة لهذه الأخطاء وتفاديها مستقبلا⁷. وباختصار المقصود بالشفافية هو توافر المعلومات وسهولة الحصول عليها من جانب المواطنين، فضلا عن صحة المعلومات ودقتها وحدثتها و اكتمالها⁸.

¹ حسين عبد القادر: الحكم الراشد في الجزائر وإشكالية التنمية المحلية، مرجع سابق، ص 28.
² شعبان فرج: الحكم الراشد كمدخل حديث لترشيد الإنفاق العام والحد من الفقر، مرجع سابق، ص 16.
³ يختار عبد القادر، عبد الرحمان عبد القادر: دور الحكم الراشد في تحقيق التنمية الاقتصادية، مرجع سابق، ص 05.
⁴ حليلة بومزير: الديمقراطية المحلية ودورها في تعزيز الحكم الراشد، إسقاط على التجربة الجزائرية، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم السياسية والعلاقات الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة قسنطينة، 2010، ص 70.
⁵ زهير عبد الكريم الكايد: الحكمانية قضايا وتطبيقات، بحوث ودراسات، مرجع سابق، ص 16.
⁶ عبير مصلح: النزاهة والشفافية والمساءلة في مواجهة الفساد، الائتلاف من أجل النزاهة والمساءلة أمان، الطبعة الأولى، رام الله، 2007، ص 27.
⁷ عماد الشيخ داوود: الشفافية ومراقبة الفساد، مركز دراسات الوحدة العربية، ط 1، بيروت، لبنان، 2004، ص 104.
⁸ إبراهيم العيسوي: التنمية في عالم متغير، دراسة في مفهوم التنمية ومؤشراتها، ط 1، دار الشروق، القاهرة، مصر، 2000، ص 36-37.

المساءلة: وهي خضوع صناعات القرار في الحكومة والقطاع الخاص والمجتمع المدني للمساءلة من قبل الجمهور، كما ترمز إلى القدرة على محاسبة المسؤولين عن إدارتهم للموارد العامة بهدف حماية الصالح العام¹.

كما تعني المساءلة جملة من العمليات والأساليب التي يتم بمقتضاها التحقق من أن الأمور تسير وفقا لما هو مخطط لها، وضمن أقصى المستطاع، لذلك فهي ليست تحقيقا أو محاكمة، بل القصد منها التحقق من أن الأداء يتم ضمن الأطر التي حددتها الأهداف ووفق المعايير المتفق عليها للوصول بالنظام إلى مستوى متميز من الكفاءة والفاعلية².

إذن فالمساءلة تعني التزام المؤسسات بتقديم حساب عن طبيعة ممارساتها للواجبات المنوطة بها بهدف رفع كفاءتها وفعاليتها، وتقديم إجابات وتفسيرات عن سبب فشلها مقابل ما تحصل عليه من ثقة عند النجاح، ويمكن تحقيق مساءلة المؤسسة من خلال النظم الداخلية التي تحكم سلوك مختلف الأجهزة الحكومية كالمشرفين والمرؤوسين مثلا، أو من خلال المساءلة الخارجية المباشرة ويتم ذلك باستجواب الحكومة عن تصرفاتها، وعن أدائها، وعن النتائج التي تخص أفراد المجتمع³.

المشاركة Participation: يعرف برنامج الأمم المتحدة المشاركة بأن تكون لجميع الفئات من رجال ونساء رأي في صنع القرارات التي تؤثر على حياتهم سواء بشكل مباشر أو غير مباشر، ويتطلب تحقيق المشاركة توزيع القوة السياسية والاقتصادية والاجتماعية على نطاق واسع في المجتمع ويعتبر الكثير أن المشاركة وسيلة وغاية في نفس الوقت⁴.

ويركز الحكم الراشد على المشاركة لأنها تعد هدفا إنمائيا في حد ذاتها، فالقدرة على المشاركة في اتخاذ القرارات هي حق من حقوق الإنسان الطبيعية خاصة إذا ما تعلق الأمر بشرائح المجتمع الممثلة تمثيلا ناقصا كالفقراء والنساء والأقليات، وتأخذ المشاركة عدة أشكال فقد تكون عبر الاقتراع، أو عبر الانضمام إلى منظمات المجتمع المدني، أو عبر المساهمة في إدارة قطاع الخدمات العام⁵.

حكم القانون: يعني أن الجميع حكاما و مسؤولين ومواطنين يخضعون للقانون ولا شيء يسمو عليه، كما يجب أن تطبق الأحكام والنصوص القانونية بصورة عادلة وبدون تمييز بين أفراد المجتمع وأن توافق هذه القوانين معايير حقوق الإنسان⁶.

¹ حسين عبد القادر: الحكم الراشد في الجزائر وإشكالية التنمية المحلية، مرجع سابق، ص 30.
² وائل عمران علي: الرقابة الشعبية كوسيلة لمساءلة الإدارة العامة، دراسة تطبيقية على التجربة الليبية، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في الفلسفة في الإدارة العامة، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة، مصر، 2008، ص 29.
³ شعبان فرج: الحكم الراشد كمدخل حديث لترشيد الإنفاق العام والحد من الفقر، مرجع سابق، ص 21.
⁴ حسن كريم: مفهوم الحكم الصالح، مرجع سابق، ص 103.
⁵ شعبان فرج: الحكم الراشد كمدخل حديث لترشيد الإنفاق العام والحد من الفقر، نفس المرجع، ص 23.
⁶ نصر الدين لبال: دور الحوكمة المحلية في إرساء المدن المستدامة، مرجع سابق، ص 10.

حسن الاستجابة والتوافق والرؤية الاستراتيجية: يقصد بالاستجابة قدرة المؤسسات على خدمة وتلبية مصالح الجميع في فترة زمنية معقولة وبدون أي تفرقة أو استثناء، أما التوافق فيعني العمل على التوفيق بين المصالح المختلفة للتوصل إلى توافق واسع يشكل أفضل مصلحة للجماعة¹.

ويتطلب بناء التوافق رؤى طويلة الأمد تتعلق بالتنمية البشرية للوصول إليه، وينتج هذا فقط عن فهم ثقافة وتاريخ والتكوين المجتمعي لهذه الشعوب.

أما الرؤية الاستراتيجية وحسب مفهوم الحكم الراشد، فإنها تتحدد بمفهوم التنمية بالشراكة بين مؤسسات الدولة والقطاع الخاص من خلال خطط بعيدة المدى لتطوير العمل المجتمعي من جهة وأفراده من جهة أخرى والعمل على التنمية البشرية، وحتى يتم تحقيق النتائج الإيجابية في رسم الخطط ضمن إطار الحكم الراشد يجب الأخذ بعين الاعتبار المتغيرات الداخلية والخارجية ودراسة المخاطر ومحاولة وضع الحلول. كما تعني الرؤية الاستراتيجية أن يمتلك القادة والجمهور العام منظورا عريضا وطويل الأجل فيما يتعلق بالحكم الراشد والتنمية البشرية المستدامة، مع الاحساس بما هو مطلوب لهذه التنمية، كما ينبغي أيضا أن يكون هناك فهمم للتعقيدات التاريخية والثقافية والاجتماعية المركبة لهذا المنظور².

المساواة: تعني المساواة جملة الآليات التي تحدد وتحترم الحقوق الأساسية للجميع، وتؤمن وسائل مراجعة ومعالجة يضمنها حكم القانون، كما تتطلب أن يتساوى المواطنون بحقوقهم أمام القانون، وأن تتسنى لهم فرص متساوية لممارسة هذه الحقوق، ومشاركتهم في عمل الإدارة، وتذهب المساواة إلى أن كل من هو معني بعملية إدارة الحكم ويريد المشاركة به -رجال ونساء، أثراء وفقراء، سكان الريف وسكان المدن- قادر على فعل ذلك بصورة متساوية، عبر الإدلاء بصوته، عبر المساهمة بالمشاورات أو عبر مراقبة هيئات الخدمات العامة المحلية، كما تعني أيضا أن الدولة تحمي حقوق الجميع بنفس الحماسة، وأن لا تهميش ولا تمييز في تأمين الخدمات العمومية، وأن الجميع يتمتع بحقوق المراجعة والتصويب في حال ميّز المسئولون بين الفرد والآخر³.

الفعالية: تعني توفر القدرة لدى المؤسسات في تنفيذ المشاريع، وتقديم نتائج تستجيب وحاجات المواطنين مع الاستخدام العقلاني والرشيد للموارد⁴.

¹ علي حميدوش: التنمية البشرية والتنمية الاقتصادية، دراسة حالة الجزائر خلال الفترة 1990-2005، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر، 2006، ص 10.

² شعبان فرج: الحكم الراشد كمدخل حديث لترشيد الإنفاق العام والحد من الفقر، مرجع سابق، ص 28.

³ علي حميدوش: التنمية البشرية والتنمية الاقتصادية، نفس المرجع، ص 10.

⁴ حسين عبد القادر: الحكم الراشد في الجزائر وإشكالية التنمية المحلية، مرجع سابق، ص 30.

1-5-5- فواعل وأطراف ومكونات الحكم الرشيد:

من خلال ما تم التطرف إليه سابقا في تعريف ومعايير الحكم الرشيد يمكن استنباط واستنتاج مكونات وأطراف الحكم الرشيد، التي تكوّن الإطار العام والذي تتفاعل من خلاله مختلف العناصر الأساسية التي يتوقف عليها التوازن والتفاعل وتتمثل هذه المكونات في:

1-5-1- الدولة والمؤسسات الرسمية والسلطات المحلية: أولا الدولة هي التنظيم الذي يحدد العلاقة بين الفئات أو الطبقات الاجتماعية الحاكمة والطبقات الاجتماعية المحكومة، وهو تنظيم ظهر مع بداية التناقض بين المصلحة الخاصة والمصلحة العامة، متضمنا تركيب الدولة ووظائفها الاقتصادية والاجتماعية والسياسية¹.

ومن خلال التعريف السابق نستنتج أن "الدولة هي المسؤولة عن توفير الإطار التشريعي الملزم الذي ينظم العلاقة بينها وبين أفراد الشعب، ويسمح بمشاركتهم في بناء دولتهم باعتبارهم طرفا فيها، كالقوانين التي تسمح بتشكيل المنظمات غير الحكومية ومنظمات المجتمع المدني، إلى جانب إعطاء صلاحيات إدارية ومالية مناسبة لهيئات الحكم المحلي لتقوم بوظائفها، وخلق الأطر الحوارية بين جميع هذه الأطراف على شكل منظم ورسمي كما ينبغي على الدولة توفير الحريات العامة واحترام حقوق الإنسان وسن التشريعات التي تضمن حرية الإعلام وتطبيق مبدأ حكم القانون².

أما السلطات المحلية فالمنوط بها أن تعمل هي كذلك على إشراك المواطنين سواء عبر اللقاءات الدورية مع ممثلهم، أو عبر الاستماع لانشغالاتهم بتشكيل لجان متابعة وإشراف، كما ينبغي عليها أن تكون أكثر شفافية في نشر المعلومات وميزانياتها ومشاريعها، وإشراك المواطنين في تحديد الحاجات وتحديد الأولويات التنموية عبر لجان المتابعة أو المسحات الإحصائية، كما أنه يقع عليها عبء العمل على إشراك الهيئات المحلية ومنظمات المجتمع المدني في المشاريع المحلية لتلاقي المصالح وعدم تعارضها ولبناء الثقة بين السلطة المحلية وهيئات المجتمع المدني³.

1-5-2- القطاع الخاص: يشمل القطاع الخاص مجموع المشاريع الخاصة غير المملوكة من الدولة في قطاعات الصناعة والزراعة والتجارة والخدمات مثل المصارف الخاصة، ووسائل الإعلام الخاصة وغيرها. كما يشمل الإطار غير المؤطر في السوق⁴.

¹ دراوسي مسعود: السياسة المالية ودورها في تحقيق التوازن الاقتصادي، حالة الجزائر 1990-2004، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر، 2005، ص 36.

² شعبان فرج: الحكم الرشيد كمدخل حديث لترشيد الإنفاق العام والحد من الفقر، مرجع سابق، ص 11.

³ صلاح محمد الغزالي: الحكم الصالح الطريق إلى التنمية، جمعية الشفافية الدولية، ص 06، من الموقع: www.transparency-kuwait.org/indix.php?ind=download، تاريخ الإطلاع: 2016/11/23.

⁴ حسن كريم: مفهوم الحكم الصالح، مرجع سابق، ص 97.

هناك تحول واضح في معظم دول العالم نحو الاعتماد على القطاع الخاص واقتصاديات السوق، فقد أصبحت معظم الدول تدرك أن القطاع الخاص يمثل المورد الرئيسي للفرص التي تفتح المجالات الاقتصادية لتشغيل الأيدي العاملة على كافة مستوياتها، إضافة إلى تأهيلها لتحقيق النتائج الإيجابية التي تساهم في التنمية الاقتصادية ورفع مستوى المعيشة للمواطنين وتحسين مستوى الخدمات لهم¹.

وقد أدركت الدول بما فيها النامية أنه هناك ضرورة ملحة لتشجيع المشاريع الخاصة ودعمها، فقد أصبح واضحاً أن استثمارات القطاع الخاص هي مفتاح تحقيق النمو الاقتصادي، وإتاحة المعرفة والتدريب والاستثمارات اللازمة للتنمية، ومشاركة القطاع الخاص ضرورية لأجل نقل المعرفة والتكنولوجيا وهما عاملان بالغا الأهمية بالنسبة لتحقيق النمو في كافة الدول².

1-5-3- المجتمع المدني: يقصد به مجموعة التنظيمات التطوعية المستقلة ذاتياً، التي تملأ المجال العام بين الأسرة والدولة، وهي غير ربحية، تسعى إلى تحقيق منافع أو مصالح للمجتمع ككل، أو بعض فئاته المهمشة، أو لتحقيق مصالح أفرادها، ملتزمة بقيم ومعايير الاحترام والتواضع والإدارة السليمة للاختلافات والتسامح وقبول الآخر³.

وقد أصبح مفهوم المجتمع المدني ملازماً للدولة العصرية بحيث حل محل المجتمع الفاصل في الفلسفة السياسية، وبالتالي لم تعد تتحدث عن علاقات مباشرة بين المواطن والدولة ونما عن علاقات غير مباشرة تتوسطها مؤسسات وتنظيمات المجتمع المدني من أحزاب وجمعيات وهيئات ونقابات وغيرها، ولتحديد مفهوم المجتمع المدني يجب التركيز على أربعة عناصر أساسية تتمثل في :

- ✓ فكرة التطوعية.
- ✓ فكرة المؤسسة.
- ✓ فكرة الاستقلالية.
- ✓ الارتباط بمنظومة من المفاهيم (حقوق الإنسان، المشاركة، الشرعية...)⁴.

ويمكن تصنيف مؤسسات المجتمع المدني إلى نوعين⁵:

¹ شعبان فرج: الحكم الراشد كمدخل حديث لترشيده الإنفاق العام والحد من الفقر، نفس المرجع، ص 14.
² فتحي أبو الفضل وآخرون: دور الدولة والمؤسسات في ظل العولمة، مكتبة الأسرة، القاهرة، مصر، 2008، ص 112.
³ أماني قنديل: المؤسسة العربية للمجتمع المدني، سلسلة العلوم الاجتماعية، مرجع سابق، ص 64.
⁴ عربي بومدين: الإدارة العامة والحكم الراشد، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلاقات الدولية والأمن الدولي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، 2012، ص 17.
⁵ فتحي محمد عبد الحميد: دور المجتمع المدني في تكوين الرأس المال الاجتماعي، دراسة حالة للجمعيات الأهلية في مصر، سلسلة أبحاث ودراسات، العدد الأول، المركز المصري للحقوق الاقتصادية والاجتماعية، بدون سنة نشر، ص 68.

مؤسسات مجتمع مدني خاصة:

وهي المؤسسات التي يقوم بتأسيسها عدد من الأفراد، ممن تتقارب مصالحهم، فيتحدون في هذه التنظيمات لخدمة أهداف مشتركة، مثل النقابات المهنية والعمالية التي تقوم بين أفراد لهم نفس الأهداف والمصالح.

مؤسسات مجتمع مدني رابط:

وهي المؤسسات التي تنشأ بين عدد من الأفراد المتفاوتين في الأفكار والخلفيات الاجتماعية، والثقافية، حيث ينضمون لهذه المؤسسات لخدمة أهداف عامة، أو الدفاع عن قضايا بعينها ومن أمثلة هذه التنظيمات جمعيات الدفاع عن حقوق الإنسان وجمعيات حماية البيئة وغيرها من المؤسسات المدنية التي تسعى لخدمة أهداف عامة.

1-6- أبعاد الحوكمة:

الحوكمة حسب الأمم المتحدة هي الحكم الذي يقوم به قيادات سياسية منتخبة، وكوادر إدارية ملتزمة بتطوير موارد المجتمع، وبتقدم المواطنين وبتحسين نوعية حياتهم ورفاهيتهم، وذلك برضاهم وعبر مشاركتهم ودعمهم.

وينطوي هذا التعريف على ثلاثة أبعاد وهي:

1-6-1- البعد السياسي:

يعتبر الأساس الأول لتكريس الحكومة مرتبط بطبيعة السلطة السياسية وشرعية تمثيلها، والتي يجب أن تمثل جميع أطراف المجتمع¹.

1-6-2- البعد التقني:

مرتبط بعمل الإدارة العامة وكفاءتها وفعاليتها، أي وجود جهاز إداري قوي وفعال يقوم بأداء الوظائف الإدارية المسندة إليه بصورة فعالة وبطريقة شفافة².

1-6-3- البعد الاقتصادي- الاجتماعي:

مرتبط بطبيعة بنية المجتمع المدني ومدى حيويته واستقلاله عن الدولة من جهة، وطبيعة السياسات العامة في المجالين الاقتصادي والاجتماعي وتأثيرها في المواطنين من حيث الفقر ونوعية الحياة من جهة ثانية، وكذا علاقتها مع الاقتصاديات الخارجية والمجتمعات الأخرى من جهة ثالثة¹.

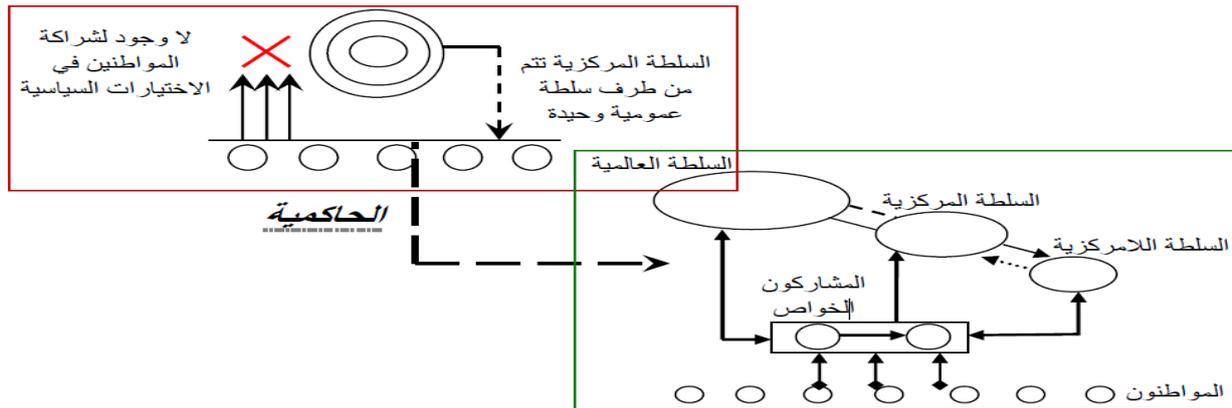
¹ خليل بن علي: تحديات ترشيد الإدارة المحلية الجزائرية، ورقة مقدمة للملتقى الوطني حول إشكالية الحكم الراشد في إدارة الجماعات المحلية والإقليمية، جامعة قاصدي مرباح - ورقلة، -، 12-13 ديسمبر 2010، ص 51.
² حسن كريم: مفهوم الحكم الصالح، مرجع سابق، ص 96.

2- الحوكمة الحضرية

2-1- الحكم الراشد واللامركزية (الحوكمة المحلية):

إن تفعيل مبدأ توزيع السلطات على أفراد المجتمع من خلال التوزيعات الجغرافية للدولة بهدف إدارة شؤونها والحفاظ على حقوق الأفراد داخلها تشكل بعدا عميقا في تحقيق مفهوم الحكم الراشد فيشعر الفرد بأنه هو صاحب القرار ويعتمد على نفسه من جهة، وأنه تحت المراقبة الشعبية من جهة أخرى². كما يعتبر البعض بأن أفراد المجتمع في أي منطقة من مناطق الدولة هم الأقدر على رسم السياسات التي تحكم علاقاتهم ببعض وعلاقاتهم بالسلطة و تحديد الأهداف وصياغتها والعمل لتحقيق مفهوم المشاركة من أجل تحقيقها والوصول إلى التنمية المنشودة بما يتلاءم مع احتياجاتهم³.

الشكل رقم (01): مستويات الحوكمة.



المصدر: سامعي فتيحة: التسيير الحضري: الآليات الفاعلون ورهانات الحكم الراشد، مرجع سابق، ص 21.

من خلال ما سبق يتضح أن الحوكمة أو الحاكمية هي "الانتقال من المستوى المركزي إلى المستوى المحلي، وعند المقارنة بين مفهومي الحوكمة و الحوكمة سنجد عندها الحوكمة كمفهوم هي * سلطة عمومية تتشكل من هرم يضم مجموعة من البنيات الإدارية على رأسها الجهاز الحكومي الذي يحتكر القرار* أو هي * ما يشير إلى المؤسسات الرسمية للدولة والتي في ظلها تتخذ القرارات في إطار إداري وقانوني محدد، وتستخدم الموارد بطريقة تخضع للمساءلة المالية*، بينما مفهوم الحوكمة يقلب هذا الهرم ليجعل الحكومة مجرد فاعل في صنع القرار إلى جانب

¹ نصر الدين لبال: دور الحوكمة المحلية في إرساء المدن المستدامة، مرجع سابق، ص 09.
² فوكة سفيان: الحكم الراشد المحلي، بحث في أدوات وقيم التمكين، ورقة مقدمة للملتقى الوطني حول إشكالية الحكم الراشد في إدارة الجماعات المحلية والإقليمية، جامعة قاصدي مرباح - ورقلة -، 12-13 ديسمبر 2010، ص 12.
³ نصر الدين لبال: دور الحوكمة المحلية في إرساء المدن المستدامة، ص 12.

فاعلين آخرين يكتسبون بدورهم أهمية بالغة كالشركاء الاقتصاديين والاجتماعيين ومكونات المجتمع المدني، فالحوكمة بعبارة أخرى تشمل الحكومة بالإضافة إلى هيئات أخرى عامة وخاصة محلية لتحقيق النتائج المرغوبة"¹.

كما يتضح أيضا أن التوجه نحو المستوى المحلي فرض نفسه كنتيجة حتمية إذا أخذ بعين الاعتبار الارتفاع الكبير لسكان المدن في العالم "فقد شهدت البشرية في عام 2007 أحد أهم الأحداث في تاريخها، أين أصبح عدد سكان الحضر لأول مرة في التاريخ مساويا لعدد سكان الريف حسب تقارير الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية"²، وإدارة هذه المراكز يعتبر تحديا في حد ذاته، فقد "أصبحت المدن مكانا لتجمع وتركز السكان والثروات، ومقرا لممارسة الأنشطة والمبادلات الاقتصادية لتكون بذلك المحرك الأساسي للتنمية لأي دولة، غير أن هذا التركيز الحضري بكل معاييره صاحبه مجموعة من الظواهر الاجتماعية و المجالية السلبية"، أدت هذه الظواهر إلى التفكير في الحوكمة الحضرية"³.

2-2- الحوكمة الحضرية:

إن فهم العلاقة بين "النظام (السياسي، الإداري...)" و "النشاطات الإنسانية" و "البيئة العمرانية" معقد جدا، فكل طرف من الأطراف الثلاثة يبدأ من الآخر وينتهي في الأخير إليه، فالبيئة العمرانية بالإضافة إلى كونها الحاضنة للإنسان ومختلف أنشطته فهي مكان ترجمة النصوص والسياسات وميدان تطبيقها، ومع تطور هذه البيئة في شكل حضائرتنا ومدننا اليوم أصبح من المفروض التعامل معها في شتى المجالات بما يدعى التحديث الدوري.

فعلى سبيل المثال إذا درسنا التخطيط سنجد أن "الانطلاقة الكبرى لعلم التخطيط جاءت بعد آثار التدمير الهائلة التي تعرضت لها كثير من المدن الأوروبية نتيجة للحرب العالمية الثانية، ولم تكن تلك بدايات ظهور علم التخطيط كوسيلة لإصلاح ما أفسدته الحروب بل أصبحت المشاكل المتعددة بالمدينة واحتدامها والزيادات العالية في الكثافات السكانية على حساب شبكات البنية الأساسية...بالإضافة إلى تداعي المناطق وتقدمها وعدم ملاءمتها للمعيشة من الأمور الملحة على اتباع أسلوب التخطيط كحل علمي سليم لكل تلك المشاكل وغيرها، وهكذا فقد تعددت أسباب واستراتيجيات الأخذ بأسلوب التخطيط في كافة المشروعات على مر العصور حسب ما تمليه الظروف التي يعيشها المجتمع"⁴.

¹ فوكة سفيان: الحكم الراشد المحلي، بحث في أدوات وقيم التمكين، نفس المرجع، ص 15.

² نصر الدين لبال: دور الحوكمة المحلية في إرساء المدن المستدامة، مرجع سابق، ص 07.

³ سامعي فتيحة: التسيير الحضري: الآليات الفاعلون ورهانات الحكم الراشد، مرجع سابق، ص 23.

⁴ عاطف حمزة حسين: تخطيط المدن أسلوب ومراحل، دار الكتب القطرية، الرقم 395، الدوحة، قطر، 1992، ص 11.

كذلك بالنسبة للتسيير فمجموعة الظواهر الاجتماعية والمجالية السلبية التي فرضتها المجالات الحضرية ولعل أبرزها فقدان القدرة على التدخل الفعال، " جعلت المختصين و المسؤولين عن الفعل العمومي يسلطون أبحاثهم وتعديلاتهم حول طريقة إعادة بناء هوية جماعية داخل المدن، أي إعادة تعريف للقواعد ومبادئ الفعل العمومي في ظل الإدماج المتواصل لشركاء جدد على المستوى الأفقي والعمودي، مما جعل نطاق تطبيق الحوكمة على المدن يندمج ضمن سياق أوسع هي الحوكمة الحضرية"¹.

2-3- تعريف الحوكمة الحضرية:

أشار الباحث Patrick Le Gales أن مفهوم الحاكمية لا يتعلق فقط بدور فاعلين ألا وهما "الدولة والجماعات المحلية" بل تعدهما ليصبح أكثر انتشارا لفهم التطورات الحاصلة في تحولات التنظيمات العمومية التي تمر بأزمة شرعية، ولتوضيح حدود الأنظمة السياسية في المناطق الحضرية وتحليل تعقيدات الفعل العمومي الحضري ومشاكل التواصل الناتجة عنه كالتفكك الحضري، اللامساواة...، وكاختيار لتعدد وتنوع طرق تنظيم الخدمات².

وقد عرف Georges Cavalier الحاكمية الحضرية على أنها المسؤولية المشتركة في إنجاز مشروع وإمكانية بناء إطار تعاوني للفعل الجماعي وذلك بتبني فكر استراتيجي يساهم في ربط الفاعلين الأساسيين بمستوى القرار السياسي، فكل مستوى يفرض خصوصية من الشراكة³.

أما François Xavier Merrien فيراها من ثلاث زوايا متكاملة⁴:

✓ الأولى وصفية: الحوكمة تأخذ بعين الاعتبار سيورة تطور التحولات المستمرة في العلاقات بين مختلف الفاعلين وطرق الحكم.

✓ الثانية تحليلية: الحوكمة عبارة عن قراءة لتحولات الفعل العمومي لتكون بذلك نموذج لهذا الفعل الذي يمكن أن يعوض، يعدل أو يكمل النموذج التقليدي بصيغ التعاون والتشارك انطلاقا من تشخيص طرق الحكم والفاعلين القائمين على اتخاذ القرار.

¹ سامعي فتية: التسيير الحضري: الآليات الفاعلون ورهانات الحكم الراشد، مرجع سابق، ص 23.

² lafer Azzedine: gouvernance urbaine :rôles et rapports des différents acteurs dans les pratiques urbaines locales. cas de la ville de Tizi-Ouzou, mémoire de magister en aménagement du territoire, université mentouri Constantine, année 2010.page 25.

³ سامعي فتية: التسيير الحضري: الآليات الفاعلون ورهانات الحكم الراشد، مرجع سابق، ص 24.

⁴ سامعي فتية: نفس المرجع، ص 24.

✓ الثالثة معيارية: فالحوكمة تعتمد في الأساس على معيار أو آلية للإدارة العامة فهي تمثل للحل الأنسب لأي مشكل مطروح لتساهم في توسيع مستويات الشراكة في طرق الحكم.

باختصار الحاكمة الحضرية هي المحرك الأساسي لإنتاج المجال الحضري بحيث تعبر عن طريقة ونموذج التسيير الحضري المحلي (المدينة أو الحي) كونها تسمح ب¹:

- معرفة المشاريع الحضرية المراد إنجازها: فالتشاور، التحاور، النقاش يسمح بصياغة المشاكل المطروحة بدقة وبالتالي اختيار المشاريع الحضرية الأنسب لإيجاد الحل من حيث الأهمية، الحجم والتمويل المالي.
- التعرف على الفاعلين بالمشروع الحضري من سلطة سياسية (المنتخبين، ممثلي الدولة)، سلطة تقنية (الإداريون)، الإطارات المهنية (الخبراء) والمجتمع المدني (الجمعيات)، فتحليل تدخلاتهم وتقييمها تمكننا من إعادة تفعيل أدوارهم.
- ممارسة الفعل الديمقراطي: فحرية الاختيار من خلال اعتماد أسلوب الاستشارة تعطي المواطن صفة المواطنة ما ينعكس مباشرة على المشروع الحضري وعلى التنمية العمرانية، فتقبل المواطن المشروع الذي اختاره في وسط معيشتة يضمن استدامة فعالية هذا المشروع.
- تحديد الأشكال الحضرية بالمدينة، تحديد هويتها وطريقة نموها والفاعلين في بلورة استراتيجية تطورها الشيء الذي يمكننا من معرفة الخلل وطبيعة التحلل.

2-4- السلم المجالي لتحقيق الحوكمة الحضرية:

المقصود بالسلم المجالي لتحقيق الحوكمة الحضرية هو إسقاط مفهوم الحكم الراشد فضائيا على مستويات تطبيقه من أجل التسيير الأمثل للمجال الحضري بغية الوصول إلى التنمية المحلية، "ونظرا للدور الرئيسي لأدوات التهيئة والتعمير في التكفل بالتنظيم والتسيير القانوني للمدن"²، وعلى اعتبار أن أدوات التعمير سارية المفعول هي المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير ومخطط شغل الأرض³، فإن العمل يكون على مستوى المدينة و إقليمها (الإدارة المحلية) وعلى المستوى الجوارى (التسيير الجوارى).

¹ Pr Cherad Salah Eddine, Dr Badia Sahraoui : Constantine une métropole a la recherche de la gouvernance, colloque international : gouvernance local et développement territorial. le cas des pays méditerranéens, université mentouri Constantine. Page 14-15.

² خلف الله بوجمعه، عائشة شايب، أدوات التهيئة والتعمير والتهيئة المستدامة للفضاءات الخارجية، مجلة العمران والتقنيات الحضرية، العدد الثالث، مارس 2008، من الموقع www.omranet.com.

³ رياض تومي: أدوات التهيئة والتعمير وإشكالية التنمية الحضرية، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في علم الاجتماع الحضري، كلية العلوم الإنسانية والعلوم الاجتماعية، جامعة منتوري قسنطينة، 2006، ص 01.

2-4-1- المدينة وإقليمها (حوكمة الإدارة المحلية): الإدارة المحلية ثم التنمية المحلية ثم الحوكمة المحلية الرشيدة ...

لقد أصبح للمدن اليوم دور بالغ الأهمية على أصعدة متعددة، إذ تستجيب للمطالب الاقتصادية في المحيط الاجتماعي فهي تساهم في خلق الثروة ومناصب العمل، كما تؤدي أيضا على صعيد اقتصادي وبيئي إلى نشوء العديد من المشاكل البيئية كالتلوث وتبديد الموارد، إلى جانب خلق عدم توازن بين الإطار الاجتماعي والبيئي، هذين الأخيرين يصعب إحداث توازن بينهما، فالعمل على ترقية أحدهما ينجم عنه تراجع في مستوى الآخر وهو ما يؤدي إلى ضرورة قيام السلطات الحضرية بالاهتمام بهذه الأصعدة ومتطلباتها لضمان التوازن بين هذه النقاط وتفادي الصدام بينها، وهنا بالتحديد يبرز دور الحوكمة من خلال وضع السياسات المناسبة وتقوية روح المواطنة والحس المدني¹.

وبهذا تشير الحوكمة الحضرية إلى التنوع الكبير في كيفية تنظيم الخدمات بمرونة أكبر وتعدد الفاعلين، كما تشير أيضا إلى فكرة تسيير استراتيجي محلي مرن، يوفق بين منطق التفكير العمومي والخاص والأخذ بعين الاعتبار طلبات المواطنين ورغباتهم، وعليه فالحوكمة الحضرية تدمج كل القواعد والممارسات والإجراءات التنظيمية والقانونية من أجل التسيير العادل والشفاف للشؤون والمسائل العمومية بهدف ترقية وتأمين قيم اجتماعية يطمح لها الأفراد والجماعات². مما سبق يتضح أن الحوكمة الحضرية تبدأ من السلطة أو الإدارة المحلية في إطار الرغبة ووضع الآليات.

وقد عرف نظام الإدارة المحلية منذ زمن بعيد، غير أنه لم يأخذ شكله القانوني وسمته النظامية إلا بعد قيام الدولة الوطنية أو القطرية الحديثة، ذلك أن الدولة الحديثة ازدادت أعباؤها تجاه المواطنين، مما جعل نقل أو تفويض بعض هذه الأعباء إلى وحدات محلية أمرا لا محيد عنه³، ولا يرجع التاريخ التشريعي لنظام الإدارة المحلية إلى أكثر من القرن التاسع عشر، ففي إنجلترا لم يكن للمدن مجالس يشترك فيها المواطنون قبل عام 1835 م، ولعل أول تشريع صدر في هذا المجال هو قانون الإصلاح عام 1832 م ثم توالى بعد ذلك ظهور التشريعات المنظمة للحكم المحلي بها، أما فرنسا فلم تنشأ بها المجالس المحلية إلا في عام 1833 م، ولم تعط تلك المجالس حق إصدار القرارات الإدارية إلا في عام 1844 م⁴.

اعتمدت الإدارة المحلية العديد من المقاربات كنماذج تنموية الظاهر من نتائجها أنها فشلت، "ولما كانت المشاركة قاعدة أساسية لنجاح التنمية المحلية، و اقتزنت نجاحات تجارب معظم الدول في النمو بالاعتماد على

¹ Claude Jacquier, la gouvernance urbaine: entre complications et complexités, comment s'orienter ?, colloque vers une nouvelle gouvernance des territoires, Reims, 15/09/2008, p 04.

² Lafer Azzedine: gouvernance urbaine : rôles et rapports des différents acteurs dans les pratiques urbaines locales. cas de la ville de Tizi-Ouzou, mémoire de magister en aménagement du territoire, université Mentouri Constantine, Année 2010, page 25.

³ عبد المحسن محمد الرشود: الإدارة المحلية في المملكة العربية السعودية، دار الشبل للنشر والتوزيع، الرياض، 1419 هـ، ص 36.

⁴ بومدين طاشمة: الحكم الراشد ومشكلة بناء قدرات الإدارة المحلية في الجزائر، مرجع سابق، ص 03.

مواردها المحلية، ولأن أثنى هذه الموارد العنصر البشري إذا تجاهلت الدولة هذا العنصر وركزت على العناصر الأخرى فإنها بذلك تخلق عبئاً مستمراً على التنمية، وهو وجود عنصر بشري يزداد عدداً ويقل كفاءة دون أن يقدر على تقديم جهد متزايد لخدمة التنمية"¹، من أجل كل ذلك جاءت مقارنة الحوكمة المحلية الرشيدة كحل لتلك التنمية.

"و الحوكمة المحلية الرشيدة هي استخدام السلطة السياسية وممارسة الرقابة على المجتمع المحلي، من أجل تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية.

ويوضح الإعلان الذي صدر عن مؤتمر الإتحاد الدولي لإدارة المدن الذي عقد في صوفيا في ديسمبر 1996 عناصر الحوكمة المحلية الرشيدة على النحو التالي:

- نقل مسؤولية الأنشطة العامة الملائمة إلى المستويات المحلية المختلفة بموجب القانون.
- لا مركزية مالية وموارد كافية للقيام بتلك الأنشطة على المستوى المحلي.
- مشاركة حقيقية للمواطن في صنع القرار المحلي.
- تهيئة الظروف الذي من شأنها خصخصة الاقتصاد المحلي"².

في بريطانيا انتقل هذا المفهوم إلى العلوم السياسية في إطار برنامج مولته الحكومة البريطانية والذي يهدف إلى إعادة تركيب السلطة المحلية (la recomposition de pouvoir local)، في ذات الوقت قامت حكومة السيدة "مارغريت تاتشر Margaret Thatcher" بوضع سلسلة من الإصلاحات للحد من صلاحيات السلطة المحلية الغير فعالة والمكلفة من خلال تعزيز فكرة اللامركزية وخصخصة بعض الخدمات العامة، مالا يعني إلغاء سلطة الحكومة المحلية البريطانية بالعكس، أعيد هيكلتها لمواجهة الإصلاحات والضغطات الحكومية، وقد عبر عنها الباحثون المهتمون بالمصطلح الانجليزي (Urban Governance) الحاكمية الحضرية، والتي عممت في العديد من الدول الأوروبية لدراسة ميكانيزمات أداء السلطات المحلية والتحولت في أشكال تدخل القطاع العام التي تركز على:³

✓ إدانة النموذج السياسي التقليدي الذي يمنح للسلطة السياسية مسؤولية إدارة الشؤون العامة، فقد أصبحت الحاكمية (la gouvernance) أحسن وسيلة لمواجهة تناقضات التنمية الاجتماعية والسياسية باعتبارها شكل جديد من أشكال التنظيم لمعالجة الأزمة.

¹ أحمد رشيد: نظام الحكم والإدارة، دار المعارف، الإسكندرية، 1989، ص 32.

² بومدين طاشمة: نفس المرجع، ص 04.

³ سامعي فتيحة: التسيير الحضري: الآليات الفاعلون ورهانات الحكم الراشد، مرجع سابق، ص 20.

✓ تعدد الفاعلين في تسيير الشؤون العامة: فأزمة الحكم (grise de gouvernabilité) جعلت من الدولة، الجماعات المحلية، المنظمات الدولية تلجأ إلى شركاء جدد كالمنظمات الغير ربحية، الشركات الخاصة والمواطنين المؤهلين، لإيجاد حلول للمشاكل المشتركة التي يواجهها المجتمع، وعلية فالحوكمة وجهت الانتباه إلى التحول في المسؤوليات القائمة بين الدولة، المجتمع المدني وقوى السوق ليشارك فاعلون جدد في سيرورة اتخاذ القرار.

✓ تسيير الشؤون العامة يعتمد على التشاور بين الفاعلين أي أن الحاكمية تعتمد على "التشاور، المشاركة، التنسيق".

كخلاصة يمكن القول أن الحوكمة الحضرية وجدت موطئ قدم لها في الاختلالات المتزايدة للعمل الحكومي الذي أدى إلى ظهور مبادئ جديدة، فاعلين جدد وطرق جديدة لتسيير المسائل والمشاريع العمومية، ويتعلق الأمر بدخول فئات جديدة من طبيعة مختلفة معترك وسياق المساهمة في تحقيق أهداف ومشاريع مشتركة تجمع كلا من أفراد المجتمع المدني والمهنيين والمواطنين ... بالقطاعين العام والخاص، وتحسن مستوى العلاقة بينهم¹.

2-4-2- المستوى الجوّاري (الحوكمة و التسيير الجوّاري):

كان منتظرا من مخطط شغل الأراضي أن يجد حلوًا قانونية لتطبيق توجهات التنمية المتحدث عنها سابقا، إنطلاقا من المجموعات المكونة لمجالها الحضري، كل من هذه المجموعات على حدى، "وبالرغم من طرح أداة جديدة متخصصة بالمجموعات الكبرى منها اصطلاح على تسميتها بمخطط التحسين الحضري والناجحة عن الشراكة التقنية الجزائرية الألمانية، فإننا لم نشهد بروزا لهذه الأدوات في واقع المدن ولم تتمكن من أداء هدفها المتمثل في التكفل بمشاكل المجموعات السكنية ضمن مفهوم التنمية المستدامة، وذلك راجع على ما يبدو إلى عدم أداء بعض الفاعلين للأدوار المنوطة بهم"².

ولأن هذه المجموعات السكنية تمثل أصغر سلم (السلم الجوّاري) و الذي يمثل مصالح مباشرة للعنصر البشري داخله، وبغية الانتقال إلى الناحية النوعية في تسييره وتنظيمه من أجل إطار أفضل للحياة، بما يخدم العلاقة التي تربط الفرد بالمجموعة والمجموعة بالمجال الكلي وتضمن تكامل الأدوار، وجب تركيز العمل على هذا السلم انطلاقا من تصميم وإعداد سياسة المدينة وفق مسار تشاوري ومنسق ووضع هذه السياسة حيز التنفيذ في إطار اللاتمركز واللامركزية والتسيير الجوّاري، وهذا ما تحدث عنه المشرع الجزائري في القانون 06-06 المتضمن القانون التوجيهي للمدينة، والذي يهدف حسب المادة الأولى منه إلى تحديد الأحكام الخاصة الرامية إلى تعريف عناصر سياسة المدينة.

¹ محمد مداحي وسوسن زيرق: حوكمة النقل الحضري في الجزائر، مجلة دراسات اقتصادية، العدد رقم 03، 2016، ص 266.

² خلف الله بوجمعه، عائشة شايب، مرجع سابق، ص 01.

في المادة الثانية من القانون 06-06 أدرج المشرع التسيير الجوّاري ضمن المبادئ العامة لسياسة المدينة وفق الترتيب الآتي¹:

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

اللاتمركز: الذي بموجبه تسند المهام والصلاحيات القطاعية إلى ممثلي الدولة على المستوى المحلي.

اللامركزية: التي بموجبهما تكتسب الجماعات الإقليمية سلطة وصلاحيات ومهام بحكم القانون.

التسيير الجوّاري: الذي بموجبه يتم وضع الدعائم والمناهج الرامية إلى إشراك المواطن بصفة مباشرة أو عن طريق الحركة الجموعية في تسيير البرامج والأنشطة التي تتعلق بمحيطه المعيشي وكذا تقدير الآثار المترتبة على ذلك وتقييمها.

التنمية البشرية: التي بموجبهما يعتبر الإنسان المصدر الأساسي للثروة والغية من كل تنمية.

التنمية المستدامة: التي بموجبهما تساهم سياسة المدينة في التنمية التي تلي الحاجات الآنية دون رهن حاجات الأجيال القادمة.

الحكم الراشد: الذي بموجبه تكون الإدارة مهمة بانشغالات المواطنين وتعمل للمصلحة العامة في إطار الشفافية.

الإملاء: الذي بموجبه يتمكن المواطنون من الحصول بصفة دائمة على معلومات حول مدينتهم وتطورها وآفاقها.

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

المحافظة: التي بموجبهما تم صيانة الأملاك المادية والمعنوية للمدينة والمحافظة عليها وحمايتها وتثمينها.

الإنصاف الاجتماعي: الذي بموجبه يشكل التضامن والتماسك الاجتماعي العناصر الأساسية لسياسة المدينة.

من خلال ترتيب المبادئ العامة لسياسة المدينة حسب القانون و المادة سابقى الذكر يتحدد لنا السلم المحلي لتحقيق الحوكمة الحضرية، الذي يبدأ تشريعياً من أعلى هرم السلطة و ينتهي إلى المستوى الجوّاري، ويبدأ مجالياً من المستوى الجوّاري وينتهي إلى مستوى المدينة وإقليمها ثم مستويات أخرى (جهوية وإقليمية)، وهنا تبرز أهمية التسيير الجوّاري كنقطة بداية من أجل تحقيق الحوكمة الحضرية.

¹ المادة الثانية من القانون 06-06 المؤرخ في 21 محرم عام 1427 الموافق 20 فبراير 2006 المتضمن القانون التوجيهي للمدينة، العدد 15.

هذه العلاقة ثمنها **خوان كلوس** في تعريف النطاق المكاني للحكومة الحضرية أين وضع بدوره مستويات، تبدأ من مستوى المدينة الكبيرة والإقليمية ثم مستوى المدينة والبلدية وتنتهي إلى المستوى الجوّاري، ويبيّن أن الأحياء والشوارع تلعب دوراً كبيراً في تحسين نوعية المناطق الحضرية وإدماج الجميع على الصعيد الاجتماعي، وإشراك المجتمعات المحلية في إدارة الموارد الحضرية المشتركة مثل الأماكن والخدمات العامة، من أجل التكامل والترابط المكانيين، والأمن البشري والمرونة، والديمقراطية المحلية، والمساءلة الاجتماعية¹. وهذه المستويات مرتبطة بمستويين آخرين المستوى الوطني والمستوى فوق الوطني والعاور للحدود.

2-5- الحوكمة القطاعية: (الإدارة العمومية للقطاعات الحيوية)

تلعب الإدارة العمومية دوراً حيوياً في حياة كل دولة، فنشاط الدولة وسيرها مشروط في جانب كبير منه بالنوعية التي تؤدي بها الإدارة العمومية وظيفتها، بحيث أن مهام الإدارة هي انعكاس لمهام الدولة فهي أداة تنفيذ الخيارات والسياسات المنتهجة من طرف الدولة، والوسيط الذي يضمن التوازي والاتصال بين الحكومة والمواطنين². ومطلوب من هذه الإدارة أن تتكيف مع التحديات والتغيرات التي تحصل في كافة المجالات وعلى جميع الأصعدة، وتحقيق ذلك متوقف على الآليات والميكانيزمات المعتمدة ومبادئ الحكم الراشد توفر الآليات اللازمة.

وقد جاء في المادة 20 من القانون 06-06 المتضمن القانون التوجيهي للمدينة أنه يوضع إطار للتشاور والتنسيق بغرض ضمان التطبيق المتفق عليه والمتناسق والناجع لأدوات التخطيط والتوجيه القطاعية على مستوى المدينة، لاسيما تلك المتعلقة بحماية البيئة والتراث الثقافي والعمارة والنقل والمياه والتجهيزات والمنشآت، ويكلف هذا الإطار باقتراح الإجراءات غير الواردة في أدوات التخطيط والتوجيه القطاعية³.

وتطرح إشكالية الحكم الراشد في الإدارة العمومية على عدة مستويات تختلف حسب زاوية النظر إلى مستوى الحكم الراشد في الإدارة العمومية ويمكن تحديدها في مستويات ثلاث (التنظيم، التسيير وثقافة السلوك).

¹ خوان كلوس (المدير التنفيذي لموئل الأمم المتحدة): المبادئ التوجيهية الدولية بشأن التخطيط الحضري والإقليمي، برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية، نيروبي، 2010، ص 02. من الموقع www.unhabitat.org تاريخ الإطلاع 2017/01/31.

² د. عبد العزيز جراد وآخرون: الحكم الراشد في الإدارة العمومية، ملتقى الحكم الراشد في الإدارة العمومية، المدرسة الوطنية للإدارة، من الموقع

³ القانون 06-06 المتضمن القانون التوجيهي للمدينة، القسم الثاني من الفصل الخامس الذي يحدد أدوات وهيئات سياسة المدينة والذي يتحدث عن أدوات التخطيط والتوجيه القطاعية.

خلاصة الفصل

يلخص الحكم الراشد تطورات السياسة التي تتبنى التنمية وتسعى إليها، وجاء كנקطة وصول آنية للإصلاحات الدائمة للقوانين الداعمة لذلك، ويعتبر المصطلح الأكثر حضوراً في برامج عمل الحكومات والهيئات المختلفة، وفي السنوات القليلة الماضية وجهت الأنظار نحو مفهوم الحكم الراشد بدعم من هيئات عالمية كالبنك العالمي لإيجاد حلول وبدائل للسياسات التي لم تنجح في تحقيق النمو المطلوب، وتوسّع مجال الحاكمية من الاقتصار على مواضيع الاقتصاد والشركات الاقتصادية ليشمل كل مجالات التنمية في إطار المزاوجة بينه وبين مفهوم الاستدامة، وصيغ المفهوم وفق برامج تتناول العمل السياسي والاجتماعي والاقتصادي وغيرها من المجالات.

وكما أن الإدارة انتقلت وفقاً لاعتبارات عديدة من مركزية إلى محلية، فالحكم الراشد اختطى بدوره نفس الخطى ليظهر مفهوم الحوكمة المحلية، من خلال الانتقال نحو الخليات التي تضبط أبعاده وطريقة عمله معايير ومرتكبات المفهوم، ثم مهد العمل المحلي لظهور مصطلح آخر وهو الحوكمة الحضرية وهو الانتقال للتركيز على سياسة المدينة، وجاء هذا الانتقال كون المدينة المكان الذي تنصهر فيه السياسات وتطبق ضمن حيزه البنود ويجمع الفاعلين ويعيش ضمنه المستعملين، ولم يتوقف العمل عند حدود المجالات العمرانية للحواضر بل تعداه إلى حيز العيش في إطار التطلع إلى تحسين نوعية الخدمة انطلاقاً من الوحدة الجوارية.

الجزائر مثلها مثل الدول النامية الأخرى وجدت مكاناً للمصلح بين بنود تشريعاتها، وظهر المفهوم ضمن المبادئ العامة لسياسة المدينة الواردة في القانون 06/06 كباعث للمشاركة والتسيير الجوّاري، وداعي إلى التنسيق والتشاور، ومثمن للتنمية البشرية والتنمية المستدامة، ومجسد لمفهومى اللامركزية و اللاتمركز، وساعي إلى الانصاف الاجتماعي، وضامن للإملاء والحفاظة والإبداع والتعبير.

الفصل الثاني:

حوكمة تسيير منظومة النقل الحضري

مقدمة الفصل

يأتي النقل الحضري في مقدمة المشاكل المطروحة للنقاش ضمن أجندات مسيري المدن، وتسييره يعتبر الرهان الأكثر تعقيدا وصعوبة في المجال الحضري، ويستمد هذه الصعوبة من معطيات عديدة تتعلق بميزة إلمام النقل بمتغيرات عدة و التشابك الكبير في الصلاحيات، ولضبط وضمان سير خدمة النقل دعى البنك العالمي إلى اعتماد الحوكمة من خلال استحداث أساليب ترمي إلى النجاحة في التسيير.

ولا يتم الحديث عن حوكمة تسيير النقل الحضري إلا من خلال التطرق إلى القوانين التي تنظمه في الوسط الحضري، وقياس تطابق متطلبات الحوكمة مع المقاييس المرتبطة بالتنظيم والتسيير وثقافة السلوك، وتشخيص واقع الممارسة في الترسانة التشريعية لمنظومة النقل الحضري.

في هذا الفصل يتم التطرق إلى مفهوم النقل والتنقل الحضري والأسباب الباعثة له، وذكر مشكلات التنقل في المجال الحضري المتنوعة بين الوظيفية و المجالية و الزمانية والبيئية، تم التطرق إلى مميزات النقل الحضري بالجزائر من الناحية الاقتصادية والتخطيطية والوظيفية والتسييرية، وضمن المميزات التسييرية يدرج نظام النقل الحضري في الجزائر من منظور القوانين والتشريعات المنظمة للنقل، وبعده يحدد واقع ممارسة الحوكمة من خلال بحث معايير ومرتكبات الحكم الراشد في هذه القوانين، وتشخيص وجود الفواعل الثلاث له الدولة والسلطات والمجتمع المدني والقطاع الخاص، وشمله للأبعاد الإدارية والاقتصادية والاجتماعية والتقنية.

I. حوكمة منظومة النقل الحضري:

أفضت التحولات العمرانية المهيكلية للمجال بالمناطق الحضرية إلى تغييرات شاملة وعميقة في بنية المدينة وامتدادها العمراني، وجاءت هذه التحولات كانعكاس لوتيرة التحضر الكبيرة والمتسارعة التي شهدتها العالم، فقد عادل عدد سكان الحضر قاطنة الأرياف لأول مرة عام 2007، وأخذت النسبة منحها التصاعدي بزيادة سكانية شهرية قدرتها تقارير الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية ب 5 ملايين نسمة (حالة المدن في العالم 2008-2009)، وقد نتج عن ذلك أزمة خانقة "وظهرت مشاكل معقدة لم تكن معروفة في العصور السابقة داخل المدن، وقد برز النقل الحضري كإحدى هذه المشكلات إن لم يكن أعقدها على الإطلاق، وللدلالة على أهمية هذا العمل نشير إلى أن الإنسان في مدينة شيكاغو يقضي 9 سنوات من عمره في المتوسط داخل المترو ووسائل النقل الأخرى¹، كما تعاني جل المدن الازدحام والاختناقات المرورية والتلوث، الأمر الذي ركز عمل الدول على النقل.

المدينة الجزائرية على غرار باقي مدن العالم عرفت توسعا حضريا سريعا، وزيادة معتبرة في استخدامات الأراضي والبنى التحتية والمرافق الأساسية، وترافق تطور المنظومة العمرانية لكتلتها الحضرية مع خطط ظرفية لقضايا الحركة والمرور، لم ترق هذه الأخيرة إلى مستوى الخطط الشاملة لمنظومة النقل الحضري، الأمر الذي أدى إلى ثقل في السير الوظيفي للمدينة، وقاد ارتفاع عدد التنقلات اليومية التي يقوم بها الأفراد لقضاء حاجياتهم إلى مجموعة من الظواهر كالاختناقات المرورية والازدحام الحاد، وبذلك فشلت محاولة الجزائر "الاستثمار في مجال النقل الحضري خاصة في الحواضر الكبرى بهدف التحكم في التنقلات داخل المدينة وتسييرها بزيادة البنيات التحتية، وزيادة الوسائل وتنويعها، لأن المشكل ما فتئ يزداد تأزما من يوم لآخر"².

وتحاول بعض الأطراف والمؤسسات العالمية كالبنك العالمي الدفاع عن فكرة تخلي الدول السائرة في طريق النمو عن دعم النقل الحضري، وترك الحرية والمبادرة للقطاع الخاص، هذا في الوقت الذي أصبحت السلطات العمومية في الدول المتقدمة أكثر حضورا في هذا الميدان³، لضبط وضمان سير الخدمة بالاعتماد على منظومة قانونية ملائمة وعلى شركات محترفة وحتى على ميزانياتها إن استدعى الأمر ذلك، كما تم استحداث أساليب تضمن نجاعة التسيير بوضع سلطة تضمن التنسيق والحوار بين كل الفاعلين في هذا القطاع مع تطوير مخططات النقل.

¹ روبري أوزيل، ترجمة بهيج شعبان: فن تخطيط المدن، دار المنشورات عويدات، بيروت، ط 01، 1983، ص 138.
² خلف الله بوجمعة: المدينة وتسيير النقل الحضري-حالة مدينة المسيلة، من الموقع <http://3omran-aghil.asso-web.com> تاريخ الإطلاع 2017/02/01.

³ Mandon, Dolehoume, les expériences africaines et brésiliennes du transport collectif, colloque : les transports dans les villes du sud, recherches de solutions durables, Karthala, paris, 1994, p 127.

وقد عكست التحولات السريعة التي طرأت على تسيير النقل في الجزائر، امتثالها لتلك التوصيات بطريقة غير معلنة رسمياً، فتم التخلي بشكل شبه نهائي عن الشركات العمومية للنقل الحضري، على حساب تطور سريع للمقاولات الخاصة المصغرة، كما تم اختصار مهام التسيير على مديرية النقل مقابل بروز المقاولات الخاصة كطرف فاعل في التسيير لاسيما على مستوى الشبكة، تحديد الأسعار واختيار نوع العربات المستعملة، وكان من الأحسن تطوير أسلوب تسيير النقل الحضري بإشراك كل الفاعلين كالجماعات المحلية، مديرية البناء، مديرية التجهيزات والهياكل القاعدية، وحتى المستعملين، في الوقت الذي كانت فيه المدن تعرف تحولات مجالية ووظيفية هامة¹.

وإذا عرفنا أن تسيير المدينة تقنيا يتم بواسطة أدوات التهيئة والتعمير المتمثلة في ثنائية المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير ومخطط شغل الأراضي، فإن ذلك يتطلب منا البحث عن طرق لتسيير النقل الحضري يمكنها أن تستفيد من هذا البعد لتحسين الأداء على أن تكون مبنية على قراءة صحيحة لهذه المخططات²، من أجل أن تتواءم منظومتي النقل الحضري والعمران.

من خلال كل ما سبق يمكن القول أن التطور المتزايد والمستمر للحياة الحضرية بمختلف جوانبها الاقتصادية والاجتماعية والثقافية، أنتج العديد من المشاكل أبرزها يتعلق بمنظومة النقل الحضري، فزيادة على كونه وظيفة عمرانية مستقلة يرتبط النقل ارتباطا وثيقا بالوظائف الثلاثة الأخرى للعمران (السكن، العمل، الترفيه)، ويمكن القول أن منظومة العمران تكاد تكون نفسها منظومة النقل، والعمل وفق خطة تجمع بين البدائل الاقتصادية (التمويلية) والتخطيطية والتسييرية الأنجع لمنظومة النقل تخلق منظومة حضرية أجود، ولا يملك بأي حال من الأحوال أن تجتمع لك كل هذه البدائل إلا من خلال حوكمة منظومة النقل الحضري، لأن الحكم الراشد يدرس التقاطع بين الأدوار والوظائف والفاعلين والمخطط، من أجل التحكم في:

من الناحية الاقتصادية: الطرق التمويلية، الأسعار، المخطط الاقتصادية، الاستثمارات، الخوصصة/العمومية....

من الناحية الوظيفية: العرض والطلب في/على النقل، عمل المنظومة، والمشكلات الناتجة عن النقل....

من الناحية التخطيطية: التوسع المجالي للعمران ومخطط التعمير وانسيابية العلاقة التبادلية عمران/نقل والحراك....

من الناحية التسييرية: الجانبين التشريعي والتنظيمي، الإشراف، المراقبة، التطبيق، المبادرة، المشاركة...

¹ بدر الدين يوسف: وفق أي منطق يسيّر النقل الحضري بوهان؟، مجلة إنسانيات، عدد 23، جانفي 2004، ص 09.
² خلف الله بوجمعة: المدينة وتسيير النقل الحضري-حالة مدينة المسيلة، مرجع سابق، ص 329.

1- النقل الحضري:

تمثل شبكة النقل في أي إقليم أو منطقة درجة التقدم البشري حتى فيما لو كانت الظروف الطبيعية غير مواتية، ولهذا يقال ان شبكة النقل تعكس بصدق مدى مدينة المجتمع و المرحلة التقنية التي بلغها، "والنقل لغة من نقل ينقل نقلا، ونقل الشيء أي حوله من مكان لمكان، ونقل الكلام أي رواه عنه"¹، كما ينظر إلى النقل والذي يعبر عنه في بعض الأحيان بالمواصلات، على أنه من الخدمات المهمة جدا لأنها توفر للإنسان سهولة التنقل من مكان إلى آخر، وكلما كانت متطورة ساعدت على سرعة التنقل وحقق الأمان وقلة الوقت المستغرق في الرحلة².

المحيط الحضري بصفة عامة والمدينة بصفة خاصة عبارة عن تشكيلة متجانسة من الهياكل والمنشآت المختلفة، يتفاعل داخلها العنصر البشري وفق أساليب تطويرية مستمرة، وتعتبر مركزا نشيطا لوظائف اقتصادية واجتماعية متنوعة ذات أسس مرتبطة تهدف في مجملها إلى إيجاد صيغة التنسيق والتكامل لتحقيق المنفعة العامة، وما يميز هذه الوظائف هو تباين موقعها، مما يتطلب توفير أحسن الطرق للربط بين هذه النقاط الإستراتيجية وذلك تحت إطار النقل الحضري الذي يعتبر المحرك الأساسي للتجمع السكاني الحضري، بحيث يهدف إلى إعطاء الديناميكية والاستمرارية للحياة داخل المدينة عن طريق الكم الهائل من التنقلات اليومية التي تحدث داخل المناطق الحضرية وبين أطرافها، وعلى أساسه فإن تنمية المدن لا يمكن أن تتم بمعزل عن تطوير النقل الحضري³.

1-1- مفهوم النقل الحضري:

يعرف النقل الحضري من بين التعريفات العديدة على أنه مجموعة التقنيات المستعملة والتهيئات والبنيات التحتية والوسائل، التي تهدف مجتمعة أو في مجملها إلى التنظيم الإداري والضميني لتنقلات الأفراد والحيوانات والسلع والمعلومات في ظروف مثلى من وقت وتكلفة وراحة⁴.

كما يعرف على أنه نشاط للخدمات ينتج عنه منفعة في الزمان والمكان بواسطة شخص طبيعي أو معنوي، يضمن التحول الفيزيائي للأشخاص والبضائع في مجال الوسط الحضري على متن مركبة معدة لهذا الغرض ولمسافة مقبولة⁵.

¹ سناء روابجي: النمو الحضري وعلاقته بمشكلات النقل الحضري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في علم الاجتماع الحضري، كلية العلوم الاجتماعية العلوم الإسلامية، جامعة باتنة، 2009، ص 63.

² خلف حسين على الديلمي: تخطيط الخدمات المجتمعية والبنية التحتية، دار الصفاء للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، عمان، 2009، ص 443.

³ زوليفة قطري: سياسات نقل الأشخاص في الجزائر واقع وآفاق: دراسة حالة منظومة النقل الحضري لمدينة الجزائر العاصمة، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الحاج لخضر -باتنة، 2015، ص 01.

⁴ خلف الله بوجمعة: المدينة وتسيير النقل الحضري-حالة مدينة المسيلة، مرجع سابق، ص 330.

⁵ خضور أمال، دراسة تحليلية لوضعية خدمات النقل الحضري بالجزائر، دراسة حالة النقل الحضري بالمسيلة، ورقة مقدمة للمؤتمر الدولي حول استراتيجيات وآفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر في إطار التنمية الوطنية، جامعة المسيلة، يومي 07-08 أكتوبر 2013، ص 08.

ويعرف أيضا أنه خدمة تقوم بالربط بين مختلف نقاط التجمع الحضري، تخص تنقل الأفراد وفقا لخطة تغطي الاحتياجات وتحقق التكامل والانسجام والهدف منه إعطاء ديناميكية للحياة في المدينة لكل المستعملين¹.

1-2- مفهوم التنقل الحضري:

يعبر التنقل عن الحركة بواسطة وسائل النقل من نقطة الانطلاق نحو نقطة الوصول وفق مسافة معينة ووقت محدد، تتغير بموجب تغير المسافة المقطوعة².

والتنقل في المدن عبارة عن مجموعة من الاتصالات والمبادلات التي تفرز بين الخصائص الثلاث الكبرى للمدينة (السكن، الشغل، الترفيه)، والمسببة لحركات الذهاب والإياب المستمرة، وتكون شدتها كبيرة بمقدار أهمية التجمع العمراني، وبمقدار اختلاف أعمال سكانه، وتكون التنقلات في حدتها الأعظم في المدن للتجارة والأعمال والتي يتصاعد حجمها تدريجيا من الصباح حتى بعد الزوال³.

إن توسيع الطرق المتوفرة داخل المدينة وخارجها وشق طرق مساعدة جديدة، وتعيين الجداول الزمنية التي تتحرك بموجبها وسائل نقل الركاب العامة لتقدم خدماتها للمواطنين بصورة منتظمة، ومعرفة أوقات ازدحام المرور داخل المدينة، وتعيين المناطق التي تتعرض للازدحام الشديد وخاصة مناطق اختناق المرور، يتطلب تشخيص وتحليل عدد كبير من المتغيرات وإعداد أنواع مختلفة من الدراسات، فمن هذه الدراسات ما يهدف إلى معرفة طبيعة حركة الناس من منطقة إلى أخرى داخل المدينة وبين المدينة وأطرافها وضواحيها، فإذا أمكن معرفة أوقات حركة الناس ووسائل النقل التي يفضلون استعمالها ودوافع حركتهم وتنقلاتهم عندئذ يصبح من السهل حل كثير من مشاكل النقل الحضري، وقد نالت هذه المواضيع اهتمام المخططين والمهندسين المدنيين والجغرافيين الحضريين⁴.

1-2-1 أسباب ودوافع التنقل الحضري:

"من بين الجغرافيين الذين اهتموا بموضوع التنقلات الحضرية داخل المدن الجغرافي جيمس فانس فقد وجد بأن حركة السكان داخل المدينة هي نتيجة لدوافع فردية اقتصادية واجتماعية.

وقد ذكر خمس أصناف للتنقلات والرحلات اليومية داخل المجال الحضري ورتبها حسب الآتي:

¹ سناء رواجي: النمو الحضري وعلاقته بمشكلات النقل الحضري، مرجع سابق، ص 64.
² زوليخة قنطري: سياسات نقل الأشخاص في الجزائر واقع وأفاق: دراسة منظومة النقل الحضري لمدينة الجزائر العاصمة، مرجع سابق، ص 21.
³ روبرت أوزيل، ترجمة بهيج شعبان: فن تخطيط المدن، مرجع سابق، ص 138.
⁴ صغيري جمال: النقل الحضري ودوره في إلماج التجمعات العمرانية، حالة مدينة المسيلة، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في تسيير التقنيات الحضرية، معهد تسيير التقنيات الحضرية، جامعة المسيلة، 2009، ص 37.

أدرك بأن أهم عناصر الحركة في المدن الكبرى هي **الرحلة إلى العمل**، أي ذهاب العمال والموظفين من مناطق سكنهم في المدينة أو الضواحي إلى أماكن عملهم داخل المدينة، وهناك بطبيعة الحال رحلات معاكسة من داخل المدينة إلى الأطراف والضواحي.

أما الرحلة الثانية فقد دعاها **برحلة التسوق**، وهي التي يقوم بها الأفراد بالتوجه إلى المدينة لغرض الحصول على البضائع والخدمات، لكن من الصعب تعيين أوقات هذه الرحلة ومواعيدها كما هي الحالة في الذهاب قصد العمل، حيث يقوم الأفراد بذلك كل يوم في العادة وفي أوقات مألوفة يمكن تحديدها بدرجة تقرب من الواقع.

أما الصنف الثالث من الحركة فقد أطلق عليه **بالحركة التجارية**، وتشمل على حركة الناس داخل المدينة أو خارجها لغرض التعامل التجاري، أو نقل البضائع وإيصال الخدمات إلى طالبيها.

ويتولد الصنف الرابع من **التزاور الاجتماعي** بين السكان والارتباطات الشخصية، التي يقصد بها زيارة الأفراد لأقاربهم وأصدقائهم في مناسبات معينة.

وقد أطلق على النوع الخامس **بحركة التسلية أو الترفيه**، وتمتاز رحلات العمل والتسوق والتسلية بأن لها محطات أو مناطق معينة يتجمع فيها السكان من مختلف أقاليم المدينة وأقسامها، فالمصنع والمنطقة التجارية المركزية هي لتجمع السكان، ومن الصعب تمييز مناطق معينة لتجمع الناس لغرض التزاور الاجتماعي والتعامل التجاري وقد أدرك الباحث منطقتين أطلق على الأولى مصطلح (منطقة تجمع) وتشمل على أماكن العمل والمناطق التجارية، ودعا الثانية (منطقة التشتت) وتشمل المناطق السكنية والضواحي، ولمناطق التجمع أهمية في نمو المدينة وتطورها وتبلور المناطق السكنية والخدمية حولها، أما مناطق التشتت فإنها تتمثل بظهور الضواحي والمدن التابعة، ولكل نوع من وسائل النقل مناطق تجمعها ومناطق تشتت¹.

على ضوء ما سبق ووفقا للحركات الأفراد داخل المدينة تتنوع التنقلات كالأتي²:

التنقلات الدورية: وهي تنقلات ضرورية ولا بد منها، تتمثل في التنقل بين أماكن الإقامة وأماكن العمل، تتمتع بدرجة عالية من الدورية ذلك لأنها تتكرر على نحو منتظم في معظم الأحيان بشكل يومي لذلك يمكن التنبؤ بها.

التنقلات المهنية: تتعلق بمهنة الفرد وتحدث عادة أثناء ساعات العمل المقررة.

¹ عبد الله عطوي: جغرافية المدن، دار النهضة العربية، 2001، ص 253.

² Jean Paul Rodring, the Geography of Transport Systems, Oxom, 2006, P 190.

التنقلات الشخصية: هي التنقلات التي يقوم الأفراد بشكل دوري أو اختياري، ترتبط هذه التنقلات عادة بمراكز الأنشطة التجارية، بغرض التسوق أو الترفيه.

التنقلات السياحية: وهي التنقلات التي يقوم بها الأفراد والتي تتم عادة في المدن التاريخية ذات المعالم السياحية والمرافق الترفيهية، وتكون هذه التنقلات عادة موسمية خلال أوقات معينة من السنة كالمهرجانات، حيث ينشأ أثناء حدوث هذه الأحداث تنقلات حضرية.

1-2-2- مقومات وعناصر النقل الحضري¹:

الرغبة أو الحاجة للاتصال والانتقال: وتعتبر من المقومات المهمة لنظام النقل، فكلما زادت الرغبة أو الحاجة للاتصال ازدادت وسائل النقل الحضري وزادت كثافة شبكات الطرق ومن ثم يزداد الاتصال نفسه، أما إذا انعدمت هذه الرغبة أو الحاجة لسبب من الأسباب فإن عملية الاتصال عادة ما تتوقف.

الطريق: وينقسم إلى قسمين رئيسيين (الطريق الطبيعي والطريق الصناعي) ويعد الأول أرخص الطرق لأنه مهياً بواسطة قوى الطبيعة بدون أية استثمارات من أجل إنشائه، كما أنه لا يحتاج إلى نفقات لصيانته والإبقاء عليه إلا في أضيق الحدود ومن أمثلة ذلك الطرق النهرية والطرق البحرية، أما الطريق الصناعي فيمثل كل ما يصنعه الإنسان على سطح الأرض من طرق سواء كانت طرقاً برية أو حديدية أو قنوات أو أنفاق أو جسور أو طرق معلقة، كما يضاف إليها كل وسائل النقل الأخرى مثل شبكات التيار الكهربائي وكابلات الاتصالات السلكية والألياف، ومما لا شك فيه أن هذه الطرق تحتاج إلى استثمارات كبيرة عند إنشائها، كما أنها تحتاج إلى صيانة دائمة وتعديلات مستمرة، خاصة فيما يتعلق بحجم استيعابها لكثافة النقل الذي يتزايد بشكل مستمر وبدرجات كبيرة.

وحدة الحمولة (وسيلة النقل): إن التطور الكبير الذي طرأ على وسائل النقل قد أدى إلى إحداث تعديلات كثيرة، ليس فقط في الوسيلة والطاقة المحركة والسرعة، ولكن أيضاً في كمية البضائع المنقولة ونوعية وحدة الحمولة ودرجة عموميتها أو تخصصها في نقل سلع معينة، وأول وحدات الحمولة تاريخياً هو الإنسان تلاه الحيوان ثم العربة على اختلاف أشكالها.

القوى المحركة: تختلف القوة الدافعة والمحركة لوسائل النقل اختلافاً كبيراً ويمكن تصنيفها إلى ثلاث أقسام رئيسية هي: القوة الدافعة الطبيعية، القوة الدافعة الحية "البيولوجية"، القوة الدافعة الآلية "الميكانيكية" وهي الغالبة في وقتنا.

¹ أ.محمد عبد السلام عمار: جغرافية النقل، من الموقع <http://mygeographyforall.blogspot.com> تاريخ الإطلاع 2017/03/01.

المنقولات (الحمولة): وهي الأشياء المراد نقلها من مكان إلى آخر سواء كانت هذه المنقولات أشخاصا أم سلعاً أم بضائع أو معلومات، بغرض زيادة قيمتها أو منفعتها المكانية أو الزمنية، مع الأخذ في الاعتبار أن المنقول في بعض الأحيان يكون السائق نفسه.

مكان الانطلاق ومكان المقصد: لكل طريق بداية ونهاية، والبداية والنهاية متبادلة بالنسبة لوسيلة النقل، ويمكن أيضاً أن تكون نهاية طريق بداية لطريق آخر.

السائق: يعد السائق أحد المقومات الأساسية في النقل، فالعربات بمختلف أنواعها كالسيارات والشاحنات والقطارات وغيرها من وسائل النقل تحتاج إلى سائق يقودها ويوجهها.

1-2-3- وسائل ووسائل النقل والتنقل الحضري:

تعتبر الوساطة التي تستعمل للتنقل وتسهل من هذه العملية نمطا، ويتم اختيار نمط تنقل على آخر بمراعاة عدة عوامل أهمها الدخل، الوقت، نوعية الخدمة، التكنولوجيا، وأنماط التنقل تكون فردية أو جماعية وتكون خاصة أو عمومية، ويمكن تقسيم وسائل التنقلات الحضرية وفق الترتيب التالي:

1-3-2-1- وسائل النقل الفردي:

المشي على الأقدام: يعد المشي على الأقدام نمط التنقل الأكثر بساطة ووضوحا في المدينة خصوصا في التنقلات لمسافات قصيرة، كما يعتبر من أهم أنماط التنقلات في المدينة، وكلما كانت مسافة التنقل أقل من 02 كلم تقطع سيرا على الأقدام¹.

وسائل النقل ذات العجلتين: سواء تعلق الأمر بالدراجات الهوائية أو النارية فهذا التنقل أسرع من التنقلات سيرا، ويتطلب ركوب هذه الدراجات توفير ما يكفي من المسارات التي قد يصبح بدونها التنقل غير آمن، وقد استحدث عدد متزايد من المدن بما فيها مدن من البلدان النامية نظم تأجير الدراجات الهوائية²، وأصبحت محل اهتمام

المخططين لمجال النقل خاصة في الدول المتقدمة، ويتضح ذلك في مخططات النقل والحركة لمدينة ستراسبورغ بفرنسا مثلا، حيث تحتوي على ممرات خاصة بالدراجة يفوق طولها 170 كلم، وتتميز بالسرعة النسبية وعدم التلويث¹.

¹ شاكر بلخضر: دراسة استطلاعية لمشروع القطر الحضري "تراواي" حالة مدينة باتنة، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الحاج لخضر -باتنة-، 2011، ص 20.
² عفاف لكل: دراسة تحليلية للتنقلات الحضرية المستدامة، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر في العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة الحاج لخضر -باتنة-، 2011، ص 21.

السيارة الخاصة: تعتبر السيارة الخاصة من أهم وسائل النقل الفردي، تتميز بنمطيتها التي تمكنها من نقل شخص واحد أو عدة أشخاص في مختلف الأماكن ونحو مختلف الاتجاهات دون التقيّد بمواعيد أو طرق محددة ومنظمة.

سيارة الأجرة: وهي سيارة مرخص لها لنقل المسافرين مقابل أجر، يمكنها التوقف والركن في الطريق العمومي، يمكن تصنيفها ضمن وسائل النقل الفردية والجماعية حسب عدد الأشخاص الذين تنقلهم خلال الرحلة الواحدة.

1-2-3-2- وسائل النقل الجماعي:

تعد هذه الوسائط من أهم وسائل النقل في الوسط الحضري التي لا يمكن الاستغناء عنها، إذ توفر جملة من المزايا أهمها سعة الاستيعاب الكبيرة للأشخاص مع انخفاض تكلفتها مقارنة بوسائل النقل الأخرى، وتتنوع بين الحافلات بأنواعها والقطارات بأنواعها، والجدول الموالي يظهر أنواع ومزايا وسائل النقل الجماعي في المدينة²:

الجدول رقم (01): مزايا وسائل النقل الجماعي الحضري:

النوع	الطاقة	السرعة الوسطى كم/سا	السرعة العظمى كم/سا	الميل الأعظمي للشارع	عدد الركاب في الساعة
الحافلة العادية	100-50	20-15	50-40	8-6 %	7200-3600
الحافلة الكهربائية	120-60	15	40-40	8-6 %	8000-4000
القطار الحضري	180-120	15	40-30	6 %	12000-1000
القطار المعلق	300-200	-	150-120	-	18000-15000
قطار الأنفاق	800-600	90-30	100-80	5-2 %	70000-30000

المصدر: ربيعة حواس: دراسة تقييمية لمخطط النقل الحضري بمدينة باتنة، مذكرة تخرج لئيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2011، ص 27.

ويرتبط استعمال وسائل النقل الجماعي مع حجم المدينة طرديا، فكلما كان حجمها أكبر كان الطلب على النقل الجماعي أكبر والعكس صحيح، وفي دراسة أجريت على خمس مدن بريطانية تبين أن نسبة استخدام وسائل النقل العام في أصغر المدن تمثل 3% من مجموع الرحلات اليومية في المدينة، وترتفع هذه النسبة إلى 55% في كبريات المدن، وفي ذلك دلالة على أهمية النقل الجماعي في النقل الحضري³.

¹ زوليخة قنطري: سياسات نقل الأشخاص في الجزائر واقع وآفاق: دراسة منظومة النقل الحضري لمدينة الجزائر العاصمة، مرجع سابق، ص 22.

² محمد مداحي وسوسن زبيرق: حوكمة النقل الحضري في الجزائر، مجلة دراسات اقتصادية، العدد رقم 03، 2016، ص 262.

³ محمود حمدان قديد: تخطيط النقل الحضري، ص 26، من الموقع <http://www.ao-academy.org/.../library-20090921-2116.html> تاريخ الإطلاع 2017/02/11.

1-3-3- مشكلات التنقل في المجال الحضري:

يعد النقل الحضري ضرورة ملحة تفرضها طبيعة الحياة الحضرية داخل المدينة ومن دونه يمكن أن تصاب المدينة بالشلل، إذ أن حياة الأفراد والجماعات داخل المدن قوامها الوقت المضبوط، لكن النقل الحضري يعاني مشاكل متعددة ومتداخلة الجوانب، حتى تبدو وكأنها سلسلة متصلة الحلقات يصعب معها تعيين حدود فاصلة بين جانب و آخر من جوانب المشكلة¹. فمع الازدياد السريع للسكان في المدن واتساعها أصبحت المعضلة الأولى للمواصلات تتمثل في التوفيق بين المركبات والكتل البشرية بدلا من أن تكون قهر المسافات الطويلة وتقصيرها، وتختلف المدن عن بعضها البعض في عدد كبير من الخصائص التي تميز كل مدينة عن الأخرى، وظروف المواصلات في المناطق الحضرية تختلف كثيرا حسب مميزات النسيج العمراني وصفة شبكة الطرق والعبور والانتقال والقدرة التقنية والمالية للجماعات المعنية²، ويمكن أن يقال أن أهم مشكلات النقل في الوسط الحضري هي:

1-3-1- الازدحام والاختناق المروري:

من أهم مشاكل النقل في المناطق الحضرية في البلدان المتقدمة والنامية على السواء، وهو ينجم عن عدم مواكبة المرافق والهياكل القاعدية للزيادة في الطلب على النقل نظرا لزيادة الحركة والتنقلات³، ولعل من أهم العوامل التي تسهم في ازدحام واختناق المرور في المدن تركز الأنشطة الحضرية والأعمال في وسط المدينة أو ما يعرف باسم منطقة الأعمال المركزية، تلك المنطقة التي تشهد اختناقا ملحوظا في ساعات الذروة في الصباح أو بعد انتهاء أوقات العمل، وتفاقم مشكلة اختناق المرور في جميع مدن العالم يفسر بزيادة الاتجاه إلى امتلاك السيارات الخاصة، ففي الوقت الذي زادت فيه أعداد السيارات لم تتحقق نفس الزيادة في الشوارع والطرق الرئيسية ومن هذا تبدو المشكلة واضحة، فكثير من مدن العالم بلغت مرحلة التطور والنضج بسرعة حتى أن تصميمها الفيزيقي والايكولوجي لم يعد ملائما لظاهرة انتشار السيارة، فهنا تتجسد مشكلة التعارض وعدم الملاءمة بين البناء الإيكولوجي للمدينة وبين الحالة التي بلغت من التكدر العمراني وارتفاع مستويات الإقبال على السيارات⁴.

ويؤدي مشكل الازدحام والاختناق المروري إلى مشكلات أخرى تتمثل في إبطاء حركة المرور وزيادة تكاليف النقل وارتفاع معدلات الحوادث وزيادة استهلاك الوقود، وما ينجم عن ذلك من تلوث وتأخر في الوصول، إلى جانب ارتفاع درجة الحرارة والتوتر والقلق الذي يشعر به المسافرين.

¹ السيد عبد العاطي السيد: علم الاجتماع الحضري بين النظرية والتطبيق -مشكلات و تطبيقات-، ط 2، دار المعرفة الجامعية، 1997، ص 317.

² حسين عبد الحميد، أحمد رشوان: مشكلات المدينة، دراسة في علم الاجتماع الحضري، مؤسسة شباب الجامعة، الاسكندرية، 2001، ص 122.

³ محمد مداحي وسوسن زيرق: حوكمة النقل الحضري في الجزائر، مرجع سابق، ص 263.

⁴ صبحي محمد قنوص: دراسات حضرية -مدخل نظري-، الدار الدولية للنشر والتوزيع، 1994، ص 182.

1-3-2- حوادث المرور:

من أخطر الآثار السلبية على الحياة البشرية ومن أهم التحديات التي ترافق النقل بشكل عام والنقل الحضري بشكل خاص، إذ تحصد سنويا مئات الآلاف من الضحايا خاصة في الدول النامية التي تعرف تزايدا في امتلاك السيارات وقلة في وعي السائقين والمارة على حد سواء، وضعف صيانة الطرق إضافة إلى عوامل أخرى لا تقل أهمية عن سابقتها كالسرعة والقيادة المتهوره لصغار السن، وحسب منظمة الصحة العالمية والبنك الدولي فحوادث المرور تمثل ثاني أسباب الوفاة في العالم¹، وتزداد نسبة الحوادث بزيادة التحضر ولا يمكن القضاء على هذه المشكلة بصورة نهائية، فكلما ازدادت أعداد الذين يقودون السيارات نجد العديد ممن لا يحسنون التقدير في القيادة، وقد يحصل العطل الميكانيكي بالسيارات فجأة، وهناك ظروف البيئة مثل الأمطار والرياح والعواصف فضلا عن الحوادث التي تأتي نتيجة الاستهتار بآداب وقواعد المرور، وإذا لم يكن بالإمكان القضاء على حوادث المرور فيمكن التخطيط لتقليل عددها وأنواعها².

1-3-3- نقص أماكن التوقف ومشكلة الانتظار:

نقص أماكن التوقف من أهم المشاكل التي تواجه النقل الحضري في كل المدن على مستوى العالم تقريبا، ويعود ذلك إلى سوء استخدام الأراضي وتوزيعها بين مختلف أجزاء المدينة ومرافقها، خاصة مع زيادة الإقبال على الاستثمارات والتنافس على الأراضي الضرورية لإقامة المشاريع³.

ولا تقل مشكلة الانتظار أهمية عن سابقتها، ففي معظم مدن العالم تحولت واجهات الكثير من المباني العامة والهامة إلى محيط للسيارات مما يفسد القيمة الجمالية لهذه المباني والميادين العامة، والحقيقة أن مشكلة الانتظار أصبحت من المشكلات الحضرية البارزة نتيجة لنشاط عوامل النمو الحضري كالتركز السكاني وتركيز النشاطات الحضرية، ومن ناحية أخرى تسهم مشكلة الانتظار بالقدر الكافي في مشاكل الاختناق المروري نظرا لما يرتبط بها من إعاقة الانسياب وسيولة حركة المرور وضياح الوقت، وعليه تتحول المشكلة إلى اختلال التوازن بين العرض والطلب

¹ رحيمة حوالف: التكاليف الاقتصادية والاجتماعية لحوادث المرور بالجزائر، مجلة الباحث، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة قاصدي مرباح -ورقلة-، العدد 11، ص 103.

² قريمط علي: علاقة الأمن المروري الحضري بالتنظيم العام للمدينة دراسة حالة المسيلة، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في التسيير الايكولوجي للمحيط الحضري، معهد تسيير التقنيات الحضرية، جامعة المسيلة، 2003، ص 03.

³ محمد مداحي وسوسن زيرق: حوكمة النقل الحضري في الجزائر، مرجع سابق، ص 262.

على الأرض الحضرية واستخدامها في مجال الحركة والمرور في المدينة حيث يفوق الطلب على المساحة المكانية المعدة للانتظار على حجم ما هو معروض منها مما يؤدي إلى زيادة الازدحام¹.

1-3-4- عدم قدرة الشوارع والمنشآت على استيعاب وسائل النقل:

يترتب على الزيادة المستمرة لعدد وسائل النقل داخل المراكز العمرانية المختلفة وحوّلها، عدم قدرة الطرق والشوارع وأماكن الوقوف لوسائل النقل داخل المدن على استيعاب وسائل النقل لكثرتها، مما يتطلب القيام بعمليات التوسيع والتغيير والتعديل المستمر في الطرق والشوارع ومدخل المدن وأماكن وقوف وسائل النقل البري فيها، حتى تتناسب مع هذا العدد الكبير والمتزايد من وسائل النقل، وهذا بدوره يحتاج إلى نفقات كبيرة كل عام حتى يمكن تفادي عملية الازدحام وما ينجم عنها من مشاكل أخرى سبق التعرض لها في السابق.

1-3-5- قلة أسباب الراحة داخل بعض وسائل النقل:

هذه المشكلة تعتبر من مشكلات النقل، وهي أكثر وضوحاً في وسائل النقل العام التي تستعمل في نقل أعداد كبيرة من الركاب كالحافلات والقطارات، ففي هذه الوسائل كثيراً ما يجد الشخص نفسه في حافلة مزدحمة بالركاب، وتعدم فيها أسباب الراحة النفسية والجسدية نتيجة لأسباب منها:

- * زيادة نسبة الرطوبة في فصل الصيف مع ارتفاع درجات الحرارة وشدة البرودة شتاء مع عدم وجود وسائل التكييف.
- * الروائح الغير مرغوبة المنبعثة إما من وسيلة النقل وإما من الركاب وما يحملونه معهم من متاع داخل هذه الوسائل.
- * الإزعاج والضوضاء الناجمين عن العدد الكبير من الركاب على متن هذه الوسائل.

هذا وتزداد حدة هذه المشكلة في الدول النامية والمتخلفة نتيجة لقلة وسائل النقل وعدم تنوعها من جهة، ولعدم العناية بالموجود منها من جهة أخرى، أضف إلى ذلك قلة الوعي لدى مستخدمي هذه الوسائل ومشغليها.

1-3-6- صعوبة ربط الضواحي بمراكز المدن ومشكلة التجمعات الهامشية للمدينة:

تركز النشاطات في وسط المدن ينتج عنه حركة كثيفة متجهة نحو مراكز المدن وقد أدى هذا إلى صعوبة تنقل السكان في الضواحي إلى المراكز، وتعتبر مشاكل النقل في الهوامش أكثر تعقيداً منها في مراكز المدن².

¹ سناء رواجي: النمو الحضري وعلاقته بمشكلات النقل الحضري، مرجع سابق، ص 85.
² حسين عبد الحميد، أحمد رشوان: مشكلات المدينة، دراسة في علم الاجتماع الحضري، مرجع سابق، ص 123، ص 124.

1-3-7- التلوث:

التلوث البيئي هو كل تغير كمي أو كيميائي في مكونات البيئة الحية وغير الحية، ولا تقدر الأنظمة البيئية على استيعابه دون أن يختل توازنها، ولقد طغى تأثير التلوث على كل مجالات الحياة البشرية المادية، الصحية، النفسية، الاجتماعية والاقتصادية، كما يعني التلوث قيام الإنسان بطريق مباشر أو غير مباشر بإضرار البيئة الطبيعية والكائنات الحية، وإجمالها فإن الإنسان يعد سببا رئيسيا في تلويث البيئة وإحداث الخلل في التوازن البيئي عن طريق الاستخدام غير الأمثل لمكونات النظام البيئي من حوله¹.

ويعتبر التلوث الناتج عن عوادم السيارات أكبر مشاكل تلوث البيئة الحضرية في كثير من البلدان المتقدمة، حيث تساهم السيارات في تلوث الهواء لأنه عندما يعمل محرك السيارة ينتج احتراق الوقود مجموعة من المخلفات أهمها: أول أكسيد الكربون، أكاسيد النيتروجين²، واستهلاك المحركات في العربات الثقيلة والخفيفة يعد السبب الرئيسي في انطلاق الغازات الملوثة للهجو، فبعضها يستخدم البنزين أو الغاز الطبيعي المضغوط أو غاز البترول المميع GPL وبعضها الآخر يستخدم زيت الغاز GAZ-OIL، كما أن حركة العربات تولد احتكاكات على مستوى الفرامل والعجلات تتحرر بموجبها جزيئات دقيقة تعمل على تلوث الجو³.

كما تعد الضوضاء أيضا مشكلة ثانية تحمل خصائص مشابهة للتلوث الهوائي إذ أن لها نفس القدرة على الانتشار في البيئة الحضرية تحت تأثير وسائل النقل، حيث تتزايد الضوضاء التي تحدثها حركة المرور باضطراب لتتحول إلى مضايقة جوهرية، كما تنبعث من أبواق السيارات والفرامل أصوات تسبب إزعاجا للمنازل القريبة من الطرق كذلك المرافق العامة، أو للناس الذين يسلكون الممرات، مما يسبب ضغطا للأعصاب⁴.

إن وجود وسائط نقل كثيرة ومتعددة في الوسط الحضري يعني وجود مصدر دائم لتلوث الهواء في المدينة، فهي المصدر الرئيسي للعديد من الغازات السامة المنبعثة كثنائي أكسيد الكربون المتسبب في الاحتباس الحراري، وجزيئات الرصاص ومختلف الجزيئات التي تطرحها محركات المركبات وتبقى عالقة بهواء المدينة وتلوثه، وكل هذه الآثار السلبية تؤدي في النهاية إلى التأثير على الصحة من خلال انتشار الأمراض الصدرية والتنفسية، الضغط العصبي وضغط الدم، الأزمات القلبية، إضافة إلى العديد من الأمراض النفسية وأخطرها الاكتئاب.

¹ صغيري جمال: النقل الحضري ودوره في إدماج التجمعات العمرانية، حالة مدينة المسيلة، مرجع سابق، ص 37.

² سناء رواجي: النمو الحضري وعلاقته بمشكلات النقل الحضري، مرجع سابق، ص 87.

³ أودينة فاطمة الزهراء: تأثير النقل على البيئة، دراسة حالة سطيف، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في التسيير الإيكولوجي للمحيط الحضري، معهد تسيير التقنيات الحضرية، جامعة المسيلة، 2003، ص 18.

⁴ السيد عبد العاطي السيد: علم الاجتماع الحضري بين النظرية والتطبيق -مشكلات وتطبيقات-، مرجع سابق، ص 331، ص 332.

2- مميزات النقل الحضري في الجزائر:

يتميز النقل الحضري في الجزائر وفق ما يتناسب مع موضوع الدراسة بشكل عام بمجموعة من المميزات يتم التطرق إليها بإيجاز فيما يلي:

1-2- من الناحية الوظيفية:¹

- كثرة متعاملي خدمة النقل الحضري، وخاصة من القطاع الخاص، الذين يبحثون عن الربح دون الأخذ بالحسبان جودة الخدمات المقدمة.

- فوضى وعدم التحكم في الطلب والعرض على وسائل النقل الحضري المختلفة خصوصا الحافلات، التي تعرف عرضا زائدا في بعض الخطوط وعجزا في خطوط أخرى، إلى جانب الحالة المزرية التي تتواجد عليها أغليبيتها.

- عدم الاهتمام بالشكل العام لوسائل النقل الجماعي وعدم احترام مقاييس النظافة والأمن الضرورية لضمان راحة الركاب والحفاظ على ولائهم لهذه الخدمة.

- عدم انتظام مواقيت ومواعيد سير وسائل النقل الجماعي الخاصة بالحافلات، مع احتساب زمن التأخير الناتج عن الازدحام والاختناقات المرورية.

- زيادة عدد السيارات الخاصة وما ينتج عن ذلك من آثار سلبية تعيق الحياة الحضرية، كالأزدحام المروري والحوادث والتلوث وغيرها من النقاط السوداء التي تقف حجرة أمام تطور المدينة وتحضرها.

- تفشي ظاهرة النقل غير الرسمي خصوصا في سيارات الأجرة بسبب نقص جودة الخدمة في وسائل النقل الجماعي، إضافة إلى غياب خدمة النقل الحضري ليلا.

- زيادة معدلات مرور المركبات ذات الحجم الثقيل في المدينة خاصة في ساعات النهار التي تعرف حركة المرور فيها الذروة، وما ينجم عن ذلك من مساوئ تصيب هذه الحركة بشلل وضياح للوقت.

كل هذه المميزات والتي هي في غالبيتها سلبية أدت إلى التأثير على جودة خدمة النقل الحضري في الجزائر، والذي أدى بدوره إلى ظهور الكثير من الآثار السلبية على مستويات عدة، وصعب وظيفية النقل داخل الحواضر إما من طريق القلة والندرة أو من طريق الجودة.

¹ محمد مداحي وسوسن زيرق: حوكمة النقل الحضري في الجزائر، مرجع سابق، ص 269.

2-2- من الناحية الاقتصادية:**2-2-1- الاستثمار في مجال النقل الحضري:**

يعرف الاستثمار في مجال النقل على أنه تكوين رأس المال المادي لزيادة الطاقة الإنتاجية، عبر المزيد من الاستثمارات في البنى التحتية الأساسية من طرق، أنفاق، جسور، محطات ومستودعات، إضافة إلى زيادة أسطول المركبات، كما يعرف هذا الاستثمار بأنه استخدام جزء من الموارد المتاحة لدى المجتمع لتكوين رأس مال سواء كان هذا التكوين للإحلال أو التوسيع أو لإنشاء وحدات جديدة، من أمثلة الإحلال استبدال المركبات ذات طاقة تحميل محدودة بأخرى ذات طاقات أكبر، أما فيما يخص التوسع فيتعتمد على إنشاء شبكات طرق جديدة أو ازدواج لطريق قائم، وأخيرا فالإنشاء يشمل شبكات الطرق الجديدة وربطها بالطرق الرئيسية القائمة للمدن¹.

ويصنف الاستثمار حسب الجهة المنفذة إلى استثمار عام و استثمار خاص ويفسر "الاستثمار العام بملكية الدولة له ملكية كاملة أو جزئية، بحيث يسمح للدولة بالتأثير على إدارة المشروع وعلى توجيه السياسات الاقتصادية له، ويتم إدارة المشروع العام وفقا لاعتبارات اقتصادية كتحقيق الربح، وأنشطته قد تكون صناعية أو تجارية، وقد يكون المشروع العام منافسا للخاص أو محتكرا للنشاط"²، ويهدف الاستثمار العام إلى تحقيق المنفعة العامة سواء تحقق ربح من قيام المشروع أو لم يتحقق، فالمنفعة العامة قد تكون في بيع سلعة أو تقديم خدمة بثمان تكلفتها أو أقل أو أكثر، "أما الاستثمار الخاص فهو ذلك الاستثمار الذي يقوم به فرد أو مجموعة من الأفراد المستثمرين بنشاط محدود يتمثل في شركات مساهمة أو فردية من المستثمرين يمثلون شرائح مختلفة من المجتمع"³.

2-2-2- تمويل استثمارات النقل الحضري:

قطاع النقل الحضري يتكون هيكله من الوحدات المتحركة المتمثلة في المركبات والطريق وعند الحديث عن تمويل النقل الحضري يجب أن نفرق بين تمويل الاستثمار على المركبات وتمويل الاستثمار على الطريق وتسهيلاته، فقد تكون مصادر تمويل خاصة بالقطاع العام والبعض متعلق بالقطاع الخاص، إذ تعتمد مؤسسات القطاع العام على التمويل الحكومي من الأموال التي تجمع من الضرائب المحلية أو العامة (مثل الرسم على الطرقات، رسوم تسجيل السيارات)، أو من الخزينة العمومية، أما القطاع الخاص فيعتمد بصفة عامة على رأس المال المقدم من المستثمرين أو التمويل بالمشاركة أو عن طريق المساهمة، وعادة المستثمر يتجه إلى المؤسسة التي تعطيه عائد أفضل وبأقل المخاطر.

¹ زوليفة قنطري: سياسات نقل الأشخاص في الجزائر واقع وآفاق: دراسة منظومة النقل الحضري لمدينة الجزائر العاصمة، مرجع سابق، ص 42.
² سعيد عبد العزيز عثمان: قراءات في اقتصاديات الخدمات والمشروعات العامة، دراسة تطبيقية ونظرية، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2000، ص 33.
³ قاسم نايف علوان: إدارة الاستثمار بين النظرية والتطبيق، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2009، ص 17.

2-2-3- تمويل نشاط النقل الحضري في الجزائر:¹

ساهمت سياسة تعميم وتدعيم المؤسسات* الصغيرة والمتوسطة² في تفعيل نشاط النقل الحضري بحيث تم حل العديد من المشاكل المطروحة على مستوى هذا القطاع، لقد تم تأسيس مؤسسات فردية أي لكل مؤسس شريك واحد يملك حافلة واحدة، تطورت فيما بعد وبنسب قليلة إلى شركات التضامن (SNC) والمؤسسة ذات الشخص الواحد وذات المسؤولية المحدودة (EURL) والشركة ذات المسؤولية المحدودة (SARL)، وقد ساهمت هذه المؤسسات بإعادة تشغيل المسرحين من المقاولات البلدية للنقل ونقابات ما بين البلديات للنقل والمقاولات الولائية للنقل وكذلك المؤسسات الجهوية، كما عملت هذه المؤسسات على تشغيل عدد كبير من الشباب وصل إلى 600 ألف عامل بحيث يسهر على كل حافلة ثلاثة أشخاص، وساهمت بالقضاء بصفة نهائية على مشاكل نقص عرض خدمة النقل غير أن مشكل النوعية والجودة بقي مطروحا بالحاح، ولقد قامت مصالح التشغيل في المرحلة الأولى بتمويل هذه المؤسسات ابتداء من سنوات التسعينات من القرن الماضي وأوكلت للوكالة الوطنية للتشغيل هذه المهمة واستفاد عدد كبير من الشباب من هذه التسهيلات عن طريق تنسيق بين مديريات النقل والوكالة، إلا أن البنوك لم تتماشى مع فكرة تدعيم الشباب بالقروض، وبالنسبة لوكالة تنمية ومتابعة الاستثمار (APSI) التي تحولت إلى الوكالة الوطنية لتنمية الاستثمار (ANDI) فقد اعتمدت سياسة استفادات منها المؤسسات المتواجدة فعلا في سوق النقل والتي تسعى إلى توسيع الحظيرة واستبدال الوسائل المهتلكة بوسائل أكثر حداثة، هذا باستخدام التمويل بالقروض المدروسة، كما ساهم الأفراد بإنشاء مؤسسات عاملة في نشاط النقل بتمويل مباشر وخاص غير أن هذه الفئة قليلة جدا، ثم إن تزايد المؤسسات العاملة في هذا الميدان قلص من الفرص أمام المستثمر الجديد نتيجة الضغط وتشبع العديد من الخطوط، وقد اتفقت وزارة النقل والوكالة الوطنية لتنمية الاستثمار على التوزيع العادل للخطوط داخل المدن وخارجها بالنسبة للنقل مثل استغلال الخطوط لمدة معينة ثم يعاد توزيعها على ناقلين آخرين، في هذا المجال تم اقتراح إعادة النظر بحيث يتم إنشاء مؤسسات صغيرة أو مصغرة بعدد محدود جدا من الشباب لا يتعدى سبعة أشخاص وبحافلات لا يقل عددها عن خمسة، وأن تتوسع هذه المؤسسات في أداء مهامها بالعمل على الخطوط الخاصة بنقل الطلبة والعمال وحتى الخطوط الطويلة خارج المدن كالاهتمام بالسياحة.

¹ زوليخة قنطري: سياسات نقل الأشخاص في الجزائر واقع وآفاق: دراسة منظومة النقل الحضري لمدينة الجزائر العاصمة، مرجع سابق، ص 67.
² المؤسسات الصغيرة والمتوسطة تأخذ الأنماط التالية: مؤسسة فردية، مؤسسة تضامن، مؤسسة ذات الشخص الواحد وذات المسؤولية المحدودة والشركات ذات التوصية البسيطة والشركات ذات التوصية بالأسهم ويستثنى شركة الأسهم spa من هذه المؤسسات. لمزيد من التفسير راجع: عبد السلام بن العربي: تجربة تمويل المؤسسات في ميدان نقل المسافرين والبضائع وإمكانية تعميمها على النشاط المرفئي والبحري - الحالة الجزائرية، الدورة التدريبية الدولية حول تمويل المشروعات الصغيرة والمتوسطة وتطوير دورها في الاقتصاديات المغاربية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، سطيف، المعهد الإسلامي للبحوث والتدريب، 25-28 ماي، 2003.

2-3- من الناحية التخطيطية:

ارتبطت المدينة الجزائرية بفترات تاريخية مميزة شكلت المحطات الرئيسية لخصوصية كل من : التحضر الذي انعكس على البناء الاجتماعي والإيكولوجي والفيزيقي لها، وكذلك السياسات والخطط المنتهجة والقوانين الموضوعة في إطار النقل الحضري، وقد تمت الإشارة سابقا إلى أن التغيير العميق في بنية المدينة وتوسعها وامتدادها لم يترافق مع خطط ناجحة لقضايا الحركة والمرور، فقد تميزت هذه الخطط بالظرفية ولم ترق إلى مستوى الخطط الشاملة لمنظومي النقل الحضري والعمران.

ويمكن تلخيص أهم مميزات النقل الحضري في الجزائر من الناحية التخطيطية في الآتي:

- التوسع الفيزيائي والديموغرافي غير المضبوط¹ الناتج عن أزمت تاريخية عايشتها الجزائر أو عن ضعف الخطط الحضرية وخطط الحركة والمرور خلال فترات زمنية محددة، ومع الوقت أصبح التحكم فيما هو منجز صعب.
- التوجه السريع نحو التحضر، والذي في الغالب لا يوازيه تخطيط وتوجيه، ولا ترافقه البنية التحتية والمرافق الضرورية مما أدى إلى مشاكل الاختناقات المرورية وتراجع ظروف الحياة العامة، وفرض على المدن الكثير من التحديات².
- التفاعل بين التحضر والحراك جعل التمييز صعب بين ما ينتجه التعمير من حراك وما ينتجه الحراك من عمران، ويرى جل المهتمين بالموضوع أن فهم الحراك هو فهم للمدينة³، في حين تحمل المدينة الجزائرية هذه العلاقة.
- فصل نظام الحراك الحضري (التنقلي) عن النظامين الآخرين للمنظومة الحضرية المتمثلين في نظام التوطن والنظام الاجتماعي، والمنظومة الحضرية لا يمكن دراستها إلا بتحليل الأنظمة معا حسب "BONNAFOUS et PUEL"⁴.
- ضعف التنسيق بين الجهات المخولة بتخطيط المجال كل حسب مجال اختصاصها، وترتيب الأولويات في المدينة الجزائرية بسبب العجز والنقص في العقار، والجري وراء تلبية الطلب على القطاعات الحساسة كالسكن، كلها عوامل حدت من أهمية النقل، في حين يأخذ النقل بعدا استراتيجيا نتيجة لتلك الضغوطات الاجتماعية والرهانات السياسية المتعلقة به، بالإضافة لكونه قطاعا يشكل مصدرا مهما للسيولة المالية.

¹ مسعودة بوزيدي: سياسات تخطيط النقل الحضري في إطار ضوابط التنمية المستدامة، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في إطار مدرسة الدكتوراه في العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة فرحات عباس - سطيف، 2012، ص 02.

² عبد الحكيم كبيش: التمدد الحضري والحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه العلوم في تهيئة المجال، كلية علوم الأرض والكون، الجغرافيا والتهيئة العمرانية، جامعة منتوري - قسنطينة، 2011، ص 08.

³ عبد الحميد كبيش: نفس المرجع، ص 09.

⁴ Bonnafous, Puel, *physionomies de la ville. Les éditions ouvrières, série « initiation économique », paris, 1983, pp.157.*

2-4- من الناحية التسييرية:

تمت الإشارة سابقا إلى أن التحولات السريعة التي طرأت على تسيير النقل في الجزائر، ما هي إلا انعكاس لامتثالها بطريقة غير معلنة رسميا، لتوصيات بعض الجهات الداعية إلى تقليص مهام الدولة وتخلي الدول السائرة في طريق النمو عن دعم النقل الحضري، وترك المبادرة والحرية للقطاع الخاص، " وتم التخلي في عدة مرات بصفة نهائية عن الشركات العمومية للنقل الحضري، على حساب تطور سريع للمقاولات الخاصة المصغرة، وتم اختصار مهام تسيير النقل على مديرية النقل مقابل بروز المقاولات الخاصة كطرف في التسيير لاسيما على مستوى الشبكة، تحديد الأسعار واختيار العربات المستعملة، وكان من الأحسن تطوير أسلوب تسيير النقل الحضري بإشراك كل الفاعلين كالجماعات المحلية، مديرية البناء، مديرية التجهيزات والهياكل القاعدية وحتى المستعملين"¹.

2-4-1- نظام النقل الحضري في الجزائر: القوانين والتشريعات المنظمة للنقل

نظام النقل الحضري هو عبارة عن دائرة مفرغة تنتمي إلى عناصر مختلفة من "وسائل النقل والطرق والبنى التحتية"، "السلطات العمومية والمؤسسات والخدمات التي تقوم بتوفيرها"، هذه العناصر تأثر وتتأثر ببعضها البعض وكل عنصر سبب أو نتيجة لعنصر آخر، هذا النظام يمكن من تقديم خدمة النقل في المجال الحضري بالكمية والنوعية المطلوبين، وقد مر نشاط النقل الحضري بعدة مراحل منذ الاستقلال إلى يومنا هذا تجسدت في قوانين وقرارات ومراسيم تنظيمية، تتركز في مجملها حول شروط و كفاءات ممارسة هذه الخدمة العمومية من جهة وتنظيم وسائل النقل وتصنيفها ومراقبتها من جهة أخرى.

عند الحديث عن نظام النقل الحضري في الجزائر يجب التطرق إلى سياسات النقل الحضري، "وتعرف سياسة النقل في الجزائر على أنها مجموعة القوانين والإجراءات التنظيمية التي تسمح للدولة بالتأثير على توجيه سوق النقل وذلك لتحقيق الأهداف المحددة"². وتميزت السياسات بمرحلتين أساسيتين ما قبل 1988 ومرحلة ما بعدها.

عانت السلطة الجزائرية بعد الاستقلال من مشاكل هيكلية ومالية واجتماعية وسياسية، أدت إلى عدم نجاعة اجراءات هيكلية قطاع النقل وتنظيمه، خاصة بعد إنشاء الديوان الوطني للنقل (O.N.T) في سنة 1963 والذي كان يهدف إلى توحيد سياسة النقل، لكن كانت هناك عدة مشاكل أهمها نقص الكبير في الإطارات والخبرة اللازمة لتنشيط هذه المهمة الموكلة إليه، وكذلك العجز المالي ونقص الوسائل والمنشآت وهذا راجع لحداثة الدولة.

¹ بدر الدين يوسف: وفق أي منطق يسيّر النقل الحضري بوهان ؟، مرجع سابق، ص 09، ص 10.
² رمضان بلخيري: أهمية النقل كنشاط خاص في الاقتصاد والتنمية الاقتصادية مدى وأبعاد، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، معهد العلوم الاقتصادية، جامعة باتنة، 1996، ص 119.

ويعد صدور الأمر 130/67 المؤرخ في 22 أوت 1967 أول قانون لتنظيم النقل البري في الجزائر، ويعتبر بمثابة الركيزة الأساسية التي يعتمد عليها النقل عبر الطرق، وألغى جميع القوانين الفرنسية وقد جاء بعد فشل الديوان الوطني للنقل بتنفيذ المهام الموكلة إليه¹، وقد أكدت المادة 05 من الباب الأول للأمر السابق على احتكار الدولة لهذا القطاع، لأنها تكتسي منفعة عامة وتنجر عنها التزامات تفرضها ظروف المرفق العمومي²، وخلال كل هذه الفترة كان التوجه أساسا نحو تكوين مؤسسات وطنية للنقل العمومي لتكون المحور الأساسي الذي يمكن على أساسه التحكم في توجيه وتوزيع وتنظيم سوق النقل للمسافرين مركزيا، ولم يظهر توجه الاستقلالية إلا في نهاية سنة 1981 مع بداية المخطط الخماسي الأول 1984/1980، أين صدر القرار رقم 375/81 والذي يسمح للجماعات المحلية (ولاية، بلدية) بالعمل على تنمية نشاط النقل على مستواها³.

كخلاصة لما تم التطرق إليه فيما يخص السياسات التي سبقت العام 1988 وهي فترة هيمنة الدولة على القطاع يمكن القول أن "الدولة أبتقت السيطرة على القطاع من خلال إنشاء الوكالات البلدية للنقل الحضري والجماعي في المدن.

ففي بداية السبعينات تم إنشاء المؤسسة الوطنية لنقل المسافرين SNTV عن طريق التنظيم 73/71 بتاريخ 13 نوفمبر 1971، حيث تم دمج المؤسسات المسيرة ذاتيا لتعويض الديوان الوطني للنقل، كان لهذه المؤسسة وحدات عبر كل أرجاء الوطن وتتمتع بإمكانيات كبيرة جعلتها تتكفل بكل احتياجات النقل بما فيها نقل الطلبة وعمال المؤسسات وحتى النقل خارج الوطن.

تجدر الإشارة إلى أن غياب القطاع الخاص يرجع بالدرجة الأولى إلى احتكار هذه المؤسسة لقطاع نقل المسافرين عبر الطرق والنقل الحضري رغم وجود إطار قانوني يسمح بذلك، و في بداية الثمانينات صدر المرسوم 375/81 المؤرخ في 26 ديسمبر 1981 المحدد لصلاحيات الولاية والبلدية في قطاع النقل البري لتأكيد وتكملة أعمال الشركتين الوطنيتين لنقل المسافرين والنقل بالسكك الحديدية، وهذا لضمان النقل الحضري والشبه حضري من طرف الشركات الولائية والبلدية مما ضعف مرة أخرى مساهمة الخواص في مجال النقل الحضري⁴.

ومنذ سنة 1982 انتقلت سياسة النقل إلى مرحلة جديدة تتمثل في لامركزية التسيير والاستقلالية....

¹ نجمة عباس: واقع مؤسسات قطاع النقل بعد التحرير، دراسة حالة مؤسسات النقل الجماعي بمدينة باتنة، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في علوم الاقتصاد، معهد العلوم الاقتصادية، جامعة باتنة، 2004، ص 54.

² الأمر 130/67 المؤرخ في 27 أوت 1967 المتضمن تنظيم النقل البري في الجزائر، الجريدة الرسمية الجمهورية الجزائرية لسنة 1967، العدد 63، ص 939.

³ رمضان بلخيري: أهمية النقل كنشاط خاص في الاقتصاد والتنمية الاقتصادية مدى وأبعاد، مرجع سابق، ص 121، ص 122.

⁴ عبد الحكيم كبيش: التمدد الحضري والحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف، مرجع سابق، ص 140.

في 17 أفريل من سنة 1982 صدر المرسوم رقم 148/82 المتضمن التدابير المتعلقة بممارسة أعمال النقل البري، لتلبية احتياجات النقل التي تحقق السير المنسجم للاقتصاد الوطني وتطويره ما يحقق مزيدا من المنفعة من حيث التكلفة، نوع الخدمة، المدة والأمن، وهذا القانون أعطى تراخيص للقطاع الخاص سواء أشخاص معنويين أو فيزيائيين للاستثمار في قطاع النقل، بالإضافة إلى أن هذا المرسوم ألغى أحكام المرسوم 131/67 المؤرخ في 22 أوت المتعلق بتطبيق المتضمن تنظيم النقل الحضري وفي المادة 4 حدد المتعاملين للقيام بخدمات النقل وهم:

- الشركات الوطنية للنقل العمومي.
- مؤسسات النقل العمومي التي تنشئها البلديات أو الولايات أو مجموعة منها.
- الأشخاص الطبيعيين أو المعنويين ذو النظام العمومي المرخص لهم القيام بخدمات في مجال النقل العمومي.
- جميع المؤسسات الوطنية، الولائية أو البلدية والتي بمقتضى عملها الرئيسي يجب عليها حيازة وسائل خاصة بها.
- جميع الأشخاص الطبيعيين أو المعنويين ذوي النظام الخاص والذين بمقتضى عملهم الرئيسي يجب عليهم حيازة وسائل خاصة بهم.¹

وفقا لتعليمات المخطط الخماسي 84/80 ووفقا للمرسوم 306/83 المؤرخ في 07 ماي 1983 المتضمن إعادة هيكلة تم إعادة هيكلة المؤسسة الوطنية لنقل المسافرين وهذا من أجل إنعاشها وتحريها من الضغوطات الهيكلية فنتجت عن هذه المؤسسة 5 مؤسسات عمومية لنقل المسافرين منتشرة عبر الوطن وهي:

- المؤسسة الوطنية لنقل المسافرين الوسط TVC.
- الغرب TVO.
- الجنوب الغربي TVSO.
- الشرق TVE.
- الجنوب الشرقي TVSE.

هذا التقسيم كان محاولة لإزالة اللامركزية أو التخفيف من مركزية تخطيط وتسيير النقل و بهدف إعطاء الاستقلالية المالية للمؤسسات الجديدة وتمتعها بالشخصية المعنوية وكذلك الاستقلالية في البرمجة والتسيير والخضوع للقانون التجاري، والأهم من هذا زيادة مراقبة الدولة للتنقل بمختلف أنواعه إلا أن المؤسسة العمومية لنقل المسافرين الوسط أوكلت لها المهام التالية: *تسيير عملية توزيع الوسائل ما بين المؤسسات الخمس الجدد* تأخذ على عاتقها الاستثمارات الخاصة بالنقل *تمويل الشركات الخمس بقطع الغيار* تسيير ديون الاستثمار.

¹ عبد الحكيم كبيش: التمدد الحضري والحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف، مرجع سابق، ص 141.

المرحلة الثانية لسياسة النقل الحضري ما بعد 1988 مرحلة دخول القطاع الخاص بقوة....

نفذت هذه السياسة بصدور القانون 17/88 المؤرخ في 10 ماي 1988 الذي يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه¹، وتميزت هذه المرحلة بانسحاب الدولة ودخول قوي وسريع للقطاع الخاص، فقبل القانون المشار إليه جاء المرسوم التنفيذي 01/88 الموجه للمؤسسات العمومية المؤرخ في 12 جانفي 1988 والذي ينص على استقلالية المؤسسات لتحسين فعاليتها ولتصبح إنتاجية أكثر وتعتمد على نفسها وتتعامل بحرية وفقا للقانون التجاري بما فيها المؤسسات الوطنية الولائية والوكالات البلدية للنقل الجماعي للمسافرين عبر الطرقات، أي أنه الدولة تخلت عن تدعيم هذه المؤسسات وعليها تحقيق مردوديتها كمؤسسة تجارية.

وقد نصت المادة 05 من القانون 17/88 سابق الذكر على وجوب أن يرمي نظام النقل إلى التلبية الحقيقية لحاجات المواطنين إلى النقل ضمن شروط أكثر فائدة للمجموعة الوطنية والمستعملين من حيث التكلفة والوفرة والتسعيرة وجودة الخدمات والآجال والأمن، ونصت المادة 06 من نفس القانون بأن تعود مهمة وضع هذا النظام إلى الدولة والجماعات المحلية حيث تقوم بتنظيم الشروط العامة لممارسة أنشطة النقل خاصة منها تلك التي تتعلق بالتأهيل والاستغلال والأمن والنظافة والتعريف، كما تقوم بترقية مجالات البحث والدراسات والإحصائيات والإعلام المتعلقة بنظام النقل، كما رخصت بإمكانية إنشاء مؤسسات خاصة للنقل العمومي عبر الطرق للمسافرين والبضائع، هذه المؤسسات تمارس أنشطتها عن طريق التنظيم وتوضح واجباتها في مجال الاستغلال والأمن والنظافة وشروط العمل والراحة والتعريفات.

إذن فإن النقل الحضري الذي يندرج ضمن النقل البري وفي إطار هذا التوجه الجديد، قد دخل مرحلة المنافسة لأن سياسة الدولة انتقلت من احتكارها لوسائل النقل للمسافرين إلى مرحلة التحرر وفتح الأبواب أمام القطاع الخاص وبشكل قوي، هذا ما أدى مع مرور الزمن إلى ظهور عدة مشاكل أهمها الزيادة المفرطة والغير منظمة للمتعاملين الخواص خاصة في المحيط الحضري، ما نجم عنه فوضى أثرت سلبا على نوعية الخدمة المقدمة وعلى زيادة استخدام السيارة الخاصة الأمر الذي أثر سلبا على المحيط الحضري نفسه.

كان القانون 17/88 بمثابة الإطار العام لتعريف وتطوير عملية التحول والتخصيص للقطاع وقد تميز التحول بالتسرع، للإشارة فإن قانون الخوصصة لم يؤخذ بعين الاعتبار إلا في 1995.²

¹ القانون رقم 17/88 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه المؤرخ في 23 رمضان عام 1408 الموافق ل 10 ماي 1988، ص 784.
² عبد الحكيم كبيش: التمدد الحضري والحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف، مرجع سابق، ص 143.

في سنة 1991 تم صدور المرسوم التنفيذي رقم 195/91 المؤرخ في 1 جوان 1991¹، الذي يحدد الشروط العامة لممارسة نشاطات النقل البري للمسافرين والبضائع للقانون السابق الصادر في 10 ماي 1988 والذي تنص المادة 09 منه على أنه يمكن لأشخاص الطبيعيين والمعنويين ذوي الطابع العام أو الخاص ممارسة نشاطات النقل العمومي للمسافرين عبر الطرقات، وتستغل كل الخطوط ذات المنفعة المحلية أو الخطوط ذات المنفعة العامة المسجلة في مخطط النقل الحضري.

وفي سنة 1991 صدر القرار المتضمن الموافقة على النظام النموذجي لاستغلال خدمات النقل البري العمومي للمسافرين الصادر في 26 أفريل 1997 والمحدد لالتزامات الناقل، قواعد وضع المركبات في السير (الآليات المستعملة في النقل)، التسعيرة، المخالفات، العقوبات الإدارية تجاه المخالفات².

الحالة الناتجة عن تحرير قطاع النقل و ما نجم عنها من فوضى أثرت سلبا على نوعية الخدمة المقدمة، وعلى زيادة استخدام السيارة الخاصة و تأثيرها السلبي على المحيط الحضري، استدعى إعادة النظر في القانون 17/88 فعملت الدولة على صياغة قانون جديد 13/01 المؤرخ في 07 أوت 2001³.

في سنة 2001 صدر القانون الذي يلغي أحكام القانون رقم 17/88 ل 10 ماي 1988 المتعلق بتوجيه وتنظيم النقل البري المذكور سابقا.

هذا القانون تضمن مجموعة مواد غير معارضة للقانون السابق و إنما غيرت في الدور الجوهرية للدولة، أي أنها أعطت لنفسها مرة أخرى حق التدخل في تنظيم نشاط النقل، فنصت على ضرورة تطوير وتنظيم النقل الحضري، فوفقا للمادة 28 من القانون نفسه أن "تمت خدمات النقل الحضري في المحيط الحضري بواسطة مركبات مهيأة تسير عبر الطرقات أو وسائل متنقلة في مسارات خاصة بها، تهدف على وجه الخصوص إلى الحد من اللجوء إلى النقل بواسطة مركبة خاصة"، كما تنظم خدمات النقل الحضري في شبكات مندججة على الصعيدين الهيكلي والتعريفية أما خطوط النقل الحضري فيتم تنظيمها في إطار مخطط نقل حضري هذه المخططات تحدد التنظيم العام وحركة السير والوقوف⁴.

ولقانون 2001 مميزات يمكن تلخيصها في الآتي:

¹ المرسوم التنفيذي 195/91 المحدد للشروط العامة لممارسة نشاطات النقل البري للمسافرين والبضائع المؤرخ في 19 ذو القعدة 1411 الموافق ل 1 جوان 1991، ص 1045.

² عبد الحكيم كبيش: التمدد الحضري والحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف، مرجع سابق، ص 143.

³ القانون رقم 13/01 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه المؤرخ في 17 جمادى الأولى عام 1422 الموافق ل 7 أوت 2011، ص 04.

⁴ القانون رقم 13/01 ص 08، ص 09.

ما يميز هذا القانون هو طابعه التفصيلي والشامل على كل عناصر النقل خلافا للقوانين السابقة والذي يربط أساسا سياسة النقل بسياسة التهيئة العمرانية إذ يحتوي على ستة فصول، حيث تنص المادة الثالثة منه على أن "تساهم منظومة النقل البري في تجسيد سياسة التهيئة العمرانية، التنمية الاقتصادية والاجتماعية والدفاع على التراب الوطني وحماية البيئة والمحافظة عليها.

أما المادة الخامسة منه فهي تنص على أن منظومة النقل البري للأشخاص يجب أن تهدف إلى إعطاء الأولوية لتطوير النقل الجماعي كما أنه يعطي صلاحيات أكبر للجماعات المحلية وتكليفها بما يأتي:

- تنظيم ومراقبة الشروط العامة لممارسة نشاطات النقل، تنظيم النقل العمومي.
- ترقية البحث والدراسات والإحصائيات والإعلام.
- إنجاز أو التكليف بإنجاز المنشآت القاعدية والتجهيزات الضرورية للنقل وفق المقاييس المطلوبة.
- التأكد من مطابقة المنشآت القاعدية والتجهيزات للمقاييس المطلوبة في التشريع.

كما يحتوي هذا القانون على فصل خاص بالمنشآت القاعدية والتجهيزات، وأن إعداد المخططات الرئيسية للسكك الحديدية والطرق يجب أن يندرج ضمن سياسة التهيئة العمرانية الوطنية، والأخذ بعين الاعتبار مقتضيات التنمية الوطنية والدفاع الوطني كما أنه يفتح المجال للخواص في الاستثمار في الإنجاز واستغلال الهياكل، كل هذه التسهيلات سمحت بدخول قوي للخواص بالموازاة مع التي عرفتها الدولة.

ونصت المادة الرابعة على وجوب أن ترمي منظومة النقل إلى التلبية الفعلية لحاجات المواطنين في مجال النقل وفق شروط أكثر نفعاً للجماعة الوطنية والمستعملين من حيث الأمن وتوفير وسائل النقل والتكلفة والسعر ونوعية الخدمة.

وفي المادة السابعة بينّ المشرع أن النقل العمومي يشكل خدمة عامة، وتتكفل الدولة والجماعات الإقليمية بتطوير منظومة النقل الحضري، وفي المادة العاشرة بينّ أنه يتم إنجاز واستغلال شبكة النقل الحضري من قبل الدولة أو الجماعات الإقليمية أو عند الاقتضاء عن طريق منح الامتياز لكل شخص طبيعي أو اعتباري خاضع للقانون.

كذلك أصدرت الدولة عدة قوانين منظمة لحركة المرور عبر الطرق وهذا بتحديد القواعد المتعلقة بتنظيم سيارات الأجرة لتوفير السلامة والأمن، كما قامت الدولة بإعادة هيكلة المؤسسة العمومية للنقل الحضري في المجمعات الحضرية المتوسطة والكبيرة للبلاد، وتجهيزها بحافلات جديدة، حيث من المنتظر أن يعمم هذا المخطط على

كامل ولايات الوطن لضمان توفير خدمة عمومية ذات جودة، وبعث المنافسة بين القطاع الخاص والعام، وتشجيع المشغلين الخواص على الاندماج في شكل شركات ذات أسهم (SPA) مثلاً.

"في سنة 2004 جاء المرسوم التنفيذي رقم 416/04 المؤرخ في 8 ذي القعدة عام 1425 الموافق ل 20 ديسمبر 2004 المحدد لكيفيات إعداد مخططات النقل البري للأشخاص وتطبيقها.

وفي فيفري 2009 صدرت التعليمات الوزارية التي تلزم مديري النقل في كل الولايات بفتح الاستثمار في مختلف الخطوط لكل الطلبات الممولة ذاتياً أو التي يتم تمويلها عن طريق مؤسسات التمويل، وهو ما أثار حفيظة المتعاملين في الميدان، خاصة في المدن التي تعرف خطوطها تشعباً.¹

مع كل الجهود المبذولة من طرف الدولة لتنظيم النقل خاصة منه النقل الحضري، فإن المشاكل المطروحة فيه لم تعالج وتآزمت مع مرور الزمن خاصة من الناحية التنظيمية للناقلين الخواص ومركزية القرارات المتخذة، لهذا قررت الدولة إنشاء سلطة تنظيمية للنقل الحضري وفقاً للمادة 68 من قانون المالية لسنة 2011 وهذا وفقاً لقانون 13/10 المؤرخ في 29 ديسمبر 2010، هذه المادة معدلة لأحكام المادة 30 من القانون رقم 13/01 المؤرخ في 17 أوت 2001 والمتعلق بتوجيه النقل البري وتنظيمه ونصت على ما يلي: "يوكل تنظيم وتطوير النقل الحضري داخل المحيطات الحضرية إلى مؤسسات تنشأ لهذا الغرض تدعى السلطات المنظمة للنقل الحضري، وتتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي، يحدد تنظيم السلطة المنظمة للنقل الحضري وسيورها ومهامها عن طريق التنظيم.²

2-4-1- تشريعات مكملة في قطاع النقل:

2-4-1-1- الاستثمار في قطاع النقل:

تمت الإشارة في عنصر سابق إلى الاستثمار في قطاع النقل، ومن الناحية التشريعية يتم الترخيص للخواص بالنشاط بقرار من وزارة النقل بالنسبة للخطوط الوطنية، مديرية النقل للولاية بالنسبة للخطوط المحلية والحضرية، وتخضع ممارسة نشاط نقل المسافرين عبر الطرق إلى رخصة مسلمة وفقاً إلى شروط منها: إيداع ملف على مستوى مديرية النقل الولائية ويضم طلب خطي ووثائق أخرى للملف تحددها المديرية، حيازة وسائل نقل عن طريق الملكية أو الإيجار تكون متلائمة مع الخط، أن يكون الخط المطلوب مسجلاً ضمن مخططات النقل.

¹ عبد الحكيم كبيش: التمدد الحضري والحراك التنقل في النطاق الحضري لمدينة سطيف، مرجع سابق، ص 144.
² القانون رقم 13/10 المتضمن قانون المالية لسنة 2011 المؤرخ في 23 محرم عام 1432 الموافق ل 29 ديسمبر 2010.

الشروط محددة في المواد 26/2 من القانون رقم 13/01 المؤرخ في 7 أوت 2001، والمرسوم التنفيذي رقم 415/04¹ المؤرخ في 20 ديسمبر 2004 والمحدد لشروط تسليم رخص ممارسة نشاطات نقل الأشخاص والبضائع عبر الطرقات.

2-1-4-2- تحديد تسعيرة النقل الجماعي:

النصوص القانونية هي التي تحدد تسعيرة النقل (مراسيم أو تعليمات) من طرف وزارة التجارة أما النصوص التي تحدد تسعيرة النقل الحضري الجماعي فهي:

- التنظيم 06/95 المؤرخ في 25 جانفي 1995 المتعلق بالمنافسة.
- المرسوم 119/95 المؤرخ في 26 أفريل 1995 المتعلق بتقسيم الأملاك والنشاطات الخاضعة لنظام الأسعار المقننة.

2-1-4-3- تمويل النقل الجماعي:

إن الدولة الجزائرية عن طريق ميزانية الجماعات المحلية تقوم بتمويل النقل من خلال منحة من قروض الاستثمار خاصة بالهياكل التحتية: (طرق، سكك حديدية، محطات، إشارات المرور...)، وإعانات استثمار تقدم للمؤسسات العمومية مثل الشركة الوطنية لنقل المسافرين SNTV وشركة النقل بالسكك الحديدية SNTF التي تخدم خطوط ليس لها مردودية، ومخصصة لفئات تستفيد من تخفيضات كالطلبة والفئات المحرومة، والمبالغ المخصصة من ميزانية الدولة كل سنة معتبرة عكس الجماعات المحلية فالمصاريف المخصصة للنقل من طرفها ضعيفة.

2-1-4-4- اللجنة الولائية للعقوبات الإدارية:

نصت المادة 54 من القانون رقم 13/01 المؤرخ في 7 أوت 2001 والمتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه وفي فصله الخامس على تكوين هيئات تسهر على تنظيم وتطوير النقل البري: تنشأ في كل ولاية لجنة للعقوبات الإدارية تقترح على الوالي العقوبات المنصوص عليها في هذا القانون ونصوصه التطبيقية، تتشكل اللجنة الولائية للعقوبات الإدارية من مدير النقل في الولاية رئيسا، ممثل مديرية المناجم والصناعة، ممثل مجموعة الدرك الوطني، الممثل المنتخب عن هيئات النقل البري، كما يمكن للجنة أن تستعين بأي شخص من شأنه أن ينيروها في مداولاتها.

¹ المرسوم التنفيذي رقم 415/04 المحدد لشروط تسليم رخص ممارسة نشاطات نقل الأشخاص والبضائع المؤرخ في 10 ذو القعدة عام 1425 الموافق ل 22 ديسمبر 2004، العدد 82.

3- حوكمة النقل في الوسط الحضري:

3-1- حوكمة النقل الحضري:

بما أن النقل الحضري جزء من المنظومة الحضرية، فحوكمتها تستمد من الحوكمة الحضرية، والحوكمة الحضرية تستمد من الحكم الراشد، ويمكن أن نقدم مفهوما لحوكمة النقل الحضري على أنه "تنظيم استراتيجي يسمح بتسيير محلي مرن للشؤون والمسائل العمومية، يحاول التوفيق بين منطق التفكير العمومي والخاص، مع الأخذ بعين الاعتبار طلبات الأفراد ورغباتهم"¹، وتسعى حوكمة النقل الحضري إلى تحقيق جملة من الأهداف نذكر منها:

- تقليل أدوار الدولة وهيمنة القطاع العام، وترك الحرية والمبادرة للقطاع الخاص بالاعتماد على منظومة قانونية ملائمة وعلى شركات محترفة.
- الحد من الآثار الاقتصادية والاجتماعية والبيئية السلبية للنقل الحضري في المدن.
- استحداث أساليب تضمن نجاعة التسيير بوضع سلطة تضمن التنسيق والحوار بين كل الفاعلين في قطاع النقل الحضري مع تطوير المخططات، وربط مخططات النقل بمخططات التهيئة العمرانية.
- الحد من ظاهرة التلوث بمختلف أشكاله والازدحام والاختناقات المرورية، من خلال إعطاء الأولوية لتطوير النقل الجماعي والتقليل من استعمال السيارة الشخصية.
- تفعيل العمل الجماعي وخلق جو من التفاعل بين السلطات المعنية بالنقل الحضري وليس سلطة النقل فقط، نظرا للتشابك بين هذا القطاع وبقية القطاعات الأخرى، والتي ينبغي أن يكون لها محل في السياسات والاستراتيجيات الموضوعة لتطبيق الحوكمة.
- تسيير النقل الحضري بإشراك كل الفاعلين كالجماعات المحلية، مديرية البناء، مديرية التجهيزات، مديرية الأشغال العمومية، مديرية التنظيم والشؤون العامة،..... وحتى المستعملين.
- تنظيم المدينة من خلال السهر على تنظيم مخطط توزيع وشغل الأراضي ومرافق النقل وإحداث التوازن بينهما، إذ تعتبر فوضى البناء سواء بالنسبة للسكنات أو الأقطاب الإدارية وغيرها سببا هاما في خلق مشاكل النقل الحضري من ازدحام واختناقات مرورية.
- التحسين المستدام للهياكل القاعدية والمرافق الأساسية للنقل الحضري والوسائل.
- ترقية البحث والدراسات والعمل على إيجاد طرق تنظيمية ناجعة تواكب تطور منظومتي النقل والعمران.

¹ محمد مداحي وسوسن زيرق: حوكمة النقل الحضري في الجزائر، مرجع سابق، ص 266.

3-2- متطلبات حوكمة النقل الحضري:

نجاح حوكمة النقل الحضري يقوم على التكامل والتفاعل بين مجموعة من العلاقات والأطراف، مع الأخذ بعين الاعتبار توفير جملة من المتطلبات التي يمكن تلخيصها فيما يلي:

أ. **الإطار المؤسسي:** حوكمة النقل الحضري كأى عملية أخرى تتطلب إطاراً مؤسسياً يقوم على صياغة الأهداف والسياسات والاستراتيجيات والتخطيط، التي ينبغي سنّها لتطبيق هذه الحوكمة وضمان نجاحها، ويتطلب ذلك وضع سلطة أو جهاز خاص تقع على عاتقه مهمة تخطيط ووضع سياسات حوكمة النقل الحضري، ولهذا الإطار مقاييس تسمح بالتطبيق السليم على أرض الواقع منها:

أ. 1- المقاييس المرتبطة بالتنظيم: من بين هذه المقاييس:

- الهيكل التنظيمي: وهو طريقة أو وسيلة لتنظيم الإدارة من خلال مخطط يقوم في شكل هرمي، ويأخذ بعين الاعتبار مبدأ التخصص.
- الواقعية والموضوعية: وضع هيكل يتناسب مع الأوضاع والظروف، وقابل للتكيف مع الواقع.
- التدرج والتسلسل: يفرغ الهيكل في قالب هرمي توزع فيه المسؤوليات حسب التخصص وعلى أساس الكفاءة.
- المرونة: التكيف مع المستجدات بهدف مواكبة التطور والتقدم، مما يستدعي التغيير عند حدوث ظرف ملزم.
- المهام: يسمح تحديد المهام بتحديد المسؤوليات، وتسهيل التقييم.
- اللامركزية: هي طريقة لإشباع الحاجيات المحلية تحت رقابة الوصاية التي تمارسها السلطة المركزية.

أ. 2- المقاييس المرتبطة بالتسيير: من بين هذه المقاييس:

- السلطة والمسؤولية: تحديد السلطة على أساس حاجة شغل المنصب الفعلي، الصلاحيات، التفويض.
- القيادة: وجود نمط قيادي يتسم بالديمقراطية والمشاركة، يحدد الأهداف والنتائج المتوقع تحقيقها.
- التخطيط: تتمثل وظيفته في تحديد الاستراتيجيات والسياسات والبرامج والأزمنة لتحقيق الأهداف المرجوة.
- فعالية الإدارة: ويمكن الحكم على مدى فعالية الإدارة بالاعتماد على جملة من العناصر من بينها: المردودية، تقليص التكاليف، احترام المواعيد، الدقة.
- النوعية: إيجاد طرق لتحسين نوعية الخدمة، تلبية احتياجات المواطنين وحل مشاكلهم واحترام المواعيد.
- المراقبة والتقييم: مراقبة التسيير، وتقييم الإنجازات التي تم تحقيقها والمدة المحددة لذلك.

أ. 3- المقاييس المرتبطة بثقافة السلوك: من بين هذه المقاييس:

- احترام مواعيد العمل: احترام مواعيد العمل فيما يخص الإدارات القائمة بالتسيير، وكذلك المشاريع المسيرة.
- الانضباط: يشكل عنصرا مهما في سلوك الموظف ويحكم العلاقة بين الرئيس والمرؤوس، والتفاني في العمل.
- العلاقة مع المواطنين: وجوب توفر الموظف على حد أدنى من المعاملة الحسنة تكون في مستوى تطلع المواطن.
- الأخلاق المهنية: الالتزام بالنزاهة والاستقامة، الالتزام بالإعلام، تقديم الخدمة في ظروف جيدة.

ب. **تدريب وتطوير الكوادر:** إن تنفيذ وتطبيق سياسات حوكمة النقل الحضري يتطلب وجود كوادر وكفاءات متخصصة في مجال النقل والنقل الحضري على وجه الخصوص، مع أهمية تحكيم هؤلاء في التقنية واستخدام البرمجيات الضرورية لوضع الخطط.

ج. **مخططات استخدامات الأراضي:** وقف نزيه استخدامات الأراضي وتحميد إقامة المزيد من المشاريع على الأراضي غير المشغولة خاصة في وسط المدن، وهنا نشير إلى أهمية نقل التجمعات الدارية والتجارية إلى خارج مراكز المدن، مع ضرورة توفير خدمات نقل حضري ذات مستوى وجودة عالية لضمان سهولة أماكن التوقف.

د. **إشراك المجتمع المدني:** تمت الإشارة سابق إلى أن مفهوم المجتمع المدني يعتبر حديثا، ظهر بظهور مفهوم الديمقراطية، ويشير إلى مجموعة من التنظيمات والهيئات التطوعية التي تنشأ بمقتضى الإرادة الحرة لأعضائها قصد حماية مصالحهم والدفاع عنها، ومثال ذلك التنظيمات الثقافية، الاتحادات المهنية، الجمعيات الأهلية والمنظمات غير الحكومية¹، ويظهر المجتمع المدني البنية المعاصرة للمؤسسات ومدى انفتاحها لتأثير المواطنين، خاصة فيما يتعلق بتوفير الخدمات العمومية التي لازالت الدولة القائمة على أدائها في العديد من الدول، من خلال ضبطها قانونيا لضمان حسن سيرها وجودتها بالاعتماد على القطاع الخاص المحترف في الخدمات، ومنها النقل الحضري، الذي تعتبر جودته وفعالته مهمة الجميع وليس السلطات المعنية فقط، فالأفراد هم زبائن هذه الخدمة وأي خلل يصيبها يؤثر على حياتهم بشكل أو بآخر، وهنا يأتي دور منظمات المجتمع المدني كوسيط بين المجتمع والدولة وكشريك ثابت في مجال مخاطبة الإدارة وإجراء الحوار الاجتماعي حول القضايا التي تمم كل هذه الأطراف، ومثال ذلك توعية الأفراد حول الآثار السلبية للتوسع في البناء والتعمير في الوسط الحضري على حسن سير مخططات النقل².

¹ حساني خالد: المجتمع المدني في الجزائر بين النصوص القانونية والممارسة العملية، مجلة الفقه والقانون، العدد الثالث، جانفي 2013، ص 02.
² محمد مداحي وسوسن زيرق: حوكمة النقل الحضري في الجزائر، مرجع سابق، ص 268.

3-3- واقع ممارسة حوكمة النقل الحضري في الجزائر:

إن الهدف من الحوكمة إجمالاً هو إرساء التحسين، وضمان كفاءة أداء السلطات العمومية من خلال قياس كفاءة توفير الخدمات العامة وكفاءة الجهاز البيروقراطي، ولا يختلف الوضع بالنسبة لحوكمة النقل الحضري التي تسعى إلى تنظيم النقل الحضري وتسيير تسييره، ومفهوم حوكمة النقل الحضري في الجزائر من المفاهيم ناذرة الاستعمال، ومن أجل واقعية أكثر فهو مفهوم غائب عن الوجود تقريباً، وما يشير إليه يمكن إيعازه إما إلى تطبيق مفهوم الحوكمة الحضرية الذي تم الإيحاء إلى مضمونه من خلال القانون رقم 06/06 المتضمن القانون التوجيهي للمدينة¹، أو إلى الامتثال الغير معلن لتوصيات بعض الأطراف والمؤسسات العالمية كالبنك العالمي، التي تحاول الدفاع عن فكرة تحلي الدول السائرة في طريق النمو عن دعم النقل الحضري، وترك الحرية والمبادرة للقطاع الخاص²، ودليل ذلك عدم وجود أي نص قانوني يتحدث عن حوكمة تسيير منظومة النقل الحضري.

وبما أن المدينة (المنظومة الحضرية) تتمتع بقدرة على لم وجمع مختلف الفاعلين من جماعات إقليمية ومحلية تتمتع بسلطة القانون وصلاحيات مخولة من الدولة، تمكنها هذه السلطة من وضع الدعائم والمناهج الرامية إلى إشراك المواطنين بصفة مباشرة أو غير مباشرة، في تسيير البرامج والأنشطة التي تتعلق بمحيطهم المعيشي، وكذا تقدير الآثار المترتبة عن ذلك وتقييمها، في ظل إدارة تهتم بشؤون المواطنين وانشغالهم وتعمل للمصلحة العامة في إطار من العدل والشفافية، فإن النقل الحضري (منظومة النقل الحضري) باعتباره جزء مهم من المنظومة الحضرية ليس بمعزل عن انعكاس حوكمة المنظومة الحضرية على حوكمته.

فسياسة المدينة أو كما قمنا بإدراجها تحت مفهوم الحوكمة الحضرية تهف إلى تحقيق جملة من المطالب تمس كل الجوانب الحياتية للأفراد داخل محيطهم الحضري، ومنها ما يتعلق بخدمات النقل الحضري، إذ تسعى للتحكم في مخططات النقل والتنقل وحركة المرور، إلى جانب تدعيم الطرق وشبكات النقل المختلفة، مما لا يدع مجالاً للشك بأهمية النقل الحضري والاهتمام به، غير أن ذلك وفقاً لنظرتنا لم يبلغ بعد مرحلة الحوكمة، فهي عملية معقدة بعض الشيء وتستدعي كما أشرنا سابقاً تفاعل وتضافر جهود كل الفاعلين والمنتمين للوسط الحضري، ومع ذلك لا يمكن إنكار جهد الدولة في تحقيق ذلك، فقد حاولت إثراء الجانب التشريعي والقانوني الذي يعد ركناً أساسياً لتطبيق وتحسين الحوكمة³.

¹ محمد مداحي وسوسن زيريق: نفس المرجع، ص 270.

² بدر الدين يوسف: وفق أي منطق يسيّر النقل الحضري بوهان ؟، مجلة إنسانيات، عدد 23، جانفي 2004، ص 09.

³ محمد مداحي وسوسن زيريق: نفس المرجع، ص 271.

من الناحية التشريعية القانونية يمكن تمييز مرحلتين أساسيتين تمت الإشارة لهما في عنصر سابق تحدد من خلالها واقع ممارسة حوكمة النقل الحضري في الجزائر وهما :

3-3-1- مرحلة ما قبل 1988: مرحلة هيمنة القطاع العام، انعدام الحوكمة

بدأت هذه المرحلة مباشرة بعد استقلال الجزائر وبالتحديد إثر إنشاء الديوان الوطني للنقل (O.N.T) سنة 1963، الذي كان القصد من وراء توحيد السياسات المتعلقة بالنقل على كامل التراب الوطني، غير أن هذا الهدف لم يتم بلوغه بسبب نقص الإطارات والخبرات اللازمة والمشاكل المالية والهيكلية التي عانت منها الجزائر بعد الاستقلال، بعد ذلك بأربع سنوات وفي سنة 1967 صدر الأمر رقم 130/67 المتضمن تنظيم النقل البري في الجزائر، ليلغي كل القوانين الفرنسية الموروثة في هذا المجال، وقد تم من خلاله إسناد تسيير قطاع النقل إلى الدولة كما نصت عليه المادة الخامسة من هذا الأمر: "تحتكر الدولة جميع أنواع النقل الجماعي التي تكتسي منفعة عامة أو تنجر عنها التزامات تفرضها ظروف المرفق العمومي"، وعزز ذلك صدور التنظيم 73/71 أواخر العام 1971 بإنشاء المؤسسة الوطنية لنقل المسافرين SNTV التي احتكرت قطاع نقل المسافرين عبر الطرق والنقل الحضري وغيبت القطاع الخاص رغم وجود إطار قانوني يسمح بذلك، ومع صدور القرار رقم 375/81 نهاية 1981 انتقل تسيير القطاع إلى الجماعات المحلية (الولاية والبلدية) تزامنا مع بداية المخطط الخماسي الأول، لكن هذا الانتقال نحو اللامركزية - المجالية دون الإدارية و المالية - أبقى على هيمنة الدولة وإقصاء القطاع الخاص، ولم يمنع هذه الهيمنة لا صدور المرسوم 148/82 عام 1982 المتضمن التدابير المتعلقة بممارسة أعمال النقل البري ولا صدور المرسوم 84/80 عام 1983 المتضمن إعادة هيكلة المؤسسة الوطنية لنقل المسافرين والتوجه نحو اللامركزية.

وعليه يمكن تلخيص واقع غياب وانعدام الحوكمة في الفترة التي سبقت العام 1988 في الآتي:

- توجهات الدولة في الفترة التي تلت الاستقلال وحتى أواخر عام 1971 التي كانت ترمي في الأساس إلى إيجاد سياسات توحد طريقة التعامل مع النقل، وتعمم خدماته على كامل التراب الوطني، وهشاشة هذه السياسات في بداياتها لأسباب تمت الإشارة إليها سابقا.
- تأسيس المؤسسة الوطنية لنقل المسافرين SNTV بعد عام 1971 وقيامها بجميع أعمال النقل كونها التعامل الوحيد في الميدان والتي كانت تسيير مركزيا إبان ذلك، وقوة المؤسسة والتفكير بمنطلق المنفعة العامة أخرج التفكير في إيجاد صيغ تسييرية أخرى حتى أواخر عام 1981.
- انتقال سياسة النقل مرحلة جديدة تتمثل في لامركزية التسيير والاستقلالية انطلاقا من سنة 1982.

- ما ميز الانتقال نحو اللامركزية بعد 1982 أنه كان مجاليا فقط دون نقل فعلي للصلاحيات مالية وإدارية.
- إعطاء تراخيص للقطاع الخاص سواء أشخاص معنويين أو فيزيائيين للاستثمار في قطاع النقل، لكنه لم يفعل بسبب احتكار SNTV للقطاع، وما مكنها من ذلك قوة هذه المؤسسة وعدم وجود منافس في السوق وكذلك عدم وجود رغبة حقيقية لإدخال فاعلين جدد، وفي تلك الفترة عرفت المؤسسة الوطنية إعادة هيكلة زادت من قوتها وأدخلتها في اللامركزية التخطيطية والتسييرية للنقل.
- إبقاء السيطرة على القطاع من خلال إنشاء الوكالات البلدية للنقل الحضري والجماعي في المدن.
- الدولة عن طريق مؤسساتها المخول الوحيد بتسيير تنظيم وتمويل النقل البري بصفة عامة والنقل الحضري بصفة خاصة، غياب القطاع الخاص، والنظر للمستعمل كأولوية الأمر الإيجابي في المرحلة.
- عدم وجود أي نصوص تربط النقل بالعمران، وتركيز العمل على النقل بمعزل عن التهيئة العمرانية، واقتصار النظر إلى النقل في جنبابه الواسع.

3-2-3- مرحلة ما بعد 1988: مرحلة دخول القطاع الخاص بقوة، نشوء الحوكمة

بعد صدور القرار رقم 375/81 نهاية 1981 الذي انتقل بموجبه تسيير قطاع النقل إلى الجماعات المحلية والذي كان مجاليا فقط كما سبقت الإشارة، بدأت أولى لبنات التوجه نحو اللامركزية ليتعزز فيما بعد بصدور القانون رقم 77/88 سنة 1988، هذا القانون دعم الانتقال إلى الاستقلالية واللامركزية في التسيير، ومهد لدخول المؤسسات الخاصة العمل في قطاع النقل بعد أن كان محتكرا من قبل المؤسسات العمومية، وهي علامة واضحة على بداية انحسار دور الدولة والذي يعد أحد أسباب نشوء الحوكمة، وبهذا دخل قطاع النقل مرحلة التحرر والانفتاح أمام المنافسة، إلا أن ذلك نتج عنه بعض المشاكل التي تسببت في حدوث فوضى في المحيط الحضري الذي شهد زيادة مفرطة وغير منظمة للمتعاملين الخواص، لتعود الدولة مجددا وتعطي لنفسها الحق في التدخل في تنظيم نشاط النقل بصياغة قانون جديد حمل رقم 13/01 سنة 2001.

قانون 2001 إضافة إلى طابعه التفصيلي والشمولي فقد بلور حوكمة النقل وأعطاه صبغة واضحة، فقد ربط هذا القانون سياسة النقل بسياسة التهيئة الحضرية، ونص على ضرورة مساهمة منظومة النقل البري في تجسيد سياسة التهيئة العمرانية، التنمية الاقتصادية والاجتماعية والدفاع على التراب الوطني وحماية البيئة والمحافظة عليها، كما نص على إعطاء الأولوية لتطوير النقل الجماعي وكذلك صلاحيات أكبر للجماعات المحلية، ونص القانون أيضا على فتح المجال للخواص للاستثمار في إنجاز واستغلال الهياكل.

من ناحية المستعمل نص القانون 2001 في مادته الرابعة على وجوب أن ترمي منظومة النقل إلى التلبية الفعلية لحاجات المواطنين في مجال النقل وفق شروط أكثر نفعاً وأماناً، وتوفر وسائل النقل والسعر ونوعية الخدمة، ونص في مادته السابعة على أن النقل العمومي يشكل خدمة عامة، وتكفل الدولة والجماعات الإقليمية بتطوير منظومة النقل الحضري.

في نفس القانون نجد مرحلة أخرى من مراحل تطبيق الحوكمة، ويتعلق الأمر بخطة النقل الحضري التي نصت عليها المادة 41 منه، وتشكل هذه المخططات أدوات توجيه وتطوير النقل البري على المديين المتوسط والبعيد مع تحديد الوسائل قصد تلبية الطلب المحتمل للنقل في أحسن ظروف الأمن والتكلفة ونوعية الخدمة.

كما أن استحداث السلطة التنظيمية للنقل الحضري التي تشرف عليها وزارة النقل يعد خطوة أخرى اختطتها حوكمة النقل الحضري في الجزائر، وهو ما جاء في قانون المالية لسنة 2001، وحسب المادة 68¹ منه يوكل تنظيم وتطوير النقل الحضري داخل المحيطات الحضرية إلى مؤسسات تنشأ لهذا الغرض تدعى سلطات منظمة للنقل الحضري تتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي، بعد ذلك تم إصدار المرسوم التنفيذي رقم 109/12 المحدد لتنظيم السلطة المنظمة للنقل الحضري وسيرها ومهامها، وتكون على شكل مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري وتتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي، وتسعى هذه السلطة إلى تنظيم النقل العمومي للمسافرين وتطويره داخل محيط النقل الحضري، من خلال إعداد ومراجعة مخططات النقل الحضري الذي ينظم الروابط الحضرية وتخطيط التنقلات ووسائل النقل داخل هذا المحيط، وكذا العمل على توسيع شبكة النقل الحضري بعد تعريف الخطوط والشبكات الواجب استغلالها، كما تعمل على متابعة عرض النقل الحضري واستباق الاحتياجات المستقبلية من خلال إنجاز دراسات وتحقيقات دقيقة حول الموضوع.²

وتتكفل السلطة التنظيمية كذلك بوضع جملة من القواعد الواجب احترامها خاصة فيما يتعلق بتحسين جودة خدمة النقل الحضري، وإنجاز دراسات حول التسعيرة لمختلف أنماط النقل الحضري وتسييرها، بعد أن قرر المشرع الجزائري شفافيتها من خلال ضمان قيام متعاملي النقل الحضري بعلانية تسعيرة خدماتهم في المادة من القانون رقم 13/01.

¹ القانون رقم 13/10 المتضمن قانون المالية لسنة 2011 المؤرخ في 23 محرم عام 1432 الموافق ل 29 ديسمبر 2010، ص 18.
² المرسوم التنفيذي رقم 109/12 المحدد لتنظيم السلطة المنظمة للنقل الحضري وسيرها ومهامها المؤرخ في 14 مارس 2012، ع 15، ص 13.

كما لم يتم إهمال جانب **التكوين والتطوير** بالنسبة للموظفين والعاملين في مجال النقل العمومي الحضري، وهذا ضمنا لتحسين مستواهم وما ينجر عن ذلك من تحسن في مستوى الخدمة المقدمة، سواء كان هذا التكوين وطنيا أو أجنبيا، يطال جانب التطوير هذا الهياكل القاعدية للنقل من خلال السهر على احترام القواعد التقنية ومقاييس تصميمها وبنائها وتأمينها.

وتعتبر السلطة التنظيمية رئيسة مشروع النقل داخل المحيط الحضري، وهي المسؤولة الوحيدة عن حسن سير هذا المشروع، وهو ما يخولها منح رخص النقل العمومي للمسافرين في محيطها الحضري، وهذا تجنبا للفوضى التي حدثت بعد تحرير القطاع سنة 1988 وعدم إسناده إلى شركات محترفة ومنتظمة، خاصة وأن هذا القطاع يملك جدابية كبيرة بالنسبة للقطاع الخاص والعائلات التي تعرف تراكما للثروة، وهو ما يفسر قلة الخبرة اللازمة في تسيير النقل الحضري.

واستكمال الحديث عن حوكمة النقل الحضري لن يتم دون التطرق إلى **مجلس إدارة السلطة التنظيمية**، فمن المعلوم أن أعمال الحوكمة تركز بشكل كبير على مجلس إدارة الشركات من أجل ضمان شفافية مسؤوليات أعضائه **والعلاقة بينهم**، إلى جانب **حماية حقوقهم وضمن مشاركتهم الفعالة** في اتخاذ القرارات المناسبة، وهو أمر لم تستثنى منه السلطة التنظيمية التي حدد المشرع من خلال المادة 10 من المرسوم التنفيذي رقم 109/12 تشكيلتها، والتي تضم ممثلين عن وزارات وهيئات عمومية وإقليمية يعينون لعهدة تدوم ثلاث سنوات، مع ملاحظة غياب تام لممثلي المجتمع المدني الذي يعد فاعلا رئيسيا في منظومة النقل الحضري، وكمثال عن ذلك ممثلي جمعيات متعاملي النقل الحضري ممثلين عن المستعملين أو زبائن هذه الخدمة، وهو ما يخلق مجالا للشك حول أهمية ودور المجتمع المدني في وضع السياسات العامة الموجهة بالأساس لخدمته في غياب مطلق لصوته ورأيه، بالرغم من أنه وفي نهاية ذات المادة تم الإشارة إلى إمكانية الاستعانة بشخص يتمتع بكفاءة في المجال دون تحديد هويته أو طبيعته¹.

وفي إطار نفس النص القانوني يمكن لممثلي المجتمع المدني أن يتخذوا مكانة في اللجنة التقنية في اللجنة الاستشارية لمؤسسات النقل العمومي الحضري والمستعملين، وتضم هذه اللجنة ممثلا عن والي الولاية المعنية والمجالس الشعبية وممثلين عن المؤسسات وهيئات العمومية أو الخاصة للنقل العمومي في المحيط الحضري، ويمكن توسعة هؤلاء الأعضاء وضم ممثلي النقابات وأرباب العمل والغرف التجارية، إلى جانب ممثلي جمعيات المستهلكين ومستعملي النقل الجماعي الحضري لتفعيل نشاط هذه السلطة وتزويدها بالمعلومات والبيانات حول واقع الخدمة.

¹ محمد مداحي وسوسن زيرق: حوكمة النقل الحضري في الجزائر، مرجع سابق، ص 274.

"وحتى تطبق الحوكمة بشكل كامل فقد تم دعمها بنظام رقابة للسهر على تنفيذ مشاريعها في إطار عقود واتفاقيات التسيير و/أو منح امتياز خدمات النقل العمومي للمسافرين، وتخضع هي الأخرى لنظام رقابة على أعمالها كغيرها من المؤسسات الاقتصادية، تخصص حسابات السلطة المتكونة من إيرادات متنوعة، ونفقاتها المتنوعة أيضا والمسخرة لتمويل مهامها، وتقدم مخرجات هذه الرقابة في شكل نتائج ومقررات وتقرير سنوي عن نشاطها من طرف محافظ أو محافظي الحساب.

وعليه وانطلاقا من كل ما سبق يمكن القول أن السلطة التنظيمية للنقل الحضري تمثل مظهر حوكمة النقل الحضري في الجزائر، إذ تضم مقومات الحوكمة من:

- توفر للقوانين واللوائح الخاصة بضبط الأداء الإداري للسلطة.
- وجود مجلس إدارة تنبثق عن لجان أساسية للقيام بالمشاريع المسطرة.
- وضوح المسؤوليات بين أعضاء السلطة.
- اعتماد التقارير ضمانا لشفافية معلومات السلطة.
- نظام الرقابة على أعمال وأداء السلطة.¹

وعليه يمكن تلخيص واقع نشوء وممارسة الحوكمة في الفترة التي تلت العام 1988 في الآتي:

- انتقال تسيير قطاع النقل إلى الجماعات المحلية بعد سنة 1988، أين دعم القانون 77/88 الانتقال الفعلي إلى الاستقلالية واللامركزية في التسيير، وأعطى صلاحيات أكبر للجهات المحلية ومهد لدخول المؤسسات الخاصة،
- صياغة قوانين تربط مخططات النقل بالتهيئة العمرانية، وترتب الأولويات، وتحاول حماية البيئة والتحكم في التوسع.
- محاولة التلبية الفعلية لحاجات المواطنين، وتحسين حياتهم من خلال تكييف منظومة النقل الحضري مع ذلك.
- فتح الباب أمام المستثمر الخاص في القطاع، ولم تستثني الدولة أن يكون الاستثمار في الهياكل.
- استحداث سلطة تنظيمية مستقلة ماليا، تدعم التشارك والعمل بشفافية وتراقب من طرف سلطة أعلى.
- غياب المجتمع المدني في السلطة التنظيمية، وإعطاءه فرصة التواجد في اللجان التقنية.

هكذا تكون قد تمت الإشارة إلى واقع حوكمة النقل الحضري في الجزائر من الناحية النظرية، ولمعرفة الممارسة الفعلية وعلى أرض الواقع للحوكمة سيتم في عناصر لاحقة قياس ذلك بدراسة حالة منظومة النقل في سعيده.

¹ محمد مداحي وسوسن زيرق: حوكمة النقل الحضري في الجزائر، مرجع سابق، ص 275.

خلاصة الفصل

في ظل التحولات الشاملة والعميقة التي سجلتها المدينة الجزائرية من حيث البنية والامتداد العمراني، ظهر مشكل النقل بسبب عدم مرافقة تطور المنظومة العمرانية لتطوير الخطط التي تتبنى قضايا الحركة والمرور، وفشلت الجزائر في التحكم في تسيير النقل الحضري الذي اعتمدت فيه على زيادة البنيات التحتية وتنوع الوسائل، في تلك الأثناء كانت المساعي تتوجه شيئاً فشيئاً نحو إدخال فاعلين جدد ورفع الدعم وترك المبادرة للقطاع الخاص، وقد تجسد ذلك من الناحية النظرية فعلاً، وهو ما يبرزه واقع ممارسة الحوكمة في تسيير النقل بالجزائر من ناحية التشريعات والقوانين المنظمة للنقل.

خلاصة الباب الأول:

اكتسب موضوع الحكم الراشد أهمية بالغة في غضون الثلاث عقود الأخيرة، ترجمها الاهتمام الكبير الذي حظي به الموضوع من طرف الباحثين، والمفكرين، والأكاديميين، والساسة وغيرهم، ويعرف مصطلح الحكم الراشد على أنه مختلف الطرق والأساليب التي يقوم بها الأفراد والمؤسسات العمومية والخواص، بتسيير أعمالهم المشتركة بطريقة يسومها التعاون والتوفيق بين المصالح، ويركز على فعالية المؤسسات والمساءلة والمراقبة والشفافية.

على المستوى المحلي يمكن اعتبار الحوكمة المحلية المسؤولة المشتركة في إنجاز المشاريع، التي تتعدى فيها العلاقة فاعلين هما الدولة والجماعات المحلية إلى فواعل آخرين، يمهّد إدخالهم معترك التسيير لإمكانية بناء إطار تعاووني للفعل الجماعي، ويوفق بين منطق التفكير العمومي والخاص ويأخذ بعين الاعتبار طلبات المواطنين ورغباتهم، ويدمج القواعد والممارسات والإجراءات التنظيمية والقانونية من أجل التسيير العادل والشفاف للشؤون العامة بهدف ترقية وتثمين القيم التي يطمح لها الأفراد والجماعات.

وبما أن النقل الحضري جزء من المنظومة الحضرية فحوكمتها هي نفسها الحوكمة الحضرية، وتهدف حوكمة النقل بالأساس إلى تقليل أدوار الدولة، والحد من الآثار السلبية للنقل، واستحداث أساليب ناجعة في التسيير تضمن التنسيق والحوار بين كل الفاعلين....، وحتى يتسنى ذلك لا بد من التقيّد بمرتكزات الحكم الراشد وتحقيق فواعله وأبعاده، ويبدو من خلال الترسانة القانونية التي تنظم النقل الحضري بالجزائر أن المشرع مدرك كل الإدراك بأهمية الحوكمة، وهو الأمر الذي يعكسه الانصهار الشبه كلي لمفهوم الحكم الراشد وأبعاده ومرتكزاته في قانون النقل بالجزائر والقوانين المكملة له.

الباب الثاني:

تحليل واقع النقل الحضري بسعيدة

الفصل الأول:

قراءة تحليلية لتقديم مدينة سعيدة

يتطرق الفصل الأول من الباب الثاني إلى إعطاء قراءة تحليلية لمدينة سعيدة من أجل تقديمها، وتكمن أهمية التحليل المبدئي في وضع صورة عامة عن منطقة الدراسة بغية التمهيد لتحليل أخرى من أجل أن تأخذ الدراسة بعدا علميا، وتشمل عناصر هذا الفصل التطرق إلى خلفية تاريخية موجزة عن مدينة سعيدة تتناول أهم الحقب التاريخية التي مرت بها وأصل تسميتها، وتحديد موقعها وموضعها بالتحدث عن موقع المدينة من البلدية وموقع البلدية من الولاية وموقع الولاية من الجزائر، والتطرق للمعطيات المناخية كون هذه المعطيات بعض متغيراتها ذات علاقة مباشرة بمنظومة النقل، كما تتم الإشارة إلى التطور السكاني للمدينة والتطور والتوسع العمراني لها وأهم المراحل التي تشكل من خلالها النسيج العمراني، وبعده يدرج عنصر يتحدث عن الطرق المهيكلة للمدينة، و لأن الدراسة تتناول البعد الجوّاري يحدد العنصر الأخير من الفصل أهم الوحدات العمرانية (الجواريات) بسعيدة.

تقديم مدينة سعيدة: (القراءة التحليلية للمدينة)

"من أجل أن تأخذ أي دراسة بعدها العلمي لا بد من توظيف المنهج الوصفي التحليلي في معالجة المعلومات المتاحة حول الموضوع، وذلك في إطار مفاهيمي مكاني زمني، يستمد مقوماته من بعض النظريات ذات الصلة كنظرية النظم¹ Systems Theory، ونظرية المكان المركزي² Central Place Theory، ونظرية الانتشار المكاني³ Spatial Diffusion Theory، ومفهوم التفاعل المكاني⁴، ومهما يكن فإن هذه الدراسة تنطلق من أن البيئة أو المجال الجغرافي بكل تعقيداته إنما يمثل عنصرا واحدا من عدة عناصر تعمل متفاعلة في إطار نظام مكاني يؤدي تتركز فيه الأنشطة البشرية (اقتصادية أم اجتماعية أم حضارية سياسية)، فالمدينة على هذا الأساس أشبه بنقطة ذات كثافة ضوئية عالية نسبيا على صفحة إقليمها، وعادة ما تتمتع بقدرة فائقة على جذب الأفراد والفعاليات إليها فضلا عن كونها مركز اتخاذ القرارات التنموية والتخطيطية على تفاوت في ذلك، وهي بمنظور الجغرافيا كتلة من الحركة المادية وغير المادية أو أنها نظام مكاني مفتوح على الأنظمة المكانية الأخرى، وما الحركة بمفهومها العريض والواسع إلا الشكل الذي تعبر به المدينة عن طبيعة ومدى التفاعل بين المنظومات الفرعية التي يتكون من مجموعها نظام."⁵

في هذا العنصر يسلم الضوء على النظام المكاني لموضوع الدراسة انطلاقا من المكان المركزي، باعتبار هذا الأخير نظام مكاني يؤدي جزئي تنصهر فيه النظريات وتتركز فيه نتائج الأنظمة المكانية الجزئية الأخرى المكونة للنظام الكلي، هذا النظام في صورة الكيان الفيزيائي و الحركي الحالي لمدينة سعيدة يجمع عديد الأسباب لمختلف الأزمنة التطورية للمدينة، الإشارة إلى هذا الكيان تفتح باب البحث في وظيفية منظومتي النقل والعمران الراهنة من أجل تدارس الحلول الأنسب والأجبع للتحكم في التسيير.

من خلال الاتجاه إلى النقطة ذات الكثافة الضوئية العالية نسبيا على صفحة إقليمها التي أشير لها سابقا وهي مدينة سعيدة، يجب في البداية التعرف على المكونات الرئيسية للمدينة بالتعرض لخلفيتها التاريخية والجغرافية (البشرية والطبيعية)، ومن ثم التعرض للعلاقة مع الأنظمة المرتبطة التي تؤثر وتتأثر بها.

¹ نظرية النظم نظرية عامة تستخدمها كافة التخصصات العلمية البحثية والإنسانية، أما الجغرافيون فيوظفون منها بعدا محدودا مربوطا بالمكان بوصفه الموضوع الرئيس لأية دراسة جغرافية، ومن ثم ينظرون إلى أية مجموعة من المتغيرات المتداخلة والمتشابكة في مكان واحد، وأن هنالك علاقات بينها وأن هذه العلاقات تعبر عن نظام، ينظرون إليها على أنها نظام مكاني تنطبق عليه خواص نظرية النظم ولذلك يعرفون النظام بأنه "وحدات والعلاقات بين هذه الوحدات" كما أن النظام عندهم يتميز غالبا بالانفتاح والتغير الوظيفي والتواصل مع غيره من النظم... الخ.

² نظرية المكان المركزي المنسوبة لكريستالر Christaller نظرية وثيقة الاتصال بخطوط النقل ودور وسط المدينة في ولادة الرحلات وجذبها.

³ نظرية الانتشار المكاني لهقرستراند Hagerstrand السويدي (1952) وعلاقتها بالظاهرة المرورية تتمثل في إسهام تعقيدات الأمكنة الحضرية غالبا في توزيع الحركة.

⁴ نظرية التفاعل المكاني في أبسط صورها تعني وجود علاقات اعتمادية بين عدد من المتغيرات وأن لا متغير يستطيع أن يعمل بمفرده إذ لا بد من التداخل والتشابك مع غيره وهو ما يعرف بالعلاقات أو الصلات الوظيفية.

⁵ الأصم عبد الحافظ أحمد الأصم: طبيعة البيئة الجغرافية للمدينة وتخطيط النقل الحضري، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 2008، ص 02.

1- خلفية تاريخية موجزة عن سعيذة:

لما يذكر اسم **سعيذة** يتبادر للأذهان مباشرة مدينة المياه وعاصمة الحمامات المعدنية، فالولاية غنية بالمنابع العذبة ذات الخصائص المعدنية الفريدة وأهمها منبع سعيذة المشهور وطنيا ودوليا، والذي جعل تسمية المياه المعدنية ومياه القارورات بالوطن مقترنة باسمها، ونفس الشيء الذي أكسبها شهرتها وجعل صيتها ذائعا في يوم الناس هذا جذب إليها الحياة قديما، فكونها ملتقى ممرات طبيعية تميزها مجاري مياه متواصلة ومساحات غابية شاسعة ومتنوعة، جعلها منطقة معمرة منذ العصور القديمة...

وجدت سعيذة منذ عصور ما قبل التاريخ وتشهد محطات عديدة مثل المغارات والمخابئ والرسومات الصخرية الكائنة بعين الحجر، عين المانعة، تيفريت، ومضيقات واد سعيذة على أن المنطقة كانت مسكونة منذ العصور الحجرية، "فقد أقام بها الإنسان منذ أكثر من 15 ألف سنة أين كان يعيش تحت الصخور وفي المغارات كمغارة *الإنسان* التي توجد بالضفة الشمالية لمصب واد سعيذة، حيث تم اكتشافها عام 1891 م، وحسب الدراسات فإن هذه المغارة تعود إلى العصر الحجري الوسيط، كما يوجد بمنطقة تيفريت 30 كلم شرق سعيذة مغارة أخرى تعود إلى العصر الحجري الحديث، وحسب ابن خلدون يعتبر البرابرة أول سكان سعيذة"¹.

منذ العصر القديم وحتى الميلاذ توالى العديد من الحضارات على سعيذة، ويتضح من خلال الأبحاث العلمية والاستكشافية أنها سقطت في القرن الثالث (03) ميلادي تحت سيطرة الاحتلال الروماني، كما أثبتته الآثار المتواجدة في كل من عين السلطان و يوب، أما عام 429 م فقد احتلها الوندال، وقد شهدت المنطقة في الفترة الممتدة بين القرنين الرابع والسادس ميلادي مقاومة عنيفة من طرف السكان الأصليين، تلاه الغزو الفينيقي الذي قضى على التواجد الروماني، وقد ترسخت المسيحية في القرن السابع (07) ميلادي في المنطقة مع "الجداريين الفرنديين" ومعنى جداريين "المدافعون عن الله" وهم البرابرة المسيحيون.

في القرن الثامن (08) ميلادي دخل الإسلام المنطقة بمجيء *بني هلال* الذين اندمجوا في مملكة تيهرت (804 م-858 م)، وقد عرفت في هذه الفترة تطورا وحضارة مميزين في جميع الميادين، وفي القرن العاشر (10) سيطر الفاطميون عليها في الفترة من 1032 م إلى 1094 م، أما في القرن 12 ميلادي فقد سيطر عليها المرابطون ثم الموحدون الذين استقروا في سعيذة عام 1147 م، في العام 1269 جاء الزيانيون وبقوا فيها إلى غاية 1550 م وهو تاريخ الفتح العثماني، ككل المدن الجزائرية كانت سعيذة تحت الحكم العثماني ضمن بايلك معسكر.

¹ الديوان المحلي للسياحة -سعيذة-، مديرية السياحة لولاية سعيذة، 2017.

وصل الاحتلال الفرنسي إلى سعيده سنة 1841 م أين وجد مقاومة عنيفة من طرف الأمير عبد القادر، الذي تنقل إليها بعد احتلال معسكر في 1835 م وأسس قاعدته العسكرية بغابة المدينة *غابة العقبان*، ليتركها بعدما بدأ الفرنسيون يدخلون المدينة بقيادة الجنرال بيجو في 1841/10/22، وخلال الاستعمار أصبحت المدينة مقر رئيسي للقوات العسكرية سنة 1864 م، وفي سنة 1880 م أصبحت مقر للبلدية بعد التوافد الكبير نسبيا للسكان الأوروبيين إليها، وفي سنة 1958 تم إنشاء مقاطعة سعيده التي تضم كل من سعيده وعين الصفراء والبيض والمشيرية.

بعد الاستقلال بقيت سعيده مقر للولاية، وفي التقسيم الإداري لسنة 1984 م تم تقسيم الولاية إلى ثلاث ولايات: سعيده، البيض، النعامة.

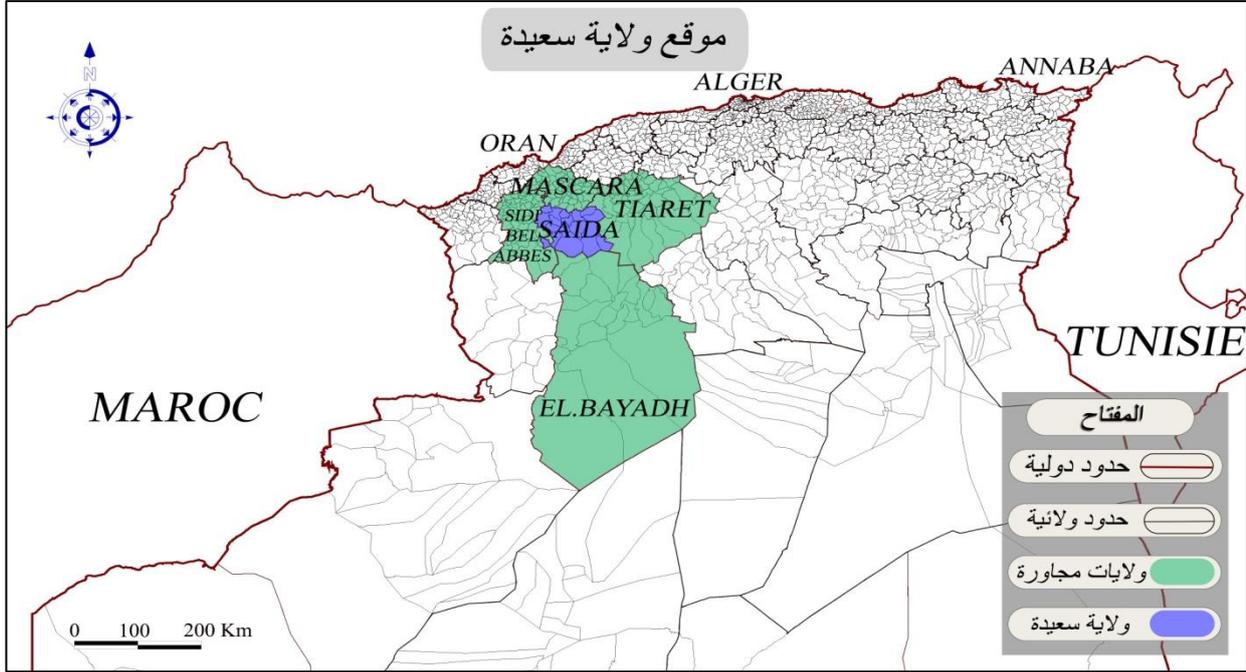
فيما يخص الاسم فقد تعددت الروايات حول تسمية سعيده، ومن أهمها نسبة إلى سعيده الأمازيغية زوجة عبد الله ابن الربيع خال المهدي العباس في القرن الثالث هجري والتاسع (09) ميلادي، أما الرواية الثانية فتربط الاسم بالنهر الصغير المسمى بالسعيد والذي بنيت بجانبه مدينة سعيده في مرحلة حكم الهلاليين، وقد أشار ابن خلدون لقدم هذا الاسم إذ أشار إليها بقلعة سعيده وإمارة سعيده.

2- موقع وموضع مدينة سعيده:

1-2- موقع الولاية: تقع ولاية سعيده في الجهة الغربية للجزائر بمحاذاة الأطلس التلي وبداية السهوب، ضمن المحور المركزي للكتلة المكونة لبرنامج منطقة الهضاب العليا الغربية (Programme Hauts Plateaux Ouest)، وهي واحدة من البرامج التسعة التي حددها التشريع الجزائري وفق القانون 20/01، والتي تضم كل من تيسمسيلت، تيارت، النعامة، البيض، تتربع الولاية على مساحة تقدر بـ 6765.40 كلم مربع، معدل ارتفاعها عن سطح البحر 950 م، تضم 06 دوائر و 16 بلدية، ارتقت إلى مركز ولاية سنة 1959 م، بلغ عدد السكان بها حسب إحصاء أواخر سنة 2015 م 377253 نسمة، وترسم الحدود التالية:

- من الجهة الشمالية: ولاية معسكر.
- من جهة الجنوب: ولاية البيض.
- من الجهة الشرقية: ولاية تيارت.
- من الجهة الغربية: ولاية سيدي بلعباس.

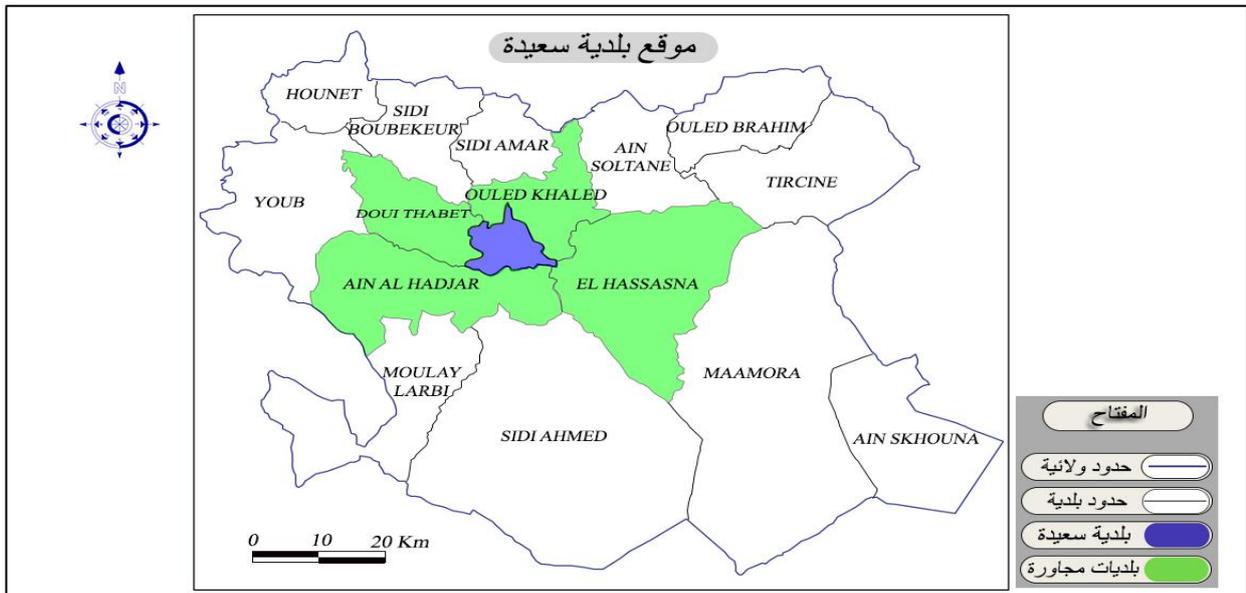
الشكل رقم (02): موقع ولاية سعيدة.



المصدر: من إنجاز الطالب 2017.

2-2- موقع البلدية: بلدية سعيدة عاصمة الولاية، تمثل أكبر تجمع حضري بها وتتربع على مساحة قدرها 75.80 كلم مربع، وبتعداد سكاني قدر بـ 146681 نسمة حسب إحصاء نهاية العام 2015 م، وتضم ثلاث تجمعات حضرية ثانوية، ويحدها كل من: بلدية أولاد خالد شمالا، و الحساسنة شرقا، عين الحجر جنوبا، و دوي ثابت غربا.

الشكل رقم (03): موقع بلدية سعيدة.



المصدر: من إنجاز الطالب 2017.

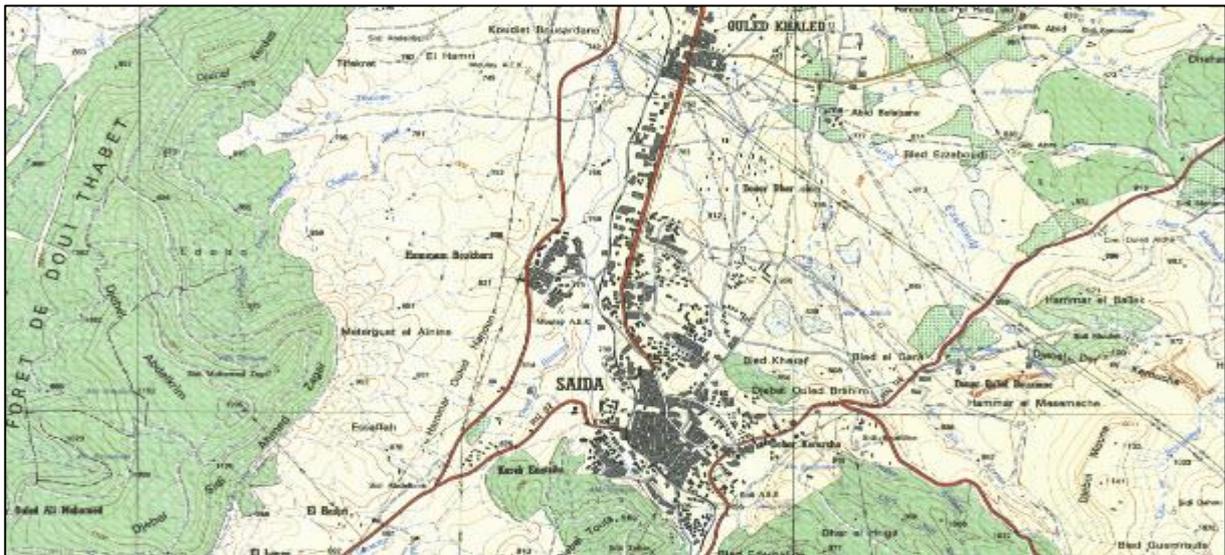
2-3- موقع وموضع المدينة:

يعرف الموضع بأنه الأرض التي تقوم عليها المدينة و تشغيلها فعلا كتلها المبنية، وبالنظر إلى خريطة الموضع نجد أن مدينة سعيدة قامت على سفح جبل سيد الحاج عبد الكريم وتقع على ارتفاع ما بين 747 م و 996 م من مستوى سطح البحر، وعلى العموم مدينة سعيدة توجد على أراضي متوسطة الانحدار تنحصر بين 0 و 8 %.

تقع مدينة سعيدة بمركز الولاية حيث يساعدها ذلك في تسهيل تسيير إقليم الولاية، وهي مرتبطة عن طريق شبكة معتبرة من الطرقات مع مدن منطقتها ومدن الوطن الأخرى، أين تتقاطع عندها ثلاث طرق وطنية مهمة وهي الطريق الوطني رقم 06، والطريق الوطني رقم 92، والطريق الوطني رقم 94، وهي طرق وطنية من الحقبة الاستعمارية جعلت مدينة سعيدة منطقة عبور مهمة من الشمال الغربي والوسط إلى الجنوب الغربي، ناهيك عن خط السكة الحديدية الوحيد الذي يربط شمال البلاد بجنوبها الغربي والذي يقتصر استعماله الآن على نقل المحروقات، في انتظار افتتاح خطوط أخرى مهمة وسط ونهاية العام 2017 م، بالإضافة إلى طرق أخرى ولائية وبلدية قديمة ومستحدثة تتحكم في الديناميكية الحالية للشبكة الحضرية للمدينة، ترتب المدينة إذا تم احتساب البرامج التي هي في طور الإنجاز على مساحة تقدر بـ 2040 هكتار. تبعد سعيدة عن:

- عاصمة البلاد بـ 473 كلم. و عاصمة الغرب وهران بـ 174 كلم.
- بالتوالي عن كل من معسكر وسيدي بلعباس والبيض وتيارت بـ 74 كلم، 97 لكم 210 كلم، 171 كلم.

الشكل رقم (04): موقع وموضع مدينة سعيدة.



Source: Ministère De La Défense Nationale, Institut National De Cartographie, Carte d'Algérie, Saida, NI -31- XIII -1 OUEST

3- مناخ مدينة سعيدة:

لا تبدوا القرينة واضحة بين المناخ بمتغيراته المختلفة وبين منظومة النقل (الرحلات، البنى والحوادث المرورية)، إذ أن هناك متغيرات مناخية ذات علاقة مباشرة بالحوادث مثل المطر الغزير والضباب والغبار النائر في الطبقات الدنيا من الغلاف الغازي لأنه يؤثر على مدى الرؤية لدى السائقين، ومن جهة أخرى فإن الحرارة المتطرفة (البرودة الشديدة والحرارة الشديدة) تؤثر في أعمار شبكات الطرق بسبب التمدد والانكماش الذي تتعرض له مواد تعبيد الطرق وتزفيتهم، كما أن للرطوبة أثرها في الحديد ومكونات وسائط النقل من سيارات وخلافه.¹

المعطيات المناخية لمدينة سعيدة: يتميز إقليم مدينة سعيدة بمناخه القاري الحار والجاف صيفاً، والممطر شديد البرودة شتاءً، وفيما يلي عرض بعض عناصر المناخ الخاصة بسعيدة.

- **الحرارة:** تأثر الحرارة بشكل كبير في تقادم وتآكل منشآت السير، وتحكم بمد كبير في مدة صلاحيتها، وكذلك في استعمال نوع وسيلة النقل، وفيما يلي جدول يوضح متوسط درجات الحرارة بالمدينة:

الجدول رقم (02): متوسط درجات الحرارة في مدينة سعيدة.

الأشهر	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12
المتوسط	7.3	9.0	10.8	13.5	16.6	22.4	26.0	26.4	22.7	17.4	12.8	8.5

المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لبلدية سعيدة مراجعة 2015.

- **التساقط:** يقدر متوسط الهبوط السنوي في المدينة بـ (250 ملم و 450 ملم) وهي منتدبة وغير منتظمة، أما بالنسبة للعواصف فهي نادرة الحدوث وتحدث في الأشهر الحارة، وفترة الجليد تدوم 60 يوماً في السنة.

الجدول رقم (03): المعدل الشهري للتساقط في مدينة سعيدة للفترة (2006-2016):

الأشهر	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12
المتوسط	28.07	37.9	45.03	32.04	11	7	5.9	13	38.04	13.09	54.07	28

المصدر: مصلحة الأرصاد الجوية لبلدية أولاد خالد 2017.

- **الرياح:** منطقة سعيدة تخضع لرياح موسمية شمالية وشمالية غربية، وهي الرياح السائدة في فصل الشتاء (الفترة الباردة والرطبة)، ورياح سيروكو محملة بالأترية جنوبية وجنوبية شرقية تدوم من 15 إلى 20 يوماً في الصيف.

¹ الأصم عبد الحافظ أحمد الأصم: طبيعة البيئة الجغرافية للمدينة وتخطيط النقل الحضري، مرجع سابق، ص 19.

4- التطور السكاني لمدينة سعيدة:

إن للدراسة السكانية أهمية كبيرة لإعطاء تصور واضح عن التطور الحاصل في المدينة، وكذا تقدير ومعرفة النمو الديمغرافي المستقبلي، ومن ثمة تقدير الاحتياجات المختلفة من سكن وتجهيزات وغيرها، في موضوع دراسة النقل الحضري ودراسة تسييره "يتضح أن لحجم السكان علاقة قوية مع عدد الرحلات باعتبار أنه لكل فرد معدل رحلات، ومهما يكن من أمر فليس الحجم وحده هو الذي يحدد استهلاك السفر أو ممارسة نشاط السفر، وإنما تدخل مؤشرات ديمغرافية عديدة منها التركيب النوعي للسكان (نسبة الذكور إلى الإناث)، ونسبة السكان في سن العمل لأنهم الأكثر حركة، والطلاب (الحركة المدرسية) وتوزيع سكان المدينة أي الكثافة السكانية بين بلدية وأخرى، والخصائص التعليمية والثقافية ومستوى درجة التحضر، إلى غير ذلك من خصائص ديمغرافية وثقافية كل هذه المتغيرات تسهم في تحديد أعداد الرحلات وأطولها وتوزعها ووقتها"¹.

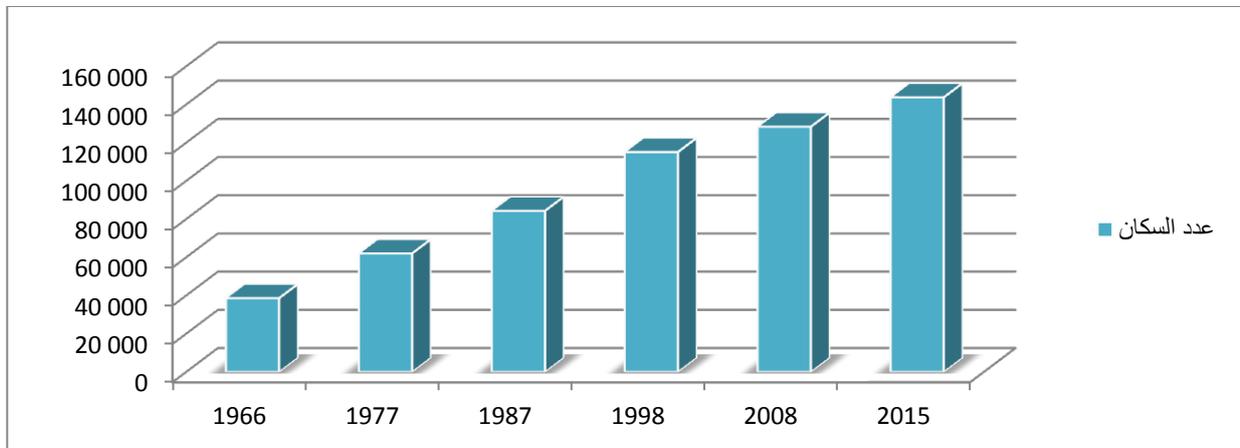
في هذا العنصر وبصدد إعطاء قراءة تقديمية فقط لمنطقة الدراسة سيتم الاكتفاء بالتحدث عن التطور السكاني من حيث الحجم، وفي عناصر أخرى قادمة يتم التطرق إلى الخصائص الديمغرافية التي علاقة بموضوع الدراسة بالتفصيل وذلك تفاديا للتكرار.

الجدول رقم (04): تطور حجم السكان لمدينة سعيدة في الفترة (1966-2015):

السنوات	1966	1977	1987	1998	2008	2015
عدد السكان	38.650	62.064	84.371	115.166	128.413	143.799

المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لبلدية سعيدة+الإحصاء السنوي نهاية 2014 لمديرية التخطيط بسعيدة.

الشكل (05): تطور حجم السكان لمدينة سعيدة في الفترة (1966-2015):



المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لبلدية سعيدة+الإحصاء السنوي نهاية 2014 لمديرية التخطيط بسعيدة.

¹ الأصم عبد الحافظ أحمد الأصم: طبيعة البيئة الجغرافية للمدينة وتخطيط النقل الحضري، مرجع سابق، ص 25.

من خلال الجدول و الشكل السابقين يتضح أن مدينة سعيدة مرت بأربع مراحل تطويرية في حجم السكان يمكن حصرها في الآتي:

أ- المرحلة الأولى (1966 م – 1977 م): عرفت هذه المرحلة ارتفاعا ملحوظا في عدد السكان حيث انتقل من 38.650 نسمة سنة 1966 م إلى 62.064 نسمة سنة 1977 م، أي بمعدل زيادة سنوية قدرها 2129 نسمة، ويرجع السبب في ذلك إلى استمرار النزوح الريفي من المناطق المجاورة بغية تحسين المستوى المعيشي، وقد بلغ معدل النمو خلال هذه المرحلة حوالي 3.76 % وهو منخفض إذا ما قورن مع المعدل الوطني الحضري لنفس المرحلة والمقدر بـ 5.40 %.

ب- المرحلة الثانية (1977 م – 1987 م): بلغ عدد سكان المدينة خلال سنة 1987 م حوالي 84.371 نسمة بمعدل نمو قدره 8.34 %، وهو مرتفع مقارنة بالمعدل الوطني لنفس المرحلة والذي قدر بـ 5.64 %، ويمكن تفسير هذا بتوطين المنطقتين الصناعيتين وكذلك منطقة النشاطات التي خلقت قطب تنموي بالمنطقة، وجذبت سكان جدد من غير المناطق المحيطة والمجاورة للمدينة إضافة إلى تواصل النزوح في ظل فرص العمل التي وفرتها المصانع والمشاريع التنموية في تلك الفترة، وهو ما يمكن تسميته بالفترة الصناعية لمنطقة سعيدة التي تعتمد على الزراعة في الأصل كأساس اقتصادي.

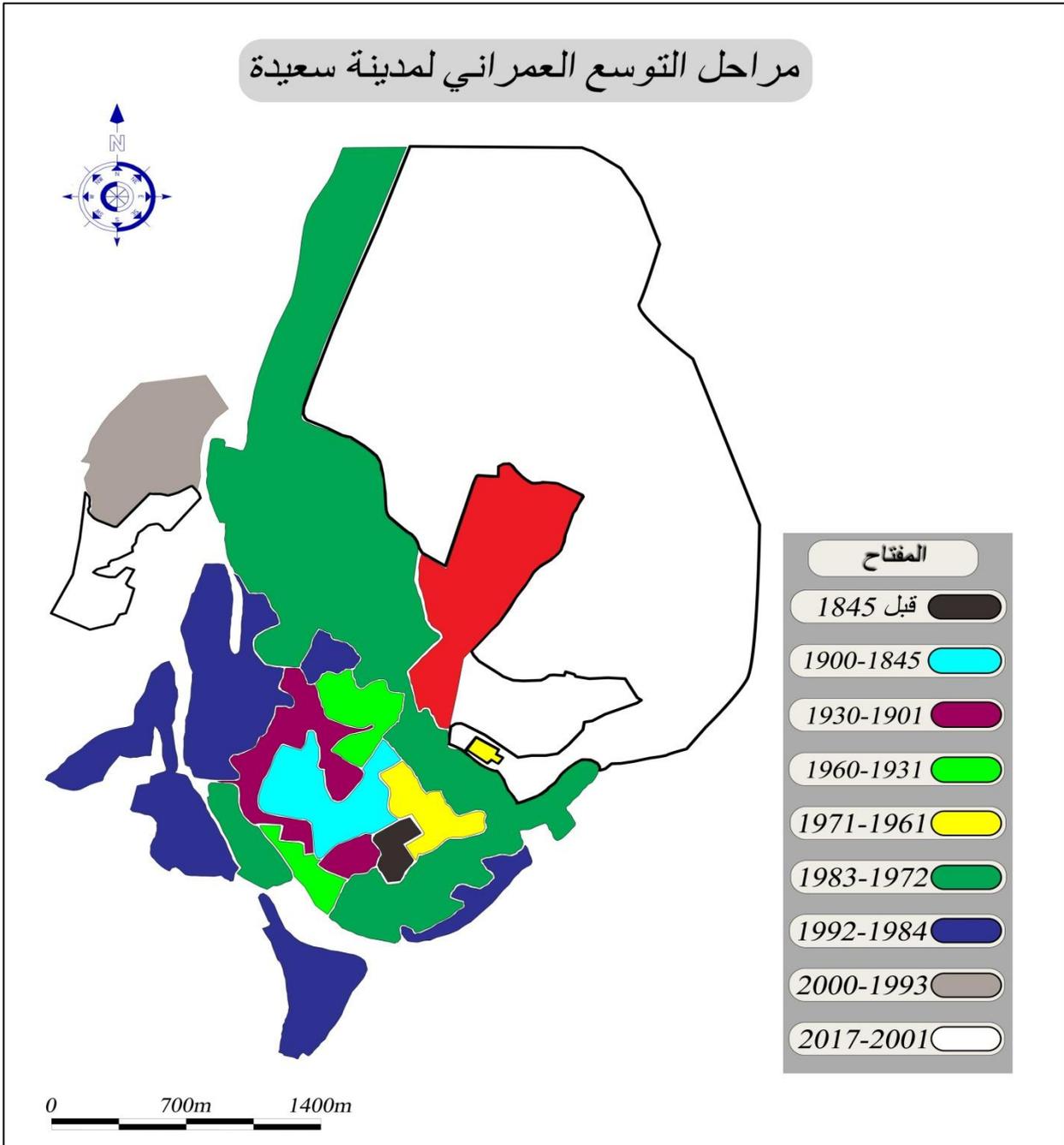
ج- المرحلة الثالثة (1987 م – 1998 م): يمكن وصف هذه المرحلة بمرحلة التحول الديمغرافي في المنطقة، وهذا راجع بالأساس إلى الظروف الأمنية التي مرت بها المنطقة على غرار باقي الوطن في العشرية السوداء، أين وفد الباحثون عن الأمن والاستقرار الأمني من مناطق الجوار بأعداد كبيرة، مخلفين وراءهم مداشر وقرى فارغة بالكامل بعضها لم تعد له الحياة إلى يوم الناس هذا، وعدد سكان المدينة خلال هذه المرحلة مثل نسبة 99.11 % من إجمالي سكان بلدية سعيدة، أي حتى مناطق الجوار والمناطق المبعثرة والضواحي لم تعد آهلة بالسكان بل اندمجت ديمغرافيا لا مجاليا مع المدينة، وقد خلقت هذه الفترة أنوية قصديرية وأحياء غير مخططة مازالت تعاني المدينة إلى يومنا هذا من تبعاتها، وللدلالة على التحول الديمغرافي المرحلي هذا يكفي الإشارة إلى أن حجم سكان مدينة سعيدة في هذه الفترة انتقل من 84.371 نسمة سنة 1987 م إلى 115.166 نسمة سنة 1998 م.

د- المرحلة الرابعة (1998 م – إلى يومنا هذا): استمر في هذه المرحلة حجم السكان في الارتفاع لكن بوتيرة أقل من سابقتها في ظل تراجع النزوح الريفي، وخلال 20 سنة الأخيرة انتقل العدد من 115.166 إلى 143.799 نسمة سنة 2015 بمعدل نمو 2.8 %.

5- التطور والتوسع العمراني لمدينة سعيده:

إن واحدة من أهم وأكبر مشكلات النقل في المستقبل هي الزيادة في الرحلات بسبب تمدد النطاق العمراني، وبالتالي زيادة المشاكل المترتبة عن النقل، وذلك يرجع بالأساس إلى التباين في انتاج الرحلات المتجهة صوب منطقة الوسط، وصوب الأنوية المتعددة في المدينة، هذا في الوقت الذي باتت فيه السيارة الفردية الوسيلة الأكثر استعمالاً.

الشكل رقم (06): التوسع العمراني لمدينة سعيده.



المصدر: من إعداد الطالب 2017، بالاعتماد على المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لبلدية سعيده م 2015+الصورة الفضائية للمدينة

1-5- تطور النسيج العمراني لمدينة سعيدة:

يعتبر التركيب السكاني لمدينة سعيدة جد قديم حيث يعود إلى العصر الحجري كما تشهد على ذلك الرسومات الصخرية بعين الحجر وتيفريت وعين المانعة، ومثلت موقعا هاما لأكبر القبائل العربية منها قبيلة بني هلال، قبيلة بني سويد، قبيلة العكارم، وكباقي المدن الجزائرية شهدت مدينة سعيدة مرحلتين للنمو، المرحلة الاستعمارية ومرحلة ما بعد الاستقلال.

أ- قبل سنة 1962:

بنيت النواة الأولى لسعيدة أثناء احتلال الإسبانيين وحكم العثمانيين للجزائر، ومازالت مدينة سعيدة تحتفظ بإرثهم العمراني المتمثل في Village Boudia، وفي سنة 1841 سقطت المدينة في يد الاستعمار، ومنذ ذلك الوقت شهدت مدينة سعيدة تحولات من حيث التوسع العمراني، حيث تم بناء ثكنة عسكرية التي أصبحت بعدها مركز للمدينة، وبناء كنيسة وحي la redoute و حي la gare وحي les castours، المقطونين من طرف المستوطنين، أما بالنسبة للجهة الغربية للمدينة التي يقطنها المسلمون فقد تم إنشائها خلال الفترة الممتدة بين 1889 م و 1962 م.

ب- بعد سنة 1962: ويمكن تمييزها بفترتين:

ب-1- (1962 م-1992 م): خلال هذه الفترة عرفت المدينة هجرة ريفية كبيرة نحوها فور خروج الاستعمار، نتج عنها انتشار ظاهرة البناء الفوضوي على محيط المدينة، مما دفع بالسلطات المحلية إلى تخصيص مناطق سكنية في إطار البناء الذاتي المخطط وظهور عدة أحياء للسكن الجماعي كحي النصر وحي السعادة وحي سيد الشيخ ... إلخ، هذا كله من الناحية الشمالية لمركز المدينة، وتميزت هذه الفترة أيضا بميلاد أول حي فوضوي وهو حي الغرابة (داودي موسى حاليا) بالناحية الشرقية للمدينة.

ب-2- (1992 م إلى يومنا هذا): وأهم ما طبع هذه المرحلة هو استمرار التوسع العمراني لمجال المدينة بالناحية الشمالية، الشرقية والغربية، كما شهدت ميلاد العديد من الأحياء الجماعية مثل حي 1000 مسكن، البدر، 5 جويلية، السلام 2، بوعرارة، وكذلك بعض التجزئات الترابية والمتمثلة في حي 400 مسكن، حي ظهر الشيخ، وحي بوقادة، وحي السلام 01..... إلخ.

خطة المدينة عبارة عن خليط الجزء الأوروبي منه مستند لمعايير التخطيط والآخر حسب ما فرضته الأوضاع والمراحل.

6- شبكة الطرق الحالية والمهيكلية لمدينة سعيدة:

يعد النقل أحد أهم العوامل المرتبطة بالمراكز الحضرية والمنظمة للمجال العمراني، فالطرق تلعب دورا بالغا الأهمية في تنمية المدن، ويختلف كثيرا حول شأن ما ينتجه العمران من نقل وما ينتجه النقل من عمران، ودراسة الشبكة الحضرية للمدينة بغية التحكم في تسيير النقل لا بد أن تأخذ العلاقة التفاعلية بينهما على محمل الجد، في هذا العنصر يسلم الضوء فقط على الشبكة الحالية للطرق بسعيدة، في حين تدرس العلاقة كاملة في عنصر قادم من الدراسة.

تغطي الحركة الداخلة إلى مدينة سعيدة والخارجة منها بالإضافة إلى الحركة الناتجة عن حجم وطبيعة التفاعل المكاني بين نظام النقل والأنظمة الأخرى داخل المدينة عن طريق شبكة معتبرة من الطرقات، والبنى التحتية الأخرى في النقاط السوداء خاصة مفترقات الطرقات مثل النفقين المتواجدين في وسط المدينة وفي المخرج الشمالي لها. وتميز مدينة سعيدة من حيث الأهمية بالمحاور التالية:

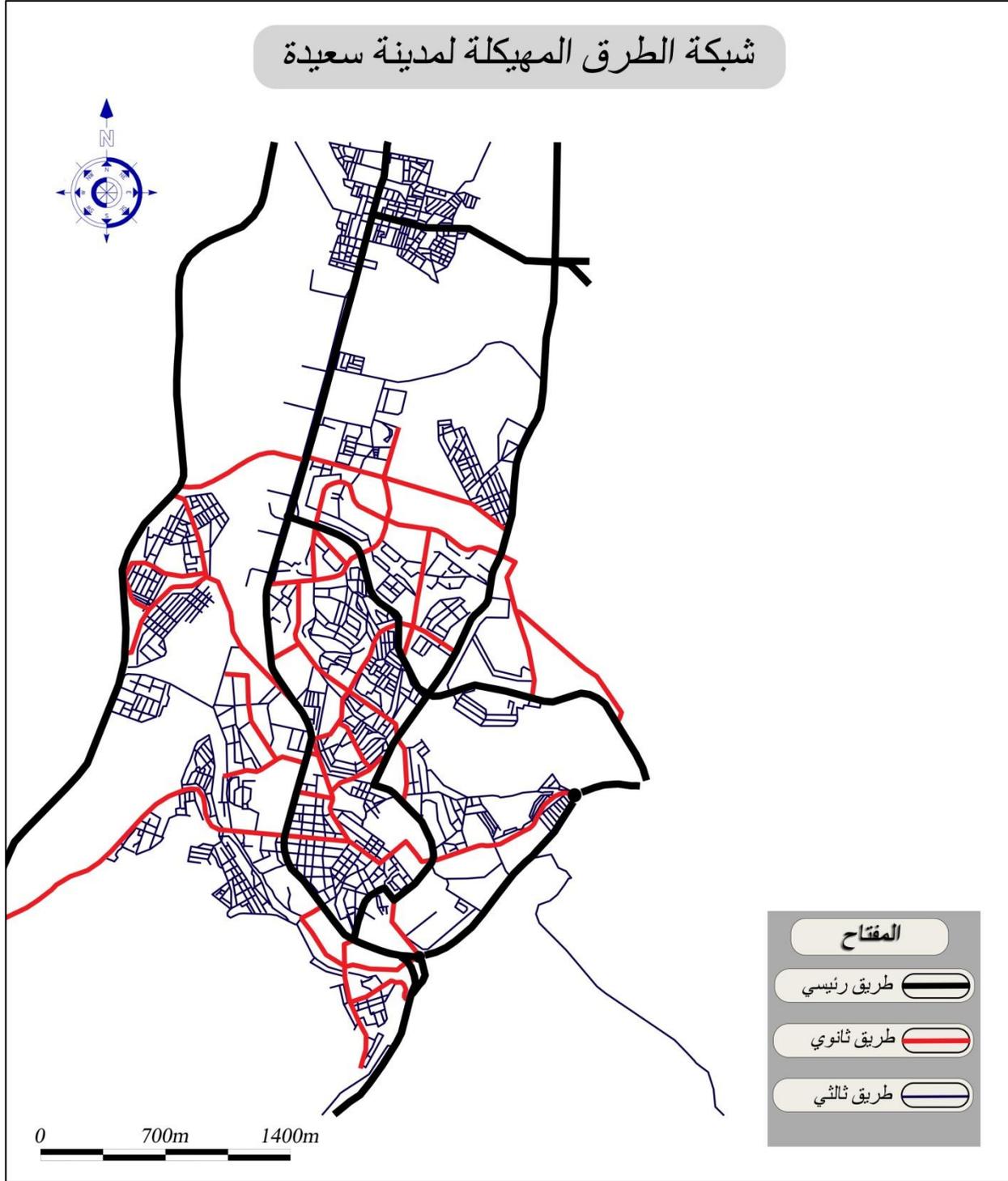
الطرق الوطنية الثلاث التي نشأت مدينة سعيدة وتوسعت عليها وهي :

- الطريق الوطني رقم 06: القادم من بشار ومنه إلى جميع مدن الشمال الغربي والوسط، حيث يعتبر من أهم المنافذ التي تربط الشمال بالجنوب، وكان له دور كبير في تنمية المدينة، والذي يعبر النسيج الحضري بطول 7 كلم، ويتقاطع مع الطريق الوطني رقم 94 عند نواة مدينة سعيدة.
- الطريق الوطني رقم 92: وهو الطريق الرابط بين مدينتي سعيدة و سيدي بلعباس، وله أيضا دوره في تنمية مدينة سعيدة، يعبر النسيج الحضري بمسافة 4.8 كلم.
- الطريق الوطني رقم 94: وهو الطريق الذي يربط مدينة سعيدة بتيارت وهو يوازي مدينة سعيدة ممثلا نهاية التوسع من الجهة الغربية، ويمر على النسيج الحضري بـ 4.7 كلم، وهو أيضا محور مهم في هيكلية المجال البلدي لبلدية سعيدة.

الطرق الرئيسية والطرق المقسمة للوحدات العمرانية والطرق الواجحة إلى الأحياء:

بالإضافة إلى الطرق الثلاثة المهيكلية للمجال العمراني لسعيدة، يوجد شبكة شريانية معتبرة من طرق ثانوية وثالثية تضمن ديناميكية الحركة داخل المدينة، وتبين أهميتها حسب أهمية الدور الذي تلعبه وحجم الحركة اليومية العابرة عليها، واقتراحها أو ابتعادها عن الطرق الرئيسية المهيكلية.

الشكل رقم (07): شبكة الطرق المهيكلية لمدينة سعيذة.



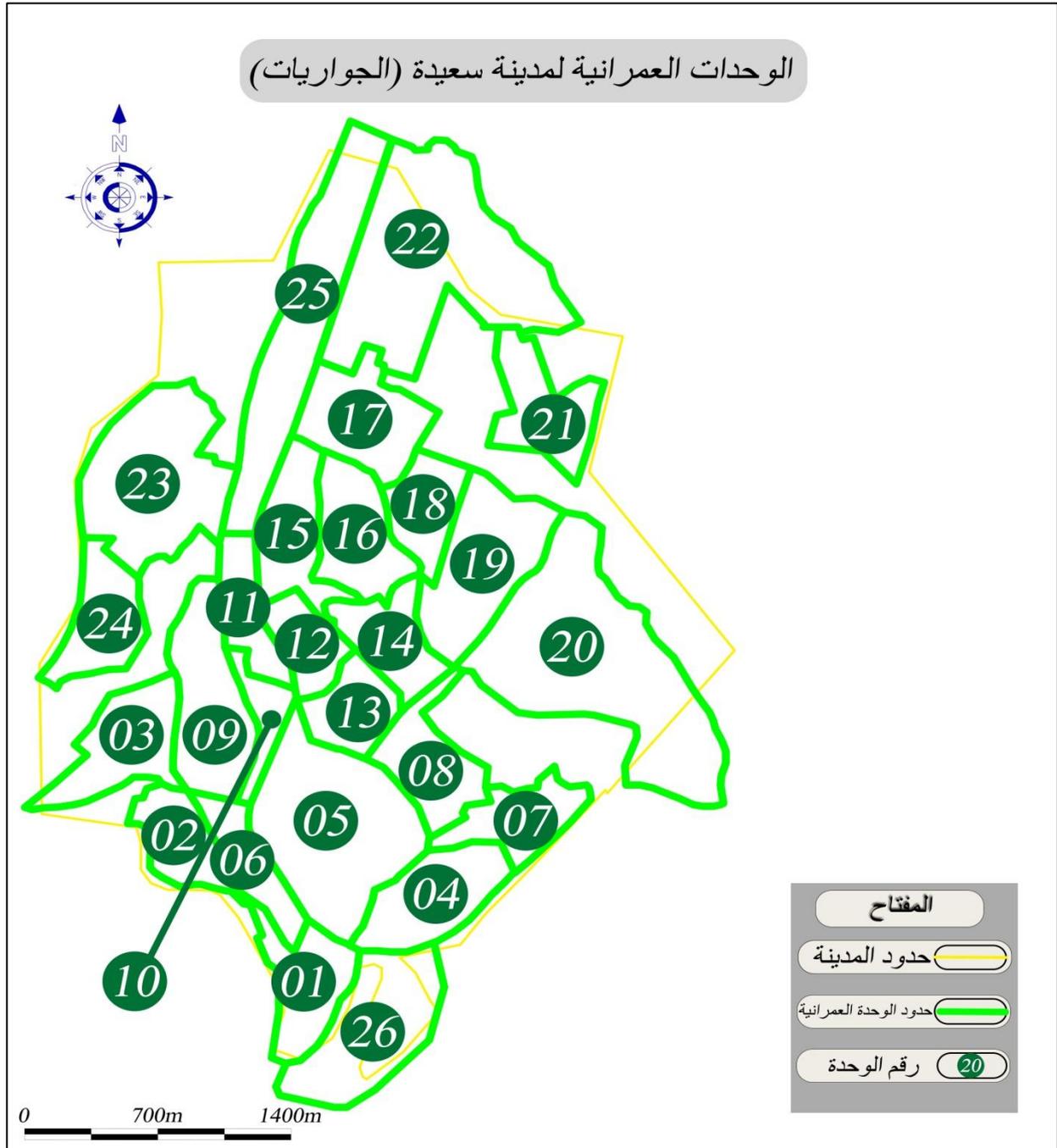
المصدر: من إعداد الطالب 2017، بالاعتماد على المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لبلدية سعيذة م 2015+الصورة الفضائية للمدينة.

من خلال الشكل السابق يمكن قراءة أهمية الطرقات في النسيج الحضري للمدينة حيث تتفرع الكتل العمرانية من المحاور حسب الأهمية، ولا يمكن بأي حال من الأحوال الفصل بين الشبكة العمرانية الشبكية الحركية، وهذا ما سيتم التحدث عنه بالتفصيل في عناصر قادمة من الدراسة.

7- الوحدات العمرانية لمدينة سعيذة (الجواريات):

لأن النظام المكاني لمنطقة الدراسة الذي أشير إليه في بداية الفصل يبدأ من الوحدة الجوارية أو المكان الجوارى، فإن التعامل مع دراسة المنطقة انطلاقاً من هذا السلم ربما يدقق النتائج البحثية أكثر، ويخلق نوعاً من السهولة في التعامل مع المجال باعتبار هذه الوحدة جزءاً لا يتجزأ من مجمل المدينة ما ينطبق عليها ينطبق على الوحدات مجتمعة.

الشكل رقم (08): شبكة الطرق المهيكلية لمدينة سعيذة.



المصدر: من إعداد الطالب 2017، بالاعتماد على المخطط التوجيهي للتنهية والتعمير لبلدية سعيذة مراجعة 2015.

الجدول رقم (05): أهم الوحدات العمرانية في مدينة سعيدة (الجواريات):

اسم الوحدة	الرقم	المساحة (هكتار)	عدد المساكن	اسم الأحياء
مجدوب	01	34.15	1094	حي الرائد مجدوب سيدي قاسم
داودي موسى	02	27.80	1311	داودي موسى ش داودي موسى ج
البرج	03	42.35	1031	البرج 1 و 2 و 3
الولاية	04	43.95	273	الولاية - السجن
مركز المدينة	05	99.65	3387	Le centre ville Les castors La gare
بلقصور	06	25.80	474	بلقصور قطاع ثانوية بوعمامة
سرسور	07	30.80	830	السرسور La zone de l'EPBTP
منطقة حضرية شمال	16	40.35	1532	حي Ecotec التجزئات 1 و 2
النصر	17	43.60	1320	النصر المعلمين
05 جويلية	18	28.10	1089	05 جويلية حي 51 فيلا
البدر - الرياض	19	61.40	1710	الرياض - البدر
السلام	20	142.25	6059	حي السلام
ظهر الشيخ	21	37.85	878	ظهر الشيخ
التوسع الشمالي	22	132.55 41.35	/ /	الإقامة الجامعية الجامعة
بوخرص 01	23	84.40	2401	بوخرص القديمة
بوخرص 02	24	34.65	1044	1000 مسكن
المنطقة الصناعية	25	70	/	المنطقة الصناعية
Opgi	/	/	328	200 Logts Opgi 128 Logts Opgi

المصدر: المخطط التوجيهي للتنمية والتعمير لبلدية سعيدة مراجعة 2015.

خلاصة الفصل

تعطي قراءة المعطيات المختلفة المتعلقة بمنطقة الدراسة إمكانية التعرف الجيد على الحالة المدروسة، وقد تم إدراج العنصر كون الدراسة الأولى على مستوى الهيئة المشرفة التي تتناول المدينة وتحدث عنها، وباختصار شديد فإن سعيدة مدينة جزائرية تقع في الناحية الغربية للجزائر على بعد 473 كلم من الجزائر العاصمة يقطنها حسب إحصاء 2015 حوالي 143799 ساكن.

الفصل الثاني:

تقييم محفزات وجاذب النقل الحضري في سعيمة وفق المستويات التحليلية للنطاق

مقدمة الفصل

يتحدث هذا الفصل عن تقييم محفزات النقل الحضري في سعيّة وفق المستويات التحليلية للنطاق، ويبدأ الفصل بتساؤل مفاده: وفق أي مبدأ يحلل النطاق بغية الحوكمة؟. وللإجابة على هذا التساؤل تتم الإشارة إلى المزاوجة والتنسيق بين التخطيط الحضري وتخطيط النقل، انطلاقاً من الترتيب المجالي للسياسات من المستوى الوطني وحتى الجوّاري، ثمّ التطرق إلى السياسة العمرانية في الجزائر والتوجهات الكبرى لها وموقع النقل منها.

التحليل وفق وجهة نظر لمسببات النقل بنطاق سعيّة بغية الحوكمة يتناول الدور الإقليمي لمدينة سعيّة وتحفيزه للنقل الحضري، ويبدأ التحليل انطلاقاً من المستوى العابر للحدود يليه المستوى الوطني ثمّ الجهوي ثمّ الولائي، ثمّ الدور الولائي للمدينة الذي يتم من خلال دراسة الخصائص السكانية والسكنية للولاية والمدينة واستنتاج التركيز الكبير في المدينة من الولاية، يليه تحليل دقيق للنطاق الحضري للمدينة الذي يزيد من تعظيم الدور الولائي للمدينة، وبعده يتم التطرق إلى أهمية المجال الحضري لسعيّة في إقليمها الولائي من حيث وظيفية المدينة في الولاية وخاصة الجذب المكاني لها وتركز الخدمات والنشاطات الولائية بها، وبعده تتم الإشارة إلى الاختلاف انطلاقاً من الوحدات الجوّارية في خلق التنقلات أو جذبها.

1- وفق أي سلم يحلل النطاق بغية الحوكمة؟.

تسعى العديد من الجهات والهيئات العالمية *كمركز المشروعات الدولية الخاصة CIPE*¹ ومنظمة النزاهة العالمية Global Integrity*² و برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية UN-Habitat والبنك العالمي، إلى إعطاء ترتيب دقيق وشامل للسلم المحلي من أجل تحقيق المبادئ التوجيهية الدولية بشأن التخطيط الحضري والإقليمي، خاصة في الدول النامية من أجل تحسين أوضاع الحوكمة على مستوى هذه الدول، بغية الوصول إلى حلول أكثر شمولية تستفيد معرفيا من تبادل التجارب والخبرات والدراسات المختلفة والمتباينة من بلد لآخر، وتستفيد مجاليا من التنسيق والتكامل بين مختلف الأقاليم والمناطق وفق استراتيجيات إقليمية يمكن أن تساعد الاستثمار المباشر في قضايا عالمية مثل تغير المناخ وكفاءة الطاقة، وإتاحة التوسع التكاملي للمناطق الحضرية في المناطق العابرة للحدود، وتخفيف المخاطر الطبيعية، وتحسين الإدارة المستدامة للموارد الطبيعية المشتركة، وضبط الحركة العابرة للمجالات، وبنطوي العمل الإقليمي والحضري على وظيفة اقتصادية جوهرية وأساسية ويروج لمبادئ وتوصيات مهمة يمكن أن تساعد جميع البلدان والمدن على أن توجه التغيرات الديمغرافية الحضرية (النمو أو الركود أو الانخفاض) توجيهها فعلا، وأن تحسن نوعية الحياة في المستوطنات الحضرية القائمة والجديدة، مع مراعاة مبدأ اللامركزية وترتيبات الحوكمة الخاصة بكل بلد، وتحقيق هذه الوظيفة والمبادئ والتوصيات يتم من خلال وضع رؤى واستراتيجيات وخطط مكانية، وتطبيق مجموعة من المبادئ السياسية، والأدوات، والآليات المؤسسية والتشاركية، والإجراءات التنظيمية، وينبغي العمل من خلال اطراد التخطيط المكاني على نطاقات متعددة:

- على المستوى فوق الوطني والعابر للحدود. - على المستوى الوطني.

- المجال الميترابولي والنطاق الحضري. - على مستوى المدينة والبلدية.

- على مستوى الأحياء.³

¹ مركز المشروعات الدولية الخاصة CIPE: مركز يعمل على تعزيز الديمقراطية حول العالم، من خلال الإصلاح الاقتصادي الموجه للسوق، المركز جزء من غرفة التجارة الأمريكية في العاصمة واشنطن، ولا يهدف لتحقيق الربح، وهو أحد أربعة معاهد للصندوق الوطني للديمقراطية، وقد دعم المركز ألف مبادرة محلية في أكثر من مائة دولة نامية، تعامل فيها على مدى 25 عاما مع قادة الأعمال وصناع القرار، والصحفيين، لبناء المؤسسات المدنية الأساسية للمجتمع الديمقراطي، ومن القضايا الأساسية التي يتعرض لها المركز، مكافحة الفساد، والمشاركة في السياسات، وجمعيات الأعمال، وحوكمة الشركات، والحوكمة الديمقراطية، وإتاحة الوصول للمعلومات، والقطاع غير الرسمي، وحقوق الملكية، وحقوق المرأة والشباب، وتدعم الوكالة الأمريكية للتنمية الدولية برامج مركز المشروعات الدولية الخاصة.

² منظمة النزاهة العالمية Global Integrity: منظمة تعمل كمختبر للابتكارات، يقوم بإجراء أبحاث عالية الجودة، وتعمل المنظمة على ابتكار طرق حديثة لتحسين أداء شبكة عالمية من الإصلاحيين الناشطين على مستوى كل من القطاع العام والقطاع الخاص والمجتمع المدني، من خلال السعي إلى زيادة الشفافية ووضع مساءلة الحكومات موضع التطبيق، وتعمل المنظمة على تقييم مدى تواجد آليات مكافحة الفساد وفعاليتها، سواء على مستوى الدولة أو المدينة، أو قطاع الأعمال، وإيجاد طرق جديدة لرفع جودة الحوكمة في بلدان كثيرة حول العالم.

³ خوان كلوس: المبادئ التوجيهية الدولية بشأن التخطيط الحضري والإقليمي، برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية، نيروبي 2015، ص 02.

الجزائر بدورها تسعى أيضا إلى اعتماد الترتيب المتحدث عنه سابقا من خلال ترسانة قوية تتناول تهيئة المجال، وفق ترتيب هرمي يبدأ من المستوى الوطني وينتهي إلى المستوى الجوّاري، ومعروف أن المنظومة التنقلية جزء مهم من المنظومة العمرانية ولا يتم تهيئة أحدهما بأي حال من الأحوال دون التعرض لتقاطع مع الآخر، ونجاح أي عملية تخطيط مرهون بمدى إلمامه بكل عناصر التفاعل بين التهيئة والنقل.

وجاء خلق وتطوير أدوات تنظيم وتخطيط التجمعات السكانية جراء التغيرات الكبيرة التي عرفتها المدينة في القرن الأخير وما ترتب عنها من مشاكل في المدن وخارجها، وتخضع الأدوات إلى سلطة تسهر على تنفيذها وتطبيقها من أجل تجسيد الانسجام المكاني، الاجتماعي والبيئي من خلال تنفيذ عمليات التنسيق والتعاون بين السلطات الوطنية والإقليمية والمحلية في ظل رؤية واضحة وإرادة سياسية كافية، وتهدف إلى تنظيم المدينة وتصوير مستقبلها من خلال تضافر جهود كل الفاعلين والمتدخلين من: مقر سياسي، مهياً، معماري، مستثمر، مستعمل.

وتحدد التهيئة المجالية أو الترابية على المستوى الوطني الاختيارات الكبرى للدولة في مختلف الميادين الاقتصادية والاجتماعية والبيئية... وهي تهدف إلى تنظيم الإقليم من خلال توزيع متحانس للسكان والخدمات وبلوغ مستوى مثالي في استغلال الثروات، أما على مستوى المدينة أو التجمع فالتهيئة العمرانية في مفهومها العام تعني تجسيد مبادئ سياسة الدولة وخياراتها الكبرى في هذا المستوى، وتجسد سياسة التهيئة العمرانية للدولة من خلال توظيف مجموعة من أدوات التخطيط العمراني أهمها مخططات التعمير.

"وتشكل عملية المزاوجة والتنسيق بين التخطيط الحضري وتخطيط النقل رهانا حقيقيا للمدن التي تريد التغلب على مشاكل الحراك والاختناقات المرورية، وتعتبر منظومة النقل الحضري أحد أهم أركان التنمية العمرانية المستدامة بالأوساط الحضرية، وخاصة بالمدن الكبرى، كما تكشف نوعية حركة المرور بجلاء حسن السير الوظيفي بالمدينة من عدمه، فلا يمكن تصور خطة تطوير المدينة بمعزل عن خطة للنقل الحضري تستهدف المجال والوسائل، لا بل هناك من يدعو إلى ضرورة وضع مخطط النقل قبل المخطط العمراني.

وما يؤكد وعي الدولة الجزائرية بضرورة تطوير منظومة النقل الحضري في المدن الرئيسية، عودة المؤسسات العمومية للنقل الحضري للخدمة في العديد من المدن، بالإضافة إلى مشاريع القطارات الكهربائية (الترامواي) المبرجة في الكثير من المدن الجزائرية التي من شأنها أن تكون بديلا قويا لوسائل النقل الفردية، هذه الإرادة الحكومية في بناء نظام نقل جماعي قوي تستدعي بالموازاة التركيز على التخطيط الحضري الشامل وبعتماد أدوات فاعلة ميدانيا، تضع حدا للتدخلات المعزولة والموضعية، وتسمح بالتجسيد الفعلي لمبدأ التنسيق بين النقل والعمران.

ومن أهم ما يميز فعل التهيئة هو الاستدامة، فالعمر المتوقع للمباني يفوق بكثير قرنا من الزمن، وهياكل النقل يفترض أنها تصمم لتعيش أكثر من قرنين وهذا يفوق بكثير حياة جيلين من البشر، كما يفوق مدة صلاحية التشريعات والقوانين التي تنظم حياتهم، وإذا كان العمران هو إنتاج عملية التهيئة فإنه يشترط فيها الرؤية الاستشرافية لتحقيق مبدأ التنمية المستدامة للإقليم.¹

كخلاصة يمكن القول أن الدولة الجزائرية من خلال تشريعات تخطيط وتهيئة المجال أدركت ضرورة العمل الشمولي وفق مبدأ توزيع الصلاحيات والمهام حسب التدرج الهرمي للمجال، ويستفيد تقاطع منظومة النقل مع المنظومة العمرانية من هذا التدرج، وبغية الوصول إلى الهدف من فعل التهيئة الذي أشير إليه سابقا بالاستدامة لابد من الحرص على تنفيذ وتجسيد القوانين بطرق تسييرية وتنظيمية واعية وفعالة، ولتسهيل ذلك ينبغي الاستفادة من موضوع الحكم الراشد من خلال تفعيل مرتكزاته، والمتبع والمحلل لجملة التشريعات المتحدث عنها نجد انصهارا شبه كلي لمرتكزات ومعايير الحوكمة بين أسطر ومواد قوانين التهيئة المجالية والتهيئة العمرانية والتخطيط العمراني، وإذا حدث ولم تصل الدولة إلى مبتغاهما فالخلل يكمن بدرجة ضئيلة في المعايير والمرتكزات المهمة وبدرجة أكبر في واقع ممارسة الحكم الراشد ومدى كبر فجوة التطبيق بين وضع القوانين والممارسة العملية لها.

وعليه فإن البحث عن واقع الحكم الراشد في منظومة العمران ومنظومة النقل من خلال التحليل النظري لجملة القوانين والتشريعات الخاصة بالمنظومتين، لا يعكس الواقع الفعلي لحوكمة إحداهما أو الاثنتين معا، ما يستوجب تقصي وتتبع تفعيل ترسانة التشريعات على أرض الواقع، وعمل ذلك حقيقة يمكن أن يكون مستحيلا بسبب كبر المجالات واتصالها، الأمر الذي يستدعي توجيه النظر إلى مكان انصهار السياسات وانعكاس نتائجها هذا المكان ببساطة شديدة هو التجمعات السكنية الحضرية أو المدن، وبذلك تكون قد ساعدت المستويات التحليلية للنطاق مرة أخرى في التحكم في دراسة المجال.

وحتى يتم التعرض وبطريقة منتظمة للتحليل الكلي (التحليل الفعلي/النظري للإقليم، التحليل الفعلي لمدينة سعيده) سيركز هذا العنصر من الدراسة على الوصف التحليلي لواقع ممارسة الحكم الراشد انطلاقا من السلم الإقليمي الكلي للنطاق، وفي عنصر قادم يتم بحث مدى التطبيق الفعلي للحوكمة من خلال دراسة تقاطعه مع المنظومة النقلية لسعيده، وذلك من خلال معرفة وفق أي منطوق يسير النقل في سعيده بعد أن نكون قد تعرضنا لعمل وواقع منظومة النقل الحضري للمدينة.

¹ عبد الحكيم كبيش: التمدد الحضري والحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف، مرجع سابق، ص 112، ص 113.

2- السياسة العمرانية الجزائرية: (مستويات وأدوات التهيئة العمرانية)

الجزائر عبارة عن رقعة خماسية كبيرة مساحتها 2.381.741 كلم مربع (أكبر دولة إفريقية مساحة)، مقسمة إلى 48 ولاية و 1541 بلدية، وبتعداد سكاني بلغ في 1 جانفي 2016 عتبة 40.4 مليون نسمة، وترسم على المخطط الجغرافي ثلاث قطاعات (جهات) كبرى:

منطقة الشمال الجزائري (التل): يحوي 25 ولاية، يمثل 4% من مساحة الجزائر، يقطنه 60% من سكان الوطن.

منطقة الهضاب العليا: تحوي 14 ولاية، تمثل 13% من مساحة الجزائر، يقطنها 30% من سكان الوطن.

منطقة الجنوب أو الصحراء: تحوي 09 ولايات، تمثل 83% من مساحة الجزائر، يقطنها 10% من سكان الوطن.

كل هذه الخصائص الجغرافية و الديمغرافية و الحضريّة في الجزائر والموروثة أصلا من الاستعمار الذي ركز عمله في وسط وشمال البلاد، جعلت التحكم في المجال صعبا، وبغية إعادة هيكلة المجال عمدت الدولة إلى سياسات عديدة فجر الاستقلال، وأول ما قامت به إنشاء مكتب الدراسات والأشغال العمومية والهندسة العمرانية والمعمارية سنة 1968، والذي كلف بإعداد المخططات للمدن الكبرى بالجزائر، وفي سنة 1975 استعملت الدولة هذه المخططات وأضيف إليها المخطط العمراني المؤقت PUP، وفي سنة 1980 تم تجسيد سياسة التهيئة العمرانية فظهرت لأول مرة ضمن صلاحيات دائرة وزارية وذلك بإحداث وزارة التخطيط والتهيئة العمرانية، وفي سنة 1981 تأسست اللجنة الوطنية للتهيئة والتعمير وتزويدها بأدوات خاصة بالتهيئة كالخطة الجهوية للتهيئة الإقليمية ومخطط التهيئة الولائي، وفي سنة 1987 تخلت الجزائر وانسحبت عن كل عمليات التهيئة العمرانية إلى غاية مجيء قانون التسيير العقاري نوفمبر 1990، ثم قانون التهيئة والتنمية المستدامة ديسمبر 2001.

وباختصار يمكن تمييز ثلاث قوانين تشكل مصادر التشريع في مجال السياسة العمرانية للجزائر:

- قانون 03/87 بتاريخ 27 جانفي 1987 المتعلق بالتهيئة العمرانية والمخاور الكبرى للتهيئة.
- قانون 29/90 بتاريخ 01 ديسمبر 1990 المتعلق بالتهيئة والتعمير.
- قانون 20/01 المؤرخ في 12 ديسمبر 2001 المتعلق بتهيئة الإقليم والتنمية المستدامة.

ويمكن تمييز أربع مستويات للتدخل تتناولها القوانين الثلاثة: وهي المستوى الوطني، المستوى الجهوي،

المستوى الولائي، المستوى الحضري والمستوى الجوّاري.

2-1- التوجهات الكبرى للسياسة العمرانية في الجزائر¹

جاء في القانون رقم 03/87 المتعلق بالتهيئة العمرانية وفي مادته الثالثة: تهدف التهيئة العمرانية إلى الاستغلال الأمثل للمجال الوطني من خلال الهيكلية والتوزيع المحكم للأنشطة الاقتصادية والموارد البشرية والاستغلال العقلاني للموارد الطبيعية، كما يحدد القانون المحاور الكبرى للتهيئة التي ترمي لإزالة الأسباب الهيكلية لعدم التوازن الجهوي وذلك من خلال تنمية الهضاب العليا عن طريق:

- إنشاء شبكة صناعية تتمحور حول الأنشطة الهيكلية.
- التنمية الريفية واستصلاح الأراضي واستغلال كل الثروات خاصة المائية.
- تدعيم تنمية المنشآت الأساسية للمواصلات و توزيعها بشكل منسجم، وترقية التجمعات الحضرية الموجودة وإنجاز مدن جديدة.
- الترقية الاجتماعية من خلال أعمال واسعة النطاق في مجال التربية والتكوين.

وقد خصص الفصل الثالث من نفس القانون 03/87 لأدوات التهيئة العمرانية.

وجاء القانون 20/01 المؤرخ في 12 ديسمبر 2001 والمتعلق بتهيئة الإقليم وتنميته المستدامة، لتأكيد التوجهات والأدوات المتعلقة بتهيئة الإقليم التي تضمن تنمية منسجمة ومستدامة لكل التراب الوطني، مع إدخال تعديلات على القانون السابق وتقديم أدوات جديدة يمكن عرضها وفق مستويات مختلفة: المستوى الوطني، المستوى الجهوي، المستوى الولائي والبلدي.

2-3- مستويات وأدوات التهيئة العمرانية:

2-3-1- مستويات التهيئة والتخطيط: أ. المستوى الوطني:

الخطة الوطنية للتهيئة الإقليمية SNAT: Schéma national d'aménagement du territoire

تحدد المنظور المستقبلي لشغل التراب الوطني استنادا لإستراتيجية التنمية الاقتصادية، الاجتماعية على المدى الطويل، وتحدد القواعد التي تعتمد عليها كل المخططات الوطنية والمخططات المتعددة للتنمية في بعدها الاقتصادي والمجالي، ويتم إعدادها من طرف الهياكل المكلفة بالتهيئة العمرانية بالاتصال مع الإدارات المعنية.

¹ عبد الحكيم كبيش: التمدد الحضري والحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف، مرجع سابق، ص 114.

ب. المستوى الجهوي:

الخطة الجهوية للتهيئة الإقليمية SRAT: Schéma national d'aménagement du territoire

هي أداة تبسيط وتكييف أعمال التهيئة العمرانية الواردة ضمن الخطة الوطنية قصد القضاء التدريجي على الاختلالات والفوارق الجهوية وتشجيع التنمية والتكامل بين الجهات، وتهدف الخطة الجهوية إلى التنسيق بين السياسات القطاعية لتحقيق الأهداف المشتركة لمختلف مناطق الدولة، ويمكن اعتبارها كمخطط ما بين الولايات، تعمل على تقييم واقع المنطقة وما تتوفر عليه من إمكانيات، وتعمل كوثيقة تحليلية استشرافية على تحقيق مشروع تهيئة وتنمية مستدامة للإقليم المعني بالدراسة¹، تحدد المادة 48 من القانون 20/01 تسع جهات هي: الفضاء الجهوي لتهيئة الإقليم وتنميته لجهات شمال وسط، شمال شرق وشمال غرب، وفضاءات الهضاب العليا وسط، شرق، وغرب بالإضافة للجنوب شرق والجنوب غرب وأقصى الجنوب.

يشكل المخطط الإقليمي للهضاب العليا SRAT Hauts Plateaux أداة تجسيد وتنفيذ المخطط الوطني من خلال:²

- تقييم وضعية المنطقة وتحديد إمكانياتها ورهانات التهيئة والتنمية المستدامة فيها.
- تحديد مؤهلات التكامل فيها من خلال توطن البنى التحتية وتوزيع السكان بهدف تفعيل الاقتصاد الجهوي المبني على التنسيق بين ولايات المنطقة في كل القطاعات.
- اقتراح المشاريع الاقتصادية الواعدة والموفرة لفرص الشغل، وتنظيم البنية الحضرية، وتدعيم البنى التحتية بهدف التطوير المنسجم لمدن الجهة.
- تشكل الخطة الجهوية وثيقة مرجعية للتنمية الجهوية لمدة 20 سنة وتؤسس ندوة جهوية لتهيئة الإقليم لكل جهة، ترسم العمليات المختلفة للبرامج وتسهر على تنفيذها.
- تقييم وتشخيص واقع المنطقة والوصول إلى تحديد الإمكانيات المتوفرة والفرص التي هي في المتناول.
- تحديد الاستعمال الأمثل لكل جزء في هذا المستوى وتوجيه عمليات النمو العمراني وبذلك يتم الوصول إلى الصورة الحية الشاملة للإقليم.

من الملاحظ أن التخطيط القومي يمكن تحقيقه على المستوى الإقليمي بتجاوب السياسات مع الإقليم.

¹ عبد الحكيم كبيش: التمدد الحضري والحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف، مرجع سابق، ص 117.

² Ministère de l'aménagement du territoire de l'environnement et du tourisme, Schéma régional de l'aménagement du territoire SRAT, Région programme Hauts Plateaux Ouest, Synthèse de la mission I, Volume 1, février, 2009.

ج. مستوى إقليم الحواضر الكبرى:

المخطط التوجيهي لتهيئة فضاءات الحواضر الكبرى SDAAM:

يجل محل مخطط التهيئة للولاية بالنسبة للحواضر التي يزيد عدد سكانها عن 300.000 نسمة، لأن إقليم المدينة الكبيرة أو الحاضرة يقوم على أساس الترابط والتفاعل بين كل العناصر المكونة له، فلا يمكن التعامل مع المدينة كوحدة منعزلة ومستقلة عن إقليمها الحضري الذي تتأثر به ويتأثر بها من خلال ما يضم من أنشطة وتجمعات سكانية، واستفادات المدن المتروبولية الجزائر وهران قسنطينة وعنابة من مخططات لتهيئة أقاليمها بعد أن وصلت إلى درجة يصعب تسييرها بمخطط قطاعية مستقلة، وذلك بعد مجيء قانون المدينة 20 فيفري 2006¹.

د. المستوى الولائي:

منخطط تهيئة الولاية: Plan d'Aménagement du Territoire de la Wilaya

يعد الوسيلة الحقيقية لتطبيق السياسة الوطنية في ميدان التهيئة والتعمير عن طريق تطبيقه لبنود SNAT وتفصيله لمخطط SRAT الذي تنتمي إليه الولاية المعنية، يعمل المخطط الولائي انطلاقا من تقييم امكانيات كل البلديات، وعلى تحديد مساحات التنمية المشتركة بينها، ومجالات التدخل لتجسيد مختلف المشاريع على مستوى التجمعات لكل بلدية، ويعمل على توجيه الشبكة العمرانية في الولاية ويهدف إلى تقوية العلاقات بين البلديات. يبادر والي الولاية بإعداد مخطط تهيئة الإقليم في الولاية ويمكن أن يترتب على تنفيذه إبرام عقود تنمية تشترك فيها الدولة و/أو الجماعات الإقليمية والمتعاملين والشركاء الاقتصاديين.

2-3-2- أدوات التخطيط الحضري:

المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير PDAU : Plan directeur d'aménagement et d'urbanisme

المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير عبارة عن أداة للتخطيط المحلي والتسيير الحضري، يحدد التوجهات الأساسية لتهيئة العمرانية للبلدية أو البلديات المعنية آخذا بعين الاعتبار تصاميم التهيئة ومخططات التنمية، ويضبط الصيغ المرجعية لمخططات شغل الأرض². من أهم خصائصه:³

¹ القانون رقم 06-06 المؤرخ في 21 محرم عام 1427 الموافق 20 فبراير 2006 المتضمن القانون التوجيهي للمدينة.
² القانون رقم 29/90 المتعلق بالتهيئة والتعمير المؤرخ في 01 ديسمبر 1990، الجريدة الرسمية، العدد 52، ص 1654.
³ عبد الحكيم كبيش: التمدد الحضري والحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف، مرجع سابق، ص 120.

- أداة التخطيط المجالي والتسيير الحضري لدى الجماعات المحلية على المدى البعيد (15-20 سنة).
- يكون على مستوى البلدية أو التجمع السكاني أو يكون على مستوى يجمع عدد من البلديات.
- يحدد المخطط التخصيص العام للأراضي (مسكن، تجهيزات، بنية تحتية...)، ويحدد مناطق التدخل في الأنسجة الحضرية والمناطق الواجب حمايتها.
- يهدف المخطط إلى توجيه استعمال المجال الحضري وحركة التوسع العمراني وفق ما تقتضيه المصلحة العامة.
- للمخطط وزن قانوني بحيث لا يمكن استعمال المجال للبناء أو لغيره من الاستعمالات بشكل يتعارض وتوجيهات المخطط.
- يصادق الوالي على المخطط إذا كان عدد السكان في التجمع أقل من 200.000 نسمة، الوزير المكلف بالعمران إذا زاد العدد عن الحد، ويصادق عليه بمرسوم تنفيذي إذا زاد عدد السكان عن 500.000 نسمة.
- يعمل المخطط في إطار الخطط الولائية و الجهوية والوطنية.

مخطط شغل الأراضي POS: Plan D'occupation Du Sol

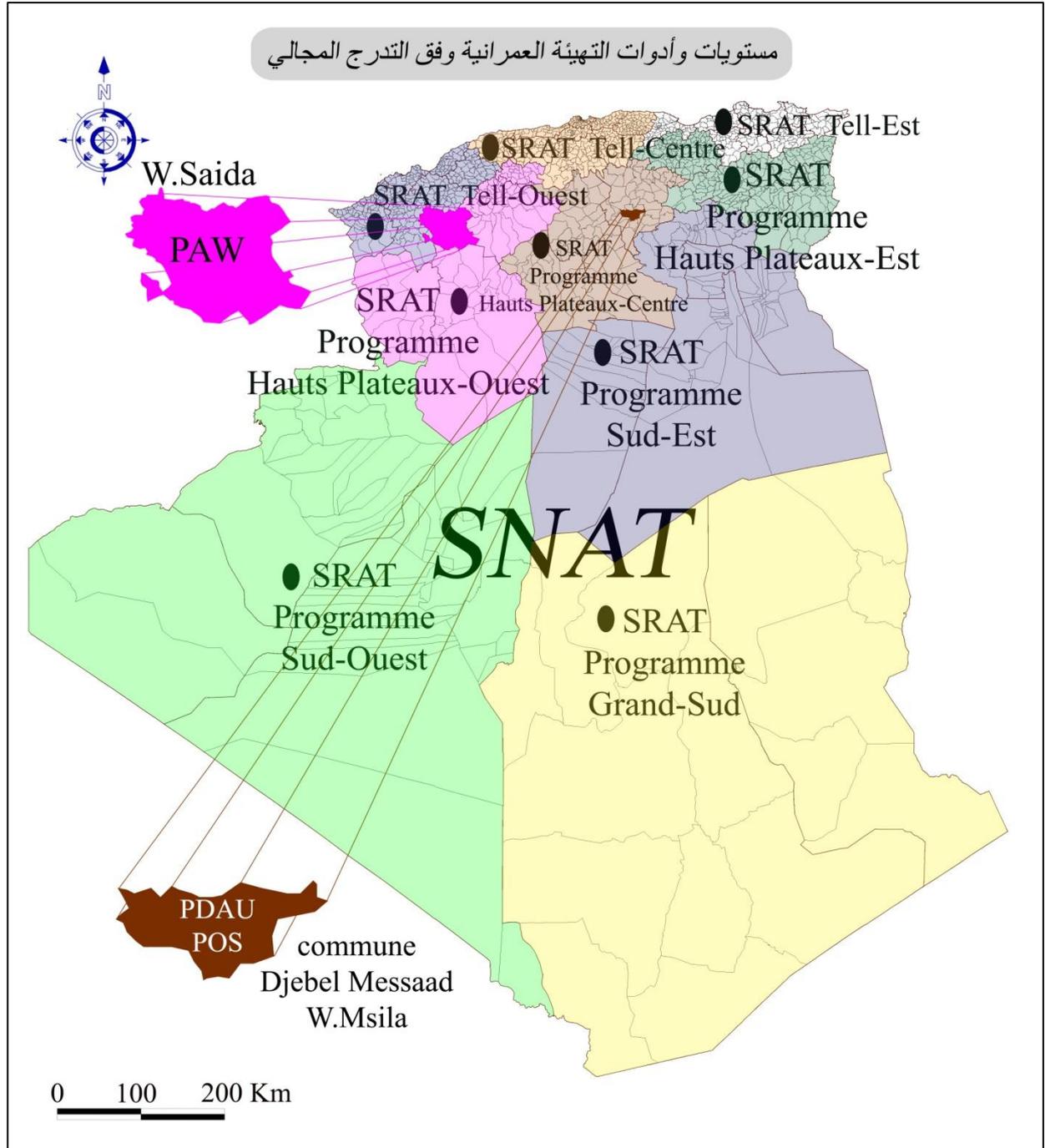
مخطط شغل الأرض هو وثيقة قانونية تحدد في إطار توجيهات المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير القواعد العامة لاستعمال الأرض، وتطبق على مجال معلوم كبلدية أو جزء من بلدية.

"يشكل المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير PDAU ومخطط شغل الأرض POS أدوات التعمير والتخطيط المجالي والتسيير الحضري في الجزائر، لكن تبقى إشكالية تطبيقها الميداني وضرورة تكيفها مع النمو العمراني المستقبلي من الملفات المطروحة في الاجتماعات وعلى أعلى المستويات، وفي ظل غياب استراتيجية ذات أبعاد وطنية، إقليمية ومحلية يتواصل زحف العمران بطريقة عشوائية على الأراضي الزراعية ويستمر انتشار العديد من الأحياء الهشة في ضواحي في المدن. وباعتبار المدينة أساس كل إستراتيجية تم إصدار القانون التوجيهي للمدينة، المتضمن تعريف عناصر سياسة المدينة في إطار سياسة تهيئة الإقليم وتنميته المستدامة، وإعادة هيكلة وتأهيل النسيج العمراني وتحديثه للتحكم في توسع المدينة."¹

في النهاية تقاطع منظومة النقل والمنظومة العمرانية تنصهر العلاقة بينهما لتعكس كل قوانين العمران على النقل بصفة مباشرة، وتضاف أدوات تخطيطية أخرى للنقل تتمثل أساسا في مخطط المرور ومخطط النقل.

¹ عبد الحكيم كبيش: التمدد الحضري والحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف، مرجع سابق، ص 120.

الشكل رقم (09): مستويات وأدوات التهيئة العمرانية.



المصدر: من إعداد الطالب 2017.

يوضح الشكل السابق تدرج مستويات وأدوات التهيئة العمرانية، وبالرجوع إلى الترتيب المجالية لمنظمة النزاهة العالمية و مركز المشروعات الدولية الخاصة و برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية بغية الحكمة، نجد المستويات في الجزائر تطابق تلك الموصى بها تقريبا عدى التعرض للمجال العابر للحدود، والذي يدخل ضمن مسؤولية أطراف محددین وتحكمه ظروف سياسية و مجالية خاصة.

3- التحليل وفق وجهة نظر فضائية لمسببات النقل بنطاق سعيدة بغية الحوكمة:

Selon Marc Côte

Le territoire, ce n'est pas l'espace physique, avec sa topographie et son écologie. C'est l'espace produit par la société, construit, peuplé, aménagé, humanisé. Et les territoires urbains sont territoires, artificialisés par excellence, de la ville¹.

من غير المعقول النظر للإقليم على أنه فقط المجال الفيزيائي مع الطوبوغرافيا و الايكولوجيا الخاصة به، فالإقليم المنتج فوق الرقعة الجغرافية الفيزيائية ذات الخصائص الطبيعية والأبعاد الهندسية والقياسات الحسائية المختلفة والمتمايزة، يشكل نظاما معقدا يتجاوز بكثير الشكل والموضع والحدود والمستويات المحلية، وتحليله يتعدى المساحات إلى شغل وربط وتطوير وتنظيم وتسيير المساحات.

يستدعي تسيير الإقليم تحليلا دقيقا وفهما عميقا لإمكانية التحكم في العلاقة التي تجمعها بمستعمل حدوده، وفهم هذه العلاقة صعب ومعقد، هذا التعقيد مستمد من تداخل عدة وظائف يمكن الإشارة إليها بالأنظمة الفرعية أو الضمنية للإقليم، وباعتبار التواصل والنقل أحد هذه الأنظمة فإن تسييره مرهون بديناميكية التحول العمراني للإقليم، وإذا كانت المدينة مركز اتخاذ القرارات وتطبيقها فهي أيضا نقطة التولد الأعظمي للتنقلات، والتعامل مع النقل الحضري من خلال معرفة الأسباب الحقيقية التي تحفز وتجذب النقل انطلاقا من الإقليم الذي تنتمي إليه المدينة، ثم التعامل معه بتكييف العرض مع الطلب، يساعد في الحد من المشاكل التي يمكن أن تنجم عن الخطط الآنية غير الكافية والنظرة الاستشرافية المهملة، وتشبه هذه المقاربة إلى حد كبير الفرق بين الوقاية والعلاج فالوقاية (محاولة تجنب مسببات المرض) هي تقدير الحركة التي تجتمع إلى المدينة من الإقليم والتحضير لها، أما العلاج (محاولة القضاء على المرض) فهو الوقوع في مشاكل الاكتظاظ والتلوث والازدحام وحوادث المرور وغيرها والجري وراء الحد منها، دون معرفة أن مسببات المرض يمكن أن تكون خارج الجسم المريض المدينة.

من هذا كله يخلص القول إلى أن حوكمة تسيير منظومة النقل الحضري لا تكون إلا من خلال دراسة تقاطعها مع المنظومة العمرانية وفق التدرج المجالي للإقليم، لسببين: الأول لأن المنظومة النقلية جزء لا يتجزأ من المنظومة العمرانية، والثاني لأن التسيير عادة يأخذ شكلا تنازليا في التشريعات والأدوات والحوكمة تبني هذا التنازل.

¹ Dr Kebiche, Cours ; Aménagement du territoire et urbanisme, quelle échelle d'analyse ?, module : mobilité, urbanisme et développement territorial, magister 2013/2014, GTU, université de Constantine.

Marc Côte : est un géographe français spécialiste des pays du Maghreb. Professeur émérite à l'université de Provence, il a enseigné la géographie à l'université de Constantine pendant 30 ans.

3-1- الدور الإقليمي لمدينة سعيده وتحفيزه للنقل الحضري:

تمت الإشارة سابقا إلى سلم العمل بغية الحوكمة وتدرجه من العابر إلى الحدود وحتى الوحدة الجوارية التي يسكن إليها الفرد أو يؤدي فيها نشاطات بسيطة تنتهي مع نهاية حدود هذه الوحدة، من خلال هذا العنصر يتم التطرق إلى مسببات النقل الحضري بمدينة سعيده انطلاقا من وظيفة المجال أو الإقليم الذي تنتمي إليه.

و من أجل التعرض إلى موضوع الحكم الراشد كمقاربة تتبناها أطراف و جهات عالمية مختلفة لا بد من التقييم بمستويات التطبيق التي وضعتها هذه الجهات، هذا فقط من الناحية النظرية حتى لا يقع التباس بين مفهوم الحكم الراشد وخصائصه وسبل تطبيقه، وبين إمكانية إسقاطه على إقليم أو دولة لها خصوصيتها ومميزاتها السياسية، وبتحديد المجال المراد حوكمته كما هو الحال في موضوع الدراسة هذا والمتمثل في **حوكمة النقل الحضري بمدينة سعيده** قد نجد انسداد مجاليا عند أحد المستويات، والإشارة إلى المستوى الغير معنية به الدراسة يأتي فقط لعدم الإخلال بعناصر المقاربة المطروحة. وعليه فإن العمل سيكون من خلال المستويات التالية:

• أ. المستوى العابر للحدود: L'échelle Supranationale

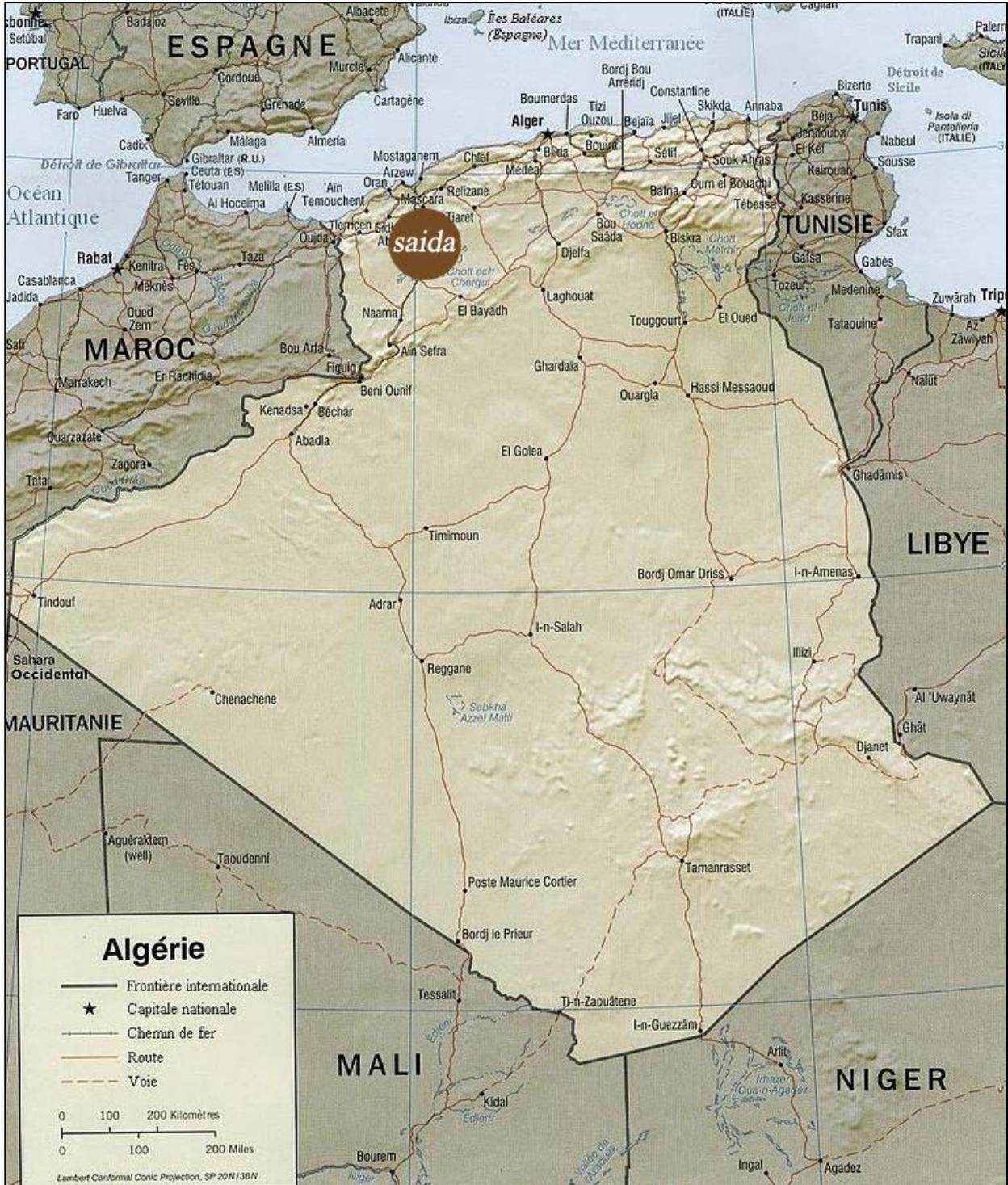
من الناحية التشريعية لا يوجد بالجزائر مخططات تتناول العمل التناسقي مع دول الجوار فيما يخص التهيئة والتنمية والتعاون من أجل القضايا العالمية المشتركة، وتعتبر السياسة المحلية لدول الاتحاد الأوروبي بمثابة المثال الصارخ عن توظيف المستوى العابر للحدود في عمليات التهيئة من خلال فتح السياسات كما الحدود، وكمثال ثان عن العمل فوق القومي "المشروع الذي أعلنت عنه الصين القاضي بإنشاء خط سكة حديدية يمر بعدد الدول وصولا إلى العاصمة لندن بإنجلترا على طول 12.000 كلم"¹.

من ناحية المنظومة النقلية ترتبط بعض المدن الجزائرية عن طريق شبكة من الطرق مع العديد من مدن دول الجوار كما هو الحال بالنسبة للمدن الواقعة في النواحي الحدودية الشرقية، والغربية، والجنوبية وتتحكم الظروف الأمنية والسياسية في عمل هذه الطرق من عدمه، ويمكن إضافة الخط الذي يربط الجزائر العاصمة بالعاصمة تونس، وخط السكة الحديدية الذي تم افتتاحه شهر ماي 2017 نحو نفس الوجهة.

مدينة سعيده إضافة إلى موقعها غير الحدودي وعدم ارتباطها بأي مدينة من دول أخرى عن طريق خط بري، فهي أيضا لا ترتبط بمكان خارج الجزائر بخط جوي كون مطار سعيده مخصص فقط للهبوط الاضطراري.

¹ من الموقع: <http://raseef.com> تاريخ الإطلاع عليه: 2017/02/24.

الشكل رقم (10): انعدام تحفيز مدن دول الجوار للنقل الحضري بسعيءة.



المصدر: من الموقع: www.startiems.com تاريخ الإطلاع عليه: 2017/01/26.

يوضح الشكل السابق الطرق التي تجمع بعض مدن الجزائر بمدن أخرى من دول الجوار، ويوضح أيضا عدم ارتباط مدينة سعيءة بأي طريق، وعليه فإن مدينة سعيءة لا تدخلها أي حركة من خارج الحدود الوطنية ولا يخفز البعد العابر للحدود النقل الحضري بها و حوكمتها لا تتناول هذا البعد.

• ب. المستوى الوطني: L'échelle nationale

أشير في عنصر سابق إلى الخطة الوطنية لتهيئة الإقليم **SNAT** التي تشمل كل التراب الوطني، وتحدد الخيارات الكبرى لإستراتيجية التنمية الاقتصادية والاجتماعية للدولة بهدف تحقيق التوازن الإقليمي والتنمية المستدامة، وجاء في "المادة 21 من القانون 20/01 وضع المبادئ التي تحكم توطن البنى التحتية الضخمة للنقل والتجهيزات الكبرى وغيرها من الخدمات ذات المنفعة الوطنية، تعدها الدولة ويتولى المجلس الوطني لتهيئة الإقليم وتنميته المستدامة عملية التقييم الدوري والمتابعة الميدانية لتنفيذها"¹.

وفي المادة 22 من نفس القانون أوصى المشرع بتأسيس مخططات توجيهية للبنى التحتية والخدمات الجماعية ذات المنفعة الوطنية منها **المخطط التوجيهي للنقل** الذي يشمل **الطرق والطرق السريعة، السكك الحديدية، المطارات والموانئ....**، ومخططات القطاعات الأخرى كالمخطط التوجيهي للمناطق الصناعية، المؤسسات الجامعية وهيكل البحث وغيرها.

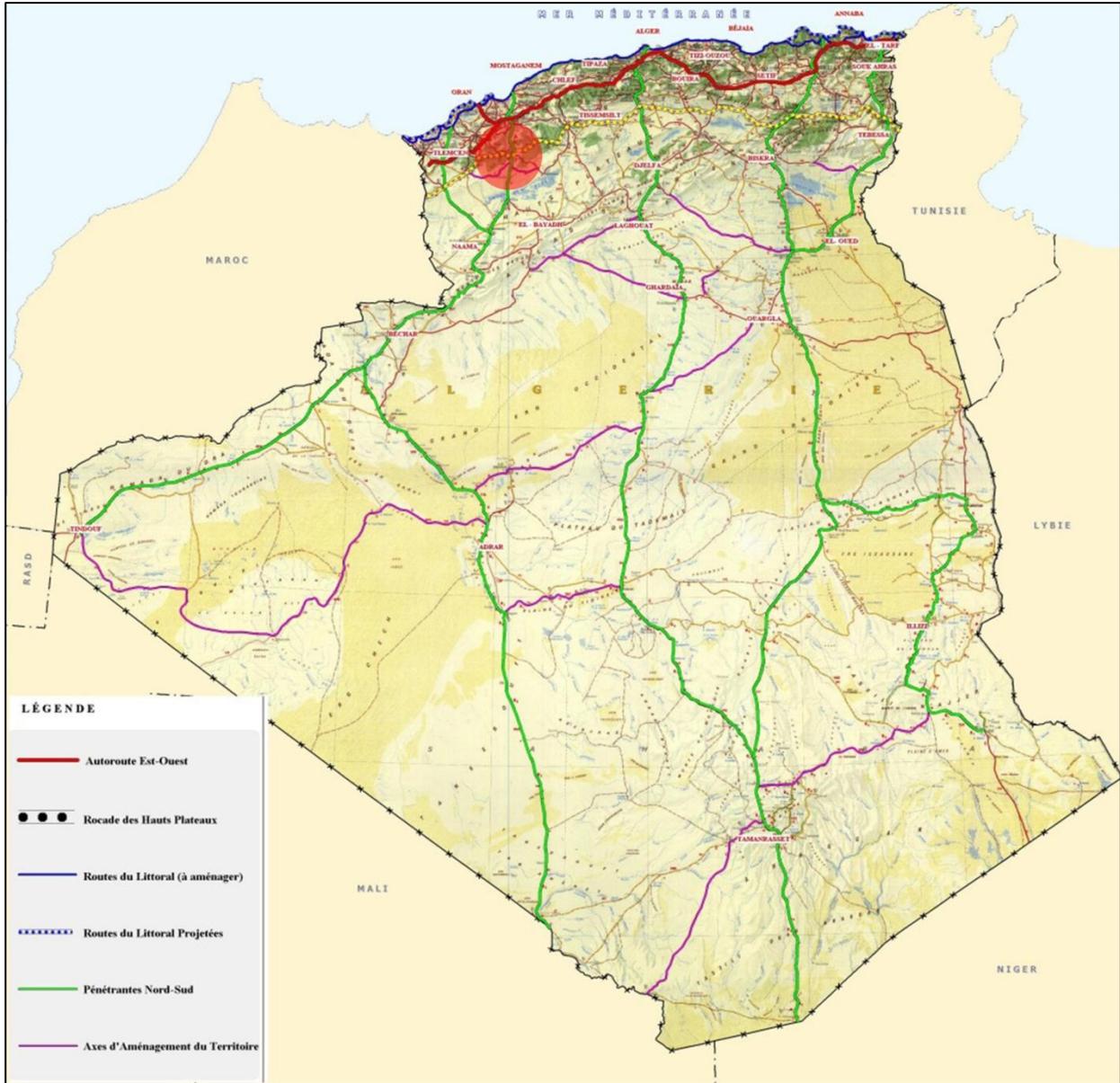
ومن أجل تحقيق أهداف سياسة الدولة في التنمية ووعيا منها بالدور الكبير الذي تلعبه الطرق السيارة والطرق المزدوجة، عمدت الجزائر من خلال الخطة الوطنية للتهيئة العمرانية إلى التركيز على تامين البنى التحتية النقلية، من خلال وضع جملة من الطرقات تعيد هيكلة الإقليم حسب التوجهات التنموية الجديدة للدولة أهمها:

- الطريق السيار شرق – غرب Autoroute Est-Ouest
- الطريق السيار للهضاب العليا Rocade Des Hauts Plateaux
- الطرق الساحلية Routes Du Littoral
- الطرق الرابطة بين الشمال والجنوب Routes Pénétrantes Nord-Sud

يتقاطع عند مدينة سعيده طريقين من الطرق الأربعة المذكورة ذات الوزن الإقليمي (الطريق السيار للهضاب العليا وطريق يربط الجهة الشمالية الغربية بالجنوب الغربي)، الطريق الأول تم اقتراحه ليتم إنجازه في حدود 2025، والثاني مشروع توسعة وتهيئة لطريق موجود وهو الطريق الوطني رقم 06. كما يرمج **SNAT** طريقين مزوجين يربطان مدينة سعيده بالطريق السيار شرق غرب من طريق معسكر وسيدي بلعباس، وفي ذلك تجسيد لسياسة الدولة في ربط كل مراكز الولايات مع بعضها بطرق مزدوجة.

¹ Loi N° 2001-20 Du 27 Ramadhan 1422 Correspondant Au 12 Décembre 2001 Relative A L'aménagement Et Au Développement Durable Du Territoire, P.15.JO N° 77 DU 15/12/2001.

الشكل رقم (11): البنى التحتية النقلية للجزائر في آفاق 2025 حسب SNAT.



Source : Ministère De l'Aménagement Du Territoire, De l'Environnement Et Du Tourisme, La Mise En Œuvre Du Schéma National D'aménagement Du Territoire (SNAT) 2025, Février 2008.

يبين الشكل السابق خريطة البنى التحتية للنقل التي جاءت ضمن مخطط SNAT للفترة (2005-2025) وموقع سعيده في الخطة الإقليمية، لكن المشكل المطروح يكمن في التحسيد على أرض الواقع فحتى سنة 2017 لم يتم إنجاز لا الطريقين المبيينين في المخطط ولا الطرق المزدوجة التي تربط مدينة سعيده بالطريق السيار شرق/غرب، ووفقا لسير مخطط الحركة الحالي لا يؤثر الطريق شمال جنوب (الناحية الغربية) وهو الطريق الوطني رقم 06 في توجيهه الحركة كونه الطريق الوحيد، لكن الطريق السيار للهضاب العليا الغير منجز يمكنه إعادة توجيه الحركة في حالة شقه و إدخاله الخدمة، فالملاحظ أن استعمال السيارات السبيل المفضل خاصة لخطوط نقل المسافرين.

الشكل رقم (12): حالة شبكة الطرق السريعة حسب SNAT حتى شهر ماي 2015.



Source : https://fr.wikipedia.org/wiki/Liste_des_autoroutes_de_l%27Alg%C3%A9rie , liste des autoroutes de l'Algérie, la date : 22/02/2017.

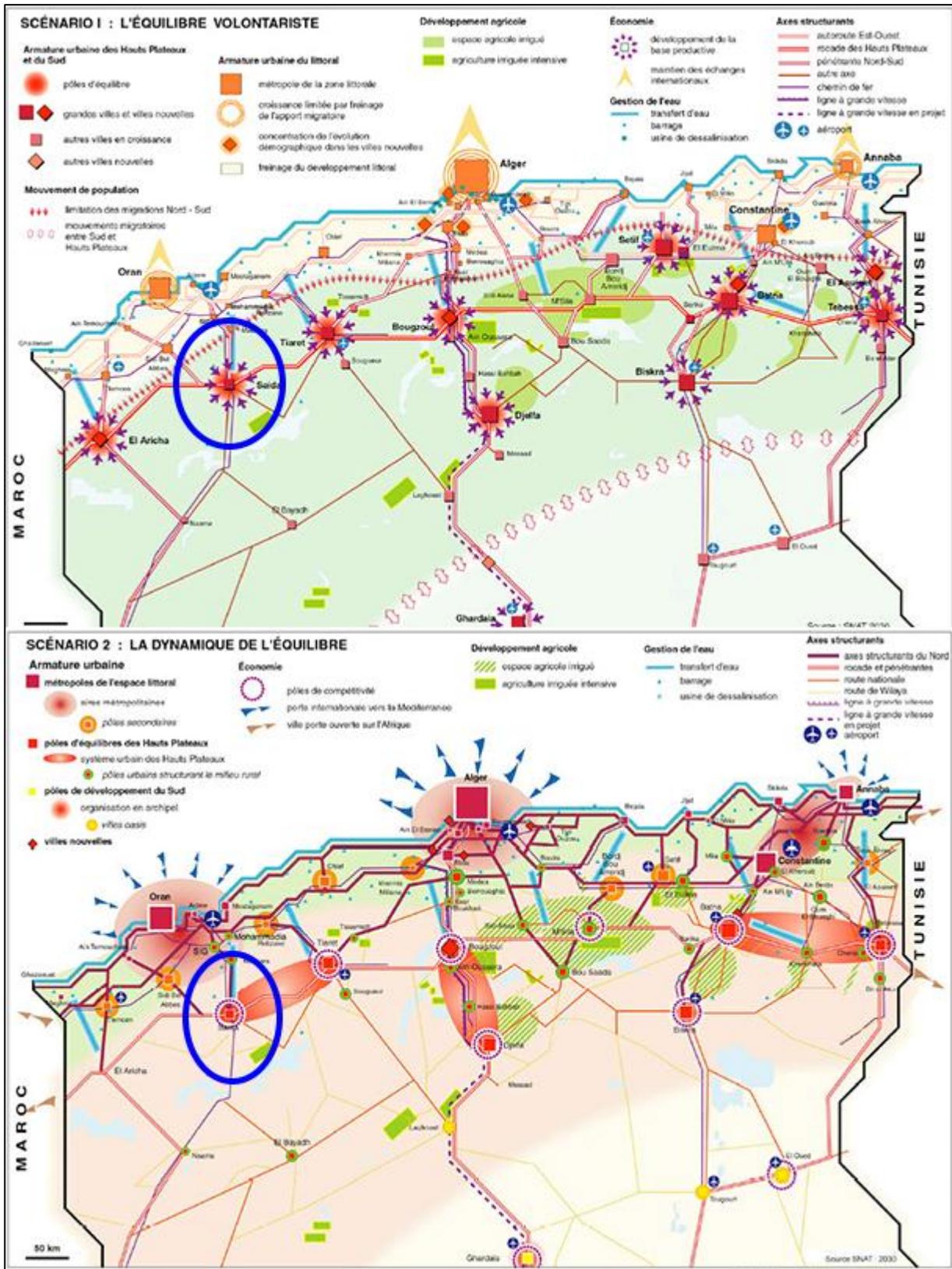
الواضح من الشكل السابق أنه بعد انقضاء 10 سنوات وهي نصف المدة التي أُعد لها المخطط الوطني للتهيئة الإقليمية لم تنجز أي من الطرق السريعة التي تربط مدينة سعيده بمدن أخرى أو تمر بها، والسبب في ذلك حسب مقابلة شخصية مع إطار بمديرية الأشغال العمومية لولاية سعيده يرجع إلى تأخر انتهاء الدراسة قبل أن تعلن الجزائر عن انخفاض في المستوى الاقتصادي وتحميد العديد من المشاريع.

وتعكس السيناريوهات الأربعة التنموية للمخطط الوطني لتهيئة الإقليم المعلن عنها في القانون 102/10¹ لشهر جوان عام 2010 م (Quatre Scenarios Pour L'Algérie De Demain)، موقع سعيده من المشاريع التنموية الرامية إلى إعادة التوازن في الجزائر وتتمين منطقة الهضاب العليا والحد من الهجرة إلى السواحل، و تفعيل ديناميكية التوازن من خلال:

- Scenario 1: تضع الدولة القواعد الانتاجية لمنطقة الهضاب العليا في إطار توزيع المؤسسات الكبرى للوحدات الاقتصادية العمومية، بتطوير أداة تشريعية قوية وأدوات الاستثمار.
- Scenario 2: تطوير منطقة الهضاب العليا والجنوب من خلال دساتير أقطاب التوازن.
- Scenario 3: تحديد الأقطاب الأكثر ديناميكية من أجل وضع تحول ناجح نحو أقطاب التوازن.
- Scenario 4: وضع صورة للإقليم تتناول الأبعاد والعوامل التي تعمق الاختلال الإقليمي.

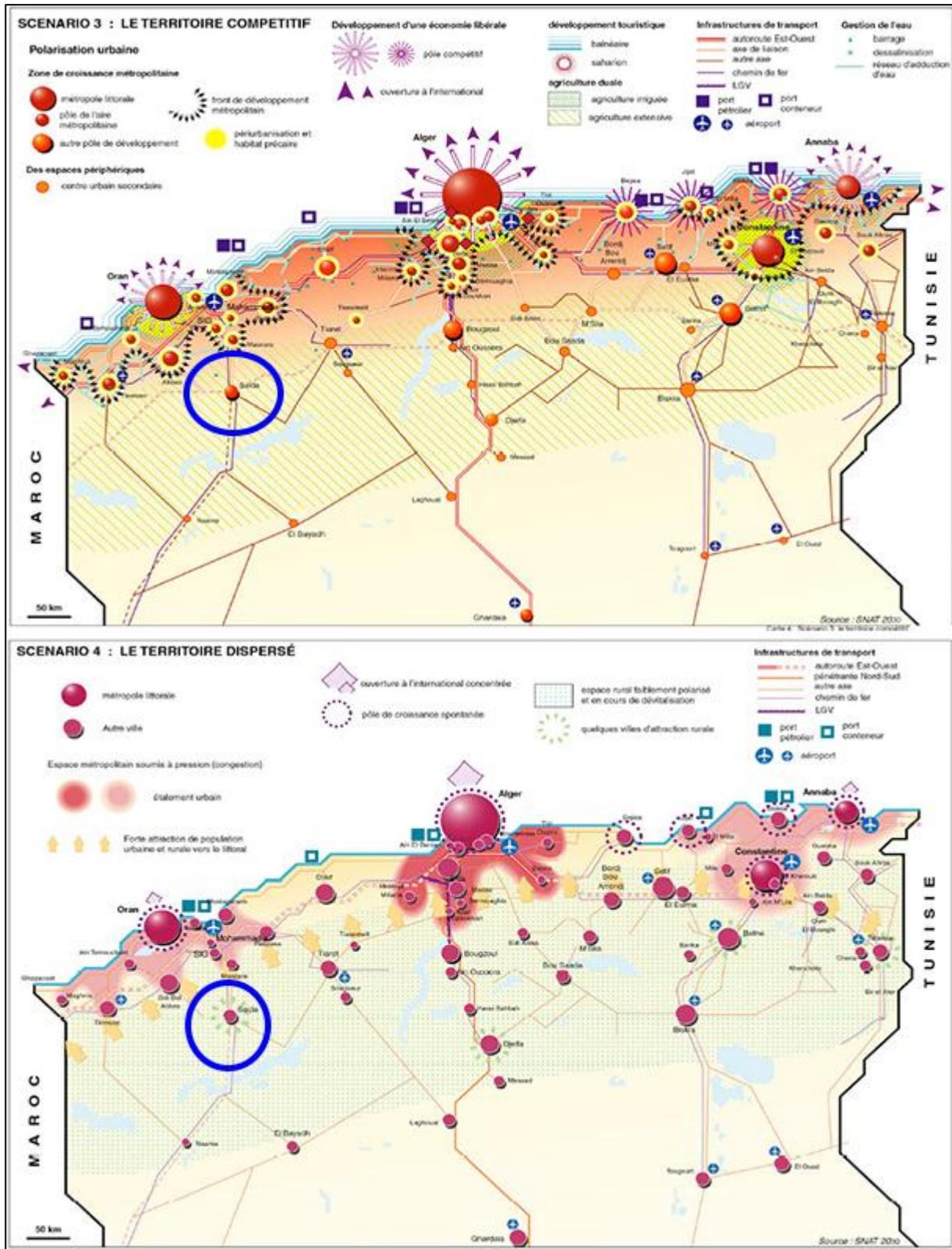
¹ Loi N° 10-02 Du 16 Rajab 1431 Correspondant Au 29 Juin 2010 Portant Approbation Du Schéma National D'aménagement Du Territoire, Journal Officiel, L'année 49, N 61, 21 Octobre 2010.

الشكل رقم (13): السيناريوهات 1 و 2 للتنمية الإقليمية حسب SNAT.



Source : Loi N° 10-02 Du 16 Rajab 1431 Correspondant Au 29 Juin 2010 Portant Approbation Du Schéma National D'aménagement Du Territoire, Journal Officiel, L'année 49, N 61, 21 Octobre 2010. SNAT 2030.

الشكل رقم (14): السيناريوهات 3 و 4 للتنمية الإقليمية حسب SNAT.



Source : Loi N° 10-02 Du 16 Rajab 1431 Correspondant Au 29 Juin 2010 Portant Approbation Du Schéma National D'aménagement Du Territoire, Journal Officiel, L'année 49, N 61, 21 Octobre 2010. SNAT 2030.

من خلال الشكلين السابقين تتضح التوجهات التنموية للمخطط الوطني لتهيئة الإقليم بغية إعادة التوازن والحد من تضخم مدن الشمال، وبالرجوع إلى تركيز SNAT على تامين البنى التحتية النقلية من خلال جملة الطرق المذكورة سابقا، يتبين وعي الدولة الجزائرية بضرورة العمل على تكيف المنظومة النقلية مع التحولات العمرانية والإقليمية، وحسب نفس السيناريوهات والتوجهات مدينة سعيده إحدى أهم المدن التي تمسها عملية التحول العمراني التوازني، من خلال الاستثمار في العمران بجعلها قطب توازن تنافسي، والاستثمار في بنى النقل لتشجيع الاستثمار وتطوير القواعد الانتاجية.

كل ما أشير إليه يتحدث عن الخطط الاستشرافية في المزاوجة بين النقل وديناميكية التحول العمراني، لكن بالنزول إلى الواقع وتحليل الدور الإقليمي لمدينة سعيده الحالي، الذي ينجر منه تحفيز السلم الإقليمي للنقل الحضري بها من خلال جاذبيتها للحركة الضعيفة جدا، تبرز جملة من الأسباب المؤدية إلى ضعف وتراجع التنمية منها على سبيل الذكر لا الحصر:

- مستوى الخدمات التي توفرها مدينة سعيده ذات البعد المحلي فقط في ظل غياب أي خدمات صحية أو أقطاب تعليمية ذات بعد إقليمي.
- الحركة التجارية الضعيفة وعدم وجود أسواق تجارية ومؤسسات صناعية ذات وزن جهوي.
- التراجع في توفير فرص العمل بسبب توقف معظم منشآت المنطقتين الصناعيتين ومنطقة النشاطات عن الخدمة، واستعمال الهياكل التي كانت معدة للتصنيع كحظائر لعتاد المقاولات التي استفاد أصحابها من رخصة استغلال منحها والي سعيده العام 2013 في إطار إعادة بعث النشاط لقطاع الصناعة، وتحايل المقاولين بتقديم ملفات عن طبيعة الأنشطة التي يرغبون القيام بها ولم يتجسد أي شيء على أرض الواقع.
- تراجع في النشاط السياحي وتركيز الهياكل والمنشآت الخاصة باستقبال السياح في أماكن تواجد المقومات السياحية مثل الحمامات والتي تبعد عن مركز المدينة.

كخلاصة لما تم عرضه عن واقع تحفيز إقليم سعيده للنقل الحضري بها، واستعراض الخطة الوطنية التي تتناول المستوى الإقليمي من حيث المنظومتين العمرانية والنقلية، والإشارة إلى الأسباب التي جعلت سعيده مدينة للمحليين، يمكن القول أن تراجع الدور التنموي لسعيده حد من الحركة الناتجة داخل المدينة من خارجها، وفي عنصر قادم يبرز تأثير ذلك في حوكمة تسيير منظومة النقل الحضري للمدينة خاصة فيما يخص تحفيز المتعاملين الخواص للنقل.

• ج. المستوى الجهوي: L'échelle Sub-Nationale

كما سبق الذكر تقوم الخطة الجهوية لتهيئة الإقليم **SRAT** بتكليف وتبسيط توجيهات التهيئة العمرانية ضمن **SNAT** قصد تشجيع التكامل بين الجهات، ويتم إعدادها من طرف الهياكل المكلفة بالتهيئة الإقليمية وبالالاتصال والتشاور مع الإدارات والجماعات المحلية المعنية.

وقد حددت المادة 48 من القانون 20/01 الجهات التسعة التي تمت الإشارة إليها، والجهة المعنية في موضوع

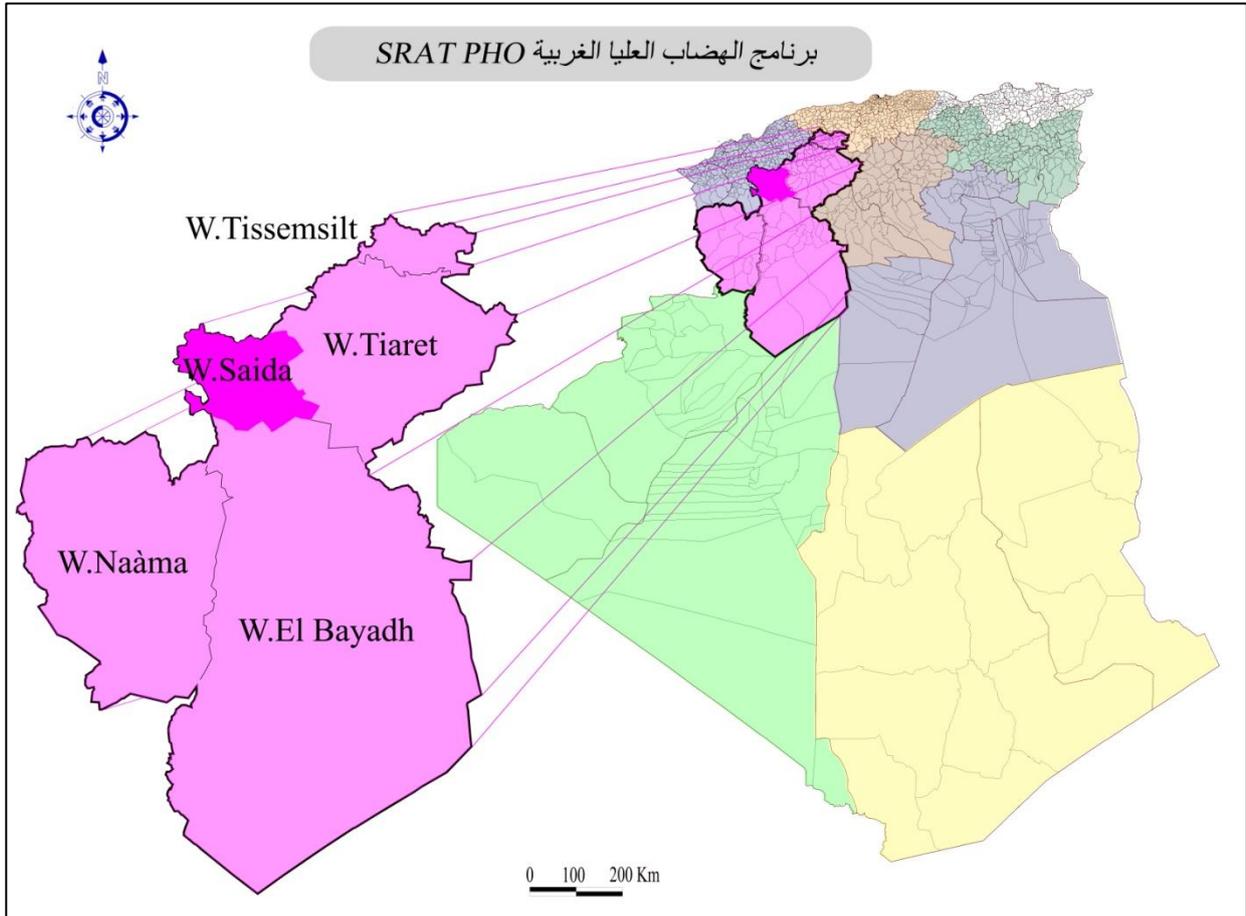
الدراسة منطقة الهضاب العليا الغربية SRAT Programme Hauts Plateaux Ouest

وبالرجوع إلى الخطة الجهوية لتهيئة الإقليم لمنطقة الهضاب العليا التي تمثل سعيده حسب ما تم التطرق إليه في

الخطة الوطنية أحد أهم مناطق تركيز العمل من أجل تحقيق الخطط التوجيهية والخيارات الكبرى ل **SNAT** وهي:

1- نحو إقليم مستدام. 2- خلق أسباب ديناميكية إعادة التوازن الإقليمي. 1- تحقيق وتأمين جاذبية الإقليم.

الشكل رقم (15): برنامج الهضاب العليا الغربية Programme Hauts Plateaux Ouest.



المصدر: من إعداد الطالب 2017.

حدد برنامج الجهة لتهيئة الإقليم وتنميته للهضاب العليا¹، في إطار تحليله وتشخيصه للرهانات الاستراتيجية من أجل تهيئتها، جملة من العوائق والعقبات الطبيعية و الفيزيائية للتنمية و الضعف الديمغرافي و الاختلال في توزيع وتركز السكان مقارنة بالمناطق والجهات الأخرى، كما تحدث عن التهيئة الاستراتيجية لـ **HPO** من خلال مراعاة:

- البعد البيئي *Vers Un Territoire Durable* (استدامة الموارد المائية، استدامة الموارد الأرضية والحد من التصحر، حماية النظام والتنوع البيئي والتراث التاريخي والثقافي، الحماية من الأخطار الكبرى).
- إعادة التوازن الإقليمي *le Rééquilibrage Territorial* (إعادة التوازن الديمغرافي، إعادة التوازن العمراني، التحكم في نمو المدن الكبرى والتجديد الحضري)
- شروط الجاذبية والتنافسية *Les Conditions De L'attractivité Et De La Compétitivité De L'espace De Programmation HPO* (تحديث وتطوير البنى التحتية ووسائل الاتصال، الرفع من مستوى شبكات الطاقة، تحديث وتطوير البنى التحتية للتواصل والاتصال، تطوير نشاطات إنتاجية لتحريك جاذبية وتنافسية **HPO** من خلال *المخطط الصناعي*، صناعة الجاذبية عن طريق النشاطات الصناعية تقوية جاذبية **HPO** بكبح تركيز النشاطات في الساحل، توفير العقار الصناعي، السياحة وإعادة القيمة للتراث، التنمية المحلية عامل لتقوية الجاذبية).
- العدالة الإقليمية *l'équité territoriale* (تطوير البعد الاجتماعي والإنساني واستدراك مناطق المعيقة لذلك، تطوير المناطق الحدودية).

كما تحدث مخطط تهيئة الهضاب العليا الغربية عن الحوكمة الإقليمية وأعطى السلم الإقليمي لتطبيقها بغية التخطيط الاستراتيجي واللامركزية و اللاتمركز، وأدوات التدخل لتهيئة الإقليم (المؤسسات العمومية للتهيئة، المؤسسات الاقتصادية للتهيئة، التكوين، تمويل المشاريع الصناعية).....

من خلال العرض المختصر للعناوين العريضة والعناصر المهمة التي وردت ضمن **SRAT HPO** نسلط الضوء على الزاوية التي تتناول موضوع الدراسة والعنصر الحالي لها، وذلك بقياس وجود الحراك العمراني والتنقلي ضمن التحولات المسطرة في المخطط للوصول إلى تحفيز هذا السلم للنقل الحضري والحركة بسعيده، وقياس توافق المخطط العمرانية (الرامية إلى موازنة إقليم **HPO** مع الأقاليم الأخرى) مع المخطط التنقلية، لكن لا يبدو أن هذا السلم الذي درس حوكمة التهيئة حتى حدود المجالات الحضرية من حيث الحركة وبنى التواصل والانتقال يكفي للمساهمة في رسم

¹ Ministère De l'Aménagement Du Territoire, De l'Environnement Et Du Tourisme, Schéma d'aménagement Des Hauts Plateaux De l'ouest : Modernisation Et Mise A Niveau Des Infrastructures De Base, 2 Décembre 2014.

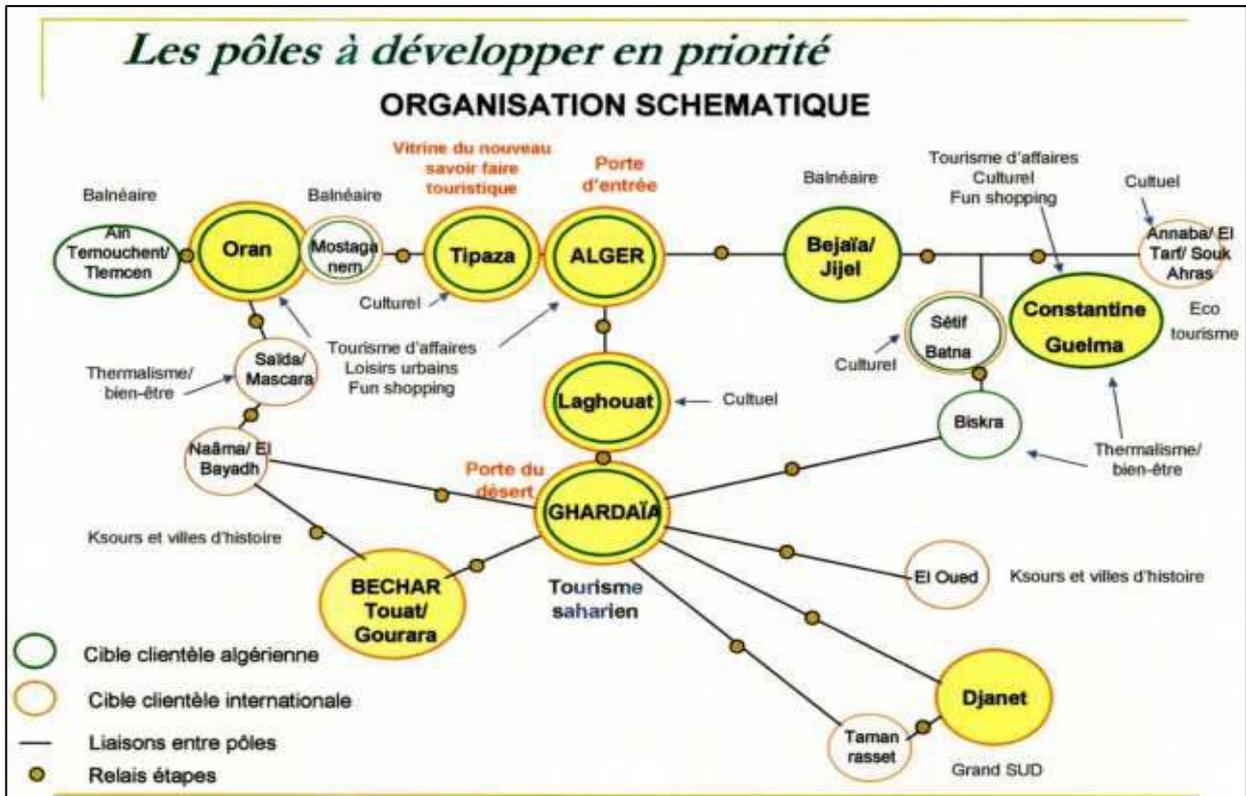
حكومة تسيير منظومة النقل الحضري دون النزول إلى السلم المحلي، والعمل على تطوير خطط تسيير النقل الحالية ووضع خطط استشرافية للحركة داخل المدينة المبرجة في الإقليم الجديد لحدود 2030.

• ج.أ. مدينة سعيده في إقليم الهضاب العليا الغربية:

يتميز إقليم الهضاب العليا الغربية بضعف سكاني، وحسب إحصاء (GRPH 2008) بلغ عدد السكان 1.893.455 نسمة أي ما يعادل 5,6 من إجمالي عدد سكان الجزائر، ومقارنة بمنطقة الشمال هذه النسبة ضعيفة جدا (14,4 ساكن/كم مربع)، وتعتبر سعيده وتيارت أكبر مدن الإقليم ويتركز العمل عليهما كأقطاب توازن لخصائص موضع كل منهما في الإقليم، وحسب SRAT HPO تتحول مدينة سعيده إلى مدينة كبيرة بغية التوازن الإقليمي ويساعدها في ذلك التلاحم مع الراحية وعين الحجر، وبغية الوصول إلى ذلك تمت برجة جملة من المحفزات على عدة أصعدة.

✓ السياحة: الاستثمار في السياحة الحموية العلاجية، وتطويرها من أجل استقطاب زبائن من خارج الوطن.

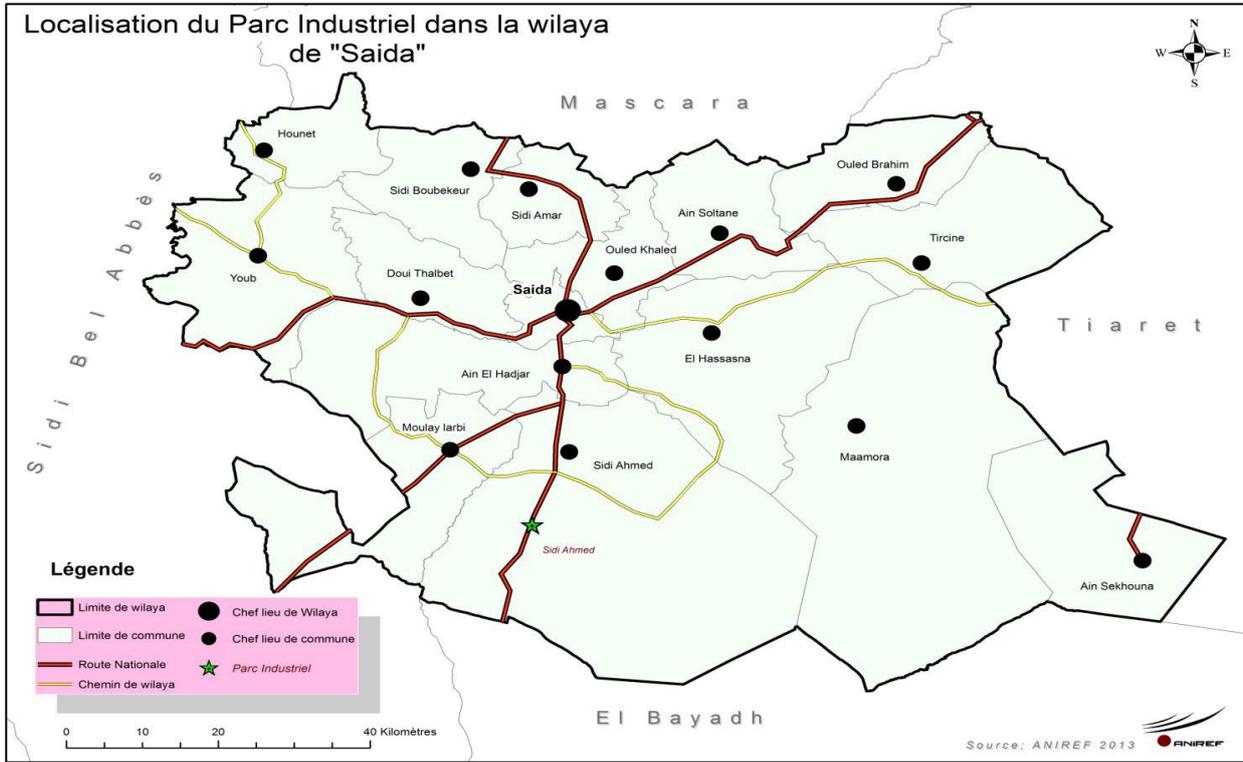
الشكل رقم (16): سعيده قطب تنموي سياحي.



Source: Ministère De l'Aménagement Du Territoire, De l'Environnement Et Du Tourisme, Schéma d'aménagement Des Hauts Plateaux De l'ouest : Modernisation Et Mise A Niveau Des Infrastructures De Base, 2 Décembre 2014, page 84.

✓ الصناعة: استحداث منطقة صناعية جديدة على مساحة قدرها 100 هكتار تبعد عن مقر الولاية بـ 20 كلم، 190 كلم عن ميناء مستغانم، 200 كلم عن ميناء وهران.

الشكل رقم (17): خلق قطب توازن باستحداث وحدات إنتاجية.



Source: Présentation du programme des nouveaux parcs industriels, ANIREF, 2013.

- ✓ شبكات الطرق والسكك الحديدية: تقوية البنى التحتية للمساعدة في خلق الجاذبية وتفعيل الحراك التنقلي.
- الطريق السيار للهضاب العليا: La Rocade Routière Des Hauts Plateaux طريق مهم بطول 1100 كلم يربط الشمال بالجنوب يتوازي مع السيار شرق غرب بشرط من 60 إلى 70 كلم.
- الطريق الرابط بين الشمال والجنوب Route Pénérante Nord-Sud وهران-تيندوف مروراً بسعيده.
- طرق ربط أخرى Les Autres Pénérantes عين تيموشنت-سيدي بلعباس-سعيده.
- طرق وطنية 92 و 94 والطريق الولائي 61.
- طريق يربط الأغواط بالطريق السيار للهضاب العليا مروراً بالبيض وحتى سيدي أحمد بسعيده.
- تهيئة وتحديث وإصلاح ومزاوجة خط السكة الحديدية الرابط بين المحمدية وبشار مروراً بسعيده.
- خط السكة الحديدية الرابط بين مشرية ولاية النعامة وسعيده وتيارت.
- خط السكة الحديدية الرابط بين سعيده وسيدي بلعباس وصولاً إلى وهران وتلمسان.

• د.المستوى الولائي: L'échelle De la Wilaya

على مستوى الولاية يوجد مخطط تهيئة الولاية PATW الذي تعده وتوجهه المصالح الولائية في إطار توجيهات الخطة الجهوية والوطنية، ويعمل المخطط الولائي انطلاقا من تقييم امكانيات كل البلديات و على تحديد مساحات التنمية المشتركة بينها ومجالات التدخل لتجسيد مختلف المشاريع على مستوى التجمعات لكل بلدية، كما يعمل على توجيه الشبكة العمرانية في الولاية ويهدف إلى تقوية العلاقات بين البلديات.

"تحدد مخططات تهيئة الإقليم الولائي:

- مخططات تنظيم الخدمات المحلية ذات المنفعة العمومية.
- مساحات التهيئة والتنمية المشتركة بين البلديات.
- السلم الترتيبي العام وحدود هذه التجمعات الحضرية الرئيسية.

يبادر والي الولاية بإعداد مخطط تهيئة الإقليم في الولاية ويمكن أن يترتب على تنفيذه إبرام عقود تنمية تشترك فيها الدولة و/أو الجماعات الإقليمية والمتعاملين والشركاء الاقتصاديين.¹

فيما يخص² PATW De Saida فيهدف بالدرجة الأولى إلى تجسيد هدف التنمية المستدامة والبحث عن العمليات الواجب اتخاذها من أجل ضمان تنمية منسجمة ومتكاملة لمجال الولاية بمساهمة كل الفاعلين، ويشكل الإطار المرجعي لكل سياسات التنمية والتهيئة العمرانية على المديين المتوسط والبعيد لولاية سعيده.

وحسب المخطط يجب العمل وفق نظرة استشرافية لمستقبل الولاية تسمح لها بتوجيه نموها الحضري، وبناء مشروعها التنموي والاستجابة للاحتياجات المتزايدة للسكان في مختلف المجالات.

وجاء في المخطط عرض لواقع الإقليم على مختلف المستويات للخروج بالميزات والتوجهات العامة السائدة، وعرض لمخططات التهيئة، وسجل المخطط جملة من النتائج منها التباين الطبيعي، والاختلال في توزيع السكان والأنشطة، وحركة التعمير المسجلة، والإمكانيات الاقتصادية والزراعية والصناعية، والأهداف والرهانات مثل بناء المجال الحضري دون إهمال المجال الريفي، وتحسين استغلال الهياكل وشبكات الطرق لرفع مستوى الحياة الحضرية، وحماية المحيط والبيئة من الأخطار.

¹ عبد الحكيم كيبش: التمدد الحضري والحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف، مرجع سابق، ص 118.

² Wilaya de Saida, Direction de la planification et de l'aménagement du territoire, Plan d'aménagement du territoire de la Wilaya de Saida« PATW », Phase 1, 2008.

يتعاضم الدور الولائي الذي تلعبه مدينة سعيدة في ظل المعطيات التنموية الولائية، وفي ظل الجاذبية الكبيرة للنطاق الحضري للمدينة الذي يضم أكبر ثلاث تجمعات سكانية في الولاية وتجمعات ثانوية مهمة، تتعاضم الحركة داخل المدينة من إقليمها الولائي، واستكمالاً لما تم التحدث عنه في شأن مخطط تهيئة الولاية الذي لوحظ من خلال دراسته أنه يغلب عليه الطابع النظري، يتم البحث في مدى جذب سعيدة للحركة من خلال تحليل واقع التنمية بالولاية وموقع مدينة سعيدة من كل ذلك.

3-2- الدور الولائي لمدينة سعيدة وتحفيزه للنقل الحضري:

تلعب مدينة سعيدة دوراً كبيراً في إقليم الولاية حيث تعتبر القلب المحرك لمجالها، والرأس المسير له، لكن الملاحظ في الإقليم الولائي للمدينة وجود اختلال كبير في النمو على جميع الأصعدة، والظاهر من خلال قراءة مختلف المعطيات المتعلقة بوظائف العمران الأربعة، السيطرة الكلية لمدينة سعيدة على البرامج والوظائف الحيوية التي تتحكم في تطور ونمو التجمعات الحضرية، وطبيعي أن تنجم من تركيز النشاطات والمشاريع التنموية حركة ذهاب وإياب كبيرة، علاوة على تشجيع التوطن والانتقال وبذلك يزيد اختلال التوازن ونمو تجمعات على حساب أخرى، وفيما يخص تسيير الحركة داخل المدينة أو حوكمة تسيير منظومة النقل الحضري لا بد من وجود خطط تتناول التباينات الجالية مع المجال الحضري المدروس ومدى جاذبية المدينة، ولا يتم ذلك إلا من خلال البحث في الأسباب المؤدية إلى الاختلال ومحاولة معالجتها بإعادة توجيه الحركة من خلال توجيه الوظائف والمنظومات الفرعية للعمران في المجال، وتسيير الحركة الباقية بطريقة تجمع مختلف الفاعلين الحضريين والاقتصاديين والجماعات المحلية لمختلف البلديات متشابكة المصالح والخصوصيات، وتضبط الحراك وتخطط له، وجاءت قراءة سعيدة من الإقليم وفق الآتي:

1- الخصائص السكانية للإقليم الولائي لمدينة سعيدة: التركيز الكبير لسكان ومساكن الولاية في المدينة

تتربع ولاية سعيدة على مساحة قدرها 6765.40 كلم مربع يشغلها حسب إحصاء أواخر سنة 2015 م 377253 نسمة، بمعدل كثافة سكانية قدرت ب 54,75 نسمة/كلم مربع، وهي مرتفعة نسبياً مقارنة بالكثافة السكانية لمنطقة الهضاب العليا الغربية والمقدرة ب 14,4 ساكن/كم مربع، وتتربع بلدية سعيدة على مساحة قدرها 75,8 كلم مربع يشغلها حسب نفس الإحصاء في الأعلى 143799 نسمة بمعدل كثافة سكانية قدرها 1898 نسمة/كلم مربع وهي كبيرة جداً بالمقارنة مع معدل الكثافة السكانية للولاية، ويمثل عدد سكان بلدية سعيدة ما نسبته 38,12% من سكان ولاية سعيدة، على مساحة نسبتها 1,12% من مساحة الولاية، وهو ما يبرز التركيز السكاني الكبير في بلدية سعيدة مقارنة بباقي بلديات المجال الستة عشرة.

● النمو السكاني لمدينة سعيده والولاية:

بلغ عدد سكان مدينة سعيده حسب نتائج الاحصاء العام للسكان والسكن 2008 الرقم 124989 نسمة، مقابل 128413 نسمة في بلدية سعيده أي بنسبة 97,33%، ومقابل 330641 نسمة في الولاية أي بنسبة 37,8%، بنسبة زيادة بلغت 1,00% للفترة من 1998-2008، وخلال المسح السنوي¹ نهاية 2014 قدر عدد السكان في المدينة 139508 نسمة مقابل 143320 نسمة في البلدية أي بنسبة 97,34%، وبنسبة 38,96% من إجمالي سكان الولاية. والجدول التالي يبين تطور عدد السكان في مدينة سعيده:

الجدول رقم (06): تطور عدد السكان في مدينة سعيده:

السنوات	1987	1998	2008	2015
إجمالي سكان المدينة	80651	113506	124989	139508
الزيادة السكانية	/	32506	11483	14519
نسبة الزيادة%	3,66	1,00		1,65

المصدر: الديوان الوطني للإحصاء، نتائج الإحصاءات العامة للسكان والسكن 1987-1998-2008، نتائج المسح لسنة 2015.

تضم مدينة سعيده 97,34% من سكان بلدية سعيده، و38,96% من إجمالي سكان الولاية وتتقاسم النسبة الباقية باقي التجمعات العمرانية التي تضمها 15 بلدية المتبقية، وخلال سنة 2008 سجلت مدينة سعيده أعلى نسبة سكان من البلدية 98,55% وكذلك من الولاية حيث بلغت 40,60%، والجدول رقم (02) يبين نسبة سكان مدينة سعيده بالنسبة لسكان البلدية والولاية.

الجدول رقم (07): نسبة سكان مدينة سعيده بالنسبة لسكان البلدية والولاية:

%	1987	1998	2008	2015
سكان المدينة/سكان البلدية	95,83	98,55	97,33	97,34
سكان البلدية/سكان الولاية	35,81	41,22	38,84	38,69
سكان المدينة/سكان الولاية	34,31	40,60	37,80	37,66

المصدر: الديوان الوطني للإحصاء، نتائج الإحصاءات العامة للسكان والسكن 1987-1998-2008، نتائج المسح لسنة 2015.

¹ المسح السنوي: لمعرفة الحالة الديمغرافية، يقوم الديوان الوطني للإحصائيات بمسح سنوي شامل على مستوى مصالح الحالة المدنية للبلديات للأحداث الأربعة الخاصة بالحالة المدنية من (مواليد، وفيات، مواليد أموات، الزواج).

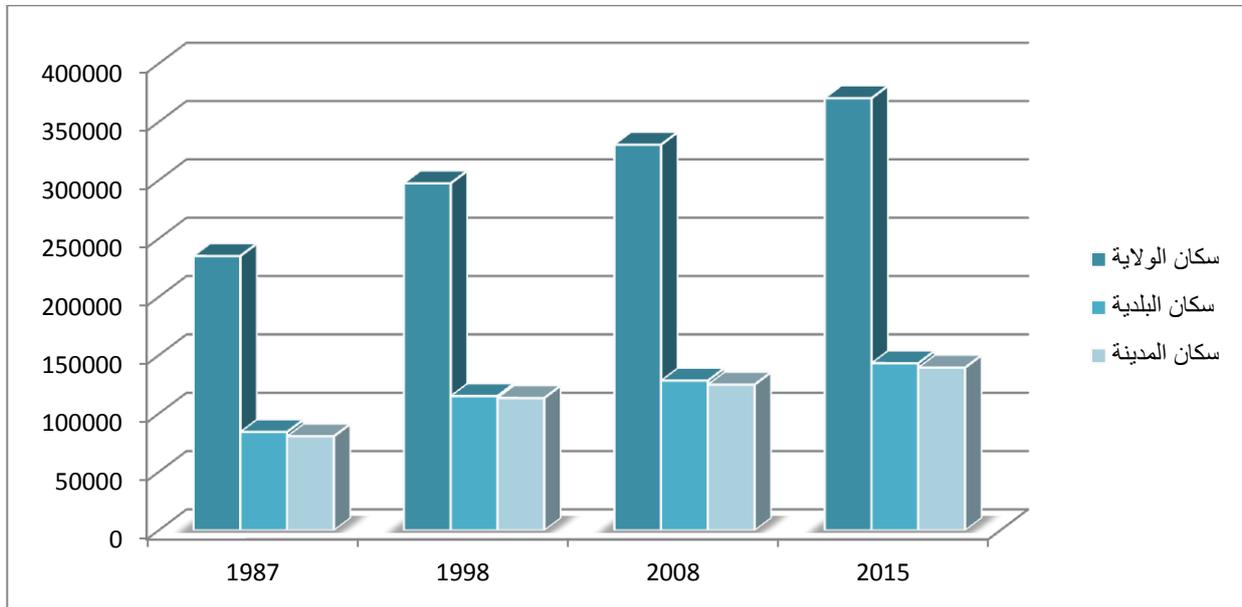
سجلت مدينة سعيده في الفترة 1987-1998 نموا سكانيا كبيرا مقارنة بمعدل النمو الولائي حيث بلغ معدل نمو المدينة والبلدية والولاية على التوالي: 3,66% و 3,31% و 1,55%، ثم انخفض وتراجع معدل نمو كل من مدينة وبلدية سعيده مقارنة بالولاية خلال الفترة 1998-2008، وحتى 2015 تعادل معدل نمو مدينة سعيده بمعدل نمو البلدية واقترب من معدل النمو المسجل في الولاية.

الجدول رقم (08): معدلات النمو السكاني في مدينة سعيده بالنسبة لسكان البلدية والولاية:

السنة	عدد السكان			معدل النمو %		
	1987	1998	2008	1987-98	98-08	08-15
المدينة	80651	113506	124989	3,66	1,00	1,65
البلدية	84371	115166	128413	3,31	1,15	1,65
الولاية	235240	297526	330641	1,55	1,72	1,71

المصدر: الديوان الوطني للإحصاء، نتائج الإحصاءات العامة للسكان والسكن 1987-1998-2008، نتائج المسح لسنة 2015.

الشكل (18): تطور حجم السكان لمدينة سعيده مقارنة بسكان البلدية والولاية في الفترة (1987-2015):



المصدر: الديوان الوطني للإحصاء، نتائج الإحصاءات العامة للسكان والسكن 1987-1998-2008، نتائج المسح لسنة 2015.

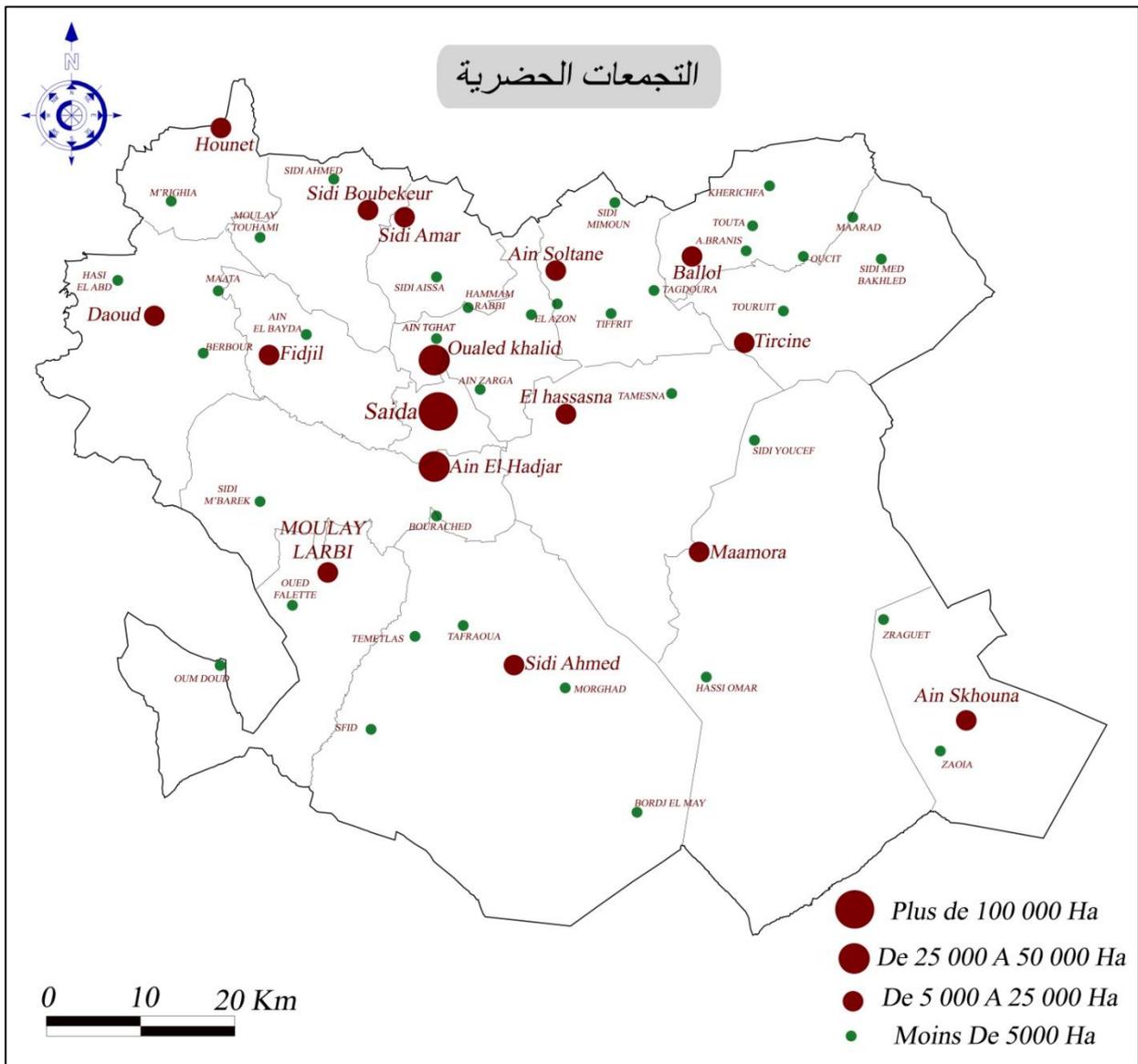
يمكن إحصاء 16 تجمعا حضريا رئيسيا وتجمعات ثانوية ومناطق مبعثرة في إقليم ولاية سعيده ويعتبر التجمع الحضري مدينة سعيده أكبر تجمع سكاني، ويضم نسبة معتبرة من إجمالي سكان الولاية، والشكل السابق يوضح الاستقطاب الكبير لمدينة سعيده لسكان الولاية.

● الحظيرة السكنية لمدينة سعيده والولاية:

فيما يخص السكن الأمر لا يختلف كثيرا عن السكان، فمثلا يوجد تركيز كبير للسكان في مدينة سعيده مقارنة بباقي مناطق الولاية توجد أيضا حظيرة معتبرة للسكن في المدينة، وقد بلغ عدد مساكن المدينة حسب نتائج الإحصاء العام للسكان والسكن 2008 الرقم 24184 مسكن، مقابل 24809 مسكن في بلدية سعيده أي بنسبة 97,48%، ومقابل 63585 مسكن في الولاية أي بنسبة 38,03%.

تعطي الدراسة السكانية والسكنية لمدينة سعيده دلالة عن أهمية التجمع الحضري ودوره الولائي وجاذبيته للحركة.

الشكل (19): توزيع التجمعات الحضرية عبر ولاية سعيده:



المصدر: من إعداد الطالب 2017، بالاعتماد على نتائج الإحصاءات العامة للسكان والسكن.

2- شبكات الطرق والنقل في الإقليم الولائي لمدينة سعيده: شبكة مهمة تربط المدينة بالمجال

تربط شبكة معتبرة من الطرقات بين مختلف التجمعات الحضرية في الولاية وتتميز مدينة سعيده بموقع جغرافي يتوسط الكتلة الجبلية للإقليم، وعنده تلتقي الطرق المهمة والرئيسية مثل الطريق الوطني رقم 06 والطريق الوطني رقم 92 والطريق الوطني رقم 94، ويمكن اعتبار هذه الطرق بمثابة الطرق المجمعدة للحركة من مختلف التجمعات الحضرية ثم توجيهها إلى المدينة العاصمة سعيده، ولا تتوقف مهمة هذه الطرق بطبيعة الحال على انسيابية الحركة بين مدن وتجمعات الولاية، فنفس الطرق الوطنية المذكورة تربط مدينة سعيده بمدن الهضاب العليا الغربية ومدن الشمال الغربي ومدن الجنوب الغربي وكذلك منطقة وسط الجنوب من طريق السخونة، كما توجد خطوط سكة حديدية في الخدمة مثل الخط سعيده-سيدي بلعباس وسعيده-وهران، وأخرى قيد الانجاز مثل الخط سعيده-تيارت وسعيده-البيضاء وسعيده-المشرية ويربط هذا الخط بين منطقة الهضاب العليا الغربية والوسطى، والخط شمال جنوب المبرمج للتحديث.

وحسب تقرير الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار عن ولاية سعيده لعام 2015 تقدر شبكة طرق الولاية بـ 372 كلم من الطرق الوطنية و 645 كلم من الطرق الولائية و 433 كلم من الطرق البلدية.

وخلال الفترة 2002-2014 سجلت الوكالة الوطنية لتطوير الاستثمار 479 مشروع استثمار مقسمة

حسب مختلف قطاعات النشاط على مستوى شبايكها وفق الآتي:

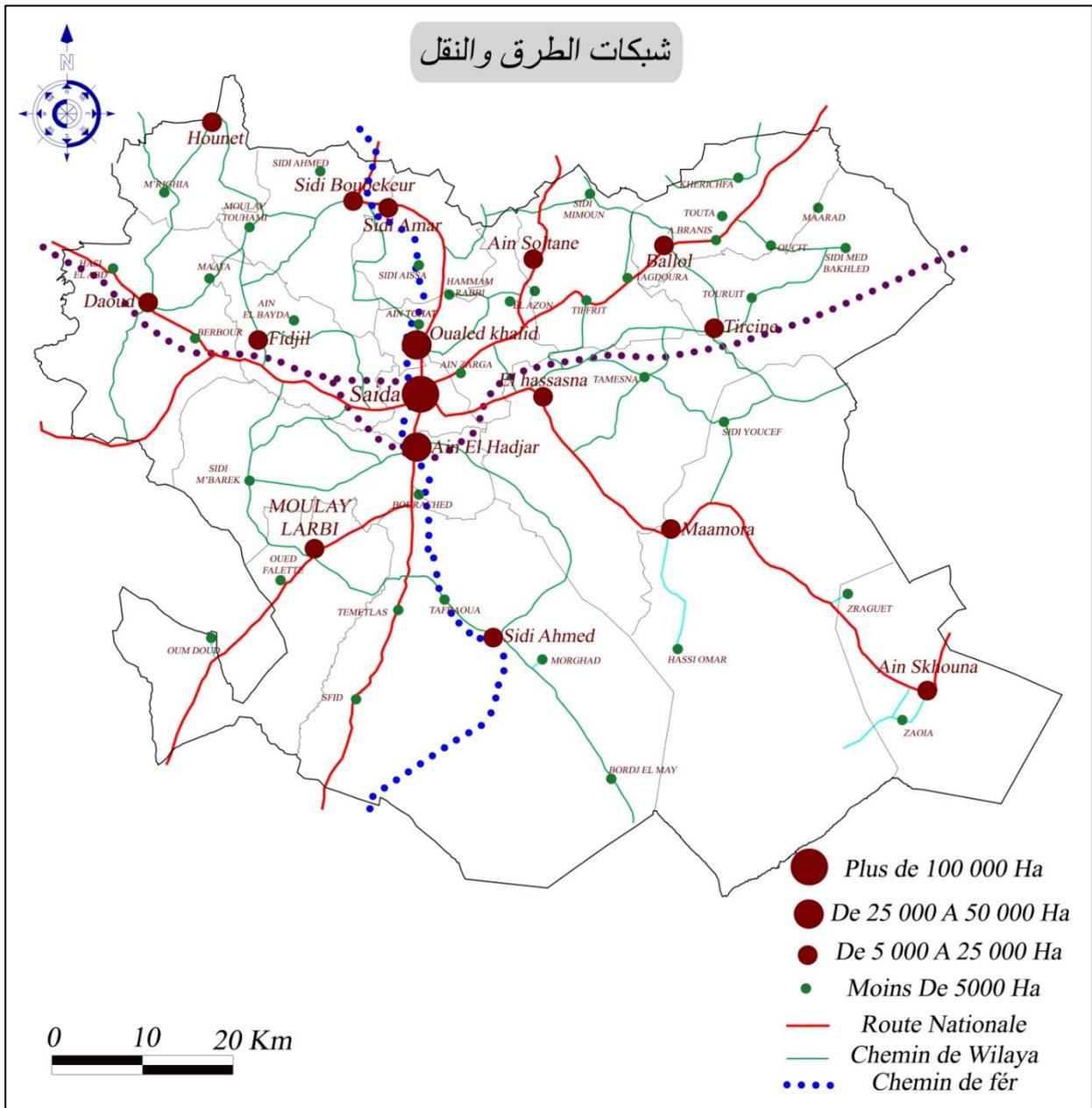
الجدول رقم (09): الاستثمار في النقل والأشغال العمومية في سعيده:

القطاع	عدد المشاريع	القيمة/مليون دينار	عدد العمال
البناء والأشغال العمومية	221	22266	4092
النقل	174	2887	709
الصناعة	52	22985	1933
الخدمات	12	1322	210
الصحة	09	834	101
الزراعة	08	7122	256
السياحة	03	958	51
المجموع	479	58373	7352

Source : agence nationale de développement de l'investissement (ANDI) 2015, wilaya de Saida.

تتضح من خلال الجدول السابق الأهمية التي تولى من طرف المسؤولين لقطاع النقل فيما يخص الاستثمار في البنى والوسائل، فعدد المشاريع المتعلقة فقط بالنقل بلغ 174 مشروع من أصل 479 مشروع لمختلف القطاعات خلال الفترة من 2002-2014، يضاف إليه عدد من المشاريع المتعلقة بالأشغال العمومية التي أشير إليها مرتبطة مع البناء ولم يتطرق إلى عدد مشاريعها منفصلة، وكذلك القيمة المالية وحجم الاستثمار المالي يبرزان بجلاء موقع النقل من المشاريع التنموية والقطاعات الحيوية.

الشكل (20): شبكات الطرق في الإقليم الولائي لمدينة سعيده:



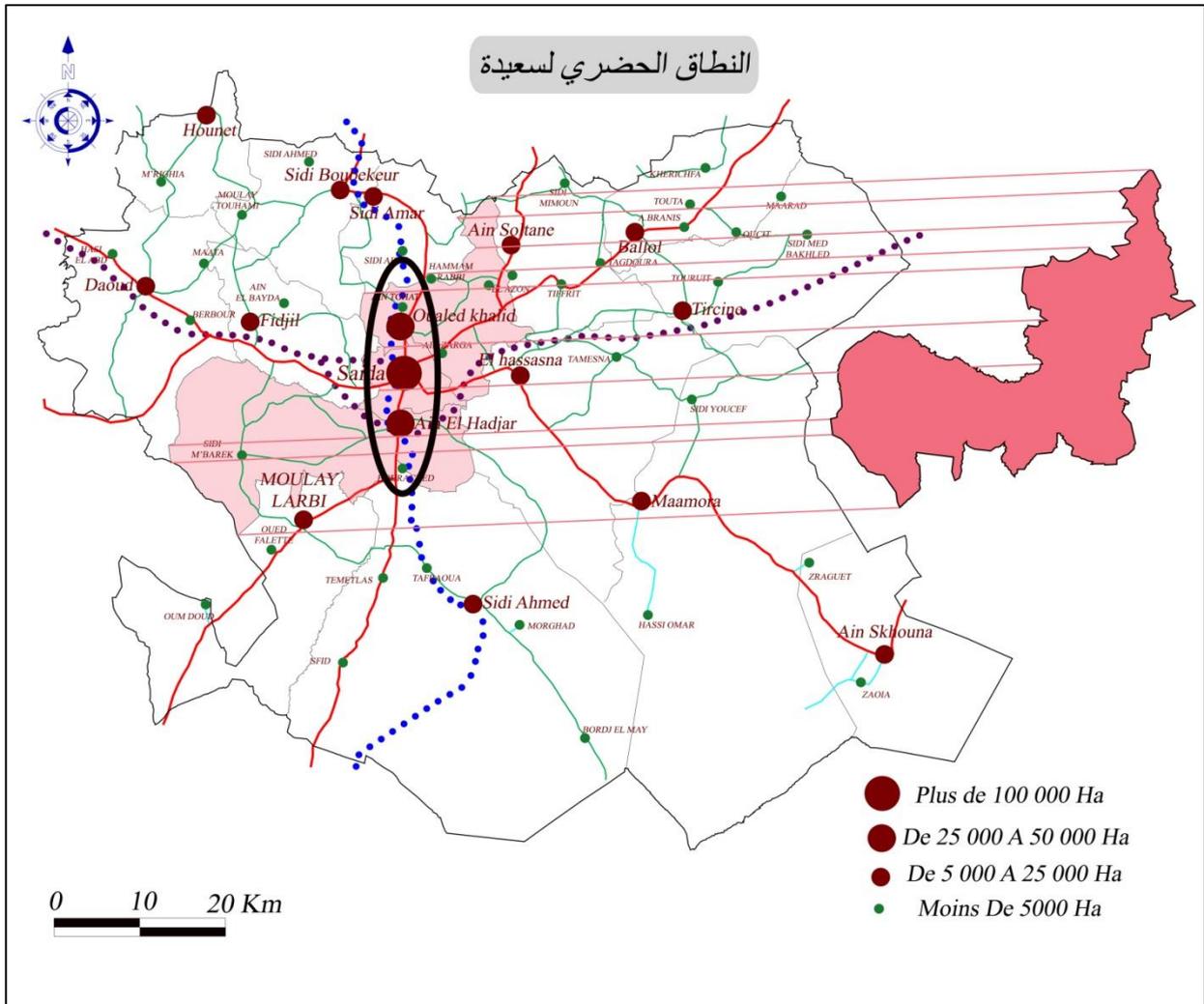
المصدر: من إعداد الطالب 2017، بالاعتماد على نتائج الإحصاءات العامة للسكان والسكن، وخريطة الطرق لولاية سعيده.

3- النطاق الحضري لمدينة سعيده: أكبر ثلاث تجمعات بولاية سعيده تتلاحم لتشكيل مدينة واحدة بثلاث أسماء.

في ظل المعطيات التنموية لولاية سعيده يبدو طبيعيا تركز السكان في المدينة عاصمة الولاية أو بالقرب منها، وربما يكون هذا هو السبب في نمو التجمعات الحضريين الأساسيين لبلديتي عين الحجر وأولاد خالد بوتيرة مرتفعة نسبيا مقارنة بباقي تجمعات الولاية، ولأن مركز المدينة لكل منهما يبعد عن مركز مدينة سعيده بـ 8 و 7 كلم على التوالي، فتلاحم المدن الثلاثة يأتي كنتيجة منطقية لكل ما أشير إليه.

وتواجد عدد كبير من السكان في المدينة أو في النطاق على حد سواء، يولد عددا كبيرا من الرحلات خاصة في ظل هيمنة السيارة الفردية كوسيلة تنقل، هذا فقط من الناحية النظرية لأنه الغالب على صورة مدن اليوم، وتواجد عدد كبير من السكان في النطاق الحضري ونمو التجمعات المجاورة بسرعة ما هو إلا دليل على صحة النظرية.

الشكل (21): التجمعات الرئيسية في النطاق الحضري لمدينة سعيده:



المصدر: من إعداد الطالب 2017، بالاعتماد على نتائج الإحصاءات العامة للسكان والسكن، وخريطة التقسيم الإداري لولاية سعيده.

حتى نتفادى التكرار سيتم التعرض إلى التغير في المعطيات والأرقام الخاصة بمدينة سعيده بضم التجمعين الحضريين للمدينة، لأن التجمعات الثلاثة تشكل من الناحيتين الفيزيائية والوظيفية مجالا واحدا، و هو الأمر الذي يعزز ما نحن بصدد دراسته الآن "الدور الولائي لمدينة سعيده وتحفيزه للنقل الحضري"، وانطلاقا من هذا السلم يمكن لمس وبوضوح التداخل بين الحراك التنقلي والتمدد الحضري من جهة والتفاعل بين العمران والنقل من جهة أخرى، ويضاف إلى الحركة الناتجة من كل هذا حركة أخرى وهي الحركة التي تنجم من تركيز الأنشطة والخدمات المركزية للولاية بمدينة سعيده مثل المديرية الولائية ودور القضاء وحتى الخدمات التعليمية مثل الجامعة.

بلغ عدد سكان النطاق خلال سنة 1987 الرقم 118783 نسمة وهو ما نسبته حوالي 50 % من إجمالي سكان الولاية، وخلال سنة 2015 ارتفعت النسبة إلى حوالي 58 %، والجدول الموالي يبين ذلك:

الجدول رقم (10): تطور عدد السكان في النطاق الحضري لمدينة سعيده:

السنوات	1987	1998	2008	2015
إجمالي سكان النطاق	118783	155973	187921	212057
إجمالي سكان الولاية	235240	279526	330641	370439
نسبة سكان النطاق/الولاية %	50,49	55,79	56,83	57,24

المصدر: الديوان الوطني للإحصاء، نتائج الإحصاءات العامة للسكان والسكن 1987-1998-2008، نتائج المسح لسنة 2015.

يعطي الجدول السابق التعداد الكلي لسكان النطاق الحضري لسعيده وفي ذلك دلالة واضحة على الأهمية الكبيرة التي تلعبها مدينة سعيده في الإقليم الولائي، وللدلالة على حجم الحراك التنقلي (من وإلى سعيده) داخل النطاق يمكن القيام بعملية رياضية بسيطة، وهي طرح عدد سكان التجمع الحضري المتلاحم (المدن الثلاثة التي تشكل مدينة ممتدة واحدة) من إجمالي سكان النطاق.

الجدول رقم (11): نسبة سكان التجمع المتلاحم سعيده-عين الحجر-أولاد خالد بالنسبة لسكان النطاق:

السنوات	1987	1998	2008	2015
إجمالي سكان النطاق	118783	155973	187921	212057
سكان التجمع المتلاحم	92686	140067	163637	184157
نسبة سكان التجمع/النطاق %	78,02	89,80	87,07	86,84

المصدر: الديوان الوطني للإحصاء، نتائج الإحصاءات العامة للسكان والسكن 1987-1998-2008، نتائج المسح لسنة 2015.

من خلال نتائج الجدول السابق تبدو القرينة واضحة بين جاذبية المدينة للسكان خاصة في التجمعيين الحضريين عين الحجر وأولاد خالد من الجهتين الشمالية والجنوبية لأسباب عديدة منها غلاء ونقص العقار في منطقة الوسط وتشبع المدينة، وبين التواجد في الجوار القريب للتجمعات الثلاثة المتلاحمة في شكل تجمعات ثانوية كبيرة أهمها التجمع الثانوي عين تغات شمال المدينة والتجمع سيدي امعمر بين سعيده وعين الحجر، وما شجع البقاء في الجوار امتلاك السيارة أو سهولة الحصول على خدمة النقل بواسطة السيارة الفردية عن طريق الاكتراء أو الأجرة وبذلك يجد كثيرون ضالتهم في العيش خارج زحم المدينة والاستفادة من كل خدماتها.

وإذا كان لحجم السكان في التجمعات الثانوية بعض دلالة عن الحراك التنقلي في النطاق فالأرقام التي سجلتها التجمعات الثانوية تخبر عن كبر حجم هذا الحراك، وبالتالي عدد الرحلات المحتملة التي تدخل ضمن ما تحفره المدينة من تنقلات كبير أيضاً، وفي الجدولين التاليين توضيح عن تطور قاطنة التجمعات الثانوية والمناطق المبعثرة في النطاق:

الجدول رقم (12): تطور عدد السكان في التجمعات الثانوية:

السنوات	1987	1998	2008	2015
سكان التجمعات	4589	7957	12948	14948
الزيادة السكانية	/	3368	4991	2000
نسبة الزيادة%	6,67	6,72		2,2

المصدر: الديوان الوطني للإحصاء، نتائج الإحصاءات العامة للسكان والسكن 1987-1998-2008، نتائج المسح لسنة 2015.

الجدول رقم (13): تطور عدد السكان في المناطق المبعثرة:

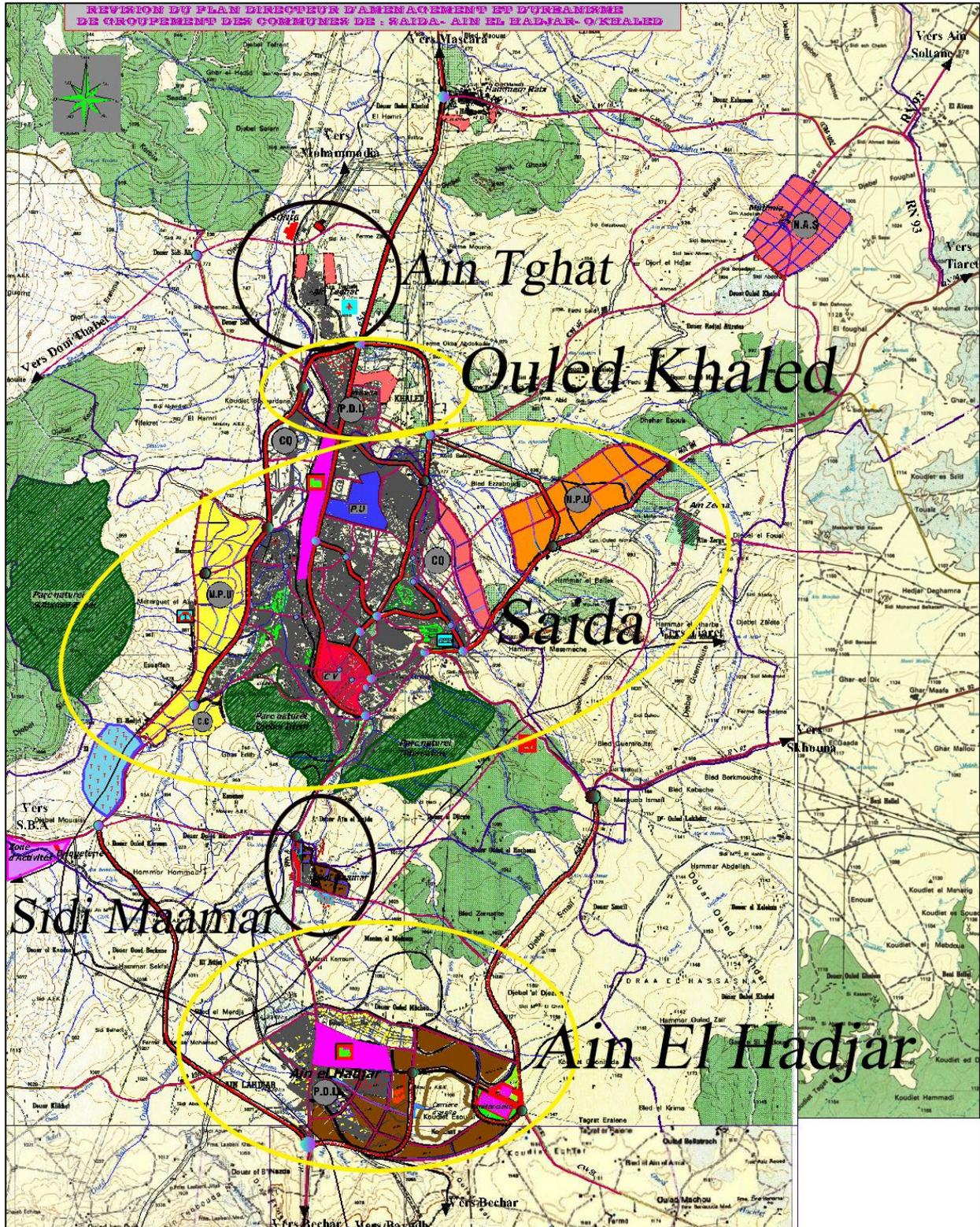
السنوات	1987	1998	2008	2015
سكان التجمعيين	21128	8003	11337	12951
الزيادة السكانية	/	-13125	3334	1614
نسبة الزيادة%	-5,64	4,16		2,03

المصدر: الديوان الوطني للإحصاء، نتائج الإحصاءات العامة للسكان والسكن 1987-1998-2008، نتائج المسح لسنة 2015.

بعد عرض تطور السكان في التجمعات الرئيسية ثم الثانوية ثم المناطق المبعثرة يخلص الأمر إلى وجود تحولات ديموغرافية دائمة، من المناطق المبعثرة إلى التجمعات الثانوية ومن التجمعات الثانوية إلى الرئيسية، يضاف إليه التحضر الدائم للأطراف، وباستثناء فترة العشرية السوداء التي عززت أعداد المهاجرين إلى المدن والتجمعات الحضرية

وأنقصت من سكان المناطق المبعثرة، سجل الترتيف و السكن في الأطراف عودة قوية في تابع الفترات، وفي المخطط التالي ترجمة لما تم تناوله عن التجمعات الحضرية الرئيسية وتحضر الأطراف والتجمعات الثانوية والتلاحم العمراني.

الشكل (23): خصوصية النطاق الحضري لمدينة سعيده:



Source : révision du PDAU intercommunal : Saida-Ain el Hadjar-Ouled Khaled, 2014.

4- أهمية المجال الحضري لسعيده وتحفيزه للنقل الحضري: L'échelle De l'urbanisme

- المجال الحضري لسعيده: تركز للخدمات والنشاطات .. مجال جذب كبير .. وظيفية مهمة للمدينة في الولاية

تم التطرق حتى الآن إلى مسببات وبواعث الحركة والتنقلات بمدينة سعيده انطلاقا من عدة مستويات، والتي شخصت بالانعدام من المستوى العابر للحدود والضعف من المستوى الإقليمي والقوة من المستوى الولائي والنطاق الحضري، ولم يتم التحدث بعد عن واقع سير منظومة النقل الحضري وحجم الحركة والتعرض لمخطط الحركة والمرور الذي تسهر هيئات معنية على إعداداته والعمل على تطبيقه، ومدى تكيف المخطط للتنقلات مع البنى والوسائل والآليات والاستراتيجيات والطرق التسييرية والتنظيمية لذلك، وهو ما سيتم التفصيل فيه في فصل لاحق من هذه الدراسة، ولاستكمال البحث في أسباب جذب وتحفيز النقل الحضري بالنزول إلى المجال الحضري لسعيده (مدينة سعيده) نتطرق إلى الأنشطة والخدمات التي تقدمها مدينة سعيده لغير قاطنيها ولسكانها على حد سواء، مع محاولة ذكر ما تنفرد به من خدمات في الولاية أو الخدمات التي تتركز بنسبة معتبرة في المدينة مقارنة بالولاية، وما يدفع إلى التركيز على الوظائف التي تتعدى المحيط العمراني للمدينة هو محاولة التقدير الصحيح لحجم الحركة الآنية والمستقبلية، ودراسة التفاعل بين النقل والعمران من أجل توجيه وتسهيل تسيير الحركة داخل المدينة.

قطاع الصناعة والمناجم: يوجد بكل من سعيده وعين الحجر منطقتين صناعيتين، كما توجد في باقي أقطار الولاية مصانع منفصلة وبعيدة عن المدن حسب طبيعة النشاط، لكن خلال سنة 2014 لم تسجل عديد المصانع ضمن وحدات الانتاج العاملة، ومن بين 14 وحدة انتاج عاملة تحتضن مدينة سعيده 08 وحدات، تشغل 989 عامل وتولد عددا من التنقلات المتعلقة بالأشخاص وحركة ذهاب وإياب إلى المصانع من خدمات نقل البضائع... إلخ.

الجدول رقم (14): تأثير النشاط الصناعي في جذب الحركة وتوزيع وحدات الانتاج في الولاية:

البلدية	عدد وحدات الانتاج	ضمن/خارج المجال الحضري	عدد العمال
سعيده	08	00/08	989
الحساسنة	02	02/00	421
عين الحجر	02	01/01	139
أولاد خالد	01	00/01	38
سيدي عيسى	01	00/01	139

Source : direction de la programmation et suivi budgétaire de la wilaya de Saida, monographie de la wilaya, Edition avril 2015.

قطاعات التعليم والتكوين: يعتبر قطاع التربية والتعليم وقطاع التكوين المهني من القطاعات التي تفرض اللاتمرکز لخصوصية الفئة التي تستهدفها (فئة الأطفال ومن هم دون الرشد)، ومن الطبيعي أن تغطي المؤسسات المخصصة لذلك مجمل إقليم الولاية، وما يعزز ذلك أكثر محاولة الدولة في مراحل تنمية عدة تثبيت السكان في أماكن إقامتهم خاصة قاطني القرى والأرياف من خلال توفير الخدمات الأساسية لهؤلاء ومن أهم هذه الخدمات التعليم والعلاج، وفي تحليل واقع البنى والمؤسسات والوسائل المعدة لذلك في سعيده المدينة والولاية تبين أن توزيع مؤسسات التعليم ومراكز التكوين متوافق إلى حد كبير مع حجم السكان من جهة، ومع تموضع التجمعات السكانية في الولاية من جهة أخرى، فعلى سبيل المثال من بين 12 مركز تعليم مهني بقيمة استيعاب 6350 متربص في الولاية يوجد بمدينة سعيده 04 مراكز بقيمة استيعاب 2550 متربص أي ما نسبته 40,15% من المجموع، وهي نفسها تقريبا نسبة سكان المدينة من الولاية، كذلك فيما يخص مؤسسات التعليم الابتدائي 24,28% فقط في المدينة والنسبة الباقية موزعة في باقي الإقليم، و فيما يخص مدارس التعليم المتوسط 32,75% و نسبة مؤسسات التعليم الثانوي 42,1%. وفي الجدول التالي ذكر لما تختص به مدينة سعيده لوحدها من مؤسسات في الولاية:

الجدول رقم (15): جاذبية المدينة للحركة من خلال هياكل التعليم والتكوين:

النوع	مؤسسات التربية والتعليم	التكوين المهني	مراكز التكوين الشبه طبي	الجامعات
العدد	02 مؤسسة داخلية	01 معهد وطني	01 معهد وطني	01 جامعة
عدد المقاعد	/	750	400	11200
عدد الشاغلين	196	529	393	10175

Source : direction de la programmation et suivi budgétaire de la wilaya de Saida, monographie de la wilaya, Edition avril 2015.

يضاف إلى المؤسسات والبنى الخاصة بالتعليم والتكوين ذات البعد الإقليمي لمدينة سعيده المتحدث عنها والتي وردت ضمن المسح السنوي لمديرية التخطيط لولاية سعيده، مؤسسات ومراكز أخرى لم ترد ضمن نفس المرجع وهي المعهد الوطني لتكوين الإطارات الدينية، والمعهد الوطني لتكوين إطارات التربية، والمركز الجهوي للتعليم عن بعد ...

قطاع الصحة: توفر سعيده خدمات صحية مهمة ذات بعد ولائي، وتشير الأرقام الخاصة بعدد المؤسسات الصحية وعدد المشرفين على قطاع الصحة إلى التركز الكبير في المدينة من الولاية، ويعتبر مستشفى المدينة أحمد مدغري أكبر مؤسسة إستشفائية في الولاية، و مستشفى الأمومة ثاني أكبر مستشفى، وفي الجدولين التاليين عرض للمؤسسات الصحية والمشرفون على قطاع الصحة بالمدينة ومقارنتها مع الولاية.

الجدول رقم (16): المؤسسات الصحية العمومية في مدينة سعيده:

قاعات العلاج	عيادات متعددة	مستشفى الأمومة		المستشفيات		
		الأسرة	العدد	الأسرة	العدد	
07	06	180	01	408	01	المدينة
64	16	180	01	408	01	الولاية

Source : direction de la programmation et suivi budgétaire de la wilaya de Saida, monographie de la wilaya, Edition avril 2015.

الجدول رقم (17): المشرفون على القطاع الطبي في مدينة سعيده:

الولاية		المدينة		المشرفون
القطاع العام	القطاع الخاص	القطاع العام	القطاع الخاص	
262	316	146	168	أطباء عامون
117	166	107	154	أطباء متخصصون
73	99	30	53	جراحي أسنان
25	104	12	51	صيادلة
1070	1105	617	644	شبه طبيون
1547	1790	912	1070	المجموع

Source : direction de la programmation et suivi budgétaire de la wilaya de Saida, monographie de la wilaya, Edition avril 2015.

ينشط 59,77 % من المشرفين على القطاع الطبي الخاص التابعين لإقليم الولاية في مدينة سعيده، وكذلك القطاع العام يمثل المشرفون عليه ما نسبته 58,92 %، الأمر الذي يزيد من أهمية المدينة في الإقليم الولائي، هذا بالإضافة إلى انفراد المدينة في الإقليم الولائي بمستشفى يقدم خدمات طبية جراحية، ومراكز خاصة مثل مركز تصفية الدم ومركز معالجة الإدمان وغيرها.

قطاع التجارة والخدمات: بالنظر إلى خصوصية مجال الدراسة يعد تركز النشاطات التجارية والخدمات من بين العوامل المهمة جدا في جذب مدينة سعيده لسكان الإقليم الولائي وبالتالي جذب الحركة، وللدلالة على هيمنة المدينة على هذا القطاع يكفي الإشارة إلى أن مجموع ما تحوزه المدينة من نشاطات تجارية وخدمات يمثل 51,47 % من ما هو موجود في الولاية، كما أن بعض الخدمات التجارية والحرفية والصناعية تتركز فقط في التجمعات الكبيرة.

الجدول رقم (18): النشاطات التجارية والخدمات في مدينة سعيده:

النشاطات التجارية	حرف/خدمات					المجموع
	حرفين/صناعيين	خدمات	مستوردون	تجار جملة	تجار تجزئة	
الولاية	3984	7124	29	614	6442	17747
المدينة	1790	3213	25	327	3780	9135
النسبة %	44,92	45,10	86,20	35,25	58,67	51,47

Source : direction de la programmation et suivi budgétaire de la wilaya de Saida, monographie de la wilaya, Edition avril 2015.

● المستوى الجوي: تباين في أدوار الجواريات ... تباين في حجم الحركة من حي لآخر في المدينة

بعد تحليل مسببات النقل ودوافع اجتماعها إلى مدينة سعيده التي بدأ العمل عليها انطلاقا من الدور الإقليمي لمدينة سعيده وتحفيزه للنقل الحضري (المستوى العابر للحدود، المستوى الوطني، المستوى الجهوي، المستوى الولائي)، والذي شخص بالضعف في المستويات الثلاثة الأولى كحالة راهنة للمدينة في الإقليم وما يخطط له من طرف الدولة كمشاريع تهيئة تنمية تتناول العمران والنقل، والقوة الكبيرة التي تتميز مدينة سعيده في الإقليم الولائي وحجم الحراك الذي يمكن أن ينجم من خصوصية سعيده كمدينة وكنطاق حضري، وأهمية المجال الحضري لمدينة سعيده التي ترفع عدد التنقلات من الإقليم نحوه، وقد تمت الإشارة في الجانب النظري من هذه الدراسة إلى أن جيمس فانس في تناوله لأسباب ودوافع التنقل الحضري، ذكر أن رحلات العمل والتسوق والتسليية تمتاز بأن لها محطات أو مناطق معينة يجتمع فيها السكان من مختلف أقاليم المدينة وأقسامها أطلق عليها منطقة التجمع، تشمل على أماكن العمل والمناطق التجارية والصناعية وغيرها، وأهمية مناطق التجمع في نمو المدينة وتطورها وتبلور المناطق السكنية والخدمية حولها، وذكر نوع آخر سماه منطقة التشتت في إشارة منه إلى الضواحي والمدن التابعة، ودور وسائط النقل في التحولات الدائمة في مناطق التجمع ومناطق التشتت، تخلص الدراسة إلى أن بعدا فضائيا آخر لم يتم التحدث عنه وهو مهم جدا، هذا البعد هو نفسه منطقة التجمع، وإذا فصل في استعمالات الأرض في المدينة ينتج تباين في المناطق بين ما هو مخصص للسكن وبعض الخدمات الجوية، وبين ما يتركز فيه أكثر من استعمال كمناطق التداخل بين السكن والتجارة أو الأحياء السكنية المحاذية لتركز التجهيزات أو الحاوية لها...، وعليه يجب العمل على التفريق بين الأحياء أو الوحدات الجوية حسب الدور التجميعي لها لأن عدد التنقلات من وإلى الوحدات الجوية يختلف حسب اختلاف الاستعمال، وهذا الحديث فيه متعلق بدراسة التفاعل بين النقل والعمران، ولأن الفصل القادم من الدراسة يتناول هذا العنصر بالتفصيل يتوقف التكلم عنه عند هذا الحد.

خلاصة الفصل

يتم اختيار سلم تحليل النطاق بغية الحوكمة وفقاً لاعتبارات عديدة، الاعتبار الأول يتعلق بترتيب السلم المحلي الهادف إلى تحقيق المبادئ التوجيهية الدولية بشأن التخطيط الحضري والإقليمي من أجل تحسين أوضاع الحوكمة، والثاني يتعلق بالتفاعل بين التهيئة والنقل الناتج من كون المنظومة النقلية جزءاً لا يتجزأ من المنظومة العمرانية.

في الجزائر تتطابق الترسنة التي تتناول تهيئة المجال مع الترتيب الهرمي الذي يبدأ من المستوى الوطني وينتهي إلى المستوى الحواري وهو نفسه الموصى به لتحقيق الحوكمة، وتعكس تشريعات تخطيط وتهيئة المجال في الجزائر إدراك الدولة بضرورة العمل الشمولي وفق مبدأ توزيع الصلاحيات والمهام حسب التدرج الهرمي للمجال، ويوجد انصهار شبه كلي لمرتكزات ومعايير الحكم الراشد بين أسطر ومواد التهيئة المحلية والتهيئة العمرانية، والباحث عن الخلل الذي قد يؤثر في مستوى عمل المنظومة العمرانية والنقلية قد لا يجده في المنظومة القانونية لها.

التحليل الفضائي لمسببات النقل الحضري بنطاق سعيمة بغية الحوكمة، بدأ بدراسة تقاطع منظومة النقل مع المنظومة العمرانية وفق التدرج المحلي للإقليم، وأول مستوى وهو العابر للحدود وينعدم تحفيز هذا المستوى للنقل الحضري بها، المستوى الوطني درس تكييف المنظومة النقلية مع التحولات العمرانية والإقليمية ضمن خطط SNAT و SRAT و موقع سعيمة منهما.

في دراسة الدور الولائي لمدينة سعيمة وتحفيزه للنقل الحضري خلص إلى أن التركيز الكبير للنشاطات والخدمات، وتركز السكان بالمدينة الكبير من إجمالي سكان الولاية وكذلك السكنات، وطبيعة النطاق الحضري لمدينة سعيمة الذي يضم التجمعات الثلاثة الكبيرة في الولاية وتلاحم التجمعات الثلاث، وغيرها من الخصوصيات رسمت الدور الذي تلعبه المدينة في الإقليم الولائي الذي من شأنه خلق جاذبية كبيرة.

الفصل الثالث:

منظومة النقل الحضري والحراك في مدينة سعيدة

من أجل دراسة وظيفية النقل الحضري في مدينة سعيدة يتم من خلال هذا الفصل دراسة منظومة النقل والتنقل بالمدينة، ويتطرق في جزئه الأول إلى التمثيل بين النقل والعمارة من خلال تحديد العلاقة بينهما، وتحديد العلاقة بين النقل والعمارة من أثر استعمالات الأراضي في الجذب المكاني وتأثيرها في المرور، وتأثير الكثافة السكانية على المرور، والتوزيع المكاني لاستعمالات الأراضي وعلاقته بحدوث المرور وتفاعل منظومة النقل الحضري مع استعمالات الأراضي، وتنظيم استخدامات الأراضي للحد من مشاكل النقل والمرور.

في نفس الجزء من الفصل يتم التطرق إلى التمثيل بين النقل والعمارة في سعيدة من خلال إدراج العلاقة بين هيكلية المجال (Structure urbaine) وهيكلية التنقلات، التي تتحدد من العلاقة بين استعمالات الأرض والنقل، والعلاقة بين استعمالات الأرض و النقل الحضري العمومي (Périumètre de transport urbain)، وتبيين الخلل في تغطية النقل الحضري الجماعي، والإشارة إلى أماكن التنقل بسيارات الأجرة كحل وحيد لخدمة النقل الحضري، بعده يتم التطرق إلى دور السيارة الخاصة في تشجيع السكن في الجوار وظهور الضواحي أو ما يصطلح عليه بتحضر الأطراف (Périurbanisation)، ثم التطرق إلى الحركة التجارية التي تولدت من قرارات إخراج الحركة العابرة إلى الأطراف، وفي الأخير تتم الإشارة إلى العلاقة بين خلق المشاريع المهمة للطرق وخلق الطرق المهمة للمشاريع.

في الجزء الثاني من الفصل يتم التطرق لمنظومة النقل الحضري والتنقل في سعيدة، بالتعرض إلى المنظومة القانونية للمرور في الجزائر، ثم عرض المنشآت القاعدية والشبكة الحضرية في مدينة سعيدة، وبعده تحليل النقل الحضري في المدينة، وأخيرا دراسة التنقل في المدينة.

1- التمهيد بين النقل والعمران: (L'articulation transport/urbanisme)

تعرف مدن العالم تطورا كبيرا في جميع المجالات، ويتجسم بجلاء الانفجار السكاني والعمراني المذهلين هذا التطور، وقد كانت لهذا الانفجار تبعات أنتجت أزمات حضرية خانقة في المدن، وتباينت حدة الأزمات بين المدن بتباين أحجام المدن من جهة وتطوير أساليب التحكم في التغيرات السكانية والعمرانية من جهة أخرى، ويمكن اعتبار النقل الحضري من المشاكل التي لا تحتاج إلى تعميق النظر وتركيز الملاحظة لتشخيصها، و للدلالة على العلاقة بين تطور كثافة وحجم المدن وبين الأزمات الحضرية خاصة مشكلة النقل نشير إلى صعوبة ما يعيشه بعض العواصم المتميزة مثل القاهرة طوكيو وبومباي وغيرها، أين يرهق النقل الحضري كاهل السلطات والمواطنين، وتمت الإشارة سابقا إلى أن إنسان مدينة شيكاغو يقضي تسع سنوات من عمره في المتوسط داخل المترو ووسائل النقل الأخرى.

ويرجع البعض الخلل في حسن سير منظومة النقل الحضري إلى التسيير كعملية تتناول البنيات التحتية والوسائل وتأمينها والاستثمار فيها، ولا يولون الاهتمام للأسباب التي تتحكم في الحركة داخل الوسط الحضري والناجحة عن تداخل وظائفه وامتداد مجاله، "إذا علمنا أن طبوغرافية المكان لا تطرح أي إشكال لكون الأرضية مستوية، وبأن الطرقات تمتد لتغطي كافة النسيج العمراني للمدينة، فإن عدم تحقيق النقل الحضري لما كان ينتظر منه من الأهداف يعود لا محالة للخلل في الجانب التسييري للقطاع، كعدم التوافق بين التصميم المقترح ومتطلبات الكثافة السكانية وعدم الدقة في اختيار المسارات اللازمة ومحطات التوقف"¹.

ولا يمكن حصر مسببات فشل التسيير من الناحية التقنية إلا إذا تم التطرق إلى التمهيد بين النقل الحضري والتعمير، "أين يبرز هذا التمهيد كعامل مهم في تسيير النقل الحضري، ولا ننسى بأن الكثافة السكانية تمثل طلبا على النقل وهما متناسبان طرديا، ولا بد من عملية تقسيم المجال تقسيما عمرانيا بالاعتماد على المقاربة الوظيفية (سكن، عمل، خدمات...) التي تتحكم في الحاجة إلى التنقل وفي توليدها، وهذا الأمر يتطلب ضمان حد أدنى من التناسق بين تنظيم حركة النقل الحضري وبين شبكات الربط داخل المدينة وحولها، كما أنه يؤثر على سهولة الوصول من منبع الحركة إلى وجهتها أو نقطة الوصول.

ويمكن أن نلاحظ أن الشكل العام للمدينة، وكيفية معالجة مجالها من طرف المختص في العمران، وخصائص شوارعها وأزقتها، وكيفية تهيئة طرقها وتنظيم أماكن توقف السيارات، هي التي تحدد أساسا النماذج المختلفة

¹ خلف الله بوجمعة: المدينة وتسيير النقل الحضري - حالة مدينة المسيلة، مرجع سابق، ص 329.

للتدفق، وهذه الأخيرة تحرص على ضمان سهولة التنقلات وانسيابية المرور، وتحاول تفادي اختناق الحركة، وهذا الأمر صالح في المدينة التي تشكل مصدر أو وجهة غالبية التنقلات في المدن، كما يصلح على أطرافها"¹.

1-2 العلاقة بين النقل والعمران:

تتعدد الأنشطة والوظائف التي تقدمها المدينة لسكانها باعتبارها الوعاء الحامل لهذه الأنشطة في شكل استعمالات الأراضي المختلفة، وتركز الدراسات العمرانية على تحقيق بنية عمرانية متكاملة الجوانب والأبعاد سواء من حيث الإسكان بكل ما تحمل كلمة الإسكان من معنى، وكذلك الترفيه بكل مدلولاته من مناطق مفتوحة أو مغلقة، إضافة إلى مناطق العمل المختلفة في الصناعة أو التجارة أو الخدمات، وتمثل شبكة الطرق في المدينة الشرايين التي تربط هذه الوظائف وتلك الأنشطة ببعضها البعض بأسلوب يحقق أعلى قدر من الكفاءة المرورية، وفي زمن قياسي للرحلات وبأعلى طاقة من الراحة والأمن في الحركة بأسلوب اقتصادي يتناسب وخصائص سكان المدينة، وانطلاقاً من التعبير الشائع بأن المدينة كائن حي ينمو ويتطور ويتضخم فإن الطرق تمثل الشرايين في ذلك الكائن، أما المرور فيمثل الدم المتدفق في هذه الشرايين.²

يمثل العمران (Urbanisme) مجموع المقاييس التقنية، الإدارية، الاقتصادية والاجتماعية التي تسمح بتنمية المدينة بطريقة تضمن الحياة الجيدة للسكان، وبصيغة أخرى يمكن القول أن العمران هو العلم الذي يقوم بتهيئة المدن وتنظيمها، إذ بمساعدة كل التقنيات يتكفل بتحديد أحسن مكان لتموضع الطرق والمساحات الحرة ومراكز الخدمات العمومية بطريقة تجعل المحيط صحي ومناسب بالنسبة لسكانه. ومن منظور آخر فيمثل العمران مجموعة المعارف التاريخية الثقافية، والتقنيات التي لها صلة وثيقة بإشكالية تنظيم وتحويل الفضاء العمراني.

ويمثل التخطيط (Planification urbaine) العملية التي يتم من خلالها ترتيب وتنظيم معقول ومناسب لاستخدام الأراضي وتحديد مواقع الأنشطة المختلفة، ومن أهم واجباته أنه ينسق العناصر الانتفاعية ويربطها في إطار منظم للمدينة الحضرية أو الريفية، حيث يتحدد من خلال ذلك المستوى التخطيطي العمراني التوجيهي العام لها، كما أنه يوضح اتجاهات ومراحل نموها المستقبلي وأحجام السكان لكل مرحلة من مراحل تطورها، ويعتبر آخر ما يمكن أن يصل إليه المخطط من عمل مبدع لربط البيئة بالمجتمع وذلك للمصلحة العامة لسكان المدينة أو القرية.³

¹ خلف الله بوجعة: المدينة وتسيير النقل الحضري - حالة مدينة المسيلة، مرجع سابق، ص 333، ص 334.
² أحمد كمال الدين عفيفي، حسن فؤاد: تخطيط الطرق والنقل والمرور في المدينة، كلية الهندسة، جامعة الأزهر، الحكيم للطبع، مصر، 2006، ص 01.
³ أودينة فاتح: التوافق بين العوامل البيئية وتصميم المخططات العمرانية، دراسة حالة مخطط شغل الأرض طريق حمام الصلعة بالمسيلة، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في تسيير التقنيات الحضرية، معهد تسيير التقنيات الحضرية، جامعة المسيلة، 2009، ص 13.

وبالرجوع إلى مفهوم استخدام الأرض الحضرية فهو من المفاهيم الواسعة والمعقدة، فقد عرفها العلماء كل حسب اختصاصه، فمن الناحية الجغرافية يرى العلماء أن موضوع استخدام الأرض يجسد أهم ما يصور أو يعبر عن التعامل بين الانسان والأرض، وأن يستخدم الإنسان الأرض استخداما يجاوب إرادته وينتفع بها على نحو ما يريد، وتكون الأرض وكأنها تطوع الانسان ولا ترفض له طلبا، ومن الناحية الاقتصادية فهي تلك الترتيبات والنشاطات والاستثمارات التي يوم بها الإنسان على سطح الأرض بغرض الحفاظ عليها أو إدخال تغييرات وتعديلات عليها بهدف الاستفادة منها، أما من الناحية البيئية فهي تغيير الإنسان البيئة من طبيعية إلى بيئة عمرانية تخدم مصالحه وحاجاته الخاصة من سكن وتجهيزات وأماكن للعمل وأخرى للترفيه... إلخ.¹

ويتطلب الفهم الجيد للعلاقة نقل/عمران الإمام بمغيرات عدة تتحكم في تفاعل الثنائية، "فمع تزايد النمو المساحي والسكاني وتعدد الفعاليات الوظيفية ضمن الحيز العمراني للمدينة يزداد دور النقل الحضري وتعاظم أهميته، من هنا فإن الغرض من دراسة العلاقة بين النقل والعمران هو الكشف عن كفاءة استعمالات الأرض لأغراض النقل في المدينة وتوزيعها، أي أنه لا يمكن أن تتوسع المدينة بدون مسارات النقل والتخطيط لها"²، ويهدف تنظيم استعمالات الأرض داخل المدينة إلى تحسين ظروف البيئة الطبيعية للمدينة وللمناطق المحيطة بها، كما يهدف إلى تحسين الأحوال الاقتصادية والاجتماعية للسكان وتوفير مختلف الخدمات لهم، فمن الناحية العمرانية يهدف إلى تحسين العلاقة بين المساكن والشوارع والمناطق الصناعية والخدمات العامة، والإبقاء على المنتزهات العامة والمناطق المكشوفة، والفصل بين المناطق السكنية والمناطق الصناعية قدر الإمكان، وتخصيص مناطق للأسواق وأماكن انتظار العربات³، وحتى تفهم العلاقة النقل واستعمالات الأرض وكذا العمران سيتم التطرق إلى العناصر الآتية:

- **أثر استعمالات الأرض في الجذب المكاني:** من المعروف أن التنقلات أن التنقلات تتولد في مختلف أرجاء المدينة بفعل عوامل جذب عدة لإشباع رغبات وحاجيات السكان المتنوعة وأغلب هذه الرحلات في المدينة، رحلة البيت/عمل، وتختلف المناطق في قدرتها على جلب الرحلات حسب طبيعة استعمالات الأرض فيها، فالاستعمال التجاري يعتبر الاستعمال الأكثر جذبا للتنقلات، يليه الاستعمال الخدماتي ثم الصناعي والترفيهي، وتتجه أغلب التنقلات نحو المركز حيث تكون الاستعمالات التجارية و الخدماتية. وتعرف الأماكن التجارية و الخدماتية حركة كثيفة مما يؤدي إلى اكتظاظ شوارعها والاختناقات المرورية بها لكثرة الاقبال عليها، وهي لا تقوم بخدمة سكان المدينة وحدهم بل تتعداه على سكان المناطق المجاورة.

¹ عاطف حمزة حسين: تخطيط المدن أسلوب ومراحل، مرجع سابق، ص 44.

² عبد الله عطوي: جغرافية المدن، دار النهضة العربية، 2001، ص 253.

³ فؤاد محمد الصقار: التخطيط الإقليمي، ط 03، منشأة المعارف، الاسكندرية، 1994، ص 281.

والتحكم في النقل يسهل على سكان المدينة الوصول إلى غايتهم، وفي حالة عدم وجود نقل حضري بمفهومه الواسع أي عدم وجود نقل حضري يتماشى مع متطلبات السكان، فإنه يصبح في كثير من الأحيان عقبة في التواصل بين السكان وأماكن عملهم، وبالتالي لا يساعد في إدماجهم في الحياة الحضرية¹.

● **تأثير استعمال الأرض على المرور:** تتغير قدرة المساحة الثابتة من المباني على جذب الرحلات حسب الاستعمال، وبالرغم من إجراء أبحاث عديدة لتحديد حجم الرحلات المنجذب لكل استعمال إلا أنه لا توجد معدلات ثابتة لذلك، حيث تتغير المعدلات حسب الحالة الاقتصادية والاجتماعية لكل مدينة، ولكن أجمعت الدراسات على أن أعلى معدل هو الاستعمال التجاري يليه الإدارات والمكاتب، هذا أثناء فترة العمل بينما تجذب الاستعمالات الترفيهية ضعف الاستعمال التجاري خارج فترة العمل.

● **تأثير الكثافة السكنية على المرور:** الكثافة السكنية تعبر عن ارتفاعات وكثافة المباني، ويعكس بالنسبة لمخطط النقل نصيب المساحة المبنية من الطرق وأماكن الانتظار، ولكن تأثير الكثافة السكانية على المرور أقل من تأثير استعمال الأرض عليه، وعلى سبيل المثال عمارة سكنية من عشرة طوابق بما 20 شقة سكنية تجذب رحلات أو تأثر في المرور أقل من محلات تجارية على نفس المساحة من طابق واحد، ووحدة سكنية تسكنها أسرة تقوم برحلات أقل من تحول هذه الوحدة إلى عيادة أو بنك.

● **التوزيع المكاني لاستعمالات الأرض ومشكل حوادث المرور:** لاستعمالات الأرض المختلفة وتوزيعها المكاني دور في استفحال مشكلة حوادث المرور بسبب الاستعمال الغير مخطط والغير موجه ولا المسيطر عليه بشكل سليم، فاستغلال الأراض من قبل مختلف النشاطات البشرية كالسكن، والتجارة، والصناعة وغيرها تخلق تفاعل بين هذه الأنشطة فتنشأ شبكة من العلاقات المكانية، التي تتمثل بمختلف التدفقات المعروفة مما يؤدي إلى حدوث التصادم بين هذه التدفقات وبالتالي وقوع مشاكل وحوادث المرور، ويتضح ذلك من خلال العلاقة القائمة بين التوزيع المكاني لمناطق الخطر المروري التي تتكرر فيها حوادث المرور بشكل دائم ومستمر من جهة، والتوزيع المكاني لاستعمال الأرض وخصائصها من جهة أخرى².

ويرتبط الطلب على الحركة والتنقل داخل المدن بشكل مباشر بالتوزيع المكاني لاستعمالات الأرض الحضرية وكثافة هذه الاستعمالات، والتوزيع المكاني يمثل توزيع المباني والمتنزهات والطرق والمجمعات الصناعية ومراكز التسوق.... بحيث تقام هذه النشاطات في مواقع مناسبة تضمن نشوء علاقات إيجابية مع بعضها البعض.

¹ زين العابدين علي: مبادئ تخطيط النقل الحضري، ط 01، دار الصفاء للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2000، ص 87.
² معداني بلال: تفاعل الثنائية نقل-عمران وأثرها على مستوى خدمة النقل الحضري، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير في العمران والبناء، معهد تسيير التقنيات الحضرية، جامعة المسيلة، 2016، ص 33.

وللتخطيط المكاني دور يتمثل في معرفة الآثار المترتبة على إقامة وتوزيع هذه النشاطات على مناطق الجوار، ولا ينحصر دوره في اختيار المواقع المناسبة للطرق السريعة فقط بل يتعداه ليشمل الآثار المترتبة عن إقامة هذه الطرق على المناطق المحيطة بها، وهذا يعني أن مهامه لا تقتصر على اختيار مواقع النشاطات التنموية بل تشمل أيضا شكل النشاط ونوعية المشهد الحضري المتكون نتيجة إقامة هذا النشاط والتفاعل بين كل نشاط مع النشاطات الحضرية الأخرى.

كما أن لنمطية النسيج العمراني علاقة بوجود مشاكل النقل الحضري كالنمط الخطي أو الشريطي الذي يمتد على جانبي طرق النقل الرئيسية، فهذا النمط من الاستعمال يوفر الشروط الموضوعية التي تؤدي إلى وقوع حوادث المرور، وذلك كمن خلال ما ينتج عنه من تداخل بين حركة المشاة وحركة المركبات من جهة، وحركة المركبات مع بعضها البعض من جهة أخرى.

● **تفاعل منظومة النقل الحضري مع استعمالات الأراضي:** تعتبر المدينة نظاما مركبا من فعاليات ترتبط فيما بينها بعلاقات محددة، مكونة نظما ثانوية تسهل فهم كيفية عمل المدينة باعتبارها نظاما كبيرا ومعقدا، وذلك من خلال تجزئتها إلى نظم ثانوية، وهي في الوقت نفسه تبين بوضوح بأنه لا يمكن دراسة إحدى هذه المنظومات الثانوية بشكل مستقل دون النظر إلى علاقتها مع المنظومات الأخرى، وتتكون الكتلة الحضرية كمنظومة رئيسية من عدد كبير من المنظومات الفرعية التي تتفاعل مع بعضها البعض بأشكال وأساليب وطرق مختلفة، ومنظومة النقل الحضري هي إحدى المنظومات الفرعية لهذه الكتلة، وهذه المنظومة تتكون من عناصر عديدة تتفاعل فيما بينها.

وتتفاعل منظومة النقل الحضري مع منظومة استعمالات الأرض من خلال عمليات مختلفة ينتج عنها علاقات متبادلة بين المنظومتين، بحيث أن أي تغيير يطرأ على عنصر من عناصر منظومة ينعكس سلبا أو إيجابا على عناصرها وعلى عناصر المنظومة الأخرى، وحتى يتم ضبط وتوجيه هذه التفاعلات بصورة إيجابية ودون أن ينجم عنها أي آثار سلبية، يأتي دور التخطيط المكاني الذي يتمثل في تحديد التوزيع المكاني الملائم للنشاطات الإنسانية المختلفة وشروطها داخل المدن، "ولا يمكن تحقيق تخطيط وتطوير جيد لمنطقة ما لم تتوافر بيانات كاملة حول حالة المرور بالمنطقة، وربطها بالمعلومات المتعلقة بالنقل العام واستعمالات الأراضي والسكان والخصائص الاقتصادية والاجتماعية والعمرانية ضمن المنطقة الحضرية المطلوب تخطيطها، وتتطلب هذه العملية القيام بعدة إجراءات منها المسوحات الميدانية لتقدير حجم المتغيرات المؤثرة بالعلاقة المكانية على النقل وذلك بعد تحديد منطقة الدراسة التي ستشملها دراسة النقل.

وتكمن أهمية استعمالات الأرض في ميدان النقل في معيارين: أولهما أنه بدون عنصر النقل و الأرض اللازمة له لا يمكن للمدن أن تنمو و تتطور، و يصبح من العسير بالنسبة لاستعمالات الأرض الأخرى أن تؤدي وظائفها داخل المدينة، كما أن النقل يصبح قليل الأهمية إذا لم يخطط له لكي يخدم استعمالات الأرض الحضرية كافة، أما المعيار الثاني و الذي يدل على أهمية النقل في المدينة، و مقدار الأرض المخصصة له تزيد عن ربع الأرض المعمورة عادة، و الزيادة المستمرة في عدد السكان في المدينة و ما يترتب على ذلك من زيادة في وسائل النقل الخاصة والعامه ستؤدي إلى زيادة الأرض المخصصة للنقل¹.

وبالتالي فإن شبكات النقل والطرق في وقتنا الحاضر تمثل جزءا كبيرا من مساحة المدينة ومرافقها الحيوية، فهي بمثابة شرايين المدينة لأنها تمدها بالحياة، إضافة إلى أن شبكة الشوارع في المدينة وما تتخذه من أنماط وأشكال مختلفة ساهم في إعطاء الشكل والهوية و المورفولوجيا للمدينة.

"وفيما يخص التغيير في استعمال الأراضي و الرغبة في عمل رحلات فهناك عدد من الرحلات تنتج في المستقبل نتيجة تنمية بعض الأراضي واستحداث استخدامات بها، ويعطي التنبؤ بهذه التنمية مؤشرا لتقدير حركة المرور الناتجة عن هذا التطوير، وبالتالي تقدير متطلباتها من شبكة النقل، من جهة أخرى فإن هناك عددا من الرحلات يغير اتجاهه نتيجة تغير استخدامات الأراضي عند نهاية الرحلة. وغالبا ما ينتج زيادة في معدل الطلب على الرحلات نتيجة تحسين خدمات النقل، فكثيرا ما يزداد الاقبال على مزار أو خدمة كرد فعل لتحسين طرق الوصول إليها، وبالعكس قد تمهل خدمة لصعوبة الوصول إليها"².

● **تنظيم استخدامات الأراضي لحل مشاكل النقل:** يمكن حل مشاكل النقل بنوعين من المقترحات: الأول يخص رسم خطة تركز مباشرة على أمور النقل سواء كنظام أو كخدمات، والثاني يخص رسم خطة تتعلق بموضوعات ليست مباشرة ولكنها ذات علاقة وتأثير على النقل، ومن أجل تنظيم استخدامات الأراضي لحل مشاكل النقل يتم تحديد استخدامات الأراضي لمدينة ما وحساب المساحة المطلوبة لكل منها، ثم تأتي خطوة توزيعها على الأرض المتاحة، هذا التوزيع يمكن أن يأخذ احتمالات، بعض هذه الاحتمالات يلاحظ أن الحركة الناتجة في أي من هذه الاحتمالات يختلف عن الأخرى تبعا لأسلوب توزيع الاستعمالات في كل منهم³. كما أنه لتقدم العلوم تأثير على حل المشاكل والمثال البسط على ذلك تأثير تطور الاتصالات على تقليل رحلات السكان، بعد استحداث الهاتف وتطويره إلى المحادثة المرئية التي حدثت من التضخم في المرور والتأخير.

¹ زين العابدين علي: مبادئ تخطيط النقل الحضري، مرجع سابق، ص 65-66، ص 104.

² وزارة الشؤون البلدية والقروية بالمملكة العربية السعودية: دليل تخطيط النقل في المدن السعودية، ط 1، الرياض، 1426 هـ، ص 12.

³ دليل تخطيط النقل في المدن السعودية، نفس المرجع، ص 23.

1-3 التمهيد بين النقل والعمران في مدينة سعيذة:

"نظرا لطبيعة التنمية العمرانية وما تتطلبه من منهجية تخطيطية سليمة تأخذ في اعتبارها الأبعاد العلمية والعملية والاستفادة من التجارب المختلفة للمجتمعات الإنسانية، وانطلاقا من الأهمية الكبيرة لتوجيه وضبط التنمية العمرانية وضمان توفر الخدمات والمرافق لتحقيق بيئة عمرانية ملائمة تحقق التفاعل بين الإنسان وبيئته، وبما أن النقل بات يشكل جزءا مهما من الحياة المعاصرة، كما كان دائما عنصرا مهما في حياة معظم المجتمعات في العصور الغابرة، وسيظل كذلك في المستقبل، إذ أن وسائل النقل ونظمه تعد مؤشرا ومقياسا عادلا لمدى نمو الدول والشعوب وتقدمها.

ونظرا لما شهدته جل المدن من نمو وتطور خلال العقود الماضية، والذي شمل إنشاء آلاف الكيلومترات من الطرق ذات العروض المختلفة، بطاقات استيعابية متباينة، إضافة إلى الزيادة المضطردة في الأنشطة الاقتصادية والاجتماعية، فقد أدى ذلك إلى التوسع في إنشاء العديد من المباني ذات الاستعمالات المختلفة على بعض الطرق التي لا تتحمل الطاقة الاستيعابية للرحلات المتولدة عن تلك المباني، وبالتالي أصبحت هناك حاجة ملحة إلى توحيد الأسس والمعايير ذات العلاقة بحركة النقل و المرور"¹، وذلك من خلال تحديد المشاكل الناشئة عن تغيير استعمال الأراضي وزيادة الأنشطة الاقتصادية والاجتماعية دون تخطيط مسبق، والتي يمكن إدراجها ضمن التغيير الدائم في العلاقة التبادلية نقل-عمران والتي تندرج هي الأخرى ضمن التمهيد بين النقل والعمران.

وقد حاول العديد من الباحثين وضع تبسيطات للعلاقة التبادلية بين كل من النقل أو الحراك والعمران، بيد أن فهم هذه العلاقة صعب ومعقد، هذا التعقيد مستمد أساسا من تعقد المقاربات المختلفة للعلاقة، والتي يمكن صياغتها ضمن إمكانية التحكم في تعقد النظام الحضري ورهانات الإقليم، لكن تناول عدد من الدراسات والأبحاث التحليلية للموضوع أعطته أبعاد معيارية للعمل، "من بين هذه الدراسات دراسة I.S. Lowry الذي حصر أبعاد العلاقة في النقاط الثلاثة المتعلقة بموضع السكان، وحجم الوظائف الناتجة عن الخدمات المقدمة للسكان وموقعها، وهيكل التنقلات، وقد وصف H. Puel و A. Bonnafous العلاقة بأنها علاقة ثلاثية بين النظام الفرعي للموضع، والنظام الفرعي للتنقلات، والنظام الفرعي للممارسات والعلاقات الاجتماعية، وقد استعملت العلاقة التبادلية بين الحراك والعمران في إقليم مدينة ليون، في مشروع تحفيز الحراك من أجل تجمع مستدام SIMBAD"².

¹ دليل تخطيط النقل في المدن السعودية، مرجع سابق، ص 01.

² George Marius : L'interface transport – urbanisme et sa modélisation, l'agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, Novembre 2007, p 05.

في هذا العنصر تتم دراسة تقاطع كل من النقل وال عمران في مدينة سعيدة بغية محاولة التحكم في تسيير النقل الحضري بها من خلال حوكمته، "فمن المعلوم أن نجاح عملية تسيير النقل الحضري لا تتوقف على جانب وسائل النقل وحده، بل تتعداه لعالم العمران وتسيير المدينة، فهذا الأمر يبين أن التحكم في النقل الحضري وتسييره سييرا عقلا نيا، يبدأ في مراحل قبلية تتمثل في مراحل إعداد المخططات التوجيهية للتهيئة والتعمير الخاصة بالمدينة، وهذا الأمر يتطلب معايير لتنسيق السياسات المختلفة بداخل المدينة، يمكن من خلالها بلورة رؤية موحدة للتهيئة العمرانية والنقل الحضري"¹.

1-3-1 العلاقة بين استعمالات الأراضي وهيكل التنقلات:

يمثل M. Wiel² المدينة أو الإقليم على أنها نظام ديناميكي يتكيف باستمرار مع السلوكيات والعلاقات التي تربط الشاغلين، وهذا النظام يتحدد بالاختيارات التي يقوم بها السكان والمؤسسات (المستثمرين) من أجل تنظيم تنقلاتهم حسب المواقع المرادة والممكنة (سكن-عمل)، أو حسب العرض، وحسب القدرة على التنقل (امتلاك سيارة-العائدات)، وديناميكية تحول هذا النظام تحدث في ظل شروط الحراك الحضري وفق المنطق التالي:

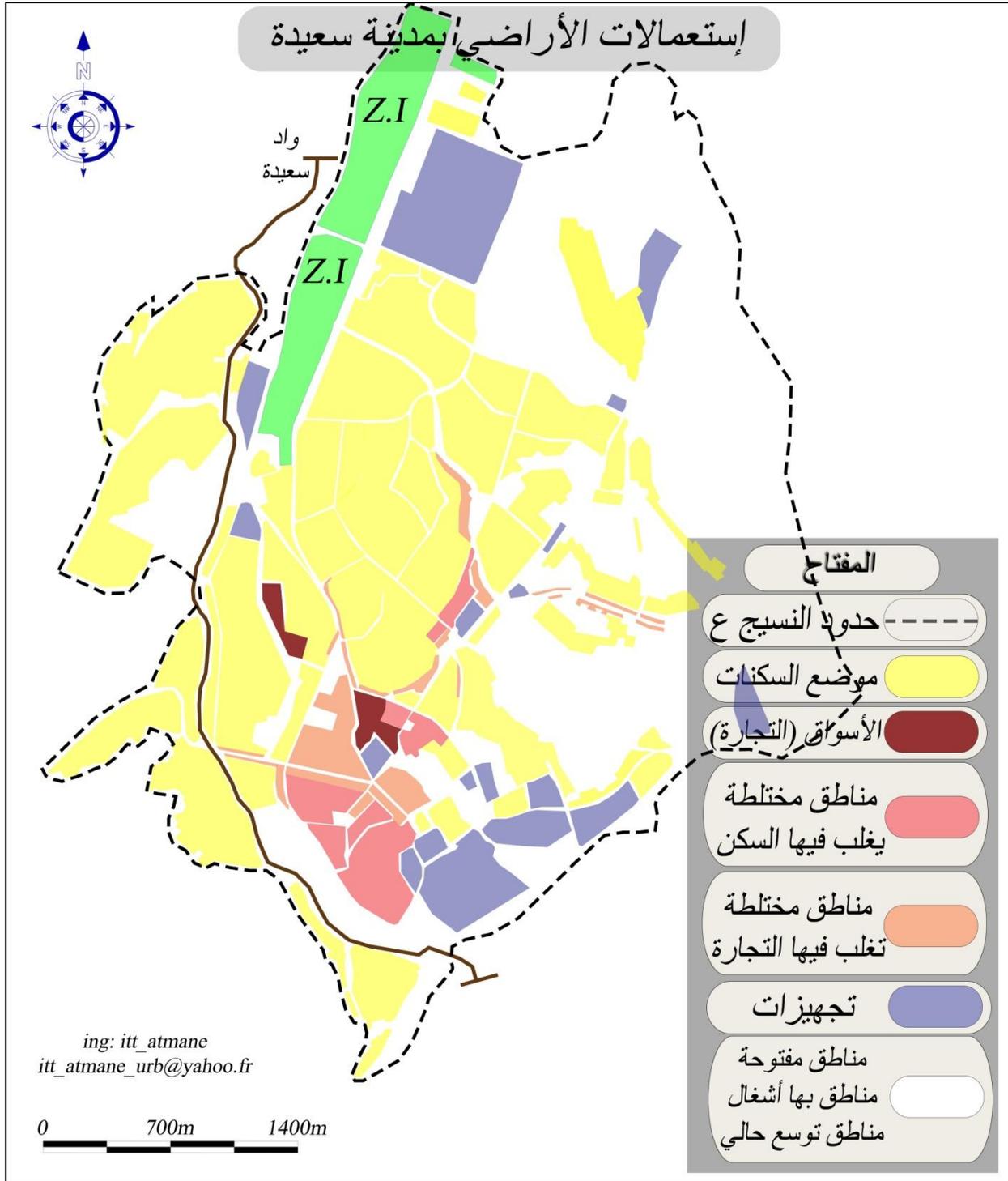
- **الولوج 'accessibilité' L:** لمختلف الأنشطة والخدمات الحضرية (أماكن العمل، المؤسسات التعليمية، المناطق التجارية، التجهيزات الترفيهية، وسط المدينة...)، والتي تؤثر في كثافة الحركة المرورية ومشاكل الاكتظاظ.
- **الطلب على التنقل:** يتميز بهيكل التنقلات حسب وسائل النقل وأسباب التنقل وحجم وطول التنقلات.
- **تموضع السكنات:** اختيار المواقع السكنية من طرف العائلة حسب الخصائص الديمغرافية والاقتصادية لهم.
- **تموضع النشاطات الاقتصادية:** توزيع النشاطات الصناعية، التجارية، الخدماتية على المدينة أو الإقليم.
- **شغل الأرض:** مختلف أنواع شغل الأرض وأنواع التنمية المختلفة.
- **سوق العقار:** ميكانيزمات تحديد سعر العقارات والمباني في السوق.
- **البيئة:** المشاكل المرتبطة باستهلاك الطاقة والانبعاثات الناجمة عن النقل، نوعية الهواء، واستهلاك المجال في إطار التعمير.

كل هذه الأبعاد تؤثر فيما بينها بعلاقات بسيطة (سبب-نتيجة) أو ميكانيزمات معقدة والتي تترجم طريقة العمل الاجمالي للمدينة وللإقليم. وفي الشكل التالي عرض لمختلف استعمالات الأرض بمدينة سعيدة.

¹ خلف الله بوجمعة: مرجع سابق، ص 334.

² George Marius : L'interface transport – urbanisme et sa modélisation, p 08.

الشكل رقم (24): استعمالات الأراضي بمدينة سعيدة.

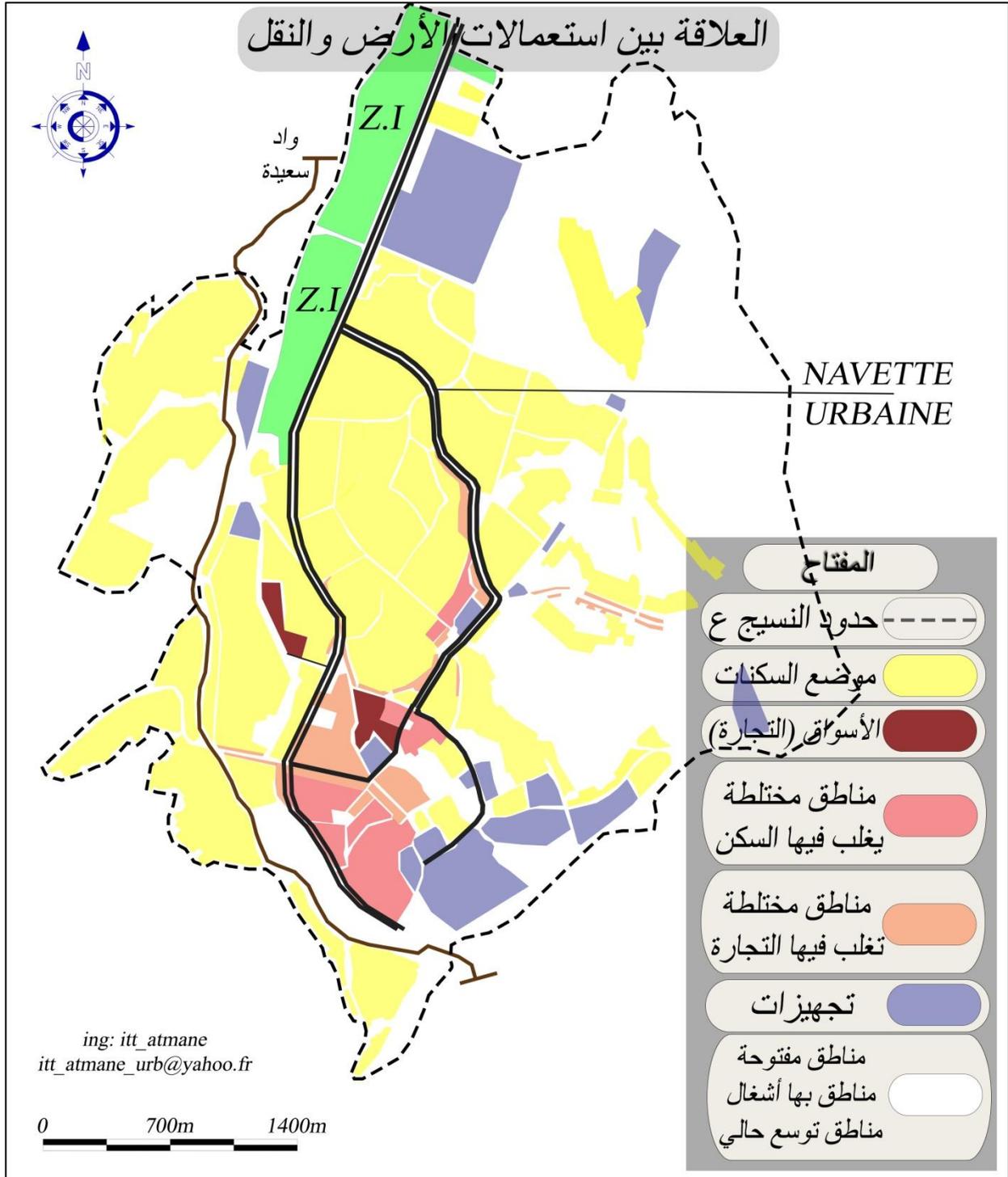


المصدر: من إعداد الطالب 2017.

تقسم استعمالات الأراضي في مدينة سعيدة النظام الحضري إلى أنظمة فرعية، تؤدي هذه الأنظمة إلى تشكيل حلقي بحيث يؤثر كل نظام فرعي على الآخر، فتوزيع الأراضي الحضرية (مناطق سكنية، تجارة...) تحدد مواقع النشاطات الإنسانية مثل السكن، العمل، الشراء، التربية، التنزه، الترفيه....، وتوزع هذه النشاطات تؤدي إلى

تفاعلات مجالية تتمثل في التنقلات، هذه التنقلات تتم في إطار نظام النقل حسب مجموعة من المحددات (يملك سيارة/لا يملك، يقدر أن يتنقل/لا يقدر، اختيار الوجهة، اختيار الوسيلة)، هذه القرارات تترجم بتدفقات في مختلف الشبكات وقد تؤدي إلى الاكتظاظ.

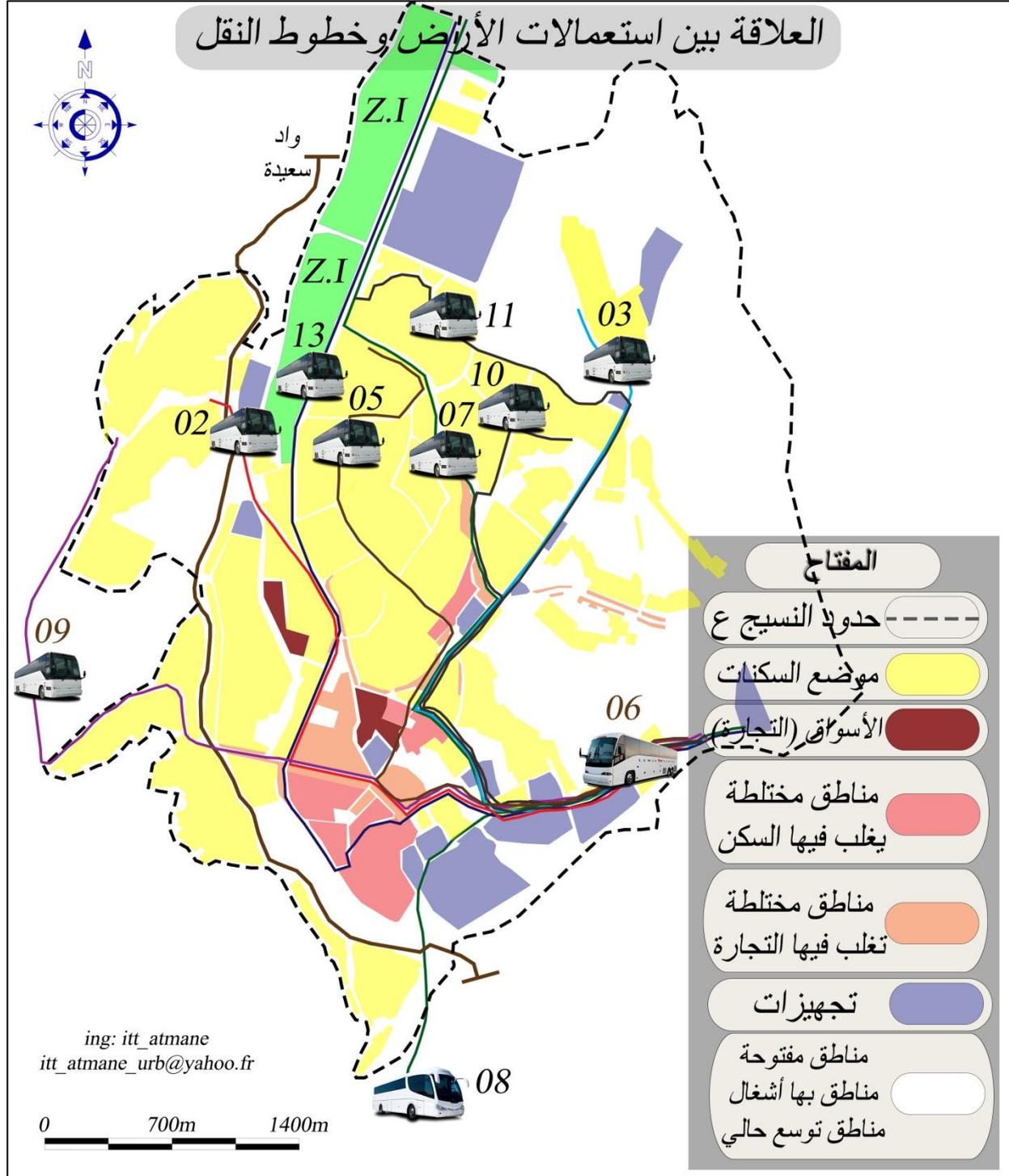
الشكل رقم (25): العلاقة بين استعمالات الأرض والنقل.



المصدر: من إعداد الطالب 2017.

يظهر الشكل السابق أن لاستعمالات الأراضي دور كبير في زيادة الطلب على التنقلات، فالملاحظ أن الكثافة السكانية من جهة و تموضع وحجم الوظائف المقدمة للسكان من جهة ثانية، يتناسبان طردا مع كثافة شبكة النقل، ومنه تنجم علاقة أخرى وهي العلاقة بين استعمالات الأرض وخطوط النقل.

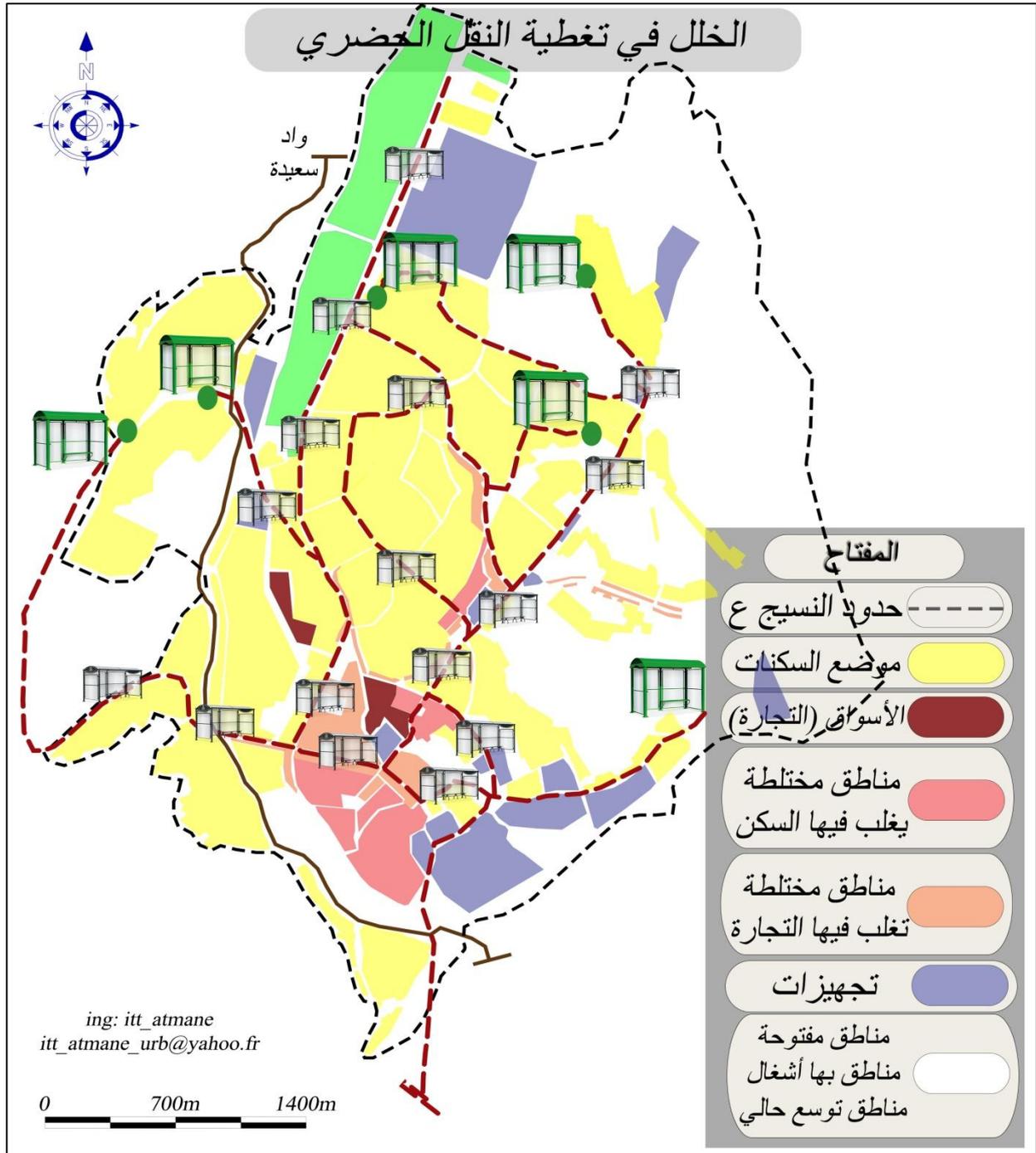
الشكل رقم (26): العلاقة بين استعمالات الأرض و خطوط النقل.



المصدر: من إعداد الطالب 2017.

توجد بين استعمالات الأرض وكثافة الطلب على النقل وخطوط النقل الحضري أيضا علاقة طردية، فمن خلال الشكل السابق يمكن إدراك أن معظم خطوط النقل بمدينة سعيدة تعمل على الخط شمال-جنوب الذي تتركز به الجامعة والمعاهد والمؤسسات التربوية والملاعب والمنطقة الصناعية ومناطق التسوق وصولا إلى الحي الإداري ثم إلى المحطة البرية، وكذلك منطقة الوسط ذات الكثافة السكانية العالية، فهل تكفي تغطية هذه الأماكن؟.

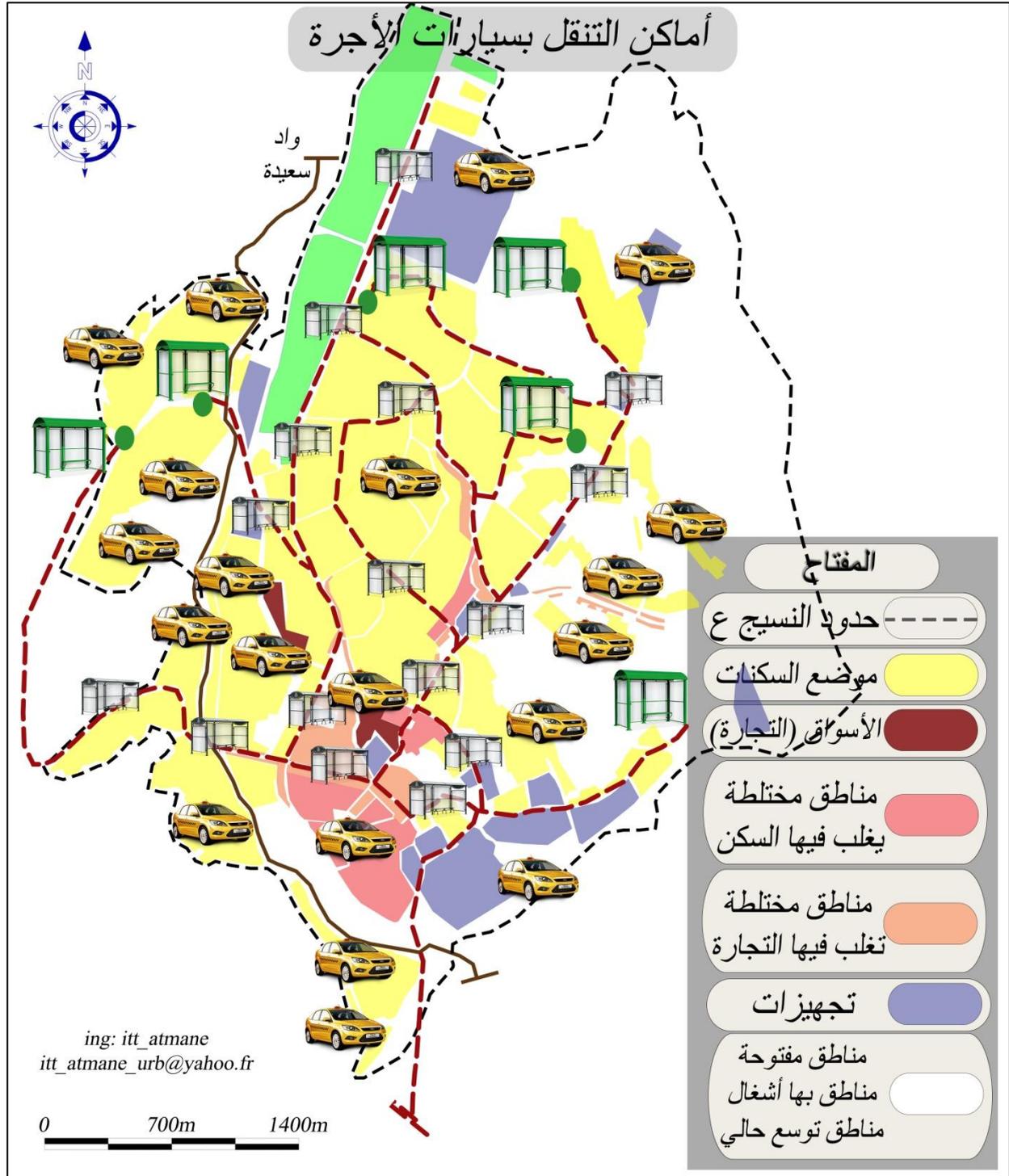
الشكل رقم (27): الخلل في تغطية النقل الحضري.



المصدر: من إعداد الطالب 2017.

تعمل معظم الخطوط باعتبارها ربحية، ووفقا للشكل السابق فتغطية الخطوط للمناطق و تموضع محطات التوقف والانتظار بها خلل، حيث يوجد من الأماكن ما يبعد عن هذه الخدمة بما يقرب 2 كلم، وأماكن لا تصلها إطلاقا، ما يعني أن هذه المناطق تعتمد في تنقلات أفرادها على وسائل نقل فردية أبرزها سيارة الأجرة.

الشكل رقم (28): أماكن التنقل بسيارات الأجرة.



المصدر: من إعداد الطالب 2017.

إضافة إلى اعتبار سيارة الأجرة وسيلة النقل المحبذة لدى فئات معينة، أين يتم اللجوء إليها في ظل تدني خدمة النقل الجماعي، وقصوره في تغطية المجال الحضري بكيفية تكفل اقتراب مرضي لخدمة النقل الجماعي من تلك التي توفرها السيارة الفردية أي إيصال المستعمل من نقطة انطلاقه على نقطة وصوله في عملية تنقل واحدة، فهي الحل الوحيد للتنقل في بعض الأحيان لسكان بعض المناطق، وفي الشكل السابق عرض لأماكن إلزامية التنقل بسيارة الأجرة أو الحل الأفضل لذلك، وهي بذلك تساهم مع النقل الحضري الجماعي والسيارة الفردية ووسائل النقل الأخرى في التغطية الكلية لمجمل مناطق الحيز العمراني، وللدلالة على الخلل في تغطية النقل الحضري الجماعي، واعتماده فقط على عاملي الكثافة وتعاضم الطلب، يكفي الإشارة إلى أنه يمكن ل 1000 شخص في المناطق ذات الكثافة العالية والوجهات المتعدد عليها بكثرة أن يستقلوا 10 حافلات، في حين يتنقل كل 10 أفراد من المناطق التي لا تغطيها خطوط النقل في 10 مركبات.

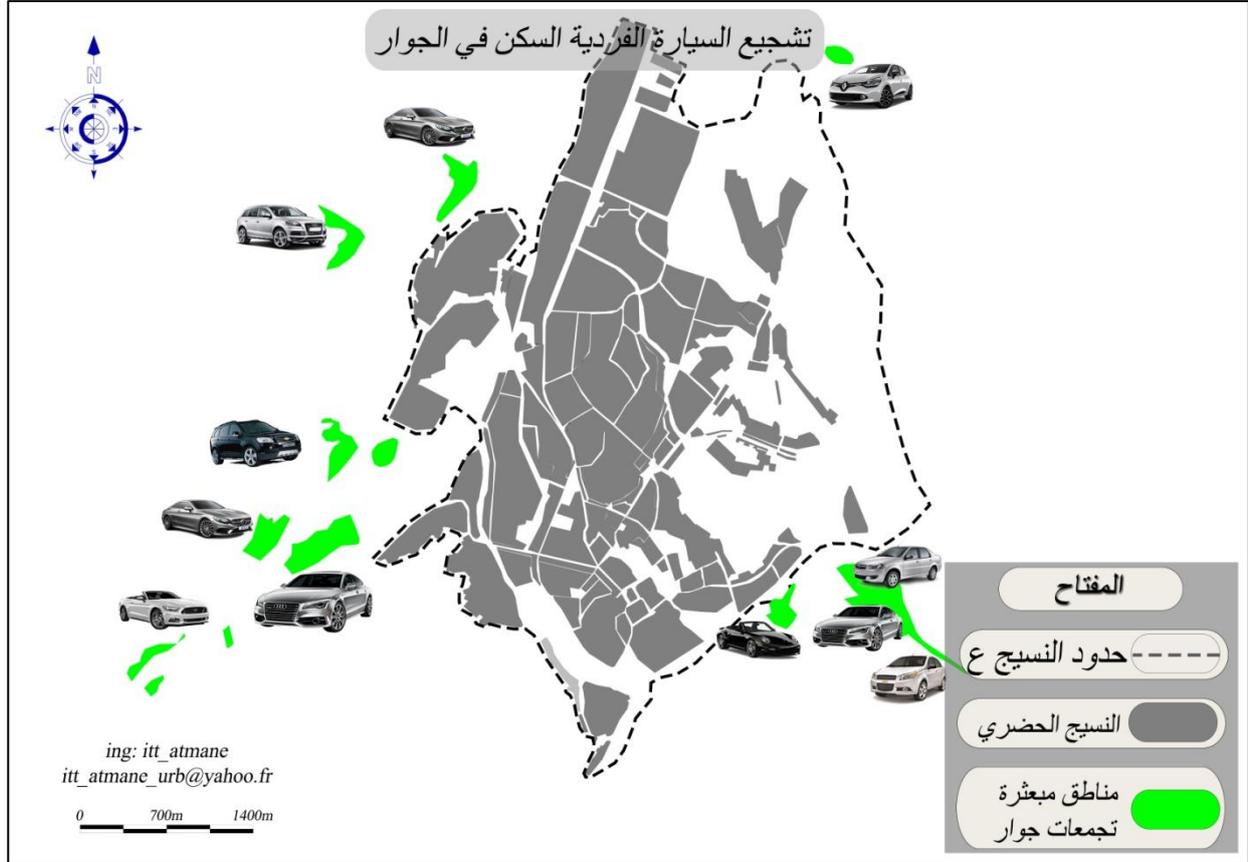
يوجد العديد من التأثيرات التي تحرك التغيرات المورفولوجية للتنظيم الحضري (الانقسام-التجمع)، هذه التغيرات تؤدي إلى زيادات في التنقلات وينقص استعمال وسائل النقل الجماعي، ويزيد استعمال السيارة، الأمر الذي يزيد من حركة السيارات دون الزيادة في عدد التنقلات، خاصة في ضواحي التجمعات السكانية، الأمر الذي يستوجب تحسين الهياكل القاعدية التي تمكن من الحفاظ/تزيد من سرعة التنقلات، و هذا يخلص إلى تامين/عدم تامين المجال.

1-3-2 السيارة الخاصة وتشجيع السكن في الجوار (الأطراف):

شهدت السنوات الأخيرة تزايدا كبيرا في ملكية السيارات في الجزائر نظرا لانفتاح السوق الجزائرية من خلال وكلاء معتمدون يمثلون كل أصناف المركبات، وقد ساهمت التسهيلات البنكية لقروض شراء السيارات في ارتفاع محسوس لنسب تجهيز الأسر بالسيارة، ويعني تجهيز الأسرة بسيارة امتلاكها مركبة بمختلف أنواعها (السياحية، النفعية، سيارة الخدمة أو العمل)¹، وقد أدى الاستعمال الكبير للسيارة الفردية إلى تحفيز التعمير المبعثر، فحتى من لا يملك سيارة خاصة قد لا يجد صعوبة كبيرة في الحصول على خدمة النقل في الجوار القريب للمدينة، في الوقت الذي انتشرت فيه ظاهرة النقل الغير مرخص، وسهلت وسائل الاتصال خاصة الهاتف النقال الوصول إليه، وقد تفهم العلاقة بين السيارة الخاصة و التبعثر الحضري على أنها بسيطة، لكن التمعن في تأثير كل منهما على الآخر يفتح الباب أمام البحث في العديد من المحددات التي أنشأت العلاقة (امتلاك السيارة/حب الاغتراب/غلاء العقار/عمل غير حضري....)، والمحددات التي سهلتها (هياكل النقل/وسائل الاتصال...).

¹ عبد الحكيم كبيش: التمدد الحضري والحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف، مرجع سابق، ص 242.

الشكل رقم (29): تشجيع السيارة الفردية السكن في الجوار.



المصدر: من إعداد الطالب 2017.

تسببت عوامل عدة أهمها امتلاك السيارة الخاصة او سهولة الحصول على خدمة النقل بواسطتها كما سبقت الإشارة، في ميلاد تجمعات مبعثرة وتجمعات جوار، وفي الشكل السابق عرض للتجمع الحضري الرئيسي لمدينة سعيدة الذي تحيط به تجمعات ومناطق مبعثرة يقطنها حوالي 3812 نسمة، يشغلون أكثر من 1830 وحدة سكنية¹، وقد ساهم مشروع السكن الريفي المدعم في تسريع هذه العملية، في ظل ندرة العقار وغلائه، واختيار المستفيدين من المشروع لمناطق قريبة من التجمع الرئيس للمدينة، هذا وقد حددت كذلك الملكية الخاصة للعقار، وأماكن تموضع الهياكل النقلية توجهات هذا النوع من التعمير، ولتدارك الخلل الذي يمكن أن ينشأ من اعتماد هذه المناطق كلية على مدينة سعيدة في التزود والاستفادة من الخدمات، عمدت سلطاتها إلى إطلاق بعض المشاريع المتعلقة بالنقل للفتحات التي تتردد بشكل دوري ومنتظم على المدينة، خاصة فئة المتدربين وذلك لتسهيل وصولهم إلى أماكن الدراسة من جهة وللحفاظة على عدد التنقلات وتقليل عدد المركبات من جهة ثانية.

¹ Direction de la programmation et suivi budgétaire de la wilaya de Saida, monographie de la wilaya, Edition avril 2015.

1-3-3 حركة تجارية تتولد من قرارات إخراج الحركة العابرة إلى الأطراف:

نتجت عن قرار إخراج الحركة العابرة من المدينة (Flux de transit) بواسطة طريق الوزن الثقيل أو الطريق الإجتنابي، الذي يمتد من الجهة الشمالية الغربية إلى الجهة الجنوبية الغربية بمحاذاة النسيج الحضري للمدينة حركة تجارية معتبرة، والتي تتعلق أساسا بالخدمات التي تقدم لمستغلي الطرقات، إضافة إلى مواد استهلاكية موجهة للسكان تتطلب مساحة عرض كبيرة وتنقلها عربات الوزن الثقيل التي لا يسمح لها عادة بالدخول إلى المدينة طوال فترة النهار، ومع مرور الوقت بدأت تعرف المنطقة بطابعها التجاري من خلال تخصيص جل أصحاب العقارات الطابق الأرضي للمستودعات، التي توجه إما لمزاولة نشاط تجاري أو للكراء.

صورة (1-2): تجارة مواد البناء على حدود الطريق الإجتنابي.



المصدر: الطالب 2017.

صورة (3): تجارة العتاد الفلاحي على حدود الطريق الإجتنابي.



المصدر: الطالب 2017.

صورة (4): خدمات الصيانة على حدود الطريق الإجتنابي.



المصدر: الطالب 2017.

صورة (5): خدمات الإطعام على حدود الطريق الإجتنابي.



المصدر: الطالب 2017.

1-3-4 مشاريع جديدة تخلق بمحاذاة طرق مهمة وطرق مهمة تخلقها مشاريع جديدة:

تنمو شبكة الطرق تناسبا مع تطور المدينة، ففي المدن القديمة تكونت هذه الشبكة خلال فترات زمنية متعاقبة وتطورت على أساس ربط المدينة مع العالم الخارجي، ومع زيادة مساحة المدينة وتوسعها العمراني فإن الطرق الخارجية تحولت إلى طرق داخلية، وبالتالي أصبح من الضروري إخضاع هذه الطرق إلى المتطلبات التصميمية لطرق المدينة والتي تأخذ بعين الاعتبار التطور الكبير الذي طرأ على خصائص وسائل النقل سواء في حركة السيارات أو المشاة.

في المثال المدروس مدينة سعيدة أعتد الطريق الإجتنابي في السنوات الماضية لاعتبارات تقنية وبيئية، ثم أصبح الطريق مهما في الحركة العابرة والواجبة، وعلى جانبي الجزء الشمالي منه تقع منطقة التوسع الغربية الشمالية للمدينة.

الشكل رقم (30): مشاريع مهمة تخلق بمحاذاة الطريق الإجتنابي.



المصدر: من إعداد الطالب 2017.

في الشكل السابق تبيان لموضعة مشروعين سكنيين مهمين، الأول تسهر على إنجاز شركة صينية وهو مشروع 2500 مسكن اجتماعي، والثاني مشروع 3000 مسكن اجتماعي وتنجزه شركة تركية، وقد اختيرت للمشروعين الأرضية التي تقع بمحاذاة الطريق في جانبه الشمالي، وقد سبقت الإشارة في العنصر السابق إلى بروز وحدات تجارية مهمة بالطريق. وفي الشكل التالي مثال عن علاقة أخرى عكس الأولى وهي الطرق التي تخلقها المشاريع الجديدة.

الشكل رقم (31): طرق مهمة تخلقها المشاريع الجديدة.



المصدر: من إعداد الطالب 2017.

شهدت منطقة التوسع الشرقية والشرقية الجنوبية لمدينة سعيدة حركة تعمير كبيرة خلال الفترة الممتدة من 2001 إلى يومنا هذا، وقد تم استكمال حوالي 80% من مخطط شغل الأرض السلام 2 الذي تضمه منطقة التوسع، و هو عبارة عن مجمعات سكنية مهمة تضم حوالي 2000 سكن وتجهيزات مهمة ذات وزن جوارى حضري ولائي وحتى إقليمي، وفي نفس المنطقة وبالتحديد في الجهة الشمالية منها يتم حاليا إنجاز مشاريع جديدة

معتبرة في إطار الحصّة التي استفادت منها المدينة فيما يخص السكن، أين يتم إنجاز ما مجموعه 4900 مسكن، منها 1900 مسكن بصيغة البيع بالإيجار، وتعيين أرضية خاصة بـ 1500 قطعة بناء اجتماعية (خاصة بالهضاب العليا) بالإضافة إلى مشاريع أخرى مهمة. هذه المشاريع خلقت شبكة معتبرة من الطرقات قدرتها مصالح الأشغال العمومية بحوالي 80 كلم، وفي الشكل السابق عرض للطرق المنجزة، آنية الإنجاز، والتي تنجز بعد انتهاء البناء.

الشكل رقم (32): الطرق المنجزة ضمن مخطط شغل الأرض السلام 2.



المصدر: مخطط شغل الأرض حي السلام 2، خلية الإعلام لدى ديوان ولاية سعيذة، الموقع الرسمي.

2- منظومة النقل الحضري والتنقل في سعيدة:

2-1- المنظومة القانونية (التشريعات المنظمة للمرور في الجزائر):

يتم تخطيط النقل الحضري وفقا لمراحل وخطوات منها خطط قصيرة المدى ومها على المدى البعيد ضمن عملية التنمية الشاملة للدولة أو الإقليم، وبالتالي يكون دائم المراجعة والتطوير والتعديل وفقا لما يستجد من تطور حضري ضمن المدينة او الإقليم.

اعتمدت الجزائر جملة من التشريعات لتنظيم المرور، ويعتبر القانون رقم 107/74¹ المؤرخ في 6 ديسمبر بمثابة المرجع الأول في تنظيم المرور في الجزائر، تلتها مجموعة من القوانين المعدلة والمتممة له كالقانون 01/84² المؤرخ في 02 جانفي 1984 المعدل للقانون الأول والمتضمن قانون المرور، والقانون رقم 09/87³ المؤرخ في 10 فيفري 1987 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، والقانون رقم 14/01⁴ المؤرخ في 19 أوت سنة 2001 المتعلق أيضا بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، والقانون رقم 16/04⁵ المعدل والمتمم للقانون 14/01، والأمر رقم 03/09⁶ سنة 2009 الذي يعدل ويتمم القانون رقم 14/01.

يهدف قانون المرور حسب ما جاء في القانون رقم 09/87 إلى تنظيم حركة المرور واستعمال الطريق العمومي بصفة تحقق تنقلا عادلا للمواطنين في ظروف أمنية مثالية للمجموعة الوطنية، وحسب المادة الأولى والثانية من القانون تعطى الأولوية لمركبات النقل الجماعي والدراجات والسير على الأقدام في المناطق الحضرية حيث تستفيد من الأرصفة والممرات المهيأة التي تضمن السيولة والأمن، وجاءت المادة الثالثة للحث على تخفيض استعمال المركبات الخاصة عندما تصبح حركة المرور شاقة، باقي مواد القانون حتى المادة 22 تحدثت عن ضبط السرعة واحترام الأسبقية وقواعد الوقوف والمكوث.

ويهدف القانون 14/01 المؤرخ في 19 أوت سنة 2001 والتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، إلى تحديد الشروط المتعلقة بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، وكملخص له:⁷

¹ القانون رقم 107/74 المؤرخ في 6 ديسمبر 1974 المتضمن قانون المرور.

² القانون رقم 01/84 المؤرخ في 2 جانفي 1984 المعدل للقانون 107/74 والمتضمن قانون المرور.

³ القانون رقم 09/87 المؤرخ في 10 فيفري 1987 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

⁴ الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 46، تاريخ 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق ل 19 أوت 2001.

⁵ الجريدة الرسمية، العدد 72، القانون رقم 16/04 المؤرخ في 13 نوفمبر سنة 2004 المعدل والمتمم للقانون رقم 14/01 المتعلق بتنظيم المرور.

⁶ الجريد الرسمية، العدد 45، أمر رقم 03/09 المؤرخ في 29 رجب عام 1430 الموافق ل 22 يوليو سنة 2009 المعدل والمتمم للقانون رقم

14/01 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

⁷ عبد الحكيم كبيش: التمدد الحضري والحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف، مرجع سابق، ص 151.

بدأ بتقديم تعريف لكل العناصر المؤثرة في الحركة المرورية من طريق بمختلف أنواعه وأجزائه كالرصيف... كما عرف كل المستعملين للطريق من سائقين وراجلين ومركبات بمختلف أنواعها وأحجامها، كما عرض المبادئ العامة لسياسة الدولة التي من شأنها ترقية الأمن والسلامة المرورية، وأهم ما جاء به هذا القانون:

- التأكيد على إلزامية استعمال حزام الأمن وعدم شد حزام الأمن بالنسبة للراكبين في المقاعد الأمامية مخالفة من المخالفات التي يعاقب عليها بغرامة جزافية.
- تنظيم حركة المرور عبر الطرق من خلال تكليف الجماعات الإقليمية بإعداد وتنفيذ مخطط حركة المرور في المنطقة الحضرية للتحكم في تطور حركة السيارات وتقليص تأثيراتها السلبية (المادة الثالثة).
- تنص المادة 14 من نفس القانون على إمكانية المنع أو الحد من استعمال السيارات الخاصة في أماكن محددة.
- أثناء عمليات المراقبة والتفتيش وفي حالة وقوع حادث يتم إجراء عملية الكشف عن تناول الكحول لتحديد نسبة الكحول (المادة 19).
- يمنع على السائق الاستعمال اليدوي للهاتف المحمول أو خوذة التنصت الإذاعي والسمعي عندما تكون المركبة في حالة السير (المادة 30).
- تنص المادة 33 من القانون على مجانية الوقوف في المسالك العمومية غير أنه يمكن للجماعات الإقليمية أن تبادر بإجراءات تجعله مقابل ثمن.
- القانون في قسمه الثاني تعرض للأحكام الخاصة بالراجلين كالتأكيد على ضرورة السير على الأرصفة أو حواف الطرقات المهيأة، وكذا استعمال ممرات الراجلين، ويمنع كل استعمال آخر للأرصفة من شأنه إعاقة حركة المارة.
- في الفصل الثالث من القانون تم التطرق إلى الشروط الإدارية وقواعد مطابقة المركبات وتجهيزاتها، حيث أكدت المادة 43 إجبارية المراقبة التقنية للسيارات، ونصت المادة 45 على أن لا تتجاوز كمية الدخان والغازات السامة التي تنفثها السيارات وكذا الضجيج الذي تحدثه المستويات المحددة، والتنظيم كفيل بتحديد هذه المستويات.
- جاء القانون في فصله الرابع لتحديد مبادئ تكوين السائقين وشروط الالتحاق بالامتحانات للحصول على رخصة السياقة، ومواد تتعلق بمؤسسات التكوين.
- الفصل السادس من القانون تعلق بالمخالفات والعقوبات.

"إن عملية تخطيط النقل الحضري قضية متعددة المراحل والهدف منها وضع القواعد اللازمة لضمان الاستقرار الدائم لنظم النقل لتلائم عملية التطور الحضري المستمر وفقا لبرامج وأهداف محددة تلي قدر الإمكان رغبات السكان في التنقل بسهولة ويسر وأمان وبمستوى خدمة مناسب.

ذلك أنه مع ازدياد أعداد السكان داخل المدن وتعدد متطلبات الحياة الحضرية، تصبح نظم النقل المتوفرة تدريجياً غير قادرة على تحقيق مستوى خدمة مناسب لنقل السكان من خلال تزايد أعداد السيارات على شبكات الطرق، مما يسبب الاختناقات المرورية وزيادة الحوادث وتعرض المناطق الحضرية للتلوث البيئي بكافة الصور.

تخطط النقل هو عملية تعاونية تهدف إلى تشجيع المشاركة من جانب المستخدمين لنظام النقل كالهياكل الحكومية المختصة المناط بها عملية التخطيط، والمجالس المحلية، والمنظمات البيئية، ومجتمع رجال الأعمال، والمسافرين، وشركات الشحن، والجمهور، وذلك من خلال المشاركة العامة في عملية الاستبيان التي تقوم بها هيئات تخطيط المدن الكبرى، والتنسيق مع وزارات النقل القومية، ومتعهدي النقل العابر.

ولتخطيط النقل دور أساسي في تحقيق الرؤية المستقبلية لنظام النقل في الدولة والمجتمع، الذي يتضمن دراسة شاملة للاستراتيجيات الممكنة وتقييم مختلف وجهات النظر الناتجة عن المشاركة التعاونية بين هيئات تخطيط النقل، وبين الوكالات والمنظمات ذات الصلة من جهة، والمشاركة العامة من جهة أخرى¹.

ويجب عند القيام بعملية تخطيط النقل الحضري الأخذ بعين الاعتبار مجموعة من الأسس والمبادئ الهامة والتي تشمل على الخطوات التالية:

- ✓ رصد الأوضاع القائمة لقطاع النقل وتقييمها.
- ✓ تحديد مشاكل النقل الحالية والمتوقعة في المستقبل وتحليل الاحتياجات اللازمة من دراسات التخطيط التفصيلي ومختلف وسائل النقل وتحسين الاستراتيجيات اللازمة لذلك.
- ✓ التوقعات المستقبلية للسكان وحجم العمالة، بما في ذلك تقييم استعمالات الأراضي المقترحة في المنطقة وتحديد محاور النمو الرئيسية.
- ✓ اقتراح عدد من البدائل لبرامج وخطط طويلة المدى وقصيرة المدى وتحسين رأس المال والاستراتيجيات التنفيذية لنقل الناس والبضائع.
- ✓ تقدير الآثار البيئية المترتبة من جراء إدخال التحسينات المستقبلية على نظام النقل بما فيها جودة الهواء.
- ✓ وضع خطة مالية لتأمين ما يكفي من النفقات اللازمة لتغطية تكاليف تنفيذ الاستراتيجيات².

¹ علي محمد عبد المنعم حسن: هندسة النقل والمرور، دار الراتب الجامعية للنشر، لبنان، 1994، ص 07.
² قادري الدراجي: النقل الحضري وأثره في التنمية العمرانية للمدينة دراسة حالة مدينة برج بوعريج، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير في تسيير التقنيات الحضرية، معهد تسيير التقنيات الحضرية، جامعة المسيلة، 2012، ص 20.

يعتبر **مخطط النقل الحضري** من أبرز العناصر المحددة لنظام النقل في المدينة فهو أداة تنظيمية نشأت بموجب القانون رقم 03/01 المؤرخ في 2001/08/07، ويعرف على أنه وسيلة تقنية يقام فيها بإنشاء برامج مجالية واستثمارات في آفاق زمنية مدروسة، وتسيير مختلف أنظمة النقل، وهو أكثر شمولية من دراسة الهياكل القاعدية، حيث يحدد شروط تشغيل وتسيير أنظمة النقل، ويهدف حسب المادة 08 من المرسوم التنفيذي رقم 416/04 المؤرخ في 02 ديسمبر 2004 إلى:

- تحديد الاتصالات المنتظمة عبر الطرقات والسكك الحديدية في النقل الحضري والشبه الحضري والمنشآت الأساسية للنقل.
- تحديد النقل النوعي في الوسط الحضري والشبه الحضري.
- ضبط المخطط التوجيهي للمنشآت الأساسية للنقل لاسيما تلك المرتبطة باستقبال ومعاملة المسافرين وكذا مشاريع الاستثمار المتصلة بها.
- تحديد الأعمال الواجب القيام بها فيما يخص الاستثمار وضبط مخطط التمويل المتصل به.

يقوم بإعداد المخطط رئيس المجلس الشعبي البلدي بالتشاور مع مدير النقل في الولاية المعنية عندما يكون محيط النقل الحضري منحصر داخل الحدود الإقليمية للبلدية، ويقوم الوالي بذلك عندما يشمل محيط النقل الحضري إقليم عدة بلديات من نفس الولاية، ويقوم الولاية المعنيون عندما يتجاوز محيط النقل الحضري حدود إقليم ولاية واحدة، وعندما يضم المحيط أكثر من 200 000 نسمة.

كما يعتبر **مخطط الحركة والمرور** أداة تنظيم وتسيير للمرور على المدى القريب (5 سنوات على الأكثر)، ويهدف إلى تحقيق استغلال أمثل للعرض من هياكل وشبكات وحظيرة لتلبية الطلب على النقل للأفراد والسلع داخل المدينة، ويقوم بتشخيص واقع المرور وتزويد السلطات بمجموعة من الأدوات التقنية والتنظيمية التي تسمح بتحسين ظروف المرور على المدى القريب للمدينة باقتراح عمليات تهيئة على مفترقات الطرق، تحديد وتعديل اتجاهات السير. من بين أهدافه أيضا تنظيم حركة السيارات بصفة عامة بالإضافة إلى الراجلين، وتحسين شروط حركة النقل والمرور وتسهيل سيولة الحركة وكذلك أمن الطرقات، التكامل والتنسيق بين جهاز النقل وعملية التطور والنمو العمراني والديموغرافي للمدينة، رفع مستوى الإدراك الزمني بالمقارنة مع مسافة التنقل وحركة المواطنين اليومية، واستعمال أفضل للطاقت المادية الموجودة، تحديد مختلف الأماكن والوضعيات القانونية للوقوف والتوقف، وكل هذا ورد نصه ضمن القانون 14/01 المؤرخ في 2001/08/19.

2-2- المنشآت القاعدية والشبكة الحضرية في مدينة سعيده:

تعد أنظمة النقل وشبكاتهما الحضرية شرايين الحياة التي تربط بين أجزاء المنطقة الحضرية المختلفة من جهة، وربطها بالمناطق المجاورة لها من جهة أخرى، فهي بذلك تعمل على انسياب حركة المشاة، المركبات، ورفع كفاءتها. وتأتي خدمات شبكة الطرق في مقدمة أنظمة شبكات النقل التي بدورها تتأثر بمجموعة من العوامل منها: النمو والتغير السكاني، تطور حجم العمالة، توزيع المناطق السكانية، نمو وتوزيع شبكة الطرق، توزيع القطاع الصناعي والتجاري والخدمات.¹ ويجب التمييز بين الشبكة كهيكل مادي يتوفر على هياكل قاعدية نقطية كالمحطات البرية والمطارات والموانئ والمحولات وغيرها، أو خطية كخطوط السكك الحديدية والطرق البرية المزدوجة وغيرها، وبين الحراك ضمن الشبكة من وسائل مختلفة تتحرك وفق نظام معين، والشبكة لا قيمة لها إذا لم تلبى مختلف احتياجات التنقل والحراك في الإقليم، فالأول يتعلق بالجانب المادي والثاني يتعلق بالخدمات التي تقدمها الشبكة التي تعتبر كحامل يوفر خدمات الحراك والتنقل.²

2-2-1- المحطات البرية، منشآت استقبال وتوجيه المسافرين، مواقف التكفل بالمسافرين:

يؤدي تامين المنشآت القاعدية الخاصة بالتكفل بالمسافرين من محطات ومواقف وأماكن التوقف والانتظار إلى تحسين ظروف تنقل مستعملي النقل العام، وبالتالي تامين النقل العام في حد ذاته، ورغم الجهود المبذولة من طرف السلطات المحلية وكذا مديرية النقل بمدينة سعيده إلا أن قطاع النقل لا يزال يتميز بالضعف الواضح في مثل هذه المنشآت، ناهيك عن عدم تقبل جل الناقلين للخطط التي تنظمها.

المحطات البرية:

استفادت مدينة سعيده أواخر شهر نوفمبر 2015 من محطة برية لنقل المسافرين، والتي تقع في الجنوب الشرقي للمدينة، وتعتبر المحطة نقطة انطلاق ووصول ل 13 خط حضري، وهي كذلك نقطة وصول لكل خطوط النقل الشبه حضري وخطوط النقل بين البلديات.

بدأ العمل بالخطة التي تقتضي تجميع المحطات البرية المؤقتة التي كان ساري بها العمل أواخر العام 2015، أين تم التخلي نهائياً عن 5 محطات موزعة على المداخل الأربعة للمدينة ومنطقة الوسط، ووجهت كل خطوط النقل

¹ عمر محمد الضيافاة: أنظمة شبكات النقل الحضرية في مدينة عمان، مجلة دراسات العلوم الإنسانية والاجتماعية، المجلد 41، العدد 3، الجامعة الأردنية، 2014، ص 812.

² عبد الحكيم كبيش: التمدد الحضري والحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف، مرجع سابق، ص 271.

إلى المحطة البرية، الأمر الذي أبان عن عدم رضا مستغلي الخطوط خاصة خطوط النقل الشبه حضري والنقل بين البلديات والخط الحضري رقم 08، وبلورت ذلك الإضرابات العديدة التي قام بها مستغلو الخطوط قبل أن يقتنعوا بالأمر في الأخير، والسبب في ذلك يرجع إلى زيادة بعض الكيلومترات حتى الوصل، واعتياد المستعمل على التوصيل إلى أماكن قريبة من الوسط الذي يحتكر جل الخدمات خاصة التجارية والإدارية.

ومع بداية 2017 استفادت المدينة أيضا من محطة جديدة للنقل بالسكك الحديدية، والتي تقع في الجهة الغربية للمدينة على بعد حوالي 4 كلم من النسيج الحضري، وحسب مخطط الحركة والمرور لمدينة سعيدة تعتبر المحطة نقطة انطلاق ل 4 خطوط حضرية، وقد خصص قسم منها كمحطة لتوقف سيارات الأجرة، وتتوفر المحطة على ظروف استقبال جيدة، الأمر الذي يعيب العلية ككل عدم ربط المحطة بأي خط حضري لحد الآن، وتعتبر سيارة الأجرة السبيل الوحيد للوصول إليها.

صورة (6-7): المحطة البرية لنقل المسافرين ومحطة النقل بالسكك الحديدية على التوالي.



المصدر: الطالب 2017.

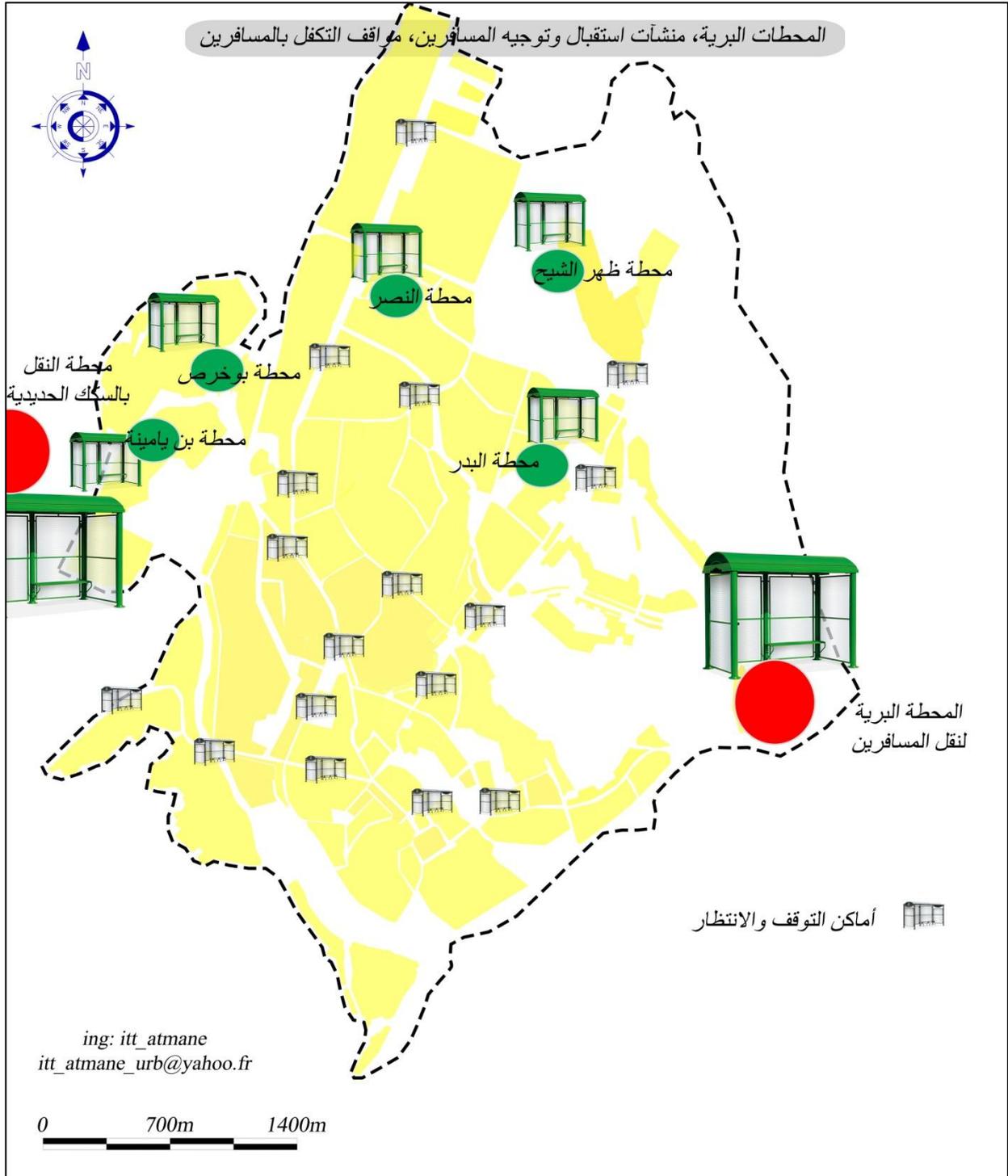
يأتي دخول كل من المحطة البرية لنقل المسافرين ومحطة النقل بالسكك الحديدية حيز الخدمة في إطار المشاريع التي تحدد الرؤى والخطط الاستشرافية للمدينة، وفي ظل عدم اكتمال المخططات التي تندرج ضمن أولوياتها مثل هذه المنشآت، يبقى يميزها الكثير من مظاهر تدني الخدمة لمستعملي النقل العام كغياب السلامة والأمان للمسافرين بحكم الموقع فيما يخص محطة النقل بالسكك الحديدية، والنقص الكبير في الخدمات الضرورية فيما يخص محطة النقل البري.

مواقف الحافلات ومخابئ التوقف والانتظار:

عدى المخطتين المتحدث عنهما في العنصر السابق لا تتوفر شبكة النقل الحضري بسعيدة على محطات أو مواقف مجهزة، وتستغل مناطق مفتوحة ومهيأة أفقيا لتوقف الحافلات واستقبال المستعملين، ويبرز الشكل الموالي أهم

المواقف والمحطات وأماكن الانتظار بالمدينة، والملاحظ هو الغياب التام والكلي لمخابئ الانتظار، وبالتالي يبقى المستعمل عرضة للأمطار وأشعة الشمس، يضاف إليه أيضا غياب لوحات إعلام المسافرين في بعض المواقف، الأمر الذي يجعل من هذه المواقف أماكن استهلاك للمحليين فقط.

الشكل رقم (33): المحطات البرية ومنشآت استقبال وتوجيه المسافرين ومواقف التكفل بالمسافرين.



المصدر: من إعداد الطالب 2017.

صورة (8-9): غياب مخابئ الانتظار في أماكن التوقف محطة البنزين وحديقة 20 أوت.

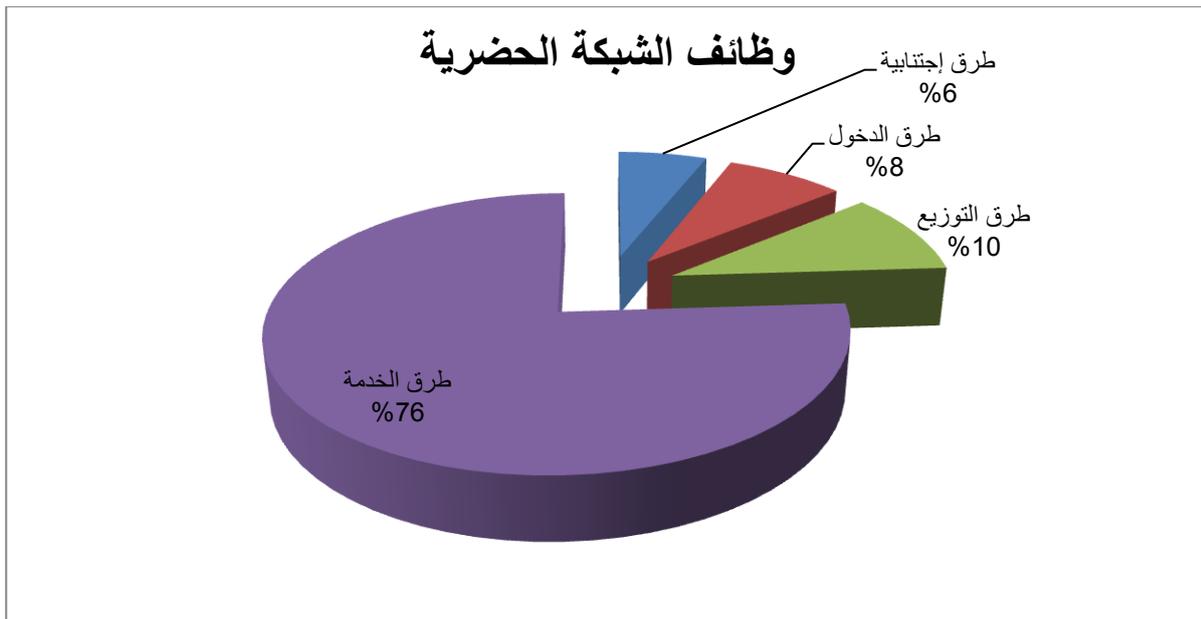


المصدر: الطالب 2014.

2-2-2 الشبكة الحضرية بالمدينة:

تتميز شبكة الطرق الحضرية في مدينة سعيدة بسميزات طبيعية ومواصفات تقنية وهندسية تصعب نسبيا الحركة والمرور، فمنطقة وسط المدينة على سبيل المثال رغم انبساط طرقاتها إلا أنها تعاني من الضيق الشديد، يضاف إليه الاقبال الكبير على استعمالها، أما في باقي المناطق فيتباين شكل سطح الأرض وتباين معه المميزات الطبيعية للطريق، لكن مجمل هذه الطرقات تلعب دورها بشكل جيد.

الشكل رقم (34): توزيع الشبكة الحضرية حسب وظيفتها في مدينة سعيدة في 2012.

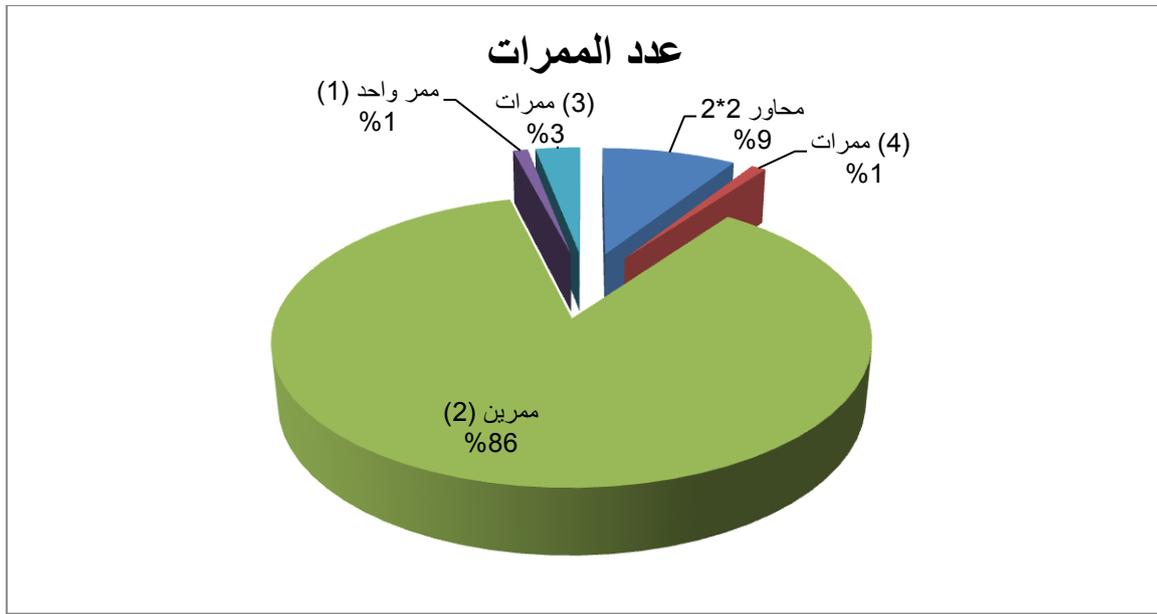


APC de Saida, rapport diagnostic plan de circulation de Saida, CTPP, juin 2011, p 28.

تتكون الشبكة الحضرية حسب الشكل السابق من خلال ما تؤديه من وظائف من:

- طرق الخدمة وهي الأعلى نسبة تظهر باللون البنفسجي تمثل ما نسبته 76 %.
- طرق الدخول تظهر باللون الأحمر تمثل ما نسبته 08 %.
- طرق التوزيع تظهر باللون الأخضر تمثل ما نسبته 10 %.
- طرق اجتنائية تمثل ما نسبته 06 %.

الشكل رقم (35): توزيع الشبكة الحضرية حسب عدد الممرات.



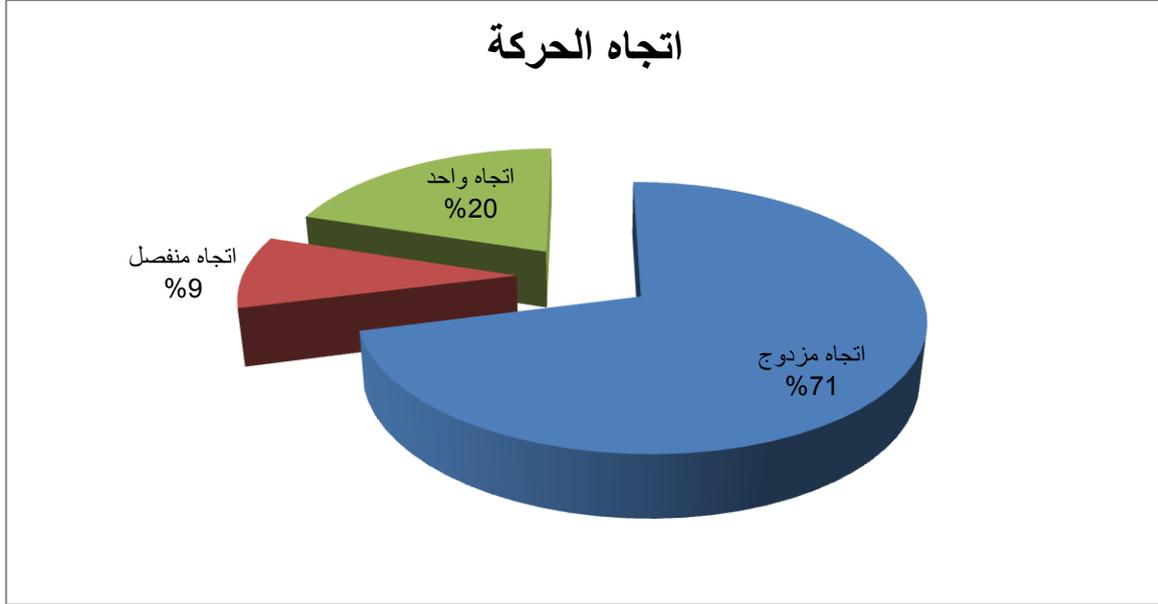
APC de Saida, rapport diagnostic plan de circulation de Saida, CTPP, juin 2011, p 25.

تتوزع الشبكة الحضرية كما يوضح الشكل السابق حسب عدد الممرات إلى ما يلي:

- 86 % من الشبكة الحضرية عدد ممراتها اثنان.
- 0.18 % من الشبكة عدد ممراتها 4.
- 0.18 % ذات ممر واحد.
- 9.66 % من الشبكة منفصلة عن بعضها وبممرين في كل جانب.
- 3.94 % من الشبكة عدد ممراتها ثلاثة.

من خلال هذه المعطيات يتبين أن الشبكة تتميز بمواصفات ضعيفة من حيث الخصائص الفيزيائية، الأمر الذي يصعب نوعاً ما الحراك، هذا ويضاف لمشكل توقف السيارات ومواقف الحافلات وممرات الراجلين...

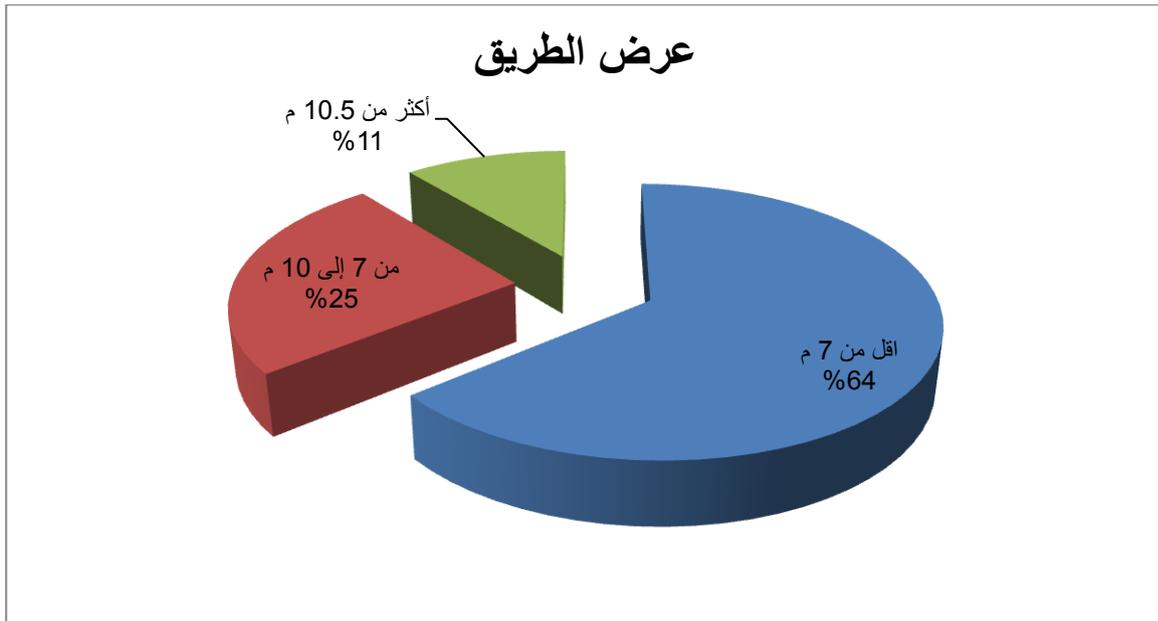
الشكل رقم (36): توزيع الشبكة الحضرية حسب اتجاه الحركة.



APC de Saida, rapport diagnostic plan de circulation de Saida, CTPP, juin 2011, p 26.

71% من الشبكة تستغل في اتجاهين اثنين، و 20% تستغل في جانب واحد، و 09% في اتجاه منفصل، ومعلوم أنه كلما زادت الخطوط ذات الاتجاه الواحد كلما زادت سهولة المرور، والعكس صحيح، ما يعني أن خصائص اتجاه الحركة لا تخدم الحراك فيما نسبته 71% من الشبكة.

الشكل رقم (37): توزيع الشبكة الحضرية حسب عرض الطريق.

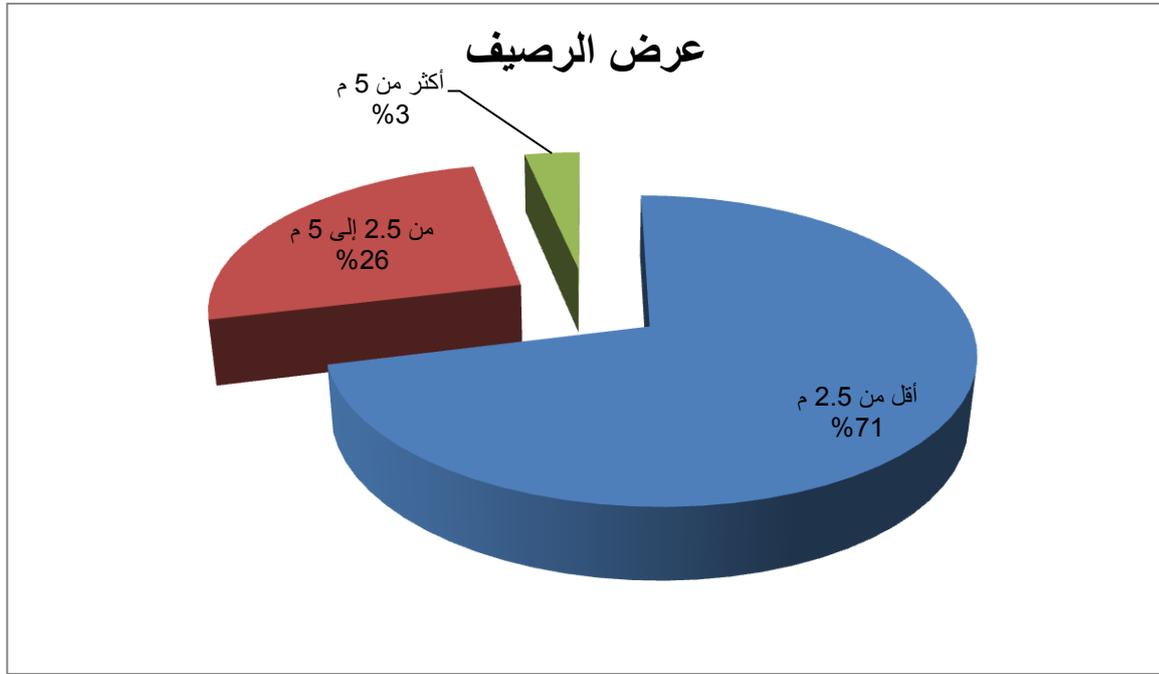


APC de Saida, rapport diagnostic plan de circulation de Saida, CTPP, juin 2011, p 26.

تسبب المواصفات الفيزيائية للشبكة بنسبة كبيرة في الاختناقات ومشاكل المرور، فمن مجمل خطوط الشبكة الحضرية لمدينة سعيذة نجد 25 % فقط يتعدى عرضها 7 متر، 11 % يتعدى عرضها 10.5 متر، بينما تسجل الطرقات التي يقل عرضها عن 7 متر نسبة 64 %، ما يعني قيمة استيعاب تقل عن 1800 وحدة (سيارة خاصة)¹، يضاف إلى ذلك التوقف العشوائي للمركبات، والمشاكل التي تسببها التقاطعات، وعدم احترام الأولوية.

بما أن المشي على الأقدام يعتبر هو الآخر وسيلة من وسائل النقل، فالحديث عن مجال حركة وحراك المشاة مهم أيضا مثله مثل مجال حراك المركبات، وتتحكم معطيات عدة في هذا الحراك منها ما هو متعلق بمعطيات طبيعية كالانبساط والانحدار، ومنه ما هو متعلق بمعطيات تصميمية كمواصفات الأرصفة.

الشكل رقم (38): توزيع شبكة الأرصفة حسب عرض الرصيف.



APC de Saida, rapport diagnostic plan de circulation de Saida, CTPP, juin 2011, p 27.

تقدم طرقات مدينة سعيذة عرضا ضعيفا في الأرصفة، و حسب الدراسة التي قامت بها البلدية لإعداد مخطط المرور سنة 2010² فإن 71 % من الأرصفة يقل عرضها عن 2.5 متر، ما يعني أن الأرصفة لها مواصفات لا تسمح بتسهيل حركة الراجلين، ومن هنا نفهم سبب تحرك الراجلين في جانبي الطريق وتعريض أنفسهم للخطر وكذلك إعاقاة حركة السيارات، وتزيد هذه الظاهرة كلما اقتربنا من منطقة الوسط.

¹ عبد الحكيم كيبش: التمدد الحضري والحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف، مرجع سابق، ص 278.

² APC de Saida, rapport diagnostic plan de circulation de Saida, CTPP, juin 2011, p 27.

صورة (10-11): النزاع بين حركة المشاة والمركبات.



المصدر: الطالب 2015.

صورة (12-13): عينات من الأرصفة الموجودة في المدينة.



المصدر : الطالب 2017.

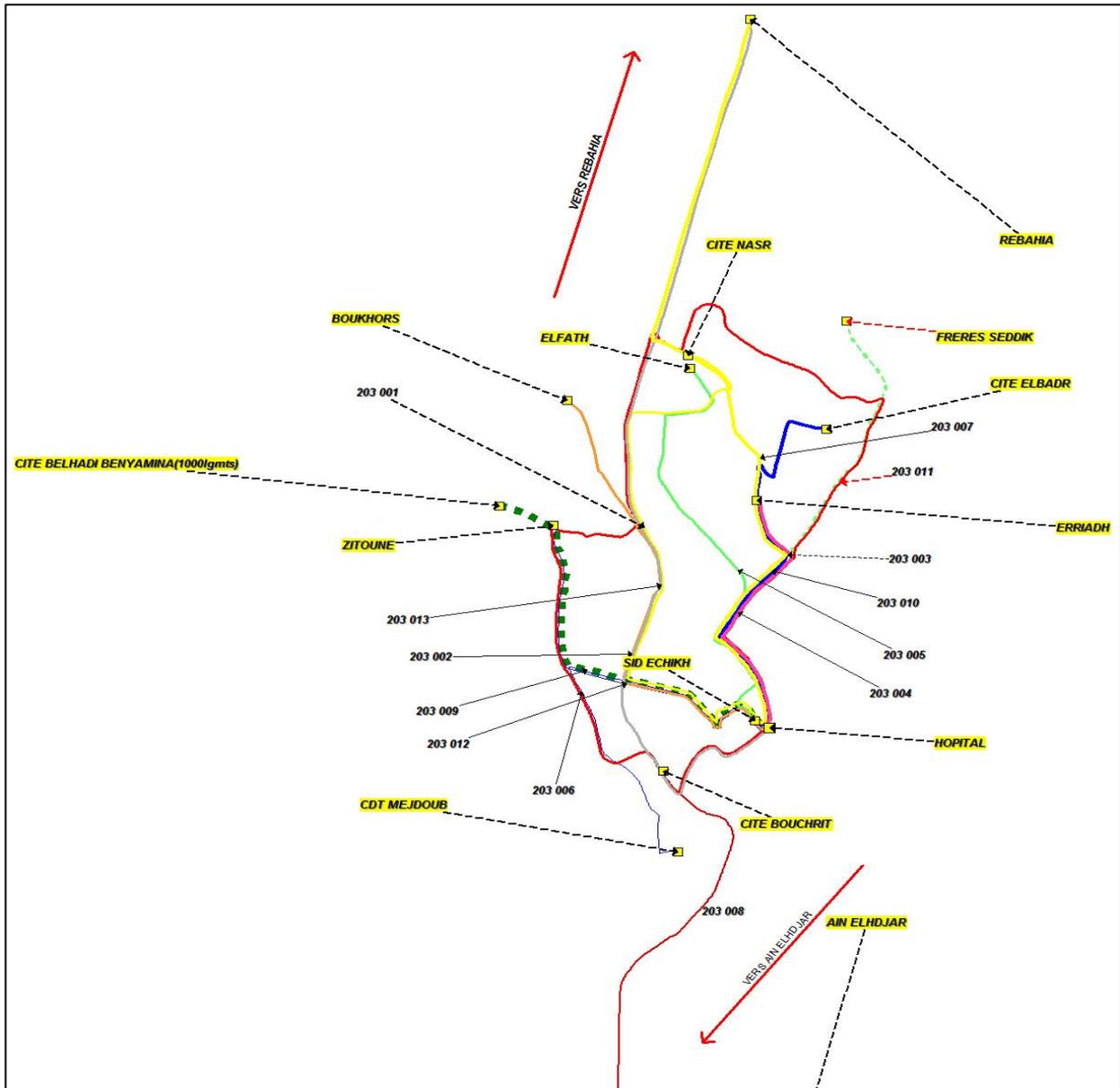
2-3- النقل الحضري في مدينة سعيدة:

تشهد مدينة سعيدة تزايدا في حركة المرور في الفترتين الصباحية والمسائية على مسافة معتبرة من الطريق الذي يبدأ من المدخل الشمالي للمدينة، ويصل إلى حدود المنطقة الإدارية مروراً بمركز المدينة، والطريق الذي يقطع الجهة الجنوبية الشرقية من المدينة ويلتقي مع نفس الطريق، حيث تسير المركبات التي تتجمع إلى الطريقين بسرعات منخفضة تصل إلى حدود البطء الشديد، ليرتسم في كل جانب من الطريق المزدوج خطين متوازيين من المركبات، هذه الظاهرة تعكس تركز الأنشطة والإدارة وأماكن العمل داخل المدينة في حدود هذه المناطق.

2-3-1- النقل الحضري الجماعي في مدينة سعيذة:

تتكون شبكة النقل لمدينة سعيذة من 13 خط للنقل الجماعي العمومي، و 4 خطوط للنقل الجماعي المخصص لفئة الطلبة وخطوط موسمية للفئات الأخرى (النقل المدرسي، نقل العمال)، تغطي هذه الخطوط المحاور المهمة للمدينة أين يرتفع الطلب على النقل، وبالنزول إلى أرض الواقع تنشط على مدار السنة خطوط أقل من المشار إليها سابقا (11 فقط)، ويخضع قطاع النقل الجماعي في سعيذة للمنطق التجاري دون غيره من الاعتبارات (الخط المريح)، وهذا الأمر سيتم التطرق إليه لاحقا.

الشكل رقم (39): خطوط النقل الجماعي في المدينة.



المصدر : مديرية النقل لولاية سعيذة، 2017.

حسب مديرية النقل لولاية سعيدة فإن المركبات المرخص لها والمتوفرة في المحيط الحضري تضمن التنقل لحوالي 194954 شخص يوميا و 5848620 شخص شهريا من الناحية النظرية،¹ لكن الرقم بعيد كل البعد عن الواقع فسلوكيات مستغلي الخطوط وتذبذب الطلب على النقل ومعطيات أخرى تضعف هذا العرض.

الجدول رقم (19): أهم خطوط النقل الحضري الجماعي بمدينة سعيدة:

الخط	عدد المتعاملين	عدد العربات		عدد المقاعد		عدد الدورات/يوم	عدد المسافرين
		عام	خاص	عام	خاص		
02 حي بوخرص	08	03	08	300	324	11	13728
03 حي البدر	13	00	16	00	698	10	13960
07 الرباحية	35	03	37	300	1485	12	42840
08 عين الحجر	18	02	21	200	987	13	30862
09 بلهادي بن يمينه	03	02	03	200	155	16	11360
10 الإخوة صديق	03	00	04	00	290	14	8120
12 الزيتون	01	01	00	100	00	15	3000
13 الرباحية 2	33	04	31	400	1436	10	37280
المجموع	111	135		6902			161150

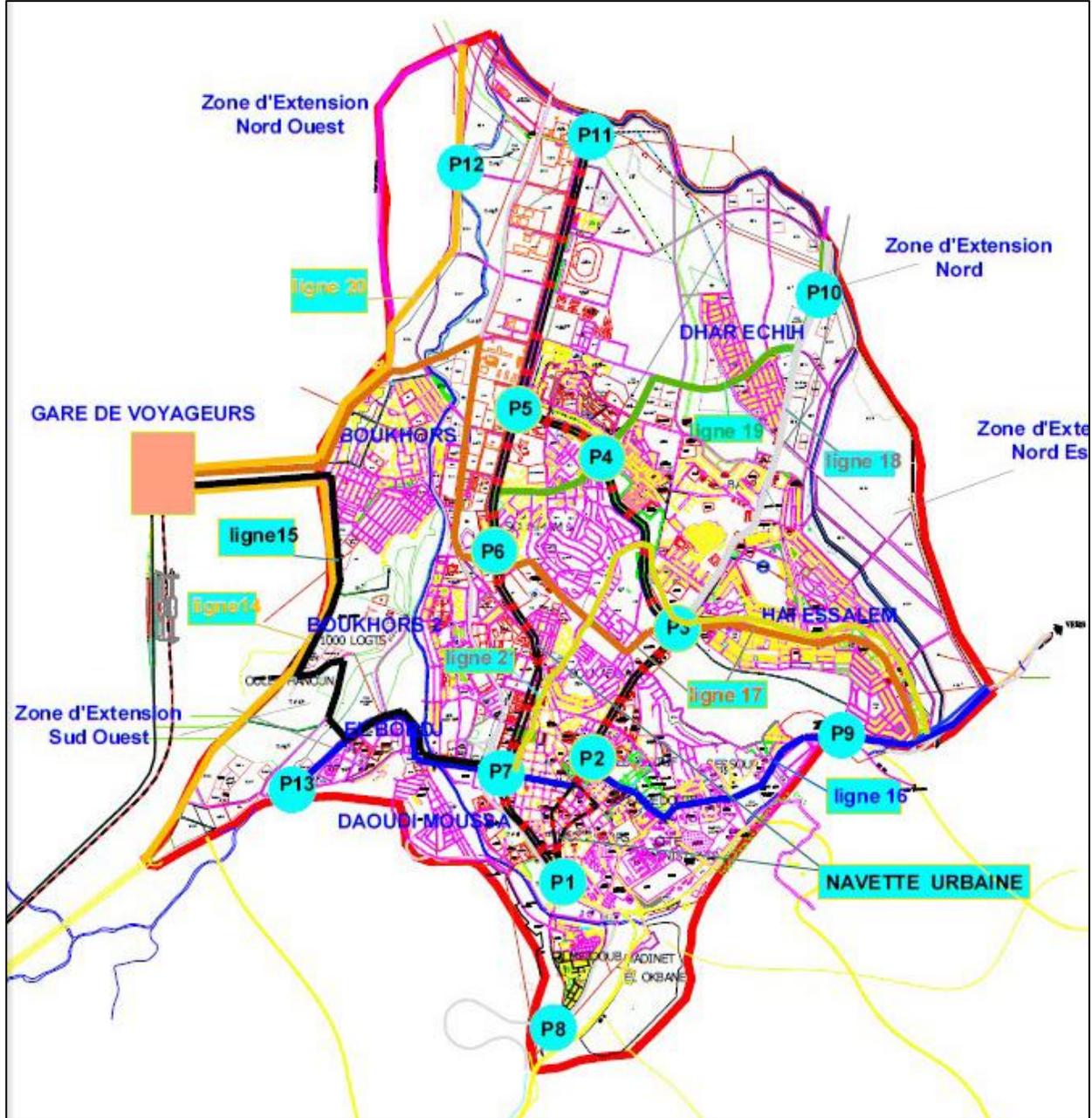
المصدر : مديرية النقل لولاية سعيدة، حصيلة نشاطات قطاع النقل لسنة 2016.

أشارت مديرية النقل من خلال تقرير حصيلة نشاطات قطاع النقل لسنة 2016 إلى أن النقل الجماعي كمنط عرف تحسنا ملحوظا مقارنة بالسنوات الماضية، وأشار إلى تحسن الحظيرة من حيث السن ومن حيث نوعية الخدمات المقدمة للمسافرين، في ظل تحديد السن الأقصى للعربات ودخول المؤسسة العمومية كمنافس قوي. كما أشار نفس التقرير إلى أن الخطوط رقم 11 و 5 و 4 غير مستغلة بالنظر لعدم وجود طلبات استغلال لها.

الدراسة التقنية لواقع النقل الحضري الجماعي العمومي تثبت أن التغطية الحالية لهذا النمط غير كافية تماما، وتعتبر الخطة التي وردت ضمن مخطط المرور لمدينة سعيدة خير دليل على ذلك، فقد تم اقتراح 7 خطوط إضافية ليصل العدد 20 خط، كما تم اقتراح تغييرات على بعض المسارات، لتغطي خدمة النقل الجماعي النسيج الحضري الكلي لمدينة سعيدة بغرض التقليل من حراك السيارات الخاصة.

¹ مديرية النقل لولاية سعيدة: مخطط السير لمدينة سعيدة خاص بخطوط النقل الحضري، سبتمبر 2015.

الشكل رقم (40): خطوط النقل الجماعي الجديدة المقترحة في المدينة.



APC de Saida, rapport diagnostic plan de circulation de Saida, CTTT, juin 2011.

إضافة إلى 135 حافلة التي تشغل في الخطوط الناشطة وتنقل 161150 مسافر يوميا، تنشط 85 حافلة بعدد مقاعد يقدر 2736 مقعد تستغل لفائدة الفئات الخاصة كفئة العمال والطلبة.

عادة ما يفضل مستغل خطوط النقل العام المناطق ذات الكثافة السكانية المرتفعة، لأن المناطق منخفضة الكثافة تتميز بالضعف في الطلب على النقل لأنها تخدم عددا قليلا من الناس وتنتشر على مساحة كبيرة، وتقع في المناطق البعيدة عن مراكز الجذب ومنطقة الوسط، وفي ظل التعريف التي تضعها مديرية النقل الغير مشجعة فإن باب

الاستثمار هنا لا يطرقه أحد، هنا ينبغي على السلطات التفكير بعيدا عن معتقد الربح في التوفيق بين احتياجات المستفيدين من الخدمات العامة و بين المصالح التجارية لشركات النقل العام، أو التفكير في تغطية العملية بمعامل يحسب على الدولة، لأن الملاحظ في شبكة النقل الجماعي لمدينة سعيدة أن جل الخطوط تشغل المحور الرئيس للمدينة الذي يبدأ من المدخل الشمالي للمدينة وصولا إلى المحطة البرية، والذي يتميز بالطلب المرتفع على النقل.

2-3-2 استعمال السيارة الفردية في مدينة سعيدة:

يتم اللجوء إلى الاستعمال المكثف للسيارة الفردية في ظل تدهور النقل الجماعي، الذي يتمثل في تدني خدمة النقل وقصور شبكات النقل الجماعي في تغطية المجال الحضري بكيفية تكفل اقتراب مرضي لخدمة النقل الجماعي من تلك التي توفرها السيارة الفردية، أي إيصال المستعمل من نقطة انطلاقه إلى نقطة وصوله في عملية تنقل واحدة، ما يجعل نسبة هامة من الأسر تتجه إلى امتلاك السيارة الفردية مستفيدة من القروض التي تمنحها البنوك وتسهيلات وكالات بيع السيارات، متحملة المصاريف الباهظة التي يستوجبها شراء هذه الوسيلة واستعمالها وصيانتها ولو على حساب ضروريات أخرى كالسكن والتربية،¹ في مدينة سعيدة بلغت نسبة التجهيز بالسيارة السياحية خلال العام 2008² 19.80 %، وتبرز الأرقام المتعلقة بسيارة الأجرة على مستوى مديرية النقل الأهمية الكبيرة التي تلعبها هذه الوسيلة في النقل، وكذلك نوع الوسيلة في التنقلات التي رصدتها مستشعرات الهيئة التي قامت بإعداد مخطط المرور لبلدية سعيدة تبين هيمنة استعمال السيارة الفردية.

الجدول رقم (20): النقل بواسطة سيارات الأجرة:

السنة	الرخص الممنوحة	الرخص المستغلة				
		شركة سيارات الأجرة	فردية	جماعية حضرية	جماعية بين الولايات	جماعية بين البلديات
2013	1906	65	1105	234	170	295
2014	1906	45	1298	48	153	188

المصدر : مديرية النقل لولاية سعيدة، حصيلة نشاطات قطاع النقل لسنة 2016.

ارتفع عدد سيارات الأجرة خلال سنة واحدة ب 193 سيارة أي بزيادة خلال العام 2014 قدرت ب 14.86 %، في حين تراجع عدد المركبات الجماعية الحضرية بشكل كبير.

¹ عبد الحكيم كبيش: التمدد الحضري والحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف، مرجع سابق، ص 243.
² الديوان الوطني للإحصاء 2008.

الجدول رقم (21): سيارات الأجرة باستخدام الهاتف:

تسمية الشركة	عدد السيارات	عدد السائقين
ش.ذ.م.م محمد للنقل بالهاتف	10	10
ش.ذ.م.م جواد للنقل بالهاتف	10	10
ش.ذ.م.م الغرب للنقل بالهاتف	10	10
المجموع	30	30

المصدر : مديرية النقل لولاية سعيدة، حصيلة نشاطات قطاع النقل لسنة 2016.

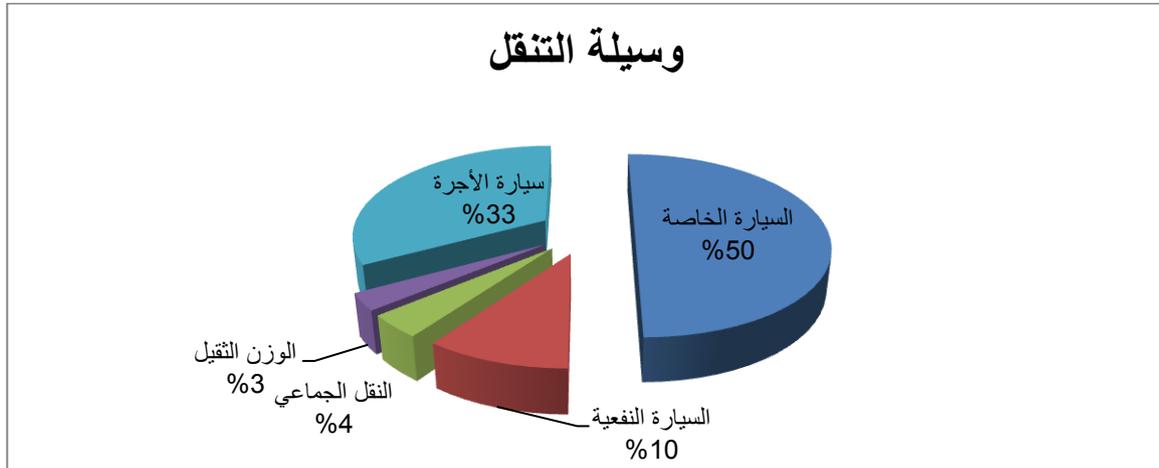
عرف نشاط إنشاء شركة سيارات الأجرة بواسطة الهاتف ارتفاعا في عدد المستخدمين، في ظل الظروف المشجعة لعمل سيارات الأجرة، وكذلك الإقبال على التكوين للحصول على دفتر المقاعد الذي يمنح عن طريقه الترخيص بمزاولة هذا النشاط خلال السنوات الماضية يبرز أهمية النشاط، وبالتالي قيمة الطلب على مثل هذه الخدمة.

الجدول رقم (22): الإقبال على التكوين للحصول على دفتر المقاعد:

السنة	عدد الدورات	عدد المرشحين
2013	07	359
2014	03	146
2015	09	625

المصدر : مديرية النقل لولاية سعيدة، حصيلة نشاطات قطاع النقل لسنة 2016.

الشكل رقم (41): توزيع الحركة حسب الوسيلة في مدينة سعيدة.



خلال عملية حصر المرور¹ التي قامت بها الهيئة المعدة لمخطط المرور بسعيدة على مستوى 26 عقدة وسط المدينة، في الفترة من 01 إلى 07 جوان 2011 تم رصد 303781 مركبة في غضون يوم واحد، من بينها 7.25 % فقط عبارة عن مركبات النقل الجماعي ومركبات الوزن الثقيل، باقي المركبات والبالغ عددها 281756 مركبة كلها مركبات فردية موزعة كالآتي:

- السيارة الخاصة: بلغت نسبتها 50.37 %، أي ما يعادل 153014 مركبة.
- السيارة النفعية: بلغت نسبتها 10.22 %، أي ما يعادل 31046 مركبة.
- سيارة الأجرة: بلغت نسبتها 32.16 %، أي ما يعادل 97695 مركبة.
- مركبات النقل الجماعي والوزن الثقيل: بلغت نسبتها 7.25 %، أي 22025 مركبة.

2-4- دراسة التنقل في مدينة سعيدة:

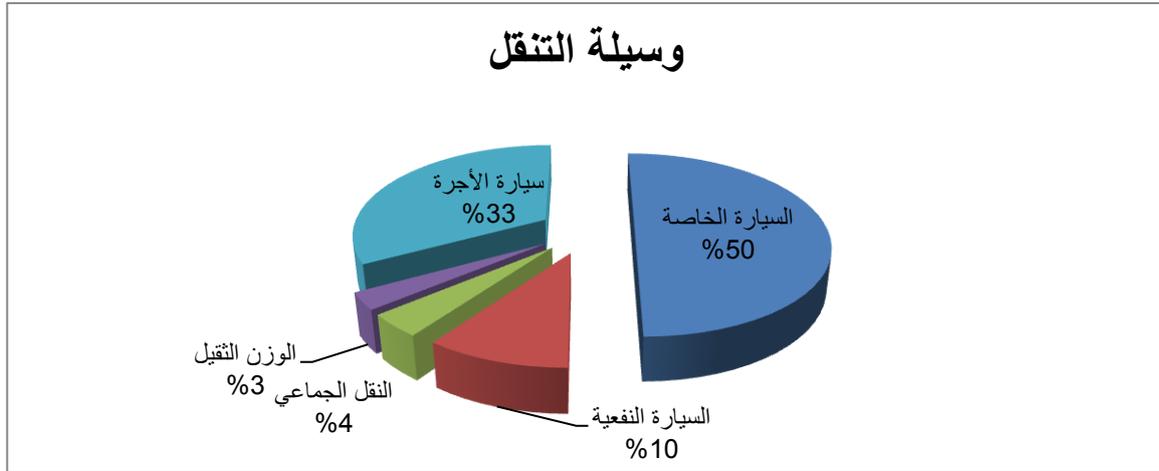
في ظل المعطيات و الاختلالات العديدة التي تطرح جملة المشاكل المتعلقة بالنمو الديمغرافي وهيكل السكان (العمر/الهجرة....)، والنزعة التكنولوجية (تطور التجهيزات الحضرية، تطور الهياكل القاعدية....)، والعوامل الاقتصادية (تطور الانتاج، توزيع الموارد والخدمات، الوظائف، سوق العمل....)، والمقاربات السوسيوولوجية (تطور القيم والسلوكيات وأنماط الحياة...)، بات من الضروري التفكير في سياسات بديلة تتناول النقل والعمران بطريقة تكفل فهم الديناميكيات المتخفية في تحول المجال التي يصوغها التقاطع البيئي والاجتماعي والاقتصادي،² كل ما تم الإشارة إليه من تغييرات يمكن أن يضاف إليه التطور السريع في الحراك وفي وسائل النقل خاصة السيارة، الذي من شأنه إعادة ترتيب منظومة العلاقة التي تجمع المسكن بالاستخدامات المختلفة، والنتائج من هذا كله تزايد مستمر في عدد التنقلات.

بالنسبة للمعطيات المتعلقة بالتنقل في مدينة سعيدة لم نستطع الوصول إلى المعلومات الكافية بسبب الشح الكبير في الدراسات التي تتناول الموضوع، واقتصارها على مرجع وحيد وهو مخطط المرور للمدينة الذي اكتفى بدراسة حركة المركبات وأعدادها وأوقاتها، وأورد بإيجاز كذلك حركة المشاة في 5 نقاط من المدينة مشيراً إلى عدد المتنقلين مشياً على الأقدام في تلك النقاط فقط، وعلم سيتم التطرق إلى أهم العوامل المؤثرة في النقل الحضري من معطيات ديمغرافية واقتصادية وتوزيع التنقلات حسب زمن التنقل.

¹ APC de Saida, rapport diagnostic plan de circulation de Saida, CTPP, juin 2011, p 04.

² George Marius : L'interface transport – urbanisme et sa modélisation, p 14.

الشكل رقم (42): توزيع التنقلات حسب الوسيلة في مدينة سعيدة.

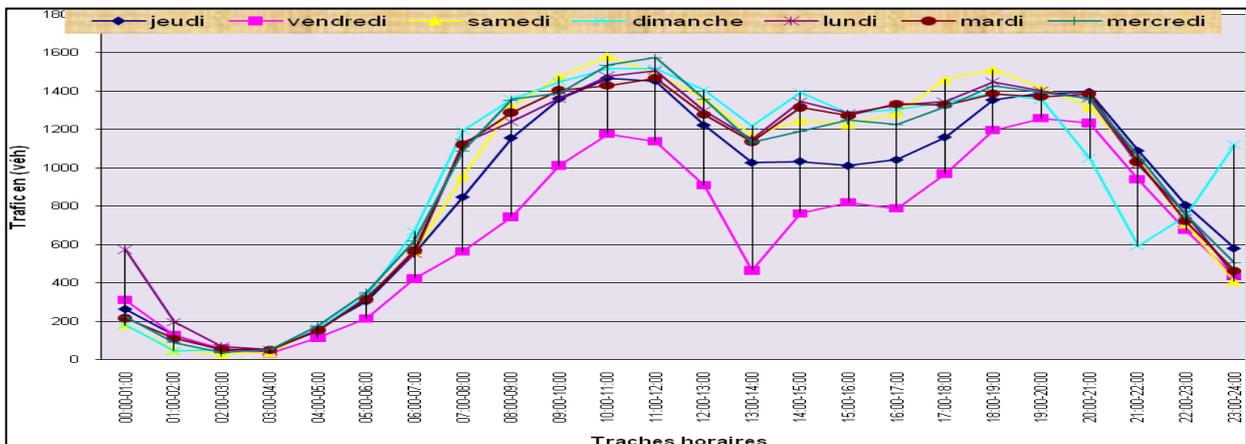


APC de Saida, rapport diagnostic plan de circulation de Saida, CTPP, juin 2011, p 05.

تتكفل حظيرة النقل الجماعي بحوالي 194954 راكب/يوم كحد أقصى حسب مديرية النقل، بلغ منها فعليا 161150 تنقل منجز بواسطة الحافلة، وبالرجوع إلى الشكل السابق الذي يوزع التنقلات حسب الوسيلة، فإن هذه التنقلات تتم بواسطة 4% من جملة المركبات البالغ عددها 303781، وبعملية حسابية بسيطة تأخذ تنقل 1 في كل مركبة خاصة بما في ذلك عربات الوزن الثقيل كمعدل ينتج 293780 تنقل/يوم، هذا دون احتساب التنقلات التي تتم مشيا على الأقدام.

74% من هذه التنقلات تتم بين الساعة 07:00 صباحا و 19:00 مساء، 26% تتم في فترة الليل وهي مرتفعة مقارنة ببعض المدن كمدينة عنابة 18%، العاصمة 15%، قلما و حاسي مسعود 17%¹.

الشكل رقم (43): توزيع التنقلات حسب زمن التنقل في المحور المسمى الطريق الوطني 6.



¹ APC de Saida, rapport diagnostic plan de circulation de Saida, CTPP, juin 2011, p 08.

¹ APC de Saida, rapport diagnostic plan de circulation de Saida, CTPP, juin 2011, p 05.

تتحكم في هذه التنقلات وازديادها مجموعة من المعطيات يتم حصرها عادة من خلال تحقيقات الأسر، وبسبب غياب الدراسات التي يمكن الاعتماد عليها في ذلك سيتم التطرق إلى المعطيات الديمغرافية والاقتصادية التي يتولد من خلالها الطلب على النقل.

2-4-1- العوامل المؤثرة في زيادة التنقلات بمدينة سعيدة:

النمو السكاني: ارتفع عدد سكان مدينة سعيدة من 38.650 نسمة سنة 1966 م إلى 143.799 نسمة خلال العام 2015 م، أي أن الرقم تضاعف أكثر من ثلاث مرات، وقد بلغ معدل النمو 2.8 %.

الكثافة السكانية: تعتبر دراسة الكثافة السكانية أحد المقاييس التي يعتمد عليها في توزيع السكان على المساحة، ومن المعلوم أنها تختلف من منطقة إلى أخرى ومن حي إلى آخر وذلك لأسباب متعددة منها توفر الخدمات الصحية والتجهيزات الإدارية، وعوامل أخرى، وتعتبر مدينة سعيدة من أكثر المدن كثافة سكانية في الولاية حيث تفوق 1800 ساكن/هكتار.

خصائص التركيبة السكانية:

الجدول رقم (23): نسبة النشاط حسب الحالة الفردية للسكان:

المدينة	سكان من 15/05	من 15 فأكثر	ناشطون	مكثات	طلاب/تلاميذ	متقاعدون	ذو معاشات	غير ناشطون
سعيدة	23051	93 870	44 543	26 284	12 607	6 309	1 732	2 216
ن. الحضري	37221	136732	63219	41301	17395	8600	2459	3519

المصدر: الديوان الوطني للإحصاء، نتائج الإحصاءات العامة للسكان والسكن 2008.

يحتاج العنصر البشري إلى التنقل من مكان إلى آخر لتلبية احتياجاته المختلفة، ويعتبر الحراك اليومي من أهم المؤشرات القياس لتنقل الأفراد في نطاق معين، ويتم تحديده بالصيغة التالية: متوسط عدد التنقلات التي يقوم بها الفرد الذي يزيد عمره عن 5 سنوات والسكان في محيط معين، وذلك خلال يوم من أيام الأسبوع وباستعمال الوسائل المتاحة والممكنة¹ الجدول السابق يشير إلى مختلف الفئات التي تقوم بتحركات يومية وتولد تنقلات من ساكنة سعيدة المدينة، وساكنة سعيدة المجال الذي يمسه مخطط النقل الحضري (النطاق الحضري المتلاحم عمرانيا سعيدة/عين الحجر/أولاد خالد).

¹ عبد الحكيم كبيش: التمدد الحضري والحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف، مرجع سابق، ص 221.

خلاصة الفصل

تهدف دراسة التمثيل بين النقل والعمران إلى تشخيص العلاقة التبادلية بين الحراك والتعمير، وفيما يخص مدينة سعيذة يوجد خلل في تغطية النقل الحضري خاصة الجماعي للنسيج الحضري، الأمر الذي يشجع على زيادة استعمال السيارة الفردية الخاصة أو سيارة الأجرة، كما أن امتلاك السيارة الخاصة والزيادة المعتبرة في الحظيرة الوطنية للسيارات مهد لميلاد فكرة الإقامة في الجوار في ظل تشبع مناطق الوسط والمركز، وفيما يخص الدراسة الوصفية التحليلية للشبكة الحضرية يُخلص من خلال النتائج إلى أن المواصفات لا تساهم كثيرا في نجاعة التسيير وكذلك فيما يخص التغطية بالوسائل، وتسجل مدينة سعيذة نقصا كبيرا في الدراسات التي تتناول التنقل والحراك.

خلاصة الباب الثاني:

أدرج الباب الثاني قراءة تحليلية لمنطقة الدراسة من خلال التعرض إلى عناصر عامة عن المدينة تتناول المعطيات السكنية والسكانية والمناخية والعمرانية، ومن أجل قياس الحوكمة في القوانين التي تستهدف المجال والحراك تم توظيف مدينة سعيذة، لتحليل تطابق التشريعات مع أرض الواقع وقياس مدى انصهار معايير الحكم الراشد في السياسات، هذا التحليل تناول أولا سلم العمل الذي يبدأ من السلم الإقليمي ثم المحلي وأخيرا الجوار، وتناول ثانيا وجود المزاوجة بين خطط النقل والتهيئة على مستوى السياسات الموجهة لتنمية سعيذة الواردة في الخطتين الوطنية و الجهوية للتهيئة، وبعده تحليل وظيفية النطاق السعيدي انطلاقا من السلم الولائي ودراسة مدى جاذبية المدينة في النطاق، وتناول بالتحليل مسببات وجواذب النقل الحضري بالمدينة انطلاقا من مختلف أبعاد السلم المحلية، ولم تقتصر الدراسة على تشجيع المدينة للحركة من الخارج إلى الداخل بل تعدته للبحث في مسببات الحركة الداخلية.

وكمحاولة لتقييم وضعية النقل الحالية في مدينة سعيذة من منظور يأخذ العلاقة التبادلية بين النقل والعمران بعين الاعتبار، ويعطينا قراءة لنتائج التحفيز التي تمت الإشارة إليها، والوجود الفعلي للحركة ضمن حدود النسيج العمراني للمدينة، تمت دراسة وظيفية النقل الحضري انطلاقا من تشخيص العلاقة بين النقل والعمران ونتائج كل منهما على الآخر، ودراسة وضعية النقل الحضري العمومي الجماعي والنقل الفردي من حيث البنى القاعدية والمنشآت وكذلك الوسائل والتغطية، وتمت الإشارة في هذا الباب لاستكمال الحديث عن حوكمة القوانين التي تتناول النقل إلى التشريعات التي تنظم النقل في الأوساط الحضرية من منظور نقدي، والملاحظ من خلال الدراسة أن مدينة سعيذة تسجل نقصا كبيرا في الدراسات التي تتناول المواضيع المهمة للنقل كالحراك ودراسة تنقلات الأسر، والدراسات التي تتناول المزاوجة بين النقل والعمران أو العلاقة التبادلية نقل-عمران.

الباب الثالث:

الحوكمة والتسيير الحضري الجوّاري لمنظومة النقل الحضري بسعيدة

الفصل الأول:

واقع الحوكمة في تسيير النقل الحضري بسعيدة

يتحدث الفصل الأول من الباب الأخير عن واقع الحوكمة في تسيير النقل الحضري بسعيدة، ولتحليل سبل التسيير يتطرق الفصل في جزئه الأول إلى دراسة تسيير النقل الحضري في الجزائر من منظور عام، من خلال دراسة التغيرات العديدة التي طرأت في عملية التسيير منذ فجر الاستقلال وحتى يومنا هذا، ثم الإشارة إلى مدى تطابق المنظومة القانونية مع دراسة الحكم الراشد ومدى خضوعها له ويتم التركيز في هذا الجانب على القوانين التي جاءت لتوجيه النقل البري وتنظيمه والقوانين المكملة له، وبعده يتم التحدث عن مختلف الفاعلين في قطاع النقل في الجزائر وبحث وجود التنسيق بين مختلف المتدخلين سواء تعلق الأمر بالسلطات المركزية التي تمثلها الوزارات المختلفة ذات الصلة كوزارة النقل و وزارة الأشغال العمومية و وزارة الداخلية والجماعات المحلية، أو السلطات المحلية التي تمثل المديرية التنفيذية كمديرية النقل الولائية ومديريات الهندسة والبناء وكذلك الجماعات المحلية في شكل البلدية والولاية، كما تتم الإشارة إلى مختلف الهيئات ذات الصلة من مجالس وطنية ونقابات ومكاتب دراسات.

في الجزء الثاني من الفصل يتم قياس واقع الحوكمة في تسيير النقل الحضري بسعيدة من خلال عدة نقاط، النقطة الأولى التحدث عن مختلف الفاعلين في التسيير والصلاحيات وقنوات الإتصال الموجودة بينهم، ومدى مساهمة الخصوصيات المحلية في تكييف الدراسة في قطاع النقل والقطاعات ذات الصلة، ومدى تدخل الدولة في تسيير النقل الحضري وطريقة التسيير في ظل ترك المبادرة للقطاع الخاص وتعايشه مع نظيره العام، وقياس مدى مساهمة ومشاركة المستعملين في العملية التسييرية وبحث إمكانية توظيف هذا الفاعل في إيجاد النجاعة في عمل المنظومة النقلية لسعيدة.

وحتى يكتمل الحديث عن الحوكمة في النقل الحضري في سعيدة يدرج جانب التكوين والعقوبات والمراقبة التقنية للسيارات، لبحث مدى تطابق واقع تأطير القطاع مع شروط التكوين والفعالية والمساهمة الإيجابية في ظل هاجس حوادث المرور التي تأخذ العديد من الأرواح يوميا.

1- تسيير النقل الحضري بالجزائر: تغير دائم في الطرق وتسيير غير احترافي للقطاع

تعكس التحولات التي طرأت على تسيير النقل في الجزائر بعد صدور القانون 17/88¹ العام 1988 والقوانين التي تلتها، التوجهات الكبرى للدولة الجزائرية في هذا المجال، ورغم الترسانة القانونية والتشريعية القوية والمهمة التي تعتمد عليها السلطات للتحكم في النقل بشقيه المحلي و الحراكي، إلا أن المطبق من بنودها أضعف المساعي وأهمل التوجهات، فبدل التركيز على الإلمام بجوانب النقل التقنية والوظيفية والتنظيمية والخدماتية، وتفعيل المواد التي تتحدث عن ترتيب المسؤوليات والوظائف والتنسيق بين الفاعلين، وإعطاء الأهمية للطرح العمراني في موضوع النقل، تاه القائمون على القطاع في دوامة الصراع بين الخاص والعام ومتاهة النفع والانتفاع، ولعل البارز في التغيرات الطارئة في واقع النقل بالجزائر في السنوات القليلة الماضية امتثالها الغير معلن لتوصيات البنك العالمي الداعية إلى التخلي عن تسيير النقل الحضري بواسطة الشركات العمومية، وشكل دخول القطاع الخاص المعتكز رهانات جديدة زادت تسيير القطاع تعقيدا بفعل بروز المقاولات الخاصة كطرف فاعل قاد إلى التداخل في المصالح، وظهرت معطيات جديدة لم يحسب لها حساب، "وعلى الرغم من وجود إطار قانوني متكامل نسبيا، فقد أدت بعض النقائص أو الغموض إلى ارتباك سير خدمات النقل في كبريات المدن الجزائرية"².

وقد خلصت دراسة قام بها بدر الدين يوسفى أستاذ الجغرافيا بجامعة وهران ونشرت في مجلة "إنسانيات" بعنوان: وفق أي منطق يسيير النقل الحضري بوهران؟³، إلى أن اللجوء إلى القطاع الخاص بالنقل الحضري على حساب الشركات العمومية، وبعض القواعد التنظيمية التي كانت تضمن تسيير النقل وفق معايير تقنية بالدرجة الأولى واجتماعية بالدرجة الثانية، سمح للسلطات العمومية بالتخلص من عبء الإنفاق، واقتصر الدور على فاعل واحد وهي مديرية النقل بدلا من استحداث قواعد أكثر صرامة وواقعية عن طريق توسيع سلطة ضبط القطاع بإدراج كل الفاعلين في نظام النقل (مديرية البناء/ مديرية الأشغال العمومية والتجهيزات... إلخ)، بما في ذلك المقاولات، وغاب التنسيق بين مختلف الفاعلين (بين السلطات العمومية فيما بينها وبين السلطات العمومية والمقاولات الخاصة)، وتحولت العلاقة في كثير من الأحيان إلى صراع لوجهات النظر ومصالح متباينة لاسيما حول المسارات، الأسعار، ونوع العربات المستخدمة، وما أعاق حسن تسيير الشبكة هو عدم تحكم السلطة العمومية في كل المعطيات المتعلقة بالمقاولات الخاصة التي تؤثر بدورها على استقرار العرض والنقل كله، بسبب عدم احترافيتها ومهنية مستخدميهما

¹ القانون رقم 17/88 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه المؤرخ في 23 رمضان عام 1408 الموافق ل 10 ماي 1988.

² Matouk F : la crise des transports urbains à Alger, la part du cadre institutionnel et réglementaire, colloque : le transport urbain dans les pays en développement, Tunis, 1993, p 15.

³ بدر الدين يوسفى: وفق أي منطق يسيير النقل الحضري بوهران؟، مجلة إنسانيات، عدد 23، جانفي 2004، ص 09 إلى 28.

فأصبح النمط الجديد للنقل الحضري بالجزائر يتطابق لحد كبير وتوجيهات البنك العالمي، مشابها لما هو موجود في بعض الدول السائرة في طريق النمو، وأكد بدر الدين أنه يمكن الجزم أن الاستعانة بالقطاع الخاص لا يعد حلا دائما بل مؤقت، ولا يمكنه أن يرقى ليلبغ مستوى الخدمة بالمستوى الكمي والنوعي الذي يطمح إليه المستعملون أو السلطات العمومية، على الرغم من استفادة القطاع كغيره من برامج الدعم كسياسة تشغيل الشباب ابتداء من سنة 1996، والتي اختصر عطاؤها على التشغيل والحظيرة فقط، وليس على تسيير المؤسسات وتطوير الخدمات.

عجز القطاع الخاص بالفعل عن تلبية أبسط ما كان منتظرا منه، وما أسدل الستار عن هذا العجز رجوع المؤسسة العمومية للظهور من جديد، بعد صدور المرسوم التنفيذي 2006/12/24 المتضمن إنشاء مؤسسات عمومية للنقل الحضري في المدن الكبرى للحد من تأزم وضعية النقل الحضري فيها، جاء الرجوع في شكل مشاريع مهمة للنقل العمومي الجماعي بمختلف وسائله، مثل مشروع مترو الأنفاق بالجزائر العاصمة، ومشاريع الترامواي بالحواسر الجزائرية المهمة مثل الجزائر، وهران، قسنطينة، سطيف، سيدي بلعباس، بشار... وغيرها، اللذان يسيران من طرف مؤسسة مترو الجزائر، وعودة المؤسسة العمومية للنقل الحضري بواسطة الحافلات لتغطية جل المدن عواصم الولايات.

حتى مع عودة المؤسسة العمومية للنقل الحضري كمحاولة لتدارك الخلل في سير خدماته، فإن المشكل لا يقال أنه حل، فالرؤية الضيقة لتصور مفهوم النقل إثر تحرير القطاع وبعده، والحركة العمرانية الدائمة التي تخلخل استقرار نظام النقل، وعوامل أخرى متعلقة بالتسيير بدرجة أولى، جعلت النقل الحضري المشكل رقم واحد بالمدينة الجزائرية، ليس فقط كخدمة متدنية المستوى وقاصرة العمل والوظيفية بل ومنتجة أيضا لمشاكل أخرى بالوسط الحضري، كالاكتظاظ والازدحام والتلوث وحوادث المرور... وغيرها.

لم يرق النقل الحضري إلى المستوى الذي يطمح إليه مستعملو الوسيلة والسلطة العمومية، على الرغم من التغيير الدائم لطريقة التسيير، من خلال التعديلات العديدة التي تجرى في القوانين المنظمة للنقل، والجهود المبذولة من طرف السلطات لتطبيق ما يمكن تطبيقه من هذه التشريعات، وإذا كان قطاع النقل في الجزائر مقتصر فقط على النقل لحساب أشخاص مقابل مبلغ محدد تنظمه هيئة مخولة قانونا بذلك، فمديرية النقل التي تدير ذلك تكون كافية للقيام بعملية التسيير، ولأن النقل يلمس كل مظاهر الحياة في المدينة تقريبا ويعتبره البعض المنظومة الحضرية بعينها فإن تسييره يتم في أماكن عديدة بواسطة عدة أطراف وفاعلين، ولا يمكن فعل ذلك دون خطط تجمع الفرقاء وترتب المسؤوليات وتحدد الأدوار، فهل تحدث المشرع عن هذا كله أم أنه أهمل بعضه؟.

2- منظومة قانونية تخضع للحكامة وهاجس التطبيق يورق السلطات والمستعملين:

قد لا يجد الباحث عن الإشكال في المنظومة القانونية التي تتبنى النقل وتنظمه في الوسط الحضري، إلا الشيء الطفيف من الاختلال الذي قد يؤدي إلى عدم جدوى وفاعلية سير المنظومة النقلية، وتأتي جملة التشريعات التي تتحدث عن ذلك لتظهر قوة ومتانة تعامل السلطات مع الموضوع، غير أن السرد النظري للترتيبات والقوانين والبنود والتشريعات ما كان ليوصل القطاع إلى المرجو منه من ناحية الأداء، ويبرز هاجس التطبيق والتفعيل كعثرة للسلطات بخرت الآمال وبددت الجهود، وفي محاولة لإسقاط دراسة الحكم الراشد على المنظومة القانونية للنقل الحضري في عناصر سابقة من الدراسة، نُحْلِص إلى أن مساعي المشرع الجزائري تحوكم التعامل مع جل المعطيات المتعلقة بالنقل الحضري، انطلاقا من التخطيط العمراني والمزاوجة بينه وبين تخطيط النقل وتنظيمه، وصولا إلى الحث على توجيه الرؤى وترتيب المسؤوليات وضبط العلاقات وإشراك الجميع وتشجيع البحث في المجال.

حاولت الدولة الجزائرية إزالة اللامركزية والتخفيف من مركزية تخطيط وتسيير النقل، وإعطاء الاستقلالية المالية لمؤسسات نقل المسافرين العمومية، و تمتيعها بالشخصية المعنوية والاستقلالية في البرمجة والتسيير والخضوع للقانون التجاري، من خلال المرسوم 306/83¹ المؤرخ في 07 ماي 1983، الصادر وفقا لتعليمات المخطط الخماسي 84/80، وركزت خلاله على زيادة مراقبة الدولة للتنقل بمختلف أنواعه.

في نفس الفترة وبالتحديد سنة 1987 صدر القانون 03/87² المتعلق بالتهيئة العمرانية بهدف الاستغلال الأمثل للمجال الوطني، ولم يهمل هذا القانون تقاطع منظومة النقل مع المنظومة العمرانية في مختلف مستوياتها، ونصت المادة الثالثة منه على تدعيم تنمية المنشآت الأساسية للمواصلات وتوزيعها بشكل منسجم، وأكد مجيء القانون 20/01 الصادر سنة 2001 المتعلق أيضا بتهيئة الإقليم وتنميته المستدامة، التوجهات المتعلقة بالتهيئة وضبط مستويات ذلك، وجاء في المادة 21 من القانون وضع المبادئ العامة التي توطن البنى التحتية الضخمة للنقل والتجهيزات الكبرى وغيرها من الخدمات ذات المنفعة الوطنية، تعدها الدولة ويتولى المجلس الوطني لتهيئة الأقليم وتنميته المستدامة عملية التقييم الدوري والمتابعة الميدانية لتنفيذها، كما نصت المادة 22 منه على القيام بتأسيس مخططات توجيهية للبنى التحتية والخدمات الجماعية ذات المنفعة الوطنية منها المخطط التوجيهي للنقل، هنا يمكن القول أنه من خلال المرسوم 306/83، والقانون 03/87، والقانون 20/01 تبلورت أبعاد وقياسات الحكم الراشد المتمثلة في حكم القانون واللامركزية والمراقبة.

¹ المرسوم 306/83 المؤرخ في 07 ماي 1983 المتضمن إعادة هيكلة المؤسسة الوطنية لنقل المسافرين.
² القانون رقم 03/87 المؤرخ في 27 جانفي 1987 المتعلق بالتهيئة العمرانية والمحاور الكبرى للتهيئة.

في سنة 1988 مع صدور القانون 17/88¹ ظهرت مؤشرات أخرى للحكم الراشد في منظومة النقل القانونية، فمع بداية انحصار دور الدولة وبداية مرحلة التحرر والانفتاح على القطاع الخاص، جاء الدور على تجسيد مفهوم المشاركة، هذا المفهوم انتقل من التركيز فقط على الاستثمار في وسائل النقل إلى إعطاء صلاحيات أكبر مع سن القانون 13/01 المؤرخ في 17 أوت 2001 والمتعلق بتوجيه النقل البري وتنظيمه، أين تم فتح المجال للخواص للاستثمار في إنجاز واستغلال الهياكل، كما أبان قانون 2001 عن معيار آخر من معايير الحكم الراشد ألا وهو **الفعالية**، فقد نصت المادة الرابعة منه على وجوب أن ترمي منظومة النقل إلى التلبية الفعلية لحاجيات المواطنين، ووضحت المادة السابعة منه أن الدولة والجماعات الإقليمية تتكفل بتطوير منظومة النقل الحضري.

ولم يهمل القانون 13/01 التحدث عن الشفافية و حسن الاستجابة و التوافق في إطار وضع جملة من القواعد الواجب احترامها تتعلق بتحسين جودة النقل الحضري، وكذلك لم يهمل جانب **التكوين والتطوير** سواء تعلق الأمر بالمسيرين أو العاملين في النقل.

بعد التعرض إلى بعض معايير الحكم الراشد في تسيير منظومة النقل الحضري، يمكن استنتاج أن فواعل المقاربة الثلاثة محققة، وهي **الدولة والمؤسسات الرسمية والسلطات المحلية، وممثلي القطاع الخاص، والمجتمع المدني**، وقد جاء في المرسوم التنفيذي رقم 109/12 المحدد لتنظيم السلطة المنظمة للنقل الحضري وسيورها ومهامها في المادة رقم 10 منه ذكر الفواعل المشكلين لمجلس إدارة السلطة التنظيمية، التي تضم السلطات والخواص وإمكانية ضم ممثلين عن المجتمع المدني، إضافة إلى إمكانية توسعة هؤلاء الأعضاء وضم أعضاء آخرين.

من خلال جملة التشريعات المتعلقة بالمزاوجة بين تخطيط العمران وتخطيط النقل، والتشريعات المتعلقة بتنظيم النقل، والتشريعات المتعلقة بتنظيم الحركة والمرور، التي سنها المشرع الجزائري وتبناها الأجهزة الحكومية المعنية بذلك، والتي تعكس انصهارا شبه كلي لمفهوم الحكم الراشد ومعايير و فواعله وأبعاده، كان من المفروض أن يسجل قطاع النقل بالجزائر سلاسة في وظيفيته، وتحكما مطلقا في تسييره، غير أن مشكل التطبيق لاعتبارات عديدة حال دون ذلك، ويرجع عدم تفعيل هذه الترسانة إلى أسباب عديدة أهمها غياب التنسيق بين مختلف الأجهزة القائمة على القطاع، وغياب أجهزة المتابعة والمراقبة، وطغيان الشكل على المضمون، وعدم ملائمة بعض التشريعات لما تعيشه الجزائر من حالة اقتصادية ومستوى تقني وخصوصيات محلية، كل هذا أنتج ضعفا في التنظيم على كل المستويات، الوطني و الجهوي والإقليمي، والولائي، والحواسر.

¹ القانون رقم 17/88 المؤرخ في 23 رمضان عام 1408 الموافق ل 10 ماي 1988 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه.

3- الفاعلون في قطاع النقل في الجزائر: تعدد المتدخلين وغياب التنسيق¹

يتميز قطاع النقل في الجزائر بتعدد المتدخلين مما يجعل عملية التنسيق صعبة أو غائبة ميدانيا، فوزارة الأشغال العمومية تشرف على تصميم وإنجاز الطرق والمنشآت الفنية وصيانتها وكذا تجهيزها، وتقوم وزارة النقل بالتشريع والتنظيم والتكوين، ووزارة الداخلية والجماعات المحلية بتهيئة الطرق وتنظيم ومراقبة حركة المرور، ووزاري العدل والمالية من خلال تسليط العقوبات وتحصيل الغرامات،.... وغيرها من المصالح.

• وزارة النقل:

تعتبر الهيئة الأساسية المشرفة والمنظمة لقطاع النقل على المستوى الوطني، مجال تدخلها واسع وتشرف على كل المهام المتعلقة بالنقل والأرصاء الجوية. وتحدد المواد 1 و 2 و 3 من المرسوم التنفيذي 165/89² صلاحيات وزير النقل في اقتراح عناصر السياسة الوطنية في ميدان النقل والأرصاء الجوية ويطبقها. وتشمل مهام الوزارة:

- ضمان نقل الأشخاص والأموال برا عبر الطرق أو السكك الحديدية وبحرا وجوا، كما يمارس صلاحياته في ميدان الأرصاد الجوية والأعمال المرتبطة بها.
- تطوير كل أعمال النقل والأرصاء الجوية وتنظيمها واستغلالها وتسويقها قصد تلبية الطلب في أحسن ظروف الكلفة وجودة الخدمة.
- رسم استراتيجية تنمية القطاع وتنظيمه وإعداد المخطط الرئيسي للنقل والأرصاء الجوية في إطار الخطة الوطنية للتهيئة (SNAT)، والإشراف على كل المعطيات المرتبطة بإعداد الوثائق والنصوص والتنظيمات ومتابعة نشاط المتعاملين في النقل وتطوير أنظمة النقل الجماعي والنقل بسيارات الأجرة. كما تتولى الوزارة تنظيم حركة المرور والوقاية والأمن الطريقين.

الواضح من خلال محتوى المرسوم التنفيذي تعدد مسؤوليات الوزارة التي يمكن إسناد جزء منها للسلطة المحلية (البلدية)، كاستغلال أنظمة النقل الحضري وتحديد التسعيرة (المركزية التي يعاني منها القطاع أدت إلى غياب أطر تنظيمية وموارد وإمكانيات تقنية خاصة على مستوى الولايات والتجمعات الكبرى) فلا يعقل أن تجمع الوزارة بين اقتراح السياسة العامة للنقل والسهر على تنفيذها، وتدخل في مهام تنظيم واستغلال نشاط النقل وتنظيم المرور والوقاية من حوادث الطرقات.

¹ عبد الحكيم كبيش: التمدد الحضري والحراك التنقل في النطاق الحضري لمدينة سطيف، مرجع سابق، ص 129.
² المرسوم التنفيذي 165/89 المؤرخ في 29 أوت 1989، الجريدة الرسمية، العدد 36، ص 1036.

• المجلس الوطني للنقل البري:

يبرز الاهتمام المبكر للهيئة التشريعية بتكوين هيئات مركزية وعلى مستوى كل الولايات تسهر على متابعة قطاع النقل وتنظيمه، لكن بقاء هذه الهيئات غائبة يطرح الكثير من الاستفهامات، فقد حدد المرسوم التنفيذي 261/03¹ دور وتشكيلة المجلس الوطني للنقل البري الذي أنشئ في سنة 1991 بمرسوم تنفيذي.

يرأس المجلس ممثل الوزير المكلف بالنقل ويتكون المجلس من 15 عضوا منهم 12 يمثلون وزارات مختلفة وثلاثة منتخبين عن منظمات النقل البري الأكثر تمثيلا، ويمكن للمجلس أن يستعين بأي شخص يمكن أن ينيه في أعماله، يعد هذا المجلس تقريرا سنويا يرسله للوزير المكلف بالنقل ويضطلع بإبداء رأيه وإعطاء توصيات في جميع المسائل المتعلقة بالقطاع في إطار مهامه الكثيرة، المتمثلة في السياسة الوطنية للنقل البري، وإستراتيجية تطوير قطاع النقل البري، وتنظيم مختلف نشاطات النقل لاسيما المتعلقة بمخططات النقل الوطنية واستغلال المنشآت القاعدية.

من الناحية النظرية يعد المجلس الوطني للنقل البري هيئة مهمة لما له من دور في رسم السياسة العامة للدولة من خلال تضافر وتنسيق عمل كل الوزارات الممثلة فيه، لكنه عمليا غير مفعّل إلى حد اليوم، فلم يعن أعضائه بعد من طرف الوزير المكلف بالنقل والمخول قانونا بذلك، والأمر يعكس إلى حد كبير **عدم تمكين الحاكمية**.

• مختلف الهيئات التي تشرف عليها وزارة النقل:

تشرف وزارة النقل في الجزائر على مجموعة من الهيئات والمؤسسات المكلفة بدراسة وإعداد و/أو استغلال أنظمة النقل البري، منها معاهد التكوين والمدارس التقنية والمؤسسات العمومية للنقل الحضري أهمها:

✓ مدرسة تطبيق تقنيات النقل بباتنة: تم إنشاؤها بموجب المرسوم رقم 154/80 المؤرخ في 24 ماي 1980 تحت إشراف وزارة النقل إداريا و بيداغوجيا، مهمتها تكوين إطارات مؤهلين في ميدان النقل البري، مهمتهم المراقبة والتفتيش.

✓ المركز الوطني للوقاية والأمن المروري: أنشئ في 1987 بموجب المادة 24 من القانون 09/87 بتاريخ 10 فيفري من نفس السنة، وهو عبارة عن هيئة عمومية ذات طابع إداري، تأخر تنصيبها حتى 20 أفريل 1998، وقد أصبح المركز تحت وصاية وزارة النقل حسب ما جاء في المادة 64 من القانون رقم 14/01 المؤرخ في 19 أوت 2001، يكلف المركز بتقديم سياسة وقائية تستند إلى إستراتيجية وطنية للأمن المرور تبنى على دراسات

¹ المرسوم التنفيذي 261/03 المؤرخ في 23 جويلية 2003، الجريدة الرسمية، العدد 46، ص 10.

علمية ميدانية حول حوادث المرور تمكن من تحقيق أهداف المركز وهي: تطبيق الدراسات العمليات التي أثبتت نجاعتها لتقليل درجة خطورة حوادث المرور، بواسطة الإعلام والتوعية والتربية المرورية من خلال تنظيم حملات وقائية تحسيسية خاصة لأطفال المدارس بمشاركة السلطات والمصالح ذات الصلة، تكوين بنك معلومات عن الحوادث أسبابها ونتائجها وجمع المادة المرتبطة بالموضوع.

• مديريات النقل الولائية:

صدر المرسوم التنفيذي رقم 381/90¹ والمتعلق بتنظيم مديريات النقل في الولايات وعملها، يحدد مهام مديريات النقل في:

- تطبيق التنظيم المتعلق بمختلف أنماط النقل وبالأرصاء الجوية.
- تنسيق تنظيم مختلف أنماط النقل وتنفيذه ومراقبته.
- تطبيق تدابير الوقاية والسلامة في المرور.
- تسليم مستندات ورخصة وشهادة الكفاءة المهنية.
- تطبيق التدابير المتعلقة بنشاط تعليم السياقة.
- تنظيم أشغال الأجهزة المكلفة بالعقوبات.
- جمع الإحصائيات المتعلقة بمجال النقل وحوادث المرور.

الملاحظ أن الصفة السياسية تطغى على الطابع التقني لعمل مديريات النقل للولايات، فهي تقع تحت إشراف وزارة النقل فيما يتعلق بالجانب التقني لمهامها، ولوزارة الداخلية والسلطة المحلية (الولاية) فيما يتعلق بالجانب الإداري، الأمر الذي يخلق وضعيات يطغى فيها الجانب السياسي عن التقني، يضاف إلى ذلك تعارض مستمر بين المديريات المركزية ومديريات الولاية نظرا للمهام المشتركة في تسيير وتنظيم واستغلال مختلف أنظمة النقل، وكذلك نقص الإمكانيات المادية والبشرية لمديريات النقل في الولايات.

كثرة الأعباء يجعل المديريات غائبة في الميدان سواء تعلق الأمر بالتنظيم أو التخطيط أو المراقبة مما يجعلها مصالحي إدارية تسلم الوثائق الضرورية فقط، تظهر كذلك نظرا لتعدد المهام صعوبة تسيير ومتابعة المشاريع الكبرى لإنشاء هياكل النقل وتطوير النقل الجماعي على المستوى الوطني. مثل مشروع مترو الجزائر ومشاريع الترامواي.

¹ المرسوم التنفيذي رقم 381/90 الصادر بتاريخ 24 نوفمبر 1990 المتعلق بتنظيم مديريات النقل في الولايات وعملها، الجريدة الرسمية، العدد 51، بتاريخ 28 نوفمبر 1990، ص 1629.

• الوزارات الأخرى المعنية بالنقل الحضري:

تقوم وزارة الأشغال العمومية بالتنسيق مع وزارات النقل والتعمير في إعداد المخططات التوجيهية للطرق وتحديث هياكل وشبكات النقل الحديدي والبري والمشاريع الحضرية الكبرى، كما تشارك في الوقاية والأمن المروري، نظرا لغياب نصوص واضحة تحدد وتنظم العمل بين وزارتي النقل والأشغال العمومية، وتفاديا لتعارض المتدخلين، جاء القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 13 أكتوبر 1997 لخلق لجنة تنسيق للنشاطات المشتركة للوزارتين، يحدد وينظم إطار عمل اللجنة، وتدخل وزارة الداخلية والجماعات المحلية ضمن الوزارات المعنية بالنقل الحضري أيضا من حيث أن المجالس الشعبية البلدية والمجالس الشعبية الولائية تقوم هي الأخرى بتنظيم وتسيير الخدمات المحلية.

الجدول رقم (24): الإطار التشريعي والتنظيمي للنقل في الجزائر:

الولاية والهيئة المحلية	الوزارات والهيئات الممثلة لها	
	- وزارة النقل - المجلس الوطني للنقل	مبادئ سياسة النقل
- مديريات النقل الولائية	- وزارة النقل - مديرية النقل البري	تنظيم النقل العمومي
	مديرية النقل البري	سن قوانين النقل
- مديرية الأشغال العمومية على مستوى الولايات	وزارة الأشغال العمومية	إنجاز وصيانة شبكة الطرق الوطنية و الولائية
- مديريات الأشغال العمومية على مستوى الولايات		إنجاز وصيانة شبكة الطرق الحضرية
- مديريات النقل الولائية		تسليم تراخيص الاستغلال، رخص السياقة، إنشاء مدارس تعليم السياقة
- مديريات النقل الولائية	- مديرية النقل الحضري والمرور - المركز الوطني لدراسات النقل - مكتب الدراسات للنقل الحضري	دراسات النقل
- مصالح البلدية - مصالح الشرطة	مديرية النقل الحضري والمرور	تنظيم حركة المرور
- لجنة المرور والسلامة الطرقية - مصالح الشرطة	المركز الوطني للوقاية والأمن المروري	الوقاية والأمن المروري

المصدر: عبد الحكيم كبيش: التمدد الحضري والحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف، مرجع سابق، ص 134.

يتميز قطاع النقل بتعدد المتدخلين فيه مما يفرض ضرورة تنسيق السياسات السكنية والعمرانية بسياسات النقل والحراك، والتنسيق بين المصالح المكلفة بإنجاز المنشآت والهياكل القاعدية، الطرق المحطات الحظائر والمواقف....

الجدول رقم (25): الهيئات الفاعلة في النقل "المهام ومجالات التدخل":

المستوى	الهيئة	المهام ومجالات التدخل
الوطني	وزارة التهيئة والبيئة والسياحة	- السياسة الوطنية للتهيئة - الخطة الوطنية للتهيئة العمرانية
	وزارة النقل	- السياسة الوطنية للنقل - التشريع والإشراف والتنسيق - تحسين نوعية حياة المواطنين - التصدي لظاهرة حوادث المرور - ضمان تطور هياكل النقل
	وزارة الأشغال العمومية	- إنجاز وتحديث وصيانة الهياكل - تهيئة المراكز الحضرية الكبرى - مخطط النقل ومخططات التهيئة
	وزارة الداخلية والجماعات المحلية	- تأمين الأشخاص والممتلكات - ضمان حق التنقل - الولاية والبلدية
	وزارة السكن والعمران	- مخططات التهيئة والتعمير - التحسين الحضري وتطوير الشبكات
	الهيئات الوطنية	
	المجلس الوطني للنقل	- السياسة الوطنية للنقل البري - إستراتيجية تطوير قطاع النقل البري - تنظيم نشاطات النقل
	مكاتب الدراسات	
	- مؤسسة مترو الجزائر	مؤسسة مكلفة بدراسة وإعداد و/أو استغلال أنظمة النقل البير في العاصمة وباقي الولايات
	- مكتب دراسات النقل الحضري	

السلطات المحلية		
الولاية	- مخطط النقل في الولاية	
	- مخطط النقل الحضري	
المحلي	البلدية	- مخطط النقل والمرور - الشركة العمومية للنقل الحضري - تسيير وتهيئة الشبكة والهيكل - الإشارات
الهيئات والمديريات		
مديرية النقل		- تطبيق التنظيم المتعلق بالنقل والأرصدة الجوية - تسليم الوثائق الإدارية وتنظيم أشغال لجنة العقوبات - تطبيق تدابير الوقاية والسلامة المرورية
URSAA		مؤسسة العمومية مكلفة بدراسة وإعداد أدوات التهيئة
النقابات		التأطير والتنظيم

المصدر: عبد الحكيم كبيش: التمرد الحضري والحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف، مرجع سابق، ص 139.

من خلال الجدولين السابقين يتضح أن قطاع النقل متعدد المتدخلين من جهة، ومندمج ضمنيا في سياستي النقل والتهيئة، الأمر الذي يفرض التنسيق بين السياسات السكنية والعمرانية بسياسات النقل والحراك، والتنسيق بين المصالح المكلفة بإنجاز المنشآت والهيكل القاعدية، ومعلوم أن التداخل في المهام عادة ما يؤدي إلى إهدار الجهد وتعطيل عملية التخطيط والتنظيم، وعليه يجب التنسيق بين الهيئات المركزية والهيئات الولائية والمحلية لضمان نجاعة التسيير، وهذا ما ترمي إليه الحكامة الرشيدة.

إضافة إلى الهيئات التي تم ذكرها والتطرق إلى مجالات اختصاصها وتدخلها في النقل، يمكن الإشارة إلى فاعلين آخرين يمثلون الصورة الفعلية وأطراف عملية النقل المختلفين، مثل مختلف متعاملي النقل في المدينة سواء كان عمومي أو خاص جماعي أو فردي، ويشمل الأمر المستعمل أيضا، وكذلك التنظيمات النقابية للناقلين .. وغيرهم.

يتم التسيير والتنظيم في مجال النقل وفق هيكل تنظيمية تخضع للنصوص القانونية، ويقوم حجم معتبر من الموارد البشرية (الموظفين) بالسهر على ذلك، غير أن الجهود تظل غير كافية فيما يخص مهام هذه الإدارات، وتظل

النصوص القانونية التي تنظم النقل غير كافية نظرا لعدم التوازن بين وجود النصوص وتطبيقها في الميدان، فتنفيذ القرارات التي تنشأ من المركز وتطبق محليا يحتاج مراقبة دورية، وينجح بوجود موظفين أكفاء ويمتلكون ثقافة السلوك المناسبة من حيث الانضباط وفن التعامل والاحتراف في العمل.

4- الفاعلون في تنظيم النقل وتسييره بمدينة سعيدة: تداخل كبير في المهام يملئ البحث في التأطير

تعني سياسة النقل التوجهات التي تحددها السلطة العمومية بمشاركة كل الفاعلين، تنطلق من تقييم دقيق للواقع بكل مكوناته، ثم رسم جملة من الأهداف الواضحة، ومن ثم تحديد الوسائل التي تحققها والمدى الزمني لذلك، ومن الطبيعي أن يحصي النقل عددا لا بأس به من الفاعلين، وكثرة الفاعلين تعني احتمال الخلل في التنسيق، وهو ما يعانيه تنظيم النقل في الجزائر حقيقة. ومن بين أهم الفاعلين في تنظيم النقل وتسييره في المدينة يمكن ذكر:

4-1- الأجهزة الإدارية الولائية: قنوات الاتصال الضعيفة توهن حكامه النقل

نعني بالأجهزة الإدارية الولائية المديرات التي تمثل مختلف الوزارات على مستوى الولاية، وفيما يتعلق بموضوع النقل تتقاطع مهام التسيير في سعيدة بين كل من مديرية الأشغال العمومية، التي تقوم بإنجاز وصيانة شبكة الطرق الوطنية و الولائية وشبكة الطرق الحضرية، وتسهر على تهيئة المراكز الحضرية، وتطبق مخطط النقل ومخطط التهيئة المحلية، ومديرية النقل الولائية التي تقوم بتنظيم النقل العمومي من خلال تجسيد السياسة الوطنية للنقل، بغية تحسين نوعية حياة المواطنين من خلال التشريع الذي يتصدى لظاهرة ارتفاع ضحايا حوادث المرور مطبقة بذلك تدابير الوقاية والسلامة المرورية، والقيام بدراسات النقل المختلفة على مستوى مدينة سعيدة، وتدخّل مهامها في الجانب التقني أيضا من خلال التشريع والتنسيق والإشراف على المشاريع التي تضمن تطور هياكل وشبكات النقل، غير أن هذه الصلاحيات تخص الوزير على مستوى الولاية ويكتفي المدير الولائي بإيصال التقارير للوزير إن لزم ذلك، أما من الناحية التنظيمية الإدارية فتقوم مديرية النقل بتسليم الوثائق الإدارية كتسليم تراخيص الاستغلال المختلفة ورخص السياقة وتنشئ مدارس التكوين الخاصة بذلك، وتنظم أشغال لجنة العقوبات، ومديرية التنظيم والشؤون العامة التي تقوم من خلال مكتب حركة السيارات بمنح الوثائق المختلفة للمركبات مثل البطاقة الرمادية وتراقبها تقنيا بالتعاون مع مديرية المناجم للولاية، ومديرية التعمير والهندسة المعمارية والبناء التي تقوم بإعداد مخططات التهيئة والتعمير PDAU و POS ومخططات التحسين الحضري وتطوير الشبكات. كما يمكن إضافة بعض المديرات التي تقوم بأعمال تخص النقل كمديرية التكوين المهني، التي تقوم بواسطة مراكز التكوين المهني عن بعد في تكوين السائق المحترف (دفتر المقاعد لسائقي سيارات الأجرة)، ومديرية البيئة التي تساهم في كل عملية

تهدف إلى التخفيض من مخاطر التلوث، وقد قامت بعدديد المشاريع الصديقة للبيئة كمشروع السيارة الخضراء، الذي استفاد من خلاله 1200 صاحب سيارة أجرة من تخفيضات خلال نوفمبر 2013 تخص استبدال الطاقة المحركة إلى الغاز¹، ولا يكتمل الحديث عن المديرية التي لها يد في تنظيم النقل الحضري وتسييره دون التطرق إلى مديرية الأمن الولاية التي تساهم مصالحتها في تنظيم حركة المرور، وتعد التحقيقات لمديرية النقل في حق المتقدمين للتكوين في السياقة المحترفة والراغبين في الحصول على رخص الاستغلال، والسهر على تطبيق قانون العقوبات، وتساهم في الوقاية والأمن المروريين.

تعدد الجهات الفاعلة في مجال النقل في شكل إدارات عمومية مختلفة يقتضي العمل بآليات و ميكانيزمات مستمدة من مبادئ الحكم الراشد، ويمكن حصرها في ثلاث جوانب تساهم في تشجيع التنسيق والتشارك والنجاحة والفعالية في تسيير الشؤون العمومية للمواطنين، أولها الجانب التنظيمي الذي يركز على التخفيف من حدة المركزية وتجنب تضخم الجهاز الإداري، والتقليص من عدد الممثلين للإدارات الفاعلة، ثانيها الجانب التسييري الذي يركز على تسيير وتثمين الموارد البشرية، وتفعيل الاتصال بين مختلف الوحدات وربط الوظائف بالكفاءات، وكذلك التسيير العقلاني للموارد المالية بإقامة رقابة مالية صارمة وتشجيع الاستثمار وتوجيهه، وتزويد الهيئات الإدارية بجهاز مالي ونظام محاسبي ذات فعالية، وإدخال أنظمة المحاسبة التحليلية وتدقيق ورقابة التسيير والتسويق العمومي في تسيير الأموال العمومية، وإدخال تقنيات وتكنولوجيات الإعلام والاتصال، ثالثها يركز على ثقافة السلوك التي تضبط العلاقة بين الإدارة العمومية والمواطنين.

كل ما تمت الإشارة إليه "من امتثال لسياسة المشاركة الجماعية في تحضير الأعمال الإدارية وتنفيذها، وتقبل مبادئ وآليات الرقابة الدورية على أعمال الإدارة ومستخدميها، مع منح المواطن سبل المشاركة في تسيير الشؤون العمومية، لهي لينة من لبنات دولة القانون وسمه من سمات الحكم الراشد في شقه التسييري، على اعتبار الحكم الراشد عملية قيادية وعملية لتوجيه شؤون جهة ما، قد تكون دولة أو جماعة محلية أو مؤسسة عمومية أو خاصة، وذلك بالتنسيق والاستشارة والمشاركة والشفافية في اتخاذ القرارات مما يسمح بالمشاركة بين مختلف الفاعلين، وهو ما يخلق قنوات الاتصال ومن ثم الحوار بينهم، الأمر الذي يعطي الدفع والفاعلية لأعمال الإدارة المنبثقة عن تصرفاتهم القانونية باسمها"².

¹ مديرية البيئة لولاية سعيدة.
² د. عبد العزيز جراد وآخرون: الحكم الراشد في الإدارة العمومية، ملتقى الحكم الراشد في الإدارة العمومية، المدرسة الوطنية للإدارة، من الموقع

4-2- السلطات المحلية الإقليمية: خصوصيات محلية لا تخدم الحوكمة وضعف في التطبيق

يقوم والي ولاية سعيدة حسب ما يمليه القانون 14/01 المؤرخ في 2001/08/19 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، بإعداد مخطط الحركة والمرور لأن محيط النقل الحضري يشمل إقليم ثلاث بلديات، وهي سعيدة و أولاد خالد و عين الحجر، ولكن الهيئة التي تقوم بذلك فعليا في المدينة البلدية (رئيس المجلس الشعبي البلدي)، وبالحدوث عن المجلس الشعبي البلدي فقد جاء في المادة 132 من القانون 80/90 المؤرخ في 7 أبريل 1999 المتعلق بالبلدية، أن بلدية (سعيدة) كفاعل في الميدان تقوم بمهمة إنشاء مصالح عمومية لتوفير النقل، وكذا إعداد دراسات لمخططات النقل والمرور، وتنفيذ مخططات النقل والمرور، وإنشاء مؤسسات عمومية للنقل أو الترخيص لناقلين خواص بعملية النقل، وتقنين وتنظيم المرور، وتوفير أماكن وفضاءات التوقف والإشارات والأضواء لتنظيم المرور، وتوفير وتنظيم النقل المدرسي...، وغيرها من المهام المتعددة، هذا نظريا فقط، أما ميدانيا فإن دور البلدية محدود جدا في مجال النقل الحضري والمرور، ولعل أبرز ما يميز ضعف حضور البلدية في مجال النقل، عدم تطبيق مخطط النقل الذي أوكلت بإعداده وقامت بذلك وتم الإفراج عنه سنة 2012، وكان الغرض منه تنظيم وتسيير المرور في غضون الخمس سنوات الموالية، وحتى سنة 2017 ما يعني مرور السنوات الخمس لم يطبق هذا المخطط، الذي كلف الخزينة مبلغا معتبرا وكلف مكتب الدراسات المختص (CTTP) ثلاث سنوات من البحث والتحليل ودراسة حركة المرور والشبكات وغيرها...

4-3- هيئات مدنية وأمنية ذات صلة: هاجس التجاوزات يفرض المزيد من التوعية والرقابة

تقوم هيئات كمصالح الشرطة بتنظيم حركة المرور داخل الوسط الحضري، ومصالح الدرك الوطني في مداخله وأطرافه، من خلال السهر على تطبيق القواعد المتعلقة بالسياسة واحترام قانون المرور والوقاية والأمن المروري، ومن صلاحيات الهيئات الأمنية تحرير المخالفات و مراقبة الوثائق وسحبها إن استدعى الأمر ذلك وتنظيم الحركة، والقيام بالتحري والتحقق لفائدة مديرية النقل في ما يخص متعاملي النقل الحضري الخواص خاصة سائقي سيارات الأجرة، كما تقوم مصالح الحماية المدنية بدورها فيما يخص التدخل في حالة وقوع حوادث مرور، وتساهم هي الأخرى في نشر الثقافة المرورية والتوعية من مخاطر الحوادث، وتنظم دورات التأهيل في الإسعاف الأولي في حالة حدوث ذلك.

4-4- وحدات الدراسة واللجان الإدارية المتعلقة بالنقل في المدينة: نقص كبير في وحدات الدراسة

تسجل مدينة سعيدة نقصا كبيرا في وحدات الدراسة المتعلقة بالنقل، وتعتبر وحدة البحث في البناء والتهيئة

(URBATE) الوحيدة على مستوى المدينة، نشأت بقرار من وزارة الداخلية، وهي مؤسسة عمومية اقتصادية تسهر على احترام قواعد وتشريعات العمران وتوجيه نمو المدينة والتنسيق بين مختلف المتدخلين وإعداد مختلف أدوات التهيئة، نتجت هذه الوحدة من إعادة هيكلة الصندوق الجزائري للتهيئة العمرانية (CADAT) التي أنشأت في سنة 1973، والتي كانت تقوم بإعداد مخطط العمران المؤقت (PUP)، والمخطط التوجيهي للعمران (PUD)، والمناطق الجديدة للسكن الحضري (ZHUN)، التهيئة الحضرية، التعاونيات العقارية، مناطق التخزين والنشاط، التخصيصات السكنية والمناطق الصناعية...، ثم تطورت مجالات الدراسة بعد ذلك لتشمل المخططات التوجيهية للتهيئة والتعمير (PDAU)، مخططات شغل الأراضي (POS)، في سنة 1991 تحولت من مؤسسة اشتراكية إلى مؤسسة اقتصادية عمومية، لتصبح مؤسسة ذات أسهم تعرف باسم (URBATE) مكتب دراسات إدارته المركزية في تلمسان ووحدة سعيدة إحدى الوحدات التابعة له.

أما فيما يخص اللجان الإدارية فقد نصت المادة 54 من القانون رقم 13/01 المؤرخ في 07 أوت 2001 والمتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه على تكوين هيئات تسهر على تنظيم وتطوير النقل البري، وجاء في الفصل الخامس منه: تنشأ في كل ولاية لجنة للعقوبات الإدارية تقترح على الوالي العقوبات المنصوص عليها في القانون ونصوصه التطبيقية، تتشكل اللجنة الولائية للعقوبات الإدارية من مدير النقل في الولاية رئيساً، ومن ممثل مديرية المنافسة والأسعار في الولاية، وممثل مديرية التقنين والشؤون العامة في الولاية، وممثل مديرية المناجم والصناعة، وممثل مجموعة الدرك الإقليمية، والممثل المنتخب عن هيئات النقل البري، كما يمكن للجنة أن تستعين بأي شخص ينيرها في مداولاتها، مهامها اقتراح العقوبات الإدارية، مراقبة نشاط الناقلين من أجل ضمان تطبيق القوانين وتحسين مستوى الخدمة في النقل، تجتمع مرة في كل أسبوع لدراسة المحاضر المدونة من طرف الأعوان المكلفين بذلك (الشرطة ومفتشي النقل، وتقوم اللجنة على غرار دراسة محاضر المخالفات بعمل ميداني يتمثل في مراقبة النشاط).

4-5- متعاملي النقل الحضري في سعيدة: تعايش بين العام والخاص وتسيير غير احترافي للنقل

رغم أهمية النقل يبقى هذا الأخير من بين أضعف الحلقات في الجزائر، لاسيما النقل الجماعي في الوسط الحضري، كما أنه لم يعكس الوزن والقدرات التي كانت متاحة للبلاد، فضلا عن الابتعاد عن الاحترافية ومفهوم الخدمة العمومية والمصلحة العامة، هذا الوضع عكسته تقديرات الهيئات الدولية التي قيمت قطاع النقل في الجزائر بالوضع المتدني، وفي الواقع يرجع قصور النقل الجماعي في الوسط الحضري بالمدن الجزائرية إلى الفوضى التي اعترت قطاع النقل منذ انفتاحه وتحريره بعد قانون 1988، والقاضي بتحرير سوق النقل أمام القطاع الخاص، حين كان من

الممكن إسناد الأمر إلى شركات محترفة واعتماد دفاتر شروط وسلطة ضبط على غرار ما تم في قطاع الاتصالات.¹

تم الاعتماد على مقاولات النقل المصغرة بعد تحرير القطاع سنة 1988، لعدم وجود مؤسسات خاصة تتمتع بإمكانيات تسمح بتغطية كل الخطوط إن لم نقل بعضها على الأقل، في ولاية سعيدة تسند مهمة توفير النقل لمؤسسات خاصة ومؤسسة عمومية واحدة، غير أن المؤسسات الخاصة إضافة إلى صغر حجمها فهي غير محترفة، وقد بلغ عدد الناقلين الخواص في ولاية سعيدة (النقل الجماعي) 411 متعامل²، 110 ناقل في المحيطات الحضرية، و 115 ناقل مابين البلديات، و 113 ناقل في الأرياف، و 73 ناقل ما بين الولايات، أما فيما يخص النقل بالأجرة فينشط 1732 مستغل لرخص سيارات الأجرة، 45 منها لشركة سيارات الأجرة بالهاتف، و 1298 سيارة أجرة فردية حضرية، و 48 سيارة أجرة جماعية حضرية، و 188 جماعية ما بين البلديات، و 153 جماعية مابين الولايات.

في سنة 2006 صدر القرار التنفيذي رقم 06-503 المؤرخ في 2006/12/24 القاضي بإنشاء المؤسسة العمومية للنقل الحضري، تنشط مؤسسة النقل ETUSaida بأسطول قوامه 30 عربة، مهمتها ضمان الخدمة العمومية في كل النسيج الحضري للمدينة، تشغل 150 عامل، وعلى عكس متعاملي النقل الخواص تتوزع مركباتها على الخطوط بالتساوي تقريبا. غير أن بعض الخطوط لا تتم تغطيتها من طرف المتعامل العمومي لضيق المحاور.

المنافسة غير عادلة بين القطاعين العام والخاص لأنها ببساطة لا تخضع لنفس المنطق، فبينما تطبق الشركة العمومية الالتزامات التي تملئها نوعية الخدمة، تخضع المقاولات الخاصة لمنطق تجاري بحث غايته تحقيق أكبر نصيب من الأرباح في كل دورة، وما يبرز منطق العام والخاص في التغطية تشبع بعض الخطوط مثل الخط 13 الرابط بين الرباحية والمحطة البرية الذي يشغله 33 متعامل من أصل 110 متعامل في كافة المجال الحضري والخط 07 الذي يشغله 35 متعامل، بينما تغطي المؤسسة العمومية لوحدها بعض الخطوط مثل الخط 12 الذي يربط حي الزيتون بالمحطة البرية، وبصدد الحديث عن ضعف تمثيل القطاع الخاص لا بد من التعرض لنوع العربات، فبينما تعتمد المؤسسة العمومية مركبات ب 100 مقعد، فحظيرة الحافلات التي يعتمدها القطاع الخاص تتألف 100 % من الحافلات الصغيرة، وهذا لسببين رئيسيين، الأول يتمثل في سعر العربات المنخفض للحافلات الصغيرة، أما السبب الثاني فيتعلق بملائمة نوع العربات في حد ذاتها مع قاعدة نظام التتابع الحلقي، وتناسب أيضا مع الشبكة الحضرية.

¹ المديرية الولائية للنقل بسعيدة: حصيلة نشاطات قطاع النقل لسنة 2016، ص 1.

² المديرية الولائية للنقل بسعيدة: 2016.

إضافة إلى متعاملي النقل الحضري الخواص والمؤسسة العمومية للنقل الحضري يقوم متعاملي النقل الخاص (النقل النوعي) بتغطية النقل الجامعي والمدرسي ونقل العمال، يعتمد الديوان الوطني للخدمات الجامعية لنقل الطلبة على مؤسسة خاصة، تتكفل بنقل الطلبة بين الهياكل الجامعية مع بعضها وتربطها بأماكن سكن الطلبة، تتوفر المؤسسة على 11 حافلة بقدرة استيعاب تبلغ 1100 مقعد، أما فيما يخص النقل المدرسي فتحصي ولاية سعيدة 66 مركبة تندمج في أغلب مناطق الولاية ضمن النقل العمومي للمسافرين، وحسب تقرير حصيلة نشاطات قطاع النقل لسنة 2016 الذي تعدده مديريةية النقل الولائية سنويا، فإن النقل المدرسي يضمن من طرف كل بلديات إقليم الولاية بوسائل خاصة اكتسبتها في إطار العملية الممولة من طرف الدولة، ويعود هذا للاهتمام الكبير الذي توليه الدولة لفئة المواطنين القاطنين في المناطق الريفية ومناطق الضواحي، وأكدت نفس الجهة أنه لا توجد مشكلة في تغطية كامل تراب الولاية بهذه الخدمة، غير أن النزول إلى أرض الواقع يجرى غير ذلك، ففي خبر نشرته جريدة الخبر بعنوان **هاجس النقل المدرسي يتجدد كل عام بسعيدة¹** تطرقت فيه إلى التغطية والحظيرة المستعملة، أبانت أن تلاميذ القرى والضواحي يعانون من غياب النقل المدرسي تارة، ومن الاكتظاظ الشديد تارة أخرى، وجاء في نفس النص أن تلاميذ قرية بريمو في حدود مدينة سعيدة والتابعة لها يمشون ثلاث كيلومترات للوصول إلى المدرسة الابتدائية، وكذلك دوار لمانيا القريب منه، الذي سجلت مصالح الأمن السنة الماضية فيه محاولة اختطاف طفل خلال الموسم الدراسي عند ركوبه مع مجهولين لغرض توصيله، وهي رواية تكرر على ألسنة الجميع، إضافة إلى مخاوف السكان من مخاطر الطريق التي يسلكها أطفالهم التي سبق وسجلت حوادث مرور عديدة.

ولا يكتمل الحديث عن النقل النوعي (الخاص) دون التطرق إلى **نقل العمال** للحساب الخاص، ويتم نقل العمال لفائدة المؤسسات بواسطة وسائل النقل التابعة لها، أو مركبات مستأجرة في إطار اتفاقيات مبرمة مع متعاملي النقل العمومي للمسافرين لنقل المستخدمين، وقد أحصت مديريةية النقل لولاية سعيدة 38 متعامل، يمتلكون 74 عربة وتوفر 1636 مقعد خلال سنة 2016.

مثل هذه التناقضات بين ما تصرح به الهيئات المخولة برفع التقارير للسلطات المركزية وبين ما هو موجود فعليا، لا يتناسب مع رسم معالم الحكم الراشد في مختلف الجوانب وفي موضوع دراستنا هذا جانب النقل، فاعتماد وزارة النقل لتقرير **حصيلة نشاطات قطاع النقل بالمديرية** ما هو إلى سعي للدولة في فرض المزيد من الرقابة على تطبيق القوانين المنظمة للنقل البري، و**غياب الشفافية** في إيصال المعلومة بيدد هذا السعي، وكخلاصة لواقع العام

¹ جريدة الخبر اليومية: السنة السابعة والعشرون، العدد 8638 بتاريخ 2017/09/26، ص 04.

والخاص في منظومة النقل الحضري لسعيدة، فإن سلوكيات استهلاك النقل من طرف الخواص لم يصبو إلى ما أريد منه فعلا، ففي الحين الذين أريد من الخواص أن يساهموا في تامين النقل العمومي ظهر مشكل التضارب في المصالح، ومنه فإن الخصوصيات المحلية وتعاطي المواد والبنود يمكن له الرجوع بأثر عكسي في المساعي والتوجهات.

4-6- التنظيمات النقابية المتعلقة بنشاطها بالنقل:

تنشط العديد من التنظيمات النقابية على مستوى ولاية سعيدة، وينتظم كثير من الناقلين تحت لواء المنظمة الوطنية للناقلين الجزائريين ONTA التي تأسست العام 2001، وتحاول المنظمة العمل على حل المشاكل المرتبطة بمتعاملي النقل وتشكل طرفا في منظومة النقل بالولاية.

الإتحاد العام للعمال الجزائريين هو الآخر يقوم بدوره بالموازاة مع مديرية النقل في ضبط العلاقة التي تربط مستغلي النقل بالإدارة وتربطهم بالمستعملين، وبالحدوث عن UGTA فهو عبارة عن نقابة عمالية تأسست في 25 فيفري 1956، من بين مهامها في مجال النقل السعي المستمر في بلوغ الناقلين السعر الذي يريدون، وتتابع المشاكل المتعلقة بحقوق الناقلين فيما يخص التقاعد والمعاشات وغيرها..

منظمة نقابية أخرى بملامح تجارية وهي الإتحاد العام للتجار الجزائريين UGCA تنشط في مجال النقل، باعتبار أن القطاع الخاص يخضع للقانون التجاري، وكذلك مؤسسات النقل المختلفة، وتقوم هذه النقابة بمتابعة النشاط التجاري وتحاول دمج المؤسسات الخاصة في الطريق الصحيح للاستثمار، وتعتبر منظمة نقابية مهمة تدخل في إعداد الخطط الكبرى المتعلقة بالاقتصاد في البلاد.

حتى النقل الفردي له نقابته وهي الإتحاد الوطني لسائقي سيارات الأجرة التي تدافع عن سائقي سيارات الأجرة، وتتوسط العلاقة بينهم وبين الإدارات التي يتعاملون معها مثل مديرية النقل ومديرية المناجم والطاقة ومديرية البيئة ومديرية الأمن الولائي، ومنذ اعتمادها في النقل وبروزها كفاعل ساهمت في إيجاد نقاط الربط بين مختلف الأطراف، وحلت عديد المشاكل المتعلقة بتنظيم نشاط سيارات الأجرة.

الملاحظ فيما يخص عمل النقابات في مجال النقل الغياب الكلي لممثلي المستعمل، ومن أمثلة ذلك التنظيمات المتعلقة بحماية المستهلك، ويقتصر عمل النقابات التي تحدث عنها إطار مديرية النقل الذي تمت مقابله على الأمور المتعلقة بالناقلين والفاعلين في قطاع النقل العام والخاص.

هذه النقابات هي التي تنشط فعلا وتتعامل بصفة مباشرة مع مديرية النقل الولائية بسعيدة.

4-7- المستعمل:

يعتبر المستعمل أساس عملية النقل ومن الفاعلين المهمين في الحلقة، والملاحظ في منظومة النقل لسعيدة أنه غائب بفعل فاعل أو مغيب لنفسه في العملية التسييرية، فمن بين 159¹ جمعية في ولاية سعيدة منها 16 ذات طابع وطني و 126 جمعية محلية و 15 جمعية حي، لا تحصي ولاية سعيدة ولا جمعية ينتظم فيها المستعملون لضمان حقوقهم، غير أن المستعمل أثبت في عديد المرات تجاوبه الإيجابي مع مختلف النشاطات المنظمة من طرف جمعيات ذات صلة تنشط في مجال البيئة والسياحة.

في 09 من ماي 2015 نظمت كل من جمعية الحياة والبيئة والسياحة بالتعاون مع الكشافة الإسلامية الجزائرية والهلل الأحمر الجزائري البرنامج الخاص بساعتين دون سيارات، وقامت خلاله بالعديد من النشاطات التوعوية، وبالفعل تمت الاستجابة بصفة مطلقة من قاطنة سعيدة، ما يعني أن هذه النشاطات فتحت الباب واسعا في التفكير في استغلال ثقافة التعاون لدى سكان سعيدة في الأمور التي تتعلق بالنقل الحضري، وكتقليد عمدت ولاية سعيدة شهر ماي من كل سنة إلى تنظيم سباق للدراجات طبعته الأولى كانت وطنية في البرنامج الخاص بيوم دون سيارة، ونصف يوم دون سيارة وهي الفكرة التي باركها السكان وتفاعلوا معها بشكل لافت.

مثل هذه الأنشطة في المدينة ترفع الغطاء عن الضعف الكبير في قيام السلطات وممثلي المجتمع المدني في شكل الجمعيات المختلفة داخل المدينة، بإدخال المستعمل في العملية التسييرية أو على الأقل توجيه تصرفاته.

فعمليات التوعية للحد من التبعية المفرطة للمركبات خاصة السيارة جد ضرورية، كما أن للسلوكيات الاجتماعية دور كبير في زيادة/نقص عدد التنقلات، فإذا تم توجيه هذه السلوكيات ليس للحد من التنقل أو التخلي نهائيا عن المركبات فهذا الأمر غير وارد، يمكن ضبط حركة المركبات بما يتناسب مع سعة الشبكات على الأقل،

البرنامج الخاص بساعتين بون سيارات ليوم السبت 2015/05/09:

- حوادث افتراضية في مواقع مختلفة بمدينة سعيدة.
- تدخل أعوان الهلال الأحمر، الجمعيات المشاركة، والمواطنين في عملية الإنقاذ.
- سير على الأقدام من طرف الآباء وأبنائهم انطلاقا من مقر الحماية المدنية إلى ساحة الأمير عبد القادر.

¹ Direction de la programmation et suivi budgétaire de la wilaya de Saida, monographie de la wilaya, Edition avril 2015.

صورة (14): طريق وسط مدينة سعيدة خلال برنامج ساعتين بدون سيارات.



المصدر: خلية الإعلام لدى الديوان، ولاية سعيدة، 2015.

صورة (15) (16) (17) (18): تظاهرة نصف يوم دون سيارات بإشراف الوالي.



المصدر: خلية الإعلام لدى الديوان، ولاية سعيدة، 2015.

5- تأطير منظومة النقل الحضري في سعيدة:

تخضع منظومة النقل في المدينة إلى مجموعة من العناصر، منها ما يتعلق بشبكة الطرق ومحطات النقل الجماعي ومواقف السيارات.... وغيرها من الهياكل، وعناصر أخرى ترتبط بالمركبات التي تشكل وسائل التنقل وأداة الحركة كالحافلة أو السيارة أو القطار....، و إلى عناصر أخرى لا تقل أهمية في منظومة النقل هي تكوين السواق خاصة المحترفين بالنسبة للنقل الجماعي وسيارات الأجرة....، وعناصر ترتبط بالقوانين السارية لتنظيم المرور كقانون العقوبات والتشريع الخاص بالمراقبة التقنية للمركبات.

وما يفرض التفكير في تأطير منظومة النقل الحضري باحترافية ومسؤولية وفاعلية واقع ما نعيشه اليوم، فمشاكل المرور وحوادث السير باتت حديث الساعة، "والمقصود بالمشكلة المرورية المصطلح الذي يطلق على الاختلال في السير الحسن للحرك بمختلف أنماطه، وهي تعني كذلك الازدحام المروري الذي ينتج من كثرة التدفق المروري للسيارات زيادة عن حجم ومساحة الشوارع في مدينة ما"¹، "ويمكن تعريف المشكلة المرورية بأنها تصرف فردي يتمثل في مخالفة قواعد وضوابط المرور، حيث أن المشكلة المرورية مسببها هو الانسان سواء كان يقود سيارة أو يخطط هندسة الطريق أو المدينة أو النسيج العمراني، وهي تتمثل في الخروج عن السلوك السوي المتعارف عليه، أو الخروج عن الضوابط الاجتماعية الحضارية، أو تجاوز الضوابط القانونية واللوائح التنظيمية لكل تصرف ينشأ عن إرادة قائد المركبة، سواء كان هذا الخرق بإرادة متعمدة أو بإغفال أو تهاون، أو تهور بعدم إدراك المخاطر المنجرة عن هذا السلوك"²، ومن تعريف المشكلة المرورية يبرز الدور الكبير لتأطير النقل الذي يتم بأداتين رئيسيتين: الأولى تتعلق بتجنب الحادث عن طريق احترافية السياقة وتكون بالتكوين، والثانية تتعلق بفرض سير التشريع المتعلق بالسلامة والأمن المرورية ويكون بفرض المراقبة للمركبات ومعاينة المخلين بالقوانين.

5-1- المتدخلون في تنظيم المرور في الجزائر³:

يشكل تعدد المتدخلين نقطة سلبية إذا غاب التنسيق بين الخطط المختلفة ما يؤدي إلى افتقاد الدقة والنجاحة في تشخيص المشكلة المرورية وحلها، أهم المتدخلين في المرور بالجزائر:

- وزارة النقل: التشريع والتنظيم من خلال تحديد الإجراءات التنظيمية زائد التكوين.

¹ عبد الحكيم كبيش: التمدد الحضري والحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف، مرجع سابق، ص 147.
² الأخضر عمر دهيمي: مشكلات المرور وسبل معالجتها، الندوة العلمية حول التجارب الدولية والعربية في تنظيم المرور، الجزائر، جوان 2009، ص 04.
³ عبد الحكيم كبيش: نفس المرجع، ص 149.

- وزارة الأشغال العمومية: تصميم وإنجاز الطرق والمنشآت الفنية وصيانتها وكذا تجهيزها بالإشارات المرورية.
 - وزارة الداخلية والجماعات المحلية: توسيع وتهيئة الطرق محليا من طرف الولاية والبلدية، وحتى إنجاز طرق جديدة، كما تكلف بإعداد مخططات المرور والنقل وتقوم بالتوعية.
 - مصالح الأمن: المراقبة المرورية وتنفيذ القوانين تحت إشراف وزارة الداخلية، فمصالح الأمن تساهم في إعداد القوانين، تنظيم حركة المرور ومراقبة السير ومعاقبة المخالفين والقيام بعمليات التوعية.
 - وزارتي العدل والمالية تشارك في العملية من خلال تسليط العقوبات وتحصيل الغرامات.
 - وزارة التربية: توكل لها مهمة تدريس مادة التوعية المرورية في المناهج الدراسية.
 - الحماية المدنية التي تؤدي مهمة تقديم الإسعافات ونقل الجرحى وتشارك في عملية التحسين.
- بهدف التنسيق بين كل هذه الهيئات تم إنشاء المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق (CNPSR) تحت وصاية وزارة النقل، إلا أنه لم يرق ميدانيا إلى تجسيد أهدافه حيث يفتقر إلى الصلاحيات الضرورية لذلك.

5-2- حوادث المرور في سعيدة:

تأتي الجزائر في المراتب الأولى عالميا من حيث عدد حوادث المرور والضحايا التي تخلفها، ويعتبر العنصر البشري السبب الرئيسي المباشر للحوادث بعدم احترامه السرعة، وقيامه بالتجاوزات الخطيرة، وعدم احترامه لمسافة الأمان، وقيامه بالمناورات الخطيرة، ورغم التعديلات الكثيرة في قانون المرور كمحاولة للحد من ذلك عن طريق تشديد العقوبات على المخالفين، والتوعية والتحسيس من أجل ترسيخ الثقافة المرورية، إلا أن الدراسات الإحصائية لحوادث المرور التي يعدها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، تثبت أن المشكل ما يلبث أن يتأزم ويتفاقم يوما بعد يوم، فقد ارتفع عدد حوادث المرور من 30910 حادث سنة 1998 إلى 40481 حادث سنة 2008¹، وبلغ عدد الجرحى خلال نفس السنة 64481 جريح و 4422 قتيل.

في مدينة سعيدة تم رصد 284 حادث مرور خلال سنة 2015² خلفت 379 جريح و 54 قتيل، وهي حصيلة منخفضة مقارنة بنقاط أخرى سوداء في الجزائر مثل سطيف وباتنة والجزائر العاصمة.... وغيرها، فولاية الجزائر على سبيل المثال سجلت خلال سنة واحدة 2441 حادث، وسجلت سطيف 1852 حادث، وسجلت تلمسان 1491 حادث، هذا التباين في الأرقام يعكسه معطيات عدة متعلقة بالخصائص الديمغرافية والحظيرة....

¹ وزارة النقل: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، دراسة إحصائية لحوادث المرور في الجزائر خلال الفترة 1998-2008، ص 09.
² المديرية الولائية للنقل بسعيدة: حصيلة نشاطات قطاع النقل لسنة 2016، ص 14.

5-3- التكوين: منظومة تكوين مهمة والرهان في التجسيد

أكدت المادة 06 من القانون 04/01 المؤرخ في 19 أوت 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، على إجبارية تعليم القواعد الخاصة بحركة المرور والوقاية والأمن في الطرق، كما نصت المادة 61 من نفس القانون بإحداث مركز وطني لرخص السياقة يقوم بتأطير نشاطات تعليم قيادة المركبات، وتنظيم الامتحانات الخاصة برخص السياقة، كما نصت المادة 62 على إحداث بطايق وطنية لرخص السياقة، غير أن هذه المواد غير مجسدة ميدانيا.

وحسب نفس القانون تضمن مدارس السياقة التكوين النظري (قانون المرور) والتكوين التطبيقي للسائقين (التدريب على السياقة) بمقابل مالي، وتشرف وزارة النقل من خلال مديريتها على تنظيم ومراقبة العملية التكوينية التي تتوج بامتحان للحصول على رخصة السياقة، وتتولى مراكز التكوين المهني عن بعد ضمان تكوين السائقين المحترفين وتسليم شهادة سياقة ترخص بقيادة مركبات النقل العمومي للأشخاص والبضائع والمواد الخطيرة وذلك دون إجراء امتحان تقني جديد.

في سنة 2009 جاء الأمر 103/09¹ الذي أضاف إلى التكوين استحداث الرخصة بالنقاط التي تهدف إلى جعل السائقين يتحملون مسؤولياتهم وتدعم مكافحة انعدام الأمن في الطرق، واستحداث رخصة السياقة الاختبارية وهي رخصة سياقة مؤقتة بالنسبة للصف المتحصل عليه منذ أقل من سنتين، ابتداء من تاريخ النجاح في الاختبارات التطبيقية، كما تم رفع عدد ساعات التكوين من 27 إلى 55 ساعة.

السائق المثالي هو الذي يتمتع بخبرة عالية وإلمام تام بقواعد قانون المرور وملتزم باحترامها ومقتنع بجدوى تطبيقها، وبخبرة تجعله يتفادى كل الأخطار المحدقة بالمركبة وركابها، وهذه المواصفات لا يمكن بلوغها إلا من خلال مدارس تعليم مؤهلة ووفق منظومة تكوينية ناجعة، وبما أن سائق السيارة (خاصة المحترف) يشكل حلقة مهمة في عملية النقل وعنصر مهم في السلامة المرورية، يقوم التكوين على تلقين قانون المرور وتقنيات السياقة ومفاهيم في الميكانيك وغيرها من المعارف التي يتلقاها المترشح، ويمكن تقسيمه إلى قسمين: التكوين العادي عن طريق مدارس تعليم السياقة، والتكوين المحترف عن طريق مراكز التكوين المهني عن بعد (خاص بسائقي وسائط النقل).

طبيعة التكوين في الجزائر تثير العديد من التساؤلات كون المتسبب الأول في حوادث المرور السائق.

¹ الأمر رقم 03/09 المؤرخ في 22 يوليو سنة 2009 المعدل والمتمم للقانون 14/01 المؤرخ في 19 أوت 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

فيما يخص وضعية مدارس تعليم السياقة في سعيدة فقد عرف عدد مدارس تعليم سياقة المركبات ذات محرك ارتفاع ملحوظ في الفترة 2013 إلى 2015، فقد انتقل الرقم من 46 إلى 60 مدرسة 39 منها في مدينة سعيدة وحدها.

الجدول رقم (26): تطور عدد مدارس تعليم السياقة في سعيدة:

السنة	عدد المدارس	
	الوزن الخفيف	الوزن الثقيل
2013	46	16
2014	52	16
2015	60	20

المصدر: مديرية النقل لولاية سعيدة، حصيلة نشاطات قطاع النقل لسنة 2016.

سجلت مدارس تعليم السياقة في سعيدة زيادة ب 14 مدرسة خلال سنتين وهي ثلث عدد المدارس التي كانت موجودة خلال سنة 2013، غير أن هذا التطور يلمس الكم دون الكيف، وبالنزول إلى الواقع والقيام بالمعاينة الميدانية تجد أن هذه المدارس عبارة عن مكاتب لا أكثر، وعادة ما يشغل مدرس واحد منصب التعليم في مدرسة بأكملها تدرس عددا معتبرا من المترشحين.

الجدول رقم (27): عدد المدارس وعدد المترشحين في المدينة والنطاق والولاية في 2014:

	عدد المترشحين			عدد المدارس
	النقل	الوزن الثقيل	الوزن الخفيف	
مدينة سعيدة	28	190	2703	39
النطاق الحضري	37	363	3746	44
الولاية	60	666	6436	52

Source: Direction de la programmation et suivi budgétaire de la wilaya de Saida, monographie de la wilaya, Edition avril 2015.

رغم التطور الملحوظ في عدد مدارس تعليم السياقة، إلا أن أرقام الجدول السابق تبرز النقص الكبير في هياكل التكوين مقارنة بعدد المترشحين، فقد استقبلت 44 مدرسة في نطاق سعيدة الحضري 4167 مترشح خلال سنة 2014، ويمكن للنقص في الهياكل أن ينعكس سلبا على مستوى التكوين. وهو ما تثبته حصيلة الامتحانات.

الجدول رقم (28): حصيلة امتحانات رخص السياقة حسب الاختبارات في ولاية سعيدة:

السنة	قانون المرور		المناورة		السياقة		المجموع	
	المترشحين	الناجحين	المترشحين	الناجحين	المترشحين	الناجحين	المترشحين	الناجحين
2013	12876	6715	10198	6627	10800	6970	33874	20312
2014	8948	4596	6650	4297	7955	5167	23553	14060
2015	12189	6182	9911	6514	9724	6607	31824	19303

المصدر: مديرية النقل لولاية سعيدة، حصيلة نشاطات قطاع النقل لسنة 2016.

من خلال معطيات حصيلة امتحانات رخصة السياقة في ولاية سعيدة يمكن وضع جملة من الملاحظات وهي

كالاتي:

- نسبة النجاح في امتحان قانون المرور خلال السنوات الثلاث تراوحت بين 50.13 % و 52.15 % بنسبة تغير 2.02 % كحد أقصى.

- نسبة النجاح في امتحان المناورة خلال السنوات الثلاث تراوحت بين 64.61 % كحد أدنى و 65.72 % كحد أقصى.

- نسبة النجاح في امتحان السياقة خلال السنوات الثلاث تراوحت بين 64.53 % في سنة 2013 و 67.94 % خلال سنة 2015.

- نسبة النجاح في السنوات الثلاث 2013 و 2014 و 2015 في مجمل الامتحانات بالترتيب 59.96 % و 59.69 % و 60.65 %.

وكقراءة تحليلية للأرقام السابقة يمكن الحكم على التكوين بالضعف كون حوالي 59.69 % إلى 60.65 % فقط ينجحون في الامتحانات من بين المترشحين الذين حازوا على تكوين في مراحل الثلاث، والملاحظ أيضا أن تعامل المترشحين مع الماكنة (المركبات) أفضل منه مع القوانين، فمقابل 50.13 % كنسبة نجاح في امتحان قانون المرور كحد أدنى في السنوات المشار إليها نجد نسبة النجاح في الامتحانات الآخرين تمثل 64.61 % و 64.53 % كحد أدنى أيضا، ما يعني أن مشكل التكوين يطرح في فهم وهضم قانون المرور أكثر من التعامل مع الآلة، مع أن ما يتم تدريسه في قانون المرور عبارة عن برنامج ملخص ومبسط جدا لما ورد من تشريعات فيما يخص ذلك.

في ما يخص تكوين سائقي سيارات الأجرة في ولاية سعيدة فالأمر لا يختلف كثيرا عن تكوين السائق العادي، فالأول يتم في مراكز التعليم والتكوين عن بعد، والثاني يتم في مدارس المعدة لتعليم السياقة، ولكن أوجه التشابه في التكوين المقدم لكليهما يعكسها عدم اشتراط أي مستوى تعليمي أو مؤهل للإقبال على ذلك.

الجدول رقم (29): تكوين مرشحي الحصول على دفاتر المقاعد في سعيدة:

السنوات	عدد الدورات	عدد المرشحين
2013	07	395
2014	03	146
2015	09	625

المصدر: مديرية النقل لولاية سعيدة، حصيلة نشاطات قطاع النقل لسنة 2016.

الجدول السابق يبين عدد الدورات وعدد المرشحين الذين خضعوا للتكوين الخاص من أجل الحصول على دفتر المقاعد الخاص بسائقي سيارات الأجرة، وطبقا للاتفاقية المبرمة بين وزارة النقل ووزارة التكوين المهني بتاريخ 2001/09/12 تقوم مراكز التكوين المهني بذلك، وخلال 3 سنوات المبينة في الجدول تم تكوين 1166 مترشح تحصلوا على دفتر المقاعد لقيادة سيارة الأجرة، والرقم المسجل خلال سنة 2015 يبين الزيادة في الإقبال على هذا التكوين حيث انتقل من 395 مترشح في 2013 إلى 625 مترشح في 2015 أي بنسبة زيادة قدرت 36%.

وحسب مديرية النقل فإن الشباب هم الفئة الأكثر إقبالا على هذا التكوين غير أن تكوين السائقين المحترفين لا يشمل سائقي الحافلات وسائقي شاحنات نقل البضائع، وبالنظر إلى مضمون المادة العلمية المعطاة في التكوين للحصول على دفتر المقاعد فإن عدم اشتراط مستوى تعليمي يمكن من التحصيل الجيد نقطة سوداء أخرى في واقع تأطيره، يضاف إليه التساهل الكبير في التقييم أين تسجل معظم الدورات نسبة 100% نجاح.

5-4- العقوبات: تشديد العقوبات ميزة قانون المرور الجديد ... والحزم المروري مفقود

تعدد المخالفات المرورية وعدم الالتزام بقوانين المرور من الأسباب الأساسية لحوادث المرور التي تعاني منها معظم المجتمعات الإنسانية، خاصة بعد أن أصبحت السيارة من أكثر وسائل النقل استخداما داخل المدن وخارجها، ويلاحظ أن المخالفات المرورية التي يرتكبها سائقي المركبات عادة ما تؤدي إلى مخاطر وخسائر في الأرواح والممتلكات، حيث تشير المؤشرات الإحصائية العالمية إلى أن ما ينتج من حوادث المرور من إصابات ووفيات أصبح

يفوق في نسبته تلك الخسارة التي تسببها الحروب والأمراض والأوبئة، وأن نسب حوادث المرور ومعدلاتها في الدول النامية تزيد كثيرا عن مثيلاتها في الدول المتقدمة. وتعرف المخالفة المرورية على أنها الخطأ الذي يرتكبه سائق المركبة لعدم التزامه بنظم وقوانين المرور ويعاقب عليه القانون بعقوبة تختلف باختلاف نوع المخالفة.¹

صنف المشرع الجزائري في الأمر رقم 03/09² المخالفات للقواعد الخاصة بحركة المرور إلى أربع درجات، أدناها من الدرجة الأولى منها عدم تقديم وثائق المركبة، وأقصاها من الدرجة الرابعة كمخالفة الأحكام المتعلقة باحترام مبدأ الأولوية أو التوقف التام أو مخالفة اجتياز الخط المتواصل وغيرها، وفيما يلي ذكر لأهم القوانين التي تناولت العقوبات:

القانون رقم 09/87 المؤرخ في 10 فيفري 1987 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها: نص هذا القانون في مادته 25 على أن العقوبات كحد أقصى تتراوح بين السجن من شهر إلى 3 سنوات وبغرامة من 1000 إلى 5000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، كما نصت المادة 28 على الحد الأدنى للغرامات المالية عند مخالفة قانون المرور والتي تتراوح بين 400 و 1000 دج، ونصت المادة 30 على أن المخالفات البسيطة تعاقب بغرامة تتراوح بين 80 و 150 دج.

القانون رقم 04/01 المؤرخ في 19 أوت سنة 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها: نص في الفصل السادس المتعلق بالمخالفات والعقوبات في مادته 288 على أن العقوبات كحد أقصى تتراوح بين السجن من سنة إلى 5 سنوات وبغرامة من 50 ألف إلى 150 ألف دج، ويكون ذلك في حالة ارتكاب السائق جريمة القتل الخطأ أو الجرح وهو في حالة سكر أو تحت تأثير مواد مخدرة، كما نصت المادة 71 على الحد الأدنى للغرامات المالية عند مخالفة قانون المرور والتي تتراوح بين 800 و 1500 دج، ونصت المادة 72 على أن مخالفات اتجاهات المرور والإلزامية وأسبقية المرور تعاقب بغرامة تتراوح بين 1500 و 5000 دج، ونصت المادة 73 على أن المخالفات البسيطة تعاقب بغرامة تتراوح بين 300 و 800 دج.

القانون رقم 16/04 المؤرخ في 13 نوفمبر سنة 2004 المعدل والمتمم للقانون 14/01 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها: ارتفعت الغرامة خلال هذا القانون لتتراوح بين 5 آلاف و 50 ألف دج حسب المادة 74 منه، وتم استحداث عقوبة سحب رخصة السياقة وفقا للمادة 76 لمدة تتراوح بين شهر إلى 3 أشهر.

¹ عبد الحكيم كبيش: التمدد الحضري والحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف، مرجع سابق، ص 170.
² الأمر رقم 03/09 المؤرخ في 22 يوليو سنة 2009 المعدل والمتمم للقانون 14/01 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، الجريدة الرسمية، العدد 45، 29 يوليو 2009.

الأمر رقم 03/09 المؤرخ في 22 يوليو سنة 2009 المعدل والمتمم للقانون رقم 14/01 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها¹: جاء هذا القانون لرفع الغرامات الجزافية للقانون السابق 14/01 كان يحدد مبلغ الغرامات أدناها 200 دج وأقصاها 1500 دج، لكن هذا القانون الجديد رفع الغرامة 2000 دج كحد أدنى و 6000 دج كحد أقصى.

صنفت المادة 66 المخالفات للقواعد الخاصة لحركة المرور إلى أربع درجات هي:

- مخالفات من الدرجة الأولى: يعاقب عليها بغرامة بين 2000 و 2500 دج نذكر منها مثلاً مخالفة عدم تقديم وثائق المركبة.
- مخالفات من الدرجة الثانية: يعاقب عليها بغرامة جزافية تتراوح بين 2000 و 3000 دج نذكر منها مثلاً مخالفة متعلقة بالتخفيض الغير عادي للسرعة.
- مخالفات من الدرجة الثالثة: يعاقب عليها بغرامة بين 2000 و 4000 دج نذكر منها مثلاً مخالفة الأحكام المتعلقة بحزام الأمان والاستعمال اليدوي للهاتف المحمول.
- مخالفات من الدرجة الرابعة: يعاقب عليها بغرامة بين 2000 و 6000 دج نذكر منها مثلاً مخالفة الأحكام المتعلقة بالاتجاه المفروض، واحترام مبدأ الأولوية، أو التوقف التام، أو مخالفة اجتياز الخط المتواصل وغيرها.

في قسمه الثاني المتعلق بالجنح والعقوبات تم مضاعفة العقوبة وكذا الغرامات، فالمادة 68 تنص بأنه يعاقب بالحبس من سنتين إلى 5 سنوات (طبقاً لأحكام المادتين 288 و 289 من قانون العقوبات) وبغرامة من 100 ألف إلى 300 ألف دج كل سائق ارتكب جريمة الجرح أو القتل الخطأ وهو في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات. كما تم تشديد العقوبة على سائقي مركبات الوزن الثقيل وحافلات النقل الجماعي ونقل المواد الخطرة حيث يعاقب السائق بالحبس لمدة تتراوح بين 5 إلى 10 سنوات وبغرامة تتراوح بين 500 ألف و مليون دج.

كما شددت المادة 69 من نفس القانون بالحبس من سنة إلى 3 سنوات وبغرامة من 50 ألف إلى 200 ألف دج كل سائق ارتكب مخالفات افراط في السرعة والتجاوز الخطير واستعمال الهاتف المحمول... وترتب عليها القتل الخطأ، وتشدد العقوبة على سائقي الوزن الثقيل والنقل الجماعي. الجديد كذلك فيما يتعلق بالاحتفاظ برخصة السياقة وتعليقها وإلغاؤها (القسم الثالث من القانون).

¹ عبد الحكيم كبيش: التمدد الحضري والحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف، مرجع سابق، ص 173.

عند ارتكاب السائق المخالفة وحسب القانون السابق يتم تحرير محضر من طرف الشرطي ويمنح أجل شهر للتسديد، وفي حالة عدم الدفع وترسل المخالفة إلى الجهات القضائية أين يتم استدعاء المخالف. أما في القانون الجديد عند ارتكاب السائق مخالفة يتم تحرير محضر ويحتفظ برخصة السياقة، إلى غاية تسديد الغرامة الجزافية من 4000 إلى 6000 دج في أجل لا يتجاوز 10 أيام.

في ما يخص مخالفات الراجلين تطرق القانون 09/87 لمخالفات الراجلين ولم يشر القانون 14/01 إليها، القانون الجديد وضع مخالفة الراجلين للقواعد التي تنظم سيرهم لاسيما المتعلقة باستعمال الممرات المحمية في قائمة المخالفات من الدرجة الأولى يعاقب عليها بغرامة بين 2000 و 2500 دج في المادة 20.

فيما يخص العقوبات المتعلقة بسائقي النقل الجماعي، يتم معاقبة المخالفات من الأعوان أو المفتشين المختصين، وتسلب العقوبة حسب الحالة بغرامة مباشرة أو بوضع المركبة في المحشر أو برفع محضر مخالفة إلى اللجنة المختصة، ثم تتولى لجنة العقوبات الإدارية معاقبة المخالفين لقانون النقل بوضع المركبة في المحشر، وتتولى اللجنة الولائية لسحب رخصة السياقة سحب هذه الرخص من أصحابها بعد ثبوت المخالفة.

القانون الجديد ضاعف العقوبة والغرامة الجزافية على سائقي الحافلات، لأن حوادث هذه الأخيرة تتحول إلى مأساة نظرا للعدد الكبير من الضحايا، وعليه فمن الضروري توفير شروط السلامة والأمن المروريين، وعوامل الأمان كثيرة منها ما يتعلق بالسائق الذي يعتبر أهم حلقة في عملية النقل، وتخص هذه العوامل التكوين والتربية والثقافة المرورية الإلمام بقواعد السياقة وقانون المرور، وحسب القانون 14/01 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها فإن السن البيولوجي لسائق مركبة النقل الجماعي 25 سنة فما فوق، عامل آخر من عوامل الأمان هو المركبة والتي يجب أن تتوفر على محرك يكون بحالة جيدة، كما أن تصميم الأبواب والمداخل يجب أن يكون مناسباً للسماح بالركوب والنزول بسهولة... وغيرها من العوامل المتعلقة بشروط النظافة والأمان وشروط السلامة في المحيط.

يشكل الحزم المروري من خلال تطبيق القانون وعدم التساهل مع المخالفين وتكثيف عمليات المراقبة عوامل نجاح منظومة النقل الجماعي، إذا توفرت الوسائل المادية والبشرية التي تكون في مستوى هذه المهمة.

في ولاية سعيدة قامت مديرية النقل من خلال نشاط خلية المراقبة والتفتيش بمجموعة من العمليات في الفترة الممتدة من 2015/01/01 إلى 2015/12/31 حصيلتها يدونها الجدول التالي:

الجدول رقم (30): حصيلة نشاطات خلية المراقبة والتفتيش:

النشاط	عدد العمليات		عدد المتعاملين	المخالفات:
	المبرجة	المحققة		
سيارات الأجرة	96	67	280	عدم احترام دفتر شروط النقل العمومي (البضائع، المسافرين) عدم مطابقة الوظائف عدم مطابقة العلامات المميزة للنشاط انعدام العداد عدم لياقة لباس المستخدمين سوء حالة السيارة
نقل المسافرين	168	138	172	انعدام النظافة عدم تطبيق الأسعار عدم إجراء الفحص الطبي الدوري في التاريخ المحدد غياب الوثائق انعدام محضر الفحص التقني للعربة
المجموع	96	67	448	استعمال السائق الإضافي غير مرخص به عدم احترام النوع المرخص به عدم الامتثال للأعوان المؤهلين

المصدر: مديرية النقل لولاية سعيدة، حصيلة نشاطات قطاع النقل لسنة 2016.

من خلال الجدول السابق لخصيلة نشاطات خلية المراقبة والتفتيش بمديرية النقل لولاية سعيدة لسنة 2016، التي تجمع المخالفات التي ارتكبتها سائقة سيارات الأجرة والنقل الجماعي، يتبين أن المخالفات في وسائط النقل الجماعي أكثر منها في سيارة الأجرة، فمن بين 280 مراقب من سائقي سيارات الأجرة ضبط 34 مخالف أي ما نسبته 12.14 % فقط، ومن بين 186 مراقب من سائقي حافلات النقل الجماعي ضبط 138 مخالف أي ما نسبته 74.19 %، وهي نسبة مرتفعة جدا إذا ما قورنت بسيارات الأجرة أو بعدد الاختبارات خاصتها.

كما يتضح أن المخالفات منها ما يتعلق بالسائق ومنها ما يتعلق بالمركبة، أما ما يتعلق بالسائق فنجد مخالفات سلوكية كعدم احترام دفتر الشروط، وعدم تطبيق التسعيرة واستخدام السائق الإضافي دون ترخيص، وعدم إجراء الفحص الطبي الدوري في التاريخ المحدد، وأما ما يتعلق بالمركبة فنجد مخالفات كانعدام العداد، وسوء حالة المركبة، وانعدام النظافة، و انعدام محضر الفحص التقني للعربة... وغيرها من المخالفات.

الجدول رقم (31): حصيلة شكاوي المواطنين والناقلين:

عدد الشكاوي الموجّهة	عدد الشكاوي المجهولة	عدد الشكاوي قيد الدراسة	عدد الشكاوي المدرّوسة	العدد الإجمالي للاستقبالات
24	01	59	429	513

المصدر: مديرية النقل لولاية سعيدة، حصيلة نشاطات قطاع النقل لسنة 2016.

تقوم مديرية النقل الولائية بدراسة الشكاوي المقدمة من طرف المستعملين والناقلين ومعالجتها، والجدول السابق يتحدث عن عدد الشكاوي المستقبلية التي بلغ عددها 513، عولجت منها 492 شكوى، ووجهت 24 شكوى منها إلى هيئات أخرى، هذا وقد ورد من خلال نفس المرجع حصيلة أعمال لجنة العقوبات الإدارية واللجنة التقنية لسيارات الأجرة، ومو ما يلخصه الجدول الموالي:

الجدول رقم (32): حصيلة أعمال لجنة العقوبات الإدارية واللجنة التقنية لسيارات الأجرة:

عدد المخالفين لقواعد النقل البري				الجلسات المنعقدة	اللجنة
المبرمجون	المؤجلون	المعاقبون	المستدعون		
49	41	46	390	16	اللجنة التقنية لسيارات الأجرة
00	00	00	00	00	لجنة العقوبات الإدارية
49	41	46	390	16	المجموع

المصدر: مديرية النقل لولاية سعيدة، حصيلة نشاطات قطاع النقل لسنة 2016.

عقدت اللجنة التقنية لسيارات الأجرة 16 جلسة خلال العام 2016، استدعي إليها 390 سائق سيارة أجرة قاموا بارتكاب مخالفات لقواعد النقل البري، عوقب خلال هذه الجلسات 46 سائق، وأجل اتخاذ القرار في حق 41 آخرين، أي أن نسبة معاقبة المخالفين لقواعد النقل البري وفقا لقرارات اللجنة بلغت 10.51 من جملة من استدعي للجلسات، أما فيما يخص لجنة العقوبات الإدارية فلم ينعقد ولا اجتماع خلال نفس السنة.

قد تقف أسباب عديدة أمام التطبيق الحرفي والجاد لقانون العقوبات، هذا الأخير لا يمكن أن تلحقه لومة لائم لما جاء فيه من مواد تضبط النقل العمومي وتنظمه وتوجهه نحو الأداء السليم والأمن....

5-4- المراقبة التقنية للسيارات: عملية إجبارية غرضها تطهير الحظيرة

على الرغم من أن مجمل الدراسات التي قام بها المركز الوطني للوقاية من حوادث المرور، تؤكد أن العنصر البشري هو المتسبب الرئيس في حوادث المرور بنسبة 94 %، والمركبة لا تمثل سوى 3 %، مثلها مثل الطريق، إلا أن المراقبة التقنية للمركبات تلعب دورا هاما في الوقاية من حوادث المرور، من خلال تشخيص الحالة الميكانيكية لمختلف المركبات، وذلك بالفحص الدقيق لكل أجزائها.

في الجزائر تعد المراقبة التقنية للمركبات عملية إجبارية، اعتمدها الدولة للحد من حوادث المرور، فقد جاء في المادتين 13 و 14 من القانون 09/87 الصادر في 1987، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، أنه تخضع المركبات قبل وضعها للسير لأول مرة للمراقبة قصد التأكد من تطابقها مع القواعد المنصوص عليها عن طريق التنظيم، وتعد الصيانة الدورية للمركبات إجبارية وحتى تكون هذه الصيانة منتظمة أنشئت الوكالة الوطنية للمراقبة التقنية للسيارات، كما تؤكد المواد من 43 إلى 45 من القانون 16/04 الصادر في 2004، المعدل والمتمم للقانون 14/01 المتعلق أيضا بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، على إجبارية خضوع المركبات للمراقبة مع ضرورة استجابة كل تجهيزات وهياكل المركبات ذات الصلة بالسلامة للمقاييس التي يحددها التنظيم، وأن لا تتجاوز كمية الدخان والغازات السامة التي تنفثها المركبات وكذا الضجيج الذي تحدثه محركاتها المستويات التي يحددها التنظيم.

أصبحت المراقبة التقنية للسيارات إجبارية في فيفري 2003، حيث تم العمل تدريجيا وفق مراحل تبعا لأصناف وأعمار السيارات ليشمل في الأخير جميع أنواع المركبات مهما اختلف عمرها.

تتم عملية المراقبة التقنية في شبكة من المراكز المتخصصة تشرف عليها الوكالة الوطنية للمراقبة للتقنية للسيارات، بلغ عددها في سعيدة 03 وكالات تقوم بمعاينة كل الأجهزة الحيوية للمركبة، وتتم عملية المعاينة على مراحل، تبدأ بتحديد هوية السيارة واختبار قدرة القيادة والفرامل ومدى الالتصاق بعلو ما من الأرض (نظام التعليق) و (الإنارة) الأضواء والإشارات والتلوث ومستوى الضوضاء....، تشمل عملية المراقبة والفحص 190 نقطة في السيارة، ويتم التركيز خاصة على الأجزاء المتعلقة بالأمن.

في مدينة سعيدة أجرت مراكز المراقبة التقنية للمركبات خلال العام 2016 عددا من الفحوصات قدرت ب 14594 فحص، و 18 فحص مضاد وحسب مديرية النقل فإن عدد التوقيفات 00.

6- رهانات تقوية الحوكمة من خلال السلطة التنظيمية للنقل الحضري في الجزائر:

صدر العام 2012 المرسوم التنفيذي 109/12 الذي يهدف حسب المادة الأولى منه إلى تحديد تنظيم السلطة المنظمة للنقل الحضري وسيرها ومهامها، والذي يفترض أن تسهر على التنسيق بين مختلف الفاعلين في قطاع النقل، تطرق الفصل الأول من المرسوم إلى الطبيعة القانونية للسلطة والمقر والهدف، وحسب المادة الخامسة فإن السلطة مخولة قانونيا بتنظيم النقل العمومي للمسافرين وتطويره داخل محيط النقل الحضري وتتولى ذلك في مجال التنظيم من خلال التكليف بإعداد ومراجعة مخططات النقل الحضري، والعمل على إنجاز التحقيقات حول الحركة داخل محيط النقل الحضري، وتحديد عرض النقل على كل خط ومجموع شبكة النقل، والمساهمة في تحديد سياسات الاستثمار، والسهر على احترام القواعد التقنية ومقاييس تصميم البناء، وتطوير هندسة النقل الحضري، وجمع ومعالجة وحفظ وتوزيع المعطيات والمعلومات والوثائق ذات الطابع الإحصائي والعلمي والتقني والاقتصادي، وزيادة على ذلك تستشار السلطة مسبقا من قبل الدولة والجماعات الإقليمية فيما يخص كل المشاريع ذات المنفعة الحضرية.

وتطرق الفصل الثاني من المرسوم إلى التنظيم والسير العام وحسب المادة التاسعة يدير السلطة مجلس إدارة ويسيرها مدير عام وتزود بلجنة تقنية استشارية للمؤسسات ومستعملي النقل العمومي الحضري للأشخاص.

وحددت المادة العاشرة تشكيلة المجلس الذي يترأسه وزير النقل أو ممثل عنه، ويضم المجلس:

- وزير النقل أو ممثل عنه، رئيسا.
- ممثل وزير الداخلية والجماعات المحلية.
- ممثل وزير المالية.
- ممثل الوزير المكلف بالعمران.
- ممثل وزير الأشغال العمومية.
- ممثل وزير الفلاحة والتنمية الريفية.
- ممثل وزير التهيئة العمرانية والتنمية الريفية.
- ممثل وزير التهيئة العمرانية والبيئة.
- ممثل الوزير المكلف بالمواصلات السلكية واللاسلكية.

¹ المرسوم التنفيذي رقم 109/12 مؤرخ في 13 ربيع الثاني العام 1433 الموافق ل 6 مارس سنة 2012، المحدد لتنظيم السلطة المنظمة للنقل الحضري وسيرها ومهامها، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 15، 14 مارس 2012.

- ممثل وزير الطاقة والمناجم.
- ممثل الوزير المكلف بالصناعة.
- ممثل الوزير المكلف بالتضامن الوطني.
- ممثل وزير الثقافة.
- المدير المكلف بالنقل الحضري في وزارة النقل.
- ممثل رئيس المجلس الشعبي الولائي بالولاية المعنية إقليمياً.
- ممثل والي الولاية المعنية إقليمياً.
- مدير النقل للولاية المعنية إقليمياً.

يعين الأعضاء لمدة ثلاث سنوات بقرار من وزير النقل، يتداول المجلس في كل مسألة تتعلق بالتنظيم والسير العام للسلطة، والبرامج السنوية لنشاطات السلطة والميزانية المتعلقة بها، وقواعد إبرام العقود والاتفاقيات وشروطها العامة، ومشاريع الاتفاقيات الجماعية التي تخص مستخدمي السلطة.

يجتمع المجلس على الأقل مرتين في السنة بناء على استدعاء من رئيسه، ويمكن أن يجتمع في دورة غار عادية عندما تقتضي مصلحة السلطة ذلك.

في القسم الثالث من الفصل الثاني تطرق المرسوم إلى اللجنة التقنية الاستشارية لمؤسسات النقل العمومي الحضري والمستعملين والتي تنشأ حسب المادة 20، وتكلف بإبداء آرائها في كل مسألة تتعلق بتنظيم النقل العمومي الحضري للمسافرين وتطويره في محيط النقل الحضري الخاص بها.

في الفصل الثالث تم التطرق إلى الذمة المالية وأدرجت الأحكام المالية في الفصل الذي تلاه وحددت المادة 28 كل ما يتعلق بالإيرادات والنفقات.

من شأن تفعيل السلطة المنظمة للنقل الحضري الواردة في المرسوم التنفيذي 109/12 إعطاء إضافة جيدة بخصوص تقوية حوكمة النقل الحضري، خاصة فيما يتعلق بالتنسيق بين مختلف الفاعلين في القطاع وتحديد عدد المتدخلين، وضبط الآليات التي تحدد الكيفيات الكفيلة بإيجاد صيغ الجمع والتنسيق.

خلاصة الفصل

يعرف النقل الحضري في الجزائر تغيرات دائمة في طرق التنظيم ويتميز بعدم الاحترافية في التسيير، والملاحظ في الموضوع أن جملة القوانين المعتمدة من طرف المشرع للتحكم في النقل بشقيه المحلي و الحراكي مهمة جدا وقوية، كما أنها تخضع للحكم الراشد بجميع مقوماته، لكن هاجس التطبيق وفقا لاعتبارات عديدة يحول دون التجسيد ويؤرق السلطات والمسؤولين، ويعود الضعف في التطبيق إلى التداخل الكبير والتشابك في الصلاحيات وتعدد الفاعلين وعدم تفعيل بعض القوانين.

تسيير النقل الحضري بسعيدة وفق ما ورد في الفصل يتميز بمعطيات تساهم في الحوكمة الفعلية لقطاع النقل وأخرى تثبط ذلك، أول إشكال يطرح في التسيير وفي حوكمته التداخل الكبير في الصلاحيات والعدد المعتبر من الفاعلين وضعف قنوات الاتصال، يضاف إليه مشكل آخر يتمثل في الخصوصيات التي لا تخدم الحوكمة من ناحية التزام السلطات بالتطبيق الجيد للقوانين، ومشكل نقص الدراسات التي تتناول مواضيع النقل وعدم تطبيق ما هو موجود، والمشكل الثاني يتعلق بدخول القطاع الخاص معترك التسيير دون ضبط نشاطه وتسببه في إضعاف المساعي وظهور مشكل التضارب في المصالح والتنافس الغير شفاف ولا العادل بينه وبين القطاع العام.

فيما يتعلق بالمشاركة يبرز عنصر دراسة المستعمل في جملة الفاعلين بعدين مهمين، البعد الأول هو العمل الجماعي الغائب تماما في مجال النقل، والبعد الثاني يتعلق بقابلية التفاعل مع قضايا النقل في ظل التعقيد الشديد الذي يفرضه القطاع والمشاكل التي ينال المستعمل حظه منها.

فيما يخص تأطير النقل الحضري الذي تحدث عن التكوين والعقوبات والمراقبة التقنية للسيارات يلاحظ أن مدينة سعيدة على غرار باقي مدن الجزائر تمثل للقوانين والعمليات التي تتبنى ذلك، لكن المشكل في التكوين يطرح عدة انشغالات متعلقة بالنقص في الهياكل و ضعف التكوين البارز من خلال نتائج الامتحانات التي يعكسها إلى حد كبير عدم اشتراط أي مستوى تعليمي، وفيما يتعلق بالعقوبات التي يمكن أن تعتبر الميزة البارزة في قانون المرور الجديد، فيمكن القول أن النتائج المسجلة في الشطر المتحدث عن مخالفات الناقلين العموميين تعكس عدم ردع العقوبات للمخالفات ومنعها من الحدوث ولا بد من الحزم المروري لبلوغ ذلك، كما أن نتائج المراقبة التقنية للسيارات تعكس إلى حد كبير تساهل أصحاب مراكز المراقبة أو تواطئهم مع السائقين في ظل عدم تسجيل أي توقيف خلال العام 2016 مع أن الحظيرة تحوي عددا معتبرا من السيارات التي تحتاج إلى التطهير.

الفصل الثاني:

الأداء الجوي في النقل الحضري بسعيدة

يعتبر التسيير الحضري التجسيد الفعلي للحكومة الحضرية، في هذا الفصل يتم التطرق إلى هذا السلم من خلال إدراج سياسة المدينة لهذا البعد، وتضمن قانوني البلدية والولاية له، بغرض وصول الخدمة إلى المستوى المرضي للمستعمل وإشراكه في تقرير مصيره، وحتى يتم تقريب المفهوم وشرح طريقة عمله يتم التطرق إلى نموذج عملي لتجسيد التسيير الحضري الجوّاري وهو فكرة الميزانية التشاركية في البرازيل، ومنه تستنتج أهمية التسيير الحضري الجوّاري في التنمية المحلية و فواعله، وحتى يتسنى معرفة كيفية تكييف التسيير الجوّاري مع النقل الحضري يتم التطرق إلى نموذج ثاني يتحدث عن التسيير الحضري الجوّاري في تجربة كوريتيبا بالبرازيل الذي صاغ طريقة جديدة لإدراج البعد الاجتماعي في الخدمة العمومية. ومنه يُخلص إلى العلاقة بين النقل والحراك والتسيير الجوّاري.

الجزء الثاني من الفصل يتحدث عن التسيير الجوّاري للنقل الحضري بسعيّة من خلال التحقيق الميداني بالوحدة الجوّارية حي بوخرص، أين يتم تقديم الحي وتقديم قراءة تحليلية له، ثم تبرير أسباب اختيار الحي وفق ما يتناسب مع الموضوع المدروس، ثم إدراج نتائج التحقيقات الميدانية داخل الحي حول الحراك والتنقل وثقافة المشاركة والاستهلاك، ويتناول العمل الميداني دراسة حول التنقل داخل الحي وخارجه، ودراسة حول النقل المرخص و الغير مرخص، ودراسة حول تعامل المستعمل مع ما يتعلق بقوانين المرور والرغبة في المشاركة في التسيير.

- التسيير الحضري الجوّاري: الحلقة الغائبة في المرجعية المشتركة لسياسة المدينة

ورد ذكر التسيير الجوّاري في القانون 06/06 المتضمن القانون التوجيهي للمدينة، والذي يهدف حسب المادة الأولى منه إلى تحديد الأحكام الخاصة الرامية إلى تعريف عناصر سياسة المدينة، وقد أدرجه المشرع في المادة الثانية من القانون ضمن المبادئ العامة لهذه السياسة¹، غير أن هذا المصطلح بقي مبهماً يكتنفه الغموض ولم يتطرق إليه أحد ممن يحسبون على العمران، حتى العام 2013² أين نظمت وزارة التهيئة العمرانية والبيئة والمدينة يوماً دراسياً بغية تحديد مرجعية مشتركة لسياسة المدينة، بحضور مهنيين مختصين في المدينة، وخبراء ومهندسين معماريين ومختصين في التهيئة العمرانية، وباحثين جامعيين...، وحسبما أكدته الوزارة في بيان لها أن اللقاء هدف إلى وضع رؤية شاملة ومدججة لسياسة المدينة تحت تصرف الفاعلين العموميين لتدارك الاختلالات المسجلة، وشمل اللقاء ثلاث محاور أساسية تمثلت في: مسألة الحكامة ودور الفاعلين وتنسيق البرامج الحضرية، و التسيير الحضري الجوّاري، و آليات تسيير وترقية المدينة، وما شجع ذلك تعاظم المشاكل المتعلقة بنوعية الحياة والاختلالات الاجتماعية بين الأحياء، والتسيير الحضري الجوّاري غير الناجع، وعكف المشاركون على إيجاد الحلول المناسبة في إطار أعمال شاملة وملموسة ومنسجمة ومستدامة.

قبل سنتين أي سنة 2011 صدر القانون رقم 10/11³ المتعلق بالبلدية، ضمن مشروع الإصلاح السياسي والدستوري في ظل التحولات التي عرفها العالم العربي، وبين الأهمية التي تلعبها الجماعات المحلية في أي عملية إصلاحية، "على اعتبار أن المجالس المنتخبة عموماً والمحلية منها على الخصوص، هي الإطار الطبيعي لمشاركة المواطنين في إدارة الشأن العام، وهي ترجمة لشعار الدولة الجزائرية "بالشعب وللشعب"، ولعل ذلك يتجلى بوضوح من خلال إدراج مبدأ الديمقراطية التشاركية في قانون البلدية، الأمر الذي من شأنه أن يتيح للمواطنين المشاركة في اتخاذ القرارات على المستوى البلدي ومتابعة تنفيذها، كما يكون إطاراً ملائماً لتدخل المواطنين في تحديد أولويات التنمية على المستوى المحلي، وأول ما نص عليه هذا القانون التوجه نحو تشجيع العمل الجوّاري وتوسيع الحوار مع المواطنين، فغياب الحوار معهم أدى إلى تدني مستوى الإطار المعيشي للمواطن خاصة في الوسط الحضري، ورغم ما بذلته الدولة من مجهودات في مجال التنمية، إلا أنها كانت تقابل دائماً بعدم الرضا من طرف المستعملين"⁴.

¹ القانون 06/06 المؤرخ في 21 محرم عام 1427 الموافق ل 20 فبراير 2006 المتضمن القانون التوجيهي للمدينة، العدد 15.
² وزارة التهيئة العمرانية والبيئة والمدينة، سياسة المدينة محور يوم دراسي بالجزائر العاصمة، 27 جويلية 2013، من الموقع <https://www.ennaharonline.com> تاريخ الإطلاع: 2017/09/28.

³ القانون رقم 11/10 المؤرخ في 20 رجب عام 1432 الموافق ل 22 يونيو سنة 2011، المتعلق بالبلدية، الجريدة الرسمية، العدد 37.
⁴ عباس عمار: الحفاظ على البيئة وتحسين الإطار المعيشي من خلال الديمقراطية التشاركية، مقال منشور بمجلة مخبر القانون العقاري والبيئي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مستغانم، من الموقع ammrabbes.blogspot.com تاريخ الإطلاع: 2017/09/28.

تجدر الإشارة إلى أن "مفاهيم التنمية المحلية تغيرت من المنظور التقليدي الذي كان يعتبر الإدارة المحلية بمثابة الفاعل الرئيسي والوحيد في عملية التنمية على المستوى المحلي، إلى منطق جديد قوامه مشاركة مختلف الأطراف الفاعلة على مستوى الإقليم في إطار مقارنة تشاركية تجمع القطاع الخاص المحلي، والمجتمع المدني المحلي، والمواطن المحلي إلى جانب الوحدات المحلية، وقد تم طرح المقاربة التشاركية في بداية الأمر كآلية لتحقيق التنمية والديمقراطية على المستوى الوطني، ثم بدأ التفكير في إدماجها ضمن المستويات تحت الوطنية (infranational) الجهوية والمحلية وأخيرا الجوارية، نظرا للعديد من المزايا التي توفرها على صعيد التنسيق، المشاركة، الكفاءة، وتحقيق المردودية.

وبما أن الجزائر تعاني من أزمة تنمية متعددة الأسباب والأبعاد والمستويات فقد كان لزاما عليها أن تعيد النظر في أساليب تقديم الخدمة العمومية على المستويين المركزي والمحلي وفقا لمبادئ التسيير العمومي الجديد الذي يركز على النتائج والمردودية، بحيث تتحول العلاقة التقليدية إدارة/مواطن إلى مقدم خدمة/زبون، وفي ظل هذه المعادلة الجديدة يصبح المرتفق/الزبون من يحدد مواصفات الجودة المطلوبة من خلال الاحتكاك المباشر مع الأجهزة العمومية، عبر آليات المشاركة، المشاورة، المساءلة، والتي تتاح عند تفعيل التسيير المحلي التشاركي¹.

وتنبع أهمية التسيير الجوّاري في كونه يقترح حلا فعالا لأزمة التنمية المحلية في الجزائر، وذلك من خلال تفعيل آليات التسيير المحلي التشاركي، فإذا أخذنا في الحسبان العامل الجغرافي المتمثل في قرب الإدارة من المواطن، وإدراكها العميق لاحتياجاته ومتطلباته، يكون التسيير التشاركي الجوّاري بمثابة الحل الأنجع والأمثل، خاصة وأن القوانين الأخيرة للعمل المحلي في الجزائر المتمثلة في القانون 10/11 المتعلق بالبلدية، والقانون 07/12² المتعلق بالولاية، أشارت صراحة إلى وجوب تفعيل المقاربة التشاركية وجعل تلك الهيئات إطارا لممارسة الديمقراطية الجوّارية.

ويشير العمل التشاركي إلى عمل السلطات المحلية على إدماج جميع فواعل إقليم ما في تسيير الشأن المحلي، فلا يقتصر الأمر على حضور المواطن كملاحظ بل يقتضي مشاورات فعلية حول الخيارات التنموية الكبرى التي تمس مختلف أبعاد حياتهم، ويندرج التسيير التشاركي (الجوّاري) ضمن فكرة التسيير العمومي الجديد كأحد أهم الآليات القائدة للكفاءة وتحفيز الفعالية، حيث يعمل هذا التسيير على تقوية الرقابة الديمقراطية من طرف المواطنين ومختلف الفعاليات المجتمعية، مع نشر ثقافة إدارية تسمح برؤية جديدة وانسجام أكبر على مستوى السياسات العامة في ظل لا مركزية حقيقية.

¹ بن لعبيدي مفيدة: التسيير المحلي التشاركي آلية لتحقيق التنمية المحلية المستدامة في الجزائر، جامعة عنابة، مجلة دراسات وأبحاث، المجلد 07، العدد 21، ص 366.

² القانون رقم 07/12 المؤرخ في 28 ربيع الأول عام 1433 الموافق ل 21 فبراير سنة 2012، المتعلق بالولاية.

1-1- نموذج عملي لتجسيد التسيير الحضري الجوّاري: فكرة الميزانية التشاركية في البرازيل¹

كان اليسار البرازيلي من أكثر المدافعين عن اللامركزية الإدارية في القطاعات الاجتماعية كالتعليم، الصحة، والسياسة الحضرية...، فظهرت فكرة الميزانية التشاركية وبعض القوانين التي تؤطر مشاركة المواطن في تحديد السياسة الحكومية المحلية عام 1980، ثم تحولت إلى لا مركزية سياسية للتسيير البلدي تم تبادلها على مستوى الوطني، وأخذت مشروعية كبيرة، ومع سنة 1990 ظهر تأثير القطاع الشعبي على الأجنحة المحلية.

تعد فكرة الميزانية التشاركية طريقة لإعداد ومتابعة الميزانية المحلية من طرف الشعب، تعود جذور تطبيقها إلى ثمانينات القرن الماضي من طرف مدينة Porto-Alérge الواقعة جنوب البرازيل والتي كانت تضم آنذاك 1300000 ساكن، ارتبطت الفكرة بمجيء سلطة تنفيذية جديدة للبلدية من حزب العمال، لتصبح التجربة بعد نجاحها عالميا نموذجا أولاه البنك الدولي عناية خاصة منذ سنة 1999 حين أقام مؤتمرا دوليا في المدينة للتعريف بالتجربة ومحاولة تعميمها دوليا، ومنذ ذلك الحين أصبحت الميزانية التشاركية إبداعا في مجال الحكم الراشد المحلي.

مثلت الفكرة علاجا محليا لمشكل الفقر في المنطقة، وتسجل ضمن نقلة برازيلية نحو الديمقراطية التشاركية لمدينة معروفة بتاريخها التقدمي العريق، حيث تعد Porto-Alérge أقل درجة في اللامساواة الاجتماعية والفساد مقارنة مع باقي مدن البرازيل، بدأت التجربة في لقاء مجموعات حزب العمال (الحزب اليساري الرئيسي في البرازيل) وجمعيات الأحياء المنتشرة خاصة في مناطق الأطراف، يتم إعداد ميزانية البلدية بالتنسيق بين السلطات التنفيذية البلدية وهم تشاركي يضم مختلف الفواعل المحلية التي تضع قائمة تسلسلية لمطالبها، يتم إدراجها ضمن مصفوفة لاقتسام الأعباء المالية مع تمييز إيجابي لصالح المناطق الأكثر حرمانا.

حاكت مدينة Recife البرازيلية تجربة Porto-Alérge في التسيير الديمقراطي التشاركي بعد أول انتخابات محلية لها سنة 1986، فشرعت سنة 1989 قانونا عضويا يشجع التسيير التشاركي ويقر عددا من الآليات المؤسسية لمشاركة المواطن في الشأن المحلي من خلال مجلس المواطنين Conseil Citoyens، فتميزت بحضور قوي للحركات الاجتماعية وتجدد كبير على مستوى التخطيط المحلي بالتزامن مع عهدتين انتخابيتين للعمدة Jarbas Vasconulos حيث ظهرت نتائج التسيير التشاركي خاصة في العهدة الثانية 1993-1996.

وفي مرحلة لاحقة تبنت المدينة برنامج Marie dans les quartiers الذي طبق في 06 مناطق مكونة

¹ بن لعبيدي مفيدة: التسيير المحلي التشاركي آلية لتحقيق التنمية المحلية المستدامة في الجزائر، مرجع سابق ص 376، ص 377.

للمدينة، يمثل هذا البرنامج معبرا للمواطن للولوج إلى أعماق الحياة السياسية المحلية وترقية الديمقراطية التشاركية عبر دورات تجمع المواطنين ورؤيس البلدية لبحث المسائل التالية:

- ✓ تحديد أولويات البلدية والاستثمارات المرغوب فيها على مستوى الأحياء.
- ✓ تقييم الخدمات المقدمة من طرف السلطات البلدية للسكان.
- ✓ تخطيط وإعداد ميزانية البلدية.
- ✓ متابعة حسن استغلال الموارد المحلية المتاحة.

1-2- أهمية التسيير الحضري الجوّاري في التنمية المحلية وفواعله:

تشير أدبيات الحوكمة المحلية La Gouvernance Locale إلى أهمية تطوير وتعظيم القدرات الإبداعية للوحدات الجوّارية المحلية والتركيز على إرضاء المواطنين، وأن العبرة لم تعد بالخدمة ذاتها ولكن بقيمتها كما يراها المواطن/الزبون سواء كانت مباشرة أو من خلال هيئات أخرى، ومثال ذلك قيام المؤسسة الألمانية Bertelsman الألمانية بتخصيص جائزة سنة 1993 حول موضوع "الديمقراطية والكفاءة في الحكم المحلي" وضعت خلالها سبعة معايير لاختيار أفضل تجربة على النحو التالي:

- ✓ الأداء وسير العمل في ظل رقابة ديمقراطية.
- ✓ التوجه إلى المواطن الزبون.
- ✓ التعاون بين السياسيين والإدارة في ظل إدارة لا مركزية.
- ✓ توافر نمط إداري تعاوني مع القدرة على الابتكار والتطوير.
- ✓ تحقيق التنافسية في تقديم الخدمة.
- ✓ دعم الموارد المالية الذاتية.
- ✓ زيادة المشاركة الشعبية.¹

يضمن التسيير الجوّاري فهما أعمق لمتطلبات المواطن المحلي، ويزيد الانسجام الاجتماعي والتماسك، ويساعد في تطوير التسيير، ويمكن الإشارة إلى فواعله الثلاث: القطاع الخاص المحلي، والمجتمع المدني المحلي، والمواطن المحلي. إضافة إلى السلطة المحلية التي تقوم بضبط العلاقات بين جملة الفواعل.

¹ محمد محمود الطعمنة، سمير محمد عبد الوهاب: الحكم المحلي في الوطن العربي واتجاهات التطوير، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، العدد 401، القاهرة، 2005، ص 372.

1-3-3- علاقة التسيير الحضري الجوّاري بفعالية أداء النقل: إدراج البعد الاجتماعي في الخدمة العمومية

إن النمو السكاني والتوسع العمراني الذي شهدته معظم مدن العالم على مدى العقود القليلة الماضية، يجعل من توفير نظام نقل حضري فعال التحدي الرئيس الذي يواجهه القائمون على قطاع النقل، لما له من دور في حل القضايا المحورية المتعلقة بالنمو الحضري واستخدامات الأراضي واستهلاك الطاقة وتغير المناخ.

على الصعيد العالمي سجلت الجهات التي تدافع عن التنمية انطلاقاً من القاعدة وتحفز العمل الجوّاري، نتائج استثنائية في تنظيم النقل الحضري، وأصبحت بعض التجارب المبتكرة كتجربة مدينة كوريتيبيا في البرازيل تمثل خططا معيارية لكثير ممن يسعون إلى توفير النجاعة في أداء النقل، وللوقوف على تجربة المؤسسة العمومية للتخطيط والتدبير في مجال مواجهة التحديات المتمثلة في إعادة تنظيم منظومة النقل، والتي تعتمد بالأساس على التكامل بين التخطيط المركزي والمحلي، والمزاوجة بين تخطيط العمران والنقل، والجمع بين القطاع العام والخاص، في إطار سياسة مندمجة، سيتم التطرق إلى أهم ما خططت له هذه المؤسسة والنتائج التي سجلتها.

1-3-1- التسيير الحضري الجوّاري في تجربة كوريتيبيا بالبرازيل: التنقل الأكثر أماناً، نظافة، وقرباً..

تتحدى مدينة كوريتيبيا الحكمة التقليدية، وتعتمد على التقنية الدنيا وتطبقها على السلم الأدنى لتحسين مستوى الحياة فيها، فلقد اتخذت هذه المدينة وهي عاصمة ولاية بارانا الواقعة في الجنوب الشرقي للبرازيل، مسارا مختلفا عن جل مدن العالم في تنظيم النمو الحضري، وعلى الرغم من النمو الديمغرافي السريع فهي إحدى المدن الأسرع نمواً في دولة الازدهار المدني، ولقد تنامت أعداد سكانها "كالفطر" من 300 ألف نسمة في عام 1950 إلى 2.1 مليون نسمة عام 1990، إلا أنها نجحت في حين تعثر غيرها، فلقد قامت الإدارات المتتالية بتحويل مدينة كوريتيبيا إلى مختبر حي لأسلوب من التطوير المدني (الحضري) يُفضل المواصلات العامة على وسائط النقل الخاصة، والعمل مع البيئة بدلا من العمل ضدها، والابتكار بمشاركة المواطنين عوضا عن التخطيط الشامل، واستخدام حلول التقنيات المناسبة بدلا من حلول التقنيات المتطورة.¹

وربما كانت الإشارة الأوضح بأن كوريتيبيا تختلف عن غيرها من المدن، هي خطط نظام النقل العام التي تتميز بمواكبة النقل الحضري للتغيرات المكانية، والكلفة المحدودة في إنجاز مشاريع البنى التحتية، ونجاعة النقل العمومي الجماعي، ومشاركة المواطنين من خلال الحوافز، وذاتية التمويل لنظام النقل العام. فكيف تم كل ذلك...؟

¹ رابينوفيتش، ليمان: تنظيم مدينة كوريتيبيا البرازيلية، الترجمة لمؤسسة الكويت للتقدم العلمي، مجلة العلوم، المجلد 12، ماي - جوان 1996، من الموقع WWW.ooloomagazine.com/Article/ArticlsDetails.aspx?ID=18 تاريخ الإطلاع عليه: 2017/09/30.

"كورتينا هي أسرع مدينة نموا في البرازيل، إذ أن عدد سكانها ارتفع إلى أكثر من ثلاثة أضعاف خلال الخمسة والعشرين سنة الماضية، غير أن هذه المدينة معروفة بأنها من أيسر المدن في الحياة في البرازيل، ويرجع هذا بجانبه الأكبر إلى سياسة متكاملة في تخطيط وسائل النقل الحضري واستغلال الأراضي، فلقد نُظمت المدينة حول محورين تتعايش على طولهما البنية الأساسية السكنية والتجارية، ويتحدد كل محور بثلاث طرق متوازية، يخصص الطريق الأوسط منهما لوسائل النقل العام، أما الطريقان الآخران وهما باتجاه واحد فإنهما مخصصان لباقي حركة المرور، وقبل اعتماد خطة التنمية الحضرية في 1964، اشترت البلدية أراضي على المحورين بغرض بناء مساكن من أجل الفئات الغير قادرة من السكان، وكان هدف السلطات تأمين وصول الجميع إلى وسط المدينة، وبالإضافة إلى المحورين الأصليين، صارت كورتينا تملك اليوم ثلاثة محاور إضافية للتنمية الحضرية.

وتمثل أحد مفاتيح نجاح التنمية الحضرية لكورتينا في شبكة وسائل النقل العام التي تسند إلى شبكة حافلات تستخدم الطريق الأوسط للتدفقات الرئيسية العابرة، وتغذي الطريقين الآخرين لحركة المرور، وبصورة تعكس زيادة بالغة في الطلب، نشأت شبكة وسائل النقل العام في كورتينا على مر الأعوام لتلبية طلب عدد متزايد من مستعمليها، وقد ارتفع هذا العدد من من 50 ألف في اليوم سنة 1974 إلى 800 ألف في اليوم في 1994، وتسيطر شبكة وسائل النقل العام للمدينة على تدفق ركاب أكبر أربع مرات من ذلك الخاص بشبكات الحافلات التقليدية، وكان العامل الأول الذي أتاح زيادة تدفق الركاب هو استخدام الطريق المخصصة لوسائل النقل العام، وكان العامل الثاني هو إدخال حافلات مفصلية أتاح زيادة تدفق الركاب مرتين ونصف بالمقارنة بشبكات النقل التقليدية، وكان العامل الثالث اختراع محطات الحافلات على شكل أنبوبة، بحيث تكون المحطة مغلقة عند طرف ومجهزة بأرصفة مرتفعة لصعود الركاب الذين يدفعون أجر مسافة رحلتهم عندما يدخلون المحطة من الطرف المفتوحة للأنبوبة، وقد أتاح هذا النظام تسريع صعود الركاب وتفادي وجود محصّل، وقد سمح إدخال محطات على شكل أنبوبة بمضاعفة تدفق الركاب إلى 3.2 مرة بالمقارنة بالشبكات التقليدية، وكان العامل الرابع إدخال حافلة مفصلية مزدوجة سمحت بمضاعفة تدفق الركاب أربع مرات كمجموع كلي.

وقد اعتمدت السلطات المسؤولة عن وسائل النقل العام "تعريف اجتماعية" فريدة سمحت بإجراء عدد محدود من التغييرات، وهذا لتفادي معاقبة الأشخاص الذين يعيشون في الأطراف الأكثر فقرا من المدينة، وعلاوة على هذا فإنه يمكن تبادل القمامة المنزلية مقابل تذاكر الحافلات، مما يسمح في أن معا لأفقر الفقراء بتوفير عبء لا يستهان به وللبلدية بخفض الجزء المخصص من ميزانيتها لجمع القمامة، وتسمح التعريفات المطبقة بتغطية مجموع تكلفة شبكة وسائل النقل العام، هذه الشبكة التي تديرها بصورة مشتركة البلدية ومقاولات محلية، وتجرى مكافأة شركات

الحافلات وفقا لعدد الكيلومترات المقطوعة وليس وفقا لعدد الركاب، مما يشكل حافزا لتغطية مجموع منطقة المدينة، والبلدية مكلفة بتشديد البنية الأساسية وصيانتها، غير أن هناك حقيقة لافتة للنظر وهي أن شبكة وسائل النقل العام لكوريتيبيا لا تتلقى دعما ماليا، ويركب حوالي 70% من السكان الحافلة كل يوم، وكان 28% من المستعملين الحاليين لوسائل النقل العام ينتقلون بالسيارة من قبل، وقد سمحت شبكة وسائل النقل العام لكوريتيبيا بخفض استهلاك البنزين للفرد بنسبة 30%، بالمقارنة باستهلاك المدن الأخرى ذات الحجم المماثل في البرازيل كما سمحت بتحسين نوعية الهواء، وهو اليوم أكثر نقاءً مما هو في أي مدينة أخرى في البلاد، وتتعلق مبادرات مهمة أخرى بصورة خاصة بتحويل الحافلات القديمة إلى فصول دراسية متنقلة، وأثبتت بلدية كوريتيبيا قدرتها على الاحتياط للتنمية الحضرية بمجملها وعلى حل المشكلات على أساس منهجي، وتعتبر تجربتها مثالا للنجاح يمكن أن تستلهمه كل البلديات الأخرى.¹

1-3-2- مزايا التسيير الحضري الجوّاري في تجربة كوريتيبيا بالبرازيل: دروس لعالم يتمدّن

لا تتوفر بدقة لأي مدينة أخرى تركيبة الظروف الجغرافية والاقتصادية والسياسية التي تتميز بها كوريتيبيا، ومع ذلك فإن نجاحها يمكن أن تكون درسا لمخططي المدن في كل من الدول الصناعية والدول النامية. ولعل الدرس الأكثر أهمية هو أن الأولوية القصوى يجب أن تعطى للنقل العام بدلا من السيارات الخاصة، وللمشاة بدلا من العربات ذات المحركات، وللعمل الجوّاري بدلا من العمل الشمولي، ويجب أن تكون مسارات الدراجات الهوائية ومناطق المشاة جزءا متكاملًا مع شبكة الطرق ونظام النقل العام، ويعد تخفيض مدينة كوريتيبيا حركة العربات الخاصة ذات المحركات واعتماد النقل العام كبديل سببا أدى إلى الإقلال من استخدام السيارات وإلى تخفيض التلوث.

وتعلم مخططو كوريتيبيا أن حلول مشكلات المدينة ليست محددة ومنفردة وإنما مترابط بعضها ببعض، وأي خطة ستتخذ يجب أن تشمل المشاركة ما بين مقاولي القطاع الخاص والمنظمات غير الحكومية والوكالات التابعة للبلديات والجمعيات الخدمية العائدة للأحياء السكنية والتجمعات ذات المصالح المشتركة والأفراد. ولا يعتمد العمل الناجح على التقنيات الحديثة بل على التقنيات التي تتناسب مع الخصوصيات المحلية، فمثلا الحجج التي أدت إلى اختيار تقنية وسائل النقل لم تكن فعالية هذه التقنيات فقط ولكن كلفتها البسيطة أيضا، فلو تم بناء نظام قطار الأنفاق -الموصى به إذا فاقت المدينة 900 ألف نسمة- لكلف 120 إلى 140 مرة ضعف ثمن الطريق.²

¹ خليل كلفت: عالم جديد الفصل 4، مستقبل وسائل النقل الحضري أكثر أمانا وأكثر نظافة وأكثر قربا، الحوار المتمدّن، من الموقع www.m.ahewar.org/s.asp?aid=472987&r تاريخ الإطلاع: 2017/09/28.

² رابينوفيتش، ليتمان: تنظيم مدينة كوريتيبيا البرازيلية، مرجع سابق، نفس تاريخ الإطلاع.

1-4- العلاقة بين الحراك والتسيير الحضري الجوّاري: من التخطيط الشمولي إلى التوجه نحو الجوّاريات

يهدف تخطيط النقل بشكل عام إلى إيجاد حلول شاملة وبعيدة المدى لمشاكل الحراك، كزيادة عامل الأمان والتقليل من الحوادث الناتجة عن ازدحام الطرق، وتحسين تدفق المرور وتقليص زمن الانتظار، وتحسين البيئة المحيطة، فالطلب على النقل يؤدي إلى ضغط كبير على البنية التحتية والهياكل مما يسبب الاختناقات خاصة في مركز ومدخل وخارج المدن، "وقد أثبتت الدراسات في مجال الحراك أن أساس مشكلات المرور لا تكمن بالدرجة الأولى في قصور الإمكانيات المتاحة من هياكل قاعدية وشبكات طرق ووسائل نقل، بل في قصور أو غياب استراتيجية نقل شاملة، تتناغم وتتناسق مع توجهات المخططات التوجيهية للتهيئة والتعمير، وعليه فلا يمكن تصور خطة تطوير حضري للمدينة بمعزل عن خطة للنقل الحضري تستهدف الشبكات والهياكل والوسائل وأنظمة المرور، ويرى "بيار ميرلان"¹ أن مخطط النقل الحضري للمدينة يجب أن ينجز في نفس الوقت الذي يتم فيه إعداد مخطط التعمير، ويؤكد على ضرورة التنسيق الكبير بين الفرق التي تقوم بالتحضير لإنجاز المخططين، ومخطط النقل لا يقتصر على وضع التوجهات العامة المتعلقة بتوطين المنشآت والهياكل الكبرى الجديدة، بل يجب أن يحتوي على مخططات مرور دقيقة، تحدد عمليات نقطية محددة المكان ومعروفة التأثير ضمن رؤية واضحة للتجمع الحضري.

وانطلاقاً من هذا كله فإن التحكم في التدفقات المرورية انطلاقاً من التحكم في الطلب على التنقلات من منبع نشوءها، يمكنه الحد من تعاضم مسببات التنقل، ويتم ذلك بالعمل الجوّاري من خلال أمرين اثنين: الأول يتعلق بتوطين هياكل الخدمات الضرورية كالتعليم والصحة والتجارة الأولية.... وغيرها في الحيز الجوّاري، وتستثنى التنقلات المتعلقة بالعمل التي من الممكن أن تكون خارج هذا الحيز، والثاني يتعلق بثقافة وسلوك التعامل مع استهلاك النقل في الوحدة الجوّارية، كالاختيار الطوعي لوسائل النقل الجماعية والتقليل من التنقلات التي يمكن الاستغناء عنها وإيجاد خطط متكاملة في الربط بوسائل النقل الجماعية، والاعتماد على الجمعيات والأفراد المحليين في توجيه الاستهلاك، ويمكن تجاوز ذلك إلى ابتكار خطط تتناسب مع خصوصية الحيز وتكيفه وفق منظور يعتمد التقليل من استعمال المركبة الخاصة ويرشد استهلاك الطاقة ويحد من انبعاث الملوثات.

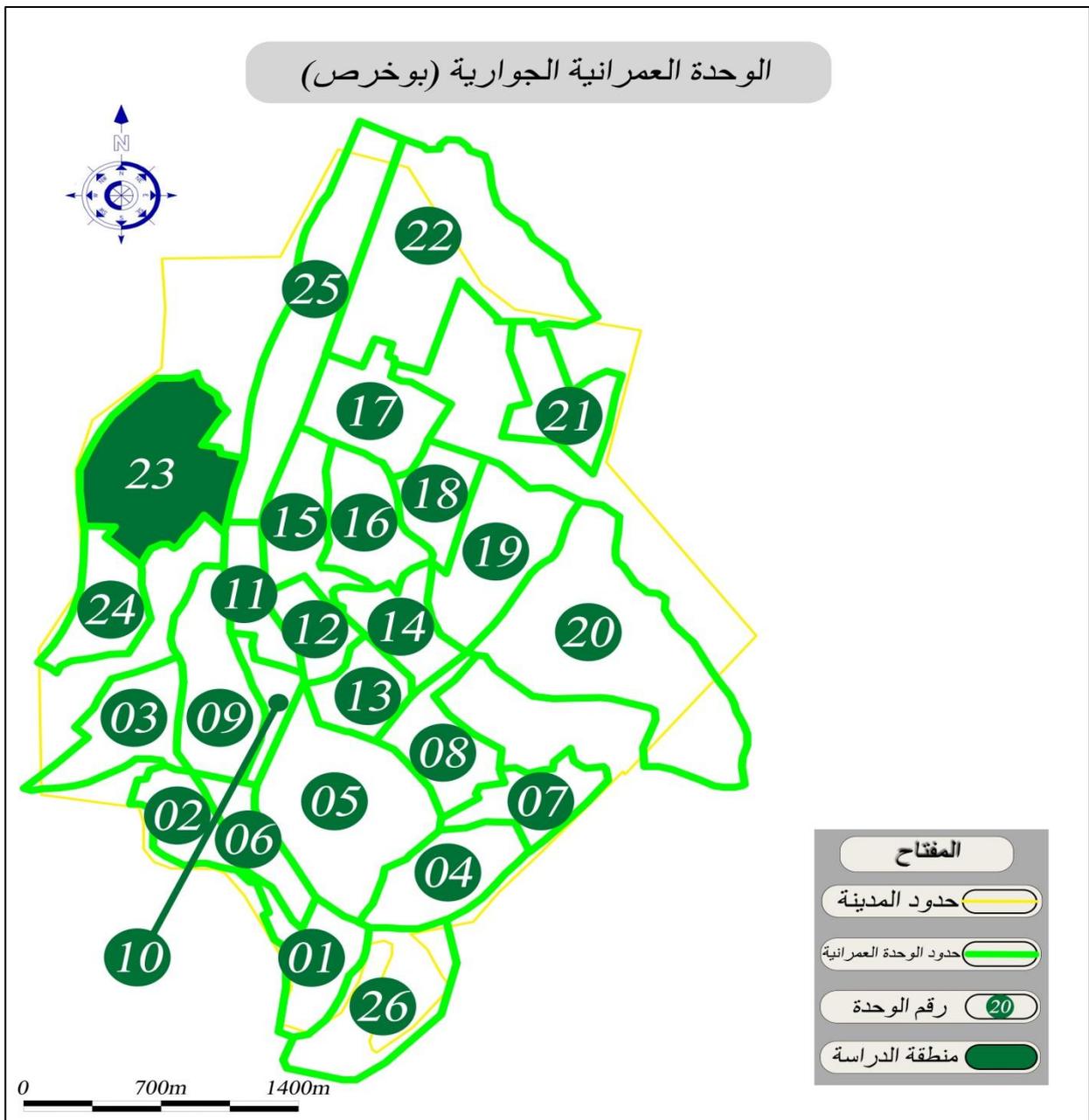
وإذا كان التسيير الجوّاري يقتضي التوجه نحو الكيف في الخدمة، والتعامل مع المواطن/الزبون، وإشراك المواطن المحلي في صنع القرار المحلي الذي يحدد مستوى عيشه، فإن السؤال الذي يمكن صياغته في حق المستعمل المحلي يدور حول ما إذا كان المسير له/معه/به؟، أو المسير لنفسه بنفسه؟ بحكم معرفته مرضياته واحتياجاته.

¹ Pierre Merlin : la planification des transports urbains, Masson, paris, 1984.

2- التسيير الجوي للنقل الحضري بسعيدة: القياس من خلال التحقيقات الميدانية (حي بوخرص)

تمت الإشارة في العناصر السابقة إلى معطيات عديدة تثن العمل الجوي، وإلى الأهمية التسييرية للعمل وفقا لهذا السلم، وللوصول إلى تشخيص الحوكمة والتسيير الحضري الجوي في منظومة النقل الحضري بسعيدة، عمدنا إلى إنجاز تحقيق على مستوى إحدى أحياء مدينة سعيدة، ولم يتم اختيار الحي عبثا إنما لخاصياته وخصوصياته، اسم الحي بوخرص، يقع في الجهة الغربية لسعيدة بمحاذاة الطريق الاجتياي للمدينة.

الشكل رقم (44): الوحدة العمرانية الجوية (حي بوخرص).



المصدر: من إعداد الطالب 2017، بالاعتماد على المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لبلدية سعيدة م 2015

1-2- تقديم حي بوخرص: (القراءة التحليلية للحي)

- **الموقع:** يقع حي بوخرص في الجهة الغربية لمدينة سعيدة، و في الجهة الجنوبية لمنطقة التوسع الشمالية الغربية، يتربع على مساحة قدرها 84.40 هكتار، يحده من الجهات الأربعة:

* شمالاً: الطريق المؤدي إلى المنطقة الصناعية (منطقة التوسع الشمالية الغربية).

* جنوباً: حي بلهادي بن يامينة (حي 1024 مسكن). * شرقاً: واد سعيدة. * غرباً: الطريق الإجتابي.

الشكل رقم (45): موقع الحي.



المصدر: من إنجاز الطالب 2017.

- الدراسة السوسيو اقتصادية: تشمل هذه الدراسة وفق ما يتناسب مع الموضوع بعض المعطيات المتعلقة بالسكان (تطور عدد السكان، تركيبة السكان، الهيكلة والنشاطات).

الجدول رقم (33): معدل نمو السكان لحي بوخرص:

السنوات	1987	1998	2008
عدد السكان	8283	11970	15700
نسبة الزيادة %	3.1	2	2.1

المصدر: الديوان الوطني للإحصائيات، مديرية التخطيط لولاية سعيدة، نتائج الإحصاء العام للسكن والسكان.

انتقل عدد السكان في الحي من 8283 نسمة عام 1987 إلى 15700 نسمة عام 2008، وحسب نتائج المسح السنوي نهاية العام 2015 بلغ قاطنة الحي الرقم 19149 ساكن، ومن خلال الناتج المعروضة في الجدول فإن معدل نمو السكان سجل أعلى نسبة وهي 3.1 العام 1987، ثم استقر في حدود 2 % حتى العام 2008، ويرجع السبب في التفاوت بين النسب إلى آلية التعمير قبل 1987 وبعدها.

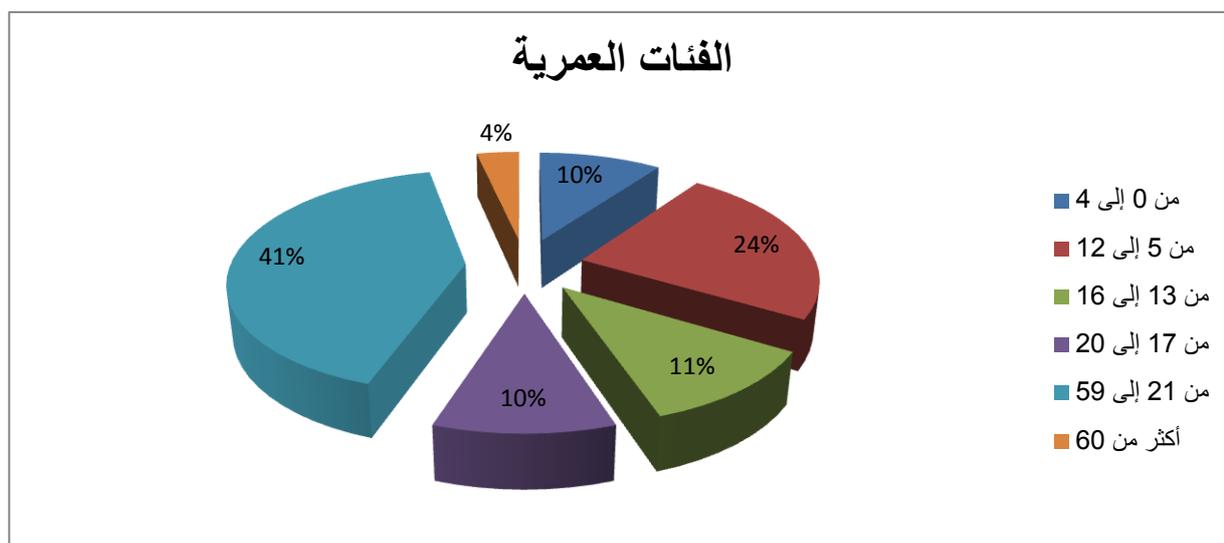
الجدول رقم (34): هيكلية السكان (توزيع السكان حسب الجنس والفئات العمرية) في 2008:

الفئة العمرية (سنة)	الذكور		الإناث		المجموع	
	العدد	النسبة %	العدد	النسبة %	العدد	النسبة %
4-0	813	10.6	764	9.3	1577	9.95
12-5	1835	23.6	1911	23.8	3746	23.66
16-13	906	11.8	867	10.8	1773	11.25
20-17	822	10.7	795	9.9	1617	10.3
59-21	3069	40.1	3344	42.7	6413	41.4
60 +	229	3.2	360	3.5	589	3.35
المجموع	7674	100	8026	100	15700	100

المصدر: مغلاوي أسامة: السكن الفوضوي في الجزائر دراسة حالة مدينة سعيدة "حي بوخرص"، مذكرة تخرج، جامعة المسيلة، 2015.

تساعد الدراسات الخاصة بهيكلة السكان في تحديد نسب الفئات العمرية التي تدخل ضمن حساب معدل الحراك اليومي للفرد، وبالتالي تقدير تدفق التنقلات والشكل الموالي يبين هذه النسب.

الشكل رقم (46): هيكلية السكان حسب الفئة العمرية.



المصدر: مغلاوي أسامة: نفس المرجع، ص 65.

كقراءة للدائرة البيانية السابقة فإن أعلى نسبة وهي 41.4% تمثلها الفئة العمرية (21 إلى 59 سنة)، وهي الفئة نفسها التي يندرج ضمنها العمال، تليها الفئة العمرية (4 إلى 12 سنة) ثم الفئة العمرية (13 إلى 20 سنة) ومجموع نسبها 45.21%، وهي الفئات التي يندرج ضمنها المتدربين، أما الفئة التي لا تدخل ضمن حساب معدل الحراك اليومي (0 إلى 4 سنوات) فنسبتها 9.95%، وكذلك الفئة العمرية فوق 60 سنة نسبتها 3.3%.

الجدول رقم (35): نسبة النشاط للسكان البالغين 15 سنة فأكثر في 2008:

النسبة من السكان %	العدد	الفئة
56.70	8919	كان من 15 سنة فأكثر
41.54	3705	ناشطون
24.10	2150	ماكثات بالبيت
11.55	1031	طلاب/تلاميذ
3.62	323	متقاعدون/ذو معاشات
2.02	181	آخرون غير نشطين
47.5	/	نسبة النشاط

المصدر: الديوان الوطني للإحصائيات، مديرية التخطيط لولاية سعيدة، نتائج الإحصاء العام للسكن والسكان.

للتنويه فقط فإن توزيع النشاط حسب إحصائيات الديوان الوطني لا يتناسب مع تحليل الحراك، وينبغي معالجتها.

يشير الجدول إلى أن عدد السكان النشطين لحي بوخرص سنة 2008 للسكان البالغين 15 سنة فأكثر قدر ب 3705 نسمة بنسبة 41.54 %، كما قدرت نسبة المتدربين من نفس الفئة ب 11.55 %، أما عن نسبة السكان الغير نشطين فلم تتجاوز 2.02 %، و يسجل الحي نسبة مآكنات بالبيت تقدر ب 24.10 %.

الجدول رقم (36): توزيع السكان العاملين على مختلف النشاطات في 2008:

القطاع	الزراعة	الصناعة	البناء والأشغال العمومية	الإدارة والخدمات
العدد	65	263	1233	2144
النسبة %	1.77	7.11	33.33	57.97

المصدر: مغلوي أسامة: نفس المرجع، ص 71.

يستحوذ قطاع الإدارة والخدمات على أكبر نسبة ب 57.77 % حيث أن التجارة هي التي تحظى بعناية كبيرة من طرف السكان وخاصة تجارة التجزئة باعتبار أن التجارة تدخل في إطار الخدمات، يليه قطاع البناء و الأشغال العمومية بنسبة 33.33 % ويمكن تفسير هذا بتوطن عدد هام ممن يحترفون البناء بالحي، ويسجل القطاعين الباقيين نسبة 8.88 % ويفسر قصور الوحدات والمؤسسات الصناعية ضآلة النسبة.

• استعمال الأراضي في الحي: يتربع حي بوخرص على مساحة إجمالية قدرها 84.40 هكتار وهو حي سكني مهم فخلال السنة 2008 ضم الحي 12.22 % من إجمالي سكان المدينة، والجدول الموالي يختصر أهم استعمالات الأرض في الحي بنسبها المئوية.

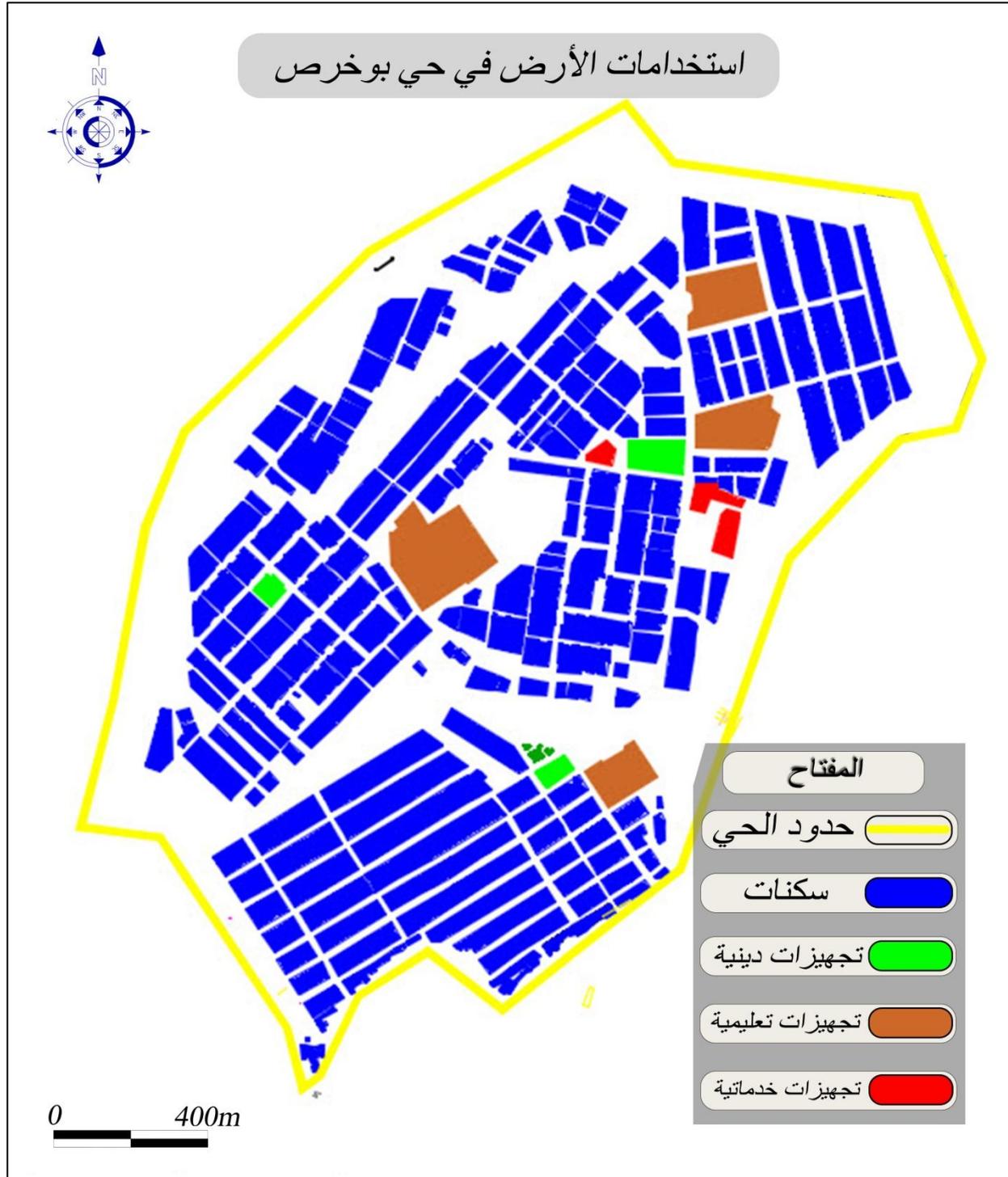
الجدول رقم (37): استعمالات الأراضي في الحي:

الاستعمال	العدد	المساحة (هكتار)	النسبة %
سكنات	1908	38.01	45.03
تجهيزات	10	5.66	6.71
أراضي شاغرة	/	8.95	10.6
طرق	/	23.93	28.35
عوائق وارتفاعات	/	7.85	9.3
المجموع	/	84.40	100

المصدر: مخطط شغل الأرض حي بوخرص.

تتنوع استعمالات الأراضي في الحي بين الاستعمال السكني والاستعمال السكني التجاري (لا توجد بني مخصصة للتجارة وحدها)، وكذلك الاستعمالات المتعلقة بالتعليم والصحة الجوية والتجهيزات الدينية، والخدمات الإدارية متمثلة في ملحقة للبلدية ومركز بريد، وفي عنصر لاحق سيتم التطرق لها بالتفصيل.

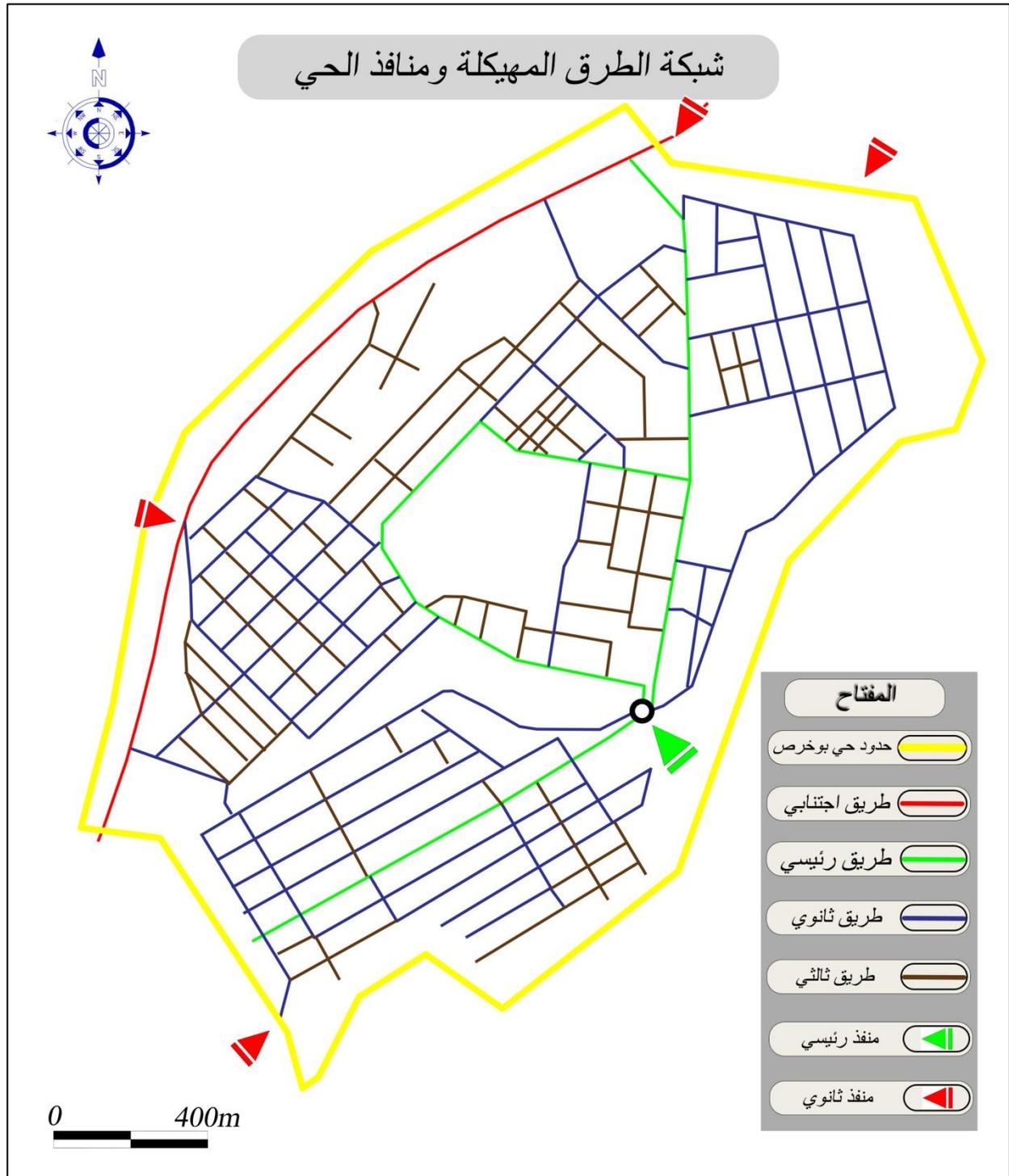
الشكل رقم (47): استعمالات الأراضي في الحي.



المصدر: من إعداد الطالب 2017، بالاعتماد على مخطط شغل الأرض لحي بوخرص.

- **الطرق المهيكلة للحي:** تغطي شبكة شريانية هامة النسيج الحضري لحي بوخرص، غير أن المواصفات الفيزيائية لهذه الطرق بعيدة كل البعد عن المعايير، وفي الشكل الموالي عرض لشبكة الطرق بتصنيفاتها البنوية (أولية/ثانوية/ثالثية)، كما يبرز الشكل أيضا المنافذ الموجودة على مستوى الحي.

الشكل رقم (48): الطرق المهيكلة للحي.



المصدر: من إعداد الطالب 2017، بالاعتماد على مخطط شغل الأرض لحي بوخرص.

2-2- خصوصيات أدت إلى اختيار الحي:

تم اختيار حي بوخرص وفقاً لاعتبارات عديدة، فبالإضافة إلى كونه أكبر حي في مدينة سعيدة (ضم 12.22% من إجمالي سكان المدينة خلال 2008) فهو يجمع جملة من الخصوصيات الجديدة بالتقدم، أول هذه الخصوصيات محدودية الحركة من وإلى الحي، وموقع الحي بالنسبة لمنطقة التوسع الجديدة للمدينة، والنسبة المعتبرة من المناطق المبعثرة حول الحي التي شجعها الحراك التنقلي.

كما أن النقل الحضري به يعتبر النقطة السوداء والهاجس الذي يعيشه السكان، فخلال السنة 2017 سُجل خط واحد للنقل الحضري الجماعي يربط الحي بالمحطة البرية لسعيدة مروراً بمركز المدينة، يشغل الخط 8 متعاملين منهم 7 متعاملين خواص، يسخرون 11 عربة وعدد مقاعد قدر حسب تقرير حصيلة نشاطات قطاع النقل لسنة 2016 ب 624 مقعد، ينقلون 13728 مسافر في اليوم.

ويعتبر حي بوخرص المرفأ المفضل الذي يتعاضم عنده استعمال النقل الغير مرخص، وجاء ذلك نتيجة لمعطيات عديدة تتعلق بالحي وموقعه البعيد نسبياً عن باقي مناطق المدينة خاصة الحيوية منها، وشجع قرار التعريف الجديدة الذي أصدرته مديرية النقل الولائية الذي يقتضي زيادة تصل إلى 50% من تعريفه النقل باستعمال سيارات الأجرة داخل النسيج الحضري من الحي إلى نقاط محددة من المدينة دخول النقل الغير مرخص، أين استغل ممتهنو هذا العمل فرصة الإبقاء على السعر السابق مقابل كسب زبائن جدد، ورغم المحاولات العديدة لردع "الفرود" إلا أنه أصبح ميزة من ميزات النقل الحضري بالحي.

كما أن السلوكيات المتعلقة باستهلاك النقل خاصة الفردي في الحي تعتبر فريدة، فسكان الحي إلى وقت قريب كانوا مستفيدين من خدمة "تقاسم التعريف" أين يتم نقل 4 أشخاص إلى نقطة محددة مقابل ثلث سعر أجرة تنقل واحدة في الحالة العادية، ثم توقف العمل بهذه الطريقة لأسباب عديدة أهمها الوجهة المحدودة، لكن السكان أبقوا على هذا السلوك من خلال التقاء المسافرين عند نقاط معينة بالمدينة (أغلبها محطات الانتظار والتوقف لوسائل النقل الجماعي)، ويدفع كل اثنان ثمن أجرة التنقل مناصفة، وصلت في وقت من الأوقات إلى العمل باحترام الطابور، أين يتقدم أصحاب السيارات خاصة الغير مرخصة إلى النقاط وأول يليه الثاني وهكذا دواليك.

فيما يلي نحاول الإمام مجموعة من المعطيات المتعلقة بالمكانة الجوّارية لحي بوخرص وبعض الخصائص العمرانية التي تميزه، فيما يتعلق بإمكانية الحراك والتوطين الجوّاري للخدمات والتجهيزات الضرورية.

- محدودية الحركة من وإلى الحي: يقطع واد سعيدة المدينة، وبالنسبة لموقع الحي منه فهو في الجهة الغربية يفصل بينه وبين المناطق المجاورة للمدينة في جهة الشرق وهي جهة اتصال النسيج العمراني للحي بالمدينة.

الشكل رقم (49): محدودية الحركة من وإلى الحي.



المصدر: من إعداد الطالب 2017.

كل التدفقات من وإلى الحي تتم من خلال مدخل وحيد في وسط الحد الشرقي للحي تقريبا، وكذلك بالنسبة للتدفقات المتعلقة بالمشي على الأقدام سبيلها الوحيد هذا المدخل، ليس لعدم وجود منشآت فنية على الواد وإنما لعدم التعمير في الجهة المقابلة للحي من الواد. وفيما يخص التنقل مشيا على الأقدام فإن المسافات داخل الحي وصولا إلى المنفذ الوحيد والتباعد بينها وبين نقاط أخرى في المدينة يمكن أن يكون مستحيلا، فمن المنظور الفضائي تبعد النقطة المقابلة مباشرة لمنفذ الحي في الضفة الأخرى من المدينة حوالي 1 كم، لكن للوصول إليها تدور نصف دورة مسافتها 4 إلى 5 كلم لأن المنطقة الصناعية تقع في الجهة الثانية للواد بسور متواصل يمنع الحركة.

أما المنافذ الأخرى (الثانوية) تقود من الناحية الشمالية إلى بلدية أولاد خالد وإلى الجهة الشمالية من المدينة وهي عبارة عن مناطق سكنية تقع بين التجمعين سعيدة و أولاد خالد تستقطب الكثير من الزائرين، وتقود من الناحية الجنوبية إلى حي بلهادي بن يمينة الذي يعتبره البعض امتدادا لحي بوخرص ومنه إلى المخرج الجنوبي للمدينة.

● **التمكين الجوّاري لبنى الأنشطة و الخدمات:** تمت الإشارة من خلال الشكل () الذي يبرز استعمالات الأراضي بحي بوخرص إلى توطن بعض المنشآت الجوّارية به، والتي يستفيد السكان من خلالها من خدمة الصحة الجوّارية التي يوفرها المركز الصحي، وخدمة التعليم التي توفرها أربع مدارس ابتدائية ومتوسطة وثانوية، والخدمات المتعلقة بالحالة المدنية التي تقدمها ملحقة بوخرص البلدية، كما يتوفر الحي على مركز للبريد وثلاث مساجد فيما يخص التجهيزات الدينية.

تقوم البنى الجوّارية المتحدث عنها بإشباع رغبات العديد من السكان في التنقلات لأغراض مختلفة تتعلق بالجوانب المشار إليها، غير أن نوعية الخدمة المقدمة قد تبطل المساعي من التمكين الجوّاري للمنشآت، فنحن لا ننكر الدور الذي تؤديه هذه التجهيزات، لكن باعتبار المركز الصحي مثلا وحدة علاج تضم طاقما طبيا متواضعا ومجهزة بمعدات طبية بسيطة يلجأ السكان في كثير من الحالات إلى التوجه إلى مؤسسات أخرى خارج الحي، وكذلك الأمر فيما يخص الملحق البلدي الذي لا يقوم بالعمليات المتعلقة بالبطاقات البيومترية التي تتوجه الإدارة نحو تعميم العمل بها، كما تسجل منشآت استقبال التلاميذ المتمدرسين في الطور الثاني والثالث نقصا كبيرا لترجمه بجلاء ظاهرة تنقل التلاميذ للدراسة في الأحياء المجاورة.

كما تقوم الوحدات التجارية المنتشرة خاصة على طول الطرق الرئيسية للحي والتي سجلت خلال الآونة الأخيرة نشاطا كبيرا بتوفير حل متطلبات التسوق البسيطة، كالمواد الغذائية بكامل أنواعها والخدمات العامة وتجارة التجزئة المتعلقة بقطع غيار السيارات ونقاط بيع مواد البناء.... وغيرها.

يتوفر الحي على وحدات تجارية تصل إلى الفائض في بعض المستهلكات، فخلال إنجاز الدراسة تم عد أكثر من 10 وحدات لبيع الخردوات العامة، و 6 وحدات لبيع مواد البناء، و 10 وحدات لبيع الملابس والأحذية، كما يعتبر الحي موطن الحرف المتعلقة بصيانة السيارات، وسجلت وحدات بيع المواد الغذائية الحصة الأكبر.

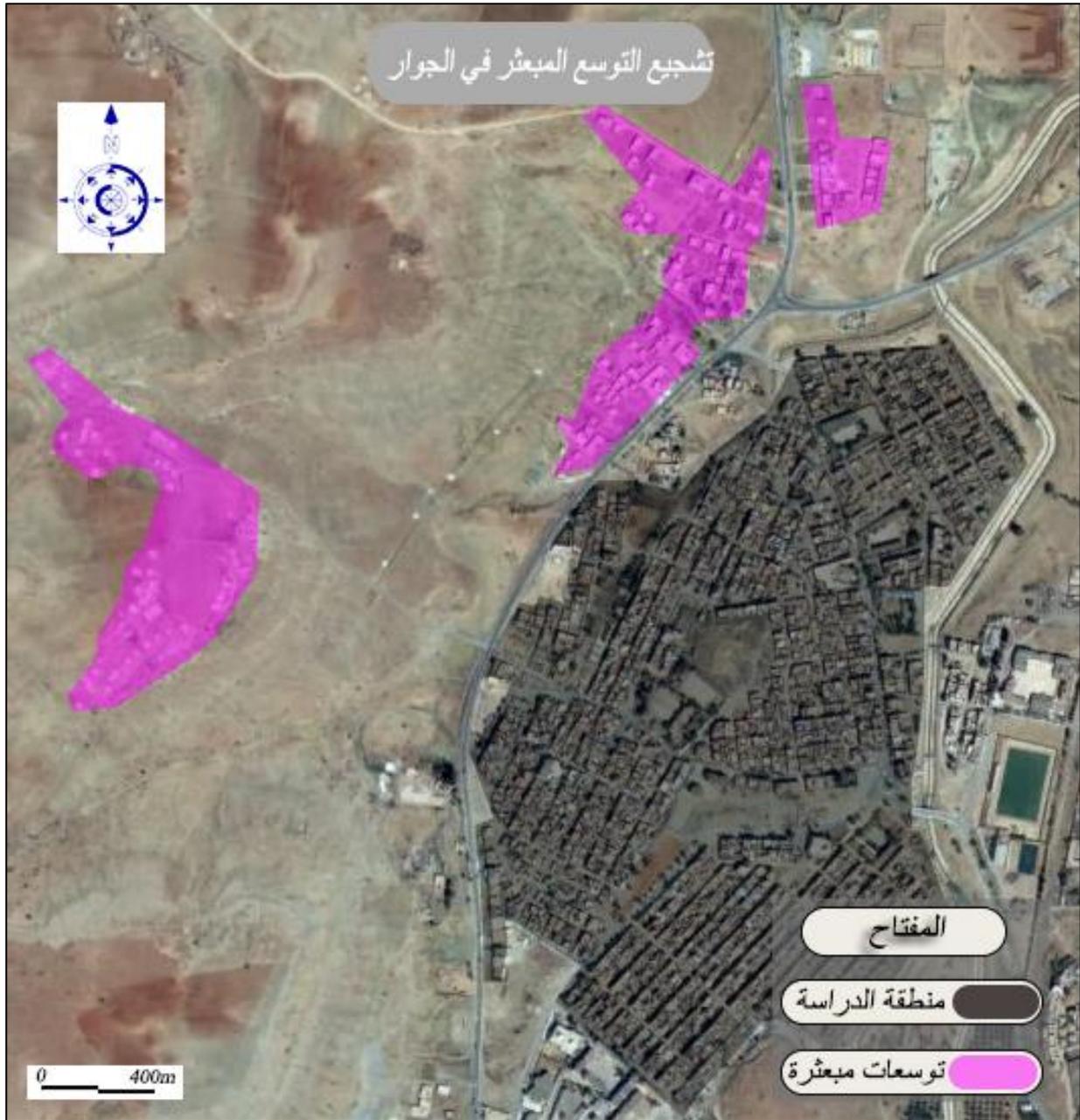
الشكل رقم (50): توزع الوحدات التجارية في الحي.



المصدر: من إعداد الطالب 2017.

- ضواحي الوحدة الجوية: بحكم موقع الحي في نهاية النسيج العمراني للمدينة من الناحية الغربية، وطبيعة الملكية العقارية للأراضي المجاورة له التابعة للخواص، وامتلاك/سهولة الحصول على خدمة السيارة، وتوفر الحي على خدمات هامة، بدأت تظهر ملامح تجمعات تابعو للحي، وتشكل هذه المناطق المبعثرة التابعة للحي نسبة معتبرة من إجمالي السكن المبعثر في ضواحي المدينة.

الشكل رقم (51): تشجيع الحي للتوسع المبعثر في الجوار.



المصدر: من إعداد الطالب 2017.

2-3- التحقيقات الميدانية داخل الحي حول التنقل والحراك، وحول ثقافة المشاركة والاستهلاك.

من أجل جمع المعطيات المتعلقة بعمل منظومة النقل الحضري انطلاقاً من العمل والتسيير الجوّاريين، تم الاعتماد على آلية الاستبيان، وذلك بالاتصال مباشرة بالسكان عن طريق توجيه استمارة تحوي مجموعة من الأسئلة، وأجريت الدراسة في الفترة من 7 إلى 28 سبتمبر 2017 واختيرت هذه الفترة عمداً لتزامنها والدخول الاجتماعي، ولصعوبة العمل تم الاعتماد على فريق عمل ضم 4 أشخاص إضافيين من بينهم ممثل واحد عن الجنس النسوي لتسهيل الاتصال معهم، وكانت الأسئلة المحورية التي يفترض أن تجيب عليها نتائج هذه الدراسة:

- ✓ ما هي ظروف التنقل داخل الحي؟.
- ✓ ما هي ظروف التنقل خارج الحي؟.
- ✓ ما هي الأسباب الكامنة خلف التنقل في الحي وخارجه؟.
- ✓ هل للتنقل علاقة بإشباع الرغبات فقط؟. (من خلال قياس التنقلات خارج الحي لغرض متاح داخله).

- ✓ ما هي ظروف النقل العمومي الجماعي والفردى والنقل الغير مرخص؟.
- ✓ ما مدى فهم قانون المرور والإلمام به في الأوساط الشعبية؟.
- ✓ ما موقع المستعملين من تنظيم المرور حسب آرائهم؟.
- ✓ ما مدى الاستعداد للتعاون في مجال النقل؟.

وقد تم اللجوء إلى الاستعانة بمساعدين لضبط العدد الكبير من الاستجابات، وعلى غير المؤلف فإن العينة العشوائية المختارة تم استجوابها بطريقة تشبه إلى حد كبير المقابلة، أين تمنح الاستمارة لشخص أو مجموعة من الأشخاص أو تتلى عليهم أسئلتها، ثم يقوم المستجوب بتدوين النتائج في جداول معدة مسبقاً، كما تجدر الإشارة أنه رغم محاولة إقحام بعض الجمعيات الناشطة في الدراسة إلا أنها رفضت تبني الدراسة أو المشاركة فيها.

وما دفع للسعي قدر المستطاع وراء الأخذ بالعينة المعيارية (5% من مجتمع الدراسة الذي يمكن أن يكون في حدود 20 ألف بالتقريب)، والسعي أيضاً وراء إيجاد جو من الجدوية في الإجابة وتدوين النتائج، الأهمية الكبيرة للموضوع من جهة ولإعطاء الدراسة مصداقية لمواصلة العمل في الموضوع من جهة ثانية، و من خلال الاحتكاك بالسكان خلصنا إلى أن الموضوع يلقي ترحيباً واهتماماً كبيرين، بلورت أبعاده الانشغالات العديدة والهواجس التي بات النقل يرسم أطيافها.

- معلومات عامة عن العينة: تم استجواب 837 شخص اعتمدت إجابات 800 منهم بعد التنسيق في النتائج ونظرا لعدم التوازن في المحقق معهم من الجنسين فالاستجابات 37 التي لم تعتمد كلها لفئة الذكور، ومع ذلك سجل الذكور حضور 549 (68.62%) شخص وبلغ عدد الإناث 251 (31.37%).

فيما يتعلق بخصائص العينة من حيث العمر والجنس والوظيفة يختصر لنا الجدولين المواليين ترتيب إحصائيات ذلك:

الجدول رقم (38): خصائص العينة من حيث العمر والجنس:

المجموع		الإناث		الذكور		الفئة العمرية
النسبة %	العدد	النسبة %	العدد	النسبة %	العدد	
33.87	271	62.15	156	20.94	115	من 6 إلى 18 سنة
49	392	37.84	95	54.09	297	من 19 إلى 59 سنة
17.7	137	00	00	24.95	137	60 فما فوق
100	800	31.37	251	68.62	549	المجموع

المصدر: الطالب بالاعتماد على نتائج الدراسة الميدانية في 2017.

الجدول رقم (39): خصائص العينة من حيث الوظيفة:

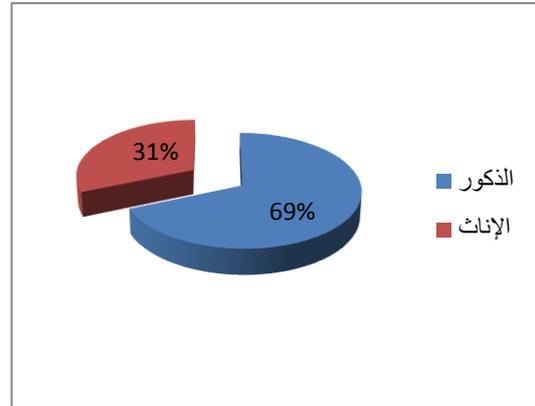
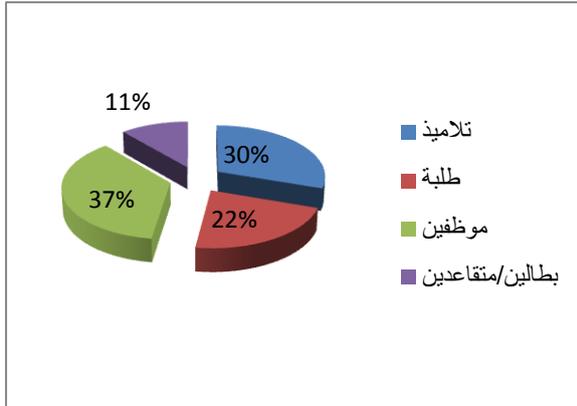
المجموع		الإناث		الذكور		الوظيفة
النسبة %	العدد	النسبة %	العدد	النسبة %	العدد	
30.25	242	56.97	143	18.03	99	تلميذ
22	176	27.88	70	18.76	103	طالب جامعي
36.5	292	9.16	23	48.99	269	موظف
11.25	90	5.97	15	13.66	75	بطل/متقاعد
100	800	31.37	251	68.62	549	المجموع

المصدر: الطالب بالاعتماد على نتائج الدراسة الميدانية في 2017.

يبين الجدولين السابقين خصائص العينة العشوائية المختارة للدراسة، فمن حيث العدد يفوق عدد الذكور عدد الإناث بمرتين تقريبا، وتثبت طبيعة النشاط اختلافا كبيرا بين الجنسين وهو ما يساعد أكثر في الدراسة.

الشكل رقم (52): توزيع العينة حسب النوع.

الشكل رقم (53): توزيع العينة حسب الوظيفة.



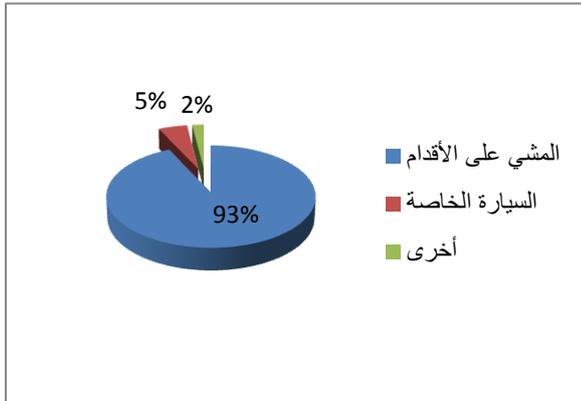
المصدر: الطالب بالاعتماد على نتائج الدراسة الميدانية في 2017.

• نتائج الدراسة الميدانية حول التنقل داخل الحي:

✓ وسيلة التنقل:

الشكل رقم (54): وسيلة التنقل بالحي.

الجدول رقم (40): وسيلة التنقل بالحي:



وسيلة التنقل	العدد	النسبة %
الحافلة	00	00
س. أجرة	00	00
س. خاصة	39	4.87
المشي	747	93.37
أخرى	14	1.75

المصدر: الطالب بالاعتماد على نتائج الدراسة الميدانية في 2017.

يتم التنقل داخل الحي كما هو موضح في الجدول والشكل السابقين بنسبة 93.37% مشيا على الأقدام، وبنسبة 1.75% بوسائل أشير ليها بأخرى في الاستبيان وهي الدراجة والدراجة النارية، كما تدخل السيارة الخاصة ضمن وسائل التنقل بنسبة 4.87%.

هذه المعطيات تعكس أمرين اثنين: الأول يتعلق بسهولة التنقل داخل الحي مشيا على الأقدام أو أنه السبيل الوحيد المنطقي للقيام بذلك، الأمر الثاني النسبة التي تقرب من 5% للسيارة الفردية تعكس التبعية الكبيرة لهذه الوسيلة عند البعض، وربما تدخل اعتبارات أخرى كرمزية امتلاك السيارة مثلا

✓ أغراض التنقل:

الجدول رقم (41): غرض التنقل بالحي:

غرض التنقل	العدد	النسبة %
الدراسة	192	24
العمل	81	10.12
الخدمات	711	88.87
أخرى	114	14.25
أخرى هي: الزيارات/التعبء/التنزه.....		

المصدر: الطالب بالاعتماد على نتائج الدراسة الميدانية في 2017.

وفقا لخصوصية العينة المختارة فإن أغراض الرحلات داخل الحي تفاوتت نسبها فيما يتعلق بالدراسة والعمل وأغراض أخرى أشار إليها المستجوبون بين 10 إلى 24 %، بينما سجلت الخدمات أعلى نسبة كمحرك للتنقلات بلغت 88.77 %.

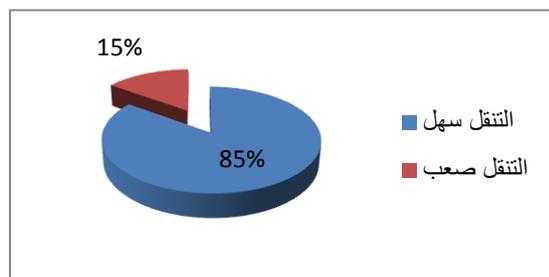
✓ عدد التنقلات:

السؤال المتعلق بعدد التنقلات داخل الحي من خلال النتائج التي سجلها يخلق نوعا من الالتباس، فإذا كان التنقل كل حركة بواسطة وسيلة من وسائل النقل من نقطة الانطلاق نحو نقطة الوصول وفق مسافة معينة ووقت محدد، فإن الناتج يكون مرتفعا نسبيا، وهو ما سجلته الإجابة عن هذا السؤال فقد أشارت إلى معدل 4.72 تنقل.

✓ صعوبة التنقل داخل الحي:

الشكل رقم (55): ظروف التنقل بالحي.

الجدول رقم (42): ظروف التنقل بالحي:



ظروف التنقل	العدد	النسبة %
صعبة	117	14.62
سهلة	683	85.37
المجموع	800	100

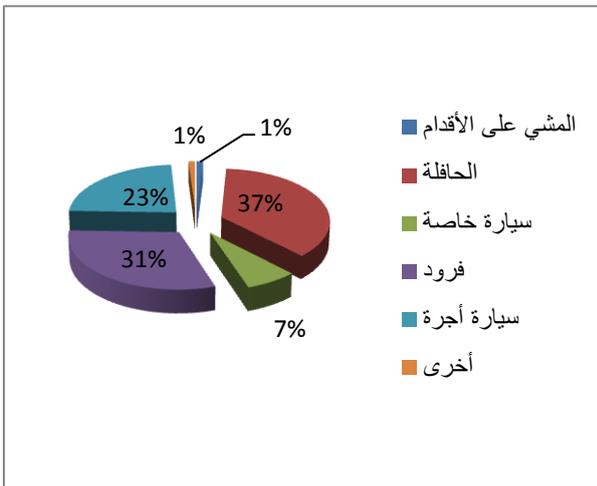
المصدر: الطالب بالاعتماد على نتائج الدراسة الميدانية في 2017.

أجمع 683 ساكن بأن التنقل سهل بالحي، بينما أشار الآخرون ونسبتهم 14.62 % إلى أنهم يواجهون صعوبة في التنقل داخله، ويرجع ذلك لأسباب عديدة منها بعد السكن أو اقترابه من البؤر الحيوية وأماكن توطن الخدمات، وهنا نشير أن المسافة بين أقصى نقطة في الجهة الشمالية الشرقية للحي وأقصى نقطة في الجهة الجنوبية الغربية له تقدر بحوالي 4.8 كلم.

• نتائج الدراسة الميدانية حول التنقل خارج الحي:
✓ وسيلة التنقل:

الشكل رقم (56): وسيلة التنقل بالحي.

الجدول رقم (43): وسيلة التنقل بالحي:



وسيلة التنقل	العدد	النسبة %
الحافلة	290	36.25
س. أجرة	183	22.87
س. خاصة	69	8.62
فرد	242	30.25
المشي	08	1
أخرى	08	1

المصدر: الطالب بالاعتماد على نتائج الدراسة الميدانية في 2017.

تختلف وسيلة التنقل خارج الحي عن وسيلة التنقل داخله بصفة مطلقة، فوسيلة المشي على الأقدام التي تجاوزت نسبة 93% في الحي تلاشت خارجه، وتمت الإشارة في عنصر سابق إلى محدودية الحركة وعسرتها على الراجلين، أما وسائل النقل الأخرى فقد سجلت تقاربا فيما يخص الاستعمال، أين تصدرت الحافلة بنسبة 36.25 % تلتها سيارة النقل غير المرخص بنسبة 30.25 % ثم سيارة الأجرة بنسبة 22.87، وسجلت السيارة الخاصة نسبة 8.62%.

هذه المعطيات تشير إلى قصور في النقل العمومي الجماعي، فإذا استعمل 290 شخص الذين صوتوا لصالح الحافلة هذه الوسيلة تحتاج عملية التغطية 3 حافلات، في حين تنقل 496 مركبة الأشخاص الآخرين من أصل 800 شخص فقط، ويتنقل 16 شخص إما باستعمال المشي أو الوسائل ذات عجلتين.

✓ أغراض التنقل:

الجدول رقم (44): غرض التنقل إلى خارج الحي:

غرض التنقل	العدد	النسبة %
الدراسة	203	25.37
العمل	211	26.37
الخدمات	608	67
أخرى	174	21.4
أخرى هي: الزيارات/التنزه.....		

المصدر: الطالب بالاعتماد على نتائج الدراسة الميدانية في 2017.

جاء ترتيب أغراض الرحلات داخل الحي وفق الآتي: الخدمات ثم الدراسة ثم أغراض مختلفة ثم العمل، في أسباب التنقل إلى خارج الحي ارتفعت نسبة التنقل لغرض العمل من 10.12 % داخل الحي إلى 26.37 % خارجه، ليتقارب بذلك مع نسبة التنقل لغرض الدراسة التي سجلت 25.37 %.

الملاحظ أيضا أن نسبة التنقلات من أجل الخدمات انخفضت من 88.87 % إلى 67 %، ما يعني أن هذا الغرض رغم محافظته على تصدر المسببات إلا أن الخدمات الجوّارية ساعدت في تخفيض عدد التنقلات إلى خارج الحي، وبالنسبة للأغراض المتعلقة بالتزاور والتنزه وغيرها فقد ارتفعت من 14 % داخل الحي إلى 21.4 % خارجه.

✓ عدد التنقلات:

على عكس نتيجة السؤال في نتائج الدراسة الميدانية حول التنقل داخل الحي، سجلت نتيجة عدد التنقلات إلى خارج الحي انخفاضا كبيرا مقارنة بالعدد داخله، وقد انتقل معدل عدد الرحلات من 4.72 تنقل/الفرد/اليوم، إلى 2.1 تنقل/الفرد/اليوم.

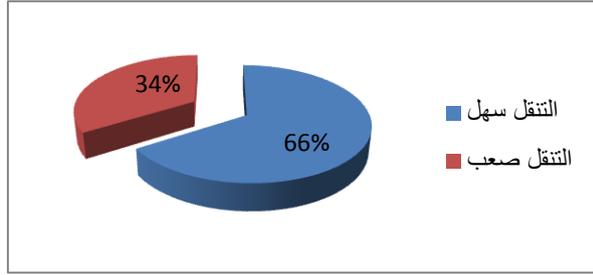
✓ صعوبة التنقل إلى خارج الحي:

التنقل داخل الحي ليس كمثّل التنقل إلى خارجه فيما يخص السهولة والصعوبة، فقد سجلت نسبة من يعتقدون/يجدون أن التنقل سهل إلى خارج الحي 33.5 %، مقابل 66.5 % يجدون صعوبة في القيام بذلك، ورغم سلبية هذه الأخيرة إلا أنها إضافة إلى تهمين العمل الجوّاري يمكنهما التقليل من التنقلات.

الجدول رقم (45): ظروف التنقل إلى خارج الحي:

ظروف التنقل	العدد	النسبة %
صعبة	532	66.5
سهلة	268	33.5
المجموع	800	100

الشكل رقم (57): ظروف التنقل إلى خارج الحي.



المصدر: الطالب بالاعتماد على نتائج الدراسة الميدانية في 2017.

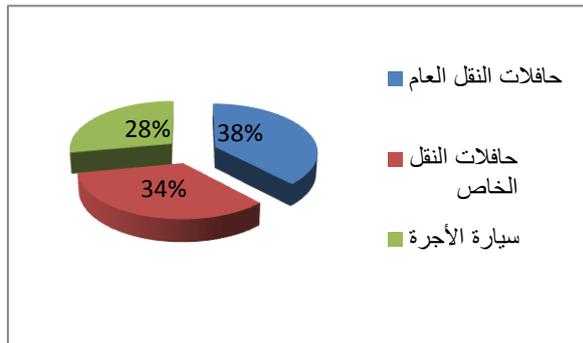
• نتائج الدراسة الميدانية حول النقل الحضري المرخص:

✓ وسيلة التنقل:

الجدول رقم (46): وسيلة التنقل الحضرية المفضلة:

وسيلة التنقل	العدد	النسبة %
حافلات ن. العام	301	37.62
حافلات ن. الخاص	272	34
سيارة الأجرة	227	28.37
المجموع	800	100

الشكل رقم (58): وسيلة التنقل الحضرية المفضلة.



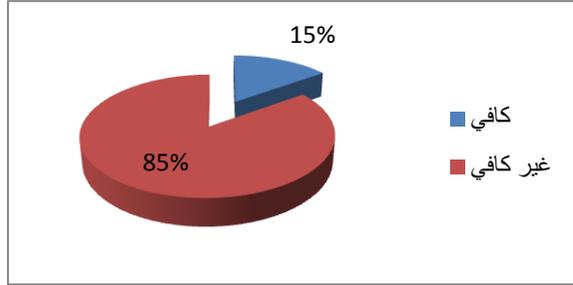
المصدر: الطالب بالاعتماد على نتائج الدراسة الميدانية في 2017.

تتوفر مدينة سعيدة على ثلاث أصناف من وسائل النقل الحضري العمومي (المرخص)، وهي التي رتبها نتائج الاستنتاج في السؤال المتعلق بوسيلة التنقل الأفضل في المدينة، وفق الآتي: حافلات النقل العام بلغت نسبتها 37.62 %، ثم حافلات النقل الخاص ونسبتها 34 %، وأخيرا سيارة الأجرة الفردية التي بلغت نسبتها 28.37 %، وهي نسبة تمثيل وسيلة النقل الحضرية العمومية الفردية.

مثل هذه النتائج تحقق فرضية أنه إذا تم الاعتماد على تحفيز النقل العمومي الجماعي وإعطائه الأولوية فمن الممكن أن يتجاوز المستعمل مع آليات تفعيل ذلك، لأن نسبة الإدراك في الأوساط الشعبية بضرورة التنقل الجماعي الذي ينقص كلفة الرحلات ويحد من تزايد عدد المركبات معتبرة، كما أن عامل التوعية الغائب تماما فيما يخص الأمر يستطيع تبيين ذلك.

✓ التنقل بالحافلات في المدينة من حيث التغطية: من الحي إلى مختلف مناطق المدينة

الجدول رقم (47): تغطية النقل بالحافلات للمدينة: الشكل رقم (59): تغطية النقل بالحافلات للمدينة.



تغطية النقل الجماعي	العدد	النسبة %
كافي	121	15.12
غير كافي	679	84.87
المجموع	800	100

المصدر: الطالب بالاعتماد على نتائج الدراسة الميدانية في 2017.

نتيجة الاستبيان فيما يتعلق بتغطية النقل العمومي الجماعي للنسيج الحضري هي النتيجة الأكثر سلبية في الدراسة الميدانية، فلقد ذهب ما نسبته 84.87% إلى أن تغطية النقل بالحافلات للمدينة غير كافية، ويفسر ذلك امتلاك الحي لخط واحد يقيه مروره بأماكن مهمة منها مركز المدينة شغالا، كم أنه في كثير من الأحيان حل إجباري لفئات معينة، وللإشارة فقط فقد حث مخطط النقل الحضري بسعيدة على إضافة 4 خطوط إضافية تشمل مجاليا الحي في إطار ربط محطة السكة الحديدية بالمدينة وربط منطقة التوسع الشمالية الغربية بوسط المدينة.

✓ أسباب اختيار وسيلة النقل الجماعية:

الجدول رقم (48): أسباب اختيار الحافلة للتنقل:

سبب اختيار الحافلة للتنقل	العدد	النسبة %
الوقت	119	14.87
الكلفة	711	88.87
الأمان	201	25.12
التغطية	123	15.37

المصدر: الطالب بالاعتماد على نتائج الدراسة الميدانية في 2017.

من خلال نتائج الجدول يتضح أنه يوجد اتفاق شبه كلي في أن الكلفة التي بلغت نسبتها 88.77% السبب الأول لاختيار التنقل بالحافلة، السببين الضعيفين هما الوقت والتغطية وكانت نسبتها على التوالي: 14.87% و 15.37%، أما الأمان فقد بلغت نسبته 25.12%.

✓ أسباب اختيار سيارة الأجرة للتنقل:

الجدول رقم (49): أسباب اختيار سيارة الأجرة للتنقل:

النسبة %	العدد	سبب اختيار سيارة الأجرة للتنقل
62.87	503	الوقت
16.25	130	الكلفة
36.12	289	الأمان
75.87	607	التغطية

المصدر: الطالب بالاعتماد على نتائج الدراسة الميدانية في 2017.

أسباب اختيار سيارة الأجرة كوسيلة للتنقل تبين العجز في تغطية النقل العمومي الجماعي للمدينة، ورغم ارتفاع تكلفة التنقل بواسطتها وهو ما تشير إليه نتائج الجدول (16.87 % فقط يرون أن التكلفة هي سبب الاختيار)، إلا أن التغطية التي سجلت نسبة قدرها 75.87 %، و عامل الوقت الذي سجل 62.87 % يضمنان استهلاك هذه الخدمة، ويذهب 36 % إلى أن الأمان مسبب لاختيار سيارة الأجرة.

• نتائج الدراسة الميدانية حول النقل الغير مرخص:

✓ أسباب استعمال النقل الغير مرخص (الفرد):

الجدول رقم (50): أسباب استعمال الفرد:

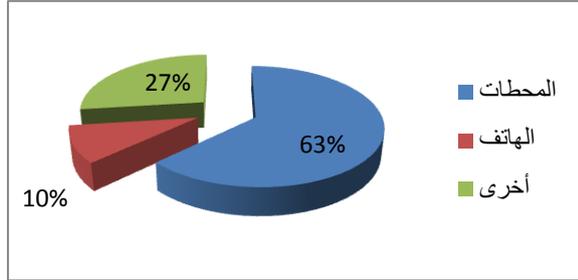
النسبة %	العدد	أسباب استعمال الفرد
39	312	يغطي كل المقاصد
34.5	276	سعر معقول
47.12	377	متوفر في كل وقت

المصدر: الطالب بالاعتماد على نتائج الدراسة الميدانية في 2017.

تواجد متعاملي النقل الغير مرخص بالحي لضمان حركة السكان من الحي إلى خارجه هو السبب الذي رجحه 47.12 % من المستجوبين، وجاء السبب الثاني وهو تغطية كل المقاصد أين أجاب 39 % به، والسبب الأخير وهو السعر وجاءت نسبته 34.5 %، وهذا التقارب في النسب يعكس أهمية الأسباب الثلاثة.

✓ كيفية الحصول على خدمة الفرود:

الجدول رقم (51): طريقة الحصول على خدمة الفرود: الشكل رقم (60): طريقة الحصول على خدمة الفرود.



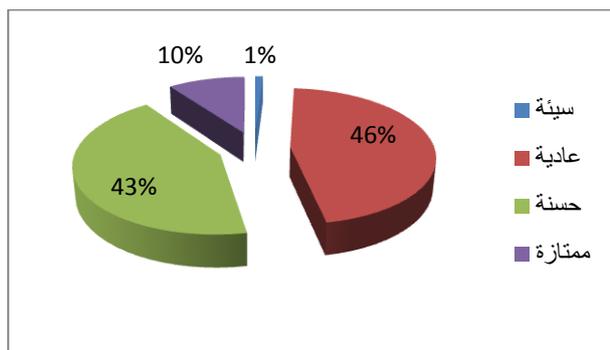
طريقة الحصول	العدد	النسبة %
المحطات	499	62.37
الهاتف	84	10.5
أخرى	217	27.12

المصدر: الطالب بالاعتماد على نتائج الدراسة الميدانية في 2017.

يبين الجدول والشكل السابقين أن اللجوء إلى محطات توقف سيارات النقل الغير مرخص يعتبر الطريقة الأكثر حضوراً في سبل الحصول على الخدمة، ونسبة هذه الطريقة 62.37 %، أما الاحتفاظ برقم هاتف أحد المتعاملين والاتصال به عند الحاجة فبلغت نسبة هذه الطريقة حسب وجهات رأي العينة 10.5 %، أما النسبية الباقية وهي 27.12 فبطرق أخرى والتي شرحها المستجوبون على أنها الوقوف عند قارعة الطريق ورفع اليد للسيارة وتوقفها يعني أنها في الخدمة وعدم توقفها يعني أن صاحبها لا يمتتن هذه الحرفة.

✓ علاقة الناقل بالمستعملين:

الجدول رقم (52): علاقة الناقل بالمستعملين: الشكل رقم (61): علاقة الناقل بالمستعملين.



نوع العلاقة	العدد	النسبة %
سيئة	04	0.5
عادية	372	46.5
حسنة	343	42.87
ممتازة	81	10.12

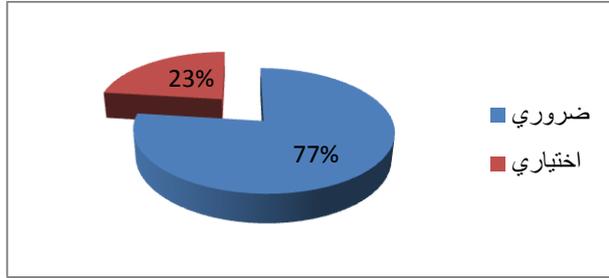
المصدر: الطالب بالاعتماد على نتائج الدراسة الميدانية في 2017.

قد تبدوا بعض الإجابات غير منطقية كنسبة 0.5 % التي يعتبر أصحابها أن العلاقة بين الناقل والمستعمل سيئة ولايراد الإجابات كما هي لم تعدل. تشير النتائج في الجدول السابق إلى أن العلاقة بين الناقل والمستعملين عادية بنسبة 46.5 % و حسنة بنسبة 42.12 %، ويرى 10.12 % أن تعامل الناقل ممتاز.

✓ طبيعة استهلاك النقل بالفرد:

الجدول رقم (53): استهلاك النقل بالفرد:

الشكل رقم (62): استهلاك النقل بالفرد.



نوع العلاقة	العدد	النسبة %
ضروري	616	77
اختياري	184	23
المجموع	800	100

المصدر: الطالب بالاعتماد على نتائج الدراسة الميدانية في 2017.

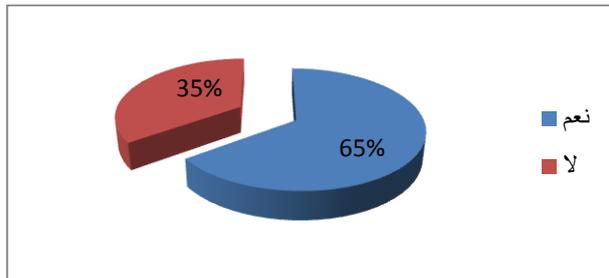
يرى 23% فقط من العينة أن استهلاك النقل الغير مرخص و الاقبال عليه يكون طوعا، بينما يؤكد 77% أن اللجوء إلى هذه الوساطة يتم بسبب الضرورة، وصرح بعض المستجوبين (خاصة النساء) أنه لا يستقل هذه الوساطة تحت أي ظرف من الظروف، في حين أبدى آخرون أنه مثله مثل سيارة الأجرة.

• نتائج الدراسة الميدانية حول قانون المرور:

✓ الإلمام بالقانون:

الجدول رقم (54): الإلمام بقانون المرور:

الشكل رقم (63): الإلمام بقانون المرور.



الإلمام	العدد	النسبة %
نعم	517	64.62
لا	283	35.37
المجموع	800	100

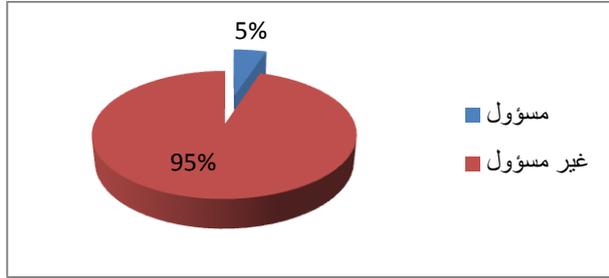
المصدر: الطالب بالاعتماد على نتائج الدراسة الميدانية في 2017.

أعرب 64.62% عن اطلاعهم على أمور تتعلق بقانون المرور الجزائري، وفي الشطر الثاني من الإجابات الذي يتضمن تقييم هذا القانون تبين أن معظم المستجوبين محدودي الإلمام به، أين انحصرت معظم الإجابات في قراءة الإشارات، ومعرفة بعض المخالفات التي تنجر عنها عقوبات، أما النسبة الباقية و هي 35.37% فقد فضلوا الإجابة بلا ويمكن لمس إدراك هؤلاء لاتساع المجال وأن اهتماماتهم لم توجه إليه ليحصلوه أو يطلعوا عليه على الأقل، ويمكن الإشارة أن الاستجواب ابتداء من هذا السؤال بدأ يحتاج بعض الشرح والتقريب.

✓ مسؤولية الأفراد في تنظيم المرور:

الجدول رقم (55): مسؤولية الفرد في تنظيم المرور:

الشكل رقم (64): مسؤولية الفرد في تنظيم المرور.



النسبة %	العدد	مسؤولية التنظيم
4.37	35	مسؤول
95.26	765	غير مسؤول
100	800	المجموع

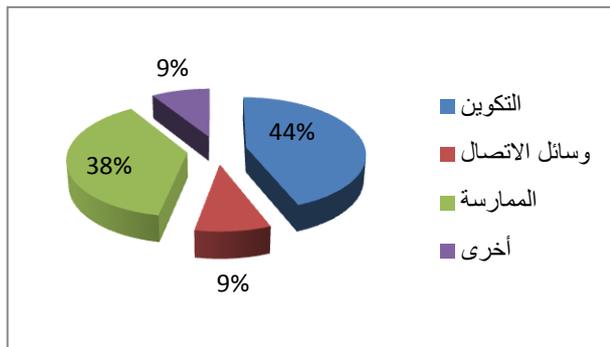
المصدر: الطالب بالاعتماد على نتائج الدراسة الميدانية في 2017.

أظهرت النتيجة المسجلة في إطار الاستفسار عن مسؤولية المستعمل في تنظيم المرور أمرين اثنين: الأول هو إعفاء موقع المستهلك في العملية من عناء التفكير في التنظيم، والثاني عدم إدراك المستعمل بأنه الحلقة الأهم في النقل الحضري ويمكن له التدخل بصفة مباشرة في تنظيم شؤونه وفق ما يمليه القانون، ولذلك جاءت النتائج سلبية بنسبة 95.26% وهي نسبة من يعتبرون أنفسهم غير مسؤولين عن تنظيم المرور أو تسييره، أما 4.37% من العينة فيرون أنهم يدخلون في دائرة التنظيم.

✓ طريق اكتساب معلومات عن القانون:

الجدول رقم (56): كيفية التعرف على قانون المرور:

الشكل رقم (65): كيفية التعرف على قانون المرور.



النسبة %	العدد	معرفة القانون عن طريق
44.25	354	التكوين
8.62	69	وسائل الاتصال
38.62	309	الممارسة
8.5	68	أخرى

المصدر: الطالب بالاعتماد على نتائج الدراسة الميدانية في 2017.

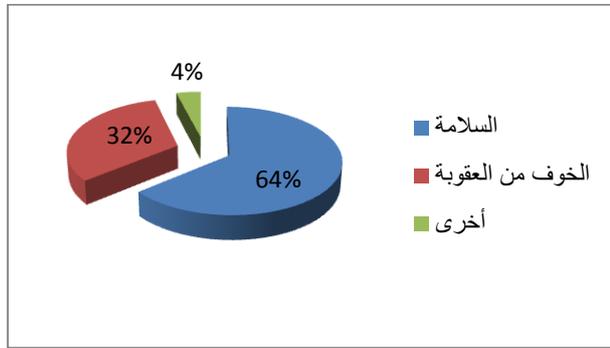
من خلال النتائج المعروضة في الجدول والشكل السابقين يمكن استنتاج مجموعة من النقاط التي تتعلق بظروف اكتساب معارف خاصة بالمرور وهي:

- بغض النظر عن درجة الامام يعتبر التكوين أحد أبرز طرق اكتساب المعلومات المتعلقة بقانون المرور، وهذا

- ما عكسته نسبة التكوين التي بلغت 44.25 %، ومعظم المستجوبين خضعوا لتكوين السائق العادي.
- تدخل الممارسة أو اكتساب المعارف عن طريق الحياة اليومية ضمن مسببات إدراك ماهية المرور، وفي الدراسة الميدانية سجلت هذه الوسيلة نسبة 38.62 %.
 - يبقى الاعلام والتوعية واستغلال وسائل الاتصال في نشر الثقافة المرورية وتعليم قوانين المرور الحلقة الأضعف في المنظومة، وقد أشار 8.62 % من العينة فقط أنهم يعتمدون على وسائل الاتصال للحصول.
- ✓ سبب الانقياد لقانون المرور:

الشكل رقم (66): سبب الانقياد لقانون المرور.

الجدول رقم (57): سبب الانقياد لقانون المرور:



سبب الانقياد للقانون	العدد	النسبة %
السلامة	511	63.87
الخوف من العقوبة	257	32.12
أخرى	32	4
أخرى هي: المسؤولية/الإيجابية		

المصدر: الطالب بالاعتماد على نتائج الدراسة الميدانية في 2017.

يسمى قانون المرور الجديد قانون العقوبات لتشيده اللهجة في وجه المخالفين، ولا شك أن الدولة تخطوا خطى سديدة في ذلك، وقد خلصت الدراسة الميدانية إلى أن ثلث المستجوبين (32.12 %) يدفعهم الخوف من المعاقبة للانقياد لقانون المرور وهي نسبة كبيرة، ويرى أن 63.87 % أن سلامتهم وسلامة الآخرين تفرض تطبيق القانون، أما النسبة المتبقية وهي 4 % فيرون أن تطبيق القانون تعبير عن روح المسؤولية والإيجابية في المجتمع.

- نتائج الدراسة الميدانية حول مشاركة الفرد في تسيير النقل:

✓ المسؤولون عن تنظيم النقل الحضري: الجدول رقم (58): المسؤولون عن تنظيم النقل الحضري:

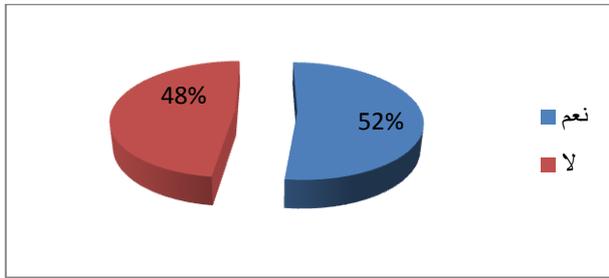
المسؤول عن التنظيم	العدد	النسبة %
السلطات	784	98
الناقلين	124	15.5
الجمعيات/المستعملين	20	2.5

المصدر: الطالب بالاعتماد على نتائج الدراسة الميدانية في 2017.

يتضح من خلال الجدول أن التنظيم في نظر السكان يقتصر على السلطات وهو ما تبرزه نسبة 98 %، ويرى البعض أن الناقلين باعتبارهم أداة تطبيقه المباشرة ليستفيد منه المواطن مسؤولون أيضاً، وبلغت نسبة هذا الفاعل حسب المستجوبين 15.5 %، لكن ما يلاحظ في تحليل الأمر كله أن غياب المستعملين والجمعيات ومختلف جهات المجتمع المدني غيّب حضورهم في وجهات رأي الناس فيمن ينظم النقل ويسيره، ونسبة 2.5 % التي حازها المستعمل وكذلك الجمعيات خير دليل على ذلك.

✓ الرغبة في التدخل في تسيير النقل:

الجدول رقم (59): الرغبة في التدخل في تسيير النقل: الشكل رقم (67): الرغبة في التدخل في تسيير النقل.



النسبة %	العدد	مستعد للتدخل
52.25	418	نعم
47.75	382	لا
100	800	المجموع

المصدر: الطالب بالاعتماد على نتائج الدراسة الميدانية في 2017.

نصف المستجوبين تقريبا لهم الرغبة في المشاركة في تسيير النقل الحضري، فقد أعرب 52.25 % عن استعدادهم للتدخل في تسيير النقل، ويرى 47.75 % أن تسيير النقل ليس من صلاحياتهم ولا رغبتهم، ويرجع ذلك إلى الالتباس في فهم المشاركة، لكن الرقم المسجل إيجابي جدا كون النصف يأتون طوعا والنصف الثاني فقط من يحتاج التوجيه وفق خطط مدروسة بغية الوصول إلى الإشارك الفعلي الغير مباشر.

✓ اقتراحات السكان لتحسين النقل بالحي:

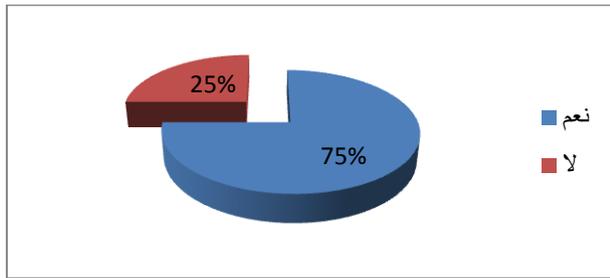
جمعت الدراسة مجموعة من الاقتراحات يمكن صياغتها وفق العناصر التالية:

- تعزيز وتثمين العمل بوسائل نقل عمومية جماعية وتنظيم عملها ليتمكن المستعمل من الاستفادة من خدمة جيدة وبثمن أقل من ذلك الذي يصرف في النقل الفردي.
- الاعتماد أكثر على متعاملين تابعين لمؤسسات عمومية وتقليل قدر المستطاع تواجد القطاع الخاص لسلبية وعدم احترافية متعاملي هذا الأخير.
- فرض المزيد من الرقابة على متعاملي النقل العمومي الجماعي والفردي على حد سواء.

- تحسين جودة الخدمات والاعتماد على مشاريع نقل عصرية من أجل المظهر العام للمدينة كمشروع الترامواي في المدن القريبة وهران وسيدي بلعباس، وللإشارة فإن خط الترامواي الذي يقترحه مخطط الحركة والمرور لمدينة سعيدة لا يشمل الحي ولا يمر به.
- إضافة خطوط جديدة تربط الحي بمناطق أخرى في المدينة خاصة الجهة الشمالية الشرقية.
- الاهتمام بصيانة الطرق التي تعرف بعض اهتراء كبيراً يصل في بعض الأحيان إلى استحالة التدفق بها.
- تامين المنشآت الفنية خاصة على الواد وتأثير الحي بلواحق النقل المختلفة من تشجير للأرصفة ومخابئ الانتظار وغيرها.

✓ البحث الفردي لحلول مشاكل النقل:

الجدول رقم (60): المحاولة الفردية لإيجاد حلول لمشاكل النقل: الشكل رقم (68): المحاولة الفردية لإيجاد الحلول.



البحث عن الحلول	العدد	النسبة %
نعم	601	75.12
لا	199	24.87
المجموع	800	100

المصدر: الطالب بالاعتماد على نتائج الدراسة الميدانية في 2017.

يحاول 24.87% من عناصر العينة التعايش مع وضع النقل الحضري القائم بالحي والمدينة على حد سواء، ولا يدون أي نية في التفكير في إيجاد طرق بديلة تكفل لهم الوصول بالخدمة إلى درجة الرضا، لكن النسبية الباقية 75.12 وهي ممثل الأغلبية، أجابوا بنعم فيما يتعلق محاولة إيجاد حلول فردية لمشاكل النقل والتنقل داخل المدينة، وضمن الشرط الثاني من نفس السؤال والذي يطرح مشكل التنفيذ والذي عبر عنه بالصيغة (إذا كان نعم ما هي حلولك؟)، تم جمع تصورات العينة للحلول الفردية، هذه الحلول أرجعت الدراسة إلى نقطة البداية من جديد، فمن بين جملة من أجابوا بنعم حوالي 90% يعتبرون امتلاك السيارة الحل الأمثل لمشاكلهم.

وعليه فإن النتائج التي تم إيرادها من خلال الدراسة الميدانية تظهر الحلقة المفرغة و الدوامة التي يعيش ضمنها قطاع النقل، وتعقيد التسيير في أماكن شبيهة بمنطقة الدراسة أو فيها شيء من خصوصياتها لا يتوقف عند حدود قصور منظومة النقل الحضري فقط، بل يتعداه للتعقيد في إيجاد الحلول إذا لم يتم التفكير بمنطق أفضل.

خلاصة الفصل

يعتبر التسيير الحضري الجوّاري الحلقة الغائبة في المرجعية المشتركة لسياسة المدينة، ومن أجل إدراج هذا البعد تحدث المشرع الجزائري عنه في القانون 06/06 في إطار إشارته إلى المبادئ العامة للسياسة، ومهد قانوني البلدية والولاية لاعتماد البعد الجوّاري ضمن أولويات العمل المحلي، وأخذ البعد الجوّاري اهتماما واسعا منذ العام 2013 في أوساط المسيرين الحضريين في إطار تشجيع المشاركة وتوسيع الحوار مع المواطنين.

في بعض مدن دول العالم تم تجسيد فكرة التسيير الحضري الجوّاري فعلا، وتعتبر فكرة الميزانية التشاركية في مدينة Porto-Alérge كمثال لذلك، وفي مدينة برازيلية أخرى وهي كوريتيبا تم تجسيد فكرة التسيير الحضري الجوّاري في مجال النقل الحضري من خلال إدراج البعد الاجتماعي في الخدمة العمومية، من أجل الوصول إلى التنقل الأكثر أمانا ونظافة وقربا، وتعتبر التجربة من بين الأعمال التي تبناها البنك العالمي وتحاول تعميم العمل بها.

من أجل دراسة التسيير الجوّاري في النقل الحضري بسعيدة تم الاعتماد على التحقيق الميداني، ولأن المدينة فقيرة من حيث الدراسات التي تتناول الحراك والتنقل بدأ التحقيق من هذا الجانب ثم انتقل إلى تقييم المشاركة والإمام بقوانين المرور، هذا التحقيق أنجز في الوحدة الجوّارية بوخرص وخلصت الدراسة فيه إلى معطيات مهمة يمكن استعمالها في حوكمة النقل الحضري.

خلاصة الباب الثالث:

جاء الباب الثالث لدراسة الحوكمة والتسيير الحضري الجوّاري في منظومة النقل الحضري بسعيدة، وفيما يخص تسيير النقل في سعيدة خاصة وفي الجزائر عامة فإن القوانين المنظمة للنقل بشقيه المحلي و الحراكي خاضعة للحكم الراشد، ويتميز التسيير في الجزائر بكثرة الفاعلين وتعدد المتدخلين ما يجعل ضعف قنوات الاتصال الهاجس الأول الذي يمنع تجسيد الحوكمة.

وفيما يخص حوكمة منظومة النقل الحضري في سعيدة فهو مرهون بعدد من المعطيات أهمها خصوصية الإدارة المحلية وواقع سير الخدمة وتداخل الصلاحيات بين الفاعلين، ومدى تطابق القوانين مع الواقع.

يساهم كل من التكوين والعقوبات والمراقبة التقنية للسيارات في رفع مستوى الحوكمة من خلال إدراج معايير جديدة تتعلق بالفعالية والمراقبة. التسيير الجوّاري في مدينة سعيدة يبرز كحلقة مهمة لتحقيق الحوكمة، غير أنه في سعيدة غير محقق نسبيا لاعتبارات عديدة منها ضعف الخدمة الجوّارية، و لم يقدم هذا البعد الشيء الكثير للحوكمة.

الخاتمة:

يتناول الموضوع دراسة "الحوكمة والتسيير الجوّاري لمنظومة النقل الحضري بسعيدة"، ومن خلال هذا العنوان يمكن استخراج ثلاث مصطلحات تشكل المحاور الأساسية للبحث وهي: الحوكمة، التسيير الجوّاري، منظومة النقل الحضري، والحوكمة تشمل دراسة موضوع الحكم الراشد والحوكمة الحضرية و حوكمة النقل الحضري، والتسيير الجوّاري هو السلم الذي يمكن الحكم الراشد من تحقيق التنمية التي تبدأ من القاعدة وتضمن المشاركة وتحسن الخدمة، ومنظومة النقل الحضري تشمل دراسة النقل الحضري من جوانبه المختلفة في المدينة التي تختلف بين الجانب الوظيفي و التسييري والتفاعل مع العمران وغيرها من الجوانب.

قبل عرض نتائج البحث نقوم بالتذكير بأهداف البحث وفرضياته من أجل تحقيق الفرضيات التي انطلقت منها الدراسة.

1- الهدف من البحث:

يشكل تسيير منظومة النقل أحد أهم أركان التنمية العمرانية بالأوساط الحضرية، وتسيير هذه المنظومة يعتمد على كثير من المعطيات المتعلقة بالتخطيط والتنظيم وتكييف المنتج مع الواقع، ورفع الأداء، وضبط الحراك، من خلال هذه الدراسة يتم الاعتماد على الحكم الراشد كدراسة ثبتت نجاعتها في التسيير لتقييم اختلال منظومة النقل.

الأهداف الجزئية:

- ✓ تسليط الضوء على عمل منظومة النقل الحضري لسعيدة من خلال الاستعراض والتحليل.
- ✓ تقييم أبعاد الحكم الراشد في تسيير المنظومة والتطرق لتداخل الصلاحيات وضرورة العمل الجوّاري.

2- فرضية البحث:

حوكمة تسيير منظومة النقل الحضري لها دور كبير في إدراك الأبعاد المختلفة للتسيير وتعزز النتائج المرجوة منه في جوانبه المختلفة التقنية والاقتصادية والاجتماعية، وتضبط التدخلات وتضمن الاتصال وتشرك الجميع.

الفرضيات الجزئية:

- ✓ تتم حوكمة النقل الحضري من خلال حوكمة التشريعات التي تتناول المجال والحراك والحرص على التطبيق.

✓ تتم حوكمة النقل من خلال التوجه إلى المواطن/الزبون والتركيز على البعد الجوّاري وتثمين المشاركة.

3- نتائج البحث:

يمكن جمع نتائج البحث في مجموعة من المحاور الأساسية:

• واقع ممارسة حوكمة النقل الحضري في الجزائر:

✓ واقع الممارسة في التشريعات والقوانين:

مهد القانون 77/88 الصادر سنة 1988 لنشوء الحوكمة في تشريعات النقل الحضري بالجزائر من خلال إدراج بعض المعايير والمرتكزات مع بداية انحسار دور الدولة ودخول القطاع الخاص، ويمكن الإشارة إلى وجود الحكم الراشد في المنظومة القانونية التي تتناول خطط النقل وخطط التهيئة والمزاوجة بينهما والتشريعات ذات الصلة من خلال عناصر عديدة نختار منها على سبيل الذكر لا الحصر.

- انتقال تسيير قطاع النقل إلى الجماعات المحلية بعد سنة 1988، أين دعم القانون 77/88 الانتقال الفعلي إلى الاستقلالية واللامركزية في التسيير، وأعطى صلاحيات أكبر للجهات المحلية ومهد لدخول المؤسسات الخاصة،
- صياغة قوانين تربط مخططات النقل بالتهيئة العمرانية، وترتب الأولويات، وتحاول حماية البيئة والتحكم في التوسع.
- محاولة التلبية الفعلية لحاجات المواطنين، وتحسين حياتهم من خلال تكييف منظومة النقل الحضري مع ذلك.
- فتح الباب أمام المستثمر الخاص في القطاع، ولم تستثني الدولة أن يكون الاستثمار في الهياكل.
- استحداث سلطة تنظيمية مستقلة ماليا، تدعم التشارك والعمل بشفافية وتراقب من طرف سلطة أعلى.
- غياب المجتمع المدني في السلطة التنظيمية، وإعطاءه فرصة التواجد في اللجان التقنية.
- تناسب ترتيب مستويات وأدوات التهيئة العمرانية في الجزائر مع ترتيب السلم المحلي الهادف إلى تحقيق المبادئ التوجيهية الدولية بشأن التخطيط الحضري والإقليمي التي تساهم في تحسين أوضاع الحوكمة، وربط السياسة العمرانية بخطط النقل.
- التركيز على الشفافية وحسن الاستجابة والتوافق في إطار وضع القواعد التي تتعلق بتحسين جودة النقل، والاهتمام بجانب التكوين والتطوير.
- خلق هيئات مراقبة عليا كالمجلس الوطني للنقل البري الذي يحاول التنسيق بين مختلف الفاعلين وصياغة الطريقة العامة لعمل المجلس وفق مبدأ التنسيق والمراقبة والمشاركة في التسيير.

- إدراج البعد الجوّاري من أجل تحقيق الحوكمة في القوانين التي تتناول السياسات العامة للمدينة.

✓ واقع الممارسة الفعلية للحوكمة:

الواقع يختلف في كثير من الأحيان عن السرد النظري للقوانين، فبينما تم إثبات انصهار مفهوم الحكم الراشد بشكل شبه كلي في الترسنة القانونية التي تستهدف المجال والنقل، أثبت واقع التسيير لقطاع النقل في الجزائر عكس ما نصت عليه بعض القوانين وأخذ البعض منها منحى آخر، فعلى سبيل المثال كان منتظرا من القطاع الخاص أن يساهم في تدعيم النقل الحضري من أجل رفع دعم الدولة له، لكن شكل دخول مؤسسات و متعاملي القطاع الخاص رهانات جديدة زادت تسيير القطاع تعقيدا بفعل التداخل في المصالح وتناول المتعاملين للنقل من منظور ربحي، وفي إشارة القوانين المتضمنة توجيه النقل البري وتنظيمه لخطط التواصل وخلق قنوات الاتصال تم التركيز على مجلس وطني واحد يعزز المركزية على حساب التواصل في المستوى المحلي، أما الطريقة التي سنتها القوانين و تقوم بتأسيس مجلس محلي يجمع الفاعلين فهي اللجنة التقنية التي تدرس المخالفات والعقوبات.

كخلاصة يمكن القول أن حوكمة التشريعات التي تتناول المجال والحراك لا يمكن أن يكون كافيا دون الحرص كل الحرص على التطبيق وهو ما يثبت صحة الفرضية الأولى.

● واقع النقل الحضري بسعيدة:

- القصور في تغطية النقل الحضري الجماعي.
- عدم تلاؤم المواصفات الفيزيائية للشبكة الحضرية مع المتطلبات والمواصفات التي يفرضها الطلب على النقل.
- الانتشار المكثف للتنقل بواسطة السيارة الفردية في ظل عدم مواكبة خطط النقل للحركية العمرانية الدائمة.
- الجاذبية الكبيرة للمدينة في الإقليم الولائي لسعيدة نظرا للخصوصية التي تتمتع بها داخل الإقليم.
- النقص الكبير في منشآت النقل من محطات ومخابئ للانتظار وغيرها من التجهيزات ذات الصلة.
- تشبع بعض خطوط النقل التي يكثر فيها الطلب وغياب المتعاملين خاصة الخواص في خطوط أخرى.
- الفوضى الكبيرة في استهلاك الخدمة العمومية من طرف الخواص.
- التزايد المستمر لعدد سيارات الأجرة هذا دون التطرق إلى النقل الغير مرخص والموازي لها.
- تساهل أدوات التهيئة والتعمير مع عملية التعمير المبعثر في الجوار في ظل الانتشار السريع له وتشجيع امتلاك السيارة الشخصية أو سهولة الحصول على خدمة النقل بواسطة السيارة لذلك؟

• واقع ممارسة حوكمة النقل الحضري في سعيدة:

يتميز تسيير النقل الحضري بسعيدة بخصائص ومميزات عدة تعكس الضعف في ممارسة الحوكمة أهم هذه الخصائص والمميزات:

- التداخل الكبير في المهام والعدد الكبير من الفاعلين والضعف في الاتصال والتنسيق.
- الضعف في تطبيق السلطات المحلية للقوانين المدرجة ضمن الخصوصيات المحلية التي من شأنها عدم تجسيد الحوكمة كعدم احترام صلاحيات الهيئات وعدم الاهتمام بتطبيق الدراسات المعدة في مجال النقل.
- تقتصر عمليات تجسيد الاتصال على لجنة واحدة وهي لجنة العقوبات الإدارية وتمتاز مهامها بالحدودية.
- عدم وجود الشفافية في إيصال المعلومة وهو ما أثبتته الاختلاف بين التقارير التي ترفع إلى السلطات والواقع.
- عدم الجدوى من آلية المراقبة في ظل اختلاف التقارير عن ما هو منجز وقائم في أرض الواقع.
- الغياب الكلي لممثلي المجتمع المدني في العملية التسييرية للنقل.
- تعارض النقل في سعيدة مع المساعي التي تبني تامين النقل الحضري وتطويره.
- الاعتماد على مؤسسات خاصة ضعيفة وغير احترافية في التسيير.
- غياب ممثلين عن المستعمل وكذلك المدافعين عن مصالحه على عكس المستثمرين.
- الضعف في التأطير من حيث التكوين والحزم في تطبيق العقوبات على المخالفين.

• التسيير الجوّاري للنقل الحضري بسعيدة:

يساهم التسيير الجوّاري في تحقيق حوكمة النقل من خلال التوجه إلى المواطن/الزبون والتركيز على تحسين الخدمة انطلاقاً من هذا البعد وتأمين المشاركة، وهو نص الفرضية الثانية للدراسة الغير محققة، فمن خلال الدراسة التحليلية والتحقيقات الميدانية المنجزة في حي بوخرص، تبين أن نوعية الخدمة (الخدمات الجوّارية التعليمية، الصحية، الخدماتية،... وغيرها)، التي تقدم في الجوّار تشجع نسبياً التنقل إلى خارج الحي، ويتساوى ثلاث وسائل في اختيار السكان للتنقل ويتعلق الأمر بالحافلة وسيارة الأجرة وسيارة النقل الغير مرخص، الأمر الذي يكشف عن الضعف الكبير في تغطية النقل الجماعي العمومي، وفي نوعيته المقدمة من طرف الخواص كذلك، وفي الشطر المتعلق بمشاركة السكان يتبين أن موضوع النقل يبقى غامضاً في الأوساط من حيث ثقافة الاستهلاك الإيجابي له هذا من جهة، ومن جهة ثانية يبدي السكان تفاعلهم مع أي أمر يتعلق بتحسين ظروف تنقلاتهم كونه مشكل يعانونه ويهمهم أي أمر يمكن أن يقضي لهم على هذا المشكل.

الملاحق .. الاستبيان .. المراجع .. والفهارس

ملاحظة: الرجاء ملأ هذه الاستمارة بعناية وجدية من أجل مساعدتنا في إنجاز بحث لنيل شهادة الماجستير في تسيير التقنيات الحضرية، تخصص حوكمة وتسيير حضري جوارى، وذلك بوضع علامة X في المكان المناسب.

• أسئلة عامة:

1- الحي (محل الإقامة):.....

- 2- الجنس: ذكر أنثى
- 3- السن: 18-6 19-59 60 فما فوق
- 4- الوظيفة: موظف تلميذ طالب جامعي بطال

• معلومات تتعلق بالتنقلات داخل الحي: الأسئلة تتعلق بالمستجوب

- 5- وسيلة التنقل: الحافلة سيارة الأجرة سيارة الفرود المشي أخرى ماهي.....
- 6- أسباب التنقلات: العمل الدراسة الخدمات أسباب أخرى ماهي.....
- 7- عدد التنقلات:.....

8- هل تواجه صعوبة في التنقل داخل الحي؟: نعم لا

• معلومات تتعلق بالتنقلات خارج الحي: الأسئلة تتعلق بالمستجوب

- 9- وسيلة التنقل: الحافلة سيارة الأجرة سيارة الفرود المشي أخرى ماهي.....
- 10- أسباب التنقلات: العمل الدراسة الخدمات أسباب أخرى ماهي.....
- 11- عدد التنقلات:.....

12- هل تواجه صعوبة في التنقل إلى خارج الحي؟: نعم لا

• معلومات تتعلق بالنقل الحضري المرخص: الأسئلة تتعلق برأي المستجوب

- 13- وسيلة النقل: حافلات القطاع العام حافلات القطاع الخاص سيارة أجرة
- 14- التنقل بالحافلات في المدينة من حيث التغطية: كافي غير كافي
- 15- أسباب اختيار وسيلة النقل الجماعية: الوقت الكلفة الأمان التغطية
- 16- أسباب اختيار سيارات الأجرة: الوقت الكلفة الأمان التغطية

• معلومات تتعلق بالنقل الغير مرخص: الأسئلة تتعلق برأي المستجوب

- 17- أسباب استعمال الفرود: يغطي كل المقاصد سعر معقول متوفر في كل وقت
- 18- طريقة الحصول على خدمة الفرود: المحطات الهاتف
- 19- علاقة الناقل بالمستعملين: سيئة عادية حسنة ممتازة
- 18- استهلاك النقل بالفرود: ضروري اختياري

• معلومات تتعلق بقوانين المرور: الأسئلة تتعلق بالمستجوب

- 19- هل تعرف قانون المرور؟: نعم لا إذا كان نعم ما هو تقييمك له.....
- 20- هل أنت مسؤول عن تنظيم المرور؟: نعم لا
- 21- اكتسبتك معرفتك لقانون المرور من: التكوين وسائل الاتصال الممارسة أخرى
- 22- سبب انقيادك لقانون المرور: السلامة الخوف من العقوبة أخرى ماهي.....

• معلومات تتعلق بالمشاركة في تسيير النقل: الأسئلة تتعلق بالمستجوب

- 23- تنظيم النقل الحضري مسؤولية: السلطات الناقلين الجمعيات المستعملين
- 24- هل لديك استعداد للتدخل في أمور تسيير النقل: نعم لا
- 25- ماذا تقترح لتحسين النقل بالحي؟:
- 26- هل تحاول إيجاد حلول لنفسك فيما يتعلق بمشاكل النقل؟: نعم لا
- إذا كان نعم ما هي.....

شكرا على رحابة صدوركم

المراجع:

قائمة المراجع باللغة العربية:

الكتب:

- أحمد كمال الدين عفيفي، حسن فؤاد: تخطيط الطرق والنقل والمرور في المدينة، كلية الهندسة، جامعة الأزهر، الحكيم للطبع، مصر، 2006.
- أماني قنديل: المؤسسة العربية للمجتمع المدني، سلسلة العلوم الاجتماعية، الهيئة العربية العامة للكتاب، القاهرة، 2008.
- إيهاب الدسوقي: دور القطاع الخاص في إدارة شؤون الدولة والمجتمع، مركز دراسات واستشارات الإدارة العامة، القاهرة، 2001.
- حسن كريم: مفهوم الحكم الصالح، الطبعة الثانية، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، 2006.
- حسين عبد الحميد، أحمد رشوان: مشكلات المدينة، دراسة في علم الاجتماع الحضري، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، 2001.
- خلدون حسن النقيب: الدولة التسلطية في المشرق العربي المعاصر، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، 1991.
- خلف حسين علي الديلمي: تخطيط الخدمات المجتمعية والبنية التحتية، دار الصفاء للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، عمان، 2009.
- خليل كلفت: عالم جديد الفصل 4، مستقبل وسائل النقل الحضري أكثر أماناً وأكثر نظافة وأكثر قرباً، الحوار المتمدن، 1996.
- روبر أوزيل، ترجمة بهيج شعبان: فن تخطيط المدن، دار المنشورات عويدات، بيروت، ط 01، 1983.
- زهير عبد الكريم الكايد: الحكمانية قضايا وتطبيقات، بحوث ودراسات، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، القاهرة، 2003.
- زين العابدين علي: مبادئ تخطيط النقل الحضري، ط 01، دار الصفاء للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2000.
- سعيد عبد العزيز عثمان: قراءات في اقتصاديات الخدمات والمشروعات العامة، دراسة تطبيقية ونظرية، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2000.
- سلوى شعراوي جمعة وآخرون: إدارة شؤون الدولة والمجتمع، مركز دراسات واستشارات الإدارة العامة، القاهرة، 2001.
- السيد عبد العاطي السيد: علم الاجتماع الحضري بين النظرية والتطبيق -مشكلات و تطبيقات-، ط 2، دار المعرفة الجامعية، 1997.
- صبحي محمد قنوص: دراسات حضرية -مدخل نظري-، الدار الدولية للنشر والتوزيع، 1994.
- عاطف حمزة حسين: تخطيط المدن أسلوب ومراحل، دار الكتب القطرية، الرقم 395، الدوحة، قطر، 1992.

- عبد المحسن محمد الرشود: الإدارة المحلية في المملكة العربية السعودية، دار الشبل للنشر والتوزيع، الرياض، 1419 هـ.
- عبد الله عطوي: جغرافية المدن، دار النهضة العربية، 2001.
- عبير مصلح: النزاهة والشفافية والمساءلة في مواجهة الفساد، الائتلاف من أجل النزاهة والمساءلة أمان، الطبعة الأولى، رام الله، 2007.
- عماد الشيخ داوود: الشفافية ومراقبة الفساد، مركز دراسات الوحدة العربية، ط 1، بيروت، لبنان، 2004.
- فتحي أبو الفضل وآخرون: دور الدولة والمؤسسات في ظل العولمة، مكتبة الأسرة، القاهرة، مصر، 2008.
- فؤاد محمد الصقار: التخطيط الإقليمي، ط 03، منشأة المعارف، الاسكندرية، 1994.
- قاسم نايف علوان: إدارة الاستثمار بين النظرية والتطبيق، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2009.
- محمد محمود الطعمانة، سمير محمد عبد الوهاب: الحكم المحلي في الوطن العربي واتجاهات التطوير، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، العدد 401، القاهرة، 2005.

الرسائل الجامعية:

- أحمد أيمن طه حسين: المؤشرات المفاهيمية العملية للحكم الراشد في الهيئات المحلية الفلسطينية، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في التخطيط الحضري والإقليمي، جامعة النجاح الوطنية، فلسطين، 2008.
- جمال صغيري: النقل الحضري ودوره في إدماج التجمعات العمرانية، حالة مدينة المسيلة، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في تسيير التقنيات الحضرية، معهد تسيير التقنيات الحضرية، جامعة المسيلة، 2009.
- حليلة بومزير: الديمقراطية المحلية ودورها في تعزيز الحكم الراشد، إسقاط على التجربة الجزائرية، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم السياسية والعلاقات الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة قسنطينة، 2010.
- رضوان بروسي: الديمقراطية والحكم الراشد في إفريقيا، دراسة في المداخل النظرية، الآليات والعمليات ومؤشرات قياس نوعية الحكم، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم السياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة باتنة، 2009.
- رمضان بلخيري: أهمية النقل كنشاط خاص في الاقتصاد والتنمية الاقتصادية مدى وأبعاد، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، معهد العلوم الاقتصادية، جامعة باتنة، 1996.
- رياض تومي: أدوات التهيئة والتعمير وإشكالية التنمية الحضرية، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في علم الاجتماع الحضري، كلية العلوم الإنسانية والعلوم الاجتماعية، جامعة منتوري قسنطينة، 2006.
- زوليخة قنطري: سياسات نقل الأشخاص في الجزائر واقع وآفاق: دراسة حالة منظومة النقل الحضري لمدينة الجزائر العاصمة، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الحاج لخضر -باتنة-، 2015.

- سناء رواجي: النمو الحضري وعلاقته بمشكلات النقل الحضري، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في علم الاجتماع الحضري، كلية العلوم الاجتماعية العلوم الإسلامية، جامعة باتنة، 2009.
- شاكر بلخضر: دراسة استطلاعية لمشروع القطار الحضري "ترامواي" حالة مدينة باتنة، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الحاج لخضر -باتنة-، 2011.
- شعبان فرج: الحكم الراشد كمدخل حديث لترشيد الإنفاق العام والحد من الفقر، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر 3، 2012.
- عبد الحكيم كبيش: التمدد الحضري والحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه العلوم في تهيئة المجال، كلية علوم الأرض والكون، الجغرافيا والتهيئة العمرانية، جامعة منتوري -قسنطينة-، 2011.
- عبد القادر حسين: الحكم الراشد في الجزائر وإشكالية التنمية المحلية، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم السياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2012.
- عربي بومدين: الإدارة العامة والحكم الراشد، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلاقات الدولية والأمن الدولي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، 2012.
- علي حميدوش: التنمية البشرية والتنمية الاقتصادية، دراسة حالة الجزائر خلال الفترة 1990-2005، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر، 2006.
- علي قريمط: علاقة الأمن المروري الحضري بالتنظيم العام للمدينة دراسة حالة المسيلة، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في التسيير الايكولوجي للمحيط الحضري، معهد تسيير التقنيات الحضرية، جامعة المسيلة، 2003.
- فاتح أوزينة: التوافق بين العوامل البيئية وتصميم المخططات العمرانية، دراسة حالة مخطط شغل الأرض طريق حمام الضلعة بالمسيلة، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في تسيير التقنيات الحضرية، معهد تسيير التقنيات الحضرية، جامعة المسيلة، 2009.
- فاطمة الزهراء أوزينة: تأثير النقل على البيئة، دراسة حالة سطيف، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في التسيير الايكولوجي للمحيط الحضري، معهد تسيير التقنيات الحضرية، جامعة المسيلة، 2003.
- فتيحة سامعي: التسيير الحضري: الآليات الفاعلون ورهانات الحكم الراشد، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في التهيئة العمرانية، كلية علوم الأرض، الجغرافيا والتهيئة العمرانية، جامعة قسنطينة، 2012.
- ليلي لعجال: واقع التنمية وفق مؤشرات الحكم الراشد في المغرب العربي، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم السياسية والعلاقات الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة قسنطينة، 2010.
- مسعودة بوزيدي: سياسات تخطيط النقل الحضري في إطار ضوابط التنمية المستدامة، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في إطار مدرسة الدكتوراه في العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة فرحات عباس -سطيف-، 2012.

- مسعود درواسي: السياسة المالية ودورها في تحقيق التوازن الاقتصادي، حالة الجزائر 1990-2004، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر، 2005.
- نجمة عباس: واقع مؤسسات قطاع النقل بعد التحرير، دراسة حالة مؤسسات النقل الجماعي بمدينة باتنة، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في علوم الاقتصاد، معهد العلوم الاقتصادية، جامعة باتنة، 2004.
- نصر الدين لبال: دور الحوكمة المحلية في إرساء المدن المستدامة، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم السياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، 2012.
- وائل عمران علي: الرقابة الشعبية كوسيلة لمساءلة الإدارة العامة، دراسة تطبيقية على التجربة الليبية، أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في الفلسفة في الإدارة العامة، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة، مصر، 2008.
- وفاء أفالو، شرفي أمينة: دور الحوكمة في تحسين الإدارة المحلية الجزائرية، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر في العلوم السياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 8 ماي 1945 -قالم-، 2013.
- يوسف أزروال: الحكم الراشد بين الأسس النظرية وآليات التطبيق، دراسة في واقع التجربة الجزائرية، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم السياسية والعلاقات الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة باتنة، 2009.

مقالات ومنشورات وتقارير:

- إبراهيم فريد عاكوم: إدارة الحكم والعمولة وجهة نظر اقتصادية، دراسات استراتيجية، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الإستراتيجية، العدد 177، 2006.
- الأصم عبد الحافظ أحمد الأصم: طبيعة البيئة الجغرافية للمدينة وتخطيط النقل الحضري، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 2008.
- بدر الدين يوسف: وفق أي منطق يسير النقل الحضري بوهان؟، مجلة إنسانيات، عدد 23، جانفي 2004.
- بن لعبيدي مفيدة: التسيير المحلي التشاركي آلية لتحقيق التنمية المحلية المستدامة في الجزائر، جامعة عنابة، مجلة دراسات وأبحاث، المجلد 07، العدد 21.
- بومدين طاشمة: الحكم الراشد ومشكلة بناء قدرات الإدارة المحلية في الجزائر، ورقة مقدمة للملتقى الوطني حول التحولات السياسية وإشكالية التنمية في الجزائر: واقع وتحديات، جامعة حسينية بن بوعلي -الشلف-، 16-17 ديسمبر 2008.
- حساني خالد: المجتمع المدني في الجزائر بين النصوص القانونية والممارسة العملية، مجلة الفقه والقانون، العدد الثالث، جانفي 2013.
- حضور آمال، دراسة تحليلية لوضعية خدمات النقل الحضري بالجزائر، دراسة حالة النقل الحضري بالمسيلة، ورقة مقدمة للمؤتمر الدولي حول استراتيجيات وآفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر في إطار التنمية الوطنية، جامعة المسيلة، يومي 07-08 أكتوبر 2013.

- خلف الله بوجمه، عائشة شايب، أدوات التهيئة والتعمير والتهيئة المستدامة للفضاءات الخارجية، مجلة العمران والتقنيات الحضرية، العدد الثالث، مارس 2008.

- خلف الله بوجمه: المدينة وتسيير النقل الحضري-حالة مدينة المسيلة، من الموقع <http://3omran-aghil.asso-web.com>

- خليل بن علي: تحديات ترشيد الإدارة المحلية الجزائرية، ورقة مقدمة للملتقى الوطني حول إشكالية الحكم الراشد في إدارة الجماعات المحلية والإقليمية، جامعة قاصدي مرباح - ورقلة -، 12-13 ديسمبر 2010.

- خوان كلوس (المدير التنفيذي لموئل الأمم المتحدة): المبادئ التوجيهية الدولية بشأن التخطيط الحضري والإقليمي، برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية، نيروبي، 2010.

- رابينوفيتش، ليمان: تنظيم مدينة كوريتيبيا البرازيلية، الترجمة لمؤسسة الكويت للتقدم العلمي، مجلة العلوم، المجلد 12، ماي - جوان 1996.

- رحيمة حوالف: التكاليف الاقتصادية والاجتماعية لحوادث المرور بالجزائر، مجلة الباحث، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة قاصدي مرباح - ورقلة -، العدد 11.

- عباس عمار: الحفاظ على البيئة وتحسين الإطار المعيشي من خلال الديمقراطية التشاركية، مقال منشور بمجلة مخبر القانون العقاري والبيئي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مستغانم، من الموقع ammrabbes.blogspot.com

- فوكة سفيان: الحكم الراشد المحلي، بحث في أدوات وقيم التمكين، ورقة مقدمة للملتقى الوطني حول إشكالية الحكم الراشد في إدارة الجماعات المحلية والإقليمية، جامعة قاصدي مرباح - ورقلة -، 12-13 ديسمبر 2010.

- محمد مداحي وسوسن زيرق: حوكمة النقل الحضري في الجزائر، مجلة دراسات اقتصادية، العدد رقم 03، 2016.

- وزارة الشؤون البلدية والقروية بالمملكة العربية السعودية: دليل تخطيط النقل في المدن السعودية، ط 1، الرياض، 1426 هـ.

- يختار عبد القادر، عبد الرحمان عبد القادر: دور الحكم الراشد في تحقيق التنمية الاقتصادية، مداخلة مقدمة في إطار المؤتمر العالمي الثامن للاقتصاد والتمويل الإسلامي، الدوحة، دولة قطر، من 19 إلى 21 ديسمبر 2011.

مراجع أخرى:

- الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية.

- حصيلة نشاطات قطاع النقل، مديرية النقل لولاية سعيدة.

- الإحصائيات، هيئة التخطيط لولاية سعيدة.

- مختلف تقارير ومخططات التهيئة العمرانية المتعلقة بالبحث، من الهيئات التقنية لسعيدة.

- مختلف التقارير والمخططات المتعلقة بالبحث، من الهيئات المركزية.

Ouvrage :

- Bonnafous a, Puel h, physionomies de la ville. Les éditions ouvrières, série « initiation économique », paris, 1983.
- Jean Paul Rodring, the Geography of Transport Systems, Oxom, 2006.
- J.Pierre Gaudin: Pourquoi La Gouvernance. Presse De Sciences Politique, Paris 2002.
- Guy Hermet: La Gouvernance. Un Concept Et Ses Applications, éd : Karthala, Paris 2005.
- Gabriel Jourdan: transports, planification et gouvernance urbaine, étude comparée de l'aire toulousaine et de la conurbation Nice cote d'azur, l'harmattan, paris, 2003.
- Mandon, Dolehoume, les expériences africaines et brésiliennes du transport collectif, colloque : les transports dans les villes du sud, recherches de solutions durables, Karthala, paris, 1994.

Articles et rapports :

Suchitra Punyara Tabandhu, Commitment To Good Governance, Development, And Poverty Reduction, Sixth Session Of The Committee On Development Policy, March 29 – April 2, 2004.

Cherad Salah Eddine. Dr Badia Sahraoui : Constantine Une Métropole A La Recherche De La Gouvernance, Colloque International : Gouvernance Local Et Développement Territorial. Le Cas Des Pays Méditerranéens, Université Mentouri Constantine.

Claude Jacquier, La Gouvernance Urbaine: Entre Complications Et Complexités, Comment S'orienté ?, Colloque Vers Une Nouvelle Gouvernance Des Territoires, Reims, 15/09/2008.

George Marius : L'interface transport – urbanisme et sa modélisation, l'agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, Novembre 2007.

Matouk F : la crise des transports urbains à Alger, la part du cadre institutionnel et réglementaire, colloque : le transport urbain dans les pays en développement, Tunis, 1993.

Thèses universitaire :

Lafer Azzedine: Gouvernance Urbaine : Rôles Et Rapports Des Différents Acteurs Dans Les Pratiques Urbaines Locales. Cas De La Ville De Tizi-Ouzou, Mémoire De Magister En Aménagement Du Territoire, Université Mentouri Constantine, Année 2010.

الملخص:

تعاني مدينة سعيدة على غرار باقي مدن الجزائر والسواد الأعظم من مدن العالم الماشي في طريق النمو، من مشاكل عدة فرضتها متطلبات الحياة العصرية والزيادات العالية في الكثافة السكانية، وديناميكية المجال مقارنة بديناميكية التوطن، وفي مثل هذه الأوضاع يبرز النقل الحضري كشغل للساسة والمسيرين والتقنيين، ويفرض تسييره أساليب دقيقة في الضبط والتأطير، ليس لمجرد تعقيد موضوع النقل كقطاع مستقل وإنما لاتصاله بجمل القطاعات في المجالات الحضرية وغير الحضرية.

جاء هذا البحث لدراسة تسيير النقل الحضري من وجهة نظر تختلف عن تلك المعهودة في المواضيع ذات الصلة، من طريق إدراج الحكم الراشد لتقييم عمل المنظومة في ظل الجهود المبذولة من طرف السلطات لبعث الحوكمة الحضرية والعمل الجوّاري، وسعت الدراسة إلى تحديد التطابق بين سياسات التهيئة وسياسات النقل مع الوضع المعاش في أرض الواقع، وإلى دراسة المزاوجة بين السياسات التي تستهدف المجال والحراك وفق سلم يتناول الأبعاد الإقليمية والمحلية و الجوّارية، وتحديد التطابق بين نظام الحكم المركزي والحضري الذي تفرضه خصوصية المنطقة المدروسة، وتحليل التغيرات في الأنسجة الحضرية وعلاقته بالنقل وإمكانية توظيفه في تجسيد الرؤى والتوجهات العامة للسياسة الإقليمية والمحلية.

الدراسة تمت وفق منهج وصفي تحليلي ومنظور نقدي بالإشارة إلى الفروق بين وضع البنود و سن القوانين في المجال وبين ما يحول دون الوصول إلى المبتغى، من خلال توفير معلومات واقعية عن سير المنظومة النقلية الوظيفي (التقني) و التسييري والتخطيطي، وبحث الأشكال المختلفة لتناول استهلاك النقل من منظور الخدمة العمومية، بتحديد الفاعلين والإشارة إلى الصلاحيات ودراسة الاتصال بين القطاعات المختلفة المتعلقة بالنقل، ودراسة العلاقة بين إنتاج الحراك للعمران وإنتاج العمران للحراك، وكيفية استغلال عامل المشاركة وتثمين العمل الجوّاري في الحد من تداعيات الأزمات والمشاكل التي تخلقها حركة المرور الناتجة أصلا من عدم جدوى خطط الربط بين استعمالات الأرض والعمل العام للمنظومة، وعدم ضبط التعمير واستعمال السيارة الفردية التي شجعت، وكذلك الضعف المسجل في التوجه إلى تثمين النقل الجماعي وإعطائه الأولوية الموصى بها من طرف المشرع للنقل في الجزائر.

الكلمات المفتاحية:

الحكم الراشد - الحوكمة الحضرية - تسيير منظومة النقل الحضري - العمل الجوّاري - الخدمة العمومية -

Résumé :

Saida souffre comme tous les autres villes Algériennes, et la majorité des villes du monde en voie de développement de plusieurs problèmes imposés par les exigences de la vie moderne et de haute augmentation de la densité du population , et la dynamique spatial par rapport à la dynamique endémique, et dans telles situation ,il met en évidence le transport urbain comme une préoccupation pour les politiciens et les gestionnaires et les techniciens, et il impose des méthodes précises de contrôle et de surveillance piloté, non seulement à cause de la complexité de sujet de transport indépendant en tant que secteur ,mais il est relié à la plupart des secteurs dans les zones urbaines et non urbaines.

La recherche vise à étudier la gestion de transport urbain d'un point de vue différent de ceux habituels dans les sujets relatifs, en intégrant le concept de bonne gouvernance pour évaluer le travail du système à la lumière des efforts déployés par les autorités pour instaurer la gouvernance urbaine et l'action de voisinage.

L'étude visait à déterminer la correspondance entre les politiques d'aménagement et les politiques de transport avec les conditions de vie et d'étudier la convergence des politiques qui ciblent l'espace et la mobilité selon une échelle qui prend en compte les dimensions régionales, locales et de voisinage, et déterminer la congruence entre le système du gouvernement central et urbain imposé par la spécificité de la zone étudiée ,et l'analyse des changement dans le tissu urbain et sa relation avec le transport et la possibilité de l'employer dans l'incarnation des visions et des orientations générales de la politique régionale et locale.

L'étude était conforme à une approche analytique descriptive et une perspective critique en référence aux différences entre la mise des articles et la promulgation des lois sur le terrain, et entre ce qui empêche d'atteindre l'objectif, en fournissant des informations factuelles sur le fonctionnement du système de transport, carrière (technique) et tactique et planning, et recherche les différentes formes pour aborder le sujet de transport de la perspective du service public, en identifiant les acteurs et se référer aux autorités et étudier le contact entre les différents secteurs liés au transport, et étudier la relation entre l'urbanisation grâce à la mobilité et la production de mobilité à cause de l'urbanisation, et comment exploiter le facteur de participation et de valorisation d'action de voisinage pour réduire les répercussion des crises et des problèmes créés par le trafic résultant de la futilité des plans de lier entre les occupation du sol et le travail du système de transport, et ne pas ajuster l'urbanisation et l'utilisation de l'automobile individuel ,ainsi que la vulnérabilité enregistrée dans la tendance à valoriser le transport collectif et à lui donner la priorité recommandée par le législateur Algérien.

Les mots clés : la bonne gouvernance, la gouvernance urbaine, gestion des systèmes de transport urbain, gestion urbain de proximité, le service public.