

# رهانات التنقل داخل المدينة - حالة تيبازة

## Les enjeux de déplacement a l'intérieure de la ville

(cas: ville de Tipaza)

أ. زيداني عمر

— جامعة هواري بومدين الجزائر —

### الملخص:

المدينة كيان مادي وموضوعي واجتماعي حيث تجذب وتستقبل السكان وتشبع حاجياتهم بفضل إنتاجها وتجاريتها وتجهيزاتها، فهي المكان الذي تتم فيه الاتصالات المتنوعة، ويفضلها يتحقق الترابط بين المجال الذي تشغله والمجال الواقع تحت سيطرته. غير أن معظم مدن العالم الثالث أصبح نمو مجالها وسكانها من الظواهر العمرانية الحديثة، والتي نجمت عنها أزمات عديدة، كعدم القدرة على التحكم في تسيير نظامها العمراني، عدم تحمل الضغط المتزايد جراء النمو السكاني المستمر والمتضاعف، وكذا تشبع المجال بالمساكن والتجهيزات والمرافق العمومية مما ساعد على ارتفاع القيمة العقارية، وتصاعدت حدة الصراعات على المساحات الشاغرة، فتركز معظم التجهيزات والمرافق والنشاطات في المدن جلب إليها أعدادا كبيرة من السكان بهدف العمل ثم الاستقرار، مما تسبب في الاكتظاظ وزيادة الطلب على النقل داخل المدن، وتفاقم المشاكل البيئية الناتجة عن مركبات النقل وارتفاع في تكاليف النقل وزيادة في المدة الزمنية للرحلات وانخفاض في مستوى الخدمات، توجب الإسراع في وضع الإطار التشريعي والقانوني الملائم، لتنظيم النقل من جهة وتحقيق الرهانات المنتظرة لقطاع النقل من جهة أخرى.

تتميز ولاية تيبازة بوجود عدة مدن هامة على غرار مدينة تيبازة و القليعة و شرشال، التي لها خصوصيتها ومقوماتها الاقتصادية وعدد سكانها الكبير وحتى مواردها السياحية، كما أن موقعها الهام له أهمية كبيرة في علاقتها مع محيطها، وانطلاقا من هذه المعطيات جاءت إشكالية البحث المتمثلة في رهانات التنقل داخل المدينة -حالة بعض مدن ولاية تيبازة- . ومدى مساهمة النقل في تنظيم هذه المدن.

يهدف البحث إلى التكفل بالاحتياجات المتوقعة للمرور داخل المدينة، وهذا من أجل تحسين ظروف السير والاستعمال العقلاني لشبكة الطرق ومختلف الوسائل المتوفرة لها، وتدعيمها في المستقبل تبعا للطلب المتوقع، إضافة إلى تسهيل

الوصول (accessibilité) إلى شبكات النقل الجماعي ووضع قائمة للمشاريع التي يجب إنجازها مع تكاليفها التقديرية في إطار تنظيم حركة المركبات والسير للمدينة، و يقوم أيضا بترتيب شبكة الطرق وتهيئة مفترقات الطرق الصعبة ومداخل التجهيزات الكبرى، وتنظيم توقف العربات و ضمان أمن سير الراجلين و يتدخل في تنظيم التدفقات الموسمية لضمان سيولة الحركة داخل هذه المدن.

**الكلمات المفتاحية: المدينة، التنقل داخل المدن، اختلال النقل، أنماط النقل**

**الحضري، نقل المستدام.**

**المقدمة:**

تعرف معظم المدن تمركزا للشغل والتجهيزات المختلفة، رافقه تدني نوعية الخدمات في مجال النقل الجماعي خصوصا، و ولاية تبيازة موضوع دراستنا و بحكم وجودها في منطقة تتميز بتضاريس وعرة و ذات شريط ساحلي مهم، و شبكة حضرية و ريفية مهمتين، عرفت نفس المشاكل المتعلقة بالنقل على المستوى الوطني خاصة من الجانب التنظيمي و الهيكلي، نذكر منها تذبذب أوقات الانطلاق و الوصول وتدهور حالة وسائل و هياكل النقل، مما انجر عنه ارتفاع التسعيرة خاصة في المناطق المعزولة، إضافة إلى التأثيرات السلبية على البيئة.

هذه الوضعية المتدهورة للنقل المسافرين شجعت على زيادة الطلب على التنقل بالسيارات الخاصة، والتي تتطلب توسيع شبكة الطرق والهياكل المرافقة لها، لاستيعاب هذا الحجم المتزايد من المسافرين، إضافة إلى أن التنقل بالسيارات الخاصة يتطلب مساحة كبيرة من المجال، مما ينجر عنه مشاكل في التوقف والسير في المراكز الحضرية مع ضيق المجال و انعدامه أحيانا أخرى.

هذه الوضعية تزيد من تكاليف المعيشة وإهدار للوقت، و تلوث المحيط بسبب انبعاث الغازات والسوائل المركبات ما ينجر عنه التأثير السلبي على البيئة، و لهذا يجب إنشاء شبكة للنقل الجماعي للمسافرين قادرة على ضمان السير و التنقل نحو مراكز النشاطات بأقل تكلفة للمسافرين وتأثير أقل على البيئة، مما يحتم على السلطات توفير أحسن الخدمات في مجال النقل و تطوير سياسة النقل على جميع المستويات. فنجد "Troger" يقول: "المشكل الأول الذي يجب إحتوائه في البلدان في طريق النمو هو سهولة التنقل في كل المجالات بنظام النقل الحضري، ومنه خلق الشغل أولا والتجهيزات والخدمات المقدمة من طرف المدينة فيما بعد"<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Troger F : Politique locale des transport collectif : (pouvoir local, ed ouvrier, Paris 1977 P162

هذه الإرادة للدولة أعطت نظرة جديدة للنمو وتطور قطاع النقل الجماعي التي فشلت في السنوات التسعينيات بفعل المشاكل الاقتصادية والأمنية للبلاد، مما أدى إلى انخفاض التمويلات و الإستثمارات الخاصة بقطاع النقل ومشاريعه المختلفة، مما سمح بتحرير قطاع النقل في نفس المرحلة.

### الإشكالية العامة تلخص في النقاط التالية:

- ما هي وضعية النقل بولاية تيبازة ؟
- تملك ولاية تيبازة مرافق و هياكل قاعدية للنقل متعددة، فإلى أي مدى تلعب دورها في تقديم الخدمات اللازمة، و تنظيم و هيكله المجال بولاية تيبازة ؟
- هل يساهم النقل في إقرار تنمية مستدامة فعالة و دائمة ؟
- ماهي البدائل و الحلول المقترحة للنهوض بقطاع نقل إقليمي مترابط و متكامل ؟

### 1: نشأة ولاية تيبازة:

عرفت ولاية تيبازة منذ نشأتها عدة تقسيمات إدارية مست حدودها الولائية، إما بدمج بلديات أخرى كانت تابعة لولايات مجاورة، أو بفصل بلديات كانت تابعة لها وضمت إلى ولايات أخرى، كما هو الحال في آخر تعديل إداري. وتتمثل هذه التقسيمات فيما يلي:

1. قبل التقسيم الإداري لسنة 1984: كانت بلديات ولاية تيبازة قبل إنشائها سنة 1984 مقسمة بين ولايتين:

ولاية الجزائر التي كانت تضم بلديات: زرالدة- سطواوي- الشراقة- أولاد فايت- درارية- بابا أحسن وعين البنيان، و ولاية البليدة التي كانت تضم بلديات: شرشال- مناصر- الداموس- قوراوية- دواودة- فوكة- بورقيقة- سحاولة- معاملة- حجوط- الدويرة- مراد- بو اسماعيل- تيبازة - أحمر العين والقلبية.

2.1: التقسيم الإداري لسنة 1984: أنشئت ولاية تيبازة في أفريل سنة 1984 بموجب القانون رقم 09.84<sup>2</sup> المتعلق بالتنظيم الإداري، و أصبحت المدينة التي تحمل نفس الاسم مقرا لها، بمجموع 5 دوائر و 42 بلدية.

1.3: التعديل الإداري لسنة 1997: تم طبقا للمرسوم الرئاسي رقم 14.97 المؤرخ

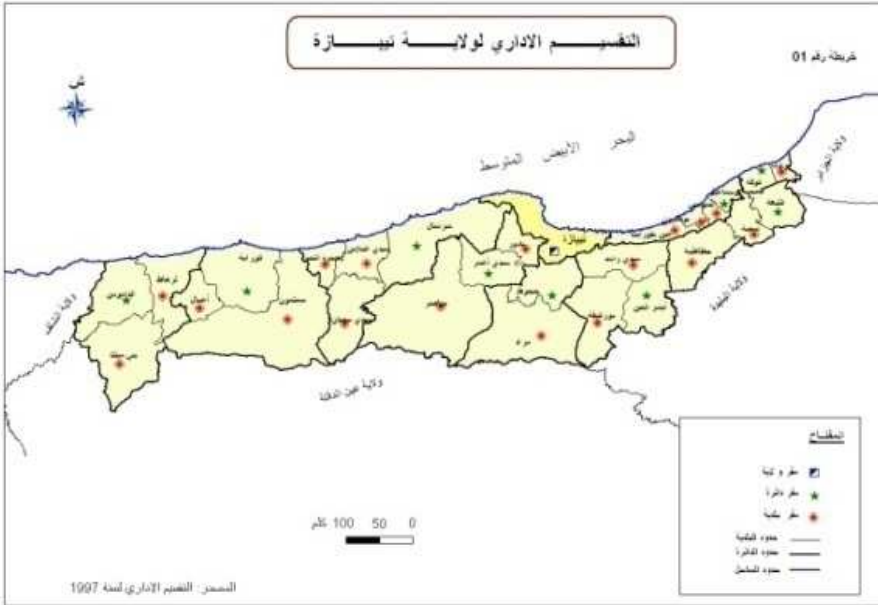
<sup>2</sup>القانون رقم: 09.84 المؤرخة في 02/1984 والمتعلق بالتنظيم الإداري، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية.

في 1997.05.31<sup>3</sup> للتنظيم الإداري لولاية الجزائر بإنشاء محافظة الجزائر الكبرى ضمت إليها 04 أربع دوائر من ولاية تيبازة وهي: شراقة- زرالدة- الدويرة- درارية، وتضم هذه الدوائر 14 بلدية

**2: الموقع:**

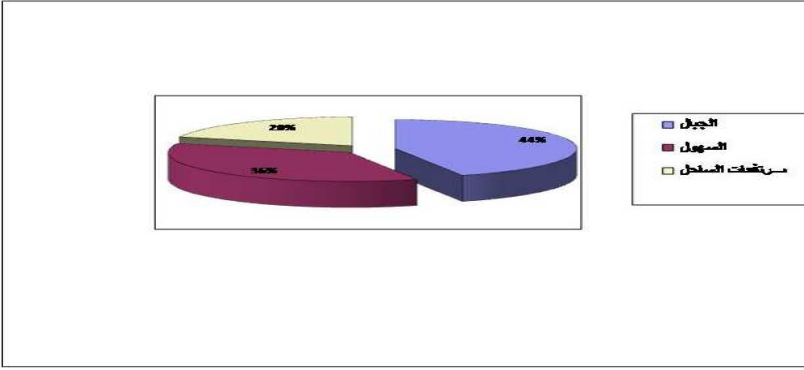
يعتبر موقع منطقة ما ذو " أهمية كبيرة يبرز من خلال تأثيره على وظيفتها وعلى مدى حيويتها ونشاطها في الماضي والحاضر و على مزاياها وخصائصها المعاصرة"<sup>4</sup> ، وولاية تيبازة إحدى ولايات الشمال الجزائري، لها موقع إستراتيجي قريب من العاصمة، و توفرها على شريط ساحلي مهم. تقع ولاية تيبازة فلكيا بين خطي طول 1°66' و 2°66' شرقا.

تبلغ مساحة ولاية تيبازة 1725 كلم<sup>2</sup>، تتميز بتضاريس متنوعة حيث نجد نسبة الجبال 44%، تليها السهول بنسبة 36%، ثم مرتفعات الساحل بنسبة 20%، كما هو موضح في الشكل الموالي.



### الشكل رقم 01 : توزيع الوحدات الطبيعية في ولاية تيبازة

<sup>3</sup>المرسوم الرئاسي رقم 14.97 المؤرخ في 1997.05.31 للتنظيم الإداري لولاية الجزائر الخاص بإنشاء محافظة الجزائر الكبرى.  
<sup>4</sup>كايد عثمان صبحي، جغرافيا المدن، عمان، الأردنن 2003، ص 37.



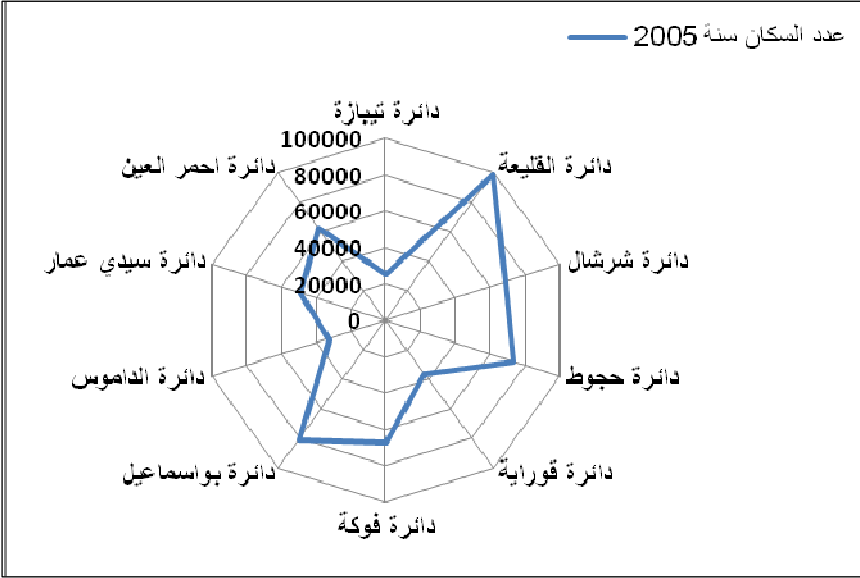
3: **السكان في ولاية تيبازة:** عرف النمو السكاني الإجمالي في ولاية تيبازة وتيرة متسارعة، وهذا خلال الفترة الإحصائية الأولى (66- 77) حيث بلغ معدل النمو 3.45% بينما نلاحظ أن هذا النمو شهد انخفاضا في الفترة الممتدة بين 1987- 1998 وذلك بمعدل 2.34% ويعود هذا الانخفاض في معدل النمو إلى سياسة التخطيط والتنظيم العائلي التي اتبعتها الجزائر خلال الثمانينيات إضافة إلى الأوضاع الاجتماعية والاقتصادية الصعبة والعسيرة التي شاهدها البلاد والتي من أهمها ظاهرة اللأمن، كل هذا أدى إلى تدهور القدرة الشرائية ومستوى المعيشة التي انعكست على تأخر سن الزواج وبالتالي إنخفاض معدل الخصوبة.

الجدول رقم 01: التطور العام للسكان لولاية تيبازة (1966-1998، 2005):		
سكان الوطن	سكان الولاية	السنة
12.022.000	186.137	1966
16.948.000	272.960	1977
23.038.942	387.210	1987
292.769.242	506.054	1998
مجهول	594651	2005
3.4	3.45	معدل النمو السنوي المتوسط %
3.08	3.56	
2.15	2.34	

المصدر: الديوان الوطني للإحصاء (الإحصاء العام للسكن والسكان) (1966-1977-1987-  
1998/2005).

أما فيما يخص التوزيع المجالي للسكان في ولاية تيبازة، فهو يعتبر المرآة العاكسة للتفاعل الحاصل بين المركب الطبيعي والبشري، حيث أن دراسة التوزيع المجالي للسكان يساعد على تحديد أماكن تموقع التجهيزات والمرافق الملائمة، بما في ذلك هياكل وتجهيزات قطاع النقل بالولاية.

## الشكل رقم 02: توزيع السكان حسب الدوائر في ولاية تيبازة سنة



2005

و من الناحية الإقتصادية، الفئة السكانية في سن العمل، قد سجلت نسبة تقارب 28,99% سنة 2005 من مجموع سكان الولاية وذلك حسب معطيات مديرية الشغل والتكوين لولاية تيبازة. كما أن السكان المشتغلون ويقصد بهم الفئة السكانية التي هي في سن العمل وتملك منصب عمل أي تستغل فعلا، قد بلغت في نفس السنة بـ 100 226 نسمة والتي تمثل معدل الشغل البالغ نسبة 58,12% من السكان النشيطون، ما يقابله حوالي 16,85% من سكان الولاية.

كما سجلت نسبة البطالة سنة 2005 في الولاية معدلا 41,88% من مجموع السكان النشيطون، وقدر عدد هذه الفئة بـ 72222 نسمة.

#### 4: مجال وأبعاد جغرافية النقل:

يعتبر قطاع النقل عنصر أساسي في حياة المجتمعات المعاصرة، أين ينتقل السكان و المنتجات و الصور و المعلومات و الأفكار بسرعة. إذا كانت دراسة النقل تهم عدة إختصاصات (التاريخ، الإقتصاد، علم الإجتماع و العلوم التقنية)، فهي من إهتمامات الجغرافيين، أين تشكل الهياكل القاعدية للنقل و حركة المرور أهم العوامل المؤطرة للتنظيم المجالي و النشاط الاقتصادي، و هي من الميادين الأساسية في البحوث لدى الجغرافيين.

#### 5: مراحل تنظيم النقل البري في الجزائر:

هذه المرحلة تركزت على الإقتصاد الرأسمالي الموروث عن الإستعمار الفرنسي، حيث كان النقل بالسكة الحديدية مضموناً من طرف SNCFA (إمتدادا SNCF)، أما النقل البري فقد كان يمارس من طرف مؤسسات خاصة للنقل داخل المدن وما بينها، إضافة إلى متعاملين عموميين للنقل الحضري.

#### 1.5: المرحلة الأولى: من 1962 - 1967: (النظام المورث عند الاستقلال)

وهذه المرحلة تركزت على الإقتصاد الرأسمالي الموروث عن الإستعمار الفرنسي، حيث كان النقل بالسكة الحديدية مضموناً من طرف SNCFA (إمتدادا SNCF)، أما النقل البري فقد كان يمارس من طرف مؤسس 2.5: المرحلة الثانية: 1967 - 1988 (إحتكار النقل من طرف الدولة): هي مرحلة التأميمات عن طريق المرسوم 130/67، الذي أعطى الإحتكار للدولة لقطاع النقل البري، ونزع كل مركبات الخواص، مع إنشاء مؤسسات وطنية للنقل، التي لها صلاحية إستغلال نقل البضائع والأشخاص.

#### 3.5: المرحلة الثالثة: تبدأ من سنة 1988 إلى يومنا هذا (عودة تحرير السوق).

أ: النقل البري: تطور النقل البري في هذه المرحلة كان له الأثر الكبير، على الوضعية الحالية للنقل، فقانون 17/88 الصادر في 10 ماي 1988 الذي يحمل توجيهات تنظيم النقل البري، سمح بفتح هذا القطاع لصالح الخواص، وكنتيجة أولية لهذا الانفتاح، كان عدد متعاملي نقل المسافرين في تزايد كبير. حيث أنه إعتد في

تنظيم نقل المسافرين على العرض الكمي للخدمات أكثر من تركيزه على نوعية هذه الخدمات.

**ب: النقل بالسكة الحديدية:** في مجال النقل بالسكة الحديدية القانون 17/88، أعطى حق إستغلال هذا النشاط للدولة، مما أدى إلى ظهور بعض النقائص كضعف الخدمات المقدمة، والعودة إلى الخزانة العمومية لتمويله في عمليات صيانة الشبكة، وتطوير الهياكل القاعدية... الخ.

### 6: أسس تنظيم قطاع نقل المسافرين:

**1.6: الجانب التشريعي:** تنظيم قطاع النقل من الجهة التشريعية، يتم بإعتبار النقل العمومي للمسافرين خدمة عمومية. مع توفير مساعدة تقنية للمتعاملين، وبالموازاة يجب مراقبة الأسس التقنية للخدمات المقدمة، من خلال القيام بتفتيش ومراقبة دورية للمتعاملين ومستغلين خدمات النقل، ومدى إحترامهم للقوانين.

**2.6: الجانب الوظيفي:** يتمثل في إعادة النظر في التنظيم العام لنشاط النقل من كل جوانبه، إعتقاداً على الأسس التالية:

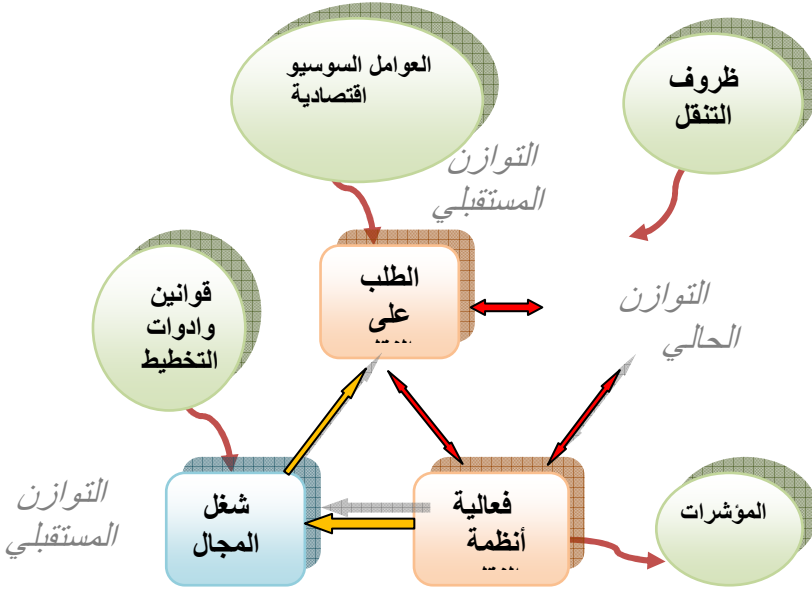
- تخطيط إستراتيجي للنقل على المدى الطويل، بناءً على معرفة جيدة للتدفقات، والتقلبات الحالية والمستقبلية وهذا بإدخالها في سياسة التهيئة والتطوير الإقليمي.

الإختيار المتعلق ببرنامج النمو المتعدد الجوانب لسياسات إستغلال الطرقات وتنظيم السير والتسيير، وتسيير المواقف المعتمدة على دراسات مستقبلية (prospective) والجمع بين مختلف الخيارات والحلول ذات الأهداف المحكمة، و إستغلال خدمات النقل على شكل شبكة وليس على شكل خطوط، إضافة إلى مراقبة نوعية الخدمات المقيمة بدفتر شروط يحدد كفاءات القيام بتقديم الخدمات.

مؤشر إرضاء المسافر هو الفرق بين النوعية المنتظرة والنوعية المتصورة، ولكن هذا المؤشر غير كاف لمعرفة ماذا يجب أن نقوم به، فهو مقياس فعال لقياس النوعية لبلوغ خدمات أحسن و في الطريق الصحيح.



## الشكل رقم 03: العوامل و المؤشرات الواجب أخذها بعين الإعتبار في تنظيم قطاع النقل



إن عملية التخطيط الخاصة بتنظيم قطاع النقل تتطلب معرفة مبدئية جد دقيقة لمجال الدراسة، أي التحليل الدقيق للمعطيات الإجتماعية و الإقتصادية و توزيعها على المجال، حيث أن اختلاف التوزيع المجالي لمختلف الأنشطة و التجهيزات و الخدمات و الخصائص الجغرافية الطبيعية هي التي تتسبب في التدفقات، هذه التدفقات تتحملها مختلف الشبكات المتواجدة في مجال الدراسة (طرق و هياكل قاعدية، سكة حديدية... الخ) أي العرض بمختلف أنماطه، في حين أن توظيف هذا العرض للإستجابة للطلب يختلف حسب أنماط التسيير و التنظيم المؤطر بالقوانين و أدوات التخطيط القطاعية و المجالية.

### 7: تشخيص شبكة النقل بولاية تيارت:

تنتشر شبكة الطرق في المدن و المراكز العمرانية، أين تزداد جاذبيتها للسكان، حيث يرتبط إستمرار تمدد الطريق بإستمرار نمو المدينة، وذلك لإعتبارها المقر الذي تتم فيه جميع المبادلات نتيجة ما تملكه من هيئات ومركبات مختلفة،

حيث يسمح الطريق بالقيام بهذه الوظائف، فالإطار الإقليمي للمدن تحدده محاور النقل باعتبارها أهم الهياكل القاعدية التي تسهل التواصل بين المدن.

### 1.7: خصائص شبكة الطرق بالولاية:

بلغ طول شبكة الطرق بولاية تيبازة 1326,7 كلم سنة 2005، ممثلة في الطرق الوطنية، الولائية والبلدية، والجدول التالي يبين حالة شبكة الطرق بولاية تيبازة:

### الجدول رقم 02: حالة شبكة الطرق بولاية تيبازة سنة 2005

مجموع الولاية	دائرة سيدي أعمر	دائرة شرشال	دائرة حجوط	دائرة تيبازة	دائرة أحمر العين	دائرة بوسماعيل	دائرة فوكة	دائرة القليعة	الدوائر	
0	0	0	0	0	0	0	0	0	غير معبدة	
100	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	النسبة	
0	0	0	0	0	0	0	0	0	غير معبدة	طرق وطنية
100	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	النسبة	
212	37,1	32,7	36	10,7	29,6	26,3	37,	32,3	معبدة	
100	17,48	15,40	16,96	5,04	13,94	12,39	3,58	15,21	النسبة	
0	0	0	0	0	0	0	0	0	غير معبدة	طرق ولائية (كلم)
100	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	النسبة	
179	3,3	43	5,6	21	23,1	28,6	16,1	38	معبدة	
100	61,8	24,06	3,13	11,75	12,93	16,00	9,01	21,26	النسبة	
376	111	120,1	40,4	17,6	29,7	26,8	6,5	23,9	غير معبدة	طرق
100	29,52	31,94	10,74	4,68	7,90	7,13	1,73	6,36	النسبة	
560	138,9	158,4	7099,	25,3	46,7	39,4	10,2	41,4	معبدة	
100	24,79	28,27	17,84	4,52	8,34	7,03	1,82	7,39	النسبة	
376	111	120,1	40,4	17,6	29,7	26,8	6,5	23,9	غير معبدة	

100	29,52	31,94	10,74	4,68	7,90	7,13	1,73	6,36	النسبة	المجموع
950,7	179,3	234,1	3141,	57	99,4	394,	33,6	111,7	معبدة	
100	618,8	6224,	614,8	00,6	610,4	29,9	33,5	511,7	النسبة	

المصدر: مديرية الأشغال العمومية لولاية تيبازة لسنة 2005.

بلغ طول شبكة الطرق الوطنية بالولاية 212 كلم، كلها معبدة، غير أن توزيعها يختلف حسب الدوائر، حيث نجد أن دائرة سيدي أعمر يمر بها أكبر نسبة من هذه الطرق بطول 37,1 كلم، وفي المقابل نجد أن دائرة فوكة قد بلغ طول شبكة الطرق الوطنية بها 7,3 كلم، في حين لا يمر بمركز الولاية سوى 10,7 كلم، وهذا راجع إلى إتساع مساحة كل دائرة. أما الطرق الولائية فقد بلغ طولها 179 كلم معبدة كلياً، منها حوالي 12% بمركز الولاية، وفيما يخص الطرق البلدية فنجد أن 560 كلم معبدة، و376 كلم غير معبدة، كونها طرق ريفية ومسالك جبلية ذات حركة سير ضعيفة مما يعرضها للامبالاة.

## 2.7: الهياكل القاعدية للإستقبال المسافرين:

**1.2.7:** المحطات والمواقف: يوجد بولاية تيبازة ستة 05 محطات برية، وعشرات المواقف للتوقف (حسب الخريطة رقم 02)، تختلف حسب الخطوط التي تجمعها ونوع المركبات المتواجدة بها، ومعظمها غير مهيأة سواء كان ذلك من جانب مرافق إستقبال المسافرين أو التهيئة الداخلية للمحطة كالمواقف وغيرها، مما يجعل مهمتها في أداء خدماتها غير كاملة.

نلاحظ أن هياكل إستقبال المسافرين المتمثلة في خمسة محطات بالولاية موجهة لـ 210000 نسمة، أي 38% من السكان فقط، في حين باقي سكان الولاية يعانون من تدهور أو غياب هياكل الإستقبال. هذه الهياكل تعاني من عوائق ونقائص في التسيير و الخدمات، فيجب عليها أن تضمن الحركة اليومية للمسافرين و تسمح بمعالجة مشاكل تنقل المسافرين.



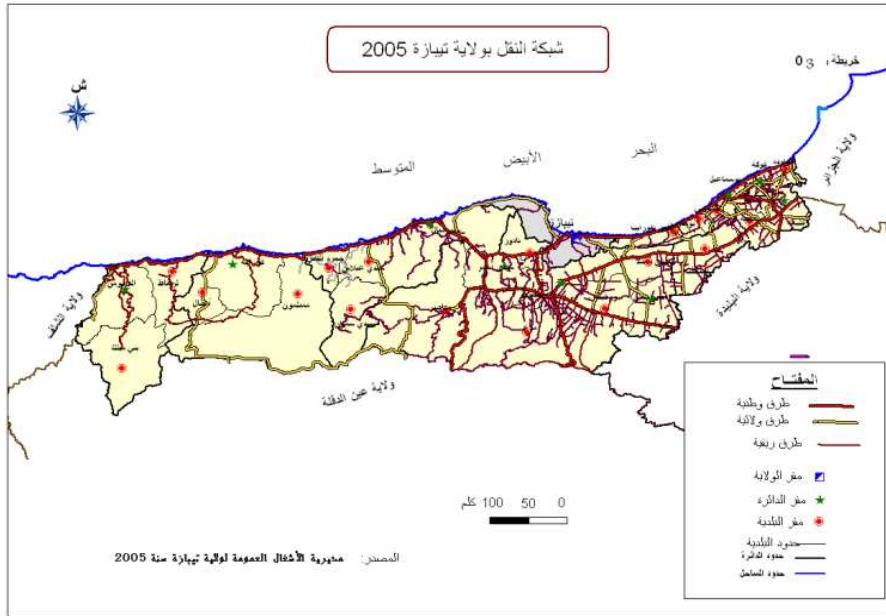
## 8: تحليل أنماط النقل بولاية تيارت:

إنطلاقا من معطيات مديرية التخطيط و التهيئة العمرانية ومديرية النقل لولاية تيارت، تتكون شبكة النقل الجماعي للمسافرين بولاية تيارت من 329 خط، منها 143 خط شبه حضري و 81 خط ريفي، و 105 خط بين الولايات، فالنقل الحضري بالولاية لم يعرف تطورا ملحوظا إذ لا يتواجد بالولاية سوى 09 خطوط حضرية، موزعة كما يلي: 03 في مدينة تيارت و 04 في شرشال، وواحد في حجوط وآخر في القليعة.

إنطلاقا من نتائج التحقيقات الميدانية التي قامت بها مديرية النقل في سنة 2004 في إطار إنشاء مخطط النقل لولاية تيارت، نلاحظ أنه من بين 329 خط المرخصة على مستوى الولاية، يوجد 221 خط مستغل حسب التحقيق الميداني بنسبة 67%، ويمكن إعطاء تفسيرات واقعية من الميدان للنقص الملاحظ في إستغلال الخطوط المرخصة من طرف متعاملين النقل، كوجود بعض الخطوط التي لها نفس المسار، مثل خط الرابط بوسماعيل و الجزائر، وخطوط أخرى تشتغل في فصل الإصطياف فقط. كما في كثير من الأحيان يغير المتعاملون في النقل المسارات المرخصة لهم حسب درجة الطلب و المردودية بصفة غير قانونية و غير مرخصة.

وللإشارة فإن تنظيم خطوط شبكة النقل يظهر على شكل (نجمة)، تتموقع أساسا حول مراكز أقطاب الدوائر. أغلبية دوائر الولاية نجدها مرتبطة مع ولايتي الجزائر والبلدية، يراجع هذا إلى موقع الولاية بمحاذاة هاتين الولايتين، مما جعل الولاية خاضعة لتأثيرهما المباشر وخصوصا مدينة الجزائر، وهذا ما يفسر وجود عدد مهم من خطوط النقل باتجاه الولايتين إنطلاقا من مختلف دوائر ولاية تيبازة. هذا كان له تأثير في توزيع كثافة شبكة النقل في ولاية تيبازة.

حيث تعرف شبكة النقل بولاية تيبازة كثافة كبيرة في الجهة الشرقية للولاية، أين يوجد عدد كبير من الخطوط، نظرا لموقعها القريب من العاصمة كما أسلفنا ذكره، وهي متوسطة الكثافة في وسط الولاية، وعلى العكس فالشبكة تبقى فقيرة وضعيفة بالناحية الغربية لها، إضافة إلى إختلاف طبيعة وخصائص الشبكة العمرانية بالولاية تيبازة، بوجود معظم التجمعات العمرانية ذات الحجم السكاني المعتبر بالجهة الشرقية للولاية تيبازة، خاصة على طول الطريق الوطني رقم 11.



## 9. دراسة أسباب التنقل على مستوى شبكة النقل الجماعي في ولاية تيبازة:

ترتكز عملية نقل المسافرين كما قلنا سابقا على عدة مدن محركة، كذلك معرفة أسباب التنقلات المختلفة من وإلى نقطة الوصول تعتبر من أهم عناصر الدراسة

المتعلقة بالنقل. كما أن الطلب على النقل هو كذلك يلعب دورا أساسيا في وضع وبرمجة سياسات النقل المختلفة. الجدول التالي يبين مختلف المتغيرات المتسببة في حركة المسافرين، حيث تتمثل عوامل التنقل في حجم و عدد السكان، إضافة إلى السكان المشتغلون و المتدرسون، إضافة إلى حظيرة النقل الموجودة.

عوامل جذب السكان تتمثل في كثافة السكان و النمو العمراني السريع وعروض الشغل في مختلف القطاعات، إضافة إلى نوعية الخدمات و إمكانية الدخول إليها والإستفادة منها، بدون أن ننسى أهمية التجهيزات المتوفرة خاصة في التجمعات الحضرية المستقطبة للسكان. إضافة إلى عوامل أخرى منها الإجتماعية و السياحية... إلخ.

أثناء عملية التحقيقات الميدانية لمديرية النقل لولاية تيبازة، تم طرح أسئلة مباشرة على المسافرين لمعرفة أسباب و دوافع التنقل، حيث يمكن تحديد حركة المسافرين حسب سبب التنقل كما يلي:

أولا: الأسباب اللازمة: وهي التنقلات التي تتم من السكن إلى العمل، و التنقلات التي تتم من المسكن إلى الدراسة.

ثانيا: الأسباب الغير لازمة: تمثل في التنقلات من المسكن إلى مناطق أخرى مثل الذهاب للتسوق و الزيارة و السياحة، و الحاجات الصحية و الإدارية...غيرها، إضافة إلى التنقلات الثانوية التي تتم بطريقة عشوائية دون وجود سبب للتنقل.

### الجدول رقم 03: أهم المتغيرات المسببة للتنقلات سنة 2004

عوامل الجذب Facteurs d'Attraction	عوامل الطرد Facteurs d'Emission	
<ul style="list-style-type: none"> <li>الشغل الإجمالي.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>عدد السكان الإجمالي.</li> <li>عدد السكان المشتغلين.</li> <li>عدد السيارات لكل عائلة.</li> </ul>	مسكن - عمل Domicile ↔ travail
<ul style="list-style-type: none"> <li>الشغل بالقطاع الثالث.</li> <li>المساحات التجارية.</li> <li>أنماط السكن (إيجاري، ...).</li> <li>عناصر جذب خاصة.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>عدد السكان الإجمالي.</li> <li>البنية العمرية للسكان ومدخلهم.</li> <li>عدد السيارات لكل عائلة.</li> </ul>	مسكن - أهداف اخرى (شراء ، ترفيه) Domicile ↔ autres motifs
<ul style="list-style-type: none"> <li>التجهيزات المدرسية؛ مراكز. التكوين المهني، الجامعات، نوعية. خدماتها وإمكانيات دخولها.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>عدد السكان الإجمالي.</li> <li>عدد السكان المتمدرسين و الجامعيين.</li> <li>عدد السيارات لكل عائلة.</li> <li>أسباب أخرى.</li> </ul>	مسكن - دراسة Domicile ↔ etude

المصدر: من إعداد الطالب بالاستعانة إلى نتائج التحقيق الميداني لمديرية النقل سنة 2004.

بالنسبة لأسباب التنقلات، بالنظر إلى مختلف العوامل المؤثرة في هذه التنقلات، قمنا بإنجاز الجدول و الشكل المرافق له، الذي يبين توزيع التنقلات حسب السبب.

### الجدول رقم 04: توزيع التنقلات حسب السبب بولاية تيبازة سنة 2004

النسبة %	عدد التنقلات	سبب التنقل
58,21	8458	مسكن - عمل مسكن - عمل
9,68	1407	مسكن - دراسة
30,62	4449	مسكن - أخرى
1,49	217	أسباب ثانوية
100,00	14531	المجموع

المصدر: نتائج التحقيقات الميدانية لمديرية النقل في ولاية تيبازة 2004 + حسابات الباحث.

نلاحظ من خلال الجدول السابق، أن درجة الأهمية لحركة المسافرين تتغيرة حسب نوع السبب، حيث أنها بلغت بالنسبة للحركة المسافرين من المسكن إلى العمل 8458 مسافر أي بنسبة 58.21%، أما بالنسبة لسبب التنقل من المسكن نحو الدراسة فقد بلغت 1407 مسافر أي نسبة 9.68%، أما بالنسبة للحركة من المنزل نحو إتجاهات أخرى، بلغت عدد 4449 مسافر أي بنسبة 30.62%، و بلغت بالنسبة إلى الأسباب الثانوية عدد 217 مسافر أي نسبة 1.49%، من خلال هذا التحليل للمعطيات الميدانية نستنتج أن مختلف أسباب التنقلات تلعب دور أساسي في هيكله و تنظيم النقل الجماعي للمسافرين بولاية تيبازة.

### 10 : تقديرات وأفاق المعطيات الاجتماعية والإقتصادية لولاية تيبازة:

تلعب تقديرات المعطيات الاجتماعية و الإقتصادية دورا أساسيا في معرفة الطلب على النقل، فهي تشكل المصدر الرئيسي الذي يسمح لنا بتقدير احتياجات النقل، في حين نعتمد أيضا على التوجيهات الموجودة لدى مختلف أدوات التخطيط ألمجالي و القطاعي، لاسيما المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير (PDAU)، مخطط شغل الأرض (POS) والمخطط التهيئة ألولائي (PAW).

### 1.10 : التقديرات السكانية:

إعتمدنا في دراستنا للتقديرات المستقبلية للسكان في ولاية تيبازة، على متواليه هندسية أساسها عدد السنوات وهي كما يلي :

$$س_1 = س_0 (1 + م/100)^ن \quad \text{حيث أن :}$$

س<sub>1</sub> = عدد السكان المقدرين

س<sub>0</sub> = عدد السكان في التعداد الأول

م = معدل النمو

ن = الفترة بين التعدادين



## الجدول رقم 05: تقديرات عدد السكان في ولاية تيبازة لأفاق 2025.

رمز المنطقة	البلديات	عدد السكان حسب الإحصاءات		عدد السكان المسقطين				
		مجموع السكان 1998	مجموع السكان 2005	معدل النمو % 1998-2005	عدد السكان الإجمالي 2010	عدد السكان الإجمالي 2015	عدد السكان الإجمالي 2020	عدد السكان الإجمالي 2025
	دائرة تيبازة	21915	25751	2,33	28896	32424	36384	40827
	دائرة القليعة	92700	99336	2,33	111470	125085	140364	157508
	دائرة رشال	58211	68401	2,33	76754	86128	96646	108449
	دائرة جوط	62169	73054	2,33	81977	91990	103226	115835
	دائرة قوراية	30374	35693	2,33	40055	44948	50440	56602
	دائرة فوكة	56832	66785	2,33	74945	84101	94376	105907
	دائرة بوسماعيل	68755	80791	2,33	90656	101728	114151	128092
	دائرة الداموس	28058	32971	2,33	36997	41517	46588	52279
	سبيكي أعمر	41608	48892	2,33	54863	61564	69083	77520
	دائرة احمر العين	53596	62978	2,33	70669	79299	88982	99849
	مجموع الولاية	341392	594651	2,33	667283	748784	840241	942867

المصدر: حسابات الباحث انطلاقا من عدد السكان لسنة 2005.

## 2.10: تقدير احتياجات النقل في ولاية تيبازة

بالنظر إلى المعطيات المتوفرة لدى المصالح المختلفة و نتائج التحقيقات الميدانية الخاصة بالتنقلات (عرض و الطلب) (O/D) بولاية تيبازة، يمكن تطبيق النماذج الرياضية للوصول إلى التقديرات المستقبلية في مجال النقل بولاية تيبازة و معرفة الطلب على النقل الجماعي للمسافرين، مما يسمح لنا بتشكيل قاعدة معطيات صحيحة، وإستغلال نماذج ( Model ) للتقديرات السكانية و لتقدير الاحتياجات النقل.

تتركز طريقة تقدير الطلب على النقل على عدة مؤشرات، منها طبيعة التنقلات اليومية المسجلة في أيام التحقيقات الميدانية (O/D: العرض و الطلب)، واستعمالها في حساب التقديرات و الأفاق المستقبلية للنقل بولاية تيبازة، دون أن ننسى النمو الديمغرافي الذي له دور كبير و أساسي في مختلف التقديرات على النقل الذي يأخذ بعين الاعتبار: ترتيب السكان حسب الجنس، معدل العمر السكان، و منطقة الإقامة، توزيع حركة التنقلات باتجاه العمل.

تسمحت لنا النماذج التقديرية على النقل، بوضع سيناريوهات موجهة ( Scénario Tendanciel) و الوصول إلى نتائج معقولة و منطقية، بالاستعانة كذلك بمؤشرات التهيئة العمرانية و النمو الاقتصادي.

نعتمد في تقديرات النقل في ولاية تيبازة على تطبيق نموذج رياضي يعتمد على التحقيقات الميدانية (عرض و الطلب) (O/D) بالولاية سنة 2004 المنجزة من طرف مديرية النقل لولاية تيبازة في إطار إعادة انجاز مخطط النقل ألولائي، مع التحقيقات التكميلية التي قمنا بها، إضافة إلى التقديرات السكانية السابقة.

يمثل المخطط الموالي نموذج التقديرات المعتمد في الدراسات المتعلقة بالنقل، أين يعتمد على دراسة تقديرات السكان و الشغل، ثم إحداث التنقلات أين يتم توزيعها على شبكة النقل بالاعتماد على التوزيع النمطي للمركبات النقل، ثم نصل إلى مرحلة التقديرات المختلفة للنقل. من أجل الوصول إلى معرفة احتياجات النقل بغرض اقتراح التدخلات اللازمة لتحديد أنماط النقل و عدد المركبات و تواتر مرورها و مدة الانتظار، تطرقنا إلى المراحل التالية:

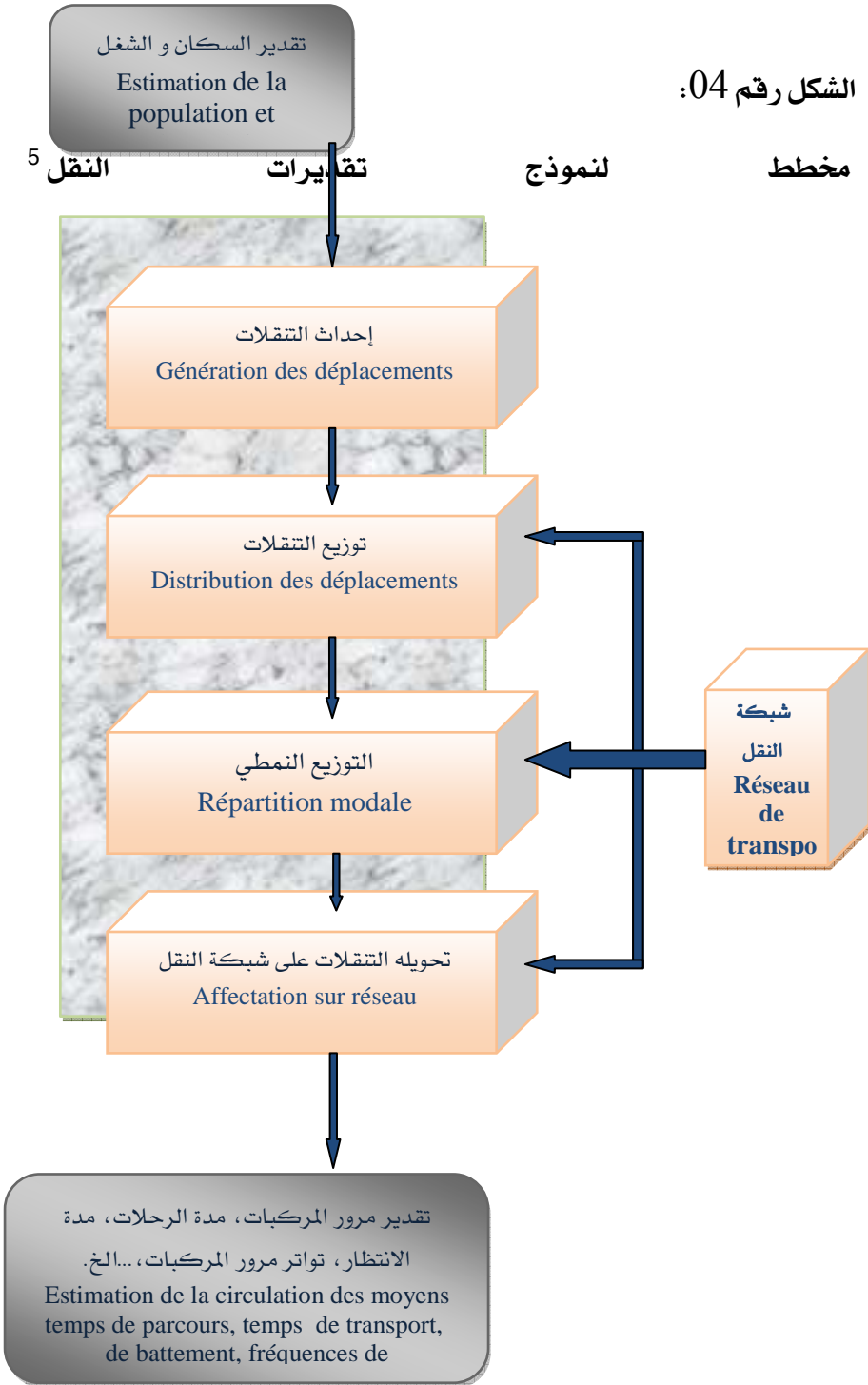
- 1- إحداث التنقلات: تتمثل في معرفة أصل المسافرين و من أين يأتون.
- 2- توزيع التنقلات: تتمثل معرفة الاتجاهات المختلفة للمسافرين.

3- التوزيع النمطي: تتمثل معرفة ما هي أنماط النقل المختلفة و أهمية كل منها في شبكة النقل.

4- إسقاط التنقلات على الشبكة: تتمثل في كيفية تحديد التنقلات و المسالك المتبعة، إضافة إلى كيفية تكامل أنماط النقل.

انطلاقاً من هذه المراحل يمكننا اقتراح حلول و برامج لنقل المسافرين، نحدد فيه الأنماط المقترحة، ثم كيفية استغلالها و تنظيمها أخذاً بعين الاعتبار السرعة التجارية للسير و تواتر مرور المركبات و مدة الانتظار...الخ.

الشكل رقم 04:



<sup>5</sup> LAURENT PIERRE CHIGNAC, Modélisation des transports urbains –approches désagrégées- France 2000. DESS R.O Univ Bordeaux1, Page 11.

استعملنا نموذج فراتار  $FRATAR^6$  الذي لم يكن اختياره عشوائياً بل تم بعد معاينة مختلف النماذج الرياضية المستعملة في هذا الصدد، حيث أن هذا النموذج المعتمد على المعطيات الاجتماعية و الاقتصادية و الشبكة الحالية و الطلب الحالي المقدر ضمن مختلف التحقيقات الميدانية المتوفرة لدينا، مما شجعنا على إختيار هذا النموذج.

المعطيات الضرورية للتنبؤ بالاحتياجات على التنقلات هي:

- 1- المعطيات الاجتماعية والاقتصادية والمعطيات المتعلقة بالهياكل القاعدية والوسائل المختلفة في الولاية.
- 2- تقسيم مجال الدراسة إلى مناطق (دوائر).
- 3- نتائج مختلف التحقيقات الميدانية لمعرفة الطلب الحالي للنقل (منبع/مقصد) حساب الإسقاطات السكانية في الولاية.

مصفوفة التنقلات (منبع/مقصد)

Génération	Attraction					$\sum_j T_{ij}$
	1	2	3	...	n	
1	$T_{11}$	$T_{12}$	$T_{13}$	...	$T_{1n}$	$O_1$
2	$T_{21}$	$T_{22}$	$T_{23}$	...	$T_{2n}$	$O_2$
3	$T_{31}$	$T_{32}$	$T_{33}$	...	$T_{3n}$	$O_3$
⋮	⋮	⋮	⋮	...	⋮	⋮
n	$T_{n1}$	$T_{n2}$	$T_{n3}$	...	$T_{nn}$	$O_n$
$\sum_i T_{ij}$	$D_1$	$D_2$	$D_3$	...	$D_n$	$T$

$T_{ij}$  هو عدد التنقلات الوارد من المنطقة (  $i$  ) و الذين يقصدون المنطقة (  $j$  ). العدد الإجمالي للتنقلات هو (  $T$  )

العدد الإجمالي للتنقلات و التي أصلها المنطقة (  $i$  ) هي  $O_i$ .

<sup>6</sup> LAURENT PIERRE CHIGNAC, Modélisation des transports urbains –approches désagrégées- DESS R.O Univ Bordeaux1, P33

العدد الإجمالي للنتقلات التي مصبها المنطقة (j) هي  $D_j$ .

نموذج *FRATAR* يرتكز على التوازن بين الخطوط و الأعمدة طبقا لبنية المصفوفة المبدئية (الحالية) "*matrice initiale*"

طريقة عمل نموذج *FRATAR* لتقدير الاحتياجات على النقل:

FRATAR تطبيق خوارزميات

المصفوفة النهائية

المصفوفة المبدئية

نموذج Fratar

$$T_{ij}^{(n)} = T_{ij}^{(0)} * f_i * f_j * [(\sum_j T_{ij}^{(0)}) / (\sum_j T_{ij}^{(0)} * f_j) + \sum_i T_{ij}^{(0)} / (\sum_i T_{ij}^{(0)} * f_i)] / 2]$$

$$f_i = \text{عدد السكان}^{(n)} / \text{عدد السكان}^{(0)} \quad \text{و} \quad f_j = \text{الشغل}^{(n)} / \text{الشغل}^{(0)}$$

- عدد سيارات الأجرة الذي هو في طور الخدمة يعتبر ضعيفا مقارنة بالمعيار المحدد من لهذا النوع من النقل المقدر ب 6 سيارات لكل 1000 ساكن.

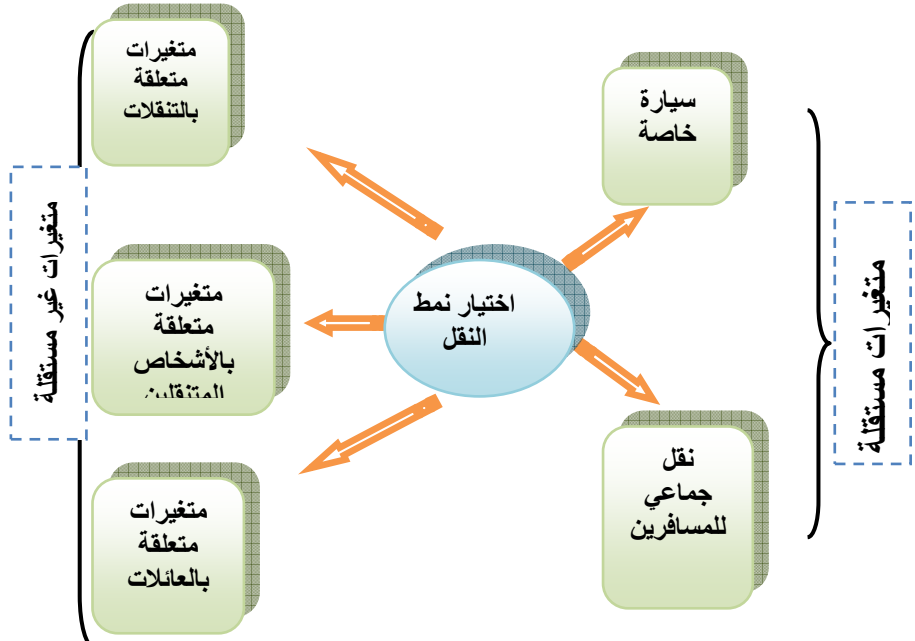
- لتقدير الطلب و العرض الآلي للنقل بولاية تيبازة، قمنا بالاعتماد على معايير دولية، محددة من طرف مؤسسات عالمية، سوف نعلم على معيار الذي وضعه البنك الدولي المحدد 50 حافلة ذات 100 مقعد لكل 100000 نسمة.

11: النقل و التنمية المستدامة: تحقيق التنمية المستدامة في قطاع النقل يستلزم

توجيه المسافرين نحو نمط النقل الجماعي، لأنه يقلل من الازدحام و تلوث البيئة، كذلك يقلل من استهلاك المجال.

الشكل البياني التالي يبين أهم العوامل الموجهة لاختيار نمط النقل، كما يعتبر النقل الجماعي للمسافرين عامل مهيكّل و منظم في إستراتيجية التقليل من الازدحام المروري و التلوث و تحسين إطار الحياة للسكان.

**الشكل رقم 05: العوامل الموجهة لقرار إختيار وسيلة أو نمط النقل (نقل جماعي او السيارة الخاصة) <sup>7</sup>.**



نقص القوانين والتشريعات التي لا تتماشى مع الوضعية الحلية للنقل في بلادنا، وضعف تطبيق القوانين من طرف السلطات المعنية كان له الدور في ضعف نوعية الخدمة والفعالية في قطاع النقل. فتحرير النقل كان له بعض النتائج السلبية على المواطن، فيغلب في غالب الأحيان الجانب المادي على المتعاملين الخواص، ما انجر عنه سوء التنظيم و التقليل من عدد ساعات العمل (amplitude du service) كتركيز على ساعات الذروة بالنسبة لبعض المتعاملين، مُهملين مفهوم الخدمة العمومية الذي يقوم عليه قطاع النقل، في حين أن النقل الموازي (غير شرعي) "Informel" يمكن أن يستجيب للطلب خاصة في ساعات نهاية النهار.

<sup>7</sup> CHALABI Kh.ddine et BEKKI Khadhir, Evaluation de la qualité de service dans le transport collectif (comparaison entre la ville de Skikda et la ville de Tiaret), mémoire d'ingénieur en transport terrestre, ISFF ROUBA 2003. P.76

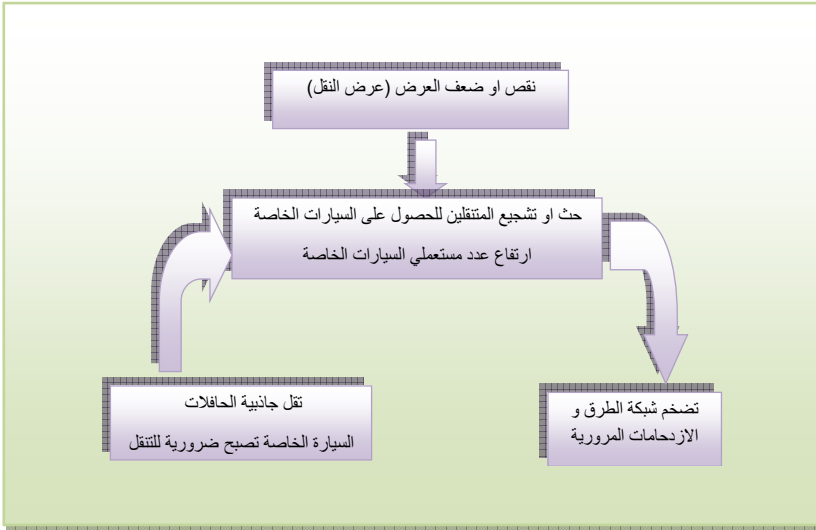
التحليل الدقيق لمختلف التحقيقات و المعطيات المنتقاة في إطار هذا البحث  
مكنتنا من:

✓ تكوين قاعدة معطيات مرجعية تساعد على متابعة تطور وضعية القطاع النقل  
بالولاية تيبازة.

✓ توضيح العلاقة بين مختلف عناصر المجال و معرفة العرض و الطلب على  
التقلات في ولاية تيبازة.

يجب التفكير منذ الآن في النقل الجماعي، الأقل استهلاكاً للمجال من السيارات  
الخاصة و الذي يمكن استعماله من طرف مختلف أفراد المجتمع، فالوضعية الحالية  
للقطاع النقل لن تساهم في توجيه الناس نحو النقل الجماعي، بل ستواصل في  
تشجيع دفع السكان إلى اقتناء السيارات الخاصة و استعمالها على الدوام، هذه  
الديناميكية التي لا يمكنها إلا أن تزيد من حدة الازدحام المروري و تلوث البيئة، مما  
يقلل من مردودية النقل الجماعي. الشكل البياني الموالي يبين ظروف استعمال النقل  
الجماعي وعلاقته باستعمال السيارة الخاصة.

الشكل رقم 06: ظروف استعمال النقل الجماعي و علاقته باستعمال السيارة الخاصة<sup>8</sup>



<sup>8</sup> Revue ANGERS21, penser, les déplacements pour une ville durable, Angres Cedex 1 janvier 2005.



يستهلك مستعملي النقل الجماعي من 30 إلى 50 مرة أقل طاقة من مستعملي السيارة الخاصة، حيث تناقص كمية الطاقة المستهلكة بخفض كمية الملوثات التي تسببها المركبات، كما أن مستعملي النقل الجماعي يستهلكون مجال ( المجال المشغول مضروب في مدة شغله) أقل ب 30 إلى 90 مرة من مستعملي السيارة الخاصة حسب مختلف الدراسات في هذا المجال، لهذا من الأحسن تشجيع المتقلين على استعمال النقل الجماعي، لتحسين النقل و سيولة المرور.

## 12: الوضعية القانونية و التشريعية للنقل في الجزائر

منذ الاستقلال تم استصدار عدة قوانين لتسيير قطاع النقل، أهم مرجع قانوني متعلق بالنقل هو القانون رقم 88- 17 الصادر 10 ماي 1988، المتضمن توجيه وتنظيم النقل البري. هذا القانون فتح المجال للمتعاملين الخواص للاستثمار في مجال النقل الجماعي و نقل البضائع، كما صدر القانون رقم 01- 13 مؤرخ في 7 أوت سنة 2001، المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، الذي يهدف إلى تحديد المبادئ والقواعد العامة التي تحكم نشاط النقل البري للأشخاص والبضائع، كرسست هذه القوانين تحرير قطاع النقل أمام الخواص و ساهمت في تحسين الإطار الكمي برفع عدد وسائل النقل و بالتالي عدد المقاعد المعروضة لتلبية الاحتياجات المتزايدة للسكان، إلا أنها لم تحقق تطورا ملحوظا في نوعية الخدمات المقدمة.

### 1.12: التنظيم القانوني لقطاع النقل:

يستند التنظيم العام لقطاع النقل البري في الجزائر إلى إجراءات القانون 01- 13 التي عوضت القانون رقم 88- 17 المؤرخ في 10 ماي 1988. هذا القانون الجديد هدفه تطوير نظام النقل الجماعي الذي تتكفل الدولة و الجماعات المحلية به، عن طريق منح الامتياز لكل شخص معنوي أو مادي يتمتع بالحقوق الجزائرية، كما يمكن أن تضمنه الدولة أو السلطات المحلية.

- يدقق هذا القانون في تصور و تخطيط النقل (سكك حديدية، ترامواي، مترو)، هذا الأخير تتكفل الدولة بتمويله و متابعة كل دراساته بصفة استثنائية، كذلك يمكن أن تضمن الدولة وأعضائها تنفيذ واستغلال هذه المشاريع عن طريق وسائلها الخاصة أو إعطاء حق الامتياز لشركات متخصصة في هذا النوع من النقل.

- يشرح هذا القانون أسس تنظيم النقل الحضري في الشبكة الحضرية، كما تحدد التسعيرة من طرف الخواص في ظل غياب معايير محددة لها، ويسمح أيضا للناقلين الخواص بالانتظام في مؤسسات مصغرة.

- فيما يخص الهياكل القاعدية للاستقبال المسافرين، فقد جاء المرسوم التنفيذي رقم 04- 417 الذي يفصل في توجيهات القانون 01- 13. يحدد هذا المرسوم كيفية انجاز وتسيير الهياكل القاعدية للاستقبال والتكفل باحتياجات المسافرين. كما يوضح نية الدولة في السماح للخواص ببناء واستغلال الهياكل القاعدية للاستقبال المسافرين.

## 2.12: التنظيم المؤسسي للنقل:

مبدئياً قطاع النقل متعلق بوزارة النقل، ولكن يوجد إدارات أخرى عمومية لها دخل في هذا القطاع حسب درجة الأولوية.

في إطار تطبيق السياسة الوطنية لقطاع النقل، طبقا للقوانين السارية المفعول لاسيما القانون 01- 20 و القانون 01- 13، تقوم وزارة النقل بتنفيذ مختلف المخططات المتعلقة بتنظيم وتطوير قطاع النقل، بالاعتماد على المديريتين المركزيتين المكلفة بالنقل البري وهما:

- مديرية النقل الحضري والسير الطرقي (DTUCR).

- مديرية النقل الولائية (DT).

وهاتين المديريتين لهما دور في تخطيط ومراقبة نشاط النقل العمومي، كذلك تحديد احتياجات الهياكل القاعدية المهيكلية و المنظمة لقطاع النقل. مجموع هذه العمليات، تتم وفق إعداد و تطبيق مخططات النقل الوطنية و الولائية، تخضع لمخططات السير فيما يخص التنظيم المحلي للسير أو التوقف داخل التجمعات الحضرية.

تشارك وزارة النقل في إعداد المخطط التوجيهي للهياكل القاعدية للطرق، وتصور المخططات التوجيهية للتعمير، وسياسة التهيئة القطرية ومتابعة ومراقبة المخطط التنظيمي للسير في الطرقات.

هناك تسعة 09 وزارات تتدخل بصفة أساسية في إعداد النصوص القانونية بجانب وزارة النقل وهي:

وزارة الدفاع الوطني، الوزارة الداخلية والسلطات المحلية، وزارة المالية، وزارة العدل، وزارة الطاقة والمناجم، وزارة السكن والعمران، وزارة الأشغال العمومية، وزارة التجارة، وزارة تهيئة الإقليم والبيئة و السياحة<sup>9</sup>.

<sup>9</sup> Chella Tarik, organisation du transport dans la métropolitaine D'ALGER, thèse de magistère, USTHB ALGER, Page 213.

### 3.12: تمويل الاستثمارات في قطاع النقل:

الانفتاح الذي عرفه قطاع النقل انجر عنه كثير من التغيرات في مجال الاستثمار، فكان القطاع ممول من طرف الدولة، وبعد نهاية نظام الاشتراكي بدأ القطاع الخاص في الاستثمار سواء كان ذلك عن طريق رأسمال ممول من طرف الخواص مباشرة أو عن طريق قروض بنكية للشباب لشراء حافلات معفاة من التخليص الجمركي، ومن القيمة المضافة (TVA) عن طريق الوكالة الوطنية لتشغيل الشباب (ANSEJ)<sup>10</sup>، حيث نلاحظ اليوم أن هذا التحرير للسوق النقل لصالح الخواص أعطى نتائج ايجابية في توفير النقل و بأعداد معتبرة من المركبات، لكن نقص المهنية و التجربة من طرف هؤولائي الخواص، كان له الأثر السلبي على تحسين الخدمات و تنظيم هذا القطاع، أين أصبح من الضروري على الدولة التدخل و بصفة مباشرة لإعادة تنظيم قطاع النقل.

### 13: الإطار المقترح لسياسة النقل بولاية تيبازة:

تهدف الاقتراحات إلى وضع إطار يتناسب مع الاحتياجات الخاصة لمختلف دوائر الولاية، و تحويل نظام النقل بين مناطق الولاية إلى حالة تجانس و ترابط بطريقة فعالة. بما أن ولاية تيبازة تتميز بمستويات مختلفة من ناحية التضاريس و التطور بين المنطقة الشرقية و الغربية، فمن الطبيعي على المناطق المعزولة أن تبذل جهودا أكبر لمواكبة التطور الذي تعرفه مناطق أخرى، تتلخص هذه المحاور فيما يلي:

**1.13:** تدعيم وتحديث مؤسسات النقل بالولاية، ثم التأكد من وجود مؤسسات ذات كفاءة عالية للإشراف على تطور قطاع النقل. و يتم تحقيق هذا الأمر عبر النقاط التالية:

- إعادة تنظيم وهيكله قطاع النقل، عن طريق التعريف بواجبات و صلاحيات المتدخلين في النقل لتركز على وضع السياسات المنظمة له حسب الحاجة، كما يشمل أيضا تحسين ممارسات الإدارة و عملها، بالإضافة إلى تمكين آليات التنسيق بين الإدارة و بين مختلف الأطراف المعنية، على المستويين المحلي (البلدية) أو الإقليمي (الولائية) وحتى الوطني (خارج حدود الولاية).

<sup>10</sup> إلا أن خصوصية قطاع النقل بهذا الشكل أدى إلى ظهور عدد كبير من متعاملين النقل يفنقرون إلى المهنية مما أفقد القطاع مبدأ الخدمة العمومية، إذ طغت الممارسات غير القانونية في إطار البحث عن المر دودية.

- تكوين العناصر البشرية، ثم وضع برامج تدريب مناسبة ترفع مهارات الموظفين الحاليين في مختلف الإدارات المتعلقة بقطاع النقل، ويشمل أيضا إنشاء أقسام مختصة للإشراف على التكوين المستمر في المستقبل للعناصر البشرية لهذه الإدارات.

**2.13:** تدعيم الهياكل القاعدية، وتوفير شبكة نقل متماسكة داخل الولاية من

جهة، وبين الولايات الأخرى من جهة أخرى، يمكن تحقيق هذا الأمر عبر ما يلي:  
- تقدير أنماط وأحجام حركات التنقل للأشخاص بناء على أسس موضوعية وعلمية.

- تحديد الهياكل الأساسية المرتبطة بشبكة النقل، لإحتواء تدفقات النقل المستقبلية.

- تحديد المشاريع المبرمجة لكل محور، سواء مشاريع إعادة التأهيل أو إنشاء هياكل جديدة.

- تحديد أولويات هذه المشاريع، وتنفيذها على مراحل لتتناسب مع النمو المتوقع لحركة النقل، وتوفير التدعيم المالي المطلوبة لضمان حسن تنفيذها.

**3.13:** تنظيم النقل في إطار إقليمي بالولاية: يتركز تنظيم النقل بالولاية على عدة

معاور نذكر منها ما يلي:

- تحسين شروط منح التراخيص في قطاع النقل، وحث المتعاملين الخواص على التكتل في شركات، ووضع اتفاقات شراكة متقاربة مع التظيمات المتعلقة بالنقل.  
- النهوض بقطاع السكك الحديدية الذي يعتبر غائبا تماما في ولاية تيبازة، والقيام باستثمارات في شبكات البنية التحتية لسكك الحديد.

- التنسيق بين مختلف المتدخلين لتحسين ظروف تخطيط النقل حسب ظروف كل منطقة في الولاية، والاعتماد على تقنيات متطورة في إنشاء مختلف الهياكل المرتبطة بالنقل (محطات لوجستية...الخ)، بالإضافة إلى إدخال أنظمة متطورة لتكنولوجيا المعلومات.

**4.13:** توفير نقل مستدام بولاية تيبازة: وضع أطر السلامة يتم عبر توفير الحماية

لجميع المستخدمين و المتنقلين و الأملاك من تأثيرات السلبية لنظام النقل دون أن ننسى الجانب البيئي، يمكن تحقيق هذا الأمر عبر ما يلي:

- تحقيق نقل المستدام عن طريق مقارنة تشريعات النقل البري الوطنية (للطرق وسكك الحديد) مع التشريعات الدولية في هذا المجال، بالإضافة إلى وضع خطة عمل

لسلامة المرور عبر الطرق تعالج جميع نواحي الأمن سواء المتعلقة بتنظيم مؤسسات النقل، أو بالبنية التحتية و البنية فوقية أو التكنولوجية لقطاع النقل.

- إدخال ثقافة ومفهوم الاستدامة في إنشاء مشاريع البنية التحتية، إضافة إلى الاعتماد على أنظمة متطورة لتنظيم النقل مثل نظم المعلومات الجغرافية.

- استخدام إمكانيات وقدرات التكنولوجية و نظم المعلومات الجغرافية، في استخدامات جميع أنماط النقل، مما يساهم بشكل مباشر في تحسين إستراتيجية النقل وفعاليتها.

**5.13:** تمويل قطاع النقل: يراد من تمويل قطاع النقل، محاولة تأمين الأموال الكافية لضمان تنفيذ الإستثمارات المبرمجة في البنية التحتية لقطاع النقل بالولاية، بالإضافة إلى تنفيذ كل المشاريع الضرورية الأخرى، يمكن تحقيق هذا الأمر عبر ما يلي:

- طرق التمويل الوطنية: تتم بتحضير برامج للاستثمار الوطني، تبين حجم الأموال الوطنية التي سوف تخصص لكل قطاع في المستقبل خلال السنوات المقبلة، ومن ضمنها قطاع النقل حسب احتياجات كل ولاية، من الميزانية العامة للحكومة.

- تعبئة مصادرة التمويل الولائية و المحلية لإنجاز المشاريع ذات الأولوية، هذا يتطلب تنسيق الأموال والميزانيات القادمة من مختلف المعنيين، بالإضافة إلى تركيز إنفاقها على المشاريع ذات ضرورة و أولوية لقطاع النقل بالولاية.

- توفير الضمانات للمستثمرين من القطاع الخاص و تشجيع الشراكة بين القطاعين العام والقطاع الخاص، و إيفاء الشروط المسبقة اللازمة لإعطاء المستثمرين من القطاع الخاص الثقة للقيام باستثمارات في قطاع النقل، سواء في البنية التحتية أو المرافق أو الخدمات.

### الخاتمة

قامت الدولة خلال السنوات الأخيرة ببذل جهود كبيرة، وإدخال إصلاحات واسعة لتحسين أنظمة النقل على مستوى الوطن. ولقد استهدفت هذه الإصلاحات تحديث الإدارات وإعادة تنظيم مؤسساتها وتحسين سياسات النقل والأطر التنظيمية والتشريعية لها. كما تم فتح قطاع النقل على القطاع الخاص، بالتركيز على استدامة النقل وعلى أبعاده الاجتماعية والبيئية، بالإضافة إلى القيام باستثمارات مهمة لتحديث البنية التحتية.

تتميز ولاية تيبازة بإمكانيات طبيعية بشرية هامة، فالولاية تتشكل من طابع تضاريسي متنوع (سهول، تلال، وجبال)، ومناخها المعتدل ملائم جدا للنشاط البشري(الزراعي، السياحي...). بإضافة إلى أن الولاية ذات موقع إستراتيجي، نظرا لموقعها الساحلي وكذلك قريبا من العاصمة.

كما أن النقل الحضري بولاية تيبازة ضعيف و غائب في كثير من الأحيان، رغم كثرة الطلب عليه بسبب النمو الحضري و السكاني المتزايد في الولاية، إضافة إلى نقص التجهيزات الخاصة بهياكل الإستقبال، حيث نجد فقط 05 محطات برية، أما البقية فهي مراكز و مجالات للتوقف.

يشكل الخط الموجود على الطريق الوطني رقم 11، نصف الحركة اليومية للمختلف التقلات مما يؤدي بالضرورة إلى عدة مشاكل خاصة من طرف المتعاملين، أين نلاحظ سوء إستعمال الخطوط و في نوعية الخدمات المقدمة من طرف المتعاملين مثل، عدم إحترام مسار التنقل و تبديل متكرر للخطوط بحسب الطلب إضافة إلى عدم إحترام أوقات الإنطلاق...الخ.

من أهم تحديات عملية التخطيط و تقييم إحتياجات قطاع النقل و البنى القاعدية المرافقة له بالولاية، هو إستعمال النماذج الرياضية و الإحصائية، خصوصا على مستوى التجمعات السكانية و المدن الكبيرة، و إقتراح أنماط التسيير المناسبة لتطوير قطاع النقل، و المساعدة على إختيار القرارات المتعلقة بتهيئة الإقليم، بالرغم من ذلك يبقى قطاع النقل يعاني من عدة نقائص نتيجة التسيير العشوائي في غياب رؤى علمية لقطاع النقل. الإعتقاد على التخطيط ألمجالي المبني على التشخيص الميداني والطرق الإحصائية، تمكنا من معرفة مختلف المؤشرات التي ستحدد الإجراءات الواجب اتخاذها للوصول إلى التوازن المنشود بين العرض و الطلب على النقل، اللذان يشكلان معيارا هاما لدى أصحاب القرار لإختيار نمط النقل و اتجاه المسالك على شبكة النقل، وكذلك اختيار وقت الانطلاق و حجم و سعة وسائل النقل الواجب استعمالها وتواتر مرور المركبات، إضافة إلى مدة الإنتظار و إختيار مواقع و حجم البنى القاعدية..الخ.

وضعية قطاع النقل في ولاية تيبازة تعاني من سوء التنظيم، خاصة بالتجمعات الحضرية و المناطق الثانوية، الناتجة عن ضعف تسيير و إستغلال النقل و نقص في الاستثمارات، التي تكون في غالب الأحيان غير مدروسة و لا تعكس الإحتياجات الحالية و المستقبلية للسكان في قطاع النقل.

أصبح من الضروري وضع دراسات للنقل لتحديد إستراتيجية مستقبلية لتخطيط وتنظيم النقل حسب مختلف الأنماط على المدى المتوسط و البعيد، بالتالي يمكن التحكم في التغطية المجالية للولاية، من أجل الحصول على شبكة نقل منسجمة وفعالة، في إطار التنمية المستدامة للنقل في ولاية تيبازة.

## المراجع باللغة العربية

### • الكتب:

- الهيتي صبري فارس، جغرافية المدن، دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان 2002.
- الزوكة محمد خميس، التخطيط الإقليمي و أبعاده الجغرافية، دار المعرفة الجامعية، القاهرة 1998.
- الزوكة محمد خميس، جغرافية النقل، دار المعرفة الجامعية، القاهرة 1997.
- إسماعيل يوسف إسماعيل، الدراسات العمرانية المعاصرة بتطبيقات نظم المعلومات الجغرافية، منشأة المعارف بالإسكندرية، مصر 2004.
- تيجاني بشير، مفاهيم وآراء حول تنظيم الإقليم وتوطن الصناعة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 1995.

- تيجاني بشير، التهيئة والتحضر في الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 1993.

### • الأطروحات والمذكرات:

- بودقة، فوزي، النمو والتسيير العمراني في مدينة الجزائر " الواقع و الآفاق" رسالة ماجستير، معهد علوم الأرض، جامعة هواري بومدين للعلوم والتكنولوجيا، الجزائر، 1995
- بودقة، فوزي، تحليل الظواهر العمرانية بمدينة الجزائر ومجالها المتربولي، رسالة دكتوراه الدولة، كلية علوم الأرض والجغرافيا والتهيئة الإقليمية، جامعة هواري بومدين للعلوم والتكنولوجيا، الجزائر، 2006
- بوجمعة بو النش، البنية العقارية وتأثيرها على توجيه وتنظيم المجال العمراني، رسالة ماجستير، معهد علوم الأرض، جامعة هواري بومدين للعلوم والتكنولوجيا، الجزائر 1997.

### • القوانين والمراسيم:

- القانون رقم 13/01 ل 07 أوت 2001، المتضمن توجيه وتنظيم النقل البري، الجريدة الرسمية رقم 44 ل 08 أوت 2001.
- القانون رقم 14/01 ل 19 أوت 2001، المتعلق بتحديد الشروط المتعلقة بتنظيم الأمن عبر الطرق و شرطة المرور البرية، الجريدة الرسمية رقم 46 ل 19 أوت 2001.

-القانون رقم 09/84 المؤرخ في 1984/02 المتعلق بالتنظيم الإداري، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية.

- المرسوم رقم 415/04 ل 20 ديسمبر 2004، المحدد لشروط إعطاء التراخيص لممارسة نشاط النقل

البري للمسافرين و السلع، الجريدة الرسمية رقم 82 ل 22 ديسمبر 2004.

-المرسوم رقم 416/04 ل 20 ديسمبر 2004، المتعلقة بكيفية انجاز و تنفيذ مخططات النقل

البرية للمسافرين، الجريدة الرسمية رقم 82 ل 22 ديسمبر 2004.

## المراجع باللغات الأجنبية:

### • الكتب:

- Ben Maamar Belcaceem – Houcine, Algérie nouvelle I, II, OPU Alger, sept 2006, 161p.

- Cote Marc, L'espace Algérien: les prémices d'un aménagement, OPU Alger 1983.

- Hadjiedj Ali, Le Grand-Alger: Activités économiques, problèmes socio urbains et aménagement du territoire, OPU, Alger 1983.

- Jean-Charls, Edouard, Organisation et dynamique urbaines du nord du Massif Central, Edition CERAMAC, Paris, 2001.

### - الأطروحات والمذكرات:

- Amrous N et Ghedouchi H, contribution a la mise en place d'un système d'information territorial pour la wilaya de Tipaza, mémoire d'ingénieur, faculté des sciences de la terre et aménagement de territoire USTHB, Alger 1993.

- Benallegue Abdeladim: le secteur des transports et ses perspectives de développement, ISFF, février 2002.

- Chella Tarek, Organisation du transport terrestre dans la région métropolitaine d'Alger (intérêt et impact du transport de voyageurs autour des axes lourds), thèse de magistère, faculté des sciences de la terre et aménagement de territoire USTHB, ALGER 2006.

### - الوثائق والدوريات:

- Abdelhamid Draa: code maritime Algérien, revue le phare, N°02.

- Armature Urbaine N°97, ONS 2000.

- Benallegue abdeladim: transports et économie, revue le phare, N°02.

- Bratrioe Brechignac Roublard: Marketing des services, Edition d'organisation, PARIS 2000.

- Brigitte St Pierre ing, les prévisions de la demande en transport urbain des personnes, congrès –meilleur pratique de la planification urbain- Québec 2004.

- Julien Allaire, Mobilité et effet de serre (l'évolution des ville au nord, et les perspectives au sud), laboratoire LEP II France 2004.



- Manuels et guide des outils et des hommes pour une gestion intégrée des zones côtières, Guide méthodologique, volume II, UNESCO 2001.

### • المنشورات والمقالات:

- Boudier Abdelmadjid, L'espace industriel Algérois : mondialisation concentration et nécessité d'un aménagement à Alger les nouveaux défis de l'urbanisation, édition Harmattan, Paris 2003.

- Etchelecou Endre et Deletraz Caelle et Elichegray Christian, programme écosystème, transport, politique, programme ETP Rapport de synthèse Avril 2001.

- Gouvernorat du Grand-Alger, " La stratégie d'aménagement et de développement de la capitale et les axes du programme d'activité de l'année 1999 ", rapport, décembre 1998.

- Jean-Marc Offner, les effets structurants du transport, laboratoire technique, territoires-société, université Paris XII, CNRS 2003.

- Résultats de l'enquête sur terrain, du plan de transport de la wilaya de Tipaza, direction de transport, Tipaza 2004.

- Site internet : [www.transub.com](http://www.transub.com).