

السياسة العامة للنقل بالجزائر دراسة حالة ميدانية لنقل بولاية تمنراست من سنة 2005 إلى سنة 2015

مذكرة مقدمة لنيل متطلبات شهادة الماستر في العلوم السياسية

تخصص : سياسة عامة و إدارة محليه

اشراف الاستاذ

اعداد الطالب :

عبد الحميد فرج

عبد الحميد تريتبيه

لجنة المناقشة

| الصفة | الرتبة | الإسم و اللقب |
|-----------------|---------------|--------------------|
| رئيسا | أستاذ مساعد ب | اشكيمة ياسين |
| مشرفا | أستاذ مساعد ب | ا فرج عبد الحميد |
| مقرارا و مناقشا | أستاذ متعاقد | ا حامدي عبد الحميد |

الموسم الجامعي : 2016 \ 2017

السياسة العامة للنقل بالجزائر دراسة حالة ميدانية للنقل بولاية تمنراست من سنة 2005 إلى سنة 2015

مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر في العلوم السياسية

تخصص : سياسة عامة و إدارة محليه

اشراف الاستاذ

اعداد الطالب :

عبد الحميد فرج

عبد الحميد تريتبيه

لجنة المناقشة

| الصفة | الرتبة | الإسم و اللقب |
|----------------|---------------|-------------------|
| رئيسا | أستاذ مساعد ب | اشكيمة ياسين |
| مشرفا | أستاذ مساعد ب | ا فرج عبد الحميد |
| مقرارا ومناقشا | أستاذ متعاقد | احامدي عبد الحميد |

الموسم الجامعي : 2016 \ 2017

الاهداء

اهدي هذا العمل المتواضع الى ابي رحمة الله عليه

الى الوالدة الكريمة حفظها الله

الى جدتيا الكريمتان

الى كل من تعلمت عل يدهم طوال مشواري التعليمي

الى كل الاهل و الاقارب

الى الاصدقاء و الزملاء الافاضل

كلمة الشكر و التقدير

تقدم بوافر الشكر وخالص التقدير لأستاذي عبد الحميد فرج الذي مافنا يقدم لي الارشاد والتوجيه السديد طوال مدة إعدادي لهذه المذكرة و الذي كانت عوننا لي في اتمام هذا البحث — دون ان انسى من كان سندي في هذه تنقيح المذكرة أخي وزميلي الدكتور محمد السعيد بن غنيمة

كذلك الشكر الجزيل لهيئة التدريس على مستوى قسم العلوم السياسية بجامعة الشهيد حمه لخضر بالوادي .

ولجميع المؤسسات و الجهات التي مكنتني من الحصول على ارقام و معطيات غير متوفرة (مديرية النقل لولاية تمنراست ، وزارة الاشغال العمومية و النقل *مديرية التخطيط و التنمية *، المديرية الجهوية للرصد الجوى ، مؤسسة الملاحة الجوية تمنراست ، مؤسسة مطارات الجزائر تمنراست ، المندوبية الجهوية للخطوط الجوية الجزائرية ، المؤسسه العمومية للنقل الحضري وشبه الحضري تمنراست) .

الى كل من ساهم بكتابة و اخراج هذه المذكرة بالخير عبد الله ، كوني محمد ياسين ، زملاء الدراسة وكافة الاصدقاء في كل مكان

عبد الحميد فرج

مقدمة :

تولي الكثير من الدول في السنوات الاخيرة إهتماما بالغا لقطاع النقل لماله من انعكاسات مباشرة على تطور اقتصادها حيث تعتبره الكثير من الدول ضمن القطاعات الاستراتيجية وترصد له ميزانيات ضخمة كما يمثل هذا القطاع بانشطتها المختلفة دعامة أساسية من دعائم التقدم ولا يمكن تصور تحقيق النمو المتوازن بين قطاعات الاقتصاد لا يلد من البلدان دون تأمين إحتياجات تلك القطاعات من النقل فهو يقوم بدور اساسي على المستوى الاجتماعي و الاقتصادي و العمراني لكل دولة من الدول المتقدمة منها والنامية على حد سواء .

تعتبر خدمة النقل احد الركائز الاساسية للتنمية المسدامة و الازدهار لأي بلد وعليه فان تواجد نظم فعالة وشبكات حديثة ضروري حيث تسهم في تحقيق التنمية الاقتصادية والرفاه الاجتماعي ، فقد عرف قطاع النقل في الجزائر تحولا حقيقيا حيث تم إنجاز عدد كبير من المشاريع و الهياكل القاعدية والنقلية لجعل هذا القطاع اكثر فعالية وللمساهمة في التنمية الاقتصادية ، فالجزائر تصرف أموالا طائلة في هذا المجال لمسايرة مختلف الإحتياجات المجتمعية ، و لاشك ان الجزائر ليست بمنائن المشاكل المرتبطة بالنقل بوسائله المختلفة ، فقد أدى التزايد السكاني لبعض الولايات و المدن الي تعدد حركة النقل و التنقل .

و مع نمو السكان من جهة و زيادة الطلب على خدمات النقل من طرف المواطن لتلبية حاجياته و تحقيق رغباته من جهة ، ظهرت رهانات جديدة أمام الدولة في تخطيط السياسات العمومية و كيفية الحصول على رضا المواطنين و التي إعتبرت الدافع وراء الإهتمام بالسياسات العمومية للنقل و هذا ما جعلها تفتح المجال أمام المستثمرين العموميين و الخواص كمساهمة في سبيل تحسين الخدمات العمومية للنقل بالوطن . وكغيرها من الولايات الجزائرية نجد ولاية تمنراست التي شهدت حركة وتوسع عمراني مع بداية التسعينات ، مما نتج عنه صعوبات كبيرة من ميدان النقل وصعب هذا من تنقلات السكان .

أهمية الدراسة :

إن تناول بالتحليل للسياسة العامة للنقل و تفاعلاتها و آثارها على المجتمع يكتسب أهمية علمية و عملية فمن الناحية العلمية يتسم البحث في هذا الموضوع من موضوعات السياسة العامة بطابع الجدة خاصة في الجزائر و لم تتبانه الجامعات إلا في السنوات القليلة الماضية خاصة في مستويات ما بعد التدرج لهذا يمكن لهذه الدراسة أن تشكل إضافة أو تلقي الضوء على جانب السياسات العمومية .

أما من الناحية العملية فالموضوع جدير بالإهتمام لأن البحوث في العلوم السياسية عموما و منها تحليل السياسات العامة يمكن أن تزود أصحاب القرار بدراسات و معطيات توجههم أثناء مراحل إعداد السياسة العامة و من ثم تفادي الوقوع في المطبات و المشاكل التي شابت الكثير من السياسات الإقتصادية في الجزائر منذ الإستقلال و التركيز على السياسات الإقتصادية و منها سياسات النقل يكتسي أهمية بالغة إذ علمنا ان تدهور البنية التحتية و إندمام وسائل النقل يحول دون تحقيق تنمية متكاملة .

اهداف الدراسة :

يحتوي الموضوع محل الدراسة على مجموعة من الأهداف تتمثل في :

محاولة معرفة أهم التطورات التي مرت بها الساسية العامة في قطاع النقل .
تقيم مختلف الصيغ الخاصة بالنقل مع التطرق لواقع هياكل النقل بالجزائر
معرفة واقع النقل بولاية تمنراست وتقييمه ومعرفة مدى استجابته لتطلعات قاطني الولاية .
المساهمة و لوبجهد علمي بسيط من اجل إقتراح حلول للمشاكل التي يتخبط فيها قطاع النقل بولاية
تمنراست.

مبررات اختيار الموضوع :

قد جاء اختبار الباحث لهذا الموضوع وفقا لمبررات موضوعية و اخرى ذاتية على النحو التالي :

أ – المبررات الموضوعية

تتمثل أهم الاسباب الموضوعية في إختيار الباحث للموضوع السياسة العامة للنقل وذلك من اجل تسليط
الضوء على موضوع أصبح مهما جدا ويمثل قطاعا استراتيجيا ما حدا بالدول الى الاهتمام بتطوير قطاع النقل
الذي اصبح من الدوافع الرئيسية للتنمية في عصرنا الحالى ، لذا حاولنا ان نتعرف على السياسات العمومية
المتبعة في الجزائر في مجال النقل .

ب – المبررات الذاتية :

المبررات الذاتية في كون الباحث مهتم بدراسة المواضيع المتعلقة بالسياسات العامة وخاصة في مجال
النقل بحكم أي عمل في هذا المجال ورغبة الباحث في التعمق اكثر في مجال السياسة العامة
إشكالية الدراسة

إن الحديث عن السياسة العامة للنقل يندرج ضمن الحقول التي باتت تشغل صانعي القرار إنطلاقا من
الأهمية الكبيرة لقطاع النقل و الوظيفة التي يؤديها في مختلف الميادين، فإذا كان قطاع النقل هو محور إهتمام
متخذي القرار فإن آراءهم مهما كانت ستعكس بالضرورة على مدى نجاح السياسة العامة للنقل و على كافة
مخرجاتها على المجتمع ككل لذا يجب الإهتمام بكيفية صياغتها بشكل يعزز فرص السياسة العامة و تحقيق
المنافع المتوقعة عند تنفيذها و تقليل إحتتمالات فشلها بأقل نسبة ممكنة في سبل التعرف على دور واهمية
السياسة العامة لقطاع النقل بالجزائر فاننا طرح الاشكالية حول الدراسة على الشكل الاتي :

– ما واقع وأفاق السياسات العمومية للنقل في الجزائر و إلى أي مدى ساهمت السياسة العامة للنقل في
ولاية تمنراست في تحقيق أهدافها؟

ونطرح اسئلة فرعية مفادها:

– ما واقع النقل في الجزائر ؟

– ماهي الاستراتيجية المبعة لتطوير قطاع النقل في الجزائر ؟

– وهل النقل بولاية تمنراست يلبي إحتياجات المواطن ؟

– وهل يساهم النقل في فك الغرلة وتحقيق التنمية للمناطق و البلديات و القرى البعيدة عن مقر الولاية ؟

فرضيات الدراسة :

للإجابة على الإشكالية المطروحة و التساؤلات الفرعية طرح الفرضيات التالية :

الفرضية المركزية :

تعتبر السياسة العامة للنقل في الجزائر سياسة مبنية على مجموعة مؤسسات قائمة لأجلها لكن تتحكم فيها متغيرات داخلية و إقليمية و دولية و سياسية و إقتصادية و إجتماعية و ثقافية و هذا ما إنعكس على فواعل و مستويات صنع السياسة العامة أنيا و مستقبلا .

الفرضيات الثانوية :

1-إن السياسة العامة للنقل في الجزائر لم ترقى بعد إلى المستوى المطلوب من حيث تطور وفق الراهن العالمي و المحلي .

2-يرتبط مستقبل السياسات العمة للنقل في الجزائر بإنتهاج إستراتيجيات و برامج متطورة .

3-هناك علاقة ترابطية بين السياسة العامة للنقل و تطور منظومة شبكات النقل .

4-قطاع النقل في الجزائر لا زال يسير بطريقة تقليدية ساهمت في جعله قطاعا متقهقرا غير قادر على الإستجابة لتطلعات المواطنين بولاية تمنراست .

منهج الدراسة :

ان طبيعة الموضوع فرضت علينا اتباع المناهج التالية :

المنهج التاريخي :

على اعتبار ان الموضوع يتطلب الرجوع الى التطورات الماضية لقطاع النقل ، فالمنهج التاريخي لا يكتفي بسرد الوقائع و لكنه يقدم تصور للظروف و المحيط الذي يتحكم في ميلاد الظواهر و اندثارها وهذا ما ساعدنا في فهم التجارب السابقة التي خاصتها الجزائر لتحقيق التنمية الاقتصادية وصولا للسياسة او الاستراتيجية المتبعة حاليا وهو من المناهج الاساسية في دراسة العلوم الساسية .

وعن استخدام المنهج الوصفي كان لغرض فهم واستيعاب السياسة العامة و التطرق لمفهومها ولتصنيفاتها وايضا التطرق الى وصف الساسية العامة للنقل بالجزائر بصفة عامة وبولاية تمنراست بصفه خاصة في الفترة بين سنة 2005_ 2015 ودورها في التنمية المحلية ومن ثم مدي انعكاس ذلك على تلبية احتياجات الافراد و مطالبهم.

المنهج المقارن:

المقارنة الاصل فيها هو السعي الى الوقوف على اوجه التشابه والاختلاف للمواضيع محل الدراسة ، فالدراسة المقارنة بين فترات من سنة 2005 الى 2015 كفلية بابرار اوجه التشابه والاختلاف فيما يخص السياسة العامة للنقل ، حصيلة القطاع في ولاية تمنراست وكذا دور القطاع في تحقيق النمو لمحلي في هاته الفترة .

اقتراب دراسة الحالة :

بغرض جعل الموضوع اكثر صلة بالواقع ومعرفة اثر التطورات التي عرفها قطاع النقل على المواطن. ودراسة موضوعنا بطريقة جيدة استخدمنا المنهج التحليلي و ذلكمن اجل تحليل البيانات و المعطيات المتوفرة عن الموضوع محل الدراسة ، وكذا المنهج الاحصائي.

الإطار النظري :

الافتراق النسقي:يفيدنا هذا النسق في تحديد طبيعة التفاعلات بين مكونات النسق السياسي وهذا بفهم كيف توضع السياسة العامة للنقل ومعرفة مدى مساهمة قطاع النقل في الاستراتيجية التنموية .

ادوات البحث: تقتضى دراستها هذه الاستعانة ببعض ادوات البحث ومنها الملاحظة باعتبار ان السياسة العامة المتعلقة بالنقل تمس المواطن بالدرجة الاولى فهي موضوع يشاهد وتتضح الاشكاليات حوله ،كذا المقابلة مع المسؤولين عن قطاع النقل و القطاعات الاخرى التي تساهم في وضع السياسة العامة الخاصة بالنقل والاستعانة بالاستبيان لمعرفة مدى اسهام قطاع النقل في التنمية بولاية تمنراست .

الدراسات السابقة :

أما بالنسبة للدراسات السابقة و التي عالجت السياسة العامة للنقل تناولته من زوايا معينة و في وقت معين ومن هذه الدراسات :

مذكرة زكريا عقاري ، تقييم السياسات العمومية للنقل الحضري دراسة حاله النقل الحضري في الجزائرالعاصمة،اطروحة دكتوراه ، كيته العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير ، جامعة باتنة 1 – الحاج لخضر ، 2015 – 2016 حيث ركز على الاطار العام للسياسات العمومية وخصائصها وفواعلها الرسمية، وتوصل الباحث الى ان السياسات العمومية المنتهجة في قطاع النقل متقدمة وغير فعالة .

وايضا مذكرة ، اسحاق عبد العزيز ، بلغيث محمد علي ، سوكنة مليكة ، النقل الحضري بالمدن المتوسطة حالة مدينة تمنراست، مذكرة مقدمة لنيل شهادة مهندس دولة في تسيير التقنيات الحضرية ، معهد تسيير التقنيات الحضرية جامعة قسنطينة 3 ، 2013 – 2014 حيث تطرقت لواقع النقل بمدينة تمنراست وكان تركيزها الاساسي على و اقع ومشاكل النقل الحضري في مدينة تمنراست .

صعوبات الدراسة :

من الصعوبات التي واجهت الباحث في إعداد هذه الدراسة ، قلة المراجع المهمة بقطاع النقل في الوطن العربي عموما و الجزائر بشكل خاص ، كذلك ندرة الدراسات و الابحاث التي أهتمت بالسياسات العمومية للنقل بمقارنة بتلك التي تطرقت للجانب الاقتصادي او الاجتماعي للنقل في الجزائر

هيكل الدراسة :

لقد اعتمدنا على خطة ثلاثية الفصول ، تناولنا في الفصل الاول الاطار النظري و المفاهيمي للدراسة بتقسيم الفصل الى مبحثين حيث خص المبحث الاول ماهية السياسة العامة ، مفهومها ونشاتها ، تصنيفاتها ، وفواعلها،

اما المبحث الثاني فتناولنا فيه السياسة العامة للنقل بتعريفه ومحاوره وأهميته .

اما الفصل الثاني فتطرقتنا في المبحث الاول سياسات النقل في الجزائر حيث تطرقنا فيه الى التطور التاريخي لسياسات النقل واهمية النقل في التنمية و الاطار التشريعي للنقل في الجزائر ، اما المبحث الثاني فتناولنا فيه الى واقع مؤسسات قطاع النقل بالجزائر، وصيغ النقل المختلفة و أخيرا تطرقنا الى تحديات النقل بالجزائر .

أما الفصل الثالث فقد خصص في المبحث الأول للدراسة الميدانية والتي هي عبارة عن دراسة حالة للنقل بولاية تمنراست من أجل معرفة مدى مساهمتها في التنمية المحلية .
أما المبحث الثاني فكان عبارة عن استبيان لتشخيص واقع السياسة العامة للنقل بولاية تمنراست.

الفصل الاول

الاطار النظري و المفاهيمي للدراسة

تعد السياسة العامة احد الموضوعات المهمة في حقل الدراسات السياسية و الادارية بالنظر الى تعقيدات مواضيعها ، حيث لقيت الاهتمام البالغ من لدن الباحثين و المتخصصين في علم الادارة العامة ومفكري السياسة وذلك راجع لاهمية هذا التخصص في ادارة شؤون المجتمع في مختلف قطاعاته ، خاصة في ظل تطور المجتمعات وظهور العديد من المشاكل التي لم تالفها المجتمعات في العصور السابقة ، فبرز حقل السياسة العامة كحقل فرعي لعلم السياسة للاستجابة للمتطلبات المتسارعة واصبح يتقاطع مع مختلف العلوم الاجتماعية " إجتماع ، اقتصاد والتي إستفاد منها في تحديد الكثير من المفاهيم.

1. المنظور التقليدي للسياسة العامة : لقد أسهم الانسان بمرور الحضارات في تنظيم شؤون المجتمع باشكال عديدة وخاصة في مجال الادارة القيادة و الرئاسية اذا الظاهر الادارية كانت اولى إهتمامات رجال السياسة لانحصارها في ايدي الطبقة الحاكمة ، لكن حقل السياسة العامة حقل قديم الممارسة لارباطه بالمشاكل المجتمعية التي هي محور من محاور علم السياسات¹ ، فالفراغنة شهدوا تطور اداري و تنظيم حكومي بصورة منسقة و كفاءة في تدبير الشأن العام ، أما عن الحضارة الصينية فقد بلغت تقدماً كبيراً في التنظيم السياسي ، و في هذا الصدد يقول علي الشريف تعتبر الحضارة الصينية أول اشرط للتعيين في الوظائف الحكومية الذي يراعي فيه التجار بالعلمية والموصلات العلمية" و من جهة أخرى اعتمد الاغريق أشكالاً مختلفة للبيانات ، فدرجة الممارسة لشؤون الحكم جعلت علماء اليونان يولون إهتماماً بالغا للحكم كما ان افلاطون وكونفوشيوس أكدوا ان السياسة العامة هي التفكير في مواجهة المشكلات الاجتماعية و تحقيق المصلحة العامة .

فالممارسات السياسية لمواجهة المشكلات الاجتماعية ظلت مرتبطة بحياة المجتمعات ، فبعد ان كانت الكنائس في العصور الوسطى هي التي تملّي و تعطي تعاليم للحكام و الملوك في تدبير شؤون المجتمعات، جاء الاسلام ليعطي نهجا جديداً للاهتمام بقضايا المجتمع البشري في كل النواحي و ما يخص السياسة و الحكم وفق ما أقره الكتاب و السنة في الدولة و الحكومة و الخلافة ، حيث جاء بالقيم التي ينادي بها المفكرون و الباحثون في العلوم الاجتماعية و الادارية و السياسية اليوم ، و التي تقوم عليها السياسة العامة المتمثلة في الديمقراطية ، العدل ، المساواة الخ من القيم و الاسهامات التي جاء بها الاسلام في مجال تطوير الفكر

1 - على الذين هلال وأخرون ، تحليل السياسات العامة في الوطن العربي ، القاهرة : مركز دراسات و استثمارات الادارة العامة ، 2004 ، ص 13 ،

الإداري و السياسي و ارساءقيم الشورى و القيادة و السلطة ، لكن لم تكن انذاك الامجدتدبير لشؤون الامة و إقامة أمورها بما يصلحه¹.

2. السياسة العامة وفق المنظور الحديث : عرف مفهوم الساسة العامة تطوراً مرحلياً ، واصبح يلقىاهتماماً و اسعا من لدن العلماء وفقهاء الساسة ، وذلك بفعل كزايد الاعباء وتدخّل الدولة لحماية المصلحة العامة بعد الحرب العالمية الثانية و الامر الذي قاد بعض المفكرين الى القول أن هذا العصر هو عصر تدخّل الدولة ومع مطلع العصر الحديث تعاظم الاهتمام بموضوع السياسة العامة و بالتالي ظهرت بحوث و كتابات جديدة تركز على دور الفاعلين الجددفي السياسات العامة كمنظمات حقوق الانسان و المجتمع المدني² . فالسياسة العامة .

ثانياً: مفهوم السياسة العامة

تعتبر السياسة العامة كغيرها من المفاهيم في العلوم الاجتماعية التي شكلت جدلاً كبيراً بين الباحثين و المفكرين حول ما هيها و الموضوعات التي تناولتها ، مما ادى الى تظافر جهود العديد من المفكرين و الساسة و متخذي القرار في تحديد المفهوم ويمكن عرض بعض منها كالآتي :

❖ روبرتايستون REBRET EYESTON يرى انها تتجسد في العلاقة بين الوحدة الحكومية وبيئتها³.

❖ عرفها هارول لازويل على ان السياسة العامة هي من يحصل على ماذا ؟ متى ؟ وكيف ؟ من خلال نشاطات تتعلق بتوزيع الموارد و القيموالمزاياوتقاسم الوظائف و المكانة الاجتماعية ، بفعل ممارسة القوة او النفوذ، والتاثير بين افراد المجتمع من قبل المستحوزين على مصادر القوة .

ويعرفها أحمد سعيان " هي " تعبير عن الرغبة الحكومية بالعمل ، او الامتناع عن العمل ، و هي مجموعة مبنية و متماسكة من القرارات و الانجازات يمكن عزوها لسلطة عامة محلية ، وطنية اوفوق وطنية فتضم بذلك اربع عناصر: الهدف ، إختيار الافعال التي تحققه ، إعلان الفاعلين لهذه السياسة ، تنفيذ هذه السياسة⁴.

حيث جرى التركيز على مفهوم السياسة العامة وكيفية بلورتها و تحقيق اهداف و مضامين و اساليب تنفيذها ضمن اطار تحليلي بحسب الاولويات و الامكانيات المتوفرة ، و بفعل تنامي الاصوات المناادية بضرورة تدخّل الدولة كمحرك للنشاط الاقتصادي و توجيه الموارد لسد حاجيات المواطنين ، و توفير الخدمات كالصحة

¹ — محمد العلي مهنا ، مرجع سابق ، ص 146 .

² — فهما خليفة الفهداري ص 31 .

³ — جيمس اندرسون ، صنع السياسات العامة ، (تر : عامر الكبيسي) ، عمان : دار المسيرة ، 1999 ص 14

⁴ — سلوى شعراوي جمعة ، وآخرون ، تحليل السياسات العامة في الوطن العربي ، القاهرة : مركز دراسات و استشارات الادارة العامة ، 2002 ، ص 29 .

والتعليم ... علما ان التركيز على مهمة وضع السياسة العامة والقوى التي تسهم في بلورتها ، وجاء هذا التحول في دراسة السياسة كما جاء به بعض العلماء مثل هارويل لازويل¹، و لقد ارتبط مفهوم السياسة العامة و ما يختص بعملية تحليلها ضمن هذا التحول الذي طرحه لازويل الى حد واضح بالعلوم السياسية وحصريا بما يختص بنظام الحكم في امريكا خاصة بعد ظهور المدرسة السلوكية بداية الستينات ، و بعد تزايد الاهتمام بدراسة منهج تحليل النظم الذي سلب الضوء على ابعاء السياسة العامة ، ونتيجة هذا التحول اصبحت الجماعات والقوى الاجتماعية ركيزة البحث و الاهتمام و التحليل² ، وخلال القرن الحالي و ما أحدثه من تغيرات على دور الدولة ، و التفاعل الحاصل بين مؤسسات القطاع العام و الخاص مع تزايد دور المنظمات الدولية و الاقليمية و الغير حكومية و الشركات المتعددة الجنسيات من صياغة الاولويات للسياسات العمومية .

انطلاقا من التعريفات السابقة و يمكن ان تقدم التعريف الاجرائي التالي :

السياسة العامة هي مجموعة النوايا و الاهداف التي تسعى الحكومة لتحقيقها متضمنة الخطط و البرامج التفصيلية لتحقيق هذه الاهداف و القرارات و الاعمال التي تقوم بها او تمتنع عن القيام بها بشكل مباشر او غير مباشر ، قصد القضاء او الحد من مشكلة تحوز على اهتمام المجتمع ، في زمن معين بحيث تصبح هذه المشكلة مصدر توتر لدي فئة من السكان وتضع الحكومة امام مسؤولية إيجاد حلول لها في إطار المصلحة العامة ، أي بان لا يكون حل المشكلة التي يعاني منها فئة من السكان على حساب فئات أخرى ، و القرارات المتعلقة بتنفيذ السياسة العامة مع توضيح آليات الرقابة على خطط و برامج التنفيذ ، دون أهمل الاثار المترتبة على تنفيذ السياسات و إمكانية تعديلها عبر الزمن حسب ما تتطلبها الظروف والمستجدات³ .

- فالسياسة العامة باختصار هي صياغة الاهداف ، في اتجاه يوضح أسلوب التفكير عند إتخاذ القرارات الصالحة لمشروع ، كما أنها الموجه والمرشد للأفعال و القرارات لأنها توضح الأساس الذي يربط الأفعال بالأهداف ، وهناك ارتباط و ثيق و علاقة جوهرية من المبادئ و السياسات تتفاوت وتختلف من حيث تعاريفها حسب الزوايا المراد تحديدها فهناك من ينظر إليها من زاوية السلوك المرتبط بالأشخاص و مؤسسات الحكم ، أما آخرون فيصورونها على أنها جوهر العمليات المتعلقة بالتعامل مع المشكلات وتحويلها الى اهداف ، كما تشير التعريف أيضا الى ان السياسة العامة هي تفاعلات إنسانية محملة بالتهديد والقوة التي يراها البعض أنها لب السياسة ، على اعتبار السياسة هي جماعة من الافراد وأقلية يمارسون السلطة والاكراه المشروع على أغلبية من المؤسسين الذين يسلمون بذلك من تلقاء انفسهم و بحث سلطة الامر و من خلال الامعان في أهم التعاريف الواردة يمكن أن نقسمها الى ما يلي :

¹ — عامر حضرا لكيسي ، السياسة العامة مدخل لتطوير ادارة الحكومات ، القاهرة ، إصدارات المنظمة العربية للتربية الادارية ، 2008 ، ص 49

² — فهمي خليفة الفهداوي ، السياسة العامة : منظور كلي في البنية و التحليل ، عمان ، دار الميرة للنشر و التوزيع و الطباعة ، 2001 ، ص 29 .

³ — فهمي خليفة الفهداوي ، مرجع سابق ، ص 30 ، 31 .

1. مفهوم السياسة العامة من منظور ممارسة السلطة : في البداية لابد من الإشارة الى معنى القوة و

التي تعبر بصفة عامة عن قدرة شخص أو مجموعة أو حكومة ما على القيام بعمل يؤثر في شخص أو مجموعة من الأحداث تغير في السلوك المحتمل القيام به ازاء عمل مستقبلي محدد " وتكونون القوة نتيجة امتلاك مصدر أو مصادر القوة المعروفة مثل الاكراه ، المال ، الخيرة ، المنصب الشخصي ، ... الخ وعليه فإن أصحاب هذا الاتجاه يرون أن نتائج أي مجتمع سياسي ماهوالتعبير عن البيئة التي يعيش فيها المجتمع من محصلة أنماط النفوذ، وأن التركيز الأكبر على عملية القوة السياسية وكيفية ممارسة النفوذ لتحقيق السياسات العامة و الوسائل التي تم بها ذلك .

وعرفها ماكس فيبر " M WEBER " القوة بانها إحتمال قيام شخص ما في علاقة إجتماعية بتنفيذ رغباته رغم مقاومة الآخرين بعض النطرفي الاساس الذي يقوم عليه الاحتمال ، ومن بين التعريفات التي سارت على مدى هذا التعريف ما قدمه DEHL بحيث يقول : القدرة على جعل شخص آخر يقوم بعمل لم يكن يقوم به بغير ذلك¹ .

وهناك تعريف للقوة من زاوية القدرة على التأثير في وضع القرار في المجتمع حيث اتجة كل من هاروللازويل " H LASWEEL " السياسة العامة بانها :من يحوز على ماذا ؟ ومتى ، و كيف ؟ من خلال نشاطات تتعلق بتوزيع الموارد و القيم و المزايا وتقاسم الوظائف و المكانة الاجتماعية ، بفعل ممارسة القوة أو النفوذ ، و التأثيرين أفراد المجتمع من قبل المستخوذيين على مصادر القوة² .

وهناك تعريف القوة من زاوية القدرة على التأثير في وضع القرار في المجتمع اتجه كل من "هاروللازويل " HLASWEL " وابراهيم كابلان " A .KAPLAN " انجاها آخر في تعريف القوه بصفة عامة " هو الإختيار الواعي بين البدائل بعد دراسة الموفق من اجل تحقيق هدف معين ، هذا التعريف يؤكد على أنه من الصعب تحديد المراكز الفعالة أو مواطن القوة في اتخاذ القرار³ .

كما توسع في بسط هذا المنطق كل من مارك لنيدتبريك M.LINDBEIN ونيان كرويبي " B.CROSDg " حيث عرفا السياسة العامة من منطق برغماتي عملي يخضع لعمليات الاخذ والجذب و المساومة و تعرف أنها عملية نظامية تحظى بميزات ديناميكية متحركة للمبادلة و المساومة للتعبير عن يحوز على ماذا ؟ ومتى ؟ وكيف ؟ عن ماذاريد ؟ ومن يملكه ؟ وكيف يمكن احصل عليه ؟⁴.

¹ — عثمان ياسين الرواف ، تطور مفاهيم علم السياسة و تحديد الظاهرة السياسية ، الرياضي ، مجلة العلوم الادارية عدد 1 ، ص 191 .

² — فهمي خليفة الفهداوي ، مرجع سابق ، ص 32 .

³ — محمد نصر مهنا ، العلوم السياسية بين الاصاله و المعاصرة ، الاسكندرية : مركز الدراسات للطباعة و النشر و التوزيع ، 2002، ص 123-125 .

⁴ — فهمي خلفه الفهداوي ، مرجع سابق ، ص 32 ،

ان منظور القوة تعكس امكانية الصفوة **ELITE** في جهولها على القيم **VALUES** العامة عبر التأثير **INFLUENCE** على قوة الاخرين في المجتمع وان السياسة العامة يمكن لها أن تكون إنعكاسات لوجهة نظر وارادة أصحاب النفوذ و القوة ، الذين يسيطرون على محاور التنظيم السياسي ونشاطات مؤسساته المختلفة¹.

غيران هذا المنظور لقي انتقادات لدى الكثير من المفكرين الذين لا يؤمنون بان القوة و حدها قادرة على تفسير كل العلاقات و التفاعلات والنشاطات التي تدور في فلك السياسة العامة ضمن إطار المجتمع فضلا عن تداخل المضامين السياسية وغير السياسية للقوة دون التمييز بينها عند التعامل مع السياسة العامة²، فالسياسة العامة انطلاقا من هذا المنظور تتأثر بعوامل عديدة قائمة في المجتمع فتحتاج المجتمعات لمزيد من الخدمات الصحية ، و الضمان الاجتماعي ،التربية و التعليم وكذا الدخل والأمن الخ من هذه الاحتياجات، فالبيئة الداخلية و الخارجية هي التي تشكل القضايا و المشكلات السياسة في الدولة مثل البطالة ، التضخم ، الافات الاجتماعية الخ و عليه ، فالسياسة العامة لاتكون ذات كفاءة وفعالية مالم تراعي الظروف البيئية التي تحيط بها فهي تولد في بيئتها و تنتقل الى النظام السياسي عبر قنواته ، إضافة الى دور البيئة وى وضع القيود و المحددات على متخذي القرارات كما ان قصائص النظام السياسي البيئية مهمة لدي إسمي السياسات ، فتعرف السياسة العامة من وجهة نظر النظام أبعد في الواقع لما عليه في نظريه القوة³.

مفهوم السياسة العامة من المنظور المؤسسي: توصف الحكومة بانها سلطة تمارس السيادة في الدولة لأجل حفظ النظام و تنظيم الشأن الداخلي و الخارجي ، وهي بنية تشمل أجهزة ومؤسسات تقوم بوضع القواعد القانونية وتنفيذها ، الى جانب كونها تمثل مركز عملياتها اتخاذ القرار و رسم السياسات العامة ، أي العلبة السوداء كما وصفها " دافيد إيستون " التي تحدد كيفية ربط العلاقة بين النشاط التشريعي و التنفيذي و القضاء⁴، حسب هذه المعطيات يمكن النظر إلى السياسة العامة من خلال كونها ممارسة تمثل عملية اتخاذ القرارات ورسم السياسات داخل الاجهزة الحكومية من اجل الحفاظ على بنيتها التنظيمية و ممارسة أعمالها لأجل حفظ النظام و الامن لمجتمعها داخليا وخارجيا ، ومن هذا المنظور المركب لطبيعة من حيث ماتحتملة من صفات وخصائص وردت عدة تعاريف تدل ، على أن السياسة العامة من حيث كونها عملية تنظيمية تقتطبيها الطبيعة الموسساتية للحكومة وعلاقتها مع البيئة الخارجية بكل محتوياتها .

¹ — هاري هولواوي ، جونجورج ، ترجمة :امين سلامة الفجالة ، الراي العام ،(ب، ب، ن) دارغريب للطباعة ، 1977 ، ص 328 .

² — عثمان ياسين الرواف ، مرجع سابق ذكره ، ص 179 .

³ — أحمد طيب ،

⁴ — نظام بركات ، عثمان الرواف ، محمد الحلوة ، مبادئ علم السياسة ، ط3 ، الرياض : مطابع الايوبي ، 1989 ، ص 161 .

وانطلاقاً من هذا المبدأ أعرف "هني توني" H. TEUNE السياسة العامة بأنها: تلك الوسائل المعتمدة من خلال الحكومة في سبيل إحداث تغييرات معينة داخل النظام الاجتماعي للدولة¹، لقد أوضح هذا التعريف الجوانب الفنية للسياسة العامة بوصفها عملية ديناميكية الية، أي تلك الأساليب المستخدمة من قبل الحكومة هي التي أدت الى صياغة السياسة العامة وتوجيهها بنمط معين لاحداثى داخل البيئة .

و في نفس السياق عرفها (توماس داي) بأنها " العلاقة بين الوحدة الحكومية وبيئتها " فهي تعبير عن كل شيء تقوم به الحكومة ، او هي تقرير أو إختيار حكومي للفعل او عدم الفعل² ' أي أنها إختيار الحكومات لما تفعله ولما تفعله ضمن مجال معين .

و ذهب مؤلر³ Muller في نفس الاتجاه في تعريفه للسياسة العامة حيث عرفها : السياسات العامة تأخذ شكل برنامج خاص و محدد تضعه السلطات الحكومية³ ، يدى ان السياسة العامة هو ما تقوم به الحكومة و ماتضعه من خصطوبرنرماج لحل المشاكل المجتمعية وكلبية حاجات الافراد ، فهو بذلك يؤكدويبين مكانة ودور الحكومة في رسم السياسات العامة .

وفي تعريف أكثر شمولية يرى " جيمس اندرسون " أن السياسة العامة هي : برنامج عمل مقترح لشخص او جماعة أو حكومة في نطاق بيئة محددة لتوضيح الغرض المستهدف و المحددات المراد تجاوزها سعياً للوصول الى الاهداف ، ولتحقيق غرض مقصود ... " أو هي " برنامج عمل هادف يعقبيها داء فردياً وجماعياً في التصدي لمشكلة أو قضيها وموضوع ما⁴ ، فالتعريف يركز على ما يتم فعله في اطار ما يستوحبأوما يرادفيه تميزاً للسياسة من القرار الذي هو مجرد خيار من بين البدائل ، بمعنى أن السياسة العامة هي خطة أو برنامج تضعه الحكومة أو فرد أو جماعة من الافراد لمواجهة مشكلة او قضيها ما لاجل حلها ، وبالتالي الوصول الى الاهداف المرجوة وتحقيق الأغراض المقصودة و المتمثلة في حل المشكلة وذلك في اطار البيئة المحيطة بالحكومة .

واخير بخلص الى أن جدوى السياسات العامة وتحقيق أهدافها يتوقف على فعالية البناء المؤسسي الاداري التي يحول السياسات الى نتائج واقعية ، فالمواطن لايهمه ان كان البرلمان يتكون من غرفة أو غرفتين ، أو يوجد عدة مؤسسات ادارية عامة ، او وجود حزب أو أكثر مالم ير مايفعله النظام السياسي على حياته في أض الواقع بشكل مباشر من تعليم ، صحة ، اسكان ، مواصلات ، امن ... الخ

¹ — أحمد طيب، مرجع سابق ، ص 10 .

² — جيس اندرسون ، صنع السياسات العامة ، (ترجمه : على الكيسي) ، ط 1 ، عمان : دار المسيرة ، 1999 ، ص 14 .

³ — jean claudthocening , politique puplice , dans : laurebaussageetsophie jacquet , pauline ravient , dictionnaire des puplique , 2eme édition paris , presse des siences po , 2006 , p331

⁴ — جيس اندرسون ، مرجع سابق ، ص 15 .

المطلب الثاني : تصنيفات السياسة العامة

يمكن تصنيف السياسة العامة الى ثلاث أنماط هي :

1-تصنيف السياسات في إطار الاهداف الكلية للدولة: هذا التصنيف يقوم على ان السياسات العامة في أهدافها العامة تقوم عليها علاقات الحكومة مع مجتمعها الداخلي و الخارجي ومجمل الغايات و التوجهات المستقبلية المتصلة ببناء الدولة و المجتمع و تحقيق التنمية و هذه السياسات تنقسم الى :

أ – السياسات العامة الخاصة بالبقاء و تحقيق الهوية الحضارية

ب – السياسات الخاصة باستكشاف المحددات المستقبلية

ج – السياسات الخاصة باستمرار النمو وتطوير المجال الاقتصادي

د – السياسات الخاصة بتحسين الظروف الاجتماعية¹ .

2. تصنيف السياسات حسب وظائف النظام السياسي :النظام السياسي يعمل من خلال مجموعة من المؤسسات الرسمية – التشريعية والتنفيذية ، القضائية حيث تعكس العلاقة بين تلك المؤسسات الطريقة التي يقوم بها النظام السياسي في اداء وظائفها ووضع السياسة العامة²، ووفق لذلك تصنف السياسات العامة في إطار وظائفها الى :

أ – السياسات العامة التنظيمية:وهي تلك التي تهدف لتنظيم وضبط سلوك الافراد والجماعات وتعنى هذه السياسات بجوانب عده كحماية الممتلكات وتنظيم طرف وقوانين الخدمة المدنية .

ب – السياسات العامة الاستخراجية : تتجسد في توجهات الحكومة نحو تعبئة الموارد المادية و البشرية و إستخراجها تكون في شكل ضرائب ورسوم ، لتحصل إيرادات يستلزمها الانفاق العام .

ج – السياسات العامة التوزيعية :تهدف الى توزيع العوائد و المنافع على الافراد و الجماعات بكفاءة وفعالية في سبل تحقيق بعض الامتيازات المادية للمجتمع او لفئه معينه كرفع الضريبة ، وسياسات الاصلاح الزراعي ورفع الضريبة على ذوي الدخل العالي...³.

د – السياسات العامة الرمزية : وهي تلك السياسات التي تهدف بها الحكومة الى تنمية الحس الوطني وتعزيز المواطنة و الشعور بالانتماء للدولة من جملة ذلك ، الاحتفال بالاعياد و المناسبات الوطنية و البطولات.

3.التصنيف حسب القوى السياسية المتنافسة : ان هذا التصنيف يعد من أهم التصنيفات لانواع السياسات العامة ، بسب الحركة و التفاعل وكذا المنافسة و الصراع و الضغط بين الجماعات المشاركة في تشكيلها و

¹ – فهمي خليفة الفهداوي ، المرجع السابق الذكر ، ص 71 .

² – حلواجي عبد الفتاح ، محاضرات مقياس السياسة العامة لطلبة سنة اولي ماستر سياسة عامة وادارة محلية الواد ، جامعة الوادي ، 2016 ، ص 19 .

³ – فهمي خليفة الفهداوي ، المرجع السابق الذكر ، ص 74 ، 75 .

بالتالي السياسات العامة تقف على مدى تحقق كل طرف لأهدافه بإستخدام كل الوسائل المتاحة للتأثير على الحكومة .

4. تصنيف السياسات في ضوء القطاعات المهنية و الفنية

وهي السياسات المتخصصة بكل قطاع تهدف الى الوفاء بالحاجيات الاساسية المادية و المعنوية للمواطنين في قطاعات عده وهي :السياسة الخارجية ،السياسة التعليمية ،و الصحية ، وسياسات الاسكان ، النقل و المواصلات

المطلب الثالث : فواعل صنع السياسة العامة

*اولا:الفواعل الرسمية

للفواعل الرسمية دور فعال في صنع السياسة العامة

1_ السلطة التشريعية :

تعتبر من بين أهم سلطات الدولة على الاطلاق ، و هي السلطة المكفولة دستوريا حسب صيغة وظائفها بين القوانين و التشريعات و السياسات و تنظيم الحياة الاقتصادية و الاجتماعية لتحقيق الارادة الشعبية، و لايمكن إضفاء هذه السمة عليها لمجرد أنها مخولة دستوريا ، وإنما يلتزم الامر الممارسة الفعلية لذلك ، يختلف دور السلطة التشريعية ، طبقا للنظام السياسي ، من خلال ما يظهر من تطبيقات و شواهد عملية¹،

2_ السلطة التنفيذية :

ان أي نظام ساسي يحتاج الى وجود هيئة تتخذ عدة قرارات ذات طابع قهري وسلطوي هي الحكومة أو السلطة التنفيذية ، و هي تلعب دورا مهما في إعداد و تنفيذ السياسة العامة ، وهذه الظاهرة مستمدة من طبيعة السلطة وتركيبها البشرية ، فالحكومة تعتبر الجهة التي تترجم طموح واهداف الشعب ، وبالتالي يقع على عاتقها بلورة تلك الأهداف الى برامج دقيقة وسياسات تمس كل القطاعات الحيوية في الدولة وتضعها موضع التنفيذ² .

اذ لايمكن اخفاء دور الحكومة فهي تنوب عن البرلمان في تشريع القوانين عن طريق الاوامر المراسيم وخاصة اثناء عطل البرلمان ، واقتراح السياسات العامة وتطبيقها .

¹ — ثامر كامل محمد الخزرجي ،انليظم السياسة الحديثة و السياسات العامة ، دار مجدلاوي للنشر والتوزيع ، 2004 ، ص66 .

² — أحمد رشيد ، ص 86 .

• السلطة القضائية:

ان القضاء هو معيارر لاحترام أي دولة لسايدة القانون ، ويتجلى ذلك بتجسد مبدأ إستقلالية القضاء، وإناطته بإختصاصاته مما يؤثر بشكل مباشر أو غير مباشر على السياسات العامة¹ ، فالمحاكم هي جهاز منوط بتفسير السياسات العمومية بمراجعة الاحكام والنصوص القانونية وتنفيذها، سواء تعلق الامر بتطبيق السلطة العامة او بمضمونها، كما وان للسلطة القضائية دور في تنفيذ السياسة العامة من خلال التوضيح والتفسير السليم للقوانين لمضمون السياسة العامة، وكذا السهر على تطبيق القوانين والقرارات².

4_ الجهاز الإداري " البيروقراطي":

وهي تلك المنظمات الإدارية والمؤسسات العامة والإدرات الحكومية التي تضم اعدادا كبيرة من الموظفين الحكوميين اللذين لهم دور في صياغة ومناقشة السياسات العامة³ ، ويعبر عنه بذاكرة الحكومة نتيجة مشاركته في تنفيذ السياسات على أرض الواقع ودوره الرقابي، كما ان الدول المتعددة فوضة سلطات واسعة فيمت يعرف بالسلطة التقديرية والتي تعي احييتنا بصنع القوانين⁴، في السياسة العامة بل حتى امكتنية اعتراف السياسة العمومية .

ثانيا: الفواعل الغير رسمية في صنع السياسة العامة

تتعدد ادوار و محددات الفواعل الغير رسمية في صنع السياسة العامة فالفواعل الغير الرسمية هي تلك الجهات المستقلة عن الجهاز الحكومي وتتسم بأهدافها، ان دور هذه الفواعل غير الرسمية يقوم على وجود منظمات فاعلة تخلق الاجواء المناسبة لتحريك المجتمع للتاثير في صنع السياسة العامة للدولة ، اذ تمتلك هذه الفواعل عدة طرق مشروعة و غير مشروعة للوصول الى تحقيق مصالحها.

¹ — حسين ابشر الطيب ، مرجع سابق ذكره ، ص 127 .

² — فهمي خليفة الفهداوي ، مرجع سابق ، ص 217 .

³ — حسن ابشر الطيب ، الدولة العصرية دولة المؤسسات ، القاهرة : دار الثقافة للنشر ، 2000 — ص 127 .

⁴ — نور الدين دخان ، تحليل السياسات التعلمة العامة : نموذج الجزائر، رسالة الدكتوراه ، قسم العلوم السياسة ، كلية العلوم السياسة و الاعلام ، جامعة الجزائر ، 2007 ، ص 62 .

1_جماعات المصالح :

عرف بيردو جماعات المصالح (جماعة تقوم بالتدخل لدى السلطة مهما كان نوع هذا التدخل و مستواه من اجل تحقيق مصالحها او حمايتها من اعتداءات السلطة)¹، ويمكن أن تصنف جماعات المصالح في ضوء المصالح التي تدافع منها ضمن صنفين وهما :

ا_جماعات المصالح المادية : وهي تلك التي تسعى للحصول على مزايا جديدة و الحفاظ على المراكز كالنقابات و المنظمات المهنية و التجارية و الصناعية و الزراعية و الغرف .

ب_جماعات المصالح المعنوية : هي التي تعتمد القضايا النضالية ، والاطروحات الثقافية من أجل قضايا معينة و الدفاع عن قيم ومبادئ وقيم روحية و أخلاقية مثل دور العبادة و النوادي السياسية و الطلابية و عندما تسعى هذه الجماعات التأثير في السياسات العامة فإنها تعتمد حزمة من الوسائل ويمكن إجمالها كالآتي:

*- التهديد من خلال تكثيف الدعاية و توجيه الانتقادات لأصحاب السلطة

*- التأثير في السلطة التنفيذية و الجهاز الاداري للدولة (بتقديم معلومات دقيقة و مفصلة مما يجعلها طرفافي صنع السياسات العامة ، عضوية مجالس الادارة واللجان الفنية ، التحريض على الاضرابات والمظاهرات باستعمال قوة الجماعة وامكانياتها.

2_الاحزاب السياسية

التعريف الاجرائي: هي تجمع لأفراد يسعون للوصول الى السلطة بطرق منتظمة ، فالاحزاب السياسية هي عبارة عن تنظيمات تهدف أساسا الى المشاركة في الانتخابات بتعرض السيطرة على النظام الحكومي وتنفيذ برامجها وسياساتها ، و تعتبر الاحزاب السياسية اهم متغيرات النظام السياسي كونها تؤدي له مجموعة من الوظائف الاساسية فهي توفر قنوات للمشاركة و التعبير عن الرأي و هي تجمع المصالح وتعبئها وهي أداة من أدوات التنشئة و التجنيد السياسي وهي تساهم في إسباغ الشرعية على نظام الحكم ، اذا فتاثير الاحزاب السياسية في المشاركة في رسم الساسية العامة يمكن أن يتم خارج البناء السلطوي او داخله وذلك بتقديم بيانات ومعلومات بطريقه غير مباشرة تقتضيها الثقافة السياسية الديمقراطية و التي تشكل بالنسبة لصناع السياسة العامة أحد أبرز بنوك الخبرة و المعرفة و المعلومات و ذلك ما تقوم به قياداتها من تحليل و دراسة القضايا العامة وتقديم اراء و حلول و انتقادات و بدائل لحلها ، لذلك تعتبر مرآة عاكسة للسياسات العامة الحكومية في حين يرى صدى سياساتها في الواقع فنراها ذات تحليلات موضوعية واستراتيجيات عالية و بدائل و حلول واقعية لصناع القرار .

¹ — محمد على بيومي ، دور الصفوة في اتخاذ القرار السياسي ، الجزائر : دار الكتاب الحديث ، 2004 — ص 66 .

3- المواطن :

في نقاشات صنع السياسة العامة غالبا ما يهمل دور المواطن العادي لصالح الدور الذي تلعبه الأجهزة التشريعية ، وبالرغم من أن مهمة صنع السياسات من مهام المسؤولين العموميين ، ولكننا نجد أن المواطنين يشاركون بصورة مباشرة في تلك المهمة ، ففي بعض الولايات الامريكية وفي سويسرا نجد المواطنين يصوتون و يقترعون بصورة مباشرة على بعض القوانين و التشريعات (السياسات) في إستفتاءات عامة غير أن عدداً كبيراً من المواطنين قد لا يجهدون أنفسهم في البحث عن المشاركة في صنع السياسات لأسباب تتصل بعدم تعلقهم بها أو لانها لا تؤدي الى إختلاف في وضعهم¹.

و هذا يقود إلى الملاحظة التي تقول أن مشاركة المواطنين حتى في الدول لها تاريخ عريق في الديمقراطية تضل صغيفة و غير مؤثرة ، فكثير من الذين لا يدلون بأصواتهم و لا ينتمون الى أحزاب و لا يتصلون بالجماعات المصلحية و لا يهتمون بالسياسة بوجه عام ، غير أن الواقع يثبت أن لرغبات الافراد دور في السياسات العامة ، فحتى في أكثر النظم التسلطية يجتهد الحكام للإستجابة لرغبات المواطنين حفاظا على السلم الاجتماعي و الامن الداخلي للدولة².

المبحث الثاني :محاوير النقل واهميته

المطلب الاول : تعريف النقل و السياسة العامة للنقل

اولا: النقل

أ — مفهوم النقل لغة : النقل من نقل يتنقل ،نقلا ، نقل الشيء أي حوله من مكان لمكان ، نقل الكلام أي رواه عنه .

مايلاحظ ان نطاق هذا المفهوم واسع جدا فالنقل حسب هذا المفهوم يشمل العديد من جوانب الانتقال وهناك من يري ان لفظ النقل يطلق ليعني مفهوم حمل المتاع المادي من سلع ومواد أوليه والآت وحيوانات وغيرها ، وهنا لا يظهر مفهوم الرشد لتحقيق المنفعة في المقابل ينصرف مدلول لفظ المواصلات الى توصيل الانسان من مكان لآخر عبر وسائل النقل في ظل الرشد والعقلانيةوممايحقق المنافع والرفاهية³ ، و من المفاهيم الاخرى للفظ النقل ذلك المفهوم الذي يعنى تحويل الشيء من موضعه الى موضع آخر أو التحويل من مكان الى آخر و يقصد منه الطريق المختصر⁴ ،كما ينظر للنقل و الذي يعبر عنه بمصطلح المواصلات ،

¹ — أحمد مطفي الحسين ، المرجع السابق ، ص 240 .

² — جيمس اندر سون ، مرجع سابق ، ص 67 .

³ — حمد سليمان المستوحي ، اقتصاديات النقل والمواصلات ، الاسكندرية :منشاه المعارف ودار الفكر العربي بالقاهرة ، 2003 ، ص 157 .

⁴ — انيس ابراهيم و اخرين ، المعجم الوسيط ، القاهرة ، دار الفكر ، ص 939 .

على انه من الخدمات المهمة جدا لأنها توفر للانسان سهولة التنقل من مكان الى اخر، وكلما كانت متطورة ساعدت على سرعة التنقل وحقت الامان وقلة الوقت المستغرق في الرحلة¹.

ويمكن تعريف النقل هو مجال من مجالات الأنشطة التي تهدف الى تحويل الاشياء المادية والاشخاص باستخدام أنماط النقل المختلفه ، أو هو خدمة لاجل خلق منفعة في الزمان و المكان ، فينقل الاشخاص و البضائع من نقطة الى أخرى باستعمال وسائل النقل التي تمثل العتاد المادي ، يدخل مفهوم النقل ضمن ، مفهوم الخدمة التي بدورها لها مفاهيم متعددة وواسعة وأشكال متنوعة مما أدى إلى أختلاف في تحديد مفهومها ، فيرجع اصل الخدمة الى الكلمة اللاتينية ، (Servitium) يرى أحد المهتمين بهذا الموضوع انه من الصعب تحديد مفهوم الخدمة نظر لصعوبة الفصل بين القطاع الخدمي و الانتاجي ، من ناحية ومن ناحية أخرى قلة الدراسات و البحوث في هذا المجال مقارنة بالانتاج المادي و على الرغم من ضرورة تحديد المفهوم لتحديد الخدمة و تحليل القطاع².

المفهوم القانوني للنشاط النقل : نظراً لاهمية النقل في مختلف جوانب الحياة الاقتصادية و الاجتماعية السياسية و العمومية فلقد تطرق المترع الجزائري الى تعريف النقل على النحو الاتي:³ يُعد نقلاً كل نشاط ينقل بواسطة شخص طبيعي أو معنوي أشخاصاً أو بضائع الى مكان آخر على متن مركبة مهما كان نوعها ملائمة من هذا التعريف يتضح ان النقل نشاط يستمد وجوده من الحركة و التغيير و ليس لنقل الافكار و المعلومات ان عملية النقل تتضمن نقل الافراد و البضائع ان عملية النقل تخص البعد المكاني ، حسب المفهوم السابق للنقل فقد حذف التنقل على الاقدام ، فحسب المفهوم القانوني يجب ان يتم التنقل من قبل شخص طبيعي أو معنوي او عن طريق وسيلة منتظمة مختصه في النقل و هذا بواسطة وسيلة نقل متمثلة في أي نوع من المركبات ولقد عدلت هذه المادة 02 من القانون رقم 01-13 ، حيث عرف النقل على انه⁴ ، كل نشاط يقوم من خلاله شخص طبيعي او إعتباري بنقل أشخاص او بضائع من مكان الى اخر عبر الطرق أو سكة الحديد على من مركبة ملائمة ، هذا التعريف يؤكد على ضرورة ان يتم نقل الاشخاص او البضائع ضمن مركبة تتوفر على شروط معينه ، دون أن يتم تحديدها حتى يتم وصف هذا النشاط على انه نقل يتسفيد من العناية و الحماية القانونية اللازمة .

¹ — خلف حسين على الديلمي ، تخطيط الخدمات المجتمعية و البنية التحتية "أسس معايير و تقنيات " ، دار الصفاء للنشر و التوزيع ، الطبعة الاولى ، عمان ، الاردن ، 2009 ، ص 443 .

² — (Paris ,Edition d teboujames, letemps Desservice (Une nouvelle Approched'managment) ; organisation ; Quatrième Edition ; 2002) ; P7

³ — القانون رقم : 88 — 17 المؤرخ في 10 ماي 1988 والمتعلق بترجيح النقل البري و تنظيمه ، الجريدة الرسمية رقم 13 .

⁴ — القانون رقم : 01 - 13 المؤرخ في 17 اوت 2001 والمتعلق بتوجيه النقل البري و تنظيمه ، الجريدة الرسمية رقم 44 .

المفهوم الاقتصادي لنشاط النقل: النقل حسب المنظور الاقتصادي عبارة عن¹ : نشاط إنتاجي من حيث تقريبه في المكان و النقل يخلق قيمة اقتصادية بنقله للبضائع و الافراد ، من مكان إلى اخر ، كما يعتبر أداة فعالة في عملية التوزيع الاقتصادي لماله من دور فعال في تبادل و توزيع البضائع كما ان انتقال الاشخاص والبضائع من مكان لأخر يمكن ان يتم دون تبادل وعلى ذلك يمكن اعتبار النقل يخدم عامل التبادل على المسافة المكانية ، من مفاهيم النقل حسب المنظور الاقتصادي مايلي:² ، النقل خدمة وسيطة ووسيلة لتحقيق الهدف سواء بالنسبة للأشخاص ، و البضائع دون ان يكون هدفا في حد ذاته ، هذا التعريف تطرق الى مسألتين وهما مسألة الطبيعة الاقتصادية للنقل ، ان هذا التعريف ضبط الوصف الاقتصادي للنقل ، حيث اعتبر النقل نشاط خدمي وليس نشاط صناعي ، مسألة استعمال النقل و المسألة الثانية الغاية في استعمال النقل فالنقل اذا يسمح بالتحويل الفيزيائي للسلع و الافراد ويخلف منفعة في الزمان و المكان ، و من المفاهيم الاقتصادية للنقل نذكر ايضا ان النقل كخدمة اقتصادية يعني حمل الاشخاص و المتاع و السلع و الثروات و المعارف من موضع أو مكان لآخر بوسائل مختلفة النوع و السرعة و السعة ، عبر المسافات و الأبعاد المتباينة وفق اقصر الطرق الممكنة و ايسر السبل و اقلها تكلفة ، اكثر مرونة و امان وفي أقل وقت حسب المقومات المتاحة و المحددات الداعمة او المعوقات كالتحديات ...³ .

— يقدم الاقتصاد الانجليزي J M Thomson ل تعريفًا للنقل مفاده بأنه يشير الى كونه خدمة و وسيطة ووسيلة لتحقيق الهدف دون ان يكون هدفا بحد ذاته ، و يكون الهدف المقصود تعبيراً عن الموقع سواء بالنسبة للأشخاص او البضائع .

يبين العديد من الاقتصاديين ان النقل يسهم في تكوين الانتاج المادي للمجتمع وذلك في حال إذا ما تمت الإشارة الى نوعية النقل كخدمة انتاجية أو إستهلاكية أو وسيطة ، الا ان هناك مفهومين متضادين حول دوره ، يبين المفهوم الاول أن النقل هو امتداد لعملية الانتاج ، وهو بذلك تابع وليس مستقل ، بينما يعتبر المفهوم الثاني أن النقل وسيلة حينما يكون تابعا ، ولكنه دافع للتنمية ومستقل عن عملية الانتاج .

يري بالمقابل البنك الدولي للانشاء و التعمير عن الخيرير لديه " هانز الدر" ان النقل هو عبارة عن خدمة او حدثا لصال مراكز الانتاج و المناطق الالهة بالسكان ببعضها ، أي مع مراكز الاستهلاك ، فحسب الخيرير يجب التركيز بشكل أكبر على العلاقة ما بين الانتاج و الاستهلاك ويؤكد ايضا على الدور الفاعل للنقل في التطور الحضاري و تسهيل النقل السلعي او انتقال الاشخاص .

¹ — احمد عبد المنصف ، محمود ، اقتصاديات النقل البحري ، الاسكندرية : مكتبة و مطبعة الاشعاع الفنية ط 1 ، 2001 ، ص 7 .

² — احمد عبد المنصف محمود ، مرجع سابق ، ص 8 .

³ — حمد سليمان المستوحى، مرجع سابق، ص 22-23.

من ناحية أخرى يمكن تعريف عمليات النقل المختلفه من قبل بعض الاقتصاديين ، بانها نشاط إقتصادي يتعلق بحركة الاشخاص و البضائع من مكان لآخر ، و أن وظيفة النقل هي خدمة انتاجية ، الا أنه في حالات أخرى كثيرة يكون النقل هدفا بحد ذاته، كما أنه يدخل في العمليات الاستهلاكية .

يشير الاقتصادي " **Maurice Bernadet** " النقل انه وسيلة لنقل اشياء أو أشخاص من منطقة لآخرى تختلف باختلاف وسيلة النقل من خلال استحداث خدمات نقل تؤدي لانشاء منفعة توزيع السكان ، ما يؤدي ايضا لتوحيد المجتمع و هو بذلك سمة من سمات الدولة .

يعتبر الاقتصادي كارل ماركس في ادبيات الفكر الاشتراكي ان النقل هو الفرع الرابع في الانتاج المادي بعد ما يسمى بالصناعات الاستراتيجية و التحويلية و الزراعية ، كما يتم تقسيم عمليات النقل الى نقل الانتاج الداخلي و الذي هو جزء من عمليات الانتاج نفسها كنقل التبرول والمعادن الداخلة في الانتاج ، ومن مكان لآخر ، ويتم ايضا في سياق تقسيم عمليات النقل ما يسمى بالنقل العام ، و الذي هو عبارة عن خدمة تجاه عملية الانتاج الاجتماعي باعتباره فرعا مستقلا من فروع الاقتصاد الوطني .

— اما **التعريف الاجرائي للنقل**: هو أحد فروع النشاط الانتاجي و الاجتماعي و الخدمي الذي يهدف إلى تسهيل إنتقال المنتجات و الاشخاص من مكان لآخر غير و سائل النقل المختلفه وفق متطلبات الانتاج الاجتماعي المرتبط بتقسيم العمل و مستلزمات سد الحاجة المادية و الاجتماعية للسكان ، حيث يساعد النقل على توحيد السوق وتوزيع العمران و تسهيل تبادل خيرات الحياة الاجتماعية و التواصل الحضاري .

يساهم هذا التعريف إضافة الى ماتمتاوله من تعاريف سابقة ، في جلب دور النقل كفعالية إنتاجية و إجتماعية ، ان الإشارة الى ارتباط العمل الاجتماعي بتقسيم العمل يثير الموضوع الاشكال الاولى للتخصص الاجتماعي ، لكن ادى تطورها مع تطور الانتاج الى المضي قدما نحو الرغبة في التطوير بشكل مستمر لوسائل وطرق شبكات النقل من اجل مزيد من التبادل التجاري وحركته ، هذا ويمكن القول ان التعاريف سابقة الذكر تسمح باستنتاج عدد من المؤشرات الرئيسية التي تكون في مجملها اطار عاما لمفهوم النقل وتتمثل في :

- الربط ما بين المناطق المختلفة و بين الدول ، وتوسيع نطاق كل من العمران و السق الوطنية .
- الربط بين مركز الانتاج و الاستهلاك
- إعتبار النقل كفعالية انتاجية وخدمية وميزة موقعه ضمن تصنيف النشاط الاقتصادي للمجتمع وضمن التركيب القطاعي للاقتصاد.

— ثانيا: السياسات العمومية للنقل

— مفهوم السياسة العمومية للنقل : هي عملية تنصب حول تسيير و تنظيم ومراقبة أنظمة النقل¹.

و في تعريف آخر السياسة العمومية للنقل ، تتمثل في وضع مجموعة من البرنامج و المشاريع التي تضمن تحقيق اهداف معينه كتحسين عمل واداء نظام النقل وزيادة معدل التنمية الاقتصادية و الاجتماعية² .

— ان سياسات النقل ترمي في مجموعها الى تكون نظام نقل متكامل ومتربط ، لكن عملية اتخاذ القرار غالبا ما تكون الحكومة طرفا فيها لوحدها او بمشاركة مختلف متعاملي النقل لانها تعتبر الوكيل الذي يحفظ المصلحة العامة الامر الذي يبرر ضرورة تدخلها في ادارة أنظمة النقل باعتبارها خدمة عمومية كما تتمثل السياسة العمومية للنقل في القرارات التي تعتمد ها السلطات العمومية التي يجب ان يراعى فيها الانسجام و التوافق بين أهدافها الاجتماعية و السياسية و الاقتصادية و البيئية و بين تطلعات المجتمع حاضرا و مسقبلا ، لان هذه الاهداف تتغير مع تطور المجتمع ومرور الزمن ، ومنه فان أهم سمات السياسة العمومية هو امكانية تغيير شكلها و مضمونها ، لذا فالسياسة يجب ان تكون مرنة وديناميكية¹، تزداد دراسة أهمية سياسات النقل لكون هذا الاخير يعيتر احد الركائز المهمة للتطور الاقتصادي و الاجتماعي ، ومن هنا كان اهتمام السلطات الحكومة المعنية بهذا القطاع ينصب حول توفير البنى التحتية الاساسية اللازمة وتقديم خدمات ترفي التي المستوى الذي يؤدي الى تحقيق الاهداف الموجودة في خدمة الاقتصاد الوطني² ، وعليه يمكن الاشارة الى ان السياسات العمومية المرتبطة بالنقل يدخل في مجالاتها عدة أطراف ومن من هذه الاطراف :

* المستثمرون : فاما لمستثمر أي كان عمومي او خاص محلي او اجنبي وفي أي مجال للنقل يسعى لتوظيف أمواله في مختلف المشاريع ذات العائد الاقتصادي ، غير ان الاستثمار في النقل يشمل نقل السلع و البضائع و المواد الاولية و الافراد و هذا يتطلب مصادر تمويل ضخمة لمواكبة الطلب .

• الناقلون : يقوم بالنقل شركات عمومية و خاصة في مختلف أنشطة النقل ويتوقف أداء النشاط على الاعتبارات التشريعية ، درجة التطور التكنولوجي و الاقتصادي ، تمركز السكان ، عدد السكان .

* المستخدمون لخدمات النقل : تتعدد وتتوزع الجهات التي تستخدم و سائل النقل المختلفة بتعدد المستفيدين من الخدمة (رجال اعمال ، عمال طلبية ، متسوقون ...) ، ومن خلال التعاريف السابقة نجد ان السياسات العمومية تحتل مكانة هامة في النشاط الحكومي للدول بعده اعتبارات :

— لكونها تمثل الوسليها الأساسية التي من خلالها يتم تدخل الدولة .

— ولانها تجعل الدولة اكثر قربا من انشغالات واهتمامات المواطنين .

¹ — حمادة فريد منصور ، مقدمة في اقتصاديات النقل ، مصر : مركز الاسكندرية للكتاب ، 1998 ، ص 159

² — حمادة فريد منصور ، مرجع سابق ، ص 160 .

المطلب الثاني : مرتكزات سياسات النقل

ان للسياسات العمومية للنقل مرتكزات تقوم عليها يمكن اجمالها كالآتي :

1. **تأمين الوصول** : ان الوصول الى الاشخاص و الاماكن والسلع و الخدمات من الالهية الاجتماعية و الاقتصادية لرفاهية المجتمعات ، ويعتبر النقل من الوسائل الاساسية لتحقيق ذلك ويجب ان يكون الوصول الى الاشخاص والاماكن و السلع و الخدمات باقل تكلفة و يتم ذلك من خلال تحسين فرص التواصل بينالناس من خلال تنويع خيارات النقل واعطاء الناس مزيدا من الخيارات لتلبية إحتياجاتهم من النقل .
2. **تحقيق العدالة الاجتماعية** : تعتبر نظم النقل عنصرا هاما من عناصر الاقتصاد و تساهم مباشرة في بناء المجتمع وتحسين نوعية الحياة ، وبالتالي يجب على الدول توفير نظم النقل التي تحقق العدالة الاجتماعية و الانصاف بين الاجيال و الاقاليم و توفير الحاجيات الأساسية للنقل التي تليى حاجات جميع السكان بكافة طبقاتهم الاجتماعية خاصة الفقراء ولكافة المناطق الحضرية و الريفية على السواء¹ .
3. **التخطيط المتكامل للنقل** : ان تخطيط النقل ووضع خطة شاملة يعتمد على جمع معلومات عن مستوي خدمات النقل المتوفرة حاليا ، الخدمات المتوقع تقديمها في المستقبل ، الكثافة السكانية و انتشارها الجغرافي بهدف تطوير و توسيع شبكات النقل وتهيئة الوسائل المناسبة² .
4. **الصحة والسلامة** : يجب توفير شروط الصحة و السلامة العامة في انظمة النقل العام في المدن ، من خلال تشغيل و تصميم نظم النقل لتحسين نوعية الحياة في المجتمع و تحقيق الرفاهية الاجتماعية و السلامة لجميع الناس .
5. **جودة البيئة** : ان نظم النقل عند تصميمها و انجازها يستلزم الامر ان تنقيد باحترام الطابع العمراني و الحفاظ على المحيط البيئي حتى تكون نظما فعالة و مساهمة في التنمية المستدامة ، بالتنقيد بالاعتبارات التالية:
 - الحد من الانبعاثات و ذلك من طريق تقليل الانبعاثات و المخلفات و الملوثات ، اضافة الى الحد من النفايات المتولدة من تغيير وسائل النقل و المركبات و السفن او المنتهية الخدمة و استبدالها بجيل جديد .
 - الحد من استهلاك الوقود الاحفوري و التقليل من الانبعاثات من خلال كفاءة ادارة الطلب³ .
 - ضمان وجود ادارة طوارئ ضمن مكونات نظم النقل المعمول بها من أجل الاستجابة لأية حوادث ممكن حدوثه(كحوادث سقوط الطائرات و إنحراف القطارات ...)
 - منع التلوث من خلال الحد من الانبعاثات التي تهدد الصحة العامة و المناخ العالمي و التنوع البيولوجي .

¹ — محمود حميد ان قديد ، تخطيط النقل الحضري ، 2009 ، ص 42 ، الموقع

² — ردينة عثمان يوسف ، ادارة خدمات النقل الجوي ، القاهرة : دار المناهج للنشر و التوزيع ، 2009 ، ص 29 .

³ — بن باحان مختار ، طيبي حسين ، دراسته حول النقل الجماعي بولاية باتنة من اجل نقل مستدام ، مذكرة نهاية الدراسة لنيل شهادة مفتش في النقل البري ، المدرسة الوطنية لتطبيق تقنيات النقل البري ، باتنة، 2009، ص 66 .

— يمكن للنقل ان يكون عاملا للاستقرار و عاملا جوهريا في التنمية المتوازنة وهو ما يخفض أسباب الهجرة العشوائية .

ان ربط مختلف المناطق يؤدي الى تحقيق نسب متفاوتة في اهداف التنمية الاجتماعية جراء اثار النقل الايجابية في المجال الاجتماعي ، و بالتالي يمكن القول ان النقل يحتل موقعا مميزا في جانب نشاطه الاجتماعي الانتاجي ونشاطه الخدمي وهو عامل أساسي في حياة أفراد المجتمع لما يوفره من حاجيات يومية . ان نقص البنى التحتية يشكل عائقا للتنمية وهو ما يوضح دور النقل المهم في التخطيط الاقليمي عموما لاجل ازدهار كامل اجزاء الاقاليم و المناطق من خلال شبكة النقل الموزعة خطوطها توزيعا محكما¹ . فالطحة النقل تلبى حاجات الافراد الاساسية بطريقة تتوافق مع النظم البيئية وصحة الانسان و تحقيق العدالة بين الاجيال ، و الاسهام في تمتع جميع الافراد ينفسن قرص الحصول على الخدمات و السلع و النشاطات .
تالتاء من اناحية البيئية : تساهم انصمة النقل في الحديد والالينعاثات و النفايات و التلوث الضوضائي ، مع استعمال الاراضي بطريقة يكون فيها التاشير على النظم البيئية منعدم أو متخفص .

المطلب الثالث :اهداف السياسات العمومية للنقل

لقطاع النقل اهمية كبيرة تستهدف عديد النواحي و المجالات ويمكن اجمالها فيما يلي:

اولا: الجانب الاقتصادي

• ان وجود قطاع نقل متطور يساهم في التنمية الاقتصادية بشكل جديد ويكون بمثابة اداة هامة للتجارة المحلية و التبادل التجاري الاقليمي و العالمي الامر الذي يؤدي الى تاثره بالوضع الاقتصادي و السياسي للدولة، كما يسمح النقل بتوزيع أحسن للانشطة الانتاجية و انشطة توزيع السكان ، و يلعب دورا في تحويل المناطق الغير مستغلة الى مناطق كاملة الاستغلال اقتصاديا ويسهم النقل في تحديد اسعار مختلف المنتجات ما بين المناطق المختلفة وذلك لقاء دخول تكاليف النقل ضمن أسعار البيع و الشراء للمنتجات و السلع المنقولة²، فاهداف النقل هنا تتجلى في :

— عرض خدمات ذات مردودية

— ان يكون في متناول كل الاجيال من الناحية المالية

— دعم نشاط إقتصادي ديناميكي

¹ — عبد المحسن عبد الغني ، اقتصاديات النقل ، العراق : جامعة البصرة ، 1976 ، ص 88 .

² — رمضان بلخيري ، مرجع سابق ذكرة ، ص 22 — 32 .

ثانيا من الناحية الاجتماعية: يساهم النقل في تقديم الخدمات الاجتماعية المختلفة فهو يساعد على الوصول الى المناطق النائية أو المناطق البعيدة و ذلك لكل من الخدمات الطبية ،خدمات التعليم و الاتصالات فالنقل هو اساس لتغيير البنية الاجتماعية والجغرافية، يمكن للنقل ان يكون عاملا للاستقرار و عاملا جوهريا في التنمية المتوازنة وهو ما يخفض أسباب الهجرة العشوائية .

ان ربط مختلف المناطق يؤدي الى تحقيق نسب متفاوتة في اهداف التنمية الاجتماعية جراء اثار النقل الايجابية في المجال الاجتماعي ، و بالتالي يمكن القول ان النقل يحتل موقعا مميزا في جانب نشاطه الاجتماعي الانتاجي ونشاطه الخدمي وهو عامل أساسي في حياة أفراد المجتمع لما يوفره من حاجيات يومية .
ان نقص البنى التحتية يشكل عائقا للتنمية وهو ما يوضح دور النقل المهم في التخطيط الاقليمي عموما لاجل ازدهار كامل اجزاء الاقاليم و المناطق من خلال شبكة النقل الموزعة خطوطها توزيعا محكما¹ ، فانظمة النقل تلبى حاجات الافراد الاساسية بطريقة تتوافق مع النظم البيئية وصحة الانسان و تحقيق العدالة بين الاجيال ، و الاسهام في تمتع جميع الافراد بنفس فرص الحصول على الخدمات و السلع و النشاطات .

ثالثا: من الناحية البيئية : تساهم انظمة النقل في تخفيف الانبعاثات و النفايات و التلوث الضوضائي ، مع استعمال الاراضي بطريقة يكون فيها التأثير على النظم البيئية منعدم او منخفض .

¹ — عبد المحسن عبدالغني ، مرجع سابق ، 89 .

خلاصة الفصل الاول :

تم النظر في هذا الفصل الى الجانب والاطار المفاهيمي و النظري لمتغيرات الدراسة من مفاهيم : السياسية العامة والسياسة العامة للنقل والنقل وهذا الاخير يسعى لتحقيق التنمية المستدامة و هو مادي بالباحثين الى الاختلاف حول تحديد تعريف ومفهوم بدقة وكذا السياسات العمومية التي تعتمدها الدول في تسيير الشأن العام فلقد حا ولنا توضيح مفهومها و مراحل تطورها بالاضافة الى تصنيفاتها مع الاشارة الى دور الفواعل الرسمية و غير الرسمية في صنع السياسة العامة وادوارها الوظيفية.

السياسة العامة للنقل التي هي محور الموضوع لكونها تتعدى وظيفة نقل الأفراد والسلع و المنتجات الى تنمية مختلف القطاعات (الاقتصادية ، الاجتماعية ،) مع الاشارة الى محاور سياسات النقل وأهميته هذا النشاط لكل المجتمعات و الدول .

الفصل الثاني

السياسة العامة للنقل في الجزائر

تمهيد

يكتسب قطاع النقل أهمية بالغة في سياسات مختلف الدول و الحكومات ، فقطاع النقل من أهم القطاعات التي تساهم في تحقيق النمو الاقتصادي و الاجتماعي ، كما أنه أكثر القطاعات إرتباطا بمنتجات و تحركات الأشخاص و السلع و العتاد ، و كغيرها من الدول يعرف قطاع النقل في الجزائر تطورات كثيرة خلال الآونة الأخيرة في جميع اصنافه واقسامه بالإضافة إلى وجود مجموعةمن التحديات بهذا القطاع .

وهذا ماسنتطرق اليه في الفصل الثاني بدراسة تحديات قطاع النقل وواقعه .

المبحث الأول: سياسات النقل في الجزائر

المطلب الأول : التطور التاريخي لقطاع النقل في الجزائر

مر قطاع النقل بالجزائر بعدة مراحل مختلفة و متنوعة حسب الظروف الاقتصادية و السياسية و الاجتماعية للبلد ، و يمكن حصر مراحل تطور قطاع النقل بالجزائر عبر المراحل التالية :

01 - توجهات قطاع النقل خلال الحقبة الإستعمارية :

إن نظام النقل خلال الحقبة الإستعمارية كان يعكس التناقضات الإقتصادية و الاجتماعية التي شهدتها الجزائر اثناء فترة الاحتلال الفرنسي ، فالبنية التحتية للنقل متمثلة في الطرق و السكك الحديدية كانت موجهة لخدمة المستعمرين و الإستعمار ، حيث أن خط السكة الحديدية الذي كان يربط الجزائر بالبيدة و الذي يعتبر أول خط السكة الحديدية أنشأ سنة 1860 م ، ثم توسع نحو مناطق أخرى لربط مراكز المواد الأولية و المنتجات الفلاحية بمراكز التصدير ، فالقطار كان الوسيلة الأنسب لنقل عناصر الجيش الفرنسي و نشره على مختلف المناطق الإستراتيجية للبلاد خاصة على الشريط الساحلي للجزائر ، إضافة لنقل المعدات الحربية ، لقد تميزت هذه الخطوط بقصر مسافاتها و ضيق عرضها كما أن الجزء الأكبر منها يقع شمال البلاد ، بالمقابل نجد أن هناك محاور تتجه من خلالها سكك الحديد نحو الداخل لتحقيق مصالح إستعمارية نذكرها كالاتي :

- خط نحو مدينة الجلفة حيث السهول و المراعي .
- خط نحو مدينة ورقلة و حاسي مسعود حيث الثروة البترولية و التمور .
- خط نحو مدينة تبسة حيث مناجم الفوسفات بالونزة .

- خط نحو بشار حيث مناجم الحديد و الفوسفات¹، كما عرف تنظيم النقل خلال هذه الفترة إجراءات خاصة ، نذكر منها تحديد المناطق الحرة عبر الطرقات ، منع منع التنقل على مسافات طويلة ، تحديد الكمية المنقولة وغيرها.

• أما عن مكانة القطاع الخاص في تسيير نشاط النقل خلال الحقبة الإستعمارية فتتضح من خلال تغطية حجم الطلب على نشاط النقل بالمدن من طرف متعاملين خواص من الفرنسيين ، و بعض الجزائريين ، هذا على أساس إتفاقيات و قواعد سلمية مع السلطة الفرنسية المحتلة آنذاك و لقد كانوا متمركزين في المناطق الساحلية و بعض المدن الداخلية الكبرى و دخل نشاط النقل ضمن الإحتراف .

¹العتيبي ع : ماهي شبكة النقل ، علوم و تكنولوجيا ، مجلة علمية إعلامية إخبارية * معهد الكويت للأبحاث العلمية * السنة الثانية ، العدد 28 ، ص 100 . 113 .

02 - قطاع النقل بعد الإستقلال

1_ مرحلة التخطيط الإستراتيجي للمخطط الذاتي 1962 - 1967

مباشرة اذبان الإستقلال ورثت الجزائر هياكل قاعدية و بنى تحتية قديمة ، و على الرغم من ذلك عمدت السلطات الجزائرية بعد الإستقلال لتسيير قطاع النقل و حتى القطاعات الأخرى وفق المنهج الإستعماري نظرا للنقص الكبير في الإطارات المؤهلة و قصد النهوض بقطاع النقل تم إنشاء الديوان الوطني للنقل (ONT).

02 - مرحلة المخطط الثلاثي 1967-1969 :

هذا المخطط لم يهتم بالنقل حيث لم تخصص إستثمارات عمومية للنقل ، وكانت إهتمامات الدولة بقطاعات التصنيع و الفلاحة و إهمال واضح لقطاع النقل¹ ، كما ساهمت الدولة في الرأس المال الاجتماعي للشركة الوطنية للسكك الحديدية بنسبة 51% لتتحول تسمية الشركة من SNCF ملكا للمستعمر الفرنسي إلى الشركة الوطنية لسكك الحديد الجزائرية اما الطيران فكان مسيرا بالشراكة مع الشركة الفرنسية للطيران و النقل عبر الطرقات كان خليطا من الناقلين الخواص و الناقلين المنتمون للدولة².

03 - مرحلة التسيير المركزي من 1969 - 1981

في هذه المرحلة كان قطاع النقل بكل وسائله ملكا للدولة حيث كانت الجزائر تعتمد أسلوب التسيير المركزي الذي تطلب تنظيم جديد لمختلف أنماط النقل ، إن ما يميز هذه المرحلة هو صدور الأوامر و التشريعات الخاصة بالنقل³، وبذلك ألغيت جميع القوانين الفرنسية كما شهدت هذه الفترة فشل الديوان الوطني للنقل في تأدية مهامه

الأساسية انحل نمو حيث الامر رقم 67 - 130 إن أهم ماجاء به هذا الأمر هو إحتكار الدولة لقطاع النقل ، كما نص هذا الأمر على إنشاء شركات عدة كالشركة الوطنية للنقل عبر الطرقات SNTR للنقل ، فمهمة هذه الشركة تجميع كل إمكانيات وسائل النقل البري المهيكلة إضافة لوسائل القطاع الخاص لإنطلاق النشاط التنموي الجديد و لقد إهتمت الشركة بالقيام بنقل البضائع في مجموع التراب الوطني ، و في هذه المرحلة أصبح القطاع العمومي في الجزائر ذو مجال واسع في سوق النقل ، وعليه تم إنشاء الشركة الوطنية لنقل الأساسية انحل نمو حيث الامر رقم 67 - 130 إن أهم ماجاء به هذا الأمر هو إحتكار الدولة لقطاع النقل ، كما نص هذا الأمر على إنشاء شركات عدة كالشركة الوطنية SNTR. للنقل عبر الطرقات

¹ محمد بلقاسم حسن بهلول، سياسات تخطيط التنمية و اعادة تنظيم مسارها في الجزائر، بناء اقتصاد عمومي راند، (الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية)

ص 183

² محمد بلقاسم حسن بهلول، مرجع سابق، ص 231

³ الامر رقم 67-130 المؤرخ في 22 جويلية 1967، المتضمن تنظيم النقل البري

،فمهمة هذه الشركة تجميع كل إمكانيات وسائل النقل البري المهيكلّة إضافة لوسائل القطاع الخاص لإنطلاق النشاط التنموي الجديد و لقد إهتمت الشركة بالقيام بنقل البضائع في مجموع التراب الوطني ، و في هذه المرحلة أصبح القطاع العمومي في الجزائر ذو مجال واسع في سوق النقل ، وعليه تم إنشاء الشركة الوطنية لنقل (SNTV) للمسافرين التي كانت تأمن النقل العمومي للمسافرين عبر الخطوط الطويلة و المتوسطة و نقل العمال والطلبة وكان دورها تكميلي مع الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية بضمان النقل للمناطق الغير متوفرة على خط السكة الحديدية و خاصة في المناطق الجنوبية،

أما المخطط الرباعي الأول للتنمية الذي إهتم بوسائل تطوير النقل و تنمية فروع النقل ولقد إستقطب هذا القطاع الاهتمام الأكبر بالإستثمار فيه كالاتي :

النقل البحري 236.5 دج ، النقل الجوي 130 مليون دج، النقل البري برصيد 433.5 مليون دج¹.

أما المخطط الرباعي الثاني 1973 – 1977 فكانت له أهداف خاصة لقطاع النقل كرفع قدرة نقل السلع عبر الطرق و سكة² الحديد وإقتناء العدد الكافي من الشاحنات مع تدعيم الجماعات المحلية و الوحدات الاقتصادية بالحافلات الكبيرة و الصغيرة ، مع إهمال النقل الجوي و البحري.

04 – مرحلة التسيير اللامركزي 1981 – 1988 :

قامت الجزائر في هذه المرحلة بعدة إصلاحات إقتصادية تجلت في المخططات الخماسي الأول 1980 – 1984 فالمخطط الخماسي الثاني 1985 – 1989 إلا أن المخطط الخماسي الأول أعطى إستغلالية للمؤسسات العمومية الوطنية في إتخاذ قرارات تنمية قطاع النقل و صدور المرسوم 81 – 375³ الذي سمح للجماعات المحلية (الولاية – البلدية) بالعمل بالعمل على تنمية نشاط قطاع النقل و التوجه نحو إنشاء و تكوين مؤسسات وطنية للنقل العمومي.

بعد مراجعة تنظيم الاقتصاد الوطني سنة 1979 تمت إعادة هيكلة المؤسسات الجزائرية بقرار من الحكومة على غرار هيكلة المؤسسة الوطنية للنقل البري للمسافرين (SNTV) إلى خمسة مؤسسات جهوية لنقل المسافرين التي باشرت أعمالها سنة 1983 بتكوين مراكز صيانة و إنشاء وحدات جهوية حسب الجهات.

إتجهت الدولة الجزائرية لتحرير سوق النقل إبتداء من سنة 1982 تطبيقا للمخطط الثاني 1985 – 1989 إلا ان فتح السوق للقطاع الخاص زاد الفجوة بين الكم والكيف و أصبحت الخدمات المقدمة رديئة جدا ولا تعكس ما كان منتظرا من القطاع الخاص ، و بتحرير قطاع النقل صدرت العديد من القوانين الجديدة .

¹ وزارة التخطيط و التهيئة العمرانية، التقرير العام للمخطط الرباعي الاول ص 67-70

² محمد بلقاسم حسن بهلول، مرجع سابق، الجزء الاول ص 255-302

³ مرسوم تنفيذي رقم 81-375 المؤرخ في 26 ديسمبر 1981 المحدد لصلاحيات البلدية و الولاية و احتياجاتها في قطاع النقل، الجريدة الرسمية 86

05 - مرحلة برامج الإنعاش 2001-2004 :

سمح برنامج الإنعاش الاقتصادي المؤسسات الاقتصادية الإنتاجية في إصلاحاته إتباع المعايير الحديثة و السماح للدولة القيام بدورها و تنظيم النشاط الاقتصادي¹ و الاهتمام بتطوير المنشآت القاعدية للنقل

06 - مرحلة تطوير قطاع النقل 2006 إلى غاية 2011 :

خلال هذه الفترة قامت الحكومة بإنجاز العديد من المشاريع القطاعية و اللامركزية بغرض تنمية قطاع النقل و مواكبته للتطورات الحاصلة بإنجاز دراسات تقنية للترامواي و الميترو مع استكمال أشغال ميترو الجزائر و فتحه أمام الحركة الاقتصادية و كذلك الأمر بالنسبة للترامواي مع تدعيم الأسطول الجوي للخطوط الجوية الجزائرية بطائرات حديثة و ذات الطراز العالي كل هذا الغرض بلورة أفق تنمية وطنية و إقليمية تساهم في تسهيل حركة المواطن و تخفيف العبء عنه .

المطلب الثاني : الإطار التشريعي لقطاع النقل :

سنتناول في هذا المطلب مجموعة من القوانين و المراسيم المهمة في قطاع النقل ، بغرض بلورة أهم التشريعات المتعلقة بالنقل في الجزائر

1 - النقل بواسطة سيارات الأجرة :

يعتمد النقل بواسطة سيارات الأجرة بتقديم خدمة على مستوى المنطقة الحضرية جماعيا أو فرديا على خط سير محدد بأجرة كراء تقسم على الأفراد إن كانت جماعية ، أما خدمات سيارة الأجرة الفردية تكون حسب الطلب بأجرة كراء لا تقبل التجزئة آخر تعديل لنشاط سيارات الأجرة كان بموجب المرسوم التنفيذي رقم 12 - 230 المؤرخ في 24 ماي 2012 المتضمن تنظيم النقل بواسطة سيارات الأجرة .

2 - النقل البري :

حدد القانون 01-13² المتعلق بتوجيه النقل البري و تنظيمه المبادئ و القواعد العامة المنظمة للنقل البري للأشخاص و البضائع و كذا النقل العمومي في الوسط الحضري .

3 - قانون 01-14³ المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها الذي جاء لحل مشكلة

حركة المرور محققا أهدافكفك الاحتراق المروري و تقليل إستخدام الطاقة الملوثة و تشجيع النقل العمومي

¹ بيان الحكومة في السياسة العامة ، برنامج الانعاش الاقتصادي قصير و متوسط المدى، البرنامج القطاعي، الملحق ب، افريل 2001، ص 4
² الجريدة الرسمية : العدد 44 . الصادرة بتاريخ 08 أوت 2001
³ قانون 01 - 04 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق ل 19 غشت 2011.

4 - المرسوم التنفيذي رقم 03 - 410¹ حيث حدد المستويات القصوى لإنبعاثات الأذخنة والغازات السامة و ضجيج السيارات .

5- المرسوم التنفيذي 89 - 165 المحدد لصلاحيات وزير النقل حيث إرتكز هذا على المرسوم على تحديد الصلاحيات المنوطة بوزير و ضمن الصلاحيات المفوضة له من طرف الحكومة ، وهذا المرسوم مؤرخ في 27 محرم عام 1410 الموافق ل 29 غشت 1989 .

6 - المرسوم التنفيذي رقم 03 - 410 المؤرخ في 20 رمضان 1424 الموافق ل 05 نوفمبر 2003 ، فهذا المرسوم قام بتحديد المستويات القصوى لإنبعاثات الغازات و الأذخنة و ضجيج السيارات ، كما فعل هذا المرسوم في المستويات القصوى لإنبعاثات الأذخنة الصادرة عن السيارات .

7 - المرسوم التنفيذي 03 - 261 المؤرخ في 23 جويلية 2003 المتعلق بنقل المواد الخطرة ونظرا لخصوصية المواد المنقولة فيه حدد هذا المرسوم شروط و معايير نقل المواد الخطرة عبر الطرقات .

8 - الأمر 63 - 244 المؤرخ في 24 أكتوبر 1963 المتعلق بقواعد حركة الطائرات المتعلق و المتمم و هذا الأمر تتضمن إجراءات و شروط تحرك الطائرات عبر الفضاء الجوي الإقليمي و الدولي .

9- الأمر 76- 80 المؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق ل 23 أكتوبر 1976 و المتضمن القانون البحري و هذا الأمر نص في محتواه على مجموعة القواعد المتعلقة بالملاحة البحرية و الإجراءات المتعلقة بالملاحة البحرية .

10- مرسوم تنفيذي 09 - 07 مؤرخ في 11 أكتوبر 2003² المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها .

11- مرسوم تنفيذي رقم 04 - 414 مؤرخ في ذو القعدة 1425 الموافق لـ 20 ديسمبر 2004 يتعلق بشروط وكيفيات ممارسة الوظائف التي تقوم بها مستخدمو الطيران المدني حيث حدد هذا المرسوم تصنيفات الطيارين ووظائفهم وشروط تأهيلهم وكذا ساعات التحليق الخاصة بالطيران المدني

12- القانون 98 - 06 المؤرخ في 3 ربيع الاول 1419 الموافق 27 يونيو 1989 الذي يحدد القواعد المتعلقة بالطيران المدني المعدل والمتمم ان هذ القانون حدد شروط الطيران وكيفيات ترقيم الطائرات

¹المصدر : الجريدة الرسمية رقم : 03 - 410 . مؤرخ في 10 رمضان 1424 الموافق ل 05 نوفمبر 2003
² المصدر : الجريدة الرسمية : العدد 59 الصادرة بتاريخ 14 أكتوبر 2009

13-مرسوم تنفيذي رقم 04 – 16 المؤرخ في ذو القعدة عام 1425 الموافق ل20 ديسمبر 2004 يحدد كفيات إعداد مخططات النقل البري للأشخاص وشروط مطابقتها علي الصعيد الوطني والجهوي والعملية.... الخ

14-مرسوم تنفيذي رقم 04- 418 مؤرخ 8 ذي القعدة عام 1425 الموافق لـ 20 ديسمبر 2004 يتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية وانشاء الهيئات التابعة لها فامرسم التنفيذى حدد المخطط الوطنى للأمن البحرى والمينائى وتحديد جهات الاتصال والسلطات المختصة وكذا هيئات الأمن البحرى المينائى

المطلب الثالث : الهيكل التنظيمي للإدارة المركزية وللإمركزية لقطاع النقل

تعدد أوجه نشاط النقل نظر للإهمية في توفير الخدمة العمومية واستمراريتها بالشكل الأفضل فقامت الدولة الجزائرية باستحداث عدة هيئات ومرافق إدارية مركزية و يهوية محلية تسهم جميعها بالطرق المختلفة في بلورة السكان العمومية للنقل وتنسيق فيما بينها أجل تطوير تحسين الأداء التي تضمن تحقيق احتياجات المجتمع حاضرا ومستقبلا وتتوضح وظائف هذه الهيئات والترابط في ما بين اهدا فها سيتم عرض مختلف الأدوار التي تتميز بها والقوانين التي تنظمها من أجل توضيح الأهمية التي تعطيها السلطات العمومية لقطاع النقل .

الإدارة المركزية لوزارة النقل

اذ تم ان الإدارة المركزية موضوعة تحت السلطة وزير النقل وتشمل علي الهياكل التالية
المكتب الوزاري للأمن الداخلي للمؤسسة ومكتب البريد
الديوان ويضم رئيس الديوان ويساعده (08) مكلفين بالدراسات

المفتشية العامة والتي حدد تنظيمها وسيرها ومهامها بموجب المرسوم التنفيذي رقم 91 – 327 المؤرخ في 22 سبتمبر 1991

اما مديريات الوزارة فهي كالاتي :

– مديرية الطيران المدني والأرصاد الجوية

مديرية البحرية والمواني

مديرية النقل البري والحضري

مديرية التخطيط والتنمية

مديرية التقنين والتعاون

مديرية الادارة العامة

وتتضمن كل مديريات الستة السالفة الذكر مديريات فرعية تضم كل منها في مكتب اوكثر طبقا للقرار الوزاري

المشترك والمؤرخ 07 سبتمبر 2011 المتضمن تنظيم الادارة المركزية في وزارة النقل في شكل مكاتب لانه بعد التعديل الوزاري الاخير والحاق وزارة النقل بوزارة الاشغال العمومية تم إعادة هيكلة الوزارتين في وزارة وهي وزارة الاشغال العمومية و النقل مع اعادة تنظيم الوزارتين في هيكل تنظيمي واحد طبقا للمرسوم التنفيذي

وهنا نشير الي صلاحيات وزير النقل حيث نص عليها المرسوم التنفيذي رقم 89- 165 المؤرخ في 29 أوت 1989 والمتمثل في :

يتولي عمليات إعداد الوثائق والنصوص والتقنين والتنظيم التي تتعلق بالمهام والاعمال المسندة الي اجهزة الوزارة وهيا كلها

اعداد المخطط الرئيسي للنقل والارصاد الجوية وتنفيذه وفقا للمخطط الوطني للتهيئة العمرانية ومختلف التصاميم الرئيسية

تصور اعمال النقل والارصاد الجوية وتنظيمها وأستغلالها وتسويقها قصد تلبية الطلب في احسن ظروف الكلف وصورة الخدمة

يوجه ويراقب نشاط المتعاملين العموميين والخواص في مختلف ميادين النقل والرصاد الجوي

القيام بدراسات ذات الطابع العمومي التي تسهم في تحديد استراتيجيات تنمية للقطاع وتمنظمية

اقتراح عناصر السياسة الوطنية في ميادين النقل والارصاد الجوية وتطبيقها وفقا للقوانين والتنظيمات المعمول بيها

يسهر علي انجاز دراسات تصمم المنشآت الاساسية للسكك الحديدية والنقل الحضري والارصاد الجوية لتنفيذ السياسة الوطنية في هذا المجال ودراسة امكانية تنفيذ ذلك

تولي الاعمال التي تمكن من تسجيل برامج القطاع ذات الاهداف المتوسط في اطار التوجيهات العمومية لاهداف الاستراتيجية الطويلة الامد

رقم 16-12 المؤرخ في 1 ربيع الاول 1438 الموافق لـ 1 ديسمبر 2016 يتضمن تنظيم الادارة

المركزية لوزارة الاشغال العمومية والنقل

1 الامن العام ويساعده مدير اناث ملحق به مكتب البريد والمكتب الوزارة للامنا لدخلي للمؤسسة

2 رئيس الديون ويساعده 8 مكلفين بالدراسات والتلخيص

3 المفتشية العامة

4 المديرية وهي كالاتي

المديرية العامة للنقل

مديرية وسائل الدراسات والانجاز والشراكة

مديرية منظومات الاعلام والاعلام الالي

مديرية التعاون

مديرية التخطيط والتنمية

مديرية التنظيم والشؤون القانونية والمنازعات

مديرية الادارة العامة

اما صلاحيات الوزير حيث المرسوم التنفيذي المستحدث

ضبط مقاييس المنشآت الاساسية البحرية وتواعد تصور ها وبنائها وتهيئتها

تحضير مخططات تطوير المنشآت الاساسية للمطارات وتصنيفها وصيانتها

اعداد وتنفيذ اجرات وإنشاء بنك معطيات الارصاد الجوية والمنافسة الوطنية والدولية وستغلال والحفاظ علي

الارشيف التقني

اعداد القوانين الاساسية الخاصة بالسفر التجارية والصيد البحري والتزمة

ممارسة اعمال النقل الوطني الدولي للمسافرين والبضائع وكذا تسيير المنصات اللوجستية

تدعيم اعمال تطوير التعاون علي الصعيد الاقليمي والدولي ذات الضلة صلاحياته

المبحث الثاني : واقع قطاع النقل في الجزائر

المطلب الأول : مؤسسات القطاع

تشرف وزارة النقل على العديد من معاهد و مدارس التكوين و كذلك المؤسسات العمومية و ذات الطابع الاقتصادي و كذا المراكز المكلفة بتسيير و تنظيم و إستشراف أنظمة النقل و من بين هذه المؤسسات القطاعية نذكر مايلي¹ :

1 - المركز الوطني لرخص السياقة .

2 - شركة الخطوط الجوية الجزائرية

• الديوان الوطني للرصد الجوي

• المؤسسة الوطنية للملاحة الجوية

• مؤسسة تسيير مطارات الجزائر

• شركة طاسيلي للطيران

• مؤسسة إستغلال المحطات البرية "SOGRAL"* المؤسسة العمومية للنقل الحضري و شبه حضري

* المؤسسة الوطنية للنقل عبر الطرقات " SNTR "

• الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية

• المؤسسة الوطنية لإنجاز الهياكل الأساسية للسكة الحديدية "INFRAFFER"

• معهد الأرصاد الجوية

• مؤسسة سترم التسيير تراموي الجزائر

• مدرسة الوطنية لتطبيق التطبيق تقنيات النقل البري

• مؤسسة مترو الجزائر

• مجمع كنان للنقل البحري

• المركز الوطني للدراسات والانجازات الحضرية

تعدد و تتنوع مؤسسات المركز التابعة لها لقطاع النقل بإختلاف مهام كل مؤسسة و حجم المهام المنوطه

بها و سنحاول هنا التفصيل حول بعض المؤسسات قطاع النقل

¹ موقع وزارة النقل WWW. MINISTRE TRANSPORTS.GOV.DZ تاريخ الإطلاع : 13 مارس 2017 ، الساعة 19.00

1 مؤسسة مترو الجزائر

أشترك سنة 1984 بصفتها صاحب مشروع متوفر من طرف وزارة النقل من أجل تحقيق دراسات وانجاز سبكة الحديدية الحضرية السطحية وعبر الانفاق المعروفة بنيتر الجزائر منذ تحويلها سنة 1989 إلى مؤسسة عمومية إقتصادية ، شركة ذات أسهم براس المال يقدر بـ 380.000.000 دج شرعت أيضا مترو الجزائر في تطوير قدرتها الخاصة بالدراسات والهندسة فيما يتعلق بالنقل وانجاز مخططات المرور من خلال إنشاء مكتب دراسات للنقل الحضري "BETUR" والذي أصبح فرعا المؤسسة مترو الجزائر 100%

مهام مترو الجزائر

- — ضمان الدراسات والانجاز
- — استغلال مشاريع النقل الحضري للمسافرين خاصة مشاريع التراموي والمترو
- — الاشراف علي مشاريع النقل بالكوابل عبر بعض المدن الجزائرية
- — انجاز مشاريع النقل الحضري الخاصة بالدولة

2 شركة الخطوط الجوية الجزائرية

هي شركة الطيران الوطنية أنشأت سنة 1947 وأصبحت الشركة سنة 1970 مؤسسة وطنية ذات اسهم 100 براس مال يقدر بـ 60.000.000.000 دج تملك اسطول متكون من 56 طائرة تضمن النقل اكثر من 5 ملايين مسافر سنويا

3 المؤسسة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية

تأسست المؤسسة بموجب الأمر 76 — 28 المؤرخ بـ 25 مارس 1976 وتحولت بعد ذلك لمؤسسة ذات طابع صناعي وتجاري طبقا لأحكام المرسوم التنفيذي 90 — 391 المؤرخ 01 ديسمبر 1990 من مهامها

- — استغلال شبكة سبكة الحديدية عبر التراب الوطن
- — استغلال النقل بالسكك الحديدية للبضائع والمسافرين
- — صيانة وتسيير عتاد السكة الحديدية
- — نجاز منشآت محطات المسافرين ومنشآت شحن البضائع
- — تنجز كل الدراسات المتعلقة بالتصور وقابلية الانجاز جميع اشغال السكة الحديدية بدعم نهائي من

الدولة

وبلغ راس مال الشركة 20.701.000.000 دج وتشغل الشركة حوالي 11 ألف موظف في مختلف فروع الشركة

4 مؤسسة النقل الحضري وشبه الحضري الجزائر ETUSA

هذه المؤسسة هي وليدة سنة 1959 نتيجة اندماج مؤسسة RIDA الادارة الولائية للنقل بالعاصمة مع مؤسسة TA السكة الحديدية ومرت بمراحل الطلب علي الخطوط النقل شاركة عبر مرحلي (1) التطوير العمراني السريع للمدن الكبرى ساهم في اثار الشركة سمحة الطلب علي الخطوط النقل

اما مرحلة الثانية حيث بعد الازمة الاقتصادية سنة 1988 التي عصفت بالبلاد أعطت السلطات الضواء الاخضر لكل راغب في الاستثمار في ميدان النقل مع ازدياد المنافسة الشركة من طرف المتعاملين الخواص حيث ان شركة ETWSA كانت عند الاستقلال لوحدها وكانت لها مسؤولية نقل سكان المدن خاصة العاجلة الي جانب شركة EPTV وsatv والشركة الوطنية للسكك الحديدية ، علي غرار مختلف المؤسسات العمومية للشركة وانتشار عبر القطر الوطني

مؤسسة مطارات الجزائر

هي مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري تأسست الشركة بالمرسوم التنفيذي 73-81 المؤرخ في 11 اوت 1787 وتحت إشراف وزارة النقل وتتمثل مهامها التالية مطار بجاية عبان رمضان مطار حاسي مسعود كريم بلقاسم

مطار الوادي مطار غردية مفدي زكريا مطار عين صالح مطار حاج باي اخموك الدولي تمنراست مطار تقرت مطار ورقلة

المطلب الثاني : صيغ النقل في الجزائر

ساهم النقل بصفة فعالة في التنمية الاقتصادية والاجتماعية ويهدف إلى التلبية الحقيقية لحاجيات المواطنين للنقل ضمن اكثر فائدة من حيث التكلفة والتسعيرة والوفرة وجودة الخدمات وضمان الأمن .

وعلما أن قطاع النقل في الجزائر يعتمد ثلاث صيغ للنقل بهدف توفير خدمات ذات نوعية وهي كالاتي :

أولاً- النقل البري :

تعتبر شبكة النقل البري في الجزائر من الطرق المزدحمة في بعض الولايات نظرا لإستخدام الفرد الجزائري لسيارته الخاصة بشكل دائم في معظم تنقلاته وللنقل البري دور فعال في التنمية الإقتصادية ومن أنماط النقل البري نذكر مايلي :

1- النقل بالسكك الحديدية :

تمتد شبكة السكة الحديدية بالجزائر على مايقارب 3572 كيلومتر منها حوالي 283 كلومتر مكهربة ، ومعظمها مخصص لنقل السلع والمنتجات ولنقل المسافرين ، حيث يستعملها حوالي 19 مليون نسمة ، لذلك تسعى الجزائر إلى تأهيل شبكة السكة الحديدية في مجملها من خلال إمداد للخطوط المحلية وإلى المناطق النائية والمناطق الأخرى الغير الموصلة إليها، بالإضافة إلى كهربتها أيضا¹. في هذا الشأن تعترم الجهات المتخصصة كهربة 11210 كليومتر بحلول سنة 2025 حسب ما تم من دراسات تموية ، كما يتم بشكل خاص الإهتمام بإعادة هيكلة الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية SNTF التي أنشأت سنة 1963 وتمت إعادة هيكلتها سنة 1967².

2- المترو:

هو قطار الأنفاق أو مايسمى بالمترو "مترو الجزائر" يعود تاريخ المشروع إلى سنة 1970 في عهد الرئيس هواري بومدين ، وكانت أول إنطلاقة للمشروع سنة 1980 ولكنه تاخر في الإنجاز نظرا للصعوبات الأمنية والمالية سنوات التسعينات ، وفي سنة 2003 تم إستئناف أشغال الميترو وبعد عودة الإستقرار ودعم رئيس الجمهورية السيد عبد العزيز بوتفليقة للمشروع³ ، وتم تدشينه رسميا يوم 31 أكتوبر 2011 بمناسبة إندلاع الثورة التحريرية الذكرى 57 .

كلف خزينة الدولة 100 مليار دينار جزائري وهو الأول مغاربيا والثاني إفريقيا بعد القاهرة.

3-التراموي

يعتبر من وسائل النقل الحديثة لتخفيف عباء الإزدحام وقد أنجز التراموي بالجزائر العاصمة وهران وقسنطينة وهو قيد التجريب بولايتي ورقلة وسيدي بلعباس ودخل تراموي الجزائر الخدمة سنة 2011.

¹ عقبة بلخضر ، النقل البري المشترك بين الدول العربية وحوره في تفعيل العلاقات الاقتصادية العربية دراسة شبكلا النقل البري في المغرب العربي ، مذكرة ماجستير ، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير والعلوم التجارية، قسم العلوم الاقتصادية ، جامعة الحاج لخضر باتنه ، 2013-2014.
² (الموقع الرسمي لـ SNTF) <https://www.sntf.dz/index> تاريخ الإطلاع 2017/04/20 على الساعة 5:15 .
³ <https://ar.wikipedia.org/wiki> تاريخ الإطلاع 2017/03/ 02 على الساعة 8:24

وتعتبر شركة الخطوط الجوية الجزائرية هي المشرفة على النقل الجوي بالإضافة إلى مساهمة شركة الطيران الطاسيلي في النقل الداخلي وخاصة في الجنوب¹.

ثالثا : النقل البحري

يتم النقل البحري عبر 17 ميناء بعضها مخصص لتصدير المحروقات كميناء أرزيو وبجاية وسكيكدة ، بينما تعتبر موانئ الجزائر العاصمة ووهران وعنابة موانئ متعددة النشاطات منها نقل المسافرين بحراً نحو فرنسا وإسبانيا ويضم الأسطول البحري 23 سفينة بحرية منها 5 ناقلات للبترول و9 ناقلات للغاز السائل و7 منها لنقل المواد الكيماوية والبترولية، و3 لنقل المسافرين من وإلى الجزائر وأروبا وكذلك نقل البضائع ، بينما النقل النهري منعدم لإنعدام المجاري المائية الصالحة للملاحة .

المطلب الثالث : تحديات قطاع النقل في الجزائر:

من خلال دراستنا لوضعية قطاع النقل بمختلف صيغه وأنماطه تبين لنا أن القطاع يعيش حالة من الفوضى اللا متناهية والعشوائية ، مع الإشارة إلى ضعف الخدمات المقدمة التي لا تلبى المعايير المتعارف عليها ولا تسهم في التكفل بإحتياجات المواطنين في مختلف تنقلاتهم، ومن أهم مشاكل النقل :

- حدوث الإختناقات المرورية التي تؤدي إلى تدهور في معايير مستوى الخدمة على شبكة الطرق
- الحمولة الزائدة من البضائع والمسافرين أكثر مما هو محدد بالبطاقة التقنية .
- قلة شروط النظافة والراحة داخل مرافق النقل (كالمحطات البرية) وقلة اللباقة وظروف إستقبال الزبائن.
- عدم فعالية الأساليب الردعية في الحد من حوادث المرور .
- غياب معيار قانوني لتحديد سعر التكوين في مدارس تعليم السياقة².
- تدهور بعض هياكل النقل كالمحطات البرية ، ومحطات السكة الحديدية وعدم صيانتها مع تعرضها لأعمال التخريب أحيانا.
- قدم حظيرة عتاد الطائرات حيث تعاني من قدم أسطول شركة الخطوط الجوية الجزائرية.
- عدم الإنتظام في توقيت مواعيد ورحلات الطائرات والبواخر والقطارات .
- ضعف أليات تسيير الموانئ البحرية .
- نقص أسطول الشركة الوطنية للنقل البحري وإعتمادها على إستئجار البواخر في عمليات نقل البضائع والشحن .

¹ مرجع سابق، تم الإطلاع بتاريخ 2017/02/17، على الساعة 10:16

² تقرير الجلسات الوطنية الكبرى لقطاع النقل، وزارة النقل ، 02-03 ديسمبر 2015، ص 27

- حوادث المرور تعتبر الجزائر من بين أكثر البلدان تضررا من حوادث المرور ، حيث تحتل المرتبة الرابعة عالميا وسجلت خلال سنة 2014 حوالي 17383 حادث مرور¹ مما أدى إلى مقتل حوالي 2266 شخص ، كم تم تسجيل حوالي 20717 جريح ، كما تم تسجيل إنخفاض عدد الضحايا والجرحى بسبب العمليات التحسيسية للمصالح المختصة سنة 2015.

كما تشير الإحصائيات إلى أن أكثر من 85.39 % من حوادث المرور يتسبب فيها العامل البشري و 5.95 منها راجعة لتورط المارة و 4.80 % تتسبب فيها المركبات ، و 3.86 % تتعلق بالطريق والمحيط .

- قُدم بعض التشريعات والقوانين والمراسيم التنفيذية وعدم مواكبتها للتطورات التكنولوجية والعلمية الحديثة على غرار القانون البحري².

- كما أن من أهم العوائق التي تعاني منها مؤسسات قطاع النقل العائق التشريعي حيث لم تستطع أن تتحرر من القيود الإدارية والتي يمكن حصرها كما يلي :

- التبعية المباشرة للسلطة الوصية فالمؤسسات العمومية والإقتصادية نجدها تعمل بالتنسيق مع الحكومة (وزارة النقل) وترجع إليها في إتخاذ القرارات كما أن أغلب هذه المؤسسات تعتمد في تمويلها على ميزانية الدولة ، وعليه فإن تبعية هذه المصالح إلى وزارة النقل - السلطة الوصية (من الناحية الإدارية -التقنية - التشريعية).

مما يؤدي إلى ظهور بعض المشاكل أثناء أدائها لوظائفها وخاصة في حالة إتخاذ بعض المبادرات الشخصية في شكل قرارات داخلية للسير الحسن لقطاع النقل الذي يحتاج إلى مرونة في التسيير.

- حوادث الطيران المتكررة التي شهدتها الجزائر خلال السنوات الأخيرة على غرار حادث سقوط طائرة تابعة للخطوط الجوية الجزائرية المستأجرة بدولة مالي سنة 2014 ، وكذا الحوادث المتكررة للطائرات عند الهبوط والإقلاع³.

- غياب الفعالية والجدية في التسيير وخاصة في القطاع الإقتصادي العمومي بحيث نجد بعض المؤسسات لا تعتمد الأساليب الحديثة للتسيير المالي والبشري على غرار شركة الخطوط الجوية الجزائرية ، وسير الموانئ البحرية .

- الإعتماد على القطاع العام في تسيير وإدارة النشاطات المتعلقة بالنقل البحري والجوي وعدم فتح المجال للخواص للإستثمار في القطاع⁴.

- ضعف منظومة التكوين خاصة بالنسبة لمفتشي رخص السياقة ومسيري تعليم السياقة .

1. www.dup.dz ، تاريخ الإطلاع 17 مارس 2017 على الساعة 14:23.

2 تقرير الجلسات الوطنية لقطاع النقل ، مرجع سابق ص 28.

3 https://www.djazires.com/aps/424439 تاريخ الأطلاع 2017/02/28 الساعة 18:00.

4 https://www.mostaganem.org/liens.356-71-271 تاريخ الأطلاع 2017/04/02 الساعة 16:27.

- قدم حظيرة المركبات الخاصة بالنقل بالعمومي للأشخاص والموجودة للنقل الحضري ، بحيث أن أغلبها يتعدى عمرها 20 سنة.

خلاصة الفصل الثاني :

تناولنا في هذا الفصل بالدراسة و التحليل السياسة العامة للنقل في الجزائر و إطارها التاريخي عبر كل الحقب و الأزمنة من الحقبة الإستعمارية إلى غاية الوقت الحالي مع الإشارة إلى التطور التشريعي للترسانة القانونية لقطاع النقل و محاولة إعطاء صورة عن الإطار التنظيمي للإدارة المركزية و اللامركزية لقطاع النقل.

ونجد أن الجزائر من الدول التي حاولت منذ الإستقلال تبني سياسة خاصة بالنقل تمكنها من ضمان أفضل تغطية لمواطنيها بشبكة الطرق و هياكل ووسائل و مرافق النقل المتعددة بإنجاز هياكل متعددة لتوفير أحسن الخدمات العمومية للنقل .

الفصل الثالث

آثار و إنعكاسات السياسة العامة للنقل على ولاية تمر است

تمهيد:

ساهم قطاع النقل في التنمية المحلية، حيث تطرقنا من خلال المبحث الاول لهذا الفصل لأنظمة النقل بولاية تمنراست و ذلك من خلال وصف امكانياته و تبيان ادائه ضمن الولاية كما يوضح هذا المبحث التعريف بالولاية و مؤهلاتها و تحليل المشاكل التي تؤثر على أداء قطاع النقل.

اضافة الى ذلك نتطرق الدراسة من خلال المبحث الثاني الى التعريف بالعينة الخاصة باستبيان الدراسة الميدانية للنقل بولاية تمنراست، من خلال تعريف الاستبيان و الاستنتاجات المستخلصة منه مع الاشارة الى الحلول المقترحة لحلحلة المشاكل التي يعاني منها القطاع و ستقسم هذه الدراسة الى مبحثين كما يلي:

المبحث الاول: انظمة النقل بولاية تمنراست.

المبحث الثاني: استبيان حول قطاع النقل بولاية تمنراست.

المبحث الاول: الدراسة الميدانية حول النقل بولاية تمنراست.

المطلب الاول: التعريف بولاية تمنراست

(1) - نبذة جغرافية مصغرة عن ولاية تمنراست

تحتل ولاية تمنراست موقعا استراتيجيا هاما بحيث تقع في اقصى الجنوب الجزائري تبعد حوالي 2000 كلم عن العاصمة، تتربع على مساحة تقدر بـ 557.906 كلم اي ما يعادل ربع مساحة الجزائر و هذا ما يعني انها تغطي ما نسبته 23% من التراب الوطني، لها حدود مشتركة مع عدة ولايات و دول، يحدها من الشمال الشرقي ولاية ورقلة، و من الشمال ولاية غرداية، و من الشرق اليزي، و من الغرب ولاية ادرار و يحدها من الجنوب الشرقي جمهورية مالي و من الجنوب الغربي دولة النيجر على شريط حدودي يقدر بـ 1200 كلم رقيت تمنراست الى ولاية في التقسيم الاداري لسنة 1974(1).

يسودها المناخ الصحراوي من النوع القاري بارد في الشتاء و حار في الصيف، و تقع الولاية بين خطي طول 01 و 10 درجة شرقا و دائرتي عرض 20 و 27 شمالا.

و يقسم مدار السرطان المنطقة الى قسمين متساويين تقريبا يعبر على بعد 50 كلم شمال تمنراست.

جدول رقم 01 يبين التقسيم الإداري لولاية تمنراست

| الدائرة | البلدية | المساحة | النسبة المئوية |
|-----------------|---------------|------------|----------------|
| تمنراست | تمنراست | 37.312.50 | 6.68 |
| | عين امقل | 93.347.50 | 16.75 |
| سيلت | ابلسة | 74.562.50 | 13.36 |
| عين صالح | عين صالح | 43.937.50 | 7.88 |
| | فقارة الزاوية | 61.312.50 | 11.00 |
| ان غار | ان غار | 28.968.75 | 5.19 |
| تاظروك | تاظروك | 76.125.00 | 13.64 |
| | ادللس | 54.125.00 | 9.70 |
| عين قزام | عين قزام | 46.812.50 | 8.40 |
| تين زاوتين | تين زاوتين | 41.312.50 | 7.40 |
| المجموع الولائي | | 557.906.28 | 100 |

المصدر : مديرية البرمجة و متابعة الميزانية ، الدليل الإحصائي لسنة 2016.

2) شبكة الطرق: تحتوي ولاية تمنراست على شبكة طرق بطول 6408 كلم و هي مكونة من اصناف

الطرق:

طرق وطنية طولها: 2578 كلم ممثلة في الطريق الوطني رقم 01 الرابط بين الجزائر العاصمة مرورا بولاية تمنراست الى غاية الحدود مع دولة النيجر، و كذا الطريق الوطني رقم 55 و الطريق الوطني و الطريق الوطني رقم 54 كلم .

• طرق ولائية بطول 472 كلم(2).¹

المطلب الثاني: شبكة النقل بولاية تمنراست

سنحاول في هذا المطلب التركيز على شبكة النقل و ماتستوعبها فيما يخص المطارات و النقل البري عبر الطرقات، اذ تلعب البنية التحتية من و وسائل النقل البري و الجوي و المطارات في هيكله المجال الخاص بالنقل بالنسبة لولاية تمنراست، فهي اساس النقل برمتها و هي ركائز اساسية للمواصلات و حركة المرور بولاية تمنراست

تختلف الانشطة الاقتصادية و التنموية بولاية تمنراست مما ساهم في الحركة المتزايدة لوسائل النقل للمسافرين و البضائع، و عليه فان الولاية عن طريق مجموعة في الهيئات و المؤسسات التابعة للقطاع العام و الخاص النشطة في المجال تشهد نوعان من انواع النقل الثلاث و هما ما سنركز عليه:

اولا: شبكة النقل يتكون شبكة النقل بولاية تمنراست من نوعين عما:

(1) النقل البري:

تعريف النقل البري: حسب القانون الجزائري فانه هو كل نشاط يقوم من خلاله شخص طبيعي او اعتباري ينقل اشخاص او بضائع من مكان لآخر عبر الطريق او السكة الحديدية على متن مركبة ملائمة² يساهم النقل البري في تجسيد التهيئة العمرانية و التنمية الاقتصادية و الاجتماعية و حماية البيئة و المحافظة عليها

و يشتمل النقل البري على:

¹مديرية البرمجة و متابعة الميزانية، الدليل الاحصائي ولاية تمنراست، 2016، ص02
²الجريدة الرسمية، الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، العدد 44، المؤرخ في 08 اوت 2001، ص 05.

1-1 النقل بواسطة سيارات الاجرة: تشتمل شبكة النقل بواسطة سيارات الاجرة على 240 سيارة منها 219 استغلال ببلدية تمنراست و 03 بلدية ابلسة و 04 بلدية عين امقل و 14 بلدية عين صالح، حيث تغطي النقل الجماعي الحضري، و النقل ما بين الولايات و النقل الجماعي غير الحضري، اما بالنسبة لشركات سيارات الاجرة تجدر الاشارة الى انه مستوى الولاية توجد 12 شركة سيارات اجرة منها 10 بلدية تمنراست و 02 بلدية عين صالح.

2-1 حركة المرور:

يتواجد على مستوى الولاية 28 مدرسة لتعليم السياقة منها 04 بلدية عين صالح و 24 على مستوى بلدية تمنراست،¹

كما ان الولاية تحتوي على مركز وحيد لتعليم رخص السياقة تابع للمركز الوطني لرخص السياقة يقع بالمقاطعة الادارية عين صالح، اما ببلدية تمنراست فان تعليم السياقة يتم على مستوى الساحات و الاماكن العمومية ذات الفضاءات الواسعة.

الجدول رقم: 02 يبين نشاط مدارس تعليم السياقة لسنة 2015:

| البلديات | التعداد | | تعداد المترشحين | |
|---------------|---------|----------|-----------------|----------|
| | المدارس | الممرنين | الحاضرين | الناجحين |
| تمنراست | 24 | 01 | 1636 | 1420 |
| ابلسة | 00 | 00 | 00 | 00 |
| عين امقل | 00 | 00 | 00 | 00 |
| عين صالح | 04 | 00 | 651 | 314 |
| فقارة الزاوية | 00 | 00 | 00 | 00 |
| ان غار | 00 | 00 | 00 | 00 |
| تاظروك | 00 | 00 | 00 | 00 |
| ادلس | 00 | 00 | 00 | 00 |
| عين قزام | 00 | 00 | 00 | 00 |
| تين زاوتين | 00 | 00 | 00 | 00 |
| المجموع | 28 | 00 | 00 | 00 |

المصدر: مديرية النقل لولاية تمنراست(2)

1- تقرير قطاع النقل 2015، مديرية النقل تمنراست ، ص 04

نلاحظ من خلال الجدول اختصار نشاط تعليم السياقة على المدن الكبرى على غرار مدينة تمنراست و
تمركزه بها و مدينة عين صالح، و هذا ما يرهن حظوظ مواطني البلديات الاخرى في الترشح لرخص السياقة
و يتقل كاهل المواطنين البسيط بالبلديات الاخرى و النائبة و البعيدة.

3-1 نقل الاشخاص عبر الطرقات:

ان عملية نقل الاشخاص عبر الطرقات تتم في ولاية تمنراست عن طريق الحافلات المخصصة لذلك
سواء من طرف المتعاملين العموميين او من طرف الناقلين الخواص.

أ- النقل الجماعي بواسطة الحافلات: ان شساعة الرقعة الجغرافية لولاية تمنراست و التباعد الجغرافي
في اقليمها ساعد كثيرا في لتزايد المستمر لنشاط النقل بالحافلات سواء بين بلديات الولاية او الولايات
المجاورة لها، تشتمل على 10 خطوط خاصة بالنقل بين البلديات و 36 خط خاص بالنقل ما بين الولايات، و
بلغ عدد لمتعاملين في مجال نقل الاشخاص لسنة 2015 بولاية تمنراست حوالي 240 متعامل.

جدول رقم: 03 يبين نشاط نقل الاشخاص عبر الطرقات لسنة 2015

| النشاط | عدد المتعاملين | عدد المركبات | عدد | الخطوط المستعملة |
|-----------------|----------------|--------------|------|------------------|
| ما بين البلديات | 165 | 169 | 4008 | 10 |
| ما بين الولايات | 75 | 109 | 5851 | 36 |
| المجموع | 240 | 278 | 9859 | 46 |

المصدر: مديرية النقل 2016

من خلال الجدول رقم: 03 يتبين التفاوت الكبير بين العرض و الطلب فالنقل بين الولايات لا يزال
عاجزا عن تغطية و ربط ولاية تمنراست بجميع التراب الوطني، اذ يقتصر على النقل بين تمنراست باتجاه
ولايات دون اخرى.

ب- النقل الجماعي العمومي بواسطة الحافلات:

تقوم به مؤسستان عموميتان هما: المؤسسة العمومية للنقل الحضري و شبه الحضري لولاية تمنراست
حيث تغطي مدينة عين صالح بـ 05 خطوط 05 حافلات و كذلك مدينة تمنراست بـ 10 حافلات و عبر
مسار 10 خطوط، اما المؤسسة العمومية للنقل بالوسط فتغطي النقل ما بين الولايات و تتضمن خط عين
صالح - الاغواط بحافلتين، و كذا خط الجزائر العاصمة - تمنراست بحافلات جديدة و مهيئة، فالمؤسسة
العمومية للنقل بالوسط دخلت حيز الاستغلال لنشاط النقل بولاية تمنراست حديثا منه سنة 2015 (1)

4-1 نقل البضائع عبر الطرقات:

نظرا للبعد الجغرافي لولاية تمنراست من المناطق الصناعية الكبرى و مناطق النشاط، فان ولاية تمنراست تعتمد بنسبة كبيرة عن هذا النوع من النقل لنقل السلع و البضائع و المواد التموينية للولاية لتلبية (تغطية) احتياجات الساكنة و المواطنين، و لاشباع الحاجيات الاساسية للمواطن (غذاء، سلع، مواد استهلاكية...)

• كما يشمل نقل البضائع عبر الطرقات على نمطين من النقل

النقل الخاص عبر الطرقات: هو نقل يقوم به اشخاص طبيعية او اعتبارية كحاجياتهم الخاصة بواسطة مركبات يملكونها¹

النقل العمومي للبضائع عبر الطرقات: هي عملية نقل للسلع يقوم به اشخاص طبيعية او معنوية بمقابل

مادي

جدول رقم: 04 يبين نشاط النقل العمومي للبضائع

| الوضعية | عدد المركبات | المجموع الاجمالي للحمولة | عدد المتعاملين |
|-------------|--------------|--------------------------|----------------|
| ناقل عمومي* | / | / | / |
| ناقل خاص* | 1915 | 199884.35 | / |
| المجموع | 1915 | 199884.35 | / |

المصدر: تقرير نشاط قطاع النقل 2015

من هذا الجدول يتضح غياب القطاع العام عن النشاط في النقل العمومي عبر الطرقات و اعتماد هذا النوع من النشاط على الناقلين الخواص.²

- ناقل خاص: هو شخصية طبيعية او معنوية ذات استقلالية عالية.
- ناقل عمومي: هو شخص معنوي خاضع للقانون العام و تحت سلطة الهيئات الادارية و الاقتصادية

¹الدليل الاحصائي لمديرية التخطيط و البرمجة و متابعة الميزانية، المرجع سابق ذكره، ص 177.

²تقرير نشاط النقل، مرجع سابق ذكره، ص 03.

جدول رقم 05: يبين نشاط نقل البضائع للحساب الخاص

| الوضعية | عدد المركبات | المجموع الاجمالي للحمولة | عدد المتعاملين |
|-------------|--------------|--------------------------|----------------|
| ناقل عمومي* | 245 | 12.880.37 | / |
| ناقل خاص* | 1680 | 452.552.18 | / |
| المجموع | 1925 | 465.432.55 | 1753 |

المصدر: مديرية النقل، تقرير نشاط النقل 2015

ثانيا: مؤسسات قطاع النقل بولاية تمنراست:

نظرا للخصوصية الجغرافية لولاية تمنراست فهي تحتوي على العديد من المؤسسات العمومية التابعة لقطاع النقل و هي كالاتي:¹

1-المديرية الولائية للنقل: هي مؤسسة عمومية ذات طابع اداري تحت وصاية وزارة النقل، و هي

ادارة لامركزية لقطاع النقل تحتوي على مصلحتين و هما:

مصلحة النقل البري و مصلحة النقل الجوي

المرسوم التنفيذي رقم: 90-381 المؤرخ في 24 نوفمبر 1990 ما يلي:

- تنسيق مختلف انماط النقل و تنفيذه و مراقبته.
- تطبيق تدابير السلامة و الوقاية.
- تسليم الرخص المتعلقة بالعمل الجوي و الملاحة الجوية.
- تنظيم امتحانات رخص القيادة.
- كما ان المديرية تنظم 21 موظفا من بينهم 08 اطارات و 10موظفين

2- مؤسسة النقل الحضري و شبه الحضري لولاية تمنراست: هي مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي

و تجاري تحت اشراف وزارة النقل ،و بدأت في الاستغلال بتاريخ: 2012/02/27

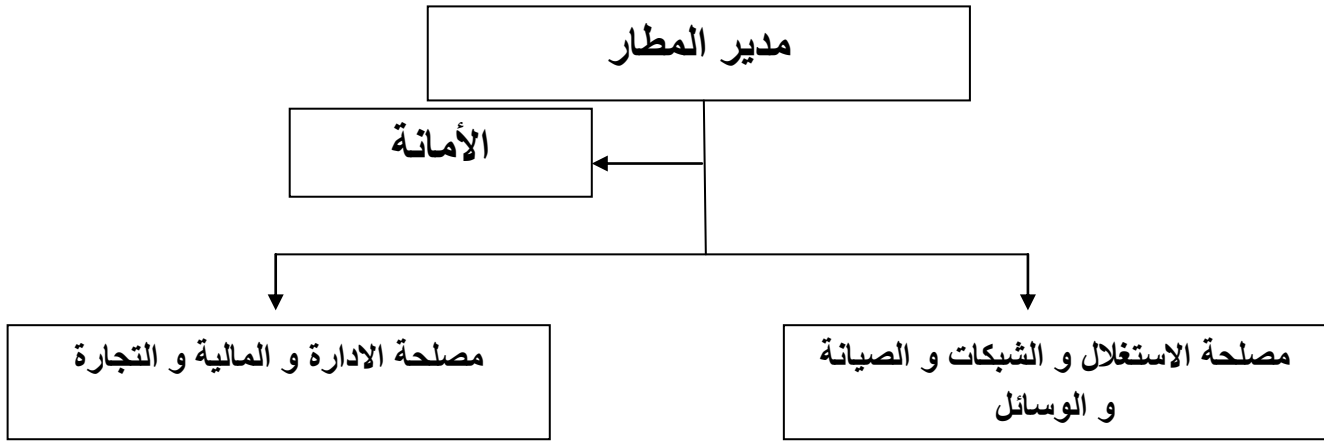
تقوم بنقل مختلف شرائح المجتمع من مواطنين و طلبة و بطالين و ذوي الاحتياجات الخاصة و موظفين، و تعتمد على الحافلات في عملية النقل فبمدينة تمنراست، بحظيرة تقدر بـ 17 حافلة و نجد منها

¹الجريدة الرسمية، الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، مرجع سبق ذكره، العدد 51، ص1629 بتاريخ 11 جمادى الاولى 1411.

10 حافلات مستغلة في مدينة تمنراست تحت اشراف المديرية العامة للمؤسسة و 05 حافلات مستغلة بالمقاطعة الادارية المنتدبة عين صالح تحت اشراف مدير فرع تابع للمديرية العامة اما حافلات عين قزام فهي غير مستغلة و تقوم المؤسسة بضمان النقل عبر الخطوط التالية¹

3-مؤسسة تسيير مطارات الجزائر وهي مؤسسه عموميه ذات طابع صناعي وتجاري ،و حسب التنظيم الاداري لمطار تمنراست فالمؤسسة تسيير المطارات المصادق عليها من مجلس الادارة بتاريخ 27 ديسمبر 2011 ، تتشكل الهيكله كالاتي:

الشكل رقم 01 : يبين الهيكل التنظيمي لمطار تمنراست



المصدر: مؤسسة تسيير مطارات الجزائر تمنراست

4-المندوبية الجهوية لشركة الخطوط الجوية الجزائرية: هي مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي و تجاري، تتشكل المندوبية من مندوبيتان و هما: مندوبية تمنراست و مندوبية جانت و 03 وكالات تجارية بكل من تمنراست و عين صالح و جانت، و المنذوبية الجهوية لها مهمة تجارية و هي تخضع لسلطة المديرية العامة لشركة الخطوط الجوية الجزائرية (1)

5-الديوان الوطني للارصاد الجوية "المديرية الجهوية تمنراست":

انشأ الديوان الوطني للارصاد الجوية سنة 1975 و كانت مؤسسة عمومية ذات صيغة ادارية و تحولت الى مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي و تجاري سنة 1998.

1- مقابلة مع السيد المدير العام للمؤسسة العمومية للنقل الحضري و شبه الحضري، مقر المديرية العامة، بتاريخ: 2017/02/28 على الساعة

اما المديرية الجهوية للارصاد الجوية تمناست فانشات سنة 1975 و كانت المحطات الخاصة بالرصد الجوي موجودة منذ العهد الاستعماري سنة 1930.¹

و تقع بحي الحفرة تمنراست، و يقع تحت اقليم اختصاصها ولاية تمنراست، دائرة برج بجي مختار التابعة اداريا لولاية ادرار، و دائرة جانت التابعة لولاية ايليزي.

و لها عدة محطات لرصد الجو و الغلاف الجوي و هي كالاتي:

تمناست المطار، محطة عين صالح المطار، محطة جانت المطار، محطة مطار عين قزام، محطة برج باجي مختار المطار، و كذا محطة مراقبة الغلاف الجوي باسكرام، بالمديرية الجهوية 70 موظف منها 22 بالمديرية و الباقي موزع على مختلف المراكز و المحطات و من مهامها ما يلي:

• رصد الغلاف الجوي.

• التنبؤ بمختلف المعطيات الخاصة بالجو و المناخ.

• معالجة البيانات الخاصة بالتنبؤ بالاحوال الجوية.

• نشر المعطيات الخاصة بالاحوال الجوية.

استغلال المعطيات الخاصة بالمناخ.

قياس اوزون الغازات الدافئة.²

اما تنظيم المديرية الجهوية فهو كالاتي:

• مصلحة الصيانة و تضم رئيس قسم و رئيس فرع.

• مصلحة المناخ و تضم رئيس قسم و رئيس فرع.

• مصلحة المحطات و تضم رئيس قسم و رئيس فرع.

• مصلحة الموارد البشرية و تضم رئيس قسم و رئيس فرع.

5- مؤسسة الملاحة الجوية تمنراست: هي مؤسسة عمومية ذات طابع اقتصادي و تجاري تتمتع

بالشخصية المعنوية و الاستقلالية المالية .

و المؤسسة تضم 106 موظف الى غاية جانفي 2017 من بينهم 22 موظف بعقد محدد المدة

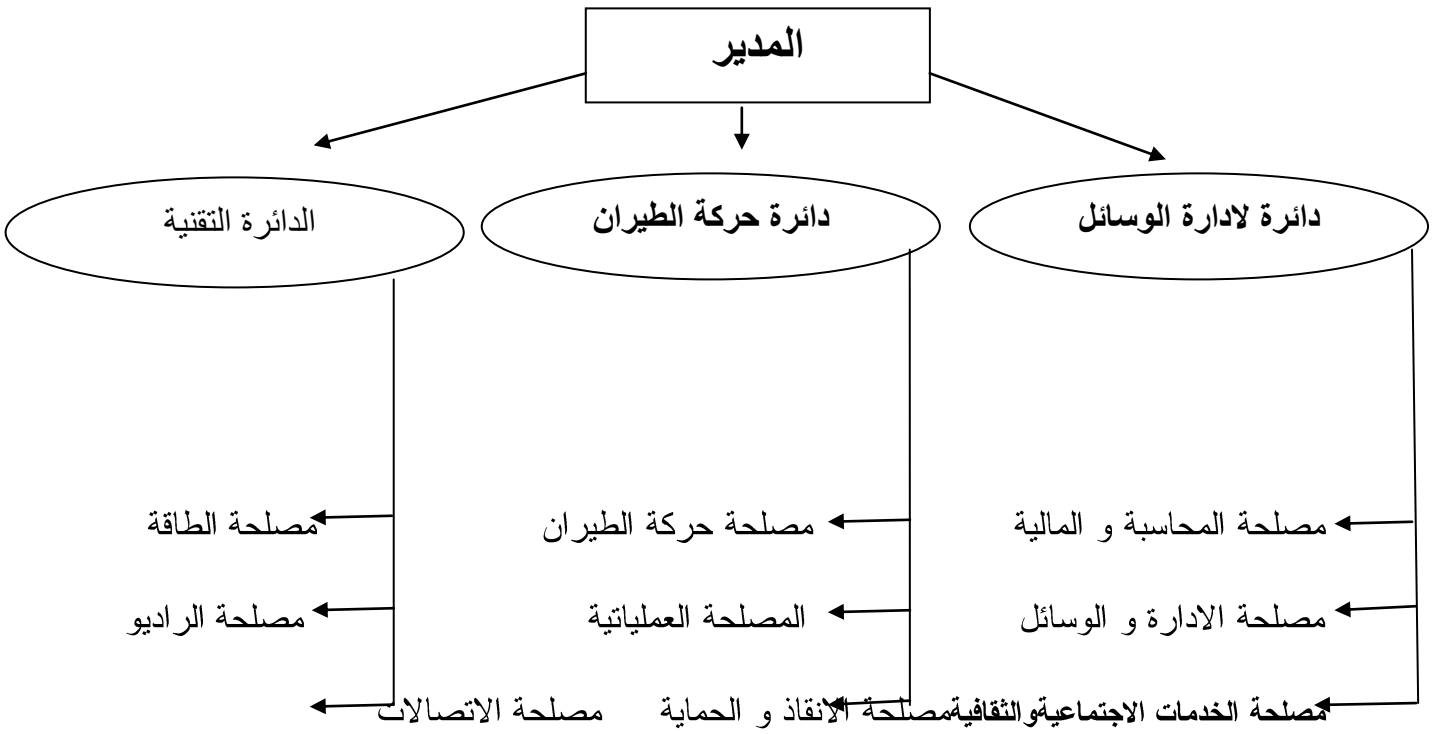
¹مقابلة مع السيد: ميموني محمد، رئيس مصلحة المناخ بالمديرية الجهوية للرصد الجوي، بتاريخ: 13 فيفري 2017 على الساعة: 10:03 صباحا.

²مرجع سبق ذكره ، تاريخ الإطلاع 2017/04/22 على الساعة 1:24

و للمؤسسة مهام متعددة نذكر منها:

- مراقبة حركة المرور الجوية.
- الاعلام المتعلق بالطيران جوا و برا، و نشر معلومات الارصاد الجوية الضرورية للملاحة الجوية.
- تسيير وسائل الاتصالات اللاسلكية الطيرانية.
- عمليات الانقاذ و مكافحة الحرائق على مستوى المطارات.
- تسهيل حركة الطائرات.
- المراقبة التقنية للاجهزة المستعملة في امن الطيران.
- تسهيل هبوط الطائرات بطريقة حسنة.

الشكل رقم 02: الهيكل التنظيمي لمؤسسة الملاحة الجوية تمناست:



المصدر: المؤسسة الوطنية للملاحة الجوية تمناست 2017

المطلب الثالث: مشاكل النقل بولاية تمنراست

يطرح واقع النقل بولاية تمنراست جملة من التحديات على مستوى جودة الخدمة أو الطلب و العرض و من ناحية الحظيرة الولائية للمركبات و من ناحية السلامة و الأمن على مستوى الطرق، لذا سنحاول تسليط الضوء على المعوقات التي تحول دون تطور قطاع النقل بولاية تمنراست و من اهم هذه المشاكل ما يلي:

• نقص رخص استغلال سيارات الاجرة مقارنة بعدد الطلبات للحصول على دفتر المقاعد اذ سجل ارتفاع في عدد الطلبات مقارنة بعدد الرخص المعروضة.

• عدم وجود مخططات للنقل و الحركة الخاصة بالمرور و هو ما جعل اغلب البلديات تتخبط في مشاكل خاصة بحركة المرور و تنقلات الافراد، اذ راسلت الجهات الوصية على القطاع البلديات عديد المرات لكن دون استجابة*

• غياب عمليات الرقابة و التفطيش و عدم التحلي بالصرامة في تطبيق النصوص القانونية ما شجع المتعاملين الخواص و العموميين على عدم احترام التنظيمات القانونية كسائقي الحافلات و سائقي سيارات الاجرة.

• التصرفات اللامقبولة التي يرتكبها سائقو سيارات الاجرة (كالتدخين داخل السيارة، استعمال المذياع...) و متعامل نقل المسافرين كالزيادة في اسعار تذاكر السفر بين الولايات.

• العشوائية في منح خطوط النقل خاصة النقل ما بين الولايات، اذ تشهد بعض الخطوط تشبع اكثر من اللازم الا انها لازالت تمنح للمتعاملين الجدد من طرف الوصاية "مديرية النقل" على غرار خط تمنراست - ادرار و خط تمنراست - غرداية، اما البلديات فاكبر الخطوط البلدية التي تشهد تشبعا و لازالت تلقى اقبالا هو خط تمنراست - ابلسة و خط عين صالح - قرية الساهلة الشرقية.

• الفوضى و اللامبالاة التي تطبع تسير المحطة الرئيسية للنقل البري بتمنراست المسيرة من طرف شركة تسيير المحطات البرية sogral.

• النقص الفادح في مدارس تعليم السياقة و تمركزها في المدن اذ توجد بولاية تمنراست 28 مدرسة تعليم سياقة 24 منها ببلدية تمنراست و المتبقي ببلدية عين صالح الامر الذي يحرم مترشحي امتحانات رخص السياقة من البلديات الاخرى و يزيد من مشاق تنقلهم لمسافات بعيدة لغرض تعليم السياقة.

• ارتفاع تكاليف تذكرة السفر بالطائرة نحو مختلف انحاء الوطن ما يحرم العديد من المواطنين من التنقل بالطائرة خاصة المرضى و المسنين و العجزة الذين يتنقلون لغرض العلاج، اذ تقدر تكلفة

تذكرة الجزائر العاصمة - تمنراست بشركة الخطوط الجوية الجزائرية مثلا بـ: 28.000 دج .

• الهيكل التنظيمي لمديريات النقل و عدم مواكبته لتطورات القطاع و للاحتياجات المحلية، اذ ان المرسوم المنظم لمديريات النقل لم يتطرق الى انشاء اقسام فرعية لمديريات النقل على مستوى الدوائر و البلديات مما يزيد من متاعب المواطن القاطن بالبلديات البعيدة كبلدية عين صالح التي تبعد عن مقر الولاية بـ 659 كلم و بلدية تين زاوتين التي تبعد كذلك عن مقر الولاية بـ 600 كلم بطريق غير معبد.

• الانتشار الواسع و الرهيب لوكالات و مكاتب حجز التذاكر.

• الانتشار الواسع و الرهيب لوكالات و مكاتب حجز التذاكر بلرغم من وجود مؤسسة تسيير المحطات البرية ما انجر عنه امور سلبية تشوه صورة القطاع كالتحايل على الزبائن، و رفع اسعار التذاكر بصورة عشوائية.

• المنافسة القوية للنقل الغير الرسمي حيث يتواجد في اكثر من مكان و محطة.

• انعدام النقل الجماعي الحضري و اقتصار التنقل وسط المدينة تمنراست و عين صالح على حافلات المؤسسة العمومية للنقل الحضري و شبه الحضري و سيارات الاجرة.

المبحث الثاني: استبيان حول قطاع النقل بولاية تمنراست

ان نتائج الاستبيان وتفسيرها هي اهم مرحلة في اي دراسة كونها قائمة على تساؤلات الدراسة و الاجابة عليها كذلك التحقق من صحة الفرضيات او خطاها، فيجب التساؤل حول تقييم المستعملين لوسائل النقل بصيغه المختلفة و المواطنين لمعرفة المشاكل التي يعانيها هذا القطاع و محاولة الحكم عليه و تقييمه و اعطاء بعض الحلول.

المطلب الاول: تقديم عينة الدراسة

لتحديد الاسلوب اللازم لجمع البيانات و تحليلها يجب تحديد مجتمع الدراسة اولاً ثم عينة الدراسة و هذا ما يتم التطرق اليه:

اولاً: مجتمع الدراسة و العينة:

أ- تحديد مجتمع الدراسة

باعتبار ان الدراسة تهتم بالدراسة الميدانية لحالة النقل بولاية تمنراست فان مجتمع الدراسة هو سكان ولاية تمنراست، اما المجتمع المقصود فهو الافراد المستعملين لوسائل النقل بمختلف انماطه.

ب- تحديد عينة الدراسة:

نظراً لضخامة حجم مجتمع الدراسة و لعدم امكانية اخضاع جميع مستعملي خدمات النقل لهذه الدراسة، و لضيق الوقت و ارتفاع تكاليف الدراسة و التباعد الجغرافي الشاسع بين بلديات و دوائر الولاية عن مقر الولاية، فقد استخدمنا اسلوب العينة العشوائية و ذلك من خلال سحب الافراد الذين سيتم مصادقتهم و مستخدمو وسائل النقل.

ثانياً: المنهج المتبع لجمع البيانات و المعلومات:

ادوات البحث:

تم اعتماد مجموعة من الادوات المختلفة بغرض الوصول لأكبر قد ممكن من المعطيات المرغوبة و اللازمة و التي تخدم موضوع الدراسة و هي:

- المقابلة: تم اعتماد هذه الاداة من اجل الحصول على المعلومات و البيانات غير متاحة الا لدى مسؤولين معينين و قد تم اجراء مقابلات مع مجموعة من موظفي مديرية النقل، و تمت مقابلات مع مستعملي وسائل النقل المتاحة بالولاية اثناء ملء الاستبيان بغرض توضيح الاسئلة.
- ملاحظة: تم استخدام الملاحظة للتقييم المباشر مع الوصف و التحليل.

• الاستبيان: يعتبر الاستبيان من اكثر الادوات استعمالا لجمع البيانات و الحصول على اجابات محتملة، فتم الاستعانة به من خلال تصميم استمارة استبيان موجهة لمستعملي خدمات النقل، كما تم الاعتماد على الاسئلة المغلقة و المفتوحة و ذلك لجمع اكبر عدد من البيانات و المعلومات التي تخص الدراسة و قد تم تقسيم الاستبيان الى 02 محاور و التي تشمل:

• المحور الاول: معلومات شخصية

و تشمل معلومات شخصية عن مستعملي وسائل و هياكل النقل من جنس و عمر و مهنة و حالة عائلية و مستوى دراسي و هو ما يساعد على تحديد خصائص العينة.

• المحور الثاني: تقييم وسائل وصيغ النقل اعتماد على المؤشرات

و يضم مجموعة من الاسئلة التي تخص الخدمات المقدمة بالنسبة للحافلات و مدارس تعليم السياقة و كذا سيارات الاجرة و خدمات النقل الجوي و غيرها من الاسئلة المتنوعة.

أدوات التحليل الاحصائي:

لقد اعتمد الباحث في تحليل البيانات على برنامج Microsoft Exel 2007 خاصة فيما يخص النسب المئوية.

المطلب الثاني : النتائج المحصل عليها من عينة الدراسة

اولا: خصائص عينة الدراسة

المحور الاول : المعلومات الشخصية

1 – حسب الجنس :شكل رقم (06)

| النسبة المئوية | التكرار | الجنس |
|----------------|---------|---------|
| % | | |
| 52% | 26 | ذكر |
| 48% | 24 | انثى |
| 100% | 50 | المجموع |

المصدر: اعد الجدول بناء على نتائج تحليل الاسيانية

شملت عينة الدراسة كلا الجانبين من ذكور واناث بنسب متقاربة و هذا يدل على ان كل من الذكور و الانااث يشترك في استخدام وسائل النقل بنسب متقاربه

2 - حسب السن :

جدول رقم (07) توزيع افراد العينة حسب السن

| السن | التكرارات | النسبة المئوية |
|---------------|-----------|----------------|
| اقل من 18 سنة | 9 | 18% |
| من 18 الى 60 | 39 | 78% |
| اكبر من 60 | 2 | 4% |
| المجموع | 50 | 100% |

المصدر : اعدا الجدول بناء على تحليل الاستبيان

تتكون الفئة المستعملة لوسائل النقل المختلفة اساسا من فئة الشباب والكهولة بنسبة 78% يتراوحسنا من 18 الى 60 سنة كون فئة الموظفين و الطلاب ، تليها بنسبة 18% فئة من اقل من 18 سنة ثم فئة الاكثر من 60 سنة بنسبة 4% وتمثل فئة المتقاعدين .

3 - حسب الحالة العائلية : جدول رقم (08) توزيع فراد العينة حسب حالة عائلية

| المستوى التعليم | التكرارات | النسبة المئوية |
|-----------------|-----------|----------------|
| اعزب | 26 | 52% |
| متزوج | 23 | 46% |
| حالة أخرى | 1 | 2% |
| المجموع | 50 | 100% |

المصدر

: اعد الجدول بناء على نتائج تحليل الاستبيان

شملت عينة الدراسة كل الفئات اعزب 52% متزوج 46% حالة أخرى 2% .

4 - حسب المستوى التعليمي :

جدول رقم (09) توزيع افراد العينة حسب مستوى التعليم

| المستوى التعليم | التكرارات | النسبة المئوية |
|-----------------|-----------|----------------|
| ابتدائي او اقل | 9 | 18% |
| متوسط و اثنوي | 27 | 54% |
| جامعي | 14 | 28% |
| المجموع | 50 | 100% |

المصدر : اعد الجدول بناء على نتائج تحليل الاستبيان

شملت فئة الدراسة على نسبة 54% فرد ذوى مستوى تعليمي مقبول هذا ما يزيد من مصداقية الحكم

على المعلومة في موضوع الاستبيان

5 - حسب الوظيفة :

جدول رقم (10) توزيع افراد العينة حسب المهنة

| الوظيفة | طالب | عامل و موظف | متقاعد | بدون عمل | اعمال حرة | المجموع |
|----------------|------|-------------|--------|----------|-----------|---------|
| التكرارات | 17 | 21 | 2 | 4 | 6 | 50 |
| النسبة المئوية | 34% | 42% | 4% | 8% | 12% | 100% |

المصدر : اعد الجدول بناء على نتائج تحليل الاستبيان

ان 42% من عينة الدراسة موظفون ، 34% طلاب وهذا مايفسر أن أكثر مستعملي وسائل النقل ترجع

لهاتين الفئتين باعتبار ان نقلاتهم يومية وضرورية .

المحور الثاني وتقييم وسائل وصيغ النقل:

06 النقل البري

النقل العمويلاشخاص النقل بالحافلات

جدول رقم (11) اجابات افراد العينة للنقل الحافلات

| حالة الحفلات | التكرار | النسبة المئوية |
|--------------|---------|----------------|
| جيدة | 21 | %42 |
| ردئية | 22 | %44 |
| غير مقبولة | 07 | %14 |
| المجموع | 50 | %100 |

المصدر: اعد الجدول بناء علي تحليل نتائج الاستبيان

44 % من افراد العينة الذين يمثلون 22 فرد يرون ان حالة الحافلات ردئية في حين يرى 21 فردا من العينة بان حالة الحافلات جيدة اما الباقي 07 افراد يرون بان حافلات نقل الاشخاص عبر الطرق غير مقبولة

جدول رقم(12)اجابات افراد العينة حول نوعية الخدمات (اكتظاظ-نظافة)

| نوعية الخدمات | التكرار | النسبة |
|---------------|---------|--------|
| مقبولة | 26 | %52 |
| متدنية | 20 | %40 |
| شبه جيد | 04 | %8 |
| مجموع | 50 | %100 |

المصدر اعد الجدول بناء علي تحليل نتائج الاستبيان

يبين الجدول ان اغلبا افراد عبروا عن وجود نوعية خدمات مقبولة في الحافلات وذلك بنسبة 52% من فئة الدراسة في حين نجد ان 40% فقط عبروا عن تدني نوعية الخدمات المقدمة لهم في الحافلات كالنظافة وعدم اكتظاظ الحافلة اما النسبة المتبقية 8 % فعبرت عن وجود خدمات سيئة جدا

الجدول (13) (اجابات افراد العينة حول احترام متعاملين النقل العمومي للاشخاص عبر الطرقات لمواقيت الانطلاق

| النسبة | التكرار | |
|--------|---------|------------|
| 24 % | 12 | مقبولة |
| 34 % | 17 | متوسطة |
| 44 % | 21 | غير محترمة |
| 100 % | 50 | المجموع |

المصدر من اعداد الباحث اعتماد علي بيانات الاستبيان

يبين الجدول اعلاه ان نسبة 44% الافرد الذين شملتهم الدراسة يؤكدون ان مواقيت الانطلاق غير محترمة بسبب عدم تطبيق ميسري المحطة البرية لتوقيت الانطلاق وتسهل اعوان المحطة مع المتعاملين وحرص المتعاملين علي جلب اكبر عدد من المسافرين ،اما نسبة 34% فيؤكدون بان المواقيت محترمة نوعا ما والباقي يؤكدون بانها مقبولة .

7 - بالنسبة لمدارس تعلم السياقة :

الجدول رقم (14) توزيع افراد العينة عن وضعية المدرسة

| النسبة المئوية | التكرارات | وضعية المدرسة |
|----------------|-----------|---------------|
| 38% | 19 | مقبولة |
| 40% | 20 | متوسط |
| 22% | 11 | غير مقبولة |
| 100% | 50 | المجموع |

المصدر : من اعد الباحث اعتماد على بيانات الاستبيان .

تسر بيانات الجدول ان 40% من فراد العينة رافون سيه متوسطة من صعية مدارس تعليم السياقة و

تشير بيانات الجدول ان 40% من افراد العينة راضون بنسبة متوسطة عن وضعية مدارس تعليم السياقة ونسبة 38% كانوا راضون جدا، والباقي غير راضون تماما عن وضعية مدارس تعليم السياقة.

الجدول رقم : (15) اجابات افراد العينة حول نوعية الخدمات المقدمة من طرف مدارس تعليم السياقة .

| انسبة | التكرارات | |
|-------|-----------|----------|
| 48% | 24 | مقبولة |
| 42% | 21 | متدنية |
| 10% | 5 | سيئة جدا |
| 100% | 50 | المجموع |

المصدر: اعد الجدول بناء على تحليل نتائج الاستبيان

يتصح من خلال الجدول اعلاه ان مانسبة 48% من افراد العينة يعتبرون الخدمات المقدمة من مسيري مدارس

تعلم السياقة بالولاية مقبولة على غرار إستقبالات المترين و الخدمات المقدمة كذلك ، ومانسبة 42% منهم يعتبرون الخدمات متدنية ، في حين ان نسبة 10% يعتبرون الخدمات المقدمة لهم لا ترقى لمستوى المطلوب .

الجدول رقم (16) توزيع مفردات العينة حسب تسعيرة التعلم بمدارس تعلم السياقة .

| سرعة التعليم | التكرارات | النسبة المئوية |
|--------------|-----------|----------------|
| مقبولة | 11 | 22% |
| متوسط | 13 | 26% |
| غير مقبولة | 26 | 52% |
| المجموع | 50 | 100% |

المصدر : من اعداد الباحث اعتماد على بيانات الاستبيان

بين الجدول اعلاه ان 52% من فراد الذين تشملهم الدراسة يؤكدون بان تسعيرة التعلم الخاصة بمدارس تعليم السياقة لاحتياز إمتحانات الحصول على رخص السياقة غير مقبول بسبب ارتفاعها المبالغ فيه وذلك نظرا لعدم كفاية عدد مدارس تعليم السياقة بالمقارنة مع طلبات المترشحين و العدد الهائل للبالاضافة الى مركز مدراس تعليم السياقة ببلديتن بالولاية دون غير هما و هابلديتي تمرناست و عين صالح ، في حين يصرح 26% من افراد العينة بان الاسعار مقبولة نوعا مانسبة متوسطة ، وباقي افراد العينة يصرحون برضاهم عن السعر المقترح لتعليم السياقة بالولاية .

الجدول رقم : (17) اجابات افراد العينة حول طريقة التدريس :

| سرعة التعليم | التكرارات | النسبة المئوية |
|--------------|-----------|----------------|
| مقبولة | 19 | 38% |
| متوسط | 21 | 42% |
| غير مقبولة | 10 | 20% |
| المجموع | 50 | 100% |

المصدر : اعداد الباحث اعد الجدول بناء على نتائج تحليل الاستبيان

تعتبر طريقة التدريس التي تعتمدها مدارس تعليم السياقة لتكوين المتعلمين مقبولة بنسبة 38% و هو ما يرجع الى نقص مسيرى مدارس تعليم السياقة و التكوين و اهتمامهم بالكم دون الكيف ، اما مانسبة 42% فابدو رضاهم نوعا ماهن طريقة التدريس و الياني 20% يرون أن طريقة التدريس غير مقبولة .

08 – بالنسبة لسيارات الاجرة :

جدول رقم (18) اجابات افراد العينة لنوعية الخدمات المقدمة من طرف سائقي سيارات الاجرة (

الراحة ، المعاملة) .

| نوعية الخدمات | التكرارات | النسبة المئوية |
|---------------|-----------|----------------|
| مقبولة | 14 | 28% |
| متوسط | 21 | 42% |
| غير مقبولة | 15 | 30% |
| المجموع | 50 | 100% |

المصدر : اعد الجدول بناء على نتائج تحليل الاستبيان

42% من افراد العينة يرون ان الخدمات المقبولة من طرف سائقي سيارات الاجرة متوسطة في حين يري 30% من الفئة الاخرى عدم رضاهم من الخدمات المقدمة لهم ، وما نسبة 28% ابدوا رضاهم عن نوعية الخدمات المقدمة لهم .

جدول رقم (19) اجابات افراد العينة حول تسعيرة النقل بواسطة سيارات الاجرة .

| التسعيرة | التكرارات | النسبة المئوية |
|------------|-----------|----------------|
| مقبولة | 7 | 14% |
| متوسط | 11 | 22% |
| مرتفع جدا | 20 | 40% |
| غير مقبولة | 12 | 24% |
| المجموع | 50 | 100% |

المصدر : من اعداد الباحث اعتماد على بيانات الاستبيان

20 فرادا من افراد العينة تمثلون مانسبة 40% من إجمالي افراد عينة الدراسة يرون أن تسعيرة النقل بواسطة سيارات الاجرة مرتفعة جدا ولا تلبي رغباتهم في حين ان 12 فراد من عينة الدراسة يرون ان السعر غير مقبول حيث يمثلون نسبة 24% ، في حين ان مانسبته 22% من افراد العينة اجابو بان السعر متوسط ، الباقي 14% يرون ان التسعيرة مقبولة .

الجدول رقم (20) تقييم الحالة العامة لمركبات النقل بواسطة سيارات الاجرة .

| | التكرارات | النسبة المئوية |
|---------|-----------|----------------|
| جيدة | 6 | 12% |
| متوسط | 31 | 62% |
| ضعيفة | 13 | 26% |
| المجموع | 50 | 100% |

المصدر : من اعداد الباحث اعتماد على بيانات الاستبيان

يوضح الجدول ان حالة السيارات المستعملة لنقل الافراد بواسطة سيارات الاجرة ابدأ الافراد رضاهم حيث مثلت نسبة 62% ، في حين ترى نسبة 26% ان حالة المركبات لا ترقى للمستوى المطلوب لنقل الافراد فالمركبة لها دور في كسب رضا الزبون بالاضافة الى الخدمة المقدمة ، أما ما نسبة 12% فيرون ان المركبات الناشطة في نقل الافراد بواسطة سيارات الاجرة جيدة .

جدول رقم : (21) اجابات افراد العينة حول الامن سيارات الاجرة

| | التكرارات | النسبة المئوية |
|---------|-----------|----------------|
| أمن | 22 | 44% |
| أمن جدا | 4 | 8% |
| غير أمن | 24 | 48% |
| المجموع | 50 | 100% |

المصدر : من اعداد الباحث اعتماد على بيانات الاستبيان

من الجدول أعلاه أن افراد العينة يرون ان سيارات الاجرة غيرأمنه بنسبة 48% ، وذلك نظرا للعراك اللفظي بين المواطنين و السائق في اولوية الاتجاه وكذا المضايقات التي تتعرض لها الفتيات احيانا وغياب الاحترام ورفع صوت الراديو، في حين ان نسبة 44% من الافراد يرون بان سيارات الاجرة امنة بفعل عامل الثقة و الامان ، اما النسبة المتبقية من افراد العينة 8% تعتبرون سيارات الاجرة امنة جداً .

9 – بالنسبة الحركة المرور عبر الطريق :

جدول رقم : (22) احترام السواق لقوانين المرور

| النسبة المئوية | التكرارات | |
|----------------|-----------|---------|
| 14% | 7 | جيدة |
| 48% | 24 | متوسطة |
| 38% | 19 | سيئة |
| 100% | 50 | المجموع |

المصدر : من اعداد الباحث اعتماد على بيانات الاستبيان

يتضح من خلال الجدول احترام السواق لقانون حركة المرور عبر الطرق نوعا ما و من خلال تحليل السؤال المتعلق بهذا الجانب نجد ان السواق يحترمون قانون المرور نوعا ما بنسبة 48% ، ومن ناحيه أخرى يرى 38% ، ان قانون المرور غير محترم من طرف السواق ، اماما نسبته 14% فيرون ان السواق يحترمون القانون المتعلق بالمرور .

جدول رقم : (23) اجابات افراد العينة لوضعية اشارات الطرق

| النسبة المئوية | التكرارات | |
|----------------|-----------|---------|
| 2% | 1 | جيدة |
| 36% | 18 | متوسطة |
| 62% | 31 | سيئة |
| 100% | 50 | المجموع |

المصدر : من اعداد الباحث اعتماد على بيانات الاستبيان

من خلال الجدول يتبين ان 62% يؤكدون ان وضعية اشارات الطرق بالولاية بسبب قدم الاشارات وعدم صيانتها و كذا عدم تحديثها تماشيا مع كثافة حركة المرور كما سجل أحيانا غيابها بشكل دائم في بعض الطرق الوطنية و الولائية ، اما مانسبة 36% يرون بان الاشارات متواجدهبالطرق و وضعيتها مقبولة بشكل متوسط والباقي نسبة 2% يعتبرون الاشارات بحالة جيدة .

الجدول رقم : (24) اجابات افراد العينة لتوفرالخدمات الهامة

| النسبة المئوية | التكرارات | توفير الخدمات الهام |
|----------------|-----------|---------------------|
| 4% | 2 | متوفرة |
| 30% | 15 | غير كافية |
| 66% | 33 | غير متوفرة |
| 100% | 50 | المجموع |

المصدر : من اعداد الباحث اعتماد على بيانات الاستبيان

يتضح من خلال الجدول عدم توفر الخدمات الهامة في الموافق الخاصة بالحافلات وسيارات الاجرة و موافق النقل الجامعي (كالكراسي – و الواقيات من حرارة الشمس) وذلك بنسبة 66% حسب تعبير أفراد العينة ، في حين نجدان نسبة 30% فقط عبروا عدم كافية المرافق وعدم الاهتمام بالموافق الخاصة بالتوقف من طرف المصالح المختصة واما النسبة المتبقية 04% إعتبرواالخدمات متوفرة في المرافق العمومية .

جدول رقم : (25) إجابات افراد العينة حول حالة الطرق

| النسبة المئوية | التكرار | |
|----------------|---------|---------|
| 6% | 3 | جيدة |
| 40% | 20 | متوسط |
| 54% | 27 | سيئة |
| 100% | 50 | المجموع |

المصدر : من اعداد الباحث اعتماد على بيانات الاستبيان

من خلال الجدول يتبين ان 54% يرون ان حالة الطرق بولاية تمنراست سيئة سبب تردي اوضاع الطرق و غياب الصيانة مما ساهم في زيادة المتاعب للسائقين عبر الطرق ، اما نسبة 40% فعبروا عن رضاهم بنسبة متوسطة عنوضعية الطرق ، اما الباقي 06% عبروا بان حالة الطرق جيدة .

10 – بالنسبة للنقل العمومية الحضري وشبه الحضري :

جدول رقم (26) يبين إجابات أفراد العينة حول اتجاهات حافلات النقل العمومي الحضري وشبه

الحضري

| النسبة المئوية | التكرار | |
|----------------|---------|-------------------|
| 14% | 7 | معروفه |
| 60% | 30 | غيرمعروفة |
| 26% | 13 | عن طريق الاستفسار |
| 100% | 50 | المجموع |

المصدر : من اعداد الباحث اعتماد على بيانات الاستبيان

ان فئة كثيرة من عينة الدراسة يعتبرون ان اتجاهات حافلات المؤسسة العمومية للنقل الحضري وشبه الحضري بكل فروعها بنسبة 60 % غيرمعروفة و هذا رجع لعدم تنظيم الخطوط من طرف المؤسسة وغياب لوحات التوجيهية بالحافلات و اعتماد الارقام لوحدهما ، اما 26% فاتجاهات الحافلات تحدد لديهم عن طريق الاستفسار من القابض او السائق او المواطنين ، وهناك من يرى ان الاتجاهات غيرمعروفة لديهم و هذا راجع للتغيير الغير مدروس لخطوط نقل الحافلات وتمثل نسبة 14% .

جدول رقم : (27) مدى مساهمة النقل العمومية في تغطية مناطق الولاية بشكل كاف

| النسبة المئوية | التكرار | |
|----------------|---------|----------|
| 8% | 4 | كاف جد |
| 42% | 21 | غير كاف |
| 50% | 25 | غيرمتوفر |
| 100% | 50 | المجموع |

المصدر : من اعداد الباحث اعتماد على بيانات الاستبيان

صرح 50% من عينة الدراسة ان وسائل و حافلات النقل العمومية غير متوفرة في منطقتهم بسبب عدم توازي العرض مع الطلب فالمؤسسة تمتلك 20 حافلة ومساحة الولاية شاسعة ومتباعدة جغرافيا ، و 42% إعتبروا ان حافلات النقل غيركافوغير ملب لاحتياجاتهم ، و 08% صرحوا بكفاية وسائل النقل العمومية بشكل جيد .

11 – النقل الجوي :

جدول رقم : (28) توزيع افراد العينة حسب توقيت الرحلات

| النسبة المئوية | التكرار | |
|----------------|---------|-----------|
| 32% | 16 | مقبولة |
| 28% | 14 | مناسب |
| 40% | 20 | غير مناسب |
| 100% | 50 | المجموع |

المصدر : من اعداد الباحث اعتماد على نتائج الاستبيان

مثلت عينة الدراسة 40% من افراد العينة ابدوا عدم رضاهم عن توقيت رحلات شركات الطيران بالولاية و خاصة رحلة تمنراست الجزائرية التي تخرج يوميا على الساعة : 00:00 ليلا نظرا لارتباط اغلب سكان الولاية بالعاصمة (اعمال ادارية - دراسة طلاب الجامعية - العلاج بالمستشفيات-مهمات عمل) وبالتالي الوصول للعاصمة عند الساعة 3:00 صباحا مايزيد من متاعب المسافرين الذي يصل في ساعات متاخره ، و ابدى ما نسبة 32% رضاهم عن البرمجة الخاصة بشركات الطيران ، اما 28% فوصفو البرمجة بالمناسبة .

جدول رقم : (29) توزيع مقدرات العينة حسب سرعة اجراءات حجز تذكرة الطائرة

| النسبة المئوية | التكرار | |
|----------------|---------|------------|
| 16% | 8 | جيدة جدا |
| 40% | 20 | متوسط |
| 44% | 22 | غير مقبولة |
| 100% | 50 | المجموع |

المصدر : من اعداد الباحث اعتماد على بيانات الاستبيان

اجمع 44% من عينة الدراسة ان سرعة حجز تذكرة الطائرة عبر وكالات شركات الطيران غير مقبولة نظر للمحسوبية المفرطة من طرف الاعوان و الاهمال و التسبب الحاصل في الوكالات ونقص الاعوان المكلفين بعملية الحجز ، اما 40% فيرون ان حجز تذكرة الطائرة متوسط ، اما بنسبة 16% المتبقية ابدت رضاها عن الخدمات المقدمة في الولاية الخاصة بشركات الطيران اثناء الحجز .

جدول رقم : (30) اجابات افراد العينة حول سعر تذكرة السفر عبر الطائرة

| النسبة المئوية | التكرار | |
|----------------|---------|-----------|
| 80% | 40 | مرتفع جدا |
| 14% | 7 | مقبول |
| 6% | 3 | منخفض |
| 100% | 50 | المجموع |

المصدر : من اعداد الباحث اعتماد على بيانات الاستبيان

يتضح ان مؤشر التسعيرة ياخذ درجة الارتفاع بنسبة 80% بسبب ارتفاعها حيث لايمكن لمواطن عادي اقتناء تذكرة سفر الطائرة لمتابعة علاج اولمزوالة دراسة فاغلب ركاب الطائرات من الموظفين الحكوميين و اصحاب المهن الحرة او المستفيدين من تخفيضات النقل اما المواطن البسيط فيعتمد على اعانات المجلس الشعبي الولائي و مديريةية النشاط الاجتماعي لغرض الحصول على تذكرة للعلاج ، اما نسبة 14% فيرونها مقبولة وخاصة اصحاب الدخل المرتفع ، اما الباقي فيرونها منخفضة.

جدول رقم : (31) توزيع افراد العينة حسب الخدمات المقدمة من طرف متعاملي الطيران

| النسبة المئوية | التكرار | |
|----------------|---------|------------|
| 30% | 15 | جيدة |
| 54% | 27 | متوسط |
| 16% | 8 | غير مناسبة |
| 100% | 50 | المجموع |

المصدر : من اعداد الباحث بالاعتماد على بيانات الاستبيان

ان مؤشر الخدمة حسب رأي عينة الدراسة يأخذما نسبته 54% لدرجة متوسطة ، اما 30% فيضعون مؤشر الخدمات المقدمة من طرف متعاملي الطيران في درجة جيدة بسبب التنافس بين شركتي الطيران بالولاية ، ومنهم نسبة 16% من يعتبر الخدمات المقدمة غير مناسبة .

نتائج الدراسة :

من خلال تحليل البيانات و تفسيرها يمكن إستخلاصالوضعيه الحالية للنقل بولاية تمنراست . ان النتائج العامة التي تم التوصل اليها من خلال هذه الدراسة و التي تم تبويبها في محاور من خلال استمارة البحث و التحقق من مدى إلمامها بجوانب الموضوع و مدى تحقيق الاهداف المرجوة من الدراسة ، وعليه كانت نتائج الدراسة كمايلي :

بالرغم من توفر خدمات النقل العمومية للأشخاص بالحافلات الا ان النقل بالحافلات ع لايزال دون المستوى المطلوب منه وهذا نظر لعدة عوامل كتأخر انطلاق الرحلات وفوضى حجز التذاكر و الاعطال المتكررة للحافلات على مستوى الطرق اثناء الرحلات وعدم الاهتمام بالخدمات المقدمة للزبون . أما بخصوص مدارس تعليم السياقة فهي لاتحترم الحجم الساعي البيداغوجي لتعليم السياقة بالاضافه الى مضاربتها في اسعار التعليم و عدم الاهتمام بالنوعية

ان نوعية الخدمة المقدمة من طرف سائق سيارات الاجرة يمكن تصنيفها في خانة المتوسط الا ان الجانب الذي يؤرقالمواطن هو ارتفاع تسعيرة النقل بواسطة سيارات الاجرة باعتبارها الوسيلة الاكثر انتشارا بمختلف بلديات الولاية مع تسجيل غياب النقل الحضري الخاص داخل الوسط الحضري للمدن غياب الخزجات الميدانية لاعوان التفيتش التابعين لمديرية النقل جعل القطاع يعم بالفوضى و اللامبالاة من طرف المتعاملين .

تعد وضعيه الطرق المتردية بالاضافة الى غياب الخدمات بالموافوانعدام اشارات الطريق احيانا من اهم المشاكل التي تؤرق المواطن و ابرز الاثاراالمترتبة عن ذلك تتمثل في ازدياد حوادث المرور وتزايد الضغط المروري على الطرق مايؤدي الى الازدحام المروري .

مشكلة النقل في الوسط الحضري ترجع في معظمها الى نقص حافلات المؤسسة العمومية للنقل الحضري و التغيير الغير مدروس للخطوط ساهم في تدمير الموطن .

ان الارتفاع المسجل في تذكرة النقل الجوي و الدرجة المتوسطة للخدمات المقدمة و حجز التذكرة مع عدم ملائمة اوقات الرحلات الجوية لكل اطياف المجتمع جعل المواطن البسيط يعزف عن التنقل بالطائرة لولايات الوطن المختلفة .

عدم تفعيل اللجان المختصة في العقوبات على غرار لجنة العقوبات الادارية في ميدان النقل البري ، و اللجنة التأديبية لسيارات الاجرة ، ولجنة مدراس تعليم السياقة ، و هو ماجعل أغلب المتعاملين لا يابهون بتقديم خدمات ذات جودة و مسؤولية .

رغم توفر خدمات النقل الحضري والنقل ما بين الولايات الا اننا نلاحظ تشعب خطوط محلية و وطنية على غرار خطي :تمنراست -غرداية ، وتمنراست -ادرار مع وجود خطوط نقل غير مغطاة بالشكل الكافي كخط تمنراست -وهران ، وخط تمنراست -بجاية نقص المناوبة الليلية منعدم بالنسبة لسيارات الاجرة .

المطلب الثالث : اقتراحات و افاق الدراسة

فيما يخص النقل و لاية تمنراست

التعجيل باستكمال الدراسات المتعلقة بمخطط حركة المرور لولاية تمنراست ، و الدراسة المتعلقة بخط السكة الحديدية غرداية - تمنراست .

توسيع شبكة الطرق لولاية تمنراست ونزويدها بالاشارات الافقية و العمومية .

— استخدام الانظمة الذكية لتسيير حركة المرور بالولاية على غرار اللوحات الضوئية و الاشارات العاكسة .

— تفعيل لجان المراقبة و التفتيش الخاصة بالنقل .

— اعادة النظر في تسعيرة النقل الجوي و تكييفها مع مستويات الدخل المتوسط للافراد .

— تشجيع استنثارات الخواص في النقل الحضري بالمدن لتغطية الطلب على النقل و التخفيف عن المواطن .

— تنظيم خطوط النقل الحضري و الوطني .

— التنسيق مع الجهات و الهيئات المختصة لاعداد مخططات النقل الحضري البلدي و الولايتي للمام بالمعطيات السيسيو اقتصادية تقنية الخاصة بالنقل .

— التنسيق مع الادارة المركزية لفتح فروع لمديرية النقل بالدوائر النائية و البعيدة عن مقر الولاية .

— المساهمة في ادماج فئة ذوي الاحتياجات الخاصة في المجتمع عن طريق تشجيع مسيري مدارس تعليم السياقة لتقديم خدمات لهذه الفئة .

— زيارة عدد الدورات التكوينية الخاصة بسائقي سيارات الاجرة و ممرني مدارس تعليم السياقة لتغطية الطلب المتزايد على هذين النوعين من النشاط .

— تعزيز المؤسسة العمومية للنقل الحضري بالوسائل البشرية و المادية الكفافية

— تدعيم مديرية النقل بالموارد البشرية .

اما بالنسبة لقطاع النقل بالجزائر

— ادخال برامج التربية المرورية في مختلف المستويات التعليمية و خاصة المستويات الاولية للتعليم .

— مراجعة برامج تكوين مفتشي رخص السياقة .

— إنشاء بوابة معلومات خاصة بانماط النقل المختلفة لتمكين المواطن من المعلومة .

– مراجعة الاطار القانوني و التشريعى و التنظيمي للنقل الجوي و البري و البحري لمواكبة تطور القطاع .

– تعديل الهيكل التنظيمي الحالي لمديريات النقل و ذلك تبعتا لتطور انماط النقل بالجزائر .

– تحسين نوعية الخدمات المقدمة في مختلف انماط النقل باحترام المواعيت ، و إحترام كبار السن ، و ذوي الاحتياجات الخاصة .

– الاستفادة من المركز البحثية المخصصة الوطنية و الجامعات و ابرام اتفاقيات معها بواسطة وزارة النقل للاستفادة من تصوراتها في ميدان النقل .

– وضع برامج و مخططات للنقل على المدى المتوسط و البعيد .

– تفعيل دور المجتمع المدني في مجال الوقاية و الامن عبر الطرق .

– تشجيع اعدام و سائل النقل الجماعي خاصة داخل المناطق الحضرية و التجمعات السكانية الكبرى للحد من الازدحام المروري الناتج عن استعمال السيارة الفردية .

– استخدام الطافات الغير الملوثة في وسائل النقل .

– دعم الموارد المالية اللازمة لتنفيذ استثمارات السكة الحديدية بالجنوب و الهضاب العليا للتكفل بنقل الافراد و السلع و السرعة في التنقل .

– اعداد سياسات عمومية و برامج و مخططات للنقل متوسطة و بعيدة المدى .

– تثبيت معايير الجودة في خدمات النقل .

الخاتمة

الخاتمة

يتميز قطاع النقل بالاضافة الي أدورا رالاساسية عاملا هاما في تنمية القطاعات المختلفة وبذلك تبرز السياسات العمومية للنقل بالجزائر من خلال تفرع شبكات النقل التي تعتمد علي مواقع التكتل السكاني وحجم النشاط السكاني والاقتصادي ، وهذا جعل الدولة الجزائرية تعمل علي إنشاء شبكات نقل وفق التنبؤ بالاثار الاقتصادية والاجتماعية ومن أجل توفير بدائل افضل للمواطن ،ما يمثل اولوية برامج النمو الاقتصادي خلال السنوات الاخيرة .

ان الخطابات والتصريحات التي ما فتوا يقدمها القائمون المتعاقبون علي شؤون قطاع النقل من حين الي لآخر والتي تصب كلها في الرغبة الشاملة في اصلاح القطاع وتطوير منظومته للارتقاء به الي مصاف الدول المتقدمة فإن الواقع يثبت غير ذلك ويعزاذلك الي غياب الرؤى الاستشرافية والسياسات العمومية الناجمة لعصرنة وتطوير القطاع واعتماد مخططات وبرامج قصيرة المدى وتغييب الفاعلين في اعدادها .

اطلقت الحكومة الجزائرية مؤخرا برامج لانجاز وتطوير وتحسين وعصرنة الهياكل والبنى التحتية الخاصة بالنقل سعيا منها الي تحسين خدمات النقل وتلبية رغبات وطلبات مستعملي وسائل النقل مقارنة مع النمو السكاني السريع والمتسارع وتباطؤ وتأثير الانجار في اغلب المشاريع القطاعية وتأخرها عن مواعيدها المحددة وهو ما يرهن نمو القطاع .

يعتبر قطاع النقل كغيره من القطاعات التي تشهد اختلالات ومشاكل عارمة في الجزائر ، كما راينا قطاع النقل تجوبه نقائص في شتى وسائل النقل الفردي والجماعي مع تدني مستوى الخدمات وانعدام الرقابة الامر الذي جعلها لا يرقى الي مستوى الاحترافية ولا الجودة ولا الخدمة .

ان الفوضى المسجلة في قطاع النقل تعرفها كل ولايات ومدن القطر الجزائري فولاية تمنراست على غرار غيرها من ولايات يعرف بها قطاع النقل وضع مترديا فرغم توفر انماط النقل في الولاية الا ان قاطني الولاية يشكون من قصور نظام النقل وخاصة النوعية في تقديم الخدمة ، ويبرز غياب تغطية بلديات عدة من ولاية بوسائل وهياكل النقل وهو ما يستدعي اعادة النظر في توزيع هياكل والمرافق والوسائل علي بلديات الولاية .

انماط النقل بولاية غير متكاملة بسبب قلة الامكانية وشساعة المساحة الجغرافية لولاية مع ارتفاع الكثافة السكانية ، ونقص الاستثمارات في ميدان النقل خاصة فرع النقل البري بالنسبة لخصوص ومؤسسات العمومية .

الملاحق

جامعة الشهيد حمه لخضر الوادي

كلية الحقوق و العلوم السياسية

قسم العلوم السياسية

تخصص سياسة عامة و ادارة محلية

ملحق رقم 01

إستبيان حول موضوع :

دراسة ميدانية للنقل بولاية تمنراست من سنة 2005 الى سنة 2015

أخي المواطن ، أختي المواطنة

تحية طيبة و بعد :

اليكم الإستبيان التالي و المتعلق بالدراسة التي سيتم إنجازها بعنوان :

* السياسة العامة للنقل في الجزائر دراسة ميدانية للنقل بولاية تمنراست من 2005 الى 2015 *

وذلك استكمالا لمتطلبات نيل شهادة الماستر في السياسة العامة و الادارة المحلية من جامعة الشهيد حمه لخضر الوادي و لأننا نشعر أنك أنت الذي تستطيع إعطاءنا صورة حقيقية عن الموضوع فإننا نرجو منك قراءة العبارة بدقة ثم التعبير عن رأيك فيها علامة (X) بوضع أمام العبارة التي تتفق مع رأيك .

شكرا على حسن تعاونكم وإهتمامكم

المحور الأول : معلومات شخصية

- 01 - الجنس : ذكراً أنثى
- 02 - السن : أقل من 18 س من 18 الى 60 فأكثر
- 03 - الحالة العائلية : أعزب متزوج آخر
- 04 - المستوى الدراسي : ابتدائي أو أ متوسط أو ثانوي جامعي
- 05 - الوظيفة : طالب عامل أو موظف متقاعد بدون عمل أعمال حرة

المحور الثاني : تقييم وسائل و صيغ النقل اعتماداً على المؤشرات التالية :

*** النقل البري ***

06 - النقل العمومي للأشخاص * النقل بالحافلات * :

- حالة الحافلات : جيد رديء غير مقبول
- نوعية الخدمات (إكتظاظ ، نظافة) مقبول متدن سيئة
- إحترام مواقيت الإنطلاق : مقبول متوسط غير محترم
- 07 - بالنسبة لمدارس تعليم السياقة :
- وضعية المدرسة (التهيئة) : مقبول متوسط غير مقبول
- نوعية الخدمة (الاستقبال - الخدمات المقدمة) : مقبول متدن سيئة
- تسعيرة التعليم : مقبول متوسط غير مقبول
- طريقة التدريس : مقبول متوسط غير مقبول
- 08 - بالنسبة لسيارات الأجرة :

- توعية الخدمة (الراحة ، المعاملة) مقبول متوسط غير مقبول
- تسعيرة التنقل : مقبول متوسط مرتفع غير مقبول
- تقييم الحالة العامة للمركبة : جيد متوسط ضعيف
- الأمن : (سرقة ، إعتداء) : آم آمن غير آم

09 – بالنسبة لحركة المرور عبر الطرق :

- إحترام السواق لقوانين المرور : ج متوسط سي
- وضعية اشارات الطرق : جيد متوسط سي
- مدى توفر المواقف على الخدمات الهامة (الواقيات ، كراسي) :

متوفر غير كاف غير متوفر

- حالة الطرقات : جيد متوسط سي

10 – بالنسبة للنقل العمومي الحضري و شبه الحضري :

- اتجاهات الحافلات (تسمية الخط) : معر غير معر عن طريق الاستف

- هل يساهم النقل العمومي في تغطية منطقتكم بشكل كاف : كاف ج غير كاف غير

متوفرة

11 – النقل الجوي :

- جدول توقيت الرحلات : مقبول مناسب غير مناسب

- سرعة إجراءات حجز تذكرة الطائرة : جيدة متوسط غير

مقبولة

- سعر تذكرة السفر عبر الطائرة : مرتفع جدا مقبول منخفض

- نوعية الخدمات المقدمة من طرف متعاملي الطيران :

ج متوسط غير مناسب

12 – إضافة تعليق حول الإستبيان أو الموضوع :

.....
.....
.....

شکرا علی حسن تعاونکم و اهتمامکم.

تعدادا السكان ولاية تمنراست الموقوفة إلى غاية 31 ديسمبر 2016

| البلدية | السكان |
|-----------------|----------------|
| تمنراست | 109 800 |
| عين امقل | 7 917 |
| ابلسة | 12 225 |
| عين صالح | 38 377 |
| فقارات الزاوية | 7 919 |
| اينغار | 13 203 |
| تاظروك | 5 147 |
| إدلس | 7 016 |
| عين قزام | 17 725 |
| تين زاوتين | 11 778 |
| المجموع الولائي | 231 107 |

مصدر : مديرية البرمجة و متابعة الميزانية 2017

قائمة المراجع

قائمة المراجع

1. القوميس والمعاجم

- 1 – انيس ابراهيم واخرون ، المعجم الوسيط ، القاهرة : دار الفكر ، د.ت.ن
2. : الكتب
أ – باللغة العربية
1 أبشر الطيب حسن ، الدولة العصرية دولة مؤسسات ، القاهرة : دار الثقافية للنشر ، 2000.
2 – احمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل البحري ، الاسكندرية : مكتبة ومطبعة الاشعاع الفنية ، ط1 ، 2001،
3 اندرسون جمس ، صنع السياسات العامة ، (ترجمة : عامر خضر الكبيسي)، عمان : دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة ، 1999.
4 – الخرجي ثامر كامل محمد ، النظم السياسية الحديثة والسياسات العامة ، عمان : دار مجدلاوي للنشر والتوزيع ، 2004.
5- الفهمي فهمي خليفة ، السياسة العامة : منظور الكلي في البنية والتحليل ، ط1 ، عمان دار المسيرة للنشر والتوزيع و الطباعة ، 2001
6 – القريوتي محمد قاسم ، رسم وتقييم وتحليل السياسة العامة ، الكويت : مكتبة الفلاح للنشر والتوزيع ، 2006.
7 – الكبيسي عامر خضير ، السياسات العامة مدخل لتطوير اداء الحكومات ، القاهرة : المنظمة العربية للتنمية الادارية ، 2008
8 – الشعاروي سلوى جمعة ، واخرون، تحليل السياسات العامة في الوطن العربي ، القاهرة : مركز الدراسات والاستشارات الادارة العامة 2004
9 – بركات نظام ، واخرون مبادئ علم السياسة ، الرياض : مكتبة العبيكان ، 2013
10 – بيومي علي محمد، دور الصفوة في اتخاذ القرار السياسي ، الجزائر : دارالكتاب الحديث 2004 .
11 – هولواوي (هاري) جورج (جون) ، الري العام ، ترجمة : امين سلامه ، القاهرة : دار الغريب ، 1977.
12 – حماده فريد منصور ، مقدمة في اقتصاديات النقل ، مصر : مركز الاسكندرية للكتاب ، 1998.
13 حماد سلمان المستوحي ، اقتصاديات النقل والمواصلات ، الاسكندرية : منشآت المعارف ودار الفكر العربي بالقاهرة ، 2003.
14 – محمد بلقاسم حسن بهلول ، سياسات التخطيط والتنمية واعادة مسارها في الجزائر ، ج 2 ، الجزائر : ديوان المطبوعات الجامعية ، 1999.
15 – محمد توفيق سالم ، هندسة النقل والمرور ، بيروت : دار الرتب الجامعية ، 1985.

16- مصطفى احمدالحسين ، مدخل الي تحليل السياسات العامة ، عمان : مركز العلمي للدراسات السياسية ، ط1 ، 2000.

17 - مهنا نصر محمد ، علم الساسية بين التنظير والمعاصرة ، الاسكندرية : دار المعارف ، د، ت ، ن

18 - سامر محمد كامل الخزرجي ، النظم الساسية الحديثة والسياسات العامة ، عمان : دار مجدلاوي ، 2004،

19 خلف حسين علي الديلمي ، تخطيط الخدمات المجتمعية والبنية التحتية " اسس و معايير وتقنيات " عمان : دار الصفاء للنشر والتوزيع ، ط1 ، 2009.

20 - عبد المحسن عبد الغني ، اقتصاديات النقل ، العراق : جامعة البصرة ، 1976.

21 علي الدين هلال ، واخرون ، تحليل السياسات العامة في الوطن العربي ، القاهرة: مركز دراسات واستثمارات الادارة العامة ، 2004

22 - ردينة عثمان يوسف ، ادارة خدمات النقل الجوي ، القاهرة : دار المناهج للنشر والتوزيع ، 2004

ب- الاطروحات والرسائل الجامعية

23-اسحاق عبد العزيز ، بلغيث محمد علي ، سوكنة مليكة ، النقل الحضري بالمدن المتوسطة حالة مدينة تمرناست ، مذكرة مقدمة لنيل شهادة مهندس دولة في تسيير التقنيات الحضرية ، معهد تسيير التقنيات الحضرية جامعة قسنطينة 3 ، 2013 – 2014.

24-بركات غنية ، قياس رضا خدمات النقل العمومي الحضري الجامعي ،مذكرة ماجستير كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير،جامعة قالمة ،السنة الجامعية 2009 – 2010.

25-زوليخة قنطري ، سياسات نقل الاشخاص في الجزائر واقع وافاق ، مذكرة دكتوراة كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير ، جامعة باتنة1 ، 2014 – 2015.

26-زكريا عقاري ، تقسيم السياسات العمومية للنقل الحضري دراسة حالة النقل الحضري في الجزائر العاصمة ، مذكرة دكتوراة ، كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير،جامعة باتنة 1 الحاج لخضر 2015 – 2016 .

27-بن بحان مختار، طيبي حسين ،دراسة حول النقل الجماعي بولاية باتنهاقترحات من اجل نقل مستدام — مذكرة نهاية الدراسة لنيل شهادة مفتش في النقل البري، المدرسة الوطنية لتطبيق تقنيات النقل البري باتنه، 2005 .

28-مسعودة بوزيدي ، سياسات تخطيط النقل الحضري في اطار ضوابط التنمية المستدامة، مذكرة ماجستير كلية العلومالاقتصادية وعلوم التسييروالعلوم التجارية ،جامعة سطيف، 2011 - 2012 .

29-نور الدين دخان تحليل السياسات التعليمية العامة * نموذج الجزائر*، رسالة دكتوراة، كلية العلوم السياسيةوالاعلام ، قسم العلوم السياسية ، جامعة الجزائر ، الجزائر 2027 2008

30-روابي سناء،النمو الحضري و علاقته بمشكلات النقل الحضري ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في علم الاجتماع الحضري ، قسم علم الاجتماع والديمغرافيا ، جامعة الحاج الخضر باتنة، الجزائر 2008 2009

31-رمضان بلخير ، اهمية النقل كنشاط في الاقتصاد والتنمية الاقتصادية مدي أبعاد رسالة ماجستير في التنمية جامعة الحاج لخضر باتنة 1996 - 1997

32-عقبة بلخيري ، النقل البري المشترك بين الدول العربية ودوره في تفعيل العلاقات الاقتصادية العربية *دراسة شبكة النقل البري بالمغرب العربي، مذكرة ماجستير كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، قسم العلوم الاقتصادية، جامعة الحاج لخضر باتنة،2013 2014

3.التقارير :

33-تقرير الجلسات الوطنية لقطاع النقل، وزارة النقل الجزائر ، 2015 .

34-بيان السياسة العامة للحكومة ، الأمانة العامة للحكومة الجزائرية ، برنامج الإنعاش الإقتصادي قصير و متوسط المدى ، برنامج القطاعي ، الملحق ب ، 2001 .

35-تقرير قطاع النقل ، مديرية النقل تمناست ، 2015 .

36-الدليل الإحصائي ، مديرية التخطيط و البرمجة و متابعة الميزانية ، تمناست 2016.

3.المواقع الالكترونية

37-السيد محمود حميدان قديد-تخطيط النقل الحضري المتحصل عليه من الموقع :

[http : www . ao/academy.org/ar 2009/9/21/16.html](http://www.ao/academy.org/ar/2009/9/21/16.html).

38-الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية موقع المؤسسة :

[http :www.sntf.dz/index](http://www.sntf.dz/index)

[https://ar .wikipedia.org/wiki/39](https://ar.wikipedia.org/wiki/39)

www.ministre-transport.gov.dz

4. المقابلات

41-مقابلة مع ميموني جمال ،رئيس قسم الرصدالجوي،بتاريخ 13فيفري2017 الساعة 14:06 الي 15:27

42-مقابلة مع السيد المدير العام للموسة العمومية للنقل الحضري وشبه الحضري ، مقر المديرية العامة
تمنراست بتاريخ 2017/03/05 على الساعة 09:28 إلى غاية 11:18 .

43-مقابلة مع السيد بومادة احمد المندوب الجهوي للخطوط الجوية الجزائرية تمنراست مقر المندوبية الجهوية
بتاريخ 2017/04/24 على الساعة 15:17 إلى غاية 16:28 .

5.باللغه الاجنبيه

44-TEBUOL JAMES ,LETEMPS DES SERVICE :L ANNOUELLE APPRACHSE
DMMAINAGMENT .PARIS : (EDITION DORGANITAION) . QATREME
EDITION ;2002)

45-JEAUN CLAUD THOCEING ,POLITIQUESPUPLIQUE DANS ;LAURE BAU
SSAGEET SOPHFIE JACQUET ,PAULINE RAVIENT .DICTIONAIRE DE PUPLIQUE
2EME EDITION .PARIS PRESE DES SEIENCES PO .2006.

فهرس المحتويات

| | |
|----|--|
| | خلاصة الفصل الثاني |
| 44 | الفصل الثالث: آثار وإنعكاسات السياسة العامة للنقل على ولاية تـمـنـراست |
| 45 | تمهيد |
| 46 | المبحث الأول: الدراسة الميدانية حول النقل بولاية تـمـنـراست |
| 46 | المطلب الأول: تعريف بولاية تـمـنـراست |
| 47 | المطلب الثاني: شبكة النقل بولاية تـمـنـراست |
| 57 | المطلب الثالث: مشاكل النقل بولاية تـمـنـراست |
| 59 | المبحث الثاني: إستبيان حول قطاع النقل بولاية تـمـنـراست |
| 59 | المطلب الأول: تقديم عينة الدراسة |
| 61 | المطلب الثاني: النتائج المتحصل عليها من عينات الدراسة |
| 72 | المطلب الثالث: إقتراحات وأفاق الدراسة |
| 76 | خاتمة |
| 78 | قائمة المصادر والمراجع |
| | الملاحق |
| | فهرس المحتويات |

قائمة الجداول

| الرقم | عنوان الجدول | الصفحة |
|-------|---|--------|
| 01 | التقسيم الإداري لولاية تمنراست | 46 |
| 02 | نشاط مدارس تعليم السياقة سنة 2015 | 48 |
| 03 | نشاط نقل الأشخاص عبر الطرقات سنة 2015 | 50 |
| 04 | نشاط نقل عمومي للبطائع سنة 2015 | 51 |
| 05 | نشاط النقل للحساب الخاص سنة 2015 | 52 |
| 06 | توزيع أفراد العينة حسب الجنس | 61 |
| 07 | توزيع أفراد العينة حسب السن | 62 |
| 08 | توزيع أفراد العينة حسب الحالة العائلية | 62 |
| 09 | توزيع أفراد العينة حسب المستوى التعليمي | 62 |
| 10 | توزيع أفراد العينة حسب الوظيفة | 63 |
| 11 | إجابات أفراد العينة حول نوعية الخدمات | 63 |
| 12 | إجابات أفراد العينة حول إحترام التوقيت الخاص بالحافلات | 64 |
| 13 | توزيع أفراد العينة حسب حالة ووضعية المدرسة | 64 |
| 14 | إجابات أفراد العينة حول نوعية الخدمات المقدمة | 65 |
| 15 | إجابات أفراد العينة حول تسعيرة التعليم لمدارس السياقة | 65 |
| 16 | إجابات أفراد العينة حول طريقة التدريس لمدارس السياقة | 66 |
| 17 | إجابات أفراد العينة حول حسب نوعية الخدمات بواسطة سيارات الأجرة | 66 |
| 18 | إجابات أفراد العينة حول حسب تسعيرة النقل بواسطة سيارات الاجرة | 67 |
| 19 | إجابات أفراد العينة حول تقييم الحالة العامة للمركبة | 67 |
| 20 | إجابات أفراد العينة حول الأمن في سيارات الأجرة | 67 |
| 21 | إجابات أفراد العينة حول إحترام سواق قانون المرور | 67 |
| 22 | إجابات أفراد العينة حول وضعية إشهارات الطرق | 68 |
| 23 | إجابات أفراد العينة حول توفر الخدمات الهامة | 68 |
| 24 | إجابات أفراد العينة حول حالة الطرق | 68 |
| 25 | إجابات أفراد العينة حول إتجاهات حافلات النقل العمومي | 69 |
| 26 | إجابات أفراد العينة حول مدى مساهمة النقل في تغطية مناطق الولاية | 69 |
| 27 | توزيع أفراد العينة حول توقيت الرحلات | 69 |

| | | |
|----|---|----|
| 71 | توزيع أفراد العينة حسب سرعة إجراءات حجز تذكرة الطائرة | 28 |
| 70 | إجابات أفراد العينة حول سعر تذكرة السفر عبر الطائرة | 29 |
| 71 | توزيع أفراد العينة حسب الخدمات المقدمة من طرف متعاملي الطيران | 30 |

قائمة الأشكال

| الصفحة | عنوان الشكل | الرقم |
|--------|--|-------|
| 53 | الهيكل التنظيمي لمؤسسة تسيير مطارات الجزائر تمناست | 01 |
| 56 | الهيكل التنظيمي لمؤسسة الملاحة الجوية تمناست | 02 |

ملخص الدراسة

الهدف الرئيسي من الدراسة هو علاج موضوع السياسة العامة للنقل في الجزائر و التطرق لواقع النقل بولاية تمنراست لذلك تطرقنا في الفصل الأول للمفاهيم الأساسية للسياسة العامة و النقل و السياسات العمومية للنقل و قمنا بإحاطة حول السياسات العمومية للنقل و واقعها و مؤسساتها و صيغها بالجزائر ، ثم تحليل و تقييم السياسة العامة لقطاع النقل و ما نتج عنها من مشاكل و آثارها على مستوى الأفراد و المجتمع بالوطن و تطرقنا للتعريف بولاية تمنراست و شبكات النقل بها و معوقات القطاع التي تحول دون تطور القطاع محليا مع تدعيم الدراسة بإستبيان لتشخيص واقع السياسة العامة للنقل و إنعكاساتها على المستوى المحلي لولاية تمنراست.

Study Summary

The main objective of the study is to address the issue of public transport policy in Algeria and to address the reality of transport in the state of Tamanrasset. Therefore, we discussed in the first chapter the basic concepts of public policy, transport and public policies of transport, and we briefed on the public policies of transport and its reality and institutions and formulas in Algeria, And the evaluation of the general policy of the transport sector and the resulting problems and effects on the level of individuals and society in the homeland and addressed the definition of the state of Tamanrasset and transport networks and the constraints of the sector, which prevent the development of the sector locally with the support of the study questionnaire to diagnose the reality of public policy for purity And its implications at the local .level of Tamanrasset