

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة باتنة 1 - الحاج لخضر
كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير
قسم العلوم الاقتصادية

تقييم السياسات العمومية للنقل الحضري
دراسة حالة النقل الحضري في الجزائر العاصمة

أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه الطور الثالث في العلوم الاقتصادية
شعبة: اقتصاد النقل و الإمداد

تحت إشراف
أ. د بوباكور فارس

اسم الطالب
عقاري زكرياء

لجنة المناقشة

أ.د. مرازقة عيسى	أستاذ	جامعة باتنة	رئيسا
أ.د. بوباكور فارس	أستاذ	جامعة باتنة	مقررا
أ.د. عايشي كمال	أستاذ	جامعة باتنة	عضوا
أ.د. ماضي بلقاسم	أستاذ	جامعة عنابة	عضوا
أ.د. بوقرة رابح	أستاذ	جامعة المسيلة	عضوا
أ.د. قطاف ليلي	أستاذة	جامعة سطيف	عضوا

السنة الجامعية: 2016/2015

شكر و تقدير

الشكر لله عزّ وجلّ على توفيقه و عونه.

شكر خاص للأستاذ المشرف الدكتور فارس بوباكور عن كل الجهد الذي بذله

لمساعدتي على إتمام هذا العمل، توجيهها و تحفيزا و مساندة ...

كما أتقدم بالشكر و العرفان للأساتذة أعضاء لجنة المناقشة لتفضلهم بالموافقة على

تقويم البحث و إثرائه من خلال ملاحظاتهم و تصويباتهم.

الشكر إلى جميع الأساتذة الذين لم يبخلوا بنصائحهم و إشاراتهم و معلوماتهم القيمة.

و إلى كل من أمدني بيد العون و المساعدة في إعداد هذه الأطروحة.

الفهرس

I	.....	الفهرس
X	.....	فهرس الجداول
XIII	.....	فهرس الأشكال
XV	.....	فهرس الخرائط
XVII	.....	المختصرات (Abréviations)
أ	.....	مقدمة

01 الفصل الأول: الإطار العام للسياسات العمومية.

03	.....	تمهيد
04	.....	المبحث الأول: السياسات العمومية - مفاهيم الأساسية و تعاريف
04	.....	أولاً: عرض مختصر حول نشأة و تطور السياسة العمومية
06	.....	ثانياً: مقارنة مفاهيمية للسياسة العمومية
06	.....	- مفهوم السياسة العمومية
10	.....	- تعريف السياسة العمومية للنقل
15	.....	ثالثاً: خصائص السياسات العمومية
17	.....	رابعاً: القائمون على وضع السياسة العمومية
18	.....	1. السلطة التنفيذية
19	.....	2. السلطة التشريعية
19	.....	3. السلطة القضائية
20	.....	خامساً: المشاركة في صياغة السياسات العمومية
22	.....	المبحث الثاني: تصنيف و مراحل صنع السياسات العمومية
22	.....	أولاً: تصنيف السياسة العمومية
23	.....	1. معيار الشكل
23	.....	2. معيار الهدف
24	.....	3. معيار الأثر
26	.....	4. معيار المجال
26	.....	5. معيار الزمن

26	6. معيار النطاق الجغرافي
27	7. معيار الشمولية أو الجزئية
28	ثانيا: عناصر السياسة العمومية
29	ثالثا: مراحل إعداد السياسة العمومية
30	- المرحلة الأولى: عرض مشروع السياسة العمومية
30	- المرحلة الثانية: تحديد الأولويات
31	- المرحلة الثالثة: صياغة السياسة العمومية
32	- المرحلة الرابعة: إصدار السياسة العمومية
32	- المرحلة الخامسة: تنفيذ السياسة العمومية
33	- المرحلة السادسة: المتابعة و التقييم
34	المبحث الثالث: السياسة العمومية للنقل
37	أولا: سياسات التسعير في قطاع النقل
38	1. تسعير خدمات النقل
38	2. دعم قطاع النقل
41	3. الضرائب و الرسوم على استخدام الهياكل القاعدية
42	4. تحديد تعريف النقل
43	ثانيا: السياسات التنفيذية للنقل
43	1. سياسات التشغيل
43	2. سياسات ترخيص أنشطة النقل بين المدن
43	3. سياسات ترخيص مزاولة تقديم خدمات النقل
44	4. التعامل مع القطاع الخاص و دوره في مجال النقل
45	ثالثا: مشاركة القطاع الخاص في مشاريع النقل
46	1. طبيعة مشاريع BOT
47	2. مفهوم القواعد الهيكلية
48	1.2 أهمية القواعد الهيكلية للنقل في التنمية
49	2.2 مميزات البنية التحتية للنقل
50	3. مزايا أسلوب مشاركة القطاع الخاص في إنجاز مشاريع البنية التحتية للنقل

53	 خلاصة الفصل
----	-------------------

54	 الفصل الثاني: تقييم السياسات العمومية للنقل
----	---

56	 تمهيد
----	-------------

57	 المبحث الأول: مفهوم و دور تقييم السياسات العمومية
----	---

57	 أولا: مفهوم تقييم السياسات العمومية
----	---

60	 ثانيا: موضوع التقييم
----	----------------------------

60	 أ- مضمون السياسة أو البرامج العمومية
----	--

61	 ب- إجراءات إعداد و تنفيذ البرامج العمومية
----	---

62	 ثالثا: دور تقييم السياسات العمومية
----	--

68	 رابعا: أهداف تقييم السياسات العمومية
----	--

70	 خامسا: تقييم السياسات العمومية حسب بعض التجارب الأجنبية
----	---

74	 المبحث الثاني: معايير و طرق تقييم السياسة العمومية
----	--

74	 أولا: عمليات تقييم السياسة العمومية
----	---

76	 ثانيا: معايير تقييم السياسة العمومية
----	--

78	 1. الملاءمة
----	-------------------

78	 2. التناسق
----	------------------

78	 3. الكفاءة
----	------------------

79	 4. الفعالية
----	-------------------

80	 5. المؤثرات
----	-------------------

84	 ثالثا: طرق تقييم السياسة العمومية
----	---

85	 أ- متطلبات استخدام أسلوب التكلفة و المنفعة
----	--

86	 ب- تحليل أسلوب العائد (المنفعة) / التكلفة
----	---

89	 ت- عيوب أسلوب العائد / التكلفة
----	--------------------------------------

90	 المبحث الثالث: المراحل و المشاكل التي تواجه القائمون بعملية التقييم
----	---

90	 أولا: المكلفون بعملية تقييم السياسة العمومية
----	--

90	 أ- الجهات الرسمية
----	-------------------------

91	 ب- الجهات غير الرسمية
----	-----------------------------

93	.....	ثانيا: مراحل تقييم السياسة العمومية
95	.....	ثالثا: أساليب تقييم السياسات العمومية
97	.....	رابعا: صعوبات تقييم السياسات العمومية
101	.....	خلاصة الفصل
103	.....	الفصل الثالث: الهيكل التنظيمي و التشريعي للنقل البري في الجزائر
105	.....	تمهيد
106	.....	المبحث الأول: الهيكل التنظيمي للنقل البري في الجزائر
106	.....	أولا: الإدارات المركزية
106	.....	أ- الإدارة المركزية - وزارة النقل
110	.....	ب- الإدارات المركزية - خارج وزارة النقل
110	.....	ت- الإدارات الأخرى
113	.....	ثانيا: الإدارات اللامركزية
113	.....	أ- مديريات النقل الولائية (DTW)
115	.....	ب- مؤسسات نقل الأشخاص بولاية الجزائر العاصمة
116	.....	1. مؤسسة تسيير المرور و النقل الحضري لولاية الجزائر (EGCTU)
116	.....	2. متعاملي النقل الحضري بولاية الجزائر العاصمة
117	.....	3. المؤسسة النقل الحضري و الشبه الحضري لمدينة الجزائر (ETUSA)
118	.....	4. مؤسسة (TRANSUB)
118	.....	5. مؤسسة مترو الجزائر (EMA)
119	.....	6. المؤسسة الوطنية للنقل بالسكة الحديدية (SNTF)
121	.....	7. الناقلون الخواص
121	.....	8. التنظيمات النقابية للناقلين
122	.....	9. مؤسسات نقل العمال و الطلبة
123	.....	المبحث الثاني: القوانين و التشريعات المنظمة لقطاع النقل البري
123	.....	أولا: توجيه النقل البري و تنظيمه
125	.....	ثانيا: تنظيم حركة المرور
126	.....	ثالثا: هيكل و إعادة هيكلة وزارة النقل

128	رابعاً: المجلس الوطني للنقل البري.....
129	خامساً: المراقبة التقنية للسيارات.....
130	سادساً: الوقاية و الأمن عبر الطرقات.....
131	سابعاً: الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية
132	ثامناً: تنظيم النقل بالسيارات الأجرة.....
136	تاسعاً: النقل و التنمية المستدامة في الجزائر.....
137	المبحث الثالث: مراحل تطور سياسات النقل البري في الجزائر.....
137	أولاً: مرحلة هيمنة الدولة (1962 - 1988)
137	1. مرحلة بداية الاستقلال (1962- 1966)
140	2. مرحلة التسيير المركزي (1967- 1981)
144	3. مرحلة التسيير اللامركزي (1981- 1988)
149	ثانياً: مرحلة تحرير السوق (1988- 2001)
154	ثالثاً: مرحلة الإصلاح في قطاع النقل (2001 إلى يومنا هذا)
158	1. برنامج دعم الإنعاش الاقتصادي (2001- 2004)
159	2. البرنامج التكميلي لدعم النمو الاقتصادي (2005- 2009)
161	3. برنامج توظيف النمو الاقتصادي (2010- 2014)
162	4. البرنامج الخماسي (2015- 2019)
166	خلاصة الفصل.....
167	الفصل الرابع: واقع قطاع النقل الحضري في الجزائر.....
169	تمهيد.....
170	المبحث الأول: عموميات حول النقل الحضري.....
171	أولاً: مفهوم النقل الحضري
178	ثانياً: مناطق الوسط الحضري
180	ثالثاً: التنقلات في الوسط الحضري
183	رابعاً: وسائل النقل الحضري.
187	خامساً: التكاليف الخارجية للنقل الحضري.
192	سادساً: تخطيط النقل الحضري.

193	- تعريف مخطط النقل
195	- سياسات تخطيط النقل الحضري المستدام
196	- تجارب دولية في مجابه الاختناق المروري و تداعياته
198	المبحث الثاني: واقع النقل الحضري في مدينة الجزائر
198	أولاً: نبذة مختصرة عن مدينة الجزائر
201	ثانياً: حركة المرور في مدينة الجزائر
204	ثالثاً: شبكة الطرقات في مدينة الجزائر
206	المبحث الثالث: شبكة النقل الحضري في مدينة الجزائر
207	أولاً: النقل بواسطة سيارات الأجرة
210	ثانياً: النقل الجماعي بواسطة الحافلات
212	ثالثاً: النقل بواسطة الترامواي
214	رابعاً: النقل بواسطة المترو
216	خامساً: النقل بواسطة القطار
218	سادساً: النقل بالمصاعد الهوائية
221	خلاصة الفصل

الفصل الخامس: الدراسة الميدانية حول تقييم السياسات العمومية للنقل الحضري في مدينة الجزائر

223	تمهيد
224	المبحث الأول: الإطار العام للبحث الميداني
226	أولاً: مجتمع البحث
227	ثانياً: عينة البحث
228	ثالثاً: أدوات و وسائل البحث الميداني
230	المبحث الثاني: تحليل بيانات الاستبيان
230	أولاً: تحليل و تفسير بيانات المحور الأول
236	ثانياً: تحليل و تفسير بيانات المحور الثاني
248	ثالثاً: تحليل و تفسير بيانات المحور الثالث
258	خاتمة البحث

269	 قائمة المراجع
283	 الملاحق

فهرس الجداول

01	الهيئات المشرفة في ضبط و تنظيم أنشطة النقل.....	112
02	المستويات الإدارية الولائية المكلفة بالنقل الحضري.....	115
03	الإطار التشريعي و التنظيمي للنقل البري في الجزائر.....	163
04	المحاسن و المساوئ المرتبطة بالنقل العمومي الجماعي و بالسيارة الخاصة	185
05	دوافع و إرغاصات استعمال النقل العمومي.....	186
06	الأنواع الأساسية للتكاليف الخارجية للنقل الحضري.....	188
07	النقل الحضري بواسطة سيارات الأجرة.....	208
08	النقل الجماعي العمومي في الوسط الحضري.....	210
09	توزيع مفردات العينة حسب متغير الجنس.....	231
10	توزيع مفردات العينة حسب متغير السن.....	231
11	توزيع مفردات العينة حسب عامل المهنة.....	232
12	توزيع مفردات العينة حسب عامل الدخل الشهري.....	233
13	توزيع مفردات العينة حسب عامل أفراد العائلة.....	234
14	توزيع مفردات العينة حسب عامل مقر السكن.....	235
15	توزيع مفردات العينة حسب عامل امتلاك السيارة الشخصية.....	236
16	توزيع مفردات العينة حسب عامل الغرض من التنقل.....	237
17	توزيع مفردات العينة حسب وسيلة النقل المستعملة.....	237
18	إجابات المستجوبين حول وسيلة النقل المستعملة.....	238
19	توزيع مفردات العينة حسب عدد تغيير وسيلة النقل.....	240
20	توزيع مفردات العينة حسب معرفة اتجاه الحافلة.....	241
21	توزيع مفردات العينة حسب توفر المحطات على الخدمات الضرورية.....	242
22	توزيع مفردات العينة حسب تغطية النقل الجماعي للمناطق العمرانية.....	242
23	توزيع مفردات العينة حسب معدل الوقت اليومي المخصص للتنقل.....	243
24	توزيع مفردات العينة حسب معدل الوقت انتظار الحافلة.....	245

25	توزيع مفردات العينة حسب معيار اختيار وسيلة النقل.....	245
26	الفرق بين سعر الحافلة و سيارة الأجرة لنفس المسافة.....	247
27	آراء أفراد العينة حول مؤشر التسعيرة لوسائل النقل لمدينة الجزائر.....	248
28	آراء أفراد العينة حول مؤشر الراحة لوسائل النقل لمدينة الجزائر.....	250
29	آراء أفراد العينة حول مؤشر تردد الرحلات لوسائل النقل لمدينة الجزائر....	252
30	آراء أفراد العينة حول مؤشر الأمن لوسائل النقل لمدينة الجزائر.....	254
31	مواقف أفراد العينة حول مؤشر تلويث البيئة لوسائل النقل لمدينة الجزائر...	256

فهرس الأشكال

01	عناصر السياسات العمومية.....	28
02	مراحل إعداد السياسات العمومية.....	33
03	الأدوار الأساسية لعملية التقييم مساعدة في عدة مجالات.....	63
04	أهداف تقييم السياسات العمومية.....	68
05	عمليات تقييم السياسات العمومية.....	74
06	معايير تقييم السياسات العمومية.....	77
07	المبادئ الأساسية للنقل المستدام.....	176
08	مناطق الوسط الحضري.....	180
09	التوزيع الزمني للتنقلات اليومية حسب الغرض من التنقل.....	183
10	تطور حظيرة المركبات بمدينة الجزائر.....	202

فهرس الخرائط

01	شبكة النقل الحضري الطرقي لمدينة الجزائر	116
02	شبكة النقل الحضري السككي لمدينة الجزائر	117
03	تعديل الحدود الإدارية لولاية الجزائر	200
04	توضيح التقسيمات الإدارية الحالية لمدينة الجزائر	201
05	شبكة النقل بالجزائر العاصمة	205
06	التغطية المكانية للنقل الحضري لولاية الجزائر	207
07	شبكة النقل الجماعي بالحافلات موزعة بين المؤسسات العمومية و الخاصة.	212
08	خط ترامواي الجزائر العاصمة	213
09	خط المترو في الجزائر العاصمة	215
10	شبكة النقل الحضري بالقطار في الجزائر و ضواحيها	217

المختصرات

Abréviation

ANESRIF	Agence Nationale D'études Et De Suivi De La Réalisation Des Investissements Ferroviaires
ACB	Analyse Coût Bénéfice
APC	Assemblée Populaire Communale
APW	Assemblée Populaire De Wilaya
BOT	Build– Operate– Transfer
BETUR	Bureau d'Etudes Des Transports Urbains
CNERU	Centre National D'études & De Recherches Appliquées En Urbanisme
CNPSR	Centre Nationale De Prévention & Sécurité Routière
CCAP	Cheapest Cost Avoider Principle
CNTT	Conseil National De Transport Terrestre
DTTU	Direction Transports Terrestres Urbain
DTW	Direction Des Transports De La Wilaya
DAA	Disposition A Accepter
DAP	Disposition A Payer
ENATT	Ecole Nationale d'Application Des Techniques Des Transports Terrestres
EGCTU	Entreprise De Gestion De La Circulation Et Du Transport Urbain
TRANSUB	Entreprise De Transport Suburbains Des Voyageurs
ETUSA	Entreprise De Transport Urbain Et Suburbain d'Alger
EMA	Entreprise Métro d'Alger
FNTVM	Fédération Nationale De Transport Des Voyageurs Et Des Marchandises

FNACT	Fédération Nationale Des Agents Des Collectivités Territoriales
INFRAFER	Infrastructures Ferroviaires Et Leur Entretien
IDHEAP	Institut De Hautes Etudes En Administration Publique
ENACTA	L'établissement National De Contrôle Technique Automobile
CENAPEC	Le Centre National Des Permis De Conduire
LOTI	Loi D'orientation Des Transports Intérieurs
ONOU	Office National Des Œuvres Universitaires
PPP	Partenariat Public-Privé
RER	Réseau Express Régional
SNAT	Schéma National D'aménagement Du Territoire
SIF	Société D'engineering Et De Réalisation D'infrastructures Ferroviaires
SETRAM	Société d'Exploitation Des Tramways
SNERIF	Société Nationale Chargée Du Renouvellement Et De L'extension Du Réseau
SNCFA	Société Nationale Des Chemins De Fer Algériens
SNTF	Société Nationale Des Transports Ferroviaires
SNTR	Société Nationale Des Transports Routiers
SPSS	Statistical Package For The Social Sciences
TVO	Transport De Voyageurs DE L'OUEST
TVC	Transport De Voyageurs Du Centre
TVSE	Transport De Voyageurs Du Sud Est
TVSO	Transports De Voyageurs Du Sud Ouest
US.GAP	<u>U.S. Government Accountability Office</u>
UGCAA	Union Générale Des Commerçants Et Artisans Algériens
VKM	Véhicule Kilomètre

مقدمة

مقدمة

يعتبر النقل أحد أهم القطاعات الذي يساهم في التنمية الاقتصادية الشاملة، و يعد الارتقاء بمستوى قطاع النقل و المواصلات في وقتنا الحاضر أحد المعايير أو المؤشرات التي تدل على مستوى التنمية العمرانية و التطور الحضري لمجتمع ما. أي أنه يتم قياس تقدم الدول بتقدم وسائل و نظم النقل فيها لأن لهذه الأخيرة علاقة تكاملية مع جميع القطاعات الاقتصادية و الاجتماعية الأخرى، خصوصا إذا ما تعلق الأمر بوجود أنظمة نقل متطورة قائمة على التطبيقات التكنولوجية و الأنظمة الذكية الحديثة.

مما لا شك فيه، فإن قطاع النقل يمثل أحد الركائز الأساسية التي تستند إليه السياسات التنموية من خلال ربط مناطق الإنتاج بمناطق الاستهلاك و في تأمين انتقال الأفراد و نقل المواد الخام و البضائع. كما أنه يعتبر عاملا مساعدا في استغلال الموارد الطبيعية التي غالبا ما يتركز وجودها في مناطق نائية. و يمكن تلخيص المساهمات الرئيسية لقطاع النقل في عملية التنمية في الجوانب التالية:

- اختيار أماكن توطيد الصناعات التي تحقق للاقتصاد الوطني ميزة تنافسية من خلال تخفيض تكاليف الإنتاج و النقل و التوزيع،
- استغلال الثروات الطبيعية،
- نمو المدن و المراكز الحضرية و ازدهارها،
- تحقيق التوازن في عملية العرض و الطلب على السلع في مختلف الأسواق المحلية و الخارجية،
- تحقيق التكامل الاقتصادي بين البلدان و اندماجها الاقتصادي و الاجتماعي و الثقافي.

يساهم النقل المتطور في تحديد تكلفة السلع و المنتجات الصناعية، حيث تشير بعض الدراسات الاقتصادية التي أجريت بهذا الشأن إلى أن تكاليف النقل تمثل في المتوسط 20% تقريبا من التكلفة النهائية لأي منتج، و من هنا تأتي أهمية دراسة اقتصاديات النقل التي ترمي إلى تخفيض تكلفة عنصر النقل و من ثم تكلفة المنتج النهائي.

فتعاضد دور النقل في الحياة الاقتصادية و الاجتماعية و الثقافية، من جهة، أدى بالحكومات في مختلف دول العالم إلى العمل من أجل توحيد الجهود المحلية و البينية (في ما بين الدول) إلى اختلاق نماذج و أنظمة ذكية متطورة تكون قادرة عن بعد على مراقبة مختلف وسائط نقل الأفراد و نقل السلع و المنتجات، و تسمح للمختصين على إدارة و تسيير الشبكات الطرقية من التدخل في المكان المناسب و في الزمن المطلوب من أجل اتخاذ التدابير التي تعيد الأمور إلى سابق حالها المعتاد. و من جهة أخرى، دفع بها (الحكومات) إلى التفكير في إعداد السياسات العمومية للنقل بكيفيات تكون أكثر تطابقا مع الواقع، و إلى إصدار قوانين تشريعية تتماشى مع ذلك، وإلى اعتماد على الأساليب العلمية في عملية تقييم السياسات و البرامج المعتمدة لضمان تحقيق خدمة عمومية ترضي مختلف مستعملي الشبكات الطرقية.

يتميز قطاع النقل في الجزائر على مر الزمن بعد الاستقلال إلى غاية نهاية القرن العشرين باهتمام لم يرق إلى المستوى الذي يؤهله أن يوفر خدمات ذات نوعية تتوافق مع معايير النقل الدولية، و هذا في اعتقادنا يعود للعديد من الأسباب لعل من أهمها ضعف البنية التحتية التي نتجت بسبب ضعف التمويل و إلى وجود أسباب أخرى سيتم التطرق إليها لاحقا. أما حديثا (بداية القرن الواحد و العشرين) فلقد غيرت السلطات العمومية في الجزائر من سياستها تجاه قطاع النقل و أصبحت توليه عناية و تركيزا فأعدت له عدة برامج و خطط لتدارك النقص الذي كان مسجلا في هذا الإطار.

نظرا لأهمية النقل سارعت الجزائر إلى وضع سياسات للنقل ترمي إلى تنظيم و مراقبة مختلف أنشطة النقل و إلى بناء قواعد هيكيلية و إلى تنويع أنماط النقل بهدف توفير خدمات نوعية عند تنقل الأفراد و نقل السلع و البضائع.

❖ إشكالية الدراسة:

على ضوء الاعتبارات السابقة يمكن طرح الإشكالية التالية:

هل حققت السياسات العمومية للنقل الحضري في الجزائر أهدافها ؟

و للإجابة على الإشكالية الرئيسية يمكن طرح الأسئلة الفرعية التالية:

- ما هو المقصود بالسياسات العمومية بشكل عام و السياسات العمومية للنقل بشكل خاص؟
- كيف يتم إعداد السياسات العمومية للنقل؟
- ما هي طرق و أساليب تقييم السياسات العمومية للنقل؟
- ما هو واقع قطاع النقل الحضري في مدينة الجزائر؟
- كيف يقيم المسافرون وسائل النقل الحضري في مدينة الجزائر؟

❖ فرضيات الدراسة:

للإجابة على الإشكالية المطروحة أعلاه و كذا مختلف التساؤلات الفرعية، صيغت

الفرضيات التالية:

- 1- توجد ضرورة لتدخل الدولة في قطاع النقل،
- 2- النقل الحضري في مدينة الجزائر يلبي احتياجات المتنقلين.
- 3- النقل الحضري بواسطة الحافلات في مدينة الجزائر له تأثير إيجابي على رضا المتنقلين.

❖ أهداف البحث:

يرمي البحث إلى تحقيق الأهداف التالي:

- إبراز دور قطاع النقل في توفير الخدمة العمومية،
- تسليط الضوء حول مساهمة قطاع النقل في التنمية الاقتصادية،
- تقييم السياسات العمومية للنقل الحضري في الجزائر.

❖ أهمية الدراسة:

تتجلى أهمية البحث من خلال:

- إبراز أهمية إعداد السياسات العمومية لتنظيم النقل،
- تحديد أسس و قواعد تقييم السياسات العمومية،
- توضيح تجربة الجزائر في إعداد السياسات العمومية للنقل،
- تشخيص واقع النقل الحضري في مدينة الجزائر،
- تقييم وسائل النقل الحضري في مدينة الجزائر.

❖ منهجية و أدوات البحث:

نظرا لطبيعة الموضوع، فإنه سيتم الاعتماد على المنهج الوصفي أثناء تناول مواضيع الجزء النظري المرتبطة بالسياسات العمومية للنقل الحضري، أما الدراسة الميدانية أو التطبيقية المرتبطة بعملية التقييم ستعتمد على الأدوات الكمية المناسبة لتحليل و مناقشة هذا الموضوع.

❖ خطة البحث:

بغرض الإجابة على الإشكالية المطروحة سيتم تقسيم البحث إلى خمس فصول التالية:

- الفصل الأول: الإطار العام للسياسات العمومية: مبادئ و مفاهيم أساسية (التعريف، العناصر، الخصائص، الأهمية...)،
- الفصل الثاني: تقييم السياسات العمومية للنقل،

- الفصل الثالث: الهيكل التنظيمي و التشريعي لقطاع النقل في الجزائر،
 - الفصل الرابع: واقع قطاع النقل الحضري في مدينة الجزائر،
 - الفصل الخامس: الدراسة الميدانية و تتضمن تقييم السياسات العمومية للنقل الحضري في مدينة الجزائر.
- نتائج و اقتراحات.

❖ الدراسات السابقة

من بين الدراسات السابقة التي تناولت موضوع النقل الحضري

الدراسة الأولى

قدمت هذه الدراسة من طرف الباحثة زوليخة قنطري في سنة 2015، في جامعة باتنة 1، لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم الاقتصادية و التسيير. و جاءت بعنوان: **سياسات نقل الأشخاص في الجزائر واقع و آفاق** - دراسة حالة منظومة النقل الحضري لمدينة الجزائر العاصمة.

خلصت الدراسة إلى استنتاجات و اقتراحات متعددة أهمها: دراسة توجهات حركة التنقل و تحديد المواقع السكنية للعمال، الطلبة و التلاميذ لمختلف الأفاق التي أوضحت أنه في جميع الحالات، هناك تصاعد للتعجير و أن تحديد الموقع في الضواحي القريبة و البعيدة في السنوات المقبلة أصبح أمرا ضروريا، أن توافد السكان على المناطق الحضرية لولاية الجزائر يعتبر مشكلة بالنسبة لسوق العمل، فبينما تتوفر فرص عمل بنسب ضئيلة نجد النمو السكاني يتزايد بمعدل أسرع، أصبح من المهم إقامة أقطاب حضرية جديدة من مدينة الجزائر العاصمة لتوسيع فضائها المزدهم.

الدراسة الثانية

قدمت هذه الدراسة من طرف الباحثة مسعودة بوزيدي في سنة 2012، في جامعة فرحات عباس بسطيف، لنيل شهادة ماجستير في العلوم الاقتصادية و علوم التسيير. و جاءت بعنوان:

سياسات تخطيط النقل الحضري في إطار ضوابط التنمية المستدامة - دراسة حالة مدينة الجزائر.

من النتائج التي توصلت إليها الدراسة أن عملية التخطيط المستدام لكل من النقل و الأعمار هي عملية متكاملة فلا يمكن عمل استدامة خاص بالنقل دون أن يصاحبها استدامة في التكاليف و استدامة في التخطيط، لذلك لابد من وجود نظرة شمولية و وضع سياسات مترابطة مع مختلف جوانب الحياة، كذلك ضرورة استخدام بعض المعايير الاقتصادية التي تشمل سياسات فرض رسوم على استخدامات عناصر النقل الخاص و دعم و مبادرات أخرى في هذا المجال، مع توفير مواقف السيارات الخاصة لكي لا تعيق سير المرور مع فرض الرسوم عليها كوسيلة ردعية سليمة.

الدراسة الثالثة

قدمت هذه الدراسة من طرف الباحث عبد الحكيم كبيش في سنة 2010، في جامعة منتوري بقسنطينة، لنيل شهادة الدكتوراه في تهيئة المجال. و جاءت بعنوان: **التمدد الحضري و الحراك التنقلي في النطاق الحضري.**

من النتائج التي توصلت إليها الدراسة أن حركة التعمير كانت السبب الأساسي في زيادة مساحة المدينة، و تباعد المسافات، و ارتفاع كثافة الحراك التنقلي اليومي. و أمام مشاكل التنظيم التي يعرفها قطاع النقل الجماعي بالحافلة، و عجزه على تلبية متطلبات التنقل المتزايدة للسكان، زاد التوجه نحو الاستعمال المفرط للسيارة الخاصة. زيادة على ذلك انتشار ظاهرة النقل غير المرخص التي أصبحت تغطي عجز النقل الجماعي في توفير خدمة النقل، ما أدى إلى الازدحام في حركة السير و ارتفاع حوادث السير الحضرية، و ظهور اختناقات و نقاط سوداء ساهمت في تراجع مستوى الحياة العام في المدن الجزائرية.

الفصل الأول

الإطار العام للسياسات العمومية

الفصل الأول: الإطار العام للسياسات العمومية

تمهيد

المبحث الأول: السياسات العمومية - مفاهيم الأساسية و تعاريف

أولاً: عرض مختصر حول نشأة و تطور السياسة العمومية

ثانياً: مقارنة مفاهيمية للسياسة العمومية

ثالثاً: خصائص السياسات العمومية

رابعاً: القائمون على وضع السياسة العمومية

خامساً: المشاركة في صياغة السياسات العمومية

المبحث الثاني: تصنيف و مراحل صنع السياسات العمومية

أولاً: تصنيف السياسة العمومية

ثانياً: عناصر السياسة العمومية

ثالثاً: مراحل إعداد السياسة العمومية

المبحث الثالث: السياسة العمومية للنقل

أولاً: سياسات التسعير في قطاع النقل

ثانياً: السياسات التنفيذية للنقل

ثالثاً: مشاركة القطاع الخاص في مشاريع النقل

خلاصة الفصل

تمهيد:

سيتم في هذا الفصل مناقشة أهم الآراء التي تناولت الإطار المفاهيمي للسياسات العمومية و ما تناولته مختلف الأدبيات المتعلقة بهذا الموضوع من خلال الإجابة على الأسئلة التالية:

- ما هي المصطلحات و المفاهيم المرتبطة بالسياسات العمومية؟
- ما هي مكونات (عناصر) و مستويات السياسات العمومية ؟
- أهداف السياسات العمومية – إلى ماذا ترمي إليه السياسات العمومية ؟
- ما هي الاعتبارات (الشروط، المحددات) التي يجب مراعاتها في إعداد السياسات العمومية ؟
- كيف يتم إعداد السياسات العمومية ؟

المبحث الأول: السياسات العمومية - مفاهيم أساسية و تعاريف

بداية، تجب الإشارة إلى أن مصطلح السياسة يستخدم في العديد من التخصصات كمضاف للتعبير عن القرارات التي تتخذها الحكومات في شأن إدارة و تسيير مختلف القطاعات التي تعنتي بالشؤون العامة للدولة (للمجتمع) داخليا و خارجيا. مثل سياسات النقل، السياسات الاقتصادية و غيرها. أما السياسة كمصطلح بمفرده فهي تعبر عن الأنشطة التي تقوم بها مختلف القوى السياسية (الأحزاب) من أجل الوصول إلى الحكم و تنفيذ برامجها و مشاريعها، و لا تدخل هذه الأخيرة (السياسة) ضمن نطاق هذا الفصل.

أولا: عرض مختصر حول نشأة و تطور السياسة العمومية

يعتبر موضوع السياسات العمومية من المواضيع الحديثة التي يعود ظهورها إلى النصف الثاني من القرن العشرين، و ساعد على انتشارها بعد ذلك عزم بعض الدول الأوروبية و الولايات المتحدة و اليابان على وضع سياسات تنموية شاملة يراعى فيها الوضع الاقتصادي و الاجتماعي الذي كان متردya نتيجة الحرب العالمية الأولى و الثانية. و قد استقطب موضوع السياسات العمومية اهتمام الباحثين خصوصا في الولايات المتحدة، حيث ساهم (Harold D. Lasswell.1936) في بلورة مضامين العمليات التبادلية و التوزيعية للقيم و المنافع التي تتضمنها السياسات العمومية و في وضع هذه لأخيرة و تنفيذ عملياتها⁽¹⁾. كما ظهرت دراسات و بحوث أخرى تناولت السياسات العمومية من منظور المعتقد العلمي الذي يميزها، مثل المدارس السلوكية في الستينات من القرن الماضي التي انصب تركيزها على السلوكيات المصاحبة لأعمال الحكومة و تحليلها، و دراسة القواعد النفسية و الاجتماعية لسلوك الأفراد و الجماعات. و قد اعتمد هذا المدخل على وصف مضمون السياسة العمومية و على شرح الأسباب و النتائج لأنشطة الحكومة مع التركيز على وصف مضمون السياسة العمومية، من

¹ - فهمي خليفة الفهداوي، السياسة العامة: منظور كلي في البنية و التحليل، ط3، دار المسيرة للنشر و التوزيع، عمان، الأردن، 2014، ص 30.

خلال تحليل أثر القوى السياسية و الاقتصادية و الاجتماعية، فضلا عن تقويم نتائج السياسات العمومية المتوقعة و غير المتوقعة على المجتمع⁽¹⁾.

كما أولت مدارس الإدارة العامة و غيرها ذات التوجهات المختلفة الأخرى إلى الاهتمام بموضوع السياسة العمومية و التركيز على مفهوم السياسة العمومية و كيفية بلورتها و التبصر في أهدافها و مضامينها و أساليب تنفيذها، ضمن إطار تحليلي، يتضمن الأولويات و الإمكانيات المتوفرة، و ذلك نتيجة ظهور الأصوات المنادية بضرورة تدخل الدولة كمحرك للنشاط الاقتصادي، و إعادة بناء الاقتصاد القومي، و توجيه الموارد الاقتصادية لسد حاجات عموم المواطنين، و لأجل استيعاب النمو المتزايد في الخدمات المطلوبة و ضرورة توفيرها و تحقيقها، كالتعليم و الصحة و النقل، و غير ذلك مما يتعدى حدود القطاع الخاص و قدراته الخدماتية من خلال إشرافها على وضع و تنفيذ العديد من السياسات العمومية الشاملة في المجتمع⁽²⁾. و هذه الأسباب هي التي جعلت السياسة العمومية، ذات أهمية متقدمة في حياة المجتمع العصرية.

أما حديثا، فقد حصلت تغيرات في طبيعة أنشطة الدولة و في كيفية أدائها و تنفيذها، و ازدادت مستويات التفاعل بين مؤسسات القطاع العمومي و الخاص، فضلا عن تزايد و تعاظم أدوار الشركات المتعددة الجنسيات و المنظمات الدولية الحكومية و غير الحكومية، في التأثير في صياغة أوليات السياسات العمومية و في تحديد مساراتها و ذاك يعود إلى الرغبة في مجارة التغيرات المتسارعة في العناصر البيئية و تغير متطلبات العصر و توجهاته الجديدة، في ظل العولمة و التطور التكنولوجي و الإعلامي و حرية التجارة و شراسة المنافسة⁽³⁾.

¹ – Dunn William N, Public policy analysis : An Introduction, second edition, New Jersey, Rentice Hall, 1994, p 11.

² – جمعة سلوى شعراوي، تحليل السياسات العامة في الوطن العربي، مركز دراسات و استشارات الإدارة العامة، القاهرة، مصر، 2002، ص 18.

³ – فهمي خليفة الفهداوي، مرجع سابق، ص 33.

إن تعاضم تدخل الدولة يتجلى في أدوارها المتعددة الهادفة، التي تتخذ من التخطيط و التنظيم و التنسيق و التوجيه قوتها و فعاليتها في إدارة و تسيير مختلف الموارد الاقتصادية و القدرات الاجتماعية بهدف تلبية احتياجات أفراد المجتمع بكيفية متوازنة و ضمان التنمية المستدامة.

ثانيا: مقارنة مفاهيمية للسياسة العمومية

سيتم في هذا المبحث تغطية بعض الجوانب التي تتعلق بالسياسات العمومية لما لها من دور في تحسين تأدية الخدمات العمومية لمختلف أفراد المجتمع. حيث ستم مناقشة الإطار المفاهيمي للسياسة العمومية الذي يعتبر منطلقا أساسيا في بناء و رسم الخطط و الاستراتيجيات متوسطة و طويلة الأمد.

- مفهوم السياسة العمومية

يعتبر النقل عنصرا هاما بالنسبة للمجتمع المعاصر لأنه يمثل النشاط الاقتصادي المحرك لأنشطة القطاعات الأخرى كالتصنيع، التعليم، الزراعة، السياحة و غيرها من فروع الحياة الاجتماعية و الاقتصادية. لكنه - أي النقل - يمثل في الوقت نفسه تحديا كبيرا لأصحاب متخذي القرار لأنه يتطلب توفير إمكانيات مالية و بشرية متخصصة تتناسب مع التطلعات المتزايدة لمختلف أفراد المجتمع المنتشرين في أماكن سكنية - في حدود المجال الترابي الوطني - ذات خصائص مناخية، جغرافية، ثقافية و اقتصادية متباينة أحيانا و متقاربة أحيانا أخرى. لكن، مع مرور الزمن، ازداد عدد المركبات كما و نوعا بزيادة النمو في حجم النشاط الاقتصادي و بارتفاع في عدد السكان مما ترتب عنه ظهور اختلال يتلخص في صعوبة تحقيق الموازنة بين المنافع و الفوائد التي يدرها النقل و التكاليف التي يتسبب فيها، و التي يتكبدها المجتمع جراء المضار التي يلحقها بالفرد و بالبيئة.

مما لا شك فيه، أن السلطات المختصة في مجال النقل تدرك حجم التحديات التي تواجهها و القيود التي لا بد و أن تراعيها عند بلورة الأهداف التي تعتزم تحقيقها، حيث تقوم بتحديد الطرق و الأساليب التي تعتمد عليها في تنفيذ مهامها في حدود مجال زمني مدروس.

استنادا إلى الاعتبارات السابقة تتبين أهمية مناقشة مفهوم السياسات العمومية لاستقراء الخصائص و المميزات التي تعكس مختلف عناصر السياسة العمومية التي ستكون بداية هذا البحث.

إن المتتبع لموضوع السياسة العمومية في العديد من الدراسات المتعلقة بالنقل يلاحظ استخدام مصطلحي "السياسة" و "التخطيط"⁽¹⁾ على أنهما مرادفين، بينما يرى البعض الآخر⁽²⁾ السياسة و التخطيط على أنهما يمثلان أجزاء منفصلة في عملية التدخل الشامل للسلطات العمومية، و حججهم في ذلك هو أنه قد توجد ظروف يتم فيها إعداد السياسة دون الإشارة إلى أي آثار للتخطيط فيها، كما توجد ظروف أخرى يتم التخطيط فيها خارج سياق وجود سياسة معينة.

تتوفر في المراجع العلمية العديد من التعاريف التي أعطيت للسياسة العمومية بشكل عام و السياسة العمومية للنقل بشكل خاص. و لهذا سيتم في الفقرات الموالية مناقشة التعاريف التي ستستخدم بشكل أساسي في هذا البحث.

يتداخل مفهوم السياسة العمومية مع مفاهيم أخرى بحيث يصعب أحيانا الفصل في مضامينها: فتعرف السياسة العمومية مثلا على أنها:

■ « مجموعة من المبادئ التي تحكم عملية صنع القرار، أو المبادئ التي تطبق للحد من الآثار السلبية للمشاكل المطروحة ». ⁽³⁾

و تعرف أحيانا عندما ترتبط بالنقل على أنها:

¹– Jean–Paul Rodrigue and all, The Geography Of Transport Systems, Routledge, Canada, 2006, p 227.

²– Tolley. R and Turton. B, Transport Systems, Policy and Planning, London: Longman, 1995, p 59.

³– Studnicki Gizbert K. W, Issues In Canadian Transport Policy, Toronto: Macmillan, 1974, p 32.

- « عملية تنصب حول تسيير و تنظيم و مراقبة أنظمة النقل ».⁽¹⁾
 - و يعرفها معهد الدراسات العليا للإدارة العمومية بسويسرا (IDHEAP) السياسات العمومية على أنها: « مجموع القرارات و الأعمال التي تتخذ من طرف المتعاملين المؤسساتيين و الاجتماعيين من أجل إيجاد حلول للمشاكل الجماعية ».⁽²⁾
- أما التخطيط فإنه ينكب أولا، حول شرح و تفسير العلاقات بين مختلف العناصر المكونة لأولوية حكومية معينة - تطوير قطاع النقل مثلا في حدود فترة زمنية معينة - مع مراعاة المخاطر المصاحبة لتحقيق هذا الهدف و ثانيا، حول حصر الإمكانيات الضرورية التي تستدعيها تلك الأولوية، و ثالثا، تعيين الآليات اللازمة لتنفيذ الخطة على مدار مختلف مراحلها و العمل على التقيد بمتابعة و مراقبة الأداء باستمرار ضمانا للوصول إلى الأهداف المسطرة بكفاءة و فعالية .
- و في هذا الإطار، تشير الموسوعة الدولية للعلوم الاجتماعية إلى أن السياسة العمومية هي سياسات حكومية، تتمثل في كونها: « مجموعة من الأهداف أو البرامج السياسية التي تصاحبها مجموعة من القرارات، تحدد كيف تتخذ الأهداف، و كيف يتم تنفيذها و مراقبتها و تقييمها ».⁽³⁾
- كذلك، تعبر السياسات العمومية في أبسط اصطلاح لها: « عن ما تقوم به الحكومة و تجسده في أرض الواقع لتلبية احتياجات راهنة تستدعي عدم التأجيل تقاديا لضغوطات اجتماعية و سياسية، و عن ما لا تقوم به الحكومة كأن تتخلى (أو تؤجل) القيام بأعمال و أنشطة أخرى لاعتبارات مالية أو سياسية أو غيرها ».⁽⁴⁾

¹– Tolley. R and Turton. B, Op.cit, p 14.

²– Charles Goffin, Les Politiques Publiques, Projet INTERFORM, Université de Pau et des Pays de l'Adour, UFR pluridisciplinaire de Bayonne, Séminaire 3 et 4 avril 2007, P 2.

³– علي السهول، الجماعات الضاغطة و السياسة العامة، الاتحاد العام لمقاولات المغرب نموذجا، رسالة لنيل دبلوم الدراسات العليا المعمقة، جامعة محمد الأول، وجدة، المغرب، السنة الجامعية 2001-2002، ص 49.

⁴– ج.هـ. هيرسون، سياسات و أفكار، ترجمة صلاح الدين الشريف، دار الوزان، القاهرة 1985، ص 27.

و يرى " G. Friedrick " بأن السياسة العمومية تمثل « برنامج عمل مقترح لشخص أو لجماعة أو لحكومة في نطاق بيئة محددة لتوضيح الفرص المستهدفة و المحددات المراد تجاوزها سعيا للوصول إلى هدف أو لتحقيق غرض مقصود »⁽¹⁾. يعني هذا أن السياسات العمومية ليست تلقائية بل عملية هادفة و مقصودة.

أما " J.Anderson " فيعرفها بأنها: « برنامج عمل هادف يعقبه أداء فردي أو جماعي من أجل التصدي لمشكلة أو لمواجهة قضية أو موضوع ما »⁽²⁾.

كما يرى " Guy Peters " أن السياسة العمومية هي: « أسلوب محدد من الأفعال التي يتخذها المجتمع بشكل جماعي أو يتخذها ممثلو ذلك المجتمع، و تنصب على مشكلة معينة تهم المجتمع و تعكس مصلحة ذلك المجتمع أو جزء منه »⁽³⁾.

و يعرفها خيرى عبد القوي بأنها « تلك العمليات و الإجراءات السياسية و غير السياسية التي تتخذها الحكومة بقصد الوصول إلى توافق حول مشكلة ما، و التعرف على بدائل حلها و أسس المفاضلة بينها، تمهيدا لاختيار البديل الذي يقترح إقراره في شكل سياسة عامة ملزمة تنطوي على حل مرضي للمشكلة »⁽⁴⁾.

انطلاقا مما سبق يمكن إعطاء تعريف شامل للسياسة العمومية يجمع القواسم المشتركة بين التعريفات التي سبقت الإشارة إليها على النحو التالي:

السياسة العمومية هي كل عمل، أو تعهد بالقيام بعمل، أو امتناع مقصود عن القيام بعمل أو تعبير عن موقف معين، تقوم به الحكومة بشكل مباشر أو غير مباشر، بهدف معالجة

¹ - جيمس أندرسون، صنع السياسات العامة، ترجمة عامر الكبيسي، دار مجدلاوي، عمان، الأردن 2004، ص 15.

² - المرجع نفسه، الصفحة نفسها.

³ - Martin Potuck and all, Public Policy in Central and Eastern Europe: Théories, methods, practices, Slavkia - Nispoe, 2003, p 26.

⁴ - العزاوي وصال نجيب، السياسات العامة: حقل معرفي جديد، مركز الدراسات الدولية، جامعة بغداد، 2001، ص 18.

مشكلة عامة تصب في مصلحة جميع أفراد المجتمع، معتمدة في ذلك على تطبيق الطرق العلمية المناسبة و على أفضل الوسائل التي تتكيف مع الظروف البيئية السائدة.

أما المفاهيم السائدة في مجال السياسات العمومية للنقل فإنه يمكن تلخيصها في الفقرات التالية:

- **تعريف السياسة العمومية للنقل:** تتمثل في وضع مجموعة من البرامج و المشاريع التي تضمن تحقيق أهداف معينة كتحسين عمل و أداء نظام النقل و زيادة معدل التنمية الاقتصادية و الاجتماعية.⁽¹⁾

يمكن أن تكون سياسات النقل متزامنة متى كانت ترتبط بتحقيق عدة أهداف ترمي في مجموعها إلى تكوين نظام نقل متكامل و مترابط. لكن عملية اتخاذ القرار غالبا ما تكون الحكومة طرفا فيها سواء لوحدها أو بمشاركة مختلف متعاملي النقل، لأنها تعتبر الوكيل و الراعي الذي يحفظ المصلحة العامة الأمر الذي يبرر ضرورة تدخلها في إدارة أنظمة النقل باعتبارها خدمة عمومية.

كما تتمثل السياسة العمومية للنقل في القرارات التي تتخذها (تعتمدها) السلطات العمومية التي يجب أن يراعى فيها الانسجام و التوافق بين أهدافها الاجتماعية و السياسية و الاقتصادية و البيئية و بين تطلعات المجتمع حاضرا و مستقبلا. و لأن هذه الأهداف و التطلعات تتغير مع تطور المجتمع و مع مرور الزمن. و منه نستخلص أن من أهم سمات السياسة العمومية هو أنه يمكن أن تغير من شكلها و مضمونها، و لهذا فالسياسة يجب أن تكون ديناميكية و مرنة.⁽²⁾

¹– Tolley. R and Turton. B, Op.cit, p 15.

²– Boussagnet Laurie et Col, Dictionnaire Des Politiques Publiques, Presses de Sciences-Po, 2004, p 211.

يعتبر التخطيط و السياسة مصطلحان مختلفان، حيث أن هذه الأخيرة لها علاقة قوية مع التشريع (القانون)، فالسياسات قبل وضعها غالبا ما تخضع للكثير من النقاش و التحليل من طرف الهيئات الحكومية المركزية و التوافق عليها و تصبح تتسم بالشرعية متى صدرت حولها القوانين و التشريعات. فهي تعتبر إذن، بمثابة إطار تتحدد على ضوئه الأهداف و العمليات التخطيطية. أما التخطيط لا يتضمن بالضرورة اتخاذ إجراءات تشريعية، فهو يركز على سبل تحقيق هدف معين، و هو بدوره يعبر عن ملامح تلك السياسة.

تزداد دراسة أهمية سياسات النقل لكون هذا الأخير يعتبر أحد الركائز المهمة للتطور الاقتصادي و الاجتماعي، و من هنا كان اهتمام السلطات الحكومية المعنية بهذا القطاع ينصب حول توفير البنى التحتية الأساسية اللازمة و حول تنظيم قطاع النقل و تشغيله بكفاءة و فعالية حتى يضمن تقديم خدمات ترقى إلى المستوى الذي يؤدي إلى تحقيق الأهداف المرجوة منه في خدمة الاقتصاد الوطني⁽¹⁾. و مما لا شك فيه أن دور السلطات العمومية أصبح يختلف من دولة إلى أخرى تبعا للأوضاع السائدة سياسيا و اقتصاديا و اجتماعيا. فعلى سبيل المثال، ساهم القطاع الخاص - في كثير من الدول المتطورة - في لعب دور هام في تطوير وسائل النقل و في تحسين أدائها و ازدادت المنافسة مما أدى إلى تنويع الخدمات و ترقيتها.

أما في الدول النامية فهناك مساعي تبذل من أجل تطوير و تحسين سياسات النقل في ظروف تحكمها قوانين الميل الاحتكاري الذي تتميز به العديد من أنشطة وسائط النقل. فالمنافسة غير المقيدة (المنظمة) تؤدي إلى الهيمنة على السوق من قبل المؤسسات الكبرى حتى و لو كان ذلك على حساب المصلحة العامة. كأن يتم في النقل البحري مثلا استبعاد خطوط الشحن الصغيرة، و يتم في النقل الجوي استقادة المؤسسات الصغيرة من الخدمات

¹ – David Niyonsenga, Assessing Public Transport Supply For Kigali – Rwanda, Enschede, The Netherlands, 2012, p 162.

الجوية بتعاملها مع الناقل المحترق لهذا النشاط، أما في ما يخص تحديد السعر فإن المحترق قد يفرض أسعار مرتفعة طالما ترك بدون رقابة.⁽¹⁾

تتدخل الدول كذلك في حماية قطاع النقل من خلال وضع السياسات التي تعتمد على القدرات و الإمكانيات الداخلية بدل الاعتماد على الخارج لا لسبب سوى لأن ذلك يتنافى مع التوجهات السياسية التي اختارتها السلطات الحكومية.

عموما، يمكن الإشارة إلى أن السياسة العمومية المرتبطة بالنقل يدخل في مجالاتها عدة أطراف يعمل كل واحد على تحقيق مصالحه بالقدر الذي يتاح له. لذلك تسعى السلطات العمومية لمعرفة قيم و أهداف كل طرف حتى تضمن من خلال التنسيق التقارب بينها، و من بين هذه الأطراف ما يلي:⁽²⁾

- **الناقلون:** يقوم بالنقل شركات عمومية و خاصة متخصصة في مختلف أنشطة النقل، و يتوقف أداء هذا النشاط على عدة اعتبارات منها التشريعية، مساحة البلد، درجة التطور الاقتصادي و التكنولوجي، التمرکز السكاني، التمرطن الصناعي و التجاري، عدد السكان، إلى غير ذلك.
- **المستثمرون:** لا شك أن المستثمر أي كان (حكومي، خاص، محلي، أجنبي) و في أي مجال ينشط، يوظف أمواله في مختلف المشاريع التي تضمن له الحصول على أكبر عائد اقتصادي ممكن آخذا في عين الاعتبار درجة المخاطر المصاحبة لهذا القرار. غير أن الاستثمار في النقل يمكن أن يمتد ليشمل العديد من المجالات كنقل السلع والبضائع و المواد الأولية المنجمية و الأفراد، و هذا يتطلب توفير مصادر تمويل ضخمة لمواكبة مستويات الطلب التي تتوقف على حركية السوق.

1- Jean-Paul Rodrigue and all, The Geography of Transport Systems, First published, Routledge, New York, 2006, p 229.

² - حمادة فريد منصور: مقدمة في اقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، 1998، ص 160.

- **المستخدمون لخدمات النقل:** تتعدد و تنتوع الجهات التي تستخدم وسائل النقل المختلفة بتعدد طبيعتها (رجال أعمال، عمال، طلبة، متسوقون،...) و أنشطتها (مصانع، مناجم، موانئ، مزارع، ...) و أهدافها التي تختلف باختلاف الأنشطة التي تقوم بها.
- من خلال هذه التعاريف نجد أن السياسات العمومية تحتل مكانة هامة في النشاط الحكومي للدول لكونها أولاً، تعتبر الوسيلة الأساسية التي من خلالها يتم تدخل الدولة و ثانياً لأنها تجعل الدولة أكثر قرباً من انشغالات و اهتمامات المواطنين.
- و تتضح من التعاريف المشار إليها في الفقرات السابقة أهمية السياسة العمومية، خصوصاً عندما تتعلق بالنقاط التالية: ⁽¹⁾

- تجسد السياسة العمومية عملية تنسيق و تعاون بين أجهزة الدولة المختلفة سواء كانت رسمية متمثلة في السلطات التشريعية و التنفيذية و القضائية أو غير رسمية متمثلة في التنظيمات غير الرسمية مثل النقابات و التنظيمات المهنية و تنظيمات المجتمع المدني.
- تعكس السياسة العمومية المصالح العمومية، و بالتالي فهي على صلة وثيقة و مباشرة بالمجتمع و الحياة اليومية للمواطنين.

إن مفهوم السياسة العمومية يرتبط بالمواضيع التالية: الخطة، البرنامج، و المشروع، حيث كثيراً ما يتم استعمالها كمترادفات، إلا أن هناك من يعتقد وجود مؤشرات تمكن من التمييز بينها. و في ما يلي نقدم بعض التوضيحات حول هذه المصطلحات: ⁽²⁾

1. **الخطة (Plan):** يلجأ المختصون الذين هم في مستويات اتخاذ القرار إلى إعداد الخطط التي تضمن تجسيد أهداف السياسات العمومية. و عموماً فإن تلك الخطط يمكن تقسيمها على أساس زمني قصير، متوسط و طويل.

¹ - مصطفى عبد الله خشيم، نظرية السياسة العامة، المؤتمر الوطني الأول للسياسات العامة في ليبيا، جامعة قار يونس - بنغازي، 11-13 جوان 2007، ص 06.

² - أحمد مصطفى الحسين، مدخل إلى تحليل السياسات العامة، المركز العلمي للدراسات السياسية، الأردن، 2002، ص ص 13-15.

و تنعكس السياسات العمومية في مجموع مكونات الخطة و الأساليب و الأدوات التي ستستخدم في تنفيذها و الآليات التي توظف في متابعتها و مراقبتها سواء كان ذلك في المجال الاقتصادي أو الاجتماعي أو غيره من المجالات التي تعتني بها السلطات العمومية. و من ذلك، فإن الفرق بين الخطة و السياسة العمومية يكمن في كون السياسات العمومية تعتبر أكثر شمولية و أكثر عمومية من الخطة. فمثلا، اتجاه الدولة أو توجهها نحو تحرير الاقتصاد يعتبر سياسة أو توجهات عامة، بينما تعتبر خطة خصخصة القطاع العمومي مثلا أكثر تحديدا في تحقيق و تحديد معنى التحرير الاقتصادي وفق مناهج تضمن تحقيق أهداف عامة في فترات زمنية مدروسة.

2. البرنامج (Program): يستخدم أيضا مصطلح برنامج للتعبير عن سياسة عمومية في أحيان كثيرة. و البرنامج هو عبارة عن الخطوات التي تتبع في تنفيذ الأنشطة، أو المراحل التي تميز أداء معين بحيث تهدف في مجموعها إلى تحقيق أهداف تكون السياسة العمومية قد حددتها. و بهذا المعنى فإن البرنامج يمثل جزءا من الخطة و يصنف على أنه يمثل الخطة التشغيلية لكونه يرتبط بالعمليات التنفيذية في سياقها الزمني.

و لعل في المثال التالي ما يوضح تلك العلاقة، إنه مهما تعددت فترات الخطط الاقتصادية و تنوعت مجالاتها، فإنها تتضمن عددا من البرامج التي تخص مجالات مستهدفة مثل، برامج تطوير أنظمة النقل، برامج توسعة شبكات النقل المختلفة، برامج تحسين خدمات النقل العمومي الجماعي و غيرها. و يمكن أن يتجزأ البرنامج متى كان كبيرا أو كان يغطي سلسلة زمنية طويلة إلى عدة برامج جزئية. فمثلا يمكن لبرنامج النقل أن يشمل برامجا للنقل الجماعي و النقل المدرسي، و تنظيم النقل و غيرها.

3. المشروع (Project): المشروع هو تصور مبدئي ترغب أي وحدة مهما كانت طبيعتها تجسيده في إطار السياسة العامة التي اختارت السلطات العمومية أن تنتهجها، فهو يتميز بمحدودية النطاق مقارنة مع الخطة، و يتضمن منظومة عملية متناسقة تستمد تركيبها من البيانات و المعلومات (الكمية و النوعية) التي تأخذ في عين الاعتبار العوامل و المتغيرات

المستقبلية و المخاطر المصاحبة لها. فإذا كان البرنامج الحكومي مثلاً، يدخل في إطار سياسة تخفيف الآثار السلبية الناتجة عن وسائل النقل المستعملة فإن ذلك يمكن تحقيقه عن طريق إعداد مشروع يتعلق بتحسين حركة المرور التي من شأنها أن تؤدي إلى تقليل زمن التنقلات و خاصة في المناطق الحضرية، و من ثم تقليل استهلاك الوقود، و بالتالي تقليل التلوث الناتج من الغازات المنبعثة.⁽¹⁾

و تشمل المشاريع إجراءات تحتوي على إرشادات مفصلة للتعامل مع النشاطات التنظيمية التي تتم بصورة منتظمة. كما تشمل اللوائح التي تمثل خططا مستمرة تفصل في نوعية الأنشطة التي يجب القيام بها في ظروف معينة.

4. النشاط (Activity): فإذا كانت الخطة تتمثل في مجموعة من البرامج و تتكون البرامج من مجموعة من المشاريع، فإن الأنشطة تمثل الأداءات المتخصصة و المتكاملة التي تتعلق بالمجهودات المبذولة و الإنجازات المحققة. و النشاط بهذا المعنى يمثل جوهر السياسة العمومية و ما تقتضيه من خطط و برامج و مشاريع.

ثالثاً: خصائص السياسات العمومية

يستخلص من التعاريف السابقة للسياسة العمومية أنها تتضمن عدداً من الخصائص أهمها:⁽²⁾

- أن السياسة العمومية هي حصيلة عمل جماعي تعكس اجتهادات المشاركين فيها و تأثيرات اتجاهاتهم و أيديولوجياتهم، مثلما تخضع للمعرفة و للأطر النظرية و للأساليب العقلانية و التقنية.
- إن وضع و إصدار السياسة العمومية من اختصاص الحكومات أو ممثليها و من يعبرون عن إراداتها، فهي بذلك تعبر عن عمل حكومي. و يستثنى من ذلك أي جهة أخرى غير حكومية.

¹ – Jean-Paul Rodrigue and all, Op.cit, p 236.

² – جمعة سلوى شعراوي، مرجع سابق، ص 34.

- أن السياسة العمومية تتناول قضايا و مسائل و مشاكل يكون لها طابع الشمولية، أي أنها تصب في تحقيق المصلحة العامة. و لكن ذلك لا ينفي الحالة التي تتناول فيها السياسات العمومية قضايا تخص شريحة أفراد أو منطقة، أو تكون للسياسات العمومية توجهات إستراتيجية و مستقبلية لا تشغل بال عموم المواطنين على الأمد القصير لكنها تتعلق بالأمد المتوسط و الطويل.
- أن السياسة العمومية تتميز بالثبات في ما يتعلق بموضوعها و بالاستمرارية في التنفيذ إلى غاية تكملتها، حيث تحدد فترة السياسة العمومية في أجل كاف لتحقيقها في ظل توفر ظروف ملائمة.
- تعتبر السياسات العمومية بمثابة مشاريع عمل لذلك، فإنها تتسم بالواقعية و العقلانية و تكون قابلة للتنفيذ و القياس و التقويم و التحليل.
- عندما تقتصر السياسة العمومية على التصريحات و الوعود و لا تنشئ بالضرورة عملا ماديا ملموسا فإنه في هذه الحالة لا تعبر عن السياسة العمومية.
- تمثل السياسة العمومية جهدا حكوميا مباشرا أو غير مباشر يؤدي من طرف مختلف أجهزة الدولة - السلطة التشريعية، التنفيذية و الرقابة. و لكن هناك سياسات أخرى تصدرها الحكومة نفسها تحت مسميات مختلفة، كاللوائح و التعليمات و القرارات التي تصدرها السلطة التنفيذية نفسها.⁽¹⁾
- كذلك فإن قيام الحكومة بتكليف شركات خاصة ببناء موانئ و مطارات لحساب الحكومة، أو التعاقد مع شركة خاصة لإدارة خطوط السكك الحديدية، يعبر عن سياسة عمومية تعرف بسياسة الخصخصة، حيث تمارس الحكومة دورها من خلال تكليف جهات أخرى.⁽²⁾

¹ - فهمي خليفة الفهداوي، مرجع سابق، ص 78.

² - Jean-Paul Rodrigue and all, Op.cit, p 231.

■ تعتمد الحكومة في تنفيذها للسياسة العمومية على مختلف أجهزتها و وسائلها و هياكلها الإدارية. و لكن قد تنشئ الحكومة هيئات أخرى بأشكال و صلاحيات و مسميات مختلفة حتى تستفيد من أدائها المميز، و مراعاة لاعتبارات الكفاءة و العدالة و المرونة. و من الأشكال التنظيمية المختلفة التي تتبعها الحكومات لتنفيذ سياساتها: المؤسسات العمومية، و شركات المساهمة العمومية، أو من خلال الشركات الخاصة التي تتعاقد معها للقيام بأعمال محددة.

■ أن وضع السياسات العمومية يتطلب الاعتماد على الأساليب العلمية و الكفاءات و الخبرات التي تميز بها مواردها البشرية، فضلا عن الاعتماد على التكنولوجيا الرقمية التي توفر الجهد و الزمن و من ثمة اقتصاد مبالغ مالية معتبرة.

■ انسجام السياسة العمومية مع البيئة التي تعمل فيها: تراعي السياسات العمومية طبيعة المجتمع، و تعتبر عن القيم الاجتماعية و السياسية و الاقتصادية و الثقافية للمجتمع.⁽¹⁾

رابعاً: القائمون على وضع السياسة العمومية

تصاغ السياسة العمومية بطريقة تكاملية حتى يسهل تنفيذها و مراقبتها من قبل القائمين على تجسيدها على أرض الواقع في مختلف المستويات الإدارية الحكومية (وطنية، إقليمية). فهناك تداخل بين الإدارات العمومية و الحكومة، فهذه الأخيرة تكون وظيفتها سياسية و تخضع لقواعد النظام السياسي، أما الأولى فتكون وظيفتها تنفيذية⁽²⁾. حيث يختلف دور المؤسسات الحكومية في رسم السياسات العمومية و تنفيذها بحسب درجة السلطة التي يتمتع بها متخذ القرار. كما تتعدد مستويات رسم السياسات العمومية بتعدد المؤسسات الحكومية التي تتولى هذه العملية.

¹ - تامر محمد كامل الخرجي، النظم السياسية الحديثة و السياسات العامة، دار مجدلاوي، عمان، الأردن، 2004، ص 29.

² - رأفت رضوان، مقرر السياسة العامة للدولة، مدارس الديمقراطية، انظر إلى الموقع، تاريخ الاطلاع: 2015/11/06.

<http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:m7mNlkGBylJ:democracy-schools.com/en/>

و فيما يأتي سيتم تقديم توضيحات حول طبيعة و مهام و دور السلطات (تشريعية، تنفيذية، قضائية) التي لها ارتباط في بلورة السياسة العمومية و في تنفيذها و مراقبة نتائجها و تأثيراتها. و من ثم فإنه بقدر ما تكون هذه السلطات متجانسة و متوافقة و متناسقة بقدر ما يقوي احتمال نجاح السياسات العمومية و تحقيق الصالح العام.

1. السلطة التنفيذية

و تتمثل في الأجهزة الإدارية و الهيئات الرسمية التي تتكفل بتنفيذ السياسات العمومية، و تلتزم بنشر المعلومات و البيانات و توزيعها للأطراف التي لها حاجة بها، كأن تستخدم لأغراض الرقابة و التخطيط. و في هذا الشأن، هناك من يلخص دور السلطات التنفيذية في العناصر التالية: (1)

- صياغة السياسة العمومية في شكلها النهائي المقترح.
- عرضها على السلطة التشريعية و مناقشتها.
- إسناد التنفيذ إلى الإدارة العامة تحت الإشراف المباشر للحكومة التنفيذية.
- المسؤولية عن السياسة العمومية، حيث تتحمل الحكومة المسؤولية السياسية كاملة عن السياسة العمومية فتلتزم بالإجابة على كل التساؤلات و التحفظات التي تبديها السلطة التشريعية بخصوص تنفيذ السياسات العمومية. و تنقسم إلى مسؤولية جماعية و مسؤولية فردية. و في هذا السياق، أشار جيمس أندرسون إلى أهمية السلطة التنفيذية بالقول: «إننا نعيش كليا مرحلة يطلق عليها مرحلة الهيمنة التنفيذية، و فيها تكون فعالية الحكومة معتمدة كليا على القيادة التنفيذية في رسم و تنفيذ السياسات العمومية» (2).

¹ - رأفت رضوان، مرجع سابق، ص 13.

² - عبد النور ناجي، مبروك ساحلي: مقدمة في دراسة السياسة العامة، دار العلوم للنشر و التوزيع. غابرة، الجزائر، 2014، ص 41.

2. السلطة التشريعية

تمثل الهيئة المخولة بإقرار القوانين و النظم و السياسات العمومية، و « يعد البرلمان من أهم المنظمات الرسمية الحكومية التي تضطلع أساسا بتشريع اللوائح و الأنظمة و القوانين، و وضع القواعد العامة التي تنظم مختلف أوجه الحياة السياسية و الاقتصادية و الاجتماعية و البيئية و غيرها في الدولة »⁽¹⁾.

و من المهام الأساسية التي تقوم بها ما يلي:⁽²⁾

- مراجعة برنامج السياسة العمومية المقترح من السلطة التنفيذية و إقراره أو رفضه أو طلب إدخال تعديلات عليه.
- متابعة تنفيذ الحكومة للسياسة العمومية بطريقة تتلاءم و تتوافق مع ما تم تشريعه و الضغط على الحكومة و التأثير عليها للالتزام بالبرنامج المتفق عليه.
- التقييم النهائي لعملية تنفيذ السياسة العمومية من طرف الأجهزة المخولة بذلك مثل المجلس الأعلى للمحاسبة - المسؤول عن الرقابة المالية.

و يتباين دور المؤسسة التشريعية في السياسة العمومية تبعا للتباين و الاختلاف بين الأنظمة السياسية، و لا يقتصر الاختلاف في أداء السلطة التشريعية لدورها في السياسة العمومية على صعيد المقارنة بين نظامين سياسية أو أكثر، و إنما أيضا، على صعيد النظام السياسي الواحد و ذلك تبعا لنوعية القضايا المطروحة و التي تتطلب تشريعات و قوانين تكون ملزمة للسلطة التنفيذية أولا كجهة منفذة لتلك التشريعات.

3. السلطة القضائية

و يتمثل دور هذه الهيئة في صنع السياسات العامة تبعا لطبيعة النظام الدستوري المطبق و درجة موقفها من مبدأ الفصل بين السلطات. و يكاد دور هذه السلطة قاصرا على تقديم

¹ - عبد النور ناجي، مبروك ساحلي، مرجع سابق، ص 38.

² - رأفت رضوان، مرجع سابق، ص 14.

المقترحات أو التوصيات و إصدار التفسيرات بشأن السياسات التي تنوي السلطات التنفيذية القيام بها.

خامسا: المشاركة في صياغة السياسات العمومية

المشاركة في صياغة السياسات العمومية تعني عملية مساندة أو عملية تأثير على قرارات ما ترغب الحكومة القيام به لمعالجة قضية ما ترتبط بمصالح المجتمع. و تستند في ذلك على ما يلي:⁽¹⁾

- القانون و التشريعات الأخرى.
- اللوائح.
- قرارات المحاكم.
- الأوامر و القرارات التنفيذية.
- الخطط و البرامج الحكومية.

تلجأ السلطات الحكومية أثناء إعدادها و وضعها للسياسات العمومية إلى إشراك مختلف فئات المجتمع المدني في مناقشة الأولويات التي اختيرت، و تحليل الأساليب التي ستجسدها في مشاريع و برامج، و الاتفاق على الآليات التي ستضمن تحقيق النتائج المرغوبة، لكن، كل ذلك يتوقف على ما يلي:⁽²⁾

- **إتاحة المعلومات:** كثيرا ما تساهم المعلومات التي تتيحها السلطات العمومية عن أنشطتها في توفير المناخ الملائم الذي يضمن تقادي الاضطرابات و الأزمات و يساعد على استخلاص المؤشرات و الأرقام الإحصائية التي تعتبر ضرورية و مفيدة في إصدار الأحكام التقويمية و اتخاذ القرارات على المستويين الجزئي و الكلي.

¹ - منتدى التنمية السياسية، اليمن، ص 13. انظر إلى الموقع، تاريخ الاطلاع: 2015/09/16.

http://www.pdf-yemen.com/PDF/CIPE_Man/Advocacy_and_Participation_AR.pdf

² - نفس المرجع السابق.

■ **التشاور:** لا يمكن أن يتم بكيفية فعالة في بيئة تفتقر إلى أسس الديمقراطية. فالتشاور و التحوار من ميزات المجتمعات المثقفة و المتحضرة التي تصبو إلى بناء الثقة في ما بينها و تعمل على تصميم مستقبلها بكفاءات و خبرات أبنائها. و متى استرشدت السلطات العمومية بمثل هذه الأمثلة في وضع و تنفيذ السياسات العمومية تكون قد نجحت في تلبية احتياجات المجتمع أو في معالجة قضية أو مشكلة ما⁽¹⁾.

■ **المشاركة الفعالة:** يقصد بها فتح قنوات التشاور و التحوار بين مختلف الأطياف حول القضايا و المشاكل التي تكون محل وضع السياسات و اتخاذ القرار لأن ذلك من شأنه أن يعزز الثقة بين الحكومة و مختلف أفراد المجتمع و يقوي من احتمالات نجاح تنفيذ تلك السياسة العمومية.

و أخيرا، يمكن التأكيد على أنه متى توفرت المعلومات بكيفية وافية و تم التشاور في جو ديمقراطي و تحققت المشاركة الفعالة الواسعة فإن ذلك يؤدي إلى زيادة درجة التأثير الذي يمكن للمواطنين ممارسته في عملية وضع السياسات من حيث الاعتبارات التالية: ⁽²⁾

- وضع سياسات عمومية أفضل.
- زيادة الثقة في الحكومة.
- تصبح الحكومة أكثر شفافية و أكثر قابلية للمساءلة.
- استجابة الحكومة لازدياد المطالب العامة.
- الوفاء بتوقعات المواطنين بشأن وضع آرائهم موضع الاعتبار.

¹ - فهمي خليفة الفهداوي، مرجع سابق، ص 112.

² - منتدى التنمية السياسية، مرجع سابق، ص 14.

المبحث الثاني: تصنيف و مراحل صنع السياسات العمومية

بعد تحديد مفهوم السياسة العمومية و الوقوف على خصائصها و القائمون على وضعها، يصبح بالإمكان استقراء أنواع مختلفة من السياسات العمومية اعتمادا على استخدام المعايير السائدة في الأدب المعرفي حول السياسات العمومية وفق التحليل الموضح في الفقرات الموالية.

أولا: تصنيف السياسة العمومية

تتوفر في بحوث العلوم الاجتماعية و الإنسانية عدة أنواع من السياسات العمومية، يختص كل منها بمجال معين يمس جانبا من آليات و إجراءات ضمان توفير متطلبات و حاجيات حياة الفرد في المجتمع بكيفية وافية و عادلة تمتد لتتعدى جميع تلك التي حددها كل من الباحثين (Maslow) و (Herzberg) - كالغذاء، السكن، الأمن، التعليم و الترفيه⁽¹⁾. إن تحقيق هذا الهدف في سياقه العام يستلزم اتخاذ أو إتباع سياسات توافقية تفي بتحقيق المصلحة العامة بأقل تكلفة اجتماعية ممكنة.

إن المتتبع لبحوث هذه السياسات العمومية يجد العديد من المعايير التي يتم بموجبها تصنيف السياسات العمومية و السبب في ذلك يعود إلى:

- اتساع نطاق القضايا و المشاكل التي تشملها و تحتويها،
- اختلاف الأشكال التي تتخذها و تعدد الأنواع التي تتصف بها،
- التباين في درجة تأثيراتها على مختلف الأطراف التي غالبا ما تمثل بؤرة تركيز متخذ قرار السياسات العمومية.

إن تصنيف السياسات العمومية يعتمد في الغالب على استخدام العديد من المعايير المتداخلة و المتشابكة فيما بينها، و مع ذلك تصلح بأن تكون معيارا مرجعيا يسترشد به في الفصل بين التصنيفات المختلفة للسياسات العمومية. و من هذه المعايير التي وردت في العديد من الدراسات و البحوث نلخصها في ما يلي:

¹ - عامر الكبيسي، السياسات العامة: مدخل لتطوير أداء الحكومات، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، بحوث و دراسات، الأردن، 2008، ص 20.

1. معيار الشكل

هل هناك شكل معين تتخذه السياسة العمومية، أم هناك أشكال متعددة، هذا ما سنتم مناقشته في الفقرات الموالية: ⁽¹⁾

(أ) توجد من السياسات العمومية ما يصدر بصيغة القانون الذي يأتي استجابة لنص دستوري يلزم السلطات العمومية بالتقيد بتنفيذ الأوامر الصادرة و المنظمة لتنفيذ أنشطة إدارية أو اقتصادية أو اجتماعية أو غيرها خدمة للصالح العام.

(ب) و توجد كذلك، من السياسات العمومية ما يصدر بشكل مرسوم رئاسي، عندما تكون السلطة التشريعية غير منعقدة، أو لمعالجة قضايا عاجلة و مهمة لا تستدعي التأجيل.

(ت) و أخيراً، قد تأخذ السياسة العمومية صيغة نظام أو لائحة أو تعليمة تهدف إلى تحديد المعالم التي يجب التقيد بها أثناء توجيه أو ضبط أي قضية أو موضوع يرمي إلى تحقيق المنفعة العامة.

يلاحظ مما سبق بأن السياسات العمومية تأخذ أشكالاً متعددة تختلف باختلاف الجهة المخولة بإصدارها، و يتم التفريق بين أشكالها المختلفة على أساس مصدرها التشريعي.

2. معيار الهدف أو الأهداف

يستخدم معيار الأهداف في تصنيف السياسة العمومية. فإذا كان الهدف منها مثلاً، هو اتخاذ قرار من طرف السلطات العمومية يتعلق بإجراء عمل استباقي تنفادي من خلاله حدوث أزمات أو أحداث لا ترغب في وقوعها فعند ذلك، يطلق على هذه السياسة العمومية بالوقائية، و أما إذا كان الهدف منها معالجة مشاكل ظهرت مؤشرات تلوح في الأفق فإنها عندئذ تسمى بالسياسات العمومية الإصلاحية.

و على غرار السياقات السابقة، يمكن كذلك أن تستخدم الأهداف كمعيار في تصنيف السياسات العمومية في الحالات التي تلجأ فيها السلطات العمومية إلى تثبيت أوضاعها عندما

¹ - عامر الكبيسي، مرجع سابق، ص 21.

تجد نفسها في أحسن ظروفها و استقرارها عن طريق انتهاج نفس السياسات طالما تضمن لها استمرارية و ديمومة نفس الأوضاع و الظروف المستحسنة و المقبولة. و يطلق على هذه السياسات في هذه الحالة بالسياسات المعتدلة أو بالسياسات المحافظة، كما هو شائع حتى الآن في بعض سياسات المملكة المتحدة. و يطلق على السياسات التي تهدف إلى التغيير نحو الأفضل بالسياسات الإصلاحية أو التجديدية أو الديناميكية، أما السياسات التي يكون التغيير الذي تحدثه فوراً دون التحضير له، فإنه يطلق عليها حينئذ بالسياسة الثورية⁽¹⁾.

3. معيار الأثر

يمكن أن تصنف السياسات العمومية بأنها توزيعية أو مانحة متى تم التركيز على الآثار التي تسببها على فئات المجتمع المستهدفة أو على أي مستهدف آخر. فمثلاً، إن تخفيض أو على الأقل تثبيت أسعار النقل الحضري بواسطة الحافلات سيؤدي بدون شك إلى حماية القدرة الشرائية لشريحة واسعة من أفراد المجتمع التي لا تمتلك السيارات الخاصة و لا تتوفر لها وسائل النقل الجماعي الأخرى المريحة. فالسياسة العمومية من هذا النوع سيكون لها حتماً تأثير إيجابي على رفاهية تلك الفئة المستهدفة.

و هناك من يضيف إلى ما سبق، بأن السياسات العمومية متى كانت ترمي إلى مراجعة نتائج تأثيرات تطبيق هذه السياسة لاعتبارات معينة مثل زوال الأسباب التي وجدت من أجلها، أو بسبب ظهور مستجدات لا تستدعي الاستمرار في تطبيقها، فيطلق عليها وقتذاك بسياسات إعادة التوزيع.

و بقصد أن تضمن السلطات العمومية تطبيق بعض السياسات الخاصة، عليها أن تضع أولاً السياسات التنظيمية التي توفر القواعد العامة التي تحكم و توجه سلوك الهيئات الإدارية التي لا تقتصر على مختلف المستويات الإدارية ذات الصلة بها فقط، بل تتعداها إلى الأفراد و الجماعات. و ينظر إلى تلك القواعد من حيث درجة و اتجاه تأثيراتها، فهي قد تمنح مجال حرية واسعة و تترك المبادرة التي من شأنها أن تعظم من درجة المنفعة و الفائدة المستهدفة، أو

¹ - فهمي خليفة الفهداوي، مرجع سابق، ص 171.

قد تقيد من مجال الحرية متى كان يصعب مثلا إجراء المراقبة و المساءلة. و في كلتي الحالتين تكون القواعد و القوانين معدة من أجل التأثير على سلوك من كان له ارتباط بتلك السياسة العمومية.

و أخيرا، يمكن استخلاص أن آثار السياسات العمومية يمكن أن تتجسد في أحد الأشكال التالية: (1)

1. الآثار المالية و النقدية و تكون مثلا، عندما تهدف الحكومة من خلال سياستها المتمثلة في فرض رسوم على المركبات التي تستخدم الطريق السيار من أجل إعادة استخدامها في الصيانة و في توفير أسباب الراحة و الأمان لمستعملي الطريق السيار.

2. الآثار المادية و تكون مثلا، عندما تهدف الحكومة من خلال سياستها السنوية (المستمرة) إلى توزيع الأدوات و الكتب المدرسية على المتدربين الفقراء و المعوزين تشجيعا لهم على مواصلة التمدريس.

3. الآثار الخدمية و تكون مثلا، طالما كانت الحكومة تهدف من خلال سياستها إلى توفير خدمات نقل للمتدربين الذين تبتعد مؤسساتهم التربوية عن مقر سكنهم لتشجيع التربية و التعليم لجميع أطفال المجتمع الريفي.

4. الآثار المعنوية تستهدف من السياسات العمومية التي يراعى فيها عند وضعها و تنفيذها تحقيق مكاسب معنوية يجنيها المجتمع برمته مثل توفير أسباب أمن و سلامة الطرقات بالقدر الذي يخفض من عدد الوفيات إلى أدنى المستويات. فمثلا تتبع السويد و بعض الدول الأوروبية الأخرى سياسات فعالة من أجل الوصول إلى صفر حادث مروري!

فيعتبر هذا النوع من السياسات التي تسعى لتحقيق مثل هذه الآثار المعنوية نمودجا يعكس درجة تطور و تحضر المجتمعات ثقافيا و ماديا و علميا، و يستحق هذا النموذج من السياسات العمومية أن ينال قدرا كبيرا من الدراسة و التحليل من طرف المسؤولين المختصين في الوزارات المختلفة و خاصة في وزارة النقل في الجزائر.

¹ - عامر الكبيسي، مرجع سابق، ص 23.

4. معيار المجال

تصنف السياسات العمومية وفق المجالات التي تتعلق بها و تشملها، فهناك السياسات العمومية المتعلقة بالنقل البري، البحري و الجوي، كما توجد سياسات عمومية أخرى تتعلق بأنشطة متنوعة أخرى مثل الموانئ و المطارات و مراكز العبور و التخزين، أو السياسات التي تختص في بناء المرافق و الإنشاءات القاعدية الضرورية ضمانا لتطوير و تحسين النقل بمختلف أنواعه حتى يساهم في التنمية الشاملة و المستدامة.

5. معيار الزمن

يتفق الجميع في مجال المال و الأعمال بأن الزمن هو العامل الأساسي الذي لا يجب التهاون في إغفال الاستفادة من توظيفه بحكمة و بصيرة و إلا وجد المرء نفسه خاسرا يكون من الصعب عليه استدراك أو تعويض ما فاتته. و لأهمية الزمن توضع السياسات العمومية في سياق زمني (قصير، متوسط، طويل) حتى تستطيع الجهات القائمة على تنفيذها في تحقيق المآرب و المساعي في وقتها و في حينها تقاديا للوقوع في أي ظروف قد تؤجج من وقع المشاكل، و تزيد في تعميق درجة التأثيرات السلبية. فتوصف السياسات التي تتخذ من الزمن نقطة ارتكازها بالسياسات الإستراتيجية أو التكتيكية أو الاستثنائية.⁽¹⁾

6. معيار النطاق الجغرافي

تلجأ السلطات العمومية أحيانا إلى توجيه اهتمامها نحو انشغالات أو قضايا و مشاكل تتعلق بجهة أو منطقة جغرافية معينة دون سواها من المناطق الأخرى التي تتميز بخصوصية معينة. فتقوم بوضع سياسات عمومية في شكل برامج و مشاريع تهدف من خلالها إلى اتخاذ التدابير العاجلة التي تضمن تلبية تلك الانشغالات و معالجة القضايا و حل المشاكل التي تم تشخيصها بعناية و تدقيق حتى تصبح تلك المناطق في المستوى الذي يضمن لها تحقيق التوازن الإقليمي أو الجهوي.

¹ - عامر الكبيسي، مرجع سابق، ص 25.

7. معيار الشمولية أو الجزئية

عندما تتعلق السياسات العمومية بالقضايا و المشاكل التي تتأثر بها جميع القطاعات و الفئات و الشرائح على المدى القصير و المتوسط و البعيد تسمى بالسياسات الكلية. أما حين تتناول السياسات العمومية القضايا و المشاكل التي تتأثر بها الوحدات أو المكونات الجزئية فإنه يطلق عليها حينذاك بالسياسات الجزئية.⁽¹⁾

و مثل هذه السياسات تعبر في الواقع عن التأثيرات المتداخلة لتجسيد البرامج التي تدخل في نطاق موضوع السياسة العمومية الذي لا يخص بالضرورة جميع أفراد المجتمع، لأن التنوع في الاهتمامات و التخصصات هو المحور الأساسي لوجود السياسات الفرعية⁽²⁾. و لعل في المثال التالي ما يوضح العلاقة الترابطية التي تمثل حلقة وصل بين أجزاء السياسة العمومية، فالاهتمام بالطيران المدني يستدعي تدخل العديد من الفاعلين على مستويات إدارية فوقية تعمل معا لتجسيد مسعا وطنيا يدعم مثلا تطوير القطاع السياحي، حيث تتدخل اللجان البرلمانية من خلال موافقتها و تتبعها و مراقبتها لأنشطة الطيران، و تتدخل لجان حكومية فرعية أخرى تتولى الاهتمام بالمجال المالي و المادي، فضلا عن مشاركة الاتحادات أو المنظمات الوطنية الخاصة بالطيران المدني، و كذلك تدخل أطراف أخرى لها صلة بموضوع هذه السياسة العمومية كمصالح الأرصاد الجوي و الملاحة الجوية و غيرهما من الهيئات الداعمة الأخرى.

تتبع أهمية معايير التصنيف السابقة من كونها تساعد في تحديد المستويات التي تتولى صنع و مناقشة مواضيع السياسات العمومية على مستوى السلطات الرسمية و المجتمعية من جهة، و في تشخيص نوع المهارات الواجب توفرها لدى المشاركين فيها من جهة أخرى. فالبعض منها يستلزم إعطاء الأولوية للمهارات الفكرية و المنهجية، بينما تتطلب أخرى مهارات فنية و تخصصية في الحقل الذي تتناوله. و تظل للمهارات الإدارية و القانونية و المعلوماتية أهمية معتبرة في بلورة الأسس و القواعد التي تتسجم مع مقتضيات تحقيق أهداف السياسة العمومية المراد اعتمادها.

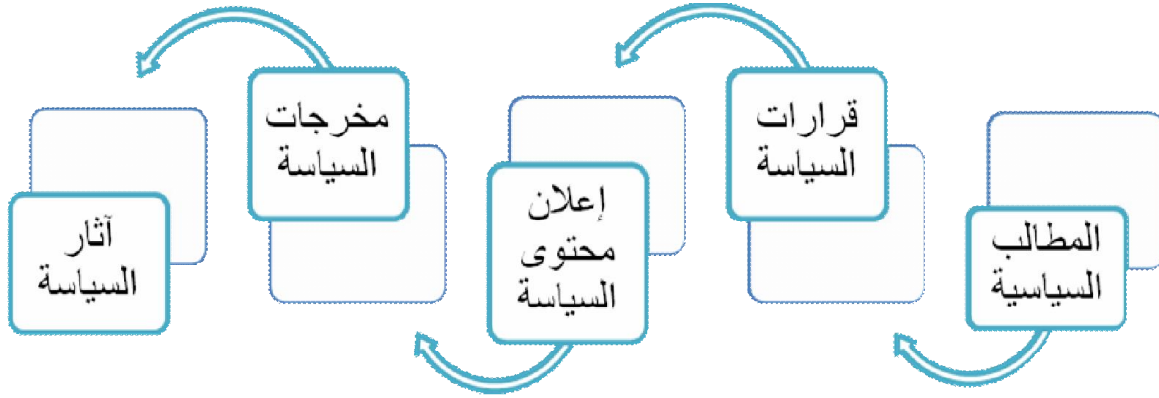
¹ - عامر الكبيسي، مرجع سابق، ص 27.

² - فهمي خليفة الفهداوي، مرجع سابق، ص 61.

ثانيا: عناصر السياسة العمومية

تتجلى من تعاريف السياسة العمومية أن هذه الأخيرة تتضمن المكونات الأساسية التالية:

الشكل رقم (01): عناصر السياسة العمومية



المصدر: من إعداد الطالب استنادا إلى عبد النور ناجي و مبروك ساحلي، مرجع سابق، ص 26

1. **المطالب السياسية:** تمثل حاجات الأفراد و المجتمع و تفضيلاتهم المتنوعة، توجه إلى النظام السياسي في صورة مطالب - مدخلات - تستدعي استجابة السلطات لها بصورة أو بأخرى، و تعمل المؤسسات و التنظيمات على تنظيم و ترتيب أولوية هذه المطالب⁽¹⁾.
2. **قرارات السياسة:** و تمثل القرارات التي تتخذ في مختلف المستويات الحكومية التي تعبر عن محتويات و إجراءات السياسة العمومية و تشتمل على الأطر التشريعية التي على أساسها يتم إصدار و تنفيذ و تقييم تلك السياسة العمومية.⁽²⁾
3. **إعلان محتويات السياسة:** ما تنوي الحكومات القيام به و ترجمته في شكل أنشطة و خدمات و منافع و ضوابط يمكن تحسبها على أرض الواقع. و لذلك، هناك من يرى بأنها تشمل الأوامر الشفاهية و التعبيرات القانونية و الضوابط المحددة لسلوك و آراء الحكام و القضاة، و حتى خطب المسؤولين و شعاراتهم التي تعبر عن المقاصد العامة و الأغراض المطلوب تحقيقها⁽³⁾.

¹ - عبد النور ناجي و مبروك ساحلي، مرجع سابق، ص ص 26 - 27.

² - فهمي خليفة الفهداوي، مرجع سابق، ص 44.

³ - عامر الكبيسي، مرجع سابق، ص 29.

و قد يكون وصف السياسة و مضمونها غامض، كما قد يحصل التناقض عند شرح مضمونها في المستويات أو السلطات المختلفة أو حتى الوحدات الإدارية المتعددة، و نجد ذلك التناقض أيضا في مجال تفسير السياسة العمومية مثلا: المحافظة على البيئة من التلوث و سياسة استخدام الطاقة⁽¹⁾.

4. **مخرجات السياسة:** و هي المؤشرات الملموسة الناجمة عن السياسة العمومية في ضوء قرارات السياسة و التصريحات التي يلمسها المواطنون من الأعمال الحكومية، و لا تشمل الوعود و النوايا، و قد تكون المخرجات المتحققة عن السياسة العمومية بعيدة أو مختلفة كما يتوقع تحققه أو ما تنص عليه السياسة نفسها.⁽²⁾

5. **آثار السياسة:** و تمثل العوائد و النتائج المحصل عليها سواء كانت مقصودة أو غير مقصودة نتيجة تطبيق السياسة العمومية التي تعبر عن موقف الحكومة إزاء القضايا و المشاكل المثارة. فكل سياسة عمومية يتم تنفيذها يترتب عنها آثار معينة، قد تكون إيجابية و قد تكون سلبية، و في هذه الحالة الأخيرة تحتاج إلى تبني سياسات عمومية جديدة أو ملحقة بسابقتها⁽³⁾.

ثالثا: مراحل إعداد السياسة العمومية

إن عملية إعداد السياسات العمومية هي عملية في غاية الأهمية و تمتاز بالدقة و التعقيد، حيث تمر بعد مراحل متتالية، تستدعي جميعها المثابرة و التنسيق، و تتمثل هذه المراحل في الآتي:

¹ - محمد موفق حديد، الإدارة العامة: هيكلية الأجهزة و صنع السياسات و تنفيذ البرامج الحكومية، دار الشروق، عمان، الأردن، 2007، ص 118.

² - تامر محمد كامل الخزرجي، مرجع سابق، ص 30.

³ - فهمي خليفة الفهداوي، مرجع سابق، ص 42.

المرحلة الأولى: عرض مشروع السياسة العمومية

تمثل قائمة المواضيع التي تصبو السلطات العمومية إلى وضعها محل التحليل و المناقشة من أجل بلورة السياسات التنموية على الأمد القصير و المتوسط و الطويل آخذة في عين الاعتبار المتغيرات البيئية المحلية و الدولية، و الإمكانيات المتاحة و كذا، انشغالات و تطلعات أفراد المجتمع.

يمكن أن ترتبط تلك المواضيع بقضية أو بموقف معين، أو حاجات مطلوبة، و بالتالي فهي ظاهرة محددة، لها أغراضها و آثارها المباشرة و غير المباشرة، و هي قابلة بأن تدرج ضمن السياسة و تتم معالجتها في إطار المقومات البيئية السائدة⁽¹⁾.

المرحلة الثانية: تحديد الأولويات

نظرا للعدد الكبير من القضايا و المشاكل التي تطرح أمام السلطات العليا في الدولة من أجل الاهتمام بها و حلها، فإن الحكومة تجد نفسها غير قادرة على إيجاد الحلول لها جميعا، لكنها تقوم باختيار أهم القضايا و المشاكل التي تعتبر من الأولويات استنادا إلى تطبيق الأساليب و الطرائق التي تساعد في تحليل البدائل و معرفة مميزاتها و التأكد من نتائجها. و من أهم الأساليب المستخدمة في هذا السياق ما يلي: ⁽²⁾

1) أسلوب الحدس: يعتمد عليه في حالات توفر الكفاءات الفنية الراقية و الخبرات المهنية الكافية و المؤهلات العلمية اللازمة، و تكون القضايا و المشاكل ذات الأولوية هي تلك التي لا تستدعي التأجيل مثلا.

2) أسلوب دلفي: يعبر عن أي عمل جماعي إبداعي تقوم به مجموعة من المختصين من أجل توظيف خلافتهم للتوصل إلى البدائل المختلفة التي ستشكل أولويات السياسة العمومية.

¹ - حسن أبشر الطيب، الدولة العصرية: دولة مؤسسات، دار الجيل للطبع و النشر و التوزيع، الأردن، 2001، ص 25.

² - فهمي خليفة الفهداوي، مرجع سابق، ص ص 111 - 112.

(3) أسلوب السيناريو: هو عملية افتراضية لمجموعة أحداث مستقبلية يترتب عنها إثارة أفكار تساعد على فهم و استيعاب مختلف الكيفيات التصورية تعالج قضايا و مواضيع السياسة العمومية.

(4) أسلوب بحوث العمليات: يلقي هذا الأسلوب تطبيقاته في مختلف مجالات اتخاذ القرارات الاستثمارية، إذ يساعد على إيجاد العديد من البدائل التي يمكن الاختيار من بينها لكونها تحقق أكبر عائد ممكن، أو لكونها تتم بأقل تكلفة ممكنة.

(5) أسلوب النماذج الرياضية: إنه قلما نجد في الواقع حالات يتم فيها اتخاذ القرارات دون الاعتماد على النماذج الكمية الرياضية و الإحصائية. فهي تمثل أدوات تحليل لمتغيرات قيمة في ظل توفر شروط محددة.

و بناء على ما سبق، يمكن تحديد أهم المعايير المعتمدة في المفاضلة بين البدائل منها:⁽¹⁾

- العائد المحقق أو تكلفة البديل المترتبة عنه.
- قدرة البديل على استغلال الموارد المتاحة، التي سيتم تسخيرها في حل المشكلة.
- نوعية المعالجة التي يقدمها إزاء المشكلة، هل هي جزئية أم كلية ؟
- مدى انسجام البديل مع أهداف السياسة العمومية، على صعيد الفلسفة و النظام والمجتمع و العوامل البيئية.
- مدى السرعة و التوقيت المطلوب في إنفاذ الحل و إظهار نتائجه المحتملة.
- درجة المخاطرة المتوقعة عن البديل في حال عدم تحقيقه للهدف المرجو منه.

المرحلة الثالثة: صياغة السياسة العمومية

يصف الكاتب عامر خضير الكبيسي صياغة السياسة العمومية بأنها « عملية ديناميكية معقدة تشارك فيها أطراف مجتمعية و رسمية مستفيدة منها أو متأثرة بها. و تتم من خلالها صياغة البرامج و الأنشطة و الأفعال و الأعمال التي تنوي الحكومة القيام بها لحل مشكلة أو

¹ - فهمي خليفة الفهداوي، مرجع سابق، ص 112.

الاستجابة لحاجات فئات معينة أو لإحداث تغيير أو تطوير لما هو قائم أو لتحقيق مصلحة عامة»⁽¹⁾. و يضيف في فقرة أخرى بأن المواصفات السابقة تتطلب توفير معلومات صحيحة و حديثة، و تستدعي الاسترشاد بآراء و تحاليل مراكز البحوث المتخصصة و بالتجارب الرائدة و بالدراسات المقارنة في هذا المجال، و تقتضي مشاركة الفاعلين من المهتمين و المنتفعين بمواضيع السياسة العمومية.

المرحلة الرابعة: إصدار السياسة العمومية

يتم في هذه المرحلة اتخاذ قرار أو إصدار تشريع أو قانون يجسد الأهداف المراد بلوغها. و يشمل هذا تبني مقترحات بعينها أو تعديلها أو رفض أو قبول بديل آخر. و تكتفي هذه المرحلة باختيار أو تفضيل البدائل التي تتوفر فيها المعايير السالفة الذكر.

المرحلة الخامسة: تنفيذ السياسة العمومية

يمثل مختلف الأنشطة و العمليات التي تؤدي إلى إنجاز المشاريع و البرامج التي تضمها السياسة العمومية. و بعبارة أخرى، فإنه يعتبر بمثابة الأداء الذي يضمن تسخير الوسائل و الأساليب و توجيه الجهود المبذولة نحو غايات و مقاصد السياسة العمومية. و يشير أيضا إلى الأنشطة و الإجراءات و التدابير التنفيذية الهادفة لوضع السياسة العمومية حيز التطبيق باستخدام الوسائل و الإمكانيات المادية و البشرية و التكنولوجية و غيرها في سبيل تحقيق الأهداف المسطرة. إن نجاح عملية تطبيق السياسة العمومية يتطلب توفير جملة عوامل متحركة في التنفيذ:⁽²⁾

- رصد المصادر الاقتصادية و القدرات البشرية الكافية لتنفيذ السياسة العمومية.
- القدرة الإدارية لتحقيق أهداف السياسة العمومية المطلوب تحقيقها.
- التنسيق بين السلطات الثلاث من أجل ضمان التنفيذ الناجح للسياسة.

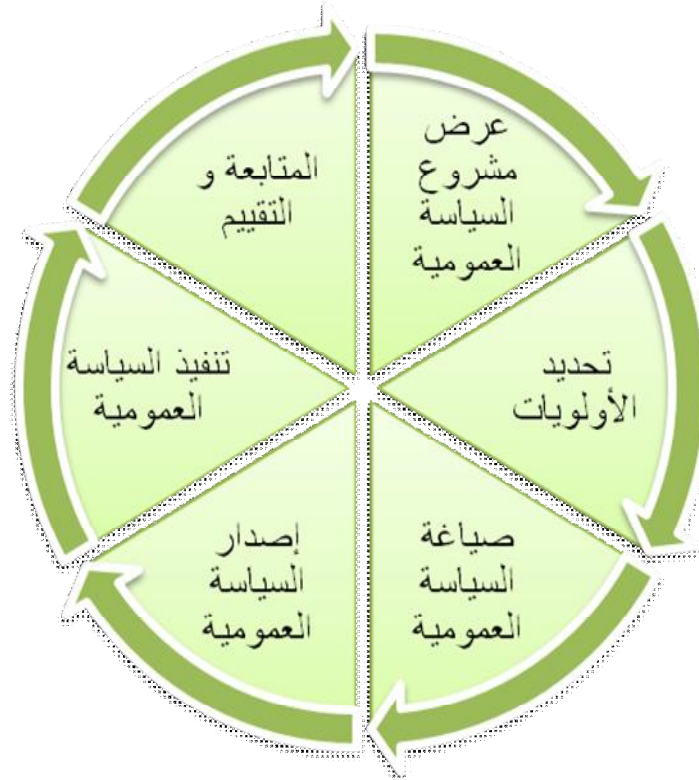
¹ - عامر الكبيسي، مرجع سابق، ص ص 89 - 90.

² - رأفت رضوان، مرجع سابق.

المرحلة السادسة: المتابعة و التقييم

تتمثل عملية التقييم في الأحكام التي يصدرها صناع السياسة العمومية و مسيرتها بشأن أهميتها و تأثيراتها، و غالبا ما تكون هذه الأحكام عبارة عن تعبيرات شخصية و انطباعات ذاتية تعكس وجهات نظرهم. أما الآن فقد أصبحت عملية متخصصة أكثر تعتمد على منهجية علمية و على معايير دقيقة لقياس مختلف أثار السياسة العمومية و كذا فعاليتها و كفاءتها⁽¹⁾. و الذي يميز التقويم للسياسات عن غيره من أساليب الرقابة و التحليل هو تركيزه على المزاوجة بين القيم المضافة من السياسة العمومية و الحقائق المستمدة من نتائجها و عوائدها.

الشكل (02): مراحل إعداد السياسات العمومية



المصدر: من إعداد الطالب استنادا إلى فهمي خليفة الفهداوي، مرجع سابق، ص 111

¹ - فهمي خليفة الفهداوي، مرجع سابق، ص 110.

المبحث الثالث: السياسة العمومية للنقل

يشير الكاتب (شريف محمد ماهر) إلى الأسباب الرئيسية التالية التي تدفع الحكومات إلى الاهتمام بسياسة النقل:⁽¹⁾

- يتدخل النقل في كافة الجوانب في المجتمع،
- يعتبر النقل عامل جوهري للدخل الوطني،
- إن الهدف الأساسي من وضع السياسات العمومية للنقل هو إعطاء مؤشرات لحساب حجم الموارد الوطنية و جودة الخدمات،
- تقدم سياسة النقل إطارا جيدا حول حصة الموارد المستخدمة لوسائل النقل،
- على الحكومات دور هام في تطوير وسائل النقل و تحسينها سواء البرية، المائية و الجوية، و يتمثل دورها و مسؤوليتها - حسب رأي نفس الكاتب السابق - في:
 - تأكيد سلامة المسافرين،
 - حماية المجتمع من قوة الاحتكار المطلق،
 - تشجيع المنافسة بين الملاك،
 - تنمية وسائل النقل و الخدمة المقررة،
 - موازنة المتطلبات البيئية و الاجتماعية للنقل،
 - تخطيط حركة النقل واتخاذ القرارات الخاصة به.

و نظرا لما تعرفه مدن العديد من الدول (النامية) في الوقت الراهن من زيادة مطردة في النمو السكاني، و من تشكل مجموعات اجتماعية و اقتصادية في أماكن جغرافية مبعثرة بدون تناسق، و أحيانا تكون غير منسجمة مع ما هو متوفر من البنى التحتية و مع نظم النقل السائدة⁽²⁾، فإن ذلك يدفع بالسلطات العمومية المختصة إلى تبني سياسات ترمي إلى العمل

¹ - شريف محمد ماهر، تخطيط النقل و سياساته، الدار الجامعية - الإسكندرية، 2006، ص ص 234 - 235.

² - Henrik Braconier and all, The Performance of Road Transport Infrastructure and its Links to Policies, OECD Economics Department Working Papers, N° 1016, OECD Publishing, 2013, p 35.

من أجل تطوير آثار الواقع المشار إليه سابقاً، مثل تزايد حدة اختناقات المرور، و ارتفاع عدد الحوادث، و زيادة تكاليف الإنتاج و تلويث البيئة و المحيط، و إحداث تأثيرات نفسية و اجتماعية سلبية على مختلف أفراد المجتمع.

و بالرغم من كل ذلك، تسعى الحكومات في مختلف دول العالم إلى توفير خدمات النقل بنوعية عالية و بتكلفة أقل، و تعمل على تنويعها و تطويرها لما لها من أهمية كبرى في عمليات التنمية الاقتصادية و الاجتماعية. و لتحقيق ذلك تلجأ إلى تسخير إمكانيات مالية و مادية و بشرية تسمح لها، ليس فقط بإنشاء الطرق و المطارات و السكك الحديدية و الموانئ البحرية، و إنما كذلك، تضمن لها صيانة و تطوير الهياكل القديمة وفق ما تقتضيه المتطلبات الجديدة⁽¹⁾.

يتكون النقل من مجموعة من العناصر يكمل كل منها الآخر و تعمل وفق منظومة متكاملة تسمح للنقل بتأدية دوره المحرك للتنمية في مختلف المجالات - الصناعية و الخدمية و العمرانية و الزراعية. و تتكون منظومة النقل من الهياكل القاعدية، وسائل النقل، نظم التشغيل، و الخدمات المساعدة.

إن ما يميز الاستثمار في النقل خاصة الهياكل القاعدية، هو حاجته لأموال ضخمة لا يمكن للقطاع الخاص توفيرها هذا من جهة، و من جهة أخرى فإن مردوديته الاقتصادية لا تتأتى إلى على الأمد الطويل⁽²⁾. أما خدمات نقل الأفراد و السلع و المنتجات فإن كثيراً من الدول قد تركتها في معظمها للقطاع الخاص و للمنافسة على أمل تطوير و تحسين شبكات النقل بمختلف أنواعه، و أن تقوم الدولة (أو السلطة المعنية) بدور المنظم و مانح التراخيص و المراقب.

¹ - David Niyonsenga, Op.cit, p 9.

² - Michel Didier et Rémy Prud'homme, Infrastructures De Transport, Mobilité Et Croissance, Conseil d'Analyse économique, La documentation Française, Paris, France, 2007, p 136.

تشمل وسائل النقل العمومي لمجموعة من وسائط النقل التي تكون متاحة للأفراد بغض النظر عن طبيعة ملكيتها، و تشمل هذه المجموعة العديد من الوسائط، سواء تعلق الأمر بالنقل الطرقي أو النقل بالسكك الحديدية، أو النقل البحري، أو النقل الجوي.

إن التحدي الذي تواجهه دول عديدة، منها الجزائر، هو تبني مجموعة من السياسات العمومية التي تمكنها من توفير مصادر إضافية لتطوير الهياكل القاعدية للنقل وتحديثها، و بما لا يمثل أعباء إضافية على الفرد العادي و تحميل مستخدم الوسيلة بالأعباء الحقيقية لتكلفة تشغيلها آخذة في الاعتبار العناصر التالية: ⁽¹⁾

- المستوى الحالي للضرائب مقارنة بنصيب الفرد من الناتج القومي بالمقارنة مع دول مشابهة في الأوضاع الاقتصادية و الاجتماعية.
- النظم الإدارية و مدى فعالية نظام تحصيل الضرائب المستحقة.
- نظام تسعير خدمات الهياكل القاعدية و الأساليب الفعالة للحصول على موارد مالية إضافية.

كما يجب أن تجمع سياسة النقل (البري) بين أربعة أبعاد أساسية: ⁽²⁾

1. الوقت (سرعة حركة المرور)،
2. المكان (استهلاك الأراضي)،
3. الاقتصاد (تكلفة إنشاء الهياكل القاعدية و استغلالها، استهلاك الطاقة،...)،
4. الجودة (الراحة، التلوث، الأمن).

انطلاقا من هذه الأبعاد، تتحدد معالم وضع السياسات العمومية للنقل مهما كانت أنماطه بهدف وضع الاستراتيجيات طويلة المدى لمسايرة التحديات التي يفرزها الواقع العملي من حيث

¹ - عبد القادر فتحي لاشين، نظم المشاركة بين القطاعين العام و الخاص في مشروعات البنية الأساسية للنقل، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، جامعة الدول العربية، مصر، 2010، ص 11.

² - François Decoster, UE: La Politique Des Transports – Vers Une Mobilité Durable, La documentation Française, Paris, 2009, p 41.

البحث عن إيجاد التوازنات بين العرض و الطلب⁽¹⁾. و على ضوء ذلك، سيتم في هذا الجزء تناول بعض أنواع السياسات العمومية التي تتعلق بالنقل.

أولاً: سياسات التسعير في قطاع النقل

مما لا شك فيه أن أسعار النقل بالنسبة للأفراد يخضع لتشريعات و إجراءات تحددها الدولة و تسهر على مراقبة تنفيذها لما لها من تداعيات على القدرة الشرائية لمختلف أفراد المجتمع، خصوصاً أصحاب الدخل المحدود أو العاطلين عن العمل. و من ثم تعمل الحكومات على ضبط و تنظيم نشاط النقل و استخدامه في إطار خطة وطنية تضمن توفير خدمات نقل بمستوى جودة أعلى و بتكلفة أقل. كما تعمل الحكومات على تدعيم وسائل النقل المختلفة بالمعدات و التركيبات و التجهيزات التي تتناسب مع مختلف أنماط النقل الحديثة. و لتحقيق هذه التصورات يكون من الضروري بناء سياسة إستراتيجية متوسطة و طويلة المدى تسترشد بها السلطات العمومية المختصة في معالجة القضايا و المشاكل التي يفرزها واقع النقل سنوياً.

من بين العناصر التي تتضمنها سياسات النقل موضوع التسعير الذي يتوقف تحديده على التكاليف التي يتحملها الناقل سواء كان عمومي أو خاص، فضلاً عن الظروف التي يتميز بها السوق و درجة المنافسة السائدة⁽²⁾. كل هذه العوامل، لها تأثير نسبي على قائمة خدمات النقل، و من ثم فهي تحتاج إلى دراسات تحليلية معمقة من أجل استقراء التوجهات التي يمكن أن تتخذها في ظل احتمال وقوع تغيرات فيها في الزمان و في المكان و العمل على استباق إيجاد الحلول لأي مشاكل احتمالية مستقبلية.

لما كانت سياسات التسعير في قطاع النقل تعتبر من أهم العناصر التي تحكم عمل هذا القطاع، فإنه يتوجب على المعنيين به إتباع سياسات واضحة و محددة لتسعير خدمات النقل، حيث يلعب دوراً هاماً و مؤثراً في الأوضاع الاقتصادية و الاجتماعية و ارتباطه بمختلف الأنشطة الأخرى. و من هنا تتدخل الدولة بصورة واضحة في سياسات التسعير التي تطبق في

¹– Pierre Merlin, Les Politiques de Transport Urbain, notes & études documentaires, La Documentation Française, 1985, p 12.

²– عبد القادر فتحي لاشين، مرجع سابق، ص 58.

قطاع النقل و التي تختلف من دولة لأخرى و في الدولة ذاتها، حيث من الممكن أن تختلف هذه السياسات بين فترة و أخرى طبقا للتوجه الاقتصادي السائد في الدولة.⁽¹⁾

و هناك أربعة أساليب أساسية لتطبيق السياسات التسعيرية، و هي:

1. تسعير خدمات النقل:

يتأثر الطلب على السفر في أي وسيلة بمحددات هامة يأتي في مقدمتها دخل المسافر، و المسافة، زمن الرحلة و مستويات الراحة و معدل تكرار الرحلات و المهن و الوظائف و أسعار السفر⁽²⁾. و من ثم لا يمكن أن نفسر النمو في الطلب الكلي على السفر بالتغيرات في الدخل و الأسعار فقط و إنما يشمل العوامل الأخرى التي تمت الإشارة إليها في الفقرات السابقة.

تتفرق خدمات النقل العمومية في الوسط الحضري و خدماتها بين المدن (خارج الوسط الحضري)، حيث يتحدد سعر خدمات نقل الأفراد بين المدن على أسس تجارية، أما في الوسط الحضري فإن هناك العديد من العناصر تدخل في تحديد تعريفة خدماتها.

و يتميز مجال خدمات نقل الأفراد بوجود منافسة بين المتعاملين ترتبط ليس فقط بنمط وسيلة النقل، و إنما ترتبط كذلك، بنوعية الخدمات المقدمة و بالأسعار المعروضة⁽³⁾. و من هنا فإن تسعير تلك الخدمات يمكن أن ينظر إليه من زاوية، كم يستطيع الراكب أن يدفع مقابل الخدمة المقدمة في ظل توفر حالات معينة.

2. دعم قطاع النقل:

الدعم يتمثل في مبلغ الإعانة الذي تقدمه الدولة لسد جزء من العجز المالي الاستثماري أو التشغيلي أو الاثنين معا مراعاة للبعد الاجتماعي الذي تنطلق منه السياسات العمومية للنقل.

¹ - عبد القادر فتحي لاشين، مرجع سابق، ص 59.

² - Roland Ries, Transports Urbains: Quelles Politiques Pour Demain ?, Commissariat Général Du Plan, La Documentation Française, 2003, p 48.

³ - محمد إبراهيم عبيدات، أساسيات التسعير في التسويق المعاصر، ط1، دار المسيرة، الأردن، 2004، ص 39.

و يعتبر الدعم أحد الوسائل المهمة لتحقيق سياسات التسعير المتزنة مع دخل أفراد المجتمع⁽¹⁾. و من الأمور المسلم بها تقديم الدعم لمستغلي النقل العمومي للأفراد في الوسط الحضري مهما تعددت وسائل نقلهم (حافلات، مترو، ترامواي، مصاعد هوائية)، أيضا دعم أسعار السكك الحديدية، خاصة نقل الأفراد، و ذلك لمحاولة تخفيف مشاكل الازدحام بالحد من استخدام السيارة الخاصة، إضافة إلى مساعدة الفئات ذوي الدخل المحدود و سكان الضواحي. و تتدخل الدولة أحيانا لدعم فئات معينة من المجتمع في أماكن محددة من أجل توفير النقل المجاني مثلا للمتمدرسين، أو لنقل ذوي الاحتياجات الخاصة، أو الطلبة، إلى غير ذلك⁽²⁾. و في هذا السياق، فإن الدولة قد تهتم بما يسمى بالشرائح المجتمعية الهشة القاطنة مثلا في التجمعات الحضرية بالضواحي فتقوم بجمع المعلومات التي يمكن أن تستند إليها في اتخاذ قرارات الدعم لتسهيل عملية النقل و الحركة. و من المعلومات التي يمكن أن تكون مفيدة في هذا الشأن ما يلي:⁽³⁾

- كم يمثل عدد سكان الضواحي بالنسبة لمجموع سكان المدينة التي تخدمها خطوط الضواحي و تقع في دائرتها.

- كم هي نسب إيرادات خطوط الضواحي بالنسبة لإجمالي إيرادات قطاع خدمات النقل بالنسبة لمختلف الوسائل المتوفرة.

أما الاعتبارات التي تؤخذ في الحسبان عند اتخاذ قرار الدعم يمكن اختصارها في النقاط التالية:⁽⁴⁾

¹ - Jean-Paul Rodrigue and all, Op.cit, p 187.

² - Paul Bourrieres, L'économie de Transports dans des Programmes De Développements, Revue économique, volume 14, Paris, France, 1963, p 162.

³ - عبد القادر فتحي لاشين، مرجع سابق، ص 70.

⁴ - نفس المرجع السابق، ص 71.

أ- يعتبر النقل المحرك الأساسي لعجلة التنمية الاقتصادية و الاجتماعية، كما أنه إحدى دعائم الأمن الوطني، و على ذلك فتحقيق الربح ليس بالضرورة أحد الأهداف التي يلزم تحقيقها بالنسبة لهذا القطاع.

ب- إن زيادة التعلق باستخدام السيارة الخاصة في الوسط الحضري نجمت عنه زيادة الاختناق المروري زيادة كبيرة، مما أدى إلى انخفاض سرعة الحركة، و من ثم، نتج عن ذلك انخفاض في كفاءة تشغيل جميع وسائل النقل المستخدمة.

ت- إن مستخدم وسيلة النقل الخاصة (السيارة الشخصية) لا يتحمل التكلفة الفعلية لاستخدام هذه الوسيلة فيما يتعلق بأثرها على كفاءة تشغيل وسائل النقل العمومية. و بدواعي وجود صعوبات خصوصا، من الناحية السياسية و الاجتماعية تتعلق بفرض ضرائب على مستخدمي وسائل النقل الخاص في الوسط الحضري، فإن الحل البديل يكمن في تقديم الدعم اللازم لوسائل النقل العمومي لتعويضها عن ما يسببه استخدام وسائل النقل الخاصة.

و يتفق المختصون في هذا المجال، بأنه يمكن للدولة تدعيم قطاع النقل متى كان ذلك ضروريا بأحد الطريقتين التاليتين:

❖ الدعم المباشر: و يتمثل في الآتي:

• دعم مباشر للمستغلين (مؤسسات النقل)

و يمكن أن يكون في شكل: ⁽¹⁾

- المساهمة في تدعيم تكلفة الاستثمار المتعلق بمجال معين في النقل،

- المساهمة في تقديم مبالغ مالية بشكل مباشر.

• دعم مباشر لمستخدمي وسائل النقل:

و يمكن تجسيده بأحد الصيغ التالية:

- تخفيضات في أسعار النقل،

¹ - حمادة فريد منصور، مرجع سابق، ص 104.

- دعم مبلغ اشتراكات الطلبة،
- تحمل التخفيضات الممنوحة لبعض فئات المجتمع.
- ❖ الدعم غير المباشر:
- يتمثل هذا النوع من الدعم في:
- دعم أسعار الوقود المستخدم في وسائل النقل المختلفة.
- تنظيم النقل.
- إشراف على مختلف أنشطة النقل.

يستخلص مما سبق بأن دعم النقل في كل أشكاله يؤثر تأثيرا إيجابيا على مستخدمي خدمات النقل، بحكم أن الفئات المستهدفة ستتحمل دفع سعر أقل من التكلفة الحقيقية مما يحميها من تدهور قدرتها الشرائية. و متى كان مستغلو خدمات النقل سيستخدمون الدعم في تحسين الخدمة، فإن ذلك سينعكس على راحة و سلامة و أمن و رضا المستخدمين المستهدفين.

3. الضرائب و الرسوم على استخدام الهياكل القاعدية

هي الأتاوى و الرسوم التي تفرض على من يستخدم الطرق السريعة و المرافق التابعة لها، و هناك قواعد تحكم هذا الأمر و أهمها أن يقدم الطريق خدمة متميزة عن طريق آخر بديل.⁽¹⁾

إن الرسوم التي تفرضها الدولة على الطرق السريعة بالرغم من أهميتها فإنها لا تمثل في مجموعها إلا نسبة قليلة من تكلفة تلك الطرق و المرافق و حتى من تكاليف الصيانة، مما يترجم تدخل الحكومات في حماية المصالح العمومية من خلال الأدوات و الأساليب التنظيمية و القانونية.

¹ – Michel Didier et Rémy Prud'homme, Op.cit, p 136.

4. تحديد تعريف النقل:

يخضع وضع تعريف النقل للعديد من الاعتبارات لعل من أهمها: ⁽¹⁾

- مبدأ التعريف و هيكلها و قيمتها.
 - العوامل و المتغيرات التي لها تأثير تعديل التعريف.
 - أسس تقدير و توزيع الدعم الحكومي على المؤسسات في حالة عدم الرغبة في زيادة التعريف مراعاة للبعد الاجتماعي.
- و تدخل تعريف النقل ضمن نطاق سياسات التسعير، بحيث تمثل مرجعا أساسيا يلتزم به الناقلون، و تتحدد التعريف على أساس التكاليف المباشرة و غير المباشرة التي تتعلق بتكلفة الخدمة المقدمة مضافا إليها هامش ربح مناسب. و تقوم وزارة النقل بمراقبة تنفيذها و تعديلها إذا لزم الأمر بما يكفل تحقيق الموازنة بين مصالح الأطراف التي تتأثر بهذا النشاط الاقتصادي الحيوي.

و يختلف أسلوب التعامل بالتعريف من وضع إلى آخر على النحو التالي: ⁽²⁾

- تعريف ثابتة: يلتزم بتطبيقها كل المتعاملين في مجال النقل (فرد/كلم أو طن/كلم) و تترك المنافسة حول نوعية الخدمات المقدمة.
- تعريف متغيرة: بمعنى أنها تعدل سنويا بما يتماشى مع متغيرات تكاليف المعيشة (مستوى الأسعار)، و بما لا يمثل عبئا إضافية على المستهلك.

¹ - عبد القادر فتحي لاشين، مرجع سابق، ص 70.

² - Jean-Maurice Bidault, Transport Public De Voyageurs: Qualité de service – La norme NF EN 13816, AFNOR, France, 2002, p 18.

ثانيا: السياسات التنفيذية للنقل

هي السياسات الخاصة بتنفيذ القواعد التنظيمية لمشغلي قطاع النقل، و تشمل العديد من المواضيع منها ما يلي⁽¹⁾:

1. **سياسات التشغيل:** تتمثل هذه السياسات في مجموعة من الضوابط الواجب توافرها من

أجل مزاولة نشاط النقل بشكل منتظم و آمن، و هي:

- الشروط الفنية الواجب توافرها في المركبات،
- الشروط المتعلقة بأمان المركبات و الركاب و البضائع،
- الشروط الخاصة بالعمالة الفنية و السائقين،
- شروط حماية البيئة.

2. **سياسات ترخيص أنشطة النقل بين المدن:** و تشمل على:

- سياسات ترخيص إنشاء مؤسسات نقل الأفراد و البضائع "عند بدء مزاولة النشاط"، و تتعلق بالإجراءات و الضوابط لإصدار ترخيص مؤسسات النقل.
- سياسات ترخيص المحطات النهائية للأفراد و تتعلق بإجراءات إصدار التراخيص شامل العديد من النواحي مثل: الموقع، المساحة، التصميم الهندسي، الخدمات الواجب توافرها و ضمانات التأمين .. الخ.
- سياسات ترخيص إنشاء محطات الشحن و التفريغ و تتضمن الشروط الواجب توافرها مثل: الموقع، المساحة، التصميم، تجهيزات الشحن و التفريغ .. الخ.

3. **سياسات ترخيص مزاولة تقديم خدمات النقل:** و من أمثلة ذلك:

- منح مؤسسة نقل الأفراد ترخيصا لعرض خدمة جديدة لم تكن مدرجة أصلا في ترخيص إنشاء المؤسسة، و في هذه الحالة يجب أن يراعى ما يلي:
- ضمان انتظام الخدمة و ملاءمتها لاحتياجات الأفراد،
- تنظيم العلاقة بين المؤسسة المشغلة و مؤسسة أخرى منافسة.

¹ - عبد القادر فتحي لاشين، مرجع سابق، ص 70.

▪ منح ترخيص لمستغل سيارة أجرة بين المدن، بحيث يشمل مثلاً، المسار و المحطات النهائية المزمع استخدامها، المواصفات الفنية، السعة، تأمين الركاب، التعريف المسموح بها ... الخ.

يلاحظ من الفقرات السابقة بأن إعداد السياسات التنفيذية للنقل يساهم في إعدادها و تنفيذها كثير من الإدارات المركزية مما يستوجب التنسيق فيما بينها ضمانا لتحقيق الأهداف العمومية المسطرة.

4. التعامل مع القطاع الخاص و دوره في مجال النقل:

أوضحت العديد من الدراسات و التقارير الدولية أن للقطاع الخاص دورا مؤثرا في تحقيق كفاءة التشغيل و تحسين الأداء في مجال نقل الأفراد و البضائع، و بما يمكن أن يخفف العبء عن الموازنة العامة للدولة.⁽¹⁾

إن زيادة الطلب على نقل الأفراد الناتج عن الزيادة المطردة للسكان و زيادة الأنشطة الاقتصادية و العمرانية و التجارية، تتطلب السماح للقطاع الخاص للقيام بإنشاء مؤسسات لتقديم الخدمة مع تشجيعه على إنشاء و إدارة المحطات النهائية و المواقع اللازمة لكل من حافلات النقل العمومي و سيارات الأجرة، و أن تقوم الدولة بتنظيم و مراقبة عمل هذه المؤسسات.⁽²⁾

و كذلك الأمر بالنسبة لمجال نقل البضائع على الطرق، من خلال وضع الأسس التنظيمية لتشجيع القطاع الخاص في هذا المجال، و كذلك التوسع في الاستثمار في معدات الشحن و التفريغ لزيادة كفاءتها. بالإضافة إلى قيام هذا القطاع بإنشاء و إدارة محطات تداول البضائع اللازمة لاستقبال و توزيع البضائع بما يرفع من كفاءة تأدية الخدمة و تجنب الازدحام و التكدس.

¹– Pierre Merlin, Géographie, Economie et Planification des Transports, PUF, Coll. Fondamental, France, 1991, p 342.

²– عبد القادر فتحي لاشين، مرجع سابق، ص 70.

و على الرغم من الجهود التي تبذلها الحكومات العربية و الإفريقية في التنمية في صياغة و تنفيذ التدابير و السياسات و الاستراتيجيات و البرامج لتطوير نظام نقل كافي و آمن، و بأسعار معقولة تدعم الجهود الرامية إلى القضاء على الفقر و تحقيق التنمية المستدامة، إلا أنه لا يزال توجد فجوة واسعة موجودة بين الأهداف المخطط لها و مستوى الإنجاز. و يمكن أن يعزى ذلك إلى التحديات و المعوقات العديدة التي تواجه هذه الدول فيما يتعلق بتطوير نظم النقل المستدامة. و تشمل التحديات و المعوقات الرئيسية فيما يلي:⁽¹⁾

- ضعف و غياب السياسات و الاستراتيجيات المتكاملة لتحقيق استدامة القطاع مع عدم كفاية الأطر المؤسسية و التنظيمية القائمة.
- آليات التنفيذ غير الملائمة مع محدودية التمويل.
- غياب الخبرة التقنية و محدودية برامج التوعية و بناء القدرات.
- غياب البيانات و المعلومات اللازمة للتخطيط لبرامج القطاع.

ثالثاً: مشاركة القطاع الخاص في مشاريع النقل

يغطي مفهوم المشاركة مع القطاع الخاص (PPP) أساليب و أنواعا كثيرة لمساهمة القطاع الخاص في مشروعات القطاع العمومية في مختلف المجالات، و تندرج هذه الأساليب من مجرد القيام بأعمال التوريدات أو تصميم و تنفيذ المشروعات إلى تولي مسؤوليات مشروعات متكاملة من تصميم و بناء و تشغيل البنية الأساسية لأحد مشروعات المرافق العمومية⁽²⁾، و ما إلى ذلك بهدف الاستفادة القصوى لما هو متاح لدى القطاع الخاص من إمكانيات مالية و فنية و إدارية.

لقد حظيت هذه المشاركة بأهمية متزايدة في النواحي الإدارية و التنظيمية الحديثة، و بخاصة بعد أن تبين أن الكفاءة المنشودة في إدارة أنشطة المجتمع و برامجه الاقتصادية و الاجتماعية تعتمد على الجمع بين مزايا كل من القطاعين العمومي و الخاص، و لما بدا من

¹– United Nation, Africa Review Report on Transport, Economic and Social Council, Addis Ababa, Ethiopia, 30 October 2009, p 12.

²– Henrik Braconnier and all, Op.cit, p 39.

صعوبة في تحقيق الأهداف التنموية و التطويرية على أساس الممارسة المنفردة لأي من القطاعين، إذ أصبح تطوير تنظيمات المشاركة بين القطاعين هدفا استراتيجيا تسعى إليه الدول المتقدمة و النامية على حد سواء، من أجل دفع عملية التنمية و تقدمها و من أجل تمكينها من مواكبة متطلبات أداء الأعمال على أساس معاصر يحقق المزايا التنفسية المنشودة⁽¹⁾.

إذن تعتبر الاستثمارات في مشاريع القواعد الهيكلية في قطاع النقل من أهم مقومات التطور الاقتصادي و الاجتماعي لأي بلد. فالمطارات و الموانئ و الطرق و الجسور و غيرها، هي من العناصر الأساسية للقواعد الهيكلية التي لا يمكن لأي نهضة اقتصادية أن تقوم بدونها⁽²⁾. كما أنها تحتل أهمية اجتماعية كبيرة، حيث تقدم خدمات أساسية و ضرورية لجميع أفراد المجتمع.

فنظرا للمستوى المتدني لخدمات القطاع العمومي للنقل بسبب عدم كفاءة أدائه، و ضعف سعة و قدرة البنية التحتية على استيعاب الطلب المتزايد على استعمالها نتيجة ارتفاع معدل النمو الديموغرافي، و التطور الاجتماعي و قلة الاستثمارات فيها، فإن الدول مثل تركيا، الهند و الصين و غيرها، أصبحت تميل إلى تشجيع مشاركة القطاع الخاص في تنفيذ البرامج التنموية المرتبطة ببناء و تشييد المشاريع العمومية كالقواعد الهيكلية للنقل و غيرها وفق ما يسمى بأسلوب: عقد التشييد و التشغيل و تحويل الملكية (BOT)⁽³⁾.

1. طبيعة مشاريع BOT

يعتبر أسلوب (BOT) من الأساليب الجديدة لمظاهر الشراكة بين القطاعين العمومي و الخاص، و منح القطاع الخاص فرصة الولوج في تنفيذ مشاريع القواعد الهيكلية. حيث أصبح هذا الأسلوب يؤثر اهتمام القطاع الخاص المحلي و الأجنبي للاستثمار في القطاعات التي

¹ - عبد القادر فتحي لاشين، مرجع سابق، ص 184.

² - Michel Didier et Rémy Prud'homme, Op.cit, p 132.

³ - Olivier Chanel et Guillaume Faburel, L'environnement Dans La Décision Publique, Refonder l'évaluation socio-économique pour des politiques de transport plus durables, Ed. ECONOMICA, Paris, France, 2010, p 154.

كانت في السابق حkra على القطاع العمومي فقط لاعتبارات سياسية و مالية، لأنه يتوفر على العوامل و الشروط التي تضمن له الأداء الجيد و الكفاء و يضمن له المردودية الاقتصادية المناسبة و يحقق له العوائد المالية بالقدر المطلوب. و لعل هذا ما شجع العديد من الدول على إنجاز مشاريع القواعد الهيكلية باستخدام أسلوب BOT لأن هذه الشراكة باتت ضرورية في عملية التنمية الاقتصادية و الاجتماعية⁽¹⁾. و لأن المستثمر المحلي أو الأجنبي هو من يتحمل تكلفة شراء الآلات و المعدات و نقل التكنولوجيا و توظيف الخبرات الفنية و التنظيمية التي اكتسبها من تسيير كافة مصاريف التشغيل اليومية مقابل الحصول على إيرادات سنوية تمتد على مدار فترة الامتياز (تتراوح بين 25 - 40 سنة) المتفق عليها مع الجهات الحكومية المختصة على أن يتم تحويل المشروع الاستثماري بعد انتهاء هذه الفترة إلى تلك الجهات الحكومة التي تتصرف فيه وفق ما تمليه المصلحة الوطنية⁽²⁾.

إن مثل هذه الترتيبات التشاركية في إنجاز المشاريع العمومية تسمح بتنفيذ المشاريع التي تتطلب من الدولة رؤوس أموال ضخمة خارج ميزانياتها معتمدة في ذلك على رأس المال الخاص. و تتحدد فترة الامتياز الممنوحة في الأساس على طول الفترة الزمنية المطلوبة من وجهة نظر الشركة المنفذة للمشروع التي يمكن من خلالها استرداد رأس المال المستثمر و تحقيق معدل عائد اقتصادي يتناسب مع حجم المجهودات المبذولة و درجة المخاطر المصاحبة لذلك⁽³⁾.

2. مفهوم القواعد الهيكلية

تعتبر القواعد الهيكلية للنقل المساعد الأساسي في تأدية الأنشطة الاقتصادية، و تتوقف عليها الحياة العصرية لمختلف مكونات المجتمع. و تعرف على أنها « مجموع الخدمات التي

¹– Jean-Michel Uhaldeborde, Partenariat Public-Privé Et Efficacité Economique: Les Aléas D'une Complémentarité Antagonique, Revue D'économie Financière, Persée, France, 1995, P 67.

²– Gilberto M. Lanto, Build-Operate-Transfer for Infrastructure Development: Lessons from the Philippine Experience, ERIA Research Project Report 02, India, 2007, p 320.

³– Jean-Michel Uhaldeborde, Op.cit, p 71.

تتولى الدولة تقديمها، و المنشآت التي تتولى تشييدها و تشغيلها، إضافة إلى الخدمات التي تعتمد على العمالة المكثفة، مثل توفير خدمات النقل العمومي، و بناء السدود، ... و تتشكل القواعد الهيكلية من الطرق و المطارات و الموانئ و السكك الحديد و شبكات نقل الغاز الطبيعي و الاتصالات و مرافقها، ...»⁽¹⁾.

و تعتبرها المنظمة العالمية للتنمية الاقتصادية بأنها: « مجموعة مترابطة من العناصر و المرافق التي توفر دعما هيكليا للتنمية الاقتصادية و الاجتماعية، و هي تشمل العديد من العناصر مثل، الطرق و المطارات و المرافق الأخرى. كما تشمل الأنظمة الأساسية القاعدية للمواصلات و الاتصالات و غيرها و البنية التحتية اللوجستية و غيرها »⁽²⁾.

1.2 أهمية القواعد الهيكلية للنقل في التنمية

تتشكل القواعد الهيكلية للنقل من العديد من الإنشاءات المادية و مرافق الاتصال و الإنارة و غيرها، بحيث تعمل بتظافر جهودها كل عناصرها بكفاءة و بفعالية لتحقيق الأهداف التالية. تتحقق هذه الأهمية من خلال العديد من الجوانب و الأدوار أهمها:

○ الاستثمار في القواعد الهيكلية يساهم بشكل كبير في تحقيق الكفاءة الاقتصادية من خلال تخفيض تكاليف النقل، الأمر الذي يجعل الأسعار المحلية متدنية مقارنة مع مثيلاتها في الخارج مما يساعد عندئذ من إيجاد أسواق جديدة و تحقيق عوائد اقتصادية إضافية.

و لأهمية و دور القواعد الهيكلية في تسريع وتيرة التنمية لجأت العديد من الدول مثل الصين إلى زيادة من استثمارات في هذا المجال بدرجة كبيرة بداية من نهاية العشرية الأخيرة من القرن الماضي، و على الأخص الاستثمار في الطرق السريعة مما أدى إلى

¹ - محمود محمد داغر و علي محمد علي، الإنفاق العام على مشروعات البنية التحتية و أثره في النمو الاقتصادي في ليبيا، مجلة بحوث اقتصادية عربية، العدد 51، 2010، ص 115.

² - Ansley Coale and Edgar Hoover, Population Growth And Economic Development, Princeton University Press, 2015, p 17.

ارتفاع حجم التجارة بنسبة 40%، و إلى انخفاض في تكاليف التجارة بنسبة تصل إلى 30%.⁽¹⁾

○ مما لا شك فيه بأن زيادة الاستثمار في القواعد الهيكلية للنقل سيؤدي حتما إلى ارتفاع في نسبة الإنتاج المحلي الإجمالي، و المبرر من ذلك هو أن توفر شبكات النقل و تعدد وسائلها سيساهم في زيادة الإنتاج و توزيعه. و خير مثال على ذلك هو أن الهند عندما قامت بتوسيع شبكة الطرق الريفية أدى ذلك إلى زيادة الإنتاج الإجمالي في تلك المناطق بنسبة 7%⁽²⁾.

○ تمثل القواعد الهيكلية المتطورة للنقل عنصرا هاما في توفير المناخ الملائم للاستثمار الأجنبي، و تساعد على توطين رأس المال المحلي. و كذلك تشجيع الشراكة بين القطاعين الخاص و العمومي في إقامة مشروعات تساهم في زيادة الإنتاج و الناتج المحلي الإجمالي، و تحسين الظروف المعيشية للمواطنين من خلال الارتقاء بجودة الخدمات المقدمة من الطرق، الجسور، الموانئ و السكك الحديدية و غيرها.

2.2 مميزات البنية التحتية للنقل

تتميز مشاريع البنية التحتية للنقل في كونها: ⁽³⁾

- تخضع لاحتكار الدولة لأنها تمثل مجالا إستراتيجيا يمس بسلامة الوطن و أمنه. لذلك، يبقى هذا النوع من المشاريع ضمن هيمنة و مراقبة الدولة حتى و إن قام بإنجازه و تسييره القطاع الخاص المحلي و الدولي.

¹– Hassan Sharaffudin and all, Success Factors for the Implementation of Build Operate Transfer (BOT) Projects in Kuwait, Canadian Center of Science and Education, Vol 10, N° 9, 2015, p 72.

²– Gilberto M. Lanto, Op.cit, p 324.

³– Marc Thomas and all, Transport In Turkey – Major Trends And Issues, Structural and Cohesion Policies, European Parliament, March 2015, p 02.

- تتطلب في الغالب استثمارات أولية ضخمة مع أن إيراداتها تكون ضئيلة في السنوات الأولى من عمر المشروع، و لا تسترد تكلفة الاستثمارات فيها إلا بعد انقضاء مدة زمنية طويلة. و هذا ما يجعلها تتميز بدرجة عالية من المخاطر.
- تدر المنافع و الخدمات المباشرة و غير المباشرة على كافة أفراد المجتمع على فترات زمنية مستقبلية طويلة الأجل. كما أن فوائدها الاقتصادية و الاجتماعية تتسع لتشمل مجموع الأفراد الطبيعيين و المعنويين أيا كانت طبيعة أنشطتهم و وظائفهم و مهما كانت مستويات دخلهم.

3. مزايا أسلوب مشاركة القطاع الخاص في إنجاز مشاريع البنية التحتية للنقل

- مما لا شك فيه أن التنمية الاقتصادية المستدامة لا يمكن أن تتم إلا بتضافر جهود كل من القطاع العمومي و القطاع الخاص، حيث يتوفر هذا الأخير على العديد من المقومات التي تجعله يزيد من سرعة وتيرة معدلات النمو الاقتصادي متى توفرت له الظروف المناسبة لذلك. و من المزايا التي يحققها يمكن ذكر الآتي: ⁽¹⁾
- إحلال المال الخاص مكان المال العام أثناء تنفيذ مشاريع البنية التحتية مما يجنب الدولة مشاكل البحث عن مصادر التمويل التي أحيانا ما تكون لها تداعيات سلبية على اقتصاد الدول و على حياة أفراد المجتمع.
- تحقيق الكفاءة الاقتصادية نتيجة أن القائمين على تنفيذ المشاريع على أساس أسلوب BOT يتوفرون على الكفاءات و الخبرات التي تسمح لهم بتطبيق الأساليب العلمية التحليلية عند اختيار البدائل الاستثمارية.
- ضمان تحسين و تطوير قدرات الموارد البشرية الوطنية عن طريق التدريب و التكوين و الاحتكاك و إعادة التأهيل العمالة الوطنية، عندما يكون المشروع منجزا من شركات

¹ - أحمد محي الدين، تطبيق نظام البناء و التمليك B.O.T في ترميم الأوقاف و المرافق العامة، الدورة 19، المنظمة المؤتمر الإسلامي، الشارقة، الإمارات، 2009، ص 03.

أجنبية و أتاحَت الفرصة للعمالة الوطنية على التدريب في إدارة المشروع بمهنية و كفاءة حتى يمكنها أن تتولى تشغيل و صيانة المشروع بعد تسليمه للحكومة.⁽¹⁾

- يسمح أسلوب BOT عندما يعتمد على الشركات الأجنبية بالاستفادة من نقل التكنولوجيا في المجالات التي تفتقر إليها الدول النامية. فالتجارب في هذا المجال عديدة، منها ما حقق نتائج إيجابية على اقتصاديات تلك الدول مثل تجربة المكسيك و البرازيل و دول شرق أوروبا، و منها ما لم يحقق أي نتائج تذكر في مجال نقل التكنولوجيا مثل الدول العربية التي تعتمد معظم اقتصادياتها على الريع النفطي.

- يسمح أسلوب BOT بنقل المخاطر المالية و التجارية و غيرها من المخاطر من الحكومة إلى القطاع الخاص. و هذا من شأنه أن يحفز الشركات الخاصة على حسن اختيار المشاريع و التأكد من فرص نجاحها و هذا بالاعتماد على الكفاءات و الخبرات الإدارية و التشغيلية التي تستغل مهاراتها و توظيفها بما يحقق لها السمعة التجارية التي لم تكتسبها إلا بعد تجارب طويلة الأمد، و بما يحقق كذلك الأرباح الكافية. و بهذا المنطق، تضمن الحكومات من خلال الاستعانة بالشركات الخاصة من تنفيذ سياساتها المختلفة في توظيف الأموال العامة بدون مبرر و لا إسراف و لا تبذير.

- توفير خدمات عمومية بأقل التكاليف: إن الأساس في هذا التوجه هو قيام شراكة بين السلطات المعنية و المستثمرين من القطاع الخاص لإقامة مشاريع لهياكل قاعدية و إدارتها و تشغيلها بهدف رفع الأعباء المالية (أو جزء منها) عن كاهل الإدارة المعنية و الاستفادة بإمكانات و خبرات القطاع الخاص لرفع كفاءة الأداء و تخفيض تكاليف التشغيل، و في هذا المجال فمن المتوقع أن تحقق هذه المشاركة النتائج التالية:⁽²⁾

¹ - Hassan Sharaffudin and all, Op.cit, p 73.

² - أحمد محي الدين، مرجع سابق، ص 08.

- تخفيف الأعباء عن الموازنة العامة.
- الحصول على الجودة المطلوبة بالسعر المناسب.
- توزيع أمثل للمخاطر.
- تقييم التكاليف بشكل واقعي.
- دخول الأسواق المالية و تطوير السوق المالي المحلي: تتيح أعمال المشاركة الوصول إل أفضل الأسواق المالية الدولية عبر جذب رؤوس الأموال الأجنبية و تحسين صورة البلد في هذه الأسواق، و الاعتماد على متعاملين كبار يتمتعون بمكانة متميزة في هذه الأسواق.

خلاصة الفصل

تم التركيز في هذا الفصل على الجانب أو الإطار المفاهيمي للسياسة العمومية من خلال توضيح مفهوم السياسة العمومية، خصائصها و مستوياتها، و تحديد مختلف عمليات صنعها من إعداد، تنفيذ و تقييم.

فعملية صنع السياسات العمومية ليست بالأمر الهين، فهي تتميز بالتشابك و التعقيد كونها تسعى لتحقيق أهداف عامة، و الأمر الذي يزيد من تعقيدها هو صعوبة التوفيق بين الأهداف العامة و مصالح الجهات المؤثرة و المتأثرة بالسياسة العمومية، فعادة ما تطغى المصالح الشخصية على المصلحة العامة و هو الشيء الذي ينقص من ثقل السياسة، كما أن قلة المعلومات المتوفرة لدى متخذي القرارات يجعل بعض السياسات بعيدة كل البعد عن مطالب الأفراد، لذلك نجد أنه من الأحسن أن تخضع جميع السياسات العمومية للتقييم لتحسين فعاليتها و تحقيق الأهداف التي وضعت من أجلها.

و سيتم التطرق في الفصل الثاني من هذه الرسالة إلى عملية تقييم السياسات العمومية للنقل و ذلك بالوقوف على عدة نقاط لتحديد مفهومها، خصوصيتها، الفرق بين المتابعة و التقييم، القائم بعملية التقييم و مراحلها و كذا أهم المعايير التي تعتمد عليها.

الفصل الثاني

تقييم السياسات العمومية للنقل

الفصل الثاني: تقييم السياسات العمومية للنقل

تمهيد

المبحث الأول: مفهوم و دور تقييم السياسات العمومية

أولاً: مفهوم تقييم السياسات العمومية

ثانياً: موضوع التقييم

ثالثاً: دور تقييم السياسات العمومية

رابعاً: أهداف تقييم السياسات العمومية

خامساً: تقييم السياسة العمومية حسب بعض التجارب الأجنبية

المبحث الثاني: معايير و طرق تقييم السياسة العمومية

أولاً: عمليات تقييم السياسة العمومية

ثانياً: معايير تقييم السياسة العمومية

ثالثاً: طرق تقييم السياسة العمومية

المبحث الثالث: المراحل و المشاكل التي تواجه القائمون بعملية التقييم

أولاً: المكلفون بعملية تقييم السياسة العمومية

ثانياً: مراحل تقييم السياسات العمومية

ثالثاً: أساليب تقييم السياسات العمومية

رابعاً: صعوبات تقييم السياسات العمومية

خلاصة الفصل

تمهيد

إن ما يبرر عملية تقييم السياسات العمومية في مجال النقل هو حجم الاستثمارات التي تخصصها الدولة لإنجاز المشاريع التي تضمن تقديم خدمات ذات نوعية كافية تفي باحتياجات مختلف مستعملي وسائل النقل المتعددة. فالتقييم هو العملية التي تهدف إلى تتبع في ما إذا استخدمت الأموال المخصصة بكفاءة وفعالية، و إذا ما كانت النتائج المحققة تتوافق مع أهداف السياسات العمومية المتبعة.

و للإحاطة بموضوع تقييم السياسات العمومية ستتم مناقشة العناصر التالية:

1. عرض المفاهيم المتعلقة بتقييم السياسات العمومية للنقل،
2. أهداف التقييم،
3. طرق عملية التقييم،
4. مراحل التقييم.

المبحث الأول: مفهوم و دور تقييم السياسة العمومية

لا يخلو مفهوم التقييم من إثارة النقاش حول ما يعنيه أو ما يدل عليه، لأنه يختلف باختلاف الأطر المؤسسية التي تتم فيها عملية التقييم. فهو يتعلق مثلاً بالمساءلة أو بتحليل تصرفات السلطات العمومية، و يرتبط كذلك بتوضيح سيرورة تنفيذ الأداء العمومي من جوانبه المتعددة (لماذا، و متى، و كيف...)، و يرتبط كذلك بتحديد العلاقة بين الأهداف و الوسائل و النتائج المتصلة بسياسة عمومية معينة. و في ما يلي سيتم عرض بعض التعاريف بهدف تحليلها و مناقشة أبعادها.

أولاً: مفهوم تقييم السياسات العمومية

إن مصطلح التقييم (Evaluation) من الناحية اللغوية يعني إعطاء وزن أو تقدير قيمة لشيء ما مقارنة مع شيء آخر، أما من ناحية الاصطلاح فهو قد يدل على العديد من المقاصد منها على سبيل المثال لا الحصر ما يلي:

- 1- عرف تقييم السياسات العمومية على أنه « أي نشاط يستند إلى أساس علمي يهدف إلى تقييم الأعمال و الأنشطة المرتبطة بالسياسات العمومية و إلى مقارنتها بما كان يجب تحقيقه، مع تبيان أثرها على الجهات أو الأطراف المستهدفة ». (1)
- 2- « التقييم عبارة عن إصدار أحكام حول برنامج أو سياسة عمومية بناء على معايير محددة ». (2)
- 3- « التقييم هو استخدام الطرق العلمية عند جمع و تحليل و استخدام المعلومات بغرض الإجابة على الأسئلة الأساسية حول السياسة العمومية، و التأكد من أن تلك الإجابات لها ما يبررها و يدعمها ». (3)

¹ - العزاوي وصال نجيب، مرجع سابق، ص 112.

² - محمد البناء، تقييم المشروعات: الأسس العلمية و التطبيقات العملية، جامعة الملك عبد العزيز، 2011، ص 12.

³ - محمد قاسم القريوتي، رسم و تنفيذ و تقييم و تحليل السياسة العامة، دار ردمك، الكويت، 2006، ص 148.

- 4- « التقييم يتمثل في مقارنة ما تم تحقيقه (الدليل) بما كان مستهدفاً أو ما كان يجب تحقيقه (المعيار)، و بناء عليه يتم إصدار أحكام حول نتائج تلك المقارنة ». ⁽¹⁾
- 5- « كذلك، فإن التقييم يعتبر عملية منظمة، تعتمد على تجميع البيانات و المعلومات التي تخص سياسة عمومية معينة، و تسمح بإجراء مقارنات تفيد أصحاب متخذي القرار للوقوف على المكاسب المحققة و العراقيل المصاحبة لإعداد و تنفيذ و تقييم تلك السياسة من مختلف أبعادها، لذلك فإن محصلة التقييم يجب أن تكون قابلة للقياس و ليست مجرد أحكام وصفية ». ⁽²⁾
- 6- يعرف التقييم على أنه « النشاط الذي يتعلق بدراسة و تحليل العمل الذي تم إنجازه، و كذلك التأثيرات التي أنتجها شريطة أن يتم ذلك النشاط في إطار مؤسساتي و منهجي (رسمي) بهدف التبليغ عن نتائج عملية التقييم، و كذلك من أجل تحسين و عقلنة القرارات التي ستتخذ مستقبلاً ». ⁽³⁾
- 7- و عرف تقييم السياسات العمومية بأنه: « مجموعة الفعاليات و الأنشطة الإنسانية المتعلقة بقياس صلاحية تنفيذ البرامج العمومية، و معرفة مدى قدرتها على تحقيق الأهداف المحددة لها من جهة، و معرفة الانحرافات أو الابتعادات عن النتائج المحققة أو الأهداف المخططة لها، و اتخاذ الإجراءات اللازمة من تعديل أو تبديل أو إلغاء أو تأجيل، و غير ذلك من جهة أخرى ». ⁽⁴⁾

¹– Bruno Carlon. L'évaluation Des Politiques Publiques, Territori, Boulevard Jean Rey, Los angeles, 2005, p 08.

²– Juan P. Bocarejo, Evaluation Economique De L'Impact Des Politiques Publiques Liées à La Mobilité, Les cas de Paris, Londres, Bogota et Santiago, Thèse de Doctorat, Université Paris Est, 2008, p 203.

³– Laurent Barbut et Coll, L'évaluation Des Politiques Publiques: Quelles Pratiques Pour Quels Enjeux?, Notes et Études Socio-économiques, NESE N° 36, Centre D'études Et De Prospective, France, 2012, p 01.

⁴– Abbas H.J & Arzooqi. A, Public Programs And Projects Evaluation, Ahl Al-bait University, Jordan, 2011, p 03.

8- و ورد في تقرير (Deleau. 1985) بأن عملية التقييم تتمثل في: « معرفة و قياس الآثار الناجمة عن تطبيق السياسة العمومية، و وجوب الفصل أو التمييز بين الآثار الناجمة عن السياسة و الآثار الناجمة عن عوامل أخرى خارجية. بما أن عملية التقييم تتم برعاية مؤسسة ما عمومية أو خاصة، فهي عادة ما تتقيد بالقضايا الجوهرية التي تكون محل أو موضوع التقييم ».⁽¹⁾

يتم تقييم فعالية السياسة العمومية من خلال مقارنة نتائجها مع الأهداف و الوسائل المستخدمة ". و قد يكون من الصعب إجراء عملية التقييم ، خصوصا إذا:

- كانت الأهداف غير واضحة،
- كان من الصعب قياس النتائج،
- كانت السلطات ترفض المساءلة.

استنادا إلى التعاريف السابقة فإن التقييم يمكن أن يستخدم للحكم على مدى نجاح سياسة أو برنامج معين في تحقيق الأهداف الموضوعية قبل إقرار أو تنفيذ تلك السياسة أو البرنامج، كما أنه يستخدم أيضا لمقارنة النتائج المحققة مع تنفيذ برامج معينة مع النتائج المتوقعة منها، لمعرفة مدى جدوى استمرار تلك السياسات أو البرامج قيد التقييم. و هذا يعني أن تقييم البرامج و السياسات العمومية يمكن أن تكون قبل أو/ و أثناء أو/ و بعد التنفيذ.

إن تقييم السياسات العمومية المرتبطة بالنقل تنحصر في الأساس في معرفة و قياس درجة تأثيرها على الجهات و الأطراف التي تستهدفها و كذا معرفة مدى فعاليتها و كفاءتها. كما تهتم بتقدير و تثمين أهمية المضمون الذي انطوت عليه تلك السياسة العمومية ⁽²⁾.

¹- François Bertrand, Évaluation des Politiques de Planification Régionale et Développement Durable, UMR CITERES – MSH Villes et Territoires, Tours, École Thématique CNRS Évaluation et Durabilité, 2008, p 73.

²- جيمس أندرسون، صنع السياسة العامة، مرجع سابق، ص 195.

و أخيرا، يمكن أن نلخص معظم ما جاءت به التعاريف السابقة في الفقرة التي وردت عن (Jones Charles. 1984) في مؤلف عامر خضير الكبيسي كما يلي: « فالتقويم إذن هو الرقابة و المتابعة و جمع المعلومات التي تركز على الاجتهادات المتعلقة بالسياسات العامة ... و ليس مجرد الوقوف على المخرجات المتحققة من عدمه، ... و لذلك تعد الرقابة و المتابعة، مطلبا أساسيا في عملية التقويم التي تركز على الحقائق و القيم معا، مثلما يعد التقويم مطلبا ضروريا لعملية التحليل للسياسات العامة، لكونه يقدم المعلومات حول الأداء المتحقق فعلا، و مدى صلته بالمشكلات و بالأهداف التي كانت سببا في صنع السياسات و إقرارها ». (1)

ثانيا: موضوع التقييم

إن عملية تقييم البرامج و المشاريع العمومية للنقل توجه بؤرة تركيزها على أحد الموضوعين التاليين أو كليهما معا: (2)

أ- مضمون السياسة أو البرامج العمومية:

يتمحور هذا الاتجاه في دراسة و تحليل بعض العناصر التي تساعد على الإلمام بمكونات مجال السياسة العمومية:

1. تحديد مشكلة البرنامج قيد التقييم بشكل واضح و دقيق. أي تسعى الجهة المكلفة بالتقييم إلى الحصول على معلومات تحدد طبيعة و أهمية مشكلة أو أولوية ما ثم تقوم بصياغة و رسم البرامج العمومية، بدقة و وضوح.
2. توضيح أهداف السياسة العمومية بكيفية دقيقة.
3. حصر مقدار الأموال المخصصة لتمويل السياسة العمومية، و التأكد من أن إنفاقها تم بفعالية أي دون تحريف أو سوء استعمال.
4. غالبا ما يتوفر لأصحاب القرار العديد من البدائل أثناء إعداد السياسات العمومية، ويختارون البديل الذي يفترض أن يكون الأمثل في مثل توفر حالات و قيود معينة.

¹ - عامر خضير الكبيسي، مرجع سابق، ص 172.

² - Abbas H.J & Arzooqi. A, Op.cit, p 08.

و على ضوء ذلك يقوم المقيم بالبحث عن معرفة الأسس التي اعتمدت في المفاضلة - سواء تعلقت بالماضي أو بالحاضر - حتى يتمكن من إصدار أحكامه و إعطاء مواقفه بنزاهة و موضوعية و كفاءة.

5. تحديد النتائج المحققة من تنفيذ البرنامج التي تضمنتها السياسة العمومية و مقارنتها مع مؤشرات سياسات سابقة (من حيث الزمن) لمعرفة التوجهات التي ستتخذها مستقبلا، أو مقارنتها مع سياسات مماثلة لتجارب دول أخرى من أجل الوقوف على الاختلافات و تحليلها للاستفادة من أسبابها و تأثيراتها.

6. تجابه السياسات العمومية عند تنفيذها العديد من العقبات و الصعوبات نتيجة ظهور مستجدات (اضطرابات اجتماعية، سياسية) و متغيرات خارجية (أزمات مالية) تخرج عن سيطرة القائمين على تنفيذ تلك السياسة العمومية مما قد يؤثر على مخرجاتها (كما و نوعا) أو يؤثر على مدة إنجازها. و في كلتي الحالتين تتضرر الأهداف التي كان من المزمع تحقيقها، و تصبح السلطات العمومية تحت رحمة انتقادات الأطراف التي تقع في الصف المعاكس: المعارضة، مجلس المحاسبة، الجمعيات المدنية، و الجهات المعنية الأخرى ببرامج تلك السياسة العمومية: مستعملو النقل، الناقلون، الساهرون على أمن و سلامة الطرقات.⁽¹⁾

ب- إجراءات إعداد و تنفيذ البرامج العمومية:

يركز هذا الاتجاه على تقييم الإجراءات التي اتبعت في إعداد أو صياغة البرامج العمومية من خلال الإجابة عن التساؤلات التالية:

1. هل تمت مشاركة الأطراف التي لها صلة مباشرة أو غير مباشرة عند مناقشة المشاكل و القضايا ذات الاهتمام المشترك من أجل فهمها و بلورتها لتحديد أهداف واضحة متفق عليها.

¹ - Charles Goffin, Op.cit, p 4.

2. السهر على التقيد بمدة الإنجاز - بدء التنفيذ و الانتهاء - خصوصا عندما تكون الأولويات لا تحتاج إلى تأخير.

3. التأكد من أن الإنجاز تم منحه للجهة التي تتميز عن غيرها من حيث الكفاءة و الخبرة و المهارة.

4. توضيح دور السلطات التشريعية و التنفيذية في المساهمة في عملية إعداد و تنفيذ مختلف البرامج العمومية.

5. الاعتماد على تقييم الإجراءات و الوسائل الرقابية المتخذة التي كان من شأنها أن تضمن استمرار العمل وفق الأسس و القواعد التي حددت في خطة العمل تفاديا لأي انحراف محتمل عند تنفيذ برنامج السياسات العمومية.⁽¹⁾

يستخلص مما سبق بأن عملية التقييم متى روعي فيها البنود المشار إليها أعلاه فإنها تضمن توفير خلفية عملية تسمح في المستقبل بتصحيح أفكار أو سلوكات بأخرى أفضل (الارتداد العكسي لنتائج التقييم) و تعزز الثقة في نتائج التقييم.

ثالثا: دور تقييم السياسات العمومية

لضمان بلوغ مختلف أهداف السياسة العمومية و المتمثلة في تحسين ظروف أفراد المجتمع في إطار الإمكانيات المتاحة، يكون لزاما على الجهات المعنية بتنفيذ تلك السياسة من مراقبة و متابعة الأنشطة و الظروف التي تتم فيها عن قرب و تقييم نتائجها، و التأكد باحترام آجالها المستهدفة.

يمثل التقييم مرحلة أساسية من مراحل السياسة العمومية لكونه يتوسط مرحلتي الإعداد و التنفيذ، و يكشف عن التغيرات الفعلية في السلوك أو الاتجاهات الناتجة عن تأثيرات تطبيق السياسة العمومية من منظور جزئي و كلي. و أن « الذي يميز تقييم السياسات عن غيره من

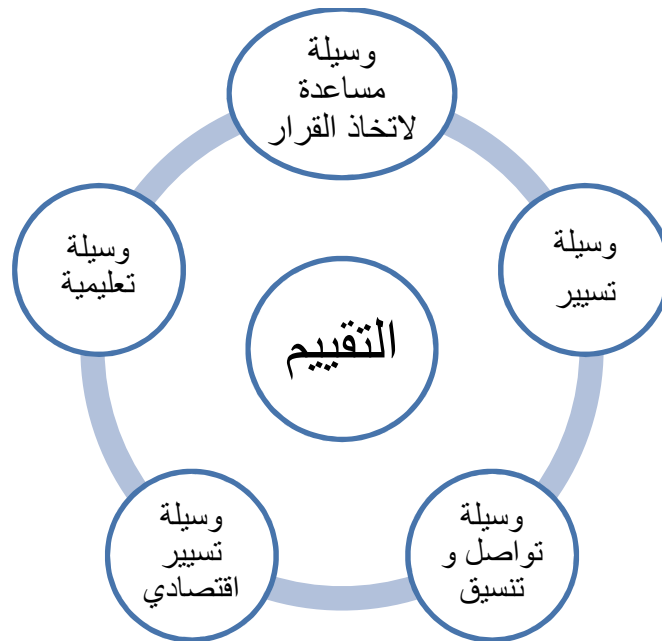
¹ – Bruno Carlon, Op.cit, p 11.

أساليب الرقابة و التحليل هو تركيزه على المزاوجة بين القيم المضافة من السياسة العمومية و الحقائق المستمدة من نتائجها و عوائدها»⁽¹⁾.

و لذلك، فهناك من يعتبر التقييم عملية تعليمية تصاحب العمليات الإجرائية و الفنية و تؤدي إلى اكتساب معارف و خبرات و كفاءات مع مرور الزمن تضمن تطوير و تحسين الأداء في مجال اقتصاد الخدمات العمومية كالنقل و السياحة و غيرها.

و لعل الشكل الموالي يبرز بوضوح كيف تتفاعل عملية التقييم مع العمليات الأخرى التي ترتبط بالسياسة العمومية:⁽²⁾

الشكل رقم (03): توضيح الأدوار الأساسية لعملية التقييم مساعدة في عدة مجالات.



Source : Didier Beaufort, Op.cit, p 30

1) التقييم وسيلة مساعدة لاتخاذ القرار

إن عمليات التقييم المتكررة التي ترتبط بالبرامج و المشاريع الاقتصادية المتعلقة بالنقل في ظروف و اقتصاديات و أزمنة مختلفة تمكن الجهات القائمة بها من التعرف على المشاكل

¹ - عامر الكبيسي، مرجع سابق، ص 183.

² - Didier Beaufort, L'évaluation des Politiques Et Programmes Publics, Ecole Nationale d'Administration Publique, Québec, 2009, pp 30-36.

و المتطلبات التي تميز مجالا معيناً مقارنة مع غيره، و هذا من شأنه أن يضمن اتخاذ القرار الأمثل⁽¹⁾. و في هذه الحالة يعتبر التقييم وسيلة مساعدة على اتخاذ القرار متى اعتمد على:

أ) التحليل الدقيق للسياسة العمومية.

يرى بعض الباحثين « أن تحليل السياسات يتجه إلى أن يكون حقلاً استباقياً أو توقعياً يتطلع المختصون فيه إلى السياسات و الخيارات المحتملة أو المتوقع اتخاذها و يتبنون منهجية عدم التأكد من تحقق ما يتنبؤون به أو يتوصلون إليه »⁽²⁾.

إن الارتباط الوثيق بين هاذين العاملين (السياسات، المخاطر) يسمح وفق ما أشار إليه الأستاذ عامر خضير الكبيسي « بطرح تشخيص جديد للمشاكل برؤى شمولية و مستقبلية تختلف عن تلك التي كانت محدودة الرؤية أو تفترض الاستقرار و الاستمرار في الأوضاع »⁽³⁾. و من ثمة يسهل لمتخذ القرار برمجة خطط و مشاريع في ميدان النقل على المدى الطويل ما دام أنه يضمن مواصلة تنفيذ برامج السياسة العمومية إلى النهاية.

ب) أن يراعى في إعداد مشروع السياسة العمومية مختلف العوامل و المتغيرات المؤثرة.

أن تكون ظروف المكان و الزمان و المتغيرات البيئية مشجعة على العناية و الاهتمام بإثارة قضية اقتصادية أو اجتماعية أو غيرهما، و أن تكون ملائمة لكي تعطي تصبح ضمن الأولويات التي يهتم بها المواطن و السياسي على حد سواء. فبعض القضايا تؤجل في ظل ظهور الأزمات مثل تأجيل العديد من البرامج التنموية لسنة 2015 المتعلقة بالنقل البري و السككي، بينما تظهر أخرى (قضايا) في ظل ظروف الوفرة و الرخاء.

ج) الدراسة المفصلة لاحتياجات و رغبات المجتمع.

و لكي تصبح المشكلة أو القضية مؤهلة لأن تدرج ضمن قضايا أو انشغالات واضعي السياسة العمومية ينبغي توفر الشروط التالية:

¹ – Didier Beaufort, Op.cit, p 30.

² – عامر الكبيسي، مرجع سابق، ص 203.

³ – نفس المرجع السابق، نفس الصفحة.

▪ اتساع الشريحة المتأثرة بها أو الفئات المتضررة منها.

أن يكون موضوع المشكلة ناجما عن قيود سياسية أو اقتصادية أو اجتماعية تؤثر على نمط حياة بعض الأفراد. فمثلا قد توجه السياسة العمومية نحو تلبية احتياجات المواطنين المتمثلة في تحسين وسائل النقل الجماعي بدل العمل على تحسين الطرقات و الهياكل القاعدية. لذا فإن المقيم يولي جزءا كبيرا من اهتمامه للتعرف على هذه التطلعات و الاحتياجات، لذلك يقوم بدراسات عميقة و مفصلة للمجتمع محل الدراسة لتمكين متخذي القرار من ترتيب الاختيارات حسب أولويات الأفراد، و ذلك من أجل بلوغ أهداف السياسة العمومية.

▪ قابلية مشاكل المجتمع للحل و قابلية حلولها للتنفيذ، و أن يكون هناك إدراك للتنوع و التغيير و التعقيد الذي تتميز به البيئة في الوقت الراهن.

(2) التقييم كوسيلة تسيير اقتصادي

إن ما يميز عمل السلطات العمومية في دول العالم الثالث هو صعوبة ضمان استمرارية توفير الموارد المادية و البشرية الضرورية لتطبيق السياسة العمومية لحين بلوغ أهدافها و ذلك بسبب عدم قدرتها على مقاومة الأزمات الخارجية. فمثلا، قد توقف تنفيذ العديد من المشاريع المرتبطة بالنقل في الجزائر لا لسبب سوى لانخفاض عائدات المحروقات التي تعتبر المصدر الأساسي في تمويل مشاريع التنمية الاقتصادية. و لتخفيف العبء على الخزينة العمومية تنادي العديد من المنظمات على المستوى الدولي بقبول مشاركة القطاع الخاص المحلي و الأجنبي في الاستثمار في مجالات النقل المختلفة لتسريع عجلة التنمية الاقتصادية. لذلك، فإن تقييم السياسة العمومية و مقارنتها في الزمان و المكان يمكن أن يساعد متخذ القرار على التنبؤ بالتغيرات المستقبلية و التوجهات التي تتخذها المؤشرات الاقتصادية على مدار فترة تنفيذ السياسة العمومية.

إن تثبيت الموازنات المالية من خلال مراقبة الإنفاق لا تسمح فقط بتمويل السياسات و المشاريع حتى نهايتها، و إنما تسمح أيضا بتوفير احتياطات تسمح بتغطية التكاليف الناتجة عن الأحداث الطارئة و الفجائية.

(3) التقييم وسيلة تسيير

كثيرا ما يرتبط مفهوم التقييم بالأداء، و لذلك تلجأ المؤسسات مهما كانت طبيعة نشاطها إلى تقييم أدائها باستمرار و بكيفية دورية من أجل الوقوف على الانحرافات التي نتجت عن تنفيذها للأنشطة و العمليات التي تدخل في نطاق أعمالها خلال فترة زمنية محددة. إن تحليل الانحرافات سيؤدي بدون شك إلى معرفة الأسباب التي أدت إلى ذلك مما يساعد الإدارة على بناء النماذج و الطرائق التي تستخدم في اتخاذ القرارات التي تؤدي إلى تحقيق الأهداف المستهدفة حاليا و مستقبلا. فمثلا، يعتبر عدد حوادث المرور في فترة زمنية معينة و في مجال جغرافي محدد و في ظروف خاصة مؤشرا هاما في تقييم السياسات المتخذة من أجل التقليل من أضرار و مخاطر حوادث المرور. و يترتب عن هذا التقييم من الناحية التنظيمية إثابة السلطات الإدارية (ترقية أو تدنية) عن النتائج التي تسببوا في تحقيقها.

(4) وسيلة تواصل و تنسيق

لا شك أن تحديد و تعريف القضايا و المشاكل العامة يعبر في جوهره عن التناغم و التواصل بين مختلف أطراف المجتمع خصوصا عندما تتداخل بعض القضايا و تمتد اختصاصاتها و علاقاتها عبر عدة قنوات حينها يتطلب تفعيل التعاون و الاتصال و التنسيق بين أقسامها و موظفيها لتبادل المعلومات و وجهات النظر التي تسهم في تعميق الفهم لأبعادها و لأسبابها و آثارها و متطلبات التصدي لها.

ما دام الهدف من وضع أي سياسة عمومية تخص النقل هو تمكين أفراد المجتمع من الإحساس بأن الجهات المسؤولة تولي مثلا اهتماما للعقبات و للمشاكل التي تعترض تنقلاتهم اليومية، فإن التقييم يسمح برصد مختلف النتائج التي تترتب عن تطبيق السياسة العمومية و أيضا معرفة مختلف الأسباب التي أدت لاختيارها كحل دون غيرها.

5) وسيلة تحليلية تعليمية

بداية كما جاء في مؤلف عبد النور ناجي و مبروك ساحلي « ينبغي التمييز بين مفهوم السياسة العمومية و بين تحليلها، ففي حين يمثل الأول منهج عمل الحكومة أو تحركها لمواجهة مشكلة مجتمعية معينة، فإن الثاني يدل على دراسة السياسة من أجل فهمها باستخدام نماذج و بحوث العلوم الاجتماعية في دراسة تلك المشاكل و حلها »⁽¹⁾. و يؤكدان في هذا السياق من خلال ما ورد في مؤلفهما بأن "William N. Dunn" يعتقد أن « تحليل السياسات العامة هو ذلك النشاط المتعلق بخلق و توليد المعرفة عن / و في عملية صنع السياسات، فمن ناحية أخرى يتحرى المحلل أسباب و تداعيات أداء السياسة العامة. و مع هذا تظل المعرفة غير كاملة ما لم تقد صناعات السياسات، و بهذا فإنه يمكن تحسين عملية صنع السياسة العامة عن طريق ربطها بالمعرفة »⁽²⁾.

إن التقييم الناجح يمكن أن يرمي كذلك إلى تحقيق أهداف فرعية محددة وواضحة كأن يساهم مثلاً في صقل معارف و خبرات مختلف الكوادر التي لها ارتباط بالسياسة العمومية في مختلف مراحلها، و تدعيم كفاءاتهم مما سيسمح للمسؤولين بتحسين و تطوير مناهجهم و وسائلهم لتحقيق سياستهم على أفضل وجه، و سيعزز قدراتهم و مواهبهم في تصميم و تسيير السياسة العمومية و جعلها تستجيب لمتطلبات مختلف فئات المجتمع - المعبر عنها و الغير المعبر عنها.

و يقدم التقييم أيضاً فرصة لتكوين للمقيمين، حيث يوظف كل طرف منهم كفاءاته و مؤهلاته التنظيمية و التطبيقية بحيث تنصهر فيما بينها من خلال استخدام الطرق و المناهج و المعايير المتبعة في عملية التقييم. فالمقيم يجب أن يمتلك عدد معين من أدوات العمل و يصممها لجعلها مرجعاً لجميع عمليات التقييم⁽³⁾.

¹ - عبد النور ناجي و مبروك ساحلي، مرجع سابق، ص 93، بتصرف.

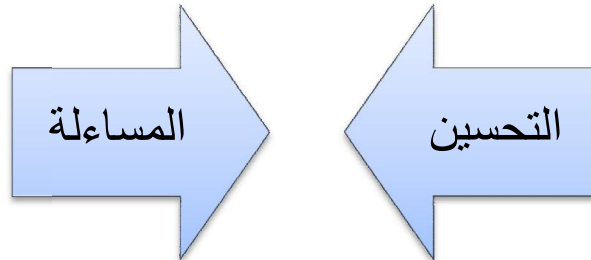
² - نفس المرجع السابق، ص 94، بتصرف.

³ - Didier Beaufort, Op.cit, p 36.

رابعاً: أهداف تقييم السياسات العمومية

توجد العديد من الأهداف وراء عملية تقييم السياسات العمومية، و لعل من أهمها ما يلي.⁽¹⁾

الشكل (04): أهداف تقييم السياسات العمومية



المصدر: من إعداد الطالب استنادا إلى محمد البنا، مرجع سابق، ص 20

1- التقييم بغرض المساءلة « Accountability »

إن الغرض الأساسي من إجراء عملية التقييم لأي سياسة عمومية هو المساءلة التي تتمحور حول معرفة فيما إذا التزمت الجهة المنفذة للسياسة العمومية بالاستخدام الكفاء للموارد الموكلة إليها، و فيما لم تسيء توظيف المال لعام. و متى تحقق ذلك، يمكن اعتبار أن المساءلة هي إجراء رقابي يرمي إلى صيانة مصالح مختلف الجهات التي لها صلة مباشرة أو غير مباشرة بنتائج تلك السياسة العمومية. و المعنى الضمني وراء ذلك هو أن التقييم يمثل عملية الفحص و التدقيق لمختلف جوانب السياسة العمومية قبل و أثناء و بعد القيام بها، و أن الهدف من وراء ذلك هو ضمان تعظيم المنفعة من قيمة الأموال المنفقة مع الحفاظ على جودة نتائج تلك السياسة العمومية.

2- التقييم بغرض التحسين « Improvement »

يمثل الغرض الثاني من التقييم تحسين السياسة العمومية، حيث يمكن النظر إليها على أنها عملية تطويرية تساعد على إيجاد الحلول للمشاكل السائدة، و على توضيح الممارسات الجيدة.

¹ - محمد البنا، مرجع سابق، ص ص 20 - 21.

و على ضوء ذلك فإن التقييم يستهدف تشخيص الواقع و تفسير العلاقات الترابطية بين العناصر الأساسية و الثانوية من أجل التحكم في مراقبة و توجيه السياسة العمومية نحو الأهداف التي تسعى إلى تحقيقها حاضرا و مستقبلا، و من أجل كذلك، تفادي أو على الأقل التقليل من احتمال تكرار الأخطاء و تجنب الممارسات التي من شأنها أن تعيق الاستخدام الفعال للموارد الاقتصادية العمومية.

يستخلص مما سبق بأن التقييم يمكن اعتباره إما إجراء تطويريا، أي أنه يتم بغرض تحسين أداء المشروع، أو إجراء رقابيا يتم بقصد حماية و صيانة الأموال العمومية . و كلاهما له مبرراته و أهدافه و خصائصه التي تستمد من الإطار الذي تتمان فيه، و من الغرض الذي شكلا من أجله.⁽¹⁾

و يمكن حصر أهم أهداف عملية التقييم فيما يلي:⁽²⁾

✓ **الرقابة Control:** تتم الرقابة من طرف أفراد مؤهلين يعتمدون على وسائل و أدوات فنية و تنظيمية (لوحة القيادة مثلا) يستخدمونها أثناء متابعة و معاينة الأداء عن قرب من أجل استشعار مخاطر الفشل و الإخفاق و من ثمة ضمان تحقيق الأهداف المسطرة. يتوقف نجاح عملية الرقابة على مدى مساهمة القائمين بالرقابة على تصميم تلك الأدوات و على التنسيق بين مختلف الأطراف المعنية بالرقابة.

✓ **الاسترجاع (التغذية العكسية) Feedback:** يستمد أي نظام معلوماتي أهميته من القدرة على الحصول على المعلومات التصحيحية أو التقييمية المرتبطة بالقيام بعملية أو بحدث ما من أجل اتخاذ التدابير التعديلية و الوقائية في الوقت المناسب. و بمعنى آخر فإن الاسترجاع يرمي إلى ربط نتائج السياسة العمومية بالأهداف حتى يمكن استقراء النظام العملياتي الفعال لأي نشاط اقتصادي.

¹– Osvaldo Feinstein and all, Evaluation Of Government Performance And Public Policies In Spain, ECD Working Paper Series, N° 22, The World Bank, Washington, 2010, p 14.

²– محمد البناء، مرجع سابق، ص 26.

كما يعد تقييم المشاريع و البرامج العمومية نشاطا علميا يسعى لتحقيق جملة من الأهداف أهمها:⁽¹⁾

1. معرفة كيفية التصرف بالأموال العمومية المخصصة، لهذا البرنامج أو ذلك المشروع.
2. التأكد من أن الأجهزة التنفيذية تؤدي دورها في عملية تنفيذ البرامج كل حسب الدور المرسوم لها.
3. اكتشاف الانحرافات أو الفروقات التي يمكن أن تحصل بين التنفيذ و التخطيط لاتخاذ الإجراءات التصحيحية اللازمة.
4. معرفة النتائج غير المستهدفة أو العرضية التي يمكن أن تنتج عن تنفيذ البرنامج قيد التنفيذ.⁽²⁾
5. معرفة التكلفة المباشرة و غير المباشرة المادية و الاجتماعية للبرامج أو المشروع قيد التنفيذ.
6. التحقق من مستوى أو درجة النجاح التي وصل إليها المشروع أو البرنامج العمومي في حل المشكلة أو تحقيق المنفعة المقصودة.
7. معرفة مستوى الكفاءة و الفاعلية التي حققتها الأجهزة المسؤولة عن تنفيذ البرنامج أو المشروع.

خامسا: تقييم السياسات العمومية حسب بعض التجارب الأجنبية

تعتبر تجربة الولايات المتحدة الأميركية في مجال تقييم أنظمة و أنشطة النقل متقدمة بدرجة كبيرة عن تجارب باقي الدول لأنها تعكس تراكم مجموعة من المعارف و الخبرات - على مدار السنين - التي كانت تستخدم عند اتخاذ القرارات المرتبطة بمختلف أنواع السياسات العمومية من أجل عقلنة توظيف الموارد المالية لتحقيق الصالح العام.

¹ - Abbas H.J & Arzooqi. A, Op.cit, p 11.

² - خيري عبد القوي، دراسة السياسة العامة، ط1، ذات السلاسل، الكويت، 1989، ص 241.

و في هذا السياق، ينبغي استحضار أنه في الولايات المتحدة الأمريكية يكلف المكتب العام للحسابات (U.S.GAO) من طرف الكونغرس بمتابعة و مراقبة و تقييم الأنشطة العمومية لأنه يتوفر على قدرات عالية تسمح له بتعبئة الموارد البشرية و المالية التي تضمن له القيام بعملية التقييم بكفاءة و فعالية و استقلالية.⁽¹⁾

و تأتي التجربة البريطانية، في محيط بيئي مختلف، و إن كانت ليست بالعمق التاريخي السابق، فهي تدرج في محيط مؤسستي مغاير، حيث يتم التقييم من طرف السلطة التنفيذية ممثلة في هيئات وزارة المالية، و رغم ذلك فأوجه التشابه موجودة بين التجريبتين على صعيد المرجعية المنهجية و الأيديولوجية.

لقد تأثر حقل التقييم في التجربة البريطانية، بعودة الاهتمام بأدوات القياس داخل العلوم الاجتماعية منذ مطلع الثمانينيات، و بالجدل الكبير حول موضوع تخفيض النفقات العمومية، و بظهور عدد من المقاربات و الأفكار حول التسيير العمومي، و حول التدبير العمومي الجديد (New public management). يتجلى من هذا السياق أن التجربة البريطانية كانت ترمي من وراء التقييم إلى التأكيد على مراعاة تحقيق الغرضين التاليين:

- المساءلة « l'Accountability »، بمعنى ربط المسؤولية بالمحاسبة،
- أن الأموال التي خصصت لتنفيذ السياسة العمومية و التي تم صرفها قد استخدمت بكفاءة و مهارة و أنها حققت النتائج المسطرة بفعالية.⁽²⁾

ففي عام 1976، اضطرت الحكومة البريطانية إلى إجراء تحقيق - نتيجة الاعتراضات التي أثّرت على مشاريع الطرق السريعة - حيث تم إنشاء لجنة "Leitch" من أجل أن تعيد النظر في أساليب تقييم مشاريع الطرق الرئيسية و التنبؤ بحركة المرور. و خلصت هذه اللجنة إلى أنه من الضروري إعطاء و وضع مختلف الجوانب بصبغة نقدية (تقييمها نقدياً) لتسهيل

¹– Ali Bouabid et Coll, L'évaluation De L'action Publique, Friedrich Ebert Stiftung, Allemand, 2004, p 10.

²– Ibid, p 10.

تقييم و مقارنة البدائل، كما نص التقرير على ضرورة إدراج معايير اجتماعية و بيئية أخرى في عملية التقييم.⁽¹⁾

على غرار التجربة السابقة، فإن التجربة الفرنسية هي الأخرى اهتمت بمجال تقييم السياسات العمومية - حتى و إن كانت متأخرة زمنيا مقارنة مع مثيلاتها في الولايات المتحدة و بريطانيا، فقامت بإنشاء جمعية وطنية أوكلت لها مهمة التقييم و الرقابة على مختلف الأعمال و الأنشطة العمومية بما فيها تلك التي تمس مجال النقل.⁽²⁾

يتضح كذلك، أن التطور التدريجي في التشريع الفرنسي قد تمخض عنه تكوين إطار قانوني جديد يستخدم كإطار مرجعي لتنفيذ و تقييم سياسات النقل المستدامة، و الذي يشمل تنظيم هياكل السلطة و صنع القرار لفائدة المصلحة العامة و التنمية المستدامة على مستوى المدن و الأقاليم.

و ما يميز التشريعات الفرنسية الحديثة هي أنها خضعت لتغييرات كبيرة في مجالات هيكلية و تنظيم قطاع النقل خصوصا الذي يرتبط بالنقل الحضري، من بينها القوانين التالية:⁽³⁾

- قانون التوجيه الخاص بالنقل الداخلي (LOTI. 1982) الذي ينظر إليه على أنه الدليل الأهم في إعادة بعث أو تجديد المعارف العلمية في مجال النقل الحضري و الذي أشار في أحد مواده (المادة الرابعة عشر) بوجوب إجراء التقييم النهائي، و الذي لم يخضع له النقل من قبل.⁽⁴⁾

- التخطيط و التنمية المستدامة للأراضي (1999).

¹ - Conférence Européenne des Ministres des Transports, Evaluation & Prise De Décision Pour Des Transports Durables, Publications de l'OCDE, 2004, p 12.

² - Bernard Perret, L'évaluation Des Politiques Publiques, Editions Esprit, Paris, 2008, p 78.

³ - Conférence Européenne des Ministres des Transports, Op.cit, p 19.

⁴ - Bruno Faivre D'arcier, Evaluation des Politiques de Transport et Préférences Individuelles, Dossier de synthèse des travaux pour l'habilitation à la direction de recherche auprès de l'Université Lumière Lyon 2, 1998, P 8.

- قانون تعزيز و تبسيط التعاون بين البلديات (1999).
- قانون التضامن و التجديد الحضري (2000).
- قانون الديمقراطية المحلية (2002).

و قد وضعت السلطات الفرنسية مناهج و أساليب مختلفة لدعم اتخاذ القرار و تسهيل عملية تقييم أنشطة النقل المستدام. فعملية الحوار و التواصل و التنسيق بين مختلف أطراف الشأن العمومي هي الطريقة الأكثر شيوعا في مجال إعداد الخطط و البرامج التي تجسدها السياسات العمومية للنقل، و في مجال عملية التقييم التي تعتمد في الأساس على أساليب التحليل متعدد المعايير، تحليل القيمة، تحليل التكاليف و المنافع، و تحليل الأسعار.

أما في هولندا، فقد تم إنشاء برنامج واسع النطاق (OEEI) للبحث عن الآثار المترتبة عن إنشاء البنى التحتية و تقييم فوائدها، و ذلك بناء على طلب كل من وزارة النقل و الأشغال العمومية و وزارة الشؤون الاقتصادية. و قد ساعد برنامج (OEEI) في وضع إطار تقييمي شامل لا يركز فقط على الآثار الاقتصادية، و إنما يركز كذلك على ضمان استخدام طريقة تقييم متكاملة تشمل مختلف الجوانب الاقتصادية و البيئية و الاجتماعية لمشاريع النقل. و لذلك، فإنه حاليا، لا يتم تبني مشروع كبير في قطاع النقل إلا و قد خضع لتقييم شامل عن طريق برنامج (OEEI).⁽¹⁾

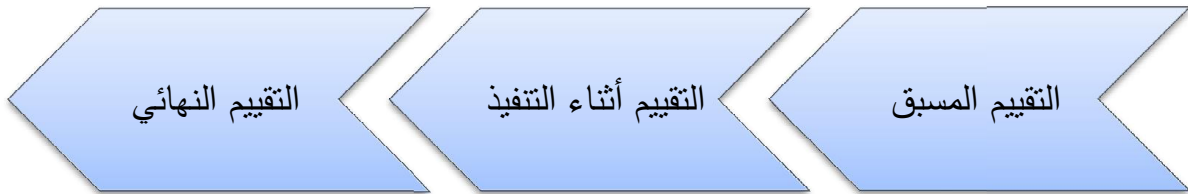
¹ – Conférence Européenne des Ministres des Transports, Op.cit, p 113.

المبحث الثاني: معايير و طرق تقييم السياسات العمومية

أولاً: عمليات تقييم السياسات العمومية

ما دام إعداد و تنفيذ السياسات العمومية يتطلب توفير إمكانيات مادية و بشرية و مالية معتبرة، و ما دام تنفيذها يتطلب مددا زمنية عديدة، فإن السلطات العمومية تولي عناية كبيرة لتقييم أي مشروع و برنامج يندرج ضمن أولويات السياسة العمومية في مختلف مراحله: قبل عملية التنفيذ، أثناء عملية التنفيذ، و بعد التنفيذ⁽¹⁾.

الشكل (05): عمليات تقييم السياسات العمومية



Source : Michel Gault, Op.cit, p 28

1- التقييم المسبق أو القبلي « Ex-ante »

يقصد به التقييم الذي يسبق تنفيذ السياسة العمومية. فهو يسمح بتقدير مدى تناسق مكونات هذه السياسة و قدرتها على تجاوز المشاكل التي وضعت لحلها، كما يسمح بتحديد أهدافها و المخاطر المصاحبة لها مع استباق تحديد تأثيراتها المتوقعة. كما يهدف إلى مساعدة الجهات الفاعلة في اتخاذ قرار اختيار واحد من الأهداف البديلة المتاحة بما يتفق و ينسجم مع العوامل و المتغيرات السائدة.

2- التقييم أثناء التنفيذ « Concomitant »

يهتم هذا النوع من التقييم بتحليل النتائج الأولية المترتبة عن تنفيذ السياسة العمومية بانتظام و مع مرور الزمن للكشف عن الإنجازات المحققة - الإيجابية منها و السلبية. و يهدف هذا النوع من التقييم إلى توجيه و إعادة توجيهه (إذا اقتضى الأمر ذلك) السياسة العمومية

¹ - Michel Gault, l'Evaluation Des Politiques Publiques Urbaines, Centre de Documentation sur L'urbanisme (CDU) - DGUHC, Paris, France, 2000, p 28.

لتحقيق أهدافها المرجوة منها، و كذا الحد من المخاطر التي تعترضها و بالتالي تقليص التكاليف و إهدار الأموال العمومية.

3- التقييم النهائي أو البعدي «Ex-post»

يهتم هذا النوع من التقييم بقياس النتائج النهائية المحصل عليها و مقارنتها بالأهداف التي تضمنتها السياسة العمومية، كما يهدف إلى التحقق من فعالية الإجراءات المتبعة خلال مختلف مراحل تنفيذ تلك السياسة و على مستوى رضا مختلف الجهات المستهدفة.

تختلف عمليات التقييم الثلاث المشار إليها في الفقرات السابقة باختلاف أهدافها و أساليبها و شروطها و متطاباتها. فالتقييم النهائي يطبق للتأكد من أن الأهداف التي وضعت قد تم تحقيقها. أما التقييم المتزامن (أثناء التنفيذ) فهو يسهل من إصدار أحكام تقديرية على النتائج الجزئية، لكن هذا النوع غالبا ما يقتصر على قياس نسبة التقدم في الانجازات (المبرمجة) على مدار عمر المشروع.⁽¹⁾

أما التقييم المسبق فهو يختلف في جوهره عن النوعين السابقين، لأنه لا يستند على بيانات فعلية في عملية التقييم، و إنما يعتمد على توقع النتائج بناء على عدة افتراضات، و لهذا فالهدف الأساسي من هذا النوع من التقييم هو الحد من المخاطر (عدم اليقين) التي من المحتمل أن تسببها المتغيرات البيئية و العوامل الأخرى، و السعي كذلك إلى إيجاد العلاقة السببية بين التضحيات و الإنجازات التي تتجسد في إيجاد مؤشرات الجدوى الاقتصادية و الاجتماعية من اعتماد سياسة عمومية معينة.

و في مجال النقل، يعتبر التقييم المسبق أمر ضروري و أساسي من أجل دعم عملية اتخاذ القرار، باعتبار أنه يتطلب استثمارات ضخمة و هامة يكون فيها العائد على الاستثمار متدنيا في بداية المشروع مقارنة مع الفترات اللاحقة. و يعتبر التقييم المسبق كذلك، مفيدا في

¹ – Bruno Faivre D'arcier, Op.cit, p 10.

تحديد الفرص التي يمكن أن تستغل من أجل الرفع من الأداء و تحسينه. و زيادة فعالية استخدام الموارد الاقتصادية، و العمل على منع وقوع أي تبذير فيما يخص الأموال العمومية.⁽¹⁾

و هناك من يصنف التقييم على أساس أنه داخلي و تقييم خارجي⁽²⁾ يتحددان في الآتي:

• **التقييم الداخلي:** هو ذلك التقييم الذي تقوم به الجهة المسؤولة عن تنفيذ السياسة العمومية، حيث تلجأ إلى تحديد و تقييم مختلف الموارد البشرية و المالية اللازمة لعملية التنفيذ و مقارنتها بالأهداف المسطرة، و كذا تقييم مساهمة أداء كل فرد في نجاح أو فشل تطبيق السياسة العمومية.

• **التقييم الخارجي:** و في ما يتعلق بالقطاع العمومي فإنه عادة ما تطالب الجهات الرسمية المسؤولة بتقييم مختلف سياساتها عن طريق اللجوء إلى جهات متخصصة تتمثل في لجان التقييم و التي لا تكون لها علاقة مباشرة بتنفيذ السياسة العمومية لا من قريب و لا من بعيد. و عادة ما تتمثل هذه اللجان في المختصين ذوي المؤهلات و المهارات و الخبرات العالية في مجال تقييم السياسات و الذين توكل لهم مهمة إبراز نتائجها و آثارها على الأفراد و الجماعات أو على أي شأن عام آخر.

ثانيا: معايير تقييم السياسة العمومية

بالرجوع إلى مختلف تعاريف التقييم المشار إليها في بداية هذا الفصل، يمكن ملاحظة أنها تتوافق في ما بينها حول تحليل العناصر الثلاث التالية:

الأهداف - الوسائل - النتائج

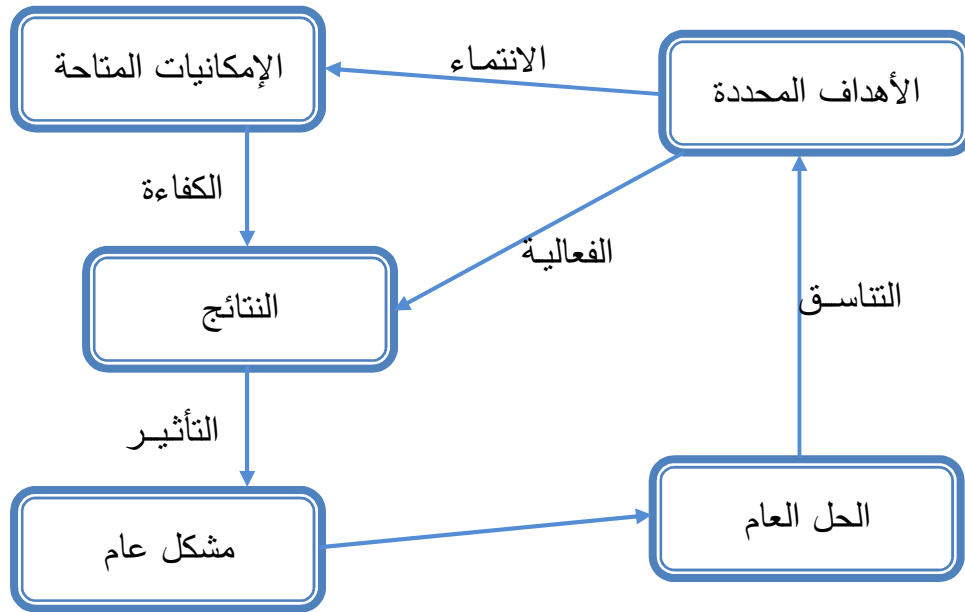
و أن التقييم يعتبر عملية منهجية يعتمد في الأساس على جملة من المعايير الشائعة التي تستخدم في تحليل مختلف العناصر التي تتكون منها السياسة العمومية للنقل بقصد الحكم على الأكثر فاعلية و كفاءة، و أنها الأنسب لتحقيق العدالة و المساواة.

¹– Bruno Faivre D'arcier, Op.cit, p 11.

²– Sylvie Trosa, L'évaluation Des Politiques Publiques, Les Notes de Benchmarking International, L'institut de l'entreprise, Paris, France, 2004, p 28.

و تتفق معظم الهيئات و الأجهزة التي تختص بتقييم السياسات العمومية على أهمية وجود معايير مرجعية تستخدم بكيفية تكاملية و تبادلية أثناء القيام بعملية التقييم⁽¹⁾. و تتمثل في: الملاءمة، المنفعة، الفعالية، الكفاءة و التناسق التي وردت في الشكل التوضيحي الآتي:

الشكل رقم (06): شكل توضيحي يبين ترابط معايير تقييم السياسات العمومية.



Source: Annie Fouquet, Op.cit, p 08.

يعكس الشكل التوضيحي السابق الإجابة عن التساؤلات التالية:

- ✓ ما هي العناصر أو المكونات الأساسية التي تدخل في نطاق السياسة العمومية. و هذا من أجل توضيح الربط أو العلاقة السببية بين التكاليف و المنافع.
- ✓ و ما هي المعايير المرجعية التي يستند إليها للحكم على نتائج هذه السياسة العمومية. وهذا بغرض استخلاص المؤشرات الدالة على كيفية استخدام مختلف الموارد الاقتصادية،
- ✓ و لماذا تستخدم هذه المعايير. و هذا من أجل تبرير الجدوى الاقتصادية و الاجتماعية للسياسة العمومية.

¹– Annie Fouquet: L'évaluation Des Politiques Publiques En France. In Méthodes D'évaluation Des Politiques Publiques, Actes du séminaire, Drees, 2011, p 8.

✓ و ما هو حجم التأثيرات (الكمي و النوعي) الذي نتج عن تنفيذ السياسة العمومية و مقارنته بالتوقعات.

و في ما يلي، سيتم تقديم عرض مختصر عن المعايير التي غالبا ما يلجأ إليها الجهات المكلفة بتقييم السياسة العمومية:⁽¹⁾

1. الملاءمة

يستخدم هذا المعيار من أجل التأكد من أن العمل الذي تقوم به السلطات العمومية يتناسب و يتلاءم مع الحاجات المراد تلبيتها و المشاكل المراد حلها. أي تحديد العلاقة بين الأهداف المسطرة و الإمكانيات و الوسائل المتاحة و المتوفرة لتطبيق السياسة العمومية و بالتالي مراقبة نقاط قوتها في ظل الرهانات المحددة قبل انطلاقها.

2. التناسق

يتحقق التناسق متى كانت الأعمال و الأنشطة مترابطة و تتم بكيفية منسجمة و متكاملة في ما بينها و في ما بين الوسائل و الموارد المتاحة لذلك. فالتناسق يكون **داخليا** عندما تكون الوسائل و الإمكانيات المسخرة كافية لتحقيق الأهداف التي تتضمنها السياسة العمومية. أما **التناسق الخارجي** فهو يعبر عن معرفة ما إذا كانت السياسة محل التقييم تتوافق و تتناسب مع السياسات الأخرى المتبعة من طرف منظمات و هيئات دولية. أو مقارنة السياسة العمومية المختارة بالسياسات العمومية البديلة في ظل توفر ظروف مشابهة (محاكاة) و ذلك لضمان أن هذه السياسة هي الأنسب لحل المشكل المطروح.

3. الكفاءة:

يتم التحقق من الكفاءة عن طريق مقارنة الإنجازات و النتائج و تأثيراتها مع الأهداف التي تسعى السلطات العمومية لتحقيقها. إن دور التقييم في هذا الإطار يتمثل في التأكد ما إذا

¹– Michel Pernet et Jean-Pierre Weiss, Rapport sur L'évaluation au Ministère de l'Équipement, Comité ministériel de l'évaluation, France, 1998, p 46.

كانت الموارد المتاحة قد استعملت بالطريقة الأمثل. و بعبارة أخرى تحليل ما إذا كانت النتائج المحصل عليها تتسجم مع الوسائل التي وضعت قيد الاستعمال.

4. الفعالية

يتم قياس الفعالية عن طريق مقارنة النتائج المحققة مع الموارد المستخدمة. فكلما تحسن أحد المؤشرين و بقي الآخر ثابتا كان تنفيذ المشروع أو البرنامج يتميز بالفعالية. فيقال أن السياسة العمومية هي فعالة طالما كانت قيم النتائج المحققة (المخرجات) تفوق قيم الوسائل المستخدمة (المدخلات). و يترتب عن هذه المقارنة أن أي تغير في مقدار أحدهما يتوقف على مقدار التغير في الأخرى بدرجات متفاوتة تؤثر فيها العديد من المتغيرات و العوامل الكمية و غير الكمية.⁽¹⁾

و تعتبر خاصية الفعالية من أكثر الخصائص التي تحظى باهتمام المقيم، إذ من خلالها يتم مراجعة و مراقبة ما إذا كانت النتائج المحصل عليها قد تم تحقيقها بأقل التكاليف و أقل الأجل المحتمل شريطة أن تتناسب مع الأهداف المعلنة. و بصفة عامة فإن هذه المرحلة تعتبر هي المفضلة في الدراسات التقييمية لاسيما في التقييم المسبق⁽²⁾.

و لا تعتبر تكاليف السياسة العمومية المرتبطة بمجال معين مؤشرا مهما لوحدها في تقييم فعاليتها، و إنما يجب احتساب ما تم صرفه أو إنفاقه فعلا و مقارنته بالأهداف الموضوعة مع مقارنة تلك النتائج بنتائج سنوات سابقة أو بنتائج سياسات أخرى بديلة محليا و دوليا. إن عملية تقييم الفعالية تتطلب توفر العديد من الشروط من أهمها: ⁽³⁾

- أن تكون الأهداف واضحة و دقيقة،
- أنه يمكن حصر الوسائل الضرورية المستخدمة،
- أن يكون تنفيذ السياسة العمومية مرتبط بفترة زمنية محددة،
- أن يتمتع القائمون بالتقييم بالاستقلالية الكافية.

¹– Michel Pernet et Jean–Pierre Weiss, Op.cit, p 47.

²– Aude de Amorim et Coll, Guide De L'évaluation, Nouvelle édition complétée et révisée, 2005, p 13.

³– Michel Pernet et Jean–Pierre Weiss, Op.cit, p 48.

5. المؤثرات:

يتعلق هذا المعيار بقياس فيما إذا كانت التأثيرات التي كانت متوقعة قد تحققت و أدت إلى تلبية الاحتياجات أو إلى حل المشاكل التي على ضوءها تمت بلورة السياسة العمومية.

يؤكد المختصون في الاقتصاد العمومي بأن عقلنة استخدام الأموال العمومية (المحدودة) تستند إلى العديد من المؤشرات التي تتعلق بحجم / كمية الوسائل المستخدمة (المدخلات)، و بالطرق و الكيفيات التي تتم بها تأدية الأنشطة العمومية (العمليات)، و تتعلق كذلك بالنتائج المحققة (المخرجات) على مدار فترات زمنية متعددة تغطي المجال الزمني للسياسة العمومية على الأمدين المتوسط و الطويل. تستخدم هذه المؤشرات من طرف كل الأطراف التي لها صلة بالسياسات العمومية من أجل قياس التأثيرات التي ألحقتها تلك النتائج على الفئات المستهدفة و مقارنتها مع نتائج فترات سابقة أو مع تجارب دول أخرى.

يوجه المقيم اهتمامه نحو دراسة و تحليل الآثار أو التأثيرات الفعلية التي تتركها السياسة العمومية المنتهجة على مطالب و احتياجات أفراد المجتمع أو تأثيرها على المشاكل التي تكفلت السلطات العمومية بحلها. فهو يبحث عما إذا كانت الوسائل القانونية، الإدارية و المالية المستخدمة قد أدت إلى بلوغ الأهداف المسطرة و حدث ما كان متوقعا من التأثيرات. و من خلال ذلك فالمقيم يسعى للحصول على معلومات واقعية تبرر نجاح أو فشل السياسة رغم وجود صعوبة في تقدير و فرز الآثار و النتائج المحققة في الحياة الواقعية.

إن تحليل التأثير الناجم عن تطبيق السياسة العمومية في النقل مثلا، عند إجراء التقييم، يتطلب تحديد التغييرات الفعلية التي كان من المنتظر أن تحدث في حدود تتناسب مع حجم الإمكانيات المسخرة في ظل الظروف و العوامل السائدة. و يمكن توضيح بعض تأثيرات السياسة العمومية في الآتي⁽¹⁾:

¹ - جيمس أندرسون، مرجع سابق، ص 194.

1. أثرها على موضوع السياسة العمومية

تهدف الكثير من السياسات العمومية المرتبطة بقطاع النقل في الوقت الحالي مثلا إلى التركيز على مجابهة التحديات التي تصاحب هذا القطاع سواء في ما يتعلق بإنشاء البنى التحتية و توسعتها لاستيعاب الاحتياجات المتزايدة التي يتطلبها النشاط البشري، أو ما تعلق بالوسائل المناسبة التي تستخدم في نقل السلع و الأفراد، أو ما تعلق كذلك بالأطر التشريعية و القانونية المنظمة للأنشطة النقل في كل أوجهه. فعلى سبيل المثال، أصدرت معظم الدول المتطورة و غير المتطورة منها الجزائر العديد من البرامج لمحاصرة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الذي يتسبب فيه النقل، و يمثل ما بين 25% و 30% من إجمالي التلوث الهوائي و التي تتزايد بمعدل أسرع من أي قطاع من القطاعات الأخرى المستخدمة للطاقة⁽¹⁾.

على ضوء هذه الأفكار يمكن استخلاص أن نتائج تطبيق السياسات العمومية لا يمكن معرفتها إلا من خلال الكشف عن التغييرات (الكمية و النوعية) التي حدثت على موضوع تلك السياسة العمومية. فاستنادا إلى المثال السابق، يمكن لمقيم السياسة العمومية أن يفحص في ما إذا تغيرت نسبة الانبعاثات الملوثة نحو الانخفاض أو الارتفاع و تحليل الأسباب الكامنة وراء ذلك للحكم على مدى كفاءة السياسة العمومية.

2. أثرها على الشريحة المستهدفة من المجتمع

لا شك أن السياسات العمومية للنقل ترمي إلى تبني الانشغالات الملحة التي تبديها مختلف فئات المجتمع و تعمل على بلورتها في شكل برامج و مشاريع و خطط حسب موضوعها و أهميتها آخذة في عين الاعتبار الإمكانيات المادية و البشرية المتاحة و القيود التقنية و الزمنية التي تصاحبها. فعلى سبيل المثال، ظهرت في العشرة الأخيرة ظاهرة الاختناق المروري في المناطق الحضرية المكتظة (الفئة المستهدفة هي الفئة المستخدمة لوسائل النقل الحضري) للعديد من الأسباب التي تتعلق بالنمو الديموغرافي، و بزيادة عدد المركبات،

¹ – Conseil Economique Pour Le Développement Durable, Evaluation des Projets Publics Et Développement Durable, Références économiques, N°8, France, 2009, p 03.

و بضعف سعة الطرقات و بأسباب أخرى. و للتصدي لتداعيات و تأثيرات هذه الظاهرة سارعت السلطات العمومية (مركزية و فرعية) إلى اتخاذ التدابير اللازمة فوراً خوفاً من تفاقمها و خروجها عن السيطرة.

و لتقييم مجهودات السلطات لا بد أن تتوفر البيانات و المعلومات عن مختلف العناصر التي تتكون منها هذه السياسة العمومية من أجل معرفة المؤشرات التي تدل و تفسر وجود تغييرات (إيجابية أو سلبية) في مستوى رضا تلك الفئة المستهدفة نتيجة القرارات التي اتخذت في هذا الشأن.⁽¹⁾

يصاحب استخدام مفهوم التقييم استخدام مفاهيم أخرى مثل الرقابة (Control) و التوجيه (steering) و التدقيق (audit) حيث يدل كل منها على وظيفة في المؤسسات الإدارية العمومية تختص بالقيام بأدوار مختلفة لكنها مترابطة و متكاملة في ما بينها، كما يتضح فيما يلي:⁽²⁾

1. **الرقابة:** تتمثل في وظيفة ممارسة الصلاحيات و السلطات المخولة من أجل التأكد من احترام تطبيق القوانين و التشريعات أيا كانت طبيعتها أثناء تنفيذ مختلف مراحل السياسة العمومية و التبليغ عن الانحرافات إن وجدت.

2. **التوجيه:** يسمح بمتابعة الأعمال المنجزة عن كثب (قرب) و التأكد من أنها تتم وفق البرامج المحددة لها، و متى ظهرت بوادر على احتمال حدوث انحراف عن المسار الذي يسلكه البرنامج تتدخل الجهات المكلفة بالتوجيه لتصحيح الانحراف و إعادة البرنامج إلى وضعيته العادية في الوقت المناسب.

3. **التدقيق:** يمثل وظيفة تمارس من جهات مهنية متخصصة ترمي إلى التقليل من المخاطر الداخلية و الخارجية التي تصاحب أعمال و أنشطة السلطات العمومية، فيعتمد المدقق أثناء تأدية مهامه على المعايير و القيم المهنية التي اكتسبها دون أن يعتمد على الأسس

¹ - جيمس أندرسون، مرجع سابق، ص 195.

² - Annie Fouquet, Op.cit, P 9.

و المعايير المرجعية التي استخدمت في الرقابة و التوجيه. و متى لاحظ أي خلل أو انحراف فإنه يرسل إشارات تحذير إلى القائمين على التنفيذ من أجل اتخاذ التدابير المناسبة.

4. **التقييم:** يستخدم التقييم لتحسين العمل العمومي الذي من خلاله تتعاضد النتائج، و بواسطته تتم عملية قياس و تحليل التباعد بين آثار النتائج المستهدفة و آثار النتائج المحققة. و بعبارة أخرى، مقارنة وضعية الفئة المستهدفة من السياسة العمومية بالوضعية التي تكون عليها تلك الفئة لو لم تطبق هذه السياسة العمومية.

يستخلص مما سبق بأن الأساس المرجعي الذي تعتمد عليه الرقابة و التوجيه و التدقيق و التقييم ليس واحدا و إنما يختلف باختلاف طبيعة المفاهيم الأربعة المعرفة في الفقرات السابقة. فالرقابة تدعم المساءلة و من ثمة تضمن الفاعلية و الكفاءة. و التوجيه يثبت مسار البرامج و يحدد وجهته و من ثمة يضمن توفير خاصية الملاءمة و التناسق. أما التدقيق فهو يتحسس و يستشعر المخاطر الملازمة لعمل السلطات العمومية لأن المستقبل مبني على عدم اليقين، و هو كذلك يضمن (الفاعلية). بينما يستند التقييم إلى مقارنة النتائج مع الاستخدامات، أو مقارنة الآثار المستهدفة مع الآثار المحققة و هذا من شأنه أن يرفع من درجة الفاعلية في توظيف الموارد الاقتصادية. يستقرا من هذا التحليل أيضا بأن التسيير في الإدارات العمومية لا يختلف كثيرا عن التسيير في المؤسسات الاقتصادية الهادفة إلى الربح لكونهما يستخدمان نفس المفاهيم.

بعد عرض أهم المعايير التي تستخدم عند تقييم السياسة العمومية، يمكن استخلاص أن التقييم يساهم في:

1. تبليغ الجهات الفاعلة التي ساهمت في إعداد و تطبيق السياسة العمومية (السلطات العمومية، الجمعيات المدنية، ...) بكيفية تنفيذ البرامج و المشاريع و تبليغها بالنتائج المحققة و التأثيرات التي أوقعتها على الفئات المستهدفة.

2. تحسين تسيير الشأن العام عن طريق توزيع الموارد البشرية و المالية على مختلف الأنشطة بكيفية منطقية و واقعية.
3. التحديد الجيد للاحتياجات و في اتخاذ القرارات الحاسمة مما يضمن مواصلة تنفيذ البرامج و المشاريع بكفاءة و فعالية.
4. اكتساب المهارات و الخبرات و تعزيز الروابط المهنية في مجال النشاط العمومي، و تساهم في تقوية روح العمل و الإبداع من أجل ترقية و تحسين الخدمة العمومية.

ثالثا: طرق تقييم السياسة العمومية

غالبا ما تستخدم المؤسسات الحكومية أسلوب تحليل التكلفة و المنفعة (ACB) للحكم على الجدوى الاقتصادية و الاجتماعية من اتخاذ قرار تبني سياسة عمومية معينة تخص قطاع النقل أو أي قطاع آخر. كذلك، يساعد تحليل التكلفة و المنفعة في التنبؤ بما إذا كانت تكاليف تلك السياسة المتوقع تحملها تقل عن منافعها، و بأي معدل تقل عنها مقارنة مع مثيلاتها. و بشكل عام، يؤدي استخدام أسلوب التكلفة و المنفعة إلى تحديد الخيارات التي تسهم في التنمية الاقتصادية و زيادة مستوى الرفاهية الاجتماعية.⁽¹⁾

يستخدم أسلوب التكلفة و المنفعة في قياس التكاليف الإجمالية المتوقعة و مقارنتها بالمنافع الإجمالية المتوقعة لمشروع أكثر من سياسة عمومية و ذلك من أجل اختيار أفضل خيار أو أكثر الخيارات فائدة. و تستعين الحكومات عادة بهذا النوع من التحليلات من أجل تبرير جدوى الاستثمارات التي تنوي القيام بها. و على ضوء ذلك، تتمثل الأهداف من وراء تحليل التكلفة و المنفعة في ما يلي:⁽²⁾

¹– Commission Européenne, Guide Méthodologique Pour la Réalisation de L'analyse Coûts-Avantages, Évaluation et Additionalité, Document de travail, N° 4, 2006, p 04.

²– Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada, Guide d'analyse coûts-avantages pour le Canada : Propositions de réglementation, Canada, 2007, p 32.

1. تحديد ما إذا كان قرار الاستثمار المتخذ أو الذي سيتخذ مفيدا من حيث الدواعي و النتائج،
 2. توفير مؤشرات أو قياسات مرجعية يمكن الاعتماد عليها في إجراء المقارنة بين المشاريع.
- و تبنى هذه العملية على أساس المقارنة بين التكلفة الإجمالية المتوقعة لكل خيار في مقابل المنافع الإجمالية المتوقعة، لمعرفة ما إذا كانت المنافع تفوق التكاليف، و بأي كمية.

أ- متطلبات استخدام أسلوب التكلفة و المنفعة: (1)

- ينبغي عند استخدام التكلفة و المنفعة في تحليل أهداف السياسة العمومية المقترحة أن تكون متناسقة مع التأثير المحتمل،
 - يستلزم مقارنة و تحليل مختلف المواقف قبل و بعد اعتماد و تنفيذ السياسة العمومية الجديدة،
 - ينبغي أن يؤخذ في عين الاعتبار عند تحليل المنافع و التكاليف التغييرات التي تحدث في أحدهما و التأثيرات التي تلحقها بالأخرى (التأثيرات المتبادلة).
- تقدر التكاليف و المنافع على أساس القيم الحالية و ذلك من أجل ترقية أو إزالة أثر التضخم. و يمكن القيام بذلك عن طريق إيجاد القيمة الحالية للتدفقات النقدية المستقبلية و التي يعبر عنها كذلك بمقدار الأموال التي يجب أن تستثمر الآن بمعدل فائدة معين من أجل أن تولد تدفقات نقدية على مدار فترات مالية مستقبلية محددة. لذلك، فإنه يتم التعبير عن المنافع و التكاليف بمصطلحات نقدية، و يتم حسابها على أساس القيمة الزمنية للنقود، و بالتالي يتم التعبير عن كافة تدفقات المنافع و كذا تدفقات تكاليف السياسة العمومية خلال فترة زمنية محددة. (2)

¹– Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada, Op.cit, p 33.

²– J. Lebo et D. Schelling, Méthodologie Pour L'évaluation Economique Des Projets Routiers En Milieu Rural, Gestion et Financement du Transport rural, World Bank, 2001, p 06.

ب- تحليل أسلوب العائد (المنفعة) / التكلفة:

إن الإنفاق على برنامج عمومي معين في مجال النقل الحضري على سبيل المثال لا بد و أن يتوقع منه تحقيق آثار كبيرة على درجة سيولة الحركة في الوسط الحضري، لكن ذلك لا يكفي، بل لا بد من طرح التساؤل حول ما إذا كان البرنامج يخلق منافع للمتقّلين بصفة خاصة و المجتمع بصفة عامة تفوق تكلفته. فإذا كانت الإجابة عن هذا التساؤل إيجابية، فذلك دليل على كفاءة ذلك البرنامج. بعد ذلك تتم مقارنة البرامج المنافسة التي تتميز بالكفاءة في ظل استغلال الموارد المادية و البشرية المتاحة على أساس أسلوب تحليل التكلفة المنفعة.

- يأخذ أسلوب التكلفة / المنفعة صيغته الرياضية وفق العلاقة التالية: ⁽¹⁾

$$\frac{\text{نسبة المنفعة}}{\text{التكلفة}} = \frac{\text{مجموع القيمة الحالية للمنافع}}{\text{مجموع القيمة الحالية للتكاليف}}$$

ماذا يعني أن نسبة المنفعة / التكلفة المتعلقة بالبرنامج قد زادت أو تعدت عتبة الوحدة ؟ ذلك يعني أن برنامج السياسة العمومية قد حقق اختبار الكفاءة، و أن لهذا البرنامج مقومات إيجابية متى تم تنفيذه وفق الأسس و القواعد و التشريعات السائدة فسيترتب عنه (البرنامج) لا محالة، تحسين مستوى الرفاهية الاجتماعية للمستهدفين من أفراد المجتمع.

يستخدم أسلوب القيمة الحالية في تقدير نسبة التكلفة / المنفعة بسبب أن المنافع المقدرة التي تتولد عن معظم البرامج العمومية لا تتأتى في الحاضر لكنها تتأتى بشكل دوري على مدار فترات زمنية مستقبلية طويلة. أما تكاليف البرنامج فإنها تقع وفق ما تقتضيه متطلبات الإنتاج المبرمجة في حدود الفترة الزمنية المخصصة لذلك. ⁽²⁾

¹– Vladimir R. Soberanis, La Pratique De L'analyse Coûts-Bénéfices Dans Le Secteur Des Transports – Une Perspective Mexicaine, Améliorer La Pratique De L'évaluation Des Projets De Transport, Tables rondes FIT, N° 149, Éditions OCDE, 2011, p 72.

²– Commission Européenne, Guide Méthodologique Pour la Réalisation de L'analyse Coûts-Avantages, Op.cit, p 07.

يلاحظ مما سبق بأن نسبة كبيرة من التكاليف تقع عند الانطلاق في تنفيذ البرنامج بينما تتأتى المنافع دوريا على مدى عدة سنوات من عمره. و من ثمة، فإن التكاليف لا يمكن أن تسترد إلا بعد مرور فترة زمنية طويلة، و لهذا السبب فإن الخواص ينفرون عن مثل هذه البرامج أو المشاريع و يدعونها للسلطات العمومية التي تلجأ إلى تمويل هذه المشاريع عن طريق خزينة الدولة التي تمثل الضرائب مصدرا هاما لها.

• كيف يمكن حساب القيمة الحالية لكل من التكاليف و المنافع المتوقعة في المستقبل؟
تقوم المؤسسات مهما كانت طبيعتها باستثمار و اقتراض مبالغ مالية ضخمة. و أهم ما يميز هذين النوعين من الصفقات هو القيمة الزمنية للنقود، بمعنى عامل الفائدة الذي تتضمنه، حيث أن توقيت العوائد على الأموال المستثمرة له أثر واضح على تكلفة الاستثمار (البرنامج)، كما أن توقيت (زمن) مدفوعات سداد الديون له أثر هام مماثل على قيمة هذا التعهد بالدين (الالتزام). و قد أصبح مستعملو القيمة الحالية على وعي واضح بهذا العامل الزمني و لا يقومون بالاستثمار أو الاقتراض إلا بعد التحليل المتأنى للقيم النسبية للتدفقات النقدية الداخلة (المنافع) و الخارجة (التكاليف).⁽¹⁾

و يمكن التعبير عن العلاقة بين القيم الحالية والقيم المستقبلية بالمعادلة التالية:⁽²⁾

$$CF_n / (1 + r)^n = CV$$

CV = القيمة الحالية - Current Value

CF = التدفقات النقدية الداخلة (المنافع الاقتصادية المتوقعة) - Cash Flows

r = معدل الفائدة - Interest rate

n = الزمن - Time

¹ - J. Lebo et D. Schelling, Op.cit, p 08.

² - Joël Maurice, Le Calcul Economique et les Infrastructures de Transport, Chaire de théorie économique et organisation sociale, France, 2008, p 23.

إذن فإن القيمة الحالية (CV)،

$$CF1/(1+r)^1 + CF2/(1+r)^2 + CF3/(1+r)^3 + \dots + CFn/(1+r)^n = CV$$

و على نفس المنوال يمكن تحديد القيمة الحالية للتكاليف.

و مما سبق تكون،

$$\frac{\text{القيمة الحالية لإجمالي المنافع}}{\text{القيمة الحالية لإجمالي التكاليف}} = \frac{\text{نسبة العائد}}{\text{التكلفة}}$$

يستخلص من العلاقة الرياضية السابقة درجة كفاءة البرنامج إذ تحدد نسبة العائد / التكلفة ما إذا كانت القيمة الحالية للمنافع المتوقعة تفوق أو تقل أو تساوي القيمة الحالية للتكاليف. ثم بعد ذلك ترتب البرامج المختلفة على أساس مستويات نسب التكلفة / العائد الخاصة بكل برنامج. كما يمكن التوصل إلى درجة كفاءة البرنامج عن طريق حساب التكلفة / العائد لمقايير مختلفة. و يتم اختيار المقدار الذي تكون عنده نسبة العائد / التكلفة أكبر ما يمكن. إن العمليات التحليلية السابقة تقدم المعلومات المفيدة في اتخاذ القرارات الاقتصادية الرشيدة سواء كانت على المستوى الكلي أو الجزئي، و تضمن التخصيص الكفء للموارد الاقتصادية النادرة.

يتوجب على محلي أسلوب المنفعة / التكلفة أن يأخذوا في الحسبان بعض المشاكل

المصاحبة لتطبيق هذا الأسلوب، منها:⁽¹⁾

1. تحديد معدل الخصم الاجتماعي،
2. صعوبة تقدير العوائد و التكاليف الاجتماعية بدقة، و يعود ذلك لتنوع المؤثرات الخارجية،
3. صعوبة توزيع المنافع و التكاليف بطريقة عادلة.

¹ – J. Lebo et D. Schelling, Op.cit, p 09.

ج- عيوب أسلوب العائد/ التكلفة:⁽¹⁾

1. ليس من السهل الحصول على تقييم دقيق لكافة التكاليف و المنافع الحالية و المستقبلية فيما يتعلق بالكفاءة الاقتصادية و الرفاهية الاجتماعية. لأن المنافع في غالب الأحيان لا يمكن أن تقدر بقيم نقدية حتى يمكن مقارنتها للتكاليف.
2. ليس من السهل تقدير معدل الخصم (r) عند تحديد القيمة الحالية للمنافع و التكاليف المتوقعة مستقبلا،
3. المستقبل مبني على عدم التأكد و عدم اليقين و هذا من شأنه أن يصعب عملية تقدير قيمة المنافع و التكاليف فضلا عن تحديد المجال الزمني لتدفقات تلك القيم.
4. و أخيرا، يعاب على استخدام هذا الأسلوب قصوره عن الكشف عن تحديد طبيعة من المستفيد (المنتفع) و من المتضرر من تطبيق برنامج السياسة العمومية.

¹– Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada, Op.cit, p 36.

المبحث الثالث: المراحل و المشاكل التي تواجه القائمون بعملية التقييم

أولاً: المكلفون بعملية تقييم السياسة العمومية

تتنوع و تتعدد الجهات التي يمكن أن تشارك في تقييم السياسة العمومية تبعاً للأهداف التي يسعى إليها المقيمون باختلاف مراكزهم و معتقداتهم و خلفياتهم العلمية و الفنية و السياسية⁽¹⁾.

و لأهمية التقييم و تأثيراته على المجتمع، يوجد طرفان يتنافسان في إجراءاته، يتمثل الأول في اللجان التي تعينها السلطات الرسمية و التي غالباً ما تكون موالية للسلطات الحاكمة، و الثاني يتمثل في اللجان المستقلة التي تنبثق من أنشطة و ضغوطات المجتمع المدني و المنظمات الدولية غير الحكومية. و في ما يلي نقدم عرضاً مختصراً عن أهم ما يميز أشغالهما.

أ) الجهات الرسمية

تتولى عملية تقييم المشاريع و البرامج العمومية مجموعة من الأجهزة الرسمية الحكومية سواء على المستوى المحلي أو على المستوى الوطني، و من هذه الأجهزة:⁽²⁾

■ المجالس البرلمانية

تعد مهمة الرقابة و تقييم البرامج و المشاريع التي ترسمها و تنفذها الحكومة من أهم الوظائف التي تقوم بها المجالس البرلمانية في البلدان الديمقراطية، فهي الجهة المخولة بتشريع الأنظمة و القوانين، و هي كذلك المكلفة بالمصادقة على البرامج و المشاريع التي تقترحها الإدارات التنفيذية لمعالجة المشاكل و تلبية المطالب العامة للمواطنين. كما أنها تعهد في نفس الوقت إلى بعض الخبراء و المختصين بمساعدتها في تقييم بعض البرامج و المشاريع التي تتمخض عنها بعض السياسات العمومية و الإشراف على تنفيذ البرامج المنبثقة عنها في إعداد

¹– Arjas Elja, Causal Analysis and Statistics: A Social Sciences Perspective, European Sociological Review, Vol 17, N° 1, 2001, P 67.

²– عامر الكبيسي، مرجع سابق، ص 183.

الدراسات و التقارير التي ترفعها للسلطات المعنية بقصد توضيح نقاط القوة و الضعف فيها و تقديم الاقتراحات و التوصيات بشأن ما يجب أن يتخذ إزاءها.

■ المجالس الرقابية المالية و المحاسبية

يعتبر مجلس المحاسبة في الجزائر من أهم الأجهزة الحكومية المتخصصة في تقييم المشاريع و البرامج العمومية التي تشرف على تنفيذها الإدارات و المؤسسات الحكومية و شبه الحكومية. يعتمد هذا المجلس أثناء القيام بأعماله على اختيار الجهات التي يريد معاينتها وفق برامج زمنية و أهداف محددة يكون قد أعدها على أسس مختلفة، من أجل تشخيص و تحليل تنفيذ العمل الذي يدخل ضمن النشاط الحكومي اعتمادا على الوثائق المحاسبية و الوثائق الإدارية و غيرهما. و أخيرا، إعداد التقارير التي تبين فيما إذا كانت هناك أي خروقات أو سوء استعمال للمال العام أو سوء التسيير إلى غير ذلك من الملاحظات التي تدخل في نطاق صلاحياته.

■ الإدارات التنفيذية

تقوم الإدارات التنفيذية نفسها كالوزارات و الهيئات و المؤسسات الحكومية و غير الحكومية بإجراء العمليات الرقابية و تقييم البرامج و المشاريع التي تتولى مسؤولية تنفيذها بنفسها، و ذلك للتأكد من مطابقة التنفيذ لما هو مخطط، من أجل القيام بالإجراءات التصحيحية في وقتها و قبل فوات الأوان، و من أجل تجنب المساءلة من قبل الجهات الرقابية المكلفة بتقييم برامجها و مشاريعها العمومية المكلفة بها.

ب) الجهات غير الرسمية

كما تمت الإشارة إليه في الفقرات السابقة، فإن عملية تقييم المشاريع و البرامج العمومية لا تضطلع بها الجهات الحكومية فقط، بل تمتد لتشمل الجهات غير الرسمية مثل: ⁽¹⁾

¹ - عامر الكبيسي، مرجع سابق، ص 185.

1. **المواطنون:** يقوم المواطن بإصدار الأحكام التقييمية على البرنامج التي تقوم بها السلطات العمومية التي تعكس آراءه وانشغالاته و تطلعاته الشخصية المبنية في كثير من الأحيان على مدى تأثر مصلحته الذاتية بهذه البرامج سلبا أو إيجابا. فبالرغم من أن المواطن لا يملك المعلومات الكافية عن البرامج و المشاريع الحكومية و أهدافها و ظروفها، و لا يمكنه كذلك استخدام وسائل التقييم العلمية، فإنه يصدر في معظم الحالات تقييما جزافيا متى شعر أو تحسس بتأثيرات تلك السياسة على حياته اليومية.

2. **وسائل الإعلام:** تعد وسائل الإعلام منبرا حرا تبث من خلاله مختلف المواقف و الآراء التي تعبر عنها العديد من الأطراف سواء كانت مدعمة أو معارضة. و تصنف و سائل الإعلام ضمن الوسائل المرئية مثل الندوات و البرامج التلفزيونية المخصصة لمناقشة القضايا والمواضيع التي تتعلق بتقييم نتائج السياسة العمومية من أجل توجيه الرأي العام المحلي و الدولي. أما النوع الثاني فيتمثل في الوسائل المقروءة مثل الصحف و المجلات و المعلقات و المطويات التي تنتشر و توزع على الجمهور العام بغرض إعلام الرأي العام المستهدف ببرامج السياسة العمومية. وهناك أيضا و سائل الإعلام المسموعة التي تؤدي إلى نفس الأغراض و الأهداف. يمكن التأكيد أخيرا، بأن الحكومات بمختلف أطيافها - الموالية و المعارضة - توظف هذه الوسائل صوب تحقيق التجانس و التضامن الاجتماعي.

3. **الأحزاب و النخب السياسية و جماعات الضغط:** إن الأحزاب السياسية و النخب و جماعات الضغط قد تمارس هي الأخرى دورا مهما في تقييم المشاريع و البرامج العمومية للحكومة، و ذلك لاستخدامها كوسيلة للضغط على الحكومة للحصول على مكاسب سياسية أو اقتصادية أو اجتماعية لمصلحتها. إن التقييم غير الرسمي في معظم الحالات يكون تقييما شكليا لأنه قد يفتقر إلى المعلومات الكافية حول ظروف تنفيذ السياسة العمومية.

يستخلص مما سبق بأن التقييم متى قامت به أطراف متخصصة و مهنية مستقلة، ضمنت السلطات العمومية تحقيق مصداقيتها تجاه مختلف أطياف المجتمع. و تكرست دعائم الديمقراطية.

ثانيا: مراحل تقييم السياسة العمومية

إن عملية التقييم هي عملية هادفة تتجزأ من قبل جهة أو عدة جهات داخل السلطة التنفيذية أو خارجها، و تمر بالعديد من الخطوات أو المراحل التي تعبر كل خطوة منها أو أكثر عن إجابة لواحدة من التساؤلات التالية.⁽¹⁾

■ ماذا نقيم؟

■ كيف يتم التقييم؟

■ لماذا نقيم؟

فالخطوة الأولى في عملية التقييم هي تعيين أو تحديد البرنامج أو المشاريع العمومية المراد تقييمها من قبل الفرق المكلفة بالتقييم. إذ أنه من الصعوبة بمكان قيام فريق واحد بتقييم مجموعة من البرامج و المشاريع في وقت واحد، و لذلك، يكون من الضروري أن يعرف المكلفون أو المسؤولون عن التقييم ما هو المشروع أو البرنامج محل التقييم، و لابد أن يحددوا ما هو التوقيت اللازم للبدء بالتقييم و الانتهاء منه لتقليل التكاليف، و ضمان إنجاز عملية التقييم في ظروف حسنة، و الوصول بالتالي إلى تحقيق الكفاءة في عملية إجراء التقييم.

أما الخطوة الثانية فإنها تتعلق بكيفية إجراء عملية التقييم، و تتضمن عددا من الخطوات الفرعية التالية:⁽²⁾

1) وضع المعايير اللازمة لغرض التقييم

إذ لا يمكن إجراء عملية التقييم من دون تحديد أو وضع مجموعة من الأوزان أو المقاييس المعيارية التي يمكن أن تكون أهدافا فرعية تأخذ عدة أشكال مثل: مقادير من الأموال، برامج زمنية، عددا من الأفراد، كمية من المواد أو الأدوات و المعدات. كما يمكن أن تكون الموازنات التقديرية التي تشمل مختلف أوجه النشاط، كموازنة النقدية، المواد و اللوازم المستخدمة، موازنة

¹– Carol H. Weiss, Evaluation: Methods For Studying Programs & Policies, 2nd Ed, New Jersey, Prentice Hall, 1998, p 32.

²– Richard Blundell and Monica Costa Dias, Evaluation Methods For Non-Experimental Data, Fiscal Studies, Vol 21, N° 4, 2000, pp 427 – 428.

الإنتاج، موازنة الموارد البشرية و غيرها، أفضل البنود التي يمكن الاعتماد عليها ليس في التقييم فقط، ولكن يمكن أن تستعمل في المتابعة و الرقابة و المقارنة.

(2) جمع البيانات و المعلومات و تحليلها و تفسيرها

إن عملية التقييم تتطلب الكثير من البيانات و المعلومات حول البرامج و المشاريع العمومية المنفذة أو تحت التنفيذ المراد تقييمها. و يمكن الحصول على هذه البيانات من التقارير اليومية و الأسبوعية و الشهرية و الفصلية و السنوية التي تقوم بإعدادها الأجهزة المنفذة لهذه البرامج أو المشاريع، و كذلك السجلات التي تحتفظ بها هذه الأجهزة، و قوائم المركز المالي، و الأوامر الإدارية المتعلقة بالبرنامج أو المشروع موضوع التقييم، و المخاطبات الرسمية ذات العلاقة، و الإحصائيات و النشرات و غيرها من المصادر التي يمكن الاعتماد عليها للحصول على البيانات. بالإضافة إلى الملاحظة الميدانية (الشخصية) و المقابلات التي تتم مع المسؤولين عن التنفيذ، و غير ذلك. و بعد إجراء هذه الخطوة تجمع تلك البيانات و المعلومات في شكل تقارير ممنهجة تعكس المحاور التي يشملها التقييم، و استخلاص النتائج المتوصل إليها.

(3) إجراء المقارنات

لمعرفة الانحرافات أو الابتعادات، تقوم الجهة المسؤولة عن التقييم بمقارنة ما تمت برمجته في إطار السياسة العمومية محل التقييم مع النتائج التي تحققت و هذا استنادا إلى البيانات و المعلومات التفصيلية التي تضمنتها تقارير الخبراء. كأن تقارن مثلا تكلفة الإنجاز الفعلية مع التكلفة التقديرية، و كذلك الوقت المستغرق لتنفيذ كل نشاط. و ذلك للبحث عن الأسباب الكامنة وراء الانحرافات إن وجدت سواء كانت إيجابية أو سلبية. اتخاذ التدابير التصحيحية اللازمة من أجل تحسين و تطوير الأداء.

4) اتخاذ التدابير التصحيحية اللازمة

إن الغاية من التقييم لا تنتهي عند معرفة الانحرافات (إيجابية أو سلبية) التي نتجت عن تنفيذ البرامج و الخطط، بل تتعداها إلى تصحيح تلك الانحرافات من خلال اتخاذ التدابير التي تقتضيها كل حالة أو يستحقها كل موقف، لتصويب الأداء باتجاه تحقيق الأهداف و إنجاز الأنشطة وفق ما هو مخطط لها، خصوصا إذا ما تم التقييم قبل و أثناء التنفيذ. أما التقييم بعد الانتهاء من التنفيذ فإنه يمكن الاستفادة منه في تنفيذ البرامج و المشاريع اللاحقة من جهة، و تحديد الأشخاص أو الجهات المسؤولة عن الانحراف إن وجد، و أسبابها لغرض معالجتها من جهة و من ثم مساءلة المقصرين لمنع تكرار ذلك في المرات المقبلة من جهة أخرى.

ثالثا: أساليب تقييم السياسات العمومية

تنتهج الجهات المكلفة بتقييم المشاريع و البرامج العمومية طرقا و أساليب متعددة للتقييم، منها ما يعتمد على التقدير أو الحكم الشخصي. أي أن التقييم لا يستند إلى أسس علمية موضوعية للحكم على نتائج و آثار تنفيذ المشروع أو البرنامج العمومي، بل يعتمد على الآراء الشخصية التي غالبا ما تحركها أهواء و مصالح المقومين جماعات أو أفراد لتكوين الانطباع حول نجاح أو فشل ذلك البرنامج أو المشروع. و منه فإن أهم ما يعاب على هذا الأسلوب هو عدم اعتماده على البراهين و الحجج الموضوعية، و غالبا ما يصدر مثل هذا التقييم عن المواطنين و بعض الجهات أو الجماعات المتضررة أو غير المستفيدة من برنامج أو مشاريع معينة. و من عيوبه كذلك، كثرة احتمالات الخطأ و عدم الدقة في الحكم أو التقييم الذي يلزم المعتمدين عليه⁽¹⁾. و هناك أيضا من يعتمد على الأسس و الطرائق العلمية الموضوعية المستندة إلى الأدلة و البراهين المرتكزة على كمية كبيرة من البيانات و المعلومات و تحليلها و تفسيرها للخروج بأحكام صحيحة و مقنعة مع قليل من الأخطاء النسبية المسموح بها في التقييم.⁽²⁾

¹– Arjas Elja, Op.cit, p 62.

²– John H. Goldthrope, Causation Statistics And Sociology, European Sociological Review, Vol 17, N° 1, 2001, p 16.

و عند مقارنة الأسلوبين السابقين يتضح أن الأسلوب غير العلمي (الشخصي) يستخدم من قبل الجهاز الحكومي، و الأفراد أو الجماعات غير الحكومية المنتفعة أو المتضررة من البرامج و المشاريع العمومية في الحالات التالية:⁽¹⁾

- عندما يكون البرنامج صغير الحجم.
- تكون الآثار المترتبة عليه ذات أهمية محدودة.
- عندما تتوفر لدى الحكومة قناعة بأن تنفيذ مشروع ما أو برنامج معين أمر لا بد منه بغض النظر عن التكلفة المترتبة عليه أو النتائج المتوقعة منه.
- قلة الموارد المالية اللازمة لإجراء عملية التقييم.
- تكون تكلفة التقييم أكبر من المنفعة المتأتية من عملية التقييم من جهة، أو أنها أكبر من تكلفة البرنامج أو المشروع العمومي ذاته من جهة أخرى.
- عدم توفر الإطار المتخصص الكفاء للقيام بعملية التقييم.

إن الأساليب و الطرائق غير العلمية التي تستخدم في تقييم السياسات العمومية تلجأ إليها الأجهزة الحكومية في حالات استثنائية، أما في غير ذلك فإن تقييم البرامج و المشاريع العمومية يستند إلى الطرائق و الأساليب العلمية التي يمكن أن نحصر أهمها في الآتي:⁽²⁾

1. محاسبة النظم الاجتماعية.
2. التجريب الاجتماعي.
3. موازنة الخطط و البرامج.
4. نماذج تقييم كفاءة البرامج.
5. الطرائق و الأساليب الإحصائية.

¹– Aki Kangasharju and Takis Venetoklis, Business Subsidies and Employment of Firms: Overall Evaluation And Regional Extensions, VATT–Discussion Papers, N° 268, Helsinki University, Finland, 2002, p 24.

²– Jerome P. Reiter, Using Statistics To Determine Causal Relationship, The American Mathematical Monthly, N° 107, Institute of Statistics and Decision Sciences, Duke University, Durham, UK, 2000, p 28.

رابعاً: صعوبات تقييم السياسات العمومية

إن المتتبع للبحوث و الدراسات التي تناولت السياسات العمومية و تقييمها من منظور الاقتصاد العمومي، يلاحظ أن الدول المتطورة تحقق نجاحات متميزة في تنمية و تطوير مستوى معيشة ساكنيها لأسباب كثيرة منها على وجه الخصوص ديمقراطية أنشطة و أعمال مؤسساتها و هيئاتها المحلية و المركزية، بمعنى أن العلاقة بين المؤسسات العمومية و المواطنين - من خلال ممثليهم في مختلف المستويات - تحكمها الاعتبارات السياسية و الاقتصادية و الاجتماعية، و أنه كلما تقوت تلك العلاقة كلما اكتسب المجتمع رقيه و ازدهاره. أما بالنسبة للدول التي هي على نقيض السابقة كالجزائر مثلاً (الأقل تطوراً) فإن سياساتها العمومية - المرتبطة بالنقل - تشوبها العديد من الشكوك بدءاً بتحديد أولوياتها و باختيار أهدافها و بكيفية تصميمها و اعتماد تنفيذها، و انتهاء بمن يقوم بتقييمها. إن النوع الثاني من الدول المشار إليها، غالباً ما تدلي في مختلف القنوات الرسمية بأن سياساتها العمومية ناجحة و أنها فعالة و أنها كذا، و كذا، لكن، ما يستخلص من الواقع قد يدل على عكس ذلك لأن، أولاً سياساتها العمومية المنتهجة هي متقدمة (لا تجاري التطورات التكنولوجية و الفنية)، و ثانياً أنها غير فعالة (إذا ما روعيت بعض الخصائص مثل النوعية و مقدار التكلفة)، و ثالثاً أنها قد وجهت لتحقيق أهداف غير أهدافها المسطرة. و رابعاً غياب البيانات و الإحصائيات المرتبطة بتلك السياسات و البرامج و المشاريع العمومية. و كمثال على ذلك، ما عرفه مشروع مترو الجزائر، و ما يعرفه الآن مشروع الطريق السيار شرق - غرب.

إذن، انطلاقاً من أن تنفيذ السياسات العمومية في الجزائر في مجال النقل أو غيره يتطلب موارد مالية ضخمة يصعب على الدولة توفيرها لمحدودية عائداتها المالية، فإنه على السلطات العمومية إذا ما أرادت تحسين أدائها في هذا المجال أن تدعم أكثر التزاوج بين القطاع العام و الخاص.

تواجه عملية تقييم المشاريع و البرامج العمومية العديد من الصعوبات و المشاكل نلخص أهمها في الآتي:⁽¹⁾

■ غموض الأهداف و تشعبها

تعرض في الغالب أهداف البرامج العمومية بكيفية عامة حتى تضمن الموافقة عليها بالأغلبية عند عرضها للمصادقة أو لإقرارها من قبل الجهات المكلفة بذلك، زد على ذلك صعوبة تحديد الأوليات أو الأسبقيات في تنفيذ الأهداف المتعددة للبرامج العمومية الواحدة.

■ تباين آراء و مصالح الجهات القائمة بالتقييم

إن تقييم البرامج العمومية يفترض أن يتم من قبل جهات متخصصة و لها معرفة و دراية بعملية التقييم، و تستعمل وسائل و أساليب علمية في جمع البيانات و تحليلها و تفسيرها و مقارنتها حتى تتمكن من إصدار أحكامها النهائية على تلك البرامج العمومية. و رغم ذلك، فإن عملية التقييم قد لا تخلو من التحيز لأنها تعتمد أحيانا على الاجتهاد و التقدير الشخصي، و إذا كانت أسسها و طرقها متباينة فإنها ستؤدي إلى إصدار أحكام متباينة عن تلك التي تصدر من جهات غير متخصصة و ليس لها دراية و معرفة بالتقييم و بأساليبه العلمية و لا تعتمد في تقييماتها على حقائق و معلومات ملائمة، بل هي مجرد توقعات أو تخمينات. و من مثيلاتها التقييمات التي تصدر عن بعض الأفراد أو الجماعات السياسية أو الأحزاب أو بعض وسائل الإعلام المتنوعة كالصحف و المجلات المحلية أو الوطنية، التي قد تكون بعيدة كل البعد عن الواقع الحقيقي و من ثمة تعتمد على تأويل و تحريف المواقف حول الآثار المترتبة عن تنفيذ تلك السياسات العمومية.

■ مقاومة التغيير

تفيد الدراسات السلوكية على المستوى الجزئي (Micro) أن الأفراد في المنظمات (المؤسسات) عندما يشعرون بأن التغيير سيؤثر على مصالحهم، كأن تتغير أسس مكافآتهم أو

¹ - Lawrence Mohr, Impact Analysis for Program Evaluation, 2nd Ed, Sage, California, London, New Delhi, 1995, p 138.

ترقياتهم أو نمط و ظروف عملهم فإنهم يتكتلون و يكونون جماعات ضغط (لوبيات) من أجل مقاومة أي تغيير لم يعتادوا عليه، أو لأنه يهدد تحقيق آمالهم و تطلعاتهم.

أما على المستوى الكلي (Macro) فإن لنتائج التقييم أثارا قد تكون سلبية تمس بسمعة الجهة المسؤولة عن تنفيذ البرامج العمومية و تشكل خطرا على نفوذها و مستقبل إدارتها. فالشعور الذي ينتاب الإدارات المنفذة للبرامج العمومية من نتائج التقييم خصوصا إذا كانت غير مطمئنة عن إيجابيتها مما سيدفعها إلى عدم التعاون مع الجهات المقيمة، و تمتنع عن تزويدها بالمعلومات و البيانات التي تساعد على التقييم، و قد تعدد إلى إفشال عملية التقييم أو عدم إكمالها. لذلك فإن المنظمات تميل لمقاومة التغيير طالما كانت تعتقد أنه سيؤثر سلبا على مصالحها⁽¹⁾.

■ تكلفة التقييم:

تتطلب عملية التقييم الكثير من الجهد و المال و الوقت، بحيث أن تكاليفه المتنوعة قد تفوق العوائد المتوقعة منه، و حينذاك يفقد التقييم أهميته و يقل حماس المطالبين بإجرائه. بالإضافة إلى ذلك قد يعتمد بعض الذين يتوقعون أن يتضرروا من نتائج التقييم إلى التشكيك بدقة التقييم، و محاولة التقليل من أهميته بشتى الذرائع و الحجج، و تقديم مقترحات من شأنها مواجهة أية نتائج سلبية متوقعة.

■ صعوبة الربط بين السبب و النتيجة:

إن تقييم المشاريع أو البرامج العمومية يعتمد على إظهار النتائج و معرفة أسبابها، أي ربط النتائج بأسبابها. فإذا أريد مثلا تقييم برنامج الحكومة المتعلق بالحد من التلوث في المدن الكبرى، فلا بد من معرفة أسباب التلوث، و الوسائل التي اتبعت لمعالجة أو لإزالة تلك الأسباب مع افتراض أن أحد أسباب التلوث هو زيادة عدد المركبات. و عند جمع المعلومات عن تنفيذ ذلك البرنامج تبين أن هناك انخفاض في نسبة التلوث، مما يعني نجاح هذا البرنامج، و العكس صحيح. لكن، قد يكون هناك اعتقاد بأن هذا الانخفاض قد لا يكون سببه المباشر البرامج التي

¹ – Aki Kangasharju and Takis Venetoklis, Op.cit, p 28.

اتبعتها الحكومة، بل قد يكون بسبب برامج التوعية التي قامت بها الجمعيات المدنية و الهيئات الأخرى (الصحافة، المساجد، المؤسسات التعليمية،...) مما يجعل عملية الربط بين المسببات و النتائج عملية مضللة غير واقعية.⁽¹⁾

¹– Donald B. Rubin, Statistics and Causal Inference Comment: Which It's Have Causal Answers, Journal of the American statistical Association, Vol 81, N° 369, 1986, p 961.

خلاصة الفصل

لا يمكن لأي سياسية عمومية أن يكتب لها النجاح في تحقيق أهدافها المطلوبة بمجرد التخطيط لها، و من ثم القيام بالتنفيذ، ما لم تقارن إجراءات التنفيذ و أساليبها بالمعايير التي تتضمنها الخطة الموضوعة له في ضوء بيئتها الداخلية و الخارجية، التي تتسم بالتغير المستمر و عدم الاستقرار خلال مدة التنفيذ، مما يتطلب إعادة النظر بالخطة، و إجراءات تنفيذها بشكل مستمر للوقوف على أسباب التغيرات و معرفة آثارها الحالية و المستقبلية على السياسات العمومية أو المشاريع قيد التنفيذ، لاتخاذ التدابير اللازمة عند ابتعاد المنفذ عن المخطط لأي سبب كان، و محاولة إرجاع الإجراءات التنفيذية إلى مسارها الصحيح، أو تعديل الخطة إن لزم الأمر في بعض الأحيان.

إن معرفة الآثار المترتبة على تنفيذ السياسات العمومية يستلزم القيام بتقييم هذه السياسات العمومية قبل و أثناء و بعد التنفيذ، من أجل تهيئة المستلزمات المادية و البشرية و المالية و التقنية و المعلوماتية اللازمة قبل البدء بعملية التنفيذ من جهة، و متابعة توفير هذه المستلزمات و إتاحتها للقائمين بالتنفيذ بالكم و النوع و التوقيت المحدد، و معالجة الانحرافات التي قد تظهر أثناء التنفيذ بسبب تغير العوامل و الظروف البيئية و التكنولوجية بشكل يغير التوقعات في مرحلة التخطيط السابقة من جهة أخرى، ثم يلي ذلك القيام بعملية التقييم النهائي لنتائج السياسة العمومية و آثارها المباشرة و غير المباشرة، و المطالب التي قام بتلبيتها، و المشاكل التي ساهم في معالجتها، وصولاً لتحقيق رضى المجتمع أو الجمهور المستهدف.

إن تقييم السياسات العمومية ما هو إلا الحلقة الأخيرة في سلسلة حلقات أو مراحل إنجاز السياسات العمومية بدء بالتفكير أو الفكرة المستوحاة من المطالب العامة أو المشاكل التي يعاني منها المجتمع بشكل عام أو شريحة أو فئة منه بشكل خاص، ثم القيام بوضع الخطط و الأعداد و التهيئة للسياسات العمومية للتنفيذ.

و أخيرا التقييم هو الذي يربط هذه الحلقات أو المراحل بعضها مع البعض الآخر،
و يبين مكامن أو أماكن القصور أو الخلل إن وجد، ليقدم الحلول الممكنة آنيا من جهة،
و ينبه المسؤولين لاتخاذ التدابير اللازمة لمنع حصولها في السياسات العمومية اللاحقة.

الفصل الثالث

الهيكل التنظيمي و التشريعي للنقل

البري في الجزائر

الفصل الثالث: الهيكل التنظيمي و التشريعي للنقل البري في الجزائر

تمهيد

المبحث الأول: الهيكل التنظيمي للنقل البري في الجزائر

أولاً: الإدارات المركزية.

ثانياً: الإدارات اللامركزية.

المبحث الثاني: القوانين و التشريعات المنظمة لقطاع النقل البري

أولاً: توجيه النقل البري و تنظيمه.

ثانياً: تنظيم حركة المرور.

ثالثاً: هيكل و إعادة هيكلة وزارة النقل.

رابعاً: المجلس الوطني للنقل البري.

خامساً: المراقبة التقنية للسيارات.

سادساً: الوقاية و الأمن عبر الطرقات.

سابعاً: الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية.

ثامناً: تنظيم النقل بسيارات الأجرة.

تاسعاً: النقل و التنمية المستدامة بالجزائر.

المبحث الثالث: مراحل تطور سياسات النقل البري في الجزائر

أولاً: مرحلة هيمنة الدولة (1962 – 1988).

ثانياً: مرحلة تحرير السوق (1988 – 2001).

ثالثاً: مرحلة الإصلاح في قطاع النقل (2001 إلى يومنا هذا).

خلاصة الفصل

تمهيد

يعتبر النقل أحد أهم القطاعات الذي يساهم في التنمية الاقتصادية الشاملة، و يعد الارتقاء بمستوى قطاع النقل و المواصلات في وقتنا الحاضر أحد المعايير أو المؤشرات التي تدل على مستوى التنمية العمرانية و التطور الحضري لمجتمع ما. أي أنه يتم قياس تقدم الدول بتقدم وسائل و نظم النقل فيها، لأن لهذه الأخيرة علاقة تكاملية مع جميع القطاعات الاقتصادية و الاجتماعية الأخرى، خصوصا إذا ما تعلق الأمر بوجود أنظمة نقل متطورة قائمة على التطبيقات التكنولوجية و الأنظمة الذكية الحديثة.

نظرا لأهمية النقل سارعت الجزائر إلى وضع سياسات للنقل ترمي إلى تنظيم و مراقبة أنشطة النقل و إلى بناء قواعد هيكليّة و إلى تنويع أنماط النقل بهدف توفير خدمات نوعية عند تنقل الأفراد و نقل السلع و البضائع.

المبحث الأول: الهيكل التنظيمي للنقل البري في الجزائر

نظرا لتعدد أوجه نشاط النقل و أهمية توفير الخدمة العمومية و استمراريتها بشكل جيد، أنشئت عدة هيئات إدارية - مركزية و جهوية - تسهم جميعها بكيفية أو بأخرى في إعداد السياسات العمومية للنقل و تتسق في ما بينها من أجل تحسين و تطوير الأداء الذي يضمن تحقيق احتياجات المجتمع حاضرا و مستقبلا. و لتوضيح وظائف هذه الهيئات و الترابط في ما بين أهدافها سيتم عرض مختلف الأدوار التي تتميز بها و القوانين التي تنظمها من أجل توضيح الأهمية التي تعطيها السلطات العمومية لقطاع النقل.

أولا: الإدارات المركزية

تتولى وزارة النقل مهام وطنية ترمي إلى العمل على مواكبة التغيرات التي تميز مختلف الأنشطة الاقتصادية و الاجتماعية و السياسية في العشرة الثانية من القرن الواحد و العشرين. حيث أصبح قطاع النقل بمختلف أنماطه يجد اهتماما متزايدا من طرف السلطات العمومية لما له من انعكاسات على سيرورة القطاعات الأخرى. و يتجلى هذا الاهتمام في تشكيل العديد من الإدارات المركزية التي أوكلت لها مهام محددة بحيث تعمل في انسجام و ترابط و تكامل من أجل تطوير الهياكل و القواعد الضرورية لتطوير شبكات النقل المختلفة. و تشمل ما يلي:

أ). الإدارة المركزية - وزارة النقل

و تحتوي على 08 مديريات، و التي من بينها مديرية النقل البري و الحضري (DTTU)، حيث تتكلف بما يأتي:

- المبادرة بعناصر السياسة العمومية للنقل البري و الحضري و اقتراحاتها و السهر على تطبيقها،
- اقتراح السبل و الوسائل من أجل تلبية أفضل للحاجات الوطنية و الدولية فيما يتعلق بنقل الأشخاص و السلع برا،
- تحضير عناصر توجيه سياسة تسعيرة النقل البري و الحضري و تنفيذها، بالاتصال مع الهيئات و المؤسسات المعنية،

- اقتراح النصوص ذات الطابع التشريعي و التنظيمي التي تدخل في إطار اختصاصها،
 - تنفيذ القواعد الإدارية و التقنية المطبقة على المراقبة التقنية للمركبات،
 - متابعة عمل و تسيير الهيئات و المؤسسات التي تدخل في مجال اختصاصها
- الموضوعة تحت وصاية الوزير و تقديم حصائل بذلك.⁽¹⁾
- كما تضم مديرية النقل البري و الحضري بدورها على 4 مديريات فرعية، و ذلك طبقا للقرار الوزاري المشترك المؤرخ في 07 سبتمبر 2011، المتضمن تنظيم الإدارة المركزية في وزارة النقل في شكل مكاتب، متمثلة في:⁽²⁾
- المديرية الفرعية للسكك الحديدية،
 - المديرية الفرعية للنقل عبر الطرق،
 - المديرية الفرعية للنقل الحضري،
 - المديرية الفرعية لحركة المرور و الوقاية عبر الطرق.
- حيث تسند لهذه المديريات مسؤولية التنظيم و التسيير و التطوير للقطاعات المتعلقة بها.
- كما تحدد المواد 1، 2 و 3 من المرسوم التنفيذي رقم 89-165⁽³⁾ المؤرخ في 29 أوت 1989 صلاحيات وزير النقل و المتمثل في:
- اقتراح عناصر السياسة الوطنية في ميادين النقل و الأرصاد الجوية و تطبيقها وفقا للقوانين و التنظيمات المعمول بها.
 - القيام بدراسات ذات الطابع العمومي التي تسهم في تحديد إستراتيجية تنمية القطاع و تنظيمه.

¹ - المرسوم التنفيذي رقم 10- 98 المؤرخ في 18 مارس 2010، الجريدة الرسمية، العدد: 36، الصادرة في 24 مارس 2010.

² - موقع وزارة النقل، تاريخ الاطلاع: 2015/09/25.

http://www.ministere-transports.gov.dz/index.php?option=com_content&view=article&id=218%3Aorganismes-sous-tutelle&catid=4%3Aorganismes&Itemid=24&lang=ar

³ - الجريدة الرسمية، العدد 36، الصادرة بتاريخ 30 أوت 1989.

- إعداد المخطط الرئيسي للنقل و الأرصاد الجوية و تنفيذه وفقا للمخطط الوطني للتهيئة العمرانية (SNAT) و مختلف التصاميم الرئيسية.
- تولي الأعمال التي تمكن من تسجيل برامج القطاع ذات الأمد المتوسط في إطار التوجيهات العمومية لأهداف الاستراتيجيات الطويلة الأمد.
- يوجه و يراقب نشاط المتعاملين العموميين و الخواص في مختلف ميادين النقل و الأرصاد الجوية.
- تصور أعمال النقل و الأرصاد الجوية و تنظيمها و استغلالها و تسويقها قصد تلبية الطلب في أحسن ظروف الكلف و جودة الخدمة.
- يتولى عمليات إعداد الوثائق و النصوص و التقنين و التنظيم التي تتعلق بالمهام و الأعمال المسندة إلى أجهزة الوزارة و هيكلها.
- يسهر على إنجاز دراسات تصميم المنشآت الأساسية للسكك الحديدية و النقل الحضري و الأرصاد الجوية اللازمة لتنفيذ السياسة الوطنية في هذا المجال، و دراسة إمكانية تنفيذ ذلك.

أما فيما يخص النقل البري للمسافرين تسهر الوزارة على:

- إقامة أدوات التخطيط في جميع المستويات و بناء و تطوير و تحديث شبكات النقل.
- متابعة نشاط المتعاملين في النقل و تطوير أنظمة النقل الجماعي و النقل بسيارات الأجرة.
- تنظيم حركة المرور و الوقاية و الأمن الطرقي.

أما المجلس الوطني للنقل البري (CNTT) فلقد أنشئ وفقا للمرسوم التنفيذي رقم 91-61⁽¹⁾، و هو هيئة مكلفة بإبداء رأيها حول جميع المسائل، ذات الطابع التقني و المالي و الاقتصادي و الاجتماعي، المساعدة على عملية تطوير النقل البري و تنظيميه و تحسين عمله.

¹ - الجريدة الرسمية، العدد 38، الصادرة بتاريخ 23 جوان 2003.

و من أجل تفعيل دور هذه الهيئة حتى تحقق أهداف السياسة العامة للنقل، شكلت من 15 عضو، منهم 12 يمثلون وزارات مختلفة و مدراء المديريات الفرعية للنقل البري، و هذا من أجل إشراك القطاعات الأخرى التي لها تأثير على ضمان نقل السلع و الأفراد بأمان و بأقل تكلفة مالية و اجتماعية ممكنة. و تقوم هذه الهيئة بتشخيص القضايا و المشاكل التي تفرزها مختلف أنشطة النقل و تحاول أن تدرسها و تحللها لاستخلاص الأسباب و التأثيرات، و تلجأ أخيرا إلى إعداد تقارير دورية تلخص نتائج أعمالها و تعرضه على أصحاب اتخاذ القرار في مختلف مستوياته الجهوية و الوطنية.

ينصب عمل المجلس الوطني للنقل البري حول تقديم الملامح المستقبلية للنقل من خلال الأعمال التي تنحصر في العناصر الموالية:

- مخطط تنمية النقل البري.
- المخطط الوطني لنقل المسافرين.
- التنمية المنسقة لمختلف طرق النقل.
- الاستثمارات الخاصة في وسائل النقل البري و هياكله القاعدية.
- أسعار خدمات النقل.
- المسائل المتعلقة بنوعية الخدمة في مجال الأمن و النظافة و العمل في أنشطة النقل البري.

تعتبر هذه الهيئة مهمة لما لها من دور في رسم السياسة العمومية للنقل البري من خلال تضافر و تنسيق عمل العديد من الوزارات الممثلة فيه. كما أن اعتماده على تعيين الإطارات ذات التخصص و الصلة بميدان النقل في المجلس من شأنه تحقيق الهدف المنوط من إنشائه.

ب). الإدارات المركزية - خارج وزارة النقل

تشرف وزارة النقل على العديد من المراكز و المؤسسات المكلفة بتسيير و تنظيم أنظمة النقل البري، إدارة و تسيير محطات النقل الحضرية، شبه الحضرية و بين الولايات، مدارس و معاهد للتكوين، مؤسسات و شركات وطنية للنقل. و من بين هذه المؤسسات:⁽¹⁾

- المركز الوطني للوقاية و السلامة المرورية (CNPSR).
- المركز الوطني للدراسة و البحث في التفتيش التقني للسيارات (ENACTA).
- المركز الوطني لرخص السياقة (CENAPEC).
- الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية (SNTF).
- مؤسسة مترو الجزائر (EMA): مؤسسة إنجاز السكة الحديدية الحضرية و استغلالها في منطقة الجزائر، و من فروعها مكتب دراسات النقل الحضري (BETUR).
- الشركة الوطنية للنقل عبر الطرق (SNTR).
- مؤسسة النقل الحضري و شبه الحضري بالجزائر العاصمة (ETUSA).
- المؤسسة الوطنية لإنجاز الهياكل الأساسية للسكك الحديدية (INFRAFER).
- المركز الوطني لدراسة و الإنجاز الحضري (CNERU).
- الوكالة الوطنية للدراسات و متابعة الاستثمارات في السكك الحديدية (ANESRIF).
- مدرسة تطبيق تقنيات النقل (ENATT).
- المعهد العالي للتكوين في السكك الحديدية (IFSS).

ج). الإدارات الأخرى

تعتبر الهيكلية المؤسساتية لقطاع النقل الجزائري معقدة إلى درجة كبيرة، حيث يتم تشغيل و إدارة كل نمط نقل من خلال عدد من المؤسسات و الهيئات، و بمعنى أدق توجد مؤسسات مختلفة لمعظم أنماط النقل مسؤولة عن:

¹ - موقع وزارة النقل، مرجع سابق.

- تخطيط البنية التحتية، تطوير البنية التحتية، الصيانة و التشغيل،
 - المهام التنظيمية للقطاع،
 - تشغيل المركبات، و توفير الخدمة العمومية.
- و على المستوى الاستراتيجي الوطني، تتحمل وزارات مختلفة مسؤولية بعض القطاعات أو أنماط النقل أو جزءا من البنية التحتية، فعلى سبيل المثال:
- تكون وزارة النقل مسؤولة عن وضع السياسات العمومية في قطاع النقل البري،
 - تكون وزارة الأشغال العمومية مسؤولة عن إنشاء الهياكل القاعدية سواء الطرقات أو السكك الحديدية، و ليست مسؤولة عن تشغيل النقل العمومي و نقل البضائع.
- كما توجد وزارات أخرى لها نصوص تنظيمية متعلقة بالنقل البري خاصة على المستوى الحضري، و ذلك لوجود تداخل بين القطاعات، منها: ⁽¹⁾
- وزارة الأشغال العمومية: و تتمثل مسؤولياتها في إنشاء الهياكل القاعدية سواء الطرقات أو السكك الحديدية، كما تشارك هذه الوزارة أيضا في تطبيق مخططات الطرق و ذلك بالتعاون مع وزارة النقل. و لتنظيم العمل بين وزارتي النقل و الأشغال العمومية، صدر قرار وزاري مشترك في تاريخ 13 أكتوبر 1997، يحدد و ينظم إطار عمل اللجنة المشتركة.
 - وزارة السكن و العمران: تشرف هذه الوزارة على تهيئة الوسط الحضري و إعداد الوسائل الحضرية (مخططات استغلال الأرض، مخططات التهيئة الحضرية).
 - وزارة الداخلية و الجماعات المحلية: تشرف من خلال المجالس الشعبية البلدية (APC) و المجالس الشعبية الولائية (APW) على تنظيم و تطوير و تسيير النقل و الهياكل القاعدية البرية.

¹– Groupement Dessau-Soprin /STM/THALES E&C, Etude du plan de transport urbain et du plan de circulation de l'agglomération d'Alger, Section 4, Rapport de Phase II-Scenarios- Version définitive, N/ Réf : 41133-120-TC-002-00, 2005, p 60.

- وزارة التجارة: مهمتها منح متعاملي النقل السجل التجاري، و التأكد من التسعيرة المطبقة من طرف الناقلين، و ضبط تسعيرة الخدمات الحضرية و الشبه حضرية للنقل البري للمسافرين بالإضافة إلى سيارة الأجرة الفردية و الجماعية، و ذلك من أجل تثبيت التسعيرة في الوسط الحضري و المقترحة من طرف وزارة النقل.
- وزارة المالية: تقوم الوزارة بتخصيص ميزانية موجهة لمشاريع النقل و منها النقل الحضري، و مكلفة بالتعاون مع وزارة النقل بإنشاء آليات تخضع للخدمة العمومية من أجل النقل الجماعي.

الجدول رقم (01): الهيئات المشرفة في ضبط و تنظيم أنشطة النقل

المهام و مجالات التدخل	الهيئة		
- السياسة الوطنية للنقل - التشريع و الإشراف و التنسيق - هياكل و شبكات النقل	وزارة النقل	الوزارات	المستوى الوطني
- انجاز و صيانة الهياكل القاعدية - تهيئة المراكز الحضري الكبرى	وزارة الأشغال العمومية		
- تأمين الأشخاص و الممتلكات - ضمان حق التنقل	وزارة الداخلية و الجماعات المحلية		
- مخططات التهيئة و التعمير - التحسين الحضري و تطوير الشبكات	وزارة السكن و العمران		
- السياسة الوطنية للنقل البري. - إستراتيجية تطوير قطاع النقل البري. - تنظيم نشاطات النقل.	المجلس الوطني للنقل	الهيئات الوطنية	
- مؤسسة مكلفة بدراسة و إعداد و استغلال أنظمة النقل البري في العاصمة و باقي ولايات الوطن	مؤسسة مترو الجزائر	الدراسات	

Source: Groupement Dessau-Soprin/ Document synthèse, Op.cit, p 62.

ثانيا: الإدارات اللامركزية

تتوزع عدة هيئات إدارية على المستوى الوطني و تأخذ من الولايات مقرا لها، تهتم بالقضايا التي ترتبط بالنقل سواء تعلقت بالهياكل و المنشآت القاعدية أو بوسائل النقل أو بالنظم التي يخضع لها تأدية الخدمات العمومية في مجال النقل و الإمداد و غيرها من الوظائف التي تميز أنشطة النقل و سلامته و أمنه. و لنتشابه دور و أهمية هذه الهيئات، سيتم تناول تلك التي تعمل في المجال الترابي لمدينة الجزائر و توضيح أهم المهام التي تشرف عليها بالتنسيق مع السلطات المركزية للوزارة الوصية.

أ- مديريات النقل الولائية (DTW)

تعتبر أجهزة تنظيمية لا تخضع لوصاية وزارة النقل مباشرة، لكنها تقع تحت سلطة الوالي، حيث تعمل من أجل ضمان سيرورة النقل محليا وفق السياسات الوطنية المعدة خصيصا لذلك، مع التنسيق بين مختلف الأجهزة الإدارية التابعة، من جهة، لوزارة النقل فيما يخص الجوانب التقنية و مراقبة التنظيم المتبع، و من جهة أخرى، التابعة لوزارة الداخلية و الجماعات المحلية فيما يتعلق بالجوانب الإدارية و الأمنية و السلامة المرورية و غيرها.

و في هذا الشأن، صدر المرسوم التنفيذي رقم 90-381 المؤرخ في 24 نوفمبر 1990، المتعلق بتنظيم مديريات النقل في الولايات و عملها، الذي يحدد مهام مديريات النقل في الآتي⁽¹⁾:

- تطبيق نظم مختلف أنماط النقل و تنفيذها و مراقبتها.
- وضع مخططات الهياكل القاعدية في الولاية و التي تساهم في تطوير النقل الحضري.
- تطبيق تدابير الوقاية و السلامة في الطرق.
- تسليم مستندات و رخصة و شهادات الكفاءة المهنية.
- تطبيق التدابير الخاصة بمتابعة نشاط تعليم السياقة و مراقبته.
- تنظيم أشغال الأجهزة المكلفة بالعقوبات.

¹ - الجريدة الرسمية، العدد 51، الصادرة بتاريخ 28 نوفمبر 1990.

- جمع الإحصائيات المتعلقة بمجال النقل و حوادث المرور و تستغلها.

إن تأدية المهام السابقة في المدن الكبرى مثل الجزائر لا يتوقع لها أن تؤدي بحيث تحقق الأهداف بكفاءة وفعالية لأن مديرية النقل لولاية الجزائر تعاني قلة الموارد البشرية المتخصصة و المؤهلة في مجال النقل و تعاني كذلك من ضعف الاعتمادات المالية المخصصة لها من أجل تأدية مهامها. ففي ظل هذا الوضع، لا ينتظر من مديريات النقل الولائية إلا أن تقوم بأنشطتها في حدود ما يتاح لها من الإمكانيات السابقة. فليس من السهل مثلا أن تقوم بتطبيق نظم مختلف أنماط النقل و تنفيذها و مراقبتها، و وضع مخططات الهياكل القاعدية في الولاية التي تساهم في تطوير النقل الحضري، خصوصا في ظل تواجد 3315 متعامل خاص ينشطون في مجال النقل الحضري الجماعي، و 15678 سيارة أجرة في مدينة الجزائر⁽¹⁾. أضف إلى ذلك مشاكل تنظيم و تسيير حركة المرور و الإشراف على مراقبة أنشطة المتعاملين الخواص. و هذا ما يفسر قلة المعلومات المتوفرة حول الخدمات المقدمة، المسارات، تردد الحافلات، ناهيك عن نوعية الخدمات و الوقت الذي تستغرقه مدة التنقل، و حجم العرض (القدرة الاستيعابية) للناقلين الخواص في كل خط نقل مستغل.

فبالرغم من المجهودات المبذولة لترقية قطاع النقل بمختلف أنواعه و تحسين أدائه خصوصا الأنواع التي تتميز بنقل الأعداد الكبيرة، و استكمال مشاريع المترو و الترامواي، إلا أن العملية تشهد تباطؤا مما يزيد في عرقلة التنقل، خصوصا عندما يؤخذ في عين الاعتبار ارتفاع في معدل الكثافة السكانية الذي تشهده المنطقة الحضرية. أضف إلى ذلك ضعف التنسيق بين الأطراف الفاعلة في تنظيم النقل على مستوى مدينة الجزائر. و مثال على ذلك التوسع العمراني (أحيانا عشوائيا) الممتد على مشارف مدينة الجزائر في غياب دراسات و مخططات عمرانية عصرية تستجيب لمتطلبات الأنشطة الاقتصادية (النقل، التصنيع، الأسواق...) و الاجتماعية (وسائل الترفيه، مراكز صحية، تعليمية...) و غيرهما.

¹ - وثائق من مديرية النقل لولاية الجزائر.

يعد النقل نشاطا اقتصاديا و اجتماعيا يقع في دائرة المهتمين به في مختلف المستويات الإدارية، لذلك فإن تأديته تستدعي تدخل أطراف عديدة تعمل و تتسق فيما بينها من اجل أن تضمن توفير الأطر التنظيمية و الرقابية المتعلقة بنظام النقل الولائي. و يتضح تداخل و تكامل نظام النقل الولائي في الجدول الموالي:

الجدول رقم (02): المستويات الإدارية الولائية المكلفة بالنقل الحضري

المهام و مجالات التدخل		المستويات	
- مخطط النقل في الولاية - مخطط النقل الحضري	الولاية	السلطة المحلية	
	- مخطط النقل و المرور - تسيير و تهيئة الشبكة و الهياكل - وضع الإشارات	البلدية	
- تطبيق التنظيم المتعلق بالنقل و بالأرصاء الجوية. - تسليم الوثائق الإدارية و تنظيم أشغال لجنة العقوبات. - تطبيق تدابير الوقاية و السلامة المرورية	مديرية النقل	المديريات	

Source: Groupement Dessau-Soprin/ Document synthèse, Op.cit, p 64.

ب- مؤسسات نقل الأشخاص بولاية الجزائر العاصمة

نظرا لتمييز مدينة الجزائر عن غيرها من المدن من حيث تعدد أنماط النقل الحضري فإنه يكون من المفيد توضيح أهم المؤسسات التنظيمية و الاقتصادية التي تتكفل بتحسين و تطوير خدمات النقل.

1. مؤسسة تسيير المرور و النقل الحضري لولاية الجزائر (EGCTU)

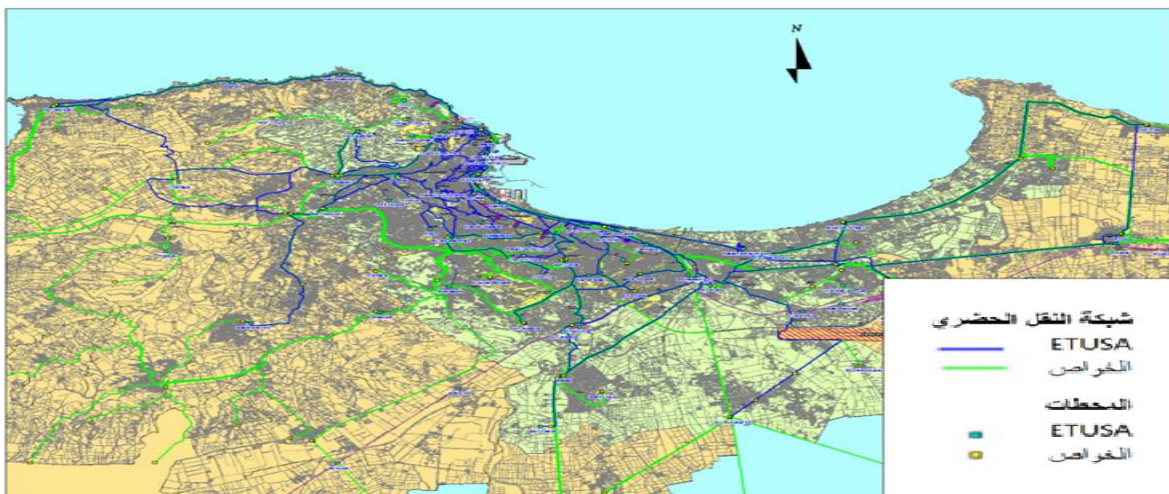
تمثل هذه المؤسسة أحد فروع مديرية النقل بالولاية، و من بين مهامها: ⁽¹⁾

- إدارة و استغلال المرافق الحضرية: مواقف السيارات، مراكز التسوق، محطات النقل الحضرية (الحافلات و سيارات الأجرة)، حجز السيارات .. الخ.
- التدخلات في الطرق العامة: تجسيد و مراقبة خطط المرور، الإشارات المرورية و الضوئية، العناية و الصيانة لمحطات النقل الحضري .. الخ.
- القيام بالدراسات التقنية و المراقبة: تطوير الدراسات التقنية المتعلقة بمخطط المرور، وبمخطط النقل، تحديث دفتر الشروط، متابعة المشاريع قيد التنفيذ .. الخ.

2. متعاملي النقل الحضري بولاية الجزائر العاصمة:

- يتم توفير خدمة النقل العمومية الحضري في مدينة الجزائر العاصمة من طرف:
- شبكة النقل الجماعي: تشمل على 350 خط نقل خاص بالحافلات (تضم مؤسستين عموميتين هما ETUSA التي تستغل 56 خط، و TRANSUB التي تستغل خطين فقط، و تضم 3315 متعامل خاص)، كما تشمل شبكة النقل الجماعي 15678 سيارة أجرة منها 8% مخصصة للاستغلال سيارات الأجرة الجماعية حيث تغطي 24 خط.
- كما هو موضح في الخريطة رقم (01).

الخريطة رقم (01): شبكة النقل الحضري الطرقي لمدينة الجزائر.



¹ - وثائق من مديرية النقل لولاية الجزائر.

- أما في ما يتعلق بالنقل السككي (RER) تربط بين الجزائر العاصمة و ضواحيها، تتكون من خط مزدوج: الجزائر الوسطى - الثنية (بومرداس) و الجزائر الوسطى - العفرون (البلدية) وتضم 6 محطات، و خط واحد لقطار الأنفاق (Métro) بطول 13,5 كيلومتر و يضم 14 محطة، بتسيير من مؤسسة مترو الجزائر (EMA)، و كذلك خط واحد للترامواي (Tramway) بطول 23 كيلومتر و يضم 38 محطة. و هذا يتضح في الخريطة التالية:

الخريطة رقم (02): شبكة النقل الحضري السككي لمدينة الجزائر.



3. المؤسسة النقل الحضري و الشبه الحضري لمدينة الجزائر (ETUSA)

بموجب المرسوم التنفيذي رقم 03-435⁽¹⁾ في 13 نوفمبر 2003، و بغرض إعادة الاعتبار للخدمة العمومية تقرر إنشاء المؤسسة العمومية للنقل الحضري و الشبه حضري بمدينة الجزائر العاصمة، تم وضعها تحت إشراف وزير النقل. و تتمتع بالشخصية المعنوية و الاستقلال المالي. حيث تسري على المؤسسة القواعد الإدارية في علاقاتها مع الدولة، و تعد تاجرة في علاقاتها مع الغير.

يستحوذ قسم الاستغلال على أكثر من 75% من الموارد البشرية للمؤسسة، إذ يحدد هذا القسم سيرورة عمليات استغلال الحافلات و تعمل إدارة هذا القسم على:⁽²⁾

¹ - الجريدة الرسمية، العدد 71، المؤرخ في 19 نوفمبر 2003.

² - الموقع الرسمي لمؤسسة ETUSA: <http://www.etusa.dz/spip.php?article3>

- ضمان النقل العمومي للمسافرين بكل الوسائل الملائمة في منطقة ولاية الجزائر،
- المتابعة اليومية و السهر على الأداء الحسن للحافلات،
- ضمان تكوين مستخدميها و تحسين مستواهم،
- تسيير المحطات الحضرية و منشآتها الأساسية.

4. مؤسسة (TRANSUB)

تعتبر هذه المؤسسة فرع من المؤسسة الوطنية للنقل البري بمنطقة الوسط (الجزائر و منطقتها Sub-urbain). تقوم باستغلال خطين في الوسط الحضري و 11 خط يتجه من وسط - ضواحي مدينة الجزائر، مع امتلاكها لـ 30 حافلة و تستغل 8 محطات للنقل البري في ولاية الجزائر.⁽¹⁾

5. مؤسسة مترو الجزائر (EMA)

أنشأت مؤسسة مترو الجزائر (م م ج) سنة 1984، بصفتها صاحب مشروع مفوض من طرف وزارة النقل من أجل تحقيق دراسات و إنجاز و استغلال شبكة النقل بالسكك الحديدية الحضرية سطحية و عبر الأنفاق المعروفة بمترو الجزائر.

منذ تحويلها سنة 1989 إلى مؤسسة عمومية اقتصادية، شركة ذات أسهم برأسمال يقدر بـ 380 مليون دينار، شرعت أيضا مؤسسة مترو الجزائر في تطوير قدراتها الخاصة بالدراسات و الهندسة فيما يتعلق بالنقل و إنجاز مخططات المرور من خلال إنشاء مكتب دراسات للنقل الحضري (BETUR) و الذي أصبح فرعاً لمؤسسة مترو الجزائر بنسبة 100%. و تتمثل نشاطات هذا المكتب في:⁽²⁾

- إنجاز الدراسات المتعلقة بمخططات النقل و المرور،
- إنجاز حملات التحقيق حول التنقلات،
- إنجاز الدراسات حول تنظيم مؤسسات النقل،

¹ - وثائق من مديرية النقل لولاية الجزائر.

² - الموقع الرسمي لمؤسسة EMA، تاريخ الاطلاع: 2015/10/09: <http://www.metroalger-dz.com/ar>

- إنجاز الدراسات ذات الطابع الاقتصادي و المالي المرتبطة بجميع وسائل النقل للسلع و الأشخاص،
- إنجاز الدراسات الخاصة بإعادة هيكلة شبكات النقل الحضري،
- إنجاز دراسات التهيئة الحضرية،
- إنشاء و تسيير قاعدة بيانات خاصة بالمهنة،
- كل الدراسات المتعلقة بمختلف نشاطات النقل.

في إطار مخطط تطوير النقل الحضري، تم تكليف مؤسسة مترو الجزائر بإنجاز عدد من المشاريع الجديدة منذ سنة 2005، و يتعلق الأمر على وجه الخصوص بدراسات و إنجاز و استغلال خطوط الترامواي عبر التراب الوطني، بالإضافة إلى إنجاز و تجديد و إعادة التحديث التكنولوجي للمصاعد الهوائية عبر مختلف مدن البلاد.⁽¹⁾

و من مهامها أيضا القيام بالدراسات و الإنجاز و الاستغلال لمشاريع النقل الحضري للمسافرين خاصة مشاريع المترو و الترامواي، بالإضافة إلى مشاريع النقل بالكوابل عبر عدة مدن بالجزائر.

6. المؤسسة الوطنية للنقل بالسكة الحديدية (SNTF)

تأسست المؤسسة الوطنية للنقل السكك الحديدية بموجب الأمر رقم 76-28⁽²⁾ المؤرخ في 25 مارس 1976، ثم تغيرت القوانين لتصبح مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي و تجاري بموجب المرسوم التنفيذي رقم 90-391⁽³⁾ المؤرخ في 01 ديسمبر 1990. و من بين مهام هذه المؤسسة ما يلي:

¹ - الموقع الرسمي لمؤسسة EMA، تاريخ الاطلاع: 2015/10/09: <http://www.metroalger-dz.com/ar>

² - الجريدة الرسمية، العدد 28، الصادرة في 30 مارس 1976.

³ - الجريدة الرسمية، العدد 54، الصادرة في 12 ديسمبر 1990.

- تقوم باستغلال النقل بالسكك الحديدية للبضائع و المسافرين،
- تتولى صيانة و تسيير عتاد السكك الحديدية،
- تنجز منشآت محطات المسافرين و منشآت شحن البضائع،
- تنجز كل الدراسات المتعلقة بالتصور و قابلية الانجاز التي تسبق تنفيذ جميع أشغال السكك الحديدية بدعم نهائي من الدولة.

يعود إنشاء أول خط للسكة الحديدية في الجزائر إلى عام 1859، بين العاصمة الجزائر و البليدة على طول 40 كيلومتر جنوب العاصمة. و تضم الشبكة حاليا خطوط مزدوجة طولها 450 كيلومتر، أغلبها تربط بين الجزائر العاصمة و البليدة و بومرداس، و هي شبكة قطارات الضواحي، حيث انتهت الشركة من تحول 323,71 كيلومتر من الخطوط المزدوجة لتصبح صالحة لتسيير قطارات تعمل بالكهرباء.⁽¹⁾

و يبلغ رأسمال الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية 250 مليون دولار، و تضم حوالي 11 ألف موظف في فروعها الثلاثة الخاصة، بنقل الأشخاص و البضائع و إدارة الأملاك التابعة للشركة، و يبلغ طول خطوط الشبكة 4573 كيلومتر، منها 3850 كيلومتر فقط في حيز الخدمة. و تضم الشركة 424 عربة مسافرين، و 11520 عربة نقل بضائع، و 64 قطار كهربائي، و 17 قطار، يعمل بوقود الديزل و 216 قاطرة جر تعمل بالديزل، و 14 قاطرة جر كهربائية⁽²⁾. حيث قامت الشركة بنقل 54 مليون مسافر في عام 2013، و 9.5 مليون طن من البضائع.⁽³⁾

أما فيما يتعلق بالنقل في الوسط الحضري بمدينة الجزائر، تقوم المؤسسة بتوفير خدمة نقل الركاب من وسط المدينة إلى الضواحي، انطلاقا من محطة الجزائر الوسطى إلى محطة

¹ - الموقع الرسمي لـ SNTF، تاريخ الاطلاع: 2015/08/23.

http://www.sntf.dz/index.php?option=com_content&view=frontpage&Itemid=1&lang=fr

² - نفس المرجع السابق.

³ - تصريح صحفي للمدير العام لشركة SNTF ياسين بن جاب الله مع الإذاعة الجزائرية، يوم 19 أوت 2014.

<http://www.radioalgerie.dz>

الحراش، أين يتفرع إلى خطين، يتجه الأول شرقا باتجاه الثنية بمدينة بومرداس (43 كلم) و الآخر للعفرون بمدينة البليدة (58 كلم).⁽¹⁾

7. الناقلون الخواص:

كان قطاع النقل من بين أولى القطاعات التي تم تحريرها عام 1988 بمقتضى قانون 88-17⁽²⁾ و الذي تم من خلاله فتح سوق النقل على مصراعيه أمام المبادرات، فانكسر بذلك احتكار المؤسسات العمومية للنقل، و هذا ما أدى إلى تدفق عدد كبير من المتعاملين الخواص في قطاع النقل الجماعي. ليصل عدد المتعاملين في مجال النقل الحضري الجماعي لولاية الجزائر العاصمة سنة 2015 إلى 3315 متعامل باستغلال 3585 حافلة⁽³⁾. ساهم تعدد المتعاملين الخواص في الرفع من مستوى العرض لوسائل النقل العمومية على الوسط الحضري في ولاية الجزائر، و لكنه في نفس الوقت تسبب في بروز سلوكيات أساءت إلى نوعية الخدمات المقدمة.⁽⁴⁾

8. التنظيمات النقابية للناقلين:

إن التعددية النقابية في قطاع النقل، ككل القطاعات الأخرى واقع موجود، حيث تم تأسيس العديد من النقابات، و هي نقابات قطاعية و فئوية كسرت الاحتكار النقابي للاتحاد العام للعمال الجزائريين، و يعتبر قطاع النقل من أكثر القطاعات التي تكونت فيها النقابات المستقلة و التي تمثل مختلف الفئات المهنية المكونة لقطاع النقل، و كلها تعمل على حل الكثير من المشاكل المرتبطة بمتعاملي النقل و تشكل طرفا في منظومة النقل في الولاية.

¹ - وثائق من مديرية النقل لولاية الجزائر.

² - الجريدة الرسمية، العدد 19، الصادرة بتاريخ 10 ماي 1988.

³ - وثائق من مديرية النقل لولاية الجزائر.

⁴ - Farés Boubakour: Les Transports Urbains En Algérie : Quelques Effet De La Dérégulation, Communication présentée lors du Colloque : Transport En Commun Et Transport Routier Urbain, Montréal, Canada, le 7 et 8 Octobre 2004, pp 1- 2.

لقد شهدت فترة التسعينات بروز عدة تنظيمات نقابية اعتمادا على قانون 90-14 الذي ينظم الحق النقابي و المتمم بقانون 91-30 المؤرخ في ديسمبر 1991 و تحديدا في المادة الثانية منه، التي تنص على أنه يحق لكل العمال و المستخدمين تكوين منظمات نقابية خاصة بهم، بهدف الدفاع عن مصالحهم المادية و المعنوية، من بين هذه النقابات:⁽¹⁾

- المنظمة الوطنية للناقلين الجزائريين (ONTA)
- الفدرالية الوطنية لنقل المسافرين و البضائع (FNTVM)
- اتحاد التجار و الحرفيين الجزائريين (UGCAA)
- الفدرالية الوطنية لسائقي سيارات الأجرة (FNACT)
- اتحادية مدارس تعليم السياقة (FNAE).

9. النقل الخاص:

- **النقل الجامعي:** يعتمد الديوان الوطني للخدمات الجامعية (ONOU) لنقل الطلبة على وسائل متعاملي النقل البري للأشخاص (الحافلات، القطار) في إطار عقود سنوية، وفقا لمخطط النقل الجامعي الذي يربط الهياكل الجامعية و مناطق سكن الطلبة.
- **نقل العمال:** يمارس نقل العمال بواسطة مركبات تملكها المؤسسات الخاصة أو توجرها في إطار اتفاقيات مبرمة مع متعاملي النقل العمومي للمسافرين لنقل المستخدمين.⁽²⁾

¹ - موقع وزارة النقل، مرجع سابق.

² - عبد الحكيم كبش، التمدد الحضري و الحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه العلوم في تهيئة المجال، كلية علوم الأرض، الجغرافيا و التهيئة العمرانية، جامعة منتوري- قسنطينة، الجزائر، السنة الجامعية 2010/2011، ص 136.

المبحث الثاني: القوانين و التشريعات المنظمة لقطاع النقل البري

سيتم التطرق في هذا المبحث إلى أهم الأطر التشريعية و التنظيمية للنقل البري و إلى أهم المؤسسات المنظمة للنقل البري و ذلك بهدف معرفة التطورات الحاصلة في التشريع المرتبط بقطاع النقل البري في الجزائر، لأن ذلك يساعد على تقييم نتائج السياسات العمومية في مجال النقل الحضري.

أولاً: توجيه النقل البري و تنظيمه

تعددت القوانين المصدرة التي تتعلق بتنظيم و توجيه النقل البري مواكبة للإصلاحات الاقتصادية التي عرفت الجزائر منذ استقلاله. (أنظر الملحق رقم 01)

يحدد القانون رقم 01-13⁽¹⁾ المبادئ و القواعد العامة المنظمة للنقل البري للأشخاص و البضائع. أما فيما يتعلق بالنقل العمومي في الوسط الحضري، فإن القانون يبين:

- أهمية منظومة النقل البري في تجسيد سياسة التهيئة العمرانية و التنمية الاقتصادية و الاجتماعية، فضلا عن الحاجة لتلبية احتياجات المواطنين في مجال النقل العمومي في الظروف أكثر ملائمة من حيث الأمن، توفر وسائل النقل، التكلفة، السعر، و نوعية الخدمة،
- إعطاء الأولوية لتطوير النقل الجماعي،
- تتكفل الدولة و السلطات المحلية بتطوير منظومة النقل الحضري، كما أنه يتم إنجاز و استغلال أنظمة النقل الحضري من قبل الدولة و/ أو السلطات المحلية أو عند الاقتضاء، عن طريق منح الامتياز لكل شخص طبيعي أو اعتباري خاضع لقانون الجزائر و ذلك وفق دفتر شروط،
- يشجع على تطوير مختلف أنماط النقل البري و يركز على مخططات النقل الوطنية و المحلية ما بين الأنماط بالأولوية،

¹ - الجريدة الرسمية، العدد 44، الصادرة بتاريخ 08 أوت 2001.

- على الدولة، و السلطات المحلية و المستفيدين غير المستخدمين لوسائل النقل العمومي أن تشارك في تمويل استغلال خدمات النقل العمومي الحضري،
 - ينص على أن الدولة قد تحدد أسعار تعريفات النقل بالنسبة للخدمات الإستراتيجية أو خدمات محددة النظر فيها،
 - ينص على أن عمليات النقل يجب أن تكون محل عقد، و أن متعاملو النقل البري ملزمون بإعلام المستعملين حول الشروط العامة للنقل فيما يخص الآجال و الوثيرة و التوقيت،
- تمنح الدولة أو السلطات المحلية تعويض يترتب على كل تبعة للخدمة العمومية تتم وفق الأشكال والشروط المطلوبة، و يخصص هذا التعويض لتغطية الكسب الفائت أو العجز الناجم عن استغلال الخدمة المفروضة.
- يهدف القانون 01-13 المتعلق بتوجيه النقل البري و تنظيمه، إلى تحديد أنظمة النقل الموجه للأشخاص و إلى وضع المبادئ العامة للسلامة سواء في تصميمها أو إنجازها أو استغلالها و كذا تحديد دور الدولة بصفقتها الضامنة لسلامة الممتلكات و الأشخاص.
- كما يستهدف توضيح دور الدولة كضامن لأمن الممتلكات و الأشخاص في مسار التكفل بالأمن في كافة مراحل مشروع النقل الموجه للأشخاص (الإعداد و الانجاز و الاستغلال). و جاء هذا القانون بجملة من التدابير تركز مبادئ الأمن العامة لاسيما لإعدادها و إنجازها و استغلالها و كذا تحديد ظروف و كفيات استغلال أنظمة النقل غير المذكورة في التنظيم الحالي على غرار التراموي و الميترو.

ثانيا: تنظيم حركة المرور

تعددت القوانين المصدرة التي تتعلق بتنظيم حركة المرور و ذلك بهدف تفادي المخاطر و الأضرار التي يمكن أن تلحق بالأفراد و العتاد. (أنظر الملحق رقم 02)

تضمن مشروع القانون 09-03⁽¹⁾، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها وأمنها، العديد من الإجراءات الجديدة التي تهدف في مجملها إلى محاربة ظاهرة انعدام الأمن عبر الطرقات التي بلغت في السنوات الأخيرة حدا مخيفا. يمكن تلخيص أهم المحاور التي تضمنها مشروع القانون في إدخال تعاريف جديدة و إثراء التعاريف السارية، بالإضافة إلى إدخال رخصة السياقة الإختبارية عوض شهادة السياقة المؤقتة و كذا إدخال الرخصة بالنقاط. و يتعلق الأمر من جهة أخرى بتصنيف وتسلسل العقوبات الموزعة إلى أربع درجات بالنسبة للجنح و رفع مبلغ الغرامات الجزافية و إدخال مخالفات جديدة علاوة على إعادة وصف بعض المخالفات بجنح و مراجعة تنظيم لجنة تعليق رخصة السياقة و عملها.

التعديلات الجديدة التي طرأت على قانون تنظيم حركة المرور تضمنت أقصى العقوبات في حق مرتكبي مختلف الجنايات، سواء تعلق الأمر بأصحاب المركبات النفعية أو وسائل النقل الجماعية، و ذلك من خلال تسليط عقوبة تتراوح بين 5 و 10 سنوات سجنا نافذا كأقصى حد، و فرض غرامات مالية تتراوح ما بين 50 إلى 100 مليون سنتيم، إلى جانب أحكام بالسجن النافذ تتراوح ما بين سنتين إلى 5 سنوات على جنایات القتل المرتكبة في حوادث المرور من قبل أصحاب السيارات السياحية و غرامات مالية تتراوح ما بين 10 إلى 20 مليون سنتيم .

نستقرئ من إحصائيات عدد الوفيات جراء حوادث المرور في الجزائر، أن السنة التي تلي تطبيق أي قانون جديد، تشهد تدنيا ملحوظا في عدد الوفيات. لكن بعد ذلك مباشرة ترجع الأمور إلى سابق عهدها و هذا يدل على أن تطبيق القوانين لا يحظى بالرعاية و الاهتمام بشكل مستمر من طرف كل الفئات التي لها ارتباط بهذا الموضوع.

¹ - الجريدة الرسمية، العدد 45، الصادرة بتاريخ 27 جويلية 2009.

ثالثاً: هيكلية و إعادة هيكلة وزارة النقل.

تعتبر الإدارة العمومية الوسيلة التي تقوم من خلالها الدولة بتقديم خدمات عديدة و متنوعة تتميز بالمجانية النسبية للمواطنين المنتمين لنفس البلد، و بهذا فهي تشكل مركز الحوار بين أصحاب القرار و المواطنين. و يقصد بذلك مجموعة نشاطات و أعمال المنظمة، تقوم بأدائها قوى بشرية تعينها السلطات الرسمية العمومية، و توفر لها الإمكانيات المالية اللازمة بهدف تنفيذ الخطط الموضوعة لها و بالتالي تحقيق الأهداف العامة المرسومة لها، بأكبر كفاية إنتاجية و أقل تكلفة.⁽¹⁾

كما تقوم الإدارة العمومية بمجموعة من الوظائف المتداخلة و المتزامنة تتمثل في: التخطيط والتنظيم و التوجيه و الرقابة. فالتخطيط يتمثل في التقدير سلفاً لما يجب عمله، كيف؟ متى؟ و من سيقوم به؟، و التنظيم هو وظيفة تقوم على تحديد مكونات الجهاز الإداري و تحديد المسؤوليات وصلاحيات كل وحدة إدارية و علاقة هذه الوحدات ببعضها البعض، و هو ما يظهر في الأخير مكونات الهيكل التنظيمي للإدارة العمومية، حيث يعتبر الهيكل التنظيمي الوسيلة و الأداة المساعدة على تحقيق أهدافها من حيث إحداث الوظائف العامة و تصنيفها و شغلها و مهامها .. و غيرها من العناصر الأخرى المساهمة في قيام وظيفة التنظيم، في حين تقوم الرقابة على أدوات و أساليب كمية و وصفية يتم من خلالها التحقق من مدى تحقيق الأهداف و السياسات العمومية⁽²⁾، و تصحيح مسار العمل لرفع الكفاءة و الفعالية.

مما لا شك فيه أن الإدارة الجزائرية واجهت و عبر مختلف مراحلها و تطوراتها عدة مشاكل تسببت في نشوب عدة صراعات و أزمات اجتماعية خصوصاً في ثمانينيات القرن

¹ - طارق مجذوب، الإدارة العامة، العملية الإدارية و الوظيفة العامة و الإصلاح الإداري، الدار الجامعية للطباعة و النشر، بيروت، 2000، ص 21.

² - أغادير سالم العيدروس، مقدمة في الإدارة، جامعة أم القرى، السعودية، الموقع الإلكتروني، تاريخ الاطلاع: 2015/11/10

الماضي، و لعل أهم هذه المشاكل و بإجماع من الباحثين و المتخصصين في المجال الإداري كان مشكل البيروقراطية و التي لا تزال إلى حد اليوم منتشرة في الجهاز الإداري الجزائري.

بعد المشاكل التي واجهت الإدارة العمومية الجزائرية في مختلف مراحلها منذ الاستقلال أصبح الإصلاح الإداري ضرورة حتمية للخروج من هذه الدوامة من المشاكل، و التي كانت البيروقراطية أكثر المشاكل تفشيا. و لهذا قامت الجزائر و بصدد إصلاح المنظومة الإدارية التي كانت تعاني من أوضاع متدهورة بعدة مشاريع و كذا إنشاء هيئات متخصصة في الإصلاح الإداري.

غداة الاستقلال لم يترك الاستعمار للجزائر سوى منشآت قديمة غير صالحة للاستعمال، إضافة لعجز داخل المؤسسات الإدارية التي كانت تشرف على قطاع النقل البري، على الرغم من ذلك عمدت السلطات الجزائرية بعد الاستقلال لتسيير قطاع النقل و حتى القطاعات الأخرى وفق المنهج الاستعماري نظرا لعدم إمكانية تحديد السياسات المستقبلية و مختلف الرؤى حول كافة الأنشطة الاقتصادية و النقص الكبير في الإطارات المؤهلة و هذا ما يوضحه المرسوم الصادر عام 1963 الذي يقضي بالإبقاء على القوانين الفرنسية التي لا تتعارض مع السيادة الوطنية حتى صدور نصوص قانونية أخرى تنظم قطاع النقل و القطاعات الأخرى⁽¹⁾. و استمر هذا الوضع إلى غاية 5 جويلية 1975 حيث تم تشكيل لجنة وطنية للتشريع مهمتها مراجعة و جزارة كل النصوص الموجودة والمطبقة.⁽²⁾

منذ الاستقلال إلى غاية اليوم، تم إصدار العديد من المراسيم و القرارات الوزارية التي تهدف إلى إعادة تنظيم الإدارة المركزية لوزارة النقل من أجل زيادة الفعالية التنظيمية لقطاع النقل في كافة المستويات و تحقيق الأهداف العامة المرسومة لها. سواء تعلق الأمر بنقل اختصاصات شؤون النقل من عدة وزارات إلى وزارة الدولة ثم إلى وزارة النقل، أو بالتغيير

¹ - زولبخة قنطري، سياسات نقل الأشخاص في الجزائر: واقع و آفاق، مذكرة دكتوراه، كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير، جامعة باتنة، السنة الجامعية: 2014 - 2015، ص 195.

² - الموقع الإلكتروني، تاريخ الاطلاع: 2015/11/08: <http://zerguit.ahlamontada.com/t11793-topic>

الإداري للوزارة من حيث المديرية أو المكاتب، أو من حيث صلاحيات وزير النقل و المهام المخولة له. (أنظر الملحق رقم 03)

رابعاً: المجلس الوطني للنقل البري

أنشأت هذه الهيئة وفقاً للمرسوم التنفيذي رقم 91-61⁽¹⁾، و هي هيئة استشارية تابعة لوزارة النقل، تكلف بإبداء آرائها حول جميع المسائل ذات الطابع التقني أو المالي أو الاقتصادي أو الاجتماعي و المتعلقة بتطوير النقل البري و تنظيمه و عمله. (أنظر الملحق رقم 04)

و تتكون هذه الهيئة من 15 عضواً منهم 12 يمثلون وزارات مختلفة و مدراء المديرية الفرعية للنقل البري، و يمكن للهيئة أن تشرك أية إدارة أو مؤسسة أو هيئة معينة عندما تكون لجدول أعمال الاجتماع علاقة مباشرة بميدان اختصاص هذه الإدارة أو المؤسسة أو الهيئة. كما تعد الهيئة تقريراً سنوياً يرسل للوزير المكلف بالنقل.

تعتبر هذه الهيئة مهمة لما لها من دور في رسم السياسة العمومية للنقل البري من خلال تضافر و تنسيق عمل كل الوزارات الممثلة فيه. كما أن تعيين الإطار ذات التخصص و الصلة بميدان النقل في المجلس من شأنه تحقيق الهدف المنوط من إنشائه.

و في تاريخ 08 أكتوبر 2015، تم إصدار قرار وزاري يتضمن تجديد أعضاء المجلس الوطني للنقل البري (بعد أكثر من 10 سنوات من صدور المرسوم التنفيذي رقم 03-261). الذي يتكون من 15 عضو (أنظر الملحق رقم 10) تم تعيينهم من طرف الوزير المكلف بالنقل و المخول قانوناً لذلك⁽²⁾.

¹ - الجريدة الرسمية، العدد 38، الصادرة بتاريخ 23 جوان 2003.

² - المادة 3 من القانون رقم 03-261، المؤرخ في 23 جويلية 2003، الجريدة الرسمية، العدد 46، الصادرة في 30 جويلية 2003.

خامسا: المراقبة التقنية للسيارات

يقصد بالمراقبة التقنية للسيارات بالمعاينة التقنية المخصصة للتأكد من حالة صيانة السيارة ومدى قابليتها للسير في الطريق بدون خطر، و هي إجبارية. و تهدف إلى:

- الوقاية و الأمن في الطرقات،
- المساهمة في تقليل حوادث المرور و التكاليف الناجمة عنها بالنسبة للجماعة الوطنية،
- الحفاظ على الصحة العمومية و حماية البيئة،
- تمديد عمر الحظيرة الوطنية للسيارات.

كانت المراقبة الدورية لوسائل النقل من اختصاص مديرية الصناعة و المناجم، و هذا ما نصت عليه المادة 48 من القرار المؤرخ في 20 جويلية 1983 المتضمن المركبات المعتمدة في النقل المشترك للأشخاص و مراحل القيام بعملية المراقبة الدورية، حيث كانت تتم في ظروف صعبة و في غياب تجهيزات متطورة و وسائل تقنية و قوانين منظمة. إلى غاية صدور القانون 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها، أين أصبحت هذه العملية إجبارية⁽¹⁾. (أنظر الملحق رقم 05)

غير أن الانطلاق الفعلي لهذه العملية بدأ في فيفري 2003 بوصاية المؤسسة الوطنية للمراقبة التقنية للسيارات (ENACTA)⁽²⁾.

¹ - المادة 43 من القانون رقم 01-14، المؤرخ في 19 أوت 2001.

² - ENACTA: المؤسسة الوطنية للمراقبة التقنية للسيارات، و التي تم إنشاؤها بموجب المرسوم التنفيذي رقم 98-271 المؤرخ في 29 أوت 1998. و هي مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي و تجاري، تتمتع بالشخصية المعنوية و الاستقلال المالي، و هي تحت وصاية الوزير المكلف بالنقل و مقرها مدينة الجزائر، و تعد تاجرة في علاقتها مع الغير.

سادسا: الوقاية و الأمن عبر الطرقات

تعرف شبكة النقل بمختلف أنواعها في الجزائر توسعا كبيرا أصبح يقتضي إصدار قوانين تنظمه من أجل حماية الأفراد و الممتلكات من مخاطره المختلفة. (أنظر الملحق رقم 06)

أنشأ المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق (CNPSR) بموجب القانون 87-09 المؤرخ في 10 فيفري 1987، (المادة رقم 24) المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها. تم التدشين الفعلي له بتاريخ 20 أفريل 1998 تحت وصاية وزارة الداخلية و الجماعات المحلية⁽¹⁾. و بصدر القانون 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها، حولت وصايته إلى الوزارة المكلفة بالنقل طبقا لأحكام المادة 64 منه.

تحدد مهام المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق طبقا للمرسوم التنفيذي رقم 03-502 المؤرخ في 27 ديسمبر 2003، حيث يطلع بالاتصال مع الأجهزة و المؤسسات و الهيئات التي لها نفس الغاية بمهام تصور العناصر الكفيلة بتحسين الوقاية و الأمن عبر الطرق و اقتراحها و تطويرها، و في هذا الصدد يكلف المركز بما يلي:

- القيام بكل الأعمال و اتخاذ كل التدابير الكفيلة بترقية الوقاية و الأمن عبر الطرق.
- تنسيق أعمال مختلف المتدخلين في مجال الوقاية و الأمن عبر الطرق.
- تأطير و تنشيط أشغال اللجان الولائية المكلفة بتنفيذ برامج الوقاية و الأمن عبر الطرق التي يقررها المركز.
- تنشيط حملات الوقاية عبر الطرق و تنظيمها.
- إعداد تقارير سنوية و متعددة السنوات تتعلق بالوقاية و الأمن عبر الطرق.
- القيام بدراسات و بحوث لها صلة بمهامه.

¹ - الموقع الرسمي للمركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق، تاريخ الاطلاع: 2015/09/12

http://www.cnpsr.org.dz/page?page_id=2

- تصور و تنظيم، بالتنسيق مع السلطات المؤهلة، تعليم القواعد الخاصة بالوقاية و الأمن عبر الطرق في المؤسسات المدرسية و مراكز التكوين المتخصصة للنقل.
- تطوير الإعلام و التربية و التكوين في ميدان الوقاية و الأمن عبر الطرق.
- تنظيم أشغال الهيئات الوطنية و الدولية التي لها نفس الغاية و المشاركة فيها.
- وضع البطاقة الوطنية لحوادث المرور عبر الطرق و نشر الإحصائيات المتعلقة بها.

سابعا: الشركة الوطنية للنقل بالسكة الحديدية

يعتبر هذا النوع من النقل أحد الوسائل الهامة التي تعتمد عليها الدولة في نقل الأفراد و السلع و البضائع، و مع ذلك فإنه لم يرق إلى المستوى الذي يجعله يواجه تحديات التنمية في الآونة الأخيرة. (أنظر الملحق رقم 07)

تأسست المؤسسة الوطنية للنقل السكك الحديدية بموجب الأمر رقم 76-28⁽¹⁾ المؤرخ في 25 مارس 1976، ثم تغيرت القوانين لتصبح مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي و تجاري بموجب المرسوم التنفيذي رقم 90-391⁽²⁾ المؤرخ في 01 ديسمبر 1990.

و منذ استقلال الجزائر في عام 1962 خسرت الشركة حوالي 1200 كيلومتر من الخطوط بسبب الإهمال، حيث بلغ طول الخطوط التي كانت تسيرها الشركة الوطنية الفرنسية للنقل بالسكك الحديدية، حوالي 5014 كلم. كما ترتبط الشبكة الوطنية للسكك الحديدية، بالشبكتين الوطنيتين للسكك الحديدية في تونس و المغرب.

و قد أعلنت الشركة في عام 2010 عن مخطط لتطوير و توسيع شبكة السكك الحديدية، بقيمة 40 مليار دولار، بهدف الوصول بطول الشبكة إلى 12 ألف كيلو متر بحلول عام 2020. في حين تشمل خطة تطوير شبكة السكك الحديدية، تحويل جزء من الشبكة للعمل بالكهرباء، و تخفيض القاطرات العاملة بالديزل، و تتضمن المرحلة الأولى للخطة، تحويل

¹ - الجريدة الرسمية، العدد 28، الصادرة في 30 مارس 1976.

² - الجريدة الرسمية، العدد 54، الصادرة في 12 ديسمبر 1990.

خطوط الشبكة الشمالية للبلاد للعمل بالكهرباء، لنقل 80 مليون مسافر سنويا، و حوالي 13 مليون طن من البضائع بحلول 2016⁽¹⁾. في الوقت الذي كشف فيه بن جاب الله أن الشركة نقلت 54 مليون مسافر في عام 2013، و 9,5 مليون طن من البضائع.⁽²⁾

ثامنا: تنظيم النقل بالسيارات الأجرة

وضعت وزارة النقل العديد من القوانين التي تضمن نقل الأفراد و سلامتهم. (أنظر الملحق رقم 08).

تميز تطور هذا النوع من النقل بعدة مراحل منذ الاستقلال، ففي سنة 1962 صدر المرسوم التنفيذي رقم 760 المؤرخ في 22 مارس 1962، و المتضمن عرض مخطط النقل الذي يحدد عدد رخص النقل بسيارات الأجرة لكل ولاية، و ذلك وفق المعايير التالية:⁽³⁾

- سيارة أجرة واحدة لـ 2000 شخص للبلديات التي لا يتجاوز عدد سكانها 100.000 نسمة،
 - سيارة أجرة واحدة لـ 1500 شخص للبلديات التي يتجاوز عدد سكانها 100.000 نسمة.
- مع إعطاء الأولوية للوالي في رفع هذا العدد عندما تستدعي الضرورة لذلك، كما أن منح أو سحب الرخصة يكون من قرار اللجان الولائية.
- و في سنة 1974، تم خلق تعاونيات للنقل بواسطة سيارات الأجرة منح استغلالها لقدماء المجاهدين. و تشمل سيارات مجهزة بجهاز إرسال (Radio). و كان العمل في هذه التعاونية يوزع على مجموعتين، تعمل كل واحدة 07 ساعات.

و رغم أنه في سنة 1982 وصل عدد سيارات الأجرة لهذه التعاونية إلى 2000 سيارة، فإن هذا العدد أصبح غير كاف بالنسبة لمدينة يفوق عدد سكانها 2 مليون نسمة. أدى هذا

¹ - الموقع الرسمي للإذاعة الجزائرية، مرجع سابق.

² - الموقع الرسمي لـ SNTF، مرجع سابق.

³ - صابر بن معتوق و وليد عابي، إستراتيجية النقل الحضري في الجزائر و آفاقه المستقبلية، الملتقى الدولي حول استراتيجيات و آفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر في إطار التنمية الوطنية، جامعة المسيلة، 07 - 08 أكتوبر 2013، ص 09.

الوضع إلى تفاقم عدة المشاكل و أبرزها صراعات عمل مع الولاية، ما سمح بإلغاء هذه التعاونية في نهاية سنة 1983، ما زاد من تأزم الوضع خاصة بالنسبة لمستعملي هذا النوع من النقل.

و بعد إصدار القانون رقم 88-17⁽¹⁾ المؤرخ في 10 ماي 1988، و الذي يتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه (مرحلة تحرير السوق)، ارتفع عدد سيارات الأجرة بشكل كبير خاصة على مستوى ولاية الجزائر العاصمة، أين وصل العدد إلى 11813 سيارة أجرة سنة 2000.

توزيع سيارات الأجرة يكون وفق كثافة الطلب المتمركز بشكل كبير على طول الشوارع و الممرات ذات التدفق العالي، حيث لها الحرية في ممارسة نشاطها بعيدا عن كل قانون. فسائقي سيارات الأجرة يختارون الخطوط التي لها نسبة طلب مرتفعة، في حين يتجنبون الأماكن التي تشهد ازدحام مروري مما يخلق حالة عجز في تغطية الطلب على تلك المناطق. و لمعالجة هذه المشكلة لجأت السلطات العمومية في سنة 1995، إلى فرض نوعية جديدة تحمل الطابع الجماعي على طالبي رخصة سيارة الأجرة، من خلال وضع شبكة لهذا النوع من الخدمة تتضمن 40 خط، لتغطية المناطق التي تشهد طلب مرتفع للنقل هذا من جهة، و من جهة أخرى تغطية عجز التي الوسائل الأخرى (الحافلات، السكك الحديدية). و حدد السعر 20 دينار للفرد⁽²⁾.

تضمن المرسوم رقم 12-230، المنظم لمهنة النقل بواسطة سيارات الأجرة عدة أحكام، من بينها تلك التي تتعلق بأنواع رخص استغلال سيارات الأجرة، و المتمثلة في النقل بسيارة:

- فردية - تنقل زبون أو أكثر، يتحدد السعر وفق العداد، متجولة (مواقف غير ثابتة)، تعدد المقاصد،

¹ - الجريدة الرسمية، العدد 19، المؤرخ في 11 ماي 1988.

² - الجريدة الرسمية، العدد 56، قرار وزاري مؤرخ في 04 جويلية 1994.

- جماعية حضرية - تنقل زبون أو أكثر، تذكرة لكل زبون، غير متجولة (لها موقف ثابت)، لها مقصد ثابت أو محدد،
- و جماعية غير حضرية - بين المدن تنقل زبون أو أكثر، تذكرة لكل زبون، غير متجولة (لها موقف ثابت)، لها مقصد ثابت أو محدد،
- و يعطى الترخيص فقط للأشخاص الطبيعيين الجزائريين و شركات سيارات الأجرة المكونة من طرف أشخاص طبيعيين جزائريين، أما عن الأسعار فتحدد طبقا للتنظيم.
- و بينت المادة 09 أنه: « يخضع استغلال خدمة سيارة الأجرة بشكل فردي أو في إطار شركة سيارات الأجرة إلى الحصول المسبق على رخصة استغلال يسلمها مدير النقل في الولاية المختص إقليميا، بعد استشارة اللجنة التقنية لسيارات الأجرة الولائية»، فالشخص الطبيعي يجب ألا يقل سنه عن 25 سنة مع التمتع بالجنسية الجزائرية و الحقوق المدنية و السيرة الحسنة و امتلاك سيارة ملائمة طبقا لمواصفات يحددها وزير النقل. و حيازة دفتر المقاعد الذي يحدد الوزير شروط تسليمه، أما الشخص المعنوي فتشترط حيازته على 10 سيارات على الأقل و محل و مخزن و مساحة للصيانة، و يخضع صاحب الاستغلال إلى الشروط المطلوبة في الشخص الطبيعي، كما يتعين تشكيل ملف كامل و على مدير النقل الرد على الطلب في أجل 3 أشهر و أن يعلل قرار الرفض الذي يمكن الطعن فيه لدى الوزير، و تعتبر الرخصة شخصية ومؤقتة و قابلة للإلغاء.

في سنة 1965، كانت تمنح رخصة سيارة الأجرة وفق المرسوم رقم 65-140، بعد أن يتم إقرارها من قبل اللجنة الوطنية لترتيب قدماء المجاهدين، «*للفتنة التالية*»:

- *العاجزين من جراء الحرب الذين تفوق نسبة عجزهم 50%*،
- *المحكوم عليه سابقا بالإعدام لمشاركته في كفاح التحرير الوطني*،
- *المجاهد السابق الذي يتجاوز عمره 40 عاما و متكفل بأربعة أولاد قاصرين*،
- *أرملة شهيد يفوق عمرها الثلاثين عاما و متكفلة بثلاثة أولاد قاصرين*».

مع إيجاز تأجير رخص سيارات الأجرة أو التوكيل بتسييرها طبقا للأنظمة الجاري بها العمل. و بعد مرور أكثر من 50 سنة من إصدار هذا المرسوم، لا يزال المجاهدون و أبناء الشهداء و أراذلهم و ذوي حقوقهم يحتكرون رخصة استغلال سيارات الأجرة أي منذ استقلال الجزائر، و كل الرخص المستغلة حاليا مملوكة للمجاهدين و أبناء الشهداء. و أن الجهة الوحيدة المخولة قانونا في الوقت الراهن بالحصول على رخص سيارات الأجرة هم المجاهدون و ذوو حقوقهم و أبناء المجاهدين، و فيما عدا هؤلاء لا يحق لأي شخص آخر أن يتحصل على رخصة حتى أصحاب المهنة لا يحق لهم الحصول على الرخص، بل يقوم المجاهدون و أبناء الشهداء بتأجيرها لهم.

غير أن أكثر من 10 آلاف رخصة تم إلغائها بسبب وفاة العديد من قدماء المجاهدين، لكون القانون ينص على عدم توريثه، مما أدى إلى نقص عدد الرخص في السوق، و هو ما تسبب في ارتفاع سعر كراء الرخصة الواحدة من 800 دينار شهريا إلى 1000 دينار للشهر، ثم إلى 3000 دينار شهريا. و حاليا وصل سعر كرائها في بعض الولايات إلى 10000 دينار شهريا يدفعها صاحب سيارة الأجرة الذي يستغل الرخصة و الذي لا يمكنه أن يعمل بسيارته إذا لم يعثر على رخصة استغلال يستأجرها من عند أي مجاهد، مما حول هذه الرخص إلى سلع للبرنسة، من يدفع أكثر يحصل على الرخصة.

إن إعطاء حق الاستفادة من رخص استغلال سيارات الأجرة حصريا للمجاهدين و أراذل الشهداء، تعتبر أحد الأسباب الرئيسية في عدم تحسين و سوء تنظيم النقل بواسطة سيارات الأجرة. و كان من المفروض إعطاؤهم الأولوية في الحصول على هذه الرخص و ليس حصرها عليهم فقط، كاستفادة بجزء من الرخص الموزعة و الباقي توزع على الآخرين.

تاسعا: النقل و التنمية المستدامة في الجزائر

أصبح النقل الحديث في مختلف أرجاء العالم يراعي عدة متطلبات تضمن حماية البيئة من الأضرار الخارجية التي يتسبب فيها. (أنظر الملحق رقم 09)

بالرغم من وجود نصوص قانونية رادعة و تساهم في تحقيق أبعاد التنمية المستدامة على مستوى قطاع النقل إلا أنه نجد غياب التحديد و التفصيل لفحوى المادة. فإذا أخذنا القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001، نجد في المادة 45 و التي نصت على: « لا يجوز أن تجاوز كمية الدخان والغازات السامة التي تنفثها السيارات و كذا الضجيج الذي تحدثه، المستويات المحددة عن طريق التنظيم»، و هنا تفقد المادة صيغة الإلزامية المرتبطة لذا لا نجد ما يقابلها من مواد في قسم المخالفات والعقوبات.

و في المادة 14 من نفس القانون أخذت صيغة الإمكانية (الاحتمالية) لا الإلزامية المنع في حين نجد أنه في هذه الفترة أن بعض الدول وضعت قوانين تمنع دخول السيارات الخاصة للمدن الضخمة في فترات معينة من اليوم و ذلك لحل مشكلة حركة المرور، و قد حققت عدة أهداف أخرى منها فك الاختناقات و التشجيع على النقل العمومية و تقليل استخدام الطاقة و انبعاثات.⁽¹⁾

و من خلال المرسوم 03-410 المؤرخ في 05 نوفمبر 2003 و ما تضمنه من مواد قانونية نلاحظه أنه أكثر تحديدا من المرسوم السابق لمستوى الانبعاثات و الضجيج التي تتم من خلال المراقبة التقنية و مراقبة المطابقة، إلا أنه لا يزال مطروح مشكل عدم وجود أداة قانونية لترقية الحظيرة الوطنية من جهة و ترقية نظام النقل من جهة أخرى.

¹ ريمة بلفيطح و مختار معزوز، واقع قطاع النقل في الجزائر: دراسة تحليلية للفترة (1970-2010)، الملتقى الدولي حول استراتيجيات و آفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر في إطار التنمية الوطنية، جامعة المسيلة، 07-08 أكتوبر 2013، ص 08.

المبحث الثالث: مراحل تطور سياسات النقل البري في الجزائر

مرت سياسة إصلاح منظومة النقل في الجزائر بعدة مراحل مختلفة منذ الاستقلال إلى يومنا هذا، كانعكاس للظروف التي سادت في كل مرحلة على حده، سواء الظروف السياسية والاقتصادية وحتى الاجتماعية و البيئية، و لكل سياسة عناصرها و أهدافها. وفي هذا الجزء سنتطرق إلى أهم السياسات و المشاريع و الإصلاحات التي قامت بها الدولة الجزائرية منذ الاستقلال حتى يومنا هذا.

أولاً: مرحلة هيمنة الدولة (1962 - 1988)

و التي تتجزأ إلى عدة مراحل تتمثل في ما يلي:

1. مرحلة بداية الاستقلال (1962 - 1966)

تميزت هذه المرحلة بصفة عامة بمشاكل تسييرية لأجهزة الدولة نتيجة ذهاب المعمرين الأوروبيين، الأمر الذي أدى بتولي العمال الجزائريين بإدارة تلك المشروعات الاقتصادية الموجودة آنذاك (مراسيم 1963 حول التسيير الذاتي)، تولد عن تلك المرحلة وجود قطاعات مسيرة بواسطة العمال مع وجود القطاع الخاص في مختلف المجالات. تعتبر هذه العملية أول مسيرة تصحيحية للاقتصاد بعد الاستقلال رغم عدم وضوح النموذج الوطني للتنمية الاقتصادية. و قد قامت السلطات الجزائرية بإنشاء شركات وطنية، بعدما قامت الدولة بإنشاء الأدوات التي تمكنها من القيام بالتخطيط بعد توفير الشروط المناسبة.

و في ميدان النقل، خلف الاستعمار حظيرة قديمة عمرها أكثر من 10 سنوات وفراغا في هذا الميدان في ظل غياب الكفاءة البشرية، مما أدى إلى ظهور أزمة كبيرة في قطاع نقل، مما استوجب تأسيس الديوان الوطني للنقل (ONT)⁽¹⁾ في 07 أفريل 1963 في إطار التسيير الذاتي للنقل البري بجميع أنواعه، و يعتبر مؤسسة عمومية ذات خاصية تجارية، حيث يتولى:

¹ - المرسوم التنفيذي رقم 63-729، المؤرخ في 07 نوفمبر 1963، و المتعلق بتنظيم و تحديد مهام الديوان الوطني للنقل، الجريدة الرسمية، العدد 88، الصادرة لسنة 1963.

- الإشراف على النقل عبر الطرق في الجزائر.
- دراسة و اقتراح أحكام على وزير إعادة منشآت الأشغال العمومية و النقل أسعار نقل الأشخاص بواسطة الطرق أو عبر السكك الحديدية.
- اقتراح مواقيت النقل الجماعي.

سياسة النقل تعني التوجهات التي تحددها السلطة العمومية بمشاركة كل الفاعلين، تنطلق من تقييم دقيق للواقع بكل مكوناته، ثم رسم لجملة من الأهداف الواضحة، و من ثم تحديد الوسائل التي تحققها و المدى الزمني لذلك⁽¹⁾. حيث جاء القانون 67-130⁽²⁾ المؤرخ في 22 جويلية 1967 والمتضمن تنظيم النقل البري، و قد أعطى تعريفا للنقل البري بأنه « كل نشاط ينقل بواسطته شخص طبيعي أو مغنوي أشخاصا أو بضائع من مكان لآخر بسيارة مهما كان نوعها »، و قد أورد تقسيما للنقل إلى نقل للحساب الخاص و نقل عمومي لصالح الفائدة العمومية محتكر من طرف الدولة.

أما التنظيم، فقد حدد الأمر رقم 67-24⁽³⁾ المؤرخ في 18 جانفي 1967 نشاطات النقل الحضري المنظمة من طرف البلديات داخل محيطها الحضري تطبيقا للمادة 145 من هذا التنظيم. والتي نصت على: « يستغل المجلس الشعبي البلدي لحساب البلدية، كل مصلحة عمومية لنقل المسافرين في شبكة الطرق الممتدة على مجموع أراضي البلدية. و كذلك السهر على تطبيق الأنظمة الخاصة بالنقل »، ثم توالى بعد ذلك التشريعات.

كان الهدف من إنشاء هذا الديوان هو توحيد سياسة النقل و إدماج مختلف أنماط النقل في منظومة واحدة، و يهدف إلى فك العزلة و تنمية الحركة في المناطق المحرومة و المنعزلة، هذا بالتنسيق مع مختلف هيئات النقل القائمة آنذاك سواء تعلق الأمر بنقل البضائع أو

¹ - عبد الحكيم كبيش، مرجع سابق، ص 129.

² - الجريدة الرسمية، العدد 63، الصادرة بتاريخ 04 أوت 1967.

³ - الجريدة الرسمية، العدد 06، الصادرة بتاريخ 18 جانفي 1967.

المسافرين. فبالنسبة لنقل المسافرين نذكر أهم الهيئات التي كانت تنشط آنذاك بحسب وسط، غرب و شرق البلاد:⁽¹⁾

أ- الجزائر العاصمة التي كانت تستحوذ على 60% من مجمل الحركة الوطنية للمسافرين، حيث كانت تقوم بالتغطية المجالية لإقليم العاصمة كل من:

- مؤسسات مواصلات العقيد لطفي (TCL).

- المؤسسة الجزائرية للنقل بالسيارات البلدية (SATA).

- النقل البلدي بالحافلات لسهل متيجة و وكالات السفر الجزائرية الشعبية مثل وكالة سفر (MORY)،

ب- وهران كانت تستحوذ على 39% من الحركة الوطنية للمسافرين، مؤسساتها تتمثل في:

- مؤسسة نقل مسافرين المنطقة الغربية للبلاد (TVRO).

- الشركة الوطنية للنقل بالسيارات البلدية (SOTAC).

- مركب النقل لبلدية بالعباس (CTBA).

ت- أما قسنطينة كانت تستحوذ على أضعف نسبة للحركة الوطنية للمسافرين و المقدرة بـ 7% التي تضمن:

- الشركة الجزائرية للنقل بالسيارات.

- المؤسسات الفردية الخاصة.

في هذه الفترة كانت إجراءات تعجيزية للخواص بعد تجديد حظائرهم و أن دورهم ينتهي بانتهاء صلاحية مركباتهم مما أدى إلى استبعادهم تدريجيا عن ممارسة هذا النشاط ليحل محلهم القطاع العمومي، غير أن الديوان الوطني للنقل سرعان ما أخفق في تأدية المهام المسندة إليه، نظرا لعدم وجود تخطيط مسبق لنشاط النقل. كما عرفت هذه الفترة انخفاض نسبي لانسياب النقل و هذا وفق لما آلت إليه وضعية النشاط الاقتصادي بعد رحيل الاستعمار و نتيجة الأسباب و المشاكل التي تم التعرض لها التي كانت تشكل حتمية التوجه نحو اختيار

¹ - زوليخة قنطري، سياسات نقل الأشخاص في الجزائر: واقع و آفاق، مرجع سابق، ص 196.

إستراتيجية معينة و هي الإستراتيجية المعتمدة في عام 1967، بحيث تم الالتجاء للتخطيط الاستراتيجي متوسط المدى.⁽¹⁾

2. مرحلة التسيير المركزي (1967 - 1981)

تتميز هذه المرحلة على العموم بالتخطيط التوجيهي للاستثمارات و التنظيم التساهمي. واتصفت بقيام الدولة الجزائرية بعدة مخططات تنموية منها:

○ المخطط الثلاثي (1967 - 1969): و الذي ركز على الصناعة و الأنشطة المرتبطة بالمحروقات بالدرجة الأولى⁽²⁾. غير أن هذا المخطط لم يهتم بالنقل كفرع من قطاع شبه المنتج أو ما يعرف آنذاك بقطاع التداول حيث لم تظهر حصة النقل ضمن الحصص المخصصة للاستثمارات العمومية، و إنما ظهرت النسبة الخاصة بالقطاع الشبه المنتج والتي لم تتعدى نسبته 5,1% من مجموع الاستثمارات، هذه النسبة الضعيفة تشير إلى اهتمامات أكثر للدولة بقطاعات أخرى كقطاع التصنيع و الفلاحة و إهمال واضح لقطاع النقل الذي كان ينظر إليه بأنه كافي لمواجهة الطلب.⁽³⁾

○ المخطط الرباعي الأول (1970 - 1973): القيام بمشاريع استثمارية بهدف إنشاء صناعات قاعدية تكون بمثابة دعامة لإنشاء صناعات خفيفة فيما بعد⁽⁴⁾. في حين كانت جل سياسات النقل في هذه المدة كانت منصبة حول تدعيم وسائل النقل و بالأخص تنظيم القطاع الذي كان يعتمد على الاستقلالية في التسيير لمختلف تعاونيات نقل المسافرين، المطارات والموانئ. كما ساهمت الدولة في رأس المال الاجتماعي للشركة الوطنية للسكك الحديدية بنسبة 51% لتتحول تسمية الشركة من (SNCF) الشركة الوطنية لسكك الحديد التي كانت ملكا للدولة الفرنسية إلى الشركة

¹ - زوليخة قنطري، سياسات نقل الأشخاص في الجزائر: واقع و آفاق، مرجع سابق، ص 196.

² - كربالي بغداد، نظرة عامة على التحولات الاقتصادية في الجزائر، مجلة العلوم الإنسانية، العدد 8، بسكرة، ص 03.

³ - محمد بلقسام حسن بهلول، سياسات تخطيط التنمية و إعادة مسارها في الجزائر، الجزء الأول - ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1999، ص 183.

⁴ - كربالي بغداد، مرجع سابق، ص 04.

الوطنية لسكك الحديد الجزائرية (SNCF)، أما قطاع الطيران فكان مسيرا بالشراكة مع الشركة الفرنسية للطيران إلى غاية عام 1970، و النقل عبر الطرقات كان خليطا بين الناقلين الخواص و الناقلين العموميين. و من الفروع التي اتجهت إليها الاستثمارات في قطاع النقل نذكرها في الآتي: النقل عبر الطرق 135,1 مليون دج، النقل بالسكك الحديدية 298,4 مليون دج، النقل البحري 236,5 مليون دج، النقل الجوي 433,5 مليون دج، أي بنسبة فاقت 54%، ما يعكس إرادة السلطات الجزائرية نحو تطوير جهاز النقل الداخلي لتسهيل عمليات نقل المسافرين و البضائع سواء عن طريق تجديد وسائل النقل القديمة، أو بتوسيع أسطول النقل البري.⁽¹⁾

أما في عام 1971 نجد الدولة الجزائرية تقرر جمع كل المؤسسات التي تنشط في مجال النقل و بعض المؤسسات الفرعية المؤممة و جعلها في شركة واحدة ضمن التسيير الاشتراكي، تكون هذه الشركات قادرة على تحمل المهمة الملقاة على عاتقها و خدمة الشعب و التوفيق بين العرض و الطلب، و ذلك وفقا للمرسوم رقم 71-73⁽²⁾ المؤرخ في 13 نوفمبر 1971، الذي يهدف إلى إدخال تنظيم جديد في مجال تسيير هذه المؤسسات الوطنية بما يسمح للمتعاملين في مجال النقل بالمساهمة أكثر في تسيير و تحسين أسلوب أداء هذا القطاع في التنمية الاقتصادية والاجتماعية. أيضا تم إنشاء الشركة الوطنية لنقل المسافرين (SNTV)، و من مهامها:⁽³⁾

- تنفيذ و تأمين النقل العمومي للمسافرين عن طريق الطرق البرية،
- تنفيذ جميع عمليات النقل عبر الطرقات للمسافرين ذات الطابع الدولي في إطار الاتفاقيات المبرمة مع الدول،

¹ - محمد بلقسام حسن بهلول، سياسات تخطيط التنمية و إعادة مسارها في الجزائر، الجزء الأول، مرجع سابق، 221.

² - الجريدة الرسمية، العدد 101، الصادرة في 13 ديسمبر 1971.

³ - ريمة بلفيطح و مختار معزوز، مرجع سابق، ص 07.

- أسند إليها كذلك دور تكميلي مع الشركة الوطنية لعمليات النقل بالسكك الحديدية (SNTF)، و تتضمن نقل المسافرين إلى المناطق التي لا توجد فيها خط السكك الحديدية و خاصة مناطق جنوبية.

○ المخطط الرباعي الثاني (1974-1977): اعتبر هذا المخطط تكملة لمخطط السابق، حيث اتجهت الجهود في تمويل المشاريع الاقتصادية الضخمة، و كذا الاهتمام بالقطاعات الغير اقتصادية، نتيجة ارتفاع إيرادات المحروقات⁽¹⁾. و في مجال النقل عمل هذا المخطط على رفع قدرة نقل السلع بالطرق و السكك الحديدية بنسبة 17%، و ذلك من خلال اقتناء عدد كافي من الشاحنات لرفع كميات النقل، و تم شراء 65 قاطرة و 5500 عربة، حيث نال نقل الأشخاص جانبا من اهتمام هذا المخطط، فتقرر تدعيم الجامعات المحلية والوحدات الاقتصادية بالحافلات الصغيرة و الكبيرة حسب الحاجة و الشركة الوطنية للنقل البري بحوالي 1800 حافلة كبيرة و شراء حوالي 30 قاطرة لنقل المسافرين بالسكك الحديدية، كما تم تدعيم الشركتين الوطنيتين للنقل الجوي و البحري بـ 26 طائرة جديدة و رفع مساهمة الأسطول البحري الجزائري إلى نسبة 25%.⁽²⁾

○ المرحلة التكميلية (1978-1979): تعتبر هذه المرحلة بمثابة المرحلة الانتقالية التي تم من خلالها إتمام ما تبقى من المخطط الرباعي الثاني، و قد تميزت هذه المرحلة باحتوائها لبرامج استثمارية جديدة لمواجهة المتطلبات الجديدة للتنمية، و قد تم إعادة تقييم أغلب البرامج بسبب التغيرات التي طرأت على الأسعار و الناتجة عن الأزمة المالية⁽³⁾.

¹ - كريالي بغداد، مرجع سابق، ص: 04.

² - محمد بلقسام حسن بهلول، سياسات تخطيط التنمية و إعادة مسارها في الجزائر، الجزء الأول، مرجع سابق، 302.

³ - بوعلي محمد الصغير، تنظيم القطاع العام في الجزائر - استقلالية المؤسسات، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1992، ص 42.

إن مرحلة احتكار الدولة لكل وسائل النقل جعل من قطاع النقل بكل وسائله ملكا لدولة و هو ما استدعى اختيار أسلوب التسيير المركزي الذي تطلب تنظيم جديد لمختلف أنماط النقل، إن أهم ما يميز هذه المرحلة الأخذ بالأوامر، التي تهدف لتنظيم النقل البري في الجزائر، حيث تعتبر هذه الخطوة الأولى لتنظيم النقل كما تعتبر الركيزة الأساسية الذي يعتمد عليها النقل عبر الطرقات و بذلك ألغيت جميع القوانين الفرنسية، كما شهدت هذه الفترة فشل الديوان الوطني للنقل في تأدية مهامه الأساسية، الذي انحل بموجب الأمر رقم 67-130⁽¹⁾ المؤرخ في 22 جويلية 1967.

إن أهم ما جاء بهذا الأمر هو الإقرار باحتكار الدولة لقطاع النقل بما في ذلك النقل البري وهذا بموجب المبادئ الأساسية للنظام الاشتراكي و قد أكدت المادة 05 من هذا الأمر على احتكار النقل عبر الطرقات من طرف الدولة حسب النص الآتي: **« تحتكر الدولة جميع أنواع النقل العمومي التي يكتسي منفعة عامة، أو تنجر عنه التزامات تفرضها ظروف المرفق العمومي »**، و شملت هذه المادة على إنشاء شركتين تقومان بجميع عمليات النقل على النحو الآتي:

- إنشاء الشركة الوطنية للنقل عبر الطرق (SNTR)، تمثل دور هذه الشركة في تجميع كل إمكانيات وسائل النقل البري المهيكل في نظام التسيير الذاتي إضافة لوسائل القطاع الخاص لمواجهة بداية و انطلاق النشاط التنموي الجديد. كما اهتمت الشركة بالقيام بنقل البضائع في كل ولايات الوطن وهذا في حدود حمولة إجمالية تحدد بقرار من وزير الدولة المكلفة بالنقل، و توزع باقي الحمولة على كل من القطاع الخاص و المؤسسات الاقتصادية خارج قطاع النقل، و هذا حسب نظام الحصص.
- إنشاء الشركة الوطنية للسكك الحديدية الجزائرية (SNTFA) للقيام بنقل المسافرين و البضائع عن طريق السكك الحديدية في مجموع التراب الوطني.

¹ - الجريدة الرسمية، العدد 63، الصادرة في 04 أوت 1967.

في ظل هذه الظروف أصبح القطاع العمومي في الجزائر ذو مجالا واسعا في سوق النقل، في حين نجد التنقلات الخاصة و التي تسعى إلى ممارسة نشاط النقل تخضع إلى قيود و عراقيل مثل تلك الإجراءات التي تقضي بالحصول على تراخيص من وزارة النقل للحصول على مركبة لنقل البضائع بحمولة أكبر من 5,5 طن و على أساسه نجد المؤسسات التجارية و الصناعية التابعة للخواص لابد أن تستخدم النقل الجماعي التابع للقطاع العمومي بنية 75% و نسبة 25% الباقية يسمح أن تنقل بوسائلها الخاصة، أما في حالة عدم توفر وسائل النقل لمثل هذه المؤسسات فيتحتم أن تستخدم النقل العمومي⁽¹⁾.

3. مرحلة التسيير اللامركزي (1981- 1988)

عرفت الجزائر في بداية هذه المرحلة تغيرات جذرية على المستوى الاقتصادي و الاجتماعي، وعلى هذا الأساس يمكن تقسيم هذه المرحلة إلى فترتين مختلفتين هما:

أ- تميزت الفترة الأولى بارتفاع أسعار البترول و بالتالي زادت مداخيل الدولة من العملة الصعبة، حيث اغتتمت الدولة هذه الفرصة لمضاعفة الاستثمارات من خلال المخطط الخماسي الأول (1980- 1984) و الذي كان شعاره "من أجل حياة أفضل"⁽²⁾، و التي تظهر الاهتمامات الجادة بضرورة التحكم في آجال و تكاليف إنجاز المشاريع الاستثمارية، و إدخال مخططات الإنتاج على مستوى المؤسسات العمومية لأجل تحسين المنتج الوطني. و اتخذت الجزائر في هذه الفترة إجراءات جديدة تسمح بمشاركة رأس المال الأجنبي في تحقيق الإستراتيجية التنموية.

ب- امتازت الفترة الثانية بانخفاض أسعار البترول من 36 دولار للبرميل الواحد إلى 08 دولار⁽³⁾، فظهرت الصعوبات المالية و بدأت الأزمة، مما ألزم الدولة إلى اللجوء إلى

¹ - زوليخة قنطري، سياسات نقل الأشخاص في الجزائر: واقع و آفاق، مرجع سابق، ص 200.

² - محمد بلقسام حسن بهلول، سياسات تخطيط التنمية و إعادة مسارها في الجزائر، الجزء الثاني، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1999، ص 292.

³ - بطاهر علي، سياسات التحرير و الإصلاح الاقتصادي في الجزائر، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، العدد الأول، جامعة الشلف، 2004، ص 194.

سياسة النقشف تحت شعار "العمل و الصرامة لضمان المستقبل"، و هو ما نص عليه المخطط الخماسي الثاني (1985-1989) و ترتب عن هذه الصعوبات: ⁽¹⁾

- تعطيل المشاريع و إلغاء البعض الآخر،
- انخفاض الدينار و التضخم النقدي،
- نقص المواد و السلع و ارتفاع الأسعار،
- ازدياد البطالة حيث أصبحت تفوق 1,5 مليون عاطل،
- انخفاض القدرة الشرائية للمواطنين.

هذه الأوضاع الصعبة أملت على الدولة التوجه نحو الإصلاحات التنموية، و تجسدت هذه الإصلاحات في التحول التدريجي عن النظام الاشتراكي و الأخذ بنظام اقتصاد السوق، والاهتمام بالقطاع الخاص و جعله قطاعات منتجا، و تشجيع الاستثمارات الوطنية والأجنبية.

كما تميزت هذه المرحلة بقيام السلطات الجزائرية بعدة إجراءات تتمثل في التنازل عن الممتلكات العمومية، و إعادة هيكلتها العضوية بمرسوم 80-242 ⁽²⁾ المؤرخ في 04 أكتوبر 1980، و الذي طبق في بداية 1981، أين تم تقسيم 50 مؤسسة عمومية كبيرة الحجم إلى 300 مؤسسة جديدة. إن القيام بتلك الإجراءات، كانت ترمي في عمومها إلى التخلي التدريجي عن المفاهيم العهد القديم، والانفتاح التدريجي للسوق الوطنية، و إعطاء مكانة للقطاع الخاص في التنمية الاقتصادية ⁽³⁾. غير أن إعادة الهيكلة لم تكن تقسيما للمؤسسات بقدر ما كانت تقسيما للأعباء و المصاريف فقط.

¹ - محمد بلقسام حسن بهلول، سياسات تخطيط التنمية و إعادة مسارها في الجزائر، الجزء الثاني، مرجع سابق، ص 293.

² - الجريدة الرسمية، العدد 41، الصادرة في 07 أكتوبر 1980.

³ - Liabes Djilali, L'entreprise Entre L'économie Politique Et Société Industrielle, Edition Codesria, 1989, p 44.

أما فيما يخص نقل المسافرين عبر السكك الحديدية و الذي كانت تضمنه المؤسسة الوطنية للسكة الحديد الجزائرية (SNCF)، فقد انقسمت هذه الأخيرة بدورها إلى ثلاثة مؤسسات سنة 1976 و هي:⁽¹⁾

- (SNTF): لاستغلال النقل بسكة الحديد،

- (SIF): للهياكل القاعدية،

- (SNERIF): لدراسات انجاز الهياكل القاعدية.

المؤسستين الأخيرتين اختفتا بعد الإفلاس، و في سنة 1986 أنشأت مؤسسة (SNTF) فرعاً مسؤولاً عن الهياكل القاعدية سمي بـ (INFRAFER).

نفس الأمر بالنسبة للشركة (SNTV) التي أعيد النظر في هيكلتها في 07 ماي 1983، و التي انبثقت عنها 05 مؤسسات جهوية، و هي:⁽²⁾

- نقل الوسط: الجزائر و منطقتها (TVC)،

- نقل الشرق: قسنطينة و منطقتها (TVO)،

- نقل الغرب: وهران و منطقتها (TVSO)،

- نقل الجنوب الشرقي: ورقلة، غرداية، الجلفة و تمنراست (TVSE)،

- نقل الجنوب الغربي: بشار، أدرار و تندوف (TVSE).

و قد قدمت هذه الوحدات الخمس 03 أنواع من الخدمات تتمثل في:⁽³⁾

- خدمات خطوط النقل الحضري و ضواحيه، و كذلك النقل بين المدن و الخطوط الكبرى،

- خدمات نقل الطلبة و العمال،

- خدمات الإيجار.

¹ - الموقع الرسمي لمؤسسة (SNTF)، مرجع سابق.

² - عبد السلام بن العربي، تجربة تمويل المؤسسات في ميدان نقل المسافرين و البضائع و إمكانية تعميمها على النشاط المرفئي و البحري، الدورة التدريبية الدولية حول تمويل المشروعات الصغيرة و المتوسطة و تطوير دورها في الاقتصاديات المغاربية، كلية العلوم الاقتصادية و علوم التسيير، جامعة سطيف، 25-28 ماي 2003، ص 04.

³ - ريمة بلقيطح و مختار معزوز، مرجع سابق، ص 07.

و فيما يتعلق بسياسة تنظيم قطاع النقل البري للأشخاص، عرفت توجه جديد قائم على فكرة الاستقلالية و التخلص من سياسة المركزية، و ذلك مع صدور عدة مراسيم و قرارات وزارية منها:

➤ المرسوم 81-375⁽¹⁾ المؤرخ في 26 ديسمبر 1981، المحدد لصلاحيات الولاية و البلدية واختصاصهما في قطاع النقل البري، ذلك لتأكيد و تكملة أعمال الشركتين الوطنيتين نقل المسافرين و النقل بالسكك الحديدية، حيث تضمنت المادة الثانية منه ما يلي: « تتخذ البلدية في ميدان النقل البري أي إجراء يستهدف ضمان النقل المنتظم عبر الخطوط ذات المنفعة المحلية، لاسيما التي تربط الأماكن المعزولة و المراكز الاقتصادية و الإدارية والحضرية. وتنظم زيادة على ذلك النقل المدرسي ».

و المادة العاشرة منه ما يلي: « تسهر الولاية على احترام التنظيم الخاص بالنقل البري للبضائع و المسافرين و على احترام التنظيم الخاص بالمرور، و تقوم على الخصوص بما يأتي:

- تراقب سيارات نقل البضائع و المسافرين تقنيا،
- تراقب العقوبات الإدارية في ميدان النقل البري و سيطرة السيارات ذات المحرك،
- تنظيم امتحانات رخصة السياقة و شهادة التأهيل التربوي و المهني لممارسة مهنة مدرب في مدرسة تعليم السياقة، و تراقب أيضا نشاط مؤسسات تعليم سياقة السيارات ذات المحرك ».

من هنا بدأت مرحلة جديدة في توجيهات سياسة النقل في الجزائر تتمثل في اللامركزية و التخلي في توجيه و توزيع و تنظيم سوق نقل المسافرين و البضائع مركزيا.

➤ المرسوم 82-148⁽²⁾ المؤرخ في 17 أبريل 1982، يتضمن التدابير المتعلقة بممارسة أعمال النقل البري، و تستهدف تدابير هذا المرسوم في إطار القوانين و التنظيمات الجاري بها العمل، تلبية احتياجات النقل، التي يستلزمها السير المنسجم للاقتصاد

¹ - الجريدة الرسمية، العدد 52، الصادر في 29 ديسمبر 1981.

² - الجريدة الرسمية، العدد 16. الصادر في 20 أبريل 1982.

الوطني و تطويره حسب شروط تعود بالمزيد من النفع على الجماعة الوطنية من حيث الكلفة و نوع الخدمة و المدة والأمن. فحسب المادة الرابعة و الخامسة من هذا المرسوم فإن الشروط الواجب توفرها في القائمين بخدمات النقل ما يلي:

- « الشركات الوطنية للنقل العمومي.
- مؤسسات النقل العمومي التي تنشئها البلديات و الولايات أو تجمعها.
- الأشخاص الطبيعيون أو المعنويون ذوو النظام الخصوصي المرخص لهم القيام بخدمات في مجال النقل العمومي.
- جميع المؤسسات الوطنية و الولائية أو البلدية التي يقتضي عملها الرئيسي حيازة وسائل نقلا ملائمة خاصة بها.
- جميع الأشخاص الطبيعيون أو المعنويون ذوي النظام الخاص الذين يقتضي عملهم الرئيسي حيازة وسائل نقل ملائمة خاصة بهم.
- يجب أن تكون المركبات المستعملة في النقل العمومي عبر الطرق، مزودة برخصة نقل عمومي».

➤ قرار وزاري⁽¹⁾ صادر سنة 1985، يحدد شروط ممارسة أعمال النقل العمومي البري للمسافرين، الذي تنص المادة الرابعة منه على أنه « يقوم من قبل الأشخاص الطبيعيون أو المعنويون الخاضعون لقانون خاص و المرخص لهم بممارسة النقل العمومي للمسافرين بتقديم الخدمات على الاتصالات البرية ذات الأهمية المحلية و بصفة ثانوية قابلة للرجوع فيها »، بالإضافة إلى ذلك شمل هذا القرار تفصيل فيما يخص مهام الخواص رغم محدودية مجال تدخلهم، و ذلك نظرا للاختلالات المتواجدة في النقل الجماعي خاصة الحضري، ونقص كبير في العرض، و حالة الحافلات متدهورة بسبب توقف الدولة عن دعم قطاع النقل و ذلك في ظل انتقال الدولة إلى نظام السوق. كما حدد هذا القرار شروط و كيفية تحضير مخططات نقل المسافرين عبر

¹ - الجريدة الرسمية، العدد 4، قرار وزاري مؤرخ في 15 جانفي 1985.

الطرق، الذي ينص على أن المواصلات ذات الطبيعة المحلية تضمنها مؤسسات الجماعات المحلية و المؤسسات الخاصة.

➤ قرار وزاري مشترك⁽¹⁾ سنة 1987، أين يبرز توجهات أخرى جديدة تهدف إلى تحرير نشاط النقل خاصة البري منه و المتعلق بالطرق، و الذي ينص على: « **يدرس طلب الترخيص بممارسة عمل النقل العمومي البري للبضائع أو المسافرين إلى وزارة النقل، ثم يرسل بعد الموافقة عليه على اللجان المختصة، المخولة للحصول على اعتمادها في إطار الاستثمار الاقتصادي الخاص الوطني** ». لتأتي مرحلة مختلفة تماما عن سابقتها من حيث المتعاملين، العرض و المظهر الحضري للمدن و هي المرحلة الموالية و الخاصة بالنقل في ظل نظام الاقتصاد الحر، إلا أنه يمكننا القول بأنه بعدما كانت هناك سيولة و القدرة في التحكم و تنظيم النقل مع بداية الاستقلال إلا أن ملامح العجز أخذ يبرز شيئا فشيئا إلى أزمة فعلية للنقل و لم يعد ينفع معها أي إجراء إصلاحي بل لابد من تغيير اتجاه المسار بالكامل⁽²⁾، هذا ما تم تجسيده على أرض الواقع في ظل تغيير النظام السياسي و الاقتصادي المتبع منذ الاستقلال و دخول مرحلة جديدة تقوم على فكرة تبني نظام اقتصاد السوق كخيار و توجه جديد.

ثانيا: مرحلة تحرير السوق (1988-2001)

اتجهت سياسات الدولة الجزائرية في هذه المرحلة لتحرير سوق النقل البري في بداية الثمانينيات، و هي الفترة التي تعتبر من الناحية النظرية تطبيقا للمخطط الخماسي الثاني (1985-1989) الذي وضع ليكمل الأهداف التي بدأها المخطط الخماسي الأول. قبل ذلك، و في عام 1986 حدثت أزمة بترولية أدت إلى انهيار أسعار البترول و الغاز و انخفاض قيمة الدولار، و هو ما أثر سلبا على الاقتصاد الجزائري و أدى إلى ضعفه، فتدهورت الصادرات النفطية، و تفاقت حدة الديون الخارجية و ارتفع معدل التضخم. انطلاقا من ذلك الوضع،

¹ - الجريدة الرسمية، العدد 21، قرار وزاري مؤرخ في 20 ماي 1987.

² - زوليخة قنطري، سياسات نقل الأشخاص في الجزائر: واقع و آفاق، مرجع سابق، ص 211.

اتخذت الدولة بعض الإجراءات و التسهيلات لتحرير قطاع النقل البري ⁽¹⁾. و بدأ هذا التوجه يتجسد حقيقة على أرض الواقع منذ سنة 1988 حيث أصدرت مجموعة من النصوص التشريعية التي كانت تهدف إلى توفير البيئة القانونية الملائمة لتحرير النقل.

من بين هذه الإجراءات انسحاب الدولة و دخول قوي و سريع للقطاع الخاص، و ذلك بعد صدور المرسوم التنفيذي 88-01⁽²⁾ المؤرخ في 12 جانفي 1988، الموجه للمؤسسات العمومية والذي ينص على استقلالية المؤسسات لتحسين فعاليتها و تصبح أكثر إنتاجية و تعتمد على نفسها وتتعامل بحرية وفقا للقانون التجاري، و جاء ذلك في المادة 03 من هذا المرسوم و التي نصت بما يلي: « تشكل المؤسسة العمومية الاقتصادية، في إطار عملية التنمية، الوسيلة المفضلة لإنتاج المواد و الخدمات و تراكم رأس المال. و تتمتع بالشخصية المعنوية التي تسري عليها قواعد القانون التجاري إلا إذا نص صراحة على أحكام قانونية خاصة ».

و المادة السابعة من المرسوم جاءت بما يلي: « تتمتع المؤسسة العمومية الاقتصادية بالأهلية القانونية الكاملة، فتشترط و تلتزم و تتعاقد بكيفية مستقلة بواسطة أجهزتها المؤهلة لهذا الغرض بمقتضى قانونها الأساسي، طبقا لقواعد التجارة و الأحكام التشريعية المعمول بها في مجال الالتزامات المدنية و التجارية ». بهذا التوجه، تم إعطاء الإدارة الحرية في التصرف دون الخضوع إلى أي إجراء من الإجراءات البيروقراطية، كما تحرر الضغوطات و التدخلات المختلفة للسلطات و يترتب عليها حرية إدارة المؤسسة، مع تمتع هذه الأخيرة بالذمة المالية و الاستقلال المالي.

¹ – Farès Boubakour, Les transports urbains en Algérie face aux défis du développement durable: sur les problèmes rencontrés et les solutions proposées." CODATU XIII – Ho Chi Minh City (Vietnam): challenges and solutions for a sustainable development, 2008.

² – الجريدة الرسمية، العدد 02، الصادرة بتاريخ 13 جانفي 1988.

كما يخص هذا المرسوم كل من المؤسسات الوطنية و الولائية و التابعة للبلدية للنقل الجماعي للمسافرين عبر الطرقات، من خلال تخلي الدولة عن تدعيم هذه المؤسسات، و عليها أن تعمل على تحقيق مردوديتها كمؤسسة تجارية.

و في نفس السنة، صدر القانون رقم 88-17⁽¹⁾ المؤرخ في 10 ماي 1988، الذي يتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه أين تم تحرير قطاع النقل، على غرار موجة التحرير و الخصوصية التي شهدتها الجزائر آنذاك لكل القطاعات. و منح هذا القانون حرية و إمكانية إنشاء مؤسسات خاصة للنقل العمومي للمسافرين و البضائع على حد السواء، كما جاء في نص المادة 12 منه: « يمكن في إطار هذا القانون إنشاء و تطوير مؤسسات من القانون العام و الحاصل لنقل العمومي عبر الطريق للمسافرين و البضائع، و توضيح واجباتها في مجال الاستغلال و الأمن و النظافة و شروط العمل و الراحة و التعريفات ».

و تنص المادة الخامسة منه على أن نظام النقل يجب أن يرمي إلى تحقيق الفعالية في تلبية حاجيات المواطنين في مجال النقل في أحسن الظروف، و ذلك في إطار احترام معيار الخدمة العمومية الاقتصادية و الاجتماعية بأقل تكلفة اقتصادية التي تعتمد على الأسعار و نوعية الخدمة، واحترام الوقت و تحقيق الأمان. في حين تم تحديد مجالات تدخل الدولة في ظل التوجه الجديد لسياسة النقل و الذي نصت عليه المادة السادسة من نفس القانون و التي تتضمن ما يلي:

« تعود مهمة وضع نظام النقل البري إلى الدولة و الجماعات المحلية و تتضمن:

- إنجاز الهياكل القاعدية و التجهيزات الضرورية للنقل مع التأكد من مطابقتها لمقاييس الراحة و الأمن.
- تنظيم الشروط العامة لممارسة أنشطة النقل، خاصة منها تلك التي تتعلق بالتأهيل والاستغلال و الأمن و النظافة و التعريف.
- ترقية مجالات البحث و الدراسات و الإحصائيات و الإعلام المتعلقة بنظام النقل».

¹ - الجريدة الرسمية، العدد 19، الصادرة بتاريخ 11 ماي 1988.

إن فتح الباب للخواص كان نتيجة عجز مؤسسات الدولة عن تلبية رغبات المسافرين، نوعية الخدمة المتدنية و التكاليف الكبيرة التي كانت تتحملها، كل هذا عكس تراجع النقل العمومي خلال فترة ما قبل التحرير، و أمام انفجار عدد الخواص في سوق النقل اختفى المتعاملين العموميين للنقل الحضري التابعين للمجالس البلدية إذ أشهروا إفلاسهم الواحد تلو الآخر، حيث كانوا يعانون من تسيير بلدي أقل فعالية على المستوى التشغيلي و وضعية مالية كارثية. و ابتعدت بهذا الدولة عن ساحة الخدمة العمومية التي تحولت إلى استغلال تجاري في النقل، يتخبط فيها الخواص بحثا عن المردودية بدون أي إشراف أو رقابة، و عجزت الدولة عن التصرف طوال هذه المرحلة كون الأولوية كانت تخدم الكم لا الكيف⁽¹⁾. للإشارة فإن قانون الخصوصية لم يؤخذ بعين الاعتبار إلا في 1995، كما أن تحرير النقل الجوي تأخر حتى سنة 1998، بعد أن تم تجميد القرار منذ سنة 2009.

أما في عام 1991، صدر القانون رقم 91-195⁽²⁾ المؤرخ في 01 جوان 1991، الذي حدد الشروط العامة لممارسة نشاطات النقل البري للمسافرين و البضائع، و الذي يعتبر بمثابة اعتراف من قبل الدولة على أحقية القطاع الخاص في ممارسة نشاط النقل، و هذا ما أكدته المادة التاسعة منه و التي نصت على الآتي: « يمكن للأشخاص الطبيعيين و المعنويين ذوي الطابع العام أو الخاص ممارسة نشاطات النقل العمومي عبر الطرقات للمسافرين، و تستغل كل الخطوط ذات المنفعة العامة و المسجلة في المخطط الوطني للنقل، و كذلك الخطوط الحضرية المسجلة في مخطط النقل الحضري ».

إن تحرير النقل الجماعي لمسافرين كان حتمية أملت لها الظروف التي مرت بها الجزائر في هذه الفترة و التي تميزت بعد انتظام مواقيت مرور الحافلات، و اكتظاظ الحافلات، و خطوط غير ملائمة لاحتياجات المسافرين، و مواصلات غير منظمة، و فترات انتظار طويلة للركاب،

¹ - ريمة بلفيطح و مختار معزوز، مرجع سابق، ص 08.

² - الجريدة الرسمية، العدد 27، الصادرة بتاريخ 2 جوان 1991.

طول مدة الرحلة، والانخفاض التدريجي للسرعة التجارية للمركبات في الوسط الحضري بسبب الازدحام المتزايد لحركة المرور⁽¹⁾.

و للإشارة فإن نشاط النقل الحضري الجماعي للمسافرين باستخدام الحافلات قد عرف دخول قوي للقطاع الخاص منذ عام 1990، إلا أن هذه الخصخصة لم تكن ضمن المؤسسات الكبيرة للنقل الحضري و الخاصة بالتجمعات الحضرية الكبيرة مثل شركة (ETUSA)، و هي مؤسسة عمومية تضمن النقل العمومي لمجموع التجمعات السكنية الحضرية و الشبه الحضرية المتواجدة في إقليم العاصمة، غير أن هذه الشركة لم تستطع مواجهة تصاعد نفوذ القطاع الخاص، مما أحدث تحولا سريعا للمظهر الحضري في غضون العشرية السوداء و هذا راجع للتسهيلات التي قدمتها الدولة في هذا الإطار و ذلك بالسماح باسترجاع وسائل النقل الجماعية و كذا خفض نسبة الرسوم الجمركية، فتح السوق الجزائرية للخواص و الأجانب.

غير أن التدفق الكبير لعدد المتعاملين الخواص في قطاع النقل الجماعي زاد من حجم العرض بشكل محسوس، و في غياب الرقابة زادت الفجوة بين الكم و النوع بسبب سعي الخواص لتحقيق الربح في أسرع وقت ممكن و ذلك على حساب مبادئ الخدمة العمومية و أصبحت الخدمة المقدمة جد رديئة و لا تعكس ما كان منتظرا من فتح السوق للقطاع الخاص و هو أن تستفيد الدولة من تخفيف المسؤولية و التكاليف⁽²⁾.

فخصوصية النقل حقيقة بتوفير حظيرة هامة من الحافلات و بسرعة، إلا أن التنظيم العام له لم يستفد من نفس التقدم و الدليل على ذلك النقائص التي انعكست سلبا على أداء الخدمة المقدمة للزبائن المتنقلين، و التي تعد كخدمة رديئة و غير مرضية. مما يستدعي بالضرورة إلى إعادة النظر في القانون 88-17، و العمل على إعادة صياغته بالتعديل في الكثير من مواده و مبادئه أو إلغائه تماما و استصدار قانون آخر جديد بدله يأخذ بعين الاعتبار جميع الظروف

¹ - زكرياء عقاري و بن ناصر عفاف، تخطيط النقل و دوره في المدينة، مداخل في إطار الملتقى الدولي حول إشكالية النقل الحضري و التنقلات الحضرية المستدامة، مخبر إدارة-نقل-إمداد، جامعة باتنة، الجزائر، 14-15 أكتوبر 2014، ص 11.

² - زوليخة قنطري، سياسات نقل الأشخاص في الجزائر: واقع و آفاق، مرجع سابق، ص 213.

و الظواهر التي شهدتها قطاع النقل نتيجة تحريره من جهة أولى و تبني الأفكار الجديدة التي اقتحمت عالم التنمية و التطور الفكري التي يشهده سوق المعرفة حاليا كالتنمية المستدامة و حماية البيئة و النقل الأخضر صديق البيئة و جعل المدينة أكثر ملائمة لحياة السكان .. و هذا ما تم بالفعل في سنة 2001⁽¹⁾.

ثالثا: مرحلة الإصلاح في قطاع النقل (2001- إلى يومنا هذا)

يعتبر القانون رقم 01-13⁽²⁾ المؤرخ في 07 أوت 2001، منعرج هام جدا في مسيرة نقل المسافرين في الجزائر، إذ عكس إرادة الدولة في التصرف اتجاه ما يعانیه هذا القطاع، و موازاة مع الاهتمامات الدولية. و ما يميز هذا القانون هو طابعه التفصيلي و الشامل على كل عناصر النقل خلافا للقوانين السابقة و الذي يربط أساسا سياسة النقل بسياسة التهيئة العمرانية إذ يحتوي على ستة فصول (67 مادة)، و التي شملت أنماط النقل، تنظيم النقل، المنشآت القاعدية و التجهيزات، الهيئات، المخالفات و العقوبات.

حيث تنص المادة الثالثة منه على ما يلي: « تساهم منظومة النقل البري في تجسيد سياسة التهيئة العمرانية و التنمية الاقتصادية و الاجتماعية و الدفاع عن التراب الوطني و حماية البيئة والمحافظة عليها ».

أما المادة الخامسة منه فهي تنص على أن: « منظمة النقل البري للأشخاص إلى إعطاء الأولوية لتطوير النقل الجماعي ». كما أنه يعطي صلاحيات أكبر للجماعات المحلية و تكليفها بعدة مهام من خلال المادة السادسة و « التي تتمثل فيما يلي:

- تنظيم و مراقبة الشروط العامة لممارسة نشاطات النقل،
- تنظيم النقل العمومي،
- ترقية البحث و الدراسات و الإحصائيات و الإعلام،
- إنجاز أو التكليف بإنجاز المنشآت القاعدية و التجهيزات الضرورية بالنقل

¹ - زكرياء عقاري و بن ناصر عفاف، مرجع سابق، ص 12.

² - الجريدة الرسمية، العدد 44، المؤرخ في 08 أوت 2001.

- التأكد من مطابقة المنشآت القاعدية و التجهيزات للمقاييس المطلوبة في التشريع و التنظيم المعمول بها .»

كما نص القانون في المادة السابعة على: « يشكل النقل العمومي البري للمسافرين خدمة عامة ». و هذا يبين حق الأفراد في مزاولة نشاط النقل مع عدم المساس بحق المتعاملين الخواص في تحقيق الربح. و المادة العاشرة منه التي بينت أنه: « يتم إنجاز و استغلال شبكة النقل الحضري من قبل الدول أو الجماعات الإقليمية أو عند الاقتضاء، عن طريق منح الامتياز لكل شخص طبيعي أو اعتباري خاضع للقانون الجزائري ».

و في نفس السنة، تم إصدار القانون رقم 01-14⁽¹⁾ المؤرخ في 19 أوت 2001، و الذي يهدف إلى تحديد الشروط المتعلقة بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها.

يعتبر هذا القانون من أكثر القوانين صرامة التي عرفت الجزائر منذ الاستقلال من حيث الغرامات المالية، و ذلك بغية تحقيق أقصى درجات الردع العام و الخاص، خاصة بعد فشل القوانين السابقة من الحد من تفاقم ظاهرة الأمن المروري. فكان هدف المشرع من وراء ذلك تحقيق السلامة المرورية، و بالرغم من أن قانون المرور عرف عدة تعديلات إلا أن الأهداف المرجوة لم تتحقق بعد، و بقيت الجزائر تتصدر قائمة الدول التي تعرف نسب عالية في حوادث المرور. و يعود سبب فشل مختلف السياسات المنتهجة و القوانين الصادرة عن الهيئات التنفيذية لمعالجة هذه المشكلة، إلى سببين رئيسيين، و هما:

- تم رفع العديد من المخالفات إلى جنح، و كنتيجة لذلك فإن القضاء يكون مخولا للفصل في مثل هذه القضايا و هو ما يسبب إحراجا و عبئ على العدالة، فكان من الأجدر أن يرفع من قيمة الغرامة بدلا من إحالتها إلى القضاء، هذا من جهة، و من جهة أخرى انتشار ظاهرتي الرشوة و الوساطة و التي، للأسف الشديد، أصبحت جزء من ثقافة

¹ - الجريدة الرسمية، العدد 46، الصادرة في 19 أوت 2001.

المجتمع، و هذا يظهر من عدم احترام معظم مستعملي الطرقات لإشارات المرور خاصة المحددة للسرعة منها.

- عدم الفهم الصحيح لهذه القواعد من طرف بعض الأعوان، و هذا يرجع إلى الغموض الذي يشوب بعض المواد القانونية التي جاء بها القانون، أو تعسف بعض الأعوان في استعمال الحق. فبالنسبة للغموض الذي يشوب بعض المواد فإنه هناك بعض المواد جاءت مبهمه و غير واضحة، فما المقصود مثلا بمخالفة الأحكام المتعلقة بمخالفة القواعد السليمة للسياقة ؟ و هي مادة فضفاضة يمكن استعمالها في أي مخالفة كانت، و المعمول بها ميدانيا هو تطبيقها على السائقين الذين يرتدون الخف.

و بهذا نجد أن الدولة قد أعطت لنفسها، مرة أخرى حق التدخل في تنظيم نشاط النقل، فبدأ بذلك الحديث عن الخدمة العمومية في الوقت الذي تبين فيه عجز السوق عن تنظيم نشاط النقل، و البحث عن تحقيق الإيرادات بجانب تحقيق المنفعة العامة⁽¹⁾. مع الترخيص للخواص بالنشاط و ذلك بالنسبة لخطوط النقل الحضرية و بين الولايات.

في سنة 2004، صدرت ثلاثة مراسيم تنفيذية توضح و تفصل الجوانب الأساسية للقانون رقم 01-13، و المتعلقة:⁽²⁾

- المرسوم التنفيذي رقم 04-415 المؤرخ في 20 ديسمبر 2004، و قد جاء هذا المرسوم لتطبيق المادة 17 من القانون رقم 01-13، حيث أكد على أن ممارسة نشاطات نقل الأشخاص و البضائع عبر الطرقات تخضع لرخصة مسبقة يسلمها مدير النقل المختص إقليميا، و ينظم نقل الأشخاص عبر الطرقات في خدمات عمومية منتظمة أو ظرفية أو خاصة، كما بين شروط تسليم رخصة ممارسة نشاط نقل البضائع عبر الطرقات و كذلك نقل البضائع عبر الطرقات للحساب الخاص.

¹ - زوليخة قنطري، سياسات نقل الأشخاص في الجزائر: واقع و آفاق، مرجع سابق، ص 214.

² - الجريدة الرسمية، العدد 46، المؤرخ في 20 ديسمبر 2004.

▪ المرسوم التنفيذي رقم 04-416 المؤرخ في 20 ديسمبر 2004، و قد جاء هذا المرسوم لتطبيق المادة 45 من القانون رقم 01-13، و التي تنص على ضرورة إعداد مخططات النقل بهدف المطابقة الجيدة بين عرض النقل و طلبه و الوصول إلى نقطة التوازن بينهما و ذلك على المستويات الثلاث الوطنية و الجهوية و المحلية، مع تبيان كيفية تجسيد ذلك من خلال عرض آليات إعداد مخططات النقل الوطنية و الولائية و الحضرية للمدينة و آليات تطبيقها.

▪ المرسوم التنفيذي رقم 04-417 المؤرخ في 20 ديسمبر 2004، و قد جاء هذا المرسوم لتطبيق المادة 51 من القانون رقم 01-13، و التي تتمحور حول كيفية إنجاز و تسيير البنى التحتية المتمثلة في محطات المركبات و المحطات الحضرية و مناطق التوقف و مواقف المركبات و المواقف الحضرية و مناطق التوقف و مواقف المركبات على المستويين الوطني و المحلي. أيضا كيفية منح امتياز التسيير، حيث يمنح الامتياز رئيس المجلس الشعبي البلدي في حالة المنشأة ذات منفعة محلية، بينما يمنحه الوالي في حالة التصريح بأن المنفعة ذات منفعة جهوية أو وطنية.

أما في سنة 2009، صدر قرار وزاري يلزم مديري النقل في كل الولايات بفتح الاستثمار في مختلف الخطوط لكل الطلبات الممولة ذاتيا أو التي يتم تمويلها عن طريق مؤسسات التمويل، و هو ما أثار حفيظة المتعاملين في الميدان، خاصة في المدن التي تعرف خطوطها تشبعا.

و في سنة 2010، صدر المرسوم التنفيذي رقم 10-91⁽¹⁾ المؤرخ في 14 مارس 2010، المتعلق بالقانون الأساسي للمؤسسات العمومية للنقل الحضري و الشبه الحضري، وظيفتها الأساسية ضمان النقل العمومي للمسافرين بكل الوسائل الملائمة على امتدادا النسيج الحضري و الشبه حضري لأقاليم المدينة.

¹ - الجريدة الرسمية، العدد 18، الصادرة في 14 مارس 2010.

بعد سنتين من انتهاء برامج الإصلاحات التي وعدت بتحقيق الانتعاش، عملت الجزائر على وضع برامج تنموية. هذه البرامج تعمل على تدارك التأخر المسجل على مدار عشر سنوات من الأزمة، و إلى تخفيف تكلفة الإصلاحات المنجزة، و المساهمة في إعطاء دفع جديد للاقتصاد واستدامة النتائج المحققة على مستوى التوازنات الكلية⁽¹⁾.

بهدف إنعاش الاقتصاد الوطني، سطرت السلطات العمومية للبلاد البرامج التالية:

1. برنامج دعم الإنعاش الاقتصادي (2001-2004):

جاء هذا البرنامج عقب ركود اقتصادي دام أكثر من 15 سنة جراء الأزمة الاقتصادية التي شهدتها الاقتصاد الوطني منتصف الثمانينات، و ما أنجر عنها من اختلالات اقتصادية، مالية واجتماعية، هذه الأخيرة ازدادت حدة عقب تطبيق برنامج التعديل الهيكلي، إضافة إلى ما عشته البلاد من ظروف أمنية صعبة خلال التسعينات. رصد لهذا البرنامج اعتماد مالي قدره 7,5 مليار دولار وهو يعد برنامجا ضخما قياسا باحتياطي الصرف الذي سجل قبل إقراره سنة 2000 و المقدّر بـ 11,9 مليار دولار⁽²⁾، حيث أن أهم قطاع خص باعتمادات معتبرة ضمن هذا البرنامج هو قطاع الأشغال الكبرى و الهياكل القاعدية بنسبة تقدر بـ 40,1%، و ذلك لتدارك العجز و التأخر الحاصل في هذا القطاع، نظرا للوضعية الأمنية الصعبة التي مرت بها البلاد خلال التسعينات و التي نتج عنها دمار العديد من هياكل الدولة القاعدية و تلف العديد من المنشآت و تضررها في ظل العجز المالي الذي أجبر الدولة على الحد من إنفاقها العام بشكل كبير، الأمر الذي تطلب ضرورة إعادة الاعتبار للبنى التحتية للدولة، ناهيك عن كونه قطاعا قادرا على استيعاب نسبة معتبرة من البطالين، كما أنه يعمل على تحسين البيئة الاستثمارية و بالتالي فهو يمثل حافزا قويا لإعادة بعث حركية الاستثمار و النمو من جديد.

¹ - حاكمي بوحفص، الإصلاحات و النمو الاقتصادي في شمال إفريقيا: دراسة مقارنة بين الجزائر، المغرب و تونس، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، العدد السابع، 2009، ص 15.

² - زكرياء مسعودي، سياسة التشغيل و فعالية برامج الإصلاحات الاقتصادية منذ سنة 2001، مداخلة في إطار المؤتمر الدولي حول تقييم آثار برامج الاستثمارات العامة و انعكاساتها على التشغيل، الاستثمار و النمو الاقتصادي خلال الفترة 2001-2014، جامعة سطيف، 11-12 ماي 2013، ص 04.

فقد استطاعت الدولة خلال هذه الفترة أن تقوم بصيانة تقريبا 11000 كلم من الطرق الوطنية إلى جانب رد الاعتبار و تحديث حوالي 1500 كلم للطرق البرية، إلى جانب تشييد بعض الطرق الوطنية، مع العلم أن طول شبكة الطرق البرية بسنة 2002 نحو 104720⁽¹⁾.

2. البرنامج التكميلي لدعم النمو الاقتصادي (2005 - 2009):

يعد البرنامج الثاني ضمن السياسة التنموية الجديدة للبلاد و القائمة على التوسع في الإنفاق العام، فمع استمرار تحسن الوضعية المالية للدولة الناتجة عن تراكم احتياطي الصرف بفعل تواصل ارتفاع أسعار النفط، خصصت الدولة لهذا البرنامج مبلغا ضخما قدره 114 مليار دولار (4202,7 مليار دج)^(*)، استفاد 40 مليار دولار منها كل من قطاع النقل و الأشغال العمومية، نظرا لطبيعة العلاقة الوثيقة التي تربطهما حيث يمثل قطاع الأشغال العمومية القاعدة التي يركز عليه قطاع النقل هذا الأخير الذي عكس بدوره فعالية و كفاءة قطاع الأشغال العمومية، و التي أسفرت عن النتائج التالية:⁽²⁾

في قطاع النقل:

- حديث السكة الحديدية للشمال 1220 كلم،
- كهربية السكك الموجودة 2000 كلم،
- تجهيز مترو العاصمة و دراسة إمكانية امتداده،
- إنجاز سكك التراموي في المدن الكبيرة،
- إنجاز ثلاثة مطارات.

قطاع الأشغال العمومية

- إنجاز الطريق السريع شرق-غرب 1213 كلم،
- تحسين شبكة الطرق 6000 كلم،

¹ - زوليفة قنطري، سياسات نقل الأشخاص في الجزائر: واقع و آفاق، مرجع سابق، ص 216.

* - يفوق قيمة البرنامج السابق بـ 8 مرات.

² - أنظر الموقع الالكتروني، تم الاطلاع عليه يوم 2015/10/19:

<http://www.el-mouradia.dz/arabe/infos/actualite/actualite.htm>

- إنجاز ثلاثة طرق سريعة حول المدن،
 - تعزيز المنشآت الخاصة بالموانئ.
- أما في مجال النقل الحضري تمت الإشارة إلى:⁽¹⁾
- التجريب التقني القبلي لمترو الجزائر، كما تم الشروع في دراسات تمديده بنحو 10 كلم نحو الغرب من البري المركزي إلى شوفالي مروراً بساحة الشهداء و بنحو 11 كلم شرقاً باتجاه براقبي، الحراش و باب الزوار.
 - تقدم ورشة ترامواي الجزائر الممتد إلى برج الكيفان التي ستستلم سنة 2010، بينما سيتم استلام امتداد الخط الذي يصل إلى درقانة سنة 2011.
 - تقدم ورشتي ترامواي وهران و قسنطينة، بحيث سيتم استلامهما سنة 2011، كما سيتم الشروع في دراسات توسيع ترامواي وهران و قسنطينة.
 - إنجاز دراسات خطوط الترامواي لعنابة، سطيف، سيدي بلعباس، ورقلة، باتنة و مستغانم.
 - بداية تشغيل المصاعد الهوائية للجزائر العاصمة (ثلاثة خطوط إذ تم استلام اثنين هذه السنة)، و البليدة و سكيكدة و تلمسان و عنابة و قسنطينة. كما يتم إنجاز خطين آخرين للمصاعد الهوائية في الجزائر العاصمة و دراسة خط بتيزي وزو.
 - و بدء استغلال المؤسسات العمومية للنقل الحضري لوهران و قسنطينة و عناية و سطيف و باتنة و تبسة و المسيلة و سكيكدة و تيزي وزو و تلمسان.
 - بدء استغلال المؤسسات العمومية للنقل الحضري قريبا في كل من جيجل و بسكرة و بجاية و غرداية و الشلف و سيدي بلعباس و بشار.
 - من أجل تحسين النقل البري و التحكم فيه تم إنجاز محطات للنقل البري في العديد من مدن البلاد، كما تم اتخاذ إجراءات قانونية و تنظيمية لضبط النقل بسيارات الأجرة.

¹ - أنظر الموقع الالكتروني، تم الاطلاع عليه يوم 2015/10/19:

<http://www.el-mouradia.dz/arabe/infos/actualite/actualite.htm>

و تشديد القانون حول حركة المرور الذي دعم من خلال مراجعة شروط تسليم رخص السياقة و كذا تعزيز وسائل مراقبة حركة المرور.

3. برنامج توطيد النمو الاقتصادي (2010-2014):

بالمصادقة على قانون المالية لسنة 2011⁽¹⁾، دخل البرنامج الثالث حيز التنفيذ و هو برنامج خماسي يعني أساسا بالاستثمار في الموارد البشرية، خصص له غلاف لم يسبق لبلد سائر في طريق النمو أن خصصه حتى الآن، قدر بـ 286 مليار دولار (21214 مليار دينار)، كما اعتبر خطوة غير مسبوقة في المسار التنموي للبلاد، و هو يشمل شقين اثنين هما:⁽²⁾

- استكمال المشاريع الكبرى الجاري انجازها على الخصوص في قطاعات السكة الحديدية و الطرق بمبلغ 130 مليار دولار (9700 مليار دينار)،
- إطلاق مشاريع جديدة بمبلغ 156 مليار دولار (11534 مليار دينار)، منها 40% موجهة للاستثمارات العمومية لمواصلة تطوير المنشآت القاعدية الأساسية و تحسين الخدمة العمومية، و ذلك على الخصوص:
 - بأكثر من 3100 مليار دينار موجهة لقطاع الأشغال العمومية لمواصلة توسيع و تحديث شبكة الطرقات (إتمام شبكة الطريق السيار شرق - غرب و استكمال ربطها بـ 830 كلم من الطرق، و ازدواجية الطرق الوطنية على طول 700 كلم، و إنجاز أكثر من 2500 كلم من الطرق الجديدة، و تحديث و إعادة تأهيل أزيد من 8000 كلم من الطرق).
 - أكثر من 2800 مليار دينار مخصصة لقطاع النقل من أجل تحديث و مد شبكة السكك الحديدية و تحسين النقل الحضري (على الخصوص من خلال تجهيز 14 مدينة

¹ - الجريدة الرسمية، العدد 24، قانون رقم 11-11 مؤرخ في 18 جويلية 2011، يتضمن قانون المالية لسنة 2011.

² - بيان مجلس الوزراء المنعقد يوم الاثنين 24 ماي 2010، أنظر الموقع الإلكتروني، تم الاطلاع عليه يوم

2015/11/06: <http://www.el-mouradia.dz/arabe/president/communiques/recherche.htm>

بالترامواي)، و زيادة قدرات الموانئ (من خلال إنجاز و تحديث حوالي 20 ميناء للصيد البحري والقيام أخيرا بكسح و تعزيز 25 ميناء). و تحديث الهياكل القاعدية للمطارات.

4. البرنامج الخماسي (2015 - 2019):

رصدت الدولة نحو 262 مليار دولار لتمويل البرنامج الخماسي 2015 - 2019، خصص منها 11,5 مليار دولار لقطاع النقل⁽¹⁾، حيث سيخصص جزء من هذه الميزانية لإنجاز مشاريع جديدة فيما سيتم تخصيص الباقي لتكميلات لرخص البرامج المتعلقة ببعض المشاريع التي عرفت تغييرا أو توسعة أثناء إنجازها.

و من بين المشاريع المسطرة ضمن هذا البرنامج ما يلي: ⁽²⁾

- توسيع و تحديث شبكة الطرقات بالكيفية التي تسمح بربط فعال لنظم النقل لكل من الميناء، السكك الحديدية و الطرق، و إزالة الاختناقات الناجمة عن عدم كفاية البنية التحتية مع وجود أدوات تحكم إدارية.
- إنجاز خطوط جديدة للمترو بالجزائر العاصمة،
- تنصيب رادارات ثابتة و محطات لمراقبة الأوزان الثقيلة للحد من الحوادث،
- إنجاز سبعة مواقف ذات طوابق بكل من الأبيار، القبة، حيدرة، المدنية، سيدي أحمد و المحطة البرية ببئر مراد رابيس، بطاقة استيعاب تقدر بين 600 و 1000 مكان لكل واحدة منها، و تسلم قبل نهاية سنة 2017،
- إنجاز 10 مواقف متعددة الخدمات تحتوي على مواقف بسعة 500 مكان لكل منها على الأقل،

¹ - موقع الإذاعة الجزائرية، مرجع سابق.

² - موقع وزارة النقل، مرجع سابق.

- إنجاز مشروع ميناء تجاري بمنطقة الوسط المنتظر إقامته ما بين مدينتي شرشال (تبيازة) وتنتس (الشلف)، و الذي خصص له مبلغ 200 مليار دينار.

مع العلم أنه تم تجميد مشاريع الترامواي التي لم يشرع فيها بعد، و ذلك بسبب الأزمة المالية الناتجة عن انخفاض أسعار البترول، في حين أن الدراسات ستتواصل رغم التجميد.

يمكن مما سبق استخلاص أهم المحاور التي تعكس الأطر التنظيمية و التشريعية المتعلقة بالنقل البري كما هو موضح في الجدول الموالي:

الجدول رقم (03): الإطار التشريعي و التنظيمي للنقل البري في الجزائر.

المحاور	الوزارات و الهيئات الممثلة لها	الولاية و الهيئة المحلية
مبادئ سياسة النقل	- وزارة النقل - المجلس الوطني للنقل البري (CNTT)	
تنظيم النقل العمومي	- وزارة النقل - مديرية النقل البري (DTT)	- مديرية النقل الولائية (DTW)
سن قوانين النقل	- مديرية النقل البري (DTT)	
انجاز و صيانة شبكة الطرق الوطنية و الولائية	- وزارة الأشغال العمومية	- مديرية الأشغال العمومية الولائية (DTPW)
انجاز و صيانة شبكة الطرق الحضرية		- مديرية الأشغال العمومية الولائية (DTPW) - ASROUT
تسليم تراخيص الاستغلال، رخص السياقة، إنشاء مدارس تعليم السياقة		- مديرية النقل الولائية (DTW)
دراسات النقل	- مديرية النقل الحضري و المرور (DTTU). - مكتب دراسات النقل الحضري (BETUR).	- مديرية النقل الولائية (DTW).

تنظيم حركة المرور	- مديرية النقل الحضري و المرور (DTTU).	- مصالح البلدية (APC). - مصالح الشرطة.
الوقاية و الأمن المروري	- المركز الوطني للوقاية و السلامة المروري (CNPSR). - الدرك الوطني.	- لجنة المرور و السلامة الطرقية - مصالح الشرطة.

Source: Groupement Dessau-Soprin/ Document synthèse, Op.cit, pp: 48-49

إن المسؤوليات غير محددة بشكل واضح دائما، حيث توجد تداخلات في المسؤوليات على كلا المستويين الوزاري و التنظيمي، حيث تمتلك المؤسسات الهيكل المؤسسي نفسه، بمديرية و وظائف متماثلة، لذلك فإن هذه الأقسام تتعامل مع مواضيع متشابهة. و بالتالي في حالات كثيرة تكون الجهة المسؤولة غير واضحة (مستوى وزاري أم تنظيمي)، و لا يتم التنسيق بوضوح بين الوزارة و السلطات التنظيمية، وبالتالي يؤدي هذا إلى تكرار العمل و ضياع الجهود و في بعض الحالات إلى مخرجات متناقضة (قوانين و تنظيمات متناقضة).

كذلك فيما يخص التنسيق على المستوى الوزاري، أي بين الوزارات المختلفة. نجد أن وزارة الأشغال العمومية تتولى إنجاز و صيانة شبكة الطرقات، و تتعهد بتشبيدها و صيانتها، و من الواضح في الجزائر أن قطاع الطرق له دور بارز جدا، فالنقل عبر الطرقات هو إلى حد كبير يعد أهم وسيلة نقل، و تلعب البنية التحتية للطرق دورا محوريا هاما، و من هنا تقع مسؤولية تطوير البنية التحتية لأهم وسيلة نقل على عاتق وزارة الأشغال العمومية، بينما تركز وزارة النقل على وسائل أخرى كالطيران و النقل البحري و السكك الحديدية و النقل العمومي، لكنها تبقى دائما مسؤولة عن تصميم سياسة عمومية لقطاع النقل بما في ذلك تطوير البنية التحتية للطرق. و ينتج عن ذلك مسؤوليات مشتركة على أعلى المستويات الحكومية حول الأجزاء الأكثر أهمية من قطاع النقل.

إن الهيكل و الوضع المؤسسي المعقد مع المسؤوليات الموزعة لأهم نمط (النقل البري) يحتاج إلى تعاون و تنسيق محكمين بين الوزارات، و تبادل و مشاركة للبيانات و المعلومات

أكثر مما هو عليه في دول أخرى ذات مسؤوليات كاملة أو شكلية على الأقل. إذ لا يعقل أن يحل مشاكل النقل البري خاصة على المستوى الحضري بعيدا عن وزارات السكن و الداخلية و الجماعات المحلية و التهيئة العمرانية و البيئة، و حتى المجاهدين، كون رخص سيارات الأجرة مازالت إلى حد الآن تمنح حصريا لفئة المجاهدين.

و بشكل عام، فإن الهيكل المؤسسي المعقد للسلطات المسؤولة و الهيئات التنظيمية يتطلب ما يلي:

- ✓ تعاوننا فعالا بين السلطات و الهيئات التنظيمية.
- ✓ تشكيل هيئات عليا مشتركة ذات دور قوي في التنسيق و التعاون على أعلى المستويات الإدارية (بعض الهيئات العليا المشتركة موجودة حاليا لكن يجب تعزيز دورها).
- ✓ وضع بناء مؤسسي واضح و عالي الكفاءة.
- ✓ تحديد المسؤوليات بشكل واضح.
- ✓ متابعة التنسيق و التعاون على أعلى المستويات.
- ✓ قيام كل الأطراف المشاركة بالتعاون و تنسيق أعمالها، على سبيل المثال، تبادل البيانات و المعلومات.

تعد هذه المتطلبات ضرورية لضبط الهيكل المؤسسي، خلاف ذلك فإن الهيكل المؤسسة يحتاج إلى تبسيط من خلال تقليل عدد السلطات و توضيح المسؤوليات لكل سلطة.

خلاصة الفصل

تم خلال هذا الفصل توضيح الهيكل التنظيمي الإداري للنقل البري في الجزائر و تبيان كيف تعمل مكوناته من أجل تأدية مختلف الأدوار التي تتميز بها و القوانين التي تنظمها من أجل تحسين و تطوير الأداء الذي يضمن تحقيق احتياجات المجتمع حاضرا و مستقبلا. و تم التطرق كذلك إلى أهم الأطر التشريعية و الإجرائية للنقل البري و ذلك بهدف معرفة التطورات الحاصلة في التشريع المرتبط بقطاع النقل البري في الجزائر، لأن ذلك يساعد على تقييم نتائج السياسات العمومية في مجال النقل الحضري. و أخيرا، تم توضيح ما هي ضرورات الإصلاح في هذا القطاع و الآليات التي سخرت من أجل مواكبة التغيرات الاقتصادية و الاجتماعية و السياسية التي عرفت الجزائر منذ الاستقلال.

و استخلص من هذا الفصل أنه بالرغم من الجهود المعتبرة التي بذلت في قطاع النقل إلا أنه لا يزال لم يرق إلى المستوى الذي يضمن توفير خدمات عمومية ذات جودة كافية مقارنة مع بعض الدول النامية.

الفصل الرابع

واقع النقل الحضري في مدينة

الجزائر العاصمة

الفصل الرابع: واقع قطاع النقل الحضري في مدينة الجزائر العاصمة

تمهيد

المبحث الأول: عموميات حول النقل الحضري.

أولاً: مفهوم النقل الحضري.

ثانياً: مناطق الوسط الحضري.

ثالثاً: التنقلات في الوسط الحضري.

رابعاً: وسائل النقل الحضري.

خامساً: التكاليف الخارجية للنقل الحضري.

سادساً: تخطيط النقل الحضري.

المبحث الثاني: واقع النقل الحضري في مدينة الجزائر.

أولاً: نبذة مختصرة عن مدينة الجزائر.

ثانياً: حركة المرور في مدينة الجزائر.

ثالثاً: شبكة الطرقات في مدينة الجزائر.

المبحث الثالث: شبكة النقل الحضري في مدينة الجزائر.

أولاً: النقل بواسطة سيارات الأجرة.

ثانياً: النقل الجماعي بواسطة الحافلات.

ثالثاً: النقل بواسطة الترامواي.

رابعاً: النقل بواسطة المترو.

خامساً: النقل بواسطة القطار.

سادساً: النقل بالمصاعد الهوائية.

خاتمة.

تمهيد

يتميز قطاع النقل في الجزائر على مر الزمن بعد الاستقلال إلى غاية نهاية القرن العشرين باهتمام لم يرق إلى المستوى الذي يؤهله أن يوفر خدمات ذات نوعية تتوافق مع معايير النقل الدولية، و هذا في اعتقادنا يعود للعديد من الأسباب لعل من أهمها ضعف البنية التحتية التي نتجت بسبب ضعف التمويل و إلى وجود أسباب أخرى سيتم التطرق إليها لاحقا. أما حديثا (بداية القرن الواحد و العشرين) فلقد غيرت السلطات العمومية في الجزائر من سياستها تجاه قطاع النقل و أصبحت توليه عناية و تركيزا، فأعدت له عدة برامج و خطط لتدارك النقص الذي كان مسجلا في هذا الإطار.

المبحث الأول: عموميات حول النقل الحضري

يعتبر النقل على مر العصور نشاطا أساسيا لأنه يوفر الخدمات الضرورية لتفعيل النمو الاقتصادي، و يلعب دورا هاما في التأثير على نمط نظام توزيع خدمات الأنشطة الاقتصادية و تحسين الإنتاجية. كما يساعد على ربط مختلف الأماكن السكنية (المدن باختلاف أحجامها) من خلال تسهيل حركة البضائع و الأفراد من و إلى أماكن عملهم. و يرى العديد من الباحثين على أن ازدهار المدن و نمائها، يتوقف إلى حد بعيد على قدرة قطاع النقل على ضمان إيصال الأفراد من أماكن إقامتهم إلى أماكن أنشطتهم، لذلك يمثل تخطيط النقل عنصرا جوهريا في تطوير منظومة النقل. و تشكل شبكة النقل عنصرا أساسيا في التنمية الاقتصادية للمدينة و تمثل كذلك الساحة التي تتكامل فيها المقومات الاجتماعية.

فتعاطم دور النقل في الحياة الاقتصادية و الاجتماعية و الثقافية، من جهة، أدى بالحكومات في مختلف دول العالم إلى العمل من أجل توحيد الجهود المحلية و البينية (في ما بين الدول) إلى اختلاق نماذج و أنظمة ذكية متطورة تكون قادرة عن بعد على مراقبة مختلف وسائل نقل الأفراد و نقل السلع و المنتجات، و تسمح للمختصين على إدارة و تسيير الشبكات الطرقية من التدخل في المكان المناسب و في الزمن المطلوب من أجل اتخاذ التدابير التي تعيد الأمور إلى سابق حالها المعتاد. و من جهة أخرى، دفع بها (الحكومات) إلى التفكير في إعداد السياسات العمومية للنقل بكيفيات تكون أكثر تطابقا مع الواقع، و إلى إصدار قوانين تشريعية تتماشى مع ذلك، و إلى اعتماد على الأساليب العلمية في عملية تقييم السياسات و البرامج المعتمدة لضمان تحقيق خدمة عمومية ترضي مختلف مستخدمي الشبكات الطرقية.

و نظرا لأن، كل علم أو أي مجال معرفي لا بد و أن يتميز عن غيره من حيث المفاهيم و الأهداف و الوسائل، فإن اقتصاد النقل يقوم هو كذلك بدوره على أسس و مفاهيم و أدوات خاصة به، سنقوم بعرضها أولا، ثم نقدم في محور ثاني واقع النقل الحضري في مدينة الجزائر، و سنعرض في المحور الأخير، النقل الحضري في مدينة الجزائر مبرزين دور و أهمية وسائل النقل الجماعي و موضحين كذلك، طبيعة المشاكل التي يعانيها أفراد المجتمع الحضري.

أولاً: مفهوم النقل الحضري

يعتبر النقل الحضري من المتطلبات الأساسية لكل مجتمع، و هو عبارة عن خدمة اجتماعية قبل أن يكون خدمة تجارية، و هو يمثل أحد عوامل تحسين مستوى معيشة الأفراد داخل الوسط الحضري و خارجه. و يعرف النقل الحضري على أنه:

- نقل يتم بمقابل لحساب الغير يقوم به أشخاص طبيعيين أو معنويون مرخص لهم لهذا الغرض.⁽¹⁾
- نشاط للخدمات ينتج منفعة في الزمان و المكان بواسطة شخص طبيعي أو معنوي يضمن التحول الفيزيائي للأشخاص و البضائع في مجال الوسط الحضري على متن مركبة معدة لهذا الغرض و لمسافة مقبولة.⁽²⁾
- مجموعة من التقنيات المستعملة و التهيئة و البنيات التحتية و الوسائل، التي تهدف مجتمعة أو في التنظيم الإداري و الضمني لتنقلات الأفراد و الحيوانات و السلع و المعلومات في ظروف مثلى من وقت و تكلفة و راحة.⁽³⁾
- خدمة تقوم بالربط بين مختلف نقاط التجمع الحضري، تخص تنقل الأفراد و السلع وفقاً لخطة تغطي الاحتياجات و تحقق التكامل و الانسجام، و الهدف منه إعطاء ديناميكية للحياة في المدينة لكل المستعملين.⁽⁴⁾
- يسمح نظام النقل الحضري بتنقل الأفراد و السلع، و يربط بين الأماكن من منطلقها إلى مقصدها داخليا و خارجيا بالنسبة للمنطقة الحضرية. يشمل العديد من العناصر، منها

¹ - الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد 44، الصادرة في 10 أوت 2011، المتضمن للقانون رقم 01-13 يتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه.

² - فارس بوباكور و سليم بوقنة، ملتقى وطني حول: استعمال الأساليب الكمية في اتخاذ القرارات الإدارية، جامعة 20 أوت 1955، سكيكدة، الجزائر، 26-27 جانفي 2009، ص 03.

³ - زكرياء عقاري، تقييم السياسات العمومية للنقل في الجزائر، المؤتمر الهندسي السابع و العشرين حول واقع النقل في الوطن العربي و آفاق تطوره و تكامله بين الدول العربية، مملكة البحرين، 29-30 مارس 2016، ص 03.

⁴ - عروف راضية و حسين بن الطاهر، النقل الجماعي كآلية للحد من ظاهرة الازدحام في وسائل و طرق النقل بالجزائر، الملتقى الدولي حول استراتيجيات و آفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر في إطار التنمية الوطنية، جامعة المسيلة، 07-08 أكتوبر 2013، ص 06.

النقل العمومي (النقل الجماعي)، النقل غير الطاقوية (المشي و ركوب الدراجات) و الشحن و الأنشطة المرورية، و التنقل بوسائل النقل الطاقوية الخاصة.⁽¹⁾

■ مجموعة من العوامل التي تهدف إلى نقل السلع و الأفراد في ظروف ملائمة عبر الهياكل القاعدية بتكلفة أقل و محققة بذلك الأمان و السرعة و الراحة.⁽²⁾

يمثل النقل الحضري في الدول المتقدمة أهمية كبيرة في كيان الحياة الحضرية بالمدن، و ذلك لاعتماد نسبة كبيرة من السكان عليه بصورة منتظمة سواء في تنقلاتهم اليومية من المسكن إلى العمل أو التنقلات لأغراض أخرى. و هذا الحال لا يختلف عن الحال في الدول العربية، و منها الجزائر، حيث يشكل النقل الحضري الجماعي أهمية كبيرة بالنسبة لسكان المدن و خاصة الفئات التي تقطن بعيدا عن مركز المدينة، مثل ضواحي و ذلك بالرغم من المشاكل التي تلازم استخدام وسائل النقل الجماعي كالقدم، عدم كفايتها، عدم تغطيتها لكل النواحي، بطئها، عدم توفرها على أسباب الراحة و السلامة و الأمان. و لقد ترتب عن مثل هذه المشاكل عزوف المسافرين عن استخدامها مما شجع على التوسع في استخدام السيارات الخاصة.⁽³⁾

يتضح مما سبق وجود علاقة عضوية بين النقل و النمو الحضري، و يتباين هذا النمو وفقا لاختلاف وسيلة النقل. و قد لعبت السيارة دورا إيجابيا في نمو المدن من ناحية و تسهيل الحركة و التنقل داخلها لعدم توفر وسائل النقل الجماعي بها، كما ساعدت في إنشاء الضواحي و المدن الجديدة و خففت من الضغط السكاني عن وسط المدينة من ناحية أخرى. و لكن الزيادة المضطردة في عدد السيارات داخل المدن أدت بدورها إلى خلق مشاكل إضافية مثل تلويث بيئة المدن و تشويه مظهرها الحضاري.⁽⁴⁾

¹– European Commission, Urban Transport – Thematic Synthesis of Transport Research Results, N°5, 30 July 2001, p 12.

²– الموقع الإلكتروني، تاريخ الاطلاع: 2015/03/02 : <http://nesra.yoo7.com/t39-topic>

³– محمد الخزامي عزيز و عجيل تركي الظاهر، التحليل المكاني لشبكة النقل الحضري في مدينة الكويت، مجلة جامعة دمشق للآداب و العلوم الإنسانية، سوريا، ديسمبر 2002، ص 3.

⁴– سعيد عبده، جغرافية النقل – مغزاها و مرماها، المكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، 2010، ص 15.

و من بين مزايا النقل الحضري يمكن تحديد العناصر التالية:⁽¹⁾

- يساهم النقل الحضري في تحضر و تقدم المدن على ضوء تطوير وسائل النقل المتاحة في المجال الحضري للمدينة وفق الحاجات و المتطلبات المتزايدة للسكان.
- يحقق النقل الحضري التكامل الاقتصادي و الاجتماعي بين مختلف النشاطات في المدينة.
- يساهم النقل الحضري في تحقيق النمو التجاري و الاقتصادي. فهو يساهم خلال أنشطته المختلفة الداعمة للاقتصاد الوطني في تطوير المناطق و رقيها و يساعد على إذابة الفوارق بين مختلف التجمعات السكانية فيما يخص، أنه يضمن تبادل الفوائض الإنتاجية و تغطية العجز بين مختلف المناطق.
- ينعكس توسع اقتصاديات النقل الجماعي الحضري على زيادة الاستثمار، و توسيع سوق العمل من خلال ظهور آفاق جديدة للطلب على اليد العاملة، و بالتالي خلق مناصب جديدة ما يعكس انتعاش المستوى الاقتصادي و الاجتماعي للدولة.

❖ النقل الحضري المستدام:

تمثل التنمية المستدامة هدفا استراتيجيا تسعى الدول إلى تحقيقه من خلال تنفيذ سياسات متكاملة تضمن تلبية احتياجات الأجيال الحالية و تضمن كذلك التوزيع العادل لثمار النمو المحقق دون المساس أو الإضرار بمصالح الأجيال القادمة. و في هذا الشأن يشرح تقرير "Brandtland"⁽²⁾ كلمة "المستدامة" على أنها تعبير عن صفة تلبية احتياجات سكان اليوم دون المساس بقدرة الأجيال القادمة على تلبية احتياجاتهم. يتضمن هذا التعريف فكرة أساسية تتمثل

¹ - حمادة فريد منصور، مرجع سابق، ص 21.

² - تقرير بعنوان "مستقبلنا المشترك" و يعرف كذلك بعنوان بـ "تقرير بروتلاند" نشرته اللجنة العالمية للبيئة و التنمية في أبريل 1987، و الذي يمثل الوثيقة المرجعية الأساسية للتنمية المستدامة. حيث أظهر التقرير فصلا كاملا عن التنمية المستدامة، و تم بلورة تعريف دقيق لها، و أكد التقرير على أنه لا يمكننا الاستمرار في التنمية بهذا الشكل ما لم تكن التنمية قابلة للاستمرار و من دون ضرر بيئي.

في تحقيق العدل بين الجيلين الحالي و المقبل فيما يتعلق بالمقومات الثلاث التالية: الاقتصادية، الاجتماعية و البيئية.

يستخدم هذا المفهوم للتنمية المستدامة ليعبر عن وسائل النقل المحسنة التي يراعى فيها عند استخدامها الحفاظ على البيئة. فلقد نشأ هذا الاهتمام منذ عقود مضت ، لكنه تزايد حديثا لما للنقل من تأثيرات سلبية على مكونات المحيط الذي تعيش فيه المجتمعات الحديثة. فعلى سبيل المثال، تشير الدراسات⁽¹⁾ إلى أن نسبة استهلاك العالم للطاقة في مجال النقل تقدر بحوالي 25% مما يتسبب في طرح انبعاثات غازية متنوعة تضر بالبيئة و بالفرد خصوصا في المدن ذات الكثافة السكانية المرتفعة. و أنه في سنة 2005 تسببت حوادث الطرقات في قتل 1,2 مليون شخص في العالم أما في إفريقيا فلقد أدت حوادث الطرقات إلى قتل 225.000 نسمة أي ما نسبته تقريبا 19% و هذا ما أدى بإفريقيا أن تحتل الصدارة في عدد حوادث الطرقات للفرد في العالم.

و من هذا المنطلق أولا تسعى ، الدول (كل على حده) على إيجاد الحلول البديلة التي تضمن إنشاء مدن مستدامة تتوفر فيها متطلبات الحياة الآمنة و المريحة. و ثانيا تسعى المنظمات الدولية ذات العلاقة بهذا الموضوع من أجل أن يراعى عند إعداد السياسات التي ترتبط بالتنقل المستدام التركيز على العدالة الاجتماعية بين المواطنين، كأن تتم حماية المسنين و الفئات ذات الدخل المنخفض و الفئات الأخرى المحرومة و المهمشة من حرمانهم من خدمات النقل و العمل على توفيرها لهم بالقدر الذي يتناسب مع إمكانياتهم. كما يتطلب من السلطات العمومية حماية المواطنين غير السائقين من تعرضهم للمخاطر التي تنجر عن سير المركبات و العمل على الحفاظ على الأرصفة المخصصة للراجلين التي أصبحت تتقلص يوما بعد يوم.

¹– Luuk Eickmans et Imelda Nasei, Transport Durable Dans Les Villes Africaines, Congrès du Transport Public Africain de l'UATP, Dakar Sénégal, 7 Octobre 2010, p 12.

إن من بين السياسات العمومية المرتبطة بالنقل تلك التي تنصب في الأساس حول مجابهة الآثار السلبية التي تترتب عن العدد المرتفع للسيارات "الخاصة" التي تستخدم في نقل الأفراد لتأدية مختلف أنشطتهم⁽¹⁾. و مما زاد من حدة المشكل هو التوسع العمراني السريع الذي تعرفه معظم المدن الجزائرية نتيجة النمو الديموغرافي و الهجرة التي تعود لأسباب اجتماعية و اقتصادية و حتى أمنية كما عرفها المجتمع الجزائري في نهاية القرن الماضي و الذي لا زالت تداعياته حتى يومنا هذا، و كذلك بسبب أن وسائل النقل الجماعي لا توفر حاليا الخدمات لا بالقدر الكافي و لا بالنوعية المطلوبة.

و يعتبر النقل الحضري متى روعي فيه تطبيق متطلبات التنمية المستدامة نشاطا اقتصاديا يضمن تجاوز الآثار السلبية التي تنتج عن النقل الذي لا يحترم المواثيق و التشريعات الحديثة التي تهدف إلى عدم الإضرار بالمقومات البشرية أيا كانت طبيعتها و في أي مكان من العالم. و من بين المبادئ التي بنيت عليها هذه المواثيق و التشريعات ما يلي:⁽²⁾

¹ - محمد توفيق سالم: هندسة النقل و المرور. دار الراتب الجامعية، بيروت، لبنان، 1985، ص 260.

² - مليك حمودي: دراسة تحليلية لواقع النقل البري في الجزائر في ظل مفهوم الاستدامة، المؤتمر الدولي حول إستراتيجيات و أفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر في إطار التنمية المستدامة، جامعة مسيلة، الجزائر، 07-08 أكتوبر 2013، ص 04.

الشكل رقم (07): يوضح المبادئ الأساسية للنقل المستدام.



المصدر: ملك حمودي، مرجع سابق، ص 04.

➤ **تأمين الوصول:** إن الوصول إلى الأشخاص و الأماكن و السلع و الخدمات من الأهمية الاجتماعية و الاقتصادية لرفاهية المجتمعات، و يعتبر النقل من الوسائل الأساسية لتحقيق ذلك، و يجب أن يكون الوصول إلى الأشخاص و الأماكن و السلع و الخدمات بأقل تكلفة، و يتمكن ذلك من خلال تحسين فرص التواصل بين الناس من خلال تنويع خيارات النقل لإعطاء الأفراد المزيد من للخيارات لتلبية احتياجاتهم النقل.

➤ **تحقيق العدالة الاجتماعية:** تعتبر نظم النقل عنصرا هاما من عناصر النظام الاقتصادي، و تساهم بشكل مباشرة في بناء المجتمع و تحسين نوعية الحياة فيه. و لذلك تعمل الدول على توفير نظم النقل التي تحقق العدالة الاجتماعية و الإنصاف بين الأجيال و الأقاليم، و على توفير الاحتياجات الأساسية للنقل التي تلبي حاجات جميع السكان بكافة طبقاتهم الاجتماعية خاصة الفقراء، و لكافة المناطق الحضرية و الريفية على حد سواء.

➤ **التخطيط المتكامل للنقل:** إن تخطيط النقل يعتمد في الأساس على جمع معلومات عن مستوى خدمات النقل المتوفرة حالياً، الخدمات المتوقعة تقديمها في المستقبل، زيادة الكثافة السكانية و انتشارها الجغرافي بهدف التمكن من تطوير و توسيع شبكات النقل و تهيئتها. حيث يقع على عاتق السلطات العمومية عملية تخطيط النقل مسؤولية التخطيط الذي يتضمن النظم و الحلول المستدامة و المتكاملة فيما بينها، و ليس مجرد حلول أو نظم جزئية مؤقتة.

➤ **الصحة و السلامة:** تهدف القوانين و التشريعات الحديثة إلى وجوب توفير شروط الصحة و السلامة العامة في أنظمة النقل العمومي في المدن، من خلال تصميم و تشغيل نظم النقل التي لا تكون مضرّة بالصحة العامة و تحقق الرفاهية و السلامة لجميع الأفراد.

➤ **جودة البيئة:** مما لا شك فيه أن الأنشطة البشرية في العديد من المناطق على المستوى الدولي تساهم في تدمير الموارد الطبيعية أو استهلاكها بمعدلات تفوق قدرة الطبيعة على إعادة تجديدها أو استبدالها، كما تؤدي إلى انتشار النفايات الصناعية الضارة و الغازات التي لها تأثيرات على تلويث البيئة و الإضرار بمكوناتها المختلفة، و لمواجهة هذه المشاكل تبذل السلطات العمومية جهودها من أجل تطوير نظم النقل التي تتقيد بالابتعاد عن مختلف الممارسات التي تلحق الضرر بالبيئة لمنع التلوث، و العمل على معالجة النفايات نقاديا للإضرار بصحة أفراد المجتمع.

➤ **الجدوى الاقتصادية:** نقاديا لاستخدام الأموال العمومية المحدودة في غير محلها، فإنه يجب أن تستخدم نفقات نظم النقل المستدامة بكيفية فعالة، و على السلطات العمومية إدراك أن تحديد تكاليف مشاريع النقل عن طريق الأساليب الكمية العلمية سيضمن لمتخذي القرارات توفير المعلومات المفيدة و الملائمة، التي يسترشدون بها في عملية التخطيط و التنفيذ و الرقابة من أجل تحقيق الأهداف التي تتضمنها السياسة العمومية كتوفير أنظمة للنقل تستفيد منها مختلف فئات المجتمع بكيفية تحقق المساواة و العدالة للأجيال الحاضرة

و الأجيال القادمة. كما يجب إعادة النظر في الآثار الاقتصادية و فرص العمل و المنافع التي يمكن أن تتولد من تنفيذ تلك السياسة العمومية.

ثانيا: مناطق الوسط الحضري

صاحب التزايد الكبير في عدد السكان في الجزائر إلى تطور سريع في حجم المدن، و في امتداد و توسع مجالها الجغرافي، و ذلك نتيجة تركز السكان إلى الضواحي بسبب الهجرة الداخلية من المناطق الريفية إلى المناطق الحضرية، كما أسهمت التنمية الاقتصادية في تطور المدن و تحسين المستوى المعيشي للسكان. و قد عجلت السيارة التي تعتبر من أهم مظاهر تطور وسائل النقل في القرن العشرين في تطور المناطق الحضرية⁽¹⁾. أما لأغراض النقل و التنقل، تعرف المنطقة الحضرية على أنها المنطقة التي يفوق عدد سكانها 750.000 نسمة وفق تعريف الأمم المتحدة ، بينما المشاكل التي تتميز بها المدن الكبرى (Mega-Cities) هي على الخصوص معقدة و شديدة في قوة التأثير.⁽²⁾

يمثل الوسط الحضري مركزا للتجمعات السكنية، تتوفر فيها مختلف المرافق و الخدمات الضرورية للأفراد. و يمكن التمييز بين 3 مناطق حضرية (urbaines Zones) وفقا للكثافة السكانية، الوسط المفرط للمدينة (L'hyper centre ville)، وسط المدينة (Le centre ville) و ضواحي المدينة (Les banlieues)⁽³⁾:

■ الوسط المفرط للمدينة:

يطلق عادة على المنطقة التي تتميز بوجود أسواق تقليدية أو متاحف سياحية أو آثار تاريخية. و قد يكون مجرد مكان للعيش يحتوي في غالب الأحيان على أماكن مخصصة

¹ - زكرياء عقاري و بن ناصر عفاف، مرجع سابق، ص 09.

² - Rapport de l'UNFPA, Etat de la Population Mondiale, Libérer le potentiel de la croissance urbaine, 2007, p 11.

³ - Nadmian Ndadoum, Croissance Urbaine et Problèmes de Déplacements dans les Quartiers Périphériques de N'Djamena: Cas des quartiers Chagoua et Dembe, Université de Ngaoundere - Cameroun, 2003, pp 34-35.

للسير على الأقدام أو لاستخدام الدراجات الهوائية. و يعود سبب استخدام هذه الأنماط (الأنماط العذبة Les modes doux) في مثل هذا النوع من الحيز الجغرافي الحضري لأنها تتلاءم مع خصائص هذه المنطقة.

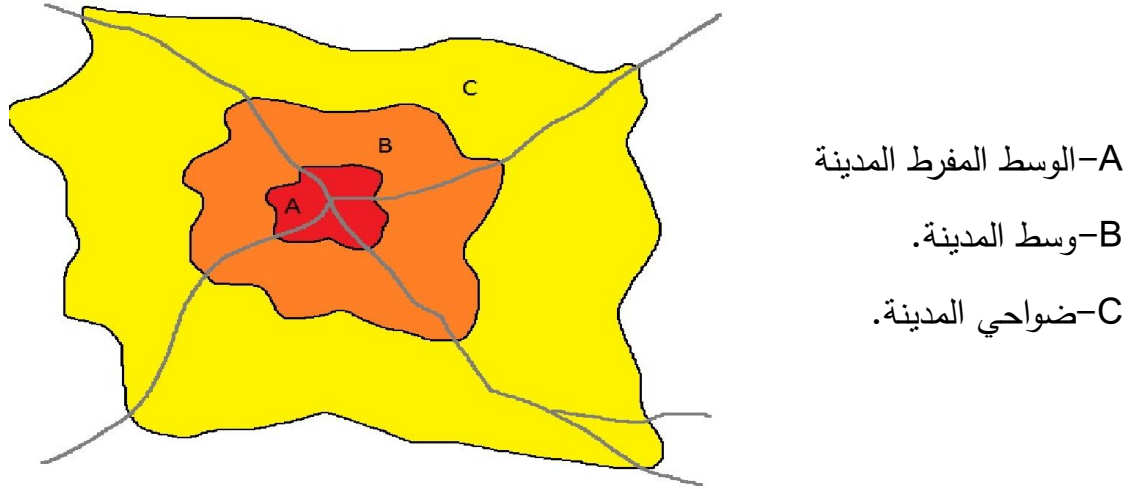
■ وسط المدينة:

يمثل المنطقة الداخلية القريبة من الوسط المفرط للمدينة و ضواحيها أين تتركز المشاريع التجارية و مختلف الأنشطة الرئيسية، حيث نجد نسبة الكثافة السكانية مرتفعة نسبيا بها، مما يجعل السيطرة و التحكم في وسائل النقل العمومية أمرا في غاية الأهمية. فبالإضافة إلى التنقلات و الرحلات المحلية هناك عدد كبير من الأفراد الذي يتنقلون بشكل دوري إلى هذه المنطقة قدوما من ضواحي المدينة، حيث تتميز هذه المنطقة بتوفر مختلف أنماط النقل و بكثافة سكانية عالية.

■ ضواحي المدينة:

تعتبر مناطق ذات كثافة سكانية منخفضة مقارنة مع وسط المدينة. و في هذه المنطقة يزداد الطلب على السيارة بشكل كبير نظرا لمزاياها. و في الواقع فإن طبيعة تنقلات و رحلات سكان الضواحي تكون لغرض العمل، التسوق ... الخ. حيث تكون شبكة النقل الجماعي في كثير من الأحيان أقل تنظيما مقارنة مع مثيلتها في وسط المدينة، و بالتالي يتم اللجوء إلى استخدام السيارة الخاصة و سيارة الأجرة و كذلك وسائل النقل الجماعي. كل هذه الخصائص جعلت السيارة في الضواحي مفيدة بشكل كبير إلى أن أضحت تستخدم حتى في التنقلات ذات المسافة القصيرة.

الشكل رقم (08): مناطق الوسط الحضري.



Source : Nadmian Ndadoum, Op.cit, p 35.

ثالثا: التنقلات في الوسط الحضري

تميزت موجهة التحضر في العقود الأخيرة بميل المدن إلى التوسع الأفقي و الانتشار المكاني، و ما نتج عن ذلك من تحول في طبيعة العلاقة بين مركز المدينة و أطرافها، و كذا المناطق الريفية. و هو ما اصطلح عليه بـ "التوسع الحضري" الذي أصبح ظاهرة تميز المدن الجزائرية، و أنتج مجالات حضرية تشهد تنقلات كثيفة و بشكل يومي، تختلف و تتنوع فيه الوسائط و أغراض التنقل. و هناك عدة خصائص للتنقلات في الوسط الحضري من أهمها:

1. الغرض من التنقل:

إن تحركات الأفراد مرتبطة بنشاطات حضرية محددة و بكيفية استغلالها للأراضي، فالنشاط الذي استغلت من أجله الأراضي ينطوي عنه مجموعة من التنقلات. إن العلاقة متشابكة، لكنها مرتبطة بمجموعة من العوامل، كالتردد على المكان، الدخل، الشكل الحضري (التهيئة)، التكتل المجالي، مستوى التطور و التكنولوجيا المستخدمة، ... الخ. و التنقلات

الحضرية هي إما إجبارية، إذا ما كانت متعلقة بنشاطات مبرمجة، مثل التنقل من مقر السكن إلى مقر العمل، أو اختيارية، مثل رحلات النزهة، و لعل من أهم أنواع التنقلات ما يلي:⁽¹⁾

- تنقلات دورية: تتميز هذه التنقلات بكونها إجبارية، يندرج عنها طالب خدمة النقل (المتنقل) بين مقر الإقامة و مكان العمل. هي تنقلات دورية نظرا للقدرة العالية على التنبؤ بها و لتكرارها بشكل منتظم، و بشكل يومي، في الغالب.
- تنقلات لأغراض مهنية: و هي تنقلات مرتبطة بالنشاطات المهنية أو الوظيفية كالاجتماعات، و خدمات الزبائن، و لهذا تحصل غالبا في ساعات (أوقات) العمل.
- تنقلات لأغراض شخصية: هي تنقلات اختيارية، و هي مرتبطة بموقع النشاطات التجارية، و مراكز الجذب المتخصصة، أين يتبعها نشاطات كالتسوق و الاستجمام أو النزهة.
- تنقلات لأغراض سياحية: هي تنقلات مهمة في المدن ذات الطابع التاريخي أو الاجتماعي، حيث ينطوي عنها تفاعل بين المعالم و المرافق المختلفة، مثل الفنادق، و المطاعم، ... الخ. و هي في الغالب تنقلات موسمية، تحصل في أوقات محددة في السنة.
- تنقلات لأغراض اقتصادية: عموما تتمثل في تنقلات التموين و التوزيع، هذا النوع من التنقلات يخص نظام نقل البضائع، الذي يهدف إلى تلبية متطلبات الإنتاج و الاستهلاك، كما أن هذا النوع من التنقلات مرتبط بمراكز التوزيع و أماكن البيع.

إن المدن الكبيرة و التي تكون في العادة أقدم من المدن الصغيرة تتميز باستخدام النقل الجماعي أكثر من النقل الخاص، كما هو الحال في معظم المدن الأوروبية على غرار المدن الصغيرة من حيث الانتشار و العمر، و التي يعتمد النقل الفردي فيها أكثر من النقل الجماعي، و هذا ملاحظ في المدن الأمريكية الحديثة. في حين أن مدن الدول النامية يغلب فيها النقل

¹ - زكرياء عقاري و بن ناصر عفاف، مرجع سابق، ص 10.

على الدراجات أو المشي على الأقدام، و هو يعتبر أكثر الأنماط استخداما، و قد يرجع هذا لعدة أسباب أهمها أسباب اقتصادية على المستوى الجزئي و هيكلية على المستوى الكلي.⁽¹⁾

2. التوزيع الزمني للتنقلات:

تتوزع التنقلات اليومية في الوسط الحضري لمختلف الأغراض و الاتجاهات خلال ساعات اليوم المختلفة، و لكن هناك تركيز في الحركة خلال ساعات معينة من اليوم "ساعات الذروة"⁽²⁾.

ففي دراسة لحركة المرور في إحدى المدن الجزائرية - سطيف - أوضحت أن 58% من حجم المرور تتركز في ثلاث فترات ذروة تتوزع على الشكل التالي:⁽³⁾

- فترة الذروة الأولى - "بين الساعة 07 - 09": تستحوذ على 20% من المرور (العمل و الدراسة).

- فترة الذروة الثانية - "بين الساعة 12 - 14": تستحوذ على 18% من حجم المرور اليومي (المسافات القصيرة نسبيا بين مركز العمل و السكن تجعل الكثير من الموظفين يعودون إلى منازلهم لتناول وجبة الغداء).

- فترة الذروة الثالثة - "بين الساعة 16 - 18": يصل حجم المرور إلى 20% تقابل فترة الخروج من العمل و الدراسة (مع العلم أن هذه الدراسة أجريت في فصل الشتاء مما جعل السكان يعودون إلى منازلهم مبكرا).

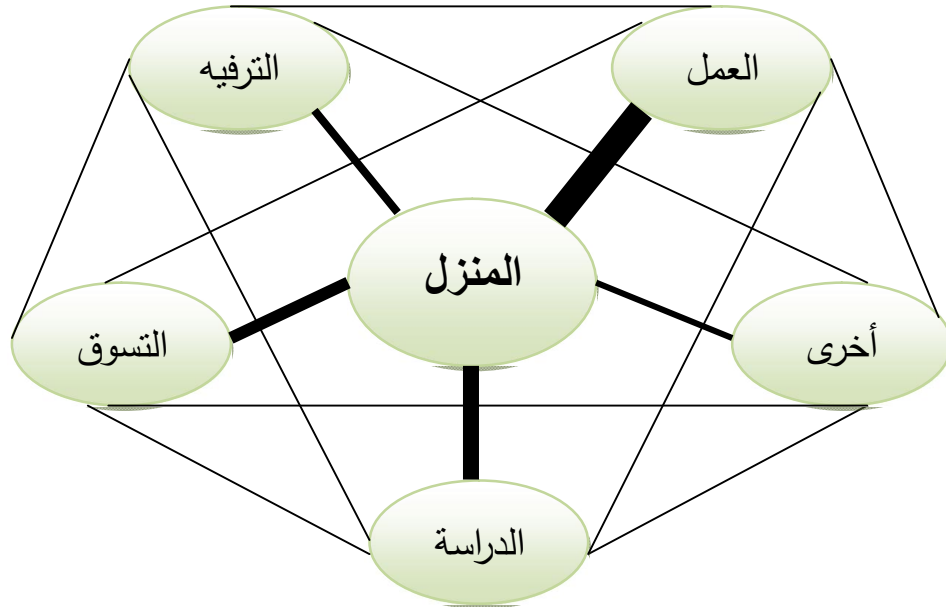
كما أن ساعة الذروة القصوى يبلغ فيها المرور 11% من المرور اليومي تظهر على فترتين (بين 07-08 و 17-18)، أنظر الشكل رقم (08).

¹ - زكرياء عقاري و بن ناصر عفاف، مرجع سابق، ص 11.

² - ساعات الذروة: تتكدس عندها المركبات في مختلف شوارع المدينة و خاصة المناطق المركزية و عند التقاطعات.

³ - عبد الحكيم كبيش، مرجع سابق، ص 233.

الشكل رقم (09): التوزيع الزمني للتنقلات اليومية حسب الغرض من التنقل.



المصدر: سعيد عبده، مرجع سابق، ص 60.

رابعا: وسائط النقل الحضري

يمكن تقسيم وسائط النقل الحضري إلى وسائط النقل الجماعي و وسائط النقل الفردي. و من بين معايير اختيار وسيلة النقل الملائمة، تعتبر خاصية سرعة وسيلة النقل و مستوى الراحة الذي توفره، و كذا المركز الاجتماعي للأفراد، و مستوى دخلهم أو حتى طبيعة الوسط (المحيط) الحضري، وجودة خدمة النقل العمومي، من بين المعايير التي يتحدد على أساسها تفضيل وسيلة النقل. كما أنه لا يمكن أن تستغني المدن عن وسائط النقل الجماعي لنقل الأفراد إلى أماكن العمل أو السوق أو الحصول على الخدمات و ذلك لكونها قادرة على نقل أعداد كبيرة من المسافرين، و لأن أسعارها تكون في الغالب مدعومة إذا كانت ملكية هذه الوسائل حكومية.

و يلاحظ في السنوات الأخيرة ارتفاع محسوس في نسبة عدد المسافرين (المتنقلين) ليس في الجزائر لوحدها بل في معظم أرجاء العالم، و يعود ذلك إلى زيادة ميل الأفراد إلى استخدام السيارات الخاصة عند تنقلهم مما ترتب عنه ما يعرف بأزمة الاختناق الطرقي، الانبعاثات الملوثة، الضجيج، التدمير التدريجي للبيئة و للطبيعة، الحوادث، الاضطرابات النفسية،

الأمراض المزمنة، ارتفاع تكاليف الإنتاج. و موازنة مع الملاحظات السابقة لا يمكن إغفال أو إهمال التحولات و التغيرات التي لها ارتباط بنمط حياة أفراد المجتمع و بمستواهم المادي، الثقافي و العلمي، لأن كل ذلك له صلة بدافعية الفرد إلى التنقل. و من بين أسباب تشبث الكثير من الأفراد السيارة الشخصية ما يلي: (1)

- ✓ السيارة في نظر الكثير هي أبعد من أن تستخدم كوسيلة للنقل،
 - ✓ هناك دوافع أخرى غير استعمالها الوظيفي تلعب دورا أساسيا في استخدامها مثل: الشعور بالمتعة، القوة، الحرية، قدرة التفوق، الانتماء الاجتماعي.
 - ✓ المنافع المدركة من وراء استعمال السيارة تتوقف على نمط حياة المستخدم و العلاقات الاجتماعية المحصورة في نطاق جغرافي معين،
 - ✓ بعض الأفراد لا يسافرون للحاجة،
 - ✓ موقف الأفراد من استخدام السيارة الخاصة كمدة السفر، التعلق بالسيارة الخاصة، الاعتماد على السيارة الخاصة، الملاءمة و المرونة، المنزلة الاجتماعية.
- و في دراسة قامت بها مجموعة من الباحثين، بينت أنه « من أجل استخدام وسائل النقل الجماعي ينبغي تصميم خدمات النقل بشكل يتلاءم مع مستويات الخدمة المطلوبة من طرف الزبائن، وبذلك يمكن جلب أو استقطاب مستخدمين محتملين » (2).
- على ضوء الحقائق السابقة، فإنه من الضروري لتحسين السياسات التي من شأنها تخفيض الاعتماد على النقل الخاص و كذلك الرغبة في السياقة من خلال توفير بدائل النقل.

¹– Beirao Gabriela and Sarsfield Cabral, Understanding Attitudes Towards Public Transport And Private Car: A Qualitative Study, Transport policy, Vol 14, N° 06, 2007, p 483.

²– Charles Raux, Le Rôle des Outils Economiques dans la Régulation de la Mobilité en Ville, Ville et Mobilité. Nouveaux regards, Economica, coll. "Méthodes et Approches", Paris, France, 2013, p 264.

الجدول رقم (04): المحاسن و المساوئ المرتبطة بالنقل العمومي الجماعي و بالسيارة الخاصة.

المساوئ	المحاسن	
- ضياع الوقت - الازدحام - غير مريح - الوقت غير مؤكد - لا يخضع للمراقبة - غير ملائم - طول مدة الانتظار - الحاجة إلى التحويلات (أخذ مسار آخر) - ازدحام - لا يتميز بالمرونة - بعد نقاط توقف الحافلة	- التكلفة - أقل انفعالا - التخلص من السياقة - إمكانية الاسترخاء - إمكانية الراحة و القراءة - جدول زمن الانطلاق و الوصول - أقل تلوثا - التحدث مع الغير	النقل العمومي
- مكلف - يصعب من إمكانية التوقف - يؤدي إلى تحمل تكلفة التوقف - الانفعال - الازدحام - تضيق الوقت في زمن الذروة - ملوث - يعرض الفرد للحوادث - يجعل الفرد منعزلا عن الغير	- يمنح المستخدم الحرية / عدم التقيد - يسمح بالذهاب حيثما يريد الفرد - ملائم - سريع - مريح - مرن - يسمح للفرد بمعرفة توقعاته - يوفر الأمن - يضمن للفرد مكانه الخاص - الاستماع إلى الموسيقى أو غيرها	النقل بالسيارة الخاصة

Source : United Nation, Africa Review Report on Transport, Op.cit, p 07.

يتبين من الجدول السابق أن السيارة الخاصة توفر مجموعة من المزايا مقارنة بوسائل النقل الجماعي، أغلب الأفراد لا يمكنهم مقاومة هذه المزايا و هو ما يفسر الزيادة المستمرة في استخدام السيارة الخاصة في تنقل الأفراد.

الجدول (05): دوافع و إرهافات استعمال النقل العمومي.

الدوافع:	الإرهافات:
- الخدمات الجيدة	- لا يتوفر النقل المباشر
- ضمان احترام الوقت	- ندرة توفر الحافلات
- ضمان التنقل من و إلى العمل	- طول مدة التنقل
- توفر معلومات مفيدة	- طول مدة الانتظار
- تقادي تكاليف استعمال السيارة الخاصة	- عدم الملاءمة
- الاستغناء عن موقف السيارات	- جهل ماذا سيحدث للحافلة
- الراحة	- تعدد عدد السفريات (التنقلات)
- النظافة	- عدم تحيين المعلومات
- تساهم في حماية البيئة	- خدمات الحافلات غير متكررة بما فيه الكفاية
	- بعد نقاط توقف الحافلات
	- الاكتظاظ و الروائح الكريهة
	- الشعور بعدم الأمان
	- الحاجة إلى استعمال أكثر من وسيلة نقل
	- سوء ظروف الانتظار
	- الشعور السيئ تجاه النقل العمومي
	- التعود على السياقة

Source : United Nation, Africa Review Report on Transport, Op.cit, p 08.

يجابه النقل الجماعي في المدن الحضرية الكبرى مجموعة من التحديات المختلفة منشأها الخلل بين مستوى عرض خدمات النقل العمومي و الطلب المتزايد الذي يوعز إلى التوسع العمراني، الذي يفلت من سيطرة الجهات الرسمية، و الذي يؤدي بدوره إلى تجاوز طاقة الطلب على النقل العمومي.

الأماكن التي تقع في أطراف المدينة لا تتوفر أحيانا على وسائل النقل الجماعي، و حتى عند توفره فإن المتنقلين أصبحوا متعودين على انتظار الحافلات حتى يحين دور ركوبهم. إن عدم كفاية عدد وسائل النقل الجماعي ستترتب عنه لا محالة إعاقة للنشاط الاقتصادي و زيادة تكاليف النقل. لهذه الاعتبارات يصبح لزاما على السلطات العمومية البحث عن السبل و الطرائق التي تسمح لها أولا بتقييم إمكانات النقل العمومي و ثانيا العمل على توفير الإمكانيات التي تؤدي على الأقل إلى تجاوز العجز على المدى القصير و المتوسط.

خامسا: التكاليف الخارجية للنقل الحضري

يقصد بمصطلح التكاليف الخارجية "Externalités" بالآثار و النتائج التي تنشأ نتيجة القيام بنشاط اقتصادي و لا يتم إدراجها في المعاملات أو في أسعار السوق، حيث يمكن أن تكون هذه الآثار إيجابية أو سلبية، فالآثار السلبية تؤدي إلى انخفاض في مستوى الخدمات المقدمة للنشاط المعني، بينما تؤدي الآثار الإيجابية على زيادة فائدتها دون أي تكلفة إضافية.⁽¹⁾

و فيما يتعلق بالتكاليف الخارجية الناتجة عن أنشطة النقل الحضري، يمكن النظر إليها من عدة جوانب، منها التكلفة الاجتماعية مثلا، و التي يقصد بها التكاليف التي يتحملها المجتمع ككل و لا تقتصر على التكاليف الخاصة التي يتحملها الناقل (و تدفع مباشرة من قبل

¹ – Angelo Martino et Coll, Le Calcul Des Coûts Externes Dans Le Secteur Des Transports, Direction Générale Des Politiques Internes, Département Thématique : Politiques Structurelles et de Cohésion, Parlement européen, Bruxelles, 2009, p 23.

المستخدمين). لذا فإن التكلفة الاجتماعية للنقل الحضري تتضمن مجموع التكاليف التي يتكبدها الناقل و التكاليف التي يتحملها المجتمع ككل⁽¹⁾.

يقوم النقل الحضري من خلال وسائله المختلفة و وسائله المتعددة بنشاط اقتصادي خدمي يساعد على تزويد مختلف لقطاعات الاقتصادية بالخدمات اللازمة التي تساعد على رفع مساهمتها الاقتصادية. و مع ذلك، فلنقل الحضري تكاليف خارجية تؤثر بدورها على المجتمع و البيئة و لا يتحملها الناقل و لا المستخدم، كما أنها لا تنحصر على المشاكل البيئية فقط (تلوث الهواء، تغير المناخ، الضوضاء والضرر بالنظام البيئي) و إنما لها تأثير كبير من حيث الإصابات و الوفيات الناجمة عن حوادث المرور، و لهذا فإنه من الضروري القيام بتقييم التكاليف المرتبطة بهذه الآثار. و يلخص الجدول التالي أهم العناصر الأساسية للتكاليف و الآثار الخارجية للنقل الحضري.⁽²⁾

الجدول رقم (06): الأنواع الأساسية للتكاليف الخارجية للنقل الحضري.

الآثار	عناصر التكلفة	الأسباب الرئيسية
الحوادث	- الأضرار المادية،	• النقل الطرقي:
	- التكاليف الإدارية،	- نوع/ خصائص/ و صيانة المركبات،
	- النفقات الطبية،	- سرعة المركبات،
	- نقص القيمة،	- حجم و سرعة التنقلات،
	- قيمة المخاطر.	- ساعات اليوم،
		- أحوال الطقس،
		- تكنولوجيا و صيانة البنية التحتية.
		• النقل السككي:
		- نوع/ خصائص/ و صيانة القاطرات،

¹– Jean–Paul Rodrigue and all, Op.cit, p 192.

²– Angelo Martino et Coll, Op.cit, p 23.

- درجة صيانة البنية التحتية، - مستوى تدريب سائقي القاطرات.		
- كثافة السكان و الأحياء السكنية، - القرب من مصدر الانبعاثات، - حساسية المنطقة، - مستوى الانبعاثات (المقابل لمختلف وسائل النقل).	- صحة الإنسان، - الأضرار المادية، - انخفاض حجم المحاصيل.	تلوث الهواء
- نوع السيارة و المعدات، - السرعة، - أسلوب القيادة، - استهلاك الوقود و محتواه من الكربون.	- الوقاية للحد من مخاطر تغير المناخ، - الأضرار الناجمة عن ارتفاع درجة الحرارة.	تغير المناخ
- نوع البنية التحتية، - تعتمد قدرة حركة المرور في المقام الأول على الوقت من اليوم، و المكان، و الحوادث، و نوع البنية التحتية.	- تكلفة الوقت الضائع و الفرص.	الازدحام
- الوقت من اليوم، - كثافة المستقبلين و القريبين من مصدر الضجيج. - مستويات الضوضاء الحالية.	- الإزعاج، - النفقات الطبية.	الضجيج

Source : Angelo Martino et Coll, Op.cit, pp 24-25.

قام العديد من الباحثين بوضع عدة أساليب و طرق لقياس التكاليف الخارجية للنقل الحضري، و ذلك باختلاف طبيعتها (الركاب أو البضائع)، فمثلا الازدحام، الحوادث و التلوث تعتمد على عاملين أساسيين هما: (1)

- خصائص المركبة (الحجم، التكنولوجيا ..)،
- زمان و مكان التنقل (مستوى الطلب، السرعة، أسلوب القيادة، الوقت من اليوم، المكان ...).

يجب الأخذ بهذان العاملان في قياس و تقييم وحدات هذه الآثار (معدل الحوادث، درجة التلوث لكل كيلومتر تقطعها سيارة، مستوى الازدحام ..)، ففي بعض الحالات، كالتلوث، ينبغي أيضا القيام بتحليل آثار و مخلفات صناعة السيارات و الوقود.

تقدم نتائج الدراسات تقديرات للتكاليف الخارجية الحدية و المتوسطة (مثل درجة التلوث لكل كلم تقطعها سيارة vkm)، و التي يمكن بعد ذلك استخدامها لقياس الآثار الخارجية للنقل الحضري بشكل عام في مدينة معينة أو لفترة معينة من الزمن (سنويا مثلا). و للقيام بذلك يجب أولا تحديد حجم الطلب على النقل لفترة معينة من الوقت، ثم تحديد الفئات (أصناف) المركبات المعنية، ثم إجمالي الكيلومترات في كل سنة من قبل السيارات الخاصة (أو شاحنة ذات الوزن الثقيل) و التي تتمتع بمحرك ذو قوة محددة، و على طريق معينة في المناطق الحضرية. (2)

إن تحديد التكلفة الخارجية يتطلب تقدير الآثار الإجمالية باستخدام معاملات (مؤشرات) مادية (مثل: وحدة الخسائر - ضياع الوقت لكل كلم قطعها/ أو كلم لكل فرد/ أو كلم لكل طن من البضائع مقابل كل نوع مركبة)، و أن تترجم إلى تلك التأثيرات إلى قيم اقتصادية. كما يتعلق التحليل في بعض الدراسات بالمنافع العمومية أو بالمصلحة الاجتماعية التي ليست لها قيمة سوقية (على سبيل المثال: نقاهة الهواء، صحة الإنسان، النظم الإيكولوجية).

¹ – Jean-Paul Rodrigue and all, Op.cit, p 194.

² – Angelo Martino et Coll, Op.cit, p 25.

في المنهج العام، يستند التقييم من الناحية الاقتصادية (مثال: الضرر الناجم عن انخفاض نوعية الهواء في منطقة معينة) على النهج الفردي للسلع البيئية (في هذا المثال: نوعية الهواء). على هذا الأساس، الاستعداد للدفع (DAP) للحصول على فائدة إضافية (مثال: للتقليل من تركيز الملوثات أو تجنب زيادة هذا التركيز)، أو الرغبة في القبول (DAA) لقياس التعويض النقدي للتخلي عن أفضلية (مثل: زيادة تركيز الملوثات) بشكل مباشر و غير مباشر، ففي حالة المنفعة العمومية، و التي لا تتداولها الأسواق، كل من DAP و DAA لا يمكن تقديرها بشكل غير مباشر.⁽¹⁾

كما تقوم عملية تحميل التكاليف البيئية الخارجية على مبدأ تغريم الملوث "Polleur-Payeur"، بمعنى تغريم الجهة المسؤولة عن التلوث بدفع مبالغ مالية تتناسب مع حجم الانبعاثات المتسببة عنها. و قد تم إدراج هذا المبدأ في المادة 174 في معاهدة إنشاء الاتحاد الأوروبي لما له من أهمية سياسية كبيرة. و مع ذلك، لا يوجد اتفاق شامل و مشترك على تطبيقه.

و في ما يخص تحميل تبعات تكاليف البيئة الخارجية ترى مجموعة من الباحثين على رأسهم (Baum-2008) أشاروا إلى أن إلى مبدأ تغريم الملوث "Polleur-Payeur" غير مناسب للحد من التكاليف الخارجية، و يفضلون الاعتماد على مبدأ "منع الضرر على المجتمع بأقل تكلفة - CCAP"، أو الاعتماد على استخدام "تحليل تكلفة-منفعة ACA" و تحديد الطرف صاحب أقل تكلفة خارجية و الأقل ضررا على الاقتصاد الوطني و قيام بدفعها من طرف الملوث.⁽²⁾

¹ - Groupement Dessau-Soprin/ Document synthèse, Op.cit, p 154.

² - Commission Européenne, Op.cit, p 38.

غير أن هذا المبدأ "CCAP" يطرح العديد من الشروط، منها: ⁽¹⁾

- أن يكون اتفاق بين جميع المستخدمين للنقل الحضري و السكان المتضررين،
- أن تكون نسبة الفئة المتضررة نسبيا كبيرة، خاصة في حالة تلوث الهواء، الحوادث، الضوضاء و التغير المناخي.

في هذا الحالة، فإن استخدام الحلول التقنية يكون مفيدا، لأنه عادة ما تكون أقل تكلفة إذا كانت تطبق على الملوث.

سادسا: تخطيط النقل الحضري

يعود الاهتمام بدراسة الجوانب المتعلقة بالنقل الحضري، لاسيما تطويره، إلى مطلع الخمسينات أين قامت اللجنة القومية الأمريكية للنقل الحضري سنة 1954 بتقديم جملة من الدراسات لتطوير شبكات النقل الحضري عبر العديد من المدن الأمريكية، ثم تلتها جهود أخرى كتلك التي بذلتها جمعية البلديات الأمريكية عام 1964 في ذات السياق والتي تهدف كلها إلى تطوير خطط النقل الحضري. ⁽²⁾

إن عملية تخطيط النقل الحضري قضية متعددة الجوانب و متعددة المراحل و الهدف منها وضع القواعد اللازمة لضمان الاستقرار الدائم لنظم النقل ليتلاءم مع عملية التطور الحضري المستمر وفقا لبرامج و أهداف محددة تلبي قدر الإمكان رغبات السكان في التنقل بسهولة و يسر و أمان و بمستوى خدمة مناسب . ذلك أنه مع ازدياد أعداد السكان داخل المدن و تعدد متطلبات الحياة الحضرية تصبح نظم النقل المتوفرة تدريجيا غير قادرة على تحقيق مستوى خدمة مناسب لنقل السكان من خلال تزايد أعداد السيارات على شبكات الطرق مما يسبب الاختناقات المرورية وزيادة الحوادث وتعرض المناطق الحضرية للتلوث البيئي بكافة صوره و أشكاله. ⁽³⁾

¹– Angelo Martino et Coll, Op.cit, p 26.

²– محمد الخزامي عزيز و عجيل تركي الظاهر، مرجع سابق، ص 04.

³– علي محمد عبد المنعم حسن، هندسة النقل و المرور، دار الراتب الجامعية، بيروت، لبنان، 1994، ص 7.

❖ تعريف مخطط النقل

تأتي الحاجة اليومية للنقل التي هي كما لو أنها حاجة بيولوجية إلى البحث عن كيفية تلبيتها، و من ذلك يطرح موضوع وفرة وسائل النقل التي بإمكانها أن تقي بالغرض، و على اعتبار أن النقل داخل المدينة و خارجها يعد خدمة عمومية إن لم تضمنها الدولة و القيام بها فإنها تتدخل لتنظيمها مما يقوم بها شريك آخر، و من ذلك فإن مفهوم مخطط النقل هو مجموعة الإجراءات الميدانية التي تقوم بها الدولة ممثلة في السلطات المختصة من أجل توفير كل شروط النقل المريح للمواطنين، و يتكون مخطط النقل من مجموعة من الاتصالات (خطوط) قائمة على استغلال الهياكل القاعدية المتاحة و هي مصنفة حسب الاتجاه إلى: ⁽¹⁾

- خطوط وطنية،
- خطوط بين الولايات،
- خطوط حضرية.

و لهذا فإن مخططات النقل تهدف بشكل عام إلى إيجاد حلول شاملة، و بعيدة المدى لمشاكل النقل كزيادة عامل الأمان و التقليل من حوادث المرور، و تحسين تدفق المرور و تقليص من حدة الاختناقات، و المحافظة على البيئة و تتمثل مخططات النقل الحضري في الجزائر على مخطط النقل و مخطط المرور.

و هو بدوره ينقسم إلى ثلاث مستويات و هما: ⁽²⁾

• المخطط الوطني للنقل:

و يحدد فيه الاتصالات عبر الطرقات و السكك الحديدية ذات المنفعة الوطنية و المنشآت الأساسية للنقل، كما يحدد الأعمال الواجب القيام بها فيما يخص الاستثمار، و يضبط مخطط

¹ - زكرياء عقاري و بن ناصر عفاف، مرجع سابق، ص 03.

² - الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد 82، الصادرة في 22 ديسمبر 2004، المواد 04، 06، 08 من المرسوم التنفيذي رقم 04-416، و المحدد لكيفيات إعداد مخططات النقل البري للأشخاص و تطبيقها.

التمويل المتصل به. و إعداد هذا المخطط من صلاحيات الوزير و يتم على أساس مخططات النقل الولائية.

• المخطط الولائي للنقل:

و الذي تعده المصالح المختصة التابعة للولاية، و يحدده الوالي المختص إقليميا بعد أخذ رأي لجنة التنسيق في الولاية، و يتم في هذا المخطط تحديد الاتصالات المنتظمة عبر الطرقات و السكك الحديدية ذات المنفعة المحلية، و يضبط المخطط التوجيهي للهياكل القاعدية، كما يحدد جميع الأعمال الواجب القيام بها فيما يخص الاستثمار في قطاع النقل.

• مخطط النقل الحضري:

و يشمل إقليم بلدية أو إقليم عدة بلديات من نفس الولاية، و يتم فيه تحديد الاتصالات المنتظمة عبر الطرقات و السكك الحديدية في النقل الحضري و شبه الحضري و المنشآت الأساسية للنقل، كما يحدد النقل النوعي في الوسط الحضري و شبه الحضري.

يضبط المخطط التوجيهي للمنشآت الأساسية للنقل، بالإضافة إلى تحديده لمختلف الأعمال الواجب القيام بها فيما يخص مختلف العمليات الاستثمارية المتعلقة بتنمية قطاع النقل.

فمخطط النقل الحضري الجماعي هو الخطة المدروسة لضمان تشجيع المواطنين المقيمين على استعمال النقل الجماعي لتلبية مختلف التنقلات التي تتنوع من شخص لآخر و من تجمع سكاني لآخر و هي (العمل، التسوق، الدراسة، التنزه، تنقلات مختلفة، العودة للمنزل) و ذلك دون الخروج من الحدود المضبوطة التي تحددها الدراسة و بشكل منظم و منسق.

تتفرع خطة النقل إلى العديد من التقسيمات منها:

- 1- **خطط دائمة:** توضح لتطبيق في مواقف متكررة و متشابهة و هي تنقسم إلى مجموعة سياسات و إجراءات و قواعد كلها متكررة إلا أنها تختلف في الأهداف المسطرة و الغايات مثلا خطط المرور المطبقة في المواسم الدينية و الزيارات الرسمية.

2- **خطط تستخدم مرة واحدة:** تركز على مواقف تنظيمية لا تحدث بشكل مكرر لبلوغ هدف معين.

و هناك تقسيمات أخرى منها: (1)

• **الخطط بعيد المدى:** تشمل هذه الأخيرة التفكير بالاحتياجات و مستلزمات المدينة لمدة (5-10 سنوات)، و تصل إلى 20 سنة، و هذا الأمر يتطلب القيام بمشاريع جذرية مكلفة و التغييرات الأساسية في استعمالات الأرض و على حركة النقل أيضا و من هذا المنطق فإن الاستعمالات المطلوبة لإحداث هذا التغيير الرئيسي يتطلب إعداد دراسات و وضع اقتراحات مناسبة.

• **الخطط قصيرة المدى:** تتضمن إجراءات قليلة التكلفة لتحسين الأوضاع الحالية و بصورة خاصة الاستفادة من الإمكانيات المتوفرة إلى الحد الأقصى، أي أن الحل القصير المدى يأتي للاستفادة لما هو متوفر من معطيات لوضع النقل و استعمالات الأرض المخصصة له بشكل كامل و لعمل ذلك تحتاج إلى إجراءات بسيطة غير مكلفة مقارنة بمشاريع النقل.

❖ سياسات تخطيط النقل الحضري المستدام

سياسات النقل المستدام ترمي إلى تحقيق التوافق بين الأهداف الثلاثة التالية: البيئية، الاقتصادية والاجتماعية. و من بين هذه السياسات ما يلي: (2)

- إدارة البنية الأساسية القائمة للطرق لتحسين تدفق حركة المرور و تهدئة السرعات حول المناطق المزدحمة بالسكان،
- الاهتمام بتأثير حركة المرور على النقل غير الآلي و على البيئة لدى تقييم مشاريع الطرق الجديدة،

¹ - الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد 82، الصادرة في 22 ديسمبر 2004.

² - زكرياء عقاري و بن ناصر عفاف، مرجع سابق، ص 14.

- فرض الرسوم على القائمين بتطوير الأراضي لتمويل الطرق الجديدة و تطبيق تسعير لزحمة الطرق و تحميل التكاليف الكاملة لركن السيارة في مواقف السيارات،
- تحسين قدرة النقل العمومي على الاستمرار بإعطاء الحافلات أولوية في الأحياء الشعبية و توفير التمويل، و تحسين كفاءة التشغيل عن طريق المنافسة المنظمة،
- توفير ممرات آمنة و مسالك للدراجات لحماية المشاة،
- توفير النقل الجماعي على الخطوط الحديدية في المدن الكبرى ذات الطلب المرتفع على النقل العمومي الحضري، و حيثما يمكن أن يخدم المستخدمين ذوي الدخل المنخفضة.

❖ تجارب دولية في مجابه الاختناق المروري و تداعياته:

إن ما تتميز به الحقبة الحالية من القرن الواحد و العشرين هو أن موضوع المدينة والتنقل جلب اهتمام المختصين في مجال التنمية المستدامة ليس فقط على المستوى المحلي و إنما كذلك على المستوى الدولي. و لعل هذا ما يفسر أن مشاكل التنقل لا تختلف - من وجهة نظر السلطات العمومية المختصة على المستوى الدولي - لا من حيث الأسباب و لا من حيث الأدوات و الوسائل التي تساعد على حلها أو التقليل من حدتها. فعلى سبيل المثال لجأت العديد من الدول إلى اتخاذ التدابير التي من شأنها أن تقلل من درجة تفضيل الفرد التنقل باستخدام السيارة "الخاصة" لأن تشغيل و استخدام هذه الأخيرة أصبحت تترتب عنه العديد من الآثار السلبية (تكلفة اجتماعية). و من هذه التدابير المستحسنة (Best practices) يمكن ذكر الآتي:

- ✓ التشجيع على استخدام السيارة بشكل عقلائي،
- ✓ التشجيع على استخدام النقل الجماعي،
- ✓ استخدام التقنيات المتطورة التي تخفض من انبعاثات الغازات الدفيئة و من ضجيج المركبات،
- ✓ تحفيز الأفراد على استخدام وسائل النقل الرفيعة (الصديقة) بالبيئة،

✓ إعداد مخططات للتهيئة العمرانية يراعى فيها الحفاظ على النسق العمراني و التكامل بين مرافق النقل المختلفة،

✓ إعداد مخططات للتنقل و الحركة يراعى فيها تخفيض درجة التلوث، الازدحام، الضجيج، حماية القدرة الشرائية للفرد.

مما لا شك فيه، أنه لا يمكن من الناحية العملية تجسيد التدابير السابقة إلا إذا اتخذت جملة من التدخلات يكون من شأنها التقليل من استخدام السيارة الخاصة في المدن دون التأثير على تنقل الأفراد سواء كانت هذه التدخلات:

- إجرائية: مؤقتة أو دائمة،

- تنظيمية و قانونية،

- مالية: رسوم

لجأت بعض الدول حديثا إلى تطبيق بعض القيود على استخدام السيارات الخاصة و تشجيع استعمال مختلف وسائل النقل الجماعي. و من هذه التجارب يمكن اختصارها في الآتي: (1)

➤ **بريطانيا:** فرض رسوم على المركبات التي تمر وسط المدينة - فرض رسوم على استهلاك وقود السيارات - تضيق فرص السماح بتوقف المركبات داخل المدن الكبرى.

➤ **فرنسا:** تضيق الطرق المخصصة للسيارات لصالح الحافلات المخصصة للنقل الجماعي - رغم أنه يترتب عم هذا الإجراء: بطء الحركة، التلوث، الضجيج،...

➤ **اليابان:** لا يسمح للمواطنين بشراء السيارة في طوكيو إلا بعد أن يثبتوا أن لهم مكانا مملوكا أو مؤجرا يكون مخصصا لتوقف السيارة خارج الطريق.

➤ **مصر:** تقوم بتجربة منذ عشر سنوات تقريبا و حققت نتائج ملموسة، اعتمدت فيها على تكييف محركات وسائل النقل المشغلة بالوقود السائل لكي تشغل كذلك بالغاز الطبيعي.

¹ - عقاري زكرياء، النقل و أهميته في التنمية الاقتصادية المستدامة. مجلة العلوم الإنسانية. جامعة محمد خيضر بسكرة. عدد 40، 2015، ص 14.

إن أسباب تنامي اهتمام الباحثين و المتخصصين في مجال النقل حول مجابهة التهديدات التي لها انعكاسات سلبية على الاقتصاد و التنمية المستدامة، و البحث عن إيجاد الآليات التي يمكن بواسطتها إعداد سياسات نقل تضمن تلبية احتياجات مختلف المتعاملين الاقتصاديين و باقي فئات المجتمع الأخرى.

المبحث الثاني: واقع النقل الحضري في مدينة الجزائر

نعتقد أنه من الضروري تقديم عرض مختصر عن مدينة الجزائر لكي يتسنى للقارئ تصور الظروف التي تمارس فيها أنشطة النقل الحضري.

أولا: نبذة مختصرة عن مدينة الجزائر

بنيت الجزائر على سفوح جبال الساحل الجزائري ثم توسعت مساحتها من 273 كلم² وفقا للتقسيم الإداري سنة 1984م إلى 809.22 كلم² سنة 1997، و هذا لمواكبة أولا، العدد المتزايد للسكان الذي انتقل من أقل من نصف مليون نسمة سنة 1962 إلى 2.5 نسمة عام 1998، إلى 3.2 مليون نسمة سنة 2008⁽¹⁾ أي زيادة تفوق الستة أضعاف. وثانيا، لاستيعاب أنشطة حظائر التنمية الاقتصادية و الاجتماعية التي تزايدت في العشرية الثانية من القرن الحالي.

تعرف مدينة الجزائر العاصمة خلال السنوات الحالية تمردا عمرانيا و حضريا سريعا نحو مختلف الاتجاهات و ذلك يعود لعدة أسباب منها ما تمت الإشارة إليه في الفقرات السابقة، و منها ما يتعلق ببرامج تفريغ بعض المناطق (تضم سكنات فوضوية) التي كانت منتشرة في أنحاء المدينة من ساكنيها و إعادة إسكانهم في مناطق حضرية جديدة بضواحيها. و رغم ذلك، فإن متوسط الكثافة السكانية في ضواحي مدينة الجزائر العاصمة مقارنة مع بعض العواصم

¹ - الموقع الإلكتروني، تاريخ الاطلاع: 2015-10-02. <https://fr.wikipedia.org/wiki/Alger#G.C3.A9ographie>

الأخرى وصل 37 نسمة/الهكتار فقط سنة 2005، بينما وصل في القاهرة 200 نسمة، في بيروت 150 نسمة، في برشلونة 93 نسمة، في بغداد 62 نسمة، في عمان 60 نسمة.⁽¹⁾

و من أسباب التوسع العمراني كذاك، سعر العقار المنخفض في ضواحي المدينة مقارنة بوسطها، و ظهور الحاجة إلى خلق أقطاب صناعية و تجارية تقع بالقرب من خطوط النقل المختلفة - السكة الحديدية، الطرق السريعة، الموانئ. و كل هذا التوسع التلقائي سيؤدي إلى تخفيف الضغط على وسط (مركز) المدينة و يجعل من الضواحي مجالات إقليمية حضرية تستوعب النمو المتزايد للنسيج العمراني شأنها شأن العديد من المدن الكبرى في العالم و تتوفر على مختلف متطلبات الحياة العصرية.

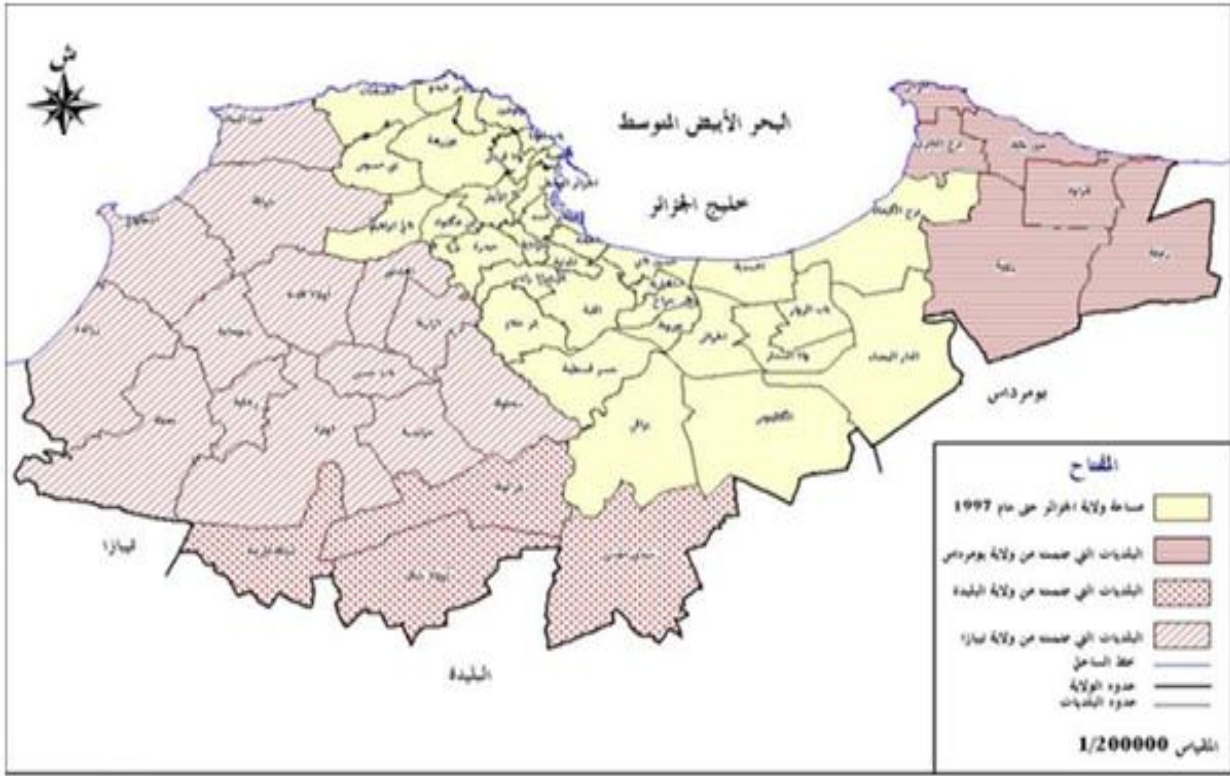
أمام الحقائق الاقتصادية و الاجتماعية و ما يستتبع ذلك من امتداد عمراني، يتطلب إدارة و توجيه مخطط التطوير العمراني، بما يتماشى و المعطيات الجديدة في الميدان. فلقد لوحظ في السنوات الأخيرة، سوء انسجام التخطيط العمراني بالمدينة، ما دفع السلطات عام 2006، إلى التفكير في تحديث المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير، الذي بدأ العمل به عام 1995، آخذة في الاعتبار التالي:⁽²⁾

- توسيع الحدود الإدارية لولاية الجزائر عام 1997، بضم 24 بلدية من بلديات الولايات المجاورة (البلدية، تيبازة و بومرداس)، كان من شأنه زيادة أكثر من نصف مليون نسمة، جراء التعديل و زيادة المساحة من 273 كلم² إلى 809.22 كلم²، كما تبينه الخريطة التالية:

¹ - فوزي بودقة و علي حجيح، وجه مدينة الجزائر من مسارها العمراني، مجلة إنسانيات، عدد مزدوج 44-45، الجزائر، أفريل- سبتمبر 2009، ص 51.

² - فوزي بودقة، تحديات التنمية العمرانية المستدامة و أثرها على إدارة و توجيه النمو العمراني بمدينة الجزائر، مؤتمر تخطيط و إدارة النمو العمراني و ضغوط الاستثمار في المدن العربية الكبرى، المعهد العربي لإنماء المدن - القاهرة، مصر، 19-21 ماي 2013، ص 11.

الخريطة رقم (03): تعديل الحدود الإدارية لولاية الجزائر.



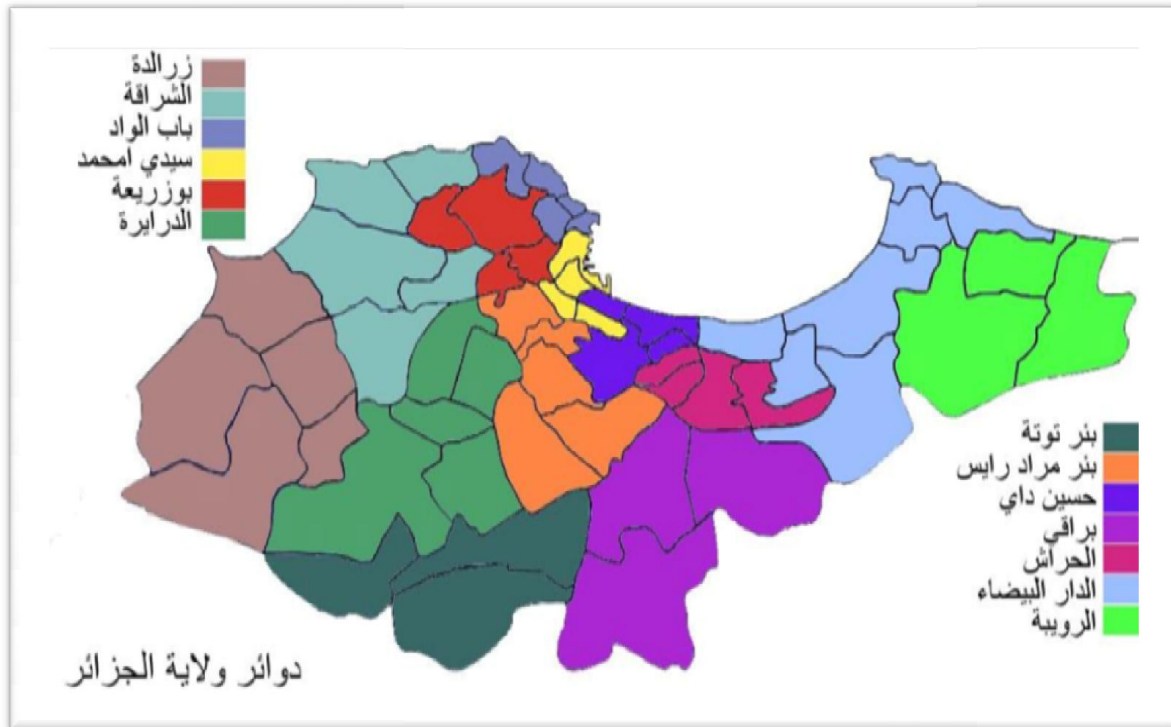
المصدر: فوزي بودقة، تحديات التنمية العمرانية المستدامة، مرجع سابق، ص 11.

- حجم الاستثمارات العمومية، خاصة إقامة المشاريع الواردة في مخطط تنمية ساحل المدينة،

- الخطة الشاملة للتنمية العمرانية و التوسع المنظم و تزيين المدينة.

يشير الباحث فوزي بودقة بأن التحدي الذي تواجهه مدينة الجزائر لا يكمن بالضرورة في تضخمها أو اكتظاظها السكاني، بل يكمن التحدي في التوسع العمراني العشوائي بسبب عدم قدرة الجماعات المحلية على تسيير و عقلنة استعمال المجال الترابي و ضعف التحكم في آليات النمو، وربما في أحيان كثيرة، يتساءل نفس الباحث بأن ذلك يعود إلى تجاهل مخططات التعمير و وضعها جانبا، إما لسوء استيعاب الترتيبات التي تنص عليها نظرا لضعف كفاءة المنتخبين المحليين، أو ربما لتعارض توجيهات المخططات مع ما يجري حقيقة على الأرض.

الخريطة رقم (04): توضح التقسيمات الإدارية الحالية لمدينة الجزائر.



Source : <https://ar.wikipedia.org/wiki/>

تبرز هذه الحقائق بوضوح حجم المشاكل و التحديات التي تواجه السلطات العمومية المختصة في قطاع النقل من أجل اتخاذ التدابير الكفيلة بضمان انسياب حركة النقل داخل الجزائر العاصمة و الذي تزداد حدته سنة بعد أخرى.

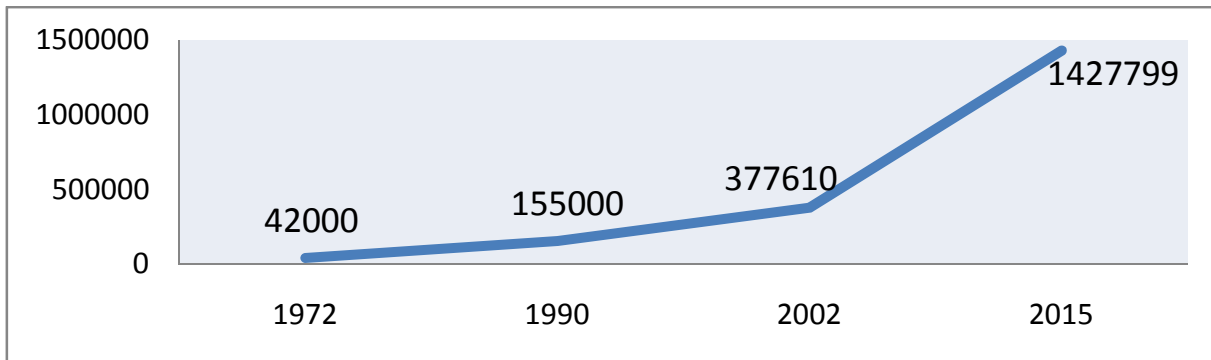
ثانيا: حركة المرور في مدينة الجزائر

تشهد مدينة الجزائر تزايدا في ازدياد حركة المرور في الفترة الصباحية على مسافة سبعة كيلومتر من المدخل الشرقي وصولا إلى مركز المدينة، حيث تسير المركبات القادمة من ضواحي العاصمة الشرقية و من شرق البلاد في أربع خطوط متوازية في اتجاه واحد ببطء شديد، تتكرر هذه الظاهرة يوميا ما عدا نهاية الأسبوع، و يرجع ذلك إلى تركز الأنشطة الاجتماعية و الإدارة و أماكن العمل و المعاهد و المدارس و هيئات أخرى داخل المدينة، مما يؤدي إلى استقطاب عدد كبير من الوافدين – المتسوقون، العمال، الطلبة، و غيرهم – المقيمين بالضواحي نحو مركزها. تزداد حدة الازدحام خاصة بأوقات الذروة في العديد من

المقاطع المرورية بسبب تزايد عدد المركبات الخاصة داخل النسيج العمراني و تزامن ساعات العمل⁽¹⁾.

و لا شك أن ظاهرة الاكتظاظ المروري التي تشهدها مدينة الجزائر كغيرها من عواصم الدول العربية خلال السنوات الأخيرة جاء نتيجة الزيادة المستمرة في حظيرة المركبات، حيث أصبحت السيارة الشخصية تشكل وسيلة النقل الأكثر رواجاً في التنقل، إذ تضمن نقل نسبة حوالي 35% من إجمالي التنقلات اليومية للأفراد خلال سنة 2009. و لعل هذا ما يفسر ازدياد حركة المرور بالعاصمة خصوصاً و أنها كذلك تستقبل أكثر من 2,8 مليون مركبة يومياً⁽²⁾، بالإضافة إلى كثافة النسيج الحضري لمدينة الجزائر و تطور نظامه العمراني. و يمثل الشكل البياني التالي تطور حظيرة المركبات بمدينة الجزائر.

الشكل (10): تطور حظيرة المركبات بمدينة الجزائر.



المصدر: زوليغة قنطري، النقل الحضري و التنقلات في مدينة الجزائر العاصمة، مرجع سابق، ص 221.

لقد بات اختناق المرور في العاصمة لا يطاق تماماً و فاق كل الأوصاف، إذ أن السير على طرقات العاصمة أضحى معاناة حقيقية، و ذلك ليس فقط في أوقات الذروة و إنما خارجها و خلال مختلف أوقات النهار، حيث يضطر السائقون في الكثير من الأحيان لقضاء أكثر من

¹ - زوليغة قنطري، النقل الحضري و التنقلات في مدينة الجزائر العاصمة، مداخله ضمن فعاليات الملتقى الدولي حول إشكالية النقل الحضري و التنقلات الحضرية المستدامة التحديات و الحلول، جامعة الحاج لخضر - باتنة، الجزائر، 14-15 أكتوبر 2014، ص 05.

2- Lila Chabane, La Mobilité Quotidienne et les Transports Urbains à Alger, Colloque international Environnement et transports dans des contextes différents, Ghardaïa, Algérie, 16-18 février 2009, p 232.

ساعة وسط طوابير السيارات اللامتناهية، لأن العاصمة تعتبر محور استقطاب العديد من القادمين إليها من الجهات الداخلية للوطن و الجهات المجاورة لكون أغلب المصالح الإدارية و الوزارات موجودة بها. و لهذه الأسباب لم تعد الطرقات و المسالك تستوعب هذا العدد المتزايد من المركبات.

فعلى سبيل المثال يعتبر الطريق الوطني رقم 05 المنفذ الوحيد أمام الوافدين من 06 ولايات من شرق الوطن إلى العاصمة، يستقبل يوميا حوالي 3 ملايين سيارة، علما أن قدرته الاستيعابية لا تتحمل هذا الكم الهائل من المركبات، و كذا الحالة السيئة لبعض الطرقات الاجتبابية التي تعيق الحركة. و مما زاد من حدة الإزدحام في بعض مناطق العاصمة نفس المشكل الذي تعرفه عدة مناطق من العاصمة هو مشكل أشغال الميترو. و هناك مشاكل أخرى - تعرقل حركة المرور - تعد ظرفية كسوء الأحوال الجوية، الدخول الاجتماعي، أوقات العمل المتزامنة في كل القطاعات، أيام الاستقبال الموحدة للمواطنين الذي تحدده الإدارات العمومية، إلخ ...⁽¹⁾.

تشهد حركة المرور في الفترة الصباحية على مسافة طويلة من المدخل الشرقي وصولا إلى وسط العاصمة، حيث تسير المركبات القادمة من الناحية الشرقية للعاصمة و من شرق البلاد ببطء شديد، وهو الأمر الذي يتكرر في الصباح و المساء خاصة في الساعات الأولى من الصباح أي مواعيد التحاق العمال بمناصب شغلهم و أوقات الخروج يوميا ما عدا نهاية الأسبوع حيث تخف قليلا، ويعكس هذا الاختناق تركيز الأنشطة و الإدارة و أماكن العمل وسط مدينة الجزائر.

و أخيرا يمكن القول أن توفير خدمات النقل الجماعي لا يقتصر على حجم الحظيرة أو الوسائل المستخدمة في نشاط النقل فقط، و إنما هناك عناصر أخرى تنتمي إلى منظومة النقل الحضري كشبكة الطرقات و التي تعتبر عنصرا هاما و حاسما في تقييم فعالية أو ضعف قطاع النقل.

¹ - الموقع الإلكتروني، تاريخ الاطلاع: 2015/08/18 : <http://www.djazairiss.com/elmowatan/2536>

ثالثا: شبكة الطرقات في مدينة الجزائر

تلعب البنية الأساسية من الطرق و المحطات البرية دورا رئيسيا في هيكلة المجال الحضري بالمترربول العاصمي، فهي أساس النظام الحضري برمته. فالبنية التحتية من الطرق و الأنفاق و المحولات و المحطات البرية تمثل في مجموعها الركائز الأساسية للمواصلات و حركة المرور بالعاصمة. في هذا الإطار سوف نركز في هذه النقطة على شبكة الطرقات و ما تستوعبه أما فيما يخص المحطات وشبكات النقل بسكة الحديدية و الطريقية.⁽¹⁾

تعكس شبكة الطرقات الوجه الحقيقي للحالة التي تميز مشاكل النقل في مدينة الجزائر العاصمة، و يبلغ طول الشبكة حوالي 2,300 كلم، من بينها 800 كلم تصنف ضمن الطرقات الوطنية و 1,500 كلم تصنف ضمن الطرقات الولائية و البلدية⁽²⁾. إن معظم أغلبية شبكة الطرقات الموجودة في وسط مدينة الجزائر يعود تكوينها إلى العهد الاستعماري، أين كان عدد السيارات يتناسب مع عدد السكان الموجود آنذاك 500 ألف نسمة. أما الآن فلقد تغير الوضع كثيرا، سواء تعلق الأمر بعدد السكان، أو بعدد المرافق و المؤسسات، أو بعدد و تنوع أنماط النقل، و مع ذلك ازدادت و توسعت البنى التحتية وتطورت النظم و القوانين إلا أن التنقل و الحركة في الطرقات أصبح عسيرا و مكلفا و مؤثرا على سلوك الأفراد و الجماعات الاجتماعية مما يستدعي من السلطات العمومية البحث و التفكير في السياسات المقبلة من أجل التحضير لتجاوز هذه المشاكل مستقبلا.

في إطار البرنامج الخماسي 2010-2014، استفادت الجزائر العاصمة من ترخيص برنامج بقيمة 292 مليار دينار، خصصت منها 43,5 مليار دينار لقطاع الأشغال العمومية⁽³⁾. تنطلق الأشغال بداية من عام 2014، من أجل تحديث شبكة الطرقات "التي تعتبر شريان العاصمة" و تنظيم أنظمتها المرورية. و تخص هذه الأشغال عددا من مناطق ولاية

¹ - فوزي بودقة و علي حجيح، نظام المركزية و تحدي العمران بمدينة الجزائر، منشورات العلوم و التكنولوجيا، العدد 23، جامعة قسنطينة، الجزائر، جوان 2005، ص 05.

² - الموقع الالكتروني، تاريخ الاطلاع: 2015/11/30 : <http://www.aps.dz>

³ - نفس المرجع السابق.

الجزائر و ذلك تطبيقا لبرنامج يقضي بإصلاح 183 كلم من الطرقات في 57 بلدية بالعاصمة، حيث رصد له برامج إجمالي بـ 4,2 مليار دينار و تم تكليف المؤسسات العمومية بإنجازه⁽¹⁾. تضاف مشاريع تهيئة و ترميم و كذا تزفيت الطرق و المسالك الحضرية بالعاصمة إلى تلك التي تم تدشينها في بداية سنة 2015 بالجزائر الوسطى و المرادية و عين البنيان و بئر خادم و باش جراح و باب الزوار. غير أنه لا تزال بعض الطرقات النافذة بزرالدة و أولاد فايت و الداراية تعاني من تدهورها الكبير.

الخريطة رقم (05): شبكة النقل بالجزائر العاصمة.



Source : https://ar.wikipedia.org/wiki/media/File:Location_map_Algers.png

تجب الإشارة إلى أن نسبة كبيرة من هذه الشبكة، خاصة الموجودة في وسط المدينة، يعود إنجازها إلى الفترة الاستعمارية و كانت حينها مصممة بحيث تستوعب حركة النقل التي كانت سائدة، أما اليوم فالأمر غير ذلك بسبب زيادة عدد السكان بمعدلات لا تقدر المدينة على استيعابهم، إضافة إلى تواجد ميناء تجاري بقلب العاصمة مما أدى إلى اختناق الطرقات

¹ - الموقع الإلكتروني، تاريخ الاطلاع: 2015/11/30 : <http://www.aps.dz>

و صعب من عمليات التنقل. مع العلم أن مركز المدينة يحتل 1% من المساحة الإجمالية للمدينة في حين أنه يتحمل لوحده ثلث عدد السيارات الموجودة في العاصمة. كما ساهم الارتفاع الكبير الذي تشهده حظيرة السيارات لولاية الجزائر العاصمة و التي بلغت 1,427,799 مركبة سنة 2015، ما تمثله 26,32 % من الحظيرة الوطنية للمركبات⁽¹⁾، في تقشي ظاهرة الاكتظاظ المروري إلى كافة شبكة الطرقات لولاية الجزائر.

المبحث الثالث: شبكة النقل الحضري في مدينة الجزائر

بالرغم من أن السلطات العمومية للبلاد قد أعطت أهمية كبيرة لتحسين نوعية الخدمة العمومية المقدمة في قطاع النقل الجماعي، خاصة في الوسط الحضري، سواء من حيث التشريعات و القوانين المنظمة لنشاط النقل البري و توجيهه، أو من حيث الاستثمارات و المشاريع المنجزة منها و قيد الانجاز، إلا أن هذا القطاع لا يزال يعاني من عدة مشاكل و معوقات أبعدته عن الاحترافية، و قلصت من مجهوداته في تحسين الخدمة العمومية، و حادثته عن تحقيق المصلحة العامة. و لهذا سنقوم بتشخيص نوعية الخدمة المقدمة في مجال النقل الجماعي الحضري لولاية الجزائر العاصمة، لتوضيح أكثر المشاكل و نقاط الضعف التي ساهمت في تدني نوعية و مستوى خدمة النقل العمومي الجماعي لولاية الجزائر.

تتكون شبكة النقل الحضري في مدينة الجزائر من:

1. شبكة النقل الجماعي:

- تشمل على 350 خط نقل خاص بالحافلات (تضم مؤسستين عموميتين هما ETUSA التي تستغل 113 خط، و TRANSUB التي تستغل خطين فقط، و تضم 3315 متعامل خاص)، كما تشمل شبكة النقل الجماعي 14623 سيارة أجرة منها 8 % مخصصة للاستغلال سيارات الأجرة الجماعية حيث تغطي 24 خط.

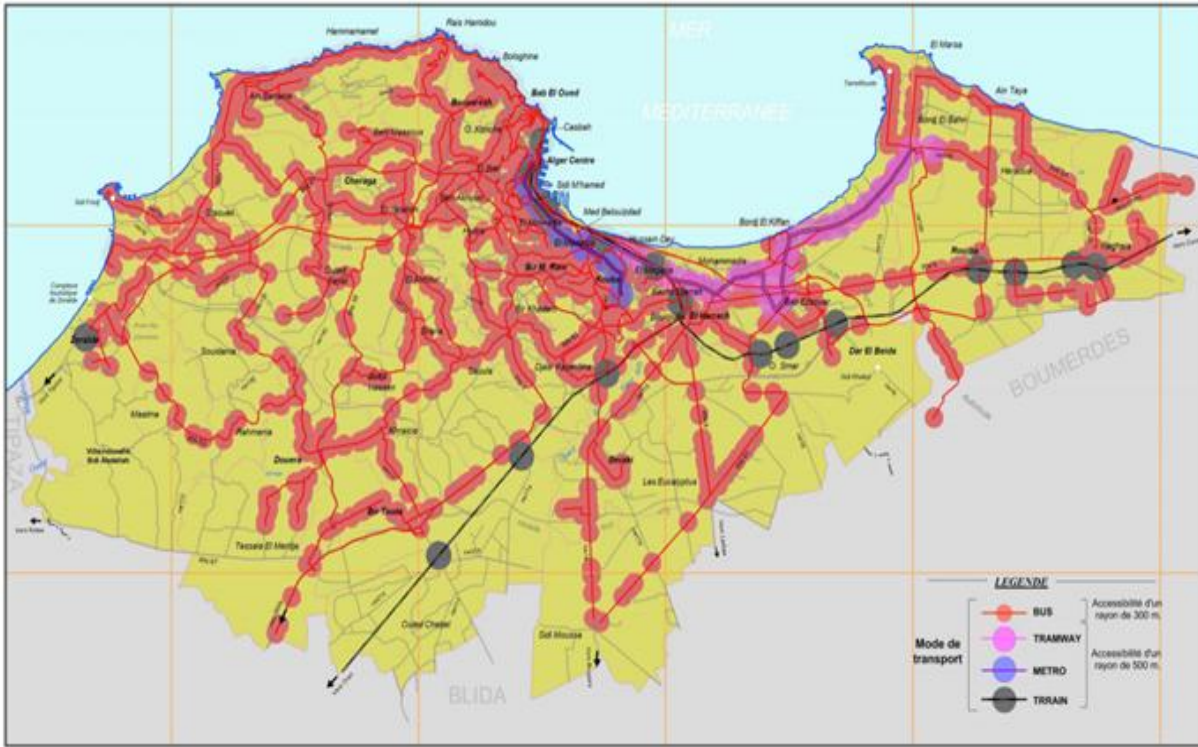
¹ - الديوان الوطني للإحصاء، الموقع الإلكتروني، تاريخ الاطلاع: 2015/11/02:

<http://www.ons.dz/-Transports-non-routiers-.html>

2. أما في ما يتعلق بالنقل السككي فإن المنظومة تشمل:

- خطين للنقل السككي (RER) تربط بين الجزائر العاصمة و ضواحيها، تتكون من خط مزدوج: أغا - الثنية (بومرداس) و أغا - العفرون (البلدية) و تضم 6 محطات، و خط واحد لقطار الأنفاق (METRO) بطول 13,5 كيلومتر و يضم 14 محطة، و كذلك خط واحد للترامواي (Tramway) بطول 23 كيلومتر و يضم 38 محطة. و تتضح هذه التغطية على الخريطة المرفقة:

الخريطة رقم (06): التغطية المكانية للنقل الحضري لولاية الجزائر.



Source: Groupement Dessau-Soprin/ Document synthèse, Op.cit, p 113.

أولاً: النقل بواسطة سيارات الأجرة

تشمل شبكة النقل الحضري 14623 سيارة أجرة في سنة 2015، منها 08 % مخصصة للاستغلال سيارات الأجرة الجماعية حيث تغطي 24 خط، مصدرها و وجهتها مسبقة

التحديد، بعني ثبات نقطة الانطلاق و الوصول. و نفس الشيء بالنسبة للمسار فهو ثابت لا يمكن للسائق تغييره.⁽¹⁾

الجدول رقم (07): النقل الحضري بواسطة سيارات الأجرة.

نوع سيارة الأجرة	عدد السيارات	عدد المحطات	عدد المقاعد المتوفرة
فردية	14173	47	56692
جماعية	450	18	1800
المجموع	14623	65	58492

المصدر: مديرية النقل لولاية الجزائر 2015.

لقد عرفت حظيرة سيارات الأجرة في مدينة الجزائر زيادة كبيرة منذ الاستقلال، حيث كان يقدر عددها سنة 1974 بـ 2000 سيارة، و في سنة 2001 أصبح عددها 11813 سيارة⁽²⁾، ليرتفع في سنة 2015 و يصبح عددها 14623 سيارة أجرة تنشط في الوسط الحضري لولاية الجزائر.

و حسب مصالح مديرية النقل لولاية الجزائر فإن نحو 50% من سيارات الأجرة في حالة مهترئة، و نحو 20% من السيارات تجاوز عمرها 10 سنوات. و أن 45% من السائقين سنهم فوق 50 سنة. مع العلم إن سيارات الأجرة تساهم بـ 12% من إجمالي التنقلات في المجال الحضري. فهذا النمط من النقل أصبح يساهم بدرجة كبيرة في تغطية العجز الحاصل في النقل الجماعي لأنه يتميز بنقل مجموعة من الأفراد في الوقت نفسه، و هذا ما أدى إلى زيادة الإقبال على استخدام السيارات الجماعية.

¹ - وثائق من مديرية النقل لولاية الجزائر.

² - Tahar Baouni, Mobilité et Systèmes de Transport Face à la Croissance Urbaine d'Alger, Conférence Codatu XIII, Les Défis du Développement Durable des Transports dans les Villes des Pays en Développement : Les Bonnes Solutions, Hô Chi Minh, 12-14 novembre 2008, p 08.

و في هذا السياق، يتيح القانون المنظم للنقل الحضري، خاصة ما جاء في المادة 10 من المرسوم التنفيذي رقم 12-230 المؤرخ في 24 ماي 2012 للأفراد الطبيعيين و المعنويين الذين يمتلكون حظيرة للسيارات تتضمن ما لا يقل عن 10 سيارات، بالإضافة إلى توفر شروط مهنية و تقنية أخرى، أن يزاووا نشاط النقل الحضري⁽¹⁾.

و ما يلاحظ حول نشاط هذا النمط من النقل هو غياب الرقابة المستمرة في تسيير هذا النوع من النقل، و عدم التحلي بالصرامة في تطبيق النصوص القانونية، و لعل هذا ما شجع أحيانا المتعاملين الخواص على عدم احترام دفتر الشروط. لهذه الأسباب أصبح هذا القطاع مع مرور الزمن يعاني من عدة نقائص، و في مقدمتها عدم تشغيل جهاز العداد أو عدم إخضاع هذا الأخير إلى التعديل وفق ما تمليه توصيات المديرية، إضافة إلى بعض التصرفات غير المقبولة التي بات يرتكبها سائقو سيارات الأجرة، من بينها استعمال المذياع و التدخين داخل السيارة، و كذا عدم الالتزام السائقين بالهتاف الرسمي الموحد كما كان معمولاً به في السابق. و الغريب كذلك هو أن النقل ليلا يكاد يكون منعما بسبب أن المناوبة الليلية لا تحترم من طرف الناقلين المكلفين بذلك، مما أتاح الفرصة للانتهازيين من ملء الفراغ لكن على حساب دخل المسافرين. و انتشرت هذه الظاهرة بمدينة الجزائر بشكل كبير خاصة في المطار الدولي، و يعود ذلك إلى التساهل الكبير للجهات المعنية بتنظيم حركة المرور و أمن الطرق و السير الحسن للنقل بالمدينة، و إلى عدم التدخل لردع هذه الأعمال غير القانونية و معاقبة العاملين في هذا المجال.

و حسب المعلومات المستقاة من الجهات المسيرة للنقل الحضري بمدينة الجزائر، فهناك مشروع منح اعتماد استغلال سيارات الأجرة لخمسة مؤسسات جديدة بهدف تغطية الطلب المتزايد، و هذا قد يكون له انعكاس إيجابي من حيث أنه سيساعد على إحلال سيارات الأجرة العاملة ضمن شركات خاصة محل سيارات الأجرة غير الرسمية التي تمثل ما بين 25 إلى 30% من حظيرة سيارات الأجرة لولاية الجزائر.

¹ - الجريدة الرسمية، العدد 33، الصادرة بتاريخ 27 ماي 2012.

ثانيا: النقل الجماعي بواسطة الحافلات

إن خدمات النقل الجماعي العمومي في الوسط الحضري لولاية الجزائر تشرف على تقديمه مؤسسات عمومية تتمثل في ETUSA و TRANSUB، بالإضافة إلى 3315 متعامل خاص.

الجدول رقم (08): النقل الجماعي العمومي في الوسط الحضري.

المتعاملين	عدد الخطوط	عدد الحافلات	عدد المقاعد المتوفرة
ETUSA	113	263	29.726
TRANSUB	02	30	2250
الخواص	285	3585	154.111
المجموع	400	3878	186087

المصدر: مديرية النقل لولاية الجزائر 2015.

نلاحظ من خلال الجدول رقم (08) التفاوت الكبير بين عدد المتعاملين العموميين و الخواص فيما يتعلق بكل من عدد الخطوط المستغلة و عدد الحافلات. فبالنسبة لعدد الخطوط التي تشغلها مؤسسة ETUSA و التي تبلغ 113، فإن 55 خط منها تتم استغلالها مع الخواص (خطوط مشتركة) والباقي تستغلها لوحدها. أما مؤسسة TRANSUB فهي تستغل خطين فقط على المستوى الحضري لولاية الجزائر. أما بالنسبة للمتعاملين الخواص و البالغ عددهم 3315 متعامل في سنة 2015، فهم يستغلون 285 خط نقل باستخدام 3585 حافلة. كما أن المتعاملين الخواص يوفرون ما نسبته 83% من قيمة العرض الكلي للمقاعد مقابل 17% توفرها للمؤسسات العمومية.

- مؤسسة ETUSA: بموجب المرسوم التنفيذي رقم 03-435⁽¹⁾ في 13 نوفمبر 2003، تم اعتماد مؤسسة النقل الحضري و الشبه حضري لمدينة الجزائر، لتقوم بتقديم خدمات النقل الجماعي الحضري و شبه الحضري في مدينة الجزائر. و هي تعتبر المؤسسة

¹ - الجريدة الرسمية، العدد 71، المؤرخ في 19 نوفمبر 2003.

الرائدة في هذا المجال و التي تضمن نسبة معتبرة من التنقلات اليومية للأفراد. و ما يميز هذه المؤسسة هو أن مركباتها تخضع للصيانة الدورية مما جعلها تقدم خدمات أحسن نسبيا من مثيلاتها المنافسة، كما تتميز بالانتظام في الحركة و باحترام وقت التوقف في المحطات.

- **مؤسسة TRANSUB:** مؤسسة اقتصادية فرعية لمؤسسة نقل المسافرين - مركز (TVC) و التي تشغل خطين على المستوى الحضري و 8 خطوط على المستوى الشبه حضري، اعتمادا على حظيرة يقدر عدد وحداتها ب 30 حافلة. و تقوم بتسيير 8 محطات نقل في ولاية الجزائر.

- **الخواص:** بموجب القانون رقم 88-17⁽¹⁾ المؤرخ في 10 ماي 1988، الذي يتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه، قامت الهيئات المعنية بإدارة و تسيير النقل في الجزائر بإعداد برنامج هام يتيح للقطاع الخاص استغلال خطوط النقل الجماعي للمسافرين في كل مدن الجزائر. لاقى هذا البرنامج نجاحا كبيرا، حيث أنه و في ظرف سنوات قليلة فقط ارتفع عدد المتعاملين الخواص في النقل الجماعي إلى 3315 متعامل سنة 2015، مما أدى إلى الزيادة في عرض خدمات النقل الجماعي لمدينة الجزائر العاصمة. و كان ذلك نتيجة للتحفيز التي قامت بها السلطات العمومية مثل منح ميزات ضريبية كبيرة و تقديم فرص التمويل الاستثماري للخواص في مجال النقل الجماعي و الفردي.

بالرغم من الأهمية الكبيرة التي يحظى بها الناقلون الخواص من حيث تلبية نسبة معتبرة من الطلب على للنقل الجماعي في مدينة الجزائر مقارنة مع غيرهم الذين ينشطون في هذا المجال، إلا أن مؤسسة ETUSA تستحوذ على حصة الأسد من السوق فيما يخص النقل في مركز المدينة، لامتلاكها على أهم الخطوط التي تقطع وسط المدينة. كما أن عدم التكامل و الاندماج بين القطاعين الخاص و العام، جعل المسافرين يتحملون مصاريف نقل تتزايد بعدد التغييرات التي يجرونها على مدار الرحلة - أي من نقطة الانطلاق إلى نقطة الوصول.

¹ - الجريدة الرسمية، العدد 19، المؤرخ في 11 ماي 1988.

و بالرغم من العدد الكبير للمتعاملين الخواص يلاحظ أن 62% فقط من سكان المدينة يستعملون النقل الجماعي، مما ينتج عنه صعوبات كبيرة فيما يخص تسيير عروض الخدمة و ضمان التكامل بين الخدمات المقدمة من طرف المؤسسات العمومية و المتعاملين الخواص⁽¹⁾.

الخريطة رقم (07): شبكة النقل الجماعي بالحافلات موزعة بين المؤسسات العمومية و الخاصة.



Source : Groupement Dessau-Soprin/ Document synthèse, Op.cit, p 117.

ثالثا: النقل بواسطة الترامواي

هو قطار المدينة و أحد شبكات النقل العصرية التي تخدم مدينة الجزائر العاصمة و ضواحيها. و يشغل في مدينة الجزائر العاصمة لحد الآن خط وحيد للترامواي، يمتد من محطة متعددة الأقطاب (سكة حديدية، مترو الأنفاق) بحي المعدومين ببلدية حسين داي حتى محطة درقانة ببلدية برج الكيفان. و يمر على 5 بلديات هي حسين داي، الحراش، المحمدية، باب الزوار و برج الكيفان. بخط طوله 23,5 كلم و يضم 38 محطة. تشغله مؤسسة تسيير

¹ - زكرياء عقاري، النقل و أهميته في التنمية الاقتصادية المستدامة، ص 06.

خطوط الترامواي (SETRAM) باستخدام 48 قاطرة من نوع سيتاديس (Citadis.302) فرنسية الصنع بقدرة استيعاب 304 راكب للقاطرة، كما تبلغ السرعة التجارية إلى 40 كلم/سا.

الخريطة رقم (08): خط ترامواي الجزائر.



Source : <http://www.metroalger-dz.com/fr/activites.php?idAC=9>

تشير بيانات مؤسسة سترام إلى أن عدد المسافرين الذي تنقلوا بالعاصمة باستخدام الترامواي في سنة 2014 بلغ نحو 1,8 مليون مسافر شهريا. أي بمعدل يومي يصل إلى نقل 60.000 مسافر. و يصل أحيانا هذا الرقم إلى نحو 100.000 مسافر في اليوم. إذن، يساهم هذا النمط من وسيلة النقل في التخفيف من حدة أزمة النقل التي تعرفها بعض المناطق الحضرية ذات الكثافة السكانية العالية، كما يساهم في التقليل من الازدحام المروري و من حوادث المرور ومن التلوث. و حسب الخريطة أعلاه، فإنه لا يغطي أجزاء كثيرة من الجزائر العاصمة. و نظرا، لاعتبارات اجتماعية و ثقافية فإنه يقدر عدد الذين يدفعون ثمن التذكرة يتراوح بين 25.000 و 30.000 مسافر فقط⁽¹⁾.

¹ - مؤسسة مترو الجزائر، الموقع الإلكتروني، تاريخ الاطلاع: 2015/09/02

<http://www.metroalger-dz.com/fr/activites.php?idAC=9>

رابعا: النقل بواسطة المترو

هو قطار المدينة و أحد شبكات النقل العصرية التي تخدم مدينة الجزائر العاصمة و ضواحيها، يوجد خط وحيد للمترو مشغل في مدينة الجزائر العاصمة يربط بين محطة تافورة بلدية الجزائر الوسطى حتى محطة الحراش وسط. و هو يمر على 6 بلديات هي الجزائر الوسطى، سيدي محمد، بلوزداد، حسين داي، باش جراح، الحراش. بخط طوله 13,5 كلم و يضم 14 محطة.

تشغله الهيئة المستقلة للنقل الباريسي - فرع الجزائر (RATP EI DJAZAIR) باستخدام 14 قاطرة بقدرة استيعاب 1290 راكب/للقاطرة. و تبلغ السرعة التجارية إلى 72 كلم/سا⁽¹⁾.

الخريطة رقم (09): خط المترو في الجزائر العاصمة



Source : <http://www.metroalger-dz.com/fr/activites.php?idAC=8&EMA=MTR>

تبين معطيات مؤسسة مترو الجزائر بأن القدرة الاستيعابية لخط المترو تقدر بحوالي 25 ألف مسافر/الساعة/الاتجاه أي أكثر من 60 مليون نسمة سنويا على مجموع الخط الأول. و بعد دخول الامتداد (حي البدر - الحراش وسط) حيز الخدمة يوم 04 جويلية 2015، عرف مترو الجزائر ارتفاعا في تردد المسافرين بنسبة 40%. مما لا شك فيه، بأن مترو الأنفاق

¹ - الموقع الالكتروني، تاريخ الاطلاع: 2015/09/02 : <http://www.metroalger-dz.com/fr/activites.php?idAC=9>

و بالرغم من أنه جاء متأخرا، فإنه أضاف إلى نظام النقل في الجزائر ميزة تنافسية تتمثل في السرعة، النظافة، توفر المرافق، الأمن و السلامة، عدم الإضرار بالبيئة، و الأهم هو أنه غير مكلف ما دام سعر التذكرة لا يتجاوز 50 دينار.

كما وضعت مؤسسة مترو الجزائر ضمن برامجها الحالية و المستقبلية ثلاث امتدادات للخط الأول و هما قيد الإنشاء:⁽¹⁾

- امتداد تافورة - ساحة الشهداء: يبلغ طوله 1,69 كلم، و يشمل محطتين: محطة علي بومنجل ببلدية الجزائر الوسطى، محطة ساحة الشهداء ببلدية القصبة. نسبة الانجاز تقدر بـ 80%.

- امتداد حي البدر - عين النعجة: يبلغ طوله 3,6 كلم، و يشمل محطتين: محطة عين النعجة 1، و عين النعجة 2. نسبة الانجاز تقدر بـ 90%.

- امتداد الحراش - مطار الجزائر الدولي مرورا على باب الزوار: يبلغ طوله 10 كلم، و يشمل 9 محطات. صمم هذا الامتداد في الخط بحيث يمر على الأحياء التي تعتبر ذات كثافة سكانية عالية، خاصة منها: المكان الجميل، واد السمار، حي 5 جويلية، باب الزوار، القطب الجامعي الحراش، مركز الأعمال بباب الزوار و جامعة هواري بومدين.

أما الدراسات التي أطلقتها مؤسسة EMA لإنجاز امتدادات جديدة للخط الأول تتمثل في:⁽²⁾

- امتداد عين النعجة - براقي: يبلغ طوله 6 كلم، و يشمل 6 محطات. يسمح بالدخول مباشرة إلى قلب مدينة براقي التي صارت مزدحمة، كما يسمح هذا الامتداد أيضا بربط محطة القطار مع محطة جسر قسنطينة و كذلك مع المحطة المتعددة الخدمات لنفس البلدية.

¹ - الموقع الإلكتروني، تاريخ الاطلاع: 2015/09/02: <http://www.metroalger-dz.com/fr/activites.php?idAC=9>

² - نفس الموقع السابق.

- امتداد ساحة الشهداء - باب الوادي ثم شوفالي: يبلغ طوله 8 كلم، و يشمل 8 محطات. يخدم كل من الدائرة الإدارية لباب الوادي المعروفة بكثافتها السكانية و بعدم قدرتها على استيعاب العدد الكبير من مختلف المركبات التي تضمن نقل السلع و الأفراد. كما يسمح بربط المترو بالمصعد الهوائي من جهة وادي قريش إلى جانب المحطة الحضرية لشوفالي.
- امتداد شوفالي - أولاد فايت، مرورا بدالي إبراهيم و الشراقة: يبلغ طوله 8 كلم، و يشمل 8 محطات.
- امتداد شوفالي - درارية مرورا بالعاشور، يبلغ طوله 6 كلم، و يشمل 7 محطات.

خامسا: النقل بواسطة القطار

توجد في مدينة الجزائر شبكة للنقل السككي (RER) تربط بين وسط مدينة الجزائر و ضواحيها، بطول 67 كلم، و تضم 15 محطة. و تتكون الشبكة من ثلاث خطوط مزدوجة، تتمثل في:⁽¹⁾

- خط يربط بين محطة الجزائر الوسطى و محطة الحراش، يبلغ طوله 10 كلم، بقدرة استيعابية تقدر بـ 122.400 مسافر/ اليوم. و يشمل 6 محطات هي الجزائر الوسطى، آغا، الورشات، حسين داي، خروبة، الحراش. و يبلغ متوسط التردد للقاطرات بـ 15 دقيقة.
- خط يتجه نحو الناحية الشرقية للجزائر العاصمة انطلاقا من محطة الحراش إلى غاية الرغاية، يبلغ طوله 31 كلم، بقدرة استيعابية تقدر بـ 78.000 مسافر/ اليوم. كما يشمل 05 محطات، مرورا بواد السمار، باب الزوار، الدار البيضاء و روية.
- خط يتجه نحو الناحية الجنوبية الغربية انطلاقا من محطة الحراش إلى غاية بئر التوتة، يبلغ طوله 26 كلم، بقدرة استيعابية تقدر بـ 40.800 مسافر/ اليوم. و يشمل 04

¹ - الموقع الرسمي لـ SNTF، مرجع سابق، تاريخ الاطلاع: 2015/08/23.

محطات، يمر بجسر قسنطينة، عين النعجة و بابا علي. و تتضح هذه الشبكة السككية في الخريطة التالية:

الخريطة رقم (10): شبكة النقل الحضري بالقطار في الجزائر و ضواحيها.



Source : <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=518107&page=18>

يتضح من خلال الخريطة السابقة بأن الخط الرئيسي للسكة الحديدية بولاية الجزائر يتمثل في الخط الرابط بين محطة الجزائر الوسطى و محطة الحراش. حيث يستفيد منه المسافرون القادمون/المتجهون نحو المنطقة الشرقية و التي تعتبر هي أيضا الأكثر اكتظاظا بالسكان لاسيما بين الخط الرئيسي (الجزائر الوسطى و الحراش). في حين تقتقر المنطقة الغربية لخدمات النقل بالقطار بسبب عدم توفرها على البنية التحتية الضرورية. و هذا من شأنه أن يجبر المسافرين نحو غرب البلاد بالانتقال إلى المحطات التي تتواجد على الشبكة المشار إليها في الفقرات السابقة للتوجه جنوبا نحو البليدة و بعدها إلى المناطق الغربية للبلاد.

يبدأ العمل في مجال النقل السككي على الساعة 5.30 صباحا إلى غاية 19.30 مساء و هذا في الاتجاه من وسط المدينة نحو الضواحي. و من 6.30 صباحا إلى غاية الثامنة مساء في اتجاه الضواحي نحو وسط المدينة. أما فيما يخص الزمن المستغرق في الرحلات، فالنقل السككي يعتبر أكثر فعالية مقارنة مع النقل الطرقي. تعتبر هذه الميزة شيئا طبيعيا إذا أخذ في عين الاعتبار عامل الزمن، و درجة الازدحام في النقل الطرقي. فمثلا يقدر الوقت

المستغرق بواسطة القطار من محطة الجزائر الوسطى إلى غاية محطة الحراش ب 17 دقيقة. في حين يستغرق قطع نفس المسافة باستعمال السيارة الشخصية أكثر من 65 دقيقة في الفترة الصباحية، مع العلم أن المسافة بينهما تقدر ب 10 كلم.

تشير الإحصائيات المتعلقة بهذا الموضوع إلى أن عدد المسافرين بالسكك الحديدية لولاية الجزائر العاصمة بلغ سنة 2014 حوالي 29,6 مليون مسافر. أي 82.000 مسافر/اليوم، بمعدل 824 مسافر/القاطرة (الرحلة). و هذا يعتبر دليلا على مدى أهمية و كثافة التدفق الهائل لنقل المسافرين بهذه المناطق من الولاية عن طريق القطار. و تقدر نسبة مشاركة هذا النمط (القطار) في النقل الإجمالي بمدينة الجزائر بحوالي 15%(1). كما أن أكثر من 80% من عدد التنقلات على خطوط السكة الحديدية تكون باتجاه المحطة المركزية بوسط المدينة في الفترة الصباحية (65% منها قادمة من الضاحية الشرقية)، و بنفس النسبة تقريبا باتجاه الضواحي في الفترة المسائية(2). و هذا يفسر في الحقيقة العلاقة بين مراكز العمل – و مقرات الإقامة، و تركز الوظائف و تجمعها بوسط العاصمة.

سادسا: النقل بالمصاعد الهوائية (Téléphérique)

هو نظام نقل بالمصاعد الهوائية، و يمثل أحد شبكات النقل العصرية التي تخدم أحياء مرتفعات الجزائر ذات الكثافة السكانية العالية. و يتم تشغيل خطوط التيليفيريك من طرف مؤسسة النقل الحضري و الشبه الحضري لمدينة الجزائر (ETUSA). حيث تتوفر مدينة الجزائر على 5 مراكز لهذا النوع من النقل تتمثل في:(3)

1. خط المدنية: يبلغ طوله 220م، يربط بين منطقة الحامة المنخفضة ب 48 م و حي ديار المحصول المرتفعة ب 231م، تستغرق مدة الرحلة ب 3 دقائق، تم إنشاؤه سنة 1956.
2. خط المقام: يبلغ طوله 230 م، يربط بين حديقة التجارب المنخفضة ب 51 م و مقام الشهيد المرتفعة ب 110 م، تم إنشاؤه سنة 1986.

¹ - الموقع الرسمي لـ SNTF، مرجع سابق، تاريخ الاطلاع: 2015/08/23.

² - المؤسسة SNTF، فرع حسين داي، 2015.

³ - مؤسسة ETUSA، الموقع الالكتروني، تاريخ الاطلاع: 2015/09/02: <http://www.etusa.dz>

3. خط قصر الثقافة: يبلغ طوله 368 م، يربط بين حي العناصر بحسين داي المنخفضة بـ 31 م و قصر الثقافة المرتفعة بـ 118 م، تم إنشاؤه سنة 1987.
4. خط السيدة الإفريقية: يبلغ طوله 250 م، يربط بين منطقة بولوغين المنخفضة بـ 5 م و السيدة الإفريقية المرتفعة بـ 78 م، تم إنشاؤه سنة 1984.
5. خط واد قريش: يبلغ طوله 2908,41 م، يربط بين حي واد قريش المنخفضة بـ 70 م و حي بوزريعة المرتفعة بـ 368 م. تم إنشاؤه سنة 2014.

صور لمحطات النقل بواسطة الكابل لمدينة الجزائر العاصمة



Source : https://fr.wikipedia.org/wiki/T%C3%A9l%C3%A9ph%C3%A9riques_d%27Alger

يتم استغلال هذه الخطوط بواسطة مركبات هوائية تتسع كل واحدة منها لـ 15 شخص، و تقدر سرعتها بـ 6 م/ثا مما يسمح بنقل 2400 راكب في الساعة. و ذلك من الساعة 6 صباحا إلى غاية 7 مساء، حيث تقدر تسعيرة النقل بواسطة المصاعد الهوائية بين 20 و 30 دينار.⁽¹⁾

تجدر الإشارة إلى أن مؤسسة النقل الجزائري المكلفة باستغلال النقل عن طريق الكوابل تبرمج حصصا دورية للقيام بأشغال "صيانة شاملة" للمصاعد الهوائية بالجزائر العاصمة و ذلك

1- الموقع الالكتروني، تاريخ الاطلاع: 2015/09/02

<http://radioalgerie.dz/news/ar/article/20140915/13537.html>

لكثافة لاستعمال الكبير لهاذين خصوصا خلال فصل الصيف و التي تصل إلى ذروتها خلال شهر رمضان. و تتراوح فترة الأشغال بين 4 إلى 6 أشهر و هذا سيؤدي حتما إلى وجود ضغط على وسائل النقل الحضري الأخرى في هذه الفترة.

مع العلم أن مؤسسة النقل الجزائري عن طريق الكوابل هي مؤسسة مختلطة أنشئت وفق مبدأ 51/49 بالمائة بين مؤسسة النقل الحضري و شبه الحضري للجزائر العاصمة (ETUSA) و مؤسسة ميترو الجزائر (EMA) اللتان تمتلكان 51 بالمائة من رأسمال الشركة و الشريك الفرنسي ممثلا في مؤسسة بوماغالسكي (Pomagalski).⁽¹⁾

و في إطار الاستراتيجية المتكاملة متعددة الوسائط الهادفة إلى تحسين إدارة حركة الأفراد القاطنين بمرتفعات مدينة الجزائر، تم وضع عدة مشاريع لإنشاء خطوط أخرى، تتمثل في الآتي:⁽²⁾

- خط باب الواد، يبلغ طوله 2000 م و يشمل 3 محطات، و يربط بين حي باب الواد و قرية سلاست، و حي زغارة ببولوغين المرتفع بـ 360 م عن سطح البحر، مشروع قيد الانجاز.
- خط أول ماي، يبلغ طوله 1200 م، يربط بين ساحة أول ماي المنخفضة بـ 15 م و منطقة المرادية المرتفعة بـ 180 م، مشروع قيد الدراسة.
- خط تافورة، يبلغ طوله 1600 م، يربط بين فندق الأوراسي المنخفضة بـ 130 م و الأبيار المرتفعة بـ 210 م، مشروع قيد الدراسة.

خلاصة الفصل

<http://www.zenganews.net/?p=13615>

1- الموقع الإلكتروني، تاريخ الاطلاع: 2015/09/02

<http://www.etusa.dz>

2- مؤسسة ETUSA، الموقع الإلكتروني، تاريخ الاطلاع: 2015/11/01

يستخلص مما سبق بأن الحالة الراهنة للنقل تدعوا إلى القلق و إلى ضرورة تدخل السلطات العمومية بشكل صارم من أجل تسوية المشاكل التي يعاني منها هذا القطاع، فبالرغم من تحسين و تطوير العديد من الهياكل القاعدية للنقل وسط المدينة بشكل عام، غير أن حركة المرور تبقى أحد الهواجس التي تؤرق المواطن خاصة في أوقات الذروة. و من جهة أخرى، فإن التوسع العمراني الكبير الذي تشهده مدينة الجزائر في السنوات الأخيرة ساهم في الرفع من حجم الطلب على خدمة النقل الجماعي الحضري بشكل كبير في ظل تدني مستوى عرض الخدمة العمومية، و لعل التأخر في إطلاق خدمات وسائل النقل الحضري الحديثة في الترامواي و المترو أيضا تعد من بين الأسباب التي نتج عنها حدوث معظم المشاكل الاقتصادية و الاجتماعية و البيئية في المدينة.

و من أجل دراسة هذا الواقع ميدانيا و عن كثب فإن الجزء المتبقي من الدراسة سيحاول استكشاف أهم الأسباب التي يمكن من خلالها تأكيد أو رفض ما تم طرحه من فرضيات و كذا محاولة الإجابة على العديد من التساؤلات المطروحة وصولا بذلك إلى نتائج الدراسة.

تعاني الجزائر من تأخر كبير في مجال إعداد و إنجاز الدراسات الميدانية، بالكفاءة التي تحقق نتائج ذات مستوى عالي من المصداقية، ما يصعب عملية التشخيص للظاهرة محل الدراسة بالدقة اللازمة، و معالجة نتائجها من أجل اتخاذ القرارات السليمة و الفعالة. و هذا ما ينطبق على قطاع النقل العمومي في الوسط الحضري، سواء من حيث قلة الدراسات و البحوث الميدانية أو من حيث تضارب بعض الإحصائيات باختلاف مصادرها، يقلل من قيمة و دقة النتائج، إلا أن هذا لا ينفي استفادتنا من المعلومات المتوفرة.

الفصل الخامس
الدراسة الميدانية
تقييم السياسات العمومية للنقل
الحضري بمدينة الجزائر

الفصل الخامس: دراسة الحالة

تقييم السياسات العمومية للنقل الحضري في مدينة الجزائر

تمهيد

المبحث الأول: الإطار العام للبحث الميداني

أولاً: مجتمع البحث

ثانياً: عينة البحث

ثالثاً: أدوات و وسائل الدراسة

المبحث الثاني: تحليل بيانات استبيان البحث الميداني

أولاً: تحليل و تفسير بيانات المحور الأول

ثانياً: تحليل و تفسير نتائج المحور الثاني

ثالثاً: تحليل و تفسير نتائج المحور الثالث

تمهيد:

منذ الاستقلال، عرف قطاع النقل الحضري في الجزائر سياسات تنظيمية مختلفة تميزت بصدور مجموعة من النصوص القانونية التي تهدف في الأساس إلى ضمان توفير النقل بمختلف وسائله و تطويره وفق ما يحقق التنمية الاقتصادية المستدامة و يلبي احتياجات المجتمع المتزايدة. لكن التطبيق الفعلي لتلك السياسات في أرض الواقع يثير العديد من التساؤلات حول نتائجها و جدواها، خصوصا تلك التي تتعلق بالنقل الحضري بواسطة الحافلات و غيرها في المناطق الحضرية التي لا تغطيها شبكات النقل السككي. و للتدليل على ذلك، يكفي أن تستقل - من أي مكان و في أي زمان - أحد حافلات النقل الحضري في الجزائر العاصمة حتى تكتشف المستوى الخدماتي (!) الذي يتميز به النقل بالحافلات سواء تعلق الأمر بالراحة، الأمان، عدم الانزعاج و التوتر، الوصول في الوقت المطلوب، إلى غير ذلك من الاعتبارات أو المؤشرات التي تعكس موقف المسافرين - وفق التصنيفات المحددة في البيانات الشخصية - من النقل الحضري بصفة عامة و النقل الحضري بالحافلات بالجزائر العاصمة بصفة خاصة.

شرعت الجهات الرسمية في تطبيق عدد من السياسات الرامية لحل المشاكل المختلفة التي يعاني منها قطاع النقل العمومي في الوسط الحضري، غير أنه لم يتم التوصل إلى تحديد مدى إيجابيتها أو سلبيتها. و السبب في ذلك يعود إلى إهمال إحدى أهم المراحل التابعة لصنع السياسات العمومية و المتمثلة في عملية التقييم. و رغم أهمية هذه المرحلة و التي تضاهي أهمية السياسة العمومية المسطرة إلا أن إغفالها في كثير من الأحيان تسبب في إصدار أحكام خاطئة حولها و على الجهات المنفذة لها. إن عملية التقييم تضمن تقدير و تثمين ما انطوت عليه السياسة المختارة و الحكم على النتائج المحققة استنادا إلى الحقائق و الدلائل المتوفرة في أرض الواقع. و استنادا إلى ذلك ستنمکن السلطات العمومية من استدراك الأخطاء - إن وجدت - التي صاحبت عملية تجسيد السياسة العمومية و تصحيحها.

و نظرا لأهمية موضوع النقل الذي يعتبر محركا أساسيا للنشاط الاقتصادي والاجتماعي و يساهم في تثبيت الأفراد و تقريب المناطق و تشجيع الاستثمار الخارجي، فإنه يبقى في الجزائر من بين القطاعات التي تعرف تأخرا كبيرا مقارنة مع بعض دول الجوار، و مقارنة مع ما تقتضيه الظروف الراهنة - زيادة عدد السكان، التوسع العمراني، مؤثرات وسائل النقل على البيئة و غيرها من العوامل الضاغطة على متخذي القرار.

على ضوء القضايا و المواضيع المشار إليها في الفقرات السابقة، تتضح أهمية تقييم النقل الحضري من منظور مستخدميه. و للوقوف على رأي (موقف) مختلف الشرائح التي تستخدم أنماط النقل الحضري حول بعض العناصر التي نعتقد أنها تمثل أهم انشغالات المسافرين و المتنقلين في الوسط الحضري لمدينة الجزائر العاصمة و لساكنيها على وجه الخصوص، تم الاعتماد على دراسة ميدانية تهدف إلى تحقيق ما يلي:

- استقصاء موقف عينة من سكان الجزائر العاصمة عن مدى رضاهم عن نوعية الخدمات التي يوفرها النقل الحضري بمختلف أنماطه مع التركيز على النقل الحضري بالحافلات (لأهميته في النقل الحضري) مقارنة مع النقل بسيارات الأجرة،
- إبراز مدى كفاءة الجهات الرسمية في تنفيذ السياسات العمومية المتعلقة بالنقل الحضري و مدى حرصها على تطوير هذا القطاع،
- تقييم مدى ملاءمة السياسات العمومية لحل مشاكل النقل التي يعاني منها المسافرون و المتنقلون، و مدى تلبيتها لاحتياجاتهم و متطلباتهم،
- الوقوف على إبراز آثار السياسات العمومية في النقل الحضري و إصدار أحكام موضوعية تستند على معايير منطقية.

المبحث الأول: الإطار العام للبحث الميداني

قبل وضع الإطار العام للبحث الميداني يتوجب أولا الإشارة إلى حدود البحث التي تتمثل في الآتي:

- الحدود الموضوعية: تم استهداف مستعملي النقل الحضري الجماعي لمدينة الجزائر العاصمة دون غيرها لاعتبارات تتعلق بالكثافة السكانية المرتفعة و بتعدد وسائل النقل في الوسط الحضري.
 - الحدود الزمنية: تمت الدراسة الميدانية خلال الفترة الممتدة من ديسمبر 2015 إلى مارس 2016،
 - الحدود المكانية: جرت هذه الدراسة في الوسط الحضري لمدينة الجزائر العاصمة.
- إذن فإن الهدف من توضيح حدود البحث الميداني هو تحديد مجال الدراسة للتمكن من تعميم نتائج البحث على المدن الكبرى التي تتصف بخصائص الجزائر العاصمة.

أولا: مجتمع البحث

مجتمع البحث مصطلح علمي منهجي يراد به كل من يمكن أن تعمم عليه نتائج البحث سواء أكان مجموعة أفراد أو مؤسسات.. الخ، و يتحدد طبقا لمشكلة البحث. و يعود حصر مجتمع البحث في الحالات التالية: ⁽¹⁾

- عند استحالة دراسة المجتمع كله،
- عندما يكون التجانس في مجتمع البحث و تعبر العينة عنه بكفاءة،
- حصر الدراسة في عدد قليل نسبيا يمكن الباحث من جمع عدد أكبر من البيانات و أكثر تفصيلا.

¹ - عادل مرابطي و عائشة نحوي: العينة، مجلة الواحات للبحوث و الدراسات، العدد 4، جامعة غرداية، الجزائر، 2009، ص 02.

و ما دام البحث يهتم بتقييم السياسات العمومية للنقل الحضري في مدينة الجزائر العاصمة، فيكون مجتمع البحث ممثلاً في سكانها، أما العينة المستهدفة فتشمل مستعملي النقل الحضري في هذه المدينة.

ثانياً: عينة البحث

و تعرف العينة بأنها جزء ممثل لمجتمع البحث الأصلي. فالعينة إذن هي جزء معين أو نسبة معينة من أفراد المجتمع الأصلي، ثم تعمم نتائج الدراسة على المجتمع كله، كما أن وحدات العينة قد تكون أشخاصاً، كما تكون أحياء أو شوارع أو مدن أو غير ذلك⁽¹⁾.

و لاختيار عينة البحث تم استخدام أسلوب العينة العشوائية البسيطة⁽²⁾ اعتماداً على المعادلة التالية: ⁽³⁾

$$n = \frac{t^2 \times p(1-p)}{m^2}$$

n : الحد الأدنى لحجم العينة،

t : مستوى / معامل الثقة (القيمة النموذجية لمستوى الثقة هي 95% هو 1,96)،

p : الانحراف المعياري المقدر للمجتمع الكلي للبحث،

m : هامش الخطأ (يقدر بـ 5%).

$$n = \frac{1,96^2 \times 0,5(1-0,5)}{0,05^2} = 384$$

¹ - صلاح مراد و فوزية هادي، طرائق البحث العلمي: تعميمها و إجراءاتها، دار الكتاب الحديث، الكويت، 2002، ص 197.

² - أسلوب العينة العشوائية البسيطة: يعني أن الفرصة متساوية و درجة الاحتمال واحدة لأي فرد من أفراد مجتمع البحث ليتم اختياره أحد أفراد عينة البحث دونما أي تأثير أو تأثير. أنظر إلى صالح بن حمد العساف، المدخل إلى البحث في العلوم السلوكية، مكتبة العبيكان، الرياض، 1995، ص 97.

³ - Claire Durand, L'échantillonnage – La Gestion Du Terrain, Méthodes de sondage, Université de Montréal, 2002, p 12.

و بتطبيق الصيغة السابقة يتحدد حجم العينة الواجب استهدافها بـ 384 شخص. غير أن الباحث اعتمد على عينة تضم 450 شخص وذلك من أجل تخفيض درجة الخطأ المعياري و رفع مستوى دقة النتائج و تحقيق معدل استجابة أعلى عند جمع البيانات. كما تم اختيار عينة الدراسة بإتباع الطريقة غير احتمالية باستعمال أسلوب الاختيار بالمصادفة، حيث اخترنا صدفه من التقينا بهم، و ذلك في الأيام التي تم فيها توزيع الاستبيان.

ثالثا: أدوات و وسائل البحث الميداني

يمكن توضيح الأدوات التي تم الاعتماد عليها في جمع المعلومات و البيانات من أفراد العينة، بحيث تمثلت في الأدوات التالية:

1. المقابلة الشخصية

تم في هذه الدراسة استخدام أسلوب المقابلة الشخصية، حيث أجريت عدة مقابلات مع بعض المسؤولين في قطاع النقل بولاية الجزائر العاصمة، وذلك من أجل الحصول على بعض المعلومات المختلفة حول السياسات العمومية المنتهجة في مجال النقل الحضري، التي تساعد على إجراء البحث الميداني. و في هذا الإطار تم ترتيب لقاءات مع كل من:

- مدير المديرية الفرعية للنقل البري - وزارة النقل،
- مديرة المديرية الفرعية للنقل الحضري - وزارة النقل،
- مدير و عدة مسيرين في مديرية النقل لولاية الجزائر،
- مسيرين في مديرية الأشغال العمومية لولاية الجزائر،
- مسؤول في مؤسسة مترو الجزائر،
- مسؤول في المؤسسة العمومية للنقل الحضري و الشبه حضري لولاية الجزائر،
- رئيس الفدرالية الوطنية لنقل المسافرين و البضائع،
- رئيس الفدرالية الوطنية لسائقي سيارات الأجرة.

2. استمارة الاستبيان

تعتبر استمارة الاستبيان من بين الأدوات الأساسية المستخدمة في جمع البيانات اللازمة من مصادرها المستهدفة مباشرة. و قد تم إعداد الاستبيان وفق الخطوات التالية:

- تحضير شكل الاستبيان بالكيفية التي تجعل منه إقبال المستقصين ممكنا و مفيدا و ميسرا للإبداء برأيهم و التبليغ عن مواقفهم بحرية و قناعة،
- تم اختيار محتوى (فقرات) الاستبيان استنادا إلى إشكالية البحث و فروضه، مع التقيد بالمتطلبات المنهجية الملائمة لهذا البحث،
- تم توزيع الاستبيانات على الأفراد المسافرين (بشكل عشوائي) و استرجاعها في العديد من محطات و مواقف مختلف أنواع النقل الحضري الجماعي و الفردي في الجزائر العاصمة خلال ساعات اليوم كالتالي: (8^{سا} - 17^{سا})، (انظر الملحق رقم 11)
- تم جمع الاستبيانات و فرزها من أجل تحديد العدد الذي يكون صالحا للاستخدام،
- تم تفريغ بيانات الاستبيان في البرنامج المستخدم في هذا البحث (SPSS)،
- تحليل البيانات التي عالجها البرنامج المستخدم وفق الترتيب الذي تم اختياره في الاستبيان.
- عرض ملخص حول نتائج البحث المرتبطة بمختلف المحاور المحددة في بداية الفصل التطبيقي.

بعد الانتهاء من صياغة الأسئلة و ترتيبها تمت إعادة قراءتها و مناقشتها مع بعض الأساتذة للتأكد من صلاحيتها للاستخدام المقصود، و كذلك لتفادي الأخطاء التقنية و المنهجية التي قد تؤول دون الوصول إلى الأهداف المنشودة.

تضمن الاستبيان عددا من الأسئلة مصنفة ضمن ثلاث محاور، و تتمثل في ما يلي:

- المحور الأول: أسئلة تتعلق بالبيانات الشخصية،
- المحور الثاني: أسئلة ترتبط بطبيعة تنقلات الأفراد في الوسط الحضري لمدينة الجزائر،
- المحور الثالث: أسئلة تتعلق بتقييم الركاب لخدمات النقل الحضري اعتمادا على بعض المؤشرات النوعية المناسبة لذلك.

المبحث الثاني: تحليل بيانات استبيان البحث الميداني

إن الهدف من هذا البحث التطبيقي هو اختيار عينة من سكان الجزائر العاصمة لمعرفة موقفها - من خلال الاستبيان المرفق - عن مدى رضاها عن نوعية الخدمات التي يوفرها النقل الحضري بمختلف أنماطه مع التركيز على النقل الحضري بالحافلات مقارنة مع النقل بالأنماط الأخرى. ثم بعد هذه العملية سيتم فرز و تصنيف و ترتيب محتوى بيانات الاستبيان لمعالجتها بواسطة الأساليب الإحصائية المناسبة، و ذلك من أجل استقراء (استنتاج):

1. على أي أساس يختار المسافر - وفق التصنيفات المحددة في البيانات الشخصية - وسيلة النقل.

2. كيف يقيم المسافر نوعية خدمات النقل الحضري بالحافلة مقارنة مع الأنماط الأخرى.

3. ما هو واقع النقل الحضري في الجزائر من خلال الإجابات عن السؤال الأول و الإجابات عن السؤال الثاني.

للإجابة على العناصر السابقة سيتم في هذا المبحث تحليل بيانات الاستبيان و عرض ملخص حول آراء و مواقف المستقيمين مهما كانت طبيعتهم وفق المبادئ و القواعد التي تتطلبها الدراسات الميدانية في البحوث العلمية.

أولاً: تحليل و تفسير بيانات المحور الأول (البيانات الشخصية)

يهدف المحور الأول إلى تصنيف أفراد العينة المستجوبة وفق عدة اعتبارات متجانسة من أجل تبيان و توضيح مواقف و آراء المتنقلين (من وجهات نظر مختلفة) حول استخداماتهم لوسائل النقل الحضري المتاحة في مدينة الجزائر.

و في هذا الإطار، سيتم توضيح تصنيف بيانات المحور الأول وفق الآتي:

1. التصنيف حسب الجنس

يوضح الجدول التالي عدد مفردات العينة وفق تصنيف الجنس.

الجدول رقم (09): توزيع مفردات العينة حسب متغير الجنس.

الجنس	التكرار	النسبة
ذكر	258	57,3 %
أنثى	192	42,7 %
المجموع	450	100 %

المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على بيانات الاستبيان

يتضح من خلال الجدول أعلاه، أن النقل يعتبر ضروريا بالنسبة إلى الجنسين، رغم أن كل منهما له رغبات و متطلبات ليست بالضرورة متشابهة، و يتوقف ذلك على العديد من العوامل الاجتماعية و الاقتصادية: العادات و التقاليد، المستوى الثقافي، الدين، مستوى الدخل. لذلك، فإنه من الضروري تحليل العلاقة و التشابك بين هذه العوامل من طرف متخذي القرار حتى تساهم في وضع سياسات نقل ملائمة لأفراد المجتمع.

2. عامل السن:

يوضح الجدول التالي طبيعة توزيع مفردات العينة حسب عامل السن:

الجدول رقم (10): توزيع مفردات العينة حسب متغير السن.

السن	التكرار	النسبة
أقل من 20 سنة	34	7,6 %
من 20 - 39 سنة	287	63,8 %
من 40 - 59 سنة	105	23,3 %
أكثر من 60 سنة	24	5,3 %
المجموع	450	100 %

المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على بيانات الاستبيان

يتضح من خلال الجدول أعلاه، أن معظم مستعملي النقل الحضري الجماعي لمدينة الجزائر العاصمة تعود إلى الفئة الشابة و النشطة في المجتمع. حيث أن مجموع الفئتين العمريتين (20-39 سنة) و (40-59 سنة) تقدر بـ 87,1% يمثل أغلبها فئة الطلبة و العمال باعتبارهم دائمي الحركة و التنقل المستمر. بينما نجد الفئة الأولى (أقل من 20 سنة) و الفئة الرابعة (أكثر من 60 سنة) بنسب متقاربة، فالأولى و تضم تلاميذ المدارس و الذين يتنقلون عادة مع أوليائهم بالاعتماد على السيارة الشخصية أو المشي عل الأقدام، في حين أن الفئة الرابعة أقل نسبة و ذلك بـ 5,3%، يعود ذلك إلى أن معظمهم متقاعدين و كبار السن و لا يميلون إلى التنقل إلا عند الضرورة.

إن معرفة نسبة كل فئة عمرية من مجموع المتنقلين المستجوبين يساعد الإدارة المركزية للنقل على تخطيط وتنظيم مسارات النقل وفق مستوى التدفق اليومي، توقيت حركة سير المركبات.

3. عامل المهنة:

يوضح الجدول التالي طبيعة توزيع مفردات العينة حسب عامل المهنة:

الجدول رقم (11): توزيع مفردات العينة حسب عامل المهنة.

النسبة	التكرار	المهنة
36,2 %	163	طالب
31,3 %	141	موظف
17,8 %	80	أعمال حرة
3,1 %	14	متقاعد
11,6 %	52	بدون عمل
100 %	450	المجموع

المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على بيانات الاستبيان

يتضح من خلال الجدول أعلاه، أن الفئة الأكثر استعمالا للنقل الحضري الجماعي هي فئة العمال و ذلك بنسبة 49,1% سواء كانوا ضمن فئة موظفين أو فئة أعمال حرة، تليها فئة

الطلبة بنسبة 36,2%، و هذا لضرورة تنقلهم بشكل يومي و بصورة مستمرة من أجل مزاولة أنشطتهم. و من بين أهم أسباب اعتمادهم على النقل الجماعي و خاصة الحافلة يعود إلى تكلفتها المنخفضة مقارنة مع باقي الأوساط الأخرى و بسبب تغطيتها لكافة المناطق الحضرية تقريبا هذا من جهة، و من جهة أخرى أن نسبة كبيرة منهم لا تمتلك سيارة شخصية خاصة فئة الطلبة. في حين أن تنقلات كل من فئة البطالين و المتقاعدين في وسائط النقل الجماعي نجدها قليلة، فهم في الغالب لا يميلون إلى التنقل إلا عند الضرورة و يفضلون المشي.

إن المعلومات التفصيلية الموضحة أعلاه يمكن أن تساعد متخذي قرار النقل الحضري في تحديد و تقدير العناصر التالية:

- مسارات النقل الحرجة: الاتجاهات، التحويلات،
- أوقات الذروة الخاصة بكل فئة مهنية،
- أنماط النقل المتاحة في كل مسار،
- تقدير تكاليف تنقل الأفراد،
- أغراض التنقل.

4. عامل الدخل الشهري:

يوضح الجدول التالي طبيعة توزيع مفردات العينة حسب عامل الدخل الشهري:

الجدول رقم (12): توزيع مفردات العينة حسب عامل الدخل الشهري.

النسبة	التكرار	الدخل الشهري
52,7 %	237	أقل من 15000 دج
27,1 %	122	بين 15000 و 30000 دج
11,3 %	51	بين 30000 و 45000 دج
5,3 %	24	بين 45000 و 60000 دج
3,6 %	16	أكثر من 60000 دج
100 %	450	المجموع

المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على بيانات الاستبيان و بيانات الجداول المتقاطعة.

يتضح من خلال الجدول أعلاه، أن الفئة التي يقل دخلها عن 15000 دج و المكونة أساسا من الطلبة و بعض العمال هم الأكثر استعمالا لوسائل النقل الجماعي خاصة الحافلة، القطار أو سيارة الأجرة الجماعية و ذلك بنسبة 52,7%، باعتبارها الأنسب لتنقلاتهم اليومية من ناحية التكاليف (تقدر سعر التذكرة بـ 20 دج)، تليها الفئة الثانية (15000 - 30000 دج) بنسبة 27,1% التي ينتمي أغلبها إلى فئة الموظفين. كما نلاحظ أنه كلما يرتفع الدخل الشهري للفرد ينقص الميل في استخدام وسائل النقل الجماعي، و يزداد بحثه عن وسيلة نقل تتناسب مع مستواه الاجتماعي، حتى و لو كانت مكلفة، سواء سيارة الأجرة أو استعمال السيارة الخاصة.

5. تصنيف حسب عدد أفراد العائلة:

يوضح الجدول التالي طبيعة توزيع مفردات العينة حسب عامل أفراد العائلة:

الجدول رقم (13): توزيع مفردات العينة حسب عامل أفراد العائلة

عدد أفراد العائلة	التكرار	النسبة
أقل من 3	52	11,6 %
من 3 - 7	293	65,1 %
8 أو أكثر	105	23,3 %
المجموع	450	100 %

المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على نتائج الاستبيان

يتضح من خلال الجدول أعلاه، أن الفئة التي ينتمي أفرادها إلى عائلة يبلغ عددها بين (3 - 7) هي الفئة الأكثر استعمالا للنقل الجماعي في الوسط الحضري و ذلك بنسبة 65,1%، تليها فئة (8 أو أكثر) بنسبة 23,3%، في حين أن الفئة (أقل من 3) هي الأقل نسبة و المقدرة بـ 11,6%.

في اعتقادنا، إنه من المتوقع أن اختيار نوع وسيلة التنقل يتوقف على حجم الأسرة و على مستوى الدخل، حيث كلما زاد عدد أفراد العائلة ذات الدخل المنخفض كلما كان النقل الجماعي الوسيلة الأكثر طلبا لانخفاض تكاليفه.

6. تنصيف حسب مقر السكن:

يوضح الجدول التالي طبيعة توزيع مفردات العينة حسب عامل مقر السكن:

الجدول رقم (14): توزيع مفردات العينة حسب عامل مقر السكن.

النسبة	التكرار	مقر السكن
16,4 %	74	وسط المدينة
71,3 %	321	ضواحي المدينة
12,2 %	55	خارج المدينة
100 %	450	المجموع

المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على بيانات الاستبيان.

من الجدول أعلاه يتضح أن السكان القاطنين في ضواحي المدينة يمثلون 71,3% من أفراد العينة محل الدراسة، كما أنهم يفضلون استعمال وسائل النقل الجماعي باعتبارها الوسيلة الأنسب لتنقلاتهم و التي تتميز بأنها طويلة، و من جهة أخرى ارتفاع تكلفة سيارة الأجرة، حيث نجدهم يعتمدون بشكل شبه كلي على النقل الجماعي كالحافلة و القطار في تنقلاتهم الحضرية و الشبه حضرية، مع العلم أن أغلب هذه التنقلات مقصدها وسط المدينة و ذلك راجع إلى تركز المرافق العمومية و أماكن العمل و المعاهد و المدارس و هيئات أخرى بها.

مما سبق، تعبر المعلومات على أن غالبية المستجوبين يقطنون في الضواحي و يتوجهون إلى العاصمة دفعة واحدة صباحا و مساء مما يترتب عنه اختناق مروري، و طلب متزايد على وسائل النقل الجماعية و الفردية. كما يترتب عنه وقوع حوادث المرور، ارتفاع نسبة الملوثات، التأخر عن العمل، و تأثيرات أخرى نفسية.

نخلص مما سبق بأن كل هذه المؤشرات لها وقع اقتصادي و اجتماعي سواء على مستوى الفرد أو على المستوى الكلي. و لهذا تكون هذه المعلومات مفيدة في تصميم و إعداد السياسات العمومية للنقل.

ثانيا: تحليل و تفسير نتائج المحور الثاني (طبيعة تنقلات الأفراد في الوسط الحضري لمدينة الجزائر العاصمة)

يتضمن هذا المحور مجموعة من الأسئلة التي تخص طبيعة تنقلات الأفراد في الوسط الحضري لمدينة الجزائر العاصمة، و يضم كذلك، الغرض و وسيلة النقل المستعملة، تغطية النقل الجماعي لمختلف المناطق و أوقات التنقل، و تقييم جودة و مستوى خدمات النقل الحضري الجماعي.

1. امتلاك السيارة الشخصية

يوضح الجدول التالي طبيعة توزيع مفردات العينة حسب عامل امتلاك السيارة الشخصية
الجدول رقم (15): توزيع مفردات العينة حسب عامل امتلاك السيارة الشخصية.

السيارة الشخصية	الامتلاك	النسبة
نعم	146	32,4 %
لا	304	67,6 %
المجموع	450	100 %

المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على بيانات الاستبيان

يتضح من خلال الجدول أعلاه، أن 67,6% من أفراد العينة محل الدراسة لا يملكون سيارة شخصية، و هذا يعود إلى عدم القدرة على اقتنائها و هذا لانخفاض مستوى دخل أفراد العينة حسب نتائج التحليل وفق الجداول المتقاطعة. و بالتالي فهم مجبرون على استعمال النقل الجماعي الحضري.

مما لا شك فيه أن مثل هذه المعلومات تساعد متخذي القرارات في وزارة النقل على معرفة كيف تشجع أصحاب السيارات الخاصة على استعمال النقل الجماعي". كأن تعمل على توحيد تذكرة مختلف وسائل النقل، إنشاء مواقف للسيارات تكون بجوار محطات النقل الجماعي، تحسين خدمات النقل الجماعي.

2. الغرض من التنقل

يوضح الجدول التالي طبيعة توزيع مفردات العينة حسب عامل الغرض من التنقل
الجدول رقم (16): توزيع مفردات العينة حسب عامل الغرض من التنقل.

الغرض من التنقل	التكرار	النسبة
الدراسة	148	% 32,9
العمل	186	% 41,3
التسوق	84	% 18,7
أخرى	32	% 7,1
المجموع	450	% 100

المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على بيانات الاستبيان.

يتضح من الجدول أعلاه، أن نسبة 41,3% من المستجوبين ينتقلون بغرض العمل، و نسبة 32,9% ينتقلون بغرض الدراسة. و هم المستعملون الأساسيين لخدمة النقل العمومي في إطار ما يعرف بالتنقلات الضرورية اليومية (المنزل / العمل، المنزل / الدراسة و العكس). بينما تمثل نسبة 18,7%، 7,1% المتنقلين بغرض التسوق و لأغراض أخرى على الترتيب.

3. وسيلة النقل المستعملة في غالب الأحيان للتنقل

يوضح الجدول التالي طبيعة توزيع مفردات العينة حسب وسيلة النقل المستعملة

الجدول رقم (17): يبين إجابات المستجوبين حول وسيلة النقل المستعملة.

وسيلة النقل	نعم		لا	
	التكرار	النسبة	التكرار	النسبة
المشي	377	% 83,8	73	% 16,2
الدراجة الهوائية	7	% 1,6	443	% 98,4
السيارة الخاصة	197	% 43,8	253	% 56,2
الحافلة	365	% 81,1	85	% 18,9

سيارة الأجرة	157	% 34,9	293	% 65,1
المترو	103	% 22,9	347	% 77,1
الترامواي	169	% 37,6	281	% 62,4
القطار	71	% 15,8	379	% 84,2
النقل غير الرسمي	49	% 10,9	401	% 89,1

المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على بيانات الاستبيان.

يمكن تلخيص تحليل إجابات المستجوبين حول أنماط النقل المستعملة في غالب الأحيان في الوسط الحضري لمدينة الجزائر وفق ما يرد في الجدول الموالي:

الجدول (18): إجابات المستجوبين حول أنماط النقل المستعملة.

وسيلة النقل المستعملة	المبررات المحتملة
المشي	84% يفضلون المشي في تنقلاتهم، و لعل ذلك يعود إلى الأسباب التالية: - قرب المقصد، - اقتصاد تكلفة النقل، - انعدام وسيلة النقل، - لا يفضل المتنقل النقل الجماعي.

1,6% فقط من المستجوبين يستعملون الدراجة الهوائية في التنقل

و ربما يعود ذلك إلى:

- الدراجة الهوائية
- عدم استحداث طرق للسير مخصصة للدراجات،
- مخاطر استعمال الدراجة الهوائية،
- عدم انتشار ثقافة استعمال الدراجة الهوائية،

- عدم الترويج لها في السوق،
- طبيعة تضاريس مدينة الجزائر.

44% من أفراد العينة يستعملون السيارة الخاصة في تنقلاتهم اليومية، منهم 12% يستعملون سيارات ذويهم.

السيارة الخاصة

81% من المتقّلين يستعملون النقل الجماعي بالحافلة و السبب في ذلك ربما يرجع إلى:

النقل الجماعي:

الحافلات، سيارات الأجرة

- ملائمة سعر تذكرة الحافلة،
- عدم توفر وسائل النقل الجماعي الأخرى،
- و يفضل 35% من المتقّلين استعمال سيارات الأجرة الجماعية للاعتبارات السابقة. بالإضافة إلى سرعتها و أريحيتها.

من الجدول أعلاه يتبين أن أقل من 50% من المتقّلين يستعملون النقل السككي، رغم أنه يعتبر من وسائل النقل المتطورة و الحديثة، و يعود هذا الانخفاض في الاستعمال نتيجة أنه لا يقع مجال تنقل المستجوبين.

النقل الجماعي

السككي: المترو، الترامواي، القطار.

ينتشر هذا النمط من النقل في الأماكن التي يندم فيها توفر أنماط النقل الأخرى (ضواحي المدينة) سواء ليلا أو نهارا، و ذلك رغم تكلفته المرتفعة.

سيارة الأجرة الفردية و النقل غير الرسمي.

المصدر: من إعداد الباحث.

4. عدد مرات تغيير وسيلة النقل للوصول إلى المكان المرغوب

يوضح الجدول التالي طبيعة توزيع مفردات العينة حسب عدد تغيير وسيلة النقل

الجدول رقم (19): توزيع مفردات العينة حسب عدد تغيير وسيلة النقل.

تغير وسيلة النقل	التكرار	النسبة
و لا مرة	21	% 4,7
بين 1 و 2	335	% 74,4
3 و أكثر	94	% 20,9
المجموع	450	% 100

المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على بيانات الاستبيان

يتضح من خلال الجدول أعلاه، أن ما نسبته 74,4% من أفراد العينة يلجؤون إلى تغيير وسيلة النقل مرة أو مرتين بغية الوصول إلى المكان المرغوب، و ما نسبته 20,9% منهم يقومون بالتغيير لثلاث مرات أو أكثر، يعود ذلك حسب رأيهم إلى قصر خطوط تنقل الحافلات و انعدام الخطوط المباشرة، و من بين أهم البلديات التي تعاني من هذا المشكل بلدية خرايسية و بلدية دالي إبراهيم و بني مسوس و غيرها من البلديات، ما يجعل المواطن يضطر للتنقل إلى أزيد من محطة من أجل الوصول إلى المكان الذي يرغبون في التوجه إليه، بحيث يتنقل سكان أولاد فايت يوميا إلى الشارقة من أجل التنقل إلى زرالدة أو بن عكنون أو تافورة. خاصة ما يعانون منه من قلة عدد مواقف الحافلات على عكس وسط المدينة فهي تتميز بكثرة المواقف. في حين 4,7% من عينة الدراسة لا يحتاجون إلى تغيير وسيلة النقل للوصول إلى المكان المرغوب، حيث أن معظم هذه الفئة يقع مسكنهم في قلب العاصمة.

إن ما يمكن أن نستخلصه من هذه المؤشرات هو الوقع الذي تحدثه على المتنقلين من

حيث:

- الوقت المهدر للوصول إلى المقصد،

- تراكم تكاليف التنقل،

- تحمل جهد بدني و نفسي أكثر من اللزوم،
- الوصول إلى المقصد في الوقت غير المناسب.

5. معرفة اتجاه الحافلة

يوضح الجدول التالي طبيعة توزيع مفردات العينة حسب معرفة اتجاه الحافلة
الجدول رقم (20): توزيع مفردات العينة حسب معرفة اتجاه الحافلة.

معرفة اتجاه الحافلة	التكرار	النسبة
رقم الخط مكتوب	49	10,9 %
عنوان الخط	254	56,4 %
الاستفسار	147	32,7 %
المجموع	450	100 %

المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على بيانات الاستبيان.

تشير بيانات الجدول أعلاه أن 32% من أفراد العينة المستجوبين لا يمكنهم معرفة اتجاه الحافلة إلا من خلال الاستفسار و السؤال عن الاتجاه الذي تسلكه الحافلة. حيث تشهد محطة تافورة مثلا (أحد المحطات التي أجريت بها عملية توزيع الاستمارات) اكتظاظا رهيبا و تجعل المتواجد بها أحيانا تائها لا يجد حافلة مقصده إلا بعد عناء و تعب خصوصا إذا كان على عجل أو كان مصاحبا للأطفال أو حاملا للأمتعة.

فلماذا تحدث كل هذه المظاهر التي لا تتطلب من الجهات المكلفة بالنقل سوى العمل على تنظيم هذه المحطات و المواقف، و تزويدها بمكاتب الإعلام و التوجيه، أو نشر أو تعليق برامج الرحلات اليومية.

6. توفر المواقف و المحطات على الخدمات الضرورية

يوضح الجدول التالي طبيعة توزيع مفردات العينة حسب توفر المواقف و المحطات على الخدمات الضرورية

الجدول رقم (21): توزيع مفردات العينة حسب توفر المحطات على الخدمات الضرورية.

توفر المواقع و المحطات على الخدمات الضرورية	التكرار	النسبة
كافية نوعا ما	37	8,2 %
غير كافية	344	76,4 %
لا توجد	69	15,3 %
المجموع	450	100 %

المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على بيانات الاستبيان.

يبين الجدول أعلاه، أن 76,4% من الأفراد الذين شملتهم الدراسة يؤكدون بأن مواقف محطات النقل الحضري لمدينة الجزائر لا تتوفر على الخدمات الضرورية بشكل كاف، و أنها تفتقر إلى النظافة و الأمن، في حين يصرح 15,3% من أفراد العينة بعدم توفر الخدمات الضرورية بالمحطات المتواجدة في المناطق التي يقطنون بها، و بالأخص البلديات المتواجدة في شرق و جنوب المدينة. أما إن وجدت مواقف فهي لا تتوفر على الوسائل التي يحتاجها المتنقل مثل الواقيات، دورات المياه و المقاعد، و التهيئات الضرورية الخاصة بالأفراد ذوي الاحتياجات الخاصة، و تفتقر كذلك إلى النظافة و الأمن.

7. تغطية النقل الجماعي للمناطق العمرانية

يوضح الجدول التالي طبيعة توزيع مفردات العينة حسب تغطية النقل الجماعي للمناطق

العمرانية

الجدول رقم (22): توزيع مفردات العينة حسب تغطية النقل الجماعي للمناطق العمرانية.

تغطية النقل الجماعي للمناطق العمرانية	التكرار	النسبة
نعم	277	61,6 %
لا	173	38,4 %
المجموع	450	100 %

المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على بيانات الاستبيان.

يعتبر النقل الجماعي المتطور بمختلف أنواعه الوسيلة الأساسية التي يعتمد عليها غالبية المسافرين داخل المناطق الحضرية لمختلف المدن الكبرى في العالم. و يفترض أن تكون شبكة النقل الخاصة بهذا النوع موزعة و منتشرة بالكيفية التي تضمن الوصول إلى جميع المناطق العمرانية. غير أن هذا الأمر لا يجد تطبيقه في المدن الكبرى للجزائر، و ذلك يعود إلى عدة اعتبارات أهمها:

- التوسع العمراني العشوائي نتيجة النزوح الريفي،

- التنظيم غير المحكم و غير الفعال.

يتضح من الجدول أعلاه، أن نسبة 38,4% من أفراد العينة يؤكدون على أن المناطق التي يقطنون بها (الضواحي) لا تصل إليها و سائل النقل الجماعي، و هذا له انعكاسات اقتصادية و اجتماعية مختلفة.

8. معدل الوقت اليومي المخصص للتنقل

يوضح الجدول التالي طبيعة توزيع مفردات العينة حسب الوقت اليومي المخصص للتنقل
الجدول رقم (23): توزيع مفردات العينة حسب معدل الوقت اليومي المخصص للتنقل.

النسبة	التكرار	معدل الوقت اليومي المخصص للتنقل
2,7 %	12	أقل من 20 دقيقة
6,9 %	31	20 - 40 دقيقة
37,6 %	169	40 - 60 دقيقة
52,9 %	238	أكثر من 60 دقيقة
100 %	450	المجموع

المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على بيانات الاستبيان.

المتنقلون في مدينة الجزائر العاصمة أصبحوا يعانون من طول مدة الرحلة نتيجة الازدحام المروري الذي يعود هو بدوره لأسباب عديدة منها:

- ضعف طاقة استيعاب القواعد الهيكلية كالطرق والجسور و المحولات،
- الارتفاع المستمر في عدد المركبات،
- عدم تحديث مخطط النقل،
- الفوضى التي يسببها النقل الجماعي الخاص - توقف الحافلات في المواقف غير المرخصة.

و من الجدول أعلاه يتضح أن:

- نسبة 38% من المتنقلين المستجوبين يصرحون بأن طول مدة رحلتهم اليومية تتراوح بين 40 - 60 دقيقة.
- و أن 50% و أكثر من أفراد العينة المستجوبة يقضون أكثر من ساعة في تنقلاتهم اليومية بواسطة وسائل النقل الجماعي.

يستخلص من هذه النسب أن وقت رحلات الأفراد بواسطة النقل الجماعي الحضري يدل على ضرورة تدخل السلطات العمومية المكلفة بتخطيط و تنظيم النقل على معالجة هذا النوع من المشاكل الذي أصبح يميز النقل الجماعي و يتسبب في نفور الأفراد من استخدامه طالما توفرت البدائل و سمحت الإمكانيات بذلك.

9. معدل وقت انتظار الحافلة

يوضح الجدول التالي طبيعة توزيع مفردات العينة حسب معدل الوقت انتظار الحافلة

الجدول رقم (24): توزيع مفردات العينة حسب معدل الوقت انتظار الحافلة.

النسبة	التكرار	معدل وقت انتظار الحافلة
27,1 %	122	أقل من 20 دقيقة
64,2 %	289	20 - 40 دقيقة
6,2 %	28	40 - 60 دقيقة
2,4 %	11	أكثر من 60 دقيقة
100 %	450	المجموع

المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على بيانات الاستبيان.

يضاف إلى متاعب المتنقلين وقت انتظار الحافلة الذي يختلف باختلاف رأي المستجوبين. حيث يؤكد 64% منهم بأنهم يقضون بين 20 و 40 دقيقة في انتظار وصول الحافلة. يضاف إلى ذلك الوقت الذي تقضيه الحافلة في المواقف و المحطات في انتظار الركاب الذي يكون في الغالب مخالفا للقانون. و تعتبر هذه النسبة مرتفعة و مؤثرة سلبا على تنقل الأفراد بواسطة هذه الوسيلة.

10. معيار اختيار وسيلة النقل أثناء التنقل

يوضح الجدول التالي طبيعة توزيع مفردات العينة حسب معيار اختيار وسيلة النقل.

الجدول رقم (25): توزيع مفردات العينة حسب معيار اختيار وسيلة النقل.

لا		نعم		معايير اختيار وسيلة النقل
النسبة	التكرار	النسبة	التكرار	
13,1 %	59	86,9 %	391	السعر
23,6 %	106	76,4 %	344	الراحة
8,2 %	37	91,8 %	413	الأمن و السلامة
28,7 %	129	71,3 %	321	السرعة
19,1 %	86	80,9 %	364	مجبور
78,2 %	352	21,8 %	98	أخرى

المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على بيانات الاستبيان.

يتضح من خلال الجدول أعلاه، أن:

- نسبة 86,9% من أفراد العينة يرون بأن السعر يعتبر أحد المعايير التي تؤثر على اختيارهم لوسيلة التنقل، و من المحتمل أن يعود لعدة أسباب لعل من أهمها: دخل المتنقل، كبر عدد أفراد العائلة، تعدد الرحلات.

- نسبة 76% من أفراد العينة، يضعون عامل الراحة (النظافة، الاكتظاظ، المعاملة)، ضمن المؤشرات الأساسية في اختيار وسيلة النقل و أن معظمهم، هم من كبار السن، النساء وأصحاب الدخل المرتفع (حسب التحليل الجداول المتقاطعة).

- نسبة 92% من أفراد العينة يصنفون عامل الأمن (السرقية، الاعتداءات) و السلامة (الحوادث) كأحد المؤشرات الرئيسية في اختيار وسيلة النقل.

- نسبة 71% من أفراد العينة يختارون السرعة كمعيار أساسي في اختيار وسيلة النقل.

- نسبة 81% من أفراد العينة، يرون بأنهم مجبرون في كثير من الأحيان من التنقل بأي وسيلة بغض النظر عن: سعر التذكرة، مستوى الراحة، درجة السلامة و الأمان. و يمثل هذه الفئة الأفراد الذين يقطنون ضواحي المدينة.

يمكن مما سبق أن نستخلص ترتيب استخدام معايير اختيار وسيلة النقل حسب الأهمية التي يوليها أفراد العينة المستجوبة كما يلي:

1. الأمن و السلامة،

2. السعر،

3. الراحة،

4. السرعة.

11. مقارنة سعر الحافلة مع سعر سيارة الأجرة لنفس المسافة

يوضح الجدول التالي طبيعة توزيع مفردات العينة حسب الفرق بين سعر الحافلة و سيارة الأجرة لنفس المسافة.

الجدول رقم (26): الفرق بين سعر الحافلة و سيارة الأجرة لنفس المسافة.

الفرق بين سعر الحافلة و سيارة الأجرة	القيمة الأكبر	المتوسط	القيمة الأصغر
المبلغ	1400	400	200

المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على بيانات الاستبيان.

عندما سئل المستجوبون عن الفرق بين مبلغ سعر الرحلة بواسطة الحافلة و سيارة الأجرة، فكانت تقديراتهم تتراوح بين 1400 دج كحد أعلى و 200 دج كحد أدنى. و كان المعدل المرجح المحسوب يساوي 400.

إذا كان هذا الفرق "المرتفع" يعود إلى عدم تقيد الناقل (سائق سيارة الأجرة) بتطبيق السعر المرجعي، فهذا يعتبر تقصيرا في الرقابة من طرف أعوان مديريةية النقل الولائية، و يكون له من جهة، تأثير سلبي على مستوى الإنفاق العائلي. ومن جهة أخرى يكون له تأثير إيجابي على الميل نحو استخدام النقل الجماعي.

ثالثا: تحليل و تفسير نتائج المحور الثالث (تقييم وسائل النقل وفقا لعدة مؤشرات)

يتضمن هذا المحور مجموعة من الأسئلة التي تهدف إلى معرفة آراء المسافرين حول بعض الخصائص النوعية التي تميز النقل الحضري بواسطة الحافلة و سيارة الأجرة و وسائل النقل ذات السعة العالية (القطار، المترو و الترامواي) في مدينة الجزائر العاصمة، و ذلك لما لها من تأثير كبير على اختيار وسائل النقل العمومي. و من بين هذه الخصائص (المؤشرات) النوعية ما يلي:

1. مؤشر التسعيرة

يوضح الجدول التالي مواقف أفراد العينة حول مؤشر تسعيرة مختلف أنواع النقل الحضري

الجدول رقم (27): مواقف أفراد العينة حول مؤشر التسعيرة لوسائل النقل لمدينة الجزائر.

وسائل النقل ذات السعة العالية		سيارة الأجرة		الحافلة		سعر التذكرة
النسبة	التكرار	النسبة	التكرار	النسبة	التكرار	
14,0%	63	55,8%	251	12,4%	56	مرتفع جدا
39,8%	179	26,2%	118	18,9%	85	مرتفع
27,6%	124	7,6%	34	42,7%	192	مقبول
13,6%	61	6,2%	28	16,9%	76	منخفض
5,1%	23	4,2%	19	9,1%	41	منخفض جدا
100%	450	100%	450	100%	450	المجموع

المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على بيانات الاستبيان.

مما لا شك فيه، أن تسعيرة النقل تعتبر عنصرا أساسيا محددًا للطلب في اقتصاد السوق. و وفق هذا طلب من المستجوبين تقييم وسائل النقل الموضحة في الجدول أعلاه من منظور سعر التذكرة، فكانت آراؤهم تتمثل في الآتي:

➤ سعر تذكرة الحافلة:

يتضح من خلال الجدول أعلاه، أن نسبة 43% تقريبا من أفراد العينة محل الدراسة ترى بأن سعر تذكرة الحافلة مقبول. في حين أن الباقي مقسم إلى فئتين أحدهما ترى أنه منخفض و.منخفض جدا، و الأخرى ترى العكس. يمكن على ضوء هذه النتائج أن نستخلص بأن سعر تذكرة الحافلة في رأي غالبية المسافرين هو في متناولهم. أما من يرى بأن سعر الحافلة مرتفع و مرتفع جدا فذلك ربما يتعلق بالأفراد أصحاب الدخل المنخفض أو الذين يغيرون الحافلة عدة مرات.

➤ تكلفة التنقل بسيارة الأجرة:

يبين الجدول أعلاه أن معظم أفراد الفئة المستجوبة ترى بأن سعر سيارة الأجرة مرتفع و مرتفع جدا و هذا بنسبة 82% من مجموع المستجوبين. يستخلص من هذه الحقائق بأن التنقل بواسطة سيارات الأجرة يعتبر بديلا مكلفا مقارنة مع أنواع النقل الأخرى، و ربما يعود ذلك إلى النقص الملاحظ في توفير وسائل النقل الجماعي بالقدر الكافي (قانون العرض و الطلب).

➤ سعر تذكرة وسائل النقل (السككي) ذات السعة العالية:

عموما، يرى أكثر من 50% من المستجوبين بأن سعر تذكرة وسائل النقل الجماعي السككي مرتفعا و يرى الباقي عكس ذلك. لكنه في بداية سنة 2016 منحت مؤسسات النقل الجماعي العمومي (الميترو، الترامواي و القطار) تسهيلات لزيائنها تتمثل في بيع تذكرة موحدة، و تخفيضات لشرائح معينة من المسافرين مثل التلاميذ و الطلبة.

2. مؤشر الراحة

يوضح الجدول التالي مواقف أفراد العينة حول مؤشر الراحة لمختلف أنواع النقل الحضري.

الجدول رقم (28): مواقف أفراد العينة حول مؤشر الراحة لوسائل النقل لمدينة الجزائر.

وسائل النقل ذات السعة العالية		سيارة الأجرة		الحافلة		الراحة (النظافة، الانتظار، المعاملة..)
النسبة	التكرار	النسبة	التكرار	النسبة	التكرار	
% 31,8	143	% 18,7	84	% 2,4	11	مريحة جدا
% 50,4	227	% 47,6	214	% 3,6	16	مريحة
% 14,0	63	% 24,2	109	% 10,0	45	مقبول
% 2,7	12	% 8,2	37	% 21,6	97	غير مريحة
% 1,1	5	% 1,3	6	% 62,4	281	غير مريحة جدا
% 100	450	% 100	450	% 100	450	المجموع

المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على بيانات الاستبيان.

الراحة تمثل خاصية نوعية، و يقصد بها هنا الراحة النفسية و البدنية التي يشعر بها المتنقل أثناء وجوده على متن أي وسيلة نقل. و لمعرفة ما تتميز به وسائل النقل المشار إليها في الجدول السابق، طلب من المستجوبين تقييم وسائل النقل الموضحة في الجدول أعلاه من منظور خاصية الراحة، فكانت إجاباتهم كآلاتي:

➤ الحافلة:

يتضح من خلال الجدول أعلاه، أن نسبة 84% من أفراد العينة التي تم استجوابها ترى بأن خدمات النقل بواسطة الحافلة تتميز بأنها متدنية و غير مريحة، خاصة تلك التي تعود للخواص. إن ما يفسر هذه المواقف السلبية حول تقييم درجة الراحة التي يشعر بها المسافر بالحافلة هو قدم الحافلات، انعدام النظافة، الاكتظاظ، طول مدة الانتظار و مدة الرحلة، سوء المعاملة بسبب غياب ثقافة الخدمة العمومية.

و من هذا المنطلق، يمكن أن نستقرئ بأنه من المفروض على السلطات الحكومية المكلفة بالنقل في الجزائر أن تضع خططا و برامج لتشجيع الأفراد على استخدام النقل الجماعي بدل استخدام السيارة الخاصة كما هو معمول به في الدول المتطورة بهدف تخفيض الآثار الخارجية للنقل.

➤ سيارة الأجرة:

تعتبر هذه الوسيلة شائعة الاستعمال رغم ارتفاع سعر التنقل بها، و ذلك لما تتميز به من خدمات نوعية جيدة مقارنة مع غيرها و هذا ما يتوافق مع آراء غالبية المستجوبين. غير أن 10% من المستجوبين لا يشاركون رأي الفئة السابقة لاعتبارات خاصة بهم مثل سوء المعاملة من طرف السائق كعدم قبول إيصال الزبون إلى مقصده، أو عدم الاهتمام بانشغالاته و اهتماماته. أو بسبب آخر يعود إلى قدم المركبة.

➤ وسائل النقل ذات السعة العالية:

نظرا لزيادة عدد السكان في الجزائر أصبح التنقل في المدن يلاقي صعوبات كثيرة ترتب عنها العديد من المشاكل التي تتعلق بنقل الأفراد و السلع مما أثر سلبا على التنمية الاقتصادية المستدامة. و لمواجهة مثل تلك المشاكل عمدت السلطات العمومية المكلفة بالنقل على توسعة شبكة النقل السككي (الترامواي، المترو، القطار) في العديد من المدن الجزائرية الكبرى للتلبية احتياجات المجتمع المتعلقة بالنقل في الوسط الحضري الذي يعتبر من الوسائل الحديثة الفعالة في تحريك النشاط الاجتماعي و الاقتصادي لتمييزه بالسرعة و السلامة و الأمان، و الراحة،

و غيرها من الخصائص النوعية الأخرى. على ضوء ذلك، يرى غالبية المستجوبين بأن هذا النوع من وسائل النقل يوفر أسباب الراحة مقارنة مع وسائل النقل الجماعي الأخرى - الحافلات.

3. مؤشر التردد

يوضح الجدول التالي مواقف أفراد العينة حول مؤشر التردد لمختلف أنواع النقل الحضري.

الجدول رقم (29): آراء أفراد العينة حول مؤشر معدل تردد الرحلات لوسائل النقل لمدينة الجزائر.

وسائل النقل ذات السعة العالية		سيارة الأجرة		الحافلة		معدل تردد الرحلات
النسبة	التكرار	النسبة	التكرار	النسبة	التكرار	
56,2 %	253	3,1 %	14	1,3 %	6	مرتفع جدا
35,8 %	161	18,4 %	83	8,4 %	38	مرتفع
6,2 %	28	54,9 %	247	16,4 %	74	مقبول
1,6 %	7	15,1 %	68	27,3 %	123	منخفض
0,2 %	1	8,4 %	38	46,4 %	209	منخفض جدا
100 %	450	100 %	450	100 %	450	المجموع

المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على بيانات الاستبيان.

لضمان تغطية الطلب على النقل في مختلف الأوقات اليومية (التردد) بكيفية فعالة، لابد من وضع برامج (توقيت، الاتجاهات) تتلاءم مع احتياجات أفراد المجتمع. و لمعرفة ما تتميز به وسائل النقل المشار إليها في الجدول السابق، طلب من المستجوبين تقييم وسائل النقل الموضحة في الجدول أعلاه من زاوية خاصية التردد، فكانت آراؤهم كالتالي:

➤ الحافلة:

يتضح من خلال الجدول أعلاه، أن عددا كبيرا من الأفراد الذين شملتهم الدراسة أجابوا بأن مستوى تردد الحافلة ضعيف و ضعيف جدا، و ذلك بنسبة 73%. و هذا ما يؤكد إجابات المستجوبين المتعلقة بمعدل وقت انتظار الحافلة في الجدول رقم (33). إن الاستمرار في هذا الوضع من شأنه أن يضر بسمعة النقل الحضري في الجزائر، و يستدعي تدخل السلطات العمومية المكلفة بذلك من أجل العمل على انتظام رحلات النقل، مثل تخصيص ممرات خاصة فقط للحافلات من أجل تسهيل حركتها بيسر و سهولة.

➤ سيارة الأجرة:

من خلال الجدول السابق، يمكن ملاحظة أن غالبية المستجوبين (77%) يؤكدون أنهم يلاقون سيارات الأجرة أثناء الطلب. بينما يرى الباقي عكس ذلك. و يعتبر هذا على العموم مؤشرا إيجابيا بالرغم من أن البعض يشتكي من رفض أصحاب سيارات الأجرة نقلهم إلى مقصدهم. كما يشتكون من انعدام المناوبة الليلية لسيارات الأجرة، و هذا وفق تصريحاتهم في الاستبيان.

➤ وسائل النقل ذات السعة العالية:

يتضح من خلال الجدول السابق، أن معظم المستجوبين يعبرون عن ارتياحهم لارتفاع معدل تردد (Fréquence) رحلات هذا النوع من وسائل النقل الجماعي. حيث تم قياس تردد رحلات الميترو و الترامواي و القطار في أوقات الذروة، فكانت النتائج كالتالي:

- 3 دقائق و 20 ثانية بالنسبة للميترو،
- 7 دقائق بالنسبة للترامواي،
- ما بين 15 إلى 20 دقيقة بالنسبة للقطار.

4. مؤشر الأمن

يوضح الجدول التالي مواقف أفراد العينة حول مؤشر الأمن لكل من الحافلة، سيارة الأجرة و وسائل النقل ذلت السعة العالية.

الجدول رقم (30): آراء أفراد العينة حول مؤشر الأمن لوسائل النقل لمدينة الجزائر.

وسائل النقل ذات السعة العالية		سيارة الأجرة		الحافلة		الأمن
النسبة	التكرار	النسبة	التكرار	النسبة	التكرار	
12,0 %	54	6,9 %	31	6,4 %	29	مرتفع جدا
26,0 %	117	25,3 %	114	17,1 %	77	مرتفع
43,1 %	194	58,4 %	263	7,6 %	34	مقبول
15,1 %	68	8,2 %	37	24,9 %	112	منخفض
3,8 %	17	1,1 %	5	44,0 %	198	منخفض جدا
100 %	450	100 %	450	100 %	450	المجموع

المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على بيانات الاستبيان.

تعتبر خاصية الأمن في وسائل النقل من بين الانشغالات التي يوليها المسافرون لما لها من تأثير على قراراتهم في اختيار وسيلة النقل المناسبة. و لتقييم مستوى هذه الخاصية طلب من المستجوبين إبداء رأيهم حول درجة الأمن في مختلف وسائل النقل المشار إليها في الجدول أعلاه.

➤ الحافلة:

يتضح من خلال الجدول أعلاه، أن نسبة 69% تقريبا من أفراد العينة ترى بأن التنقل بواسطة الحافلة تصاحبه بعض المخاطر المتعلقة بالسرقة و الاعتداءات اللفظية و أحيانا حتى الجسدية حسب تصريحات المستجوبين. كما يتعرض المسافرون بواسطة هذه الوسيلة لمخاطر أخرى تتعلق بالحالة الفنية و التقنية المتدهورة التي تتميز بها. و هذا يمثل مؤشرا سلبيا يستدعي من السلطات العمومية التدخل لمعالجته. و هذا بالرغم من أن البعض من المستجوبين يعبرون عن مستوى رضاهم عن الأمن في الحافلات و خاصة حافلات النقل العمومي ETUSA.

➤ سيارة الأجرة:

و في ما يخص هذا النوع من وسائل النقل فإن معظم المستجوبين يبدون رضاهم النسبي حول توفر الأمن بها. و هذا يعتبر مؤشرا إيجابيا يستدعي التشجيع للحفاظ عليه.

➤ وسائل النقل ذات السعة العالية:

يتضح من خلال الجدول السابق، أن 43,1% من المتنقلين يرون بأن مستوى الأمن مقبول بالنسبة لهذه الوسائل، سواء تعلق الأمر بالسرقات أو الاعتداءات أو الحوادث، و نسبة 28% من أفراد العينة تعتبر أن مستوى الأمن مرتفع و هذا لتوفر أعوان الأمن في المحطات، بينما نجد 18,9% من المستجوبين يرون بأن هذه الوسائل تعاني من غياب الأمن خاصة بالنسبة في المحطات في الفترات المسائية، خاصة بالنسبة للقطار و الترامواي.

5. مؤشر تلويث البيئة

يوضح الجدول التالي مواقف أفراد العينة حول مؤشر تلويث البيئة (التلوث الهوائي، الصوتي و البصري) لكل من الحافلة، سيارة الأجرة و وسائل النقل ذلت السعة العالية.

الجدول رقم (31): مواقف أفراد العينة حول مؤشر تلويث البيئة لوسائل النقل لمدينة الجزائر.

وسائل النقل ذات السعة العالية		سيارة الأجرة		الحافلة		تلويث البيئة
النسبة	التكرار	النسبة	التكرار	النسبة	التكرار	
0,4	2	4,0	18	15,3	69	ملوثة جدا
1,8	8	12,4	56	36,9	166	ملوثة
22,9	103	42,4	191	40,7	183	متوسط
43,1	194	28,4	128	5,3	24	غير ملوثة
31,8	143	12,7	57	1,8	8	غير ملوثة جدا
100	450	100	450	100	450	المجموع
1,9600		2,6667		3,5867		المتوسط الحسابي

المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على بيانات الاستبيان.

تتأثر مدينة الجزائر بالملوثات و بالمؤثرات السلبية الأخرى التي تصدر من وسائل النقل التي تعتمد على الطاقة الملوثة غير المتجددة. و مما زاد من حدة المشكل هو الزيادة المستمرة في عدد المركبات بدرجة أن الطرقات أصبحت غير كافية لاحتوائها و أن استخدامها المفرط أدى إلى الإضرار بصحة الأفراد و ببيئتهم. و في الجدول أعلاه، طلب من المستجوبين تقييم مختلف وسائل النقل المشار إليها من منظور مؤشر التلوث فكان ملخص إجاباتهم كالتالي:

➤ الحافلة:

و في ما يتعلق بالحافلة، يرى غالبية المستجوبين (أكثر من 90%) بأنها تعتبر مصدرا ملوثا، خصوصا أن معظم الحافلات المستعملة من طرف الخواص لا تتوفر على الوسائل والتقنيات المخفضة للضجيج و لطرح الغازات السامة. و على ضوء هذه الحقائق، أصبح لزاما على السلطات العمومية أن تعمل على إصدار سياسات عمومية للنقل تراعي حماية البيئة و الحد من الأضرار الأخرى.

➤ سيارة الأجرة:

يتضح من خلال الجدول السابق، أن 42% من المتقلين يرون بأن مستوى تلوث سيارات الأجرة متوسط، و أن 41% يرون بأنها غير ملوثة. بينما يرى 16% فقط من المستجوبين بأنها ملوثة. حقيقة، يمكن ملاحظة أن كثيرا من سيارات الأجرة لا تستعمل الطاقة الملوثة، و تفضل استخدام الغاز لانخفاض سعره.

➤ وسائل النقل ذات السعة العالية:

تشير النتائج المتحصل عليها في الجدول أعلاه، بأن مجموع 98% من أفراد العينة تتفق على أن هذه الوسائل غير ملوثة نسبيا، و هذا يعود إلى اعتمادها على الطاقة الكهربائية في تشغيلها. في حين يرى 2% فقط من أفراد العينة بأنها ملوثة و هذا يعود إلى الضجيج الذي تسببه هذه الوسائل خاصة القطار.

خاتمة

الخاتمة

تبين من خلال هذا البحث أن النقل يعتبر عنصرا هاما بالنسبة للمجتمع المعاصر لأنه يمثل النشاط الاقتصادي المحرك لأنشطة القطاعات الأخرى كالتصنيع، التعليم، الزراعة، السياحة وغيرها من فروع الحياة الاجتماعية والاقتصادية. لكنه - أي النقل - يمثل في الوقت نفسه تحديا كبيرا لأصحاب متخذي القرار لأنه يتطلب توفير إمكانيات مالية و بشرية متخصصة تتناسب مع التطلعات المتزايدة لمختلف أفراد المجتمع المنتشرين في أماكن سكنية - في حدود المجال الترابي الوطني - ذات خصائص مناخية، جغرافية، ثقافية و اقتصادية متباينة أحيانا و متقاربة أحيانا أخرى.

تزداد دراسة أهمية سياسات النقل لكون هذا الأخير يعتبر أحد الركائز المهمة للتطور الاقتصادي والاجتماعي. و من هذا المنطلق، أصبح اهتمام السلطات الحكومية المعنية بهذا القطاع ينصب حول توفير البنى التحتية الأساسية اللازمة و حول تنظيم قطاع النقل و تشغيله بكفاءة و فعالية حتى يضمن تقديم خدمات ترقى إلى المستوى الذي يؤدي إلى تحقيق الأهداف المرجوة منه في خدمة الاقتصاد الوطني.

و مع مرور الزمن، ازداد عدد المركبات كما و نوعا بزيادة النمو في حجم النشاط الاقتصادي و بارتفاع في عدد السكان، مما ترتب عنه ظهور اختلال يتلخص في صعوبة تحقيق الموازنة بين المنافع و الفوائد التي يدرها النقل و التكاليف التي يتسبب فيها، و التي يتكبدها المجتمع جراء المضار التي يلحقها بالفرد و بالبيئة.

يتضح كذلك من خلال هذا البحث أن السلطات المختصة في مجال النقل أصبحت تدرك حجم التحديات التي تواجهها و القيود التي لا بد و أن تراعيها عند بلورة الأهداف التي تعتزم تحقيقها، و كذلك، عندما تقوم بتحديد الطرق و الأساليب التي تعتمد عليها في تنفيذ مهامها في حدود مجال زمني مدروس.

يلاحظ أيضا من البحوث و الدراسات التي تناولت السياسات العمومية و تقييمها من منظور الاقتصاد العمومي، أن الدول المتطورة تحقق نجاحات متميزة في تنمية و تطوير مستوى

معيشة ساكنيها لأسباب كثيرة، منها على وجه الخصوص دَمَقَرطَة أنشطة و أعمال مؤسساتها و هيئاتها المحلية و المركزية، بمعنى أن العلاقة بين المؤسسات العمومية و المواطنين - من خلال ممثليهم في مختلف المستويات - تحكمها الاعتبارات السياسية و الاقتصادية و الاجتماعية. و أنه كلما تقوّت (تمتنت) تلك العلاقة كلما اكتسب المجتمع رقيه و ازدهاره. أما بالنسبة للدول التي هي على نقيض السابقة كالجزائر مثلا (الأقل تطورا) فإن سياساتها العمومية - المرتبطة بالنقل - تشوبها العديد من الشكوك بدءا بتحديد أولوياتها و باختيار أهدافها و بكيفية تصميمها و اعتماد تنفيذها، و انتهاءا بمن يقوم بتقييمها. إن النوع الثاني من الدول المشار إليها، غالبا ما تدلي في مختلف القنوات الرسمية بأن سياساتها العمومية ناجحة و أنها فعالة و أنها كذا، و كذا، لكن، ما يستخلص من الواقع قد يدل على عكس ذلك لأن، أولا سياساتها العمومية المنتهجة هي متقدمة (لا تجاري التطورات التكنولوجية و الفنية)، و ثانيا أنها غير فعالة (إذا ما روعيت بعض الخصائص مثل النوعية و مقدار التكلفة)، و ثالثا أنها قد وجهت لتحقيق أهداف غير أهدافها المسطرة. و رابعا غياب البيانات و الإحصائيات المرتبطة بتلك السياسات و البرامج و المشاريع العمومية. و كمثال على ذلك، ما عرفه مشروع مترو الجزائر، و ما يعرفه الآن مشروع الطريق السيار شرق - غرب.

إن ما يبرر عملية تقييم السياسات العمومية في مجال النقل هو حجم الاستثمارات التي تخصصها الدولة لإنجاز المشاريع التي تضمن تقديم خدمات ذات نوعية كافية تفي باحتياجات مختلف مستخدمي وسائل النقل المتعددة. فالتقييم هو العملية التي تهدف إلى تتبع في ما إذا استخدمت الأموال المخصصة بكفاءة و فعالية، و إذا ما كانت النتائج المحققة تتوافق مع أهداف السياسات العمومية المتبعة.

يؤكد المختصون في الاقتصاد العمومي بأن عقلنة استخدام الأموال العمومية (المحدودة) تستند إلى العديد من المؤشرات التي تتعلق بحجم / كمية الوسائل المستخدمة (المدخلات)، و بالطرق و الكيفيات التي تتم بها تأدية الأنشطة العمومية (العمليات)، و تتعلق كذلك بالنتائج المحققة (المخرجات) على مدار فترات زمنية متعددة تغطي المجال الزمني للسياسة العمومية على الأمدين المتوسط و الطويل. تستخدم هذه المؤشرات من طرف كل الأطراف التي لها صلة

بالسياسات العمومية من أجل قياس التأثيرات التي ألحقتها تلك النتائج على الفئات المستهدفة و مقارنتها مع نتائج فترات سابقة أو مع تجارب دول أخرى.

يستخلص من هذا البحث أن الأساس المرجعي الذي تعتمد عليه الرقابة و التوجيه و التدقيق و التقييم ليس واحدا و إنما يختلف باختلاف طبيعة المفاهيم الأربعة السابقة. فالرقابة تدعم المساءلة و من ثمة تضمن الفاعلية و الكفاءة. و التوجيه يثبّت مسار البرامج و يحدد وجهته و من ثمة يضمن توفير خاصية الملاءمة و التناسق. أما التدقيق فهو يتحسس و يستشعر المخاطر الملازمة لعمل السلطات العمومية لأن المستقبل مبني على عدم اليقين، و هو كذلك يضمن (الفاعلية). بينما يستند التقييم إلى مقارنة النتائج مع الاستخدامات، أو مقارنة الآثار المستهدفة مع الآثار المحققة وهذا من شأنه أن يرفع من درجة الفعالية في توظيف الموارد الاقتصادية. يستقرا من هذا التحليل أيضا بأن التسيير في الإدارات العمومية لا يختلف كثيرا عن التسيير في المؤسسات الاقتصادية الهادفة إلى الربح لكونهما يستخدمان نفس المفاهيم.

على ضوء هذه الأفكار يمكن استخلاص أن نتائج تطبيق السياسات العمومية لا يمكن معرفتها إلا من خلال الكشف عن التغييرات (الكمية و النوعية) التي حدثت على موضوع تلك السياسة العمومية. وكذلك، معرفة ما إذا كانت الوسائل القانونية، الإدارية و المالية المستخدمة قد أدت إلى بلوغ الأهداف المسطرة و حدث ما كان متوقعا من التأثيرات. و من خلال ذلك فالمقيم يسعى للحصول على معلومات واقعية تبرر نجاح أو فشل السياسة رغم وجود صعوبة في تقدير و فرز الآثار و النتائج المحققة في الحياة الواقعية.

و أخيرا التقييم هو الذي يربط هذه الحلقات أو المراحل بعضها مع البعض الآخر، و يبين مكامن أو أماكن القصور أو الخلل إن وجد، ليقدم الحلول الممكنة آنيا من جهة، و ينبه المسؤولين لاتخاذ التدابير اللازمة لمنع حصولها في السياسات العمومية اللاحقة من جهة أخرى.

من المعلوم، أن تنفيذ السياسات العمومية في الجزائر في مجال النقل أو غيره يتطلب موارد مالية ضخمة يصعب على الدولة توفيرها لمحدودية عائداتها المالية، فإنه على السلطات العمومية إذا ما أرادت تحسين أدائها في هذا المجال أن تدعم أكثر التزاوج بين القطاع العام و الخاص.

و هذا ما يؤكد الفرضية الأولى: توجد ضرورة لتدخل الدولة في قطاع النقل.

أما في ما يتعلق بالسياسة العمومية للنقل في الجزائر، فقد أنشئت عدة هيئات إدارية - مركزية و جهوية - تسهم جميعها بكيفية أو بأخرى في إعداد السياسات العمومية للنقل و تنسق في ما بينها من أجل تحسين و تطوير الأداء الذي يضمن تحقيق احتياجات المجتمع حاضرا و مستقبلا. و تم توضيح وظائف هذه الهيئات و الترابط في ما بين أهدافها تم عرض مختلف الأدوار التي تتميز بها و القوانين التي تنظمها من أجل توضيح الأهمية التي تعطيها السلطات العمومية لقطاع النقل.

و تم التطرق كذلك إلى أهم الأطر التشريعية و الإجرائية للنقل البري و ذلك بهدف معرفة التطورات الحاصلة في التشريع المرتبط بقطاع النقل البري في الجزائر، لأن ذلك يساعد على تقييم نتائج السياسات العمومية في مجال النقل الحضري.

و أخيرا، تم توضيح ما هي ضرورات الإصلاح في هذا القطاع و الآليات التي سخرت من أجل مواكبة التغيرات الاقتصادية و الاجتماعية و السياسية التي عرفت الجزائر منذ الاستقلال.

و استخلص من هذا البحث أنه بالرغم من الجهود المعتبرة التي بذلت في قطاع النقل إلا أنه لا يزال لم يرق إلى المستوى الذي يضمن توفير خدمات عمومية ذات جودة كافية مقارنة مع بعض الدول النامية.

تميز قطاع النقل في الجزائر منذ الاستقلال إلى غاية نهاية القرن العشرين باهتمام لم يرق إلى المستوى الذي يؤهله أن يوفر خدمات ذات نوعية تتوافق مع معايير النقل الدولية، و هذا

في اعتقادنا يعود للعديد من الأسباب لعل من أهمها ضعف البنية التحتية التي نتجت بسبب ضعف التمويل و إلى وجود أسباب أخرى سياسية و اجتماعية.

أما حديثا (بداية القرن الواحد و العشرين) فلقد غيرت السلطات العمومية في الجزائر من سياستها تجاه قطاع النقل و أصبحت توليه عناية و تركيزا، فأعدت له عدة برامج و خطط لتدارك النقص الذي كان مسجلا في هذا الإطار.

فتعاضد دور النقل في الحياة الاقتصادية و الاجتماعية و الثقافية، من جهة، أدى بالحكومات في مختلف دول العالم إلى العمل من أجل توحيد الجهود المحلية و البينية (في ما بين الدول) إلى اختلاق نماذج و أنظمة ذكية متطورة تكون قادرة عن بعد (à distance) على مراقبة مختلف وسائط نقل الأفراد و نقل السلع و المنتجات، و تسمح للمختصين على إدارة و تسيير الشبكات الطرقية من التدخل في المكان المناسب و في الزمن المطلوب من أجل اتخاذ التدابير التي تعيد الأمور إلى سابق حالها المعتاد. و من جهة أخرى، دفع بها (الحكومات) إلى التفكير في إعداد السياسات العمومية للنقل بكيفيات تكون أكثر تطابقا مع الواقع، و إلى إصدار قوانين تشريعية تتماشى مع ذلك، و إلى الاعتماد على الأساليب العلمية في عملية تقييم السياسات و البرامج المعتمدة لضمان تحقيق خدمة عمومية ترضي مختلف مستعملي الشبكات الطرقية.

إن من بين السياسات العمومية المرتبطة بالنقل تلك التي تنصب في الأساس حول مجابهة الآثار السلبية التي تترتب عن العدد المرتفع للسيارات "الخاصة" التي تستخدم في نقل الأفراد لتأدية مختلف أنشطتهم. و مما زاد من حدة المشكل هو التوسع العمراني السريع الذي تعرفه معظم المدن الجزائرية نتيجة النمو الديموغرافي و الهجرة التي تعود لأسباب اجتماعية و اقتصادية و حتى أمنية كما عرفها المجتمع الجزائري في نهاية القرن الماضي و الذي لا زالت تداعياته حتى يومنا هذا، و كذلك بسبب أن وسائل النقل الجماعي لا توفر حاليا الخدمات لا بالقدر الكافي و لا بالنوعية المطلوبة.

و يعتبر النقل الحضري متى روعي فيه تطبيق متطلبات التنمية المستدامة نشاطا اقتصاديا يضمن تجاوز الآثار السلبية التي تنتج عن النقل الذي لا يحترم المواثيق و التشريعات الحديثة التي تهدف إلى عدم الإضرار بالمقومات البشرية أيا كانت طبيعتها و في أي مكان من العالم.

و بعد دراسة واقع النقل الحضري في مدينة الجزائر ميدانيا تم التوصل إلى النتائج التالية:

نتائج البحث الميداني

اتضح من خلال إجراء البحث الميداني عدة قضايا و ملاحظات، يمكن تلخيصها وفق التصنيف الآتي:

1. القضايا المتعلقة بواقع النقل الحضري في مدينة الجزائر من وجهة نظر المسافرين:

التصنيف	النتائج
وسائل النقل	- 68% من أفراد العينة محل الدراسة لا يملكون سيارة شخصية (سياحية)، - 32% يملكون سيارة شخصية (سياحية). بمقارنة النسبتين السابقتين يتضح أن 3/1 العينة المستجوبة تقريبا تملك سيارة شخصية، و هذا لا يبتعد كثيرا عن نفس النسبة في مدينة الجزائر حسب الإحصائيات الرسمية لوزارة النقل لسنة 2015: - عدد سكان مدينة الجزائر = 3.4 مليون نسمة، - عدد السيارات السياحية 0.994 مليون سيارة. يلاحظ أن نتائج البحث تقريبا متطابقة مع الواقع.
	- 84% يفضلون المشي في تنقلاتهم، - 1,6% فقط من المستجوبين يستعملون الدراجة الهوائية في التنقل،

- 44% من أفراد العينة يستعملون السيارة الخاصة في تنقلاتهم اليومية، - 81% من المتنقلين يستعملون النقل الجماعي بالحافلة، - أقل بكثير من 50% من المتنقلين يستعملون النقل السككي.		
- 8% فقط من الأفراد الذين شملتهم الدراسة يؤكدون بأن مواقف و محطات النقل الحضري لمدينة الجزائر تتوفر على الخدمات الضرورية. - و هذا دليل على تدني مستوى الخدمات.	- توفر الخدمات في المواقف و المحطات (الواقيات، المقاعد، النظافة و الأمن)	خدمات النقل
- 38% من أفراد العينة يؤكدون على أن المناطق التي يقطنون بها (الضواحي) لا تصل إليها وسائل النقل الجماعي.	- تغطية النقل الجماعي للمناطق العمرانية	
- 32% من أفراد العينة لا يعرفون اتجاه الحافلة إلا من خلال الاستفسار.	- الإعلام المتعلق بالنقل	
- 21% يقومون بالتغيير ثلاث مرات أو أكثر، - 74% يقومون بالتغيير مرة أو مرتين.	- عدد مرات تغيير الحافلة	ظروف التنقل
- 41% من المستجوبين ينتقلون بغرض العمل، - 33% ينتقلون بغرض الدراسة. - 19%، 7% المتنقلين بغرض التسوق و لأغراض أخرى على الترتيب.	- أسباب التنقل	
- 38% تتراوح طول مدة رحلاتهم اليومية بين 40 - 60 دقيقة. - 50% و أكثر تصل مدة رحلاتهم اليومية أكثر من ساعة.	- معدل الوقت اليومي في التنقل بواسطة وسائل النقل الجماعي	

- 64% يقضون بين 20 و 40 دقيقة.	- معدل وقت انتظار الحافلة	
- 87% يرجعونه إلى السعر، - 76% يرجعونه إلى الراحة (النظافة، الاكتظاظ، المعاملة)، - 92% يرجعونه إلى الأمن (السرقه، الاعتداءات) و السلامة (الحوادث)، - 71% يرجعونه إلى السرعة، - 81% يرون بأنهم مجبرون في كثير من الأحيان من التنقل بأي وسيلة. يمكن مما سبق أن نستخلص ترتيب استخدام معايير اختيار وسيلة النقل حسب الأهمية التي يوليها أفراد العينة المستجوبة كما يلي: 1. الأمن و السلامة، 2. السعر، 3. الراحة، 4. السرعة.	- معيار اختيار وسيلة النقل (الإجابة بنعم على كل معيار على حده)	

1- يتضح من مجمل النتائج المحصل عليها في الجدول السابق بأنها لا تتوافق مع الفرضية الثانية: النقل الحضري في مدينة الجزائر يلبي احتياجات المتقّلين.

2. تقييم وسائل النقل الحضري

تتمثل نتائج هذا المحور المرتبط بتقييم وسائل النقل الحضري في مدينة الجزائر وفق الآتي:

المؤشرات	الحافلة	سيارة الأجرة	النقل السككي
التسعيرة	مرتفع	%31	%82
	مقبول	%43	%28
	منخفض	%26	%19
الراحة	مريحة	%6	%66
	مقبول	%10	%24
	غير مريحة	%84	%10
التردد	مرتفع	%10	%22
	مقبول	%16	%55
	منخفض	%74	%24
الأمن	مرتفع	%24	%32
	مقبول	%8	%58
	منخفض	%69	%9
البيئة	ملوثة	%52	%16
	متوسطة	%41	%42
	غير ملوثة	%9	%41

2- يتضح من مجمل النتائج المحصل عليها في الجدول السابق بأنها لا تتوافق مع

الفرضية الثالثة: النقل الحضري بواسطة الحافلات في مدينة الجزائر له تأثير إيجابي

على رضا المتقّلين.

الاقتراحات

بعد دراسة و مناقشة مختلف عناصر محاور البحث النظرية و التطبيقية يمكن أن نقدم الاقتراحات المالية التي نعتقد أنها مفيدة لأصحاب القرار في مختلف المستويات الإدارية المكلفة بالنقل.

1. وضع مخططات و برامج استراتيجية للنقل تتعلق بالمدى المتوسط و الطويل،
2. إعادة النظر في برامج التهيئة العمرانية بما يتماشى و مخططات النقل المستقبلية،
3. توسيع شبكة النقل السككي في المناطق الحضرية ذات الكثافة السكانية المرتفعة،
4. استعمال القطار في نقل السلع و البضائع،
5. تنظيم رحلات النقل البحري لنقل الأفراد بالمناطق الساحلية،
6. تشجيع البحوث التقنية و الاقتصادية في مجال النقل،
7. إشراك القطاع الخاص في إنجاز البنى التحتية للنقل،
8. تشجيع استخدام وسائل النقل المحافظة على البيئة،
9. تكوين إطارات متخصصة في النقل و الإمداد،
10. إعداد القوانين و التشريعات المنظمة للنقل و الحرص على تطبيقها.

قائمة المراجع

المراجع باللغة العربية

❖ الكتب بالعربية

1. أحمد محي الدين، تطبيق نظام البناء و التمليك B.O.T في تعمير الأوقاف و المرافق العامة، الدورة 19، المنظمة المؤتمر الإسلامي، الشارقة ، الإمارات، 2009.
2. أحمد مصطفى الحسين، مدخل إلى تحليل السياسات العامة، المركز العلمي للدراسات السياسية، الأردن، 2002.
3. بوعلي محمد الصغير، تنظيم القطاع العام في الجزائر - استقلالية المؤسسات، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1992.
4. تامر محمد كامل الخرجي، النظم السياسية الحديثة و السياسات العامة، دار مجدلاوي، عمان، الأردن، 2004.
5. ج.هـ. هيرسون، سياسات و أفكار، ترجمة صلاح الدين الشريف، دار الوزان للطباعة و النشر، القاهرة، مصر، 1985.
6. جمعة سلوى شعراوي، تحليل السياسات العامة في الوطن العربي، مركز دراسات و استشارات الإدارة العامة، القاهرة، مصر، 2002.
7. جيمس أندرسون، صنع السياسات العامة، ترجمة عامر الكبيسي، دار مجدلاوي، عمان، الأردن 2004.
8. حسن أبشر الطيب، الدولة العصرية: دولة مؤسسات، دار الجيل للطبع و النشر و التوزيع، الأردن، 2001.
9. حمادة فريد منصور، مقدمة في اقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، مصر، 1998.
10. خيرى عبد القوي، دراسة السياسة العامة. ط1، ذات السلاسل، الكويت، 1989.
11. سعيد عبده، جغرافية النقل - مغزاها و مرماها، المكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، 2010.
12. شريف محمد ماهر، تخطيط النقل و سياساته. الدار الجامعية - الإسكندرية، مصر، 2006.
13. صلاح مراد و فوزية هادي، طرائق البحث العلمي (تعميمها و إجراءاتها)، دار الكتاب الحديث، الكويت، 2002.
14. طارق مجذوب، الإدارة العامة، العملية الإدارية و الوظيفة العامة و الإصلاح الإداري، الدار الجامعية للطباعة و النشر، بيروت، 2000.
15. عامر الكبيسي، السياسات العامة - مدخل لتطوير أداء الحكومات، المنظمة العربية للتنمية الإدارية - بحوث و دراسات، الأردن، 2008.

16. عبد القادر فتحي لاشين، نظم المشاركة بين القطاعين العام و الخاص في مشروعات البنية الأساسية للنقل، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، جامعة الدول العربية، مصر، 2010.
17. عبد النور ناجي، مبروك ساحلي: مقدمة في دراسة السياسة العامة، دار العلوم للنشر و التوزيع. عنابة، الجزائر، 2014.
18. العزاوي وصال نجيب، السياسات العامة: حقل معرفي جديد، مركز الدراسات الدولية، جامعة بغداد، العراق، 2001.
19. علي محمد عبد المنعم حسن، هندسة النقل و المرور، دار الراتب الجامعية، بيروت، لبنان، 1994.
20. فهمي خليفة الفهداوي، السياسة العامة: منظور كلي في البنية و التحليل، ط3، دار المسيرة للنشر و التوزيع، عمان، الأردن، 2014.
21. محمد إبراهيم عبيدات، أساسيات التسعير في التسويق المعاصر، ط1، دار المسيرة للنشر، الأردن، 2004.
22. محمد البناء، تقييم المشروعات - الأسس العلمية و التطبيقات العملية. جامعة الملك عبد العزيز، المملكة السعودية، 2011.
23. محمد بلقسام حسن بهلول، سياسات تخطيط التنمية و إعادة مسارها في الجزائر، الجزء الأول - ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1999.
24. محمد بلقسام حسن بهلول، سياسات تخطيط التنمية و إعادة مسارها في الجزائر، الجزء الثاني - ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1999.
25. محمد توفيق سالم: هندسة النقل و المرور. دار الراتب الجامعية، بيروت، لبنان، 1985.
26. محمد قاسم القريوتي، رسم و تنفيذ و تقييم و تحليل السياسة العامة، دار ردمك، الكويت، 2006.
27. محمد موفق حديد، الإدارة العامة: هيكله الأجهزة و صنع السياسات و تنفيذ البرامج الحكومية، دار الشروق، عمان، الأردن، 2007.
28. محمود محمد داغر و علي محمد علي، الإنفاق العام على مشروعات البنية التحتية و أثره في النمو الاقتصادي في ليبيا، مجلة بحوث اقتصادية عربية، العدد 51، 2010.
29. مصطفى عبد الله خشيم، نظرية السياسة العامة، المؤتمر الوطني الأول للسياسات العامة في ليبيا، جامعة قار يونس - بنغازي، ليبيا، 11- 13 جوان 2007.

❖ المقالات العلمية

1. حاكمي بوحفص، الإصلاحات و النمو الاقتصادي في شمال إفريقيا: دراسة مقارنة بين الجزائر، المغرب و تونس، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، العدد السابع، 2009.
2. زكرياء عقاري، النقل و أهميته في التنمية الاقتصادية المستدامة. مجلة العلوم الإنسانية. جامعة محمد خيضر بسكرة. عدد 40 / 2015،
3. عادل مرابطي و عائشة نحوي: العينة، مجلة الواحات للبحوث و الدراسات، العدد: 4، جامعة غرداية، الجزائر، 2009.
4. علي بظاهر، سياسات التحرير و الإصلاح الاقتصادي في الجزائر، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، العدد الأول، جامعة الشلف، 2004.
5. فوزي بودقة و علي حجيج، نظام المركزية و تحدي العمران بمدينة الجزائر، منشورات العلوم و التكنولوجيا، العدد 23، جامعة قسنطينة، الجزائر، جوان 2005.
6. فوزي بودقة و علي حجيج، وجه مدينة الجزائر من مسارها العمراني، مجلة إنسانيات، عدد مزدوج 44-45، الجزائر، أبريل- سبتمبر 2009.
7. فوزي بودقة، تحديات التنمية العمرانية المستدامة و أثرها على إدارة و توجيه النمو العمراني بمدينة الجزائر، مؤتمر: تخطيط و إدارة النمو العمراني و ضغوط الاستثمار في المدن العربية الكبرى، المعهد العربي لإنماء المدن- القاهرة، مصر، 19-21 ماي 2013.
8. كربالي بغداد، نظرة عامة على التحولات الاقتصادية في الجزائر، مجلة العلوم الإنسانية، العدد 8، بسكرة.
9. محمد الخزامي عزيز و عجيل تركي الظاهر، التحليل المكاني لشبكة النقل الحضري في مدينة الكويت، مجلة جامعة دمشق للآداب و العلوم الإنسانية، سوريا، ديسمبر 2002.

❖ المذكرات و الأطروحات

1. بركات غنية، قياس رضا مستعملي خدمات النقل العمومي الحضري الجماعي، مذكرة الماجستير، كلية العلوم الاقتصادية و علوم التسيير، جامعة قلمة، السنة الجامعية: 2009-2010.
2. خروبي بزاره عمر، إصلاح المنظومة الصحية في الجزائر (1999-2009)، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم السياسية و العلاقات الدولية، جامعة الجزائر 3، 2011.
3. رشيد بلخير، النقل الحضري للمسافرين في الجزائر العاصمة، مذكرة ماجستير، معهد علم الاجتماع، جامعة الجزائر - بوزريعة، السنة الجامعية: 2002-2003.

4. روابحي سناء، النمو الحضري و علاقته بمشكلات النقل الحضري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في علم الاجتماع الحضري، قسم علم الاجتماع و الديمغرافيا، جامعة الحاج لخضر - باتنة، الجزائر، 2008/2009.
5. زوليخة قنطري، تنظيم النقل الحضري و الشبه الحضري، مذكرة ماجستير، جامعة باتنة،
6. زوليخة قنطري، سياسات نقل الأشخاص في الجزائر: واقع و آفاق، مذكرة دكتوراه، كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير، جامعة باتنة، السنة الجامعية: 2014 - 2015.
7. شاكر بلخضر، مشروع القطار الحضري (Tramway) لمدينة باتنة: دراسة استشرافية، مذكرة ماجستير، كلية العلوم الاقتصادية، التجارية و علوم التسيير، جامعة الحاج لخضر - باتنة، الجزائر ، 2010 / 2011.
8. عبد الحكيم كبيش، التمدد الحضري و الحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه العلوم في تهيئة المجال، كلية علوم الأرض، الجغرافيا و التهيئة العمرانية، جامعة منتوري - قسنطينة، الجزائر، السنة الجامعية 2010/2011.
9. علي السهول، الجماعات الضاغطة و السياسة العامة، الاتحاد العام لمقاولات المغرب نموذجاً، رسالة لنيل دبلوم الدراسات العليا المعمقة، جامعة محمد الأول، وجدة، المغرب، السنة الجامعية 2001-2002.
10. محمد بوقلعة، دراسة تحليلية للرشادة الاقتصادية لسلوك المتنقل بين خدمات النقل الحضري الجماعي و السيارة الشخصية، مذكرة الماجستير، كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير، جامعة الحاج لخضر - باتنة، الجزائر ، السنة الجامعية 2012 - 2013.
11. محمد عمر حافظ أدريخ، استراتيجيات و سياسات التخطيط المستدام و المتكامل لاستخدامات الأراضي و المواصلات في مدينة نابلس، مذكرة الماجستير، كلية الدراسات العليا، جامعة النجاح الوطنية - نابلس، فلسطين، 2005.
12. مسعودة بوزيدي، سياسات تخطيط النقل الحضري في إطار ضوابط التنمية المستدامة، مذكرة ماجستير، كلية العلوم الاقتصادية و علوم التسيير، جامعة سطيف، السنة الجامعية: 2011 - 2012.

❖ الملتقيات

1. زكرياء عقاري و بن ناصر عفاف، تخطيط النقل و دوره في المدينة، مداخل في إطار الملتقى الدولي حول: إشكالية النقل الحضري و التنقلات الحضرية المستدامة، مخبر إدارة - نقل - إمداد، جامعة باتنة، الجزائر، 14-15 أكتوبر 2014.

2. زكرياء مسعودي، سياسة التشغيل و فعالية برامج الإصلاحات الاقتصادية منذ سنة 2001، مداخلة في إطار المؤتمر الدولي حول تقييم آثار برامج الاستثمارات العامة و انعكاساتها على التشغيل، الاستثمار و النمو الاقتصادي خلال الفترة 2001-2014، جامعة سطيف، 11-12 ماي 2013.
3. زوليغة قنطري، النقل الحضري و التنقلات في مدينة الجزائر العاصمة، مداخلة ضمن فعاليات الملتقى الدولي حول إشكالية النقل الحضري و التنقلات الحضرية المستدامة التحديات و الحلول، جامعة الحاج لخضر- باتنة، الجزائر ، 14-15 أكتوبر 2014.
4. عبد السلام بن العربي، تجربة تمويل المؤسسات في ميدان نقل المسافرين و البضائع و إمكانية تعميمها على النشاط المرفئي و البحري، الدورة التدريبية الدولية حول تمويل المشروعات الصغيرة و المتوسطة و تطوير دورها في الاقتصاديات المغاربية، كلية العلوم الاقتصادية و علوم التسيير، جامعة سطيف، 25-28 ماي 2003.
5. فارس بوباكور و سليم بوقنة، استعمال الأساليب الكمية في دراسة سلوك المستهلك نحو خدمات النقل الحضري، مداخلة في إطار ملتقى وطني حول: استعمال الأساليب الكمية في اتخاذ القرارات الإدارية، كلية العلوم الاقتصادية و علوم التسيير، جامعة 20 أوت 1955، سكيكدة، 26-27 جانفي 2009.
6. مليك حمودي، دراسة تحليلية لواقع النقل البري في الجزائر في ظل مفهوم الاستدامة، مداخلة في إطار المؤتمر الدولي حول إستراتيجيات و أفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر في إطار التنمية المستدامة، جامعة مسيلة، الجزائر، 07-08 أكتوبر 2013.

❖ القوانين و المراسيم

1. الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد 44، الصادرة في 10 أوت 2011.
2. الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد 33، الصادرة في 27 ماي 2012.
3. الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد: 19، المؤرخ في 11 ماي 1988.
4. الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد 36، الصادرة بتاريخ 30 أوت 1989.
5. الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد 38، الصادرة بتاريخ 23 جوان 2003.
6. الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد: 46، الصادرة في 30 جويلية 2003.
7. الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد 56، قرار وزاري مؤرخ في 04 جويلية 1994.
8. الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد: 88، الصادرة لسنة 1963.
9. الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد 63، الصادرة بتاريخ 04 أوت 1967.
10. الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد 06، الصادرة بتاريخ 18 جانفي 1967.

11. الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد: 16. الصادر في 20 أبريل 1982.
12. الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد: 4، قرار وزاري مؤرخ في 15 جانفي 1985.
13. الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد: 21، قرار وزاري مؤرخ في 20 ماي 1987.
14. الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد 02، الصادرة بتاريخ 13 جانفي 1988.
15. الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد 27، الصادرة بتاريخ 2 جوان 1991.
16. الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد: 44: ، المؤرخ في 08 أوت 2001.
17. الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد: 46، الصادرة في 19 أوت 2001.
18. الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد: 24، المؤرخ في 18 جويلية 2011.
19. الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد 33، الصادرة بتاريخ 27 ماي 2012.
20. الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد: 101، الصادرة في 13 ديسمبر 1971.
21. الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد: 28، الصادرة في 30 مارس 1976.
22. الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد: 41، الصادرة في 07 أكتوبر 1980.
23. الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد: 52، الصادر في 29 ديسمبر 1981.
24. الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد 51، الصادرة بتاريخ 28 نوفمبر 1990.
25. الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد: 54، الصادرة في 12 ديسمبر 1990.
26. الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد: 71، المؤرخ في 19 نوفمبر 2003.
27. الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد: 46، المؤرخ في 20 ديسمبر 2004.
28. الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد 82، الصادرة في 22 ديسمبر 2004.
29. الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد: 18، الصادرة في 14 مارس 2010.
30. الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد: 36، الصادرة في 24 مارس 2010.

❖ الوثائق الإدارية

- وثائق من مديرية النقل البري في وزارة النقل،
- وثائق من مديرية النقل لولاية الجزائر،
- وثائق من مؤسسة النقل الحضري و الشبه حضري لمدينة الجزائر،
- وثائق من مؤسسة مترو الجزائر.

❖ Livres

1. Abbas H.J & Arzooqi. A, **Public Programs And Projects Evaluation**, Ahl Al-bait University, 2011.
2. Aki Kangasharju and Takis Venetoklis, **Business Subsidies And Employment Of Firms: Overall Evaluation And Regional Extensions**, VATT-Discussion Papers, No. 268, Helsinki University, Finland, 2002.
3. Ali Bouabid et Autres, **L'évaluation De L'action Publique**, Friedrich Ebert Stiftung, Allemand, 2004.
4. Ansley Coale, and Edgar Hoover. **Population Growth And Economic Development**. Princeton University Press, 2015.
5. Aude de Amorim et autres, **Guide De L'évaluation**, Nouvelle édition complétée et révisée, 2005.
6. Bernard Perret, **L'évaluation Des Politiques Publiques**, Editions Esprit, Paris, 2008.
7. Boussaguet Laurie et. al. dir. **Dictionnaire des politiques publiques**, Presses de Sciences-Po, 2004.
8. Bruno Carlon, **L'evaluation Des Politiques Publiques**, TERRITORI, Boulevard Jean Rey, Los angles, 2005.
9. Carol H. Weiss, **Evaluation: Methods for Studying Programs & Policies**, 2nd Ed., New Jersey Prentice Hall, 1998.
10. Charles Raux, **Le Rôle des Outils Economiques dans la Régulation de la Mobilité en Ville**, Ville Et Mobilité. Nouveaux regards, Economica, coll. "Méthodes et Approches", Paris, France, 2013.
11. Claire Durand, L'échantillonnage – La Gestion Du Terrain, Méthodes De Sondage, Université de Montréal, 2002.
12. David Niyonsenga, **Assessing Public Transport Supply For Kigali – Rwanda**, Enschede, The Netherlands, 2012.

13. Didier Beaufort, **L'évaluation des Politiques et Programmes Publics**, Ecole nationale d'administration publique, Québec, 2009.
14. Dunn William N. **Public policy analysis: An Introduction**, Second Edition. New Jersey, Prentice Hall, 1994.
15. François Bertrand, **Évaluation Des Politiques De Planification Régionale Et Développement Durable**, UMR CITERES –MSH Villes et Territoires, TOURS, École thématique CNRS Évaluation et durabilité, 2008.
16. François Decoster, **UE : la politique des transports – Vers une mobilité durable**, La documentation Française, Paris, 2009.
17. Frédéric Marty et autres, **Les partenariats Public-Privé**, Editions La Découverte, Paris, France, 2006.
18. Jean-Maurice Bidault, **Transport public de voyageurs : Qualité de service – La norme NF EN 13816**, AFNOR, France, 2002.
19. Jean-Paul Rodrigue, & all, **The Geography of Transport Systems**, First published, Routledge, New York, 2006
20. Jerome P. Reiter, **Using Statistics To Determine Causal Relationship**, The American Mathematical Monthly, No: 107, Institute of Statistics and Decision Sciences, Duke University, Durham, UK, 2000.
21. Joël MAURICE, **Le Calcul Economique et les Infrastructures de Transport**, Chaire de théorie économique et organisation sociale, France, 2008.
22. Laurent Barbut et autres, **L'évaluation Des Politiques Publiques: Quelles Pratiques Pour Quels Enjeux?**, Notes et Études Socio-économiques, NESE N° 36, Centre D'études Et De Prospective, France, 2012.
23. Lawrence Mohr, **Impact Analysis For Program Evaluation**, 2nd Ed, Sage, California, London, New Delhi, 1995.

24. Liabes Djilali, L'entreprise entre l'économie politique et société industrielle, Edition Codesria K, 1989.
25. Louisa Beyragued et autres, **L'évaluation Des Actions Et Les Programmes De La Santé Et Social**, Editeur ERSP, Lyon, France, 2004.
26. Martin Potuck, and all, **Public policy in Central and Eastern Europe: Theories, methods, practices**, Slavkia – Nispoe, 2003.
27. Michel Gault, **l'Evaluation Des Politiques Publiques Urbaines**, Centre de Documentation sur L'urbanisme (CDU) –DGUHC, Paris, France, 2000.
28. Nadmian Ndadoum, **Croissance Urbaine et Problèmes de Déplacements dans les Quartiers Périphériques de N'Djamena: Cas des Quartiers Chagoua et Dembe**, Université de Ngaoundere – Cameroun, 2003.
29. Olivier Chanel et Guillaume Faburel, **L'environnement Dans La Décision Publique**, Refonder L'évaluation Socio-Economique Pour Des Politiques De Transport Plus Durables, Ed. ECONOMICA, Paris, France, 2010.
30. Pierre Merlin, **Géographie, Economie et planification des transports**, P.U.F., Coll. Fondamental, France, 1991.
31. Pierre Merlin, **Les Politiques de Transport Urbain**, notes & études documentaires, La Documentation Française, 1985.
32. Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada, **Guide d'analyse coûts-avantages pour le Canada : Propositions de réglementation**, Canada, 2007.
33. Studnicki-Gizbert, K.W. **Issues in Canadian Transport Policy**, Toronto: Macmillan, 1974.
34. Sylvie Trosa, **L'évaluation Des Politiques Publiques**, Les Notes de Benchmarking international, L'institut de l'entreprise, 2004.

35. Tolley, R. and B. Turton, **Transport Systems, Policy and Planning**, London: Longman, 1995.

❖ **Articles Scientifiques**

1. Arjas, Elja, **Causal Analysis and Statistics: a Social Sciences Perspective**, European sociological Review, Vol. 17, No. 1, 2001.
2. Richard Blundell and Monica Costa Dias, **Evaluation Methods For Non-Experimental Data**, Fiscal Studies, Vol. 21, No. 4, 2000.
3. Paul Bourrieres, **L'économie de transports dans les programmes de développements**, Revue économique, volume 14, Paris, France, 1963.
4. Osvaldo Feinstein and all, **Evaluation Of Government Performance And Public Policies In Spain**, ECD Working Paper Series, No. 22, The World Bank, Washington, 2010.
5. Michel Didier et Rémy Prud'homme, **Infrastructures De Transport, Mobilité Et Croissance**, Conseil d'Analyse économique, La documentation Française, Paris, France, 2007.
6. Roland Ries, **Transports urbains: quelles politiques pour demain ?**, Commissariat Général Du Plan, La Documentation Française, 2003.
7. John H. Goldthrope, **Causation Statistics And Sociology**, European sociological Review, Vol. 17, No. 1, 2001.
8. Jean-Michel Uhaldeborde, **Partenariat Public-Privé Et Efficacité Economique : Les Aléas D'une Complémentarité Antagonique**, Revue D'économie Financière, Persée, France, 1995.
9. Henrik Braconier and all, **The Performance of Road Transport Infrastructure and its Links to Policies**, OECD Economics Department Working Papers, No. 1016, OECD Publishing, 2013.
10. Hassan Sharaffudin and all, **Success Factors for the Implementation of Build Operate Transfer (BOT) Projects in Kuwait**, Canadian Center of Science and Education, Vol 10, N° 9, 2015.

11. Donald B. Rubin, **Statistics And Causal Inference: Comment: Which Its Have Causal Answers**, Journal of the American statistical Association, Vol. 81, No. 369, 1986.
12. Beirao Gabriela and Sarsfield Cabral. **Understanding Attitudes Towards Public Transport And Private Car: A Qualitative Study**, Transport policy, Vol 14, N° 06, 2007.
13. Bruno Faivre D'arcier, **Evaluation des Politiques de Transport et Préférences Individuelles**, Dossier de synthèse des travaux pour l'habilitation à la direction de recherche auprès de l'Université Lumière Lyon 2, 1998.

❖ Thèses

1. Juan Pablo BOCAREJO, **Evaluation économique de l'impact des politiques publiques liées à la mobilité, les cas de Paris, Londres, Bogota et Santiago**. Thèse de Doctorat, Université PARIS EST, 2008.

❖ Séminaires

1. Annie Fouquet, **L'évaluation Des Politiques Publiques En France**. In Méthodes D'évaluation des Politiques Publiques, Actes du séminaire, Drees, 2011.
2. Charles Goffin, **Les Politiques Publiques**, Projet INTERFORM, Université de Pau et des Pays de l'Adour, UFR Pluridisciplinaire de Bayonne, Séminaire 3 et 4 avril 2007.
3. Farès Boubakour, **Les Transports Urbains En Algérie Face Aux Défis Du Développement Durable: Sur Les Problèmes Rencontrés Et Les Solutions Proposées.** CODATU XIII – Ho Chi Minh City (Vietnam): challenges and solutions for a sustainable development, 2008.
4. Farès Boubakour: **Les Transports Urbains En Algérie : Quelques Effet De La Dérégulation**, Communication présentée lors du

Colloque : Transport En Commun Et Transport Routier Urbain, Montréal, Canada, le 7 et 8 Octobre 2004.

5. Lila Chabane, **La Mobilité Quotidienne Et Les Transports Urbains A Alger**, Colloque international Environnement et transports dans des contextes différents, Ghardaïa, Algérie, 16–18 fév. 2009.
6. Luuk Eickmans et Imelda Nasei, **Transport Durable dans les Villes Africaines**, Congrès du Transport Public Africain de l'UATP, Dakar Sénégal, 7 Octobre 2010.
7. Tahar Baouni, **Mobilité et Systèmes de Transport Face à la Croissance Urbaine d'Alger**, conférence Codatu XIII, Les défis du développement durable des transports dans les villes des pays en développement : les bonnes solutions, Hô Chi Minh, 12–14 novembre 2008.

❖ Rapports

1. Angelo Martino et autres, **Le Calcul Des Coûts Externes Dans Le Secteur Des Transports**, Direction Générale Des Politiques Internes, Département Thématique : Politiques Structurelles et de Cohésion, Parlement européen, Bruxelles, 2009.
2. Commission Européenne, **Guide Méthodologique Pour La Réalisation De L'analyse Coûts–Avantages**, Évaluation et additionalité, Document de travail N° 4, 2006.
3. Conférence Européenne des Ministres des Transports, **Evaluation & Prise De Décision Pour Des Transports Durables**, Publications de l'OCDE, 2004.
4. Conseil Économique Pour Le Développement Durable, **Évaluation Des Projets Publics Et Développement Durable**, Références Economiques, N°8, France, 2009.
5. European Commission, **Urban Transport – Thematic Synthesis of Transport Research Results**, N. 5, 30 July 2001.

6. Gilberto M. Llanto, **Build–Operate–Transfer for Infrastructure Development: Lessons from the Philippine Experience**, ERIA Research Project Report 02, India, 2007.
7. Groupement Dessau–Soprin /STM/THALES E&C, **Etude Du Plan De Transport Urbain Et Du Plan De Circulation De L’agglomération d’Alger**, Section 4, Rapport de Phase II– Scenarios– Version définitive, N/ Réf : 41133–120–TC–002–00, 2005.
8. J. Lebo et D. Schelling, **Méthodologie Pour L’évaluation Economique Des Projets Routiers En Milieu Rural**, Gestion et Financement du Transport rural, World Bank, 2001.
9. Marc Thomas and all, **Transport In Turkey – Major Trends And Issues**, Structural and Cohesion Policies, European Parliament, March 2015.
10. Michel Pernet et Jean–Pierre Weiss, **Rapport sur L’évaluation au Ministère de l’Equipement**, Comité ministériel de l’évaluation, France, 1998.
11. Rapport de l’UNFPA, **Etat de la Population Mondiale**, Libérer le potentiel de la croissance urbaine, 2007.
12. United Nation, **Africa Review Report on Transport**, Economic and Social Council, Addis Ababa, Ethiopia, 30 October 2009.
13. Vladimir R. SOBERANIS, **La Pratique De L’analyse Coûts–Bénéfices Dans Le Secteur Des Transports – Une Perspective Mexicaine**, Améliorer La Pratique De L’évaluation Des Projets De Transport, Tables rondes FIT, No. 149, Éditions OCDE, 2011.

❖ Sites Internet Et Documents Electroniques

- <http://nesra.yoo7.com>
- <http://radioalgerie.dz>
- <http://webcache.googleusercontent.com>
- <http://www.aps.dz>

- <http://www.cnpsr.org.dz>
- <http://www.djazairess.com>
- <http://www.el-mouradia.dz>
- <http://www.etusa.dz>
- <http://www.memoireonline.com>
- <http://www.metroalger-dz.com>
- <http://www.ministere-transports.gov.dz>
- <http://www.ons.dz>
- http://www.pdf-yemen.com/PDF/CIPE_Man/Advocacy_and_Participation_AR.pdf
- <http://www.radioalgerie.dz>
- <http://www.skyscrapercity.com>
- <http://www.sntf.dz>
- <http://www.zenganews.net>
- <http://zerguit.ahlamontada.com>
- <https://ar.wikipedia.org>
- <https://uqu.edu.sa>

الملاحق

ملحق رقم (01): قوانين تنظيم النقل البري.

الجريدة الرسمية			القانون / المرسوم التنفيذي	
المضمون	تاريخ الصدور	العدد	التاريخ	رقم
تنظيم النقل البري.	1967/08/04	63	1967/07/22	130-67
تنظيم النقل البري.	1967/08/04	63	1967/07/22	131-67
يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه.	1988/05/11	19	1988/05/10	17 -88
توجيه النقل البري و تنظيمه.	2001/08/08	44	2001/08/07	13-01
توجيه النقل البري و تنظيمه.	2011/06/08	32	2011/06/05	09-11

المصدر: ملخص من إعداد الطالب اعتمادا على الجرائد الرسمية للجمهورية الجزائرية

ملحق رقم (02): القوانين المنظمة لحركة المرور.

الجريدة الرسمية			القانون / المرسوم التنفيذي	
المضمون	تاريخ الصدور	العدد	التاريخ	رقم
إنشاء لجنة دائمة لأمن الطرق.	1967/06/23	51	1967/06/17	91-67
تعيين أعضاء اللجنة الدائمة لأمن الطرق.	1971/11/23	95	1971/10/15	قرار وزاري
قانون المرور.	1974/12/06	98	1974/12/06	107-74
قانون المرور، يعدل و يتم 74 - 107.	1975/09/26	77	1975/09/26	60-75
قانون المرور، يعدل و يتم 74 - 107.	1982/01/05	01	1982/01/02	01-84
تنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها.	1987/02/11	07	1987/02/10	09-87
يحدد القواعد الخاصة بحركة المرور.	1988/01/20	03	1988/01/19	06-88
تنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها.	2001/08/19	46	2001/08/19	14-01
تنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها. يعدل و يتم 01 - 14.	2004/11/13	72	2004/11/10	16-04
يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق.	2004/11/28	76	2004/11/28	381-04
تنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها. يعدل و يتم 01 - 14.	2009/07/29	45	2009/07/22	03-09
تنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها. يعدل و يتم 01 - 14.	2009/10/14	59	2009/10/11	07-09

المصدر: ملخص من إعداد الطالب اعتمادا على الجرائد الرسمية للجمهورية الجزائرية

ملحق رقم (03): هيكلية و إعادة هيكلة وزارة النقل.

الجريدة الرسمية			القانون / المرسوم التنفيذي	
المضمون	تاريخ الصدور	العدد	التاريخ	رقم
يتضمن تنظيم الإدارة المركزية لوزارة تجديد البناء و الأشغال العمومية و النقل.	/	/	1963/04/19	129-63
يتعلق باختصاصات وزير البريد والمواصلات السلكية و اللاسلكية و الأشغال العمومية و النقل.	1964/12/02	55	1964/12/02	340-64
يتعلق باختصاصات وزارة البريد و المواصلات السلكية و اللاسلكية في مسائل النقل.	1965/07/27	62	1965/07/22	193-65
يتضمن نقل اختصاصات شؤون النقل إلى وزارة الدولة.	1966/09/27	83	1966/09/26	297-66
يتضمن تنظيم الإدارة المركزية لوزارة الدولة المكلفة بالنقل.	1967/02/03	11	1967/02/01	31-67
إحداث مركز الدراسات و أبحاث النقل.	1969/11/04	93	1969/10/31	88-69
حل مركز الدراسات و أبحاث النقل و تحويل اختصاصه.	1972/06/09	46	1972/06/07	20-72
يتضمن تنظيم الإدارة المركزية لوزارة الدولة المكلفة بالنقل.	1972/10/27	86	1972/10/05	195-72
يتضمن تنظيم الإدارة المركزية لوزارة الدولة المكلفة بالنقل.	1976/04/02	27	1976/03/25	54-76
يتضمن تحديد صلاحيات وزير النقل.	1979/07/17	29	1979/07/14	121-79

يتضمن تنظيم الإدارة المركزية في وزارة النقل.	1979/07/17	29	1979/07/14	122-79
يحدد صلاحيات وزير النقل و الصيد البحري.	1981/05/05	18	1981/05/02	83-81
يحدد صلاحيات وزير النقل و الصيد البحري.	1982/01/26	04	1982/01/23	36-82
يحدد صلاحيات وزير النقل.	1984/05/22	21	1984/05/19	120-84
يحدد صلاحيات وزير النقل.	1989/08/30	36	1989/08/29	165-89
يتضمن تنظيم الإدارة المركزية في وزارة النقل.	1989/08/30	36	1989/08/29	166-89
يتضمن تحديد صلاحيات وزير النقل.	1991/02/06	06	1991/02/02	28-91
يتضمن تنظيم الإدارة المركزية في وزارة النقل.	1991/09/25	44	1991/09/22	326-91
يتضمن إحداث المفتشية العامة في وزارة النقل، و مهامها و تنظيمها و عملها.	1991/09/25	44	1991/09/22	327-91
يتضمن تنظيم الإدارة المركزية في وزارة النقل.	2010/03/24	20	2010/03/18	98-10
يتضمن تنظيم الإدارة المركزية لوزارة النقل في المكاتب.	2012/07/22	42	2011/09/07	قرار وزاري

المصدر: ملخص من إعداد الطالب اعتمادا على الجرائد الرسمية للجمهورية الجزائرية

ملحق رقم (04): قوانين المنظمة لإنشاء المجلس الوطني للنقل البري.

الجريدة الرسمية			القانون / المرسوم التنفيذي	
المضمون	تاريخ الصدور	العدد	التاريخ	رقم
يتضمن إحداث مجلس وطني للنقل البري وتشكيله و صلاحياته و تنظيمه و عمله.	1991/02/27	09	1991/02/23	61-91
يتضمن تشكيلة المجلس الوطني للنقل البري.	2003/07/30	46	2003/07/23	261-03
تجديد أعضاء المجلس الوطني للنقل البري.	/	/	2007/09/24	قرار وزاري
تجديد أعضاء المجلس الوطني للنقل البري.	/	/	2015/10/08	قرار وزاري

المصدر: ملخص من إعداد الطالب اعتمادا على الجرائد الرسمية للجمهورية الجزائرية

ملحق رقم (05): قوانين مراقبة تقنية السيارات.

الجريدة الرسمية			القانون / المرسوم التنفيذي	
المضمون	تاريخ الصدور	العدد	التاريخ	رقم
يتضمن المركبات المعتمدة في النقل المشترك للأشخاص و مراحل القيام بعملية المراقبة الدورية	1983/07/26	31	1983/07/20	قرار وزاري
إنشاء مركز وطني للدراسة و البحث في التفتيش التقني للسيارات.	1991/03/20	12	1991/03/16	78-91
يتضمن التنظيم الداخلي للمركز الوطني للدراسة و البحث في التفتيش التقني للسيارات.	1998/03/15	14	1997/10/21	قرار وزاري
تغيير القانون الأساسي للمركز الوطني للدراسة والبحث في التفتيش التقني للسيارات و تعديل تسميته، يعدل و يتم	1998/09/02	65	1998/08/29	271-98
تغيير القانون الأساسي للمركز الوطني للدراسة والبحث في التفتيش التقني للسيارات و تعديل تسميته، يعدل و يتم	1999/07/04	43	1999/06/29	132-99
تنظيم المراقبة التقنية للسيارات و كفاءات ممارستها.	2003/06/15	37	2003/06/10	223-03
يحدد تسعيرات خدمات المراقبة التقنية للسيارات.	2003/06/15	37	2003/06/10	224-03
خصائص اعتماد إنشاء و استغلال وكالة	2005/04/20	28	2004/06/15	قرار وزاري

المراقبة التقنية للسيارات و كذلك شكله.				
خصائص اعتماد المراقب التقني للسيارات وكذلك شكله.	2005/04/20	28	2004/06/15	قرار وزاري
يحدد دفتر الأعباء النموذجي المتضمن شروط وكيفيات إنشاء وكالة المراقبة التقنية للسيارات واستغلالها.	2005/04/20	28	2004/06/15	قرار وزاري
يحدد خصائص محضر المراقبة التقنية للسيارات و شكله و البيانات الوارد فيه و كذا قسيمة المراقبة التقنية للسيارات.	2005/04/20	28	2004/06/15	قرار وزاري

المصدر: ملخص من إعداد الطالب اعتمادا على الجرائد الرسمية للجمهورية الجزائرية

ملحق رقم (06): قوانين الوقاية و الأمن عبر الطرقات.

الجريدة الرسمية			القانون / المرسوم التنفيذي	
المضمون	تاريخ الصدور	العدد	التاريخ	رقم
إنشاء المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق، (المادة 24 من القانون رقم 87-09).	1987/02/11	07	1987/02/10	09-87
مهام المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق، و تنظيمه و عمله.	1991/03/20	12	1991/03/16	77-91
وضع المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق تحت وصاية الوزارة المكلفة بالنقل (المادة 64 من القانون 01-14).	2001/08/19	46	2001/08/19	14-01
مهام المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق، و تنظيمه و سيره.	2003/12/28	82	2003/12/27	502-03

المصدر: ملخص من إعداد الطالب اعتمادا على الجرائد الرسمية للجمهورية الجزائرية

ملحق رقم (07): القوانين المنظمة للمؤسسة الوطنية للنقل بالسكة الحديدية.

الجريدة الرسمية			القانون / المرسوم التنفيذي	
المضمون	تاريخ الصدور	العدد	التاريخ	رقم
القانون الأساسي للشركة الوطنية للسكك الحديدية	/	/	1963/04/16	183-63
يتعلق بنظام نقل المسافرين مجانا و بالتعريفه المخفضة على شبكة السكك الحديدية.	1971/06/25	52	1971/06/17	38-71
يعدل و يتم 71- 38.	1972/06/16	48	1972/06/07	19-72
يتضمن إحداث الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية (SNTF).	1976/03/30	28	1976/03/25	28-76
يتعلق بامتلاك و تسيير ملك سكة الحديد.	1976/03/30	28	1976/03/25	29-76
يتضمن إحداث الشركة الوطنية لدراسات وإنجاز الهياكل الأساسية للسكك الحديدية.	1976/03/30	28	1976/03/25	30-76
يتضمن حل الشركة الوطنية للدراسات وإنجازات الهياكل الأساسية للسكك الحديدية ونقل أعمالها و ممتلكاتها و هياكلها و وسائلها و مستخدميها.	1986/08/06	32	1986/08/05	160-86
يتضمن إحداث الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية فيما يخص هدفها.	1986/08/06	32	1986/08/05	161-86
يتضمن إنشاء مؤسسة وطنية لإنجاز الهياكل الأساسية للسكك الحديدية.	1986/08/06	32	1986/08/05	162-86
يتضمن الموافقة على الاتفاقية الحاصلة بين الدولة و الشركة الوطنية بالسكك الحديدية.	1988/06/29	26	198806//28	128-88
يتضمن تغيير الطبيعة القانونية للشركة	1990/12/12	54	1990/12/01	391-90

الوطنية للنقل بالسكك الحديدية و قانونها الأساسي.				
يتعلق بالموافقة على دفتر الشروط العامة الذي يحدد أعباء الخدمة العامة للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية.	1991/01/23	04	1990/12/22	قرار وزاري
يتعلق بالأمن و السلامة و الاستعمال و الحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية.	1990/12/26	56	1990/12/25	35-90
يحدد القواعد المتعلقة بأمن النقل بالسكك الحديدية و استغلاله.	1993/12/29	87	1993/12/28	348-93
يتضمن تعريفه نقل المسافرين و البضائع، الذي تقوم به الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية.	1996/01/17	04	1996/01/15	38-96
يتضمن تحيين تعريفات نقل المسافرين كما هي محددة في 96 - 38.	1996/07/31	46	1996/06/29	263-96
يحدد تشكيلة لجنة التحقيق الإداري في مجال حوادث و طوارئ السكك الحديدية و مهامها.	1998/05/03	27	1998/04/20	قرار وزاري
يتضمن تحيين تعريفات نقل المسافرين الذي تقوم به الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية.	1998/09/02	65	1998/08/29	269-98
يتضمن إنشاء الوكالة الوطنية للدراسات و متابعة إنجاز الاستثمارات في السكك الحديدية.	2005/07/26	52	2005/07/20	256-05

المصدر: ملخص من إعداد الطالب اعتمادا على الجرائد الرسمية للجمهورية الجزائرية

ملحق رقم (08): القوانين المنظمة للنقل بواسطة سيارات الأجرة.

الجريدة الرسمية			القانون / المرسوم التنفيذي	
المضمون	تاريخ الصدور	العدد	التاريخ	رقم
عرض مخطط النقل الذي يحدد كمية رخصات النقل بالتاكسي لكل ولاية.	/	/	1962/03/22	760
يتعلق برخص سيارات أجرة.	1965/05/11	40	1965/05/03	140-65
يتضمن تنظيم منح الرخص الخاصة بسيارات الأجرة.	1965/10/22	87	1965/10/14	251-65
يتعلق بتنظيم سيارات الأجرة.	1972/02/18	14	1972/01/12	قرار وزاري
يتضمن تنظيم سيارات الأجرة.	1985/12/18	53	1985/11/01	قرار وزاري
ينظم منح رخص استغلال خدمة سيارات الأجرة.	1986/12/10	50	1986/12/09	287-86
ينظم النقل الذي تقوم به سيارات الأجرة.	1994/03/16	14	1993/08/08	قرار وزاري
يتعلق بتعريفات نقل المسافرين في سيارات الأجرة	1994/09/07	56	1994/07/04	قرار وزاري
يتعلق بتعريفات نقل الركاب في سيارات الأجرة.	1996/01/17	04	1996/01/15	40-96
ينظم النقل الذي تقوم به سيارات الأجرة.	2001/01/31	08	2001/01/02	قرار وزاري
ينظم النقل الذي تقوم به سيارات الأجرة.	2001/06/06	31	2001/04/30	قرار وزاري
يتعلق بالتعريفات القصوى لنقل الركاب في سيارات الأجرة.	2002/12/22	85	2002/12/17	448-02
ينظم النقل الذي تقوم به سيارات الأجرة.	2009/11/29	70	2009/09/28	قرار وزاري
يتضمن تنظيم النقل بواسطة سيارات الأجرة.	2012/05/27	33	2012/05/24	230-12

المصدر: ملخص من إعداد الطالب اعتمادا على الجرائد الرسمية للجمهورية الجزائرية

ملحق رقم (09): قوانين النقل و التنمية المستدامة.

الجريدة الرسمية			القانون / المرسوم التنفيذي	
المضمون	تاريخ الصدور	العدد	التاريخ	رقم
يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها و أمنها.	2001/08/09	46	2001/08/19	14-01
يحدد المستويات القصوى لانبعاثات الأدخنة والغازات السامة و الضجيج من السيارات.	2003/11/09	68	2003/11/05	-03 410
القانون التوجيهي لمدينة الجزائر.	2006/02/26	10	2006/02/20	06-06

المصدر: ملخص من إعداد الطالب اعتمادا على الجرائد الرسمية للجمهورية الجزائرية.

جامعة باتنة 1- الحاج لخضر
كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير
قسم العلوم الاقتصادية

الملحق رقم 10

استمارة البحث الميداني لموضوع
تقييم السياسات العمومية للنقل الحضري لمدينة الجزائر العاصمة

إشراف الأستاذ الدكتور:
فارس بوباكور

إعداد الباحث:
زكريا عقاري

يرجى من سيادتكم ملء الاستبيان المرفق بوضع إشارة [X] في الخانة التي تتفق مع رأيكم و بالإجابة على الأسئلة التي يتضمنها، و شكرا جزيلاً على حسن تعاونكم معنا.

البيانات الشخصية:

- 1- الجنس: ذكر ☐ أنثى ☐
- 2- السن: أقل من 20 سنة ☐ من 20-39 سنة ☐ من 40-59 سنة ☐ أكثر من 60 سنة ☐
- 3- المهنة: طالب ☐ موظف ☐ أعمال حرة ☐ متقاعد ☐ بدون عمل ☐
- 4- الدخل الشهري: أقل من 15000 دج ☐ بين 15000 و 30000 دج ☐ بين 30000 و 45000 دج ☐ بين 45000 و 60000 دج ☐ أكثر من 60000 دج ☐
- 5- عدد أفراد العائلة: أقل من 3 ☐ من 3 – 7 ☐ 8 أو أكثر ☐
- 6- مقر السكن: وسط المدينة ☐ ضواحي المدينة ☐ خارج المدينة ☐

معلومات حول النقل الحضري (طبيعة تنقلات الأفراد)

- 7- هل تملك سيارة خاصة ؟ نعم ☐ لا ☐
- 8- ما هو غرضك من التنقل ؟ الدراسة ☐ العمل ☐ التسوق ☐ أخرى ☐
- 9- ما هي وسيلة النقل المستعملة في غالب الأحيان للتنقل ؟ (بإمكانك اختيار أكثر من إجابة)
المشي ☐ السيارة الخاصة ☐ الحافلة ☐ سيارة الأجرة ☐ الميترو ☐ الترامواي ☐ القطار ☐ النقل غير الرسمي ☐
- 10- كم مرة تغير وسيلة النقل للوصول إلى المكان المرغوب ؟ مرة واحدة ☐ بين 2 – 3 ☐ أكثر من 3 ☐
- 11- معرفة اتجاه الحافلة: رقم الخط مكتوب ☐ عنوان الخط ☐ الاستفسار ☐
- 12- هل تتوفر المواقع و المحطات على الخدمات الضرورية (الواقيات، النظافة، المراحيض ..):
كافي نوعاً ما ☐ غير كاف ☐ لا تتوفر ☐
- 13- هل يغطي النقل الجماعي منطقتكم العمرانية بشكل كافي ؟ نعم ☐ لا ☐
- 14- ما هو معدل الوقت اليومي المخصص للتنقل ؟
أقل من 20 دقيقة ☐ 20-40 دقيقة ☐ 40-60 دقيقة ☐ أكثر من 60 دقيقة ☐
- 15- ما هو معدل وقت انتظار الحافلة ؟
أقل من 20 دقيقة ☐ 20-40 دقيقة ☐ 40-60 دقيقة ☐ أكثر من 60 دقيقة ☐
- 16- ما هو معيار اختيار وسيلة النقل أثناء التنقل ؟ (بإمكانك اختيار أكثر من إجابة)
السعر ☐ الراحة ☐ الأمان ☐ السرعة ☐ مجبر ☐ أخرى، حدد:
- 17- الفرق بين سعر الحافلة و سيارة الأجرة لنفس المسافة ؟ دينار

كيف يقيم الركاب وسائل النقل الحضري اعتمادا على المؤشرات التالية:

18- بالنسبة للحافلة:

سعر التذكرة	☐ مرتفع جدا	☐ مرتفع	☐ مقبول	☐ منخفض
الراحة (النظافة، الاكتظاظ، المعاملة ..)	☐ مريحة جدا	☐ مريحة	☐ مقبولة	☐ غير مريحة
التردد على أماكن الانتظار- المحطات	☐ مرتفع جدا	☐ مرتفع	☐ مقبول	☐ منخفض
الأمن (سرقة، اعتداء)	☐ آمن جدا	☐ آمن	☐ مقبول	☐ غير آمن
تلويث البيئة	☐ ملوثة جدا	☐ ملوثة	☐ متوسط	☐ غير ملوثة

19- بالنسبة لسيارة الأجرة:

السعر	☐ مرتفع جدا	☐ مرتفع	☐ مقبول	☐ منخفض
الراحة (النظافة، المعاملة)	☐ مريحة جدا	☐ مريحة	☐ مقبولة	☐ غير مريحة
التردد (درجة توفرها)	☐ مرتفع جدا	☐ مرتفع	☐ مقبول	☐ منخفض
الأمن (سرقة، اعتداء)	☐ آمن جدا	☐ آمن	☐ مقبول	☐ غير آمن
تلويث البيئة	☐ ملوثة جدا	☐ ملوثة	☐ متوسط	☐ غير ملوثة

20- بالنسبة لوسائل النقل ذات السعة العالية (Métro- Tramway- Train):

سعر التذكرة	☐ مرتفع جدا	☐ مرتفع	☐ مقبول	☐ منخفض
الراحة (النظافة، الاكتظاظ، المعاملة)	☐ مريحة جدا	☐ مريحة	☐ مقبولة	☐ غير مريحة
التردد على أماكن الانتظار- المحطات	☐ مرتفع جدا	☐ مرتفع	☐ مقبول	☐ منخفض
الأمن (سرقة، اعتداء)	☐ آمن جدا	☐ آمن	☐ مقبول	☐ غير آمن
تلويث البيئة	☐ ملوثة جدا	☐ ملوثة	☐ متوسط	☐ غير ملوثة

يمكنك إضافة تعليق حول الاستبيان أو الموضوع :

شكرا لتعاونكم و اهتمامكم

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة النقل

الملحق رقم 11

الجلسات الوطنية الكبرى للنقل

الجزائر، يومي 03 و 04 ديسمبر 2013

التوصيات



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE



وزارة النقل
Ministère des Transports

الجلسات الوطنية الكبرى للنقل
LES GRANDES ASSISES NATIONALES DES TRANSPORTS
الجزائر، يومي 03 و 04 ديسمبر 2013
Alger les, 03 et 04 décembre 2013

التوصيات

RECOMMANDATIONS

معا لتحسين الخدمة
Ensemble pour améliorer le service



الفهرس

Sommaire

ورشات 1:

النقل البري عبر الطرقات

ATELIERS 1 : TRANSPORT PAR ROUTE

- نقل الأشخاص عبر الطرقات
- TRANSPORT DE PERSONNES PAR ROUTE
- النقل بواسطة سيارات الأجرة
- TRANSPORT PAR TAXI
- النقل المدرسي
- TRANSPORT SCOLAIRE
- النقل الجامعي
- TRANSPORT UNIVERSITAIRE
- نقل البضائع عبر الطرقات
- TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR ROUTE

ورشات 2 :

النقل عبر السكك الحديدية و النقل الموجه

ATELIERS 2: TRANSPORT FERROVIAIRE ET TRANSPORT GUIDE

- النقل عبر السكك الحديدية
- TRANSPORT FERROVIAIRE
- الميترو
- METRO
- الترامواي
- TRAMWAYS
- النقل بواسطة الكوابل
- TRANSPORT PAR CABLE
- الاستغلال ، التشغيل و الصيانة
- EXPLOITATION, GESTION ET MAINTENANCE

ورشات 3 :

حركة المرور و السلامة المرورية

ATELIERS 3 : CIRCULATION ET SECURITE ROUTIERES

- الوقاية و السلامة المرورية ؛
 - LA PREVENTION ET LA SECURITE ROUTIERE ;
 - رخصة السياقة ؛
 - LE PERMIS DE CONDUIRE ;
 - مدارس تعليم السياقة ؛
 - LES AUTO-ECOLES, ET ;
 - المراقبة التقنية للسيارات ؛
 - LE CONTROLE TECHNIQUE AUTOMOBILE.
-

ورشات 4 :

الاستثمارات - الشراكة

ATELIERS 4 : INVESTISSEMENTS – PARTENARIATS

الاستثمار في قطاع النقل البحري و الموانئ

- INVESTISSEMENT DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS MARITIME ET PORTUAIRES :

الشراكة- الشركات المختلطة و التعاون

- PARTENARIAT, SOCIETES MIXTES ET COOPERATION :

تدابير ANDI, CNAC, ANSEJ

- DISPOSITIFS ANSEJ, CNAC, ANDI :

الشباك الموحد

- GUICHET UNIQUE :
-

ورشات 5 :

سلامة – أمن تسيير الأخطار

ATELIER 5 : SURETE – SECURITE GESTION DES RISQUES

- الأمن و السلامة في القطاع
 - SECURITE ET SURETE DANS LE SECTEUR
 - تسيير الأخطار المتعلقة بالقطاع
 - GESTION DES RISQUES DANS LE SECTEUR
 - الصيانة
 - LA MAINTENANCE
 - البيئة و النقل في تهيئة الإقليم
 - L'ENVIRONNEMENT ET LE TRANSPORT DANS L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE
-

ورشات 6 :

تسيير مساهمات الدولة ، الإمكانات الوطنية للدراسات و الإنجاز

ATELIERS 6 : GESTION DU PORTEFEUILLE – CAPACITE NATIONALES D'ETUDES ET DE REALISATION

- شركات تسيير مساهمات الدولة
 - LES SOCIETES DE GESTION DES PARTICIPATIONS DE L'ETAT
 - تسيير و إستغلال المؤسسات
 - GESTION ET EXPLOITATION DES ENTREPRISES
 - التعريفات
 - TARIFICATION
 - الدراسات و الإنجازات
 - ETUDES ET REALISATION
-

ورشات 7 :

النقل المتعدد الوسائط - ما بين القطاعات - الخدمة اللوجستية

ATELIERS 7 : INTERMODALITE - INTERSECTORIALITE - LOGISTIQUE

- النقل المتعدد الوسائط، ما بين القطاعات، الروابط الخارجية
- INTERMODALITE, INTERSECTORIALITE, LIAISONS AVEC L'EXTERIEUR
- منصات الخدمات اللوجستية
- Bases logistiques

ورشات 8 :

الإطار التنظيمي - التفتيش و المراقبة - التكوين

ATELIERS 8 : REGLEMENTATION - INSPECTION ET CONTROLE - FORMATION

- الإطار القانوني
- CADRE JURIDIQUE :
- الإطار التنظيمي
- CADRE ORGANISATIONNEL :
- التفتيش و المراقبة
- INSPECTION ET CONTROLE :
- الموارد البشرية
- RESSOURCES HUMAINES :
- الإدارة المحلية
- ADMINISTRATION LOCALE :
- التكوين والبحث
- FORMATION ET RECHERCHE :
- توصيات ذات طابع استعجالي
- RECOMMANDATIONS & CARACTERE URGENT :

التوصيات - RECOMMANDATIONS

ورشات 1:

النقل البري عبر الطرقات

ATELIERS 1 : TRANSPORT PAR ROUTE

● نقل الأشخاص عبر الطرقات

● TRANSPORT DE PERSONNES PAR ROUTE

● النقل بواسطة سيارات الأجرة

● TRANSPORT PAR TAXI

● النقل المدرسي

● TRANSPORT SCOLAIRE

● النقل الجامعي

● TRANSPORT UNIVERSITAIRE

● نقل البضائع عبر الطرقات

● TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR ROUTE

المواضيع Thèmes	التوصيات Recommandations	استحقاق Echéance		
		العاجل Urgent	المدى القصير Court terme	المدى القصير والطويل Moyen & longs termes
I. نقل الأشخاص عبر الطرقات				
I. TRANSPORT DE PERSONNES PAR ROUTE				
الإجراءات الاستعجالية				
LES MESURES URGENTES				
1	➤ التجميد المؤقت لمنح رخص جديدة لاستغلال خطوط منتظمة للنقل العمومي للمسافرين سواء طلبات الاستغلال أو طلبات تغيير الخطوط و ذلك إلى حين إجراء تقييم و تشخيص دقيق للوضعية مع استثناء ما يلي: ➤ Le gel temporaire de l’octroi de nouvelles autorisations pour l’exploitation des lignes régulières de transport de voyageurs, tant pour les nouvelles demandes que pour les demandes de changement de lignes, et ce, dans l’attente d’effectuer une évaluation profonde, voire un diagnostic précis de la situation à l’exception des cas suivants.	X		

1-1	- مختلف الخطوط التي تعرف عجزا في التغطية و التي يتولى مدير النقل بشأنها إعداد قائمة مدققة تنشر على مستوى كل مديرية . - Les différentes lignes qui connaissent un déficit en moyens de transport pour lesquels, les Directeurs des Transports de Wilaya, doivent afficher la liste.	X		
1-2	- الطلبات المدعومة بوعد بالخط في إطار ANGEM ،CNAC ،ANDI ،ANSEJ إلخ - Les demandes soutenues par des promesses de lignes dans le cadre de : ANSEJ, ANGEM, CNAC, ANDI...	X		
1-3	- الطلبات المستلمة قبل الصدور الرسمي لتعليمة التجميد المؤقت . - Les demandes reçues avant le gel.	X		
2	➤ الانطلاق الفوري في إعداد مخطط النقل الوطني و مخططات النقل الولائية و الحضرية في المناطق التي لا تحوز على هذه الأداة. ➤ Le lancement des opérations relatives à l'élaboration du plan national des transports, des plans de transport de wilaya et urbain pour les wilayas qui ne procèdent pas cet outil.	X		
3	➤ وضع حيز التطبيق لمخططات النقل الولائية و الحضرية المنجزة و تحيين تلك التي تستوجب ذلك . ➤ La mise en application des plans de transport de wilaya et urbain déjà réalisés et l'actualisation de ceux qui nécessitent cette opération d'actualisation.	X		
4	➤ تفعيل المجلس الوطني للنقل البري المنشأ بموجب القانون رقم 01-13 المؤرخ 07 أوت 2001 المتضمن تنظيم النقل البري و توجيهه ، الذي يعتبر أعلى هيئة استشارية . ➤ Activation du Conseil National des Transports Terrestres, créé conformément aux dispositions de la loi 01-13 du 07 août 2001 portant organisation et orientation des transports Terrestres. Cet organe est considéré comme la plus haute instance consultative.	X		
5	➤ تطبيق المرسوم التنفيذي رقم 04-417 المؤرخ في 20 ديسمبر 2004 المتعلق بتسيير المحطات البرية الذي يمنع كل من يحمل صفة ناقل من تسيير هذا النوع من المنشآت . ➤ La mise en application des dispositions prévus par le décret exécutif 04-417 du 20 décembre 2004, relatif aux gares routières, qui interdit formellement la gestion de ces infrastructures par un transporteur.	X		

6	➤ منع تغيير الحافلة المرخصة في حال استبدالها بأخرى أقل منها سنا باستثناء الخطوط التي تسجل عجزا في التغطية. ➤ Interdiction de remplacer tout véhicule autorisé par un véhicule plus vétuste, excepté ceux qui sont autorisés sur des lignes qui enregistrent un déficit en moyens de transport.	X		
7	➤ تطهير مواعيت الخطوط المنتظمة لنقل المسافرين و التي يميزها التداخل و ذلك بتوزيع زمني يحقق تعاقبا منتظما في عبور الحافلات للمحطات و المدن. ➤ L'assainissement des horaires des lignes régulières interférées, soit par l'instauration du service expresse, ou par l'instauration d'une affectation horaire selon une fréquence pour un passage organisé sur les villes et une exploitation rationnelle des gares routières.	X		
8	➤ التنسيق مع الجهات المختصة لأجل تخصيص مسالك حصرية لوسائل النقل الجماعي داخل المدن من أجل تحفيز مستعملي الطريق لاقتناء النقل الجماعي عوض السيارة الفردية و من ثمة المساهمة الفعالة في الحد من اختناق المدن. ➤ La coordination avec les instances compétentes pour l'affectation exclusive de voies réservées aux transports en communs afin d'orienter les usagers de la route vers ce mode de transport et réduire ainsi l'usage du véhicule particulier au profit de la décongestion des grandes villes.	X		
9	➤ الوقوف على التحسين الملموس لنوعية الخدمات المقدمة سواء تعلق الأمر بالحافلات أو بهياكل و منشآت الاستقبال (المحطات البرية) لا سيما من حيث احترام المواعيت، المسارات، النظافة، الأمن، التكفل الأمثل بذوي الاحتياجات الخاصة و كبار السن....إلخ، و ذلك عن طريق تكثيف و تعميم عمليات منتظمة للمراقبة والتفتيش لوسائل النقل، تعتمد على الجانبين التحسيني ثم الردعي. ➤ Le suivi rigoureux pour une amélioration palpable de la qualité des services offerts par les véhicules de transport en commun ou par les infrastructures d'accueil (gares routières), notamment en ce qui concerne le respect d'horaires, le respect d'itinéraires, l'hygiène, la sécurité, la bonne prise en charge des personnes handicapées et des personnes âgées..., et ce, à travers la densification et la généralisation d'opérations régulières de contrôle et d'inspection basées sur la sensibilisation puis sur la répression.	X		
10	➤ تحديد معايير استدلالية لأشكال اللباس غير اللائق لمستخدمي الحافلات (سائق، قابض...). ➤ La détermination des normes relatives à la tenue vestimentaire non conforme pour le personnel de bord « chauffeurs et receveurs ».	X		

الإجراءات على المدى المتوسط

LES MESURES A MOYEN TERME

1	➤ إعداد دراسة حول تحيين القانون رقم 01-13 المؤرخ في 07 أوت 2001 المتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه بما يتلائم مع توصيات هذه الجلسات . ➤ Elaborer une étude pour la révision de la loi 01-13 du 07 août 2001 portant orientation et organisation des transports terrestres afin d'harmoniser ses dispositions avec les recommandations issues de ces assises.			X
2	➤ إجراء تشخيص دقيق لمختلف النصوص التطبيقية للقانون 01-13 السالف الذكر لتبيان تلك التي لم تصدر بعد أو التي تتطلب المراجعة أو التي تستوجب الإلغاء. ➤ Dresser un diagnostic précis des textes d'application relatifs à la loi 01-13 suscitée, afin de déterminer, ceux qui ne sont pas élaborés, ceux qui nécessitent des révisions et ceux qui devraient être abrogés.			X

3	➤ إعادة النظر في دفتر الشروط الخاص بنشاط النقل العمومي المنتظم لنقل المسافرين قصد ضبط و تحديد أدق للأحكام المتعلقة بترقية نوعية الخدمة لاسيما من حيث نظام الاستغلال التوقيات، الوتيرة، النبض، مداومة أيام العطل، الردع (تصنيف و ترتيب العقوبات)... ➤ Réviser le cahier des charges relatif à l'activité de transport public de voyageurs, pour une meilleure détermination des mesures liées à la promotion de la qualité de service notamment à travers les conditions d'exploitation, les horaires de service, la fréquence, le battement, la permanence, les sanctions .			X
4	➤ تنصيب سلطة ضبط النقل الحضري المنشأة بموجب المرسوم التنفيذي رقم 109-12 المؤرخ في 06 مارس 2012 بالنسبة للولايات المعنية . ➤ Installer au niveau des wilayas concernées l'autorité organisatrice de transport urbain, créée par le décret exécutif 12-109 du 06 mars 2012 .			X

5	➤ إعداد دراسة تهدف إلى تجديد مستمر للحظيرة و لتجميع النافلين الذين يحوزون على أقل من 5 حافلات في شركات مع التفكير في إجراءات تحفيزية لبلوغ هذا الهدف . ➤ Elaborer des études pour un renouvellement durable du parc routier des transports en commun, et pour un regroupement des operateurs ayant un parc de moins de 5 véhicules, tout en engageant des dispositions incitatives.			X
6	➤ التفكير في إمكانية إنشاء هيئة وطنية تحت وصاية وزارة النقل تختص في كل ما يتعلق بإنجاز و تسيير منشآت استقبال و معاملة المسافرين (المحطات البرية، المحطات الحضرية، مساحات التوقف...) ➤ Etudier la possibilité de création d'une autorité nationale sous l'égide du Ministère des Transports qui serait chargée des domaines de la réalisation et de la gestion des infrastructures d'accueil et de traitement des voyageurs (gares routières, stations urbaines, aires de stationnements...).			X
7	➤ إعداد دراسة ترمي إلى وضع أنسب للآليات الكفيلة بإرساء نظام التذكرة الموحدة بين مختلف أنماط النقل على المستوى الحضري و شبه الحضري (الإدماج التعريفي). ➤ Elaborer une étude pour la mise en œuvre de mécanismes appropriés, ayant pour objectif l'intégration d'un tarif unifié entre les différents modes de transport urbain et suburbain.			X
8	➤ إعادة النظر في كفيات تحديد التسعيرة و العمل على توحيدها على المستوى الحضري بين القطاعين العام و الخاص مع الأخذ بعين الاعتبار لنوعية و جودة الخدمات المقدمة و التكفل التعريفي الأفضل بذوي الاحتياجات الخاصة و كبار السن. ➤ Réviser les modalités de tarification et œuvrer pour son unification entre opérateurs privés et publics au niveau urbain, tout en prenant en considération : la qualité et la performance des services offerts, et la prise en charge tarifaire la plus appropriée aux personnes handicapées et aux personnes âgées.			X
9	➤ إنشاء لجنة مشتركة بين وزارتي النقل و المالية لدراسة اهتمامات النافلين المتعلقة بـ : ➤ Créer une commission mixte composée du Ministère des Transports et du Ministère des Finances, afin d'examiner les préoccupations concernant les transporteurs se rapportant à :			X

9-1	- إمكانية تخفيض نسبة الرسم على القيمة المضافة، - La possibilité de réduction du taux de la taxe sur la valeur ajoutée,			X
9-2	- إمكانية إلغاء ضريبة الرسم على المركبات الجديدة للنقل العمومي ، - La possibilité de l'annulation de la taxe sur les véhicules neufs de transport public,			X
9-3	- إمكانية تطهير الديون الضريبية و البنكية للناقلين و سائقي سيارات الأجرة. - L'assainissement des dettes fiscales et bancaires des opérateurs (transporteurs et conducteurs de taxi).			X
9-4	- إمكانية إلغاء ضريبة حق الطابع المطبقة على تذاكر النقل. - La possibilité de l'annulation du droit de timbre appliqué sur les tickets de transport.			X

II. النقل بواسطة سيارات الأجرة :

II. TRANSPORT PAR TAXI

الإجراءات الاستعجالية :

LES MESURES URGENTES :

1	➤ التجميد المؤقت لمنح دفتر المقاعد لممارسة مهنة سيارة الأجرة إلى حين إجراء تقييم و تشخيص دقيق للوضعية الحالية مع استثناء: ➤ Le gel temporaire de l'octroi du livret de place pour l'exploitation du service taxi, jusqu'à l'évaluation précise de la situation actuelle, et ce, à l'exception :	X		
1-1	- الطلبات المسلمة قبل صدور الرسمي لتعليمة التجميد . - Les demandes reçues avant la décision du gel.	X		
1-2	- الطلبات المعتمدة في إطار وكالات الدعم (ANSEJ ، ANGEM ، CNAC ، ANDI) . - Les personnes ayant bénéficié des ANSEJ, ANDI, CNAC, ANGEM,...	X		

1-3	- طلبات سائقي سيارات الأجرة الذين سبق لهم ممارسة النشاط ثم توقفوا لعدم تمكنهم من الحصول على رخصة المجاهدين. - Les demandes des conducteurs de taxi qui ont déjà exercé cette activité et qui se sont arrêtés, faute de licence « Moudjahid ».	X		
الإجراءات على المدى المتوسط : LES MESURES A MOYEN TERME :				
1	➤ تعديل المرسوم التنفيذي رقم 12 - 230 المؤرخ في 24 ماي 2012 المتعلق بتنظيم النقل بواسطة سيارات الأجرة قصد : - Révision du décret exécutif n° 12-230 du 24 mai 2012 relatif à l'organisation des transports par taxis afin de :			X
1-1	- تحديد دقيق لطبيعة نشاط سائق سيارة الأجرة (حرفي أو تاجر) - Définir clairement le statut du conducteur de taxi (artisan ou commerçant),			X
1-2	- إعادة النظر في شروط و كفاءات ممارسة هذا النشاط . - Revoir les conditions et les modalités de l'exercice de cette profession,			X
1-3	- إجراء تصنيف للمخالفات و العقوبات . - La classification des infractions et des sanctions,			X
1-4	- إدخال تخفيف في الوثائق المكونة لملفات طلبات ممارسة النشاط . - des allègements dans la constitution du dossier de l'activité.			X
2	- إعداد النصوص التطبيقية للمرسوم التنفيذي رقم 12 - 30 المذكور أعلاه و التي تخص : ➤ Elaboration de textes d'application du décret exécutif n° 12-230 cité ci-dessus, et qui concernent :			X
2-1	- دفتر الأعباء ، - Le cahier des charges,			X

2-2	- نماذج وثائق الاستغلال ، - Les modèles types de documents d'exploitation,			X
2-3	- شروط و كفيات منح دفتر المقاعد ، - Les conditions et les modalités de l'octroi du livret de place,			X
2-4	- الخصائص التقنية لسيارات الطاكسي ، - Les spécifications techniques des véhicules taxis,			X
2-5	- خصائص دفتر النشاط و بطاقة التسجيل ، - Les caractéristiques du registre d'activité et de la carte d'inscription,			X
2-6	- شروط و كفيات استعمال السائق المأجور . - Les conditions et les modalités de l'exercice du conducteur salarié.			X
3	➤ الإنطلاق في دراسة حول تعريفات النقل بواسطة سيارات الأجرة . ➤ Le lancement d'une étude sur la tarification du transport par taxi.			X
4	➤ التنسيق مع وزارة المجاهدين بخصوص ندرة رخص المجاهدين خاصة على المستوى الحضري و النظر في إمكانية تطبيق تصورات أخرى لتعويضها . ➤ La coordination avec le Ministère des Moudjahidine au sujet du déficit en matière des licences de taxi, notamment en milieu urbain et engager la réflexion sur la possibilité de les remplacer par d'autres formules.			X

5	➤ التنسيق مع مصالح الأمن المعنية لضمان إحترام المدة القصوى للتحقيقات المحددة بشهرين (2) بموجب المرسوم التنفيذي رقم 12 - 230 ، المذكور أعلاه ، و النظر في إمكانية اعتبار عدم الرد قبول ضمني . ➤ La coordination avec les services de sécurité concernés, pour garantir le respect du délai maximum de 02 mois, fixé par le décret exécutif 12-230 cité ci-dessus et voir la possibilité de considérer le dépassement de ce délai comme étant un accord implicite			X
6	➤ الانطلاق في دراسة لإدماج فئة المعوقين في مهنة سائق سيارات الأجرة . ➤ Le lancement d'une réflexion pour l'intégration des personnes handicapées dans le métier « conducteur de taxi ».			X
7	➤ تحديد معايير تهيئة محطات الطاكسي التي توفر خدمات ضرورية و وسائل الأمن و الراحة . ➤ La définition des normes d'aménagement des stations de taxis qui offrent des services nécessaires ainsi que des moyens de sécurité et de repos.			X
8	➤ تعميم تطبيق التعريفة بواسطة العداد . ➤ La généralisation de l'application du tarif par compteur.			X
9	➤ تعديل منظومة تكوين سائقي الطاكسي عن طريق اعتماد مؤسسات تكوينية مجهزة بالوسائل البيداغوجية الملانة كما و كيفاً . ➤ La révision du système de formation des conducteurs de taxi à travers l'agrément d'institutions de formation équipées de matériels pédagogiques adéquats en qualité et en quantité.			X
10	➤ الانطلاق في مشاورات مع الجهات المعنية لإيجاد حلول فيما يتعلق بندرة العدادات . ➤ Lancer une concertation avec les secteurs concernés afin de dégager des solutions en ce qui concerne la pénurie des compteurs.			X

III. النقل المدرسي :

III. TRANSPORT SCOLAIRE

1	➤ وفقا لأحكام القانون 13-01 المنظم و الموجه للنقل البري، النقل المدرسي من اختصاصات الجماعات المحلية وهو مصنف كنقل نوعي . لهذا الغرض يقترح إنشاء لجنة موسعة تضم على وجه الخصوص ممثلين عن وزارات النقل، الداخلية، المالية، التربية الوطنية، التضامن قصد وضع الإطار العام لهذا النوع من النشاط و إثراء مشروع النص التنظيمي الذي بادرت به وزارة النقل في هذا الإطار. ➤ Conformément à la loi 01-13 portant organisation et orientation des transports terrestres, le transport scolaire relève de la compétence des collectivités locales. Il est considéré comme transport spécifique. Dans ce cadre, Il est proposé de constituer une commission élargie qui inclut en particulier les représentants des Ministères des Transports, de l'Intérieur, des Finances, de l'Education, de la Solidarité, afin d'adapter un cadre général pour ce type d'activité et d'enrichir le projet de texte d'application initié par le Ministère des Transports.		x	
---	--	--	---	--

IV. النقل الجامعي

IV. TRANSPORT UNIVERSITAIRE

1	➤ يُسِير النقل الجامعي من طرف دواوين الخدمات الاجتماعية للجامعات التي تبرم إتفاقيات مع الناقلين . تمنح مديريات النقل الولائية بموجب المرسوم 04 - 415 المؤرخ في 20 ديسمبر 2004 الرخص لهذا النوع من النقل . يُقترح في هذا الإطار إنشاء أطر للتنسيق المستمر بين مديريات النقل الولائية و دواوين الخدمات الاجتماعية للجامعات فيما يتعلق بالمسائل المتعلقة بإعداد مخططات النقل الجامعي بهدف تفادي التداخل بين شبكات النقل العمومي المشترك و النقل الجامعي و بالتالي التقليل من حدة الازدحام داخل المدن . ➤ Le transport universitaire est géré par les œuvres sociales des universités, qui concluent des conventions avec les transporteurs. La Direction des Transports de wilaya délivre conformément aux dispositions du décret 04-415 du 20 décembre 2004, l'autorisation de transport universitaire. Il est proposé de créer un cadre de concertation permanent entre les Directions des Transports de Wilaya et les Ouvres Sociales des universités pour les questions liées à l'élaboration des plans de transport universitaire à l'effet d'éviter les interférences avec les réseaux de transport en commun dans l'objectif d'atténuer la congestion des villes.		x	
---	---	--	---	--

v. نقل البضائع عبر الطرقات:

I. TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR ROUTE

1	➤ إصدار النصوص التطبيقية للقانون 13-01 المتضمن تنظيم النقل البري و توجيهه و المتعلقة ب: ➤ Elaboration des textes d'application de la loi 01-13 portant orientation et organisation des transports terrestres :		x	
1-1	- معايير تحديد و تعيين مناطق الشحن في المحيطات الحضرية . - Les normes déterminant et désignant les zones de camionnage urbain.		x	
1-2	- عقود نقل البضائع . - Les contrats de transport de marchandises.		x	
2	➤ إصدار النصوص التنظيمية للمرسوم التنفيذي 452-03 المؤرخ 2003 12 01 المحدد للشروط الخاصة لنقل المواد الخطرة عبر الطرق. ➤ Elaboration de textes d'application du décret exécutif 03-452 du 01 décembre 2003 qui détermine les conditions spécifiques aux transports de produits dangereux par voie routière.		x	
3	➤ تفعيل اللجنة التقنية ما بين الوزارات لنقل المواد الخطرة ، المنشأة بموجب المرسوم التنفيذي 03 - 261 المؤرخ في 23 جويلية 2003 ، المتعلق بنقل المواد الخطرة . ➤ Activation du Comité Technique Interministériel du Transport de Matières Dangereuses, crée par le décret exécutif 03-261 du 23 juillet 2003 portant transport de matières dangereuses.		x	
4	➤ لا مركزة منح رخص نقل المواد الخطرة باستثناء المواد المشعة و المتفجرات. ➤ Décentralisation de la délivrance des autorisations de transport des matières dangereuses, à l'exception des produits radioactifs ou explosifs.		x	

5	➤ التنسيق بين مصالح مديريات النقل الولائية و مصالح الأمن لأجل إجبار سائقي الشاحنات ذات الوزن الثقيل بالسير على أقصى اليمين في الطرقات السريعة و الطرقات السيارة و تسليط أقصى العقوبات على المخالفين. ➤ Coordination entre les Directions des Transports de Wilaya et les services de sécurité pour imposer aux conducteurs de camions poids-lourds de prendre la voie de droite qui leur est réservée sur les voies rapides et les autoroutes ; faute de quoi, ils seront soumis à la sanction extrême.		X	
6	➤ دراسة إدراج أحكام عقابية أكثر ردها في القانون 01-13 في حالة الزيادة في الحمولة على متن الشاحنات و تجهيز مصالح الأمن و الدرك الوطني بأجهزة قياس الوزن المتنقلة. ➤ Intégration, après étude, de sanctions plus répressives dans la loi 01-13, en cas de surcharge, et facilitation du contrôle de ce type d'infractions à l'aide de bascules mobiles indispensables pour les services de sûreté et de gendarmerie nationales.		X	

II. تدابير عامة

VI. DISPOSITIONS COMMUNES

1	➤ إبرام من طرف وزارة النقل إتفاقيات شراكة مع مختلف مخابر الجامعات المتخصصة في النقل للاستفادة من تصوراتها و تجربتها في ميادين تأطير مشاريع البحث و كذا الدراسات و النماذج التطبيقية . ➤ Etablissement, par le ministère des transports, de conventions de partenariat avec les différents laboratoires universitaires soucieux du domaine des transports, afin de bénéficier de leurs visions et expériences, de leurs encadrements de projets de recherches, de leurs études et de leurs modèles d'application.		X	X
---	--	--	---	---

	➤ التنسيق بين وزارات النقل ، السكن ، الداخلية و الجماعات المحلية ، قصد إدماج السلامة المرورية أثناء عمليات إعداد المخططات الرئيسية للتهيئة العمرانية و كذا مخططات شغل الأراضي لتتضمن الاقتراحات المتعلقة بـ : ➤ ممرات الراجلين و الدراجات ، ➤ شبكات النقل المشترك ، ➤ مواقف السيارات ، ➤ مواقف الشاحنات ، * الأماكن المخصصة لتعليم القيادة .			
2	➤ Coordination entre le Ministère des Transports, le Ministère de l'Habitat et le Ministère de l'Intérieur et des Collectivités Locales, afin d'intégrer la sécurité routière lors de l'élaboration des plans directeurs de l'aménagement urbain et des plans d'occupation de sol ces plans devraient comprendre les proportions liées : ➤ aux zones piétonnes, aux pistes cyclables, ➤ aux réseaux de transport collectif, ➤ aux parkings, ➤ aux stations de camionnage, ➤ aux espaces pour l'apprentissage de conduite,...		X	X
3	➤ تعديل التدابير المتعلقة بالعقوبات الإدارية المحددة في القانون 01 - 13 المتضمن تنظيم و توجيه النقل البري بهدف تعزيز منظومة الردع . ➤ Amendement des dispositions de sanctions relatives aux sanctions administratives fixées par la loi 01-13 portant orientation et organisation des transports terrestre, dans un but de renforcer le système de sanctions :		X	X
3-1	- فرض غرامات جزافية فورية ضد السائقين المخالفين للقانون . - <i>Infliger des amendes forfaitaires instantanées aux conducteurs qui enfreignent la loi,</i> -		X	X
3-2	- الوضع الفوري للعربة داخل المحشر . - <i>La mise en garage, voire l'immobilisation du véhicule.</i>		X	X

ورشات 2 :

النقل عبر السكك الحديدية و النقل الموجه

ATELIERS 2:

TRANSPORT FERROVIAIRE ET TRANSPORT GUIDE

• النقل عبر السكك الحديدية

• TRANSPORT FERROVIAIRE

• الميترو

• METRO

• الترامواي

• TRAMWAYS

• النقل بواسطة الكوابل

• TRANSPORT PAR CABLE

• الاستغلال ، التشغيل و الصيانة

• EXPLOITATION, GESTION ET MAINTENANCE

المواضيع Thèmes	التوصيات Recommandations	استحقاق Echéance		
		العاجل Urgent	المدى القصير Court terme	المدى القصير والطويل Moyen & longs termes
I / النقل عبر السكك الحديدية				
I / TRANSPORT FERROVIAIRE :				
1- نقل المسافرين				
I-1/ TRANSPORT DE VOYAGEURS :				
1	➤ إعادة النظر في الهيكل التنظيمي للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية لتمكينها الاقتراب من الزبون . ➤ Revoir l’organisation de la SNTF pour se rapprocher du client ;		X	

2	➤ تجديد منشآت معاملة و استقبال المسافرين ، المياني ، الأرصفة ، و اقي الأرصفة ، منظومة بيع التذاكر ...الخ بواسطة عملية ممولة عن طريق المساهمة النهائية للدولة ؛ ➤ Rénover les infrastructures de traitement et d'accueil des passagers : bâtiments, quais ; abris de quais, billettique etc... à travers la concrétisation d'une opération financée en concours définitif de l'Etat ;		X	
3	➤ تحسين الأمن و الخدمات الموفرة للمسافرين داخل القطارات عن طريق : ➤ Améliorer la sécurité et les prestations offertes aux voyageurs à bord des trains par :	X	X	
3-1	- تعزيز الأمن ؛ - Le renforcement de la sécurité ;	X	X	
3-2	- نظافة القطارات ؛ - L'hygiène et la propreté des voitures ;	X	X	
3-4	- إعادة الاعتبار و عصنة القطارات المخصصة للمسافرين بما في ذلك التكييف ، التدفئة ، تزويد المسافرين بالمعلومات و الإطعام ؛ - La réhabilitation et la modernisation des voitures en circulation y compris la climatisation, le chauffage, l'information à bord et la restauration ;		X	X
3-5	- تحسين انتظام القطارات مع التركيز على العوامل الداخلية و الخارجية التي تسبب التأخيرات كالأعمال التخريبية و سرقة أجهزة الأمن ، الإشارات ، الكوابل النحاسية و تحسين المواطنين حول عواقب هذه الأفعال ؛ - Amélioration de la ponctualité des trains en agissant sur les causes tant endogènes qu'exogènes comme la lutte contre les actes de malveillance, les actes de dépravation et le vol des équipements de sécurité (signalisation, câble en cuivre, fibre optique etc..) et la sensibilisation des citoyens sur les conséquences de ces actes :	X	X	

4	➤ عصرنة المنظومة الإعلامية تجاه المواطنين ؛ ➤ La modernisation du système d'information à l'endroit des voyageurs ;		X	
5	➤ توفير أحسن الظروف لركوب الأشخاص ذوي الاحتياجات الخاصة على مستوى القطارات ؛ ➤ Offrir de meilleures conditions d'accès aux personnes à mobilité réduite ;		X	
6	➤ عصرنة منظومة بيع التذاكر و الحجز . ➤ La modernisation du système de billettique et de réservation.		X	

1 - 2 نقل البضائع

التحدي بالنسبة للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية هو استعادة حصص النقل الضائعة آنفاً و جلب على المستويين القريب والمتوسط زبائن جدد عن طريق وضع حيز التنفيذ التدابير التالية :

I-2 Transport de marchandises :

Le défi majeur qui se pose à la SNTF est de reconquérir les parts de marché perdues et de gagner une nouvelle clientèle à court et à moyen termes par la mise en œuvre des actions suivantes :

1	➤ إعادة النظر في التنظيم الداخلي للشركة عن طريق إعطاء الأولوية للجوانب التجارية بواسطة وضع هياكل تسيير تصب نحو إرضاء الزبون ؛ ➤ Revoir l'organisation interne de l'entreprise en favorisant les aspects commerciaux par centres d'intérêt à travers la mise en place de structures de gestion du trafic orientées vers la satisfaction du client ;		X	
2	➤ وضع سياسة تجارية و تعريفية مرنة لجذب الزبائن ؛ ➤ Adopter une politique commerciale attractive et une tarification souple et incitative ;		X	
3	➤ إعادة النظر في المنظومة العامة لتعريفات نقل البضائع ؛ ➤ Revoir le Règlement Général des Tarifs de Transport de Marchandises ;		X	
4	➤ إعطاء الأولوية لنقل المواد ذات الجاذبية و الثقيلة كالحبوب ، المحروقات ، الحديد ، الفوسفات ، الإسمنت ... الخ ؛ ➤ Favoriser les transports captifs comme les pondéreux : céréales, carburant, minerais de fer et de phosphates, pouzzolane, ciment, produits sidérurgiques et autres :		X	X

5	➤ تطوير النقل بواسطة الحاويات باستعمال قطارات كاملة ؛ ➤ Développer le transport par conteneurs au moyen de trains complets ;		X	
6	➤ التقليل من سير القطارات فارغة عن طريق توفير نقل متعدد الأنماط (سكي / طرقي) و ذلك بواسطة أحد الشركات الفرعية للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية المتخصصة في هذا المجال ؛ ➤ Réduire les ruptures de charge en offrant un transport combiné rail-route notamment à travers une des filiales de la SNTF spécialisée dans ce créneau ;		X	X
7	➤ إعادة تشغيل و استغلال بصفة عقلانية مجمل الخطوط السككية الفرعية ؛ ➤ Remettre en activité et exploiter judicieusement l'ensemble des embranchements portuaires ;		X	X
8	➤ إعادة تشغيل و استغلال بصفة عقلانية الخطوط السككية الفرعية الخاصة ؛ ➤ Remettre en activité l'ensemble des embranchements particuliers ;		X	X
9	➤ تمديد ربط المناطق الصناعية و مناطق النشاط بشبكة السكة الحديدية ؛ ➤ Etendre la connexion au réseau ferré des zones industrielles et des zones d'activité ;		X	X
10	➤ تطوير الشركات الفرعية للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية مع المتعاملين المعنيين على غرار تلك المنشأة مع نفضال و الحبوب ؛ ➤ Promouvoir les filiales mixtes SNTF/ Opérateurs potentiels à l'instar de celles déjà existantes comme les sociétés mixtes SNTF/NAFTAL et SNTF/OAIC ;		X	X
11	➤ ترقية منهجية جديدة في ميدان اللوجستية بواسطة تجسيد تدابير المخطط التوجيهي الرئيسي للأرضيات اللوجستية الذي أعدته وزارة النقل ؛ ➤ Promouvoir une nouvelle approche logistique à travers la concrétisation des conclusions du Schéma directeur des plateformes logistiques élaboré par le Ministère des Transports ;		X	X

12	➤ اقتناء عربات متخصصة لترقية نقل السيارات ؛ ➤ Acquérir des wagons spécialisés pour promouvoir le transport de véhicules automobiles ;		X	
13	➤ الإسراع في عملية اقتناء العتاد المتحرك و المجرور التي صودق عليها أثناء المجالس الوزارية المشتركة المخصصة لهذا الغرض ؛ ➤ Accélérer le processus d'acquisition du matériel moteur et remorqué décidé lors des Conseils Interministériels tenus à cet effet :		X	
14	➤ وضع شراكة مع متعملي الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية قصد الرفع من مستوى و نجاعة الصيانة و بالتالي رفع نسبة توفر وسائل الإنتاج ؛ ➤ Mettre en place des partenariats sous formes de Joint Venture avec les partenaires de la SNTF pour élever le niveau et la fiabilité de la maintenance et par delà le taux de disponibilité des moyens de production ;		X	
15	➤ إدخال تقنيات جديدة لتسيير مجال الصيانة باستعمال الإعلام الآلي ؛ ➤ Introduire de nouvelles techniques de gestion de la maintenance comme la gestion de la maintenance assistée par ordinateur GMAO ;		X	
16	➤ الإسراع في وضع حيز الخدمة الأنظمة الجديدة المتعلقة بالإشارات و الاتصالات ك (ERTMS niveau 2) و (GSM Rail) التي سوف تساهم بصفة فعالة في التقليل من الأعمال التخريبية للتجهيزات الأمنية و السير ؛ ➤ Accélérer la mise en service des nouveaux systèmes de signalisation et de télécommunications moins vulnérables comme l'ERTMS niveau 2 et le GSM Rail. Ces systèmes permettront de réduire de manière significative l'ampleur des actes de malveillance sur les installations de sécurité des circulations ;		X	

17	➤ ضمان تنسيق أحسن بين الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية و الوكالة الوطنية للدراسات ومتابعة إنجاز الاستثمارات في السكك الحديدية في مجال برمجة المشاريع ، استلامها و تحويلها للجهة المستغلة ؛ ➤ Assurer une meilleure coordination entre la SNTF et l'ANESRIF dans la programmation des projets de développement des infrastructures ferroviaires, leur réception et leur transfert ;		X	
18	➤ إعادة النظر في منظومة التكوين و رسكلة الموارد البشرية مع أخذ بعين الاعتبار احتياجات المؤسسة ؛ ➤ Revoir la formation, le recyclage et le perfectionnement de la ressource humaine en procédant à une nouvelle approche basée sur les besoins de l'entreprise		X	
19	➤ إعادة فتح مراكز التمهين للشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية ؛ ➤ Rouvrir les centres d'apprentissage de la SNTF ;		X	
20	➤ إعادة النظر في النظام الضريبي المطبق على نقل البضائع ؛ ➤ Revoir la fiscalité appliquée au transport ferroviaire de marchandises ;		X	
21	➤ إدخال ضريبة إضافية لنقل البضائع عبر الطرقات تصب في حساب الصندوق الخاص بتطوير النقل الجماعي . ➤ Instaurer une taxe supplémentaire pour le transport routier de marchandises dont le produit alimentera le fonds pour le développement des transports en commun.			

II / النقل الموجه - النقل بواسطة الكوابل :

فيما يخص هذين النوعين من النقل ، اقترحت التوصيات التالية :

II/ Transport Guidé – Transport par câble :

S'agissant de ces modes de transport, les recommandations suivantes sont formulées

1	➤ إعادة هيكلة شبكات النقل بالحافلات داخل مدن الجزائر ، قسنطينة و وهران و جعل نمطي النقل عن طريق الميترو و الترامواي ركيزة للمنظومة العامة للنقل الجماعي ؛ ➤ Restructuration des réseaux de bus dans les villes d'Alger, de Constantine et d'Oran afin de faire des modes de transport par métro et par tramway le système de transport collectif sur lesquels les autres modes doivent se rabattre ;	X	X	
---	--	---	---	--

2	➤ وضع حيز الخدمة في أقرب وقت ممكن الاتفاقية بين مؤسسة ميترو الجزائر و ديوان الخدمات الجامعية لتمكين الطلبة من الاستفادة من وسائل النقل من جهة و من جهة أخرى تخفيف الضغط على شبكة الطرق ؛ ➤ Mettre en œuvre dans les meilleurs délais la convention entre l'EMA et l'office des œuvres universitaires pour permettre à la population estudiantine de bénéficier de ces modes de transport d'une part et d'alléger la pression sur le réseau routier d'autre part ;	X		
3	➤ إعادة النظر بصفة إستعجالية في التعريفات لهذا النوع من النقل و جعلها في متناول المواطنين ذوي الدخل الضعيف ؛ ➤ Revoir de manière impérieuse la grille tarifaire de ces modes de transport en les rendant accessibles aux plus démunis ;	X		
4	➤ إدخال على مستوى القانون الخاص بحركة المرور و الأمن عبر الطرقات الإشارات الخاصة بالترامواي ؛ ➤ Insérer dans la loi portant sécurité et circulation routières la signalisation propre au tramway ;	X	X	
5	➤ وضع شراكة مع متعاملي ميترو الجزائر قصد الرفع من مستوى و نجاعة الصيانة و بالتالي رفع نسبة توفر وسائل الإنتاج ؛ ➤ Mettre en place des partenariats sous formes de Joint Venture avec les partenaires de l'EMA pour élever le niveau et la fiabilité de la maintenance et par delà le taux de disponibilité des moyens de production ;	X	X	
6	➤ تمويل إنجاز منشآت الميترو بالمساهمة النهائية للدولة على غرار منشآت الترامواي مما يساهم في توازن تكاليف استغلال الميترو ؛ ➤ Financer la réalisation des infrastructures du métro en concours définitif de l'Etat, à l'instar des infrastructures des tramways ; ce qui ne manquera pas d'avoir une incidence sur l'équilibre des charges de l'exploitant du système métro : ➤ Revoir à la hausse le prix de l'essence et instaurer une taxe additionnelle sur les véhicules à carburant diesel ;		X	

7	➤ توفير الظروف الملائمة لاستقبال الأشخاص ذوي الاحتياجات الخاصة ؛ ➤ Offrir les meilleures conditions d'accès aux personnes à mobilité réduite ;		X	
8	➤ الإسراع في إبرام اتفاقية شراكة لاستغلال و صيانة منشآت النقل بالكوابل ؛ ➤ Accélérer le processus de mise en œuvre d'une JV pour l'exploitation, l'entretien et la maintenance des transports par câble ;		X	
9	➤ وضع حيز الخدمة سلطة ضبط النقل الحضري ؛ ➤ Mettre en place l'Autorité Organisatrice des Transports Urbains ;		X	
10	➤ تعديل القانون رقم 01 - 13 المؤرخ في 07 أوت 2001 ، المتضمن توجيه و تنظيم النقل البري لإدخال صيغة الإمتياز لاستغلال الميترو ؛ ➤ Mettre en conformité la loi 01-13 du 7aout 2001 relative à l'orientation et à l'organisation des transports terrestres pour régler la problématique de la concession et de la concession d'exploitation du métro ;		X	

ورشات 3 :

حركة المرور و السلامة المرورية

ATELIERS 3 : CIRCULATION ET SECURITE ROUTIERES

• الوقاية و السلامة المرورية ؛

• LA PREVENTION ET LA SECURITE ROUTIERE ;

• رخصة السياقة ؛

• LE PERMIS DE CONDUIRE ;

• مدارس تعليم السياقة ؛

• LES AUTO-ECOLES, ET ;

• المراقبة التقنية للسيارات ؛

• LE CONTROLE TECHNIQUE AUTOMOBILE.

المواضيع Thèmes	التوصيات Recommandations	استحقاق Echéance		
		العاجل Urgent	المدى القصير Court terme	المدى القصير والطويل Moyen & longs termes
I . الوقاية و السلامة المرورية				
I. LA PREVENTION ET LA SECURITE ROUTIERE.				
1	➤ مراجعة القانون 01 - 14 المؤرخ في 19 أوت 2001 المعدل و المتمم ، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها ؛ ➤ Révision de la loi n° 01-14 du 19 aout 2001 modifiée et complétée relative à l'organisation la sécurité et la police de la circulation routière ;		X	
2	➤ إعداد مخطط وطني للسلامة عبر الطرق ؛ ➤ Elaboration d'un plan national de sécurité routière ;		X	
3	➤ إنشاء مجلس وطني للوقاية و الأمن عبر الطرق تحت وصاية الوزارة الأولى ؛ ➤ Création d'un conseil national de la prévention et de la sécurité routière rattaché au premier ministère ;		X	

4	➤ مراجعة القانون الأساسي للمركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق و تدعيم إمكانياته ؛ ➤ Révision du statut du CNPSR et le renforcement de ses capacités ;		X	
5	➤ تأسيس الفروع الجهوية للمركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق مع توفير الوسائل المادية و البشرية اللازمة بهدف تعزيز أعماله الخاصة بالوقاية و الأمن عبر الطرق ؛ ➤ Mise en place des antennes régionales du CNPSR en les dotant des moyens humains et matériels nécessaires en vue de renforcer l'impact de ses actions de prévention et de sécurité routière ;		X	
6	➤ تحديد أهداف دقيقة و قابلة للتقييم للأمن عبر الطرق و تسجيلها ضمن أفق زمني و فضاء غير محدد ؛ ➤ Définir des objectifs précis et mesurables de sécurité routière inscrits dans un horizon temporel et dans un espace délimité ;		X	
7	➤ تحديد مؤشر الخطر على المستوى الوطني و المحلي ؛ ➤ Détermination de l'indice de risque national et local ;		X	
8	➤ إنهاء إعداد النظام المعلوماتي حول حوادث المرور المنجز عن طريق التزام مشترك بين جامعة مستغانم و المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق بالتنسيق مع الأمن الوطني و الدرك الوطني إضافة إلى النصوص القانونية التي تسييره ؛ ➤ Finalisation de l'élaboration du système d'information sur les accidents de la circulation routière engagée conjointement par l'université de Mostaganem et le CNPSR en collaboration avec la Sureté Nationale et la Gendarmerie Nationale y compris les textes réglementaires le régissant ; ➤		X	
9	➤ إنشاء بطاقة وطنية و محلية لحركة المرور ؛ ➤ Création d'un fichier national et local de trafic routier ;		X	
10	➤ إعداد دليل بيداغوجي حول الوقاية و الأمن عبر الطرق موجه للمتمدرسين بمساهمة المجتمع المدني ؛ ➤ Elaboration d'un guide pédagogique sur la prévention routière destiné aux écoliers en collaboration avec la société civile ;		X	

11	➤ وضع فعلي للأحكام المنصوص عليها في القانون 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001 المعدل و المتمم يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، ، حيز التنفيذ أي : ➤ Mise en œuvre effective des dispositions prévues par la loi n° 01-14 du 19 Août 2001 relatives à l'organisation, la sécurité et la police de la sécurité routière, modifiée et complétée, à savoir :			
11-1	- البطاقة الوطنية لمخالفات قواعد حركة المرور (المادة 138) ؛ - Fichier national des infractions aux règles de la circulation routière (Art.138) ;		X	
11-2	- البطاقة الوطنية للوحات ترقيم السيارات (المادة 45) ؛ - Fichier national des cartes d'immatriculation automobiles (Art.45) ;		X	
11-3	- البطاقة الوطنية لرخص السياقة (المادة 6) ؛ - Fichier national des permis de conduire (Art.6) ;		X	
12	➤ إعداد ووضع حيز التنفيذ مخططات النقل و مخططات المرور من في جميع الولايات ؛ ➤ Elaboration et mise en œuvre des plans de transport et les plans de circulation pour toutes les Wilayas ;		X	
13	➤ إنشاء صندوق وطني للوقاية و الامن عبر الطرق ؛ ➤ Création d'un fonds national pour la prévention et la sécurité routière ;		X	
14	➤ تجسيد مفهوم التربية المرورية في مختلف مستويات البرامج التعليمية لصالح الأجيال المستقبلية ؛ ➤ Consécration du concept de l'éducation routière dans les différents paliers des programmes d'enseignement pour les générations futures ;		X	
15	➤ تكثيف عمليات التحسيس لمستعملي الطريق و تطوير أجهزة الاتصال بواسطة أساليب و تقنيات الاتصال الحديثة ؛ ➤ Intensification des opérations de sensibilisation des usagers de la route et développer les organes de communication à l'aide de circuits et de techniques d'information modernes ;	X		

16	➤ حث المؤسسات الصناعية على نشر نصوص إرشادية لها علاقة بالوقاية و الامن عبر الطرق على أغلفة منتوجاتهم ؛ ➤ Incitation des entreprises industrielles à afficher des messages publicitaires ayant trait à la prévention routière sur les emballages de leurs produits ;	X		
17	➤ ضمان صيانة دائمة للمنشآت و الإشارة الطرقية و إزالة النقاط السوداء من طرف الهيئات المعنية ؛ ➤ Assurer l'entretien permanent des infrastructures et de la signalisation routières et l'élimination des points noirs par les départements concernés ;		X	
18	➤ إزالة الممهلات غير المطابقة للقانون و تدعيم متابعة إنجازها ؛ ➤ Suppression des ralentisseurs non conformes à la réglementation et le renforcement du suivi de leur réalisation ;	X		
19	➤ ترقية الإشارة الطرقية ؛ ➤ Mise à niveau de la signalisation routière ;	X		
20	➤ إنجاز محطات وزن البضائع على محاور الطرقات والطريق السيار طبقا للمعايير الدولية ؛ ➤ Réalisation des stations de pesage de marchandises sur les axes routiers et autoroutiers suivant les normes internationales ;	X		
21	➤ وضع الأنظمة الذكية لكشف أي عيوب في المركبات خاصة الحمولة الزائدة ووضعية العجلات إلخ... ؛ ➤ Mise en place des systèmes intelligents de détection des anomalies des véhicules, particulièrement la surcharge, état des pneumatiques etc..... ;	X		
22	➤ وضع الأنظمة الذكية لحركة المرور ؛ ➤ Mise en place des systèmes intelligents de trafic routier ;		X	
23	➤ حث المؤسسات على وضع حيز التنفيذ أجهزة السلامة أمام ورشات الأشغال ؛ ➤ Incitation des entreprises à mettre en œuvre des dispositifs de sécurité aux abords des chantiers de travaux ;	X		

24	➤ إدماج السلامة المرورية في المخططات الحضرية ؛ ➤ Intégration de la sécurité routière dans les plans d'urbanisme ;	X		
25	➤ تعميم استعمال أجهزة الرادار عبر كل شبكة الطرقات ؛ ➤ Généralisation des radars fixes à travers l'ensemble du réseau routier ;	X		
26	وضع الآليات الخاصة لإدخال حيز التنفيذ جهاز كرونوتاكيغراف ؛ ➤ Mise en place d'un dispositif pour la mise en œuvre du chrono-tachygraphe ;	X		
27	➤ تطوير أنماط النقل البديلة للسيارات الخاصة : ➤ Développement des modes de transport alternatifs à la voiture particulière :		X	X
27-1	- تطوير شبكة السكك الحديدية لتقليص حركة المرور (البضائع و المسافرين) ؛ - Développement du réseau de chemin de fer pour réduire le trafic routier (marchandises et voyageurs);		X	X
27-2	- تطوير النقل الجماعي ذات الحجم الكبير في المحيط الحضري (النقل الجماعي في موقع خاص) و المحطات المتعددة الأنماط ؛ - Développement de transport de masse en milieu urbain (transport collectif en site propre) et les gares multimodales ;		X	X
27-3	- تطوير ممرات الحافلات ذات أعلى مستوى من الخدمة ؛ - Développement des Couloirs Bus à Haut niveau de Service ;		X	X

II. رخصة السياقة و مدارس تعليم السياقة

II. LE PERMIS DE CONDUIRE ET AUTO-ECOLES

1	➤ تحديد المناهج و الدعائم البيداغوجية الناجعة مع إنشاء شروط تطبيقها من طرف مدارس تعليم السياقة من اجل تعليم السياقة؛ ➤ Définition des méthodes et supports pédagogiques performants et création des conditions de leurs applications par les auto-écoles pour l'apprentissage de la conduite ;		X	
2	➤ إعداد دليل منهجي مرتبط بالبرنامج الجديد والذي يدل على المناهج الجديدة و دعائمه البيداغوجية ؛ ➤ Elaboration d'un guide méthodologique associé au nouveau programme qui indiquera les nouvelles méthodes et leurs supports pédagogiques ;		X	
3	➤ مراجعة محتوى برامج تكوين المترشحين لرخص السياقة بإدماج مواضيع حول السلامة المرورية ؛ ➤ Révision du contenu des programmes de formation des candidats au permis de conduire, intégrant les thèmes sur la sécurité routière ;	X		
4	➤ مراجعة برامج تكوين ممرني تعليم سياقة السيارات ؛ ➤ Révision des programmes de formation des enseignants de la conduite automobile ;	X		
5	➤ مراجعة برامج تكوين مفتشي رخص السياقة و الأمن في الطرق ؛ ➤ Révision des programmes de formation des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière ;		X	
6	➤ إعادة تأهيل ممرني و مفتشي رخص السياقة الذين هم في حالة نشاط في إطار التكوين المهني ؛ ➤ Recyclage des enseignants et inspecteurs de la conduite en activité au titre de la formation professionnelle ;		X	
7	➤ مراجعة تسيير إمتحانات رخص السياقة لجعلها أكثر شفافية وذلك بوضع تدابير جديدة حيز التنفيذ لتنظيم إمتحانات رخص السياقة ؛ ➤ Révision de la gestion des examens du permis de conduire pour plus de transparence par la mise en œuvre de nouvelles procédures d'organisation des examens du permis de conduire ;	X		

8	➤ مراجعة مناهج تقييم الإمتحانات من أجل إعادة تحديد معايير جديدة للنجاح في الامتحانات خاصة ترقية نظام متعدد الوسائل الاعلامية للاختبارات النظرية ؛ ➤ Révision des méthodes d'évaluation des candidats aux examens pour y redéfinir les nouveaux critères de réussite des examens notamment la mise en place d'un système multimédia pour les épreuves théoriques ;	X		
9	➤ تدعيم عدد مفتشي رخص السياقة و الامن في الطرق ؛ ➤ Renforcement du nombre des inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière ;		X	
10	➤ وضع البطاقة الوطنية و بنك المعلومات الخاص بامتحانات رخص السياقة ؛ ➤ Mise en place d'une carte nationale et d'une banque de données des examens des permis de conduire ;		X	
11	➤ الإسراع في وضع الهياكل اللامركزية للمركز الوطني لرخص السياقة عبر مجموع ولايات الوطن من أجل تحسين فعالية التأطير و مراقبة نشاط رخص السياقة ؛ ➤ Accélérer la mise en place des structures déconcentrées du CENAPEC à travers l'ensemble des wilayas du pays en vue d'améliorer l'efficacité de l'encadrement et du contrôle de l'activité du permis de conduire ;	X		
12	➤ إتمام الدراسات قيد الإعداد الخاصة بمراكز و مضامير الامتحانات و تسجيل العمليات من أجل إنجازها ؛ ➤ Parachèvement des études en cours des centres et des circuits d'examens et inscription d'opérations pour leur réalisation ;	X		
13	➤ تسجيل عمليات الدراسات و إنجاز مراكز و مضامير الامتحانات لتغطية مجموع التراب الوطني ؛ ➤ Inscription des opérations d'études et réalisations des centres et des circuits d'examens pour couvrir l'ensemble du territoire national ;		X	X
14	➤ إعداد دفتر شروط لتسيير و استغلال مراكز و مضامير الامتحانات ؛ ➤ Elaboration d'un cahier des charges pour la gestion et l'exploitation des centres et circuit d'examen ;	X		

15	➤ تحسين شروط التكوين داخل مدارس تعليم السياقة؛ ➤ Amélioration des conditions de formation dans les auto-écoles ;		X	
16	➤ تقليص إجراءات منح الاعتمادات لفتح مدرسة تعليم السياقة وذلك بإلغاء اللجنة الولائية؛ ➤ Alléger les procédures d'attribution des agréments pour l'ouverture d'une auto école par la suppression de la commission de wilaya ;		X	

III. المراقبة التقنية للسيارات

III. LE CONTROLE TECHNIQUE AUTOMOBILE.

1	➤ تقليص العملية الدورية للمراقبة الدورية التقنية لمركبات النشاطات المقننة حسب سنها و درجة اهترائها؛ ➤ Réduction de la périodicité du contrôle technique périodique pour les véhicules des activités réglementés, en fonction de leur âges et leurs vétustes;		X	
2	➤ تجميد منح الاعتمادات الأولية لوكالات المراقبة التقنية في بعض الولايات (الجنوب)؛ ➤ Geler la délivrance des pré-agréments des agences de contrôle technique de certaines wilayas (Sud);	X		
3	➤ القيام بإلغاء الإعتمادات الأولية الممنوحة للمتعاملين الذين تجاوزوا آجال الالتزام لإنجاز الأشغال؛ ➤ Procéder à l'annulation des pré-agréments délivrés aux opérateurs ayant dépassé les délais d'engagement de réalisation des travaux ;	X		
4	➤ منح إشعار أجله شهر لمجموع الوكالات التي لم تقم بتجهيز وكالتها بجهاز آلية المراقبة قبل إجراء التعليق إلى غاية الامتثال؛ ➤ Accorder un préavis d'un mois à l'ensemble des agences n'ayant pas installé le système d'automatisation des contrôles avant de procéder à leur suspension jusqu'à mise en conformité ;	X		
5	➤ تنظيم عمليات تفتيش شهرية غير معلنة للوكالات من طرف مديريات النقل الولائية؛ ➤ Organisation d'inspections inopinées mensuelles des agences par les Directions des Transports des Wilayas (DTW) ;	X		

6	➤ تكفل مديريات النقل الولائية بالعقوبات المقترحة من قبل المؤسسة الوطنية للمراقبة التقنية خلال أسبوع ؛ ➤ Prise en charge par les DTW, sous huitaine des sanctions proposées par l'ENACTA;		X	
7	➤ العمل على تجانس عقوبات المراقبة التقنية للسيارات ؛ ➤ Homogénéisation des sanctions de contrôle technique automobile ;	X		
8	➤ تبني تجهيز يسمح بضمان سحب المركبات من السير في حالة خضوعها لفحص مضاد أو منع من السير ؛ ➤ Adopter un dispositif permettant de s'assurer que les véhicules soumise à contre visite ou à interdiction de circuler soient retiré de la circulation ;	X		
9	➤ مراجعة المرسوم التنفيذي رقم 03 - 223 المتعلق بالمراقبة التقنية و القرار المحدد لدفتر الأعباء ؛ ➤ Réviser le décret exécutif 03-223 du 10 juin 2003 relatif à l'organisation du contrôle technique des véhicules et les modalités de son exercice (portant définition du cahier des charges) ;		X	
10	➤ دعوة مصالح المركز الوطني للتقييس القانونية للقيام لمعايرة و مراقبة أجهزة قياس المراقبة التقنية طبقا للتنظيم المعمول به ؛ ➤ Sommer les services de l'ONML à procéder à l'étalonnage et au contrôle des appareils de mesures du contrôle technique conformément à la réglementation en vigueur ;	X		
11	➤ مراجعة دفتر الشروط المتعلق باستيراد المركبات و قطع الغيار من أجل فرض قواعد صارمة في ميدان السلامة و ملائمة المركبات بالاشتراك مع الوزارات المعنية (الصناعة و المناجم و التجارة) ؛ ➤ Revoir avec les Ministère concernés (Industrie, Mines et Commerce), le cahier de charges relatif à l'importation des véhicules et de la pièce de rechange pour imposer des règles strictes en matière de sécurité et de commodité des véhicules ;		X	
12	➤ إتمام المرسوم المتعلق بتنظيم مراقبة و مطابقة المركبات و كفاءات ممارستها بالاشتراك مع الوزارات المعنية ؛ ➤ Finalisation du décret portant organisation du contrôle de la conformité des véhicules automobiles et les modalités de son exercice avec les Ministères concernés;	X		

13	➤ إعداد المعايير الوطنية المحددة لشروط المركبات التي يتم تسويقها في الجزائر قبل وضعها في السير و إنشاء مخابر متخصصة في مجال المطابقة ؛ ➤ Elaboration des critères nationaux définissant les conditions de sécurité des véhicules commercialisés en Algérie avant leurs mise en circulation, et créer des laboratoires spécialisés en matière de conformité ;		X	
14	➤ إعداد نظام مرجعي وطني للمركبات بالاشتراك مع الوزارات المعنية؛ ➤ Elaboration d'un référentiel National de véhicules en coordination avec les Ministères concernés ;		X	
15	➤ إنشاء مركز وطني لإستقبال المركبات ؛ ➤ Création d'un Centre National de réception des Véhicules ;		X	
16	➤ استحداث المراقبة التقنية للدراجات النارية . ➤ Introduction du contrôle technique aux 2 roues.		X	

ورشات 4 :

الاستثمارات - الشراكة

ATELIERS 4 : INVESTISSEMENTS – PARTENARIATS

الاستثمار في قطاع النقل البحري و الموانئ

- INVESTISSEMENT DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS MARITIME ET PORTUAIRES :

الشراكة- الشركات المختلطة و التعاون

- PARTENARIAT, SOCIETES MIXTES ET COOPERATION :

تدابير ANDI, CNAC, ANSEJ

- DISPOSITIFS ANSEJ, CNAC, ANDI :

الشباك الموحد

- GUICHET UNIQUE :

المواضيع Thèmes	التوصيات Recommandations	استحقاق Échéance		
		العاجل Urgent	المدى القصير Court terme	المدى القصير والطويل Moyen & longs termes
I. الاستثمار في قطاع النقل البحري و الموانئ				
I. INVESTISSEMENT DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS MARITIME ET PORTUAIRES				
1. فيما يخص النقل البحري				
1. S’agissant du transport maritime				
1	➤ دراسة فعالية إطلاق عمليات شراء مشتركة للسفن لصالح الشركات المالكة للسفن. ➤ Etudier la faisabilité et le lancement d’opérations d’achats groupés de navires pour le compte des entreprises armateurs.		x	

2	➤ إعادة تقنين المرسوم الوزاري لسنة 1987، الذي ينص على أحكام وشروط تسيير عمليات النقل البحري، بالخصوص حسابات الارصفة ➤ Refonte de l'arrêté interministériel de 1987, portant sur les conditions et les modalités de gestion des opérations de transports maritimes, notamment les comptes d'escales.		X	
3	➤ تنفيذ توصيات فريق العمل المسؤول عن تحليل أداء أنشطة قطاع الشحن البحري في الجزائر، بما في ذلك تعديل الإطار التنظيمي الذي يحكم شروط الحصول على مهنة المكلف بالشحن البحري (الأمر التنفيذي 12 مايو 2009). ➤ Mettre en œuvre les recommandations du groupe de travail en charge de l'analyse de l'exercice des activités de consignation maritime en Algérie, notamment le réajustement du cadre réglementaire régissant les conditions d'accès à la profession de consignataire (décret exécutif du 12 mai 2009).		X	

2. فيما يخص الموانئ

2. S'agissant des ports

1	➤ الحماية الدائمة لمناطق التوسع والتطور العادي للموانئ التجارية الرئيسية. ➤ Protéger durablement les zones d'extension et de développement naturels des principaux ports de commerce.		X	
2	➤ عصرنه الموانئ التجارية للسماح بالعبور الأفضل للسلع. ➤ Moderniser les ports de commerce, pour permettre un meilleur transit des marchandises.		X	
3	➤ إنشاء على مستوى الموانئ الرئيسية المنشآت الضرورية لإصلاح السفن. ➤ Créer au niveau des ports principaux, des infrastructures nécessaires à la réparation navale.		X	
4	➤ دفع نفطال للاستثمار في مجال تخزين و نقل البنزين حتى تتمكن من ضمان الإمدادات المنتظمة والكاملة من مخزون البنزين للسفن المستغلة من طرف الاسطول الوطني . ➤ Inciter NAFTAL à un investissement qui lui permettrait d'assurer l'approvisionnement régulier et complet en soutes de navires exploités par l'armement national.		X	

5	➤ سينظر إلى الشراكة مع شركات النقل البحري الأجنبية عندما يتم التحقيق الكامل لمخططات الإصلاح المالي والاستثمار وهذا لنتمكن من ضمان الأمن الوطني من حيث إمدادات البلاد من جهة و تمكين الطرف الجزائري من التفاوض بشأن عقود الشراكة المحتملة في أفضل ظروف ممكنة من جهة اخرى ➤ Le partenariat avec des entreprises de transport maritimes étrangères sera envisagé une fois les plans d'assainissement financiers et d'investissement entièrement réalisés et ce pour permettre d'assurer la sécurité nationale en terme d'approvisionnement du pays et de pouvoir négocier les éventuels contrats de partenariat dans les meilleures conditions possibles.		X	
---	--	--	---	--

3. فيما يخص النقل بالسكك الحديدية

3. S'agissant du secteur ferroviaire : SNTF, ANESRIF, EMA, FERROVIAL

1	➤ الشروع في تجسيد المشاريع بمجرد الانتهاء من الدراسات مع الامتثال لدليل النضج . ➤ Lancer la réalisation, une fois les études achevées, respect du guide de maturation.	X		
2	➤ في اطار الصفقات بالتراضي الممنوحة من قبل الدولة ، إنشاء جهاز للتقييم المستمر لتعزيز اداة الإنتاج الوطني. ➤ Dans le cadre des marchés de gré à gré simple consentie par l'état, mettre en place un Dispositif d'évaluation continu de la promotion de l'outil de production national.	X	X	
3	➤ إشراك السلطات في تحقيق الاستثمارات (الوالي -السلطات المحلية). ➤ Implication des autorités dans la réalisation des investissements (wali, autorités locales).	X	X	
4	➤ إنشاء جهاز مسؤول عن المطابقة و المعايير . ➤ Création d'un organisme chargé de l'homologation et des normes.	X	X	
5	➤ بالنسبة للمشاريع ذات المصلحة الوطنية ، وضع إجراءات مرنة لمنح التراخيص لاستغلال أترية الردم ومنطقة الإيداع ➤ Pour les grands projets d'intérêt national, assouplir la procédure d'octroi des autorisations pour l'exploitation des gites d'emprunt et zone de dépôt.		X	

6	➤ بعث إنجاز المشاريع بعد إزالة المعوقات. ➤ Lancer les projets après la levée des contraintes.		X	
7	➤ تدعيم صلاحيات المتعاملين العموميين فيما يخص إزالة المعوقات. ➤ Renforcer les pouvoirs des concessionnaires publics (SONELGAZ, ONIB, ...) dans la levée des contraintes.		X	
8	➤ حماية الاطارات المسيرة (عدم تجريم فعل التسيير). ➤ Protection des cadres gestionnaires (dépénalisation de l'acte de gestion).		X	
9	➤ إنشاء هيئة ممثلة لجميع الوزارات لتحقيق الاندماج و التكامل. ➤ Création d'une entité représentative de tous les ministères pour le dossier intégration.		X	
10	➤ دعم الوساطة في تسوية النزاعات. ➤ Appuyer la médiation dans le règlement des litiges.	X		
11	➤ مراجعة قانون الصفقات العمومية ➤ La révision de la réglementation des marchés publics.	X	X	
12	➤ تطوير الدراسات الهندسية. ➤ Développer l'engineering.	X		
13	➤ تشجيع التكوين المتخصص الذي يتماشى مع آفاق التنفيذ والتشغيل والصيانة (إبرام اتفاقيات مع الجامعات والمعاهد المتخصصة). ➤ Formation ciblée en fonction des perspectives de réalisation, exploitation et maintenance. (convention avec les universités, promotion des instituts spécialisés).	X	X	
14	➤ إنشاء الفرع الذي يدعم المهن الخاصة المتعلقة بالسكك الحديدية في مختلف دورات التعليم العالي والتكوين المهني. ➤ Créer la filière prenant en charge les métiers spécifiques liés au ferroviaire dans les différents cycles d'enseignement supérieur et formation professionnelle.	X	X	

	➤ وضع آليات للاستفادة من التجارب و الخبرات .			
15	➤ Mettre en place des mécanismes pour capitaliser le retour d'expérience.	X	X	

II. الشراكة – الشركات المختلطة – التعاون

II. PARTENARIAT, SOCIETES MIXTES ET COOPERATION

1	➤ تحديد بشكل واضح الأهداف المنتظرة من الشراكة (نقل الخبرة - تتمين التجربة في ميدان تسيير و إدارة المؤسسات ، تطوير المؤسسات والمقاولين المحليين). ➤ Identifier clairement les objectifs attendus du partenariat (transfert de savoir faire, capitalisation en méthode de management, mise à niveau des entreprises et sous traitants locaux).		X	
2	➤ إنشاء فرقة عمل تدريبية على مستوى كل شركة تسيير مساهمات (قانونية - مالية و تقنية) و تكوينها وفقا لتقنيات التفاوض لتحقيق عمليات شراكة على مستوى شركة تسيير مساهمات بالتعاون مع الشركة المعنية و كذلك تقديم مقترحات و توصيات . ➤ Constituer au niveau de chaque SGP une task-force (juridique, finance, technique) et la former aux techniques de négociations pour engager des opérations de partenariat à l'échelle de la SGP en collaboration avec la société concernée. Ce groupe préparera les rencontres avec les partenaires et soumettra une proposition.		X	
3	➤ تحقيق الانسجام و التوافق في اجراءات الشراكة ما بين شركات تسيير المساهمات و وضع دليل للشراكة. ➤ Harmoniser les procédures de partenariat intra SGP, et constituer un guide ou manuel de partenariat.		X	
4	➤ تعيين إداريين على أسس و معايير مهنية. ➤ Désignation des administrateurs sur la base de critères professionnels.		X	

5	➤ وضع عقد تسيير بعد التفاوض مدعوم بالأهداف كما و نوعا ➤ Mise en place d'un contrat de management négocié adossé à des objectifs quantifiés et mesurés.		X	
6	➤ وضع ميكانيزمات للتحقق من بلوغ الاهداف المنتظرة من الشراكة و هذا من خلال متابعة منتظمة و دقيقة للالتزامات من طرف مكتب دراسات خارجي. ➤ Mettre en place des mécanismes pour vérifier l'atteinte des objectifs attendus du partenariat à travers un suivi régulier et rigoureux des engagements par un cabinet externe.		X	
7	➤ توفير مستويات عالية من الاندماج المحلي سواء تعلق الامر بالموارد البشرية أو السلع أو الخدمات. ➤ Assurer des taux élevés d'intégration locale que se soit en matière de ressources humaines ou en biens ou en services.		X	
8	➤ ضمان سوق لدعم تطوير الشراكة في بدايتها . ➤ Garantir un plan de charge pour accompagner le développement du partenariat dans ses débuts.		X	
9	➤ في إطار التعاون ، مساعدة مندوبي المسؤولين عن المشروع المكلفين بالتنفيذ، وكذلك المتعاملين (المستغلين) من قبل خبراء معروفين دوليا ذوي تجربة وخبرة في إدارة التسيير ، إدارة المشاريع ، تشغيل وصيانة شبكات ومعدات السكك الحديدية ➤ Dans le cadre de la coopération, faire assister les maitres d'ouvrages délégués, chargés de la réalisation, ainsi que les opérateurs (Exploitants) par des experts de renommée internationale, ayant l'expérience et l'expertise dans la gestion, management de projet, l'exploitation et la maintenance des réseaux et matériel ferroviaires.		X	

III. تدابير ANSEJ, CNAC, ANDI

III. Dispositifs ANSEJ, CNAC, ANDI

1	➤ تعزيز التدابير المتوفرة، و بالخصوص المرافقة والمساعدة والدعم لصالح المروجين للمشاريع الاستثمارية في أنشطة النقل البري للركاب والبضائع. ➤ Renforcer les dispositifs existants notamment en matière d'accompagnement, d'assistance et de soutien au profit des promoteurs des projets d'investissement dans les activités de transports routiers, de voyageurs et de marchandises.	X	X	
2	➤ تشجيع خلق شركات النقل الكبرى للشحن والركاب من خلال وضع إجراءات تحفيزية لمحاربة ظاهرة تشتت النشاط الموجه والمساهمة في تحسين تنظيمه. ➤ Encourager par le biais de mesures incitatives la création de sociétés importantes de transport routier de marchandises et de voyageurs afin de lutter contre le phénomène d'atomisation de ce vecteur d'activité et contribuer à l'amélioration de son organisation.	X	X	

IV. الشباك الموحد

IV. GUICHET UNIQUE

1	➤ تعميم الشباك الموحد الإلكتروني عبر جميع الموانئ التجارية (مشروع قيد الانجاز من خلال ثلاثة (03) موانئ). ➤ Généralisation du guichet unique électronique à travers tous les ports de commerce (projet en cours à travers trois (03) ports).	X	X	
---	---	---	---	--

ورشات 5:

سلامة - أمن تسيير الأخطار

ATELIER 5 : SURETE – SECURITE GESTION DES RISQUES

• الأمن و السلامة في القطاع

• SECURITE ET SURETE DANS LE SECTEUR

• تسيير الأخطار المتعلقة بالقطاع

• GESTION DES RISQUES DANS LE SECTEUR

• الصيانة

• LA MAINTENANCE

• البيئة و النقل في تهيئة الإقليم

• L'ENVIRONNEMENT ET LE TRANSPORT DANS L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

المواضيع Thèmes	التوصيات Recommandations	استحقاق Echéance		
		العاجل Urgent	المدى القصير Court terme	المدى القصير والطويل Moyen & longs termes
I. الأمن والسلامة في القطاع				
I. SECURITE ET SURETE DANS LE SECTEUR				
1	➤ إعداد سياسة وطنية في مجال الأمن و السلامة، للوقاية من التلوث ➤ Mise en place d’une politique nationale, en matière de sécurité, de sûreté, de prévention de la pollution.	X	X	
2	➤ دعم قدرات الإدارة المركزية و المحلية المكلفة بالجوانب المتعلقة بالأمن و السلامة و الوقاية من التلوث من خلال تنظيم متكيفة. ➤ Renforcement des capacités de l’Administration centrale et locale en charge des aspects liés à la sécurité, la sûreté et la prévention de la pollution à travers une organisation adaptée.	X		

3	➤ تنصيب جهاز مكلف بالتحقيقات و التحليلات المتعلقة بالحوادث بالنسبة للقطاع (الطيران، النقل البحري، و النقل البري). ➤ Mettre en place un organisme chargé des enquêtes et analyses des accidents pour le secteur (aviation, maritime, terrestre).	X	X	
4	➤ تنصيب المجلس الأعلى للبحر طبقا للنصوص السارية المفعول أو بشكل معدل. ➤ Mettre en place le haut conseil à la mer conformément aux textes en vigueur ou sous une forme réaménagée.		X	
5	➤ تنصيب مرصد لنوعية النقل. ➤ Mettre en place d'un observatoire de la qualité des transports.	X		
6	➤ المشاركة الفعالة في أشغال المنظمات الدولية. ➤ Participation active aux travaux des organisations internationales.		X	
7	➤ تحضير الإدارة البحرية الوطنية للتدقيق الطوعي للمنظمة البحرية الدولية (OMI)، الذي سيصبح إجباريا ابتداء من جانفي 2015. ➤ Préparation de l'Administration maritime nationale à l'audit volontaire de l'OMI, qui deviendra obligatoire à partir du 1er Janvier 2015.	X	X	
8	➤ تنصيب تنظيم مناسب بالنسبة للموانئ من أجل التكفل الفعال بمهام الخدمة العمومية (الأمن و السلامة، حماية الوسط البحري). ➤ Mettre en place d'une organisation adaptée pour les ports à l'effet d'une prise en charge effective des missions de service public (sécurité et sûreté, protection du milieu marin).	X		
9	➤ متابعة تنسيق المراقبة الجوية (المدنية و البحرية) من أجل التكفل التام بحركة النقل الجوي المدني و البحري من خلال تبادل المعلومات المناسب و الأمن و في وقت حقيقي. ➤ Poursuivre la coordination du contrôle aérien (civil et militaire) pour une prise en charge totale du trafic aérien civil et militaire par un échange d'information adéquat sécurisé et en temps réel.		X	
10	➤ خلق التآزر بين مختلف المتدخلين على مستوى الموانئ من خلال التوفيق بين ضرورات الأمن و السلامة و التبسيط و سيولة المرور المينائي. ➤ Créer des synergies entre les différents intervenants au niveau des ports en conciliant les impératifs de sécurité et de sûreté et la simplification et la fluidité du passage portuaire.		X	

11	➤ وضع مجال للتشاور مثل السوق البحرية و المينائية، العناقيد البحرية، جمعية المجهزين البحريين، جمعية الشاحنين، مجلس البحرية التجارية و الموانئ. ➤ Mise en place d'un espace de concertation telle que la Communauté maritime et portuaire, le Cluster maritime, l'Association des armateurs, l'Association des chargeurs, le Conseil de la marine marchande et des ports.		X	
12	➤ دعم التنسيق المشترك بين القطاعات من أجل دمج و انسجام الأنظمة الخاصة بمتابعة و مراقبة سفن الصيد و السفن التجارية. ➤ Renforcer la coordination intersectorielle pour consolider et harmoniser les systèmes de suivi et de contrôle des navires de pêche et de commerce.		X	
13	➤ إعادة النظر في التنظيم و تحديثه لإدماج المتطلبات و المعايير الدولية في مجال الطيران المدني. ➤ Revue et mise à niveau de la réglementation pour l'intégration des exigences et référentiels internationaux en matière d'aviation civile.		X	
14	➤ متابعة التنصيب الفعلي لنظام تسيير الأمن « SGS » للمنظمة الدولية للطيران المدني. ➤ Poursuivre la mise en place effective du système de gestion de sécurité « SGS » de l'OACI .		X	
15	➤ تنصيب نظام للإشراف على أمن و سلامة البيئة بالنسبة لمختلف القطاعات. ➤ Mettre en place un système de supervision de la sécurité et sûreté et de l'environnement pour les différents secteurs.		X	
16	➤ دراسة، و الشروع في التصديق على الاتفاقيات الدولية غير المصادق عليها من طرف الجزائر من أجل نقلها إلى التشريع الوطني. ➤ Examiner et engager la ratification des conventions internationales non encore ratifiées par l'Algérie aux fins de leur transposition dans la législation nationale.		X	
17	➤ وضع الجهاز القانوني المنظم للأمن الخاص ببناء السفن غير الخاضعة للاتفاقيات الدولية، و تجهيزها و كذا سفن الصيد. ➤ Mettre en place le dispositif réglementaire régissant la sécurité de la construction et l'équipement des navires non soumis en conventions internationales et des navires de pêche.		X	

18	➤ ضمان المتابعة التكنولوجية و التنظيمية في مجال الأمن و السلامة و حماية البيئة. ➤ Assurer la veille technologique et réglementaire en matière de sûreté, de sécurité et de protection de l'environnement.		X	
19	➤ إضفاء الطابع الرسمي على التعاون القطاعي المشترك من أجل تنفيذ النظام الصحي الدولي (RSI 2005) الواجب التطبيق من طرف الدول المُنظمة، بما فيها الجزائر. ➤ Formaliser la collaboration intersectorielle pour la mise en œuvre du règlement sanitaire international (RSI 2005) qui fait force de loi exécutoire pour les Etats qui y ont adhéré, dont l'Algérie.		X	
20	➤ إدماج التعاون القطاعي المشترك من خلال أخذ النشاطات الصحية في الاعتبار (الوقائية و العلاجية). ➤ Consolider l'intersectorialité par la prise en compte des activités sanitaires (préventives et curatives).		X	
21	➤ دمج القواعد الصحية الدولية مع تلك المتأصلة في قطاع النقل و تنسيقها خلال التخطيط و إطلاق المشاريع الخاصة بإعادة تأهيل و البناء المستقبلي للموانئ و المطارات. ➤ Intégrer les normes sanitaires internationales à celles inhérentes au secteur des transports et les harmoniser lors de la planification et l'engagement de projets de réhabilitation et de construction future de ports et d'aéroports.		X	
22	➤ مواصلة العمل المتعلق بتعديل القانون البحري و مراجعة الجهاز التنظيمي خاصة الأحكام المتعلقة بالتسهيل البحري و المينائي، الأمن و السلامة البحريين و المينائيين، المستخدمين (اعتماد المرشدين البحريين). ➤ Poursuivre le travail engagé pour la refonte du code maritime et révisé le dispositif réglementaire et notamment les dispositions relatives à la facilitation maritime et portuaire, à la sécurité et sûreté maritime et portuaire, aux personnels (agrément des pilotes maritimes).	X	X	
23	➤ إعداد النصوص التنظيمية من أجل التكفل بتوثيق و مراقبة مطابقة وسائل الراديو الخاصة بمجموع الوحدات الثابتة في المجالات البحرية و الجوية (الموانئ و المطارات). ➤ Prévoir les textes réglementaires pour une prise en charge de la certification et le contrôle de conformité des moyens radioélectriques de l'ensemble des entités fixes dans les domaines maritimes aéronautiques (ports, aéroports).		X	

24	➤ إعادة النظر في تنظيم سلطة الطيران المدني وفقا للمعيار الجديد للمنظمة الدولية للطيران المدني. ➤ Revue de l'organisation de l'autorité de l'aviation civile selon le nouveau référenciée de l'OACI.		X	
25	➤ تحديد موانئ الصيد بموجب قرار ولائي. ➤ Délimitation des ports de pêche par arrêté de wilaya.		X	
26	➤ وضع نظام خاص للاستغلال، الشرطة و الأمن في موانئ الصيد. ➤ Mise en place d'un règlement d'exploitation, de police et de sécurité Spécifique aux ports de pêche.		X	
27	➤ تدعيم المراقبة و التفتيش الخاص بنقل المواد الخطيرة من خلال التنفيذ الصارم للتنظيمات و النصوص المنظمة لها. ➤ Renforcement du contrôle et de l'inspection du transport des matières dangereuses par l'application stricte des règlements et des textes les régissant.	X	X	
28	➤ إعادة عمليات التدقيق الخاصة بالأمن الداخلي لمؤسسات القطاع. ➤ Rétablir les audits de sûreté interne au niveau des entreprises du secteur.	X		
29	➤ دراسة الإشكاليات المتعلقة بالأمن الجوي على مستوى الموانئ وفقا لرؤية مختلف المتدخلين في المجال. ➤ Examiner la problématique de la sécurité aérienne au niveau des aéroports au regard des différents intervenants dans ce domaine.		X	
30	➤ إعداد دليل لتوعية المسافرين من أجل مواجهة أي اعتداء على سلامة المطارات ➤ Elaboration d'un guide pour la sensibilisation des passagers afin de faire face à un acte illicite contre la sûreté aéroportuaire.		X	
31	➤ وضع قاعدة بيانات خاصة بتفتيش السفن. ➤ Mise en place d'une base de données pour les inspections des navires.		X	
32	➤ إعادة تهيئة مراكز المراقبة الصحية على الحدود. ➤ Réaménager les postes de contrôle sanitaire aux frontières.		X	

33	➤ تنصيب مركز وطني للقيادة الصحية (المساعدة الطبية عن بعد). ➤ Mise en place d'un poste national de commandement sanitaire (assistance médicale à distance).		X	
34	➤ وضع مركز معلومات حول النشاطات البحرية و المينائية (Virtual Knowledge Center (VKC). ➤ Mise en place un centre de connaissances sur les activités maritime, portuaire et marine « Virtual Knowledge Center (VKC) ».		X	
35	➤ وضع قاعدة بيانات للمعطيات الجوية. ➤ Mise en place d'une base de données d'informations aéronautiques.		X	
36	➤ متابعة التنصيب الفعلي لنظام تسيير الأمن SGS للمنظمة الدولية للطيران المدني. ➤ Poursuivre la mise en place effective du système de gestion de la sécurité « SGS » de l'OACI.	X	X	
37	➤ وضع اجراء للتعامل مع انتجاع سفن الصيد خارج الدوائر البحرية ➤ Mise en place d'une procédure traitant les cas de transhumance des bateaux de pêche HCM (Hors Circonscription Maritime).		X	
38	➤ تخفيف الإجراءات المتعلقة برفع الحجز أو إخلاء السفن الواقعة تحت الحجز الممتد و المهجورة في الموانئ. ➤ Alléger les procédures de main levée ou d'évacuation des navires en saisie prolongée et abandonnés dans les ports.		X	
39	➤ تدعيم قدرات مراقبة السفن من طرف الدولة في الميناء. ➤ Renforcer les capacités de contrôle des navires par l'Etat du port.		X	
40	➤ تعيين فرقة لشرطة الحدود البحرية BPFM على مستوى كل ميناء للصيد . ➤ Affectation d'une brigade de police frontière maritime BPFM au niveau de chaque port de pêche.		X	
41	➤ وضع نظام لإصدار الشهادات، تأهيل و أو منح الشهادات للمستخدمين المتخصصين. ➤ Mettre en place un système de certification, qualification et /ou homologation des personnels spécialisés.		X	

42	➤ وضع نظام للتدقيق من أجل ترقية مؤسسات القطاع في مجال السلامة و الأمن ➤ Mettre en place un programme d'audit aux fins de mise à niveau des entreprises du secteur dans le domaine de la sûreté et sécurité.		X	
43	➤ الإسراع في تنفيذ نظام مراقبة الملاحة الجوية (PDGEA) خاصة القسم المتعلق بجنوب الإقليم. ➤ Accélérer la mise en place du système de contrôle de la navigation aérienne (PDGEA) et notamment pour la partie sud du territoire.	X	X	
44	➤ تجديد المعدات الخاصة بالسلامة الجوية لتحقيق التوافق مع المتطلبات الجديدة المنصوص عليها من طرف المنظمات الدولية. ➤ Renouveler les équipements de sûreté aéroportuaires pour être en conformité avec les exigences nouvelles édictées par les instances internationales ;		X	
45	➤ تعميم تنصيب مستودعات الحرائق على مستوى كل الموانئ المعالجة للبضائع الخطيرة. ➤ Généraliser la mise en place des parcs à feu au niveau de tous les ports traitant les marchandises dangereuses.		X	
46	➤ دعم قدرات تكوين المستخدمين المكلفين بإدارة و تسيير الأمن و السلامة ➤ Renforcer les capacités de formation du personnel chargé de l'administration et de la gestion de la sécurité et de la sûreté.	X		
47	➤ تنصيب مدارس التكوين الخاصة بالمهن البحرية. ➤ Mise en place d'écoles de formation des métiers de la mer.		X	
48	➤ إنشاء مدرسة وطنية للطيران المدني لتكوين المهندسين، الطيارين، تقنيي و المراقبين البحريين. ➤ Création d'une école nationale de l'Aviation civile pour la formation des ingénieurs, des pilotes, des techniciens et des contrôleurs aériens.		X	
49	➤ تدعيم قدرات التكوين البحري و المينائي و اللوجيستية (المستوى الإداري و العملي). ➤ Renforcer les capacités de formation maritime et portuaire et de logistique (niveau managérial et opérationnel).	X		

50	➤ دعم التعاون الدولي في مجال التكوين (اتفاقية التوأمة بين معاهد التكوين) ➤ Renforcer la coopération internationale en matière de formation (convention de jumelages entre institutions de formations.		X	
51	➤ إدخال اللغة الإنجليزية خلال كل مراحل التكوين القصيرة و الطويلة الأمد الموجهة للمستخدمين التقنيين للقطاع. ➤ Introduction de la langue anglaise dans tous les cursus de formation de courte et longue durée destinés aux personnels techniques du secteur.	X		
52	➤ العمل من أجل تنفيذ مشاريع " الطريق السيار البحري " و " الطرق السيارة في البحر " . ➤ Œuvrer à la concrétisation des projets « d'Autoroute Maritime » et des « Autoroutes de la Mer ».		X	
53	➤ دعم سير " مركز متابعة أمن و سلامة السفن و المنشآت المينائية . COSS ➤ Renforcement du fonctionnement du « Centre de suivi de la sécurité et de sûreté des navires et des installations portuaires, COSS		X	

II. تسيير الأخطار المتعلقة بالقطاع

II. GESTION DES RISQUES DANS LE SECTEUR

1	➤ وضع سياسة و إجراء في مجال تسيير الأخطار في القطاع. ➤ Mise en place d'une politique et de procédures en matière de gestion de risques dans le secteur.		X	
2	➤ السهر على التحديث الدائم و الدوري لمخططات السلامة و الأمن و النجدة. ➤ Veiller à ce que les plans de sûreté, sécurité et secours soient mis à jour régulièrement.	X	X	
3	➤ توحيد الإجراءات الخاصة بالدراسات، تحقيق و استغلال مختلف مشاريع النقل (خاصة النقل الموجه). ➤ Uniformisation des procédures d'études, de réalisation et d'exploitation des différents projets de transport (notamment transport guidé).		X	

4	➤ متابعة التدقيقات الخاصة بمختلف هياكل النقل الموجودة لغرض المحافظة على المطابقة مقارنة مع القواعد الوطنية و الدولية في مجال سلامة و أمن الأشخاص، و الممتلكات و البيئة. ➤ Poursuivre les audits les différentes structures de transports existants dans un objectif de maintien en conformité par rapport aux normes nationales et internationales en matière de sûreté et de la sécurité des personnes, des biens et de l'environnement.	X		
5	➤ قيادة تمارين المحاكاة المحددة في مخططات السلامة، الأمن و النجدة ، بصفة دورية. ➤ Conduire régulièrement les exercices de simulation prévus par les plans de sûreté, sécurité et secours.	X		
6	➤ القيام بتشخيص من أجل التكفل بالأخطار المناخية في استراتيجيات القطاع و ذلك لتحديد التدابير التي من شأنها تحسين التكفل بهذه الأخطار. ➤ Engager un diagnostic de prise en charge des risques climatiques dans les stratégies du secteur aux fins d'arrêter les mesures pour améliorer la prise en charge de ces risques.		X	
7	➤ إعداد مخطط وطني للتوعية حول الأخطار الناجمة عن مختلف طرق النقل و التدابير الخاصة بالإنقاذ و ذلك بالنسبة للمواطنين، المالكين، المسافرين و المستغلين. ➤ Elaboration d'un programme national de sensibilisation contre les risques engendrés par les différents modes de transport et les mesures de sauvegarde au profit des populations, des propriétaires, des gestionnaires et des exploitants.		X	

III. الصيانة في القطاع

III. LA MAINTENANCE DANS LE SECTEUR

1	➤ وضع سياسة وطنية فيما يتعلق بصيانة و تصليح وسائل النقل (البحري، الجوي و البري). ➤ Mise en place d'une politique nationale en matière de maintenance et de réparation des moyens de transport (maritime, aérien et terrestre).	X	X	
---	--	---	---	--

2	➤ تحسين التنسيق القطاعي المشترك من أجل التكفل الفعال بمهام التصليح و الصيانة الملاحية. ➤ Améliorer la coordination intersectorielle pour une prise en charge effective des missions de réparation et de maintenance navale.		X	
3	➤ تسهيل الإجراءات الجمركية و الضريبية من أجل الحصول على قطع الغيار للأجهزة البحرية و أجهزة الطيران المدني. ➤ Faciliter les procédures douanières et fiscales pour l'acquisition de pièces de rechange pour le maritime et l'aviation civile.	X	X	
4	➤ تحديث و تكييف النصوص السارية المفعول المنظمة للعناية بصيانة المنشآت المينائية و المطارية. ➤ Actualisation et adaptation des textes en vigueur, régissant l'entretien de la maintenance des infrastructures portuaires et aéroportuaires.		X	
5	➤ تسهيل الإطار القانوني المنظم للحصول على قطع الغيار (الجمارك و الضرائب). ➤ Faciliter le cadre réglementaire pour l'acquisition de pièce de rechange (douane et fiscalité).	X		
6	➤ تسهيل الإجراءات المتعلقة بالحصول على المعدات الحساسة الموجهة للقطاعات الفرعية البحرية و المينائية. ➤ Faciliter les procédures relatives à l'acquisition des équipements sensibles destinés aux sous secteurs maritimes et portuaire.	X		
7	➤ إنشاء مراكز محلية لصيانة الحافلات بالنسبة للمستويات 3-4-5، بصفة مستقلة عن المستغلين. ➤ Création de centres régionaux de maintenance des bus pour les niveaux 3-4-5, indépendants des exploitants.		X	
8	➤ تدعيم القدرات (الوسائل البشرية ، المادية و المالية) للهياكل المكلفة بصيانة المنشآت البحرية و المطارية. ➤ Renforcement des capacités (moyens humains matériels et financiers des organismes chargés de la maintenance des infrastructures maritime et aéroportuaires.		X	

9	➤ تسهيل الإجراءات المتعلقة بالحصول على الأجهزة الحساسة الموجهة للقطاعات الفرعية البحرية و المينائية . ➤ Faciliter les procédures relatives à l'acquisition des équipements sensibles destinés aux sous secteurs maritime et portuaire.	X		
10	➤ إنشاء مجمع للمصلحة المشتركة للمشتريات المجمعة لصالح مؤسسات النقل الحضري و شبه الحضري. ➤ Création d'un groupement d'intérêt commun pour les achats groupés au profit des ETUS.		X	
11	➤ دعم قدرات (الوسائل البشرية، المادية، و المالية) للهياكل المكلفة بصيانة المنشآت البحرية و المطارية. ➤ Renforcement des capacités (moyens humains, matériels et financiers des organismes chargés de la maintenance des infrastructures maritime et aéroportuaire).		X	
12	➤ إنشاء أرصفة للانتظار و تصليح و صيانة السفن الكبرى التي تفوق حمولتها 10.000 طن خاصة تلك الناقلة للغاز الطبيعي المسال. ➤ Prévoir des quais d'attente et de réparation et maintenance pour les grands navires de plus de 10.000 de tonnes et surtout pour les méthaniers.		X	
13	➤ تمكين المؤسسة الوطنية لتصليح السفن من المنشآت الضرورية لاستقبال السفن من أجل تصليحها خاصة، وسائل سحب السفن، مناولتها و معدات صيانة السفن في الموانئ الجزائرية. ➤ Doter l'entreprise nationale de réparation navale (ERENAV) d'infrastructures nécessaires pour la réception de navires aux fins de leur réparation notamment, les capacités de mise à sec, de manutention et des équipements de maintenance des navires dans les ports algériens.	X		
14	➤ إقامة شراكة تكنولوجية مع ورشة أجنبية كبرى لبناء السفن و تصليحها. ➤ Envisager un partenariat technologique avec un grand chantier étranger de construction et de réparation navale.		X	
15	➤ ضمان التكوين بالنسبة للمهن الخاصة بالعناية بالمرافق المينائية و صيانتها و كذا تصليح السفن و صيانتها. ➤ Assurer la formation de métiers spécifiques à l'entretien et à la maintenance des ouvrages portuaires ainsi qu'à la réparation et la maintenance navale.		X	

16	➤ إعداد الوسائل الوطنية الخاصة بتدمير السفن (الحطام البحري). ➤ Mise en place de capacités nationales de démolition des navires (épaves).		X	
IV. الحفاظ على البيئة و قطاع النقل في تهيئة الإقليم IV. RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT ET LE SECTEUR DE TRANSPORT DANS L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE				
1	➤ مراجعة المخططات التوجيهية للقطاع من أجل إدماج الجوانب المتعلقة باحترام المعايير البيئية. ➤ Engager la révision des schémas directeurs du secteur en vue de consolider les aspects liés au respect des normes et enjeux environnementaux.	X		
2	➤ العمل على إنجاح تطوير وسائل النقل ذات الأثر المحدود على البيئة (النقل الساحلي الوطني، النقل البحري الحضري، النقل بالسكك الحديدية و النقل الموجه). ➤ Favoriser le développement des modes de transport de marchandises et de personnes ayant un faible impact sur l'environnement (cabotage national, transport maritime urbain, chemin de fer, transports guidés).		X	X
3	➤ تطوير وسائل التقييم البيئية الاستراتيجية ... في القطاع. ➤ Développer les capacités d'Evaluation Environnementale Stratégiques (EES) dans le secteur.		X	
4	➤ تشجيع المتعاملين العموميين و الخواص على الاستثمار في جمع و معالجة النفايات و البقايا في الموانئ و المطارات. ➤ Encourager par des mesures incitatives les opérateurs publics et privés à investir dans les créneaux de collecte et de traitement des déchets et résidus dans les ports et aéroports.	X	X	
5	➤ التكفل بإشكالية إزالة التلوث من المسطحات المائية و الأحواض في الميناء. ➤ Prendre en charge la problématique de la dépollution des plans d'eau des bassins dans les enceintes portuaires.		X	

6	➤ توفير وسائل تسيير و معالجة بقايا السفن الجزائرية و غيرها على مستوى الموانئ الوطنية (التجارية، موانئ الصيد و النزهة). ➤ Mise en place de capacités de gestion et de traitement des résidus des navires algériens et autres au niveau des ports nationaux (de commerce, pêche et plaisance).		X	
7	➤ استعمال معدات الدعم الأرضي التي تستجيب للمعايير البيئية. ➤ Utilisation d'équipements de soutien au sol répondant aux normes environnementales ;		X	
8	➤ بناء محطات جديدة تستجيب لمصادر الطاقة المتجددة. ➤ Construction de nouvelles aérogares faisant appel aux sources d'énergie renouvelables		X	
9	➤ الحصول على طائرات جديدة تستهلك وقودا أقل. ➤ Acquisition d'aéronefs consommant moins de carburant.		X	
10	➤ الحصول على سفن مجهزة بوسائل دفع تعمل بالغاز المسال. ➤ Acquisition de navires dotés de moyens de propulsion fonctionnant au gaz liquide.		X	
11	➤ وضع هيكل SME (نظام التسيير البيئي على مستوى الموانئ و المطارات) ➤ Mettre en place une structure de SME (système de management environnemental au niveau des ports et aéroports).		X	
12	➤ إعادة تهيئة محطات استقبال البقايا النفطية بموانئ بجاية، سكيكدة، و أرزيو و إنشاء محطات جديدة في الموانئ الأخرى. ➤ Réhabilitation les stations de réception de résidus d'hydrocarbures des ports de Bejaia, Skikda et Arzew et en créer de nouvelles stations dans les autres ports.		X	
13	➤ تدعيم وسائل المراقبة التقنية في مجال انبعاثات الغلاف الجوي ➤ Renforcement des capacités de contrôle technique en matière de rejets atmosphériques.		X	
14	➤ استخدام مصادر الطاقة غير الملوثة في النقل الحضري (الغاز). ➤ le recours aux sources d'énergie non polluantes (gaz) dans les transports urbains Favoriser		X	

ورشات 6 :

تسيير مساهمات الدولة ، الإمكانيات الوطنية للدراسات و الإنجاز

ATELIERS 6 :

GESTION DU PORTEFEUILLE – CAPACITE NATIONALES D'ETUDES ET DE REALISATION

• شركات تسيير مساهمات الدولة

• LES SOCIETES DE GESTION DES PARTICIPATIONS DE L'ETAT

• تسيير و إستغلال المؤسسات

• GESTION ET EXPLOITATION DES ENTREPRISES

• التعريفات

• TARIFICATION

• الدراسات و الإنجازات

• ETUDES ET REALISATION

• توصيات عامة

• RECOMMANDATION GENERALE

المواضيع Thèmes	التوصيات Recommandations	استحقاق Echéance		
		العاجل Urgent	المدى القصير Court terme	المدى القصير والطويل Moyen & longs termes
I. شركات تسيير مساهمات الدولة				
I. LES SOCIETES DE GESTION DES PARTICIPATIONS DE L'ETAT				
1	➤ تحديد النظام الأساسي للشركات القابضة لمساهمات الدولة : ➤ Préciser le statut des SGP :		x	

1-1	- تحديد و تنظيم العلاقات بين الشركات القابضة لمساهمات الدولة و المؤسسات التابعة لها و الوزارات تحت الوصاية و كذا الهيئات الأخرى (الوزارة الأولى ، وزارة الصناعة و إعداد معاهدات ، عقود و دفاتر أعباء . - Clarifier et codifier les relations des SGP et des entreprises relevant de leurs portefeuilles avec le Ministère de tutelle et les autres institutions (Premier Ministère et Ministère de l'Industrie) et instaurer des conventions, contrats ou cahiers des charges.		X	
1-2	- توسيع صلاحيات و سلطات الشركات القابضة . - Renforcer les attributions et le pouvoir des SGP.		X	
1-3	- إشراك الشركات القابضة للنقل في إعداد السياسة العامة للنقل . - Associer les SGP dans la mise en œuvre de la politique des transports.		X	
1-4	- وضع عقود لفائدة أعضاء مجلس الشركات القابضة . - Mettre en place des contrats au profit des membres du Directoire		X	
1-5	- التمييز بين جانب السلطة العمومية و الجانب التجاري للشركة القابضة للموائى و المؤسسات التابعة لها . - Distinguer l'aspect puissance publique de l'aspect commercial qui caractérisent SOGEPORTS et les entreprises affiliées.		X	
1-6	- إنشاء على مستوى وزارة النقل هيئة تتكفل بمتابعة نشاطات الشركات القابضة و المؤسسات التابعة لها . - Mettre en place une structure au niveau du Ministère pour assurer le suivi des activités des SGP et des entreprises affiliées.		X	
2	➤ الإنطلاق في دراسة قصد إعادة النظر في تنظيم الشركات القابضة بـ : ➤ Engager une réflexion pour en vue de revoir la forme d'organisation des SGP en :	X	X	
2-1	- تجميع الشركات القابضة الثلاثة التابعة للقطاع في واحدة ، أو . - Procédant au regroupement des trois SGP relevant du secteur des transports en une seule entité, ou.		X	

2-2	- طرح إمكانية إنشاء مجمع . - Evoluant éventuellement vers une organisation sous forme de Groupe		X	
3	➤ تحديد العلاقات بين الشركة القابضة للموانئ و المؤسسات المينائية مع قطاع الصيد البحري و موانئ النزهة . ➤ Clarifier les relations de la SGP SOGEPORTS et des entreprises portuaires avec le secteur de la pêche et des ports de plaisance.			
II. تسيير و إستغلال المؤسسات II. GESTION ET EXPLOITATION DES ENTREPRISES				
1	➤ توضيح العلاقات بين وزارة النقل و المؤسسات العمومية الاقتصادية غير التابعة للشركات القابضة الموضوعة تحت وصايتها . ➤ Clarifier les relations du Ministère des Transports avec les EPE non affiliées relevant de sa tutelle.		X	
2	➤ توضيح العلاقات بين وزارة النقل و المؤسسات الاقتصادية العمومية الغير موضوعة تحت وصايتها . ➤ Clarifier les relations du Ministère des Transports avec les entreprises autres que les EPE relevant de sa tutelle par :	X	X	
2-1	-وضع دفتر أعباء . - la mise en place d'un cahier des charges.	X	X	
2-2	-وضع عقود نجاعة . - l'élaboration de contrats de performance.	X	X	
3	➤ تحفيز المسيرين ، تحرير المبادرات على مستوى المؤسسات و العمل على عدم تجريم العمل التسييري . ➤ Motiver les gestionnaires, libérer les initiatives au niveau des entreprises et œuvrer pour la dépenalisation de l'acte de gestion		X	
4	➤ مرافقة المؤسسات في مجال تطهير بعض الملفات المتعلقة بالصفقات العمومية . ➤ Accompagner les entreprises dans l'assainissement de certains dossiers liés notamment aux marchés publics		X	

5	➤ إعطاء سيولة بين العلاقات التي تربط وزارة النقل بالمؤسسات التابعة للقطاع . ➤ Fluidifier les relations entre le Ministère et les entreprises du secteur.		X	
6	➤ فيما يتعلق بصفة خاصة بالمؤسسات العمومية للنقل الحضري و الشبه الحضري : ➤ Concernant spécifiquement les Etablissements Publics de Transport Urbain et suburbain « ETUS » :		X	
6-1	- ضمان على مستوى الوزارة متابعة دقيقة لنشاط المؤسسات العمومية للنقل الحضري و الشبه الحضري . - Assurer au niveau du Ministère un suivi rigoureux des activités des ETUS.		X	
6-2	- تحرير منح التعويضات التعريفية وفقاً للاتفاقيات التي تربطها بوزارة النقل . - Libérer les subventions de compensation tarifaire conformément aux conventions les liant avec le Ministère des Transports.		X	
6-3	- إعادة النظر في رئاسة و تشكيلة المجالس الإدارية مع إعطاء مدراء النقل للولايات إمكانية ترأس هذه المجالس و تمثيل للمنتخبين المحليين المؤهلين إقليمياً . - Revoir la présidence et la composition des conseils d'administration en confiant la présidence aux Directeurs des Transports de Wilayat et en prévoyant une représentation des élus locaux (P/APC territorialement compétent)		X	
6-4	- شغل مناصب المدراء التنفيذيين الرئيسيين و المناصب الشاغرة للإطارات المسيرة على مستوى بعض مؤسسات النقل الحضري و الشبه الحضري . - Pourvoir les postes de cadres dirigeants principaux et les postes de cadres dirigeants vacants au niveau de certains ETUS.		X	
6-5	- المصادقة على الهياكل التنظيمية لمؤسسات النقل الحضري و الشبه الحضري حسب حجم الحظيرة و كذا نظام أجور مطابق . - Faire adopter les organigrammes des ETUS en fonction de leurs parcs respectifs et une grille de salaires adaptée.		X	

6-6	- تعزيز مؤسسات النقل الحضري و الشبه الحضري بوسائل مادية و بشرية ذات كفاءة . - Renforcer les ETUS en moyens humains disposant de compétences en la matière.		X	
6-7	- تنظيم دورات تكوينية لفائدة مستخدمي النقل الحضري و الشبه الحضري (الاستغلال و الصيانة و المناجمت) . - Organiser des cycles de formation au profit des personnels relevant des ETUS (exploitation, maintenance, management ...		X	

III. التعريفات

III. TARIFICATION

1	➤ إعداد تقييم حول السياسات التعريفية المطبقة على مستوى مختلف أنماط النقل (البري ، البحري و الجوي) يخص المسافرين و البضائع مع إجراء مقارنات مع الأنظمة التعريفية المطبقة في بعض البلدان . ➤ Faire un état des lieux sur les politiques tarifaires appliquées par les différents modes de transport (terrestre, maritime et aérien) non seulement pour les passagers mais également pour le transport de marchandises en opérant des comparatifs avec les systèmes tarifaires en vigueur dans certains pays.		X	
2	➤ الانطلاق في دراسة حول الأنظمة التعريفية لمختلف أنماط النقل لجعلها في المتناول و جذب المواطنين و كذا تحقيق التوازن المالي لمتعاملي النقل . ➤ Engager une étude sur les systèmes de tarification tous modes confondus dans le but d'assurer l'accessibilité et l'attractivité des moyens de transport mais également l'équilibre financier des opérateurs de transport.		X	
3	➤ تصور سياسة تعريفية مندمجة لكل نمط أو لعدة أنماط من النقل . ➤ Asseoir une politique tarifaire intégrée modale et intermodale		X	
4	➤ توحيد التعريفات المطبقة على الترامواي عبر مختلف المدن . ➤ Uniformiser les tarifs appliqués aux tramways à travers l'ensemble des villes.		X	

5	➤ تحيين التعريفات الخاصة بحقوق الملاحة البحرية . ➤ Actualiser les tarifs des droits de navigation maritime		X	
6	➤ إعادة تنظيم أنظمة النقل لتفادي المنافسة غير النزيهة . ➤ Réorganiser les systèmes de transport pour éviter toute concurrence déloyale		X	X
7	➤ إنشاء لجنة مشتركة بين الوزارة الوصية و المؤسسات التابعة لقطاع النقل لدراسة الأنظمة التعريفية . ➤ Créer une commission mixte entre la tutelle et les entreprises de transport pour l'examen des systèmes tarifaires.	X	X	
8	➤ وضع حيز الخدمة سلطة ضبط النقل الحضري . ➤ Mettre en place l'autorité organisatrice des transports urbains	X	X	
9	➤ تعميم المزايا الممنوحة للأشخاص ذوي الاحتياجات الخاصة و كذا الفئات الأخرى . ➤ Généraliser les avantages accordés aux personnes à mobilité réduite et aux autres catégories	X	X	

IV. الدراسات و الإنجاز

IV. ETUDES ET REALISATION

1	➤ تعزيز إمكانيات الدراسات و الإنجاز لمكاتب الدراسات و مؤسسات الإنجاز عن طريق خاصة : ➤ Renforcer les capacités d'études et de réalisation des BET et des entreprises de réalisation existants par notamment :	X	X	
1-1	- الإنطلاق في برامج تكوينية خاصة بقطاع النقل بمختلف أنماطه على مستوى المؤسسات التكوينية التابعة للقطاع . - Le lancement de formations spécifiques au secteur des transports tous modes confondus au niveau des établissements de formation relevant du secteur.	X	X	
1-2	- إحداث علاقة وطيدة مع الجامعة للتكفل بانشغالات قطاع النقل تكاملاً مع المؤسسات التكوينية التابعة لوزارة النقل . - La création d'une relation étroite avec l'université de manière à prendre en charge les préoccupations du secteur des transports en complément aux établissements de formation relevant du Ministère des Transports.	X	X	

1-3	- اللجوء إلى الدعم الخارجي في إطار التعاون و كذا المشاريع المسندة لمكاتب الدراسات و المؤسسات الأجنبية . - Le recours à l'assistance étrangère dans le cadre des actions de coopération ou des projets confiés aux BET et aux entreprises étrangères.		X	
1-4	- اللجوء إلى الشراكة بمختلف أنواعها . - Le recours au partenariat sous ses différentes formes.			
2	➤ التسهيل لمكاتب الدراسات و المؤسسات الوطنية الحديثة النشأة الاستفادة من الصفقات عن طريق : ➤ Faciliter aux BET et aux entreprises nationales nouvellement créées d'accéder aux marchés par :	X	X	
2-1	- التخفيف من شروط المشاركة على مستوى دفاتر الأعباء خاصة فيما يتعلق بالمراجع (إشترط المراجع الخاصة بإطارات مكاتب الدراسات بدلاً من مراجع مكاتب الدراسات نفسها) . - l'assouplissement des critères d'éligibilité dans les cahiers des charges notamment pour l'aspect relatif aux références (exiger les références des personnels composant le BET au lieu et place des références du BET).		X	
2-2	- حث المؤسسات و مكاتب الدراسات الأجنبية على إدماج المؤسسات و المكاتب الجزائرية خلال العروض للمشاركة في الصفقات العمومية على غرار بعض البلدان . - l'incitation des entreprises et BET étrangers à intégrer les BET et entreprises nationales dans leurs soumissions à l'instar de ce qui est pratiqué dans certains pays.		X	
3	➤ منح الصفقات الممنوحة لمكاتب الدراسات و المؤسسات الوطنية بالتراضي حسب إمكانياتها و الوسائل التي تحوز عليها . ➤ Dimensionner les marchés à accorder aux BET et entreprises nationales, sous la forme du gré à gré, en fonction des capacités et des moyens dont ils disposent.		X	
4	➤ مرافقة صاحب المشروع المفوض لإيجاد الحلول فيما يخص العراقيل التي تعترض مكاتب الدراسات و مؤسسات الإنجاز لمواجهة مخطط العمل الكبير الممنوح لهم بالتراضي و ذلك بهدف تفادي تأخيرات في مدة الإنجاز و بالتالي زيادات هامة في التكاليف . ➤ Accompagner les maitres d'ouvrages délégués pour dégager des solutions concernant les contraintes rencontrées par les BET et les entreprises de réalisation pour faire face au plan de charge surdimensionné dont ils ont bénéficié dans le cadre du gré à gré et ce afin d'éviter des retards dans les délais de réalisation et par voie de conséquence des surcoûts importants.	X	X	

ورشات 7 :

النقل المتعدد الوسائط - ما بين القطاعات - الخدمة اللوجستية

ATELIERS 7 :

INTERMODALITE – INTERSECTORIALITE – LOGISTIQUE

• النقل المتعدد الوسائط، ما بين القطاعات، الروابط الخارجية

- INTERMODALITE, INTERSECTORIALITE, LIAISONS AVEC L'EXTERIEUR

• منصات الخدمات اللوجستية

- PLATES FORMES LOGISTIQUES

• استغلال وإدارة البنية التحتية لخدمة المسافرين (الموانئ، المطارات، والمحطات البرية).

- EXPLOITATION ET GESTION DES INFRASTRUCTURES DE TRAITEMENT DES PASSAGERS (PORTS, AEROPORTS, GARES ROUTIERES)

• نوعية الخدمة

- QUALITE DE SERVICE

المواضيع	التوصيات	استحقاق		
		Echéance		
Thèmes	Recommandations	العاجل	المدى القصير والطويل	المدى القصير والطويل
		Urgent	Court terme	Moyen & longs termes
1. النقل المتعدد الوسائط، ما بين القطاعات، الروابط الخارجية				
I. INTERMODALITE, INTERSECTORIALITE, LIAISONS AVEC L'EXTERIEUR				
1	● تنظيم إدماج الشبكات : ➤ Organisation de l'intégration des réseaux :			
1-1	- خلق مدارات أو محاور التبادل و المراسلة. - Création des pôles ou zones d'échange et de correspondance ;		X	

	- إدماج المواقيت لتسهيل التواصل .			
1-2	- Intégrer les horaires pour faciliter les correspondances;		X	
	- تكامل ما بين التعريفات و التذاكر.			
1-3	- Intégration tarifaire et de billetterie ;		X	
	- الشروع في إدماج الوسائل الحضرية الأربع فيما بينها			
1-4	- Entamer l'intégration entre les quatre (4) moyens urbains		X	
	- (الحافلة ، التراموي، المترو، النقل بالأسلاك).			
1-5	- (bus-tramway-métro-transport par câble).		X	
	- تعزيز نشاط الملاحة الجوية.			
1-6	- promouvoir l'activité de taxi aérien.		X	
	➤ تأسيس بوابة تفاعلية للمعلومات متاحة للمستخدمين			
2	➤ Mise en place d'un portail interactif d'information accessible aux usagers.	X	X	
	➤ انعاش بوابة المعلومات من طرف مختلف المتدخلين و الحرص على مصداقية المعلومات.			
3	➤ Alimenter le portail d'information par les différents intervenants et veiller à la fiabilité des informations.	X	X	
	➤ التسريع في تنصيب السلطة التنظيمية للنقل في المدن و الضواحي.			
4	➤ Accélérer la mise en place de l'autorité organisatrice des transports urbains et suburbains	X	X	
	➤ تفعيل و تشجيع النقل عن طريق البحر في المدن و الضواحي			
5	➤ Réactiver et favoriser le transport urbain et suburbain par mer.	X	X	
	➤ تنظيم أيام دراسية مخصصة.			
6	➤ Organisation de journées d'études dédiées	X	X	
	- في الموانئ، و البنى التحتية للموانئ والنقل البحري .			
6-1	- aux ports, infrastructures portuaires et les transports maritimes		X	

6-2	- في المطارات و النقل الجوي . - aux aéroports et transports aériens		x	
-----	--	--	---	--

II. قواعد الخدمات اللوجستية

II. PLATES FORMES LOGISTIQUES :

1	➤ تنظيم يوم دراسي مخصص للصفقات والبنى التحتية اللوجستية . ➤ Organiser une journée d'études consacrée aux métiers et aux infrastructures logistique.		x	
2	➤ استخدام و تنفيذ التوصيات ،المحدثة، للمخطط الوطني الرئيس للقواعد اللوجستية من خلال دمج مراكز التوزيع الحضرية. ➤ Exploiter et mettre en œuvre les recommandations, actualisées, du schéma directeur national des plates formes logistiques en intégrant les centres de distribution urbains.		x	
3	➤ استخدام و تنفيذ توصيات البعثة الأوروبية حول قواعد الخدمات اللوجستية، المحررة في إطار برنامج دعم قطاع النقل. ➤ Exploiter et mettre en œuvre les recommandations de la mission européenne sur les plates formes logistiques éditées dans le cadre du programme d'appui au secteur des transports.		x	
4	➤ تسهيل الحصول علي الأراضي لإقامة قواعد لوجستية مدعمة بدفتر الشروط . ➤ Faciliter l'accès au foncier pour l'implantation de plates formes logistiques adossé à un cahier de charges.		x	
5	➤ خلق بوابات التواصل الضرورية مع المناطق الإقليمية من أجل دعم التبادل التجاري مع التجمعات الإقليمية (علي سبيل المثال الإتحاد الأوروبي). ➤ Mettre en place les passerelles nécessaires avec les plates formes régionales pour la prise en charge des échanges du pays avec les ensembles régionaux (U.E par exemple).		x	

III. استغلال وإدارة البنية التحتية لخدمة المسافرين (الموانئ،المطارات،والمحطات البرية).

III. EXPLOITATION ET GESTION DES INFRASTRUCTURES DE TRAITEMENT DES PASSAGERS (PORTS, AEROPORTS, GARES ROUTIERES)

1	➤ تبسيط إجراءات التعامل مع المسافرين و أصحاب المركبات على مستوى المحطات البحرية . ➤ Allégement des formalités de traitement des passagers et auto-passagers au niveau des gares maritimes.		x	
---	--	--	---	--

2	➤ تحسين وسائل الراحة المخصصة للمسافرين وأصحاب المركبات. ➤ Amélioration des commodités offertes aux passagers et auto-passagers		X	
3	➤ التكفل بالمسافرين من طرف شركات النقل عند إلغاء الرحلات . ➤ Prise en charge des passagers, par les compagnies de transport, lors d'annulation des voyages.		X	
4	➤ عرض كل تغيير يحدث في أوقات الوصول أو المغادرة . ➤ Affichage de tout changement intervenu dans les horaires d'arrivée ou de départ.		X	
5	➤ تعميم استكمال إجراءات الحصول على التخليص الجمركي على متن السفن على كل الشركات ➤ Généraliser l'accomplissement des formalités de délivrance des Titres de Passage en Douane (TPD) à bord des navires de toutes les compagnies.	X	X	
6	➤ تعميم استكمال إجراءات التأمينات الخاصة بالمركبات المتواجدة على متن السفن . ➤ Généraliser l'accomplissement des formalités d'assurance pour les véhicules à bord des navires.	X	X	
7	➤ تعميم الممرات الخضراء للمسافرين مع العائلة ➤ Généraliser les couloirs verts pour les passagers en famille.	X	X	
8	➤ تدعيم المحطات البحرية بموظفي الاستقبال و التوجيه خلال موسم الصيف . ➤ Renforcer le personnel d'accueil et d'orientation au niveau des gares maritimes lors des saisons estivales.	X	X	
9	➤ التكفل بالمسنين و المرضى و ذوي الاحتياجات الخاصة ➤ Prise en charge des personnes âgées et malades et personnes à mobilité réduite.	X	X	
10	➤ مراجعة ممرات المسافرين والمركبات على مستوى المحطات البحرية ➤ Revoir les circuits passagers et véhicules au niveau des gares maritimes.	X	X	
11	➤ تنفيذ التشريعات التنظيمية الخاصة بتطبيق القانون 98-06 المؤرخ في 28 يناير 1998 (اتفاقية امتياز المطار، شرطة المطار، سلطة المطار). ➤ Mise en place des textes réglementaires d'application de la loi 98-06 du 28 janvier 1998. (Concession aéroportuaire, police aéroportuaire, autorité aéroportuaire)	X	X	

IV. نوعية الخدمة

IV. QUALITE DE SERVICE

1	➤ تحديد حقوق المستخدمين من حيث جودة الخدمة . ➤ Identifier les droits des usagers en termes de qualité de service.		X	
2	➤ عرض و إعلام المستخدمين من خلال بوابة للمعلومات (تعميم العرض). ➤ Afficher et informer les usagers par le biais d'un portail d'informations (généralisation de l'affichage).		X	
3	➤ إنشاء آلية لجمع وتحصيل المطالب و الشكاوي من قبل المستخدمين . ➤ Mettre en place un mécanisme de recueil et de collecte des réclamations et de doléances des usagers.		X	
4	➤ إنشاء جهاز مراقبة لحماية حقوق المستخدمين. ➤ Mettre en place un dispositif de surveillance de la protection des droits des usagers.		X	
5	➤ السلامة في الحافلات (حارس أمن في كل حافلة على بعض الخطوط). ➤ Sécurité au niveau des bus (un agent de sécurité par bus sur des lignes chaudes).		X	
6	➤ خدمة العملاء: تحديد رقم اخضر. ➤ Service client : à fixer un numéro vert.	X	X	
7	➤ اتفاقية امتياز لخطوط النقل البري . ➤ Concession de lignes de transport terrestre.		X	
8	➤ تزويد الموانئ بالموارد البشرية و المادية و العمل بنظام 24 ساعة. ➤ Mettre les moyens humains et matériels au niveau des ports avec un travail en H24.	X	X	
9	➤ احترام الأوقات من طرف الناقلين . ➤ Respect des horaires par les transporteurs.	X	X	
10	➤ تثبيت معايير الجودة . ➤ 10-Fixer des standards de qualité.	X	X	
11	➤ تحقيق و تدقيق دوري على النوعية المقدمة من طرف المستخدمين. ➤ 11-Enquêtes et audit périodiques sur la qualité à faire par les opérateurs.	X	X	

ورشات 8:

الإطار التنظيمي – التفتيش و المراقبة – التكوين

ATELIERS 8 :

REGLEMENTATION – INSPECTION ET CONTROLE – FORMATION

• الإطار القانوني
• CADRE JURIDIQUE :
• الإطار التنظيمي
• CADRE ORGANISATIONNEL :
• التفتيش و المراقبة
• INSPECTION ET CONTROLE :
• الموارد البشرية
• RESSOURCES HUMAINES :
• الإدارة المحلية
• ADMINISTRATION LOCALE :
• التكوين والبحث
• FORMATION ET RECHERCHE :
• توصيات ذات طابع استعجالي
• RECOMMANDATIONS & CARACTERE URGENT :

المواضيع Thèmes	التوصيات Recommandations	استحقاق Echéance		
		العاجل Urgent	المدى القصير Court terme	المدى القصير والطويل Moyen & longs termes
I. الإطار القانوني				
I. CADRE JURIDIQUE				
1	➤ مراجعة الإطار القانوني و التنظيمي لأنماط النقل الجوي, البحري و البري لأخذ بعين الإعتبار التطور الذي عرفه القطاع ➤ Révision du dispositif juridique des différents modes de transport (terrestre, aérien, maritime et portuaire) pour tenir compte des évolutions du développement observé par le secteur des transports,		X	X

II. الإطار التنظيمي

II. CADRE ORGANISATIONNEL

1	➤ الإدارة المركزية لوزارة للنقل ➤ Administration centrale des transports	X		
1-1	- إنشاء مديريات عامة حسب أنماط النقل إلى جانب مديريات خاصة ب : التكوين ، التعاون، المجال القانوني و التنظيمي. - Revue de l'organisation de l'administration centrale pour l'ériger en directions générales par mode, accompagnée par quatre directions d'appui (administration de moyens, formation, coopération, et juridique).	X		
2	➤ الموارد المادية ➤ Ressources matérielles :	X		
2-1	مواصلة إنجاز مقرات لمديريات النقل الولائية مع الأخذ بعين الاعتبار وسائل النقل لتمكين الإدارة من التكفل بمهام مراقبة و تفتيش نشاطات النقل. - Poursuite de la réalisation des sièges de DTW, tenant compte des moyens de déplacement pour leur permettre d'assumer et d'assurer leurs missions de contrôle et d'inspection des activités de transport.	X		
2-2	- الرفع من ميزانية التسيير لمديريات النقل الولائية لتغطية مجمل تكاليف التكفل بالنشاط - Revaloriser les budgets de fonctionnement des DTW pour couvrir l'ensemble des charges	X		

III. التفتيش و المراقبة

III. INSPECTION ET CONTROLE

1	➤ تدعيم مديريات النقل الولائية للتكفل بهذه المهمة ➤ - Renforcement des DTW en moyen pour prendre en charge cette activité		X	
2	➤ تدعيم مديريات النقل الولائية بالموارد البشرية و خاصة الجنوبية منها ➤ - Renforcement de moyens humains tenant compte des spécificités des wilayas de sud (longue distance)		X	X

3	➤ وضع برامج للتفتيش والمراقبة على غرار بقية القطاعات ➤ - Mettre en place des programmes d'inspection et de contrôle à l'instar des autres secteurs opérationnels.		X	X
.IV. الموارد البشرية IV. RESSOURCES HUMAINES				
1	➤ تدعيم الإدارة المركزية و المحلية بمستخدمين أكفاء في الميدان التقني حسب الخصوصيات، المهام الموكلة للقطاع لمفتشي رخص السياقة، مفتشو النقل البري، الجوي و البحري وكذا المستخدمين المتخصصين في متابعة إنجاز المشاريع المسجلة لفائدة القطاع ➤ Renforcement de l'administration centrale et locale en personnel qualifié dans le domaine technique en fonction des particularités, missions et prérogatives du secteur exemple : inspection des permis de conduire, inspection des transports terrestre, aérien et maritime spécialisé dans le suivi de la réalisation des projets inscrits au profit du secteur		X	
2	➤ متابعة التوصيات المنبثقة عن الإتفاقيات الدولية المبرمة ➤ Suivi de la mise en œuvre des recommandations des accords et conventions internationaux.		X	X
3	➤ ضمان وضع حيز التنفيذ هذا التنظيم عن طريق الرسكلة و التكوين الخاص بالقطاع. ➤ Assurer la mise en place de cette organisation par le recyclage, la formation et perfectionnement publique dévolus aux secteurs.		X	X

V. الإدارة المحلية

VI. ADMINISTRATION LOCALE

1	➤ تعديل الهيكل التنظيمي الحالي لمديريات النقل الولائية تبعاً لتطور أنماط النقل وفقاً لإحتياجات الجماعات المحلية، أخذاً بعين الاعتبار مستويات النشاط الناجمة عن تطور قطاع النقل و كذا إحتياجات الجماعات المحلية. ➤ - Revue de l'organisation actuelle des DTW en relation avec les niveaux d'activités induits par la modernisation du secteur de transport et les besoins des collectivités locales.	X		
2	➤ أخذ بعين الإعتبار خصوصيات بعض الولايات خاصة للجنوب الكبير قصد تقريب الإدارة من المواطن وضمان الخدمة العمومية، مراقبة وتفتيش النشاط ومتابعة مشاريع القطاع. ➤ - Tenir compte des spécificités de certaines wilaya (grand sud) afin de rapprocher l'administration des citoyens et assurer les missions de service public, le contrôle et l'inspection, ainsi que le suivi des projets du secteur	X	X	
3	➤ التفكير في إنشاء مديريات جهوية للنقل قصد التكفل بمهام التخطيط لحركة النقل وضمان تنسيق النشاطات في هذا الميدان. ➤ - Mener une réflexion pour introduire une organisation en direction régionale pour répondre aux impératifs de planification de flux de transport et assurer une coordination des activités a ce niveau	X	X	

VII. التكوين والبحث

VI. FORMATION ET RECHERCHE

1	➤ إنشاء مديرية مركزية للتكوين والبحث ➤ Créer une direction centrale de la formation et de la recherche.		X	
---	---	--	---	--

2	➤ وضع حيز الخدمة برنامج للتكوين وفقا لاحتياجات القطاع وسير المدارس تحت وصاية وزارة النقل. ➤ Mettre en place un programme de formation en relation avec le besoin du secteur et du fonctionnement des écoles sous tutelle des transports		X	
3	➤ إنشاء مرصد لقطاع النقل ➤ Créer un observatoire des transports		X	X
VII. الاقتراحات المستعجلة				
VII. RECOMMANDATIONS A CARACTERE URGENT				
1	➤ بالنسبة للإطار القانوني ➤ Pour le cadre juridique :			
1-1	- التعجيل في إصدار النصوص التنظيمية لمختلف القوانين و المراسيم لمختلف أنماط النقل، سير مختلف المتدخلين (المراسيم، القرارات الوزارية، المناشير). - Accélérer la prise des textes d'application des différentes lois et décret régissant les activités des différents modes de transport, le fonctionnement des différents intervenants, (décrets, arrêtés ministériel, circulaires).		X	X
1-2	- إدخال منظومة لتأطير وقت السياقة للسواق المحترفين. - Introduire un dispositif d'encadrement du temps de conduire pour les chauffeurs professionnels		X	X
2	➤ التسيير ➤ Fonctionnement		X	X
2-1	- تفعيل المجلس الوطني للنقل البري. - Mettre en place le Conseil national des transports terrestres.		X	X
2-2	- تفعيل اللجنة التقنية لنقل المواد الخطرة - Redynamiser le comité technique du transport de matières dangereuses		X	X

2-3	- تحديد و تأطير العلاقات بين قطاعات الأشغال العمومية، التهيئة العمرانية، الصناعة ، الطاقة و المناجم و التجارة. - Codification des relations avec les secteurs des travaux publics, d'urbanisme, de l'industrie et de l'énergie et des mines, et du commerce.		X	X
2-4	- وضع حيز الخدمة منظومة لمراقبة حمولة على مستوى محور العجلة لشاحنات نقل البضائع - Mettre en place un dispositif de contrôle de la charge à l'essieu des véhicules des transports routiers de marchandises		X	X
2-5	- وضع حيز الخدمة السلطة البحرية وفق النصوص التي مر عليها أكثر من 10 سنوات - Mettre en place les autorités portuaires dont les textes de création ont été pris en 1999.		X	X
2-6	- تطوير أنشطة مساعدي نقل البضائع (وكيل الشحن، وسطاء الشحن،) - Promouvoir les métiers d'auxiliaires des transports (commissionnaire des transports, courtiers de fret, manutentionnaire).		X	X
3	➤ الإطار التنظيمي ➤ Cadre organisationnelle :			
3-1	- تخفيف وتسهيل الإجراءات الإدارية و الإسراع في تسليم مختلف الوثائق الخاصة بالمتعاملين. - Facilitation des procédures administratives et accélération de la délivrance des divers documents relatifs aux prestations et fonctionnement des opérateurs	X		
3-2	- إنشاء مديريات فرعية بدل المصالح على مستوى مديريات النقل. - Requalifier les fonctions au niveau des DTW pour irriguer les services en sous directions		X	

3-3	- ربط المطارات ذات محدودية الاستعمال إلى مصالح تسيير مطارات الجزائر. - Rattachement des aéroports à usage restreints aux EGSA		X	
3-4	- إنشاء سلطة تنظيمية على مستوى مصالح النقل الجوي. - - Création d'une autorité de régulation des services aériens	X	X	
3-5	- إنشاء هيئة مستقلة تتكفل بالتحقيقات حول الحوادث الجوية. - Créer une entité autonome chargée des enquêtes accidents et incidents graves.	X	X	
3-6	- مراجعة مهام VERITAL وكذا الوصاية التابعة لها. - - Revoir le rôle de VERITAL et de sa tutelle		X	
3-7	- وضع حيز التنفيذ سلطات ضبط النقل الحضري في المدن الكبرى. - Mettre en place des autorités organisatrices des transports urbains dans les villes importantes	X	X	
4	➤ التكوين ➤ Formation			
4-1	- الإنطلاق في تكوين ورسكلة المكونين في مدارس القطاع. - Lancer la formation et le recyclage des enseignants des écoles du secteur		X	
4-2	- مراجعة شروط منح الشهادات على مستوى مدارس القطاع بالتنسيق مع وزارة التعليم العالي والبحث العلمي. - Reconsidérer les conditions de délivrance des diplômes obtenus au niveau des écoles du secteur en relation avec le MERSES		X	
4-3	- وضع برامج للتكوين بالنسبة لمدارس القطاع وخاصة المعهد العالي للتكوين في السكك الحديدية. - Définir des programmes de formation pour les écoles du secteur (en particulier ISFF).		X	

الملخص باللغة العربية

الملخص

أولت العديد من الدراسات اهتماما متزايدا لموضوع السياسة العمومية نتيجة ظهور الأصوات المنادية بضرورة تدخل الدولة كمحرك للنشاط الاقتصادي، التي تتخذ من التخطيط و التنظيم و التنسيق و التوجيه قوتها وفعاليتها في إدارة و تسيير مختلف الموارد الاقتصادية و القدرات الاجتماعية بهدف تلبية احتياجات أفراد المجتمع بكيفية متوازنة و ضمان التنمية المستدامة.

و نظرا لتعدد أوجه نشاط النقل و أهمية توفير الخدمة العمومية، أنشئت عدة سياسات تنظيمية مختلفة تميزت بصدور مجموعة من النصوص القانونية التي تهدف في الأساس إلى ضمان توفير النقل بمختلف وسائله و تطويره وفق ما يحقق التنمية الاقتصادية المستدامة و يلبي احتياجات المجتمع المتزايدة. لكن التطبيق الفعلي لتلك السياسات في أرض الواقع يثير العديد من التساؤلات حول نتائجها و جدواها، خصوصا تلك التي تتعلق بالنقل الحضري بواسطة الحافلات و غيرها في المناطق الحضرية التي لا تغطيها شبكات النقل السككي. و للتدليل على ذلك، يكفي أن تستقل - من أي مكان و في أي زمان - أحد حافلات النقل الحضري في الجزائر العاصمة حتى تكتشف المستوى الخدماتي (!) الذي يتميز به النقل بالحافلات سواء تعلق الأمر بالراحة، الأمان، عدم الانزعاج و التوتر، الوصول في الوقت المطلوب، إلى غير ذلك من الاعتبارات أو المؤشرات التي تعكس موقف المسافرين - وفق التصنيفات المحددة في البيانات الشخصية - من النقل الحضري بصفة عامة و النقل الحضري بالحافلات بالجزائر العاصمة بصفة خاصة.

و للتكفل باحتياجات المتنقلين شرعت الجهات الرسمية في تطبيق عدد من السياسات الرامية لحل المشاكل المختلفة التي يعاني منها قطاع النقل العمومي في الوسط الحضري. و للوقوف على بعض نتائج هذه السياسات تم التعرف في الدراسة الميدانية على آراء و مواقف المسافرين حول خدمات النقل الحضري في مدينة الجزائر.

الكلمات المفتاحية : السياسات العمومية - النقل الحضري - تقييم السياسات العمومية

الملخص باللغة الأجنبية

Resume

Several studies Paid an increased attention to the topic of public policy as a result of the emergence of voices; calling for the need for state intervention in the economic activity, which gets its strength and effectiveness from planning, organizing and coordinating while using the various economic resources in order to meet equitably the needs of different members of the community's members, and ensure sustainable development.

Due to the multiplicity of the aspects of transport activity and the importance of providing public services, a number of different regulatory policies marked by the issuance of a set of legal texts; that originally aimed at ensuring the provision of transport; and its development in order to achieve sustainable economic development; and meet the growing needs of the community. But the actual application of those policies on the ground raises many questions about their results and their usefulness, especially those relating to urban transport by bus; and urban areas that are not covered by rail transport networks. And to demonstrate what stated earlier, you just take - from anywhere and at any time - any urban transport bus in Algiers and you will discover how well is the quality of provided services from the point of view of: comfort, safety, lack of discomfort and stress, access in the required time, in addition to other considerations or indicators which reflect the travelers' views.

The official authorities in Algiers have taken many measures aimed at resolving the various problems faced by the public transport sector in urban areas. And to evaluate the results of these policies a field study has been carried out to get the different passengers' views and appreciations on urban transport services in the city of Algiers.

Key words: Public policies, urban transport, Evaluation of public policy.

أولت العديد من الدراسات اهتماما متزايدا لموضوع السياسة العمومية نتيجة ظهور الأصوات المنادية بضرورة تدخل الدولة كمحرك للنشاط الاقتصادي، التي تتخذ من التخطيط و التنظيم و التنسيق و التوجيه قوتها وفعاليتها في إدارة و تسير مختلف الموارد الاقتصادية و القدرات الاجتماعية بهدف تلبية احتياجات أفراد المجتمع بكيفية متوازنة و ضمان التنمية المستدامة.

و نظرا لتعدد أوجه نشاط النقل و أهمية توفير الخدمة العمومية، أنشئت عدة سياسات تنظيمية مختلفة تميزت بصور مجموعة من النصوص القانونية التي تهدف في الأساس إلى ضمان توفير النقل بمختلف وسائله و تطويره وفق ما يحقق التنمية الاقتصادية المستدامة و يلبي احتياجات المجتمع المتزايدة. لكن التطبيق الفعلي لتلك السياسات في أرض الواقع يثير العديد من التساؤلات حول نتائجها و جدواها، خصوصا تلك التي تتعلق بالنقل الحضري بواسطة الحافلات و غيرها في المناطق الحضرية التي لا تغطيها شبكات النقل السككي. و للتدليل على ذلك، يكفي أن تستقل - من أي مكان و في أي زمان - أحد حافلات النقل الحضري في الجزائر العاصمة حتى تكتشف المستوى الخدماتي (!) الذي يتميز به النقل بالحافلات سواء تعلق الأمر بالراحة، الأمان، عدم الانزعاج و التوتر، الوصول في الوقت المطلوب، إلى غير ذلك من الاعتبارات أو المؤشرات التي تعكس موقف المسافرين من النقل الحضري بصفة عامة و النقل الحضري بالحافلات بالجزائر العاصمة بصفة خاصة.

و للتكفل باحتياجات المتنقلين شرعت الجهات الرسمية في تطبيق عدد من السياسات الرامية لحل المشاكل المختلفة التي يعاني منها قطاع النقل العمومي في الوسط الحضري. و للوقوف على بعض نتائج هذه السياسات تم التعرف في الدراسة الميدانية على آراء و مواقف المسافرين حول خدمات النقل الحضري في مدينة الجزائر.

الكلمات المفتاحية : السياسات العمومية - النقل الحضري - تقييم السياسات العمومية

Resume

Several studies Paid an increased attention to the topic of public policy as a result of the emergence of voices; calling for the need for state intervention in the economic activity, which gets its strength and effectiveness from planning, organizing and coordinating while using the various economic resources in order to meet equitably the needs of different members of the community's members, and ensure sustainable development.

Due to the multiplicity of the aspects of transport activity and the importance of providing public services, a number of different regulatory policies marked by the issuance of a set of legal texts; that originally aimed at ensuring the provision of transport; and its development in order to achieve sustainable economic development; and meet the growing needs of the community. But the actual application of those policies on the ground raises many questions about their results and their usefulness, especially those relating to urban transport by bus; and urban areas that are not covered by rail transport networks. And to demonstrate what stated earlier, you just take - from anywhere and at any time - any urban transport bus in Algiers and you will discover how well is the quality of provided services from the point of view of: comfort, safety, lack of discomfort and stress, access in the required time, in addition to other considerations or indicators which reflect the travelers' views.

The official authorities in Algiers have taken many measures aimed at resolving the various problems faced by the public transport sector in urban areas. And to evaluate the results of these policies a field study has been carried out to get the different passengers' views and appreciations on urban transport services in the city of Algiers.

Key words: Public policies, urban transport, Evaluation of public policy.