



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
République Algérienne Démocratique et Populaire
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche
Scientifique
جامعة زيان عاشور-الجلفة
Université Ziane Achour – Djelfa
كلية علوم الطبيعة والحياة
Faculté des Sciences de la Nature et de la Vie



مذكرة مقدمة لنيل شهادة ماستر أكاديمي

شعبة الجغرافيا وتهيئة الإقليم

تخصص: مدن، دينامية المجال والتسيير

عنوان:

تنظيم النقل في ولاية المسيلة

تحت إشراف :

عمار بن خليف

من إعداد:

عمر زريعة

نوقش من طرف اللجنة :

رئيسا:

ممتحنا:

ممتحنا:

السنة الجامعية 2022/2021

الفهرس

إهداء.....	
الشكر.....	
I.....	قائمة الجداول
II.....	قائمة الاشكال
II.....	قائمة الصور
1.....	المقدمة العامة

الفصل الأول: تعريفات اصطلاحية عامة حول النقل

3	المقدمة:
3	أولاً. مفاهيم ومصطلحات:
3	1. النقل:
3	2. أهمية النقل ومكانته في الاقتصاد:
4	1.2. التأثير على إستراتيجية التنمية الاقتصادية:
4	2.2. انتقال العمالة وزيادة رأس المال:
4	3.2. الترابط والتكامل الاقتصادي:
4	4.2. تحسين مركز ميزان المدفوعات:
5	5.2. العولمة:
5	3. أنواع النقل وأسبابه:
5	1.3. أنواعه:
6	2.3. أسبابه:
6	1.2.3. التنقلات الدورية:
6	2.2.3. التنقلات المهنية:
6	3.2.3. التنقلات الشخصية:
6	4. تخطيط النقل:
7	1.4. تعريف تخطيط النقل:
9	5. توجيه النقل البري وتنظيمه في الجزائر:

1.5	النقل البري:	9
2.5	النقل العمومي:	9
3.5	النقل للحساب الخاص:	9
4.5	المستغل:	9
5.5	النقل المشترك ما بين الأنماط:	10
6.5	المركبة:	10
7.5	النقل بالسكك الحديدية:	10
8.5	نقل الأشخاص الموجه:	10
9.5	نقل الأشخاص والبضائع عبر الطرقات:	10
10	الخاتمة:	10

الفصل الثاني: تقديم منطقة الدراسة

المقدمة:	11
□. تقديم ولاية المسيلة:	11
1. الموقع الجغرافي:	11
2. التقسيم الإداري للولاية:	12
3. الخصائص الطبيعية:	14
3.1 التضاريس:	14
2.3 المناخ:	14
4. تطور السكان من خلال الإحصاءات:	16
1.4 التعداد السكاني خلال 2021-12-31:	16
2.4 تموقع السكان:	17
3.4 النمو الديموغرافي للسكان:	18
4.4 الكثافة السكانية:	18
الخاتمة:	20

الفصل الثالث: تكوين منظومة النقل في منطقة الدراسة

- المقدمة: 21
1. قطاع النقل: 21
2. النقل العمومي للمسافرين: 21
3. نقل المسافرين للحساب الخاص: 21
4. النقل الحضري: 21
5. النقل بواسطة سيارات الأجرة: 22
6. حظائر المركبات: 22
7. توزيع قدرة الاستيعاب للنقل البري للمسافرين لكل بلدية (النقل العام والخاص): 23
8. وضعية حظائر سيارات الأجرة لكل بلدية: 24
9. مدارس تعليم سيطرة السيارات: 26
10. مراكز تكوين السائقين المحترفين: 27
11. وكالات المراقبة التقنية للسيارات: 27
12. المراقبة والتفتيش: 27
13. النقل العمومي للبضائع: 27
14. هياكل الاستقبال (المحطات البريئة): 28
15. توزيع حظائر المركبات حسب الفئة والصنف والعمر: 30
16. توزيع سعة نقل الركاب على الطرق حسب المجال الجغرافي (النقل العام + الخاص): 31
17. المشاريع التي يسيرها القطاع ضمن مختلف البرامج التنموية: 32
18. النقل بواسطة السكك الحديدية: 33
- 1.18. خطوط السكة الحديدية المستغلة: 33
- 2.18. خطوط السكة الحديدية في طور الدراسة: 33
- 3.18. خطوط قيد الانجاز: 34
19. النقل الجوي: 34
20. شبكة الطرق: 35
- 1.1.20. حالة الطرق الوطنية: 37
- 2.1.20. الحالة الكلية لجميع الطرق الوطنية: 37

38	3.1.20. الحالة الجزئية للطرق الوطنية:
39	1.2.20. حالة الطرق الولائية:
39	2.2.20. الحالة الجزئية للطرق الولائية:
42	3.20. حالة الكلية لجميع الطرق البلدية:
42	4.20. الطرق المعبدة:
43	5.20. اختلاف أصناف الطرق (المسافة):
44	الخاتمة:

الفصل الرابع: دراسة جغرافية كمية

45	المقدمة:
45	1. أساليب القياس الكمي:
45	1.1. نظرية الشبكات: (Theor Graph)
46	1.1.1. الأكثر مركزية:
47	2.1.1. الأقل مركزية:
47	2.1. تربط الشبكة:
47	1.2.1. درجة الترابط: (Connectivit)
48	2.2.1. درجة المركزية:
48	3.2.1. درجة الترابط: (Connectivity)
50	3.1. كثافة السكانية:
50	2. مشاريع وتوجهات منظومة النقل لمنطقة الدراسة (ولاية المسيلة):
51	1.2. الأهداف المنتظرة:
51	2.2. الأهداف المحققة:
51	3.2. مخطط العمل 2021:
53	الخاتمة:
54	الخاتمة العامة:
55	الملاحق:
	المراجع:
	الملخص:

قائمة الجداول

- الجدول رقم (01): التقسيم الإداري لولاية المسيلة.....12
- الجدول رقم 02: المعطيات المناخية للولاية لسنة 2021.....15
- الجدول رقم 03: تطور سكان الولايات (2008-2021)16
- الجدول رقم (04): الكثافة السكانية لكل بلدية خلال 2021/12/31.....19
- جدول رقم (05): أعداد وأنواع المركبات بالولاية.....22
- الجدول رقم (06): توزيع قدرة الاستيعاب للنقل البري للمسافرين لكل بلدية (عام وخاص)24
- الجدول رقم (07): وضعية حظائر سيارات الأجرة لكل بلدية.....25
- الجدول رقم (08): توزيع مدارس السياقة والمترشحين على البلديات.....26
- الجدول رقم (09): توزيع حظائر المركبات حسب الفئة والصنف والعمر لولاية المسيلة 2022.....31
- الجدول رقم (10): توزيع سعة نقل الركاب على الطرق حسب المجال الجغرافي (العام + الخاص)31
- الجدول رقم (11): المشاريع التي يسيورها القطاع ضمن مختلف البرامج التنموية.....32
- الجدول رقم (12): خطوط السكة الحديدية المستغلة لولاية المسيلة.....33
- الجدول رقم (13): الحالة الكلية للطرق بولاية المسيلة 2022.....36
- الجدول رقم (14): حالة الطرق الوطنية لولاية المسيلة من حيث المسافة.....37
- الجدول رقم (15): الحالة الكلية لجميع الطرق الوطنية بولاية المسيلة.....38
- الجدول رقم (16): الحالة الجزئية للطرق الوطنية لولاية المسيلة.....38
- الجدول رقم (17): الحالة الكلية لجميع الطرق الولائية لولاية المسيلة.....39
- الجدول رقم (18): الحالة الجزئية للطرق الولائية لولاية المسيلة.....40
- الجدول رقم (19): حالة الكلية لجميع الطرق البلدية لولاية المسيلة.....42
- الجدول رقم (20): الطرق المعبدة في شبكة الطرق لولاية المسيلة.....42
- الجدول رقم (21): اختلاف أصناف الطرق (المسافة) لولاية المسيلة.....43

قائمة الأشكال

- 16..... التمثيل البياني رقم (01): لتساقط الامطار ودرجة الحرارة للولاية
- 17..... التمثيل البياني رقم (02): تطور تعداد السكاني للولاية سنة 2008-2021
- 23..... التمثيل البياني رقم (03): توزع حظائر الولاية
- 43..... التمثيل البياني رقم (04): طول شبكة الطرق لولاية المسيلة

قائمة الخرائط

- 13..... الخريطة 01: الوضعية الجغرافية لولاية المسيلة
- 30..... الخريطة رقم (02): توزيع محطات النقل البري للمسافرين عبر تراب الولاية
- 34..... الخريطة رقم 03: خطوط السكة الحديدية
- 35..... الخريطة رقم 04: الوضعية الجغرافية لمطار " عين الديس " ولاية المسيلة
- 46..... خريطة رقم (05): النموذج الطوبولوجي

قائمة الصور

- 29..... صورة رقم (01): صور ملتقطة لمحطات النقل البري لولاية المسيلة
- 36..... صورة رقم (02): من طريق الوطني لولاية المسيلة 2022

الإهداء

إلهى لا يطيب الليل إلا بشكرك، ولا يطيب النهار إلا بطاعتك، ولا تطيب اللحظات إلا بذكرك، ولا

تطيب الجنة إلا برؤيتك الله جل جلالك.

إلى الذي سعى وشقى ألنعم بالراحة والهناء الذي لم يبخل بشيء من أجل دفعي إلى طريق

النجاح، الذي علمني أن أرتقي بسلم الحياة بحكمة وصبر. إلى من كلت أنامله ليقدم لنا لحظة

سعادة أبي الغالي "بركات" رحمه الله واسكنه فسيح جنانه

وإلى التي حملتني وهنا على وهن، والتي نطق بها قلبي قبل أن تنطق بها شفتاي، إلى التي

ترعاني بنبع حنانها منذ أن جنثت إلى الوجود إلى الجوهرة الغالية أمي حفظها الله

ورعاها ورزقها دوام الصحة والعافية" إلى من يحملون في عيونهم ذكريات طفولتي

وشبابي أخوتي الاعزاء وقرة عيني وسندي في الحياة

. وإلى الذين ساهموا في هذا البحث من قريب وبعيد، إلى الذين بذلوا كل جهد وعطاء لكي

أصل إلى هذه اللحظة استاذتي الكرام

شكر

أولا وقبل كل شيء أحمد الله تعالى على نعمه التي أحاطني بها

أتقدم بجزيل الشكر إلى كل من ساهم في تعليمي من معلمين وأساتذة، وأخص بالذكر

مؤطري الاستاذ الفاضل بن خليف عمار الذي لم يتوانى في تقديم توجيهاته

ونصائحه القيمة التي ساعدت في تحقيق هذا العمل المتواضع.

كما أتقدم بالشكر الجزيل وخالص تقديري إلى كل من ساعدني في إنجاز هذه المذكرة

أشكر كل من مد لي يد العون من قريب أو بعيد.

أتقدم كذلك بشكري أساتذتي بجامعة زيان عاشور والذين ساهموا في تكويني.

المقدمة العامة

لنقل أهمية بالغة في إنشاء المدن و تطويرها و هذا من قديم التاريخ ، حيث سعى الإنسان دائما لإنشاء الطرق و الوسائل التي تساعده في التنقل داخل و خارج أماكن وجوده و كذلك السعي لأعمار أماكن خالية أو اكتشاف أماكن أخرى كانت مجهولة أو لم يستطع بلوغها ، و من أجل ذلك عرف المؤتمر العالمي للهندسة العمرانية المعاصرة مصطلح العمران بأربعة وظائف هي السكن ، العمل ، التنقل ، التنزه¹ ، واعتبرها الشروط المثلى للحياة وأي نقص في هذه الوظائف داخل المدينة يجعل قابلية العيش فيها ضئيلة ، لذلك يعتبر النقل و دراسته و إحكام تنظيمه ذا أهمية بالغة بالنسبة للمدن و الأقاليم خاصة ، و تسعى معظم دول العالم اليوم إلى التسابق نحو تطوير منظومات النقل بها وذلك بوضع مخططات و برامج و استراتيجيات وكذلك السعي لرفع مردوديته كون النقل أصبح مؤشر و مقياس مهم يحدد مدى بلوغ تطور الدول و رقيها .

إن دولتنا الجزائرية تسعى إلى تطوير النقل و ذلك بوضع قوانين و مشاريع و خطط تدعم هذا القطاع و تساعد في تقوية بنيته التحتية و ضبط تسيير منظومته للأحسن ، لكن هذا القطاع و كسائر القطاعات الأخرى نجده يعاني من جملة من النقائص و المعوقات على أرض الواقع ، و لتدارك هذا يجب دراسة السبب دراسة معمقة و السعي لإيجاد حلول حقيقية و وضع مخططات محكمة تساهم في إنجاح هذه المنظومة في الحاضر و المستقبل البعيد .

إن ولاية المسيلة من المناطق الداخلية المهمة لقطاع النقل في الوطن ، نظرا لموقعها الاستراتيجي حيث تعتبر همزة وصل تربط العديد من الولايات و منطقة عبور هامة و ذات مساحتها الشاسعة ، وهذا يتطلب تنظيم جيد و محكم ، و قد اخترنا دراسة حالة تنظيم النقل لهذه الولاية لأهميتها في إقليم الهضاب العليا الذي يعد منطقة رئيسية للتنمية داخل الوطن .

ومن هذا المنطلق اعتمدنا في دراستنا منهج التحليل الوصفي الكمي ، و ذلك بدراسة الجانب البشري و الطبيعي لمنطقة الدراسة ، ثم تطبيق النموذج الطوبولوجي و حساب مؤشرات خصائص شبكة الطرق ،

¹ مذكرة التخرج لنيل شهادة ماستر أكاديمي بعنوان إشكالية النقل الجماعي لمدينة المسيلة بين التسيير و التخطيط ، للطالبة عماري ايمان تخصص المدن و النقل الحضري ، للسنة الجامعية 2016/2017 ، صفحة رقم 1 .

المقدمة العامة

وتحليل معطيات الحالة التقنية لشبكة الطرق لمنطقة الدراسة ، ثم تحليل كمي لمنطقة الدراسة من خلال الشبكات المتاحة لها ، و هذا لمعرفة :

- مدى بلوغ تنظيم النقل في ولاية المسيلة .
- و ما هي المشاكل التي يعاني منها قطاع النقل في ولاية المسيلة ؟

المقدمة:

النقل هو عبارة عن خدمة اجتماعية تهدف إلى تحسين المستوى المعيشي للأفراد، وذلك بتلبية احتياجاتهم بواسطة تنقلاتهم لأسباب مختلفة منها: إدارية، ترفيهية، ...

ويعد هذا القطاع من أهم الخدمات في هذا العصر، حيث يعتبر عامل أساسي في تطوير وتنظيم المدينة، وفي هذا الصدد سنتناول في هذا الفصل بعض المفاهيم النظرية حول النقل، والنقل الحضري الجماعي، وكيفية تنظيمه، وبعض النقاط التي نحتاجها في البحث.

أولاً. مفاهيم ومصطلحات:

شرح بعض المصطلحات المهمة التي تدعم بحثنا:

1. النقل:

حسب القانون: "كل نشاط يكون من خلال شخص طبيعي أو اعتباري بنقل أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر" ¹

حسب قاموس العمران والتهيئة: "النقل هو البعد الثالث لمنظومة الحركة والمرور وهو الحركة التحويلية لشخص أو شيء من مكان إلى مكان" ².

2. أهمية النقل ومكانته في الاقتصاد:

يلعب النقل دوراً هاماً في المجتمع إذ يعتبر الشريان الذي يربط جغرافياً بين التجمعات السكانية والخدمية (الإدارية والتجارية) والاقتصادية (الصناعية، الزراعية، السياحية) ببعضها البعض ويحتاج المجتمع إلى نظام النقل لينقل الأفراد من وإلى أماكن السكن والعمل والدراسة والأسواق والتجمعات التجارية وكذلك للمساعدة على توزيع السكان بطريقة أفضل لضمان استمرارية وتشجيع مشاريع التنمية.

ينظر إلى النقل بأنه العصب الحساس في الكيان الاقتصادي والاجتماعي على مستوى البلد باعتباره الوسيلة الفاعلة في تحقيق الاتصال المستمر بين النقاط المختلفة للعملية الاقتصادية والإنتاجية والمتمثلة بمواجهة التوسع الأفقي للمدن وتقليص المسافات بين المنتج والمستهلك بما يمثله من اختصار لعامل الزمن أو النقل للأيدي العاملة إلى المواقع التي يكون فيها أكثر تأثيراً في العمليات الإنتاجية لتحقيق الاستثمار الأفضل لهذه الطاقات البشرية. يعتبر قطاع النقل أحد أهم قطاعات التنمية الشاملة في الدول المتقدمة إذ يعتبر تخطيط النقل داخل المدن (النقل الحضري) ذو جوانب متعددة، حيث ينظر إليه باعتباره جزءاً لا يتجزأ من عملية

¹ الجريدة الرسمية العدد 44 بتاريخ 8 أوت 2001.

² قاموس العمران والتهيئة الصادر في أبريل 2005 ص 8.

³ سعد الدين عشاوي، تنظيم وإدارة النقل، "الأسس، المشكلات والحلول" دار المريخ، الرياض، 2005 ص 153.

التخطيط الحضري ككل لا يرتباطه الوثيق بالتكوين العمراني واستعمالات الأراضي التي تعتبر أحد أهم العوامل المولدة للرحلات.

وتتضح مكانة النقل وأهميته في الاقتصاد الوطني من خلال العناصر التالية:

1.2. التأثير على إستراتيجية التنمية الاقتصادية:1

يأتي قطاع النقل على رأس القطاعات التي تدعم الهيكل الاقتصادي و يعتبر الركيزة الأساسية للاقتصاد القومي حيث يمثل دعامة أساسية من دعائم التقدم و لا يمكن تصور تحقق النمو المتوازن بين قطاعات الاقتصاد القومي دون تأمين احتياجات تلك القطاعات من النقل.

يساهم قطاع النقل في التنمية الاقتصادية من خلال ربط مناطق الإنتاج بمناطق الاستهلاك و تأمين انتقال الأفراد.

2.2. انتقال العمالة وزيادة رأس المال²:

يعتبر قطاع النقل أحد أهم القطاعات التي توفر الكثير من فرص العمل في المجتمع، ذلك أن العنصر البشري هو الأساس الذي تقوم عليه عملية النقل بما تتطلبه العملية من جهد بشري في إنجاز مهامها. يساهم النقل في زيادة معدلات التكوين الرأسمالي (المادي و البشري) حيث تعمل خدمات قطاع النقل على تسهيل عملية انتقال المعرفة التكنولوجية التي تزداد فاعليتها في رفع معدلات النمو الاقتصادي الأمر الذي يؤدي إلى زيادة الطاقة الإنتاجية و التي تعد بدورها من أهم محددات التنمية الاقتصادية.

3.2. الترابط و التكامل الاقتصادي:

حيث يؤثر النقل في معالجة عامل المسافة و البعد و توسيع السوق و استغلال الموارد الطبيعية و البشرية، و زيادة الإنتاج، و انتقال السلع ، و اليد العاملة إلى الأماكن التي تكون أكثر نفعاً و توطين المشاريع في الأماكن ذات الجدوى الاقتصادية الأفضل و بالتالي تدعيم علاقات التكامل الاقتصادي بين مختلف الصناعات و مختلف القطاعات الاقتصادية.

4.2. تحسين مركز ميزان المدفوعات:

وذلك من خلال زيادة طاقة الدولة التصديرية و تحقيق مزيد من العملات الأجنبية إلى جانب توفير الواردات الإنمائية التي يوجه جانب منها لتشجيع الصناعات التي تتخصص في إنتاج الصادرات من جهة و توفير بدائل الواردات من جهة أخرى و بالتالي تخفيض معدلات عجز ميزان المدفوعات.

1 سميرة ابراهيم أبوب، اقتصاديات النقل دراسة تمهيدية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2002، ص 15.
2 لوهابي وليد، النقل الحضري الجماعي، شهادة ماستر في اقتصاد النقل والمداد، جامعة باتنة، 2011، ص 5، 6.

5.2. العولمة:

لنقل دور مهم في العولمة إذ يلعب دورا كبيرا في التأثير على تكوين المجتمعات الحضرية كما يساعد على نقل التكنولوجيا والتقنيات الحديثة إلى تقدم و توسع المدن و تطورها و تقريب المسافات لتنقل الأشخاص و البضائع على حد سواء.

3. أنواع النقل و أسبابه:**1.3. أنواعه:**

هناك عدة معايير لتصنيف النقل و هي كالتالي:

أ. التصنيف وفقا لمجال التشغيل: و يشمل ثلاث أنواع و هي :

- النقل الداخلي و هو الذي يكون ضمن نطاق الدولة.

- النقل الخارجي و يسمى أيضا النقل الدولي و هو النقل العابر بين الدول.

- النقل الحضري و هو النقل الذي يتم داخل حدود المدينة.

ب. التصنيف وفقا للمسار: ويشمل أيضا ثلاث أنواع و هي :

- النقل البحري أو النهري.

- النقل البري (طرق، سكك الحديد، خطوط النفق ... الخ).

النقل الجوي (الطائرات بمختلف أنواعها).

ج. التصنيف حسب القوى المحركة: و يشمل ما يلي:

- عضلي بشري أو حيواني (الدراجة والعربات التي تجر ... الخ).

- قوى الطبيعة كالرياح للسفن الشراعية والتيارات المائية كما هو الحال في الأنهار.

- الطاقة (وقود و كهرباء).

د. التصنيف حسب نوعية الخدمة وتشمل:

- متخصصة: لنقل الركاب فقط أو البضائع فقط.

- مشتركة: لنقل الركاب و البضائع.

ر. التصنيف حسب نوعية الخدمة وتشمل:

- السرعة (عادية، سريعة).

- انتظام الخدمة (دائمة، تحت الطلب)

س- التصنيف حسب طبيعة وسيلة الخدمة وتشمل:

¹ بوسنة حياة والعلمي أمينة، النقل الحضري الجماعي بالحافلات في المدينة الجديدة علي منجلي الواقع و المستقبل، شهادة ماستر، مدن الديناميكية المجالية و التسيير جامعة قسنطينة، 2019، ص 11 ، 12.

النقل العام والخاص: وهو التصنيف الذي يهتم به المتخصصين في مجال تخطيط النقل الحضري عموماً لأن وسائل النقل العام والخاص تعتبر من العناصر المؤثرة بشكل كبير في عملية النقل بشكل عام وفي النقل الحضري بشكل خاص.

2.3. أسبابه¹:

إن تزايد السكان يترتب عليه امتداد المدينة من حيث المناطق العمرانية فتتوسع وتزداد مراكز العمل والتجارة و أماكن الترفيه و من خلال هذه التوسعات التي تعرفها المدينة نجد مراكز النشاطات موزعة في نقاط متباعدة مما يحتم على السكان تنقلات مستمرة تختلف أسبابها وفقاً للمناطق المقصودة و تتمثل هذه الأسباب في:

1.2.3. التنقلات الدورية:

هي تنقلات ضرورية ولا بد منها تربط بين مكان العمل ومكان الإقامة هذه التنقلات جلبت أهمية كبيرة في المناطق العمرانية نظراً لكثافتها و انتظامها، الأمر الذي أدى ضرورة تنظيم النقل داخل التجمع العمراني و هذه التنقلات تتمتع بدرجة عالية لأنها تتكرر على نحو منتظم في معظم الأحيان و بشكل يومي.

2.2.3. التنقلات المهنية:

تتمثل هذه التنقلات المهنية في التنقلات التي تتعلق بمهنة عمل كل فرد و هذه التنقلات ضرورية طيلة يوم العمل (المقابلات، وخدمة العملاء) حجم هذه التنقلات ضعيفة بالنسبة لمجمل التنقلات اليومية.

3.2.3. التنقلات الشخصية:

- يقوم بها الأفراد بشكل طوعي واختياري ونميز ثلاث أنواع منها:
- التنقل من أجل الشراء: هذا التنقل غالباً ما ينجز عن طريق المشي على الأقدام يومياً ويغطي مسافة قصيرة، لكن أحياناً و حسب المناسبة قد يقتضي اللجوء إلى وسيلة نقل.
 - التنقل من أجل أعمال شخصية: كالتنقل إلى مختلف المرافق العمومية (بنك، بلدية، مؤسسات ... الخ).
 - الترفيه: كالتنقل إلى المسرح، الحدائق، الملاهي ... الخ.

4. تخطيط النقل:

كان ينظر في الماضي إلى تخطيط النقل على أنه ضمن خطة شاملة لتنمية المناطق الحضرية الأهلة بالسكان، وقد كان الغرض الأساسي للتخطيط في ذلك الوقت هو تطوير المناطق الحضرية بشكل شامل من خلال الاهتمام بمشروعات البنية الأساسية والمرافق العامة دون إعطاء تخطيط النقل الأهمية التي يستحقها في ظل الإطار الشامل للتخطيط وأيضاً دون الأخذ في الاعتبار الاحتياجات المستقبلية للمجتمع، و قد ظهر

¹ حكيم بركاني، سليم العايب، دراسة تحليلية لواقع النقل الحضري الجماعي وتنظيمه لمدينة عين مليلة. ص10.

عدم رضا المجتمعات نتائج هذا التخطيط كما ظهرت الكثير من الأسئلة الهامة و المتعلقة بعدم كفاءة القائمين على التخطيط!¹

مع نهاية السبعينات من القرن الماضي بدأت تظهر اتجاهات حديثة أثرت في مفهوم تخطيط النقل حيث تم الأخذ بالاعتبار كل من التغيرات التكنولوجية الحديثة والأهداف الاقتصادية والاجتماعية والبيئية إضافة إلى التوزيع السكاني للمناطق الحضرية.

1.4 تعريف تخطيط النقل:

من الملاحظ انه يوجد تعريف واضح و محدد لتخطيط النقل، و لكن يمكن تعريف تخطيط النقل على انه الأسلوب أو الإدارة التي من خلالها يمكن الاستفادة من القوانين الاقتصادية لدعم هذا القطاع باعتباره احد روافد التنمية الاقتصادية و الاجتماعية و بذلك تتطلب عملية تخطيط النقل تحديد الهدف أولاً، ثم تحديد الوسائل الكفيلة بتحقيق هذا الهدف مع وضع البدائل لهذه الوسائل ومن ثمة فتخطيط النقل لابد أن يهتم بوضع معايير الخدمة المقدمة من وجهة نظر مخططي حركة النقل و أيضاً كيفية مواجهة مشاكل شبكة الطرق السريعة ومن جهة نظر مخططي حركة الطرق، و من اجل تطوير هذه الخدمة لتحقيق الصالح العام يتطلب تقديم المعلومات المفيدة للمخطط بما في ذلك المعلومات الكافية عن حركة النقل و حركة الطرق و حركة المواطنين، حتى يمكن وضع خطة واقعية و عملية تستطيع أن تحقق الهدف المرجو.

وفي دراسة قام بها "BOULDING 1974" أوضح أن هناك بعض التصورات التي يجب أن تؤخذ بالاعتبار عند تخطيط المدن وتتمثل فيما يلي²:

1. تلعب المعلومات دوراً هاماً في إطار تخطيط النقل، مما يساعد متخذي القرار التخطيطي في اتخاذ القرار الأمثل وخاصة فيما يتعلق في الاختيار ما بين البدائل المتاحة سواء على المدى القصير أو الطويل.
2. إن اتخاذ قرار التخطيط يعتمد أيضاً وبدرجة كبيرة على تقييم البدائل المتاحة أو المستقبلية واختيار البديل الأمثل والذي يعطي قيمة مضافة أكبر، بمعنى آخر يجب أن يتم التقييم بناءً على تصور طبيعة العلاقة بين البدائل الحالية والمستقبلية.
3. طالما أن متخذ القرار سيقوم بوضع إستراتيجية لتخطيط النقل تعتمد على الاختيار بين عدد من البدائل الحالية والمستقبلية وطالما أن البدائل المستقبلية تخضع بدرجة كبيرة لحالة عدم التأكد، فسوف يواجه متخذ القرار صعوبة في اتخاذ القرار الأمثل ومنها لابد له من استخدام التحليل المناسب ليقفل إلى أدنى حد الآثار السلبية الناجمة عن حالة عدم التأكد المستقبلية.

¹ شريف محمد ماهر، تخطيط النقل و سياسته "الفعاليات و الجدارة"الدار الجامعية، الإسكندرية، مصر 2006، ص 193.

² شريف محمد ماهر، المرجع السابق نفسه، ص 194.

4. يجب على القائمين بالتخطيط أن يأخذوا بعين الاعتبار القرارات التي تم اتخاذها سابقا و ثبت عدم جدواها و ذلك عند اتخاذهم لقرارات جديدة مبنية على عملية تقييم التخطيط .
5. يعرف متخذي القرار في مفهوم تخطيط النقل على أنهم هؤلاء الأفراد الذين يواجهون مشاكل التخصيص الأمثل للموارد بين الاحتياجات المتنافسة للوصول إلى التخصيص الأمثل للموارد.
6. مراحل عملية تخطيط النقل وأهدافه:

تتطلب عملية تخطيط بمختلف أهدافها و محتوياتها القيام بمجموعة من الإجراءات التي تنحصر في عدة م
ارحل و هي كالتالي:¹

- أ. مرحلة جمع المعلومات والمسح والتحليل تمهيدا لتحديد الطلب الحالي للحركة و التنقل و كذلك تحديد العلاقة بين الطلب و البيئة الحضرية مع تحديد لمدى و كيفية تحقيق ذلك الطلب.
- ب. مرحلة التنبؤ ووضع خطة ويشمل التنبؤ بالطلب على الرحلات لفترات مستقبلية وكذلك تقييم المقترحات اللازمة حول كيفية تحقيق الطلب.

ج. تقييم المقترحات التي تختبر مدى تحقيق التوقعات من حيث حجمها ونوع الطلب ومستوى الخدمة.
يهدف تخطيط النقل إلى مجموعة من الغايات نوجزها فيما يلي² :

1. تقليل مشاكل حركة المرور الواضحة (التكدس، التأخير، الحوادث)
 2. تطوير حالات التشغيل لمجابهة المستقبل السيئ عندما تصل الحالة إلى الزيادة المطلقة لذلك يحاول النقل تصحيح الصعوبات الواضحة والمرئية الحاضرة والمستقبلية أيضا.
7. علاقة تخطيط النقل بتخطيط المدن:

عند التخطيط لمدينة موجودة أو قديمة يكون المقصود بالتخطيط هو إدارة تغيير وضع معين ولكن مشاكل التخطيط معقدة ومتشابكة و هناك العديد من العوامل التي يجب أن تؤخذ بعين الاعتبار أثناء تخطيط المدينة منها³ :

- ردود أفعال المجتمع من هذه الخطة.
- إيجاد حلول بديلة للمتضررين (في حالة حدوث ضرر مادي نتيجة الخطة).
- حقوق الأفراد القانونية (يجب أن لا تتعدى على حق قانوني لشخص أو مجموعة أشخاص لان ذلك يعرقل تنفيذ الخطة).

1 عثمان محمد غنيم، التخطيط (أسس و مبادئ عامة)، دار الصفاء للنشر و التوزيع، الأردن 2006، ص 247.

2 شريف محمد ماهر، مرجع سبق ذكره، ص 61.

3 شريف محمد ماهر: المرجع نفسه ص 194

- يجب أن لا يكون هناك تدخلات متضاربة في أهداف الخطة أي يجب أن تكون الخطة متوازنة. تتم عملية التخطيط في المدن من خلال ثلاث عناصر رئيسية توضع في الاعتبار:
 - عنصر سياسي (بعد سياسي).
 - عنصر احترافي (يجب أن يتوفر عنصر الخبرة أو الاحتراف لدى القائمين بالتخطيط).
 - تطبيق المبادئ القانونية أي يجب أن تتماشى الخطة مع المبادئ القانونية للمجتمع ولا يكون هناك جزء أو مرحلة بها مخالفات للقانون.
- ويعتبر تخطيط النقل عملية مصاحبة وملازمة لتخطيط المدن حيث لا يمكن أن يقوم أي مجتمع كان بوظائفه على أكمل وجه إلا إذا كان هناك نقل مناسب يجعله يؤدي وظائفه بسرعة و كفاءة و مرونة لذلك فالدول المتقدمة يكون النقل فيها أكثر تقدما من الدول النامية.

5. توجيه النقل البري وتنظيمه في الجزائر 1 :

يلعب النقل البري الدور الأهم في المنطقة التي نحن بصدد دراستها ألا وهي ولاية المسيلة، بحيث يعتبر توجيه النقل البري وتنظيمه تحت القانون رقم 11-09 المؤرخ في 3 رجب عام 1432 الموافق لـ 5 يونيو سنة 2011 ، المعدل و المتمم للقانون رقم 13-01 المؤرخ في 17 جمادى الأولى عام 1422 الموافق لـ 7 أغسطس سنة 2001 وفيما يلي ملخص لجميع أنواع النقل تبعا للقانون:

1.5. النقل البري:

كل نشاط يقوم من خلاله مستغل بنقل أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر عبر الطريق أو السكة الحديدية أو السلك على متن مركبة ملائمة.

2.5. النقل العمومي:

نقل يتم قابل ولحساب الغير يقوم به مستغلون مرخص لهم لهذا الغرض .

3.5. النقل للحساب الخاص:

نقل تقوم به أشخاص طبيعية أو معنوية لحاجاتهم الخاصة بواسطة مركبات يملكونها.

4.5. المستغل:

كل شخص طبيعي أو معنوي يمارس خدمة أو عدة خدمات للنقل العمومي للأشخاص أو البضائع بوسائله الخاصة للنقل أو بوسائل تضعها الدولة تحت تصرفه في إطار الامتياز.

1 الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية /العدد 32، بتاريخ 6 رجب عام 1432هـ الموافق لـ 8 يونيو سنة 2011 م ، صفحة رقم 10 ، 11.

5.5. النقل المشترك ما بين الأنماط:

خدمة نقل ينجزها مستغل بواسطة سند نقل وحيد وبنمطين مختلفين من النقل على الأقل وتغطي النقل من بدايته إلى نهايته تحت مسؤولية مستغل وحيد.

6.5. المركبة:

كل وسيلة نقل بري مزودة أو غير مزودة بمحرك دفع، تسير على الطريق أو على السكة الحديدية، مجرورة أو معلقة بواسطة سلك. وتندرج على الخصوص ضمن هذا التعريف، سيارات نقل الأشخاص أو نقل البضائع والحافلات المتفصلة والحافلات الكهربائية وعربات القطارات والقطارات الكهربائية و القطارات ذاتية الدفع و عربات الترامواي و عربات المترو و حجلات التلفريك و التليان و العربات المعلقة بالأسلاك و التلسياج و مصاعد التزلج و كذا حجلات المصاعد الحضرية.

7.5. النقل بالسكك الحديدية:

كل منظومة نقل الأشخاص والبضائع بواسطة مركبات مجرورة أو تسير عبر السكة .

8.5. نقل الأشخاص الموجه:

كل منظومة نقل عمومي تستعمل مركبات ملزمة باتتباع مسار محدد على كل أو جزء من مسيرها، سواء كانت هذه المركبات تسير في رحاب مخصص لها أم لا، باستثناء شبكة السكة الحديدية الوطنية.

9.5. نقل الأشخاص والبضائع عبر الطرقات:

نقل يستعمل مركبات مهيأة من طرف الصانع لنقل أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر، تسير عبر الطريق.

الخاتمة:

من خلال ما تطرقنا له في الدراسة النظرية أي إلى أهم المفاهيم المتعلقة بالنقل، وإعطاء نظرة شاملة له، حيث يعتبر عنصر فعال في المدينة وخدمة تغطي جميع الاحتياجات، ولذلك حضي باهتمام المختصين والباحثين بمختلف اختصاصاتهم.

المقدمة:

يعتبر النقل الحضري من اهم اسباب تطور مدن العالم وتوسعها، حيث يساهم بشكل فعال في اعطاء ديناميكية للمدينة والربط بين كل مكوناتها (السكن، التجهيزات والمرافق)، وهكذا أصبح النقل عامل اساسي في تقدم الدول في شتى المجالات (الإقتصادية، الإجتماعية، الثقافية، الخ...). الا أن هذا القطاع أصبح يشكل عبء في كثير من المدن التي اصبحت تعاني من عدة مشاكل، وحتى نستطيع ايجاد حلول لابد من معرفة خصائص المدينة:

- الخصائص الطبيعية للمدينة
- الدراسة العمرانية المتمثلة في معرفة مراحل التطور العمراني الذي مرت به المدينة.
- الخصائص السكانية وذلك من خلال النمو السكاني ومعدلاته.
- الدراسة السكنية وأثرها على النقل الحضري.

تقديم ولاية المسيلة:

أنشأت ولاية المسيلة إثر التقسيم الإداري لسنة 1974، بموجب الأمر 69/74 المؤرخ في 1974/07/20 بعدما كانت تابعة لولاية سطيف¹.

1. الموقع الجغرافي:

تحتل ولاية المسيلة، ضمن حدودها الحالية، موقعًا متميزًا في الجزء الأوسط من شمال الجزائر، وهي ككل جزء من إقليم الهضاب العليا وتغطي مساحة قدرها 18175 كيلومترًا مربعًا، يحدها: (الخريطة رقم 01)

- ◀ في الشمال الشرقي ولاية برج بوعريريج وسطيف
- ◀ في الشمال الغربي ولاية المدية والبويرة
- ◀ شرقا ولاية باتنة
- ◀ غربا ولاية الحلفة
- ◀ الجنوبي الشرقي ولاية بسكرة وأولاد جلال.

¹ الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 55، بتاريخ الثلاثاء 19 جمادى الثانية عام 1394 هـ الموافق لـ 9 يوليو سنة 1974 م، صفحة 752.

² مديرية البرمجة ومتابعة الميزانية لولاية المسيلة، "Annuaire statistique de la Wilaya de M'sila 2021"، الطبعة مارس 2022، صفحة 7.

2. التقسيم الإداري للولاية:

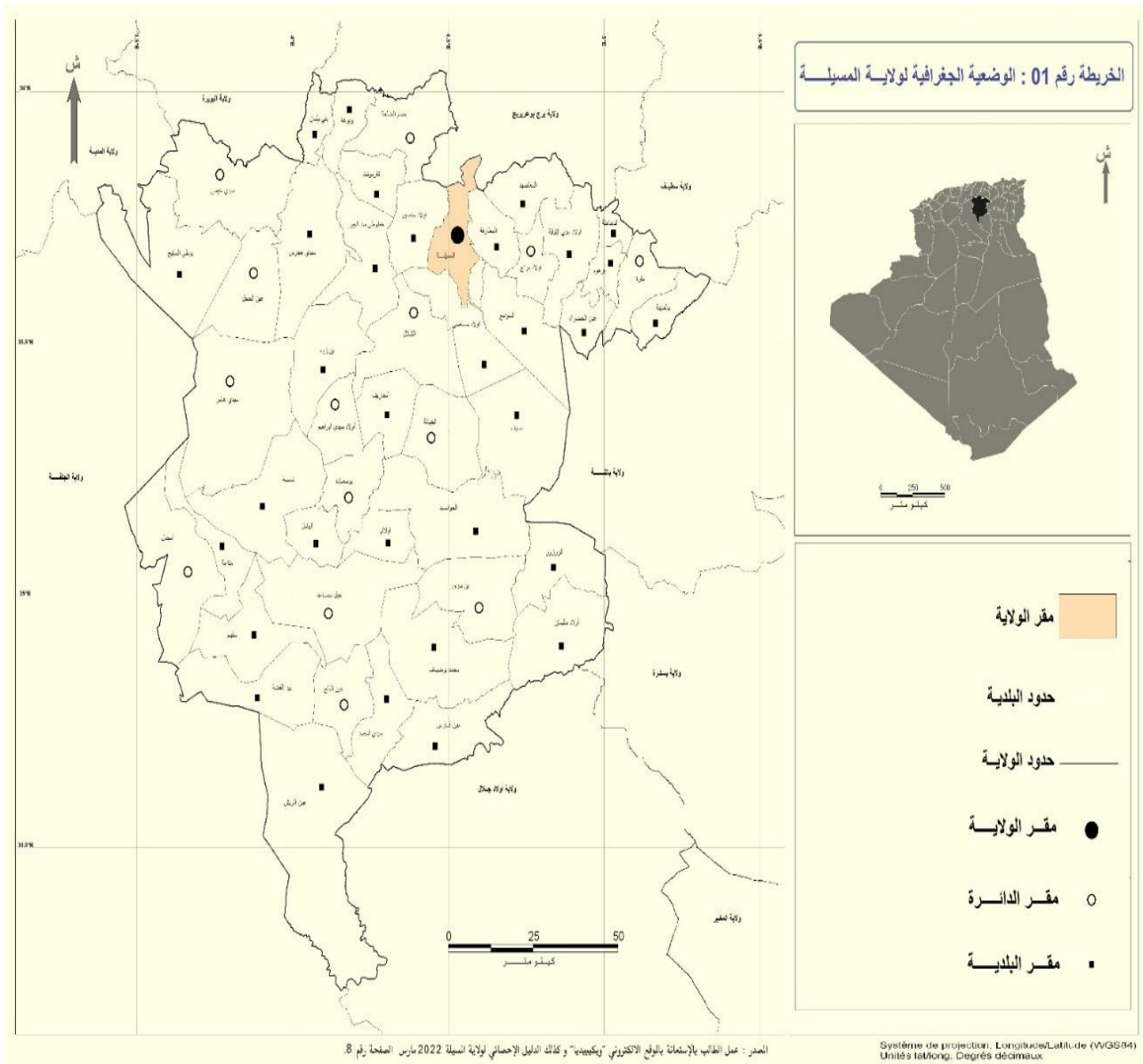
يشتمل التقسيم الإداري لولاية المسيلة على 47 بلدية مقسمة على 15 دائرة، حيث قبل هذا كانت تتكون على 23 بلدية. يتوزع هذا التقسيم حاليا على النحو التالي¹:

الجدول رقم (01): التقسيم الإداري لولاية المسيلة

البلدية	الدائرة
المسيلة	المسيلة
مقرة، برهوم، عين خضرة، بلعابية والدهانة	مقرة
أولاد دراج، أولاد عدي القبالة، المطارفة، المعاضيد وصوامع	أولاد دراج
حمام الضلعة، تارمونت، أولاد منصور وونوغة	حمام الضلعة
الशलّال، أولاد ماضي، خطوطي سد الجير والمعاريف	الशलّال
بوسعادة، الهامل وأولتام	بوسعادة
الخبانة، مسيف والحوامد	الخبانة
أولاد سيدي إبراهيم	أولاد سيدي إبراهيم
سيدي عامر وتامسة	سيدي عامر
سيدي عيسى، بوطي السايح وبني يلمان	سيدي عيسى
عين الحجّل وسيدي هجرس	عين الحجّل
بن سرور، أولاد سليمان، الزرزور ومحمد بوضياف	بن سرور
عين الملح، بئر فضة، عين فارس، تامور سيدي محمد وعين الريش	عين الملح
مجدل وأولاد عطية	المجدل
جبل مسعد وسليم	جبل مسعد
47 بلدية	15 دائرة

¹ نفس المرجع (2) صفحة رقم 8، الجدول من عمل ومعالجة الطالب.

الخريطة 01: الوضعية الجغرافية لولاية المسيلة



المصدر : عمل الطالِب بالإستعانة بالواقع الإلكتروني "بيكبيبيد" وكذلك الدليل الإحصائي لولاية المسيلة 2022 مارس الصفحة رقم 8

Systeme de projection: Longitude/Latitude (WGS84)
Unités lat/long: Degrés décimaux

المصدر: الدليل الإحصائي الولاية المسيلة 2022 مارس الصفحة رقم 01

3. الخصائص الطبيعية:

3.1 التضاريس¹:

يعتبر إقليم الولاية محوريا ومنطقة عبور بين السلسلتين الجبليتين الأطلس التلي والصحراوي حيث إن التشكيلة الجغرافية لإقليم الولاية هي كالتالي:

- المناطق الجبلية على جهتي شط الحضنة .
- منطقة الوسط المتكونة أساسا من الهضاب والهضاب العليا .
- منطقة السبخة الممثلة بشط الحضنة في الوسط الشرقي والزهرز الشرقي في منطقة الغرب الوسطى .
- منطقة الكثبان الرملية .

أهم الأودية الدائمة السريان هي: وادي القصب، وادي لقمان، وادي اللحم، وادي سوبلة، وادي مسيف، وادي امجدل، وادي الشعير، وادي بوسعادة.

2.3 المناخ² :

مناخ الولاية من النوع القاري، وهو يخضع جزئياً للتأثيرات الصحراوية. الصيف جاف وحرار جدا، بينما الشتاء بارد جدا. الأمطار، تقع المنطقة الأكثر رطوبة في الشمال. يستقبل أكثر من 480 ملم في السنة (جبل الشوك - شط ونوغة)، أما باقي المناطق فالمنطقة الأكثر جفافا تقع في أقصى جنوب الولاية وتستقبل أقل من 200 ملم / سنة .

متوسط هطول الأمطار السنوي للولاية لعام 2020 هو 12.6 ملم في السنة، ومتوسط درجات الحرارة الشهرية للسنة 28.33 درجة مئوية، مسجلة في أكثر الشهور سخونة (أوت) هي 33.20 درجة مئوية وأبرد شهر (جانفي) هي 10.8 درجة مئوية.

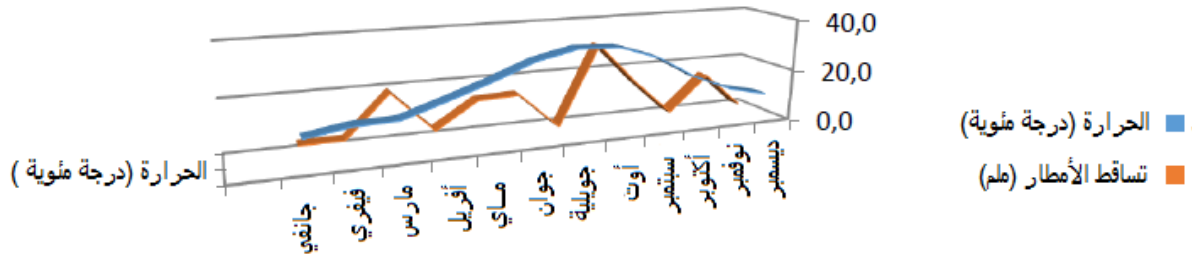
¹ مديرية البرمجة ومتابعة الميزانية لولاية المسيلة، "Annuaire statistique de la Wilaya de M'sila 2021"، الطبعة مارس 2022، صفحة 10 و 11.

الجدول رقم 02: المعطيات المناخية للولاية لسنة 2021¹

الرياح (م/ث)	الرطوبة %	تساقط الأمطار (مم)	درجة الحرارة (درجة مئوية)	الأشهر
4.9	52.0	3.4	10.8	جانفي
4.1	45.0	3.6	13.3	فيفري
3.4	47.0	19.4	13.8	مارس
4.0	39.0	3.6	19.0	أفريل
3.5	40.0	13.6	24.4	ماي
3.9	30.0	14.2	30.5	جوان
3.3	20.0	0.0	33.8	جويلية
3.2	14.0	30.9	33.2	أوت
3.3	39.0	15.0	28.2	سبتمبر
2.7	45.0	1.2	19.5	أكتوبر
4.4	63.0	15.0	13.4	نوفمبر
3.8	61.0	1.6	10.0	ديسمبر
3.7	42.10	10.13	20.33	الكلّي والمتوسط

¹ مديرية النقل بولاية المسيلة، مع معالجة الطالب.

التمثيل البياني(01): لتساقطات الامطار و درجات الحرارة بالولاية



المصدر: مديرية البرمجة ومتابعة الميزانية لولاية المسيلة، Annuaire statistique de la Wilaya de "M'sila 2021"، الطبعة مارس 2022، صفحة 11، مع معالجة الطالب

4. تطور السكان من خلال الإحصاءات:

بلغ عدد سكان الولاية في تعداد عام (1966) 302305 نسمة في تعداد عام 1977، وارتفع إلى 423.984 نسمة بمعدل نمو سنوي متوسط قدره 3.44٪، في تعداد عام 1987 عند 605.026 نسمة أي بنسبة 3.61٪، في بلغ تعداد عام 1998 إلى 814353 نسمة أي بمعدل نمو 2.73٪ وفي آخر تعداد عام 2008 إلى 983.513 نسمة أي بمعدل نمو 1.90٪.

1.4. التعداد السكاني خلال 2021-12-31:

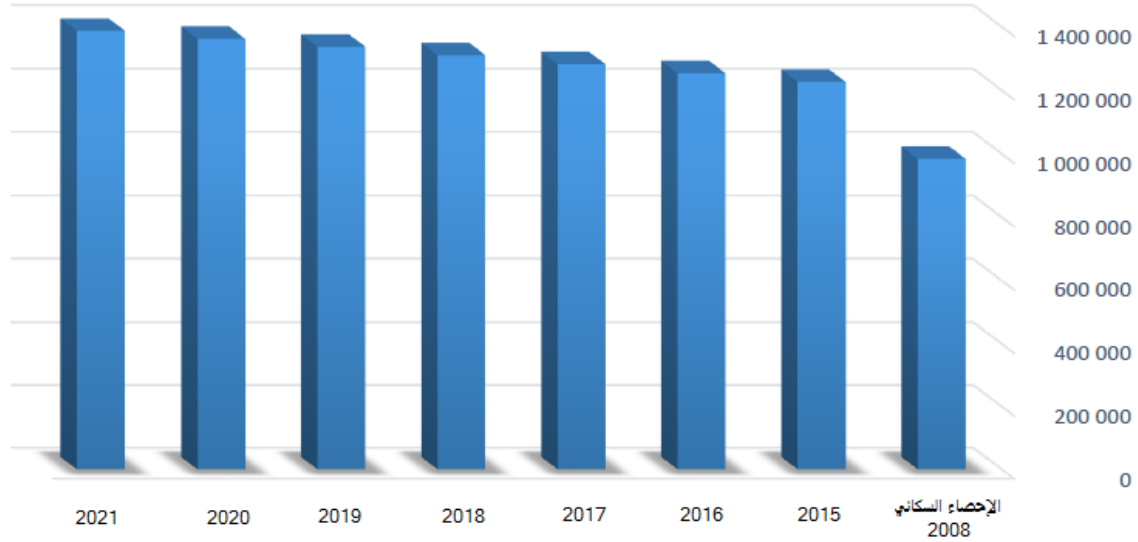
يقدر إجمالي عدد سكان الولاية بتاريخ 2021/12/31 بنحو 1387158 نسمة مقابل 983513 نسمة خلال 2008/12/31 أي بزيادة مطلقة تقارب 403645 نسمة، وتقدر الكثافة السكانية 76 نسمة / كم² لكل 1098 و 699 نسمة في بلدية المسيلة وبوسعادة و 6 سكان / كم² في بلدية الحوامد.¹

الجدول رقم 03: تطور سكان الولاية (2021-2008)

السنوات	الإحصاء السكاني 2008	تقديرات /12/31 2015	تقديرات /12/31 2016	تقديرات /12/31 2017	تقديرات /12/31 2018	تقديرات /12/31 2019	تقديرات /12/31 2020	تقديرات /12/31 2021
السكان	983513	1226405	1253326	1281870	1310414	1336958	1362058	1387158

¹ الموقع الإلكتروني للديوان الوطني للإحصاء "ONS" الجزائر.

التمثيل البياني (02) : تطور التعداد السكاني للولاية لسنة (2021 - 2008)



2.4. تموقع السكان¹ :

لا يزال توطين السكان عبر أراضي الولاية غير متناسب للغاية، فمن ناحية لا يزال الشمال أكثر كثافة سكانية من الجنوب أكثر من 60 ٪ من إجمالي السكان، ومن ناحية أخرى يوجد أكثر من 38 ٪ من السكان في ثلاث مدن كبيرة هي: المسيلة وبوسعادة وسيدي عيسى.

يسكن أكثر من 67 ٪ من السكان في المدن الرئيسية و 13 ٪ في المدن الثانوية و 20 ٪ في مناطق متفرقة، فيما يتعلق بتشتتها، نجد أن السكان المشتتين ظلوا منخفضين، أي 20.46 ٪ من مجموع السكان (الإحصاء السكاني 2008)، من ناحية أخرى في عام 1998 كان السكان المشتتون 22.95 ٪، وفي عام 1987 كان 34.46 ٪، أي انحدار 14 ٪، وهذا ما يفسره نزوح السكان إلى مراكز البلديات بين الأعوام: 1990 – 2008.

1 مديرية البرمجة ومتابعة الميزانية لولاية المسيلة، Annuaire statistique de la Wilaya de M'sila "2021"، الطبعة مارس 2022، صفحة 13.

3.4. النمو الديموغرافي للسكان:

بلغ إجمالي عدد المواليد المسجل في الولاية خلال عام 2021 إلى 28.029، وبلغ إجمالي عدد الوفيات 6170، والزيادة النمو الطبيعي 25.100 ساكن، مما يعطي متوسط معدل نمو سنوي مرتبط بالسكان خلال العام بنسبة 1.88٪.

4.4. الكثافة السكانية:

تتوزع الكثافة السكانية في ولاية المسيلة بشكل هرمي عبر بلديات من أعلى كثافة إلى أقل حيث تتركز أكبر نسبة في بلدية المسيلة (1098 نسمة / كلم²) وبوسعادة (699 نسمة / كلم²) وبرهوم (388 نسمة / كلم²) وعين الخضراء (225 نسمة / كلم²)، وتتركز أقل كثافة في بلدية الحوامد (6 نسمة / كلم²) وعين فارس (13 نسمة / كلم²) وسليم (14 نسمة / كلم²) كما هو موضح في الجدول رقم (04). وهذا التوزيع الهرمي للكثافة السكانية له دور مهم في التأثير على تنظيم النقل من خلال المواصلات وشبكات الطرق وتنقل الأشخاص وإمكانية الوصول.¹

¹ الموقع الإلكتروني للديوان الوطني للإحصاء "ONS" الجزائر.

الجدول رقم (04): الكثافة السكانية لكل بلدية خلال 2021/12/31

كثافة نسمة / كلم ²	المساحة كلم ²	السكان	البلديات
1 098	232	254 753	مسيلا
210	272	57 168	مقرة
388	89	34 525	برهوم
225	157	35 318	عين الخضراء
194	170	32 940	بلعابية
108	90	9 759	دهانة
147	239	35 032	أولاد دراج
118	264	31 021	معاظيد
53	224	11 949	مطارفة
98	317	30 948	أولاد عدي القبالة
27	378	10 301	صوامع
148	341	50 436	حمام الضلعة
39	324	12 547	تارمونت
25	330	8 354	أولاد منصور
111	163	18 149	ونوغة
26	270	7 089	شلال
36	290	10 548	أولاد ماضي
21	525	10 938	خطوطي سد الجبر
45	390	17 566	معاريف
699	248	173 275	بوسعادة
86	169	14 537	الهامل
19	177	3 312	أولتام
33	364	12 155	خبانة
44	381	16 577	مسيف
6	1745	10 355	حوامد
62	234	14 424	أولاد سيدي إبراهيم
22	350	7 698	بنزوه
30	930	27 749	سيدي عامر
18	573	10 245	تامسة
251	411	103 199	سيدي عيسى
124	105	12 996	بوطي السايح
94	125	11 694	بني يلان
112	387	43 381	عين لحجل
17	552	9 173	سيدي هجرس
69	464	32 226	بن سرور
26	317	8 233	ولاد سليمان
34	240	8 156	زرزور
31	653	19 920	محمد بوضياف
209	271	56 641	عين الملح
15	450	6 536	ببر الفضة
13	455	5 948	عين فارس
58	177	10 268	سيدي أحمد
21	1212	24 860	عين الريش
45	596	26 967	مجدل
40	300	12 025	مناعة
26	684	17 588	جبل مساعد
14	540	7 678	سليم
76	18 175	1 387 158	الكلية

الخاتمة:

في هذا الفصل تطرقنا الي تعريف ولاية المسيلة وخصائصها الطبيعية والتي بدورها تتحكم في طريقة تنظيم النقل.

ومن هذه العوامل التي اثرت في تنظيم النقل هي العوامل الطبيعية مثل تساقط الأمطار ودرجة الحرارة وتطور النمو الديمغرافي للولاية الذي جعل لها دور أساسي في تطور وسائل النقل.

المقدمة:

كانت المهمة الأساسية للنقل هي الترحال والتجارة والتواصل وحمل الأثقال. وفي العصر الحاضر أصبح السفر للعمل والمتعة والسياحة من الوظائف الرئيسية للنقل أيضاً. تشتمل كل عملية نقل على ثلاثة عناصر ترتبط بعضها ببعض ويعتمد كل منها على الآخر، وهي: المركبة أو وسيلة الحمل، والمنحى أو الطريق الذي سيتم سلوكه، والقدرة أو الطاقة التي ستستخدم في الحركة.

1. قطاع النقل¹:

تتم عملية النقل على مستوى الولاية بصفة عامة عبر الطرق (98 %)، وذلك :

◀ 65 % عن طريق النقل الجماعي (T C)

◀ 23 % عن طريق السيارات الخاصة (V P)

◀ 11% عن طريق سيارات الأجرة (Taxis)

◀ 01 % عن طريق القطار و المشاة (Train - Piétons)

هذه الوضعية تعكس التطور الذي عرفه قطاع النقل من حيث توفر الخدمات لاسيما النقل الجماعي وهذا بفضل الدعم القوي للقطاع الخاص.

2. النقل العمومي للمسافرين:

يتكون قطاع نقل الركاب من 1549 مستخدم مدرج في جميع أنحاء الولاية، ويتكون من حظيرة تبلغ 2039 مركبة، يمتلك القطاع الخاص منها 1609 مركبة ، أي ما يزيد عن 79%.

حيث عرف هذا النوع من النقل استقرار تام جراء عملية التجميد التي مست القطاع وضعف في تجديد الحظيرة مقارنة بالسنوات الماضية إذ بلغ معدل السن الحظيرة 20 سنة و عدد الخطوط 284 و 50303 مقعد.

3. نقل المسافرين للحساب الخاص:

ويتكون هذا الجزء من النقل 123 متعامل، ومن 308 حظيرة مستغلة.

4. النقل الحضري:

ويتكون من 04 محيطات حضرية تم تحديدها ووضعها بالخدمة بإقليم الولاية و هي: المسيلة – بوسعادة – سيدي عيسى – حمام الضلعة.

¹⁻ معطيات من مديرية النقل لولاية المسيلة 2022.

حيث يبلغ عدد الناقلين 366 في حظيرة و383 حافلة بسعة 12752 مقعد موفر.

تحتوي المؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه الحضري على 08 خطوط، و 30 مركبة.

5. النقل بواسطة سيارات الأجرة:

تتوفر الولاية على 4854 رخصة منها 2728 رخصة مستغلة، وذلك:

- ◀ سيارات الأجرة حضرية جماعية 425
- ◀ سيارات الأجرة بين البلديات 686
- ◀ سيارات الأجرة بين الولايات 656
- ◀ سيارات الأجرة الفردية 981

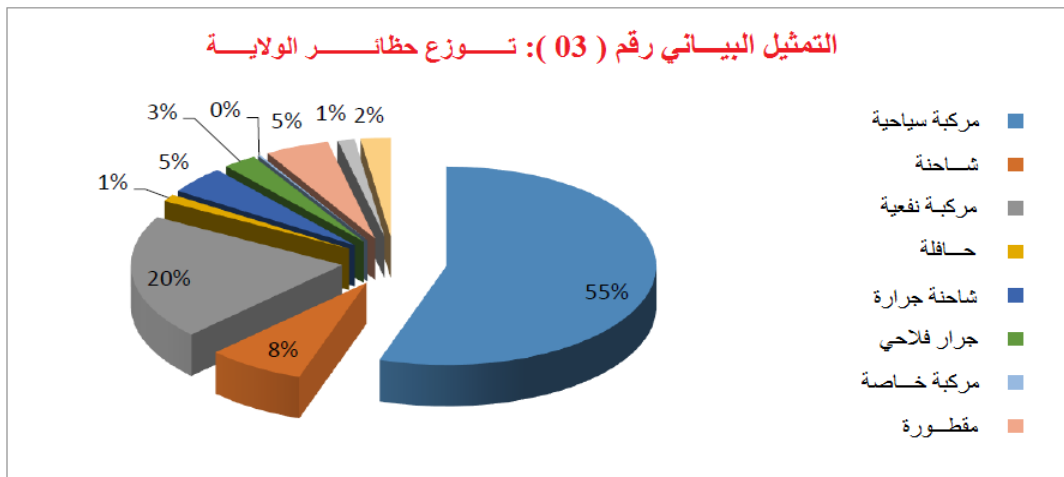
6. حظائر المركبات:

تقدر حظيرة مركبات الولاية بنحو 183883 مركبة من جميع الأنواع خلال عام 2022.¹

جدول رقم (05): أعداد وأنواع المركبات بالولاية

العدد	%	فئة المركبة
100 082	55,2	مركبة سياحية
14 149	7,5	شاحنة
37 489	20,4	مركبة نفعية
2 163	1,2	حافلة
8 354	4,5	شاحنة جرارة
4 726	2,6	جرار فلاحي
349	0,2	مركبة خاصة
8 957	4,9	مقطورة
2 382	1,3	دراجة نارية
4 275	2,3	آلة الأشغال MTP
183 883	100	الكلية

1 - مديرية التنظيم والشؤون العامة لولاية المسيلة



7. توزيع قدرة الاستيعاب للنقل البري للمسافرين لكل بلدية (النقل العام والخاص):

من خلال المعطيات في الجدول رقم (06)، نجد أن هناك بلديات منعدم أو شبه منعدم فيها هذا النوع من النقل مثل بلدية بئر الفضة و سليم و بلدية خبانة ، و هناك بلديات تتوفر على وسيلة نقل واحدة فقط أو اثنتين مثل بلدية مناعة و محمد بوضياف و زرزور و اولاد سليمان و تامسة ، و نجد ان اكبر نسبة متواجدة في بلدية المسيلة بـ 554 وسيلة نقل ، و بلدية حمام الضلعة بـ 193 وسيلة نقل ، و بلدية بوسعادة بـ 145 و أولاد دراج بـ 142 .

الجدول رقم (06): توزيع قدرة الاستيعاب للنقل البري للمسافرين لكل بلدية (عام و خاص)¹

بلدية	عدد العاملين	عدد الوسائط	عدد المقاعد	بلدية	عدد العاملين	عدد الوسائط	عدد المقاعد
مسيلة	355	554	30 181	حوامد	20	30	696
مقرة	81	83	1 945	أ.س. إبراهيم	13	11	314
برهوم	40	56	1 131	بنزوه	8	9	220
ع. الخضراء	28	36	971	س. عامر	33	36	836
بلعابية	18	19	450	تامسة	1	2	68
دهانة	10	13	242	س. عيسى	82	96	3 170
أولاد دراج	97	142	3 568	ب. سايح	3	9	247
معاصيد	54	63	1 403	بني يلان	13	11	289
مطارفة	8	7	466	ع. لجل	23	30	753
أ.ع. القبالة	45	49	1 095	س. هجرس	9	15	375
صوامع	15	23	2 015	بن سرور	7	8	264
ج. الصلعة	153	193	6 720	ولاد سليمان	1	1	70
تارمونت	36	28	619	زرزور	1	2	74
أ. منصور	20	18	564	م. بوضيف	2	2	50
ونوغة	57	72	1 808	عين الملح	35	55	1 293
شلال	15	24	582	ببر الفضة	0	0	0
أ. ماضي	20	21	501	عين فارس	2	3	85
خ. س. الجير	25	69	3 355	سيدي أحمد	5	8	136
معاريف	11	17	495	عين الرش	12	15	321
بوسعادة	131	145	4 032	مجدل	13	3	43
الهامل	22	23	487	مناعة	1	1	50
أولتام	2	3	112	جبل مساعد	14	27	477
خبانة	1	0	0	سليم	1	0	0
مسيف	6	7	270	الكلية	1 549	2 039	72 843

8. وضعية حظائر سيارات الأجرة لكل بلدية²:

حسب معطيات الجدول رقم (07) نجد أن هناك 16 بلدية منعدمة التراخيص المستغلة أو المستخدمة أي 34 % من بلديات الولاية، و هناك 8 بلديات منحت لها 5 أو اقل من التراخيص الاستغلال أو الاستخدام مثل (بلدية بلعابية ، مطارفة ، كاف سد الجير ...) ، و أما اكبر نسبة تراخيص منحت إلى بلدية المسيلة و بلدية بوسعادة حيث فاقت الألف رخصة و قد تم استغلال نسبة كبيرة منها ، و نلاحظ أن هناك بلديات حازت على عدد يفوق 20 رخصة لكن دون استغلالها مثل بلدية خبانة و بلدية حوامد .

1 - معطيات مديرية النقل المسيلة لعام 2022.

2 - معطيات مديرية النقل المسيلة لعام 2022.

الجدول رقم (07): وضعية حظائر سيارات الأجرة لكل بلدية

بلدية	تراخيص ممنوحة	تراخيص مستخدمة	ت . غير مستخدمة	بلدية	تراخيص ممنوحة	تراخيص مستخدمة	ت . غير مستخدمة
مسيلة	1 736	1 121	615	حوامد	26	0	26
مقرة	138	52	86	أ.س. إبراهيم	21	1	20
برهوم	102	42	60	بنزوه	4	0	4
ع. الخضراء	80	30	50	س. عامر	19	9	10
بلعابية	1	0	1	تامسة	5	3	2
دهانة	15	0	15	س. عيسى	198	88	110
أولاد دراج	38	0	38	ب. سايح	3	0	3
معاصيد	96	45	51	بني يلان	20	12	8
مطارفة	3	0	3	ع. لوجل	61	11	50
أ.ع. القبالة	68	15	53	س. هجرس	13	0	13
صوامع	6	0	6	بن سرور	185	73	112
ح. الضلعة	124	73	51	ولاد سليمان	9	0	9
تارمونت	26	21	5	زرزور	8	0	8
أ. منصور	15	11	4	م. بوضيف	33	20	13
ونوغة	24	4	20	عين الملح	73	48	25
شلال	16	2	14	بئر الفضة	9	1	8
أ. ماضي	9	0	9	عين فارس	5	0	5
خ.س. الحير	3	0	3	سيدي أحمد	11	0	11
معاريف	24	8	16	عين الرش	27	18	9
بوسعادة	1 113	886	227	مجدل	72	55	17
الهامل	31	10	21	مناعة	15	7	8
أولتام	3	0	3	جبل مساعد	49	30	19
خبانة	20	0	20	سليم	24	13	11
مسيف	79	18	61	الكلبي	4 660	2 727	1 933

حيث تتوزع هذه التراخيص المستغلة للنقل بواسطة سيارات الأجرة إلى:

- ← سيارات الأجرة حضرية جماعية 425
- ← سيارات الأجرة بين البلديات 675
- ← سيارات الأجرة بين الولايات 656
- ← سيارات الأجرة الفردية 971

9. مدارس تعليم سياقة السيارات 1:

من خلال الجدول رقم (08) نجد ان بلدية المسيلة و بوسعادة تحتويان على اكبر نسبة من مدارس تعليم السياقة، و كذلك يوجد 16 بلدية لا تتوفر على مدارس سياقة مع ان نسبة المترشحين من هذه البلديات فاق 100 و 200 مترشح مثل بلدية حوامد و عين الريش و محمد بوضياف .

الجدول رقم (08): توزع مدارس السياقة والمترشحين على البلديات.

بلدية	عدد مدارس تعليم السياقة	عدد المرشحين	عدد الناجحين	بلدية	عدد مدارس تعليم السياقة	عدد المرشحين	عدد الناجحين
مسيلة	50	3 935	3 791	حوامد	0	191	186
مقرة	9	900	004	أ.س. إبراهيم	3	270	263
برهوم	7	530	412	بنزوه	0	81	68
ع.الحضراء	6	540	422	س.عامر	3	401	325
بلعابية	3	684	606	تامسة	0	155	109
دهانة	0	110	86	س.عيسى	12	1 616	1 427
أولاد دراج	0	012	422	ب.سايج	0	121	94
معاصيد	2	288	258	بني يلان	1	120	104
مطارفة	2	210	172	ع.لحجل	6	610	598
أ.ع.الغبالة	7	470	402	س.هجرس	0	115	83
صوامع	1	80	65	بن سرور	6	583	480
ح.الضلعة	7	712	611	ولاد سليمان	0	44	21
تارمونت	1	117	99	زرزور	0	85	54
أ.منصور	1	95	72	م.بوضياف	0	261	249
ونوغة	2	183	143	عين الملح	7	412	374
شلال	1	103	69	بئر الفضة	0	62	44
أ.ماضي	1	98	58	عين فارس	0	65	40
ح.س.الجير	0	122	84	سيدي أحمد	0	110	85
معاريف	1	150	146	عين الريش	0	335	241
بوسعادة	28	2 812	2 686	مجدل	1	261	223
الهامل	2	236	201	مناعة	0	90	72
أولتام	0	50	38	جبل مساعد	1	188	172
خبانة	1	110	85	سليم	1	76	58
مسيف	2	185	136	الكلية	180	19 572	17 318

ومن خلال معطيات أخرى من مديرية النقل نجد كذلك هذا التوزيع على النحو التالي:

184	عدد المدارس
378	عدد الممرنين
520	الحظيرة مركبة
11 (أغلبها غير مهينة)	عدد مضامير الامتحان

10. مراكز تكوين السائقين المحترفين :

يوجد 08 مراكز بكل الولاية حيث تتوزع عبر البلديات كالتالي: 04 بالمسيلة، 01 حمام الضلعة، 01 بمقرة، 01 بوسعادة، 01 أولاد دراج .

وقد تم تكوين إلى حد الآن (ماي 2022) 419 سائق (نقل البضائع و نقل المسافرين)

11. وكالات المراقبة التقنية للسيارات :

يوجد بالولاية 14 وكالة موزعة على النحو التالي: 03 المسيلة - 04 بوسعادة - 01 سيدي عيسى - 04 مقرة 01 مطارفة - 01 حمام الضلعة، و في طور الإنجاز 03 بمقرة.

12. المراقبة و التفتيش :

- عملیات الخاصة بالتحسيس و المراقبة مع المصالح الأمنية 301 خرجة.
- عدد المركبات المراقبة 2853 منها 1223 سيارة أجرة و 1630 حافلة و شاحنة.
- عدد الاجتماعات لجنة العقوبات 06 خلال (سنة 2021) .
- عدد الملفات المدروسة 323 محضر.
- عدد العقوبات المسلطة 76 عقوبة (الوضع في المحشر).¹

13. النقل العمومي للبضائع :

عرف هذا النمط من النقل تطور مُضطّرّد مقارنة بالسنوات الماضية، و يرجع أساسا إلى وحدات إنتاج خاصة للإسمنت و مواد الخرسانة و مواد البناء.

1- معطيات مديرية النقل المسيلة لعام 2022.

بلغ عدد المتعاملين 18869 و عدد الشاحنات 27744 بسعة 283969,140 طن (الأولى وطنيا) ، كما بلغ عدد المتعاملين للحساب الخاص 9431 بحظيرة تقدر بـ 13094 شاحنة ، أما القطاع العام بلغ 9902 متعامل بحظيرة تقدر بـ 14650.

هذا الارتفاع ناتج عن تحول النقل عبر السكة الحديدية نحو النقل الطرقي ابتداء من سنة 2015 (تاريخ توقيف النقل بالسكة الحديدية) .

ملاحظة: تم نقل 48000 طن من الوقود انطلاقا من الجزائر و 1750 طن قادمة من قسنطينة ، و كملاحظة أخرى يوجد 148 مساعد نقل بضائع (Auxiliaires de Transport) .

14. هياكل الاستقبال (المحطات البرية)¹ :

نظرا للعجز الكبير الذي شهدته الولاية من حيث هياكل استقبال المسافرين (05 بلديات من بين 47) الباقي يتم التوقف على مستوى الطرق و الأحياء (90 %) ، استفاد القطاع خلال (2005- 2010) من عملية تخص انجاز محطات برية بـ: المسيلة، بوسعادة، سيدي عيسى، مقرة، حمام الضلعة ، دخلت حيز الخدمة سنة 2013 و تم إسنادها إلى شركة (SOGRAL) إلا أنه شابها بعض الاختلالات من حيث التسيير و سوء التنظيم ، مما أدى إلى سحب 04 محطات منها و تكليف مؤسسة TRANSUB الجزائر لتسيير محطات سيدي عيسى - مقرة - حمام الضلعة و بوسعادة بالتسيير ابتداء من 2019.02.18 بالإضافة إلى المحطات ملك البلديات ببلديتي المسيلة و بوسعادة و التي مازالت لم تسوى وضعيتهم نتيجة الإجراءات الإدارية (خضوعها لقانون الصفقات العمومية عن طريق المزايدة) رغم كل المساعي التي تمت في هذا الاتجاه .

1 - معطيات مديرية النقل المسيلة، و بلدية المسيلة لعام 2022 .

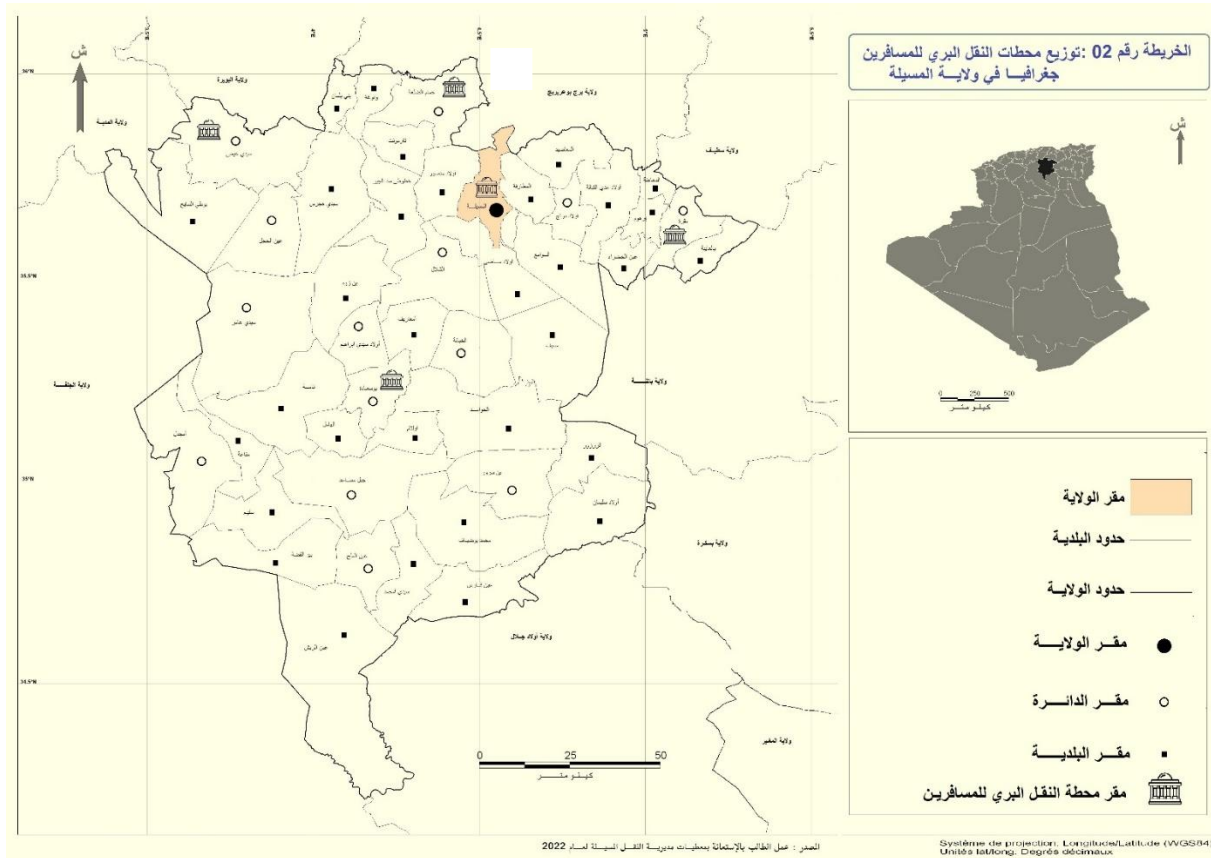
صورة رقم (01): صور ملتقطة لمحطات النقل البري لولاية المسيلة 1



من خلال الصورة رقم (01)، نجد توزيع محطات النقل البري للمسافرين عبر تراب الولاية.

1 - معطيات مديرية النقل المسيلة لعام 2022، مع معالجة الطالب .

الخريطة رقم (02): توزيع محطات النقل البري للمسافرين عبر تراب
الولاية



15. توزيع حظائر المركبات حسب الفئة و الصنف و العمر: 1

من خلال معطيات الجدول رقم (09) نجد أن المركبات لكل الأصناف و الفئات التي عمرها اقل من 5 سنوات عددها اقل من سابقتها و يرجع ذلك لقلّة أو انعدام المركبات الجديدة (انعدام التصنيع و توقف الاستيراد) ، و نجد أن المركبات لكل الأصناف و الفئات التي فاق عمرها 20 سنة أكثر عدداً ، و هذا يعتبر عامل سلبي حيث و كما نعلم انه كلما زاد عمر المركبة زاد تأثيرها على المناخ البيئي للمحيط الحضري من خلال الانبعاثات الملوثة لهذا الوسط ، و كذلك الزيادة في حوادث المرور.

الجدول رقم (09): توزيع حظائر المركبات حسب الفئة و الصنف و العمر لولاية المسيلة 2022.

مركبات خفيفة		الحافلات	عدد شاحنات الجر نصف مقطورة	عدد الشاحنات		العدد الكلي للمركبات (جميع الاصناف)	العمر (السنة)
نوعية	سياحية			خاصة ب: (الإطفاء ، اسعاف لمركبات الحفلة ، الشرطة. الخ)	الكلي		
1 024	2 779	96	165	13	346	4 423	5-0
8 245	14 634	151	816	101	1 444	25 391	10-6
6 020	13 285	332	1 344	49	2 021	23 051	15-11
2 839	14 908	327	506	11	976	19 567	20-16
20 353	54 476	1 313	5 947	202	9 362	91 653	أكبر من 20
38 481	100 082	2 219	8 778	376	14 149	164 085	الكلي

16. توزيع سعة نقل الركاب على الطرق حسب المجال الجغرافي (النقل العام + الخاص):

من خلال الجدول (10) نجد أن المجال الجغرافي للضواحي يحوز على أكبر عدد من المستخدمين و كذلك في عدد الحافلات المرخص لها، أما في أكبر تعداد للمقاعد المسموح بها نجد أن المجال الجغرافي الحضري يحوز على أكبر عدد، أما النقل بين الولايات يحوز على أقل عدد من حيث المستخدمين و عدد الحافلات و المقاعد المسموح بها .

الجدول رقم (10): توزيع سعة نقل الركاب على الطرق حسب المجال الجغرافي (النقل العام + الخاص)

عدد المقاعد المسموح بها	عدد الحافلات المرخص لها	عدد المستخدمين	المجال الجغرافي
33 213	394	334	حضري
24 269	962	776	ضواحي
12 249	604	380	الريف
3 112	79	59	بين الولايات
72 843	2 039	1 549	الكلي

17. المشاريع التي يسيرها القطاع ضمن مختلف البرامج التنموية: 1

تتجسد مشاريع التنمية الخاصة بقطاع النقل في عدة محطات ومركز جهوي، منها المجز و منها في طور الانجاز كما هو ملاحظ في الجدول الآتي:

الجدول رقم (11): المشاريع التي يسيرها القطاع ضمن مختلف البرامج التنموية.

عنوان العملية	رخصة البرنامج 1000 دج	الوضعية الحالية للمشروع
دراسة لإنجاز محطة برية بأولاد دراج و12 محطة حضرية 02 بالمسيطة 01 ببوسعادة 01 بسيدي عيسى 01 بمقرة 01 بونوغة 01 بعين الملح 01 بعين حجل 01 بأولاد دراج 01 بين سرور 01 بسيدي عامر 01 بمجدل	32.792	العملية مغلقة
دراسة لإنجاز مركز جهوي لرخص السياقة بالمسيطة	125.000	العملية مغلقة (تم تجميدها)

1 - معطيات مديريةية النقل المسيلة لعام 2022 .

18. النقل بواسطة السكك الحديدية:

ولاية المسيلة على إقليمها الولائي شبكة سكك حديدية بطول مسار 205 كلم و 5 محطات في الخدمة ، و شبكة سكك حديدية قيد الإنجاز بطول مسار 98 كلم و 2 محطة .

1.18. خطوط السكة الحديدية المستغلة :

من خلال الجدول (12) نجد أن خطوط شبكة السكك الحديدية لولاية المسيلة منها موجه نحو برج بوعريريج و أخرى نحو باتنة و أخرى نحو الجزائر ، حيث هذه السكك منها مخصص لنقل المسافرين و منها مخصص لنقل البضائع و منها للمسافرين و البضائع .

الجدول رقم (12): خطوط السكة الحديدية المستغلة لولاية المسيلة

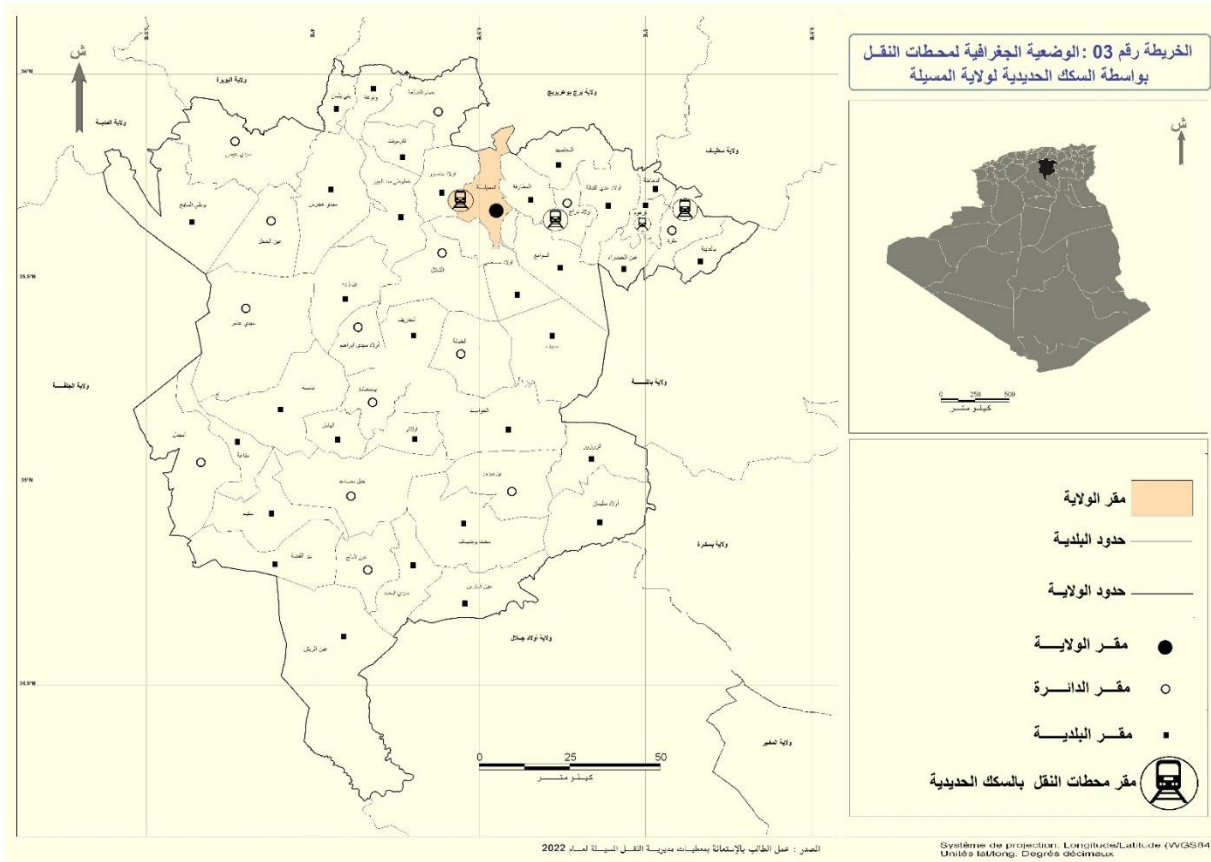
الخط	الطول	عدد المحطات	الوضعية
المسيلة برج بوعريريج	57 كلم	02 مجاز - المسيلة	نقل المسافرين نقل البضائع
المسيلة - عين توتة (باتنة)	148 كلم	03 مقرة - برهوم - أولاد دراج	نقل البضائع
باتنة المسيلة - الجزائر	442 كلم	مقرة - برهوم أولاد دراج	نقل المسافرين إعادة تفعيل ابتداء من 2018/03/01
المسيلة - الجزائر	294 كلم	-	إعادة التفعيل 2021/05/10

2.18. خطوط السكة الحديدية في طور الدراسة :

هناك خطوط السكة الحديدية التي تربط ولاية المسيلة بولايات و ولايات أخرى جديدة قيد الدراسة ، من هذه الخطوط :

- ◀ مسيلة - بوسعادة
- ◀ بوسعادة - الجلفة
- ◀ عين الحجل - سور الغزلان

الخريطة رقم 03: خطوط السكة الحديدية



المصدر: مديرية النقل ولاية المسيلة 2022

3.18. خطوط قيد الانجاز:

يوجد خط (بوغزول – المسيلة) ، حيث تم الانتهاء من التجارب التقنية ، و حسب مديرية النقل التابعة لولاية المسيلة فإن هذا الخط سيدخل حيز الخدمة قريبا

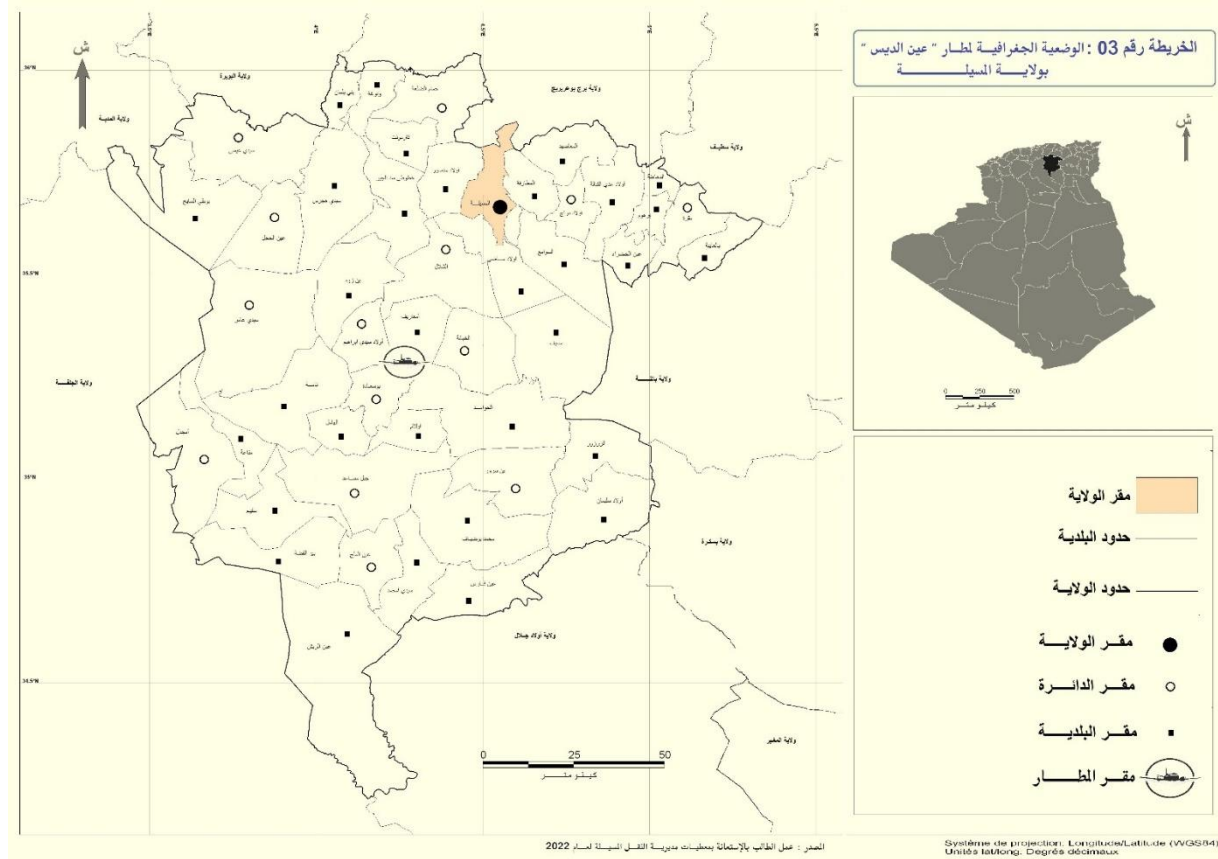
19. النقل الجوي:

تمتلك ولاية المسيلة مطار بوسعادة أو ما يعرف بمطار عين الديس، و هو مطار جهوي يقع في بلدية بوسعادة على بعد 14 كلم بالتقريب شمالا ، حيث يعتبر موقعه على أبواب الجنوب الكبير . وتعتبر وضعية المطار مشتركة (عسكري / مدني) و المستخدم الرئيسي الطيران العسكري و المستخدم الثانوي الطيران المدني (قرار وزاري مشترك المؤرخ في 22/10/2018) .

تقدر مساحة القاعدة الجوية الجديدة بـ: 562 هكتار و المساحة الإجمالية للقاعدة تقدر بـ: 875 هكتار .

الخريطة رقم 04: الوضعية الجغرافية لمطار " عين الديس "

ولاية المسيلة



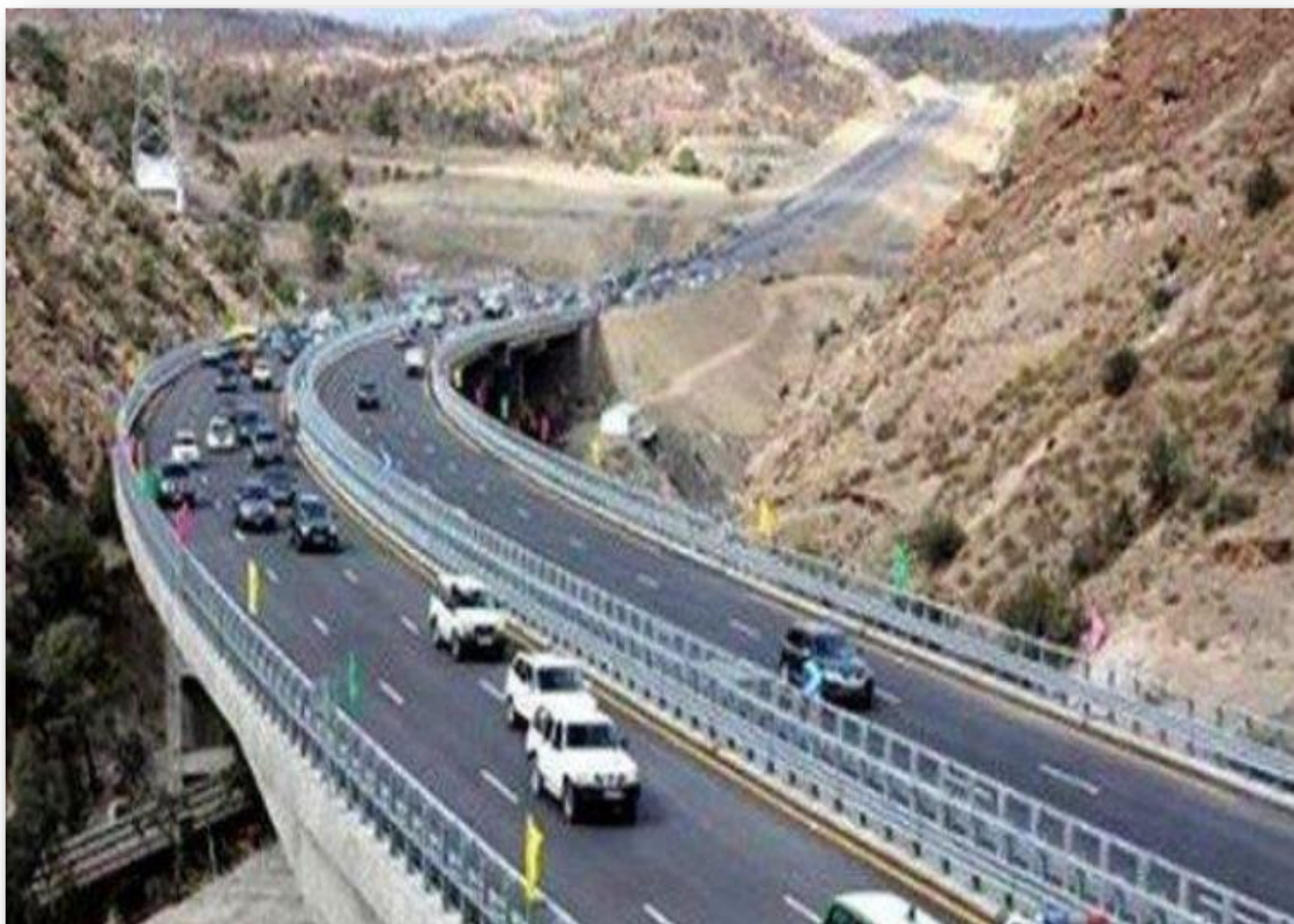
20. شبكة الطرق 1:

لكسر العزلة التي عانت منها منذ إنشائها، طورت ولاية المسيلة شبكة طرق كثيفة وحديثة ومتعددة الاتجاهات. يمر إلزامي بين شرق البلاد وغربها، ممر العبور لتبادل البضائع، ممر سير الأشخاص، خالي من شبكة سكك حديدية، تعتمد الولاية على الطريق في إمدادها مثل (السلع الاستهلاكية، مواد بناء والوقود... الخ).
لولاية شبكة طرق كبيرة يبلغ مجموعها الإجمالي 4033,960 كم، وتتكون من:

الجدول رقم (13): الحالة الكلية للطرق بولاية المسيلة 2022.

النوع	جيدة	متوسطة	سيئة	المجموع
الطرق الوطنية	524,560	209,600	190,000	924,160
الطرق الولائية	332,300	276,800	199,900	809,000
الطرق البلدية	1475,700	365,000	459,600	2300,300
الكلية	2387,710	831,350	814,900	4033,960

صورة رقم (02): من طريق الوطني لولاية المسيلة 2022



1.1.20. حالة الطرق الوطنية:1

من خلال الجدول رقم (14) نجد أن الطريق الوطني رقم ° 40 و الطريق الوطني رقم ° 46 و الطريق الوطني رقم ° 70 يمتلكون أعلى طول مسافة بنسبة (18 % ، 16,7 % ، 14,8 %) ، و يأتي الطريق الوطني رقم ° 60 كأقصر مسافة بنسبة 0.4 % .

الجدول رقم (14): حالة الطرق الوطنية لولاية المسيلة من حيث المسافة

ط. و	ط.و رقم°	ط.و رقم°	ط.و رقم°	ط.و رقم°	ط.و رقم°	ط.و رقم°	ط.و رقم°	ط.و رقم°	ط.و رقم°	مجموع
	08	28	40	45	46	60	60	70	89	
كلي (كلم)	98,300	29,770	166,300	77,100	154,690	116,000	3,500	136,700	141,800	924,160
نسبة %	10,6%	3,2%	18,0%	8,3%	16,7%	12,6%	0,4%	14,8%	15,3%	100,0%

2.1.20. الحالة الكلية لجميع الطرق الوطنية :

من خلال معطيات الجدول رقم (15) نجد أن مسافة 524,560 كلم للطرق الوطنية لولاية المسيلة بحالة جيدة و التي تشكل نسبة 56,8 % من الطول الكلي للطرق الوطنية التي تبلغ مسافته (924,160 كلم) ، و نجد 209,600 كلم بحالة متوسطة أي بنسبة 22,7 % ، و مسافة قدرها 190,000 كلم من الطرق الوطنية بحالة سيئة (20,6 %).

الجدول (15): الحالة الكلية لجميع الطرق الوطنية بولاية المسيلة

الحالة	جيدة	متوسطة	سيئة	المجموع
الكلية (كلم)	524,560	209,600	190,000	924,160
النسبة %	%56,8	%22,7	%20,6	%100,0

3.1.20. الحالة الجزئية للطرق الوطنية :

من خلال معطيات الجدول رقم (16)، نجد حالة الطرق الوطنية كالتالي:

- ◀ تعتبر حالة الطريق الوطني رقم ° 46 بحالة جيدة لمسافة قدرها 119,290 كلم، أي بنسبة 77.11% من إجمالي طول هذا الطريق الوطني الذي يقدر بـ 154,690 كلم .
- ◀ تعتبر حالة الطريق الوطني رقم ° 70 الأكثر سوءا من بين الطرق الوطنية لمسافة 100,300 كلم من طوله الكلي الذي قدره 136,700 كلم أي بنسبة 73,37% .

الجدول رقم (16): الحالة الجزئية للطرق الوطنية لولاية المسيلة

ط. و	حالة ط. و (كلم) ، (%)						ط. و
	جيدة		متوسطة		سيئة		
	(كلم)	(%)	(كلم)	(%)	(كلم)	(%)	الطول الإجمالي (كلم)
ط. ورقم ° 08	89,800	%17,1	0,000	%0,0	8,500	%4,5	98,300
ط. ورقم ° 28	5,770	%1,1	12,000	%5,7	12,000	%6,3	29,770
ط. ورقم ° 40	109,000	%20,8	41,000	%19,6	16,300	%8,6	166,300
ط. ورقم ° 45	39,100	%7,5	25,000	%11,9	13,000	%6,8	77,100
ط. ورقم ° 46	119,290	%22,7	29,500	%14,1	5,900	%3,1	154,690
ط. ورقم ° 60	78,400	%14,9	22,600	%10,8	15,000	%7,9	116,000
ط. ورقم ° 60أ	3,500	%0,7	0,000	%0,0	0,000	%0,0	3,500

ط.ورقم ⁰ 70	11,000	%2,1	25,400	%12,1	100,30 0	%52,8	136,70 0	%14,8
ط.ورقم ⁰ 89	68,700	%13,1	54,100	%25,8	19,000	%10,0	141,80 0	%15,3
الكلي	524,56 0	100,0 %	209,60 0	100,0 %	190,00 0	100,0 %	924,16 0	100,0 %

1.2.20. حالة الطرق الولائية¹:

من خلال الجدول رقم (17) نجد أن حالة الطرق الولائية الكلية جيدة بنسبة 47,9 %، و 31,7 % بحالة متوسطة و 20,4 % بحالة سيئة، من إجمالي الطول الكلي الذي يقدر بـ 809,500 كلم.

الجدول رقم (17): الحالة الكلية لجميع الطرق الولائية لولاية المسيلة

الحالة	جيدة	متوسطة	سيئة	المجموع
المسافة (كلم)	387,450	256,750	165,300	809,500
نسبة %	%47,9	%31,7	%20,4	%100,0

20. 2.2. الحالة الجزئية للطرق الولائية :

من خلال معطيات الجدول رقم (18)، نجد حالة الطرق الولائية كالاتي :

◀ يعتبر الطريق الولائي رقم⁰ 02 الأفضل من حيث الحالة الجيدة لمسافة تبلغ 92,150 كلم أي بنسبة 88,6 % من إجمالي طوله الكلي الذي يبلغ 104,000 كلم، و بين كل الطرق الولائية.

◀ نجد أن الطريق الولائي رقم⁰ 11 الأسوأ حالة لمسافة 35,600 كلم و بنسبة 81,65 % من طوله الكلي الذي يبلغ 43,600 كلم، و بين كل الطرق الولائية .

الجدول رقم (18): الحالة الجزئية للطرق الولائية لولاية المسيلة

الاجمالي الطول (كلم)، (%)	الحالة طول (كلم)، (%)						طول رقم
	سينة		متوسطة		جيدة		
137,900 %17,0	20,500 %12,4	54,400 %21,2	63,000 %16,3	طول رقم 01			
104,000 %12,8	1,000 %0,6	10,850 %4,2	92,150 %23,8	طول رقم 02			
50,000 %6,2	21,200 %12,8	23,800 %9,3	5,000 %1,3	طول رقم 03			
39,000 %4,8	15,000 %9,1	8,000 %3,1	16,000 %4,1	طول رقم 04			
21,700 %2,7	0,000 %0,0	9,700 %3,8	12,000 %3,1	طول رقم 05			
89,200 %11,0	0,000 %0,0	42,200 %16,4	47,000 %12,1	طول رقم 06			
32,000 %4,0	0,000 %0,0	3,000 %1,2	29,000 %7,5	طول رقم 07			
42,600 %5,3	8,000 %4,8	14,600 %5,7	20,000 %5,2	طول رقم 08			
60,500 %7,5	2,000 %1,2	21,500 %8,4	37,000 %9,5	طول رقم 09			
29,500 %3,6	2,000 %1,2	21,500 %8,4	6,000 %1,5	طول رقم 10			

ط.ول رقم 11	2,000	%0,5	6,000	%2,3	35,600	%21,5	43,600	%5,4
ط.ول رقم 12	19,000	%4,9	0,000	%0,0	3,500	%2,1	22,500	%2,8
ط.ول رقم 24	0,300	%0,1	1,700	%0,7	0,000	%0,0	2,000	%0,2
ط.ول رقم 25	0,000	%0,0	2,500	%1,0	8,000	%4,8	10,500	%1,3
رقم 38	2,500	%0,6	23,000	%9,0	28,500	%17,2	54,000	%6,7
ط.ول رقم 42	10,500	%2,7	0,000	%0,0	4,000	%2,4	14,500	%1,8
ط.ول رقم 60	26,000	%6,7	14,000	%5,5	16,000	%9,7	56,000	%6,9
الكل	387,450	100,0%	256,750	100,0%	165,300	100,0%	809,500	100,0%

3.20. حالة الكلية لجميع الطرق البلدية :

من خلال الجدول رقم (19) نجد أن 64,2% من الطرق البلدية بحالة جيدة اي على مسافة طولها 1478,700 كلم ، و 15,9% و 20,0% بحالة متوسطة و سيئة أي على طول مسافة 365,000 كلم و 459,600 كلم من الطول الكلي الذي يقدر بـ 2300,300 كلم.

الجدول رقم (19): حالة الكلية لجميع الطرق البلدية لولاية المسيلة

الحالة	جيدة	متوسطة	سيئة	المجموع
المسافة (كلم)	1475,700	365,000	459,600	2300,300
النسبة %	64,2%	15,9%	20,0%	100,0%

4.20. الطرق المعبدة :

نجد من الجدول رقم (20) أن المسارات المعبدة في شبكة الطرق بولاية المسيلة مقدر بـ 3573,860 كلم، حيث نجد عند مقارنة الطرق المعبدة (الوطنية و الولائية و البلدية) أن المسارات البلدية المعبدة هي الاعلى بنسبة 51.5% من إجمالي طول الشبكة ، و تأتي بعدها المسارات الوطنية بنسبة 25,9% ثم تأتي بعدها الطرق الولائية بنسبة 22.6%¹.

الجدول رقم (20): الطرق المعبدة في شبكة الطرق لولاية المسيلة

الطرق المعبدة	طرق الوطنية	طرق الولائية	طرق البلدية	المجموع
المسافة (كلم)	924,160	809,000	1840,700	3573,860
النسبة %	25,9%	22,6%	51,5%	100,0%

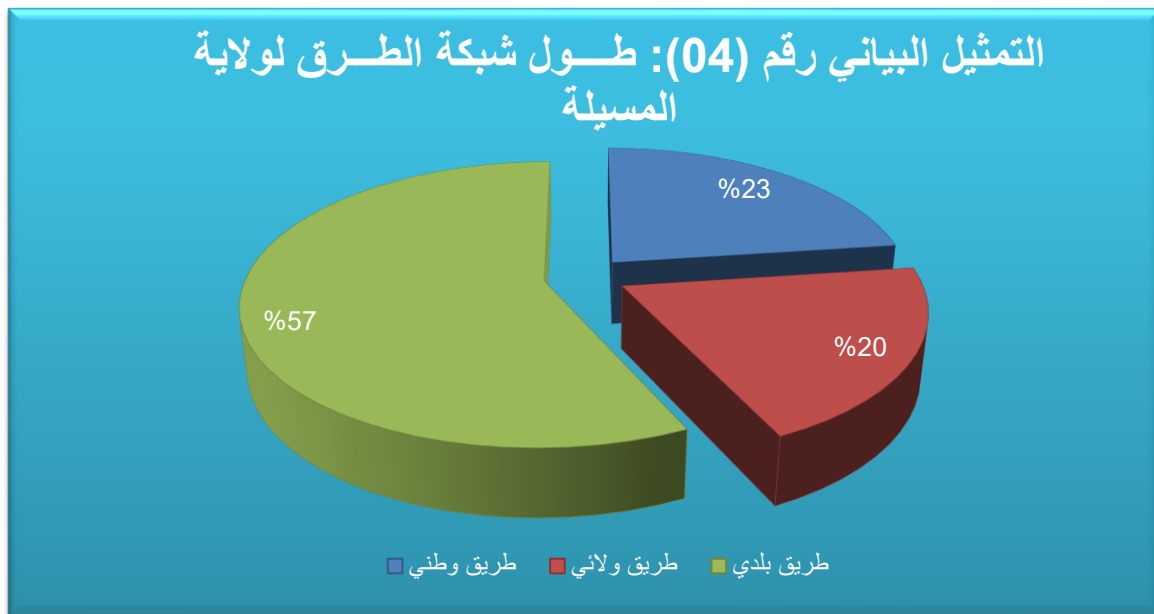
1 - معطيات مديرية الأشغال العمومية المسيلة لسنة 2022

5.20 اختلاف أصناف الطرق (المسافة) :

من خلال ملاحظة الجدول رقم (21) نجد أن الطريق البلدي اعلي نسبة من الطرق الاخرى بنسبة 57 %، و تأتي بعده الطرق الوطنية بنسبة 22,9 % و الطرق الولائية بنسبة 20,1 %¹

الجدول رقم (21): اختلاف أصناف الطرق (المسافة) لولاية المسيلة

نوع الطريق	الطول (كلم)	نسبة %
طريق وطني	924,160	22,9 %
طريق ولائي	809,000	20,1 %
طريق بلدي	2300,300	57,0 %
الكلي	4033,460	100,0 %



المصدر: معطيات مديرية الأشغال العمومية المسيلة 2022

1 - معطيات مديرية الأشغال العمومية المسيلة 2022

الخاتمة:

تعرفنا على منظومة النقل وكيفية سيرها كما وضحنا مكونات الكمية والنوعية النقل في ولاية المسيلة من الطرق الفرعية و الرئيسية و المحطات البرية و الجوية المتواجدة في الولاية وهذه المعطيات تساعدنا على الاجراء الدراسة الميدانية حول تنظيم النقل في ولاية المسيلة.



المقدمة:

إن المخططون إستعانوا بالعديد من الأساليب الكمية من العلوم المختلفة وخاصة الإحصاء والإقتصاد و الرياضيات ،لمساعدتهم في التحليل الكمي لشبكات النقل وستقتصر دراستنا الكمية على شبكة النقل لمنطقة الدراسة (ولاية المسيلة) على تطبيق بعض الأساليب القياس الكمي.

1. أساليب القياس الكمي 1:

تتنوع أساليب القياس الكمية المستخدمة في جغرافية النقل وتتباين تبعاً للهدف من الدراسة، فبعضها يسعى إلى تحليل الشبكات والبعض الآخر يحاول رصد خصائصها وقياس كثافتها أو حجم الحركة عليها، من بين أساليب القياس الكمية المستخدمة في جغرافية النقل نجد كما يلي:

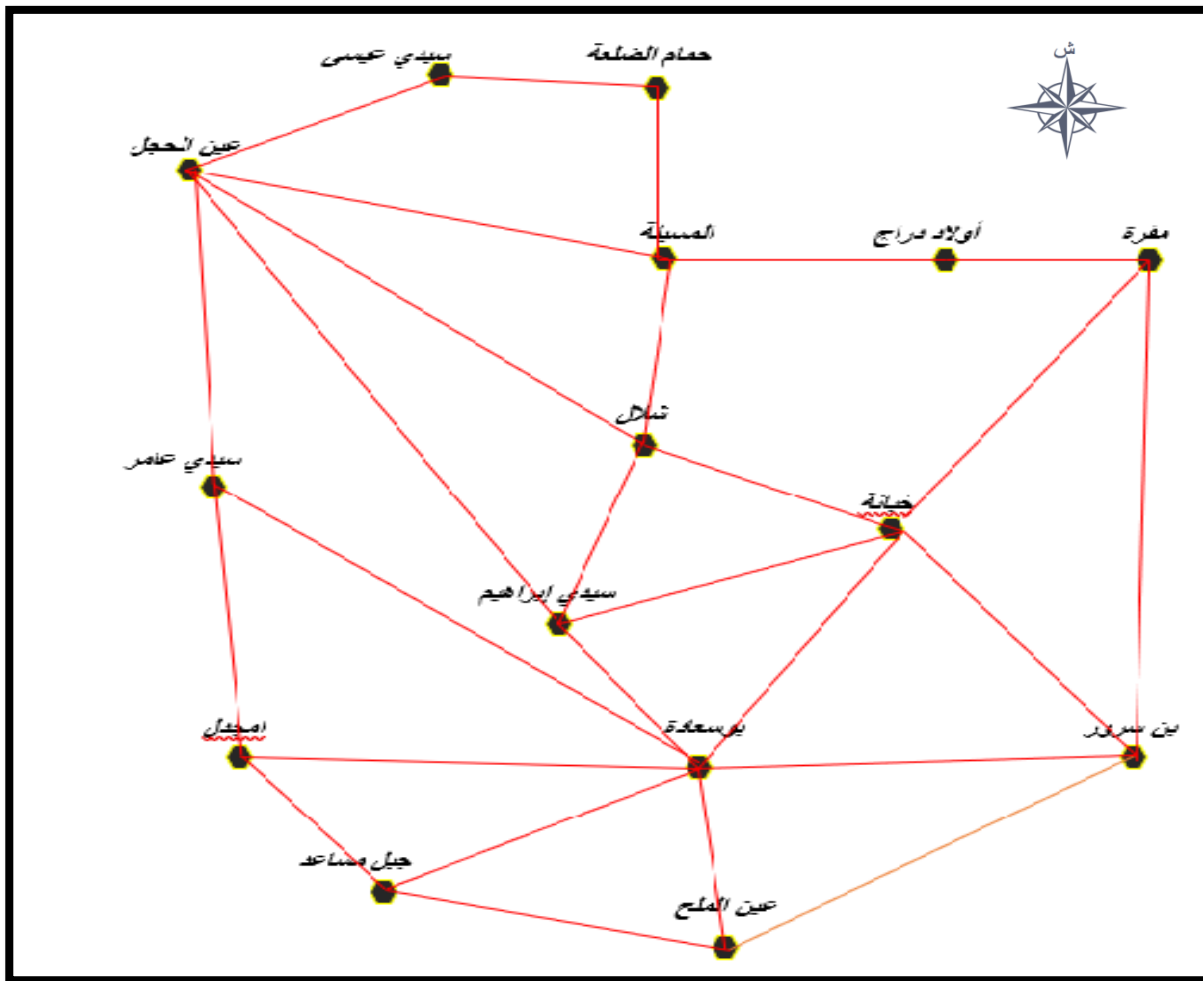
1.1. نظرية الشبكات (Theory Graph) :

من أجل إعطاء تحليل لبنية شبكات النقل الخاصة بمنطقة دراستنا، نقوم بتحويل هذه الشبكة إلى خريطة طوبولوجية² ، حيث تتكون هذه الخريطة من مجموعة عقد  والتي تمثل دوائر ولاية المسيلة (15 دائرة)، وكذلك تتكون من أقواس أو الخطوط  التي تمثل الطرق الرابطة والمباشرة بين الدوائر، حيث عدد العقد وعدد الطرق مقياس يساعد في تحليل وفهم الخريطة الطوبولوجية.

1 - محاضرة جغرافية النقل، الدكتورة صباح عثمان عبد الله، كلية التربية للعلوم الإسلامية / قسم الجغرافية، جامعة تكريت/ العراق، الصفحة رقم 7.

2 - الخريطة الطوبولوجية أو النموذج الطوبولوجي عبارة عن خريطة تم تبسيطها، حيث يتم الإبقاء على المعلومات الحيوية فقط، وإزالة التفاصيل غير الضرورية. وتفتقر هذه الخريطة إلى القياس، بينما يخضع كل من المسافة، والاتجاه، إلى التغيير والاختلاف، ولكن تظل هناك محافظة على العلاقة بين النقاط.

خريطة رقم (05): النموذج الطوبولوجي¹.



من خلال النموذج الطوبولوجي (الشكل رقم 3)، نجد أن دوائر ولاية المسيلة تنقسم إلى قسمين:

1.1.1. الأكثر مركزية²:

المتتمثلة في بوسعادة بـ 7 وصلات مباشرة وبين سرور والمسيلة وشلال وسيدي إبراهيم بـ 4 وصلات مباشرة وخبانة وعين الحجل بـ 5 وصلات مباشرة.

وترجع مركزية هذه الدوائر لعدة أسباب من أهمها الموقع الاستراتيجي وتعد موطن للصناعة وخدمات التي لها تأثير جهوي على المستوى الولائي مثلا بوسعادة أكثر مركزية يرجع ذلك لموقعها لاستراتيجي ومرور

1- عمل الطالب.
2- تحليل ومناقشة الطالب.

الطريق الوطني رقم 46 عليها واحتوائها على المنطقة صناعية بمساحة 164.08 هكتار مشغولة وامتيازها بطابع سياحي ما يجعلها قطب سياحي بامتياز بنسبة عالية.

2.1.1. الأقل مركزية¹:

وهي سيدي عامر، أمجدل، عين الملح وجبل مساعد ومقرة بـ 3 وصلات مباشرة وحمام الضلعة وسيدي عيسى وأولاد دراج بوصلتين مباشرتين، لأن هذه الدوائر الأقل حظا في التنمية ونقص الكفاءة الاقتصادية جعلها دوائر ليس لها تأثير جهوي للولاية، ولذلك يجب إدماج هذه المناطق بتوفير شبكة طرق ملائمة وإنشاء نشاطات من شأنها استقطاب الحركة لهذه المناطق.

2.1. تربط الشبكة² :

في عام 1963 وضع كانسكي (Kansky) بعض المؤشرات الكمية لقياس ترابط الشبكات من خلال ما يلي:

1.2.1. درجة الترابط (Connectivit) :

تعني درجة الترابط بين عقد الشبكة عن طريق الوصلات الموجودة في الشبكة، ويمكن التمييز بين ثلاثة نماذج لدرجة الترابط.

أ. شبكة معدومة: وهي وجود شبكة عديمة الترابط، لعدم وجود وصلات بين العقد.

ب. شبكة مترابطة: لأن كل عقدة مرتبطة مع عقدة أخرى.

ج. شبكة كاملة: وهي ارتباط كل عقدة بجميع العقد الأخرى.

1 - محاضرة جغرافية النقل، الدكتورة صباح عثمان عبد الله، كلية التربية للعلوم الإسلامية / قسم الجغرافية، جامعة تكريت/ العراق، الصفحة رقم 8.

2.2.1. درجة المركزية 1 :

هي قياس لموقع أي عقدة في الشبكة، ويستخدم في تحديدها مؤشر كونيغ ويحسب على أساس أقصى عدد من الوصلات التي تقع بينها وبين عقدة أخرى في الجانب المقابل على أقصر طريق ممكن، أي مروراً بمركز الشبكة، ومن هنا فالعقدة التي تأخذ أصغر رقم في الشبكة هي الأكثر مركزية.

3.2.1. درجة الترابط (Connectivity) :

وقد اعتمد كانسكي ببعض المؤشرات التي تقيس درجة الترابط أهمها:

◀ مؤشر بيتا " β "

◀ مؤشر جاما " γ "

◀ مؤشر ألفا " α "

أ. مؤشر بيتا " β ":

وهو من أبسط المقاييس المستخدمة لقياس درجة ترابط الشبكات، ويأخذ قانونه الصيغة التالية:

القانون: مؤشر بيتا (β) = عدد الوصلات ÷ عدد العقد

تتراوح قيمة المؤشر بين صفر وواحد صحيح، ويعني الصفر شبكة معدومة أي أن الشبكة تتكون من عقد وليس لها وصلات، أما الواحد صحيح فيعني وجود ترابط تام في الشبكة، أما إذا زادت قيمة المؤشر عن 1 صحيح دل على وجود أكثر من شبكة كاملة ومتطورة.

⇒ تطبيق عددي:

لدينا عدد العقد 15 وعدد الوصلات 27، ومنه فإن: $\beta = 27 \div 15 = 1.8$

بعد تطبيق المؤشر بيتا " β "، وجدنا القيمة المؤشر تساوي 1.8 مما يدل على وجود أكثر من شبكة كاملة متطورة.

1- الأستاذ الدكتور صلاح عبد الجابر عيسى التحليل الكمي لشبكة طرق ما بين مدن محافظة المنوفية، المجلة الجغرافية العربية، القاهرة، 1986، صفحة 26.

ت. مؤشر جاما " γ ":

يعد من المقاييس الجيدة المستخدمة في قياس درجة الترابط، ويأخذ بعين الاعتبار عدد الوصلات الممكن وجودها في الشبكة، ويحسب وفق الصيغة التالية:

$$\text{القانون: مؤشر جاما } (\gamma) = \text{عدد الوصلات} \div 3 \text{ (عدد العقد - 2)}$$

يصف هذا المؤشر ترابط الشبكة رقمياً، وتتراوح قيمة المؤشر من صفر في حالة عدم وجود ترابط بين العقد، أي تكون الشبكة عديمة الترابط، إلى واحد صحيح عندما تكون الشبكة كاملة الترابط.

⇒ تطبيق عددي:

لدينا: عدد العقد 15 وعدد الوصلات 27 ومنه فإن: $\gamma = 27 \div (15 - 2) = 0.692$.

بما أن المؤشر " γ " يساوي 0.692، فإن الشبكة غير مترابطة ويجب زيادة 12 وصلة بين الدوائر (العقد) المعزولة لنصل لشبكة كاملة الترابط.

ج. مؤشر ألفا " α ":

يعد من المقاييس الهامة لقياس درجة ترابط الشبكات وخاصة المعقدة، ويقاس

هذا المؤشر العلاقة بين عدد الدارات الأساسية (الطرق المغلقة) وأقصى عدد لها وفق الصيغة التالية:

$$\text{مؤشر ألفا: } (\alpha) = \text{و-ق} + \text{ف} \div \text{ق} \times (2 - \text{ق})$$

و: عدد الوصلات، ق: عدد العقد، ف: عدد أجزاء الشبكة الفرعية

وتتراوح قيمة المؤشر بين صفر والذي يعني أقل درجة من الترابط أي لا توجد شبكة مغلقة، وواحد صحيح الذي يمثل وصول درجة الترابط الحد الأقصى.

⇒ تطبيق عددي:

لدينا: عدد العقد 15 وعدد الوصلات 27، ومنه فإن: $\alpha = (27 - 15 + 1) \div (2 \times 15 - 5) = 0.52$

من خلال نتيجة المؤشر " α "، نجد أن نسبة ترابط الشبكة هي 52%.

3.1. كثافة السكانية¹:

وهي من المعايير الهامة التي تعكس التطور الاقتصادي للأقاليم، وتظهر حدة كثافة الشبكة داخل الإقليم، كما أن قياس كثافة الشبكات يعد من أبسط الأساليب الكمية وأيسرها، إذ تحسب كثافة الشبكة بالنسبة لأطول الطرق بالكيلومتر على المساحة أو سكان إقليم ما، وذلك بإتباع الصيغتين التاليتين:

كثافة الشبكة بالنسبة إلى المساحة = إجمالي الطرق (كلم) ÷ المساحة (كلم²)

والنتائج = كيلومتر طولي من الطرق لكل كيلومتر مربع من المساحة.

⇒ تطبيق عددي:

لدينا المساحة الكلية لمنطقة الدراسة (ولاية المسيلة) تساوي 18175 كلم² وإجمالي الطرق 4033,460 كلم.

ومنه نجد: كثافة الشبكة بالنسبة إلى المساحة = $4033,460 \div 18175 = 221,923$ كلم⁻¹

كثافة الشبكة بالنسبة إلى السكان = إجمالي الطرق (كلم) ÷ عدد السكان

والنتائج = كيلومتر طولي من الطرق لكل ألف نسمة من السكان

⇒ تطبيق عددي:

لدينا إجمالي الطرق 4033,460 كلم والعدد الإجمالي لسكان منطقة الدراسة (ولاية المسيلة) 1 387 158 نسمة خلال 2021

ومنه: كثافة الشبكة بالنسبة إلى السكان = $(4033,460) \times 100 \div 1 387 158 = 290.77$ كلم / نسمة

2. مشاريع وتوجهات منظومة النقل لمنطقة الدراسة (ولاية المسيلة):

إن لكل منظومة أهداف وتوجهات مستقبلية تخص استكمال وزيادة مشاريعها من أجل تطويرها والسعي لتنمية وسطها الإقليمي، لذلك وحسب ما تطرقنا إليه في أرض الواقع بمنطقة الدراسة، وحسب ما أدلت به الجهات المختصة بقطاع النقل التي تشرف على منظومته، قمنا بالتعرف على مخطط العمل لسنة 2021، والأهداف المنتظرة و المحققة لهذا القطاع.

¹- بحث تكميلي لنيل شهادة الماجستير في العمارة و التخطيط تخصص (التصميم الحضري) بعنوان: مشاكل النقل العام والمواصلات (دراسة حالة منطقة الخرطوم) إعداد أميمة معتصم محمد عثمان ، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا ، كلية الدراسات العليا (العمارة والتخطيط) ، 2019 ، الفصل الثاني ، الصفحة 22.

1.2. الأهداف المنتظرة 1:

- ◀ تغطية البلديات من وسائل النقل، خاصة المناطق النائية المعزولة (مناطق الظل).
- ◀ تحسين الخدمة المقدمة للمسافرين.
- ◀ إعادة تنظيم النقل بكل أنماطه.
- ◀ تفعيل المشاريع المهيكلية (النقل بالسكة الحديدية - المطار).
- ◀ السعي لرفع التجميد على مشاريع انجاز محطات البرية والمحطات الحضرية أو إسنادها للاستثمار الخاص أو البلديات.

2.2 الأهداف المحققة 2:

- ◀ تنصيب اللجنة الولائية للنقل والمرور.
- ◀ تفعيل عمل لجان البلدية للمرور.
- ◀ تنفيذ مخططات النقل الحضري لكل من بلديات المسيلة - بوسعادة - سيدي عيسى - حمام الضلعة.
- ◀ تطهير حظيرة النقل العمومي للمسافرين (العملية مازالت متواصلة).
- ◀ إطلاق برنامج للتفتيش والمراقبة بالتنسيق مع مصالح الأمنية.
- ◀ تحيين مخطط النقل الولائي.
- ◀ رفع التجميد عن منح خطوط النقل.
- ◀ التكفل بمختلف عمليات تعويض المتضررين من جائحة كورونا (3943 مستفيد).
- ◀ متابعة نشاط وتسيير المحطات البرية.
- ◀ متابعة مشروع خط السكة الحديدية بوغزول - المسيلة (الإشراف على التجارب التقنية).
- ◀ إعادة تفعيل خط السكة الحديدية المسيلة - الجزائر (بداية الاستغلال 2021/05/10).

3.2. مخطط العمل 2021 : 3

- ◀ متابعة تنفيذ مخططات النقل الحضري لبلديات مقرة - عين الحجل - أولاد سيدي إبراهيم.
- ◀ تدعيم المؤسسة العمومية ETU بوسائل جديدة للتكفل بمختلف الطلبات - رخصة اقتناء 10 حافلات.
- ◀ متابعة عملية تكوين السائقين المهنيين عبر المراكز المعتمدة بعد رفع التجميد.

1- مديرية النقل لولاية المسيلة.

2- مديرية النقل لولاية المسيلة.

3- مديرية النقل لولاية المسيلة، مديرية الأشغال العمومية المسيلة.

- ◀ تنفيذ برامج لمراقبة وتفتيش وسائل النقل بمختلف الأنماط ضمن الفرقة المشتركة.
- ◀ متابعة تنظيم وتسيير المحطات البرية.
- ◀ تنسيق العمل مع الجماعات المحلية (البلديات) لتحسين أداء قطاع النقل خاصة من حيث التنظيم.
- ◀ توفير وتهيئة مساحة التوقف للحافلات وسيارات الأجرة خاصة في إطار مخططات التهيئة والتعمير وشغل الأراضي.
- ◀ إعادة تنظيم وتدعيم خطوط النقل عبر الولاية مع إعطاء الأولوية للخطوط الريفية والحضرية خاصة
- الأحياء الجديدة بعد عملية الترحيل في إطار صناديق الدعم طبقا للتعليمية الصادرة عن وزارة الداخلية و الجماعات المحلية الأمنية.
- ◀ إجراء عملية التفتيش والمراقبة للقضاء على نقاط التوقف غير الشرعية بالتنسيق مع المصالح الأمنية.
- ◀ القيام بحملات تحسيسية وتوعوية للناقلين حول حوادث المرور وتنظيم النقل بالتنسيق مع المصالح الأمنية.
- ◀ السعي من أجل خلق محطات حضرية بالمراكز العمرانية الكبرى عبر الولاية بالتنسيق مع البلديات خاصة المسيلة وبوسعادة ومقرة.
- ◀ تفعيل عمل اللجنة الولائية للنقل والمرور.
- ◀ دراسة إمكانية توقف قطار السكة الحديدية لخط باتنة - المسيلة باتجاه الجزائر بمحطات: مقرة برهوم وأولاد دراج (موافقة مبدئية).
- ◀ السعي لدى المديرية العامة للنقل بالسكة الحديدية لإنشاء منصة نقل البضائع قصد تفعيل
- نشاط نقل البضائع انطلاقا من المنطقة الصناعية بالمسيلة.
- ◀ السعي لدى المديرية العامة لتسيير مطارات الجزائر من أجل إعادة تأهيل مطار بوسعادة تحسبا لوضعه حيز الخدمة.
- ◀ تنشيط عمل اللجان الولائية للحظائر والممهلالت بالتنسيق مع المصالح المعنية.
- ◀ تفعيل عمل اللجنة الولائية الاستشارية للنقل المدرسي.
- ◀ تفعيل عمل اللجان البلدية للمرور خاصة بالمراكز الحضرية الكبرى (المسيلة - بوسعادة سيدي عيسى ومقرة).
- ◀ متابعة وتفعيل إعادة وضع حيز الخدمة مطار عين الديس ببوسعادة.

- ◀ مواصلة عمليات التحسيس حول الوقاية من انتشار فيروس كورونا عبر المحطات البرية ووسائل النقل العمومية.
- ◀ تنظيم يوم إعلامي حول قطاع النقل بمشاركة كل الفاعلين (الأشغال العمومية - التعمير - البلديات - الأمن - الدرك الوطني - الحماية المدنية والنقابات والجمعيات)
- ◀ تنظيم أبواب مفتوحة حول النقل بالسكة الحديدية المزمع تنظيمه يوم 2021/05/18.
- ◀ تنظيم يوم إعلامي حول المرور دراسة حالة مدينة المسيلة.

الخاتمة:

من خلال دراستنا الحالية التي تسعى لمعرفة مدى تنظيم النقل في منطقة الدراسة (ولاية المسيلة)، استنتجنا ان شبكة الطرق تلعب دور أساسي في تنظيم النقل داخل الولاية وذلك بوجود عوائق أهمها ان لغلب الدوائر اقل مركزية ويرجع ذلك لنقص شبكة الطرق التي تربط بعضها ببعض.

ومن خلال تطبيق بعض المؤشرات الكمية لقياس ترابط الشبكات، وجدنا ان درجة الترابط متوسطة نوع ما، مما يعني صعوبة الوصول الى بعض دوائر الولاية.

الخاتمة العامة

إن قطاع النقل يلعب دوراً أساسياً في تجسيد أهداف التنمية لمختلف القطاعات ويعمل على بعث إمكانياتها الإنتاجية، كما يعمل على تحسين مستوى معيشة السكان كما يعمل النقل بمختلف وسائله على خلق حركية بين المراكز، هذه الحركية قد تضيف صفة خاصة لكل مركز حسب مقدار تأثيرها المجالي.

من خلال دراستنا لتنظيم النقل بولاية المسيلة من عدة جوانب، تبين لنا أن هذا التنظيم غير متكافئ نوعاً ما داخل الولاية وذلك لعدم توزع الوسائل غير المنتظم، حيث نجد أن بعض دوائر ولاية المسيلة تحوي على تنظيم جيد ووفرة في وسائل النقل بها كالمسيلة، بوسعادة..، وهناك دوائر التي تشكل الغالبية الكبرى للولاية تعاني من عزلة وذلك لانعدام في وسائل النقل العمومي بكل أنواعه، وهذا ما يؤثر على تنظيم النقل الداخلي للولاية.

ومن هنا نستنتج أن قطاع النقل بولاية المسيلة يعاني من بعض المشاكل التي تجعل مدى تنظيمه متوسط نوعاً ما، ونحن ومن خلال هذه الدراسة نقترح أن تساهم الجهات المسؤولة عن هذا القطاع بزيادة وتطوير المشاريع وتكثيفها والاسراع في انجازها والسهر على تتبع وتيرة انجازها في كل ربوع الولاية خاصة في مناطق الظل التي تعتبر شبه معزولة عن عالمها الخارجي.

مصنوفة من درجة الأولى لحساب سهولة الوصول لدوائر ولاية المسيلة

عين الملح	بن سرور	خبانة	جبل مساعد	بوسعادة	امجدل	سيدي ابراهيم	سيدي عامر	شلال	مقرة	أولاد دراج	عين الحجل	المسيلة	حمام الضلعة	سيدي عيسى	
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	سيدي عيسى
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	حمام الضلعة
0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	1	0	0	1	المسيلة
0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	1	0	عين الحجل
0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	أولاد دراج
0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	مقرة
0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	شلال
0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	سيدي عامر
0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	سيدي ابراهيم
0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	امجدل
1	1	1	1	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	بوسعادة
1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	جبل مساعد
0	1	0	0	1	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	خبانة
1	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	بن سرور
0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	عين الملح

مصفوفة من درجة الخامسة لحساب سهولة الوصول لدوائر ولاية المسيلة

عين الملح	بن سرور	خبانة	جبل مساعد	بوسعادة	امجدل	سيدي ابراهيم	سيدي عامر	شلال	مقرة	أولاد دراج	عين الحجل	المسيلة	حمام الضلعة	سيدي عيسى	
11	16	37	8	41	17	26	11	41	11	20	18	62	27	6	سيدي عيسى
8	13	24	8	15	7	40	25	30	15	4	45	20	4	27	حمام الضلعة
57	87	111	61	111	53	141	95	113	58	25	105	82	20	62	المسيلة
25	46	76	22	84	31	63	31	88	30	40	40	105	45	18	عين الحجل
20	26	38	14	40	14	44	24	35	30	6	40	25	4	20	أولاد دراج
55	82	99	52	96	47	75	48	59	40	30	30	58	15	11	مقرة
67	89	138	57	128	63	128	76	106	59	35	88	113	30	41	شلال
69	75	102	59	152	72	76	52	76	48	24	31	95	25	11	سيدي عامر
87	111	157	75	200	84	124	76	128	75	44	63	141	40	26	سيدي ابراهيم
72	89	93	79	142	68	84	72	63	47	14	31	53	7	17	امجدل
157	195	223	153	252	142	200	152	128	96	40	84	111	15	41	بوسعادة
84	84	100	70	153	79	75	59	57	52	14	22	61	8	8	جبل مساعد
105	148	166	100	223	93	157	102	138	99	38	76	111	24	37	خبانة
105	116	148	84	195	89	111	75	89	82	26	46	87	13	16	بن سرور
78	105	105	84	157	72	87	69	67	55	20	25	57	8	11	عين الملح

الطرق الوطنية

N°	N° ROUTE RN	REVETUE			TOTALE
		Bon	Moyen	Mauvais	
1	RN 08	85	13.3	0	98.3
2	RN 28	0	29.77	0	29.77
3	RN 40	126.2	22.1	18	166.3
4	RN 45	0	55.6	21.5	77.1
5	RN 46	95.86	31	27.83	154.69
6	RN 60	76	26	14	116
7	RN 60A	3.5	0	0	3.5
8	RN 70	0	128.7	8	136.7
9	RN 89	22	79	41	141.8
		408	385.47	130.33	924.16

الطرق إجتابية: (طرق غير مصنفة)

N°	N° ROUTE	REVETUE			TOTALE
		Bon	Moyen	Mauvais	
1	EVITEME EST /OUEST DE LA VILLE DE MSILA	0	0	31.5	31.5
2	EVITEME DE LA VILLE DE BOUSAADA	0	0	3	3
3	EVITEME DE LA VILLE DE SIDI AISSA	8	0	0	8
		8	0	34.5	42.500

الطرق الولائية

N°	N° ROUTE CW	REVENUE			TOTALE
		Bon	Moyen	Mauvais	
1	CW01	39	70.9	28	137.9
2	CW02	48.5	55.5	0	104
3	CW03	0	23.8	26.2	50
4	CW04	0	39	0	39
5	CW05	12	9.7	0	21.7
6	CW06	7.2	82	0	89.2
7	CW07	0	32	0	32
8	CW08	12	30.6	0	42.6
9	CW09	15	12	33.5	60.5
10	CW10	0	19.5	10	29.5
11	CW11	0	34.3	9.3	43.6
12	CW12	0	22	0	22
13	CW24	0	2	0	2
14	CW25	0	0	10.5	10.5
15	CW38	0	22	32	54
16	CW42	11.5	0	3	14.5
17	CW60	0	56	0	56
		145.2	511.3	152.5	809.000

الطرق البلدية

N°	N° ROUTE CC	REVENUE			TOTALE
		Bon	Moyen	Mauvais	
1	CC	816.770	880.700	811.400	2508.870

ملخص

يعد تنظيم النقل في الجزائر أساسا لا يمكن الاستغناء عنه لما له من دور كبير في تنميتها اقتصاديا واجتماعيا، من خلال العوائد المتأتية على غرار انتقال البضائع والمواد الأولية على وفق المحطات الإنتاجية الخاصة بنقلها، وكذا انتقال الأشخاص أو المسافرين على وفق المحطات الخدمائية ناهيك عن الدور المتمثل في سهولة الانتقال و الاتصال، و في خلق الوحدة الوطنية، لذا فإن هدف البحث يكمن في دراسة تنظيم النقل في ولاية المسيلة، و دوره في تنمية الجزائر من النواحي الاقتصادية و الاجتماعية.

ودرستنا اتبعنا منهج الوصفي والتحليل الكمي لشبكة النقل لولاية المسيلة لمعرفة مدى تنظيم هذا القطاع وتلبية حاجيات السكان بشبكة الطرقات في ظل سياسة التنمية المستدامة.

الكلمات المفتاحية: تنظيم النقل - التحليل الكمي - أساليب القياس الكمي.

Abstract

The organization of transport in Algeria is an indispensable basis because of its major role in its economic and social development, through the revenues derived such as the movement of goods and raw materials according to the production stations for their transport, as well as the movement of people or travelers according to service stations, not to mention the role of ease of movement and communication, and in creating national unity, so the aim of the research lies in studying the organization of transport in the state of Messila, and its role in The development of Algeria in economic and social terms. Our study followed a descriptive approach and quantitative analysis of the transport network of the wilaya of M'sila to determine the extent to which this sector is organized and to meet the needs of the population on the road network under the sustainable development policy.

Keywords : transport Organizations - quantitative analysés - quantitative mesurément Methods.

Résumé

L'organisation des transports en Algérie est une base indispensable en raison de son rôle majeur dans son développement économique et social, à travers les revenus qui en découlent tels que la circulation des marchandises et des matières premières selon les stations de production pour leur transport, ainsi que la circulation des personnes ou des voyageurs selon les stations-service, sans oublier le rôle de facilité de déplacement et de communication, et dans la création de l'unité nationale, le but de la recherche réside dans l'étude de l'organisation des transports dans l'État de M'sila, et son rôle dans le développement de l'Algérie en termes économiques et sociaux. Notre étude a suivi une approche descriptive et une analyse quantitative du réseau de transport de la wilaya de M'sila afin de déterminer le degré d'organisation de ce secteur et de répondre aux besoins de la population sur le réseau routier dans le cadre de la politique de développement durable.

Mots-clés : organisation des transports - analyse quantitative - méthodes de mesure quantitative