

واقع النقل الجامعي شبه الحضري في النطاق الحضري المسيلي.

بوزيد عبدالوهاب¹، كبيش عبد الحكيم².

1 معهد تسيير التقنيات الحضرية، جامعة قسنطينة 3، الجزائر.

2 معهد الهندسة المعمارية، جامعة سطيف، الجزائر.

تاريخ الاستلام 2017 / 05 / 22 تاريخ القبول 2018 / 06 / 19

ملخص

تهدف ورقتنا هذه الى إبراز واقع النقل الجامعي شبه الحضري في النطاق الحضري المسيلي ومدى مساهمته في ربط هذا النطاق مع مركزه من خلال طرح مفهوم وتحديد خصائص الحراك اليومي في هذا النطاق ومدى تغطيته لمجالات العيش للطبة ودوره في تلبية احتياجات تنقلهم والمساهمة في توفير أحسن شروط الدراسة، هذا الحراك اليومي تخدمه حافلات معينة ومسخرة لهذا الغرض وتضبطه شروط تملئها مصالح الخدمات الجامعية على الطلبة المستفيدين من هذا النقل وي طرح تساؤلات ترتبط بالفاعلية ودرجة التكامل بين النقل الجامعي والنقل الجماعي.

وخلصت دراستنا من خلال توضيح العلاقة التفاعلية بين هذا النوع من النقل مع نطاقه الحضري خاصة تلك المتعلقة بإجراءات التسيير والتنظيم المحكم له، والوقوف على مدى نجاعة خطوطه في حل مشاكل عديدة متعلقة بالنقل في مدينة المسيلة أهمها تلك المتعلقة بالازدحام المروري والفاعلية الاقتصادية.

الكلمات المفتاحية: النطاق الحضري المسيلي، النقل الجامعي شبه الحضري، الحراك اليومي، النقل الجماعي.

Résumé

Notre travail dresse un constat sur le transport universitaire suburbain et met en valeur sa contribution dans l'organisation de toute l'aire urbaine de la ville de M'sila, Il s'agit d'interroger le rôle de ce mode de transport dans le fonctionnement du territoire, son périmètre de couverture et la qualité du service rendu aux étudiants.

Le transport universitaire suburbain à M'Sila est assuré par une flotte de bus consacrée au transport des étudiants (non hébergés dans les cités universitaires) des localités de résidence aux lieux d'études, selon une organisation administrative et technique définie et appliquée par les services des œuvres universitaires, Et il soulève des questions liées au degré d'efficacité et de l'intégration enter le transport universitaire et transport collective .

Ce travail illustre, à travers l'analyse de l'interaction entre le transport universitaire suburbain et Le territoire, les modalités d'organisation et de gestion de ce mode de transport notamment la compatibilité de son périmètre de couverture avec les espaces de vie dans l'aire urbaine de M'sila et son apport dans la réduction des dysfonctionnements du transport surtout ceux liés à la congestion et à l'efficacité économique.

Mots clés : Aire urbaine de M'sila, Transport universitaire suburbain, Mobilité quotidienne, transport collective.

Abstract

This paper aims to highlight the situation of semi-urban university transport in M'sila urban area and its contribution to link this area with its center by introducing the concept of daily mobility and its characteristics in this area. In particular, the paper focuses on the role of university transport in covering students' living areas and in meeting their educational mobility, This mobility is served by university buses dedicated to transporting students and regulated by the terms of University Services department on the students benefiting from transporting, The latter raise questions about the efficiency and the degree of consistency between the semi-urban university transport and public transport.

Our study comes to clarify the relationship between this type of transport and its urban domain, especially the management and organization procedures that serve it. Thus, the study shows the effectiveness of semi-urban university transport lines in meeting the needs, and solving many transport problems in M'sila. Among these problems are traffic congestion and economic efficiency.

Keywords: M'sila urban area, semi-urban university transport, daily mobility, public transport.

المقدمة

تعد المدينة جزء لا يتجزأ

من الإقليم الذي تنتمي إليه وكذا

المجال المحيط بها ولقد قام العديد من المختصين والباحثين بدراسات تهتم بتطوير هذه المدينة بالاستناد الى المجال المحيط بها ومعرفة كل خبايا هذا المجال أو ما يعرف بالنطاق الحضري لها (إقليم المدينة) ،فهذا الأخير يعبر عنه بمجال الحراك والتنقل اليومي الذي تضمنه مختلف وسائل المواصلات المتاحة لذلك والتي تعمل على ربط هذه الوحدة بمجالها لذا تسعى مختلف الدراسات الى تطوير هذه الوسائل ومواكبتها مع متطلبات العصر والتقليل من الآثار الناجمة عنها ،فهي تعد من أهم القضايا المطروحة في العالم اليوم نظرا لما لهما من أهمية على حياة الفرد المدني.

ويعد النقل الجماعي بمختلف أنواعه أحد هذه الوسائل التي تخدم المدينة ونطاقها بتغذيتها بالحراك وتنقل الأفراد ،ويعتبر النقل الجامعي شبه الحضري أحد أنواع النقل الجماعي الذي توفره مديريات الخدمات الجامعية للطلبة حيث يعتبر هذا النوع من النقل مهم في حياة هؤلاء الطلبة المرتادين على المراكز الجامعية إذ يوفر التنقل اليومي والمجاني لهم ،ويخدم هذا النقل النطاق الحضري أين "يتم زيادة العلاقات المكانية بين المناطق المختلفة بعضها البعض" [1] ،وللإمام بهذا الجانب حاول الباحث دراسة واقع النقل الجامعي شبه الحضري في النطاق الحضري المسيلي لي طرح الباحث إشكالية الدراسة على شكل التساؤلات التالية:

- ما مدى تحكم النقل الجامعي شبه الحضري في تنقل الطلبة في النطاق الحضري المسيلي من ناحية تسييره وتنظيمه وكفاءته؟
- ما هي الانعكاسات التي صاحبت تنقل طلبة النطاق الحضري المسيلي عبر هذا النوع من النقل؟

وللإجابة على هذين التساؤلين قام الباحث بتحليل واقع النقل الجامعي شبه الحضري في النطاق الحضري المسيلي من خلال العمل الميداني الذي قام به الباحث في سنة 2017 وكذا مختلف المقابلات الشخصية مع الفاعلين في هذا القطاع وعينة من الطلبة المستفيدين.

و ركز الباحث في ورقته هذه الى تحليل متغيري النطاق الحضري والنقل الجامعي شبه الحضري ،ثم قام الباحث باستخلاصه نتائج الدراسة كانت على شكل انعكاسات صاحبت هذا النوع من النقل من خلال تحديد مساهمة النقل الجامعي شبه الحضري في حل المشاكل المتعلقة بالنقل في مدينة المسيلة خاصة لما لها من أهمية مجالية ،اقتصادية واجتماعية وكونها مركز لهذا النطاق.

أولاً: مفاهيم الدراسة

1- **النطاق الحضري**: النطاق كلمة حددها بيار جورج على أنه "حيز من مساحة التي تصلح لحياة معينة" [2] أي أن كلمة النطاق هي كلمة ليست ثابتة ولها معاني كثيرة في كل المجالات المتخصصة مثل: نطاق ثقافي ،نطاق زراعي ... [3] ،كل هذه التسميات لنطاقات مختلفة تدل على أن كلمة نطاق عبارة على مجال يحدد بالكلمة التي تأتي بعدها ،إذا النطاق الحضري عبارة على مجال محدود وذو مساحة تختلف من مكان الى آخر هذا المجال يتأثر كثيرا بالتحضر وقد عرفه الدكتور أحمد كمال الدين عفيفي "بأنه المحيط الجغرافي للمدينة" [4] ليذهب الدكتور سيد أحمد سالم في هذا السياق قائلاً "أن المدينة لا تقتصر الحركة فيها على نوبها من السكان وإنما هي محل استقطاب لسكان إقليمها الوظيفي المجاور لها في رحلات يومية لإنجاز مهامهم" [5] ،وذهب الدكتور أحمد كمال الدين عفيفي في طرحه للعلاقة التي تكمن بين المدينة ونطاقها قائلاً "بأنه مجال يؤثر ويتأثر بالمدينة" [6] ،أي أن كل منهما يلبي بعض الأساسيات للأخر وقوله "بأن إقليم المدينة هو النطاق الحضري الذي يؤثر ويتأثر بالمدينة الأم" [7] ،هذا طرح يؤكد أن التنقل اليومي في مجال معين يحدد النطاق الحضري ،ولقد أكد الدكتور كبيش عبد الحكيم هذا المفهوم قائلاً "يعتبر الحراك اليومي من أهم مؤشرات القياس لتنقل الأفراد في نطاق معين" [8].

2- **مفهوم النقل**: "هو حمل الأشخاص والمنتجات من مكان الى آخر" [9] ،وله "ثلاث أبعاد هي المسافة ،الزمن والحركة" [10] ويعرفه المشرع الجزائري على أنه "يعد نقلا كل نشاط ينقل بواسطته شخص طبيعى أو معنوي أشخاصا أو بضائع من مكان الى آخر على متن مركبة مهما كان

نوعها" [11]، وهو تلك "الخدمة التي تضمن نقل البضائع والناس من مكان الى آخر" [12].

3- مفهوم النقل الجامعي: وهو نوع من أنواع النقل الجماعي الذي تتميز نوعية خدمته "بإمكانية الوصول المكانية والزمانية" [13] لأنه يمتلك خصائص هذا الأخير من حيث الوسيلة المستعملة وكذا خصوصية ناقله غير أنه يختلف عليه في أنه مخصص لفئة معين من المجتمع "ويتكفل به الديوان الوطني للخدمات الجامعية عن طريق التعاقد مع أحد المتعاملين وفق عقود سنوية" [14].

ثانيا: النطاق الحضري المسيلي مجال للحراك اليومي: كيف هذا؟

يقع النطاق الحضري المسيلي في الجهة الشمالية من تراب الولاية وتعتبر مدينة المسيلة مركز له لأنها تعتبر نقطة جذب للسكان إقليم الولاية خاصة بعد التقسيم الإداري الذي رشحها لتكون مقر ولاية في سنة 1974م.

ويتكون النطاق الحضري المسيلي من إحدى عشر بلدية مقسمة على أربع دوائر (المسيلة، أولاد دراج، الشلال و حمام الضلعة) ،حيث يتربع على مساحة تقدر 3209 كلم² أي ما نسبته 17.65% من مساحة إقليم الولاية التي تبلغ 18175 كلم².

ويبلغ عدد سكان النطاق الحضري المسيلي 413731 نسمة أي ما نسبته 33.01% من مجموع سكان ولاية المسيلة المقدر بـ 1253326 نسمة حسب إحصاء سنة 2016 ،والجدول التالي يقسم مختلف هذه الإحصائيات على بلديات النطاق كما هو مبين:

البلدية	الدائرة	المسافة على مركز النطاق (كلم)	المساحة (بكلم ²)	عدد السكان (نسمة)	الكثافة السكانية (نسمة/كلم ²)
بلدية المسيلة	المسيلة	00	232	224991	970
بلدية أولاد دراج	أولاد دراج	20	239	31764	133
بلدية أولاد عدي	أولاد دراج	32	317	28197	89
بلدية المطارفة	أولاد دراج	05	224	10656	48
بلدية السوامع	أولاد دراج	18	378	9361	25
المعاضيد	أولاد دراج	35	264	28098	106
بلدية حمام الضلعة	حمام الضلعة	30	341	45744	134
بلدية أولاد منصور	حمام الضلعة	20	330	7489	23
بلدية تارمونت	حمام الضلعة	30	324	11411	35
بلدية أولاد ماضي	الشلال	18	290	9593	33
بلدية الشلال	الشلال	25	270	6427	24
المجموع	/	/	3209	413731	129

الجدول (01): خصائص النطاق الحضري المسيلي.

المصدر: المصالح التقنية بولاية المسيلة "ملف ولاية

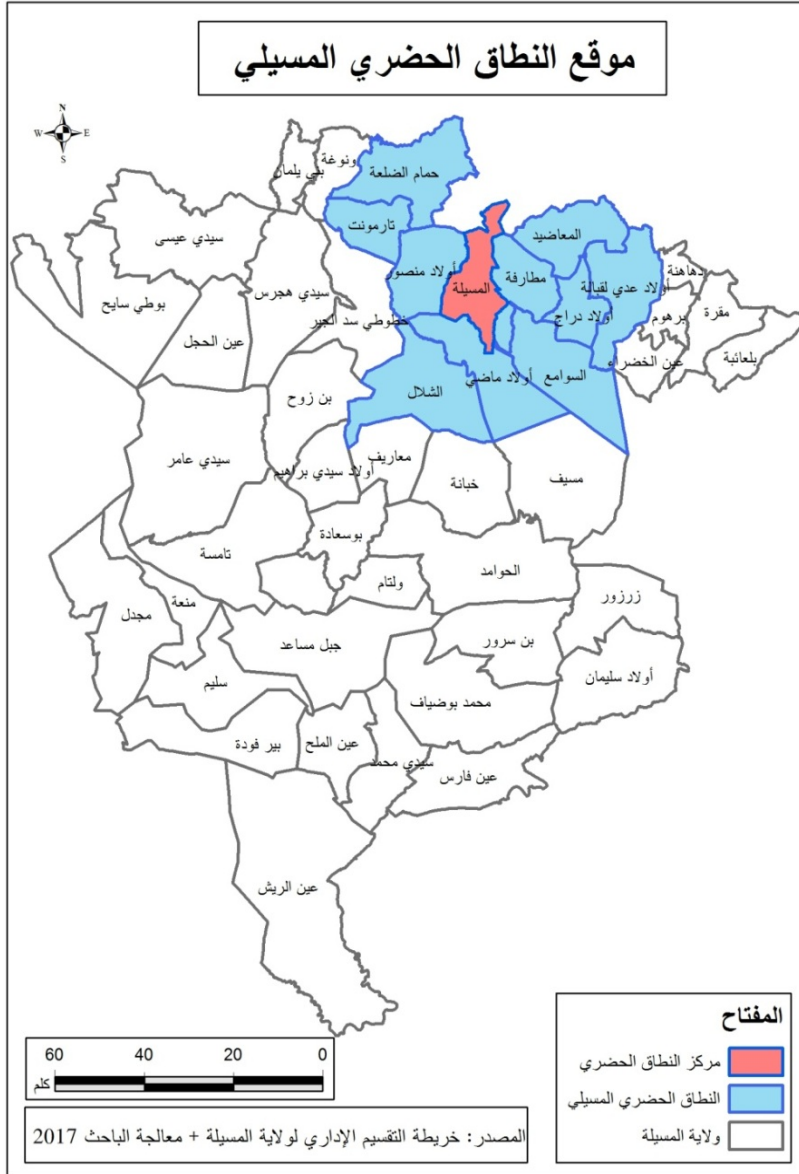
المسيلة بالأرقام لسنة 2016" + مديرية النقل لولاية

المسيلة "ملف النقل الجامعي" 2017.

واقع النقل الجامعي شبه الحضري في النطاق الحضري المسيلي.

نحو مدينة المسيلة ضروري لها لأنه "يضمن ديناميكيته الحضرية" [17] مما يخلق حركية ثقيلة وفق هذا المجال "وعلى مسافات معينة يختلف تقديرها من دولة الى أخرى (50كم في ألمانيا، 80 كم في فرنسا، 75 ميلا في الولايات المتحدة الأمريكية)" [18].

- وقد حددت هذه المسافة من طرف مراكز الخدمات الجامعية ب أقل من 50 كلم بالنسبة للذكور وأقل من 30 كلم بالنسبة للإناث للاستفادة من النقل الجامعي شبه الحضري وهو ما تحقق في الجدول أعلاه كما سبق وأشرنا.



الشكل (01): موقع النطاق الحضري المسيلي

المعطيات في الجدول أعلاه تبرز عدة نقاط تخص بلديات النطاق الحضري المسيلي أهمها:

- إن توزيع سكان النطاق الحضري حسب بلدياته تختلف من بلدية الى أخرى حيث نلاحظ أن نصف سكان النطاق الحضري موجود في مركزه أي مدينة المسيلة بنسبة 54.38% مما يعطيها أهمية بالغة.
- يمتلك النطاق الحضري مساحة معتبرة مقارنة بمساحة إقليم الولاية غير أننا نلاحظ أن هناك توازن تقريبي بين مساحات البلديات المكونة له.
- تقدر الكثافة السكانية للنطاق الحضري ب 129 فرد/كلم²

وهي كثافة يمكن القول عليها أنها معتبرة مقارنة بالمساحة الكبيرة التي يمتلكها هذا النطاق حيث نلاحظ أن مركزه وهي مدينة المسيلة هي الأكبر حيث بلغت الكثافة السكانية فيها 970 فرد/كلم² في حين أن جميع البلديات الأخرى تتراوح فيها الكثافة ما بين 23 الى 134 فرد/كلم².

- جاء ذكر المسافات بين مختلف بلديات النطاق مع مركزه لتبرز شرط النقل الجامعي شبه الحضري الذي تعده مديرية الخدمات الجامعية شرط أساسي للحصول على خدمة هذا النقل "50 كلم للذكور 30 كلم للإناث" [15].

- المعطيات السابقة تطرح عدة نقاط مهمة أهمها تلك المتعلقة بتثقل الأفراد داخل نطاقهم فهي مدلول واضح لتوسع هذا النطاق فالبلديات السابقة عبارة على مدن تحتوى على جل المرافق الضرورية غير أن احتياجهم الى مركز هذا النطاق أعطى لعملية التثقل مفهوم يدل على ذلك المجال المشبع بتلك التغيرات التي تطرأ عنه من خلال عملية التثقل لأننا "نتحرك أكثر وأكثر لأسباب مختلفة وعبر وسائط أكثر تنوعا" [16]، هذا التثقل باختلاف أسبابه يكون

يبلغ عدد حافلات النقل الجماعي شبه الحضري التي تخدم النطاق الحضري المسيلي بـ 225 حافلة حيث يتنقل بها حوالي 4908 راكب موزعين على بلديات النطاق حيث تحتل بلدية حمام الضلعة الرتبة الأولى من حيث عدد المتنقلين بـ 1586 متنقل ثم تأتي أولاد دراج بـ 1217 متنقل بحكم أنهما يملكان أكبر كثافة سكانية وكذا أنهما مقرين لدائرتين، ثم أولاد عدي بـ 672 متنقل ثم الشلال بـ 441 متنقل ثم المعاضيد بـ 321 متنقل ثم أولاد ماضي بـ 281 متنقل، أما البلديات أولاد منصور، أما السوامع وتارمونت فيبلغ عدد المتنقلين فيهما نحو مركز النطاق من 88 متنقل إلى 200 متنقل، هذه المعطيات تظهر مدى أهمية مدينة المسيلة كونها مركز للنطاق ونقطة جذب للسكان ومجال للحراك اليومي بحكم أنها تملك العديد من المرافق والتجهيزات الضرورية التي تخدم سكان نطاقها الحضري.

ثالثاً: النقل الجامعي شبه الحضري وسيلة نقل جماعية لطلبة النطاق الحضري المسيلي:

1- المركزين الجامعيين قطبي جذب لمختلف طلبة النطاق:
يوجد في مدينة المسيلة مركزين جامعيين هما الجامعة القديمة والقطب الجامعي ويمتلكان من الوظيفة ما يخدمان إقليم ولاية المسيلة ومختلف الأقاليم المجاورة وهذا نظراً لما يقدمان من خدمات تعليمية للطلبة، حيث يعتبر هذين المركزين نقطة جذب لهم.

✓ **الجامعة القديمة:** "ظهرت النواة الأولى لجامعة المسيلة بموجب مرسوم رقم 169/85 في 18 يونيو سنة 1985 وعرفت تطوراً ملحوظاً للهياكل قاعدية لها بالإضافة إلى التطور النوعي في الاختصاصات مكن من ترقيةها إلى جامعة في 18 سبتمبر 2001 وذلك بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم: 274/01 المؤرخ في 18 سبتمبر 2001" [21]، وتعد من أهم التجهيزات على مستوى ولاية المسيلة "يحتها الطريق الوطني رقم 60 من الشمال طريق السكة الحديدية من الغرب وطريق الوزن الثقيل من الشرق [22].

✓ **القطب الجامعي:** يقع القطب الجامعي في الناحية الشمالية من مدينة المسيلة وعلى طول الطريق الوطني رقم 45 الرابط بين المسيلة وبرج بوعريج [23].

• **النقل الجماعي شبه الحضري في النطاق الحضري المسيلي واقع ومعطيات تبرز الطلب الكبير:**

يعرف النقل الجماعي شبه الحضري كذلك بالنقل الجماعي غير الحضري هذا الأخير اشتملت عليه المادة 27 من القانون 13/01 [19]، ويبرز الجدول التالي إحصائيات النقل الجماعي شبه الحضري بالحافلات في النطاق الحضري المسيلي "باعتبار أن الحافلات هي الأكثر استعمالاً في المجال الحضري" [20]، ويعطي معطيات حافلات هذا النوع من النقل في ظل غياب إحصائيات سيارات الأجرة الجماعية عند الجهات المختصة التي بررت هذا الغياب بكون أن هناك تناوب بين أصحاب السيارات في مختلف المسالك الموجودة في البلدية الواحدة لذا لا توجد إحصائيات حسب الخط كما هو مبين للحافلات:

الخط	عدد الحافلات	عدد المقاعد	الخط	عدد الحافلات	عدد المقاعد
أولاد دراج، المسيلة	62	1217	حمام الضلعة، المسيلة	56	1586
أولاد عدي، المسيلة	34	672	أولاد منصور، المسيلة	05	88
المطارفة	ليس لديها حافلات تعتمد على خطوط النقل الجماعي الحضري		تارمونت، المسيلة	05	106
السوامع، المسيلة	11	196	أولاد ماضي، المسيلة	16	281
المعاضيد، المسيلة	16	321	الشلال، المسيلة	20	441
المجموع	/	/	/	225	4908

الجدول (02): خصائص النقل الجماعي شبه الحضري

بالحافلات في النطاق الحضري المسيلي.

المصدر: مديرية النقل بولاية المسيلة 2017.

واقع النقل الجامعي شبه الحضري في النطاق الحضري المسيلي.

المصدر: مديرية الخدمات الجامعية لولاية المسيلة 2017. يبين الجدول السابق خطوط النقل الجامعي شبه الحضري حيث تظهر مختلف محطات توقف حافلات هذا النوع من النقل والتي تقع كلها على مستوى الطرق التي تعبر من خلالها هاته الحافلات.

هذه المحطات عبارة على تجمعات سكانية ظهرت بسبب حركة المرور التي تعبر الطرق، فذهنية الفرد المسيلي في أن الطريق هو الحل المثالي للربح من خلال استغلال الأراضي المحاذية له في بناء المحلات التجارية التي تعتبر مكسب جيد للمال والثروة.

2-2 خصائص النقل الجامعي شبه الحضري في النطاق الحضري المسيلي:

يستفيد الطلبة المتقلبين عبر هذا النوع من النقل من مجانية الخدمة حيث تتكفل مديرية الخدمات الجامعية بها [28]، وذلك بأن يقدم الطالب ملفا كاملا وفق ما تطلبه الإدارة المرخص لها ذلك، حيث يقدم لكل مستفيد بطاقة خاصة بالنقل يظهرها عند ما يطلب منه ذلك، ويعمل النقل الجامعي شبه الحضري ببرنامج مسطر من طرف الجهات المعنية ينبغي على جميع الفاعلين في هذا القطاع احترام هذا البرنامج، ويملك النقل الجامعي شبه الحضري حافلات تنقل الطلبة وفق رحلتين ذهابا ورحلتين إياب حيث تملك هذه الحافلة الواحدة 50 مقعد وزعت على بلديات النطاق الحضري كما يلي:

2-واقع النقل الجامعي شبه الحضري بين متطلبات الطلبة ونوعية الخدمة:

يتميز النقل الجامعي بعدة مميزات تجعله يحتل مكانة مهمة في حياة الطلبة الجامعيين حيث يضمن لهم تنقل يومي ومجاني نحو المراكز الجامعية لغرض تعليمي فهذا التنقل اليومي "يحتل مكانة خاصة في نمط حياة المجتمع" [24]، غير أن هذا التنقل يتم وفق شروط معينة يتعين على كل طالب أن يستوفي هذه الشروط أهمها "شروط المسافة حيث تكون أقل من 50 كلم بالنسبة للذكور وأقل من 30 كلم بالنسبة للإناث" [25]، وقد جاء هذا النقل ليغطي العجز المسجل على مستوى الإقامات الجامعية" [26].

2-1 خطوط النقل الجامعي شبه الحضري:

يبلغ عدد خطوط النقل الجامعي شبه الحضري في ولاية المسيلة 10 خطوط موزعة على بلديات النطاق حيث يملك كل خط مواقف معينة يجب على سائق الحافلة التوقف عندها لنقل مختلف الطلبة المتواجدين هناك، ويعتبر الخط الذي يربط التجمع السكاني الزيتون بالمسيلة "حيث يعتبر هذا التجمع تابع إداريا الى بلدية المعاضيد وهذا نظرا للكثافة السكانية التي يعرفها هذا التجمع" [27] والجدول أدناه يبرز هذا التوزيع كما يلي:

الخط	المواقف الخاصة بالخط	الخط	المواقف الخاصة بالخط
أولاد دراج، المسيلة	الجرف، المطارفة	أولاد عدي، المسيلة	البرابرة، أولاد عدي
أولاد ماضي، المسيلة	لعمارات، أولاد عبد الحق، البيات، أولاد رمضان	السوامع، المسيلة	بوحامادو، سد رخييل، الخين
المعاضيد، المسيلة	الطابية، الحمار، جعونة، رشانة، أولاد شعيب	أولاد منصور، المسيلة	أولاد بن يطو، غلابة، أولاد منصور، أولاد حريز، الجساسية
الزيتون، المسيلة	مباشر	حمام الضلعة، المسيلة	حمام الضلعة، البعيط، الذكارة، لقمان، أولاد أحمد
الشلال، المسيلة	بياضة	تارمونت، المسيلة	لفواتح، بئر الحلو، أولاد قويدر، تارمونت، أولاد منصور

الجدول (03): خطوط النقل الجامعي شبه الحضري.

ومن خلال العمل الميداني للباحث ومختلف الأسئلة المطروحة على الطلبة وكذا سائقي الحافلات تبين أن معدل الرحلة الواقعي يفوق بكثير معدل الرحلة المحسوب كما يبرزه الجدول التالي:

معدل الرحلة	الخط	معدل الرحلة	الخط
75 طالب	أولاد عدي، المسيلة	80 طالب	أولاد دراج، المسيلة
68 طالب	السوامع، المسيلة	57 طالب	أولاد ماضي، المسيلة
50 طالب	أولاد منصور، المسيلة	60 طالب	المعاظيد، المسيلة
85 طالب	حمام الضلعة، المسيلة	70 طالب	الزيتون، المسيلة
72 طالب	تارمونت، المسيلة	55 طالب	الشلال، المسيلة

الجدول (05): معدل الرحلة الواقعي بالنسبة لخطوط النقل

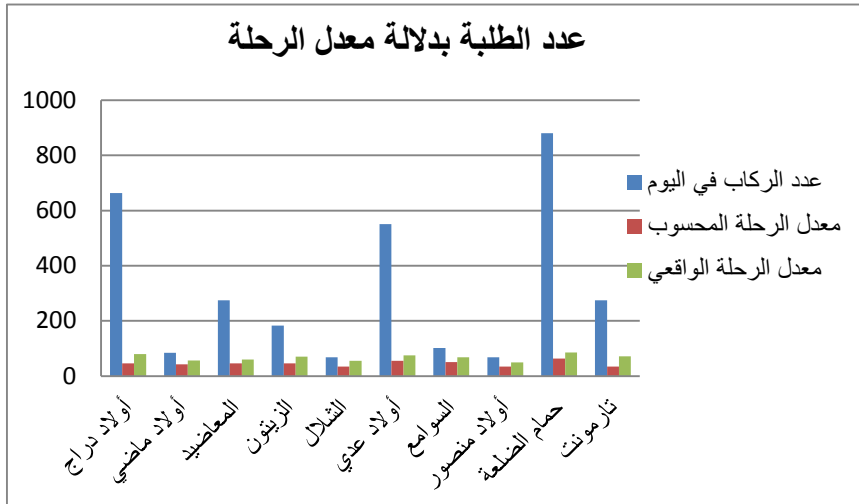
الجامعي شبه الحضري

المصدر: العمل الميداني للباحث من خلال مختلف الأسئلة المطروحة على الطلبة وسائقي الحافلات في 2017.

الخط	عدد الطلبة المستفيدين	عدد الحافلات	معدل الرحلة الواحدة ⁽¹⁾
أولاد دراج، المسيلة	664	07	46
أولاد ماضي، المسيلة	84	01	42
المعاظيد، المسيلة	275	03	46
الزيتون، المسيلة	183	02	46
الشلال، المسيلة	68	01	34
أولاد عدي، المسيلة	551	05	55
السوامع، المسيلة	102	01	51
أولاد منصور، المسيلة	68	01	34
حمام الضلعة، المسيلة	881	07	63
تارمونت، المسيلة	275	04	34
المجموع	3151	32	/

الجدول (04): توزيع طلبة النطاق على حافلات النقل الجامعي شبه الحضري

المصدر: مديرية الخدمات الجامعية لولاية المسيلة + معالجة الباحث 2017.



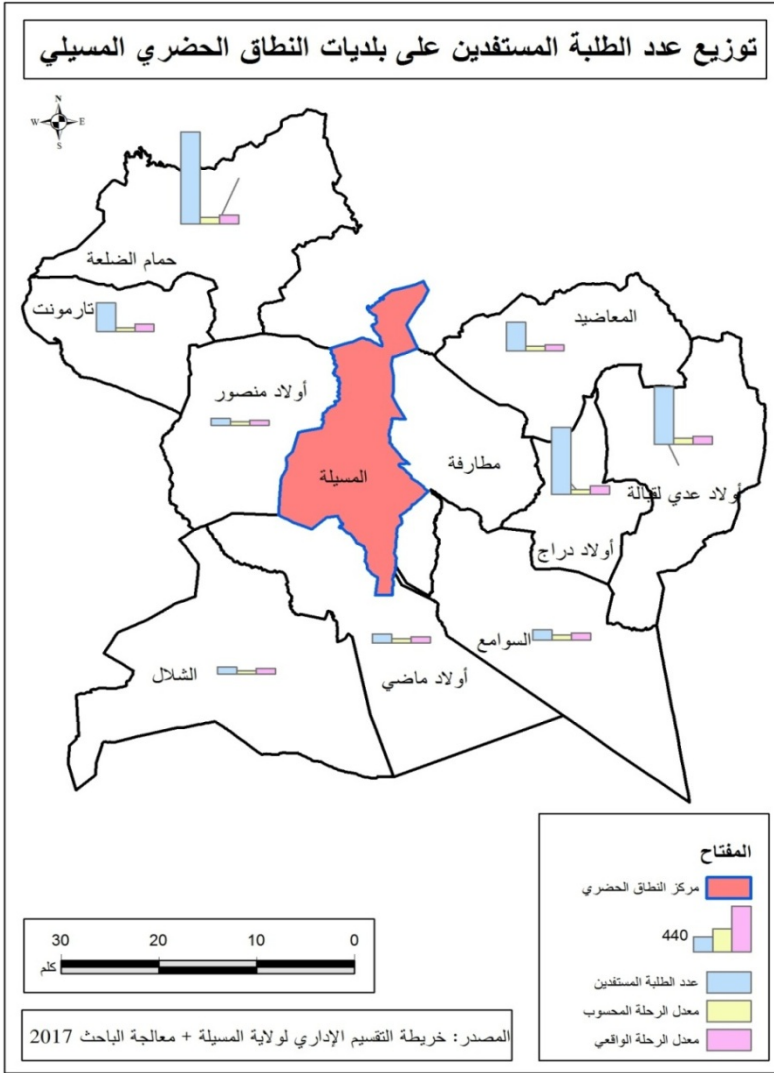
شكل رقم (02) : عدد الطلبة بدلالة معدل الرحلة.

المصدر: معالجة الباحث 2017.

نلاحظ من خلال الجدول السابق أن المصالح المختصة كيفت عدد الطلبة مع عدد الحافلات وأن معدل الرحلة الواحدة يتناسب الى حد ما بعدد مقاعد الحافلة الواحدة إلا في ثلاث بلديات فقد فاق معدل الرحلة عدد مقاعد الحافلة (حمام الضلعة بـ 13 مقعد، أولاد عدي بـ 5 مقاعد والسوامع بمقعد واحد).

(1) تم حساب معدل الرحلة بقسمة عدد الطلبة على اثنين وهو عدد الرحلات التي تقوم بها الحافلة الواحدة ذهابا ثم قسمة الناتج على عدد الحافلات وتقريب هذا العدد ومقارنتها بعدد مقاعد الحافلة الواحدة وهو 50 مقعد.

واقع النقل الجامعي شبه الحضري في النطاق الحضري المسيلي.



الشكل (03): توزيع عدد الطلبة المستفيدين من النقل الجامعي شبه الحضري على بلديات النطاق الحضري.

الساعة 06.45 إلى 9.00 صباحا وهذا لرحلة واحدة لكل حافلة مقسمة بين الحافلات.

✓ **الفترة المسائية:** كذلك في الفترة المسائية تعمل يسمح برجوع الطلبة المستفيدين إلى أماكن سكنهم من الساعة 14.00 إلى 17.30 مساء.

ومن خلال العمل الميداني للباحث وأثناء طرحنا للسؤال على سائقي هذه الحافلات تبين أن جل هؤلاء السائقين لا يتقيدون بالبرنامج المعطى لهم فإنهم عندما تشغل جميع مقاعد الحافلة فهم ينطلقون أو إن لم تشغل جميع مقاعد الحافلة فهم ينتظرون إلى أن تشغل بشكل كامل بغض النظر على

هذا التباين في معدل الرحلة النظري والواقعي سببه حسب ما جاء في كلام سائقي الحافلات ومختلف الطلبة المستفيدين:

✓ أن جل الحافلات لا تقوم برحلات ثانية سواء صباحا أو مساء حسب كلام سائقي الحافلات حيث أن الحافلات الأولى التي قامت بنقل الطلبة هي من تقوم بالرحلة الثانية وتبقى الأخرى في موقف الحافلات وانتظار اتصال من السائق إذا تبقى هناك طلبة يطلبون النقل.

✓ و روجه بعض الطلبة إلى مزاحمة العمال والموظفين وكذا مختلف الطلبة في المعاهد الأخرى (التكوين المهني، الشبه طبي...) بالإضافة إلى مختلف طلبة الجامعة المستفيدين من الإيواء.

✓ هذا إن دل فإنما يدل على غياب الرقابة نهائيا لأن بعض الحافلات لا تقوم برحلات ثانية من جهة وكذا تحايل بعض الطلبة من خلال تبادل بطاقات النقل من جهة ثانية وتنتقل مختلف الطلبة المستفيدين من الإيواء.

✓ هذا النقاط تجعل الطلبة يعملون جاهدين على الحصول على مقعد للجلوس أو الهروب من واقع ازدحام الحافلة إلى مختلف وسائل النقل الأخرى الأكثر راحة بغض النظر تكلفتها.

3-2 مخطط عمل النقل الجامعي شبه الحضري في النطاق:

يربط النقل الجامعي شبه الحضري المركزين الجامعيين بمختلف البلديات المجاورة للمدينة وهذا وفق مسارات معينة ومحددة وفق مخطط عمل وخطة تسيير يجب على سائقي حافلات هذا النقل والمنتقلين عبره التقيد بها حسب كلام السيد رئيس مصلحة النقل بمديرية الخدمات الجامعية بالمسيلة:

[29]

✓ **الفترة الصباحية:** تعمل الحافلات في الفترة الصباحية ببرنامج يسمح بتقل الطلبة والوصول في الوقت المحدد من

وزن هذا النوع من النقل في حياة طلبة النطاق الحضري المسيلي.

وجاء النقل الجامعي شبه الحضري كنتيجة حتمية للوضع الذي آل إليه الإيواء على مستوى الإقامات الجامعية بالمسيلة حيث تتكفل به مراكز الخدمات الجامعية، و يعتبر مجاني على الطلبة المستفيدين منه على أن تتوفر في هؤلاء الطلبة شروط تملئها الجهات المعنية أهمها شرط المسافة (30 كلم للإناث، 50 كلم للذكور)، ويعمل هذا النقل وفق خطة عمل مبرمجة ومقيدة من طرف مديرية الخدمات الجامعية بالولاية، حيث يجب على الفاعلين في هذا القطاع التقيد بها وعدم مخالفة أي شرط منها.

على ضوء هذه النقاط يمكن القول أن مجانية خدمة النقل الجامعي شبه الحضري تجعله قبلة للطلبة وكذا والموظفين وحتى المواطنين بالإضافة على أنه يلتزم بتوقيت معين يخدم مختلف هذه الفئات وكذا لما يتمتع به من مزايا عن النقل الجامعي شبه الحضري في أنه يعمل على نقل الطلبة من مقر سكنهم الى مقر دراستهم، هذه المعطيات كلها تعطي نقاط مهمة يجب التطرق إليها من طرف الجهات الوصية وهي:

✓ **النقل الجامعي شبه الحضري وغياب الرقابة:** عدم الالتزام عمال الرقابة على مستوى الحافلات من جهة وكذا عدم التمتع بروح المسؤولية من جهة ثانية جعلت من النقل الجامعي شبه الحضري محل أنظار مختلف الموظفين والمواطنين وحتى الطلبة المستفيدين من الإيواء، وتعد هذه النقطة مهمة وأساسية لكل النقائص التي يعاني منها النقل الجامعي شبه الحضري فتتقل الموظفين والمواطنين والطلبة غير المستفيدين من جهة وعدم قيام الحافلات بالرحلة الثانية من جهة أخرى أدى الى اكتظاظ حافلات هذا النوع من النقل حيث ساهمت في هروب الطلبة المستفيدين الى وسائل تنقل أخرى بغض النظر على تكلفة التنقل.

✓ **الاكتظاظ على مستوى حافلات هذا النوع من النقل:** المعطيات السابقة تبين مدى اكتظاظ الحافلات وهذا من خلال طرح معدل الرحلة الواقعي الذي يفوق بكثير معدل الرحلة المحسوب، هذا التباين بين المعدلين سببه الأول تنقل مختلف الطلبة غير المستفيدين والموظفين وحتى

البرنامج المعطى مما يؤثر على وصول الطلبة في الوقت المناسب حسب بعض الطلبة المستفيدين.

3- التكامل بين النقل الجامعي والنقل الجماعي شبه الحضريين في النطاق الحضري المسيلي:

لا يمكن للنطاق الحضري المسيلي أن يعتمد على النقل الجماعي شبه الحضري كمحرك للحراك اليومي وحده في ظل الارتفاع المتواصل لعدد طلبة هذا النطاق التي وإن دلت فإنما تدل على ارتفاع الطلب على النقل سواء بحافلات أو سيارات الأجرة الجماعية أو السيارة الشخصية، لذا يجب انتهاج سياسة تهدف الى التكامل بين الاثنين من خلال طرح مميزات النقل الجماعي شبه الحضري كمحرك يومي لتتقل أفراد النطاق الحضري دون إغفال المزايا التي يتمتع بها الطلبة المستفيدين من النقل الجامعي شبه الحضري كونهم من أفراد هذا النطاق خاصة في ظل ما يشهده مركز هذا النطاق (مدينة المسيلة) من تطورات مجالية ونموها العمراني المتسارع.

هذه العلاقة التي تربط الاثنين ماهي إلا دلالة واضحة على تنوع وسائل النقل الجماعي في ظل المكانة التي يتمتع بها في مختلف الدراسات من طرف المختصين في هذا المجال الذين يسعون جاهدين الى تطوير هذه الوسائل ومواكبتها مع المجال المحيط بها.

نتائج وآفاق الدراسة:

وكخلاصة لهذه الدراسة يمكن القول أن النطاق الحضري مجال تأثير المدينة يعرف في الغالب بمؤشر التنقل والحراك اليومي، ويشمل النطاق الحضري المسيلي إحدى عشر بلدية حيث تعتبر مدينة المسيلة مركزا لهذا النطاق لاحتوائها على العديد من المرافق العمومية التي لا تتوفر في هذه البلديات أهمها المركزين الجامعيين الذين يعتبران كنقطة جذب للطلبة.

ويعتبر النقل الجماعي شبه الحضري شريان التنقل بين بلديات النطاق فقد بلغ عدد المنتقلين عبر حافلات هذا النقل حوالي 4908 منتقل موزعين عبر 225 حافلة نقل، ويعد النقل الجامعي شبه الحضري أحد الوسائل التي تربط طلبة النطاق والمراكز الجامعية وكواقع لهذه الدراسة ومن خلال العمل الميداني والاحتكاك بمختلف الفاعلين في هذا القطاع تم الخروج بحوصلة تضم أهم نقاط التي يمكن من خلالها معرفة

واقع النقل الجامعي شبه الحضري في النطاق الحضري المسيلي.

المواطنين في ظل غياب الرقابة على مستوى الحافلات، أما سببه الثاني هو عدم قيام الحافلات بالرحلة الثانية المبرمجة ضمن مخطط عمل حافلات هذا النوع من النقل.

✓ **النقل الجامعي شبه الحضري والازدحام المروري في مركز النطاق الحضري المسيلي:** الداخلى الى مدينة المسيلة في ساعات الذروة خاصة في ساعة الصباح وأثناء توجه الطلبة الى مقاعد الدراسة يرى المدينة على أنها كبيرة لما يشاهده من ازدحام على مداخل المدينة نظرا لتوافد الطلبة والعمال وغيرهم على مركز المدينة خاصة تلك المتعلقة بالسيارات الشخصية والإفراط في استعمالها، وأشرنا سابقا الى هذه النقطة من خلال طرح فكرة استعمال السيارة الشخصية والتي تعتبر الحل الأبرز من طرف طلبة ضواحي بلديات النطاق الحضري المسيلي.

كل هذه النقاط المطروحة في هذه الدراسة كان له الأثر الواضح على الحياة الجامعية لطلبة النطاق الحضري المسيلي، فالمشاكل الكثيرة التي ذكرت سابقا ساهمت في تدهور نوعية الخدمة المقدمة مما جعل الطلبة يهربون من واقع هذا النقل الى وسائل أكثر انسيابية وأكثر راحة بغض النظر على تكلفتها.

الهوامش:

- [1] أحمد محمد أبو المجد أبو زيد، شبكات البنية الأساسية في محافظة الغربية دراسة جغرافية، أطروحة دكتوراه كلية الآداب جامعة القاهرة 2002 ص 175.
- [2] بيار جورج، معجم المصطلحات الجغرافية، ترجمة د. حمد الطفيلي المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع بيروت 2002 ص 854.
- [3] بيار جورج، مرجع سابق، ص 855.
- [4] أحمد كمال الدين عفيفي، الندوة العلمية التجارب العربية والدولية في تنظيم المرور، مركز الدراسات والبحوث الجزائر، 2009، ص 2.
- [5] سيد أحمد سالم قاسم، النقل الداخلى في مدينة أسيوط، مجلة أسيوط للدراسات البيئية عدد 19 سنة 2000 جامعة أسيوط، ص ص. 108_135.
- [6] أحمد كمال الدين عفيفي، مرجع سابق، ص 2.

المواطنين في ظل غياب الرقابة على مستوى الحافلات، أما سببه الثاني هو عدم قيام الحافلات بالرحلة الثانية المبرمجة ضمن مخطط عمل حافلات هذا النوع من النقل.

✓ **مواقف النقل في مراكز البلديات بعيدة على طلبة الضواحي بهذه البلديات:** يعاني طلبة ضواحي بلديات النطاق الحضري المسيلي من التنقل الى مواقف حافلات هذا النوع من النقل خاصة فئة الإناث وبالتحديد في فصل الشتاء ومع حرمانهم من الإيواء من خلال شرط المسافة المفروض عليهم من طرف الجهات الوصية جعل من هؤلاء يعانون من عدة مشاكل أهمها:

- المسافة البعيدة بين مواقف حافلات النقل ومقر سكن طلبة ضواحي بلديات النطاق في ظل غياب النقل بينهما كلها عناصر أدت الى تأخر الطلبة على مقاعد الدراسة خاصة في الساعات الأولى.
- تأخر الطلبة يدفع الكثير منهم الى التنقل بوسائل أخرى كحافلات النقل الجماعي شبه الحضري الموجودة في بلدياتهم غير أننا نسجل عدم تجاوب الطلبة مع هذا النوع من النقل لأنه يتسبب في تأخير الطلبة.
- استعمال السيارة الشخصية يعتبر الحل المثالي لجميع طلبة الضواحي و الوسيلة المناسبة لهؤلاء الطلبة من وجهة نظرهم فمميزاتها العديدة تعطي لها هذه الأهمية فضلا على تفضيل جل أولياء الطلبة خصوصا الإناث استعمال هذه الوسيلة لعاداتهم وتقاليدهم وذهنية الفرد المسيلي.
- بغض النظر على وسيلة النقل المستعملة فتكلفة هذه الوسيلة كان لها الأثر في حياة الطلبة بإرهاقهم بتكاليف هم في غنى عنها.
- يعمل أولياء الطلبة وكذا الطلبة أنفسهم العمل على الحصول على الإيواء داخل الإقامات الجامعية وهذا نظرا لما يلاقه هؤلاء الطلبة من معاناة على حد قولهم خاصة فئة الإناث.
- ✓ الوقوف المستمر والعشوائي للحافلات على طول الخط أدى الى تأخر الطلبة على موعد الدراسة حسب الطلبة

- [7] أحمد كمال الدين عفيفي ود. حسن فؤاد، **تخطيط الطرق والنقل والمرور في المدينة**، دار الحكمة جامعة الأزهر 2002 ص47.
- [8] كبيش عبد الحكيم، **التمدد الحضري والحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف**، مجلة العلوم والتكنولوجيا D جامعة منتوري بقسنطينة، عدد.30، ديسمبر 2009، صص.13_23.
- [9] فاروق كامل عز الدين، **النقل أسس ومناهج وتطبيقات ط3**، مكتبة الأنجلو المصرية بمصر 2005 ص1.
- [10] محمد صبحي إبراهيم محمد، **دور منظومة النقل الحضري في التخطيط لإدارة النفايات الصلبة كمدخل لتنمية البيئة في مدينة المنصورة**، رسالة دكتوراه، كلية الآداب بجامعة بنها، 2010، صص.02.
- [11] زوليخة قنطري، **سياسات نقل الأشخاص في الجزائر: واقع وآفاق دراسة حالة منظومة النقل الحضري لمدينة الجزائر العاصمة**، رسالة دكتوراه، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة الحاج لخضر بباتنة 2015، صص.07.
- [12] Ghenouchi Ahmed, **Réseaux de transport et organisation spatiale dans le Nord-Est Algerien (Cas des réseaux ferroviaire et routier)**, thèse doctorat, faculte des sciences de la terre, de la géographie et de l'aménagement du territoire, université constantine, 2008, p90.
- [13] Bendali beldjoudi isma rafia, **labii balkacem, constantine: ville congestionnee par les transports urbains**, Journal Sciences & Technologie D – N°35, Juin (2012). pp.41-49.
- [14] مديرية النقل لولاية المسيلة "ملف النقل، تقرير لجنة تهيئة الإقليم والنقل" دورة 26 نوفمبر 2015.
- [15] رئيس مصلحة النقل بمديرية الخدمات الجامعية بالمسيلة ، **مقابلة شخصية**، 2017.
- [16] Abdelghani nakhli, **La mobilité urbaine à Marrakech : enjeux et perspectives**, thèse doctorat, Ecole Doctorale Montaigne Humanités (ED 480), université bordeaux montaigne, 2015, p15.
- [17] Aichour Boudjemâa, **le probleme de l'embouteillage du trafic urban et son impact sur la ville de constantine** , these doctorat, faculte des sciences de la terre, de la géographie et de l'aménagement du territoire, universite de constantine, 2008, p74.
- [18] جغار عايدة ، **الحراك السكاني كديناميكية حضرية بقسنطينة دراسة نماذج** ، رسالة دكتوراه كلية علوم الأرض، الجغرافيا والتهيئة العمرانية بجامعة منتوري بقسنطينة سنة 2015/2016 صص.20.
- [19] مديرية النقل لولاية المسيلة "ملف النقل، تقرير لجنة تهيئة الإقليم والنقل" دورة 26 نوفمبر 2015.
- [20] زوليخة قنطري، **مرجع سابق**، صص.22.
- [21] رئاسة جامعة المسيلة، **مجلة الجامعة العدد الثاني جانفي 2017**، مجلة علمية دورية تصدر عن دائرة الإعلام والاتصال برئاسة الجامعة..
- [22] مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لبلدية المسيلة لسنة 2010.
- [23] رئاسة جامعة المسيلة، **تاريخ جامعة محمد بوضياف بالمسيلة**، مقابلة شخصية 2017.
- [24] كبيش عبد الحكيم، **التمدد الحضري والحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف**، أطروحة دكتوراه، كلية علوم الأرض، الجغرافيا والتهيئة العمرانية بجامعة منتوري بقسنطينة 2011 صص.21.
- [25] رئيس مصلحة النقل بمديرية الخدمات الجامعية بالمسيلة ، **مقابلة شخصية**، 2017.

واقع النقل الجامعي شبه الحضري في النطاق الحضري المسيلي.

[26] المرجع نفسه.

[27] المرجع نفسه.

[28] المرجع نفسه.

[29] المرجع نفسه.