

النقل والاستدامة

transportation and sustainability

Transports et durabilité

بوزيان محمد¹، بوشعور رضية²

تاريخ النشر: 2024/06/01

تاريخ القبول: 2024/01/22

تاريخ الإرسال: 2023/12/22

ملخص: تأثير وسائل النقل على باقي المحاور و الميادين في المجتمع شبه شامل، على المستوى الكلي في العلاقة بين الدول وداخل المدينة، أو في تنظيمها بإدراج متغير جديد، بقوة استثمارية و حجم قطاعي كبير، يحتاج توفير قدرات مادية، فكرية، في المساحة ولكن خاصة من حيث الترابط داخل الكيان والمدينة، بأن أصبح الزمن عنصر معياري لا أكثر، في التدرج التاريخي و بالنسبة للبعد بين المناطق.

الاستدامة في المواصلات ترتبط بعناصر تتوالي تدريجيا، حتى الوصول إلى مرحلة توازن، في مجال الخدمة و السعر بالنسبة للمدينة بشكل عام، و العمل على ربط ذلك بمعطيات إضافية تتبع، لأن الكثافة الكبيرة في بعض المدن، أو التوجه إلى توفير بيئة مواتية، تسهل بموجبها على الأسر الوصول إلى خصوصية في الموضوع، من خلال العمومية داخل المجتمع في اقتناء سيارات خاصة، يكون له تأثيرات جانبية على الصحة العامة، و على الاستهلاك مقابل الاستثمار أو الادخار، و لهذا نشاهد الكثير من الأمراض الحضرية التي تبرز، بالتوازي مع التعميم الفردي للسيارات بشكل خاص، و الوصول في هذه المدن إلى درجات ازدحام، تلوث، ضجيج، لا يمكن العودة منها أو إقامة إصلاحات حولها، إلا بالتوجه سريعا إلى حصر التواجد الكثيف للأفراد في وسائل المواصلات الخاصة، و فتح المجال وفق سوق تنافسي حقيقي، و توفير إمكانات بروز قطاع عام و خاصة باستدعاء مقاولات مختلفة في القطاع.

الكلمات المفتاحية: النقل - الاستدامة - المدينة - الحي - الهجرة.

Abstract : The impact of means of transportation on the rest of the axes and squares in society is almost comprehensive, at the macro level in the relationship between states and within the city, or in its organization by including a new variable, with investment strength and a large sectoral size, Needs to provide material, intellectual capabilities, in terms of space, but especially in terms of Interdependence within the entity and the city, that time has become a normative element no more, In the Historical sequence, and with regard to the distance between regions. Sustainability in transportation is linked to elements that follow gradually, until reaching a balance stage, In terms of service and price for the city in general, and working to link this with additional data that follows, Because the high density in some cities, or tend to provide an enabling

المؤلف المرسل: بوزيان محمد

¹ Bouziane Mohamed, University of Tlemcen, Public Governance and Social Economy Research Laboratory G.P.E.S, Algeria, mohamedezahra2014b@gmail.com

² Bouchaour Radia, University of Tlemcen, Public Governance and Social Economy Research Laboratory G.P.E.S, Algeria, bouchaourr@yahoo.com

environment, facilitating families to access privacy in the matter, through generality within the community in owning private cars, which has side effects on public health, and on consumption versus investment or savings, That is why we see a lot of urban diseases that emerge, in parallel with the individual popularization of cars in particular, And access in these cities to degrees of congestion, pollution, noise, from which it is not possible to return or establish repairs around them, except by moving quickly to limit the dense presence of individuals in Private means of transportation, And opening the way according to a real competitive market, and providing the potential for the emergence of a public sector, especially by calling for different contractors in the sector.

Keywords: transportation -sustainability - city - neighborhood - migration.

Résumé : L'impact du transport sur le reste des axes et domaines de la société est presque global, au niveau macro dans les relations entre les pays et au sein de la ville, ou dans son organisation en incluant une nouvelle variable, à fort investissement et une grande taille sectorielle, ce qui nécessite de fournir des capacités matérielles et intellectuelles, dans l'espace, mais surtout en termes d'interconnexion au sein de l'entité et de la ville, de telle sorte que le temps est devenu un élément standard et rien de plus, dans la cheminement historique et par rapport à la distance entre les régions.

La durabilité des transports est liée à des éléments qui surviennent progressivement, jusqu'à ce qu'un stade d'équilibre soit atteint, dans le domaine du service et du prix par rapport à la ville en général, et travaillons à relier cela aux données supplémentaires qui suivent, car la forte densité dans certaines villes, ou tendent à fournir un environnement favorable, facilite l'accès des familles à la vie privée en matière, à travers la généralisation au sein de la société, dans l'acquisition de voitures privées, cela a des effets secondaires sur la santé publique, et sur la consommation par rapport à l'investissement ou l'épargne, c'est pourquoi nous voyons apparaître de nombreuses maladies urbaines, parallèlement à la vulgarisation individuelle de l'automobile notamment, et à l'atteinte dans ces villes de niveaux de congestion, de pollution et de bruit, d'où il n'est pas possible de revenir ou d'établir des réformes, sauf en agissant rapidement pour limiter la forte présence de particuliers dans les moyens de transport privés, et ouvrir le champ selon un marché véritablement concurrentiel, en offrant un potentiel d'émergence d'un secteur public et privé en faisant appel aux différentes entreprises du secteur.

Mots clés : transport – durabilité – ville – quartier – immigration

مقدمة:

موضوع النقل داخل المدينة أو دوتها، يتجاوز سريعا طرح شمولي حول التدرج الزمني، في مجال التحول و الانتقال في جوانبه التقنية بالخصوص، باكتساب الإنسانية شيئا فشيئا آليات استحداث مادي، بوجهيه التجريدي من حيث شبكة طرق تتوزع داخل المنطقة، و بالربط إلى ما بعد حدودها الإدارية المضبوطة، أو ما تعلق بالوسائل التي يتم استخدامها في هذا الميدان، مع تنوعها القطاعي و الشكلي و حسب أهداف موضوعية " حيث أن تراجع مجال المواصلات في الكثير من الدول، تؤدي ظرفيا إلى ضرورة تقديرها في المدينة، خاصة أنها تعرف توسع أفقي سريع " (Pierre Jacquemot, 2013, p 131).

عرف القطاع تطورات كبيرة في التاريخ، و ارتبطت بالسياق العام حيث يهيمن شكل العلاقة مع محاور الحياة الأخرى، بافتراض دور أساسي لمتغير جديد، مارس في هذه الحالة شبه قطيعة بالتحول جذريا، و ذلك بإدخال عناصر الزمن الحالي، و المحرك بصفة عامة كان له الفضل الأكبر، في إكساب الإنسانية بعدها العالمي الحالي، و المساهمة في إعادة تشكيل شبكة مفاهيمية، في تنظيم المجالات داخليا أو بحلقات تتوسع من الجوار إلى البعد فالبعيد بالإشارة إلى تدخل " و محاولة تكميم التطور المنوالي بين النقل الجماعي و السيارة، فنقوم بفحص التوسع الحضري و زيادة الآلات، و تأثير ذلك على سوقي النقل الجماعي و الخاص " (yves Busiere, 2002, p 86).

السيارة فرضت نفسها كوسيلة يلجأ إليها الأفراد، في ديناميكيتهم العادية أيضا في المرحلة الحالية، و لكن هذا لا يلغي تفاوت تدريجي، من حيث الانتقال إلى مرحلة سيطرة الناس على الزمن في صورة التدرج في المجال، و بالتالي مميزات تنظيم حضري جديد بوجه خاص، مقابل إدراج شبكة مواصلات داخل المدينة و خارجها، تبين وجود عناصر لا يمكن الاستغناء عنها، مهما كانت طبيعة المجتمع و إمكاناته، فالإقضاء بمنهج عالمي يتجاوز سريعا ابتكار هندسي أو تقني عند الكيانات التي تتوزع، و بالتالي إقامة تركز في النقاش من حدود داخلية أولية، إلى نموذج الالتزام بمكونات التهيئة مع معطيات التفاعل بين الدول بشكل عام، كما و يوجد ضرورات تتبع فيما يتعلق بشرح ترتيبات تصور المصالح الشاملة، و منها النقل لأن المطالب الفردية تميل إلى الانخراط بشكل دوري في عمليات التسيير العمومي، و بالتالي احترام خصوصيات المصالح العامة في التقدير، لتكون لاحقا المخول الوحيد لبناء توجهات ود أو صراع أكثر اتساعا في المصالح مع الخارج " فالنقل الحضري من أهم الوظائف في قطاع الخدمات في العصر الحديث، كونه يعمل على تكامل النشاط البشري في المكان، من خلال تبادل المنتجات والخدمات والأنشطة الأخرى، كما يعمل على تجميع الناس والطاقات والمنتجات وتوزيعهم " (صاوشي صونية، موساوي عبد النور، 2021، ص 500).

التعقيد في تناول موضوع وسائل النقل مسألة تطبيقية في المقام الأول، ليس تقنيا دائما بابتكار وسائل و أدوات تختلف و تتنوع حسب المصلحة أو التسيير، و إنما باقتراح نموذج يشمل تفحص كلي بالنسبة لقطاع أكثر اتساعا، سواء تعلق الأمر بالوسائل العملية، و التي عرفت بالفعل حركة تقنية و هندسية كبيرة، من السيارة و أدوات النقل الخاصة، إلى الوسائل الأخرى التي تتكفل مسبقا بعمليات الاتصال على مستوى العام بين الكيانات الموجودة، فتبين القطارات، الطائرات، البواخر.... معدلات إنفاق كبيرة، تتجاوز في كثير من الحالات قدرة بعض الدول على الانخراط في اقتباس مناهج معيارية في المواصلات، خاصة أنها تشمل إضافة إلى هذه الوسائل، معطيات جديدة مادية، تقنية، لوجستية... لا يمكن الاستغناء عنها، تتوضح في لجوء الدول إلى تكوين وزارات كاملة الصلاحيات، هدفها العناية بمصالح الناس في المجال، بخلق آليات قانونية و مادية في التنظيم، من شبكات طرق ترقى، أماكن لركن السيارات، أدوات صيانة، و تنظيم لمصالح

عمليات التبادل في سوق هذه السلعة " فهي تتطلب تصميم مرافق النقل (الطرق، مواقف السيارات، شبكات النقل، المطارات...)، وتعمل على تشجيع استخدام الوسائط المستدامة، لدعم الأهداف طويلة الأجل لاستخدام الأراضي، من أجل كفاءة استخدام الموارد وتقليل النفايات "(صورية شني، السعيد بن لخصر، حسين محمودي، 2021، ص 313)، أي أن المسألة وصلت إلى تأكيد أكثر اتساعاً، يشمل التنظيم الحضري، الاقتصادي و الاجتماعي العام، و هو محور لا يمكن تناوله خارج المقتضيات القطاعية الأخرى.

منهج السلوك في الأقطار التي تتوزع، يسموا تدريجياً بعمليات تنشئة في حدود الإمكانيات التي توجد، حتى الوصول إلى ميل بإعطاء أولويات تتوالى في الأهمية، بالعودة إلى متطلبات فطرية عند وحدات إحداث القرار، و بهذا تظهر صور الهيمنة في ميدان التنظيم المادي للحياة الثقافية و الاقتصادية، أو ما يشمل استقطاب أدوات و وسائل لتسهيل عملية الانخراط في جدولة المصالح، بتوجيه من الرغبة في الهيمنة و الفائدة (Henri Laborit, 1994, p 236)، و لكنها تبقى المخول الوحيد لإحداث تنمية كلية عند مقارنة النماذج الإيديولوجية.

لا يمكن تناول محور النقل في انعزاله القطاعي أو الإجرائي، لأنه أصبح يندرج في إطار مفاهيمي أكثر اتساعاً، يشمل تسيير عمل المواصلات و النقل جزء منها، و لكن أيضاً شبكات الطرق التي تتزايد، و الوسائل المستخدمة، البنية التحتية التي تتبع، التخصصات الفكرية و الإبداعية في الجامعات و المصانع ... و خاصة أنها تستلزم حالياً بناء نماذج رياضية، للعلاقة بين الخاص و العام، بين الكثافة و الطلب، بين حجم السكان و تقديرات الزيادات مقابل الحاجات الآنية ثم بالاستحداث، بين حجم السكان و الوسائل و الإمكانيات الضرورية في الإيجاب، فزيادة وسائل النقل في دولة مع التعيين يمثل نمط محدد للاستهلاك و التكنولوجيا (Ahmed lalaoui, Aissa Delenda, 2007, p 40)، لأن التنمية المستدامة لا يمكن أن تقتصر على صناعة متطورة، في وسائل النقل أو التجهيزات التي ينبغي أن ترافق، مع سعر في تناول الجميع، أو شبكات طرق أكثر تطوراً، و إنما بخلق فضاء يتوازي يحقق مدى استمتاع و راحة، و خاصة قبول و رضا من الفئات الموجودة بوزن و وسيطي و إحصائي دقيق، فالهدف مستوى عيش صحي و سليم للعوائل، التي تسكن هذه المنطقة في جميع مظاهر العيش.

المبحث الأول المدينة و الحي

تميز موضوع تحليل الدور الذي يمكن أن تمارسه التطورات الدورية لوسائل النقل بشكل عام، باعتبار أنها تملك قوة تأثير أساسي و توجيه في القرار سواء داخل أسوار المدينة، أو في العلاقة بمحيط يتوسع شيئاً فشيئاً، و هذا بالعمل على نقل مركز الثقل في التنظيم الحضري، من إطار إستيمولوجي رسخ تاريخياً، من خلال إعطاء أولوية التحكم في مصير عائلة الانتماء ثم المدينة، إلى صفات تتصل بطبيعة الوجود حسب الموقع، و هو ما يرتبط بالأهمية الكبرى لمجال جغرافي مقابل

آخر، بافتراض تئمين تطورات الثبات، و إسقاطها على وحدات المجتمع في ذاتها، بالتركيز على انتماء أصلي، يساهم بشكل واضح في خلق صورة موضوعية في تقدير نمط العيش و مستوى التفاعل " لذلك كان اختيار موقع المدينة في الغالب مرتبطا بالإقليم، وما يوفره من إمكانات اقتصادية، وبالطرق التجارية الهامة، التي تمكن المدينة من توفير احتياجاتها، وتصدير منتجاتها "(جهاد رحمة العقاب، هشام حجار ، 2022، ص 108)، لأن عينات المجتمع موضع التحقيق في هذه الحالة، تظهر بطابع غير احتمالي باعتبار عدم المساواة و العدالة، و بهذا فإن الظروف الاقتصادية و الاجتماعية و الثقافية، يكون متحكم فيها و مضبوطة بقوة الفضاء و الزمن الضروري للوصول إلى المصالح و الحاجات، سواء في المدينة أو حتى في الريف في الارتباط هذه المرة بإمكانات العائلة و الوسائل المعتادة في العيش، من أرض و أدوات، تم اكتسابها بشروط الاقتصاد العصري.

الحديث و الارتكاز على مبادئ سوق يفتح لقدرات الناس الفطرية ثم ما يحدث حول اكتساب، داخل المدينة بشكل خاصة وفق نفس العلاقة، أمام قوة مالية و استثمارية أكبر خلال مراحل تداخل ماضي، معطى أكيد من حيث الانتماء إلى نظام حر في ليس له قيمة مادية، تحمل سمات تحصيل خارج إمكانات الاتصال، و الارتباط بأجزاء السوق و خاصة الحضري " لأن المظاهر الحضرية الموجودة، تساهم في تجسيد نماذج ثقافية، و تدرج في فضاء محدد، بأطر اجتماعية للذاكرة الجماعية و الرغبات الفردية، و بالتالي تعديل تفضيلات الجميع " (yves grafmeyer, jean – yves (authier, 2011, p 36) و بهذا يكون السكن في المدينة، و في بعض الأحياء امتياز واضح و خاصة أصلي، في الاعتماد على مرجعية توزيع خيارات الاستفادة، فيكاد يكون غير قابل للاكتساب أو مخالفة موضوع النموذج الموجود أو المبتكر فيه تاريخيا، إضافة إلى إلغاء حالات استحداث بالنسبة للعوائل و الأفراد.

مع وسائل النقل و المواصلات التي عرفت تطورات متتالية، سواء في المستوى العام و خاصة باستفادات الأسر و الأفراد من إجراءات التعميم، في الأدوات الموجودة كميا، و بأسعار تبدوا مقبولة موازاة مع أحداث تنمية داخل الوحدة موقع الاستمتاع، من عمل و تعليم امرأة، و التي انعكست بتوفير فضاء ثقافي و خاصة مالي أفضل " جعلت النقل عنصر تكلفة مهم في الإنتاج و البيع و تكاليف التوزيع الأخرى، فيصبح أكثر فعالية ليمنح أداء جيد، يؤدي تبعا لذلك إلى تخفيض الأسعار، و ارتفاع مستوى المعيشة للأفراد في المجتمع "(قلبازة أمال، بن حراة حياة، 2014، ص 79)، و هو ما يساهم في تكوين شبه قطيعة مع إجراءات، و اختيار تسيير العلاقة بين الناس و الفئات الاجتماعية المختلفة، في المستوى الاقتصادي أو السياسي و التنظيم، فتعطي أهمية قصوى في إقامة مخطط التصنيف على هويات، و مظهر ينبع من مكتسبات تتميز بالاستمرار، و الاعتماد على متغير محوري لا يقبل تجزئ أو اختراق حسب قواعد التفاعل، و انتماء الأفراد وفق ذلك، إلى فضاءات توزيع النشاط داخل المدينة، أو من حيث العلاقة القائمة مع جوار، و هو ما يمكن

أن نجده خلال المرحلة الإقطاعية، الحرفية و حتى الصناعية بصورة أكثر دقة، مع التشويش الذي حدث داخل هذه المدن بسبب حجم الهجرة، خلال زمن محدد و في نفس الموقع، فأشار Emmanuel Didier إلى العلاقة بين المزارع و المشتري " أن الأول بافتراض عمله اليومي المرتبط بمزرعته و محيطه القريب، يملك معلومات عن الإنتاج و حجمه أكبر مما هو عند الزبون (Marion selz, 2012, p 16) ، و إحداث تبعاً لذلك اختلالات كبيرة، في العلاقة بين العرض و الطلب على المصالح و الحاجات، و منها الأساسية التي لا يمكن الاستغناء عنها مثل السكن، فظهرت مدن بمظاهر اختلال و أزمة، مصدره الأول ارتباط ضروري عند الناس، بين مكان السكن و مكان العمل.

من هنا ننتقل إلى تأكيد قيم جديدة و قوانين، تنفصل كلياً في التحديد مع أسس التكوين الأولى، موازاة مع إدراج عنصر جديد بقوة و بمميزات تقنية و اقتصادية كبيرة، زالت بموجبه الهيمنة الماضية للمركز داخل المدينة، مقابل محيطات تتوسع و أرياف، أو ما تمثل بالعلاقة بين الأحياء، بين المدن، بين المناطق وفق تركيب جديد، للعلاقة بين مكان العمل و مكان السكن، أماكن السكن الأكثر تفضيل، ليس بالانتماء و إنما بتحصيل مالي في زمن الطلب الحقيقي، و إلغاء الارتباط التقليدي في مجال الاستمتاع بالتجهيزات الحضرية أو الترفيهية، بشروط انتماء أولية، إلى مرحلة أخرى تتقاطع بالمطلق في إطارها انتماءات الفرد، لفضاء اقتصادي، اجتماعي و ثقافي بالحيط، حيث نشأ و يوجد.

فالتماثل المعياري الذي أشار إليه LEFEBVRE و JACQUE Berque مع الحضرية متعددة الوظائف من خلال الدور الموجه للمركز و المحيط، و تحول الأحياء إلى فضاءات لنسج علاقات داخلية و شكل متفق عليه (Nadir Marouf, 1981, p 24)، أدت فيما بعد إلى شق طرق واسعة و سريعة، و تفتح حميمة السكان أمام مجموعات أكثر بعداً في كل مرة، حسب حلقات تعني بالإمكانات التي يملكها الفرد في المواجهة، و كل هذا يمثل شاهد موضوعي يتمثل باهتمامات جديدة، تسقط في محاور جانبية بالنسبة للمفاهيم في حالة السيادة، برد الاعتبار إلى حيثيات النشاط الحقيقي أو الفعلي، وفق مضمون يرتكز على أبعاد اجتماعية داخل الأسرة، في مواجهة قرارات التسيير في الحياة العادية، و التي تتحدد في النهاية بمطالب تصعد، و قرارات ذاتية في تصور قوانين الائتلاف و تموضع الآمال، خاصة أنها تؤكد سعي أولي عند الناس، من أجل التعايش في وسط توافقي يحقق رضا و قبول داخلي.

إن التنظيم الحضري الذي حدث مع تطور وسائل النقل، في حجمها و تنوعها و الوسائل المتاحة، جعلت التركيز ينطلق من إمكانات داخل هذه الأسرة في التنافس، بعيداً عن انتماءات أولية تنزل عبر أجيال بالوراثة " فتلخص وظيفة التواصل طلبات الأفراد، و ترتبط بذلك بتنوع و بتفضيلات مستخدمي وسائل النقل مقابل الإيرادات " (Nabil KANDI, Halim ZIDELKHIL, Lamine HANI, 2022, p 59)، ثم يتوضح بعد ذلك موضع التمركز

داخل هذه الوحدة في الجزء الثاني، أين يحدث الاكتساب بشروط التكوين الاجتماعي و الاقتصادي الماضي، حيث تلعب الأصول الفردية و موقع الانتماء دور أساسي و محرك منطقي لمكتسبات العائلة.

أشار LEDRUT إلى جدلية الحركة و الجمود (Raymond Ledrut, 1979, p 142)، في تصور تهيئة المدن و فضائها الحضري، بشكل يحترم مكونات الثقافة، و ينعكس لاحقاً في فضائها المبنى، الذي يشكل جزء ثابت في الحضارة، فتتغير مضامينه بشكل متتالي دون الإخلال بمحتوى مطالب أصلية عند الأسرة، في البحث عن الأمن و الراحة و الحميمية، فيما تشكل ديناميكية المجتمع في الجزء الثاني، متغير بشري يشرح سيروية الحاجات، و توجيه مقتضيات العيش حسب مراحل زمن التفاعل، و إدراج زاوية ثالثة في المخطط، تعني بدور وسائل المواصلات التي فرضت نموذج عقلائي جديد، في الترابط بين الثابت و المتحرك، فيما يتعلق بتوزيع المناطق حسب النشاط، وفق حلقات تقل الأهمية ووفقها كلما ابتعدنا عن المركز، و الاعتماد على رتبة في تنظيم القطاعات، إلى حالات توزيع أخرى و تسيير، دون الاعتماد على مرجعية الأهمية لفضاء جغرافي، و إنما لفعل توزيع الأموال التي اكتسبت على التوالي، بتمائل مع حجم سيولة و أموال، يتم تداولها في هذا المجال الجغرافي دون آخر.

المبحث الثاني الهجرة

التنظيم الحضري العام يرتبط بعناصر فرز في مهارات القوة و التجسيد، و هو ما يبرز في الاختلاف بين المدن و الحواضر، لأن هناك كيانات أكثر قدرة على تحقيق الحاجات مقابل أخرى وفق هيمنة حضرية، و منطق علمي و إحصائي واضح، لا يخلوا من إقامة مرجعية تجريد أمام تكوين بنية النشاط الكلية، و تظهر في الجزء الثاني مع حالات الهجرة، و استقطاب الفئات المختلفة بالعودة إلى معيار قدرات و إمكانات كل فضاء جغرافي، في حصر مصالح المجتمع و آمال الناس، فتأثر بذلك لاحقاً على اتساع الفضاء الحضري، حتى يخلق كثافة اقتصادية، مالية و بشرية، تتميز بوضوح رياضي حسب رغبات الناس، التي تبحث عن بيئة عيش ملائمة أكثر و توافق " و من خصائص الأقاليم التي يعيش فيها الإنسان أنها تتميز ببيئات مختلفة حيث تتوزع الموارد الطبيعية، وهو ما أجبر الإنسان على محاولة استغلالها بأنسب الطرق وبأقل التكاليف، فتحدد بذلك مستوى استغلال هذه الموارد واقتصاديات عملية الإنتاج "(حبيطة علي، 2014، ص 64).

التوزيع المدني للعلاقة داخل المدينة بين جوانبها الثابتة و المتحركة، يمكن أن تتحكم فيها قرارات التسيير و سيطرة وسائل النقل، التي تقع بتكفل عمومي بوجه خاص، فتبقى عنصر بديهي في تركيب نموذج اقتصادي، يتمركز حول مفهوم الكثافة داخل الحي و المدينة، و يتحدد حديثاً بالعلاقة بين إطار مبني و مساحة فضاء موجود يتاح أمامها للتدخل، أي أن المسألة تتجاوز تركيب المجتمع بوضع ديموغرافي و طبقات، من أجل إعطاء الأولوية لمنهج البناء، خاصة في ظل قدرات إضافية ثم اكتسابها مع التطور التقني و الهندسي، وفق إجراءات البناء العمودي أو ما يترافق معه من تعقيدات، بافتراض

أنه يخلق ظروف ضغط على المصالح و الخدمات، بزيادة الكتل البشرية التي تعيش في نفس المساحة، إلى درجات يمكن أن تكون كبيرة، عند المقارنة مع نماذج البناء الأخرى، و هو ما خلق لاحقاً " انفتاح على وسائل النقل الخاصة من أجل تحسين العرض، و الهدف يشمل البحث عن صيغ جديدة تمتص النمو المتزايد في الحركة، المرتبط بالهجرة الريفية، و زيادة التكتلات " (BACHRI HAMZA, TRIKI Nassima, 2022, p 844) ، و هي بذلك تستدعي خبرات تتميز بالاختصاص، من أجل مواجهة حالات الاستحداث، التي يمكن أن تمثل عوائق في توفير مصالح الناس، خاصة بإنتاج شبكات نقل في مستوى التطلع، و تدعيم وسائل النقل الجماعي، باعتبارها حل استثنائي لمواجهة إشكالات مرحلة التجاذب آنياً، عن طريق استخلاص ديناميكية فعل تقع مع عمليات التنبؤ الاقتصادي و الديموغرافي. الاختيارات الإيديولوجية و الاقتصادية في الكثير من الدول، خاصة النامية أو السائرة نحوه، بافتراض خطأ أصلي يقع على عاتق جهاز التسيير و السلطة الحاكمة، تبقى المخول الوحيد لمواجهة مدخلات العملية السياسية بشكل عام، و بهذا تلتزم بإقامة فرز لهذه المطالب الشعبية في الاستجابة، وفق جدولة استفادات تتدرج حسب الأهمية أو الوضع الاقتصادي القائم " و تلجأ بفضل الأموال التي تحصل عليها، إلى امتلاك وسائل حديثة للإنتاج، تدفع إلى آلية أكبر، مقابل ما حدث خلال مرحلة اعتماد السلطات السياسية على السخاء العقاري " (Abdellatif Benachenhrou, 2009, p 284).

المدينة كيان شبه متكامل، و استمرارها يقترن بتوفير حاجات الناس الأساسية، خاصة المعاش و المأوى الذي يقتضي معدل إنفاق، يمكن أن يكون كبير، فكان التوجه إلى بناء مشروع اقتصادي، و إعطاء الأولوية لقطاعات إنتاج الثروة و تراكم الفائدة على حساب ما دونها عملية تنظير عقلائي، عكس الخدمات التي لا تحصل بموجبها الدولة أو الاستثمارات، على استرجاع فوري و فائدة مضبوطة بدقة، و إهمال الخدمات و المرافق، باعتبارها نتيجة مؤكدة عند رهنها بتحقيق فوائد اقتصادية، من عمليات الإنتاج و خبرات الاستهلاك و التصدير، و لكن هذا أحدث فوضى على مستوى التنظيم العام في المدينة، و خدمات ناقصة و جانب إجرائي ضعيف، لا يرقى إلى أهداف كتل التفاعل الاجتماعي المختلفة، من فوضى، بؤس سكني، أزمة مصدرها مكان الهجرة التي ترافقت مع فتح استثمارات إنتاج المادة " فالحضرية السريعة في الكثير من المدن عشوائية، تواجه تخطيط حضري غير كاف، خدمات قاعدية غير فعالة، عجز في البنى التحتية، خدمات نقل لا تتوافق، عدم السيطرة على إجراءات السير، ارتفاع معدلات التلوث و الإزدحام، قدرات تقنية و مؤسسية و مالية غير ملائمة " (Louardi KHERROUR, 2022, p 372) ، فتعبر جميعاً عن عجز في التخطيط القطاعي، الذي يعني حث الفئات على الهجرة، بتوفير فرص عمل و إطار عيش بأبعاد الاقتصاد النقدي، دون إقامة تنظيم و توسيع للمجال الحضري، كي يشمل و يستوعب هذه الفئات المهاجرة.

الاقتصاد الحقيقي ينطلق من حالات توازن في السوق داخل الفضاء، حسب اختيارات تنموية تدرج في قرارات أكثر أهمية، تعني بتجزئ المصالح بين جانبي الضبط و الشمول، في لعبة تركيب أجزاء تدرج في مخطط عام، يمثل المعاش داخل العائلة محور أساسي وفقه، لاستمرار مجهودات النشاط الاعتيادي في المجتمع و تمثيله، و لكنه ليس مقتضى وحيد في اكتفاء الأفراد، و علاقتها بالبيئة حيث التفاعل بين القطاعات، دون الإخلال بشروط عقلنة، تأخذ بعين الاعتبار مكاسب عند الوحدات و المجتمع، على أهداف التنمية الصناعية، خاصة أن الاقتصار على إقامة قواعد، بالعودة إلى مشروع شامل عند المجموعة، لا يأخذ بعين الاعتبار أهداف استدامة، تعنى أيضا بإقامة تخصيصات إضافية و اقتطاعات، من الفائدة الصافية عند مقاولات الإنتاج ، من أجل الاستجابة لأضرار و مساوئ أعمالهم الإنتاجية " و حتى البحث عن بدائل لا يمكن أن يكون دليل على إمكانيات متواصلة في التنمية، لأن ذلك يهدد بإفناء المصادر النادرة، و بالتالي الإنتاج في حد ذاته "(Henri Leridon, 2009, p 56).

التغير الذي حدث في مستوى الأهمية، بالنسبة للعلاقة بين المركز و المحيط، و بين الأحياء التي تتوزع قطاعيا أو اقتصاديا، بفضل الانتشار الكبير لوسائل النقل الخاصة و العمومية، و التطور المستمر لشبكات النقل المختلفة، يمثل موضوع جوهري في التقدير، لأنه محكوم بمفاهيم في التطبيق، يمكن أن تعبر أيضا عن العلاقة بين الريف و المدينة في حدها الأقصى، لأن العجز العمومي في جميع المناطق و الكيانات، مهما كانت درجة الاستجابة فيها، سواء شملت مجالات تبحث عن مسارات تنموية، أو ما تعلق بأقطاب إنتاج و تحكيم، و بهذا تدخلت وسائل النقل و المواصلات، في العلاقة بين المركز و المحيط و بين الريف و المدينة أيضا " نحو تأكيد مجهودات عمومية استثنائية، من خلال خطط خماسية، تتميز بإقامة مشاريع نقل مهمة، تدرج في إطار سياسة ديناميكية التنظيم و تنمية الإقليم، و تهدف إلى فك الانعزال عن مناطق تربط بشكل غير كاف مع النقل " (Mohammed A. Laridji, Samir B. Maliki, Wafaa " Berbar-Berrached, 2019, p 136)، كما يبرز في مشاريع الكثير من الدول التي تعاني من اختلال في توزيع السكان بالنسبة للمساحة، و مع أن العموم بالنسبة لجميع هذه المجالات كما أشرنا، لا يلغي اختلافات يمكن أن تصل إلى مستوى التأثير البالغ فيه عند مجموعات الصف الثاني، لهذا تدرج كالعادة قوانين تنظيم أو حتى ردع، أمام العجز المستمر داخليا في اكتساب أخلقة اجتماعية، في تفضيل المجالات الحضرية على حساب الريف، أو حتى مع عمليات التوسع داخل هذه المجالات من أجل مصالح خاصة على حساب المجتمع الكلي " فهو من بين المتطلبات الأساسية التي تستوجب تضافر كل الجهود من أجل تأدية مهامه، و أخذ دوره ينمو مع تطور نمط و نظام الحياة العصرية، مما يستوجب ضرورة التحكم والتسيير الجيد للحركة داخل الوسط الحضري "(حكيم بن جروة، نور الدين مزهودة، 2017، ص 137).

لا يمكن أن نشير إلى وجود ظواهر أو خلق عناصر، يمكن أن تلغي ميل الناس الأصلي و الثابت، للرغبة في السكن في حواضر الدولة المختلفة، من أجل الاستمتاع بضوابط تتحدد في إطار ذلك، و لكن هذا لا ينفي أيضا بناء قيم جديدة، خاصة على مستوى الأرياف، التي أصبحت بفضل التسهيلات التي منحتها وسائل النقل المختلفة، تكتسب أيضا أهمية، ليس كمية كما يقع في مجال آمال سلطات التسيير المتعاقبة، و لكن بالتوازي مع هجرة، يمكن أن تكون الأدنى خلال عصرنا الحالي، مقارنة بالفترة الصناعية أو التكنولوجية فيما بعد، فظهرت نزعة من حيث الاستفادة، من معيارية الزمن للبعد بين الريف و المدينة، لأن امتلاك سيارة أو وجود وسائل بشكل و سعر محدد، يمثل ذريعة عند الأسر التي ترغب بالاستمرار في العيش وفق شروط السكن في هذه الأرياف، و هذا لا يعني إلغاء و إنما تخفيف في حدة الهيمنة السياسية و الاقتصادية، التي تمارسها المدينة مقابل الريف، و يندرج في ذلك أسعار التعامل مع الإيجار و خاصة سوق التبادل العقاري .

النتائج و مناقشتها

جاءت الدراسة لكي تستعرض وجهة نظر علمية، في تحليل سلوكيات الناس داخل الإطار الحضري، و في الدولة بشكل عام، بالعودة إلى موضوع الاتصال و النقل، باعتباره حاليا محور مركزي، في رسم السياسات العمومية، و التوجهات نحو تحقيق مستوى معين من الإشباع و الرضا، كما تبينه درجة العناية و الاستثمارات القطاعية، فالنقل خلق نوع جديد من العلاقات، بين معطيات العيش حيث التفاعل معياريا، و محاولة تكوين تبادل في العلاقات المادية و المعنوية، و العمل على بناء مفاهيم جديدة على مستوى السكن في البداية، ثم بالانفتاح على فضاءات أوسع و أبعد، و إلغاء الارتباط الماضي بين مكان السكن و مكان العمل، بدرجة إعطاء السكن أهمية أكبر، حين البحث عن ملجأ بعيد في الضواحي و المناطق السكنية، من أجل توفير راحة أكيدة و متوازنة، و الابتعاد عن الحركة الاقتصادية و الاجتماعية المتزايد، حتى يمكن تفادي عناصر الإرهاق داخل المركز، في صورة عصرية نحو إلغاء امتيازات الارتباط بمنطقة السكن، و التحول إلى إعطاء عناية مقابلة لنوع المسكن و الخدمات.

الهجرة أيضا لم تعد مسألة امتياز، تحتاج تجهيزات، بيئة اجتماعية و ثقافية، و خاصة مالية كبيرة، لهذا كانت سابقا محصورة في مجموعات بشرية دون أخرى، بحكم التصرف في عناصر التنفيذ، فيما أصبحت اليوم موضوع يتفرع باستمرار، حتى تحمل خصائص سلاسة و سهولة اتصال، و ديناميكية انتقال يومي أو شبه يومي، فأخذت وفقا لذلك معنى مخالف، و وقعت في إطار جديد، بفضل الإمكانيات التي تقدمها وسائل النقل، إلى درجة أن التعدد تعلق أكثر بأهداف هذا النزوح، لأن مطالب الناس لوسائل الاستنزاق الممكنة، لا تعني بالضرورة هجرة كلية و كاملة، حيث يلجأ العمال إلى إحداث طلب إضافي في السكن، من أجل إيواء أسرته، فيكون الهدف في البداية غير سكني، و إنما ذات معنى اقتصادي

واضح، ليكتفي بإمكانية الاستعانة بوسائل النقل، و تحقيق فوائد متنوعة، تعمل على استغلال السيارة دوريا، و تخفيف حاجات الناس السكنية داخل المدينة، بافتراض أنها تعاني أكثر، بفعل الإرهاق الذي تحدثه الهجرة الكلية، و تجسيد اختلال يضاف إلى نوع الزيادة السكانية.

خاتمة

الاختلال الكبير الذي عرفته مدن الحضارة الصناعية، خلق مجال جديد للبحث و التقصي، بالعمل على إدراج فواعل جديدة تتدخل، لأن الاستمتاع البشري بشروط معينة داخل هذه الأقاليم، بقي في كثير من الأحيان ظرفي من حيث معطيات تحيط، ترتبط باستفادات كبيرة للأسر و الأفراد، الذين تواجدوا في إطار إجراءات العمل الصناعي، بافتراضها مرحلة أولية في زيادة الاتصال و التواصل بين المجالات المختلفة، و بالتالي في الحصول على زيادات كمية، و خاصة نوعية في مجال المطالب و المصالح، التي تحدث في سوق مفتوح يتوسع دوريا " مارس تأثير دقيق في إقامة تقارب معياري، و هو في الغالب يتمثل بانسجام يتجاوز الحدود، عن طريق تبني مبادئ قانون " (Patrick Hassenteufel, 2011, p.275).

تنمية المجتمعات اقتصاديا رهان مفتوح و ضروري، من أجل إقامة مواجهات و تنافس داخل المجموعة و خارجها، و لكنها لا بد أن تقترن بقيم استدامة و تحكيم في التخطيط، من أجل فرز درجات تدخل و إدراج للعوامل، التي تتميز بنجاعة أكبر في أبعاد الحياة الاقتصادية أولا، دون إهمال لمعطيات البيئة الجغرافية و الثقافية الأخرى.

التحليل السوسيولوجي للمفاهيم التي يتم تداولها في سوق الحياة المشتركة، و منها وسائل النقل و المواصلات، موضوع ضروري يتجسد بالاختلافات الكبيرة على مستوى القطاع، في ميادين وسائل النقل في حد ذاتها، أو ما تعلق ببنية توزيع المهام و الوظائف التي تظهر تباعا حول هذا " ويتم ذلك من خلال تحسين فرص التواصل بين الناس و تنويع خيارات النقل، و إعطاء الناس مزيدا من الفرص لتلبية احتياجاتهم من ذلك " (صورية شني ، السعيد بن لخضر، حسين محمودي ، 2021، ص311).

حققت الإنسانية مكاسب كبيرة في الزمن الحالي بالنسبة للموضوع، خاصة في مجال العلاقة الثنائية للفرد في الفضاء، بالاعتماد على مرجعية تقدير الزمن الضروري، و الوصول إلى مرحلة تفوق نظري كبير، في التعامل مع الوقت اللازم للانتقال من مجال جغرافي لآخر، و ما هو موجود حاليا من وسائل، أدى إلى الاختصار في الزمن المرجعي في التواصل بين بعض المناطق، إلى درجات معينة لم يكن للحضارات الماضية قدرات بناء تجريد في تصور ذلك " كما يعد عامل يؤثر على نوعية الخدمة ويتعلق أساسا بسرعة وسيلة النقل المعتمدة، أهمها في ميدان النقل هي السرعة التجارية أو المتوسطة،

وتعكس زمن التسارع والتباطؤ وتأثيري فترات تخفيض السرعة خلال الرحلة " (سليم بوقنة، سميرة العابد، 2016، ص 274)، فالتطور المتتالي لوسائل المواصلات جعل النقاش يتمركز حول الزمن الضروري، أي أنه أصبح عنصر يتحدد بتغيرات تستدعي إدراج محور تسيير في الاختيار، سواء للوسائل المقابلة أو بالظروف التي تحيط في إطار ذلك، و بهذا نتجاوز سريعا صور تأكيد ملامح التنمية المختلفة، من أجل التركيز على جانب التحكيم في المقام الأول، و البحث عن آليات استدامة في بناء مشروع الأمة بشكل عام، بمحاورة التي تتعدد، فنقول أن الاهتمام المتزايد لسلطات التسيير، بقرارات تنبع من إرادات الناس نحو إعطاء أولوية أكبر لقطاع النقل، في الإقليم محليا أو حين التوسع، يندرج بحد ذاته في مشروع تنموي و خاصة استدامة، لأن مشاريع النقل و المواصلات مهما كانت طبيعتها، تقع بتكفل عمومي في البداية، فتتدخل بفرض عوامل المشاركات الفردية أو الذاتية من العوائل في الجزء الثاني، أو الأفراد في اقتناء هذه الوسائل و دفع حقوق الاستفادة و المصلحة " و التي تمثل عناصر مهمة للتنمية الاقتصادية و الاجتماعية، و بالتالي أداة ضرورية من أجل بناء سياسة اقتصادية، توزع المصالح على مختلف الأقاليم، حتى يمكن الوصول إلى توازن و انسجام متكامل " (RAMDANE Saliha, MECERHED Bilel, 2021, p 440)، و لكن هذا يؤكد في المقام الثاني معدل إنفاق آني، مفروض في تبني مشاريع و مخططات قطاعية، مصانع، شبكات طرق، تحتاج قدرات استثمارية كبيرة، و خاصة أنها غير قابلة للاسترجاع بشكل كلي، أو على المدى المتوسط و الصغير، كما هو الحال في مشاريع الطرق السريعة، أو الاستثمارات الكبيرة في الوسائل الحديثة، مثل القطارات السريعة و الطيران و الموانئ، أو حتى من خلال تموضع ثانوي في المصالح، على شاكلة بعض المدن التي أشار إليها PH. Panerai مثل باريس، أمستردام، فيينا، ميلان-14 (Philippe Panerai, Jean Castex, Jean-Charles Depaule, 2009, p 14)، و غيرها من المدن التي تعتمد في الغالب على تنظيم هندسي و تقني كثيف و معقد، من خلال إقامة استثمارات مهمة في البنى التحتية الخاصة بالنقل و المواصلات، دون الحصول على إستفادات مالية مباشرة، و إنما بالعمل على خلق وضع صحي، اجتماعي و اقتصادي مرهون بما تقدمه هذه المدينة لاحقا، فيتم بذلك الاندماج في عمليات استرجاع في المجالات العقارية الصناعية و الثقافية، لأن البيئة الحضرية التي ثم إنتاجها في البداية، مثلت منهج استقطاب للكفاءات و الاستثمار، من حرية و عدالة و خاصة راحة مادية معنوية و نفسية، في البيئة السكنية و حيث النشاط، و هو ما لا يمكن أن يحدث دون مخططات نقل و مواصلات راقية " و يظهر ذلك من خلال ضغط السلطات العمومية المتواصل على المصنعين، من أجل احترام المعايير، أو ما تعلق بإجراءات السير التناوبي الذي تعتمد عليه بعض الدول " (yves Busiere, 2002, p 436).

تأخذ بعين الاعتبار انفصالات المجتمع، التي تسقط في النشاط الاقتصادي السكني، و أيضا في مجال النقل و وسائل التحقيق، و تنطلق أهداف الحكامة من مشروع وطني طويل الأمد، نحو إصلاح ظروف و آليات التفاعل كي تصبح سبب في تشكيل هذه البيئة الموجودة، بمميزات عدالة و خاصة حرية و مساواة، فهي ترتبط ببعد أخلاقي و سياسي، يبقى قرين موضوعي في تبني مشاريع التنمية، و ذلك بفتح المجال بشكل حقيقي أمام الاختلافات الاجتماعية، و الإنفصالات المعيارية للتعبير عن ذواتها التي تسقط في فضاء مادي مفصول " فتصبح الاستدامة حاجة إستراتيجية لحل المشاكل الحضرية في المدينة و تخطيطها، و السهر على الاعتبارات البيئية، الاجتماعية و الاقتصادية، التي يجب أخذها بعين الاعتبار في القرارات التي تمس فعالية النقل " (MEKHALFA Sihem, BOUBAKOUR Fares, 2021, p 914)، أي أن المبدأ العام في اختيار التوجهات العامة، مشروط بإقامة توحيد مفاهيمي و التفاف جماهيري إرادي، يفتح المجال لكل النقاشات و الأفكار، لأن الاختلاف الذي يتأسس عفويا، ينتهي بالضرورة إلى إجماع شكلي و توافقي في معدل وسطي، لكي تصبح القرارات النهائية مشروع مجتمع كلي متكامل، و التنمية المستدامة تتطلع إلى إحداث اقتطاعات دورية، بالنسبة للبرامج الهادفة إلى تحقيق مصالح اقتصادية و فائدة، و هذا بهدف تعميم الأرباح التي تتوزع هذه المرة كميا، ليس في سيارات بسعر أدنى أو تكاليف نقل منخفضة، و إنما مجموعة متكامل لإيجاد قطاع حيوي في حدود معيارية حول الراحة و الاستمتاع و الرضا

قائمة المراجع:

- حكيم بن جروة، نور الدين مزهودة، 2017، أهمية تسويق خدمات النقل الحضري العمومي في تحقيق البعد الاجتماعي للتنمية المستدامة، مجلة أداء المؤسسات الجزائرية - المجلد 07 العدد 12.
- سليم بوقنة، سميرة العابد، 2016، النقل غير الرسمي والتنمية الحضرية المستدامة (دراسة تحليلية قياسية في مدينة باتنة)، مجلة الاقتصاد الصناعي، المجلد 06 العدد 02.
- حبيطة علي، 2014، الأهمية الاقتصادية للنقل ودوره في التنمية الاقتصادية، مجلة الاقتصاد و الإحصاء التطبيقي، المجلد 11، العدد 02.
- جهاد رحمة العقاب، هشام حجار، نوفمبر 2022، دور التجارة في تأسيس وتطور المدن الجزائرية في العصر الوسيط "المدن الساحلية أنموذجا"، المجلة الجزائرية للبحوث والدراسات التاريخية المتوسطية، المجلد 08. العدد 02 (عدد خاص)
- صاوشي صونية، موساوي عبد النور، جوان 2021، تطور النقل الحضري في الجزائر و أثره على نوعية الخدمة، مجلة الدراسات المالية والمحاسبية و الادارية، المجلد 08، العدد 02.

- صورية شني، السعيد بن لخضر، حسين محمودي، (2021)، مشروع إستراتيجية النقل الذكي لدعم إستراتيجية النقل المستدام المقترحة لتطوير النقل البري في الجزائر وعوامل نجاحها، مجلة الدراسات الاقتصادية المعاصرة المجلد 06 / العدد: 01.

- قلبازة أمال، بن حراة حياة، 2014، لوجستيك النقل و دوره في التنمية الاقتصادية دراسة برامج تطوير النقل في الجزائر، مجلة الاقتصاد و التسيير، المجلد 13 العدد 02.

- Abdellatif Benachenhou, 2009, Formation Du Sous Développement en Algérie, office des publication universitaires, Algérie.

- yves Busiere, 2002, Jean Loup Madre, demographie et transport : villes du Nord et Villes du Sud, L'harmattan.

- BACHRI HAMZA, TRIKI Nassima , (2022), Les modes de transport urbain à Oran aux défis d'une ville et de sa population, Erriwak, Revue des Recherches Sociales et Humaines, Volume: 80 / N°: 82.

- yves grafmeyer, jean – yves authier, 2011, sociologie Urbaine ; 3 edition, Armond Colin, paris.

- Patrick Hassenteufel, 2011, sociologie politique : l'action publique, Armond Colin, Paris.

- pierre Jacqemot, 2013, Economie Politique de L'Afrique Contemporaine, ARMOND Colin, Paris.

- Nabil KANDI, Halim ZIDELKHIL, Lamine HANI, (2022), ESSAI D'ELABORATION D'UNE FONCTION DE DEMANDE EN TRANSPORT URBAIN DANS LA VILLE DE BEJAIA, Revue d'Economie & de Gestion, Vol 06, N 1.

- Louardi KHERROUR, Décembre 2022, LE ROLE DES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF DANS LES VILLES - CAS DE LA VILLE DE BISKRA, Revue Recherches et études en Développement, Volume (09) / N (2).

- Henri Laborit, 1994, L'homme et la ville, La légende des comportements, Flammarion.

- Ahmed lalaoui, Aissa Delenda, 2007, population Urbaine et environnement en Algérie, El Rachad.

- Henri Leridon, 2009, de la croissance zéro au développement durable, collège de France.
- Mohammed A. Laridji, Samir B. Maliki, Wafaa Berbar-Berrached, (2019), Analyse empirique sur l'effet des investissements publics dans le transport sur la croissance économique en Algérie, Revue Algérienne d'Economie de gestion Vol. 12, N° : 02.
- Raymond Ledrut, 1979, Sociologie Urbaine, presses universitaires de France, 3^{ème} Edition
- Nadir Marouf, 1981, La relation Ville Compagne dans la theorie et la pratique, office des publication universitaires, Algérie.
- Philippe Panerai, Jean Castex, Jean-Charles Depaule, 2009, Formes Urbaines de l'ilot à la barre, Edition Barzakh, Marseille.
- Marion selz, 2012, La Représentativité en statistique, ined édition, Paris.
- RAMDANE Saliha, MECERHED Bilel, (2021), Le transport multimodal de marchandises Problématique de la réduction des coûts, Revue Algérienne des Sciences Humaines et Sociales Vol : 09 Num 02.
- MEKHALFA Sihem, BOUBAKOUR Fares, (2021), Le rôle de la gestion de la demande en transport (GDT) dans la construction d'un système de transport urbain durable, Revue Algérienne d'Economie et gestion Vol. 15, N° : 02