

واقع نوعية خدمة النقل الحضري بالحافلات حالة الخط الحضري باب

القنطرة - علي منجلي نموذجاً -

The reality of urban bus transport service quality

The case of the urban line Bab Al-Qantara - Ali Mendjeli model

غراز الطاهر*	عبد العالي بن شنة	بوقبرين مفيدة
جامعة جيجل (الجزائر)	جامعة قسنطينة 3 (الجزائر)	جامعة قسنطينة 3 (الجزائر)
t.gherraz@univ-jijel.dz	Abdelali.benchena@univ-constantine3.dz	Moufida.bouguebrine@univ-constantine3.dz

ملخص:	معلومات المقال
هذه الورقة البحثية ستعرض إلى تسليط الضوء على واقع نوعية خدمة النقل الحضري بالحافلات من خلال دراستنا وتحليلنا لنوعية الخدمة المقدمة على مستوى خط باب القنطرة المدينة الجديدة علي منجلي، و بالاعتماد على أبحاث و تحقيقات ميدانية التي قمنا عن طريقها بتوزيع 80 إستمارة على مستوى هذا الخط توصلنا إلى أن أفراد عينة الدراسة يؤكدون أن نوعية خدمة النقل الحضري بالحافلات على مستوى الخط ضعيف جداً بالرغم من أن الخط تقوم بتسييره مؤسسة مؤسسة النقل الحضري والشبه الحضري لمدينة قسنطينة إلا أن خدماتها لا ترقى إلى تطلعات المتنقلين في تحقيق الرفاهية والإستقرار و تبقى بعيدة عن النقل المستدام إضافة الى ضيق شبكة الطرق نتيجة لطبوغرافية المدينة.	تاريخ الارسال: 2021/05/22 تاريخ القبول: 2021/07/26
	الكلمات المفتاحية: ✓ نوعية الخدمة، النقل الحضري بالحافلات، الخط الحضري
Abstract :	Article info
This paper examines the quality of the urban bus through the study of Al-Qantara-Ali Mendjeli line. It is a field investigation that relies on 80 forms distributed to the line uses. The results confirm that the quality of bus line service is very weak. Indeed, even though the line is run by the Urban Transport and Urban Urbanism of Constantine, its services do not live up to the aspirations of the commuters and is far from being a sustainable transport means, given the narrow road network resulting from the city's topography.	Received : 22/05/2021 Accepted : 26/07/2021
	Keywords: ✓ Quality of service ✓ Urban Bus Transport ✓ Urban Line

➤ **مقدمة:** يكتسي النقل الحضري أهمية بالغة في حياة الأفراد، وإن الاهتمام به كما وكيفا يعتبر عاملاً أساسياً لا غنى عنه لتنظيم وتطوير المدينة في وقتنا الحالي. وبتوسع شبكات النقل داخل المدينة وتعدد الخطوط وتنوع أغراض تنقلات السكان بالإضافة إلى انفجار المحيط الحضري أصبح من الضروري مراعاة خصوصية كل خط وتوفير نمط النقل الملائم له.

وبما أن النقل الحضري يعتبر من أهم وظائف قطاع الخدمات في العصر الحديث، له دور أساسي في الحركة والتنقلات وهو بذلك يشكل العمود الفقري للحياة الحضرية فهو خدمة تغطي جميع الاحتياجات وتعطي ديناميكية للمدينة. فنتيجة لأهمية النقل الجماعي بالحافلات داخل الوسط الحضري، سوف نعطي بعد و امتداد لهذا الموضوع في سياق تطبيقه على الوضعية الحالية في مدينة قسنطينة التي تعتبر من المدن الجزائرية التي تعاقبت عليها العديد من الحضارات، والتي تتميز بطابع خاص نتيجة قيامها على الصخرة و هذا ما يجعل المدينة تعاني من مشاكل و عراقيل في مجال النقل نظراً لضيق طرق المدينة وإلى الطبوغرافية الخاصة بها، إلى جانب نقص الهياكل القاعدية وبالرغم من الحلول التي اقترحتها الدولة لتنظيم القطاع و تحسين خدمة النقل العمومي إذ قامت بإنشاء مؤسسات نقل عمومي عبر التراب الوطني و التي كانت بدايتها سنة 2003، إلا أن ذلك لم يجد نفعا و مازال المواطن الجزائري عامة و القسنطيني خاصة يتخبط تحت ظلال هذه الأزمة الحادة وعليه فالإشكال الذي يطرح نفسه هو: ماهو واقع نوعية خدمة النقل الحضري بالحافلات على مستوى الخط الحضري باب القنطرة - علي منجلي ؟

وبناء على ما سبق نحاول من خلال هذه الورقة البحثية تسليط الضوء على إبراز واقع نوعية خدمة النقل الحضري بالحافلات إلى جانب التعرف ما إذا كانت لنوعية الطرق والكثافة السكانية دور في تدني نوعية الخدمات.

➤ مفاهيم الدراسة:

1. **النقل:** تعني كلمة النقل لغة تحويل الشيء من مكان إلى آخر (المعجم العربي، 1989، ص 1225). وإصطلاحاً يعرف النقل على أنه "حركة السلع والأفراد والمعلومات من مكان لآخر (عبده، 2005، ص 15). فهو إنتقال الأشخاص والسلع والبضائع والمعلومات أو حركتهم من مكان إلى آخر على سطح الأرض وبتغيير في خصائص المادة (الأجود، 1995، ص 15). كما هو جزء حيوي من الحياة اليومية لمعظم الناس، إذ يوفر الحركة والانتقال بين الأماكن المختلفة منها وخارجها (بن علي، 2000، ص 65). ويعرف النقل من الناحية الاقتصادية على أنه وسيلة مادية تحوي مجموعة من التقنيات المسطرة من أجل نقل الأشخاص والبضائع (Ziv & Napoléon, 1981, p 1).

يعتبر النقل أحد فروع النشاط الاقتصادي والاجتماعي والخدمي، يهدف إلى تسهيل انتقال الأشخاص ونقل المنتجات من مكان إلى آخر باستخدام وسائل نقل مختلفة وفق متطلبات الإنتاج الاجتماعي المرتبط بتقسيم العمل ومستلزمات سد الحاجات المادية والاجتماعية للسكان، وهو يساعد توحيد السوق، وتوسيع العمران، ويسهل تبادل خبرات الحياة الاجتماعية والتواصل الحضاري (كافي، 2017، ص 27). لقد عرف القانون الجزائري النقل حيث نصت المادة 16 من القانون رقم 88/ 17 المؤرخ في 10 ماي 1988 على ما يلي: يعد النقل كلّ نشاط ينقل بواسطة شخص طبيعي أو معنوي أشخاص أو بضائع على متن مركبة مهما كان نوعها (قانون، 1988).

2. النقل الحضري: النقل الحضري هو مجموعة وسائل النقل الجماعي والفردية التي تسمح بضمان التنقلات داخل التجمعات السكنية الكبيرة للأشخاص، وعلى العموم تتكفل بهذا النوع من النقل مؤسسات عمومية مختصة بنقل الأشخاص مقابل مبالغ مالية محدودة وشغل في أوقات محدودة عبر المسالك المخصصة لها نقاط توقف ومحطات معينة (بلخضر، 2011، ص 14). فهو وسيلة هامة للربط بين نقاط التجمع العمراني و هو الشريان الواصل بينهما، فضلا عن كونه المحرك الأساسي للتجمع السكاني الحضري، حيث يهدف إلى إعطاء ديناميكية واستمرارية للحياة في المدينة بمختلف تشكيلاتها (وهابي، 2011، ص 11). وهو مجموعة من التقنيات المستعملة والتهيئة والبنيات التحتية والوسائل، التي تهدف مجتمعة أو في التنظيم الإداري والضميني لتنقلات الأفراد والحيوانات والسلع والمعلومات في ظروف مثلى من وقت وتكلفة وراحة (عقاري، 2019، ص 3).

➤ **تخطيط النقل الحضري:** إن عملية تخطيط النقل الحضري قضية متعددة الجوانب ومتعددة المراحل والهدف منها وضع القواعد اللازمة لضمان الاستقرار الدائم لنظم النقل ليتلاءم مع عملية التطور الحضري المستمر وفقا لبرامج وأهداف محددة تلبي قدر الإمكان رغبات السكان في التنقل بسهولة ويسر وأمان وبمستوى خدمة مناسب. ذلك أنه مع إزدياد أعداد السكان داخل المدن وتعدد متطلبات الحياة الحضرية تصبح نظم النقل المتوفرة تدريجيا غير قادرة على تحقيق مستوى خدمة من اسهل نقل السكان من خلال تزايد أعداد السيارات على شبكات الطرق مما يسببا لاختناقات المرورية وزيادة الحوادث وتعرض المناطق الحضرية للتلوث البيئي بكافة صوره وأشكاله (عبد المنعم حسن، 1994، ص 7).

➤ أهمية النقل الحضري : يمكن التعبير عن أهمية هذا العنصر بمعيارين:

- المعيار الأول الوظيفي: إذ بدون النقل والأرض التي يشغلها، لا يمكن للمدن أن تتطور وتتمو ولا يمكن أن تتفاعل مع بعضها البعض.
- المعيار الثاني: الذي يدل على أهمية هذا الصنف من استعمالات الأرض فإنه مكاني كمي يمثل بمقدار الأراضي التي تخصص لهذا الغرض في بنية المدينة، ففي حالة المدن الحديثة يأتي هذا المقدار بالمرتبة الثانية بعد الاستعمال السكني من حيث المساحة وقد وجد في مدن البلدان المتقدمة بأن نسبة الأرض التي تخصص للشوارع، سكك الحديد، المطارات، أرض الميناء ومرافقه قد تزيد على ثلث أرض المنطقة المعمورة من المساحة الكلية للمدينة، وقد تظهر هذه النسبة قليلة إذ ما أضيف إليها استعمالات الأرض التي تخصص لوقوف السيارات (عطوي، 2001، ص 242).

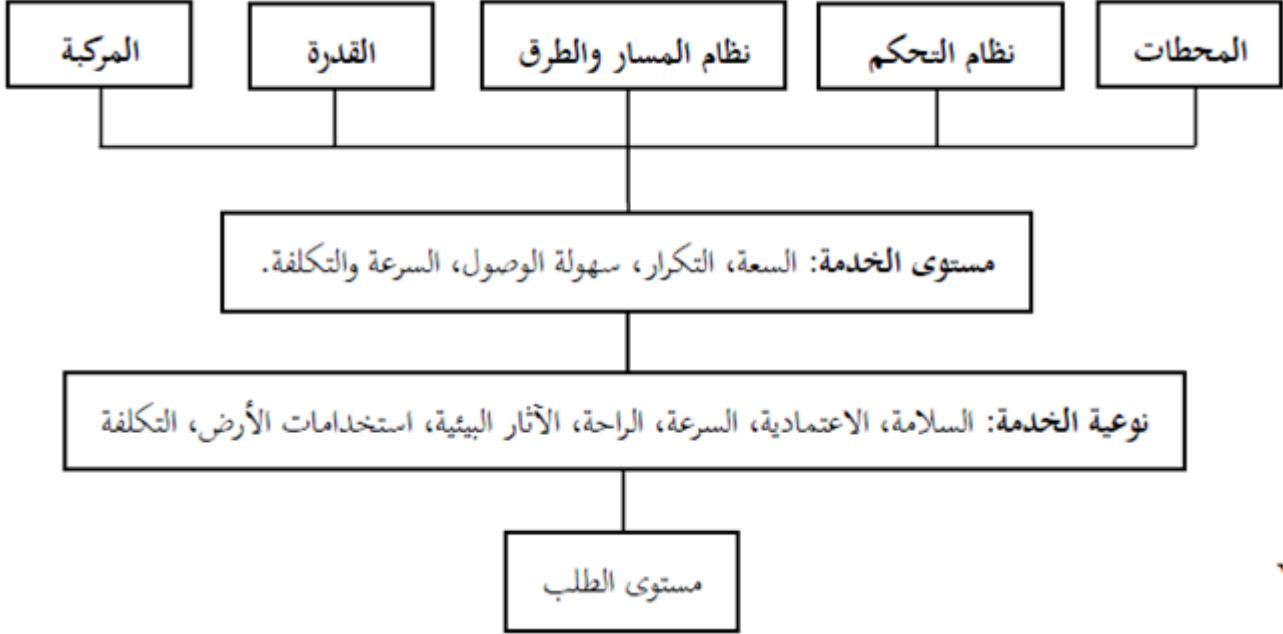
➤ مزايا النقل الحضري :يحدّد منصور (1998) مزايا النقل الحضري في العناصر التالية:

- ✓ يساهم النقل الحضري في تحضر وتقدم المدن على ضوء تطوير وسائل النقل المتاحة في المجال الحضري للمدينة وفق الحاجات والمتطلبات المتزايدة للسكان.
- ✓ يحقق النقل الحضري التكامل الاقتصادي والاجتماعي بين مختلف النشاطات في المدينة .
- ✓ يساهم النقل الحضري في تحقيق النمو التجاري والاقتصادي، فهو يساهم خلال أنشطته المختلفة الداعمة للإقتصاد الوطني في تطوير المناطق ورقيتها ويساعد على إذابة الفوارق بين مختلف التجمعات السكانية إلى جانب أنه يضمن تبادل الفوائض الإنتاجية وتغطية العجز بين مختلف المناطق.
- ينعكس توسع إقتصاديات النقل الجماعي الحضري على زيادة الإستثمار، وتوسيع سوق العمل من خلال ظهور آفاق جديدة للطلب على اليد العاملة، وبالتالي خلق مناصب جديدة ما يعكس إنتعاش المستوى الإقتصادي والاجتماعي للدولة.

➤ مكونات نظام النقل الحضري :إن مكونات نظام النقل الحضري كما هو موضح في

الشكل رقم (01)، تتفاعل مع بعضها البعض لتوفير خدمة النقل بالكمية والنوعية المرجوة، فسعة نظام النقل تعتمد على حجم المركبة وسرعتها، وهذه الأخيرة تعتمد على قدرة تحمل الطريق وسعته، فنظام النقل الحضري بمكوناته الخمسة، يرمي إلى تحقيق أهداف منها :أن يكون في متناول عامة الأفراد، وغير مكلف، وبسيط يسهل أعمال الصيانة لوسائله وهياكله ومتصفا بالديمومة أي يمكن إستعماله

لفترة طويلة، وعادل لجميع أفراد المجتمع أي لهم كافة الحظوظ في خدماته، ومحافظة على سلامة المحيط، والموارد غير المتجددة، ومقبولاً اجتماعياً (شهلي، لحول، 2017، ص 334).



شكل رقم 01 :مكونات نظام النقل الحضري

(أورد في: سعيد عبد الرحمن القاضي، ص5)

➤ صفات النقل:

1. النقل كنشاط إنتاجي: يمكن اعتبار النقل كعملية إنتاج مثل باقي الفروع الصناعية الأخرى مع انفراده ببعض الخصائص (بلخيري، 1999، ص 27).

2. النقل كخدمة عمومية: إن الخدمة في ميدان النقل ظهرت بظهور وسائل النقل في كل المجتمعات وخاصة المتقدمة منها هذه الخدمة جاءت لتلبية الرغبات المتزايدة لحاجة الإنسان، حيث يعتبر النقل العمود الفقري أو المحرك الرئيسي لجميع النشاطات الاجتماعية (فتح الباب، شديد، 1976، ص 72). عرفت خدمات النقل على أنها تلك الخدمات العمومية التي تتضمن مجموعة من الوظائف المفروضة من طرف الدولة بهدف تنظيم نقل الأشخاص وترقيته (Duthion, 2000, p 20).

3. خصائص خدمة النقل: أشار أيوب (2002) أنّ لخدمة النقل مجموعة من الخصائص نوجزها فيما يلي:

- بالنسبة للخصائص المميزة لجانب الطلب على الخدمات تتلخص في كون أن الطلب على خدمات النقل هو طلب محفز أو مشوق، إضافة إلى تباين معادلات الطلب على خدمات النقل

وفق الاختلاف مستوى النشاط الاقتصادي وهي تتميز أيضا بالتقلبات (اليومية الأسبوعية الموسمية) في معادلات الطلب على خدمات النقل -أما الخصائص المميزة لجانب عرض خدمات النقل : فتتلخص في اختلاف تكاليف عرض خدمات النقل باختلاف وسيلة النقل المستخدمة، إضافة إلى أن عرض خدمات قطاع النقل يتصف بعدم القابلية للتخزين والتجزئة، مع اختلاف عرض خدمات النقل من حيث معدل تكرار الخدمة وإنجازها على أكمل وجه.

➤ **عناصر نوعية الخدمة في النقل:** هناك عدة عناصر أساسية يستند عليها لقياس نوعية الخدمة المتقدمة في ميدان النقل:

أ-**الوقت:** له دور كبير في اختيار نمط النقل من طرف الزبون، وهو ما نفسه في بعض الأحيان الإقبال على سيارات الأجرة.

ب-**السرعة:** تعتبر عنصرا هاما يدخل في اختيار الزبون، كما تعدّ من أهم العوامل في الأداء الجيد لوسيلة النقل.

ج -**الراحة:** تعتبر عنصرا هاما خاصة إذا تعمّقا لأمر بالسفر للمسافات الطويلة، وأهمّ ما يتحكم فيها نوعية المركبة وحالتها.

د -**المعاملة:** وتنتج عن العلاقات المباشرة بين العامل في قطاع النقل (السائق، القابض) والزبون، والتي عادة تبرز في حسن المظهر.

هـ -**التسعيرة:** وهي الثمن مقابل الخدمة، وتلعب دورا في الموازنة بين العرض والطلب.

و -**النظامية:** وتعني وجود وسيمة النقل دون الانتظار الطويل وتوفرها وفق المقاييس الموجودة

ز -**الأمن:** يعتبر ترقيم الأمن من أهم العوامل النفسية للمتنقل، فمن أهم أسباب حوادث المرور : -التعدي على قانون المرور.

-عدم تحديد مناطق ينظم فيها السير.

-عدم تحديد الأمكنة التي يمنع التوقف فيها.

-ضيق الشوارع وازدياد حركة المرور (بن مشيش، 2003).

➤ النقل الحضري الجماعي بالحافلات بقسنطينة:

■ **تقديم ولاية قسنطينة:** تعتبر ولاية قسنطينة عاصمة الإقليم الشمالي الشرقي الجزائري، وهذا ما جعل منها منطقة عبور هامة بين أقاليم البلاد، فهي تبعد عن الجزائر العاصمة بـ 439 كلم وبـ 86 كلم عن ولاية سكيكدة وتفصلها 235 كلم عن ولاية بسكرة وبوابة الصحراء و 245 كلم عن الحدود الشرقية الجزائرية التونسية. يحدها شمالا مدينة سكيكدة، شرقا مدينة قالمة، غربا مدينة ميله، ومن الجنوب مدينة أم البواقي، تتربع قسنطينة على مساحة قدرها 252297 كلم، تضم 06 دوائر وكل دائرة تضم بلدية أو مجموعة من البلديات التي تقدر بـ 12 عشر بلدية. هناك العديد من العراقيل الطبيعية التي تميز مجال المدينة" انحدارات شديدة .مناطق حساسة معرضة للانزلاق .تضاريس ساهمت نوعا ما في وضعيتها الغير مريحة مما عرقل التعمير بها خاصة في الجزء الشرقي من المدينة وشماله هضبة عين الباي.

➤ **سياسة النقل الحضري الجماعي بقسنطينة:** مر النقل الحضري الجماعي في الجزائر بعدة مراحل منذ الاستقلال إلى يومنا هذا ومدينة قسنطينة من بين المدن التي عرفت تطورات وتغييرات وهذه المراحل تتجسد في قوانين وقرارات ومراسيم تنظيمية تتركز في مجملها حول شروط وكيفيات ممارسة هذه الخدمة العمومية من جهة وتنظيم وسائل النقل وتصنيفها ومراقبتها من جهة أخرى. من خلال ما تم عرضه وجدنا أن الدولة رجعت للنقل الحضري من خلال مؤسسات النقل الحضري وشبه الحضري بهدف تدعيم وتنظيم النقل الحضري بالحافلات بمدينة قسنطينة.

2-3-محيط نقل المؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه الحضري بقسنطينة:

2-3-1-تقديم المؤسسة :

بموجب المرسوم التنفيذي رقم 04 - 386 المؤرخ في 28 نوفمبر 2004 تم اعتماد مؤسسة النقل الحضري وشبه الحضري لمدينة قسنطينة لتقوم بتقديم خدمات النقل الجماعي الحضري وشبه الحضري، والتي هي مؤسسة عمومية ذات طابع تجاري تتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلالية تم تدشينها من طرف والي قسنطينة بتاريخ 08 ديسمبر 2004 وتم تدشينها فعليا من طرف رئيس الجمهورية بتاريخ 16 أفريل 2006 وهي تعتبر المؤسسة في هذا المجال والتي تضمن نسبة معتبرة من التنقلات اليومية للأفراد.

2-3-2-الخطوط المستغلة :

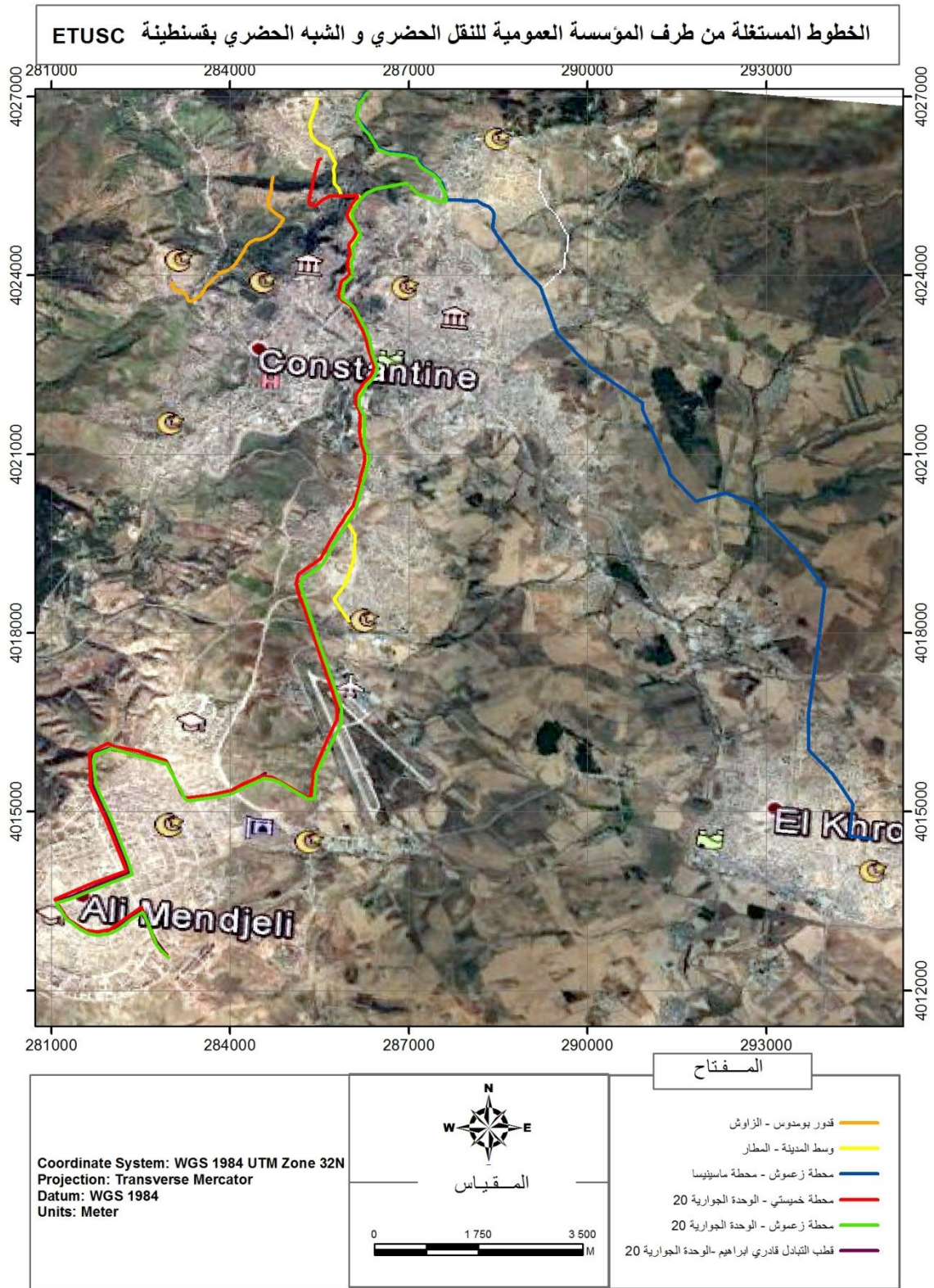
هناك خمسة خطوط مستغلة من طرف مؤسسة النقل الحضري وشبه الحضري لمدينة قسنطينة حيث خصصت المؤسسة عدد من الحافلات في اليوم لكل خط والموضحة في الجدول رقم 01 والمخطط رقم 01 (بن شنة، الزعر، 2017، ص 12-39).

جدول رقم (01): عدد الخطوط الحالية المستغلة من طرف مؤسسة النقل الحضري

وشبه الحضري لمدينة قسنطينة

رمز الخط	الخط	متوسط عدد الحافلات المبرمجة في اليوم	متوسط عدد الحافلات المستغلة في اليوم
L05	قدور بومدوس -الزاوش	02	02
L07	خميسي - المدينة الجديدة	04	04
L08	وسط المدينة - المطار	04	04
L15	باب القنطرة -المدينة الجديدة	03	03
L16	باب القنطرة -ماسينيسا	04	04
المجموع	5خطوط	19	19

مديرية الاستغلال لمؤسسة النقل الحضري وشبه الحضري لمدينة قسنطينة

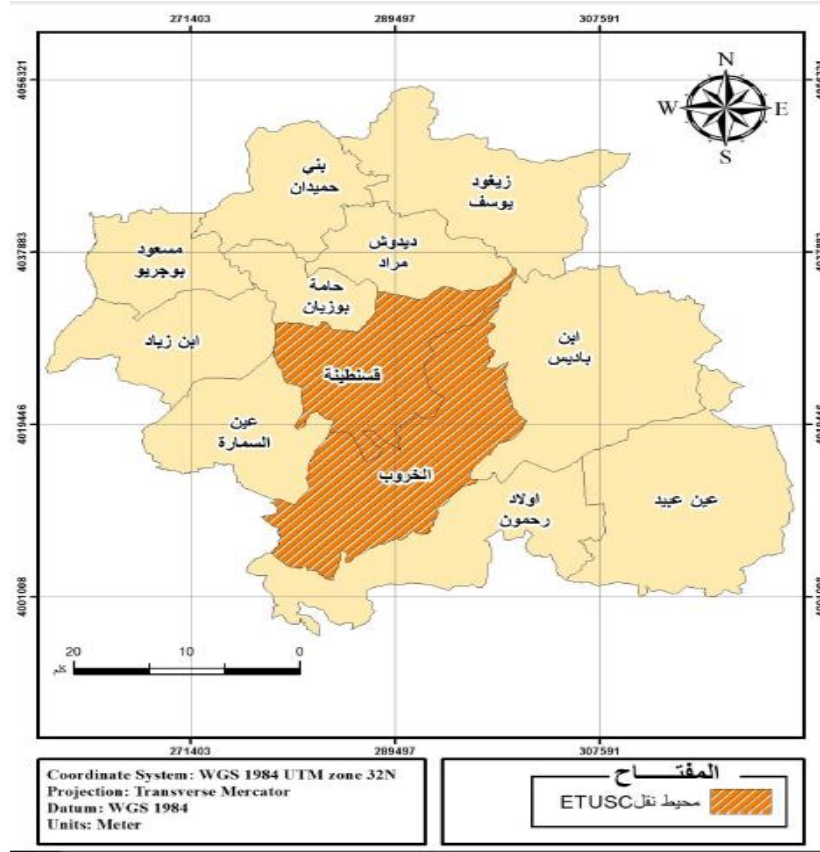


المخطط رقم (01): الخطوط المستغلة من طرف المؤسسة العمومية للنقل الحضري وشبه الحضري بقسنطينة

بالتالي من خلال اطلعنا على الخطوط المستغلة من طرف مؤسسة النقل الحضري وشبه الحضري لمدينة قسنطينة، نلاحظ أن محيط نقلها محصور ما بين قسنطينة والخروب كما هو موضح في الخريطة

واقع نوعية خدمة النقل الحضري بالحافلات حالة الخط الحضري باب القنطرة -علي منجلي نموذجاً-

محيط نقل المؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه الحضري بقسنطينة

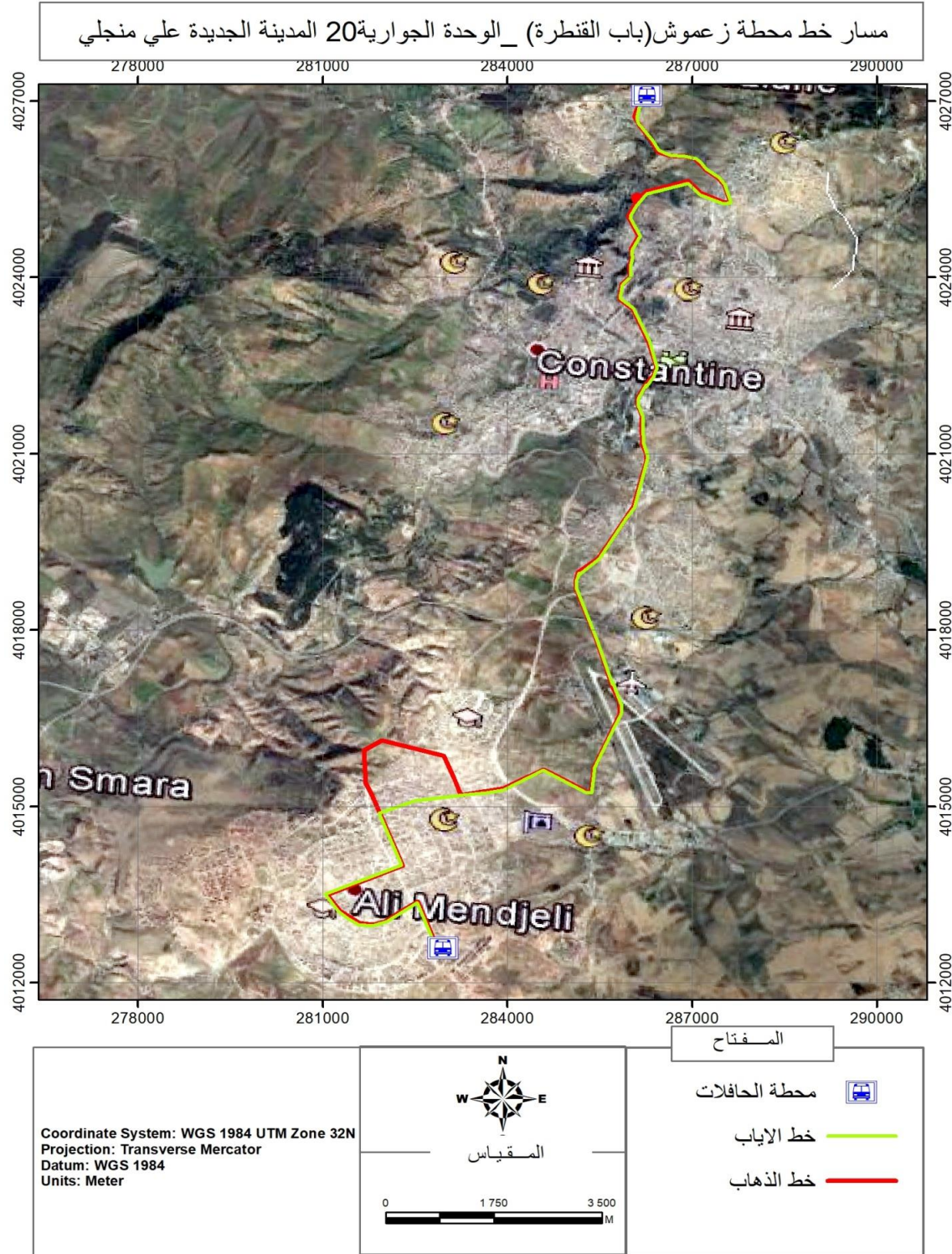


➤ واقع نوعية الخدمة على مستوى خط باب القنطرة المدينة الجديدة علي منجلي:

1. تقديم خط المدينة الجديدة- علي منجلي- باب القنطرة (محطة زعموش): يعتبر الخط الحضري المدينة الجديدة علي منجلي- باب القنطرة كما يوضحه المخطط رقم 02 أحد أهم الخطوط الحضرية بالنسبة لمؤسسة النقل الحضري وشبه الحضري الموجودة في المدينة، وهذا لعدة اعتبارات من بينها أنه يربط بين مدينتين المدينة الجديدة علي منجلي ومدينة قسنطينة و اللتان تتميزان بكثافة سكانية عالية وتجهيزات عمومية وخاصة، ذات أهمية كبرى، تمارس قوة جذب على المستوى المحلي والجهوي كما يمر عبر العديد من الأحياء السكنية الجماعية والفردية يبلغ طول هذا الخط 51 كلم و 600 م تشتغل به كحافلات وهو عبارة عن مسار طويل ينقسم الى:

-طريق ذهاب : طولها 27 كلم و 400 م " باب القنطرة- المدينة الجديدة علي منجلي يمر على موقف 31

-طريق إياب : طولها 24 كلم و 200م" المدينة الجديدة علي منجلي- باب القنطرة يمر على 28موقف تستغرق الحافلة 1 س و 45 د في الدورة الواحدة (ذهاب وإياب) وأحيانا أطول في وقت الذروة.



المخطط رقم (02) مسار محطة زعموش (باب القنطرة) _ الوحدة الجوية 20 المدينة الجديدة علي منجلي

حسب مديرية النقل لولاية قسنطينة فإن الخط الرابط بين المدينة الجديدة علي منجلي وباب القنطرة (محطة زعموش، يضم إجمالاً 3 حافلات خاصة بالدولة من نوع فانهول كما توضحه الصورة رقم 02، ولا توجد حافلات الخواص تشتغل على هذا الخط، أما بالنسبة لحالة هذه الحافلات فهي في حالة سيئة وهذا راجع لقدمها وعدم صيانتها.



صورة رقم 01 : المحطة الحضرية زعموش (باب القنطرة)

2. نوعية الخدمة على مستوى خط باب القنطرة المدينة الجديدة علي منجلي : تعتبر نوعية الخدمة العنصر المحدد لاختيار صيغة النقل للأفراد الراغبين في التنقل وأن مراعاة هذا الجانب في التنقل الجماعي من شأنه أن يقلل من استعمال السيارة الخاصة داخل المحيط العمراني وما ينتج عنها من آثار سلبية على المحيط. ومن أجل رصد واقع نوعية الخدمة على مستوى خط باب القنطرة المدينة الجديدة علي منجلي اعتمدنا، على الدراسة الميدانية عن طريق استمارة الاستبيان و نظرا لكون مجتمع الدراسة غير محدد فقد تم أخذ عينة مكونة من 80 متنقل على مستوى هذا الخط، و قد أجريت الدراسة على مستوى نقاط مختلفة من الخط الحضري، وقد اعتمدنا على عدة مؤشرات لتحديد نوعية الخدمة و كانت النتائج كالتالي:

❖ **مدة التنقل:** تعتبر مدة التنقل مؤشر مهم للنقل وهو العامل الرئيسي الذي جاء من أجله النقل وهذا لتقصير المسافات بين أرجاء المدينة. بما أن الخط الحضري باب القنطرة من أطول الخطوط الحضرية التابعة للمؤسسة العمومية للنقل الحضري و شبه الحضري بولاية قسنطينة، إذ تقدر مسافة المسار ذهابا ب 27 كلم و 400م مع 31 موقف و مسافة مسار الإياب ب 24 كلم و 200م مزودة ب 28 موقف موزعة على طول المسار دون أن ننسى عبوره على نقاط تعرف ازدحاما مروريا طيلة ساعات النهار مما يجعل مدة التنقل طويلة و هذا ما أكده مستعملو هذا الخط، حيث عدد كبير منهم و المقدرة نسبتهم ب 56.25% وجدوا أن المدة طويلة و أحيانا تزيد مما يؤثر على حياتهم سلبا أما بقية المستجوبين فقد انقسمت آرائهم بين من اعتبروا المدة متوسطة

بنسبة 25% و قصيرة بنسبة 18.75% و هي الفئة التي تستعمل الحافلة بغرض التنقل لمسافات قصيرة تتراوح مدتها بين 15 و 30د..

❖ **مدة انتظار الحافلة:** من خلال استجواب المتنقلين عبر خط باب القنطرة و المدينة الجديدة على منجلي حول مدة انتظار الحافلة، وجدنا أن معظم مستعملي الخط من عينة الدراسة يؤكدون على طول مدة الانتظار بنسبة 82.5% و هذا راجع لنقص عدد الحافلات على مستوى هذا الخط من جهة و من جهة أخرى لكثرة المواقف و الازدحام المروري خاصة في أوقات الذروة، بينما يرى 15% من المستجوبين أن مدة انتظار الحافلة متوسطة، أما 2.5% من عينة الدراسة ممن يرون أن مدة الانتظار قصيرة هذه الفئة تمثل الأشخاص الذين يتنقلون نادرا على مستوى هذا الخط إذ لا يعيرون الاهتمام لمدة انتظار الحافلة.

❖ **تسعيرة التنقل:** تعتبر تسعيرة التنقل بمثابة أحد أهم أسباب اختيار وسيلة النقل لذا يتجه المتنقلون ذوي الدخل البسيط للحافلة التابعة لمؤسسة النقل الحضري وشبه الحضري باعتبارها تقدم خدمة النقل بتسعيرة أقل مقارنة بباقي وسائل النقل الأخرى كالترامواي الخ، وهذا ما لاحظناه خلال التحقيق الميداني إذ وجدنا من خلال استجواب المتنقلين أن معظم عينة الدراسة راضون عن تسعيرة التنقل والمقدرة نسبتهم ب 96.25% في حين تبقى نسبة 3.75% من المتنقلين على مستوى هذا الخط ممن يرجحون أن التسعيرة غير مناسبة بالنسبة لهم.

❖ **عدد الحافلات:** من خلال التحقيق الميداني وجدنا أن عدد الحافلات المبرمجة على الخط المدروس غير كافية وهذا حسب إجابات مستعملي هذا الخط حيث قدرت نسبتهم ب 95% و هذا ما يفسر تدهور الخدمة المقدمة من طرف مؤسسة النقل الحضري و شبه الحضري بولاية قسنطينة و عدم تغطيتها للنقص المسجل من طرفها على مستوى هذا الخط، أما باقي المستجوبين من عينة الدراسة و المقدرة نسبتهم ب 5% فهم يرجحون عن كفاية عدد الحافلات المستغلة على هذا الخط.

❖ **قيادة السائق:** من خلال أجوبة المتنقلين المتحصل عليها وجدنا أن معظمهم راضون على قيادة السائق، حيث بلغت نسبة الرضا ب 87.5% وهذا راجع لأن معظم السائقين مهنهم السابقة تمثلت في مجال النقل أي ذوي خبرة في ميدان السياقة إلى جانب أن أعمارهم تتراوح ما بين 30 و 60 سنة، كما أنهم يعملون بنظام التناوب أي هناك فرقة تعمل في الفترة الصباحية من السادسة صباحا الى غاية منتصف النهار والفرقة الثانية من منتصف النهار الى غاية السادسة والنصف مساء، أما المتنقلين غير الراضين عن قيادة السائق فتمثلت نسبتهم ب 12.5%.

❖ **نظافة الحافلة:** نلاحظ أن نظافة الحافلة التابعة لمؤسسة النقل المستغلة على مستوى خط مجال الدراسة متوسطة على حسب أجوبة المتقلين والمقدرة نسبتهم ب 56.25% وهذا يدل على أن المؤسسة لا تهتم بهذا النوع من الخدمة، إلى جانب عدم مسؤولية المتقلين وذلك من خلال رميهم للتذاكر على مستوى الحافلة، كما كانت هناك آراء أخرى للمتقلين حيث أقرروا أن النظافة حسنة والمقدرة نسبتهم ب 36.25% إضافة إلى نسبة 7.5% من المستغلين لهذا الخط و الذين يجدون أن نظافة الحافلة سيئة.

❖ **اكتظاظ الحافلة:** من خلال النتائج المتحصل عليها من قبل المستجوبين، سجلنا نسبة مرتفعة فيما يخص اكتظاظ الحافلة بنسبة تقدر ب 88.75% وهذا نتيجة لتجاوز الحد الأقصى للمتقلين من طرف الناقلين بسبب قلة عدد الحافلات و كذلك لوجود أهم التجهيزات على مستوى هذا الخط كالجامعات جامعة منتوري 1 و جامعة مهري عبد الحميد 2 خاصة إلى جانب طول مسار الخط سواء في الذهاب أو الإياب و هذا ما يؤدي إلى عدم الأمن و كثرة الاعتداءات، إلى جانب أن نسبة من المتقلين أو المقدرة ب 11.25% أقرروا أن الحافلات المستغلة على مستوى هذا الخط غير مكتظة.

❖ **تقييم الخدمة المقدمة من طرف مؤسسة النقل الحضري والشبه الحضري:** من خلال أجوبة المستغلين لخط باب القنطرة والمدينة الجديدة علي منجلي وجدنا أن معظم الإجابات كانت تقييم الخدمة المقدمة من طرف مؤسسة النقل الحضري وشبه الحضري على أنها حسنة و بلغت نسبة اجاباتهم ب 61.25% وهذا راجع لتراجع الخدمة المقدمة عن الأول عند نشأتها، فيما يعتبر آخرون و المقدرة نسبتهم ب 30% أن الخدمة المقدمة جيدة بالمقارنة من نظيراتها في القطاع الخاص و نسبة قليلة من المستجوبين و المقدرة ب 8.75% تجد أن الخدمة المقدمة من طرف مؤسسة النقل الحضري وشبه الحضري لمدينة سيئة.

➤ **خاتمة:** النقل هو الوسيلة المفضلة للدراسات المجالية، حيث يعمل على الربط والاتصال بين المدن فبواسطة وسائل النقل تمكن الإنسان من التنقل ونقل البضائع والسلع إلى جميع بلدان العالم، فالنقل في وقتنا الحاضر يعد من العناصر الأساسية التي لا تستطيع المدينة أن تستغني عنه، وبالتالي لا مدينة ولا بلد ولا مجتمعات تقوم من دونه. ومن خلال ما تطرقنا إليه في هذه الورقة البحثية يتضح لنا أن النقل الحضري بمثابة الدم في جسم الإنسان، فهو خدمة تعطي ديناميكية وحيوية للمدينة، نظرا لأهميته وعلاقته المباشرة بالمجال الحضري إذ من خلال دراستنا للخط الحضري باب القنطرة المدينة الجديدة نموذجاً، تبين لنا أن مدينة قسنطينة تتميز بخصائص خاصة نتيجة لطبوغرافية المدينة والتي أثرت على منظومة النقل الحضري، إلى جانب انعدام التوازن في توزيع الكثافة السكانية عبر الأحياء، إضافة إلى أن المدينة

توسعت عمرانيا إلا أن شبكة الطرق و جميع البنى التحتية للنقل لم تعرف توسعا مغطيا لهذا التوسع العمراني، ومن أهم النتائج المتحصل عليها نجد أن :

- ✓ خط باب القنطرة المدينة الجديدة لا يوفر خدمة جدية لمستغليه.
- ✓ أغلبية المتققلين يشكون من النقص الملحوظ في عدد الحافلات على مستوى خط مجال الدراسة.
- ✓ قدم الحافلات وعدم تجديدها.
- ✓ طول مدة التنقل بين مركز المدينة والمدينة الجديدة علي منجلي.
- ✓ اكتظاظ الحافلة عن آخرها بالركاب يؤدي إلى مشاكل على مستواها.
- ✓ ضيق شبكة الطرق نتيجة لطبوغرافية المدينة يؤدي الى اختناق المرور وخاصة في أوقات الذروة إلى جانب أنها هي الأخرى مسؤولة عن تدني نوعية خدمات النقل الحضري.
- ✓ بالرغم من أن الخط تقوم بتسييره مؤسسة النقل الحضري وشبه الحضري لمدينة قسنطينة إلا أن خدماتها لا ترقى لتطلعات السكان القسنطينيين وتبقى بعيدة عن النقل المستدام.
- ✓ رغم أن المدينتين علي منجلي و قسنطينة تشهدان كثافة سكانية عالية إلا أن عدد الحافلات لا يتناسب مع هذا العدد من السكان مما يود ضعف في نوعية خدمات النقل الحضري.

➤ قائمة المراجع:

1. الأجواد، فضل إبراهيم (2000). المدخل إلى جغرافية النقل. القاهرة: الدار العربية للنشر والتوزيع.
2. المنظمة العربية للتربية و العلوم و الثقافة (1989). المعجم العربي الأساسي: للناطقين بالعربية ومتعلميها. لاروس.
3. أيوب، سميرة إبراهيم محمد (2002). اقتصاديات النقل: دراسة تمهيدية. الاسكندرية: الدار الجامعية الجديدة.
4. بلخضر، شاكر (2011). مشروع القطار الحضري لمدينة باتنة. رسالة ماجستير في علوم التسيير. جامعة الحاج لخضر، باتنة، الجزائر.
5. بن شنة، عبد العالي، الزعر، بشير كمال (2017). الحضري و الشبه الحضري نموذجا، تسيير النقل الحضري بقسنطينة المؤسسة العمومية للنقل، قسنطينة. مذكرة ماستر، تسيير الجماعات المحلية و الحكومة، جامعة صالح، بونيدر، قسنطينة 3.
6. بن منيش، مریم، لعروق، محمد الهادي (2004). النقل الحضري الجماعي بالحافلات في قسنطينة الكبرى، السياسات، التخطيط والتنظيم. مذكرة ماجستير في التهيئة العمرانية، جامعة منتوري قسنطينة، قسنطينة، الجزائر.
7. رمضان بلخيري (1996). أهمية النقل كنشاط خاص في الاقتصاد والتنمية الاقتصادية: مدى وأبعاد دراسة حالة النقل البري في الجزائر. رسالة ماجستير في العلوم الاقتصادية، جامعة باتنة، الجزائر.
8. شهلي، يزيد، حول، سامية (2017). مساهمة النقل الحضري الجماعي في تحسين التنقلات اليومية للأفراد. مجلة العلوم الاجتماعية والإنسانية، جامعة محمد بوضياف، المسيلة. 13، 352-329.
9. عبد المنعم، حسن علي محمد (1994). هندسة النقل والمرور. بيروت: دار الراتب الجامعية.
10. عباده سعيد (1994). أسس جغرافية النقل. القاهرة: مكتبة الانجلو المصرية للطباعة والنشر.
11. عطوي، عبد الله (2001). جغرافية المدن. بيروت: دار النهضة العربية..
12. عقاري زكريا (2016). تقييم السياسات العمومية للنقل الحضري: دراسة حالة النقل الحضري في الجزائر العاصمة. أطروحة دكتوراه. قسم العلوم الاقتصادية، جامعة الحاج لخضر، باتنة، الجزائر.
13. فتح الباب، عبد الحميد، شديد، محمد جمال (1976). الخدمات الاجتماعية في الدول النامية. القاهرة: مكتبة الأنجلو مصرية.
14. كافي، مصطفى يوسف (2017). اقتصاد النقل و البيئة في إطار ضوابط التنمية المستدامة. قسنطينة، الجزائر: ألفا للوثائق.
15. منصور، حمادة فريد (1998). مقدمة في اقتصاديات النقل. ط 1. الاسكندرية، مصر: مركز الإسكندرية للكتاب.
16. وهابي، وليد (2011). النقل الحضري الجماعي دراسة حالة خط الحضري بوزوران- المحطة الجديدة باتنة. مذكرة ماستر، جامعة الحاج لخضر، باتنة، الجزائر.
17. قانون رقم 88/ 17 المؤرخ في 10 ماي 1988، المتضمن تنظيم النقل البري و توجيهه.

18. Duthion,G,B.,Gelbman-Ziv,B. (2000). Transport collectif interurbain de voyageurs. France: Celse.

19. Ziv,J-C., Napoléon,C.(1981). Le transport urbain: Un enjeu pour les villes. Paris: Dunod.