مؤسسة النقل الحضري وشبه الحضري لولاية تيارت كمؤسسة مواطنة

– أبعاد وتحديات التغير الاجتماعي–

Subject: **The Urban and Suburban Transport Authority of Tiaret Province as a Citizen-Oriented Institution- Dimensions and Challenges of Social Change-**

د. جمال غمبازة

جامعة ابن خلدون –تيارت–

djamel.ghambaza@univ-tiaret.dz

تاريخ الاستلام: **2026/02/15** تاريخ القبول: **2026/03/11** تاريخ النشر: **2026/07/21**

ملخص:

يمثل قطاع النقل ونذكر تخصص النقل البري الحضري أحد أهم الروافد الاقتصادية التي تقدم خدمات لا غنى عنها، وتلعب دورا استراتيجيا في الاقتصاد الوطني للجزائر منذ الاستقلال العام 1962 ولكنها عرفت عدة تسميات وتخصصات كالنقل الحضري بالحافلات والترامواي وعدة فترات تاريخية في تأسيسها، وقد لعبت مؤسسة النقل الحضري دورا مهما كمؤسسة مواطنة اقتصادية واجتماعية، وتقدم خدمات ومازالت للمواطنين والمواطنات.

الكلمات المفتاحية: النقل الحضري، تيارت، النقل شبه الحضري، التغير الاجتماعي.

Abstract:
The transport sector, particularly urban land transport, represents one of the most important economic pillars, providing indispensable services and playing a strategic role in Algeria's national economy since independence in 1962. It has been known by various names and specializations, such as urban bus and tramway transport, and has undergone several historical phases in its development. The urban transport authority has played a significant role as a civic, economic, and social institution. It provides and continues to provide services to citizens.
Keywords: Urban transport, Tiaret, suburban transport, social change.

.

مقدمة:

وواكبت كل الفترات الزمنية والتغيرات الاجتماعية والاقتصادية للبلاد، ولقد تم تأسيس مؤسسة النقل الحضري والشبه الحضري لولاية تيارت كمؤسسة مواطنة تقدم خدمة عمومية.

وبالتالي نطرح عديد التساؤلات وأهمها، فيما تتمثل قيم المواطنة لمؤسسة النقل الحضري وشبه حضري لولاية تيارت؟ ما هي أبعاد التغير الاجتماعي لمؤسسة النقل الحضري والشبه حضري لولاية تيارت؟ فيما تتمثل التحديات الاقتصادية للمؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه حضري لولاية تيارت؟ ما هي آفاق مؤسسة النقل الحضري والشبه حضري لولاية تيارت؟

1– تعريف النقل الحضري:

عرف النقل الحضري بأنه " خدمة تقوم بربط مختلف نقاط التجمع الحضري باعتبارها الشريان الواصل بينها، حيث يخص تنقل الأفراد والسلع في الوسط الحضري وفقا لمخطط نظام نقل يغطي الاحتياجات يغطي الاحتياجات ويحقق

التكامل والانسجام، ويهدف لإعطاء ديناميكية للحياة في المدينة ويضمن تنقل المواطنين في شروط اقتصادية ملائمة وبطريقة مريحة وفي ظروف أمنية جيدة"[1]

وبالتالي نجد أن مهمة النقل الحضري بالدرجة الأولى هي نقل المواطنين والسلع بين مختلف المناطق الحضرية، وفي شروط الراحة والأمن والسعر المناسب، وبناء علاقات إنسانية وتشجيع قيم المواطنة وهي سيادة القانون والمساواة في الحقوق والواجبات والمشاركة الفعالة في الفضاءات السياسية والاقتصادية والاجتماعية والعمل التطوعي.

2– التطورات التاريخية والاقتصادية للنقل الحضري في الجزائر:

شهد قطاع النقل الحضري في الجزائر العديد من المشاكل والصعوبات، فبعد عجز المؤسسة العمومية للنقل على تلبية رغبات المسافرين وتوفير كافة احتياجاتهم، نتيجة لنوعية الخدمة المتدنية والتكاليف الكبيرة التي كانت تتحملها، تقرر سنة 1988 تحرير القطاع أمام القطاع الخاص. لكن هذا القرار أدى إلى تدهور نوعية خدمة النقل بكافة المدن الجزائرية.[2]

كما أشار البنك الدولي في إحدى دراساته، إلى أن الخوصصة وحدها لا تحقق الهدف منها إن لم يصاحبها إرادة وعزيمة لتحقيق الفعالية المطلوبة، فدول جنوب وجنوب شرق آسيا لم تهتم بتوزيع الأدوار بين فعالية المجتمع، أي لمن

[1] عيسى مرازقة، سهام مخلوف، عبد الرزاق توميت، **واقع المنظومة الحضرية في مدينة عنابة–الجزائر**، الاقتصاد الصناعي(خزارتك)، المجلد 9/ العدد: 02، (2019)، ص. 25.

[2] أ.بو الملح منيرة، أ.د.بوباكور فارس، **وضعية النقل الحضري وأثرها على تطور استعمال السيارة الخاصة بالجزائر– قياس وتحليل لوضعية النقل الحضري بولاية جيجل–**، دراسات وأبحاث، العدد 27 جوان 2017 السنة التاسعة، ص. 01.

يكون الدور الريادي للخاص أم العام، بل اهتمت بكيفية تحقيق أقصى فعالية في الأداء، بمعنى أن كل من يأخذ دورا عليه أن يؤديه برشاد تضمن تحقيق الهدف المنشود.[3]

نعم، لقد شهدت مؤسسة النقل الحضري بعد فترة الستينات والسبعينات التأسيس والتوسع، أما فترة الثمانينات فقد عرفت بداية التراجع الاقتصادي والصعوبات المالية التي عانت منها المؤسسة وذلك يعود إلى جملة من الأسباب أهمها سوء التسيير الاقتصادي والاختلاسات المالية لدى بعض المدراء المركزيين والمحليين وتفشي اللاكفاءة واللامبالاة والجهوية بل ووصلت حتى للتخريب الممنهج من بعض أشباه العمال والمواطنين عند استعمال وسائل النقل الحضري أو عند الاحتجاجات العنفية، لكن يمكن القول أن تحرير قطاع النقل في كل الدول وبالأخص التي اتبعت النظام الاقتصادي الاشتراكي المركزي كان لزاما بل وحتمية اقتصادية ومالية، بل إننا نجد في عديد الدول الليبرالية أن مساهمة القطاع الخاص مهمة وكبيرة للغاية في النقل الحضري، لان التجارب الاقتصادية أثبتت أن الدولة لا يمكنها أن تقوم بتسيير هذا القطاع بمفردها بل ويجب أن يكون هناك قطاع عام وخاص وبدفتر شروط صارم لتقديم خدمات ذات جودة و تجسيد لقيم المواطنة ولمواكبة التغير الاجتماعي الذي عرفته الجزائر ومازالت سواء بناء الأحياء بل والمدن الجديدة في إطار التوسع العمراني والزيادة الديمغرافية المعتبرة التي يعرفها المجتمع الجزائري.

وكذلك حول سوء الحوكمة في قطاع النقل في أواخر الثمانينات وفترة العشرية السوداء في التسعينيات من القرن الماضي، لعبت دورا سلبيا في نقص الخدمات التي يقدمها النقل الحضري في الجزائر.

[3] بن كروم زواوي، " **وضعية العمال بالمساهمة في ظل عملية الخوصصة " دراسة ميدانية في مؤسسة النقل متعدد الخدمات– وهران**، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص: التحول الاجتماعي والهوية، قسم: علم الاجتماع، كلية: العلوم الاجتماعية، جامعة وهران –السانية–، 2005، ص. 147.

فغياب الدولة وتخليها عن دورها مقابل تطور الطلب على خدمات النقل نتج عنه زيادة عدد االمتعاملين الخواص، الذين قرروا تغطية الطلب المتزايد من حيث الكمية فقط دون توفر شروط خدمة النقل والجودة والنوعية، مما ساهم في زيادة استخدام السيارة الخاصة التي نتج عنها العديد من المشاكل على المستوى الاقتصادي والاجتماعي والبيئي؟[4]

3– مؤسسة النقل الحضري وشبه الحضري لولاية تيارت:

أنشئت بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 500/06 مؤرخ في 2006/12/24 وكان تاريخ دخولها حيز الخدمة في 2008/04/09، تملك المؤسسة إمكانيات بشرية ومادية متعددة بمجموع 160 موظف إضافة إلى 30 حافلة في الحظيرة منها 28 حافلة مستغلة موزعة على 07 خطوط ويمكن الإشارة أن العدد تغير نحو زيادة عدد العمال حسب تصريح مدير مؤسسة النقل الحضري وشبه الحضري لولاية تيارت ليتجاوز 200 عامل حاليا في العام 2022. [5]

وبالتالي يمكن الإشارة أن تأسيس مؤسسة النقل الحضري وشبه الحضري لولاية تيارت بالمرسوم التنفيذي قانونيا كان منذ 19 سنة، أما بداية العمل في الميدان فهو منذ 18 سنة، وان المؤسسة بتعداد 160 موظفا بين الإطارات 93٪، وزيادة 40 موظفا بين 2008 و33,2022 والعمال، ومع وجود 30 حافلة منها 28 حافلة مستغلة تاريخ الدراسة أي بزيادة بنسبة 40٪ وهي زيادة نجدها معتبرة في مدة 14 سنة، ونتمنى أن المؤسسة منذ العام 2022 لغاية 2026 قد زاد عدد الحافلات وعدد الموظفين بها.

4– المواطنة والنقل الحضري:

[4] أ.بو الملح منيرة، أ.د.بوباكور فارس، **مرجع سبق ذكره**، ص. 01.

[5] حاطي ميادة، **فعالية النقل الحضري وآثاره على تنمية المدينة دراسة حالة "مدينة تيارت"**، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر أكاديمي، قسم: هندسة حضرية، معهد: تسيير التقنيات الحضرية، جامعة محمد بوضياف– المسيلة–، 2019/2018، ص. 88.

لا شك أن التغيير في أنماط السلوك الإنساني يرتبط ارتباطا وثيقا بالتغيير في أنساق القيم التي تعتبر من أهم محددات تشكيله، وهذا التغيير يعد مطلبا أساسيا لبناء الدولة العصرية المرتكزة على قيم الحداثة أهمها: قيم المواطنة، الديمقراطية وحقوق الإنسان. تلك القيم تشكل المدخل الرئيس لإعادة بناء المجتمع وتوجيهاته نحو غاياته المنشودة في الحرية، العدالة، المساواة، التسامح والتنمية. وفي هذا السياق تكفي نظرة متفحصة (تلزم نظرة متفحصة، لان الاكتفاء يكون للسطحي لا المتصفح).[6]

ومن أجل دوزنة هذا الحكم جرى الحديث عن " مواطنية جديدة " يشهد على ذلك ظهور بعض التعبيرات الجديدة: " مشروع مواطنة "، " مستهلك مواطن "، " مواطنية بيئية "، " مواطنية اجتماعية " ما يشهد على ظهور أشكال مواطنية خارج الحقل السياسي. من خلال المواطنية يصار إلى إعادة النظر بقيم كالمسؤولية والالتزام، كذلك تكتسب المواطنية جاذبيتها من الفكرة الجذرية المتأتية من الثورة الفرنسية: التطلع للحياة معا بغض النظر عن الفوارق الاجتماعية والدينية والأثنية كما يتردد الآن.[7]

5– التغير الاجتماعي والنقل الحضري:

يعتبر روبير أ. بارك (1864–1944) وهو أحد رواد علم الاجتماع في شيكاغو المدينة بمنزلة "مختبر اجتماعي"، حيث" لا تظهر كل سمات الحياة الطبيعية وحسب، بل تتضخم". خلافا للريف، حيث لا تتيح الجماعات، والرقابة الدائمة للواحد على الأخر التعبير عن الجديد. نجد هنا " أن كل فرد، مهما كانت درجة خروجه عن المركز أو غرابته سيجد في مكان ما وسطا تتفتح فيه فرادة طبيعته أو تعبر عن ذاتها بشكل ما".[8]

---

[6] فيداح صالح، **قيم المواطنة في الفكر الجزائري–الواقع والآفاق**، أبعاد، العدد 06/ جوان، 2018، ص. 379.

[7] جان فرانسوا دورتيه (بإشراف)، **معجم العلوم الإنسانية**، ترجمة: د. جورج كتورة، أبوظبي وبيروت: كلمة ومجد المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، 1430 هـ–2009، ص. 1022.

[8] جان فرانسوا دورتيه (بإشراف)، **المرجع السابق**، ص. 968.

وبالتالي فالمدينة هي حقيقة مختبر أو حقل للتجارب الاجتماعية والاقتصادية، ونجدها تتضخم بوجود الكثير من الهجرات الداخلية منها والخارجية اليها مثل ما حدث في الجزائر بعد الاستقلال في الستينيات، وفترة التسعينيات من القرن الماضي نحو مدن الجزائر العاصمة في الوسط والتي يقدرها علماء الديمغرافيا في الجزائر بحوالي 05 ملايين، ووهران في الغرب ب03 ملايين وعنابة وقسنطينة في الشرق بأكثر من 02 مليون نسمة مع الاخذ بعين الاعتبار المدن الكبرى فوق مليون نسمة في عديد الولايات الجزائرية، وهناك من المدن التي تسمى كوسموبوليتية وتجمع أكثر من 10 ملايين لعواصم سياسية أو عواصم اقتصادية كبرى مثل القاهرة، طوكيو، نيويورك، شيكاغو، مكسيكو سيتي، إسطنبول.

وبهدف الوصول إلى التسيير والتسويق الاقتصادي الناجح يجب توفر شروط أهمها:

– اختيار المسارات بدقة وبالتوافق مع مخطط التعمير للمدينة.

– الاختيار الأمثل لكل من أماكن الانتظار والمحطات لتفادي الاختناقات المرورية والنقاط الساخنة المؤدية لحوادث المرور.

– تسخير أداة قانونية وتقنية مدروسة بعناية فائقة من خلال الاعتماد على النماذج الرياضية للتحكم في سيولة الحركة وانتظامها والاقتصاد في الجهد والوقت والتكلفة بالإضافة إلى ضمان الحد الأدنى من الراحة للمتنقلين وهي مخطط الحركة والتنقل.[9]

6– التوصيات:

[9] بوثلجة الحاجة، أ.د. مخلوف البشير، **أثر النمو الحضري على النقل في المدينة**، مجلة الباحث في العلوم الإنسانية والاجتماعية، المجلد 13 (02) 2021، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، ص. 17.

– من أجل نجاح المؤسسة في مهامها يجب أن تتوفر شروط يجب مراعاتها أهمها الطبيعة الاقتصادية والإدارية للمؤسسة سواء المجمعات الكبرى، المتوسطة، أو الصغيرة، كذلك طبيعة الخدمة المقدمة، وطبيعة المنتج الذي يجب أن يتسم بالنوعية والجودة العالية والأسعار التنافسية، وفي السياقة كفن وتربية وأخلاق واحترام المواعيد في الانطلاق والانتظار.

– كذلك أن يقوم المدراء بتحديد الاحتياجات من الموارد البشرية وهي الكفاءات العالية التكوين وتملك روح المبادرة، الإبداع والابتكار في بيئة إدارية، اقتصادية، وإنسانية مشجعة ومحفزة معنويا وماديا.

– أن تمتلك المؤسسة موارد مالية كافية عند بداية العمل، ويكون بدعم الجانب المادي واللوجستيكي بوسائل تكنولوجية حديثة تواكب بل تتفوق على ما هو موجود لدى المؤسسات الاقتصادية المنافسة الأخرى وهو القطاع الخاص، وبمرافقة الدولة للطرفين الفاعلين في القطاع وبمنافسة شريفة.

– كذلك بالتخطيط الإستراتيجي لدراسة نقاط القوة والضعف للمؤسسة ويكون كمرحلة أولى بتشخيص نقاط الضعف وإلزامية تلافيها وتجنبها بل والقضاء عليها وتدعيم نقاط القوة لأقصى درجة ممكنة من أجل حجز مكانة محترمة في الخطوط الحضرية وشبه الحضرية، ومواجهة كل المخاطر بكل كفاءة، نزاهة، جدية، وانضباط.

– ضرورة زيادة عدد الحافلات واقتناء أكبر عدد ممكن من الحافلات عند الحاجة، وذلك بعقد اتفاقيات مع الشركة الوطنية للعربات الصناعية التي تم ضمها إلى الجيش الوطني الشعبي بالشراكة مع العملاق الألماني شركة مرسيدس بينز في ولاية تيارت، وهو ما يشجع الإنتاج الوطني وتفادي الاستيراد من الخارج للحافلات وقطع الغيار على الأقل على المدى المتوسط بعد تشبع السوق الوطنية بالإنتاج المحلي.

– يجب توسيع المسارات بتغطية كل البلديات والاحياء الكبرى والجديدة ذات الاكتظاظ السكاني وفي كل المناطق الحضرية وشبه الحضرية حسب المخططات الإدارية والعمرانية لبلدية تيارت، وبتوظيف الشباب

للتخفيف من البطالة، يجب ألا تحصل أي نقائص في مؤسسة النقل الحضري وشبه الحضري لولاية تيارت وهي من مهام الإدارة وذلك بقيامها بالدراسات والاحصائيات والاستشراف لزيادة مداخيل المؤسسة وتوسعها.

– تقديم الدعم المعنوي والمادي والجوائز التشجيعية للمدراء الكفوئين والإطارات والعمال، وأن يتم تفعيل دورات كل (02) سنتين بالشراكة مع الجامعات الجزائرية ومنها جامعة ابن خلدون –تيارت– ومنها كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية بالأخص تكوين وتسيير الموارد البشرية، وفي المدارس العليا للاقتصاد والتسيير والتسويق في الجزائر.

– العمل على الاستثمار في الموارد البشرية للمؤسسة، ويتمثل بتعيين مسيرين مبدعين وملتزمين بالمسؤولية والأمانة والثقة، والصرامة في تقديم التقرير الأدبي والمالي شهريا وسنويا للسلطات المحلية المتمثلة في السيد والي الولاية، ومديرية النقل، وإلى السلطات العمومية المركزية.

الخاتمة:

يمثل النقل الحضري في الجزائر ومنها مؤسسة النقل الحضري وشبه الحضري لولاية تيارت لأهمية كبيرة واستراتيجية، باعتبارها مؤسسة مواطنة بالدرجة الأولى تقدم خدمة عمومية للمواطنين والمواطنات، ولكنها مؤسسة تاريخيا تمثل إرثا وهوية للجزائر ولولاية تيارت، بل والأكثر من ذلك قيم المواطنة التي تجمع بين المسؤولية والالتزام والإبداع في المبادرات والأفكار والمطالبة بالحقوق بعد القيام بالواجبات على أكمل وجه والتطوع المدني وفك العزلة عن المناطق الحضرية بالأخص الجديدة، كما أنها تساهم بفعالية في التغير الاجتماعي الذي تعرفه البلاد ومنها حاضرة تيارت، ولقد استطاعت المؤسسة من خلال العمل الجواري والتوعوي واستخدام وسائط التواصل الاجتماعي الثرية والمحينة والخدمات الجديدة كاستعمال البطاقات الالكترونية، مع تبني التكنولوجيا الرقمية والأكشاك الموزعة عبر بلدية تيارت

والتعامل والأخوي والإنساني مع جميع المواطنين بكل الفئات والشرائح الاجتماعية ومن بينها ذوي الهمم والمتقاعدين وكبار السن، وهو ما ينعكس برضى المواطنين عموما على الخدمات المقدمة، ونجد عوامل تدعم قوة المؤسسة الاقتصادية مع التسيير والتسويق الراشد لكل إطارات وعمال المؤسسة واحترافيتهم. في السياقة كفن وتربية وأخلاق واحترام المواعيد في الانطلاق والانتظار.

وفي كل الأحداث التاريخية المفصلية التي عرفتها الجزائر نجد أن هذه المؤسسة ساهمت بكل الإطارات والعمال الجزائريون في مؤسسة النقل الحضري بالحافلات والترامواي أثناء الاستدمار الفرنسي الغاشم في تقديم الخدمات النوعية للشعب الجزائري، وذلك رغم ظروفهم الاجتماعية والاقتصادية المزرية ومعاناتهم من التمييز العنصري، وتقديمهم لقوافل من الشهداء والمجاهدين، ومنذ الاستقلال مازالت تلعب دورها المحوري في تقديم خدمة عمومية وذات نوعية ومصداقية وكفاءة.