

حوكمة النقل الحضري في الجزائر

محمد مداحي وسوسن زيرق
كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير
جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة

Résumé

A l'instar des autres villes dans le monde, les villes algériennes connaissent une grande extension qui influe sur les différents aspects de la vie urbaine, notamment le transport urbain responsable d'assurer la mobilité des particuliers et des groupes dans le milieu urbain, ce qui conduit à l'apparition de plusieurs problèmes comme l'encombrement, la congestion et la pollution, ainsi que les charges matérielles et humaines considérables qui en découlent. C'est ainsi qu'apparaît le rôle de la gouvernance dans l'organisation et l'amélioration du transport urbain comme solution, que les autorités publiques algériennes peuvent adopter afin d'organiser toutes les ressources publiques et privées en toute transparence et en toute responsabilité, tout en prenant en considération les attentes des particuliers et en les associant au système du transport urbain.

Mots clés : Transport urbain, problèmes du transport urbain, gouvernance du transport urbain.

ملخص

تعرف المدن الجزائرية كبقية مدن العالم توسعا حضريا كبيرا أثر على مختلف أوجه الحياة فيها، ومنها النقل الحضري المسؤول عن ضمان تنقلات الأفراد والجماعات داخل المحيط الحضري، وقد أدى ذلك إلى ظهور العديد من المشاكل كالازدحام والاختناقات المرورية والتلوث، وما ينجر عن ذلك من تكاليف مادية وبشرية معتبرة. ومن هنا يبرز دور الحوكمة في تحسين وتنظيم النقل الحضري كحل يمكن للسلطات العمومية الجزائرية اعتماده من أجل تنظيم كل الموارد العمومية والخاصة بشفافية ومسؤولية، مع الأخذ بعين الاعتبار توقعات الأفراد والعمل على إشراكهم في منظومة النقل الحضري.

الكلمات المفتاحية: النقل الحضري، مشاكل النقل الحضري، حوكمة النقل الحضري.

مقدمة :

يعتبر مصطلح الحوكمة من المصطلحات شائعة التداول في العقود الأخيرة، إذ أصبحت سمة العصر، تعدد مستعملوها وتنوعت استعمالاتها، ومع ذلك يبقى هدفها الأول تقديم صورة واضحة وشفافة يتشارك في تحقيقها أطراف كثيرة ومتنوعة. ومن المجالات التي طالتها الحوكمة المنظومة الحضرية التي يعد النقل فيها جزءا هاما منها.

إن التوسع الحضري الكبير الذي شهدته المدن، خصوصا في السنوات الأخيرة، جذب إليها أعدادا متزايدة من السكان، وما يرافق ذلك من نمو هائل في الأنشطة الاقتصادية والاجتماعية والثقافية اليومية، هذا النمو صاحبه تزايد الطلب على خدمات النقل سواء الخاص بالبضائع أو الأفراد، هذا الأخير الذي يتنوع بين الجماعي بكل وسائله والفردى بوسائله كذلك، وهو ما أدى إلى ظهور مشاكل تعرقل سير الحياة في المدينة وتؤثر على عصبها الحساس ألا وهو النقل الحضري، فشلت حركة المدن وكثرت الحوادث والازدحام والتلوث...

والمدن الجزائرية لا تختلف عن بقية مدن العالم، فهي أيضا تعرف توسعا حضريا سريعا، وزيادة معتبرة في استخدامات الأراضي، البنى التحتية والمرافق الأساسية، التي تحتضن أنشطة السكان وتزودهم بمختلف الخدمات الضرورية، وهو ما قاد إلى ارتفاع عدد التنقلات اليومية التي يقوم بها الأفراد لقضاء كل هذه الحاجات، ومن هنا أصبحت حركة النقل تواجه مشاكل كثيرة كالاختناقات المرورية والازدحام الحاد وكل ما ينجر عنهما من مشاكل، الناجمين عن ضعف درجة انسياب وسائل النقل المتزايدة باستمرار.

إن حل هذه المشكلات وتفعيل خدمات النقل الحضري، وضمان استمراريتها واستدامتها، يتطلب اللجوء إلى عدة حلول وأفكار تحافظ على كفاءة خدمات النقل الحضري، ولعل الحوكمة في المحيط الحضري من بين هذه الأفكار المبدعة التي تسعى

إلى ذلك، إذ تملك القدرة على تنظيم كل الجهود والموارد العمومية والخاصة وتسييرها بشكل مسؤول وشفاف، يضمن تلبية حاجات الأفراد ورغبتهم في الحصول على خدمات نقل مناسبة، إلى جانب ضمان المشاركة الفعالة لهؤلاء الأفراد في تحسين هذه الخدمات والمحافظة عليها.

من خلال كل ما سبق يمكن طرح الإشكالية التي ستعالجها هذه الورقة البحثية في التساؤل التالي:

إلى أي مدى يمكن أن تساهم حوكمة النقل الحضري في الحد من مشكلاته في المدن الجزائرية؟

إن الإجابة عن هذه الإشكالية، سيكون من خلال الإجابة عن مجموعة من الأسئلة التي يمكن صياغتها فيما يلي:

- ما هي أبرز المشاكل التي تواجه النقل الحضري؟
- ما هي الحوكمة الحضرية وما أثرها على النقل الحضري؟
- ما هو الدور الذي يمكن أن تقوم به الحوكمة الحضرية للحد من مشكلات النقل الحضري في المدن الجزائرية؟

أهمية الدراسة:

إن التطور المتزايد والمتلاحق للحياة الحضرية بمختلف جوانبها الاقتصادية والاجتماعية والثقافية، نجم عنه العديد من المشاكل والعراقيل، تعد تلك المتعلقة بخدمات النقل الحضري من اختناقات مبرورية وازدحام ومشاكل بيئية وصحية من أبرزها، والتي قد تقزّم في مرحلة ما من أهمية هذا التطور ليتجاوز تأثيرها السلبي نظيره الإيجابي، ولعل الاهتمام بحل هذه المشاكل وإزالة تلك العراقيل يتطلب التزاما جادا من مختلف الأطراف الفاعلة في منظومة النقل الحضري، من سلطات ومجتمع

مدني، وهو ما ترمي إليه الحوكمة في المحيط الحضري بكل أجزائه، ومن هنا بالتحديد تبرز أهمية هذه الدراسة كونها قضية مهمة متعددة الجوانب تسعى إلى ضمان فعالية النقل الحضري كأحد مظاهر الحياة الحضرية.

أهداف الدراسة:

- نرمي من خلال هذه الدراسة إلى تحقيق جملة من الأهداف:
- التطرق إلى أهم الجوانب المتعلقة بالنقل الحضري ومشكلاته؛
- محاولة إيجاد حلول تحد من مشكلات النقل في الوسط الحضري؛
- تسليط الضوء على أهمية تخطيط النقل كحل لمشكل النقل في الوسط الحضري.

منهجية الدراسة:

قصد معالجة إشكالية هذا البحث وبلوغ الأهداف المنشودة منه، تم اعتماد المنهجين الوصفي والتحليلي؛ الأول من أجل الإلمام بالجانب النظري للنقل الحضري من خلال الاطلاع على ما توفر من المراجع العلمية المتخصصة في هذا المجال الحيوي الذي أصبح يأخذ حيزا هاما من الاهتمام من قبل كل الأطراف المعنية به. والثاني لتحليل حوكمة النقل الحضري مفهوما وممارسة، من خلال قراءة مختلف الجوانب المرتبطة بذلك من نصوص قانونية، من أجل استخراج أهم المبادئ التي تعتمد عليها الدولة الجزائرية في تفعيل هذه الحوكمة وتجاوز العراقيل والمشاكل التي تؤثر على النقل الحضري وحسن سيره وتنظيمه.

خطة الدراسة:

- تم تقسيم هذه الدراسة إلى المحاور التالية:
- المعالجة المنهجية للدراسة؛
- المحور الأول: النقل الحضري ومشكلاته؛

- المحور الثاني: حوكمة النقل في الوسط الحضري؛
- المحور الثالث: حوكمة النقل الحضري كحل لمشكلات النقل في المدن الجزائرية؛
- النتائج والاقتراحات.

1- النقل الحضري ومشكلاته:

يعتبر النقل الحضري أحد مظاهر الحياة في المدينة التي ينظر إليها على أنها: "تجمعات سكانية مستقرة وكبيرة، ذات كثافة سكانية مرتفعة وغير متجانسة، وتنتشر فيها تأثيرات الحياة الحضرية للمدينة، ولا يعتمد في الغالب أفرادها في رزقهم على الزراعة، بل يعملون في التجارة والصناعة، وتمتاز بزيادة التخصص وتقسيم العمل وتعدد الوظائف السياسية والاجتماعية فيها، وقيام الهيئات والمؤسسات والجماعات والإدارات، وتوافر درجة عالية من التنظيم"⁽¹⁾، ومن هنا يتضح أن المدينة منظومة تتشكل من عدة منظومات جزئية أو فرعية، تربط بينها العديد من العلاقات التي تحتاج إلى وسيلة ربط سريعة تتفق ودرجة سرعة الانتقال بين هذه المنظومات.

وعليه فهو من عناصر البنية التحتية والمرافق الأساسية في المنطقة الحضرية وجزء هام لا يقل أهمية عن بقية أجزاء الحياة الحضرية من شبكات المياه والكهرباء والصرف الصحي وغيرها، ويعتمد عليه السكان في تنقلاتهم اليومية من مساكنهم إلى أماكن عملهم.

1-1- مفهوم النقل الحضري: يعرف النقل الحضري على أنه: "خدمة تقوم بالربط بين مختلف نقاط التجمع الحضري، تخص تنقل الأفراد وفقا لخطة تغطي الاحتياجات وتحقق التكامل والانسجام والهدف منه إعطاء ديناميكية للحياة في المدينة لكل المستعملين"⁽²⁾. كما يعرف أيضا على أنه: "مجموعة التقنيات المستعملة والتهيئات والبنى التحتية والوسائل، التي تهدف مجتمعة أو في مجملها إلى التنظيم الإداري والضميني لتنقلات الأفراد والحيوانات والسلع والمعلومات في ظروف مثل من وقت وتكلفة وراحة"⁽³⁾. ونضيف على ذلك أن النقل الحضري هو: "نشاط للخدمات ينتج

عنه منفعة في الزمان والمكان بواسطة شخص طبيعي أو معنوي يضمن التحول الفيزيائي للأشخاص والبضائع في مجال الوسط الحضري على متن مركبة معدة لهذا الغرض ولمسافة مقبولة"⁽⁴⁾.

يتضح جليا أن النقل الحضري يهدف إلى تقديم خدمات تضمن تنقلات الأفراد الذين يلجئون إليه كوسيلة للقيام بأعمالهم بالشكل الملائم وبكل كفاءة، وتحقيق ذلك يتطلب توافر مجموعة من البنيات والوسائل التي تتلاءم مع متطلبات التنقل في الوسط الحضري من تكلفة ووصول إلى المكان المناسب في الوقت المناسب وفي أحسن الظروف.

وتتأثر حركة النقل الحضري بالعديد من العوامل؛ أكثرها تأثيرا الكثافة السكانية التي تعد عاملا ديناميكيًا حاسما في معرفة الرحلات التي يقوم بها الأفراد الذين تؤدي سلوكياتهم ورغبتهم في التنقل إلى توليد الرحلات، فكلما زاد عدد السكان زاد عدد تنقلاتهم، كما أن نوعية أنشطتهم الاقتصادية والاجتماعية تحدد حجم وزمن هذه الرحلات. كما يؤثر الدخل النقدي للأفراد وزيادته على تنقلهم، ويتعلق الأمر بقدرتهم الشرائية وتنوع حاجياتهم ومدى قدرتهم على دفع تكلفة النقل الذي يلجئون إليه لسد هذه الحاجيات، والتي قد تحتم عليهم الانتقال إلى أماكن أخرى للحصول عليها. إلى جانب عوامل أخرى كملكية المركبات التي تؤثر بشكل كبير على الازدحام المروري في الطرقات التي لم تعد تستوعب أعدادها الهائلة، وأنماط الشوارع ومختلف تصاميمها وأشكال وسائط النقل في المدينة. أي أن تحليل النقل الحضري يعني تحليل حركة السكان داخل المحيط الحضري، والتي تعتمد بدورها على كفاءة وسيلة النقل وسرعتها والمرتبطة بشكل أساسي بمدى توفر البنية الأساسية الضرورية والتجهيزات اللازمة.

2-1- وسائط النقل الحضري: تتم التنقلات في الوسط الحضري على اختلافها وتعددتها من تنقلات دورية سواء كانت مهنية أو شخصية أو تلك الخاصة بالشحن والتوزيع، إلى جانب التنقلات السياحية، من خلال العديد من الوسائط، ولكن عادة ما

يتم حصرها في صيغة النقل الجماعي، إلا أن هذا الأخير يعتبر جزءا هاما منه، إضافة إلى النقل الفردي الذي تتيحه المركبات الخاصة والدراجات، وبالتالي فالنقل الحضري يشمل كل وسائل النقل التي تتناسب مع خصائص الوسط الحضري أو المدينة.

- **وسائل النقل الجماعي:** تعد هذه الوسائل من أهم وسائل النقل في الوسط الحضري التي لا يمكن الاستغناء عنها، إذ توفر جملة من المزايا أهمها سعة الاستيعاب الكبيرة للأشخاص مع انخفاض تكلفتها مقارنة بوسائل النقل الأخرى، وتنوع بين الحافلات بأنواعها والقطارات بأنواعها، والجدول الموالي يظهر مزايا وسائل النقل الجماعي في الوسط الحضري:

الجدول رقم 1: مزايا وسائل النقل الجماعي الحضري

نوع واسطة النقل	طاقتها (عدد الركاب)	السرعة الوسطى (كم/سا)	السرعة العظمى (كم/سا)	الميل الأعظمي للشوارع	عدد الركاب في الساعة
الحافلة العادية	100-50	20-15	50-40	8-6 %	7200-3600
الحافلة الكهربائية	120-60	15	50-40	8-6 %	8000-4000
القطار الحضري	180-120	15	40-30	6 %	12000-1000
القطار المعلق	300-200	-	150-120	-	18000-15000
قطار الأنفاق	800-600	90-30	100-80	5-2 %	70000-30000

المصدر: ربيعة حواس: "دراسة تقييمية لمخطط النقل الحضري بمدينة باتنة، مذكرة ماجستير، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة الحاج لخضر - باتنة، 2010-2011، ص: 27.

ويرتبط استعمال وسائل النقل الجماعي مع حجم المدينة طرديا؛ فكلما كان حجمها أكبر كان الطلب على النقل الجماعي أكبر والعكس صحيح، وفي دراسة

أجريت على خمس مدن بريطانية تبين أن نسبة استخدام وسائل النقل العام في أصغر المدن تمثل 3 % من مجموع الرحلات اليومية في المدينة، وترتفع هذه النسبة إلى 55 % في أكبر المدن⁽⁵⁾، وهو ما يدل على أهمية النقل الجماعي في النقل الحضري.

- وسائل النقل الفردي: وتنوع ما بين:

* السيارة الخاصة: تعتبر السيارة الخاصة من أهم وسائل النقل الفردي، تتميز بنمطيتها التي تمكنها من نقل شخص واحد أو عدة أشخاص في مختلف الأماكن ونحو مختلف الاتجاهات دون التقيد بمواعيد أو طرق محددة ومنظمة؛

* سيارة الأجرة: وهي سيارة مرخص لها لنقل المسافرين مقابل أجر، يمكنها التوقف والركن في الطريق العمومي، يمكن تصنيفها ضمن وسائل النقل الفردية والجماعية حسب عدد الأشخاص الذين تنقلهم خلال الرحلة الواحدة؛

* الدراجات: وتشمل كل أنواع الدراجات، الهوائية والنارية؛ أما عن الأولى فاستخدامها يتزايد يوما بعد يوم خاصة في الدول التي تتميز بكثافة سكانية وازدحام كبيرين ومثال ذلك الصين واليابان، وهذا لأنها اقتصادية وغير ملوثة ولا تشغل حيزا حضريا كبيرا، أما الثانية فلا تختلف عن سابقتها من حيث الأهمية إلا في استعمالها المحدود للطاقة إذا ما قورنت مع السيارة.

3-1- مشكلات النقل في الوسط الحضري: رغم الأهمية الكبيرة التي تلعبها وسائل النقل سواء الجماعية أو الفردية في الوسط الحضري، إلا أنها تتسبب في العديد من المشكلات أهمها:

- نقص أماكن التوقف والمرائب: وهي من أهم المشاكل التي تواجه النقل الحضري في كل المدن على مستوى العالم تقريبا، ويعود ذلك إلى سوء استخدام الأراضي وتوزيعها بين مختلف أجزاء المدينة ومرافقها خاصة مع زيادة الإقبال على استثمارات والتنافس على الأراضي الضرورية لإقامة المشاريع؛

- **الازدحام والاختناق المروري:** من أهم مشاكل النقل في المناطق الحضرية في البلدان المتقدمة والنامية على السواء؛ وهو ينجم عن عدم مواكبة المرافق والهيكل القاعدية للزيادة في الطلب على النقل نظرا لزيادة حركتهم وتنقلاتهم، ويعود ذلك إلى تركيز الأنشطة في المناطق الحضرية مع زيادة التوجه نحو امتلاك السيارات الخاصة إلى جانب وسائل النقل الجماعي التي لم تعد الطرق والشوارع قادرة على استيعابها، وبشكل بارز في أوقات الذروة صباحا عند بداية الدوام ومساء عند نهايته، دون أن ننسى دور الانتظار في تفاقم هذه المشكلة، فحشود الأفراد المنتظرة تعيق انسياب حركة المرور وتضيع الوقت.

ويؤدي ذلك إلى حدوث عدة مشكلات كزيادة كمية الوقود المستهلكة وما ينجم عن ذلك من تلوث، تأخر وصول المسافرين والبضائع في مواعيدها المحددة بسبب زيادة زمن الرحلات أو إلغائها نهائيا، إلى جانب ارتفاع درجة الحرارة والتوتر والقلق الذي يشعر به المسافرون بفعل الاختناق؛

- **حوادث المرور:** من أخطر الآثار السلبية على الحياة البشرية ومن أهم التحديات التي ترافق النقل بشكل عام والنقل الحضري بشكل خاص، إذ تحصد سنويا مئات الآلاف من الضحايا خاصة في الدول النامية التي تعرف تزايدا في امتلاك السيارات وقلة في وعي السائقين والمارة على حد السواء، وضعف صيانة الطرق إضافة إلى عوامل أخرى لا تقل أهمية عن سابقتها كالسرعة والقيادة المتهورة لصغار السن، وحسب منظمة الصحة العالمية والبنك الدولي فحوادث المرور تمثل ثاني أسباب الوفاة في العالم⁽⁶⁾، وهو ما أصبح يشكل عبئا اقتصاديا على الدول التي تعاني من هذه المشكلة نتيجة للخسائر الكبيرة التي تنكبدها سواء من الناحية المادية أو البشرية، وفي الجزائر تخلف حوادث المرور 13 قتيلا و175 جريحا يوميا في المتوسط أي بمعدل 4 500 قتيلا سنويا و3 500 شخص بعاهاات مستديمة⁽⁷⁾؛

- **التلوث والآثار البيئية السلبية:** إن وجود وسائط نقل كثيرة ومتعددة في الوسط الحضري يعني وجود مصدر دائم لتلوث الهواء في المدينة، فهي المصدر الرئيسي للعديد من الغازات السامة المنبعثة كثاني أكسيد الكربون المتسبب في الاحتباس الحراري، وجزيئات الرصاص ومختلف الجزيئات التي تطرحها محركات المركبات وتبقى عالقة بهواء المدينة وتلوته؛

- **الآثار الصحية:** كل الآثار السلبية المشار إليها أعلاه تؤدي في النهاية إلى التأثير على الصحة من خلال انتشار الأمراض الصدرية والتنفسية، الضغط العصبي وضغط الدم، مرض السكر وأمراض الكبد والأزمات القلبية، إضافة إلى العديد من الأمراض النفسية يعد الاكتئاب أخطرهما، إلى جانب ما تخلفه حوادث المرور من عاهات وإعاقات مستديمة؛

- ارتفاع تكاليف النقل يؤدي إلى ارتفاع أسعار المنتجات، على اعتبار أهمية خدمة النقل كأحد عوامل الإنتاج المحددة لقيمة السلعة أو الخدمة المنتجة، وتتأثر تكلفة النقل بسعر الوقود ووضعية الاقتصاد ومحدودية دور الدولة في تحديدها خاصة في وسائل النقل العام، وبالتالي يقع العبء على الطبقات المتوسطة التي ستعاني من الارتفاع المستمر في تكاليف النقل.

2- حوكمة النقل في الوسط الحضري:

1-2- الحوكمة الحضرية: يعتبر مصطلح الحوكمة من المصطلحات التي عرف مفهومها جدلاً كبيراً، وفي هذا السياق فقد قامت العديد من المؤسسات والهيئات الدولية بمبادرات أفرزت عدة تعاريف تجتمع كلها حول فكرة أساسية واضحة وهي "أسلوب أو طريقة إدارة الموارد الاقتصادية والاجتماعية"، ومن هنا عرف كل من البنك الدولي وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي الحوكمة على التوالي على أنها: "الطريقة التي يتم من خلالها ممارسة السلطة في إدارة الموارد الاقتصادية والاجتماعية

للدولة"، وهي أيضا: "ممارسة السلطة الإدارية والاقتصادية والسياسية لإدارة كافة شؤون الدولة، وهو ما يشمل الآليات والعمليات والمؤسسات التي يعبر من خلالها المواطنون عن مصالحهم ويمارسون حقوقهم القانونية ويوفون بالتزاماتهم ويوفقون بين اختلافاتهم"⁽⁸⁾، كما تم تعريفها أيضا على أنها: "مجموعة القواعد والمؤسسات التي تمارس على أساسها السلطة في الدولة"⁽⁹⁾، وهي أيضا "أسلوب ممارسة سلطات الإدارة الرشيدة"⁽¹⁰⁾، أو "الكيفية التي تنتهجها الدولة في تسيير مواردها الاقتصادية والاجتماعية من أجل تحقيق التنمية"⁽¹¹⁾، وقد طال هذا المصطلح الكثير من المجالات والميادين ومنها المنظومة الحضرية التي تشمل العديد من الأجزاء ومنها النقل الحضري، ولكن قبل ذلك نشير إلى الأسباب التي ساهمت في تجاوز مصطلح الحوكمة المجالات المعتادة والمتعلقة بالشركات نجد انحسار دور الدولة وتقسيم المهام وإعادة توزيع الأدوار والسلطات، تعدد مراكز اتخاذ القرار على المستوى الإقليمي والمحلي، ومنها المدن التي تقع في وسط السياسات العامة أين يمكن للدولة أن تحقق أهدافها الاقتصادية والاجتماعية والبيئية من خلال تفويض سلطاتها المحلية للقيام بذلك.

وقد أصبح للمدن اليوم دور بالغ الأهمية على أصعدة متعددة، إذ تستجيب للمطالب الاقتصادية في المحيط الاجتماعي فهي تساهم في خلق الثروة ومناصب العمل، كما تؤدي أيضا على صعيد اقتصادي وبيئي إلى نشوء العديد من المشاكل البيئية كالتلوث وتبديد الموارد، إلى جانب خلق عدم توازن بين الإطار الاجتماعي والبيئي، هذين الأخيرين يصعب إحداث توازن بينهما، فالعمل على ترقية أحدهما ينجم عنه تراجع في مستوى الآخر وهو ما يؤدي إلى ضرورة قيام السلطات الحضرية بالاهتمام بهذه الأصعدة ومتطلباتها لضمان التوازن بين هذه النقاط وتفادي الصدام بينها، وهنا بالتحديد يبرز دور الحوكمة من خلال وضع السياسات المناسبة وتقوية روح المواطنة والحس المدني⁽¹²⁾.

وبهذا تشير الحوكمة الحضرية إلى التنوع الكبير في كيفية تنظيم الخدمات بمرونة أكبر وتعدد الفاعلين، كما تشير أيضا إلى فكرة تسيير استراتيجي محلي مرن، يوفق بين منطق التفكير العمومي والخاص والأخذ بعين الاعتبار طلبات المواطنين ورغباتهم، وعليه فالحوكمة الحضرية تدمج كل القواعد والممارسات والإجراءات التنظيمية والقانونية من أجل التسيير العادل والشفاف للشؤون والمسائل العمومية بهدف ترقية واثمين قيم اجتماعية يطمح لها الأفراد والجماعات⁽¹³⁾.

وهكذا فإن الحوكمة الحضرية وجدت موطئ قدم لها في الاختلالات المتزايدة للعمل الحكومي الذي أدى إلى ظهور مبادئ جديدة، فاعلين جدد وطرق جديدة لتسيير المسائل والمشاريع العمومية، ويتعلق الأمر بدخول فئات جديدة من طبيعة مختلفة معترك وسياق المساهمة في تحقيق أهداف ومشاريع مشتركة تجمع كلا من أفراد المجتمع المدني والمهنيين والمواطنين... بالقطاعين العام والخاص، وتحسن مستوى العلاقة بينهم.

2-2- حوكمة النقل الحضري: بما أن النقل جزء من المنظومة الحضرية، فحوكمتها تستمد من الحوكمة الحضرية، ويمكن أن نقدم مفهومًا لحوكمة النقل الحضري على أنه: تنظيم استراتيجي يسمح بتسيير محلي مرن للشؤون والمسائل العمومية، يحاول التوفيق بين منطق التفكير العمومي والخاص، مع الأخذ بعين الاعتبار طلبات الأفراد ورغباتهم"، وتسعى حوكمة النقل الحضري إلى تحقيق جملة من الأهداف نذكر منها:

- الحد من الآثار الاقتصادية والاجتماعية والبيئية السلبية للنقل الحضري في المدن؛
- تفعيل العمل الجماعي وخلق جو من التفاعل بين السلطات المعنية بالنقل الحضري وليس سلطة النقل فقط، نظرا للتشابك بين هذا القطاع وبقية القطاعات الأخرى، والتي ينبغي أن يكون لها محل في السياسات والاستراتيجيات الموضوعة لتطبيق الحوكمة؛

- تنظيم المدينة من خلال السهر على تنظيم مخطط توزيع وشغل الأراضي ومرافق النقل وإحداث التوازن بينهما، إذ تعتبر فوضى البناء سواء بالنسبة للسكنات أو الأقطاب الإدارية سببا هاما في خلق مشاكل النقل الحضري من ازدحام واختناقات مرورية؛

- التحسين المستدام للهياكل القاعدية والمرافق الأساسية للنقل الحضري ووسائل النقل (الحافلات).

ونجاح حوكمة النقل الحضري يقوم على التكامل والتفاعل بين مجموعة من العلاقات والأطراف، مع الأخذ بعين الاعتبار توفير جملة من المتطلبات التي يمكن تلخيصها فيما يلي:

- **الإطار المؤسسي:** حوكمة النقل الحضري كأى عملية أخرى تتطلب إطارا مؤسسيا يقوم على صياغة الأهداف والسياسات والاستراتيجيات والتخطيط، والتي ينبغي سنّها لتطبيق هذه الحوكمة وضمان نجاحها، ويتطلب ذلك وضع سلطة أو جهاز خاص تقع على عاتقه مهمة تخطيط ووضع سياسات حوكمة النقل الحضري؛

- **تدريب وتطوير الكوادر:** إن تنفيذ وتطبيق سياسات حوكمة النقل الحضري يتطلب وجود كوادر وكفاءات متخصصة في مجال النقل والنقل الحضري على وجه الخصوص، مع أهمية تحكم هؤلاء في التقنية واستخدام البرمجيات الضرورية لوضع الخطط.

- **مخطط استخدامات الأراضي:**

* وقف نزيف استخدامات الأراضي وتجميد إقامة المزيد من المشاريع على الأراضي غير المشغولة خاصة في وسط المدن، وهنا نشير إلى أهمية نقل التجمعات الإدارية والتجارية والتعليمية والمباني الحكومية إلى خارج مراكز المدن، مع ضرورة توفير خدمات نقل حضري ذات مستوى وجودة عالية لضمان سهولة أماكن توقيف السيارات؛

* إنشاء وتطوير تجمعات عمرانية متكاملة بعيدة عن المدن القائمة مع مراعاة القيام بدراسة جدوى مرورية جدية أو ما يعرف بدراسات تقييم التأثيرات المرورية كشرط لإجازة الترخيص بإقامة هذه التجمعات؛

- إشراك المجتمع المدني: يعتبر المجتمع المدني مفهوما حديثا ارتبط ظهوره بظهور مفهوم الديمقراطية، ويشير إلى مجموعة من التنظيمات والهيئات التطوعية التي تنشأ بمقتضى الإرادة الحرة لأعضائها قصد حماية مصالحهم والدفاع عنها، ومثال ذلك الأحزاب السياسية، التنظيمات الثقافية، الاتحادات المهنية، الجمعيات الأهلية والمنظمات غير الحكومية⁽¹⁴⁾. ويظهر المجتمع المدني البنية المعاصرة للمؤسسات ومدى انفتاحها لتأثير المواطنين، خاصة فيما يتعلق بتوفير الخدمات العمومية التي لا زالت الدولة القائمة على أدائها في العديد من الدول والمجالات من خلال ضبطها قانونيا ضمانا لحسن سيرها وجودتها بالاعتماد على القطاع الخاص المحترف في هذه الخدمات، ومنها النقل الحضري، الذي تعتبر جودته وفعاليته مهمة للجميع وليس السلطات المعنية فقط، فالأفراد هم زبائن هذه الخدمة وأي خلل يصيبها يؤثر على حياتهم بشكل أو بآخر، وهنا يأتي دور منظمات المجتمع المدني كوسيط بين المجتمع والدولة وكشريك ثابت في مجال مخاطبة الإدارة وإجراء الحوار الاجتماعي حول القضايا التي تهم كل هذه الأطراف، ومثال ذلك توعية الأفراد حول الآثار السلبية للتوسع في البناء والتعمير في الوسط الحضري على حسن سير مخططات النقل.

3- حوكمة النقل الحضري كحل لمشكلات النقل في المدن الجزائرية:

3-1- مميزات النقل الحضري في الجزائر: يتميز النقل الحضري في الجزائر بشكل عام بمجموعة من المميزات نوجزها فيما يلي:

- كثرة متعاملي خدمة النقل الحضري، وخاصة من القطاع الخاص، الذين يهدفون إلى الربح دون الأخذ في الحسبان جودة الخدمات المقدمة؛
- فوضى وعدم التحكم في الطلب والعرض على وسائل النقل الحضري المختلفة خصوصا الحافلات، التي تعرف عرضا زائدا في بعض الخطوط وعجزا في خطوط أخرى، إلى جانب الحالة المزرية التي تتواجد عليها أغلبيتها؛
- عدم انتظام مواعيد ومواقيت سير وسائل النقل الجماعي خاصة الحافلات، مع احتساب زمن التأخير الناتج عن الازدحام والاختناقات المرورية؛
- زيادة عدد السيارات الخاصة وما ينتج عن ذلك من آثار سلبية تعيق الحياة الحضرية، كالازدحام المروري والحوادث والتلوث وغيرها من النقاط السوداء التي تقف حجر عثرة أمام تطور المدينة وتحضرها؛
- عدم الاهتمام بالشكل العام لوسائل النقل الجماعي وعدم احترام مقاييس النظافة والأمن الضرورية لضمان راحة الركاب والحفاظ على ولائهم لهذه الخدمة؛
- تفشي ظاهرة النقل غير الرسمي خصوصا في سيارات الأجرة بسبب نقص جودة الخدمة في وسائل النقل الجماعي، إضافة إلى غياب خدمة النقل الحضري ليلا؛
- زيادة معدلات مرور المركبات ذات الحجم الثقيل في المدينة خاصة في ساعات النهار التي تعرف حركة المرور فيها الذروة، وما ينجم عن ذلك من مساوئ تصيب هذه الحركة بشلل وضياح للوقت.

كل هذه المميزات والتي هي في غالبيتها سلبية أدت إلى التأثير على جودة خدمة النقل الحضري في الجزائر، والذي أدى بدوره إلى ظهور الكثير من الآثار السلبية على

مختلف المستويات الاقتصادية، الاجتماعية والبيئية والنفسية، والتي تكلف الجزائر سنويا تكاليف مادية وبشرية معتبرة.

2-3- واقع ممارسة حوكمة النقل الحضري في الجزائر؛ إن الهدف من الحوكمة إجمالاً هو إرساء التحسين وضمان كفاءة أداء السلطات العمومية من خلال قياس كفاءة توفير الخدمات العامة وكفاءة الجهاز البيروقراطي، ولا يختلف الوضع بالنسبة للنقل الحضري الذي يسعى إلى تنظيم النقل الحضري، ومفهوم حوكمة النقل الحضري في الجزائر من المفاهيم نادرة الاستعمال، ومن أجل واقعية أكثر فهو مفهوم غائب عن الوجود تقريباً، وما يشير إليه يمكن إيعازه إلى تطبيق مفهوم الحوكمة الحضرية، والذي وإن لم يرد لفظاً صراحة إلى أنه تم الإيحاء إلى مضمونه من خلال القانون رقم 06-06 المتضمن القانون التوجيهي للمدينة، والذي أشار إلى مفهوم الحوكمة الحضرية في مادته الأولى على أنها عملية تهدف إلى تصميم وإعداد سياسة المدينة وفق مسار تشاوري ومنسق في إطار اللامركز واللامركزية والتسيير الجوّاري⁽¹⁵⁾.

ومن هنا تتمتع المدينة بقدرة على لمّ وجمع مختلف الفاعلين من جماعات إقليمية ومحلية تتمتع بسلطة القانون وصلاحيات مخولة من الدولة، تمكنها من وضع الدعائم والمناهج الرامية إلى إشراك المواطنين بصفة مباشرة أو غير مباشرة، في تسيير البرامج والأنشطة التي تتعلق بمحيطهم المعيشي، وكذا تقدير الآثار المترتبة عن ذلك وتقييمها، وكل هذا في ظل إدارة تهتم بشؤون المواطنين وانشغالهم وتعمل للمصلحة العامة في إطار من العدل والشفافية.

وتهدف سياسة المدينة هذه، أو كما قمنا بإدراجها تحت مفهوم الحوكمة الحضرية إلى تحقيق جملة من المطالب تمس كل الجوانب الحياتية للأفراد داخل محيطهم الحضري، ومنها ما يتعلق بخدمات النقل الحضري؛ إذ تسعى للتحكم في مخططات النقل والتنقل وحركة المرور، إلى جانب تدعيم الطرق وشبكات النقل المختلفة، مما لا يدع مجالاً للشك بأهمية النقل الحضري والاهتمام به، غير أن ذلك وفقاً لنظرتنا لم يبلغ بعد مرحلة

الحكومة؛ فهي عملية معقدة بعض الشيء وتستدعي كما أشرنا سابقا تفاعل وتضافر جهود كل الفاعلين والمنتمين للوسط الحضري، ومع ذلك لا يمكن إنكار جهد الدولة في تحقيق ذلك، إذ حاولت إثراء الجانب التشريعي والقانوني الذي يعد ركنا أساسيا لتطبيق وتجسيد الحوكمة، وعملت على تنظيم نشاط النقل لما له من أهمية، من خلال وضع سياسات ومجموعة من القوانين والإجراءات التي تساعد السلطات على تدعيم النقل وتحقيق الأهداف المرجوة منه.

وقد تم إنشاء الديوان الوطني للنقل سنة 1963 قصد توحيد سياسات النقل على كامل التراب الوطني، إلا أنه لم يفلح في بلوغ هذا الهدف بسبب نقص الإطارات والخبرات اللازمة مع كل المشاكل المالية والهيكلية التي عانت منها الجزائر عشية الاستقلال. وفي سنة 1967 صدر الأمر رقم 130/67 المتضمن تنظيم النقل البري في الجزائر، ليلغي بذلك كل القوانين الفرنسية الموروثة في هذا المجال، وقد تم من خلاله إسناد تسيير قطاع النقل إلى الدولة كما نصت عليه المادة الخامسة من هذا الأمر: "تحتكر الدولة جميع أنواع النقل الجماعي التي تكتسي منفعة عامة أو تنجر عنها التزامات تفرضها ظروف المرفق العمومي"⁽¹⁶⁾. ثم انتقل تسييره إلى الجماعات المحلية (الولاية والبلدية) مع صدور القرار رقم 375/81 نهاية 1981 تزامنا مع بداية المخطط الخماسي الأول، ودعم هذا الانتقال إلى الاستقلالية واللامركزية في التسيير صدور القانون رقم 17/88 سنة 1988، والذي مهد لدخول المؤسسات الخاصة العمل في قطاع النقل بعد أن كان محتكرا من قبل المؤسسات العمومية، وهي علامة واضحة على بداية انحسار دور الدولة والذي يعد أحد أسباب نشوء الحوكمة، وبهذا دخل قطاع النقل مرحلة التحرر والانفتاح أمام المنافسة، إلا أن ذلك نتج عنه بعض المشاكل التي تسببت في حدوث فوضى في المحيط الحضري الذي شهد زيادة مفرطة وغير منظمة للمتعاملين الخواص، ونتيجة لذلك قامت الدولة بصياغة قانون جديد حمل رقم 13/01 سنة 2001، لتعود مجددا وتعطي لنفسها الحق في التدخل في تنظيم نشاط النقل.

نتنقل إلى مرحلة أخرى من مراحل تطبيق الحوكمة، ويتعلق الأمر بخطة النقل الحضري التي تعد جزءاً من خطة النقل الوطني من خلال مخططات النقل الولائي والحضري، التي يتم وضعها على كامل التراب الوطني، وهو ما تنص عليه المادة 41 من القانون رقم 13/01 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه. وتشكل هذه المخططات أدوات توجيه وتطوير النقل البري على المديين المتوسط والبعيد مع تحديد الوسائل الواجب تسخيرها فيما يخص المنشآت القاعدية والتجهيزات والخدمات والتنظيم العام لمنظومة النقل قصد تلبية الطلب المحتمل للنقل في أحسن ظروف الأمن والتكلفة ونوعية الخدمة⁽¹⁷⁾، وتحقيق ذلك يعتمد، كما ذكرنا آنفاً، كخطوة أولى على تخطيط استعمالات الأراضي، وهذا من أجل الموازنة بين مختلف الأنشطة والربط بينها من خلال النقل الحضري، وقد راعت الدولة الجزائرية ذلك بإصدار القانون 29/90 المتعلق بالتهيئة والتعمير الذي حرص على ضرورة العمل المشترك والمنظم بين كل من المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير ومخطط شغل الأرض، اللذين يحددان تخصيص العام للأراضي في المنطقة الحضرية، كما يبرز توسع المباني السكنية وتركز المصالح والنشاطات وطبيعة وموقع التجهيزات الكبرى والهياكل الأساسية، كما يحدد كذلك مناطق التداخل في الأنسجة الحضرية. ويتم ذلك عن طريق تقسيم المنطقة إلى قطاعات معمورة، قطاعات مبرمجة للتعمير، قطاعات تعمير مستقبلية وأخرى غير قابلة للتعمير⁽¹⁸⁾. كما يعتمد نجاح تخطيط النقل الحضري على تدعيم النقل الحضري الجماعي الذي يتم في محيط النقل الحضري بواسطة مركبات مهيأة تسير عبر الطرقات أو وسائل متنقلة في مسارات خاصة بها، تهدف على وجه الخصوص إلى الحد من اللجوء إلى النقل بواسطة مركبة خاصة⁽¹⁹⁾. وتوكل مهمة تخطيط النقل الحضري وتنظيمه ومراقبته إلى مجموعة من الجهات الرسمية ممثلة في الدولة والجماعات الإقليمية كل حسب تخصصه مثلما تم التطرق إليه في المادة 44 من القانون رقم 13/01.

وفي خطوة منها لتسيير وتنظيم النقل الحضري، فقد تم استحداث هيئة خاصة تدعى السلطة التنظيمية للنقل الحضري تحت إشراف وزارة النقل، وهو ما جاء في المادة 68 من قانون المالية لسنة 2011 ما يلي: "يوكل تنظيم وتطوير النقل الحضري داخل المحيطات الحضرية إلى مؤسسات تنشأ لهذا الغرض تدعى سلطات منظمة للنقل الحضري تتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي"⁽²⁰⁾. بعد ذلك تم إصدار المرسوم التنفيذي رقم 109/12 المحدد لتنظيم السلطة المنظمة للنقل الحضري وسيرها ومهامها، وتكون على شكل مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري تتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي، وتسعى هذه السلطة إلى تنظيم النقل العمومي للمسافرين وتطويره داخل محيط النقل الحضري، من خلال إعداد ومراجعة مخططات النقل الحضري الذي ينظم الروابط الحضرية وتخطيط التنقلات ووسائل النقل داخل هذا المحيط، وكذا العمل على توسيع شبكة النقل الحضري بعد تعريف الخطوط والشبكات الواجب استغلالها، كما تعمل على متابعة عرض النقل الحضري واستباق الاحتياجات المستقبلية من خلال إنجاز دراسات وتحقيقات دقيقة حول الموضوع⁽²¹⁾.

وتتكفل السلطة التنظيمية كذلك بوضع جملة من القواعد الواجب احترامها خاصة فيما يتعلق بتحسين جودة خدمة النقل الحضري وإنجاز دراسات حول التسعيرة لمختلف أنماط النقل الحضري وتسييرها، بعد أن قرر المشرع الجزائري شفافيته من خلال ضمان قيام متعاملي النقل الحضري بعلاية تسعيرة خدماتهم في المادة 16 من القانون رقم 13/01.

كما لم يتم إهمال جانب التكوين والتطوير بالنسبة للموظفين والعاملين في مجال النقل العمومي الحضري، وهذا ضمانا لتحسين مستواهم وما ينجر عن ذلك من تحسن في مستوى الخدمة المقدمة، سواء كان هذا التكوين وطنيا أو أجنبيا، يطال جانب التطوير هذا الهياكل القاعدية للنقل من خلال السهر على احترام القواعد التقنية ومقاييس تصميمها وبنائها وتأمينها⁽²²⁾.

وتعتبر السلطة التنظيمية رئيسة مشروع النقل داخل المحيط الحضري، وهي المسؤولة الوحيدة عن حسن سير هذا المشروع، وهو ما يخولها منح رخص النقل العمومي للمسافرين في محيطها الحضري، وهذا تجنباً للفوضى التي حدثت بعد تحرير القطاع سنة 1988 وعدم إسناده إلى شركات محترفة و متمرسة، خاصة وأن هذا القطاع يملك جاذبية كبيرة بالنسبة للقطاع الخاص والعائلات التي تعرف تراكماً للثروة، وهو ما يفسر قلة الخبرة اللازمة في تسيير النقل الحضري.

واستكمال الحديث عن حوكمة النقل الحضري لن يتم دون التطرق إلى مجلس إدارة السلطة التنظيمية، فمن المعلوم أن أعمال الحوكمة تركز بشكل كبير على مجلس إدارة الشركات من أجل ضمان شفافية مسؤوليات أعضائه والعلاقة بينهم، إلى جانب حماية حقوقهم وضمان مشاركتهم الفعالة في اتخاذ القرارات المناسبة، وهو أمر لم تستثن منه السلطة التنظيمية التي حدد المشرع من خلال المادة 10 من المرسوم التنفيذي رقم 109/12 تشكيلتها، والتي تضم ممثلين عن وزارات وهيئات عمومية وإقليمية يعينون لعهدتها تدوم ثلاث سنوات، مع ملاحظة غياب تام لممثلي المجتمع المدني الذي يعد فاعلاً رئيسياً في منظومة النقل الحضري، وكمثال عن ذلك ممثلي جمعيات متعاملي النقل الحضري وممثلين عن المستعملين أو زبائن هذه الخدمة، وهو ما يخلق مجالاً للشك حول أهمية ودور المجتمع المدني في وضع السياسات العامة الموجهة بالأساس لخدمته في غياب مطلق لصوته ورأيه، بالرغم من أنه وفي نهاية ذات المادة تمت الإشارة إلى إمكانية الاستعانة بشخص يتمتع بكفاءة في المجال دون تحديد هويته أو طبيعته⁽²³⁾.

وفي إطار نفس النص القانوني يمكن لممثلي المجتمع المدني أن يتخذوا مكانة في اللجنة التقنية الاستشارية لمؤسسات النقل العمومي الحضري والمستعملين، تتكفل بإبداء رأيها حول المسائل المتعلقة بتنظيم النقل العمومي الحضري للمسافرين وتطويره في محيطه الحضري، وتضم هذه اللجنة ممثلاً عن والي الولاية المعنية والمجالس البلدية الشعبية وممثلين عن المؤسسات والهيئات العمومية أو الخاصة للنقل العمومي في

المحيط الحضري، ويمكن توسعة هؤلاء الأعضاء وضم ممثلي النقابات المهنية وأرباب العمل والغرف التجارية، إلى جانب ممثلي جمعيات المستهلكين ومستعملي النقل الجماعي الحضري لتفعيل نشاط هذه السلطة وتزويدها بالمعلومات والبيانات حول واقع خدمة النقل الحضري وكل ما يرتبط بها من مشاكل وعراقيل يتم معالجتها من خلال الواقع لأنهم جزء منه والأقرب إليه وأصحاب المصلحة الأولى.

وحتى تطبق الحوكمة بشكل كامل فقد تم دعمها بنظام رقابة للسهر على تنفيذ مشاريعها في إطار عقود واتفاقيات التسيير و/أو منح امتياز خدمات النقل العمومي للمسافرين، وتخضع هي الأخرى لنظام رقابة على أعمالها كغيرها من المؤسسات الاقتصادية، تخص حسابات السلطة المتكونة من إيرادات متنوعة، ونفقاتها المتنوعة أيضا والمسخرة لتمويل مهامها، وتقدم مخرجات هذه الرقابة في شكل نتائج ومقررات وتقرير سنوي عن نشاطها من طرف محافظ أو محافظي حسابات.

وعليه، وانطلاقاً من كل ما سبق يمكن القول أن السلطة التنظيمية للنقل الحضري تمثل مظهر حوكمة النقل الحضري في الجزائر، إذ تضم مقومات الحوكمة من:

- توفر للقوانين واللوائح الخاصة بضبط الأداء الإداري للسلطة؛
- وجود مجلس إدارة تنبثق عنه لجان أساسية للقيام بالمشاريع المسطرة؛
- وضوح المسؤوليات بين أعضاء السلطة؛
- اعتماد التقارير ضماناً لشفافية معلومات السلطة؛
- نظام الرقابة على أعمال وأداء السلطة.

خاتمة:

تم التعرف من خلال هذه الدراسة على أهم الجوانب المرتبطة بالنقل الحضري بشكل عام وفي الجزائر بشكل خاص، كما حاولنا الإحاطة بمفهوم حوكمة النقل في الوسط الحضري وواقع ممارستها في الجزائر، وأفرز ذلك صعوبة تبني هذا المفهوم المعقد والصعب من حيث التطبيق والممارسة، غير أننا استخلصنا أن مظهر أو وجه هذه الحوكمة يتجلى في السلطة التنظيمية للنقل الحضري، والتي يعد وجودها ضروريا بالرغم من قرب السلطات المحلية والإقليمية من المواطن والمعرفة الجيدة باحتياجاته وتوقعاته حول خدمة النقل الحضري، إلا أن هذه السلطات تعاني في أغلب الأحيان من قلة أو عدم توافر الكفاءات والمهارات الإدارية اللازمة، أو الموارد البشرية والمالية التي تتيح لها الالتزام على نحو تام بترقية خدمات النقل الحضري.

وقد ارتأينا تقديم جملة من الاقتراحات التي نراها ضرورية لتنظيم وترقية النقل الحضري في إطار الحوكمة، ومنها:

- ربط سياسات النقل الحضري بالسياسة العامة للنقل واستراتيجيات التنمية؛
- التأكيد على التنسيق في مجال النقل بين مختلف الهيئات والإدارات ذات العلاقة بقطاع النقل الحضري، إلى جانب التنسيق بين خدمات القطاع الرسمي وغير الرسمي وخلق التكامل بينهما؛
- تدعيم النقل الحضري بالجهاز المؤسسي القوي والمهارات والخبرات اللازمة مع التأكيد على أهمية برامج التدريب للموارد البشرية العاملة في هذا القطاع؛
- تشجيع القطاع الخاص على الاستثمار في وسائل النقل العام للمسافرين في الوسط الحضري لتحسين نوعية الخدمة، مع ضمان المحافظة على وجود الدور المنظم للدولة من خلال السلطة التنظيمية للنقل الحضري؛

- تفعيل دور السلطة التنظيمية للنقل الحضري وعدم الإبقاء عليها حبيسة النصوص القانونية وإرسائها على أرض الواقع، ونأمل أن يكون ذلك على مستوى كل ولاية نظرا للخصوصية التي تتميز بها كل منها على حدى، وحتى داخل الولاية الواحدة في حد ذاتها، وهذه الخصوصية الناتجة عن موقعها المجالي والوظيفي هي المتحكمة في حركة وتنقلات الأفراد.

الهوامش والإحالات:

- (1)- سليم بوقنة، دراسة نوعية الخدمة لدى مستعملي النقل الحضري الجماعي: دراسة ميدانية في مدينة قسنطينة، مذكرة ماجستير، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة منتوري- قسنطينة، 2005، ص 87.
- (2)- سكحال ريمة، السلطة التنظيمية للنقل الحضري ودورها في تحسين أداء نظام النقل الحضري في الجزائر، مذكرة ماستر، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة الحاج لخضر- باتنة، 2010-2011، ص 05.
- (3)- خلف الله بوجمعة، المدينة وتسيير النقل الحضري- حالة مدينة المسيلة، متاح بتاريخ 2015/07/01 على الموقع الإلكتروني: <http://3omran-aghil.asso-web.com>
- (4)- خضور آمال، دراسة تحليلية لوضعية خدمات النقل الحضري بالجزائر-دراسة حالة النقل الحضري بالمسيلة، المؤتمر الدولي حول استراتيجيات وآفاق تطوير قطاع النق في الجزائر في إطار التنمية الوطنية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة محمد بوضياف- المسيلة، يومي 07-08 أكتوبر 2013، ص 08.
- (5)- محمود حمدان قديد، تخطيط النقل الحضري، ص 26، متاح بتاريخ 2014/07/02 على الموقع الإلكتروني: <http://www.ao-academy.org/.../library-20090921-2116.html>
- (6)- رحيمة حوالف، التكاليف الاقتصادية والاجتماعية لحوادث المرور بالجزائر، مجلة الباحث، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، العدد 11، 2012، ص 103.
- (7)- نفس المرجع، ص 103.
- (8)- وزارة الدولة للتنمية الإدارية، أدبيات الحوكمة، ص ص 14-15، متاح بتاريخ 2015/07/26 على الساعة 17:00 على الموقع الإلكتروني:

<http://www.ad.gov.eg/NR/.../Governance Letirature.pdf>.

- 9)- Urban VEHOVAR, Matjaž JAGER, **Corruption, Good Governance and Economic growth: The case of Slovenia**, paper presented at the conference "Institutions in Transition", Kranjska Gora, Slovenia, June 19-21, 2003, p 04.

- (10)- رضا جاوحدو، عبد الله مايو، تطبيق مبادئ حوكمة المؤسسات والمنهج المحاسبي السليم متطلبات ضرورية لإدارة المخاطر في المؤسسات الاقتصادية، الملتقى الدولي الأول حول الحوكمة المحاسبية للمؤسسة واقع رهانات وآفاق، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة العربي بن مهيدي، أم البواقي، 07-08 ديسمبر 2010، ص 02.
- 11)- Annik OSMONT et autres, La Gouvernance Urbaine Dans Tous Ses Etats: Analyse et proposition du groupe de réflexion sur la gouvernance urbaine, Rapport de synthèse, janvier 2008, p 10.
- 12)- Claude JACQUIER, La Gouvernance Urbaine: Entre Complications et Complexités, comment s'orienter ? Colloque « Vers Une Nouvelle Gouvernance des Territoires », 15/09/2008, Reims, p 04.
- 13)- Azedine LAFER, **Gouvernance Urbaine: rôles et rapports des différents acteurs dans les pratiques urbaines locales. Cas de la ville de Tizi-Ouzou**, mémoire de magister en Aménagement du Territoire, Faculté des Sciences de la Terre, de la Géographie et de l'Aménagement du Territoire, Université Mentouri, Constantine, 2007, p 25.
- (14)- حساني خالد، المجتمع المدني في الجزائر بين النصوص القانونية والممارسة العملية، مجلة الفقه والقانون، العدد الثالث، جانفي 2013، ص 02.
- (15)- القانون رقم 06-06 المتضمن القانون التوجيهي للمدينة، الجريدة الرسمية، العدد 15، مؤرخ في 2006/03/12، ص 18.
- (16)- الأمر رقم 130/67 المتضمن تنظيم النقل البري في الجزائر، الجريدة الرسمية، العدد 63، المؤرخ في 1967/08/27، ص 939.
- (17)- القانون رقم 13/01 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، الجريدة الرسمية، العدد 44، المؤرخ في 2001/08/08، ص 08.
- (18)- القانون رقم 29/90 المتعلق بالتهيئة والتعمير، الجريدة الرسمية، العدد 52، المؤرخ في 1990/12/01، ص 1654-1655.
- (19)- القانون رقم 13/01، مرجع سابق، ص 08.
- (20)- القانون رقم 13/10 المتضمن قانون المالية لسنة 2011، الجريدة الرسمية، العدد 80، المؤرخ في 2010/12/30، ص 18.
- (21)- المرسوم التنفيذي رقم 109/12 المحدد لتنظيم السلطة المنظمة للنقل الحضري وسيرها ومهامها، الجريدة الرسمية، العدد 15، المؤرخ في 2012/03/14، ص 13.
- (22)- المرسوم التنفيذي رقم 109/12، مرجع سابق، ص 14.
- (23)- نفس المرجع، ص 15.