

مخطط النقل الحضري وحركة المرور لولاية الجزائر بين النظري والميدان دراسة سوسولوجية سنة 2010.

أ. / حمزاوي عبد الكريم

جامعة بوزريعة

ملخص:

تتناول هذه الدراسة مقارنة سوسولوجية لمخطط النقل الحضري وحركة المرور لولاية الجزائر. فأى خلل يصيب نسق النقل ينعكس سلبا على كل الأنساق الاجتماعية الأخرى وهذا ما يبين أهمية الموضوع. وسبب اختيار الجزائر العاصمة كميدان للبحث يرجع إلى كونها قطبا اجتماعيا واقتصاديا وحتى سياسيا، فهي تضم ربع العدد الكلي للمركبات وللمستعملي الطرقات رغم صغر مساحتها بالمقارنة مع باقي الولايات الأخرى. فالفوضى التي تعرفها الولاية خاصة في العقد الأخير من الزمن فرضت إعداد هذا المخطط محل البحث. لكن ما يعاب عليه هو إهماله الجانب الاجتماعي كما هو موضح بالتفصيل أسفله.

مقدمة:

إن تطور أي مجتمع مرتبط بالدرجة الأولى بتقدم وسائل التنقل، وإن أي خلل قد يصيب شبكة النقل من شأنه أن يعطل اقتصاد المجتمع بأسره. هذا التعطل قد يمس وفرة وسائل النقل أو نوعيتها أو تنظيمها. من هنا تتجلى الأهمية القصوى للبحث الذي بين أيدينا والذي يبين أهمية موضوع النقل بصفة عامة، ونقل المسافرين بصفة خاصة في الجزائر العاصمة، حيث إن هناك مشكلا تنظيميا فرض نفسه خلال الزمن بسبب التزايد الهائل لوسائل النقل. إذن هناك أسباب ذاتية أدت إلى اختيار هذا الموضوع وهي معاناة الباحث - باعتباره مسافرا - من سوء الخدمات المقدمة للمسافرين كميا ونوعيا رغم وفرة الحافلات، وكذا أسباب موضوعية فرضها تكوينه في علم اجتماع تنظيم وعمل.

كيف تم تناول هذا العمل؟ كيف طرحت الأسئلة؟ ماهو الهرم الذي اعتمد في عملية ترتيب الأسئلة؟ ما هي الأدوات المستعملة في جمع المعطيات؟ وكما نبه كيسي وكوبنود (1988) Quevy & Campenwood، إلى ضرورة التفرقة بين السيورة العملية للبحث وكتابة التقرير النهائي، وكأن هناك إشكاليتين: إشكالية أولى وإشكالية ثانية والاقتراب المنهجي مرتبط ارتباطا جدليا بالإشكالية. فالنتائج التي يصل إليها الباحث قبلها، يحاول البرهنة عليها بشكل معين يظهر من خلال كتابة التقرير النهائي.

وبذلك فإن هذا البحث عبر ثلاث مراحل: الميدان وجمع المعطيات، تحليل المعطيات ثم إعداد التقرير النهائي، كما أن تحديد الإطار المفهوماتي يساعد في تبين الاقتراب المنهجي. ذلك أن كل المراحل متداخلة وهي في علاقة جدلية: أي أن كل مرحلة تعتمد على منطق معين وفق متطلباتها: فالميدان هو عالم قائم بذاته يحتاج إلى ذكاء وخبرة تنطلق من الممارسة المستمرة للبحث من طرف الباحث يستخدم فيها علم النفس الاجتماعي، علم النفس وعلم الاجتماع، ذلك أن الاحتكاك بالمبحوث هو موقف اجتماعي وجب الإلمام بكل خباياه من أجل جعل هذا المبحوث يدلي بدلوه ويقدم المعطيات الضرورية (غوتيي (1984) Gauthier).

ثم في المرحلة الثانية يتم استغلال وتحليل المعطيات بالاعتماد على منطق آخر وهو تحويل المعطيات إلى أرقام وتكميمها ثم تترجم هذه الأرقام إلى مفاهيم (دوسينغلي (1992) De singly). بعد ذلك تجرى صياغة الأفكار في شكل تقرير نهائي وفق منطق القراءة واللغة التي يتميز بها القارئ. لذا وجب أن تحدد المعطيات الواجب جمعها تحديدا دقيقا. وعلى حسب طبيعة هذه المعطيات، يتم اختيار الأدوات المنهجية الملائمة لمعالجتها: فعلاقة المؤشرات بالمفاهيم هي علاقة احتمالية وليست مؤكدة. ونركز على هذه الفكرة، فالمفهوم محاط بعدد لا يحصى من المؤشرات (وهي المعطيات الواجب الحصول عليها). فكيف نختار عينة من هذه المؤشرات ونقول بأنها ممثلة للمفهوم؟ ووفق تغيراتها تبعا لمنطق معين نقول بأنها معبرة عن تغيرات هذا المفهوم الإجرائي (المتغير) وهي علاقة جدلية بين الاستقراء والاستنباط كما يقول روبير وايل وجين بيير دورون (1989) R. Well & J. P. Durant لا يوجد مفهوم كامل، فعن طريق هذه العملية يأخذ المفهوم معناه ويتطور بحيث يتوافق وحقيقة المجتمع. إن الاهتمام بهذا الموضوع بدأ منذ زمن بعيد لعدة أسباب أهمها:

- الفوضى الكبيرة التي يتميز بها قطاع النقل في الجزائر التي انعكست على جميع جوانب الحياة الأخرى.

- غياب دراسات سوسيولوجية معمقة حول موضوع النقل.
- الطاقم الذي أعد المخطط يخلو من متخصصين في علم الاجتماع.
- الرغبة في تأسيس تخصص علم اجتماع النقل في الجزائر.
- محاولة فهم ذهنية المواطن الجزائري من خلال نسق النقل وحركة المرور.
- مما سبق تتضح الدوافع التي قادت إلى إجراء هذا البحث وهي ملخصة في النقاط التالية:
- * الحرص على المساهمة في حل أزمة النقل التي تعتبر أمًا لأزمات أخرى عديدة تمس الاقتصاد والتربية وحتى المنظومة السياسية في حد ذاتها.
- * تبييه المخططين في مجال النقل إلى أهمية الجانب السوسيولوجي وإثراء الحقل العلمي من أجل بناء تخصص جديد هو سوسيولوجيا النقل.

نسق النقل احتراف أم حرفية:

وقد تحول مسار البحث جذريا بعد التردد على مختلف مصالح مديرية النقل لولاية الجزائر وكذا وزارة النقل حيث تم الحصول على معلومات قيمة وعلى رأسها مخطط النقل الحضري للمسافرين للجزائر العاصمة لسنة 2004. وكذا تبين وجود لجنة أوروبية تعد لمخطط آخر قد ينتهي في نهاية سنة 2010 على رأس هذه اللجنة السيد تشانغ (هو باحث في الاقتصاد، فرنسي ذو أصل صيني أجرى معه الباحث مقابلة).

وبذلك كان هناك اقتصاد ثمين في الوقت، وتبينت معالم البحث وتبلورت الإشكالية بشكل أدق وأشمل، حيث انطلق البحث أين انتهى الآخرون وهم مجموعة الباحثين الذين قاموا بإعداد مخطط النقل الحضري لولاية الجزائر.

وأول ملاحظة أن هذا الفريق مشكل من مهندسين وأخصائيين في اقتصاد النقل والغياب التام لأي باحثين سوسيولوجيين. أي أن التركيز الكبير لهذا المخطط كان منصبا على الجانب التقني والاقتصادي للنقل في الجزائر العاصمة دون أن يأخذوا بعين الاعتبار الزاوية السوسيولوجية التي تعتبر أساس نجاح أو فشل أي مخطط.

فلا بد من الانتباه إلى العنصر الثقافي للمواطنين سواء كانوا مسافرين أم عمالا في قطاع النقل أم أرباب عمل أم إداريين.

- فما مدى نجاعة مخطط النقل الحضري للجزائر العاصمة في معالجة أزمة النقل وأزمة حركة المرور؟
- وما مصير الناقلين الخواص أمام المشاريع الكبرى للنقل مثل مشروع المترو، مشروع كهربية خطوط السكك الحديدية، وكذا مشروع الترامواي؟
- هل هذه التكنولوجيا الجد متطورة تعزز الاستقلالية الاقتصادية على مستوى عاصمة البلاد ومن ثم التطور الحقيقي؟ خاصة لدولة فرنسا المستفيد الأكبر من مشروع المترو الذي أنهك خزينة الدولة الجزائرية لثلاثة عقود من الزمن؟ وماذا سيكلف الجزائر فيما بعد من حيث الصيانة؟
- هل سيتم التخلي عن مشروع المترو في المستقبل كما حدث مع مشاريع ضخمة: مثل مؤسسة سوناكوم ومركب الحجار؟
- ما مدى صحة التنبؤات التي توقعها هؤلاء الباحثون؟ خاصة وأن البحث يتم إجراؤه بعد خمس سنوات من إعداد هذا المخطط وهذا ما يسمح لي بتقييمه على الأقل في المدى المتوسط.

كلمات مفتاحية:

يعتبر تحديد المصطلحات والمفاهيم من الأمور الهامة التي يجب على الباحث أن يتطرق إليها ليكون القارئ أو المختص على بينة منها، حتى يفهم مختلف المراحل الأخرى للبحث التي تستخدم فيها هذه المفاهيم والمصطلحات، مما يتيح له فهم البحث كما يقصده الباحث ولا يؤوله تأويلا آخر ف"المفاهيم غالبا ما ترتبط ببعضها البعض بأسلوب لغوي وعلمي يساعد على بناء وتكوين الفرضيات والنظريات التي يتعامل معها الباحث في دراسته لأي مشكلة أو ظاهرة طبيعية أو اجتماعية" (إحسان محمد الحسن(1994)). لذا يتم تحديد معاني الكلمات المفتاحية الإجرائية للبحث.

1. مخطط النقل الحضري للمسافرين:

هو عبارة عن اقتراح مشاريع من أجل تطوير مرافق قاعدية جديدة خاصة بالنقل الجماعي البري للمسافرين وكذا مشاريع لتحسين فعالية وسائل النقل الجماعي أكثر ثقلا وأقل تكلفة سواء في المدى القصير أي في حدود ثلاثة سنوات، أم المتوسط في حدود خمس سنوات أم في المدى البعيد أي من 5 سنوات إلى 15 سنة.

2. مخطط حركة المرور:

يشكل مجموعة من الاقتراحات تتركز أولا على الزيادة القصوى في سيولة المركبات عبر مختلف الهياكل القاعدية الموجودة (شبكة الطرق، والسكك الحديدية) وكذا تحسين التجهيزات الموجودة لحركة المرور للمدى القصير (من ثلاث إلى خمس سنوات). وهو يترجم عادة إنجاز مجموعة من التدخلات أو الإجراءات القليلة التكلفة ذات فوائد فورية.

نسق النقل بين الشمولية والتحليل الاستراتيجي:

ما هي المعطيات المطلوبة؟ أين وكيف يتم جمعها؟ طبعا قبل البحث الميداني لا بد من تحديد أهم العناصر القادرة على التحليل النسقي للنقل. لذلك يتم اللجوء إلى تحليل النسق الذي يقترح المعالجة الواضحة لمجموع نسق النقل ولحتواه السوسيو- اقتصادي.

وانطلاقا من هذا يعتبر نسق نقل المسافرين في الجزائر العاصمة نسقا اجتماعيا وجب تحليله كمجموعة من التصرفات في تفاعل ديناميكي، هذا النسق وجب دمجها في نسق أكبر منه وهو النسق الحضري (ب جيراردان (B. Gerardin (1982). كما تم الاعتماد على نظرية ميشال كروزيي حول البيروقراطية والحلقة المفرغة (ميشال كروزيي (1971). Crozier).

فالجزائر من ناحية التشريع تتبع فرنسا كثيرا لمواجهة المشاكل الموجودة في الواقع. فبدلا من دراسة المشكلة دراسة علمية بغية التعرف على أسبابها وبالتالي القضاء عليها، نجدتها تصدر قوانين جديدة أكثر صرامة مما يزيد المشكلة تفاقمها (ميشال كروزيي (1993). Crozier). ولعل الأمر يبدو أكثر من خلال التعديل الجديد في قانون المرور والذي بدأ تطبيقه مع حلول سنة 2010 وما نجم عنه من تبعات سلبية. ومن بين الأنساق الفرعية التي تشكل النسق الحضري نجد:

نسق النقل بكل أبعاده، نسق التحديد بمعنى التوزيع الجغرافي لمختلف النشاطات (شغل، دراسة، ترفيه... الخ) ونسق الممارسات والعلاقات الاجتماعية، والنسق المؤسسي والإداري المعرف بالمجموعة المتجانسة للبنى والتصرفات التي ترجع للمؤسسات والتي تمثل سلطة سياسية إدارية تنظيمية من خلالها يتحرك النسق الحضري بشكل دائم (أ نيكولا (1960). A. Nicola).

في الجزائر الدولة تحتكر النقل وهي الفاعل الأساسي في تهيئة المجال وتسيير النشاط الاقتصادي بطبيعة السلطة السياسية، أي الحزب الواحد حتى سنة 1988 وإطار الاقتصاد المخطط المركز الذي استمر لفترة طويلة، يعطي دورا محمدا للسلطات العمومية ويقلص هامش حركة المؤسسة. فالدولة تبقى كفاعل أساسي لا يمكن تجاوزه في تحليل نسق نقل

المسافرين في الجزائر العاصمة. على خلاف فرنسا أين نجد نسق النقل المتخصص موضوعا خارج التنسيق العام ويخضع مباشرة للمؤسسة المستقلة من هذا الجانب، وهذا ما يدفع الباحثين إلى الرجوع إلى استراتيجيات هذه المؤسسات من أجل فهم نسق النقل (سنان بوزيد (1994) Sennane Bouzid). وهذا لا يعتبر نقطة إيجابية إذ يستحسن أن لا تشرف المؤسسة بنفسها على النقل وإنما مؤسسات متخصصة في النقل مثل: مؤسسة "كالطام لخدمات النقل" وكذا مؤسسة "العاصمية" ومؤسسة "بدران عيسى" ومؤسسة "طحكوت". تحليل الإجراءات ودور الفاعلين في اتخاذ القرار المؤسساتي يبقى إحدى أهم وسائل الانتباه إلى دور السلطات العمومية (ميشال كروزيي (1992) Crozier). لكن هذه المتاهات تبقى غامضة في الجزائر والاعتراف بها يتطلب استثمارا خاصا يتجاوز إطار هذا العمل. كذلك دور الدولة (كنسق مؤسساتي) يصبح مثمنا خاصة عبر خطابه، فعله، وتدخله في مجال الاقتصاد، تهيئة المجال في أنساق النقل (مخططات، مشاريع، وثائق تقنية، قوانين، تشريعات، وضع روابط مؤسساتية... الخ).

وانطلاقا من هذا الإطار، من تحديد هوية الفاعلين الأساسيين والأنساق الفرعية التي يفرضها نسق نقل المسافرين، تتبين المعطيات الواجب جمعها، والمعطيات الواجب إنتاجها (مادلين غرافيتز (1972) Grawitz).

الأولى نجدها في الوثائق والملفات من المنابع الكفوة، نكملها من خلال تحقيقات ومقابلات خاصة متمركزة حول نقل المسافرين.

1 - المعطيات العامة حول نسق النقل وبيئته:

المنابع التي وجب الرجوع إليها في العاصمة:

إن تعامل الباحث يوميا مع المستخدمين في مجال نقل المسافرين وكذا أرباب العمل، وحتى النقابات لمدة سنوات جعلته في حقل خصب مليء بالمعطيات الحية الخاصة بالنقل، وهذا ما قاده إلى تنشيط عملية البحث، التوثيق وجمع المعطيات من الميدان. كانت هناك استفادة إذن من إطار ملاحظة مميز سمح بمعايشة ظاهرة النقل وبالتالي الولوج إلى المعلومات مباشرة، وأن يكون هناك الوقت الكافي لتعميق وضبط الملاحظات، وهنا بعض المنابع التي تمتلك معلومات أفادت موضوع البحث مباشرة.

2 . الإدارات والمؤسسات العمومية والخاصة المعنية من طرف النقل وتهيئة المجال في الجزائر العاصمة:

الوزارات المعنية مثل وزارة النقل، وزارة التخطيط والسكان، وزارة الداخلية والجماعات المحلية ولاية الجزائر (أرشيف الولاية) وبذلك تم تصفح تقارير ملفات والتحاور مع مسؤولين على مستوى مؤسسات متعددة مثل: مديرية النقل لولاية الجزائر.

3 . تنظيمات الدراسة، البحث والملاحظات الإحصائية:

مثل الديوان الوطني للإحصائيات، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، مؤسسة مترو الجزائر (وإن كان مسئولو هذه المؤسسة بخلاء نوعا ما من حيث المعطيات) السؤال مطروح: لماذا؟ ولكن هذا لم يمنع جمع معلومات هامة حول مشروع المترو من مصادر أخرى.

كذلك الدراسات النادرة للنقل وعلى رأسها دراسة سنان بوزيد، وكذا التحقيقات منزل سينياب. CENEAP مكتب الدراسات الحضرية BETUR لمراكز البحث للتنظيمات المذكورة تحوي على معلومات متنوعة وذات مصداقية حول الجزائر العاصمة. لكن التغيرات التي تحدث يوميا في الواقع جعلت بعض هذه الدراسات نظرية أكثر منها معبرة عن الواقع كما هو مبين في التحليل.

المسافرون: المستعملون لوسائل النقل العمومية والخاصة كانوا هم كذلك مصدر مفصلا حول نشاط النقل.

أخيرا أعمال البحث الجامعي، المنشورات الرسمية والكتب.

هذه الأعمال عادة تتناول ظاهرة النقل بشكل جزئي وهذا ضمن إطار أهم وهو التهيئة العمرانية.

قائمة هذه المنابع هي الأخرى غير كافية وغير عميقة، فهي لا تعكس تعدد وتعقد الخطوات فلم يكن أمام الباحث إلا التريث من أجل إعادة تشكيل عناصر الموضوع. وقد تمت مقابلة حوالي 420 شخص معنيين مباشرة بموضوع البحث على مستوى البنى المذكورة سابقا. كما تم القيام بحوالي 150 مقابلة في مرحلة أخرى حول نفس الموضوع والكثير من المعلومات مشتتة وغير متجانسة تماما.

أما معطيات الإحصاء السكاني العام فهي سطحية خاصة فيما يخص موضوع التنقلات، وهذا ما دفع إلى إنتاج شخصي لمعطيات تخص نقل المسافرين وإلا فكيف يتم الوصول إلى مرحلة التحليل بحيث تكون النتائج صحيحة إذا كانت المعطيات القاعدية المعتمدة غير مؤكدة؟ لذلك تم القيام بتحقيقات مكيفة مع موضوع البحث مباشرة وهذا من أجل تكملة وضبط المعطيات الموجودة.

- التحقيق الأول أمام عمال النقل: سائقين، قابضي التذاكر، مراقبين...
- التحقيق الثاني مع المسؤولين أرباب العمل، مسؤولي الإدارات من أجل التعرف على استراتيجياتهم على مستوى مؤسساتهم.

المقابلات تم خوضها وتعميقها بشكل تدريجي طيلة أشهر. حيث أفادت كثيرا من حيث الكيف أحسن من الأرقام والملفات الإدارية (جيفليون وماتالون (1980) Ghiglione & Matalon).

مخطط النقل تحت عدسة علم الاجتماع:

الانطلاق نحو الميدان هو مرحلة الذكاء حيث نجد إستراتيجية جمع المعطيات ونوعية الإجابة على أهداف البحث، فالأفكار التي وضعت في نهاية عملية البحث ليست نفسها الأفكار التي وضعت في السنوات الأولى للبحث بحكم خصوبة الميدان وسرعة التغيرات، وهكذا فإنه لم يتم الرسو على مفاهيم معينة إلا بعد زيارات ميدانية مكثفة وعمل مكتب مضم.

في البداية كان العمل منصبا على مؤسسة لنقل الطلبة خلال سنوات قليلة أحدثت ظاهرة ملاحظة للعيان في الجزائر العاصمة وهي الظهور فجأة والنمو بسرعة مذهلة حيث إنك تجد حافلات هذه المؤسسة أينما ذهبت: في الطرق السريعة والوطنية في الجزائر العاصمة وحتى في الطرق الولائية والبلدية. خاصة في المركز العميق لمدينة الجزائر. كما تم جمع أكبر قدر من المعطيات من خلال مئات المقابلات مع أرباب عمل مؤسسات نقل المسافرين وكذا سائقي الحافلات وقيادات نقابات هذه المؤسسات مثل: الاتحاد الوطني للناقلين الجزائريين والمنظمة الوطنية للناقلين الجزائريين، وهذا من أجل رسم صورة شاملة للنقل الجماعي على مستوى الجزائر العاصمة. فكل محاولة لتنظيم قطاع نقل المسافرين دون الإلمام بالوضع العام لحركة مرور الحافلات بل وحتى السيارات الفردية يعد مضيعة للوقت.

كما تم التوجه إلى المديرية العامة للأمن الوطني الكائن مقرها قرب ثانوية الأمير عبد القادر ومديرية الأمن العمومي بشوفالي. حيث تم الحصول على معلومات قيمة حول حركة

المرور (مجلة الشرطة 2009)). خاصة الفرقة الجديدة لحماية أنفاق المترو والمتكونة من 240 شرطي. ثم إلى المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق الكائن مقرها بحسين داي. وتوج المسعى بالحصول على وثائق كثيرة قدمها المسؤولون على مستوى المركز.

- التداخل بين الاستقرار والاستتباط واللجوء إلى تقنيات تحليل المعطيات المتعددة الأبعاد (غرافيتز (1972) Gravitz). فمن أجل الاختبار بين خطوة استقرائية واستتباطية وجب التفرقة بين نظرية موجودة مسبقا واستخدام ملاحظات موجهة من أجل افتراض نظرية لم تختبر بعد. فتأكيد الجانب النظري لا يتأتى إلا عبر حقائق جديدة أو دراسة أكبر عمقا حول حقائق موجودة.

هذه الدراسة تتناول حقيقة موجودة في إطار جديد. حيث تقوم بتحليل مشكلة نقل المسافرين ليس داخل اقتصاد النقل ولكن ضمن سوسيولوجيا النقل انطلاقا من الحقل السوسيولوجي والقيام بإسقاطه على موضوع النقل. والانطلاق من معطيات ميدانية كبيرة بغية الارتقاء والسير نحو إطار مفهوماتي "مفاهيم إجرائية". وهذا من أجل فهم خصوصية ظاهرة النقل البري للمسافرين في الجزائر العاصمة.

- الاعتماد على تقنيات تحليل المحتوى (غرافيتز (1972) Grawitz جيفليون وبلونشات، (1991) Ghiglione & Blanchet). فمخطط النقل في عمومها هو عبارة عن تقرير مكتوب مكون من حوالي 1000 صفحة. تمت دراسته وتحليله بعمق، ثم عرضه على تحقيقات ميدانية وكذا على دراسة سنان بوزيد من أجل تقييمه سوسيولوجيا وكذا التحقق من بعض التنبؤات (فالمخطط تم إنجازه سنة 2005) ونحن في سنة 2010 أي مرت خمس سنوات أو يزيد على وضع هذا المخطط مما يسمح بتقييمه جزئيا أو كليا.

في هذا المخطط وضعت ثلاثة سيناريوهات على امتداد ثلاثة آفاق: الأفق القريب من سنة 2004 وهي سنة الصفر للمخطط حتى سنة 2007. الأفق المتوسط يمتد من سنة 2004 حتى سنة 2010 ثم المدى البعيد وهو سنة 2020 والذهاب إلى أبعد من ذلك يوقعنا في ارتياب كبير ويجعل النتائج غير مضمونة إلى حد كبير. وقد تم وضع ثلاثة سيناريوهات من أجل مقارنتها على أساس التوافق بين قدراتها وتكاليها من أجل الخروج بسيناريو ملائم.

لكن البحث عرف عراقيل حالت دون تقدمه في بعض المراحل. منها:

- عدم الاستقبال في بعض المصالح مثل: القيادة العامة للدرك الوطني وكذا مصالح ولاية الجزائر.
- انعدام المراجع السوسيولوجية في مجال النقل.

ماذا لو ألغى مشروع المترو!!!

من أهم معالم نسق النقل البري للمسافرين في الجزائر العاصمة هو سوء التنظيم وعدم التوازن بين العرض والطلب فيما يخص خدمات النقل والطلب على هذه الخدمات حيث يفوقه بكثير، سواء من حيث الكم وهذا ما يدفع المسافرين إلى اقتناء السيارات الفردية التي يتزايد عددها من 335600 مركبة سنة 1970 ليصل إلى 5919726 مركبة سنة 2009 أي بزيادة نسبتها 92٪ في حين أن المنشآت القاعدية لم تعرف تطورا كبيرا خاصة عرض الطرقات بالمقارنة مع الدول المتقدمة. وهذا ما أدى إلى زيادة حوادث المرور التي كان عددها 24437 حادث سنة 1970 ليصل إلى 41224 حادثا سنة 2009 وقد وصل عدد القتلى إلى 4000 قتيل سنويا دون التكلم عن عدد الجرحى والمعوقين (3000 معوق) وما يترتب عليه من تبعات اجتماعية واقتصادية وربما حتى سياسية.

وهذا كله رغم استصدار القانون تلو الآخر بداية من القانون 17/88 المتعلق بنشاط النقل البري وتنظيمه والذي أعطى دفعا قويا لخصوصية قطاع النقل البري للمسافرين حيث وصل عدد المتعاملين سنة 2009 إلى 4098 متعاملا بمعدل حافلة تقريبا لكل متعامل. وهذا ما يفسر الفوضى في نسق النقل إلى حد ما، ثم المرسوم 88-06 المحدد لقواعد حركة المرور. بعد ذلك تم تعديل القانون 17/88 نفسه بالقانون 01-13 والتشديد في قانون المرور من خلال القانون 01-14 تبعا للزيادات الملحوظة في حوادث المرور التي فضحت نسق النقل ونسق حركة المرور في ولاية الجزائر.

هذه العيوب في جملتها دفعت وزارة النقل إلى وضع مخطط شامل لنسق النقل وحركة المرور سنة 2005 بهدف تنظيم القطاع، هذا المخطط يشمل تراب ولاية الجزائر ويمتد زمنيا حتى سنة 2020. تم تقييمه نظريا بالاعتماد على بعض النظريات السوسيوولوجية وميدانيا من خلال ملاحظات وأرقام واقعية خاصة بعد مرور خمس سنوات على إعداده وقد خلصت الدراسة إلى النتائج التالية:

أولا - هذا المخطط ركز أولا وأخيرا على الجانب الاقتصادي الكمي وغفل عن الجانب السوسيوولوجي، خاصة وأن من قام بإعداده مهندسون وتقنيون لم يشركوا معهم باحثين في مجالات العلوم الإنسانية. فحوادث المرور سببها إنساني بالدرجة الأولى ودواؤها إنساني، وسوء تنظيم النقل كما بينته عدة دراسات أسبابه ذهنيات السائقين والمسافرين، وكذا ذهنيات مستعملي الطريق بمختلف فئات سنهم وجنسهم ومستواهم التعليمي والثقافي.

ثانيا- الخلل الموجود في نسق النقل وحركة المرور سببه هو الخلل الموجود في النسق التربوي والتعليمي الذي أصبح يركز بالدرجة الأولى على الكم دون النوع فأخفق في الجانبين. كما نبه إلى ذلك الدكتور تركي رابح المتخصص في علوم التربية أنه بعد الاستقلال مباشرة كان هناك مشكل في المؤطرين، فتم الاعتماد على معلمين تم جلبهم من الدول العربية مثل مصر وسوريا. وقد نجح إلى حد ما في تكوين إطارات ذات مستوى عال أعطت دفعا للجزائر خلال فترة السبعينات. لكن التغيير الذي حدث في القيم في فترة الثمانينات والتوجه من الجانب الروحي إلى غلبة القيم المادية جعل هذا القطاع (أي القطاع التربوي) يغير مساره فأصبح المتدربون دون غايات ودون أهداف فردية؛ بل المجتمع بأكمله أصبح بلا هدف. وهذا ما انعكس على كل الأنساق الأخرى حيث نجد بعض الفئات تتكون في قطاع ثم تتوجه للعمل في قطاع آخر لا علاقة له بتكوينها. وكذا انخفاض المستوى التعليمي وارتفاع نسبة التسرب المدرسي وما انجر عنه من تبعات اجتماعية وأخلاقية، وأصبح الشباب نتيجة ذلك يميلون إلى العنف وإلى الحلول السريعة. هذا ما أدى إلى أزمة التسعينات وما تولد عنها من أجيال بعد سنة 2000 وتزامنت مع وضع مخطط النقل. هذا المخطط الذي لم يأخذ بعين الاعتبار النسق التربوي والتعليمي.

ثالثا- نسق النقل وحركة المرور هو دائما تابع للنسق الحضري والعمراني، في حين أنه في حالة الجزائر العاصمة نجده سابقا له. بمعنى أنه في إعداد المخطط الحضري والعمراني للجزائر العاصمة كان ينبغي أخذ نسق النقل بعين الاعتبار. لكن العكس دائما هو حال الواقع حيث يتم إنجاز المخطط الحضري والتهيئة العمرانية ليقدم بعد ذلك إعداد مخطط نقل ترقيعي، وفي معظم الحالات لا يستجيب للمتطلبات. ومثال ذلك:

رابعا- مشروع المترو الذي أنهك خزينة الدولة لأزيد من ثلاثين سنة واستهلك أموال أجيال لم يبدأ في العمل بعد؛ رغم أن الاقتصاديين وعلى رأسهم الخبير الاقتصادي سنان بوزيد ينصحون بضرورة التخلي عن هذا المشروع الذي أنهك خزينة الدولة وأحدث خلافا كبيرا في نسق النقل وحركة المرور في الجزائر العاصمة. ضف إلى ذلك:

خامسا- ضرورة إعطاء الأولوية للنقل عن طريق السكك الحديدية أي قطار الضاحية الذي يعتبر أكثر أهمية ومردودية من مشروع المترو، وأقل تكلفة حيث إنه يكلف نصف تكلفة المترو، ناهيك عن كون مشروع المترو في بعض أجزاء مساره يستخدم خطوط السكك الحديدية.

سادسا- مشكلة الصيانة التي كانت سببا في إفلاس العديد من المؤسسات العمومية الجزائرية، هي الأخرى أحد أسباب فشل نسق النقل في ولاية الجزائر، سواء مؤسسة النقل بواسطة السكك الحديدية أم مؤسسة النقل الحضري لولاية الجزائر، هذه المؤسسة التي تعرف حوالي 40 ٪ من حافلاتها الجديدة مشكلا في الصيانة، بمعنى تسيير مشكلة الصيانة، وسد هذه الثغرات بمداخل البترول من خلال شراء حافلات جديدة أخرى لمؤسسة النقل الحضري لولاية الجزائر حتى لا يظهر المشكل، فهي مؤسسات مفلسة. ومشكلة الصيانة تطرح مشكلة أخرى وهي:

سابعا- مشكلة تكوين الإطارات التقنية، حيث نلاحظ غياب سياسة جديدة في هذا المجال؛ وهذا ما يعزز تبعية الجزائر للدول الغربية في مجال تكنولوجيا النقل؛ حيث رغم امتلاك الجزائر لثروات كبيرة من المواد الخام (بترول، غاز، حديد، نحاس، فوسفات... الخ) إلا أنها تستورد كل أنواع مركبات النقل، من مترو، قطارات، ترامواي، حافلات وسيارات. وعند تعطل هذه المركبات يتوقف القطاع أو تشتري مركبات أخرى بأثمان غالية، خاصة قطع الغيار، فمع كل مركبة نشترى من قطع الغيار ما يفوق سعر تلك المركبة. فتكوين الإطارات قد يجعل الجزائر قادرة على صنع أي نوع من أنواع المركبات وبتكاليف أقل بكثير.

ثامنا- قطاع النقل وما يحويه من خلل عزز تبعية الجزائر للدول الغربية خاصة فرنسا التي مازالت أطماعها في بلاد الجزائر وثرواتها قائمة، وهي من أكثر الدول استفادة فيما يخص تكنولوجيا النقل بل وحتى:

تاسعا- مخطط النقل من إعداد خبراء فرنسيين، وهذا ما يجعل أسرار الجزائر بأدق التفاصيل في يد فرنسا، فهي تعرف كل خبايا الجزائر العاصمة، وبالتالي تدرك كل نقاط ضعفها ونقاط قوتها إذا ما أرادت شرا. كما حدث مع العراق حيث بلغت ألمانيا للولايات المتحدة الأمريكية عن كل التفاصيل فيما يخص الملاجئ تحت الأرض. هذه الملاجئ من تصميم ألماني مما سهل على الولايات المتحدة الأمريكية ضربها بصواريخ لولبية مثل ملجأ العامرية المنقوش في تاريخ الإجمام الأمريكي.

عاشرا- كيف نأمل من موظفي مديرية النقل لولاية الجزائر العمل على تحسين قطاع النقل وهم أنفسهم يعيشون في ظروف قاسية؛ حيث تتواجد مكاتبهم بالطابق السادس والمصعد إما معطل أو ليس في متناولهم، نقص التهوية، وأجهزة الإعلام الآلي، والخزانات،

حتى إنك تجد الوثائق على الأرض، ضيق مقرات العمل، قلة الموظفين بالمقارنة مع عدد المتوافدين على مديريةية النقل... كيف نطلب غياب الرشوة ورواتب هؤلاء الموظفين ضعيفة؟ نفس الملاحظات فيما يخص وزارة النقل وإن كانت بدرجة أقل.

حادي عشر- لكن هذا لا ينفي الجوانب الإيجابية لمخطط النقل الحضري وحركة المرور لولاية الجزائر، حيث يتميز بالجدية والدقة والموضوعية في الكثير من الأحيان. عدا الخطأ في التنبؤات في الكثير من الأحيان، حيث نجد هذا المخطط يركز على نوعية الخدمات المقدمة للمسافرين من تقليص لمدة التنقل، وتخفيض أسعارها وتحسين ظروف التنقل من خلال تجديد وسائل النقل والاعتماد على وسائل نقل جماعية حديثة وكذا:

ثاني عشر- إعادة هيكلة شبكة النقل بواسطة الحافلات وإن كانت غير كافية، حيث يطالب بتأسيس سلطة تنظيمية للنقل وإن كان من الأحسن لو تشكلت فدرالية لنقابات الناقلين تلعب هذا الدور. لكن:

ثالث عشر- نقابات الناقلين ضعيفة: كما من حيث ضعف نسبة الانخراط فيها، حيث لا تتجاوز 30٪ من مجموع الناقلين، ناهيك عن نوعية الانخراط حيث لا نجد وعيا من طرف النقابيين بأهمية النشاط النقابي وإنما طلبا لامتيازات مادية خاصة تقليص تكاليف التأمينات بنسبة تتراوح من 25٪ إلى 50٪ من التكاليف الكلية، أما بالنسبة لقادة النقابات فهي مهداة مجانا!!! وهذا ما يبين التمايز الموجود داخل النقابات بين القمة والقاعدة.

رابع عشر- مخطط النقل الحضري وحركة المرور لولاية الجزائر ساهم جزئيا في القضاء على أزمة النقل وحركة المرور بالجزائر العاصمة، لكن لا بد من اطلاق كل الأطراف بمحتوى هذا المخطط وحتى إشراكهم فيه. حيث لاحظنا أن معظم الإداريين والنقابيين وكل عمال القطاع يجهلون حتى وجود هذا المخطط ناهيك عن محتواه، والإشاعات هي سيدة الموقف: "قالوا كذا.. سيفعلون كذا.. الخ" وهذا ما يجعل المشاكل تزداد تفاقما، حيث:

خامس عشر- هناك إضراب وطني للناقلين الخواص بواسطة الحافلات في شهر ماي بسبب عدم تجاوب وزارة النقل مع مطالب نقابات القطاع. علما أن النقل بواسطة الحافلات حتى سنة 2010 ما زال يشكل الركيزة فيما يخص جميع التنقلات. فما بالك أمام إضراب سائقي قطارات الضاحية. ف:

سادس عشر- ما زال هناك نقص فيما يخص الاهتمام بالناقلين الخواص، خاصة دعمهم ماديا. فربما هؤلاء الخواص تكون لهم قدرة على الاستثمار في مجال النقل البحري وحتى النقل الجوي. قلت لا بد من دعم الخواص من أجل تجديد حافلاتهم وزيادة حجمها. وتوعيتهم بمختلف الوسائل من أجل التجمع في شركات ذات أسهم أو شركات ذات مسؤولية محدودة من أجل القضاء على المشاكل التنظيمية.

سابع عشر- فمخطط النقل وحركة المرور لولاية الجزائر لا بد من تنقيحه، وتعزيزه ببحوث في كل المجالات من أجل الخروج بنتائج أحسن:

ثامن عشر- قلة أو انعدام جمعيات المجتمع المدني التي تجعل أي إصلاح في أي مجال سهلا وممكنا، مثل جمعيات المستهلكين وجمعيات المسافرين ونقابات النقل. دون أن نتكلم عن الخصائص السوسيوولوجية لقيادة هذه الجمعيات وأعضائها الأساسيين، فقلما نجد جمعيات تعمل من أجل الصالح العام وإنما تسعى فقط لتحقيق مصالح شخصية.

خاتمة:

لقد تبين من خلال هذا البحث العلاقة الوطيدة بين نسق النقل الحضري وحركة المرور ومختلف الأنساق الاجتماعية الأخرى بداية بالنسق الحضري الكلي للجزائر العاصمة، وكذا النسق التربوي، وحتى النسق العقائدي الذي يحدد هبئات مستعملي الطريق. فالخلل الموجود في نسق النقل وحركة المرور لا يمكن عزله عن الخلل الموجود في الأنساق الأخرى؛ حيث يتأثر ويؤثر فيها. وبالتالي لا بد من إستراتيجية شاملة تستهدف كل القطاعات من أجل تحقيق نتائج فعالة.

وهذا ما نلاحظه في مخطط النقل وحركة المرور للجزائر العاصمة، حيث ركز على الجانب الاقتصادي دون الجوانب الأخرى، ولا نستغرب في هذا الأمر إذا ما علمنا أن كل من ساهم في إعداد هذا المخطط هم من المهندسين التقنيين والاقتصاديين ولم يتم إشراك مجالات أخرى مثل خبراء العلوم الإنسانية لأن الإشكالية إنسانية بالدرجة الأولى؛ وبالتالي فإن الحل إنساني.

كما يعاب على هذا المخطط عدم مصداقية التنبؤات والارتكازات التي بني عليها؛ حيث نجده بني على مشروع المترو والترامواي وهما لم يكتملا ولو جزئيا لحد كتابة هذه الأسطر لذلك فإن المخطط يبقى نظريا وهيميا إلى حين، بل مشاريع الترامواي والمترو أدت إلى خلل آخر في سير حركة المرور وأدت إلى موت بعض المدن مثل مدينة برج الكيفان والحراش وحتى

الجزائر العاصمة في بعض الشوارع مثل ساحة الشهداء، باب الزوار، باب الوادي، البريد المركزي؛ وهذا ما ينجر عنه تبعات في المستقبل.

في حين تم كسر شبكة الحافلات التي تعتبر العمود الفقري حاليا في نسق النقل وما ينجر عنه من نتائج نفسية على المسافرين وعمال القطاع على حد سواء؛ فظاهرة الجنون في ارتفاع مستمر والتأخر عن العمل أو الغيابات، وكذا الإضرابات في كل القطاعات، والتردي الذي تعرفه كل الأنساق الاجتماعية بسبب الخلل الموجود في نسق النقل وحركة المرور.

فعال المجتمع كحال الجسم وحركة المرور مثل شرايين الدم؛ حيث إن أي خلل يصيب هذه الشرايين يتأثر به الجسم بأكمله فينقص تزوده بالمواد الضرورية والأوكسجين مما يعرضه للأمراض وربما حتى الهلاك.

الخلل الموجود في التنبؤات يبين لنا أنه حتى في حال إتمام كل المشاريع فإنها لن تلبى إلا حوالي 50٪ من الطلب الفعلي الموجود وبالتالي تبقى دائما تتخبط في المشكل عينه؛ أي لا بد حينذاك من مخطط آخر. وهكذا يبقى في حلقة مفرغة... فكما قلنا في المقدمة العامة. هناك تأخر في إدخال مؤسسات مثل مؤسسة طحكوت إلى الخطوط العادية لنقل المسافرين. هذه المؤسسة من شأنها تصفية الأجواء وإنتاج منافسة نوعية حقيقية بين مؤسسة النقل الحضري لولاية الجزائر والخواص، من جهة، ومن جهة أخرى، المنافسة بين الخواص أنفسهم فيما يخص نوعية الخدمات كما هو الحال فيما يخص المسافات البعيدة. حتى التسعيرة تنقص في بعض الأحيان.

والغريب في الأمر أنه من خلال مقارنة وضعية النقل البري للمسافرين في الجزائر العاصمة في فترة الاحتلال الفرنسي وفترة الاستقلال نلاحظ تراجعا كبيرا وكأننا رجعنا إلى الخلف لعشرات السنين بدلا من أن نتقدم نحو الأمام فلماذا؟ في فترة الاحتلال نجدهم ينشرون للمواطنين أي تغيير في أي خط ويستشيرون المواطنين عبر البلديات قبل القيام بأي مشروع. أما الآن فيجرون التغييرات دون علم المواطنين ودون استشارتهم ويفرضون أي تنظيم فرضا. وهذا ما يتولد عنه شرخ بين الدولة والمجتمع وتتجم عنه اضطرابات اجتماعية عرفنا البعض منها في فترات مختلفة، ونتوقع أن مشروع المترو قد يحدث هزة اجتماعية حقيقية في المستقبل!

الإقبال على السيارات الفردية مازال مرتفعا بل زاد أكثر رغم الازدحام ورغم قلة أماكن توقف السيارات فما بالك لو ازداد عدد مواقف السيارات؟ ومشكلة توقف السيارات تعتبر من أهم أسباب الازدحام في حركة المرور. وهذا ما يبين فشل مخطط النقل وحركة المرور لولاية

الجزائر في تحقيق أحد أهم أهدافه وهو تقليص استخدام السيارات الفردية والإقبال أكثر على وسائل النقل العمومية. ولكن ماذا عن ضيق الطرقات؟ فحتى الطريق السريع شرق-غرب والطريق شمال-جنوب ليسا عريضين كفاية رغم شساعة مساحة الجزائر؟

فكما يقول ميشال كروزيبي: لا يمكن أن نبدل مجتمعا من خلال قانون أو مرسوم وإنما لا بد من معالجة الأسباب العميقة بدلا من التشديد في العقوبات فقط والتركيز على القوة في معالجة الوضع. فالقانون كما يقول أحد الحكماء يشبه شبكة العنكبوت تقع فيه الحشرات الصغيرة وتمزقه الحشرات الكبيرة. فالقانون الذي لا يطال كل قوى المجتمع يبقى هو في حد ذاته مشكلا يعزز التفاوت الاجتماعي بين مختلف فئات المجتمع، ويعزز بعض القيم التي تجعل المواطنين من درجتين: مواطنين من الدرجة الأولى لا يطالهم أي قانون، ومواطنين من الدرجة الثانية يضرهم كل قانون!!! وهذا ما يؤدي إلى توترات اجتماعية تهدد النسق الاجتماعي بأكمله.

والسؤال المطروح لماذا يمول البنك العالمي مشروع مخطط النقل وحركة المرور لولاية الجزائر؟ هل من مصلحة الدول الغربية تطور الجزائر؟ إذا كان الأمر كذلك فلماذا هم راضون عن التهام الأراضي الفلاحية من خلال هذه المشاريع؟ هل الجزائر بحاجة إلى مؤسسات أجنبية حتى في رسم مخططاتها؟ كيف تأمن الجزائر على أسرارها من الغرب ومن أهدافهم الاستعمارية حتى لا نقول الاستعمارية؟

يمكن القول إن مخطط النقل الحضري وحركة المرور لولاية الجزائر قد فشل في تحقيق أهم أهدافه على الأقل في المدى المتوسط: فتبعية نسق النقل للمخطط الحضري والتهيئة العمرانية لولاية الجزائر تجعله عاجزا عن المساهمة الإيجابية فيه إن لم يكن العكس هو الصحيح؛ خاصة من خلال مشروع المترو الذي أخلط الأوراق وغير استراتيجيات كثيرة. كما أنه فشل في إعادة هيكلة شبكة النقل الجماعي، أي الحافلات. حيث نلاحظ الفوضى ما زالت قائمة ومؤسسة النقل الحضري لولاية الجزائر ما زالت عاجزة عن تلبية طلبات المسافرين بل وحتى سيارات الأجرة، وهذا ما يفسر ازدياد سيارات "كلونديستان" بالآلاف في ولاية الجزائر وأصبحوا يمتلكون سيارات جديدة وينافسون كل أنماط النقل، وبالتالي فإن الاعتماد على هذا المخطط في سن القوانين يعتبر خطأ كبيرا حيث تتجر عنه وضعية أخرى أكثر سوءا. وقد فشل أيضا في تعزيز التكامل بين مختلف أنماط النقل؛ بل أدى إلى فرار

المسافرين من شبكة النقل بواسطة السكك الحديدية بسبب غلاء الأسعار والتوقع نفسه بالنسبة للمترو والترامواي.

هذا المخطط زاد من غلبة السيارة الفردية على وسائل النقل الجماعي وهو مخالف لأهدافه. كما أنه فشل في سياسة تأمين تحرك الراجلين وتسهيلها حيث ما زالت الأرصفة حكرا على التجار والمقاهي ومختلف الحواجز، وكذا نلاحظ صعوبة التنقل بواسطة الدراجات والدراجات النارية وعربات المعوقين. عدا المركز العميق للجزائر العاصمة فإن تسليم البضائع ما زال فوضويا في باقي البلديات حيث يتسبب في عرقلة حركة المرور، وكذا نظام التوقف الذي ما يزال يتخبط عشوائيا، حتى إنك تجد السيارات وحافلات النقل السريع يتوقفون في الأرصفة دافعين بالراجلين إلى المشي في الطرقات. ونشير إلى أن تقليص حركة المركبات الثقيلة في مدخل ومخرج ميناء الجزائر يؤثر على النشاط الاقتصادي الكلي للبلاد ويؤدي إلى ضجيج تتسبب فيه حركة الشاحنات ليلا!!! فهل نحن نتقدم نحو الوراثة؟

اقتراحات:

- 1- التوقف الفوري عن مشروع المترو وتمويل أنماط النقل الأخرى خاصة قطارات الضاحية والحافلات.
- 2- تعزيز النقل بواسطة القطار وتمديد شبكاته عبر كامل ولاية الجزائر.
- 3- تعزيز النقل بواسطة الحافلات، والإسراع بإدخال مؤسسة طحكوت إلى الخطوط العادية حتى ولو كان على حساب رضى المتعاملين الخواص.
- 4- غرلة المتعاملين الخواص على أساس الخبرة والجانب التقني والإسراع بزيادة حجم الحافلات من أجل تقليص عددها وزيادة في مردوديتها.
- 5- اشتراط مستوى معين للمتعاملين الخواص أو مستشاريهم الميدانيين، وكذا تكوين في مجال النقل.
- 6- اشتراط سن أكبر من 30 سنة بالنسبة لسائقي وسائل النقل العمومي وسيارات الأجرة، وأن يكونوا متزوجين حتى يشعروا بالمسؤولية ويحافظوا على سمعة المهنة.
- 7- غرلة نقابات الناقلين وحث عمال النقل في القطاع الخاص على تأسيس نقابات تحمي مصالحهم.

- 8- تحسين ظروف موظفي مديرية النقل ووزارة النقل ورفع أجورهم لزيادة مردوديتهم والقضاء على الرشوة.
- 9- بناء محطات لنقل المسافرين، تخضع لمعايير إنسانية من توفر أدنى شروط الحياة مثل المياه الصالحة للشرب والمراحيض العمومية وقاعة علاج ومكان للاستراحة بالنسبة لعمال القطاع.
- 10- تأسيس تخصص علم اجتماع النقل في قسم علم الاجتماع بجامعة الجزائر، والمساهمة من خلال البحوث في إعداد مخططات النقل.
- 11- إنشاء معاهد خاصة في جامعة هواري بومدين لتكنولوجيا النقل بجميع أشكالها على الأقل للاستقلالية من حيث الصيانة.
- 12- تحسين تكوين المعلمين في كل مستويات التعليم والتركيز على المنظومة التربوية التي تعتبر العمود الفقري لكل تطور.
- 13- توسيع المسافات بين الكراسي داخل وسائل النقل العمومي طلبا للأمن، وكذا حفاظا على الأخلاق، ومنع استخدام الوسائل السمعية والبصرية التي أفسدت الأخلاق.
- 14- التركيز على الوازع الديني في تغيير الذهنيات بدلا من استخدام القوة التي أثبتت فشلها كما قال عبد الرحمن بن خلدون في كتاب المقدمة.
- 15- تشييد الطرقات باستخدام الإسمنت المسلح بدلا من الإسفلت وفتح الطرق السريعة الممتازة لربح الوقت والاقتصاد في المال والتقليل من حوادث المرور.
- 16- تخصيص عربات في القطارات خاصة بحمل الحاويات وهذا ما يقلص من دخول وخروج الشاحنات إلى ميناء الجزائر. وكذا بناء جسر خاص بالسيارات يقطع خط السكك الحديدية التي تمر إلى ميناء الجزائر. وبذلك نستطيع الزيادة في حركة القطارات.
- 17- إلغاء مشاريع التليفريك التي تستهلك أموالا ولا تخدم النقل الحضري إلا قليلا كما أنها ليست آمنة.
- 18- إنشاء بنوك للمعلومات تتعلق بالنقل وربطها بشبكة الإعلام الآلي من أجل تسهيل البحث في هذا المجال وبالتالي تعديل مخطط النقل أوتوماتيكيا؛ بمعنى أنها تمكننا من جعل عملية البحث في مجال النقل ديناميكية وبالتالي يمكننا الحصول على تنظيم ديناميكي. وفي إطار هذا السياق:

- 19- زيادة عدد الكاميرات في الطرقات بشكل كبير.
- 20- تشجيع التنقل بواسطة الدراجات والدراجات النارية، اقتصادا للطاقة، وطلبا للرياضة، وتشجيعا لمؤسسات جزائرية تصنع هذه المركبات مثل: مؤسسة زناتي بحسين داي ومؤسسة الدراجات النارية بقمالة.
- 21- تقليص أسعار وسائل النقل الجماعي مع إلغاء كل الرسوم على هذه الوسائل تشجيعا لها على السعي في إطار الجانب الخدماتي والبعد عن المسعى التجاري.
- 22- اعتبار سكان الشاليهات والأحياء القصدية- عددهم عشرات الآلاف- في نسق النقل.
- 23- عند إعداد أي مخطط للنقل وحركة المرور نعتد على باحثين جزائريين لأنهم أكثر حبا لوطنهم وأكثر دراية وأحرص على خدمة أوطانهم من الأجانب الذين لا هم لهم إلا المدخول المادي مقابل إعداد المخططات. فما حاجتنا إليهم؟! بل نجدهم يعتمدون على دراسات قام بها مكتب جزائري.

المراجع:

1. المراجع باللغة العربية:

- 1- عبد الرحمن بن خلدون (1991)، المقدمة. موفم للنشر. الجزائر - "الجزء الأول" عن النسخة الأصلية.
- 2- عبد الرحمن بن خلدون (1991)، المقدمة. موفم. للنشر. الجزائر - "الجزء الثاني" عن النسخة الأصلية.
- 3- ابن نبي مالك (1986)، ميلاد مجتمع: شبكة العلاقات الاجتماعية. ترجمة: شاهين عبد الصبور. دار الفكر. دمشق سوريا.
- 4- إحسان محمد الحسن (1994)، "الأسس العلمية لمناهج البحث الاجتماعي". دار الطليعة. بيروت، ط.3.
- 5- بوظريفة حمو وآخرون (2009)، تشخيص العوامل والدوافع المؤثرة في سلوك مستعملي الطريق. وزارة النقل المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، وزارة التعليم العالي والبحث العلمي. مخبر الوقاية والأرغونوميا جامعة بوزريعة. الجزائر. سبتمبر. ط.1.

- 6- بوبر كارل (2006)، منطق البحث العلمي. ترجمة وتقديم. محمد البغدادي. المنظمة العربية للترجمة. بيروت.
- 7- بوظريفة حمو (2007)، "فعالية قانون المرور الجديد في الجزائر. دراسة ميدانية على عينة من السائقين". الوقاية والأرغنوميا: مجلة نفسية - اجتماعية - صحية. العدد 01، ص - 9، 40.
- 8- توماس س كون (2007)، بنية الثورات العلمية. تر: حيدر حاج إسماعيل. مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت.
- 9- حجال سعود (2010)، بطالة خريجي الجامعات، رسالة دكتوراه في علم الاجتماع، تنظيم وعمل جامعة بوزريعة.
- 10- حمزاوي عبد الكريم (2001 - 2002)، ظروف عمل السائقين وأثرها على تنظيم النقل، رسالة ماجستير في علم الاجتماع كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة الجزائر، السنة الدراسية.
- 11- حمزة مختار (1982)، أسس علم النفس الاجتماعي. دار البيان العربي. جدة.
- 12- شروخ صلاح الدين. علم الاجتماع التربوي. دار العلوم للنشر والتوزيع الجزائر.
- 13- ولد خليفة محمد العربي (1989)، المهام الحضارية للمدرسة والجامعة الجزائرية: مساهمة في تحليل وتقييم نظام التربية والتكوين والبحث العلمي. ديوان المطبوعات الجامعية الجزائر.

2. المراجع باللغة الأجنبية:

- 1 - Air Algérie). (1990-2000). projet de plan de flotte. doc. e2c17/89.
- 2- ANGERS Mauris, (1997.). initiation pratique à la méthodologie des sciences humaines casbah, ALGER.
- 3- A. NICOLA ، (1997) Structures sociales et comportements économiques
- ATEC: PRESSES de l'école nationale de ponts et chaussées, paris, président M. LAUER.

- 4- BERNARD (O). Les chemins de fer Algériens.
- 5 – BETUR (2004). Aire d'Étude et découpage des zones, Enquête ménages.
- 6- Chapulaut (Jean Noël), et all. (1970.) LE MARCHÉ DES TRANSPORTS. Seuil. paris.
- 7- CROZIER Michel. (1970) la société bloquée. paris le seuil.
- 8- CROZIER Michel. (1971) Le phénomène bureaucratique paris.
- 9 - CROZIER Michel ،FRIED BERG Erhard. (1977) l'acteur ET le système. Paris. Le suit.
- 10- CROZIER Michel (1979). On ne change pas la Société par décret. Paris. Graisser.
- 11- CROZIER Michel. (1987) État modeste paris. Fayard.
- 12- De singly François ، (1992) l'enquête et ses méthodes. Nathan, paris.
- 13- Établissement de Gestion de la circulation et du Transport urbain. (2004) EGCTU. Direction de l'administration du contrôle de Gestion et de l'informatique DAGGI. Juillet.
- 14- ETUSA. (2005) Subvention d'exploitation de 1998 à 2005.
- 15- GERARDIN. B: (1982) le transport employeur, économique, paris.
- 16- Gauthier benoît. (1984) Recherche social de la problématique à la collecte des données. press de l'université du Québec. Canada
- 17- GHIGLIONE RODOLPHE et MATALON BENIAMIN. (1980) les enquêtes sociologiques ; théories et pratique Armand colin ،paris,. Grenoble", Dra, 76 ،ATP socio économie de transports.

18- Gouvernorat du grand Alger, (1998) Circonscription de chéraga, commune chéraga, E. M. A et BETUR Études du plan de circulation de l'arrondissement de chéraga – Rapport diagnostic et scénarios d'organisation phase II et III. Août.

19- GRAWITZ MADELENE.,(1972)Méthodes des sciences sociales Dalloz, France, pp-399 ، 406.

20- Ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche scientifique. (2003) Direction du développement et de la prospectiv. Bilan chiffre de la formation supérieure 2002/2003 août.

21- Office Nationale des statistiques, (2003) projections de population par wilaya à l'horizon 2030, février.

22- Quevy ramand et Campenwood luc van ,(1988) manuel de recherché en sciences sociales. Dunod. Paris, p-216.

23- SNTF. (2003) Analyse des performances physiques et financières, extrait du Rapport intermédiaire de phase I, Étude de faisabilité du développement du transport ferroviaire des voyageurs de la banlieue d'Alger.

24- TAYEB. M, (2003) cahiers de l'aménagement, n°1, 1987.

25- Sennane Bouzid (1994) Universite D'aix Marseille. 11. Faculté des sciences Economiques Centre de recherche d'économie des transports. Politique De Transports Urbains Et Mobilisation Quotidienne Delamain D'œuvre. : L'intégration transports publique – transport – employeur, dans le cas d'Alger.

Thèse pour le doctorat nouveau régie sciences e économiques (Arrêté du 5 juillet 1984) (Economie des transports). Présentée et soutenue publiquement par: BOUZID SENNANE

26- WELL. R ET J. P. Durant. (1989) sociologie Contemporaine ، Paris.

27- Wilaya d'Alger, (2003)Rapport annuel de L'EGCTU, arrêté au 30 septembre.