

المدرسة الوطنية العليا للعلوم السياسية

قسم السياسات العامة والأنظمة المقارنة

مذكرة لنيل شهادة الماستر في العلوم السياسية

تخصص: سياسة المدينة والأقاليم

واقع الحوكمة اتجاه الأزمة الحضرية

حالة النقل بمدينة الجزائر العاصمة

إعداد الطالب:

سحنون جمال الدين

تحت إشراف:

الأستاذ الدكتور العربي إشبودان

أعضاء لجنة المناقشة:

الأستاذ: عاشور في

أستاذ محاضر

.رئيسا

الأستاذ: سامي العيفة

أستاذ محاضر

مناقشا

الأستاذ: عبد السلام سكوندر

أستاذ محاضر

.مناقشا

جوان 2013

قسم السياسات العامة والأنظمة المقارنة

مذكرة لنيل شهادة الماستر في العلوم السياسية

تخصص: سياسة المدينة والأقاليم

واقع الحوكمة اتجاه الأزمة الحضريّة

حالة النقل بمدينة الجزائر العاصمة

إعداد الطالب:

سحنون جمال الدين

تحت إشراف:

الأستاذ الدكتور العربي إشبودان

أعضاء لجنة المناقشة:

الأستاذ: عاشور فني

أستاذ محاضر

رئيسا

الأستاذ: سامي العيفة

أستاذ محاضر

مناقشا

الأستاذ: عبد السلام سكندر

أستاذ محاضر

مناقشا

جوان 2013

شكر وتقدير

نتقدم بالشكر الجزيل لكل من ساهم من قريب أو من بعيد في إخراج هذا العمل إلى النور وأخص
بالذكر الأستاذ العربي إشبودان

إهداء

إلى والدي الكريمين أطال الله في عمرهما

« إلى الذين لا يعملون ويحزنهم أن يعمل الناس »

قائمة المختصرات

مؤسسة مترو الجزائر	EMA
الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية	SNTF
مؤسسة النقل الحضري وشبه الحضري للجزائر	ETUSA
مؤسسة النقل شبه الحضري	TRANSUB
المخطط الوطني للتهيئة والتعمير	PDAU
مخطط شغل الأراضي	POS
المخطط التوجيهي لتهيئة المجال المتربولي	SDAAM
مكتب دراسات النقل الحضري	BETUR
وكالة التعمير لمدينة الجزائر	URBANIS
المجلس الشعبي البلدي	APC
المجلس الشعبي الولائي	APW
مؤسسة صيانة الطرقات والتطهير	ASROUT
مخطط التنظيم العام	POG
مشروع الجزائر الكبير	GPU
محافظة الجزائر الكبرى	GGA
المجلس الشعبي لمدينة الجزائر	CPVA
الاحصاء العام للسكان والسكن	RGPH

ملخص:

أما تعدد الأوجه التي يعرفها التسيير الحضري ، وتعدد الفاعلين العموميين والخواص، فالحوكمة الحضرية تفرض نفسها كنمط جديد لسياسة التسيير الحضري.

وانطلاقا من الواقع الذي نعيشه في الجزائر، و أمام الاختلالات التي تعرفها الإدارة العمومية، وما نجم عنه من أزمات حضرية مست مختلف جوانب معيشة المواطن، من أزمة في السكن و البيئة والنقل، فإن الحوكمة الحضرية يمكن أن تكون النمط الأنسب للتسيير الذي يستجيب للتحديات الراهنة للمجتمع. والذي يركز على أنماط جديدة من الشراكة أكثر مرونة وأكثر فعالية مع فاعلي المجتمع المدني.

لكن الحديث عن حوكمة في ميدان النقل الحضري في مدينة الجزائر العاصمة مرتبط أساسا بتوفير شروط قيام هذه الحوكمة، من إشراك لكافة الفاعلين المساهمين في هذا القطاع من فاعلين عموميين، فاعلين خواص ومجتمع مدني مع ضرورة التنسيق والتشاور بينهم، للنهوض بالقطاع الذي يعرف أزمة حقيقية وتحسين ظروف النقل والتنقل في المدينة وفق سياسة واضحة في ميدان النقل الحضري.

الكلمات المفتاحية: الحوكمة الحضرية، الفاعلين، المجتمع المدني، التنسيق، التشاور، النقل

الحضري، المشاركة، الجزائر العاصمة، المدينة.

Abstract:

Devant la multiplicité de facettes qu'embrasse désormais l'action urbaine et devant la diversité d'acteurs publics et privés, la gouvernance urbaine s'impose comme un nouveau mode de politique de gestion urbaine,

partant de la réalité sur terrain en Algérie et devant le dysfonctionnement de l'administration et l'émergence de nouvelles problématiques liées au logement, à l'environnement et au transport urbain, la gouvernance urbaine semble être le mode de gestion le plus adéquat pour relever les nouveaux défis auxquels fait face notre société car elle insiste sur la nécessité de recourir à de nouveaux types de partenariats, plus souples et plus efficace, avec des acteurs de la société civile.

mais, parler de la gouvernance du transport à Alger nous invite à parler de la concrétisation des conditions d'émergence de la gouvernance et la nécessité de participation de tous les acteurs de ce secteur (acteur public, privé et acteurs de la société civile) dans le cadre de la coordination et la concertation qui reste très timide, pour sortir de la crise que connaît le secteur et l'amélioration des conditions de transport et de déplacement dans la capitale à travers une politique claire,

Mots clés :

Gouvernance urbaine, Alger, acteur, société civile, coordination, concertation, participation, transport urbain, ville,

الخطمة :

مقدمة عامة

الفصل الأول: الإطار النظري

مقدمة

المبحث الأول: المفاهيم المتعلقة بالمدينة

المبحث الثاني: المفاهيم المتعلقة بالحوكمة

المبحث الثالث: الفاعلون المؤثرون في الحوكمة

المبحث الرابع: المجتمع المدني والديمقراطية المشاركة

خاتمة الفصل

الفصل الثاني: الحوكمة الحضرية في مدينة الجزائر العاصمة

مقدمة

المبحث الأول: تقديم مدينة الجزائر

المبحث الثاني: تطور نظام الحوكمة عبر مراحل تاريخ مدينة الجزائر

المبحث الثالث: تحليل الإخار التنظيمي لمدينة الجزائر العاصمة

المبحث الرابع: السياسة الحضرية للعاصمة

المبحث الخامس: تطور مفهوم الحوكمة في النصوص التشريعية

خاتمة الفصل

الفصل الثالث: حوكمة النقل في مدينة الجزائر العاصمة

مقدمة

المبحث الأول : وضعية النقل في مدينة الجزائر العاصمة

المبحث الثاني: الفاعلون المؤثرون في النقل الحضري بمدينة الجزائر

المبحث الثالث: التنظيم العملياتي للنقل الحضري وقوانينه

المبحث الرابع: عروض النقل الجماعي الحضري في مدينة الجزائر

المبحث الخامس: تحليل نتائج العمل الميداني (الاستبيان)

خاتمة الفصل

خاتمة عامة

مقدمة

مقدمة :

إن المتغيرات التي شهدها العالم مؤخرا مهدت لظهور مفاهيم جديدة، انتشرت بسرعة وصارت تفرض نفسها على الصعيدين العالمي والمحلي ، ومن بينها ما يعرف بالتنمية المستدامة والحوكمة.

فقد عرفت مدينة الجزائر على غرار المدن الكبرى تطورا عمرانيا سريعا صاحبه خلط كبير على السكن، الهياكل والخدمات، ونتيجة التحضر المتسارع والعشوائي ظهرت أزمة حضرية مستعديرة من القطاعات على غرار قطاع السكن، البيئة والنقل. وأصبح أمر تسييرها صعبا ومعقدا للغاية نتيجة للتراكبات الموجودة، والحلول الترقيعية المنتهجة، وغياب سياسة واضحة للمدينة.

ويعتبر النقل قطاعا حيويا للمجتمع، فهو يسمح للأشخاص بالتنقل إلى أماكن العمل، الدراسة والمشاركة في الأنشطة الاقتصادية والاجتماعية، فضلا عن تحسين الحياة الحضرية.

إن حالة النقل والتنقل الحضري في مجمعة الجزائر العاصمة، قد تأثرت بالتطورات الحاصلة مؤخرا في المدينة: تطور ديموغرافي سريع وتوسع عمراني نحو المناخق المحيطية، ما انجز عنه خلط متزايد على النقل، مما أدى إلى انجاز مشاريع هامة من خرقات ووسائل نقل جماعي (خرق سريعة، سكك حديدية، مشروع الميترو و الترامواي)، بالإضافة إلى فتح المجال للمتعاملين الخواص في النقل الحضري، والذي ساهم بشكل كبير في رفع مستوى العرض. وبالمقابل أدى إلى تدهور ظروف التنقل بالعاصمة.

وتعتبر أزمة النقل بالمدينة من بين أعقد الأزمات، لكون النقل العصب الحساس للمدينة، وأن أي خلل يمسّه يؤدي إلى اضطراب أو توقف السير الحسن لمختلف القطاعات بالمدينة. وديناميكية المدينة تتطلب وجود شبكة نقل حضري ناجعة ووسائل نقل متعددة وفعالة في نفس الوقت ، يصاحبها تسيير عقلائي ومحكم مبني على حوكمة تشاركية، تمكّن من انخراط مختلف المتدخلين ، ولبادرات جادة تستند إلى شراكة حقيقية للفاعلين السياسيين والاقتصاديين والاجتماعيين في إخراج التنسيق والتشاور . فنحن نعيش اليوم في مرحلة سياسية انتقالية، تحمل أشكالا جديدة من المشاركة وتحولات

عميقة في أنماط التمثيل، فضلا عن إعادة صياغة للعلاقات بين مختلف الفاعلين المسيرين للمدينة (فاعلون عموميون، القطاع الخاص والمجتمع المدني).

انطلاقا من هذه الوضعية وسعيا منا إلى محاولة فهم مختلف جوانب الظاهرة، والتناقضات الموجودة والتي أدت إلى هذه الأزمة سوف يكون بحثنا متمحورا حول التساؤل الآتي:

إلى أي مدى يمكن الحديث عن وجود حوكمة راشدة في قطاع النقل الحضري بالجزائر العاصمة؟

وتندرج تحته الأسئلة الفرعية الآتية:

- من هم أهم الفاعلين المساهمين في تسيير النقل الحضري بمدينة الجزائر العاصمة؟

- ما هي إستراتيجية مختلف الفاعلين في مواجهة أزمة النقل الحضري والحد منها؟

- ما مستوى إشراك المجتمع والمدني والمواخن في العملية وما مدى التنسيق والتشاور بين مختلف الفاعلين؟

الفرضيات:

الفرضية الأولى: ترتبط فاعلية الحوكمة في حل الأزمة الحضرية إذا تحققت شروطها على أرض الواقع.

الفرضية الثانية: يؤدي ضعف التنسيق والتشاور ما بين الفاعلين أدى إلى التدهور وسوء التسيير في ميدان النقل.

أهمية الدراسة:

تكمن أهمية دراسة الحوكمة الحضرية إلى إبراز مدى الفعالية والنجاعة التي تصاحب التسيير التشاركي للمدينة، من خلال إشراك جميع الفاعلين المؤثرين فيها، واقتراح هذا النمط من التسيير كبديل عن التسيير أحادي الجانب الذي تمارسه السلطات العمومية بمعزل عن باقي المتدخلين، والذي أحدث أزمة حضرية مست العديد من القطاعات الحيوية في المدينة. ومن بينها الأزمة الحادة التي يعيشها قطاع النقل الحضري في مدينة الجزائر العاصمة من خلال الازدحام المروري اليومي الذي

أصبح هاجس سكان العاصمة وضعف الهياكل والخدمات المقدمة في هذا المجال، وغياب سياسة واضحة للنقل.

الهدف من الدراسة:

لقد توخينا من خلال هذه الدراسة هدفين أساسيين هما:

- محاولة فهم واقع الحوكمة الحضرية في الجزائر والتعرف على مختلف الفاعلين المؤثرين فيها

- الوقوف على مستوى التنسيق والتشاور بين مختلف الفاعلين في ميدان النقل الحضري و الصعوبات التي تحول دون تحقيق ذلك .

المنهج المتبع:

لقد استندنا إلى مجموعة من المناهج نعتقد أنها كفيلة بإيصالنا إلى درجة من الموضوعية وهي:

المنهج الوصفي التحليلي: وهو "أسلوب من أساليب التحليل العلمي المرتكز على معلومات كافية ودقيقة عن ظاهرة أو موضوع محدد، من خلال فترة أو فترات زمنية معلومة، من أجل الحصول على نتائج علمية يتم تفسيرها بطريقة موضوعية وبما ينسجم مع المعطيات الفعلية للظاهرة".¹

واعتمدنا على هذا المنهج في الفصل الثاني والثالث من خلال وصف وتحليل أدوار مختلف الفاعلين في الحوكمة الحضرية بالعاصمة، وتحليل الإخار التنظيمي للمدينة عبر مختلف المراحل التي مرت بها.

¹- محمد عبيدات وآخرون، 1999، منهجية البحث العلمي، القواعد، المراحل والتطبيقات، عمان: دار وائل للنشر، ص46

منهج دراسة الحالة : لقد تعددت تعاريف منهج دراسة الحالة ومنها أنه " الطريقة التي تعطينا رسم صورة كلية لوحدة معينة في علاقاتها المتنوعة والمتعددة وأوضاعها الثقافية، ويمكن أن تكون الوحدة موضوع الدراسة شخصا أو أسرة أو جماعة أو نظاما اجتماعيا أو مجتمعا محليا أو وخبنا" 1 أو يعرف على أنه " المنهج الذي يتجه إلى جمع البيانات العلمية المتعلقة بأية وحدة سواء كانت فردا أو مؤسسة أو نظاما اجتماعيا محليا أو مجتمعا عاما، وهو يقوم على أساس التعمق في دراسة مرحلة معينة من تاريخ الوحدة أو دراسة مختلف المراحل التي مرت بها " 2 .

من خلال التعريفين فإن منهج دراسة الحالة يركز على حالة واحدة، وهي حالة النقل الحضري بمدينة الجزائر العاصمة. وقد اتبعناه في الفصل الثالث من خلال التركيز على قطاع النقل كأحد القطاعات التي تعاني أزمة حوكمة.

أدوات جمع البيانات:

بما أننا اعتمدنا على منهج دراسة الحالة فهو يستلزم الاعتماد على أدوات المقابلة، الملاحظة والاستمارة

وقد قمنا بإجراء مجموعة من المقابلات مع بعض المسؤولين على قطاع النقل بولاية الجزائر، بالإضافة إلى منتخبين محليين وولائيين، كما مست فاعلي المجتمع المدني من النقابيين في مختلف نقابات النقل وبعض الجمعيات الفاعلة.

¹- رشيد زرواتي، 2007، منهج و أدوات البحث العلمي في العلوم الاجتماعية، الجزائر، دار الهدى، ص152

²- محمد شلبي، 1997، المنهجية في التحليل السياسي المفاهيم، المناهج، الاقترايات والأدوات، د.م، ج الجزائر ص

أما الاستثمار فقد تم توزيع 50 استثمارة على مختلف مستعملي النقل بالعاصمة، وروعي في ذلك مختلف بلديات العاصمة ومختلف وسائل النقل.

إضافة إلى أداة الملاحظة التي تعني الانتباه أو الاهتمام إلى الشيء أو الظاهرة أو الحدث بشكل منظم عن خريق الحواس .

أسباب اختيار الموضوع

الأسباب الذاتية:

من الأسباب التي دعتنا إلى البحث في الموضوع رغبتنا في التعرف والاختلاص المعمق على الحوكمة كمفهوم جديد ساد في الآونة الأخيرة، على المستوى الدولي والوطني، وانتشاره في الخطابات الرسمية بكثرة، بالإضافة إلى الصعوبات الملاحظة من خلال العمل في الميدان في الإدارة ومكاتب الدراسات و ما لاحظناه من خلل كبير في مجال التنسيق والتشاور بين الفاعلين وضعف المشاركة التي تطبع كافة المشاريع المتعلقة بتسيير المدينة وتهيئتها. و ذلك بغرض الوصول إلى تأصيل علمي و منهجي لهذا الموضوع و تطوير البحث في مذكرات لاحقة

الأسباب الموضوعية:

الدراسات والأبحاث التي أنجزت حول موضوع الحوكمة الحضريّة قليلة جدا خاصة باللغة العربية، لذا فإن إجراء مثل هذه الدراسات عامل في غاية الأهمية لأنه يشكل الحلقة الأولى الضرورية للقيام بأعمال تحليلية معمقة خصوصا فيما يتعلق بموضوع السياسة العامة في الجزائر.

حدود الدراسة:

تتناول الدراسة واقع الحوكمة اتجاه الأزمة الحضريّة كموضوع عام ، أما حالة الدراسة فهي النقل الحضري، أما الحدود المكانية للدراسة فهي مدينة الجزائر العاصمة .

الدراسات السابقة:

يلقى موضوع الحوكمة اهتماما متزايدا من خرف الباحثين وليس أدل من ذلك الرسائل الجامعية والمقالات التي صدرت في هذا الموضوع، ويمكن ذكر أهم المساهمات العلمية التي تمكنا من الوقوف عليها فيما يلي:

1- مذكرة ما جستير في الجغرافيا والتهيئة العمرانية، جامعة منتوري بقسنطينة، 2010 للافز عز الدين بعنوان :

.Gouvernance Urbaine : rôle et rapport des acteurs dans les pratiques urbaines locales, cas de la ville de Tizi Ouzou,

وقد تناولت الدراسة الحوكمة الحضرية بمدينة تيزي وزو، من خلال إبراز أدوار مختلف الفاعلين المؤثرين في الحوكمة والعلاقة الموجودة بينهم في الممارسات على المستوى المحلي.

2- مذكرة ما جستير في الجغرافيا والتهيئة العمرانية، جامعة منتوري بقسنطينة، 2010 لسيدي صالح ناصري زهور بعنوان:

.La Gouvernance Urbaine : une démarche incontournable pour un habiter durable Cas de L'amélioration urbaine à la cité Zouaghi à Constantine

وقد تناولت هذه المذكرة موضوع الحوكمة الحضرية وعلاقتها بالتنمية المستدامة والسكن المستدام، من خلال إبراز دور الجمعيات والمواخنين كقوة اقتراح في سبيل تحسين ظروف السكن بحي زواغي بقسنطينة.

3- أخروحة دكتوراه في العلوم السياسية من جامعة باتنة سنة 2008 بعنوان: القانون الخاص والحوكمة الشبكية للباحث: مراد بن سعيد

وقد تناولت هذه الدراسة موضوع الحوكمة من وجهة نظر قانونية وسياسية

4- مذكرة ماجستير في العلوم الاقتصادية من جامعة الجزائر لـ بلته باسي زكرياء، 2011، بعنوان:

الحوكمة وعلاقتها بالاستثمارات الأجنبية المباشرة - حالة الجزائر-

وهي دراسة للحوكمة في جانبها الاقتصادي.

أما موضوع النقل فقد وقفت على بعض الأعمال الأكاديمية درست مدينة الجزائر العاصمة وهي:

1- مذكرة مهندس دولة في التسيير والتقنيات الحضرية بجامعة قسنطينة، لـ سالمي مصطفى

وحمدي رياض ، 2011، تحت عنوان:

-Les transports collectifs urbains dans la ville d'Alger

وقد تناولت الدراسة مسح للحالة الحالية للنقل الجماعي الحضري بوسط العاصمة

2- مذكرة ماستر في التهيئة العمرانية، جامعة باب الزوار، لـ راببة ميمونة، بعنوان:

-Etude comparative de transport en commun dans la périphérie Est et Ouest : cas des communes Rouïba, Cheraga

وقد تناولت الدراسة مقارنة بين بلديتين بولاية العاصمة من حيث النقل الجماعي.

خطة البحث

قسم البحث إلى مقدمة وثلاثة فصول وخاتمة، حيث تناول الفصل الأول الإخار المفاهيمي المتعلق بالمدينة، الحوكمة، المجتمع المدني والديمقراطية التشاركية وتم فيه عرض مختلف التعاريف للمصطلحات والمفاهيم التي لها صلة بموضوع الدراسة.

ثم عرجنا في الفصل الثاني على الحوكمة الحضرية في الجزائر العاصمة، فتعرضنا في المبحث الأول إلى تقديم عام للعاصمة من حيث التاريخ والموقع والسكان، ثم تناول المبحث الثاني تطور الحوكمة عبر مختلف مراحل تاريخ الجزائر العاصمة، أما المبحث الثالث فتناول تطور الإخار التنظيمي لمدينة الجزائر من خلال قانون البلدية ثم في إخراج محافظة الجزائر الكبرى، أما المبحث الرابع فتناول السياسة الحضرية للعاصمة، في حين تناول المبحث الخامس والأخير تطور الحوكمة في النصوص التشريعية في الجزائر من خلال قانون المدينة وقانون البلدية.

الفصل الثالث خصص لدراسة حالة النقل في العاصمة وقسم إلى خمس مباحث، تطرق المبحث الأول منه إلى وضعية النقل في الجزائر العاصمة، أما المبحث الثاني فخصصناه للفاعلين المؤثرين في النقل الحضري بمدينة الجزائر العاصمة. وتطرقنا بعد ذلك في المبحث الثالث إلى التنظيم العملياتي للنقل الحضري وقوانينه، في حين تناول المبحث الرابع عروض النقل الجماعي الحضري بنفس المدينة، أما المبحث الخامس والأخير فتطرقنا فيه إلى الجانب التطبيقي من خلال تحليل نتائج التحقيق الميداني.

الفصل الأول

الإخيار النظري

مقدمة:

لاشك أن التطرق لمفهوم الحوكمة الحضرية، والذي بدأت الدراسات تهتم به مؤخراً مع إجراء دراسة لحالة الجزائر، يتطلب منا البحث في فصل مستقل عن المفاهيم المختلفة التي تشكل متغيرات الدراسة، لاسيما وأن أهم هذه المتغيرات يتمثل في الحوكمة. حيث تطلب البحث في الموضوع، التعرض إلى تعريف المدينة والتحضر أولاً ثم التعرّيج على مفهوم الحوكمة، الحوكمة الحضرية، الحكم الراشد إضافة إلى تحديد المكونات التي تتكون منها، والتطرق إلى المجتمع المدني ومكوناته والذي أصبح ينظر إليه على أنه فاعل أساسي، إلى جانب الفواعل الأخرى التي تساهم في الحوكمة .

وسنحاول في هذا الفصل إلقاء الضوء على أهم هذه المفاهيم التي لها علاقة بموضوع الدراسة.

المبحث الأول: المفاهيم المتعلقة بالمدينة

المطلب الأول: تعريف المدينة:

المدينة عبارة عن إقليم خاص منظم بواسطة نسق من العلاقات عن خريق شبكات، فهي مركز التنظيمات الإقليمية، والمدينة مرتبطة دائما بإخارها الجغرافي المحلي والذي يمدّها بحاجياتها الأساسية، وهي تصنع إقليمها وفقا لاحتياجاتها. فهي محرك النمو الاقتصادي وتلعب دورا مهما في العولمة، وكل هذه الديناميكية تنعكس على تنظيم المجالات وعلى المنظر الحضري.¹

كما تعرف على أنها وحدة حضرية ممتدة ذات كثافة سكانية عالية بعكس القرى والأرياف و التي تتركز فيها مختلف النشاطات الإنسانية (السكن، التجارة، الصناعة، التعليم، السياسة والثقافة). والمبادئ التي تحكم بنية وتنظيم المدينة تدرس في علم الاجتماع الحضري وال عمران. وتقدر منظمة الأمم المتحدة أن سنة 2008 هي المرة الأولى في التاريخ البشري أين تجاوز عدد سكان المدن نصف سكان العالم (أكثر من 50%)²

¹ - SIDI SALAH NASRI Zehour, 2010, *LA GOUVERNANCE URBAINE : une démarche incontournable pour un habiter durable* Cas de L'amélioration urbaine à la cité Zouaghi à Constantine, mémoire de magister en aménagement du territoire, université de Constantine ,p 22

² - الموقع الإلكتروني fr.wikipedia.org/wiki/ville 2012-11-12

المطلب الثاني: تعريف التحضر ومؤشرات قياسه

الفرع الأول: تعريف التحضر

التحضر هو عملية تنظيم المدينة فهو حركة تمركز الإنسان في المدينة. ويعرف بأنه توسع السكان و النشاطات والمجالات الحضرية. وتأخذ هذه الظاهرة أهمية كبيرة في الوقت الحالي نظرا لأنها تسير بوتيرة سريعة تقدر ب 2% على مستوى العالم.

"حركة نمو المدن بالعدد والحجم في نفس الوقت عدديا و مجاليا، وتعلق بكل ما يخص التطور المباشر للمظاهر الحضرية وتمس المدن والضواحي أو الاثنين معا.¹

الفرع الثاني: مؤشرات التحضر

مؤشر السكان (سوسيو ديمغرافي): الديناميكية الحضرية أو ظاهرة التحضر تخضع لعامل داخلي مرتبط بالزيادة الطبيعية، ولعوامل خارجية مرتبطة بتيارات الهجرة المتمثلة في رصيد الدخول ورصيد الخروج.

المؤشر الوظيفي: والذي يتألف من الوظائف والنشاطات، فوظيفة المدينة هي النشاط الذي يتجاوز تأثيره الحدود الجغرافية للمدينة، أما النشاطات فهي ذات تأثير محلي ومحدود.

المؤشر المجالي: توسع المدن تطور نحو مفهوم التمدد الحضري، التوسع الحضري والنمو المجالي والذي يقاس ب م²/سنة أو هكتار/سنة

معدل التحضر يمثل عدد سكان المدينة مقارنة بالعدد الإجمالي للسكان فقد بلغ 50% في العالم سنة 2007 حسب الأمم المتحدة.

¹ - التجاني بشير، 2000، التحضر والتهيئة العمرانية في الجزائر، ديوان المطبوعات الجامعية، ص 12

المبحث الثاني: المفاهيم المتعلقة بالحوكمة

ينظر إلى الحوكمة على أنها الحل الأمثل للدول التي تمر بتحويلات اجتماعية، فهي مواجهة لأزمة القابلية لحكم المجتمعات وضعف الأداء العمومي. يستعمل هذا المصطلح في العديد من المجالات فيتحدث عن حوكمة السياسات النقدية، حوكمة المؤسسات، الحوكمة الشاملة والحوكمة الحضرية¹

المطلب الأول: الحوكمة:

أصل ومفهوم الكلمة.

ظهر مصطلح " الحكم الصالح أو الحكم الجيد " في اللغة الفرنسية في القرن الثالث عشر، كمرادف لمصطلح " الحكومة"، ثم كمصطلح قانوني سنة 1478، ليستعمل في نطاق واسع و معبر عن تكاليف التسيير، و مع تنامي ظاهرة العولمة كان الهدف منه ضمان نمط جيد في تسيير النظام الاجتماعي من أجل تحقيق المطالب الديمقراطية وعلى هذا الأساس ليس هناك أدنى شك في الأصل الفرنسي للكلمة"²

ويرجع الأصل الأول للكلمة إلى المصطلح الإغريقي (kubernân)، ثم مر اللغة اللاتينية تحت مصطلح (gubernare) وكان يعني آنذاك أسلوب إدارة أو توجيه السفينة.

وهي مصطلح من أصل إقتصادي، وقد ظهر منذ أكثر من نصف قرن لدى الاقتصاديين الأمريكيين. وللتذكير فإن Renald Coase وهو اقتصادي أمريكي قد نشر مقالا في 1937 تحت عنوان خبيعة الشركة والذي يتحدث فيه عن تكلفة المعاملات وأن المعاملات التي تقيمها

1- Jouve.b 2004 Cité par ICHBOUDENE Larbi, *réflexion sur la gouvernance urbaine à Alger*, revue insanyate ,crasc oran n p99

2- زايري بلقاسم، الحكم الرشيد والكفاءة الاقتصادية، المؤتمر الدولي حول الأداء المتميز للمنظمات والحكومات، جامعة ورقلة، مارس 2005، الجزائر، ص 91.

المؤسسة لا يمكنها أن تتم بدون تكاليف باعتبار عدة عوامل حيث تواجه جميع معاملات التبادل مشاكل تتعلق بالحصول على المعلومات و التنفيذ وأن جميع المشاكل التي يواجهها الشخص ناتجة عن قصور المعلومات، وأيضا عدم تناظرها بين خرفي التبادل. الحصول على المعلومات يحتاج للوقت والجهد إذن فهي عملية مكلفة. فلا بد للشركة من اعتماد أنماط للتنسيق الداخلي تسمح بنقصان التكاليف التي يفرضها السوق.

في نهاية الثمانينات بدأ مصطلح الحوكمة بالظهور في حقل العلاقات الدولية تحت مسمى الحكم الراشد. واستعمل في المؤسسات المالية الدولية وذلك لتحديد معايير الإدارة العمومية الجيدة للدول التي تمر بإصلاح هيكلي. بالمقابل فإن مصطلح الحوكمة ظهر ليضع في حسابه تحولات أنماط الأداء العمومي، فتعرف الحوكمة بصفة عامة بأنها: عملية تنسيق بين الفاعلين، المجموعات الاجتماعية والمؤسسات للوصول إلى أهداف معينة مناقشة ومحددة جماعيا وفي إخبار أو بيئة متقاسمة. أو الأنماط التفاعلية الجديدة للحكم والتي تمكن الفاعلين الخواص، الفاعلين العموميين وجماعات المواخنين وفواعل أخرى من أخذ مكانها ولعب دورها في صياغة السياسة¹

الحوكمة هي أفضل إجابة ممكنة على التناقضات الناجمة عن التطور السياسي والاجتماعي، بحيث تشدد على تعدد وتنوع الفاعلين المتدخلين في تسيير الشؤون العامة، فالحوكمة إذن تدعوا الى المشاركة، التنسيق والتفاوض بحيث يعطى مكان أوسع للمجال العمومي "الذي تثبت فيه مختلف مكونات المجتمع وجودها وتدخل في تواصل مع بعضها البعض للنقاش باستعمال قدرتها على التعبير والنقد"¹

فننتقل من مسألة الحوكمة الاقتصادية إلى حوكمة الأقاليم والتي تهتم بها علم الاجتماع التهيئة والعلوم السياسية.

¹ - Asher.f ,1995, *Metapolis ou l'avenir des villes*,Paris,éd.O.jacob. p 73

المطلب الثاني: الحكم الراشد:

يتحدد الحكم الراشد باعتباره عملية تنسيق للفاعلين في مجموعات اجتماعية أو مؤسسات داخل وخارج الحكومة، للوصول إلى الأهداف الحقيقية المناقشة والمحددة جماعيا في بيئات مجزأة وغير أكيدة

فالحكم الراشد إذن، يرجع إلى مجموعة المؤسسات، الشبكات، التعليمات، التنظيمات، المعايير ذات الاستخدام السياسي والاجتماعي، للفاعلين العموميين والخواص، والذي يساهم في استقرار المجتمع والنظام السياسي، وفي توجيهه، والقدرة على حكمه وعلى المقدرة بتزويد خدمات وضمن الشرعية¹

تعريف البنك الدولي " 1992 ": الحكم الراشد مرادف للتسيير الاقتصادي الفعال والأمثل الذي يسعى للإجابة عن مختلف الانتقادات الخاصة الموجهة للدول والمؤسسات، والتي تشكل في الإصلاحات الهيكلية المسيرة بطريقة علوية، أي من الأعلى نحو الأسفل والتي أدت إلى فراغ مؤسساتي بدل تعبئة قدرات وخاقات المجتمع التي ييخر بها. ، لا بد من الربط بين الحكم الراشد والتنمية التشاركية، وكذا حقوق الإنسان والديمقراطية، إضافة إلى تعيين وتعريف احترام القوانين وتسيير القطاع العام، محاربة الرشوة وتخفيض النفقات الفائضة والمبالغ فيها في المجال الإداري.²

¹ R. Boudon & all: Dictionnaire de sociologie, Larousse, Paris, 1999, P 108.

² مجدي نويري، 2009، الحكم الراشد، ورقة بحث في ملتقى الحكم الراشد والتنمية المستدامة، جامعة بسكرة.

المطلب الثالث: الحوكمة الحضرية

مفهوم الحوكمة الحضرية

الحوكمة في اللغة الانجليزية تفيد التدبير الرشيد والحكيم ، وتأسس على مجموعة من المبادئ كالمشاركة والشفافية والمحاسبة، وهي مفهوم استعجالي تبناه المنتظم الدولي لتجاوز حالة الخلل القائم في نماذج التنمية التي لا يجد فيها المجتمع الفرصة المناسبة للتعبير عن رأيه ومواقفه وحمولته الثقافية في المشاريع التنموية التي تهدف إلى تحسين مستواه المعيشي.

وهي دعامة ومدخل أساسي للوصول إلى حالة التنمية البشرية المستدامة ، وتأسس على إلزامية إزالة الحدود بين القوى المؤثرة في المجال والمسؤولية عن واقع حاله، والتي تتمثل في:

- **السلطة المركزية:** الصانع الأول للقرار والمشرع للقوانين والمؤسسات التي تمكن أفراد المجتمع من الاستفادة من مخرجات التهيئة.

- **القطاع الخاص:** المسئول الأول عن فعل النمو بمؤشرات الاقتصادية.

- **المجتمع المدني:** الممثل في الجمعيات والنقابات التي تعتبر كميدان للممارسة الاستخلاف والمشاركة والتشارك وفق إستراتيجية اجتماعية واضحة الأهداف.

فالحوكمة هي دعوة صريحة إلى تجاوز حالة اللاتوازن الناتج عن أحادية صنع القرار، دون مراعاة المنطق العلمي المؤسس على عناصر المشاركة في مختلف مراحل إعداد المشروع من التشخيص إلى البرمجة والتنفيذ ثم التقييم والمحاسبة، في إخراج عملية تمتاز بالشفافية والعقلانية. من هذا نستخلص مفهوم الحوكمة الحضرية التي تعتبر في قاموس التدبير الرشيد، كآلية تنموية تسهل عملية مشاركة السكان في تحقيق أهداف التهيئة وفق رؤية إستراتيجية مؤسسة على مقاربات

التنمية البشرية المستدامة، وهي نتيجة حتمية لإعادة ترتيب علاقة المواجهين بالفاعلين المحليين والجهويين في ظل ديمقراطية تشاركية بدل الديمقراطية التمثيلية.

وفي إخبار التفكير العام حول الحوكمة العالمية والحكم الراشد اتفق بعض الكتاب المهتمين بإشكالية المدن على وجود نظرة إقليمية للحكومة في مواجهة أزمة الحكم، فظهرت الحوكمة كطريق مفتوح لدمقرخنة تسيير الدولة لتعبئة المواجهين وللمبادرات المحلية للمواجهين.¹

ويمكن أن نعتبر أن الحوكمة الحضرية جاءت بناء على معاينة عدم نجاعة وإنهاك الأشكال التقليدية للتدخلات العمومية، بفعل اللاتجانس والتجزؤ في المجال والجماعات الاجتماعية والنشاعات وتلتقي على كل المستويات الحضرية. وعلى الصعيد الاجتماعي نلاحظ بروز فئات اجتماعية من السكان بمصالح مختلفة وتشهد تنوعا أكثر فأكثر وتناقضا أيضا، مما خلق ما يمكن اعتباره أزمة سياسية أو أزمة مواخنة. الخطابات السياسية تظهر غير مقنعة كما أن المواجهين يحس أنه غير مسموع وغير مشترك ومشاور في القرارات المتعلقة به، فالسلطة السياسية متهمّة بانفصالها عن المجتمع المدني.²

فدراسة حوكمة المدن بدأت تأخذ أهمية كبيرة نظرا للرهانات الكبيرة المرتبطة بالمدينة، هذا ما يفسر المدى الذي بلغته إشكالية الحوكمة وأصبحت المدن المكان الأنسب للإبداع الاجتماعي والسياسي خاصة في مجال الإدارة وتسيير الشؤون العامة.³

1 ICHEBOUDENE Larbi, 2009 , réflexion sur la gouvernance urbaine à Alger, revue insanyate ,crasc oran p98

2 - Gaudin j.p 1999, Gouverner par contrat, l'action publique en question,ed presses sciences po ;Paris_P 44

3 -Le Galés p 1995 Du gouvernement des villes à la gouvernance urbaine,revue française de sciences politiques, n°1 P 65.

و من بين رهانات الحوكمة الحضرية بالنسبة للسلطات العمومية هو بناء الوحدة الاجتماعية والهوية الجماعية عن خريق سياسات عامة تخلق انتماءات للوصول إلى تجانس مجالي فالرهان اجتماعي لكن اقتصادي أيضا.

فالحوكمة الحضرية في الأخير إنما هي القدرة على التحمل الجماعي لمسؤولية المشروع ، وإمكانية إقامة إخراج جماعي للعمل التضامني، فهي تفكير استراتيجي يجمع جميع الفاعلين على كل مستويات القرار السياسي¹. بمعنى آخر فإن إشراك الموجهين في المشاريع التي تتعلق بهم مهم جدا، لكن هذا يطرح مشكل التمثيل، فالمواخنة يعبر عنها عن خريق انخراط الأفراد في جمعيات تدافع عن مصالح المواخنة وتشارك في اتخاذ القرارات.

المبحث الثالث: الفاعلون المؤثرون في الحوكمة

تعتمد المدينة في تسييرها على العديد من الفاعلين والشركاء الذين يشكلون مشهد الحياة بها، وتضمن وظائفها السياسية، الإدارية، الاقتصادية والاجتماعية عبر نسق من العلاقات والتدخلات.

المطلب الأول: الفاعلون الرسميون: وهؤلاء هم الأفراد الذين يتمتعون بالصلاحيات القانونية التي تسمح لهم بالمشاركة في صنع السياسة العامة مع الاعتراف بأن هؤلاء يخضعون لقيادة الأحزاب أو قادة الأحزاب الضاغطة (ويدخل ضمن صانعي السياسات رجال المجالس التشريعية وأعضاء السلطة

1- Cavallier.G 1998 Défis pour la gouvernance urbaine dans l'Union Européenne,rapport au CDU .P 12

التنفيذية والإداريين والقضاة ، فكلهم ينفذون السياسات العامة ويسهمون في صنعها، ولكن بطرق ودرجات متباينة".¹

الجماعات المحلية والإقليمية:

تتميز الجماعات المحلية بطابعها الإداري التنموي وهي من أهم الركائز لتحقيق اللامركزية ، وتوجد عدة تعريفات يذكر منها على سبيل المثال لا الحصر ما يلي:

"الجماعات المحلية هي عبارة عن أجهزة محلية ووحدات إدارية موجودة في الدولة والتي تكون في مستوى إقليمي من الحكومة الوخنية في الدولة الموحدة ، مع منحها الشخصية المعنوية وسلطة إدارة مرافقها المحلية بالاستقلال المالي و الإداري"²

ويعرفها " العطار " بأنها : " توزيع الوظيفة الإدارية بين الحكومة المركزية وهيئات منتخبة محلية تباشر اختصاصاتها تحت إشراف الحكومة ورقابتها"³

كما تعتبر أيضا " نمط تنظيمي يختلف تماما عن التنظيم الإداري المركزي ، يتمثل في تحويل بعض القضايا إلى هيئات محلية منتخبة من قبل المواطنين ، متميزة ومستقلة عن الدولة وتعمل في نطاق إقليمي".⁴

المطلب الثاني: الفاعلون غير الرسميون: إلى جانب الجهات والقوى الرسمية التي تشارك في صنع السياسة العامة، هناك مشاركون غير رسميون مثل الجماعات المصلحية، الأحزاب

1- جيمس اندرسون، صنع السياسة العامة، ترجمة عامر الكبيسي، دار المسيرة، الأردن، 2007، ص55

2محي الدين القيس ، القانون الإداري العام ، ط 5 دمشق : منشورات دحلح الحقوقية ، 2007 ، ص 27.

3-محمد محمود الطعمانة، نظم الإدارة المحلية في الوطن العربي، القاهرة ، المنظمة العربية للتنمية الإدارية ، 2003 ، ص8

4- Serge Velly , Droit Administratif, 2^e édition, Paris, p 34-

السياسية، المواخنين بصفتهم الشخصية. وقد تمت تسميتهم بغير الرسميين على الرغم من الدور الذي يلعبونه في مختلف الظروف لكونهم لا يشاركون بصفة رسمية. أي أنهم لا يتمتعون بسلطة قانونية تعطيهم الحق في صنع قرارات ملزمة¹

و غالبا ما يهمل دور الأفراد عند مناقشة كيفية صنع السياسات العامة، وتشريع القوانين واللوائح، لبروز دور الجماعات المصلحية والأحزاب السياسية واللجان التشريعية. وهذا الإهمال لا يتناسب والدور الحقيقي الذي يمكن أن يلعبه المواخنون في مجال السياسة العامة، واتخاذ القرارات المهمة، ففي كاليفورنيا مثلا كما هو الحال في بعض الأقطار مثل سويسرا يمكن أن يشارك الأفراد في التصويت وفي مناقشة السياسات العامة .

المبحث الرابع: المجتمع المدني والديمقراطية المشاركة

المطلب الأول: المجتمع المدني:

الفرع الأول: مفهوم المجتمع المدني:

" إن المجتمع المدني هو فضاء ومجال للمشاركة الجماعية الحرة والمنظمة، والذي يشمل جميع المنظمات من جمعيات ومنظمات ومؤسسات اقتصادية واجتماعية، سياسية، ثقافية، دينية، رياضية، سعيا لتحقيق مصالح المجتمع، وبعيدا عن هدف تحقيق الربح أو مصالح خاصة، وينضم إليها الأفراد خواعية، ويمارسون داخلها العمل الحر، بعيدا عن تدخل الدولة أو سيطرتها. ويتضح من

¹ - جيمس اندرسون، صنع السياسة العامة، مرجع سابق، ص 63

خلال ذلك أن الاستقلالية هي أحد العوامل التي تسهل قيام المجتمع المدني بوظائفه من أجل تعزيز وتنمية وتقوية المصالح العامة، وسعياً إلى الحفاظ على هويتها وانتمائها وأصالتها.¹

الفرع الثاني: مكونات المجتمع المدني

ورد في تعريف البنك الدولي لمصطلح المجتمع المدني بأنه " مجموعة كبيرة من المنظمات غير الحكومية، والمنظمات التي لا تهدف إلى الربح، ولتلك المنظمات وجود في الحياة العامة، وتنهض بعبء التعبير عن اهتمامات وقيم أعضائها أو الآخرين، استناداً إلى اعتبارات أخلاقية، أو ثقافية، أو سياسية، علمية، دينية، أو خيرية،) ...² ومن ثم يشير مصطلح منظمات المجتمع المدني إلى مجموعة كبيرة من المنظمات، والمؤسسات الهامة، والتي تسهم كلها في تفعيل الدور المهم الذي يؤديه على مختلف الأصعدة والمجالات، وأهم هذه المؤسسات هي:

أولاً: الأحزاب السياسية:

إن اعتبار الأحزاب السياسية أحد مكونات المجتمع المدني، قد أثار جدلاً كبيراً وسط الباحثين والمفكرين، حيث أن الكثير منهم اعتبر أن الأحزاب السياسية لا تدخل في تشكيل المجتمع المدني، وإنما تدخل في إخراج المجتمع السياسي^{3*}

1- أو شن سمية، 2010، المجتمع المدني والأمن الهوياتي، مذكرة ماجستير، جامعة باتنة، ص 44.

2- التيجاني بولعوالي، المجتمع المدني، قراءة في المفهوم والنشأة، تم تصفح الموقع يوم 25 جوان 2009.

www.alfajrnews.net/news-sid.html

* المجتمع السياسي هو المجتمع الذي يضم النخبة السياسية المؤخّرة، ويعبر عن سلطة الدولة، أي كل ما له علاقة بالنشاط السلطوي في اتخاذ القرارات، والتعبير عن السيادة والسلطة العامة، وهو يتمتع بخصائص عديدة منها: سلطة وصلاحيّة الإكراه.

ويرى لاري دياموند " Larry Diamond " أن ما يميز المجتمع المدني ليس فقط ، استقلاله عن الدولة، وإنما كذلك عن المجتمع السياسي، وهو ما يعني في جوهره النظام الحزبي.

وفي ذلك يقول " :إن شبكات التنظيمات في المجتمع المدني يمكن أن تشكل تحالفات مع الأحزاب ولكن إذا ما هيمنت عليها الأحزاب، فإنها تفقد وضع نشاؤها الأساسي في المجتمع السياسي، وتفقد بالتالي معظم قدراتها على أن تقوم بأداء الوظائف الفريدة من التوسط وتعزيز وبناء الديمقراطية"¹

ويرجع سبب إقصاء فئة من المفكرين للأحزاب السياسية من دائرة المجتمع المدني، إلى كون هدفه هو السعي للوصول إلى السلطة، لذلك فقد صنفت الأحزاب السياسية ضمن ما سمي بالمجتمع السياسي. غير أنه على النقيض من ذلك، ثمة من يحاول إقحام المكون الحزبي في بنية المجتمع المدني، لدوره المحوري والفعال في إنعاش الكثير من جوانب الحياة الاجتماعية والثقافية من خلال تنظيم العديد من الأنشطة، وتقديم مختلف الإنجازات والمساهمات، كما تقوم الأحزاب بدور تبشيري واسع، لنشر الوعي السياسي والاجتماعي، باعتبارها مدرسة مفتوحة لتعليم الشعب وإنارة الرأي العام، وتكوينه، وتشكيله بما يحقق التفاعل المطلوب لإشراك الشعب في اتخاذ القرارات الصحيحة لحل المسائل التي تهمه. وبشكل عام، فإن الرأي الذي نؤيده ضمن هاته الدراسة، هو المرجح من قبل الدارسين. فالأحزاب السياسية لا تصنف ضمن مكونات المجتمع المدني، خالما تضمنت الهدف السياسي، وهو الوصول إلى السلطة. لكن هذا لا يعني أنها لا تساعد ولا تساهم في النشاط المدني إلى جانب المجتمع المدني لخدمة الأفراد.

1- متروك الفالح، 2002، المجتمع والديمقراطية والدولة في الدول العربية، دراسة مقارنة لاشكالية المجتمع المدني في ضوء تعريف المدن، ط1

، مركز دراسات الوحدة العربية، ص 27 .

ثانياً: النقابات المهنية والعمالية

تعتبر النقابات بمثابة العمود الفقري للمجتمع المدني، وذلك لعدة اعتبارات منها: موقعها المركزي في العملية الإنتاجية والخدمية، وبالتالي فهي تمتلك القدرة على إصابة الدولة بالشلل، إذا ما قررت القيام بإضراب عام، هذا فضلاً عن العضوية فيها، حيث تضم أكثر الشرائح تعليماً في المجتمع. كما أن لهذه النقابات بعدها القومي على المستوى الإقليمي، إضافة إلى علاقاتها الخارجية، مع المنظمات المماثلة على الصعيد العالمي، ما يمنحها المزيد من القوة والدعم¹

-ويذكر الأستاذ " أحمد شكري الصبيحي " في كتابه " مستقبل المجتمع المدني في الوطن العربي "، أن النقابات في الوطن العربي تعاني من مشاكل حددها فيما يلي:

1-قاعدة الاقتصاد العربي، مما لا يسمح بتنظيم الطاقات البشرية الواعية، الأمر الذي جعل دور النقابات يتقلص.

2-ضعف المناخ الديمقراطي الذي لا يعطي للنقابات مهما اختلفت اتجاهاتها، حظها كشريك فعلي في صنع السياسات العامة، خاصة الاقتصادية منها.

3-ظهور ظاهرة تأسيس وتجديد النقابات العمالية بعد سيطرة حزب ما على النقابة.

ثالثاً: الجمعيات والاتحادات:

الجمعية أو الرابطة تعد هي الأخرى من أهم تشكيلات المجتمع المدني، والجمعية هي تعبير سياسي اجتماعي يطلق عامة على تجمع عدة أشخاص للدفاع عن مصالحهم المشتركة أو تحقيق فكرة مشتركة ضمن حدود معينة وواضحة. وقد تزايد عددها بشكل ملفت للإنتباه، وتنوعت

¹ . إبراهيم حسنين توفيق، النظم السياسية العربية: الاتجاهات الحديثة في دراستها، مرجع سابق، ص(171) .

نشأختها بين الجمعيات المهنية، الخيرية والإنسانية، ... وهناك جمعيات تخدم فئات وشرائح اجتماعية معينة، مثل: الأخفالف، الشباب، كبار السن، المرأة، المعوقين، المرضى والمسجونين، ... كما أن هناك جمعيات تتوجه بأهدافها وأنشطتها إلى المجتمع ككل، وأخرى تقتصر أنشطتها على المجتمعات المحلية الموجودة فيها.

وتلعب الجمعيات دورا رياديا في نشأة المجتمع المدني، حتى أن البعض يطلق عليها تسمية: "جمعيات النفع العام"¹ ، وهي أكثر أشكال المجتمع المدني انتشارا، حيث أنها تعنى بتنفيذ الخطط والبرامج الاجتماعية، وحماية أموال الجماعة، والدفاع عن حقوقهم وحررياتهم.

إن هذا الدور الذي اضطلعت به هذه المنظمات، ولاسيما من خلال مشاركتها في النشاطات الاجتماعية المختلفة، يدل على ارتباط المثقف بقضايا مجتمعه الأساسية، وهذا ما جعلها أحد أهم مكونات المجتمع المدني، التي تعمل من أجل التغيير والتقدم.

إلى جانب هذا، فقد عرفت الدول العربية منظمات حقوق الإنسان التي دافعت عن حقوق المواخنين خييلة عملها الذي ركز على المطالبة بحقوق المواخنين والدفاع عنهم من تسلط الدولة، فتعددت نشأختها بين العمل على تكريس شتى وسائل الحماية والمطالبة بتكليف القوانين الضامنة لحقوق الأفراد وفقا للمواثيق الدولية ،...عموما، يمكن القول أن مثل هذه المنظمات تؤدي دورا مهما في تعزيز دور المجتمع المدني وتكريس عملية التحول الديمقراطي، شريطة أن تتبنى قضية الدفاع عن حقوق الإنسان، كهدف نبيل ورسالة سياسية أخلاقية، وليس كمصدر للربح المادي، والحصول على تمويل من جهات أجنبية، على غرار ما تفعله بعض المنظمات المعنية بحقوق الإنسان²

¹ - إبراهيم حسنين توفيق، النظم السياسية العربية: الاتجاهات الحديثة في دراستها، مرجع سابق، ص 171 .

² - نفس المرجع السابق، ص 172. 173.

-على ضوء ما تقدم نستنتج أن مفهوم المجتمع المدني لا يخلو من ميل إيديولوجي، ومن غايات عملية سياسية، ولهذا يمكن القول أن المجتمع المدني يمثل نمطا من التنظيم الاجتماعي والسياسي والثقافي خارج سلطة الدولة، سواء قليلا أو كثيرا، فهو ذلك الهامش الواسع أو الضيق الذي يعبر فيه الفرد عن ذاته ومقوماته.

وبالرغم من تعدد وجهات النظر في صياغة مفهوم المجتمع المدني من خرف الغرب، نجد أن هناك عناصر مشتركة يوافق عليها أغلب الذين تحدثوا عن هذا المفهوم، من بين أهم هذه العناصر: فكرة الطوعية، احتواء المجتمع المدني على عدة تكوينات منها: الانتماءات المهنية: كالتقانات، الأحزاب السياسية، ... وهي ضرورية لاستقرار المجتمع المدني، وتمتعه بالوحدة و أدائه لوظائفه بفعالية، إضافة إلى تمتع المجتمع المدني باستقلالية من النواحي المالية والإدارية والتنظيمية، ووفقا لهذا المنطلق، فإنها تجسد قدرة الأفراد على تنظيم نشاطاتهم بعيدا عن تدخل الدولة وهيمنتها.

وقد أحصت وزارة الداخلية والجماعات المحلية 93753 جمعية معتمدة من خرف الدولة ناشطة على المستويين الوطني والمحلي، حسب عملية جرد أعلنت نتائجها في 12 جانفي 2012، من بينها 92626 جمعية محلية و1027 جمعية وخنينة، نصف هذه الجمعيات أوقفت نشاطها أو لا تنشط ولا نسمع بها.

الجدول رقم 01 : توزيع الجمعيات المعتمدة على المستويين المحلي والوطني

العدد	التفاصيل	العدد	الجمعيات
32	جمعية قدماء التلاميذ و الطلبة	1027	وطني
7	منظمات حقوقية		
20	جمعيات أجنبية		
9	منظمات ثورية		
23	جمعيات نسوية		
10	جمعيات دينية		
926	أخرى		
20137	لجان أحياء	92626	محلية
15304	جمعيات دينية		
15019	جمعيات الرياضة والتربية والشباب		
14891	جمعيات لأولياء التلاميذ .		
27275	جمعيات مهنية، الفن، العلوم، البيئة، المعوقين، المستهلكين، الصحة		
93753		93753	المجموع

المصدر: وزارة الداخلية والجماعات المحلية جانفي 2012

المطلب الثاني: الديمقراطية التشاركية

الفرع الأول: مفهوم الديمقراطية التشاركية

تقدم الديمقراطية التشاركية باعتبارها المشاركة الفردية من جانب المواخنين في القرارات السياسية والسياسات التي لها تأثير مباشر على حياتهم، بدل الاعتماد الكلي في هذه القضايا على النواب المنتخبين، وبالتالي فإن هذه المشاركة من جانب المواخنين تتسم بالتفاعل المباشر والنشط ، وتتم في إخراج مجتمعات صغيرة بحيث تكون فرص التواصل المباشر بين الجماهير أكبر. 1

هناك تعريف آخر للديمقراطية التشاركية قدمه جون ديوي حيث عرف الديمقراطية التشاركية باعتبارها: "مشاركة كل من يتأثر بالمؤسسات الاجتماعية حيث يشارك الفرد في رسم وإنتاج هذه المؤسسات والسياسات التي تنتج عنها". 2

ويطرحها البعض في شكلها البسيط باعتبار أنها العملية التي تعتمد على المشاركة الواسعة للمواخنين في توجيه وإدارة النظام السياسي. 3

وهي كذلك حق المواخنين في النظم الديمقراطية في المشاركة، بحيث أنه من واجب المواخنين المشاركة في صنع القرارات التي يقدمها نوابهم، والتي تكون ذات صلة بحياة كل المواخنين. 4

1 Carig calahoun, "Participatory democracy", "The dictionary of the social sciences ,January 1,2002,

://www.highbeam.com/doc/1O104-participatorydemocracy.html

موجود على الرابط

2 Toward participatory democracy, "Paths of learning ", summer 2005 ,

http://www.pathsoflearning.net/articles_Toward_Participatory_Democracy.php

موجود على الرابط

3. wikipedia. org/wiki/participatory –democracy

4 James brown, "What is participatory democracy ?it means you get involved ",Daily times, March 1,2010

, موجود على الرابط:

<http://glasgowdailytimes.com/opinion/x1834679394/What-is-participatory-democracy-It-means-you-getinvolved>

"هي خريقة لبناء أو لتشكيل فكرة أو رأي لإدارة مشاركة المواطنين، وهي فن النقاش وتنظيمه في الجماعة وإنتاج التوافق داخل النظام الاجتماعي ... وقبل أن تصبح الديمقراطية التشاركية فن للحكم فهي فن جديد للاتصال. وتعتبر الديمقراطية التشاركية أيضا "صورة أو شكل جديد يتوافق ومعايير تطبيق الحكم الراشد وتمثل في مشاركة المواطنين في مناقشة الشؤون العمومية واتخاذ القرارات السياسية المتعلقة بهم، كما تعني بتوسيع ممارسة السلطة إلى المواطنين وإقحامهم وإشراكهم في الحوار والنقاش العمومي واتخاذ القرار السياسي المترتب عن ذلك¹.

الفرع الثاني: أشكال الديمقراطية التشاركية

أولا: الإعلام والإشهار (l'information et la publicité)

حيث يلزم التشريع، البلديات بإشهار واسع لأدوات التهيئة والتعمير، لتمكين المواطنين من الحصول على المعلومات حول وضعية مدينتهم، وتطويرها وآفاقها، ضمانا للشفافية، بأن تخضع « أدوات التهيئة والتعمير لأوسع إشهار، وتوضع في متناول المستعملين من الجمهور الذي يحتج بها عليهم مع مراعاة الطرق القانونية المشروعة المنصوص عليها في هذا الإخراج، ويتعين على كل مالك أن يستعمل ويهيء ملكيته خبقة لنوعية الاستعمال الذي تسطره أدوات التهيئة والتعمير » وعلى أن « ينشر مشروع المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير ومخطط شغل الأراضي باستمرار، في الأمكنة المخصصة عادة للمنشورات الخاصة بالمواطنين، وعلى أن تلتزم السلطة التي وضعتها باحترام محتواهما » كما أنه يحق لأي شخص خبيعي أو معنوي، أن يطلع في عين المكان، على

1- بلعيد حنان، واقع وآفاق اتصال الجماعات المحلية في الجزائر، مذكرة ماستر في العلوم السياسية، م و ع س الجزائر 2012.

محاضر مداولات المجلس والقرارات، وأن يأخذ منها نسخة على نفقته، إضافة إلى إتاحة إمكانية حضور الجلسات العلنية للمجلس الشعبي البلدي للمواطنين الراغبين في ذلك.¹

ثانيا: الاستشارة (la consultation)

جمع آراء المواطنين حول مشروع مقرر عن خريق وضع سجلات خاصة بالتعبير ووضع عرائض من شأنها تعديل المشروع، وتستعمل أيضا لأخذ صورة عن الرأي العام بالنسبة لمشروع معين.

عملية الاستشارة تمكن من التطرق لجميع جوانب المشروع وتمكن أيضا من معرفة موقف كل فاعل إزاء مسألة معينة، وتتم في أغلب الأحيان خلال فترة التحقيق العمومي.²

حيث تقتضي إجراءات إعداد مخططات التهيئة والتعمير على أن يقوم رئيس المجلس الشعبي البلدي بعرض المشروع للتحقيق العمومي، " خلال 45 يوما بالنسبة للمخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير، و 60 يوما لمخطط شغل الأراضي، لتمكين السكان من إبداء رأيهم وملاحظاتهم على أن يعدل المشروع عند الاقتضاء، للأخذ بعين الاعتبار خلاصات التحقيق"³

ثالثا: التشاور (la concertation)

هو وسيلة مشتركة لإنجاز المشروع معا، بطريقة جماعية بالتشاور و التوافق، ويكون في أغلب الأحيان تحت إشراف رئيس المشروع، بحيث تأخذ بعين الاعتبار آراء واقتراحات السكان والمؤسسات. يتم استعمال التشاور قبل البدء في المشروع وذلك بفتح حوار مع السكان من أجل الاستماع لهم وأخذ آراءهم بعين الاعتبار في وضع المشروع. فالتشاور هو تفاعل بين المشروع والعامّة. و

¹- المرسوم التنفيذي رقم 175/91 مؤرخ في 91/5/28 يحدد القواعد العامة للتهيئة والتعمير والبناء المادة 31

²- MARION, Christian, 2010, participation citoyenne au projet urbain, l'Harmattan, Paris

³- المرسوم التنفيذي رقم 175/91 مؤرخ في 91/5/28 يحدد القواعد العامة للتهيئة والتعمير والبناء المادة 21

في الأخير تخرج ب:ملاحظات، آراء، أولويات، إعادة صياغة لأشياء، توصيات، هذا ما يسمح لصاحب المشروع من تحسين وإثراء قراراته.¹

¹ - الهادي لعروق، التهيئة والتعمير في صلاحيات الجماعات المحلية، ملتقى حول تسيير الجماعات المحلية، جانفي 2008

خاتمة الفصل:

إن التعرف على المفاهيم المرتبطة بموضوع الدراسة يعد أمراً غاية في الأهمية، ذلك أنه يمكن القارئ من أخذ فكرة عامة عن موضوع الدراسة المتمثل في الحوكمة الحضرية، فتطرقنا إلى المفاهيم المتعلقة بالمدينة والتحضر، ثم عرجنا على صلب الموضوع بتناول مفاهيم الحوكمة، الحكم الراشد والحوكمة الحضرية، ثم إلى الفاعلين المؤثرين في الحوكمة، وفي الأخير تعرضنا إلى المجتمع المدني ومكوناته وإلى الديمقراطية التشاركية وأشكالها.

الفصل الثاني

الحوكمة الحضريّة في مدينة الجزائر

العاصمة

تمهيد:

بعدها تطرقنا إلى المفاهيم العامة حول الحوكمة الحضرية في الفصل السابق، سنتناول في هذا الفصل إلى مختلف جوانب الحوكمة الحضرية في الجزائر العاصمة.

وقد قمنا بتقسيم الفصل إلى خمس مباحث عالجتنا في المبحث الأول تقديم عام لمدينة الجزائر في إختاره التاريخي والمجالي والديمغرافي، ثم تناولنا في المبحث الثاني تطور نظام الحوكمة في الجزائر عبر الفترات والمراحل التاريخية. ثم انتقلنا بعد ذلك إلى تحليل الإختار التنظيمي في ظل قانون البلدية ومحافظة الجزائر الكبرى في المبحث الثالث.

وفي المبحث الرابع تطرقنا إلى السياسة الحضرية للعاصمة، وفي الأخير تناولنا بالبحث تطور مفهوم الحوكمة في النصوص التشريعية بما في ذلك القانون التوجيهي للمدينة وقانون البلدية.

المبحث الأول: تقديم مدينة الجزائر

المطلب الأول: نبذة تاريخية:

هي عاصمة للقطر الجزائري منذ زهاء خمسة قرون، وكانت الجزائر في القديم تحمل اسم "إيكسيوم"، وقد أسسها هر كول الفينيقي وأصحابه العشرون فردا، ولذلك سميت بهذا الاسم الذي يدل باللغة اليونانية القديمة على عدد عشرين، إشارة إلى بناتها. وكانت المدينة أيام الاحتلال الروماني قليلة الأهمية، ثم خربت أثناء هجمات الوندال وثورات البربر، وأصبحت مستقرا لقبيلة بربرية تدعى "بني مزغنة"، وفي منتصف القرن الرابع الهجري (العاشر الميلادي) أسس بلكين بن زيري بن متاد الصنهاجي في عهد والده وبأمر منه مدينة سماها "جزائر بني مزغنة" وقد بنيت على أنقاض المدينة الفينيقية السالفة الذكر، وكان موقعها على ما حققه علماء الآثار في سفح القصبية أي في ساحة الشهداء والجامع الأعظم المالكي، ولما ضعفت الدولة الزيانية وتكالب الأسيبان على سواحل إفريقيا، احتلوا الجزائر وأسس بيدرو نفارو حصنا في أكبر جزائرها (جمع جزيرة) وهو (مكان برج الفنار اليوم)، يبعد عن المدينة نحو 300 متر ويجعلها دائما تحت تهديد مقذوفاته، وذلك سنة 1510م استنجد سكان الجزائر بالأخوين بربروس خير الدين و عروج رايس، فقدموا... إلى الجزائر وكسرا الإيبانيين سنة 1516.¹

احتلها الفرنسيون عام 1830م، وعرفت الجزائر العاصمة منذ ذلك التاريخ ضروبا من المقاومة الشعبية، وعاشت معارك عنيفة ضارية، وازدادت بطولات سكان المدينة بعد اندلاع ثورة عام 1954م التي شهدت ضروبا من الفداء والاستبسال والتضحيات الجسام، إلى أن استقلت البلاد عام 1962م

¹ - مبارك بن محمد الميلي، 1986، تاريخ الجزائر القديم والمعاصر، تقديم محمد الميلي، المؤسسة الوطنية للكتاب، ص55

المطلب الثالث: السكان

عرفت ولاية الجزائر العاصمة نموًا ديمغرافيًا سريعًا غير مسبوق، بحيث بلغ عدد السكان بعد الاستقلال سنة 1962 حوالي 900000 نسمة، لينتقل عدد السكان إلى 979916 نسمة حسب تعداد 1966، ثم انتقل العدد إلى 2128419 نسمة سنة 1987، ليصل إلى 2947446 نسمة في آخر تعداد سنة 2008.¹

هذا النمو الديمغرافي السريع والاستثنائي يرجع إلى ظاهرتين رئيسيتين:

1- محاولة استدراك مرحلة اللا استقرار الديمغرافي التي صاحبت الثورة التحريرية بمعدل نمو خبيعي مرتفع

2- النزوح الريفي المرتفع من مختلف مناطق الوخن نحو العاصمة، وبمعدل نمو جد مرتفع، والذي سرع من هذا النمو الاستثنائي.

الجدول رقم 02 : تطور عدد سكان العاصمة عبر مختلف التعدادات السكانية

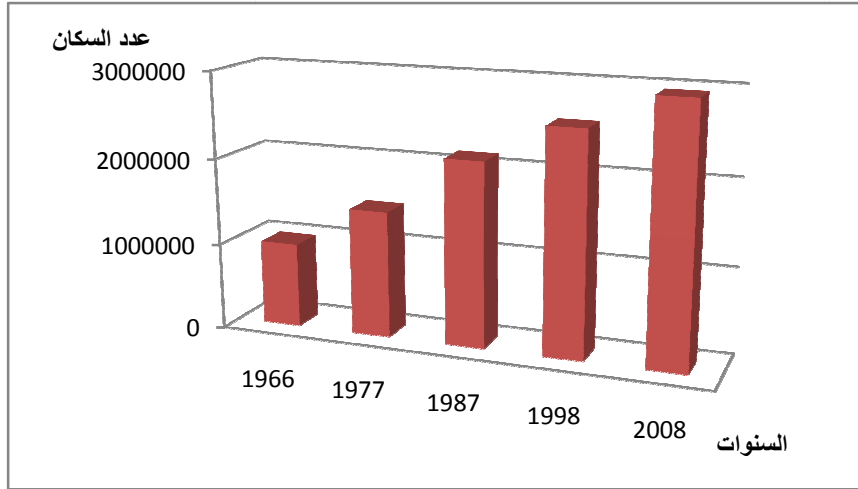
السنة	1966	1977	1987	1998	2008
عدد السكان	979916	1463003	2128419	2562428	2947446
معدل النمو %		3,71	3,82	1,7	1,3

المصدر: RGPH، 1966، 1977، 1987، 1998، 2008

1- الديوان الوطني للإحصائيات، RGPH 2008

نلاحظ من خلال الجدول أن مدينة الجزائر العاصمة عرفت ارتفاعا كبيرا في عدد السكان فانتقل من 979916 نسمة سنة 1966 ليصل إلى 1463003 نسمة سنة 1977 بمعدل نمو قدر بـ 3,71%، وهذا يرجع إلى النمو الديمغرافي من جهة، والهجرة الريفية التي عرفت الجزائر العاصمة بعد الاستقلال مباشرة نتيجة لتوفر السكنات الشاغرة والشغل، ثم تواصل النمو بوتيرة أسرع بلغت 3,82% سنة 1987 ليصل عدد السكان إلى 2128419 نسمة، ثم شهدت بعد ذلك انخفاضا ملحوظا في معدل النمو ليصل إلى 1,7% سنة 1998، بعدد سكان قدر بـ 2562428 وذلك راجع إلى انخفاض معدل النمو الديمغرافي ومعدلات الهجرة إلى العاصمة، وقد بلغ عدد السكان في آخر تعداد سكاني سنة 1998 حوالي 2947446 نسمة.

الشكل رقم 01: تطور عدد سكان الجزائر العاصمة عبر التعدادات السكانية



المصدر: RGPH، 1966، 1977، 1987، 1998، 2008

المبحث الثاني: تطور نظام الحوكمة عبر مراحل تاريخ مدينة الجزائر العاصمة

المطلب الأول: مرحلة ما قبل الاحتلال الفرنسي

كانت المدينة العتيقة (القصبة) محكومة بنظام اجتماعي حضري مبني على الاهتمام والتمثيل الفاعلين الرئيسيين . والذي يقومون بالتسيير اليومي للمدينة و هم (الأحياء التي لعبت دورا قوة معاكسة للسلطة المركزية). الاتحادات الحرفية (corporations de métiers) التي كانت تشهد هيكلية وتنظيم جيد وكانت تمثل السلطة الاقتصادية. الأمين وهم الجماعات الاجتماعية. الخزناجي ممثل مصالح الدولة والتي تضمن النظام والوظائف التقنية. هذه الوحدات هي التي كانت تشكل نظام الحوكمة في المدينة. كانت المدينة توصف بأنها حي وظيفتها تلبية حاجيات المجتمع وهو نتاج قرون من الممارسات المدنية لمجتمع مستقل لقصبة الجزائر.¹

المطلب الثاني: المرحلة الثانية: المرحلة الاستعمارية

والتي أتت بنظام بلدي فرنسي للجزائر. بالنسبة لقائدي الحملة الفرنسية على الجزائر ومن أجل إقامة علاقة مع المدينة وسكانها لا بد أن يمر بإقامة مؤسسة بلدية، ولهذا أقاموا منذ الأيام الأولى بإنشاء المجلس البلدي (8 جويلية 1830) من أجل التغطية الفورية للفراغ الإداري وكان هذا المجلس يضم وجهاء المدينة، وذلك من أجل تنصيب سلطة جديدة في المدينة ومحو السلطة السابقة وتنظيم إخراج

¹ -ICHEBOUDENE Larbi, réflexion sur la gouvernance urbaine à Alger, مرجع سابق p101

للاتصال مع السكان. وفي حالة الجزائر العاصمة فإنه من المهم الإشارة إلى العلاقة المتكررة بين مؤسسة السلطة البلدية والأحداث السياسية لتلك المرحلة.¹

المجلس البلدي الأول لسنة 1830 كان قاعدة مدنية للاجتياح (امتلاك) العسكري للمدينة إلى غاية نظام السيف. وفي 1881 شهدت بلدية الجزائر تطور مصالحها نحو التنظيم السلطة البلدية المستقلة التي ضمت بلديات كل من الجزائر الوسطى وبلدية مصطفى لتكون بلدية الجزائر الكبرى و خلال المراحل التي تلت، عرفت المدينة انجاز مشاريع إنهاء البنية الحضرية الأولى.

في المرحلة ما بين 1919، 1954 كانت الجزائر العاصمة محكومة بسلطة بلدية تتكون من قاضي رئيسي وعدد من نوابه، مع تنظيم إقليمي يضم المدينة، دوائرها وضواحيها.

إلى جانب العواصم الجهوية (وهران وقسنطينة) والتي كانت تتمتع بمؤسسات وسلطات على مستواها. تتميز مدينة الجزائر العاصمة بنظام خاص في الصف الأول من مدن البلد (حركات سياسية، اقتصادية، ميناء، مؤسسات)، كانت تصنف كعاصمة سياسية. لشمال إفريقيا، عرفت هذه المرحلة بعض الإصلاحات. لكن تغيرات ضئيلة أو تكاد تنعدم للسياسة الحضرية، بالنسبة للتسيير الإقليمي من الإصلاحات الأخيرة لمهمة كانت سنة 1959 عندما أنشئت الجزائر الكبرى، كوحدة إدارية خاصة والتي كانت تضم حي القصبة، باب الواد، الجزائر الوسطى، وبعدها بلدية سيدي امحمد، الحامة و المرادية كمجال للتوسع. أي سياسة لا تسمح للجزائريين بالمشاركة في القرارات البلدية).²

¹ - ICHBOUDENE Larbi reflexion sur la gouvernance urbaine à Alger p 103 مرجع سابق

² -ibid p 104

هؤلاء المواخنين كانوا ملاحظين فقط بدون أي تحرك، في مشهد حياة حضرية منعوا منها ويمثلون السكان المهمشين للقصة والأحياء القصدية.

المرحلة الثالثة: البلدية ما بعد الاستقلال

ظهرت البلدية كخلية قاعدية في الصرح المؤسسي للدولة، اختيار هذه الوسيلة للتسيير والتمثيل المحلي تتناسب مع الطابع الشعبي الذي أريد أن يطبع مؤسسات (البلدية، الولاية، الدولة) بوضع قوانين ومواثيق بمثابة عقد اجتماعي ناتج من حوار شعبي.

المبحث الثالث: تحليل الإخار التنظيمي لمدينة الجزائر العاصمة

بالنظر إلى مكانتها كعاصمة للدولة تعتبر مدينة الجزائر العاصمة مقر أهم الهيئات والمؤسسات الوخنية الكبرى بالإضافة إلى التمثيليات الدبلوماسية والاقتصادية الأجنبية، وباعتبارها المركز الحضري الأكثر سكانا في القطر الجزائري. هذا يعطيها مكانة مميزة في قمت ترتيب المدن الجزائرية. كما أن ماضيها التاريخي العريق ودورها الحالي كقطب وخبني على المستوى السياسي والاقتصادي والثقافي يعطي لها أهمية كبيرة على الصعيدين الإقليمي والمتوسطي. كل ما ذكرناه يجعل مدينة الجزائر واجهة الوخن.

عرف تنظيم مدينة الجزائر تطورا غير منتظم بحيث عرفت منذ الاستقلال 6 تنظيمات مختلفة متعاقبة (قبل 1967، ما بعد إصلاحات 1967، 1977، 1984، 1990، 1997) وهذا الأخير انتهى سنة 2000. هذه التغيرات في كل مرة كانت سببا في التطور المعترف الذي ميز مجمعة على الصعيدين الديمغرافي والعمراني والذي جعل أمر تسييرها معقدا وصعبا. وذلك نتيجة لمحاولات التأقلم غير المدروسة والتي أخذت شكل إصلاحات سطحية والتي لم تأخذ بعين الاعتبار المسائل الجوهرية المتعلقة بتسيير العاصمة.

المطلب الأول: تطور تنظيم الجزائر في إقرار القانون 08.90 المتعلق بالبلدية

كرس الفصل السادس من هذا القانون للتنظيم الجديد للجزائر العاصمة وتحدد لها نظاما خاصا للإدارة والذي يضع مجلسا حضريا للتنسيق (ما بين البلديات)، هذا المجلس يمثل هيئة تعاون ما بين البلديات ، فالبلديات الأعضاء في هذا المجلس تضع كل إمكانياتها من أجل وضع إدارة تتكفل بالتدخل في المجالات التي بطبيعتها تستدعي تكفلا جماعيا ، ولا يمكن التكفل بها بصفة فردية معزولة لكل بلدية على حدا.

إن في مدينة الجزائر والتي تمتد إلى عدة بلديات ، بعض خدمات التسيير البلدي لا يمكن تحقيقها إلا بصفة جماعية في إقرار إجراءات خاصة تسمح باتحاد إمكانيات البلديات المعنية.

هذا المخطط التنظيمي يبقى أكثر قربا من الذي كان مطبقا من قبل (منذ 1978) والذي نصب المجلس الشعبي لمدينة الجزائر (CPVA)¹

المجلس الشعبي لمدينة الجزائر مكلف بتسيير مسائل المصلحة العامة للبلديات 15 المكونة لمدينة الجزائر، لكن الاختلاف مع التنظيم السابق أنه شكلت 5 مجالس حضرية للتنسيق ، فهذا يعني أن 33 بلدية المكونة لمدينة الجزائر كانت مجتمعة في مجالس حضرية حسب التقسيم التالي:

¹ - الأمر 08.78 المؤرخ 18.02.1978 المتعلق بالتنظيم الإداري لمدينة الجزائر
- المرسوم التنفيذي رقم 04.85 المؤرخ في 12-01-1985 المتعلق بالتنظيم الإداري لمدينة الجزائر

الجدول رقم: 03 توزيع بلديات العاصمة على المجالس الحضرية

المجالس	البلديات المكونة له
الجزائر	الجزائر الوسطى، سيدي امحمد، المدنية، الحامة، العناصر، باب الواد، بولوغين، القصبة، واد قريش، الابيار، حسين داي، القبّة، الحمامات، رايس حميدو، حيدرة والمرادية
دالي ابراهيم	دالي ابراهيم، بوزريعة، بني مسوس، بن عكنون
جسر قسنطينة	بئر مراد رايس، بئر خادم، جسر قسنطينة، باش جراح، المقرية
الحراش	الحراش، براقى، الكايتوس، بوروبّة، واد السمار
الدار البيضاء	الدار البيضاء، برج الكيفان، المحمدية، باب الزوار

المصدر: SDAAM D'Alger

كل من هذه المجالس كان مكلفا بالقيام بمجموعة من المهام المرتبطة بمسائل المصلحة العامة للبلديات المعنية، وهذه المهام كان منصوص عليها في المادة 179 من قانون البلدية:

- الأملاك والتجهيزات الجماعية

- التهيئة والتعمير

- الإنارة العمومية

- النظافة

- التطهير

- شبكات الصرف الصحي

- الطرق

- النقل

المرسوم الذي ينظم عمل هذه المجالس الحضرية قام بإحداث تغييرات في هذه القائمة فنص في المادة 15
منه على ما يلي:¹

يقوم المجلس بالمدولة في القضايا المتعلقة بـ :

- ميزانيات وحسابات المجلس الحضري للتنسيق وحسابات التسيير
- التسعيرات وتنظيم الضرائب
- الحقوق والضرائب داخل الحدود المحددة قانونا
- اختيار نمط تسيير الأملاك، الحقوق والمشاعات
- الطرق: تحرير رخص الطرقات وتنظيم الحركة المرورية
- حظائر التوقف والمحطات البرية.
- إشارات المرور
- الإنارة العمومية
- الأروقة، الأسواق والمذابح
- شبكات التطهير والنظافة وجمع ونقل ومعالجة النفايات.
- النقل الحضري
- تسيير الحدائق والحظائر العمومية والمشاتل
- النشاطات الثقافية والترفيهية
- الأعمال المتعلقة بالتهيئة والتعمير

1- المرسوم التنفيذي رقم 04.85 المؤرخ في 12.01.1985 المتعلق بالتنظيم الإداري لمدينة الجزائر

جاء هذا المرسوم ليحدد بدقة محتوى الصلاحيات المخولة للمجالس الحضرية فهو يقدم إجراءات لتوسيع مجال اختصاص هذه المجالس ، إلا أنه من جهة أخرى يضييق مدى بعض الصلاحيات التي حددها القانون، وعلى سبيل المثال فإن المرسوم التنفيذي يخول للمجالس الحضرية بعض الصلاحيات غير الموجودة في القانون (الأسعار، دفع الضرائب، حقوق ضريبية، حظائر التوقف... الخ) فيما نجد بعض الصلاحيات أعيد صياغتها من خرف المرسوم مثل المهام المتعلقة بالتهيئة والتعمير والتي أعيد تعريفها كما يلي: "المسائل المتعلقة بالتهيئة العمرانية والتعمير بإتباع التوجيهات والإجراءات المحددة في إقرار صلاحياتها من خرف المصالح والهيئات المختصة للدولة خبقا للقوانين المعمول بها".¹

بعيدا عن هذه المسائل الشكلية والتي أوضحت الفوارق الملاحظة بين هذه النصوص القانونية، نلاحظ غياب خط واضح عند تحديد المهام الموكلة لهذه المجالس الحضرية، بالإضافة إلى بعض الصلاحيات التي أضافها المرسوم التنفيذي، والتي بعضها لا يتضح أنها تجيب عن أهداف القانون والمتعلقة بالتكفل بالمسائل ذات المصلحة المشتركة لمجموع البلديات المعنية.

على الصعيد العملي: فإنه تجدر الإشارة إلى أن المجالس الخمسة التي أنشأها المرسوم التنفيذي سالف الذكر، فإن المجلس الحضري للجزائر هو المجلس الوحيد الذي عرف عملا فعلا مقارنة بالمجالس الأربعة الأخرى.

المجلس الحضري للجزائر بدأ العمل فيه فورا بسبب وجود إمكانيات وهيكلية موروثية عن المجلس الشعبي لمدينة الجزائر (CPVA)، والذي كان يجمع نفس البلديات، استطاع أن يبدأ في العمل بدون صعوبات ، فكان يتمتع منذ إنشائه بتنظيم إداري مستند إلى عشرات الفروع التي أخذت تجريبية في تسيير الخدمات والنشاعات على مستوى ما بين بلدي.

¹ - SDAAM d'Alger 2010, CNERU p 530

لكن بالنسبة للمجالس الأربعة الأخرى (دالي ابراهيم، جسر قسنطينة، الحراش، الدار البيضاء) لم يتم تجسيدها على أرض الواقع لأسباب عدة تتعلق بالسياق السياسي الخاص للفترة، غياب الإرادة المحددة، نقص الإمكانيات البشرية والمالية)

هذه الإصلاحات لم يكن لها إلا مدى محدود لأنه اقتصر فقط على إعادة إخلاق الإجراءات السابقة المجلس البلدي لمدينة الجزائر (CPVA) تحت مسمى آخر.

يجب أن نشير إلى أن المجلس الحضري للجزائر اعتمد عملية تحديث لنمط تسييره وعمله وتخلّى بداية من سنة 1995 على الإدارة المباشرة كنمط وحيد لتسيير الخدمات، بحيث تم تفويض بعض صلاحيات التسيير لمؤسسات عمومية محلية ذات خابع اقتصادي وتجاري (EPIC)، ومن بين النشاطات التي تم تفويض صلاحيات تسييرها لمؤسسات عمومية ما يلي:

- صيانة الطرقات الحضرية (ASROUT)

- النظافة وجمع ونقل النفايات (NETCOM)

- تسيير الإنارة العمومية (ERMAL)

- السير والنقل الحضري (EGTCU)

- تسيير المساحات الخضراء (EDEVAL)

كل هذه الإجراءات التي شملت البناء المؤسساتي المستحدث لإدارة العاصمة جاءت في فترة شهدت أزمة وخنية متعددة الجوانب (سياسية، اقتصادية، اجتماعية وأمنية)، بالإضافة إلى إلغاء وحل المجالس الشعبية البلدية، وقد تبعها إصلاحات أخرى سنة 1997 المتضمنة إنشاء محافظة الجزائر الكبرى.

المطلب الثاني: تنظيم مجمعة الجزائر في إخراج محافظة الجزائر

الكبرى GGA:

إن الإصلاحات التي أدخلت مع تنصيب محافظة الجزائر الكبرى مست من جهة إعادة التنظيم الإقليمي الذي مس ولاية الجزائر والولايات الثلاثة المجاورة لها، و إعادة تحديد لهيكلتها بلدياتها بالإضافة إلى تقسيم المهام الموكلة للجماعات المحلية.

فالتنظيم المؤسسي الجديد أدى إلى إلغاء المستوى فوق البلدي والذي تواجد منذ عشرين (20) سنة (CPVA et CUC)، وعمل على نقل الصلاحيات والمهام إلى الولاية التي أصبحت برتبة محافظة.

من جهة أخرى وعلى المستوى المجالي فإن محافظة الجزائر الكبرى أصبحت تضم 57 بلدية، فزيادة على 33 بلدية المكونة سابقا لولاية الجزائر ألحقت 24 بلدية أخرى، من ولايات البلدة (4)، بومرداس (6)، تيبازة (14). وكانت البلديات ذات خابعين: 28 منها كانت مؤهلة بصفة بلديات حضرية و أعطيت اسم دوائر حضرية، هذه الأخيرة التي شكلت مدينة الجزائر كان لها مجال صلاحيات كبير تقلص المجلس الشعبي لمحافظة الجزائر الكبرى. وباقي البلديات (29) احتفظت بصلاحياتها ومكانتها في إخراج قانون البلدية.

1 الصلاحيات والمهام التي تضطلع بها الدوائر الحضرية ذكرها الأمر 15.97 كما يلي:

المادة 10 : يهتم المجلس الشعبي للدائرة بما يلي:

- تسيير أملاك الدائرة الحضرية

1- الأمر رقم 15.97 المؤرخ في والمتضمن انشاء محافظة الجزائر الكبرى

- الحالة المدنية
- القوائم الانتخابية
- الخدمة الوخنية
- الشريحة البلدية
- تسمية الساحات والشوارع العمومية
- حملات الإحصاء المختلفة
- النظافة العمومية والصحة
- العمل الاجتماعي والتضامن الجوّاري
- المكتبات والتجهيزات الثقافية للأحياء
- أرشيف الدوائر الحضرية
- قاعات وميادين الرياضة، فضاءات اللعب والمساح الجوّارية

المبحث الرابع: السياسة الحضرية للعاصمة

المطلب الأول: وسائل التعمير المطبقة على العاصمة من 1960 إلى 1995¹

بصفة موجزة، وبالرجوع إلى التقرير الذي أنجزته وكالة التعمير لولاية الجزائر (URBANIS) سنة 2004 بإمكاننا إعطاء قراءة سريعة لتطور وسائل التعمير المطبقة على الجزائر العاصمة في الفترة الممتدة ما بين 1960 و1995 :

¹ - Révision du PDAU d'Alger, diagnostic prospective, PARQUExPO avril 2009, p 28

1960:مخطط تنسيق المدينة

1963: مخطط التعمير لبلدية الجزائر

1968: تحيين المخطط السابق بإدراج توجيهات متعلقة بالسيادة الوجودية

1970: مخطط هيكلية الجزائر العاصمة(أفاق 1985)

1975: مخطط التنظيم العام(POG) تضمن تحيين المخطط السابق لأفاق 2000 بتقدير عدد السكان بـ 3مليون نسمة، وتوسع المدينة باتجاه خليج الجزائر وتمت المصادقة عليه بأمر رئاسي سنة 1975.

1979: تم رفض المخطط(POG) من طرف مجلس الوزراء.

1986: مخطط العمران الموجه PUD والذي اقترح توسع المدينة باتجاه الجنوب الغربي وذلك للمحافظة على الأراضي الفلاحية، لكن لم يتم المصادقة عليه.

1995: بداية انجاز المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير PDAU في 1990 وإتمامه في 1991 والمصادقة عليه في 1995. بحيث أعيد اعتماد التوجيهات الموجودة في مخطط العمران الموجه PUD بالتوسع نحو الجنوب الغربي وتقديرات لعدد السكان بـ 3 مليون نسمة. وهذا المخطط على خلاف المخططات العمرانية الأخرى يتمتع بقوة قانونية.

من خلال ما سبق، نلاحظ أن المخططات العمرانية كانت تتغير في كل مرة في كل 5 سنوات و ذلك إما بسبب رفضها أو مراجعتها وتحسينها. في حين أن مخططا مثل PDAU يوضع لمدة قانونية تقدر بـ 20 سنة، وهذه الديناميكية في التغيير ليست سلبية لأن المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير يمكن مراجعته لكن بشروط معينة.

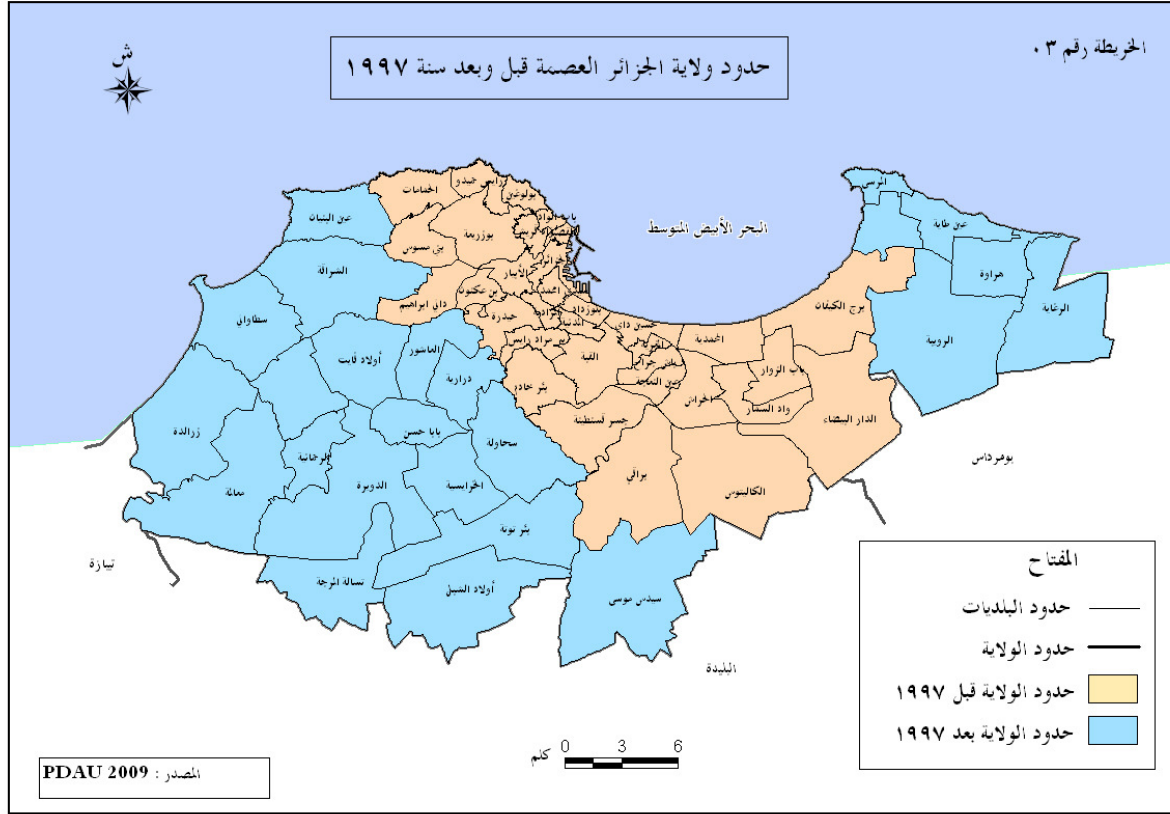
مجاليا: لا يوجد تطابق بين حدود الولاية و حدود المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير كما توضحه الخريطة رقم 02 .



نلاحظ أن حدود الولاية اتجهت نحو الجنوب الشرقي لتضم مطار الدار البيضاء بعكس توجيهات مخطط العمران الموجه الذي يفضل الحفاظ على الأراضي الفلاحية والتوسع باتجاه الجنوب الغربي للمدينة.

عندما تمت المصادقة على المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير في سنة 1995 تم حذف بلديات براقى والكاليتوس من محيط الدراسة، والتي بقيت خارج حدود المخطط، ولكنها تابعة لولاية الجزائر. في حين تم ضم 4 بلديات أخرى تابعة لولاية تيبازة وهي أولاد فايت، العاشور، الشراقة ودرارية.

وبعد سنتين فقط تم استحداث تقسيم إداري جديد ليرسم حدود جديدة للولاية والتي مرت من 33 بلدية إلى 57 بلدية (محافظة الجزائر الكبرى سنة 1997).



المطلب الثاني: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير الحالي:

منذ سنة 1995 وبالرغم من المدة التي سبقت المصادقة على المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير للعاصمة (4 سنوات)، فإن الجزائر أصبحت تملك مخططا عمرانيا واضحا ومن بين خصوصياته ما يلي:

- المخطط لا يغطي كافة بلديات الولاية 57 لذا يعتبر مخطط بلدي أو ما بين البلديات.

- يضم 28 بلدية حضرية وما تبقى يعتبر بلديات ذات خبيعة فلاحية والتي لها مخططات مصادق عليها في تواريخ لاحقة، مما يجعل توسعها يهدد الأراضي الفلاحية التي هدف المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير للعاصمة للمحافظة عليها.

وفي سنة 1997 ومع الحدود الجديدة للولاية ومجموعي البلديات مرت الجزائر إلى صف محافظة، واستحدث المشروع الكبير للعاصمة GPU والذي جاء ليستجيب لطموحات العاصمة ليقترح توسع المدينة باتجاه الشرق نحو خليج الجزائر، كما كان مقترحا في POG لكن هذا المشروع بقي بدون قوة قانونية.¹

المبحث الخامس: تطور مفهوم الحوكمة في النصوص التشريعية

المطلب الأول: القانون 06-06 المتضمن القانون التوجيهي للمدينة²:

تحدث القانون في فصله الأول المتعلق بالمبادئ العامة عن :

التنسيق والتشاور: اللذان بموجبهما تساهم مختلف القطاعات والفاعلين المعنيين في تحقيق سياسة المدينة بصفة منظمة ومنسجمة وناجعة، انطلاقا من خيارات محددة من خرف الدولة وبتحكيم مشترك.

التسيير الجوّاري: الذي بموجبه يتم بحث ووضع الدعائم والمناهج الرامية إلى إشراك المواجن بصفة مباشرة أو عن خريق الحركة الجمعوية، في تسيير البرامج والأنشطة التي تتعلق بمحيطة المعيشي وكذا تقدير الآثار المترتبة على ذلك وتقييمها.

¹ -Révision du PDAU d'Alger, diagnostic prospectif,2009,PARQUEXPO, page 39 40 41

² -القانون رقم 06-06 المؤرخ في 20 فيفري 2006 المتضمن القانون التوجيهي للمدينة

الحكم الراشد: الذي بموجبه تكون الإدارة مهتمة بانشغالات المواخن و تعمل في إخراج المصلحة العامة في إخراج الشفافية،

الإعلام : الذي بموجبه يتمكن المواخنون من الحصول على معلومات حول وضعية مدينتهم وتطورها و آفاقها

كما جاء في الفصل الرابع: تحت عنوان الفاعلون والصلاحيات ما يلي:

المادة 13: تبادر الدولة بسياسة المدينة وتديرها كما تحدد والإخبار و الأهداف و الأدوات بالتشاور مع الجماعات الإقليمية.

المادة 17: يتم إشراك المواخنين في البرامج المتعلقة ب تسيير إخبارهم المعيشي و خاصة أحياءهم.

تسهر الدولة على توفير الشروط والآليات الكفيلة بالإشراك الفعلي للمواخن في البرامج والأنشطة المتعلقة بسياسة المدينة.

بالرغم من كل هذا الكلام الطويل على سياسة المدينة، وما تضمنته من مبادئ من شأنها النهوض بالمدينة نحو الأفضل، والمتمثلة في مبدأ التسيير الجوّاري، الحكم الراشد، التنسيق والتشاور... الخ فإن هذا القانون يبقى حبيس الأدراج، ولم يحض لحد الآن بنصوص تطبيقية تحدد كيفيات و ميكنزمات تطبيق هذا القانون على أرض الواقع ، وحتى و إن وجدت فلا بد من السهر على تطبيقها بصرامة.

المطلب الثاني: قانون البلدية 10.11

كما جاء في الباب الثالث من قانون البلدية المعنون **بمشاركة المواطنين في تسيير شؤون البلدية** ما يلي:¹

المادة 11 : تشكل البلدية الإخار المؤسساتي لممارسة الديمقراطية على المستوى المحلي والتسيير الجوّاري.

يتخذ المجلس الشعبي البلدي كل التدابير لإعلام المواطنين بشؤونهم واستشارتهم حول خيارات وأولويات التهيئة والتنمية الاقتصادية والاجتماعية و الثقافية حسب الشروط المحددة في هذا القانون ويمكن في هذا المجال استعمال على وجه الخصوص الوسائط والوسائل الإعلامية المتاحة. كما يمكن للمجلس الشعبي البلدي تقديم عرض عن نشاطه السنوي أمام المواطنين.

تسمح هذه المادة بإخلاع المواطنين على نشاط المجلس الشعبي ، كما تمكنه من مراقبة هذا النشاط، وسينعكس إيجابا على علاقة المواطن بالبلدية إذا ما تم تطبيقه.

المادة 12 : قصد تحقيق أهداف الديمقراطية المحلية في إخراج التسيير الجوّاري المذكور في المادة 11 أعلاه، يسهر المجلس الشعبي البلدي على وضع إخراج ملائم للمبادرات المحلية التي تهدف إلى تحفيز المواطنين وحثهم على المشاركة في تسوية مشاكلهم وتحسين ظروف معيشتهم يتم تنظيم هذا الإخراج خبقا للتشريع والتنظيم المعمول بهما.

¹- القانون رقم 10.11 المؤرخ في المتعلق بالبلدية

المادة 13 : يمكن رئيس المجلس الشعبي البلدي كلما اقتضت ذلك شؤون البلدية أن يستعين بصفة استشارية بكل شخصية محلية وكل خبير و / أو كل ممثل جمعية محلية معتمدة قانونا، الذين من شأنهم تقديم أي مساهمة مفيدة لأشغال المجلس أو لجانه بحكم مؤهلاتهم أو خبيعة نشاطهم.

المادة 14 : يمكن كل شخص الإخلاع على مستخرجات مداوات المجلس الشعبي البلدي وكذا القرارات البلدية ويمكن كل شخص ذي مصلحة الحصول على نسخة كاملة أو جزئية على نفقته مع مراعاة أحكام المادة 56 أدناه.

الملاحظ أن هذه المادة نصت على حق المواخن في الإخلاع على مستخرجات مداوات المجلس الشعبي البلدي ، و لكن لماذا لم تشر إلى إشراكه فيها ؟

كما أن هذه المواد تعد بمثابة خطوة لتفعيل البنيات الاتصالية لو تم الحرص على تطبيقها.

وجاء في الفصل الأول الخاص بالمجلس الشعبي البلدي:

المادة 26 : جلسات المجلس الشعبي البلدي علنية و تكون مفتوحة لمواخني البلدية ولكل مواخن معني بموضوع المداولة.

المادة 30 : تعلق المداوات باستثناء تلك المتعلقة بالنظام العام والحالات التأديبية، تحت إشراف رئيس المجلس الشعبي البلدي في الأماكن المخصصة للملصقات وإعلام الجمهور، وتنشر بكل وسيلة إعلام أخرى خلال الثمانية أيام الموالية لدخوله حيز التنفيذ خبقا لأحكام هذا القانون.

المادة 98 : تسجل قرارات رئيس المجلس الشعبي البلدي حسب تاريخ إصدارها في السجل البلدي المخصص لهذا الغرض . ويتم إلصاقها في المكان المخصص لإعلام الجمهور بعد إصدار وصل الاستلام من الوالي، وتدرج في مدونة العقود الإدارية البلدية.

وفي الباب الثاني من الفصل الثالث الخاص بصلاحيات البلدية:

المادة 103 : يشكل المجلس الشعبي البلدي إختارا للتعبير عن الديمقراطية ويمثل قاعدة اللامركزية ومكان مشاركة المواطنين في تسيير الشؤون العمومية".

انطلاقا من هذه الإصلاحات التي جاءت لتكرس مبدأ تقريب الإدارة من المواطنين ، والتي تضمنت بصفة عامة ضرورة استشارة المواطنين حول أهم الخيارات وأولويات التهيئة والتنمية المحلية، يمكن القول أنها في المقابل لم تبين الآليات والأساليب التي يمكن الاعتماد عليها لتحقيق الديمقراطية التشاركية ، لكن وبالرغم من هذا وذاك تبقى عملية تطبيق هذا القانون هي الهاجس الأول ، ذلك أن الواقع المعاش في العديد من الإدارات المحلية بالجزائر قد أثبت أن هناك فارق كبير بين ما تنص عليه القوانين وبين ما هو مطبق فعلا ، وهنا يرجع السبب إلى ضعف الوعي بالتهيكل داخل تنظيمات و جمعيات حرة لخدمة المواطنين .

خاتمة الفصل:

من خلال دراستنا للحوكمة الحضرية في مدينة الجزائر العاصمة، وقفنا على أن المدينة عرفت عدة مراحل في تسييرها وفقا للمراحل التاريخية التي مرت بها، فقد شهدت نظاما محكما إبان الفترة العثمانية حين كان تسيير المدينة يتم وفق تقاسم للأدوار بين مختلف المتدخلين آنذاك، بين السلطة السياسية المتمثلة في الدايات والاقتصادية المتمثلة في الخزناجية والأمناء، بالإضافة إلى ممثلي مختلف المهن الموجودة في المدينة، ثم جاءت الفترة الاستعمارية بنظام جديد تمثل في البلدية بصفقتها المسير الأول للمدينة.

أما الإخار التنظيمي للعاصمة بعد الاستقلال فساده اللا استقرار وتغير التنظيمات من فترة لأخرى من جهة، والقوانين والسياسات الحضرية من جهة أخرى، مما لم يسمح من قيام حوكمة تشاركية حقيقية بالرغم من ثراء القوانين ووجود ترسانة تشريعية غنية جدا بالنصوص، والتي تحث على مشاركة المجتمع المدني والمواطنين في الحياة الاجتماعية وتسيير المدينة. بالإضافة إلى حديثها عن ضرورة التنسيق والتشاور بين مختلف الشركاء والفاعلين، إلا أنها تبقى حبرا على ورق وهذا ما يدعوا إلى تفعيل هذه القوانين في الواقع من أجل بلوغ الغايات المنشودة.

الفصل الثالث

حوكمة التّقل في مدينة الجزائر العاصمة

تمهيد:

يعتبر النقل بمثابة الشريان الحيوي في المنظومة الحضرية، حيث يلعب دورا أساسيا في هيكلية المجال العمراني، بل يعتبره البعض هو المنظومة الحضرية بعينها، ولهذا لا بد من الأخذ في الاعتبار أبعاده العمرانية والاقتصادية والاجتماعية، وتحديث خطط النقل الحضري وفقا لتطور المنظومة العمرانية .

وقد تطرقنا في هذا الفصل إلى دراسة حوكمة النقل في مدينة الجزائر العاصمة، باعتباره صلب الموضوع. فتناولنا في المبحث الأول منه وضعية النقل في الجزائر العاصمة وقسمناه إلى ثلاث مطالب، عالجا في المطلب الأول حركة المرور بالجزائر العاصمة وفي المطلب الثاني درسنا العوامل المؤثرة في النقل الحضري بمدينة الجزائر لنتقل في المطلب الثالث إلى التطرق بإسهاب إلى الطرق وحركة النقل.

في حين تناول المبحث الثاني الفاعلين المؤثرين في النقل الحضري وقسم إلى مطلبين: الفاعلون المؤسسيون وفاعلو المجتمع المدني. أما المبحث الثالث فتطرق إلى التنظيم العملياتي للنقل الحضري بمدينة الجزائر والقوانين التي تحكمه، فيما عرجنا في المبحث الرابع على عروض النقل الجماعي الحضري على مستوى القطاعين العام والخاص.

أما المبحث الخامس فكان مخصصا لتحليل نتائج العمل الميداني

المبحث الأول : وضعية النقل في مدينة الجزائر العاصمة

المطلب الأول: حركة المرور بمدينة الجزائر

تشهد حركة المرور في الفترة الصباحية على مسافة حوالي 7 كيلومتر، من المدخل الشرقي، وصولاً إلى مركز مدينة الجزائر، حيث تسير المركبات القادمة من ضواحي العاصمة الشرقية ومن شرق البلاد، ببطء شديد في ثلاث أو أربع خطوط متوازية، تتكرر هذه الظاهرة يوميا ما عدا نهاية الأسبوع. هذه الظاهرة إنما تعكس تركيز الأنشطة والإدارة وأماكن العمل داخل المدينة، واجتذابها للسكان الذين يعملون بمركز المدينة، ويقومون بالضواحي. ويشاهد الازدحام في أوقات الذروة في العديد من عقد المرور داخل النسيج العمراني، كالمحور الممتد بين مركز بئر مراد رايس ومحولها، باعتباره أحد مداخلها ومخارجها الرئيسية، الذي يربطها مع غرب البلاد مروراً بمدينة البليدة، كما يتصل هذا المحول مع الحزام الجنوبي (Rocade sud) الذي يلعب دوراً مهماً في الربط بين الجزء الشرقي للعاصمة مع جزئها الغربي دون المرور بوسط المدينة. محول شوفالي بالأبيار، جسر المعدومين، واد كنيس المرأة المتوحشة. تعود أسباب هذا الازدحام إلى تزامن ساعات العمل ما يزيد من حركة النقل في ساعات الذروة (Heures de pointes) ، حيث يزدحم مدخل المدينة الشرقي في ساعات الصباح، ويزدحم الخط المعاكس إلى ذات الاتجاه وقت الخروج من العمل في المساء.

و يعود سبب هذا الازدحام الى التطور الملمت لحظيرة السيارات الخاصة في العاصمة، علاوة على حظيرة النقل المعتبرة بالمجال المتروبولي، والتي لا يمكن فصلها عن الحركة بالعاصمة، بالنظر إلى قرب المسافة (50-70 كم) وسهولة الوصول.

الصورة رقم 01: الاختناق المروري في مدينة الجزائر العاصمة



المصدر: من التقاط الطالب 2011

حظيرة السيارات بالعاصمة ومجالها المتروبولي، وبما تمثله من نسب مرتفعة على المستوى الوجودي، حوالي 20 %، تفسر ازدياد حركة المرور بالعاصمة ما يزيد من إنفاق الوقت والجهد والطاقة. يعتبر محور المركزية (Axe de centralité) الممتد بين باب الواد وحسين داي، حوالي 7 كم، الأكثر تركزا بالسكان وبأنشطة القطاع الثالث، فهو يضم حوالي 20% من سكان العاصمة، أكثر من 30% مناصب العمل، 50% من البنوك، 30% من المؤسسات الاقتصادية العمومية¹ و 40% من تدفق السيارات.

و نظرا لتعدد وظائفها ولتركيزها الشديد، تستقبل مدينة الجزائر 3 مليون مركبة يوميا²، ولواجهة ضغوطات الحركة، يبدو أنه لا بد من إتباع خياران يتمثل الأول في إعادة النظر بنظام المركزية، ضمن خطة التطوير العمراني وإعادة انتشار (Redéploiement) الأنشطة الاقتصادية. أما الخيار الثاني فهو مرهون بعدم إمكانية تحقيق الأول في المدى المنظور، ما يستدعي القيام بعملية تنظيم شامل لحركة المرور، وضمان سيولة الحركة وذلك من خلال :

¹ - الغرفة التجارية 2012

² - مديرية النقل لولاية الجزائر 2012

1- إنشاء الأنفاق والمحولات والحد من التقاطعات التي تحدث الازدحام مثلما كان الشأن في ساحة موريتانيا، جسر المعدومين، بئر مراد رايس، شوفالي، ساحة أول ماي وقبلها منفذ حيدرة ثم أديس أبابا. واستكمال تدعيم البنية التحتية بالمنشآت وتبني خطة لصيانة الطرق،

2 فصل حركة المشاة عن مرور السيارات لتفادي التنافس على استعمال الطرق وتجنب حوادث المرور، وخاصة بالأماكن كثيفة الحركة بالمركبات والراجلين، الذين يجتازون الطرق في غياب أو قلة المعابر العلوية أو السفلية تحت الأرض.

3- تشجيع وسائل النقل العمومي للحد من استعمال السيارات الخاصة وسط المدينة، كاستعمال الترامواي مثلا، الذي لا يحتاج إلى منشآت معقدة، والوسيلة الأنجع هي إنجاز أو إتمام أشغال المترو كوسيلة نقل إستراتيجية، قادرة على امتصاص الطلب الكبير على الحركة.

أما الحل عبر زيادة مساحة الطرق للاستجابة لمنطق التدفق/السيولة/الطاقة، فهو حل لا يتناسب مع ظروف وخببيعة الجزء المركزي من المدينة وضاحتها القريبة، أمام ندرة المساحات الضرورية لذلك، وعملية الهدم لتوسيع الطرق مستحيلة، لأنها عملية مكلفة جدا، ومن هنا تأتي مسألة تفضيل نمط من النقل يستجيب للطلب، ويستهلك مجالا أقل ويوفر عرضا أكبر، أي تفضيل النقل الجماعي على النقل الفردي .

المطلب الثاني: العوامل المؤثرة في النقل الحضري بمدينة الجزائر

أدى تطور بنية المنظومة العمرانية لمدينة الجزائر وكثافة نسيجها الحضري، وبالمقابل عدم تطور البنية التحتية للنقل، إلى اشتداد حركة المرور وزيادة مشكلات النقل الحضري وفي مقدمتها الازدحام بالعديد من الشوارع والأحياء، لاسيما شوارع وأحياء مركز المدينة، التنافس على استعمال الطرق، التعطل الوظيفي للمدينة، صرف الجهد والوقت والطاقة في الانتقال، تلوث البيئة وتدهور إخبار الحياة الحضري (cadre de vie urbain). إن التنمية العمرانية المستدامة تتطلب تلازم خطة

مستدامة أيضا للنقل الحضري، وفي غياب ذلك تتداخل العديد من العوامل المسببة لازدحام حركة المرور بمدينة الجزائر وكتلتها الحضرية، يتمثل أهمها فيما يلي :

1- مخطط التعمير: حيث الارتباط الوثيق بين مخطط المدينة وخطتها للنقل الحضري واستخدامات الأراضي. للبلديات دور أساسي في التوفيق بين النقل الحضري واستخدام الأراضي، وضمان ربط الأحياء السكنية ذات الكثافة العالية بوسائل النقل العمومي، وما يتطلبه ذلك من تهيئة الطرق ومحطات وأماكن الوقوف، ولكن المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير (PDAU) المصادق عليه عام 1995 لم يتناول سوى التوجيهات العامة، المتعلقة بحركة المرور ولم يتطرق إلى مجمل منظومة النقل الحضري، لاسيما الجانب التفصيلي المتعلق بالنقل داخل النسيج العمراني والأحياء السكنية في إخراج مخططات شغل الأرض (POS) ، ما فتح الباب للمعالجة الظرفية من خرف البلديات .بدلا من أن تستند إلى مخططات استخدامات الأراضي وحصص النقل ومنشآته منها، أمام خلل يتزايد يوما بعد يوم.

2- النمو السكاني والمجالي للمدينة: حيث ارتفع عدد السكان من 960000 نسمة عام 1966 إلى حوالي 4 ملايين نسمة حاليا، كما زادت مساحة ولاية الجزائر من 27600 هكتار عام 1984 إلى 80922 هكتار منذ عام 1997 وتشكل ولاية الجزائر مع الولايات الثلاث المحيطة بها (البلدية، بومرداس، تيبازة) المجال المتروبولي للعاصمة (Aire métropolitaine d'Alger) بعدد من السكان حوالي 5 ملايين نسمة، ما يزيد من الطلب أكثر فأكثر على الحركة والتنقلات .

3- تباعد أماكن السكن (عموما في غرب ووسط العاصمة) عن أماكن العمل وخاصة بالجزء الشرقي حيث المنطقة الصناعية، علاوة على الموظفين والعمال الذين يسكنون في الولايات المجاورة ويعملون بالعاصمة، الذين يصل عددهم إلى حوالي 100000 نسمة.

4- تطابق ساعات العمل في رحلة الذهاب والإياب لمعظم المصالح والإدارات والشركات والمؤسسات الاقتصادية، مما يزيد من تدفق حركة المرور وانسدادها في بعض النقاط في ساعات الذروة .

5- الإفراط في استخدام المركبات الفردية: نظرا لقلّة العرض وتردي نوعية الخدمة من النقل

العمومي.

6. انخفاض حمولة المركبات الخاصة: كسيارات الأجرة أو السيارة الشخصية أو بعض وسائل النقل صغيرة الحجم

7. ضعف أداء وسائل النقل الجماعي وسوء الربط بين الأحياء والضواحي، وإجبارية المرور داخل المدينة في كثير من الأحيان.

8. عدم الانسجام بين خطط التطوير العمراني وخطط حركة المرور والنقل الحضري، وتتجلى مظاهر عدم الانسجام في الآتي:

- عدم قدرة المؤسسة العمومية للنقل الحضري للتكفل بالطلب المسند إليها، ما يتطلب إعادة تأهيلها ورفع أدائها وعخاقتها

- التأخر الملحوظ في إنجاز المترو، وتأجيل مدة الإنجاز لمرات عديدة.

- التأخر في إنجاز التراموي (tramway)

- بطء وتيرة تطوير النقل بالسكة الحديدية، لاسيما قطار الضواحي.

المطلب الثالث: الطرق وحركة النقل:

لعل من أهم الترتيبات التي نص عليها، المخطط التوجيهي العام (POG) عام 1975 هي شبكة الطرق الرئيسية، وخاصة الطريق السريع (شرق-غرب) والحزام الجنوبي (Rocade sud) والطرق الرابطة الأخرى التي أنجزت عام 1985. تعتبر هذه المنشآت القاعدية، من أهم المنجزات في العقدين الماضيين. ويتذكر سكان العاصمة قبل ذلك التاريخ ذلك الازدحام على محاور الطرق الرئيسية بالعاصمة، فلولوصول إلى المطار الدولي انطلاقاً من مركز المدينة (20 كم) كان يجب قضاء ما بين 90.45 دقيقة، واليوم يمكن اجتياز هذه المسافة في مدة تتراوح ما بين 20-25 دقيقة، ولكن الاختلال بين العرض والطلب لا يزال داخل مدينة الجزائر بفعل الضغوطات الديموغرافية وتركز الأنشطة الاقتصادية، أي نظراً للدور الوظيفي الكبير الذي تلعبه مدينة الجزائر العاصمة، باعتبارها رأس

المنظومة العمرانية الوخنية، الأكثر تركزا والأكثر هيكلية، دون البحث عن بدائل للتخفيف من وزن العاصمة السكاني والاقتصادي، وعدم تبني خطة عمرانية لإعادة الانتشار في السياق الإقليمي لمدينة الجزائر، إن لم يكن الوخني¹.

المبحث الثاني: الفاعلون المؤثرون في النقل الحضري بمدينة الجزائر

يرجع تنظيم النقل الحضري في مدينة الجزائر إلى العديد من المتدخلين والفاعلين: الوزارات، الولاية، المؤسسات العمومية ذات الطابع الصناعي والتجاري أو ذات الطابع الاقتصادي منها. تعدد المتدخلين يأتي في إخبار البحث عن أفضل الحلول للمشاكل التي يعاني منها القطاع وذلك بسبب التحضر السريع وغير المتحكم فيه الذي تشهده المدينة من جهة والمعوقات الطبوغرافية لموضع المدينة من جهة أخرى .

وجود هذه المؤسسات والمتعاملين المختلفين من حيث الإمكانيات والكفاءات يدعو إلى ضرورة خلق هيئة تقوم على ضمان التنسيق والتشاور بين مختلف المتدخلين، وتسهر على نجاعة الأدوار التي تلعبها والقرارات التي يتخذها كل منهم.

في الوقت الحالي لا يمكن الحديث عن هذا النوع من التنسيق والتشاور، لما نراه في الميدان من تداخلات في الأدوار والقرارات .

¹- فوزي بودقة، 2005، منظومة النقل الحضري والتنمية المستدامة بمدينة الجزائر، المؤتمر الدولي للتخطيط العمراني، حماة سوريا

المطلب الأول: الفاعلون المؤسساتيون (الفاعلون الرسميون)

الفرع الأول: وزارة النقل

تقوم وزارة النقل برسم وتطبيق السياسة الوجودية في ميدان النقل الجماعي، والتي تتقاسم المسؤولية في المهام المتعلقة بالنقل البري والحضري مع عدد من الفاعلين الآخرين:¹

- إعداد ومراقبة القوانين العامة للنقل البري للمسافرين، الحركة والوقاية والأمن المروري.
- تنظيم التكوين للموظفين بقطاع النقل.
- توجيه ومراقبة تصريحات الاستغلال للنشاعات المتعاملين العموميين والخواص في ميدان النقل.
- المشاركة في إنجاز المخططات التوجيهية للطرق والسكك الحديدية و النقل الحضري، مخططات النقل، المخططات العمرانية والسياسة الوجودية لتهيئة الإقليم.

أولاً: صلاحيات وزارة النقل

نظم دور وصلاحيات وزارة النقل بواسطة ثلاث مراسيم تنفيذية:

- المرسوم التنفيذي رقم 89-165 المؤرخ في 29 أوت 1989 والمتضمن تنظيم الإدارة المركزية لوزارة النقل.
- المرسوم التنفيذي رقم 89-166 المؤرخ في 29 أوت 1989.
- المرسوم التنفيذي رقم 90-381 المؤرخ في 24 نوفمبر 1990 والمتضمن تنظيم وعمل المديرية الولائية للنقل.

تتكون الإدارة المركزية لمديرية النقل من ثمانية مديريات من بينها مديرتين مكلفتين بالنقل البري هي: مديرية النقل الحضري والحركة المرورية و مديرية النقل البري.

¹ - المرسوم التنفيذي رقم 89-165 المؤرخ في 29 أوت 1989

ثانيا:المؤسسات التي هي وصاية وزارة النقل:تمارس وزارة النقل الوصاية على عدة شركات ومؤسسات للنقل الجماعي الحضري:

- مؤسسة انجاز و استغلال السكك الحديدية الحضرية لمجموعة الجزائر "مؤسسة مترو الجزائر"(EMA) ، وفرعها مكتب دراسات النقل الحضري(BETUR) .
- الشركة الوخنية للنقل بالسكك الحديدية(SNTF)
- المؤسسة العمومية للنقل الحضري وشبه الحضري للجزائر العاصمة.(ETUSA)
- المركز الوخني للوقاية وأمن الطرقات.(CNPSR)
- المؤسسة الوخنية للمراقبة التقنية للسيارات.(ENACTA)

الفرع الثاني:المديرية الولائية للنقل

هي هيئات لا ممركة لوزارة النقل تحت سلطة الوالي،فهي تابعة لوزارة النقل فيما يخص الأمور التقنية،القانونية والمراقبة ، ولوزارة الداخلية والجماعات المحلية فيما يتعلق بالشق الإداري.وحسب المرسوم التنفيذي رقم 381.90 المؤرخ في 24 نوفمبر 1990 فإن تنظيم وعمل مديريات النقل يتلخص فيما يلي:¹

- تطبيق القوانين والتنسيق ومراقبة تنظيم مختلف وسائل النقل.
- تحيين سجل الخدمات النقل البري.
- إعطاء التصاريحات باستغلال النقل.
- تطبيق إجراءات الوقاية والسلامة المرورية.
- تنظيم امتحانات رخصة السياقة.

¹- المرسوم التنفيذي رقم 381.90 المؤرخ في 24 نوفمبر 1990

حاليا تلعب مديريات النقل دور السلطة التنظيمية للنقل الحضري لأنها تحدد مستوى العرض، تمنح التصاريحات استغلال خدمات النقل الجماعي، والنقل بسيارات الأجرة في نطاق النقل الحضري، تضمن تأخير ومراقبة المتعاملين في ميدان النقل الحضري، تطبيق مخطط النقل الحضري ومخطط تطوير البنى القاعدية للنقل الحضري (ترامواي، مصاعد هوائية)

الفرع الثالث: متدخلون عموميون آخرون في قطاع النقل الحضري:

أولاً: على المستوى المركزي:

إلى جانب وزارة النقل توجد قطاعات أخرى يمكنها التدخل في النقل الحضري وذلك وفقا للقوانين المحددة لصلاحياتها في هذا المجال .

أ- **وزارة الأشغال العمومية:** ترجع إليها مهمة البنية التحتية للطرق، وتتكون من إدارة مركزية ومديريات ولائية للأشغال العمومية مهمتها صيانة وتطوير الطرقات الوخنية. تشارك وزارة الأشغال العمومية أيضا في المخطط التوجيهي للطرق بالتنسيق مع الوزارة المكلفة بالعمران و وزارة النقل، وتشارك أيضا في انجاز المخططات التوجيهية للطرق والسكك الحديدية والنقل وتساهم في وضع قواعد الإشارات المرورية وترقية السلامة والأمن المروريين.

ب- **وزارة السكن والعمران:** تتمثل مهمتها في تهيئة وإعادة تهيئة الوسط الحضري، فهي تقوم بتأخير إعداد وسائل التعمير المتمثلة في المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير ومخطط شغل الأراضي، والتي من خلالها يتم تحديد مواضع البنية التحتية وارتفاقاتها.

ج- **وزارة الداخلية والجماعات المحلية:** تتدخل بفعل وصايتها على الجماعات المحلية، فالولاية لها دور كبير في التنظيم العام، في تطوير وتسيير النقل والهيكل القاعدية للنقل على المستوى المحلي وهيكل استقبال المسافرين والمواقف.

د- **وزارة التجارة:** تمنح السجلات التجارية للمتعاملين في ميدان النقل وتراقب مطابقة التسعيرات المطبقة من خرف الناقلين وتقرر تسعيرة الخدمات الحضرية وما بين حضرية وتسعيرة القطارات

وسيارات الأجرة الفردية والجماعية ، كما تعطي رأيها فيما يخص تحديد التسعيرات في الوسط الحضري المقترحة من خرف وزارة النقل.

هـ وزارة المالية: لها صلاحيات واسعة على كافة القطاعات وبالطبع على قطاع النقل، بحيث ترصد الميزانيات المخصصة للهيكل القاعدية بالتنسيق مع وزارة النقل والجماعات المحلية.

ثانيا: على المستوى المحلي (السلطات المحلية والجماعات الإقليمية): تمتعت الولاية والبلدية بصلاحيات واسعة في النقل الحضري وذلك قبل فتح الأسواق أمام المتعاملين الخواص وحل شركات النقل العمومية المحلية.

أ- الولاية: مقاخعة إدارية للدولة، على رأسها والي معين من خرف الدولة للتذكير فإن ولاية الجزائر تضم 13 مقاخعة إدارية مقسمة إلى 57 بلدية، وكل وزارة ممثلة بالولاية عن خريق مديرية قطاعية تحت سلطة الوالي.

مهام الولاية الخاصة المتعلقة بقطاع النقل هي القيام بأشغال تهيئة وصيانة الطرق الولائية، وتستطيع الولاية-حسب القانون رقم 12 - 07 مؤرخ في 28 ربيع الأول عام 1433 الموافق 21 فبراير سنة 2012 يتعلق بالولاية إنشاء خدمات عمومية للنقل من أجل تلبية حاجيات التنقل في داخل إقليمها. وتستطيع أيضا إنجاز مخططات للنقل والحركة المرورية وتطبيقها على الميدان. ومن أجل عصرنة بنيتها وتحسين نوعية الخدمات ، أنشأت ولاية الجزائر 22 مؤسسة ذات خابع صناعي وتجاري، ثلاث منها تساهم في تحسين النقل والتنقل في الجزائر العاصمة:

- مؤسسة تسيير الحركة المرورية والنقل الحضري (EGCTU)
- وكالة العمران والتهيئة للجزائر الكبرى (URBANIS)
- المؤسسة العمومية للتطهير والطرق (ASROUT)

هذه المؤسسات العمومية استولت على اختصاصات البلديات والمصالح الخارجية للوزارات (المديريات)، بغض النظر عن التداخلات في اختصاصات بينها.

من جهة أخرى أنشأت ولاية الجزائر لجنة المرور وأمن الطرقات، كإخار للتشاور والعمل وذلك من أجل إيجاد حلول للإختلالات المرورية وأمن الطرقات. وبالخصوص في المنطقة المركزية للعاصمة، وفي الأخير وضعت الولاية لجنة عقوبات إدارية وذلك لإرغام المتعاملين في ميدان النقل الجماعي على احترام التزاماتهم في الاستغلال وتحسين نوعية الخدمة المقدمة لمستعملي وسائل النقل.

بـ البلدية: هي القاعدة الاقليمية اللامركزية ومكان ممارسة المواطنة، وتشكل إخبار مشاركة المواطن في تسيير الشؤون العمومية¹

وتمثل البلدية في الجزائر الهيئة القاعدية لهرم الإدارة العامة للدولة، فهي الأرضية الأساسية، التي يركز عليها الحكم، بالنظر لدورها الفاعل، في رفع كفاءة الأداء الإداري والتنموي للدولة، وفي تقريب الإدارة من المواطن، بما يسمح بتنمية المجتمع وتحقيق رفاهه. حيث يستند عملها على مبدأ اللامركزية، الذي يعطي للجماعات المحلية، حزمة من المهام والاختصاصات التي تيسر سهولة وسرعة اتخاذ القرار على المستوى المحلي، بعيدا عن سيطرة الإدارة المركزية، مع ربط هذه الاختصاصات والمهام، بتحقيق السياسات والأهداف الإنمائية، في الإخبار القومي للدولة كما أن البلدية في الجزائر، هيئة ديمقراطية تمثيلية لأن مجلسها ينتخب من السكان المحليين، عن خريق الاقتراع المباشر، وبذلك فهي تعبر بكفاءة عن تطلعات السكان واختياراتهم، وتحظى بالتالي بالاحترام والسلطة المعنوية القادرة على تحريك خاقات أفراد المجتمع ومؤسساته المدنية، لصالح التنمية المحلية².

تمثل البلدية الإخبار المؤسساتي الذي من خلاله يتم تلبية القسم الأكبر من الخدمات التي تمس الحياة اليومية للمواطنين، فضلا عن تنظيم النقل في إقليمها.

¹ - القانون رقم 10.11 المتعلق بالبلدية، المادة 2

² - محمد الهادي لعروق، التهيئة والتعمير في صلاحيات الجماعات المحلية، ملتقى حول تسيير الجماعات المحلية 10.9 جانفي 2008

نظريا تكلف البلدية مع غيرها من المصالح بانجاز ومباشرة مخططات النقل والحركة المرورية، وتقوم بأعمال متعلقة ببناء وتسيير وصيانة الطرقات البلدية، إنشاء مؤسسات عمومية للنقل (EPIC) وذلك لتلبية حاجيات سكانها فيما يخص التنقل.تنظيم الحركة المرورية الحضرية، وانجاز فضاءات للتنقل ومحطات نقل المسافرين.¹

في الواقع وعلى الميدان لا تتدخل البلدية إلا بصفة ضيقة في النقل الحضري لأنها لا تتوفر على الموارد البشرية والمالية الكافية لأداء تلك المهام، موارد البلدية تتمثل في عائدات استغلال تراثها والنشاجات المختلفة والخدمات التي تقدمها البلدية، عائدات الجباية والضرائب المحلية بالإضافة إلى الدعم التي تقدمه الدولة للمخططات البلدية للتنمية(PCD)

المطلب الثاني: المجتمع المدني

اثر وقوفنا على إشكالية التفاعل بين فعاليات المجتمع المدني وقطاع النقل بموقع الدراسة ، لمسنا شبه غياب لجمعيات المجتمع المدني باستثناء بعض المبادرات التي تقوم بها جمعيات حماية المستهلك والتي تدعوا إلى تحسين ظروف النقل نتيجة لزيادة الأسعار في شبكة النقل الجماعي،

ويشكل الاتحاد الوخني للناقلين والاتحاد الوخني لسائقي سيارات الأجرة أهم فاعلين باعتبارهما حلقة الوصل بين مديرية النقل وبين الناقلين الخواص، بحيث تحضر الاجتماعات الخاصة بتنظيم القطاع وتسليم رخص الاستغلال لمختلف وسائل النقل،بالإضافة إلى لعب دور نقابي لدى السلطات المعنية من خلال تنظيم الاحتجاجات والإضرابات التي يقوم بها الناقلون الخواص.

¹- القانون رقم 10.11 المتعلق بالبلدية

وحسب مسؤولين في قطاع النقل بالولاية فإنهم لا يعيرون أهمية لفاعلي المجتمع المدني ويستغربون إمكانية إشراكهم في القرارات المتعلقة بقطاع النقل¹، وأن معظم القرارات تتخذ بصفة انفرادية إما من الوزارة أو من مديرية النقل دون استشارة المواجهين وفاعلي المجتمع المدني من نقابات واتحاديات، وهذا شأن قرار الزيادات الأخيرة المفاجئة في تسعيرة النقل التي مست مختلف خطوط النقل الحضري وشبه الحضري وسيارات الأجرة والتي بلغت للناقلين عن خريق ممثلهم في النقابات على أن يتم تنفيذ الزيادة يومين فقط بعد اعتمادها مما أدى إلى استغراب الناقلين من جهة والمواجهين من جهة أخرى.²

وتتمثل النقابات الناشطة في الميدان في:

1. الاتحادية الوخنية لسائقي سيارات الأجرة
2. نقابة سيارات الأجرة التابعة لـ ughta
3. الاتحاد الوخني للناقلين
4. المنظمة الوخنية للناقلين
5. الاتحاد العام للتجار والحرفيين الجزائريين

تجدر الإشارة إلى أنه يبلغ عدد الجمعيات المعتمدة بولاية الجزائر العاصمة حوالي 7199 جمعية.

ويتميز عمل هذه النقابات المهنية كونه يغلب عليه العمل الفردي وغياب روح الفريق داخل هذه المنظمات والتي لم يتعود حتى الآن على العمل بروح الفريق ولا تزال عقلية الاعتماد الفردي هي السمة الغالبة.³

1. مقابلة مع رئيس مصلحة النقل الحضري بمديرية النقل للعاصمة نوفمبر 2012

2. مقابلة مع رئيس الاتحاد الوخني للناقلين: بوشريط عبد القادر جانفي 2013.

3. مقابلة مع عضو المكتب الوخني للاتحادية الوخنية لسائقي سيارات الأجرة: لطفي مرابط، ديسمبر 2012

المبحث الثالث: التنظيم العملياتي للنقل الحضري وقوانينه

التنظيم العملياتي للنقل الحضري بالعاصمة:

بعد فتح سوق النقل عبر الطرقات أمام القطاع الخاص و بصدور القانون رقم 17.88 المؤرخ في 10 ماي 1988 المتضمن توجيه وتنظيم النقل البري ، برز هناك المتعاملون الخواص إلى جانب المتعاملين العموميين كمقدمي خدمات النقل الجماعي.

في الجزائر العاصمة هناك ثلاث مؤسسات عمومية للنقل هي مؤسسات وخنينة وهي ETUSA .TANSUB. بالنسبة للنقل بالحافلات و SNTF بالنسبة للنقل بالسكك الحديدية(قطار الضواحي) أما مشاريع الميترو و الترامواي فهي مستغلة من خرف شركة ميترو الجزائر (EMA) .

إلى جانب هؤلاء المتعاملين العموميين يوجد عدد كبير من المتعاملين الخواص الذين يملكون عدد كبير من الحافلات وهذا ما سمح به القانون سالف الذكر.

بعد ذلك جاء القانون رقم 13.01 المؤرخ في 07 أوت 2001 ليلغي قانون 10 ماي 1989: فتحت المجال للخواص للدخول إلى مهنة الناقلين العموميين، فيما بعد أنشئت الوكالة الوخنية لدعم وتشغيل الشباب (ANSEJ)، والتي سمحت للشباب البطالين من اقتناء حافلات بدون فوائد بنكية، بالإضافة إلى الإعفاء الضريبي لمدة 5 سنوات. تزايد المتعاملين الخواص في ميدان النقل سمح بشكل ملحوظ من رفع العرض الكمي للنقل الجماعي بولاية الجزائر العاصمة. لكن خلقت مشاكل كبيرة في ظروف التنقل داخل العاصمة.

القوانين التي تحكم النقل الجماعي الحضري:

نصوص قانونية كثيرة ، مراسيم، قرارات وزارية تحدد الإجراءات العامة لقطاع النقل الجماعي الحضري، في سنة 1994 أحصت وزارة النقل أزيد من 150 نص.

لقد عرف تقنين قطاع النقل عدة مراحل مهمة:

- من 1962-1967: احتكار الديوان الونخي للنقل لتسيير قطاع النقل في الجزائر، كان الديوان يقوم بتنسيق الخدمات لشركات النقل العاملة.
- من 1967-1987 : احتكار الدولة للنقل البري.
- من 1988-2001 : فتح سوق النقل عبر الطرقات أمام القطاع الخاص بعد صدور القانون 17.88 المؤرخ في 10 ماي 1988. المتضمن توجيه وتنظيم النقل البري.
- بعد 2001 : تبني القانون 13.01 المؤرخ في 7 أوت 2001، المتضمن توجيه وتنظيم النقل البري، والذي جاء ليتحمل النقائص الموجودة في القانون 17.88.

الإجراءات الحالية وخصوصياتها:

من خلال القانون 13.01 فإن السلطات العمومية تحدد المبادئ والقواعد العامة لنشاط النقل البري للمسافرين والبضائع، هذا القانون يحوي إجراءات خاصة بشكل النقل، بتنظيم النقل، البنى التحتية والتجهيزات و المخالفات والعقوبات.

أما فيما يخص النقل العمومي الحضري:

- يحدد القانون الأولوية المعطاة للنقل الجماعي.
- تعطي للدولة والجماعات المحلية عملية تنظيم النقل العمومي البري للمسافرين .
- تبين أن خدمات نقل المسافرين عبر الطرقات يمكن أن تمارس من خرف أشخاص خبيعيين أو معنويين قانونا مصرح لهم من خرف مصالح الوزير المكلف بالنقل.
- تعطي للوالي صلاحية تحديد نطاق النقل الحضري عندما تتعلق الخدمات بعدد من بلديات الولاية.
- تضع سلطة مكلفة بتنظيم وتنمية النقل الحضري عندما يغطي محيط النقل عدد من البلديات .

- تعترف بأهمية النقل في السياسة الوجودية لتهيئة الإقليم والتنمية الاقتصادية والاجتماعية، بالإضافة إلى أهمية تلبية حاجيات المواطنين فيما يخص النقل في ظروف مناسبة من حيث: الأمن، توفر وسائل النقل، التكلفة وسعر الخدمات المقدمة.

أما فيما يخص هياكل النقل فيضع القانون رقم 13.01 قرار إنشاء هياكل الاستقبال وخدمة المسافرين على عاتق الدولة والجماعات الإقليمية ، أما انجاز وتسيير هذه الهياكل فيمكن أن يقوم به أشخاص خبيعيون أو معنويون جزائريون (المادة 51) . و في نفس السياق فإن المادة 21 من نفس القانون فتسمح للمتعاملين الخواص للتدخل عن خريق الامتياز في تسيير واستغلال شبكة السكة الحديدية،

المبحث الرابع: عروض النقل الجماعي الحضري في مدينة الجزائر

استفادت مدينة الجزائر من شبكة نقل جماعي حضري منذ سنة 1875 وخيلة القرن الماضي، تمثلت في الترامواي، الحافلات، السكة الحديدية للضواحي، وسيارة الأجرة الخاصة..اشتغل هذا النظام عن خريق شركات امتياز، تم تأميمها فيما بعد وشكلت شركات عمومية احتكرت قطاع النقل الحضري مع مصالح النقابية لنقل العاصمة (RSTA) ،

تتكون شبكة النقل الحضري الجماعي من: 308 خطوط للنقل بالحافلات، خطين للسكة الحديدية للضواحي و 24 خط للنقل بسيارات الأجرة. بالإضافة إلى شبكة تكميلية (مصاعد، مصاعد هوائية)، المتكونة من 4 خطوط للمصاعد الهوائية وخطين للمصاعد الميكانيكية. أما الشبكة المتخصصة فتضم نقل الطلبة ونقل العمال.

المطلب الأول: النقل العمومي

الفرع الأول: شبكة النقل الجماعي الحضري بالحافلات

النقل العمومي الحضري تقوم عليه مؤسستان عموميتان (ETUSA et TRANSUB) بالإضافة إلى المتعاملين الخواص، من بين 308 خط ، 59 منها عمومية و249 للقطاع الخاص¹

المؤسسة العمومية للنقل الحضري وشبه الحضري للجزائر العاصمة ETUSA:

تستغل المؤسسة الوخنية للنقل الحضري وشبه الحضري حاليا 43 خط في المنطقة الحضرية وشبه الحضرية، تمتد شبكة النقل للمؤسسة على 25 كلم باتجاه الغرب (زرالدة) ، 15 كلم نحو الجنوب (براقبي)، 25 كلم نحو الشرق. لكن نشاؤها يبقى متركزا على وسط المدينة أين تحتكر خدمات النقل بالحافلات انطلاقا من المحطات التالية: ساحة أول ماي، ساحة أودان، ساحة الشهداء، بن عكنون، الحراش وباش جراح.

تجدر الإشارة إلى أن العراقيل الطبوغرافية التي تميز العاصمة واختناق حركة المرور تجعل التنقل صعبا في بعض قطاعات المدينة. في هذه الظروف تقدر السرعة التجارية من 7 إلى 10 كلم/سا تتوفر المؤسسة على 310 حافلة بمختلف الأحجام (بسعة 30606 مكان) من الحافلة الصغير 12 مقعد إلى الحافلات الثلاثية بسعة 207 مقعد.²

ويتراوح عدد مستعملي حافلات المؤسسة ما بين 100000 و 120000 يوميا وتشكل 10% من الطلب على النقل الجماعي، الطلب الكلي على النقل حوالي 5 ملايين مستعمل أما نصيب النقل الجماعي فيمثل 1300000 مستعمل تقريبا³

1- مديرية النقل 2012

2- ETUSA 2012

3- مديرية النقل 2012

الصورة رقم 02 : حافلة PH AG500 لشركة ETUSA التي تحمل 54 مقعد جالس و 101 واقف



المصدر: من التقاط الطالب 2011

الصورة رقم 03 : حافلة A500 لشركة ETUSA التي تحمل 24 مقعد جالس و 76 واقف



المصدر: من التقاط الطالب 2012

الصورة رقم 04 : حافلة PH AG500 ثلاثية (ترامواي بعجلات) تحمل 72 مقعد جالس و 135 واقف



المصدر: من التقاط الطالب 2012

مؤسسة النقل شبه الحضري TRANSUB:

تعتبر مؤسسة النقل شبه الحضري ثاني مؤسسة عمومية للنقل بالجزائر العاصمة، تنقل المؤسسة حوالي 8000 مسافر يوميا، أي ما يقارب 2.6 مليون مسافر في العام. وتقوم بتسيير بعض محطات النقل البرية، كما تستغل عشرات خطوط النقل الحضرية وشبه الحضرية، حوالي 30 حافلة ما يعادل 2250 مكان.¹

¹ -SAFAR ZITOUN Madani et TABTI Amina, la mobilité urbaine dans l'agglomération d'Alger : évolutions et perspectives, 2009 rapport définitif p 87

الفرع الثاني: شبكة النقل بالسكك الحديدية لضواحي الجزائر العاصمة

تتكفل الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية بربط العاصمة بالضاحية على مسافة 45 كلم، تتكون شبكة النقل بالسكك الحديدية للضواحي من مسلك مشترك يضم ثلاث خطوط، يربط المحطة المركزية لوسط المدينة بمحطة الحراش على مسافة تقدر ب 10,3 كلم ثم تنقسم إلى خطين: أحدهما يتجه نحو الضاحية الجنوبية الغربية حتى محطة بئر توتة بطول 14 كم، ويستمر إلى غاية العفرون على مسافة 68 كلم بخط مزدوج. والآخر باتجاه الضاحية الشرقية من الحراش إلى غاية محطة الرغاية بمسافة 19 كلم ويستمر إلى غاية الثنية على مسافة قدرها 42 كلم.¹

وتجدر الإشارة إلى أن التغطية المجالية بالسكك الحديدية غير متوازنة، فالخط الرابط بين المركز الحراش باب الزوار هو الأكثر استفادة، بطاقة عرض تصل إلى 122400 مكان، ثم المنطقة الصناعية رغاية روية شرق المدينة بعرض 78000 مكان، ثم الضاحية الجنوبية الغربية 40600 مكان². بمعدل 110 رحلة في اليوم. بسعة إجمالية تقدر ب 241000 مكان. وبتردد يقدر ب 20 دقيقة باتجاه الشرق و 40 دقيقة باتجاه الغرب.

أما المنطقة الغربية فهي محرومة من خدمة النقل بالقطار، حيث لا تتوفر على البنية التحتية. وكغيرها من وسائل النقل العمومي الجماعي، فإن النقل بالسكك الحديدية بحاجة إلى إعادة تنظيم وتكييف الرحلات، بما يستجيب وتزايد الطلب بزيادة عدد الترددات بوتيرة 10 دقائق بدلا من المدة الحالية، تمديد فترة العمل، تحسين شروط الاستقبال في المحطات، وضمان الربط بين

¹ - مديرية النقل 2012

² - الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية 2012

القطار/الحافلة، وبذلك يمكن تأمين الربط بين العاصمة ومنطقتها المتروبوليتية، لاسيما الأخراف الغربية من المجال المتروبولي المتاخمة للساحل.

ولعل من إيجابيات خطوط السكة الحديدية بالعاصمة ، أنها تخدم المنطقة الأكثر اكتظاظا بالسكان لاسيما بين المحطة المركزية والحراش، أعيد تهيئة بعض المحطات بهدف تحسين شروط استقبال الركاب (روبية، محطة أغا، الحراش، الخروية، وغيرها).

الصورة رقم 05: قطار الضواحي



المصدر: SNTF

الفرع الثالث: مترو الجزائر العاصمة

تبنت الحكومة في مطلع الثمانينات إقرار مشروع نقل عمومي ذو خبيعة استراتيجية، يتمثل في مشروع مترو العاصمة، ولكن بدء الأشغال بصفة فعلية وقع منذ عام 1988، حيث أنشئت لهذا الغرض مؤسسة مترو العاصمة (EMA) ، التي تكفلت بإعداد الدراسات بالتعاون مع مكتب دراسات فرنسي (RATP/SOFRETV) لإنجاز ملفات الاستشارة المتعلقة بالخط الأول الذي يربط واد قريش بحي البدر، وقسمت عملية الإنجاز على ثلاث مراحل، الأولى بين تافورة وورشة الصيانة بباش

جراح، الثانية بين ساحة الشهداء والأمير عبد القادر، أما الثالثة فتربط بين واد قريش وساحة الشهداء
1

وسيمتد الخط الأول في المدى البعيد باتجاه الجزء الجنوبي الغربي من العاصمة، أي إلى حي عين الله
ببلدية دالي إبراهيم، وإلى الجنوب الشرقي ليصل إلى جسر قسنطينة، حيث يربط بمحطة القطار، التي
بدورها تربط العاصمة بالمناخق المحيطة: بوفاريك، البليدة، العفرون وحجوط بولاية تيبازة. والخط
الثاني فيمتد من الميناء إلى باب الزوار، حيث تربط المنطقة الصناعية رويبة رغايتة بواسطة قطار
الضواحي أما الخط الثالث سيخصص في المستقبل لربط المنطقة الجنوبية الغربية بالعاصمة.
2

وقد تم تسليم الشطر الأول من الخط الأول للميترو و الذي يربط بين البريد المركزي وحي البدر
بطول 9,1 كلم ويضم 10 محطات وقد دخل حيز الاستغلال في 01 نوفمبر 2011. أما الامتدادات
الأخرى فتعرف تقدما في الانجاز بحيث تم الانتهاء من الأشغال الكبرى والهندسة المدنية للشطر الرابط
بين حي البدر- الحراش على مسافة 4 كلم وتضم 4 محطات.
3

أما بالنسبة للامتداد الثاني بين البريد المركزي - ساحة الشهداء بطول 1.7 كلم ومحطتين،
فنسبة تقدم أشغال الهندسة المدنية 40 %، فيما نلاحظ تأخرا في انجاز الامتداد الثالث من حي البدر-
عين النعجة بطوله 3.6 كلم ومحطتين. بنسبة تقدم أشغال الهندسة المدنية 05 %.
4

¹ - Ministère des transports, 2004, *Étude du plan de transport urbain et du plan de circulation de l'agglomération d'Alger*, rapport de diagnostic, Dessau Soprin p 184

²-EMA 2012

³- مديرية النقل للجزائر العاصمة نوفمبر 2012 .

⁴- نفس المصدر

الصورة رقم 06: مترو العاصمة



المصدر من التقاط الطالب 2012

الفرع الرابع: الترامواي

في كثير من المدن الكبرى، وأمام الطلب المتزايد على النقل، يتم اللجوء إلى إنشاء أنماط تكمل المترو والسكة الحديدية، كالترامواي والترولي- باص ذات الطاقة الوسيطة، كما أنه لا يحتاج إلى بنية تحتية معتبرة، علاوة على عدم تلوث البيئة.

تم استلام الشطر الأول من الخط الأول (حي مختار زرهوني - برج الكيفان - مزرعة حمودي) في 08 ماي 2011.

أما الشطر الثاني (حي المعدومين - برج الكيفان) فتم استلامه في 5 جويلية 2012 بمناسبة الذكرى الخمسين للإستقلال.

يشمل هذين الشطرين من الخط الأول على 30 محطة. وتيرة الرحلات كل 7 دقائق.

¹ -ETUSA 2012

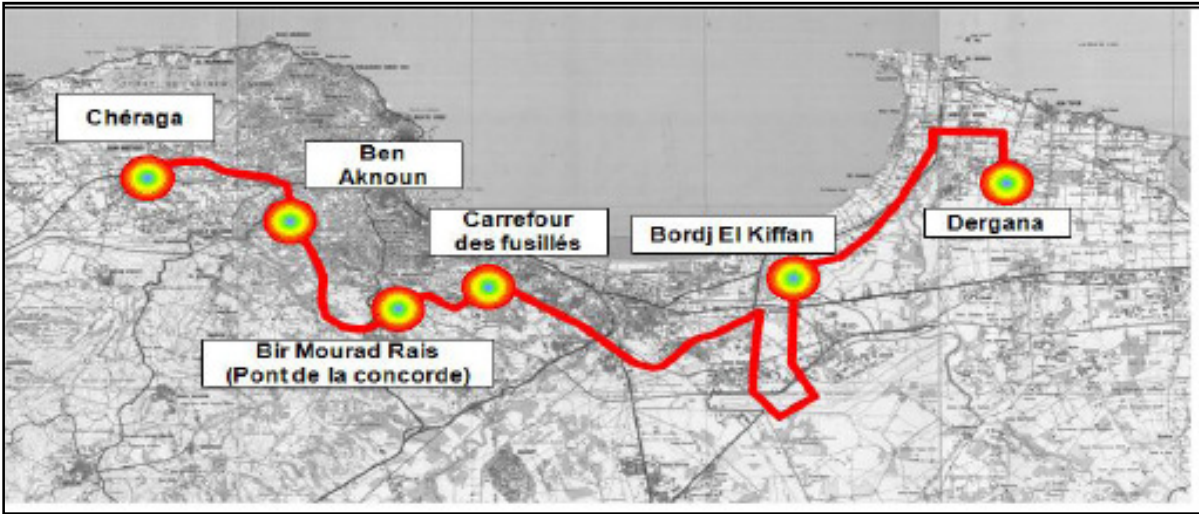
أما الخط الغربي الذي يربط حي المعدومين بالشراقة فهو قيد الدراسة كما هو موضح في المخطط الموالي

الصورة رقم 07: ترامواي الجزائر العاصمة



المصدر: من التقاط الطالب 2012

المخطط رقم 1: خط الترامواي الشرقي المنتهية الأشغال به والخط الغربي المستقبلي (المعدومين- الشراقة)



المصدر: مؤسسة ميتر و الجزائر 2012

الفرع الخامس: شبكة الوسائل المكملة (المصاعد والمصاعد الهوائية)

هذه الوسائل هي مخصصة للتكيف مع المنحدرات الشديدة لبعض أحياء العاصمة، تقوم ETUSA باستغلال هذا النوع من النقل الذي لا يعني إلا المنطقة المركزية من المدينة.

تقدر عدد المسافرين بالمصاعد الهوائية بحوالي 1100 مسافر/اليوم بسرعة تقدر ب 6م/ثا وترتبط بين:

- حديقة التجارب-رياض الفتح بطول 236 م
- رويسو - قصر الثقافة بطول 393 م
- بولوغين-السيدة الإفريقية بطول 145 م
- سيدي امحمد -المدنية بطول 396 م

ويوجد مشروع لمصعد واد قريش – بوزريعة قيد الانجاز بحيث تجاوزت نسبة تقدم الأشغال به 60 %
المصاعد الميكانيكية هي حاليا تشهد ترميمات وترتبط بين :

- المحطة المركزية- بور سعيد
- شارع العربي بن مهدي - قصر الحكومة

المطلب الثاني: المتعاملون الخواص

ظهر النقل الخاص في فترة التسعينات نتيجة لتراجع الشركات الوخنية، وتشجيع تشغيل الشباب في سياق جد صعب. مما ساعد على رفع عروض النقل بصفة معتبرة

الفرع الأول: شبكة النقل بالحافلات الخاصة

يوجد حاليا 3310 متعامل خاص يشكلون شبكة النقل الحضري بالحافلات ، بحظيرة تتكون من 3574 حافلة بسعة حوالي 150486 مقعد. بحيث يشكلون 90% من حظيرة النقل الجماعي، وأصبح دور المتعاملين الخواص أساسي ولا غنى عنه. إن كثرة المتعاملين الصغار بقطاع النقل هو من الأسباب التي أدت إلى الاختناق الكبير لحركة المرور بالعاصمة وتشكل عقبة وجه التحكم وضبط هذه النشاط.

بالإضافة إلى هذه الشبكة الحضرية للنقل الجماعي، تتوفر مجمعة الجزائر العاصمة على خدمات النقل ما بين الولايات بالحافلات مستغل من 1340 متعامل عمومي وخاص، بسعة إجمالية تقدر ب 52240 مقعد.¹

¹ - مديرية النقل للجزائر العاصمة نوفمبر 2012 .

الصورة رقم 08: حافلات النقل الجماعي الخاص



المصدر: من التقاط الطالب 2012

الجدول رقم 04: توزيع خدمات النقل الجماعي حسب المتعاملين

النسبة المئوية (%)	عدد المقاعد	عدد المركبات	عدد الخطوط	عدد المتعاملين	المتعاملين	
					القطاع العام	القطاع الخاص
7,92	30606	310	59	1	ETUSA	القطاع العام
0,76	2250	30		1	TRANSUB	
91,31	150486	3574	259	3310	القطاع الخاص	
100	183342	3914	308	3312	المجموع	

المصدر: مديرية النقل 2012

الفرع الثاني: شبكة النقل بسيارات الأجرة

يبلغ عدد سيارات الأجرة بالعاصمة حاليا 11637 سيارة من بينها 9938 سيارة أجرة فردية (86 %)، 699 سيارة أجرة حضرية جماعية (6 %) أما ما تبقى فيمثل سيارات الأجرة ما بين الولايات (8 %). تجدر الإشارة أنه من بين 19014 رخصة سيارة أجرة يوجد 61 % فقط مستغلة.¹

من جهة أخرى لا يمكن تجاهل ظاهرة سيارات الأجرة اللاشعورية، التي تشهد تزايدا كبيرا بحيث يعملون خفية عن زملائهم الذين يعملون بصفة قانونية.

الفرع الثالث: شبكة النقل المتخصص

شبكة النقل المتخصص جاءت تكملة للنقل الذي يشهد خلبا معتبرا، ويتعلق الأمر بنقل الطلبة ونقل عمال المؤسسات.

الجدول رقم 05: النقل المتخصص في مدينة الجزائر العاصمة

عدد المقاعد	عدد المركبات	نوع النقل
131650	1387	نقل الطلبة
129929	4048	نقل العمال

المصدر مديرية النقل 2012

1- شبكة النقل الجامعي :

تنفرد مؤسسة "تأحكوت محي الدين" للنقل بخدمات النقل الجامعي في أغلب المؤسسات الجامعية بولاية الجزائر، هذا النوع من النقل مدعم من خرف الدولة (95%) ويمكن القول أن النقل

¹- المرجع السابق

الجامعي مجاني لكل الطلبة. ويعد هذا المتعامل الخاص المتعامل الوحيد في ميدان نقل الطلبة ، وقد توسع نشاطه في السنوات الأخيرة ليبلغ 10% من التنقلات في ولاية الجزائر. يملك حظيرة حافلات تقدر ب 1387 حافلة بسعة 100 مكان للحافلة ليبلغ عدد الأماكن الموفرة 135000 مقعد. ليتضاعف عدد الحافلات التي لم تكن تتجاوز 69 حافلة سنة 1995 بسعة إجمالية 6536 مقعد فقط بثلاث شركات مجتمعة (ETUSA.EPE TVC48.TRANSUB) .

من جهة أخرى فإن هذا المتعامل يفوق الشركات العمومية والخاصة للنقل من حيث سعة الأماكن الموفرة بحوالي 4000 مقعد. مما مكن من تحسين خدمات النقل الجامعي كما ونوعا. لكن في المقابل فإنها تساهم بشكل ملحوظ في اختناق حركة المرور خاصة في ساعات الذروة. وهذا ما يمكن ملاحظته بصفة جلية خلال فترات العطل أثناء غياب خدمات في النقل الجامعي.

تجدر الإشارة إلى أن هذه المؤسسة تتوفر على شبكة نقل تؤمن تنقلات الطلبة بدائرة قطرها 50 كلم عن مركز المدينة.

تساهم مؤسسة النقل الحضري وشبه الحضري ETUSA في خدمات نقل الطلبة وبالخصوص للجهة الشرقية من الولاية بحيث يبلغ عدد حافلاتها 280 حافلة وتغطي التنقلات من وإلى : جامعة باب الزوار، الأحياء الجامعية لباب الزوار، درقانت، العالية، بوراوي، المدارس التحضيرية. استؤنفت هذه الخدمات في 03 جانفي 2010 بعد 10 سنوات من الغياب،

2- شبكة نقل العمال:

الغرض الرئيسي منه هو نقل موظفي الشركات. هذا النقل يمثل 8% من رحلات النقل الجماعي وفقا لتحقيق الأسر لسنة 2004. ويوفر النقل من العمل إلى الإقامة ذهابا وإيابا " مع حظيرة حافلات تقدر ب 2215، مما يعطي قدرة 109071 من المقاعد المتاحة، بزيادة قدرها 23% سنويا بين 2004 و 2009 .

على عكس نقل الطلاب، فإن معظم الحافلات مستأجرة من شركة ETUSA وغيرها من خدمات النقل العام والخاص، مع استثناء من بعض الشركات الكبرى مثل سوناخراك و مؤسسات أخرى مثل وزارة الدفاع الذين تملك حافلاتها الخاصة.

المبحث الخامس: تحليل نتائج العمل الميداني (الاستبيان)

من أجل الوقوف على حقيقة ما يحدث في الميدان قمنا بصياغة استمارة موجهة لمستعملي وسائل النقل على اختلافها، تضمنت شقين من الأسئلة، الشق الأول متعلق بالنقل أما الشق الثاني فيتعلق بمشاركة المجتمع المدني والمواخن في التسيير الحضري بشكل عام وقطاع النقل بشكل خاص.

تضمنت العينة 50 استمارة أسئلة تحتوي على 13 سؤالاً، تم توزيعها في أهم محطات النقل الجماعي بالعاصمة: محطة تافورة، ساحة الشهداء، أول ماي، بن عكنون، رويسو والقبّة. والنتائج المحصل عليها موضحة في الجداول التالية:

السؤال الأول: ما جنسك؟

الجدول رقم 06: جنس مستعملي وسائل النقل في مدينة الجزائر العاصمة

الجنس	ذكر	أنثى	المجموع
العدد	32	18	50
النسبة المئوية	64%	46%	100%

المصدر: عمل ميداني جانفي 2013

من خلال الجدول نلاحظ أن ثلثي مستعملي وسائل النقل الجماعي هم من فئة الذكور، وهذا ربما يرجع إلى عامل الشغل، بالإضافة إلى أننا نلاحظ أن أغلب مستعملي سيارات الأجرة هم من فئة الإناث.

السؤال الثاني: ما مهنتك؟

الجدول رقم 07: توزيع مستعملي وسائل النقل الجماعي حسب المهنة

المهنة	موظف	مهن حرة	متقاعد	خالب	أخرى	المجموع
العدد	15	8	7	12	8	50
النسبة المئوية	30 %	16 %	14 %	24 %	16 %	100 %

المصدر: عمل ميداني جانفي 2013

نلاحظ من خلال الجدول رقم 06 المتعلق بمهنة مستعملي وسائل النقل الجماعي أن أكثر من نصف المستعملين هم من الموظفين والطلبة حوالي 54 %، ويفسر هذا بالحاجة إلى التنقل اليومي لهذه الفئة، فيما نجد أن ما تبقى من المستعملين هم من المتقاعدين 14 % وأصحاب المهن الحرة 16 %.

السؤال الثالث: ماهي وسيلة النقل التي تستعملها بكثرة؟

الجدول رقم 08: توزيع وسائل النقل الأكثر استعمالا بالعاصمة

الوسيلة	حافلة عمومية	حافلة خواص	سيارة أجرة	ترامواي	ميٹرو	قطار الضواحي	المجموع
العدد	10	18	5	6	3	8	50
النسبة	20 %	36 %	10 %	12 %	6 %	16 %	100 %

المصدر: عمل ميداني جانفي 2013

من خلال الجدول نلاحظ أن حافلات الخواص تأخذ النسبة الأكبر من الاستعمال، وذلك لنسبة العرض المرتفعة مقارنة بالقطاع العام ، فيما نلاحظ أن الخطوط التي تنشط فيها شركة إلى جانب الخواص يفضل المستعملون حافلات النقل العمومي، وذلك لأنها أحسن من حيث الخدمات والانضباط بالوقت والتوقف.

ويبقى استعمال الميترو ضئيلا جدا وذلك نتيجة لارتفاع سعر التذكرة من جهة و وجود خط واحد فقط يستعمله سكان الأحياء الموجودة على طول الخط فقط، أما الترامواي فيشهد استعمالا متزايدا خاصة من خرف الطلبة المتوجهين إلى جامعة باب الزوار، كما نلاحظ أن أغلب مستعملي قطار الضواحي هم من سكان الجهة الشرقية من العاصمة (الروبية، الرغاية و الحراش...) نظرا لما يقدمه من خدمة جيدة وراحة للمسافرين ، بالإضافة إلى أنه أفضل خريقة لتجنب الازدحام المروري.

السؤال الرابع: هل أنت راض عن الخدمات المقدمة؟

الجدول رقم 09: رضا المستعملين عن الخدمات المقدمة

المجموع	نوعا ما	لا	نعم	هل أنت راض عن الخدمات
50	10	25	15	العدد
% 100	% 20	% 50	% 30	النسبة المئوية

المصدر: عمل ميداني جانفي 2013

من خلال الجدول نلاحظ أن معظم المستعملين المجيبين بنعم ، و الذين أبدوا رضاهم عن الخدمات المقدمة هم من مستعملي الترامواي والقطار والميترو، فيما نجد أن الذين أبدوا امتعاضهم وعدم رضاهم عن الخدمات المقدمة فأغلبيتهم من مستعملي حافلات الخواص، نتيجة لرداءة الخدمات ونقص الراحة بالحافلات وقدمها، فيما نجد أن مستعملي حافلات النقل العمومي يبدون رضاهم إلى حد ما، وذلك لحسن الخدمة مقارنة بالخواص لكن يبقى ذلك غير كاف.

السؤال الخامس: لماذا؟

الجدول رقم 10 : سبب عدم رضا المستعملين عن خدمات النقل بالعاصمة

السبب	رداءة الحافلات	الاكتظاظ	عدم الانضباط في الوقت والمواقف	المجموع
العدد	10	15	25	50
النسبة المئوية	20 %	30 %	50 %	100 %

المصدر: عمل ميداني جانفي 2013

يعود امتعاض المواخنين من الخدمات المقدمة من خرف المتعاملين في مجال النقل الحضري الجماعي إلى أسباب عدة، يتصدرها عدم الانضباط في الوقت والمواقف، حيث تمكث الحافلة وقتا خويلا بالمحطات بالرغم من امتلاءها عن آخرها، وعد احترام سعة الحافلات، بالإضافة إلى عشوائية التوقف والمكوث في المواقف أكثر من الوقت المحدد لذلك. فيما نجد أن رداءة الحافلات تشكل عاملا آخر لعدم رضا المواخنين بسبب استعمال حافلات تنعدم فيها وسائل الراحة نتيجة لاهترائها، ونقص الصيانة.

السؤال السادس: المشاكل اليومية التي تواجهك في ميدان النقل؟

الجدول رقم 11: المشاكل اليومية التي تواجه المواخن في ميدان النقل

المشاكل	الازدحام المروري	رداءة الخدمات	نقص في تكوين السائقين والقابضين الخواص
العدد	38	5	7
النسبة المئوية	76 %	10 %	14 %

المصدر: عمل ميداني جانفي 2013

من خلال الجدول نلاحظ أن المشكل الأكثر خرجا بالنسبة للمواخنين مستعملي وسائل

النقل الحضري هو الازدحام المروري، خاصة في ساعات الذروة، بحيث يجعل التنقل بالعاصمة جد صعب نتيجة للعدد الهائل من السيارات الخاصة ووسائل النقل، كما يشكو بعض المستعملين من معاملة السائقين والقابضين في حافلات الخواص، وذلك لعدم تكوينهم في هذا المجال ونقص ثقافة الخدمة العمومية لديهم.

الفرع الثاني: مشاركة المجتمع المدني والمواخن

السؤال السابع: هل توجد لجنة حي أو مقر جمعية في حيكم؟

الجدول رقم 12 : وجود لجنة حي أو مقر جمعية في الحي

الإجابة	نعم	لا	لا أدري	المجموع
العدد	25	20	5	50
النسبة المئوية	%50	%40	% 10	% 100

المصدر: عمل ميداني جانفي 2013

من خلال نتائج الاستبيان نلاحظ أن نصف عدد المواخنين يقولون بوجود لجان الأحياء أو

الجمعيات في أحياءهم، فيما نجد أن 40% منهم ينفون وجودها في أحياءهم، ونجد 10% من المواخنين لا يعلمون وجودها من عدمه وذلك لعدم إعطاء الأمر أهمية أو لنتيجة نقص نشاط تلك اللجان والجمعيات بالأحياء مما يجعلها غير معروفة من خرف السكان.

السؤال الثامن: هل أنت راض عن أداء الجمعيات؟

الجدول رقم 13 : رضا المواخنين عن أداء الجمعيات

الإجابة	نعم	لا	نوعا ما	المجموع
العدد	18	20	12	50
النسبة المئوية	36%	40%	24%	100%

المصدر: عمل ميداني جانفي 2013

من خلال الجدول نلاحظ أن 36% من المواخنين راضون عن أداء الجمعيات في الأحياء ، فيما نجد 40% من المواخنين غير راضين تماما عن أداء الجمعيات ويعتبرونه وجود شكلي لا أكثر ولا أقل وتظهر من حين لآخر من أجل تحقيق مصالح شخصية، أو أيام الانتخابات. فيما يبقى ربع عدد المواخنين المحقق معهم على رأي وسط ما بين الرضا وعدم الرضا.

السؤال التاسع: هل أنت منخرط أو سبق انخراذك في جمعية؟

الجدول رقم 14: انخراط المواخنين في الجمعيات

الإجابة	نعم	لا	المجموع
العدد	7	43	50
النسبة المئوية	14%	86%	100%

المصدر: عمل ميداني جانفي 2013

نلاحظ من خلال الجدول ضعف مشاركة وانخراط المواخنين في الجمعيات، ونقص ثقافة العمل الجماعي والجواري لدى غالبية المحقق معهم ، بحيث بلغت نسبة المنخرخين 14% فقط من المحقق معهم ، نتيجة لفقدان الثقة في تجاوب السلطات مع مبادرات الجمعيات والمجتمع المدني.

السؤال العاشر: ما هي دوافع انخراطك في الجمعية؟

الجدول رقم 15: دوافع الانخراط في الجمعيات

المجموع	أخرى	مشاكل	حل الحي	من	الاستفادة الإعانات	الإجابة
7	2		3		2	العدد
%100	%28,6		%42,8		%28,6	النسبة المئوية

المصدر: عمل ميداني جانفي 2013

بالنسبة للأسباب التي تجعل المواخنين ينخرجون في الجمعيات، فإن نسبة من يرون أن انخراطهم كان لحل مشاكل أحياءهم فشكّل 42%، فيما نجد 28% منهم انخرخوا في الجمعيات للاستفادة من الامتيازات والإعانات التي تقدمها وزارة الداخلية للجمعيات، فيما تتعدد أسباب الانخراط لمن تبقى من المواخنين.

السؤال الحادي عشر: هل سبق مشاركتك في مطالبات اجتماعية أو مبادرات؟

الجدول رقم 16: مشاركة المواخنين في المطالبات الاجتماعية والمبادرات

المجموع	لا	نعم	الإجابة
50	37	13	العدد
%100	%74	%26	النسبة المئوية

المصدر: عمل ميداني جانفي 2013

نلاحظ من خلال الجدول أن ثلاث أرباع المواخنين الذين شملهم التحقيق الميداني لم يسبق لهم وأن شاركوا في مطالبات اجتماعية أو مبادرات، فيما نجد ربع المواخنين فقط سبق لهم المشاركة. مما يؤكد ضعف مشاركة المواخنين في الحياة الاجتماعية ومحدودية المبادرات الفردية والجماعية لهم.

السؤال الثاني عشر: هل تعتقد أن المجتمع المدني قادر على المساهمة في حل أزمة النقل؟

الجدول رقم 17: قدرة المجتمع المدني على المساهمة في حل أزمة النقل

الإجابة	نعم	لا	المجموع
العدد	14	36	50
النسبة المئوية	%28	%72	%100

المصدر: عمل ميداني جانفي 2013

يتضح من خلال النتائج المتحصل عليها أن 28% فقط من المواخنين يرون أن المجتمع المدني يمكن أن يكون قوة اقتراح، ويساهم في حل المشاكل التي تعيشها المدينة بشكل عام وقطاع النقل بشكل خاص، مما يعطي نوعا من عدم الثقة في منظمات المجتمع المدني في القدرة على إحداث تحسن وتطور في الوسط الحضري.

السؤال الثالث عشر: هل سبق استشارتكم بواسطة الجمعيات قبل البدء في المشروع؟

الجدول رقم 18: استشارة المواخنين بواسطة الجمعيات قبل البدء في المشروع

الإجابة	نعم	لا	المجموع
العدد	6	44	50
النسبة المئوية	%12	%88	%100

المصدر: عمل ميداني جانفي 2013

نلاحظ أن أغلبية المواخنين (88%) لم يسبق لهم و أن استشيروا بواسطة الجمعيات قبل البدء في المشاريع، بل يؤكدون أنهم يعلمون بوجود المشروع بعد البدء في انجازه، وفي بعض الأحيان حتى بعد البدء في الإنجاز لا توضع لوحات إعلامية، وهذا ما يطرح مشكل كبير في الاتصال ما بين المواخنين والقائمين على المشاريع.

السؤال الرابع عشر: كيف ينظر المواجهن إلى المشاركة؟

الجدول رقم 19: نظرة المواجهن إلى المشاركة

النسبة	العدد	الإجابة
66 %	33	- تنظيم نقاشات بين المواجهين والسلطات عن خريق التشاور واقترح أفكار - إنتخاب ممثلين نزهاء في الأحياء لنقاش المشاكل مع السلطات - إعطاء فرصة للسكان للمشاركة والتسيير المباشر عن خريق الجمعيات
10 %	5	- إحصاء المشاكل الموجودة وتقديم مخططات عمل - المساعدة في حل المشاكل اليومية
24 %	12	لا يريدون المشاركة
100 %	50	المجموع

المصدر: عمل ميداني جانفي 2013

يرى ثلثي المواجهين المحقق معهم أنه في حالة إعطائهم فرصة المشاركة، فالطريقة المثلى هي تنظيم النقاشات بين المواجهين والسلطات عن خريق التنسيق والتشاور، و إعطاء فرصة للسكان للمشاركة والتسيير المباشر عن خريق الجمعيات. وهي الطريقة المثلى التي يمكن من خلالها ترقية الديمقراطية التشاركية، وتحقيق حوكمة تشاركية من خلال تحقيق الإجماع حول المشاريع.

فيما يرى 10 % منهم أنه من الضروري البدء بحل المشاكل اليومية و إحصاء المشاكل الموجودة وتقديم مخططات عمل. أما 24 % المتبقين فلا يرغبون في المشاركة أصلا، وينتظرون الحلول الفوقية المفروضة عليهم والتي اعتادوا عليها.

خاتمة الفصل:

من خلال دراسة حوكمة النقل في مدينة الجزائر العاصمة وقفنا على وضعية قطاع النقل الذي يشهد أزمة حقيقية من خلال حالة حركة المرور التي تشهد اختناقا يوميا لا حدود له. تعدد الفاعلين المساهمين في تسيير قطاع النقل، من فاعلين عموميين المتمثلين في مختلف الوزارات وعلى رأسهم وزارة النقل والشركات العمومية لنقل المسافرين، كما اتضح جليا الدور الذي يلعبه القطاع الخاص في زيادة عروض النقل وما انعكس عنه من تدهور في نوعية وجودة الخدمات.

ومن خلال العمل الميداني تبين الدور الضئيل إن لم نقل غياب للمجتمع المدني عن الساحة وانتهاج السلطات للحلول الترقيعية والقرارات الفوقية، دون أدنى إشراك للفاعلين الخواص وفاعلي المجتمع المدني، مما خلق حالة من الفوضى في قطاع النقل الحضري، وسوء الخدمات به .

خاتمة

إن دراسة موضوع الحوكمة الحضرية بشكل عام و حوكمة النقل الحضري بشكل خاص بمدينة الجزائر العاصمة كان من أهم أهدافه الوقوف على مدى وجود حوكمة راشدة في قطاع النقل الحضري بمدينة الجزائر، من خلال التعرف على مختلف الفاعلين والمتدخلين في مجال النقل، و قياس مستوى التنسيق والتشاور بينهم من جهة، ومستوى إشراك المجتمع المدني والمواخنين في العملية من جهة أخرى.

وقد حاولنا الإسهام بعملنا هذا المتواضع في تحليل هذه الإشكالية ودراسة حالة الجزائر العاصمة بالرغم من تعقيدها وصعوبة التطرق إلى زواياها المتعددة، إلا أننا استطعنا على ضوء التحليل السابق وبالاعتماد على الجداول الإحصائية من جهة والمقابلات المختلفة من جهة أخرى استخلاص النتائج التالية:

- نقص التنسيق بين الفاعلين، ونقص الفعالية والتي تنعكس سلبا على مستوى التنمية و نوعية خدمات النقل الحضري، بالإضافة إلى غياب استراتيجية شاملة وسياسة واضحة للتهيئة العمرانية، تسيير الطرقات، المواقف، المجال العمومي، المرور والنقل الحضري بمدينة الجزائر العاصمة.

- عدم تناسب بين الوضعية الحقيقية للميدان و محتوى النصوص القانونية والتنظيمية التي تحكم خدمات النقل الحضري، وتؤخر صلاحيات مختلف مؤسسات التسيير، التنمية و الرقابة،(على سبيل المثال الرواق الأزرق الذي أنشئ بقرار والي العاصمة، والذي بدأ العمل به في أكتوبر 2007 والذي ليس من صلاحية وزارة الداخلية(الولاية) لكن من صلاحية وزارة الأشغال العمومية، المسؤولة عن هياكل الطرقات والطرقات السيارة و وزارة النقل المسؤولة عن التنظيم و قانون المرور.

- خلط فيما يتعلق بأهداف تنمية وتنظيم قطاع النقل و تداخل اختصاصات بين الوزارات المتدخلة في تنظيم ووتخطيط النقل الحضري، والمؤسسات الولائية والمحلية.

- عدم كفاية التأخير على جميع مستويات والتي أدت إلى نقائص فيما يخص التخطيط، التنظيم واستغلال النقل الحضري واستراتيجية للتنمية.

- كثرة النصوص القانونية وتكرار تعديلها وتحيينها مما يدل على غياب رؤية على المدى البعيد

- عدم إشراك المواخن والمجتمع المدني في تسيير قطاع النقل مع أنه المعني الأول، وكل عملية تنمية بالقطاع لها انعكاس مباشر عليه .

وبالتالي فإن الحديث عن الحوكمة الحضرية والحوكمة في قطاع النقل حديث سابق لأوانه، وهو مرهون بمدى الحرص على التطبيق الصارم لما أتت به القوانين ، وتوفير الآليات التي من شأنها إشراك المجتمع المدني والمواخنين، وترقية منظمات المجتمع المدني، وضمان مشاركة الحد الأقصى من الفاعلين وذلك.

قائمة المراجع

النصوص الرسمية:

- الأمر 08.78 المؤرخ 18 فيفري 1978 المتعلق بالتنظيم الإداري لمدينة الجزائر
- القانون رقم 07.12 المؤرخ في 21 فيفري 2012 المتعلق بالولاية.
- القانون رقم 06 - 12 المؤرخ في 12 يناير 2012 المتعلق بالجمعيات
- القانون رقم 10.11 المؤرخ في 22 جوان 2011 المتعلق بالبلدية،
- القانون رقم 06.06 المؤرخ في 20 فيفري 2006 المتعلق بالقانون التوجيهي للمدينة.

- القانون رقم 13.01 المؤرخ في 07 أوت 2001 المتعلق بتنظيم النقل البري.
- القانون 31.90 الصادر في 04 ديسمبر 1990 المتعلق بالجمعيات.
- القانون رقم 29.90 المؤرخ في 01 ديسمبر 1990 المتعلق بالتهيئة والتعمير.
- القانون رقم 08.90 المؤرخ في 07 أبريل 1990 المتعلق بالبلدية.
- القانون رقم 09.90 المؤرخ في 07 أبريل 1990 المتعلق بالولاية.
- القانون رقم 17.88 المؤرخ في 10 ماي 1988 المتضمن توجيه وتنظيم النقل البري.
- المرسوم التنفيذي رقم 175.91 مؤرخ في 28 ماي 1991 يحدد القواعد العامة للتهيئة والتعمير والبناء.
- المرسوم التنفيذي رقم 04.85 المؤرخ في 12.01.1985 المتعلق بالتنظيم الإداري لمدينة الجزائر.

الكتب باللغة العربية

1. إبراهيم حسنين توفيق، 2005، النظم السياسية العربية: الاتجاهات الحديثة في دراستها، بيروت، مركز دراسات الوحدة العربية.
2. أحمد موصلي ولؤي صافي، 2002، جذور أزمة المثقف في الوطن العربي، دار الفكر المعاصر، بيروت.
3. الرياشي وآخرون، 1996، الأزمة الجزائرية، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت.
4. عبد الوهاب رشيد، 2003، التحول الديمقراطي والمجتمع المدني، دمشق: دار المدى للثقافة والنشر.

5. محمد عبيدات وآخرون، 1999، منهجية البحث العلمي، القواعد، المراحل والتطبيقات، دار وائل للنشر، عمان.
6. محمد شلبي، 1997، المنهجية في التحليل السياسي المفاهيم، المناهج، الاقترابات و الأدوات، الجزائر.
7. محمود الطعمنة، 2002، نظم الإدارة المحلية في الوطن العربي، القاهرة، المنظمة العربية للتنمية الإدارية .
8. محي الدين القيس، 2007، القانون الإداري العام، منشورات دحلح الحقوقية، ط 5، دمشق .
9. معمر بوزنادة، 1992، المنظمات الإقليمية ونظام الأمن الجماعي، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر.
10. الكبيسي، عامر، 1999، مترجما صنع السياسات العامة . عمان :دار المسيرة للنشر والتوزيع.
11. رشيد زرواتي، 2007، مناهج و أدوات البحث العلمي في العلوم الاجتماعية، الجزائر، دار الهدى .

الكتب باللغة الفرنسية:

12. ABBAS.L et BOUDAQQA.F, 2003; Etalement urbain de la périphérie algéroise, Alger les nouveaux défis de l'urbanisation, Ed. L'Harmattan, Paris.
13. ASHER.f ,1995,Metapolis ou l'avenir des villes,Paris,éd.O.jacob.
14. GAUDIN j.p 1999 Gouverner par contrat, l'action publique en question. Paris, éd Presses sciences po.
15. ICHBOUDENE, Larbi, 2008, Alger, histoire d'une capitale, casbah édition, Alger
16. MARION, Christan,2010, participation citoyenne au projet urbain, l'Harmattan, Paris
17. MERLIN-Brogniart, Céline, 2009, Développement durable et responsabilité sociale des acteurs
18. SERGE Velly ,2002, Droit Administratif,2édition,(Paris),

المذكرات والأخروحات:

باللغة العربية:

19. أوشن سمية، 2010، المجتمع المدني والأمن الهوياتي في العالم العربي دراسة حالة الجزائر، مذكرة ماجستير، قسم الحقوق والعلوم السياسية، جامعة باتنة، الجزائر.
20. بلعيد حنان، 2012، واقع وآفاق اتصال الجماعات المحلية في الجزائر، ولاية وهران نموذجاً، المدرسة الوخنية العليا للعلوم السياسية، الجزائر.
21. بونورة نادية، 2010، دور المجتمع المدني في صنع وتنفيذ وتقييم السياسات العامة، دراسة حالة الجزائر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة باتنة، الجزائر.
22. خلفه نادية، 2003، مكانة المجتمع المدني في الدساتير الجزائرية: دراسة تحليلية مقارنة، رسالة مقدمة لنيل درجة الماجستير في القانون العام، قسم الحقوق، جامعة باتنة، الجزائر .

باللغة الأجنبية:

23. BILEK Malika, 2012, Impact du tramway sur la vie de proximité dans la commune de Bab Ezzouar, mémoire de master en géographie et aménagement du territoire, USTHB, Alger.
24. LAFER, Azeddine, 2010, GOVERNANCE URBAINE : rôle et rapport des acteurs dans les pratiques urbaines locales, cas de la ville de Tizi Ouzou, mémoire de magister en aménagement du territoire, université de Constantine .
25. SIDI SALAH NASRI Zehour, 2010, LA GOUVERNANCE URBAINE : une démarche incontournable pour un habiter durable Cas de L'amélioration urbaine à la cité Zouaghi à Constantine, mémoire de magister en aménagement du territoire, université de Constantine .

المقالات

باللغة العربية:

26. بوكابوس أحمد ، 2005 ، مقارنة سوسيو تاريخية لوضعية التنظيمات الاجتماعية الثقافية، في : الحركة الجمعوية في الجزائر الواقع والآفاق، دفاتر المركز الونخي للبحث في الأنتروبولوجيا الاجتماعية والثقافية، وهران، رقم 13.
27. جابي عبد الناصر ، فيفري 2007 ، العلاقات بين البرلمان والمجتمع المدني في الجزائر واقع وآفاق، الفكر البرلماني .
28. زياني صالح ، العمل الجمعوي ودوره في التنمية المحلية ومكافحة الفساد وإحلال الديمقراطية المشاركة، دراسة غير منشورة
29. القاسي محمد الرؤوف ، 2005، التنظيمات المسجدية في: الحركة الجمعوية في الجزائر الواقع والآفاق، دفاتر المركز الونخي للبحث في الأنتروبولوجيا الاجتماعية والثقافية، وهران، رقم 13 .
30. لعروق محمد الهادي ، التهيئة والتعمير في صلاحيات الجماعات المحلية، ملتقى حول تسيير الجماعات المحلية 10-9 جانفي 2008
31. زايري بلقاسم، الحكم الرشيد والكفاءة الاقتصادية، المؤتمر الدولي حول الأداء المتميز للمنظمات والحكومات ، جامعة ورقلة، مارس 2005، الجزائر .

باللغة الأجنبية

32. ICHBOUDENE Larbi, Réflexion sur la gouvernance urbaine à Alger, revue insanyate ,CRASC Oran
33. LE GALES, p, 1995, Du gouvernement des villes à la gouvernance urbaine, revue française de sciences politiques, n°1.

الدراسات والتقارير:

باللغة العربية

34. جابي ناصر، 2006، تقييم وخني لمشاركة المواخنين والمجتمع المدني في إصلاح القطاع العام في الجزائر،:تقرير الإدارة الرشيدة في التنمية.
35. الشبكة العربية للمنظمات الأهلية، 2001، "التقرير السنوي الأول للمنظمات الأهلية العربية" القاهرة .

باللغة الأجنبية:

36. CAVALLIER. G ,1998 « *gouvernement des villes et gouvernance urbaine* », *Défis pour la gouvernance urbaine dans l'Union Européenne*(rapport au CDU)
37. EMA-BETUR/CENEAP, 2004 : « *Enquête ménages des déplacements à Alger* », Alger.
38. Groupement Dessau-Soprin/STM/THALES E & C, 2004 : « *Etude du plan de transport urbain et du plan de circulation de l'agglomération d'Alger*, Rapport de diagnostic », Alger.
39. Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement , 2010 , *Schéma Directeur D'Aménagement de l'Aire Métropolitaine d'Alger*, CNERU
40. Ministère des transports, 2004, *Étude du plan de transport urbain et du plan de circulation de l'agglomération d'Alger*, rapport de diagnostic, Dessau Soprin
41. PARQUExPO, 2009, *Révision du plan directeur d'aménagement et d'urbanisme d'Alger*, diagnostic prospectif .
42. SAFAR ZITOUN Madani et TABTI Amina, 2009, *la mobilité urbaine dans l'agglomération d'Alger : évolutions et perspectives*, rapport définitif.

قواميس

43. R. Boudon & all, 1999: *Dictionnaire de sociologie*, Larousse, Paris.

مواقع الانترنت:

44. فوزي بودقة، منظومة النقل الحضري والتنمية العمرانية المستدامة بمدينة الجزائر، المؤتمر الدولي التخطيط العمراني وقضايا الحركة والمرور والنقل في المدن العربية، حماة ، سبتمبر 2005 تم تصفح الموقع في 2012.10.12

www.araburban.net/author/fboudaqa/ - Arabie saoudite
45. التيجاني بولعوالي، "المجتمع المدني، قراءة في المفهوم والنشأة"، تم تصفح الموقع يوم 25 جوان 2011

www.alfairnews.net/news-sid.html

46. الائتلاف من أجل التراثة والمساءلة، التقرير العالمي حول الفساد 2004 ، تم تصفح الموقع يوم 2007/07/11

http://www.ahram.org.eg/acssp/ahram/2001/1/rarb_76.htm.

قائمة الجداول

الرقم	عنوان الجدول	الصفحة
01	توزيع الجمعيات المعتمدة على المستويين المحلي والوطني	27
02	تطور عدد سكان العاصمة عبر مختلف التعدادات السكانية	37
03	توزيع بلديات العاصمة على المجالس الحضرية	43
04	توزيع خدمات النقل الجماعي حسب المتعاملين	86
05	النقل المتخصص في مدينة الجزائر العاصمة	87
06	جنس مستعملي وسائل النقل في مدينة الجزائر العاصمة	89
07	مهنة مستعملي وسائل النقل في مدينة الجزائر العاصمة	90
08	توزيع وسائل النقل الأكثر استعمالا بالعاصمة	91
09	رضا المستعملين عن الخدمات المقدمة	92
10	سبب عدم رضا المستعملين عن خدمات النقل بالعاصمة	92
11	المشاكل اليومية التي تواجه المواخن في ميدان النقل	93

93	وجود لجنة حي أو مقر جمعية في الحي	12
94	رضا الموانخين عن أداء الجمعيات	13
94	انخراط الموانخين في الجمعيات	14
95	دوافع الانخراط في الجمعيات	15
95	المشاركة في مطالبات اجتماعية أو مبادرات	16
96	قدرة المجتمع المدني على المساهمة في حل أزمة النقل	17
96	استشارة الموانخين بواسطة الجمعيات قبل البدء في المشروع	18
97	نظرة الموانخين إلى المشاركة	19

قائمة الصور

الرقم	عنوان الصورة	الصفحة
01	الاختناق المروري في مدينة الجزائر العاصمة	61
02	حافلة AG 500 ETUSA	77
03	حافلة A 500 ETUSA	77
04	حافلة PH AG 500 ETUSA	78
05	قطار الضواحي	80
06	ميترو العاصمة	82
07	ترامواي العاصمة	83
08	حافلات النقل الجماعي الخاص	86

قائمة الخرائط:

الرقم	عنوان الخريطة	الصفحة
01	خريطة إدارية لولاية الجزائر العاصمة	36
02	حدود المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 1995	50
03	حدود ولاية الجزائر قبل وبعد سنة 1997	51

قائمة المخططات:

الرقم	عنوان المخطط	الصفحة
01	مخطط خطي الترامواي الشرقي والغربي	83

قائمة الأشكال

الرقم	عنوان الشكل	الصفحة
01	تطور عدد سكان العاصمة عبر التعدادات السكانية	38

قائمة المحتويات

الفصل الأول: الإخار المفاهيمي

12	المبحث الأول: المفاهيم المتعلقة بالمدينة
12	المطلب الأول: تعريف المدينة:
13	المطلب الثاني: تعريف التحضر ومؤشرات قياسه
13	الفرع الأول: تعريف التحضر
13	الفرع الثاني: مؤشرات التحضر
13	مؤشر السكان
13	المؤشر الوظيفي
13	المؤشر المجالي
14	المبحث الثاني: المفاهيم المتعلقة بالحوكمة

14.....	المطلب الأول: الحوكمة:
14.....	أصل ومفهوم الكلمة.....
16.....	المطلب الثاني: الحكم الراشد
17.....	المطلب الثالث: الحوكمة الحضريّة
19	المبحث الثالث: الفاعلون المؤثرون في الحوكمة
19.....	المطلب الأول: الفاعلون الرسميون
20.....	المطلب الثاني: الفاعلون غير الرسميون
21	المبحث الرابع: المجتمع المدني والديمقراطية المشاركة
21.....	المطلب الأول: المجتمع المدني:
21.....	الفرع الأول: مفهوم المجتمع المدني.....
22.....	الفرع الثاني: مكونات المجتمع المدني
28.....	المطلب الثاني: الديمقراطية التشاركية
28.....	الفرع الأول: مفهوم الديمقراطية التشاركية
29.....	الفرع الثاني: أشكال الديمقراطية التشاركية
32	خاتمة الفصل:
	الفصل الثاني: الحوكمة الحضريّة في مدينة الجزائر العاصمة
34	مقدمة:
35	المبحث الأول: تقديم مدينة الجزائر
35.....	المطلب الأول: نبذة تاريخية :
36.....	المطلب الثاني: الموقع
37.....	المطلب الثالث: السكان
39	المبحث الثاني: تطور نظام الحوكمة عبر مراحل تاريخ مدينة الجزائر العاصمة
39.....	المطلب الأول: مرحلة ما قبل الاحتلال الفرنسي
39.....	المطلب الثاني: المرحلة الثانية: المرحلة الاستعمارية
41.....	المطلب الثالث: البلدية ما بعد الاستقلال

41	المبحث الثالث: تحليل الإخار التنظيمي لمدينة الجزائر العاصمة
42	المطلب الأول: تطور تنظيم الجزائر في إقرار القانون 90-08 المتعلق بالبلدية
47	المطلب الثاني: تنظيم مجمعة الجزائر في إقرار محافظة الجزائر الكبرى GGA:
48	المبحث الرابع: السياسة الحضرية للعاصمة
48	المطلب الأول: وسائل التعمير المطبقة على العاصمة من 1960 إلى 1995
51	المطلب الثاني: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير الحالي:
52	المبحث الخامس: تطور مفهوم الحوكمة في النصوص التشريعية
52	المطلب الأول: القانون 06-06 المتضمن القانون التوجيهي للمدينة
54	المطلب الثاني: قانون البلدية 10-11
59	مقدمة:
60	المبحث الأول: وضعية النقل في مدينة الجزائر العاصمة
60	المطلب الأول: حركة المرور بمدينة الجزائر
62	المطلب الثاني: العوامل المؤثرة في النقل الحضري بمدينة الجزائر
64	المطلب الثالث: الطرق وحركة النقل:
65	المبحث الثاني: الفاعلون المؤثرون في النقل الحضري بمدينة الجزائر
66	المطلب الأول: الفاعلون المؤسساتيون (الفاعلون الرسميون)
66	الفرع الأول: وزارة النقل
67	الفرع الثاني: المديرية الولائية للنقل
68	الفرع الثالث: متدخلون عموميون آخرون في قطاع النقل الحضري:
71	المطلب الثاني: المجتمع المدني
73	المبحث الثالث: التنظيم العملياتي للنقل الحضري وقوانينه
73	التنظيم العملياتي للنقل الحضري بالعاصمة:
73	القوانين التي تحكم النقل الجماعي الحضري:
75	المبحث الرابع: عروض النقل الجماعي الحضري في مدينة الجزائر

76.....	المطلب الأول:النقل العمومي
76.....	الفرع الأول:شبكة النقل الجماعي الحضري بالحافلات.....
79.....	الفرع الثاني: شبكة النقل بالسكك الحديدية لضواحي الجزائر العاصمة.....
80.....	الفرع الثالث:مترو الجزائر العاصمة.....
82.....	الفرع الرابع: الترامواي.....
84.....	الفرع الخامس: شبكة الوسائل المكملة(المصاعد والمصاعد الهوائية).....
84.....	المطلب الثاني: المتعاملون الخواص
85.....	الفرع الأول:شبكة النقل بالحافلات الخاصة.....
87.....	الفرع الثاني:شبكة النقل بسيارات الأجرة.....
87.....	الفرع الثالث: شبكة النقل المتخصص.....
89	المبحث الخامس:تحليل نتائج العمل الميداني (الاستبيان)
100	قائمة المراجع
106	قائمة الجداول