

وفق أي منطق يسير النقل الحضري بوهران ؟

بدر الدين يوسف*

تحاول بعض الأطراف و المؤسسات العالمية كالبنك العالمي الدفاع عن فكرة تخلي الدول السائرة في طريق النمو عن دعم النقل الحضري، وترك الحرية والمبادرة للقطاع الخاص، هذا في الوقت الذي أصبحت السلطات العمومية في الدول المتقدمة أكثر حضورا في هذا الميدان¹، لضبط وضمان سير الخدمة، بالاعتماد على منظومة قانونية ملائمة وعلى شركات محترفة و حتى على ميزانيتها إن استدعى الأمر ذلك. كما تم استحداث أساليب تضمن نجاعة التسيير بوضع سلطة تضمن التنسيق والحوار بين كل الفاعلين في هذا القطاع مع تطوير مخططات النقل.

وتعكس التحولات السريعة التي طرأت على تسيير النقل في الجزائر، أمثالها لتلك التوصيات بطريقة غير معلنة رسميا، فتم التخلي نهائيا عن الشركات العمومية للنقل الحضري، على حساب تطور سريع للمقاولات الخاصة المصغرة. كما تم اختصار مهام التسيير على مديرية النقل مقابل بروز المقاولات الخاصة كطرف فاعل في التسيير لاسيما على مستوى الشبكة، تحديد الأسعار واختيار نوع العربات المستعملة. وكان من الأحسن تطوير أسلوب تسيير النقل الجماعي الحضري بإشراك كل الفاعلين كالجماعات

* قسم الجغرافيا والتهيئة الإقليمية، كلية علوم الأرض و الجغرافيا والتهيئة الإقليمية، جامعة وهران.

¹ - يأخذ النقل بعدا استراتيجيا نتيجة لتلك الضغوطات الاجتماعية و الرهانات السياسية المتعلقة به، بالإضافة لكونه قطاعا يشكل مصدرا مهما للسيولة المالية" (ماندن ب.- دولهوم أ، 1994).

المحلية، مديرية البناء، مديرية التجهيزات والهيكل القاعدية أو حتى المستعملين، في الوقت الذي كانت فيه المدن الميترولوجية الجزائرية تعرف تحولات مجالية ووظيفية هامة.

لم يرق النقل الحضري بمدينة وهران إلى المستوى الذي يطمح إليه مستعملو هذه الوسيلة و السلطة العمومية، على الرغم من تغيير طريقة التسيير، بعد أن أتضح العجز الفادح للشركة البلدية للنقل الحضري بوهران² عن ضمان خدمات كمية ونوعية. ونعتقد أن سرعة التعمير التي شهدتها المحيط الحضري الممتد عبر أربع بلديات (السانية، سيدي الشحمي، بئر الجير) و غياب رؤية واضحة للتسيير الحضري وعدم وجود مؤسسات محلية محترفة، كانت وراء تدهور تحسين مستوى أداء النقل. فحاولت السلطات العمومية احتواء مشاكل المقاولات في إطار سياسة تشغيل الشباب ابتداء من سنة 1996.

فبرزت سلبيات غير متوقعة سواء على مستوى الإنتاج أو على مستوى تسيير الشبكة وفق ما تمليه الخريطة الجديدة للمناطق المعمرة و الحركات اليومية للسكان من جهة، ومنطق إنتاج الخدمة وفق الآليات الجديدة التي فرضها القطاع الخاص في تسيير الشبكة حسب ما يمليه المحيط الاقتصادي الجديد كالمردودية وسعر العربات في السوق من جهة أخرى. انجر على ذلك تفكك النمط المعتمد على الشركات المهيمنة مقابل فرز آليات جديدة تستدعي النظر للنقل الحضري الجماعي وفق العوامل والممارسات الفاعلة في العرض أو الإنتاج³.

²- وبالموازاة مع ذلك، كانت تعاني هذه الشركة من مشاكل مالية، ظهرت بعد ما تم رفع دعم الدولة بسبب تراجع أسعار النفط منذ 1985، انعكست على حظيرة الحافلات التي تضائل عددها بشكل رهيب، نظرا لتعدد المشاكل التقنية كالعطب.

³- كما يشرحه لنا الباحثين (كانكلو ف. - قارقيول، 1991) " يصعب علينا أن نتصور بأن مؤسسات النقل لا يمكنها إحصاء إنتاجها أي العرض. فيشكل تحديد العرض بصورة واضحة أهمية بالغة بالنسبة للسلطة المنظمة، لكونه يمثل لب الاتفاقية الموقعة مع المقاولات. وينعكس آثار ذلك على مستعملين النقل، على مستوى إدراكهم المستعاب للإنتاج المقدم لهم..يعد تحديد العرض أمر جوهري للتمكن من التحكم في النقل الحضري "

سنحاول من خلال هذا النص تشخيص أسباب تخلي السلطات العمومية عن تسيير النقل الحضري بواسطة الشركات العمومية، التي كانت تعتمد على بعض المقاييس المعمول بها في بعض الدول المتقدمة. حيث أصبح تسيير القطاع أكثر تعقيداً بفعل بروز رهانات جديدة وتداخل في المصالح بعد تحرير القطاع سنة 1988، وبروز المقاولات الخاصة كطرف فاعل. و نعتقد أن التحولات المجالية والوظيفية لمحيط مدينة وهران هي جوهر الإشكال حيث أفرزت الوضعية الحالية للشبكة.

حركية عمرانية تخلخل استقرار نظام النقل بوهران منذ الثمانينيات

يسمح لنا الوقوف عند التحولات التي عرفتها المدينة على المستوى العمراني، بملاحظة تلك الحركية والديناميكية التي عرفها المحيط الحضري لمدينة وهران، حيث تشكلت مجالات سكنية جديدة على شكل تجمعات صغيرة منفصلة ماديا عن المركز كان سببها الرئيسي الحركة السكانية من المناطق الوسطية نحو المناطق المحيطة.

بينت جل الدراسات التي تناولت هذه الظاهرة بوهران، أن سبب تغيير الأسر لإقامتها كان بغرض تحسين ظروف السكن⁴، ولم يصاحب ذلك حركية على مستوى أماكن عمل أرباب الأسر، التجهيزات العمومية والخدمات، باستثناء المنطقة الصناعية بالسانية ومنطقة التجهيزات الجامعية. بعبارة أخرى، لم ترق طريقة التعمير هنا إلى مستوى يجعل من تلك الفضاءات المحيطة الجديدة، مراكز ثانوية محيطة من شأنها أن تخفف الضغط على المركز، الذي يبقى أكثر استقطاباً للسكان وظيفياً وعاطفياً (خوجيلي خ. -تاجر ن.، 2002)⁵. فأصبحت مجمعة وهران تتكون بالإضافة إلى المدينة الأم التي تمثل المركز المشبع بالخدمات

⁴ - أبرزت بعض مذكرات تخرج الطلبة لقسم الجغرافيا والتهيئة الإقليمية بجامعة وهران - السانية - التي تناولت الحركات السكانية و تغيير الإقامة بوهران انه يمكن ترتيب الدوافع الأساسية لتلك الحركة السكانية على الشكل التالي: الحصول على مسكن أكثر اتساعاً، الحصول على مسكن فردي وأخيراً الامتلاك العقاري، بينما تقلصت حظوظ فرضية علاقة الظاهرة بإمكانية الاقتراب من أماكن العمل. ويقول في هذا الشأن (صمود ب.، 1995) "مس، وسط المدينة و هوامشه (سان بيار)، المركز الأوروبي القديم، المركز القديم للجزائريين و التجمعات خارج الأسوار (سان توجان ودالمونت) وقطاع المحيط الوسطي (سان شارل وحي فونتان) أو المناطق المحيطة الأقل اندماجاً (فيكتور هيقو، الحمري، مديوني) ركوز في تطور عدد السكان ان لم نقل فقدان كلي في بعض الأحيان.

⁵ - الارتباط بأماكن الإقامة السابقة كان جد بارز، حيث بينت التحقيقات تردد مستمر لسكان المحيط الحضري على أحيائهم السكنية السابقة من أجل الالتقاء بالأصدقاء واقتناء مختلف الخدمات كالحلاقة مثلاً... الخ.

المختلفة، من محيط جديد غير متجانس عمرانيا و اجتماعيا⁶، على شكل حلقة متكونة من تجمعات سكنية (بن جليد ع.، 1998)⁷.

⁶ - بحث 2001 فريق CRASC حول الفوارق المجالية للمحيط العمراني لمدينة وهران " بن جليد ع.، طراش م.، مساهل، حدايد م."
⁷ - " تمكنا من إبراز اثنا عشرة تجمعا ثانويا تشكل منذ الاستقلال في الوسط الإقليمي المتروبولي؛ كلهم يتموضعون في شعاع بعشر كيلومترات حول مركز وهران، وهذا بدون حساب الجزينات الممتصة من طرف الجماعات القبل الاستعمارية (كريستل) و الاستعمارية (بنر الجير، سيدي الشحمي، الكرمة، السانية) بالضاحية الوهرانية " (بن جليد ع.، 1998).

ولعل اللجوء إلى مختلف الآليات في إنتاج وتمويل السكن (جماعي أو فردي)، يعكس هيمنة الوظيفة السكنية على المحيط الحضري لوهرا، كالمناطق الحضرية الجديدة " ZHUN " بأكثر من 10000 مسكن، و السكنات الفردية عن طريق التجزئات والتعاونيات خاصة بالسانية جنوبا وبئر الجير شرقا(مساهل ع، 2000). هذا ولا يمكن نسيان أو تقزيم نسبة السكنات غير الشرعية التي انفجرت بوتيرة متسارعة، منتجة حلقة من الدورات الحضرية كالحاسي وعين البيضاء، النجمة، سيدي البشير ودوار بلقايد. و تؤكد لنا معدلات الزيادة العامة لسكان البلديات المجاورة لوهرا ما سبق ذكره، حيث قدر بين 6 و 11% مقابل أقل من 1% لبلدية وهران بين 1987 و 1998⁸.

أما عن أهمية التجهيزات الجامعية في النقل الحضري في هذه المدينة، فيعكسه تردد أكثر من 60 ألف طالب موزعين على عدد من الأقطاب الجامعية الموجودة بالمنطقة الجنوبية بالجامعة المركزية (السانية) و القطب الجامعي "الدكتور مراد طالب سليم" بالمنطقة الممتدة على المحور الجنوبي لوهرا (Ex. IGMO-) والمدرسة الوطنية العليا للتعليم التقني (ENSET)، إضافة إلى جامعة محمد بوضياف شرقا (USTO).

هذه الحالة الوظيفية الجديدة كان لها وقع شديد على الحركة اليومية للسكان والتي صارت من أحد مركبات التحضر ومؤشر حديث لإدماج أو تهميش السكان، مثلما أشار إليه (ريمى ج.- فوي س، 1992) "يعاد تعريف الحركة اليومية هنا كظاهرة تنظم الحياة اليومية، الأمر الذي يفسر إمكانية واستعداد كل فرد للتنقل، مما يرفع معنويا قيمة الحركة اليومية".

أفرزت الخريطة الجديدة لتوزيع السكنات، المنطقة الصناعية والتجهيزات الجامعية في وهران واقع الحركة اليومية للأشخاص، إذ بلغ معدل التنقلات 1.77 لكل شخص⁹. و لا يعتبر هذا المعدل

⁸ - الديوان الوطني للإحصائيات.

⁹ - قام مكتب دراسات النقل الحضري للجزائر العاصمة (Bureau d'étude des transports urbains-BETUR Alger) بتحقيق حول التحركات اليومية للأسر بوهران لصالح مديرية النقل لولاية وهران، وذلك في الفترة الممتدة بين نوفمبر 1999 و ماي 2000. مس التحقيق

محرجا بالمقارنة بما يسجل ببعض المدن الضخمة في الدول السائرة في طريق النمو، كالقاهرة حيث لا يتجاوز 1%. يبلغ هذا المؤشر 2 حركة لكل شخص في الحالات العادية، كباريس وواشنطن. ولكن، إذا استثنينا بعض الحالات التي لا يمكنها التنقل (كالأطفال والشيوخ، المعوقين... الخ)، يمكن القول بأن تنقل الأفراد له أداء جيد و نظام للنقل متوازن.

أما في وهران، فيعكس هذا المؤشر ثبات بعض الأفراد كالنساء والبطالين، خاصة وأن 68.4 % من الحركات اليومية داخل مجمعة وهران هي حركات إجبارية، أي للعمل أو الدراسة. وبالعودة دائما لنفس المصدر (BETUR)، يلاحظ كثافة الحركة اليومية بين المركز والمحيط. وتبدو وتيرة الحركات متميزة بين السانوية والمدينة الأم في الجنوب بأكثر من 60 ألف تنقل يوميا في الاتجاهين معا، و مع بئر الجير شرقا بحوالي 40 ألف تنقل، كما تبرز الحركات المحيطة (شرق-غرب-شرق) على مستوى الحلقات الثالثة والرابعة في العشريتين الأخيرتين.

تعتمد بشكل كبير هذه الحركات اليومية على وسائل النقل الجماعية، خاصة إذا علمنا أن نسبة امتلاك السيارات الخاصة لا تتجاوز 30% من مجموع الأسر في أحسن الأحوال (بلدية السانوية). جعلت هذه المعطيات الطلب على النقل الجماعي يتضاعف، والضغط على السلطات المحلية يبلغ ذروته منذ السنوات الأخيرة لل سبعينيات وبداية الثمانينيات، حيث لمحنا معاناة الشركة البلدية للنقل الحضري لبلدية وهران التي كانت تهيمن على تسيير وإنتاج النقل (انظر الخريطة رقم "1").

إخفاق شركات النقل العمومية

عينة متكونة من 3217 أسرة أي 2.45 % من مجمل الأسر، موزعة على بلديات (وهران، السانوية، سيدي الشحمي، بئر الجير). يمكن اعتبار العينة معبرة لكونها تتجاوز الحد الأدنى المعمول به عموما في مثل هذه التحقيقات، إضافة إلى كونها شملت كل الفئات الاجتماعية المهنية الموجودة في المجتمع الوهراني وفق تعداد السكاني لسنة 1998، لكننا نجهل على أساس أي وحدة مجالية تم توزيع العينة في المجمعة.

حافظت شركة النقل الحضري لبلدية وهران بعد الاستقلال وإلى غاية سنة 1977 على نفس خطوط الشركتين اللتين كانتا تنشطان في هذا الميدان خلال العشرينيتين الأخيرتين للحقبة الاستعمارية¹⁰، مع تفكيك شبكة الخطوط الكهربائية سنة 1974. وللإشارة، يرجع استقرار نظام النقل الحضري بوهران خلال هذه الفترة إلى عدم حدوث تغييرات كبرى على المستوى المجالي والوظيفي للمدينة بعد الاستقلال.

وقد طرح على المستوى التنظيمي مشكل الشركة البلدية التي وجدت نفسها مجبرة على تحمل أعباء تنقلات الأشخاص القاطنين بالبلديات المجاورة، لان النقل أصبح مطروحا على مستوى الجمعية المتكونة من بلديات السانية، سيدي الشحمي وبئر الجير، فحين كان للشركة صلاحية تسيير النقل على مستوى الحدود الإدارية لبلدية وهران فقط. هذا، وقد تم خلق شركة أخرى تابعة لدائرة السانية سنة 1980 لتصحيح الوضعية و تلبية الطلب المتزايد، حيث ركزت هذه الأخيرة جهودها على مستوى دائرة السانية والمنطقة الصناعية لضمان نقل العمال خاصة (مرحوم ي. - هاني م.، 1996)¹¹. إلا أن هذا الحل لم يكن أيضا لوحده كفيلا لاستدراك التأخر، بل كان من الأحسن التحام الشركتين لتشكيل نواة واحدة قوية، تسيير بالتشاور بين البلديات حسب ما تمليه الاحتياجات الخاصة بكل منطقة.

وتوالى المحاولات لمواجهة هذه الضغوطات، حيث تم اللجوء إلى الحلول التقنية عن طريق اقتناء حافلات جديدة من نوع العربات المتلاحمة لصالح الشركة البلدية، ظنا من المشرفين على العملية أن المشكل يمكن حصره في تعبئة عربات أكثر قدرة استيعابية. ومافتئت هذه التجربة على الانتهاء، حتى ظهر مشكل آخر، وهو المتعلق بالعطب التقني، الذي لم تتمكن الشركة من

¹⁰ - CTEO شركة نقل تستعمل الحافلات التي تتحرك بواسطة الطاقة الكهربائية على طول 24 كم، أما الشركة الثانية TUO فهي تستعمل الحافلات العادية موزعة على 11 خطا.

¹¹ - تم إبرام عقود لنقل عمال المؤسسات المتمركزة بالمنطقة الصناعية بالسانية، حيث شكلت تلك التنقلات 60 % من التي تضمنها الشركة.

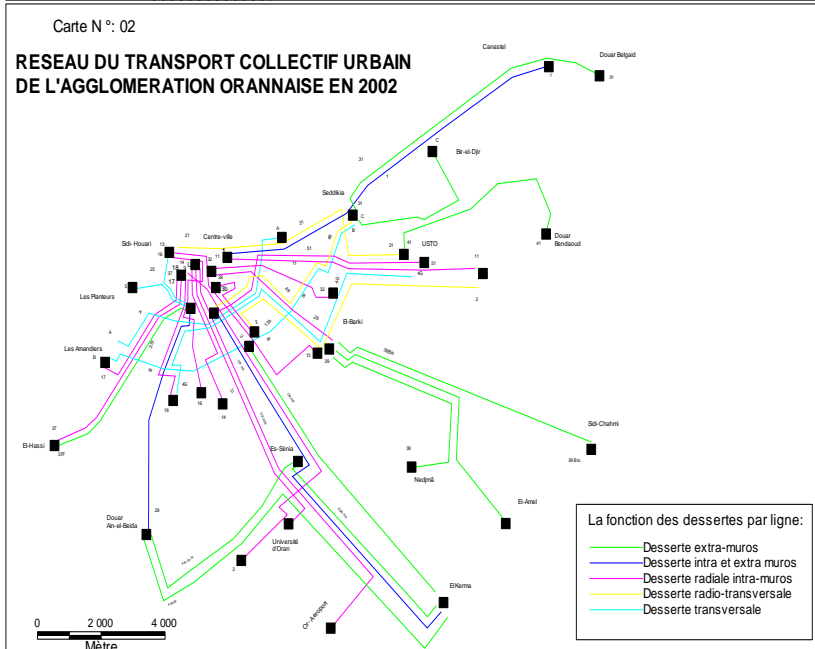
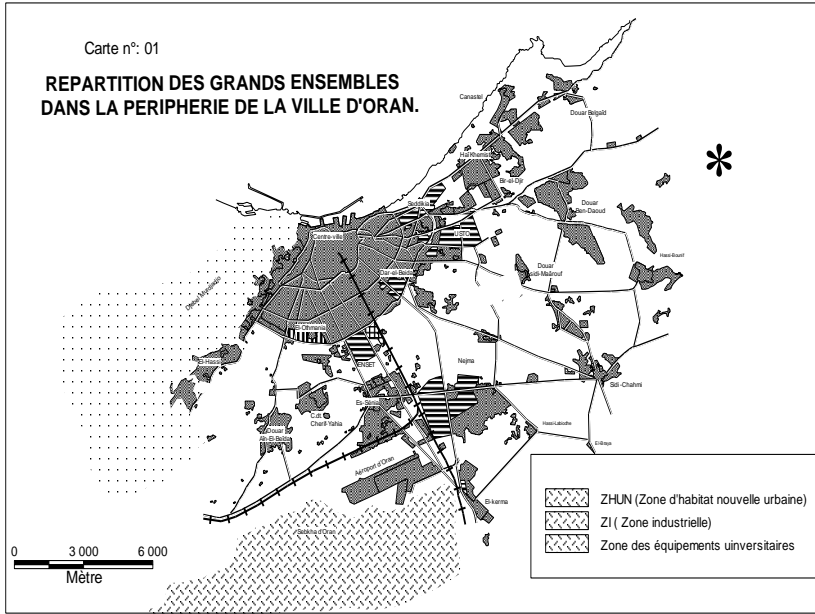
تجاوزه، لان الأسعار المطبقة كانت اجتماعية ولم تكن تجارية، مع تسجيل تأخر الاعتمادات المالية المقدمة على شكل دعم من طرف الدولة. هذا ما لم يسمح للشركة من تحسين الخدمات، وتحقيق التوازن بين النفقات والمدخيل¹².

¹² - لم تدعم هذه التوسعات بمجهودات في التجهيزات أو بالدعم النوعي للمركبة البشرية للشركة، كان تطور حظيرة الحافلات مثلا منتظما وعلى الرغم من الحصول على 59 حافلة سنة 1982، أكثر من عشرين منها بالطاقة المضاعفة لم يحل مشكل النقل بالمدينة، لأن الأعطاب التي أصابت الحافلات كانت مهمة....، فإذا كانت بوادر الأزمة قد ظهرت سنة 1986 فالوضعية سنة 1992 هي بكل بساطة كانت منذرة. فلم تتمكن الشركة من المحافظة على زبائنها....، حيث كان يقدر عدد المسافرين سنة 1991، ب 49.7 مليون، مقارنة ب 99.7 مليون مسافر بسنة 1987، أي بتراجع ب 50% " (شعشوع م، 1997).

لم تكن الحصيلة ايجابية ولم يكن التسيير من الناحية الإقتصادية عمليا لأن الأسعار المطبقة لم تكن واقعية¹³، رغم احترافية الشركة العمومية في تسيير الخطوط التي كانت تتطابق والمعايير التقنية المعتمدة¹⁴. فأدى تأخر تسديد مستحقات بعض الشركاء وارتفاع عدد المستخدمين إلى عدم توفر السيولة اللازمة. والنتيجة هي انهيار أسطول الشركة، حيث تراجع من 120 حافلة سنة 1984، إلى 102 حافلة سنة 1989، إلى أن أصبح يتكون من 24 حافلة سنة 1995 مقابل معدل عطب وصل إلى 82%، ولم يتعد عددها 5 حافلات سنة 2000. وقد تم الاستغناء التدريجي عن تموين طلبات تجديد العربات لكي تنهار هذه الشركات. لم يتردد في التطبيق الدقيق للقواعد التجارية في هذا القطاع حتى يتم الاستغناء عنها نهائيا " (تلمساني ر، 1999). فعندئذ، تم اللجوء إلى الناقلين الخواص بصفة رسمية عن طريق القانون 17/88 المؤرخ بـ 7 ماي 1988، الذي أطر من خلاله الإنتاج وفق منطق تجاري.

¹³ - كان سعر تذكرة النقل المطبق من طرف الشركات العمومية سنة 1988 يقدر بـ 1.5 دينار، و ظل أقل من سعر تذكرة المقاولات الخاصة في فترة التسعينيات، حيث كان الفارق يتراوح بين 2 و3 دينار للتذكرة بين القطاعين الخاص والعام.

¹⁴ - نذكر على سبيل المثال بعض المعايير الاحترافية للشركة العمومية كاستعمال خريطة تثبت مواعيد مرور الحافلات، ضمان الخدمات الدنيا أيام العطل، استعمال حافلات ملائمة وذات جودة عالية معمول بها في النقل الحضري، وهي حافلات من الحجم الكبير توفر من 80 الى 100 مقعد، يتراوح إنتاجها بين 1800 و2100 مقعد في الساعة.



Cartes conçues par B. YOUSFI

رؤية ضيقة لتصور مفهوم النقل إثر تحرير القطاع وعدم استقرار مستمر

يضبظ نظام النقل وفق مفهوم شمولى وتصور واضح للعلاقة ببيان الأطراف الفاعلة فى المجال الحضرى؁ يؤطره النظام المجالى والوظائفى للمدينة. ويعكس عدم استقرار انتظام سير شبكة النقل الحضرى بمدينة وهران؁ الصورة الحقيقية للتردد فى اتخاذ القرارات¹⁵؁ نظرا لاختصار مسؤولية التسيير على مديرية النقل فقط التى تواجه ضغوطات المقاولات الخاصة. و يظهر لنا أن طريقة اتخاذ القرارات على مستوى النقل الحضرى حسب قانون 1988¹⁶ تهمل أطراف أخرى كمديريات البناء والتعمير؁ التجهيز؁ الأشغال العمومية والهياكل القاعدية؁ الجماعات المحلية والمستعملين فى حد ذاتهم¹⁷. وهو الأمر الذى سمح للمقاولات الخاصة أن تفرض وجهات نظرها فيما يتعلق ببعض الأمور التنظيمية على مستوى الإنتاج واستغلال الشبكة. فأتتج تحرير القطاع ثلاث مراحل لتطور شبكة النقل الحضرى بوهران التى تأتي كما يلي:

المرحة الأولى : تعايش بين القطاعين العام والخاص

تم الاعتماد على مقاولات النقل المصغرة بعد تحرير القطاع سنة 1988؁ لعدم وجود مؤسسات خاصة تتمتع بإمكانيات تسمح

¹⁵ - يتمثل هذا التردد فى عدم استقرار الشبكة؁ وعدم تثبيت مقاييس واضحة لنوع الحافلات والأسعار المطبقة؁ بالإضافة إلى تلك الاضطرابات التى تنتج عن الصراعات بين مختلف الفاعلين.

¹⁶ - وعلى الرغم من وجود إطار قانونى متكامل نسبيا؁ فقد أدت بعض النقائص أو الغموض إلى ارتباك سير خدمات النقل الحضرى فى كبريات المدن الجزائرية ("معتوق أ. - أبال م.؁ 1993).

¹⁷ - قد يفهم غياب التشاور مع مستعملى وسائل النقل الجماعى؁ بعدم وجود جمعيات لها هذه المهام أصلا؁ أو بعدم قدرة هؤلاء على التأثير فعلا؁ ويقول الباحث (مزجر ب.؁ 1990) " لا يشكل مستعملى وسائل النقل الجماعية قوة اجتماعية أو سياسية منظمة من شأنها أن تضغط وتؤثر على القرار الحكومى باللعبه السوسيوسياسية المؤهلة ديموقراطيا؛ لكنهم يمثلون القوة المتدخله الأساسية و الحياضية فى النظام (تكبح زيادة الأسعار وهو المثال 'الاهتمام' الأكثر تقاسما) لان مشاركتهم الفاعلة خطيرة؁ مشكوك بها؁ لأنها خارج قواعد اللعبة؛ وهذا ما يثبت أنهم كتلة وليست قوة اجتماعية منظمة ومعترف بها..

بتغطية كل الخطوط إن لم نقل بعضها على الأقل. بدأت المقاولات الخاصة باستغلال الخطوط شبه الحضرية التي أهملتها الشركة البلدية، باستعمال حافلات من نفس النوع¹⁸، وذلكم لأجل سد العجز بل الفراغ الموجود على مستوى بعض الخطوط بوهران. وقد تطور الوضع مع مرور الوقت لتجد هذه المقاولات نفسها تتقاسم الخطوط الحضرية مع الشركة العمومية، ونظرا لارتفاع عدد المستعملين، خاصة بالخطين الجامعين ("U" السانية و "USTO" جامعة العلوم والتكنولوجية)؛ فقد سجلنا سنة 1995، 210 مقولة خاصة تمثل استثمارات مصغرة.

تطور المقاولات الخاصة للنقل بمدينة وهران

السنة	عدد المقولين	عدد الحافلات	معدل الامتلاك
1989	03	08	2.66
1990	08	16	2
1991	17	21	1.23
1993	52	66	1.27
1994	153	168	1.09
1995	210	216	1.02
1997	943	995	1.05
1999	1078	1103	1.02
2000	1713	1742	1.01

المصدر: مديرية النقل لولاية وهران.

لم تكن المنافسة عادلة بين القطاعين العام والخاص، لأنها ببساطة لم تكن تخضع لنفس المنطق؛ فبينما كانت للشركة العمومية التزامات تملئها نوعية الخدمة، حيث تخضع المقاولات الخاصة لمنطق تجاري بحت غايته تحقيق أكبر نصيب من الأرباح في كل دورة. فقدت على اثر ذلك الشركة العمومية عددا كبيرا من الزبائن شيئا فشيئا، فانسحبت من بعض الخطوط، لكنها ظلت توفر خدماتها على الخطوط التي يتجاوز طولها 10 كم، فيحين بقيت المقاولات

¹⁸ - اعتمدت المقاولات الخاصة في بدايتها على حافلات مسترجعة، قد سبق استعمالها من قبل بعض المؤسسات العمومية للنقل، ثم طرحت للتصفية عبر المزادات العلنية، وهي حافلات من الحجم الكبير مصنوعة من طرف الشركة الوطنية للسيارات الصناعية "SNVI".

الخاصة تستغل الخطوط المتوسطة والقصيرة فقط (مرحوم ي. - هاني م.، 1996). ولم تقتحم المقاولات الخاصة الخطوط الطويلة إلا بعد سنة 1995، تاريخ ظهور العربات المهيأة¹⁹ التي تسمح يوميا بعدد معتبر للدورات.

المرحلة الثانية : سياسة تشغيل الشباب منطلق جديد للنقل الحضري

أدى تراكم ديون الشركة البلدية للنقل الحضري وعجزها على توفير خدمات ذات نوعية وكمية إلى تراجعها في الميدان مقابل تزايد عدد المقاولات الخاصة التي أصبحت متواجدة في مختلف الخطوط سنة 1996، وبأنواع جديدة من الحافلات، منها العربات المهيأة كما سبق لنا الإشارة إليه. ولم يكن هذا النوع من الحافلات ملائما ومقاييس الجودة و الأمان، فكان أكثر تعرضا للنقد على الرغم من فعاليته، لاسيما في الخطوط شبه الحضرية. فشهدت شبكة النقل بوهران إقحام نوع جديد من العربات مهيأة و مصنعة وفق المعايير المعمول بها، وذات سعة محدودة تتراوح بين 18 و 32 مقعدا، معروفة باسم (كارسان) وأخرى آسيوية الصنع مثل (طيوطا وهيونداي). تزامن تحرير سوق الصناعات الميكانيكية العالمية مع الشروع في تطبيق آليات جديدة لتشغيل الشباب بالجزائر منذ 1996، الأمر الذي سمح بتحسين أداء حظيرة الحافلات²⁰ من جهة، وتجاوز عقبة غياب الاستثمار الكبير وعدم وجود مهارات وتخصصات عند القطاع الخاص المحلي من جهة أخرى. فتنطور عدد المقاولات الخاصة بشكل سريع في الخمس

¹⁹ - العربات المهيأة هي في الأصل سيارات لنقل البضائع، تم تحويلها إلى سيارات نقل الأشخاص بعد إدخال بعض التغيرات عليها، وهذا بإضافة مقاعد في المقطورة الخلفية. و"سمحت ثورة العربات المهيأة التي تشبه سيارة أجرة "طاكسي" الجماعية التي تحوم بشكل دائم وبكلفة نقل مناسبة للمستعمل، بتخفيف من حدة الأزمة الاجتماعية للسكان الذين مستهم البطالة من جهة، وبرهنت على عدم فعالية المؤسسات العمومية للنقل الحضري أو شبه الحضري من جهة أخرى، " (بن جليد ع، 1998)

²⁰ - حيث قدرنا معدل سن العربات سنة 2002 بأقل من ثلاث سنوات، حسب التحقيق الميداني الذي مس 10% من المقاولين الخواص (يوسفى ب، 2002)

سنوات الموالية، ليصل إلى 17042 مقاولا سنة 2002 (انظر الجدول).

ومن بين النقاط السلبية في هذه المرحلة تراجع استعمال الحافلات الكبيرة بشكل رهيب التي قفز سعرها إلى أكثر من 6 ملايين دينار، في حين كان سعر العربات المهيأة والحافلات الصغيرة الموجودة في السوق الجزائرية لا يتجاوز 4 ملايين دينار، وهو ثمن يقارب الحصة المالية القسوى المقترحة في إطار دعم وتشغيل الشباب ابتداء من سنة 1996²¹.

المرحلة الثالثة : إعادة ضبط الشبكة

ترك غياب مخطط للنقل الحضري في مدينة وهران فراغا مرجعيا تستند إليه الإدارة لأجل تشغيل الشبكة على الرغم من أن قانون 1988 يشير إلى إمكانية اللجوء إلى ذلك. ولم يكن المخطط العام للتهيئة والتعمير "PDAU"، يشكل الأرضية المرجعية لتحديد النطاقات الحضرية لشبكة النقل في التسعينيات.

وتم منذ سنة 2003 إعادة ضبط الشبكة وفق ما تمليه المعطيات الحضرية الجديدة لمجمعة وهران، بإعادة تشغيل بعض الخطوط السابقة للشركة البلدية التي أهملتها المقاولات الخاصة، فأفحمت الحافلات الكبرى من جديد في الشبكة بعدما تبين العجز الفعلي في تلبية حاجيات التنقل عن طريق الحافلات الصغيرة، بل وعدم مطابقتها مع عدد مستعملي الشبكة²². نشبت على اثر ذلك خلافات بين مديرية النقل والناقلين الخواص، تجلت على شكل اضرابات و اضطرابات في النقل، بسبب رفض بعض المقاولين فكرة استبدال نوع الحافلات المستخدمة. سمح ذلك من استرجاع بعض الخطوط المباشرة بين الأحياء الوسطية و التجمعات المحيطة (كخط عين البيضاء، سيدي البشير، سيدي الشحمي... الخ) ، وتغيير مسارات

²¹- تتركب الحصة المالية المقترحة في إطار وكالة دعم وتشغيل الشباب من مركبة مالية ثلاثية يشارك فيها الشاب المستثمر، الوكالة الوطنية لتشغيل الشباب و البنوك.

²²- تستعمل الحافلات الكبيرة عموما في الخطوط التي يتردد عليها أكثر من 1500 شخص في الساعة، فيحين كانت بعض الخطوط النقل الجماعي بوهران تستعمل الحافلات الصغرى.

بعض الخطوط، بينما مددت مسارات خطوط أخرى (كخط 14 نحو المرسي الكبير) ، كما أقحمت خطوط جديدة كالخط H الرابط بين الأحياء المحيطة للمدينة الموجودة في الحلقة الحضرية الثالثة²³. بعد سحب النوع الأول من الحافلات، برز من جديد ضعف القطاع الخاص على تلبية حاجيات التنقلات اليومية، لعدم قدرته على تعبئة العدد اللازم من الحافلات الكبيرة في بعض الخطوط، بسبب تكلفتها المرتفعة. فظهرت مشاكل أخرى كطول مدة التنقل والانتظار بالمحطات، لأن امتلاء الحافلات الكبرى يستدعي وقتاً إضافياً ويتفق ذلك مع ما يمليه قانون السلسلة الدورية لحركة المركبات. ونعتقد أنه رغم المحاولات العديدة التي بذلتها وتبذلها السلطات العمومية، إلا أن النقل الحضري ظل بعيداً عن التطلعات ولم يرق إلى المستوى المطلوب. ومن هنا يجب علينا العودة إلى تفكيك وتحليل بدقة طريقة سير المقاولات الخاصة عن قرب ومحاولة إبراز منطوق وطريقة تسييرها لفهم هذا الوضع المقلق.

²³ - يعتبر هذا الخط، خط ضروري للحركات المحيطة حيث كانت تتم سابقاً بالمرور بالمركز.

مكانة جديدة للمقاولات الخاصة المصغرة وتحكم محدود للإدارة في سير الخدمة (الشبكة)

تتصادم في كثير من الحالات مواقف مقاولات النقل مع آراء وتوجهات الإدارة المسؤولة لاسيما على مستوى تسيير الشبكة. تتعقد هذه العلاقة نظرا لطبيعة تلك المؤسسات التي يزداد عددها سنويا، حيث تنشط في الميدان وفق منطق تجاري غير احترافي، و"تنسج المؤسسات بالفعل علاقة قوة مع السلطات العمومية، يمكن أن تبدأ بالضغط البسيط، إلى استعمال نفوذ "لوبي" بتشكيلة مضبوطة، وصولا إلى ممارسة تشويش فعلي فيما يتعلق بتثبيت الأسعار... تشكل المؤسسات قوة اجتماعية مهمة" (مزجر ب، 1990).

تسيير غير احترافي للمؤسسات الخاصة

لا تملك جل المؤسسات الخاصة إن لم نقل كلها، التقاليد والخبرة اللازمة سواء في التسيير أو في النقل حسب ما توصلنا إليه من خلال التحقيق الميداني الذي أجريناه سنة 2002 مع المقاولين الخواص، الذي مس حوالي 80 مقولة (بوسفي ب، 2002)²⁴. فإذا تفحصنا العمل الأصلي لأرباب أغلب المقاولات نجد أن 20% من مالكي هذه الحافلات، يمثلون مستثمرين كانوا بدون عمل سابق؛ وبنفس النسبة نجد فئة الموظفين السابقين وهي فئة متميزة²⁵؛ ومن جهة أخرى 15% من المقاولين الجدد هم في الأصل حرفيين وأقل من 10% هم تجار. وتشكل البنوك في إطار سياسة تشغيل الشباب

²⁴ - الهدف من ذلك هو معرفة ما إذا كانت مقاولات النقل الخاصة تتمتع بمسيرين ذوي كفاءات سواء في قطاع النقل أو على مستوى المناجمت، مما يسمح لها من دفع هذا القطاع وفق نظرة احترافية أو العكس. ففي النقل الريفي، لم تكن للمستثمرين علاقة مهنية بالنقل، مثلما أشارت إليه بعض مذكرات تخرج طلبة قسم الجغرافيا بجامعة وهران.

²⁵ - تتكون هذه الفئة من الموظفين والتقنيين وحتى بعض الإطارات السابقة سواء المتقاعدة أو التي سرحت من المؤسسات بعد تطبيق الإصلاحات الاقتصادية. ويفسر بروز هذه الفئة سهولة حصولهم على قروض أو على رخصة الخط بحكم علاقاتها؛ وتكون استثماراتهم عموما باسم أحد الأقارب "الزوجة، الأم، الابن".

أهم مصدر للتمويل المالي لإنشاء هذه المقاولات بنسبة تعادل 45%، بالإضافة إلى القطاع الثالث عامة و الأملاك العائلية خاصة. ويفسر لنا هذا الوضع بعض التجاوزات و السلوكيات غير المسؤولة، كالغيابات المتكررة وعدم ضمان ديمومة الخدمات، فأصبحت الحافلات والخطوط محل صفقات البيع أو التأجير²⁶. وقد سجلت مديرية النقل اثر جولة ميدانية سنة 2001، غياب 363 ناقلا عن الشبكة.

تعتمد هذه المقاولات على مستخدمين شباب²⁷ بدون خبرة، سمحت لهم الممارسة الميدانية من اكتساب تجربة محدودة لكن غير مؤطرة، كما تبرزه التحقيقات، أين سجلنا 30 % من القابضين هم بدون مهنة سابقة، أما البقية التي سبق لها العمل فجلبها من مستخدمي القطاع الخاص، لاسيما القطاع غير الرسمي للخدمات والتجارة بنسبة تصل إلى 30 %. أما فيما يخص السائقين، فلا يتمتع سوى 29 % منهم بالخبرة الضرورية في هذا الميدان، وهي تمثل الشريحة التي سبق لها العمل لحساب الشركات العمومية للنقل أو في ميدان نقل البضائع. أما عن مستوياتهم التعليمية فهي محدودة، باستثناء عدد قليل من الشباب المتخرج من الجامعات المستفيد من دعم وكالة تشغيل الشباب.

و يعد هذا الطاقم غير قار وكثير الحركة بين المقاولات، حيث سجلنا متوسط 4 إلى 5 تغييرات لكل من القابض في السنة، ومن 2 إلى 3 تغييرات للسائق. يرجع المستخدمون هذه الظاهرة إلى عدم التزام المالك "المقاول"²⁸ بضمان بعض الحقوق كالتأمين و تحسين

²⁶ - تطورت هذه الممارسات بفعل تراكم الثروة عند الأفراد، وشكل النقل أحد القطاعات الأكثر جاذبية، فتراكمت طلبات الاعتمادات التي ما فتئت أن جمدت في نهاية التسعينيات، وأصبحت شراء الخط أو كرائه الوسيلة الوحيدة للاستثمار، ولعل الخط B والخط الجامعي U أحسن دليل، لكونهما يصنفان أكثر الخطوط مردودية بالنسبة للمقاولين.

²⁷ - تتراوح أعمار جل القابضين بين 18 " إن لم نقل أقل " و 24 سنة، بينما تقدر أعمار أغلب السائقين ما بين 26 سنة و 35 سنة.

²⁸ - مفهوم المقاول أو المستثمر يوضع بتحفظ لان طبيعة الشركات و طريقة تسيرها بعيد كل البعد عن الاحترافية وقد أشار إليها الباحث عابد بن جليد عندما تطرق إلى النقل الريفي في الجزائر .

الأجرة، حيث يضغط عليهم باستمرار من أجل تحقيق أرباح على حساب نوعية الخدمة. وقد أنتج هذا المحيط ممارسات غير احترافية كعدم احترام الحد الأقصى لعدد الركاب، تغيير المسارات، السرعة أو الإبطاء الفادح عند بعض محطات الوقوف، وهي ممارسات مشابهة لحد كبير لما هو عليه النقل في الدول السائرة في طريق النمو كالمغرب، السينغال، نيجيريا... الخ..

قواعد جديدة لسير الشبكة وتقهقر دور السلطات العمومية

حاولت المقاولات عن طريق جمعيات ونقابات استحداث تنظيمات جديدة في الميدان اثر تدهور الوضعية التي تتجاوز أحيانا قدرات تحكم الإدارة. فصارت نقابات نقل القطاع الخاص أكثر قوة ونشاطا حيث تطورت فكرة التسيير الذاتي عند المقاولات و استطاعت إفشال بعض تدخلات الإدارة، سواء على مستوى الشبكة أو على مستوى الأسعار أو نوع العربات المستعملة. أما أبرز وأهم تنظيم، فإنه يعتمد على السلسلة الحلقية التي تنسج بتطبيق قاعدة الدور، انطلاقا من رؤوس الخطوط.

نوع العربات

لا يمكن الحديث عن شبكة النقل الحضري بدون إثارة نوعية العربات المستعملة التي تشكل جوهر التقلبات. فأصبحت حظيرة الحافلات تتألف من 50% من الحافلات الصغيرة و 40% من العربات المهيأة وهذا لسببين رئيسيين؛ يتمثل الأول في سعر العربات المنخفض للحافلات الصغيرة والعربات المهيأة، أما السبب الثاني فيتعلق بملاءمة نوع العربات في حد ذاتها مع قاعدة نظام المتتابع الحلقي، إذ تقلص وقت الامتلاء "المقدر من طرف المستخدم".

أفرزت هذه المعطيات وضع جديد؛ أدى إلى السحب التدريجي للحافلات ذات الحجم الكبير التي كانت تستعمل من طرف الخواص في المرحلة ما بين 1988/1996. أما النتيجة، فهي تفكيك الشبكة وإعادة تشكيلها وفق المعايير الجديدة، وإن كانت الخطوط

الحالية تتوافق والمخطط العمراني النصف شعاعي لمدينة وهران، الموروث في الأصل عن الشركة البلدية للنقل الحضري. فألغيت بعض الخطوط كالخط 3، وجزئت بعضها كالخط 41، 6، ومددت أخرى كالخط، واستحدثت خطوط جديدة كالخط 2، 18، C، 4G.

توزيع الخطوط

تطورت على العموم المسافة التي تغطيها الشبكة من 180 كم سنة 1992 إلى 220 كم سنة 1996، لتصل إلى 250 كم سنة 2001، وهو مؤشر إيجابي يدل على تعدد الخطوط وتغطية العمران. ولكن، يبدو أن هذه القفزة تمت على حساب إنشاء الخطوط التي يفوق طولها 10 كم، إذ أصبحت الشبكة تتكون بصورة واضحة من الخطوط القصيرة (دون 5 كم). فسجلنا تراجع طول 13 خط بين 2.5 و 7 كم لكل واحد، فلم نحص سوى 8 خطوط طويلة فقط سنة 2001 عوض 12 خط سنة 1996، و 7 خطوط قصيرة سنة 2001 في حين لم يكن موجود أي خط له هذا الطول سنة 1996.

وتتركب شبكة النقل الحضري بوهران من خطوط نصف شعاعية حضرية وأخرى محيطية؛ ويتألف النوع الأول بدوره من خطوط مركزية وخطوط عرضية إذ تنطلق الخطوط المركزية من الأحياء المحيطة بالمدينة وخاصة من المناطق الحضرية الجديدة، لتصل بعضها إلى وسط المدينة كالخط 11 و 18، والبعض الآخر إلى المركز الثانوي " المدينة الجديدة" كالخط 51 وأخرى تنتهي بوسط المدينة القديم أي حي سيدي الهواري كالخط 13، لتتقاطع معها الخطوط العرضية كالخط (A، B، 4G) التي تربط الأجزاء المحيطية الحضرية الشرقية بالغربية.

بينما ظهرت حديثا الخطوط المحيطية الرابطة بين محيط المدينة و المجالات المعمرة مع بروز العربات المهيأة، وهي خطوط قصيرة تشمل التجمعات الملتفة حول الحلقة الحضرية الرابعة (عين البيضاء، سيدي البشير، بلقايد... الخ) لتنتهي عند الأحياء المحيطية (الصديقية، أيسطو... الخ).

تعيق طريقة تعمير المناطق المحيطية بوهران تطور شبكة النقل الجماعي بسبب تأخر إنجاز شبكة الطرقات والتي إن وجدت فهي

أحيانا غير متطابقة مع المقاييس المعمول بها وهي غير معبدة كذلك. يطرح هذا الإشكال بالنسبة للتجمعات العمرانية اللاشعرية الواقعة خارج مدينة وهران كحي الحاسي مثلا²⁹.

محطات الوقوف

كما تطرح من باب آخر نوعية الإنتاج التي لا ترتبط بنوع الحافلات فحسب بل بالتحكم في سير الشبكة عن طريق ترمين الوقت وتنظيم محطات التوقف. "تحدد الانتظامية وقت وشروط الانتظار، فتسمح بتقليص المدة العامة للمستعملين بامثالهم الراشد للمواقيت.... كما تسمح للمؤسسة بأن تكون لها أكثر فعالية فيما يخص توزيع المستعملين في المركبات" (كانكالوف، ب. - قرقيلول، 1991).

ولم تضبط هذه المحطات والنقاط تقنيا سواء على مستوى توزيعها أو على مستوى تهيئتها. فظهرت نقاط عديدة حسب ما تمليه حاجة المستعملين، فأصبح متعارف عليها؛ أكثر من ذلك، أصبحت "رسمية". فنجد 946 نقطة وقوف موزعة على الشبكة، بمعدل 50 متر بين نقطة توقف وأخرى³⁰، ولا تكاد تتجاوز بعض الخطوط هذه المسافة كالخط (4G، B، 51).

تضبط هذه المواقف إشارات لا توجد سوى في 34 % فقط من النقاط، الأمر الذي جعل من مستعملي ومستخدمي الشبكة يصطلحون عليها ببعض الأسماء التي ترمز لها كالشكل أو المعلم وحتى نوع النشاط التجاري الموجود قرب تلك النقطة كالمقهى، الخبز أو... الخ. جل هذه المواقف غير مزود بأدنى لوازم الراحة، كالملجأ "Abri de bus"، الكراسي، المعلقة التي تضبط مسار الخط ومواقيت المرور. أما محطات التوقف النهائية وخاصة

²⁹ - " تجعل الأشكال الجديدة للتوسعات (سكن غير لائق، تجزئات) الحركات اليومية صعبة. وتتبع التجهيزات والخدمات ببطء إعادة التشكيل الإقليمي. تتأخر البنية التحتية بالنسبة للامتداد الحضري. فأصبح من الصعب يوم بعد يوم للاستجابة للطلب الحضري" (سويح س.أ، 2002).

³⁰ - هذه المسافة ضعيفة جدا في حالة مدينة كبرى وهي تعطل الانسياب الطبيعي للحافلات وتؤثر سلبا على أوقات المرور والسرعة التجارية، تصل إلى 500 متر في بعض المدن بالدول المتطورة.

المحيطية (الصديقية، ايسطو، البركي)، فهي تستعمل مساحات غير معبدة ولا تتوفر على أدنى الشروط التي تسمح بتنظيم حركة المركبات وحركة المستعملين. يعود إنجاز وتسيير هذا النوع من التجهيزات إلى البلديات التي قلصت النفقات في هذا الإطار كما هو الشأن بالنسبة لبلديات ولاية الجزائر (اسلي م. ا، 2002).

الخاتمة:

تم اللجوء إلى القطاع الخاص بالنقل الحضري بوهران على حساب الشركات العمومية وبعض القواعد التنظيمية التي كانت تضمن تسيير النقل وفق معايير تقنية بالدرجة الأولى وأخرى اجتماعية بالدرجة الثانية. فسمح ذلك للسلطات العمومية من التخلص من عبء الإنفاق. واقتصر الدور على فاعل واحد وهي مديرية النقل بدلا من استحداث قواعد أكثر صرامة وواقعية عن طريق توسيع سلطة ضبط القطاع بإدراج كل الفاعلين في نظام النقل (مديرية البناء، مديرية الأشغال العمومية والتجهيزات... الخ) بما في ذلك المقاولات. كما يلاحظ غياب الفعالية في التنسيق بين مختلف الفاعلين، بين السلطات العمومية (مديرية النقل والبلديات) من جهة وبين السلطات العمومية والمقاولات الخاصة الجديدة من جهة أخرى. تتحول تلك العلاقة في كثير من الأحيان إلى صراع لوجهات نظر ومصالح متباينة لاسيما حول المسارات، الأسعار ونوع العربات المستخدمة. وما يعيق حسن تسيير الشبكة هو عدم تحكم السلطة العمومية في كل المعطيات المتعلقة بالمقاولات الخاصة التي تؤثر بدورها على استقرار العرض والنقل كله، بسبب عدم احترافيتها و مهنية مستخدميها. فأصبح النمط الجديد للنقل الحضري بالجزائر يتطابق لحد كبير وتوجيهات البنك العالمي، مشابها لما هو موجود في بعض الدول السائرة في طريق النمو. ويمكن الجزم اليوم، أن الاستعانة بالقطاع الخاص في النقل الحضري حل غير دائم بل مؤقت، ولا يمكنه أن يرقى ليلبغ مستوى الخدمة والانتظامية بالمستوى النوعي والكمي الذي يطمح إليه المستعملون أو السلطات العمومية، على الرغم من استفادة

القطاع كغيره من سياسة تشغيل الشباب ابتداء من سنة 1996 والتي اختصر عطاؤها على الشغل وحظيرة الحافلات فقط، وليس على تسيير المؤسسات وتطوير الخدمات.

المراجع:

Bibliographie :

Ouvrages :

- CANCALOU F. GARGAILLO L., 1991, Les transports collectifs urbains : Pour quelles stratégies ? L'Harmattan, Paris.
- CETUR, 1982, Manuel d'urbanisme pour les pays en développement « les transports urbains », CERTU, Lyon, 248p.
- CERTU, 1992, La cartographie des transports urbains, CERTU, Lyon.
- CHANSON-JABEUR C. - GODARD X., 1996, Villes, transports et déplacements au Maghreb, L'Harmattan, Paris.
- CHANSON-JABEUR C. et MUNETTE S., 2002, Transports urbains et interurbains en Algérie, Les cahiers du GREMAMO, Université Paris 7.
- GODARD X.-HEURNIER P., 1992, Les transports urbains en Afrique à l'heure de l'ajustement : redéfinir le service public. Karthala, Paris.
- GODARD X., 1992, La mobilité et le transport dans les villes des pays en développement : transferts de modèles et échanges économiques Nord-Sud, CODATU. L'Harmattan, Paris.
- GODARD X., 1994, Les transports dans les villes du Sud, recherches de solutions durables. CODATU, Karthala, Paris.

Thèses et Mémoires :

- ABDELJELIL R.- KADOURI F., 2001, La périphérie oranaise : croissance, mobilité et transport. Mémoire d'ingénieur, géographie, Université d'Oran.
- ARBI R.- FRADJI A., 1991, Etude sur les transports dans les zones urbaines et périurbaines de Tlemcen. Mémoire d'ingénieur, géographie, Université d'Oran.
- CHACHOUA M., 1982, Essai d'approche méthodologique des transports urbains. Etude du cas d'Oran, Mémoire de D.E.S., géographie, Université d'Oran.
- DJAROUR K., 1992, Etude sur le transport dans la zone suburbaine d'Oran. Mémoire d'ingénieur, géographie, Université d'Oran.

- GODJILI K. – TADJER N., 2002, La mobilité résidentielle et les mouvements d'intégration de la périphérie oranaise. Mémoire d'ingénieur, géographie, Université d'Oran.
- HADJ T.R., 1991, Crise du secteur public des transports urbains par autobus en Tunisie. Thèse doctorat, urbanisme, Paris X.
- HANI M. - MARHOUM Y., 1996, Libéralisation du service public de transports collectifs en milieu urbain. Cas de la métropole oranaise. Mémoire d'ingénieur, géographie, Université d'Oran.
- KANDSI F. -TCHANI B., Le rôle du transport dans l'organisation de l'espace local Belabessien. Mémoire d'ingénieur, géographie, Université d'Oran, 1991.
- MAATI A., 1994, La cartographie des réseaux urbains : secteurs public et privé dans la ville d'Oran, Mémoire D.E.U.A., cartographie, Université d'Oran.
- METZGER P., 1990, Relations de pouvoir et transports collectifs à Salvador (Brésil). Thèse de doctorat, Université de Paris III.
- MESSAHEL A., 2000, Lecture de l'espace périphérique oranais : le cas des lotissements et des recasements. Magister, géographie, Université d'Oran.
- OUALI DADA T., 1991, Mutation de la corniche oranaise et problèmes de transport. Mémoire d'ingénieur, géographie, Université d'Oran.
- YOUSFI B., 2002, Diagnostic de la libéralisation des transports collectifs urbains en Algérie : cas de l'agglomération oranaise. Magister, géographie, Université d'Oran.

Articles

- BENDJELID A., 2002, L'émergence des petits entrepreneurs privés dans le transport collectif en milieu rural en Algérie. In *Insaniyat* 2002 n°16, CRASC, Oran, pp.201-208.
- BENDJELID A., 1998, Fragmentation de l'espace urbain Oranais. In *Insaniyat*, n° 5, CRASC, Oran, pp.61-84.
- CHACHOUA M., Transports urbains collectifs, situation et perspectives dans une métropole régionale : Oran (Algérie). In *Cahiers du GREMAMO* 1997 n°14, Université de Paris VII, pp.33-38.
- ISLI M.A., 2002, L'ouverture au secteur privé des transports urbains de voyageurs en Algérie. In *Transports urbains et interurbains en Algérie*, sous la direction de CHANSON-JABEUR C. et MUSETTE S., *Cahiers du GREMAMO*, Université Paris 7, pp.19-33.
- MANDON B. – DOLEHOUME A, 1994, Les expériences africaines et brésiliennes du transport collectif. In *Conférence pour le*

développement des transports collectifs urbains et périurbains (CODATU), « Les transports dans les villes du Sud, recherches de solutions durables », Sous la direction de : GODARD X., Karthala, Paris, pp.127-147

- MATOUK F. – ABEILLE M., 1993, La crise des transports urbains à Alger. La part du cadre institutionnel et réglementaire. In Conférence pour le développement des transports collectifs urbains et périurbains (CODATU) “ le transport urbain dans les pays en développement”, Tunis, pp.IX15-IX25.
- SEMMOUD B., 1995, Croissance urbaine, aménagement et mobilité sociale dans l’agglomération oranaise (Algérie), Cahiers du GREMAMO, n°12, Université de Paris VII.
- SOUIAH S.A., 2002, « Comportements migratoire et appropriation de l’espace à Oran. Douars périurbains et nouveaux lotissements à l’épreuve des déplacements ». In Transports urbains et interurbains en Algérie, sous la direction de CHANSON –JABEUR C. et MUNETTE S., Cahiers du GREMAMO, Université Paris 7, pp.95-101.

Etudes

- BETUR, 1999, Plan de transport de la wilaya d’Oran, Alger
- BETUR, 2001, Résultats de l’enquête sur la mobilité quotidienne dans l’agglomération oranaise, Alger