

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي و البحث العلمي
جامعة منتوري - قسنطينة
كلية علوم الأرض، الجغرافيا و التهيئة العمرانية

الرقم التسلسلي

السلسلة

التمدد الحضري والحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف

أطروحة مقدمة لنيل درجة دكتوراه العلوم في تهيئة المجال

مقدمة من طرف: عبد الحكيم كبيش
تحت إشراف: د. محمد الهادي لعروق

لجنة المناقشة

- الأستاذ: شراد صلاح الدين (جامعة قسنطينة)..... رئيسا
- الأستاذ: محمد الهادي لعروق (جامعة قسنطينة)..... مشرفا
- الأستاذ: أحسن بن ميسي (جامعة قسنطينة)..... ممتحنا
- الأستاذ: غنوشي أحمد (جامعة أم البواقي)..... ممتحنا
- الأستاذ: قسوم جمال (جامعة عنابة)..... ممتحنا

قسنطينة - السنة الجامعية 2010 - 2011

إلى روح أمي الخالدة

شكر وتقدير

أتوجه في البداية بكل الشكر والتقدير للأستاذ المشرف محمد الهادي لعروق على ما قدمه من نصح و إرشاد وتعاون في سبيل إنجاح هذا العمل، فقد تحمس دائما للموضوع وعرف كيف يوجهه. كما تجدر الإشادة كذلك بإدارته السديدة منذ 2007 لمشروع البحث حول " مجالات الأطراف في المغرب العربي، التشخيص، الوظائف والحوكمة، حالة المدن الميتروبولية في الشرق الجزائري. وذلك ضمن مخبر البحث والدراسات حول المغرب العربي والمتوسط « LERMM»، بجامعة منتوري قسنطينة، الذي منحنا من خلاله إطارا مشجعا للبحث واستكمال الأطروحة. كما أتوجه بكل الشكر للأساتذة أعضاء اللجنة على قبولهم مناقشة الرسالة، وعلى نصائحهم وتشجيعهم المستمر للموضوع.

كما كان للتفاعل المستمر مع الأساتذة الباحثين ضمن فريق مخبر البحث " PUVIT" بجامعة فرحات عباس سطيف، ومخبر البحث SEDET – GREMAMO بجامعة باريس 7، الأثر الإيجابي على دعم هذا العمل، فلهم كل الشكر والتقدير. لا أنسى مديري الهيئات والمصالح على مستوى الولاية، وعلى المستوى المركزي، الذين لم يبخلوا علينا بالمعلومات والوثائق والاحصائيات، خاصة مدير مؤسسة BETUR على تعاونهم الفعال، ورئيس المنظمة الوطنية للناقلين الجزائريين ONTA، مدير مؤسسة ETUS، رئيس مصلحة التهيئة والتخطيط DPAT بولاية سطيف، URBASE، ANAT، DTP، DTW وغيرهم. كل زملائي الأساتذة الذين ساهموا في إنجاح هذا العمل خاصة في التحقيقات الميدانية حول النقل غير المرخص لهم خالص الشكر و التقدير. شكر و عرفان لكل أفراد أسرتي التي وفرت المحيط المناسب دائما للعمل، وتحملت الغيابات الطويلة والمتكررة، وساعات العمل بعيدا عن البيت. إلى كل من ساهم من قريب أو من بعيد في نجاح هذا العمل، أتقدم بجزيل الشكر والتقدير.

الفهرس

6	المقدمة العامة
	الباب الأول: النطاق الحضري لمدينة سطيف: مجال استقطاب بشهد تحولات جذرية
	الفصل الأول: الخصائص السكانية لإقليم الدراسة: نطاق جذب سكاني كبير
39	أولاً: نمو سكاني كبير يشهده النطاق الحضري
40	I- مراحل النمو السكاني وعوامله في النطاق
43	II - التجمعات الثانوية تسجل معدلات قياسية في نمو السكان
46	III- الكثافة السكانية في بلديات النطاق الحضري
53	ثانياً: نزعة نحو السكن المجمع في النطاق
53	I- خصائص التوزيع حسب نوع التجمع
56	II- تراجع التجمعات الرئيسية مقابل نمو التجمعات الثانوية في النطاق
	الفصل الثاني: التمدد الحضري في النطاق: حركة تعمير غير مسبوق
58	أولاً: أولوية توفير السكن و نتائجها على المجال
59	I- ارتفاع عرض السكن و تنوع أنماطه في النطاق
61	II- انتشار مستمر للسكن الهش في النطاق و برامج هامة للتحسين الحضري
64	III- استهلاك مفرط للمجال و تراجع في كثافة البناء
	ثانياً: التمدد الحضري في مدن النطاق
67	I- التمدد الحضري في مدينة سطيف: من مدينة مركزية إلى مدينة ممتدة
75	II- تمدد غير مسبوق للتجمعات السكانية في النطاق
83	III- ما هي انعكاسات ظاهرة التمدد الحضري على النطاق؟
	الفصل الثالث: التجهيزات و الخدمات في النطاق
	أولاً: خدمات من أعلى مستوى يوفرها النطاق الحضري لمدينة سطيف
96	I- الخدمات الصحية ذات البعد الإقليمي
99	II- أقطاب كبرى للتعليم و التكوين
	ثانياً: مؤسسات صناعية و أسواق تجارية ذات وزن جهوي
104	I- حركة تجارية كبيرة في الولاية و النطاق
105	II- توفر فرص الشغل في النطاق الحضري لمدينة سطيف
108	خلاصة الباب الأول

الباب الثاني: عناصر منظومة النقل و الحراك في النطاق الحضري لمدينة سطيف

الفصل الأول: تخطيط و تشريع النقل في الجزائر: ترسانة قوية لكنها غير مفعلة

أولاً: المزاوجة بين التخطيط الحضري و تخطيط النقل

- I- مستويات و أدوات التهيئة العمرانية.....111
- II- غياب تخطيط الحراك في أدوات التخطيط العمراني121

ثانياً: الإطار التشريعي للنقل في الجزائر

- I- الفاعلون في قطاع النقل في الجزائر: تعدد المتدخلين و غياب التنسيق.....127
- II- القوانين و التشريعات المنظمة للنقل137

الفصل الثاني: عناصر منظومة النقل و المرور في النطاق

أولاً: مشاكل المرور وحوادث السير تتصدر واقع النطاق

- I - بوادر ظهور مشاكل المرور في المدينة و النطاق الحضري145
- II- إشكالية حوادث المرور تؤرق السلطة و تستنزف طاقات المجتمع152

ثانياً: عناصر منظومة النقل: التكوين، العقوبات و المراقبة التقنية للسيارات

- I- التكوين: مشاكل كبيرة أدت إلى ضعف التكوين.....164
- II-العقوبات: تشديد العقوبات و العمل على تحقيق فاعليتها.....168
- III-الفحص و المراقبة التقنية للمركبات، عملية تحتاج الدعم175

الفصل الثالث: هياكل النقل وشبكة الطرق في الولاية و النطاق الحضري

أولاً: الهياكل و الشبكات في إقليم الدراسة

- I- الهياكل و الشبكات و دورها في التنمية الاقتصادية.....180
- II- رسم الشبكة و مواصفاتها في الولاية و في النطاق.....183

ثانياً: الاستثمارات الكبرى في قطاع النقل و الأشغال العمومية

- I- حجم استثمار فاق بكثير كل التوقعات.....189
- II- المشاريع الهيكلية الكبرى للنطاق الحضري.....199
- 215..... خلاصة الباب الثاني

الباب الثالث: تحليل واقع العرض و الطلب في النطاق الحضري لمدينة سطيف

الفصل الأول: النطاق الحضري لمدينة سطيف: مجال حراك كبير

أولاً: الدراسة الكمية للحراك أصبحت ضرورة ملحة

- I- أهمية التحقيقات الميدانية (تحقيقات الأسر)220

222	II-معطيات الحراك في النطاق الحضري لمدينة سطيف
	ثانيا: خصائص الحراك في النطاق الحضري لمدينة سطيف
225	I- توزيع التنقلات حسب الوسيلة
230	II- خصائص التنقلات من حيث الغرض و الزمن
	ثالثا: تأزم واقع النقل الجماعي في النطاق
232	I- تشبع خطوط النقل الحضري لكن بمستوى خدمة متدني في النطاق
234	II- توزيع التنقلات حسب الغرض في النطاق
236	III- التنقلات المفروضة و التنقلات الغير مفروضة في النطاق
	الفصل الثاني: واقع العرض والطلب على الحراك في إقليم الدراسة
	أولا: تزايد استعمال السيارة و تردي النقل الجماعي في النطاق
240	I- تزايد استعمال السيارة الفردية
250	II- تردي منظومة النقل الجماعي في منطقة الدراسة
	ثانيا: المنشآت القاعدية و الشبكة الحضرية في النطاق
269	I- قصور واضح في المحطات البرية و مواقف التكفل بالمسافرين في النطاق
272	II- الشبكة الحضرية في إقليم الدراسة
	الفصل الثالث: التحقيقات الميدانية حول تزايد النقل الفردي و انتشار النقل غير المرخص
	أولا: نتائج الاستبيان لقياس مدى التبعية للسيارة الخاصة في النطاق الحضري لمدينة سطيف
284	I- ظروف التحقيق، الفرضية، الصعوبات و خصائص العينة
287	II- نتائج الدراسة الميدانية حول استعمال السيارة الخاصة
	ثانيا: النقل غير المرخص: نتائج التحقيقات الميدانية
296	I- ظاهرة النقل غير المرخص "الفرد" في انتشار سريع
300	II- التحقيق الخاص بالناقلين غير المرخصين
324	III- التحقيق الميداني حول مستعملي النقل الغير مرخص (الفرد)
335	خلاصة الباب الثالث
337	الخاتمة
344	الملحق
351	قائمة المراجع
358	الفهارس
368	الملخص باللغة الفرنسية
369	الملخص باللغة الانجليزية

المقدمة العامّة

تنظيم و تخطيط النقل من المسائل المطروحة اليوم بحدّة ضمن قضايا التنمية والتهيئة في دول العالم النامي بشكل عام وفي الجزائر بشكل خاص. فعنصر النقل و الحراك " transport et mobilité" يحضر دائما في صلب القضايا التي تستدعي البحث والتحليل الجغرافي، وفي مقدمتها قضايا الاستقطاب، العولمة، الاحتباس الحراري والقضايا المتعلقة بأمن الإنسان بشكل عام. وتكمن أهمية الدراسة الجغرافية لهذا الموضوع كون عنصر النقل لا يمكن حصره فقط في جانبه التقني والكمي من خلال " تحديد نشاط النقل بواسطة قياس حراك الأفراد والسلع "1، أو من خلال العرض و الطلب في مجال النقل، بل في جانبه كسلوك يتأثر بجملة من العوامل الاقتصادية الاجتماعية والثقافية. و "الحراك لا يستجيب فقط لأغراض اقتصادية، انه يحمل معنى إنساني عميق"2، ويشكل الجانب الاجتماعي للنقل ميدانا خصبا للدراسة تفرض على الباحث الإحاطة بالمجال الذي يحيط بالمدينة، وهو ما يعرف بالنطاق الحضري الذي يظم الأطراف والتجمعات الثانوية التابعة للمدينة، فهو "ذلك المحيط الذي أصبح الآن يستوعب كثيرا من عناصر المدينة من مساكن وخدمات ومرافق، والذي أصبح يمثل بدوره ظهيرا عمرانيا وبيئيا، له وظائفه وأنشطته التي تتكامل مع المدينة ويشكل معها وحدة عمرانية واحدة"3. من جهة أخرى، يأتي الاهتمام المتزايد اليوم بموضوع الحضر « thème urbain » و بموضوع الحراك « thème mobilité » بشكل خاص في ظل ظاهرة التوجه السريع نحو التحضر، وهو في الغالب لا يوازيه تخطيط وتوجيه، ولا ترافقه البنية التحتية والمرافق الضرورية مما يؤدي إلى مشاكل الاختناقات المرورية وتراجع ظروف الحياة العامة، ما يفرض على المدن الكثير من التحديات.

تعاني المدينة الجزائرية حاليا من مشاكل كثيرة ومتراكمة نتجت عن التعمير السريع منذ الاستقلال، تحت تأثير أزمة السكن والضغط المتزايد على المرافق والخدمات، فازداد الطلب على العقار الذي عجزت أدوات التهيئة والتعمير على توفيره. و أصبحت المدينة تعيش واقعا مزريا من آثاره الواضحة انتشار التعمير العشوي في أطراف المدن وتشكل أحياء سكنية هشة، أدت إلى تشويبه النسيج العمراني.

¹ - MERENNE E, Géographie des transports : contraintes et enjeux, Presse Universitaires de Rennes, 2003, p.101.

² - WOLKOWITCH M, Géographie des transports, Armand Colin, Paris, édition 1982, p 348.

³ - أحمد كمال الدين عفيفي، التخطيط المروري وعلاقته بالمحيط الجغرافي، الندوة العلمية للتجارب العربية والدولية في تنظيم المرور، الجزائر، 03-01 جوان 2009، ص3.

تعيش مدينة سطيف على غرار المدن الجزائرية الكبرى، دينامية حضرية كبيرة، فهي ورشة مفتوحة على عدة مشاريع هامة، شملت كل القطاعات وأدت إلى زيادة مساحة المدينة وارتفاع الطلب على الحركة، الناتج عن تمدد مسافات التنقلات اليومية و اللجوء إلى الاستعمال المكثف للسيارة الفردية، لتعويض عجز وسائل النقل الجماعي التي لم تتمكن من مسايرة هذا النمو، ما أدى إلى تراجع مستوى العيش فيها و انتشار مظاهر سلبية كالاختناقات المرورية، حوادث المرور الحضرية، التلوث بمختلف أشكاله... كنتيجة حتمية للنمو الكبير لحظيرة السيارات و غياب تخطيط مروري محكم.

. صياغة الإشكالية

تميزت موجة التحضر في العقود الأخيرة بميل المدن إلى التوسع الأفقي والانتشار المكاني، وما نتج عن ذلك من تحول في طبيعة العلاقة بين مركز المدينة وأطرافها وكذا المناطق الريفية المحيطة. وهو ما اصطلح عليه بالتمدد الحضري "étalement urbain" الذي أصبح ظاهرة تميز المدن الجزائرية الكبرى، وأنتج مجالات حضرية تعرف حراكا يوميا معتبرا تختلف وتتنوع فيه الوسائط وأغراض التنقل، كالنطاق الحضري لمدينة سطيف.

إن التفاعل المتبادل بين التحضر والحراك يجعل " من الصعب التمييز بين ما ينتجه التعمير من حراك أو ما ينتجه الحراك من عمران"⁴، و يرى جل المهتمين بالموضوع أن فهم الحراك هو فهم للمدينة، وهذا الفهم يتطلب دراسة المجال الذي تتم فيه الحركة ومعرفة العلاقة بين العمران والتنقل. والحراك جزء لا يتجزأ من منظومة حضرية "système urbain" لا يمكن دراستها إلا بتحليل الأنظمة الفرعية التي تكونها، وهي ثلاثة حسب « BONNAFOUS et PUEL »⁵ :

• نظام التوطن "système de localisation" الذي يرتبط باستخدامات الأرض (التوزيع المكاني للأنشطة ومناطق السكن والخدمات العمومية...).

• نظام اجتماعي يشمل سلوك وعادات تميز المجتمع الحضري.

• نظام الحراك الحضري "mobilité urbaine" وهو النظام الذي يربط النظامين السابقين، (التوطن والنظام الاجتماعي)، يتكون من تدفقات الأفراد والسلع، و من الهياكل والشبكات التي تمثل حامل الحراك.

تتمتع مدينة سطيف بموقعها الهام في مركز السهول العليا الشرقية الجزائرية، وتتميز بدرجة ربط هامة "connexité" وهي تعني قدرة الشبكة على تسهيل التنقل⁶، أي ما يزيد قدرة المدينة على استقبال أو إصدار تدفقات. وقد أدى نمو المدينة الكبير خاصة في السنوات الأخيرة، إلى زيادة درجة

⁴ - ORFEUIL J-P, L'évolution de la mobilité quotidienne, comprendre les dynamiques, Paris, 2000.

⁵ - BONNAFOUS A., PUEL H, Physionomies de la ville. Les éditions ouvrières, Série « Initiation Economique », Paris, 1983, pp.157.

⁶ - P. MATHIS, Graphes et réseaux, Lavoisier, Paris, 2003.

الحراك فيها وارتفاع مستمر للطلب على النقل. ومع تحسن القدرة الشرائية للأفراد وتوفر صيغ شراء سهلة وقروض بنكية، ظهرت رغبة كبيرة في امتلاك سيارات فردية، ما أدى إلى ارتفاع غير مسبوق لحظيرة المركبات، ما أدى بدوره إلى اختناق المرور وانتشار حوادث السير وارتفاع نسب التلوث وتراجع مستوى العيش في المدينة التي طالما اشتهرت بهدوئها ونظافة شوارعها وأحيائها. إن الإشكالية المطروحة تمكن في أن التمدد الحضري يتم مقابل زيادة مفرطة للحراك، وهو ما يؤرق السلطات العمومية ويطرح رهان تحسين ظروف التنقل في المراكز الحضرية، وتوفيره في الأطراف والضواحي التي تتميز بكثافات سكانية منخفضة، وتكون فيها التنقلات بغرض الولوج للخدمات أو من أجل العمل اليومي أو لأغراض أخرى ذات مسافة طويلة، وهو ما يعني الانتقال من رحلات السير على الأقدام إلى الرحلات الممكنة ما يفرض استعمال السيارة الخاصة التي تتحول إلى ضرورة. يعتبر انجاز القطب الجامعي الثاني بمنطقة الباز بالجهة الغربية للمدينة إلى ما وراء وادي بوسلام، أحسن مثال على التمدد وما ترتب عنه من استعمال مكثف للوسائل الممكنة، ما أدى إلى اختناقات يومية على مستوى المدخل الغربي للمدينة. وكعلاج لهذا الواقع تم انجاز طريق مزدوج يخترق وادي بوسلام ويربط منطقة الباز وشوف لكداد بالمركز ما يعرض الأوساط الفلاحية للزوال ويهدد التوازن البيئي للمنطقة.

انطلاقاً من هذا الطرح، تشكل عملية المزوجة والتنسيق بين التخطيط الحضري وتخطيط الحراك رهانا حقيقيا للمستقبل الحضري وتحديا فعليا في إدارة المدينة ونطاقها، من شأنه وضع حد للتدخلات المعزولة والموضعية، ويسمح بالتجسيد الفعلي لمبدأ "التنسيق بين الحراك والعمران"⁷ بمشاركة وتضافر جهود كل الفاعلين في المدينة.

· أهمية الموضوع

ظهرت في السنوات الأخيرة توجهات جديدة لجغرافية النقل، تتمحور حول الحراك "mobilité" وعلاقته بالوسط الحضري وما يعرفه من تنوع في أشكال التمدد وتحضر في الأطراف، واجتياح السيارة للمجال الحضري وما تنتجه من مشاكل... كل هذا يطرح إشكاليات كثيرة تتعلق بإدارة هذه الأوساط الجديدة، تسيير وتخطيط الحراك، النقل والبيئة، تكنولوجيات الإعلام في مجال النقل... الخ. كما يتضح من خلال مواضيع البحث الجغرافي التي تنشر اليوم، الانتقال تدريجيا من دراسة العوامل والظروف التي تحيط بعملية النقل من منظور تقني (تدفقات المسافرين، المسار، الوسيلة، الغرض...) إلى البحث والتركيز على دراسة سلوك المتكلمين "comportement des usagers" بهدف توسيع قدرة الفاعلين والمسيرين في التحكم في ظاهرة الحراك المتزايد. يقول الكاتب الجغرافي

⁷ - CERTU-GART, 2001, Synthèse de l'état d'avancement et de l'analyse des PDU. 6 pp., <http://www1.certu.fr>, site visité le 03/06/2003.

المتخصص في النقل موريس فولكوفيتش Maurice Wolkowitsch في خاتمة كتابه "جغرافية النقل" الصادر في سنة 1982 أن المرور لا يستجيب فقط لمطلب اقتصادي فهو يحمل معنى إنساني عميق، وهذه إشارة أولية للبعد الاجتماعي للحراك الذي تبلور بشكل واضح في مختلف الأبحاث والدراسات خاصة في السنوات الأخيرة. كما أدت أزمة الطاقة في العالم المصنع خاصة، ومشاكل الحراك في المدن الكبرى إلى تغيير نظرة الباحث الجغرافي لموضوع النقل، حيث انتقل من دراسته وفق مقاربة تقنية "approche techniciste" تقودها المدرسة الأمريكية هدفها توفير عرض أكبر، إلى مقاربة دقيقة، موجهة "approche microgéographique" تركز على دراسة الفرد وسلوكياته المختلفة من خلال مبدأ الحق في التنقل "le droit au transport". كما أدت الزيادة الكبيرة للطلب على النقل من جهة وتثعب واختناق الحركة المرورية في المدن من جهة أخرى، مشاكل التلوث والاحتباس الحراري باعتبار أن النقل هو المصدر الأول للغازات الملوثة، إلى اعتبار أن النقل عنصر لا يتجزأ من التنمية المستدامة. من بين الحلول المعتمدة، الحد من الحراك غير المرغوب « la réduction de la mobilité non désirée » في هذا الإطار يقول الكاتب المختص في الحراك الحضري جون بيار اورفاي J P Orfeuil في كتابه " أنا السيارة " "Je suis l'automobile" "لا نعرف إن كان الحل سيأتي من بروكسل أو ريو دي جانيرو أو من الشرق الأوسط أو من المواطن الذي أصبح فاعلا جماعيا.... لا نعرف متى، لكن الأكيد أننا سننتقل حتما في يوم ما من منطق تلبية احتياجات النقل إلى منطق تسيير هذه الاحتياجات"⁸.

تتجلى أهمية هذا الموضوع في إبراز ضرورة دراسة الحراك وعلاقته بالمجال الحضري في النطاق الحضري لمدينة سطيف، والاستفادة من تجارب مدن وحواضر العالم في معالجة مشاكل التنقل فيها، بتوفير العرض الملائم كمرحلة أولية ثم تسيير الطلب على النقل كمرحلة ثانية. وهو ما يفرض على الفاعلين المحليين اتخاذ إجراءات استباقية تمكن من تفادي الكثير من المشاكل وتصنع مجالات حضرية مستدامة. ومن هنا يجدر طرح السؤال المحوري: ما هي الصورة التي نريد رسمها لمدينة سطيف في آفاق 2030؟ هل نريدها مدينة ممتدة الأطراف، مختنقة بسياراتها، مميتة بحوادث السير فيها وملوثة بمختلف الأشكال؟ أم أن إمكانية صناعة مدينة قابلة للعيش قائمة؟

· أسباب اختيار الموضوع

اهتمام الباحث بموضوع النقل والحراك يعود إلى سنوات الدراسة الجامعية الأولى، وتعتبر المعيشة الميدانية للواقع الحضري والملاحظة المستمرة للتغيرات التي تطرأ عليه، عوامل تستدعي التحليل والدراسة، يمكن حصر أسباب اختيار الموضوع في:

⁸ - ORFEUIL J.P., *Je suis l'automobile*, Editions de l'Aube, 1994.

- **التمدد الحضري لمدينة سطيف:** الدينامية العمرانية التي تشهدها مدينة سطيف خاصة في بداية الألفية الثالثة والتي ميزها توسعها المجالي الكبير إلى ما وراء الحواجز الطبيعية، الاقتصادية والإدارية... وادي بوسلام، الأراضي الزراعية، الطريق الوطني رقم 5... وغيرها التي حالت لفترة معينة دون التوسع الأفقي للمدينة ونقلت الطلب الكبير على العقار إلى النطاق الحضري والبلديات القريبة، إضافة إلى عمليات تكثيف مركز المدينة و مجالها المبني.
- **زيادة الحراك وتنوع أغراضه:** درجة الحراك التي تشهدها المدينة وما يترتب عنه من اختناقات مرورية تعمل على هدر الوقت، حوادث سير مكلفة جدا للمجتمع، وتلوث بمختلف أنواعه أدى إلى تدهور مستوى الحياة فيها. تنوع أغراض التنقل من العمل والدراسة إلى الترفيه.
- **مشاكل النقل الجماعي وزيادة استعمال السيارة الفردية:** توازيا مع مشاكل النقل الجماعي للأفراد (الحافلة) الذي أصبح يعيش أزمة حقيقية، يلاحظ اللجوء للسيارة الفردية كوسيلة سهلة الاقتناء وأداة تسهل العيش وتحقق الراحة والرفاهية. الأكيد أنه لا يمكن الطلب من مستعملي السيارة الإقلاع عن استعمالها بحجة أنها مكلفة اقتصاديا وبيئيا لكن محاولة التأثير في سلوكيات التنقل لربح الوقت والمال والمحافظة على البيئة من خلال توفير نظام نقل جماعي يكون في مستوى الطلب هو أمر ممكن.
- **نزعة إلى النقل الفردي و انتشار كبير للنقل غير المرخص:** من مظاهر ارتفاع الطلب على الحراك وزيادة الاعتماد على الوسائل الممكنة والنقل الفردي، ظاهرة اجتياح النقل غير المرخص للأوساط الحضرية (40 محطة في النطاق الحضري لمدينة سطيف في 2009)، في غياب وسائل نقل جماعية تلبي هذا الطلب.
- **حجم استثمار كبير في النقل والأشغال العمومية:** المشاريع والعمليات الكبرى التي قامت وتقوم بها الدولة الجزائرية، وقد رصدت لها أغلفة مالية ضخمة كالطرق السيارة، ازدواجية الطرق الوطنية، الطرق الاجتبابية، مشاريع الترامواي، المحطات متعددة الأنماط... تطرح الكثير من التحديات منها المرتبطة باستدامة الموارد المالية، ومنها ترتبط بمدى توفر الكفاءة والخبرة في المتابعة.. وبشكل عام كل ما هو مرتبط بتحقيق أعلى درجات النجاح للاستثمار.

· مراحل البحث

من الصعب على الباحث في مجال التهيئة الإلمام بموضوع النقل والحراك بكل جوانبه، فهو موضوع متشعب الأطراف، يتفاعل مع كل العناصر الأخرى للمنظومة الحضرية، خاصة إذا تعلق الأمر بظواهر حضرية جديدة وسريعة التغير كالتمدد وتحضر الأطراف التي ميزت مدن اليوم. والاهتمام القديم للباحث بموضوع النقل والحراك جعله في رصد مستمر لكل المؤلفات والأعمال

والأبحاث العلمية الأكاديمية، وقد تم من خلالها تحديد المفاهيم (concepts) المعتمدة في الدراسة وشرحها واعتماد المؤشرات التي تعتبر ضرورية في كل بحث علمي يهدف لتحقيق المعرفة، كما حاول الباحث إسقاط ذلك على منطقة الدراسة.

إضافة إلى هذه المرحلة الاستطلاعية، جاءت مرحلة العمل الميداني التي ميزها الاتصال المستمر بمصادر المعطيات والمعلومات من إدارات على المستوى المحلي (ولاية سطيف)، وحتى على المستوى المركزي (الجزائر العاصمة) خاصة بالنسبة للدراسات التي تمت في 2007 في إطار مشروع ترامواي سطيف، وكل تحقيقات الأسر التي أعدت للمدن الكبرى.

كما قمنا إضافة لاتصالنا المستمر بالإدارة والمؤسسات ومراكز البحث والباحثين في ميدان النقل محليا ودوليا لتزويدنا بما نحتاجه من معطيات، بثلاثة تحقيقات ميدانية حول

1- استعمال السيارة الفردية في نطاق مدينة سطيف

2- النقل غير المرخص (الفرد)، (تحقيق ميداني حول السائق والنشاط ككل)

3- النقل غير المرخص (تحقيق ميداني حول المستعمل)

جاءت المرحلة الأخيرة التي تمثلت في تحليل المعطيات بعد تجميعها، فقد تم جدولة الكمية منها و تحويلها إلى مخططات وأشكال و خرائط. أما النوعية فقد تم تصنيفها والخروج باستنتاجات مهمة.

. أدوات البحث

تمت الإشارة في العنصر الخاص بخطوات البحث لمرحلة التحقيقات الميدانية التي دامت أكثر من سنتين (2008-2010) وشملت جوانب مختلفة وخلصت إلى نتائج مهمة، فقد كانت أحسن أداة مكنتنا من الوقوف على حقيقة الواقع، وقياس مدى تبعية ساكنة النطاق للسيارة الفردية بالنسبة للتحقيق الأول، ومدى انتشار النقل الغير المرخص في النطاق وكل ما يرتبط به، إضافة إلى خصائص استعمال هذا النمط من النقل بالنسبة للتحقيق الثاني والثالث.

من جهة أخرى، وإيماننا بما يمكنه السيميائية البيانية في البحث الجغرافي، من خلال دورها الحاسم في تبليغ المعلومة، وبما تتميز به اللغة البصرية من مباشرة وشمولية، فقد اعتمدنا الأشكال البيانية والصور الفوتوغرافية وصور القمر الصناعي كأدوات أغنتنا عن النصوص الطويلة، خاصة عندما يتعلق الأمر بمشاهد حضرية يصعب إيجاد كلمات لوصفها، أو مظاهر الحراك حيث تكون الصورة أحسن أدوات التبليغ، وهو ما يفسر غنى البحث بالصور والأشكال والخرائط.

كما تجدر الإشارة إلى أن مدينة سطيف ونطاقها الحضري قد حضي بتغطية جوية ممتازة وواضحة جدا من طرف "Google earth" في 2004 وقد تم تحديث الجزء الشرقي بصور جديدة في 2009، ما مكنتنا من الحصول على صور لتجمعات النطاق اعتمدت كأساس لأشكال كثيرة.

. الدراسات السابقة

ظل "النقل والحراك" موضوعا هامشيا في البحث الجغرافي حتى أربعينيات القرن العشرين، حيث بدأت تظهر مجموعة من المؤلفات والأبحاث التي ركزت في البداية على دراسة النقل في جانبه التقني ثم تعدته في مراحل لاحقة لنتناول أهمية تخطيط قطاع النقل لتخلص في السنوات الأخيرة إلى ضرورة تحليل إشكاليات الحراك من خلال مقاربات تسمح بالفهم الدقيق للظاهرة وتشخيصها بهدف الانتقال من تلبية الطلب إلى تسيير الطلب والتحكم في الحراك اليومي الذي أصبح يحتل مكانة خاصة في نمط حياة المجتمع المعاصر.

في الجزائر يلاحظ ندرة الأبحاث والدراسات في مواضيع جغرافية النقل مقارنة بالاقتصاد والعلوم السياسية، وإن وجدت بعض الدراسات فهي تركز أكثر على نقل البضائع وليس المسافرين، وحتى إن وجدت تكون أكثر حول نقل المسافرين بالسكة الحديدية، وتجدر هنا الإشارة إلى الأطروحة التي تناولت بالدراسة والتحليل مشاكل ورهانات وآفاق النقل الحديدي والنقل عبر الطرقات في المنطقة الشمالية الشرقية للجزائر للأستاذ أحمد غنوشي⁹، والتي تشكل مرجعا مهما في الموضوع . تأتي هذه الرسالة كامتداد لبحثنا المتواصل في موضوع النقل، فقد انصب اهتمامنا في مرحله الأولى على الأهمية الاقتصادية والمجالية لقطاع النقل، من خلال التفاعل المتبادل بين هياكل النقل والمجال الذي تهيكله، وعلى النقل الجماعي للمسافرين كنمط شهد في نهاية الثمانينات تغيرات وآثار كبيرة. فكانت رسالة الماجستير¹⁰ محاولة لإبراز دور النقل في تجسيد أهداف التنمية في الجزائر بشكل عام وعلى صعيد ولاية من الولايات الداخلية (حالة ولاية سطيف) بشكل خاص، انطلاقا من معطيات ميدانية استطاعت إلى حد كبير تقييم حالة العرض والطلب في هذا الميدان وتقديم أحسن البدائل لمعالجة الاختلالات التي يعيشها القطاع، وذلك في ظل إستراتيجية محددة المعالم والأهداف. أما موضوع هذه الأطروحة فإنه يأتي ليشمل كل عناصر منظومة النقل، على اعتبار أنه لا يمكن تنظيم وتفعيل دور النقل الجماعي للأفراد خاصة في المجالات الحضرية (النقل الحضري) خارج الثنائية التي تربطه بالنقل الفردي (استعمال السيارة الخاصة)، وتنوع وسائط النقل (multimodalité)

⁹ - GHENOUCHE A, Le transport ferroviaire et terrestre dans le nord est algérien : problèmes, enjeux et perspectives, Thèse doctorat en géographie, faculté de géographie et d'aménagement du territoire, université Mentouri, Constantine, 2009.

¹⁰ - كبيش عبد الحكيم، النقل الجماعي للمسافرين في ولاية سطيف: السياسات، التخطيط، تنظيم المجال، رسالة ماجستير، كلية علوم الأرض، الجغرافيا و التهيئة العمرانية، جامعة قسنطينة، 2001.

يجعلنا نريد تحقيق درجة مثلى التكامل بين مختلف أنماط النقل (intermodalité). من جهة أخرى يجب تأكيد الترابط الكبير بين تأثير نمو المدينة بمختلف أشكاله كالتمدد الحضري (étalement urbain) وتأثيره في تمدد مسافات التنقل ما يجعل تخطيط الحراك لا يمكن أن يتم بمعزل عن تخطيط العمران وكلاهما يحقق التنمية الحضرية ويضمن بيئة حضرية ملائمة للعيش.

· الصعوبات التي واجهت البحث

واجه البحث مجموعة من الصعوبات، ويمكن الإشارة إلى نوعين منها نعتبرها مهمة، لما كان لها من تأثير في سير البحث:

1 - **صعوبات ترتبط بمنهجية البحث**، فقد تمت الإشارة سابقا إلى صعوبة الموضوع نظرا لتشعبه وتفاعله مع مواضيع أخرى ما أدى إلى تعدد زوايا الدراسة هذا من جهة، من جهة أخرى ندرة الدراسات السابقة وبالتالي غياب منهجية يمكن العودة إليها كمرجع لبحثنا. في المقابل يشهد موضوع النقل والحراك في مختلف الجامعات الفرنسية، غزارة في البحث تعكسه عناوين رسائل الدكتوراه التي نوقشت بعد سنة 2000، و قد كانت مراجع مهمة لهذا البحث منها:

- التفاعل بين أنظمة النقل وأنظمة التوطن في الوسط الحضري و نمذجتها¹¹
 - السرعة، الولوج والتمدد الحضري، تحليل و تطبيق على النطاق الحضري لديجون¹²
 - السيارة في الوسط الحضري، نشأة ودينامية إقليم¹³
 - الشكل الحضري والحراك اليومي¹⁴
 - تحضر الأطراف في المتربول نانت، حراك جديد لأماكن حضرنة جديدة¹⁵
- النتيجة التي نوكدتها هو تعدد وتشعب مجال الدراسة وظهور توجهات جديدة للبحث الجغرافي في إشكاليات الحراك من خلال مقاربات تسمح بالفهم الدقيق للظاهرة وتشخيصها بهدف التحكم فيها.
- 2 - **صعوبات ترتبط بالعمل الميداني** بشكل عام، وبالتحقيق المتعلق بالنقل الغير مرخص بشكل خاص، فقد سجلنا نقص تفاعل أصحاب السيارات مع التحقيق، وفي حالات كثيرة الامتناع عن

¹¹ - MASSON S, *Les interactions entre systèmes de transport et systèmes de localisation en milieu urbain et leur modélisation*, Thèse pour doctorat de sciences économiques, spécialité : Economie des transports, Université Lumière Lyon 2, 2000.

¹² - ENAULT C, *Vitesse, accessibilité et étalement urbain, analyse et application à l'aire urbaine dijonnaise*, doctorat de géographie, Université de Bourgogne – Dijon, 2003.

¹³ - PERRIN E, *L'automobile en milieu urbain : Genèse et dynamique d'un territoire*, thèse de doctorat de Géographie, Aménagement et Urbanisme, Université Lyon2, 2004.

¹⁴ - POUYANNE G, *Forme urbaine et mobilité quotidienne*, thèse de doctorat en sciences économiques, Université Montesquieu-Bordeaux IV, 2004.

¹⁵ - HERVOUET. V, *La périurbanisation dans la métropole Nantaise, de nouvelles mobilités pour de nouveaux lieux d'urbanité ?*, thèse de doctorat de géographie, Université de Nantes, 2005.

إدلاء لأي تصريح، ما فرض استعمال طرق غير مباشرة سيتم التطرق إليها لاحقاً، سمحت بالحصول على أكبر قدر ممكن من المعلومات المهمة.

. مضمون البحث

جاء البحث في مقدمة وثلاثة أبواب وخاتمة، كل باب يحتوي على ثلاثة فصول. تم في مقدمة البحث عرض إشكاليات البحث، مراحل وأدواته والصعوبات التي واجهته، كما أفردت المقدمة محورا لعرض المفاهيم الأساسية للمصطلحات المفتاحية المعتمدة في البحث كالتمدد والحراك.

جاء الباب الأول بعنوان: النطاق الحضري لمدينة سطيف، مجال استقطاب يشهد تحولات جذرية، و قد تطرق في فصله الأول إلى الخصائص السكانية والسكنية للنطاق ومستوى التجهيزات والخدمات التي يوفرها وقد وقف على درجة الاستقطاب التي يمارسه القطب وحركة التعمير التي يعيشها النطاق ومستوى الخدمة الذي يوفره.

في الباب الثاني الذي خصص لدراسة عناصر منظومة النقل والحراك في النطاق، وتم في فصله الأول عرض الإطار التشريعي و التنظيمي والتخطيطي للنقل وخلص إلى توفر ترسانة قانونية قوية لكنها تفتقر عمليا الى التطبيق و التنفيذ، كما ركز على عملية المزاجية بين تخطيط النقل والتخطيط العمراني. في الفصل الثاني تم تحليل واقع المرور في النطاق مع التركيز على حصيلة حوادث المرور الكارثية وتقييم سياسة التكوين في السياقة، مدى فاعلية عقوبات قانون المرور، والمراقبة التقنية للسيارات. في الفصل الثالث تم عرض لما يتوفر عليه النطاق من هياكل النقل وشبكة الطرق الحضرية والمشاريع الكبرى التي استفاد منها مؤخرا وحجم الاستثمارات التي نالها قطاع النقل والأشغال العمومية في النطاق.

جاء الباب الثالث تحت عنوان: تحليل واقع العرض والطلب في النطاق الحضري لمدينة سطيف بهدف إبراز الاختلالات التي يعيشها النطاق والوقوف على مظاهر تردي النقل الجماعي وانتشار سريع لأنماط نقل تعتمد على السيارة الفردية والنقل غير المرخص. خصص الفصل الأول من هذا الباب لعرض واقع الحراك في النطاق والوقوف عند الواقع المتأزم للنقل الحضري، أما الفصل الثاني فقد تطرق لظاهرة تزايد استعمال وسائل النقل الفردية في النطاق وخصص الفصل الثالث لعرض ظروف ونتائج التحقيقات الميدانية حول درجة استعمال السيارة الخاصة وانتشار ظاهرة النقل غير المرخص في مدينة سطيف ونطاقها الحضري.

جاءت الخاتمة العامة لهذه الأطروحة لجمع أهم نتائج كل الفصول وحاولت تقديم توصيات يتم من خلالها تصحيح الاختلالات الحاصلة في واقع الحراك. وتفتح آفاق واسعة للدراسة الجغرافية لموضوع النقل والحراك وعلاقته بالتحضر في المدن الجزائرية.

. المفاهيم الأساسية: التمدد الحضري، الحراك الحضري

نرى أنه من الضروري في مقدمة هذه الرسالة عرض المفاهيم الأساسية، وضبط المصطلحات التي تشكل مفاتيح البحث بهدف إعطاء صورة تفيد و تعين القارئ. وسنركز على مصطلحي التمدد الحضري والحراك الحضري الذين استحوذا على قدر كبير من الاهتمام في أدبيات الكثير من الدراسات والأبحاث الجغرافية والاقتصادية والسوسولوجية، في أمريكا وأوروبا وحتى في العالم النامي. وقد اختلفت المفاهيم المقترحة لكل مصطلح وتعددت زوايا الدراسة والتحليل فيها، فبالإضافة إلى صعوبة ضبط وتحديد تعاريف لها، فإن ثمة صعوبة أخرى تكثف عملية قياس وتقييم الظواهر المرتبطة بها، خاصة بالنسبة للعالم النامي والجزائر نظرا لنقص الدراسات المتعلقة بمؤشرات القياس التي تسمح بالتقييم و المقارنة لكل من هذه الظواهر.

1- التمدد الحضري *Étalement urbain*

تعددت المصطلحات التي تعبر على الأشكال الجديدة للنمو الحضري، لكن لا يزال الكثير منها يكتنفها بعض الغموض، فلا توجد تعريفات محددة تضبطها ومؤشرات دقيقة تقيسها. والتمدد الحضري "*Étalement urbain*" واحد من المصطلحات الدالة على التوجه الجديد في التحضر عالميا وبوتيرة أسرع في دول العالم النامي والجزائر. في معناه العام التمدد الحضري هو توسع مساحة تجمع سكاني على المجال المجاور له، ويعني كذلك التوسع الأفقي للمجال المبني للمدينة، كما عبر عنه بأنه العمران في توسع *l'urbain en expansion*¹⁶. يختلف مصطلح التمدد "*étalement*" عن مصطلح التوسع "*extension*" كون التوسع يعني "عملية زيادة أبعاد المجال المبني"¹⁷ ويعتبر بيار ميرلان "*Pierre Merlin*" توسع المجال المبني هو النتيجة المنطقية لعملية التنمية العمرانية"¹⁸. أما التمدد فهو مؤشر لتراجع درجة شغل المجال الحضري من خلال "عملية الانتشار على مساحة بشكل سطحي"¹⁹، ومن المؤشرات الدالة على التمدد ظاهرة النمو الديمغرافي

¹⁶ - P. JULIEN, Mesurer un univers urbain en expansion, Economie et statistiques, n° 336, 2000, pp.3-33.

¹⁷ - Dictionnaire de l'académie française, en ligne, www.atilf.atilf.fr

¹⁸ - P. MERLIN, Les banlieues des villes françaises, La Documentation Française, Paris, 1998.

¹⁹ - Dictionnaire de l'académie française, opcit

الكبير الذي يكون في صالح الأطراف والضواحي على حساب المركز²⁰. كل هذه التعاريف ركزت على الجانب النظري لظاهرة التمدد، أما كمياً فالتمدد هو نمو للمساحة المبنية يفوق في وتيرته نسبة زيادة السكان²¹، مما يعكس على الكثافة السكانية بحيث أنها تقل بشكل حقيقي كلما ابتعدنا عن مركز المدينة. أما تعريف التمدد الحضري حسب تقرير الوكالة الأوروبية للبيئة الصادر في نوفمبر 2006 هو " مظهر جديد لتوسع المدينة يتميز بظهور و نمو مناطق سكنية غير مستمرة، ذات كثافة سكانية منخفضة تنتشر في المناطق التي تحيط بالمدينة، وهي مناطق ذات طبيعة زراعية، يمكن اعتبار هذا التوسع الغير مخطط، والغير مهياً بأنه شغل عشوائي للمجال"²². إذا كان النمو والتوسع خاصة طبيعية لازمت المدينة منذ نشأتها، فهي تتجسد اليوم من خلال مظهرين:

- 1- زيادة عدد السكان لكن تبقى المساحة ثابتة نسبياً، ما يؤدي إلى زيادة الكثافة السكانية وتعني زيادة عدد السكان في نفس المساحة، وعادة ما يطلق على هذه العملية بالتكثيف الحضري "Densification"، وقد عرفت مدينة سطيف في فترة تسعينات القرن الماضي عندما عمدت الإدارة إلى تجميد العقار، ما فرض شغل الجيوب الفارغة وتسوية سريعة للوضعية القانونية للعقارات التي كانت محل نزاع وهو ما ساهم في امتصاص نمو المدينة.
 - 2- زيادة التجمع السكاني من حيث المساحة (تغير مورفولوجي) بوتيرة تفوق زيادة السكان، ما يؤدي إلى زيادة المساحة المبنية، وهو ما شهدته وتشهده المدينة وتجمعات النطاق (عين أرانات وأولاد صابر) منذ مطلع الألفية الثالثة.
- في كلتا الحالتين فالأمر يتعلق بالنتيجة الحتمية للزيادة السكانية التي تتوزع رأسياً (التكثيف الذي يؤدي إلى زيادة أرقام الكثافة السكانية)، أو أفقياً (التمدد الحضري). وإذا كانت ميزة المدن منذ نشأتها هي الكثافة agglomération، فقد غلبت في السنوات الأخيرة ظاهرة التوسع المكاني، تحظر الأطراف، عملية ضم التجمعات الثانوية و تشكل المدينة الإقليم.

1-1- مراحل التمدد الحضري

بههدف فهم ظاهرة التمدد الحضري في نطاق الدراسة، نعتمد على الشكل رقم (1)، الذي يمثل مراحل التمدد الحضري. فالمدينة كنواة تمارس استقطابها للمجالات المحيطة، وتعمل على تحويلها من ريفية إلى حضرية والعملية تتم بفعل الاحتكاك والتماس (المرحلة 1). في نفس الوقت تعمل النواة من

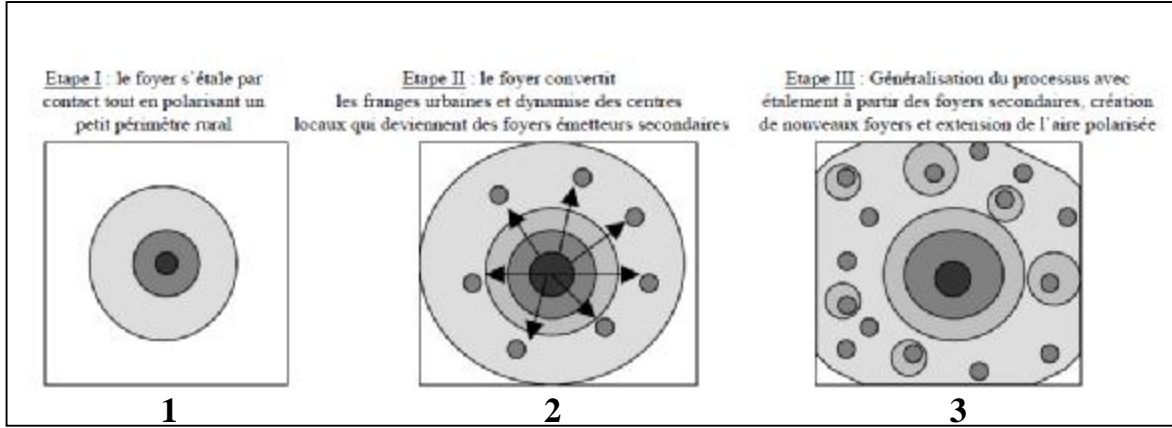
²⁰ - P. BESSEY-PETRI, Les formes récentes de la croissance urbaine, Economie et statistiques, n° 336, 2000, pp.35-52

²¹ - G. POUYANNE, Forme urbaine et mobilité et quotidienne, thèse de doctorat en sciences économiques, Université Montesquieu-Bordeaux IV, 2004, p21.

²² -REDOR P, Mesures et définitions de l'étalement urbain, de quoi parlent-on ?, INSEE-DAR, CNIS, 27 mai 2007, document PDF, p3.

خلال إرسالها لإشارات تحضر تؤثر على مجال أوسع من المناطق الريفية، وتعمل على تنشيط المراكز والتجمعات السكانية المحيطة لتصبح بدورها أنوية استقطاب ثانوية (المرحلة 2). في المرحلة 3 يتم فيها تعميم عملية التمدد وتوسع مجال التأثير.

شكل رقم (1): مراحل التمدد الحضري



Source : ENAULT C, Vitesse, accessibilité et étalement urbain, analyse et application à l'aire urbaine dijonnaise, doctorat de géographie, Université de Bourgogne, Dijon, 2003, p118.

يهدف دعم تصور الفكرة وفهم الصيرورة، يمكن تشبيه العملية ببؤرة حريق غابي يلتهم المناطق المحيطة و في نفس الوقت يرسل ولمسافات طويلة شرارات تصبح بدورها بؤر لحرائق ثانوية تتصرف كالحريق الأساسي.

1-2- آثار التمدد الحضري

التمدد الحضري في رأي بعض الباحثين هو "التسمية الجديدة للتوسع الحضري لكن بمعناه السلبي"²³. يرافق عملية التمدد ظاهرة تحضر الأطراف وهي عملية تعمير خارج التجمعات السكانية، تصيب المناطق المحاذية للمدينة و ضواحيها، تعمل على تغيير المناطق الريفية المحيطة بها بشكل مستمر دون إلغائها أو القضاء عليها نهائياً، حيث تبقى منها مناطق زراعية وأخرى غابية وأنشطة أخرى²⁴، و يمكن حصر أهم آثار التمدد الحضري في نقاط سيتم إسقاطها على النطاق الحضري:

²³ - BORET D, « Le phénomène de l'étalement urbain et la croissance des villes » dans PRUD'HOME Rémy, DUPUY Gabriel, « Développement urbain : les nouvelles contraintes ». Les rapports de l'institut Veolia environnement N°1, 2005.

²⁴ - LABORDE. P, Les espaces urbains dans le monde, Armand colin, Paris, 2005.

- تمدد في الأطراف وتفريغ للمركز، ما يؤدي إلى نقص جاذبية المركز مقابل الأطراف
- تراجع مستوى العيش في المدينة بشكل عام مقابل العيش خارجها
- ارتفاع سعر العقار في المركز مقارنة بالأطراف والمناطق الريفية
- زيادة المساحات الاصطناعية من هياكل نقل، مساحات للتوقف، مناطق الأنشطة... الخ.
- زيادة مساحة المدينة وزيادة في شبكة الطرق الحضرية، تباعد مناطق السكن والعمل والدراسة... تتمدد مسافات التنقل وزيادة الحراك والاعتماد على الوسائل الفردية السريعة
- ظهور مجالات شبه حضرية، انتقالية وفق ظاهرة تحضر الأطراف Périurbanisation، التي أنتجت " وسطا ثالثا " Tiers-espace " لا يمكن اعتباره حضريا ولا ريفيا، بل هو وسط جديد يجمع بين خصائص الوسطين الحضري والريفي"²⁵. والتحضر يعمل على تغيير المناطق الريفية بشكل مستمر دون إلغائها أو القضاء عليها نهائيا، حيث تبقى منها مناطق زراعية وأخرى غابية و أنشطة أخرى"²⁶، ما يبرر تنوع الاستخدامات وبالتالي تنوع المجالات. هذا الأمر يطرح تساؤلات كثيرة منها: هل مناطق التعمير الجديدة التي تحيط بالمدينة هي مجالات حضرية أم ريفية؟ والإجابة تتم وفقا لأساس التصنيف فهو مجال حضري " وظيفيا" لكنه يبقى ريفيا من خلال مظهره"²⁷.

من بين الأبحاث التي اهتمت بالحراك السكني من خلال دراسة مظاهر الاستيطان في المناطق الشبه حضرية ونشأة مراكز جديدة وتأثير تطور أنماط الحياة على التوطن فيها"²⁸، تلك التي قامت باستجواب سكان ضواحي مدينة قسنطينة حول الأسباب التي جعلتهم يأتون للسكن في أطراف المدينة، وكانت النتائج بالنسبة لسكان المدينتين الجدينتين على منجلي وماسينييسا تخبر بأن السكان لم يختاروا الخروج من المدينة بل كانوا مجبرين على ذلك، وقد تم انتقالهم إلى المدينة الجديدة استجابة لضغوط كثيرة منها عوامل تغيير السكن الطارئة، كانهزاق التربة أو إعادة إسكانهم في إطار برامج السكن الاجتماعي أو سكن وظيفي مفروض. في المقابل وحسب نفس الدراسة فإن عدد معتبر من الأسر هي التي اختارت السكن في الضواحي انطلاقا من مجموعة من المعايير تتعلق بالمسكن وظروف العيش وممارسة النشاط اليومي، وهو ما يبرز طغيان الجانب الوظيفي للسكن عن الجانب المثالي لسكنه.

« la fonctionnalité de l'habitat a pris le pas sur l'idéalité de l'habiter »²⁹

²⁵ - SAVIN G (2006)؛ la périurbanisation, quelles dynamiques territoriales, étude de la périphérie EST de BANGHALORE, INDE, mémoire de master en géographie, université de province, P,19

²⁶ - LABORDE. P (2005), Les espaces urbains dans le monde, Armand colin, Paris.

²⁷ - CHAPUIS R., L'espace périurbain. Une problématique à travers le cas bourguignon, L'information Géographique, n° 59, pp. 113-125.

²⁸ - LAKEHAL A, La périphérie de Constantine : émergence de nouvelles centralités et évolution des modes de vie, Manuscrit auteur, publié dans : Penser la ville – approches comparatives, Khenchela : Algérie (2008).

²⁹ - CHALAS, Yves. *L'Invention de la ville*, Ed. Anthropos 2003.

وفي كلتا الحالتين تتجلى عوامل الطرد للمدينة وحتمية توسعها. الأمر الذي يطرح إشكاليات كثيرة أهمها تلك المتعلقة بالتخطيط والمتابعة والتوجيه لهذا الزحف الحضري المستمر. وما تتعرض له الأوساط الزراعية والفضاءات الخضراء من تهديد (وادي بوسلام خاصة)، فهي تبقى من مكونات الإقليم الحضري وهو ما يجعلها آيلة إلى خطر الزوال نظرا للضغط الكبير على العقار من أجل إقامة مناطق سكنية جديدة وتوسيع شبكة الطرقات ومناطق الأنشطة الاقتصادية... الخ. وما يصعب أكثر عملية تقييم الظاهرة هو سرعة التحولات التي تعرفها المدينة، فمن غير الممكن دراسة التجمع في حالة السكون مما يفرض دراسة الديناميات المجالية. أمام هذه التحولات التي تعرفها المدينة نجد هناك من دعا إلى ضرورة إعادة صياغة تعريف جديد للمدينة³⁰، ومنهم من ذهب أبعد من ذلك عندما يتحدث عن³¹ "la réinvention de l'urbain en périphérie" من خلال اعتماد برامج التحسين الحضري خوفا من اندثار المدينة عمرانيا واجتماعيا، وبهدف إعادة بعث المدينة من جديد.

2- الحراك الحضري « Mobilité urbaine »

الحراك "mobilité" صفة مرتبطة بالكائن الحي، يعني قدرة الإنسان على التنقل من نقطة إلى أخرى، من مكان إلى آخر أو من مستو إلى آخر... يمكن الحديث عن الحراك المجالي، الاجتماعي، المهني... وكلها تقترن ضمنا بإيجابية الحركة عكس السكون (اللاحركة) "immobilité" التي تقترن بالعزلة والتخلف في مختلف الميادين. النقل والحراك من المواضيع البحثية التي بدأت تعرف بروزا متزايدا في إشكاليات المدينة، وهي أكبر المحاور إثارة للعديد من المداخلات والتساؤلات في المنتقيات والندوات العلمية الوطنية والدولية. فمواضيع الحراك اليومي "mobilité quotidienne" والحراك الحضري "mobilité urbaine" بدأت تستقطب بشكل أكبر المتخصصين في التهيئة الحضرية، الجغرافيين، رجال الاقتصاد والباحثين في علم الاجتماع الحضري، ويتجلى ذلك من خلال أطروحات التخرج المنجزة في مختلف هذه التخصصات على المستوى العالمي والإقليمي.

يرجع السبب الرئيسي في هذا الاهتمام البحثي المتنامي، كون النقل من خلال دوره في هيكلة المجال -باعتباره أداة في تحقيق مبادئ التهيئة الحضرية- يسمح بالتحكم في التوسع المجالي المفرط والنمو غير المتوازن والعشوائي للمدن. والحراك اليومي يحتل مكانة خاصة في نمط حياة المجتمع المعاصر، فالقدرة على الحراك هي التي تسمح بالولوج والاستفادة من الخدمات المختلفة، ويسمح بنمو المدينة والأطراف. والحراك اليومي فرض نفسه تدريجيا ليصبح بحق "ضرورة حضرية معاصرة"³²،

³⁰ - REMY J., VOYE L., La ville: vers une nouvelle définition? Collection villes et entreprises, L'Harmattan, Paris 1992.

³¹ - GHORR GOBIN C, Réinventer le sens de la ville: les espaces publics à l'heure globale, L'Harmattan, Paris, 2001.

³² - Mangin D., 2004, La ville franchisée : formes et structures de la ville contemporaine, Editions de La Villette, Paris.

والمجتمع اليوم يعيش تحولات جذرية في أسلوب الحياة اليومية. فعدد التنقلات اليومية للفرد في تزايد مستمر خاصة بالنسبة للتنقلات بهدف التنزه والتسوق والزيارات وغيرها، وأغلب التنقلات تتم بوسائل ممكنة مستفيدة من تطور حظيرة السيارات وانتشارها السريع في الاتجاهين " رأسيا باتجاه الفئات ذات الدخل المنخفض وانتشارها أفقيا لتعم كل أفراد الأسرة وكل الفئات العمرية"³³.

2-1 - تنوع إشكاليات الحراك

تطرح إشكالية تنظيم وتسيير الحراك في الدول المتقدمة من منظور "مسألة الحياة اليومية" التي تستدعي فهم التغيرات التي تطرأ على نمط العيش والاستهلاك و التنقل ... وغيرها، للوصول إلى قياس هذه التغيرات. ويتأتى ذلك من خلال تحليل عميق للدوافع والمحركات الأساسية للتنقل والعادات التي تميز مجتمع عن آخر، بعيدا عن الدراسة السطحية لإشكالية الحراك لأن "هذا العالم ليس مكون من وحدات إدارية أو طبيعية فقط، ولا من دمي متراسة فوق بعضها البعض".³⁴ بل من مجتمعات تحكمها الكثير من القيم تعيش في مجالات تتفاعل معها باستمرار. "يتم تحديد نشاط النقل بواسطة قياس حراك الأفراد والسلع"³⁵، ومصطلح الحراك "mobilité" يعني "مجموع التنقلات التي يقوم بها الفرد أو مجموعة من الأفراد في فترة معينة"³⁶، والحراك اليومي "mobilité quotidienne" هو متوسط عدد التنقلات التي يقوم بها كل فرد - يزيد عمره عن الخمس سنوات يقطن في محيط معين - في يوم واحد من أيام الأسبوع باستعمال مختلف وسائل التنقل"³⁷. (عادة يؤخذ اليوم السابق ليوم التحقيق كعينة لتحديد عدد التنقلات). و للحراك بعده المجالي والاجتماعي، فكل تحركات الأفراد سواء كانت اليومية العادية والتفائية أو الأخرى الإرادية والمبرمجة، تخضع دائما للبناء العمراني لمجال الحراك وخصائصه الفيزيائية والموروث الاجتماعي والثقافي للمجتمع المعني بالدراسة. اتخذ البعد الاجتماعي للحراك مكانة مهمة في الدراسات الأخيرة التي غيرت مفهومه واعتبرته لا يقتصر فقط على الدراسة التقنية، لأن الفرد لا يتحرك من أجل الحركة فقط، بل لغاية محددة، " ليتفاعل عمليا مع فرد آخر في مكان آخر"³⁸، والحراك باعتباره انتقال من نقطة انطلاق لبلوغ نقطة وصول يتأثر بكل مكونات مجال التنقل من توزيع للمساكن ومراكز الخدمات وكذا مناطق العمل والتسوق

³³ - ORFEUIL J P, Trois futurs pour la mobilité et pour la ville, in se déplacer au quotidien dans trente ans, Eléments pour un débat, Acte du colloque organisé par l'Ademe, le Centre de la Prospective de la DRAST et l'INERTS, 22-23 mars 1994, La documentation Française.

³⁴ - Hoyaux, André - Frédéric, Habiter la ville et la montagne : Essai de géographie phénoménologique sur les relations des habitants au lieu, à l'espace et au territoire (exemple de Grenoble et Chambéry), Thèse de doctorat, université Joseph Fourier - Grenoble 1, 2000.

³⁵ - E. MERENNE, 2003, op. cit. p.101.

³⁶ - Association Voiture & co - Lexique Transport & Mobilité - Mai 2007. p.21.

³⁷ - CERTU, Département d'urbanisme, Programme ACTEUR - Quelle est la mobilité quotidienne des personnes dans les agglomérations ? Lyon, 2004, p.27 .

³⁸ - WIEL M, Ville et mobilité, deux résultantes d'un même système d'interactions sociales » in WIEL M. Ville et mobilité, un couple infernal ? Ed. de l'Aube, Paris, 2005. 91p.

والترفيه... والإنسان من خلال تنقله يقوم بربط العناصر المشتتة في المجال لأن التنقلات حسب سلفاتور Salvator "هي همزات وصل"³⁹ بين عناصر المجال حيث يكون الإنسان أهم عنصر فيه. ويوافق في هذا الطرح باحث آخر حيث يعتبر "الحراك التنقلي عامل في وصل كل ما هو يميل إلى التقطع والانفصال"⁴⁰. وكلما ابتعدت مناطق السكن عن مناطق العمل ومراكز الخدمات "تتغير مورفولوجية المدينة ويتوسع مجال الحراك ليصبح من الصعب التنقل دون استعمال السيارة"⁴¹. وبفعل التمدد الحضري أصبح "السكن في الضاحية يعني العيش بنمط حضري يرتكز على الحراك"⁴²، إلى درجة أن "الحراك أصبح ضرورة والذي لا يتنقل يبقى معزولا عن المجتمع الذي يعيش فيه"⁴³.

2-2- التفاعل بين التمدد و الحراك

إن التفاعل المتبادل بين التحضر والحراك يجعل "من الصعب التمييز بين ما ينتجه التعمير من حراك أو ما ينتجه الحراك من عمران"⁴⁴، ويمكن لإبراز العلاقة بين العناصر الثلاثة الإشارة إلى "الحلقة المفرغة" التي تضم التمدد الحضري، تحضر الضواحي والحراك، حيث تشجع سهولة التنقل ظاهرة التحضر في الأطراف التي تؤدي بدورها إلى توسيع مجال تأثير واستقطاب المركز، الأمر الذي يعمل على تعزيز دوره من خلال توفيره للشغل والخدمات، وفي نفس الوقت يوفر عرضا عقاريا مهما للسكن في الضواحي للمشتغلين في التجمع. ويفرض السكن في الأطراف واستعمال السيارة الفردية.

كما تطرح الكثير من الدراسات هذا التفاعل المتبادل بين المدينة والحراك فيها من زاوية من يجب أن يتكيف مع الآخر؟⁴⁵ للوصول إلى النتيجة كون المدينة هي التي تكيفت مع السيارة من خلال تهيئة المجال الحضري لتسهيل حركة وتوقف السيارات. فنظام السيارة "système automobile" قد فرض نفسه لينتج "نمط مدينة السيارة"⁴⁶ « Le modèle de la ville automobile ». ولأن "الحراك يعكس نوعية الحياة"⁴⁷ نظرا لارتباطه الوثيق بدخل الأسرة الذي يسمح بتغطية تكاليف التنقل من الناحية الاقتصادية، أما من الناحية الاجتماعية فقد ساد مبدأ تجسيد الحق في الحراك "droit à la

³⁹ - SALVATOR J (2001) La société inhumaine, mal vivre dans le bien- être. Montréal (Qc): L'Harmattan.

⁴⁰ - BONNET M et DESJEUX D, Les territoires de la mobilité, Presses Universitaires de France, Paris, 2000.

⁴¹ - WEIL M, Ville et automobile, Descartes et Cie, Paris 2002.

⁴² - ROUGÉ L, L'accession à la propriété d'un pavillon périurbain des familles modestes toulousaines : un habiter au risque de la « captivité ». Actes de la journée d'étude « jeunes chercheurs » Le logement et l'habitat comme objet de recherche (Atelier 3). Paris, 2005, Institut 102, p47.

⁴³ - PAQUOT T, Le paysage urbain, l'écoumène de la modernité, 1999. In YOUNÈS C (dir) Ville contre-nature, philosophie et architecture. Paris : La découverte, p 154-174 (chercher paquot 2002)

⁴⁴ - ORFEUIL J-P, L'évolution de la mobilité quotidienne, comprendre les dynamiques, Paris, 2000.

⁴⁵ - WEIL M, Ville et automobile, Descartes et Cie, Paris, 2002, p 24.

⁴⁶ - WIEL M, La transition urbaine, Hayen, Belgique, Mardaga, 1999, p 57-69.

⁴⁷ KAUFMANN V, JEMELIN C, La mobilité, une forme de capital permettant d'éviter les irréversibilités socio-spatiales ?. Communication colloque « Espaces et sociétés aujourd'hui ». Lausanne (2004). (Consultation en ligne <http://eso.cnrs.fr/evenements/contributions_10_2004/kv.pdf> le 10/11/2005).

"mobilité" لأنه يقود بشكل معين إلى الحقوق الأخرى⁴⁸، فالنقل يسمح بتكريس حق التعلم والعلاج وغيرها من الحقوق، مما يفرض ضرورة بناء نظام نقل جماعي وتوسيع البنية التحتية وتخطيط وتسيير الحراك.

إن فهم الحراك هو فهم للمدينة، وهذا الفهم يتطلب دراسة المجال الذي يتم فيه التنقل ومعرفة العلاقة بين العمران والتنقل. فمن الخطأ أن تقتصر دراسة النقل في جانبه التقني أي بمعزل عن الظروف التي تحيط به والإطار الذي يحتضنه وبعده الاجتماعي والسلوكي الذي يميزه. لم تعد المدينة ذات أبعاد مترية métrique فقط بل هي ذات أبعاد شبكية réticulaire ويتم التعبير عن هذا بالتميز بين المسافة الجغرافية "الطبيعية" "proximité physique" والمسافة الزمنية "proximité temporelle" لأن الحراك أصبح يرتبط أكثر فأكثر بالسرعة "vitesse" أي الثنائية "المجال/الزمن" "espace/temps" ومنه جاءت العلاقة المشهورة باسم صاحبها زهافي⁴⁹ Zahavi التي تركز على فرضية ثبات الزمن المخصص للتنقل مقابل تمدد في مسافات التنقل بحكم استعمال وسائل نقل أكثر سرعة.

يتم التركيز إذن على تأثير التمدد الحضري للمدينة وتوزيع استخدامات الأرض فيها وفي إقليمها الحضري الذي يظم الضواحي والتجمعات التابعة للمدينة في تمديد مسافات التنقل اليومي للأفراد. فمدينة المشاة سابقا كانت صغيرة المساحة لا يتعدى قطرها 500 متر تتم فيها الرحلات اليومية بين مناطق السكن والعمل أو التسوق أو الترفيه سيراً على الأقدام، وبظهور السيارة في النصف الأول من القرن العشرين بدأت المدن تتوسع وتتمدد في مرحلة أولى ضمن التجمع العمراني وليس بعيدا عن مركز المدينة، ولكن بفضل التقدم الصناعي والتكنولوجي الذي سمح بزيادة سرعة المركبات وتطور شبكات الطرق، تطورت المدن في إقليمها الجغرافي لتتشكل الأطراف والضواحي مما استلزم تدخلا للدولة لانجاز طرق سريعة وهياكل مرور جديدة استدعت التخطيط والتنظيم. فتشكل "ذلك المحيط الذي أصبح الآن يستوعب كثيرا من عناصر المدينة من مساكن وخدمات ومرافق، والذي أصبح يمثل بدوره ظهيرا عمرانيا وبيئيا له وظائفه وأنشطته التي تتكامل مع المدينة ويشكل معها وحدة عمرانية واحدة"⁵⁰. إن النمو السريع الحاصل والمرتقب في الحراك والتطور الكبير في وسائل النقل من شأنه تغيير كثير من المفاهيم العمرانية المألوفة، مثل علاقات المسكن بالاستخدامات الأخرى والمرافق كالمؤسسة

⁴⁸ - ASCHER F, Des villes de toutes les mobilités et de toutes les vitesses : un défi pour les architectes, les urbanistes et les responsables politiques. Conférence Biennale d'architecture de Rotterdam du 09/05/2003. (Consultation en ligne < <http://perso.wanadoo.fr/ville-enmouvement>).

⁴⁹ - Zahavi, Y. et Talvitie, A, Regularities in travel time and money expenditures. Transportation research record n° 750. 1980, p 13-19.

⁵⁰ - أحمد كمال الدين عفيفي، التخطيط المروري وعلاقته بالمحيط الجغرافي، الندوة العلمية التجارب العربية والدولية في تنظيم المرور، الجزائر، 03-01 جوان 2009، ص3.

التعليمية أو المستشفى وغيرها من الخدمات وهو ما سينعكس على أسلوب ونظام العيش وسلوكياته وعلى نمط الحياة الاجتماعية بشكل عام.

إذا كان التمدد هو نتيجة منطقية لظاهرة التحضر التي سادت في القرن العشرين، فإن مدن اليوم تتمدد وفق ظاهرة تحضر الأطراف ما يؤدي إلى تشتت العمران الذي تغذيه حركة التجهيز بالمركبات وبالتالي زيادة الحراك، وهذه الوضعية تطرح الكثير من المشاكل للمدن جعلت الكثير يعتبرون أن "تسيير الحراك يعني التحكم في التمدد الحضري"⁵¹.

⁵¹ - GOUARDIN E, Etalement urbain et mobilité : Quel avenir pour nos territoires ? (Etude d'un cas français)
Communication présentée lors du Colloque « La ville. Un lieu et des milieux. » Montréal, les 28 et 29 avril 2008

الباب

الأول

النطاق الحضري لمدينة

سطيف:

مجال استقطاب يشهد

تحولات جذرية

الباب الأول:

النطاق الحضري لمدينة سطيف: مجال استقطاب يشهد تحولات جذرية

تطرح إشكالية تخطيط وتوجيه التنمية العمرانية على مستوى المجالات المحيطة بالمدن بشكل مستمر وملح خاصة في السنوات الأخيرة. ففي ظل التوسع السريع للحواضر وما يترتب عنه من آثار سلبية على المحيط الحضري، يجعل السلطة تسعى إلى تبني خطا هيكلية شاملة تعالج المشاكل القائمة وتعمل على تحقيق التنمية الحضرية المستدامة للمجالات الحضرية.

ما المقصود بالمجال الحضري؟

يتم تحديد الإقليم " région " وفق حدوده الإدارية، وهو يعني الرقعة الجغرافية التي تمارس عليها سلطة الدولة، والمجال حسب إميل ليتري Emile Littré (1863 - 1872) هو " المساحات الشاسعة التابعة لدولة أو لعاصمة أو لمدينة أو لمقاطعة إدارية، فهو يتحدد بعنصر المساحة فقط"⁵². وقد شاع منذ 1920، استعمال مصطلح الإقليم من خلال البحث في موضوع التفاعلات المعقدة بين العناصر المختلفة المكونة للمجال، وقد استطاع جون لاباس Labasse Jean في كتابه الصادر في سنة 1966⁵³ تحليل و بلورة فكرة الإقليم والأقلمة " Région et Régionalisation " والوقوف عند هذه التفاعلات .

يتأثر المجال الجغرافي للمدينة بمجموعة من العوامل منها ما يرتبط بوزن المدينة من الناحية التاريخية، الديموغرافية والاقتصادية ... ومنها ما يميز موقعها بالنسبة للشبكة الحضرية وشبكة المواصلات، بالإضافة لتأثير البعد الإقليمي لوظائفها واستعمالات الأرض فيها.

⁵² - RONCYOLO M, La ville et ses territoires, Edition Gallimard, 1990, p.180.

⁵³ - LABASSE J, L'organisation de l'espace, éléments de géographie volontaire, Hermann, Paris, 1966.

طور البحث الجغرافي في دراسته للمجال مفاهيم ومصطلحات منها Territorialité et métropolisation⁵⁴ للتعبير عن نظام تفاعل المدينة مع الوسط الذي تؤثر فيه وتتأثر به، فلم يعد التركيز في دراسات الجغرافيا الإقليمية على الوزن الإداري والتشريعي للمجال. ومنه أصبح تعريف المجال متعدد الدلالات فهو " يحمل من جهة فكرة السلطة الممارسة على منطقة ذات حدود متعارف عليها، ومن جهة أخرى يعني توظيف هذه السلطة من طرف مجتمع بشري لتهيئة الإقليم"⁵⁵، كما يستعمل مصطلح المحيط الجغرافي للتعبير عن " ذلك النطاق الذي يؤثر ويتأثر بالمدينة ويحيط بهيكلها الجغرافي مكونا ما يعرف بإقليم المدينة، وهو يعتبر المدخل العلمي والمنهجي لدراسة المدينة، إذ لا يتم تخطيط مدينة أو تميميتها بعيدا عن ذلك المحيط الجغرافي والإقليم العمراني لها"⁵⁶.

المجال الجغرافي ومجال السيارة

أدى التطور الصناعي الكبير في وسائل النقل بشكل عام وصناعة السيارات بشكل خاص إلى سرعة انتشار استعمالها، وأصبحت المدن والتجمعات السكانية غير قادرة على استيعاب حركتها وتوفير أماكن سيرها وتوقفها، رغم عمليات التهيئة التي تقوم بها بشكل مستمر للتكيف مع هذه الوسيلة الجديدة والمرغوبة....

إن التفاعل بين ثلاثة عناصر أساسية (المجتمع - المدينة - السيارة) أدى إلى بناء آلية ارتكزت على مبدأ "تكييف المدينة للسيارة" territorialisation de l'espace urbain en faveur de l'automobile⁵⁷ وهو ما أنتج ما يسمى "المجال الحضري للسيارة"، أو "الإقليم الحضري للسيارة" territoire urbain de l'automobile⁵⁸.

يستعمل ديبيي " Dupuy " مصطلح "مجالات السيارة" أو "أقاليم السيارة"، " territoires de l'automobile" لإبراز العلاقة بين المجتمعات التي تستعمل السيارة الفردية كوسيلة رئيسية في تنقلها وتأثير ذلك على مجالات الحياة. فهو يعتبر السيارة أداة في صناعة المجال من خلال تطوير علاقات اجتماعية - مجالية جديدة⁵⁹، ومنه فهو يعتبر المجال الحضري للسيارة يتكون من الأقاليم التي ظهرت بفعل السيارة، وكذا المجالات التي تعتمد بشكل رئيسي على السيارة في حركتها و فاعليتها (اعتماد السيارة أمر ضروري).

⁵⁴ - FERRIER J P, « La métropolisation dans le monde arabe et méditerranéen : un outil majeur du développement des macro-régions du monde », Cahiers de la Méditerranée, Vol 64, Les enjeux de la métropolisation en méditerranée, Université Aix Marseille I, 2002.

⁵⁵ - LE BERRE M, « Territoire », Encyclopédie de géographie, Paris, Economica, 1992, p620.

⁵⁶ - أحمد كمال الدين عفيفي، التخطيط المروري وعلاقته بالمحيط الجغرافي، الندوة العلمية التجارب العربية والدولية في تنظيم المرور، الجزائر، 03-01 جوان 2009، ص3.

⁵⁷ - PERRIN E, *L'automobile en milieu urbain : Genèse et dynamique d'un territoire*, thèse de doctorat de Géographie, Aménagement et Urbanisme, Université Lyon2, 2004, P44.

⁵⁸ - G. DI MEO, Extrait de *Géographie sociale et territoire*, Editions Nathan, 1998, p.275.

⁵⁹ - G. DUPUY, *L'auto et la ville*, Flammarion, 1995a, p.116.

سنحاول في الفصول اللاحقة إبراز تفاعل مجال الدراسة بالسيارة الفردية والإجابة عن السؤال المتعلق بمكانة السيارة في النطاق وتطورها مقارنة بباقي أنماط النقل الأخرى.

مستويات الدراسة الجغرافية للمجال الحضري

المجال هو "أداة الدراسة الجغرافية التي لا يمكن الاستغناء عنها"⁶⁰ والمجالات الحضرية هي مجالات صنعتها المدينة بامتياز⁶¹، فهي تتميز بتنوعها وبقابليتها الكبيرة للتحويل، مما جعل مواضيع الاقتصاد الحضري تنتقل من دراسة المدينة كوحدة معزولة إلى دراسة الأشكال الحضرية التي تتخذها، ولم يعد الاهتمام بوظائف المدينة بقدر ما أصبح الاهتمام بحركيتها ومدى تأثيرها في إقليمها لأن "المدينة تفرض وجودها إذا كانت قادرة على تنظيم مجالها المحيط"⁶²، وهو ما يعرف بالمجال الشبه حضري الذي يتكون من "أجزاء من المدينة تتناثر في الوسط الريفي، فهي ليست مدينة ولكن هو خليط أو "هجين" "hybride" يعيش تحت تأثيرها"⁶³، فهو "ذلك المحيط الذي أصبح الآن يستوعب كثيرا من عناصر المدينة من مساكن وخدمات ومرافق، والذي أصبح يمثل بدوره ظهيرا عمرانيا و بيئيا له وظائفه وأنشطته التي تتكامل مع المدينة ويشكل معها وحدة عمرانية واحدة"⁶⁴.

وإذا كانت الدراسة العمرانية بالنسبة لكل من المعماري وعالم الاجتماع تتم داخل الهيكل الحضري للمدينة وضواحيها، فإن مجال الدراسة لدى الجغرافي يتسع ليشمل النطاق الذي يؤثر ويتأثر بالمدينة مكونا ما يعرف بإقليم المدينة الذي يصعب تحديده بدقة، وفي هذا الإطار قام مارك كوت بوضع ثلاثة مستويات للبحث الجغرافي⁶⁵: المستوى الأول يتعلق بالمحيط العمراني للمدينة (القابل للتمدد)، والمستوى الثاني يتعلق بالنطاق الحضري ثم المستوى الثالث بالإقليم الحضري.

1- المستوى الأول يخص الامتداد العمراني للمجال المبني للمدينة الذي يتميز باستمرارية البناء، يمكن التعبير عليه بمصطلح "البقعة الحضرية" *tache urbaine* التي تتكون من حلقة أولى ذات نسيج عمراني متراس وحلقة ثانية تضم المرافق والخدمات ومناطق الأنشطة والصناعة، تتميز بكثافة أقل للبناء، وبوجود فراغات وجيوب يتم شغلها تدريجيا. يسمح هذا المستوى بدراسة كثافة البناء وتوزيع الخدمات وخصائص الحراك و التنقل واستهلاك الأراضي الزراعية.

2- المستوى الثاني يخص النطاقات الحضرية: النطاق الحضري حسب كوت هو مجال

الحراك⁶⁶ « c'est l'espace de la mobilité » وهو مجال العلاقات الاجتماعية كذلك ، فهو

⁶⁰ - J. SCHEIBLING, Qu'est-ce que la géographie ?, Hachette, Paris, 1995, p.151.

⁶¹ - M. COTE, Les territoires de la ville, l'approche du chercheur, Manuscrit auteur, publier dans : penser la ville – approches comparatives, Khenchela, Algérie, 2008.

⁶² - J. HURIOT, La ville ou la proximité organisée, Economica, Paris, 1998.

⁶³ - M. WIEL, « Le ' pays', territoire des cohérences entre transport et aménagement », in METROPOLIS, évaluer et décider dans les transports, n°106-107, 1998.

⁶⁴ - أحمد كمال الدين عفيفي، التخطيط المروري وعلاقته بالمحيط الجغرافي، الندوة العلمية التجارب العربية والدولية في تنظيم المرور، الجزائر، 03-01 جوان 2009، ص3.

⁶⁵ - M. COTE, 2008, op.cité.

⁶⁶ - M. COTE, 2008, op.cité.

المجال الذي يعيش في تناغم مع المدينة، يقوم فيه الأفراد بتنقلات قصيرة من حيث المسافة لكنها يومية فهي تحمل صفة الاستمرارية. ويستعمل عادة مصطلح حوض الحياة "bassin de vie"، حوض العمل "bassin d'emploi" للتعبير عن مدى ترابط النطاق الحضري لتوفير العمل وعناصر الحياة. تتم وفق هذا المستوى الدراسة الكمية للحراك اليومي « mouvements pendulaires » أي التنقلات اليومية بين مناطق السكن ومناطق العمل. يضم النطاق الحضري بالإضافة للمدينة تجمعات سكانية أساسية وأخرى ثانوية ترتبط ببعضها، كما يتشكل النطاق الحضري من عدة بلديات وقد يضم بلديات الولاية. يشكل النطاق الحضري حسب أحد الباحثين حلا للكثير من مشاكل المدينة حيث " أنه يمكن أن يستثمر أو يوظف في حل كثير من المشاكل العمرانية التي تعاني منها المدينة، وفي مقدمتها مشكلة المرور والنقل، لأن ذلك النطاق الجغرافي يفسح المجال أمام العديد من الوظائف والأنشطة ويتيح لاستعمالات الأرض التي يمكن أن يتم توطينها فيه والخروج بها من الحيز العمراني المكتظ للمدينة آفاقا أرحب في محيطها الجغرافي بغرض الوصول إلى حلول عمرانية أو بيئية بدلا من تكديسها داخل الهيكل العمراني القائم للمدينة"⁶⁷.

3- المستوى الثالث يتعلق بالإقليم الحضري: هو المجال الوظيفي أي المجال الذي تربطه علاقات

اقتصادية وخدمانية بالمدينة وتعتمد الدراسة هنا كذلك على التدفقات: الأشخاص، البضائع، الأموال والقرار... هذه التدفقات هي أقل عددا مقارنة بالتدفقات اليومية في النطاقات الحضرية لكنها أكثر قوة وتأثيرا لأنها تمثل التدفقات التي ترسم مجال التأثير أو الجذب للمدينة.

من خلال عرض هذه المستويات الثلاثة، سيحاول هذا البحث دراسة إشكالية التمدد والحراك ضمن المستويين الأول والثاني من خلال متابعة التمدد الحضري لمدينة سطيف، عوامله ونتائجه ثم تحضر الضواحي والأطراف المحيطة بالمدينة والحراك في النطاق الحضري لمدينة سطيف.

تعاظم الدور الإقليمي لمدينة سطيف كعاصمة للسهول العليا الشرقية

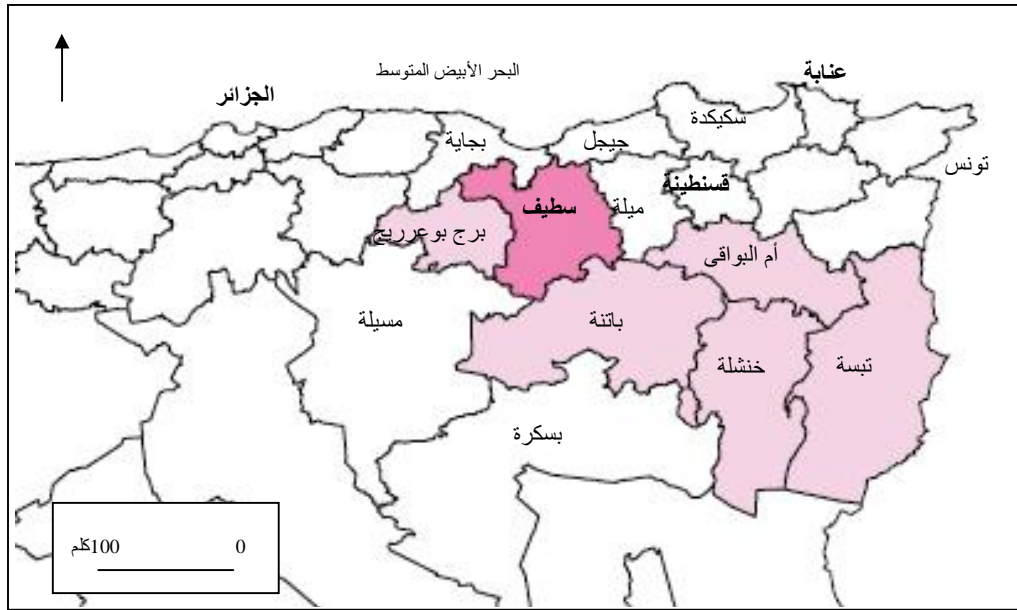
تركز الدراسات الجغرافية ذات البعد الإقليمي في مواضيع النقل والحراك على اعتبار منطقة الدراسة مجالا مفتوحا يؤثر ويتأثر بمكونات محيطه الخارجي، الذي من خلاله تتحدد خصائصه الطبيعية والبشرية والاقتصادية، كما تتجلى نقاط قوته ومواطن ضعفه وإمكانيات تهيئته وتطويره. وعليه فقد تحولت مواضيع الاقتصاد الحضري من دراسة المدينة كوحدة معزولة إلى دراسة الأشكال الحضرية التي تتخذها ضمن أفق أوسع، ولم يعد الاهتمام بوظائف المدينة بقدر ما أصبح الاهتمام بحركيتها ومدى تأثيرها في إقليمها "المدينة تفرض وجودها إذا كانت قادرة على تنظيم

⁶⁷ - أحمد كمال الدين عفيفي، المرجع السابق، ص3.

مجالها المحيط⁶⁸، كما أصبح تناول المدينة ضمن الشبكة، كنقطة التقاء لمحاور طرق أو لتدفقات المسافرين و السلع... الخ، فالمدينة هي مركز عقدي تتقاطع فيه كل محاور التبادلات. تقود مدينة سطيف باعتبارها عاصمة للسهول العليا الشرقية، وبفضل خصائص الاتصال التاريخية التي تتميز بها، حركية التنمية في المنطقة، فهي تشهد دينامية عمرانية غير مسبوقه شملت كل مناحي الحياة، تتجلى في التوسع الكبير الذي تعرفه المدينة والتجمعات السكانية التابعة لها، وقد كان لموقع المدينة الذي يتميز بدرجة ربط هامة "connexité" وهي تعني قدرة الشبكة على تسهيل التنقل⁶⁹، أي ما يزيد قدرة المدينة على استقبال أو إصدار تدفقات، دورا حاسما في ذلك.

توضح الخريطة رقم (1) الموقع الجغرافي لولاية سطيف ضمن برنامج منطقة الهضاب العليا الشرقية "Programme Hauts Plateaux Est" وهو واحد من البرامج التسعة للمناطق التي حددها التشريع الجزائري وفق القانون 01-20⁷⁰ المتعلق بتقسيم الوطن إلى 9 مناطق يسهل إدارتها وتسييرها وبالتالي تحقيق التنمية فيها.

خريطة رقم (1): ولاية سطيف في منطقة السهول العليا الشرقية



⁶⁸ - J. HURIOT, 1998, op.cité.

⁶⁹ - P. MATHIS, Graphes et réseaux, Lavoisier, Paris, 2003.

⁷⁰ - القانون 01-20، حدد 9 مناطق أو جهات: الشمال و قسم إلى ثلاث مناطق (الوسط و الشرق و الغرب)، الهضاب العليا إلى (شرقية وسطى و غربية) و منطقة الجنوب إلى (الجنوب الشرقي و الجنوب الغربي و أقصى الجنوب).

يضم برنامج الهضاب العليا إداريا ست ولايات: سطيف، باتنة، برج بوعريج، أم البواقي، تيسة وخنشلة. تغطي كلها 83 دائرة و233 بلدية. تشكل مدينتي سطيف وباتنة مركزي ثقل هذا الإقليم بشريا واقتصاديا. تتميز المنطقة طبوغرافيا بسيادة ثلاثة مظاهر تضاريسية تتوزع كالتالي: هضاب عليا 40 %، سهول استيبس بنسبة 33 % وجبال بنسبة 27 %، وتتميز المنطقة عموما بسيادة المناخ الشبه الجاف.

بلغ عدد سكان منطقة الهضاب العليا الشرقية 4953638 نسمة في سنة 2008، و هو ما يمثل 14,23 % من سكان الجزائر، و 54 % من سكان الهضاب العليا ككل⁷¹. بلغ معدل النمو السكاني للمنطقة 2,39 % (الفترة 1987-1998) وهو يفوق معدل النمو السكاني في الوطن البالغ 2,09 % في نفس الفترة، أما الكثافة السكانية فقد بلغت في 1998 حسب نتائج الإحصاء العام للسكان والسكن، 95 ن/كلم² مقابل 245 ن/كلم² في المنطقة الساحلية. بلغت في نفس السنة نسبة سكان الحضر 53 % وهي أقل من المعدل الوطني المسجل 63 %⁷².

تعتبر سطيف الولاية الثانية سكانيا على المستوى الوطني بعد ولاية الجزائر، وتوضح أرقام الجدول رقم (1) تطور عدد سكانها عبر التعدادات السكانية المختلفة مقارنة بإقليم الهضاب العليا والوطن.

جدول رقم (1): تطور عدد السكان في ولاية سطيف، منطقة الهضاب العليا والوطن (1977-2008)

السنة -	ولاية سطيف	الهضاب العليا الشرقية	الجزائر
1977	686600	2310900	16948000
1987	1000694	3238849	23038942
1998	1311413	4225591	29100867
2008	1482336	4953638	34760000

Source : Wilaya de Sétif, DPAT, Plan d'aménagement du territoire de la Wilaya de Sétif, août 2008, p 57.

يبرز الجدول رقم (2) تطور معدلات النمو السكاني في ولاية سطيف ومنطقة الهضاب العليا الشرقية والوطن في الفترة بين 1977-2008، ويمكن تسجيل مجموعة من الملاحظات:

جدول رقم (2): تطور معدلات النمو الطبيعي في ولاية سطيف، منطقة الهضاب العليا الشرقية والجزائر

معدل النمو %			الفترة ↓
الجزائر	الهضاب العليا الشرقية	ولاية سطيف	
3,09	3,40	3,81	1977 - 1987
2,09	2,39	2,43	1987 - 1998
1,72	1,63	1,25	1998 - 2008

⁷¹ - Wilaya de Sétif, DPAT, Plan d'aménagement du territoire de la Wilaya de Sétif, août 2008, p 57

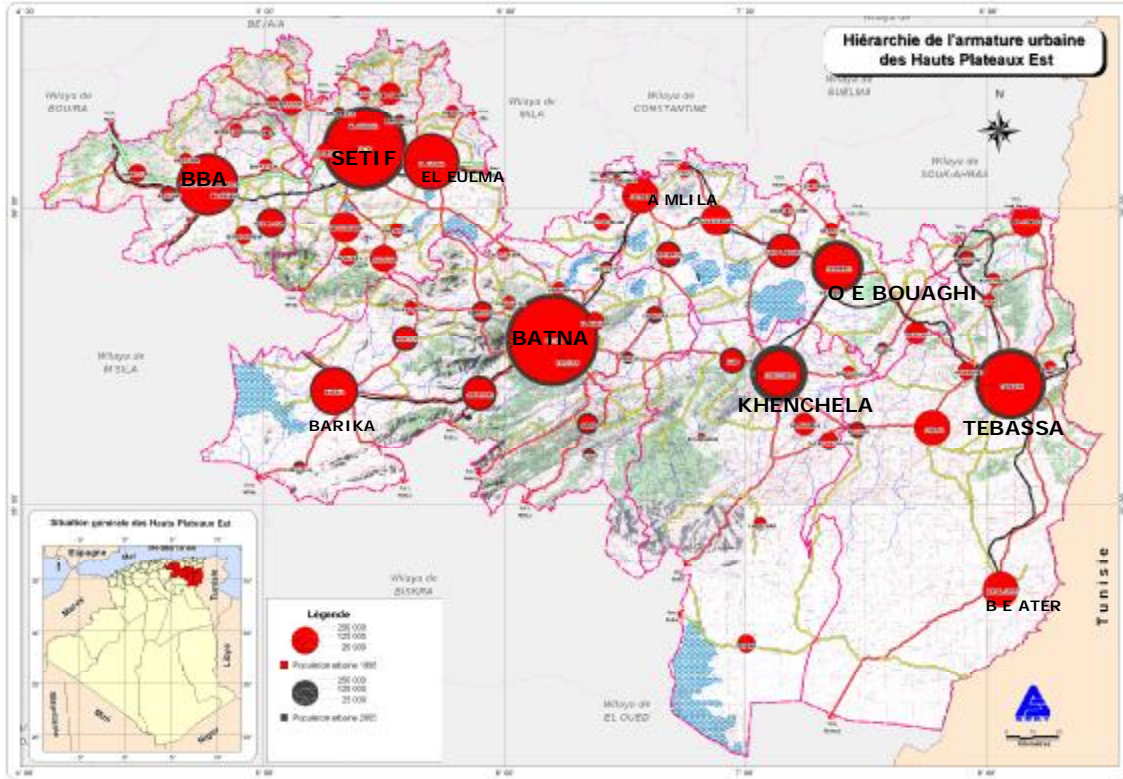
⁷² - Ministère de l'aménagement du territoire, de l'environnement et du tourisme, (SRAT), Schéma régional d'aménagement du territoire, Région Programme Hauts Plateaux Est, ANAT, Sétif, Février, 2008

- الفترة 1977-1987: سجلت الولاية معدل نمو بلغ 3,81 % وهو يفوق المعدل المسجل في منطقة الهضاب العليا و الجزائر 3,40 % و 3,09 % على الترتيب.
 - الفترة 1987-1998: سجلت الولاية معدل نمو 2,43 % متراجع مقارنة بالفترة السابقة وهو راجع أساسا إلى انخفاض معدلات المواليد بشكل عام من 3,8 % في 1977 إلى 2,34 % في 1987.
 - الفترة 1998-2008: بلغ العدد الإضافي لسكان الولاية 171310 نسمة بنسبة زيادة 13 %، و يعكس معدل النمو للفترة 1,25 % تراجعا كبيرا مقارنة بمعدلات الهضاب العليا والوطن يفسر بالاستقرار السكاني الذي تعرفه الولاية في غياب المعطيات الجديدة للهجرة. وقد انعكست المعطيات السكانية التي عاشتها وتعيشها المنطقة على حركة التعمير فيها مما جعل الإقليم يشهد حراكا تنقليا كثيفا، سواء داخل الإقليم لربط مناطق السكن ومناطق العمل والخدمات... أو خارجه وفق محاور الحركة التقليدية بين الشرق والغرب، الشمال والجنوب. تعرف منطقة الهضاب العليا حركة تعمير كبيرة، حيث ارتفعت نسبة التحضر من 44 % في 1987 إلى 53 % في 2005، كما ارتفعت نسبة السكان المجمع من 63 إلى 78 % بين نفس التاريخين على الترتيب⁷³.
- من الناحية الاقتصادية، تزخر المنطقة بثروات فلاحية كبيرة تستغل بنسبة كبيرة في إنتاج الحبوب، كما تزخر بتوفرها على ثروة معدنية هامة، هذه العوامل مجتمعة أدت إلى حركة تجارية نشطة. ففي مجال الصناعة مثلا ورغم تراجع القطاع العمومي الذي كان يشكل القاعدة الصناعية في المنطقة، ظهرت وبقوة استثمارات القطاع الخاص في مجالات مختلفة أهمها الصناعات الاليكترونية، الكهرومنزلية، خاصة في المنطقة الغربية (سطيف وبرج بوعريج).
- ما زاد في أهمية هذه المنطقة توفرها على شبكة هامة من الطرق الوطنية التي تم تدعيمها بالطريق السيار شرق غرب، إضافة إلى شبكة الخطوط الحديدية خاصة الخط الرابط بين الجزائر العاصمة وعنابة وهو في طور التحديث، ومشروع الخط الحديدي للهضاب العليا، والخطوط الرابطة بين الشمال والجنوب. كما تتوفر المنطقة على أربعة مطارات منها مطارين دوليين (مطار 8 ماي 45 بسطيف ومطار باتنة).
- كل هذه المعطيات وأخرى جعلت منطقة الهضاب العليا الشرقية تشكل بالنسبة للدولة الجزائرية ورقة مهمة في سياسة التهيئة الوطنية "Option Hauts Plateaux" يمكن اعتمادها لتحقيق الأهداف التالية:

⁷³ - Schéma régional d'aménagement du territoire, Région Programme Hauts Plateaux Est, ANAT, op.cit.

- إعادة التوازن الإقليمي والحد من ظاهرة التسحل Littoralisation من خلال إعادة توزيع السكان و الأنشطة
 - الدور الاستراتيجي للمنطقة من خلال إمكانياتها الطبيعية وموقعها المتميز
 - التنافسية الكبيرة Compétitivité، الجاذبية الكبيرة Attractivité، الاستدامة Durabilité.
- سنحاول من خلال هذا العرض تحديد خصائص الشبكة العمرانية لمنطقة الهضاب العليا الشرقية التي تضم ما يقارب 3 مليون نسمة، بهدف تحديد مكانة مدينة سطيف ومجال تأثيرها على مختلف المستويات، الإقليمي و المحلي.

خريطة رقم (2): مدينة سطيف في الشبكة العمرانية لمنطقة الهضاب العليا الشرقية



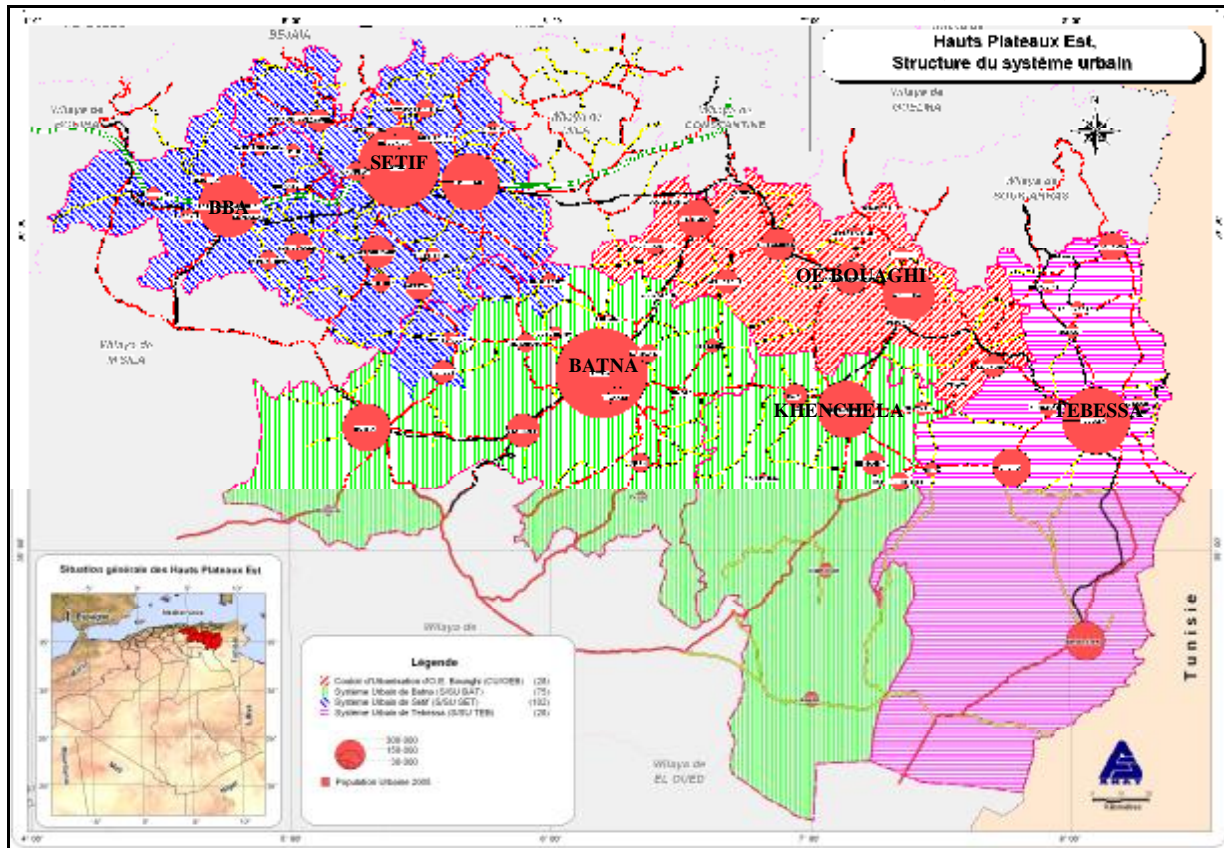
Source : Ministère de l'aménagement du territoire, de l'environnement et du tourisme, (SRAT), Schéma régional d'aménagement du territoire, Région Programme Hauts Plateaux Est, ANAT, Sétif, Février, 2008

تتميز الشبكة العمرانية في منطقة الهضاب العليا بكثافتها وتوازنها المجالي إلى حد معين (الخريطة رقم 2). تنتظم هذه الشبكة التي تقودها مدينتين مهمتين من حيث الحجم، باتنة وسطيف

على الترتيب، وهي مدن يفوق عدد سكانها 250 ألف نسمة وتظم أكثر من 20 % من سكان المنطقة. ومجموعة من المدن الأقل أهمية (برج بوعريج، تيسة...) أحجامها تتراوح بين 100 و 200 ألف نسمة، ترتبط بها مجموعة أخرى من المدن المتوسطة والصغيرة التي تكون في مجموعها شبكة متجانسة .

تعرف مدينتي سطيف وباتنة دينامية حضرية ميزها التمدد الحضري على مستوى محيطها العمراني ونمو للمدن التوابع والتجمعات القريبة، كعين أرناط والأوريسيا وأولاد صابر بالنسبة لسطيف، وفسدس وتازولت بالنسبة لباتنة.

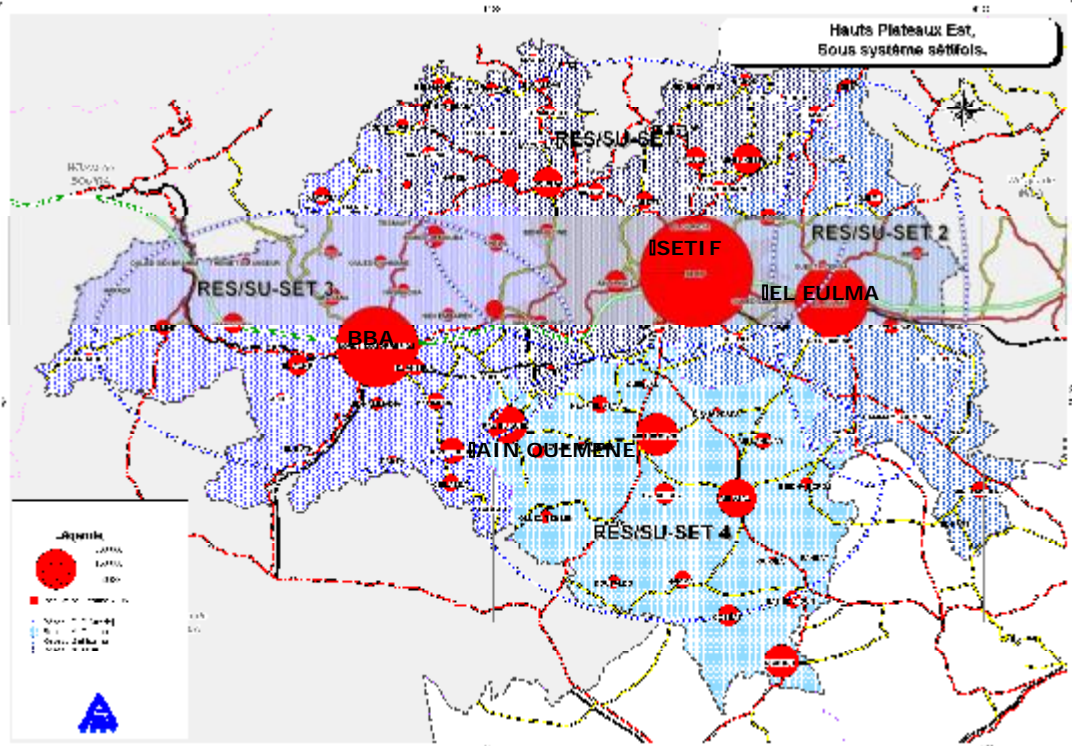
خريطة رقم (3): مدينة سطيف و مجال التأثير في منطقة الهضاب العليا الشرقية



Source : Ministère de l'aménagement du territoire, de l'environnement et du tourisme, (SRAT), Schéma régional d'aménagement du territoire, Région Programme Hauts Plateaux Est, ANAT, Sétif, Février, 2008.

توضح الخريطة رقم 3 مجالات التأثير في منطقة الهضاب العليا الشرقية وهي أربعة: المجال السطايفي، الأوراس والتبسي ومجال أم البواقي. ترتبط هذه المجالات بحكم الجوار بالمجالات الأخرى: القبائل ووادي الصومام في الشمال الغربي، السهول القسنطينية في الشمال، الساحل العنابي في الشمال الشرقي، إقليم الحضنة في الجنوب الغربي والصحراء (بسكرة و الواد) في الجنوب و الجنوب الشرقي. يتميز مجال مدينة سطيف - العاصمة التاريخية للجزء الغربي لإقليم قسنطينة - وبحكم رصيده الوظيفي والخدماتي الذي يتدعم من سنة إلى أخرى بتأثير كبير، فهو يحافظ على مجال نفوذه القديم الذي يشمل الولايات المجاورة بجاية، برج بوعرريج، المسيلة وبالتالي حلقة الربط التاريخية بين منطقتي الصومام في الشمال والحضنة في الجنوب.

خريطة رقم (4): مجالات التأثير الثانوية للمجال السطايفي



Source : Ministère de l'aménagement du territoire, de l'environnement et du tourisme, (SRAT), Schéma régional d'aménagement du territoire, Région Programme Hauts Plateaux Est, ANAT, Sétif, Février, 2008.

المجال العمراني السطايفي كما تبرزه الخريطة رقم (4) مكون من أربعة مجالات ثانوية هي:

- مجال سطيف: تصنعه مدينة سطيف مقر الولاية

- مجال برج بوعرريج مقر الولاية

- مجال العلمة مقر الدائرة

- مجال عين ولمان مقر الدائرة

يضم المجال العمراني السطايفي 36 % من سكان الحضر لإقليم الهضاب العليا الشرقية، يغطي مجال تأثيره 99 بلدية تضم 45 % من سكان الإقليم. يتوفر المجال السطايفي بفضل موقعه ودرجة ربطه بشبكات النقل بقاعدة صناعية هامة تتكون من مؤسسات عمومية وخاصة، ومرافق تعليمية، خدمة كبيرة، نشاط تجاري كبير تجعله يشهد حراك كبير.

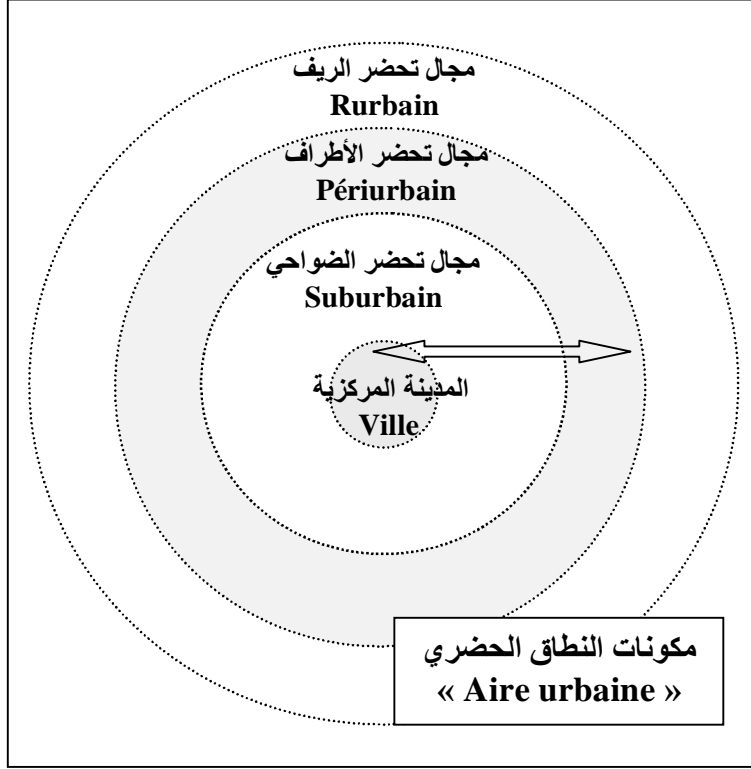
ما هي حدود النطاق الحضري لمدينة سطيف؟

يتم توظيف مصطلح "النطاق الحضري" "Aire urbaine" للتعبير عن المجالات المحيطة بالمدينة كما يبرزه الشكل 2 وهي:

- مجال تحضر الضواحي "Suburbain" ويشمل المناطق الهامشية التي تأتي مباشرة بعد نهاية مجال الأحياء المركزية للمدينة، تستخدمه المدينة في تفريغ سكان وأنشطة المركز⁷⁴.
- مجال تحضر الأطراف "Périurbain": يشمل المناطق المحيطة بالمدينة، عبارة عن تعمير يمتد على مدى واسع، يتخطى مناطق ويترك فضاءات فارغة، تتداخل فيه الاستخدامات الحضرية والريفية.
- مجال تحضر الريف "Rurbain": مجال يشمل التجمعات والقرى القريبة من المدينة والتي تنهياً لتصبح ضواحي جديدة للمدينة مستقبلاً.

⁷⁴ - LACOUR C, Formes et formalisations urbaines, penser la ville : théories et modèles, Anthropos, Paris, 1996.

شكل رقم (2): التمدد ومجالات التحضر "مكونات النطاق الحضري"



المصدر: الباحث (2010)

غالبا ما يستعمل مصطلح "المجالات المحيطة بالمدينة" « Espaces périurbains » للتعبير عن المناطق الواسعة التي قد تشمل مجموعة من البلديات، ومنه فقد اعتبر التحضر "ظاهرة تتعلق بالمجال مابين البلديات"⁷⁵، يتميز بتفاعل كبير تترجمه حجم التنقلات اليومية المرتبطة بالشغل والولوج للخدمات والمرافق الضرورية للحياة. وقد اعتمد في الكثير من الدول مصطلح "النطاق الحضري" "Aire urbaine" للتعبير عن المجالات المحيطة بالمدينة. ويقدم المعهد الوطني الفرنسي للإحصاء والدراسات الاقتصادية I.N.S.E.E تعريفا إحصائيا للنطاق الحضري المتكون من القطب الحضري وما يحيط به، بمعنى مجموع البلديات التي تفوق نسبة 40 % من نشطيتها المقيمين يعملون في هذا النطاق الحضري⁷⁶. رغم ذلك فإنه من الصعوبة رسم حدود فاصلة بين المدينة والريف، فالوسط الانتقالي بين المجال الحضري والمجال الريفي مجال غير واضح المعالم، يضم أوساطا شبه حضرية وريفية وقد شكلت هذه الأوساط الانتقالية مجالات للدراسة ضمن ظاهرة تحضر الأطراف التي أنتجت "وسطا ثالثا" "Tiers-espace" لا يمكن اعتباره حضريا ولا ريفيا، بل هو وسط جديد يجمع بين

⁷⁵ - RUTH M (2007), Direction générale de l'urbanisme de l'habitat et de la construction, Etalement urbain et périurbanisation, Rapport de travail, document PDF, p 16.

⁷⁶ - INSEE, Institut national de la statistique et des études économiques, <http://www.insee.fr/fr/methodes/default>.

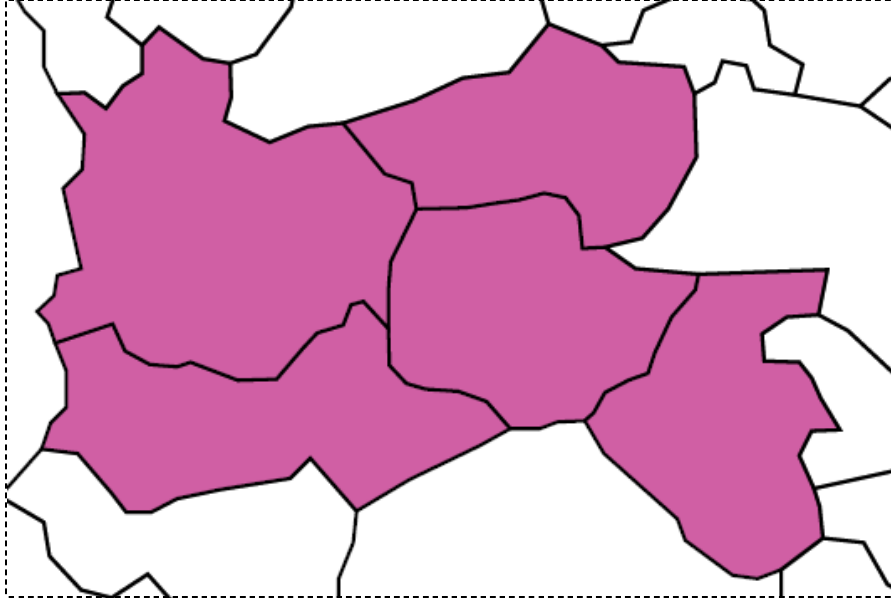
خصائص الواسطين الحضري والريفي⁷⁷. والتحضر يعمل على تغيير المناطق الريفية بشكل مستمر دون إلغائها أو القضاء عليها نهائياً، حيث تبقى منها مناطق زراعية وأخرى غابية وأنشطة أخرى⁷⁸، ما يبرر تنوع الاستخدامات و بالتالي تنوع المجالات. هذا الأمر يطرح تساؤلات كثيرة منها: هل مناطق التعمير الجديدة التي تحيط بالمدينة هي مجالات حضرية أم ريفية؟ والإجابة تتم وفقاً لأساس التصنيف فهو مجال حضري «وظيفياً» لكنه يبقى ريفياً من خلال مظهره⁷⁹.

وقد واجهتنا صعوبة تحديد النطاق الحضري لمدينة سطيف، والمعيار الواجب اعتمادها لمعرفة ما هي البلديات المكونة له. هل كل البلديات التي تشترك في حدودها مع بلدية سطيف جزء من النطاق بغض النظر عن حجم التأثير والتأثر مع المدينة؟ أم أن عامل التفاعل الوظيفي وحده الكفيل في تحديد بلديات النطاق التي يجب أن تؤخذ بنظر الاعتبار في أي عملية تخطيط وتنظيم للمدينة؟

النطاق الحضري لمدينة سطيف الذي يتكون من خمس بلديات (الشكل رقم 3) بلدية سطيف محاطة بأربع بلديات هي: الأوريسبا من الشمال وعين أرناط من الغرب ومزلوق من الجنوب وأولاد صابر من الشرق.

شكل رقم (3): بلديات النطاق الحضري لمدينة سطيف





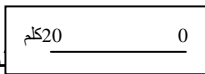
المصدر: الباحث

للإشارة فقد تم في دراسات أخرى منها مخطط التهيئة لولاية سطيف (PAW) اعتبار النطاق الحضري يشمل إضافة إلى هذه البلديات الخمس، كل من بلدية عين عباس التي تقع شمال الأوريسيا وعين أرانات، وبلدية قجال الواقعة جنوب بلدية سطيف. وقد اخترنا عدم ضم هاتين البلديتين إلى النطاق بحكم البعد وبالتالي تراجع التأثير، وغياب معطيات حول الحراك، باعتبار أن كل التحقيقات الميدانية التي تمت في إطار إعداد دراسة مشروع ترامواي سطيف لم تشملهما.

الفصل الأول: الخصائص السكانية لإقليم الدراسة

نطاق جذب سكاني كبير

تكمن أهمية الدراسة السكانية في فهم التفاعل بين الإنسان والمحيط الذي يعيش فيه بكل ما يمنحه من تسهيلات وبكل ما يفرضه من صعوبات.

لا تقتصر الدراسة على بلدية سطيف بل تتعداها إلى أربع بلديات  نطاق الحضري للمدينة، بهدف التعرف وبشكل أوسع وأشمل على الخصائص السكانية للنطاق، حيث أصبح من غير الممكن التعامل مع المدينة داخل حدودها البلدية فقط نظرا للتأثير الذي أضحي جليا في كل البلديات المجاورة خاصة عين أرانات في الغرب وأولاد صابر في الشرق والأوريسا في الشمال ومزلوق في الجنوب. كل هذه البلديات تهيكلها شبكة الطرق الوطنية المتمثلة بالخصوص في الطريق الوطني رقم 5

الذي يربط الغرب بالشرق والطريق الوطني رقم 9 (الشمال) الأوريسيا، والطريق الوطني رقم 28 (الجنوب) الذي يقطع بلدية مزلق.

يكمن الهدف من دراسة هذا العنصر تحديد مكانة سكان النطاق الحضري لمدينة سطيف بالنسبة لسكان الولاية وحتى بالنسبة لسكان منطقة الهضاب العليا الشرقية، وإيراز خصائص النمو والتوزيع الجغرافي وحركة السكان... الخ، والبحث في العوامل التي أثرت في ذلك. وسيتم الاعتماد على نتائج الإحصاءات السكانية الأربعة الأخيرة 77-87-98-08.

أولاً: نمو سكاني كبير يشهده النطاق الحضري

بلغ عدد سكان النطاق حسب نتائج الإحصاء العام للسكان والسكن 2008 الرقم 378064 نسمة، مقابل 307209 نسمة في 1998 بنسبة زيادة سنوية بلغت 2,2 % للفترة 1998-2008 وهي في تراجع طفيف مقارنة بالفترة 1987-1998 (الجدول 3).

جدول رقم (3): تطور السكان في النطاق الحضري لمدينة سطيف

السنوات ←	1977	1987	1998	2008
إجمالي سكان النطاق	164400	230344	307209	378064
الزيادة السكانية المطلقة		65944	76865	70855
نسبة الزيادة السنوية للسكان	3,43 %	2,65 %	2,2 %	

المصدر: الديوان الوطني للإحصاء، نتائج الإحصاءات العامة للسكان والسكن 1977-1987-1998-2008

يضم القطاع ربع سكان الولاية (25,5 %)، تمثل بلدية سطيف وحدها نسبة 19,4 % من سكان الولاية، و 76,06 % من سكان النطاق الحضري (أنظر الجدول رقم 4). أما الربع المتبقي فنتقاسمه البلديات الأربعة بنسب متفاوتة: عين أرنات 11,36 %، الأوريسيا 4,74 %، مزلق 4,54 %، أولاد صابر 3,3 % من سكان النطاق الحضري للمدينة.

جدول رقم (4): نسبة سكان النطاق الحضري بالنسبة لسكان الولاية

%	1977	1987	1998	2008
سكان بلدية سطيف/سكان الولاية	19,76	18,65	18,24	19,4
سكان بلدية سطيف/سكان النطاق	82,54	81,03	77,86	76,06
سكان النطاق/سكان الولاية	23,94	23,02	23,43	25,5

المصدر: الديوان الوطني للإحصاء، نتائج الإحصاءات العامة للسكان والسكن 1977-1987-1998-2008

I - مراحل النمو السكاني و عوامله في النطاق

يسجل النطاق الحضري لمدينة سطيف نموا سكانيا فاق المعدل الولائي والوطني في كل الفترات التي تفصل التعدادات السكانية كما تؤكد أرقام الجدول (5)، التي نعتمدها في تحديد مراحل النمو .

1 - نمو كبير ثم استقرار في معدلات النمو

- نمو سكاني كبير للفترة 1977-1987: حيث بلغ معدل النمو للفترة 3,86 % في النطاق، مقابل معدل نمو 3,81 % بالنسبة للولاية ومعدل نمو وطني لنفس الفترة 3,09 % . تجدر الإشارة إلى أن معدل النمو المسجل في النطاق يعادل أو يفوق المعدلات المسجلة في نفس الفترة لولايات الهضاب العليا الشرقية، حيث سجل نفس المعدل في ولاية باتنة 3,86 % ، أما في ولاية برج بوعريج فقد سجل 3,19 % ، أم البواقي 2,80 % .

جدول رقم (5): معدلات النمو السكاني في النطاق الحضري بالنسبة لسكان الولاية

معدل النمو (%)			عدد السكان				السنة -
08-98	98-87	87-77	2008	1998	1987	1977	- المنطقة
2,51	3,45	3,86	378064	307209	230344	164400	النطاق
1,25	3,02	3,83	1482336	1311413	1000694	686600	الولاية
1,72	2,28	3,06	34.760.000	29272343	22600957	15645491	الوطن

المصدر: الديوان الوطني للإحصاء، نتائج الإحصاءات العامة للسكان و السكن 1977 - 1987 - 1998 - 2008

بالنسبة لبلديات النطاق فقد سجلت عين أرناط أكبر معدل نمو بلغ 5,22 % ، ثم تأتي بلدية الأوريسيا 4,18 % ثم باقي البلديات الأخرى بنسب تفوق 3 % (أنظر الجدول رقم 6) .

• تراجع طفيف في معدل النمو للفترة 1987-1998:

بلغ معدل النمو في الفترة 87-98 رقما مرتفعا رغم التراجع المسجل في وتيرة النمو بشكل عام على المستوى الوطني مقارنة للفترة السابقة. فقد سجل النطاق الحضري لمدينة سطيف 3,45 % وهو يفوق بكثير المعدل المسجل على مستوى الولاية و البالغ 2,43 % . هذا الأخير يفوق المعدلات المسجلة في الولايات المجاورة: باتنة 2,21 % و برج بوعريج 2,41 % . المعدل الوطني المسجل لنفس الفترة بلغ 2,09 % .

على صعيد بلديات النطاق تحافظ بلدية عين أرناط على الزيادة في معدل النمو لتسجل 4,84 % ثم الأوريسيا 3,53 % ثم باقي البلديات الأخرى بنسب متفاوتة. الجدول المرفق رقم 10.

جدول رقم (6): تطور السكان و معدلات النمو في بلديات النطاق الحضري لمدينة سطيف

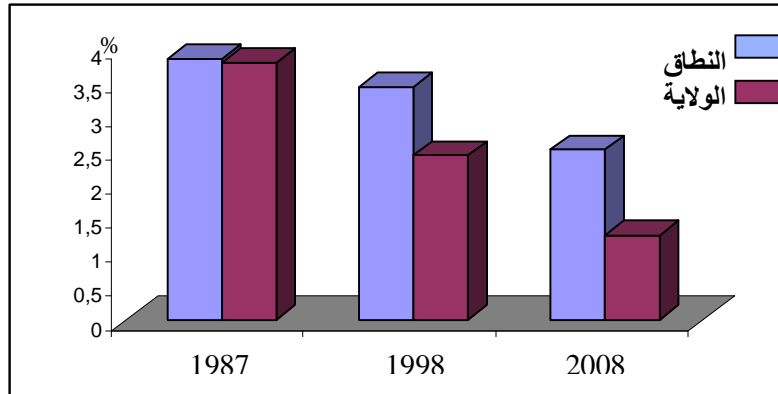
معدل النمو			السكان				
08-98	98-87	87-77	2008	1998	1987	1977	
1,89	2,23	3,21	287574	239195	186642	135700	سطيف
3,67	4,84	5,22	42942	30129	17710	10600	عين أرناط
2,17	3,53	4,18	17912	14507	9821	6500	الأوريسيا
2,56	3,51	3,37	17147	13373	9075	6500	مزلوق
2,25	3,13	3,33	12489	10005	7096	5100	أولاد صابر
2,51	3,45	3,86	378064	307209	230344	164400	النطاق
1,25	2,43	3,81	1482336	1311413	1000694	686600	الولاية

المصدر: الديوان الوطني للإحصاء، نتائج الإحصاءات العامة للسكان و السكن 1977 - 1987 - 1998 - 2008

● استقرار في معدلات النمو للفترة 1998-2008:

من خلال الجدول المرفق سجلت بلديات النطاق تراجعاً في النمو مقارنة بالفترة السابقة من 3,45 إلى 2,51 % لكن يبقى مرتفعاً مقارنة بالمعدل الولائي 1,25 % أو المعدل الوطني 1,72 % . من خلال الشكل رقم (4) الذي يمثل تطور معدلات النمو في النطاق و الولاية يتجلى اتساع الفارق بين المعدلات المسجلة في النطاق عن تلك المسجلة في الولاية، ما يدل على توفر عوامل الجذب السكاني التي تتميز بها بلديات النطاق، و النتيجة نشاط حركة الهجرة.

شكل رقم (4): تطور معدلات النمو في النطاق و الولاية



المصدر: الديوان الوطني للإحصاء، نتائج الإحصاءات العامة للسكان و السكن 1987 - 1998 - 2008

2- حركة الهجرة في النطاق من أهم عوامل النمو

تسمح دراسة حركة الهجرة "mobilité géographique" بنوعيتها الداخلة و الخارجة ببعدها الجغرافي (المجالي)، الوقوف على عوامل الجذب والطررد عبر فترات مختلفة، كما تسمح بمعرفة درجة الاستقطاب التي يمارسها المركز بالنسبة لنطاقه الحضري وعلى مجال أوسع بالنسبة للولايات المحيطة والإقليم ككل.

في غياب نتائج التعداد الأخير 2008 سنعمد على أرقام الهجرة للفترة 1987-1998 والوقوف عند الملاحظات التالية:

- على صعيد الولاية: تم تسجيل دخول 29658 فرد و خروج 28625 فرد، بفارق هجرة موجب.
- 41,5 % من الهجرة تمت مع الولايات المجاورة، بلغت الهجرة الداخلة من هذه الولايات 46,8 % من مجموع الهجرة الداخلة إلى ولاية سطيف، مقابل 36 % فقط من إجمالي الهجرة الخارجة اتجهت إلى هذه الولايات ما يعني تسجيل فارق هجرة موجب لصالح الولاية.
- تسمح الهجرة ما بين البلديات بتعزيز أقطاب في الشبكة العمرانية أو نقل النمو العمراني إلى الأطراف و قد استفادت بلديات النطاق من هذه الهجرة.
- الهجرة الداخلة إلى القطب الحضري سطيف تأتي أساسا من ولاية برج بوعريج (32,4 % من إجمالي الداخلون ، بجاية 25 % ، مسيلة 18,4 % ولايتي جيجل و ميلة 20 %.
- الهجرة الخارجة من بلدية سطيف إلى هذه الولايات تتجه إلى ولايات: مسيلة 51 %، بانتة 42,3 %، برج بوعريج 35 %، بجاية 20,5 %، جيجل 20,8 %، ميلة 18,4 %.
- ولاية قسنطينة تمثل 3,3 % من إجمالي الهجرة لولاية سطيف ب 4,1 % داخلة و 2,4 % خارجة ومنه فارق ايجابي لصالح ولاية سطيف.

يعتبر عنصر الهجرة العامل الخارجي في تجدد السكان، وتسمح "نسبة التجدد السكاني" Taux de

renouvellement⁸⁰ بمعرفة أثر عامل الهجرة في نمو المجتمع السكاني:

- بلديات تتراوح فيها نسبة التجدد بين 14,06 و 27,94 % : مزلق، الأوريسيا، أولاد صابر.. و هي بلديات جاذبة تقع في محيط بلدية سطيف.
- بلديات تتراوح فيها نسبة التجدد بين 27,94 و 39,4 % : بلدية واحدة هي عين أرانات التي تسجل أعلى نسبة تجدد بسبب الهجرة القادمة من بلدية سطيف و التي تمثل 50,2 %، وبذلك فهي تستقبل حركة التعمير التي تحولها مدينة سطيف.

⁸⁰ - نسبة التجدد السكاني "Taux de renouvellement" تعني مجموع الوفيات، المواليد، الوافدون و المغادرون في الفترة 1978-1998 منسوباً إلى إجمالي عدد السكان في 1987. يصف تفاعل العناصر الطبيعية (المواليد و الوفيات)، و الغير طبيعية (الهجرة). كلما كانت النسبة عالية كلما كانت المجموعة السكانية في 1998 مختلفة عن 1987.

- تسجل مدينة سطيف أضعف نسبة تجدد 4 %، حيث تعرف هجرة من المركز باتجاه الأطراف و التجمعات الثانوية الأقل كثافة. فمن خلال الدراسة الميدانية لتي أجريت على عينة من سكان ضواحي مدينة سطيف (شوف لكداد، شيخ العيفة و عين الطريق)، وبهدف تحديد الأصل الجغرافي لهم. فقد تبين أن 58.08 % من العينة هم وافدون من المركز (من أحياء المدينة ذات الكثافة السكانية العالية)، و 09.95 % هم وافدون من تجمعات أخرى، و 28.08 % وافدون من باقي بلديات الولاية، و 09.88 % وافدون من مختف و لايات الوطن⁸¹.
 - الحراك اليومي "mouvements pendulaires" هو الأكثر أهمية، باعتبار مدينة سطيف نقطة تقاطع والتقاء لتيارات الحراك داخل الولاية خاصة بالنسبة لقطاع البناء والأشغال العمومية، وخارج الولاية خاصة بالنسبة للنشاط التجاري.
- كانت النتائج على المجال الحضري واضحة باعتبار أن 75 % من سكان النطاق الحضري يتواجدون في المجال البلدي سطيف الذي لا يمثل سوى 11 % من مساحة النطاق وهو ما يمثل كثافة سكانية عالية، و يؤدي إلى ضغط كبير على شبكات النقل و الحراك في النطاق الحضري للمدينة.

II - التجمعات الثانوية تسجل معدلات قياسية في نمو السكان

نظرا لعدم قدرة المدينة على احتواء الضغط السكاني المتزايد، واستنفاد الاحتياطات العقارية المخصصة للتوسع العمراني للمركز، تم تحويل التدفقات إلى التجمعات السكانية القريبة التي استفادت من مشاريع الإصلاح و الدعم والتهيئة، والبرامج السكنية المختلفة التي كان الهدف منها تثبيت سكان هذه التجمعات ، وكذا إسكان فائض المدينة والمدن الأخرى.

تبرز أرقام الجدول رقم (7) معدلات النمو القياسية المسجلة في التجمعات السكانية الثانوية في مختلف الفترات، وأهمها المعدل المسجل بعين الطريق في الفترة 1977-1987 والبالغ 22,2 % بعد عملية ترحيل سكان أحياء من مدينة سطيف. بلغ المعدل بشوف لكداد 13,48 % في الفترة 1987-1998 وهو حي عشوائي يقع بالشمال الغربي لمدينة سطيف (الشكل المرفق رقم 5).

جدول رقم (7) : نمو سكان بعض التجمعات الثانوية (المجال البلدي)

التجمع	السكان 1977	السكان 1987	معدا النمو 1987 - 1977	السكان 1998	معدل النمو 1998 - 1987	السكان 2008	معدل النمو 2008 - 1998
شوف لكداد	886	1 398	6,85%	5 640	13,48%	7 688	3,15%
الحاسي	452	604	7,28%	1 339	7,50%	2 359	5,83%
قاوة	-	443	5,53%	977	7,74%	1 521	4,53%

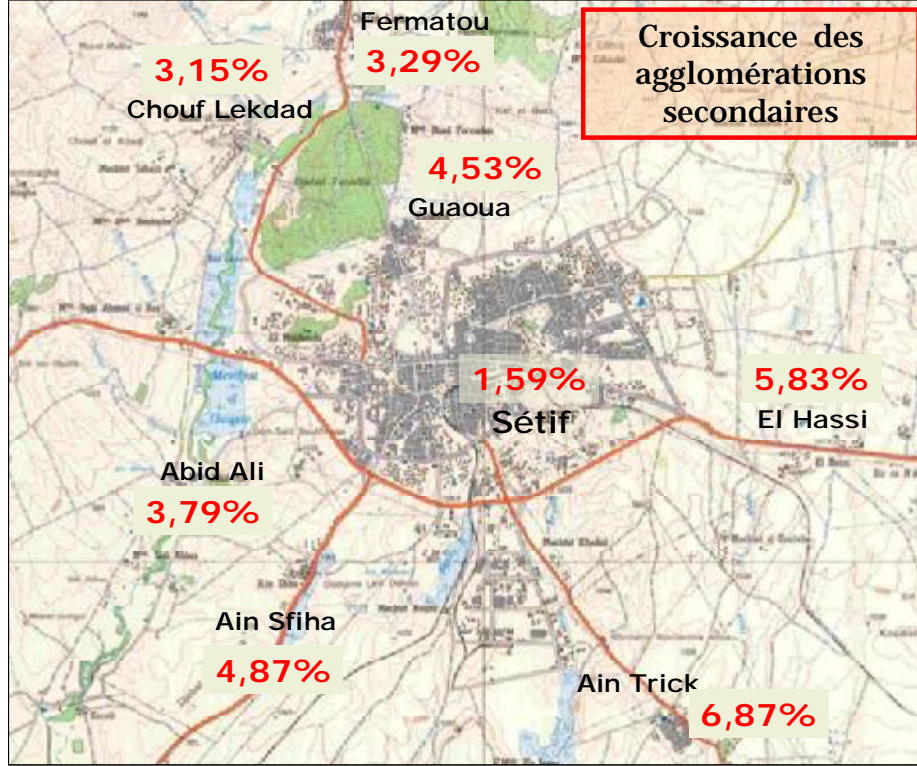
⁸¹ - بوزيد شوقي، "مدينة سطيف: النمو الحضري و آليات تحضر الأطراف" رسالة ماجستير، قسنطينة، جوان 2002، ص19.

3,29%	6 804	2,47%	4 922	8,74%	3732	1906	فرماتو
6,87%	12 433	3,6%	6 393	22,2%	4271	575	عين الطريق
4,26%	1483	3,79%	977	7,43%	649	317	عبيد علي

المصدر: الديوان الوطني للإحصاء، نتائج الإحصاءات العامة للسكان و السكن 1977 - 1987 - 1998 - 2008

بالنسبة للفترة 1998-2008 نسجل معدلات مرتفعة و متقاربة أهمها 6,87 % في عين الطريق، و 5,83 % في الحاسي، قاوة 4,53 %، عبيد علي 4,26 %، انظر الشكل رقم (5).

شكل رقم (5): معدلات النمو للتجمعات الثانوية في بلدية سطيف 2008



المصدر: الباحث (2009)

نسجل عملية التحام التجمعات الثانوية بالمدينة كتجمع شوف لكداد وقاوة، وعملية ضم تجمعات ثانوية للمحيط العمراني في المراجعة الأخيرة للمخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير، منها الحاسي، عين السفيهة و عين الطريق التي تعرف نموا سكانيا وتوسعا مجاليا كبيرين، مما يستدعي جهودا كبيرة لإعادة تأهيلها والقضاء على السكن الهش فيها، باعتبارها المدخل الجنوبي الشرقي للمدينة. أما بالنسبة للتجمعات السكانية للنطاق، والواقعة خارج المجال البلدي، فقد عرفت هي الأخرى نموا سريعا، ساهم في التخفيف من الضغط على المركز، و هي مؤهلة لاستقبال الزيادة السكانية المتوقعة مستقبلا. وقد سجلت بعض هذه التجمعات نسب نمو سكانية خيالية، خاصة للفترة (1987-1998) كما يوضحه الجدول رقم (8)، أهمها عين أرانات التي تقع غرب المدينة وعلى محور الطريق الوطني رقم 5 حيث بلغ بها معدل النمو 11,93 %، وأولاد صابر بمعدل 8,98 %.

جدول رقم (8) : نمو سكان تجمعات النطاق الحضري 1987-1998-2008

التجمع	السكان 1987	السكان 1998	معدل النمو % 1987 - 1998	السكان 2008	معدل النمو % 1998 - 2008
عين أرناط	3 862	13 694	11.93	24846	6,14
أولاد صابر	417	1 074	8.98	2307	7,94
الأوريسيا	4 777	8 714	5.61	11730	3,02
مزلوق	2 611	4 811	5.71	6 281	2,70

المصدر: الديوان الوطني للإحصائيات، التعدادات العامة للسكان و السكن -1987-1998-2008

بالنسبة للفترة 1998-2008، تحافظ هذه التجمعات على نسب نمو مرتفعة 6,14 % في عين أرناط، و 7,94 % في أولاد صابر.

تشكل هذه التجمعات العناصر الأساسية في بناء و تنظيم النطاق الحضري، فبالإضافة إلى التغيرات السكانية التي تعرفها، باعتبارها مجالا مفتوحا لاستقبال الفائض السكاني للأحياء المكتظة لمدينة سطيف، فهي تشهد تحولات وظيفية كبيرة من خلال توطن وحدات تشغيل و تحول في استخدامات الأرض تؤدي إلى حراك يومي معتبر.

III - الكثافة السكانية في بلديات النطاق الحضري

يشكل استعمال الكثافة السكانية الخام بشكل واسع في مختلف الدراسات الجغرافية دليلا على أهميته في تحليل خصائص التوزيع للبشر. فقد كتب سوتر⁸² "تشكل الكثافة السكانية عنصرا أساسيا في فهم طبيعة العلاقات بين المجال والمجتمع الذي يسكنه، فهو عنصر في غاية البساطة وفي غاية الأهمية في نفس الوقت " يسمح هذا المؤشر بإبراز العلاقة بين عدد السكان الذين يقطنون في مساحة معينة، الأمر الذي يمنح إمكانية مقارنة النتائج مكانيا و زمانيا.

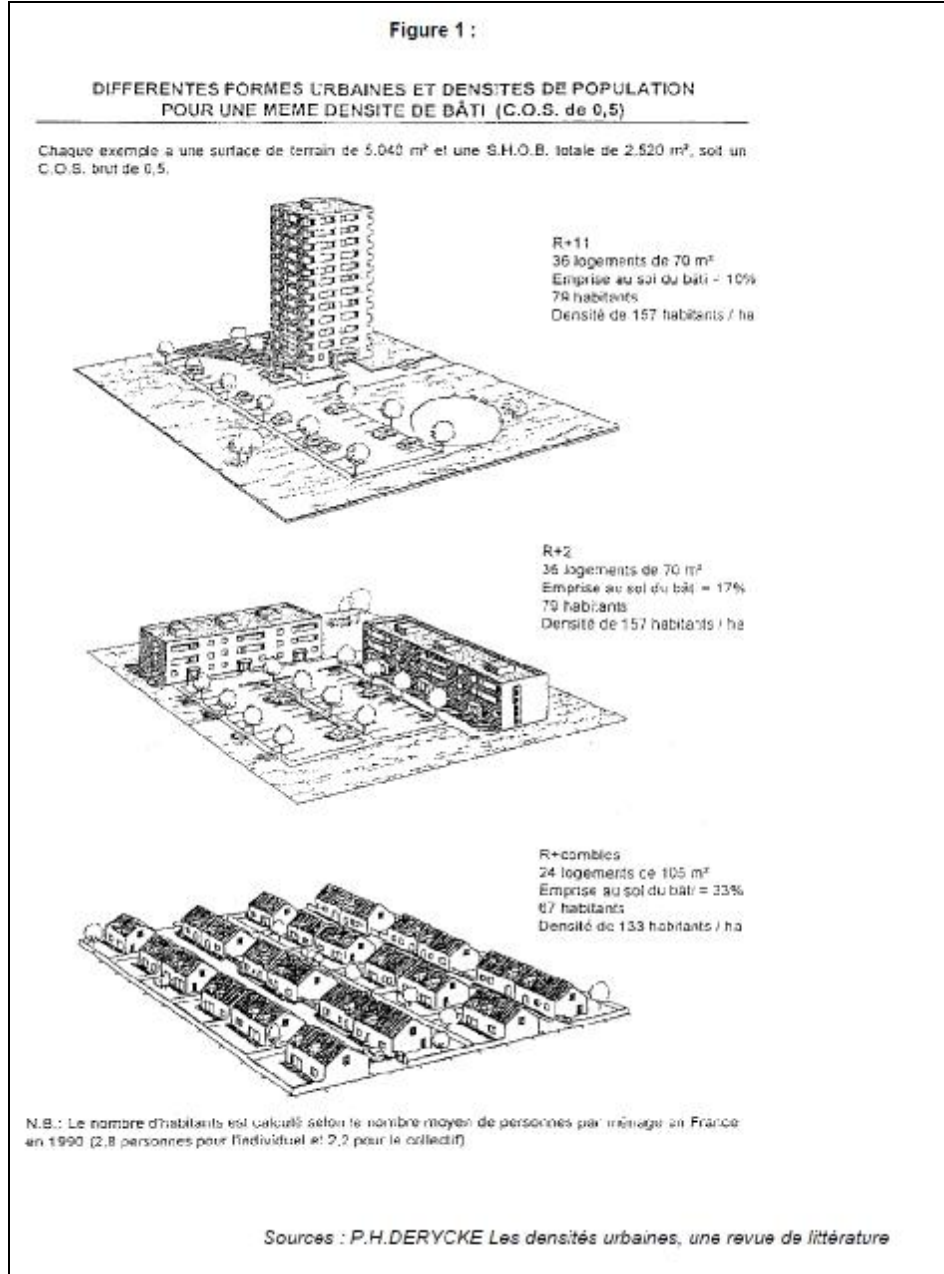
الكثافة السكانية حسب دريك (1999) "DERYCKE"⁸³ مصطلح له ثلاثة تعاريف:

⁸² - SAUTTER G, À propos de quelques terroirs d'Afrique occidentale. Essai comparatif, *Études rurales*, <http://etudesrurales.revues.org/document224.html>

⁸³ -DERYCKE P.H., 1999, Comprendre les dynamiques métropolitaines, in Lacour C., Puissant S. (eds.), La métropolisation, Paris, Anthropos, p. 1-19.

- تعريف ذو بعد عمراني: يركز على المقارنة بين الكثافات الصافية و الكثافات الخام
 - تعريف اقتصادي: يتجه نحو تنافس لشغل المجال
 - مقارنة متعددة التخصصات تركز على مبادئ التنمية المستدامة، التوازنات الكبرى و الفرق بين الكثافات الفعلية و الكثافات المنتظرة.
- يستعين "دريك" بالشكل (6) ليبرز اختلاف شغل الأرض من مكان إلى آخر رغم أن الكثافة السكانية هي نفسها. ففي الحالة الأولى السكان في العمارة التي تحتل مساحة مبنية صغيرة، و يمنح المجال المتبقي لاستعمالات مختلفة، مساحات الخضراء الفراغات... الخ. الكثافة السكانية 157 نسمة في الهكتار، عدد السكان 79 ساكن و المساحة المشغولة 10 % من المساحة الإجمالية.
- في الحالة الثانية نلاحظ مبنين اقل ارتفاعا من المبنى في الحالة الأولى المساحة التي يشغلها تصل إلى 17 % و الكثافة السكانية هي نفسها 157ن/هـ. النتيجة أن التوسع الرأسي (العلو) يؤثر بشكل مباشر في تغير الكثافة السكانية. أما في الحالة الثالثة فهناك شغل مختلف للمجال بحيث المساحة المشغولة تمثل 33 % و الكثافة السكانية تتخفض (على خلاف المتوقع) مقارنة بالحالتين السابقتين ويمكن تفسير ذلك بطبيعة البناء.
- يتوافق نمو المدينة رأسيا مع الحالة الأولى أين ترتفع الكثافة السكانية، خاصة في مركز المدينة الذي يشهد ندرة في العقار و بالتالي تحدث فيه عملية تكثيف كبيرة. وينطبق التوسع المكاني للمدينة مع الحالة الثالثة أين تتخفض الكثافة السكانية و يسود بناء أفقي، فردي " habitat pavillonnaire » ينتشر في الأطراف ليشتغل مساحات واسعة.

شكل رقم (6): تغير الكثافة السكانية حسب المظهر العمراني



المصدر: ENAULT Cyril, Vitesse accessibilité et étalement urbain, p12

بلغت الكثافة السكانية في ولاية سطيف في 2008 متوسط 225,83 ن/كلم² وهي أعلى بكثير من كثافة منطقة السهول العليا الشرقية التي بلغت ، 102 في أم البواقي، 94 في باتنة، 47 في تبسة و 161 في برج بوعرريج.

جدول رقم (9): الكثافة السكانية في بعض ولايات منطقة الهضاب العليا الشرقية 2008

الكثافة السكانية ن/كلم ²	المساحة كلم ²	السكان 2008	الولاية
-------------------------------------	--------------------------	-------------	---------

93,70	12039	1128030	باتنة
102,24	6189	632535	أم البواقي
161,24	3921	632211	برج بوعرريج
225, 83	6564	1482336	سطيف

Source : Wilaya de Sétif, DPAT, Plan d'aménagement du territoire de la Wilaya de Sétif, août 2008.

أما على صعيد الولاية، فقد أدى التنوع المجالي الكبير إلى تباين في توزيع السكان. تسجل بلديتي سطيف والعلمة كثافات سكانية عالية بلغت 2260 ن/كلم² و 2040 ن/كلم² على الترتيب نظرا للنقل السكاني لمراكزها الحضرية. أما بالنسبة لباقي البلديات فتتراوح كثافتها السكانية بين 566 و 43 ن/كلم²، بعض البلديات ذات الكثافة العالية عين الكبيرة 566 وبوقاعة 508 وبوعناس 465 عين ولمان 427 ن/كلم². في المقابل سجلت بلديات حربيل، واد البارد، قنرات و أولاد تبان 43، 47، 58، 59 ن/كلم² على الترتيب ما يجعلها تعرف تراجعاً سكانياً بسبب النزوح الكبير نحو التجمعات القريبة من مركز الولاية (الظروف الأمنية). نسجل في مناطق أخرى تضاعف الكثافات السكانية عدة مرات عين الكبيرة 128 في 77 إلى 567 ن/كلم² في 2008 عين أرناات من 52 ن إلى 212 ن/كلم² (أربع مرات في الفترة 1977-2008)، الأوريسيا من 55 إلى 152 ن/كلم²، مزلوق من 48 إلى 127 ن/كلم². تجدر الإشارة إلى أن الكثافة السكانية الحسابية لا تعكس بشكل حقيقي توزيع السكان في المجال و يمكن لشساعة مساحة البلدية كعين أرناات اعطاء صورة لا تتطابق و الواقع من حيث الكثافة.

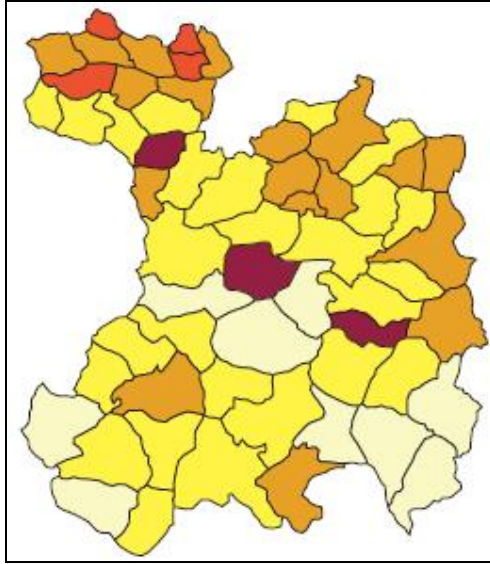
جدول رقم (10): تطور الكثافة السكانية في ولاية سطيف عبر الإحصاءات السكانية- الوحدة ن/كلم²

2008	1998	1987	1977	السنوات ←
226	200	153	105	الكثافة السكانية ←

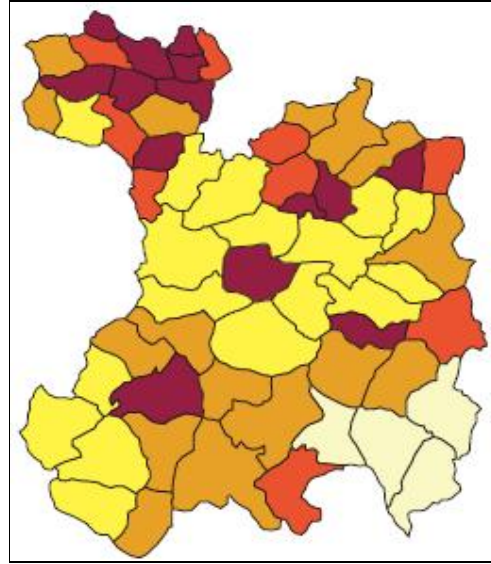
Source : Wilaya de Sétif, DPAT, Plan d'aménagement du territoire de la Wilaya de Sétif, août 2008.

يسمح الشكل رقم (7) الذي يمثل تطور الكثافة السكانية عبر بلديات الولاية في مختلف التعدادات السكانية بالمتابعة المجالية للظاهرة و بالتركيز على النطاق الحضري لمدينة سطيف. أين يظهر الفارق في الزيادة للقطاع مقارنة بباقي مناطق الولاية، رغم اتساع مساحة البلديات المكونة له مقارنة بالبلديات الأخرى خاصة الشمالية منها، ما يفسر ارتفاع الكثافات فيها.

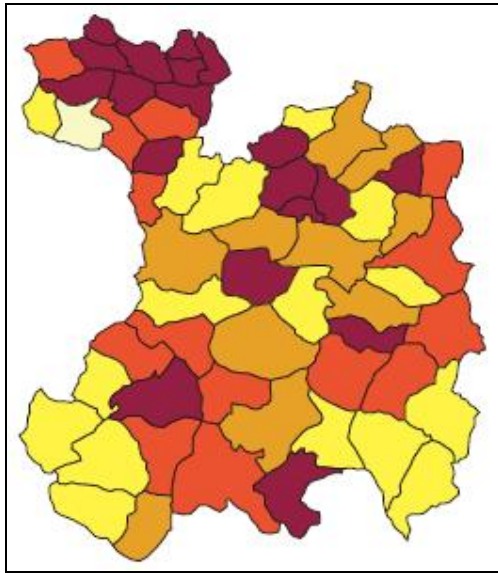
شكل رقم (7): تطور الكثافة السكانية عبر بلديات ولاية سطيف في 1977 - 1987 - 1998 - 2008



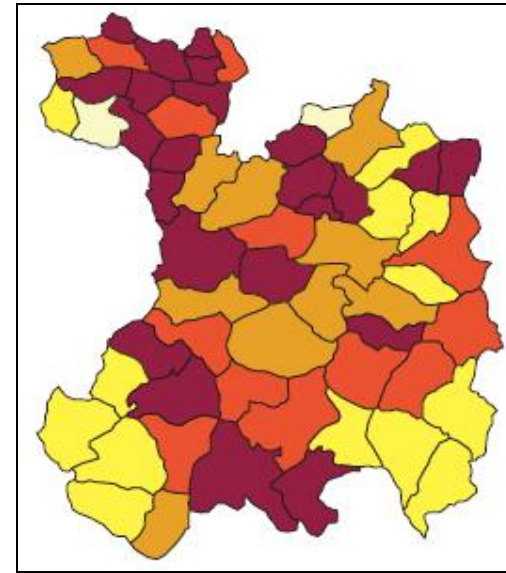
1977



1987



1998



2008

0 50 كلم

المصدر: الخرائط من انجاز الباحث انطلاقا من نتائج التعدادات العامة للسكان و السكن

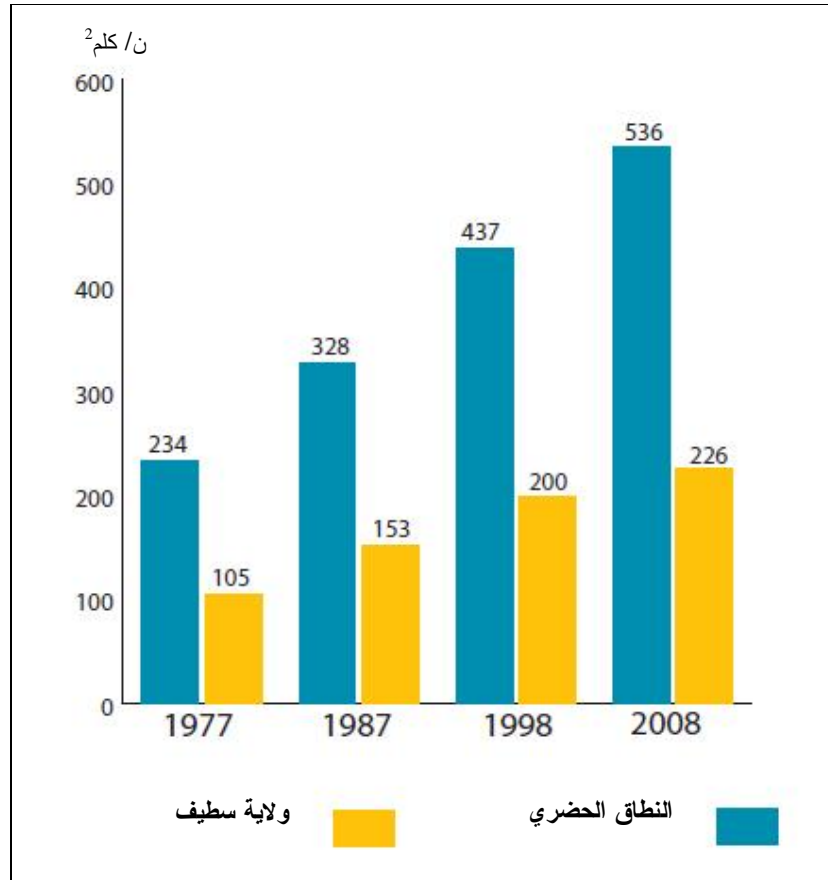
المفتاح

- ← أقل من 50 ن/كلم²
- ← من 50 إلى 99 ن/كلم²
- ← من 100 إلى 149 ن/كلم²
- ← من 150 إلى 199 ن/كلم²
- ← أكثر من 200 ن/كلم²



تتطور الكثافات السكانية بشكل كبير من تعداد إلى آخر في بلديات النطاق مقارنة بالولاية كما يبرزه الشكل رقم (8)، ما يدل على الثقل السكاني الذي تمثله مدينة سطيف و نطاقها الحضري ودرجة الجذب الذي تمارسه.

شكل رقم (8) : تطور الكثافة السكانية في النطاق الحضري و ولاية سطيف 1977-1987-1998-2008



مصادر الأرقام: نتائج الإحصاءات العامة للسكان و السكن 1977 - 1987 - 1998 - 2008

تباين توزيع الكثافة السكانية في بلديات النطاق

تسمح دراسة توزيع الكثافة السكانية في بلديات النطاق الحضري الوقوف عند مستويات الكثافة ودرجة تباينها من بلدية إلى أخرى، و تحديد البلديات الأكثر جذبا للسكان.

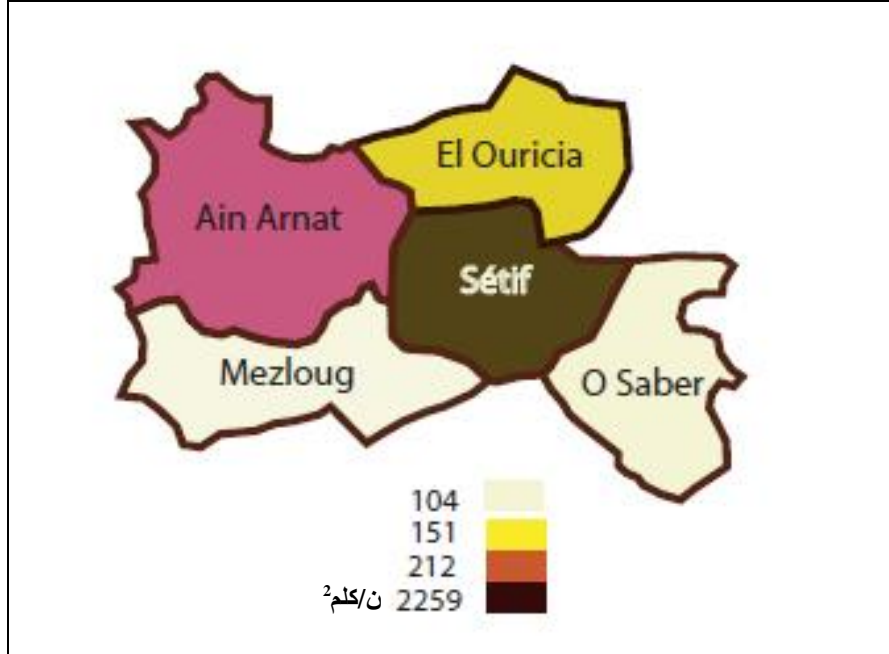
بلغت الكثافة السكانية في القطاع 536 نسمة في كل كيلومتر مربع واحد في سنة 2008 وهي تمثل تقريبا ضعف الكثافة السكانية المسجلة في الولاية في نفس السنة 226 ن/كلم²، ويعود السبب إلى ارتفاع الكثافة السكانية في بلدية سطيف مقر الولاية التي سجلت 2259 ن/كلم². تتوزع الكثافة السكانية بشكل متباين من بلدية إلى أخرى كما تبرزه أرقام الجدول رقم (11) والشكل رقم (9)، وكل بلديات النطاق تسجل كثافات دون متوسط الكثافة المسجل في الولاية نظرا لكبر مساحتها.

جدول رقم (11): توزيع الكثافة السكانية في بلديات النطاق الحضري لمدينة سطيف

الكثافة ن/كلم ²	عدد السكان 2008	المساحة (كلم)	البلدية
2259,03	287574	127,3	سطيف
212,01	42942	202,55	عين ارنات
151,96	17912	117,87	الأوريسيا
126,5	17147	135,55	مزلوق
104,34	12489	119,7	أولاد صابر
535,81	378064	702,97	النطاق الحضري
226,32	1482336	6549,64	الولاية

Source : Wilaya de Sétif, DPAT, Plan d'aménagement du territoire de la Wilaya de Sétif, août 2008.

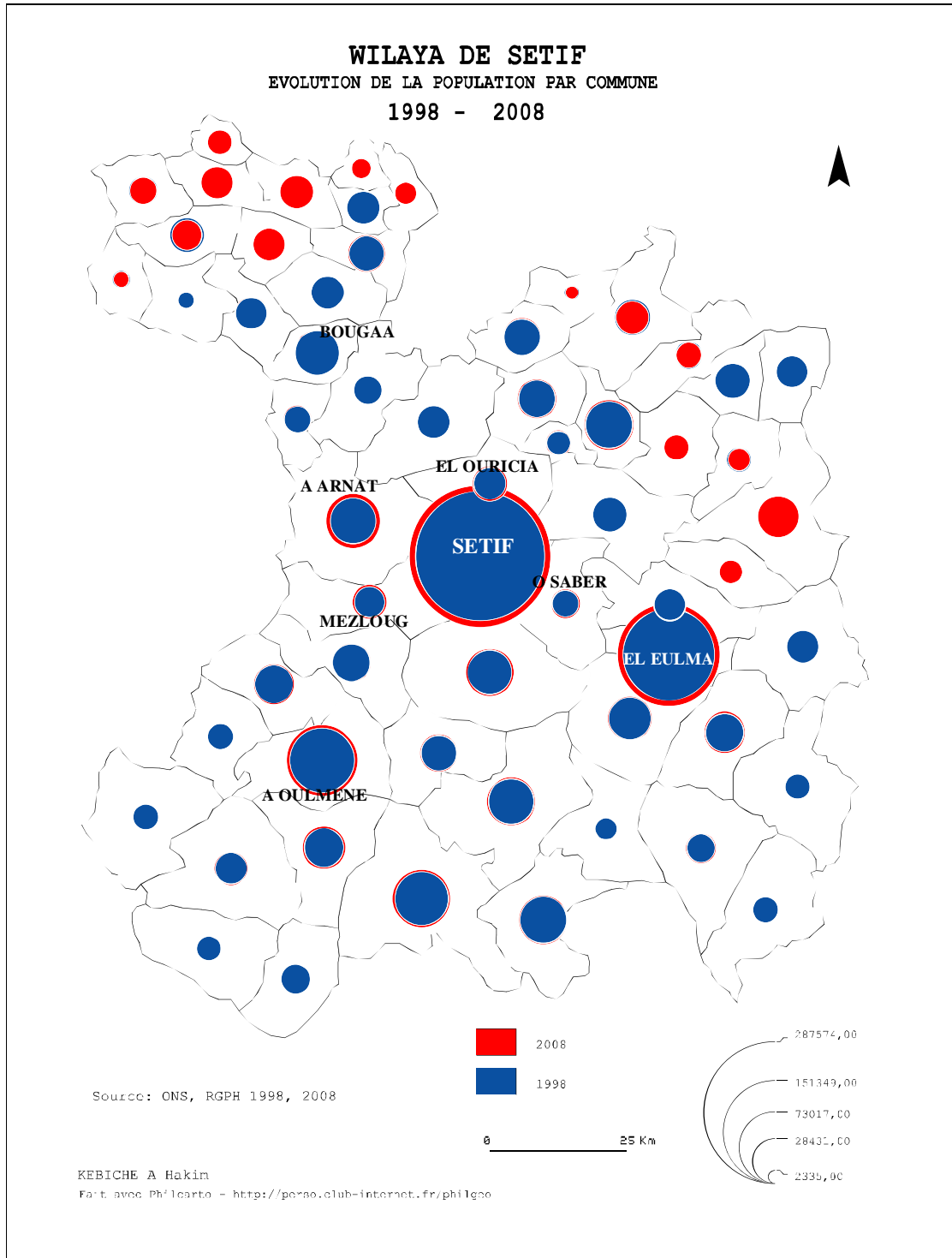
شكل رقم (9): الكثافة السكانية في النطاق الحضري لمدينة سطيف



المصدر: الباحث 2009

تسمح الخريطة رقم (5) التي تمثل توزيع السكان عبر بلديات ولاية سطيف في تعدادين مختلفين 1998 و 2008 وفق مبدأ تطابق الدوائر النسبية، بإعطاء صورة عن البلديات التي شهدت تطورا في عدد السكان مثل بلدية سطيف، عين أرناط، أولاد صابر، العلمة، عين ولمان... الخ. (الحلقة الحمراء تمثل نسبة الزيادة في 2008). و البلديات التي تحيط بها حلقة زرقاء تعني التي تراجع عدد سكانها مثل حربيل في الشمال الغربي لإقليم الولاية.

خريطة رقم (5): توزيع السكان عبر بلديات ولاية سطيف 1998-2008



المصدر: الباحث انطلاقا من نتائج التعدادين السكانيين 1998 - 2008.

ثانيا: نزعة نحو السكن المجمع في النطاق

I - خصائص التوزيع حسب نوع التجمع

يعرف النطاق الحضري لمدينة سطيف نموا حضريا سريعا، على غرار الدينامية الحضرية الكبيرة التي تعرفها الجزائر وتعكسها نتائج التعداد الأخير 2008، حيث بلغت نسبة سكان التجمعات الرئيسية (ACL) 71 % مقابل 66 % في 1998. كما نسجل تراجعا في نسبة سكان المنطقة المبعثرة (ZE) إلى 13 % بين التعدادين 1998-2008، كما يوضحه الجدول رقم (12).

جدول رقم (12): تطور نسب توزيع السكان حسب نوع التجمع في الجزائر

السنة	سكان التجمعات الرئيسية %	سكان التجمع الثانوية %	سكان المنطقة المبعثرة %
1998	66	15	19
2008	71	16	13

المصدر: الديوان الوطني للإحصائيات، نتائج التعدادين 1898-2008

على صعيد الإقليم، تشهد منطقة الهضاب العليا منذ الاستقلال حركة تحضر سريعة تميزت بارتفاع نسب التحضر من 18,93 % في 1966 إلى 29,77 % في 1977 إلى 44,01 % في 1987 إلى 52,26 % في سنة 1998 لتصل إلى 53,68 % في 2005⁸⁴. من جهة أخرى ارتفعت نسب التجمع للسكان من 46 % في 1977 إلى 63 % في 1987 إلى 75 % في 2005 (المرجع السابق). بلغ عدد التجمعات السكانية في إقليم الهضاب العليا الشرقية في 2005، 582 تجمع منها 115 تجمع يحتوي أكثر من 5000 نسمة. أما على صعيد ولاية سطيف فقد بلغ عدد سكان الولاية 642410 حضر، ما يمثل نسبة 43,34 % من مجموع السكان، الجدول رقم (13) يبرز تطور نسب التحضر عبر مختلف تعدادات السكان، حيث يلاحظ نسبة زيادة ثابتة تقريبا و هي في حدود 4 % لكل الفترات، ما عدا الفترة 87-98 بلغت أكثر من 7 %.

جدول رقم (13): تطور نسب التحضر في ولاية سطيف 1966-2008

السنة	نسب التحضر %	% الزيادة
1966	23,98	-
1977	28,16	4,18
1987	32,2	4,04
1998	39,27	7,07
2008	43,34	4,04

Source : Wilaya de Sétif, DPAT, Plan d'aménagement du territoire de la Wilaya de Sétif, août 2008, p5.

⁸⁴ - ANAT, SRAT Région des Hauts Plateaux Est, Etat des lieux, tendances, synthèse, février 2008, p3.

في المقابل، و على الصعيد الولائي دائما، يمثل الطابع الريفي للحياة نسبة 43,34 % في 2008، مقابل 53 % بالنسبة لمنطقة الهضاب العليا و 63 % بالنسبة للوطن⁸⁵، ما يعنى بأن المنطقة تعيش الظاهرة الحضرية بشكل واضح، و هي تصيب بشكل عام المراكز الريفية بنسب تفوق تلك المسجلة في إقليم الهضاب العليا. فقد بلغت نسبة التجمع الريفي 54,40 taux d'agglomération rural % مقابل 30,36 % على مستوى منطقة الهضاب العليا الشرقية.

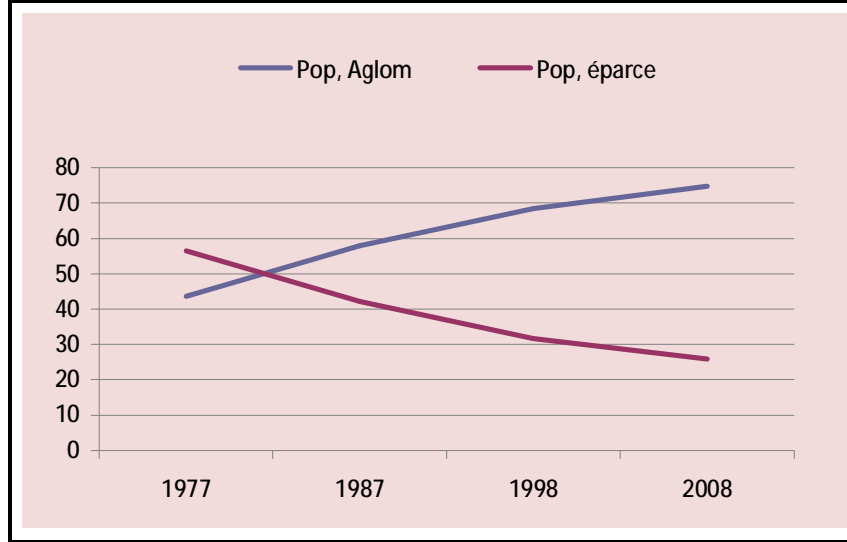
جدول رقم (14): توزيع السكان حسب نوع التجمع في ولاية سطيف في 1987-1998-2008

السنة ↓	التجمع الرئيسي %	التجمع الثانوي %	المنطقة المبعثرة %
1987	43,34	12,04	44,62
1998	52,14	17,01	30,85
2008	57,35	17,45	25,2

المصدر: الديوان الوطني للإحصائيات، نتائج الإحصاءات العامة للسكان و السكن 1987-1998-2008

سكان ولاية سطيف في 2008 يعيشون في أسر بلغ عددها 244.317 أسرة موزعين على 217 تجمع سكاني حضري و ريفي بمجموع 1.108.799 نسمة أي 74.80 % من مجموع سكان الولاية و الباقي 25.20 % أي 373.536 نسمة يعيشون بمناطق مبعثرة. يبرز الشكل رقم (10) تطور نسب السكان المجمع و سكان المنطقة المبعثرة في الولاية تراجع هذه الأخيرة مقابل زيادة مستمرة في نسب السكن المجمع ما يؤكد التحول نحو التحضر.

شكل رقم (10): تطور نسب السكان المجمع و سكان المنطقة المبعثرة من 1977-2008



Source : Wilaya de Sétif, DPAT, Plan d'aménagement du territoire de la Wilaya de Sétif, août 2008.

⁸⁵ - Wilaya de Sétif, PAW, op.cité, p4.

في سنة 2008، تمثل التجمعات الرئيسية نسبة سجلت نسبة 57,35 % مقابل 71 % على المستوى الوطني، ونسبة 17,45 % للتجمعات الثانوية مقابل 16 % وطنيا، أما المنطقة المبعثرة فقد بلغت نسبة 25,2 % على مستوى الولاية مقابل 13 % على مستوى الوطن ما يؤكد استمرار الطابع الريفي للولاية.

من جهة أخرى، تسجل التجمعات السكانية زيادة كبيرة في العدد و في الحجم، فقد بلغ عدد المراكز الحضرية التي تفوق 5000 نسمة، مركز واحد (عين ازال) بالنسبة للفترة 1966-1977، أربعة مراكز للفترة 1977-1987، ليصل الى 15 تجمعا جديدا في الفترة 1987-1998 ومن بينه عين أرناث. أما الفترة 1998-2008 فقد عرفت تسجيل 16 تجمعا جديدا منها شوف لكداد، عين الطريق، فرماتو، مهدية... (أنظر الجدول المرفق رقم 15).

جدول رقم (15): تطور عدد التجمعات التي تفوق 5000 نسمة ولاية سطيف 1966-2008

السنوات ↓	عدد التجمعات	عدد التجمعات الجديدة
1966	4	-
1977	5	1
1987	9	4
1998	24	15
2008	40	16

Source : Wilaya de Sétif, DPAT, Plan d'aménagement du territoire de la Wilaya de Sétif, août 2008

خصائص التوزيع كما يبرزها الجدول رقم (16) تبرز نسبة السكان المجمعين في منطقة الدراسة بقي ثابتا في حدود 79 % بالنسبة لسكان التجمعات الرئيسية، لكنه ارتفع من 9,86 % في 1977 إلى 16,02 % في 2008 بالنسبة للتجمعات الثانوية، و في المقابل نسجل تراجع نسبة سكان المنطقة المبعثرة من 11 إلى 5 % للفترة 1987-2008.

جدول رقم (16): توزيع السكان حسب نوع التجمع في بلديات النطاق في 1987-1998-2008

السنة ↓	التجمع الرئيسي %	التجمع الثانوي %	المنطقة المبعثرة %
1987	78,94	9,86	11,02
1998	79,14	14,31	6,55
2008	78,52	16,02	5,28

المصدر: الإحصاءات العامة للسكان و السكن 1987-1998-2008

II- تراجع التجمعات الرئيسية مقابل نمو التجمعات الثانوية في النطاق

من خلال دراسة خصائص توزيع السكان حسب نوع التجمع في بلدية سطيف وفي بلديات النطاق، يتجلى التوجه الكبير نحو السكن المجمع خاصة بالنسبة للتجمعات الثانوية.

جدول رقم (17) : توزيع السكان حسب نوع التجمع في بلدية سطيف و بلديات النطاق

بلدية سطيف			
2008	1998	1987	
87,52%	89,82%	91,18%	سكان المركز
11,05%	08,5	04,75	التجمعات الثانوية
01,43%	01,68	04,07	المنطقة المبعثرة
بلديات النطاق الحضري لمدينة سطيف			
2008	1998	1987	
78,52%	79,14%	78,94%	سكان المركز
16,2%	14,31	09,86	التجمعات الثانوية
05,28%	06,55	11,2	المنطقة المبعثرة

المصدر: الديوان الوطني للإحصائيات ONS ، التعدادات العامة للسكان و السكن : 1987-1998-2008

من خلال قراءة أرقام الجدول 17 يمكن تسجيل الملاحظات التالية:

- تراجع في نسب سكان المركز في بلدية سطيف من 91,18 % إلى 87,52% في الفترة (1987-2008)، و استقرارها في بلديات القطاع (حوالي 78 %) في نفس الفترة.
- زيادة في نسب سكان التجمعات الثانوية في كل البلديات، من 4 إلى 11% في بلدية سطيف و من 09,86 إلى 16,2% في النطاق.
- تراجع نسب السكن المبعثر، في بلدية سطيف من 04,07 إلى 01,43 %، و من 11,2 إلى 5,28% في بلديات النطاق.

أما من حيث توزيع السكان على صعيد كل بلدية كما تبرزه أرقام الجدول رقم (21)، يلاحظ التباين الكبير في التوزيع، و ذلك بتأثير جملة من العوامل من بينها عدد التجمعات الثانوية التابعة لمجال البلدية والتي بلغت 6 تجمعات في عين أرنات، 2 في الأوريسيا، 4 في مزلق و 6 تجمعات ثانوية في أولاد صابر.

جدول رقم (18) : توزيع السكان حسب نوع التجمع في بلديات النطاق في 2008

البلديات	سكان التجمع الرئيسي %	سكان التجمع الثانوي %	سكان المنطقة المبعثرة %
سطيف	91.18	04.75	04.06
عين أرنات	21.81	51.17	27.02
الأوريسيا	48.68	21.38	29.98
مزلق	28.77	21.71	49.52
أولاد صابر	05.78	09.78	84.44
المجموع	42.73	11.85	45.42

Source : Wilaya de Sétif, DPAT, Plan d'aménagement du territoire de la Wilaya de Sétif, août 2008

خلاصة الفصل الأول: نطاق استقطاب سكاني

تم في هذا الفصل بعد تحديد منطقة الدراسة أي " النطاق الحضري لمدينة سطيف"، الذي يشكل مجال التأثير و التأثير للمركز و الذي يحتضن الحراك اليومي، تحليل الخصائص السكانية للبلديات التي تكون النطاق وهي سطيف، عين أرناط، الأوريسيا، مزلق و أولاد صابر، من حيث النمو، التوزيع وغيرها من المؤشرات التي من تسمح بالوقوف على حجم التغيرات التي يشهدها مجال الدراسة، و أهم النتائج التي يمكن تسجيلها هي:

- الوزن السكاني للنطاق الذي يمثل 25 % من سكان ثاني ولاية على المستوى الوطني
 - النمو السكاني الكبير الذي تعرفه بلديات النطاق مقارنة بالولاية والوطن، حيث بلغ معدل النمو في الفترة 1987-1998 في النطاق 3,45 % مقابل 3,02 % للولاية و 2,28 % في الوطن. و في الفترة 1998-2008 سجل 2,51 % - 1,25 % - 1,72 % على الترتيب.
 - تحولات سكانية كبيرة على مستوى المركز والتجمعات الثانوية، من خلال تسجيل هذه الأخيرة لمعدلات نمو قياسية، باعتبارها مناطق التوسع لمركز المدينة.
 - حركة الهجرة التي يعرفها النطاق وهي تتمثل في الوافدون من الولايات المجاورة، بلديات الولاية ومن مركز المدينة سطيف.
 - هذا الاستقطاب السكاني أدى إلى ارتفاع الكثافة السكانية في النطاق الحضري مقارنة بتلك المسجلة في الولاية وحتى في منطقة الهضاب العليا الشرقية.
 - نزعة واضحة نحو السكن المجمع في النطاق وتراجع سكان المنطقة المبعثرة، كما نسجل تراجعاً في سكان التجمعات الرئيسية مقابل زيادة في التجمعات الثانوية.
- النتيجة العامة: استقطاب كبير تمارسه المدينة ما يجعلها تنمو وتتوسع، ما انعكس على نطاقها الحضري، فكانت نتائجه تمدد غير مسبوق، تحضر في الأطراف ونمو كبير للتجمعات الثانوية.

الفصل الثاني: التمدد الحضري في النطاق: حركة تعمير غير مسبوق

يتم الاعتماد في تحديد النمو الحضري لمجال معين على عنصرين أساسيين هما السكان والمساحة المبنية، فكلما ارتفعت نسب تزايد السكان، زاد الطلب على العقار بهدف تشييد المساكن والمرافق التابعة. والتمدد الحضري كما تم تعريفه، من بين المصطلحات التي تحاول قياس أشكال النمو الحضري المرتبطة بالتوسع المكاني للمدن والتجمعات السكانية، وهو يعني كميًا نمو المساحة المبنية بوتيرة تفوق الزيادة السكانية خلال مراحل زمنية محددة.

من بين المظاهر الأساسية للنمو الحضري في النطاق، تمدد المساحات المبنية ومساحات الأنشطة والمرافق وغيرها، وظاهرة نمو التجمعات الثانوية ذات الطابع الريفي. سنتناول في هذا الفصل محور السكن باعتباره المحرك الأساسي للتمدد في القطاع، ثم نتطرق لباقي العوامل والتي لا تقل أهمية كالخدمات والأنشطة والمرافق.

أولاً: أولوية توفير السكن و نتائجها على المجال

يعتبر قطاع السكن من الأولويات الكبرى في السياسة الاقتصادية والاجتماعية للدولة الجزائرية، ففي 1996 أعيد النظر في سياسة احتكار الدولة الكلي للقطاع من خلال إدخال رؤية جديدة تقوم على مبدأ الدولة المنظم عوض الدولة المتعامل و المحتكر. فقد تعددت صيغ عروض السكن كما تنوعت طرق دعم الدولة التي حضرت القطاع بميزانيات ضخمة لمشاريع طموحة كان آخرها برنامج انجاز مليون سكن، و الذي تدعم بمشروع مماثل للفترة 2010-2014.

ولاية سطيف الثانية على مستوى الوطن من حيث السكان استفاد مركزها على غرار البلديات الأخرى من مختلف البرامج السكنية مما جعلها تعرف حركة تعمير كبيرة أدت إلى توسع المساحات المبنية و تطور المرافق العمومية و تمدد الفضاءات الحضرية.

من خلال معطيات الجدول رقم (19) نلاحظ التطور الكبير للحظيرة السكنية على مستوى ولاية سطيف للفترة الممتدة بين 1987-1998، و قد عرفت مدينة سطيف و بلديات النطاق أكبر النسب في النمو كما يعبر عرض واقع الحظيرة عبر مختلف المحطات 1987-1998-2008.

جدول رقم (19) : تطور الحظيرة السكنية في ولاية سطيف و الولاية 1987-2008

السنة	عدد المساكن	عدد الساكن المنجزة	معدل شغل المسكن
1987	143832		8,47
1998	214522	70690	7,68
2008	289168	74646	6,80

Source : Wilaya de Sétif, DPAT, Plan d'aménagement du territoire de la Wilaya de Sétif, août 2008, p 81.

I- ارتفاع عرض السكن و تنوع أنماطه في النطاق

تميزت الفترات الأخيرة، خاصة الخماسي 2005-2009 بانجاز مشاريع سكنية ضخمة، سنحاول تتبع تطور الحظيرة السكنية في الولاية والنطاق الحضري عبر مختلف فترات الزمن:

الحظيرة السكنية في 1987

بلغ عدد المساكن في سنة 1987 العدد 143832 مسكن، وقد عرفت ولاية سطيف نموا كبيرا للحظيرة السكنية بسبب سياسة التصنيع التي اعتمدها الدولة و التي أدت إلى نزوح سكاني كبير خاصة نحو مركز المدينة، إضافة إلى الزيادة الطبيعية للسكان (معدل نمو بلغ 3,81 %) و الطلب الكبير على السكن. بلغ معدل شغل المساكن 8,47 فرد/مسكن.

الحظيرة السكنية في 1998

تميزت فترة التسعينات بتحرير قطاع السكن و ظهور أطر تشريعية بهدف تشجيع المقيمين العقاريين العموميين والخواص لتنشيط قطاع البناء، كما تم تحفيز إشراك المواطن عن طريق استعمال مدخراته. بلغت الحظيرة الولائية 214522 مسكن بعد انجاز 70690 مسكن للفترة 1987-1998 بمعدل زيادة 49,1 %. نمو الحظيرة تم على مستوى مدن الولاية بنسبة 60 %، مقابل 40 % في الريف لكن النسب متفاوتة بشكل كبير بين المدن و يمكن تسجيل النسب التالية في النطاق: مدينة سطيف 55 %، عين أرنات 118 %، أولاد صابر 79 %، مزلق 61 % . نسجل تراجع معدل شغل المسكن في 1998 مقارنة بسنة 1987 من 8,47 إلى 7,68 فرد/ مسكن.

الحظيرة السكنية في 2008

بلغت الحظيرة في 2008، 289168 مسكن بزيادة 74646 مسكن للفترة 1998-2008، بنسبة زيادة 34,80 % وهي متراجعة مقارنة بالفترة السابقة. نظرا للطلب الكبير على السكن الناتج عن الزيادة السكانية الكبيرة تنوعت الصيغ المطروحة والمشاريع الطموحة (المخطط الخماسي 2005-2009). للإشارة فان معدل انجاز السكنات في الفترة 1998-2008 بلغ في المتوسط 7600 مسكن/السنة مقابل 6300 مسكن/ السنة في الفترة 1987-2008.

بالنسبة لبلديات النطاق النمو لم يكن متجانسا فقد تضاعفت الحظيرة السكنية في عين أرنات بنسبة زيادة 282 % في الفترة 87-2008، الأوريسيا 195 %، أولاد صابر نسبة زيادة 193 %. هذه الأرقام تعكس الدور الذي لعبته هذه التجمعات القريبة من مدينة سطيف في امتصاص الضغط الكبير على مركز الولاية.

مشاريع المخطط الخماسي 2005-2009

تسجل الولاية وتيرة انجاز سريعة للسكن تتوزع على مختلف الأنماط. تبرز أرقام الجدول رقم (20) توزيع برامج السكن بمختلف صيغته للخماسي 2005-2009 في بلديات النطاق.

جدول رقم (20) : توزيع برامج السكن للخماسي (2005-2009) في النطاق الحضري

المجموع الكلي	الريفي	مجموع البرامج الحضرية	البيع بالإيجار	التساهمي	الاجتماعي	البلدية
9753	62	9691	2620	5291	1780	سطيف
1423	230	1193	30	563	600	عين أرناط
708	292	416	0	286	130	الأوريسيا
393	295	98	0	58	40	مزلوق
2321	292	2029	0	279	1750	أولاد صابر
14598	1171	13427	2650	6477	4300	النطاق الحضري
49918	20040	29878	3500	15000	11378	الولاية

المصدر : ولاية سطيف مديرية التخطيط و التهيئة 2008

من خلال قراءة أرقام الجدول يمكن الخروج بالاستنتاجات التالية:

- بلغ المجموع الكلي للنطاق الحضري 14598 سكن مبرمج ما يمثل 29,3 % من المجموع الكلي للسكنات المبرمجة في الولاية، و هي نسبة معتبرة.
- بلدية سطيف استفادت من مجموع 9753 سكن ما يمثل نسبة 66,8 % من المجموع الكلي للسكنات المبرمجة في النطاق و نسبة 19,5 % من المجموع الكلي للسكنات المبرمجة في الولاية.
- البلدية التي استفادت من أكبر حصة سكنية للخماسي 2009-2005 هي بلدية أولاد صابر بنسبة 15,8 % من المجموع الكلي للسكنات المبرمجة في النطاق، منها 57 % سكنات اجتماعية
- بلغ مجموع السكنات الحضرية المبرمجة في النطاق 13427 ما يمثل نسبة 92 % من مجموع البرنامج و 1171 سكنات ريفية 8 %.
- تتوزع السكنات المبرمجة في النطاق من حيث الصيغة كالتالي: السكن الاجتماعي 32 % من مجموع البرامج الحضرية التي بلغت 13427 ، السكن التساهمي 48,2 %، البيع بالإيجار 19,7 % .

جدول رقم (21): مدينة سطيف: توزيع مشاريع السكن في طور الانجاز حسب الصيغة في سنة 2007

صيغة السكن	%
- التطوري	3
- الترقوي	5
- الاجتماعي الأيجاري	27
- الاجتماعي التساهمي	20
- السكن الريفي	40
- السكن الإلزامي	1
البيع بالإيجار	4

المصدر: ولاية سطيف، المجلس الشعبي الولائي، تقرير حول ملف السكن و التحسين الحضري، الدورة العادية ديسمبر 2008.

- السكن الريفي: يمثل 40 %، وتيرة الإنجاز جيدة. تتمين تجربة السكنات الريفية المجمع التي انتهجتها بعض البلديات مثل عين أرناط و مزلوق و الأوريسيا، وفي هذا الإطار من المستحسن توسيع نطاق هذه التجربة لتشمل بلديات أخرى.

- السكن الترقوي الفردي: يمثل 5 % من مجموع البرامج، ونسجل الطلب الكبير على هذا النمط من السكن.

- السكن الاجتماعي الإيجاري: يمثل 27 %، مع تسجيل كثرة الطلبات و تراكمها لأكثر من 15 سنة وتيرة الإنجاز متوسطة. توزيع الحصص على البلديات متوازن نسبيا مع استثناء بلديتي سطيف و العلمة اللتان تحوزان على ثلث البرنامج ما يعني استهلاك كثير لعقار ثمين ونادر مع وجود بدائل في البلديات المجاورة. أكثر من ثلث السكن الاجتماعي الإيجاري موجه للقضاء التدريجي على السكن الهش في الولاية.

- السكن الاجتماعي التساهمي: يمثل نسبة 20 % من مجموع البرامج، وتيرة الإنجاز جيدة. بلدية سطيف 5271

- السكن عن طريق البيع بالإيجار تأخر في وتيرة الإنجاز و حتى في التسليم حيث لا تزال 222 وحدة من أصل 500 مسكن بسطيف جاهزة ولم تستلم نظرا لنقص التجهيزات (برنامج 1000 وحدة لسنة 2004) و لعل ذلك يرجع إلى حداثة التجربة و مركزية التسيير. من أصل 3350 وحدة سكنية مدينة سطيف لوحدها تستحوذ على 2620 أي نسبة 78 % .

تجدر الإشارة إلى أنه من كل 10 سكنات جديدة: 02 مدعمة كليا و 05 مدعمة جزيا و 03 منجزة من دون دعم من الدولة.

II - انتشار مستمر للسكن الهش في النطاق و برامج هامة للتحسين الحضري

التوسع المجالي الكبير للأوساط الحضرية، و انتشار التعمير العفوي في أطراف المدن وتشكل تجمعات وأحياء سكنية هشة، ظاهرة وطنية أدت إلى تشويه للنسيج العمراني وتأزم صورة المدينة الجزائرية. وعليه يحظى برنامج القضاء التدريجي على السكن الهش باهتمام كبير من طرف السلطات لما يشكله من خطر على حياة السكان. وفي هذا الإطار أشرفت مديرية التعمير و البناء بالتنسيق مع البلديات على إحصاء السكنات الهشة عبر تراب ولاية سطيف في نهاية سنة 2004، حيث أسفرت العملية على جرد 9881 سكن هش، اقتصر على التجمعات السكانية دون السكنات الهشة المبعثرة. أما بعد عملية الإحصاء الأخيرة المنجزة في نهاية 2007، فقد بلغت السكنات الهشة مجموع 16204 سكن بما في ذلك السكنات الهشة المبعثرة، (الجدول رقم 22).

جدول رقم (22): وضعية السكن الهش في 2004 و 2007

السنوات ←	2004	2007	%
المركز سطيف	1043	2075	99
الولاية	9881	16204	64

المصدر: ولاية سطيف، المجلس الشعبي الولائي، تقرير حول ملف السكن و التحسين الحضري، الدورة العادية ديسمبر 2008.

يتيح الإحصاء الدقيق للسكن الهش باختلاف أشكاله ومواقعه و طبيعته القانونية تشخيصا وافيا للوضعية و من ثمة توزيعا عقلانيا للبرامج التي تقترحها الدولة منها برنامج يحتوي على 4500 وحدة سكنية فقط، تقرر بعد عملية الإحصاء الثانية التي بلغ فيها 16204 سكن هش. وتجدر الإشارة إلى العجز الكبير للسلطة المحلية في التحكم في هذه الظاهرة في ظل أزمة السكن. بالنسبة للنطاق تنتشر الأحياء الفوضوية في معظم التجمعات السكانية، فوق أراضي ملك للدولة أو ملك للبلدية، تتميز بكثافتها السكانية العالية و نمط بناء مخالف للقواعد الهندسية، باستعمال مواد هشة من طوب و قصدير في غياب كلي للشبكات خاصة الصرف الصحي، ما يجعل الحياة فيها صعبة. من أهم هذه الأحياء تلك المنتشرة في شوف لكداد (الصورة 1) و عين الطريق (الصورة 2).

صورة رقم (1): تداخل البناء العشوائي مع البناء المخطط بشوف لكداد



المصدر: الباحث (2010)

تبرز الصورة رقم 1 تداخل البناء الهش (على يمين الصورة) الذي يتميز بكثافته العالية، بالبناء المخطط (يسار الصورة) الذي تم انجازه في منطقة شوف لكداد بالجهة الغربية لمدينة سطيف، وقد عرفت المنطقة توافدا سكانيا كبيرا بعد برمجة مخطط شغل الأرض و إدماجه ضمن مخطط تهيئة شامل للمحيط العمراني للمدينة، ما زاد في تأزم وضعيته تشويه أكبر للنسيج العمراني في المدينة.

صورة رقم (2): السكن الهش في عين الطريق 2008



المصدر: الباحث (2008)

تبرز الصورة رقم 2 الحي الهش بعين الطريق، وهو يشغل مجالا واسعا كامتداد عمراني في الجهة الشرقية للتجمع الموازية للطريق الوطني رقم 75 باتجاه باتنة.

صورة رقم (3): السكن الهش في فرماتو (شيخ العيفة) يشوه المدخل الشمالي للمدينة



المصدر: الباحث (2008)

الصورة رقم 3 تمثل حي فوضوي بالتجمع السكاني فرماتو، المعروف بشيخ العيفة الواقع شمال مدينة سطيف. أصبح بإمكان مستعملي الطريق الاجتبابي الجديد الذي يربط المدخل الشمالي للمدينة بتجمع الحاسي اكتشافه للوقوف عند مدى انتشار هذا النوع من البناء الذي يشوه مظهر مدننا.

التحسين الحضري:

بهدف إعطاء الوجه اللائق للمدينة وتحسين مظهرها العمراني و الارتقاء بالحياة الاجتماعية لسكانها، أعد برنامج التحسين الحضري الذي خصصت له أغلفة مالية هامة تحت إشراف مديرية التعمير و البناء، يشمل إعادة هيكلة الأنسجة الحضرية الفوضوية من خلال تجهيزها وانجاز الشبكات الأساسية بهدف تحسين الجانب الوظيفي لها والاستجابة لاحتياجات سكانها.

حظيت ولاية سطيف باعتمادات مالية خلال الخماسي (2005-2009) بغت 792 مليار سنتيم من بينها 642 مليار سنتيم ابتداء من سنة 2006 حيث عرف البرنامج دفعة قوية، وللتمكن من الاستجابة لكل الاحتياجات التي عبرت عنها البلديات، بلغت القيمة المالية المقترحة للخماسي المقبل (2010-2014) حوالي 3500 مليار سنتيم. يبرز الجدول رقم (23) توزيع الاعتمادات المالية للتحسين الحضري فترة 2006 - 2008 لبلديات النطاق.

جدول رقم (23): توزيع الاعتمادات المالية للتحسين الحضري للفترة 2006 - 2008 لبلديات النطاق

البلديات ↓	التحسين الحضري	الطرق و الشبكات	الكهرباء للأحياء	المرافق و المؤسسات التربوية
سطيف	1089482179	-	-	6158492
عين أرنات	636551915	242500000	-	-
الأوريسيا	-	-	8693078	-
مزلوق	-	-	6005678	-
أولاد صابر	-	157000000	-	-

المصدر: ولاية سطيف، المجلس الشعبي الولائي، تقرير حول ملف السكن و التحسين الحضري، الدورة العادية ديسمبر 2008.

III - استهلاك مفرط للمجال و تراجع في كثافة البناء

يشكل عنصر الكثافة الحضرية "Densité urbaine" مؤشرا مهما في دراسة المجالات الحضرية، لأنه يسمح من خلال التحليل الكمي بمتابعة نمو المدينة ومجالاتها المحيطة. يصعب ضبط تعريف للكثافة، فهي حسب "Roger BRUNET"⁸⁶ تمثل العلاقة بين عدد من العناصر التي تنتوزع على مساحة معينة، كالسكان، المباني... الخ. لكن المصطلح يأخذ معني أعمق ليعبر عن درجة التراص "compacité" في البناء، درجة التركيز "concentration"، درجة القوة "force"... الخ.

نستخدم هذا المؤشر هنا، للتعبير عن درجة استهلاك العقار انطلاقا من العلاقة بين عدد السكان والمساحة المبنية في سنة معينة.

⁸⁶ - BRUNET R. *Les mots de la géographie dictionnaire critique*. Reclus La Documentation Française, Collection Dynamiques du territoire, janvier 2001, 518 p.

تبرز أرقام الجدول رقم (24) الذي يمثل توزيع الكثافة الحضرية في بلديات النطاق التي يعبر عنها بعدد السكان إلى المساحة المبنية، يمكن قراءة ما يلي:

جدول رقم (24): توزيع الكثافة الحضرية لبلديات النطاق الحضري في 2008

المدينة	المساحة المبنية / هـ 2007-12-31	التجمع الرئيسي 2008	الكثافة الحضرية ن/هكتار
سطيف	2210,7	251676	114
عين ارنات	570,95	24846	44
الأوريسيا	44	15041	342
مزلوق	125,3	6281	50
بئر السويسي	16,12	2307	143
النطاق الحضري	2967	300151	101

المصدر: مديرية التعمير لولاية سطيف بالنسبة للمساحة، الإحصاء العام 2008 بالنسبة للسكان

- بالنسبة لمدينة سطيف التي بلغ عدد سكان التجمع الرئيسي 251676 نسمة، ونسبة تحضر بلغت 88,55 %، ونسبة تجمع بلغت 98,57 % . بلغت كثافتها الحضرية 114 ساكن/هكتار⁸⁷ مع العلم أن متوسط الكثافة للقطاع بلغت 101 ساكن في كل هكتار.
- مدينة عين أرنات بتعداد 24846 نسمة، ونسبة تحضر بلغت 86,95 %، ونسبة تجمع 94,50 %، تسجل كثافة حضرية منخفضة 44 س/هـ و كثافة سكانية خام لم تتجاوز 2ن/هـ. تشكل عين أرنات المدينة الثانية في النطاق، يمكنها أن تستوعب النمو الحضري الذي يحوله القطب سطيف، لذا يجب أن تتوفر فيها الشروط والوظائف الضرورية لتلعب هذا الدور.
- بلغ عدد سكان تجمع الأوريسيا 15041 نسمة، تسجل نسبة تحضر بلغت 65,49 %، وكثافة حضرية مرتفعة 342 ن/هـ بسبب صغر مساحتها المبنية حيث تشعب موضعها و لم تتمكن من التوسع على حساب أملاك الخواص. لا تتوفر على الخدمات الضرورية إلا على الجزء القليل وأغلبها موجه لمستعملي الطريق الوطني رقم 9، معظم سكانها من مدينة سطيف، و نازحين من المناطق الشمالية خاصة بابور.
- مزلوق: مدينة ربط بين القطب سطيف و اقليمه الجنوبي، لها بنية قاعدية كبيرة لتطوير الأنشطة والخدمات و التوزيع و التخزين، يمكن أن تلعب دورا مهما في التخفيف من الضغط على التجمعات الكبرى سطيف و عين أرنات. بلغت كثافتها 50 ن/هـ.
- أولاد صابر (بئر السويسي) الذي يحتوي مقر البلدية وبه منطقة نشاطات يمكن أن تصبح مستقبلا قاعدة صناعية كبيرة ، يمكن لهذا التجمع أن يصبح مدينة تابعة و تعمل لتستقطب المشاريع المختلفة في ميدان السكن التجهيزات والخدمات؟ بلغت كثافتها 143 ن/هـ.

⁸⁷ - فضل استعمال الوحدة: نسمة/هكتار للتعبير عن الكثافة الحضرية، بدلا من الوحدة: نسمة/كلم² التي تستعمل للكثافة السكانية.

يمكن اعتماد مؤشر كمي آخر لإبراز الكثافة الحضرية ودرجة استهلاك العقار من خلال العلاقة بين حجم السكان والمساحة الحضرية، للحصول على حصة كل ساكن من المساحة المبنية، والوحدة هي المتر المربع المبني لكل ساكن، ونحصل عليه بقسمة المساحة على عدد السكان. الجدول رقم (25) يبرز توزيع هذا المؤشر في بلديات النطاق، فقد بلغ في المتوسط 98,85م² مبني/ساكن، التجمعات التي تسجل حصة أكبر من المتوسط هي عين أرناث 229,8 م² مبني/ساكن، مزلوق 199,49م² مبني/ساكن، ما يدل على انخفاض في كثافة البناء مقارنة بالتجمعات التي تسجل حصة أقل من المتوسط كالأوريسيا 29,25 م² مبني/ساكن التي تسجل كثافة عالية.

جدول رقم (25): حصة الساكن من المساحة المبنية في التجمعات الرئيسية لبلديات النطاق

المدينة	المساحة المبنية / هـ 2007-12-31	التجمع الرئيسي 2008	م ² مبني/ساكن
سطيف	2210,7	251676	87,8
عين أرناث	570,95	24846	229,8
الأوريسيا	44	15041	29,25
مزلوق	125,3	6281	199,49
بئر السويسي	16,12	2307	69,87
النطاق الحضري	2967	300151	98,85

المصدر: مديرية التعمير لولاية سطيف بالنسبة للمساحة، الإحصاء العام 2008 بالنسبة للسكان

عوامل استهلاك المجال

تشكل العوامل الطبيعية، الطبوغرافية والجيولوجية حواجز طبيعية في وجه توسع العمران، كما تؤثر عوامل أخرى اقتصادية واجتماعية وإدارية إيجابا أو سلبا في استهلاك المجالات المحيطة بالمدن والحوضر من أهمها **الوضعية القانونية للعقار**، فملكية الدولة للعقار شجع كثيرا التوسع الحضري في النطاق (عين الطريق، شوف لكداد و أولاد صابر ، ومن جهة أخرى تعتبر الملكية الخاصة للأراضي عامل كبح للتوسع مثل أحياء قاوة، عين السفينة والأوريسيا... وغيرها.

كما يشكل **سعر العقار** إضافة إلى أنه يعكس درجة الطلب على مساحات للبناء، عاملا مهما في تشجيع عملية التوسع. أدى الارتفاع الخيالي لسعر المتر المربع في السوق الموازية بمدينة سطيف وأطرافها إلى نزوح السكان إلى التجمعات السكانية حتى الريفية بحثا عن حصص أرضية لبناء سكناتهم أو حتى توطين أنشطتهم ومؤسساتهم، ما انعكس على سعر العقار الذي عرف ارتفاعا غير مسبوق في النطاق الحضري لمدينة سطيف خاصة في السنوات الأخيرة.

كما يفترض أن تلعب **مخططات التهيئة و التعمير** دورها الحاسم في تنظيم و توجيه التمدد الحضري، لكن عمليا تفتقد إلى الصرامة والآليات الفعالة لتحقيق ذلك كما هو الحال في النطاق.

ثانيا: التمدد الحضري في مدن النطاق

تقدم مدينة سطيف ونطاقها نموذجا جيدا لدراسة و تحليل ظاهرة التمدد الحضري، كونها تشهد دينامية حضرية غير مسبوقة، فقد تم اختراق التوسع العمراني لمجالات واسعة، وحدث التلاحم مع التجمعات المجاورة. كما زادت عملية برمجة عدد من المشاريع العمرانية المهيكلة في المدينة والتجمعات السكانية المحيطة، منها تلك المتعلقة بانجاز السكن، وأخرى للمرافق والشبكات التي تم توطينها في الأراضي الزراعية المحيطة بالمدينة.

I - التمدد الحضري في مدينة سطيف: من مدينة مركزية إلى مدينة ممتدة

عرفت مدينة سطيف منذ الاستقلال نموا حضريا سريعا، وقد مر التعمير في المدينة بمراحل مهمة، ولعل أكثر هذه المراحل تأثيرا ما تمر به المدينة في السنوات الأخيرة من توسع كبير لمساحة المدينة، نتج عنه تشويه للنسيج العمراني لم يراعى فيه توزيع المساكن ومناطق الشغل والوظائف، مما أدى إلى ظهور مناطق سكنية كثيفة إضافة إلى النمو العفوي للمساكن في ظل الطلب الكبير على السكن. ويمكن تحديد مراحل التعمير في مدينة سطيف كالتالي:

- المرحلة قبل 1962: نشأة المدينة الاستعمارية:

يعود تاريخ تأسيس مدينة سطيف إلى سنة 1847، حيث أنشأت فرنسا المدينة الاستعمارية ذات الوظيفة الإدارية والعسكرية، لكنها سرعان ما تحولت إلى سوق هام للمنتجات الزراعية، أدى إلى توسعها خاصة على الأطراف. كما أدى إنشاء خط السكة الحديدية في 1925، وهدم أسوار المدينة، إلى حركة تعمير كبيرة. أدت إلى تنوع أشكال التوسع العمراني، من توسع عمودي (مركز المدينة) إلى توسع أفقي (حي تليجان)، وظهور التجمعات السكانية على الأطراف مثل الشيح العيفة وعين الطريق... وغيرها. تميز مركز المدينة بنسيج عمراني منظم. أما الأحياء الشعبية فقد تميزت بكثافة سكنية كبيرة وعمران غير منظم. و قد بلغت مساحة المدينة في نهاية هذه المرحلة 283 هكتار⁸⁸

- المرحلة 1962- 1972 : تكثيف المركز:

عرفت المنطقة خلال هذه المرحلة نموا سكانيا كبيرا ونزوحا معتبرا نحو مدينة سطيف، أدى إلى تكثيف عمراني للمركز. وعرفت هذه المرحلة بداية ظهور أحياء عشوائية (حي كعبوب) دون تهيئة أو توجيه. حيث اقتصر تدخلات الدولة في استكمال بعض المشاريع السكنية ضمن مخطط

⁸⁸ - URBASE-SETIF. Révision (Plan d'Urbanisme Directeur), Juin 1991, page68

قسنطينة والمخطط الثلاثي (1967- 1970)، وإنشاء بعض الهياكل الكبرى كمقر الولاية والمركب الرياضي وبعض التجهيزات التعليمية.

- المرحلة 1970-1985 : مشاريع المجمعات السكنية الكبرى:

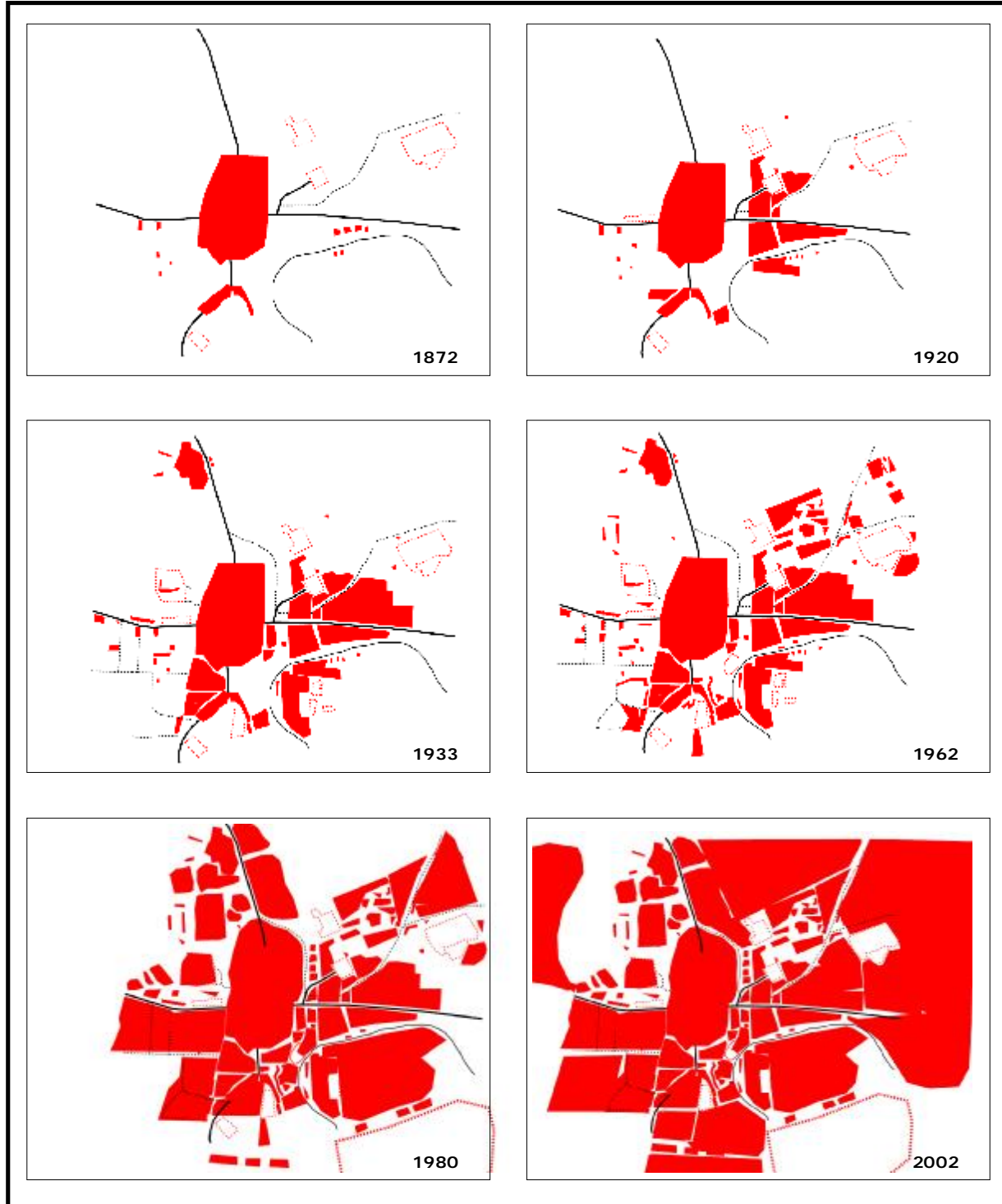
تميزت هذه المرحلة، برغبة الدولة في توجيه حركة التعمير، وبناء قاعدة صناعية في المدينة، في ظل المخططات الرباعية الأولى والثاني. وتحت الضغط السكاني الكبير، تم الانطلاق في مشاريع المجمعات السكنية الكبرى (ZHUN) التي كانت حلا آتيا لمشكل السكن المتفاقم، حيث افتقدت إلى المرافق والمستلزمات الضرورية من جهة، كما أن اختيار المناطق التي أنجزت عليها لم يكن مدروسا من جهة أخرى، مما أدى إلى تقطع وتشوه النسيج العمراني للمدينة. كما شهدت هذه المرحلة عملية شغل الجيوب الفارغة وتكثيف الأحياء الفوضوية كحي كعبوب وحي بيزار .

- المرحلة 1985-2000: ترقية السكن الفردي:

تميزت هذه المرحلة بالجوء لعملية التحصيل (Lotissement) وبقوة ، وهذا النوع من السكن أدى إلى تشجيع البناء الفردي في المدينة ، وظهور أحياء جديدة كحي حشمي وحي 1 نوفمبر. كما عرف البناء في صيغته الترقوي (Promotionnel) في منتصف الثمانينات نموا معتبرا، بعد تحرير السوق العقارية وتراجع دور الدولة في تسيير و توجيه العمران بشكل عام . وكانت النتائج واضحة على الواقع العمراني الذي اتسم بالفوضى والعشوائية، و ظهور أقطاب سكنية جديدة تفتقر إلى التجهيزات والمرافق الضرورية، وتشكل نقاط سوداء في النسيج الحضري كحي شوف لكداد . في ظل الأزمة الاقتصادية وتراجع أسعار النفط ظهر بطء ملحوظ منذ 1985 جعل الدولة تعيد النظر في الإستراتيجية الاقتصادية والاجتماعية وإعادة تقييم تدخلها. تم في هذه المرحلة اتخاذ مجموعة من الإجراءات كتحرير العقار الذي شجع استمرار السياسة السكنية في صيغة الترقية العقارية، مما أدى إلى نمو كبير للحظيرة السكنية. وفي ظل التحول إلى نظام اقتصاد السوق تحولت قضية السكن من " حق يكفله الدستور لكل مواطن، باعتباره حاجة اجتماعية، على الدولة تلبيتها إلى منتج اقتصادي يخضع لآليات العرض و الطلب"⁸⁹. وفي ظل التحرر العقاري عرفت المدينة توسعا عمرانيا كبيرا حيث بلغت مساحة المدينة في نهاية هذه المرحلة 2073 هكتار .

⁸⁹ - لعروق م. السكن التطوري آلية للقضاء على السكن العش: المشروع، الفاعلون و الحوكمة مجلة التهيئة، العدد6 فيفري2006، ص 40.

شكل رقم (11): التطور المجالي لمدينة سطيف 2002-1872



المصدر: من انجاز الباحث انطلاقا من مجموعة من الخرائط أهمها:

- APC de Sétif, Planche n°3, 4, 5 et 6.
- A PRENANT, Sétif, les extensions périphériques, 1977.
- Google earth, Images satellites, 2008.

- المرحلة 2001-2004 : التمدد في كل الاتجاهات:

أهم ما يميز هذه المرحلة هو التوسع المجالي الكبير للمدينة، حيث تم اختراق المدينة لحدودها الجنوبية ، إلى ما وراء الطرق الوطني رقم 5 الذي شكل ولفترة طويلة خطا أحمر أمام التوسع على حساب الأراضي الزراعية .و قد نتج عنه تلاحم المحيط العمراني للمدينة بتجمع عين السفيهة . أما في الجهة الغربية فالتمدد الحضري للمدينة قد تجاوز وادي بوسلام ليعم هضبة الباز . أما على الجهة الشرقية، فالمدينة تتوسع باتجاه منطقة الحاسي . ونسجل خلال هذه المرحلة انطلاق عمليات التحسين الحضري التي يتم التطرق لها لاحقا، وكذا إنجاز العديد من المشاريع السكنية خاصة في منطقة الهضاب في الجهة الشمالية الشرقية للمدينة. الشكل المرفق رقم (12)، تسمح بتحديد مراحل النمو المجالي لمدينة سطيف وتوضح المحيط الكبير الذي أصبحت تشغله المدينة حتى سنة 2002 ومجالات النمو بعد هذا التاريخ.

شكل رقم (12) : التوسع المجالي لمدينة سطيف 1870-2002



المصدر: الباحث 2009

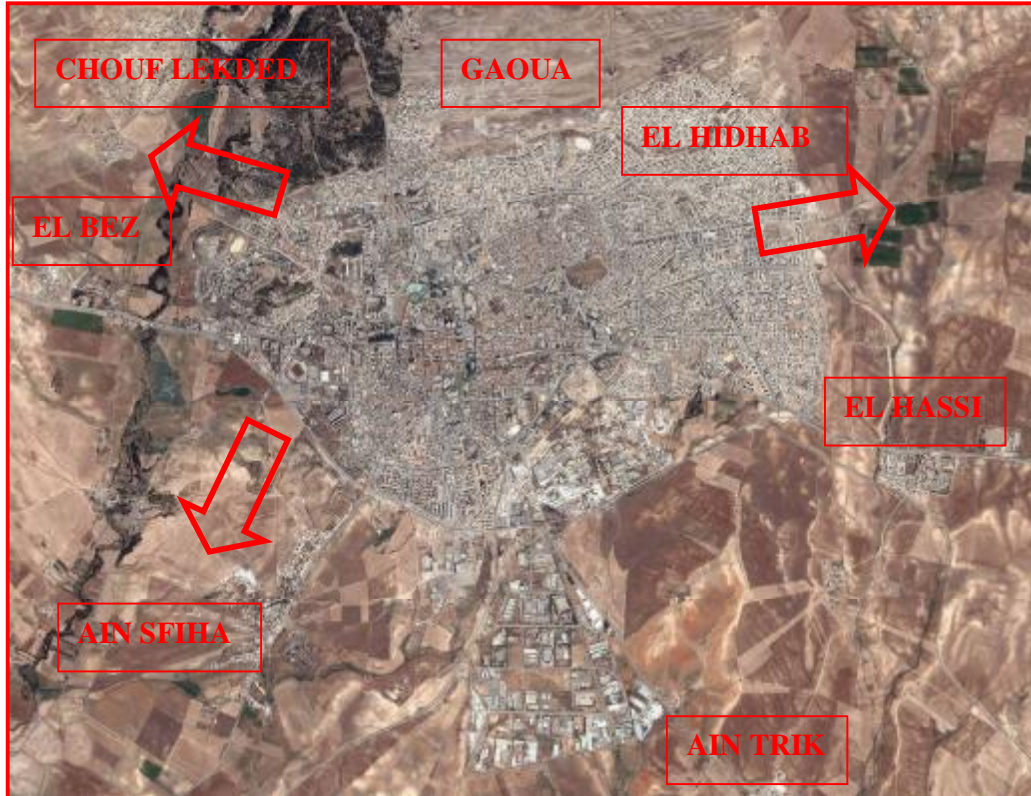
- المرحلة 2004-2009 : عمليات مهيكلة ومشاريع عمرانية ضخمة:

تعتبر مدينة سطيف في الوقت الحالي ورشة كبيرة لمختلف مشاريع التنمية ،خاصة السكنية منها، حيث بلغ عدد السكنات في طور الانجاز في 2006 : (4588 سكن)⁹⁰ ، كلها تنطوي تحت صيغة البناء الاجتماعي التساهمي (Logement social participatif)، موزعة على 13 موقع داخل المحيط العمراني . وهذه المشاريع الضخمة التي استفادت منها المدينة في مجال السكن، و مشاريع

⁹⁰ - Wilaya de Sétif, Cellule de communication et de l'information, 2008.

التجهيز الكبرى التي دعت بأغلفة مالية إضافية ، أقرها رئيس الدولة ،في إطار زيارته الميدانية للمدينة ، وكان آخرها المخصص المالي مليار دينار⁹¹ لدعم هذه المشاريع، التي تستدعي أرصدة عقارية جديدة تتمثل حتما في الأراضي الزراعية المحيطة بالمدينة، في ظل غياب سياسة فعلية تحمي رصيد الولاية من العقار الفلاحي. وقد حددت مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير الاحتياجات المستقبلية للمدينة من حيث العقار بحوالي ألف هكتار. الشكل رقم (13) يبرز مساحة المدينة في 2008 واتجاهات التوسع.

شكل رقم(13): التوسع في كل الاتجاهات لمدينة سطيف في 2008



Source : Google earth, Images satellites, 2008

آفاق التوسع المستقبلي للمدينة

يحدد القانون 90 - 29⁹² المؤرخ في 1 ديسمبر 1990 والمتعلق بالتهيئة والتعمير القواعد العامة الرامية إلى إنتاج الأراضي القابلة للتعمير من خلال أدوات التعمير من المخططات التوجيهية للتهيئة والتعمير ومخططات شغل الأراضي التي تحدد التوجهات الأساسية لتهيئة الأراضي وتضبط توقعات التعمير كما تحدد التخصيص العام للأراضي ومناطق التدخل في الأنسجة الحضرية. تحدد المادة 19 من نفس القانون القطاعات كما يلي:

⁹¹ -Revue de presse Article 28/06/2007 www.vitamedz.com

⁹² - الجريدة الرسمية، العدد 52، ديسمبر 1990، ص 1652.

- القطاعات العمرية: Secteurs urbanisés تشمل المجال المبني
 - القطاعات المبرجة للتعمير: Secteurs à urbaniser على المدى المتوسط و القصير (10سنوات)
 - قطاعات التعمير المستقبلية: Secteurs d'urbanisation future المدى البعيد (20 سنة)
 - القطاعات الغير قابلة للتعمير: Secteurs non urbanisables
- بهدف الوقوف على حجم وتطور الأوعية العقارية المتوفرة للتوسع الحضري لمدينة سطيف اتصلنا بمديرية التعمير و استطنا الحصول على بيانات الجدول المرفق رقم (26).

جدول رقم (26): بلدية سطيف

المساحة الكلية (هكتار) ← السنة ↓	القطاعات المبنية Secteurs urbanisés	قطاعات التعمير Secteurs à urbaniser	قطاعات التعمير المستقبلي Secteurs d'urbanisation future
2005-12-31	2210,70	350	0
2007-12-31	2210,70	838,2	394
2009-12-31	2443,7	989,5	0

المصدر: مديرية التعمير، ولاية سطيف

مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير

أدى توسع المناطق السكنية، التي تستدعي هي الأخرى توسعا في المساحات المخصصة للمرافق والتجهيزات إلى زيادة الطلب على احتياطات عقارية جديدة، عادة ما تعجز السلطة المحلية على توفيرها و تهيئتها ما يؤدي إلى تحويل التدفقات نحو التجمعات السكانية القريبة التي استفادت من مشاريع الإصلاح والدعم، و إعادة مراجعة مخططات التهيئة والتعمير، التي يتم إعدادها نظريا ، لتنظيم وتوجيه نمو المدينة، وتحديد احتياجاته المستقبلية، من تجهيزات ومرافق، وتضمن الاحتياطات العقارية التي يتم عليها التوسع المستقبلي. لكن عمليا، افتقرت هذه الأدوات إلى الوزن القانوني، وإلى الآليات التي تضمن احترامها وتنفيذ التوصيات التي جاءت بها. كما تميزت هذه الأدوات بالجزئية والنظرة المحدودة في معالجة وضعية النسيج العمراني للمدينة. حيث غالبا ما يتم التوسع بشكل عشوائي مما يؤدي إلى تقطع وتشوه النسيج الحضري، وظهور أحياء سكنية تفتقر لأدنى التجهيزات . بالنسبة للمخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لبلدية سطيف (PDAU) 1997 ، قد أوصى بضرورة التحكم في النمو الحضري للمدينة ، من خلال إنشاء أقطاب نمو تخفف من حدة الضغط على المركز، مثل عين أرناط وأولاد صبر والأوريسيا ومزلوق. كما تطرق المخطط للنمو العشوائي الذي تعرفه التجمعات الثانوية وأوصى بضرورة إعادة هيكلة أنسجتها العمرانية. كما أكد على تنمية المراكز الريفية لتحقيق توازن داخل إقليم المدينة من شأنه تثبيت سكان الأرياف. لكن ميدانيا يلاحظ غياب

آليات تنفيذ لهذه التوصيات، كما أفنقر هذا المخطط إلى أدوات التحليل الدقيقة للواقع الحضري، والتي يتم من خلالها تحديد الاحتياجات المستقبلية للتوسع، حيث يتم كل مرة استنفاد الاحتياطات العقارية المحددة بسرعة مما يؤدي إلى نمو المدينة عشوائيا.

كما أفنقر هذا المخطط إلى النظرة الشاملة في معالجته للواقع الحضري، حيث أهمل العديد من الأحياء كحي قاوة الواقع شمال المدينة، والذي التحم بالمدينة وهو يفتقر إلى المرافق والتجهيزات. كما يمكن الإشارة كذلك أن الواقع العمراني للمدينة بكل نقائصه، هو نتاج لتداخل في التسيير بين السلطة المحلية، البلدية والولائية، والسلطة المركزية وغياب أي تنسيق بينها. وتتم منذ 2005 مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير، وهذه المراجعة لم تكتمل بعد ليمت المصادقة عليها. وهذا التماطل في الإعداد والانجاز للمخططات وعدم مراعاة الأجال المحددة، من شأنه زيادة تأزم واقع المدينة. يبرز الجدول رقم (27) مناطق التوسع التي أقرتها المراجعة في 2005، بحكم القرار الولائي رقم 1472 المؤرخ في 13-08-2005، والمحدد لمحيط التدخل للمخطط التوجيهي للتهيئة العمرانية لبلدية سطيف. بلغت المساحة الإجمالية للتوسع المستقبلي 1323 هكتار منها 417,20 هكتار للتوسع الاقتصادي خاصة توسيع المنطقة الصناعية التي تستقطب استثمارات كبيرة خاصة في السنوات الأخيرة، أهمها في مجال الاليكترونيك.

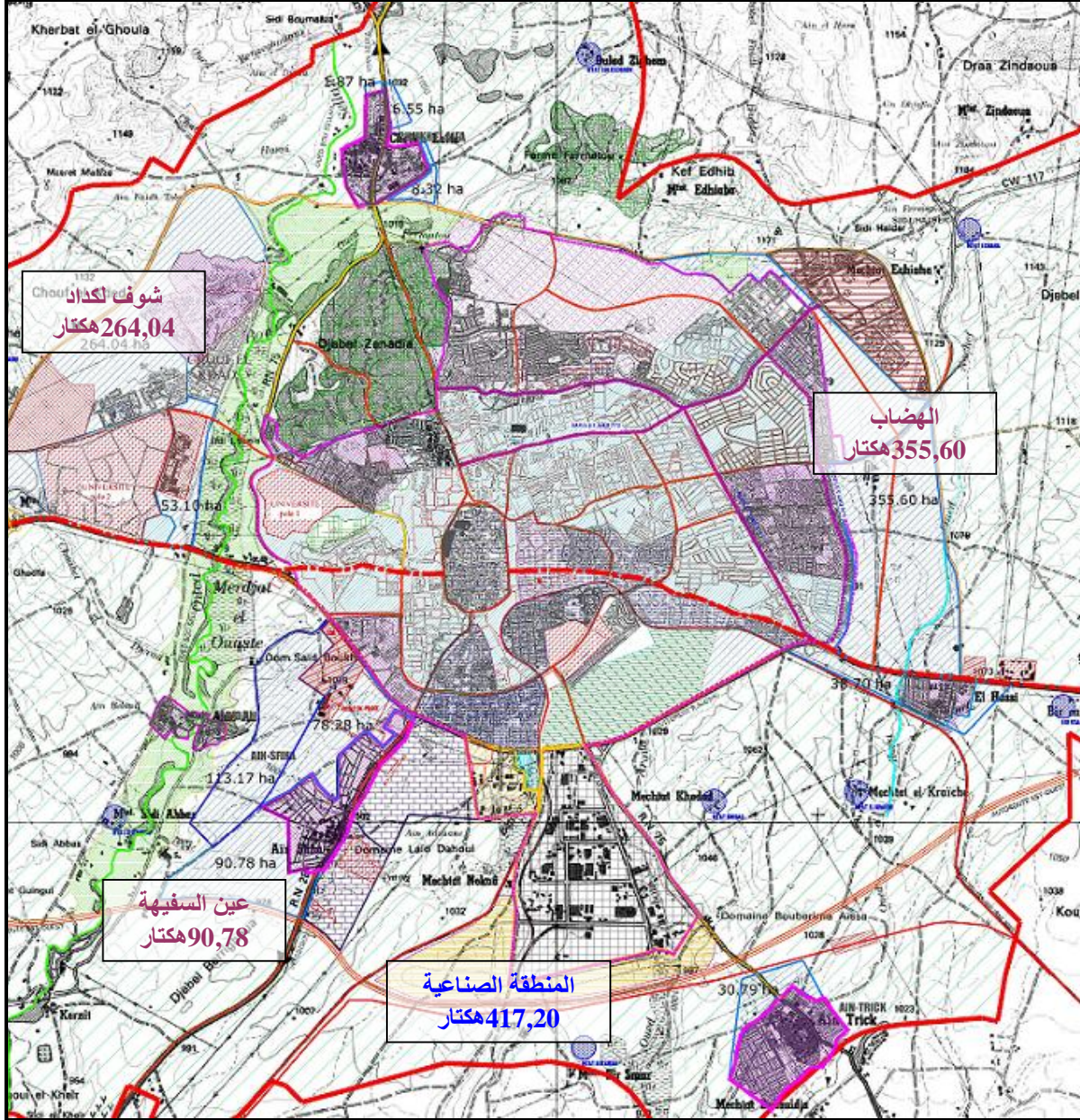
جدول رقم (27): توزيع مساحات التوسع المستقبلي التي أقرها PDAU

المساحات المحددة للتوسع (الوحدة: هكتار)		
904,93 68%	354,70	المنطقة الشرقية
	264,04	المنطقة الغربية
	53,10	الباز
	145,60	عين السفيهة
	54,82	الشمال الغربي
	90,78	الجنوب الغربي
	38,70	الحاسي
	30,79	عين الطريق
	18,00	فرماتو
417,20 32%	139,70	توسيع المنطقة الصناعية
	92,54	المنطقة الجنوبية الغربية
	185,94	المنطقة الجنوبية الشرقية
1323		المجموع

Source : Wilaya de Sétif, Révision du PDAU de la commune de Sétif, Phase finale.

يمكن تحديد مناطق التوسع للسكن على الخريطة المرفقة (6)، كمنطقة شوف لكداد بالغرب التي خصصت لها أكثر من 264 هكتار، المنطقة الشرقية التي من المنتظر أن تأوي مشروع اليمامة بأكثر من 355 هكتار، عين السفيهة بالجنوب بأكثر من 145 هكتار.

خريطة رقم 6 : التوسع المجالي المستقبلي لمدينة سطيف



Source : URBASE, Révision PDAU de Sétif, Phase finale, Sétif, 2009.

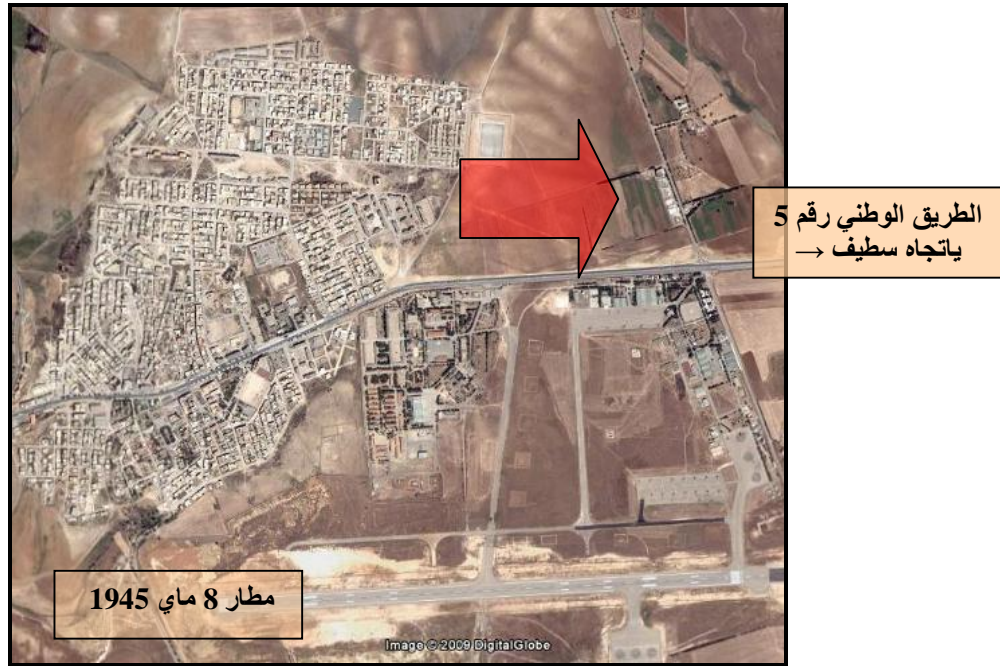
II - تمدد غير مسبوق للتجمعات السكانية في النطاق

تعرف تجمعات النطاق على غرار مدينة سطيف تممدا حضريا، من أهم مظاهر الاستهلاك المفرط للمجال ، ما استدعى مراجعة مخططات التهيئة والتعمير لتوفير الأوعية العقارية اللازمة للتوسع السكني وانجاز التجهيزات و المرافق التابعة.

1- عين أرناط

تقع عين أرناط غرب مدينة سطيف و تبعد عنها بمسافة 7 كلم، على الطريق الوطني رقم 5 باتجاه الجزائر العاصمة (الشكل 14)، تعتبر خامس تجمع سكاني في الولاية حيث بلغ عدد سكانها في 2008، 24846 نسمة، تعتبر المتنفس الطبيعي لمدينة سطيف من حيث استقطاب الفائض السكاني من خلال برمجة مشاريع سكنية هامة. لها تجمعات ثانوية : المهديّة، تيملوكة، عين مسعود، بوحيرة.

شكل رقم (14) : عين أرناط في 2004 و التمدد باتجاه مدينة سطيف



المصدر : 2004 Google Earth

عرفت المدينة، خاصة في السنوات الأخيرة استهلاكا للمجال نظر للمشاريع السكنية التي برمجت بها، وتبرز أرقام الجدول رقم (28) القطاعات المبنية التي بلغت في نهاية 2009 مساحة 582,95 هكتار وبلغت القطاعات المبرمجة للتعمير والتعمير المستقبلي أكثر من 290 هكتار.

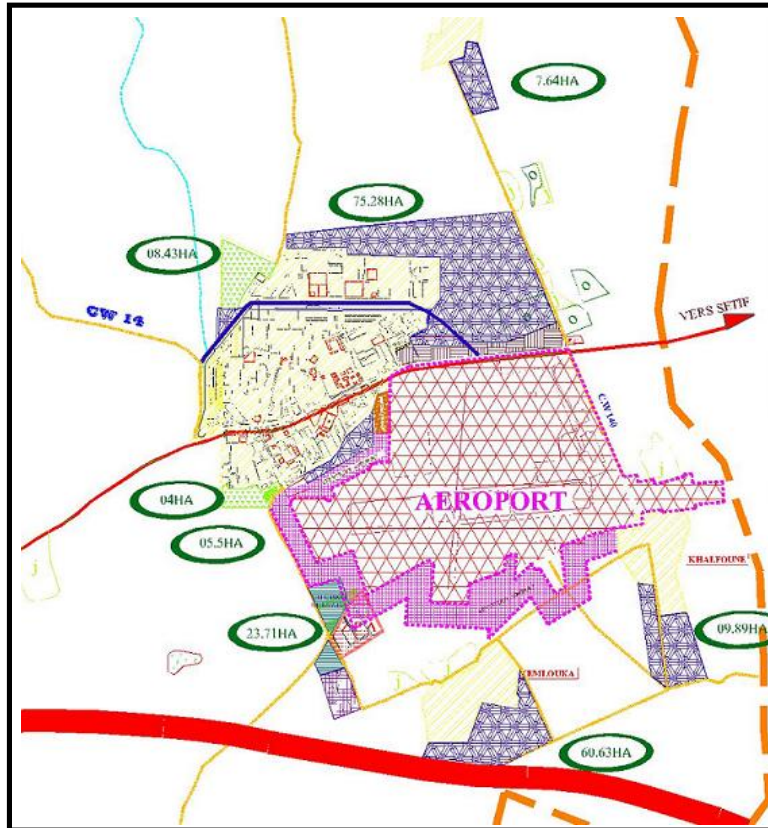
جدول رقم (28): بلدية عين أرناط

المساحة الكلية (هكتار) ← السنة ↓	القطاعات المبنية (المعمرة) Secteurs urbanisés	قطاعات المبرمجة للتعمير Secteurs à urbaniser	قطاعات التعمير المستقبلية Secteurs d'urbanisation future
2005-12-31	570,95	14	0
2007-12-31	570,95	128	0
2009-12-31	582,95	286,96	3,92

المصدر: مديرية التعمير، ولاية سطيف

المساحات التي تم تخصيصها للتوسع العمراني لمدينة عين أرناط (الشكل رقم 15) تبرز تحديد مساحة أكثر من 75 هكتار في الجهة الشرقية للمدينة وفي اتجاه مدينة سطيف.

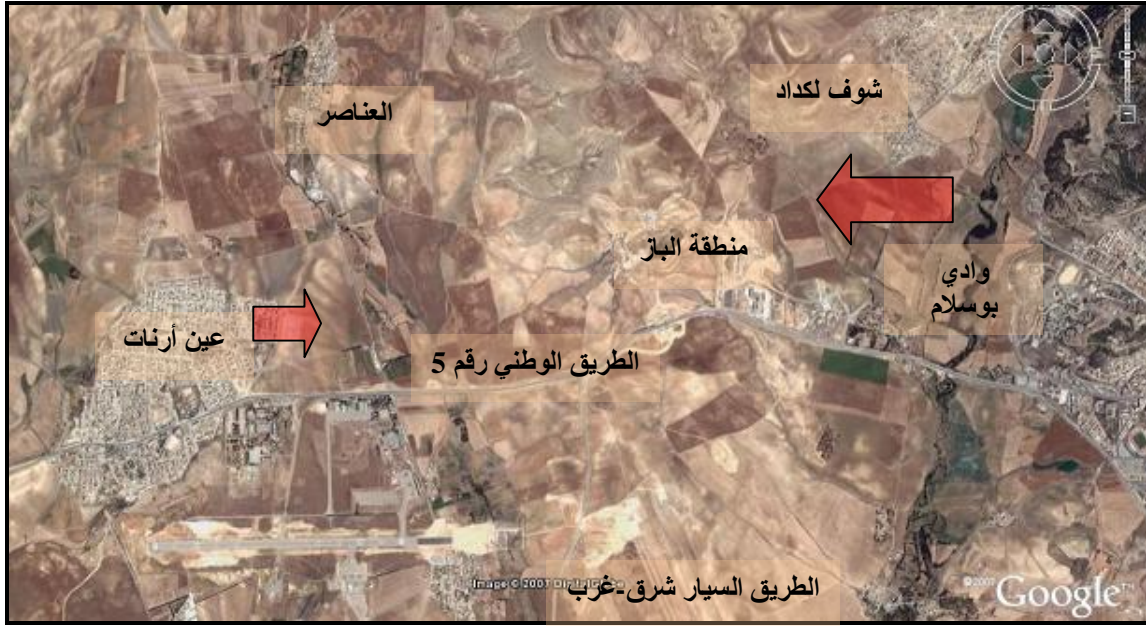
شكل رقم 15 : التوسع المجالي المستقبلي لمدينة عين أرناط



Source : URBASE, Révision PDAU Ain Arnat, Phase III, Plan d'aménagement, Sétif, 2008.

توسع مدينة سطيف في الجهة الغربية (شوف لكداد و هضبة الباز) على مساحة تفوق 264 هكتار، وتوسع عين أرناط باتجاه الشرق على مساحة تفوق 75 هكتار. عملية ربط الطريق السيار ومطار 8 ماي 1945 بالطريق الوطني رقم 5 من شأنه التعجيل بعملية التلاحم في ظل العرض العقاري الذي يوفره هذا المشروع، الشكل رقم 16.

شكل رقم (16): توسع مدينة سطيف غربا باتجاه عين أرناط مروراً بمنطقة الباز



المصدر: Google Earth 2004

2- الأوريسيا

تقع شمال مدينة سطيف، بلغ حجم تجمعها السكاني 15041 في سنة 2008، تعرف كثافة سكانية عالية لكنها تفتقر إلى التجهيزات والخدمات الضرورية، معظم الأنشطة الممارسة فيها موجهة لمستعملي الطريق الوطني رقم 9، الذي يربط سطيف ببجاية، (الشكل رقم 17).

شكل رقم (17): التجمع السكاني الأوريسيا 2008



المصدر: Google Earth
2004

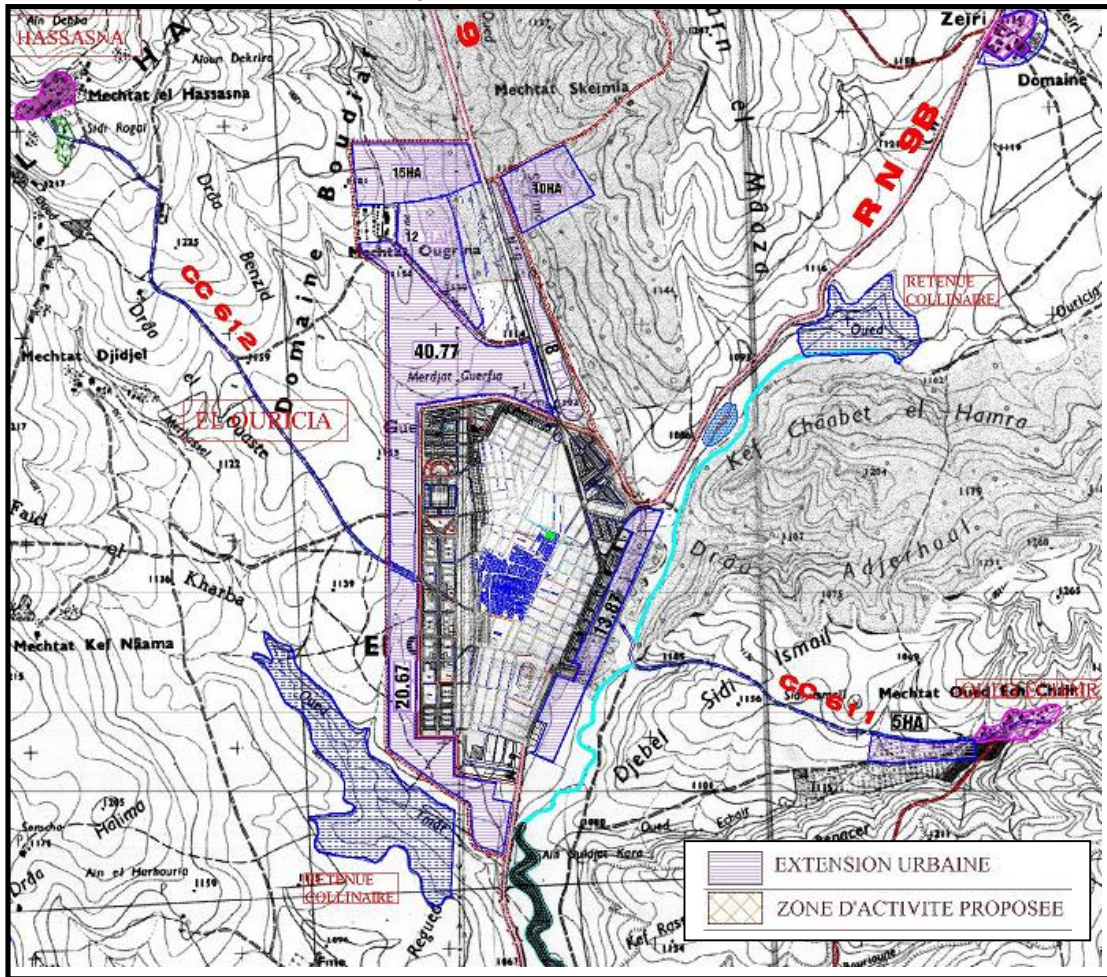
عرفت مدينة الأوريسيا في السنوات الأخيرة استهلاكا للمجال نظر للمشاريع السكنية التي برمجت بها، وتبرز أرقام الجدول رقم (29) تطور القطاعات المبنية حيث تضاعفت من 44 هكتار في 2007 لتبلغ في نهاية 2009 مساحة 97,58 هكتار، وبلغت القطاعات المبرمجة للتعمير 93 هكتار، والتعمير المستقبلي 37 هكتار للتخفيف من درجة التشبع التي آلت إليها المدينة. الخريطة المرفقة رقم (7) تبرز مناطق التوسع الخاصة بالعمران ومناطق الأنشطة المقترحة.

جدول رقم (29): بلدية الأوريسيا

المساحة الكلية (هكتار) ← السنة ↓	القطاعات المبنية (المعمرة) Secteurs urbanisés	قطاعات المبرمجة للتعمير Secteurs à urbaniser	قطاعات التعمير المستقبلية Secteurs d'urbanisation future
2005-12-31	44	30,50	10,50
2007-12-31	44	30,50	10,50
2009-12-31	97,58	93	37

المصدر: مديرية التعمير، ولاية سطيف

خريطة رقم (7) : المخطط التوجيهي للتجمع السكاني الأوريسيا



Source : URBASE, Révision PDAU commune Ouricia, Phase 3, Plan d'aménagement, Sétif, 2008.

3- مزلوق

بلغ حجم سكان تجمع مزلوق 6281 ساكن في 2008، تمثل مدينة ربط بين القطب سطيف والمناطق الجنوبية للولاية، تمتلك قاعدة لتطوير أنشطة خدماتية، وتخزين وتوزيع، ومؤهلات تسمح لها بتطوير دورها في النطاق. يمثل الشكل رقم (18) المجال المبني لمزلوق في 2004.

شكل رقم (18): التجمع السكاني لمزلوق 2004



المصدر: 2004 Google Earth

يمثل الجدول رقم (30) تطور القطاعات المبنية في مزلوق بين 2005-2009، حيث ارتفعت من 125,3 هكتار في 2005 لتبلغ في نهاية 2009 مساحة 159,61 هكتار، وبلغت القطاعات المبرمجة للتعمير 16,55 هكتار، والتعمير المستقبلي 13,26 هكتار.

جدول رقم (30): بلدية مزلوق

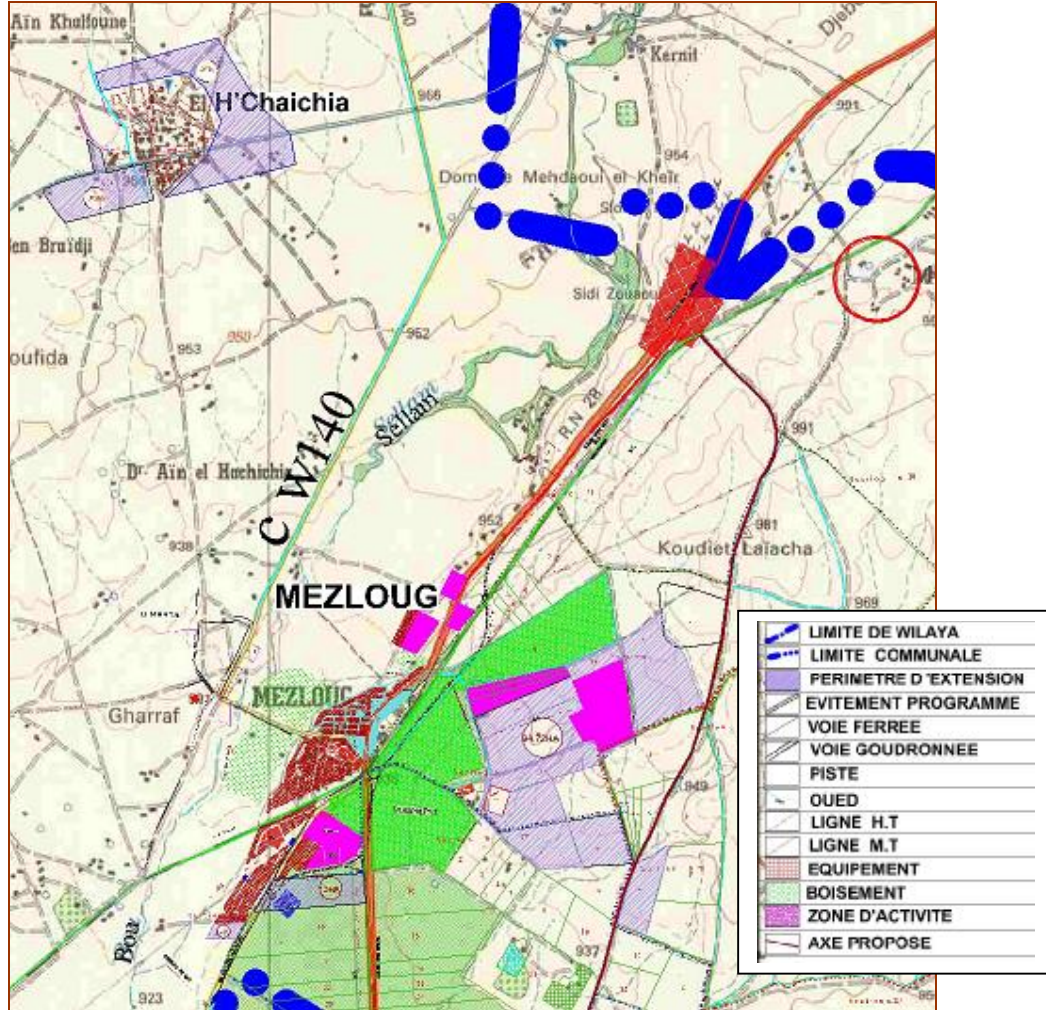
تقييم الأوعية العقارية المتوفرة للتعمير التي أقرتها مخططات التهيئة و التعمير PDAU المصادق عليها

المساحة الكلية (هكتار) ←	القطاعات المبنية (المعمرة) Secteurs urbanisés	قطاعات المبرمجة للتعمير Secteurs à urbaniser	قطاعات التعمير المستقبلية Secteurs d'urbanisation future
السنة ↓			
2005-12-31	125,30	16,55	13,26
2007-12-31	125,30	16,55	13,26
2009-12-31	159,61	16,55	13,26

المصدر: مديرية التعمير، ولاية سطيف

تبرز الخريطة رقم 8 خصائص استخدامات الأرض في مزلق، ومناطق التوسع المستقبلي التي أقرها المخطط التوجيهي (PDAU).

خريطة رقم 8 : المخطط التوجيهي للتجمع السكاني مزلق



Source : URBASE, Révision PDAU Mezloug , Phase 1, Plan d'aménagement communal, Sétif, 2009.

4- أولاد صابر

يتكون المجال البلدي لأولاد صابر من مجموعة من التجمعات السكانية منها بير السويسي (2307 ساكن) مقر البلدية، وتينار (1865 ساكن)، لحميلات، بوغنجة، بوجملين... الخ. يبرز الشكل رقم (19) توزيع أهم هذه التجمعات مجالياً. استفادت البلدية من مخطط توجيهي للعمران PUD في 1987، مخطط توجيهي للتهيئة والتعمير PDAU في 1995. نظرا للطلب الكبير على العقار للتوسع و برمجة مجموعة من المشاريع الطموحة، بحكم ما تمنحه البلدية من مقومات وإمكانات تجعلها تخفف الضغط على مدينة سطيف.

شكل رقم (19): التجمعات السكانية ببلدية أولاد صابر



المصدر: 2004 Google Earth

عرف بئر السويسي مقر البلدية نموا سكانيا معتبرا بلغ 7,94 % في الفترة 1998-2008، نظرا لمشاريع السكن والمرافق والتجهيزات التي استفاد منها ما يجعله يتمتع بجذب كبير، لكن يبقى أصل القادمين من المشاتي القريبة والمناطق المحيطة بالمركز.

عرفت بلدية أولاد صابر في السنوات الأخيرة استهلاكا كبيرا للمجال نظرا للمشاريع السكنية التي برمجت بها، وتبرز أرقام الجدول رقم (31) القطاعات المبنية التي بلغت في نهاية 2009 مساحة 270,82 هكتار وبلغت القطاعات المبرمجة للتعمير والتعمير المستقبلي أكثر من 170 هكتار كما تبرزه أرقام الجدول رقم 31.

جدول رقم (31): بلدية أولاد صابر

تقييم الأوعية العقارية المتوفرة للتعمير التي أقرتها مخططات التهيئة و التعمير PDAU المصادق عليها

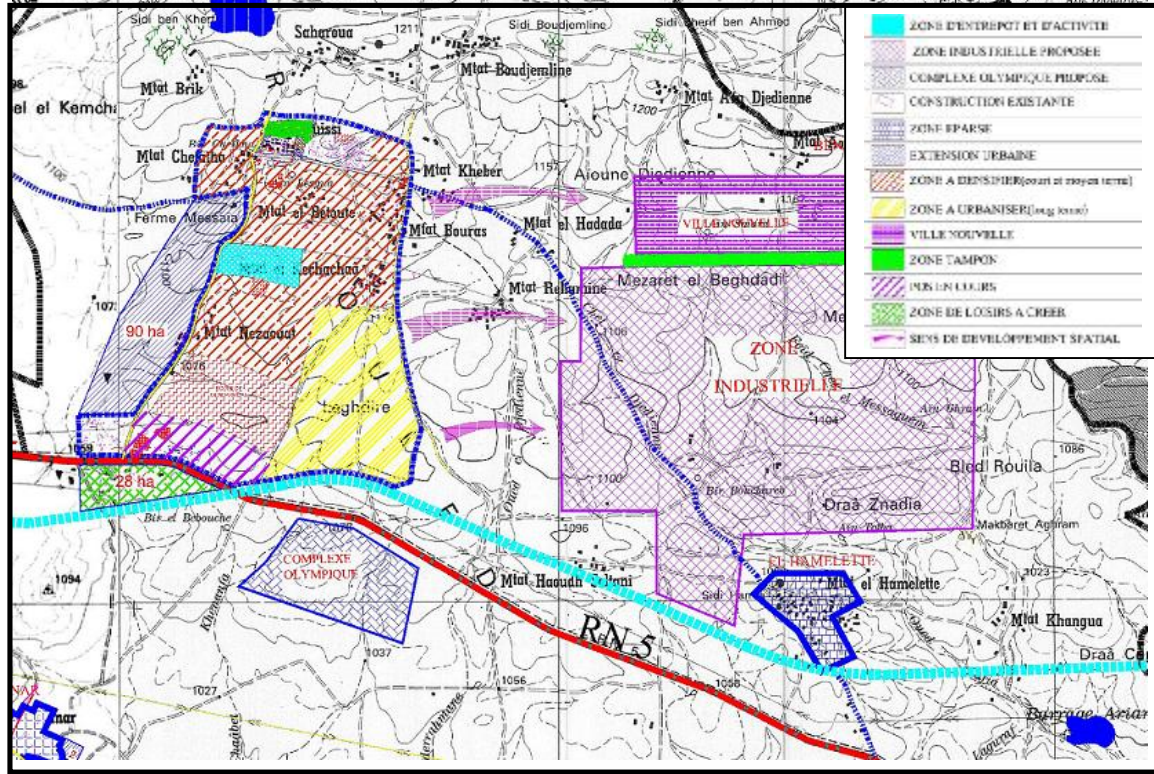
المساحة الكلية (هكتار) ←	القطاعات المبنية (المعمرة) Secteurs urbanisés	قطاعات المبرمجة للتعمير Secteurs à urbaniser	قطاعات التعمير المستقبلية Secteurs d'urbanisation future
السنة ↓			
2005-12-31	161,12	109,70	65,20
2007-12-31	161,12	109,70	65,20
2009-12-31	270,82	109,70	65,20

المصدر: مديرية التعمير، ولاية سطيف

في 2009 طرحت مراجعة مخطط التهيئة والتعمير، في إطار التوجهات الجديدة للتهيئة المستدامة و لتجسيد المشاريع الهيكلية الكبرى وأهمها: المنطقة الصناعية الضخمة، المدينة الرياضية بين عين الرمان وتينار، والمدينة الترفيهية... وغيرها من البرامج التي تسمح بتجسيد حلم المدينة الجديدة في أولاد صابر، بحكم خصائص أهمها: (الخريطة رقم 14).

- قربها من مدينة سطيف وموقعها على الطريق الوطني رقم 5 الذي تمت ازدواجيته
- إمكانيات عقارية كبيرة وذات طوبوغرافيا ملائمة للتوسع، وملكية للدولة ما يسهل عملية استغلالها
- إمكانيات الربط (الطريق السيار شرق غرب، السكة الحديدية الجزائر قسنطينة)

خريطة رقم (9): مراجعة المخطط التوجيهي لبلدية أولاد صابر 2009



Source : URBASE, Révision PDAU d'Ouled Saber, Phase 1, Plan d'aménagement, Sétif, 2009.

III- ما هي انعكاسات ظاهرة التمدد الحضري على النطاق؟

يأخذ مصطلح التمدد الحضري معناه السلبي لما يحدثه من تغيرات في المجال، ولما يخلفه من آثار على المحيط. والنتيجة انتشار ظاهرة تغيير طبيعة الأرض "artificialisation des sols" التي تعني عملية تغيير الحالة الطبيعية للأرض من فلاحية، غابية إلى مساحات اصطناعية 'surfaces artificialisées' تشمل حتى المساحات الغير مبنية (المجالات الخضراء، المساحات الرياضية وفضاءات الترفيه..). يرى بعض الباحثين في هذا الموضوع أن التمدد الحضري "étalement urbain" يمكن تحديده من خلال ثلاثة عناصر قابلة للقياس⁹³ هي ظاهرة تحضر الأطراف "périurbanisation"، تطور مسافات التنقل من المركز إلى الأطراف "distance centre-périphérie"، وتطور عملية تغيير طبيعة الأرض "artificialisation". لهذه الظاهرة آثار سلبية كثيرة وعواقب وخيمة منها: استهلاك للمجالات الهشة، هدر للموارد الطبيعية والفلاحية، زيادة خطر الفيضانات نتيجة لتقليص نفاذية التربة، تراجع المنظر الطبيعي العام للمدن والحوضر.

" يمكن اعتبار المجال كما هو الحال في الطاقة الغير متجددة كثرة نادرة، معرضة للزوال بسبب الزحف العمراني"⁹⁴، وعليه فقد وجب حمايته خاصة إذا كان يحوي أراضي زراعية عالية الجودة وأوساطا بيئية هامة، ومناطق غابية تساهم في التوازن الايكولوجي للمدينة كما هو الحال بالنسبة لسطيف و نطاقها الحضري.

توضح الخريطة رقم(10) استخدامات الأرض في النطاق الحضري لمدينة سطيف، والمدى الذي بلغه توسعها المجالي، من توسع للمناطق السكنية، التي تستدعي هي الأخرى توسعا في المساحات المخصصة للمرافق و التجهيزات الضرورية، وكذا مناطق الأنشطة والتخزين، وتتطلب احتياطات عقارية كبيرة، عادة ما تعجز السلطة المحلية على توفيرها وتهيئتها. فقد تضاعف المجال الحضري لمدينة سطيف 10 مرات تقريبا في الفترة 1966-2010. وسجلت المدينة استهلاكاً مفرطاً للمجال في السنوات الأخيرة بلغ في المتوسط 196 هكتار سنويا.

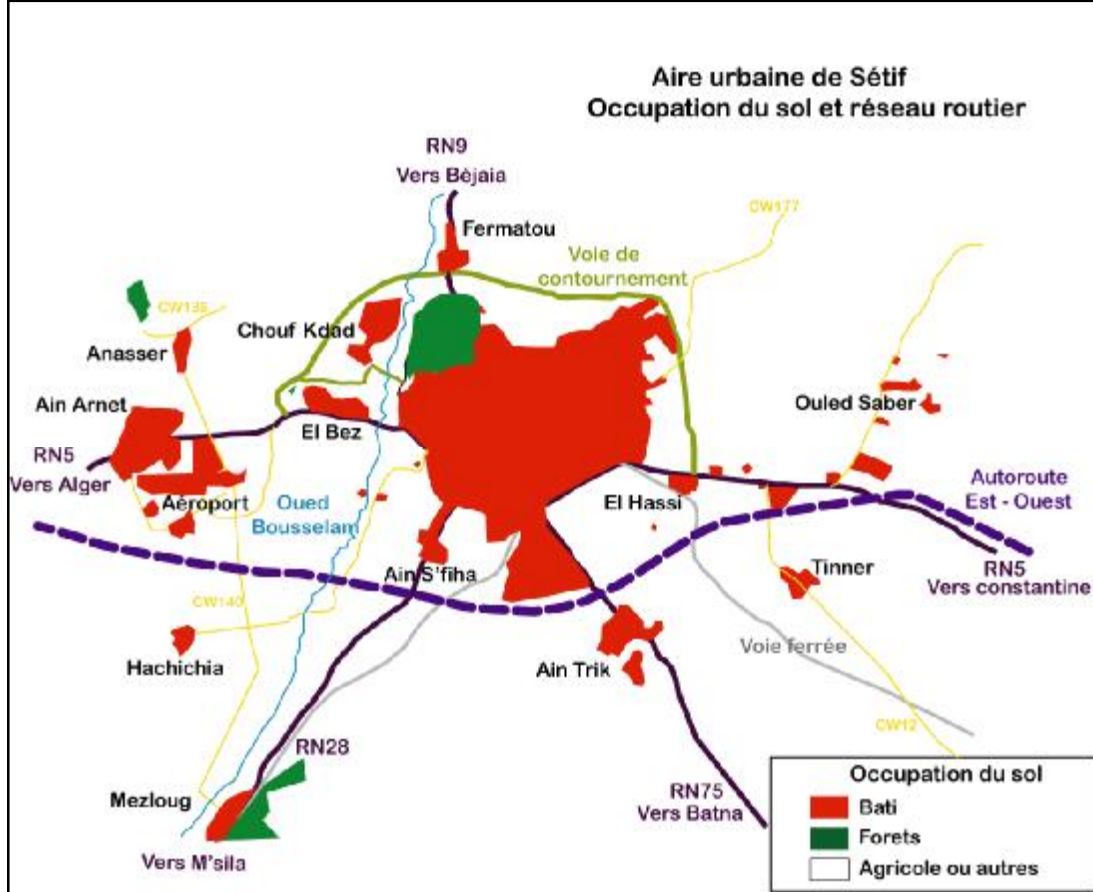
تبرز الخريطة من خلال البقعة الحضرية "tache urbaine" التي تمثل المجال المبني (اللون الأحمر)، والنطاقات الخضراء التي تتكون من الفضاءات الغابية و الأحزمة الخضراء بالإضافة لشبكة الطرق في النطاق، و يمثل اللون الأبيض الذي يحيط بالمجال المبني الأراضي الزراعية التي تزخر بها المنطقة. بلغة الأرقام تمتد بلدية سطيف على مساحة 12730 هكتار، منها 2092 هكتار مساحة

⁹³ - BACCAINI B, SEMECURBE F, Pôle analyse territoriale, La croissance périurbaine depuis 45 ans, INSEE PREMIERE, N°1240, juin 2009

⁹⁴ - FOUCHIER V, La densité urbaine est-elle un indicateur pour le développement urbain durable ? Le rapport entre mobilité et densité ! Les densités urbaines et le développement durable, Le cas de l'Ile de France et des villes nouvelles, Editions du Secrétariat Général des Villes Nouvelles, Décembre 1997, p 62.

عمرانية. وتشكل المساحة الزراعية 9098 هكتار، أي ما نسبته 75 % من المساحة الإجمالية للبلدية⁹⁵.

خريطة رقم 10 : استخدامات الأرض في النطاق الحضري لمدينة سطيف



المصدر: الخريطة من انجاز الباحث 2009

تعتبر مدينة سطيف مجال حضري مفتوح على محيط زراعي و غابي معتبر، تشغل فيه المساحة الصالحة للزراعة (SAU) 38 % من مساحة البلدية. أما الفضاءات الخضراء والغابات و الأحرش فهي تمثل نسبة 1.47 %⁹⁶، وهي محدودة ، مما يستدعي المحافظة عليها وحمايتها من الزحف العمراني الذي يتهدها. حيث أصبح ينظر إلى التوسع العمراني على الأراضي الزراعية أمر حتمي لأنه يلبي الاحتياجات المتزايدة للسكن والمرافق، خاصة وأن كل الفاعلين المعنيين بهذه الظاهرة لا يظهرون أي امتناع ، فمالك الأرض يفضل بيعها لأنها بحكم وجودها أو قربها من المجال الحضري

⁹⁵- BOUDJENOUIA A, L'agriculture dans l'agglomération de Sétif : multifonctionnalité et rôle dans le projet urbain, Thèse de Doctorat d'Etat en Biologie (végétale), Université Ferhat Abbas, Sétif, 2006, Page 87.

⁹⁶- BOUDJENOUIA A, Op.cité.

فذلك يؤدي إلى ارتفاع ثمنها، والمركبي العقاري أو الصناعي، يسعى لاقتنائها و تعميرها. أما السلطة المحلية فهي تنظر لهذه الأرض كمدخرات عقارية للتوسع العمراني المستقبلي وحل لمشكلة السكن والمرافق التابعة له، ويتجلى ذلك في المراجعة المستمرة للمخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لتحديد مناطق التوسع المستقبلية، وأغلب هذه المساحات ذات قيمة زراعية عالية.

بالنسبة لمدينة سطيف، يظهر من خلال الخريطة رقم 10 أن التوسع في الجهة الغربية اخترق وتجاوز منطقة واد بوسلام وما تتميز به من تنوع بيئي، وأصبحت النشاطات الفلاحية الممارسة، كالزراعة وتربية المواشي و تربية النحل مهددة بالزوال، كما أصبح التوازن البيئي للمدينة ككل في خطر. وهي نفس الوضعية بالنسبة للتوسع في الجهة الشرقية و الجنوبية، حيث الأراضي الخصبة ذات الجودة العالية.

الزحف العمراني يهدد الزراعة الحضرية و الأحزمة الخضراء

يشهد النطاق الحضري لمدينة سطيف تحولات سريعة، تميزت بنمو سكاني كبير للتجمعات المحيطة بالمدينة وبتغير في استخدامات الأرض، من الاستخدامات الزراعية والسكنية إلى استخدامات صناعية وتجارية. أنتجت هذه الحركية مجالات انتقالية بين الريف والمدينة، تجمع خصائص كلا منهما وتشكل حفلا خصبا للدراسة و التحليل الجغرافي.

نحاول دراسة انعكاسات التمدد ومخاطره في النطاق الحضري لمدينة سطيف كما تبرزه الصورة رقم (4)، والتركيز على عنصرين أساسيين هما تراجع النشاط الفلاحي وتقلص دور الزراعة الحضرية، والمخاطر التي تهدد التوازنات البيئية بسبب الاعتداءات على الفضاءات والأحزمة الخضراء.

صورة رقم 4 : تمدد حضري ينتج محيط عمراني تتخلله فضاءات زراعية و غابية ، حدود المدينة و الريف تتغير باستمرار و دائما على حساب المجال الريفي (مدينة سطيف، عين السفيهة، 2009)



المصدر: الباحث 2009

توسع عمراني في غير صالح الزراعة الحضرية

الزراعة الحضرية هي التي تشمل الإنتاج النباتي والحيواني في المناطق الحضرية وضواحيها تهدف أساسا لتحسين الأمن الغذائي في المناطق الأهلة بالسكان، وتساهم كذلك في إحداث مواطن الشغل. تتمثل الزراعة الحضرية في استغلال مساحات صغيرة كالأراضي الشاغرة والحدائق في المدن لزراعة المحاصيل أو حتى تربية المواشي، هذا النشاط يتخذ أشكالا عديدة من "حدائق صغيرة" إلى مجالات أوسع نطاقاً. وللزراعة الحضرية في الواقع تاريخ طويل، فقد أدرك واضعو السياسة الحضرية في مختلف أنحاء العالم حقيقة قدرة إسهام الزراعة ذات التنظيم الجيد في ضمان تحقيق الأمن الغذائي للمدن وإمكانية توفيرها لفرص العمل وتحسين البيئة باستغلال المساحات الشاغرة داخل المدن على نحو منتج ومفيد⁹⁷.

ومن خلال بحوث المهتمين بدراسة وتحليل العلاقة بين المدينة والزراعة الحضرية⁹⁸، يتضح أن العلاقة بينهما تتم وفق نضام مزدوج، الأول اقتصادي يقوم على تمويل المدينة بما تحتاجه من مواد طازجة والثاني بيئي يتمثل في تنظيم المجال بشكل عام. فالزراعة الحضرية ليست نشاطا اقتصاديا يقتصر على إنتاج المواد الغذائية فحسب، بل هي عنصر فضائي مقوم للبيئة و المشاهد الحضرية وجودة حياة سكان المدينة. ورغم الأهمية المتزايدة فان قطاع الزراعة الحضرية وشبه الحضرية يعاني من مشاكل عديدة تهدد وجوده، مما جعل الكثير من المنظمات الدولية مثل منظمة الفاو و اليونيسكو التي تدعو إلى حماية هذا النوع من الزراعة لما له من دور اقتصادي ومساهمته الكبيرة في التوازن البيئي.

في الجزائر بشكل عام وفي نطاق مدينة سطيف بشكل خاص، تعاني الزراعة الحضرية والشبه حضرية خطر الزحف العمراني الذي يلتهم الأراضي الزراعية ذات الجودة العالية. "فبحكم قربه من التجمعات الحضرية يعاني هذا النشاط من العديد من المشاكل منها المرتبطة بسكان المدينة من خلال الاعتداءات لنهب المنتج ومختلف مشاكل الجوار الأخرى، بالإضافة لصعوبة تحريك قطعان الماشية التي يملكها بعض المربيين الذين لا يتوفرون على مساحات لرعيها، ويبقى مشكل الضغط على العقار لتحويل استخدامه أهم مشكل تعاني منه هذه الزراعة"⁹⁹.

يتوفر النطاق على مساحات هامة من رصيد الولاية من الأراضي الزراعية تبلغ 72498 هكتار ما يمثل عشر إجمالي المساحة الصالحة للزراعة في الولاية و التي بلغت في 2007 ، 778958 هكتار.

⁹⁷ - لوك جيه. ايه. مويو، مدن المستقبل؛ الزراعة الحضرية من أجل التنمية المستدامة، كلمة الناشر، مركز البحوث للتنمية الدولية-كندا، 2007.
⁹⁸ - FLEURY A, L'agriculture périurbaine : une agriculture du projet urbain, Cahiers du Conseil Général du G.R.E.F, Paris, France, 2003.

⁹⁹ - BOUDJRNEOUIA A et autres, «L'agriculture périurbaine à Sétif (Algérie) : quel avenir face à la croissance urbaine ?», *Biotechnol. Agron. Soc. Environ.*, volume 12 (2008) numéro 1 : 23-30,
<http://popups.ulg.ac.be/Base/document.php?id=2128>

من خلال تحليل أرقام الجدول رقم 32، يتضح أن بلديات النطاق تشكل خزاناً تتركز به المساحات الصالحة للزراعة بلغت في المتوسط 74 % من إجمالي مساحة القطاع، وهي تفوق بكثير نسبة الأراضي الصالحة للزراعة في الولاية بالنسبة للمساحة الكلية 46 %.

جدول رقم (32) :الإمكانات الفلاحية للنطاق نو الطابع الزراعي

البلدية	أراضي صالحة للزراعة	منها المسقية	أراضي رعوية و ممرات	أراضي غير منتجة و مخصصة للفلاحة	أراضي غير منتجة و غير مخصصة للفلاحة	الأراضي الغابية	المجموع	% SAU
سطيف	8428	304	258	412	3300	332	13034	65
عين أرنات	16830	364	178	333	2278	636	20619	82
الأوريسيا	7936	151	1416	668	1541	226	11938	66
مزلوق	12748	947	306	207	144	151	14503	88
أولاد صابر	8000	434	1648	750	1571	01	12404	64
مجموع النطاق	53942	2200	3806	2370	8834	1346	72498	74
الولاية	360968	23995	54352	36397	203230	100016	778958	46

Source : Wilaya de Sétif, DPAT, Annuaire statistiques 2007.

يعتبر التوسع العمراني على المساحات الزراعية ظاهرة وطنية وإشكالية ظهرت في السبعينات خاصة في المدن الكبرى للشمال الجزائري، وقد جاء في التقرير العام للهيئة الاستشارية للفلاحة الصادر في سنة 1992 بأن الأولوية المفروطة للتصنيع و التعمير (بناء المساكن الجماعية و الفردية، توسع المدن و القرى) أدت إلى تبديد مساحات لا يمكن استدراكها، وهي في أغلبها مساحات ذات قيمة زراعية و مائية كبيرة¹⁰⁰. على المستوى الوطني فقد تم تبديد 70000 هكتار في الفترة 1974-1987 و 78000 هكتار في الفترة 1987-1996¹⁰¹، وفي السنوات الأخيرة و حتى تاريخ 31 مارس 2000، فان مخططات التعمير المصادق عليها في 1531 بلدية من بلديات الوطن قد أدرجت 25733 هكتار من الأراضي الزراعية، وفي نهاية سنة 2000 تم إدراج 25000 هكتار، منها 6000 هكتار من الأراضي الزراعية المسقية¹⁰².

¹⁰⁰ - BEDRANI S, BOUAITA A, Le foncier agricole dans le périurbain en Algérie, in Bouleversements fonciers en Méditerranée : des agricultures sous le choc de l'urbanisation et des privatisations, Ed. Khartala, 2003, p 195-211.

¹⁰¹- DJENANE A, Réformes économiques et agriculture en Algérie, Thèse de Doctorat d'Etat en Sciences Economiques, Institut des Sciences Economiques, Université Ferhat Abbas, Sétif, Algérie, 1997.

¹⁰² - BEDRANI S, BOUAITA A , op.cité.

تم في ولاية سطيف في الفترة 1980-1992 تحويل 26000 هكتار من طابعها الفلاحي إلى استعمالات أخرى¹⁰³، وهي أراضي ملك للدولة توزعت كالتالي 330 هكتار للفترة 1980-1986 و 23980 هكتار للفترة 1986-1988 و 1650 هكتار للفترة 1988-1992. هذا التحويل تم ضمن مخططات التهيئة والتعمير بغرض انجاز الطرق وسد عين زادة و غيرها من الاستعمالات¹⁰⁴. على مستوى بلدية سطيف أقرت المراجعة الأخيرة للمخطط التوجيهي للتهيئة العمرانية¹⁰⁵ تخصيص 1323 هكتار، منها 905 هكتار للتوسع السكني أي ما نسبته 68% والنسبة المتبقية للتوسع الصناعي والأنشطة الاقتصادية. الصور 5 و 6 تبرز أهمية وادي بوسلام وهشاشته أمام الزحف العمراني.

صورة رقم (5)، (6): وادي بوسلام: مجالات فلاحية هامة



المصدر: الباحث 2007

¹⁰³- BOUDJENOUIA A, 2006, p 133, Op cité.

¹⁰⁴ - DJENANE A, 1997, op.cité.

¹⁰⁵ - القرار الولائي رقم 1472 المؤرخ في 13-08-2005 المحدد لمحيط التدخل للمخطط التوجيهي للتهيئة العمرانية لبلدية سطيف

توسع عمراني يهدد الأحزمة الخضراء

الأحزمة الخضراء هي امتداد مفتوح لمجالات طبيعية أو غابية أو زراعية متواجدة حول مدارات المدن أو في بعض أجزاءها، وهي تلعب أدوارا حيوية كثيرة أهمها تقريب المجال الطبيعي من الحواضر، وتلعب دور المتنفس الأساسي للسكان إذ يمكن استغلالها كمنتزهات ترفيهية ورياضية، إن أعدت لذلك واستجابت لبعض الشروط. كما توفر كذلك مساحات شاسعة من الأشجار والنباتات التي تساعد في ترطيب وتنقية الجو وامتصاص جزء من الملوثات الهوائية. كما أن غناها وكبر حجمها وتطورها الطبيعي يمكن أن يؤدي إلى تكوين أنظمة إيكولوجية تساهم في المحافظة على البيئة والتنوع البيولوجي.

وأمام ظاهرة زحف البناء، فإن الأحزمة الخضراء المعتنى بها تؤدي إلى ديمومة المجال الأخضر داخل المدن و في محيطها المجاور، وتساهم في اخضرارها وتزيينها و منحها مناظر جمالية مميزة. بالإضافة إلى ذلك، يمكن توظيفها في التهيئة كأداة للحد من التوسع العمراني أو لإعادة توجيه التعمير. كما يمكن استعمالها لتثبيت التربة والحد من انجرافها، ومحاربة الفيضانات... الخ كما يمكن الاعتماد على إنشاء و تهيئة الأحزمة الخضراء من أجل الحفاظ على المواقع الطبيعية والتاريخية والأثرية الحضرية المتميزة وضمان استدامة مكوناتها.

تشكل الأوساط الخضراء في النطاق الحضري لمدينة سطيف عناصر مهمة في التنمية المستدامة للمدينة، فهي إذ تتميز بتنوعها الكبير و قيمتها البيئية، يتهدها خطر اجتياح العمران.

تسمح خريطة القمر الصناعي (خريطة رقم 11) بعد التعامل مع الألوان من إعطاء صورة واضحة عن توزيع البقعة الحضرية في المجال والأوساط الخضراء التي تتخللها أو تحيط بها لتمنح مؤشرا واضحا للاخضرار وتسمح بمتابعة التغيرات التي تطرأ عليها بمقارنتها بخرائط حديثة.

تمثل الخريطة المجالات الخضراء التي تلعب وظائف اقتصادية واجتماعية و بيئية و ترفيهية ويمكن التركيز على ثلاثة عناصر أساسية تكون هذا النطاق الأخضر الذي يحيط بالمدينة أو في قلبها:

- غابة الزنادية: تقع في الشمال الغربي لمركز المدينة تتربع على مساحة 350 هكتار و تحتوي على أشجار الصنوبر الحلبي و الصرو¹⁰⁶.

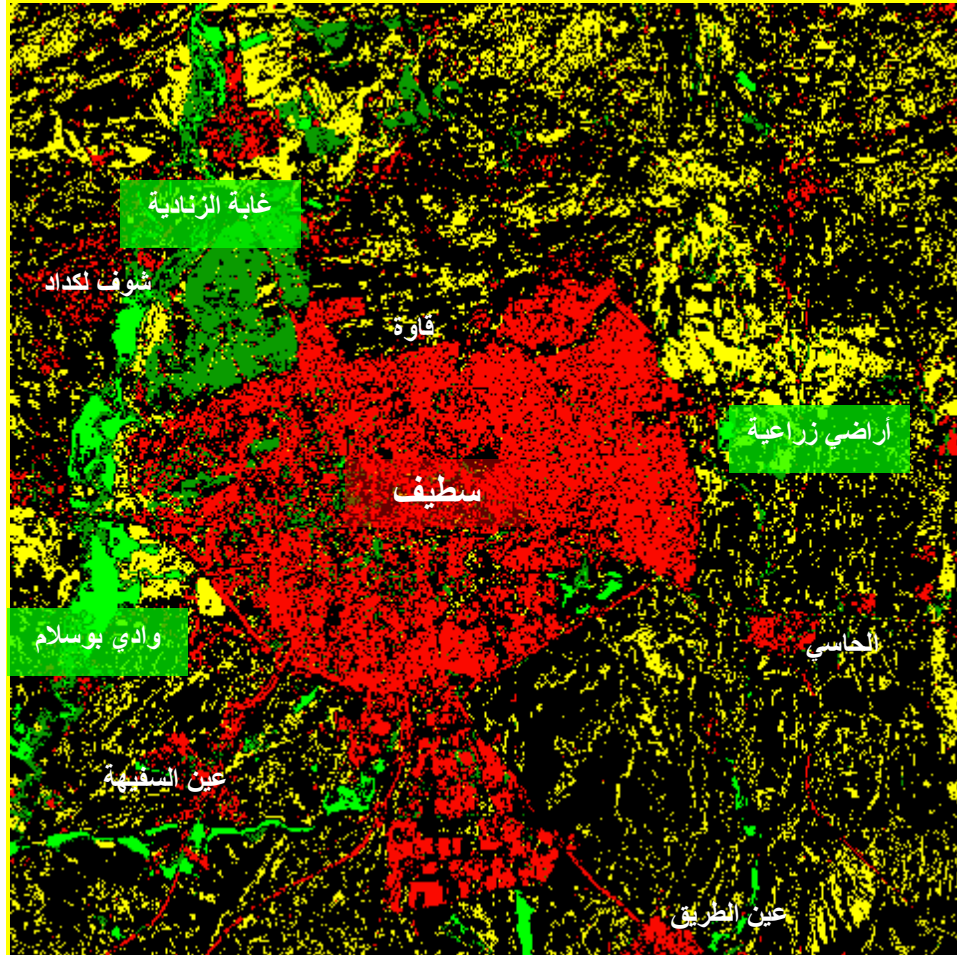
- وادي بوسلام: شريط أخضر يمتد على 13 كلم يقطع البلدية من الشمال إلى الجنوب يتكون من أنواع مختلفة من الأشجار تعود إلى الفترة الاستعمارية و هو يعاني اليوم من الإهمال الذي من خلال عمليات قطع الأشجار و تلويث مياه الواد الذي يعتبر المجرى الوحيد الدائم في المنطقة والممول الرئيسي لسد عين زادة الذي يزود مدن سطيف، العلمة، برج بوعرريج و بوقاعة بالماء الشروب. كما يشكل بالنسبة للفلاحين و المزارعين مصدر لمياه السقي، كما يشكل متنفسا طبيعيا للسكان للتنزه وصيد الأسماك. مصادر التلوث لمياه وادي بوسلام تتمثل في رمي القاذورات

¹⁰⁶ - محافظة الغابات بسطيف

والنفايات و العجلات المستعملة ومخلفات محطات الغسل والتشحيم وتدل دراسة أجرتها مصلحة الطب الوقائي في إطار مخبر بحث¹⁰⁷ جامعي حول أثار التلوث التي يشهدها الوادي على البيئة المعيشية للمدينة حيث أكدت رسميا التلوث بمختلف أنواعه: البيولوجي بانتشار الجراثيم، والتلوث الكيميائي من خلال تحلل المواد الضارة، والتلوث الفيزيائي باعتباره تحول إلى قمامة لرمي النفايات.

- حديقة التسلية: تم إنشاؤها في 9 سبتمبر 1985 على مساحة تبلغ اليوم 38 هكتار، يحتوي على مشتلين وحديقة للحيوانات تسييرها مؤسسة خاصة. تشكل الحديقة بعد عمليات توسيع مساحات العشب التي فاقت 13 هكتار فضاءا للاستراحة والتسلية خاصة للعائلات التي تقصدها. بالإضافة إلى الرحلات التي تنظمها المؤسسات التعليمية للولايات المجاورة وحتى الجنوبية مثل مسيلة وبسكرة.

خريطة رقم 11 : النطاق الحضري لمدينة سطيف: توزيع استعمالات الأرض (06 أكتوبر 2002)



Source : DESPONDS D, *Caractérisation des espaces à travers les images satellitaires*, Séminaire final du programme de recherche FSP /Maghreb, Ghardaïa, 2009.

¹⁰⁷ - Laboratoire Santé et Environnement des Hauts Plateaux Sétifiens, Réhabilitation de l'Oued Bousselam, Service Médecine Préventive, Hôpital Mère-Enfant, Sétif.

رغم الأهمية الاقتصادية والاجتماعية والبيئية لهذه الأوساط الخضراء، فقد أصبحت هدفا لكثير من أطماع التوسع العمراني. كما تتعرض لعدد من الضغوطات نتيجة إهمال ولا مبالاة المسؤولين. كل هذه العوامل تؤدي بها إلى التدهور المستمر وإلى تقليص لحجمها وتراجع لأهميتها بشكل تدريجي.

الصور المرفقة (7) و (8) هي لمنطقة وادي بوسلام الذي يتميز بوزنه البيئي، وكونه المتنفس الرئيسي لمدينة سطيف، يعاني من تمدد المدينة باتجاه شوف لكداد وهضبة الباز، تم في 2010 فتح الطريق المزدوج الذي يخترق الوادي ويقضي على كل فرص حمايته و المحافظة عليه.

صورة رقم (7): شق طريق مزدوج يخترق وادي بوسلام و يرهن فرص المحافظة عليه



صورة رقم (8): تزويد منطقة التوسع الغربية بمواد البناء عبر الطريق المزدوج الذي يخترق وادي بوسلام



المصدر : الباحث 2010

خلاصة الفصل الثاني

يشكل النطاق الحضري لمدينة سطيف مجالا خصبا للدراسة والتحليل من زاوية التهيئة، لما يشهده من حركة تعمير غير مسبوق، ترهن موارده وطابعه الفلاحي، وتطرح الكثير من التحديات للمحافظة عليه.

تم في هذا الفصل عرض حالة السكن في الولاية بشكل عام وفي النطاق بشكل خاص، حيث تميز هذا القطاع بوتيرة انجاز سريعة للسكنات بمختلف أنماطها، خاصة بالنسبة للخماسي (2005-2009). من جهة أخرى حظيت الولاية باعتمادات مالية كبيرة لبرامج القضاء التدريجي على السكن الهش وعمليات التحسين الحضري ضمن نفس المخطط.

في المقابل يعرف النطاق ظاهرة التمدد الحضري والتوسع المجالي للعمران والاستهلاك المفرط للعقار، حيث أدى في كل المراحل بعد استفاد الاحتياطات العقارية إلى مراجعات مستمرة لمخططات التهيئة والتعمير. فقد ارتفعت المساحة المبنية في النطاق من 3112,1 هكتار في 2005 إلى 3554,7 هكتار في 2009، أي زيادة بلغت 442,59 هكتار وبمعدل استهلاك سنوي 110,6 هكتار. أما المساحات المبرمجة للتعمير فقد بلغت 520,75 هكتار في 2005 وتضاعفت ثلاث مرات لتصل في 2009 إلى 1495,7 هكتار، بزيادة إجمالية وصلت 974,96 هكتار وسنوية 243,74 هكتار. هذه الأرقام تؤكد سيادة ظاهرة التمدد إضافة إلى عملية تحضر الأطراف والمجالات الريفية المحيطة بمدن النطاق التي تعرف تعمير غير مسبوق وميل السكان إلى التجمع.

تم التطرق إلى مخاطر زحف العمران على الأوساط الفلاحية و الأحزمة الخضراء والتي تتميز بأهميتها الكبيرة للمدينة وللنطاق الحضري، كما تتميز بهشاشتها الكبيرة (وادي بوسلام) مثلا ما يستدعي التدخل السريع لوضع حد لحالة التدهور التي تعيشها هذه الأوساط.

الفصل الثالث: التجهيزات والخدمات في النطاق

أدى الانتقال التدريجي في السنوات الأخيرة من ظاهرة التحضر (Urbanisation) بتكثيف المراكز العمرانية سكانا وأنشطة، إلى ظاهرة الاستقطاب (Polarisation) التي أنتجت المدينة الإقليم، التي تتميز بضخامتها واتساع مجال نفوذها. متأثرة بالثورة التكنولوجية، والتقدم الهائل في وسائل الاتصال في ظل ما يعرف بالعولمة إلى اعتماد أسلوب جديد يعتمد على الدراسة المجالية الشاملة، أي " دراسة التفاعلات الأفقية بين المدينة ومثيلاتها حجما ووظائف في المجال عكس الأسلوب القديم الذي يهتم بدراسة التفاعلات الرأسية بين المركز الأساسي والمراكز الثانوية التي تحيط به، فالقطبية تتحدد بفضل ما يوفره من خدمات نادرة وعالية وهي من أهم مؤشرات التصنيف للمراكز الحضرية. كما تعتبر القطبية قادرة على إنتاج الفعالية الاقتصادية¹⁰⁸، نجاح القطبية هو ترجمة مجالية للعولمة¹⁰⁹، والعولمة تخص التجمعات الحضرية الكبرى التي تتميز بتحول أنظمة إنتاجها لتحقيق ارتباطات محلية ودولية¹¹⁰. وعليه فقد تحولت مواضيع الاقتصاد الحضري من دراسة المدينة كوحدة معزولة إلى دراسة الأشكال الحضرية التي تتخذها ضمن أفق أوسع، ولم يعد الاهتمام بوظائف المدينة بقدر ما أصبح الاهتمام بحركيتها ومدى تأثيرها في إقليمها "المدينة تفرض وجودها إذا كانت قادرة على تنظيم مجالها المحيط"¹¹¹، كما أصبح تناول المدينة ضمن الشبكة، كنقطة التقاء لمحاور طرق أو لتدفقات المسافرين والسلع... الخ، فالمدينة هي مركز عقدي تتقاطع فيه كل محاور التبادلات. تهدف إستراتيجية الدولة الجزائرية في مجال التهيئة، إلى تحقيق نوع من التوازنات بين المناطق الساحلية ذات النقل البشري والاقتصادي والمناطق الداخلية والجنوبية، التي تشكل بكل ما توفره من إمكانيات حلا لهذه الاختلالات بشرط أن يتم ترقيتها وتجهيزها بمشاريع هيكلية كبرى.

البعد الإقليمي للخدمات التي توفرها مدينة سطيف

لعبت عوامل الجغرافيا (الموقع) والتاريخ (الفترة الرومانية خاصة) دورا كبيرا في رسم شبكة الطرق في منطقة الدراسة، توضح الخريطة المرفقة موقع المدينة (SITIFIS) كعاصمة (Capitale de Province) في شبكة الطرق في الفترة الرومانية، وما جعلها تحتل هذه المكانة كونها تقع في مركز الجهة الشرقية وتحيط بها عواصم رومانية أخرى كمدينة قسنطينة (CIRTA) في الشرق و مدينة باتنة (LAMBAESE) في الجنوب (أنظر الخريطة رقم 19).
أنشأ الرومان مستعمرة سيتيفيس في سنة 97 م، وكلمة سيتيفيس تعني "التربة السوداء" وهي مشتقة من الكلمة البربرية "أزديف"، فقد شكلت السهول الواسعة للمنطقة مصدرا للثروات الزراعية

¹⁰⁸ - G. POUYANNE, *Forme urbaine et mobilité et mobilité quotidienne*, thèse de doctorat en sciences économiques, Université Montesquieu-Bordeaux IV, 2004, p.6.

¹⁰⁹ - HURIOT, 2002, op cité.

¹¹⁰ - C. LACOUR, *Méthodologie de recherche et théorisation des villes*, Anthropos, Paris, 1999, p.62.

¹¹¹ - J. HURIOT, *La ville ou la proximité organisée*, Economica, Paris, 1998.

خاصة مادة القمح مما جعل المدينة تشتهر بتسميتها (مخزن قمح روما) كما تميزت بغناها بالثروة الحيوانية خاصة الأغنام.

تتميز شبكة الطرق بإقليم مدينة سطيف بفضل موقعها الجغرافي المتميز و توزيعها المجالي المتجانس بدرجة ربط هامة "connexité" و هي تعني "قدرة الشبكة على تسهيل التنقل"¹¹² و استقبال أو إصدار تدفقات، حيث تقع المدينة في نقطة تقاطع يجعلها تتميز بدرجة عقدية "nodalité" كبيرة، وتعني "القدرة على ربط محاور النقل الكبرى"¹¹³ بين الشرق و الغرب (الطريق الوطني رقم 5) وبين الشمال و الجنوب (الطرق الوطنية 9، 75، 28 و غيرها). هذه العوامل أعطت الشبكة فاعلية أكثر في ربط مختلف مناطق الولاية و كذا ربط المدينة بباقي مدن الشرق الجزائري و الوطن ككل. تعززت شبكة الطرق في النطاق الحضري و في ولاية سطيف بجملة من المشاريع الضخمة خاصة في السنوات الأخيرة، أهمها عمليات ازدواجية كل الطرق الوطنية المؤدية الى المدينة و أهمها الطريق الوطني رقم 5 الرابط بين الشرق والغرب، والطرق الوطنية 28، 9، 75 وغيرها. تلعب هذه الشبكة دورا مهما في تسهيل ربط المدينة ببلديات النطاق و باقي بلديات الولاية، كما تعمل على ربط المدينة بالولايات المحيطة و باقي ولايات الوطن عامة. مدينة سطيف مقر لثاني ولاية وطنيا من حيث السكان، تقع في حوض بشري¹¹⁴ يفوق 6 ملايين نسمة، تستفيد من موقعها الجغرافي الحساس لتصبح عاصمة للهضاب العليا الجزائرية، وهي واحدة من أقطاب النمو التي تعتمد عليها الدولة لتنفيذ سياستها لتحقيق التوازن الإقليمي بين الشمال والجنوب ولتخفيف الضغط على المناطق الساحلية¹¹⁵. والمدينة اليوم ورشة مفتوحة على عدة مشاريع سكنية، تجهيزية وأخرى لتطوير البني التحتية خاصة الصحية والتعليمية (الجامعية) التي أدت كلها إلى زيادة استقطاب المدينة وارتفاع الطلب على ما توفره من مرافق و خدمات.

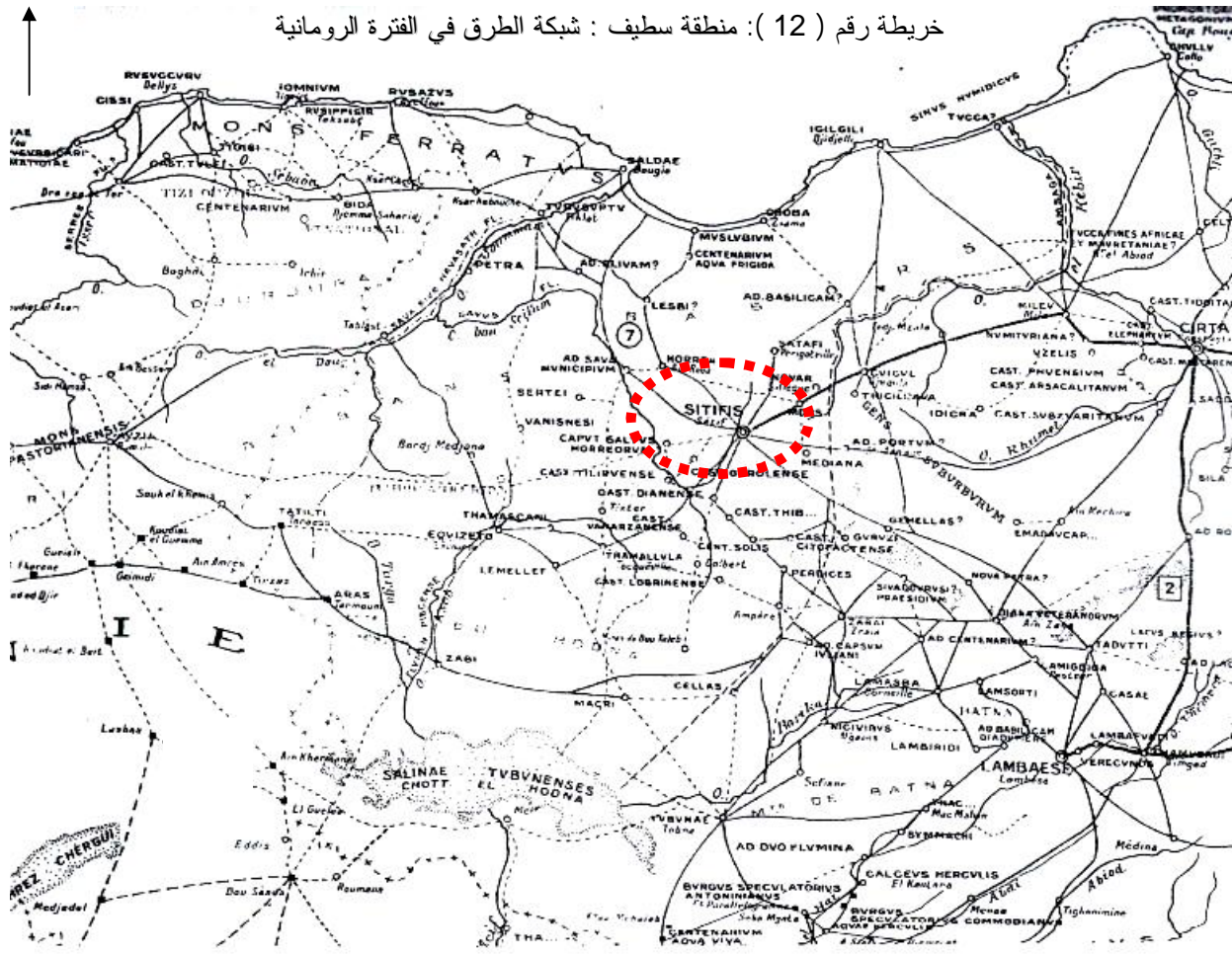
¹¹² - P. MATHIS, Graphes et réseaux, Lavoisier, Paris, 2003.

¹¹³ - BAVOUX J et autres, Géographie des transports, Armand colin, Paris, 2005, p97.

¹¹⁴ - يغطي الحوض البشري هنا مجال ولاية سطيف و كل الولايات المجاورة حيث يشكل 1/6 سكان الجزائر.

¹¹⁵ - Ministère de l'aménagement du territoire, de l'environnement et du tourisme : La mise en œuvre du schéma national de l'aménagement du territoire (SNAT), 2025, document de synthèse, février, 2008.

خريطة رقم (12) : منطقة سطيف : شبكة الطرق في الفترة الرومانية



LÉGENDE

- Voie romaine reconnue
- - - - - Voie romaine supposée
- - - - - Piste probable au-delà de la route frontière

ICOSIVM Localité antique identifiée

Boghar Localité antique non identifiée

MASCARA Ville moderne

- ⊙ Capitale de Province
- Autre localité romaine
- Ouvrage militaire pour la défense des frontières

المصدر: Pierre SALAMA, DIRECTION DES ANTIQUITES DE L'ALGERIE. JUIN 1947

1/1500.000

أولاً: خدمات من أعلى مستوى يوفرها النطاق الحضري لمدينة سطيف

I- الخدمات الصحية ذات البعد الإقليمي

تزخر سطيف، الولاية الثانية وطنياً من حيث عدد السكان بمرافق صحية ذات أهمية إقليمية: فهي تتوفر على 9 مستشفيات، 62 قاعة متعددة الخدمات، 218 قاعة علاج، 27 قاعة للولادة. كما تعززت البنية التحتية لقطاع الصحة بمشاريع هامة في طور الانجاز استفادت منها الولاية خلال المخططين الخماسيين الأخيرين. كما يأتي القطاع الخاص بمصحاته المختلفة التخصصات ليعطي وزناً إقليمياً إضافياً للخدمات الصحية في المنطقة.

يعتبر مستشفى مدينة سطيف الذي أسسه الاستعمار الفرنسي في سنة 1934 في منطقة إستراتيجية وسط المدينة، وبسعة 200 سرير، العمود الفقري للصحة في الولاية وحتى للولايات المجاورة. مستشفى جامعي منذ 1986، بلغت سعته في 2006، 850 سرير، يتوفر على 17 مصلحة، 16 قاعة جراحة، و 7 مخابر. يعرف حركة كبيرة حيث استقبل في 2006 الرقم 58000 مريض من داخل و خارج الولاية باعتباره يقع في حوض بشري هام يشمل الولايات القريبة.

يبرز الجدول رقم (33) المشرفون على القطاع الطبي لولاية سطيف، يمثل القطاع العام نسبة 77 % من مجموع الأطباء والشبه الطبيين، مقابل 23 % للقطاع الخاص.

جدول رقم (33): المشرفون على القطاع الطبي في ولاية سطيف في 2008

القطاع العام	القطاع الخاص	2008
493	313	أطباء عامون
353	238	أطباء متخصصون
153	243	أطباء أسنان
22	332	صيادلة
17	03	أطباء نفسانيون
3280	46	شبه طبيين
4318	1175	المجموع

المصدر: مديرية التخطيط لولاية سطيف (DPAT)، الحولية الإحصائية للولاية، 2008.

تتوفر المدينة على هياكل صحية كبيرة (الجدول رقم 34) أهمها المستشفى الجامعي بسعة 850 سرير و 12 عيادة متعددة الاختصاصات و 4 قاعات للعلاج ودار أمومة. كما يتوفر النطاق على مرافق هامة إضافة إلى المستشفى الجامعي، يوجد 16 عيادة متعددة الاختصاصات و 24 قاعات للعلاج و 2 دار أمومة.

جدول رقم (34): المؤسسات الصحية العمومية في بلديات النطاق الحضري لمدينة سطيف

دور أمومة	قاعات العلاج	عيادات متعددة الاختصاصات	المستشفيات		البلدية
			العدد	الأسرة	
1	4	12	850	1	سطيف
1	9	1	0	0	عين ارنات
0	3	1	0	0	الأوريسيا
0	2	2	0	0	مزلوق
0	6	0	0	0	أولاد صابر
2	24	16	850	1	النطاق الحضري
27	218	62	2384	9	الولاية

المصدر: مديرية التخطيط لولاية سطيف (DPAT)، الحولية الإحصائية للولاية، 2008.

على غرار هذه المؤسسات العمومية، تدعم القطاع الصحي على مستوى مدينة سطيف ونطاقها الحضري بهيكل تابعة للقطاع الخاص والتي تلبي الاحتياجات الصحية لسكان الولاية وحتى الولايات المجاورة. تتمثل هذه الهياكل الخاصة في معطيات الجدول رقم 35:

جدول رقم (35): المراكز الخاصة للقطاع الصحي في ولاية سطيف

عدد المراكز	المراكز
5	مصحات متعددة الاختصاصات
1	مركز لتقويم الأعضاء
4	مراكز للنقل الصحي SAMU
3	مراكز لتصفية الدم
1	مصحة لطب العيون
3	مركز شبه الطبي

المصدر: مديرية التخطيط لولاية سطيف (DPAT)، الحولية الإحصائية للولاية، 2008.

كما يبرز الجدول رقم (36) المشرفون على القطاع الطبي العمومي و الخاص في بلديات النطاق الحضري لمدينة سطيف في 2008، حيث تظهر سيطرة القطاع العمومي بنسبة 77 % . كما تظهر سيطرة بلديات النطاق على مستوى الولاية: أكثر من 30 % بالنسبة لكل الأصناف وأكثر من 60 % بالنسبة للأطباء المختصون.

جدول رقم (36): المشرفون على القطاع الطبي العمومي والخاص

في بلديات النطاق الحضري لمدينة سطيف في 2008

- البلدية	أطباء عامون		أطباء مختصون		صيدلة		جراح أسنان		الشبه الطبي	
	عمومي	خواص	عمومي	خواص	عمومي	خواص	عمومي	خواص	عمومي	خواص
سطيف	132	66	226	145	6	100	39	84	1027	25
عين ارنات	13	13	2	-	-	13	3	6	57	1
الاوريسيا	4	4	-	-	-	4	2	2	10	-
مزلق	3	6	-	-	-	5	2	3	13	-
اولاد صابر	2	2	-	-	-	2	1	-	11	-
النطاق الحضري	154	91	228	145	6	124	47	95	1118	26
	31%	29%	65%	61%	27%	37%	31%	39%	34%	56%
الولاية	493	313	353	238	22	332	153	243	3280	46

المصدر: مديرية التخطيط لولاية سطيف (DPAT)، الحولية الإحصائية للولاية، 2008.

تعززت الخريطة الصحية للولاية، خاصة على مستوى مدينة سطيف في السنوات الأخيرة بعدد معتبر من المشاريع لانجاز مؤسسات صحية متخصصة من شأنها رفع الطاقة الاستيعابية ومستوى الخدمة المقدمة، كما تبذل جهودا كبيرة في التكوين لمستخدمي القطاع.

من أهم المشاريع الكبرى قيد الانجاز وفي إطار مشروع المدينة/الصحة Ville/Santé

بالتنسيق مع منظمة الصحة العالمية OMS :

- مركز مكافحة السرطان Centre de lutte contre le cancer: يقع في منطقة الباز بالجهة الغربية للمدينة بالقرب من القطب الجامعي الثاني الذي يحوي كلية الطب، يتربع على مساحة 8 هكتارات، و بطاقة 120 سرير، وقد خصص له غلاف مالي بلغ 120 مليار سنتيم، وقد قاربت الأشغال نهايتها حيث يتوقع أن يتم فتحه في نهاية 2010 لاستقبال الحالات التي تسجلها ولاية سطيف والتي بلغت في المتوسط 1200 حالة سرطان سنويا، ما معدل 88 حالة لكل 100000 ساكن، والحالات التي تسجلها الولايات المجاورة و القريبة.

- مصحة طب العيون clinique d'ophtalmologie

- المستشفى الجهوي للأم و الطفل Hôpital régional mère et enfant

II - أقطاب كبرى للتعليم و التكوين

تعتبر مدينة سطيف قطبا تكوينيا هاما في المنطقة، تعزز بفضل الاستثمارات الضخمة التي حظي بها قطاعي التعليم العالي و التكوين المهني، وتعتبر جامعة فرحات عباس اليوم من الهياكل الأساسية في الخريطة الجامعية الوطنية. عبارة عن مركز جامعي في 9 أفريل 1978 بسعة تكوين 250 طالب، وفي سنة 1989 ارتقى المركز إلى جامعة ليصبح اليوم قطبا هاما بما يتوفر عليه من هياكل وتجهيزات، وبما يتمتع به من رصيد بشري للتأطير. الجدول رقم (37) يقدم بطاقة تعريف لجامعة سطيف في 2007-2008، والشكل رقم (20) توزيع الأقطاب الجامعية والمركز التابعة في المدينة.

جدول رقم (37) : جامعة سطيف في أرقام، السنة الجامعية 2007-2008

بطاقة تعريف لجامعة فرحات عباس سطيف في السنة الجامعية 2007-2008	
6	الكليات
28	الأقسام
38776	عدد الطلبة
1182	عدد الأساتذة
52	عدد المدرجات
379	عدد قاعات التطبيقات
107	عدد المخابر
39221	مجموع المقاعد الموفرة

المصدر: مديرية التخطيط لولاية سطيف (DPAT)، الحولية الإحصائية للولاية، 2008.

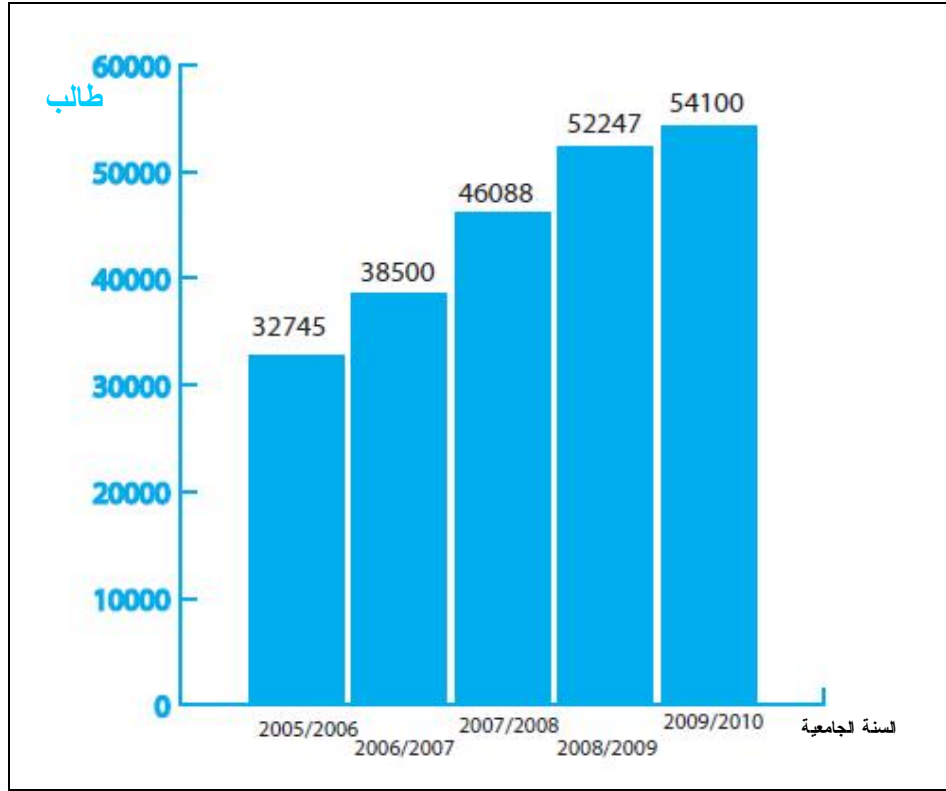
شكل رقم (20) : توزيع الأقطاب الجامعية الثلاث بمدينة سطيف



المصدر: Google Earth 2004

تتوزع كليات جامعة سطيف اليوم على قطبين مهمين: القطب الجامعي المركزي (1) الواقع بحي معبودة، والقطب الجامعي الثاني (2) بمنطقة الباز. من المنتظر تدعيم الجامعة بقطب ثالث (3) قاربت الأشغال نهايتها في 2009، يقع بالجهة الشرقية للمدينة بمنطقة الهضاب (أنظر الشكل المرفق رقم 21). تم برمجة انجاز القطب الجامعي الثالث في المخطط الخماسي (2004-2009)، يحتوي هذا الصرح الجديد 18 مدرج بسعة 4500 مقعد 144 قاعة دروس 5500 مقعد، قاعة محاضرات و 5 مكتبات. من شأنه تعزيز الطاقة الاستيعابية والمكانة التي تتمتع بها الجامعة على الصعيد الوطني ويؤهلها لتلعب دورا في إقليم البحر المتوسط و حتى دوليا. والشكل رقم يبرز تطور عدد الطلبة المسجلين في الفترة 2005-2010.

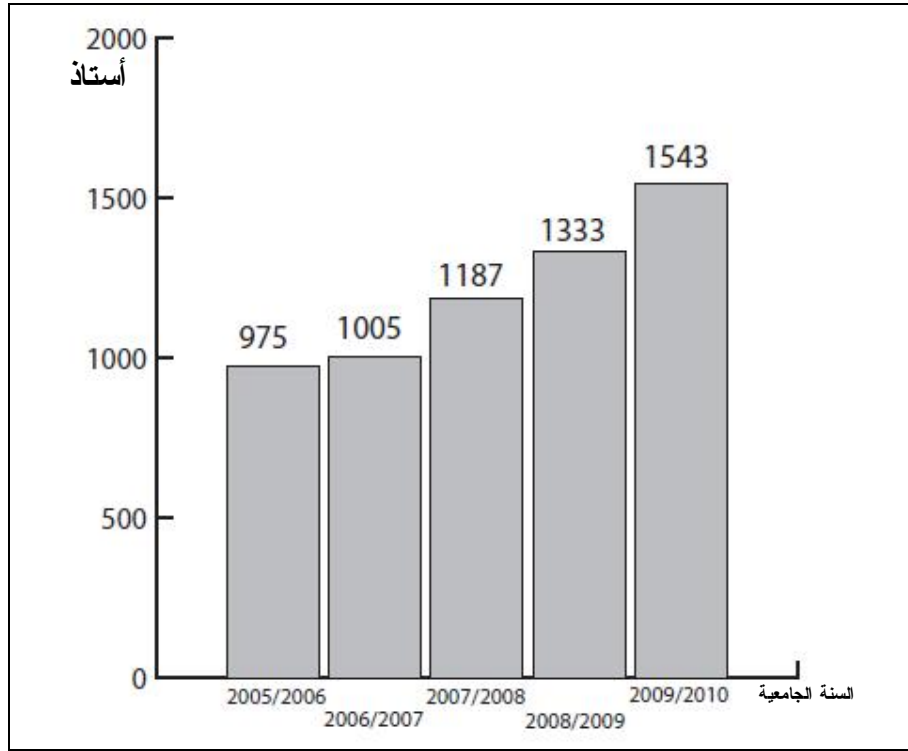
شكل رقم (21): تطور عدد الطلبة بجامعة سطيف من 2005-2010



Source : Wilaya de Sétif, Sétif cinq sur cinq, Cellule de communication et de l'information, 2010.

نسجل ارتفاع عدد الطلبة من 32745 مسجل للسنة الجامعية 2005-2006 إلى 54100 طالب للسنة الجامعية 2009-2010، ما يطرح إشكالية التنظيم و التأهيل العلمي الذي يبقى من أولويات التكوين الجامعي في الجزائر، من خلال تعزيزه كل سنة بأساتذة لتأطير الأعداد الإضافية من الطلبة. الشكل رقم (22) يبرز تطور إمكانيات التأطير في جامعة سطيف من 975 أستاذ في السنة الجامعية 2005-2006 إلى 1543 أستاذ للسنة الجامعية 2009-2010.

شكل رقم (22): تطور عدد الأساتذة بجامعة سطيف من 2005-2010



[Source : Wilaya de Sétif, Sétif cinq sur cinq, Cellule de communication et de l'information, 2010.

توفر الجامعة من خلال كلياتها الست و أقسامها التي بلغت 28 قسما في 2008 تكوينا على المديين القصير والطويل و وفق النظامين التقليدي والجديد (المتواصل) ليسانس، ماستير، دكتوراه كما تبرزه أرقام الجدول المرفق رقم (38):

جدول رقم (38): حصيلة التكوين بجامعة سطيف للسنة الجامعية 2008-2007

السنة الجامعية	تكوين قصير المدى	تكوين طويل المدى	تكوين متواصل (LMD)	المجموع
2008-2007	489	2832	3607	6918
كلية المهندس	-	122	1533	1655
كلية العلوم	-	2385	203	2588
كلية علوم الاجتماع	-	2092	2017	4109
كلية الاقتصاد و التسيير	-	7712	-	7712
كلية الحقوق	-	4132	-	4132
كلية الطب	489	42024	9734	52247

المصدر: مديرية التخطيط لولاية سطيف (DPAT)، الحولية الإحصائية للولاية، 2008.

هياكل إيواء كبيرة

تتوفر جامعة سطيف على هياكل استقبال تتمثل في 11 إقامة جامعية، بطاقة استيعاب فعلية بلغت خلال السنة الجامعية 2007-2008، 24631 طالب وطالبة يقطنون مختلف مناطق الولاية و الوطن وحتى طلبة أجانب من الدول الأفريقية المجاورة. يبرز الجدول رقم (39) توزيع الطلبة على مختلف الاقامات الجامعية بمدينة سطيف للسنة الجامعية 2007-2008.

جدول رقم (39): توزيع الطلبة المقيمين على مختلف الاقامات الجامعية

جامعة سطيف، السنة الدراسية 2007-2008

السعة		الإقامة الجامعية
السعة الحقيقية	السعة النظرية	
3140	2039	حسين حشمي
1186	1000	ملحق 1000 سرير
1887	1275	19 ماس 1956
2430	2040	24 أبريل
2516	2000	بوخرصة السعيد
2602	2500	روابح أحمد
2708	3048	اليامين دباغين
120	140	المعبودة
2994	2000	2000 سرير 1
3038	2000	2000 سرير 2
2010	2000	2000 سرير 3
24631	20042	المجموع

المصدر: مديرية التخطيط لولاية سطيف (DPAT)، الحولية الإحصائية للولاية، 2008.

الملاحظ من خلال هذه الأرقام الضغط الكبير على هياكل الإيواء التي تستقبل أعدادا إضافية تفوق طاقتها الاستيعابية النظرية، فقد سجلت السنة الجامعية 2007-2008 إيواء 4589 طالب إضافي.

ثانيا: مؤسسات صناعية و أسواق تجارية ذات وزن جهوي

استفادت ولاية سطيف بفضل موقعها الجغرافي المتميز في السهول العليا الشرقية من مشاريع ضخمة في إطار سياسة التصنيع التي قادتها الجزائر في السبعينيات من القرن الماضي، بهدف بناء قاعدة صناعية، حيث أصبحت مدينة سطيف قطبا صناعيا هاما على غرار أقطاب أخرى في الشرق كقسنطينة وباتنة..وفي السنوات الأخيرة تدعمت المؤسسات العمومية بمؤسسات خاصة، شملت مختلف مجالات النشاط الصناعي مما أدى إلى تنشيط حركة المبادلات التجارية على كل المستويات الإقليمية، الوطنية وحتى الدولية في ظل انفتاح الاقتصاد على السوق العالمية.

- من العوامل الأساسية للتوطن الصناعي في منطقة سطيف، إضافة إلى إستراتيجية الموقع، تلعب البنية التحتية (Infrastructures) التي يعتبرها البعض "أساس البنيان الاقتصادي"¹¹⁶، حيث يحدد مستوى البنية التحتية (طرق و هياكل استقبال ومنشآت و محطات نقل) بمدى قوة جذبها للصناعة. يشكل الطريق الوطني رقم 5 الرابط بين الشرق و الغرب.
- حضيت مدينة سطيف باهتمام كبير في السياسة الصناعية للدولة الجزائرية عبر مخططاتها المختلفة، فقد تم إنشاء منطقة صناعية و أخرى للنشاطات والتخزين في المنطقة الجنوبية بمحاذاة الطريقتين الوطنيين رقم 5 و 175، وقد عرفت عملية توسيع هامة.
- الوحدات الصناعية داخل وخارج المنطقة الصناعية للقطاعات العام والخاص، هذا الأخير عرف في السنوات الأخيرة استثمارات كبيرة ونمو واضح، ما ساهم في تدعيم النسيج الصناعي للولاية والنطاق بشكل كبير و تحريك عملية الإنتاج، أهمها:
- الصناعة التحويلية للمواد المعدنية (محاجر كلس و جبس): يبلغ عددها 61 وحدة تشغل 1232 عامل في سنة 2008
 - صناعة مواد البناء: 17 وحدة تشغل 1389 عامل
 - الصناعة الكيماوية و البلاستيك 33 وحدة تشغل 3030 موظف (الصورة 9)
 - الصناعة الحديدية و الميكانيكية، الاليكترونية 18 وحدة، 2920
 - الصناعة الغذائية 23 وحدة تشغل 2221 عامل
 - الصناعات النسيجية 8 وحدات 1192 موظف، الجلود، الخشب و أخرى.
- صورة رقم (9): مؤسسات استثمار خاص في منطقة النشاطات مدينة سطيف



المصدر: الباحث 2009

¹¹⁶ - أحمد حبيب رسول، جغرافية الصناعة، دار النهضة العربية، بيروت، 1985.

I - حركة تجارية كبيرة في الولاية و النطاق

- احتلت ولاية سطيف في سنة 2006، المرتبة الثالثة وطنيا من حيث النشاط التجاري بعد الجزائر الكبرى و وهران، و يعود ذلك إلى استفادة المنطقة من عوامل أساسية منها الجغرافية، التاريخية والسكانية التي أدت إلى ازدهار الحركة التجارية نذكر منها:
- الموقع الجغرافي الذي أكسب صفة التجارة تاريخيا، فقد بدأت بالمنتجات الفلاحية " السهول العليا هي مناطق تبادل، وطابعها الفلاحي هو الذي جعلها كذلك"¹¹⁷. تشكل مدينة سطيف نقطة هامة ضمن نظام التبادل في السهول العليا الشرقية المتمثل في محور الأسواق الأسبوعية الممتد من الشرق إلى الغرب (برج بوعريج، سطيف، العلمة، شلغوم العيد، الخروب...) يرتكز هذا المحور على الطريق الوطني رقم 5.
 - الوزن الديموغرافي للمنطقة، تحتل الولاية المرتبة الثانية بعد العاصمة، هذا التعداد يعني احتياجات كبيرة
- تبرز أرقام الجدول (40) النشاطات التجارية والخدمات في ولاية سطيف حيث تظهر 30 % من بنية النشاط يوفرها الحرفيين ومنتجي الخدمات، و 70 % تجار يتبادلون السلع والمواد التجارية (مستوردون، تجار الجملة و التجزئة) ما يعكس حجم المبادلات الكبير مقارنة بإنتاج مختلف الخدمات والمنتجات الحرفية التي تزخر بها المنطقة.

جدول رقم (40): النشاطات التجارية و الخدمات في ولاية سطيف في 2006

النشاطات التجارية	تجارة			حرف/خدمات		%
	المجموع	تجار تجزئة	تجار جملة	مستوردون	حرفيين	
الولاية	45416	26765	2384	2167	279	13821
%	100	58,93	5,25	4,77	0,61	30,43

source : ANAT, PAW, op.cité.

من حيث التوزيع الجغرافي، تتركز أهم النشاطات التجارية والحرف في مركز الولاية سطيف وعين أرناط بنسبة 42 %، أما 20 % منها فهي تتركز في العلمة، عين ولمان بنسبة 7,59 %، عين أزال 6,39 %¹¹⁸.

المنشآت الرياضية

تعتبر مدينة سطيف عاصمة رياضية لتوفرها على هياكل تسمح بممارسة كل أنواع الرياضات، وبهدف تدعيم مكانة قطاع الرياضة و نظرا للطلب الكبير على المرافق والتجهيزات الرياضية، تعززت الهياكل الرياضية بمشاريع واعدة من شأنها الرقي بمستوى هذا القطاع مستقبلا:

¹¹⁷ - COTE M, Mutations rurales dans les Hautes Plaines de l'Est, OPU, 1980.

¹¹⁸ - ANAT, Sétif, Plan d'aménagement de la Wilaya de Sétif, ANAT, 2008, p 168.

- قطب رياضي الباز: 13 هكتار، مركز جهوي للتكوين الرياضي، مسبح أولمبي...
- مشروع مدينة رياضية (ملعب أولمبي يسع 50 ألف متفرج)

II - توفر فرص الشغل في النطاق الحضري لمدينة سطيف

تحتل ولاية سطيف المركز الأول في منطقة الهضاب العليا الشرقية في عدد المشتغلين في القطاع الصناعي، كما تدل عليه أرقام الجدول رقم (41). بلغ عددهم 15336 عاملاً في 2004 ما يمثل 40 % من المشتغلين في القطاع في المنطقة وحوالي 4 % على مستوى الوطن. كما تشغل الولاية 1/4 العاملين في قطاع البناء والأشغال العمومية و الخدمات.

جدول رقم (41): عدد المشتغلين في مختلف قطاعات النشاط الاقتصادي

في ولايات الهضاب العليا الشرقية في 2004

الولاية	الصناعة	القيمة النسبية	BTP	القيمة النسبية	الخدمات للمؤسسات	القيمة النسبية
أم البواقي	2683	0,6	4882	1,2	270	0,2
باتنة	10349	2,5	10288	2,5	1903	1,6
تبسة	2457	0,6	3637	0,9	3162	2,6
سطيف	15336	3,8	9500	2,3	1945	1,6
برج بوعريج	5060	1,2	5959	1,4	411	0,3
خنشلة	3874	0,7	4770	1,2	146	0,1
منطقة الهضاب العليا	38759	9,6	39036	9,6	7837	6,4
الوطن	406132	-	408368	-	121604	-

Source : Schéma Directeur des Z.I et Z.A, Ministère d'Industrie, Oct. 2006 / SRAT, p14.

بلغ إجمالي السكان في سن العمل (16-59) 961589 ما يمثل 63,93 % ، بلغت نسبة التشغيل 29,69 % و البطالة 7,58 % (الجدول رقم 42).

جدول رقم (42): الشغل في ولاية سطيف في 2006

إجمالي السكان في سن العمل (16-59)	961589	63,93 %
السكان النشطين	440779	45,84 %
السكان المشتغلين	348629	23,18 %
نسبة التشغيل Taux d'emploi	29,69	
عدد البطالين	33425	7,58 %

من خلال جدول توزيع العاملين على قطاعات النشاط الاقتصادي في ولاية سطيف (الجدول رقم 43) يمكن قراءة الملاحظات التالية:

- يسجل القطاع الأول نسبة 11,70 % وهي ضئيلة مقارنة بباقي القطاعات، كما يبرز تراجع الطابع الفلاحي التي تشتهر بها الولاية. تتميز مدينة سطيف بتمركز المصالح المرتبطة

بإفلاحة وانتشار الزراعة الحضرية على طول واد بوسلام الذي يقطع تراب البلدية على طول 13 كلم. بلغت نسبة العاملين في الفلاحة في بلدية سطيف 8,98 % من العاملين في الفلاحة على مستوى الولاية.

جدول رقم (43): توزيع العاملين على مختلف قطاعات النشاط الاقتصادي في ولاية سطيف في 2006

قطاع النشاط	الفرع	عدد السكان المشغولين	% الفرع	% القطاع
الأول	الزراعة	32000	11,70	11,70
الثاني	الصناعة	32287	11,81	37,76
	البناء و الأشغال ع	70983	25,96	
الثالث	الخدمات	60800	22,23	
	الإدارة	15190	5,55	
	التجارة	62204	22,75	50,53
المجموع		273464	100	100

Source : EMA, étude de faisabilité d'une ligne de tramway à Sétif

- أهمية متزايدة للقطاع الثاني الذي يضم الصناعة بنسبة 12 % من مجموع العاملين في الولاية، منها 73 % تتواجد في المدن. يستحوذ النطاق الحضري على 35 % منها و مدينة سطيف على 27 % بفضل منطقتها الصناعية (383 هكتار) و منطقة النشاطات والتخزين (88 هكتار).

- يعتبر قطاع البناء و الأشغال العمومية خزان معتبر للتشغيل حيث أصبح يستحوذ على نسبة 26 % على مستوى الولاية، أما النطاق الحضري لمدينة سطيف فهو يستحوذ على 20 % . بتأثير النمو الذي عرفه قطاع البناء من خلال المشاريع السكنية الكبرى كخزان للتشغيل

- سيطرة القطاع الثالث الذي يضم الخدمات، الإدارة و التجارة بنسبة 50,53 %، في النطاق الحضري 30 % ، في مدينة سطيف 26 % .

في إطار سياسة الدولة و بهدف تنويع مصادر التوظيف، تم إنشاء مجموعة من المؤسسات العمومية التي تعمل بالتنسيق مع مديرية التشغيل مهمتها العمل على توفير مناصب الشغل بمختلف المؤسسات العمومية والخاصة ودعم و مرافقة مشاريع الاستثمار للشباب، وقد كان لنشاط هذه المؤسسات نتائج أهمها:¹¹⁹

- القروض المصغرة بلغت 856 قرض منها 537 لفئة الإناث، ما يمثل 63 % من إجمالي القروض التي بلغت قيمتها أكثر من 33 مليون دينار

عقود ما قبل التشغيل 588 للجامعيين (68 % إناث)، و 378 للتقنيين السامين (57 %)

ما قبل التشغيل Esil مجموع 3741 منصب (33,07 % للإناث)

وقد مست نسبة كبيرة من هذه المناصب فئة الإناث كما تبرزه النسب.

¹¹⁹ - ANAT, PAWT de Sétif, pp 157-179, op.cité.

الوكالة الوطنية لدعم و تشغيل الشباب ANSEJ 1114 منصب شغل، الوكالة الوطنية لتسيير قروض تشغيل الشباب ANGEM، 1123 منصب.

جدول رقم (44): عدد المشتغلين في بلديات النطاق في 2006

البلدية	عدد السكان	عدد المشتغلين
سطيف	287574	59421
عين أرنات	42942	7194
الأوريسيا	17912	3231
مزلوق	17147	2901
أولاد صابر	12489	2328
النطاق الحضري	378064	75076

Source : Wilaya de Sétif, DPAT, Annuaire statistiques, 2008.

تعتبر بلدية سطيف كما تؤكد أرقام الجدول 44، خزان الشغل في النطاق وعلى مستوى الولاية، أكبر تركيز للوظائف يلاحظ في:

- مركز المدينة الذي يحتوي مقر الولاية، الحي المالي الذي يحتوي على مقرات البنوك والضمان الاجتماعي و إدارات أخرى بالإضافة لمقر البلدية و المستشفى الجامعي
- المنطقة الصناعية
- منطقة النشاطات و التخزين، سوق الجملة للخضر و الفواكه.

خلاصة الفصل الثالث:

من خلال تناول المحور الأخير للباب الأول و المخصص لدرجة التجهيز التي يتوفر عليها النطاق الحضري لمدينة سطيف، و ما يوفره من خدمات ذات مستويات عليا يتعدى مجالها تراب الولاية إلى إقليم الهضاب العليا و مختلف ولايات الوطن و حتى الدول المجاورة.

- خدمات صحية و جامعية ذات وزن إقليمي (مستشفى، عيادات، أطباء اختصاصيون...)، تخصصات جامعية ومراكز بحث ومخابر ذات بعد إقليمي و وطني.
- مؤسسات اقتصادية وأسواق تجارية جهوية، وطنية، ودولية أهمها "سوق دبي" بالعلمة، ومؤسسات لإنتاج مواد البناء وفق المواصفات العالمية تغطي احتياجات المنطقة والشرق الجزائري.

تجدر الإشارة إلى أن هذه البنية الخدمية التي يتوفر عليها النطاق تملك إمكانيات فعلية للتطوير، ومؤهلات تجعلها تقود النشاط الصناعي و بقوة في الإقليم، وهو ما يسهر عليه كل الفاعلين من مستثمرين وباحثين جامعيين وسلطة محلية في قطاع الصناعات الغذائية مثلا، لما تزخر به المنطقة من موارد وما توفره الجامعة من مخابر بحث. أما بالنسبة لقطاع الخدمات فان القطب سطيف يلعب دوره

المتروبولي بفضل القاعدة التي يتوفر عليها، والتي تؤهله لأن يقود مجال واسع يتعدى حدود الولاية إلى الولايات المجاورة:

- برج بوعرريج لتعزيز المجال الصناعي الذي هو بصدد النشأة
- باتجاه بجاية وجيجل لتعزيز التبادل والعلاقات التقليدية، الربط مع الساحل بازدواجية الطريق الوطني رقم 77 وربط ولاية سطيف بميناء جنجن
- المسيلة لتعزيز التبادل مع منطقة الحضنة، وباتنة مع الجنوب ككل.

خلاصة الباب الأول

النطاق الحضري لمدينة سطيف الذي يتكون من القطب سطيف والبلديات المحيطة به، عين أرناط، الأوريسيا، مزلق وأولاد صابر يعيش تحولات كبيرة تستدعي التحليل والدراسة وفق مقاربة شاملة لتحقيق استدامة هذه المجالات. يشكل النطاق مجال استقطاب سكاني كبير، ويشهد هجرة وافدة من بلديات الولاية والولايات المجاورة، ما أدى إلى تحول جذري في مظهره الحضري. أدت حركة التعمير السريعة التي أصابت الأطراف والمجالات الريفية إلى تمدد المساحات المبنية والتحام التجمعات الثانوية بالمدينة ونزعة واضحة نحو السكن المجمع في النطاق. كل هذه التغيرات التي شملت كل أنحاء النطاق وتميزت بالسرعة، من شأنها التأثير وبشكل سلبي في الطابع الفلاحي، والأوساط البيئية بشكل عام.

تدعم النطاق في السنوات الأخيرة ببرامج تجهيز ضخمة، تزيد من مستوى الخدمات ذات الطابع الإقليمي التي يوفرها، وتؤدي إلى ازدهار النشاط الاقتصادي وحركة التجارة فيه. كما يزيد من درجة الحراك اليومي الذي يشهده ويفرض تحليلا عميقا لمنظومة النقل في النطاق.

الباب

الثاني
عناصر منظومة النقل
والحراك
في النطاق الحضري
لمدينة سطيف

إن أية محاولة لفهم العلاقة بين التمدد والحراك، تستدعي دراسة منظومة النقل كجزء من المنظومة الحضرية. ونجاح أي عملية تخطيط مرهون بمدى إلمامه بكل عناصر التفاعل بين التهيئة والنقل و الاقتصاد وهي عناصر تؤثر بشكل مباشر في الحراك.

الفصل الأول: تخطيط وتشريع النقل في الجزائر: ترسانة قوية لكنها غير مفعلة

من أهم ما يميز فعل التهيئة هو الاستدامة، فالعمر المتوقع للمباني يفوق بكثير قرنا من الزمن، و هياكل النقل يفترض أنها تصمم لتعيش أكثر من قرنين وهذا يفوق بكثير حياة جيلين من البشر، كما يفوق مدة صلاحية التشريعات والقوانين التي تنظم حياتهم. وإذا كان العمران هو من إنتاج عملية التهيئة فإنه يشترط فيها الرؤية الاستشرافية لتحقيق مبدأ التنمية المستدامة للإقليم.

أدت التغيرات الكبيرة التي عرفتتها المدينة في القرن الأخير وما ترتب عنها من مشاكل في المدن وخارجها، إلى تطوير أدوات تنظيم وتخطيط التجمعات السكانية، تخضع إلى سلطة تسهر على تنفيذها وتطبيقها. وقد ظهر مصطلح المشروع الحضري « *Projet urbain* » بهدف التأكيد على الأهمية الوظيفية للمدينة وتوجيه مظهرها الحضري « *Morphologie urbaine* » من خلال شكل البناء واتجاه التوسع ورسم الشبكة الحضرية للطرق وتوزيع الخدمات والمرافق والمساحات الخضراء... يهدف المشروع الحضري إلى تنظيم المدينة وتصور مستقبلها من خلال تضافر جهود كل الفاعلين والمتدخلين من: المقرر السياسي: *décideur*، المهياً: *aménageur*، المعماري: *concepteur*، المستثمر: *investisseur* والمستعمل: *usager*.

يضمن المشروع الحضري تجسيد مبادئ "المدينة المستدامة" والتي يصطلح عليها كذلك "المدينة المنسجمة"¹²⁰، التي تعتمد على التخطيط لتحقيق الانسجام المكاني، الاجتماعي والبيئي من خلال تنفيذ عمليات التنسيق والتعاون بين السلطات الوطنية والإقليمية والمحلية في ظل رؤية واضحة وإرادة سياسية كافية.

¹²⁰ - نوجي ديانا، حالة مدن العالم 2009/2008: المدن المنسجمة، تقرير برنامج الأمم المتحدة للمستوطنات البشرية، عمان، الأردن.

على المستوى الوطني، تحدد التهيئة المجالية أو الترابية « Aménagement du territoire » الاختيارات الكبرى للدولة في مختلف الميادين الاقتصادية والاجتماعية... وهي تهدف إلى تنظيم الإقليم من خلال توزيع متجانس للسكان والخدمات و بلوغ مستو مثالي في استغلال الثروات.

أما التهيئة العمرانية « Aménagement urbain » في مفهومها العام تعني تجسيد لمبادئ سياسة الدولة وخياراتها الكبرى على مستوى المدينة أو التجمع. أما التخطيط العمراني « Planification urbaine » فهو توظيف لمجموعة من الأدوات التي تعمل على تجسيد سياسة التهيئة العمرانية للدولة أهمها مخططات التعمير « Plans d'urbanisme ».

أولاً: المزاجية بين التخطيط الحضري و تخطيط النقل

تشكل عملية المزاجية والتنسيق بين التخطيط الحضري وتخطيط الحراك رهانا حقيقيا للمدن التي تريد التغلب على مشاكل الحراك والاختناقات المرورية، وتعتبر منظومة النقل الحضري أحد أهم أركان التنمية العمرانية المستدامة بالأوساط الحضرية وخاصة بالمدن الكبرى، كما تكشف نوعية حركة المرور بجلاء، حسن السير الوظيفي (fonctionnement) بالمدينة من عدمه، فلا يمكن تصور خطة تطوير المدينة بمعزل عن خطة للنقل الحضري تستهدف المجال والوسائل، لا بل هناك من يدعو إلى ضرورة وضع مخطط النقل قبل المخطط العمراني.

وما يؤكد وعي الدولة الجزائرية بضرورة تطوير منظومة النقل الحضري في المدن الرئيسية، عودة المؤسسات العمومية للنقل الحضري للخدمة في العديد من المدن، بالإضافة إلى مشاريع القطارات الكهربائية (الترامواي) المبرمجة في الكثير من المدن الجزائرية التي من شأنها أن تكون بديلا قويا لوسائل النقل الفردية. هذه الإرادة الحكومية في بناء نظام نقل جماعي قوي تستدعي بالموازاة لذلك التركيز على التخطيط الحضري الشامل وبعتماد أدوات فاعلة ميدانيا، تضع حدا للتدخلات المعزولة والموضعية، وتسمح بالتجسيد الفعلي لمبدأ " التنسيق بين الحراك و العمران"¹²¹.

I - مستويات و أدوات التهيئة العمرانية

¹²¹ - CERTU-GART, 2001, Synthèse de l'état d'avancement et de l'analyse des PDU. 6 pp., <http://www1.certu.fr>, site visité le 03/06/2003.

سنحاول في الجزء الأول من هذا الفصل عرض تطور أدوات التهيئة العمرانية والتشريعات الجديدة على المستويات الوطنية، الجهوية والمحلية، وسنحاول إسقاط ذلك على منطقة الدراسة، من خلال الاعتماد على أهم القوانين التي تشكل مصادر التشريع في هذا المجال هي ثلاثة:

- قانون 87-03 بتاريخ 27 جانفي 1987 المتعلق بالتهيئة العمرانية والمحاور الكبرى للتهيئة.
- قانون 90-29 بتاريخ 01 ديسمبر 1990 المتعلق بالتهيئة والتعمير.
- قانون 01-20 المؤرخ في 12 ديسمبر 2001 المتعلق بتهيئة الإقليم والتنمية المستدامة.

جاء في القانون رقم 87-03¹²² المتعلق بالتهيئة العمرانية وفي مادته الثانية: "تهدف التهيئة العمرانية إلى الاستغلال الأمثل للمجال الوطني من خلال الهيكلية والتوزيع المحكم الأنشطة الاقتصادية والموارد البشرية والاستغلال العقلاني للموارد الطبيعية"، كما يحدد القانون المحاور الكبرى للتهيئة التي ترمي لإزالة الأسباب الهيكلية لعدم التوازن الجهوي وذلك من خلال تنمية الهضاب العليا عن طريق:

- إنشاء شبكة صناعية تتمحور حول الأنشطة الهيكلية
 - التنمية الريفية و استصلاح الأراضي واستغلال كل الثروات خاصة المائية
 - تدعيم تنمية المنشآت الأساسية للمواصلات وتوزيعها بشكل منسجم، وترقية التجمعات الحضرية الموجودة وانجاز مدن جديدة
 - الترقية الاجتماعية من خلال أعمال واسعة النطاق في مجال التربية و التكوين
- وقد خصص الفصل الثالث من نفس القانون 87-03 لأدوات التهيئة العمرانية، وجاء القانون 01-20¹²³ المؤرخ في 12 ديسمبر 2001 والمتعلق بتهيئة الإقليم وتنميته المستدامة، إلى تأكيد التوجهات والأدوات المتعلقة بتهيئة الإقليم التي تضمن تنمية منسجمة ومستدامة لكل التراب الوطني مع إدخال تعديلات على القانون السابق وتقديم أدوات جديدة يمكن عرضها وفق مستويات مختلفة:
- المستوى الوطني، الجهوي، الحواضر الكبرى، المستوى الولائي والبلدي. و قبل التطرق لأدوات التهيئة نعرض بعض تعاريف لبعض المصطلحات الواردة في نص التشريع منها:

- برنامج الجهة لتهيئة الإقليم و تنميته « Région programme d'aménagement et de développement » والإقليم يضم مجموعة من الولايات المتاخمة، لها خصوصيات طبيعية ووجهات إنمائية مماثلة أو متكاملة.
- الحاضرة الكبرى « Métropole » : التجمع الحضري الذي يشمل على الأقل ثلاثمائة ألف نسمة (300.000) ولها قابلية لتطوير وظائف دولية زيادة على وظيفتها الجهوية و الوطنية.

¹²² - الجريدة الرسمية، العدد 5، بتاريخ 28 جانفي 1987، 149.

¹²³ - الجريدة الرسمية، العدد 77، بتاريخ 15 ديسمبر 2001، 19.

- المساحة الحضرية « Aire métropolitaine »: الإقليم الذي يجب أخذه بعين الاعتبار بهدف التحكم في تسمية حاضرة كبرى و تنظيمها.

1 - مستويات التهيئة والتخطيط

- المستوى الوطني: الخطة الوطنية لتهيئة الإقليم SNAT Schéma national d'aménagement du territoire

تشمل الخطة الوطنية كل التراب الوطني ويتم فيها تحديد الأسس و الخيارات الكبرى لإستراتيجية التنمية الاقتصادية والاجتماعية للدولة بهدف تحقيق التوازن الإقليمي والتنمية المستدامة. يضع SNAT المبادئ التي تحكم توطن البنى التحتية الضخمة للنقل والتجهيزات الكبرى و غيرها من الخدمات ذات المنفعة الوطنية، تعدها الدولة ويتولى المجلس الوطني لتهيئة الإقليم وتنميته المستدامة عملية التقييم الدوري والمتابعة الميدانية لتنفيذها¹²⁴.

في نفس المستوى يندعم المخطط الوطني بمخططات خاصة كالمخطط التوجيهي لتهيئة السواحل والمخطط التوجيهي لحماية الأراضي و مكافحة التصحر. في إطار تنفيذ SNAT أوصى القانون (المادة 22) بتأسيس مخططات توجيهية للبنى التحتية والخدمات الجماعية ذات المنفعة الوطنية منها المخطط التوجيهي للنقل الذي يشمل الطرق والطرق السريعة، السكة الحديدية، المطارات و الموانئ... ومخططات للقطاعات الأخرى كالمخطط التوجيهي للمناطق الصناعية، للمؤسسات الجامعية و هياكل البحث... وغيرها.

جاء المخطط الوطني للتهيئة 2025 في الجزائر¹²⁵ ليحدد الفرص الكبرى التي تمنحها العولمة وفي نفس الوقت التحديات التي تفرضها، ويعمل SNAT على تحديد مواطن القوة والضعف لمختلف مناطق الدولة الجزائرية في ظل انتقال التنافس الاقتصادي العالمي من المؤسسات إلى المناطق والأقاليم التي أصبحت ترتبط ارتباطا وثيقا بالعالم المحيط. المبدأ الرئيسي الذي اعتمده المخطط هو استدامة الموارد من خلال إعادة التوازن الإقليمي وتشجيع جاذبية و تنافسية الأقاليم لتجسيد المساواة الاجتماعية.

¹²⁴- الجريدة الرسمية، العدد 77، بتاريخ 15 ديسمبر 2001، القانون 20-01، المادة 21.

¹²⁵- Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Environnement et du Tourisme , La mise en œuvre du schéma national d'aménagement du territoire (SNAT) 2025, février 2008.

الخريطة المرفقة رقم (13) والتي تمثل الجزائر في أفق 2025 ، تبرز وعي الدولة بالدور الذي تلعبه مشاريع الطرق السيارة والطرق المزدوجة في تحقيق أهداف سياسة الدولة في التهيئة.

- الطريق السيار شرق-غرب Autoroute Est-Ouest
- الطريق السيار للهضاب العليا Rocade des Hauts Plateaux
- الطرق الساحلية Routes du littoral
- الطرق الرابطة بين الشمال و الجنوب Routes pénétrantes Nord-Sud

خريطة رقم (13) : الجزائر في أفق 2025 حسب الخطة الوطنية للتهيئة العمرانية SNAT



Source : Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Environnement et du Tourisme, La mise en œuvre du schéma national d'aménagement du territoire (SNAT) 2025, février 2008.

- المستوى الجهوي: الخطة الجهوية للتهيئة العمرانية SRAT

Schéma régional d'aménagement du territoire

هي أداة تبسيط وتكيف أعمال التهيئة العمرانية الواردة ضمن الخطة الوطنية قصد القضاء التدريجي على الاختلالات والفوارق الجهوية وتشجيع التنمية والتكامل بين الجهات¹²⁶. تهدف الخطة الجهوية التنسيق بين السياسات القطاعية لتحقيق الأهداف المشتركة لمختلف مناطق الدولة، ويمكن اعتبارها كمخطط ما بين الولايات inter wilayas ، تعمل على تقييم واقع المنطقة وما تتوفر عليه من إمكانيات، وتعمل كوثيقة تحليلية استشرافية على تحقيق مشروع تهيئة وتنمية مستدامة للإقليم المعني

¹²⁶- المادة 25 من القانون 87-03 المتعلق بالتهيئة العمرانية، المرجع السابق.

بالدراسة. تحدد المادة 48 من القانون 01-20 تسع جهات هي: الفضاء الجهوي لتهيئة الإقليم وتنميته لجهات شمال وسط، شمال شرق وشمال غرب، و فضاءات الهضاب العليا وسط، شرق، وغرب بالإضافة للجنوب شرق والجنوب غرب وأقصى الجنوب. يشكل المخطط الإقليمي للهضاب العليا¹²⁷ « SRAT Hauts Plateaux » أداة تجسيد وتنفيذ المخطط الوطني من خلال:

- تقييم وضعية المنطقة وتحديد إمكاناتها و رهانات التهيئة والتنمية المستدامة فيها
 - تحديد مؤهلات التكامل فيها من خلال توطن البنى التحتية وتوزيع السكان بهدف تفعيل الاقتصاد الجهوي المبني على التنسيق بين ولايات المنطقة في كل القطاعات
 - اقتراح المشاريع الاقتصادية الواعدة والموفرة لفرص الشغل، وتنظيم البنية الحضرية وتدعيم البنى التحتية بهدف التطوير المنسجم لمدن الجهة
 - تشكل الخطة الجهوية وثيقة مرجعية للتنمية الجهوية لمدة 20 سنة وتؤسس ندوة جهوية لتهيئة الإقليم لكل جهة ترسم العمليات المختلفة للبرامج وتسهر على تنفيذها.
 - تقييم وتشخيص واقع المنطقة والوصول الى تحديد الإمكانيات المتوفرة « avantages » والفرص التي هي في المتناول « opportunités »
 - تحديد الاستعمال الأمثل لكل جزء في هذا المستوى وتوجيه عمليات النمو العمراني وبذلك نصل إلى الصورة الحية الكاملة الشاملة للإقليم.
- من هنا نلاحظ أن التخطيط القومي يمكن تحقيقه على المستوى الإقليمي وذلك بتوزيع السكان والأنشطة داخل إطار موحد يتجاوز مع طبيعة قدرات الإقليم وإمكانياته ومع السياسات والأهداف العامة لخطط التنمية القومية.
- مستوى إقليم الحواضر الكبرى: المخطط التوجيهي لتهيئة فضاءات الحواضر الكبرى

SDAAM

Schéma directeur d'aménagement d'aire métropolitaine ¶

يحل محل مخطط التهيئة للولاية بالنسبة للحواضر التي يزيد عدد سكانها عن 300.000 نسمة، لأن إقليم المدينة الكبيرة أو "الحاضرة" Métropole يقوم على أساس الترابط و التفاعل بين كل العناصر المكونة له، فلا يمكن التعامل مع المدينة كوحدة منعزلة ومستقلة عن إقليمها الحضري Aire métropolitaine الذي تتأثر به ويتأثر بها من خلال ما يظم من أنشطة وتجمعات سكانية. وصلت المدينة الجزائرية إلى درجة من النمو يصعب تسبيرها بخطط قطاعية مستقلة، تعمل على هدر المال والوقت والفاعلية، ف جاء قانون المدينة 20 فيفري 2006 لتدارك ما فات. واستفادت المدن

¹²⁷ - Ministère de l'aménagement du territoire de l'environnement et du tourisme, Schéma régional de l'aménagement du territoire « SRAT », Région programme Hauts Plateaux Est, Synthèse de la mission I, Volume I, février, 2009.

المتربولية الجزائر وهران قسنطينة و عنابة من مخططات لتهيئة أقاليمها SDAAM لتكون أطرا للتخطيط الحضري لها، بمعايير جديدة تركز على حجم التبادلات التي تغذيها مع المدن الأخرى من خلال التعامل مع المدينة وفق مبدأ " التفكير إقليميا و التحرك محليا " « Penser global, agir local »¹²⁸ ، ما يتطلب رؤية شاملة واقتراح تصور للتفاعل بين إشكاليات مختلفة طبيعية و بشرية على المدى البعيد (20 سنة).

وقد تطور مفهوم التعامل مع إقليم المدينة و تخطيط النطاق الحضري إلى تطوير أدوات جديدة مثل مخطط التنسيق الحضري Schéma de Cohérence Urbaine بصدد الإعداد مثلا بالنسبة لمدينة قسنطينة "SCU de Constantine" من طرف مكتب الدراسات "URBACO-EDR" ويهدف حسب المكتب إلى توفير للسلطة المحلية إطار تدخل متناسق حسب القواعد الحديثة للعمران، من خلال التركيز على كل القطاعات لتحقيق النمو المثالي للمدينة¹²⁹.

- المستوى الولائي: تخطيط المدينة (مخطط التهيئة للولاية) PATW Plan d'Aménagement du Territoire de la Wilaya

يكون على المستوى الرابع وهو الولاية، تعده وتوجهه المصالح الولائية في إطار توجيهات الخطة الجهوية والوطنية. يعمل المخطط الولائي انطلاقا من تقييم إمكانيات كل البلديات على تحديد مساحات التنمية المشتركة بينها ومجالات التدخل لتجسيد مختلف المشاريع على مستوى التجمعات لكل بلدية يعمل على توجيه الشبكة العمرانية في الولاية ويهدف إلى تقوية العلاقات بين البلديات. تحدد مخططات تهيئة الإقليم الولائي:

- مخططات تنظيم الخدمات المحلية ذات المنفعة العمومية
 - مساحات التهيئة والتنمية المشتركة بين البلديات
 - السلم الترتيبي العام وحدود هذه التجمعات الحضرية الرئيسية
- يبادر والي الولاية بإعداد مخطط تهيئة الإقليم في الولاية ويمكن أن يترتب على تنفيذه إبرام عقود تنمية تشترك فيها الدولة و/أو الجماعات الإقليمية والمتعاملين والشركاء الاقتصاديين. استفادت ولاية سطيف من مخطط التهيئة في سنة 1995 ومخطط آخر في 2008. يضع القانون 01-20 مسؤولية الولاية في إعداد المخطط، يهدف " PATW de Sétif " الجديد 2008¹³⁰ بالدرجة الأولى، إلى تجسيد هدف التنمية المستدامة و البحث عن العمليات الواجب اتخاذها من أجل ضمان تنمية منسجمة ومتكاملة لمجال الولاية بمساهمة كل الفاعلين، ويشكل إطار مرجعي لكل سياسات التنمية والتهيئة العمرانية على المديين المتوسط والبعيد لولاية سطيف.

¹²⁸ - GUERNI H, Aire métropolitaine : approche dynamique de l'organisation spatiale (cas de Constantine), Manuscrit auteur, publié dans "Penser la ville – approches comparatives, Khenchela : Algérie, 2008.

¹²⁹ - Groupement URBACO-EDR, SCU de Constantine, <http://www.urbaco-edr.com/groupement.htm>

¹³⁰ - Wilaya de Sétif, Direction de la planification et de l'aménagement du territoire, Plan d'aménagement du territoire de la Wilaya de Sétif « PATW », Phase 1, Aout 2008.

والمخطط حسب ما جاء فيه، يجب أن يستشرف مستقبل الولاية ويسمح لها بتوجيه نموها الحضري، وبناء مشروعها التنموي والاستجابة للاحتياجات المتزايدة للسكان في مختلف المجالات جاء المخطط في ثلاث مراحل:

- الأولى تتعلق بعرض لواقع الإقليم على مختلف المستويات للخروج بالميزات والتوجهات العامة السائدة
 - الثانية تعرض مخططات التهيئة
 - الثالثة تبرز المخطط التوجيهي للتهيئة حسب نطاقات التخطيط والمخططات البلدية
- أهم النتائج التي سجلها المخطط
- إقليم متباين طبيعياً، يتميز بجاذبية كبيرة لكن يعيش اختلالاً في توزيع السكان والأنشطة
 - حركة التعمير الكبيرة التي يشهدها
 - تتميز الولاية بإمكانيات اقتصادية كبيرة زراعية وصناعية وتجارية
- الأهداف و الرهانات التي يمكن قراءتها من خلال المخطط:
- تحسين نوعية العمل الاقتصادي وتنميته
 - بناء المجال بحيث يشمل المجال الحضري والريفي
 - تحسين استغلال الهياكل و شبكات الطرق لرفع مستوى الحياة الحضرية
 - حماية المحيط والبيئة من الأخطار
- الملاحظ هو طغيان الجانب النظري في تحليله للواقع وسرده للمعطيات، فالمخطط يفتقر إلى الأدوات الدقيقة في التشخيص وبالتالي تقديم توصيات عملية يمكن تجسيدها في الواقع.

2- أدوات التخطيط الحضري

يحدد القانون 90-29¹³¹ المؤرخ في 01 ديسمبر 1990، المتعلق بالتهيئة و التعمير في مادته الثانية استغلال و تسيير الأراضي القابلة للتعمير و تكوين و تحويل الإطار المبني في إطار القواعد العامة للتهيئة و التعمير و أدوات التهيئة و التعمير. وتشير المادة 10 منه إلى أن أدوات التعمير تتشكل من المخططات التوجيهية للتهيئة و التعمير "PDAU" و مخططات شغل الأراضي "POS" ومن التنظيمات الخاصة بها.

- المخطط التوجيهي للتهيئة و العمران (PDAU)

Plan directeur d'aménagement et d'urbanisme من أهم خصائصه:
- أداة للتخطيط المجالي و التسيير الحضري لدى الجماعات المحلية على المدى البعيد (15-20 سنة)

¹³¹- الجريدة الرسمية، العدد 52، تاريخ 02 ديسمبر 1990، ص 1652.

- يكون على مستوى البلدية أو التجمع السكاني أو يكون على مستوى يجمع عدد من البلديات
« PDAU intercommunal » كما هو الحال للمخطط الذي يتم إعداده لبلديات النطاق الحضري
لمدينة سطيف

- يحدد المخطط التخصيص العام للأراضي (مساكن، تجهيزات، بنية تحتية...) و يحدد مناطق التدخل
في الأنسجة الحضرية و المناطق الواجب حمايتها
- يهدف المخطط إلى توجيه استعمال المجال الحضري و حركة التوسع العمراني وفق ما تقتضيه
المصلحة العامة

- للمخطط وزن قانوني بحيث لا يمكن استعمال المجال « usage du sol » للبناء أو لغيره من
الاستعمالات بشكل يتعارض وتوجيهات المخطط

- يصادق الوالي على المخطط إذا كان عدد السكان في التجمع أقل من 200.000 نسمة، الوزير
المكلف بالعمران إذا زاد العدد عن هذا الحد. ويصادق عليه بمرسوم تنفيذي إذا زاد عدد السكان عن
500.000 نسمة (المادة 16 من نفس القانون)

- يعمل المخطط في إطار الخطط الولائية و الجهوية و الوطنية.

يشكل المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير PDAU ومخطط شغل الأرض POS أدوات التعمير
والتخطيط المجالي و التسيير الحضري في الجزائر، لكن تبقى إشكالية تطبيقها الميداني و ضرورة
تكيفها مع النمو العمراني المستقبلي من الملفات المطروحة في الاجتماعات و على أعلى
المستويات¹³². و في ظل غياب إستراتيجية ذات أبعاد وطنية، إقليمية و محلية، يتواصل زحف العمران
بطريقة عشوائية على الأراضي الزراعية ويستمر انتشار العديد من الأحياء الهشة في ضواحي المدن.
و إذا كانت المدينة أساس كل إستراتيجية تهيئة تم إصدار القانون التوجيهي للمدينة¹³³ المتضمن تعريف
عناصر سياسة المدينة في إطار سياسة تهيئة الإقليم و تميته المستدامة، إعادة هيكلة و تأهيل النسيج
العمراني و تحديثه التحكم في توسع المدينة... و من بين آخر ما اقترحت وزارة التجهيز و تهيئة
الإقليم، هي أداة جديدة للتحكم في النمو العمراني " la maitrise de la croissance
urbaine (MCU) " تهدف توسيع الدراسة و التحليل العمراني إلى مجال أوسع يصل حتى الإقليم.
التخطيط الحضري في إقليم الدراسة

على مستوى بلدية سطيف فقد تميزت أدوات التخطيط بالجزئية و النظرة المحدودة في معالجة وضعية
المدينة و قضايا العمران فيها. فبالنسبة للمخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير لبلدية سطيف (PDAU)
1997 ، قد أوصى بضرورة التحكم في النمو الحضري للمدينة ، من خلال إنشاء أقطاب نمو تخفف من

¹³² - réunion Gouvernement Walis, "Gestion des villes et amélioration urbaine" Rapport final, atelier 4, palais des Nations -Club des Pins- 25 juin 2006

¹³³ - قانون رقم 06-06 مؤرخ في 21 محرم عام 1427 الموافق 20 فبراير سنة 2006

حدة الضغط على المركز ، مثل عين أرناط و أولاد صابر و الأوريسيا ومزلوق . كما تطرق المخطط للنمو العشوائي الذي تعرفه التجمعات الثانوية و أوصى بضرورة إعادة هيكلة أنسجتها العمرانية. لكن ميدانياً أفنقر هذا المخطط إلى آليات التنفيذ. إن افتقار المخطط لأدوات التحليل الدقيقة للواقع الحضري وبالتالي التصور المستقبلي للتوسع و توجيهه، يؤدي كل مرة إلى استنفاد الاحتياطات العقارية المتوفرة بالتالي نمو المدينة على مجالات جديدة و بشكل عشوائي. في هذا السياق تقرر في 2005 مراجعة المخطط التوجيهي التي استمرت حتى 2009 ، وهذا التماطل في الإعداد و الانجاز للمخططات و عدم مراعاة الآجال المحددة، من شأنه زيادة تأزم واقع المدينة. كما تقرر الإعداد لانجاز المخطط التوجيهي بين البلديات و الدراسة قد انطلقت. يشكل انجاز مجموعة من المشاريع الكبرى في وسط المدينة وأطرافها كشق الطرق الاجتياحية و بناء نفقين، و انطلاق الدراسة لمشاريع أخرى هامة و مهيكلة أهمها مشروع القطار الكهربائي و مشروع المحطة متعددة الأنماط وغيرها من المشاريع التي تبرمج بشكل معزول و في غياب أي تنسيق بينها. فالمخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير PDAU المصادق عليه في 2009 لم يشر إلى هذه المشاريع و أوجه التكامل بينها، مما يحد من فاعليتها و يؤدي حتى إلى تعارضها.

إعداد مخطط ما بين البلديات **Plan d'aménagement inter communal**

نظرا للطلب الكبير على العقار الذي تشهده خاصة في السنوات الأخيرة بسبب التمدد الحضري و التوسع الاقتصادي و تعاظم الدور الميترولوجي للمدينة من خلال تضاعف مبادلاتها مع إقليم الهضاب العليا و الوطن بشكل عام. يستدعي إعداد و انجاز هذا المخطط تجنيد و تضافر جهود المختصين و فرق بحث متعدد التخصصات تسهر في كل مراحل المخطط على جمع كل المعلومات و الأفكار التي تحيط بكل زوايا الأقاليم و تطوره المجالي الزمني الاقتصادي و الاجتماعي، من خلال فتح العديد من الورشات و النقاشات وفق مقاربة جديدة على أساس تناسق و تكامل بين البلديات. الأمر الذي يفرض على المدى القريب التدخل على مستوى الأطراف القريبة في الجهة الشرقية، الحاسي (السكن و التجهيزات) و الجهة الغربية (شوف لكداد) انجاز مشاريع تهيئة النسيج العمراني و تحسين ما هو قائم. أما على المدى البعيد فيجب الاهتمام بالبلديات المجاورة التي تستقبل النمو المفترض على المركز و ما يتطلبه من توفير مساحات وأوعية عقارية كما في بلدية أولاد صابر الواقعة على الجهة الشرقية. و ضرورة تدعيم البلديات بالتجهيزات و المرافق الضرورية للحياة. المخطط بين البلديات يجب أن يجسد مبادئ التنمية المستدامة واستمرار جاذبية المركز سطيف.

- مخطط شغل الأراضي POS

يشكل أداة التسيير العمراني على المستوى المحلي هو دليل للقوانين و الوسائل العملية و القواعد التي تسمح بالاستعمال المثالي للمجال على مستوى البلدية أو جزء منها، يكون على المستوى المتوسط 5-10 سنوات. يحدد المخطط بالتفصيل حقوق استخدام الأراضي للبناء، المظهر الخارجي للبنىات، المساحات العمومية والخضراء... هو أقرب أداة إلى المهندس المعماري و المتدخلين المباشرين على المجال العمراني، يهدف المخطط حسب القانون إلى تقنين الفعل العمراني ليكون متماشيا مع المشروع الحضري الذي يحدده المخطط التوجيهي للتهيئة العمران و تعيين الأراضي الفلاحية الواجب حمايتها.

وضعية المخططات التوجيهية للتهيئة ومخططات شغل الأرض في بلديات النطاق

أنهت بلديات ولاية سطيف إعداد مخططاتها التوجيهية في سنة 1997 غير أن 47 بلدية من أصل 60 خضعت مخططاتها للمراجعات قبل آجالها التي يفترض أن تصل إلى 20 سنة، و عملية المراجعة لاحقة في البلديات 13 الباقية (أنظر الجدول رقم 45 بالنسبة PDAU، و 45 ب بالنسبة POS)، ما يدل على غياب الفاعلية و فشل هذه الأدوات في القيام بدورها. في هذا الصدد فإن مديرية التعمير و البناء المخول لها متابعة مثل هذه المخططات، قد ردت أسباب المراجعات إلى العوامل التالية:

- عدم تخصيص عقار كاف قابل للتعمير .
- صعوبة استغلال العقار المخصص بسبب طبيعته القانونية أو عدم صلاحيته.
- الاستعمال المفرط و غير العقلاني للعقار .
- غياب نظرة استراتيجية مستقبلية و اقتصار توطين مشاريع التنمية في كبرى التجمعات دون التجمعات الثانوية.
- البرنامج الطموح و الضخم الذي بادرت به الدولة و الذي تجاوز توقعات المخططات.

جدول رقم (45): وضعية المخططات التوجيهية في بلديات ولاية سطيف

الدراسات المسجلة	47 دراسة
المخططات المصادق عليها	05 (سطيف، عين ولمان، صالح باي، العلة، بوقاعة)
المخططات المنتهية	06 (حمام السخنة، عين أرناط، الأوريسيا، عين عباس، عموشة، قجال)
المخططات في طور الدراسة	36 مخطط
في المرحلة الثالثة	06 (معاوية، مزلق، بئر العرش، حمام قرقر، عين لاجر، بيضاء برج)
في المرحلة الثانية	10 (عين ازال، الحامة، التلة، الرصفة، بوطالب، الطاية، أولاد سي أحمد، أولاد تبان، القلثة الزرقاء، الولجة)
في المرحلة الأولى	20 (قصر الأبطال، الدهامشة، بازر صخرة، أولاد صابر،

بنر حدادة، قلال، تاشودة، جميلة، أولاد عدوان، عين الكبيرة، بلاعة، واد البارد، عين الروى، بني وسين، بني فودة، ذراع قبيلة، بوعداس، ماوكلان، قنزات)	
13 (تيزي نبشار، بابور، سرج الغول، عين السبت، بني ورتيلان، عين لقراج، بني موحي، بني شبانة، أبيث نوال مزادة، أيت تيزي، بوسلام، حربيل، تالة ايفاسن)	المخططات الغير مسجلة

المصدر: المجلس الشعبي الولائي، تقرير حول ملف السكن، مداورات الدورة العادية 2008.

جدول رقم (45 ب): وضعية مخططات شغل الأرض في بلديات ولاية سطيف

156 دراسة	الدراسات المسجلة
124 مخطط	المخططات المصادق عليها
13 مخطط	المخططات المنتهية
12 مخطط	المخططات في طور الدراسة

المصدر: المجلس الشعبي الولائي، تقرير حول ملف السكن، مداورات الدورة العادية 2008.

من خلال هذه الوضعيات يمكن تسجيل الملاحظات التالية:

- حركة التعمير الكبيرة التي تعيشها الولاية، والقطاع بشكل خاص و تأخر إعداد و المصادقة على المخططات التوجيهية، وتأهيل مخططات شغل الأراضي في المناطق المأهولة.
- طبيعة الملكية يؤثر بشكل كبير في توجيه العمران من خلال منح الأولوية للأراضي العمومية وعدم اللجوء إلى الأراضي الخاصة إلا استثنائيا.
- ضعف التنسيق بين الهيئات في مختلف الدراسات كالبديية و مصالح المناجم و سونلغاز ومكاتب الدراسات.
- نقص في مكاتب الدراسات

II - غياب تخطيط الحراك في أدوات التخطيط العمراني

يهدف تخطيط النقل بشكل عام إلى إيجاد حلول شاملة وبعيدة المدى لمشاكل الحراك، كزيادة عامل الأمان والتقليل من الحوادث الناتجة عن ازدحام الطرق، تحسين تدفق المرور و تقليص زمن الانتظار، تحسين البيئة المحيطة. فالطلب المتزايد على النقل يؤدي إلى ضغط كبير على البنية التحتية و الهياكل مما يسبب الاختناقات خاصة في مركز و مداخل ومخارج المدن.

إن أساس مشاكل حركة المرور والنقل اليوم، أن النمو العمراني للمدينة كان في كثير من الأحوال عشوائياً أو أنه يخالف المخططات العمرانية، وبالتالي أصبح النمو عملية إضافية عمرانية على النسيج العمراني القائم مما يؤدي إلى انعكاسات خطيرة على تخطيط حركتي المرور والنقل وحركة المشاة في المدينة.

و قد أثبتت الدراسات في هذا المجال أن أساس مشكلات المرور لا تكمن بالدرجة الأولى في قصور الإمكانيات المتاحة من هياكل قاعدية و شبكات طرق و وسائل نقل، بل في قصور أو غياب إستراتيجية نقل شاملة، تتناغم و تتناسق مع توجهات المخططات التوجيهية للتهيئة و التعمير. و عليه فلا يمكن

تصور خطة تطوير حضري للمدينة بمعزل عن خطة للنقل الحضري تستهدف الشبكات والهيكل والوسائل و أنظمة المرور، و يرى بيار ميرلان « Pierre MERLIN » في كتابه "تخطيط النقل الحضري"¹³⁴ « La planification des transports urbains » أن مخطط النقل الحضري للمدينة يجب أن ينجز في نفس الوقت الذي يتم فيه إعداد مخطط التعمير، ويؤكد على ضرورة التنسيق الكبير بين الفرق التي تقوم بالتحضير لانجاز المخططين... و مخطط النقل الحضري لا يقتصر فقط على وضع التوجهات العامة المتعلقة بتوطين المنشآت و الهياكل الكبرى الجديدة، بل يجب أن يحتوي على مخططات مرور دقيقة، تحدد عمليات نقطية محددة المكان و معروفة التأثير ضمن رؤية واضحة للتجمع الحضري.

إن حل مشكلة حركة المرور والنقل في المدينة يكون من خلال إقليمها، نظرا للترابط الكبير بين استعمالات الأراضي و حركة المرور باعتبار الأخيرة هي انعكاس لمدى التفاعل بين مختلف الأنشطة. حيث أكد بوشنان "BUCHANAN" على العلاقة بين حركة المرور و توزيع المباني بالمدينة حين قال " إن حركة النقل في المدينة غالبا ما تتبع ترتيب المباني فيها باعتبارها منبع و غاية الرحلات"، ثم قال " إن تدفق الحركة بغرض العمل يعتمد على موقع و حجم أماكن العمل بالنسبة للمساكن"¹³⁵. عرفت المدينة الأوروبية تغيرات جذرية بتأثير الثورة الصناعية، و مع تطور تخطيط العمران من خلال " ظهور ما يسمون بعمالقة التخطيط الذين وضعوا خططا مشهورة ساهمت في حل مشاكل لم تشهدا المدن من قبل، إلا أنهم و في نفس الوقت لم يتخيلوا يوما أن تصبح حركة المرور و النقل بمثل ما هي الآن... إن هذه الخطط و التجارب تبدو غير شاملة لأنها تفتقر إلى عنصر مهم أصبح أحد ركائز التخطيط الحضري ألا و هو كل ما يتعلق بالنقل و المرور"¹³⁶. مع مرور الزمن ترسخت لدى المهتمين بالتخطيط العمراني فكرة أن لتوزيع استخدامات الأرض و تقسيم المجال اعتمادا على المقاربة الوظيفية (سكن، عمل، خدمات...) باعتبارها هي التي تولد الحاجة إلى التنقل دورا مهما في تخطيط الحراك، ما يستدعي أخذه بنظر الاعتبار لتحقيق أحسن ربط بين مصادر الحركة و نقاط الوصول.

العوامل و الرهانات المتحكمة في تخطيط النقل

ما تعيشه الحواضر الجزائرية اليوم من تأزم على الأصعدة الاقتصادية و الاجتماعية و البيئية، وما تشهده من تراجع في مستوى العيش فيها، يضع مشاكل الحراك في صلب اهتماماتها و في مقدمة أولويات التخطيط لمجالها الحضري. فشبكات النقل كونها هيكل المدينة و حامل الحراك لا بد أن يتم

¹³⁴ - MERLIN P, La planification des transports urbains , Masson, Paris,1984

¹³⁵ - صفوان العساف، المنظومة المرورية في إطار التخطيط العمراني لمركز مدينة حماه، كلية الهندسة المعمارية - جامعة البعث - الجمهورية العربية السورية.

¹³⁶ - نبيل الكردي، التجربة الغربية في التوفيق بين التخطيط العمراني والحركة والنقل والمرور، مخطط مدن - وزارة الشؤون البلدية - عمان - المملكة الأردنية الهاشمية

اختيارها بدقة و تدرس بعمق. أمثلة في النطاق الحضري لمدينة سطيف، مجموعة من العمليات الهامة التي أنجزت أو هي في طور الانجاز افتقرت إلى دراسات جدوى مسبقة، و دراسات تقييم للآثار المترتبة:

- الأنفاق في وسط المدينة: باب بسكرة و حي عين تيبنت
- الطرق الاجتتابية (الشرقية و الغربية)

هذه الدراسات يفترض أن لا تقتصر فقط على جانبها التقني الذي يقوم به المهندسون المتخصصون بل تتعداه إلى الاقتصادي (التكلفة و الجدوى الاقتصادية التي تعود بايجابيات كثيرة على الحياة الاجتماعية من تقليص لتكاليف التنقل الزمنية و المادية، التقليص من الاختناقات، الحوادث و التلوث). إن ما يزيد في أهمية اختيار البدائل المناسبة (المشروع المثالي للمكان المناسب) هو طول حياة المشروع، فإذا كانت الحافلة تعيش في الدول الغنية 10 سنوات و في الدول النامية 20 سنة أو أكثر، فإن الطريق أو المحول أو النفق الأرضي يعيش لأجيال أو لقرون من الزمن أكثر من حياة المباني و هياكل المصانع و غيرها. ما يضاعف بالضرورة مدة الدراسات التي تستمر لعدة سنوات نظرا كذلك للأغلفة المالية الموجهة لهذه المشاريع.

حسب بيار ميرلان في مرجعه السابق فإن النقل يستدعي تحليلا ثلاثي الأبعاد

- البعد المجالي L'espace: هياكل و شبكات و مدى تأثيرها في النسيج الحضري

- الزمن Le temps: يحدد القيمة الاقتصادية و الزمن اليومي للمستعمل في مجال النقل

- المال L'argent: العبء على الجماعات المحلية التكاليف على المستعمل

يضاف إلى هذه الأبعاد الثلاثة بعد يتعلق بمستوى الخدمة الموفرة الذي يتحدد بعوامل الراحة و الأمان و بعد يتعلق بالآثار الجانبية les nuisances..من خلال هذه العناصر الثلاثة تتحدد الرهانات وبالتالي الأولويات.

أدوات تخطيط و تنظيم النقل و المرور في النطاق

- **مخطط المرور "Plan de circulation"**: هو أداة تنظيم و تسيير للمرور على المدى القريب (5 سنوات على الأكثر)، يهدف إلى تحقيق استغلال أمثل للعرض من هياكل و شبكات و حظيرة لتلبية الطلب على النقل للأفراد و السلع داخل المدينة. يقوم بتشخيص واقع المرور و تزويد السلطات بمجموعة من الأدوات التقنية و التنظيمية التي تسمح بتحسين ظروف المرور على المدى القريب للمدينة باقتراح عمليات تهيئة على مفترقات الطرق، تنظيم المرور بالأضواء، تحديد و تعديل اتجاهات السير، يهدف عموما تحقيق أكبر سيولة لحركة المرور من خلال:
- تنظيم و تهيئة المجال الذي يحتوي الحراك لتحسين أدائه بالنسبة للمركبات و المشاة

- تحسين الحراك للولوج إلى مراكز الخدمات و الإدارات و المؤسسات (البنوك المدارس مناطق الأنشطة السوق)
 - ضمان أحسن ظروف الحراك (السيولة و الأمان للتنقلات)
 - حماية البيئة و المحيط (تقليل التلوث البيئي و الضوضائي)
 - تحسين و زيادة فعالية النقل العام من خلال إعطاء الأولوية لحافلات النقل العام بتأمين ممرات خاصة و تحديد المواقع المناسبة لها مع تنويع أنماط النقل، تنظيم أماكن لتوقف السيارات
 - مواقع الخدمات و الأنشطة و الأسواق في المدينة
- إلى غاية 2010 لا تتوفر مدينة سطيف على مخطط مرور، فقد تم في 2007 اقتراح مخطط مرور لم يلق موافقة السلطات المحلية¹³⁷، و في أبريل 2009 تحصل مكتب الدراسات للنقل الحضري "BETUR" على مشروع دراسة و إعداد مخطط المرور و النقل لمدينة سطيف.

- مخطط النقل "Plan de transport"

نظرا للحجم السكاني الكبير الذي تتمتع به المدن الجزائرية و الحراك الذي تعرفه تسهر مخططات المرور¹³⁸ على تحقيق الأهداف التالية: تحسين فاعلية المرور باستخدام أمثل للهياكل و التقنيات المتوفرة، تحسين نوعية الحياة من خلال تقليل عدد الحوادث، الاختناقات و التلوث الهوائي والضوضائي، ضمان فرص متساوية لتتنقل كل المواطنين إضافة إلى توجيه مستعملي الطريق.

إلى غاية 2004 كان تخطيط النقل شكلي، حيث اعتمدت وزارة النقل في توجيهاتها لانجاز المخططات على نماذج تشبه استثمارات تقوم المديرية الولائية بالإجابة عنها، فكانت بعيدة كليا عن المعنى التقني للمخطط. جاء المرسوم التنفيذي رقم 04-416 المؤرخ في 8 ذي القعدة عام 1425 ه الموافق 20 ديسمبر 2004 المحدد لكيفيات إعداد مخططات النقل البري للأشخاص و تطبيقها، في مادته الثالثة ليحدد عناصر المخطط (الدراسة التقنية الاقتصادية) و المحاور التي يتكون منها: تحديد محيط الدراسة، تحديد أفاق الدراسة، تحليل الوضعية الحالية، ملخص النتائج تطبيق نماذج توقعات حركة المرور... جاء الفصل الأول لتحديد كيفيات إعداد المخطط الوطني للنقل يشمل الطرق و السكك الحديدية ذات المنفعة الوطنية و الهياكل الأساسية للنقل كالمحطات البرية و يعمل على ضبطها ضمن المخطط التوجيهي للمنشآت الأساسية، كما يحدد الأعمال الواجب القيام بها فيما يخص الاستثمار و يضبط مخطط التمويل المتصل به. إعداد هذا المخطط من صلاحيات الوزير و يتم على أساس مخططات النقل الولائية. في القسم الثاني خص المرسوم كيفيات إعداد مخطط النقل في الولاية (المنفعة المحلية)

¹³⁷- APC de Sétif., *Plan de circulation de Sétif, Phase diagnostic*, Juillet 2007

¹³⁸ - Ministère des transports, *Etude du plan de transport urbain et du plan de circulation de l'agglomération d'Alger, Rapport de diagnostic, version définitive*, Groupement : Dessau-Soprin / STM / Thales, Novembre, 2004.

والذي تعده المصالح المختصة التابعة للولاية و يحدده الوالي المختص إقليميا بعد أخذ رأي لجنة التنسيق في الولاية. القسم الثالث مخطط النقل الحضري الذي يحدد الاتصالات المنتظمة عبر الطرقات والسكك الحديدية في النقل الحضري و شبه الحضري و المنشآت الأساسية للنقل.

يحدد المرسوم كفاءات إعداد المخطط بدقة من خلال مراحل يجب تتبعها

- معرفة الموقع: زيارة الموقع

- تحديد مساحة الدراسة و آفاقها، التحديد يجب أن يكون ناجما عن معرفة حقيقة للموقع و يضبط بعد تشاور بين لجنة التنسيق و مكتب الدراسات

- جمع المعطيات يجب أن تكون المعطيات التي يتم جمعها من مكتب الدراسات دقيقة وواقعية قدر الإمكان من أجل تحقيق مصداقية أفضل للنتائج موثوقة المصدر و تتضمن: شغل الأراضي من خلال المعطيات السكانية الاقتصادية التنقلات المحصاة - عرض النقل أي إحصاء جميع خدمات النقل الخاص و العمومي و النقل بواسطة سيارات الأجرة و نقل العمال و التلاميذ ، يجب تحديد التنقلات المسالك المتخذة للمركبات وتيرة المرور عدد المركبات سنها نوعية الخدمات و أمنها و عدد المقاعد المتوفرة و التسعيرات المطبقة و سعة الخدمة و طول الخطوط الخ...

شروط المرور أي تحديد الخصائص الوظيفية و الهندسية لشبكة الطرقات و حساب حركة المرور في المقاطع و ملتقيات الطرق و عرض التوقف و قياس السرعة التجارية و كشف اتجاهات المرور في الشبكة الطرقية- طلب النقل أي توليد طلب النقل حسب المنطقة و كذا اتجاه التدفقات و سيتم تقييم التحقيقات الميدانية مع الأخذ بعين الاعتبار ما يلي حساب المستعملين الذين يركبون على مستوى المحطات الرئيسية تحقيق في التعبئة، و تحقيقات حول نقطة انطلاق مستعملي النقل الجماعي و نقطة وصولهم ، التحقيقات التي أجريت على مستوى الإدارات و المؤسسات التي تقوم بنقل مستخدميها. في الواقع لم يغير المرسوم 2004 واقع تخطيط النقل في الجزائر و بالتحديد في مدينة سطيف، فهي لا تزال تفتقر إلى مخطط نقل حضري يعالج مشاكل النقل التي زادت حدتها في السنوات الأخيرة. أسندت في 2009 مهمة إعداد مخطط النقل لمكتب الدراسات "BETUR"توازيا مع مخطط المرور.

تطور تخطيط الحراك في العالم

على صعيد المغرب العربي، تعتبر تونس رائدة في مجال تنظيم و تخطيط النقل، فقد بدأ منذ السبعينات من خلال إعداد و تنفيذ عدة مخططات توجيهية للنقل في تونس الكبرى (1977-1986-1996)، تونس 1975-1986-2002، صفاقص الكبير (1986-1998)، سوسة 1995... اضافة لمجموعة من الدراسات حول تنظيم النقل الحضري و شبه الحضري في تونس و أخرى لتنظيم النقل بالترامواي و تعميم استعمال أنظمة الإعلام الآلي في كل إدارات القطاع العمومية.

من الناحية التشريعية في سنة 2004 تم إصدار قانون يقضي باللامركزية في تخطيط و تسيير النقل بخلق سلطات إقليمية لتنظيم Autorités régionales organisatrices النقل البري. منها سلطة واحدة لإقليم تونس الذي يضم 4 محافظات و سلطة واحدة كذلك لإقليم الساحل الذي يضم 3 محافظات.. مخطط المرور 2002 الذي اقترح تنظيم المرور في أطراف المدينة مع تحديد العمليات الواجب القيام بها لتسهيل الحراك. من بين نتائج هذه العمليات استقرار في نسب نمو حظيرة المركبات في تونس بين 1995-2005 في حدود 6 % . التجربة التونسية في مجال النقل الحضري¹³⁹ .

أما في فرنسا فيشكل "مخطط النقل الحضري" PDU « Plan de Déplacements Urbain » الذي يعتمد على مبدأ أساسي هو تقدير الطلب على النقل. و تعود نظريات التنبؤ بالطلب على النقل "Méthodes de prévision de la demande de transport" إلى نهاية الستينات و بالتحديد إلى الدراسة التي أعدت في أمريكا سنة 1959، خصصت لمدينة شيكاغو¹⁴⁰ " Chicago Area Transportation Study". قدمت هذه الدراسة فكرة أن السلوك البشري هو العامل المهم في تحديد الطلب على النقل مستقبلا، بالإضافة لعوامل أخرى منها استخدامات الأرض و عادات الحراك. بعد هذا التاريخ تعددت النظريات التي حاولت توقع الطلب المستقبلي على النقل و قد ركزت على: دور الحراك في حياة الأفراد و المجتمعات، تعدد أنماط النقل و توزيع الحراك عليها، إمكانية توجيه منظومة الحراك باتجاه نمط معين و وفق سياسة محددة مسبقا.

ظهرت مخططات النقل الحضرية في فرنسا في 1982 بعد صدور القانون التوجيهي للنقل الداخلي (LOTI)، لتصبح إجبارية ابتداء من 1996 بصدور القانون الخاص بالهواء و ترشيد استعمال الطاقة (LAURE). و في سنة 2000 دعم القانون الخاص بالتضامن و التحسين الحضري (SRU) دور هذه المخططات¹⁴¹. تعمل مخططات النقل الحضري بعد تحديدها لمحيط النقل الحضري (PTU)، تنظيم نقل الأشخاص و البضائع، حركة المرور و التوقف، و تشمل كل أنماط النقل و تعمل على تشجيع كل أنواع النقل البديل (Transports Alternatifs) للسيارة الخاصة (VP) كالنقل العام (TP)، الدراجة الهوائية و المشي.

تسند مهمة إعداد مخطط النقل الحضري في الدول المتقدمة لسلطة تنظيم (AOTU) « Autorité Organisatrice de Transport Urbain » ، و مخطط النقل يدخل في إطار تخطيط عمراني شامل، و يؤكد القانون (SRU) على مبدأ التنسيق المجالي (Cohérence territoriale) أي التفاعل بين التخطيط الحضري و تخطيط النقل و الحراك. كما يوصي القانون بضرورة تكامل

¹³⁹ - Expérience tunisienne en matière des transports en commun, document pdf.

¹⁴⁰ - BOUIFROU T, Evaluation économique et financière des projets de transports, Institut supérieur de formation ferroviaire, 2003, p 79.

¹⁴¹ - Wikipédia, L'encyclopédie libre, www.wikipedia.org/.../Plan_de_déplacements_urbains

المخططات المحلية لل عمران (PLU) مع مخططات النقل الحضري (PDU) مع مخططات التكامل
المجالية (SCOT).

تهدف PDU إلى ضمان توازن مستدام بين احتياجات التنقل للسكان و حماية صحتهم و بيئتهم من
خلال القيام بتحسين ظروف و أمان التنقلات، الحد من استعمال السيارة، تطوير النقل الجماعي
واستعمال الدراجات الهوائية و السير على الأقدام، استغلال أمثل لهياكل و شبكات النقل مع إعادة
توزيع الحراك على مختلف الأنماط ، تنظيم التوقف في الشوارع و في مختلف المواقع، تحديد
التسعيرة وفق تذكرة واحدة و متكاملة لكل التنقلات، تشجيع المؤسسات الخاصة و العمومية لتشجيع
النقل الخاص لعمالهم و النقل المشترك « Covoiturage » و إعداد مخطط النقل للمؤسسة « Plan
de Déplacement d'Entreprise ».

ثانيا: الإطار التشريعي للنقل في الجزائر

سياسة النقل تعني التوجهات التي تحددها السلطة العمومية بمشاركة كل الفاعلين، تنطلق من
تقييم دقيق للواقع بكل مكوناته، ثم رسم لجملة من الأهداف الواضحة، و من ثم تحديد الوسائل التي
تحققها و المدى الزمني لذلك. تم في أفريل 1963 تأسيس الديوان الوطني للنقل ONT في إطار
التسيير الذاتي للنقل البري بجميع أنواعه و كانت مهمة الديوان تنظيم و مراقبة مؤسسات النقل
الموروثة من الفترة الاستعمارية و التنسيق بينها حفاظا على ممتلكات القطاع العام.
جاء- القانون 67 - 130 الصادر في 22 جويلية 1967¹⁴² المتضمن تنظيم النقل البري،
و أعطى تعريفا للنقل البري بأنه " كل نشاط تقوم عن طريقه شخصية معنوية أو طبيعية بنقل الأشخاص
أو البضائع من نقطة إلى أخرى بواسطة آلية مهما كان نوعها" و قد أورد تقسيما للنقل إلى نقل للحساب
الخاص و نقل عمومي لصالح الفائدة العمومية محتكر من طرف الدولة.
أما التنظيم 67-24 بتاريخ 18 جانفي 1967 فقد حدد نشاطات النقل الحضرية المنظمة من طرف
البلديات داخل محيطها الحضري تطبيقا للمادة 145 من هذا التنظيم. توالى بعد ذلك التشريعات.
يملك قطاع النقل في الجزائر ترسانة قانونية ضخمة من حيث تعدد نصوصها و صدورها
بشكل مستمر لكن غياب رؤية واضحة و تطبيق فعلي من خلال تنظيمات جعل فاعليتها محدودة
والنتيجة فوضى في قطاع النقل تدهور مستوى الخدمة و مشاكل المرور و ارتفاع ضحايا الحوادث...

I- الفاعلون في قطاع النقل في الجزائر: تعدد المتدخلين و غياب التنسيق

يتميز قطاع النقل في الجزائر بتعدد المتدخلين مما يجعل عملية التنسيق صعبة أو غائبة ميدانيا،
فوزارة الأشغال العمومية تشرف على تصميم و انجاز الطرق و المنشآت الفنية و صيانتها و كذا

¹⁴²- الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد ، تاريخ 4 أوت 1967، ص 640.

تجهيزها، و وزارة النقل تقوم بالتشريع و التنظيم و التكوين، و وزارة الداخلية و الجماعات المحلية بتهيئة الطرق و تنظيم و مراقبة حركة المرور، و وزارتي العدل و المالية من خلال تسليط العقوبات و تحصيل الغرامات و غيرها من المصالح.

1- وزارة النقل Ministère des transports

تعتبر الهيئة الأساسية المشرفة و المنظمة لقطاع النقل على المستوى الوطني، مجال تدخلها واسع حيث يشرف على كل المهام المرتبطة بالنقل والأرصاد الجوي.

تحدد المواد 1، 2 و 3 من المرسوم التنفيذي رقم 89- 165¹⁴³ المؤرخ في 29 أوت 1989 صلاحيات وزير النقل في اقتراح عناصر السياسة الوطنية في ميادين النقل و الأرصاد الجوية و يطبقها. و تشمل مهام الوزارة:

- ضمان نقل الأشخاص و الأملاك برا عبر الطرق أو السكك الحديدية و بحرا و جوا، كما يمارس صلاحياته في ميدان الأرصاد الجوية و الأعمال المرتبطة بها.
- تطوير كل أعمال النقل و الأرصاد الجوية و تنظيمها و استغلالها و تسويقها قصد تلبية الطلب في أحسن ظروف الكلفة و جودة الخدمة.

- رسم إستراتيجية تنمية القطاع و تنظيمه و إعداد المخطط الرئيسي للنقل و الأرصاد الجوية في إطار الخطة الوطنية للتهيئة (SNAT)، و الإشراف على كل العمليات المرتبطة بإعداد الوثائق و النصوص و التنظيمات و متابعة نشاط المتعاملين العموميين و الخواص في مختلف ميادين النقل.

- بالنسبة للنقل البري للمسافرين تسهر الوزارة على إقامة أدوات التخطيط في جميع المستويات و بناء و تطوير و تحديث شبكات النقل و متابعة نشاط المتعاملين في النقل و تطوير أنظمة النقل الجماعي و النقل بسيارات الأجرة. كما تتولى الوزارة تنظيم حركة المرور و الوقاية و الأمن الطرقيين.

الواضح من خلال محتوى المرسوم التنفيذي تعدد مسؤوليات الوزارة التي يمكن إسناد جزء منها للسلطة المحلية (البلدية) كاستغلال أنظمة النقل الحضري و تحديد التسعيرة (المركزية التي يعاني منها القطاع جعلت غياب أطر تنظيمية و موارد و إمكانيات تقنية خاصة على مستوى الولايات و التجمعات الكبرى فلا يعقل أن تجمع الوزارة بين اقتراح السياسة العامة للنقل و السهر على تنفيذها و تدخل في مهامها تنظيم و استغلال نشاط النقل و تنظيم المرور و الوقاية من حوادث الطرقات.

من حيث التنظيم لوزارة النقل 8 إدارات منها إدارة النقل البري (DTT) Direction des transports terrestres و إدارة النقل الحضري و المرور (DRUCR). إدارة النقل البري تتكون من ثلاث إدارات فرعية: النقل الحديدي، تنسيقية النقل البري للبضائع و تنسيقية النقل البري للمسافرين. و لإدارة النقل الحضري 2 إدارتين فرعيتين الأولى: النقل الحضري و الثانية المرور. تسند لهذه الإدارات مسؤولية التنظيم و التسيير و التطوير للقطاعات المتعلقة بها.

¹⁴³- الجريدة الرسمية، العدد 36 ، بتاريخ 30 أوت 1989 ، ص 1036 .

2- المجلس الوطني للنقل البري Conseil National des Transports Terrestres

مجلس ينتظر التفعيل

يبرز الاهتمام المبكر للهيئة التشريعية بتكوين هيئات مركزية و على مستوى كل الولايات تسهر على متابعة قطاع النقل و تنظيمه، لكن بقاء هذه الهيئات غائبة ميدانيا يطرح الكثير من الاستفهامات. فقد حدد المرسوم التنفيذي 03-261¹⁴⁴ بتاريخ 23 جويلية 2003 دور و تشكيلة المجلس الوطني للنقل البري الذي أنشئ في سنة 1991 بمرسوم تنفيذي¹⁴⁵.

يرأس المجلس ممثل الوزير المكلف بالنقل و يتكون المجلس من 15 عضوا منهم 12 يمثلون وزارات مختلفة و ثلاثة ممثلين منتخبين عن منظمات النقل البري الأكثر تمثيلا، و يمكن للمجلس أن يستعين بأي شخص يمكن أن ينيره في أعماله. يعد المجلس تقريرا سنويا يرسله للوزير المكلف بالنقل و يضطلع بإبداء رأيه و إعطاء توصيات في جميع المسائل المتعلقة بالقطاع في إطار مهامه الكثيرة:

- السياسة الوطنية للنقل البري
- إستراتيجية تطوير قطاع النقل البري
- تنظيم مختلف نشاطات النقل لا سيما المتعلقة بمخططات النقل الوطنية و استغلال المنشآت القاعدية، تسعيرة النقل البري...

نظريا فان المجلس الوطني CNTT هيئة مهمة لما لها من دور في رسم السياسة العامة للدولة من خلال تضافر و تنسيق عمل كل الوزارات الممثلة فيه، لكنه عمليا غير مفعّل إلى حد اليوم. لم يعين أعضائه بعد من طرف الوزير المكلف بالنقل و المخول قانونا لذلك (المادة 3 من القانون 03-261). إن تعيين الإطارات ذات التخصص و الصلة بميدان النقل في المجلس من شأنه تحقيق الهدف المنوط من إنشائه.

3- الهيئات التي تشرف عليها وزارة النقل: تعدد الهيئات و غياب الكفاءات

تشرف وزارة النقل في الجزائر على مجموعة من الهيئات و المؤسسات المكلفة بدراسة و إعداد و/أو استغلال أنظمة النقل البري منها معاهد التكوين و المدارس التقنية و المؤسسات العمومية للنقل الحضري و يمكن التطرق لأهمها نشاطا و تأثيرا على إقليم ولاية سطيف:

- المعهد الوطني لتقنيات النقل بباتنة¹⁴⁶
- مكتب الدراسات في النقل الحضري BETUR و هو فرع لمؤسسة مترو الجزائر EMA المكلفة بانجاز و استغلال شبكة النقل الحديدي بالجزائر العاصمة، و المكتب مكلف حاليا بإعداد مخططي النقل و المرور لمدينة سطيف.
- المؤسسة الوطنية للنقل بالسكة الحديدية (SNTF)

¹⁴⁴- الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 46، تاريخ 30 جويلية 2003، ص 10.

¹⁴⁵- المرسوم التنفيذي 91-61 بتاريخ 23 فيفري 1991.

¹⁴⁶- الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 88، 07 نوفمبر 1998.

- مؤسسة النقل الحضري سطيف (ETUS)

- المركز الوطني للوقاية و الأمن المروري (CNPSR)

تفتقر هذه المؤسسات ميدانيا للإمكانات البشرية والمادية الضرورية للقيام بمهمة التكوين والتخطيط في قطاع النقل، و يمكن إقحام مكاتب الدراسات الخاصة التي تملك الكفاءات التي تستطيع المساهمة في إعداد الخطط و دراسة المشاريع المختلفة.

فيما يلي بعض هذه المؤسسات ولمحة وجيزة لكل منها:

• **مدرسة تطبيق تقنيات النقل (ENATT) باتنة:** أنشأت وفق المرسوم رقم 80-154 المؤرخ

في 24 ماي 1980 تحت إشراف وزارة النقل إداريا و بيداغوجيا ، مهمتها تكوين إطارات مؤهلين في ميدان النقل البري، مهمتهم المراقبة و التفتيش "inspecteurs en transports". تجدر الإشارة هنا إلى الدور الذي يمكن أن تلعبه الجامعة من خلال فتح فروع تكوين في النقل في إطار تخصصات التهيئة و التخطيط الحضري.

• **المركز الوطني للوقاية و الأمن المروري (CNPSR):** أنشئ في 1987 (المادة 24 من القانون

87-09) بتاريخ 10 فيفري 1987. هيئة عمومية ذات طابع إداري، تأخر تنصيبها حتى 20

أفريل 1998. وقد وضع تحت ووصاية وزارة النقل (المادة 64 من القانون رقم 01-14 المؤرخ

في 19 أوت 2001). يكلف المركز بتقديم سياسة وقائية تستند إلى إستراتيجية وطنية للأمن

المروري تبنى على أساس نتائج دراسات علمية ميدانية حول حوادث المرور تمكن من تحقيق

أهداف المركز و هي: تطبيق الدراسات و العمليات التي أثبتت نجاعتها لتقليل درجة خطورة

حوادث المرور بواسطة الإعلام و التوعية و التربية المرورية من خلال تنظيم حملات وقاية

تحسيسية خاصة لأطفال المدارس بمشاركة السلطات و المصالح ذات الصلة، تكوين بنك معلومات

عن الحوادث أسبابها و نتائجها و جمع المادة المرتبطة بالموضوع. يمكن تسجيل الملاحظات

التالية: ، تعدد النصوص المتعلقة بالمركز يطرح تساؤلات، العدد الكبير لأعضاء مجلس الإدارة

(20) عضو ما من شأنه عرقلة عمل المجلس و هدر جهده، صحيح أن ارتفاع عدد الأعضاء

يرجع الى تعدد المتدخلين في المجال لكن يعرقل عملهم.

4- مديرية النقل الولائية Direction de transport de la wilaya: أعباء كثيرة و مختلفة

صدر المرسوم التنفيذي رقم 90-381¹⁴⁷ الصادر بتاريخ 24 نوفمبر 1990 و المتعلق بتنظيم

مديريات النقل في الولايات و عملها، يحدد مهام مديريات النقل في:

- تطبيق التنظيم المتعلق بمختلف أنماط النقل و بالأرصاد الجوية

- تنسيق تنظيم مختلف أنماط النقل و تنفيذه و مراقبته

- تطبيق تدابير الوقاية و السلامة في الطريق

¹⁴⁷- الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 51، تاريخ 28 نوفمبر 1990، ص 1629.

- تسليم مستندات و رخصة و شهادات الكفاءة المهنية
- تطبيق التدابير المتعلقة بنشاط تعليم السياقة
- تنظيم امتحانات رخص السياقة
- تنظيم أشغال الأجهزة المكلفة بالعقوبات
- جمع الإحصائيات المتعلقة بمجال النقل وحوادث المرور

الملاحظ أن الصفة السياسية تغطي على الطابع التقني لعمل مديريات النقل للولايات (DTW)، فهي تقع تحت إشراف وزارة النقل فيما يتعلق بالجانب التقني لمهامها، ووزارة الداخلية و السلطة المحلية (الولاية) فيما يتعلق بالجانب الإداري. الأمر الذي يخلق وضعيات يغطي فيها الجانب السياسي عن التقني. يضاف لذلك تعارض مستمر بين المديريات المركزية و مديريات الولاية نظرا للمهام المشتركة في تسيير و تنظيم و استغلال مختلف أنظمة النقل يضاف إلى ذلك نقص الإمكانيات المادية و البشرية لمديريات النقل في الولايات (في ولاية سطيف تم في 2004 انجاز تحقيق الأسر في المدينة و بقيت نتائجها التي تعتبر في نظر الكثير محدودة، لم تستغل في عملية تخطيط النقل).

كثرة الأعباء يجعل المديريات غائبة في الميدان سواء تعلق الأمر بالتنظيم أو التخطيط أو المراقبة مما يجعلها مصالحي إدارية تسلم الوثائق الضرورية فقط. تظهر كذلك - نظرا لتعدد المهام - صعوبة تسيير و متابعة المشاريع الكبرى لانجاز هياكل النقل أو تطوير النقل الجماعي على المستوى الوطني مثل مشروع مترو الجزائر التي أسندت لمؤسسة مترو الجزائر "EMA" أي لوزارة النقل، أما مشروع ترامواي الجزائر فقد أسند لولاية الجزائر¹⁴⁸. الحالة التي يعيشها المشروعان في 2009 تعكس عجز في تحقيق الوتيرة المرجوة للأشغال. و على مستوى النطاق الحضري لمدينة سطيف، انجاز بعض الهياكل (النفق الأرضي بوسط المدينة، جسر بالتجمع السكاني مزلق الذي لا يرقى إلى المواصفات المطلوبة). تعتبر ولاية سطيف من بين الولايات التي عاشت فيها إدارة النقل مشاكل كثيرة و تجاوزات جعلت القطاع يعيش في بداية سنوات 2000 عزلة إدارية، حيث عاشت المديرية قرابة السنة دون تعيين مدير، و في ظرف قياسي تعاقبت ثلاث إدارات.

5- الوزارات الأخرى المعنية بالنقل الحضري

- وزارة الأشغال العمومية تقوم بالتنسيق مع وزارات النقل و التعمير في إعداد المخططات التوجيهية للطرق و تحديث هياكل و شبكات النقل الحديدي و البري و المشاريع الحضرية الكبرى، كما تشارك في الوقاية و الأمن المروري. نظرا لغياب نصوص واضحة تحدد و تنظم العمل بين وزارتي النقل و الأشغال العمومية، و تقاديا لتعارض المتدخلين، جاء القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 13 أكتوبر 1997 لخلق لجنة تنسيق للنشاطات المشتركة للوزارتين، يحدد و ينظم إطار عمل اللجنة. الجدول رقم

¹⁴⁸ - Entreprise Métro d'Alger « EMA » et « BETUR », Etude de faisabilité d'une ligne de tramway à Sétif, 2008.

(46). تجدر الإشارة أن بعض الدول لجأت إلى ضم الوزارتين في وزارة واحدة نظرا للتقارب في المهام والمسؤوليات.

- مديرية الأشغال العمومية (DTPW) لولاية سطيف: تكون تحت إشراف وزارة النقل في الجانب التقني و الولاية (وزارة الداخلية و الجماعات المحلية) في جانبها الإداري.
- وزارة السكن و العمران تشرف على كل ما يتعلق بتهيئة وتحسين المجال الحضري نظرا ارتباطه بمجال الحراك في المدينة
- وزارة الداخلية والجماعات المحلية تضمن من خلال المجالس الشعبية البلدية (APC) والمجالس الشعبية الولائية (APW) من حيث تنظيم وتسيير الخدمات المحلية

جدول رقم (46): الإطار التشريعي و التنظيمي للنقل في الجزائر

الولاية و الهيئة المحلية	الوزارات و الهيئات الممثلة لها	
	- وزارة النقل	مبادئ سياسة النقل
	- المجلس الوطني للنقل CNT	
- مديريات النقل الولائية DTW	وزارة النقل	تنظيم النقل العمومي
	مديرية النقل البري DTT	
	- مديرية النقل البري DTT	سن قوانين النقل
- مديريات الأشغال العمومية على مستوى الولايات DTPW	- وزارة الأشغال العمومية	انجاز و صيانة شبكة الطرق الوطنية و الولائية
- مديريات الأشغال العمومية على مستوى الولايات DTPW		انجاز و صيانة شبكة الطرق الحضرية
- مديريات النقل الولائية DTW		تسليم تراخيص الاستغلال، رخص السياقة، إنشاء مدارس تعليم السياقة
	- مديرية النقل الحضري و المرور (DTCUR)	
- مديريات النقل الولائية DTW	- المركز الوطني لدراسات النقل (CENT)	دراسات النقل
	- مكتب الدراسات للنقل الحضري (BETUR)	
- مصالح البلدية	- مديرية النقل الحضري و المرور (DTCUR)	تنظيم حركة المرور
- مصالح الشرطة		
- لجنة المرور و السلامة الطرقيّة	- المركز الوطني للوقاية و الأمن المروري (CNPCR)	الوقاية و الأمن المروري
- مصالح الشرطة		

المصدر: الباحث 2010

التداخل في المهام قد يؤدي إلى إهدار الجهد وتعطيل عملية التخطيط والتنظيم التنسيق بين الهيئات المركزية والهيئات الولائية والمحلية لضمان نجاعة لعملية التنظيم

· وحدات دراسات و لجان ذات صلة بالنقل في النطاق

- وحدة الدراسات **URBASE**: نشأت بقرار من وزارة الداخلية مؤرخ في 14 فيفري 1997، و أصبحت مؤسسة عمومية اقتصادية (EPIC) مهمتها الأساسية السهر على احترام قواعد و تشريعات العمران و توجيه نمو المدينة و التنسيق بين مختلف المتدخلين و إعداد مختلف أدوات التهيئة. وحدة البحث في البناء و التهيئة (URBASE) نتجت عن إعادة هيكلة الصندوق الجزائري للتهيئة العمرانية (CADAT) التي أنشأت في سنة 1973. منذ 1976 نشأت الإدارة الجهوية في سطيف وكانت مهامها إعداد: مخطط العمران المؤقت (PUP)، المخطط التوجيهي للعمران (PUD)، مناطق الجديدة للسكن الحضري (ZHUN)، التهيئة الحضرية، التعاونيات العقارية، مناطق التخزين و النشاط، تخصيصات سكنية و المناطق الصناعية... تطورت مجالات الدراسة بعد ذلك لتشمل: المخططات التوجيهية للتهيئة و التعمير (PDAU)، مخططات شغل الأراضي (POS). في مارس 1991 تم التحول في التشريع من مؤسسة اشتراكية إلى مؤسسة اقتصادية عمومية، لتصبح مؤسسة ذات أسهم تعرف باسم (URBA.SETIF) مكتب دراسات إدارته المركزية في مدينة سطيف و له 4 وحدات: سطيف - بجاية - مسيلة - ورقلة.

- اللجنة الولائية للعقوبات الإدارية: نصت المادة 54 من القانون رقم 01-13¹⁴⁹ المؤرخ في 07 أوت 2001 و المتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه و في فصله الخامس على تكوين هيئات تسهر على تنظيم و تطوير النقل البري: تنشأ في كل ولاية لجنة للعقوبات الإدارية تقترح على الوالي العقوبات المنصوص عليها في هذا القانون و نصوصه التطبيقية. تتشكل اللجنة الولائية للعقوبات الإدارية من مدير النقل في الولاية رئيسا، و من ممثل مديرية المنافسة و الأسعار في الولاية، ممثل مديرية التقنين و الشؤون العامة في الولاية، ممثل مديرية المناجم و الصناعة، ممثل مجموعة الدرك الوطني، الممثل المنتخب عن هيئات النقل البري، كما يمكن للجنة أن تستعين بأي شخص من شأنه أن ينيها في مداولاتها. مهامها اقتراح العقوبات الإدارية، مراقبة نشاط الناقلين من أجل ضمان تطبيق القوانين و تحسين مستوى الخدمة في النقل. تجتمع مرة في كل أسبوع لدراسة المحاضر المدونة من طرف الأعوان المكلفين بذلك (الشرطة و مفتشي النقل، و تقوم اللجنة على غرار دراسة محاضر المخالفات بعمل ميداني يتمثل في مراقبة النشاط. و سيتم في فصل لاحق التطرق إلى نشاط اللجنة.

· بلدية سطيف و المتعاملين الخواص و مؤسسة النقل الحضري ETUS

تضطلع بلدية سطيف كفاعل في الميدان بمهمة إنشاء مصالح عمومية لتوفير النقل (المادة 132 من القانون 90-08 بتاريخ 7 أفريل 1990 المتعلق بالبلدية)، و كذا إعداد دراسات لمخططات النقل و المرور، تنفيذ مخططات النقل و المرور، إنشاء مؤسسات عمومية للنقل أو الترخيص لناقلين خواص

¹⁴⁹ - الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 44، 18 جمادي الأولى عام 1422 هـ الموافق 08 أوت 2001م.

بعملية النقل، تقنين و تنظيم المرور، توفير أماكن و فضاءات التوقف، الإشارات و الأضواء لتنظيم المرور، توفير و تنظيم النقل المدرسي...و غيرها من المهام المتعددة، هذا نظريا. أما ميدانيا فان دور البلدية محدود جدا في مجال النقل الحضريو المرور، فهي لا تملك الموارد البشرية و المادية الكافية لتحقيق مهامها. كما نشير إلى التداخل في صلاحيات الولاية و البلدية في تنظيم النقل و المرور، وهذه "الازدواجية في الإشراف و التنظيم" تستدعي التنسيق في التخطيط بين البلدية و الولاية و الوزارة.

- متعاملي النقل الحضري الخواص

في ولاية سطيف تسند مهمة توفير النقل لمؤسسات خاصة و مؤسسة عمومية - منذ مارس 2008- ويعيش قطاع النقل تشبعا بمؤسسات صغيرة و غير محترفة. ففي سنة 2008، بلغ عدد الناقلين في الولاية 2087 ناقل¹⁵⁰، يتوزعون كالتالي 161 ناقل ما بين الولايات و 1439 ناقل ما بين البلديات و 487 ناقل في المحيطات الحضرية منهم 343 ناقل في المحيط الحضري لبلدية سطيف. نسبة كبيرة من الناقلين (80 %) في ولاية منخرطين في تنظيم ONTA "المنظمة الوطنية للناقلين الجزائريين" الذي يؤطر نشاطهم منذ تأسيسها في 2005.

- المؤسسة العمومية للنقل الحضري (ETUS)

مؤسسة عمومية للنقل الحضري أنشأت بقرار تنفيذي رقم 06 - 503 المؤرخ في 24-12-2006، باشرت مؤسسة النقل ETUS عملها في 24 مارس 2008 وهي تشغل 152 عامل في جانفي 2009، مهمتها ضمان الخدمة العمومية في كل النسيج الحضري للمدينة.

. النقل الخاص: Transports spécialisés النقل الجامعي و المدرسي و نقل العمال

النقل الجامعي: يعتمد الديوان الوطني للخدمات الجامعية ONOU لنقل الطلبة على وسائل متعاملي النقل البري للأشخاص في إطار عقود سنوية، و وفقا لمخطط النقل الجامعي الذي يربط الهياكل الجامعية و مناطق سكن الطلبة و قد بلغت الحظيرة المسخرة في 2008 الرقم 145 حافلة توفر 11650 مقعد، يملكها عدد كبير من المؤسسات الخاصة. تم منذ جانفي 2009 أسناد مهمة نقل الطلبة لمؤسسة خاصة (سلطة تنظيم) واحدة تتكفل بالنقل الجامعي و تسخر أسطول من 165 حافلة جديدة، ما أدى إلى تحسن ظروف تنقل الطلبة و إعطاء صورة حسنة للنقل الجماعي بمنطقة سطيف.

النقل المدرسي: النقل المدرسي في ولاية سطيف تم دمجها في أغلب مناطق الولاية ضمن النقل العمومي للمسافرين. بلغت الحظيرة المدرسية التابعة للبلديات 57 حافلة تغطي 41 بلدية.

نقل العمال: يمارس نقل العمال بواسطة مركبات تملكها المؤسسات الخاصة أو توجرها في اطار اتفاقيات مبرمة مع متعاملي النقل العمومي للمسافرين لنقل المستخدمين. بلغت حظيرة النقل للحساب

¹⁵⁰ - مديرية النقل لولاية سطيف، وضعية قطاع النقل، سبتمبر 2008، ص11.

الخاص 147 حافلة (4869 مقعد) منها 111 للقطاع العمومي و 36 للقطاع الخاص. أما حظيرة النقل لحساب الغير 27 حافلة (1542 مقعد) منها 25 حافلة للقطاع الخاص و 2 حافلة للعمومي.

• **التنظيمات النقابية للناقلين:** على مستوى ولاية سطيف ينتظم الناقلون تحت لواء "ONTA" المنظمة الوطنية للناقلين الجزائريين، تأسست في 2001 و تُوَطر نشاطها بشكل فعال سمح بحل الكثير من المشاكل المرتبطة بمتعملي النقل و تشكل طرفا في منظومة النقل في الولاية.

• **المستعمل Usager:** يعتبر أساس عملية النقل، و من الفاعلين المهمين في الحلقة. لحد 2010 لم ينتظم بعد مستعملي النقل في جمعيات تسهر على ضمان حقوقهم، و تشكل إطارا يساهم في تنظيم النقل كما هو معمول به في بعض المدن الجزائرية، منها قسنطينة التي تتوفر على جمعيتين.

النتيجة: قطاع النقل، متعدد المتدخلين، ضرورة التنسيق بين سياسة النقل و التهيئة

يتميز قطاع النقل بتعدد المتدخلين فيه مما يفرض التنسيق بين السياسات السكنية و العمرانية بسياسات النقل و الحراك، و التنسيق بين المصالح المكلفة بانجاز المنشآت و الهياكل القاعدية، الطرق المحطات الحظائر و المواقف...

شكل رقم (23): تنظيم النقل وتعدد الفاعلون ما يستدعي تفكيراً مشتركاً



المصدر: الباحث 2008

يبرز الشكل رقم (23) تعدد المتدخلين في قطاع النقل¹⁵¹ ما يستدعي التفكير المشترك، أهمهم:

- الدولة التي تشكل السلطة المركزية
- وزارة الأشغال العمومية
- مديرية النقل التي تسهر على التنظيم على المستوى الولائي
- الجماعات المحلية الولاية والبلدية

¹⁵¹ - كبيش عبدالحكيم، النقل الجماعي بين الواقع و التشريع، اليوم الدراسي حول تنظيم النقل في مدينة سطيف، المنظمة الوطنية للناقلين، سطيف، نوفمبر 2008.

- الناقلون و الجمعيات التي توطر نشاطهم
 - المستعمل الذي يشكل محور منظومة النقل
- كما يبرز الجدول رقم جدول رقم (47) الهيئات الفاعلة في النقل في مختلف المستويات الوطنية و المحلية و المهام المسندة و مجالات التدخل .

جدول رقم (47): الهيئات الفاعلة في النقل "المهام ومجالات التدخل"

المستوى	الهيئة	المهام و مجالات التدخل
الوطني	- الوزارات	
	وزارة التهيئة و البيئة و السياحة Ministère de l'aménagement, de l'environnement et du tourisme	- السياسة الوطنية للتهيئة - الخطة الوطنية للتهيئة العمرانية SNAT
	وزارة النقل Ministère des transports	- السياسة الوطنية للنقل - التشريع و الإشراف و التنسيق - تحسين نوعية حياة المواطنين من خلال: - التصدي لظاهرة ارتفاع ضحايا حوادث المرور - ضمان تطور هياكل و شبكات النقل
	وزارة الأشغال العمومية Ministère des travaux publics	- انجاز و تحديث و صيانة الهياكل و الشبكات - تهيئة المراكز الحضرية الكبرى - مخطط النقل و مخطط التهيئة المجالية
	وزارة الداخلية و الجماعات المحلية Ministère de l'intérieur et des collectivités locales	- تأمين الأشخاص و الممتلكات - ضمان حق التنقل - الولاية و البلدية
	وزارة السكن و العمران Ministère de l'habitat et d'urbanisme	- مخططات التهيئة و التعمير POS - PDAU - التحسين الحضري و تطوير الشبكات
	الهيئات الوطنية	
	المجلس الوطني للنقل Conseil national du transport	- السياسة الوطنية للنقل البري - إستراتيجية تطوير قطاع النقل البري - تنظيم نشاطات النقل: مخططات النقل الوطنية و استغلال المنشآت القاعدية، تسعيرة النقل البري...
	مكاتب الدراسات	
	مؤسسة مترو الجزائر	مؤسسة مكلفة بدراسة و إعداد و/أو استغلال أنظمة النقل البري في العاصمة و باقي ولايات الوطن

مكتب دراسات النقل الحضري	
EMA – BETUR	

جدول رقم (47) تابع : الهيئات الفاعلة في النقل "المهام ومجالات التدخل"

- السلطة المحلية		المحلي
الولاية		
- مخطط النقل في الولاية	- مخطط النقل الحضري	
البلدية		
- مخطط النقل و المرور	- الشركة العمومية للنقل الحضري	
- تسيير و تهيئة الشبكة و الهياكل	- الإشارات	
الهيئات و المديريات		
مديرية النقل		
- تطبيق التنظيم المتعلق بالنقل و بالأرصاء الجوية	- تسليم الوثائق الإدارية و تنظيم أشغال لجنة العقوبات	
- تطبيق تدابير الوقاية و السلامة المرورية		
URBASE		
مؤسسة عمومية اقتصادية مكلفة بدراسة و إعداد أدوات التهيئة		
النقابات		
- التأطير والتنظيم		

المصدر: الباحث 2010

II - القوانين والتشريعات المنظمة للنقل

يهدف الوقوف عند التطورات الحاصلة في التشريع المرتبط بالنقل في الجزائر، يمكن تمييز مرحلتين أساسيتين، قبل و بعد سنة 1988 التي تم فيها دخول الاستثمار الخاص في النقل بقوة مقابل تراجع مؤسسات الدولة عن ممارسة نشاط النقل البري للمسافرين.

- قبل 1988: هيمنة الدولة على القطاع

يعرف القانون 67-130 الصادر في 22 جويلية 1967¹⁵²، المتضمن تنظيم النقل البري عملية النقل بأنها كل نشاط تقوم من خلاله شخصية معنوية أو فيزيائية بنقل الأشخاص أو البضائع من نقطة إلى أخرى بواسطة آلية مهما كان نوعها. وقد قسم النقل إلى قسمين: نقل للحساب الخاص أي للمنفعة الخاصة للأشخاص، ونقل عمومي يعود بالفائدة على الصالح العام. كما أن المادة الخامسة منه تقول بان النقل العمومي لصالح الفائدة العمومية محتكر من طرف الدولة، والمادة السابعة تنص على أن كل تصريح بالنقل لشخص فيزيائي يمكن أن يجدد في فترة لا تتعدى سنتين إذا لم يكن بإمكانه ممارسة نشاطه في النقل. والمادة رقم 16 تقسم نشاطات نقل المسافرين إلى:

- نشاطات نقل المسافرين بالسكة الحديدية

¹⁵²- الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد ، بتاريخ

- النشاطات المتضمنة لنقل المسافرين عبر الطرقات والخاضعة لمسار، توقيت وتردد محدد معن عنه مسبقا والتي تقوم بنقل ووضع الأشخاص في نقاط محددة من المسار.

- النشاطات الظرفية لنقل المسافرين عبر الطرقات، وفقا لاحتياجات عامة وظرفية للصالح العام بطلب من شخص أو مجموعة أشخاص، تعيد المتقنين إلى نقطة انطلاقهم الأولى.

- نشاطات النقل الحضري المنظمة من طرف البلديات داخل محيطها الحضري تطبيقا للمادة 145 من التنظيم 76-24 الصادر في 18 جانفي 1967 الخاص بالبلدية، و المادة رقم 22 التي تنص على أن الوزير المكلف بالنقل هو الذي يعين المتعاملين لتطبيق نشاطات النقل المسجلة في مخططات النقل، و الذين يمكن أن يكونوا مؤسسات نقل للقطاع الاشتراكي أو بلديات أو مؤسسات مجموعة من البلديات أو أشخاص معنويين، أو في حالات استثنائية أشخاص فيزيائيون. و البلديات أو مؤسسات مجموعة من البلديات يمكنها أن تمنح حق الامتياز بخدمة المواصلات باسمها في مخطط النقل لهيئات معنوية أو فيزيائية بنسبة 50% لصالح جماعات قداماء المجاهدين المنظمة في هذا الإطار. كما أن صلاحية التسجيلات القديمة في ميدان النقل تتوقف و تنزع كل حقوقها فور صدور مخططات جديدة للنقل، و بالتالي فإنه حسب هذه المواد كانت الأفضلية بالنسبة للمؤسسات المعنوية و استثناء الأشخاص و بأفضلية كذلك لمؤسسات قداماء المجاهدين الذين منحت لهم الدولة حافلات صغيرة و أصبح القطاع الخاص يمثل حوالي 10% من العرض الكلي المقدم من طرف النقل في 1981 و تراجع الى 9 في سنة 1984¹⁵³.

النتيجة: بقاء سيطرة الدولة من خلال إنشاء الوكالات البلدية للنقل الحضري الجماعي في المدن.

في بداية السبعينات تم إنشاء المؤسسة الوطنية لنقل المسافرين SNTV عن طريق التنظيم 71-73 بتاريخ 13 نوفمبر 1971¹⁵⁴، حيث تم دمج المؤسسات المسيرة ذاتيا لتعويض الديوان الوطني للنقل. كان لهذه المؤسسة وحدات عبر كل أرجاء الوطن و تتمتع بإمكانيات كبيرة جعلتها تتكفل بكل احتياجات النقل بما فيها نقل الطلبة و عمال المؤسسات و حتى النقل خارج الوطن.

تجدد الإشارة إلى أن غياب القطاع الخاص يرجع بالدرجة الأولى إلى احتكار هذه المؤسسة لقطاع نقل المسافرين عبر الطرق و النقل الحضري رغم وجود إطار قانوني يسمح بذلك.

في بداية الثمانينات صدر المرسوم 81-375 المؤرخ في 26 ديسمبر 1981 المحدد لصلاحيات الولاية والبلدية في قطاع النقل البري لتأكيد و تكملة أعمال الشركتين الوطنيتين لنقل المسافرين والنقل بالسكك الحديدية، و هذا لضمان النقل الحضري و الشبه حضري من طرف الشركات الولائية والبلدية مما يضعف مرة أخرى مساهمة الخواص في مجال النقل الحضري (المرجع السابق).

¹⁵³ - فاسي الخير، عمرون العيد، تطور النقل البري للمسافرين في الجزائر، مذكرة تخرج، المعهد الوطني لتطبيق تقنيات النقل البري، باتنة، 1993، ص31.

¹⁵⁴ - نصر الدين معتوق، قطاع النقل البري الجزائري في ظل التحولات الاقتصادية الجديدة، المدرسة الوطنية لتطبيق تقنيات النقل البري، باتنة، 1998، ص24.

في سنة **1982**، صدر المرسوم رقم 82-148 الموافق ل 17 أفريل 1982 المتضمن التدابير المتعلقة بممارسة أعمال النقل البري¹⁵⁵ لتلبية احتياجات النقل التي تحقق السير المنسجم للاقتصاد الوطني و تطويره ما يحقق مزيدا من المنفعة من حيث الكلفة، نوع الخدمة، المدة و الأمن. وهذا القانون أعطى تراخيص للقطاع الخاص سواء أشخاص معنويين أو فيزيائيين الصلاحيات للاستثمار في قطاع النقل. بالإضافة إلى أن هذا المرسوم ألغى أحكام المرسوم 67-131 المؤرخ في 22 جويلية 1967 المتعلق بتطبيق الأمر 67-130 المؤرخ في 22 جويلية 1967 المتضمن تنظيم النقل البري والمذكور سابقا و في المادة 4 حدد المتعاملين للقيام بخدمات النقل و هم:

- الشركات الوطنية للنقل العمومي
- مؤسسات النقل العمومي التي تنشئها البلديات أو الولايات أو مجموعة منها
- الأشخاص الطبيعيين أو المعنويين ذوي النظام العمومي أو المرخص لهم القيام بخدمات في مجال النقل العمومي
- جميع المؤسسات الوطنية، الولائية أو البلدية و التي بمقتضى عملها الرئيسي يجب عليها حيازة وسائل خاصة بهاو
- جميع الأشخاص الطبيعيين أو المعنويين ذوي النظام الخاص و الذين بمقتضى عملهم الرئيسي يجب عليهم حيازة وسائل خاصة بهم

وفقا لتعليمات المخطط الخماسي 80-84 و وفقا للمرسوم 83-306 المؤرخ في 07 ماي **1983** المتضمن إعادة هيكلة المؤسسات (نصر الدين معتوق ص 40) تم إعادة هيكلة المؤسسة الوطنية لنقل المسافرين وهذا من أجل إنعاشها وتحريرها من الضغوطات الهيكلية فنتجت عن هذه المؤسسة 5 مؤسسات عمومية لنقل المسافرين منتشرة عبر الوطن و هي:

- المؤسسة الوطنية لنقل المسافرين الوسط TVC

- الغرب TVO

- الجنوب الغربي TVSO

- الشرق TVO

- الجنوب الشرقي TVSE

هذا التقسيم كان محاولة لإزالة المركزية أو التخفيف من مركزية تخطيط و تسيير النقل و بهدف إعطاء الاستقلالية المالية للمؤسسات الجديدة و تمتعها بالشخصية المعنوية و كذلك الاستقلالية في البرمجة و التسيير و الخضوع للقانون التجاري، و الأهم من هذا زيادة مراقبة الدولة للنقل بمختلف أنواعه إلا أن المؤسسة العمومية لنقل المسافرين الوسط أوكلت لها المهام التالية:

¹⁵⁵ - الجريدة الرسمية 26 جمادي الثانية 1402 هـ ص 784

- تسيير عملية توزيع الوسائل ما بين المؤسسات الخمس الجدد
 - تأخذ على عاتقها الاستثمارات الخاصة بالنقل
 - تمويل الشركات الخمس بقطع الغيار
 - تسيير ديون الاستثمار
- التخفيف من المركزية كان شكليا فقط من حيث تغيير الاسم فقط و بقيت الشركة تعاني من الاختلالات:
- الصعوبات المتعلقة بتسيير ديون الاستثمار
 - جعلتها الدولة المتعامل الوحيد مع البنوك تحملت هذه الشركة جديدة النشأة اقتطاعات من حسابها البنكي تعويضا لديون الاستثمار المتراكمة من الشركة الأم السابقة و خاصة الديون المتعلقة بالهياكل التحتية للنقل
 - صعوبات معترضة في إطار عمليات إعادة التنظيم مما أعاق مسيري هذه المؤسسة في هذه المرحلة ونتيجة لكل هذا وجدت هذه الشركة نفسها في وضعية متناقضة تتمثل في تحقيق مهمتين مختلفتين تماما فمن جهة يجب عليها تحقيق مردودية كمؤسسة اقتصادية و من جهة أخرى بتحمل المسؤولية العامة للبلاد في النقل حيث تقوم بنشاطين الخاص و آخر لصالح الفائدة الاقتصادية العامة للبلاد تحت رقابة السلطة العمومية و هذا وجه لاختلال أنظمة النقل
- تم في سنة **1985** صدور القرار المؤرخ في 15 جانفي 1985 المحدد لشروط ممارسة أعمال النقل العمومي البري للمسافرين¹⁵⁶، الذي تنص المادة الرابعة منه على أنه يقوم أساسا الأشخاص الطبيعيون أو المعنويون الخاضعون لقانون خاص و المرخص لهم بممارسة النقل العمومي البري للمسافرين بتقديم الخدمات على الاتصالات البرية ذات الأهمية المحلية و بصفة ثانوية قابلة للرجوع فيها، الخدمات على الخطوط المتوسطة الاتصال و على الخطوط الجهوية وفي هذا القرار كان هناك تفصيل فيما يخص مهام الخواص رغم محدودية مجال تدخلهم وكذلك تفصيل في مهام الجماعات المحلية. و دعم هذا القرار بقرار آخر في نفس السنة و هو القرار المحدد لشروط و كفاءات تحضير مخططات نقل المسافرين عبر الطرقات و الذي ينص على أن المواصلات ذات الأهمية المحلية تضمنها مؤسسات الجماعات المحلية و المؤسسات الخاصة. في هذه الفترة بدأت تظهر جليا الاختلالات في النقل الجماعي خاصة الحضري ونقصا كبيرا في العرض و لم تستطع المؤسسات تلبية الطلب الكبير والمتنوع وخاصة بعد وقف دعم الدولة للمؤسسات فلم تجدد الحافلات التي أضحت متدهورة في ظل بداية انتقال الدولة من التسيير الاشتراكي نحو نظام السوق.
- صدر القانون الوزاري المشترك المؤرخ في 20 ماي **1987** والذي ينص على " يدرس طلب الترخيص بممارسة عمل النقل العمومي البري للبضائع أو المسافرين و زير النقل، ثم يرسل بعد

¹⁵⁶ - الجريدة الرسمية 28 ربيع الثاني 1405 هـ ص 72

الموافقة عليه إلى اللجان المختصة المخولة للحصول على اعتمادها في إطار الاستثمار الاقتصادي الخاص الوطني" ففي هذا الوقت بدأ الاعتماد على الخواص بشكل فعلي.

- المرحلة الثانية بعد 1988 مرحلة دخول القطاع الخاص بقوة:

تميزت هذه المرحلة بانسحاب للدولة و دخول قوي و سريع للقطاع الخاص، ففي سنة **1988**، جاء المرسوم التنفيذي 88-01 الموجه للمؤسسات العمومية المؤرخ في 12 جانفي 1988 و الذي ينص على استقلالية المؤسسات لتحسين فعاليتها و تصبح إنتاجية أكثر و تعتمد على نفسها وتتعامل بحرية وفقا للقانون التجاري بما فيها المؤسسات الوطنية الولائية والوكالات البلدية للنقل الجماعي للمسافرين عبر الطرقات أي أن الدولة تخلت عن تدعيم هذه المؤسسات و عليها بتحقيق مردوديتها كمؤسسة تجارية و في نفس السنة صدر القانون 88-17 الصادر في 10 ماي 1988¹⁵⁷ المتعلق بتوجيه وتنظيم النقل البري الذي كان إطارا لتعريف وتطوير عملية التحول والتخصيص للقطاع وقد تميز التحول بالتسرع. للإشارة فان قانون الخصوصية لم يؤخذ بعين الاعتبار إلا في 1995 كما أن تحرير النقل الجوي تأخر حتى 1998.

تم في سنة **1991**، صدور المرسوم التنفيذي رقم 91-195 المؤرخ في 1 جوان 1991¹⁵⁸ و الذي يحدد الشروط العامة لممارسة نشاطات النقل البري للمسافرين و البضائع للقانون السابق الصادر في 10 ماي 1988 و الذي تنص المادة التاسعة منه على ما يلي "يمكن للأشخاص الطبيعيين و المعنويين ذوي الطابع العام أو الخاص ممارسة نشاطات النقل العمومي للمسافرين عبر الطرقات، وتستغل كل الخطوط ذات المنفعة المحلية أو الخطوط ذات المنفعة العامة و المسجلة في المخطط الوطني للنقل و كذلك الخطوط الحضرية المسجلة في مخطط النقل الحضري".

في **1997** صدر القرار المتضمن الموافقة على النظام النموذجي لاستغلال خدمات النقل البري العمومي للمسافرين الصادر في 26 أبريل 1997 (مديرية النقل لولاية قسنطينة) والمحدد للالتزامات الناقل، قواعد وضع المركبات في السير (الآليات المستعملة في النقل)، التسعيرة، المخالفات العقوبات الإدارية تجاه المخالفات.

في سنة **2001** صدر في 7 أوت 2001 (الجريدة الرسمية ل8 أوت 2001 ص4، الذي يلغي أحكام القانون رقم 88-17 ل 10 ماي 1988 المتعلق بتوجيه وتنظيم النقل البري المذكور سابقا. ما يميز هذا القانون هو طابعه التفصيلي والشامل على كل عناصر النقل خلافا للقوانين السابقة و الذي يربط أساسا سياسة النقل بسياسة التهيئة العمرانية إذ يحتوي على ستة فصول، حيث تنص المادة الثالثة منه على ما يلي "تساهم منظومة النقل البري في تجسيد سياسة التهيئة العمرانية، التنمية الاقتصادية و الاجتماعية و الدفاع على التراب الوطني و حماية البيئة و المحافظة عليها".

¹⁵⁷ - الجريدة الرسمية 24 رمضان 1408هـ ص 783

¹⁵⁸ - الجريدة الرسمية 19 ذو القعدة 1411 ص 1045

أما المادة الخامسة منه فهي تنص على أن منظومة النقل البري للأشخاص يجب أن تهدف إلى إعطاء الأولوية لتطوير النقل الجماعي كما أنه يعطي صلاحيات أكبر للجماعات المحلية وتكليفها بما يأتي:

- تنظيم و مراقبة الشروط العامة لممارسة نشاطات النقل، تنظيم النقل العمومي
 - ترقية البحث و الدراسات والإحصائيات و الإعلام
 - انجاز أو التكليف بانجاز المنشآت القاعدية والتجهيزات الضرورية للنقل وفق المقاييس المطلوبة
 - التأكد من مطابقة المنشآت القاعدية والتجهيزات للمقاييس المطلوبة في التشريع
- كما يحتوي هذا القانون على فصل خاص بالمنشآت القاعدية و التجهيزات و أن إعداد المخططات الرئيسية للسكك الحديدية و الطرقات يجب أن يندرج ضمن سياسة التهيئة العمرانية الوطنية و الأخذ بعين الاعتبار مقتضيات التنمية الوطنية و الدفاع الوطني كما أنه يفتح المجال للخوادم في الاستثمار في الانجاز والاستغلال الهياكل كل هذه التسهيلات سمحت بدخول قوي للخوادم موازاة مع التحولات التي عرفتها الدولة.

المادة الرابعة: يجب أن ترمي منظومة النقل إلى التلبية الفعلية لحاجات المواطنين في مجال النقل وفق شروط أكثر نفعاً للجماعة الوطنية و المستعملين من حيث الأمن و توفر وسائل النقل و التكلفة و السعر ونوعية الخدمة.

المادة 7 : يشكل النقل العمومي البري للمسافرين خدمة عامة، وتتكفل الدولة و الجماعات الإقليمية بتطوير منظومة النقل الحضري (المادة 10)، يتم انجاز و استغلال شبكة النقل الحضري من قبل الدولة او الجماعات الإقليمية أو عند الاقتضاء عن طريق منح الامتياز لكل شخص طبيعي أو اعتباري خاضع للقانون الجزائري.

في سنة **2004**، جاء المرسوم التنفيذي رقم 04-416 المؤرخ في 8 ذي القعدة عام 1425 هـ الموافق 20 ديسمبر 2004 المحدد لكيفيات إعداد مخططات النقل البري للأشخاص و تطبيقها، و قد تمت الإشارة إليه سابقاً.

في فيفري **2009** صدرت التعليمات الوزارية التي تلزم مديري النقل في كل الولايات بفتح الاستثمار في مختلف الخطوط لكل الطلبات الممولة ذاتياً أو التي يتم تمويلها عن طريق مؤسسات التمويل، وهو ما أثار حفيظة المتعاملين في الميدان، خاصة في المدن التي تعرف خطوطها تشعباً كمدينة سطيف.

· تشريعات أخرى مهمة ومكملة

- الاستثمار في قطاع النقل: يتم الترخيص للخوادم بالنشاط بقرار من وزارة النقل بالنسبة للخطوط الوطنية، مديرية النقل للولاية بالنسبة للخطوط المحلية و الحضرية. و تخضع ممارسة نشاط نقل المسافرين عبر الطرق إلى رخصة مسلمة وفقاً إلى الشروط منها: إيداع ملف على مستوى مديرية النقل الولائية و يضمن طلب خطي و وثائق أخرى للملف تحدها المديرية، حيازة وسائل نقل عن طريق الملكية أو الإيجار تكون متلائمة مع الخط، أن يكون الخط المطلوب مسجلاً ضمن مخططات

النقل الوطنية بالنسبة للخطوط ذات المنفعة الوطنية وضمن المخططات الولاية بالنسبة للخطوط ذات المنفعة المحلية وأخيرا ضمن مخططات النقل الحضرية بالنسبة للخطوط ذات المنفعة الحضرية. الشروط محددة في المواد (2 - 26) من القانون رقم 01-13 المؤرخ في 7 أوت 2001، و المرسوم التنفيذي رقم 04-415¹⁵⁹ المؤرخ في 20 ديسمبر 2004 و المحدد لشروط تسليم رخص ممارسة نشاطات نقل الأشخاص و البضائع عبر الطرقات

- **تحديد تسعيرة النقل الجماعي:** النصوص القانونية هي التي تحدد تسعيرة النقل (مراسيم أو تعليمات) من طرف وزارة التجارة أما النصوص التي تحدد تسعيرة النقل الحضري الجماعي هي:

- التنظيم 95-06 المؤرخ في 25 جانفي 1995 المتعلق بالمنافسة
- المرسوم 95-119 ل 26 أفريل 1995 المتعلق بتقسيم الأملاك والنشاطات الخاضعة لنظام الأسعار المقننة

- **تمويل النقل الجماعي:** إن الدولة الجزائرية عن طريق ميزانية الجماعات المحلية تقوم بتمويل النقل من خلال منحة من قروض الاستثمار خاصة بالهيكل التحتية: طرق سكك حديدية محطات، إشارات المرور... و إعانات استثمار تقدم للمؤسسات العمومية مثل الشركة الوطنية لنقل المسافرين SNTV وشركة النقل بالسكك الحديدية SNTF التي تخدم خطوط ليس لها مردودية ومخصصة لفئات تستفيد من تخفيضات كالتلبة و الفئات المحرومة و المبالغ المخصصة من ميزانية الدولة معتبرة كل سنة عكس الجماعات المحلية فالمصاريف المخصصة للنقل من طرفها ضعيفة.

خلاصة الفصل الأول:

من خلال تناول محور الإطار التخطيطي والتشريعي للنقل وما له من دور أساسي في السير الحسن لمنظومة النقل في الدولة، تمكننا من الوقوف على مجموعة من الملاحظات التي تلخص واقع التخطيط والتشريع في الميدان. فالجزائر تملك ترسانة قانونية هامة، ويبقى تجسيدها في الميدان من الأهداف الإستراتيجية للدولة، وعدم فاعلية التشريعات والقوانين يعود إلى جملة من الأسباب منها المرتبطة بغياب أجهزة التطبيق والمتابعة، طغيان الجانب الشكلي عن المضمون، عدم الملائمة مع الواقع... بالموازاة لأزمة التطبيق، نسجل كذلك ضعفا في التنظيم على كل المستويات، الوطني بغياب إستراتيجية وطنية للنقل وعدم تفعيل المجلس الوطني للنقل، على المستوى الولائي غياب التخطيط، أما على المستوى المحلي (البلدية) فنسجل الدور الإداري و المالي المحدود جدا للسلطة المحلية. يشكل تخطيط النقل إجراء إستراتيجيا للدولة و السلطة المحلية، فهو يحقق الاستغلال الأمثل للعرض ويعمل على توقع و تسيير الطلب، ومن عوامل نجاح تخطيط النقل مدى ترابطه بالتخطيط العمراني وإمامه بكل عناصر المنظومة الحضرية.

¹⁵⁹ - الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 82، 10 ذو القعدة عام 1425 هـ الموافق 22 ديسمبر سنة 2004م.

الفصل الثاني:

عناصر منظومة النقل والمرور في النطاق

أفضت التحولات السريعة لمجال مدينة سطيف ونطاقها الحضري إلى تغيرات واضحة في بنية المدينة وامتدادها العمراني، ما ترتب عنه زيادة في الحراك قوبلت بتدخلات موضوعية ووظيفية لم ترق إلى مخطط مرور يتلاءم وتطور المدينة، الأمر الذي أدى إلى ظهور اختناقات مرورية في وسط المدينة وفي مداخلها ومخارجها من شأنها تعطيل السير الوظيفي للمدينة وتؤدي إلى تراجع مستوى العيش فيها، وهي المدينة التي عرفت دائما بنظافتها وهدوئها.

تخضع منظومة النقل في المدينة إلى مجموعة من العناصر، منها ما يتعلق بشبكة الطرق ومحطات النقل الجماعي ومواقف السيارات وغيرها من الهياكل التي تكون ما يسمى "حامل الحراك"، وعناصر أخرى ترتبط بالمركبات التي تشكل وسائل التنقل وأداة الحركة كالحافلة أو السيارة أو القطار... وغيرها، وإلى عناصر أخرى لا تقل أهمية في منظومة النقل هي تكوين السواق خاصة المحترفين بالنسبة للنقل الجماعي وسيارات الأجرة... وعناصر ترتبط بالقوانين السارية لتنظيم المرور كقانون العقوبات و التشريع الخاص بالمراقبة التقنية للمركبات.

أولاً: مشاكل المرور وحوادث السير تتصدر واقع النطاق

تعد مشكلة النقل والمرور من المشكلات الرئيسية التي تعاني منها معظم المدن في دول العالم، نظرا للطلب المتزايد للحراك فيها. وأضحى الحاجة إلى التنظيم والتخطيط أمرا ملحا. و واقع المدن الجزائرية الكبرى كالجزائر العاصمة ومدينة قسنطينة على سبيل المثال لا الحصر، يعكس صورة قاتمة ويجعل من الاختناقات المرورية و ساعات الانتظار قدرا يوميا لساكنيها و الوافدين إليها. ما يطرح تحديا كبيرا للمدن التي تريد أن تتفادى الوصول إلى هذه الوضعية، كمدينة سطيف الأمر الذي يفرض القيام بكثير من التدابير الاستباقية في إطار منظومة نقل شاملة.

I - بؤادر ظهور مشاكل المرور في المدينة والنطاق الحضري

تعرف مدينة سطيف خاصة في ساعات الذروة نقاطا سوداء أدت إلى تراجع ظروف الحراك فيها، لعل أهمها تلك الملاحظة في مركز المدينة، وحي 1014 مسكن و 1006 مسكن. وقد قمتنا في 2008 باستجواب عينة من السائقين في إطار بحث ميداني، وسألناهم عن ظروف الحراك في المدينة مقارنة بالسنة 2007 فكان الرد بنسبة 71,5 % بأنها تدهورت. يعود السبب الرئيسي إلى ضعف واضح في التخطيط المروري وزيادة عدد المركبات وسيلي تحليل ذلك في فصل قادم. سنحاول هنا ضبط تعريف للمشكلة المرورية ومسبباتها في النطاق الحضري للمدينة.

1- ما المقصود بالمشكلة المرورية؟ ما هي أسبابها؟

المشكلة المرورية مصطلح عام يطلق على اختلال في السير الحسن للحراك لمختلف أنماطه، وهي تعني كذلك الزحام المروري يعني كثرة التدفق المروري للسيارات زيادة عن حجم ومساحة الشوارع في مدينة ما. ويعرف معن خليل العمر في كتابه التنمية الاقتصادية و الاجتماعية وانعكاساتها على حوادث المرور¹⁶⁰، المشكلة المرورية "بأنها تصرف فردي يتمثل في مخالفة قواعد وضوابط المرور. حيث أن المشكلة المرورية مسببها هو الإنسان سواء كان يقود السيارة أو يخطط هندسة الطريق أو المدينة أو النسيج العمراني وهي تتمثل في:

- الخروج عن السلوك السوي المتعارف عليه
- الخروج عن الضوابط الاجتماعية الحضارية
- تجاوز الضوابط القانونية واللوائح التنظيمية لكل تصرف ينشأ عن إرادة المركبة، سواء كان هذا الخرق بإرادة متعمدة، أو بإغفال أو تهاون، أو تهور بعدم إدراك المخاطر المنجرة عن هذا السلوك. معن ذلك أن القواعد المرورية لا تمثل قيم الأغلبية من الناس و لكن قيم مجتمعية تراعي روح التضامن كسلوك حضاري لتفادي التسبب في مشاكل مرورية.
- وبمعنى آخر المشاكل المرورية تنتج عن عدم اكتراث سائقي السيارات بالقواعد المرورية بخرقها أو إهمالها لتحقيق سلوكهم الذاتي بتجاوز القانون والمصلحة العامة الذي ينعكس سلبا على المجتمع، مما يتطلب متابعة دائمة و صارمة لتطبيق القواعد المرورية بشكل يومي ومستمر.

- أسباب المشكلة المرورية يمكن جمعها في:
- بلوغ الطاقة الاستيعابية للطريق: لكل طريق طاقة قصوى لا يمكن تجاوزها، حيث تؤدي الكثافة المرورية أي كثرة عدد السيارات مقارنة بمساحات الشوارع المتوافرة في المدينة إلى صعوبة في سير المركبات واختناق المرور.

¹⁶⁰- الأخضر عمر دهمي، مشكلات المرور و سبل معالجتها، الندوة العلمية حول التجارب الدولية و العربية في تنظيم المرور، الجزائر، جوان 2009، ص 4.

- الطوارئ: التي تقع على الطريق والتي من شأنها خفض الطاقة الحقيقية للطريق كوقوع حادث ما أو تعطل مركبة ما.
- أعمال الطريق: من صيانة أو تجديد أو إضافة أشياء جديدة للطريق وبالتالي تقليص العرض الحقيقي للمسار أو تحويله أو حتى خفض عدد المسارات الكلية للطريق.
- سوء حالة الطقس: من مطر أو ثلوج أو ضباب أو نحو ذلك..
- أسباب أخرى للاختناقات و مشاكل المرور: يمكن اعتبار الأسباب السابقة مباشرة، هناك مجموعة من الأسباب الغير مباشرة تؤدي إلى حدوث المشكلة المرورية منها:
- مستوى النقل الجماعي: يشجع تطور مستوى النقل الجماعي الناس علي التخلي عن استخدام سياراتهم الخاصة في الكثير من التحركات اليومية، وخاصة الانتقال من و إلى عملهم.
- ساعات الذروة: بما أن المدينة تعتبر المركز الإداري والتجاري الرئيسي في النطاق الحضري، والتي يكون عدد سكانها و الوافدين إليها خلال ساعات العمل ضعف عدد السكان والوافدين خارج ساعات العمل، وبالتالي فإن محاور الدخول إلى المدينة ستشهد تدفقاً مرورياً ضخماً عند ساعات الذروة، ما سيضعف الطاقة الاستيعابية للطرق الداخلية. هناك مدنا عملاقة تشهد في ساعات الذروة الصباحية – في أثناء ذهاب الناس إلي أعمالهم، أو في ساعات الذروة المسائية في أثناء عودتهم من أعمالهم – حالات اختناق مروري، قد يصل إلى درجة التوقف التام للحراك.
- النقل الفردي: تحدث المشكلات المرورية بسبب الاستعمال المكثف للسيارات الفردية، في ظل عدم وجود قوانين تحكم جوانب مختلفة من الحياة المرورية، مثل قوانين استيراد السيارات.
- التخطيط المروري: يؤدي غياب التخطيط أو قصوره، من ضعف القوانين المنظمة للمرور وحركة السير في المدينة (مخطط المرور) إلى مشاكل مرورية كبيرة.
- ضعف التخطيط الحضري و التقسيم الوظيفي: يؤدي غياب التقسيم الوظيفي في تنظيم المدينة إلى وجود تداخل في الاستخدامات، إذ كانت المصالح الإدارية والتجارية والخدمات تتوزع بصفة عشوائية، في غياب التخطيط الحضري.
- الوعي المروري لدى العنصر البشري: يساهم في مشكلات المرور عدم التزام مستعملي الطريق بقوانين المرور، فعدم انضباط السائقين و المشاة على حد سواء و عدم وعيهم بالمشكلة المرورية يزيد من تأزم العيش في المدينة و يقلل من فرص التنمية و التقدم فيها. ففي الكثير من مدن العالم (طوكيو، لندن، باريس) التي يرتفع فيها عدد السكان و تملك حظيرة تفوق بأضعاف الحظيرة الوطنية، لا تعاني من تأزم المرور بالدرجة التي تعيشها مدننا. يفوق عدد السيارات في هذه المدن 20 مليون سيارة بينما لا يتجاوز 4 ملايين في كل ولايات الجزائر " كما أن سعة الطرق في معظم الدول الأوروبية لا تختلف كثيراً عنها في مدن الجزائر السبب

غياب الاستراتيجيات الواضحة وسوء تنظيم الإمكانات المتاحة، وعجز التخطيط عن إدراك الأسباب الحقيقية للمشكلة ومواجهتها.

2- تنظيم المرور في الجزائر متعدد المتدخلين

يشكل تعدد المتدخلين نقطة سلبية إذا غاب التنسيق بين الخطط المختلفة ما يؤدي إلى افتقاد الدقة و النجاعة في تشخيص المشكلة المرورية و حلها، أهم المتدخلين في المرور بالجزائر:

- وزارة النقل: التشريع و التنظيم من خلال تحديد الإجراءات التنظيمية زائد التكوين
- وزارة الأشغال العمومية: تصميم انجاز الطرق و المنشآت الفنية و صيانتها و كذا تجهيزها بالإشارات المرورية.

- وزارة الداخلية و الجماعات المحلية: الولاية و البلدية: توسيع و تهيئة الطرق محليا و حتى انجاز طرق جديدة، كما تكلف بإعداد مخططات المرور و النقل و تقوم بالتوعية.
- مصالح الأمن: المراقبة المرورية و تنفيذ القوانين تحت إشراف وزارة الداخلية، فمصالح الأمن تساهم في إعداد القوانين، تنظيم حركة المرور و مراقبة السير و معاقبة المخالفين و القيام بعمليات التوعية.
- وزارتي العدل و المالية تشارك في العملية من خلال تسليط العقوبات و تحصيل الغرامات
- وزارة التربية توكل لها مهمة تدريس مادة التوعية المرورية في المناهج التربوية.

الحماية المدنية التي تؤدي مهمة تقديم الإسعافات و نقل الجرحى و تشارك في عمليات التحسيس بهدف التنسيق بين كل هذه الهيئات تم إنشاء المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق (CNPSR) تحت وصاية وزارة النقل، إلا أنه لم يرق ميدانيا إلى تجسيد أهدافه حيث يفتقر إلى الصلاحيات الضرورية لذلك.

3- التشريعات الجديدة المنظمة للمرور في الجزائر

يعتبر القانون المؤرخ في 6 ديسمبر **1974**¹⁶¹ المرجع الأول في تنظيم المرور في الجزائر، وتأتي بعده مجموعة من القوانين المعدلة و المتممة له أهمها:

- القانون **84-01** المؤرخ في 2 جانفي **1984** المعدل للقانون الأول و المتضمن قانون المرور.
- القانون رقم **87-09** مؤرخ في 10 فيفري **1987** المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها.
- القانون رقم **01-14** مؤرخ في 19 أوت سنة **2001** و المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها¹⁶².

¹⁶¹- الأمر رقم 74-107 المؤرخ في 6 ديسمبر 1974 المتضمن قانون المرور.

¹⁶²- الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 46، تاريخ 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001

- القانون رقم 04 - 16 مؤرخ في 13 نوفمبر سنة 2004 المعدل و المتمم للقانون 01 - 14 مؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها¹⁶³.

- أمر رقم 09 - 03 مؤرخ في 22 يوليو سنة 2009 المعدل و المتمم للقانون رقم 01 - 14 مؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها¹⁶⁴.

عرض لأهم ما تضمنته قوانين "تنظيم المرور" خاصة القانون الجديد

بمقتضى الأمر رقم 75 - 60 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 والمتضمن تعديل و تتميم الأمر رقم 74-107 المؤرخ في 6 ديسمبر 1974 والمتضمن قانون المرور، وبمقتضى القانون رقم 48-01 المؤرخ في 2 جانفي 1984 الذي يعدل بعض مواد الأمر رقم 74-107 المؤرخ في 6 ديسمبر 1974 و المتضمن قانون المرور.

• القانون 87 - 09: أحكام عامة: تنظيم حركة المرور و استعمال الطريق العمومي بصفة تحقق تنقلا عادلا للمواطنين في ظروف أمنية مثالية للمجموعة الوطنية.

- إعطاء الأولوية لمركبات النقل الجماعي و الدراجات و السير على الأقدام في المناطق الحضرية حيث تستفيد من الأروقة و الممرات المهيأة التي تضمن سيولة مروره و كذا أمنها (المادة الأولى والثانية) و بهدف تحقيق سيولة لحركة المرور في المدينة، يمكن تخفيض استعمال المركبات لا سيما الخاصة منها عندما تصبح حركة المرور شاقة (المادة الثالثة).

تنص المادة الرابعة على ضرورة امتثال السائق لقواعد الانضباط الخاصة بحركة المرور حتى لا يشكل خطرا على مستعملي الطريق الآخرين. باقي المواد تتحدث عن ضبط السرعة و احترام الأسبقية وقواعد الوقوف و المكوث.

في الباب الخامس من هذا القانون و المخصص لأمن الطرق و الوقاية من الحوادث الجسدية من خلال تكفل الدولة بما يلي: (المادة 23)

- التنظيم الدوري للحملات الخاصة بالوقاية و الأمن عبر الطرق.
- تربية و إعلام المواطنين من أجل ترقية الانضباط في استعمال المسالك العمومية.
- مراقبة حركة المرور و تهيئة المنشآت و السهر على تطبيق المراقبة التقنية للمركبات و تشجيع العمل الجمعي في هذا الإطار. كما نص القانون على ضرورة إحداث مركز وطني ولجان ولائية للوقاية و الأمن عبر الطرقات.

¹⁶³- الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 72، تاريخ 30 رمضان عام 1425 الموافق 13 نوفمبر سنة 2004.

¹⁶⁴- الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 45، تاريخ 7 شعبان عام 1430 الموافق 29 يوليو سنة 2009.

• يهدف القانون 01-14 مؤرخ في 19 أوت سنة 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، إلى تحديد الشروط المتعلقة بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها. بدأ بتقديم تعريف لكل العناصر المؤثرة في الحركة المرورية من طريق بمختلف أنواعه وأجزائه كالرصيف... كما عرف كل المستعملين للطريق من سائقين وراجلين ومركبات بمختلف أنواعها وأحجامها. كما عرض المبادئ العامة لسياسة الدولة التي من شأنها ترقية الأمن و السلامة المرورية. من أهم ما جاء به هذا القانون:

- التأكيد على إلزامية استعمال حزام الأمن حيث جاء في القانون 87-09 أن عدم شد حزام الأمن بالنسبة للراكبين في المقاعد الأمامية مخالفة من بين المخالفات التي يعاقب عليها بغرامة جزافية تتراوح بين 100 و 250 دج.
- تنظيم حركة المرور عبر الطرق من خلال تكليف الجماعات الإقليمية بإعداد و تنفيذ مخطط حركة المرور في المنطقة الحضرية للتحكم في تطور حركة السيارات و تقليص تأثيراتها السلبية (المادة 3).
- تنص المادة 14 من نفس القانون على إمكانية المنع أو الحد من استعمال السيارات لا سيما الخاصة منها في مساحات محددة.
- أثناء عمليات المراقبة و التفتيش و في حالة وقوع حادث يتم إجراء عملية الكشف عن تناول الكحول بواسطة جهاز "زفر الهواء" « alcotest » الذي يسمح بتحديد نسبة الكحول بتحليل الهواء المستخرج. (المادة 19)
- يمنع على السائق الاستعمال اليدوي للهاتف المحمول أو خوذة التصنت الإذاعي والسمعي عندما تكون المركبة في حالة السير (المادة 30)
- تنص المادة 33 من القانون 01-14 عن مجانية الوقوف في المسالك العمومية غير أنه يمكن للجماعات الإقليمية أن تبادر بإجراءات تجعله مقابل ثمن.
- القانون في قسمه الثاني تعرض للأحكام الخاصة بالراجلين كالتأكيد على ضرورة السير على الأرصفة أو حواف الطرقات المهيأة و كذا استعمال ممرات الراجلين و يمنع كل استعمال آخر للأرصفة من شأنه إعاقة حركة المارة. يجب الإشارة إلى أن هذا القانون لم يتطرق لمخالفات الراجلين الموجودة و المنصوص عليها في القانون رقم 87 - 09 المؤرخ في 10 فبراير سنة 1987 والتي خصص لها الأمر رقم 09 - 03 المؤرخ في 22 يوليو سنة 2009 المعدل و المتمم للقانون 87-09 فصلا خاصا يفصل المخالفات و العقوبات التي يتعرض لها الراجل و سيتم التطرق إليها لاحقا.
- القانون في فصله الثالث تطرق إلى الشروط الإدارية و قواعد مطابقة المركبات و تجهيزاتها حيث أكدت المادة 43 إجبارية المراقبة التقنية للسيارات. المادة 45 تنص على أن لا يجب أن تتجاوز كمية

الدخان و الغازات السامة التي تنفثها السيارات و كذا الضجيج الذي تحدثه المستويات المحددة. و التنظيم كفيل بتحديد هذه المستويات و توفير الأدوات الضرورية للقياس و بالتالي تطبيق هذه المادة. جاء القانون في فصله الرابع لتحديد مبادئ تكوين السائقين و شروط الالتحاق بالامتحانات للحصول على رخصة السياقة، و مواد تتعلق بمؤسسات التكوين و أهم جديد:

- إحداث مركز وطني لرخص السياقة يقوم بتأطير نشاطات تعليم السياقة و تنظيم الامتحانات.
- إحداث بطاقة وطنية لرخص السياقة.

الفصل السادس من القانون تعلق بالمخالفات و العقوبات (نتطرق اليه في الفصل الموالي).

• القانون رقم 04 - 16 مؤرخ في 13 نوفمبر سنة 2004 المعدل و المتمم للقانون 01 - 14 مؤرخ في 19 أوت سنة 2001 و المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها: المادة 9 مكرر: يجب أن تتوفر كل مركبة على محضر للمراقبة التقنية الذي يعتبر وثيقة إدارية إجبارية تقدم لمصالح المراقبة و الأعوان عند الحاجة. كما توصي المادة بالصيانة الدورية للسيارة لتحقيق أحسن ظروف الأمان على الطرقات و التقليل من حوادث المرور الناجمة عن الاختلالات الميكانيكية للمركبات¹⁶⁵.

احترام مسافة الأمان (المادة 9 مكرر)، تحديد سن قيادة مركبات المسماة "ذات الوزن الثقيل" بسن 25 سنة (المادة 10 مكرر)، يخضع كل متحصل جديد على رخصة سياقة إلى فترة تدريبية لمدة سنتان (المادة 55 مكرر)، هذه الرخصة المؤقتة يمكن أن تلغى في حالة ارتكابه لإحدى المخالفات المنصوص عليها في القانون (المادة 103 مكرر). جاءت المادة 74 لترفع مستوى الغرامات المالية لتصبح من 5000 دج الى 50000 دج كل سائق تجاوز السرعة المحددة المرخص بها المادة 76 يعاقب بالسحب الفوري لرخصة السياقة لمدة شهر واحد و بغرامة من 1500 الى 5000 دج كل سائق يستعمل يدويا أثناء سير المركبة الهاتف المحمول أو يرتدي خوذة التصنت الاذاعي و السمعي. كما يتم تعليق رخصة السياقة لفترات تصل حتى ثلاثة أشهر.

• أمر رقم 09 - 03 مؤرخ في 22 يوليو سنة 2009 المعدل و المتمم للقانون رقم 01 - 14 مؤرخ في 19 غشت سنة 2001 و المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنه: بهدف تجسيد أكبر لفاعلية قانون المرور في الجزائر تناول مجلس الوزراء المشترك في 12 جانفي 2009 دراسة مشروع تمهيدي لقانون يحدد الإجراءات الجديدة الخاصة بالعقوبات، و يهدف هذا القانون بشكل خاص إلى:

- تقليص وضعية انعدام الأمان في الطرقات.
- تحديد قواعد استعمال الطريق العمومي و طرق ضبط حركة المرور عليها.

¹⁶⁵ - الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 72، تاريخ 30 رمضان عام 1425 الموافق 13 نوفمبر سنة 2004، ص 3.

- تطبيق إجراءات ردية في مجال عدم احترام قواعد المرور عبر الطرق و هو الهدف الرئيسي لإصدار هذا القانون.

عرض هذا القانون في مقدمته مفاهيم للمصطلحات التي يتم توظيفها والعناصر المؤثرة في الحركة المرورية من طريق بمختلف أنواعه وأجزائه كالرصيف... كما عرف كل المستعملين للطريق من سائقين وراجلين ومركبات بمختلف أنواعها وأحجامها. كما عرض المبادئ العامة لسياسة الدولة التي من شأنها ترقية الأمن و السلامة المرورية. و مواكبة للتطور الحاصل في مجال النقل جاءت مجموعة من المصطلحات الجديدة أهمها:

الطريق السيار بدل الطريق السريع للسيارات، الأجهزة الجديدة و الدقيقة لقياس السرعة و كذا نسبة الكحول في الهواء المستخرج، و جهاز تحليل اللعاب، الرخصة بالنقاط و هي "أداة معيارية وبيداغوجية تهدف إلى جعل السائقين يتحملون مسؤولياتهم و هي تدعم مكافحة انعدام الأمن في الطرق"¹⁶⁶. رخصة السياقة الاختبارية و هي رخصة مؤقتة للصنف المتحصل عليه منذ أقل من سنتين. الجديد في تعديل المادة 8 من القانون 01-14 حيث يتم استحداث الرخصة بالنقاط و رخصة السياقة الاختبارية و كذا شهادة الكفاءة المهنية من أجل النقل العمومي للمسافرين والبضائع كل هذا يتم تحديده عن طريق التنظيم.

- واقع تطبيق قانون المرور في الجزائر: إشكالية عدم التطبيق

لماذا يتم التفكير في قانون جديد للمرور والقانون الحالي لا يطبق؟ هو السؤال الذي يتبادر دائما للذهن عند طرح ملف حوادث المرور، وعليه فالتعديلات يجب أن تكون في طرق تطبيق القانون الحالي مع التركيز على طرق فاعلة للتوعية والتحسيس تكون أفضل من الردع. يمكن تلخيص واقع تطبيق قوانين المرور المتعاقبة في الجزائر في النقاط التالية:

- عدم تطبيق القوانين بسبب غموضها وعدم تحديد صريح للمخالفات والعقوبات.
- 95 % من المخالفين لا يسددون الغرامات المفروضة عليهم و بالتالي لا يشعرون بردع مما جعل القانون الجديد ينص على قيام مصالح الشرطة والدرك بالاحتفاظ بالرخصة إلى غاية تسديد الغرامة (الأمر 09-03 الصادر في 2009) الذي ينتظر النصوص التنظيمية للبدء في تطبيقه ميدانيا.
- غياب الشروط المثالية التي تجعل أعوان الأمن يؤدون مهامهم لتطبيق جميع الأحكام القانونية.
- الممارسات و الطرق المعتمدة من المخالفين لاسترجاع رخصة السياقة بعد سحبها.
- نقص نقاط المراقبة نظرا لشساعة مساحة الدولة و كثافة شبكة الطرق (أكثر من 100 ألف كلم).

¹⁶⁶ - الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 45، تاريخ 7 شعبان عام 1430 الموافق 29 يوليو سنة 2009، ص 6.

- تطبيق نظام العمل برخصة السياقة عن طريق التتقيط المنصوص عليها في التعديلات الجديدة، مرهون بإتمام مشروع إعداد البطاقة الوطنية للمخالفات والبطاقات الرمادية الذي يستدعي إعدادها لجميع سجلات البطاقات الرمادية لـ48 ولاية، وهي العملية التي قد تستغرق وقتا كبيرا لتحضيرها.
- إدماج التربية المرورية في المنظومة التربوية لكن لم يتم تجسيد ذلك ميدانيا، إضافة الى بطاقة وطنية خاصة برخص السياقة والمخالفات.
- إنشاء محكمة خاصة بالمخالفين لقانون المرور إجراءات التوقف + اللجنة+العدالة tribunal simple police وقد صدر في قانون 1974 قانون "سجل المخالفات" carnet de contravention والذي يحدد ما إذا كانت المخالفة الأولى أو الثانية أو الثالثة...

II - إشكالية حوادث المرور تؤرق السلطة وتستنزف طاقات المجتمع

أصبح الأمن المروري اليوم " sécurité routière " قضية عالمية، من خلال طرحها في الندوة الوزارية الدولية " conférence ministérielle mondiale " التي انعقدت في موسكو في 19 و 20 نوفمبر 2009، وأوصت بضرورة تجند كل دول العالم في إطار برنامج لل عشرية (2010 - 2020) من أجل التشاور و التنسيق في اتخاذ الإجراءات العملية ذات الطابع الشمولي و على المدى البعيد، من شأنها تحقيق مستوى أفضل للسلامة المرورية، ووضع حد للنزيف الذي يؤدي بحياة تقريبا مليون ونصف شخص سنويا.

حوادث المرور أضحت مشكلة صحة عمومية فهي السبب الرئيسي للوفاة والصدمات النفسية في العالم، إذ تسبب سنويا أكثر من 1,2 مليون وفاة و أكثر من 50 مليون إعاقة، وهي السبب الرئيسي في وفيات الشباب و الأطفال بين 5 و 29 سنة.

90 % من الحوادث تقع في الدول النامية منها الجزائر، حيث يوجد أقل من نصف الأسطول العالمي للسيارات. وفقا لتقرير التقييم العالمي الأول للسلامة المرورية¹⁶⁷ فان ما يقارب نصف الذين يموتون في حوادث الطرق من المشاة و مستعملي الدراجات والنقل العام ما يزيد في التكلفة الباهظة للضحايا.

¹⁶⁷- تقرير عن حالة السلامة المرورية في العالم هو أول تقييم للسلامة على الطرق في 178 دولة، وقد تم تجميعها باستخدام بيانات من دراسة استقصائية أجريت في عام 2008 من طرف منظمة الصحة العالمية و لم تشارك في الجزائر.

1- الأمن المروري موضوع الساعة في الجزائر

موضوع تنظيم المرور في الجزائر يفرض نفسه للنقاش، في ظل الأرقام المقلقة لحوادث الطرقات حيث بلغت الحصيلة اليومية 12 وفاة و 150 جريح، و ما يلفت أكثر الانتباه الانتشار الكبير للحوادث التي يرتكبها السواق المحترفون (النقل الجماعي و شاحنات نقل البضائع) التي تتسبب في وقوع خسائر بشرية جسيمة حتى أضحت مصطلحات "العنف المروري" و "إرهاب الطرقات" هي السائدة.

جدول رقم (48): حوادث المرور و ضحاياها في الجزائر مقارنة بمختلف دول العالم

عدد القتلى	عدد الجرحى	عدد الحوادث	2008
4422	64708	40481	الجزائر
4044	99315	66852	المغرب
2332	13725	13352	ليبيا
2550	13567	12209	سوريا
4274	91669	73390	فرنسا

المصدر: عيسى محمد نايلي، التنظيم المروري في الجزائر و دور الأمن الوطني، الندوة العلمية: التجارب العربية و العالمية في تنظيم المرور، الجزائر 2009.

تأتي الجزائر في المراتب الأولى عالميا من حيث عدد حوادث المرور والضحايا التي تخلفها رغم أن عدد سكانها وحظيرتها أقل منها في دول أخرى. تبلغ حظيرة السيارات في الجزائر 5 مليون مركبة، أما في فرنسا 40 مليون مركبة، إلا أن الفارق في الحصيلة كبير. تم تسجيل سنة 2008 بالنسبة للجزائر 42673 حادث أسفر عن 64708 جريح و 4422 قتيل، أما بالنسبة لفرنسا في نفس السنة فقد تم تسجيل 73390 حادث أسفر عن 91669 جريح و 4274 قتيل¹⁶⁸ (الجدول رقم 48).
العنصر البشري هو السبب الرئيسي المباشر كعدم احترام السرعة، التجاوز الخطير وعدم احترام مسافة الأمان والمناورات الخطيرة. أما الأسباب غير المباشرة فهي ترتبط بالنمو الكبير لحظيرة السيارات وسوء استخدام المركبة، فيما لم تواكب شبكة الطرقات هذا التزايد في عدد السيارات وأصبح الازدحام والاكنتاظ سببا من أسباب الحوادث المؤلمة والخسائر البشرية والمادية وما ينتج عنها من تكاليف اقتصادية واجتماعية وهنا يأتي دور تنظيم المرور وإدارته.
رغم التعديلات الجديدة في قانون المرور وما جاءت به من تشديد العقوبات على المخالفين، فإن التوعية والتحسيس عمل مهم في ترسيخ الثقافة المرورية لإيجاد صيغة توافقية بين الإنسان المركبة والطريق (المحيط).

حسب "الدراسة الإحصائية" لحوادث المرور التي أعدها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق¹⁶⁹، فإن عدد الحوادث بلغ خلال سنة 2008 على المستوى الوطني 40481 حادثا، خلفت في مجملها 64708 جريحا و 4422 قتيلًا، الجدول رقم(49).

¹⁶⁸ - عيسى محمد نايلي، التنظيم المروري في الجزائر و دور الأمن الوطني، الندوة العلمية: التجارب العربية و العالمية في تنظيم المرور، الجزائر 2009.

¹⁶⁹ - وزارة النقل، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، دراسة إحصائية لحوادث المرور في الجزائر خلال سنة 2008، ص9.

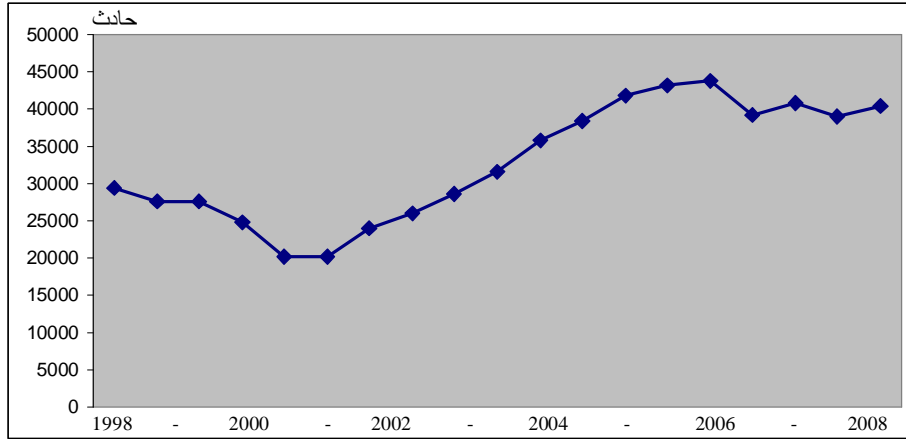
جدول رقم (49): تطور حصيلة الحوادث في الجزائر في 2007-2008

2008			2007		
القتلى	الجرحى	عدد الحوادث	القتلى	الجرحى	عدد الحوادث
4422	64708	40481	4177	61139	39010

المصدر: وزارة النقل، المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق، دراسة إحصائية لحوادث المرور في الجزائر خلال سنة 2008، ص9
تبرز أرقام الجدول تطور عدد الحوادث وما خلفته من ضحايا في 2008 مقارنة بسنة 2007،
حيث يمكن قراءة الملاحظات التالية :

- ارتفاع في عدد الحوادث بين 2007 - 2008 بنسبة بلغت 3,77 % (زيادة 1471 حادث مرور). بالنسبة للعشرية الأخيرة يمكن تسجيل ارتفاع في عدد الحوادث من 28693 في 1998 خلف 3565 قتيل و 38092 جريح، إلى 43777 حادث في 2004 خلف 4356 قتيل و 64714 جريح.
 - نسبة زيادة في عدد الجرحى بلغت 5,84 % (زيادة 3569 جريح)
 - نسبة زيادة في عدد القتلى بلغت 5,87 % (زيادة 245 قتيل)
- الشكل المرفق رقم (24) يبرز النمو الكبير لحوادث المرور في العشرية الأخيرة ما يجعل
الوضعية تستدعي التفكير الجدي لوضع آليات فاعلة تحد من الخسائر البشرية والاقتصادية والنفسية
التي تجنيها الجزائر من هذه الظاهرة.

شكل رقم (24) : تطور عدد حوادث المرور في الجزائر في الفترة 1998-2008



المصدر: وزارة النقل، المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق، دراسة إحصائية لحوادث المرور في الجزائر، 2008.

- نسبة الحوادث الحضرية في تزايد

لن ما يلفت الانتباه و يثير القلق هو الأهمية النسبية لحوادث المرور لسنة 2008 بين المناطق الحضرية والريفية، كما تبرزه أرقام الجدول 50.

جدول رقم (50): الأهمية النسبية لحوادث المنطقة الحضرية و الريفية في الجزائر في 2008

المجموع	المنطقة الريفية	المنطقة الحضرية	سنة 2008
40481	22947	17534	
% 100	% 56,69	% 43,31	الأهمية النسبية

المصدر: وزارة النقل، المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق، المصدر السابق.

بلغت نسبة الزيادة بالنسبة للقتلى في المناطق الحضرية + 7,19 % ، وهي أعلى من نسبة زيادة القتلى في المناطق الريفية والتي بلغت + 5,59 %.

- توزيع الحوادث حسب ساعات اليوم

تشكل الشريحة الزمنية سا 18 - سا 00 الفترة التي تقع فيها نسبة كبيرة من حوادث المرور مقارنة بباقي الفترات الأخرى (حوالي ربع عدد الحوادث المسجلة) تشكل ساعات العودة إلى المنزل، كما تشكل ساعات الخروج للعمل والدراسة فترات الازدحام المروري التي تؤدي إلى وقوع حوادث عديدة، أنظر معطيات الجدول 51.

جدول رقم (51): توزيع الحوادث حسب الشريحة الزمنية

الشريحة الزمنية	% الحوادث
6-0	4,61
9-6	9,91
12-9	19,21
14-12	18,31
18-14	23,13
00-18	24,82
المجموع	100

المصدر: وزارة النقل، المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق، المصدر السابق.

- التوزيع الجغرافي للحوادث حسب المناطق

تحتل منطقة الشرق الجزائري المركز الأول بنسبة 38,86 % ، ثم يليها الوسط 28,78 % ، الغرب 23,40 % ، الجنوب 8,96 % . بالنسبة للشرق الجزائري ارتفاع حركة مركبات الوزن الثقيل تساهم في رفع نسبة الحوادث.

جدول رقم (52): ترتيب الولايات حسب عدد الحوادث خلال سنة 2008

المرتبة ↓	الولاية	عدد الحوادث	%
1	الجزائر	2441	6,03
2	سطيف	1852	4,57
3	تلمسان	1491	3,68
4	وهران	1475	3,64
5	قسنطينة	1488	3,58

المصدر: وزارة النقل، المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق، المصدر السابق.

الجدول رقم 52 يعطي التوزيع الجغرافي لحوادث المرور حسب الولايات في 2008، حيث تأتي ولاية سطيف في المركز الثاني بعد العاصمة.

جدول رقم (53): أغلبية حوادث المرور في المنطقة الحضرية سجلت في الولايات التالية

المرتبة ↓	الولاية	عدد الحوادث	%
1	الجزائر	1448	8,26
2	قسنطينة	930	5,30
3	المسيلة	714	4,07
4	سطيف	713	4,07
5	تلمسان	689	3,93

المصدر: وزارة النقل، المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق، المصدر السابق.

تحتل ولاية سطيف المركز الرابع وطنيا اعتمادا على نسبة حوادث المرور في المنطقة الحضرية بعد ولايات الجزائر، قسنطينة و المسيلة (الجدول رقم 53). من جهة أخرى، تحتل ولاية سطيف المرتبة الأولى وطنيا في ترتيب الولايات حسب عدد الحوادث في المنطقة الريفية في 2008، و تساهم بنسبة 4,96 % كما تبرزه أرقام الجدول رقم 54.

جدول رقم (54): ترتيب الولايات حسب عدد الحوادث في المنطقة الريفية خلال سنة 2008

المرتبة ↓	الولاية	عدد الحوادث	%
1	سطيف	1139	4,96
2	الجزائر	993	4,33
3	وهران	970	4,23
4	باتنة	858	3,74
5	تلمسان	802	3,50

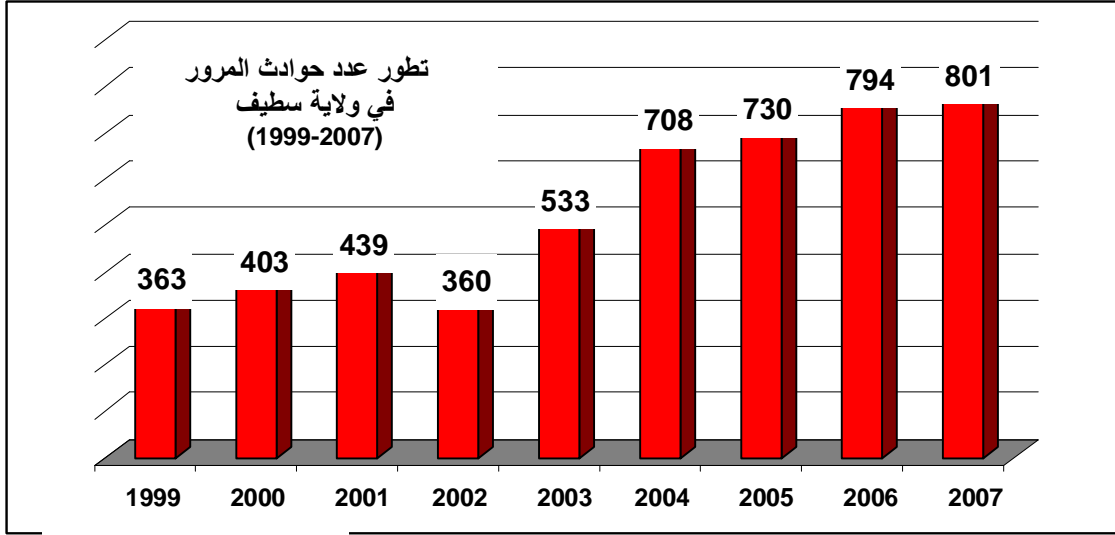
المصدر: وزارة النقل، المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق، المصدر السابق.

2- ولاية سطيف تحتل المراتب الأولى وطنيا في حوادث المرور

احتلت ولاية سطيف في 2006 المرتبة الأولى في عدد حوادث المرور واحتلت المرتبة الثانية في 2007 و 2008، رغم سلسلة الإجراءات الردعية التي قامت بها مصالح الشرطة و الدرك، و التي أدت إلى سحب 6735 رخصة قيادة لأسباب مختلفة في سنة 2007 و هذا الرقم هو ضعف ما تم سحبه في سنة 2006 و المقدر ب 3105 رخصة سياقة¹⁷⁰.
يبرز الشكل رقم (25) تطور حوادث المرور وبشكل ملفت في ولاية سطيف للفترة 1999-2007، كما تبرز أرقام الجدول رقم (55) تطور عدد الجرحى والقتلى في نفس الفترة.

¹⁷⁰ - مجموعة الدرك الوطني سطيف

شكل رقم (25): تطور حوادث المرور في الولاية 1999-2007



المصدر: مديرية الأشغال العمومية سطيف

وقعت أغلب هذه الحوادث على الطريق الوطني رقم 5 حيث بلغ عدد الحوادث المسجلة في 2007 326 حادث، أدت إلى وفاة 26 شخص و جرح 539 وأهم أسباب هذه الحوادث العنصر البشري، نتيجة السرعة المفرطة وعدم احترام قوانين المرور.

جدول رقم (55): تطور عدد الحوادث عدد القتلى و الجرحى في ولاية سطيف 1999-2007

السنة	عدد الحوادث	عدد القتلى	عدد الجرحى
1999	363	34	198
2000	403	52	216
2001	439	54	439
2002	360	57	577
2003	533	99	1051
2004	708	104	1442
2005	730	92	1513
2006	794	90	1429
2007	801	72	1450

المصدر: مديرية الأشغال العمومية سطيف

- توزيع الحوادث حسب المنطقة الحضرية و الريفية

تحتل ولاية سطيف المركز الرابع وطنيا من حيث عدد الحوادث الحضرية في 2008، بتسجيل 713 حادث أفضى إلى مقتل 19 شخص و جرح 836 آخر، ما يمثل 38,5 % من مجموع

الحوادث وهي نسبة معتبرة. كما سجلت الولاية وقوع 1139 حادث في المنطقة الريفية أفضت إلى مقتل 104 و جرح 2173 شخص. (تمثل الحوادث الريفية نسبة 61,5 % من مجموع الحوادث).
الجدول رقم 56 يسمح بمقارنة توزيع الحوادث حسب المنطقة الحضرية و الريفية في الولاية بالوطن في سنة 2008.

جدول رقم (56): حوادث المرور في المنطقة الحضرية و الريفية في ولاية سطيف و الوطن خلال سنة 2008

الوطن			ولاية سطيف			2008
الجرحي	القتلى	الحوادث	الجرحي	القتلى	الحوادث	عدد ←← المنطقة الحضرية
20499	760	17534	836	19	713	المنطقة الريفية
44209	3662	22947	2173	104	1139	المجموع
64708	4422	40481	3009	123	1852	

المصدر: وزارة النقل، المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق، المصدر السابق.

- توزيع حوادث المرور حسب الطرق الوطنية حصيلة سنة 2007

يشكل موقع مدينة سطيف عند تقاطع مجموعة من أهم الطرق الوطنية، خاصة الطريق الوطني رقم 5 الرابط بين الشرق و الغرب، الطريق الوطني رقم 9 الذي يربط المدينة بالشمال، الطريق الوطني رقم 28 الذي يربطها بالجنوب وغيرها من الطرق إلى نشاط حركة النقل للمركبات بمختلف أنواعها، خاصة الوزن الثقيل الذي يتسبب في ارتفاع عدد الحوادث. تبرز أرقام الجدول 57 توزيع حوادث المرور في الولاية على الطرق الوطنية في 2007.

جدول رقم (57): توزيع حوادث المرور في ولاية سطيف 2007

الطريق الوطني رقم	عدد الحوادث	عدد القتلى	عدد الجرحى
5	326	26	539
9	100	9	252
28	109	10	164
74	30	1	41
75	123	12	223
76	0	0	0
77	66	8	128
78	29	6	72
9B	1	0	2
9A	3	0	5
77A	14	0	24
المجموع	801	72	1450

المصدر: مصالح الأمن لولاية سطيف

- العنصر البشري هو المتسبب الرئيسي في حوادث المرور

تفيد الدراسة الإحصائية لحوادث المرور في الجزائر خلال سنة 2008، والتي قام بها المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق أن أسباب الحوادث تأتي حسب الترتيب التالي:

- العنصر البشري هو المتسبب الرئيسي 94,53 % و ذلك بعدم التزامه لقواعد المرور، كعدم احترام السرعة القانونية و التجاوزات الخطيرة و عدم احترام مسافة الأمان و غيرها.
- المركبة تساهم بنسبة 2,98 % من الحوادث، بحدوث خلل في نظام الفرملة أو انعدام الأضواء... و غيرها من العوامل المتعلقة بالمركبة.
- عوامل الطريق و المحيط تساهم بنسبة 2,49 % منها التشوهات و الحفر و التهيئة الغير مناسبة للطريق، انعدام الإشارات المرورية، العوامل المناخية كالأمطار و الثلوج و الجليد والضباب و عوامل أخرى متعددة.

تفيد نفس الدراسة أن 97 % من مرتكبي الحوادث هم ذكور، و 3 % إناث. أما من حيث العمر فان 43% من مرتكبي هذه الحوادث لا تزيد أعمارهم عن 30 سنة، و 25 % تتراوح أعمارهم بين 30 و 40 سنة و 17 % بالنسبة للفئة العمرية 40 إلى 50 سنة و 14 % تزيد أعمارهم عن 50 سنة. إن دراسة الخصائص الديموغرافية لمرتكبي المخالفات المرورية تساعد في التعرف على أسباب ودوافع حوادث المرور. كما أنها تحدد الجمهور المستهدف لبرامج التوعية المرورية، وتحدد الطرق والنماذج المقترحة لمعالجة مشكلات المرور.

بالإضافة لخصائص النوع و العمر يتم البحث في الخصائص الاجتماعية التي تؤثر على سلوك قيادة صغار السن للسيارات، مما قد يترتب عليه حوادث تؤدي لأضرار وخسائر في الأرواح والممتلكات. كما يتم تقديم قاعدة للبيانات الخاصة بتوزيع وقوع الحوادث حسب أيام الأسبوع و توقيتها وقد سجلنا بأن الحوادث تتوزع بشكل منتظم على أيام الأسبوع ما عدا يوم الجمعة الذي تقل فيه الحوادث. أما من حيث التوقيت فان نسب الحوادث ترتفع في الفترة الصباحية ما بين الساعة التاسعة و منتصف النهار (21,35 %) من الحوادث و الفترة المسائية ما بين الساعة الثالثة إلى السادسة لتسجل نسبة (22,93 %) من الحوادث التي تقع في اليوم.

تجدر الإشارة إلى الأهمية البالغة لهذه القاعدة البيانية و الدراسات التحليلية العلمية في توجيه عمل مصالح الأمن و الحماية المدنية في تسطير برامج التدخلات اليومية. يمكن العودة إلى الجدول الملحق رقم (2) الخاص بتصنيف حوادث المرور حسب الأسباب، حصيلة سنة 2007 على الطريق الوطني رقم 5، من مصالح الأمن الوطني لولاية سطيف.

- حوادث النقل الجماعي في ارتفاع مقلق

تعرف الحوادث التي يرتكبها السواق المحترفون (سائقي الحافلات و الشاحنات) ارتفاعا كبيرا خاصة في السنوات الأخيرة و ما تخلفه من خسائر في الأرواح، ومن خلال اطلاعنا على نشاط عملية المراقبة خلال 2005 و 2006 وعدد المخالفات المرتكبة من طرف سواق النقل الجماعي قمنا بجمع النتائج التي جمعت في الجدول المرفق رقم (58)

جدول رقم (58): عدد المخالفات المرتكبة من طرف سواق النقل الجماعي في 2005-2006

السنة	2005	2006
عدد المحاضر المحررة	540	464
عدم احترام التدابير المعمول بها (المكوث المطول)	92	100
التكفل بالمسافرين في أماكن غير مرخص بها	94	110
الحمولة الزائدة من المسافرين	216	153
انعدام علبة الإسعافات الأولية	3	3
عدم التصريح بالمستخدمين	27	21
سوء سلوك المستخدمين إزاء المسافرين	7	4
عدم تسليم التذاكر	12	8
نقل المسافرين أو العمال بدون رخصة	14	33
عدم احترام قواعد النظافة و الأمن في المركبة	6	4
المجموع	471	436
مخالفات أخرى	69	28

المصدر: مصالح الأمن لولاية سطيف

التعديلات الجديدة التي طرأت على قانون تنظيم حركة المرور ركزت على مسألة تشديد العقوبة المطبقة على مختلف الجنايات المرتكبة من طرف أصحاب المركبات النفعية ووسائل النقل الجماعية لكونها تشكل 15 في المائة من أسباب حوادث المرور في الجزائر، من خلال تسليط عقوبة تتراوح بين 5 و 10 سنوات سجنا نافذا كأقصى حد، بالإضافة إلى فرض غرامات مالية تتراوح ما بين 50 إلى 100 مليون سنتيم، بينما أوردت هذه الإجراءات التي ستدخل حيز التنفيذ في بداية 2010، أحكاما بالسجن النافذ تتراوح ما بين سنتين إلى 5 سنوات على جنایات القتل المرتكبة في حوادث المرور من قبل أصحاب السيارات السياحية و غرامات مالية تتراوح ما بين 10 إلى 20 مليون سنتيم.

- السؤال الذي يبقى مطروحا: كيف يمكن تقليص حوادث المرور؟

يتميز موضوع حوادث المرور بتعدد أسبابه و بتداخل عناصره، وعليه فان أي سياسة تهدف إلى تقليص الحوادث يجب أن تكون متكاملة ولا تغفل عنصرا من العناصر التالية:

- **الحزم المروري** وعدم التساهل مع المخالفين وتكثيف عمليات المراقبة.
جاء القانون الجديد نظرياً لتحقيق هذا المبدأ من خلال رفع مستوى الغرامات إلى حد يجعل العقوبة تؤدي وظيفتها الردعية، والملاحظ أن الأمر 09-03 قد ضاعف قيمة الغرامات الجزافية إلى درجة وصفه من طرف خبراء بأنه "قانون عقوبات"، نظراً للغرامات القاسية المطبقة في حق السائقين والراجلين على حد سواء. تسليط عقوبات بالسجن النافذ تتراوح من سنتين إلى 10 سنوات لجناية القتل في حوادث المرور مع تغريم المتسببين فيها بقيمة مالية من 10 إلى 100 مليون سنتيم. كما تستدعي هذه العملية تكثيف عمليات التفتيش و المراقبة.

- الوسائل و الأدوات اللوجيستية

لا يمكن تحقيق عنصر الحزم المروري وتطبيق ميداني للقوانين الجديدة إذا لم تتوفر وسائل مادية و بشرية في مستوى هذه المهمة. يعتبر العنصر البشري الركيزة الأساسية في هذه العملية من خلال تكوين و تأهيل حقيقي وشعور بروح المسؤولية في أداء المهمة. كما تعتبر الوسائل المادية كأجهزة المراقبة المرورية من العناصر الهامة في العملية مع التركيز على الاسراع في إعداد البطاقة الوطنية لرخص السياقة و البطاقة الرمادية و كذا إنشاء محكمة خاصة بالمخالفين لقانون المرور.

- **التوعية المرورية:** تركز عملية تنظيم الحركة المرورية و الحد من المخالفات و حوادث السير على ثنائية تكاملية بين عنصري الردع عن طريق العقوبة و التوعية من خلال التحسيس التي تعطي نتائج معتبرة في نظر الكثير من المتخصصين في هذا الميدان. تعتبر سلوكيات و ممارسات مخالفة قانون المرور ظاهرة اجتماعية نفسية، ترتبط ارتباطاً وثيقاً بثقافة المجتمع، فمن الخطأ معالجة مشكلة المخالفات المرورية التي تتسبب في حوادث المرور من منظور أمني وإغفال جوانبها الاجتماعية والنفسية. في الجزائر، تمثل الأسباب المتعلقة بالعامل البشري كعدم احترام السرعة القانونية والتجاوز الخطير وعدم احترام الإشارات المرورية... نسبة 87,12 % من مجموع أسباب حوادث المرور في 2008، مقابل 5,69 % تتعلق بالمركبة (أعطاب ميكانيكية)، ونسبة 5,15 %¹⁷¹ بحالة الطرقات والأحوال الجوية... ما يجعل العنصر البشري محور أي عملية تهدف الحد من النتائج المأساوية لحوادث المرور. تعتبر التوعية من أهم مبادئ السلامة المرورية، فالعديد من مشاكل المرور تحدث لجهل مستخدم الطريق لعناصر السلامة المرورية، ومما لا شك فيه أن تحقيق التكامل بين رفع درجة الوعي المروري لمستعملي الطرق بالعمل الردعي الذي تقوم به مصالح الأمن من الغايات الأساسية لكل إستراتيجية مرورية. النشاط التوعوي يكون في شكل دروس نظرية في

¹⁷¹- المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق، الوقاية و السياقة، مجلة يصدرها المركز، العدد 7، 2009، ص 17.

المؤسسات التربوية بالإضافة للنشاط التوعوي التطبيقي من خلال الدور الذي تقوم به حظائر تعليم التربية المرورية.

- **الدراسة الاجتماعية، النفسية لمرتكبي الحوادث المرورية:** إن دراسة و تحليل خصائص مرتكبي المخالفات المرورية، تسمح بالإجابة على مجموعة من التساؤلات حول من هي الفئة المرتكبة للحوادث و بالتالي المستهدفة لبرامج التوعية و التحسيس. ما هي الأسباب و الدوافع التي تؤدي إلى ارتكاب المخالفة؟ ومنه يتم تحديد الطرق و النماذج المقترحة لمعالجة مشكلات المرور. فقد أكدت الأبحاث التأثير الواضح للخصائص الديموغرافية و الاجتماعية و البيئية الاجتماعية المحيطة بالأفراد من خلال تفاعل بين الخصائص الشخصية لمرتكبي المخالفات و الخصائص الاجتماعية التي تؤثر على أسلوب القيادة خاصة فئة الشباب الذين يمثلون في الجزائر أكثر من 50 % من مرتكبي المخالفات. فالشباب يعتبر السيارة رمزا للحرية و هو قد يستعملها للتعبير عن رقي و نجاح اجتماعي أكثر مما يستعملها للتنقل، كما يحاول فرض نفسه مستغلا ما تمنحه السيارات الجديدة من قوة و سرعة من خلال التجاوزات الخطيرة دون أدنى احترام لقواعد التجاوز. من جانب آخر يرى الكثير من السواق خاصة صغر السن أن احترام قواعد المرور هو تقييد للحرية الشخصية و يفرض ضغطا عليهم، مما يجعلهم يجاهرون بخرقها و يعتبرون ذلك مفخرة، خاصة فيما يتعلق باحترام مبدأ الأسبقية و احترام الراجلين و إشارات المرور المختلفة. بالنسبة للناقلين المحترفين، توصي جمعية طريق السلامة بضرورة القيام بفحص بسيكولوجي لكل مترشح لرخصة القيادة للحافلات و الشاحنات، بعد رفع سن الترشيح من 20 إلى 25 سنة.

- **توفير النقل الجماعي لتقليص استعمال السيارة:** يؤدي توفير نظام نقل جماعي فعال في إقناع الناس بجدوى التخلي عن سياراتهم، استغلال شبكة السكك الحديدية بشكل أكبر لنقل البضائع بدل الشاحنات من شأنه التخفيف على شبكة الطرق. يؤدي انتشار استعمال السيارة خاصة لدى فئة الشباب إلى أن نوعا من التبعية للسيارة يمكن أن تلحق بهم، نظرا لأنهم يمضون وقتا طويلا يتجولون بسياراتهم، يتعسفون في استخدام الطريق و غير مبالين بحقوق مستعملي الطريق من سائقين و راجلين. كما أن الزيادة الهائلة في عدد السيارات أدى إلى تزايد ملحوظ في عدد المخالفات و الحوادث المرورية، كالسرعة الزائدة و قطع إشارات المرور و مثل هذه السلوكيات الخاطئة التي أوضحتها نتائج تلك الدراسات ترتبط ارتباطاً وثيقاً بلبنى الاجتماعية و الثقافية لمجتمع يشهد تغيرات اجتماعية و اقتصادية مستمرة¹⁷². و في نفس الإطار من المنتظر أن يكشف المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق عن أول دراسة جديدة¹⁷³ تتعلق بتحليل

¹⁷² - عثمان الحسن محمد نور، المخالفات المرورية لدى الشباب: دراسة في الخصائص و الدوافع و المعالجات، جامعة الملك سعود، المملكة العربية السعودية.

¹⁷³ - جريدة المساء ليوم 2009/02/07.

- الدوافع النفسية والاجتماعية والسلوكيات التي تؤدي إلى وقوع حوادث المرور. و قد أسندت مهمة استجواب المواطنين بكل ولايات الوطن إلى هيئة من المختصين في علم النفس وعلم الاجتماع. وستكون هذه الدراسة نقطة هامة في معرفة التعامل مع خصوصيات التركيبة النفسية والاجتماعية للإنسان الجزائري، وإدخال هذه المعطيات في عملية الردع والتحسيس وتوعية السائقين والراكبين والمشاة باحترام قوانين المرور للتخفيف من فاتورة الضحايا.
- **عملية التوعية مهمة الجميع:** تركز العمليات التحسيسية على مبدأ التكامل بين الأسرة المدرسة المسجد و وسائل الإعلام و غيرها من المؤسسات. على صعيد دور المدرسة في التربية و تكريس الثقافة المرورية، نص القانون 87-09 في مادته 21 على إدراج مادة التربية المرورية في برامج الطور الأول لكن لحد اليوم لم يطبق. من جهة أخرى تعمل وزارة الشؤون الدينية والأوقاف على تجنيد أئمة المساجد في حملة توعية أسبوعية لدعوة أصحاب السيارات ووسائل النقل الأخرى لاحترام القانون، وجرى التركيز على أن "مخالفة القانون حرام شرعا". كما لا يستهان بالدور الذي تقوم به وسائل الإعلام في تحسيس مستعملي الطريق عبر الحصص و الحملات المختلفة.
- **استحداث مرصد وطني للبيانات و المعلومات حول حوادث المرور** يضم ممثلين عن القطاعات الوزارية ذات الصلة بالموضوع تكون تحت وصاية رئاسة الحكومة تقوم بوضع خطة عمل فعالة، وذهب ممثلو الأمن في اتجاه مراجعة القانون الحالي الذي "يتضمن بعض الأحكام الفلسفية" وطالبوا بإصدار نصوص واضحة تحدد المخالفات مع تكييف العقوبات مع ترسيخ الثقافة المرورية وإعادة محاكم الشرطة وإخضاع السائقين لامتحان بسيكوتقني.
- **تفعيل دور المركز الوطني للوقاية والأمن المروري (Le Centre National de Prévention et de Sécurité Routière : C.N.P.S.R):** أنشأ في 1998 (المادة 24 من القانون رقم 87-09 المؤرخ في 10 فيفري 1987 المتعلق بتنظيم، سلامة و أمن المرور) كمؤسسة عمومية إدارية تحت إشراف وزارة النقل (المادة 64 من نفس القانون) و يحدد المرسوم التنفيذي رقم 91-77 تنظيم المجلس. للمركز مجلس يضم ممثلين للوزارات: الداخلية، النقل، الدفاع الوطني، التجهيز، التربية، الاقتصاد، العدل، الشؤون الاجتماعية، المناجم و الصناعة، الصحة، الإعلام، الدرك الوطني، شركات التأمين، الحماية المدنية، الجمعيات النشطة في الميدان... القانون 01-14 في مادته 64 يرتقب خلق لجان ولائية تابعة للمجلس. عمليا و منذ نشأته حاول المجلس بالتنسيق مع العديد من الوزارات ذات الصلة لتنظيم أيام دراسية و حملات توعية لكن يبقى غياب الفاعلية و سيطرة الجانب الشكلي عن الواقع.

ثانيا: عناصر منظومة النقل: التكوين، العقوبات والمراقبة التقنية للسيارات

تشكل العناصر الثلاثة، التكوين، العقوبات، المراقبة التقنية للمركبات أسس مهمة في منظومة النقل لما لكل عنصر منها من تأثير مباشر و دور حاسم على عملية النقل. فعنصري التكوين والعقوبات يرتبطان أساسا بالعنصر البشري، المتسبب الرئيسي في حوادث الطرقات، أما العنصر الثالث فهو يرتبط بالمركبة التي تساهم بدورها في حوادث المرور لكن بنسبة أقل.

I - التكوين: مشاكل كبيرة أدت إلى ضعف التكوين

يشكل سائق السيارة بشكل عام و سائق مركبة النقل الجماعي (السائق المحترف) حلقة مهمة في عملية النقل و عنصرا فعالا في السلامة المرورية، "السائق المثالي" هو الذي يتمتع بخبرة عالية و إلمام تام بقواعد قانون المرور و ملتزم باحترامها و مقتنعا بجدوى تطبيقها، و بخبرة تجعله يتفادى كل الأخطار المحدقة بالمركبة و ركابها. و هذه المواصفات لا يمكن بلوغها إلا من خلال مدارس تعليم مؤهلة و وفق منظومة تكوين ناجحة.

يقوم التكوين على تلقين قانون المرور وتقنيات القيادة و مفاهيم في الميكانيك وغيرها من المعارف التي يتلقاها المترشح، و يمكن تقسيمه إلى قسمين هما:

- التكوين العادي عن طريق مدارس تعليم القيادة.
- التكوين المحترف عن طريق مراكز التكوين المهني عن بعد (CNEPD).

تدل إحصائيات حوادث المرور في الجزائر على أن السائق هو السبب الرئيسي في حوادث المرور و عليه يتم توجيه اللوم على طبيعة التكوين الذي يتلقاه هذا السائق، و إلى الواقع الذي آلت إليه مدارس تعليم القيادة في الجزائر، فهي تعاني من نقائص تحول دون تحقيق تكوين ناجح. يضاف إلى ذلك التنشئة العامة للفرد حيث يرى محمد العزوني¹⁷⁴ رئيس جمعية طريق السلامة أن الخلل يكمن في تكوين الفرد الجزائري، بقوله أن "السائق الذي يتحایل على القانون ولا يفكر في حياته بل يخاف على رخصة القيادة ومن الغرامة الجزافية".

¹⁷⁴ - محمد العزوني، بدأ مشواره المهني كمحافظ شرطة في بداية الستينات بإحدى دوائر العاصمة الجزائر، و قد عاش ذكريات مأساوية كثيرة أبطلها أطفال في سن الزهور، كانوا فريسة سهلة لحوادث الطرقات. عاش صور أطفال فارقوا الحياة تحت عجلات المركبات تركت بداخله رغبة جامحة في وضع حد لذلك النزيف الذي لم يرحم حتى الأطفال. في سنة 1968 تنقل إلى ألمانيا ليتلقى تكوينا في تخصص أمن المرور أهله للتدريس في مدرسة الشرطة. كانت ل "عمي محمد" كما كان يلقب إنجازات كثيرة في مجال التوعية و التحسيس منها إنشاء مسلك بيداغوجي لتعليم المرور للأطفال و حصصا إذاعية في القنوات الوطنية توجت بحصة تلفزيونية أسبوعية في 1985 اسمها "طريق السلامة". استمر محمد العزوني بعد إحالته إلى التقاعد في نشاطه التحسيس و التوعوي من خلال تأسيس "جمعية طريق السلامة" التي تهدف التقرب من المواطن و إشراكه في عملية التوعية المرورية. من لقاء مع السيد محمد العزوني "الشرطي المخفي"، فاطمة خلاف، مجلة الوقاية و السلامة، العدد 7، المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرقات، الجزائر 2009.

1- الإطار التشريعي للتكوين في الجزائر

تضمن مدارس السيادة التكوين النظري (قانون المرور) والتكوين التطبيقي للسائقين (التدريب على السيادة) بمقابل مالي. وتشرف وزارة النقل من خلال مديريتها (DTW) على تنظيم ومراقبة العملية التكوينية التي تتوج بامتحان للحصول على رخصة السيادة. من جهة أخرى، تتولى مراكز التكوين المهني عن بعد (CNEPD) ضمان تكوين السائقين المحترفين وتسليم شهادة سيادة ترخص بقيادة مركبات النقل العمومي للأشخاص و البضائع والمواد الخطيرة وذلك دون إجراء امتحان تقني جديد (القانون 01-04).

قبل التطرق لعرض المواد المنظمة للعملية التكوينية في الجزائر تجدر الإشارة إلى أن المادة 60 من القانون 01-04 تؤكد على إجبارية تعليم القواعد الخاصة بحركة المرور و الوقاية و الأمن في الطرق في المؤسسات المدرسية و هذه المادة تنتظر التطبيق. كما نصت المادة 61 من نفس القانون بأحداث مركز وطني لرخص السيادة يقوم بتأطير نشاطات تعليم قيادة المركبات، و تنظيم الامتحانات الخاصة برخص السيادة، كما نصت المادة 62 على إحداث بطاقة وطنية لرخص السيادة، و هذه المواد لم تتجسد ميدانياً.

جاء الأمر رقم 09 - 03 مؤرخ في 22 يوليو سنة 2009 المعدل والمتمم للقانون رقم 01 - 14 مؤرخ في 19 أوت سنة 2001 و المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها بجديد في التكوين حيث استحدثت:

- الرخصة بالنقاط: أداة معيارية وبيداغوجية تهدف إلى جعل السائقين يتحملون مسؤولياتهم وتدعم مكافحة انعدام الأمن في الطرق.
- رخصة السيادة الاختبارية: رخصة سيادة مؤقتة بالنسبة للصنف المتحصل عليه منذ أقل من سنتين (2) ابتداء من تاريخ النجاح في الاختبارات التطبيقية (الجريدة الرسمية 29 يوليو 2009).
- كما قد تم رفع عدد ساعات التكوين من 27 إلى 55 ساعة، وتوقيف تكوين المكونين.

2- تقييم منظومة التكوين في السيادة في الجزائر

ما هو واقع التكوين في الجزائر؟ ما هي أهداف التكوين؟ برامجه مدته طريقة إجراءه، وسائل التكوين، شروط الترشيح للتكوين و المكون والممتحن، محتوى الامتحان وطريقة إجراء الامتحان. كلها أسئلة وجيهة تحتاج البحث عن الإجابة، ان توفرت وسائل متابعة وتحليل سياسة الأمن المروري وأتيحت قاعدة بيانات قوية. في هذا الإطار، قام المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق بالتعاون مع

مخبر الأرغونوميا (جامعة بوزريعة الجزائر) بدراسة 175 تهدف إلى تقييم وتقويم منظومة التكوين في السياقة عرضت نتائجها في يوم دراسي بجامعة الجزائر بتاريخ 09 جوان 2009 وأهمها:

- أن شروط و ظروف و إمكانيات التكوين في السياقة غير متوفرة لدى المكون.
 - أن أهداف التكوين و مدته غير محددة.
 - أن الوسائل المستعملة في التكوين جد محدودة خاصة فيما يتعلق بالتجهيزات السمعية البصرية و الوسائل الحديثة.
 - أن المسارات المخصصة للتكوين لا تستجيب معظمها للمعايير المعمول بها في هذا المجال
 - أن طريقة الامتحان للحصول على رخصة السياقة لا يحقق أهدافه المرجوة.
- و قد خرج اليوم الدراسي من خلال ورشاته الثلاث بجملته من التوصيات يمكن جمعها في:
- توصيات تتعلق بشروط فتح مدرسة لتعليم السياقة منها وضع دليل يضبط أخلاقيات مهنة التكوين في السياقة و إدخال الوسائل السمعية البصرية لتحسين أداء المتعلم و إعادة النظر في تكوين الممرن و سن الترشح لهذه المهمة. توصيات تتعلق بشروط الترشح لنيل رخصة السياقة منها التشخيص الدقيق للحالة الصحية للمتدرب و تعميم التكوين المحترف،
 - توصيات الورشة الثانية و المتعلقة ببرنامج التدريب و التكوين منها ما تعلق بالعمل على توحيد البرنامج و إثرائه ب مواد جديدة كالوقاية المرورية و دروس في الإسعافات الأولية و غيرها. كما جاءت توصيات تتعلق بالطرق و الوسائل البيداغوجية للتدريب و التعليم، السمعية و البصرية و وسائل تقيد السياقة أو ما يعرف السياقة الافتراضية...
 - توصيات الورشة الثالثة من خلال محاور عديدة منها ما تعلق بطرق و أساليب الامتحان خاصة مشكل المضامير و المسارات التي تستوجب التهيئة و التسيير المحكم و توفرها على المرافق الضرورية لتكون أمنة و تؤدي وظيفتها على أكمل وجه. ضف إلى ذلك تعديلات تتعلق بمدة الامتحان و عدد الممتحنين و طرق و نماذج الأسئلة و سلم التنقيط و غيرها.

3- واقع التكوين في السياقة ومشاكله في النطاق

تبرز أرقام الجدول رقم (59) الذي يمثل هيكل التعليم و التأطير في بلديات النطاق الحضري في 2008، النقص الكبير في هيكل التكوين و العجز الواضح في التأطير و نقص في الوسائل و التجهيزات.

¹⁷⁵ - المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق، يوم دراسي حول تقويم منظومة التكوين في السياقة، الوقاية و السياقة، مجلة يصدرها المركز، العدد 7، 2009، ص37.

جدول رقم (59): هياكل التعليم و التأطير في بلديات النطاق الحضري في 2008

معدلات		وسائل التعليم		المؤطرين			هياكل التعليم و الامتحان	
التأطير	التجهيز	ساكن/مدرسة	ثقيل	خفيف	ممرن	مدير	م امتحان	مدرسة
2,39	2,20	6321	5	105	55	46	2	46
2,71	2,43	5551	1	18	10	7	1	7
2,33	2,00	5889	2	5	3	3	0	3
1,50	1,00	7858	0	3	0	2	0	2
1,00	1,00	4237	0	3	0	3	0	3
2,00	1,72	5971	8	136	68	61	3	61
2,16	1,97	441057	47	384	193	200	10	200

المصدر: الحولية الإحصائية 2008، مديرية التخطيط و التهيئة لولاية سطيف

بلغ عدد مدراس السياقة في ولاية سطيف 200 مدرسة في سنة 2008، مقابل 1884 مدرسة في الوطن، ما يمثل نسبة 10,6 %، و بلغ عدد مراكز الامتحان في الولاية 10 مراكز، تتوفر الولاية على 14 تقني ممتحن. أما على مستوى النطاق، توجد 61 مدرسة لتعليم السياقة ما يمثل نسبة 30,5 % من مجموع مدارس الولاية أكثر من 75 % تتواجد في بلدية سطيف (الجدول 59).

من خلال المعاينة الميدانية لواقع التكوين في الولاية و النطاق، يمكن تسجيل مجموعة من النقائص و السلبيات التي تدل على ضعف فعالية نظام التكوين العام و عدم وجود تكوين محترف:

- نقص كبير في هياكل التكوين و انعدام كلي لمراكز تعليم السياقة على مستوى البلديات
- انعدام لمضامير التعلم و مراكز امتحانات مجهزة و معبدة تتوفر على الشروط الضرورية لأداء الامتحانات، فجميع المراكز على مستوى الولاية مؤقتة و غير مغلقة.

- المستوى المطلوب حاليا التاسعة أساسي لتكوين تدريبي تعليم السياقة (مسيرى مدارس السياقة) للحصول على شهادة الكفاءة المهنية و البيداغوجية بمراكز التكوين المهني عن بعد غير ملائم ولا يتناسب إطلاقا لممارسة هذه المهنة التي تتطلب مستوى أعلى من ذلك، و تطالب نقابة مسيري المدارس برفع المستوى الدراسي إلى نهائي.

- نقص في عدد التقنيين الممتحنين البالغ عددهم 14 حيث تجاوز توزيع المرشحين إلى 100 مرشح للممتحن الواحد في حين المقياس المعمول به هو ممتحن لكل دائرة و 30 مرشح للممتحن الواحد.
- كما نسجل مطالبة نقابة مسيري مدارس السياقة بإلغاء المترشحين الأحرار.

تكوين سائقي سيارات الأجرة في ولاية سطيف

بالموازاة للعمل التكويني الذي تقوم به مدارس تعليم السياقة، يوفر المركز الوطني للتعليم عن بعد بسطيف، برامج تكوين محترف لسائقي سيارات الأجرة وشاحنات نقل المواد الخطرة. و طبقا للاتفاقية المبرمة بين وزارة النقل و وزارة التكوين المهني بتاريخ 12-09-2001 تم تكوين 2443 مترشح

تحصلوا على دفتر المقاعد لقيادة سيارة الأجرة، ونسجل إقبال كبير من الشباب (حسب مديرية النقل) على هذا النوع من التكوين. لكن تجدر الإشارة إلى أن المركز لم ينطلق بعد في عملية تكوين سائقي حافلات النقل الجماعي وشاحنات نقل البضائع.

. حصيلة امتحانات رخصة السياقة

من خلال قراءة معطيات الجدول رقم (60) والذي يمثل حصيلة امتحانات رخصة السياقة في ولاية سطيف لسنة 2007 يمكن الخروج بالاستنتاجات التالية:

- ارتفاع مستمر لعدد المترشحين لامتحانات السياقة حيث ارتفع بين سنتي 2007 و 2008 من 40804 إلى 46462 مترشح بنسبة زيادة بلغت 14 %.
- نسبة النجاح في حدود 50 % بالنسبة للامتحان قانون المرور و المناورات و السياقة، مع إمكانية إعادة الامتحان في مدة قصيرة

جدول رقم (60): حصيلة امتحانات رخصة السياقة في ولاية سطيف لسنة 2007

السياقة		المناورات			قانون المرور			السنة ↓
Conduite		Manœuvres			Code de la route			
نسبة النجاح %	عدد المترشحين الناجحين	عدد المترشحين	نسبة النجاح %	عدد المترشحين الناجحين	عدد المترشحين	نسبة النجاح %	عدد المترشحين الناجحين	عدد المترشحين
49,99	22977	45958	53,56	17056	31671	49,23	20086	40804
45,73	22400	48988	54,01	18927	35045	50,11	23280	46462

المصدر: مديرية النقل لولاية سطيف

- تراجع في نسبة النجاح بين سنتي 2007 و 2008 بشكل ملفت و بنسبة 4 % مقابل زيادة في نسبة النجاح 1 % تقريبا للمسابقات الخاصة بقانون المرور و المناورات (الجدول رقم 60).

II - العقوبات: تشديد العقوبات والعمل على تحقيق فاعليتها

تعد المخالفات المرورية وعدم الالتزام بقوانين و نظم المرور من الأسباب الأساسية لحوادث المرور التي تعاني منها معظم المجتمعات الإنسانية، خاصة بعد أن أصبحت السيارة من أكثر وسائل النقل استخداماً داخل المدن وخارجها. ويلاحظ أن المخالفات المرورية التي يرتكبها سائقي المركبات عادة ما تؤدي إلى مخاطر وخسائر في الأرواح والممتلكات، حيث تشير المؤشرات الإحصائية العالمية إلى أن ما ينتج عن حوادث المرور من إصابات ووفيات أصبح يفوق في نسبته تلك الخسارة التي تسببها الحروب والأمراض والأوبئة، و أن نسب حوادث المرور ومعدلاتها في الدول النامية تزيد كثيراً عن مثيلاتها في الدول المتقدمة.

تعرف المخالفة المرورية بأنها الخطأ الذي يرتكبه سائق المركبة لعدم التزامه بنظم وقوانين المرور ويعاقب عليه القانون بعقوبة تختلف باختلاف نوع المخالفة. و السؤال المطروح كيف تعامل المشرع الجزائري مع المرور بشكل عام و المخالفة المرورية بشكل خاص؟

1- المخالفة المرورية في التشريع الجزائري

صنف المشرع الجزائري¹⁷⁶ في الأمر الأخير رقم 09-03 المخالفات للقواعد الخاصة لحركة المرور إلى أربع درجات، أدناها مخالفات من الدرجة الأولى منها مخالفة عدم تقديم وثائق المركبة، ومخالفات من الدرجة الثانية منها مثلا مخالفة متعلقة بالتخفيض الغير عادي للسرعة، و أخرى من الدرجة الثالثة كمخالفة الأحكام المتعلقة بحزام الأمان و الاستعمال اليدوي للهاتف المحمول، و في الأخير مخالفات من الدرجة الرابعة كمخالفة الأحكام المتعلقة باحترام مبدأ الأولوية أو التوقف التام أو مخالفة اجتياز الخط المتواصل و غيرها. كل هذه المخالفات يعاقب عليها نفس القانون بعقوبة و جنحة تبعا لكل درجة. حيث يتم معاينة المخالفة من قبل الأعوان و المفتشين و ينجر عنها تحرير محضر يتضمن الغرامة المالية المناسبة أو يرفع إلى اللجنة المختصة للبت فيه و تسليط العقوبة المناسبة وفقا لمل ينص عليه القانون.

المتنبع للقوانين و الأوامر المتتالية يدرك توجه المشرع بشكل تدريجي إلى تشديد العقوبات حتى أضحي القانون الجديد للمرور يسمى بقانون العقوبات. و فيما يلي عرض لأهم القوانين التي تبرز هذا التدرج في العقوبات.

- **القانون رقم 87-09** مؤرخ في 10 فيفري **1987** المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها و أمنها: حدد في فصله الثاني مخالفات حركة المرور التي تتراوح بين الحبس من شهر إلى 3 سنوات (طبقا لأحكام المادة 25) و بغرامة من 1000 إلى 5000 دينار جزائري أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، كل شخص يقود مركبة و هو في حالة سكر أو تحت تأثير مشروب كحولي. و في حالة ارتكاب سائق المركبة في نفس الظروف جريمة القتل الخطأ أو الجرح الخطأ المنصوص عليهما في المادتين 288 و 298 من **قانون العقوبات** تطبق عليه أحكام المادة 290 من نفس القانون.
- كما ينص القانون على إجراء الضباط و أعوان الشرطة القضائية عمليات تفتيش و مراقبة للكشف عن نسبة الكحول على المرتكب أو المتهم بالتسبب في وقوع حادث نتج عنه ضرر جسماني.

¹⁷⁶- المادة 66 من أمر رقم 09 - 03 مؤرخ في 22 يوليو سنة 2009 المعدل و المتمم للقانون رقم 01 - 14 مؤرخ في 19 غشت سنة 2001، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 45، تاريخ 7 شعبان عام 1430 الموافق 29 يوليو سنة 2009.

- تنص المادة 28 عن الحد الأدنى للغرامات المالية 400 دج والحد الأقصى 1000 دج عند مخالفة الأحكام وعدم احترام قانون المرور.. المادة 30 تحدد غرامات تتراوح بين 80 و 150 دج لمخالفات بسيطة (الأقصى و الأدنى).
- اعتبر القانون عدم شد الحزام الواقي بالنسبة لراكبي السيارات بالمقاعد الأمامية المجهزة به مخالفة، و تعاقب المادة 29 من القانون 87-09 مرتكبها بغرامة مالية تتراوح بين 100 إلى 250 دج.
- جاءت في الباب الخامس الأحكام المتعلقة برخصة السياقة: الحبس والغرامة للسائق الذي يقود مركبة مقطورة أو نصف مقطورة وهو غير متحصل على رخصة السياقة صالحة لصنف المركبة المعتبرة. إمكانية سحب لرخصة السياقة عن طريق المحاكم و المجالس النيابية (المادة 56) لارتكاب مخالفات محددة بمواد أخرى.
- القانون رقم 01 - 14 مؤرخ في 19 أوت سنة 2001 و المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها¹⁷⁷ في الفصل السادس المتعلق بالمخالفات و العقوبات:
- الحبس من سنة إلى 5 سنوات (طبقا لأحكام المادتين 288 و 289 من قانون العقوبات) وبغرامة من 50 ألف إلى 150 ألف دينار جزائري كل سائق ارتكب جريمة الجرح أو القتل الخطأ و هو في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات وتضاعف العقوبة في حالة العود (المادة 67)
- تنص المادة 71 عن الحد الأدنى للغرامات المالية 800 دج و الحد الأقصى 1500 دج عند مخالفة الأحكام و عدم احترام قانون المرور، وتنص المادة 72 عن غرامات تتراوح بين 1500 و 5000 دج على مرتكبي مخالفات: اتجاهات المرور الإلزامية و أسبقية المرور.
- المادة 73 تحدد غرامات تتراوح بين 300 و 800 دج لمخالفات
- القانون رقم 04 - 16 مؤرخ في 13 نوفمبر سنة 2004 المعدل و المتمم للقانون 01 - 14 مؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 و المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها¹⁷⁸: جاءت المادة 74 لترفع مستوى الغرامات المالية لتصبح من 5000 دج إلى 50000 دج كل سائق تجاوز السرعة المحددة المرخص بها
- المادة 76 يعاقب بالسحب الفوري لرخصة السياقة لمدة شهر واحد و بغرامة من 1500 إلى 5000 دج كل سائق يستعمل يدويا أثناء سير المركبة الهاتف المحمول أو يرتدي خوذة التصنت الإذاعي والسمعي. كما يتم تعليق رخصة السياقة لفترات تصل حتى ثلاثة أشهر.

¹⁷⁷ - الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 46، تاريخ 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001
¹⁷⁸ - الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 72، تاريخ 30 رمضان عام 1425 الموافق 13 نوفمبر سنة 2004.

• أمر رقم 09 - 03 مؤرخ في 22 يوليو سنة 2009 المعدل و المتمم للقانون رقم 01 - 14 مؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 و المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها¹⁷⁹: جاء هذا القانون لرفع الغرامات الجزافية فالقانون السابق 01-14 كان يحدد مبلغ الغرامات أدناها 200 دج و أقصاها 1500 دج، لكن هذا القانون الجديد رفع الغرامة 2000 دج كحد أدنى و 6000 دج كحد أقصى.

صنفت المادة 66 المخالفات للقواعد الخاصة لحركة المرور إلى أربع درجات هي:

- مخالفات من الدرجة الأولى: يعاقب عليها بغرامة بين 2000 و 2500 دج نذكر منها مثلا مخالفة عدم تقديم وثائق المركبة
- مخالفات من الدرجة الثانية: يعاقب عليها بغرامة جزافية تتراوح بين 2000 و 3000 دج نذكر منها مثلا مخالفة متعلقة بالتخفيض الغير عادي للسرعة
- مخالفات من الدرجة الثالثة: يعاقب عليها بغرامة بين 2000 و 4000 دج نذكر منها مثلا مخالفة الأحكام المتعلقة بحزام الأمان و الاستعمال اليدوي للهاتف المحمول
- مخالفات من الدرجة الرابعة: يعاقب عليها بغرامة بين 4000 و 6000 دج، نذكر منها مثلا مخالفة الأحكام المتعلقة بالاتجاه المفروض، واحترام مبدأ الأولوية، أو التوقف التام، أو مخالفو اجتياز الخط المتواصل و غيرها.

في قسمه الثاني المتعلق بالجنح و العقوبات تم مضاعفة العقوبة و كذا الغرامات، فالمادة 68 تنص بأنه يعاقب بالحبس من سنتين إلى 5 سنوات (طبقا لأحكام المادتين 288 و 289 من قانون العقوبات) و بغرامة من 100000 إلى 300000 دج كل سائق ارتكب جريمة الجرح أو القتل الخطأ وهو في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات. كما تم تشديد العقوبة على سائقي مركبات الوزن الثقيل و حافلات النقل الجماعي أو نقل المواد الخطرة حيث يعاقب السائق بالحبس لمدة تتراوح بين 5 إلى 10 سنوات و بغرامة تتراوح بين 500000 و 1000000 دج. كما شددت المادة 69 من نفس القانون بالحبس من سنة إلى ثلاث سنوات و بغرامة من 50000 دج إلى 200000 دج كل سائق ارتكب مخالفات الإفراط في السرعة و التجاوز الخطير و استعمال الهاتف المحمول.... و ترتب عليها القتل الخطأ و تشدد العقوبة على سائقي الوزن الثقيل و النقل الجماعي. الجديد كذلك فيما يتعلق بالاحتفاظ برخصة السياقة و تعليقها و إلغاؤها (القسم الثالث من القانون) عند ارتكاب السائق لمخالفة و حسب القانون السابق يتم تحرير محضر من طرف الشرطي و يمنح أجل شهر للتسديد، وفي حالة عدم الدفع ترسل المخالفة إلى الجهات القضائية أين يتم استدعاء المخالف. أما في القانون الجديد عند ارتكاب السائق مخالفة يتم تحرير محضر و يحتفظ برخصة السياقة، إلى غاية تسديد الغرامة الجزافية (من 4000 إلى 6000 دج) في أجل لا يتجاوز 10 أيام. يتم تسليم المخالف

¹⁷⁹ - الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 45، تاريخ 7 شعبان عام 1430 الموافق 29 يوليو سنة 2009.

وثيقة تثبت الاحتفاظ بالرخصة و تسمح له بالقيادة. بشرط في كل هذا أن لا تكون المخالفة عقوبتها عدم القدرة على السياقة (مخالفة خطيرة تستدعي السحب الفوري للرخصة) ففي هذه الحالة للمخالف إمكانية الاستمرار في السياقة مدة 24 ساعة فقط بعد ارتكاب المخالفة و بعدها يمثل أمام اللجان المختصة في تحديد نوع العقوبة حيث تسحب الرخصة لمدة 3 أشهر، ستة أشهر، و إذا تعلق الأمر بجنحة فيمكن أن تصل العقوبة إلى الحبس و الغرامة أين قد يتم تعليق رخصة السياقة من سنة إلى أربع سنوات.

النتيجة: عند ارتكاب المخالفة يتم سحب الرخصة في كل الحالات و الاحتفاظ بها إلى غاية دفع الغرامة التي عرفت ارتفاع معتبرا، كما يحاول القانون الجديد إجبار المخالف على دفع الغرامة في أجلها و يترتب عن التأخر رفعها إلى الحد الأقصى و سحب رخصة السياقة. هذه الإجراءات تساهم في الحد من مشكل استرجاع الرخصة من طرف الكثير من المخالفين دون أي عقوبة.

مخالفات الراجلين: تطرق القانون 87-09 لمخالفات الراجلين و القانون 01-14 لم يشر إليها. القانون الجديد وضع مخالفة الراجلين للقواعد التي تنظم سيرهم لا سيما القواعد المتعلقة باستعمال الممرات المحمية في قائمة المخالفات من الدرجة الأولى يعاقب عليها بغرامة بين 2000 و 2500 دج (المادة 66). جاءت المراسيم¹⁸⁰ و النصوص التنظيمية لتوضح كيفية استعمال الراجلين للممرات العلوية و السفلية في نطاق 30 متر و المرسوم يشرح كذلك كيفية عبور الطريق الذي لا توجد به ممرات خاصة بالراجلين، كما يوصي بتوزيع مدونة على مستعملي الطريق سواء كانوا راجلين أو سواق مركبات تهدف التحسيس و التوعية المرورية.

2- مدى فاعلية العقوبات

الملاحظ أن مخالفات المرور في الكثير من الحالات لا يسددون الغرامات المفروضة عليهم، و بالتالي لا يشعرون بردع مما يفرض التفكير في طرق تجعل مصالح الشرطة و الدرك الاحتفاظ بالرخصة إلى غاية تسديد الغرامة، و هو ما نص عليه القانون الجديد (الأمر 09-03 الصادر في 2009) الذي ينتظر النصوص التنظيمية للبدء في تطبيقه ميدانيا. من جهة أخرى ضاعف القانون قيمة الغرامات الجزافية إلى حد يجعل العقوبة تؤدي وظيفتها الردعية.

في ولاية سطيف و حسب مصالح الأمن فقد ارتفعت و بشكل كبير عملية السحب الفوري لرخصة السياقة دون القدرة على السياقة كما تبرزه أرقام الجدول رقم (61)، كما ارتفع عدد الملفات المحالة للجان الولائية من 29629 إلى 43940 ملف بين سنتي 2007 و 2008.

¹⁸⁰ - المرسوم التنفيذي 04-381 .

جدول رقم (61): حصيلة العقوبات في ولاية سطيف 2007-2008

الملفات المحالة للجان الولاية	السحب الفوري مع القدرة على السياقة	السحب الفوري دون القدرة على السياقة	
29629	48634	68123	2007
43940	46879	79574	2008

المصدر: مصالح الأمن لولاية سطيف

· تشديد العقوبات على سائقي النقل الجماعي

يتم معاينة المخالفات من قبل الأعوان أو المفتشين المختصين، و تسلط العقوبة حسب الحالة، بغرامة مالية مباشرة أو بوضع المركبة في المحشر أو برفع محضر مخالفة إلى اللجنة المختصة. ثم تتولى لجنة العقوبات الإدارية معاقبة المخالفين لقانون النقل بوضع المركبة في المحشر وتتولى اللجنة الولاية لسحب رخص السياقة سحب هذه الرخص من أصحابها بعد ثبوت المخالفة. تجدر الإشارة إلى نقطتين هما:

- عدم تعرض سائقي الحافلات و الشاحنات لأدنى عقوبة في عديد المخالفات حيث يعاقب صاحب المركبة بوضعها في المحشر.

- تراكم ملفات سحب الرخص و تجاوز الأجل الأقصى للمثول أمام اللجنة المحدد بـ 15 عشرة يوما. القانون الجديد بالإضافة إلى أنه ضاعف العقوبة و الغرامة الجزافية، فقد شدد على سائقي حافلات النقل الجماعي التي تتحول حوادثها إلى مأساة نظرا للعدد الكبير من الضحايا، و عليه أصبح توفير شروط السلامة و الأمن المروريين هاجسا يؤرق السلطة و مستعمل وسائل النقل من حافلات و قطارات و سيارات أجرة جماعية و غيرها من وسائل النقل الجماعية. و عوامل الأمان كثيرة منها ما يتعلق بالسائق و منها ما يتعلق بالمركبة و الطريق:

- السائق: يعتبر أهم حلقة في عملية النقل، فهو أساس السلامة المرورية و هنا يتجلى دور التربية و الثقافة المرورية و التكوين الذي يجعله يتمتع بإلمام بقواعد السياقة و قانون المرور و ملتزما باحترامها و مقتنعا بجدوى تطبيقها، و بخبرة تجعله يتفادى كل الأخطار المحدقة بالمركبة و ركابها. من أهم الشروط الواجب توفرها في سائق مركبة النقل الجماعي هو السن البيولوجي الذي حدده القانون بـ 25 سنة¹⁸¹، كما يستدعي إخضاع المترشح لامتحان شفوي أمام لجنة خاصة للتأكد من أنه يستوفي الشروط الضرورية لا سيما المعارف العامة المتعلقة بالسياقة، و المؤهلات النفسية و العقلية التي تمكنه من الاضطلاع بمهنة سياقة مركبات النقل الجماعي. الشرط الثاني يتمثل في التكوين الحقيقي الذي يؤهل المترشح القيام بمسؤولياته بكفاءة. هذا التكوين الذي يمكن اكتساب الكفاءة التقنية المتمثلة في المعارف

¹⁸¹- القانون 14-01 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 و المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و

سلامتها و أمنها

- الضرورية التي تسمح بالتحكم في المركبة بمهارة و في كل الحالات العادية و الطارئة من خلال وسائل بيداغوجية تحقق هذا الهدف و التكوين المتواصل من شأنه تطوير المعارف و تحسين الكفاءة.
- المركبة: العنصر الأساسي الثاني في العملية، يجب أن تتوفر فيها مجموعة من الشروط أهمها:
- المكابح و هي نوعان فرملة الخدمة freins de service و فرامل تأمين الإيقاف freins d'arrêt، المحرك يكون بحالة جيدة و يدور بسلامة و لا يصدر دخانا ملوثا و أن يكون غطاؤه كاظما للصوت بحيث لا يصدر ازعاجا.
 - سلامة وفعالية أجهزة نقل الحركة و الشبكة الكهربائية و الأضواء و أجهزة الإطفاء وغيرها من الشروط النوعية الواجب توفرها في المركبة
 - تصميم الأبواب و المداخل بشكل يسمح بركوب و نزول الركاب بسهولة
 - التجهيزات الداخلية لا تسبب أي أضرار للمسافرين في حالة حادث مرور، جهاز تحديد السرعة الذي يمنع السائق من تجاوز الحد الأقصى المسموح به من السرعة، و حسب قانون 2001 أصبح تركيب هذا الجهاز إجباريا¹⁸². كما توجد أجهزة ضابطة للسرعة تبعا للمناطق التي تمر بها المركبة و يتم التحكم فيها بالقمع الصناعي.
 - شروط السلامة في المحيط: سلامة عملية النقل لا تقتصر فقط على كفاءة السائق و صلاحية المركبة بل يتعداها إلى ملاءمة المحيط الذي يبدأ من نقطة انطلاق المركبة (المحطة) إلى كل المناطق التي تسير فيها. و يشمل المحيط كل من المحطة، الطريق و المواقف...
- قامت مديرية النقل لولاية سطيف من خلال نشاط خلية المراقبة و التفتيش بمجموعة من العمليات أسفرت على الحوصلة التي يلخصها الجدول رقم (62).

جدول رقم (62): نشاط خلية المراقبة و التفتيش

عدد التدخلات	عدد العمليات المنجزة	عدد العمليات المبرمجة	خلال عام 2007
2621	94	107	
1366	84	62	السداسي الأول من 2008

المصدر: مديرية النقل لولاية سطيف، وضعية قطاع النقل، سبتمبر 2008.

أما فيما يخص نشاط لجنة العقوبات الإدارية فتمثل في (الجدول رقم 63)

جدول رقم (63): نشاط لجنة العقوبات الإدارية

العقوبات المسلطة			الفترة ↓
الدرجة الثالثة	الدرجة الثانية	الدرجة الأولى	
205	897	231	خلال عام 2007
45	568	152	خلال السداسي الأول 2008

المصدر: مديرية النقل لولاية سطيف، وضعية قطاع النقل، سبتمبر 2008.

¹⁸² - المادة 49 من القانون 01-14، الجريدة الرسمية، المرجع السابق.

يشكل الحزم المروري من خلال تطبيق القانون و عدم التساهل مع المخالفين وتكثيف عمليات المراقبة عوامل نجاح منظومة النقل الجماعي، إذا توفرت الوسائل المادية و البشرية التي تكون في مستوى هذه المهمة.

III - الفحص والمراقبة التقنية للمركبات: عملية تحتاج الدعم

تفيد الدراسة التي قام بها المركز الوطني للوقاية من حوادث المرور ومن خلال عرضها للمعطيات الإحصائية لحوادث المرور لسنة 2008، أن العنصر البشري هو المتسبب الرئيسي (عدم احترام قواعد المرور) بنسبة 94,53 %، والمركبة تمثل نسبة 2,98 % (انعدام الفرامل أو انعدام الأضواء و أخرى، ثم تأتي عوامل الطريق والمحيط بنسبة 2,49 % منها التشوهات والحفر والتهئية الغير مناسبة للطريق، انعدام الإشارات المرورية، العوامل المناخية كالأمطار والثلوج والجليد والضباب وعوامل أخرى متعددة. والسؤال هو كيف يمكن تقليص نسبة مساهمة المركبة، وما هي إجراءات المراقبة والصيانة الواجب اتخاذها؟

تلعب المراقبة التقنية دورا هاما في تشخيص الحالة الميكانيكية لمختلف المركبات من خلال فحص دقيق لكل أجزائها، ومن ثم الوقاية من حوادث المرور التي تسببها.

1 - إجبارية المراقبة التقنية للمركبات في الجزائر منذ 2003

تعد إجبارية المراقبة التقنية للمركبات إحدى أكبر الإجراءات التي تم إدخالها في البلاد بهدف الحد من حوادث السير على غرار التدابير الأخرى كإجبارية استعمال أحزمة السلامة وحظر استخدام الهواتف النقالة أثناء القيادة... الخ

جاء القانون 87-09 الصادر في 1987، و في المادة 13 و 14 " ليخضع المركبات قبل وضعها للسير لأول مرة للمراقبة قصد التأكد من تطابقها مع القواعد المنصوص عليها عن طريق التنظيم، و تعد الصيانة الدورية للمركبات إجبارية و حتى تكون هذه الصيانة منتظمة أنشأت الوكالة الوطنية للمراقبة التقنية للسيارات (ENACTA)¹⁸³. تؤكد المواد من 43 - 45 من القانون 04-16 الصادر في 2004، إجبارية خضوع المركبات للمراقبة مع ضرورة استجابة كل تجهيزات و هيكل المركبات ذات الصلة بالسلامة للمقاييس التي يحددها التنظيم، وأن لا تتجاوز كمية الدخان والغازات السامة التي تنفثها المركبات وكذا الضجيج الذي تحدثه محركاتها المستويات التي تحددها التنظيم.

المراقبة التقنية أصبحت إجبارية في فيفري 2003، حيث تم العمل تدريجيا ووفق مراحل تبعا لأصناف وأعمار السيارات ليشمل مؤخرا جميع أنواع المركبات مهما اختلف عمرها.

¹⁸³ - الجريدة الرسمية، العدد 7، تاريخ 11 فيفري 1987، ص 225.

تتم عملية المراقبة التقنية في شبكة من المراكز المتخصصة تشرف عليها الوكالة الوطنية للمراقبة التقنية للسيارات، بلغ عددها 302 وكيل منهم 220 ينشطون عبر التراب الوطني يشغلون 773 مراقب تقني من 1417 تم تكوينهم. تتم على مراحل: تحديد هوية السيارة واختبار قدرة القيادة والفرملة ومدى الالتصاق بعلو ما من الأرض (نظام التعليق) و (الإشارة) الأضواء والإشارات والتلوث ومستوى الضوضاء..

بعد عملية المراقبة التقنية للسيارة يتحصل السائق على وثيقة تثبت على أن المركبة قد خضعت للمراقبة التقنية، يتم استظهارها عند الضرورة.

السيارات التي لا تمتثل للقانون الجديد ستفرض عليها غرامة مالية تتراوح بين 20 إلى 50 ألف دينار، وحجز فوري للسيارة ووضعها في المحشر. وقد تحصل على عقوبة بالسجن ما بين شهرين إلى ستة أشهر وفق ما ينص عليه قانون المرور الجديد، مع إمكانية إلغاء رخصة السيارة لمدة تتراوح بين السنة أو السحب النهائي.

تتم عملية المراقبة و الفحص ل190 نقطة في السيارة، ويتم التركيز خاصة على الأجزاء المتعلقة بالأمن ومن خلال التقارير التي تنشرها الوكالة في الصحف، فإن الأعطاب التي تتكرر تتعلق بنظام الفرملة، الموهنات والأضواء. أما ما تبقى فيتعلق بالحالة العامة للمركبة.

2- تقرير الوكالة الوطنية للمراقبة التقنية للسيارات لسنة 2008

يفيد التقرير أن عدد السيارات التي تم إخضاعها للمراقبة التقنية منذ فرضها سنة 2003 إلى غاية سنة 2008 قدرت بـ 7,7 ملايين مركبة من مختلف الأصناف. وقد سمحت هذه المراقبة بتوقيف أكثر من 178 ألف مركبة نهائيا عن السير لأنها أضحت تشكل خطرا على حياة المواطن على الطرقات لقدمها واهترائها. كما أفضت ذات المراقبة، إلى توقيف مؤقت لأكثر من 340 ألف سيارة يجبر مالكيها على إجراء تصليحات فيها للسماح بإعادة سيرها في الطرقات بعد أن تخضع لمراقبة ثانية من أجل الإطلاع على مدى احترام مالكيها لمختلف الملاحظات التي قدمها مركز المراقبة. أنا بالنسبة لمشكل التحايل الذي يقع في عدد من الوكالات أو بالأحرى المحاباة التي تطبع التعامل مع بعض السيارات ومالكيها لأسباب عدة. مؤكدا أن أجهزة الرقابة تمكنت من التحقق من عدد من التجاوزات وكان ردها سريعا، حيث قامت ذات المصالح بغلق 5 وكالات بسبب تحايلها على القوانين في التعامل مع المركبات وعدم احترامها القانون. كما قامت ذات المصالح بالحذف النهائي وطرده 20 مهندسا بسبب تواطئهم في تجاوزات على مستوى الوكالات التي كانوا يعملون فيها.

جدول رقم (64): الحصيلة العامة لنشاط الوكالة الوطنية للمراقبة التقنية للسيارات 2003-2008

الثلاثي الأول من 2009		من 2008-2003		
%	العدد	%	العدد	
2,55	16677	4,40	340977	عدد المركبات الموقفة مؤقتا
0,69	4518	2,30	178573	عدد المركبات الموقفة نهائيا
3,24	21195	6,70	519550	مجموع المركبات الموقفة
100	655115	100	7746000	عدد المركبات المراقبة

تقدر الولاية الحظيرة الوطنية 5,5 مليون مركبة وقد بلغت نسبة السيارات التي تم توقيفها 7 % من الحظيرة الوطنية بسبب خاصة نظام المكابح والتعليق " systèmes de freins et de suspension " حتى السيارات الجديدة يمكن أن تشكل خطرا وذلك بسبب قطع الغيار المقفلة التي تم مؤخرا منع استيرادها.

3- المراقبة التقنية في ولاية سطيف

شرع في الفحص التقني للسيارات في 15 مارس 2003 بمركز واحد في مدينة سطيف، وقد وصل عدد المراكز في 2007 إلى 10 مراكز موزعة على كل تراب الولاية سطيف، كما توضحه أرقام الجدول رقم 65 .

جدول رقم (65): توزيع مراكز الفحص التقني للمركبات في ولاية سطيف في 2008

عدد المراكز	البلدية
2	سطيف
2	العلمة
2	عبن ولمان
1	عين لاجر
1	عين ازال
1	بوقاعة
1	تيزي نيشار
10	المجموع

المصدر: مديرية النقل لولاية سطيف، وضعية قطاع النقل، سبتمبر 2008.

أجرت المراكز المتواجدة بولاية سطيف طيلة سنة 2007 عمليات مراقبة للمركبات بلغت 107.876 عملية أفضت إلى منع 2462 مركبة أي بنسبة 2,28%.

جدول رقم (66): نشاط مراكز المراقبة التقنية في ولاية سطيف في 2008

	صنف العربية									2008
	نقل البضائع				نقل الأشخاص					
	إصلاح	مواد خطرة	وزن ثقيل أكثر من 3,5 طن	وزن خفيف أقل من 3,5 طن	سيارات إسعاف	نقل المسافرين	سيارة أجرة	تعليم السياقة	سيارات الخواص	
المجموع										
115513	84	371	16577	27743	326	5902	4191	702	59617	مراقبة دورية
3233	2	10	425	904	7	146	21	4	1714	فحص تقني
1672	0	7	383	324	6	69	14	6	863	عربات موقوفة
120418	86	388	17385	28971	339	6117	4226	712	62194	المجموع

المصدر: مديرية النقل لولاية سطيف، وضعية قطاع النقل، سبتمبر 2008.

- تطهير الحظيرة الوطنية

تجدر الإشارة إلى أن الحكومة وفي إطار تطهير الحظيرة الوطنية للسيارات، بصدد الشروع في تطبيق قرار يقضي بوقف سير المركبات التي يفوق سنها 30 سنة كمرحلة أولية، ثم توسع عملية التطهير لتشمل المركبات التي يتراوح سنها بين 20 و 30 سنة. الأمر يتعلق ب 600 ألف سيارة أضحى تشكل خطرا فعليا على حركة المرور، منها 190 ألف سيارة غير صالحة تماما للسير، وحالة أكثر من 400 مركبة أخرى بحاجة إلى تصليح عاجل والتوقيف المؤقت.

صورة رقم (10): سيارة أجرة عمرها 36 سنة لا تزال في الخدمة (2009)



Source : <http://www.setif.info/article3325.html> (2009)

تمثل الصورة رقم (10) سيارة أجرة قديمة لا تزال تقدم خدماتها للمستعملين، مع العلم أنها كانت وسيلة النقل الأساسية ورمزا للسرعة الفائقة خاصة على الخطوط الطويلة.

خلاصة الفصل الثاني:

أهم الاستنتاجات التي يمكن الخروج بها من خلال تحليل المشكلة المرورية وعناصر منظومة النقل من تكوين و عقوبات و فحص تقني للمركبات يمكن الخروج بنتيجتين أساسيتين بالنسبة للنطاق الحضري لمدينة سطيف:

- يسجل النطاق بشكل خاص والولاية بشكل عام المراكز الأولى في حوادث المرور، نظرا للحراك الكبير الذي يشهده، وقد أدى غياب مخطط المرور في المدينة والنطاق إلى تفاقم مشاكل السير وانتشار نقاط سوداء في مركز المدينة وفي مداخلها ومخارجها.
- المشاكل الكبيرة التي يعاني منها قطاع التكوين وتعليم السياقة في النطاق والولاية، وما لها من انعكاس سلبي على الحراك، في ظل عدم نجاعة العقوبات المسلطة على المخالفين، والنقائص التي تعرفها عملية المراقبة التقنية للمركبات.
- انعكس هذا الواقع المتردي على قطاع النقل الجماعي في النطاق، فقد أضحى يعيش مشاكل عديدة منها تشبع الخطوط ما يؤدي إلى عرقلة المرور، ارتفاع في عدد الحوادث الحضرية التي تتسبب فيها حافلات النقل الجماعي، وهي في الغالب مركبات مهترئة قد يفوق سنها 20 سنة، تشكل خطرا متقللا رغم اجتيازها لامتحان الفحص التقني وحصولها على الوثائق التي تثبت ذلك.

الفصل الثالث: هياكل النقل وشبكة الطرق

في الولاية والنطاق الحضري

استفاد النطاق الحضري لمدينة سطيف منذ سنة 2001 من استثمارات عمومية معتبرة، شملت كل مناحي الحياة وجعلت منه ورشة مفتوحة على كل المستويات. يعتبر النقل والأشغال العمومية واحد من القطاعات التي حظيت بأغلفة مالية معتبرة استهدفت تطوير البنى التحتية والمنشآت التي من شأنها دعم مكانة المنطقة اقتصاديا وتجاريا. وإذا كانت البرامج السابقة، كبرنامج دعم الإنعاش الاقتصادي (PSRE) للفترة 2001-2004، المتبوع بالبرنامج التكميلي لدعم التنمية (PCSC) 2005-2009، والمدعمة ببرنامج الهضاب العليا قد أولت أهمية بالغة للاستثمار في قطاع النقل والأشغال العمومية، فإن البرنامج الخماسي الجديد 2010-2014 قد أفرد ضعف المبلغ الذي تم صرفه في البرامج السابقة، من خلال تخصيصه 40 % من موارده لاستكمال مشاريع تطوير شبكات الطرق وعصرنة الخطوط الحديدية وغيرها من الهياكل القاعدية.

أولاً: الهياكل والشبكات في إقليم الدراسة

تسهل شبكات النقل حركة الأفراد والسلع، فهي تسمح بالتنقل بسرعة وبلوغ المناطق البعيدة، وتحقق النمو الاقتصادي. تتحقق كفاءتها وفعاليتها في أداء وظيفتها بشكل مثالي إذا توفرت لديها مجموعة من الخصائص من حيث توزيعها في المجال وكثافتها ومواصفاتها التقنية.

I - الهياكل والشبكات ودورها في التنمية الاقتصادية

لقطاع النقل مجموعة من الخصوصيات تجعله متميزا عن القطاعات الأخرى منها:

- النقل خدمة استهلاكية انتقالية¹⁸⁴ « service de consommation intermédiaire »: إذ أنه نادرا ما نلجأ للنقل من أجل التنقل، بل لتحقيق غاية ما. والنقل من العوامل الأساسية في

¹⁸⁴ - DIDIER M, PRUD'HOMME R, Infrastructures de transport, mobilité et croissance, La documentation Française, Aout 2007, p15.

- النشاط البشري وعنصر مهم في العملية الإنتاجية. والطلب على النقل لا يمكن فهمه وبالتالي تحديده إلا إذا ارتبط بنمط الحياة والنشاط الممارس والمعطيات الجغرافية والاقتصادية.
- النقل من القطاعات التي تتطلب استثمارات ضخمة لبناء الهياكل والمنشآت والشبكات البرية والحديدية... خاصة بعد التطور الصناعي والتكنولوجي للقطاع. إضافة لرأس المال المادي المتمثل في الأموال، يتطلب النقل رأس مال آخر هو الزمن ما يجعل دراسات الكلفة للنقل تركز على الكلفة المادية والزمنية للنقل.
 - تمييز هياكل وشبكات النقل بطول حياتها التي تقدر بعشرات السنين وحتى بالقرون، ما يفرض تعميق الدراسات واختيار أحسن البدائل قبل الشروع في بنائها.
 - هناك خصوصية أخرى في قطاع النقل، هي أن جزءاً معتبراً من خدمة النقل يقوم بها الأفراد أنفسهم لتلبية احتياجاتهم الخاصة في التنقل « autoconsommation » وهي لا تأخذ بنظر الاعتبار في الكثير من الدراسات المرتبطة بالنقل.
 - تتأثر عملية التنقل بالزمن الذي تستغرقه الرحلة ويرتبط هذا الأخير بسرعة التنقل التي ما فتئت تتزايد، بالنسبة لحركة الأفراد الزمن المكتسب يستهلك في تنقلات أخرى وهو ما تحدده " فرضية زهافي"¹⁸⁵ بأن زمن التنقل اليومي بقي ثابتاً وما تغير هو المسافات وعدد الرحلات.
 - يشكل قطاع النقل واحداً من القطاعات الإستراتيجية والمعقدة الذي يستدعي تدخل الدولة على كل المستويات كالتسيير والتنظيم.
- إن الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل معروفة، فقد أشار تقرير البنك الدولي الذي خصص لهياكل النقل أن " هياكل النقل تستطيع المساهمة وبشكل كبير في التنمية الاقتصادية و مكافحة الفقر و الحفاظ على البيئة إذا عرفت كيف تضمن خدمات تستجيب للطلب بشكل جيد"¹⁸⁶. من جهة أخرى يري بيار ميرلان أن معطيات المجال الطبيعي تؤثر وبشكل كبير في رسم و كثافة شبكات الطرق، فهو يعتبر " وسيلة النقل المثالية هي التي تكون فورية، دون مقابل، لها طاقة استيعاب غير محدودة، متوفرة عند الطلب، و لا تتأثر بالمجال". كما يصور النقل كنشاط اقتصادي يختلف عن الأنشطة الأخرى حيث يتم فيه تبادل المجال بالزمن... و بالمال"¹⁸⁷.

¹⁸⁵ - فرضية زهافي "Conjecture Zahavi" و هناك البعض من يعتبرها قانون يحتاج فقط الى البراهين، تستعمل كثيراً في الأبحاث التي تتعلق بالحراك و النقل بشكل عام، و زهافي Yacov Zahavi كان في السبعينات و الثمانينات باحثاً لصالح البنك الدولي، و استطاع من خلال أبحاثه إبراز فكرة ثبات ميزانية و زمن التنقل على الصعيد العالمي. حسبه يبلغ في المتوسط زمن التنقل 1 ساعة، و تمثل ميزانية التنقل في المتوسط 5% للأسر التي لا تملك وسيلة تنقل و 15% من ميزانية الأسر المجهزة بوسيلة تنقل.

¹⁸⁶ - Banque mondiale, Cahier du GEMDEV n°29 – Développement durable: quelles dynamiques ? 1994, p3

¹⁸⁷ - MERLIN P, 1992, op.cit.

1- دور شبكة الطرق في النقل و الحراك

يحدد دريك " Deryke P H"¹⁸⁸ المبادئ التي تأسست عليها المدينة منذ نشأتها وهي ثلاثة: التجمع "L'Agglomération" والجوار "La Proximité" والتفاعل "L'Interaction" ، وهي مبادئ تبقى تتماشى والتغيرات التي تعرفها مدن اليوم في ظل الأشكال الجديدة للتمدن الحضري. الذي يهتما في هذا المحور عنصر الجوار الذي تحققه درجة كثافة شبكات الطرق و سيولة حركة المرور عليها، ما يجعل الحديث اليوم عن مبدأ الجوار الزماني " Proximité temporelle"¹⁸⁹ أكثر منه جوار مكاني، أو فيزيائي " Proximité physique". يقاس الجوار مجاليا و زمانيا وتتحكم فيه درجة الولوج " Accessibilité" للمرافق والخدمات المختلفة في المدينة والمجال الحضري. إن تفاعل المدينة مع محيطها الذي تؤثر فيه وتتأثر به، يرسم تبعاً لظروف التنقل ودرجة الولوج¹⁹⁰.

2- حركة النقل و تنظيم المجال في الولاية

تعتبر الحركة أداة استغلال وتنظيم المجال في ذات الوقت، حيث يستغل المسافر المجال عندما يسلك طريق ما لبلوغ مكان معين، قد يكون مقر العمل، أو الدراسة، أو الترفيه... الخ. ويعمل هذا الطريق الذي هو جزء من الشبكة التي تغطي الإقليم على تنظيم المجال الذي يقع فيه، حيث ينتظم العمران وفق رسم الطريق، وتتوطن الأنشطة الاقتصادية الأساسية أمام محاور النقل الهامة وتشكل نقاط التقاطع أو العقد في الشبكة أقطاب وبؤر حساسة في الإقليم... ومن هنا يتجلى دور الطريق في تلبية حاجة التنقل ودوره كذلك في رسم معالم المنطقة وتنظيم مجالها. ونحاول دراسة بعض مظاهر هذا التأثير في الولاية والنطاق الحضري، ليؤخذ ذلك بنظر الاعتبار في أي محاولة للتخطيط داخل الإقليم.

- قوة جذب الطريق: إن الاستغلال العقلاني للإقليم لا يتم إلا إذا توفرت في هذا الإقليم شبكة طرق تضمن الاتصال بين كل جهات الإقليم. فالتوطن البشري وتوزيع الأنشطة الاقتصادية مجاليا كان دائما مطابقا لرسم شبكة الطرق. "هذه العلاقات بين توزيع السكان ورسم شبكات النقل تمت ملاحظتها في كل فترات تاريخ البشرية"¹⁹¹

- من خلال مجال الولاية نلاحظ الدور الذي لعبته الطرق الرئيسية في جلب السكان والأنشطة الاقتصادية، فالطريق الوطني رقم 5 الرابط بين الغرب والشرق يقطع أهم التجمعات السكانية (عين

¹⁸⁸ - DERYCKE P.H., 1999, Comprendre les dynamiques métropolitaines, in Lacour C., Puissant S. (eds.), La métropolisation, Paris, Anthropos, p. 1-19.

¹⁸⁹ - CHAPELON L., 1997, Offre de transport et aménagement du territoire : évaluation spatio- temporelle des projets de modification de l'offre par modélisation multi-échelles des systèmes de transport, Thèse de doctorat en aménagement, Tours, Laboratoire du CESA, 558 p.

¹⁹⁰ - BRUNET R., DOLLFUS O. (dir.), 1990, Mondes nouveaux, Paris et Montpellier, Hachette – Reclus, Géographie universelle, 552 p.

¹⁹¹ - Maurice Wolkowitsch. Géographie des Transports .Paris 1982, p 340.

أرنات، سطيف ، العلمة ...) وأهم الأقطاب الاقتصادية في الولاية (المناطق الصناعية)، والمراكز التجارية كالأسواق الرئيسية.. فبالإضافة لسطيف مقر الولاية نجد العلمة وعين أرنات هذه التجمعات التي تستحوذ على 30% من سكان الولاية تقريبا، كما تستحوذ على أهم مراكز الإنتاج للثروة في الولاية.

- ينتظم المجال الريفي في الولاية بتأثير عامل الطريق كذلك، حيث تنتظم المساكن رغم تبعثرها بمحاذاة الطرق وتقام المزارع و المخازن بجانب الطرق رغم بعد مناطق الاستغلال بما تلعبه الطرق من ربط الريف بالأسواق. وأحسن الأمثلة التي تبرز تأثير الطريق في المناطق الريفية، هي عملية تقسيم الأراضي بين الورثة والتي تكون على أساس امتداد خط الطريق الذي يجعل الأراضي القريبة منه أكثر قيمة والعكس صحيح.

- تتقاطع هذه الطرق الوطنية في مركز الولاية الذي يشكل عقدة أساسية في شبكة الطرق تنتظم وفقها عناصر المجال (الخريطة رقم 14 ص 76) .

- تتراجع أهمية التجمعات السكانية البعيدة عن المحاور الكبرى فتبقى مهمشة، وصعبة الوصول مثل أقصى شمال الولاية: حربيل، أيت تيزي... أو الجنوب: تلة، بيضاء برج... الخ.

- تدعم مركز الولاية سطيف في السنوات الأخيرة بمجموعة من المشاريع المهيكلية في قطاع النقل والأشغال العمومية، و لعل من أهمها الطرق الاجتباية الشرقية والغربية التي ستسمح بتخفيف الضغط على مركز المدينة، لكنها تشجع في تمدها بفضل ما تقدمه من عرض عقاري جديد على جانبي هذه الطرق الجديدة.

II - رسم الشبكة و مواصفاتها في الولاية و في النطاق

تحدد كفاءة و فعالية شبكة الطرق في أداء وظيفتها في تسهيل حركة المركبات، إذا توفرت لديها مجموعة من الخصائص من حيث توزيعها في المجال و كثافتها و مواصفاتها التقنية.

1- خصائص شبكة الطرق في ولاية سطيف

تتميز شبكة الطرق في ولاية سطيف بتوزيع مجالي متجانس مما يسمح بفاعلية أكثر في ربط مختلف مناطق الولاية و كذا ربط المدينة بباقي مدن الشرق الجزائري و الوطن ككل. بلغ طول شبكة الطرق في الولاية سنة 1997 أكثر من 3146 كلم بكثافة فاقت 48 كلم/100 كلم و هي ضعف كثافة الطرق بالنسبة للمساحة في الجزائر و التي بلغت 24 كلم/100 كلم. ارتفع طول الشبكة في 2008 كما تبرزه أرقام الجدول (68) و الشكل رقم (26) إلى 3506 كلم بنسبة زيادة للفترة (1997-2008) فاقت 11 %، مرتفعة مقارنة بالزيادة العامة في الجزائر لنفس الفترة (أقل من 8 %). ونسبة الزيادة

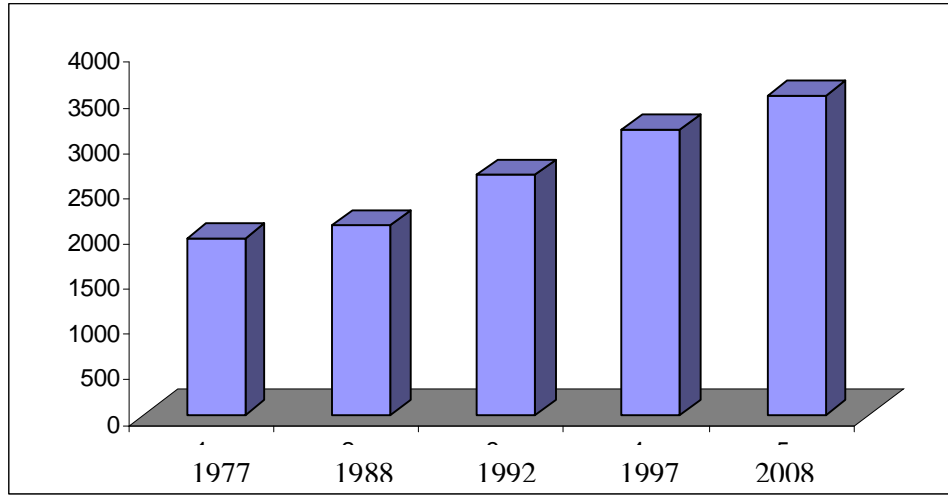
في الولاية مرشحة للارتفاع بدخول مشاريع الطرق في طور الانجاز في الخدمة قريبا. يبرز التطور مدى الاستثمار في قطاع الطرق و الأشغال العمومية.

جدول رقم (67): تطور شبكة الطرق في ولاية سطيف والجزائر 1977-2008

طول شبكة الطرق		السنة
الجزائر	ولاية سطيف	
62367	1931	1977
67442	2080	1988
97166	2641	1992
99119	3146	1997
107000	3506	2008

المصدر مديرية الأشغال العمومية لولاية سطيف

شكل رقم (26): تطور شبكة الطرق في ولاية سطيف 1977-2008



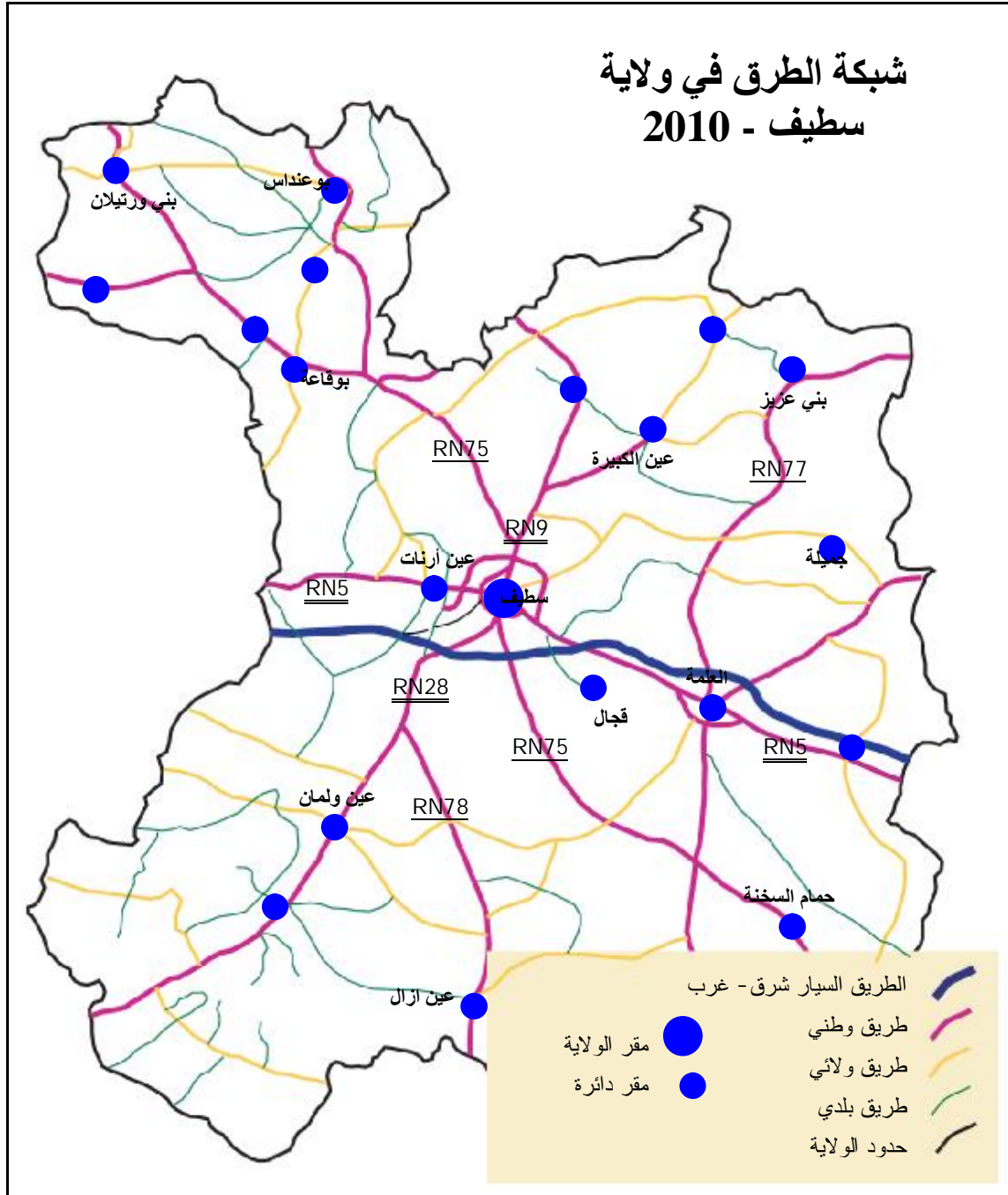
المصدر مديرية الأشغال العمومية لولاية سطيف (الوحدة: كيلومتر).

بناء على مواصفاتها الفنية تتميز الطرق الوطنية بتصميم عال فعرضها يتراوح بين 5 إلى 7 أمتار و جوانبها بين 2 إلى 3 أمتار¹⁹² في كل جانب، هذه المواصفات تمنح الطريق طاقة استيعابية عالية وتسمح بحركة عدد كبير من المركبات. تشكل الطرق الوطنية 20% من الشبكة¹⁹³ في ولاية سطيف وتغطي بشكل كبير كل مجال الولاية، كما تحقق ربط مثالي لمركز الولاية وهي:

¹⁹² - BOS N, Voies de communications, Routes et travaux maritimes, OPU, Alger, 1998, p41.

¹⁹³ - تصنيف الطرق يتم وفق قرار ينشر في الجريدة الرسمية " الجريدة الرسمية رقم 83 لسنة 1996".

خريطة رقم (14): شبكة الطرق في ولاية سطيف



- الطرق الوطنية Routes Nationales: تسمى كذلك الطرق الرئيسية أو الطرق الشريانية نظرا للدور البارز الذي ينتظر أن تلعبه و تنقسم الطرق الوطنية إلى طرق مزدوجة و غير مزدوجة، الطرق المزدوجة تكون في الغالب لها أكثر من اتجاه أما الطرق الغير مزدوجة فلها اتجاه واحد.
- الطريق الوطني رقم 5 الذي يربط الغرب بالشرق بطول يفوق 77 كلم، يربط المدن و التجمعات عين أرناط سطيف و العلماة. يتميز هذا الطريق بكثافة حركة المرور فيه رغم عمليات التهيئة و التوسيع حيث تم على مراحل ازدواجيته التي اكتملت في 2005.
- الطريق الوطني رقم 9 الذي يربط مدينة سطيف بنطاقها الشمالي، طوله 40 كلم يمر انطلاقا من مدينة سطيف بكل من الأوريسيا و عموشة... و الطريقين 9أ و 9ب بطول 12 كلم و 15 كلم على الترتيب يكملان عملية الربط في تلك المنطقة.
- الطريق الوطني رقم 28 يربط المدينة بنطاقها الجنوبي، طوله 62 كلم يربط مدينة سطيف بتجمع مزلق، قلال و عين ولما باتجاه ولاية المسيلة
- الطريق الوطني رقم 74 طوله 61 كلم
- الطريق الوطني رقم 75 و طوله 135 كلم
- الطريق الوطني رقم 76 و طوله 32 كلم
- الطريق الوطني رقم 77 و 77أ و طولهما على الترتيب 93 و 32 كلم
- الطريق الوطني رقم 78 و طوله 38 كلم
- الطرق الولائية Routes de Wilaya: تأتي في المستوى الثاني بعد الطرق الوطنية من حيث مواصفاتها الفنية و طاقتها الاستيعابية، يطلق عليها اسم الطرق الثانوية، تعرف كذلك بالطرق الرابطة لأنها تحقق ربط الطرق الرئيسية (الوطنية) ببعضها لتشكل شبكة تغطي المجال. من الناحية الفنية يتراوح عرضها من 5 إلى 7 أمتار و كل جانب منها من 1 إلى 2 متر.
- يغطي تراب الولاية 24 طريق ولائي بطول بلغ 708 كلم (22%) من الشبكة الكلية أهم هذه الطرق
- الطريق الولائي 117 الذي يقطع الطريق الوطني 77 و طوله 53 كلم
- الطريق الولائي رقم 64 الذي يقطع الطرق الوطنية 78 و 28 و طوله 44 كلم
- الولائي رقم 9..... الخ
- الطرق البلدية Routes communales: الطرق الفرعية محدودة من حيث طاقتها الاستيعابية هي الطرق التي يتم اعدادها لتصبح طرقا ولائية في المستقبل تشكل نسبة 58 % من الشبكة تلعب دورا مهما في الربط بين البلديات و فك العزلة منها المعبدة (73%).

2- شبكة الطرق في النطاق الحضري لمدينة سطيف

من خلال أرقام الجدول رقم (68) الذي يمثل توزيع الطرقات حسب نوعها في بلديات النطاق 2008، و الخريطة رقم (15) يمكن الخروج بالملاحظات التالية:

- يتوفر النطاق على شبكة هامة من الطرق الوطنية، أهمها الطريق الوطني رقم 5 و الطرق 09، 28... و غيرها، تلعب دورا مهما في ربط مقر الولاية بباقي المناطق. تمثل الطرق الوطنية (14 %) من الطرق في الولاية.

جدول رقم (68): توزيع الطرقات حسب نوعها في بلديات النطاق 2008

نسبة الطرق المعبدة %	المجموع الكلي	مجموع الطرق المعبدة	الطرق البلدية		طريق ولائي	طريق وطني	البلدية
			طرق معبدة	غير معبدة			
86,35	40,3	34,8	5,5	16,1	9,3	42,3	سطيف
92,66	72,2	66,9	5,3	18,9	24	21,8	عين أرنات
88,34	42,9	37,9	5	9,9	14	15,5	الأوريسيا
89,10	73,4	65,4	8	19,4	23	8,1	مزلوق
92,61	54,1	50,1	4	24,7	12,7	-	أولاد صابر
89,81	282,9	255,1	27,8	89	83	87,7	مجموع النطاق
78,20	3508,9	2744	764,8	1397,3	673,4	634,5	مجموع الولاية

المصدر: الحولية الاقتصادية، مديرية التخطيط و التهيئة لولاية سطيف 2008

- تمثل الطرق الولائية نسبة 12 % من الطرق في الولاية

- نسبة الطرق المعبدة بلغت 89,81 % و هي مرتفعة بتلك المسجلة في الولاية 78,20 %.

عرفت شبكة الطرق في النطاق خلال العشرية الأخيرة نموا كميًا و نوعيًا، بفضل مشاريع انجاز وتحديث و ازدواجية الطرق. فقد شهدت الفترة 2000-2004 انجاز 440 كلم من الطرق البلدية وتحديث 152 كلم من الطرق الولائية وكان نصيب النطاق معتبرا. أما الفترة 2005-2008 فقد شهدت ازدواجية الطرق الوطنية لمسافة 89 كلم و تسهيل ربط المدينة بالنطاق و بباقي أرجاء الولاية. كما شهدت نفس الفترة انجاز 600 كلم من الطرق البلدية و تحديث شبكة الطرق الوطنية والولائية على مسافة 337 كلم¹⁹⁴.

تبرز الخريطة المشاريع التي تدعمت بها شبكة الطرق في النطاق خاصة الطرق الاجتبابية في الشرق وفي الغرب، طريق مزدوج يربط المطار بالطريق السيار بعد انطلاق عملية توسيع مدرج مطار الثامن ماي بسطيف.

¹⁹⁴ - Wilaya de Sétif, Revue « Sétif cinq sur cinq », Cellule de communication et de l'information, 2010.

خريطة رقم (15): المشاريع الجديدة التي تدعمت بها شبكة الطرق
في النطاق الحضري لمدينة سطيف في 2009



المصدر: الخريطة من انجاز الباحث 2009

يبرز الجدول رقم (69): توزيع الطرقات حسب حالتها في بلديات النطاق، وقد توزعت كالتالي:
- حسنة بنسبة 100% لكل الطرق الوطنية على مستوى النطاق، متوسطة بنسبة 53% بالنسبة
للطرق الولائية، و سيئة بنسبة 29% للطرق البلدية.

جدول رقم (69): توزيع الطرقات حسب حالتها في بلديات النطاق 2008

الحالة ←	حسنة			متوسطة			سيئة		
	طريق وطني	طريق ولائي	طريق بلدي	طريق وطني	طريق ولائي	طريق بلدي	طريق وطني	طريق ولائي	طريق بلدي
سطيف	42,3	4	10	5,3	6,1	-	-	-	5,5
عين أرانات	21,8	9	12	13,2	6,9	-	-	1,8	5,3
الأوريسيا	15,5	6	5	8	4,9	-	-	-	5
مزلق	8,15	10	12	13	7,4	-	-	-	8
أولاد صابر	-	5	14	6,7	10,7	-	-	1	4
مجموع النطاق	87,75	34	53	46,2	36	-	-	2,8	27,8
مجموع الولاية	468,8	204,1	880	422	517,2	115,2	50,5	47,3	764,8

المصدر: الحولية الاقتصادية، مديرية التخطيط و التهيئة لولاية سطيف 2008

ثانيا: الاستثمارات الكبرى في قطاع النقل والأشغال العمومية

تمت الإشارة في مقدمة هذا الفصل إلى أن النقل من القطاعات التي تسخر أموالا ضخمة لبناء شبكات الطرق و المنشآت القاعدية و المرافق التابعة لها كما تستوجب موارد مالية تضمن صيانتها وتوسيعها دوريا لتستجيب للاحتياجات المتزايدة لنقل المسافرين و البضائع. من خلال ما سبق يقع على عاتق الهيئات المشرفة على قطاع النقل و الأشغال العمومية مسؤولية اختيار أفضل المشاريع من حيث الكلفة و النتائج المرجوة اقتصاديا واجتماعيا.

I - حجم استثمار فاق بكثير كل التوقعات

يحقق الاستثمار في ميدان النقل الفاعلية الاقتصادية لمختلف الاستثمارات في باقي القطاعات الأخرى كالزراعة و الصناعة و الخدمات، و الجدول المرفق يبرز نسب الاستثمار في قطاع النقل و الهياكل القاعدية مقارنة بتلك الموجهة لقطاعي الفلاحة و الصناعة.

جدول رقم (70): توزيع الاستثمارات على مختلف القطاعات في الجزائر 1967-2004

قطاع الاستثمار			الفترة
النقل و الهياكل القاعدية %	الصناعة %	الفلاحة %	
13	49	17	1969-1967
08	45	14	1973-1970
14	43	11	1977-1974
03	39	12	1984-1980
27	-	15	195 2009-2005

Source : Revue, Algérie informations, juillet 1982.

استفاد النطاق الحضري بشكل خاص و ولاية سطيف بشكل عام من الاستثمارات الهامة التي استهدفت تطوير البنى التحتية و المنشآت القاعدية. من خلال مختلف البرامج منذ 2001. برنامج دعم الإنعاش الاقتصادي (PSRE) للفترة 2001-2004، المتبوع بالبرنامج التكميلي لدعم التنمية (PCSC) 2005-2009، كما استفاد من برنامج الهضاب العليا الذي أولى عناية خاصة بالمنطقة. تبرز معطيات الجدول رقم (70) الميزانيات المخصصة لمختلف القطاعات من بينها النقل في إطار البرنامج التكميلي لدعم النمو الممتد في الفترة 2005-2009، و قد رصد له مبلغ 4800 مليار دينار

¹⁹⁵ - في غياب أرقام تسمح بالمقارنة تم اعتماد معطيات: KPMG، دليل الاستثمار في الجزائر، مطبعة حسناوي، الجزائر، نوفمبر 2006، ص 55.

جزائري. منها 700 مليار دينار (14,6 %) لقطاع النقل بهدف انجاز أشغال المترو و مشاريع القطارات الكهربائية في المدن الكبرى إضافة إلى تحديث النقل بالسكة الحديدية من خلال إعادة تأهيل شبكة الخطوط واقتناء قطارات عالية السرعة. كما خصص البرنامج 600 مليار دينار (12,5 %) لقطاع الأشغال العمومية لإكمال مشروع القرن " الطريق السيار شرق غرب". وبهذا يصل الغلاف المالي الذي خصصه البرنامج لقطاعي النقل و الأشغال العمومية إلى 1300 مليار دينار ما يمثل نسبة (27,1 %) و هي معتبرة تعكس إرادة الدولة في تطوير هياكل النقل في هذه الفترة.

جدول رقم (71): البرنامج التكميلي لدعم النمو 2005-2009

القطاع	الميزانية المخصصة (مليار دج)	%	أهم العمليات
النقل	700	14,6	مترو، قطارات عالية السرعة، مشاريع ترامواي
الأشغال العمومية	600	12,5	الطريق السيار شرق-غرب
الموارد المائية	400	8,3	سدود و قنوات المياه
تحديث القطاع الاقتصادي	350	7,3	الزراعة و عالم الريف
التكنولوجيات الحديثة	50	1	الإعلام و الاتصال
المجموع	4800	100	البرنامج التكميلي لدعم النمو

المصدر: KPMG، دليل الاستثمار في الجزائر، مطبعة حسناوي، الجزائر، نوفمبر 2006، ص 55.

يتم تمويل عملية الاستثمار في النقل في الجزائر من الميزانية العمومية من خلال وزارتي النقل و الأشغال العمومية، و القطاع مستغل بشكل كلي تقريبا من المؤسسات العمومية. يتم قياس حجم الاستثمارات للدولة في قطاع النقل سنويا بالنسبة للناتج المحلي الخام فيها. في الجزائر بلغت الاستثمارات نسبة تراوحت من 12 إلى 16 % من إجمالي الاستثمار العمومي (1992 - 2004) و هو ما يشكل نسبة 1 % من الناتج المحلي الخام للفترة 1992 - 2000، و قد ارتفعت إلى 1.4 % (برنامج الدعم و الإنعاش الاقتصادي) للفترة 2001 - 2004. الميزانية التي تم اعتمادها لقطاع النقل و الأشغال العمومية شكلت 10 % من الناتج المحلي الخام (PIB) للفترة 2000 - 2004، و هي ميزانية معتبرة فاقت تلك المسجلة في البلدان المجاورة، في المغرب 7,3 % لنفس الفترة 2000 - 2004، و تونس 7.5 للفترة 2001 - 2003¹⁹⁶.

¹⁹⁶- International Monetary Fund (IMF), "Algeria: Report on the Observance of Standards and Codes: Fiscal Transparency, Washington DC, 2004.

1- الأطر التي تنظم الاستثمارات في الأشغال العمومية في الجزائر

تنقسم برامج الاستثمار في هذا القطاع الحساس إلى ثلاث مستويات:

1-1 البرامج القطاعية الممركزة للاستثمار "PSC" Programme d'investissement

sectoriel centralisé و هي تشرف عليها الوزارات التي تسهر على متابعة تنفيذها، أو المؤسسات العمومية ذات الاستقلالية المالية (المستوى المركزي).

1-2- البرامج القطاعية الغير ممركرة للاستثمار "PSD" Programmes d'investissements

déconcentrés التي تدار على مستوى الولاية و تحت إشراف الوزارة المعنية.

1-3- المخططات البلدية للتنمية "PCD" Plans communaux de développement و هي

مخططات تنمية محلية تنفذها الإدارة المحلية تحت إشراف الوالي.

بهدف إعطاء دفع قوي للاقتصاد الجزائري رصدت الدولة مبالغ ضخمة للقطاع، ففي إطار

برنامج دعم الإنعاش الاقتصادي 2001-2004 "PSRE" Programme de soutien à la

relance économique تم تخصيص 7 مليار دولار (525 مليار دينار) للبرامج القطاعية

الممركزة للاستثمار، و 55 مليار دولار (أكثر من 4200 مليار دينار) لبرامج الاستثمار

القطاعية الغير ممركرة. لكن و في تقرير نشرته منظمة التعاون و التنمية الاقتصادية OCDE في

2004 تم فيه التحفظ و بشدة إزاء هذا المخطط حيث أن نتائجه لم تكن واضحة، و يعود السبب

حسب المجلس الاقتصادي و الاجتماعي CNES إلى غياب إستراتيجية عميقة لبرنامج

الإنعاش¹⁹⁷.

جاء البرنامج التكميلي لدعم التنمية 2005-2009 "PCSC" Programme

Complémentaire de Soutien à la croissance بعد تحقيق عائدات نفطية معتبرة جعلت

الدولة تتبنى برنامجا مهما للاستثمار العمومي للفترة 2005-2009، وفق البرنامج التكميلي لدعم

التنمية توازيا مع البرامج السابقة و برامج تنمية الهضاب العليا و الجنوب. الغلاف المالي الأولي

المخصص للبرنامج 4203 مليار دينار (حوالي 55 مليار دولار) و قد تضاعف تقريبا ليبلغ 8705

مليار دينار (114 مليار دولار)¹⁹⁸ و هي عملية استثمارية ضخمة بكل المقاييس¹⁹⁹. النتائج

المنتظرة من البرنامج كبيرة أهمها تعميم التغطية بالخدمة العمومية، انجاز و استكمال المشاريع

¹⁹⁷ - Banque mondiale, Groupe pour le développement socioéconomique, région Moyen Orient et Afrique du Nord, A la recherche d'un investissement public de qualité, une revue des dépenses publiques, 15 aout 2007.

¹⁹⁸ - الرقم تضاعف بفعل العمليات التالية: التحويلات الإضافية المصادق عليها (1191 مليار دينار) و التحويلات التي تمت للخزينة (1140

مليار دينار) و الفائض reliquat من الغلاف المالي لبرنامج الاستثمار السابق (1071 مليار دينار) و الغلاف المالي المخصص لتنمية مناطق الجنوب (432 مليار دينار) و البرنامج الخاص لتنمية مناطق الهضاب العليا (668 مليار دينار).

¹⁹⁹ - ما يؤكد أهمية الاستثمار كون الغلاف المالي المبدئي (55 مليار دولار) يمثل 57% من الناتج المحلي الخام لسنة 2005. و معامل الاستثمار العمومي تجاوز 10% من الناتج المحلي الخام المخصص للبرنامج التكميلي لدعم التنمية، و لعدة سنوات متتالية. و هو معامل لم يبلغه الاستثمار منذ الثمانينات. و هذا المستوى من الاستثمار من بين المستويات المرتفعة دوليا بل هو مرتفع جدا مقارنة بالمتوسط الذي لا يصل 4% في منظمة التعاون و التنمية الاقتصادية OCDE.

التي تنتظر، رفع المستوى المعيشي للسكان... و يفرض هذا المشروع الضخم الكثير من التحديات.

يطرح هذا الحجم الكبير للاستثمارات الكثير من التساؤلات من حيث القابلية للاستدامة المالية خاصة على مستوى التوفيق بين الاستثمارات العادية و الاستثمارات الإضافية، و كيف يمكن تحقيق النجاعة الاقتصادية القصوى للاستثمار؟ كيف يمكن إدراج القطاع الخاص في هذا المجال؟ القضاء على الفساد و الرشوة...؟

من خلال المقارنة بين البرنامجين و الأولويات القطاعية في كل منهما نلاحظ نقطتين هامتين :

- كل قطاع عرف تزايد معتبر في الأغلفة المالية المبدئية وفي الحصص التكميلية.
- الهياكل القاعدية الاقتصادية، الأشغال العمومية و الطرق هي أكبر القطاعات المستفيدة من البرنامج التكميلي حيث تضاعفت الحصص مرتين.

إن أثر الاستثمار العمومي على الاقتصاد مرهون بنجاعته و مدى فعاليته الايجابية في رفع الناتج المحلي الخام. إن نوعية الاستثمار " الاستثمار الجيد" يقاس بمدى تأثيره إيجابا على الاقتصاد المحلي والاستثمار الجيد يستدعي تقليص النفقات أي اعتماد حولا لا غير مكلفة مقابل نتائج معتبرة.

تم إنشاء الصندوق الوطني للتجهيز و التنمية CNED بهدف تقديم الدعم في التحضير و التنفيذ للمشاريع الكبرى. أنشئ الصندوق في 5 جوان 2004 ، يرأس مجلس إدارته وزير المالية و يتكون من وزراء أربعة آخرين. يمثل الصندوق مرجعا استشاريا، يمكن للحكومة العودة إليه في القرارات الحاسمة اقتصاديا (برسم الخطوط العريضة للسياسة الاقتصادية و يبدي رأيه في مختلف المشاريع قبل إدراجها في ميزانية الاستثمار و يضمن المتابعة في التنفيذ).

2- ملاحظات حول الاستثمار في النقل و الأشغال العمومية

يجمع المختصون أن ضمان تمويل الاستثمار في هياكل النقل يأتي من خلال ضمان موارد ثابتة وفق معايير دولية تعمل على تحقيق الفاعلية الاقتصادية لها، الأمر الذي يطرح الكثير من الإشكاليات، حيث يتم في الكثير من الدول إشراك القطاع الخاص في التسيير وفق أطر معينة للشراكة أو الخصخصة التي تضمن الصيانة و الاستدامة للمنشآت. أهم الملاحظات حول الاستثمار في القطاع:

- توجه الاستثمار في الجزائر إلى إنشاء هياكل جديدة و ليس إلى الصيانة: الأمر الذي أدى إلى اهتراء المنشآت القديمة التي تستدعي حاليا استثمارات ضخمة لإعادة الاعتبار²⁰⁰.

²⁰⁰ - En particulier, les budgets d'entretien routier ont été en moyenne de moins de 0,2 pour cent du PIB au cours des 15 dernières années. Ce chiffre est nettement inférieur aux 0,5 à 1,0 pour cent du PIB généralement enregistrés dans d'autres pays. OCDE, op.cit.

- جاء البرنامج التكميلي لدعم التنمية 2005-2009 (PCSC) لتدارك التأخر المسجل في التنمية: التجديد، التحديث، و عصرنه الهياكل القاعدية بالإضافة لانجاز المشاريع العملاقة كالطريق السيار شرق غرب، المحولات الكبرى و الطرق الاجتنبية و مشاريع الترامواي في المدن الكبرى، ميترو الجزائر، تحديث شبكة السكة الحديدية...ما يستدعي التفكير في استراتيجية تضمن التنسيق بين كل هذه المشاريع.
- في غياب تخطيط لقطاع النقل وفق مخطط متعدد الأنماط يحدد إستراتيجية وطنية لانجاز المشاريع الكبرى و ضمان نجاعتها الاقتصادية مع التنسيق بين مختلف الأطراف الفاعلة.
- خلق أطر قانونية تنظيمية (عقود نجاعة) بين المؤسسات العمومية و الحكومة لفتح مجال المنافسة و توجيه المؤسسات إلى إدارة تجارية صحيحة تركز على قيمة الاستثمار المرجعية
- تطوير الاستثمار في النقل بالسكة الحديدية و تشجيع المنافسة في داخل القطاع و بين القطاعات، الحديدي و عبر الطرق...مثلا
- تشجيع القطاع الخاص من خلال تجنيده بهدف استرجاع الاستثمارات في المناطق الغير مربحة تجاريا.

بلغت في سنة 2010 نسبة الانجاز و التمويل بالنسبة للبرامج المسطرة 80 %، و الموارد المالية متوفرة لاستكمالها، حيث بلغ المخزون الجزائري من العملة الصعبة 130 مليار دولار في 2008، وفائض صندوق الإيرادات 5000 مليار دينار، كما بلغت نسبة النمو في نفس السنة 4.6 % . كما تم في 2010 الإعلان عن الشروع في تنفيذ برنامج استثمارات عمومية للخماسي الجديد 2010-2014 خصص لع مبلغ 286 مليار دولار و هو مبلغ معتبر جدا، مقارنة بالمخططات السابقة (7مليار للمخطط 2001-2004، و 114مليار للخماسي 2004-2009). استفاد قطاع الأشغال العمومية و بناء الهياكل القاعدية الاقتصادية من حصة الأسد و بلغت 40 %، ما يفرض آليات جديدة تتحكم في الاستثمار و تنفادى أخطاء الماضي و تحقق النجاعة المرجوة.

3- قطاع الأشغال العمومية يحضى باستثمارات ضخمة في الولاية و المناطق

عرف قطاع الأشغال العمومية في ولاية سطيف خلال الخماسي الأخير 2005-2009 وثبة نوعية بفعل ما تم تسخيره من موارد. استفادت الولاية من برنامج أعباء قدره 174,3 مليار دينار منها 141 مليار للقطاعي و 6,3 مليار لبرامج التنمية البلدية و قد استفاد قطاع المنشآت و الهياكل الاقتصادية و الادارية من حصة معتبرة قدرت بحوالي ثلث البرنامج كما تبرزه أرقام الجدول رقم 77.

جدول رقم (72): توزيع الاستثمارات القطاعية في ولاية سطيف 2005-2009

القطاع	الغلاف المالي (مليار دينار)
الفلاحة و الري	15
المنشات الاقتصادية و الادارية	42
التربية و التكوين	45
المنشات الثقافية	22
التعمير	16

المصدر: ولاية سطيف، الحصيلة السنوية لسنة 2009، الدورة العادية الأولى للمجلس الشعبي الولايتي، 26 أفريل 2010.

على الصعيد المحلي، استفادت ولاية سطيف من مشاريع طرق و بنى تحتية ضخمة من شأنها دعم مكانة مركزها كعاصمة لمنطقة الهضاب العليا الشرقية. و فيما يلي نستعرض أهم الأغلفة المالية التي خصصت للقطاع و أهم العمليات التي تم تمويلها و هي تعكس فعلا إرادة الدولة في توفير الهياكل القاعدية التي تضمن نهضة اقتصادية و تطور مستدام للمنطقة.

جدول رقم (73): البرامج القطاعية الغير ممركرة للاستثمار في ولاية سطيف إلى غاية 2008

نوع التمويل	عدد العمليات	الغلاف المالي دج
البرنامج العادي	33	11.795.180.000
البرنامج التكميلي	10	2.440.000.000
برنامج الهضاب العليا	19	6.079.000.000
المجموع	62	20.314.180.000

المصدر: مديرية الأشغال العمومية (DTP) سطيف

توزيع العمليات حسب نوع التمويل من بينها الطرق البلدية : 197 مشروع على طول 1010 كم (4.062.200.000 دج) تتوزع العمليات (حسب نوع التمويل) للبرنامج القطاعي الغير ممركر الجاري، المسجل لقطاع الأشغال العمومية لولاية سطيف إلى غاية 30 أفريل 2008 على 62 عملية، بغلاف إجمالي: 20.314.180.000 دج (الجدول 73) مقسمة كما يلي:

- 1- الطرق الوطنية: 24 عملية 9.550.957.000 دج
- 2- الطرق الولائية 28 عملية 6.097.023.000 دج
- 3- الطرق البلدية 07 عمليات 4.062.200.000 دج

جدول رقم (74): البرامج القطاعية لولاية سطيف 2005-2006-2007-2008

السنوات	البرنامج	البرنامج التكميلي	برنامج الهضاب العليا
2005	الطرق الوطنية	4.679.357.000	
	الطرق الولائية	151.000.000	
	الطرق البلدية		
2006	الطرق الوطنية	1.484.000.000	2.228.000.000
	الطرق الولائية	880.223.000	762.000.000
	الطرق البلدية	887.000.000	
2007	الطرق الوطنية		50.000.000
	الطرق الولائية		2.469.000.000
	الطرق البلدية	1.400.000.000	500.000.000
2008	الطرق الوطنية	1.527.600.000	
	الطرق الولائية	125.000.000	
	الطرق البلدية	600.000.000	

المصدر: مديرية الأشغال العمومية (DTP) لولاية سطيف

- صيانة الطرق الوطنية 70.000.000 دج برنامج الهضاب العليا 2006
- انجاز مقر جديد للمديرية 60.000.000 دج برنامج 2006
- تعتبر 2006 و 2007 سنتي الاستثمار و بامتياز نظرا لعدد العمليات التي برمجت 23 و 21 على الترتيب و الأغلفة المالية الضخمة التي رصدت لها و التي فاقت 13 مليار دينار (2005 و 2006)، أرقام الجدول رقم (74) تؤكد ذلك .

جدول رقم (75): عدد العمليات الاستثمارية في ولاية سطيف 2005-2008

السنوات ↓	عدد العمليات	الغلاف المالي(دج)
2005	11	4.830.357.000
2006	23	6.671.923.000
2007	21	6.559.000.000
2008	07	2.252.900.000

المصدر: مديرية الأشغال العمومية (DTP) سطيف

يبرز الجدول رقم (75) ارتفاع عدد مشاريع قطاعي الأشغال العمومية و النقل (60 و 152 على الترتيب) بنسب (21,58 % و 54,68 % على الترتيب)، لكن يأتي قطاع الصناعة في المركز الأول من حيث مبالغ الاستثمارات (57,22 %) يفوق بذلك نسبة المبالغ المخصصة لقطاعي الأشغال العمومية و النقل مجتمعين (37,81 %).

جدول رقم (76): توزيع مشاريع الاستثمارات المصرح بها
حسب قطاع النشاط الاقتصادي من 1/1 إلى 2008/12/31

قطاع النشاط	عدد المشاريع	%	مناصب الشغل	%	مبالغ الاستثمار	%
الفلاحة	0	0	0	0	0	0
أشغال عمومية	60	21,58	1167	29,08	5582	22,19
صناعة	48	17,26	1629	40,60	14392	57,22
صحة	4	1,44	113	2,82	351	1,39
النقل	152	54,68	764	19,04	3930	15,62
السياحة	2	0,72	96	2,39	356	1,41
الخدمات	12	4,32	243	6,06	641	2,55
التجارة	0	0	0	0	0	0
المجموع	278	100	4012	100	25152	100

المصدر: الوكالة الوطنية لترقية الاستثمار

4- تطور شبكة الطرق الحضرية: سطيف من مدينة مشاة إلى مدينة السيارة

يؤدي التمدد الحضري إلى توسع في المساحات المبنية و تطور في شبكة الطرق الحضرية " voirie urbaine " و بالتالي زيادة في الحراك. و بهدف التحكم في نمو المدينة و تحسين ظروف العيش فيها، و تجسيدا لمفهوم المدينة المستدامة « ville durable » ظهرت في السنوات الأخيرة الكثير من الدراسات التي حاولت دراسة التحولات التي تشهدها المجالات الحضرية وفق مقاربات جديدة منها التفكير في المدينة « penser la ville », فهم المدينة « comprendre la ville », صناعة المدينة « faire la ville » و غيرها من المقاربات التي وإن اختلفت في زاوية طرحها لإشكالية المدينة فقد اجتمعت على ضرورة التدخل قبل فوات الأوان لاختيار أحسن البدائل التي تضمن مستوى مقبول للحياة الحضرية. كما يتم تداول مصطلحات المدينة المكتنزة « ville dense », والمدينة الممتدة « ville étalée » للتعبير عن نزعة المدن في الأونة الأخيرة إلى الانتشار المكاني بفعل التطور الحاصل في قطاع النقل و التجهيز الكبير بالسيارة الخاصة.

يعبر فيال "Wiel" على ظاهرة الانتقال من المدينة التي يتم فيها التنقل سيراً على الأقدام واستعمال وسائل النقل الجماعي إلى المدينة التي يعتمد فيها سكانها بالدرجة الأولى على السيارة الفردية للتنقل اليومي، بظاهرة "الانتقال الحضري" "transition urbaine"²⁰¹، و هو ما يفرض أسلوباً جديداً في التسيير.

يعتبر ديبي « Dupuy » في منتصف التسعينات من القرن الماضي، أول الذين رسموا خريطة التفاعل المتبادل بين المظهر الحضري و الحراك التنقلي (استعمال السيارة الفردية) من خلال حديثه عن المدينة وفق نظرية " الأعمار الثلاثة " « les trois âges de la ville » التي تبناها الكثير من

²⁰¹ - M. WIEL, La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée, Collection Architecture, 1999.

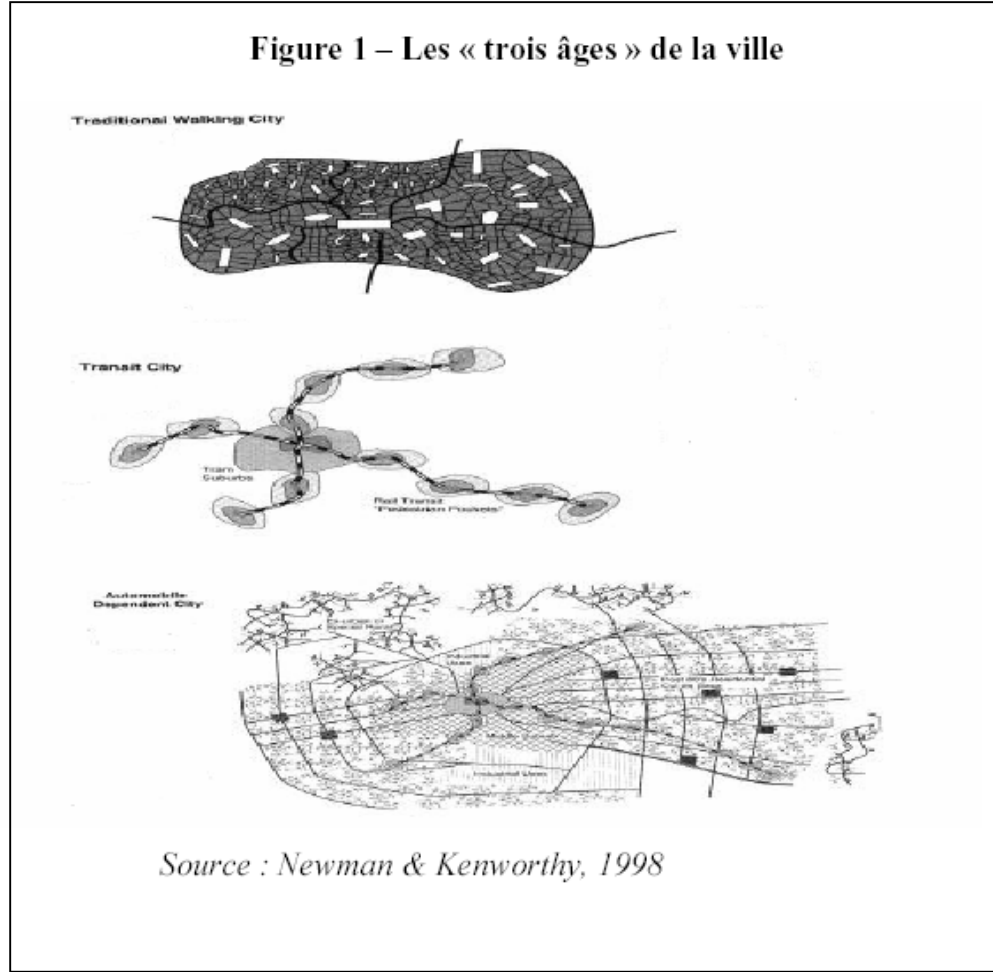
الباحثين في ميدان النقل و الحراك²⁰²، حيث أبرزت العلاقة بين نمو المدينة و تطور تكنولوجيا النقل المتوفرة و يعنى به السيارة الخاصة. وقد أكدت هذه النظرية ما يعرف "قاعدة زهافي" « Zahavi » التي تنطلق من فرضية أن الزمن الذي يخصصه الفرد للتنقل لم يتغير عبر مختلف فترات الزمن، بالتالي فان التطور الحاصل في تكنولوجيا النقل أدى بالضرورة إلى زيادة مسافات التنقل بفعال السرعة. يبرز الشكل رقم (27) المراحل الثلاث في تطور المدينة:

- المدينة التقليدية (La Ville Pédestre traditionnelle (Traditional Walking City)، مكتنزة، السير على الأقدام، وقطرها لا يتعدى 5كلم مناطق السكن والعمل متداخلة.
 - المدينة الشعاعية أو مدينة النقل الجماعي " la ville radiale ou la ville des « transports en commun, transit city » إنشاء و تطوير النقل الجماعي أدى إلى توسع المدينة لتصل قطر 30كلم و التوسع يحدث على المحاور الكبرى للنقل « en doigt de gants » و العمران يتركز في المناطق التي تشكل نقاط أساسية أو محطات في شبكة النقل الجماعي.
 - مدينة السيارة (automobile dépendent city) « la ville automobile » أكثر من 40كلم الاستفادة من خصائص السيارة الفردية التي سمحت بشق طرق جديدة مما أدى إلى شغل المجالات الفارغة مما أدى إلى تحويل موضع السكان و الأنشطة خطيا وفق محاور النقل إلى توضع مساحي.
- كما يعبر فيال "Wiel" على ظاهرة الانتقال من المدينة التي يتم فيها التنقل سيرا على الأقدام ووسائل النقل الجماعي إلى المدينة التي يعتمد فيها سكانها بالدرجة الأولى على السيارة الفردية للتنقل اليومي، بظاهرة "الانتقال الحضري" "transition urbaine"²⁰³، وهو ما يفرض أسلوبا جديدا في التسيير.

²⁰² - Le cadre interprétatif de l'interaction entre la forme urbaine et les conditions de la mobilité est donné par la théorie des « trois âges » de la ville, Dupuy, 1995 ; Newman & Kenworthy, 1998, pp. 27 et suivantes ; Wiel, 1999 ; 2002, p. 46).

²⁰³ - M. WIEL, 1999, op cité.

شكل رقم (27): توسع المدينة وفق نظرية "الأعمار الثلاثة للمدينة"



أدت زيادة مساحة مدينة سطيف إلى تمدد مسافات التنقلات اليومية التي كانت سابقا تتم سيراً على الأقدام، ليصبح اليوم اللجوء إلى استعمال السيارة الفردية أمراً ضرورياً. أصبحت المدينة تعرف اختناقات مرورية ونقاط سوداء خاصة بعد النمو الكبير لحظيرة السيارات و غياب تخطيط مروري محكم في النطاق الحضري لمدينة سطيف، سيتم في فصل لاحق يتعلّق بعرض النقل تحليل عناصر الشبكة الحضرية في المدينة و النطاق التي تدعمت بمشاريع هيكلية كبرى.

II - المشاريع الهيكلية الكبرى للنطاق الحضري

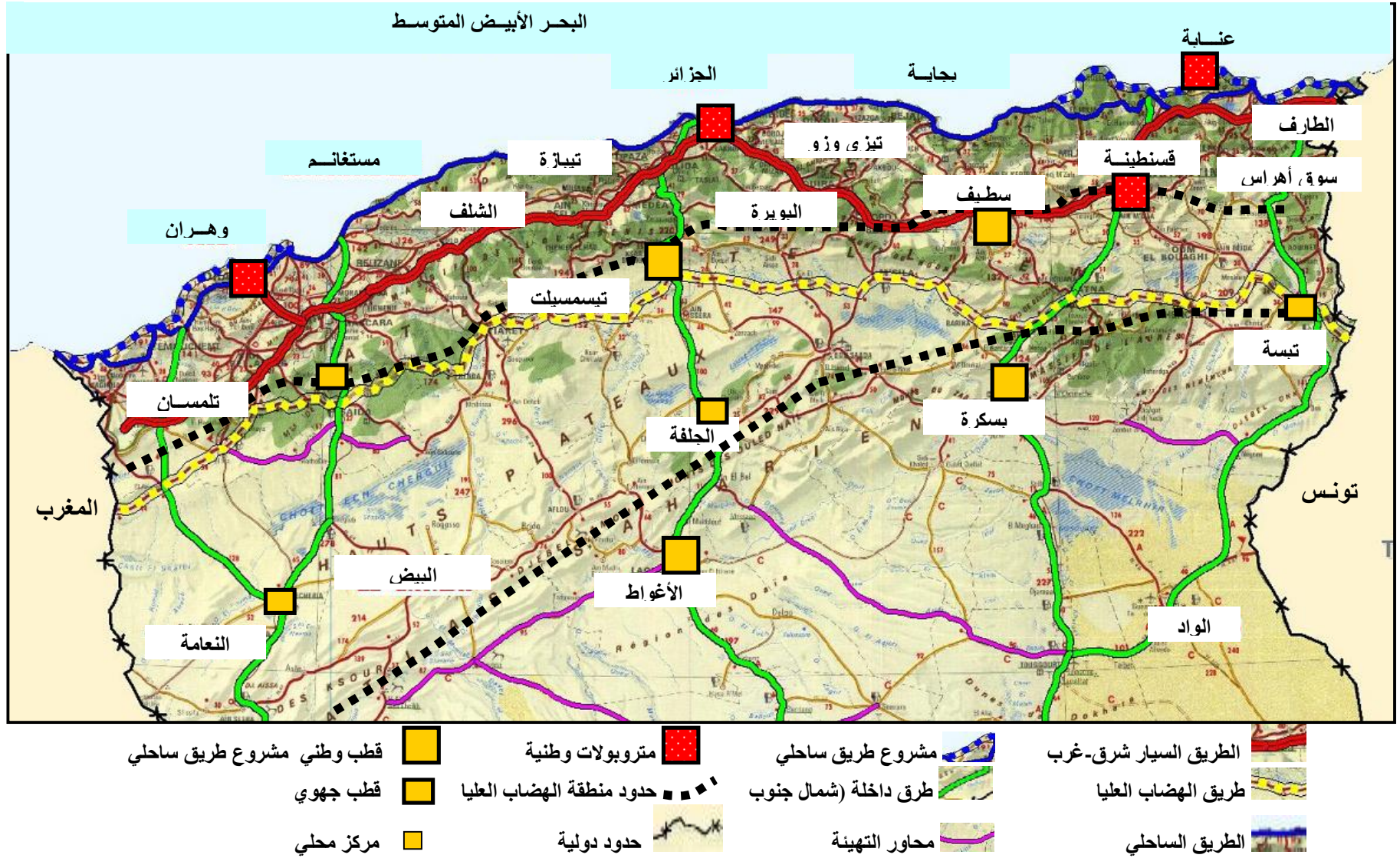
1- انجاز الطرق الاجتنبية وازدواجية الطرق الوطنية

استفاد النطاق الحضري من مشروع مهيكّل هام، تمثّل في انجاز الطريق الاجتنبية الشرقي الذي دخل الخدمة في 2009 من خلال ربطه الطريق الوطني رقم 5 عند المدخل الشرقي للمدينة بتجمع الحاسي بالطريق الوطني رقم 9 عند المدخل الشمالي فرماتو، و الأشغال لا تزال جارية بالنسبة للشطر الثاني المتعلق بالطريق الاجتنبية الغربي الذي يربط فرماتو بمنطقة الباز. كما تم في السنوات الأخيرة (2005-2008) تهيئة الطرق الوطنية بالنطاق الحضري لمدينة سطيف حيث قاربت نسبة ازدواجية الطرق الوطنية 5، و 28 و 9 نسبة 100 %، مما زاد في كفاءتها.

2- الطريق السيار شرق غرب

- وضعت وزارة التهيئة و الإقليم مخططا للطرق و الطرق السيارة " Schéma routier et autoroutier" للفترة 2005-2020 في إطار المخطط الوطني للتهيئة المجالية - مشروع تنمية الهضاب العليا- SNAT، (الخريطة المرفقة رقم 16) يتمحور حول انجاز الهياكل التالية:
- الطريق السيار شرق - غرب "Autoroute Est-Ouest" الذي يمتد شرقا من الحدود الجزائرية التونسية الى الحدود الجزائرية المغربية غربا، على مسافة 1216 كلم.
 - طريق الهضاب العليا "Rocade des Hauts Plateaux" التي توازي الطريق السيار وترتبط مناطق الهضاب العليا و الصحراء
 - تهيئة و تطوير الطرق الساحلية
 - انجاز الطرق الداخلة التي تربط الشريط الساحلي بالمناطق الداخلية ولعل أهمها بالنسبة لولاية سطيف مشروع الطريق المزدوج لربط ميناء جنجن (جيجل) بالطريق السيار شرق - غرب. هذا المحور الاستراتيجي يتم بتهيئة الطريق الوطني رقم 77 على مسافة 100 كلم، وقد انطلقت به الأشغال في 2009.

خريطة رقم (16) : المخطط الوطني للتهيئة المجالية - مشروع تنمية الهضاب العليا-
المصدر: محمد الهادي لعروق، المؤتمر الجغرافي السادس، الكويت 2009.



يعد الطريق السيار شرق غرب أو كما يلقب "مشروع القرن" من أهم المشاريع التي يتم إنجازها في الجزائر لما سيحققه من نتائج على الاقتصاد والتنمية وطنيا وإقليميا. بدأت الدراسات لهذا المشروع في 1980، و قد تم اختيار رواق الطريق السيار الذي يمتد على مسافة 1216 كلم في 1983 كما حددت الدراسة حجم الحراك المتوقع و بالتالي مواصفات المشروع. تم في 1987 مصادقة مجلس الوزراء على المسار و بدأت الدراسات الأولية الشاملة (APS) في 1988 لتنتهي في 1994، و استمرت الدراسات الأولية التفصيلية (APD) حتى السنوات الأخيرة حيث تم معالجة النقط السوداء التي اعترضت المشروع خاصة في منطقة القالة بأقصى الشرق. للإشارة فان مشروع الطريق السيار شرق غرب يشكل جزءا من مشروع طريق الوحدة المغاربية « L'autoroute de l'unité Maghrébine » الذي أعدت له دراسة بتمويل من الصندوق العربي للتنمية الاقتصادية و الاجتماعية (FADES) و الدول المغاربية²⁰⁴.

يقطع مشروع الطريق السيار 19 ولاية و يعمل على ربط 24، يقدر عدد الوظائف التي سيخلقها المشروع أثناء الانجاز و التسيير وبشكل مباشر 100000 وظيفة شغل، كما سيعمل الطريق على تقليص زمن التنقل بنسبة 25 % بالإضافة إلى تحسين ظروف التنقل و تقليص حوادث المرور. يقطع الطريق السيار ولاية سطيف من الغرب إلى الشرق على مسافة 75 كلم و البلديات التي يشملها المشروع هي بلديا عين أرانات و سطيف و غيرها كما يبرزها الجدول المرفق رقم (77)

جدور رقم (77): البلديات التي يقطعها خط الطريق السيار شرق - غرب في ولاية سطيف

البلديات من الغرب إلى الشرق	المسافة (كلم)	%
عين أرانات	19,9	26,4
سطيف	13,05	17,31
قجال	10,9	14,46
العلمة	18,45	24,47
بئر العرش	13,1	17,37
المجموع	75,4	100

المصدر: تقرير مديرية الأشغال العمومية لولاية سطيف 2009

المنشآت التابعة للمشروع:

- المحولات من الغرب إلى الشرق: و عددها أربعة عين أرانات (الطريق الولائي 140)، محول عين السفيهة (الطريق الوطني رقم 28)، محول عين الرمان (الطريق الوطني رقم 5 و الولائي 12)، محول العلمة (الطريق الوطني رقم 77).
- فضاءات الخدمات و الراحة: تم برمجة فضائين للخدمات "Aires de services" واد سمار بعين أرانات و اخر ببئر العرش، و فضائين للراحة "Aires de repos" عين الطريق و العلمة.

²⁰⁴ - Revue Mutations, numéro 57, mars 2006.



3- مشروع ترامواي سطيف

يشكل اليوم النقل بالقطار الكهربائي (الترامواي - Tramway) نمطا عصريا و دائما للنقل، بفعل التطور الكبير الذي عرفه في مختلف مدن العالم و ما يحققه من خدمة ذات درجة عالية من الرفاهية و الأمان. والترامواي كلمة انجليزية تستعمل في كل الدول الفرانكفونية، بالألمانية يسمى «Strassenbahn» هو وسيلة نقل جماعي تحترم البيئة (يشتغل بالكهرباء) و استعماله الاقتصادي، كما يتميز بطاقته الكبيرة في نقل المسافرين يوميا تتراوح في المتوسط بين 20000 و 60000 مستعمل. تاريخيا، ظهرت خطوط النقل الأولى بالقطارات التي تجرها الأحصنة " Attraction hippomobile" في الولايات المتحدة الأمريكية في 1832 (خط نيويورك أرلام)، أما في فرنسا فقد بدأ الخط الأول في الخدمة سنة 1837، و في سنة 1853 بدأ خط تجريبي في مدينة باريس وفي 1967 أنشأت شبكة من الخطوط التي تجرها الأحصنة عرفت بالخطوط الحديدية الأمريكية « chemin-de-fer américain » عرف القطار الكهربائي تطورا معتبرا خلال القرن العشرين و حتى في مرحلة بين الحربين حيث تضاعفت الشبكات و ارتفع عدد المستعملين ليصبح وسيلة التنقل الرئيسية في المنطقة الحضرية. في حوالي 1910 اختفت كل المقطورات التي تجرها الأحصنة لتعوضها المحركات الميكانيكية و بقيت السيارة الفردية حكرا على فئة محدودة من السكان. منذ 1950 و بانتشار السيارات تراجع النقل بالترامواي في كل المدن تقريبا لتظهر الحافلات التي استفادت من التطور التقني الحاصل الذي منحها درجة كفاءة و أمان عاليتين مما جعلها تنافس الترامواي كونها لا تتطلب هياكل و طرق خاصة بل يمكنها السير على الطريق العام الذي لا يتطلب صيانة خاصة، بدأت السلطات المحلية تستثمر في

مشاريع إقامة شبكات النقل بالحافلات و تهيئة شبكات الطرق و المحطات و قد شجعها تطور استعمال السيارة التي أصبحت رمزا للتطور. منحت الأولوية لتهيئة المدينة لتصبح تتلاءم و حركة السيارة²⁰⁵. هذا التوجه أدى إلى إهمال شبكات النقل بالترامواي و تعويضه النقل بالحافلات.

اختفت شبكات القطارات الكهربائية في كل مدن أمريكا الشمالية تقريبا وكندا و في بعض الدول الأوروبية فرنسا سويسرا في الجزر البريطانية و في اسبانيا أما في ألمانيا فقد تم الاحتفاظ بها وحتى تطويرها في النمسا بلجيكا و ايطاليا هولندا في اليابان وفي كل أوروبا الشرقية

كان لظهور السيارة و انتشار استعمالها دورا كبيرا في تراجع النقل بالترامواي و زواله نهائيا في الكثير من مدن العالم. فقد كانت الولايات المتحدة الأمريكية أول البلدان التي أوقفت مقطوراتها عن الخدمة و أزلت الخطوط الحديدية في المدن و في ضواحيها و قد اعتبر هذا النمط من النقل كعنصر دخيل في الطريق يعرف حركة المرور ففي باريس تم إزالته في 1937 في وقت كان قطار الأنفاق يعمل و بعد الحرب العالمية الثانية انتشرت عدوى وقف الترامواي عن الخدمة في كل الدول الأوروبية الى درجة أدى انتشار السيارات إلى الاقتران أن المدينة لا يمكنها التعامل مع الأعداد الهائلة من السيارات التي تجوبها يوميا إلى أن أصبحت المدن لا تستوعب المرور "المدينة لا يمكنها أن تتكيف مع حركة المرور و لكن العكس، أي أن المرور هو الذي يجب أن يتكيف مع المدينة" هذه النتيجة جعل التفكير في حتمية بناء أنظمة نقل جماعية ليعاد اكتشاف القطار الكهربائي من جديد.

الترامواي و التحسين الحضري

تعتبر مدينة ستراسبورغ الفرنسية بوابة لعودة الترامواي الى المدن الفرنسية، ونموذجا للمدن التي زاوجت بين انجاز مشروع القطار الكهربائي بمشروع التجديد الحضري وإعادة النظر في المكانة التي تحتلها السيارة الفردية. وقد بدأت المدينة في تشغيل الترامواي في 1994 بمظهره الخاص وقد سعى المصممون والمعماريون على تحقيق أكبر تناغم بينهما.

طاقة نقل كبيرة

يفوق الترامواي الأنماط الأخرى من حيث طاقة النقل، بالإضافة إلى أن القطار الكهربائي لا يلوث الجو. فقطار واحد بإمكانه نقل 250 راكب وهو ما يعوض (في ساعات الذروة) 200 سيارة يستقلها في المتوسط 1,25 راكب في كل سيارة وهو ما يعني رواق من السيارات طوله 1,2 كيلومتر تقريبا. في الوقت الحالي يوجد أكثر من 300 شبكة للقطارات الكهربائية طولها 25000 كلم تقريبا وتستخدم 50000 عربة تستقل ما لا يقل عن 20 مليار مسافر سنويا.

205- La priorité donnée aux aménagements routiers est illustrée par les propos de Georges Pompidou qui déclare en 1971 que « la ville doit s'adapter à la voiture ».

مشروع ترامواي سطيف (من أجل بناء نظام نقل فعال)

يأتي مشروع القطار الكهربائي لمدينة سطيف في إطار برنامج رئاسي وطني يرمي إلى دعم النقل الجماعي في المدن الجزائرية الهامة بوسائل نقل فعالة بإمكانها تغطية الطلب المتزايد على النقل. والسؤال المحوري الذي يطرح نفسه يرتبط بدرجة النجاعة المرجوة منها، هل انجاز مشاريع القطارات الكهربائية في الجزائر يمكن لها أن يلعب دورا ليس في توفير النقل بل في إعادة تنظيمه المجال الحضري وصناعة مدن مستديمة والتساؤل كيف يمكن تحقيق التفاعل بين المظهر الحضري وشبكات النقل بحث تتغير صورة مدننا نحو الأفضل؟

مبدئيا الإجابة تكون بالإيجاب إذا أخذ في الحسبان مسبقا أن انجاز الخطوط ليس استجابة فقط للطلب على النقل بل باعتبار المشروع " كفاعل للتجديد الحضري"²⁰⁶ « acteur du renouvellement urbain » ما يستدعي تحليل دقيق لمجالات المدينة.

يهدف مشروع الترامواي في مدينة سطيف إلى:

1- تلبية الاحتياجات المتزايدة للنقل و الحراك لما يملكه هذا النمط من الكفاءة من حيث عدد المقاعد التي يوفرها و التي تشكل ضعف ما يوفره النقل بواسطة الحافلات و في نفس الوقت يحسن من ظروف التنقل من راحة و أمان و يحافظ على البيئة.

السرعة التجارية vitesse commerciale التي يتميز بها القطار الكهربائي و التي تسمح له بتحقيق وتيرة تنقل حسنة. fréquence.

القابلية الكبيرة للتكامل و التناغم مع باقي أنماط النقل الأخرى في الوسط الحضري.

يستمد القطار الكهربائي فاعليته باعتباره نمط تنقل يركز على مسارات خاصة به site propre تمنحه

سهل الحركة دون عوائق. Le tramway dans la ville : l'accessibilité pour tous.

2- إعادة توزيع الحراك، report modal : يتيح إمكانية رفع درجة استعمال النقل الجماعي في النطاق الحضري و تقليص استعمال النقل الفردي "السيارة الفردية".

3- يعتبر القطار الكهربائي أداة لإعادة التهيئة الحضرية و تحسين المظهر العمراني و بعث تناغم بين السكن و التنقل و الإطار المعيشي اليومي للسكان

تعتبر وزارة النقل الراعي الأول لمشروع ترامواي سطيف و قد أسندت الدراسة لمؤسسة مترو

الجزائر « EMA » ، التي أوكلت العمل لمكتب الدراسات المشترك الفرنسي البلجيكي EGIS «

» RAIL / Transurb – Technirail . باشر مكتب الدراسات الأخير في 2007 تحقيقاته الميدانية

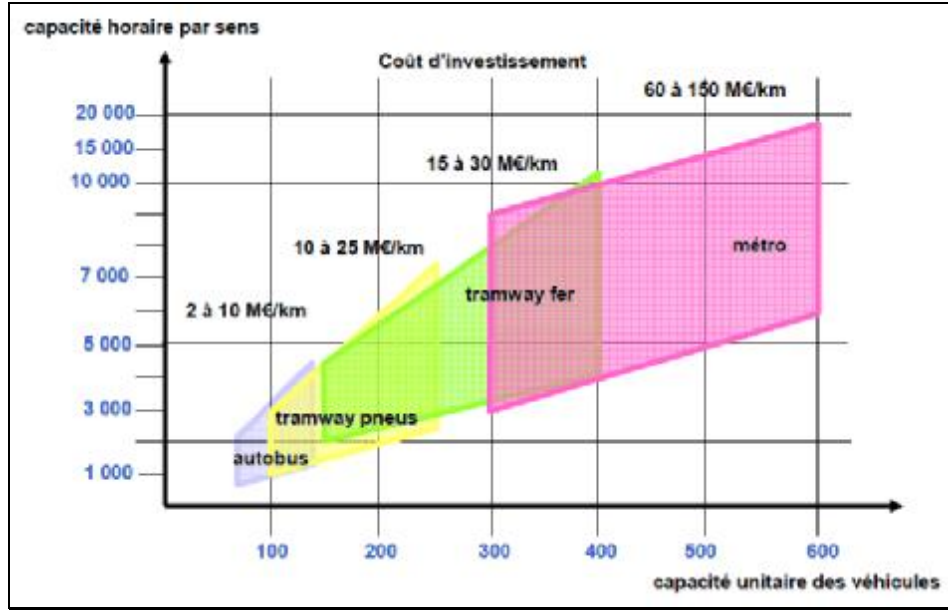
حول الحراك في المدينة بهدف الحصول على أكبر قدر من المعلومات تمكن من التشخيص الدقيق

²⁰⁶- Francis BEAUCIRE, Joël LEBRETON, Transports publics et gouvernance urbaine, Ed. Milan, 2000

لواقع الحراك في المدينة ومن ثم اقتراح أحسن البدائل خاصة المرتبطة بنوع القطار، مسارات الخطوط ومواقع المحطات...

وقد تم اختيار الترامواي عن باقي أنماط النقل الأخرى انطلاقاً من معياري طاقة النقل وكلفة الانجاز كما يوضحه الشكل المرفق رقم (28)

شكل رقم (28) : طاقة النقل و كلفة الانجاز لمختلف أنواع النقل بالقطار



تم استبعاد أنماط النقل التي تسمى بالثقيلة « modes lourds » كالمetro و « métro » التي تتميز بطاقة استيعاب كبيرة جدا وتتناسب أكثر مع المدن المليونية، إضافة إلى كلفتها الكبيرة جدا (تتراوح بين 60 و 150 مليون أورو للكيلومتر الواحد).

ونظرا لتعدد أنماط النقل بالترامواي التي يمكن أن تتلاءم والمدينة من خلال المواصفات (عجلات مطاطية أو حديدية) وغيرها يتم اختيار نمط النقل وفقا لكلفته، لطاقته ودرجة تأثيره إيجابيا في التحسين الحضري للنسيج العمراني في المدينة وقد تم اختيار الترامواي الحديدي الذي يمكن أن يلعب دورا مهما في النقل الحضري والشبه حضري لنطاق مدينة سطيف.

شكل رقم (29): البرنامج الزمني لمشروع ترامواي سطيف

2012	2011	2010	2009	2008	2007	
						الدراسات الأولية - Etudes préliminaires
						أشغال الشبكات - Travaux réseaux
						أشغال التحضير المنشآت الفنية - Travaux préparatoires, ouvrages d'art
						أشغال الأرضية - Travaux plateforme
						تهيئة المسارات - Aménagements voiries
						التجارب و التشغيل - Essais, marche à blanc, mise en service

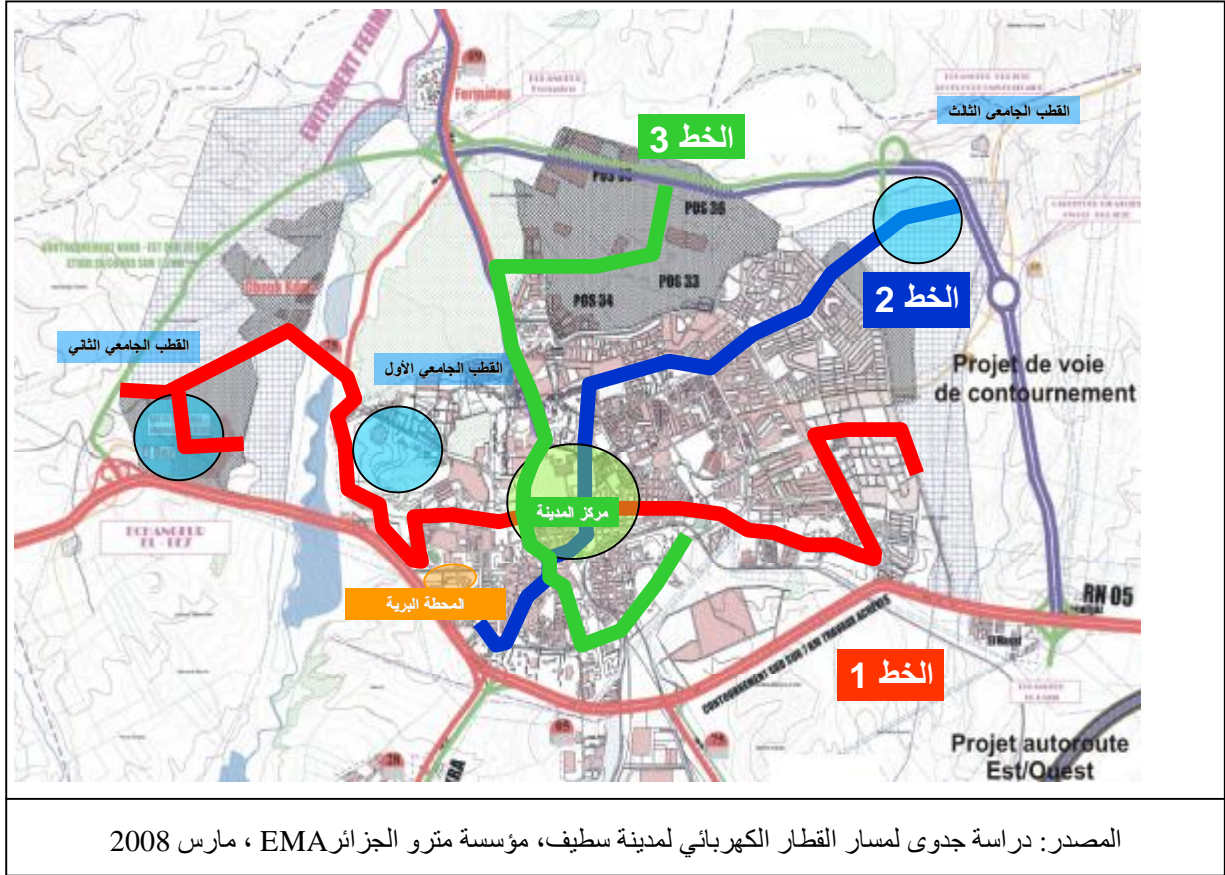
تشكل مرحلة تحديد المناطق المعنية بالتغطية « corridors » مرحلة مهمة و حاسمة في الدراسة، تتحدد على أساسها خطوط النقل « lignes » و عليه فيجب أن تراعي الاعتبارات التالية:

- تحقيق أحسن قدرة على النقل مع إمكانية التوسيع مستقبلا.
- أحسن عرض نقل للأطراف و مناطق المجمعات السكانية الكبرى.
- تحقيق تكامل مع أنماك النقل الأخرى « meilleure intermodalité » .
- اعادة الاعتبار للنسيج الحضري للمدينة.
- أقل التكاليف الممكنة.

الخريطة المرفقة رقم (17) تحدد ثلاثة خطوط:

- الخط رقم 1: يربط الجهة الشرقية للمدينة التي تضم المجمعات السكانية الكبرى و منطقة التوسع المستقبلي (مشروع اليمامة) بالجهة الغربية (منطقة الباز) التي تعتبر قطب تنقل كبير بما يحويه من تركيز للأقطاب الجامعية و باقي المشاريع الخدماتية الأخرى. طول الخط 15,2 كلم و يحتوي على 30 محطة و يمنح طاقة نقل 5000 مستعمل/ساعة/اتجاه، يبلغ طول الخط زمنيا 45 دقيقة و بسرعة تجارية 20 كلم في الساعة.
- الخط رقم 2: يربط الجهة الشمالية الشرقية للمدينة (القطب الجامعي الثالث) بالجهة الجنوبية الغربية للمدينة (المحطة البرية)، يبلغ طوله 7,5 كلم و يحتوي على 19 محطة توفر امكانية نقل 5000 مستعمل/ساعة/اتجاه، يبلغ طول الخط زمنيا 26 دقيقة و بسرعة تجارية 17 كلم في الساعة.
- الخط رقم 3: يربط الجهة الشمالية للمدينة (الهضاب) بالجهة الجنوبية يبلغ طوله 8,7 كلم و يحتوي على 19 محطة توفر امكانية نقل 5000 مستعمل/ساعة/اتجاه، يبلغ طول الخط زمنيا 30 دقيقة و بسرعة تجارية 17 كلم في الساعة.

خريطة رقم (17) : خطوط النقل المقترحة للقطار الكهربائي (ترامواي) سطيف



تسخر حظيرة من 67 مقطورة « rames » تتوزع على الخطوط الثلاثة: 29 للخط رقم 1 و 18 و 20 على الترتيب للخطين رقم 2 و 3. يشكل الخط رقم 1 أولوية مقارنة بالخطوط الأخرى (الخريطة رقم 17) بسبب المناطق الهامة والحساسة التي يمر بها وكذا المناطق التي يمر بها خاصة في المركز وما ينتظر منه من إعادة تأهيل للمحيط الحضري.

النتائج المرجوة من مشروع القطار الكهربائي على الفرد و المدينة

ينظر إلى الترامواي كوسيلة للتنقل وكأداة للتهيئة الحضرية وقد أظهر هذا النمط فاعلية كبيرة في المدن التي تم فيها تشغيله. و النتائج المرجوة عمرانيا و الآثار الاقتصادية و الاجتماعية هي:

- 1- على الحراك و التنقل: بإمكان القطار الكهربائي ربط أطراف المدينة المتباعدة و التجمعات السكنية في الضواحي ليخفف من الآثار السلبية للتمدد الأفقي للمجال المبني. كما يمنح هذا النمط فرصة إعادة تنظيم النقل بشكل عام في النطاق من خلال مخطط نقل فعلي ينظم المرور ويحقق أقصى درجة تناغم بين مختلف أنماط النقل في المدينة.

- 2- التجديد الحضري: أثار هذا النمط من النقل واضحة في المسارات التي يعبرها فهو يعيد توزيع الأنشطة في المجال الحضري و توزيع المجال الحضري على الأنماط الأخرى للتنقل
- مجالات مخصصة للراجلين.
 - مجالات أقل مخصصة للسيارات.
 - التحسين الحضري على طول خطوط الترامواي.
 - عمليات التهيئة المرافقة للمشروع من تشجير المساحات القريبة و إنارتها و انجاز المحطات الملائمة و الأمانة.
- 3- الدينامية الحضرية: مرافقة المشروع و تحويله من مشروع نقل إلى مشروع حضري يجسد ما يعرف بمدينة الترامواي *la ville du tramway* التي تتميز بمجموعة من الخصائص
- الانتقال من مركز المدينة الى رواق القطار أي أن توسيع مجال تواجد الأنشطة من شكل نقطي (مركز المدينة) الى خطي (مسار الترامواي).
 - يسمح تشغيل القطار بالتقييم السنوي لخطة النقل و المرور و التحسين الحضري ما يعطي فرصة الوقوف على الاختلالات و تصحيحها.
 - يعطي هذا النمط من النقل فرصة خروج بعض الأنشطة و الخدمات من المركز المشبع الى الأطراف التي تمنح عروض عقارية مهمة تسمح بإقامة مساحات تجارية كبيرة أو مركبات رياضية و ترفيهية
- 4- نمط العيش في المدينة: تغيير محيط العيش (الوسط الحضري) و سلوكيات الحياة بشكل عام و التنقل بشكل خاص. تتوفر مدينة سطيف على مقومات نجاح هذا النمط من النقل²⁰⁷.
- يوفر وسط أقل تلوث أقل ضوضاء في إطار المدينة المستدامة
 - الحضرة و الرقي بسلوكيات المواطنين
 - تأمين التنقلات
 - تحسين نظرة المستعملين للنقل الجماعي
- 5- أثار على الحياة الثقافية: يمنح رواق الترامواي فضاء واسع للعرض يسمح التعريف و تثمين الرصيد الثقافي للمدينة كما يعطي إمكانية الإعلام و الإشهار.

²⁰⁷ - Kebiche Abdelhakim, Tramway de Sétif, un rêve en rail pour se réaliser, Le Sétifois, N° 3 du 11 mai 2008, www.setif.info/article2567.html

4- المحطة البرية متعددة الأنماط لنقل المسافرين

الدينامية الحضرية التي تعرفها مدينة سطيف (مشروع التراموي خاصة) تستدعي تطوير شبكة الهياكل و الطرق لمختلف أنماط النقل (البري، الحديدي، الجوي...)، لتستجيب للاحتياجات المتزايدة للنقل لمختلف القطاعات.

تنوع الأنماط Intermodalité

تتوفر المدينة على كل أنماط النقل فهي تعتبر نقطة وصول أو انطلاق لها، وعلية فيجب تحقيق الترابط بينها من خلال الانتقال من تنقلات أحادية الوسائل (وسيلة نقل واحدة) إلى تنقلات حديثة متنوعة الأنماط. و تنوع الأنماط هي عملية إدماج كل وسائل النقل في منظومة واحدة ترمي إلى تسهيل التنقل بأقل تكلفة و أقل وقت و أكثر سلامة.

في السابق كانت مختلف أنماط النقل تنمو و تتطور بشكل منفصل عن بعضها البعض و كان النقل الحضري منفصلا عن النقل الشبه حضري و النقل الريفي، أما اليوم فالصيغة المعروفة ب "تنوع الأنماط" « l'Intermodalité » فهي تعني ربط كل أنماط النقل و تسعى ليكون النقل العمومي أهمها دورا في تلبية احتياجات التنقل و لتحقيق هذا الهدف تولى السلطة المنظمة أهمية كبرى لأنظمة المعلومات « Systèmes d'information multimodales » و اعتماد التذكرة الموحدة لكل الأنماط « Billettique interopérable » و في هذا المجال تلعب مواقف الربط -Parcs « relais دورا مهما.

ينطلق الفرد عندما يقوم بتنقل ما من مصدر (Origine) يرمز له (O) ليتجه إلى مكان ما (Destination) و يرمز لها (D)، و لكل تنقل سبب (Motif) و يرمز له (M). تعرف تعددية الأنماط بأنها التنقل الذي تستعمل فيه أكثر من نمط نقل و بالتالي القيام بأكثر من رحلة كل واحدة بنمط معين مثلا الحافلة ثم سيارة الأجرة ثم السير على الأقدام... الخ.

تقسم أنماط النقل بمختلف أنواعها على الطرق أو السكة الحديدية و غيرها إلى أنماط تنقل فردية (السيارة، الدراجة، السير...) و أنماط جماعية (الحافلة، القطار... و غيرها) و بما أن التنقلات الفردية تعود بالدرجة الأولى إلى الفرد فان التنقلات الجماعية هي التي تستدعي التدخل و التنظيم، و عليه فان مبدأ تنوع الأنماط يجب أن يربط على الأقل بنمط واحد من النقل الجماعي²⁰⁸.

كما شاع استعمال مبدأ تعدد الأنماط " Multimodalité " للتعبير على الحراك الذي يعتمد على مجموعة من أنواع النقل، فالفرد يصبح متعدد الأنماط عندما يلجأ إلى استعمال أكثر من نمط لتحقيق

²⁰⁸ - MASSOT M H, Intermodalité et multimodalité dans le champ des transports urbains, Séance MASTÈRE SIT, Octobre 2002.

تتقلته اليومية، الشهرية ... ولا يشترط فيها أن تكون متصلة. في هذه الحالة يتم التعبير عن سلوكيات تنقل للفرد و ليس عن منظومة مترابطة و متكاملة للنقل كما في حالة "Intermodalité". بالنسبة لمشروع المحطة متعددة الأنماط في سطيف و من خلال دفتر الشروط الخاص بإعداد الدراسة و المتابعة من اجل انجاز محطة برية متعددة الأنماط لنقل المسافرين - سطيف الصنف A (Gare intermodale)²⁰⁹، استطعنا تكوين بطاقة فنية للمشروع تحدد مواصفاته التقنية و التجهيزات الخاصة بالمحطة و متطلباتها الوظيفية.

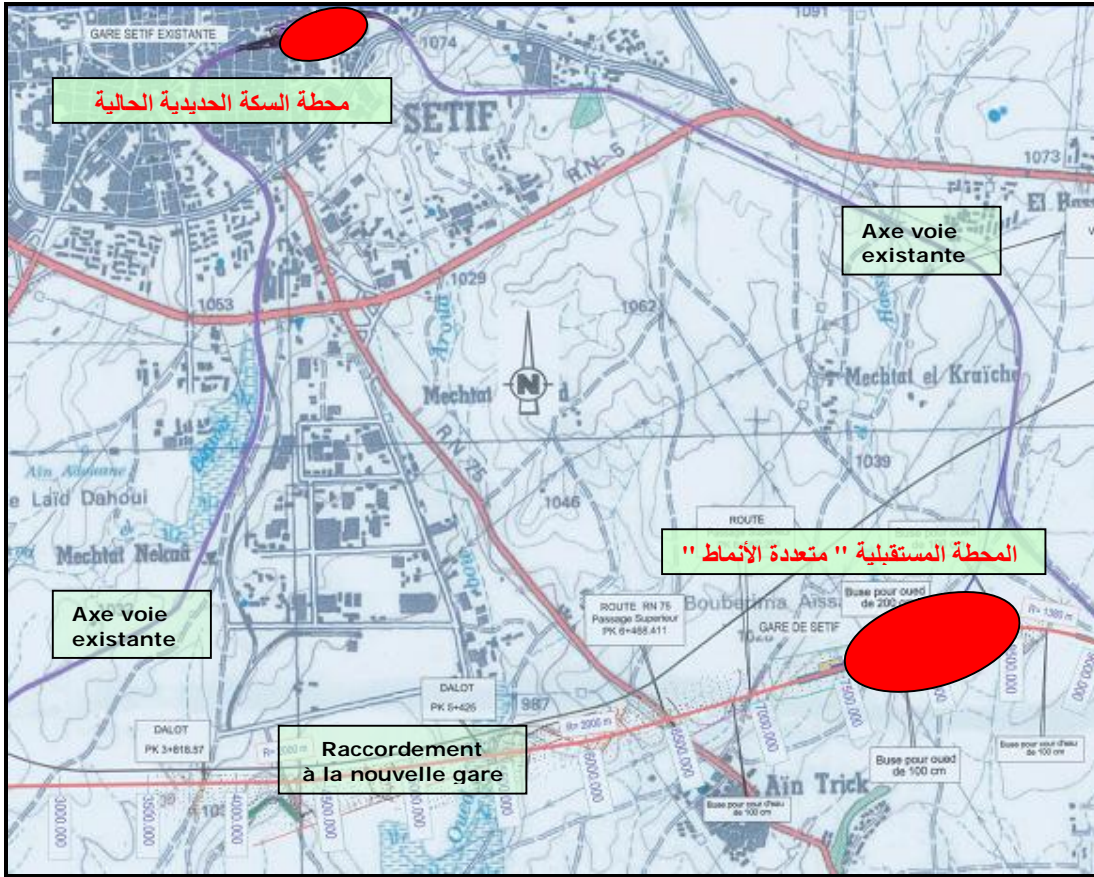
المواصفات التقنية للمشروع :

المساحة الكلية للمشروع هي 6 هكتار، المساحة المخصصة للبناء 3000 متر، أما المساحة الباقية فهي مساحات مخصصة للوقوف و الأرصفة لكل أنماط النقل العمومي للمسافرين: (نقل بواسطة سيارة الأجرة النقل بالحافلات الحضري الولائي الوطني و النقل بالسكة الحديدية).
التجهيزات الخاصة بالمحطة حسب الدفتر:

- يجب أن تتكون المحطة البرية من التجهيزات التي تسهل الاتصال المباشر
 - لوحات الإعلانات
 - قاعات الانتظار التي يجب أن تسمح باستقبال مستعملي المحطة في احسن ظروف الأمن والراحة.
 - شبائك التذاكر الحجز و الاستعلامات التي تسمح بمعاملة سريعة لمستعملي المحطة.
 - محلات حفظ الأمتعة التي يجب أن تكون بالقرب من أرصفة الوصول والانطلاق.
 - غرف الهاتف مقاهي مطاعم محلات أخرى (الجراند صيدليات وكالات التأمين البنوك
 - مراحيض مرشات).
 - يجب أن تكون المحطات البرية و حواشيتها منارة ليلا و أن تهيأ بأجهزة مكافحة مختلف المخاطر الحرائق و الكوارث الطبيعية.
 - يجب تهيئة أماكن المستخدمين و التي تتمثل في مكاتب ادارية مكاتب للمستخدمين.
- المتطلبات الوظيفية للمحطة البرية المتعددة الأنماط لنقل المسافرين:**
- يجب أن تكون سهولة تامة في السيولة و المناورة.
 - يجب أن تكون لها مدخل ومخرج للحافلات.
 - يجب ان تكون المحطة مزودة بعدد كافي من الأرصفة الخاصة بالمسافرين والدخول و الوصول أن تكون منفصلة.

²⁰⁹ - مديرية النقل لولاية سطيف 2009.

خريطة رقم (18): موقع مشروع المحطة متعددة الأنماط لمدينة سطيف



Source : Agence nationale d'études et de suivi de la réalisation des investissements ferroviaires, société d'études techniques et de l'ingénierie du rail, Rouiba, Alger.

بعد فترة من الدراسة التي وضعت أكثر من اختيار لموضع المحطة، فقد تم تحديد أولي لمنطقة الحاسي (المدخل الشرقي للمدينة على الطريق الوطني رقم 5) كأرضية لمشروع محطة برية جديدة لمدينة سطيف، لكن تم العدول عن هذا القرار ليصبح مشروع محطة متعددة الأنماط (تشمل حتى النقل الحديدي) و تتسع ل 1000000 (مليون) مسافر في السنة، و قد تم تحديد الأرضية بعين الطريق وهو تجمع ثانوي يقع جنوب مدينة سطيف على الطريق الوطني رقم 75، والخريطة رقم (27) توضح الموقع الجديد للمشروع الذي يحده من الشمال الطريق السيار شرق غرب ومن الجنوب عين الطريق ومن الغرب الطريق الوطني رقم 75 والمنطقة الصناعية ومن الشرق مشقة القرايش.

الغلاف المالي المحدد للمشروع يفوق 3 مليار دينار يشمل كل الأرصفة التي يفوق عددها 30 رصيف تضمن سيولة كبيرة للمركبات و المسافرين و مجهزة بمرافق تابعة توفر كل الخدمات الضرورية لتنقل امن و مريح لكل المستعملين. الدراسة انطلقت في 2009 و قد حدد تاريخ 2012 لتشغيل المحطة.

5- مشروع توسعة مطار 8 ماي 1945 بسطيف

يعد مطار سطيف من المنشآت لقاعدية الأساسية التي مكنت من تعزيز مكانة الولاية في الشرق الجزائري، فهو يقدم خدماته لحوض سكاني يشمل 6 ولايات و يفوق عدد سكانه 6 مليون نسمة، و قد ارتفع نشاط مطار سطيف من 90 ألف مسافر في سنة 2006 إلى 203 ألف في 2008 بنسبة زيادة بلغت 125 % للفترة 06-08، و هذا النشاط المتزايد عمل على الإسراع في تجسيد مشروع توسعة المدرج التي تسمح بهبوط الطائرات الكبيرة²¹⁰.

تم في جويلية 2009 فتح الأظرف الخاصة بالمناقصة الوطنية لمشروع التوسعة لمدرج مطار الثامن ماي 1945، الذي يهدف إلى توفير المساحة اللازمة لنزول الطائرات من الحجم المتوسط و الكبير من صنف Airbus و Boeing. و من الأهداف الإستراتيجية كذلك لهذا المشروع هو ربط المطار بالطريق السيار شرق- غرب. تم في مرحلة أولية برمجة توسع المدرج من 2400 متر إلى 2900 متر أي بإضافة 500متر، و المدرج يبقى قابل للتمديد أكثر من ذلك.

خصص للمشروع حسب مصالح مديرية النقل غلاف مالي قدر ب 180 مليار سنتيم ، يشمل عدة عمليات:

- توسعة المدرج الأساسي
- اجتناب الطريق الولائي رقم 40
- انجاز جسر على واد خلفون.

6- تطوير النقل بالسكة الحديدية

" أدى النقل بالسكة الحديدية إلى إحداث ثورة حقيقية في علاقات الزمان الجغرافية على سطح القارات، كما أدى إلى إحداث تغييرات واضحة في العلاقات الإنتاجية في أقاليم النشاط الاقتصادي الحديث"²¹¹، و " الطريق الحديدي يمثل تمام التمثيل الثورة الصناعية في وسائل النقل على اليابس، فقد كان و لا يزال أسرع وسائل النقل الكبير الحجم على يابس الكرة الأرضية و هو لا يزال في مجموعة أرخص هذه الوسائل جميعا"²¹²

كما " يعد النقل بالسكك الحديدية رمزا لتطور المعرفة البشرية، ومؤشرا لكسر حاجز المسافة بين الأقاليم المختلفة بشكل مثير و بسرعة معقولة، لذا يعد استعمال الإنسان للسكك الحديدية طفرة في العلاقات المكانية بين الأقاليم الجغرافية المتباينة لما أوجدته من ارتباطات وعلاقات سهلة و سريعة بين

²¹⁰- مديرية الأشغال العمومية، سطيف

²¹¹- فاروق عز الدين كامل، النقل أسس و مناهج و تطبيقات، الأنجلومصرية، 2005 ص 231

²¹²- محمد رياض، جغرافية النقل، بيروت، 1984، ص 278

أقاليم الإنتاج وأسواق التصريف مهما بعدت المسافات بينهما وبتكاليف مقبولة، إضافة إلى نتائجها الباهرة في مجال تعمير الأراضي الجديدة و استغلال الموارد الطبيعية المتنوعة وإعادة توزيع السكان في مناطق واسعة على خريطة العالم، لذا يتخذ بعض الباحثين كثافة السكك الحديدية و نمط شبكتها مقياساً لتحديد مستوى التقدم البشري والازدهار الاقتصادي.²¹³

كل هذه الآراء تؤكد أهمية النقل الحديدي، خاصة بالنسبة للدول الممتدة التي تتربع على مساحات شاسعة كالجزائر التي تخلت إلى حد كبير عن هذا النوع من النقل ما أدى إلى ضغط كبير على الطرق البرية خاصة الطريق الوطني رقم 5 الرابط بين شرق وغرب البلاد.

على الصعيد المحلي، يتجلى أثر إنشاء خط السكة الحديدية في نمو مدينة سطيف واضحا، فتاريخ تأسيس مدينة سطيف يعود إلى سنة 1847، حيث أنشأت فرنسا المدينة الاستعمارية ذات الوظيفة الإدارية و العسكرية ، لكنها سرعان ما تحولت إلى سوق هام للمنتجات الزراعية، أدى إلى توسعها خاصة على الأطراف . كما أدى إنشاء خط السكة الحديدية في 1925 ، وهدم أسوار المدينة، إلى حركة تعمير كبيرة. أدت إلى تنوع أشكال التوسع العمراني، من توسع عمودي (مركز المدينة) إلى توسع أفقي (حي تليجان)، و ظهور التجمعات السكانية على الأطراف مثل الشيح العيفة وعين الطريق ... وغيرها. تميز مركز المدينة بنسيج عمراني منظم. أما الأحياء الشعبية فقد تميزت بكثافة سكنية كبيرة و عمران غير منظم.

كما استفادت الولاية من مشروع ازدواجية وتحديث الطريق الحديدي " القرزي قسنطينة - الجزائر العاصمة الذي من شأنه إحداث ثورة حقيقية في النقل الحديدي تدعم عملية تشغيل القطار السريع سطيف- الجزائر العاصمة على غرار الخطوط الأخرى في الوطن (الصورة رقم 12).

صورة رقم (12) تشغيل الخطوط الأولى للقطارات الكهربائية السريعة في الجزائر



المصدر: الباحث 2010

²¹³- محمد خميس الزوكة، جغرافية النقل، الإسكندرية 1988، ص113 و 114

خلاصة الفصل الثالث:

يعيش قطاع النقل والأشغال العمومية في النطاق الحضري لمدينة سطيف على وقع الاستثمارات الهيكلية الكبرى وتطوير شبكة الطرق في الولاية والنطاق الحضري، فقد حظي باهتمام كبير من خلال انجاز العديد من المشاريع وبرمجة أخرى. وقد تطرقنا لأهمها:

- الطرق الاجتبابية
- الطريق السيار شرق-غرب
- مشروع القطار الكهربائي (ترامواي سطيف)
- مشروع المحطة متعددة الأنماط
- مشروع توسعة المطار
- مشروع تحديث السكة الحديدية

جاءت هذه المشاريع استجابة للطلب الكبير على النقل الذي تشهده المنطقة و تعزيزا للدينامية الاقتصادية و التجارية التي تعيشها، في المقابل فهي تطرح الكثير من التحديات نظرا لحجم الاستثمارات التي تم رصدتها، و المتتبع لتقارير البنك الدولي²¹⁴ و المنتدى الاقتصادي العالمي التي اهتمت بالنفقات العمومية في الجزائر يسجل التأخر المسجل في أهم مشاريع النقل في الجزائر ما بين سنة إلى ثلاث سنوات. فعلى الرغم من استفادة قطاع النقل في الجزائر من قرابة 100 مليار دولار استثمارات لتطوير البنى التحتية والمنشآت، إلا أنه يظل من بين القطاعات المتأخرة والبعيدة عن المقاييس العالمية، خاصة فيما يتعلق بالخدمات.

يرجع الخبراء التأخر المسجل في أهم مشاريع النقل في الجزائر، بعدم التحكم في الدراسات قبلية بصورة كاملة، و بروز مشاكل ميدانية بعد الشروع في الأشغال وعدم تسيير ملفات التعويضات بصورة مسبقة بعد تحديد المسارات والطابع الإداري البيروقراطي لتسيير الملفات، وعليه نجد أن مشروع ترامواي الجزائر الذي كان متوقعا تشغيله بداية 2009 تأخر إلى 2012، بينما تأخر ميترو الجزائر من 2008 إلى 2010، وميترو وهران الذي كان مبرمجا في 2009 تأخر إلى 2011 يضاف إلى ذلك الطريق السيار شرق غرب الذي كان مرتقبا في 2008 ليتأخر إلى 2010 دون حساب ارتفاع تكاليف كافة المشاريع. ويبقى قطاع النقل، خاصة النقل العمومي والحضري من بين أضعف الحلقات في الجزائر.

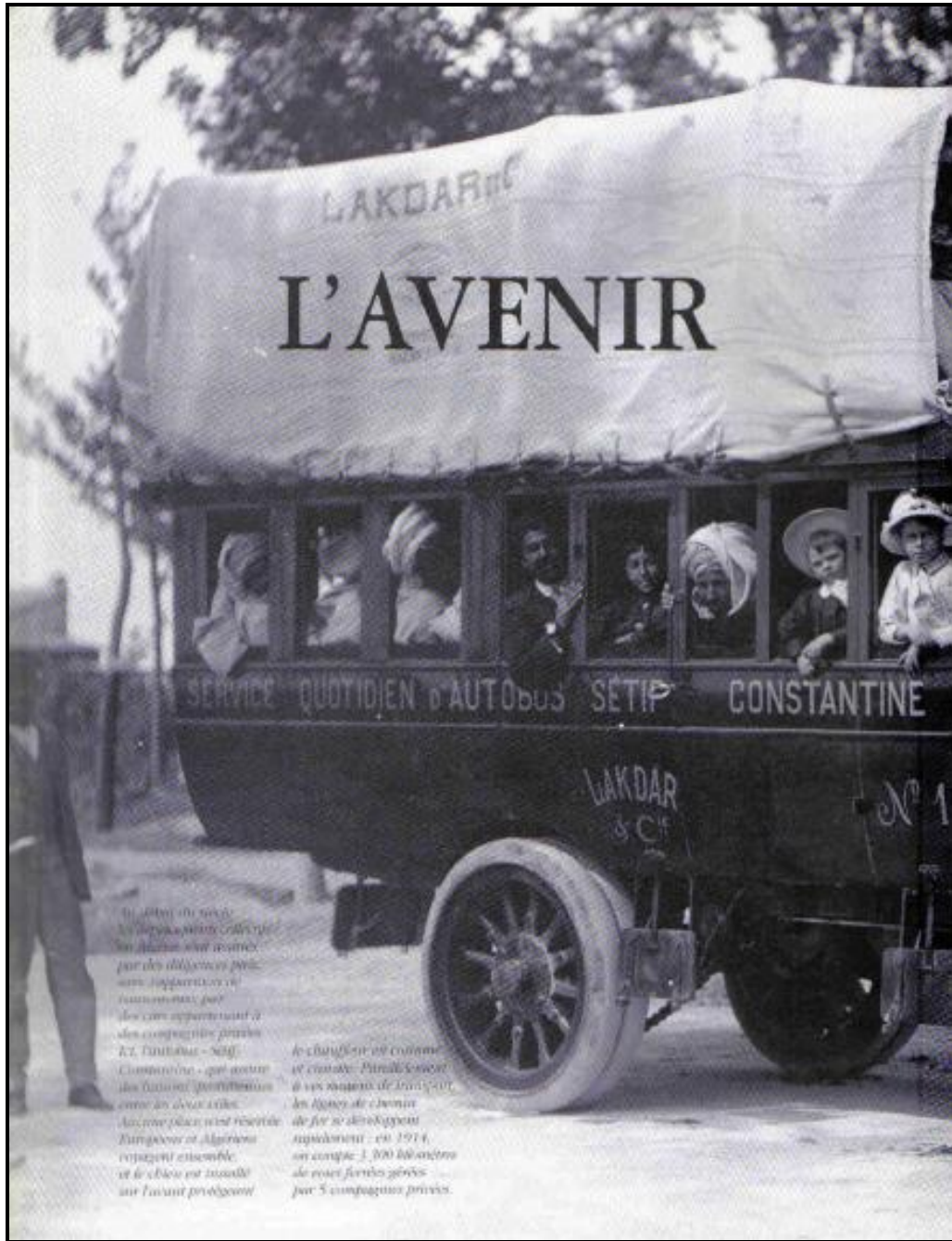
²¹⁴ - Banque mondiale, Groupe pour le développement socioéconomique, région Moyen Orient et Afrique du Nord, op cité.

خلاصة الباب الثاني

خصص الباب الثاني من الرسالة لدراسة عناصر منظومة النقل فقد خصص الفصل الأول للإطار التشريعي والتنظيمي للقطاع وخلص إلى أهمية الترسانة القانونية التي يملكها، لكن في المقابل يعاني أزمة التطبيق والتنظيم الميداني. تم في الفصل الثاني دراسة المشكلة المرورية وما تخلفه من آثار خاصة حوادث المرور التي أصبحت هاجسا حقيقيا للمواطن والسلطة لما يحصده من أرواح ويسببه من مآسي وما يكلفه من خسائر، الأمر الذي يستدعي إعادة النظر في منظومة التكوين في السياقة وتقويم مدى فعالية العقوبات والتشديد على المراقبة التقنية للسيارات. الفصل الأخير من هذا الباب خصص للهياكل والشبكات والبنى التحتية التي تشكل حامل الحراك وتستدعي الدعم، وهو ما تحقق فعلا خاصة في السنوات الأخيرة ومنذ 2005 تحديدا، فقد استفاد قطاع النقل و الأشغال العمومية من أغلفة مالية معتبرة، إلا أنه يبقى يعيش تأخرا واضحا خاصة فيما يتعلق بالخدمات.

الصورة رقم 13 تعطي فكرة عن النقل الجماعي في الفترة الاستعمارية، الأمر يتعلق بحافلة تضمن النقل اليومي بين سطيف وقسنطينة.

صورة رقم (13): النقل الجماعي في الفترة الاستعمارية²¹⁵



²¹⁵ - BERGE J, et VIASNOFF N, Archives de l'Algérie, Edition Michèle Trinckvel, Paris, 1995.

الباب _____
الثالث
تحليل واقع العرض
والطلب على النقل
في النطاق الحضري لمدينة
سطيف

توازيًا مع التغييرات التي تعرفها المدينة من تمدد على مستوى العمران " Etagement urbain"، ومن تغير في نمط الحياة الحضرية " Mode vie urbaine"، يعرف الحراك الحضري " Mobilité urbaine" بدوره تغييرات جذرية منها الكمية أي في عدد التنقلات اليومية، ومنها النوعية المرتبطة بسلوك التنقل والاستعمال المكثف للوسائل الممكنة " Modes motorisés". لقد أصبحنا اليوم نتنقل أكثر، لتحقيق أغراض أضحت متعددة، ونستعمل في ذلك وسائل متنوعة. إن العلاقة الوطيدة بين هذه التحولات الحضرية السريعة، يضاف إليها ما يطبع سلوكيات تنقل الأفراد من تعقد، جعلت المهتمين بالمدينة يعيدون النظر في المقاربات السابقة المعتمدة في دراسة النقل في المدن، ومنه أصبح يتداول مصطلح " الحراك الحضري" ببعديه المجالي والاجتماعي والذي تتحكم فيه معطيات جديدة:

- مجالات حضرية جديدة (حواضر ميتروبولية بخصائص حراك جديدة)
 - مجالات شبه حضرية (تحضر الأطراف) Périurbanisation
 - حراك يرتبط أكثر بأنماط حياة اجتماعية جديدة ومتنوعة، يتحكم فيها عنصر السرعة.
- أصبح اليوم ملحا اقتران الدراسات العمرانية والتخطيط الحضري بدراسة وتحليل كل عناصر النقل والحراك، ومنه فإننا " نستطيع أن نفهم مدننا من خلال فراغاتها الحضرية كالشوارع والساحات، لذلك فإن فهم قضايا ومشكلات شبكات النقل والطرق هو السبيل الوحيد لفهم أي مدينة"²¹⁶

²¹⁶ - Zeilder, Eberhard E. Multi - use Architecture in urban Context, Stuttgart, Karl Kramer Verlag, 1983.

الفصل الأول: النطاق الحضري لمدينة سطيف: مجال حراك كبير

يحتاج العنصر البشري إلى التنقل من مكان إلى آخر لتلبية احتياجاته المختلفة، ويعتبر الحراك اليومي (Mobilité quotidienne) من أهم مؤشرات القياس لتنقل الأفراد في نطاق معين، ويتم تحديده بالصيغة التالية: متوسط عدد التنقلات التي يقوم بها الفرد الذي يزيد عمره عن 5 سنوات والسكان في محيط معين، وذلك خلال يوم من أيام الأسبوع وباستعمال الوسائل المتاحة و الممكنة²¹⁷. للحراك بعده المجالي والاجتماعي، فكل تحركات الأفراد تتأثر بتوزيع مكونات المجال الحامل لهذا الحراك، من مساكن و مراكز خدمات و كذا مناطق العمل و التسوق و الترفيه و غيرها. كما تتأثر من جهة أخرى بالموروث الاجتماعي والثقافي للمجتمع المعني بالدراسة، فخصائص التنقل ترتبط ارتباطا وثيقا بنمط الحياة في المدينة و التحولات الحاصلة فيها. و عليه أصبحت التنقلات تهيكّل الحياة اليومية في المدينة للفرد و للأسرة، و منه يأتي مصطلح "الحراك الحضري" "mobilité urbaine" ليعبر عن التفاعل المتبادل بين أشكال نمو المدينة و سلوكيات التنقل "comportements de mobilité" فيها، حيث يتجلى من خلال تحليل الدوافع و المحركات الأساسية للتنقل و العادات التي تميز مجتمع عن آخر أن "هذا العالم ليس مكون من وحدات إدارية أو طبيعية فقط، و لا من دمي متراسة فوق بعضها البعض"²¹⁸، بل من مجتمعات تحكمها الكثير من القيم تعيش في مجالات تتفاعل معها باستمرار.

إن فهم الحراك هو فهم للمدينة، فمن الخطأ أن تقتصر دراسة النقل في جانبه التقني بمعزل عن الظروف التي تحيط به و الإطار الذي يحتضن الحراك، و كذلك بعده الاجتماعي والسلوكيات التي تميزه ويرى الكثير من الباحثين أن دراسة الحراك الحضري تتم بتحليل:

- الظروف التقنية للتنقل في المجال الحضري منها ما يتعلق بالخط، الوسيلة... الخ
- تنظيم و توزيع الأنشطة و الخدمات في المدينة (استخدامات الأرض المختلفة)

²¹⁷ - CERTU, Département d'urbanisme, Programme ACTEUR - Quelle est la mobilité quotidienne des personnes dans les agglomérations ? Lyon, 2004, p.27 .

²¹⁸ - Hoyaux, André – Frédéric, Habiter la ville et la montagne : Essai de géographie phénoménologique sur les relations des habitants au lieu, à l'espace et au territoire (exemple de Grenoble et Chambéry), Thèse de doctorat, université Joseph Fourier – Grenoble 1, 2000.

- سلوكيات التنقل التي تأتي من خصائص كل مجتمع حضري
- نوعية و خصائص الأوساط الحضرية و أهمها أشكال نمو المدينة.

أولاً: الدراسة الكمية للحراك أصبحت ضرورة ملحة

تشكل المعطيات الرقمية والإحصائيات العنصر الأساسي في أي دراسة علمية، تحليلية، تشخيصية لواقع الحراك في إقليم معين. وتعتبر التحقيقات الميدانية المصدر الأول لمختلف عمليات قياس الحراك وإعطاء صورة عن واقع النقل. وبهدف إعداد مخطط النقل يتم في الغالب اعتماد أربع أدوات هي:

- تحقيقات تنقل الأسر (EMD) Enquêtes ménages déplacements
- التحقيقات السنوية حول النقل الجماعي الحضري L'enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (TCU) و التحقيقات السنوية حول النقل الجماعي بين الولايات L'enquête annuelle sur les transports collectifs départementaux (TCD)
- التحقيقات الأصل الوجهة enquêtes origine destination
- تحقيقات حول التوقف Enquêtes de stationnement

تعاني الجزائر كغيرها من دول العالم النامي من تأخر كبير في مجال إعداد و انجاز هذه التحقيقات و بالصورة المطلوبة التي تحقق نتائج ذات مستوى كبير من المصداقية، مما جعل مشاكل الحراك تتفاقم خاصة في المدن الكبرى كالجزائر العاصمة و قسنطينة، ومدينة سطيف ليست في من عندها حيث بدأت بالظهور. التجربة الجزائرية في ميدان التعامل مع هذه التحقيقات الميدانية حديثة ومحدودة و ينقصها الوعي التام بأهمية نتائجها.

I- أهمية التحقيقات الميدانية (تحقيقات الأسر)

كل عملية تخطيط وتنظيم للنقل الحضري تستوجب قياس التنقلات، وتحقيق الأسر يهدف إلى جمع كل المعلومات المتوفرة لدى أفراد أسر العينة التي تمثل إقليم الدراسة حول تنقلاتهم من خلال استجواب تم تحضيره خصيصا للتحقيق ثم يتم تفريغ النتائج ودراستها وفق طرق إحصائية محددة تعكس بصورة دقيقة حالة الحراك في الإقليم من حيث عدد التنقلات، توزيعها الجغرافي، الزمني خلال اليوم، أسبابها... الخ. وتكمن خصوصية تحقيق الأسر مقارنة بباقي التحقيقات الأخرى كونه يسمح بتحديد الظروف الاقتصادية والاجتماعية والنفسية للتنقلات، فهي تشكل أغنى تحقيق من حيث المعلومات ما يفسر تكلفتها الكبيرة والمدة الزمنية التي تتطلبها.

بهدف الوقوف عند مستوى العمل الميداني، قمنا بجمع أهم تحقيقات الأسر التي تمت في المدن

الجزائرية أهمها:

- الجزائر العاصمة: في الفترة من 8 فيفري إلى 25 مارس 2004، وهو التحقيق الثاني بعد تحقيق 1990.

- وهران: في الفترة بين 21 نوفمبر 1999 و 15 ماي 2000.

- قسنطينة: في الفترة من 21 نوفمبر 1999 إلى 10 ماي 2000، الثاني بعد تحقيق 1987.

- عنابة: في الفترة من 21 نوفمبر 1999 إلى 16 مارس 2000، الثاني بعد تحقيق 1988.

- سطيف: في الفترة من 13 فيفري إلى 20 مارس 2004 و هي الأولى من نوعها.

تجدر الإشارة إلى أن متوسط المدة الزمنية لتحقيق أسر بما فيها فترة التحضير واستغلال المعطيات هو 18 شهرا، و كل التحقيقات التي أنجزت في المدن الجزائرية لم تتعد 8 أشهر، والتحقيق الذي تم في مدينة سطيف استغرق أقل من شهر واحد و هو غير كاف لتحصيل ما هو منتظر من معلومات من مثل هذه التحقيقات.

على الصعيد الدولي، هناك دول رائدة في مجال الدراسة الكمية للحراك منها كندا وفرنسا. فمركز الدراسات الفرنسي المتخصص في البحث في الشبكات، النقل والعمران CERTU، يقترح مجموعة من المؤشرات التي يمكن اعتمادها في دراسة الحراك اليومي في محيط معين، منها ما يتعلق بمتوسط عدد التنقلات أو الحراك اليومي، ومنها ما يتعلق بمسافات التنقل و زمن التنقل الذي يرتبط بشكل كبير مع سرعة التنقل و أخرى تتعلق بالظروف العامة للتنقل ومنه يتم:

- قياس الحراك: مؤشر الحراك اليومي للأفراد

- وسيلة التنقل: توزيع التنقلات حسب الوسيلة

- أسباب التنقلات: توزيع التنقلات حسب السبب

- مسافة التنقل: التنقلات مسكن/عمل.

توجد مجموعة أخرى من المؤشرات التي تتعلق بتنظيم المجال و مدى تأثير المراكز في صناعة مجالات الحراك لكن تكتنفها صعوبة كبيرة في ترجمتها الكمية و ضبطها في مؤشرات محددة. و تعتبر تحقيقات الأسر "enquêtes ménages" أهم مصادر البيانات في حساب هذه المؤشرات و يأتي بعدها الإحصاء العام للسكان و السكن لتقديم المعطيات الديموغرافية والعمرانية ثم الأرقام التي تقدمها الأجهزة الخاصة بتنظيم النقل كالمديريات الولائية و المنظمات الوطنية للناقلين وغيرها.

تسعى هذه الدراسات والأبحاث المختلفة في مجال الحراك إلى محاولة تحديد الطلب على النقل، و تكمن الصعوبة في تحقيق هذه الغاية كون الطلب على النقل لا يلبي كله بل يتحقق جزء فقط منه، والجزء الذي لا يتحقق سببه إما عدم توفر وسائل النقل أو الدخل الذي لا يكفي لتغطية نفقات النقل أو

عدم توفر الوقت للقيام بالرحلة. الطلب الذي لا يلبي "الطلب الكامن"²¹⁹ "demande latente" يصعب قياسه بدقة، لكنه مهم جدا بالنسبة لعملية التخطيط لأنه يعبر عن الاحتياجات الحقيقية للنقل²²⁰.
 في فرنسا و منذ 1976 تم انجاز 64 تحقيق أسر و كل المدن الرئيسية تتوفر ما بين 3-4
 تحقيقات، وفي الفترة من 1990 إلى 1998 تم انجاز 34 تحقيق أسر حسب دفتر شروط مكتب
 الدراسات المتخصص (CERTU) تحت اسم "تحقيق الأسر حول التنقلات وفق الطريقة الموحدة
 « Enquête ménage déplacements – méthode standard »²²¹، هذه التحقيقات تركز على
 مجموعة من العناصر:

- عينة عشوائية تمثل إقليم الدراسة
- يتم استجواب كل أفراد الأسرة (أكثر من 5 سنوات) فرديا
- تتم داخل منزل الأسرة من طرف أعوان متخصصين و بواسطة استجواب محضر مسبقا
- تسجيل كل التنقلات التي تمت في اليوم السابق للتحقيق و بكل خصائصها
- كل أنواع الوسائل المستعملة في التنقل
- مكنت هذه التحقيقات الميدانية المهتمين بتخطيط النقل في هذه الدول من قطع أشواط كبيرة في مجال تنظيم الحراك، بلغت مستويات تمكن حتى من تسيير الحراك، خلافا لما تعيشه مدننا من تأزم وعشوائية في نظام النقل و غياب تخطيط لهذا العنصر الهام.

II - معطيات الحراك في النطاق الحضري لمدينة سطيف

بالنسبة لإقليم الدراسة "النطاق الحضري لمدينة سطيف" فقد استطعنا الحصول على نتائج مجموعة من التحقيقات التي حاولت تقييم واقع الحراك في الإقليم، ورغم النقائص التي تسجلها فهي تشكل خاصة في تكامل نتائجها مرحلة يجب تثمينها و دعمها بتحقيقات جديدة ذات مستوى أحسن. التحقيقات بدأت في 2004 و هي مستمرة حتى 2009 أهمها:

- تحقيق الأسر سنة 2004²²² حول تنقلات ساكنة مدينة سطيف
- تحقيق في إطار إعداد مخطط المرور²²³
- تحقيقات ميدانية حول المرور لسنة 2007²²⁴، تمت بين أكتوبر ونوفمبر في إطار اعداد دراسات مشروع ترامواي سطيف.

²¹⁹ - MERENNE E, 2003, p101, Op cité.

²²⁰ - WOLKOWITSCH M, 1973, p 275-304, Op cité.

²²¹ - CERTU, La mobilité urbaine en France : les années 90, Certu, 2002

²²² - Direction des Transports de la Wilaya de Sétif, Rapport portant « Enquête ménage sur les déplacements de la population de la ville de Sétif », CNTC, Août 2004.

²²³ - APC de Sétif, Plan de circulation de Sétif, Phase diagnostic, Juillet 2007.

²²⁴ - Entreprise métro d'Alger EMA, Etude de faisabilité d'une ligne de tramway à Sétif, mars, 2008

- تحقيقات لإعداد مخططي النقل والمرور 2009 التي يقوم بها مكتب الدراسات حول النقل الحضري BETUR.

تشكل نتائج تحقيق الأسر 2004 رغم محدوديتها حدث مهم في واقع الحراك من خلال ما قدمته من معلومات حول واقع التنقلات التي تتم في إقليم المدينة، و قد تدعت في السنوات الأخيرة بتحقيقات أخرى في المرور أو بهدف إعداد مخططات النقل أهمها التحقيقات التي قام بها مكتب الدراسات الذي تم اختياره²²⁵ لإعداد الدراسة حول مشروع الترامواي وتمت في الفترة من الأحد 28 أكتوبر إلى الأربعاء 14 نوفمبر 2007 و شملت:

- تحقيقات الأصل و الاتجاه لمستعملي الحافلة في المدينة والنطاق.
 - مظهر الحمولة (الصعود و النزول للمستعملين إلى و من الحافلة) في كل المواقف و لكل خط
 - مدة الرحلة لكل خطوط النقل الحضري.
 - تحقيقات الأصل و الاتجاه لمستعملي الحافلة في النقل الشبه حضري، سيارة الأجرة الجماعية
 - حساب تدفقات الحراك الممكن مع تحديد حمولة المركبة (عدد الأفراد التي تقلها السيارة) عبر أهم المحاور الأساسية في المدينة.
- كما سنعمد في بحثنا على نتائج التحقيقات الميدانية التي أجريناها في الفترة من 15 جانفي 2008 إلى 30 جانفي 2010 و التي شملت:
- تحقيق حول استعمال السيارة الخاصة في 2008
 - تحقيقان حول النقل الغير مرخص في 2009 - 2010، الأول خاص بالناقل والثاني خاص بالمستعمل.

تجدر الإشارة إلى أن تحقيق الأسر 2004 قد شمل المجال البلدي، أما تحقيقات 2007 في إطار مشروع الترامواي والتحقيقات الميدانية التي أجريناها بين 2008 - 2010 قد شملت كل بلديات النطاق الحضري لمدينة سطيف.

ثانيا: خصائص الحراك في النطاق الحضري لمدينة سطيف

إن التطور السريع الحاصل و المرتقب في الحراك و في وسائل النقل خاصة السيارة، من شأنه تغيير كثير من المفاهيم العمرانية المألوفة، مثل تلك المتعلقة بعلاقات المسكن بالاستخدامات و المرافق الأخرى، كالمؤسسة التعليمية أو المستشفى و غيرها من مراكز الخدمات، و هو ما سينعكس على أساليب الحياة المعيشية و سلوكياتها و على نمط الحياة الاجتماعية بشكل عام. النتيجة أن الحراك يزيد كذلك في ترابط المدينة بإقليمها الحضري خدماتيا، و يقوي تلاحمه ليشكل ما اصطلح عليه المجال

²²⁵ - مكتب الدراسات الفرنسي البلجيكي " EGISRAIL " و " Transurb-Technirail "

الحضري للسيارة " territoire urbain de l'automobile " ²²⁶. كما يستعمل الباحث الفرنسي صاحب الأبحاث الكثيرة في هذا المجال "ديبي" Dupuy مصطلح أقاليم السيارة " territoires de l'automobile " و هي في نظره أقاليم واسعة تتميز باستعمال مكثف للسيارة الفردية كوسيلة رئيسية في التنقل، هذه الأقاليم أنتجت السيارة باعتبارها "أداة في صناعة المجال من خلال تطوير علاقات اجتماعية- مجالية جديدة" ²²⁷. و منه يتحدد تعريف المجال الحضري للسيارة بأنها المجالات التي ظهرت بفعل السيارة، المجالات التي تعتمد بشكل رئيسي و مفروض على السيارة في التنقل و الحركة و الفاعلية الاقتصادية، و هذه المجالات الواسعة تشكل جغرافيا المحيط الذي يمكن أن تنمو و تتطور فيه المدينة، فهو ظهورها الزراعي والصناعي والترفيهي، وهو الذي يحتوي المدن التوابع والضواحي التي تحمل العبء عن المدينة الأم من خلال شبكة الطرق والمرور، وهو المحيط الجغرافي والوعاء العمراني للمدينة.

يعتبر الحراك اليومي (Mobilité quotidienne) من أهم مؤشرات القياس لتنقل الأفراد في نطاق معين، يعكس مستوى نوعية الحياة في النطاق الحضري و يتم تحديده بالصيغة التالية: متوسط عدد التنقلات التي يقوم بها الفرد الذي يزيد عمره عن 5 سنوات والسكن في محيط معين، وذلك خلال يوم من أيام الأسبوع و باستعمال الوسائل المتاحة و الممكنة ²²⁸. بلغ هذا المؤشر في نطاق مدينة سطيف سنة 2004: 2.32 تنقل/فرد/اليوم ²²⁹، و هو مرتفع مقارنة بعدد التنقلات المسجلة في مدن جزائرية أخرى، في نفس الفترة مثل مدينة البليدة، التي سجل فيها 1.88 تنقل/فرد/اليوم ²³⁰ (الجدول رقم 78). هذا المؤشر يعطي صورة شاملة عن الحراك في المدينة و النتائج التي يمكن أن تترتب كمشاكل المرور وتشبع الطرقات و اكتظاظها... للبحث عن الحلول التي تحقق الأهداف العامة من الحياة في المدينة، مثلما حددها ميثاق أثينا في 1933 و هي: السكن، العمل، التنقل والتعلم. وإذا كان السكن "حاجة" والتعلم "هدف"، فإن التنقل "وسيلة" و العمل كذلك "وسيلة" لكن على مستوى آخر ²³¹.

جدول رقم (78): الحراك اليومي في بعض المدن الكبرى في الجزائر

الحراك اليومي - تنقل/فرد/يوم					المدينة
2004	2000	1990	1988	1987	
1,69		1,84			الجزائر
	1,77				وهران

²²⁶ - G. DI MEO, 1998, op.cit, p.275.

²²⁷ - G. DUPUY, L'auto et la ville, Flammarion, 1995a, p.116.

²²⁸ - CRTU, Programme acteur « Quelles est la mobilité quotidienne des personnes dans l'agglomération ? » Juin 2004, Page 27.

²²⁹ - Direction des Transports de la Wilaya de Sétif, Rapport portant « Enquête ménage sur les déplacements de la population de la ville de Sétif », CNTC, Août 2004, page 29.

²³⁰ - DTW Sétif, Rapport portant « Enquête ménage sur les déplacements de la population de la ville de Sétif », CNTC, Août 2004, Op cite.

²³¹ - MERLIN P. La planification des transports urbains, Masson, Paris, 1984, page 8.

	1,65		1,92		قسنطينة
	1,78			1,92	عناية
2,32					سطيف
1,88					البلدية

المصدر : تحقيقات الأسر للمدن الجزائرية (E.M.A / B.E.T.UR & CE.N.E.A.P) (Groupement :

بلغ الحراك الكلي (mobilité totale) في مدينة سطيف 2,32 تنقل / يوم لكل فرد، (حجم التنقلات) منها 1,59 ما يمثل نسبة % 68,5 من التنقلات تتم سيراً على الأقدام (à pieds) و 0,73 ما يمثل 31,5 % من الحراك الكلي تنقل ممكن (modes motorisés) يتم باستعمال مختلف وسائل النقل المتاحة. و قد اعتمدت الدراسة التي أعدها المكتب المكلف بدراسة مشروع ترامواي سطيف²³² هذا الحراك الكلي مع تقدير ارتفاع في التنقلات الممكنة déplacements motorisés لسنة 2007 من 0,73 إلى 0,77 تنقل في اليوم لكل فرد انطلاقاً من فرضيتين :

- الحراك الكلي الممكن في 2004 قد ارتفع بنسبة 2 % بسبب العرض الإضافي في النقل الجماعي و النقل الفردي (نمو في حظيرة السيارات)

- خصائص الحراك الملاحظة في 2004 تبقى صحيحة لفترة 5 سنوات و يمكن تعميمها على كل بلديات النطاق الحضري.

انطلاقاً من هذا الرقم الذي نعتمده في بحثنا يصل حجم الحراك اليومي إلى 297583 تنقل ممكن في اليوم تتوزع بشكل متباين حسب الزمان و المكان و وسيلة التنقل.

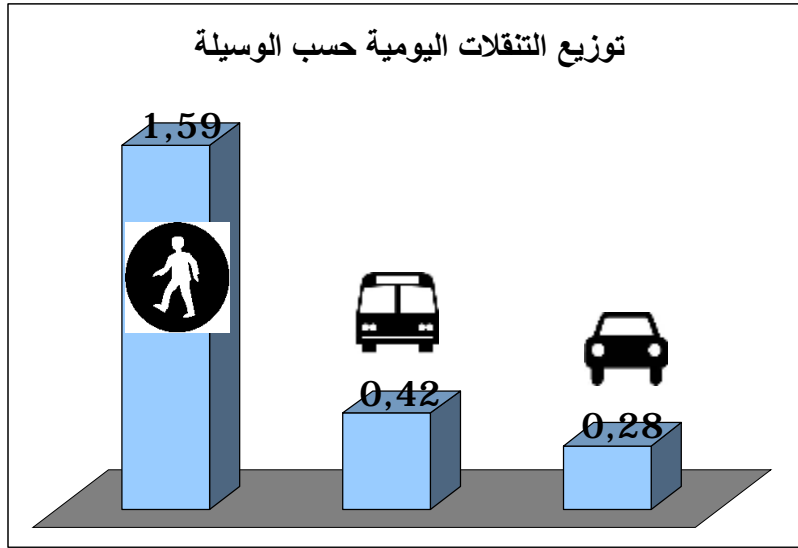
I- توزيع التنقلات حسب الوسيلة

(زيادة في التنقلات الممكنة و نزعة نحو النقل الفردي)

يبرز الشكل رقم (30) توزيع التنقلات اليومية حسب الوسيلة في مدينة سطيف، التي بلغت حسب تحقيق الأسر 2004، و أكدته تحقيقات 2007 مجموع 2,32 تنقل/فرد/يوم.

شكل رقم (30): توزيع التنقلات اليومية حسب الوسيلة في مدينة سطيف

²³² - Entreprise Métro d'Alger, Étude de faisabilité du tramway de Sétif, mars 2008, p73.



المصدر: تحقيق الأسر لمدينة سطيف 2004

تتوزع هذه التنقلات كالتالي: 1.59 تنقل/فرد/ اليوم يتم مشيا على الأقدام ما يمثل نسبة 68.5% و 0.42 تنقل/فرد/ اليوم يتم بواسطة الحافلة أي نسبة 18%، و 0.28 تنقل/فرد/ اليوم يتم بواسطة السيارة الخاصة ما يمثل نسبة 12% من مجموع التنقلات، أما باقي التنقلات الأخرى فهي تمثل 0.3%، تتوزع كالتالي: النقل الجامعي 0.03%، سيارة الأجرة 0.03%، نقل العمال 0.02% و غيرها.

1 - تنقلات السير على الأقدام marche à pieds تمثل 1,59 تنقل/اليوم/فرد ما يقابل 68,5% من مجموع الحراك، رقم مرتفع بسبب أن أكثر تنقلات تلاميذ المدارس و طلبة الجامعة تتم مشيا على الأقدام. ارتفاع نسبة هذا النوع من التنقل ظاهرة نلاحظها في كل المدن الجزائرية، لكنها تتراجع بفعل التمدد الحضري و النمو السريع للحظيرة الوطنية للمركبات. بلغت نسبة التنقل سيرا على الأقدام في بعض المدن الهامة: (قسنطينة 65,53% في سنة 2000 و كانت 74% في 1987)، (عنابة 71% في سنة 2000 و قد بلغت 74% في 1988)، (وهران 63,33% في سنة 2000 و في الجزائر 56% في سنة 2004).

حسب تحقيقات المرور تراجعت التنقلات التي تتم سيرا على الأقدام من 1,59 في سنة 2004 إلى 1,55 في 2007 بسبب زيادة التنقلات الممكنة في المدينة. أنظر الجدول رقم (79).

جدول رقم (79): توزيع تنقلات السير على الأقدام و التنقلات الممكنة في المدن الجزائرية في 2007

التنقلات الممكنة					السير على الأقدام					المدينة
Modes motorisés					Marche à pieds					
2004	2000	1990	1988	1987	2004	2000	1990	1988	1987	
	0,75	0,61			0,94		1,23			الجزائر
	0,65					1,12				وهران

	0,57		0,51		1,08		1,43		قسنطينة
	0,52			0,46	1,26			1,46	عناية
0,73					1,59				سطيف
0,62					1,26				البلدية

المصدر: تحقيقات الأسر للمدن الجزائرية (Groupement : E.M.A / B.E.T.UR & CE.N.E.A.P)

2- التنقلات الممكنة **déplacements tous modes motorisés** تمثل **0,73** تنقل/فرد/يوم أي نسبة **31,5%** من مجموع الحراك و قد ارتفعت إلى **0,77** ، هي تتوزع على مختلف الأنماط: نقل جماعي بمختلف أنواعه (الحافلة، سيارة الأجرة الجماعية، نقل العمال و النقل الجامعي..)، نقل فردي (السيارة الخاصة، سيارة الأجرة، وسائل فردية أخرى...) كما يوضحه الجدول رقم 80.

جدول رقم (80): توزيع التنقلات الممكنة حسب الأنماط في مدينة سطيف في 2007

الأنماط	Modes	%
النقل العام بالحافلة	Transport public par bus	51
نقل العمال	Transport employeur	2
النقل الجامعي	Transport universitaire	4
إجمالي النقل الجماعي	Total transports collectifs	57
السيارة الخاصة	Voiture particulière	38
سيارة الأجرة	Taxi	4
وسائل أخرى فردية	Autres modes individuels	1
اجمالي النقل الفردي	Total transports individuels	43
مجموع النقل الممكن	Total modes motorisés	100

المصدر: Entreprise Métro d'Alger, Étude de faisabilité du tramway de Sétif, mars 2008

توزيع الحراك اليومي في النطاق الحضري كالتالي:

- النقل الجماعي (الحافلة) **transport en commun**:

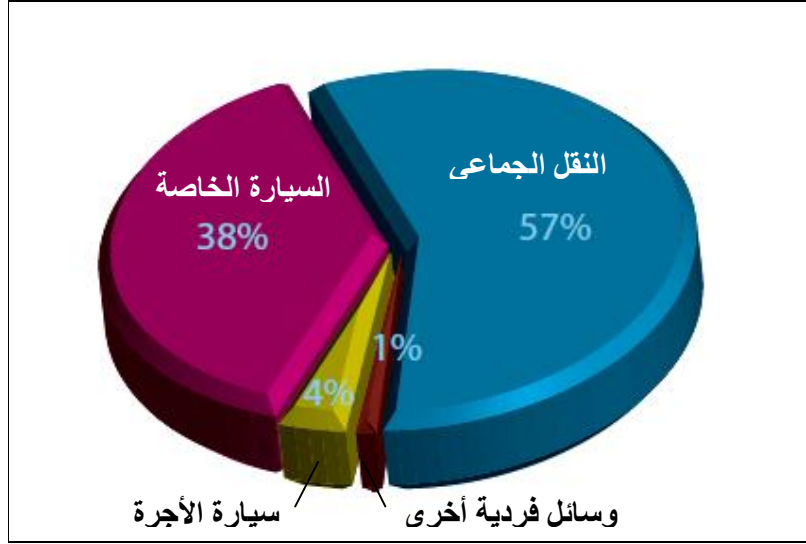
0,42 تنقل/يوم/فرد في مدينة سطيف ما يمثل 18,1 % من مجموع الحراك اليومي

- السيارة الخاصة **véhicule particulier** :

0,28 تنقل/يوم/فرد في مدينة سطيف ما يمثل 12 % من مجموع الحراك اليومي

و الشكل رقم 28 يمثل حصة كل وسيلة بالنسبة المأوية.

شكل رقم (31): توزيع التنقلات الممكنة حسب الوسيلة
في النطاق الحضري لمدينة سطيف في 2007



المصدر: Entreprise Métro d'Alger, Étude de faisabilité du tramway de Sétif, mars 2008

الجدول رقم 81 يبرز توزيع التنقلات الممكنة حسب الأنماط في العاصمة في 2004، و الجدول رقم 82 في أهم المدن الجزائرية في سنة 2000، ما يبرز ارتفاع حصة النقل الفردي في مدينة سطيف البالغة في 2007 نسبة 38 % .

جدول رقم (81): توزيع التنقلات الممكنة حسب الأنماط في الجزائر العاصمة في 2004

الجزائر العاصمة 2004		
الأنماط	Modes	%
النقل العام بالحافلة	Transport public par bus	54,5
نقل العمال	Transport employeur	5,4
النقل الجامعي	Transport universitaire	2,59
إجمالي النقل الجماعي ²³³	Total transports collectifs	68
السيارة الخاصة	Voiture particulière	29
سيارة الأجرة	Taxi	1,86
وسائل أخرى فردية	Autres modes individuels	1,13
إجمالي النقل الفردي	Total transports individuels	32
مجموع النقل الممكن	Total modes motorisés	100

المصدر: Groupement : EMA / BETUR et CENEAP, Enquête ménages :
sur les déplacements dans l'agglomération d'Alger, 2004.

²³³ - إجمالي النقل الجماعي في الجزائر العاصمة يشمل كذلك النقل بسيارة الأجرة الجماعية بنسبة 2,8 % و النقل بالقطار (السكة الحديدية) بنسبة 2 % بالإضافة لأنماط أخرى.

رغم اختلاف تاريخ التحقيق من مدينة إلى أخرى، تسمح هذه الأرقام إلى حد كبير بإجراء مقارنة بين توزيع التنقلات في المدن الجزائرية باعتبار أن نتائج تحقيق الأسر تبقى سارية لمدة 5 سنوات.

جدول رقم (82): توزيع التنقلات الممكنة حسب الأنماط في المدن الكبرى الجزائرية في 2000

سنة 2000			المدينة
سيارة الأجرة	السيارة الخاصة	النقل الجماعي	
11 %	25 %	65 %	وهران
17 %	22 %	58 %	قسنطينة
17,5 %	19 %	59 %	عنابة

المصدر: تحقيقات الأسر للمدن الجزائرية (Groupement : E.M.A / B.E.T.UR & CE.N.E.A.P)

- النقل الجماعي يساهم بنسبة 68 % و هي مرتفعة مقارنة بسنوات الثمانينيات
- يساهم النقل العام بالحافلة بنسبة 54,5 % من إجمالي الحراك (مساهمة القطاع الخاص في توفير عرض أكبر و تغطية مجال خدمة أوسع بعد انفتاح و تحرير القطاع في 1988)
- يمثل نقل العمال نسبة 5,4 % و يسجل تراجعا كبيرا مقارنة بالعشريات السابقة نتيجة تخلي الكثير من المؤسسات على تحمل أعباء نقل عمالها مقابل منحهم المقابل المالي الذي يغطي تكاليف وصولهم ومغادرتهم لأماكن العمل.
- النقل الجامعي يمثل نسبة 2,59 % و هي نسبة معتبرة مع العلم أن تحقيق الأسر لم يأخذ بنظر الاعتبار حركة الطلبة بين الاقامات والأقطاب الجامعية.
- النقل الفردي: يمثل 32 % و يتوزع كالتالي
- تستحوذ السيارة الخاصة على 29 % من إجمالي الحراك و على أكثر من 90 % من الحراك بالوسائل الفردية، و هي نسب عالية و مرشحة كثيرا للارتفاع بسبب النزعة الكبيرة نحو التجهيز بالسيارة و التي تعرف نموا سريعا رغم الإجراءات الجديدة المتخذة للحد من غزو السيارة لمجال المدينة. ما جعل الاختناقات المرورية و مشاكل التلوث أضحت يومية في المدينة خاصة في مركزها الذي أصبح لا يستطيع تحمل ضغط آلاف السيارات التي تحتل مساحات شاسعة للتحرك أو للتوقف. أضف لذلك عمليات تهيئة و توسيع الشبكة و انجاز المحولات و الأنفاق بهدف تحقيق أكبر سيولة للحراك من شأنه زيادة التنقل، و بالتالي فان حل المشكلة يكمن في بناء نظام نقل جماعي قوي و فعال، و التفكير من الآن في إيجاد آليات تحد من دخول السيارة إلى مركز المدينة مع التأكيد على التنظيم و التخطيط المروريين.

- و الإسراع في إعداد مخططات للتوقف و تشجيع السير على الأقدام و منح الأولوية للنقل الجماعي و تجسيد مشروع الترامواي في سطيف يدخل ضمن هذه السياسة.
- نسبة مساهمة سيارة الأجرة لا تتعدى 1,86 % فاستعمال الطاكسي في المدينة محدود و يرتبط بظروف خاصة فقط. نقص كبير يسجل في عدد محطات و سيارات الأجرة التي لا تلبى احتياجات التنقل و التسعيرة الجغرافية المطبقة و المقدرة ب 70 دج التي تعتبر مبالغ فيها خاصة بالنسبة للتنقلات على مسافات قصيرة وسط المدينة²³⁴، هذه العوامل جعلت الكثير يلجأ إلى استعمال النقل الغير مرخص بالسيارة. الدراسة الميدانية التي قمنا بها تؤكد كل الفرضيات التي كانت مطروحة و تستدعي التدخل لتنظيم الحراك في المدينة.
 - وسائل أخرى فردية بنسبة 1,13 % منها استعمال السيارات النفعية وغيرها من الوسائل.

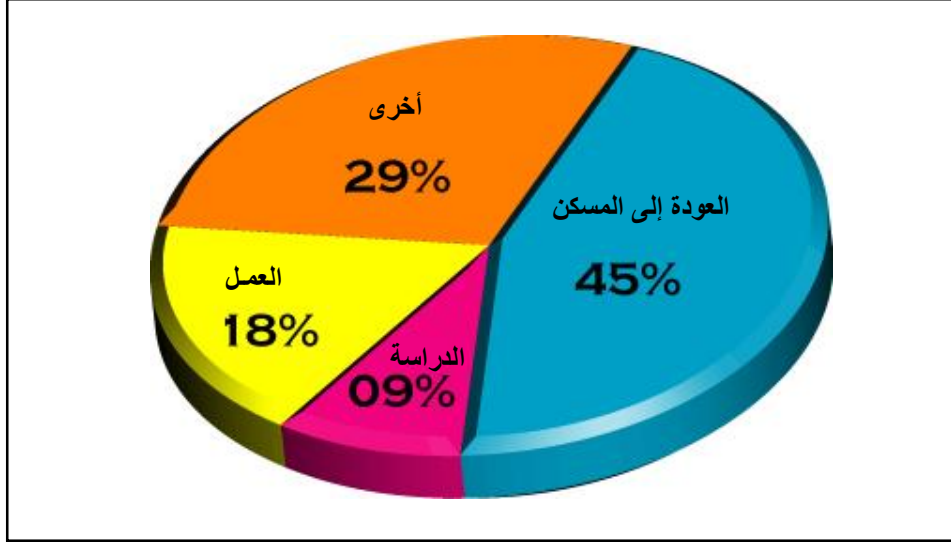
II - خصائص التنقلات من حيث الغرض و الزمن تنوع أغراض التنقل و اشتداد الحراك في ساعات الذروة

1- أغراض التنقلات

تستحوذ التنقلات المرتبطة بالمسكن (العودة إلى المسكن) على أكبر نسبة 45 % من إجمالي التنقلات اليومية للأفراد في النطاق الحضري للمدينة، و هو السبب الطبيعي و المحرك للتنقل. ثم تليها تنقلات ترتبط بالعمل « mobilité de travail » بنسبة 18 %، و التنقل بهدف الدراسة « mobilité d'études » لا يشكل سوى نسبة 9 % من إجمالي التنقلات لأن أغلبها يتم مشيا على الأقدام بحكم قرب المؤسسات التعليمية في أغلب الأحيان إلى المسكن. تستحوذ باقي الأسباب الأخرى على نسبة 29 % ، و تشمل الزيارات العائلية و التنقلات بهدف التسوق و الترفيه، (الشكل 32). هذا التوزيع يحدد بدوره الوسائط المستعملة في التنقل، و يعطي فكرة عن سلوك الأفراد في اختيار الوسيلة المناسبة في التنقل. حيث يتم التنقل بشكل عام سيرا على الأقدام بالنسبة للتنقلات السكنية و تنقلات الدراسة و استعمال الحافلة للعمل و كذا التمدرس خاصة بالنسبة للطور الثانوي و الجامعي، و تستعمل السيارة الخاصة للعمل و للزيارات العائلية و التسوق و الترفيه. في السنوات الأخيرة ونظرا للطلب الكبير على التنقل و عجز النقل الجماعي في تلبينه يلاحظ لجوء الأسر إلى استعمال السيارة و ذلك توازيا مع حركة التجهيز الكبيرة بالسيارة في الجزائر.

شكل رقم (32): توزيع التنقلات حسب الغرض في مدينة سطيف في 2004

²³⁴ - بالاعتماد على متوسط طول خطوط النقل الحضري الذي يبلغ 6 كيلومتر و هي خطوط قطرية ، يمكن حساب متوسط المسافات من مركز المدينة لرحلات سيارات الأجرة التي تقطع في المتوسط مسافة 3 كيلومتر، السعر المفترض لهذه الرحلة (3 كلم) هو 46,5 دينار و بالتالي الفرق الذي يدفعه المستعمل هو 23,5 دينار مقارنة بالتسعيرة المتداولة و المقدرة حاليا 70 دينار.

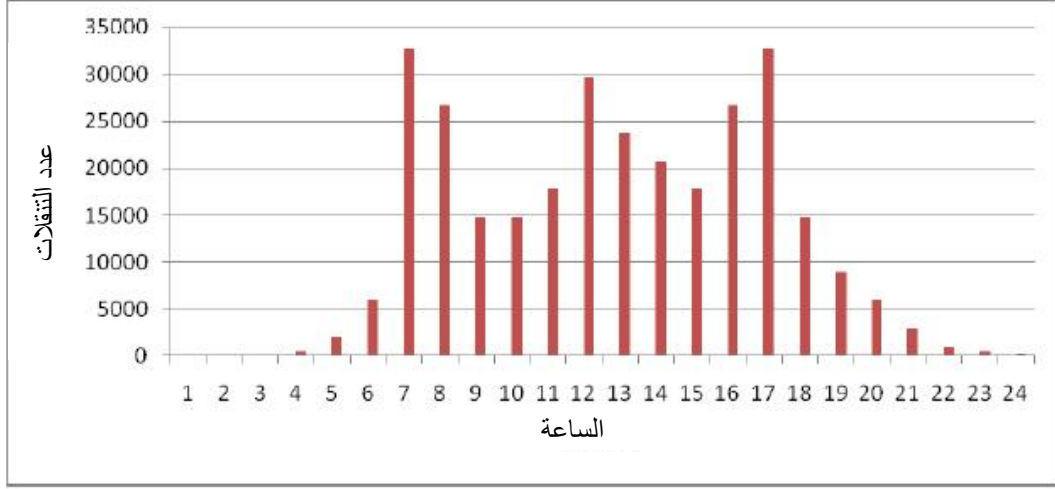


المصدر: تحقيق الأسر لمدينة سطيف 2004

2- توزيع التنقلات حسب زمن التنقل:

- التنقلات الممكنة تعرف ثلاث فترات ذروة تستحوذ على 58 % من حجم المرور: مقارنة مع مدن أخرى (الفترة الوسطى تعني عودة الكثير من الأفراد إلى المسكن لتناول وجبة الغذاء).
- فترة الذروة الأولى: من الساعة 07 - 09 : تستحوذ على 20 % من المرور (العمل والدراسة)
 - بين الساعة 12 - 14: تستحوذ على 18 % من حجم المرور اليومي (المسافات الصغيرة نسبيا بين مركز العمل و السكن تجعل الكثير من الموظفين يعودون إلى منازلهم لتناول وجبة الغذاء)
 - من الساعة 16 - 18: يصل حجم المرور إلى 20 % تقابل فترة الخروج من العمل و الدراسة في مدن أخرى يمكن لهذه الفترة أن تستمر إلى ساعات أخرى (التحقيق في سطيف أجري في فصل الشتاء مما جعل السكان يعودون إلى منازلهم مبكرا).
- ساعة الذروة القصوى يبلغ فيها المرور 11 % من المرور اليومي تظهر على فترتين (بين 07-08 و 17-18). الشكل رقم 33.

شكل رقم (33): التوزيع الزمني للتنقلات الممكنة في النطاق



المصدر: Entreprise Métro d'Alger, Étude de faisabilité du tramway de Sétif, mars 2008

ثالثا: تأزم واقع النقل الجماعي في النطاق

المعلومات العامة عن الحراك التي قدمها تحقيق الأسر في 2004 لم تكن كافية لدراسة مشروع الترامواي ما استدعى تكملتها من طرف مكتب الدراسات الفرنسي-البلجيكي، بتحقيقات إضافية في 2007، لتغطية الجوانب التي لم يتم التطرق لها و بهدف الوقوف أكثر على ظروف التنقل و الحراك العام لسكان النطاق الحضري و قدرة النقل العام و الهياكل و الشبكات التي تعد أساس أي عملية تقدير للطلب على النقل.

I- تشيع خطوط النقل الحضري لكن بمستوى خدمة متدني في النطاق

خلصت التحقيقات إلى تأكيد أن العرض الحالي من حظيرة حافلات النقل العام يغطي الطلب على النقل إلى درجة تشيع المدينة لكن بمستوى خدمة متدني جدا و بدرجة شغل للحافلات متوسطة، ظروف الراحة و النظافة و الأمان غائبة (قدم الحظيرة) يضاف إلى ذلك نقص الاحترافية للسائقين والقابضين (تصرفات غير لائقة). زمن الانتظار طويل في الأطراف مما يطرح موضوع نجاعة التوزيع الحالي للخطوط و عدد الحافلات في غياب مخطط نقل حقيقي وما يزيد في فوضى النقل نقص المراقبة وعدم التزام السواق باحترام الوقت.

الجدول رقم (83) يبرز واقع العرض و الطلب لقطاع النقل الحضري انطلاقا من محطة المسافرين مرورا بأهم محطات و نقاط التوقف.

جدول رقم (83): العرض و الطلب على خطوط النقل الحضري بالحافلة عبر أهم محطات و مواقف مدينة سطيف بين الساعة 15 و الساعة 18

المحطة	عدد الحافلات في الانطلاق	عدد المقاعد الممنوحة	الصعود الحمولة	متوسط نسبة شغل الحافلة %
محطة نقل المسافرين SNTV	382	27268	5879	22
شيخ العيفة Remparts	اتجاه الشرق	23626	7902	33
	اتجاه الغرب	25790	9692	38
ملعب قصاب Stade Guessab	اتجاه الشرق	21724	13050	60
	اتجاه الغرب	20790	4698	23
محطة السكة الحديدية SNTF	171	11619	839	7
محطة سوق عباشة	اتجاه الجنوب	10170	1335	13
	اتجاه الشمال	8301	368	4

المصدر: Entreprise Métro d'Alger, Étude de faisabilité du tramway de Sétif, mars 2008

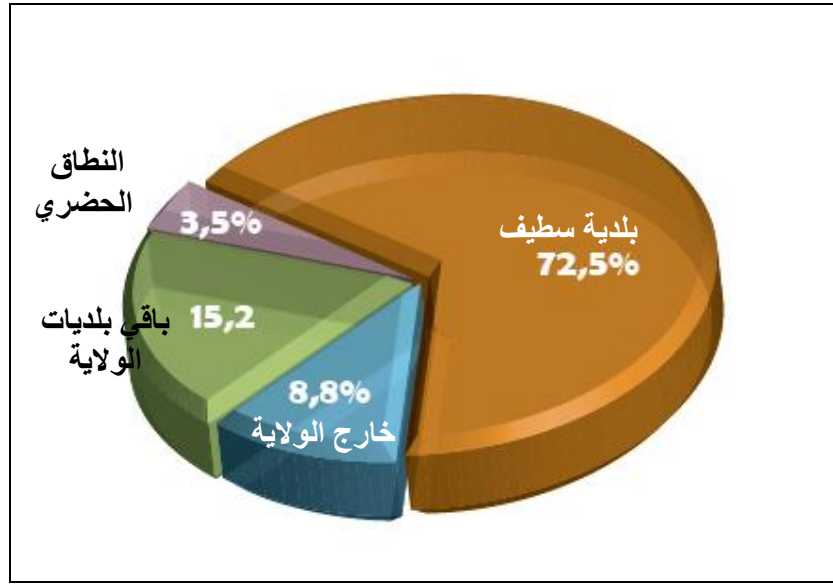
من خلال الجدول تتجلى درجة تشبع الخطوط التي تعكسها نسبة شغل الحافلة التي لا تتعدى في المتوسط 30 % ، ما انعكس سلبا على ظروف الحراك و اختناق المرور الذي تسببه الحافلات. أما بالنسبة لمعطيات الجدول رقم (84) و الشكل رقم (34) الذين يعكسان توزيع مستعملي النقل الحضري حسب مقر الإقامة و هو مؤشر جيد يسمح بالتعرف عن مجال تأثير المدينة، وقد توزعت النسب بحيث بلغت نسبة المقيمين في البلدية أكثر من 70 % ، بينما توزعت النسبة الباقية بشكل متفاوت، أهمها من بلديات الولاية 15 %، خارج الولاية 9 % تقريبا.

جدول رقم (84): توزيع المسافرين بواسطة حافلة النقل الحضري حسب مقر الإقامة في 2007

عدد المسافرين	%
21098	72,4
1034	3,5
4442	15,2
2571	8,8
29146	100

المصدر: Entreprise Métro d'Alger, Étude de faisabilité du tramway de Sétif, mars 2008

شكل رقم (34): توزيع مستعملي النقل الحضري حسب مكان الإقامة



المصدر: Entreprise Métro d'Alger, Étude de faisabilité du tramway de Sétif, mars 2008

-II توزيع التنقلات حسب الغرض "motif de déplacement"

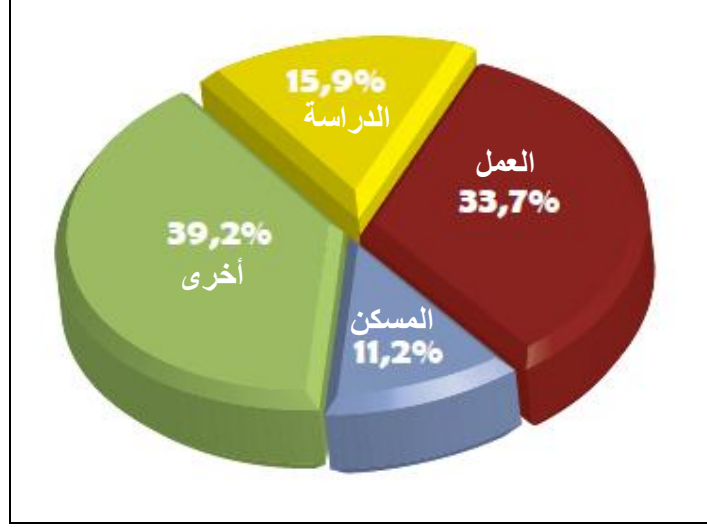
تبرز أرقام الجدول رقم (85) و الشكل (35)، توزيع مستعملي حافلة النقل الحضري عند الصعود حسب الغرض من التنقل في فترة الذروة المسائية (PPS)²³⁵ حيث تظهر سيطرة غرض العودة إلى المسكن بنسبة كبيرة 71,2 % (تشمل كل العائدين من العمل و الدراسة... مقارنة بالمتجهين إلى العمل و الدراسة 5,4 و 2,7 % على الترتيب. نلاحظ نسبة معتبرة من الأغراض الأخرى بنسبة 20,7 % ما يعني تعددها و تنوعها في هذه الفترة المسائية.

جدول رقم (85): توزيع مستعملي حافلة النقل الحضري عند الصعود حسب الغرض من التنقل بين 15-18

%	مجموع القدم	أخرى	الدراسة	العمل	المسكن	غرض الاتجاه ←
						غرض الأصل ↓
11,2	3270	2022	427	822		المسكن
33,7	9817	1462	77	323	7955	العمل
15,9	4638	619	81	21	3916	الدراسة
39,2	11421	1923	210	409	8880	أخرى
100	29146	6025	795	1575	20751	مجموع الاتجاه
	100	20,7	2,7	5,4	71,2	% الأصل

²³⁵ - PPS =Période de pointe du soir, PPM = Période de pointe du matin

شكل رقم (35): توزيع مستعملي النقل الحضري حسب الغرض "Origine"



المصدر: Entreprise Métro d'Alger, Étude de faisabilité du tramway de Sétif, mars 2008

- نسبة 50 % تقريبا من مستعملي النقل الحضري في فترة الذروة المسائية (PPS) من الساعة 15 إلى الساعة 18 هم عمال ومتدرسين.
- نسبة 11,20 % من مستعملي النقل الحضري في هذه الفترة مصدر تنقلهم المسكن.

شكل رقم (36): توزيع مستعملي النقل الحضري حسب الأتجاه "Destination"



المصدر: Entreprise Métro d'Alger, Étude de faisabilité du tramway de Sétif, mars 2008

- نسبة 71 % من مستعملي النقل الحضري في فترة الذروة المسائية (PPS) من الساعة 15 إلى الساعة 18 غرضهم العودة إلى المسكن وهم عمال و طلبة و تلاميذ الثانويات.
- نسبة 20,70 % من مستعملي النقل الحضري في هذه الفترة اتجاه تنقلهم الدراسة.

جدول رقم (86): أصل و اتجاه مستعملي النقل الحضري (الحافلة)

مجموع الإرسال Total émissions	خارج النطاق الحضري	بلديات النطاق الحضري	بلدية سطيف	الاتجاه - Destination
				الأصل - Origine
23713	1280	303	22130	بلدية سطيف
% 81	% 4	% 1	% 76	
1129	22	1	1106	بلديات النطاق الحضري
% 4	% 0	% 0	% 4	
4304	98	42	4164	خارج النطاق الحضري
% 15	% 0	% 0	% 14	
29146	1400	346	27400	مجموع الاستقبال Total attractions
% 100	% 5	% 1	% 94	

المصدر: Entreprise Métro d'Alger, Étude de faisabilité du tramway de Sétif, mars 2008

من خلال دراسة أرقام الجدول رقم (86)، يتضح أن بلدية سطيف هي المصدر الرئيسي للمستعملين (المرسل) بنسبة 81 % و المستقبل الأساسي بنسبة 94 % من مجموع التنقلات التي تم إحصاؤها في مختلف المواقع و المحطات بالنسبة لمختلف الخطوط في فترة الذروة المسائية. وعليه فيمكن القول بأن الخدمات التي توفرها شبكة النقل الحضري موجهة أساسا لسكان البلدية و هو أمر منطقي باعتبار أن الشبكة تغطي تراب البلدية.

-III- التنقلات المفروضة و التنقلات الغير مفروضة (الطبيعية)

Déplacements obligés et déplacement non obligés

التنقلات الغير مفروضة « déplacements non obligés » تشمل الزيارات العائلية و التنقلات بهدف التسوق و الترفيه، و هذا لتمييزها عن التنقلات المفروضة « déplacement obligés » كالتنقلات المرتبطة بالمسكن والعمل و الدراسة. الغير مفروضة عادة ما يقوم بها أرباب الأسر المجهزة بالسيارة فالنقل الجماعي لا يوفر ظروف تنقل مثالية لهذه الأغراض.

جدول رقم (87): التنقلات المفروضة و غير المفروضة

وهران، قسنطينة و عنابة: 2000 – الجزائر و سطيف في 2004		المدينة
التنقلات الغير مفروضة	التنقلات المفروضة	
Déplacements non obligés %	Déplacements obligés %	
29,44	70,56	الجزائر
31,60	68,40	وهران
31	69	قسنطينة
41,74	58,26	عنابة
36,95	63,05	سطيف

المصدر: Entreprise Métro d'Alger, Étude de faisabilité du tramway de Sétif, mars 2008

من خلال جدول رقم (87) بلغت نسبة التنقلات المفروضة في قسنطينة 69 % في سنة 2000، بلغت هذه التنقلات 76,66 % في 1988 و التنقلات الغير مفروضة 23,33 % . أما بالنسبة لمدينة عنابة فقد بلغت نسبة التنقلات المفروضة 58,26 % في سنة 2000، بلغت هذه التنقلات 82 % في 1987 و التنقلات الغير مفروضة 18 % . في النطاق بلغت التنقلات المفروضة 63,05 % والغير مفروضة 36,95 % .

فيما يتعلق بمحاور الحراك فهي تكون في فترة الذروة المسائية PPS من مركز المدينة باتجاه الأحياء السكنية ذات الكثافة السكانية العالية في الجهة الشرقية و الشمالية للمدينة، ومن المحطة البرية لنقل المسافرين والأقطاب الجامعية الواقعة في الجهة الغربية.

هذه المحاور الأساسية للحركة هي التي يجب التركيز عليها في تخطيط النقل الحضري واختيار مسارات النقل بواسطة القطار الكهربائي (الترامواي) الذي ينتظر أن يكون الخط الأول يربط شرق المدينة بغربها وخط ثان شمالها بجنوبها.

تبرز أرقام الجدول رقم (88) توزيع التنقلات بين المسكن والعمل في وهران، قسنطينة، عنابة في سنة 2000 و تسمح بقراءة مجموعة من الملاحظات التي يمكن إسقاطها على باقي المدن الجزائرية:

- التنقلات مسكن - عمل تتم بوسائل ممكنة
- التنقلات مسكن - دراسة تتم بالدرجة الأولى سيرا على الأقدام
- التنقلات الأخرى تمثل في المتوسط 35 % من مجموع الحراك و تتم بالوسائل الممكنة وسيرا على الأقدام.

جدول رقم (88): توزيع التنقلات بين المسكن والعمل في بعض المدن الجزائرية الهامة

مجموع الحراك			تنقلات ممكنة			سير على الأقدام			%
Total mobilité			Tous modes motorisés			Marche à pieds			
عنابة	قسنطينة	وهران	عنابة	قسنطينة	وهران	عنابة	قسنطينة	وهران	
15,21	20,29	25,40	26,06	37,85	44,39	10,67	11,05	14,42	مسكن « عمل
43,05	48,75	43,34	06,91	16,91	14,22	58,17	65,50	60,20	مسكن « دراسة

41,74	30,96	31,26	67,03	45,24	41,39	31,16	23,45	25,38	أخرى
100	100	100	100	100	100	100	100	100	المجموع

المصدر: تحقيقات الأسر للمدن الجزائرية (E.M.A / B.E.T.UR & CE.N.E.A.P) (Groupement : E.M.A / B.E.T.UR & CE.N.E.A.P)

. نتائج مهمة تتعلق بالحراك في النطاق

- تحقق شبكة الطرق الحضرية للنطاق في الوقت الحالي مستوى خدمة جيد، فهي تستغل مواصفاتها الهندسية المتميزة، وتستقبل حركة مرور مقبولة نسبيا، و ليست كبيرة جدا تجعلها تصل إلى درجة كبيرة من الاختناق.
- مشاكل المرور التي تعرفها المدينة لا تعود لقصور في الشبكة بل إلى غياب التخطيط المروري، من توقف عشوائي للمركبات، ومشاكل الاختناق في التقاطعات (حي 1014 مسكن) مثلا كما تبرزه الصورة رقم (14). بالإضافة إلى غياب مخطط لحركة المشاة.

صورة رقم (14): تقاطع حي 1014 مسكن: نقطة حساسة تمثل مركز المنطقة السكنية الشرقية وحلقة ربط بين شرق وغرب المدينة، يشهد مرور عشرات آلاف المركبات يوميا ما يسبب اختناقات مرورية خاصة في فترات الذروة المسائية من الساعة 15 إلى الساعة 18.



المصدر: الباحث 2008

- شبكة النقل الحضري تستجيب مجاليا و كميا وإلى حد كبير للطلب، و يمكن الحديث عن ارتفاع في الحظيرة و المقاعد الموفرة التي تفوق الطلب. لا يتعدى الفارق الزمني بين الحافلات عند انطلاقها من المحطة 5 دقائق و بنسبة حمولة لا تتجاوز 30 % في المتوسط.
- تدني مستوى الخدمة للنقل الحضري و تمدد زمن الانتظار في أطراف المدينة، ارتفاع في سن الحظيرة يجعل ظروف الراحة و الأمان غائبة.
- هياكل النقل من محطة برية و مواقف غير ملائمة، غياب المواقف في الأطراف
- النقل بسيارة الأجرة في تراجع مع تسجيل نمو غير مسبوق للنقل الغير مرخص (الدراسة الميدانية)
- محاور الحراك : شرق - غرب، شمال - جنوب
- كل هذه العناصر و أخرى سيتم تحليلها لاحقا عند التطرق لواقع العرض و الطلب على النقل في النطاق الحضري لمدينة سطيف.

خلاصة الفصل الأول

تم في هذا الفصل الذي خصص لدراسة خصائص الحراك في النطاق الحضري، التركيز على أهمية الدراسة الكمية للحراك، التي لا تتأني إلا إذا توفرت قاعدة بياناتية كبيرة و أدوات دقيقة في التحليل الكمي لمعطيات الحراك. فلا يكفي أن يسير القطاع إداريا بل يحتاج أكثر للعمل الميداني، كما هو حاصل في العالم المتقدم، ففي اليابان من أهم نقاط قوة سياسة النقل هو اعتماد نظام دوري دقيق لجمع الإحصائيات و متابعة الطلب على النقل بشكل عام والنقل الجماعي بشكل خاص ما يمنحها تفوقا واضحا مقارنة بالدول الأوروبية. يسمح هذا النظام المحكم بعد تحليله للبيانات بنشر " مؤشر الإنتاج لخدمات النقل" (Indice de production des services de transport)، و هو توليفة من المؤشرات منها مؤشر نمو الطلب على النقل، مؤشر الخدمة و مؤشر نمو السكان....

بعد تحليل معطيات الحراك في النطاق الحضري لمدينة سطيف يمكن الخروج بالنتائج التالية:

- النطاق مجال يشهد حراك يومي كبير
- زيادة في التنقلات الممكنة و نزعة نحو النقل الفردي
- تنوع أغراض التنقل و اشتداد الحراك في ساعات الذروة
- مظاهر تردي واقع النقل الجماعي

ويبقى قطاع النقل، خاصة النقل الحضري من بين أضعف الحلقات في الجزائر، نظرا للفوضى التي اعترت القطاع منذ تحريره، بسبب غياب سلطة ضبط وهيئة تختص بالتنظيم خلال مرحلة تحرير القطاع، فضلا عن تداخل الصلاحيات ومركزيتها. ويضاف إلى ذلك، غياب إستراتيجية واضحة وعقلانية وفقدان طابع التنظيم والضبط لقطاع يعاني من أزمة هيكلية.

الفصل الثاني

واقع العرض والطلب على الحراك في إقليم الدراسة

بهدف الوقوف على واقع العرض و الطلب على الحراك في النطاق الحضري لمدينة سطيف نحاول التطرق لخصائص العرض للحراك تبعا للوسائل المستعملة و هي السيارة ، النقل الجماعي (الحافلة و سيارة الأجرة، النقل الخصوصي).

أولا: تزايد استعمال السيارة وتردي النقل الجماعي في النطاق

يتم اللجوء إلى الاستعمال المكثف للسيارة الفردية في ظل تدهور النقل الجماعي الذي يتمثل في تدني خدمة النقل و قصور شبكات النقل الجماعي في تغطية المجال الحضري بكيفية تكفل اقتراب مرضي لخدمة النقل الجماعي من تلك التي توفرها السيارة الفردية أي إيصال المستعمل من نقطة انطلاقه إلى نقطة وصوله في عملية تنقل واحدة (Service porte à porte) ، ما يجعل نسبة هامة من الأسر تتجه إلى امتلاك للسيارة الفردية مستفيدة من القروض التي تمنحها البنوك و تسهيلات وكالات بيع

السيارات، متحملة للمصاريف الباهظة التي يستوجبها شراء هذه الوسيلة و استعمالها و صيانتها و لو على حساب ضروريات أخرى كالسكن و التربية. فقد كشفت نتائج دراسة صادرة عن وحدة الدراسات الاقتصادية التابعة لشركة "ميديا سانس" التي أجرت تحقيقا على عينة من الأسر الجزائرية حول قروض الاستهلاك²³⁶ أن 26,15 % من الجزائريين يعتبرون السيارة ضرورية للعائلة وأن الحصول على السيارة أولى بالنسبة لهم من الحصول على السكن، حيث أن 21,45 % فقط يعتبرون السكن ضروريا، و 18 % من الجزائريين يعتبرون السفر ضروريا... أي أن الأسرة الجزائرية حسب نتائج هذه الدراسة تضع في أولوياتها السيارة قبل السكن ثم السفر في المركز الثالث و هذه مؤشرات عامة تدل عن التوجه الجديد في سلوكيات الاستهلاك في الجزائر.

I- تزايد استعمال السيارة الفردية

يشكل الاستعمال المكثف للسيارة للسبب الرئيسي في مشاكل المرور و الحوادث اليومية، وإذا كانت عوامل العمر و الجنس و مستوى دخل الفرد و المستوى الاجتماعي من العوامل الكلاسيكية المعروفة في تأثيرها سلبا أو إيجابا في استعمال السيارة، فإن مجموعة من العوامل الأخرى لا تزال مغيبية و هي تحض باهتمام كبير لدى المختصين في دراسة النقل و الحراك اليومي مثل نمط الحياة و مكان السكن و توطن الأنشطة و المرافق و سلوكيات التنقل و تطور أغراض التنقل... الخ

1- نسب تجهيز بالسيارة في ارتفاع

شهدت السنوات الأخيرة تزايدا كبيرا في ملكية السيارات في الجزائر نظرا للانفتاح السوق الجزائرية من خلال وكلاء معتمدون يمثلون كل أصناف المركبات، و قد ساهمت التسهيلات البنكية لقروض شراء السيارات في ارتفاع محسوس لنسب تجهيز الأسر بالسيارة. إن الإجراءات الجديدة التي اتخذها الدولة الجزائرية من صدور قانون منع استيراد السيارات القديمة و فرض ضريبة شراء السيارة²³⁷ و إلغاء القروض الموجهة لاقتناء السيارات هي رد على هذا النمو الكبير للحظيرة وما ينجر عنه من مشاكل وحوادث المرور..

نسبة التجهيز بالسيارة Taux d'équipement: يعني نسبة الأسر التي تملك سيارة بمختلف أنواعها (السيارة السياحية véhicule touristique، السيارة النفعية véhicule utilitaire، سيارة الخدمة أو العمل véhicule de service)، يساوي حاصل قسمة عدد الأسر التي تملك سيارة أو أكثر من سيارة على العدد الإجمالي للأسر في نطاق الدراسة.

²³⁶ - جريدة الشروق اليومي، العدد ——— ليوم 29 جويلية 2009.

²³⁷ - بعد تطبيق الرسم على شراء السيارات الجديدة، بلغت مداخيل هذه الضريبة - حسب وزارة المالية- في الفترة الممتدة بين 1 جانفي 2008 إلى غاية 30 جوان 7 ملايين دينار توجه لصالح الصندوق الوطني لتنمية النقل العمومي

- **معدل ملكية السيارة Taux de motorisation**: مؤشر لعدد السيارات التي تملكها مجموعة من الأفراد. يعبر عنه في الغالب بعدد السيارات لكل 100 فرد أو 1000 فرد، العلاقة بين عدد السيارات المملوكة في نطاق معين إلى إجمالي عدد السكان في نفس النطاق. في السابق يتم استعمال نسبة تجهيز الأسر بالسيارة و يعبر عنه بعدد السيارات لكل 100 أسرة لكن و نظرا لانخفاض عدد أفراد الأسرة الجزائرية (من 8 إلى 5 أفراد بشكل عام) يستحسن استعمال نسبة التجهيز بالسيارة لكل فرد أو لمجموعة من الأفراد. في مدن الدول الغنية نسبة التجهيز ارتفعت من سيارة لكل ثلاثة أفراد إلى تقريبا سيارة لكل فردين (فرنسا certu) بالنسبة للجزائر العاصمة في 2004 بلغت 0,83 سيارة لكل فرد.

في مدينة سطيف 29,9 % من الأسر مجهزة بالسيارة، بلغ معدل ملكية السيارة 51²³⁸ سيارة لكل 1000 فرد، المعدل الوطني بلغ 25 %²³⁹ حسب دراسة قام بها مكتب دراسات "Ecotechnics" في جويلية 2003 هذه الدراسة قدرت نسبة الأسر التي تملك سيارة في كل من العاصمة الجزائر و سطيف 37,7 % و 25 % على الترتيب. معطيات الجدول رقم (89) الذي يمثل نسبة الملكية و التجهيز بالسيارة في المدن الكبرى الجزائرية يبرز ارتفاعها في السنوات الأخيرة في الجزائر العاصمة ومدينة سطيف.

جدول رقم (89): نسبة الملكية و نسبة التجهيز بالسيارة في مدن جزائرية في سنوات مختلفة

نسبة التجهيز بالسيارة		نسبة ملكية السيارة		المدينة
% الأسر التي تملك سيارة		سيارة /1000 فرد		
Taux d'équipement		Taux de motorisation		
2004	2000	2004	2000	
42 %		83		الجزائر
	23%		40	قسنطينة
	17,4 %		32	عنابة
	21,24 %		40	وهران
29,6 %		51		سطيف

المصدر: تحقيقات الأسر للمدن الجزائرية (E.M.A / B.E.T.UR & CE.N.E.A.P) (Groupement)

في قسنطينة 23 % من الأسر مجهزة بالسيارة في سنة 2000 و 6 % من الأسر تملك أكثر من سيارة، عنابة 17,40 % من الأسر مجهزة بالسيارة في سنة 2000 منها 4 % من الأسر تمتلك أكثر من سيارة. بلغت نسبة ملكية السيارة 40 سيارة لكل 1000 فرد.

²³⁸- يفترض أن يكون هذا المعدل في الواقع أكبر باعتبار أننا قمنا بحساب عدد السيارات بالصيغة التالية: عدد الأسر التي تملك سيارة واحدة حسب تحقيق الأسر 11271 و عدد الأسر التي تملك سيارتين 1008 مقسوما إلى عدد السكان 260000 في سنة 2004.

²³⁹- DTW de Sétif, Rapport enquête ménage, op cité

بالنسبة لمدينة وهران 21,24 % من الأسر مجهزة بالسيارة في سنة 2000 منها 8,23 % من الأسر تمتلك أكثر من سيارة. بلغت نسبة ملكية السيارة 40 سيارة لكل 1000 فرد. الجزائر العاصمة 42 % من الأسر تملك سيارة منها 5,79 % تملك أكثر من سيارة (2004) نسب التجهيز تتوزع بشكل غير متجانس يلاحظ مثلا بالنسبة للعاصمة نسب تجيز ضعيفة (أقل من 30 %) في الأحياء السكنية ذات الكثافات السكانية العالية و نسب تجهيز مرتفعة (أكثر من 60 % في الأحياء ذات طابع سكني فردي. تعدد المركبات multi motorisation طفيف باعتبار أن 86 % من الأسر تملك سيارة واحدة. في العاصمة نسبة ملكية السيارة بلغت 49 سيارة لكل 100 أسرة أو ما يقابل 83 سيارة لكل 1000 فرد (أنظر الجدول رقم 96).

كما تختلف نسب التجهيز حسب عدد المشتغلين في الأسرة و حجم مدخول الأسرة.

2- حظيرة سيارات في نمو غير مسبق

شهدت السنوات الأخيرة تزايدا كبيرا في ملكية السيارات في الجزائر نظرا للانفتاح السوق من خلال وكلاء بلغ عددهم في 2007، 23 وكيل معتمد، و التسهيلات البنكية لقروض شراء السيارات. و رغم قانون منع استيراد السيارات القديمة (2005) فان نمو الحظيرة مستمر. وكعينة لإبراز هذا النمو المستمر، نقدم الأرقام الجديدة التي نشرها الديوان الوطني للإحصائيات في 2010، اعتمادا على أرقام مصالح الجمارك الجزائرية (CNIS)، فقد سجل عدد المركبات المستوردة من طرف الوكلاء التجاريين المعتمدون، نموا كبيرا في السداسي الأول من سنة 2009 حيث بلغت نسبة الزيادة + 27 % مقارنة بالسداسي الأول 2007، و + 50 % بالنسبة للسداسي الأول من 2008. على المستوى المحلي، عرفت حظيرة السيارات في ولاية سطيف ارتفاعا كبيرا بلغ نسبة 20% للفترة 2001-2006، و الجدول رقم (90) يبرز تطور حظيرة السيارات في الولاية في الفترة 1997-2006.

جدول رقم (90): تطور حظيرة السيارات في ولاية سطيف بين 1997-2006

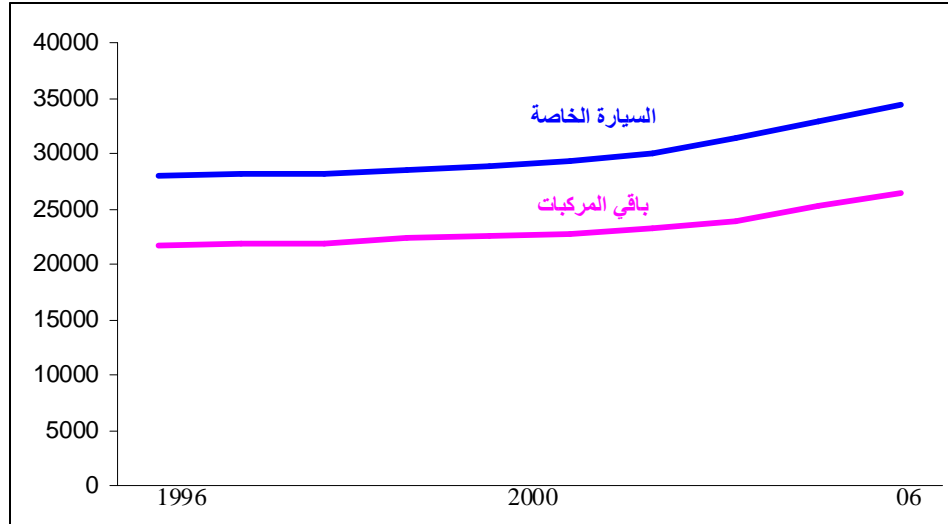
مجموع الحظيرة	% الزيادة السنوية		عدد المركبات			
	باقي أنواع المركبات	السيارة الخاصة	مجموع الحظيرة	باقي أنواع المركبات	السيارة الخاصة	
			49791	21779	28012	1997
0,32	0,37	0,29	49952	21860	28092	1998
0,31	0,34	0,28	50107	21935	28172	1999
1,75	2,30	1,32	50983	22440	28543	2000
0,76	0,50	0,97	51372	22552	28820	2001
1,43	0,95	1,80	52106	22767	29339	2002
1,91	1,80	2,00	53103	23176	29927	2003
4,17	3,34	4,82	55319	23949	31370	2004

4,85	5,13	4,64	58003	25178	32825	2005
4,76	4,73	4,78	60762	26368	34374	2006

المصدر: الديوان الوطني للإحصائيات

نسجل بالنسبة للفترة قبل 2001 نسبة زيادة سنوية لا تتعدى 2 % ثم ترتفع النسبة إلى 5 % في السنوات التي تلي 2003، و بالنسبة للفترة من 2001 إلى 2006 فقد بلغ معدل الزيادة 19,34 % . بلغت الحظيرة البلدية في سنة 2007 الرقم 16415 وحدة²⁴⁰ و هو ما يمثل حوالي 50 % من حظيرة الولاية، و أثر هذه الحظيرة يضاف إليها الحظيرة العابرة لإقليم النطاق Parc en transit على الشبكة و واقع الحراك في المدينة و خارجها في غياب مخطط مرور ينظم و يستجيب لحركة هذه الأعداد المتزايدة للسيارات .

شكل رقم (37): تطور السيارة الخاصة و باقي المركبات بين 1997-2007



يمثل الشكل رقم (37)، تطور عدد السيارات المرقمة بالمقارنة مع باقي المركبات الأخرى، و يمكن حصر العوامل التي ساهمت في انفجار حظيرة السيارات في الولاية بشكل عام:

- التسهيلات البنكية من قروض و عمليات الدفع بالتقسيط.
- زيادة القدرة الشرائية للمواطنين و توفر سيارات في متناول الفئة المتوسطة.
- الرمزية الكبيرة التي تتمتع بها السيارة في المجتمع الجزائري.

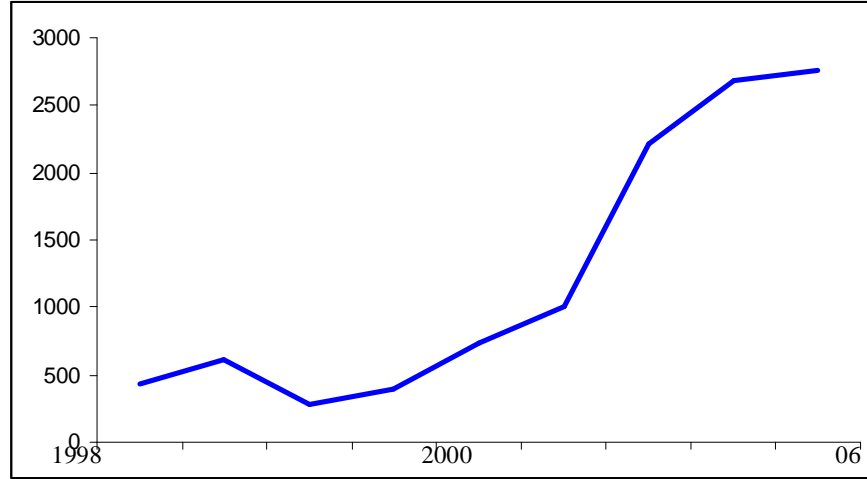
جدول(91): تطور عدد السيارات السياحية المرقمة 1998 - 2006 في ولاية سطيف

²⁴⁰ - Entreprise Métro d'Alger, Etude de faisabilité du tramway de Sétif, mars 2008, p38.

2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	السنة
2759	2684	2216	998	733	389	274	614	434	عدد السيارات المرقمة

المصدر: الديوان الوطني للإحصائيات

شكل رقم (38): تطور عدد السيارات السياحية المرقمة 1998 - 2006 في ولاية سطيف



المصدر: الديوان الوطني للإحصائيات

يسجل في السنوات الأخيرة زيادة نسبة السيارات السياحية بالنسبة لإجمالي الحظيرة الوطنية، فقد ارتفعت هذه النسبة من 58,73% في سنة 1999 إلى 61,51% في سنة 2006، هذه الزيادة مرشحة للارتفاع، في ظل استمرار ارتفاع الواردات من السيارات في السنوات الأخيرة، الجدول رقم (92).

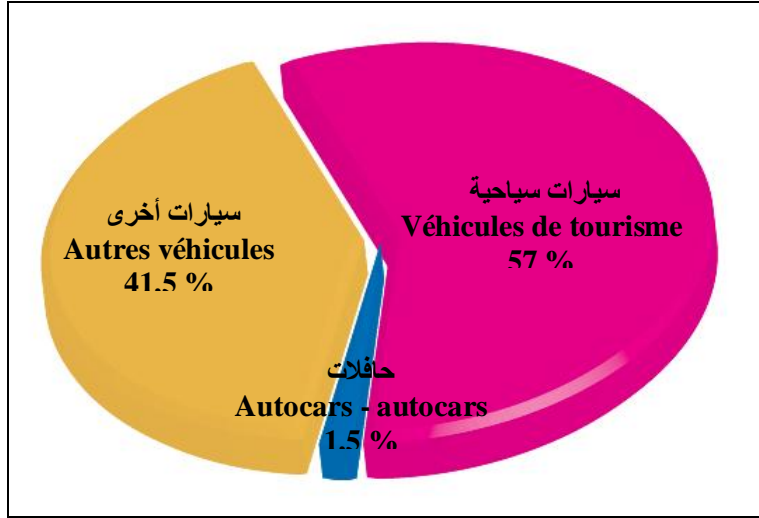
جدول رقم (92) : السيارة السياحية و إجمالي الحظيرة في الولاية

2006	1999	التقييم
17.409	12.190	السيارات السياحية المرقمة
28.301	20.755	مجموع الحظيرة المرقمة
%61,51	%58,73	نسبة السيارة من إجمالي الحظيرة

المصدر: الديوان الوطني للإحصائيات

الشكل المرفق رقم يبرز مكانة السيارة السياحية في الحظيرة الوطنية في 2006 من حيث النسبة التي تمثلها، الأمر الذي يؤدي إلى زيادة تأثيرها في المجال الحضري و شغلها للمجال العام في المدينة.

شكل رقم (39): توزيع الحظيرة حسب نوع المركبة 2006 في ولاية سطيف



المصدر: الديوان الوطني للإحصائيات

مظاهر تزايد مكثفة للسيارة في المجال الحضري للمدينة

تبرز الصورة رقم (15): الشارع الرئيسي 8 ماي 1945 بمدينة سطيف، أين 80 % من المجال العام للحراك تحتله السيارة للتحرك أو للتوقف.

صورة رقم (15): الشارع الرئيسي 8 ماي 1945 بمدينة سطيف
أين 80 % من المجال العام للحراك تحتله السيارة للتحرك أو للتوقف



المصدر: الباحث 2008

يرتكز نظام الحراك العام في المدينة على ثلاثة عناصر أساسية هي

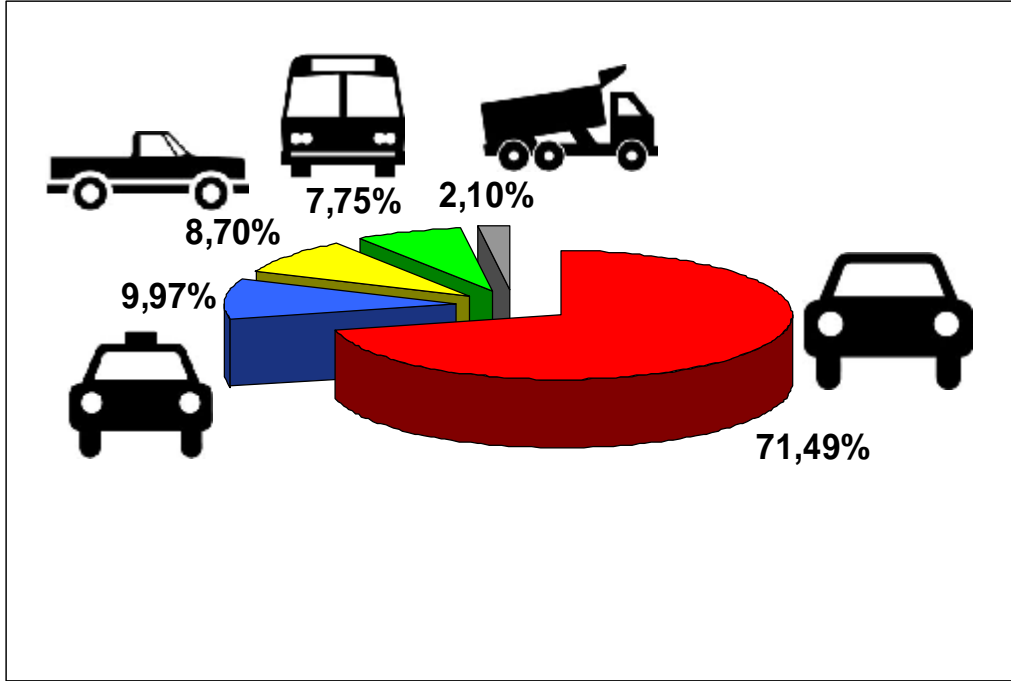
- 1- وسائل النقل: السيارة و الحافلة و الدراجة...و غيرها من الوسائل
- 2- شبكة الطرق : حالتها و مواصفاتها
- 3- مخطط المرور : مدى الفاعلية التي يحققها في تسهيل حركة

في مدينة سطيف بلغت نسبة السيارة السياحية التي تنقل في معظمها فردا واحدا (السائق) 71.49 % من إجمالي الحركة المرورية التي تشهدها المدينة يوميا، مقابل 7.75 % فقط لحافلة النقل الجماعي و 9.97 % لسيارة الأجرة. (الشكل رقم 27).

في مدينة سطيف، و من خلال نتائج قياسات المرور التي قام بها مكتب دراسات بهدف إعداد مخطط المرور للمدينة، نلاحظ استحواذ التنقل بواسطة السيارة السياحية التي تنقل في معظمها فردا واحدا (السائق) 71.49 % من إجمالي الحركة المرورية التي تشهدها المدينة يوميا، مقابل 7.75 % فقط لحافلة النقل الجماعي و 9.97 % لسيارة الأجرة²⁴¹. و الشكل رقم (40) يبرز ذلك.

شكل رقم (40): توزيع المرور حسب نوع المركبة في مدينة سطيف في 2006

²⁴¹ - APC de Sétif .Plan de circulation de Sétif, Phase diagnostic, Juillet 2007, page 17.



المصدر: بلدية سطيف، دراسة لإعداد مخطط المرور، 2006

- انتشار كبير لمحطات تنظيف السيارات في المدينة وفي النطاق

يعتبر هذا العنصر من المؤشرات الهامة التي تبرز ظاهرة التجهيز الكبير بالسيارة في المدينة خاصة في السنوات الأخيرة، تسعى مصالح النظافة و الأمن و الوقاية بلدية سطيف تنظيم هذا النشاط و مراقبة مدى مطابقة هذه المحطات لشروط العمل.

استطعنا الحصول من المصالح البلدية على أرقام الجدول رقم (93) التي تبرز تطور هذا النشاط الذي زاد بنسبة تفوق 50 % في الفترة بين 2005 و 2008.

جدول رقم (93): تطور عدد محطات تنظيف و تشحيم السيارات في مدينة سطيف

السنة	2005	2006	2007	2008
عدد المحطات	65	88	91	99

المصدر: بلدية سطيف مصالح النظافة و الأمن و الوقاية

- انتشار فوضوي لمواقف السيارات

بلغ عدد المواقف حسب مصالح البلدية 104 في سنة 2007 منها عدد قليل من المواقف المرخصة، بينما تعلن البلدية في سنة 2008 عن وجود 64 موقف في المدينة، ما يدل على أن 40 موقف أحصيت في 2007 غير مرخصة.

تطور المظهر العام للمدينة بدخول السيارة تنقله مجموعة الصور من 16 إلى 18.

صورة رقم (16): سطييف في الخمسينيات من القرن العشرين



صورة رقم (17): سطييف في الستينيات من القرن العشرين



صورة رقم (18): سطييف في السبعينيات من القرن العشرين



- تهيئة لصالح السيارة على حساب المشاة

تلجأ السلطة المحلية لمعالجة مشاكل الاختناقات المرورية والنقاط السوداء في المدينة إلى حلول استعجاليه تتمثل في تهيئة الطرق و توسعتها وانجاز أنفاق وممرات لتسهيل حركة المرور دون إغارة الأهمية القصوى للمجالات المخصصة للراجلين من أرصفة و فضاءات المشاة. تمثل الصورة النفق الأرضي بوسط المدينة والذي يشكل اليوم عائق ونقطة سوداء في مسار الترامواي.

صورة رقم (19): انجاز النفق الأرضي "باب بسكرة"



صورة رقم (20): انجاز النفق الأرضي "باب بسكرة" على حساب المجال المخصص للراجلين



المصدر: الباحث 2009

II - تردي منظومة النقل الجماعي في منطقة الدراسة

أدى تحرير قطاع النقل في 1988 وبشكل استعجالي و دون تحضير مسبق الى تردي القطاع بشكل عام، و النقل الجماعي الحضري بشكل خاص. يشمل عرض النقل الجماعي في ولاية سطيف:

- النقل الجماعي بالحافلة
- النقل الجامعي و نقل العمال
- النقل الجماعي بواسطة سيارات الأجرة

1- النقل الجماعي بواسطة الحافلة

تتكون شبكة النقل الجماعي بالحافلة في إقليم الدراسة من:

- النقل الحضري: تضمن خطوط النقل الحضري lignes urbaines داخل المحيط العمراني للمدينة، يتكون من 23 خط منها 18 خط يملكها الخواص و 5 خطوط عمومية
- النقل الشبه حضري: وتعرف كذلك بالخطوط الولائية lignes départementales وهي التي تربط مختلف مناطق الولاية بمقرها سطيف. بلغ عددها 126 خط تربط المركز سطيف بمختلف بلديات الولاية. منها 27 خط تربط مقر الولاية بالبلديات الأربع التي تكون النطاق الحضري (عين أرانات، الأوريسيا، مزلوق، أولاد صابر).

جدول رقم (94): الخصائص العامة لشبكة النقل الجماعي بالحافلة في بلدية سطيف

نوع الخطوط	العدد	عدد الناقلين	عدد الحافلات	المقاعد الموفرة	م الحمولة/حافلة	م الحافلات/خط
الحضرية	24	353	395	25777	65	16
الشبه حضرية (النطاق)	27	109	109	3549	33	4
الشبه حضرية (الولاية)	99	315	315	12241	39	3
المجموع	149	777	819	41567	51	6

المصدر: Entreprise Métro d'Alger, Étude de faisabilité du tramway de Sétif, mars 2008
+ مؤسسة النقل الحضري ETUS

ما هي الخصائص العامة لشبكة النقل الحضري لمدينة سطيف؟

خلصت كل الدراسات التي تمت حول واقع العرض للنقل الحضري في المدينة و النطاق إلى درجة العشوائية و الفوضى السائدة ما أدى إلى تدني مستوى الخدمة، ما زاد في المعاناة اليومية للمستعمل. ويمكن تشخيص هذا الواقع من خلال النقاط التالية:

- كل الخطوط الحضرية تتبع مسارا واحدا: شارع الشيخ العيفة و شارع التحرير (ملعب قصاب) ما يؤدي إلى حدوث اختناقات و نقاط سوداء في أكثر من نقطة.
- 15 خط تتطلق من المحطة البرية لنقل المسافرين و 3 من محطة السكة الحديدية.
- كل خط في المتوسط به 20 حافلة لكن 80 % من المقاعد توفرها 9 خطوط هي 2-3-4-6-7-8-9-21-22.
- 50 % من الحظيرة مكونة من حافلات الحجم الصغير minicar, minibus وهي تمثل ربع المقاعد الموفرة.

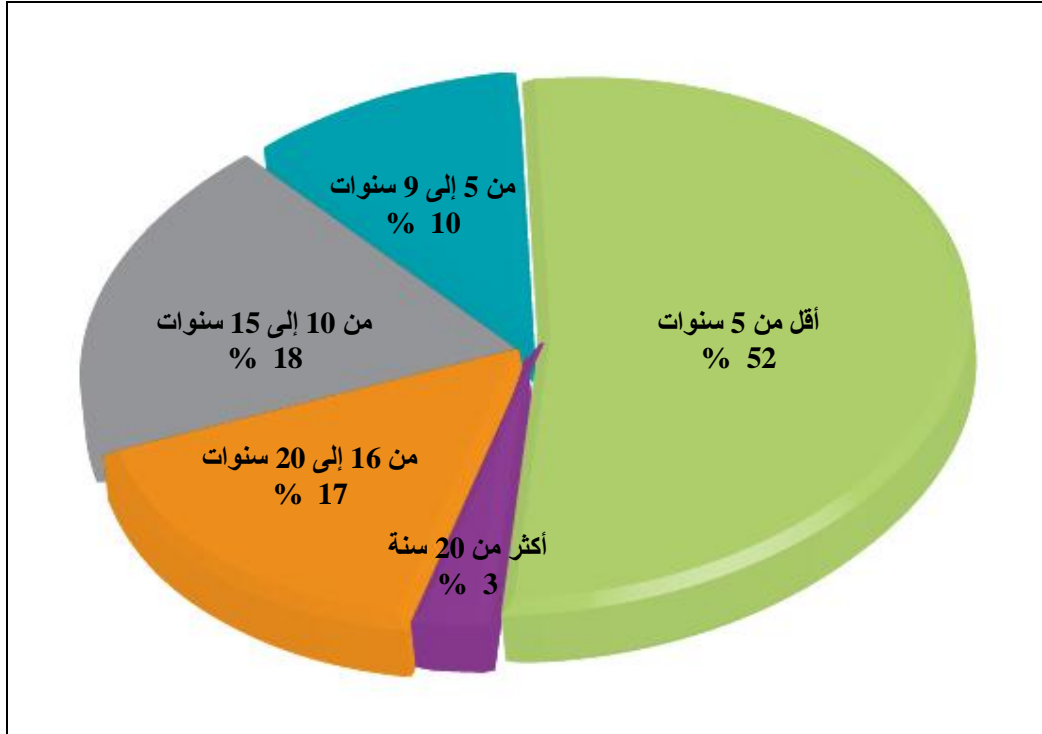
- طول الخطوط من 3 إلى 8 كلم و معدلها 6 كلم (الجدول رقم 103 يعطي طول الخط ذهابا وإيابا).
- تتوزع الحظيرة حسب نوع الحافلة كالتالي: حافلة كبيرة autobus : 52%، حافلة صغيرة minibus : 45%، سيارة مهيأة fourgons : 03%.
- متوسط عمر الحظيرة بلغ 19 سنة (12 سنة في الدول المتقدمة يتم سحبها)، بالنسبة لإقليم الدراسة نسبة الحافلات التي يفوق سنها 20 سنة تمثل 52% من إجمالي الحظيرة، الجدول رقم (95) و الشكل (41) يبرزان توزيع الحظيرة حسب العمر.

جدول رقم (95): توزيع الحظيرة حسب العمر

%	عدد الحافلات	
3	11	أقل من 5 سنوات
10	38	9-5
18	67	10-14
17	65	19-15
52	194	+20
100	375	المجموع

المصدر: Entreprise Métro d'Alger, Étude de faisabilité du tramway de Sétif, mars 2008

شكل رقم (41): توزيع حظيرة حافلات النقل الحضري في النطاق حسب العمر



المصدر: Entreprise Métro d'Alger, Étude de faisabilité du tramway de Sétif, mars 2008

1-1 - خطوط النقل الحضري في مدينة سطيف (القطاع الخاص)

- يقدم الجدول رقم (96) معطيات حول النقل الحضري (القطاع الخاص) في 2008، عدد الحافلات المستغلة في كل خط و معلومات تتعلق بسن الحظيرة و عدد المقاعد الموفرة يوميا.
- عدد المقاعد التي يوفرها النقل الحضري يوميا بلغ 24145 و هو رقم معتبر يعطي بشكل عام عرض النقل، و منه يمكن حساب عدد المسافرين الذين يتم نقلهم يوميا بإدخال مؤشرات منها عدد الرحلات أو الجولات المحققة في المتوسط (fréquences) و نسبة المقاعد المشغولة (taux de remplissage) و هو ما سنقوم به لاحقا بالنسبة للقطاعين الخاص و العمومي.
 - بلغ عدد الحافلات للنقل الحضري 358 يملكها 347 ناقل بمعدل 1,03 حافلة / ناقل، ما يبرز الطابع الحرفي لمؤسسات النقل الخاص، ما يطرح إشكالية التنظيم كذلك.
 - النتيجة: خطوط متشعبة بمؤسسات صغيرة و غير محترفة.

جدول رقم (96) : خطوط النقل الحضري (الخواص)

رقم الخط	طول الخط (كلم)	عدد الحافلات	م. سن الحافلة / سنة	عدد المقاعد
2	12	20	18.1	1890
3	08	44	17.93	2514
4	08	42	17.80	3504
6	08	37	18.42	3106
7	12	34	19.67	3205
8	10	14	18.85	1370
9	08	23	20.43	1066
11	07	11	16.18	389
13	07	05	14.6	188
16	08	16	18	800
18	12	16	17.31	485
19	07	09	25.11	225
20	12	17	21.47	1088
21	07	23	17.47	1705
22	10	22	16.04	1386
54	08	13	20.53	742
58	06	03	8.33	120
59	10	09	7.88	362
المجموع /المتوسط	08.88	358	17.45	24145

المصدر: مديرية النقل سطيف.

الصورة رقم (21) تبرز عينة من حافلات النقل الحضري في مدينة سطيف: الحافلة تستغل الخط رقم 6 وتتجلى حالتها المتدهورة، و سنها الذي يفوق 20 سنة.

صورة رقم (21) : حافلة النقل الحضري في موقف محمد قصاب بمدينة سطيف



المصدر: الباحث 2009

الصورة رقم (22) تبرز عينة من التلوث الصادر عن حافلة النقل الحضري الخط 19 بالقرب من المستشفى الجامعي سطييف.

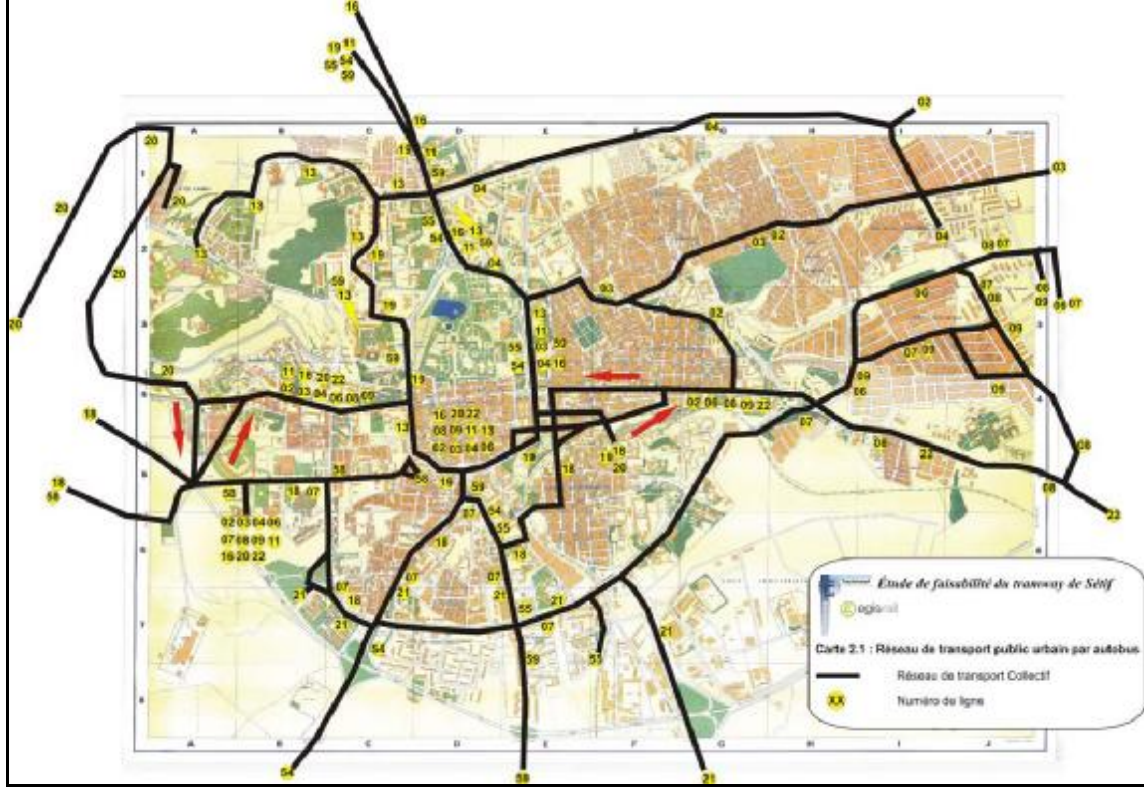
صورة رقم (22): التلوث الصادر عن حافلة النقل الحضري بمدينة سطييف



المصدر: الباحث 2010

توضح الخريطة رقم (19) التوزيع المجالي لخطوط النقل الحضري البالغ عددها 18 خط في 2008، تشكل المنطقة الشمالية الشرقية أكثر المناطق تركزا للسكان بينما نلاحظ نقض في كثافة الخطوط. تضمن الخطوط رقم 2، 3، 4 النقل في هذه المنطقة بشكل خطوط رئيسية، تحتاج إلى دعمها وتكثيفها بخطوط فرعية تسمح بتقريب المستعمل من المسكن.

خريطة رقم (19) : خطوط النقل الحضري بمدينة سطيف



المصدر : Entreprise Métro d'Alger, Étude de faisabilité du tramway de Sétif, mars 2008

بشكل عام يعرف النقل الحضري في مدينة سطيف مشاكل كثيرة، بعضها مرتبط بشبكة الطرق الغير مكيفة للنقل الجماعي، وأخرى بهياكل استقبال ليست في مستوى الطلب، كالمحطات والمواقف وغيرها. بالإضافة لمشاكل ضعف التسيير، وغياب التخطيط مما أدى إلى فوضى كانت نتائجها وخيمة على الفرد و المجتمع، ويمكن تشخيص واقع النقل الحضري في مدينة سطيف في النقاط التالية:

- ضعف هياكل الاستقبال والتكفل بالمسافرين
- نقص الاحترافية لدى المتعاملين الخواص

أدى فتح قطاع النقل للاستثمار الخاص بشكل استعجالي ودون ضوابط تنظيمية إلى ظهور فوضى كبيرة تميزت ببروز المتعامل الخاص الذي يعاني من نقص الاحترافية وضعف الإمكانيات المالية وكانت النتيجة تهقر في نوعية الخدمات وسط منافسة سلبية بناقلين ومستخدمين غير مؤهلين معتمدين في خطوط متشعبة وكثيرة التداخل فيما بينها أفضت إلى سلوكيات تتمثل في :

- عدم الالتزام بخطوط السير ونقاط التوقف
- تحميل أكثر من الطاقة الاستيعابية للحافلة لتحقيق أكبر دخل
- الإفراط في السرعة و التسبب في حوادث سير مميتة
- فسائق الحافلة و القابض عادة ما تربط مداخلهم بحوافز مادية إذا حققوا إيرادا قياسية.. وهو ما يدفعهم إلى عدم الالتزام بعدد الركاب المسموح به و عدم الالتزام بالمواقف الخاصة لنقل أكبر عدد من الركاب طمعا في نسبة عالية من الإيراد لتحسين أحوالهم المعيشية ..
- قدم الحظيرة

يبلغ متوسط عمر الحظيرة المستغلة لدى الخواص في النقل الحضري للمدينة في 2008: 17.45 سنة وهو رغم تراجعها قليلا إلا أنه يبقى مرتفعا. و يرجع الناقلون قدم و اهتراء الحظيرة لعدم تناسب سعر الخدمة مع أعبائها، إضافة إلى تباطؤ وكالات دعم الاستثمار و البنوك في القيام بدورها المنوط بها، بالإضافة لعدم توفر قطع الغيار الأصلية.

ساهم دخول المؤسسة العمومية للنقل الحضري بحافلات جديدة في تقليص متوسط العمر للحظيرة، و يبقى تجديد الحظيرة أمر ضروري يؤرق كل الفاعلين في القطاع و خاصة مستعملي النقل الحضري لما له من ارتباط وثيق بظروف التنقل و السلامة و المحافظة على البيئة.

- غياب مخطط نقل فعلي للنقل الحضري
- إذا كان نظام الحراك العام في المدينة يرتكز على ثلاثة عناصر أساسية هي وسائط النقل و شبكة الطرق و مخطط المرور الذي يشكل أهم عنصر عندما يحقق الفاعلية المرجوة من خلال أحسن استغلال للعنصرين الأول و الثاني.
- تدعم قطاع النقل الجماعي للمسافرين بتشريعات و قوانين تتطلب التجسيد ميدانيا بواسطة مراسيم تنفيذية و أطر للتنظيم و المتابعة المستمرة منها:
- قانون 2001/08/07 و المتضمن توجيه و تنظيم النقل نظرا للفوضى التي آل إليها و الخدمة المتدنية.

- مرسوم تنفيذي 2004/12/20: يحدد كفاءات إعداد مخططات النقل: المراحل من تحديد الموقع، مساحة الدراسة و آفاقها ثم جمع المعطيات و تحليلها ثم عرض التوقعات و التوصيات .
- مرسوم تنفيذي 2006/12/24 : إنشاء مؤسسات عمومية للنقل الحضري في المدن الكبرى للحد من تأزم وضعية النقل الحضري فيها.

وإذا كان هدف أي مخطط حضري هو تلبية احتياجات التنقل بتكاليف زمنية و مادية أقل و في ظروف راحة و أمان عالية ، فان هذه المؤشرات ضعيفة بالنسبة للقطاع في مدينة سطيف، سواء من

حيث زمن الرحلة الذي قد يصل إلى ساعة في بعض الخطوط، أضف لذلك تكاليف النقل المادية التي يتحملها المواطن مقابل خدمة متدنية تؤكد عدم فاعلية المخطط. أمام تنامي الطلب على النقل و في ظل هذه المشاكل التي يعيشها القطاع يتم اللجوء إلى الوسائط البديلة كالسيارة الخاصة.

1-2 - عودة المؤسسات العمومية للنقل الحضري

صدرت في 2006/12/24 مراسيم تنفيذية تهدف إلى عودة القطاع العمومي للخدمة، من خلال إنشاء مؤسسات عمومية للنقل الحضري بعد المشاكل التي أصبحت تؤرق السلطة و المواطن و الناقل على حد سواء. و قد استفاد قطاع النقل الحضري لمدينة سطيف من مؤسسة للنقل الحضري ETUS انطلقت في مارس 2008 لاستغلال مبدئي لخمس خطوط تغطيها 30 حافلة كحصة أولى (أنظر الجدول 97) توفر 2100 مقعد يوميا.

جدول رقم (97): خطوط النقل الحضري "ETUS" في 2008

رقم الخط	عدد الحافلات	المقاعد الموفرة
101	04	400
102	05	500
103	04	400
104	06	600
105	04	400
المجموع	23	2300

المصدر: مؤسسة النقل الحضري ETUS سطيف 2008

الصورة رقم (23) تعكس عينة من حافلات مؤسسة النقل الحضري ETUS، بدأت نشاطها في 2008 لتغطي المجال الحضري لمدينة سطيف. الحافلات جديدة، و توفر الراحة و الأمان لمستعمليها، و هي مجهزة بوسائل حديثة لإعلام المستعملين عن رقم الخط، اتجاه الحافلة و غيرها من المعلومات الضرورية.

صورة رقم (23): حافلات جديدة تدخل الخدمة "مؤسسة النقل الحضري" - ETUS - سطيف



المصدر: الباحث 2009

- نشاط مؤسسة النقل الحضري لمدينة سطيف

يوضح الجدول رقم (98) حصيلة نشاط المؤسسة العمومية للنقل الحضري لمدينة سطيف خلال سنة 2009، حيث تم نقل 6407026 مستعمل من بينهم 18530 يتوفرون على بطاقات اشتراك للمعاقين²⁴² أي ما يمثل نسبة 0,29 % من مجموع مستعملي حافلات هذه المؤسسة وعلى كل الخطوط الخمسة. تجدر الإشارة هنا إلى محاولة المؤسسة تجسيد مبدأ الحق في النقل من خلال تمكين ذوي الاحتياجات الخاصة من الاستعمال المجاني و السهل للنقل. بلغت نسبة شغل حافلات المؤسسة العمومية 38 % خلال سنة 2009²⁴³ ما يدل نظريا على توفر العرض على طول المحاور التي تغطيها الشبكة.

جدول رقم (98) : الحصيلة السنوية لاستغلال خطوط النقل الحضري ETUS (2009)

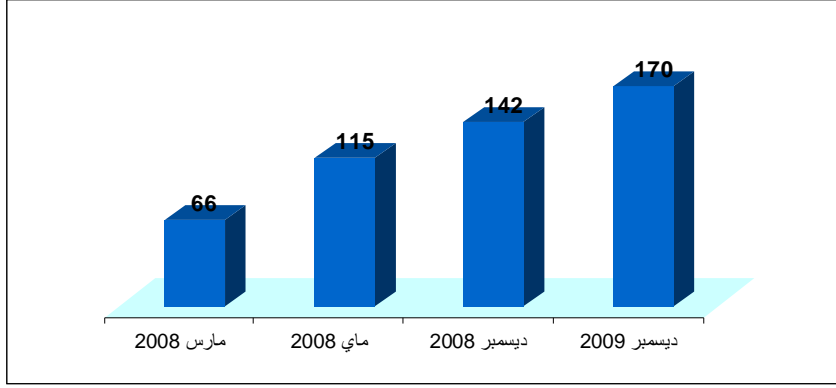
الخط	الانطلاق	الوصول	طول الخط (كلم)	عدد المستعملين
101	محطة المسافرين SNTV	حي بوسكين	13,5	1336857
102	محطة المسافرين SNTV	حي حشمي	17,2	1465651
103	محطة المسافرين SNTV	حي الهضاب	20	566430
104	محطة المسافرين SNTV	حي الهضاب	15,4	2126404
105	محطة المسافرين SNTV	حي الهضاب	21	911675
المجموع				6407026

المصدر: مؤسسة النقل الحضري ETUS سطيف

²⁴² - البطاقات تصدرها المؤسسة العمومية للنقل الحضري بعد تقديم المعني بالأمر لطلب مرفق بالوثائق الضرورية.
²⁴³ - المصدر: مؤسسة النقل الحضري ETUS سطيف، 2010.

من جهة أخرى، عملت المؤسسة على توفير مناصب شغل دائمة لموظفيها بلغ عددها في نهاية 2009، 170 منصب، ويبرز الشكل المرفق رقم (42) تطور مناصب الشغل الموفرة.

شكل رقم (42): تطور مناصب الشغل التي توفرها المؤسسة العمومية للنقل الحضري لمدينة سطيف



المصدر: مؤسسة النقل الحضري ETUS سطيف

تماشياً مع التمدد العمراني الذي تعرفه مدينة سطيف وبهدف تغطية الأحياء الجديدة للمدينة خاصة في جزئها الشمالي الشرقي و بالتحديد حي الهضاب، عملت المؤسسة على تمديد ثلاثة خطوط في الشبكة، كما توضحه أرقام الجدول رقم (99).

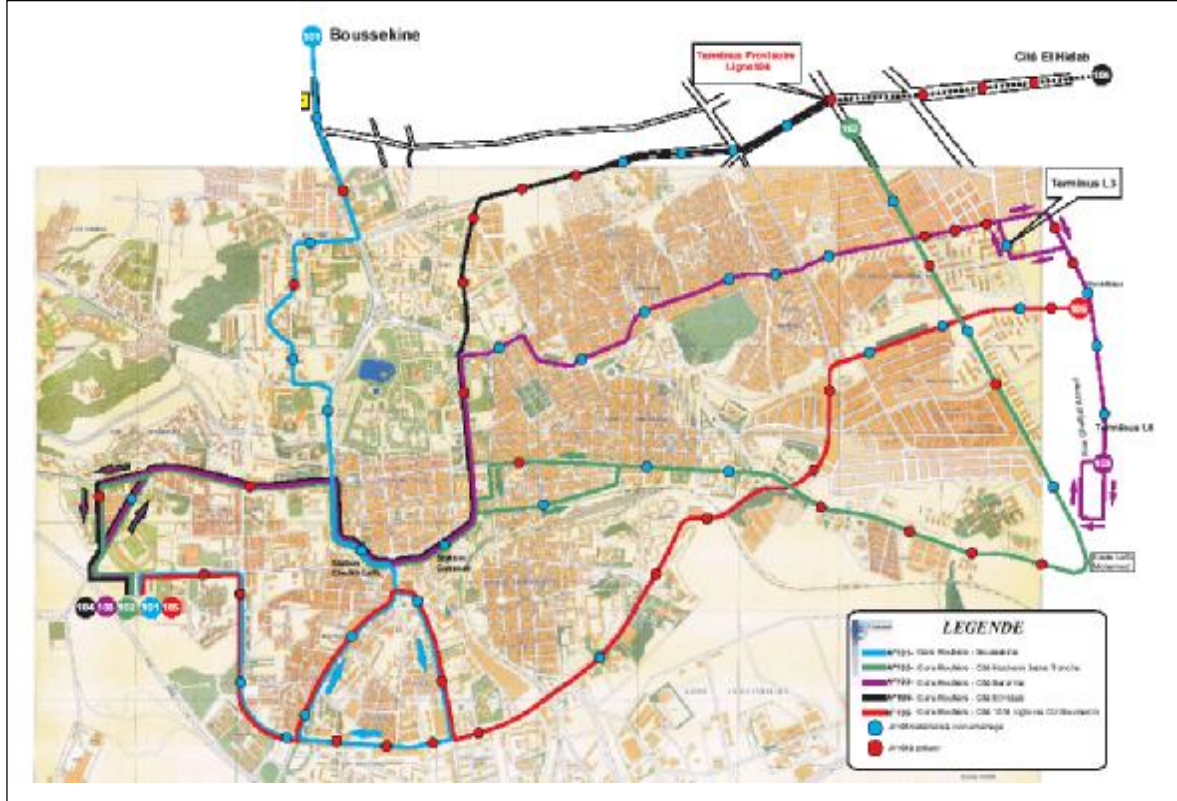
جدول رقم (99) : تطور خطوط النقل الحضري ETUS (2008 - 2009)

الخط	الانطلاق	الوصول	طول الخط (كلم)	طول الخط (كلم)
102	محطة المسافرين SNTV	حي حشمي	16,8	17,2
103	محطة المسافرين SNTV	حي الهضاب	17,5	20
105	محطة المسافرين SNTV	حي الهضاب	13	21

المصدر: مؤسسة النقل الحضري ETUS سطيف

توضح الخريطة رقم (20) التوزيع المجالي لخطوط النقل الحضري ETUS البالغ، عددها 5 خطوط في 2009، تشكل المنطقة الشمالية الشرقية أكثر المناطق تركزا للسكان، و قد شهد الخطوط خاصة بالمنطقة الشمالية الشرقية (حي الهضاب) تمديدا للخطوط 103 و 105 التي تحتاج إلى تكثيفها بخطوط فرعية تسمح بتقريب المستعمل من المسكن.

خريطة رقم (20): خطوط النقل الحضري بالحافلة لمؤسسة النقل ETUS سطيف في 2008

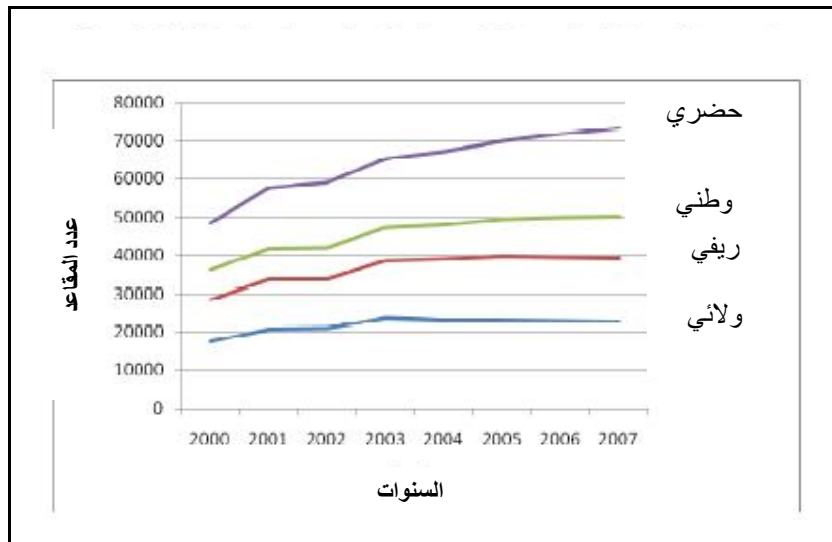


Source : Entreprise de transport urbain de Sétif, 2009.

النتيجة: تطور عرض النقل كما و نوعا في المدينة

يبرز الشكل رقم (43) التطور الذي يعرفه العرض في النقل الحضري في ولاية سطيف مقارنة بالعرض في باقي أنواع النقل الأخرى: النقل ما بين المدن في الولاية، الريفي والوطني.

شكل رقم (43): تطور عدد المقاعد الموفرة حسب نوع النقل في ولاية سطيف



المصدر : Entreprise Métro d'Alger, Étude de faisabilité du tramway de Sétif, mars 2008

خريطة رقم (21): حجم العرض لخطوط النقل الحضري بمدينة سطيف



المصدر : Entreprise Métro d'Alger, Étude de faisabilité du tramway de Sétif, mars 2008

ملاحظة: من خلال الخريطة رقم (21) التي تمثل عرض النقل الحضري بالحافلة يتضح المحور الممتد أفقا من الغرب إلى الشرق، الذي يمر بمركز المدينة و يربط المناطق الإستراتيجية فيها من حيث الحراك. يبرز كثافة الحركة للحافلات خاصة في الجزء الغربي من هذا المحور ما يطرح مشاكل مرورية حادة (مواقف قصاب و شارع شيخ العيفة) باعتباره المسلك الضروري و الوحيد لكل الحافلات القادمة و المتجهة من و إلى محطة المسافرين البرية SNTV. الجدول الملحق رقم (2) يعرض معطيات حول النقل الحضري بالحافلة في مدينة سطيف لسنة 2009، و هذه المعطيات منها المتعلقة بنسبة شغل الحافلات مبالغ فيها إلى حد كبير.

مستوى الخدمة: تشبع الخطوط

تظهر نتائج التحقيقات الميدانية التي أجريت في 2007 من طرف مكتب الدراسات المكلف بإعداد دراسة ترمواي سطيف و التي يبرزها الجدول رقم (100)، النبض و نسبة المقاعد المشغولة في حافلات النقل الحضري المنطلقة من المحطة البرية لنقل المسافرين ومن المواقف الرئيسية في فترة الذروة المسائية من الساعة 15 إلى الساعة 16.

جدول رقم (100): عدد الحافلات المنطلقة، النبض، نسبة شغل الحافلة في PPS

المحطة / الموقف	عدد الحافلات المنطلقة	حافلة / دقيقة	نسبة شغل الحافلة %
المحطة البرية	382	2,12	22
موقف شيخ العيفة (اتجاه الشرق)	337	1,87	33
موقف شيخ العيفة (اتجاه الغرب)	336	1,87	38
موقف قصاب (اتجاه الشرق)	341	1,89	60
موقف قصاب (اتجاه الغرب)	285	1,58	23
محطة السكة الحديدية	171	0,95	7
سوق عباشة (اتجاه الجنوب)	122	0,68	13
سوق عباشة (اتجاه الشمال)	117	0,65	4

المصدر: Entreprise Métro d'Alger, Étude de faisabilité du tramway de Sétif, mars 2008

خطوط النقل في النطاق الحضري

- تضمن مجموعة من الخطوط الشبه حضرية ربط مدينة سطيف بمدن بلديات النطاق، بواسطة خافلات صغيرة "minibus" أو سيارات أجرة جماعية:
- المحطة البرية ← عين أرناط: حافلات صغيرة يصل النبض في ساعات الذروة المسائية إلى 15 انطلاق في الساعة
 - حي لجنان ← عين أرناط: سيارات الأجرة الجماعية
 - بوسكين ← الأوريسيا: حافلات كبيرة و أخرى صغيرة يصل النبض في ساعات الذروة المسائية إلى 14 انطلاق في الساعة
 - المهدي ← مزلق: حافلات صغيرة يصل النبض في ساعات الذروة المسائية إلى 7 انطلاق في الساعة
 - حي بلعطار ← أولاد صابر: حافلات صغيرة يصل النبض في ساعات الذروة المسائية إلى 4 انطلاق في الساعة

- الناقلون Les opérateurs

يمارس عملية النقل الحضري و الشبه حضري في ولاية سطيف اليوم 461 ناقل خواص يملكون 484 حافلة و 3/4 من الناقلين يشتغلون في النقل الحضري. في نهاية الثمانينات و في ظل الانتقال من احتكار الدولة لقطاعات النشاط الاقتصادي، تم فتح المجال للخواص، حيث جاء قانون 1988/05/10 لتسهيل دخول القطاع الخاص لاستغلال خطوط النقل الجماعي للمسافرين، و في المقابل نسجل انسحابا كبيرا للدولة كناقل تقليدي. و قد أدى هذا الانتقال السريع و في غياب إستراتيجية و تصور مستقبلي وفق أهداف محددة و واضحة إلى حالة من الفوضى يصعب التحكم فيها.

بلغ عدد الناقلين في 2008 حسب المنظمة الوطنية للناقلين 347 ناقل يملكون 358 حافلة (الجدول رقم 101) أي بمتوسط 1.03 حافلة لكل ناقل و هو رقم يبرز الإمكانيات المحدودة للمتعاملين الخواص.

جدول رقم (101) : تطور عدد الناقلين، الحافلات و الخطوط للنقل الحضري لمدينة سطيف 2004 - 2008

2008	2004	
347	377	عدد الناقلين
358	400	عدد الحافلات
18	22	عدد الخطوط

المصدر: مديرية النقل، سطيف.

يبرز الجدول تراجع في أعداد الناقلين و الحافلات المستغلة في النقل الحضري إلا أن القطاع ما يزال مشبعاً و يمكن توفير نفس العدد من المقاعد بنصف الحظيرة المستغلة حالياً.

- مؤسسات حرفية صغيرة بدأت بحافلات مهياة
- غياب أي مراقبة أو تكوين للعاملين في القطاع
- تسهيلات إدارية للحصول على الاعتماد في النقل
- تسهيلات بنكية وفق ANSEJ و إعفاء من القيمة المضافة
- كل العاملين في النقل الحضري يملكون حافلة واحدة تقريبا و يملكون ترخيصاً او اعتماداً من DTW لا توجد أس عملية مراقبة أو آلية تفرض على الناقل احترام شروط النظافة والراحة.
- المشاكل الكبيرة التي يعيشها القطاع فرضت تنظيمها معنا "ONTA"

2- تراجع النقل بسيارات الأجرة

بلغ عدد رخص النقل بسيارات الأجرة "الطاكسي" في ولاية سطيف 2275 رخصة منها 19 % غير مستغلة (الجدول رقم 102).

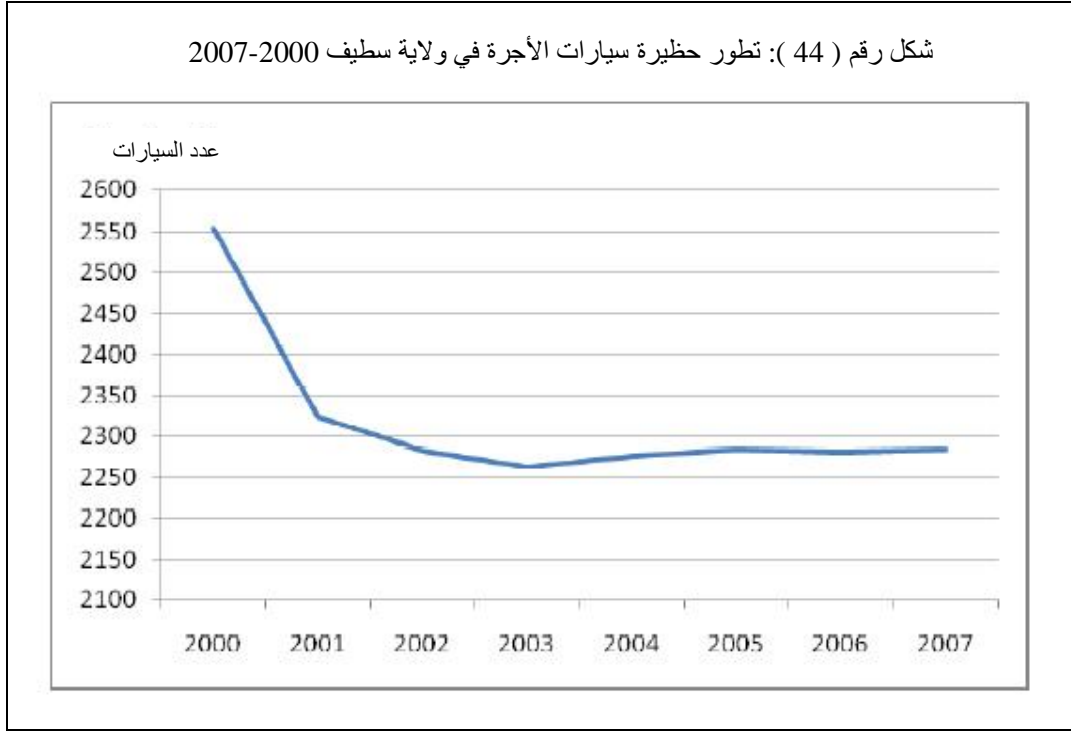
جدول رقم (102): رخص النقل بواسطة سيارات الأجرة في 2007

عدد الرخص الممنوحة	عدد الرخص المستغلة	عدد الرخص الغير مستغلة
2775	2255	520

المصدر: مديرية النقل سطيف.

كما نسجل في السنوات الأخيرة تراجعاً في عدد سيارات الأجرة المرخصة من 2272 سيارة في 2004 إلى 2255 سيارة في 2007، و في المقابل يلاحظ نمو سريع للنقل الغير مرخص.

شكل رقم (44): تطور حظيرة سيارات الأجرة في ولاية سطيف 2007-2000



المصدر: مديرية النقل لولاية سطيف

الشكل رقم (44) يبرز التراجع في عدد الرخص المستغلة في إقليم الولاية، ففي 2001 سجل 2300 سيارة- في 2004، 2272 سيارة- و في 2007، 2255 سيارة هذا التراجع يعود إلى المنافسة الكبيرة لأنماط النقل الأخرى التي تطورت كالحافلة، السيارة الفردية و النقل الغير مرخص و غيرها. بلغت حصة السكان 15 سيارة / 1000 ساكن مما يعطي فائض 23%.

سيارات الأجرة في المدينة لا تتوفر على عداد بل تطبق تسعيرة موحدة بلغت في 2007 القيمة 70 دينار، بغض النظر عن مسافة الرحلة و هو ما يعتبره المستعملون مرتفع.

التسعيرة الموحدة ليست قانونية، باعتبار أن المرسوم التنفيذي رقم 02-448²⁴⁴ المؤرخ في 17 ديسمبر 2002 و المتعلق بالتعريفات القصوى لنقل الركاب في سيارات الأجرة " الطاكسي " ما يفرض استعمال العداد لتحديد بنطبق الأسس التي تحددها المادة الثانية و هي:

- التعريف القصوى في الكيلومتر الواحد هي 10,50 دينار جزائري
- التكفل حسب الرحلة 15 دينار
- التوقف للانتظار (15 دقيقة) 20 دينار
- نقل الأمتعة التي يفوق وزنها 15 كلغ 06 دينار لكل وحدة

- النقل بسيارة الأجرة في النطاق الحضري لمدينة سطيف

بلغت حظيرة سيارات الأجرة في النطاق الحضري لمدينة سطيف في 2007 الرقم 1044 سيارة أجرة أكثر من 92 % منها في المجال البلدي لسطيف (الجدول رقم 103).

جدول رقم (103): توزيع حظيرة سيارات الأجرة على بلديات النطاق الحضري

البلدية	عدد السيارات	%
سطيف	966	93
عين أرناط	42	01
الأوريسيا	14	04
مزلق	4	00
أولاد صابر	18	02
المجموع	1044	100

المصدر: مديرية النقل لولاية سطيف

حسب نتائج تحقيق الأسر 2004 فإن النقل بسيارة الأجرة لا يضمن سوى 4% من التنقلات الممكنة déplacements motorisés. نصف الحظيرة تقريبا تغطي النطاق الحضري لمدينة سطيف خاصة في النطاق البلدي، و هذا النوع من النقل في أغلبه موجه للنقل بين البلديات و لا يقتصر فقط على النقل الحضري (الجدول رقم 104).

جدول رقم (104): توزيع حظيرة سيارات الأجرة حسب نمط النقل في ولاية سطيف

سيارات الأجرة الحضرية	سيارات الأجرة ما بين البلديات	سيارات الأجرة ما بين الولايات
504	605	1146

المصدر: مديرية النقل سطيف.

طبقا للقرار الوزاري رقم 392 المؤرخ في 29 جويلية 2006، اعتمدت مديرية النقل لولاية سطيف شركة لسيارات الأجرة بخمسة عشر (15) سيارة جديدة لفائدة شركة تضامن الكائن مقرها ببلدية سطيف ما عمل على تجديد جزئي للحظيرة التي يبلغ معدل عمر مركباتها 20 سنة.

²⁴⁴- الجريدة الرسمية، العدد 85، تاريخ 22 ديسمبر 2002، ص6.

↓ صورة رقم (24): محطة سيارات الأجرة بوسط مدينة سطيف



المصدر: الباحث 2008

↓ صورة رقم (25): محطة سيارات الأجرة بمحطة نقل المسافرين SNTV سطيف



المصدر: الباحث 2009

3- أنماط نقل جماعية أخرى: النقل الجامعي، نقل العمال والنقل المدرسي

3-1- النقل الجامعي

يعتبر النقل الجامعي من أولويات الدولة الجزائرية، فهي تسهر على توفيره من خلال تخصيص مبالغ ضخمة. و لأن نظام النقل الجماعي غير قادر على تلبية متطلبات التنقل للطلبة تم تخصيص نقل خصوصي يتم فيه التعاقد سنويا مع شركات خاصة في إطار مخطط النقل الجامعي الذي يربط الهياكل الجامعية و مناطق تدفق الطلبة، تحت إشراف تسيير الديوان الوطني للخدمات الاجتماعية .ONOU.

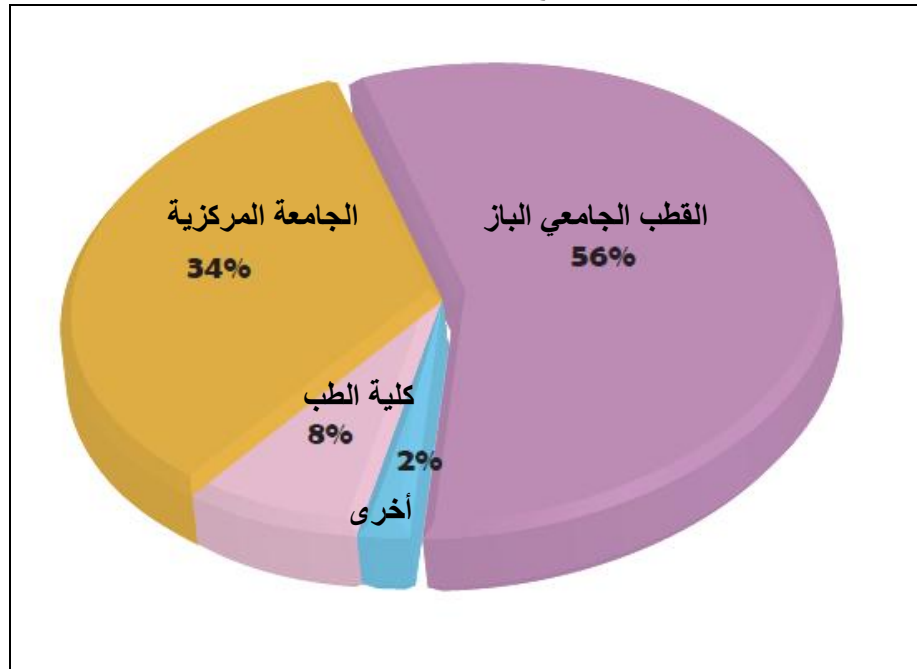
جدول رقم (105): حظيرة النقل الجامعي لجامعة سطيف في 2008

المسار	الحظيرة	عدد المقاعد الموفرة
إقليم بلدية سطيف	79	7900
بلديات النطاق	04	400
باقي بلديات الولاية	62	3350
المجموع	145	11650

المصدر: مديرية النقل لولاية سطيف، وضعية قطاع النقل، سبتمبر 2008.

بالنسبة للسنة الجامعية 2008-2009 مثلا تم تسخير حظيرة من 145 حافلة مختلفة الأحجام و بسعة إجمالية بلغت 11650 مقعد لضمان تنقل الطلبة بين محلات الإقامة و الأقطاب الجامعية أو بين مختلف أقطاب الجامعة (الجدول رقم 105). تتوزع المسارات كما في الشكل رقم (45) حسب الأقطاب، نحو الباز 55 % و نحو الجامعة المركزية 35 % . تجدر الإشارة إلى أن 62 حافلة بسعة إجمالية 11650 مقعد تضمن النقل بين الجامعة و بلديات الولاية.

شكل رقم (45): توزيع حظيرة النقل الجامعي حسب الأقطاب



المصدر: ولاية سطيف، مصلحة التهيئة و التخطيط، الحولية الإحصائية 2008.

ابتداء من 1 جانفي 2009 اسند مركز الخدمات مهمة النقل الجامعي لشركة نقل خاصة (سلطة تنظيم) واحدة تتكفل بالنقل الجامعي، و قد سخرت أسطول من 165 حافلة جديدة تستعمل لنقل الطلبة ما أدى إلى تحسن ظروف تنقل الطلبة و إعطاء صورة حسنة للنقل الجماعي بمنطقة سطيف، (الصورة رقم 24).



صورة رقم (26): عينة من أسطول النقل الجامعي سطيف 2009

3-2- نقل العمال

يمارس نقل العمال بواسطة مركبات تملكها المؤسسات لحسابها الخاص أو تؤجرها للنقل لحساب الغير في إطار اتفاقيات مبرمة مع متعاملي النقل العمومي للمسافرين لنقل المستخدمين.

جدول رقم (106): معطيات حول نقل العمال في ولاية سطيف في 2008

السعة	الحظيرة	المتعاملين	القطاع	نوع النشاط
3422	111	46	العمومي	لحساب الخاص
1447	36	18	الخاص	
4869	147	64		مجموع الحساب الخاص
88	02	01	العمومي	لحساب الغير
1454	25	19	الخاص	
1542	27	20		مجموع لحساب الغير
6411	174	84		المجموع

المصدر: مديرية النقل لولاية سطيف، وضعية قطاع النقل، سبتمبر 2008.

الحظيرة المخصصة لنقل العمال في ولاية سطيف تحتوي على 174 حافلة بسعة 6411 مقعد كما تبرزه أرقام الجدول رقم (106). يلعب هذا النوع من النقل دورا اقتصاديا مهما سواء تعلق الأمر بالشركة حيث يحقق تنظيما محكما في استعمال الزمن لمستخدميها، كما يخفف من جهة أخرى من حركة المرور. نسجل في السنوات الأخيرة تراجعاً في نسبة مساهمة هذا النمط من النقل مثلاً في مدينة عنابة و حسب تحقيقي الأسر 1987 و 2000 هناك تراجع من 58 % إلى 11,5 % . أما في مدينة قسنطينة فقد تراجع من 33 % في 1988 إلى 8,5 % في 2000، و هذا يرتبط بتفضيل المؤسسات الخاصة عدم التكفل بنقل مستخدميها مقابل حصولهم على نفقات النقل ضمن مرتباتهم.

3-3- النقل المدرسي

النقل المدرسي في ولاية سطيف تم دمجها ضمن النقل العمومي في أغلب مناطق الولاية. تقدر حظيرة الولاية في 2008 ب 57 حافلة تابعة للبلديات و تغطي 41 بلدية. تعتبر عملية البناء و التجهيز لتقريب المؤسسات التعليمية من شأنه التخفيف من معاناة المتدربين في كل الأطوار. يصبح النقل المدرسي ضرورة إذا بعدت المسافة بين المسكن والمدرسة و خطورة عبور شارع للوصول إلى المدرسة. تجدر الإشارة إلى ظهور نوع جديد من النقل لتلاميذ رياض الأطفال في مدينة سطيف و هي تجربة تحتاج التشجيع و التعميم. يتم في أغلب الدول تفعيل النقل بالحافلات المدرسية للمساهمة في التخفيف من حدة مشكلة الاختناقات المرورية وتهيئة الأجيال القادمة وتعويدها على استعمال النقل الجماعي.

ثانياً: المنشآت القاعدية و الشبكة الحضرية في النطاق

تشكل شبكة الطرق و المنشآت القاعدية هيكل النقل، فهي تحقق الربط بين مختلف المناطق، ويقاس تطور المنطقة بمدى توفر الهياكل و المنشآت القاعدية و شبكة الطرق ذات الكفاءة العالية في ربط مركز المدينة بالأطراف و الضواحي و تسهيل رحلة العمل اليومية وتطويرها. يجب التمييز بين الشبكة كهيكل مادي تتوفر عليه من هياكل قاعدية نقطية كالمحطات البرية و المطارات و الموانئ والمحولات و غيرها، أو خطية كخطوط السكك الحديدية و الطرق البرية المزدوجة و غيرها و بين الحراك ضمن الشبكة من وسائل مختلفة تتحرك وفق نظام معين و الشبكة لا قيمة لها إذا لم تلبى مختلف احتياجات التنقل و الحراك في الإقليم فالأول يتعلق بالجانب المادي و الثاني يتعلق بالخدمات التي تقدمها الشبكة التي تعتبر كحامل يوفر خدمات الحراك و التنقل " du réseau support au réseau service " ²⁴⁵.

²⁴⁵ - BAVOUX J J et autres, géographies des transports, Armand colin, Paris, 2005, p82.

I - قصور واضح في المحطات البرية و مواقف التكفل بالمسافرين في النطاق

يعاني قطاع النقل الحضري بمدينة سطيف من ضعف واضح في المنشآت القاعدية من محطات ومواقف للتكفل بالمسافرين، مما أدى إلى تدهور ظروف تنقل مستعملي النقل العام.

1 - المحطة البرية "Gare routière"

تتوفر المدينة على محطة برية (SNTV) تقع في الجهة الجنوبية الغربية للمدينة (الشكل رقم 25)، بطاقة استيعاب 160 حافلة و 8000 مسافر لكن بلغ العدد المحقق في سنة 2004: 965 حافلة و 193000 مسافر. تعتبر المحطة نقطة انطلاق 13 خط حضري، و هي كذلك نهاية لعدد كبير من خطوط شبه حضرية و خطوط النقل بين البلديات. تتكون من جزأين الأول مخصص لحافلات النقل الحضري (الصورة رقم 27)، و جزء آخر مخصص لخطوط النقل الشبه حضري الذي يربط المجال الولائي و الوطني. كما يخصص قسم منها كمحطة لتوقف سيارات الأجرة. ظروف استقبال مستعملي النقل العام متدنية على مستوى المحطة البرية، من مظاهر ذلك:

- غياب ظروف السلامة و الأمان للمسافرين، و عدم توفرها على التجهيزات و الخدمات الضرورية،
- غياب مخابئ الانتظار للمسافرين، التلوث الكبير الناجم من محركات الحافلات، غياب كلي للوحات الإعلامية للمسافرين... ما يستدعي تدخلا سريعا لمعالجة الوضع.

صورة رقم (27): محطة نقل المسافرين " الجزء المخصص لحافلات النقل الحضري"



المصدر: الباحث 2010

مشروع المحطة متعددة الأنماط الصنف A (Gare intermodale) المبرمج بمنطقة عين الطريق في الجهة الجنوبية للمركز، يأتي لتغطية العجز الكبير في القطاع ويرفع مستوى الخدمة

النقلية، من خلال درجة التجهيز التي يفترض أن تتمتع بها المحطة لتلعب دورها الوظيفي في الربط بين مختلف أنماط النقل.

2- مواقف الحافلات

- لا تتوفر شبكة النقل الحضري على محطات أو مواقف بأتم معنى الكلمة، بل على مناطق مهيئة لتوقف الحافلات و استقبال المستعملين، توجد 4 مواقف رئيسية كما يبرزه الشكل رقم 46.
- مواقف الشيخ العيفة Les remparts و جيش التحرير (ملعب قصاب) لها موقع حساس وسط المدينة و هي تسجل عبور 11 و 12 خط الكل موقف على الترتيب.
 - محطة السكة الحديدية تسجل عبور 8 خطوط منها 5 عبور.
 - سوق عباشة 4 خطوط عبور.
- ظروف التنقل في كل هذه المحطات تدعو للقلق فمحطة المسافرين تفتقر للمرافق الضرورية ولوحات إعلام المسافرين منعدمة تعوضه صراخ الناقلين لجذب المستعملين. كما نسجل غيابا كلياً لمخابئ الانتظار في الأطراف، مما يجعل المسافرين عرضة الأمطار وأشعة الشمس.

شكل رقم (46): مواقع أهم محطات ومواقف خطوط النقل الحضري في مدينة سطيف



المصدر: 2004 Google Earth

3- مخابئ الانتظار "Abris bus"

تشكل المواقع المهيأة للحافلات "arrêts de bus" و مخابئ الانتظار "abris bus" جزء لا يتجزأ من منظومة النقل الجماعي، ويتحدد مستوى الخدمة النقلية بمدى توفرها وملائمتها للمستخدمين. في النطاق الحضري، إضافة إلى القصور الكبير في المحطات، يلاحظ نقص الواقيات ومخابئ الانتظار خاصة في مناطق التوسع الجديدة مما يصعب عملية التنقل خاصة في الظروف المناخية الصعبة (الحرارة و الأمطار). الصورة رقم (28) تبرز غياب مخابئ الانتظار في منطقة الهضاب، ما يؤدي إلى لجوء مستعملي النقل إلى ظل الأشجار بعيدا عن موقف الحافلة.

صورة رقم (28): غياب مخابئ الانتظار في مناطق التوسع الجديدة (حي الهضاب)



المصدر: الباحث

تمثل الصورة رقم (29) عينة من مخابئ الانتظار المنتشرة في مركز المدينة، فهي إضافة إلى أنها تحمي مستعملي النقل الحضري فهي تساهم في تحسين المظهر الحضري للمدينة وتلبي وظيفة اقتصادية في الإشهار والتوعية.

صورة رقم (29): عينة عن مخابئ الانتظار في وسط المدينة



المصدر: الباحث 2010

II - أهمية الشبكة الحضرية "voirie urbaine" في إقليم الدراسة

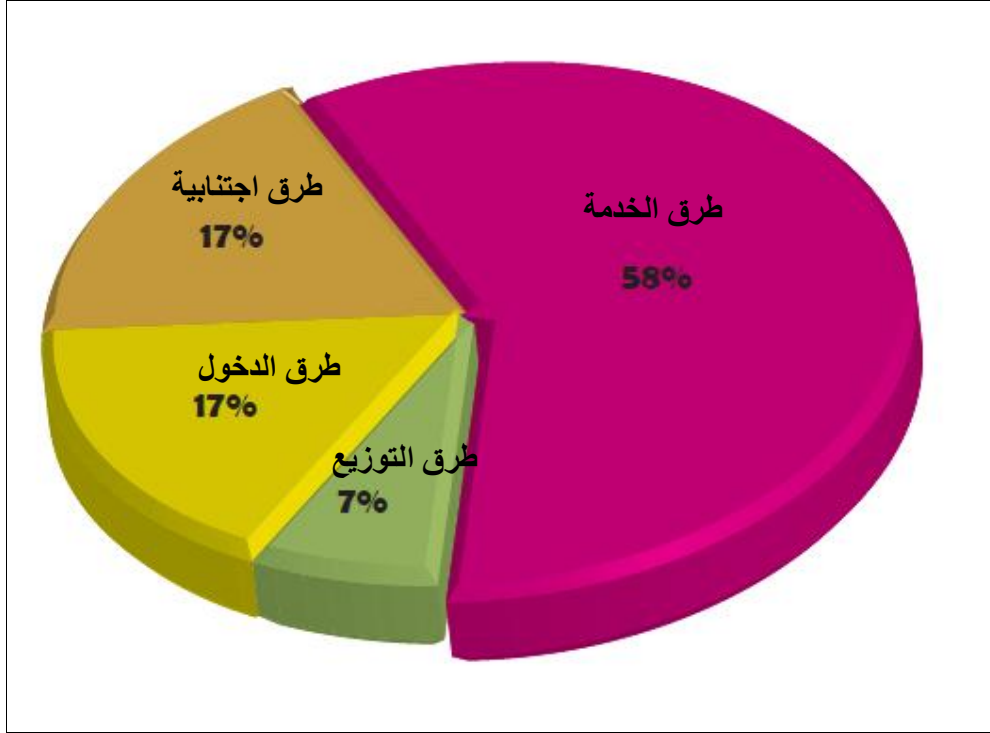
شبكات النقل الحضرية "هي أشبه شيء بالشرابين التي تغذي الجسم بأسباب الحياة"²⁴⁶، و المقصود بالجسم هنا هو المدينة و نطاقها الحضري. يتم دراسة مدى كفاءة الشبكة و فعاليتها في أداء وظيفتها المتمثلة في تسهيل حركة المركبات بشكل سلس، و ضمان انسيابية مثلى للحراك. كما يتم دراسة التركيبة الداخلية للشبكة و معرفة التصنيف الوظيفي للشوارع و المواصفات التقنية و التخطيطية لها، و دراسة حجم و كثافة الحركة المرورية على هذه الخطوط مع تحديد مناطق الاختناقات و تحديد أسبابها و محاولة معالجتها.

4- مواصفات جيدة للشبكة الحضرية

تتميز شبكة الطرق الحضرية في مدينة سطيف بمميزات طبيعية تسهل الحركة و المرور (الانبساط و المواصفات التقنية الهندسية) ما يجعلها تلعب وظائفها بشكل جيد. الشكل يبرز توزيع الشبكة حسب وظائفها المختلفة و المتكاملة.

²⁴⁶- فاروق كامل عز الدين، النقل أسس و مناهج و تطبيقات، مكتبة الأنجلومصرية، الطبعة الثالثة 2005، ص3.

شكل رقم (47): توزيع الشبكة الحضرية حسب وظيفتها في مدينة سطيف في 2007

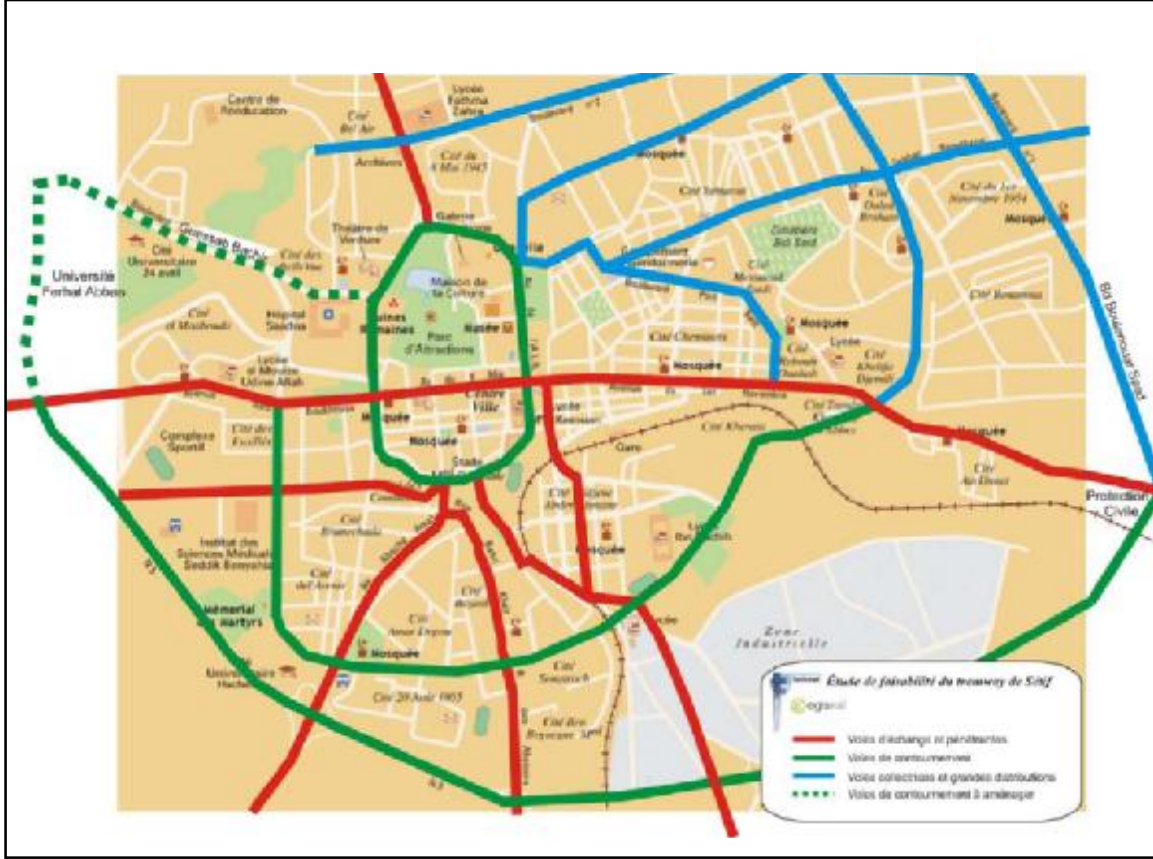


المصدر: APC de Sétif, Rapport diagnostic plan de circulation de Sétif, SETIGEC, juillet 2007, p10.

تتكون الشبكة من خلال الوظائف التي تؤديها: (الخريطة رقم 22)

- طرق اجتنابية (voies de contournement) (اللون الأخضر على الخريطة)، وقد بلغت نسبتها 17 % من الشبكة الحضرية
- طرق التبادل وطرق الدخول (الأحمر) 18 % voies d'échanges et pénétrantes
- طرق التوزيع والجمع (الأزرق) 7 % voies de distribution et de collectrices
- طرق الخدمة 58 % voies de desserte

خريطة رقم (22): شبكة الطرق في مركز مدينة سطيف في 2007



المصدر: Entreprise Métro d'Alger, Étude de faisabilité du tramway de Sétif, mars 2008

النتيجة: شبكة ملائمة للحراك في المدينة و المناطق يتأكد ذلك من خلال توزيع الشبكة حسب الدراسة التي قامت بها البلدية لإعداد مخطط المرور في 2006²⁴⁷، و قد جمعت النتائج في الجدول رقم (107) ويمثل توزيع الشبكة من حيث عدد الممرات.

جدول رقم (107): توزيع الشبكة الحضرية حسب عدد الممرات

عدد الممرات	%
ممر واحد (1)	02
ممرات (2)	47
ممرات (3)	16
ممرات (4)	08
محاور 2X2	19
محاور 3X2	08

المصدر: APC de Sétif, Rapport diagnostic plan de circulation de Sétif, Sarl SETIGEC, juillet 2007

- 47 % من الشبكة الحضرية ذات ممرين مروريين "deux voies de circulation".
- 27 % من الخطوط منفصلة Séparées عن بعضها وبممرين إلى ثلاثة ممرات.

²⁴⁷. APC de Sétif, Rapport diagnostic plan de circulation de Sétif, Sarl SETIGEC, juillet 2007.

- 24 % من الشبكة تمنح من ثلاثة إلى أربعة ممرات.
- الخطوط ذات ممر واحد 02 % .

من خلال هذه المعطيات فإن الشبكة في الغالب تتميز بمواصفات عالية من حيث الخصائص الفيزيائية، ما يسمح بسيولة للحراك إذا تم التعامل بشكل جيد مع التقاطعات، توقف السيارات، مواقف الحافلات و ممرات الراجلين ...

جدول رقم (108): توزيع الشبكة الحضرية حسب عرض الطريق

المواصفات الفيزيائية	%
أقل من 7 متر	14
من 7 إلى 10 متر	72
أكثر من 10,5 متر	14

المصدر: APC de Sétif, Rapport diagnostic plan de circulation de Sétif, Sarl SETIGEC, juillet 2007

من حيث المواصفات الفيزيائية للشبكة فإن 72 % من الخطوط يزيد عرضها عن 7 أمتار ما يسمح نظريا بمرور 1800 وحدة (سيارة خاصة) «UVP»²⁴⁸، و 14 % يزيد عرضها عن 10,5 متر ما يسمح بطاقة استيعاب أكبر للحركة و التوقف (أنظر الجدول رقم 108).
النتيجة العامة: الاختناقات و مشاكل المرور سببها ليس قصور الشبكة بل سوء استغلالها خاصة التوقف العشوائي للمركبات. و المشاكل التي تسببها التقاطعات و عدم احترام الأولوية
أما بالنسبة لاتجاه الحركة "sens de la circulation" فإن ثلث الشبكة تستغل في اتجاه واحد
sens unique ما يسمح بتسهيل المرور خاصة في التقاطعات (الجدول رقم 109)

جدول رقم (109): توزيع الشبكة الحضرية حسب اتجاه الحركة

اتجاه السير	%
Sens de circulation مزدوج	41
Sens unique اتجاه واحد	32
Sens séparé اتجاه منفصل	27

المصدر: APC de Sétif, Rapport diagnostic plan de circulation de Sétif, Sarl SETIGEC, juillet 2007

5- التوقف Stationnement

يعتبر التوقف من العوامل الهامة في الحركة المرورية، فهو يساعد في تسهيل الحراك داخل المدينة إذا تم توفيره و تنظيمه بشكل يسمح للولوج للأسواق و المحلات و مختلف المرافق و الخدمات، لكنه قد يكون سببا رئيسيا في الاختناق و الازدحام إذا ترك عشوائيا.
من خلال نتائج التحقيق الميداني الذي قام به مكتب الدراسات ERIGS RAIL في 10، 11 و 13 نوفمبر 2007 الذي خص مركز المدينة التاريخي كما تبينه الخريطة المرفقة رقم (23)، وبهدف

²⁴⁸ - L'UVP est calculé comme suit : Véhicule utilitaire = 1,2 VP, Fourgons = 1,5 VP, Minibus/Minicar = 2,0 VP, Autocar / Bus et PL = 2,5 VP, Semi-remorque = 3 VP

تقييم وضعية المرور التي بدأت تعرف اختناقا بسبب تقلص مجال الحراك للسيارات الناتج عن المساحات الكبيرة التي يشغلها التوقف العشوائي في المجال الحضري.

خريطة رقم (23): حدود منطقة التحقيق الميداني حول التوقف في مركز مدينة سطيف 2007



المصدر: Entreprise Métro d'Alger, Étude de faisabilité du tramway de Sétif, mars 2008

بلغ إجمالي عرض التوقف في محيط الدراسة 2290 مكان منها 50 % ممنوعة، أما النصف المتبقي فنتوزع بين أماكن يسمح فيها بالتوقف بلغت 1159، و أماكن مخصصة و محجوزة 350 مكان. الجدول رقم (110).

جدول رقم (110): توزيع عرض أماكن التوقف في مركز مدينة سطيف في 2007

التوقف Stationnement	عدد الأماكن	%
المسموح Autorisé	1159	39
المخصص Réserve	350	12
الممنوع Interdit	1481	50
المجموع	2990	100

المصدر: Entreprise Métro d'Alger, Étude de faisabilité du tramway de Sétif, mars 2008

كما خلص التحقيق الميداني إلى مجموعة من النتائج يمكن حصرها في النقاط التالية:

- مجانية التوقف على كل الشوارع و الطرقات ماعدا شارع قندوز السعيد الذي يكون فيه التوقف بمقابل مالي. الموقف تسييره مجموعة من الشباب الذين يسهرون على أمن السيارات.
- الشوارع في أغلبها توفر التوقف على جانب واحد و بشكل تناوب نصف شهري (من 1 إلى 15 و من 16 إلى 31 من كل شهر)، مثل شارع 8 ماي 1945.
- يبلغ التوقف ذروته في الفترة الزمنية من الساعة 15 و 30 دقيقة حتى الساعة 17 و 30 دقيقة، حيث يصل حجم التوقف 1382 سيارة منها 58 % على مواقف ممنوعة كما تبرزه أرقام الجدول رقم (111) المرفق.

جدول رقم (111): توزيع التوقف في مركز مدينة سطيف حسب فترات الزمن في 2007

سا 15 - سا 17 و 30		سا 11 - سا 12		سا 8 - سا 9		سا 7 - سا 8		سيارات متوقفة على أماكن التوقف المسموح أماكن توقف محجوزة (مخصصة) أماكن التوقف الغير المسموح المجموع
العدد	%	العدد	%	العدد	%	العدد	%	
662	48	641	49	510	47	215	50	
146	11	159	12	84	8	45	10	
574	42	514	39	491	45	173	40	
1382	100	1314	100	1085	100	433	100	

المصدر: Entreprise Métro d'Alger, Étude de faisabilité du tramway de Sétif, mars 2008

- نسبة المخالفة تتراوح بين 39 و 45 % من التوقف، بحيث أن السائقين لا يترددون في ركن سياراتهم على أماكن مخصصة أو ممنوعة، رغم توفر أماكن شاغرة، قد يعتبرونها بعيدة عن مقاصدهم (الجدول رقم 112).

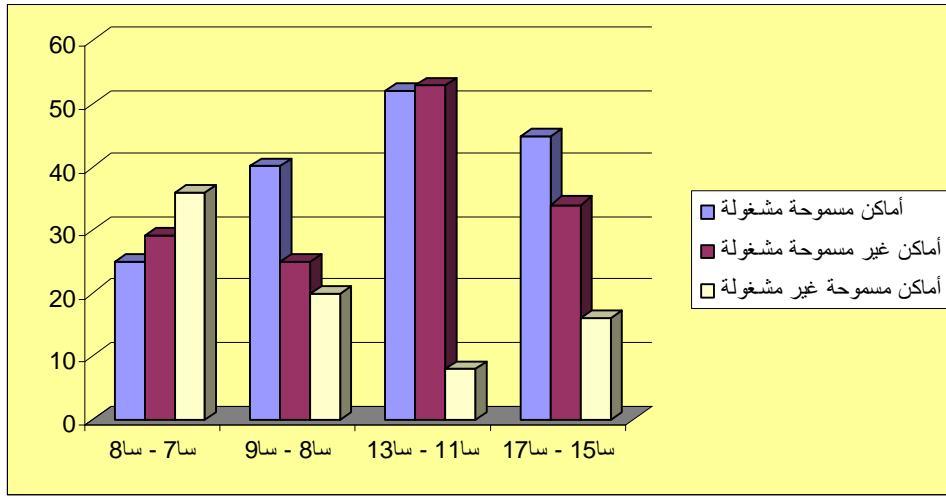
جدول رقم (112): نسبة شغل أماكن التوقف حسب النوع و الزمن في مركز مدينة سطيف في 2007

سا 15 - سا 17 و 30	سا 11 - سا 12	سا 8 - سا 9	سا 7 - سا 8	التوقف Stationnement
57%	55%	44%	19%	المسموح Autorisé
42%	45%	24%	13%	المخصص Réserve
39%	35%	33%	12%	الممنوع Interdit

المصدر: Entreprise Métro d'Alger, Étude de faisabilité du tramway de Sétif, mars 2008

- تكم أهمية التحقيقات الخاصة بالتوقف في تحديد نسب شغل أماكن التوقف (الجدول رقم 112)، و إبراز مواطن الخلل لنظام التوقف القائم و بالتالي تصحيحه مثلما يبرزه الشكل رقم (48)، حيث تصل نسبة شغل الأماكن الممنوعة في الفترة الزمنية من الساعة 11 إلى الساعة 13 نسبة 53 % رغم وجود أماكن مسموحة و غير مشغولة.

شكل رقم (48): أماكن التوقف المشغولة و غير المشغولة حسب الزمن على شارع 8 ماي 1945



المصدر: Entreprise Métro d'Alger, Étude de faisabilité du tramway de Sétif, mars 2008

6- الأرصفة Les trottoirs

كلمة الرصيف تعني المساحة المخصصة للمشاة على جانبي الطريق، وعرض هذا الرصيف يحدد أهمية الطريق وكثافة مستخدمي هذه المساحة (المشاة) وكذا استعمالات الأراضي المطلة على الرصيف. تختلف طرق تصميم الأرصفة و اختيار المواد المناسبة لكل رصيف (بلاط، إشارات عمودية، أشجار و نباتات... وغيرها من عناصر الرصيف)²⁴⁹. يختلف عرض الرصيف من منطقة إلى أخرى طبقا للعوامل المؤثرة من:

- موقع الرصيف من التخطيط العام للمدينة وشكل الطرق وتدرجها.
- كثافة المشاة.

- الاستعمالات المطلة على الرصيف.

- في حالة استخدام مواقف سيارات ضمن عرض الرصيف.

- عند التقاطعات الهامة ووجود أكشاك المرور و غيرها.

مجموعة العوامل المؤثرة في حركة المشاة

تتأثر حركة المشاة بمجموعة من العوامل المرتبطة بالرصيف بالدرجة الأولى تتمثل في:

- مواصفات الأرصفة (البناء الموحد الذي يسهل و يؤمن حركة المشاة)، ومدى فصل حركة

المشاة عن حركة السيارات وهي من أهم القرارات التي اتخذتها الدول لسلامة المشاة كذا

تخصيص تصميمات لذوى الاحتياجات الخاصة للرصيف.

²⁴⁹- إسماعيل عبد العزيز عامر، الرصيف، مؤتمر الأزهر الهندسي الدولي العاشر، كلية الهندسة، جامعة الأزهر، ديسمبر 2008.

- عدم استغلال الرصيف من طرف غير المشاة (التجار، السيارات...).
- مطابقة تصميم الرصيف تبعاً للظروف المناخية.

مجال حراك المشاة في مدينة سطيف

انعكست خصائص انبساط السطح في المدينة إيجاباً على حركة المشاة، كما تتوفر شوارع وطرقات المدينة على أرصفة لها مواصفات تسمح بتسهيل حرة الراجلين. الجدول رقم (113) يوضح توزيع شبكة الأرصفة في المدينة حسب عرض الرصيف حيث نستنتج أن الأرصفة التي يقل عرضها عن 2,5 متر تمثل نسبة 49 % تقريباً من إجمالي أرصفة المدينة، يتمتع المركز بأرصفة يتراوح عرضها بين 2,5 متر إلى 12 متر ما يسهل حركة المشاة.

جدول رقم (113): توزيع شبكة الأرصفة حسب عرض الرصيف

عرض الرصيف	%
أقل من 2,5 متر	49
من 2,5 إلى 5 متر	33
أكثر من 5 متر	18

المصدر: Entreprise Métro d'Alger, Étude de faisabilité du tramway de Sétif, mars 2008

- بشكل عام يمكن القول بأن المدينة تتوفر إلى حد كبير على مجال للراجلين يتطابق و المقاييس المعمول بها حيث يتأثر عرض الرصيف في التخطيط العمراني تبعاً لموقع الطريق:
- منطقة إسكان متطرفة يكون الرصيف بأقل عرض 2 متر من كل جانب.
 - منطقة إسكان وسط المدينة يكون الرصيف حوالي 2.5 - 3 متر من كل جانب.
 - منطقة قلب المدينة يكون الرصيف من 3 إلى 5 متر من كل جانب.
 - منطقة صناعية يكون الرصيف 1.5 متر من كل جانب.
 - منطقة سياحية يكون الرصيف 3 إلى 8 متر من كل جانب.
- كما يراعى في تخطيط المدن كثافة المشاة المتوقعة، وما سيكون من زيادة مرورية كبيرة مثل أرصفة قلب المدينة يكون عرض الرصيف يسمح بذلك مع الأخذ في الاعتبار سرعة السير فهناك سرعات مختلفة.
- مشاة يترجلون لمشاهدة المحلات بسرعة بطيئة.
 - مشاة ذاهبون في رحلة عمل أو لأداء غرض فحسب فتكون سرعتهم أكبر من السابق.
 - ذوى الاحتياجات الخاصة ولهم سرعة بطيئة جداً.

هناك مجموعة من القوانين التي تنظم استعمال الرصيف سواء في مركز المدينة أو في المناطق السكنية في الأطراف لكنها في الغالب لا تحترم ما يؤدي إلى عرقلة حركة المشاة على الأرصفة.

صورة رقم (30): عينة من الأرصفة التي تتوفر عليها شوارع مدينة سطيف (حي 600 مسكن)



المصدر: الباحث 2010

في مدينة سطيف تنتشر ظاهرة احتلال أصحاب المحلات لعرض منتجاتهم ومالكي السيارات لركن مركباتهم للأرصفة مما يحد من المجال المخصص للمشاة الذين يلجأون لاستعمال الطريق ما يعرضهم للخطر و يزيد في إرباك حركة المرور. تنتشر الظاهرة خاصة أمام السوق المغطاة بوسط المدينة سطيف و في طرقات أخرى كثيرة في المدينة.

المجالات الحضرية: العمل من أجل صناعة فضاءات للحياة

إن تهيئة المجال الحضري و خاصة شبكة الطرق الحضرية التي تحتضن الحراك بكل أنماطه، يجب أن تحقق سهولة الولوج (ville accessible et multimodale)، و تبنى على أساس توزيع المجال العمومي بين مستعمليه (partage de l'espace public entre ses usagers) من مشاة، مستعملي الدراجة، السيارة، الحافلة... الخ.

صورة رقم (31) : ساحة البريد الكبير : مشهد للحياة الحضرية في مدينة سطيف



المصدر: الباحث 2010

تولي السلطة المحلية في المدن الكبرى أهمية كبيرة للحياة العامة، من خلال توفير تهيئة الأماكن العمومية كالمساحات والحدائق التي تحتضن سكان المدينة وتوفر لهم الراحة، كما تشكل أماكن للقاء والتنزه، و مثل هذه الأماكن تنعش المدينة و تزيد الحراك فيها.

في الدول الأوروبية يولي قانون الطريق²⁵⁰ أهمية كبرى لمجال المشاة، نظرا لأهميته في الحياة الحضرية، و وفقا لمعالجين واطباء نفسانيون بينوا ان قضاء بعض الوقت في الشوارع المزدهمة للتسوق هو أكثر من مجرد حاجة عابرة، بل هو عنصر ضروري، ووجود مساحات عامة مفتوحة حيث يمكن أن تتفاعل مختلف الفئات تساعد على بناء الشعور بالجماعة المحلية والتسامح ، وهذا بدوره يوفر الأسس اللازمة لازدهار الحياة الحضرية.

على مستوى مدينة سطيف، يتوفر المركز التاريخي للمدينة على امكانيات كبيرة لتهيئة وصناعة فضاءات للمشاة وحتى امكانية انشاء طرق خاصة للمشاة (voies piétonnes).

²⁵⁰ - la parution le 30 juillet 2008 du décret n°2008-754 qui redéfinit l'aire piétonne, en même temps qu'il introduit en France le concept de zone de rencontre

خلاصة الفصل الثاني

خصص الفصل الثاني لتحليل واقع العرض والطلب على الحراك في النطاق الحضري لمدينة سطيف، وقد خلصت الدراسة للاستنتاجات التالية:

- تزايد استعمال السيارة من خلال تسجيل ارتفاع محسوس في نسب تجهيز الأسر بالسيارة الذي أدى إلى ارتفاع غير مسبوق في الحظيرة الوطنية للسيارات
- تزدى النقل الجماعي في النطاق من خلال الفوضى التي اعترته منذ تحريره في 1988، وإسناد مهمة النقل العمومي لشركات حرفية صغيرة بعيدة كل البعد عن تحقيق مستوى الخدمة العمومية، ما استدعى عودة المؤسسات العمومية لممارسة نشاطها في 2008 من خلال مؤسسة النقل الحضري سطيف ETUS.
- ضعف النقل بواسطة سيارات الأجرة في المدينة و خارجها، ما أدى إلى اجتياح النقل غير المرخص لمجال المدينة و نطاقها.
- أنماط نقل جماعية أخرى كالنقل الجامعي الذي تدعم في 2009 بمؤسسة خاصة، نقل العمال والنقل المدرسي تبقى أنماط تحتاج الدعم لما لها من دور في تنظيم الحراك التخفيف من الازدحام المروري.
- قصور واضح في المحطات البرية ومواقف التكفل بالمسافرين في النطاق، وأهمية استغلال الشبكة الحضرية "voirie urbaine" في تنظيم الحراك في إقليم الدراسة.

الفصل الثالث: التحقيقات الميدانية حول تزايد النقل الفردي وانتشار النقل غير المرخص

- من الظواهر التي انتشرت و بقوة في السنوات الأخيرة، تزايد النقل الفردي و الاستعمال المكثف للنقل غير المرخص في جل الولايات و المدن الجزائرية، بتأثير مجموعة من الأسباب منها:
- الطلب الكبير على النقل الناتج عن توسع المدن و ما يرافقه من تمدد لمسافات التنقل، وتنوع أغراض الحراك
 - حركة التجهيز بالسيارة التي تعرفها المدن و الأرياف الجزائرية، خاصة في السنوات الأخيرة، حيث تزداد أعداد السيارات المستوردة سنة بعد أخرى.
 - تردي منظومة النقل الجماعي، التي يفترض لها أن تستقطب الطلب المتزايد على النقل، وتحول دون الاستعمال المفرط للسيارات الفردية. هذه الثنائية تجعل " المدينة بين مشاكل النقل الجماعي و مخاطر التبعية للسيارة الفردية"²⁵¹.
 - غياب سلطة الدولة في فرض و تطبيق القوانين و التشريعات المرتبطة بالنقل.
- هذا الواقع يسترعي اهتمام الباحثين و خاصة المهنيين لما له من تأثير سلبي على الحياة الحضرية. انطلاقا من هذا قمنا بمجموعة من التحقيقات الميدانية بهدف تحليل الظاهرتين والوقوف عند خصائصها وبالتالي تحقيق إمكانية التدخل وتصحيح الاختلالات الحاصلة.

²⁵¹ - كبيش عبد الحكيم، المدينة بين مشاكل النقل الجماعي و مخاطر التبعية للسيارة الفردية: حالة مدينة سطيف"، المؤتمر الهندسي العاشر، جامعة الأزهر، مصر، ديسمبر 2008.

أولاً: نتائج الاستبيان لقياس مدى التبعية للسيارة الخاصة (Voiture particulière) في النطاق الحضري لمدينة سطيف. جانفي 2008

I- ظروف التحقيق، الفرضية، الصعوبات وخصائص العينة

الدراسة أجريت بواسطة استبيان عن طريق المقابلة، في الفترة من 15 إلى 30 جانفي 2008، على عينة من الموظفين العاملين في مختلف القطاعات (471 موظف)، و من مختلف الفئات العمرية وشملت الجنسين، من مالكي السيارات الخاصة ويستعملونها يوميا في تنقلاتهم من أجل العمل. و كانت الأسئلة المحورية التي يفترض أن تجيب عليها نتائج هذه الدراسة هي:

- ما هي درجة الفردية في استعمال السيارة؟
- هل هناك شعور بالتبعية للسيارة ؟
- هل يمكن التخلي عن السيارة في حالة توفر نقل بديل؟
- ما هي المزايا التي تحفز على استعمال السيارة؟ وما هي الصعوبات أو سلبيات استعمالها؟
- ما هي وسائل النقل المستعملة غير السيارة؟
- ما هي تكاليف التنقل بالسيارة ؟ المسافة، الزمن والمال.
- أخرى.

يكمن الهدف الرئيسي من القيام بهذا التحقيق في جمع المعطيات المرتبطة باستعمال السيارة الفردية وقياس درجة ارتباط أصحاب السيارات بمركباتهم ومنه تحديد سلوكيات تنقلهم.

ولتحقيق هذه الأهداف و الإجابة على التساؤلات المطروحة تم صياغة استبيان تضمن مجموعة من المحاور الكبرى وهي: (نموذج من الاستبيان في الملحق)

- معلومات عامة عن المستجوب كالسن و الجنس ومكان الإقامة
- معلومات تتعلق بالتنقلات التي يجريها المستجوب و خصائصها: المسافة، الزمن، الكلفة...
- إيجابيات و سلبيات استعمال السيارة الخاصة مقارنة بأنماط النقل الأخرى
- معلومات متفرقة ذات أهمية في الدراسة.

1- فرضيات التحقيق

تتعلق فرضيات هذا التحقيق من إشكالية الواقع الذي تعيشه المدينة، الذي يتميز باستعمال متزايد للنقل الفردي سببه المباشر ارتفاع نسب تجهيز الأسر بالسيارات و أسبابه الغير مباشرة ترجع إلى ضعف خدمة النقل الجماعي و زيادة الحراك في مدينة مترامية الأطراف تتميز بتباعد مستمر بين مناطق السكن و مراكز العمل.

2- الصعوبات التي واجهها التحقيق

الصعوبات كثيرة و أهمها غياب ثقافة الاستجواب و نقص تفاعل أصحاب السيارات مع التحقيق، مما صعب على المحققين العملية. و بهدف الحصول على توزيع مثالي للعينة وتحقيق أحسن تمثيل للظاهرة المدروسة، والوصول إلى نتائج دقيقة، أردنا إشراك أكبر عدد من موظفي المؤسسات و الشركات الخاصة والعمومية بالمنطقة الصناعية وخارجها. وأمام صعوبة اتصالنا مباشرة بالموظفين، اتصلنا بالإدارة وتلقينا وعودا منهم بتوفير المعطيات الضرورية من خلال مصالح الموارد البشرية التابعة لكل مؤسسة لكن دون جدوى. رغم ذلك استطعنا استجواب بعضا منهم في مواقف السيارات في المنطقة الصناعية أو في وسط المدينة.

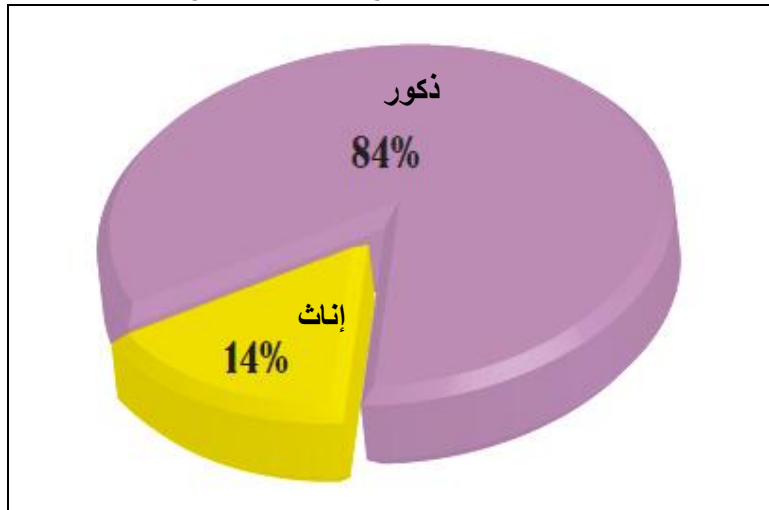
يضاف لكل هذا مشكل يتعلق بالإجابات التقريبية المقدمة من طرف المستجوبين بخصوص المصاريف على السيارة و تكاليف استعمالها وغيرها...

تجدر الإشارة إلى أن عددا كبيرا من المستجوبين دونوا ملاحظات في شكل انشغالات و/ أو توصيات تتعلق بظروف التنقل الصعبة ومشاكل التوقف ما يدل على ترحيبهم بالتحقيق واهتمامهم الكبير لهذا الموضوع.

3- خصائص العينة المدروسة

بلغ عدد المستجوبين 471 منهم 396 ذكور (84 %) و 75 إناث (16 %) أنظر الشكل رقم (49)، يتوزعون حسب العمر كما تبرزه أرقام الجدول رقم (120).

شكل رقم (49): توزيع العينة حسب النوع



المصدر: الدراسة الميدانية التي أجراها الباحث في 2008

نسبة معتبرة لمستعملات السيارة، خاصة الأقل من 40 سنة

بلغت نسبة الذكور 84 % من إجمالي العينة المستجوبة و بلغت نسبة الإناث 16 %، وهذه الأخيرة هي نسبة معتبرة تعبر عن بداية تحول في المجتمع نحو تعميم استعمال السيارة لدى الجنسين. من خلال الجدول رقم(114) يتضح ارتفاع نسبة مستعملات السيارة بالنسبة لفئتي العمر (20-30) و (30-40) سنة و التي بلغت 61.7 % مقارنة بنظيراتها لدى جنس الذكور 41.3 % ، وهو يؤكد أن اتجاه المرأة نحو استعمال السيارة في مدينة سطيف ظاهرة جديدة.

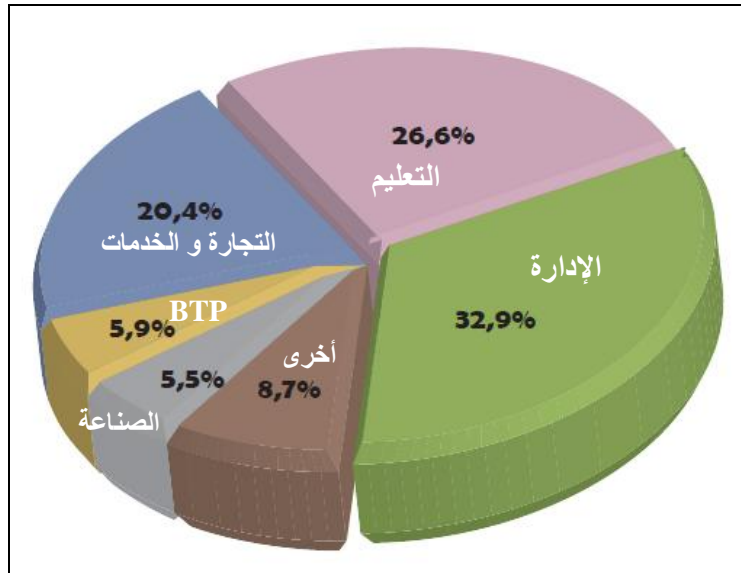
الجدول رقم (114): خصائص العينة من حيث العمر و الجنس

المجموع		اناث		ذكور		الفئة العمرية
العدد	%	العدد	%	العدد	%	
68	14,4	24	18	50	12,6	من 20 إلى 30 سنة
142	30,1	37,3	28	114	28,8	من 30 إلى 40 سنة
208	44,2	34,6	26	182	45,9	من 40 إلى 50 سنة
53	11,3	4	3	50	12,6	أكثر من 50 سنة
471	100	100	75	396	100	المجموع

المصدر: الدراسة الميدانية التي أجراها الباحث في 2008

حاولنا دراسة توزيع العينة على كل قطاعات النشاط الاقتصادي (الشكل رقم 50) للحصول على أحسن تمثيل للواقع، و قد شمل التحقيق بنسبة أكبر قطاع الإدارة (32,9 %)، التعليم (26,5 %) والتجارة و الخدمات بنسبة (20,4 %) و تأتي القطاعات الأخرى بنسب أقل، الجدول رقم (115).

شكل رقم (50): توزيع العينة على قطاعات النشاط الاقتصادي



المصدر: الدراسة الميدانية التي أجراها الباحث في 2008

الجدول رقم (115): توزيع العينة على قطاعات النشاط الاقتصادي

قطاع النشاط	العدد	%
الإدارة	155	32,9
التعليم	125	26,5
الصناعة	26	5,5
البناء و الأشغال العمومية	28	5,9
التجارة و الخدمات	96	20,4
أخرى	41	8,7
المجموع	471	100

المصدر: الدراسة الميدانية التي أجراها الباحث في 2008

II - نتائج الدراسة الميدانية حول استعمال السيارة الخاصة

1- استعمال السيارة الخاصة رغم قرب المسافة

العينة العشوائية التي تم اختيارها تعكس من خلال أرقام الجدول رقم (116) مكان إقامة العمال و الإطارات المستجوبين، و توزعت النسب بشكل متفاوت حيث استحوذ سكان بلدية سطيف على نسبة 87,2%.

الجدول رقم (116): توزيع العينة حسب مكان الإقامة

مكان الإقامة	العدد	%
بلدية سطيف	411	87,2
بلديات الولاية	52	11
خارج الولاية	8	1,7
المجموع	471	100

المصدر: الدراسة الميدانية التي أجراها الباحث في 2008

الهدف من جمع معلومات تتعلق بالمسافة الزمنية بين مقر السكن و مكان العمل هو معرفة مدى تأثير استعمال السيارة بالنسبة للمسافة. من خلال النتائج التي تم جمعها في الجدول رقم (117) يمكن تسجيل الملاحظات التالية:

- 24,7 % يستعملون السيارة للذهاب الى العمل لمسافة تقل عن 15 دقيقة
- 31,4 % من مستعملي السيارة يقطعون مسافة زمنية بين 15 إلى 30 دقيقة

الجدول رقم (117): توزيع العينة حسب المسافة الزمنية بين مقر السكن و مكان العمل

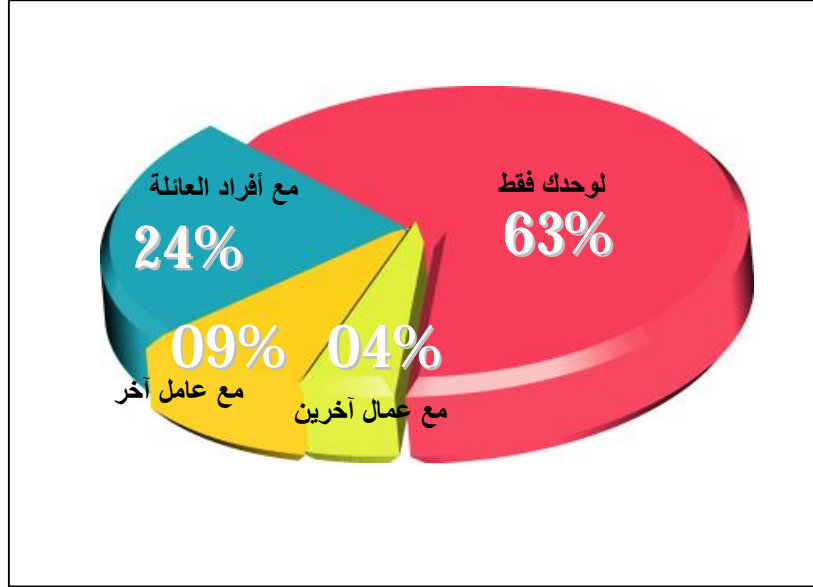
المسافة الزمنية	العدد	%
أقل من 15 دقيقة	201	42,7
من 15 إلى 30 د	148	31,4
من 30 إلى 45 د	72	15,3
من 45 إلى 1 ساعة	28	6
أكثر من ساعة	22	4,6
المجموع	471	100

المصدر: الدراسة الميدانية التي أجراها الباحث في 2008

2- الفردية في استعمال السيارة الخاصة

استعمال السيارة في النطاق بشكل فردي أو جماعي (covoiturage): كانت نتائج السؤال المطروح: للذهاب إلى العمل تستقل سيارتك لوحدها؟ بنسبة 63 %، مقابل 4 % فقط جماعيا. الشكل رقم (51) و الجدول رقم (118).

شكل رقم (51): درجة الفردية في استعمال السيارة الخاصة



المصدر: الدراسة الميدانية التي أجراها الباحث في 2008

الجدول رقم (118): درجة الفردية و الجماعية في استعمال السيارة

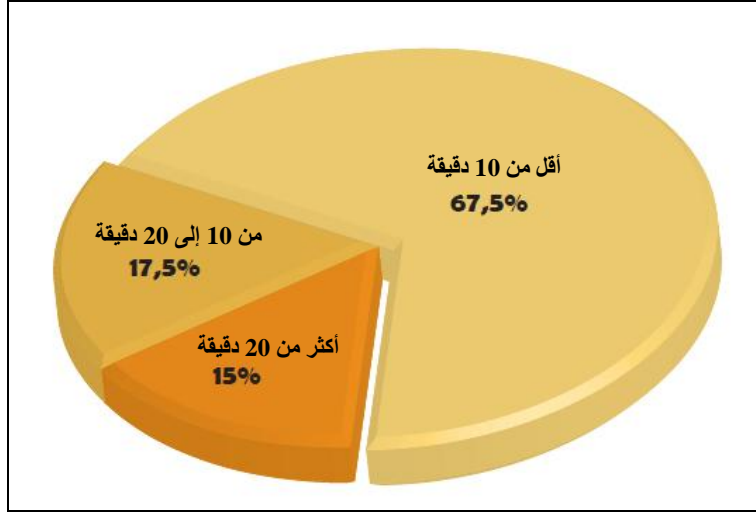
الدرجة	العدد	النسبة (%)
تستقل السيارة لوحدها	298	63,2
مع أفراد العائلة	113	24
مع عامل آخر	42	8,9
مع عمال آخرين	18	3,8
المجموع	471	100

المصدر: الدراسة الميدانية التي أجراها الباحث في 2008

3- استعمال السيارة بسبب ضعف النقل العام

محاولة قياس التفاعل المتبادل بين مدى توفر النقل الجماعي و استعمال السيارة الخاصة، يتضح أن 67,5 % من العينة يستعملون سياراتهم للتنقل إلى العمل و يعزفون عن النقل العمومي، رغم توفر مواقف للحافلة على بعد أقل من 10 دقائق ما يدل فعلا على ضعف مستوى الخدمة المقدمة والشكل رقم (52) بيرزان ذلك.

شكل رقم (52): مدى ارتباط العينة بشبكة النقل الجماعي



المصدر: الدراسة الميدانية التي أجراها الباحث في 2008

4- مجانية التوقف: أحد أهم الحوافز لاستعمال السيارة

من النتائج الهامة للدراسة أن حوالي 90 % من مستعملي السيارة لا يدفعون رسوم التوقف، وأكثر من 41 % من مستعملي السيارة يعانون بالدرجة الأولى من صعوبة التوقف.

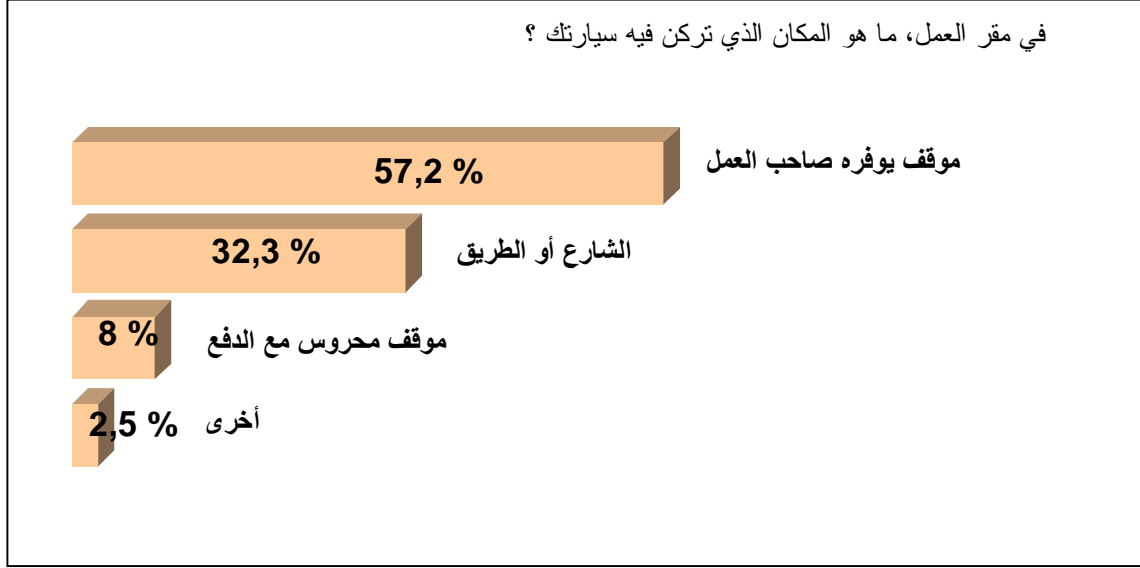
الجدول رقم (119): مكان ركن السيارة خلال ساعات العمل

العدد	%	عندما تأتي إلى العمل تترك السيارة في
269	57	موقف (خاص بالعمل)
152	32,3	في الشارع
38	8	موقف محروس (بالدفع)
12	2,5	أخرى
471	100	المجموع

المصدر: الدراسة الميدانية التي أجراها الباحث في 2008

تبرز أرقام الجدول رقم 119 و الشكل رقم 53 أن 8 % من المستجوبين يركنون سياراتهم في موقف محروس و يدفعون حقوق التوقف، و هي نسبة ضئيلة. نسبة المستعملين الذين يركنون سياراتهم في الشارع بلغت 32,3 % من العينة، مع الإشارة إلى انتشار ظاهرة المواقف الغير مرخصة، يفرضها شباب بطال ترغم مستعملها على دفع حقوق التوقف، في غياب السلطة المحلية للبلدية.

شكل رقم (53): مكان ركن السيارة خلال ساعات العمل



المصدر: الدراسة الميدانية التي أجراها الباحث في 2008

5- ضعف التخطيط المروري أدى إلى تدهور الحركة

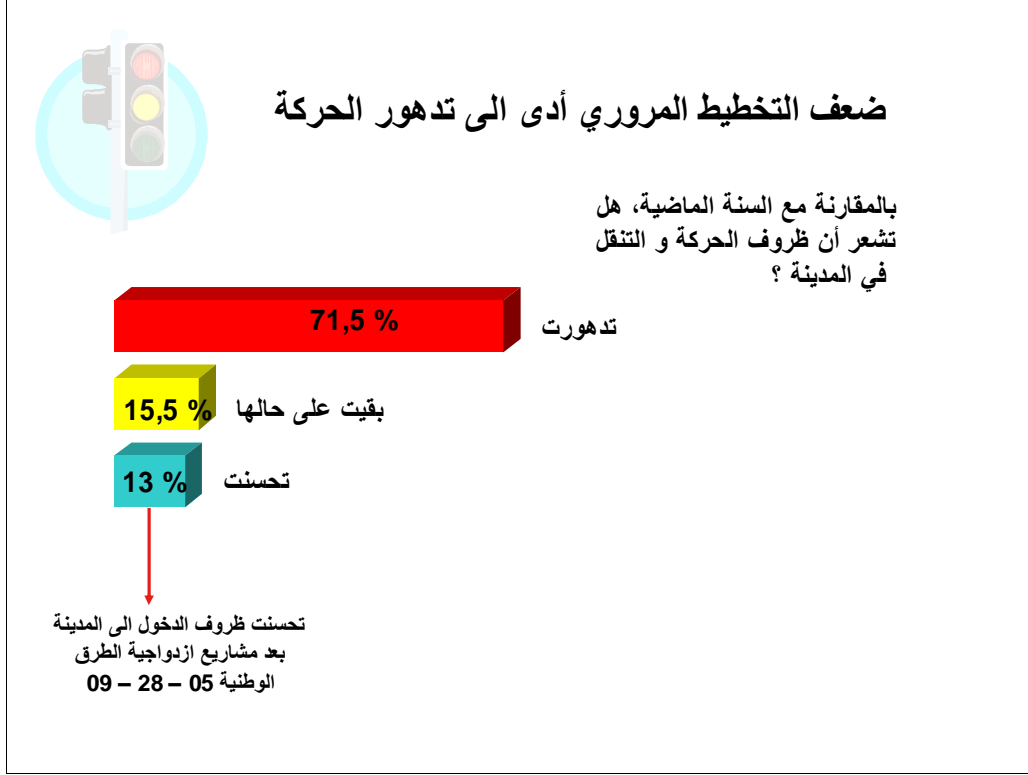
يستدعي تسيير المدن مخططات مرورية شاملة ودائمة للمدينة، تسيير بمراحل متوازية وبصفة مستمرة مع نمو المدينة . تفتقر مدينة سطيف لمخطط مرور بمعنى الكلمة و قد قامت المصالح البلدية بإسناد مهمة إعداد مخطط لمكتب دراسات محلي، و تكمن الصعوبة في انجازه بسبب المشاريع التي تعرفها المدينة و التي لم يتم استلامها. كما تعرف حالة الطرق تدهورا مستمرا مقارنة بالسنوات الماضية. و يشكل الطريق العنصر الحيوي لحركة المركبات و الراجلين في المدينة. و تشكل حالة الطريق إذا كانت سيئة حلقة ضعف في الحراك اليومي ، حيث تؤدي إلى عرقلة السير بالنسبة للراجلين و تؤدي إلى تخفيض سرعة تنقل المركبات و تكون اختناقات و نقاط سوداء داخل محيط المدينة. كانت نتائج الاستجابات المتعلقة بالسؤال: بالمقارنة مع السنة الماضية، هل تشعر أن ظروف الحراك و التنقل في المدينة؟ تؤكد تراجع ظروف الحراك كالتالي: 71.5 % يرون أنها تدهورت و 15.5 % و 13 % يرون أنها تحسنت. و في الواقع فقد تحسنت ظروف الدخول إلى المدينة بعد مشاريع ازدواجية الطرق الوطنية 05 - 28 - 09.

جدول رقم (120): تطور ظروف الحراك في إقليم المدينة

الظروف العامة للحراك مقارنة بالسنة الماضية	العدد	%
تحسنت	61	13
ساعات	337	71,5
بقيت على حالها	73	15,5
المجموع	471	100

المصدر: الدراسة الميدانية التي أجراها الباحث في 2008

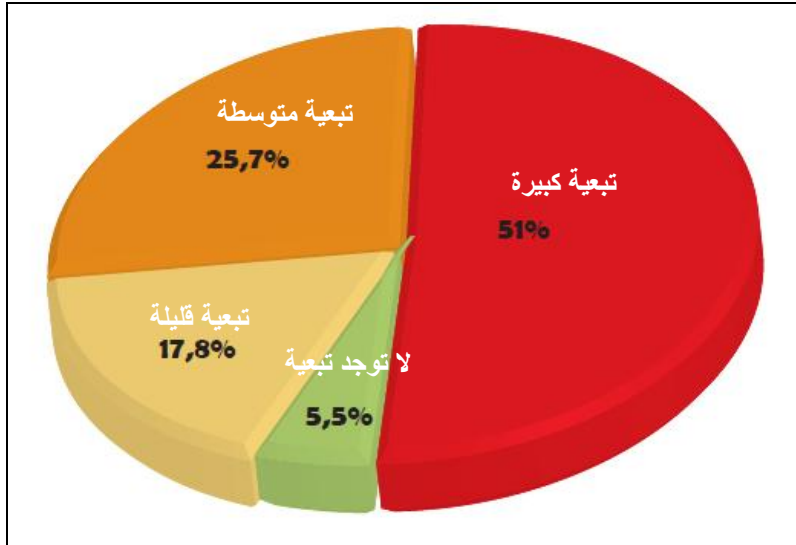
شكل رقم (54): تطور ظروف الحراك مقارنة بالسنة الماضية



المصدر: الدراسة الميدانية التي أجراها الباحث في 2008

6- المستعمل بين التبعية و إمكانية التخلص من استعمال السيارة
94,5% من العينة يشعرون بتبعية للسيارة، و 71% مستعدون للتخلي عنها إذا تحسن النقل الجماعي كما يبرزه الشكل رقم (55).

شكل رقم (55): درجة التبعية للسيارة



المصدر: الدراسة الميدانية التي أجراها الباحث في 2008

جدول رقم (121): درجة التبعية للسيارة و مدى استعداد مستعملها التخلي عنها

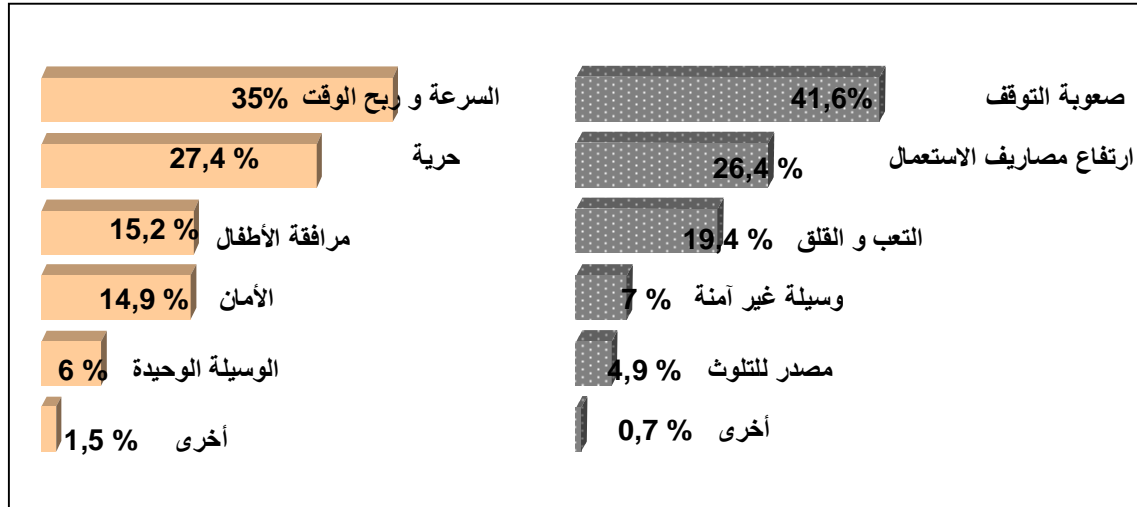
هل تشعر بتبعية للسيارة	العدد	%
تبعية كبيرة	240	51
تبعية متوسطة	121	25,7
تبعية قليلة	84	17,8
لا توجد تبعية	26	5,5
المجموع	471	100

المصدر: الدراسة الميدانية التي أجراها الباحث في 2008

6- ايجابيات و سلبيات استعمال السيارة الخاصة

السيارة وسيلة نقل سريعة و ترمز للحرية ، رغم مشاكل التوقف و ارتفاع مصاريف استعمالها التي تبلغ في المتوسط " 4.800 دج شهريا "

شكل رقم (56): سلبيات و ايجابيات استعمال السيارة

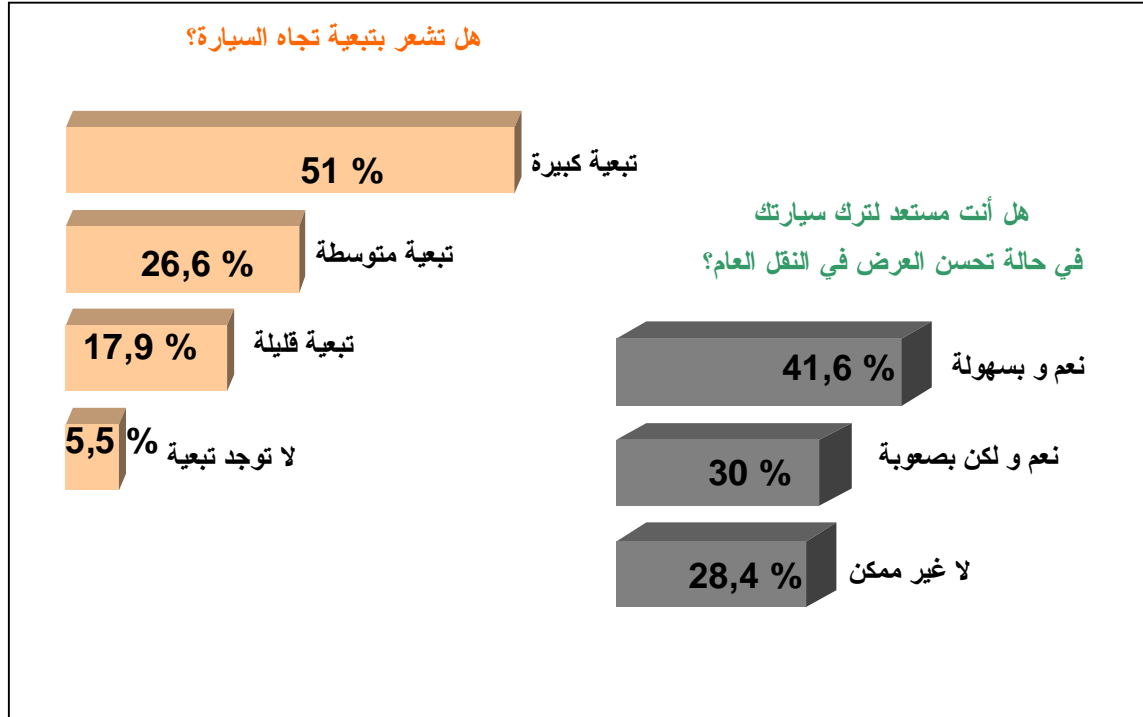


المصدر: الدراسة الميدانية التي أجراها الباحث في 2008

7- درجة التبعية للسيارة ومدى الاستعداد للتخلص منها في النطاق الحضري

من خلال نتائج الدراسة الميدانية المبينة في الشكل رقم 57، اتضح أن 94,5% من العينة يشعرون بتبعية للسيارة، و 71% مستعدون للتخلي عنها إذا تحسن النقل الجماعي، ما يستدعي ضرورة بناء نظام نقل جماعي فعال.

شكل رقم (57): درجة التبعية للسيارة و مدى الاستعداد للتخلص منها في النطاق الحضري لمدينة سطيف

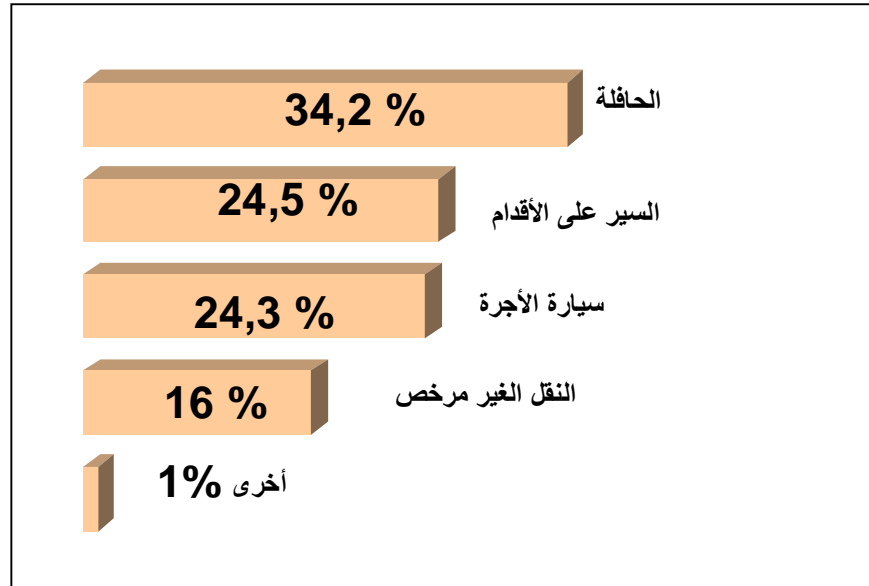


المصدر: الدراسة الميدانية التي أجراها الباحث في 2008

8- في غياب السيارة، الوسائط الأخرى

جاءت نتائج السؤال حول وسائط النقل المستعملة الأخرى في غياب السيارة الخاصة تؤكد اعتماد الحافلة بنسبة 32,2 % ثم تأتي باقي الوسائل الأخرى كما هو موضح في الشكل رقم 58.

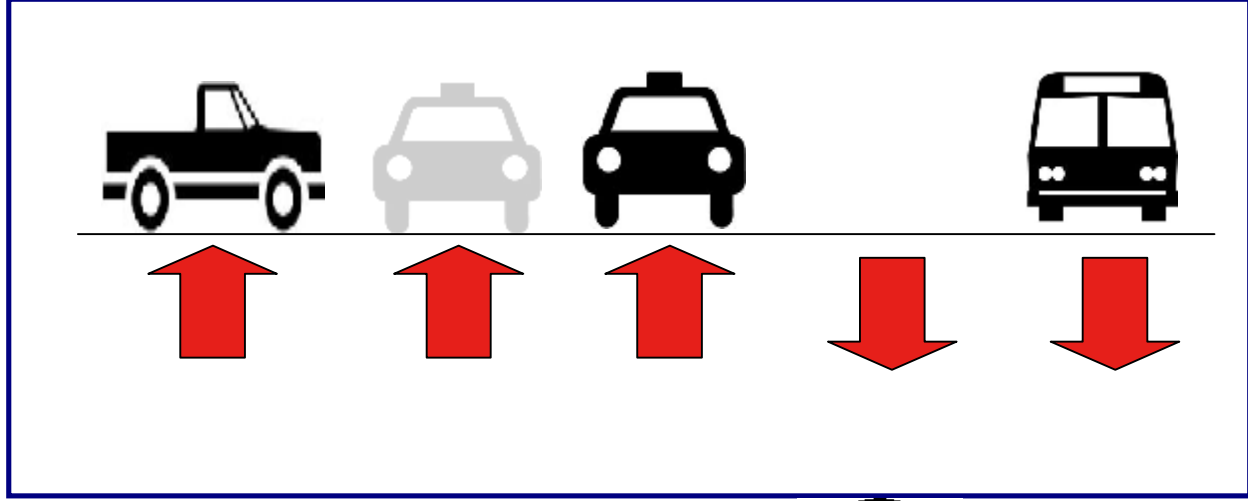
شكل رقم (58): وسائط النقل المستعملة في غياب السيارة



المصدر: الدراسة الميدانية التي أجراها الباحث في 2008

النتيجة العامة للتحقيق: نسجل في السنوات الأخيرة تراجعاً للسير على الأقدام و زيادة الاعتماد على سيارة الأجرة بنسبة تفوق 40%. و يمكن تشخيص واقع الحراك في النطاق الحضري لمدينة سطيف من خلال الشكل رقم (59) حيث يبرز ضعف النقل الجماعي و تراجع السير على الأقدام و في المقابل زيادة في النقل الفردي و هو ما يطرح الكثير من الآثار السلبية على الفرد و المجتمع و على المجال.

شكل رقم (59) : واقع النقل في مدينة سطيف 2008



المصدر: الباحث 2008

أخطار الاستعمال الم على الفرد والمجال

غير اختراع السيارة مسار الحياة الاقتصادية و الاجتماعية خلال القرن العشرين، و أحدث انتشارها السريع ثورة في عمليات نقل الأفراد أو البضائع. كما نتج عن استعمال السيارة الكثير من التغيرات في علاقة الفرد بمحيطه و في علاقته بالآخرين، و إلى نمو و تطور شبكات الطرق السريعة و الهياكل القاعدية و نشطت التبادلات الاقتصادية و التجارية و الثقافية حيث أصبحت السيارة اليوم جزءاً لا يتجزأ من الحياة اليومية. يتزامن ذلك مع فترة ازدهار صناعة السيارات التي تعتبر " محرك التنمية الاقتصادية للدول الصناعية، و منتجها الأكثر رمزا للحضارة و فن العيش لسكانها، هذا المنتج الذي بدأ ينتقل تدريجياً ليفرض على سكان الدول النامية"²⁵²، التي تعيش مدنها تزايداً ملحوظاً لاستعمال وسائل النقل الفردية في ظل عجز النقل الجماعي في تلبية الطلب المتزايد على التنقل. لكن في الوقت الراهن، و من جراء الاستغلال المفرط للسيارة يأتي الأثر العكسي لتصبح مصدراً للإزعاج و سبباً رئيسياً في مشاكل الحراك في المدن، حتى وصفت بأنها " الوحش القادر على إحداث أضرار بالغة"²⁵³ « ce monstre capable de grands ravages » في المجالات الحضرية.

²⁵² - M. FRYBOURG, op.cit, p.28.

²⁵³ - E. PERRIN, L'automobile en milieu urbain, 2004, p.23. op cité.

يعد الكاتيبين الاستراليين "Peter Newman" و "Jeffrey Kenworthy" في كتابهما " Cities and Automobile Dependence " الصادر في سنة 1979 أول من استعمل مصطلح التبعية للسيارة " La dépendance automobile "، و قد ركزت على بنية المدينة التي تسبب التبعية. أما " Gabriel Dupuy " فهو يعتبر أن مصدر هذه التبعية يعود لجملة من العوامل المترابطة، ذات التفاعل المتبادل لتشكل حلقة مفرغة، فالمستعملين الذين يعانون من التبعية يرغبون في التخلص من السيارة لكنهم لا يستطيعون لأنهم يخسرون الكثير من التسهيلات²⁵⁴. يولد الاستعمال المكثف للسيارة تأثيرات سلبية تتعلق بالمستعمل و قد تصل التبعية للسيارة إلى درجة من الإدمان " TOXICOMOBILE"²⁵⁵ حيث أن المستعمل لسيارته لا يتنقل من أجل تحقيق رغباته المختلفة (العمل، التسوق، التنزه...)، بل يصبح التتقل غاية في حد ذاته. و تأثيرات اقتصادية، اجتماعية و نفسية، نلاحظ الأعباء المادية الجديدة منها كلفة البنزين و نفقات التأمين و الصيانة، يضاف إلى ذلك الزمن المستغرق في الرحلة و الذي يطول في حالة الاختناقات المرورية، و الآثار الجانبية على الصحة و المشاكل النفسية.

يؤدي الاستعمال المكثف للنقل الفردي إلى تشجيع ظاهرة تحضر الأطراف و المناطق الريفية الواسعة المحيطة بالمدن لتشكل بحق "مجالات السيارة"، هذه الوسيلة التي ولدت في المدينة أين وجدت ظروفًا ملائمة لبداياتها، لكنها انتشرت بسرعة أكبر في الريف²⁵⁶، و " السيارة غيرت وجه الريف قبل أن تغير وجه المدينة"²⁵⁷، فقد " كانت في الولايات المتحدة أداة لفك العزلة و أصبحت وسيلة تعبير المناطق الريفية"²⁵⁸، و من أهم أسباب هذا الانتشار السريع لاستعمال السيارة في الضواحي ما توفره المركبة من سهولة التنقل، وبفعل التمدد و التشتت الحضريين للمدن نظرا لضعف تكلفة الأراضي خارجها و على محيطها، ما يشجع النمو الحضري وفق نموذج أفقي يتميز بكثافات سكنية ضعيفة وكثافات طرقية مرتفعة وارتباط وثيق بين المسكن و السيارة الفرديين في حين تضعف أو تغيب شبكات النقل العمومي نظرا لضعف مردودية النقل الجماعي على هذه المجالات. هذه المجالات الجديدة الناجمة عن الاستعمال المكثف للسيارة الفردية تؤدي بدورها إلى ارتفاع نسب التجهيز بمختلف الشبكات من كهرباء و غز و مياه الشرب و شبكات الهاتف، إضافة إلى شبكات التطهير و الصرف، و ترتفع كثافة شبكة الطرقات لبلوغ كل نقاط مركز المنشآت السكنية و الاقتصادية و ربطها بباقي شبكات المواصلات من طرق عادية و طرق سيارة تجعل " تكلفة التحضر بالنسبة للفرد جد مرتفعة"²⁵⁹.

²⁵⁴-La réduction de la dépendance automobile [archive], p. 3 à 5. Consulté le 9 mai 2009

²⁵⁵ - CHOMEL G et autres, Dictionnaire critique de l'automobile, petit glossaire de l'alternativité, CarFree, 2008, p30, <http://carfree.free.fr/>

²⁵⁶ - G. DUPUY, L'automobile entre villes et campagnes, nouveaux espaces et systèmes urbains, Mobilité spatiale, SEDES 1996, p.375.

²⁵⁷ - G. Dupuy, 1996, op.cit, P.375.

²⁵⁸ - E. PERRIN, op.cit, P.18.

²⁵⁹ - توفيق بالحارث، مساهمة النقل الجماعي في حل مشاكل الدول العربية، المدرسة الوطنية للهندسة المعمارية و التعمير، جامعة قرطاج، تونس.

ثانيا: النقل غير المرخص: نتائج التحقيق الميداني

I - ظاهرة النقل الغير مرخص "الفرد" في انتشار سريع

أصبح نقل الأشخاص بالسيارة غير المرخصة أو ما يتعارف عليه محليا " الفرد" أو "الكلوندستان" وغيرها من المصطلحات، من الظواهر الملفتة للنظر خاصة في المدن الجزائرية الكبرى و منها مدينة سطيف، حيث عرف هذا النشاط نموا كبيرا رافق نمو المدينة و زيادة احتياجات التنقل فيها. ظاهرة تسود في مناطق كثيرة من العالم، و في إفريقيا و الدول النامية بشكل خاص. يعبر عنها تارة بأنظمة نقل غير رسمية "non conventionnels"²⁶⁰ ، أو النقل الغير مرخص " Transports informels"²⁶¹. كما تصنف ضمن الاقتصاد الغير مرئي « Economie non observée »، الذي ظهر كمصطلح في الدراسات الاقتصادية التي تهدف تحديد الفئات النشطة بشكل غير مقنن، وأشكال الإنتاج الغير خاضع للرسوم من أجل إدخاله ضمن الناتج الوطني الخام PIB . و يشمل الاقتصاد الغير مرئي كل من الاقتصاد الموازي (السوق السوداء) « Economie illégale » و الاقتصاد الغير مرخص « Secteur informel » .

يركز التعريف العالمي للقطاع غير المرخص « Secteur informel » الذي تم إقراره في 1993 من طرف الندوة الدولية 15 للمختصين في إحصاء العمل على عنصري توفير الشغل وتحقيق نواتج مالية، فهو " مجموع الوحدات التي تنتج مواد أو خدمات وتعمل على خلق مناصب شغل وتحقيق مداخيل لأصحابها. تتميز هذه الوحدات بضعف التنظيم وعملها على نطاق ضيق و بأنها لا تفصل بين العمل ورأس المال كعنصر أساسي في العملية الإنتاجية"²⁶²

ما هي التسمية المناسبة؟ الفرد، الكلوندو... الخ

تنوعت التسميات التي تصف هذا النشاط في اللهجة الشعبية المحلية و الدولية، ففي الجزائر يتم استعمال مصطلح الفرد أو الكلوندستان، وفي المغرب يلقب الناقلون بالخطافة. في الدول الافريقية أين يتم استعمال السيارة و الحافلة الصغيرة Minibus و الدراجة تاكسي Taxi-moto ، و السيارة

²⁶⁰ - TSHIMANGA NSATA ; NSUNGANI NDENGO ; BELLON Pierre-Yves ; MONNIER Christian, Transports informels à Kinshasa, FRT, Paris, France.

²⁶¹ - BOUBAKOUR Farés, Le transport informel de personnes en milieu urbain : ampleur et raisons d'être : cas de la ville de Batna (Algérie), Faculté des sciences économiques, Université de Batna, Algérie, 2007.

²⁶² - CHARMES J, « Secteur informel, emploi informel, économie non observée: méthodes de mesure et d'estimation appliquées aux économies en transition. L'exemple de la Moldavie », Centre d'Economie et d'Ethique pour l'Environnement et le Développement, Université de Versailles Saint Quentin en Yvelines, 2003, p15.

النفعية Camionnette bachée و غيرها، فمثلا تسمى في دكار: Clando ، جنوب افريقيا:
 Combi ، كينشاسا: Fula fula، نيجيريا : Kabu-kabu ، أبيدجان ²⁶³ Woro-woro .
 المصطلح الذي سنعتمده هو النقل "غير المرخص" « Transport informel » باعتبار أن كل
 عملية نقل للأشخاص يجب أن يرخص لها من طرف الهيئة الوصية "وزارة النقل" من خلال مديرياتها
 الولائية. و هذا النوع من النقل لا يخضع للقوانين والتنظيمات السارية المفعول في قطاع نقل
 الأشخاص في المدينة وخارجها فهو نقل غير خاضع للرسوم « non imposable »، غير مقنن
 « non réglementé » ، و يأخذ مصطلح شائع هو "الفرد" من أصل الكلمة اللاتينية « Fraude »
 التي تعني غير الشرعي و غير القانوني و كذلك يشاع تداول مصطلح « clandestin ».
 في الدول المجاورة مثلا في المغرب يطلق اسم "الخطافة" ²⁶⁴ « les khataffa » على الناقلين
 الذين يتجولون حول محطات سيارات الأجرة لاقتناص المستعملين.
 يقترن مستوى تنظيم النقل بالحالة العامة لاقتصاد الدولة ومستوى سيطرة أجهزتها في تنظيمه
 و تسييره. و يعرض قودار قزافييه Xavier Godard في كتابه تحت عنوان " النقل و المدينة في
 إفريقيا و جنوب الصحراء في زمن الحيلة و الفوضى الخلاقة" ²⁶⁵ en « Les transports et la ville en
 « Afrique au sud du Sahara : le temps de la débrouille et du désordre inventif »
 اللجوء إلى هذا النوع من النقل في هذه الدول، حيث يقترح في طبعة المنقحة في 2002 استبدال
 مصطلح النقل الحرفي Transport artisanal الذي استعمله في الطبعة الأولى في 1992 بمصطلح
 « Transport informel » النقل غير المنظم أو غير المرخص لأن النشاط توسع و تطور ليصبح
 قويا و يمتلك نوعا من التنظيم و يلبي احتياجات متزايدة للحراك.

نمو النقل غير المرخص في الجزائر و تراجع النقل بسيارة الأجرة

في السابق يتم اللجوء لاستعمال النقل غير المرخص كتكملة للعجز في النقل بسيارة الأجرة،
 فعند غياب هذه الأخيرة يتقدم الناقلون إلى المحطات لنقل المسافرين خاصة في أوقات متأخرة من الليل
 أو في فترات الطلب الكبير على النقل. أما حاليا فان محطات النقل غير المرخص تجتاح كل المحيط
 العمراني في شكل أماكن أو شوارع مخصصة لها و قد تكون المحطة مشتركة بينهم مع سائقي
 سيارات الأجرة الذين أصبحوا يعانون من منافسة حادة من هذا النوع من النقل.
 أصبح هذا النوع من النقل يفرض نفسه بقوة، و تعتمد عليه شريحة من المجتمع اعتمادا كليا لما
 يمنحه من تسهيلات سيتم التطرق إليها و تحليلها، لكن في المقابل سلبياته كثيرة على المستعمل خاصة

²⁶³ - XAVIER G, « Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara : le temps de la débrouille et du désordre inventif », Editions Karthala et INRETS, 2002, p 136.

²⁶⁴ - Le matin, quotidien marocain d'informations générales francophone, 22 janvier 2010.

²⁶⁵ - XAVIER G, op.cité.

في حالة وقوع حادث مرور، فهو غير مؤمن. بالنسبة للسلطة المحلية هو نشاط لا يخضع للجباية ولا للتأطير والتنظيم، ما يجعل رسوما كثيرة لا تدفع يمكن استثمارها محليا في مجالات التحسين الحضري وحماية المحيط و البيئة.

يعاني قطاع النقل بسيارة الأجرة و في كل أنحاء الجزائر مشاكل كثيرة تتعلق بسوء التنظيم و التأطير ما يجعل دوره يتراجع باستمرار مقابل نمو غير مسبوق للنقل الغير مرخص (الفرود). حيث تعجز سيارة الأجرة خاصة في الحواضر الجزائرية الكبرى من توفير الخدمة الضرورية للمستعملين أمام الطلب المتزايد و النقص الواضح في خدمة النقل الجماعي. ففي العاصمة هناك معاناة كبيرة للحصول على سيارة تاكسي، و قد لعب الازدحام المروري الكبير في تحول سائقي سيارات الأجرة من مهمتهم الأساسية في نقل المواطنين إلى مختلف الاتجاهات التي يقصدونها، إلى فرض سائق سيارة الأجرة اتجاها معينا على المستعمل. " أنقلك في اتجاهي و ليس في الاتجاه الذي تطلبه" هو الشعار الذي يرفعه أصحاب سيارات الأجرة في المدن الكبيرة في الجزائر.

التحقيق الميداني حول النقل غير المرخص (الفرود)

اهتمام الباحث و لسنوات كثيرة بموضوع النقل في مدينة سطيف، و معاشته التغيرات التي تشهدها هذه المدينة، و محاولاته المستمرة تحليل و تشخيص واقع الحراك فيها بهدف بلورة أفق تهيئة يساهم في صناعة مجال حضري يحافظ على مستوى عيش مستديم. نلاحظ في السنوات الأخيرة انتشارا ملفتا للنظر لظاهرة (الفرود) في المدينة وخارجها ما يطرح الكثير من التساؤلات:

- هل النمو الكبير للفرود هو استجابة لاحتياجات التنقل المتزايدة للسكان؟
 - هل يعكس ضعف أو غياب النقل بسيارات الأجرة و النقل الجماعي؟ (امتاع سيارات الأجرة نقل الزبائن إلى الوجهة المقصودة في الأطراف) و (غياب النقل الجماعي أو طول مدة انتظار الحافلة).
 - هل هو نقل يناسب اتجاهات المستعملين و يتماشى و إمكانياتهم المادية؟
 - لماذا اكتسب نوع من الشرعية لدى المواطن الجزائري؟ هل لأنه عملي (سهل و متاح)
 - ما هي الايجابيات التي يمنحها هذا النوع من النقل؟
 - من يمارس و لماذا هذا النشاط؟ باعتبار أن الجميع يرى بأنه لم يعد النشاط حكرا على البطالين و المتقاعدين بل شملت جامعيين و موظفين و إطارات في مختلف المؤسسات العمومية.
 - هل لظاهرة التوجه الكبير نحو التجهيز بالسيارة في السنوات الأخيرة أثرا في الظاهرة؟
- قصد الإجابة عن هذه الأسئلة وأخرى، واقتناعا منا بأن الميدان هو الكفيل الوحيد بالإجابة، باعتبار أن الظاهرة غير شرعية و متغيرة، متأثرة بعوامل الطلب من جهة و بالمراقبة و العقوبة من

جهة أخرى. كما أنها تستمد قوتها من غياب البديل باعتبار أن المشاكل التي يعرفها قطاع النقل الجماعي وعجزه في تلبية كل احتياجات التنقل وتراجع النقل بسيارات الأجرة وتفضيلها النشاط في خطوط بين المدينة والبلديات المجاورة أو حتى خطوط ما بين الولايات.

الملاحظات الأولية قبل و أثناء التحقيق

يجمع كل الباحثين في الجزائر، الذين يعتمدون بشكل أساسي على جمع المعلومات من الميدان عن طريق الاستبيان بصعوبة المهمة، و يرجعون ذلك إلى نقص أو انعدام ثقافة الاستجواب ونقص في الوعي لدي الأفراد بأهمية تحقيقات سبر الآراء في تزويد الباحث وصاحب القرار بمعلومات تفيد في تشخيص الواقع واتخاذ الحلول المناسبة.

إذا كان هذا الرأي السائد ينطبق على الدراسة التي قمنا بها لتحديد درجة تبعية سكان النطاق الحضري لمدينة سطيف للسيارة الخاصة، فإننا كنا نعي جيدا صعوبة القيام باستجواب حول النقل غير المرخص، وقد قوبلت كل محاولتنا المباشرة التقرب من الناقلين لطلب معلومات حول النشاط بالرفض و التحجج بعدم توفر الوقت و الرغبة في البقاء في الظل وهو المبدأ الذي يقوم عليه أساسا هذا النوع من النقل. لكن وأمام إصرارنا على القيام بهذا التحقيق و جمع أكبر قدر ممكن من المعلومات عن المحطات، الناقلين، نظام العمل... وغيرها من محاور الدراسة، استطعنا تجنيد فريق من المحققين بلغ عددهم (15) محققا أغلبهم أساتذة و إطارات في مختلف المؤسسات، قاموا بالتقرب من ناقلين يعرفونهم مسبقا، أو من زملائهم ممن يمارسون المهنة أو من يعرفهم، و قد نجحنا بذلك من إقناعهم بالطبيعة العلمية للدراسة و أهميتها في تنظيم هذا القطاع.

استطعنا أن نتوقف ميدانيا على النقص الكبير في محطات النقل بسيارات الأجرة و اكتساح لمحطات الكلونديستان للمجال الحضري للمدينة (8 محطات فرود/ محطة طاكسي) و في الكثير من المحطات تتقاطع محطات النقل المرخص بالفرد (عين مزابي، عين الفوارة، دار الولادة...)، كما تجدر الإشارة أنه في الماضي كانت السيارات القديمة هي التي تستعمل في النقل لكن في السنوات الأخيرة أفحمت حتى السيارات الجديدة و الفاخرة.

كما يلاحظ توافق ساعات الذروة بالنسبة لكثافة السيارات في المحطات و ساعات التنقل الأولى في اليوم (الصباح) للعمل والدراسة وغيرها من أغراض التنقلات وفي آخر اليوم ما يتوافق والعودة من العمل إلى المسكن أو التنقل بهدف الزيارات العائلية أو التسوق والترفيه. تتوافق فترات الذروة هذه (الساعات الأولى من اليوم) منذ الرابعة و النصف صباحا حتى الثامنة ومن الساعة الخامسة مساء و حتى الساعة الثامنة. هاتان الفترتان تشكل فترات ما قبل و ما بعد الدوام لكل القطاعات تقريبا حتى بالنسبة لمصالح المراقبة كالشرطة التي يتقلص عملها بشكل كبير أثناء هاتين الفترتين.

II - التحقيق الخاص بالناقلين غير المرخصين

فترة التحقيق الميداني: من 15 ديسمبر 2009 إلى غاية 30 جانفي 2010

استدعى التحقيق الذي كان مبرمجا بين 15 ديسمبر الى 30 ديسمبر 2009، تمديدا بهدف استكمال جمع كل المعلومات المتعلقة بالناقلين الذين لم يتجاوزوا بشكل كبير مع الاستبيان، و رفضهم في أغلب الأحيان تزويدنا بالمعلومات التي نطلبها.

1 - المحطات

خريطة المحطات و التسميات المتعارف عليها و ترقيمها لتسهيل عملية التعامل معها بشكل ميسر، فقد شمل التحقيق الميداني في أحد مراحل المسح الكامل للمجال الحضري للمدينة بهدف تحديد موقع كل محطة على المخطط مع تسجيل عدد السيارات المتوقفة في المحطة لحظة التحقيق (الجدول رقم 128)، تجدر الإشارة أن هذه العملية تمت يومي الأربعاء و الخميس 23 و 24 ديسمبر 2009 و تم قطع مسافة 30 كلم بالسيارة لتغطية كل المحطات، و قد صادفنا في اليوم الأول حضور فرقة للشرطة على متن دراجات صغيرة Scooteurs إلى المحطة (750 مسكن) و في اليوم الثاني بمحطة (تقاطع الحطابة و الهضاب) مما جعل المحطة تخلو من الناقلين في لحظات.

جدول رقم (122): محطات النقل غير المرخص (الفرود) في بلدية سطيف

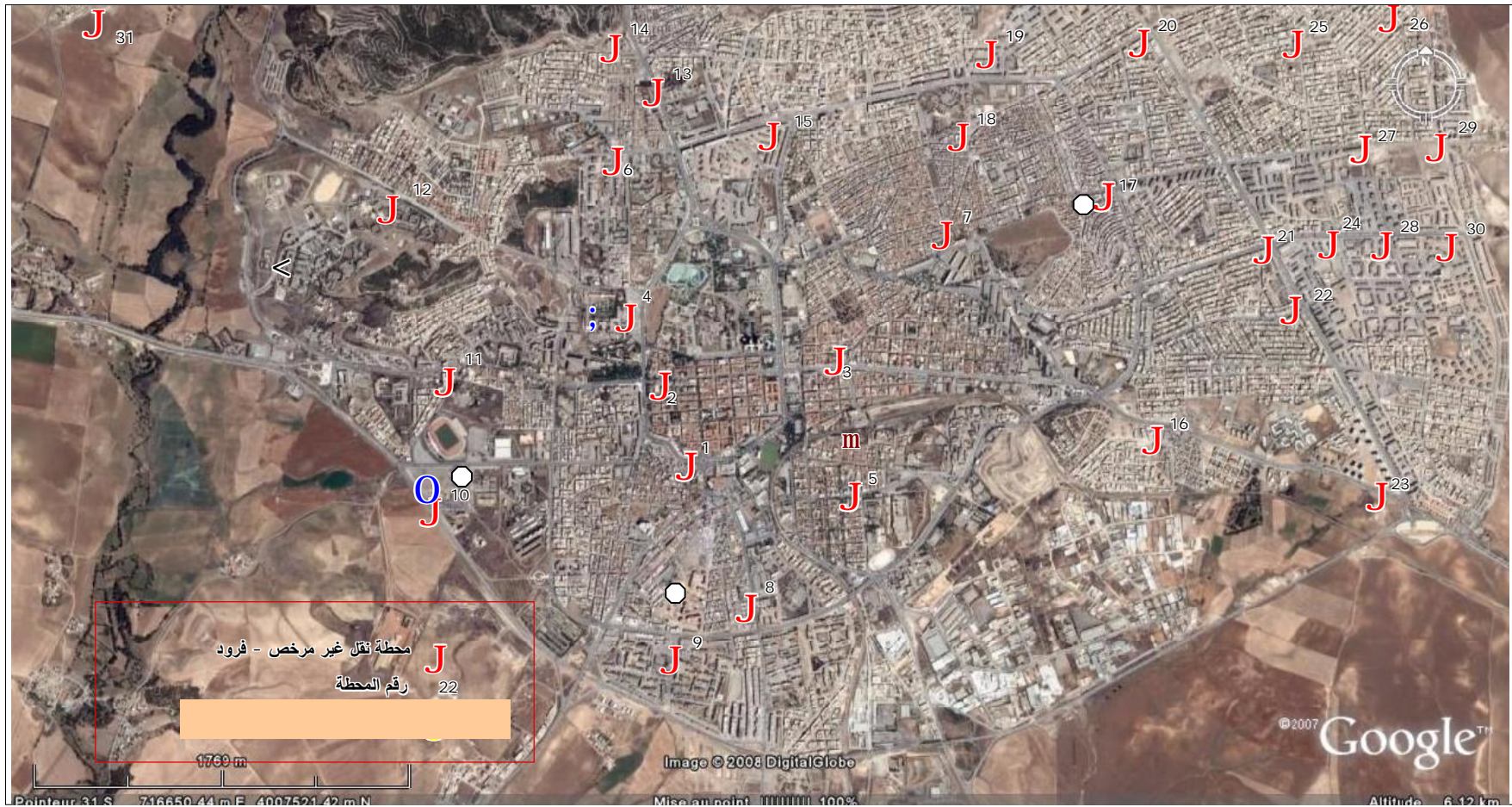
التحقيق الأول: يومي الأربعاء 23 و الخميس 24 ديسمبر 2009

التحقيق الثاني يومي الثلاثاء 29 و الأربعاء 30 ديسمبر 2009

الرقم	اسم المحطة	متوسط عدد السيارات
01	باب بسكرة	11
02	عين فوارة	9
03	عين مزايي	12
04	المستشفى الجامعي	8
05	دار الولادة	9
06	طنجة (سوق المغرب)	13
07	حي 750 بيلر	13
08	حي 500 مسكن	13
09	معبودة (ستيفيس)	2
10	حي بيزار	10
11	سوق العصر (الشرطة)	12
12	طنجة (الواد)	8
13	لندريولي (السوق)	10
14	حي 1000 مسكن	7
15	القصرية (الجامعة)	3
16	كعيوب (محطة البنزين)	13
17	محطة الخط رقم 3 (عين موسى)	10
18	مقهى الفرود (1006 مسكن)	12
19	طنجة (الساعة)	10
20	الهضاب (طريق الحطابة)	7
21	ثانوية الهضاب	11
22	مسجد حشمي	8
23	حي 400 مسكن	13
24	حي 300 مسكن	4
25	حي الأبراج	16
26	حي 200 مسكن	5
27	مسجد حي 1014 مسكن	8
28	حي 1014 مسكن	5
29	حي تيبنت	5
30	حي بومرشي	7
31	حي 600 مسكن (الجمارك)	4
32	شيخ العيفة (فرماتو)	13
33	شوف لكداد	7
34	الحاسي	8
35	عين الطريق	12
36	عين السفية	4
	المجموع	322

المصدر: دراسة ميدانية أجراها الباحث في 2009-2010

خريطة رقم (24): توزيع محطات النقل غير المرخص (الفرد) بالسيارة في مدينة سطيف



المصدر: دراسة ميدانية أجراها الباحث في 2009-2010

صورة رقم (32): محطة النقل غير المرخص بحي بيزار



المصدر: الباحث 2009

محطات بلديات النطاق الحضري

توجد على مستوى كل مقرات بلديات النطاق الحضري لمدينة سطيف محطات نقل غير مرخصة تضمن خدمة النقل باتجاه مركز مدينة سطيف بالدرجة الأولى وباقي الاتجاهات الأخرى. وبهدف المعاينة الميدانية و التأكد من وجود المحطة، قمنا بزيارة المقرات الأربعة و تم تسجيل عدد السيارات في الخدمة في تلك اللحظة كما تبرزه معطيات الجدول رقم (123).
تسجل محطة مزلق 12 سيارة لحظة التحقيق و هذا الرقم يعكس المتوسط أو أقل قليلا حسب مستعملي هذا النوع من النقل في تلك البلدية، و ارتفاع عدد النشطين في مزلق يعود إلى الحركة اليومية الكبيرة لسكانها باتجاه مركز المدينة و عدم توفر سيارات أجرة خاصة تضمن هذا الخط عكس مركز عين أرنات الذي يلعب فيه الطاكسي الجماعي دورا مهما في ضمان التنقل في مركز مدينة سطيف، ما يفسر متوسط عدد سيارات بلغ 9 سيارات.

جدول رقم (123): عدد سيارات النقل غير المرخص في محطات بلديات النطاق

الرقم	اسم المحطة	متوسط عدد السيارات
1	عين أرنات	9
2	الأورييسيا	8
3	مزلق	12
4	أولاد صابر (بئر السويسي)	8
	المجموع	37

المصدر: دراسة ميدانية أجراها الباحث في 2009-2010

محطات سيارات الأجرة (داخل المدينة)

بلغ عدد سيارات الأجرة داخل المدينة 6 محطات، و مجموع السيارات التي تم إحصاؤها 30 سيارة و هي تمثل أقل من 10 % من الحظيرة المسخرة للنقل غير المرخص. تبرز الخريطة رقم (24) توزيع محطات سيارات الأجرة في مركز المدينة باستثناء محطة الحافلات SNTV في الجهة الجنوبية الغربية التي توفر خدمة النقل لمستعملي محطة نقل المسافرين بشكل عام.

جدول رقم (124): محطات النقل بسيارات الأجرة في مدينة سطيف

الرقم	اسم المحطة	متوسط عدد السيارات
1	عين مزابي	5
2	عين الفوارة	3
3	البريد (السوق المغطى)	3
4	المستشفى الجامعي	4
5	دار الولادة	2
6	محطة الحافلات	13
	المجموع	30

المصدر: دراسة ميدانية أجراها الباحث في 2009-2010

صورة رقم (33): محطة سيارة الأجرة (السوق المغطى) وسط مدينة سطيف



المصدر: الباحث 2010

محطات سيارات الأجرة (خارج المدينة)

تبرز أرقام الجدول رقم (125) توزيع عدد سيارات الأجرة على المحطات التي تغطي مقرات بلديات النطاق كعين أرناط و أولاد صابر، و المراكز الحضرية الكبيرة في الولاية لمدينة العلمة، عين ولمان، عين أزال و غيرها. إن إدراج محطات النقل بسيارات الأجرة و متوسط عدد السيارات فيها ضمن التحقيق الميداني هدفه مقارنتها بمحطات النقل الغير مرخص و لتأكيد فكرة التراجع الكبير لخدمة الطاكسي و اكتساح الفرود مجال النقل بالسيارة.

جدول رقم (125): محطات النقل بسيارات الأجرة (اتجاه خارج المدينة)

الرقم	اسم المحطة	متوسط عدد السيارات
1	الجردة (العلمة)	6
2	عين مزابي (أولاد صابر)	3
3	حديقة التسلية (بوقاعة)	5
4	المعدومين الخمسة (عين أرناط)	3
5	المهدي (عين ولمان، أزال)	8
	المجموع	25

المصدر: دراسة ميدانية أجراها الباحث في 2010-2009

تصنيف المحطات:

· حسب تاريخ بداية النشاط:

انطلاقا من ملاحظة مهمة تستوقف المهتم و الباحث في موضوع النقل غير المرخص و المتمثلة في الظهور المستمر لمحطات جديدة و في أماكن مختلفة يمكن تسميتها بعملية انتشار " Essaimage " تدعو إلى التساؤل عن العوامل المتحكمة في اختيار المحطة الجديدة مع الأخذ في الحسبان فرضية تشبع المحطات القائمة أمام العرض الكبير لممارسي النشاط.

1- محطات قديمة: أقدم المحطات تعود إلى نهاية الستينات و بداية السبعينات مع بداية انتشار السيارة في المدينة و حسب بحثنا تم تحديد أربع محطات (بالقرب من عين الفوارة) خلف مركز التجنيد أين يتم ضمان النقل إلى المناطق المحيطة خارج المدينة (عين أرناط و غيرها)، المحطة الثانية ليس بعيدا عن باب بسكرة لتضمن النقل في كل الاتجاهات خاصة باتجاه مزلق، عين ولمان و غيرها، المحطة الثالثة عين مزابي بالقرب من محطة السكة الحديدية و المحطة الثالثة بسوق العصر وسط الحي الشعبي.

2- محطات أقل قدما: الثمانينات: محطات في الجهة الشرقية، القصيرية ...

3- محطات جديدة: محطة 600 مسكن التي تعود نشأتها إلى 2008 (الصورة رقم 33).



صورة رقم (34): محطة جديدة
لنقل غير المرخص
حي 600 مسكن (سطيف)

• حسب أهميتها (نشاطها و عدد السيارات فيها)

- محطات كبيرة: ذات أهمية من حيث إقبال المستعملين عليها، عدد السيارات معتبر (أكثر من 10 سيارات في المتوسط إلى 20 سيارة) مقارنة بالمحطات الأخرى مثل الأبراج، كعبوب، حي 1014 مسكن (مناطق التركيز السكاني الكبير).
 - محطات متوسطة: عدد السيارات يتراوح من 5 إلى 10 سيارات، أقل نشاطا من سابقتها مثل محطة دار الولادة (الجدول رقم 136).
 - محطات ثانوية: ستيفيس، 600 مسكن المحطات الثانوية في المنطقة الشرقية وتتخلل المحطات الرئيسية (حي 200 و 300 مسكن... الخ
- تحول و انتقال الأهمية من محطة إلى أخرى (في التسعينات كانت محطة دار الولادة أهم محطة في الجهة الشمالية للمدينة و في السنوات الأخيرة ظهرت محطة كعبوب استجابة للطلب الكبير على التنقل بعد التوسع العمراني الذي شمل بوسكين للتراجع الأهمية لمحطة دار الولادة مقابل ازديادها لمحطة كعبوب.
- يبرز الجدول رقم (126) تغير عدد السيارات حسب اليوم و في أوقات مختلفة في عينة من محطات النقل الغير مرخص بمدينة سطيف و النتيجة أن كل محطة تحافظ على متوسط معين في عدد السيارات في الظروف العادية.

جدول رقم (126): تغير عدد السيارات حسب اليوم والزمن في عينة
من محطات النقل غير المرخص (الفرد) بمدينة سطيف

اليوم	التوقيت	محطة كعبوب (محطة البنزين)	محطة دار الولادة	محطة 750 مسكن (حي بلير)
الجمعة 09/12/18	سا 9	15	06	11
	سا 17 و 30د	11	08	09
السبت 09/12/19	سا 9	14	03	09
	سا 13	04	06	08
الأحد 09/12/20	سا 07	07	07	06
	سا 16 و 30د	10	07	حضور الشرطة
الأربعاء 09/12/23	سا 9	09	04	12 حضور الشرطة
الجمعة 09/12/25	سا 17 و 30د	13	09	06
السبت 09/12/26	سا 8 و 30د	15	04	10
الأحد 09/12/27	سا 9	14	07	18
الاثنين 09/12/29	سا 9	12	07	15
المتوسط		11	06	10

المصدر: دراسة ميدانية أجراها الباحث في 2009-2010

توزيع المحطات:

- ترتكز المحطات في الجهة الشرقية تبعا للكثافة السكانية كما تبرزه الخريطة، كما تتحكم في توزيعها شبكة الطرق (المحطات 21، 22، 23 و 24)، و توزيع المراكز الخدمائية
- عين المزابي = محطة القطار
 - حي 1014 مسكن: السوق و مصالح البلدية
 - حي 1006، حي بيزار، حي 750 مسكن، حي 500 مسكن...مراكز صحية.

توزيع المحطات بالنسبة لمحطات سيارات الأجرة

لاحظنا سائفا النقص الكبير في محطات النقل بسيارات الأجرة و التي بلغ عددها 6 محطات، من بينها 5 محطات تتطابق في توزيعها بمحطات الفرد و أحسن نموذج لها محطة عين مزابي بوسط المدينة (بالقرب من محطة السكة الحديدية) و هي عبارة عن شارع ترتصف يمينه سيارات الأجرة و يساره سيارات النقل الفرد. (الصورة رقم 34).



صورة رقم (35): محطة عين مزابي وسط مدينة سطيف

2- فترات الذروة لنشاط النقل غير المرخص

يتأثر النشاط حسب فترات اليوم: فيرتفع في ساعات الصباح و المساء ويتطابق ذلك مع بلوغ الحراك أقصاه، كما يختلف حسب أيام الأسبوع حيث يزيد خاصة أيام الخميس و الجمعة، نظرا لزيادة الطلب على النقل و توافق ذلك مع عطلة نهاية الأسبوع التي تسمح لممارسي النقل غير المرخص العاملين في قطاعات أخرى بالنشاط.

كما يتأثر النشاط حسب أيام الشهر، حيث و حسب الكثير من المستجوبين أن نشاطهم يزيد في الأسبوع الأخير من الشهر بهدف تحقيق دخل إضافي يسمح بتجاوز الضائقة المالية و تغطية مصاريف نهاية الشهر.

حظيرة النقل غير المرخص

من خلال عملنا الميداني قمنا بإحصاء 322 سيارة تنشط في 36 محطة بمعدل 9 سيارات في كل محطة، هذا العدد تمت معاينته في مختلف المحطات لحظة الاستجواب، يضاف إليه السيارات التي كانت في الخدمة والسيارات الغير نشطة.

توزيع العينة على المحطات

تم التحقيق على عينة من 53 ناقل يتوزعون بنسب متفاوتة على 23 محطة شملتها الدراسة وهي تمثل نسبة 64 % من المحطات التي بلغ عددها في بلدية سطيف 36 محطة، منها 31 محطة داخل

المحيط الحضري و 5 محطات في التجمعات الثانوية القريبة (شوف لكداد، الحاسي، عين الطريق، فرماتو وعين السفينة). بعدد استجابات تختلف حسب مجموعة من العوامل:

- التسهيلات التي وفرها لنا محققون متعاونون
- متطلبات التحقيق : تغطية أكبر قدر ممكن من المحطات الموجودة في المحيط الحضري، سواء تعلق الأمر بمحطات مركز المدينة (عين مزابي) أو المحطات في الأطراف (1006 مسكن، 1014 مسكن، الهضاب...) أو المحطات في التجمعات التابعة للمدينة و البعيدة نسبيا عن المركز (الحاسي)
- الجدول المرفق (127) يوضح المحطات التي تم الاستجاب فيها و تحصيل كل المعلومات وعدد الاستجابات التي تمت في المحطة.

جدول رقم (127): محطات النقل غير المرخص التي شملها التحقيق الميداني

عدد السواق المستجوبين	اسم المحطة	
6	محطة حي 1006 مسكن	1
1	حي 1014 مسكن	2
2	حي 200 مسكن (1014 مسكن)	3
3	حي 200 مسكن	4
2	حي 300 مسكن	5
3	حي 400 مسكن	6
1	حي 500 مسكن	7
1	عين موس	8
2	عين مزابي	9
2	حي بلير (750 مسكن)	10
2	حي بيزار	11
2	مقهى الفروود	12
7	الحاسي	13
3	الهضاب	14
3	حشمي	15
2	دار الولادة	16
1	مسجد لحشامة	17
2	مسجد حي 1014 مسكن	18
2	مسجد حي حشمي	19
2	سوق عباشة	20
2	طنجة (سوق العصر)	21
1	سوق المغرب	22
1	حي تيبنت	23
53	المجموع	

المصدر: دراسة ميدانية أجراها الباحث في 2009-2010

توزيع العينة حسب نوع السيارة

- من خلال معطيات الجدول المرفق رقم (128) يمكن تسجيل الملاحظات التالية:
- سيطرة السيارات الفرنسية من نوع رينو "Renault" و بيجو "Peugeot" بشكل كبير حيث تستحوذ على نسبة 70% مع تفوق واضح لرينو على بيجو وقد سجلتا على الترتيب (54,7 % و 15 % من إجمالي السيارات).

جدول رقم (128): توزيع العينة حسب نوع السيارة

نوع السيارة	عدد السيارات	%
شوفرولي Chevrolet	1	1,9
فيات Fiat	3	5,6
هيونداي Hyundai	3	5,6
كيا Kia	2	3,8
ماروتي Maruti	1	1,9
مازدا Mazda	1	1,9
بسات Passat	1	1,9
بيجو Peugeot	8	15
رينو Renault	29	54,7
فولسفاغن Volkswagen	3	5,6
المجموع	53	100

المصدر: دراسة ميدانية أجراها الباحث في 2009-2010

- تأتي بعد ذلك الماركات الأخرى بنسب قليلة، مع الإشارة إلى أن الماركات الكورية (هيونداي و كيا) تسجل نسبة تتساوى تقريبا و النسب التي تسجلها كل من الأنواع الألمانية (فولسفاغن) و الإيطالية (فيات) و هي 6 % لكل نوع، ما يدل على تأثير انفتاح سوق السيارات في السنوات الأخيرة على ظاهرة النقل الغير المرخص في الجزائر بشكل عام.

وتيرة النشاط في المحطات

- من حيث توزيع عدد السيارات في مختلف المحطات التي خضعت للتحقيق و عددها 24 محطة (الجدول رقم 122)، بلغ متوسط عدد السيارات لحظة الاستجواب 6 سيارات و العدد الأقصى في المتوسط هو 10. مع اختلافات حسب أهمية كل محطة:
- المحطات التي تسجل عددا كبيرا من السيارات: سوق العصر، حي حشمي، عين مزابي، بلير (أكثر من 10 سيارات) و المحطات التي تسجل عددا صغيرا من السيارات: الحاسي، حي 500 مسكن.
- المحطات التي تسجل عددا كبيرا من السيارات: عين مزابي، حي 750 مسكن
- المحطات التي تسجل عدد أقل: دار الولادة، حي 300 مسكن

عدد السيارات يختلف حسب الوقت و أيام الأسبوع

- العدد الكبير للناقلين و الحظيرة المسخرة تسمح بتغطية كل احتياجات التنقل بشكل تلقائي ومنه يتجلى اختلاف النشاط حسب الوقت و أيام الأسبوع لفئة كبيرة من الناقلين 72 %، أما 28 % منهم يرون أن النشاط يختلف إما حسب الوقت فقط أو أيام الأسبوع فقط (الجدول رقم 129).

جدول رقم (129): اختلاف عدد السيارات في المحطات

هل عدد السيارات يختلف حسب	عدد الإجابات	%
الوقت (اليوم)	9	17
أيام الأسبوع	6	11
الوقت و أيام الأسبوع	38	72
المجموع	53	100

المصدر: دراسة ميدانية أجراها الباحث في 2010-2009

تجديد حظيرة النقل غير المرخص

اقترن في الماضي نشاط نقل المسافرين غير المرخص باستعمال وسائل نقل قديمة ومهترئة يستعملها أصحابها و أغلبهم متقاعدون. أما حالياً فقد تجددت الحظيرة بشكل كبير كما توضحه أرقام الجدول رقم (130)، حيث بلغت نسبة السيارات التي يقل عمرها عن 10 سنوات 38,4 % .

جدول رقم (130): توزيع عينة السيارات حسب الفئات العمرية

أول سنة استعمال في السير	عدد السيارات	%
1979-1970	2	3,8
1989-1980	10	18,9
1999-1990	22	41,5
2009-2000	19	38,4
المجموع	53	100

المصدر: دراسة ميدانية أجراها الباحث في 2010-2009

ينعكس عمر المركبة على حالتها العامة وهو ما يؤثر بدوره على مستوى الخدمة من درجة أمان و راحة لمستعمليها، وقد بلغت نسبة السيارات التي تتمتع بحالة جيدة 51 % من العينة المدروسة ولم تسجل سوى نسبة 9,4 % للسيارات ذات الحالة السيئة كما هو موضح في الجدول رقم (131).

جدول رقم (131): توزيع عينة السيارات حسب حالتها العامة

حالة السيارة	عدد السيارات	%
جيدة	27	51
متوسطة	21	39,6
سيئة	5	9,4
المجموع	53	100

المصدر: دراسة ميدانية أجراها الباحث في 2010-2009

3- من يمارس النقل غير المرخص؟

الجواب: في أغلبهم كهول لهم عمل ومستوى دراسي و يقيمون ببلدية سطيف تكمن أهمية البحث في الخصائص السكانية و الاجتماعية لممارسي هذا النشاط في فهم أعمق للظاهرة والوقوف على أسبابها و طرق تنظيمها. من حيث العمر يبرز الجدول (132) توزيع الناقلين حسب العمر، ويمكن جمعه في:

- أقل من 40 سنة: و قد بلغت نسبتهم 32,1 %
- من 40 إلى 60 سنة: 58,5 % و هي الفئة العمرية المسيطرة
- أكثر من 60 سنة: 9,4 % فئة المتقاعدين.

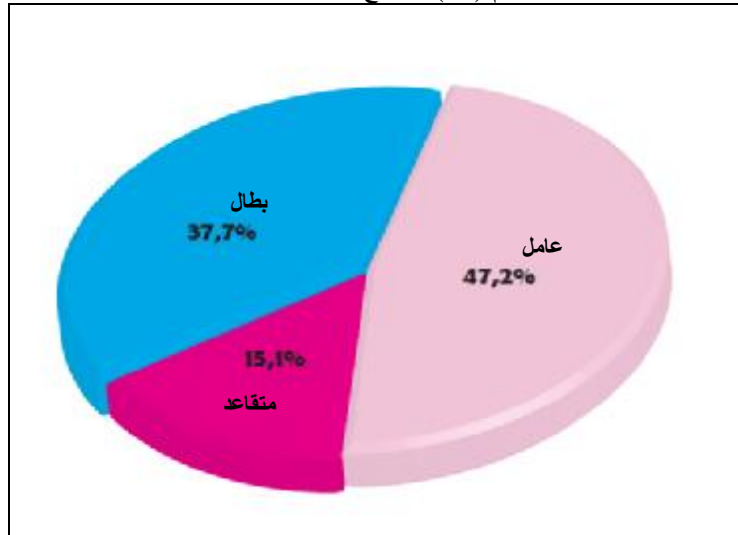
جدول رقم (132): توزيع الناقلين حسب العمر

الفئات العمرية	عدد السائقين	%
29 - 25 سنة	3	5,7
34 - 30 سنة	6	11,3
39 - 35 سنة	8	15,1
44 - 40 سنة	12	22,6
49 - 45 سنة	8	15,1
54 - 50 سنة	5	9,4
59 - 55 سنة	5	9,4
أكثر من 60 سنة	5	9,4
المجموع	53	100

المصدر: دراسة ميدانية أجراها الباحث في 2010-2009

أما من حيث توزيع العينة حسب الشغل فقد بلغت نسبة العاملين 47,2 % من العينة و المتقاعدين 15,1 %، أما البطالين 37,7 % كما يوضحه الشكل رقم (60).

شكل رقم (60): توزيع العينة حسب الشغل



المصدر: دراسة ميدانية أجراها الباحث في 2010-2009

كما حاولنا من خلال تقاطع معطيات العمر والشغل لمعرفة أكثر دقة خاصة حول الفئة العمرية 40 - 60 سنة التي تمثل 58,5 % من العينة أكثر من ، و النتيجة يبرزها الجدول رقم (133).

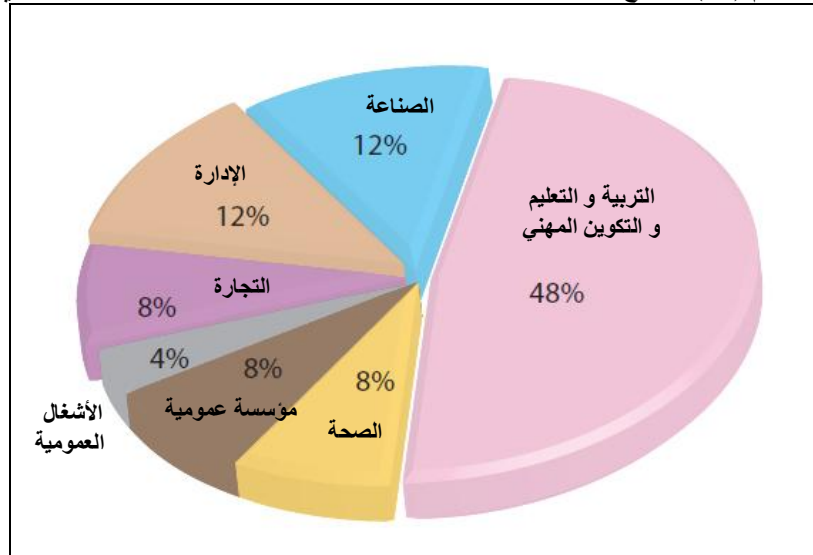
جدول رقم (133): توزيع الناقلين حسب العمر والشغل

المجموع / %	%	العدد	الفئة العمرية	وضعية الناقل
25	15,09	8	أقل من 40 سنة	عامل
	32,07	17	من 40 إلى 60 سنة	
47,16	0	0	أكثر من 60 سنة	بطل
	16,98	9	أقل من 40 سنة	
20	20,75	11	من 40 إلى 60 سنة	بطل
	0	0	أكثر من 60 سنة	
37,73	0	0	أقل من 40 سنة	متقاعد
	5,66	3	من 40 إلى 60 سنة	
8	0	0	أقل من 40 سنة	متقاعد
	9,43	5	أكثر من 60 سنة	

المصدر: دراسة ميدانية أجراها الباحث في 2010-2009

يتوزع الناقلون العاملون على مختلف قطاعات النشاط الاقتصادي كما يوضحه الشكل رقم (61). يستحوذ قطاع التربية و التعليم و التكوين المهني على نسبة 48 % ثم تأتي القطاعات الأخرى كالصناعة 12 % والإدارة بنفس النسبة وباقي القطاعات بنسب بين 8 و 4 %.

شكل رقم (61): توزيع الناقلين الغير مرخصين العاملين حسب قطاعات النشاط الاقتصادي



المصدر: دراسة ميدانية أجراها الباحث في 2010-2009

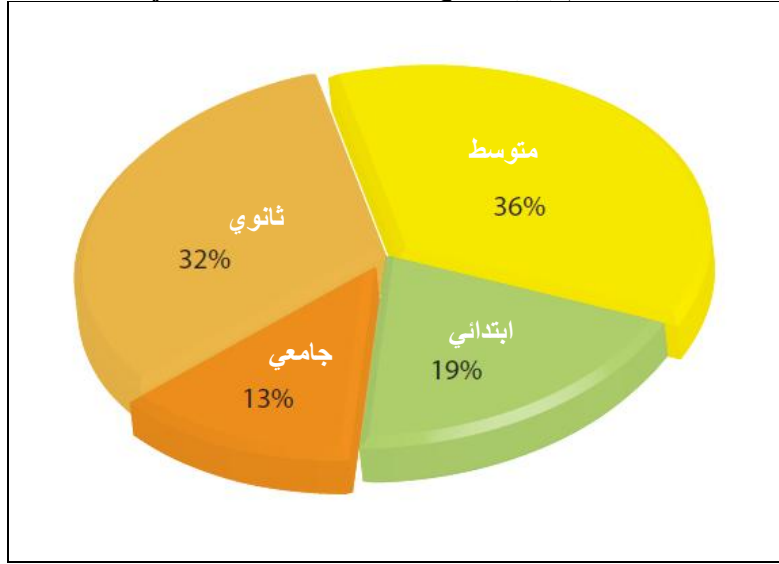
يعتبر مؤشر المستوى الدراسي مهم لتحديد خصائص العينة و يمثل الجدول رقم (134) والشكل رقم (62) توزيع لكل المستويات بنسب ليست متفاوتة بشكل كبير. والملفت أكثر نسبة الجامعيين التي بلغت 13,2 %.

جدول رقم (134): توزيع الناقلين حسب المستوى الدراسي

المستوى	عدد السائقين	%
ابتدائي	10	18,9
متوسط	19	35,8
ثانوي	17	32
جامعي	7	13,2
المجموع	53	100

المصدر: دراسة ميدانية أجراها الباحث في 2010-2009

شكل رقم (62): توزيع العينة حسب المستوى الدراسي



المصدر: دراسة ميدانية أجراها الباحث في 2010-2009

الهدف الأساسي من دراسة توزيع السائقين حسب مكان الإقامة هو تحديد نسبة ممارسي النشاط القاطنين في بلديات النطاق و في بلديات الولاية، و قد سجلت 7,5 % و 9,4 % على الترتيب.

جدول رقم (135): توزيع عينة السائقين حسب مكان الإقامة

المستوى	عدد السائقين	%
بلدية سطيف	44	83
بلديات النطاق	4	7,5
بلديات الولاية	5	9,4
المجموع	53	100

المصدر: دراسة ميدانية أجراها الباحث في 2010-2009

4- كيف يتم تنظيم العمل؟ هل يوجد نظام يربطهم؟

نتائج التحقيق الميداني المرتبطة بتنظيم عمل الناقلين جمعت في الجدول رقم (136) و تبين التذبذب في ممارسة هذا النشاط سواء تعلق الأمر بالعمل خلال اليوم أو أيام الأسبوع فأتضح أن أكثر من نصف العينة يعملون كل أيام الأسبوع لكنهم يعملون فقط جزءا من اليوم.

جدول رقم (136): توزيع عينة السائقين حسب أوقات العمل

هل تقوم بهذا العمل؟					
كل يوم	31	58,5 %	أيام فقط في الأسبوع	22	41,5 %
طول اليوم	21	40 %	جزء فقط من اليوم	32	60 %

المصدر: دراسة ميدانية أجراها الباحث في 2010-2009

بهدف تعميق الدراسة قمنا بمقاطعة نتائج تنظيم العمل (الجدول رقم 136) بتوزيع العينة حسب الشغل (الجدول رقم 133) لمعرفة من هم الذين يمارسون النشاط بشكل دائم أي طول اليوم وطيلة الأسبوع والنتيجة هي أرقام الجدول رقم (137).

جدول رقم (137): توزيع عينة السائقين حسب نظام العمل و الحالة المهنية

الحالة المهنية	فترة العمل	العدد	فترة العمل	العدد	المجموع
عامل	كل يوم	7	أيام فقط في الأسبوع	18	25
	طول اليوم	1	جزء من اليوم	24	
بطل	كل يوم	18	أيام فقط في الأسبوع	2	20
	طول اليوم	18	جزء من اليوم	2	
متقاعد	كل يوم	6	أيام فقط في الأسبوع	2	8
	طول اليوم	3	جزء من اليوم	5	

المصدر: دراسة ميدانية أجراها الباحث في 2010-2009

يتضح من خلال الجدول أن نظام العمل يخضع بالدرجة الأولى للحالة المهنية للسائق، فالعاملون ينشطون فقط أياما فقط في الأسبوع وجزءا من اليوم عكس البطالين الذين يمارسون نشاطهم طول اليوم و طيلة أيام الأسبوع (الجدول 137).

وعن تساؤلنا عما إذا كان هناك نظام ما يحكم العمل فقد تحصلنا على النتائج المبينة في الجدول رقم (138) و التي مفادها اعتماد نظام الدور في بعض المحطات.

جدول رقم (138): توزيع عينة السائقين حسب نظام العمل

هل يوجد نظام يربط الناقلين؟		
نعم	عدد السائقين	%
لا يوجد	25	47
المجموع	28	53
	53	100

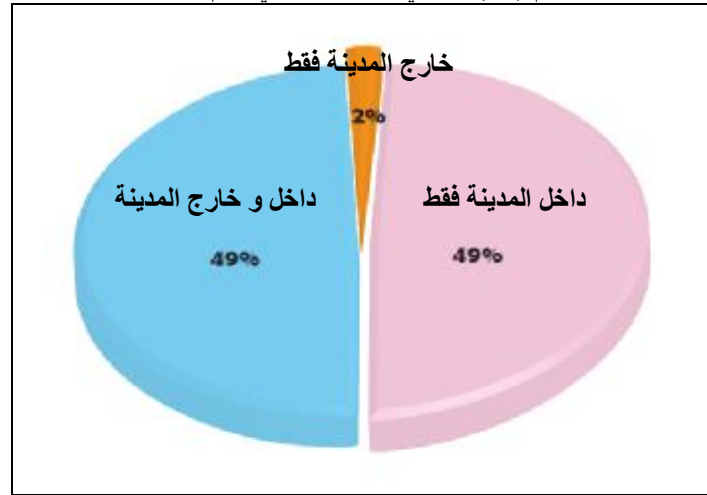
المصدر: دراسة ميدانية أجراها الباحث في 2010-2009

القراءة الأولية للجدول تظهر أن 53 % من الناقلين لا يربطهم نظام الدور أي أن الزبون أو المستعمل له حرية اختيار نوع السيارة لاعتباره الخاصة (يتم التطرق لأسباب اختيار المستعمل للمركبة في التحقيق الخاص بالمستعمل)، و نظام الدور نتج مؤخرًا بفعل انتشار هذا النوع من النقل والزيادة المفرطة في عدد السيارات في السنوات الأخيرة.

5- هل يتم تغطية كل الاتجاهات داخل و خارج المدينة؟

يبرز الشكل رقم (63) و الجدول رقم (149) أن 49 % يغطون كل الاتجاهات داخل المدينة، ونفس النسبة تغطي كل الاتجاهات داخل وخارج المدينة.

شكل رقم (63): ما هي الاتجاهات التي تقوم بتغطيتها؟



المصدر: دراسة ميدانية أجراها الباحث في 2009-2010

أهم النتائج:

- 49 % من الناقلين يضمنون تنقلات داخل و خارج المدينة و في بعض الأحيان ينتقلون حتى خارج الولاية تلبية لرغبة المستعمل
 - 49 % من الناقلين لا يضمنون سوى التنقلات داخل المدينة
 - 49 % من الناقلين يضمنون التنقلات داخل و خارج المدينة.
- من خلال نتائج الدراسة الميدانية التي تظهر في الجدول رقم (139) يتضح أن 84 % من الناقلين العاملين يضمنون النقل داخل المدينة فقط فهم يعملون جزاء فقط من اليوم عادة ما يكون في الفترة المسائية بعد العمل. بينما يضمن 85 % من الناقلين البطالين كل الاتجاهات داخل وخارج المدينة. بالنسبة لفئة الناقلين المتقاعدين حيث أن 62,5 % منهم ينتقلون داخل و خارج المدينة بينما 37,5 % منهم ينشطون داخل المدينة فقط.

جدول رقم (139): مجالات تغطية النقل غير المرخص حسب الوضعية المهنية للناقلين في مدينة سطيف في 2009

المهنية للسائق	عدد السائقين	%	الاتجاهات	عدد السائقين	%
عامل	21	84	داخل المدينة	25	47
	0	0	خارج المدينة		
	4	16	داخل و خارج المدينة		
بطل	2	10	داخل المدينة	20	38
	1	5	خارج المدينة		
	17	85	داخل و خارج المدينة		
متقاعد	3	37,5	داخل المدينة	8	15
	0	0	خارج المدينة		
	5	62,5	داخل و خارج المدينة		
المجموع	53	-	-	53	100

المصدر: دراسة ميدانية أجراها الباحث في 2009-2010

6- أسباب و دوافع القيام بهذا العمل: الدخل لتغطية المصاريف المختلفة

هل تقوم بهذا العمل من أجل تحقيق دخل يومي؟ بالنسبة لكل العينة (52 إجابة بنعم و 1 إجابة واحدة فقط كانت بالنفي) و علل صاحبها بأن النشاط أفضل من البقاء في المقاهي و تضييع الوقت. وقبل التطرق لنتائج التحقيق في هذا المحور الحساس تجدر الإشارة إلى امتناع 11 سائق عن التصريح ما يمثل نسبة 20% وهي غير مؤثرة في النتائج المعروضة في الجدول رقم (140).

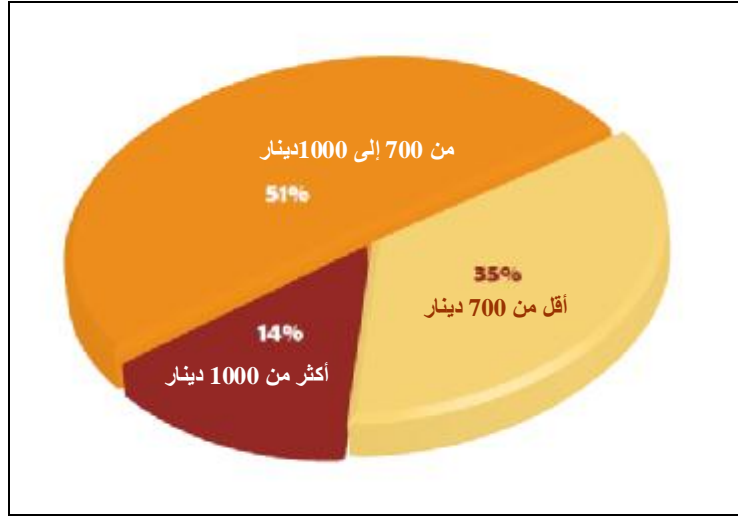
جدول رقم (140): متوسط الدخل اليومي المصرح به من طرف العينة

الدخل اليومي في المتوسط	عدد السائقين	%
أقل من 700 دينار	15	28
من 700 إلى 1000 دينار	21	40
أكثر من 1000 دينار	6	11
دون جواب	11	21
المجموع	53	100

المصدر: دراسة ميدانية أجراها الباحث في 2009-2010

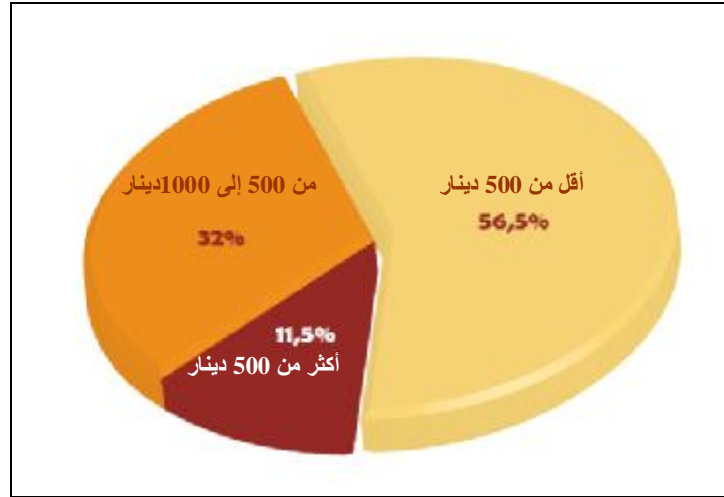
يتراوح بين 350 دينار ليصل إلى 1600 دينار، الشكل رقم (64) يوضح توزيع المداخيل المصرح بها من طرف العينة.

شكل رقم (64): توزيع العينة حسب متوسط الدخل اليومي



المصدر: دراسة ميدانية أجراها الباحث في 2010-2009

شكل رقم (65): توزيع العينة حسب متوسط المصارف يوميا



المصدر: دراسة ميدانية أجراها الباحث في 2010-2009

تجدر الإشارة إلى مبالغة أغلب المستجوبين في المصاريف، ويدل على ذلك التباين الكبير في الأرقام المقدمة، والعكس يلاحظ بالنسبة للأرقام الخاصة بالمدخيل حيث يعتمد الكثير إلى اختزال في هامش ربح ضئيل يسمح بتغطية مصاريف السيارة و تحقيق مصاريف إضافية قليلة. كما تشير أرقام الجدول رقم (141) إلى توزيع العينة حسب قيمة المصاريف اليومية مع العلم أن فقط 7 سائقين لم يدلوا بتصريح (13 %) مقابل (21 %) لم يدلوا بتصريح حول المدخيل.

جدول رقم (141): متوسط المصاريف اليومية

المصاريف اليومية في المتوسط	عدد السائقين	%
أقل من 500 دينار	26	49
من 500 إلى 1000 دينار	15	28
أكثر من 1000 دينار	5	10
دون جواب	7	13
المجموع	53	100

المصدر: دراسة ميدانية أجراها الباحث في 2009-2010

ما متوسط المصاريف شهريا؟

كان بالإمكان الاستغناء عن سؤال يتعلق بالمصاريف الشهرية باعتبار توفر النتائج حول المصاريف اليومية، لكن انطلاقا من نتيجة مهمة توصلنا إليها من خلال تحقيقنا حول استعمال السيارة الخاصة مفادها أن مستعمل السيارة لا يكثر كثيرا لحساب المصاريف الدورية المرتبطة بالتأمين و الصيانة و غيرها، بقدر ما يركز على نفقات البنزين اليومية. وعليه فقد جاءت النتائج مؤكدة لهذا الطرح حيث بلغت نسبة المتحفظين عن الإجابة 32 % و هي معتبرة، كما جاءت الأرقام متفاوتة وتتراوح في معظمها (أكثر من 70 %) بين 5000 و 25000 دينار جزائري. (الجدول رقم 142).

جدول رقم (142): متوسط المصاريف اليومية للعينة

المصاريف اليومية في المتوسط	عدد السائقين	%
أقل من 5000 دينار	8	15
من 5000 إلى 10000 دينار	12	23
من 10000 إلى 25000 دينار	10	19
أكثر من 25000 دينار	6	11
دون جواب	17	32
المجموع	53	100

المصدر: دراسة ميدانية أجراها الباحث في 2009-2010

7- كيف تتعامل الشرطة مع النقل غير المرخص؟

يشكل السؤال المحوري "كيف تتعامل الشرطة مع النشاط؟" واحدا من المحاور التي أردنا البحث في عناصر الإجابة عليه من خلال استجواب المعنيين بالأمر. وقد ركزنا على الدورية في المراقبة التي تشكل المؤشر المهم في تحديد مدى مساهمة توفرها أو غيابها في تطور النشاط. وقد كانت النتائج التي جمعت في الجدول رقم (143) كالتالي:

- ضعف المراقبة اليومية بنسبة 4 %
- غياب المراقبة في الكثير من المحطات بنسبة 21 %
- عنصر المفاجئة في المراقبة بنسبة 75 %.

جدول رقم (143): وتيرة مراقبة الشرطة لمحطات النقل غير المرخص

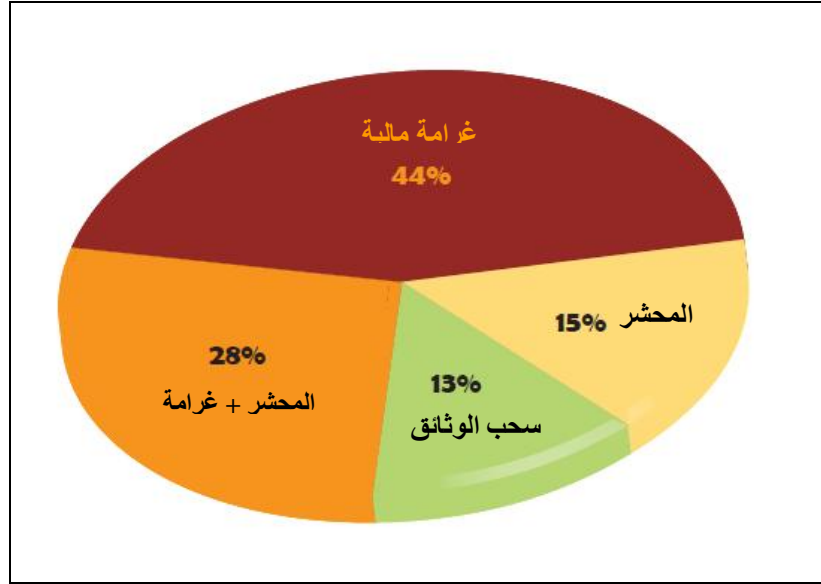
المراقبة تتم	عدد السائقين	%
بشكل يومي	2	4
بشكل مفاجئ	40	75
غائبة	11	21
المجموع	53	100

المصدر: دراسة ميدانية أجراها الباحث في 2010-2009

ما هي العقوبة المسلطة؟

امتدادا للمحور السابق المتعلق بالمراقبة التي تقوم بها مصالح الشرطة، يأتي تطبيق الإجراءات العقابية ومدى صرامتها لكل الممارسين لنشاط النقل غير المرخص. وعن سؤال حول نوع العقوبة المسلطة جاءت النتائج كما هي مبينة في الشكل رقم (66).

شكل رقم (66): نوع العقوبة المسلطة على الناقلين الغير مرخصين



المصدر: دراسة ميدانية أجراها الباحث في 2010-2009

تتمثل العقوبة الرئيسية في الغرامة المالية بنسبة 44 % وتجتمع عقوبة الغرامة ووضع السيارة في المحشر بنسبة 28 % ما يدل على نقص الصرامة في الإجراءات المتخذة التي لا تعكس رغبة كبيرة للسلطة في القضاء نهائيا على النشاط نظرا للدور الذي يلعبه في تلبية احتياجات النقل.

هل العلاقة بين الناقلين غير المرخصين تنافسية؟ الجواب بالنفي حسب نتائج التحقيق

بهدف معرفة طبيعة العلاقة بين الناقلين غير المرخصين في محطات النقل غير المرخص (الفرد) استطعنا الحصول على النتائج التي يمثلها الجدول رقم (144) وهي: علاقات جيدة بنسبة (28%)، وعادية بنسبة كبيرة (62%) وتنافسية وحادة بنسبة (10%) فقط.

جدول رقم (144): العلاقة بين الناقلين غير المرخصين

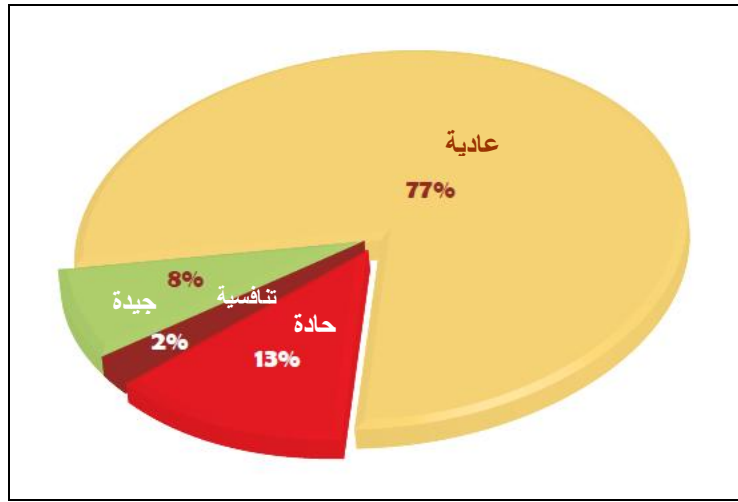
علاقتك بالناقلين الغير مرخصين:	عدد السائقين	%
عادية	33	62
جيدة	15	28
تنافسية	4	8
حادة	1	2
المجموع	53	100

المصدر: دراسة ميدانية أجراها الباحث في 2010-2009

علاقة الناقلين غير المرخصين بسائقي سيارات الأجرة: تنافسية في المحطات المشتركة

يشكل النقل غير المرخص منافسا حقيقيا للنقل بسيارات الأجرة في رأي نقابة سائقي سيارات الأجرة، وبهدف معرفة طبيعة العلاقة بين الناقلين في المحطات المشتركة للنقل المرخص (الطاكسي) والغير مرخص (الفرد) استطعنا الحصول على النتائج التي يمثلها الجدول رقم (154) وهي: جيدة بنسبة (8%) فقط، عادية بنسبة كبيرة (77%) وتنافسية وحادة بنسبة (15%) فقط.

شكل رقم (67): علاقة الناقلين الغير مرخصين بسائقي سيارات الأجرة



المصدر: دراسة ميدانية أجراها الباحث في 2010-2009

8- من هم مستعملي النقل غير المرخص؟

أكدت الدراسة فكرة تقبل كل فئات المجتمع واعترافها بنشاط النقل الغير مرخص، وكل الأطفال الصغار الذين صادفناهم أثناء العمل الميداني وطلبنا منهم أن يدلونا عن أقرب محطة للفرد، فكانت لهم معرفة دقيقة عن توزيعها تدل على درجة كبيرة من استعمالها. وحسب الاستبيان وبخصوص سؤال

عن مستعملي النقل الغير مرخص فقد كان الجواب بنسبة 96 % من كل فئات المجتمع مقابل 4 % فقط لفئة معينة تتمثل خاصة في فئة العائلات. وقد خصص الباحث دراسة خاصة لمستعملي النقل غير المرخص، وقد كانت من دوافع استعماله تحقيق الشعور بنوع من الخصوصية (سيارة الفرود هي كسيارة صديق أو جار يقدم الخدمة) عكس النقل العمومي أو الطاكسي الذي لا يحقق هذه الخصوصية. والجدول رقم (145) يوضح توزيع العينة حسب الفئة المستعملة لهذا النوع من النقل.

جدول رقم (145): مستعملي النقل الغير مرخص

مستعملي هذا النوع من النقل هم؟		
%	عدد السائقين	
96	51	من كل فئات المجتمع
4	2	فئة معينة
100	53	المجموع

المصدر: دراسة ميدانية أجراها الباحث في 2010-2009

ما هي المشاكل التي تعترض الناقل تجاه المستعملين؟

كما تبرزه أرقام الجدول رقم (146) فإن ثلثي العينة يرون بأن المشاكل التي تعترض الناقل قليلة، والثلث منهم يرون أنها منعدمة.

جدول رقم (146): المشاكل التي تعترض الناقل تجاه المستعملين

المشاكل التي تعترض الناقل تجاه المستعملين		
%	عدد السائقين	
6	3	كثيرة
66	35	قليلة
28	15	منعدمة
100	53	المجموع

المصدر: دراسة ميدانية أجراها الباحث في 2010-2009

جاءت طبيعة المشاكل التي تعترض الناقل تجاه المستعمل حسب العينة التي صرحت

بوجودها كما تبرزه أرقام الجدول رقم (147)، ويبدو أن اتجاه الرحلة هو الذي يطغى وبشكل ملفت مقارنة بسعر الرحلة الذي يحدد مسبقا.

جدول رقم (147): طبيعة المشاكل التي تعترض الناقل تجاه المستعملين

طبيعة المشاكل التي تعترض الناقل تجاه المستعملين		
%	عدد السائقين	
10	4	سعر الرحلة
71	27	اتجاه الرحلة
19	7	أخرى
100	38	المجموع

المصدر: دراسة ميدانية أجراها الباحث في 2010-2009

بالنسبة لسعر الرحلة، فهو محدد ويساوي 50 دج لكل الاتجاهات داخل المدينة (أغلب الاتجاهات). أما بالنسبة للتجمعات التابعة للمدينة (الحاسي، عين الطريق...) فالسعر يتضاعف إلى 100 دينار، ويمكن أن يصل إلى 200 دينار إذا كانت مسافة الرحلة طويلة. و الملاحظ أن اشكالية سعر الرحلة تطرح نظرا للتمدد الكبير للمجال المبني للمدينة ما أدى إلى تمدد مسافات التنقل من مركز المدينة باتجاه الأحياء السكنية البعيدة في أقصى الشرق كالهضاب أو أقصى الشمال بوسكين و حي قاوة يجعل خلافا يظهر حول التسعيرة.

النتيجة العامة:

ممارسي نشاط النقل غير المرخص أغلبهم كهول، لهم عمل ومستوى دراسي وقيمون ببلدية سطيف. ينشطون في 36 محطة على مستوى النطاق (32 في المحيط العمراني لمدينة سطيف) مقابل 10 محطات لسيارات الأجرة (النطاق)، مع الإشارة إلى الارتفاع المستمر لعدد المحطات نظرا لإقبال الناقلين والطلب الكبير للمستعملين. نظام العمل يخضع بالدرجة الأولى للحالة المهنية للسائق، فالعاملون ينشطون فقط أياما فقط في الأسبوع وجزءا من اليوم عكس البطالين الذين يمارسون نشاطهم طول اليوم وطيلة أيام الأسبوع، لتغطية كل الاتجاهات داخل المدينة بنسبة 50 % من النشطين، ونفس النسبة تغطي كل الاتجاهات داخل وخارج المدينة. أما من حيث أسباب ودوافع القيام بهذا العمل، فيعتبر تحقيق الدخل لتغطية المصاريف المختلفة المحرك الرئيسي لذلك. نسجل غياب المراقبة ونقص الصرامة في الإجراءات المتخذة التي لا تعكس رغبة كبيرة للسلطة في القضاء نهائيا على النشاط نظرا للدور الذي يلعبه في تلبية احتياجات النقل. تضمن الاستبيان الخاص بالناقلين الغير مرخصين سؤالا حول مستعملي و زبائن هذا النوع من النقل، فكانت النتائج تدل على أن كل الفئات معنية بهذه الخدمة، و بهدف التعمق أكثر في الدراسة والحصول على معلومات أوفر قمنا بتخصيص استبيان خاص بمستعملي الفرود.

III- التحقيق الميداني حول مستعملي النقل غير المرخص (الفرد)

توازيا للعمل الميداني الذي قام به الباحث حول الناقلين عبر مختلف المحطات، تم توزيع استبيانات على مستعملي على النوع من النقل وقد شملت عدة محاور أهمها (أنظر نموذج الاستبيان رقم 3 في الملحق):

- معلومات تتعلق بالمحطة: وقد شمل التحقيق عينات من مختلف المحطات بهدف إضفاء أحسن تمثيل للنتائج المتحصل عليها.
 - معلومات عامة حول المستعمل (الزبون): العمر، الجنس والنشاط.
 - أسباب التنقلات: أغراض التنقل
 - تكاليف النقل: المادية وزمن التنقل
 - أسباب استعمال الفرد وعلاقة هذا النمط مع الأنماط الأخرى
 - إيجابيات الفرد ومستوى الخدمة
 - مستقبل هذا النمط من النقل
- بعد جمع المعلومات و البيانات، و بعد عملية التفريغ والتحليل الكمي استطعنا الحصول على إجابات كمية للأسئلة المطروحة.

1- من يستعمل النقل غير المرخص؟ الأسباب والخصائص العامة للتنقلات

- من يستعمل النقل غير المرخص (الفرد)؟
- كل أفراد المجتمع بمختلف فئاته العمرية، حيث تبرز أرقام الجدول رقم (148) أن الفئة العمرية (20-50 سنة) تستحوذ على نسبة 83 % من إجمالي مستعملي هذا النمط، وتستحوذ الفئة (30-50 سنة) على نسبة معتبرة بلغت 66,1 % .

جدول رقم (148): توزيع المستعملين حسب العمر

الفئات العمرية	عدد المستعملين	%
أقل من 20 سنة	9	4,6
20-29 سنة	33	16,9
30-39 سنة	63	32,3
40-49 سنة	66	33,8
50-59 سنة	21	10,8
أكثر من 60 سنة	3	1,5
المجموع	195	100

المصدر: دراسة ميدانية أجراها الباحث في 2009-2010

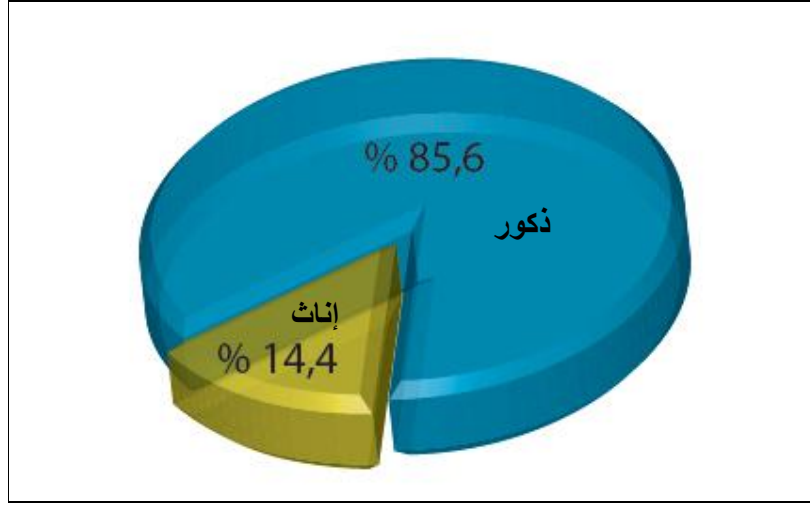
من جهة أخرى بلغت نسبة مستعملات هذا النمط من النقل 14,4 % من العينة مقابل 85,6 % للمستعملين الذكور (أنظر الجدول رقم 149، و الشكل 68).

رقم (149): توزيع المستعملين حسب الجنس

الجنس	عدد المستعملين	%
ذكور	167	85,6
إناث	28	14,4
المجموع	195	100

المصدر: دراسة ميدانية أجراها الباحث في 2010-2009

شكل رقم (68): توزيع عينة المستعملين حسب الجنس



المصدر: دراسة ميدانية أجراها الباحث في 2010-2009

كما يبرز الجدول رقم (150) توزيع مستعملي النقل الغير مرخص حسب النشاط، حيث بلغت نسبة الموظفين 69,2 % و هو ما يؤكد الدور الذي يلعبه هذا النمط من النقل في بلوغ مستعمليه أماكن عملهم وعودتهم إلى محل إقامتهم.

جدول رقم (150): توزيع مستعملي النقل الغير مرخص حسب النشاط

القطاع	عدد المستعملين	%
موظف	135	69,2
طالب	32	16,4
تاجر (عمل حر)	20	10,3
متقاعد	4	2,05
بطل	4	2,05
المجموع	195	100

المصدر: دراسة ميدانية أجراها الباحث في 2010-2009

- ما هي أسباب استعمال الفرود؟

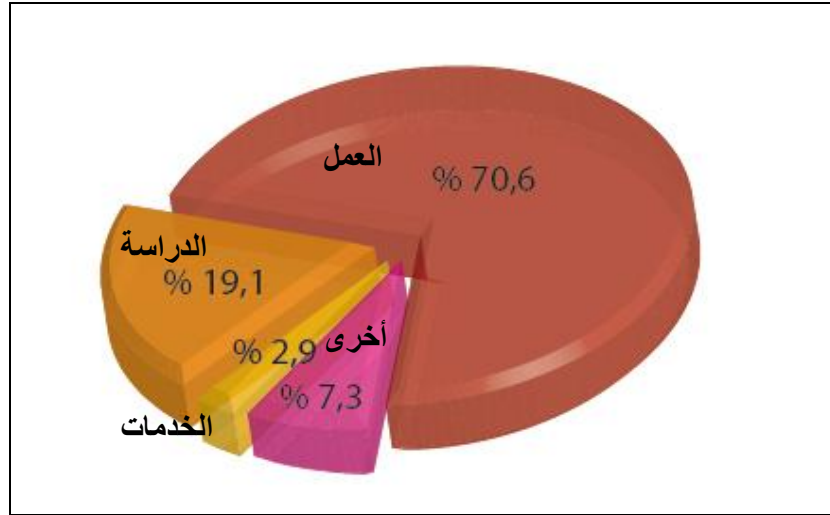
يعتبر تحديد أسباب استعمال النقل الغير مرخص أو أغراض التنقل بواسطة سيارة الفرود من المؤشرات الهامة في الدراسة، باعتباره يعطينا صورة واضحة عن دوافع اللجوء إلى هذا النمط. وقد جاءت النتائج المعبر عليها في الجدول رقم (151) والشكل رقم (69) تؤكد سيادة غرض التنقل اليومي من أجل العمل بنسبة أكثر من 70 % مقابل 19,1 % للدراسة.

جدول رقم (151): توزيع العينة حسب أسباب استعمال النقل غير المرخص

السبب	عدد المستعملين	%
1- العمل	144	70,6
2- الدراسة	39	19,1
3- الخدمات	6	2,9
8- أخرى	15	7,3
المجموع	204	100

المصدر: دراسة ميدانية أجراها الباحث في 2009-2010

شكل رقم (69): توزيع العينة حسب أسباب استعمال النقل الغير مرخص



المصدر: دراسة ميدانية أجراها الباحث في 2009-2010

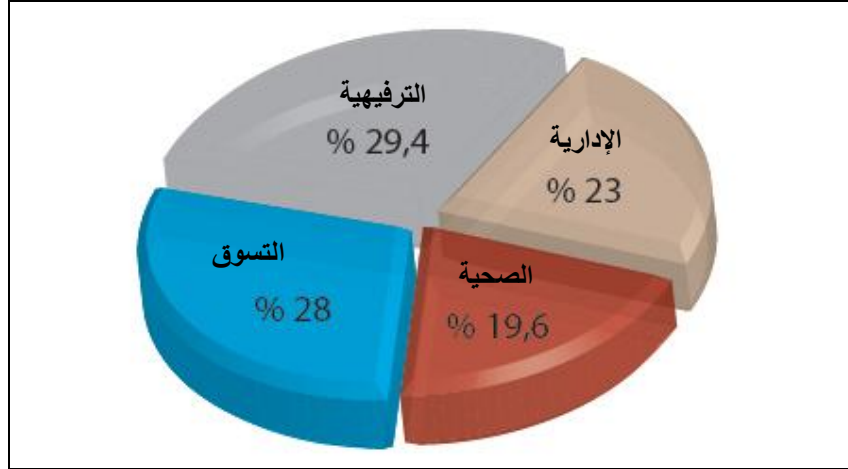
تشكل نسبة الخدمات 2,9 % من أسباب التنقلات العامة، وهي تتوزع حسب أرقام الجدول رقم 152 والشكل رقم 70.

جدول رقم (152): أنواع الخدمات التي تستدعي استعمال النقل غير المرخص

الخدمات	عدد المستعملين	%
4- الصحية	28	19,6
5- الإدارية	33	23
6- التسوق	40	28
7- الترفيه	42	29,4
المجموع	143	100

المصدر: دراسة ميدانية أجراها الباحث في 2009-2010

شكل رقم (70): أنواع الخدمات التي تستدعي استعمال النقل الغير مرخص



المصدر: دراسة ميدانية أجراها الباحث في 2010-2009

بالنسبة للخدمات، وبهدف التدقيق في نوع الخدمة المراد بلوغها من خلال استعمال سيارات الفرود، جاءت النتائج كما يبرزها الجدول (152) لتبرز ارتفاع النسب المتعلقة بالتنقل من أجل التسوق والترفيه التي تتم بوتيرة تكاد تكون يومية إذا ما قورنت بالخدمات الصحية والإدارية.

- ما هي الخصائص العامة للتنقلات؟ عددها، زمن الرحلة، مسافتها وسعرها؟

تبرز نتائج التحقيق الميداني أن 44,5 % من العينة تستعمل الفرود مرتين في اليوم، بينما 39 % منها تستعمله مرة واحدة (أنظر الجدول رقم 153).

جدول رقم (153): عدد التنقلات التي يجريها مستعملي النقل غير المرخص في اليوم

عدد التنقلات	%
تنقل واحد/ أكثر من يوم	3,7
تنقل واحد/ يوم	39
تنقلين/ يوم	44,5
أكثر من تنقلين/ يوم	12,8
المجموع	100

المصدر: دراسة ميدانية أجراها الباحث في 2010-2009

بالنسبة لمسافة التنقل فان 42 % من العينة المستجوبة تستعمل سيارة الفرود لرحلة تمتد بين 2-5 كيلومترات، و 30 % لمسافة تمتد من 6 - 10 كلم (الجدول رقم 154).

جدول رقم (154): متوسط مسافة الرحلة لمستعملي النقل غير المرخص

المسافة: كلم	%
أقل من 2 كلم	12,9
من 2 إلى 5 كلم	41,9
من 6 إلى 10 كلم	30,6
أكثر من 11 كلم	14,5
	100

المصدر: دراسة ميدانية أجراها الباحث في 2010-2009

أما بالنسبة للزمن المستغرق في الرحلة، فإن 62,5 % من العينة المستجوبة تمتد رحلتها في المتوسط بين 15 - 25 دقيقة (الجدول رقم 155).

جدول رقم (155): متوسط زمن الرحلة لمستعملي النقل غير المرخص

الزمن/ دقيقة	%
أقل من 15 دقائق	17,9
من 15 إلى 25 دقيقة	62,5
أكثر من 25 دقيقة	19,6
	100

المصدر: دراسة ميدانية أجراها الباحث في 2009-2010

يتراوح سعر الرحلة في سيارات الفرود بين 20 و 70 دينار، السعر الأدنى يطبق للسيارات الجماعية التي تقل أكثر من زبون و عادة ما تتخذ اتجاهات محددة، هذا النوع قليل الانتشار في مجال الدراسة. يطبق السعر الأعلى الذي يبلغ 70 دينار و قد يتعداه إلى 100 دينار على الرحلات الممتدة لمسافة طويلة إلى الأطراف و الضواحي. الجدول المرفق (155)، يبرز أن 84,2 % من العينة المستجوبة يدفعون 50 دينار مقابل الرحلة. تجدر الإشارة إلى أن هذه التسعيرة تنافسية مقارنة بنظيرتها المطبقة في النقل بسيارة الأجرة و التي لا تقل عن 70 دينار جزائري. (الجدول 156)

جدول رقم (156): سعر الرحلة للنقل غير المرخص

السعر/ دينار جزائري	%
20	1,7
30	1,7
40	7
50	84,2
60	1,7
70	3,5

المصدر: دراسة ميدانية أجراها الباحث في 2009-2010

النتيجة العامة: حوالي نصف مستعملي النقل الغير مرخص يقومون برحلتين يومياً، مسافة الرحلة بين 5 و 10 كلم، زمن الرحلة يزيد عن 15 دقيقة، و أقل من نصف ساعة في المتوسط، سعر الرحلة المطبق هو 50 جزائري.

2- خصائص النقل غير المرخص (الفرود)

البحث في خصائص النقل غير المرخص تجعلنا نتعرف على ميزات هذا النمط من النقل وبالتالي نجيب على سؤال محوري في هذه الدراسة، هل الاستعمال اختياري أم ضروري؟

- ما هي خصوصيات (الفرد) النقل غير المرخص؟

من خلال معطيات الجدول رقم (157)، يرى 51,7 % من مستعملي النقل غير المرخص أن هذا النمط ضروري بالنسبة لهم حيث لا يوجد بديل له، ويرى 48,3 % من العينة أن هذا النمط من النقل أحسن من الأنماط الأخرى كالحافلة وسيارة الأجرة.

جدول رقم (157): هل النقل غير المرخص ضروري أم اختياري؟

النقل الغير مرخص	%
ضروري (لا بديل له)	51,7
أحسن وسيلة تنقل (اختياري)	48,3
المجموع	100

المصدر: دراسة ميدانية أجراها الباحث في 2010-2009

يبرز الجدول رقم (158) الخصوصيات التي يتميز بها النقل بالفرد، تجعله أحسن وسيلة يعتمد عليها مقارنة بباقي الوسائل الأخرى. تأتي خصوصية توفر سيارات الفرد عبر المحطات المنتشرة في كل أرجاء المدينة بنسبة كبيرة بلغت 39 %، ثم تأتي عوامل أخرى بنسب أقل كقرب المحطة وتغطية كل الاتجاهات بنسبة 25 % لكل منهما، وأسباب أخرى بنسبة 9,8 %، ولعل الجدير بالذكر أن فئة معتبرة من مستعملي هذا النمط من النقل يفضلون سيارة الفرد عن سيارة الأجرة " الصفراء " كون الأولى سيارة عادية لا تحمل إشارة "طاكسي" ولا اللون المميز.

جدول رقم (158): خصوصيات استعمال النقل غير المرخص

السبب	%
قرب المحطة	25,6
توفر سيارات الفرد	39
يغطي كل الاتجاهات	25,6
أسباب أخرى	9,8
المجموع	100

المصدر: دراسة ميدانية أجراها الباحث في 2010-2009

- استعمال سيارة الفرد مقارنة بالوسائل الأخرى

وبهدف معرفة هل المستعمل يلجأ فقط إلى سيارة النقل الفرد في تنقلاته اليومية؟ أم هناك وسائل أخرى يتم اعتمادها؟ فكانت نتائج السؤال: هل تستعمل وسائل نقل أخرى غير سيارة الفرد بنسبة 91,3 % ولا بنسبة 8,7 % . و بغرض معرفة ما هي هذه الوسائل؟ استطعنا الحصول على نتائج الجدول رقم 158.

جدول رقم (159): استعمال الفرود و الوسائل الأخرى

ما هي الوسيلة؟	%
الحافلة	81,8
سيارة الأجرة	15,9
أخرى	2,3
المجموع	100

المصدر: دراسة ميدانية أجراها الباحث في 2009-2010

النتيجة المهمة التي يمكن الخروج بها من خلال أرقام الجدول 159، هي أن مستعملي النقل غير المرخص هم مستعملي للنقل الجماعي في نفس الوقت، باعتبار أن 81,8 % من عينة مستعملي الفرود يستعملون الحافلة كذلك. فهم يشكلون زبائن محتملين للنقل الجماعي يمكن استقطابهم في المستقبل في حالة تحسن ظروف وخدمة النقل العام.

- ما هي ايجابيات الفرود؟

بهدف الوقوف بدقة على خصوصيات النقل غير المرخص، ومعرفة ايجابياته، طلبنا رأي المستعمل حول هذا النمط من خلال اختياره لإحدى الايجابيات الواردة في الاستبيان (نموذج في الملحق) فكانت النتائج أن عامل الوفرة وسهولة الاستعمال، تغطية كل المقاصد، السعر هي العوامل الأساسية في استعمال هذا النمط (الجدول رقم 160).

جدول رقم (160): ايجابيات النقل غير المرخص

ما هي ايجابيات الفرود؟	%
سهل و متوفر	44,8
يغطي كل المقاصد	22
سعر معقول	21
إرجاء في الدفع	10,5
ايجابيات أخرى	1,7
المجموع	100

المصدر: دراسة ميدانية أجراها الباحث في 2009-2010

- كيف تقيم مستوى الخدمة بشكل عام؟

بهدف معرفة مستوى الخدمة التي يقدمها النقل غير المرخص من خلال المستعمل، لمسنا درجة رضا كبيرة لدى العينة المستجوبة، باعتبار أن 48,5 % منهم يعتبرون مستوى الخدمة جيد و 13,6 % جيد جدا. أما نسبة 34,9 % من العينة فهي ترى مستوى الخدمة متوسط (أنظر أرقام الجدول 161).

جدول رقم (161): مستوى الخدمة للنقل غير المرخص

مستوى الخدمة	%
جيد جدا	13,6
جيد	48,5
متوسط	34,9
متدني	3
المجموع	100

المصدر: دراسة ميدانية أجراها الباحث في 2009-2010

- كيف ترى مستقبل هذا النمط من النقل؟

أردنا معرفة واقع ومستقبل هذا النمط من النقل في النطاق الحضري لمدينة سطيف، من خلال رأي مستعمليه، كانت النتائج تؤكد الانتشار والتوسع لهذا النشاط (الجدول رقم 162)، أما بالنسبة لمستقبل هذا النمط من النقل فان 36,4 % من العينة ترى بأنه سيستمر وسيبقى على حاله، وضرورة تنظيمه بنسبة 51,5 %.

جدول رقم (162): واقع ومستقبل الفرود

هل ترى بأن النقل بالفرود في مدينة سطيف؟	%
في انتشار و توسع	92,4
في تراجع	3
لا تعرف	4,6
المجموع	100
كيف تتصور مستقبل هذا النمط من النقل؟	%
يستمر و يبقى على حاله	36,4
يجب منعه بشدة	12,1
يجب تنظيمه	51,5
المجموع	100

المصدر: دراسة ميدانية أجراها الباحث في 2009-2010

- كيف تجد معاملة الناقل؟

في نفس السياق، وبهدف معرفة خصوصيات النقل غير المرخص في النطاق، طرحنا سؤالاً حول معاملة الناقل للزبائن، وكانت النتائج حسنة بنسبة 42,5 % وعادية بنسبة 39,4 % (الجدول رقم 163). 3 % من العينة عبروا عن استيائهم من معاملة الناقلين واعتبروها سيئة. وبخصوص طبيعة المشاكل القليلة التي تعترض المستعمل فهي تتعلق بسعر الرحلة واتجاهها.

جدول رقم (163): علاقة الناقل بمستعملي الفرود

كيف تجد معاملة الناقل؟	%
عادية	39,4
حسنة	42,5
ممتازة	15,1
سيئة	03
المجموع	100
تعرضك مشاكل مع الناقل تتعلق:	%
باتجاه الرحلة (المقصد)	37,2
سعر الرحلة	49,5
أخرى	13,3
المجموع	100

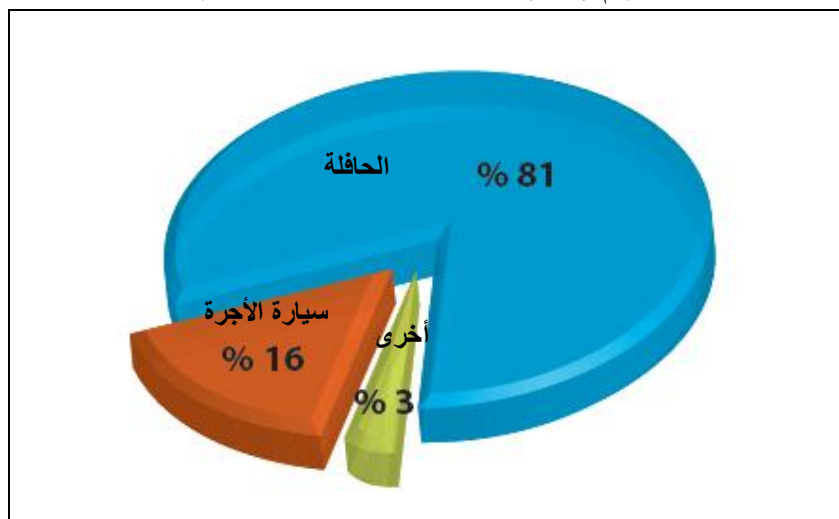
المصدر: دراسة ميدانية أجراها الباحث في 2009-2010

النقل الجماعي و النقل غير المرخص:

خصوصيات النقل غير المرخص تجعله محببا و منافسا لأنماط النقل الأخرى، بحكم وفرته وسهولة استعماله، وبفضل مجموعة الايجابيات التي يمنحها: تغطية كل المقاصد، السعر المناسب، المعاملة الحسنة... ما يجعله يلقي استحسان مستعمليه.

لا يمكن دراسة استعمال نمط نقل معين بمعزل عن الأنماط الأخرى، فهي تتفاعل فيما بينها بشكل مستمر، تتكامل تارة، وتتنافس أخرى. فقد أدى تزدى النقل الجماعي (الحافلة) بشكل عام (مجال التغطية ومستوى الخدمة) إلى هذا الانتشار الكبير للنقل الفردي غير المرخص. وتدل نتائج التحقيق المبينة في الشكل رقم 68، أن 81 % من مستعملي الفرود يستعملون الحافلة لكن كوسيلة ثانية، 16 % يستعملون سيارة الأجرة. ما يعني تحول معتبر من نمط إلى آخر " report modal " يمكن تحقيقه في صالح النقل الجماعي بتدعيمه وإصلاحه.

شكل رقم (68): الوسيلة الثانية المستعملة بعد الفرود



المصدر: نتائج التحقيق الميداني 2009-2010

تدل نتائج التحقيق الميداني عن تور النقل الجماعي (الحافلة) لدى 67 %، و غيابه لدى 33 % من العينة المستجوبة من مستعملي النقل الغير مرخص. بالنسبة للمناطق التي يتوفر فيها النقل الجماعي بنوعيه الخاص و العمومي فهو لا يؤدي بالضبط إلى المقصد لدى 39 % من المستجوبين وبطيء ومكتظ لدى 61 %.

- آراء واقتراحات مستعملي النقل غير المرخص

- تدل الآراء و الاقتراحات الواردة في التحقيق عن درجة الاهتمام الذي يوليه مستعملي النقل غير المرخص لهذا النشاط، وقد جمعناها في النقاط التالية:
- تنظيم النقل الغير مرخص تحت وصاية البلدية.
 - يجب زيادة سيارات الأجرة أو الترخيص لسيارات الفروود مع وضع وسائل نقل جماعية أخرى كالترامواي.
 - يجب تنظيمه هذا النمط من النقل لتأمين تنقل الأفراد.
 - استعمال الفروود ضرورة في غياب وسيلة نقل أخرى.

. النتيجة

حوالي نصف مستعملي النقل الغير مرخص يقومون برحلتين يومياً، مسافة الرحلة بين 5 و 10 كلم، زمن الرحلة يزيد عن 15 دقيقة، وأقل من نصف ساعة في المتوسط، سعر الرحلة المطبق هو 50 جزائري.

. أهم النتائج العامة للتحقيق الميداني حول مستعملي النقل غير المرخص

- أهم ما يمكن استخلاصه من خلال تحليل نتائج الدراسة الميدانية حول مستعملي النقل غير المرخص:
- الطلب الكبير على النقل كما سبق تحليله، والطلب الكامن " demande latente " للحراك غير ملب بسبب صعوبة التنقل.
 - الانتشار السريع الذي عرفه نشاط النقل غير المرخص في ظل المشاكل التي يعرفها النقل المرخص (الحافلة و سيارة الأجرة).
 - الايجابيات التي يوفرها هذا النمط تجعله مستحسنًا من طرف مستعمليه.

خلاصة الفصل الثالث

فيما يلي نجمع أهم نتائج التحقيقات الميدانية الثلاثة

• أهم نتائج الدراسة الميدانية لقياس مدى التبعية للسيارة الفردية في مدينة سطيف، أهم النتائج التي نراها أساسية وتؤكد التوجه إلى الاعتماد على السيارة في غياب نظام نقل جماعي يلبي الخدمة والطلب المتزايد على النقل:

- السيارة هي وسيلة نقل سريعة وترمز للحرية، رغم مشاكل التوقف وارتفاع مصاريف استعمالها الفردية في استعمال السيارة.

- رغم شعور المستعمل بتبعية للسيارة، فهو يبدي إمكانية التخلي عنها إذا تحسن النقل الجماعي.

- مجانية التوقف: أحد أهم الحوافز لاستعمال السيارة.

- ضعف التخطيط المروري أدى إلى تدهور ظروف الحراك في النطاق الحضري.

- نسبة معتبرة لمستعملات السيارة، ما يؤكد تعميم استعمالها في المجتمع الجزائري.

- تراجع السير على الأقدام وزيادة الاعتماد على الوسائل الممكنة.

النتيجة العامة: الطلب المتزايد الذي لا يستطيع النقل الجماعي تلبية يتم استقطابه بالسيارة أو حتى بالمرحلة النفعية.

• أهم ما يمكن استخلاصه من خلال تحليل نتائج الدراسة الميدانية حول نشاط النقل غير المرخص

ممارسي نشاط النقل غير المرخص أغلبهم كهول، لهم عمل ومستوى دراسي وقيمون ببلدية سطيف.

ينشطون في 40 محطة على مستوى النطاق (36 في المحيط العمراني لمدينة سطيف) مقابل 10

محطات لسيارات الأجرة (النطاق)، مع الإشارة إلى الارتفاع المستمر لعدد المحطات نظرا لإقبال

الناقلين والطلب الكبير للمستعملين. نظام العمل يخضع بالدرجة الأولى للحالة المهنية للسائق، فالعاملون

ينشطون فقط أياما فقط في الأسبوع وجزءا من اليوم عكس البطالين الذين يمارسون نشاطهم طول

اليوم وطيلة أيام الأسبوع، لتغطية كل الاتجاهات داخل المدينة بنسبة 50% من النشطين، ونفس النسبة

تغطي كل الاتجاهات داخل و خارج المدينة. أما من حيث أسباب ودوافع القيام بهذا العمل، فيعتبر

تحقيق الدخل لتغطية المصاريف المختلفة المحرك الرئيسي لذلك. نسجل غياب المراقبة و نقص

الصرامة في الإجراءات المتخذة التي لا تعكس رغبة كبيرة للسلطة في القضاء نهائيا على النشاط

نظرا للدور الذي يلعبه في تلبية احتياجات النقل.

• أهم ما يمكن استخلاصه من خلال تحليل نتائج الدراسة الميدانية حول مستعملي النقل غير المرخص

- الطلب الكبير على النقل في النطاق.

- الانتشار السريع الذي عرفه نشاط النقل غير المرخص في ظل المشاكل التي يعرفها النقل

المرخص (الحافلة و سيارة الأجرة)

- الإيجابيات التي يوفرها هذا النمط تجعله مستحسنا من طرف مستعمليه.

خلاصة الباب الثالث

جاء الباب الثالث للوقوف على واقع الحراك في النطاق، من خلال التركيز على نتائج التحقيقات الميدانية الثلاثة، والتي تشكل حلقة مهمة في هذا البحث. تم في الفصل الأول من هذا الباب الذي خصص لدراسة خصائص الحراك في النطاق الحضري، التركيز على أهمية الدراسة الكمية للحراك، التي تعتمد على قاعدة بيانات كبيرة وأدوات دقيقة في التحليل الكمي لمعطيات الحراك. وقد خلصنا بعد تحليل معطيات الحراك في النطاق الحضري لمدينة سطيف أن:

- النطاق مجال يشهد حراك يومي كبير
 - زيادة في التنقلات الممكنة ونزعة نحو النقل الفردي
 - تنوع أغراض التنقل و اشتداد الحراك في ساعات الذروة
 - مظاهر تردي واقع النقل الجماعي
- خصص الفصل الثاني لتحليل واقع العرض والطلب على الحراك في النطاق الحضري لمدينة سطيف، وقد خلصت الدراسة للاستنتاجات التالية:

- تزايد استعمال السيارة الفردية مقابل ضعف النقل بواسطة سيارات الأجرة في المدينة وخارجها، ما أدى إلى اجتياح النقل الغير مرخص لمجال المدينة ونطاقها.
 - قصور واضح في المحطات البرية ومواقف التكفل بالمسافرين في النطاق، وأهمية استغلال الشبكة الحضرية بصورة عقلانية في تنظيم الحراك في إقليم الدراسة.
- خصص الفصل الثالث لعرض نتائج الدراسة الميدانية لقياس مدى التبعية للسيارة الفردية في مدينة سطيف، التي تؤكد التوجه إلى الاعتماد على السيارة في غياب نظام نقل جماعي يلبي خدمة عمومية في المستوى، والطلب المتزايد الذي لا يستطيع النقل الجماعي تلبية يتم استقطابه بالسيارة أو حتى بالمركبة النفعية، أو بأنشطة موازية غير مرخصة (الفرد).

الخاتمة

من خلال عودة سريعة لعنوان الرسالة " التمدد الحضري والحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف"، تتجلى ثلاثة مصطلحات تشكل المحاور الأساسية للبحث : التمدد الحضري، الحراك التنقلي والنطاق الحضري الذي يحتضنهما. والتمدد الحضري "Etalement urbain" هو التوسع الأفقي للمجال المبني الذي يؤدي إلى زيادة مساحة المدينة بوتيرة سريعة، الأمر الذي يؤثر بشكل مباشر في الحراك الحضري "mobilité urbaine" الذي يعني كل التنقلات اليومية للأفراد باستعمال كل وسائل الحركة الممكنة (الحافلة، السيارة...)، أو غير الممكنة كالسير على الأقدام. أما النطاق الحضري لمدينة سطيف " Aire urbaine de Sétif" فهو يشكل مجال الدراسة، ويتكون من القطب سطيف والبلديات المحيطة به، عين أرنات، الأوريسيا، مزلق وأولاد صابر. يعيش النطاق تحولات كبيرة تستدعي التحليل والدراسة وفق مقاربة شاملة تشمل التغيرات العمرانية والحراك التنقلي للوصول إلى نتائج واقتراحات تحقيق استدامة هذا المجال.

قبل عرض نتائج هذا البحث و توصياته، نقوم بالتذكير بأهداف البحث، والخطة المعتمدة وفي الأخير الآفاق الواسعة لموضوع الحراك.

1- أهداف البحث

تحليل إشكاليات التحضر بشكل عام، والتمدد الحضري بشكل خاص و ربطه بمنظومة النقل والحراك في النطاق الحضري لمدينة سطيف، يشكل الهدف العام و المحوري للرسالة، ويمكن تجزئته إلى أهداف فرعية نجعلها في النقاط التالية:

- دراسة عناصر و مظاهر التمدد الحضري التي يشهدها النطاق: الوقوف على حركة التعمير التي يعرفها الإقليم بسبب الطلب الكبير على السكن و التجهيزات وما رافقه من طلب كبير على العقار، واستهلاك مفرط للمجال وتبيد للأراضي الزراعية و تهديد للفضاءات البيئية.
- تحليل عناصر الحراك الحضري: يشهد إقليم الدراسة بالموازاة للدينامية الحضرية حركة يومية كبيرة، تمثلت خاصة في تنقلات العمل و الدراسة بين المدينة و نطاقها الحضري وباقي أقاليم الولاية. تميز الحراك بتنوع في الوسائل والأغراض و نزعة نحو استعمال النقل الفردي.
- تحليل التفاعل المتبادل بين التمدد الحضري و الحراك في النطاق: فالتمدد يؤدي إلى زيادة في مسافات التنقل، يؤثر كذلك في الوسيلة المستعملة للحركة، حيث يتم الانتقال من السير على الأقدام إلى الوسائل الممكنة (النقل الجماعي و السيارة الخاصة).
- تحليل واقع النقل الجماعي المتردي وما يقابله من نزعة كبيرة للتجهيز بالسيارة الفردية يطرح التساؤل عن درجة التحول من النقل الجماعي إلى النقل الفردي، ما يؤثر بدوره في حركة التمدد. إضافة إلى انتشار النقل غير المرخص كنتيجة لتأزم واقع النقل الجماعي وزيادة في امتلاك السيارة.

- إبراز مجال التدخل للفاعلين من خلال التنسيق بين المصالح المختلفة وتوفير الأدوات من أجل التخفيف من حدة المشاكل المطروحة وتفاذي تأزم الوضع مستقبلا، ولما لا تقدير الطلب ومحاولة تسييره، في ظل وجود مجموعة من الفاعلين يشكون من تعدد وتداخل الصلاحيات.
- إمكانية بناء نظام نقل جماعي في النطاق يليي الطلب على النقل (أمر لا يتأتى إلا بالحد من استعمال السيارة) وخلق أوساطا حضرية قابلة للعيش والاستدامة.

2- خطة البحث

من أجل تحقيق الأهداف المعلنة سالفًا، قمنا بتحليل كل المعطيات المرتبطة بالتمدد الحضري من جهة وبالحرّك التنقلي من جهة أخرى، ثم دراسة التفاعل بينهما من خلال واقع العرض والطلب على النقل في إقليم الدراسة، الذي لم يقتصر على مدينة سطيف بل توسع ليشمل النطاق الحضري للمدينة الذي يشكل مجال تفاعلها اليومي. إضافة إلى عملية جمع البيانات والمعلومات الضرورية من مختلف المصالح وعلى كل المستويات، و بهدف الإجابة على مختلف التساؤلات التي طرحتها إشكالية البحث، قمنا بعمل ميداني شاق دام سنتين 2008-2010 وتمثل في ثلاثة تحقيقات شملت استعمال السيارة الفردية لتأكيد فرضية النزعة نحو النقل الفردي، كما شملت النقل غير المرخص لتأكيد نفس الفرضية في ظل مشاكل النقل الجماعي.

3- نتائج البحث

يمكن جمع نتائج البحث في مجموعة من المحاور التي نراها أساسية:

- تمدد حضري غير مسبوق في النطاق أدى إلى استهلاك مفرط للمجال

يشكل النطاق مجال استقطاب سكاني كبير، ويشهد هجرة وافدة من بلديات الولاية و الولايات المجاورة، ما أدى إلى تحول جذري في مظهره الحضري. فقد أدت حركة التعمير السريعة التي أصابت الأطراف و المجالات الريفية إلى تمدد المساحات المبنية والتحام التجمعات الثانوية بالمدينة، وبروز نزعة واضحة نحو السكن المجمع في النطاق. كل هذه التغيرات التي شملت كل أنحاء النطاق و تميزت بالسرعة، من شأنها التأثير وبشكل سلبي في الطابع الفلاحي، والأوساط البيئية بشكل عام.

- قصور أدوات التهيئة والتعمير في توجيه التمدد

أمام هذه الحركة الغير مسبوقة للتعمير في النطاق، نسجل ضعف أدوات التهيئة و التعمير " المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير PDAU " و " مخططات شغل الأراضي POS " في القيام بدورها المتمثل في توجيه التمدد و تنظيم العمران، ما أدى إلى استهلاك عشوائي للمجال و انتشار السكن الهش. إن برمجة مشاريع سكنية ضخمة وما يرافقها من تجهيزات استفاد منها النطاق الحضري لمدينة سطيف، خاصة في الفترة 2001-2009، أدى إلى ارتفاع الطلب على العقار، وقد عجزت أدوات التخطيط

الحضري في مواكبة هذه الدينامية ما يجعلها بصدد المراجعة المستمرة، وعادة ما تولد مية وقد تجاوزتها الأحداث.

- زيادة الحراك والطلب على النقل

تعتبر سطيف مدينة متحركة، فقد بلغ متوسط مجموع التنقلات فيها 2.32 تنقل/فرد/يوم في سنة 2004، وهو يعكس النشاط الكبير الذي تعرفه ويفرض على السلطة المحلية مهمة توفير الظروف المناسبة والوسائل الضرورية لتلبية حاجيات التنقل المتزايدة للأفراد فيها.

- غياب تخطيط المرور والحراك

يستدعي تسيير الحراك في المدن مخططات نقل شاملة ودائمة، تسيير بمراحل متوازية وبصفة مستمرة مع نمو المدينة. تفتقر مدينة سطيف لمخطط نقل بمعنى الكلمة، يأخذ بنظر الاعتبار نمو المدينة ويعمل على توجيهه إيجابيا، يستطيع تقدير الطلب على التنقل حاضرا ومستقبلا، ويحدد أدوات كفيلة بتنظيم وتتويج النقل، وفق سياسة عمرانية، نقلية، اجتماعية.. تشمل كل الفاعلين في المدينة بما فيهم المواطن، وهو المعنى الأول والأخير.

- تفاعل التمدد والحراك

" التوسع المجالي للمدينة هو نتيجة لتطور النقل، وهو نتيجة كذلك لصعوبة التنقل فيها، ونتيجة لعدم تطابق سياسات السكن و توزيع مناطق الشغل أدى إلى زيادة التنقلات اليومية مما أدى إلى اختناق المدينة التي أريد لها أن تكون دائما مستقطبة"²⁶⁶. توصف علاقة التمدد الحضري واستعمال السيارة لدى بعض الباحثين "الحلقة المفرغة التي لا يمكن الخروج منها " « L'inextricables cercles vicieux »²⁶⁷: باعتبار كل طرف منهما سبب و نتيجة في آن واحد. فقد أدت التغيرات التي تعرفها البنية الحضرية لمدينة سطيف إلى زيادة الحاجة إلى التنقل خاصة في الأطراف ومناطق السكن المشتت واللجوء إلى استعمال السيارة، كما أن امتلاك الفرد للسيارة يشجع على السكن في الأطراف وحتى في المناطق الريفية ما يؤدي إلى نمو المدينة وتوسعها وفق أشكال مختلفة. شهدت السنوات الأخيرة تزايدا كبيرا في ملكية السيارات في النطاق وارتفاع كبير لحظيرة المركبات ما أدى إلى كثافة الحركة المرورية وظهور مشاكل الاختناق المروري وزيادة الحوادث الحضرية والتلوث بمختلف أشكاله.

- مشاكل منظومة النقل الجماعي في النطاق

تعتبر منظومة النقل العمومي للمسافرين في إقليم الدراسة على غرار باقي المدن الجزائرية، من أضعف النشاطات ولا يعكس الإمكانيات المتاحة والتطلعات المنتظرة في تغطية الاحتياجات المتزايدة

²⁶⁶ - C. Montes, Systèmes de transports et systèmes économiques en milieu urbain : réflexions sur l'aménagement de l'agglomération Lyonnaise de 1960 à 1992, thèse de doctorat de Géographie, Aménagement et Urbanisme, Université Lyon2, 1992, P.29.

²⁶⁷ - HERAN F., La réduction de la dépendance automobile, Cahiers Lillois de Sociologie, n°37, 2001

في النقل وفق خدمة عمومية في المستوى. فقد أدى انسحاب الدولة وانفتاح القطاع في نهاية الثمانينات إلى فوضى كبيرة نتج عنها تشعب في الكثير من الخطوط وتلاشي مفهوم الخدمة العمومية. ويرجع السبب الرئيسي إلى غياب التنظيم والتخطيط من خلال سلطة ضبط تسند مهمة النقل لشركات محترفة وفق دفتر شروط، ومخططات نقل محكمة أعدت انطلاقاً من دراسات ميدانية مسبقة.

- انتشار كبير لنشاط النقل غير المرخص

ظاهرة النقل غير المرخص واحدة من الظواهر التي انتشرت بقوة في المدن الجزائرية وكانت النتيجة المنطقية للمشاكل التي يعيشها قطاع النقل الجماعي العمومي ونمو الحظيرة، هذه الظاهرة انتشرت بشكل ملفت للنظر في كل النطاق الحضري لمدينة سطيف، وقد لعبت الظروف الاجتماعية والاقتصادية خاصة نقص فرص العمل إلى لجوء الكثير من مالكي السيارات إلى تسخيرها لنقل المسافرين استجابة للطلب المتزايد والعائدات المعتبرة لهذا النشاط، في غياب الرقابة والعقاب. يوفر هذا النوع من النقل خدمة متميزة تجعله نظام نقل مطلوب ومحبوب لأنه يحقق الولوج إلى المناطق البعيدة والمناطق ذات المسالك الوعرة: الأطراف، ما بين البلديات، كما يمنح إمكانية الإرجاء في الدفع و اعتماد أجره تحفيزية مقارنة بين النقل بسيارة الأجرة.

. اقتراحات و توصيات

إذا كان النمو الحضري السريع لمدننا حتمي فان إمكانية توجيهه الإيجابي له ممكنة و ضرورية، وإذا كان الاهتمام قد أولي في الماضي بشكل استعجالي وتلقائي لمشكل الإسكان، فان "المستقبل الحضري" يستدعي اتخاذ تدابير استباقية، ليس لوقف الزحف العمراني أو تقليص حركة البشر، ولكن جعل المدينة وسطاً أكثر ملائمة للعيش والتنقل، وذلك بتفعيل وتحسين التسيير الحضري بأدوات تخطيط وتسيير فاعلة في الميدان.

انطلاقاً من التغيرات الكبيرة والسريعة التي يعيشها النطاق الحضري لمدينة سطيف، وتستدعي التحرك قبل فوات الأوان لتسطير سياسة عمل محلية يكون فيه الحراك من الأولويات في المنظومة الحضرية، وتعتمد على كفاءات متخصصة ذات تكوين في ميدان النقل و التهيئة. في إطار المخطط التوجيهي ما بين البلديات (Plan inter communal) الذي هو بصدد الإعداد، توجد ثلاث أولويات تفرض نفسها على الفاعلين في قطاع النقل يجب أخذها بنظر الاعتبار:

1- أولوية تطوير فاعلية النقل الجماعي

"لم تعد الدراسات وحدها هي التي تعنى بإثبات أن الاستثمار في النقل العام هو الخيار الأمثل بل أصبحت العديد من الدول المتطورة تتسابق على الاستثمار في النقل العام فجميع المؤشرات تدعو إلى ضرورة الإسراع في تطوير أنظمة النقل العام داخل المدن وأصبح أمراً ملحا لتلك المدن التي تبحث عن حياة أفضل لسكانها"²⁶⁸. وما يؤكد وعي الدولة الجزائرية بضرورة تطوير منظومة النقل الحضري

²⁶⁸- هشام الفالح ، المرجع السابق.

- في المدن الرئيسية، عودة المؤسسات العمومية للنقل الحضري للخدمة في العديد من المدن، بالإضافة إلى مشاريع القطارات الكهربائية (الترامواي) المبرمجة في الكثير من المدن الجزائرية التي من شأنها أن تكون بديلا قويا لوسائل النقل الفردية. هذه الإرادة الحكومية في بناء نظام نقل جماعي قوي تستدعي بالموازاة القيام محليا، بمجموعة من الإجراءات من شأنها تحقيق النجاح لهذه المشاريع:
- حجز أماكن بناء وتشبيد المنشآت وهياكل استقبال مستعملي النقل العام، وممرات وأروقة وسائل النقل المختلفة، مع الأخذ بنظر الاعتبار إمكانية توسيعها مستقبلا. في النطاق ومن بين النقاط السوداء التي تعترض مسار القطار الكهربائي، النفقين الأرضين الذي تم إنشاؤهما مؤخرا في وسط المدينة (باب بسكرة وعين تيبنت).
 - دعم مؤسسة النقل الحضري سطيف ETUS من حيث الحظيرة ومجال التغطية.
 - تشجيع الشراكة بين القطاعين العام والخاص (Partenariat Public Privé)، مع إيجاد الأطر والتنظيمات المناسبة لذلك.
 - انجاز المحطة متعددة الأنماط بعين الطريق وفق المواصفات الضرورية والمحددة للمشروع مع احترام آجال الانجاز.
 - تحديث النقل بالسكة الحديدية والنقل الضاحوي، لتحقيق أحسن ربط بين النطاق الحضري وبلديات الولاية والولايات المجاورة.
 - الإسراع في التجسيد الميداني لمشروع ترامواي سطيف، الذي يعرف تأخرا في بدء الأشغال.
 - دعم النقل الجماعي الخصوصي: نقل العمال، النقل الجامعي، النقل المدرسي... لما له من مساهمة في التخفيف من الحركة المرورية، ودوره في ترغيب الأفراد على استعمال النقل الجماعي.
- 2- أولوية الاهتمام أكثر بتخطيط الحراك ضمن التخطيط الحضري من خلال تسجيل عنصر الحراك في مشروع المدينة واعتباره من أولويات السياسة المحلية (ضرورة بناء صورة مستقبلية واضحة للمدينة لدى الفاعلين ثم الشروع في التخطيط)**
- يشكل ضعف التخطيط الحضري من توزيع عشوائي لاستخدامات الأرض، وعدم التحكم في نمو المدينة من العوامل الرئيسية لمشاكل النقل والمرور، وما يترتب عنها من اختناقات وحوادث. وقد أثبتت الدراسات أن أساس مشكلات المرور لا تكمن بالدرجة الأولى في قصور الإمكانيات المتاحة من هياكل قاعدية وشبكات طرق ووسائل نقل، بل في قصور أو غياب إستراتيجية نقل شاملة وفعالة، تتناغم و تتناسق مع توجهات المخططات التوجيهية للتهيئة والتعمير. في هذا الإطار يتعين على الفاعلين القيام بما يلي:
- إيجاد أدوات تضمن التنسيق بين التخطيط الحضري وتخطيط النقل، في ظل إستراتيجية تأخذ بنظر الاعتبار الطلب المتزايد على النقل.

- إنشاء سلطة ضبط "Autorité d'organisation" واحدة تكون مهمتها تسيير وإدارة النقل الجماعي، فالتغيرات الحاصلة حاليا تتجه نحو الفصل بين التسيير gestion وممارسة النشاط opération في قطاع النقل "أي الفصل بين وظائف المنظم régulateur والناقل opérateur في نشاط النقل وهو ما يؤدي إلى تغيير العلاقات بين الفاعلين في القطاع"²⁶⁹.

- تجسيد مبدأ الخدمة العمومية "Service Public" في قطاع النقل من شأنه تبليغ تحقيق الحقوق الأخرى كالخدمات الصحية، التعليمية... وغيرها.

- الإسراع في إعداد مخططي النقل والمرور للنطاق الحضري وتجسيدهما ميدانيا لوضع حد للفوضى السائدة.

- تحسين ظروف التنقل سيرا على الأقدام في المدينة خاصة في غياب تهيئة الأرصفة ولامبالاة سائقي المركبات لحقوق المشاة. توفير ظروف الراحة والأمان في الطرق والأماكن العمومية (ممرات الراجلين، الإنارة، فرض تطبيق قانون المرور بخصوص حق الراجلين...)

- التكتيف من عمليات التحسيس والتوعية و التكوين لكل مستعملي المجال الحضري ومتعاملي النقل الجماعي حول المشكلة المرورية وحوادث السير.

- جمع المعطيات المرتبطة بالحراك الحضري وفق طرق حديثة أهمها "تحقيقات الأسر الخاصة بالتنقلات" "Enquêtes Ménages Déplacements" التي توفر قاعدة بياناتية خصبة، والتحقيقات السنوية حول النقل الجماعي "L'enquête Annuelle sur les Transports collectifs Urbains"

تقوم بها سلطة الضبط التي توكل لها مهمة تسيير وإدارة النقل الحضري.

3- أولوية الحد من استعمال السيارة الفردية في المدينة من شأنه ضمان بناء نظام نقل جماعي فعال ومستديم.

أصبحت "التنقلات الحضرية في الحضارة الحديثة أولوية اقتصادية ورهانا أساسيا للتخطيط الحضري ورمزا للحرية"²⁷⁰، ودور السيارة وباقي وسائل النقل الأخرى "لا يقتصر في نقل الأشخاص فقط بل يتجلى أكثر في إعادة بناء المجال من خلال التأثير وتحويل مناطق السكن والعمل وتوطين الأنشطة والخدمات ومراكز الترفيه"²⁶⁶. ومن هنا يأتي دور التخطيط العمراني الذي يضع الفاعلون والجماعات المحلية أمام خيارين: تقليص استعمال السيارة مع الحفاظ على جاذبية المدينة وفاعليته الاقتصادية، أو تعديل وتكييف المدينة للسيارة وتحمل نتائج توسعها و تراجع مستوى العيش فيها. من بين الإجراءات التي من شأنها الحد من استعمال النقل الفردي في المدينة: تحديد مجالات السير

²⁶⁹ - LORRIN D, MARCHAIS-R A, Retour sur la dérégulation des réseaux-techniques 1985-2001, Flux/cahiers scientifiques internationaux Réseaux et Territoires, n°44-45, (avant propos du numéro), p4-7, 2001.

²⁷⁰ - J.M. JARRIGE, F.X. TASSEL, A Lyon, la presqu'île se modernise, in Transport Environnement Circulation, n° 101-102, juillet-octobre 1990, p.62.

²⁶⁶ - J. P. ORFEUIL, 1994, op.cit, p.45.

والتوقف من خلال تنظيم و فرض رسوم التوقف على السيارات، تخصيص مسارات للنقل الجماعي التي من شأنها تقليص مجال السيارة في المدينة، تشجيع الاستعمال الجماعي للسيارة " covoiturage " ... و غيرها من الإجراءات المختلفة. و يبقى السؤال عن مدى توفر الإرادة في اعتماد مبدأ الحد من استعمال السيارة في اختيار المستقبل الحضري المستديم لمدينتنا؟ فإذا كانت الحواضر الكبرى في الجزائر (العاصمة، قسنطينة...) تعرف بمدن الاختناقات المرورية وصعوبة التنقل ، فهل يمكن لمدينة سطيف أن تتفادى ذلك مستقبلا لتصبح نموذجا للمدينة المستدامة؟

. آفاق البحث

حاول هذا البحث جمع وتحليل أهم المعطيات المرتبطة بإشكاليات الحراك وتفاعلها بالمحيط الحضري والتحويلات التي يشهدها، والخروج بمجموعة من النتائج المهمة. وهو بذلك يفتح المجال واسعا أمام الباحثين في مختلف التخصصات (التهيئة وعلم الاجتماع الحضري واقتصاد النقل...) لتناول مواضيع النقل ليس فقط من الجوانب التقنية، بل من زوايا عديدة أهمها منظور الجغرافيا والتهيئة، خاصة على مستوى مخابر البحث العلمي للجامعة.

يأتي هذا في ظرف أعلنت فيه الدولة عن برنامج الاستثمار الضخم والغير مسبوق للمخطط الخماسي 2010-2014، و من خلال الغلاف المالي البالغ 21214 مليار دينار (286مليار دولار) مقابل 8705 مليار دينار (114 مليار دولار) للمخطط الأخير 2005-2009، خاصة الأغلفة التي رصدت لدعم وإنشاء الهياكل القاعدية ومنها المرتبطة بالنقل والأشغال العمومية والتي بلغت نسبتها 40% من إجمالي حجم الاستثمار. ما يفتح المجال واسعا للبحث في طرق تحقيق النجاعة المالية لهذه الاستثمارات والمقصود هنا ليس الفعالية الاقتصادية البحتة فحسب، بل اختيار أنسب المشاريع من حيث أهدافه، نتائجه المرجوة، فترة الانجاز وتكاليفه واستدامة المشروع.

أما على الصعيد المحلي، فإن التمدد الذي تعرفه مدينة سطيف هو علامة دينامية واضحة للتنمية، لكنه يحمل معه العديد من مشاكل عدم التوازن على المدى المتوسط والبعيد. فالمدينة في آفاق 2020 هي تجمع لنطاق سيضم أكثر من 500000 نسمة (400000 منها في المجال البلدي) ودرجة الحراك الكبيرة التي يمكن تصورها، يجعل التفكير مليا في توفير عناصر تضمن دعم و استمرارية النمو الحضري، من خلال وضع منظومة نقل في المستوى المطلوب، تحقق ربط كل الأقطاب المولدة للحراك خاصة الأقطاب الجامعية الثلاثة، المحطة المتعددة الأنماط في عين الطريق، بالمحاور الكبرى للنشاط، الأمر الذي لا يتأتى إلا بتضافر جهود الباحثين والفاعلين في الميدان.

الملحق

1- نموذج الاستبيان حول الحراك اليومي في النطاق الحضري لمدينة سطيف موجه لمستعملي السيارة الخاصة.

Questionnaire sur la mobilité quotidienne dans l'aire urbaine de la ville de Sétif « Questionnaire destiné aux utilisateurs d'une voiture personnelle ».

1- Quelle est votre lieu de résidence ?.....Commune de.....

2- Pour venir travailler, quel est votre temps moyen de déplacement pour tout le trajet domicile - travail

- 1 15min
2 15-30
3 30-45
4 45-1h
5 +1h

3- Quelle est la distance entre votre domicile et lieu de travail ? L L L km

4- Vous venez habituellement au travail en voiture :

- 1 Tout seul
2 Avec des membres de la famille
3 Avec un autre travailleur
4 Avec d'autres travailleurs

5- Quelle est La première année de mise en circulation de votre voiture (série) : L L L L

6- Vous parcourez une distance annuelle moyenne de: L L L L L L L Km

7- En moyenne, combien devez-vous déboursier (chaque mois), pour le carburant et l'entretien de votre voiture ? L L L L L L L DA

8- Quand vous venez au travail, où vous garez-vous ?

- 1 Sur un parking mis en place par l'employeur
2 Dans la rue sur une place gratuite ou un parking public gratuit
3 Sur une place payante dans la rue
4 Autre, précisez :.....

9- Par rapport à l'année dernière, pensez-vous que les conditions de circulation automobile dans la ville de Sétif:

- 1 Se sont améliorées
2 Ont empiré
3 Sont restées les mêmes.

10- Vous sentez-vous dépendant de l'automobile ?

- 1 Très dépendant
2 Assez dépendant
3 Peu dépendant
4 Pas dépendant

11- Quelles sont les principales motivations qui vous font utiliser votre voiture ?

Au maximum 3 choix à cocher

- 1 Rapidité / gain de temps
- 2 Sécurité
- 3 Accompagnement des enfants à l'école
- 4 Autonomie / Facilité de vie
- 5 Vous n'avez pas d'autres moyens de déplacement
- 6 Autre, précisez :.....

12 – Pour vous, quels sont les principaux inconvénients de l'utilisation de la

voiture ? Au maximum 3 choix à cocher

- 1 Coût de fonctionnement élevé
- 2 Difficultés de stationnement
- 3 Fatigant / Stressant
- 4 Peu rassurant / dangereux
- 5 Polluant
- 6 Autre, précisez :.....

13- Seriez-vous prêt (e) à laisser votre voiture pour utiliser un autre mode de déplacement, si la qualité de l'offre s'améliore ?

- 1 Oui, facilement
- 2 Oui, mais difficilement
- 3 Non, pas possible

14- Quel est l'autre mode de transport utilisé à part la voiture ?

- 1 Marche à pied
- 2 Le bus
- 3 Le taxi
- 4 Le taxi clandestin
- 5 Autres, précisez

15- Vous habitez à combien de minutes à pied d'un arrêt de transport en commun ?

- 1 moins de 10 minutes
- 2 De 10 à 20 minutes
- 3 Plus de 20 minutes

16- Votre tranche d'âge :

- 1 20-30ans
- 2 31-40ans
- 3 41-50ans
- 4 51ans+

17- vous êtes :

- 1 Un homme
- 2 Une femme

18- Votre secteur d'activité :

- 1 Administration
- 2 Enseignement
- 3 Industrie
- 4 BTP
- 5 commerces et services

6 □ Autres, précisez

Merci de votre contribution pour l'amélioration des conditions de déplacement dans la ville de Sétif.

Nom de l'enquêteur(trice) :

Point d'enquête :

Date :

2- نموذج الاستبيان حول النقل غير المرخص في النطاق الحضري لمدينة سطيف موجه للناقلين

1- تحقيق حول النقل غير المرخص (بواسطة السيارة) " الفرود " في مدينة سطيف	
تاريخ الاستجواب:	الساعة:

أولاً: معلومات عامة	
1- معلومات تتعلق بالمحطة	اسم المحطة:
موقعها بالتحديد:	المحطة قديمة / جديدة
عدد السيارات لحظة الاستجواب:	أقرب مركز خدماتي:
هل عدد السيارات يختلف حسب الوقت:	هل عدد السيارات يختلف حسب الوقت:
هل عدد السيارات يختلف حسب أيام الأسبوع:	

2- معلومات عن السيارة	
نوعها:	سنة أول استعمال في السير:
هل السيارة ملك للناقل؟	حالتها العامة:
الجواب لا ، معلومات عن مالك السيارة	العمر:
	الجنس:
	المهنة:

3- معلومات تتعلق بالسانق	
العمر:	المستوى الدراسي:
هل لديك عمل دائم؟	مكان السكن (الإقامة):
ثانياً: تنظيم العمل	في أي قطاع؟

1- التوقيت	
هل تقوم بهذا العمل كل يوم؟	أيام فقط في الأسبوع :
هل تقوم بهذا العمل طول اليوم؟	جزء فقط من اليوم:

2- أسباب و دوافع القيام بهذا العمل	
تقوم بهذا العمل من أجل:	تحقيق دخل يومي:
ما متوسط المصاريف:	ما متوسط الدخل اليومي الخام:
يوميًا:	شهريًا:

3- مجال التغطية	
ما هي الاتجاهات التي يتم تغطيتها؟	كل الاتجاهات داخل المدينة
ما هي ؟	خارج المدينة

4- المراقبة (الشرطة) و العقوبات المسلطة	
هل المراقبة تتم :	بشكل يومي
العقوبة تكون على السائق:	بشكل مفاجئ
ما نوعها:	مرة في كل : غائبة:
	على مالك السيارة:

5- علاقات العمل	
كيف هي علاقتك بالناقلين (الفرود) في المحطة؟	عادية
هل يوجد نظام معين يربط الناقلين الغير مرخصين	جيدة
ما هي أقرب محطة لسيارات الأجرة؟	تنافسية
كيف هي علاقتك بأصحاب سيارات الأجرة؟	عادية
	جيدة
	تنافسية
	عادية

6- الزبون (مستعمل الفرود)

مستعملي هذا النوع من النقل هم	كل فئات المجتمع	فئة معينة	ما هي
المشاكل التي تعترض الناقل تجاه المستعملين	كثيرة	قليلة	منعدمة
ما هي طبيعة المشاكل؟	سعر الرحلة	اتجاه الرحلة	أخرى

ثالثا: متفرقات و اقتراحات (هل لديك معلومات أخرى أو اقتراحات تريد الإدلاء بها).....
3- نموذج الاستبيان حول النقل غير المرخص في النطاق الحضري لمدينة سطيف موجه للمستعملين

2- تحقيق حول مستعملي النقل غير المرخص (بواسطة السيارة) "الفرد" في مدينة سطيف	
تاريخ الاستجواب:	الساعة:

1- معلومات تتعلق بالمحطة	اسم المحطة:
موقعها بالتحديد:	أقرب مركز خدماتي:

2- معلومات عن المستعمل			
العمر:	الجنس:	ذكر	أنثى
			المهنة :

3- أسباب التنقلات			
العمل :	الدراسة :	الخدمات :	صحية – إدارية – تسوق – ترفيه
سبب آخر ما هو؟			
ما عدد التنقلات بالفرد في اليوم؟	مسافة و زمن التنقل (لرحلة واحدة)	كلم	دقيقة

4- تكاليف النقل	سعر الرحلة محدد و يساوي	يتم تحديده مع الناقل و يكون حسب:
متوسط تكلفة النقل بالفرد يوميا:	متوسط تكلفة النقل بالفرد شهريا :	

5- أسباب استعمال الفرد			
تستعمل الفرد لأنه	ضروري (لا بديل له):	اختياري (أحسن وسيلة تنقل):	
ما هي أسباب اختيارك للفرد	قرب المحطة	توفر سيارات الفرد	يغطي كل الاتجاهات
أسباب أخرى:			

6- بالنسبة لأنماط النقل الأخرى		هل تستعمل وسائل نقل أخرى؟	ما هي؟
حدد زمن السير من المسكن إلى	أقرب موقف للحافلة	أقرب محطة لسيارات الأجرة	
النقل الجماعي (القطاع الخاص) Privé	متوفر/ غير متوفر	لا يؤدي بالضبط إلى المقصد	بطيء و مكثف
النقل الجماعي (القطاع العام) ETUS	متوفر/ غير متوفر	لا يؤدي بالضبط إلى المقصد	بطيء و مكثف

7- علاقتك مع الناقل (الفرد)			
كيف تجد معاملة الناقل	عادية	حسنة	ممتازة
تعرضك مشاكل مع الناقل تتعلق	باتجاه الرحلة (المقصد)	سعر الرحلة	أخرى

8- إيجابيات الفرد			
في رأيك ما هي إيجابيات الفرد بالترتيب	سهل و متوفر	يغطي كل المقاصد	سعر معقول
ينتظرني للعودة معه	إيجابيات أخرى، ما هي؟		إرجاء في الدفع

9- مستوى الخدمة			
كيف تقيم مستوى الخدمة بشكل عام	جيد جدا	جيد	متوسط
			متدني

10- مستقبل هذا النوع من النقل			
هل ترى بأن النقل بالفرد في مدينة سطيف	في انتشار و توسع	في تراجع	لا تعرف
كيف تتصور مستقبل هذا النمط من النقل	يستمر و يبقى على حاله	يجب منعه بشدة	يجب تنظيمه

متفرقات و اقتراحات (هل لديك معلومات أخرى أو اقتراحات تريد الإدلاء بها)

جدول ملحق رقم (1) : تصنيف حوادث المرور حسب الأسباب "حصيلة سنة 2007"

عدد الحوادث	أسباب حوادث المرور	تصنيف الأسباب
30	التجاوز الخطير	
8	عدم تخفيض السرعة بمنعرج	
48	عدم احترام مسافة الأمان	
36	عدم ترك الأولوية	
67	فقدان السيطرة	
1 - المحطة		
7	فقدان السيطرة تحت تأثير مشروبات كحولية	
0	فقدان السيطرة عند عملية تجاوز	
0	فقدان السيطرة على اثر عملية فرملة	
3	الوقوف الخطير	
5	تغيير الاتجاه بدون حذر	
3	عدم احترام إشارة *قف*	
0	السير في الاتجاه الممنوع	
3	مرور الحيوانات	
23	فقدان السيطرة نتيجة الأحوال الجوية	حالة الطريق
1	فقدان السيطرة نتيجة وجود الحصى بالطريق	حالة العتاد
31	فقدان السيطرة نتيجة تمزيق إطار العجلة	
1	عدم صلاحية المكابح	
0	عدم التحكم في مقاليد المركبة	
1	خلل ميكانيكي	
6	حالات أخرى	
326	المجموع	
40,70%	% بالنسبة لإجمالي الحوادث	

المصدر: مصالح الأمن لولاية سطيف

جدول ملحق رقم (2): معطيات حول النقل الحضري بالحافلة في مدينة سطيف لسنة 2009

الخط	الطول	المدة	السرعة التجارية	الحظيرة المرخصة	سعة الحظيرة	النبيض	فترة استغلال الخط	عدد الجولات المحققة	المقاعد الموفرة	عدد المقاعد المشغولة	نسبة المقاعد المشغولة %
02	13	46	17	20	1926	6	12	12	23000	13000	57
03	08	31	15	42	2521	3	15	16	40336	30000	74
04	08	32	15	44	3794	3	15	18	68292	20000	44
06	08	30	16	37	3106	5	15	13	40500	25000	49
07	12	40	18	36	3405	4	13	12	44000	7200	57
08	10	35	17	14	1370	7	12	10	14000	11000	51
09	08	30	16	23	1066	5	15	13	14000	4000	79
11	07	24	17	11	389	7	12	14	5000	2000	80
13	07	28	15	05	188	15	12	12	2500	7000	80
16	08	30	16	16	835	7	12	12	10000	1500	70
18	15	60	15	16	485	10	11	06	3000	2500	50
19	03	12	06	10	225	7	12	12	3000	8500	83
20	13	40	19	17	1088	5	13	12	13000	14000	65
21	08	25	19	23	1705	5	15	12	21000	11000	67
22	10	35	17	22	1386	5	12	12	17000	6500	65
54	09	36	15	13	742	7	12	12	9000	1000	72
58	07	15	28	03	120	30	11	10	1200	6500	83
59	12	45	16	09	362	5	12	10	4500	3600	80
101	07	35	15	05	500	15	14	14	7000	3750	54
102	09	40	15	06	600	15	14	14	8400	4800	57
103	09	40	15	05	500	15	14	14	7000	3000	43
104	08	39	15	06	600	15	14	14	8400	6600	79
105	07	34	15	05	500	15	14	14	7000	3000	43
23	09	43	-	388	27413	9,17	-	12,5	371128	218950	58,99

المصدر: المنظمة الوطنية للناقلين الجزائريين²⁶⁷ ONTA سطيف

²⁶⁷ - المنظمة الوطنية للناقلين الجزائريين "ONTA" منظمة نقابية وطنية تمثل الناقلين، تأسست في 2001

قائمة المراجع باللغة العربية

- الكتب:

- أحمد حبيب رسول، جغرافية الصناعة، دار النهضة العربية، بيروت، 1985.
- جمال حمدان جغرافية المدن القاهرة 1977.
- سعيد عبده، جغرافية النقل، مكتبة الانجلومصرية، 2007.
- طارق عبد الفتاح الشريعي، اقتصاديات النقل السياحي، مؤسسة حورس الدولية، الإسكندرية، 2008.
- فاروق كامل عز الدين، النقل أسس و مناهج و تطبيقات، مكتبة الأنجلومصرية، الطبعة الثالثة 2005.
- محمد خميس الزوكة، جغرافية النقل، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 1987
- محمد رياض، جغرافية النقل، دار النهضة العربية للطباعة والنشر والتوزيع، 1999.

- الرسائل الجامعية:

- بوزيد شوقي، "مدينة سطيف: النمو الحضري و آليات تحضر الأطراف" رسالة ماجستير، قسنطينة، جوان 2002.
- كبيش عبد الحكيم، النقل الجماعي للمسافرين في ولاية سطيف: السياسات، التخطيط، تنظيم المجال، رسالة ماجستير، كلية علوم الأرض، الجغرافيا و التهيئة العمرانية، جامعة قسنطينة، 2001.

- مقالات و منشورات، تقارير:

- خلف الله ب، ع تاشريفت، التعمير العفوي بين الرفض و الإدماج، مجلة العلم و التكنولوجيا، جامعة منتوري، قسنطينة.
- عثمان الحسن محمد نور، المخالفات المرورية لدى الشباب: دراسة في الخصائص و الدوافع و المعالجات، جامعة الملك سعود، المملكة العربية السعودية.
- أحمد كمال الدين عفيفي، التخطيط المروري وعلاقته بالمحيط الجغرافي، الندوة العلمية التجارب العربية والدولية في تنظيم المرور، الجزائر، 01-03 جوان 2009.
- الأخضر عمر دهيمي، مشكلات المرور و سبل معالجتها، الندوة العلمية حول التجارب الدولية و العربية في تنظيم المرور، الجزائر، جوان 2009.
- عيسى محمد نابلي، التنظيم المروري في الجزائر و دور الأمن الوطني، الندوة العلمية : التجارب العربية و العالمية في تنظيم المرور، الجزائر 2009.
- هشام نعمة، سمات النمو الحضري في العالم العربي، الموقع: www.babil-nl.org
- المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق، الوقاية و السياقة، مجلة يصدرها المركز، العدد 7، 2009.
- وزارة النقل، المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق، دراسة إحصائية لحوادث المرور في الجزائر خلال سنة 2008.
- كبيش عبد الحكيم، المدينة بين مشاكل النقل الجماعي و مخاطر التبعية للسيارة الفردية، دراسة حالة مدينة سطيف، المؤتمر الهندسي العاشر، جامعة الأزهر، مصر، 2008.

- تقرير البنك الدولي،التحول المستدام - اقتصاديا وبيئيا - إلى الحضر هو محور البرنامج الجديد، 26 يونيو 2009، www.worldbank.org
- هشام الفالح ،" الهيئة العامة للنقل طموح المرحلة المقبلة في التطوير ومواكبة الكثافة السكانية " ، جريدة الرياض ، تقارير من الداخل ، العدد (14926)، الأربعاء 11 جمادى الأولى 1430هـ - 6 مايو 2009م.
- لوك جيه. ايه. موعيو، مدن المستقبل؛ الزراعة الحضرية من أجل التنمية المستدامة، كلمة الناشر، مركز البحوث للتنمية الدولية-كندا، 2007.
- لعروق م. السكن التطوري آلية للقضاء على السكن الهش: المشروع ، الفاعلون و الحوكمة مجلة التهيئة ، العدد6 أخرى
- الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية
- مديرية النقل لولاية سطيف، وضعية النقل في 2008.
- مديرية الأشغال العمومية لولاية سطيف، حصيلة الاستثمار 2009.

قائمة المراجع باللغات الأجنبية

OUVRAGES:

- **BAVOUX J J** et autres, Géographie des transports, Armand colin, Paris, 2005.
- **BEAUCIRE F, LEBRETON J**, Transports publics et gouvernance urbaine, Ed. Milan, 2000.
- **BEGAG A, DELORME C**, Cartiers sensibles, éditions du seuil, Paris, 1994.
- **BOCARD M**. Transports et territoires, enjeux et débats, Ellipses, Paris, 2009.
- **BONNET M, DESJEUX D**, Les territoires de la mobilité, Presses Universitaires de France, Paris, 2000.
- **BONNAFOUS E, PUEL H**, Physionomies de la ville, Les éditions ouvrières, Série « Initiation Economique », Paris, 1983
- **BORGE J, VIASNOFF N**, Archives de l'Algérie, Edition Michèle Trinckvel, Paris, 1995.
- **BOS N**, Voies de communications, Routes et travaux maritimes, OPU, Alger, 1998.
- **BRUNET R., DOLLFUS O**, Mondes nouveaux, Paris et Montpellier, Hachette- Reclus, Géographie universelle, 1990.
- **CHALAS, Yves**. *L'Invention de la ville*, Ed. Anthropos 2003.
- **COTE M**, Mutations rurales dans les Hautes Plaines de l'Est, OPU, 1980.
- **DIDIER M, PRUD'HOMME R**, Infrastructures de transport, mobilité et croissance, La documentation Française, Aout 2007.
- **DI MEO G**, Extrait de Géographie sociale et territoire, Editions Nathan, 1998.
- **DUBOIS-TAINE G, CHALAS Y**, La Ville Emergente, Editions de L'Aube, Paris, 1997.
- **DUPUY G**, L'auto et la ville, Flammarion, 1995.
- **DUPUY G**, L'explosion de l'automobile crée de nouveaux territoires, les cahiers du génie urbain, décembre 1994.

- **DUPUY G**, L'automobile entre villes et campagnes, nouveaux espaces et systèmes urbains, Mobilité spatiale, SEDES 1996.
- **GHORR GOBIN C**, Réinventer le sens de la ville: les espaces publics à l'heure globale, L'Harmattan, Paris, 2001.
- **HURIOT J**, La ville ou la proximité organisée, Economica, Paris, 1998.
- **LABASSE J**, L'organisation de l'espace, éléments de géographie volontaire, Hermann, Paris, 1966.
- **LABORDE P**, Les espaces urbains dans le monde, Armand colin, Paris, 2005.
- **LACOUR C**, Méthodologie de recherche et théorisation des villes, Anthropos, Paris, 1999.
- **LE BERRE M**, « Territoire », Encyclopédie de géographie, Paris, Economica, 1992.
- **MANGIN D.**, 2004, La ville franchisée : formes et structures de la ville contemporaine, Editions de La Villette, Paris.
- **MATHIS P**, Graphes et réseaux, Lavoisier, Paris, 2003.
- **MERLIN P**, La planification des transports urbains, Masson, Paris, 1984.
- **MERLIN P**, Les transports urbains, PUF, que sais-je ?, n° 1344, 1992.
- **MERLIN P**, Les banlieues des villes françaises, La Documentation Française, Paris, 1998.
- **MERLIN P**, Pour une prospective des transports en Ile-de-France, Paris, 2005.
- **MERENNE E**, Géographie des transports : contraintes et enjeux, Presse Universitaires de Rennes, 2003.
- **OFFNER J M, PUMAIN D**, Réseaux et territoires, éd de l'Aube, Paris, 1996.
- **ORFEUIL J.P.**, *Je suis l'automobile*, Editions de l'Aube, 1994
- **ORFEUIL J-P**, L'évolution de la mobilité quotidienne, comprendre les dynamiques, Paris, 2000.
- **PINCHEMEL P, G**, La face de la terre, éléments de géographie, Armand colin, 1988.
- **PUISSANT S, LACOUR C**, La métropolisation: croissance, diversité et fractures, Anthropos-Economica, Collection Villes, Paris, 1999.
- **REMY J., VOYE L.**, La ville: vers une nouvelle définition? Collection villes et entreprises, L'Harmattan, Paris 1992.
- **RODRIGUE J-P, COMTOIS C., SLACK B**, *The Geography of Transport Systems*. Routledge. 2006.
- **RONCYOLO M**, La ville et ses territoires, Edition Gallimard, 1990.
- **ROUX E, VANIER M**, La périurbanisation : problématiques et perspectives, DIACT, La documentation Française, aout, 2008.
- **SALAMA P**, *Direction des antiquités de l'Algérie, juin 1947*
- **SALVATOR J**, La société inhumaine, mal vivre dans le bien- être. Montréal (Qc): L'Harmattan, 2001.
- **SCHEIBLING J**, Qu'est-ce que la géographie ?, Hachette, Paris, 1995.
- **WIEL M**, La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée, Hayen, Belgique, Mardaga, 1999.
- **WEIL M**, Ville et automobile, Descartes et Cie, Paris 2002.
- **WOLKOWITCH M**, Géographie des transports, Armand Colin, Paris, édition 1982.
- **ZEILDER Eberhard E**, Multi – use Architecture in urban Context, Stuttgart, Karl Kramer Verlag, 1983.
- **WOLKOWITCH M**, Géographie des transports, Armand Colin, Paris, édition 1982.
- **XAVIER G**, « Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara : le temps de la débrouille et du désordre inventif », Editions Karthala et INRETS, 2002.

ARTICLES ET RAPPORTS :

- **AGUIERA A**, et autres, Localisations des activités et mobilité, Laboratoire d'Economie des Transports, décembre 1999.
- **AGUIERA A. MIGNOT D**, Etalement urbain et mobilité, revue d'économie régionale et urbaine, n°5, 2003.
- **AMAR G, LAOUSSE D** (2004) La ville de toutes les mobilités. In KAPLAN D, LAFONT H(dirs). Mobilités.net : Villes, transports, technologies face aux nouvelles mobilités. Paris: FING-RATP.
- **ANTONI J.-P.** (2002), Modélisation de l'étalement urbain : une approche méthodologique, Cybergéo, n°207.
- **ASCHER F**, Des villes de toutes les mobilités et de toutes les vitesses : un défi pour les architectes, les urbanistes et les responsables politiques. Conférence Biennale d'architecture de Rotterdam du 09/05/2003. (Consultation en ligne < <http://perso.wanadoo.fr/ville-enmouvement>).
- **Banque mondiale**, Cahier du GEMDEV n°29 – Développement durable: quelles dynamiques ? 1994, p3
- **Banque mondiale**, Groupe pour le développement socioéconomique, région Moyen Orient et Afrique du Nord, A la recherche d'un investissement public de qualité, une revue des dépenses publiques, 15 aout 2007.
- **BEDRANI S, BOUAITA A**, Le foncier agricole dans le périurbain en Algérie, in Bouleversements fonciers en Méditerranée : des agricultures sous le choc de l'urbanisation et des privatisations, Ed. Khartala, 2003, p 195- 211.
- **BESSEY-PETRI P**, Les formes récentes de la croissance urbaine, Economie et statistiques, n° 336, 2000, pp.35-52
- **BOUBAKOUR F**, Le transport informel de personnes en milieu urbain : ampleur et raisons d'être : cas de la ville de Batna (Algérie), Faculté des sciences économiques, Université de Batna, Algérie, 2007.
- **BOUDJRNEOUIA A** et autres, «L'agriculture périurbaine à Sétif (Algérie) : quel avenir face à la croissance urbaine ?», *Biotechnol. Agron. Soc. Environ.*, volume 12 (2008) numéro 1 : 23-30, <http://popups.ulg.ac.be/Base/document.php?id=2128>
- **BOUSSOUF R**, Constantine : d'une ville attractive à une ville répulsive, Laboratoire d'Aménagement du Territoire, Université de Constantine.
- **BUCHANAN C**, et al, L'automobile dans la ville, Paris, 1965 (édition originale : Traffic in towns, London, Her Majestys Stationery office, 1963, Rapport du groupe pilote, point 35.
- **CERTU**, Le périurbain à Toulouse, Montauban, Lyon et Epinal Caractéristiques socioéconomiques et autonomie-dépendance des bassins de vie, 2008
- **CERTU-GART**, 2001, Synthèse de l'état d'avancement et de l'analyse des PDU. 6 pp., <http://www1.certu.fr>, site visité le 03/06/2003.
- **CERTU**, Département d'urbanisme, Programme ACTEUR - Quelle est la mobilité quotidienne des personnes dans les agglomérations ? Lyon, 2004.
- **CHARMES J**, « Secteur informel, emploi informel, économie non observée: méthodes de mesure et d'estimation appliquées aux économies en transition. L'exemple de la Moldavie », Centre d'Economie et d'Éthique pour l'Environnement et le Développement, Université de Versailles Saint Quentin en Yvelines, 2003.
- **COTE M**, Les territoires de la ville, l'approche du chercheur, Manuscrit auteur, publier dans : penser la ville – approches comparatives, Khenchela, Algérie, 2008.
- **C.U.B** (Communauté Urbaine de Bordeaux) (2000) Plan des déplacements urbains 2000-2005.

- **CHAPUIS R.**, L'espace périurbain. Une problématique à travers le cas bourguignon, L'information Géographique, n° 59.
- **CNES**, Rapport sur la ville Algérienne, le devenir urbain du pays, VI^{ème} Session (24-25 aout 1996)
- **DERYCKE P.H.**, 1999, Comprendre les dynamiques métropolitaines, in Lacour C, Puissant S. (eds.), La métropolisation, Paris, Anthropos, p. 1-19.
- **DESPONDS D.**, *Caractérisation des espaces à travers les images satellitaires*, Séminaire final du programme de recherche FSP /Maghreb, Ghardaïa, 2009.
- **FLEURY A.**, L'agriculture périurbaine : une agriculture du projet urbain, Cahiers du Conseil Général du G.R.E.F, Paris, France, 2003.
- **GASSER M. VARELET J. BACALOWICZ M.**, Autoroutes et aménagements interactions avec l'environnement, Presses polytechniques et universitaires romandes, coll. « Gérer l'environnement », Lausanne, 1999.
- **GOUARDIN E.**, Etalement urbain et mobilité : Quel avenir pour nos territoires ?, Communication présentée lors du Colloque « La ville. Un lieu et des milieux. » Montréal, les 28 et 29 avril 2008, Document pdf.
- **HAFIANE A.**, "Les projets d'urbanisme récents en Algérie", 43rd ISOCARP Congrès 2007.
- **HANSON S., GIULIANO G.**, *The Geography of Urban Transportation* (3rd ed) The Guilford Press, 2004.
- **HERAN F.**, La réduction de la dépendance automobile, Cahiers Lillois de Sociologie, n°37, 2001.
- **HOYAUX A F.**, Habiter la ville et la montagne : Essai de géographie phénoménologique sur les relations des habitants au lieu, à l'espace et au territoire (exemple de Grenoble et Chambéry), Thèse de doctorat, université Joseph Fourier – Grenoble 1, 2000.
- **JARRIGE J M, F.X. TASSEL.**, A Lyon, la presqu'île se modernise, in Transport Environnement Circulation, n° 101-102, juillet-octobre 1990, p.62.
- **KAUFMANN V.**, Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines : la question du report Modal, Lausanne : Presses polytechniques et universitaires Romandes, 2000.
- **KAUFMANN V, JEMELIN C.**, La mobilité, une forme de capital permettant d'éviter les irréversibilités socio-spatiales ? Communication colloque « Espaces et sociétés aujourd'hui ». Lausanne (2004). (Consultation en ligne <http://eso.cnrs.fr/evenements/contributions_10_2004/kv.pdf> le 10/11/2005).
- **KNOWLES R., SHAW J., DOCHERTY I.**, *Transport Geographies Mobilities, Flows and Spaces.*-Blackwell, 2008
- **LACOUR C.**, Formes et formalisations urbaines, penser la ville : théories et modèles, Anthropos, Paris, 1996.
- **LAFONT H** (2004) À propos de "Nomades et Vagabonds". In KAPLAN D, LAFONT H (dirs). Mobilités.net : Villes, transports, technologies face aux nouvelles mobilités. Paris: FING-RATP.
- **LAKEHAL A.**, La périphérie de Constantine : émergence de nouvelles centralités et évolution des modes de vie, Manuscrit auteur, publié dans : Penser la ville – approches comparatives, Khenchela : Algérie (2008).
- **LORRIN D, MARCHAIS-R A.**, Retour sur la dérégulation des réseaux-techniques 1985-2001, Flux/cahiers scientifiques internationaux Réseaux et Territoires, n°44-45, (avant propos du numéro), 2001
- **MARCONIS R**, Transports et aménagement du territoire : une lecture géographique = Transport and development : a geographical interpretation,
- **MASSOT M H.**, Intermodalité et multimodalité dans le champ des transports urbains, Séance MASTÈRE SIT, Octobre 2002.

- **Ministère de l'aménagement du territoire, de l'environnement et du tourisme**, Schéma régional d'aménagement du territoire, Région Programme Hauts Plateaux Est, ANAT, Sétif, Février, 2008.
- **OFFNER J M**, Les « effets structurants » du transport : mythe politique, mystification scientifique, *L'espace géographique*, n°3, 1993.
- **ORFEUIL J P**, Trois futurs pour la mobilité et pour la ville, in se déplacer au quotidien dans trente ans, Eléments pour un débat, Acte du colloque organisé par l'Ademe, le Centre de la Prospective de la DRAST et l'INERTS, 22-23 mars 1994, La documentation Française.
- **PRUD'HOME Rémy, DUPUY Gabriel**, « Développement urbain : les nouvelles contraintes ». Les rapports de l'institut Veolia environnement N°1, 2005.
- **PAQUOT T**, Le paysage urbain, l'écoumène de la modernité, *Ville contre-nature*, philosophie et architecture. Paris, 1999.
- **REDOR P**, Mesures et définitions de l'étalement urbain, de quoi parlent-on ?, INSEE-DAR, CNIS, 27 mai 2007, pdf.
- **RITCHOTG., MERCIER G, MASCOLO S.** (1994) L'étalement urbain comme phénomène géographique: l'exemple de Québec. *Cahiers de géographie du Québec*.
- **Projet d'observatoire de l'étalement urbain Atelier géo thématique 20/09/2007.** ¹ - P. JULIEN, Mesurer un univers urbain en expansion, *Economie et statistiques*, n° 336, 2000, pp.3-33.
- **RODRIGUE J-P et al.** (1998) *Site Web Géographie des Transports*, Hofstra University: Department of Economics and Geography. [en ligne]
- **ROUGÉ L**, L'accession à la propriété d'un pavillon périurbain des familles modestes toulousaines : un habiter au risque de la « captivité ». Actes de la journée d'étude « jeunes chercheurs » Le logement et l'habitat comme objet de recherche (Atelier 3). Paris, 2005, Institut 102.
- **RUTH M.**, Direction générale de l'urbanisme de l'habitat et de la construction, Etalement urbain et périurbanisation, Rapport de travail, 2007, document PDF.
- **SAUTTER G**, À propos de quelques terroirs d'Afrique occidentale. Essai comparatif, *Études rurales*, <http://etudesrurales.revues.org/document224.html>
- **TSHIMANGA NSATA ; NSUNGANI NDENGO ; BELLON Pierre-Yves MONNIER Christian**, Transports informels à Kinshasa, FRT, Paris, France
- **WIEL M**, « Le ' pays ', territoire des cohérences entre transport et aménagement », in METROPOLIS, évaluer et décider dans les transports, n°106-107, 1998.
- **ZHAVI Y, TALVITIE A**, Regularities in travel time and money expenditures. Transportation research record n° 750. 1980.

THESES UNIVERSITAIRES :

- **BOUDJENOUIA A**, L'agriculture dans l'agglomération de Sétif : multifonctionnalité et rôle dans le projet urbain, Thèse de Doctorat d'Etat en Biologie (végétale), Université Ferhat Abbas, Sétif, 2006.
- **CHAPELON L**, Offre de transport et aménagement du territoire : évaluation spatio-temporelle des projets de modification de l'offre par modélisation multi-échelles des systèmes de transport, Thèse de doctorat en aménagement, Tours, Laboratoire du CESA, 1997.
- **DJENANE A**, Réformes économiques et agriculture en Algérie, Thèse de Doctorat d'Etat en Sciences Economiques, Institut des Sciences Economiques, Université Ferhat Abbas, Sétif, Algérie, 1997.
- **DEBIZET G**, « Déplacements urbains de personne : de la planification des transports à la gestion durable de la mobilité. Mutation d'une expertise », doctorat de Géographie-Aménagement, Université de Paris I Panthéon-Sorbonne, 2004.

- **ENAUT C**, Vitesse, accessibilité et étalement urbain, analyse et application à l'aire urbaine dijonnaise, doctorat de géographie, Université de Bourgogne – Dijon, 2003.
- **GHENOUCHI A**, Le transport ferroviaire et terrestre dans le nord est algérien : problèmes, enjeux et perspectives, Thèse doctorat en géographie, faculté de géographie et d'aménagement du territoire, université Mentouri, Constantine, 2009.
- **HERVOUET. V**, La périurbanisation dans la métropole Nantaise, de nouvelles mobilités pour de nouveaux lieux d'urbanité ?, thèse de doctorat de géographie, Université de Nantes, 2005.
- **MASSON S**, *Les interactions entre systèmes de transport et systèmes de localisation en milieu urbain et leur modélisation*, Thèse pour doctorat de sciences économiques, spécialité : Economie des transports, Université Lumière Lyon 2, 2000.
- **MONTES C**, Systèmes de transports et systèmes économiques en milieu urbain : réflexions sur l'aménagement de l'agglomération Lyonnaise de 1960 à 1992, thèse de doctorat de Géographie, Aménagement et Urbanisme, Université Lyon2, 1992.
- **PERRIN E**, *L'automobile en milieu urbain : Genèse et dynamique d'un territoire*, thèse de doctorat de Géographie, Aménagement et Urbanisme, Université Lyon2, 2004.
- **POUYANNE G**, Forme urbaine et mobilité et quotidienne, thèse de doctorat en sciences économiques, Université Montesquieu-Bordeaux IV, 2004.
- **SAVIN G**, la périurbanisation, quelles dynamiques territoriales, étude de la périphérie EST de BANGHALORE, INDE, mémoire de master en géographie, université de province, 2006.

DIRECTIONS

- **ANAT**, SRAT Région des Hauts Plateaux Est, Etat des lieux, tendances, synthèse, février 2008.
- **ANAT**, Sétif, Plan d'aménagement de la Wilaya de Sétif, ANAT, 2008.
- **DPAT** Sétif. Annuaire statistiques de la wilaya de Sétif, 2007, 2008.
- **DTP**, Direction des Travaux Publics de la Wilaya de Sétif, Programmes d'investissements, 2008.
- **DTW**, Direction des Transport de la Wilaya de Sétif, situation des transports, 2008.
- **EMA**, Entreprise Métro d'Alger, **BETUR**, Etude de faisabilité du tramway de Sétif, 2008.
- **MAT**, Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Environnement et du Tourisme, La mise en œuvre du schéma national d'aménagement du territoire (SNAT) 2025, février 2008.
- **Ministère de l'Industrie**, Schéma Directeur des Z.I et Z.A, Oct. 2006.
- **URBASE-SETIF**. Révision (Plan d'Urbanisme Directeur), Juin 1991, 2008.
- **URBASE-SETIF**, Révisions PDAU, Ain Arnat, El ouricia, Mezloug, Ouled Saber, 2008, 2009.
- **CHU** Sétif, Laboratoire Santé et Environnement des Hauts Plateaux Sétifiens, Réhabilitation de l'Oued Bousselam, Service Médecine Préventive, Hôpital Mère-Enfant, Sétif.

1 - فهرس الخرائط

العنوان	خريطة رقم
- ولاية سطيف في منطقة السهول العليا الشرقية	1
- مدينة سطيف في الشبكة العمرانية لمنطقة الهضاب العليا الشرقية	2
- مدينة سطيف و مجال التأثير في منطقة الهضاب العليا الشرقية	3
- مجالات التأثير الثانوية للمجال السطايفي	4
- توزيع السكان عبر بلديات ولاية سطيف 1998-2008	5
- التوسع المجالي المستقبلي لمدينة سطيف	6
- المخطط التوجيهي للتجمع السكاني الأوريسيا	7
- المخطط التوجيهي للتجمع السكاني مزلق	8
- مراجعة المخطط التوجيهي لبلدية أولاد صابر 2009	9
- استخدامات الأرض في النطاق الحضري لمدينة سطيف	10
- النطاق الحضري لمدينة سطيف: توزيع استعمالات الأرض (06 أكتوبر 2002)	11
- منطقة سطيف: شبكة الطرق في الفترة الرومانية	12
- الجزائر في أفق 2025 حسب الخطة الوطنية للتهيئة العمرانية SNAT	13
- شبكة الطرق في ولاية سطيف	14
- المشاريع الجديدة التي تدعمت بها شبكة الطرق في النطاق الحضري لمدينة سطيف في 2009	15
- المخطط الوطني للتهيئة المجالية - مشروع تنمية الهضاب العليا-	16
- خطوط النقل المقترحة للقطار الكهربائي (ترامواي) سطيف	17
- موقع مشروع المحطة متعددة الأنماط لمدينة سطيف	18
- خطوط النقل الحضري بمدينة سطيف	19
- خطوط النقل الحضري بالحافلة لمؤسسة النقل ETUS سطيف في 2008	20
- حجم العرض لخطوط النقل الحضري بمدينة سطيف	21
- شبكة الطرق في مركز مدينة سطيف في 2007	22
- حدود منطقة التحقيق الميداني حول التوقف « Stationnement » لمركز مدينة سطيف 2007	23
- توزيع محطات النقل الغير مرخص (الفرود) بالسيارة في مدينة سطيف	24

2- فهرس الأشكال

العنوان	شكل رقم
- مراحل التمدد الحضري	1
- التمدد و مجالات التحضر "مكونات النطاق الحضري"	2
- بلديات النطاق الحضري لمدينة سطيف	3
- تطور معدلات النمو في النطاق و الولاية	4
- معدلات النمو للتجمعات الثانوية في بلدية سطيف 2008	5
- تغير الكثافة السكانية حسب المظهر العمراني	6
- تطور الكثافة السكانية عبر بلديات ولاية سطيف في 1977-1987-1998-2008	7
- تطور الكثافة السكانية في النطاق الحضري و ولاية سطيف 1977-1987-1998-2008	8
- الكثافة السكانية في النطاق الحضري لمدينة سطيف	9
- تطور نسب السكان المجمع و سكان المنطقة المبعثرة من 1977-2008	10
- التطور المجالي لمدينة سطيف 1872-2002	11
- التوسع المجالي لمدينة سطيف 1870-2002	12
- التوسع في كل الاتجاهات لمدينة سطيف في 2008	13
- عين أرانات في 2004 و التمدد باتجاه مدينة سطيف	14
- التوسع المجالي المستقبلي لمدينة عين أرانات	15
- توسع مدينة سطيف غربا باتجاه عين أرانات مرورا بمنطقة الباز	16
- التجمع السكاني الأوريسيا 2008	17
- التجمع السكاني مزلوق 2004	18
- التجمعات السكانية ببلدية أولاد صابر	19
- توزيع الأقطاب الجامعية الثلاث بمدينة سطيف	20
- تطور عدد الطلبة بجامعة سطيف من 2005-2010	21
- تطور عدد الأساتذة بجامعة سطيف من 2005-2010	22
- تنظيم النقل و تعدد الفاعلون ما يستدعي تفكيرا مشتركا	23
- تطور عدد حوادث المرور في الجزائر في الفترة 1998-2008	24
- تطور حوادث المرور في الولاية 1999-2007	25
- تطور شبكة الطرق في ولاية سطيف 1977-2008	26
- توسع المدينة وفق نظرية "الأعمار الثلاثة للمدينة"	27
- طاقة النقل و كلفة الاتجاز لمختلف أنواع النقل بالقطار	28
- البرنامج الزمني لمشروع ترامواي سطيف	29
- توزيع التنقلات اليومية حسب الوسيلة في مدينة سطيف	30
- توزيع التنقلات الممكنة حسب الوسيلة في النطاق الحضري لمدينة سطيف في 2007	31
- توزيع التنقلات حسب الغرض في مدينة سطيف في 2004	32

33	- التوزيع الزمني للتنقلات الممكنة في النطاق
34	- توزيع مستعملي النقل الحضري حسب مكان الإقامة
35	- توزيع مستعملي النقل الحضري حسب الغرض "Origine"
36	- توزيع مستعملي النقل الحضري حسب الغرض "Destination"
37	- تطور السيارة الخاصة و باقي المركبات بين 1997-2007
38	- تطور عدد السيارات السياحية المرقمة 1998 - 2006 في ولاية سطيف
39	- توزيع حظيرة حسب نوع المركبة 2006 في ولاية سطيف
40	- توزيع المرور حسب نوع المركبة في مدينة سطيف في 2006
41	- توزيع حظيرة حافلات النقل الحضري في النطاق حسب العمر
42	- تطور مناصب الشغل التي توفرها المؤسسة العمومية للنقل الحضري لمدينة سطيف
43	- تطور عدد المقاعد الموفرة حسب نوع النقل في ولاية سطيف
44	- تطور حظيرة سيارات الأجرة في ولاية سطيف 2000-2007
45	- توزيع حظيرة النقل الجامعي حسب الأقطاب
46	- توزيع أهم محطات و مواقف خطوط النقل الحضري في مدينة سطيف
47	- توزيع الشبكة الحضرية حسب وظيفتها في مدينة سطيف في 2007
48	- أماكن التوقف المشغولة و غير المشغولة حسب الزمن على شارع 8 ماي 1945
49	- توزيع العينة حسب النوع
50	- توزيع العينة على قطاعات النشاط الاقتصادي
51	- درجة الفردية في استعمال السيارة الخاصة
52	- مدى ارتباط العينة بشبكة النقل الجماعي
53	- مكان ركن السيارة خلال ساعات العمل
54	- تطور ظروف الحراك مقارنة بالسنة الماضية
55	- درجة التبعية للسيارة
56	- سلبيات و ايجابيات استعمال السيارة
57	- درجة التبعية للسيارة و مدى الاستعداد للتخلص منها في النطاق الحضري لمدينة سطيف
58	- وسائل النقل المستعملة في غياب السيارة
59	- واقع النقل في مدينة سطيف 2008
60	- توزيع العينة حسب الشغل
61	- توزيع الناقلين غير المرخصين العاملين حسب قطاعات النشاط الاقتصادي
62	- توزيع العينة حسب المستوى الدراسي
63	- ما هي الاتجاهات التي تقوم بتغطيتها؟
64	- توزيع العينة حسب متوسط الدخل اليومي
65	- توزيع العينة حسب متوسط المصارف يوميا
66	- نوع العقوبة المسلطة على الناقلين الغير مرخصين

67	- علاقة الناقلين غير المرخصين بسائقي سيارات الأجرة
68	- توزيع عينة المستعملين حسب الجنس
69	- توزيع العينة حسب أسباب استعمال النقل غير المرخص
70	- أنواع الخدمات التي تستدعي استعمال النقل غير المرخص
71	- الوسيلة الثانية المستعملة بعد الفرود

3- فهرس الجداول

شكل رقم	العنوان
1	- تطور عدد السكان في ولاية سطيف، منطقة الهضاب العليا و الوطن (1977-2008)
2	- تطور معدلات النمو الطبيعي في ولاية سطيف، منطقة الهضاب العليا الشرقية و الجزائر
3	- تطور السكان في النطاق الحضري لمدينة سطيف
4	- نسبة سكان النطاق الحضري بالنسبة لسكان الولاية
5	- معدلات النمو السكاني في النطاق الحضري بالنسبة لسكان الولاية
6	- تطور السكان و معدلات النمو في بلديات النطاق الحضري لمدينة سطيف
7	- نمو سكان بعض التجمعات الثانوية (المجال البلدي)
8	- نمو سكان تجمعات النطاق الحضري 1987-1998-2008
9	- الكثافة السكانية في بعض ولايات منطقة الهضاب العليا الشرقية 2008
10	- تطور الكثافة السكانية في ولاية سطيف عبر الإحصاءات السكانية
11	- توزيع الكثافة السكانية في بلديات النطاق الحضري لمدينة سطيف 2008
12	- تطور نسب توزيع السكان حسب نوع التجمع في الجزائر
13	- تطور نسب التحضر في ولاية سطيف 1966-2008
14	- توزيع السكان حسب نوع التجمع في ولاية سطيف في 1987-1998-2008
15	- تطور عدد التجمعات التي تفوق 5000 نسمة ولاية سطيف 1966-2008
16	- توزيع السكان حسب نوع التجمع في بلديات النطاق في 1987-1998-2008
17	- توزيع السكان حسب نوع التجمع في بلدية سطيف و بلديات النطاق
18	- توزيع السكان حسب نوع التجمع في بلديات النطاق في 2008
19	- تطور الحظيرة السكنية في ولاية سطيف و الولاية 1987-2008
20	- توزيع برامج السكن للخماسي (2005-2009) في النطاق الحضري
21	- مدينة سطيف: توزيع مشاريع السكن في طور الانجاز حسب الصيغة في سنة 2007
22	- وضعية السكن الهش في 2004 و 2007
23	- توزيع الاعتمادات المالية للتحسين الحضري فترة 2006 - 2008 لبلديات النطاق
24	- توزيع الكثافة الحضرية لبلديات النطاق الحضري في 2008
25	- حصة الساكن من المساحة المبنية في التجمعات الرئيسية لبلديات النطاق
26	- تقييم الأوعية العقارية المتوفرة للتعوير التي أقرتها مخططات التهيئة و التعوير PDAU المصادق عليها لبلدية سطيف

27	- توزيع مساحات التوسع المستقبلي التي أقرها PDAU
28	- تقييم الأوعية العقارية المتوفرة للتعجير التي أقرتها مخططات التهيئة و التعجير PDAU المصادق عليه لبلدية عين أرناط
29	- تقييم الأوعية العقارية المتوفرة للتعجير التي أقرتها مخططات التهيئة و التعجير PDAU المصادق عليها لبلدية الأوريسيا
30	- تقييم الأوعية العقارية المتوفرة للتعجير التي أقرتها مخططات التهيئة و التعجير PDAU المصادق عليها لبلدية مزلق
31	- تقييم الأوعية العقارية المتوفرة للتعجير التي أقرتها مخططات التهيئة و التعجير PDAU المصادق عليها لبلدية أولاد صابر
31	- بلدية مزلق: تقييم الأوعية العقارية المتوفرة للتعجير التي أقرتها مخططات التهيئة و التعجير PDAU المصادق عليها
32	- الإمكانيات الفلاحية للنطاق ذو الطابع الزراعي
33	- المشرفون على القطاع الطبي في ولاية سطيف
34	- المؤسسات الصحية العمومية في بلديات النطاق الحضري لمدينة سطيف في 2008
35	- المراكز الخاصة للقطاع الصحي في ولاية سطيف في 2008
36	- المشرفون على القطاع الطبي العمومي و الخاص في بلديات النطاق الحضري لمدينة سطيف في 2008
37	- جامعة سطيف في أرقام، السنة الجامعية 2007-2008
38	- حصيلة التكوين بجامعة سطيف للسنة الجامعية 2007-2008
39	- توزيع الطلبة المقيمين على مختلف الاقامات الجامعية،جامعة سطيف، السنة الدراسية 2007-2008
40	- النشاطات التجارية و الخدمات في ولاية سطيف في 2006
41	- عدد المشتغلين في مختلف قطاعات النشاط الاقتصادي في ولايات الهضاب العليا الشرقية في 2004
42	- الشغل في ولاية سطيف في 2006
43	- توزيع العاملين على مختلف قطاعات النشاط الاقتصادي في ولاية سطيف في 2006
44	- عدد المشتغلين في بلديات النطاق في 2006
45	- وضعية المخططات التوجيهية في بلديات ولاية سطيف
45 ب	- وضعية مخططات شغل الأرض في بلديات ولاية سطيف
46	- الإطار التشريعي و التنظيمي للنقل في الجزائر
47	- الهيئات الفاعلة في النقل "المهام و مجالات التدخل"
48	- حوادث المرور و ضحاياها في الجزائر مقارنة بمختلف دول العالم
49	- تطور حصيلة الحوادث في الجزائر في 2007-2008
50	- الأهمية النسبية لحوادث المنطقة الحضرية و الريفية في الجزائر في 2008

51	- توزيع الحوادث حسب الشريحة الزمنية
52	- ترتيب الولايات حسب عدد الحوادث خلال سنة 2008
53	- أغلبية حوادث المرور في المنطقة الحضرية سجلت في الولايات التالية
54	- ترتيب الولايات حسب عدد الحوادث في المنطقة الريفية خلال سنة 2008
55	- تطور عدد الحوادث عدد القتلى و الجرحى في ولاية سطيف 1999-2007
56	- حوادث المرور في المنطقة الحضرية و الريفية في ولاية سطيف و الوطن خلال سنة 2008
57	- توزيع حوادث المرور في ولاية سطيف 2007
58	- عدد المخالفات المرتكبة من طرف سواق النقل الجماعي في 2005-2006
59	- هياكل التعليم و التأطير في بلديات النطاق الحضري في 2008
60	- حصيلة امتحانات رخصة السياقة في ولاية سطيف لسنة 2007
61	- حصيلة العقوبات في ولاية سطيف 2007-2008
62	- نشاط خلية المراقبة و التفتيش
63	- نشاط لجنة العقوبات الإدارية
64	- الحصيلة العامة لنشاط الوكالة الوطنية للمراقبة التقنية للسيارات 2003-2008
65	- توزيع مراكز الفحص التقني للمركبات في ولاية سطيف في 2008
66	- نشاط مراكز المراقبة التقنية في ولاية سطيف في 2008
67	- تطور شبكة الطرق في ولاية سطيف و الجزائر 1977-2008
68	- توزيع الطرقات حسب نوعها في بلديات النطاق 2008
69	- توزيع الطرقات حسب حالتها في بلديات النطاق 2008
70	- توزيع الاستثمارات على مختلف القطاعات في الجزائر 1967-2004
71	- البرنامج التكميلي لدعم النمو 2005-2009
72	- توزيع الاستثمارات القطاعية في ولاية سطيف 2005-2009
73	- البرامج القطاعية الغير ممركرة للاستثمار في ولاية سطيف إلى غاية 2008
74	- البرامج القطاعية لولاية سطيف 2005-2006-2007-2008
75	- عدد العمليات الاستثمارية في ولاية سطيف 2005-2008
76	- توزيع مشاريع الاستثمارات المصرح بها حسب قطاع النشاط الاقتصادي من 1/1 إلى 2008/12/31
77	- البلديات التي يقطعها خط الطريق السيار شرق- غرب في ولاية سطيف
78	- الحراك اليومي في بعض المدن الكبرى في الجزائر
79	- توزيع تنقلات السير على الأقدام و التنقلات الممكنة في المدن الجزائرية في 2007
80	- توزيع التنقلات الممكنة حسب الأنماط في مدينة سطيف في 2007
81	- توزيع التنقلات الممكنة حسب الأنماط في الجزائر العاصمة في 2004
82	- توزيع التنقلات الممكنة حسب الأنماط في المدن الكبرى الجزائرية في 2000
83	- العرض و الطلب على خطوط النقل الحضري بالحافلة عبر أهم محطات و مواقف مدينة

سطين بين الساعة 15 و الساعة 18	
- توزيع المسافرين بواسطة حافلة النقل الحضري حسب مقر الإقامة في 2007	84
- توزيع مستعملي حافلة النقل الحضري عند الصعود حسب الغرض من التنقل بين 15-18	85
- أصل و اتجاه مستعملي النقل الحضري (الحافلة)	86
- التنقلات المفروضة و غير المفروضة	87
- توزيع التنقلات بين المسكن و العمل في بعض المدن الجزائرية الهامة	88
- نسبة الملكية و نسبة التجهيز بالسيارة في مدن جزائرية في سنوات مختلفة	89
- تطور حظيرة السيارات في ولاية سطين بين 1997-2008	90
- تطور عدد السيارات السياحية المرقمة 1998 – 2006 في ولاية سطين	91
- السيارة السياحية و إجمالي الحظيرة في الولاية	92
- تطور عدد محطات تنظيف و تشحيم السيارات في مدينة سطين	93
- الخصائص العامة لشبكة النقل الجماعي بالحافلة في بلدية سطين	94
- توزيع الحظيرة حسب العمر	95
- خطوط النقل الحضري (الخواص)	96
- خطوط مؤسسة النقل الحضري لمدينة سطين	97
- الحصيلة السنوية لاستغلال خطوط النقل الحضري ETUS (2009)	98
- تطور خطوط النقل الحضري ETUS (2008 - 2009)	99
- عدد الحافلات المنطلقة، النبض، نسبة شغل الحافلة في PPS	100
- تطور عدد الناقلين، الحافلات و الخطوط للنقل الحضري لمدينة سطين 2004-2008	101
- رخص النقل بواسطة سيارات الأجرة في 2007	102
- توزيع حظيرة سيارات الأجرة على بلديات النطاق الحضري	103
- توزيع حظيرة سيارات الأجرة حسب نمط النقل في ولاية سطين	104
- حظيرة النقل الجامعي لجامعة سطين في 2008	105
- معطيات حول نقل العمال في ولاية سطين في 2008	106
- توزيع الشبكة الحضرية حسب عدد الممرات	107
- توزيع الشبكة الحضرية حسب عرض الطريق	108
- توزيع الشبكة الحضرية حسب اتجاه الحركة	109
- توزيع عرض أماكن التوقف في مركز مدينة سطين في 2007	110
- توزيع التوقف في مركز مدينة سطين حسب فترات الزمن في 2007	111
- نسبة شغل أماكن التوقف حسب النوع و الزمن في مركز مدينة سطين في 2007	112
- توزيع شبكة الأرصفة حسب عرض الرصيف	113
- خصائص العينة من حيث العمر و الجنس	114
- توزيع العينة على قطاعات النشاط الاقتصادي	115
- توزيع العينة حسب مكان الإقامة	116

117	- توزيع العينة حسب المسافة الزمنية بين مقر السكن و مكان العمل
118	- درجة الفردية و الجماعية في استعمال السيارة
119	- مكان ركن السيارة خلال ساعات العمل
120	- تطور ظروف الحراك في إقليم المدينة
121	- درجة التبعية للسيارة و مدى استعداد مستعملها التخلي عنها
122	- محطات النقل غير المرخص (الفرود) في بلدية سطيف
123	- عدد سيارات النقل غير المرخص في محطات بلديات النطاق
124	- محطات النقل بسيارات الأجرة في مدينة سطيف
125	- محطات النقل بسيارات الأجرة (اتجاه خارج المدينة)
126	- تغيير عدد السيارات حسب اليوم و الزمن في عينة من محطات النقل الغير مرخص (الفرود) بمدينة سطيف
127	- محطات النقل غير المرخص التي شملها التحقيق الميداني
128	- توزيع العينة حسب نوع السيارة
129	- اختلاف عدد السيارات في المحطات
130	- توزيع عينة السيارات حسب الفئات العمرية
131	- توزيع عينة السيارات حسب حالتها العامة
132	- توزيع الناقلين حسب العمر
133	- توزيع الناقلين حسب العمر و الشغل
134	- توزيع الناقلين حسب المستوى الدراسي
135	- توزيع عينة السائقين حسب مكان الإقامة
136	- توزيع عينة السائقين حسب أوقات العمل
137	- توزيع عينة السائقين حسب نظام العمل و الحالة المهنية
138	- توزيع عينة السائقين حسب نظام العمل
139	- مجالات تغطية النقل غير المرخص حسب الوضعية المهنية للناقلين في مدينة سطيف في 2009
140	- متوسط الدخل اليومي المصرح به من طرف العينة
141	- متوسط المصاريف اليومية
142	- متوسط المصاريف اليومية للعينة
143	- وتيرة مراقبة الشرطة لمحطات النقل الغير مرخص
144	- العلاقة بين الناقلين الغير مرخصين
145	- مستعملي النقل الغير مرخص
146	- المشاكل التي تعترض الناقل تجاه المستعملين
147	- طبيعة المشاكل التي تعترض الناقل تجاه المستعملين
148	- توزيع المستعملين حسب العمر

149	- توزيع المستعملين حسب الجنس
150	- توزيع مستعملي النقل غير المرخص حسب النشاط
151	- توزيع العينة حسب أسباب استعمال النقل غير المرخص
152	- أنواع الخدمات التي تستدعي استعمال النقل غير المرخص
153	- عدد التنقلات التي يجريها مستعملي النقل غير المرخص في اليوم
154	- متوسط مسافة الرحلة لمستعملي النقل غير المرخص
155	- متوسط زمن الرحلة لمستعملي النقل غير المرخص
156	- سعر الرحلة
157	- هل النقل غير المرخص ضروري أم اختياري؟
158	- خصوصيات استعمال النقل غير المرخص
159	- استعمال الفرود و الوسائل الأخرى
160	- إيجابيات النقل غير المرخص
161	- مستوى الخدمة للنقل غير المرخص
162	- واقع و مستقبل الفرود
163	- علاقة الناقل بمستعملي الفرود
جدول ملحق 1	- تصنيف حوادث المرور حسب الأسباب (حصيلة سنة 2007)
جدول ملحق 2	- معطيات حول النقل الحضري بالحافلة في مدينة سطيف لسنة 2009

4- فهرس الصور

العنوان	صورة رقم
- تداخل البناء العشوائي مع البناء المخطط بشوف لكداد	1
- السكن الهش في عين الطريق 2008	2
- السكن الهش في فرماتو (شيخ العيفة) يشوه المدخل الشمالي للمدينة	3
- تمدد حضري ينتج محيط عمراني تتخلله فضاءات زراعية و غابية ، حدود المدينة و الريف تتغير باستمرار و دائما على حساب المجال الريفي (مدينة سطيف، عين السفيهة، 2009)	4
- وادي بوسلام: مجالات فلاحية هامة 1	5
- وادي بوسلام: مجالات فلاحية هامة 2	6
- شق طريق مزدوج يخترق وادي بوسلام و يرهن فرص المحافظة عليه	7
- تزويد منطقة التوسع الغربية بمواد البناء عبر الطريق المزدوج الذي يخترق وادي بوسلام	8
- مؤسسات استثمار خاص في منطقة النشاطات مدينة سطيف	9
- سيارة أجرة عمرها 36 سنة لا تزال في الخدمة (2009)	10
- أشغال الطريق السياح غرب مدينة سطيف (خلفون)، أبريل 2010	11

12	- تشغيل الخطوط الأولى للقطارات الكهربائية السريعة في الجزائر
13	- النقل الجماعي في الفترة الاستعمارية
14	- تقاطع حي 1014 مسكن: نقطة حساسة تمثل مركز المنطقة السكنية الشرقية.
15	- الشارع الرئيسي 8 ماي 1945 بمدينة سطيف أين 80 % من المجال العام للحراك تحتله السيارة للتحرك أو للتوقف
16	- مدينة سطيف في الخمسينيات من القرن العشرين
17	- مدينة سطيف في الستينيات من القرن العشرين
18	- مدينة سطيف في السبعينيات من القرن العشرين
19	- انجاز النفق الأرضي "باب بسكرة"
20	- انجاز النفق الأرضي "باب بسكرة" على حساب المجال المخصص للراجلين
21	- حافلة النقل الحضري في موقف محمد قصاب بمدينة سطيف
22	- التلوث الصادر عن حافلة النقل الحضري بمدينة سطيف
23	- حافلات جديدة تدخل الخدمة "مؤسسة النقل الحضري" - ETUS - سطيف
24	- محطة سيارات الأجرة بوسط مدينة سطيف
25	- محطة سيارات الأجرة بمحطة نقل المسافرين SNTV سطيف
26	- عينة من أسطول النقل الجامعي سطيف 2009
27	- محطة نقل المسافرين "الجزء المخصص لحافلات النقل الحضري"
28	- غياب مخابئ الانتظار في مناطق التوسع الجديدة (حي الهضاب)
29	- عينة عن مخابئ الانتظار في وسط المدينة
30	- عينة من الأرصفة التي تتوفر عليها شوارع مدينة سطيف (حي 600 مسكن)
31	- ساحة البريد الكبير: مشهد للحياة الحضرية في مدينة سطيف
32	- محطة النقل غير المرخص بحي بيزار
33	- محطة سيارة الأجرة (السوق المغطى) وسط مدينة سطيف
34	- محطة جديدة حي 600 مسكن (سطيف)
35	- محطة عين مزابي وسط مدينة سطيف

Etalement urbain et mobilité dans l'aire urbaine de Sétif

Résumé

Parallèlement à la densification qu'a connu le centre ville de Sétif, suite à la forte pression démographique et la demande croissante de logements et des services d'accompagnement, l'étalement urbain spontané sur les périphéries a franchi les limites sud de l'urbanisation (RN 5), et débordé sur les agglomérations limitrophes. La programmation de programmes d'habitat et les services d'accompagnement, nécessitent des réserves foncières que l'état n'est pas toujours en mesure de fournir, cet état de fait induit les révisions des PDAU, l'empiétement sur des terres agricoles, le transfert du flux vers les agglomérations secondaires proches.

L'étalement urbain a engendré une augmentation de la superficie de la ville et conséquemment un allongement des distances périphéries-centre. Les effets pervers de la conjugaison de ces facteurs a décuplé la mobilité et la demande en matière de transport. Les transports collectifs incapables à même de pouvoir répondre aux besoins croissants de déplacements et d'investir l'ensemble de l'aire urbaine, ont contraint les usagers à un recours intensif à l'automobile, et a vu l'avènement spectaculaire du transport informel. Cette nouvelle donne a généré de multiples congestions et de gros points noirs en des endroits névralgiques et entraîné une dégradation notable du cadre de vie de la ville de Sétif traditionnellement réputée par sa propreté et sa quiétude.

De ce constat cette recherche vise à étudier l'interaction entre l'étalement urbain et la mobilité dans l'aire urbaine de Sétif, montrer la nécessité de coordonner la planification urbaine et la planification de la mobilité, l'élaboration de mécanismes pour organiser les transports en communs et limiter l'utilisation de l'automobile dans une réflexion commune, en impliquant tous les acteurs locaux des secteurs du transport, de l'urbanisme, les investisseurs et la population concernée.

Mots clés : Etalement urbain – Mobilité urbaine – Transport collectif – Voiture particulière – Transport informel.

Urban Sprawl and Mobility in the Urban Area of Setif

Abstract:

Parallel to the densification process experienced by the city of Setif, following the high demographic pressure and the increasing housing demand coupled with the necessary amenities, the spontaneous urban sprawl over the periphery stepped out the southern limits of urbanization (National Road RN5), and overlapped on the nearest neighborhoods. Housing and needed amenities programs require land that the Authorities are often unable to provide. In fact, the Master Plan (PDAU) is to be revised, agricultural land to be urbanized and the flows are transferred to the nearby secondary towns.

The urban sprawl led to an increase in the area of the city and consequently a longer distance center-periphery. The perverse effects of combining these factors led to a drastic increase of the mobility and demand for transportation. The public transport, unable to cover the growing needs for mobility and most of the urban network, constrained the users to intensively drive their cars and the informal transport boosted in a spectacular way. This new situation has generated many bottlenecks and black spots in key locations and led to a significant deterioration in living conditions through the town of Setif, traditionally famous for being a clean and peaceful city.

Upon this observation, the herein research work aims to study the interaction between urban sprawl and mobility in the urban area of Setif, show the need to coordinate urban planning and mobility planning, set mechanisms for organizing public transport and limit the use of private cars in a joint discussion, involving all local stakeholders in the transportation, urban planners, investors and the concerned population.

Keywords: Urban Sprawl, Urban Mobility, Public Transport, Private Car, Informal Transport.

التمدد الحضري والحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف

ملخص

تشهد مدينة سطيف في السنوات الأخيرة دينامية حضرية غير مسبوقة، أدت إلى عملية تكثيف عمراني للمركز، تحت تأثير الضغط السكاني الكبير والطلب المتزايد على السكن والتجهيزات والمرافق التابعة. لكن بالموازاة لذلك، ظهر تمدد حضري أفقي في الأطراف بوتيرة معتبرة وبشكل عفوي، فقد تم اختراق التوسع الحضري للحدود الجنوبية للمدينة إلى ما وراء الطريق الوطني رقم 5 حيث حدث التلاحم مع التجمعات المجاورة، كما أدى توسع المناطق السكنية التي تستدعي هي الأخرى توسعا في المساحات المخصصة للمرافق إلى زيادة الطلب على احتياطات عقارية عادة ما تعجز السلطة المحلية على توفيرها وتهيئتها، فتلجأ إلى توطينها في الأراضي الزراعية المحيطة، وتحويل التدفقات إلى التجمعات السكانية القريبة التي استفادت من مشاريع الإصلاح والدعم و التهيئة. أدت حركة التعمير هذه إلى زيادة مساحة المدينة، وتباعد المسافات بين الأحياء السكنية في الأطراف والمركز، وارتفاع كثافة الحراك التنقلي اليومي. وأمام مشاكل التنظيم التي يعرفها قطاع النقل الجماعي بالحافلة، وعجزه على تلبية كل متطلبات التنقل المتزايدة لسكان الضواحي خاصة، يتم اللجوء للاستعمال المكثف للسيارة الفردية في ظل النمو السريع للحظيرة الولائية للمركبات. كما اجتاحت سيارات النقل غير المرخص مجال النطاق، مما أدى إلى تدهور حركة المرور وارتفاع حوادث السير الحضرية، وظهور اختناقات ونقاط سوداء ساهمت في تراجع مستوى الحياة العام في مدينة سطيف، التي كانت دائما نموذج للمدينة النظيفة والهادئة. تهدف هذه الأطروحة إلى دراسة التفاعل المتبادل بين التمدد الحضري والحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف، وإبراز أهمية المزوجة بين التخطيط العمراني وتخطيط الحراك لتقليل آثار التمدد الحضري على الأوساط الفلاحية وتصور آليات لتنظيم النقل الجماعي، والحد من استعمال السيارة الفردية، وذلك من خلال إشراك كل الفاعلين في قطاع النقل.

الكلمات الدالة: النطاق الحضري - التمدد الحضري - الحراك التنقلي - النقل الجماعي - السيارة الفردية- النقل غير المرخص