

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
وزارة التعليم العالي و البحث العلمي  
جامعة صالح بوبنيدر قسنطينة 03



معهد تسيير التقنيات الحضرية  
فرع تسيير المدن و التنمية المستدامة

الرقم التسلسلي: .....

السلسلة: .....

## تنظيم و تسيير شبكة النقل الجماعي الحضري "حالة مدينة قسنطينة"

«Organisation Et Gestion Du Réseau De Transport Collectif Urbain

- cas de la ville de constantine -»

أطروحة مقدمة لنيل درجة دكتوراه ل.م.د في تسيير المدن و التنمية المستدامة.

تحت إشراف: د. كبيش عبد الحكيم

من إعداد: طريفة محمد

لجنة المناقشة:

رئيسا	جامعة قسنطينة 3	أستاذة محاضرة (أ)	❖ الأستاذة: جغار عائشة
مشرفا	جامعة سطيف 1	أستاذ محاضر (أ)	❖ الأستاذ: كبيش عبد الحكيم
عضوا	جامعة قسنطينة 3	أستاذ التعليم العالي	❖ الأستاذ: احسن بن ميسي
عضوا	جامعة قسنطينة 1	أستاذ التعليم العالي	❖ الأستاذ: بوالصوف رابح
عضوا	جامعة عنابة	أستاذ التعليم العالي	❖ الأستاذ: قرفية الصادق
عضوا	جامعة قسنطينة 3	أستاذ محاضر (أ)	❖ الأستاذ: بوزحزح فؤاد

السنة الجامعية: 2018/2019

# بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

قَالَ تَعَالَى: ﴿ وَلَقَدْ كَرَّمْنَا بَنِي آدَمَ وَحَمَلْنَاهُمْ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ وَرَزَقْنَاهُمْ مِنَ الطَّيِّبَاتِ وَفَضَّلْنَاهُمْ عَلَى

كَثِيرٍ مِمَّنْ خَلَقْنَا تَفْضِيلًا ﴿٧٠﴾ الإسراء: ٧٠

قَالَ تَعَالَى: ﴿ وَالَّذِي خَلَقَ الْأَزْوَاجَ كُلَّهَا وَجَعَلَ لَكُمُ مِنَ الْفُلُكِ وَالْأَنْعَامِ مَا تَرْكَبُونَ ﴿١٣﴾ لِيَسْتَوُوا عَلَى ظُهُورِهِ

ثُمَّ تَذَكَّرُوا يَوْمَ رَبِّكُمْ إِذَا اسْتَوَيْتُمْ عَلَيْهِ وَتَقُولُوا سُبْحٰنَ الَّذِي سَخَّرَ لَنَا هٰذَا وَمَا كُنَّا لَهُ مُقْرِنِينَ ﴿١٣﴾

وَإِنَّا إِلَىٰ رَبِّنَا لَمُنْقَلِبُونَ ﴿١٤﴾ الزخرف: ١٢ - ١٤

قَالَ تَعَالَى: ﴿ وَآيَةٌ لَهُمْ أَنَّا حَمَلْنَا ذُرِّيَّتَهُمْ فِي الْفُلِّ الْمَشْحُونِ ﴿٤١﴾ وَخَلَقْنَا لَهُمْ مِن مِّثْلِهِ مَا يَرْكَبُونَ ﴿٤٢﴾

يس: ٤١ - ٤٢

قَالَ تَعَالَى: ﴿ لَتَرْكَبُنَّ طَبَقًا عَن طَبَقٍ ﴿١٩﴾ الانشقاق: ١٩

# شكر وتقدير و عرفان

الحمد لله حمدا كثيرا طيبا مباركا كما ينبغي لجلال وجهه وعظيم سلطانه، الذي  
وفقنا و سخر لنا جميع الأسباب لإتمام هذا العمل و الصلاة و السلام على نبينا و رسولنا  
محمد صلى الله عليه وسلم وعلى آله وصحبه أجمعين  
و صدقا لقوله صلى الله عليه وسلم: « مَنْ لَمْ يَشْكُرِ النَّاسَ لَمْ يَشْكُرِ اللَّهَ » .  
نتقدم بجزيل الشكر و التقدير و العرفان و الاحترام إلى الأستاذ الدكتور المشرف  
" كبريش عبد الحكيم " الذي لم يبخل علينا بنصائحه و توجيهاته القيمة .  
كما نتقدم بالشكر الجزيل إلى كل من الوالدين الكريمين .  
و نشكر كل من ساهم و ساعدنا من قريب أو بعيد في إتمام هذه الرسالة  
من أساتذة كلية التسيير و التقنيات الحضرية ، أصدقاء و زملاء و مديرات و هيئات  
واجين لهم من الله تبارك و تعالی خير جزاء.

## إهداء

- ✓ إلى الأبوبين الكريمين الذي أمر الله عزوجل أن نخفض لهما جناح الذل من الرحمة، وأسأل الله عزوجل أن يطيل في عمرهما.
- ✓ إلى كلّ أفراد أسرتي وخاصة إخوتي وأخواتي.
- ✓ إلى أساتذتي المحترمين.
- ✓ إلى كلّ الأصدقاء وزملاء الدّراسة.
- ✓ إلى كلّ من مدّ لي يد العون ولو بالكلمة الطيبة، وإلى كلّ من وجهنا وساعدنا حتى تمكّننا من إكمال هذه الرّسالة.
- ✓ إلى كلّ المتضررين من النقل الجماعي والحوادث المرورية؛ عمالاً ومواطنين.



# مقدّمة عامّة

## مقدمة عامة:

يؤدّي النقل الجماعي دوراً رائداً ومهماً في جميع مدن العالم كما يعتبر شريان الحياة؛ لأهميته الكبيرة وتأثيره وتأثيره في المدينة والإنسان على حدّ سواء، وما يقّدمه من حراك اقتصادي واجتماعي وسياسي وثقافي وتعليمي وتنظيم للمجال وإعادة هيكلة البنى التحتية. ويعتبر نمو الجزائر في هذا الميدان واضحاً ومتجلياً لكنّها لم ترتقِ إلى المستوى المطلوب والكافي من ناحية التسيير والتنظيم لضعفها في مستوى خدمات النقل الذي يعكس بصفة مباشرة على جل ولايات الوطن وبالأخصّ الولايات الكبرى، ومنها مدينة قسنطينة التي هي محلّ الدّراسة، هذه الأخيرة تعرف زيادة كبيرة في الطّلب على النقل الجماعي وامتلاك السيّارة الفردية. وباعتبار مدينة قسنطينة قطب جهوي فعّال بفضل الموقع الجغرافي والخصائص التاريخية والاقتصادية، الأمر الذي جعلها تستقبل تدفقاً كبيراً من المركبات ووسائل النقل من جميع الولايات في مركزها الإداري، حيث أصبحت هذه التدفقات المهمة تسبب مشاكل للنقل والحراك، ممّا أدّى إلى عجز نسبي في هذا المجال الحيويّ وتشبّع طرقات المدينة، وذلك لعدم وجود إستراتيجية فعّالة للتسيير والتنظيم. إنّ تطوير عناصر شبكة النقل الجماعي من بناء هياكل للنقل وشبكات الطرق وتوزيع وتحديث وسائل النقل الأخرى أمر ضروري لكنّه غير كافي، لتأتي الأهمية الكبيرة التي يقدّمها التنظيم والتسيير للرّقي بهذه الخدمة في هذه المدينة ذات الوزن المتروبولي التي تتميز بتنوع أنماط النقل الجماعي فيها، والتّوجه نحو إجراءات وأساليب مبتكرة في التسيير والتنظيم والوسائل وإعطاء مخططات تنظيمية وتسييرية لإيجاد حلول شاملة بعيدة المدى لمشاكل النقل الجماعي، لتحسين سبل التّنقل وتلبيته كما ونوعاً وبناء منظومة نقل جماعي قوية، تحقق جودة الحياة العصرية والحضرية، وزيادة عامل الأمان والتقليل من حوادث المرور وتحسين تدفق المرور وتقليص من حدّة الاختناقات والمحافظة على البيئة.

ولقد تمّ اختيار مدينة قسنطينة كمجال للدّراسة التّطبيقية للنقل الجماعي بأنماطه المختلفة وعلى المستوى الإقليمي للمدينة ( البقعة الحضرية "المستوى الحضري"، النطاق الحضري "ما بين المدن"، الإقليم الحضري "ما بين الولايات") حسب درجة إشعاع واستقطاب المدينة؛ لأنّ الطّلب على النقل الجماعي هو طلب مزدوج من داخل مدينة قسنطينة ومن خارجها كما أنّه طلب نوعي وكمي. وعليه فإنّ موضوع الدّراسة جاء في شكل راعي كل ذلك تحت عنوان "تنظيم وتسيير شبكة النقل الجماعي الحضري- حالة مدينة قسنطينة -".

## الإشكالية :

يمثل النقل الجماعي على المستوى الحضري وما بين المدن والولايات دورا رئيسيا في الحياة العصرية والحديثة، لذا يستوجب التنظيم والتسيير الجيد للحراك والنقل لضمان مستوى خدمة عالية تعكس الجهود المبذولة من طرف الحكومة والسلطات المحلية. وتشهد مدينة قسنطينة في السنوات الأخيرة نقسا وضعفا هائلا في مستوى خدمات النقل، وفوضى عارمة لطريقة تسيير النقل الجماعي للأشخاص، نظرا للطلب المتزايد على النقل والتوسع العمراني الذي تعرفه هذه المدينة. ومن أجل دراسة المشاكل والعوامل التي أدت الي هذا النقص الكبير في مستوى خدمة النقل بمدينة قسنطينة سنقوم بتحليل عناصر هذه الإشكالية من خلال طرح التساؤل المحوري التالي :

**كيف يمكن تنظيم وتسيير النقل الجماعي على كافة المستويات ( الحضرية، وما بين المدن والإقليم الحضري ) لضمان خدمة حديثة ومتكاملة ؟**

ومن خلال هذا الطرح للإشكالية يمكننا طرح عدّة سؤالين فرعيين هما كالآتي:

- ماهي سياسة الدولة في تسيير منظومة النقل الجماعي وتحديثها ؟.
- ماهو واقع شبكة النقل الجماعي ؟.
- ما مدى رضا المواطنين عن الخدمة، وماهي أهم المشاكل التي تعترض القطاع والحلول المقدمّة ؟.

## فرضيات البحث:

- إنشاء سلطة التنظيم التي يمكن أن تحقق تنظيما وتسييرا أحسن لشبكة النقل الجماعي وفق مخططات النقل و الحراك ستقضي على مشكل الفوضى وسوء التنظيم.
- الدور الهام الذي يمكن أن تلعبه وسائل النقل الحديثة ( التلفريك، الترامواي) بشرط توفر الإطار التنظيمي المناسب .

## أسباب اختيار الموضوع ومنطقة الدراسة : ويتمثل فيما يلي:

- موقع المدينة الإستراتيجي حيث تعتبر مركز الولاية وعاصمة الشرق الجزائري.
- الحاجة الماسّة للنقل وذلك لأهميته الاقتصادية والاجتماعية وحتى السياسية والطلب الكبير عليه.
- وجود مخططات لتحديث مدينة قسنطينة والتي تمسّ جانب النقل فيها .
- المشاكل المتعددة للنقل الجماعي التي يعاني منها المواطنون يوميا (وسائل النقل وحالة الطرقات).
- الاستفادة من الخبرات الأجنبية .
- الموضوع موضوع الساعة مازال حتى الآن يلقى اهتماما كبيرا من طرف الباحثين والسلطات المعنية، بالإضافة للنقص الكبير في الدراسات المرتبطة بالحراك .

## الهدف من الدراسة: ويتمثل فيما يلي

- إبراز كيفية التنظيم والتسيير الأمثل للنقل الجماعي وأهم الوسائل والأساليب المستعملة .

- الاستفادة من التجارب الدولية الناجحة ومحاولة إسقاط هذه التجارب على مدينة قسنطينة مع مراعاة خصوصياتها مثل : السلطة المنظمة، وتحقيق نظام نقل يقدّم خدمة ذات مستوى عالي .
- تحليل وتقييم الوضعية الحاليّة لوسائل النقل الجماعي وشبكات الطُّرق، والتعرف على طبيعة تنقلات الأفراد في الوسط الحضري لمدينة قسنطينة بالإضافة إلى التّقرب من الجانب التشريعي المتحكم في تسيير النقل.
- معرفة المشاكل التي يعاني منها المواطنون في وسائل النقل الجماعي للوقوف على تحديد مستوى الخدمة المقدّمة .
- إيجاد حلول واقتراحات موضوعيّة، ومحاولة تنظيم وتسيير شبكة النقل الجماعي باستعمال الوسائل والطرق الحديثة في التسيير والاعلام .
- التّوصّل إلى معدّل الحراك في المدينة؛ لإيجاد توازن بين العرض والطلب، من أجل التحكم في هذا القطاع الحساس.

### منهج البحث:

هو المنهج الوصفي التحليلي لملائمته لطبيعة الدراسة، وكطريقة للتفسير بشكل علمي منظم، من خلال جمع المعلومات النظرية و الميدانية، ثم تصنيفها وتحليلها للوصول إلى النتائج والحلول المرجوة. وتجسدت الإجراءات والأساليب التي اتبعتها الباحثة من أجل إنجاز عمله وإتمامه، في ثلاث مراحل وهي:

#### - مرحلة البحث النظري:

وتتمثل هذه المرحلة في جمع الوثائق الضرورية والإطّلاع على مختلف الكتب والرسائل والمواضيع والمجلات والملتقيات وخاصة مخططات التعمير والنقل بالمدينة التي تناولت موضوع النقل والحراك، وذلك لتكوين قاعدة علميّة تساعدنا على فهم وتحليل مختلف العناصر المتعلقة بالنقل .

#### - مرحلة العمل الميداني:

و تعتبر أهمّ مرحلة، حيث تطلبت منا جهدا كبيرا، تم فيها الاتصال بكل مايمكن ان يكون مصدرا للمعلومات شفهيّة كانت أو مكتوبة، من مختلف المديريات والمصالح المعنيّة، للحصول على معلومات رسمية من إحصائيات، بيانات، نصوص قانونية ومن بينها:

- مديرية النقل لولاية قسنطينة بجميع مصالحها.

- ولاية قسنطينة.

- بلدية قسنطينة .

- الديوان الوطني للإحصاء (ONS).

- مديرية الأشغال العمومية (DTP).

- مديرية البناء والعمران (DUC).

- مديرية التخطيط والتهيئة العمرانية (DPAT).
- مؤسسة النقل الحضري قسنطينة (ETC).
- مؤسسات الترامواي (SETRAM, CITAL).
- مديرية السكة الحديدية (SNTF).
- المؤسسة العمومية لنقل المسافرين للشرق (TVE).
- مؤسسة التفرّيك .
- شركات النقل الخاصّة .
- الأتحاد العام العمال الجزائريين (UGTA).
- الأتحاد الوطني لسائقي سيارات الاجرة (UNACT).
- نقابة سائقي الحافلات .
- النّقابة الوطنية لسيارات الأجرة والناقلين (SNTT).

ويعتبر دور التبرّصات قصيرة المدى التي قمنا بها مهمّا جدّا في إثراء البحث والحصول على المعلومة والتجارب العالمية، كما قمنا بدراسة ميدانية أولية في مدينة قسنطينة لتوقيع محطات ومسارات وسائل النقل الجماعي واتجاهات التدفقات وطرق العمل الخاصة بها.

#### - مرحلة تحليل ومعالجة المعطيات :

وتتضمن هذه المرحلة ترتيب وتنظيم المعلومات التي جُمعت سابقا وترجمتها إلى جداول وأشكال بيانيّة وخرائطيّة لتوضيحها والخروج بنتائج هامة تسمح بتقديم حلول للمشاكل المطروحة .

#### ظروف التحقيق المجري عن طريق الاستمارة:

أجري التحقيق بواسطة استمارة استبيان عن طريق المقابلة، من أول ماي إلى غاية منتصف شهر جوان 2014، في طول الفترة النهارية على مدار 7 أيام أسبوعيا، على عينة من مستعملي وعمال وسائل النقل الجماعي ومن مختلف الفئات العمرية وشملت الجنسين، حيث قمنا بتوزيع 1000 استمارة، 500 استمارة منها ثم توزيعها على مستعملي النقل الحضري الجماعي (حافلات وسيارات الأجرة )، ومختلف المحطات ، 500 استمارة على عمّال هذا القطاع (حافلات وسيارات الأجرة). ومن بين أهداف هذا التحقيق هو معرفة طرق التسيير والتنظيم لمجال النقل الجماعي وتقييم الوضعية الحالية والمشاكل التي يعاني منها المواطنين والعمال على حد سواء، ولتحقيق هذه الأهداف ثم صياغة استمارة تضمن مجموعة من المحاور الكبرى وهي:

- معلومات عامة عن المستجوب كالسن و الجنس ومكان الإقامة .
- معلومات تتعلق بالتنقلات التي يجريها المستجوب وخصائصها: المسافة، الزمن، الكلفة...

- أهم المشاكل و الحلول المقترحة من طرف مستعملي هذا النمط من النقل الجماعي .
- معلومات متفرقة ذات أهمية للموضوع.

ومن أهم الصعوبات التي واجهها التحقيق غياب ثقافة الاستجواب ونقص تفاعل لمستعملي وعمال وسائل النقل الجماعي، بالإضافة إلى الإجابات التقريبية وغير الكاملة. كما تعرضنا لمضايقات عديدة لبعض المواطنين والسائقين.

#### الدراسات السابقة :

- كبيش عبد الحكيم، التمدد الحضري والحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف، اطروحة مقدّمة لنيل درجة دكتوراه في العلوم والتهيئة (2010-2011)، حيث أرجع الباحث أهمية هذا الموضوع في إبراز ضرورة دراسة الحراك وعلاقته بالمجال الحضري في النطاق الحضري لمدينة سطيف .
- غنوشي أحمد، النقل بالسكة الحديدية والطرق في شمال شرق الجزائر، المشاكل، الرهانات والآفاق، أطروحة مقدمة لنيل الدكتوراه (2009)، والتي تُعدُّ مرجعا هاما في مجال النقل .
- 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، والتي قُدِّمت لإبراز دور النقل في تجسيد أهداف التنمية في الجزائر بشكل عام وعلى صعيد ولاية من الولايات الداخلية ( حالة ولاية سطيف بشكل خاص) وتقديم أحسن البدائل لمعالجة الاختلالات التي يعيشها القطاع، وذلك في ظل إستراتيجية محددة المعالم والأهداف.
- نجلاء غرابي حرم ميلي، النقل شبه الحضري بولاية عنابة واقع وافاق، مذكرة مقدّمة لنيل درجة الماجستير في التهيئة الإقليمية 2009، جامعة منتوري قسنطينة، حيث يركز البحث على دراسة شبكة النقل شبه الحضري بالولاية، ومحاولة البحث عن سبب الفوضى التي تسوء القطاع .

#### حدود المجال الحضري الإقليمي لمدينة قسنطينة :

- لقد تمّت دراسة وتحديد المجال الإقليمي لمدينة قسنطينة على ثلاث مستويات مجالية، وهي كالاتي :
- (1) **البقعة الحضرية (Tache Urbaine):** ويشمل المجال المبنّى للمدينة والتّجمعات والقرى القريبة منها والتّابعة لبلدية قسنطينة .
  - (2) **النطاق الحضري (Aire Urbaine):** ويمثل مجال مابين المدن ويشمل التجمعات والمدن التي لها علاقة وطيدة بالتّنقلات والحركية للمدينة الرئيسية الأم (قسنطينة) وهي البلديات التابعة لولاية قسنطينة .
  - (3) **الإقليم الحضري (Territoire Urbaine):** ويشمل التّجمعات والمدن التي لها علاقة بالتّنقلات والحركية للمدينة الرئيسية قسنطينة وتكون من ولاية أخرى، وتغطّي أغلب ولايات التراب الوطني.
- و الخريطة رقم (01) توضح مستويات الدّراسة الجغرافية للمجال.

# خريطة رقم (01): مستويات الدراسة الجغرافية للمجال

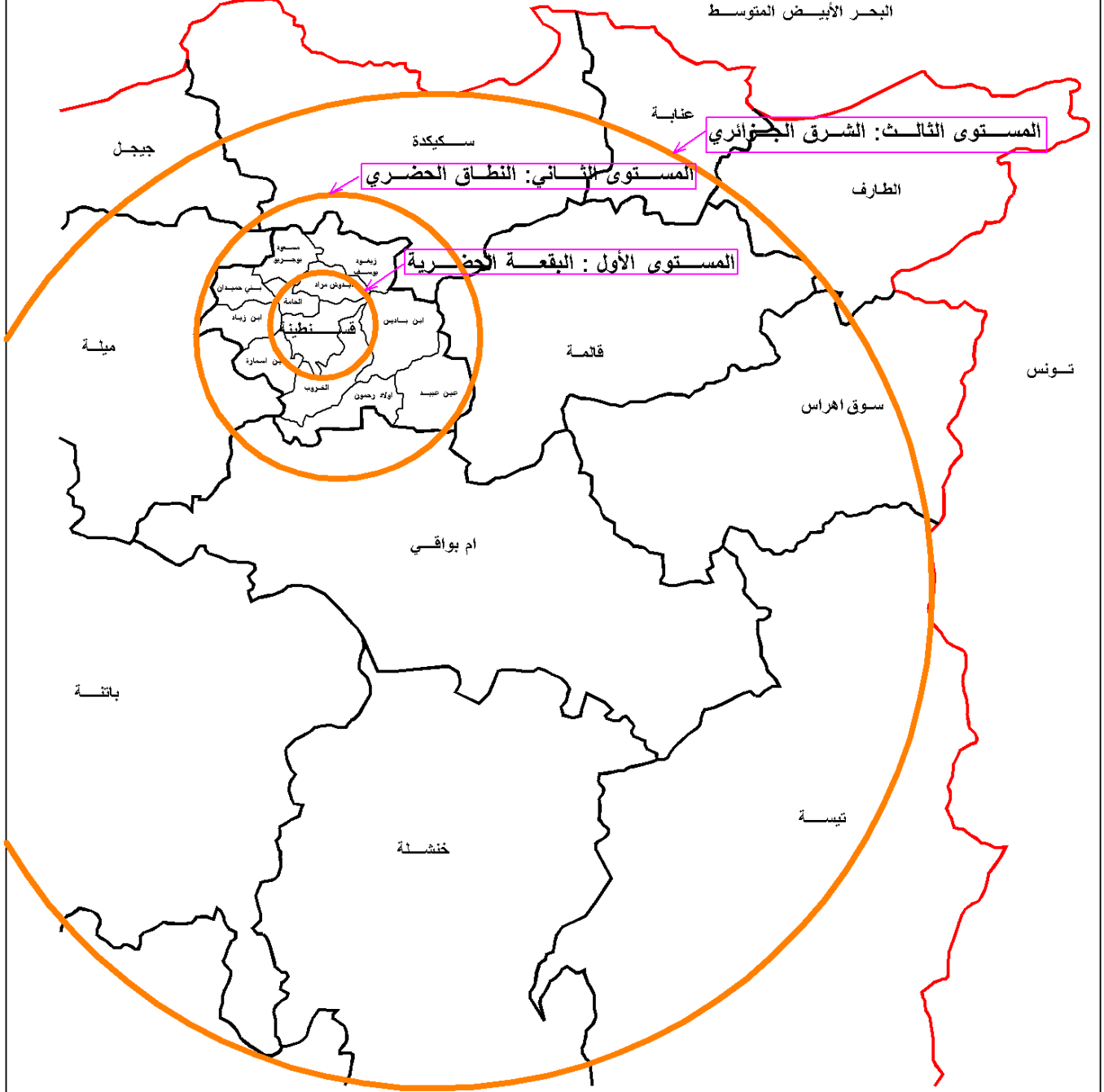


البحر الأبيض المتوسط

المستوى الثالث: الشرق الجزائري

المستوى الثاني: النطاق الحضري

المستوى الأول: البقعة الحضرية



المفتاح

حدود البلديات

حدود الولايات

حدود الدولة

المقياس  
0 10 كلم

المصدر: معالجة الباحث

## صعوبات البحث :

- 1) صعوبات في جمع المعلومات والإحصائيات من المؤسسات التابعة للدولة أو للخواص إلى جانب البيروقراطية التي واجهناها مما أدى إلى استنفاد الوقت .
- 2) صعوبات خاصة بالموضوع تتعلق بقلّة المراجع والمصادر والمعلومات التي تخدم الموضوع، وتوزع الإحصائيات عبر مختلف المؤسسات المعنية، مما توجب الاتّصال بها جميعا. نظرا لتشعب موضوع الدراسة.

**مخطط البحث:** وينقسم إلى ثلاثة أبواب، كلّ باب يحتوي على فصلين وكلّ فصل يضمّ ثلاثة مباحث كالاتي:  
مقدمة عامة.

### الباب الأول : النقل الجماعي " الإطار العام ومنطقة الدّراسة "

#### ❖ الفصل الأول : المفاهيم والتشريعات.

- ✓المبحث الأول : مصطلحات ومفاهيم عامّة للنقل الجماعي .
- ✓المبحث الثاني : القوانين والتشريعات المنظّمة للنقل في الجزائر+ نظرة عن كثب في المؤسسة العمومية لنقل المسافرين للشّرق ( TSE ) .
- ✓المبحث الثالث : مشاكل المرور وحوادث السير .

#### ❖ الفصل الثاني : خصائص منطقة الدّراسة دينامية عمرانية و بنى قاعدية هامّة.

- ✓المبحث الأول :الخصائص السّكنية والسّكانية للمدينة .
  - ✓المبحث الثاني : التّجهيزات والعناصر المولدة للحراك
  - ✓المبحث الثالث : شبكة الطّرق والهيكل القاعدية للمدينة .
  - الباب الثاني : خصائص النقل و الحراك في مدينة قسنطينة.
- #### ❖ الفصل الأول : واقع شبكة النقل الجماعي على الطرقات ومدى استجابتها لمتطلبات الحراك.

- ✓المبحث الأول: الحراك وشبكة النقل الجماعي بالحافلات في مدينة قسنطينة .
  - ✓المبحث الثاني: شبكة النقل الجماعي لسيّارات الأجرة .
  - ✓المبحث الثالث: شبكة النقل الجماعي للسيّارات غير المرخصة.
- #### ❖ الفصل الثاني: شبكة النقل الجماعي الحديثة في مدينة قسنطينة ( ترامواي ، تلفريك)+ قطار.

✓المبحث الأول : التّرامواي .

✓المبحث الثاني : التّلفريك.

✓المبحث الثالث : القطار.

#### الباب الثالث: أهمية تفعيل الأدوات الجديدة لتنظيم وتسيير الحراك من أجل حلول وآفاق واعدة.

#### ❖ الفصل الأول : تفعيل السّلطة المنظمة للنقل الحضري (AOTU) .

- ✓المبحث الأول : السّلطة المنظمة للنقل الحضري (AOTU) للتحكم في النقل والحراك للمدينة.
- ✓المبحث الثاني : خبرات أجنبية للسّلطة المنظمة للنقل (نموذج STIF ب الحوض الباريسي).



✓المبحث الثالث: التجسيد المحلي للسلطة المنظمة للنقل الحضري بالعاصمة.

❖الفصل الثاني : تحقيقات ميدانية (مشاكل ، حلول وآفاق)

✓المبحث الأول : المشاكل التي تواجه مستعملي وموظفي هذا القطاع .

✓المبحث الثاني : حلول واقتراحات وآفاق .

الخاتمة العامة.

الباب الأول:

النقل الجماعي "الإطار العام ومنطقة الدراسة"

**مقدمة:**

تعتبر ولاية قسنطينة من أهم الولايات التي تمتاز بموقع جغرافي مُتميّز، حيث سجّلت في السنوات الأخيرة قفزة نوعية من حيث المشاريع المهيكلّة للمدينة والتي تخدم مجال النقل الجماعي سواءً بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، كإنشاء الترامواي والجسر العملاق. وتتمتاز مدينة قسنطينة بشبكة طرق هامة وكثيفة رغم تضاريسها الوعرة لكنّها غير كافية مع تزايد الطلب المستمرّ على النقل وتزايد الكثافة السكانية وعدد السيارات في المدينة. وسنتطرق في هذا الباب لفصلين هامين، يتفرّع من كل فصل ثلاث مباحث، وهي كالآتي:

**النقل الجماعي "الاطار العام ومنطقة الدراسة"****❖ الفصل الأول : المفاهيم والتشريعات.**

- ✓المبحث الأول : مصطلحات ومفاهيم عامة للنقل الجماعي .
- ✓المبحث الثاني : القوانين والتشريعات المنظمة للنقل في الجزائر+ نظرة عن كثب في المؤسسة العمومية لنقل المسافرين للشّرق TSE .
- ✓المبحث الثالث : مشاكل المرور وحوادث السير.

**❖ الفصل الثاني : خصائص منطقة الدراسة دينامية عمرانية و بنى قاعدية هامة.**

- ✓المبحث الأول :الخصائص السّكنية والسّكانية للمدينة .
- ✓المبحث الثاني : التّجهيزات والعناصر المولّدة للحراك.
- ✓المبحث الثالث : شبكة الطّرق والهياكل القاعدية للمدينة .

الفصل الأول:  
المفاهيم والتشريعات.

**مقدمة :**

تتوعد إشكاليات تنظيم و تسيير النقل الجماعي وخاصة في المناطق الحضرية وذلك لتعاظم حراك الأفراد وتتوعد أنماطه وتعدد أغراضه، وسنستعرض في هذا الفصل الأول ثلاث مباحث هامة وهي كالآتي :

- مفاهيم عامة حول النقل الجماعي ومصطلحات مفتاحية في دراستنا لغرض تحديد معانيها وأطر إستعمالها.
- القوانين والتشريعات المنظمة للنقل في الجزائر ومسار تطور سياسة النقل الجماعي في قسنطينة للحافلات وسيارات الأجرة.
- مشاكل المرور وحوادث السير أسبابها و الخسائر المادية و البشرية التي تخلفها إنطلاقا من معطيات و إحصائيات للهيئات المعنية، وتأثيرها على حركة السير والمرور، كما سنتطرق أيضا للنقاط السوداء بالمدينة.

## المبحث الأول : مصطلحات ومفاهيم عامة للنقل الجماعي .

## تمهيد:

لاشك أن من أهم العناصر في المنظومة الحضرية لأي مدينة حديثة هو نظام النقل ؛ فإذا كان هذا النظام فعالا فيمكن القول أن تلك المدينة لها سيولة حركية جيدة، لأن النقل هو العامل الرئيسي الذي يؤثر بطريقة مباشرة أو غير مباشرة في جميع المجالات. ولأن النمو الاقتصادي والاجتماعي يعتمد على نظام النقل في المدينة، فتكامل عناصر النقل والحراك يقدم خدمة كبيرة للمجتمع، وسنتطرق في هذا المبحث لمفاهيم عامة وتعريفات حول النقل الجماعي البري وأنظمتها ومستوياتها حسب وسائل النقل المستعملة وإبراز أهمية التكامل بين وسائل النقل الجماعي .

## (1) مفاهيم أساسية :

## (1-1) مفهوم النقل (transport):

هو إنتقال للأشخاص والموارد من مكان إلى آخر بواسطة وسائل النقل المخصصة لهذا الغرض انطلاقا من المنشآت القاعدية، الطرق والسكك الحديدية وأخرى، ويعتبر النقل عاملا من عوامل الإنتاج طالما أنه يقدم خدمة.<sup>1</sup>

يعرفه روبنسون وبامفورد (Robinson et Bamford) على أنه يتعلق بحركة الأشخاص والسلع لغرض معين ، وبلغة الاقتصاد فإن الطلب على النقل يشق من الطلب على تسهيل حركة الأشخاص أو السلع، ويكون النقل مفيدا طالما أنه يوفر خدمة، ويعتبر النقل عاملا من عوامل الإنتاج. ويلخص بريان هويل وريتشارد نول (B.Hoyle et R.Knows) وظيفة النقل في خدمة الأنشطة الاقتصادية في أي مجتمع، كما يعتبر محركا اجتماعيا وليس فقط وسيلة نقل اقتصادية، ولهذا لا يمكن تجاهل العوامل الاجتماعية المؤثرة في تحليل النقل وتفسيره وتخطيطه، وبالتالي فإن النقل متعدد الجوانب، اجتماعي، اقتصادي، خدماتي، مكاني وهي طبيعة النقل جملة وتفصيلا.<sup>2</sup>

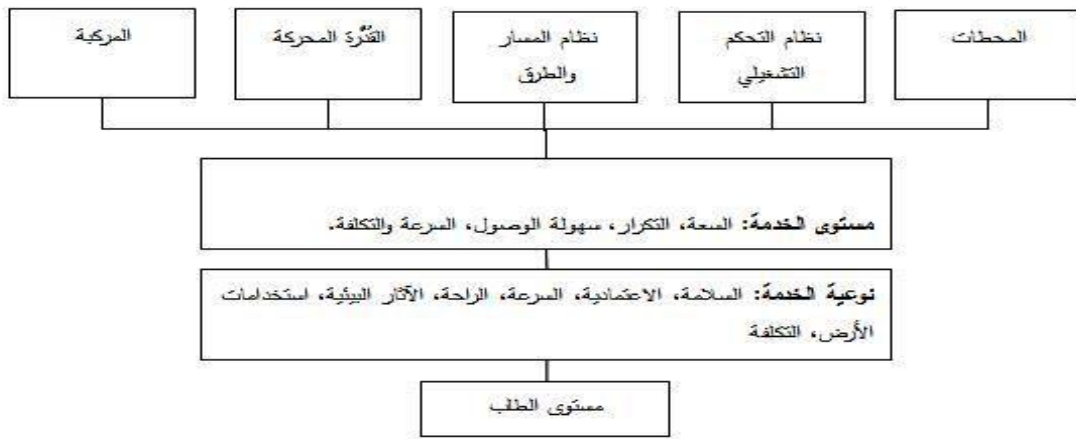
ويعتبر النقل من الأنشطة المرتبطة بحياة الفرد التي يسعى دوما لإدراجها في أولويات اهتماماته وذلك لإشباع حاجاته الشخصية والاجتماعية والاقتصادية، وبدأ هذا المفهوم يظهر في حياة الإنسان منذ أن اتسمت بالترحال والاستقرار، وذلك نتيجة الحركة والسكون التي يعرفها، ومع مرور الزمن تطورت حياة الإنسان وتغيرت وازدادت تعقيدا فتعددت الآراء حول تعريف مصطلح النقل، كل يعرفه حسب اختصاصه، فهناك من يراه خدمة وسيطة، وهناك من يراه خدمة إنتاجية والبعض الآخر يراه نشاطا اجتماعيا.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> سعيد عبده، جغرافيا النقل مغزاها ومرماها، مكتبة الأنجلو المصرية، 2007، ص 47.  
<sup>2</sup> نجلاء غرابي حرم ميلي، النقل شبه الحضري بولاية عنابة واقع وأفاق، مذكرة مقدمة لنيل درجة ماجيستر في التهيئة الإقليمية، كلية علوم الأرض والتهيئة والجغرافيا، جامعة منتوري قسنطينة، 2009 ص 124.  
<sup>3</sup> دراسة نوعية الخدمة لدى مستعملي النقل الحضري الجماعي، دراسة ميدانية في مدينة قسنطينة، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، مذكرة كمادة لنيل شهادة ماجيستر ، 2005، ص 67.

**1-2) تعريف النقل الجماعي (Transports Collectif) :** ويشمل انتقال عامة الناس أو إنتقال جماعي من خلال أنظمة نقل التي تنقل السكان والبضائع من وإلى أماكن إقامتهم وإلى مراكز التسوق والتعليم مثل المدارس والجامعات والأماكن الترفيهية.<sup>1</sup>

**1-3) النقل الحضري (Transport Urbain) :** يعرف النقل الحضري بأنه نشاط للخدمات ينتج منفعة في الزمان والمكان بواسطة شخص طبيعي أو معنوي يضمن التنقل للأشخاص في مجال المحيط الحضري على متن مركبة معدة لهذا الغرض ولمسافة مقبولة، وللنقل الحضري نظام يمكنه من تقديم خدمة النقل في المجال الحضري بالكمية والنوعية المطلوبة<sup>2</sup>، ويتكون هذا النظام من خمس مكونات يوضحها الشكل التالي:

**شكل رقم (1): مكونات نظام النقل الحضري**



**المصدر :** سليم بوقنة، فارس بوباكور، مصدر سابق، ص03.

إنّ المكونات السابقة تتفاعل مع بعضها البعض لتوفير خدمة النقل بالكمية والنوعية المرجوة، فسعة نظام النقل يعتمد على حجم المركبة وسرعتها، وهذه الأخيرة تعتمد على قدرة تحمل الطريق وسعته. إن نظام النقل الحضري بمكوناته الخمسة، يرمي إلى تحقيق أهداف منها: أن يكون في متناول عامة الأفراد، وغير مكلف، وبسيطا يسهل أعمال الصيانة لوسائله وهياكله ومتصفا بالديمومة أي يمكن استعماله لفترة طويلة، وعادلا لجميع أفراد المجتمع أي لهم كافة الحظوظ في خدماته، ومحافظا على سلامة المحيط، والموارد غير المتجددة، ومقبولا اجتماعيا.

**1-4) الحراك (La Mobilité) :**

يعتبر الحراك من الاحتياجات الأساسية للإنسان، هذه الحاجة التي تتطلب منه التنقل إلى مكان آخر والتي تدفع الإنسان لتخيل وسائل نقل جديدة والتي تسمح له بالتنقل أسرع وأبعد، وهذا بالتحديد ما سمح بظهور البنى التحتية لتسهيل الحراك للإنسان والسلع، لذا يظهر الحراك عامل من عوامل التنمية الاقتصادية، وعاملا

<sup>1</sup>د عبدالمنعم السعيد، أهمية النقل العام في حل مشكلات المرور في المدن (تجارب مدن عالمية في تطوير استراتيجيات النقل العام)، ندوة علمية حول النقل الجماعي و الحل المستقبلي لمشكلات المرور في المدن العربية، ص3، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 28-2008/04/30.

<sup>2</sup> سليم بوقنة، فارس بوباكور، مداخلة بعنوان استعمال الأساليب الكمية في دراسة سلوك المستهلك نحو خدمات النقل الحضري (دراسة حالة النقل الحضري لمدينة قسنطينة) ص26، 27-03، 2009، جامعة 20 أوت 1955 - سكيكدة .

اجتماعيا عند الأخذ بعين الاعتبار الخصوصيات السوسولوجية وأنماط العيش و السلوكيات في المجتمع الحضري.<sup>1</sup>

وتعتبر التحقيقات الميدانية المصدر الأول لمختلف عمليات قياس الحراك و إعطاء صورة عن واقع النقل. ويهدف إعداد مخطط النقل يتم في الغالب اعتماد أربع أدوات هي :

- تحقيقات تنقل الأسر : Enquêtes Ménages Déplacements(EMD)  
- التحقيقات السنوية حول النقل الحضري الجماعي: L'enquête Annuelle Sur Les Transports  
- التحقيقات السنوية حول النقل الجماعي بين الولايات L'enquête Collectifs Urbains  
(TCU) Annuelle Sur Les Transports collectifs départementaux (TCU).

- تحقيقات أصل الوجهة: Enquêtes Origine Destination

- تحقيقات حول التوقف: Enquêtes de Stationnement<sup>2</sup>

وترتكز التدفقات للحراك أساسا على أعداد المتنقلين من مكان الإقامة إلى مكان العمل أو الدراسة أو التنقل لأسباب أخرى.<sup>3</sup>

### 1-5) الحراك المستدام (La Mobilité Durable)

يمكن أن يكون الحراك مستداما باحترام المحيط والبيئة لضمان الاحتياجات الأساسية للحياة وضمان المساواة بين الأفراد.<sup>4</sup>

ظهور مصطلح التنمية المستدامة صاحبه توسع في استخدام مصطلحات جديدة وغير متداولة من قبل مثل الحراك المستدام والنقل المستدام، وقد عرفت منظمة التنمية والتعاون الاقتصادي ( OCDE ) النقل المستدام بأنه " النقل الذي لا يشكل خطرا على الصحة العمومية والأنظمة البيئية، ويتميز بإشباعه حاجات النقل مع احترام المبادئ التي هي أساسا استخدام الموارد المتجددة بمعدل وكمية أقل من معدل وكمية تجدها، واستخدام الموارد غير المتجددة بمعدل وكميات أقل من معدل تطوير البدائل.<sup>5</sup>

### 1-6) نظام النقل الجماعي (systeme de transport collectif):

يتطلب مجموعة من العناصر محددة بدقة وبالخصوص من حيث انتظام التردد، السرعة، الراحة، سهولة الوصول، وتعتمد بصفة أساسية على المركبات والهياكل القاعدية والاستغلال.<sup>6</sup>

<sup>1</sup> Michel Didier et Rémy prud'homme ,rapport « infrastructure de transport mobilité et croissance ,Réalisé par Conseil d'analyse économique ,documentation française, paris 2007 ,p09 .

<sup>2</sup> كبيش عبد الحكيم : التمدد الحضري والحراك التنقلي لمدينة سطيف، أطروحة مقدمة لنيل درجة دكتوراه العلوم في تهيئة المجال، كلية علوم الأرض والجغرافيا والتهيئة العمرانية 2010-2011 ، ص 222.

<sup>3</sup> Institut National de La Statistique et des Economique, documentation sur la géographiques en communauté et infra communal,2017.

<sup>4</sup> Guedoudj Wided , colloque International , Gestion des transports urbains et gestion de la mobilité : Expériences et bonne pratiques pour une mobilité urbaine durable,Titre: problématique du transport urbain et de la mobilité urbaine durable en Algérie: Les défis et les solutions , p03, 14-15 octobre 2013.

<sup>5</sup> زكية مقري، وسيم فلاحي، أثر النقل المستدام على الصحة العمومية، ملتقى دولي : إشكالية النقل الحضري والتنقلات الحضرية المستدامة - التحديات والحلول -، 15/14 أكتوبر 2014، ص 03.

<sup>6</sup> Les systèmes de transport collectif structurants , Institut de conseil et D'étude en développement durable, la Cemathèque n 26 , ,p 04, décembre 2008 .



**(7-1) مفهوم نظام النقل المستدام (système du transport durable):**

وهو نظام يسمح:

- للأفراد والمؤسسات بتلبية احتياجاتهم الأساسية للوصول في أمن واعطاء ائزان بين صحة الإنسان والنظم الإيكولوجية والإنصاف بين الأجيال .
- تكلفة معقولة تعمل على نحو فعال وتوفر اختيار وسيلة النقل المناسبة لإعطاء اقتصاد ديناميكي .
- تحدد الانبعاثات والنفايات بصفة لا تتجاوز قدرات الإستيعاب للأرض، والتقليل من استهلاك الموارد غير المتجددة وتحديدها في ظل احترام أساسيات التنمية المستدامة وإعادة استعمال وتدوير المكونات والتقليل من الضوضاء واستخدام الأرض.

في المجتمعات التي يوجد فيها نقل مستدام يتمتع المواطنون على الأقل بالمساواة في الحصول على السلع والخدمات والفرص الاجتماعية التي لدينا اليوم وخاصة المواطنون المحرومون اقتصاديا.<sup>1</sup>

**(8-1) مفهوم شبكة النقل (Définition Du Réseau De Transport):**

وهي تعني انتظام مجموعة من الطرق في صورة عقد تنظمها مجموعة من المواصلات وتمثل الشبكة أربعة عناصر لا يتم بدونها وهي الطريق، العقدة، وسائل النقل والمواد المنقولة، فمفهوم الشبكة يكمل مفهوم الطريق، فالطريق يعني النقل بين نقطتين معينتين، في حين أن الشبكة تعني النقل ضمن مساحة أو مجال في بعدين هما الطول والعرض، وعندما نقوم بدراسة شبكات النقل والمواصلات للكشف عن التنظيم المكاني في منطقة معينة، لا تقتصر دراسته على الخصائص الإجمالية للشبكة فحسب، إنما يحاول التعرف على البنية السكانية للعلاقة بين العقد والطرق التي تتألف منها الشبكة.<sup>2</sup>

**(9-1) تعريف الشبكة الطرقية (Définition Du Réseau Routière):**

الشبكة تعني انتظام مجموعة من الطرقات في صورة عقد تنظمها مجموعة من الوصلات (المحاور)، وتمثل الشبكات إحدى العناصر الهامة في نظام النقل والمواصلات.<sup>3</sup>

**(10-1) مفهوم الاختناق المروري :** عندما يزيد حجم المرور الحقيقي في مقطع من الطريق على سعته فإن ذلك يؤدي إلى نشوء ما يعرف بالاختناق المروري أو ما يعرف بـ عنق الزجاجة (Bottleneck).<sup>4</sup>

وهناك تعريف يصف الازدحام على شبكة الطرق أنه حالة تكون فيها زيادة كبيرة لحركة مرور المركبات ينشأ عنها إبطاء شامل للحركة المرورية، وهذا المصطلح يشير إلى تدهور جودة الخدمة عند زيادة عدد المستعملين للطريق، فهو ظاهرة كذلك تتميز بضيق أوقات المتقنين وحدوث اختناقات مرورية، وأثناء حركة

<sup>1</sup> Le centre pour un transport durable, Définition Et Vision Du Transport Durable Octobre 2002.

<sup>2</sup> د. سعيد عبده، مصدر سابق ص 47.

<sup>3</sup> عبد الواحد بويرية، النقل وتنظيم المجال بالأطلس المتوسط الشمالي الشرقي حالة الطريق الرابط بين مطماطة ورباط الخيل، أطروحة مقدمة للحصول على دكتوراه في الجغرافيا الاقتصادية شعبة جغرافيا، جامعة سيدي محمد بن عبد الله، كلية الآداب والعلوم الإنسانية ظهر المهراس فاس (2001، 2002) ص 77.

<sup>4</sup> د. علي بن سعيد الغامدي، استاذ هندسة المرور والنقل المشارك، الاختناقات المرورية حلول هندسية، كلية الهندسة، جامعة الملك سعود، 2000 هـ، ص 7.

المرور الكثيفة تصبح قدرة البنى التحتية غير كافية لتنظيم تدفق المرور، لذا فالازدحام المروري هو مشكلة شائعة وتحدث بصورة دورية خاصة في المدن الكبيرة وتكون بكثرة في أوقات العطل.<sup>1</sup>

### 1-11) تنوع الأنماط (Multimodalité) :

هو مصطلح يطلق على نظام النقل حيث يسمح بوجود على الأقل وسيلتين من أنماط التنقل من مكان محدد لمكان آخر محدد.<sup>2</sup>

### 1-12) تكامل الأنماط (Intermodalité) :

هو نظام النقل من الباب إلى الباب حيث يستخدم للجمع بين عدة أنماط من وسائل النقل خلال رحلة واحدة ذات مسار معين.<sup>3</sup>

### 2) تعاريف عامة حول أنواع النقل البري:

1-2) " تعريف النقل بالسكة الحديدية: كل منظومة نقل للأشخاص والبضائع بواسطة مركبات مجرورة أو تسير على سكة.

2-2) النقل البري: كل نشاط يقوم من خلاله مستغل بنقل أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر عبر الطريق أو السكة الحديدية أو السلك على متن مركبه ملائمة.

2-3) نقل الأشخاص الموجه: كل منظومة نقل عمومي تستعمل مركبات ملزمة بإتباع مسار محدد على كل أو جزء من مسارها سواء كانت هذه المركبات تسير في رحاب مخصص لها أو لا، باستثناء شبكة السكة الحديدية الوطنية.<sup>4</sup>

### 3) تعريف وسائل النقل على الطرقات :

### 1-3) تعريف سيارات الأجرة الجماعية :

لقد جاء في المرسوم التنفيذي رقم 12-230 تعريف سيارة الأجرة على أنه يرخص لها بنقل المسافرين وأمتعتهم مقابل أجرة. وتتم خدمات سيارة الأجرة الجماعية الحضرية على خط سير محدد داخل محيط النقل الحضري بأجرة كراء تقسم على مجموع الركاب وبواسطة سيارة تحتوي على أربعة مقاعد على الأكثر، أما خدمات سيارات الأجرة الجماعية غير الحضرية فتتم على خط سير محدد داخل في خطوط سير مشتركة بين البلديات وبين الولايات بأجرة كراء تقسم على مجموع الركاب وبواسطة سيارة تحتوي على ثمانية مقاعد على الأكثر.<sup>5</sup>

<sup>1</sup> شهلي يزيد، الازدحام المروري بالوسط الحضري (دراسة في مسببات ومشاكل الظاهرة والحلول الكفيلة للحد منها )، مداخلة للمشاركة في الملتقى الدولي كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة باتنة حول: اشكالية النقل الحضري والتنقلات الحضرية المستدامة يومي 14 و 15 أكتوبر 2014.

<sup>2</sup> D.Pierre Ageron, article de notion à la une : intermodalité, ATER université de Strasbourg, la laboratoire image, ville et environnement, umr : 7362,2014.

<sup>3</sup> D.Pierre Ageron,source précédente, umr : 7362,2014.

<sup>4</sup> الجريدة الرسمية: حسب المادة 2 من قانون رقم 11-09 مؤرخ في 03 رجب عام 1432 الموافق لـ 5 يوليو سنة 2011، ص21.

<sup>5</sup> الجريدة الرسمية، المادة الثانية والثالثة من المرسوم التنفيذي رقم 12-230 المؤرخ في 3 رجب عام 1433 الموافق لـ 24 مايو سنة 2012 يتضمن تنظيم النقل بواسطة سيارات الأجرة.

**3-2) تعريف القطاع غير المرخص (غير الرسمي):**

في سنة 1993 تبنى مكتب العمل الدولي في إطار الندوة الدولية الخامسة عشر لإحصائي العمل تعريفا جديدا لاقتصاد القطاع غير الرسمي بإضافة معايير أخرى جديدة ويعرف هذا الأخير بشكل عام باعتباره "مجمّل النشاطات الصغيرة المستقلة، بواسطة عمال أجزاء أو غير أجزاء، والتي تمارس خاصة بمستوى تنظيمي وتكنولوجي ضعيف، ويمكن هدفها الرئيسي في توفير مناصب شغل ودخول الذين يعملون بها وتمارس بدون الموافقة الرسمية للسلطات، وهي لا تخضع لمراقبة الآليات الإدارية والجبائية".<sup>1</sup>

**3-3) مفهوم النقل المعلق :**

إن النقل المعلق (التلفريك) كما هو معروف يستخدم لنقل الإنسان في المناطق الجبلية السياحية، وأهم سمات هذا النوع من النقل هو أنه يمر عبر أراضي جبلية وعرة أو عبر المناطق الغابية أو عبر أودية عميقة وأنهار وخوانق وغير ذلك من العقبات الطبيعية التي تعرقل عملية النقل، وعليه يوفر النقل المعلق استثمارات ضخمة لغرض خلق المنشآت الهندسية عبر العقبات الطبيعية المذكورة والتي تقع أمام حركة النقل.<sup>2</sup> ويعرف بأنه منشأة مجهزة بكابلات ومركبات، وقدرة كبيرة على السير ذهابا وإيابا.<sup>3</sup>

**4) دور النقل في النمو الحضري :**

يعرف سكوت جرير Scot Greer النقل بأنه دورة الأفراد والطاقة والبضائع والخدمات يقوم بها فاعلون إجتماعيون لتحقيق أهداف إجتماعية، إذ يتحقق تكامل الأنشطة البشرية من خلال وسائل الاتصال التي تتمثل في تدفق الوسائل والمعلومات التي تسمح للأفراد بتنظيم السلوك في الزمان والمكان، على نحو يسمح بتجسيد التعاون والتكامل في مراكز الاستقطاب ، ووسائل النقل حيث تتماشى والنسيج العمراني القائم في فترة من الفترات الزمنية، والهياكل القاعدية اللازمة والضرورية لضمان وقيام حركة المرور ذات الفعالية والمردودية والتي تتعلق أساسا بالنظام العمراني وتتسجم في تشكلها ونموها مع التوسع العمراني وعصرنته، ففوة وسائل النقل تكمن في فُدرة الإنسان في التحكم في المسافات والمساحات عن طريق إخضاعها لحاجاته باستخدام وسائل اتصال ونقل ذات فعالية تخدم مصالحه الإستراتيجية إقتصادية وسياسيا، كما أنّ الاستمرارية في بقاء وقيام الوسائل التي تساهم مساهمة محسومة في التقليل من العوائق والصعاب التي تعيق الاتصال والمواصلات، وتخضع بدورها إلى التقدم والتطور التكنولوجي الذي يخضع بدوره ويؤثر في المجال الاقتصادي وكذا في حركة الأموال والاستثمار، ولا تقتصر العلاقة بين شبكة الطرق والعمران في أي مدينة

<sup>1</sup> علي بودلال ، أستاذ محاضر، كلية الاقتصاد والسيير والتجارة، جامعة تلمسان الجزائر، القطاع غير الرسمي في سوق العمل الجزائري، دراسة تحليلية تقييمية للفترة (2010-2000)، ص 9 .

<sup>2</sup> الدكتور : أحمد حبيب رسول دراسات في جغرافيا النقل، دار النهضة العربية للطباعة والنشر 1996، ص99.

<sup>3</sup> Certu- Transport par câble aérien en milieu urbain , références n°125,2012, p11

على مجرد التوجه والتحويل، بل يجب أن يكون التجانس فيما بينها، فتطور المدينة يجب أن يصحبه تطور في شبكة الطرقات والتنقل إلى مناطق الاستقطاب المتعددة.<sup>1</sup>

### (5) أهمية شبكة النقل ووظائفها:

تعتبر شبكة النقل في أي إقليم أو دولة مرآة تعكس درجة تقدّمها في السلم الحضاري، لأنّ النقل هو عصب الاقتصاد، وهو الركيزة الأساسية التي تؤثر وتتأثر بشكل مباشر بعملية التنمية الاقتصادية والاجتماعية وتطوير القطاعات الإنتاجية وقطاع الخدمات، وهو أحد عناصر البناء الإرتكازي وذلك بما يقدمه من تسهيلات في مجال المشاريع الصناعية والزراعية والخدماتية، ويساهم في خفض تكاليف المنتجات والخدمات، وأن النمو الكبير أهم إنجاز تكنولوجي فيما يخص بناء المدن، فبناء المدن المليونية وجعلها تؤدي وظيفتها لم يكن ممكنا دون تقدم النقل والمواصلات وسرعة الحركة، كما أن تسهيل النقل للمسافات الطويلة والسفر جعل من الممكن أن تنتشر المدن على رقعة كبيرة من الأرض، وأخذت المناطق الحضرية أشكالا مختلفة جديدة مرتبطة بشكل كبير بعناصر النقل.<sup>2</sup>

### (6) شبكة وسائل النقل الجماعي المهيكلة للمدينة المتروبولية:

"إنّ خصائص المحيط والكثافة السكنية والسكانية في أماكن الاتجاهات، لها تأثير مباشر على الطلب على النقل ونمطه، وقدرة النقل العام، وتعتمد على نوع الرواق المسلك، وخصائص وسائل النقل، بالإضافة إلى تردد المتنقلين، عدد المحطات وحركة المرور في المحيط المعني، وتعتبر هذه الأنماط في الخدمة الأكثر قدرة ومستوى ولها تأثير مهيكلي في تهيئة الإقليم .

إنّ الأنماط الحديثة والوسيلة مثل ( مترو خفيف، ترامواي ) أظهرت قدرتها على بعث التنمية في قلب المدن، بالإضافة إلى نظام النقل السريع بالحافلة التي يمكن أن تكون معادلة وفعالة لوسائل النقل الثقيلة إذا كان لها رواق خاص ودائم ومهيكل .

نفترض أنّ التأثير الحقيقي حسب النمط والمحيط الذي تخدمه، بناء على المشاورات التي أجريت وخصائص الوسائل وتخطيطها، شبكة النقل الجماعي المشترك المهيكلة تتضمن الأنماط التالية :

- 6-1) المترو الخفيف (SLR) :** يستطيع نقل 12900 متنقل / ساعة للخطوط عن طريق عربات بسعة 655 متنقل، بتردد 3 دقائق وسرعة قصوى تصل إلى 100 كلم / سا
- 6-2) الترامواي :** له قدرة نظرية بـ 2400 متنقل حسب الاتجاه وبقدرة وحدوية تصل إلى 200 متنقل في العربة بتردد ما بين 5 و 6 دقائق.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> الاخضر عمر دهيمي مشكلات المرور وسبل معالجتها، الندوة العلمية التجارب العربية والدولية في تنظيم المرور، 1-3/06/2009 الجزائر، ص 05 .

<sup>2</sup> الدكتور زين العابدين علي صفر، جغرافيا النقل، منشورات جامعة عمر المختار البيضاء 2014، ص 191.

<sup>3</sup> Plan Métropolitain D'aménagement Et De Développement ,Rapport Technique, définition Du Réseau De Transport En Commun Métropolitain Structurant , Communauté Métropolitaine De Montréal , p 8-9, 2011.

**3-6 الحافلة ذات المستوى العالي في الخدمة : BHNS**

هي وسيلة نقل جماعي ذات مسارات خاصة، وعربات خاصة محددة بـ 24.50 م طولاً و 2.55 عرضاً، لمقاربة عامة مابين ( العربات والبنية التحتية والاستغلال، BHNS يضمن خدمة عالية مابين الخطوط متفوقة على خطوط الحافلات التقليدية ( التردد، السرعة، الانتظام والراحة وسهولة الوصول).<sup>1</sup>

**(7) زيادة استعمال السيارة الخاصة:**

"إن التطور الكبير للمدن وزيادة الكثافة البنائية دون تحسين شبكة الطرق والتطور الكبير في أعداد السيارات الخاصة أصبحت للمدينة مشاكل جمة، ويرى الباحث د أحمد كمال عفيفي أنه " الأمر الذي أدى إلى اكتظاظ المدن بحركة النقل والمرور والتي انعكس عنها العديد من المشاكل الاقتصادية والبيئية والاجتماعية والعمرائية"<sup>2</sup>، نتيجة لاستعمال السيارة الخاصة بكثرة والعزوف عن استعمال النقل الجماعي لعدة أسباب من بينها (الوقت، الراحة، عوامل اجتماعية ونفسية ..الخ)، ومن خلال الجدول التالي يتضح لنا أوجه المنافسة بين النقل الجماعي والخاص .

جدول رقم (01) :أوجه المقارنة بين النقل الجماعي والسيارة الخاصة

أوجه المنافسة ( المقارنة)	النقل الجماعي	السيارة الخاصة
- تحقيق الخصوصية	-	✓
- التكلفة الاقتصادية	✓	-
- الراحة النفسية	✓	-
- المناسبة للبعد الاجتماعي	-	✓
- زمن الرحلة	-	✓
- توفير بيئة نظيفة.	✓	-
- نقص فرص الحوادث	✓	-
- الوصول إلى الهدف .	-	✓

المصدر : د.أحمد كمال عفيفي، مرجع سابق، ص8.

ورغم أوجه المقارنة المذكورة إلا أنها لا تعطي نتائج دقيقة لعدم تساوي معايير المقارنة في حجمها أو في ثقلها. فلا يمكن قياس معيار البعد الاجتماعي بمعيار التكلفة الاقتصادية للرحلة، وبالمثل مقارنة معيار الزمن الذي تستغرقه الرحلة بمعيار البعد البيئي ...وغيرها.

<sup>1</sup> Tramway et Bus à Haut Niveau de Service en France : Domaines de pertinence en Zone urbaine ,Article paru dans les Revue Transport / environnement / circulation ( TEC) n°203 de septembre 2009, p02.

<sup>3</sup> د أحمد كمال عفيفي، تخطيط شبكة النقل الجماعي التكامل بين شبكة النقل الجماعي والنقل الخاص - حالة دراسة مدينة القاهرة ندوة النقل الجماعي ، 2008/04/30-28 ، والحل المستقبلي لمشكلات المرور في المدن العربية ص2.

## (1-7) الإدماج ما بين شبكة النقل الجماعي والخاص : (L'intégration entre le transport collectif et le privé)

لا يمكن أن تستغني أي مدينة عن وسائل النقل الجماعي أو السيارة الخاصة لمزاياهما الإيجابية، إذ يجب الإستثمار في كليهما بطرق رشيدة،" يمكن من انتهاج سياسة تهدف إلى التكامل بينهما وهذه من أنجح سياسات النقل الجماعي لكونها تحقق مزايا واهداف النقل الجماعي من جهة، وتحافظ على خصوصية النقل الخاص من جهة، كما يمكن أن يتم جزء من الرحلة بالنقل الجماعي وجزء آخر بالنقل الخاص وبشكل تكاملي فيما بينهما.<sup>1</sup>

كما يمكن العمل بما يعرف بنظام " أركن السيارة وأركب الحافلة Park& Ride".

## (8) نظم النقل الذكي : (STI)

وترى الدكتورة سامية لحول أنّ نظم النقل الذكي هي عبارة عن نظم المعلومات ولها مفهومان: يتعلق الأول بنظم المعلومات كحقل من حقول المعرفة، وتعتبر مجالاً نسبياً ويتم التركيز على علاقة المعلومات بالتكنولوجيا والأفراد والمؤسسة والمجتمع ككل، بينما ينظر المفهوم الثاني إلى نظم المعلومات كنظام يزود الأفراد والمؤسسات باحتياجاتهم من المعلومات بغرض اتخاذ القرارات.

وعملية تبادل المعلومات بين مؤسسات النقل الجماعي من جهة والمركبات من جهة أخرى هي الأساس الذي يستند عليه نظام النقل الذكي، وتتدفق تلك المعلومات عبر وسائل وأدوات اتصال متطورة منها المثبت على الطريق ومنها ما يكون مثبتاً داخل المركبة، وهي ما تسمى بالنظم الفرعية لنظام النقل الذكي، وتؤدي الأقمار الصناعية دوراً رئيسياً في ذلك.<sup>2</sup>

ومن أهم غايات النقل الذكية وأهدافها والموضحة في الجدول رقم (02) :

<sup>1</sup> د أحمد كمال عفيفي، مرجع سابق ص9.

<sup>2</sup> الدكتورة سامية لحول، راوية حناشي :مساهمة نظم النقل الذكية في الحد من التلوث البيئي، كلية العلوم الاقتصادية باتنة، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير سطيف، مجلة أسبوط للدراسات البيئية، العدد الأربعون (يوليو 2014)، ص42،41.

## جدول رقم (02) : غايات نظم النقل الذكية وأهدافها.

الأهداف	الغايات
<ul style="list-style-type: none"> <li>- زيادة الكفاءة التشغيلية .</li> <li>- زيادة السرعات وتقليل التوقفات .</li> <li>- تقليل التأخير عند نقاط التحويل بين وسائط النقل - تقليل التكاليف التشغيلية للبنية التحتية.</li> <li>- زيادة الإشغال للمركبات الخاصة وزيادة استخدام النقل العام.</li> <li>- تسهيل تحصيل أجرة ركوب النقل العام .</li> <li>- تقليل التكاليف التشغيلية لنقل البضائع وزيادة إنتاجيته.</li> </ul>	<p>(1) زيادة الكفاءة التشغيلية لنظام النقل وزيادة سعته</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- زيادة فرص الانتقال الشخصي.</li> <li>- تخفيض التكاليف الشخصية للانتقال بما في ذلك:</li> <li>- تقليل زمن الرحلة وزيادة موثوقيته وتقليل تكلفته.</li> <li>- زيادة مستوى السلامة والأمن الشخصي.</li> <li>- تخفيض تكاليف حركة البضائع للشاحنين.</li> <li>- تخفيض زمن الانتقال وتكلفته .</li> <li>- تقليل إجهاد السائق.</li> <li>- الحفاظ على أمن البضاعة .</li> <li>- تحقيق السلامة (مثلا من خلال متابعة المواد الخطرة)</li> </ul>	<p>(2) تحسين مستويات الحركة والراحة للمتقلين.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- تقليل عدد الحوادث وشدتها وتكلفتها وتقليل سرقة المركبات .</li> <li>- تقليل عدد الوفيات .</li> <li>- زيادة مستوى الأمن الشخصي.</li> </ul>	<p>(3) تحسين مستوى السلامة المرورية</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- تقليل انبعاثات العوادم واستهلاك الوقود بسبب الازدحام .</li> <li>- تقليل التلوث الضوضائي .</li> <li>- تقليل مضايقة المرور للأحياء السكنية.</li> </ul>	<p>(4) تخفيض استهلاك الطاقة والحد من الآثار البيئية</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- زيادة تداول معلومات الأحداث الطارئة والازدحام .</li> <li>- تقليل تكاليف جمع المعلومات .</li> <li>- التنسيق والتكامل في عمليات الشبكات وإدارتها واستثماراتها.</li> <li>- تحسين التكيف مع المتغيرات في متطلبات أداء النظام وتقنياته.</li> </ul>	<p>(5) تحسين الإنتاجية الاقتصادية الحالية والمستقبلية للأفراد والمنظمات والاقتصاد العام</p>

المصدر: سامية لحو، مصدر سابق، ص 60.

**(9) مفهوم تخطيط النقل:**

"إنّ عملية تخطيط النقل الحضري قضية متعددة الجوانب والمراحل، والهدف منها وضع القواعد اللاّزمة لضمان الاستقرار الدائم لنظم النقل لتلائم عملية التطور الحضري المستمر وفقا لبرامج وأهداف محددة تلبي قدر الإمكان رغبات السكان في التنقل بسهولة ويسر وأمان وبمستوى خدمة مناسب"<sup>1</sup>، ويرى د شاهد علي حيدر أن هناك عدّة أنواع من تخطيط النقل تعكس مختلف المستويات والأهداف المرجوة من عملية التخطيط وهي كالتالي :

" 1- دراسات التأثيرات المرورية لتقييم أثر حركة المرور، وإستراتيجيات التخفيف لمدة معينة أو لتنمية مشروع معين .

2- خطط النقل الخاصة بوضع معين أو منطقة محددة لتحديد سبل تحسين وضع معين ( المشي، ركوب الدراجات والنقل العام) أو منطقة ( الحرم الجامعي، وسط المدينة، منطقة صناعية ...الخ).

3- تخطيط النقل المحلي: الذي يعنى بخطط تطوير النقل البلدي أو المحلي ضمن الأحياء.

4- تخطيط النقل الحضري والإقليمي: وهو تخطيط بمستوى أعلى يهتم بوضع خطط النقل على نطاق حضري وإقليمي متكامل للمدن الكبرى .

5- تخطيط النقل القومي: ويهتم بوضع خطط النقل لولاية كبيرة أو عدد من المقاطعات التي يتعين تنفيذها من قبل وكالة النقل القومية .

6- التخطيط الإستراتيجي لتطوير وسائل النقل ( الخطوط الطويلة الأجل) وعادة ما بين 20-40 سنة في المستقبل.

7- خطط تحسين وسائل النقل أو خطط العمل التنفيذية لتحديد مشاريع محددة البرامج التي ستندف في غضون بضع سنوات .

8- خطط النقل الخاصة بإنشاء مسار معين أو تحديد المشاريع والبرامج التي ستندف على ممرات محددة، مثل طول أحد الطرق السريعة الخاصة، جسر أو طريق"<sup>2</sup>.

**(10) مفهوم العمل عن بعد (télétravail):**

"هو شكل من أشكال العمل حيث يمكن للموظفين تنفيذ أنشطتهم خارج مكان العمل بوجود جدول زمني، وعلى الرغم من عدم وجود تعريف واضح لمصطلح (العمل عن بعد) نلاحظ بعض العناصر التي تؤخذ دائما في الاعتبار وهي (مكان العمل، الوقت المخصص استعمال وسائل و تكنولوجيايات الاتصال (TIC) ويوجد ثلاثة أنواع للعمل عن بعد نذكر منها: العمل من المنزل، من مقرات تكون موزعة خارج الشركة وقريبة للموظف، العمل أثناء التنقل.

<sup>1</sup> The Transportation on Planning Process Key Issues, U.S Department Of Transport P 07.

<sup>2</sup> أم شاهد علي حيدر، مداخلة تأثير التنظيم المجالي على حركة المرور داخل المدينة، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، ص 6، 2013.



**10-1) مزايا العمل عن بعد (télétravail):**

- (1) في مجال الحراك: هو التقليل أو القضاء على التنقلات الخاصة بالعمل وريح وقت السفر، ويمكن أن يسهم ذلك بوضوح في النقل المستدام، وذلك بتخفيض كيلومترات التنقل، وخلق فرص جديدة للتنقل.
- (2) في مجال البيئي: عند تخفيض عدد الكيلومترات المستخدمة لوسائل النقل، فإنها تعود أيضا بالإيجاب على البيئة من خلال (تخفيض التلوث و الازدحام والطاقة المستعملة).
- (3) في المجال الاقتصادي: تقليل تكلفة السفر ووقت السفر يعطي نتائج إيجابية من المنظور الاقتصادي، وبتتيح للموظفين العمل بشكل أكثر استمرارية وجعل مواعيد عملهم أكثر مرونة، كما أن له عامل إيجابي على إنتاج الموظفين.
- (4) الجانب الاجتماعي: يسمح للموظفين بالتوفيق بين العمل و الحياة الخاصة.<sup>1</sup>
- وفي سنة 2007 وصل عدد الموظفين في المؤسسات المختصة في العمل عن بعد في الدول الأوروبية والولايات المتحدة كالآتي:

جدول رقم(03): عدد العمال عن بعد في بعض الدول الأوروبية و الولايات المتحدة.

الدولة	فنلندا	السويد	ألمانيا	فرنسا	الولايات المتحدة الأمريكية
نسبة الموظفين عن بعد	%32.4	%26.8	%18.8	%8.4	%27.6

Source : Centre D'analyse Stratégique, le développement du télétravail dans le société numérique de demain, dares, novembre 2009.

<sup>1</sup> Institut bruxellois pour la gestion de l'environnement, plan de déplacement, l'impact de télétravail sur l'environnement ,la mobilité et en termes socio-économique dans les grandes entreprises de la région de bruxelles,p1.3,2006.

## خلاصة المبحث الأول:

تعتبر المقاربات الجديدة للمفاهيم الخاصة بالنقل الجماعي أساسية وهامة لأي دراسة متعلقة بالنقل و الحراك في المدن، لفهم ماهية الموضوع ومفرداته إنطلاقاً من:

✓ أهمية النقل الجماعي واختياره كجزء من الحلول لمواجهة ضعف خدمة النقل و أزمة الإختناق المروري التي تعاني منها الحواضر الكبرى في العالم بإستعمال الوسائط الصديقة للبيئة ، حيث يعتبر انتهاج إستراتيجية تهدف إلى سياسة النقل الجماعي ضرورة حتمية في المدن الكبيرة والتي تعرف تضخماً عمرانياً.

✓ تنويع وسائط النقل الجماعي (Multimodalité)؛ إنّ اعتماد وسيلة واحدة للنقل الجماعي لا تُحقق الأهداف المتوخاة، لأنها لا تكفي لاستيعاب كل الركاب، وقد لا تتناسب مع كل المناطق والأحياء، لذلك يجب تنويع هذه الوسائل لتتظافر وتتكامل وتستعمل كل منها حسب طبيعتها ومميزاتها، مثل المترو والترامواي والحافلات الحضرية وسيارات الأجرة الجماعية والقطار بأنواعه، و في المدن المتحضرة يعتبر وجود وسائل النقل الجماعية وتنوعها دلالة على التنظيم الجيد والمحكم في جميع المجالات البيئية الاقتصادية والاجتماعية، ويعتبر تكامل وسائط النقل الجماعي (Intermodalité) مع بعضها البعض إستراتيجية تؤدي إلى الرفع من كفاءة خدمة النقل العام بشكل عام من تنظيم وريح للوقت ومجاراتها للمركبة الخاصة.

✓ ضرورة التعرف على سبل وكيفيات تسيير الحراك الذي يرتبط بعادات المتنقلين وسلوكياتهم المتعلقة بنمط العيش أو ما يعرف بـ (télé travail) للتحكم و التقليل من التنقلات التي يمكن الإستعناء عنها

## المبحث الثاني: القوانين والتشريعات المنظمة للنقل في الجزائر + نظرة عن كثب في المؤسسة العمومية لنقل المسافرين للشَّرْق TSE .

### تمهيد:

"يمتلك 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"<sup>1</sup>. لقد بلغت حظيرة المركبات في الجزائر سنة 2014 بـ 5291539 مركبة، وبالنسبة لولاية قسنطينة فبلغت حظيرتها 138424 مركبة بنسبة بلغت 2,61 % من إجمالي حظيرة الوطن، وتعتبر أغلبية الحظيرة الوطنية قديمة أي قبل سنة 2000 م<sup>2</sup>، وتعتبر هذه الأرقام المقدّمة حول الحظيرة كبيرة جداً، ممّا يستدعي الاهتمام بهذا القطاع الحساس من ناحية التنظيم والتسيير الجيّد وسنّ التشريعات وانشاء الهياكل القاعدية لسيولة في الطرقات والحدّ من الحوادث المرورية، و سنتطرق في هذا المبحث لدراسة القوانين والتشريعات الخاصة بالنقل الجماعي في الجزائر قبل وبعد سنة 1988 والتي نتج عنها ظهور نصوص وقوانين ومراسيم تنفيذية جديدة في هذا المجال وهذا راجع إلى انتهاج الدولة إتجاها اقتصاديا جديدا، ويضمّ هذا المبحث:

دراسة مراحل سياسة النقل الجماعي في الجزائر.

<sup>1</sup> كبيش عبد الحكيم، مصدر سابق، ص 129.

<sup>2</sup> Office Nationale De Statistique , évaluation du parc nationale automobile (2003-2008)

<sup>3</sup> كبيش عبد الحكيم، مصدر سابق، ص 129.

أولاً: (1) القوانين والتشريعات المنظمة للنقل في الجزائر: وتنقسم إلى ثلاث مراحل هي:

### 1-1) قبل سنة 1988: هيمنة الدولة على القطاع

ما ميّز هذه المرحلة هو سيطرة الدولة على قطاع النقل البري، وأهم ما جاء في هذه الفترة مايلي :

- تأسيس الديوان الوطني للنقل في أبريل 1963 في إطار التسيير الذاتي للنقل البري بجميع أنواعه وكانت مهمة الديوان تنظيم و مراقبة مؤسسات النقل الموروثة من الفترة الاستعمارية و التنسيق بينها حفاظا على ممتلكات القطاع العام. و بتاريخ 22 جويلية 1967 تم إصدار الأمر 67-130 المتضمن تنظيم النقل البري والذي عرّف النقل على أنّه كلُّ نشاط يقوم على طريقة شخصية معنوية أو طبيعية بنقل الأشخاص، أو البضائع من منطقة لأخرى، وقسّم النقل إلى قسمين: خاص وعمومي، والمادة الخامسة منه تنصّ على أنّ النقل العمومي محتكر من طرف الدولة، والمادة 22 منه تنصّ على أنّ الوزير المكلف بالنقل هو الذي يقوم بتعيين المتعاملين لتطبيق نشاطات النقل المسجلة في مخططات النقل من مؤسسات النقل للقطاع الاشتراكي أو بلديات أو أشخاص معنويين أو طبيعيين في هذه الفترة نشأت الوكالة البلدية للنقل.

- إنشاء الدولة المؤسسة الوطنية لنقل المسافرين (SNTV) بدل الديوان الوطني لنقل المسافرين في سنة 1971 عن طريق التأميم 31-73 لـ 13 نوفمبر 1971، حيث تمّ دمج المؤسسات المسيرة ذاتيا في إطار التسيير الاشتراكي بدل التسيير الذاتي للنقل، وكانت مهمتها الأساسية ضمان الخدمة بالنقل الجماعي البري للمسافرين داخل المدن، ما بين المدن، كما كانت تضمن النقل على بعض الخطوط الدولية بين الجزائر والدول المجاورة، واصبح بذلك القطاع العمومي المحتكر الوحيد لميدان النقل.<sup>1</sup>

- في سنة 1982 صدر المرسوم رقم 82-148 الموافق لـ 17 أبريل 1982 المتضمن التدابير المتعلقة بممارسة أعمال النقل البري والذي أعطى تراخيص للقطاع الخاص سواء أشخاص معنويين أو فيزيائيون الصلاحيات للاستثمار في قطاع النقل، كما ألغى أحكام المرسوم 67 - 131 المؤرخ في 22 جويلية 1967 المتعلق بتطبيق الأمر رقم 67 - 130 المؤرخ في 22 جويلية 1967، والمادة الرابعة منه تحدد المتعاملين في قطاع النقل:

✓ الشركة الوطنية للنقل العمومي.

✓ مؤسسات النقل العمومي التي تنشئها البلديات أو الولايات.

✓ الأشخاص الطبيعيين والمعنويين ذوو النظام العمومي والمرخص لهم القيام بخدمات في مجال النقل أو الذين بمقتضى مهام الرئيس يجب عليهم حيازة وسائل خاصة بهم .

✓ جميع المؤسسات الوطنية، الولائية أو البلدية والتي بمقتضى عملها الرئيسي يجب عليها حيازة وسائل خاصة بها.<sup>2</sup>

ووفقا لتعليمات المخطط الخماسي (1980-1984) ووفقا للمرسوم المؤرخ في 07 ماي 1983، المتضمن إعادة هيكلة المؤسسات ثم إعادة هيكلة المؤسسة الوطنية لنقل المسافرين وتقسيمها إلى المؤسسة

<sup>1</sup> نجلاء عز الدين حرم ميلي، المرجع السابق ص 214.

<sup>2</sup> الجريدة الرسمية 26 جمادي الثانية 1402 هـ ص 784.

الوطنية لنقل المسافرين وسط TVC، غرب TVG، جنوب غربي TVSO، الشرق TVE، جنوب الشرقي TVSE، وهذا التقسيم كان محاولة لإزالة المركزية، ويهدف إلى تمتع هذه المؤسسات بالشخصية المعنوية والاستقلالية في البرمجة والتسيير والخضوع للقانون التجاري، إلا أن المؤسسة العمومية لنقل المسافرين وسط أوكلت لها عدة مهام من بينها تمويل الشركات بقطع الغيار وتسيير ديون الإستثمار، وتسيير عملية توزيع الوسائل ما بين المؤسسات الخمس حيث وجدت نفسها مكلفة بتحقيق مهمتين هما:

تحقيق مردودية كمؤسسة اقتصادية.

تحمل مسؤولية النقل على مستوى البلاد.

مما صعب في مهمتها واصبحت مجرد تسمية أخرى للمؤسسة الأم SNTV

ثم في سنة 1985 تم إصدار القرار المؤرخ في 15 جويلية 1985 المحدد لشروط ممارسة أعمال النقل العمومي البري للمسافرين، الذي تنص المادة الرابعة منه على أنه يقوم أساسا الأشخاص الطبيعيين أو المعنويين 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 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 والمؤسسات 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 القرار الوزاري المؤرخ في 20 ماي 1987 والذي ينص على أن يدرس وزير النقل طلب الترخيص لممارسة عمل النقل العمومي البري للمسافرين والبضائع، ثم يرسل بعدها الموافقة عليه إلى اللجان المختصة المخولة للحصول على اعتمادها في إطار الاستثمار الاقتصادي الخاص، ومن هنا فتحت الأبواب للخواص في قطاع النقل البري<sup>1</sup>.

## 1-2) بعد سنة 1988 مرحلة دخول القطاع الخاص بقوة:

تميزت هذه المرحلة بانسحاب للدولة و دخول قوي و سريع للقطاع الخاص حيث شوهد انسحاب تدريجي للدولة كمايلي :

- في 1997 صدر القرار المتضمن الموافقة على النظام النموذجي لاستغلال خدمات نقل المسافرين العمومي البري الصادر بتاريخ 26 أبريل 1997، والمحدد للالتزامات الناقل، وقواعد وضع الآليات المستعملة

<sup>1</sup> كبيش عبد الحكيم، مصدر سابق، ص 142.

في النقل البري العمومي للمسافرين، وكذلك تحديد التعريفة والعقوبات والمخالفات الإدارية أتجاه هذه المخالفات.<sup>1</sup>

- في سنة 2001 في 07 جويلية 2001 تم إصدار القرار 01 - 13 والمتضمن توجيه وتنظيم النقل البري والذي يتميز بطابعه التفصيلي والشامل على كل عناصر النقل والذي يربط أساسا سياسة النقل بسياسة التهيئة العمرانية، وتنص المادة الثالثة منه على مايلي :

تساهم منظومة النقل البري في تجسيد سياسة التهيئة العمرانية، التنمية الاقتصادية والاجتماعية، أمّا المادة الخامسة منه تنص على أنّ منظومة النقل البري للأشخاص يجب أن تهدف إلى إعطاء الأولوية لتطوير النقل الجماعي، كما أنّه يعطي صلاحيات أكبر للجماعات المحلية وتكييفها بما يأتي:

- تنظيم ومراقبة الشروط العامة لممارسة نشاطات النقل.
- تنظيم النقل العمومي.
- ترقية البحث، الدراسات، الإحصائيات والإعلام.
- إنجاز المنشآت القاعدية والتجهيزات الضرورية.
- التأكد من مطابقة المنشآت القاعدية والتجهيزات للمقاييس المطلوبة في التشريع والتنظيم المعمول به.<sup>2</sup>

### 1-3) المرحلة الثالثة عودة الدولة للإستثمار في القطاع:

بعد غياب ملحوظ عادت الدولة لقطاع النقل الجماعي المشترك بعد خروج المرسوم التنفيذي رقم 04-386 المؤرخ في 15 شوال 1426 الموافق لـ 28 نوفمبر 2004 في شكل مؤسسات عمومية حضرية موزعة في عدة أقاليم كالآتي: الجزائر ETUSA، قسنطينة ETC، وهران ETO، سطيف ETUS، عنابة ETA، سكيكدة ETS .

### 2) القوانين والتشريعات المنظمة للنقل في قسنطينة :

#### 2-1) الحافلات:

يعتبر مسار السياسة الوطنية في الجزائر مرآة لمسار سياسة النقل في قسنطينة والتي مرت بالمراحل التالية قبل سنة 1988 وبعدها وهي:

#### 2-1-1) قبل 1988:

لقد اقتصر النقل قبل الإستقلال على مدينة قسنطينة فقط، كونها كانت مركزا لعاصمة الشرق وكل الولايات المجاورة لها عبارة عن دوائر تابعة لها، وكان الخواص المعمرين وبعض الشركات الخاصة هم الوحيدون المتحكمون فيها، والصورة التالية تبين النقل الجماعي في قسنطينة قبل الإستقلال .

<sup>1</sup> نجلاء غرابي حرم ميلي، مرجع سابق ص 217.

<sup>2</sup> فضيل بوجلال: مداخلة النقل الحضري وتخطيط النقل، ملتقى دولي بعنوان أسس ومفاهيم إشكالية النقل الحضري والتنقلات الحضرية المستدامة، التحديات والحلول، كلية العلوم الإقتصادية والتجارية وعلوم التسيير يومي 14-15 أكتوبر 2014 ص15.

صورة رقم (01) : النقل الجماعي الرابط قسنطينة بسطيف قبل الإستقلال



المصدر: <https://tse2.mm.bing.net/th?id=OIP.7Z2I1vwOasVxa8U7IIBSDQEs&P=0&w=272&h=1681C5&pid=15>.

وبعد تأميم النقل في سنة 1967 تم إنشاء المؤسسة البلدية للنقل الحضري RMTC والتي كانت تتمتع بصلاحيات تامة، أمّا الخواص فقد تم وضع قوانين تعجيزية لهم، وفي سنة 1980 تم حل هذه المؤسسة RMTC لعجز هذه الأخيرة عن تحقيق توازنها وتسديد ديونها فتمت إعادة هيكلتها في وكالة بلدية أخرى وهي بلدية قسنطينة RCTC.

**2-1-2) ما بعد 1988 إلى غاية 2013 الانفتاح وسيطرة القطاع الخاص:**

- إنشاء مؤسسات للنقل الحر، ودخول الخواص بقوة.

في سنة 2004 بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 04/386 المؤرخ في 15 شوال 1425 هـ الموافق لـ 28 نوفمبر 2004، تم إنشاء المؤسسة الوطنية للنقل الحضري ETC، بـ 48 حافلة موزعة على 14 خطا . والجدول التالي يمثّل تطور حافلات النقل الجماعي الحضري وشبّه الحضري والريفي وما بين المدن، ابتداءً من سنة 2004 إلى سنة 2013 حيث تطورت حظيرة الحافلات الحضرية وشبّه الحضرية وما بين المدن والريفية، وعرفت نموا متزايدا وخاصة الحافلات الحضرية انطلاقا من 650 حافلة سنة 2004 إلى 1092 حافلة سنة 2013، وهذا راجع للطلب المتزايد والكبير على النقل داخل المدن. كما هو موضح في الجدول رقم (04).

جدول رقم (04): تطور أعداد الحافلات الحضرية وشبه الحضرية وما بين الولايات والريفية لولاية قسنطينة.

السنة	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	نوع الخط
Inter Wilaya ما بين الولايات	165	180	184	191	208	242	289	301	306	323	
Urbain حضري	650	679	643	653	625	700	861	931	927	1092	
Semi Urbaine شبه الحضري	122	152	155	150	160	165	177	192	194	180	
Rural ريفي	194	212	220	207	215	236	260	270	278	206	
Total المجموع	1131	1223	1202	1201	1208	1343	1587	1587	1705	1801	

المصدر : مديرية النقل لولاية قسنطينة ديسمبر 2014

## 2-2) سيارات الأجرة:

لم تعرف سيارات الأجرة في ولاية قسنطينة أي زيادة منذ إحصاء 1988، عند استكمال توزيع رخص سيارات الأجرة للمجاهدين وذوي الاحتياجات الخاصة، باستثناء شركات النقل الخاصة، بحيث بلغ عدد الرخص بالإجمال 4535 رخصة، 526 منها خارج الخدمة لأسباب هي كالتالي:

• عدم وجود ورثة.

• لم يبلغ بأحقيقته في رخصة السياقة .

• تحويل الرخص خارج الولاية.

و 80 رخصة منها فعالة قبل الاستقلال، تحصل عليها السائقون من طرف المستعمر الفرنسي، لا تزال قيد الصلاحية وهي في تناقص كبير نظرا لعدم وجود تشريع يدخلها في التشريع الجديد فهي لا تورث ولا تعطى لأحد آخر.

و في سنة 2001 شرعت شركات سيارات الأجرة عن طريق المرسوم 7 شوال 1421 المؤرخ في 2 يناير 2001، وتطور عدد الشركات من 5 شركات عند البدء وهي: الرمال، سيرتا، تيديس، الباي، ليبلغ في سنة 2015: 27 رخصة ذات نمط فردي وجماعي بـ 389 سيارة<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> مصلحة سيارات الأجرة بمديرية النقل لولاية قسنطينة 2015.



**3) نقابة سيارات الأجرة والحافلات :**

وهي هيئة تنظيمية تنسقيه مع السلطات والمنتقلين، ومن بين هذه الهيئات الإتحاد الوطني لسائقي سيارات الأجرة (UNACT)، الإتحاد العام للعمال الجزائريين (UGTA) اتحاد التجار والحرفيين (UGCA)، الإتحاد الوطني للناقلين (UNAT).<sup>1</sup>

**3-1) مهامها :**

- وضع استمارة التنقلات والتسعيرة حسب القانون.
- طلب وحفظ عقود الكراء ورخص سيارات الأجرة ووثائق طلب الإلغاء.
- تسجيل السائقين المساعدين مجاناً (les Doubleurs)
- تقديم شهادة الانخراط بالنسبة للحافلات والتي تسمح للمنخرطين بدفع 55 بالمائة فقط من تكاليف التأمين طبقاً للاتفاقيات المبرمة بين شركات التأمين والنقابات ( للناقلين الخواص، ناقلي البضائع، خدمات الجر).
- ملاحظة :** من شروط الانتساب لأعضاء النقابة أن يكون سائق سيارة أجرة.
- و من أهم المشاكل التي تواجهها النقابة يومياً:
- نقص كبير في محطات سيارات الأجرة.
- شكاوي يومية بعدم وجود أماكن للتوقف مع العلم أن القانون يُجيز لسيارات الأجرة التوقف للعجزة والمعاقين والنساء الحوامل مما يؤدي إلى مخالفات ضد أصحاب سيارات الأجرة.

**4) أدوات تخطيط النقل الحضري في الجزائر :**

تهدف مخططات النقل بشكل عام إلى إيجاد حلول شاملة وبعيدة المدى لمشاكل النقل كزيادة عامل الأمان والتقليل من حوادث المرور، وتحسين تدفق المرور وتقليص من حدة الاختناقات، والمحافظة على البيئة وتتمثل مخططات النقل الحضري في الجزائر على مخطط النقل ومخطط المرور:

**4-1) مخطط النقل :**

وهو بدوره ينقسم إلى ثلاث مستويات وهي:

- 4-1-1) المخطط الوطني للنقل:** ويحدد فيه الاتصالات عبر الطرقات والسكك الحديدية ذات المنفعة الوطنية والمنشآت الأساسية للنقل، كما يحدد الأعمال الواجب القيام بها فيما يخص الاستثمار ويضبط مخطط التمويل المتصل به، وإعداد هذا المخطط من صلاحيات الوزير ويتم على أساس مخططات النقل الولائية.
- 4-1-2) المخطط الولائي للنقل :** والذي تعدّه المصالح المختصة التابعة للولاية، ويحدده الوالي المختص إقليمياً بعد أخذ رأي لجنة التنسيق في الولاية، ويتم في هذا المخطط تحديد الاتصالات المنتظمة عبر الطرقات والسكك الحديدية ذات المنفعة المحلية، ويضبط المخطط التوجيهي للهياكل القاعدية، كما يحدد جميع الأعمال الواجب القيام بها فيما يخص الاستثمار في قطاع النقل .

<sup>1</sup> نقابات سيارات الأجرة والحافلات + تحقيق الباحث.

**4-1-3) مخطط النقل الحضري:** ويشمل إقليم بلدية أو إقليم عدة بلديات من نفس الولاية، ويتم فيه تحديد الاتصالات المنتظمة عبر الطرقات والسكك الحديدية في النقل الحضري وشبه الحضري والمنشآت الأساسية للنقل، كما يحدد النقل النوعي في الوسط الحضري وشبه الحضري.

- يضبط المخطط التوجيهي للمنشآت الأساسية للنقل، بالإضافة إلى تحديده لمختلف الأعمال الواجب القيام بها فيما يخص مختلف العمليات الاستثمارية المتعلقة بتنمية قطاع النقل.

**4-2) مخطط المرور:** هو أداة تنظيم وتسيير للمرور على المدى القريب (5 سنوات)، يهدف إلى تحقيق استغلال أمثل للعرض من هياكل وشبكات وحظيرة لتلبية الطلب على النقل للأفراد والسلع داخل المدينة، يقوم بتشخيص واقع المرور وتزويد السلطات بمجموعة من الأدوات التقنية والمنظمة التي تسمح بتحسين ظروف المرور على المدى القريب للمدينة باقتراح عمليات تهيئة على مفترقات الطرق، تنظيم المرور بالأضواء، تحديد وتعديل اتجاهات السير، ويهدف عموماً إلى تحقيق أكبر سيولة لحركة المرور من خلال:

- تنظيم وتهيئة المجال الذي يحتوي الحراك لتحسين أدائه بالنسبة للمركبات والمشاة.

- تحسين النقل للولوج إلى مراكز الخدمات والإدارات والمؤسسات.

- الرفع من عامل الأمان والتقليل من حوادث المرور لأقصى درجة.

- تحسين وزيادة فعالية النقل العام من خلال إعطاء الأولوية لحافلات النقل العام بتأمين ممرات خاصة وتحديد المواقع المناسبة لها مع تنويع أنماط النقل الحضري.

- تحديد مواقع الخدمات والأنشطة والأسواق في المدينة.

- إن أدوات التخطيط العمراني المعمول بها في الجزائر لا تراعي منظومة النقل بحيث تهتم بتحديد التدخلات العمرانية دون إعطاء توجيهات تخدم قطاع النقل الحضري، لذا يجب دمج أدوات تخطيط النقل الحضري مع المخططات العمرانية التوجيهية بالجزائر، وهذا لتكون أكثر فعالية في تسيير المدن في ظل تحديات التنمية المستدامة.<sup>1</sup>

**5) التنظيم المؤسسي للمرور بالجزائر:** إن تنظيم إدارة المرور في الجزائر لا يختص به قطاع أو هيئة واحدة، بل تتقاسم وتشترك في هذه المهام عدة مؤسسات لوزارات وهيئات على المستوى المركزي وذات امتداد على المستوى المحلي وعلى هذا الأساس تندرج فيما يلي مهام وصلاحيات كل قطاع.

**5-1) من حيث التشريع والتنظيم (صلاحيات وزارة النقل) وهي كالاتي:**

- التشريع: اقتراح مشاريع قوانين.

- التنظيم: إصدار كل النظم القانونية والإشراف على أعمال مختلف المجالس واللجان ذات الصلة.

- التكوين: اعتماد مدارس تعليم السياقة وتكوين المكونين .

- الدراسات والبحوث: الاحتياجات، المعايير والحلول.

<sup>1</sup> أ.م زيان محفوظ، أ خلفهوم كريم، أدوات التخطيط العمراني والنقل الحضري في ظل رهانات التنمية العمرانية المستدامة، دراسة حالة بوفاريك (ولاية البليدة)، الملتقى العربي حول إشكالية النقل الحضري والتنقلات الحضرية المستدامة، التحديات والحلول، جامعة باتنة، الجزائر 14-15 أكتوبر 2014، ص4-5.

- التوعية والتحسيس: القيام بحملات التوعية المرورية.
- منح مختلف رخص الاستغلال والنقل بصفة عامة.
- مخططات السير والنقل.
- المراقبة التقنية ( المؤسسة الوطنية للمراقبة التقنية للسيارات ).
- 5-2) من حيث تصميم الطرق والمنشآت الوطنية الكبرى وتشرف عليها المديریات تحت وصاية وزارة الأشغال الوطنية وهي كالاتي:**
  - إنجاز المشاريع الكبرى للطرق.
  - الصيانة والترميم.
  - الإشارات المرورية ورعايتها.
  - إحصاء ومعالجة النقاط السوداء.
  - التجهيزات الأمنية عبر الطرق الوطنية.
- 5-3) من حيث صلاحيات وزارة الداخلية والجماعات المحلية:**

تحت وصاية وزارة الداخلية والجماعات المحلية تقوم السلطات المحلية ( البلدية - الولائية) بمهمة توسيع شبكة الطرق داخل حدود الاختصاص المحلي مع رعايتها وصيانتها، وعند الضرورة شق الطرق الجديدة لفك العزلة عن بعض القرى والتجمعات السكنية، وتتم عملية التمويل للمشاريع تبعا لميزانية البلدية والولائية أو إعانات من خزينة الدولة.

  - المشاركة في إعداد كل النصوص ذات الصلة.
  - التمثيل في المجالس واللجان ذات الصلة.
  - الوثائق الرسمية المرتبطة بالمركبات والسائقين.
  - المشاركة في إعداد مخططات السير والنقل.
  - التكفل بصيانة الطرق البلدية والولائية.
  - شق طرق جديدة على المستوى المحلي.
  - التنظيم على المستوى المحلي.
  - المساهمة في التوعية والتحسيس.
- 5-4) من حيث المراقبة المرورية مصالح الأمن (الشرطة والدرك).**
  - المساهمة في إعداد النصوص والدراسات.
  - إعداد الإحصاءات وإنجاز مختلف الملفات.
  - تنظيم حركة المرور.
  - مراقبة المرور.
  - تأمين المرور.
  - قمع كل أشكال التجاوزات.

- المساهمة في التوعية والتحسيس.<sup>1</sup>

### ثانياً: المؤسسة العمومية لنقل المسافرين للشرق:

تعتبر المؤسسات الوطنية بمختلف أنواعها القاعدة الأساسية التي يُبنى عليها أساس واقتصاد الدولة وتتميّ به المجتمعات والأمم، وخصوصاً مؤسسات النقل التي تلعب دوراً فعالاً في الرّبط ما بين المدن، وسنتطرق في هذه الدراسة للمؤسسة العمومية لنقل المسافرين للشرق (TVE) والتي تعتبر ذات أهمية وطنية منذ إنشائها في أوائل الثمانينات اثر انبثاقها من المؤسسة الأم (SNTV) هي وأربع مؤسسات أخرى، بإستراتيجية ذات بعد اقتصادي وخدمي، في وقت كان الاستثمار في النقل من صلاحيات الدولة فقط، وسنقوم بدراسة هذه المؤسسة بدءاً بتقسيمها الداخلي وطريقة تسييرها ومختلف هياكلها وتطور حظيرتها وفئات عمّالها وهي كالاتي:

**1) ظهور المؤسسة العمومية لنقل المسافرين للشرق (TVE):**

ظهرت هذه المؤسسة وفق المخطط الخماسي الذي جاء في المرسوم المؤرخ في 1983/05/07 لإعادة هيكلة المؤسسة الوطنية لنقل المسافرين (SNTV) وتقسيمها إلى خمس مؤسسات لنقل المسافرين ما بين المدن وسط (TVC)، وغرب (TVG)، والجنوب غربي (TVSO)، والشرق (TVE)، والجنوب الشرقي (TVSE)<sup>2</sup>، وهي مؤسسة تشغل على الخطوط الطويلة (ما بين الولايات والمدن). وهذا التقييم كان محاولة لإزالة المركزية، ويهدف إلى تجميع هذه المؤسسات بالشخصية المعنوية والاستقلالية في البرمجة والتسيير والخضوع للقانون التجاري، إلا أنّ المؤسسة العمومية لنقل المسافرين وسط كلفت بمجموعة من المهام من بينها: تمويل الشركات بقطع الغيار وتسيير ديون الاستثمار، وتسيير عملية توزيع الوسائل ما بين المؤسسات الخمس حيث وجدت نفسها مكلفة بتحقيق مهمتين أساسيتين هما:

- تحقيق مردودية كمؤسسة اقتصادية.

- تحمّل مسؤولية النقل على مستوى البلاد.

مما صعب في مهمتها وأصبحت مجرد تسمية أخرى للمؤسسة الأم (SNTV) .

كما صرّح المدير العام أنّ المؤسسة لم تستفد من أيّ تطهير مالي، ووزّنت تركّة ثقيلة تمثّلت في انجاز مراكز صيانة لم تستطع جني ثمارها بعد أن زال احتكار القطاع العمومي لنقل المسافرين سنة 1988. ممّا جعلها تتقلص عاما بعد عام، لكنّها رغم ذلك حافظت على توازنها منذ سنة 2005 واستطاعت أن تقتني 12 حافلة مستوردة و 12 حافلة جديدة سنة 2008-2009.<sup>3</sup>

و بظهور مؤسسات النقل الحضري وشبه الحضري قامت بالاستيلاء على مراكز الصيانة التي أنشأتها المؤسسة بأرضيتها واستولت على ملكيتها ممّ قلّص من عدد العمال كثيراً.

<sup>1</sup> عيسى محمد نايلي، التنظيم المؤسّساتي للمرور بالجزائر ودور الأمن الوطني، ندوة التجارب العربية والدولية في تنظيم المرور، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية بالتعاون مع وزارة النقل الجزائرية الطبعة الأولى الرياض سنة 2010، ص 182-183-184 بالتصرف.

<sup>2</sup> المؤسسة العمومية لنقل المسافرين للشرق، 2014.

<sup>3</sup> جريدة النصر 8 أكتوبر 2010.

2) الإمكانات العمالية: تتمتع المؤسسة بعدد معتبر من الفئات العمالية (إطارات، مستخدمين، عمال) لكنها في تناقص وتذبذب مستمر والجدول التالي يوضح ذلك:

### جدول رقم (05) تدهور عدد الموظفين من 2001 إلى 2006.

المهنة الفئات	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2014
المجموع	871	798	755	649	523	392	289

المصدر : المديرية العامة للمؤسسة العمومية لنقل المسافرين للشرق 2014+ معالجة الباحث.  
من خلال الجدول السابق نلاحظ تقلصا في عدد العمال في هذه المؤسسة التي إنطلقت بـ 4000 موظف سنة 1984 لتصل إلى 871 موظف، ثم يواصل العدد في التقلص ليصل إلى 392 عامل سنة 2006، أما في سنة 2014 فقدر بـ 289 عامل موزعين على 3 وحدات سطيف، سكيكدة وبسكرة بالإضافة إلى المديرية الجهوية بقسنطينة رغم أن نسبة المستغلين هو النصف.

إدخال نمط جديد من التوظيف لهذه المؤسسة بالتعاقدات فقط دليل على عدم توازن المؤسسة، ورغم ذلك لايزال العدد في تناقص مستمر حسب المدير المركزي لهذه المؤسسة جراء العوائد المالية الضعيفة لأن المؤسسة خاضعة للقانون التجاري والشكل التالي يوضح التناقص المستمر من سنة (2001-2014).  
أما بالنسبة للحافلات فلقد ابتدأت المؤسسة بحوالي 900 حافلة عند إنشائها، تنشط بصفة عادية في الولايات الشرقية ابتداء من قسنطينة التي لها الأولوية باعتبارها عاصمة الشرق وأكثر منطقة مستقطبة لمختلف الشرائح الاجتماعية في الشرق، لكنّها هي الأخرى عرفت ركوداً وتذبذباً ونقصاً كبيراً في عدد الحافلات، والجدول الآتي يبين تطور حظيرة وعمر الحافلات ونوعها.

### جدول رقم (06) : تطور وعمر ونوع حظيرة الحافلات للمؤسسة.

سنة الحافلة	2001		2002		2003		2004		2005		2006	
	العمر	العدد	العمر	العدد	العمر	العدد	العمر	العدد	العمر	العدد	العمر	العدد
المجموع	19	245	20	245	21	244	22	238	29	238	24	177

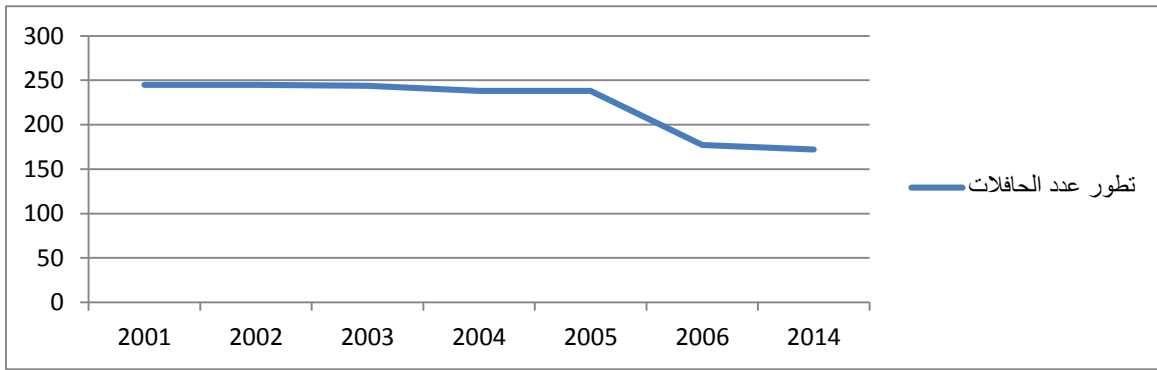
المصدر : المديرية العامة للمؤسسة العمومية لنقل المسافرين للشرق 2014+ معالجة الباحث.  
من خلال هذا الجدول لاحظنا أن العدد الإجمالي للحافلات في تناقص مستمر من 245 حافلة سنة 2001 إلى 178 حافلة سنة 2006؛ أي خلال 6 سنوات فقط نقصت حظيرة الحافلات بـ 68 حافلة وهذا قبل اقتناء المؤسسة لحافلات جديدة، لكن رغم الاقتناءات الجديدة تبقى غير كافية؛ لأنّها نقطية وغير كافية بالنسبة لحجم المؤسسة الذي يعتبر جهوياً فاقتناء حافلات تعدد على أصابع اليد لا تليق ولا تفي بالغرض؛ لأنّ الحظيرة في تدهور مستمر، حيث يقدر عمر الحظيرة سنة 2001 بـ 19 سنة ويستمر العمر المتوسط

للحظيرة بالزيادة كل سنة إلى أن يصل إلى 23 سنة وهي حالة كارثية و متدهورة فيما يخص مؤسسة وطنية؛ أي أن الحظيرة قديمة 100 % حتى سنة 2006.

أمّا في سنة 2014 فاستمرت الحظيرة في التناقص رغم ضمّ حافلات جديدة مثل طويوتا، كواستر وهيونداي (Hyundai, Toyota coaster).

و الشكل التالي يوضح تطور حظيرة الحافلات .

شكل رقم (02): تطور حظيرة الحافلات للمؤسسة



المصدر : معالجة الباحث انطلاقاً من المعطيات السابقة

يعتبر هذا العدد من الحافلات ضئيلاً جداً بالمقارنة مع مؤسسة بهذا الحجم الجهوي، وينتظر من المسؤولين عن هذه الشركة التفاتة للخروج من دائرة القَدَم والديون باتجاه الحدّثة والتّنويع، من أجل تقديم خدمة نوعية للمنتقلين.

والجدول الآتي يبين الحظيرة الحالية وتوزيعها عبر الوحدات

جدول رقم(07): توزيع الوحدات لسنة 2014

مجموع الحظيرة (التابعة لقسنطينة)			سكينة			بسكرة			سطيف			الوحدة
حافلات موجهة للإصلاح	حافلات موقفة	حافلات	حافلات موجهة للإصلاح	حافلات موقفة	حافلات	حافلة موجهة للإصلاح	حافلات موقفة	حافلات	حافلة موجهة للإصلاح	حافلات موقفة	حافلات	نوع الحافلة
4	15	153	2	3	89	1	8	33	1	4	31	المجموع

المصدر : المديرية العامة للمؤسسة 2014 + معالجة الباحث

يتبيّن لنا من خلال هذا الجدول أنّ عدد الحافلات الكلي هو 172 حافلة حيث نجد 153 منها في حالة عمل، و 15 حافلة متوقفة لأسباب عدّة منها الأعطال الميكانيكية والحوادث المرورية أو القَدَم و 4 حافلات مقترحة للإصلاح.

## خلاصة المبحث الثاني:

"من خلال تناول الإطار التشريعي 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"<sup>1</sup>. ومن خلال هذا المبحث استخلصنا مايلي :

✓ مرور سياسة الدولة بثلاثة مراحل: من الاحتكار إلى الخصخصة، ثم العودة تدريجيا من خلال (ETC) المؤسسات الوطنية للنقل الحضري.

✓ إصدار قوانين ومراسيم تنفيذية تعمل على خصخصة قطاع النقل وتقديم تسهيلات الأمر الذي زاد في حجم الاستثمار في النقل الحضري وشبه الحضري والريفي وما بين المدن.

✓ انعكاس السياسة الوطنية للنقل على سياسة النقل لولاية قسنطينة والتي عرفت زيادة كبيرة على مستوى الحافلات بعد مرحلة 1988.

✓ عدم تسجيل أيّ زيادة في رخص سيارات الأجرة منذ 1988 لولاية قسنطينة وظهر مرسوم 2001 المؤرخ في 7 شوال 1421 الموافق لـ 2 يناير 2001 الذي يُشرّع إنشاء شركات لسيارات الأجرة.

✓ بالرغم من الإمكانيات التي تتوفر عليها مؤسسة نقل المسافرين للشرق (TVE) سواء في الإمكانيات البشرية أو في حظيرتها إلا أنّها في تدني وتذبذب ملحوظ، ابتداءً من العمالة التي تناقصت بشكل كبير حيث تناقصت من 871 عامل سنة 2001 لتصل في سنة 2014 إلى 289 عامل نصفهم متعاقدون بصفة مؤقتة، أمّا بالنسبة لعدد وعمر الحظيرة فهي الأخرى تتلاشى تدريجيا فلقد انطلقت المؤسسة بحوالي 900 حافلة جديدة عند إنشائها حسب إحصائيات المؤسسة لتتناقص سنة 2014 وتبلغ 172 حافلة. بالإضافة لكلّ هذا فقد تمّ استيلاء مؤسسات النقل الحضري على مناطق الورشات الخاصة بالمؤسسة وحتى العمال ذوي الخبرة. ويبقى الحلّ موجوداً بتظافر كل من الحكومة والسلطات المختصة المحلية لتدعيم هذه المؤسسة ذات البعد الإقليمي والاستراتيجي المقدمّة لخدمة المواطن واخراجها بوجه جديد ومنظور اقتصادي وتنافسي حديث يتماشى وتطلعات المواطن والعمال على حد سواء، وبإزالة ديونها والقضاء على الحظيرة القديمة وإعادة هيكلة وادماج هذه المؤسسة لتستطيع منافسة القطاع الخاص.

✓ إشراف عدّة هيئات على قطاع النقل الجماعي حيث تسهر على تسييره وتطويره، لكنها غير متجانسة ومكملة لبعضها البعض فكل هيئة منعزلة بذاتها، وأكبر دليل على ذلك هو حالة الفوضى التي تسود القطاع، وحالة الطرقات المهترئة.

كبيش عبد الحكيم، مصدر سابق، ص 145.<sup>1</sup>

## المبحث الثالث : مشاكل المرور وحوادث السير .

## تمهيد :

تعتبر حركة السير داخل المدينة أو خارجها عاملاً رئيسياً يؤثر مباشرة على مستعملي النقل سواء الحافلات الجماعية أو سيارة الأجرة أو السيارة السياحية، ومن أهم الأسباب التي تؤثر في حركة السير وحوادث المرور التي تعتبر من أهم الآثار الناتجة عن ظاهرة الازدحام المروري الرهيب خاصة في المدن الكبرى، كما أنها تمثل عبئاً اقتصادياً يثقل الاقتصاد الوطني في الدول التي ترتفع فيها حوادث المرور .

إن حوادث المرور من الأسباب الأولى لوفاة ملايين الأشخاص سنوياً وخاصة فئة الشباب، حيث إن الآثار الاقتصادية للحوادث لا تقتصر على الوفيات بل أيضاً تؤدي إلى عجز كلي أو جزئي زيادة على تكلفة المركبات والممتلكات، والضرر الذي يسببه توقف السير لفترة معينة واعاقة انسيابه، فغلق طريق رئيسي لمدينة يمكن أن يؤدي الى اختناق مروري هائل، خاصة في أوقات الذروة والعمل .

وفي الجزائر تجلت بوادر مشجعة وعلى وجه الخصوص ماسطرته وزارة الاشغال العمومية من برامج تدخل ضمن تحديث شبكة الطرق والمنشآت القاعدية، وفي نفس السياق بادرت وزارة النقل باقتراح مشروع لتعديل القانون 01-14 ممّا نتج عنه صدور القانون 04-16 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004 م، وكذا المرسوم التنفيذي رقم 381 المتعلق بقواعد حركة المرور الصادر بتاريخ 28 نوفمبر 2004، والذي اُتسم بصرامة أكثر خاصة في مجال ردع المخالفات. وبالرغم من ذلك فإنّ المعاينة الحالية لواقع مشاكل المرور وتنظيمه تستدعي المزيد من تضافر الجهود بين كل الشركاء لوضع السياسة الوطنية حيز التطبيق، وذلك بالارتكاز على استراتيجية واضحة المعالم، قابلة للتجسيد العملي بمعنى إيجاد سبل معالجة واقعية متماشية وطبيعة الاستراتيجية المستقبلية لتطور الاقتصاد والمدينة وإيجاد بدائل للتطوير والتنفيذ والمعالجة الدائمة وليست الظرفية المحدودة بالزمان والمكان.<sup>1</sup>

وستنطلق في هذا المبحث لدراسة أعداد المخالفات حسب الغرامات الجزافية، تطور الحوادث المرورية، توزيع الضحايا حسب السنّ والجنس، توقيت عدد الحوادث حسب أيام الأسبوع والنقاط السوداء في مدينة قسنطينة. وأهمّ المخالفات الخطيرة المؤدية إلى حوادث المرور، كل ذلك من أجل محاولة التحكم والتقليل من الحوادث التي تزهق يومياً أرواح المواطنين وتعيق البعض منهم وتتسبب في اغلاق الطرقات .

الاخضر عمر دهيمي، مرجع سابق، ص 1-2.<sup>1</sup>

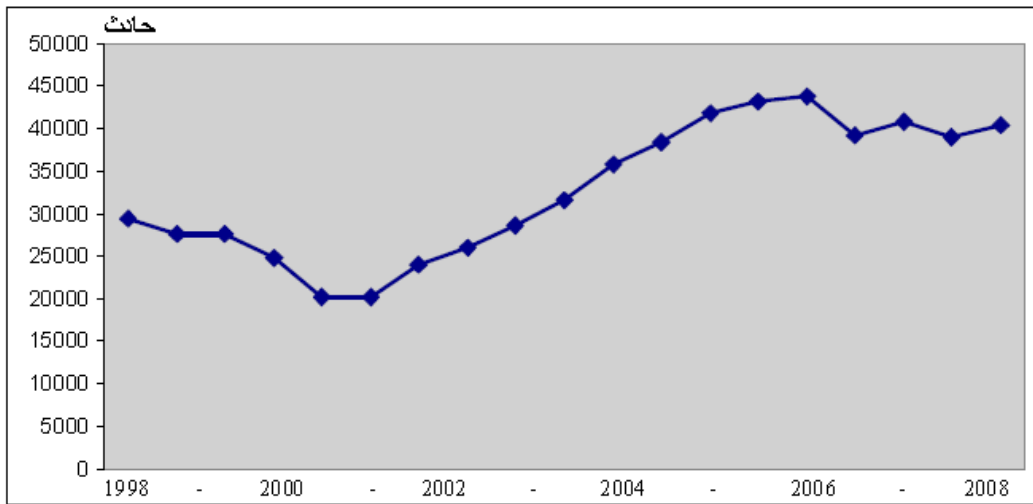


## 1) الأمن المروري في الجزائر:

رغم التّعدّلات الجديدة في قانون المرور وما جاءت به من تشديد العقوبات على المخالفين، فإنّ التوعية والتحسيس عمل مهم في ترسيخ الثقافة المرورية لإيجاد صيغة توافقية بين الإنسان والمركبة والطريق. وحسب الدّراسة الإحصائية لحوادث المرور التي أعدّها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، فإنّ عدد الحوادث بلغ سنة 2008 على المستوى الوطني 40481 حادثاً، خلّفت في مجملها 64708 جريحا و4422 قتيلا.

والشكل المرفق يبرز النّمو الكبير لحوادث المرور في العشريّة الأخيرة ما يجعل الوضعيّة تستدعي التفكير الجدّي لوضع آليات فاعلة تحدّ من الخسائر البشريّة والاقتصاديّة والنّفسية التي تتكبّدها الجزائر من هذه الظاهرة.<sup>1</sup>

شكل رقم (03): توطر عدد حوادث المرور في الجزائر في الفترة 1998-2008.



المصدر: كبيش عبد الحكيم مصدر سابق، ص 156.

و الجدول الآتي يبيّن التوزيع الجغرافي للحوادث حسب المناطق الحضرية:

جدول رقم (08) : توزيع عدد الحوادث الحضرية حسب الولايات لسنة 2008

المرتبة	الولاية	عدد الحوادث	النسبة
1	لازجائر	144	8,2%
2	سقنظنية	93	5,3%
3	لامسيلة	71	4,0%
4	طسيف	71	4,0%
5	لتمسنا	68	3,9%

المصدر: كبيش عبد الحكيم مصدر سابق، ص 158.

من خلال ما بيّنه الجدول جاءت قسنطينة في المرتبة الثانية وطنيا من حيث عدد الحوادث بـ 930 حادث بنسبة 5,3% وهي نسبة عالية جداً، وطنيا وخطيرة فيجب علينا تّوخي الحيطة ومحاولة تدارك الوضع.

كبيش عبد الحكيم، مصدر سابق ص 154.<sup>1</sup>

## 2) المخالفات المرورية لولاية قسنطينة:

تعتبر المخالفات المرورية من أهم الأسباب المؤدية لحوادث المرور وتعطيل حركة السير والاولوية، وتعتمد الحكومة على اعتماد الغرامات الجزافية وسحب رخص السياقة لردع ومحاولة التقليل من المخالفات المرورية، والجدّول الآتية تلخّص فئة المخالفات حسب الغرامات الجزافية ابتداءً من سنة 2013 إلى 2016 للولاية ككلّ وهذا راجع لإنعدام المعطيات حسب كلّ بلدية.

جدول رقم (09): ملخص لفئة المخالفات حسب الغرامات الجزافية وأعدادها لسنة 2013 و 2014.

2014			2013			السنة فئة المخالفات
المجموع	المخالفات غير المسددة	المخالفات المسددة	المجموع	المخالفات غير المسددة	المخالفات المسددة	
1785	312	1473	2373	478	1895	2500 – 2000
1126	162	964	2219	430	1789	3000 – 2000
19884	2751	17133	27995	5135	22860	4000 – 2000
7915	261	7654	1944	321	1623	6000 – 4000
30710	3486	27224	34531	6364	28167	المجموع

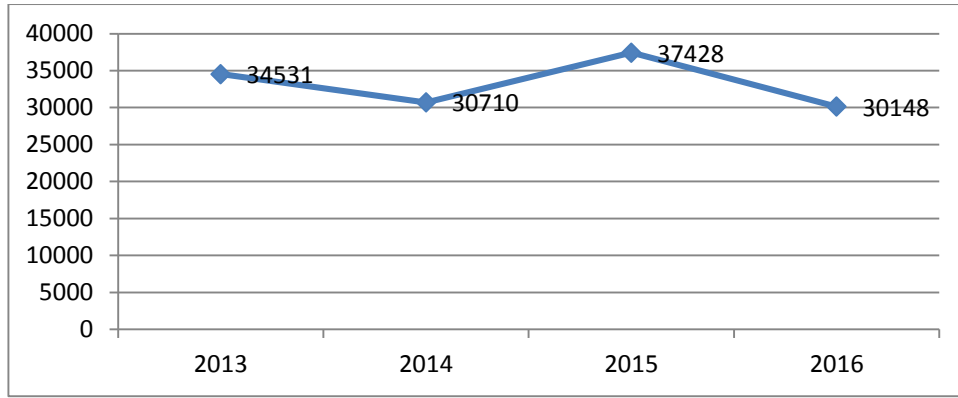
المصدر : المديرية العامة للأمن الوطني (وحدة حماية الطرقات والمرور) 2014+ معالجة الباحث.

جدول رقم (10): ملخص لفئة المخالفات حسب الغرامات الجزافية وأعدادها لسنة 2015 و 2016.

2016			2015			السنة فئة المخالفات
المجموع	المخالفات غير المسددة	المخالفات المسددة	المجموع	المخالفات غير المسددة	المخالفات المسددة	
2268	418	1850	2977	524	2453	2500 – 2000
1073	170	903	1745	323	1422	3000 – 2000
24666	4561	20105	30535	4084	26451	4000 – 2000
2141	277	1864	2171	286	1885	6000 – 4000
30148	5426	24722	37428	5217	32211	المجموع

المصدر : المديرية العامة للأمن الوطني (وحدة حماية الطرقات والمرور) 2016+ معالجة الباحث.

## شكل رقم (04): تطور المخالفات حسب الغرامات الجزائية واعدادها (2013 - 2016).



المصدر : الباحث اعتمادا على المعطيات السابقة.

من خلال المنحنى البياني الظاهر في الشكل لاحظنا تذبذباً ملحوظاً في عدد المخالفات المرورية، حيث ارتفعت إلى أقصاها في سنة 2015 لتصل إلى ذروتها بعدد قدر بـ 37428 مخالفة، ثم انخفضت في سنة 2016 لتصل إلى 30148 وهو عدد رهيب بالنسبة لمدينة أقل ما يقال عنها أنها عاصمة الثقافة العربية. وفيما يخص الغرامات الجزائية لفئة المخالفات الأعلى فهي من (2000-4000 دج) وهي من الغرامات الخطيرة التي غالبا ماتوذي إلى سحب رخصة السياقة.

ومن بين ما تُبينه الجدول السابقة لفئة المخالفات للغرامات الجزائية هناك أعداد كبيرة تم سحب رخص سياقتها وهي كالتالي:

### (3) الإحصائيات المتعلقة بسحب رخصة السياقة للولاية: وهي مبينة في الجدول الآتي:

جدول رقم (11): الإحصائيات المتعلقة بسحب رخصة السياقة (2010 - أكتوبر 2014).

السنوات	2010	2011	2012	2013	2014
العدد	5794	2759	2412	2800	3207

المصدر :المديرية العامة للأمن الوطني، وحدة حماية الطرقات والمرور UPRC، (مكتب سحب رخص السياقة) 2014 + معالجة الباحث.

### (4) الجرح المرورية:

تعتبر الجرح المرورية من أهم المخالفات وأكثرها تعقيدا، حيث غالبا ماتكون نتيجة حادث مروري متبوعة بسحب فوري لرخصة السياقة وغرامة جزافية وإرسال ملف مرتكب الجرح الى المحكمة والى مديرية النقل للولاية، خاصة إذا كان مرتكب الجرح سائقاً لوسائل النقل الجماعي (حافلات وسيارات أجرة) أو مايعرف بالجرح التنسيقية والتي تكون غالبا بسبب إنشاء وسيلة نقل المسافرين دون رخصة، عدم احترام نقاط المحطات، هيئة غير لائقة، عدم اتمام العلامات المميزة لسيارة أجرة، تغيير المسلك، بطاقة العداد الميتولوجي، انعدام شروط النظافة، عدم التصريح بالمركبة لدى مديرية النقل، تأخير توزيع التذاكر، رفض أداء الخدمة، انتهاء

صلاحية بطاقة المسارات، تغيير مركز الاستغلال، إنعدام القابض، الرقم الجانبي المغناطيسي، وجود عقوبة إدارية، قيادة سيارة أجرة من طرف شخص غير مؤهل، الزيادة في عدد الركاب، الزيادة في التسعيرة). وبالنسبة للإحصائيات المتعلقة بالجنح التنسيقية فهي في تذبذب حيث بلغت ذروتها في سنة 2010 بعدد قُدِّر بـ 2674 جنحة تنسيقية خاصة بالحافلات وسيارات الأجرة ليصل في 2014 الى 1108 جنحة ويبلغ ذروته مرة أخرى في سنة 2016 بـ 2283 جنحة ويبقى العدد مرتفعا ورهيبا، والجدول التالي يوضح ذلك:

جدول رقم (12) : الإحصائيات المتعلقة بالسُّبب للجنح المرورية والتنسيقية .

السنوات	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
الجنح المرورية	551	309	410	399	309	447	400
الجنح التنسيقية	2674	1533	1044	1250	1108	1591	2283

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني (مكتب الجنح المرورية) 2016 + معالجة الباحث.

### 5) تطور ضحايا الحوادث المرورية في ولاية قسنطينة (2010 - 2016):

تعتبر قضية ضحايا الحوادث المرورية من أهم القضايا التي تحصد عشرات الآلاف من الموتى والجرحى وما تسببه من إعاقات نفسية وجسدية سنويا والتي تثقل كاهل الحكومة وتملأ قاعات المحكمة بالملفات ناهيك عن الخسارة في الممتلكات والعتاد وسنتطرق من خلال هذه الجدّاول لدراسة توزيع الضحايا القتلى والجرحى، حسب الجنس ابتداءً من سنة 2010 الي سنة 2016 من خلال الجدّاول الآتية:

جدول رقم (13): توزيع الضحايا حسب السن والجنس (2010-2011)

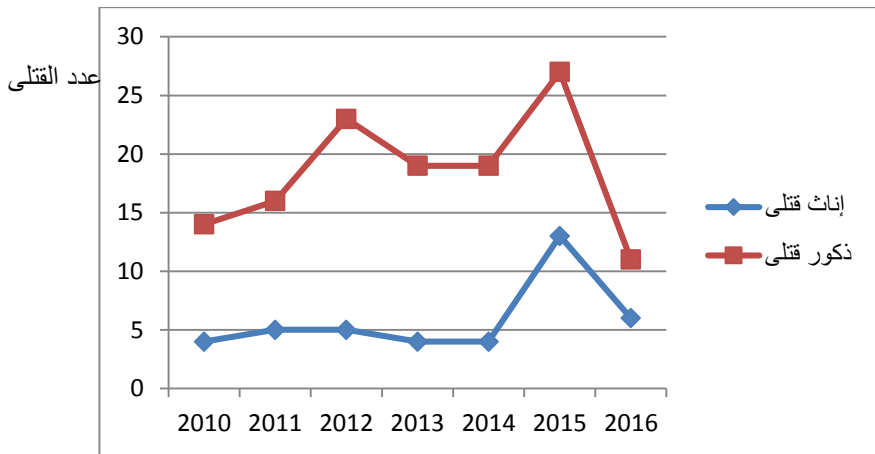
السنة	ذكور قتلى	إناث قتلى	المجموع	ذكور جرحى	إناث جرحى	المجموع
2010	14	04	18	531	245	776
2011	16	05	21	673	284	957
2012	23	05	28	589	199	788
2013	19	04	23	510	522	732
2014	19	04	23	432	171	603
2015	27	13	40	283	111	394
2016	11	06	17	318	126	444

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني وحدة حماية الطُّرقات والمرور (UPRC) 2016 + معالجة

الباحث

**ملاحظة:** 30 حادث مرور جسماني متبوع بجنحة الفرار والسائق مجهول الهوية لسنة 2010، و 64 حادث لسنة 2011 و 44 لسنة 2012، و 40 حادث أيضا لسنة 2013، أمّا لسنة 2014 فقد وصل إلى 28 حادث.

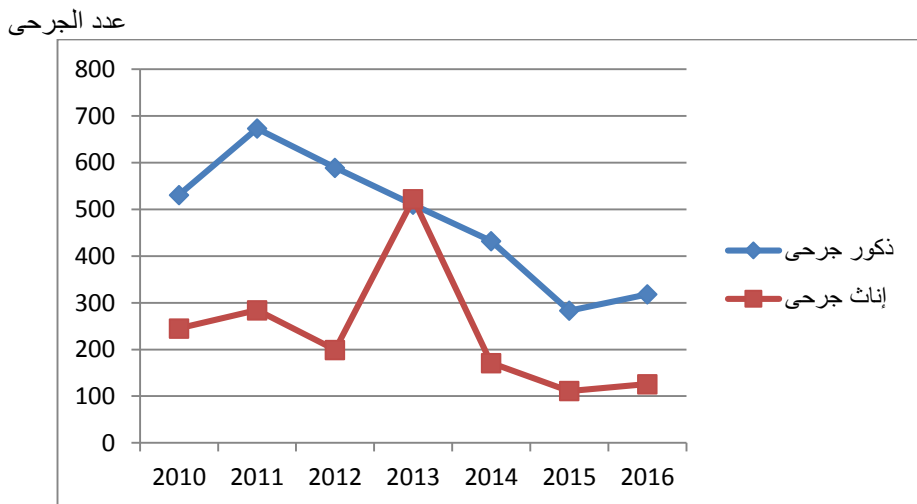
شكل رقم (05): تطور عدد الضحايا القتلى حسب الجنس (2010-2016)



المصدر : معالجة الباحث إنطلاقاً من المعطيات السابقة

من خلال الجداول السابقة والشكل رقم (05) نستنتج أنّ هناك ازدياداً في حوادث المرور القاتلة ابتداءً من سنة 2010 الى 2015 بالنسبة لفئة الذكور والإناث، حيث ارتفعت من 18 قتيلاً سنة 2010 لتبلغ 40 قتيلاً في سنة 2015 ثم تتراجع لتبلغ 17 قتيلاً في سنة 2016.

شكل رقم (06): تطور عدد الضحايا الجرحى حسب الجنس (2010-2016)



المصدر : معالجة الباحث إنطلاقاً من المعطيات السابقة.

من خلال الشكل رقم (06) الذي يبيّن تطور عدد الضحايا الجرحى حسب الجنس ابتداءً من سنة 2010 إلى 2016، فبالنسبة لفئة الذكور فقد ارتفع عدد الضحايا الجرحى من 531 جريحاً سنة 2010 ليبلغ ذروته سنة 2011 بـ 673 جريحاً ثم يستمر في النزول ليبلغ سنة 2015 بـ 283 جريحاً، أمّا بالنسبة لفئة الإناث فهي في تذبذب مستمر فالعدد في تصاعد وتنازل مستمر وهو نتيجة لدخول النساء عالم السيارات وقد بلغ

أعلى عدد للإناث الجرحى سنة 2013 بـ 522 جريحة وهو عدد مرتفع جداً حيث أنه تعدى عدد الرجال الجرحى لينخفض سنة 2015 ويصل إلى 111 جريحة.

وتبقى قضية الحوادث المرورية الجسمانية المتبوعة بالفرار قضية تؤرق العام والخاص من عائلات وأمن. إذا فالتوعية أساسية والحياة والحذر واجب، فيجب علينا كافة التعاون والتناسق من أجل وضع حد لهذه الظاهرة والحث على ضرورة تحمل المسؤولية، حيث بلغ عدد الحوادث الجسمانية المتبوعة بالفرار 206 حادث من سنة 2010 إلى 2014 .

#### (6) توزيع مركبات النقل الجماعي المتورطة في الحوادث المرورية المؤدية للقتل والجرح (2010-2016)

:

جدول رقم (14): توزيع مركبات النقل الجماعي المتورطة في الحوادث المرورية (2010-2016) .

نوع مركبات النقل الجماعي	حافلات	سيارات أجرة	المجموع
2010	35	20	55
2011	42	26	68
2012	27	24	51
2013	16	13	29
2014	32	13	45
2015	38	08	46
2016	16	12	28

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني وحدة حماية الطرقات والمرور (UPRC) 2016 + معالجة الباحث.

من خلال الجدول رقم (14) الذي يبين توزيع مركبات النقل الجماعي المتورطة في الحوادث المرورية المؤدية للقتل والجرح، يتضح لنا أنها في تذبذب مستمر حيث بلغت ذروتها في سنة 2011 بـ 68 حادث وتراجعت إلى أدنى نسبة لها في سنة 2016 بـ 28 حادث.

#### (7) توقيت الحوادث حسب أيام الأسبوع المؤدية للقتل والجرح:

تعتبر معرفة التوقيت والأيام التي تقع فيها الحوادث بمثابة مرجع أساسي وعنصر مكمل لمعرفة أسباب الحوادث للقيام بدراسات للحد والتقليل منها، ومعرفة الأيام والتوقيت اللذان تكثر فيهما الحوادث؛ لإعطاء تفسير كامل وشفافي وحلول ناجعة. ومن خلال الجداول الآتية سنتطرق إلى توزيع توقيت الحوادث حسب الأيام ابتداءً من سنة 2010 إلى 2014.

## جدول رقم (15): توزيع توقيت عدد الحوادث حسب أيام الأسبوع (2010-2011).

2011								2010								التوقيت الأيام
المجموع	21سا إلى 00سا	18سا إلى 21سا	15سا إلى 18سا	12سا إلى 15سا	09سا إلى 12سا	06سا إلى 09سا	00سا إلى 06سا	المجموع	21سا إلى 00سا	18سا إلى 21سا	15سا إلى 18سا	12سا إلى 15سا	09سا إلى 12سا	06سا إلى 09سا	00سا إلى 06سا	
82	04	15	18	17	25	0	03	57	04	09	22	08	14	0	0	السبت
87	12	11	22	17	22	0	03	82	06	09	25	17	24	1	0	الأحد
113	13	15	29	23	31	1	01	87	03	14	23	20	26	1	/	الاثنين
110	08	13	34	28	26	1	/	86	02	15	21	20	27	1	0	الثلاثاء
106	06	19	32	20	26	1	02	91	05	17	26	22	20	1	0	الأربعاء
114	11	20	37	18	23	0	05	80	4	14	21	14	26	1	0	الخميس
60	08	11	16	11	12	0	02	51	2	08	16	13	12	0	0	الجمعة
672	62	10	18	13	16	3	16	534	26	86	15	11	14	5	0	المجموع

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني وحدة حماية الطرقات والمرور (UPRC) + معالجة الباحث.

من خلال الجداول السابقة يتضح لنا جلياً أنّ عدد الحوادث ينخفض في أيام العطل الأسبوعية ويرتفع في أيام العمل العادية لسنة 2010 و 2011 على التوالي حيث في سنة 2010 ترتفع من 57 حادث يوم السبت لتصل إلى ذروتها يوم الأربعاء إلى 91 حادث ثم تعود لتتخفف يوم الجمعة بـ 51 حادث، أمّا بالنسبة لسنة 2011 فترتفع من 82 حادث يوم السبت لتصل إلى ذروتها الخميس بـ 114 حادث ثم تعود للانخفاض يوم الجمعة بـ 60 حادث، أمّا بخصوص توقيت الحوادث لسنة 2010 فهي مرتفعة في ساعات الذروة في الصباح ومنتصف النهار والمساء، وتتخفف من المساء في الساعة 21 إلى الساعة 09 صباحاً ، ومن الملاحظ جلياً أنّ توقيت الحوادث يزيد ويبلغ ذروته صباحاً وفي منتصف النهار ومساءً أي في ساعات الذروة .

جدول رقم (16): توزيع توقيت عدد الحوادث حسب أيام الأسبوع (2012-2013).

2013								2012								التوقيت أيام الأسبوع
المجموع	21سا	18سا	15سا	12سا	09سا	06سا	00سا	المجموع	21سا	18سا	15سا	12سا	09سا	06سا	00سا	
	إلى 00سا	إلى 21سا	إلى 18سا	إلى 15سا	إلى 12سا	إلى 09سا	إلى 06سا		إلى 00سا	إلى 21سا	إلى 18سا	إلى 15سا	إلى 12سا	إلى 09سا	إلى 06سا	
53	05	09	09	04	14	09	03	80	06	13	19	19	17	05	01	السبت
75	03	07	18	12	23	09	03	116	11	17	30	23	20	11	04	الأحد
74	05	11	15	22	13	07	01	76	03	11	17	18	16	06	05	الاثنين
78	09	08	23	18	13	06	01	87	08	14	18	19	10	15	03	الثلاثاء
105	04	17	21	18	34	06	05	94	07	10	24	25	11	14	03	الأربعاء
88	03	13	20	19	18	11	04	99	09	13	32	18	19	07	01	الخميس
62	05	11	16	11	11	02	06	63	08	08	07	12	20	04	04	الجمعة
535	34	76	122	104	126	50	23	615	52	86	147	134	113	62	21	المجموع

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني ووحدة حماية الطرقات والمرور (UPRC) + معالجة الباحث.  
من خلال الجدولين السابقين لسنتي 2012 و 2013 المبيانان لتوزيع وتوقيت الحوادث المؤدية للقتل والجرح حسب أيام الأسبوع، يتضح لنا أن عدد الحوادث ينخفض في أيام العطل الأسبوعية (الجمعة، السبت) ويرتفع في أيام العمل العادية، وبالنسبة لتوقيت الحوادث يتناقص في الساعات الأولى للنهار وليلا ويزيد و يبلغ ذروته ابتداءً من الساعة 9 صباحاً إلى الساعة 06 مساءً، أي في أوقات الذروة والاختناق المروري. وفي سنة 2012 ارتفع عدد الحوادث يوم السبت من 80 حادثاً لتبلغ الذروة يوم الأحد بـ 116 حادثاً، وانخفضت تدريجياً لتصل إلى 63 حادثاً يوم الجمعة. أمّا في سنة 2013 بلغ العدد 53 حادثاً يوم السبت ليرتفع إلى الذروة يوم الأربعاء بـ 105 حادثاً، ثم يعود للتزول تدريجياً لتبلغ 62 حادثاً يوم الجمعة. وبالرجوع لتوقيت الحوادث لسنة 2012، فهي منخفضة في الساعات الأولى من الصباح وليلا حيث ترتفع من 21 حادثاً من الساعة 00 ليلاً إلى الساعة 06 صباحاً لترتفع تدريجياً وتبلغ 147 حادثاً ابتداءً من الساعة 15 مساءً إلى الساعة 18 مساءً ثم تعود للإنخفاض. وفي سنة 2013 كانت منخفضة أيضاً في الساعات الأولى من الصباح وليلا. ويُذكر أن التوقيت الذي يستحوذ على أكبر عدد من الحوادث هو من الساعة 9 صباحاً إلى منتصف النهار بـ 126 حادثاً.



## جدول رقم (17): توزيع توقيت عدد الحوادث حسب أيام الأسبوع (2014)

2014								التوقيت أيام الأسبوع
المجموع	21سا إلى 00سا	18سا إلى 21سا	15سا إلى 18سا	12سا إلى 15سا	09سا إلى 12سا	06سا إلى 09سا	00سا إلى 06سا	
124	13	21	31	18	17	17	07	السبت
125	05	19	34	16	32	13	06	الأحد
142	14	16	33	35	23	14	07	الاثنين
135	13	19	38	36	20	08	01	الثلاثاء
164	08	26	33	35	46	08	08	الأربعاء
153	06	25	35	34	27	20	06	الخميس
93	08	15	24	15	19	05	07	الجمعة
936	67	141	228	184	184	85	42	المجموع

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني وحدة حماية الطرقات والمرور (UPRC) + معالجة الباحث.

من خلال الجداول السابقة لسنوات (2010، 2011، 2012، 2013) لاحظنا أن أيام الحوادث المؤدية إلى القتل والجرح تنخفض في أيام العطل الأسبوعية وترتفع في أيام العمل العادية. وبالنسبة لتوقيت الحوادث فتتناقص في الساعات الأولى من النهار وليلا وتزيد وتبلغ ذروتها ابتداءً من الساعة 09 صباحا الى الساعة 18 مساءً، وهو نفس الامر بالنسبة لسنة 2014 حيث ارتفع عدد الحوادث يوم السبت من 124 حادث لتصل إلى 164 حادث يوم الأربعاء ثم تعود للانخفاض يوم الجمعة بـ 93 حادثا. أما توقيت الحوادث فتعتبر الفترة من (09 صباحا إلى 18 مساءً) من الساعات الأكثر خطورة من حيث عدد الحوادث نتيجة اختناق حركة المرور.

## (8) أهم المخالفات الخطيرة المؤدية إلى حوادث المرور الجنائية والمادية:

- التوقف أو الوقوف الخطيرين.
- الاستعمال اليدوي للهاتف النقال أو التصنت بكلتا الأذنين بوضع خوذة التنصت الإذاعي والسمعي أثناء السياقة.
- تجاوز السرعة المحددة.
- تقاطع الطرقات وأولوية المرور.
- التقاطع والتجاوز.
- المناورات الممنوعة في الطرق السيارة والسريعة.
- زيادة السرعة من طرف سائق المركبة أثناء محاولة تجاوزه من طرف سائق آخر.
- سير المركبة بدون إنارة ليلا.
- عدم احترامه لقواعد حركة المرور.

- القيادة في حالة سكر أو تحت تأثير مواد مخدرة أو أعشاب.
- الإفراط في السرعة.
- التَّجاوز الخطير، السير في الإتِّجاه الممنوع، تشغيل الأجهزة السَّمعية البصريَّة أثناء السياقة.
- عدم الالتزام بالسير لأقصى اليمين بالنسبة لمركبات نقل البضائع والأشخاص.
- استعمال الشرائط البلاستيكية على زجاج السيَّارة<sup>1</sup>.

### 9) النُّقاط السوداء التي تكثُر بها الحوادث:

تُعرف النُّقاط السوداء على أنَّها أكثر المناطق خطراً، والتي تعرف حوادث مرور متزامنة، فمعرفة النُّقاط التي تكثُر بها حوادث المرور تسهل علينا معرفة أسباب الحوادث لإيجاد الحلول لها. وسنتطرق في الجدول الآتي إلى مختلف النُّقاط السوداء في المدينة والأسباب الظاهرة التي أدَّت إلى وقوع الحوادث مع العلم أنَّه تمَّ تعيين 28 نقطة سوداء خطيرة؛ وهو عدد كبير جداً لا يبشِّر بالخير في مدينة لم تعد تستوعب العدد الهائل من السيَّارات ووسائل النقل الجماعية. فضرورة التَّفكير في حلٍّ آخر يقلل من حركة السيَّارات، ويكون صديقاً للبيئة وقادراً على نقل العشرات و المئات من الأشخاص في السَّاعة مثل الترامواي والتنفريك، بالإضافة لتهيئة الطَّرِيق التي تعتبر من العناصر المتسببة في حركة المرور ووقوع الحوادث، وإعطاء أهمية بالغة للممرات العلوية وممرات الرَّاجلين وإشارات المرور وسنَّ قوانين تكون رديئة سواءً للمؤسسات أو للمواطنين، كل يتحمَّل مسؤولياته للحفاظ على حياة المواطنين وتسهيل الحركة بانسيابية والجدول التَّالي يُقدِّم النُّقاط السوداء في مدينة قسنطينة لسنتي 2013 و 2014.

### جدول رقم (18): النقاط السوداء في مدينة قسنطينة لسنتي 2013 و 2014.

الرقم	الموقع	نوع الطريق	الأسباب الظاهرة لوقوع الحوادث
1	- شارع عواطي (اتجاه وسط المدينة - ساحة الشهداء)	ولائي	- السرعة المفرطة - منحرجات خطيرة - عدم تواجد ممرات الرَّاجلين
2	- شارع 19 جوان 1956 ( من وسط المدينة باتجاه المستشفى الجامعي).	ولائي	- استعمال الرَّاجلين الطَّرِيق للسير نتيجة عدم تواجد الممرات
3	قيطوني عبد المالك (من الجهة الشَّرقيَّة بمحاذاة موقف الحافلات).	ولائي	- كثافة حركة الرَّاجلين - عدم احترام قوانين المرور
4	نهج شعباني بشير (الكورنيش) بأكمله من باب القنطرة إلى واد زياد بالقرب من بكيرة.	ولائي	- صعوبة الطَّرِيق لكثرة المنحرجات الخطيرة - حركة المرور الكثيفة - نقص في إشارات المرور
5	طريق الشَّرق المزدوج بداية من مفترق الطَّرِيق الدَّقسي إلى غاية محطة الزيادة.	ولائي	- إنعدام الممهلات. - إنعدام إشارات المنبهة كخروج التلاميذ من المدرسة. - نقص الجسور العلوية لتفادي قطع الطَّرِيق

<sup>1</sup> المديرية العامة للأمن الوطني وحدة حماية الطُّرقات والمرور (UPRC) + معالجة الباحث.

6	الطريق المزدوج رقم 27 وبالضبط أسفل محول جامعة الأمير عبد القادر باتجاه 05 جويلية 1962.	وطني	- إنعدام الإتاوة ليلا. - عدم وجود ممر للراجلين.
7	الطريق المزدوج رقم 27 (الطريق الفاصل بين 05 جويلية 1962 وحي 20 أوت 1955).	وطني	- عدم وجود ممر للراجلين - المناورات الخطيرة لبعض السائقين
8	الطريق الوطني المزدوج رقم 27 بالضبط بمحاذاة موقف الحافلات البوليفون ومقابل مركز الصكوك البريدية قسنطينة.	وطني	- السرعة المفرطة - عدم وجود ممر للراجلين - تردد الراجلين في قطع الطريق
9	الطريق الوطني رقم 5 مقابل ثانوية مالك حداد المؤدي إلى بلدية عين اسامرة.	وطني	- وجود أشجار في وسط الطريق التي تعيق الرؤية للمارة - عدم وجود ممهلات - السرعة المفرطة من طرف السائقين
10	الطريق السريع الصومام مقابل ملعب الشهيد حملاوي إلى عيادة المهدي.	وطني	- سرعة السائقين والمرور العشوائي للراجلين
11	طريق أسفل حي ابن تليس.	وطني	- التوقف العشوائي للسيارات - المرور العشوائي للراجلين
12	مقابل موقف الحافلات حي التوت.	وطني	- سرعة السائقين - المرور العشوائي للراجلين
13	الطريق الوطني رقم 27 من محول 5 جويلية إلى غاية مفترق الطرق المنية.	وطني	- منحدر يتوسط منطقة عمرانية - إنعدام ممرات الراجلين - السرعة - الكثافة المرورية
14	حي ابن شرقي.	ولائي	- منطقة فوضوية وعمرانية تفتقر للأرصدة وممرات الراجلين
15	- طريق ولائي رقم 133 مدخل حي الرياض والمبنى والمقطع الذي يربط الحي بمدخل الطريق السيار شرق، غرب.	ولائي	- انعدام إشارات المرور والاتاوة العمومية - طريق زلج لكثرة التسربات المائية - كثافة مرورية عالية
16	- الطريق الممتد لحي جبل الوحش بين إكمالية مفدي زكريا ومفترق الطرق لحي الأمير عبد القادر.	ولائي	كثافة حركة المرور وخاصة الحافلات مع إنعدام محطات لتوقف الحافلات وسيارات الأجرة + مع منحدرات ونقص إشارات المرور
17	شارع زعموش علي.	ولائي	- اكتظاظ حركة المرور
18	الطريق الوطني رقم 03 (موقف الحافلات الكلم الرابع إلى غاية الحاجز الأمني للكلم الرابع).	وطني	- نقص إشارات المرور - إنعدام ممرات الراجلين
19	- الطريق الوطني رقم 03 مخرج حي سيساوي باتجاه مدينة الخروب.	وطني	- عبور طريق سريع دون إنتباه من قبل الراجلين
20	- الطريق الوطني رقم 03 الكلم الرابع.	وطني	- وجود منعطف خطير
21	- الطريق الولائي رقم 175 حي الاقواس الرومانية اتجاه حي شعبة الرصاص بالقرب من مؤسسة البناء الريفي سابقا.	ولائي	سوء حالة الطريق
22	الطريق الوطني رقم 78 (المنعرج المحاذي لحي الموظفين نحو الطريق السريع اتجاه حي زواغي سليمان).	وطني	- السرعة المفرطة والتجاوز الخطير
23	- الطريق الوطني رقم 79 المنعرجات المحاذية لمزرعة بن عبد القادر في الاتجاهين (حي زواغي سليمان واتجاه وسط المدينة).	وطني	- سوء حالة الطريق (وجود إنكسارات به).

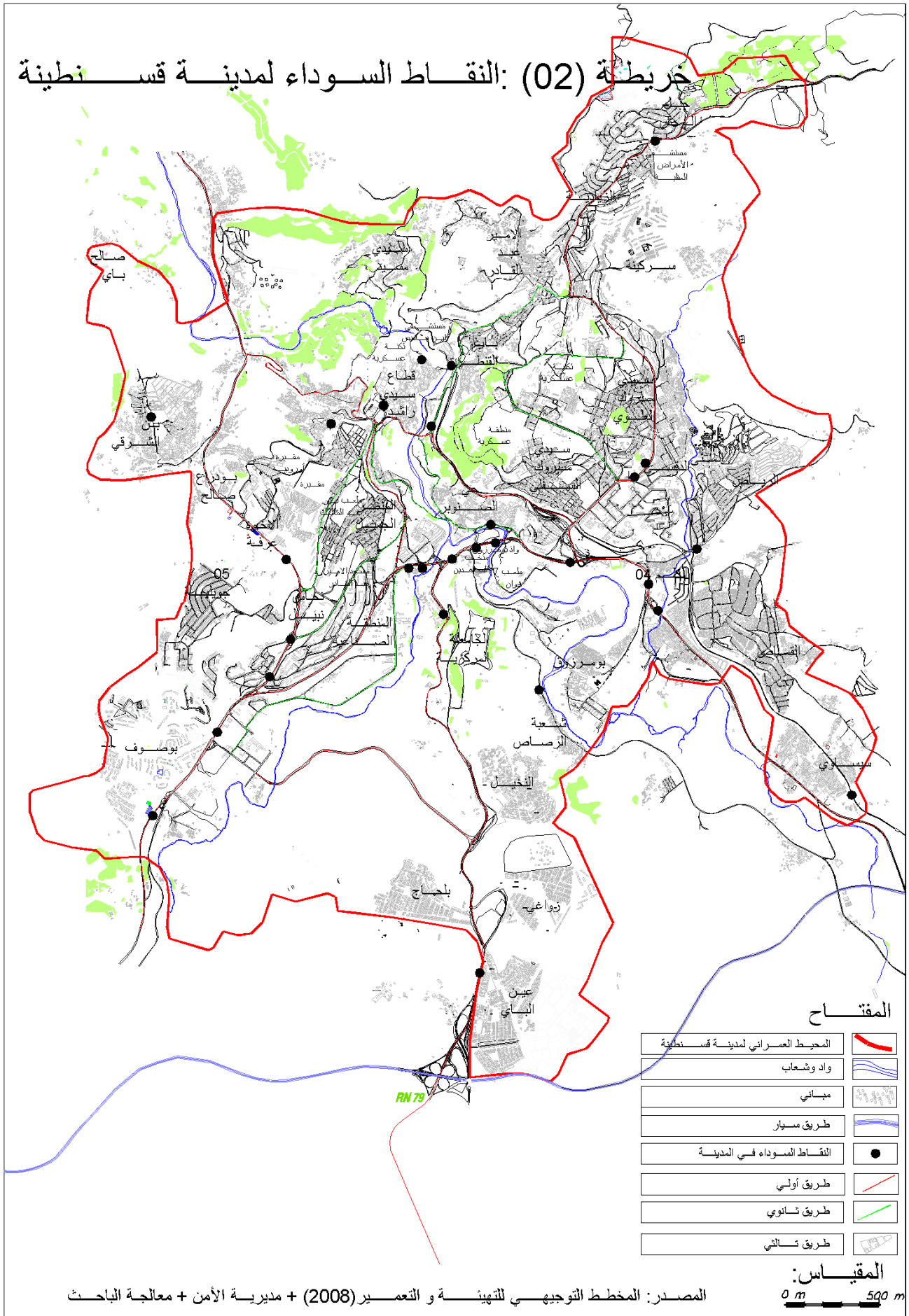
24	- الطريق الوطني رقم 79 المنعرج المحاذي للإقامة الجامعية محمود منتوري في الاتجاهين (حي زواغي سليمان واتجاه وسط المدينة).	وطني	-السُرعة المفرطة والمناورات الممنوعة.
25	الطريق السريع الصومام موقف الحافلات المحاذي لحي كوحيل لخضر (اتجاه بالصوف).	وطني	- عدم استعمال الرّاجلين للممرّ العلوي بالرغم من قربه لهذه المنطقة.
26	الطريق السريع الصومام جسر كوحيل لخضر في الاتجاهين.	وطني	- السُرعة المفرطة - عدم احترام المسافات القانونية بين المركبات (مسافة الأمان)
27	- طريق الصومام (الأقواس الرومانية في الإتجاهين).	وطني	- السرعة المفرطة - عدم احترام المسافات القانونية بين المركبات (مسافة الأمان)
28	ممرات بن بعطوش باتجاه حي الإخوة عباس وحي جبل الوحش.	ولائي	- إنعدام الممهلات - خطورة النفق المؤدّي إلى الممر الأوسط

المصدر: المديرية العامة للأمن الوطني وحدة حماية الطرقات والمرور (UPRC) + تحقيق ومعالجة

الباحث.

- و الخريطة رقم(02) توضح النقاط السوداء في مدينة قسنطينة.

## خريطة (02) :النقاط السوداء لمدينة قسنطينة



**10 أسباب الحوادث المرورية التي تؤدي لوجود نقاط سوداء بالمدينة:**

إن من أسباب الحوادث المرورية هو الاختناق المروري، الذي ينتج عنه ردة فعل من طرف السائقين كالتجاوز الخطير والنزفة المؤدية إلى السرعة القاتلة، وفقدان التحكم في المركبة لذا من أهم أسباب هذه الظاهرة مايلي :

- ضيق الطرقات وتشعبها.
- عدم احترام إشارات المرور والضوابط المرورية.
- كثرة المركبات المتواجدة في مركز المدينة نتيجة الحراك الكبير في الطرق والشوارع وعدم قدرتها على الإستيعاب.

- توافد أعداد كبيرة للسيارات في وقت واحد وخروجها في وقت واحد أيضا (أوقات الذروة) .
- نقص أماكن التوقف والوقوف (الوقوف على أرصفة الطريق)، وبالقرب من أماكن التجهيزات الإقتصادية والإجتماعية والخدماتية .

- تركز مختلف الإدارات والتجهيزات في مركز المدينة الأمر الذي نتج عنه حراك كبير سواءً أكانت تجهيزات ولائية أو جهوية مثل: دار المالية (جهوية)، المحافظة العقارية، سونالغاز، المديرية العامة للأمن الوطني، الناحية العسكرية الخامسة، الحماية المدنية... الخ

- نقص فادح في التجهيزات القاعدية مثل (الأنفاق والجسور، والطرق المحيطة).

- عدم تكامل وسائل النقل الجماعية مع بعضها البعض.

**11 تقليص الحوادث المرورية :**

لا نستطيع تقليص الحوادث المرورية إلا بتكاتف جهود جميع العناصر ( أفراد ومؤسسات وحكومة) من خلال :

**التوعية المرورية:** ضرورة تأهيل السائقين وزرع روح المسؤولية فيهم، وخاصة سائقي وسائل النقل الجماعي

**تناسق وتضافر جميع المؤسسات:** وخاصة في مجال شبكة الطرقات لإعطاء مظهر لائق ومتكامل للشبكة عند إنجاز الورشات التي تمس الطريق، وإنهائها وترميمها واحترام الالتزامات الإدارية، وضع لافتات السرعة، وضع ممهلات الطريق بصورة عقلانية وتقنية... الخ

**القضاء على الحظيرة القديمة:** بما فيها السيارات والحافلات والشاحنات القديمة التي تسبب بطء الحركة وتعطلا في الطريق مما يؤدي إلى تضيق الوقت والجهد وتلوث البيئة، حيث لاتزال الحافلات القديمة تزال نشاطها مثل حافلات "بارلي وطاطا" الراجعة لأعوام السبعينات .

صورة رقم (02) : حافلة من نوع بارلي قديمة لاتزال تعمل



المصدر : الباحث جانفي 2015

### التخطيط والتشريع والتنفيذ:

- تنفيذ الأشغال ليلا، وخاصة عند تسطير الطريق وتحديد المسالك والبيانات والإشارات الممتدة والعمودية.  
- التخطيط العمراني، بمعنى الأخذ في الحسبان عناصر الحركة المرورية كالمداخل والمخارج، نوعية التخطيط العمراني من حيث الاستخدام (سكني، وظيفي، تجاري، صناعي... الخ)، لأن كل استخدام يولّد حركة مرورية خاصة به<sup>1</sup>، ووضع قواعد وتوجيهات من شأنها أن تعطي سيولة للحركة.

### هندسة الطرق:

إنّ التصميم الهندسي للطريق بجوانبه وملحقاته من حواجز وأرصفة ومعايير وإضاءة وتقاطعات وجسور، لا بدّ أن تتكامل ليكون السائق أكثر استجابة مع البيئة التي حوله سواء في مجال الرؤية أو المنحنيات.

### مراقبة المرور:

تعدّ مراقبة المرور من القواعد الضرورية للسلامة المرورية ممّا يؤديّ إلى السيولة المرورية من حيث التوجيه والتنبيه والإعلام، باستخدام الأجهزة الإلكترونية.

### التشريع:

من أهم عناصر السلامة المرورية لأنّه يحافظ ويضمن :

أ - تبليغ الجزاءات وتحصيل الغرامات .

ب- تحقيق الردع ممّا يجعل مستخدم الطريق أكثر انتباها ومراعاة للقوانين.

### توفير وسائل النقل الصديقة للبيئة :

إنّ توفير وسائل النقل الجماعية الصديقة للبيئة من شأنه إنقاص استعمال السيّارة الفردية.

\* إنّ التقليل من عدد حوادث المرور وتحسين شروط السلامة الطرقية، يتطلب عملا جادا وشاملا، ومن جملة ذلك العمل على تطوير عملية تنظيم المرور عبر الطرق داخل الحواضر وخارجها، فتنظيم المرور يعد ركيزة أساسية في التصديّ لهذه الظاهرة الخطيرة التي تنخر المجتمعات العربية وتستنزف إقتصادها .

<sup>1</sup> الاخضر عمر دهيمي، مرجع سابق ص10-11.

## خلاصة:

تعتبر الحوادث المرورية من الظواهر التي تنقل كاهل الحكومة لكنها لا تمس الدولة فقط، فهي ظاهرة تستلزم تدخّل الجميع من حكومة ومؤسسات وأفراد وجمعيات للتكاثف ومحاولة إيجاد حلول للإنقاص والتقليل من هذه الظاهرة التي تتسبب في قتل عشرات الآلاف من الأرواح سنويا في الجزائر فقط. ومن خلال ماجاء في هذا المبحث فإنّ المخالفات المرورية من أهمّ الأسباب المؤدية لحوادث المرور وتعطيل حركة السير. ولقد بلغت المخالفات المرورية لولاية قسنطينة حدًا رهيبا بلغ 30148 مخالفة مرورية لسنة 2016. وتعتمد الحكومة على الغرامات الجزافية وسحب رخص السياقة لردع الجرح ومحاولة التقليل من المخالفات المرورية المؤدية للحوادث. إلا أنّ هذه الإجراءات غير كافية. أمّا بالنسبة لحوادث المرور التي أدت للقتل بالنسبة للذكور فقد ارتفعت من 14 قتيلا سنة 2010 لتصل إلى 27 قتيلا في سنة 2015 لتعود للإنخفاض ب 11 قتيلا في سنة 2016. أمّا بالنسبة لفئة الإناث فتراوحت مابين 4 و5 قتلى سنويا لتصل إلى 13 قتيلا في سنة 2015 لتعود للإنخفاض في سنة 2016 ب 06 قتلى، ويبقى عدد الجرحى مرتقعا ومخيفا حيث قُدر ب 570 جريحة وجريح لسنة 2016. وفيما يخص مركبات النقل الجماعي المتورطة في الحوادث المرورية المؤدية للقتل والجرح، فيتضح لنا أنّها في تذبذب مستمر حيث تبلغ ذروتها في سنة 2011 ب 68 حادث وتراجع إلى أدنى نسبة لها في سنة 2016 ب 28 حادث، أمّا توقيت الحوادث حسب أيام الأسبوع المؤدية للقتل والجرح للسنوات من 2010 إلى 2014 فقد كانت منخفضة في أيام العطل الأسبوعية ( السبت، الجمعة) وترتفع في أيام العمل العادية. وبالنسبة للتوقيت فإنّ الحوادث تتناقص في الساعات الأولى من النهار وليلا وتزيد لتبلغ ذروتها من الساعة 09 صباحا إلى الساعة 18 مساءً أي في أوقات الذروة والازدحام المروري .

إنّ معرفة النقاط السوداء للمدينة يسهّل علينا معرفة أسباب الحوادث وطريقة إيجاد الحلول لها، ولقد تمّ تعيين 30 نقطة سوداء لمدينة قسنطينة، وهو عدد كبير جدًا لا يبشر بالخير. وأخيرا لانستطيع أن نقلّص من عدد الحوادث إلا بالتنوع المرورية المستمرة وتناسق جميع المؤسسات والأفراد، بالإضافة إلى القضاء على الحظيرة القديمة التي تعطل حركة السير، ووضع مخططات مرورية آمنة وتلعب دورًا في تحقيق سيولة الحركة، و توفير وسائل النقل الجماعية الصديقة للبيئة التي من شأنها إنقاص استعمال السيارة الفردية.



## خاتمة الفصل الأول:

لقد تبين من خلال هذا الفصل استنتاج مايلي:

✓ أهمية النقل الجماعي في المجال الاقتصادي، البيئي، الأمني والحضري، حيث أصبح النقل الجماعي في الوقت الراهن إختيارا أساسيا لمواجهة أزمة الاختناق والاحتفاظ بالذين تعاني منهما الحواضر الكبرى في العالم، فهو النمط الأمثل الذي بإمكانه فك الخناق عن المدن وتسهيل المرور عبر شوارعها وأزقتها، زيادة على توفير السلامة والأمان للركاب بصفة عامة، ومستعملي الطريق بصفة خاصة.

✓ تأثر نظام النقل الجماعي نتيجة لسياسة الدولة وذلك من خلال الانتقال من احتكار الدولة إلى الخصخصة مع العودة التدريجية في الآونة الأخيرة للدولة من خلال المؤسسات الوطنية للنقل الحضري لكن بنسبة ضئيلة للحافلات، وانعكاسها على سياسة النقل لولاية قسنطينة والتي عرفت زيادة كبيرة على مستوى الحافلات بعد مرحلة 1988.

✓ خضوع قطاع النقل الجماعي للحافلات وسيارات الأجرة لمجموعة من التشريعات تتحكم فيه من حيث تحديد تنظيمه وإعداد مخططاته، لكنّها تبقى دون فعالية، وتسعى الدولة جاهدة لتجسيدها في الميدان، ومن أهم أسباب عدم فعاليتها هي غياب هيئات المتابعة والتطبيق.

✓ الدخول القوي للاستثمار الخاص نتيجة تسهيلات الدولة ومساندتها للمتعاملين في قطاع النقل بالنسبة للحافلات وسيارات الأجرة، وانعكاسها على سياسة النقل لولاية قسنطينة والتي عرفت زيادة كبيرة على مستوى الحافلات بعد مرحلة 1988، وظهر مرسوم 2001 المؤرخ في 7 شوال 1421 هـ الموافق لـ 2 يناير 2001 م الذي يُشرّع إنشاء شركات لسيارات الأجرة.

✓ تدخل عدّة هيئات في الإشراف على قطاع النقل وهذا بحكم تشعب العناصر المتداخلة في عملية النقل، لكنها غير متجانسة وغير مكتملة لبعضها البعض، فكل هيئة منعزلة بذاتها، وأكبر دليل على ذلك هو حالة الفوضى التي تسود القطاع، وحالة الطرقات المهترئة .

الفصل الثاني: خصائص منطقة الدراسة دينامية عمرانية  
وبنى قاعدية هامة.

## مقدمة:

إنَّ معرفة إقليم الدّراسة بكلِّ خصائصه ومميزاته هو الأساس والمنطلق لأيّ دراسة، وخاصة شبكة النقل فهي ترتبط ارتباطاً وثيقاً بالمجال ( الطبوغرافي، الديموغرافي، الإقتصادي) و التي لا يمكن الاستغناء عنها في الدّراسات، ومن خلال هذه الدّراسات نقوم بإعطاء تحليلات وإنجاز مخططات تنمويّة مستقبلية لأيّ مدينة، وسنتطرق في هذا الفصل لدراسة مدينة قسنطينة ذات الوزن المتروبولي وذات البعد الإقليمي والإستراتيجي والتاريخ العريق وهي فيما يلي:

✓المبحث الأول : الخصائص الطّبيعية للمدينة ( الطبوغرافيا )، والموقع وأهميته التّاريخية والحالية ابتداءً من نشأة المدينة، وتأثيرها على مدّ شبكات الطرق، كما سنتطرق إلى الخصائص السّكنية والسّكانية للمدينة من خلال تطور عدد السكان والنّمو الحضري ونسبة التّحضر والكثافة السّكانية وتوزيع السّكان حسب الجنس والعمر للمدينة والولاية وعدد النّاشطين وتوزيع اليد العاملة للمدينة والولاية لمعرفة الحراك اليومي لمجال الدراسة ككلّ، لمحاولة الحصول ومعرفة الطلب الموجود على النقل.

✓المبحث الثاني: التّجهيزات والعناصر المولدة للحراك، من خلال توزيع التّجهيزات والأنشطة والأقطاب المولدة للحراك عبر مجال المدينة، خاصة التي تتصف بنزرتها في القطاع السامي، ومناطق النشاطات التي تعرف حراك كبير، ومعرفة مدى تأثير أهم العناصر المولدة للحراك على النقل والحراك داخل المدينة .

✓المبحث الثالث : شبكة الطّرق والهيكل القاعدية للمدينة، وذلك بتصنيف ودراسة شبكة الطرق إداريا ووظيفيا وحسب الأهمية والتطرق إلى أهمّ مفترقات الطرق ودرجة تشعبها، وأهمّ المشاريع الفنية المنجزة .

## المبحث الأول : الخصائص السكانية والسكانية للمدينة .

## تمهيد :

سننظر في هذا المبحث إلى دراسة الموقع الإقليمي لمدينة قسنطينة مجال إستقطاب ونفود، الخصائص الطبيعية للمدينة، إبتداءً من نشأة المدينة وتطورها وإنعكاس ذلك على شبكة الطرق وسيولة الحركة فيها، بالإضافة إلى الجانب السكاني والكثافة السكانية للمدينة وذلك من أجل إبراز قوة هذه المدينة وامكانياتها، ومدى فعاليتها وكفاءتها في نظام النقل الجماعي، إبتداءً بموقع وموضع مدينة قسنطينة ثم الإمكانيات السكانية والسكانية للمدينة والبلدية ككل.

**1) نشأة مدينة قسنطينة:** يرتبط النمو الحضري لمدينة قسنطينة بالخلفية التاريخية الحضارية، التي تشخص مراحل قيامها وتطورها، فمدينة قسنطينة ظهرت في منطقة استقرار بشري قديمة، حيث تتحدث الكثير من الأبحاث التاريخية على أنّ التواجد البشري بهذه المنطقة بدأ مع فجر التاريخ .

و قد اتفقت الدلائل التاريخية على أنّها من أقدم مساحات العمران البشري، وإنّ كلّ شبر منها يحتضن آثار أو يدلّ عليها. وقد بنيت بشكل متدرج من القصة حتى أحياء السوق المغطاة بالقرميد، وحسب آخر الدراسات، تحددت فترة نشأة مدينة قسنطينة ما بين القرن الرابع والقرن الثالث قبل الميلاد، ويرى الباحث "محمد المهدي بن علي شغيب" أنّها كانت موجودة منذ القرن العاشر ق.م، إلا أنّ هناك نصبا رومانيا موجودا بمتحف سيرتا، اكتشف بمنطقة "محيبة" مؤرخا في 26 ق.م<sup>1</sup>. ولقد تم اختيار موقع قسنطينة للتموطن حسب ثلاث عناصر أساسية: الموقع الدفاعي، وجود الماء ومناطق الرعي والإنتاج، ويلعب تموضع مدينة قسنطينة على الصخرة دورا دفاعيا واستراتيجيا بالإضافة لوادي الرمال الذي يشكل ثروة مائية بالإضافة لمسطحات المنصورة والمنظر الجميل ومناطق أبعد للرعي<sup>2</sup>.

**1-1) مراحل التطور العمراني بمدينة قسنطينة :** " لقد شهد النمو المجالي بمدينة قسنطينة ثلاثة مراحل كبرى، تمثلت في الفترة السابقة للاحتلال الفرنسي ثم المرحلة الاستعمارية الفرنسية وبعدها المرحلة الحالية. **1-1-1) المرحلة الأولى :** "ما قبل الاحتلال الفرنسي" في بداية نشأتها لم تعرف مدينة قسنطينة أيّ نوع من مظاهر التطور العمراني، ويرجع هذا إلى الدور الحربي الذي أقيمت من أجله. فقد تمّ استقرار هذه الأخيرة خلال العهد الإسلامي، حيث بدأت تزدهر وتنمو عمرانيا، كما منعت دخول الأتراك في بداية 1500م، بلغت مساحتها 30 هكتارا، واقتصر عمران المدينة على المدينة القديمة حاليا، حيث اتسم هذا المجال العمراني بكثرة البناءات وانعدام المساحات الخضراء.

الهادي محمد لعروق، مرجع سابق، ص 66.<sup>1</sup>

<sup>2</sup> Benidir Fatiha, urbanisme et planification urbaine (le cas de constantine) these presentee pour l' obtension du diplome de doctorat d'etat faculte des sciences de laterre de geographie et de l'amenagement du territoire 2007,p43.

**1-1-2) المرحلة الثانية : الإحتلال الفرنسي (1837-1962) .**

" وهي توافق دخول الإستعمار الفرنسي للبلاد، هذا الأخير الذي عمل على تغيير وجه المدينة وقد قُسمت هذه الفترة إلى:

**1-1-2-1) الفترة الأولى (1837 - 1874) .**

و قد تمّ خلالها تقسيم المدينة إلى 3 عشائر ( المسلمون، الفرنسيون واليهود)، وذلك عند شق الطرق الواسعة المحيطة بالمباني السكنية ذات النمط الأوروبي، كما قام المستعمر بفرض وجوده العسكري عن طريق بناء الثكنات العسكرية (القصبة، باردو)، ووجوده المدني ببناء مباني سكنية وإدارية.

**1-1-2-2) الفترة الثانية (1874 - 1937) .**

تميزت هاته الفترة بتوسع المدينة خارج أسوارها نحو إتجاهين:

- نحو الجنوب الغربي: الكدية، منطقة القديس جان والمنظر الجميل.

- نحو الجهة الشرقية: باب القنطرة، المنصورة وسيدي مبروك.

والملاحظ هو أنّ المدينة زادت مساحتها حيث بلغت عام 1937 م حوالي 239 هـ، حيث شملت الأحياء السابقة الذكر سكنات ذات طابع جماعي، كان لها الدور في استيعاب المهاجرين من فرنسا وأهم ما تميزت به أنّها كانت على شكل فيلا بحديقة خضراء خصصت للطبقة الغنية بينما كانت المنحدرات الجنوبية الشرقية قد غزتها المساكن الفوضوية.

**1-1-2-3) الفترة الثالثة ( 1937 - 1962):** تميزت هذه المرحلة بركود كبير بسبب الحرب العالمية

الثانية، حيث تمّ التخطيط لـ 2539 سكا موزعة على مختلف أنحاء المدينة، منها ما تم بناؤه، بينما بقيت الأغلبية إلى ما بعد الإستقلال. واستمر العمران في نموه بالمدينة لا سيما في الجهة الغربية منها، حيث ظهرت مجموعة من المساكن الفوضوية إلى جانب محتشدات مؤقتة من إنشاء المستعمر بناحية الحطابية وعمارات بوزراع صالح، أمّا بالناحية الشرقية فقد ظهرت محتشدات الإخوة عباس للسيطرة على السكان في حالة وقوع إضطرابات. بعد CALSAT الذي جاء بما يعرف بمخطط قسنطينة 1958، وفي إطاره ظهر المخطط الذي يبين أنّ نمو المدينة يكمن في إطاره العمراني المحلي، حيث تم تسجيل حي جديد وهو حي (السيلوك).

والملاحظ من خلال هذه الفترة هو أنّ النمو السكني والوظيفي كان لصالح الفرنسيين، حيث بإمكاننا تمييز نمطين من الوحدات المورفولوجية أخذت موضعها فوق التلال وهي:

\* مباني أوروبية ذات الطابع الهندسي المعماري موجهة للسكان ذوي الدخل المنتظم.

\* فيلات للأوروبيين الأثرياء.

أمّا بالنسبة للمجال المهمل غير القابل للتعمير (أودية، منحدرات) فنجد به:

\* أحياء فوضوية (قصديرية).

\* أحياء المحتشدات.

**1-1-3) المرحلة الثالثة : من ( 1962 - 2000):**

عرفت مدينة قسنطينة إثر التفاقم في النزوح الريفي تطورا عمرانيا سريعا، شمل الأحياء الفوضوية والأحياء المخططة، ويمكننا تلخيص هذه المرحلة في الفترات التالية:

### 1-1-3-1) الفترة الأولى (1962-1971) :

وهي مرحلة إنتقالية تميزت بالركود، حيث تمّ خلالها تعمير الجيوب الفارغة غير الملائمة للتعمير ممّا أدّى إلى نمو عشوائي خاصة في حي الأمير عبد القادر، برج الرمال، ابن تليس، حي رومانيا والأكوخ القصديرية في سركينة والمنصورة، وعلى طول وادي الرمال وبومرزوق، الكلم الرابع في الجنوب والجنوب الشرقي، أمّا بالنسبة للبناءات الفوضوية فكان مقرها في كل من المنشار، بوذراع صالح وحي بن الشرقي في الناحية الغربية من المدينة.

وفيما يخصّ الأحياء المخططة فأهمّ ما يمكن ذكره هو إستمرار نمو المنظر الجميل الأعلى بالإضافة إلى ظهور الجزء السفلي من حي قداماء المحاربين وحي الموظفين وبعض العمارات في الجزء السفلي من المنصورة.

1-1-3-2) الفترة الثانية (1972-1983) : تعتبر هاته الفترة فترة توسع عمراني كبير، إذ تمّ خلالها تنشيط المشاريع السكنية والصناعية وكذلك مناطق التجهيزات، وقد اتسمت بـ:

1- ظهور كتل حضارية على شكل مجموعات كبرى للسكن والمتمثلة شرقا في حي الدقسي، ساقية سيدي يوسف، الزيادة وغربا على محور الطريق الوطني رقم 05 ووادي الرمال، 20 أوت 55، حي 05 جويلية 62 وحي حسان بوجنانة.

2- الإبتعاد عن النسيج العمراني :حيث أنجزت تجهيزات كبرى لعاصمة الشرق الجزائري، كجامعة منتوري، المركب الأولمبي بالإضافة إلى المناطق الصناعية على ضفاف وادي الرمال وبومرزوق.

3-إنشاء مناطق حضرية جديدة على أطراف المدينة: بوالصوف، جبل الوحش، سركينة وبكيرة. ومما ميّز كذلك هذه المرحلة وبالضبط سنتي 1973 و 1974 هو ظهور المخطط التوجيهي العمراني لقسنطينة الذي تمّ من خلاله إقتراح مناطق للتوسع وبعض التجهيزات والمرافق العامة والنشاطات في كل من: ديدوش مراد، الخروب، ابن زياد وعين السمارة، بالإضافة إلى مشروع المدينة الجديدة بعين الباي.

أمّا في عام 1982 فقد وضع مخطط عمراني توجيهي خاص بالمجمع العمراني ( قسنطينة، الخروب، عين اسمارة وديدوش مراد) من طرف مكتب الدراسات (CNERV) والذي نستخلص أهم توصياته فيما يلي: \*نقل الفئاض السكاني لمدينة قسنطينة إلى المدن المتواجدة على محور الخروب، عين اسمارة وديدوش مراد.

\*محاولة تخفيف عدد السكان لغاية سنة 2000 .

\*إنشاء مدينة جديدة بهضبة عين الباي والتي تعتبر من الأراضي الزراعية الضعيفة المرود والتي تقع على بعد 13 كلم من مدينة قسنطينة.<sup>1</sup>

### 1-1-3-3) الفترة الثالثة - مرحلة بعد التعمير (1984-2000):

قصاص زينب المرجع السابق ص 62<sup>1</sup>

عرفت مدينة قسنطينة خلال هذه المرحلة وخاصة في بدايتها، توسعات استغلت الجيوب الفارغة بين الأحياء وذلك بتوطين البناء الجاهز الفردي، في المناطق التالية:

بين القماص و سيباوي في الجنوب الشرقي، وبين بوزراع صالح والمنطقة السكنية الحضرية الجديدة :  
بوالصوف في الغرب، الإخوة فراد في الجنوب وفي التسعينات شهدت المدينة توسعا عمرانيا شمل كلاً من المنطقة الحضرية الجديدة بوالصوف، إنشاء حي الزاوش، توسع حي القماص وبناء المنطقة الحضرية الجديدة جبل الوحش، أمّا الجهة الشرقية فنجد كل من حي بومرزوق و سيباوي ومن الجنوب توسعا في هضبة عين الباي.

أمّا في الفترة الأخيرة فقد كان هنالك شكل مكثف آخر للتوسع وهو الخاص بالتحصيلات نذكر منها تحصيلات بوالصوف والجباس بالجهة الغربية 61.11هـ، تحصيلات سيدي مسيد 8.69هـ، تحصيلات جبل الوحش 82.80هـ، المنية 22.80هـ والباردة 87.62هـ أمّا الجهة الجنوبية أي هضبة عين الباي فهي تستحوذ على حصة الأسد من هذه التحصيلات وذلك على مساحة قدرها 152هـ (عين الباي I ، عين الباي II ، عين الباي III )، الإخوة فراد وعين الباي<sup>1</sup>.

إنّ هذا الانفجار في التحصيلات (lotissements)، ناتج عن أزمة سكنية خانقة وصعوبة في إيجاد الأموال اللازمة لإقامة مشاريع بناء جديدة، ممّا أدّى بالدولة إلى فسخ المجال للأشخاص والأفراد حتى يتسنى لهم بناء مساكنهم. أمّا في سنة 1998 فقد جاء المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير محاولا إيجاد بدائل لاثقة لمجموع المشاكل الناجمة عن التعمير العشوائي، وهذا بتوجيه النمو الحضري والعمراني نحو مناطق استقبال جديدة بالإضافة إلى اقتراحات إعادة تهيئة المجال الحضري الحالي والتحكم في التسيير.<sup>2</sup>

## (2) العلاقة بين التوسع العمراني وشبكة الطرق لمدينة قسنطينة:

يعتبر التوسع العمراني ذا علاقة مباشرة مع شبكة الطرق للمدينة، فعند إنشاء الأحياء الجديدة ينشأ معها شبكة طرق جديدة سواء داخل الأحياء أو الطرق المؤدية إليها، ويعود الإشراف على الطرق إلى بلدية قسنطينة بالنسبة للطرق الحضرية، وبالنسبة للطرق الوطنية والولائية والبلدية والريفية يعود الإشراف إلى مديرية الأشغال العمومية للولاية، ويكون الإشراف عن طريق المتابعة والتجديد والتهيئة.. الخ، ويقدر عدد الطرق الحضرية لمدينة قسنطينة ب 400 كلم من صلاحيات البلدية بالإضافة إلى 126.1 كلم مقسمة ما بين الطرق الوطنية والولائية والبلدية، وتعتبر هذه الإحصائيات متغيرة سنويا بفعل ترقية الطرق الولائية والبلدية أو إنقاص درجة تصنيف بعض الطرق، أو عدم تصنيفها نهائيا لتصبح طرق حضرية تابعة للبلدية بقرار وزاري حسب مصالح البلدية ومصالح مديرية الأشغال العمومية، مما صعب علينا البحث عن توسع شبكة الطرق بالنسبة للتوسع العمراني بالإضافة لعدم وجود تنسيق بين مختلف الإدارات و إنعدام الأرشيف والنقص الفادح فيه بالنسبة للمديرية والبلدية، كما أن المصالح البلدية المختصة بمتابعة الطرقات مكلفة فقط بالمناقصات على إنشاء وتهيئة الطرقات.

<sup>1</sup>فؤاد بن غضبان، المدن التابع حول مدينة قسنطينة، رسالة ماجستير، جامعة قسنطينة، 2001، ص 32.

<sup>2</sup>فؤاد بن غضبان، المرجع السابق، ص 66

**3) طبوغرافية مدينة قسنطينة:** يقصد بالطبوغرافيا وصف أماكن أي أجزاء من الأرض، ويستعمل لوصف التضاريس أي الأشكال البسيطة التي تدخل في تكوين الأشكال الرئيسية، والتي تكون ملائمة لإقامة نظام النقل أو تعتبر عائقا له<sup>1</sup>، وتتربع النواة القديمة للمدينة على كتلة صخرية كلسية ذات شكل مثلث غير منتظم الأضلاع قاعدته في الشمال ورأسه في الجنوب، يحيط بها وادي الرمال من كل جهاته باستثناء الشمال بأخدوده الطويل والذي يبلغ 2900م ويبلغ ارتفاعها على مستوى سطح البحر 800 م، ومنها يبدأ سطحها في التدرج باتجاه الجنوب الشرقي حتى سيدي راشد حيث نسجل أدنى ارتفاع بها يقدر 564 م فوق مستوى سطح البحر.<sup>2</sup>

"أما بقية الهضاب المكونة لسطح المدينة فهي كما يلي:

- **هضبة المنصورة:** تقع على الضفة اليمنى لوادي الرمال يتراوح ارتفاعها بين 630م و715 م فوق سطح البحر، والتي تتخذ شكلا أفقيا تقريبا تنحصر تدريجيا من الشمال الغربي إلى أدنى الجنوب الشرقي.

- **هضبة سيدي مسيد:** تقع في الشمال يبلغ ارتفاعها حوالي 725 م فوق مستوى سطح البحر، وتقع على الحافة اليمنى للأخدود مقابل الصخرة.

- **هضبة بوفريكة:** تقع في الجنوب بين وادي الرمال وبومرزوق بارتفاع متوسط وتمتد حتى تصل إلى هضبة عين الباي التي يبلغ ارتفاعها ما بين 700 م - 800 م فوق مستوى سطح البحر، وعلى بعد 12 كلم بالجهة الشمالية الشرقية للمدينة يظهر جبل الوحش الذي يبلغ ارتفاعه 1202م، أما في الجنوب الغربي يظهر جبل شطابة بارتفاع 1316 م فوق سطح البحر.

ومن هذا يتضح لنا مدى صعوبة موضع مدينة قسنطينة من الناحية الطبوغرافية الذي أعاق نمو المدينة بصفة متناسقة، فالعوائق الطبيعية المتمثلة في الانقطاعات الطبوغرافية لوادي الرمال ووادي بومرزوق جعلها غير متناسقة عمرانيا.

- نلاحظ أهمية الإطار الفيزيائي الصعب والمعقد عند إنشاء الطريق الضيق والملتوي لقسنطينة، مما يسمح لنا بالقول أنّ الطريق والنقل في قسنطينة هي قبل كل شيء الإنحدارات حيث تشمل من 2 إلى 24% بالإضافة للموقع والوسط الفيزيائي المشكلة فيه، وفي نفس التوجهات للتطور الحضري لمدينة قسنطينة الموجه عن طريق التكوين الطبوغرافي التي دفعت المدينة إلى التوسع خارج الصخرة (المركز التاريخي، المنطقة المركزية)

3 .

#### **4)النمو الحضري المتباين للولاية ككل ومدينة قسنطينة:**

إنّ النمو الحضري هو المؤشر الحقيقي لمعرفة نقاط الضعف والقوة في أي مدينة مهما كانت أسباب نشأتها وطرق نموها، مما دفعنا للبحث عن الأسباب الحقيقية لنمو المدينة واتجاهاتها المختلفة وبالتالي إعطاء

<sup>1</sup> نمول مسعود، تقييم المخاطر البيئية للمناطق الحضرية مثال مدينة قسنطينة، رسالة ماجستير، كلية علوم الأرض قسنطينة، 2004، ص 57 .

<sup>2</sup> عبد الواحد بويرية، مرجع سابق، ص 81.

<sup>3</sup> Boudjemâa Aïchour, Les problèmes des transports urbains et leur impact sur la circulation à constantine, les cahiers scientifiques du transport, département d'architecture et d'urbanisme université de constantine, pages 35.



فكرة دقيقة عن الأحوال الإقتصادية والسياسية السائدة في كل مرحلة من مراحل تطورها الذي تترجمه عادة عن طريق السكن والسكان والدور الوظيفي والحراك الناتج عن ذلك، الذي يستدعي الحاجة إلى مزيد من الطلب على النقل خاصة للفئات النشطة.

فهذا النمو الذي سببه الإنتعاش الإقتصادي وتطور الأنشطة الصناعية أدى بالمدينة إلى استقطاب نسبة كبيرة من سكان الأرياف وارتفاع الطلب على المساكن، والضغط على المرافق العامة والخدمات الإجتماعية، صاحب هذا كله إختناق كبير على المدينة انجرت عنه مشاكل جمّة .

وتعدّ ولاية قسنطينة من أكثر الولايات في الشرق الجزائري من حيث الحجم السكاني حيث تقدّر بـ 938475 نسمة رغم أنّها تضمّ 12 بلدية فقط، والجدول الآتي يبين تطور عدد السكان.

جدول رقم (19): عدد سكان بلديات ولاية قسنطينة

معدل النمو (1987-2008) %		عدد النسمة			البلدية
2008-1998	1998-1987	2008	1998	1987	
-0,7	0,61	448374	481947	450738	قسنطينة
3,3	4	79952	58307	37862	حامة بوزيان
3,1	2,53	18735	13869	10536	ابن باديس
1,3	2,21	35248	31101	24466	زيغود يوسف
3,1	6,55	44951	33266	16548	ديدوش مراد
7,3	5,26	179033	89919	51142	الخرروب
2,1	2,95	31743	25958	1886	عين عبيد
1,4	1,46	9397	8197	6989	بني حميدان
2,5	2,82	26132	20434	15050	اولاد رحمون
4,3	5,42	36998	24426	13671	عين اسمارة
1,3	1,99	9050	7975	6422	مسعود بوجريو
2	2,34	18861	15514	12029	ابن زياد
1,5	1,82	938475	810914	664303	المجموع

المصدر: الإحصاء العام للسكان والسكن ، الديوان الوطني للإحصاء 2008 ، كتاب رقم 25/527 ولاية قسنطينة + المخطط الجهوي للتهيئة الإقليمية (SRAT) + معالجة الباحث.

المرحلة الأولى (1987 - 1998) : حيث بلغ عدد سكان الولاية 810914 نسمة بمعدل نمو يقدر بـ 1,82 %، وهو منخفض بالنسبة للشرق الجزائري والذي قدر بـ 1,98 % ومنخفض أيضا بالنسبة للمعدل الوطني والذي يقدر بـ 2,15 % حسب الوكالة الوطنية للإحصاء.

- وقد سجلت أدنى نسبة للنمو ببلدية قسنطينة حيث بلغت 0,61 % وهذا راجع لعدة عوامل من بينها تشبع المدينة والاتجاه نحو البلديات الأخرى.

**المرحلة الثانية (1998-2008) :** وقد بلغ عدد السكان 938475 نسمة بزيادة قدرها 127561 وبنسبة نمو قدرت بـ 1,5 % حيث شهدت هذه الفترة تراجعاً في معدل النمو وهي أقل من المعدل الوطني الذي بلغ 1,6 %، وأكثر من معدل إقليم الشرق الجزائري الذي قدر بـ 1,39 حسب الديوان الوطني للإحصاء. و تحتل ولاية قسنطينة بهذه الحجم السكاني مرتبة مهمة جداً و متقدّمة عبر كامل التراب الوطني. ولقد مرّ النمو السكاني لمدينة قسنطينة إبتداء من سنة 1966 بتذبذب متباين وهو مبين في الجدول التالي:

الجدول رقم(20) : تطور سكان مدينة قسنطينة للفترة (1966 م- 2008 م) .

السنوات	تعداد	تعداد	تعداد	تعداد	تعداد
	1966	1977	1987	1998	2008
عدد السكان (نسمة)	245621	357500	450738	481947	448374
النمو الفعلي ن	111879	93238	31209	-33573	
معدل النمو %	3.47	2.34	0.61	-0.7	

المصدر: الإحصاء العام للسكان والسكن ، الديوان الوطني للإحصاء 2008 + معالجة الباحث.  
- نلاحظ من خلال الجدول رقم (20) أنّ معدل النمو في تناقص مستمر حيث وصل في الفترة التعدادية (1998-2008) بالقيمة السالبة، والمقدر بـ -0.72 % ، وتعود أسباب هذا الإنخفاض إلى ترحيل العديد من سكان المدينة وبالخصوص سكان قطاع سيدي راشد إلى المدينة الجديدة بـ علي منجلي، التي أصبحت متنفساً سكنياً للمجال الحضري القسنطيني، في إطار سياسة القضاء على الأحياء الفوضوية والتحسين الحضري، ناهيك عن توجيه النمو نحو المدن التوابع، وهذا في جميع القطاعات دون استثناء.  
(5) نسبة التحضر في البلدية والولاية: وهي ممثلة في الجدول التالي :

جدول رقم (21): نسبة التحضر حسب بلدية قسنطينة والولاية ككل سنة (1987 - 1988 - 2008)

الإقليم	نوع التجمع	حسب السنوات			نسبة التحضر حسب السنوات %		
		1987	1998	2008	1987	1998	2008
بلدية قسنطينة	تجمع رئيسي	440842	465021	418672	97,80	96,49	93,38
	ثانوي	2885	11893	24358	0,64	1,04	5,43
	مناطق مبعثرة	7011	5033	5344	1,56	2,47	1,19
	المجموع	450738	481947	448374	% 100	% 100	% 100
الولاية	تجمع رئيسي	568867	689300	716807	85,87	85	76,38
	ثانوي	28639	74512	179139	4,32	9,23	19,13
	مناطق مبعثرة	64968	46802	42129	9,81	5,77	4,49
	المجموع	664303	810914	938475	% 100	% 100	% 100

المصدر: مخطط التهيئة لولاية قسنطينة 2013 + الديوان الوطني للإحصاء 2008 + معالجة الباحث.

- من خلال هذا الجدول الذي يبيّن لنا التجمعات الرئيسية والثانوية والمناطق المبعثرة لكل من السنوات التالية (1987 - 1998 - 2008) لبلدية قسنطينة والولاية ككل، وإتضح لنا ما يلي :

(1) سكان التجمعات الرئيسية (ACL) : فُدر عدد سكان التجمعات الرئيسية لبلدية قسنطينة لسنة 2008 بـ 418672 نسمة بنسبة قدرت بـ 93,38 % وهي أعلى من المعدل الولائي والذي قدر بـ 76,38 % وبعدد سكان قدر بـ 716807 نسمة، وذلك راجع لكونها مركز الولاية بالإضافة إلى العامل التاريخي.

(2) التجمعات الثانوية : لقد بلغ سكان هذه التجمعات لولاية قسنطينة لسنة 2008 بـ 240358 نسمة وبنسبة تقدر بـ 5,43 % وهي نسبة ضئيلة إذا ما قارناها بالتجمعات الثانوية للولاية ككل، والتي تُقدر بـ 19,13 وهذا راجع إلى أن أغلب سكان البلدية يقطنون في المركز.

(3) التجمعات في المناطق المبعثرة: فُدر عدد سكان المناطق المبعثرة لسكان بلدية قسنطينة لسنة 2008 بـ 1,19 % وبعدد سكان قدر بـ 5344 نسمة وهي نسبة منطقية حيث أن نسبة التحضر عالية في أماكن التجمعات الرئيسية، وتكون منخفضة في التجمعات الثانوية والمناطق المبعثرة، وأما بالنسبة لسكان الولاية ككل فبلغ عددهم في سنة 2008 بـ 42129 ن وبنسبة تقدر بـ 4,49 %.

(6) التقسيم الإداري : وهي ممثلة في الجدول التالي الذي يمكن أن نستنتج منه أعلى درجة للكثافة السكانية في الكلم<sup>2</sup> وبالتالي مركز الحراك للولاية .

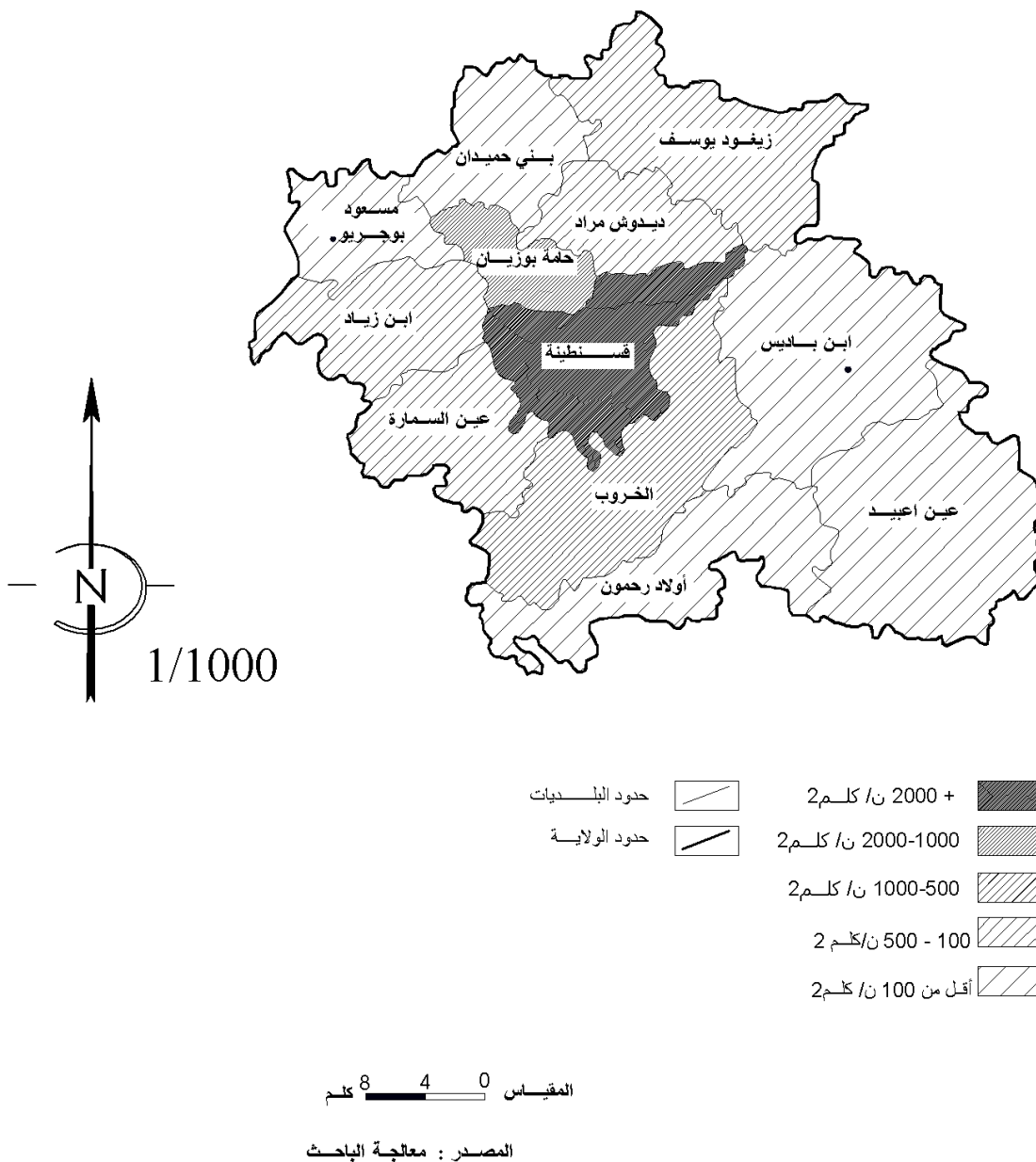
جدول رقم(22): التّقسيم الإداري لولاية قسنطينة والكثافة السّكانية.

الدوائر	البلديات	عدد السكان	الكثافة ن/كلم <sup>2</sup>	المساحة(كلم) <sup>2</sup>	نسبة البلديات بالنسبة للولاية
قسنطينة	قسنطينة	448374	2450,13	183	7,96
الخرّوب	الخرّوب	179033	702,90	255	11,10
	عين اسامرة	36998	298,83	123,81	5,38
	أولاد رحمون	26132	96,80	269,95	11,75
عين اعبيد	عين اعبيد	31743	98,03	323,80	14,09
	ابن باديس	18861	60,35	310,42	13,51
زيغود يوسف	زيغود يوسف	35248	137,71	255,95	11,14
	بني حميدان	9397	71,72	131,02	5,70
حامة بوزيان	حامة بوزيان	79952	1123,24	71,18	3,10
	ديدوش مراد	44951	388,51	115,70	5,03
ابن زياد	ابن زياد	18861	125,10	150,77	6,56
	مسعود بوجريو	9050	84,90	106,60	4,64
المجموع	/	<b>938475</b>	408,53	2297,20	% 100

المصدر : DPAT+ monographie de constantine 2008 + معالجة الباحث.

- يتضح لنا من خلال هذا الجدول أنّ أكبر بلديتين من حيث المساحة هما: بلدية عين اعبيد وابن باديس بمساحة تقدر بـ 323,80 كلم<sup>2</sup> و 310,42 كلم<sup>2</sup> وبنسبة تقدر بـ 14,09 و 13,51 % من إجمالي الولاية: وتأتي بعدها كلّ من بلدية أولاد رحمون وزيغود يوسف والخرّوب بنسبة 11,75 %، 11,14 %، 11,10 %، أمّا بلدية قسنطينة فهي مستحوذة على نسبة 7,96 % رغم أنّها قلب الولاية، أمّا أصغر بلدية في ولاية قسنطينة فهي بلدية حامة بوزيان بمساحة قُدّرت بـ 71,18 كلم<sup>2</sup>. - أمّا بالنسبة للكثافة السّكانية فإنّ أعلى نسبة سجّلت ببلدية قسنطينة، حيث بلغت الكثافة السّكانية 2450,33 ن/كلم<sup>2</sup>، وهذا راجع لكونها مركز الولاية والمركز الحيوي في المدينة بالإضافة لإعتبرات تاريخية، يليها كل من بلدية حامة بوزيان والخرّوب بدرجة كثافة قُدّرت بـ 1123,24 ن/كلم<sup>2</sup> و 702,90 ن/كلم<sup>2</sup> على التّوالي وسجّلت أصغر درجة للكثافة السكانية ببلدية ابن باديس بـ 60,35 ن/كلم<sup>2</sup> وهذا راجع لكبر مساحتها حيث تقدر بـ 310,42 ن/كلم<sup>2</sup>، والخريطة رقم (03) توضح توزيع الكثافة السكانية لبلديات قسنطينة.

## خريطة رقم (03) : توزيع الكثافة السكانية بلديات قسنطينة



## 7) الفئات النشطة للبلدية و الولاية : والممثلة في الجدول التالي:

جدول رقم (23): نسبة النشاط لفئات العمرية الأكثر من 15 سنة للبلدية والولاية لسنة 2008.

الفئات الأقليم	عدد السكان أكثر 15 سنة	الفئة النشطة	الغير العاملة	طلاب ومتقاعدون والماكثات بالبيت	نسبة النشاط
البلدية	340243	157392	7437	175413	46,3%
الولاية	697479	320680	16650	360149	46%

المصدر: الإحصاء العام للسكان والسكن ، الديوان الوطني للإحصاء 2008 ، كتاب رقم 25/527 ولاية قسنطينة + معالجة الباحث.

يتضح لنا من خلال الجدول أن الفئة النشطة لبلدية قسنطينة تستحوذ على نسبة عالية من السكان النشيطين وتقدر بـ 46,3% من إجمالي سكان البلدية، وهذا يدل على وجود حراك كبير فيها وبالتالي وجود طلب عال على النقل، ونفس الشيء بالنسبة للولاية ككل، والتي تستحوذ على نسبة عالية أيضا تُقدر بـ 46%.

## 8) توزيع اليد العاملة حسب القطاعات : وهي مبينة في الجدول التالي:

جدول رقم (24) : توزيع اليد العاملة في الولاية حسب القطاعات وتطورها.

المجموع	التجارة		الإدارة		الخدمات		الصناعة		البناء والأشغال العمومي		الزراعة		القطاع
	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	
137200	21%	66431	19%	62132	23%	71781	11%	36637	18%	57463	8%	24917	1998
319361	/	/	/	/	/	/	39%	53500	55,19%	75733	5,81%	7967	2008

المصدر : الديوان الوطني للإحصاء 2008 + مخطط التهيئة لولاية قسنطينة (PAW) 2013 + معالجة الباحث.

- حسب الإحصائيات المعمول بها من طرف الديوان الوطني للإحصاء ومخطط التهيئة لولاية قسنطينة فقد تطور عدد المشتغلين في مختلف القطاعات من 13700 مشتغل سنة 1998 إلى 319361 سنة 2008، وهي تشكل تحدياً كبيراً للحراك والنقل في كامل أرجاء الولاية ويعتبر هذا العدد مهماً جداً بالنسبة لعدد سكان الولاية حيث يمثل نسبة 34,03% من كل سكانها، بالإضافة إلى ذلك تعتبر مركزاً هاماً لمختلف القطاعات، مما يؤدي إلى تدفقات كبيرة نحو المدينة.

**9) توزيع السكن عبر مجال المدينة: والممثل في الجدول الآتي:**

جدول رقم (25): توزيع السكن عبر مجال المدينة

نوعية المساكن	مساكن فردية	مساكن جماعية	مساكن فوضوية	مساكن تقليدية	شاليات جاهزة	مساكن سابقة التجهيز	مؤسسات مهنية أخرى	مساكن
عدد المساكن	3119	2998	5282	1829	24	766	205	116
النسبة%	73.55	7.07	12.45	4.31	0.06	1.80	0.48	0.27

المصدر: خنشول توفيق :مصدر سابق ص 13.

من خلال الجدول رقم (25) يتبين أن المجال الحضري القسنطيني يغلب عليه طابع المساكن الفردية، وهذا بنسبة 73.55%، ثم تليه المساكن الفوضوية ذات الطابع الفردي بنسبة 12.45%، أما بالنسبة للمساكن الجماعية فهي تُقدَّر بـ 7.07% وهي منخفضة جدًا مقارنة بالمساكن الفردية، في حين نسجّل أخفض نسبة لتوزيع المساكن بمدينة قسنطينة في شاليات جاهزة بنسبة 0.06% إذ تكاد أن تكون منعدمة مقارنة بالعدد الإجمالي للمساكن، فهي على شكل بُقع سكنية على أطراف المدينة (شرقا وغربا).

**10) الموقع الإقليمي لمدينة قسنطينة "مجال إستقطاب ونفود":**

تطرح إشكالية تخطيط وتوجيه التنمية العمرانية على مستوى المجالات المحيطة بالمدن بشكل مستمر وملح خاصة في السنوات الأخيرة بإعتبار مدينة قسنطينة ذات مجال نفود قوي ليس فقط في الشرق الجزائري وإنما على كامل القطر الجزائري. ففي ظل التوسع السريع للحواضر وما يترتب عنه من آثار سلبية على المحيط الحضري لأن له علاقة مباشرة مع الإقليم ككل، الأمر الذي يجعل السلطة تسعى إلى تبني خطا هيكلية شاملة تعالج المشاكل القائمة وتعمل على تحقيق التنمية الحضرية المستدامة للمجالات الحضرية، ويمكن أن نقدم مفهوم الدراسة الجغرافية كما يلي:

**10-1) مفهوم الدراسة الجغرافية للمجال الحضري:**

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

10-1-1) المستوى الأول : يخص الامتداد العمراني للمجال المبني للمدينة: الذي يتميز باستمرارية البناء، ويمكن التّعبير عليه بمصطلح البقعة الحضرية "tache urbaine" تتكون من حلقة أولى ذات نسيج عمراني متراص، وحلقة ثانية تضم المرافق والخدمات ومناطق الأنشطة والصناعة، تتميز بكثافة أقل للبناء،

وبوجود فراغات وجيوب يتم شغلها تدريجياً، يسمح هذا المستوى بدراسة كثافة البناء وتوزيع الخدمات وخصائص الحراك والتَّنقل واستهلاك الأراضي الزراعية .

**10-1-2) المستوى الثاني: يخصُّ النُّطاقات الحضرية : النُّطاق الحضري حسب (كوت 2008) هو مجال الحراك**

« c'est l'espace de la mobilité » وهو مجال العلاقات الاجتماعية كذلك، فهو المجال الذي يعيش في تناغم مع المدينة، يقوم فيه الأفراد بتنقلات قصيرة من حيث المسافة لكنّها يومية فهي تحمل صفة الاستمرارية، ويستعمل عادة حوض الحياة (bassin de vie)، حوض العمل (bassin D'emploi) للتعبير عن مدى ترابط النُّطاق الحضري لتوفير العمل وعناصر الحياة، تتم وفق هذا المستوى الدراسة الكمية للحراك اليومي (mouvement pendulaire) أي التَّنقلات اليومية بين مناطق السكن ومناطق العمل، يضمُّ النُّطاق الحضري بالإضافة للمدينة تجمعات سكانية أساسية وأخرى ثانوية ترتبط ببعضها، كما يتشكل النُّطاق الحضري من عدّة بلديات وقد يضم بلديات الولاية .

يشكل النطاق الحضري حسب أحد الباحثين حلاً للكثير من مشاكل المدينة حيث ( أنه يمكن أن يستثمر ويوظف في حلّ الكثير من المشاكل العمرانية التي تعاني منها، وفي مقدمتها مشكل المرور والنقل، لأنّ ذلك النُّطاق الجغرافي يفسح المجال أمام العديد من الوظائف والأنشطة وبتيح لاستعمالات الأرض التي يمكن أن يتمّ توطينها فيه، والخروج بها من الحيز العمراني المكتظ للمدينة آفاقاً أرحب في محيطها الجغرافي بغرض الوصول إلى حلول عمرانية أو بيئية بدلاً من تكديسها داخل الهيكل العمراني القائم للمدينة.

**10-1-3) المستوى الثالث يتعلق بالإقليم الحضري:** هو المجال الوظيفي أي المجال الذي تربطه علاقات اقتصادية وخدمانية بالمدينة وتعتمد الدراسة كذلك على تدفقات ( الأشخاص، البضائع، الأموال والقرار ..... ) هذه التدفقات هي أقلُّ عددًا مقارنة بالتدفقات اليومية في النُّطاقات الحضرية لكنّها أكثر قوّة وتأثيراً، لأنّها تمثل التدفقات التي ترسم مجال التأثير أو الجذب للمدينة.<sup>1</sup>

ومن خلال عرض هذه المستويات الثلاثة، سنحاول في هذه الرّسالة دراسة تنظيم وتسيير شبكة النقل الجماعي الحضري لمدينة قسنطينة ضمن المستويات الثلاثة للمجال الحضري.

## **10-2) البيئة الطبيعية لمدينة قسنطينة:**

"إنَّ أهمَّ ما يميّز سطح الأرض هو الاختلاف في المظاهر الطبيعية من ناحية التضاريس، والمظاهر البشرية من النّاحية السُّكانية، وإنَّ هذا الاختلاف يؤدّي إلى التّباین في المواقع على سطح الأرض، وتفاوت بعضها عن الأخرى.

و تتجلّى الأهميّة الجغرافية للمدينة في مدى فعالية الموقع وقدرة الموضع على استيعاب النُّطور العمراني المتزايد، لأنّ المدن تقع في أماكن معينة لتؤدي خدمات ضرورية للمجتمع يتغير نوعها بمرور الزمن، ولكن

<sup>1</sup> كبيش عبد الحكيم، مصدر سابق، 2010، ص 29، 30.



الذي يُحدّد نوع الوظيفة التي قامت من أجلها المدينة هو طبيعة المكان الذي تقوم عليه، ويعتبر موقع المدينة من أهمّ العناصر في دراسة جغرافية المدن<sup>1</sup>، وقد تمّ دراسة مدينة قسنطينة من وجهتين هما :

### 10-2-1 الموقع الإقليمي:

تتوسط مدينة قسنطينة إقليم شرق الجزائر، حيث تبعد بمسافة 245 كلم عن الحدود الشرقية الجزائرية التونسية، وحوالي 431 كلم عن الجزائر العاصمة شمالا و 235 كلم عن بسكرة جنوبا و 89 كلم عن سكيكدة، وتتربع مدينة قسنطينة فوق الصخرة العتيقة على جانبي وادي الرمال، تحف بها العوائق والانحدارات الشديدة من كل الجهات، وإذا تتبّعنا مظاهر سطح المدينة نلاحظ أنّ المنطقة التي تقوم عليها غير متجانسة من حيث ارتفاعها عن سطح البحر، فهي تنحصر بين خطي كنتور 400 م و 800 م في الشمال و 800 م و 1200 م في الجنوب.

" إنَّ إقليم مدينة قسنطينة من أهمّ الأقاليم الاقتصادية والسكانية الهامة في الجزائر، فهي عاصمة إقليمية تتباعد عن مراكز العمران بمسافات لها دلالتها. وأهمّ ما يطرأ على مواقعها أنّه يتميّز عن باقي المدن الجزائرية بمجموعة من الخصائص المتصلة بالمظاهر الجغرافية الطبيعية، كالتضاريس والموارد الطبيعية المائية، ونجد هذه المميزات لها دورها الإيجابي في هيكلية المدن وتوزيعها وتباين أحجامها، فتوجد مدن في الساحل تميزها الموانئ التّجارية كما توجد مناطق ومراكز في الصّحراء ويتوسطها خط بالمدن الداخلية، وتعتبر قسنطينة من بين هذه المدن الداخلية، وقد نمت بين مناطق الساحل وشمال الصحراء علاقات تجارية في ميادين عدّة منها النقل، المواصلات والتبادل التجاري، وتمّ كل هذا في إقليم قسنطينة الذي يقع في خط يعتبر العمود الفقري بالنسبة لشبكة المدن في الجزائر بفضل المركزية في طرق المواصلات في كل من مفترقي طرق الحامة في الشمال والخروب في الجنوب"<sup>2</sup>، والخريطة رقم (04) توضح موقع ولاية قسنطينة في الشرق الجزائري.

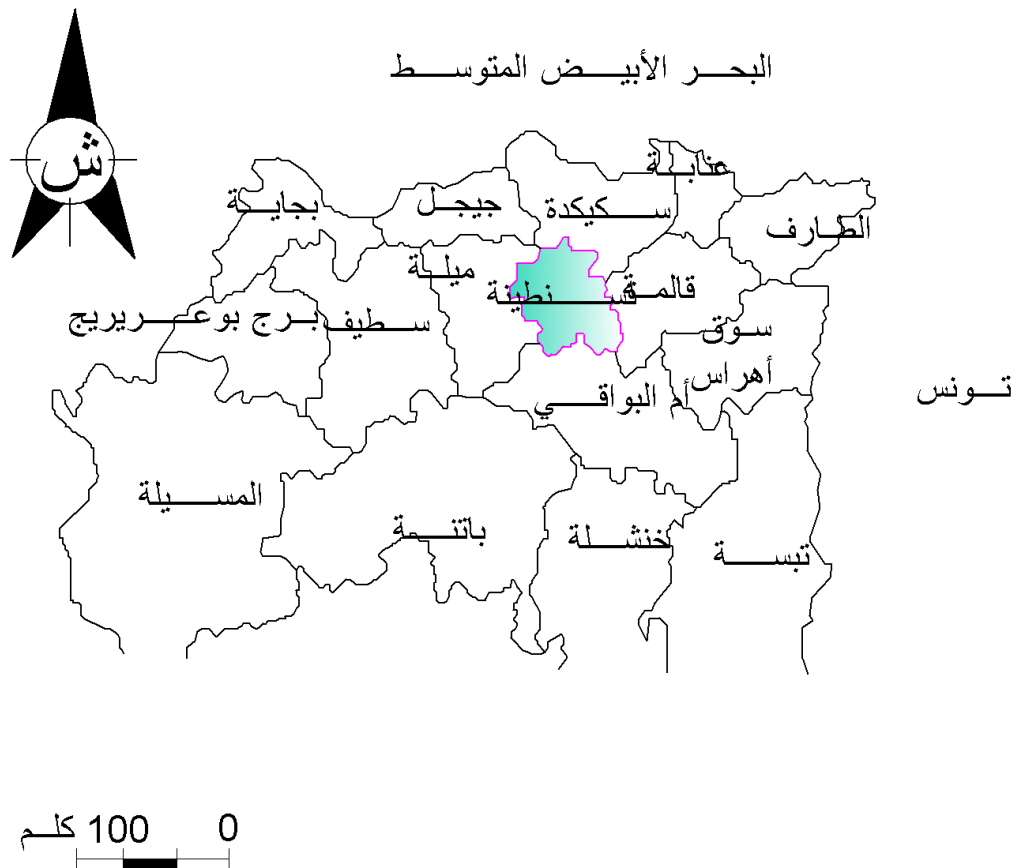
### 10-2-2 الموقع الإداري: يتمثل الموقع الإداري لمدينة قسنطينة فيمايلي:

يحدّها شمالا ولاية سكيكدة، شرقا ولاية قالمة، غربا ولاية ميلّة وجنوبا ولاية أم البواقي، أما كمدينة فيحدّها شمالا بلدية حامة بوزيان وديدوش مراد وشرقاً بن باديس وجنوبا الخروب وغرباً كلّ من ابن زياد وعين السمارة، وتعتبر هذه البلديات المناطق الحضرية لولاية قسنطينة، والخريطة رقم (05) توضح ذلك.

<sup>1</sup> قماش زينب، المجمعات السكنية الحضرية بمدينة قسنطينة واقعها ومتطلبات تخطيطها دراسة ميدانية للنطقة السكنية الحضرية سركينة، مذكرة مكملة لنيل شهادة ماجيستر في علم الاجتماع الحضري (2005 - 2006)، ص 44 .

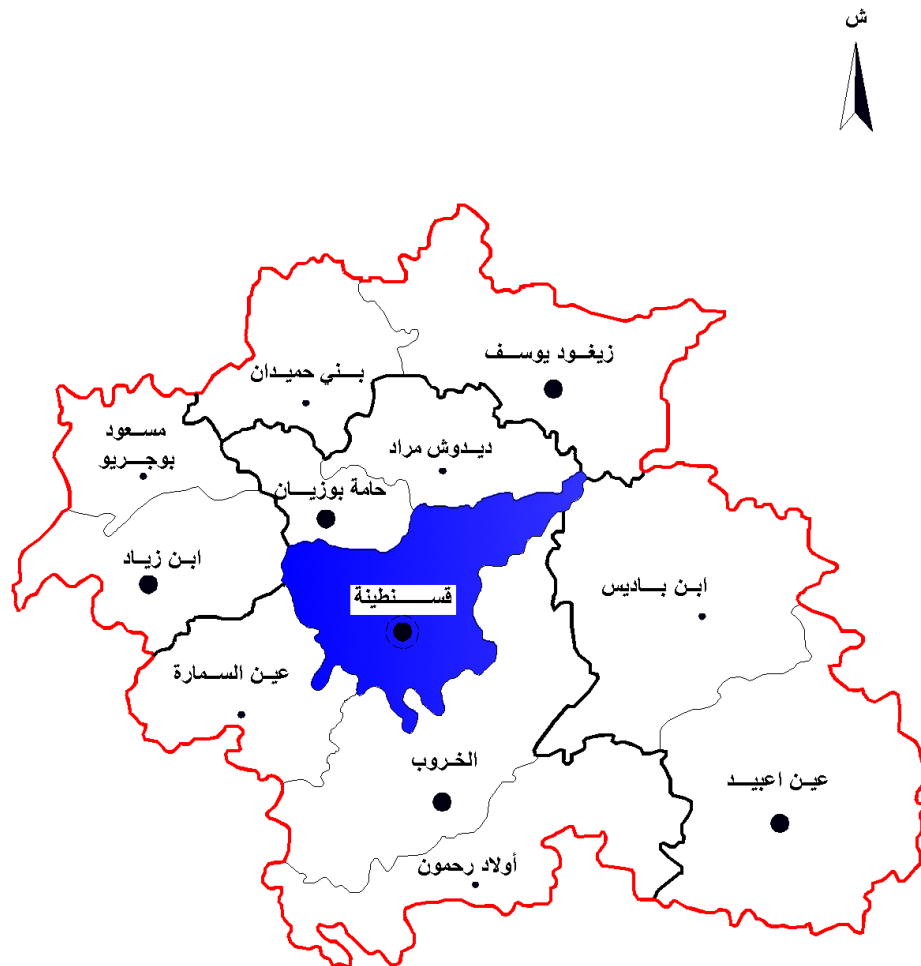
<sup>2</sup> محمد الهادي لعروق-مدينة قسنطينة- دراسة التطور التاريخي والبيئة الطبيعية، دار البعث قسنطينة 1985 ، ص120

## خريطة رقم 04 : موقع ولاية قسنطينة في الشرق الجزائري



المصدر : الديوان الوطني للإحصاء 2014

## خريطة رقم 05: الموقع الإداري لبلدية قسنطينة



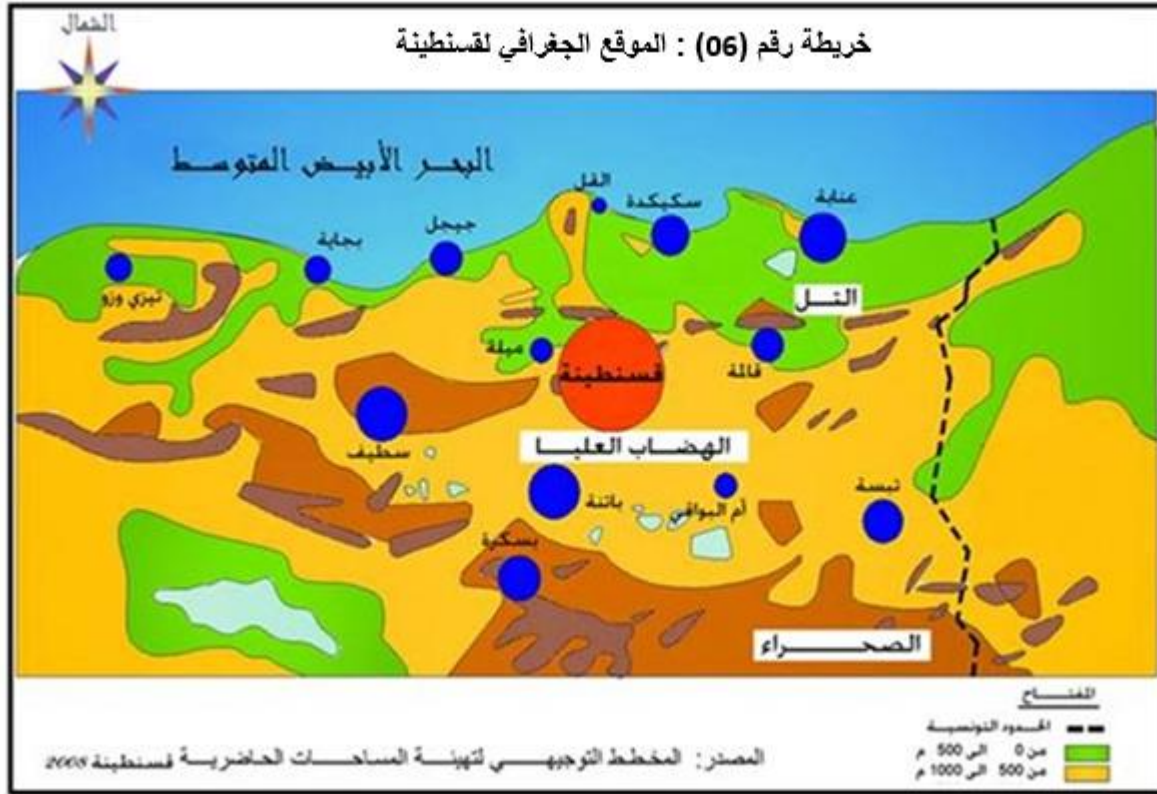
المقياس 0 4 8 كلم

المصدر : الديوان الوطني للإحصاء 2014

المفتاح	
●	مركز الولاية
●	مركز الدائرة
•	مركز البلدية
	حدود الولاية
	حدود الدوائر
	حدود البلديات
	بلدية قسنطينة

**11) قدرات المجال لحاضرة قسنطينة:**

تتسب الجهة الشرقية من الجزائر جغرافيا وتاريخيا بصفة عامة لمدينة وولاية قسنطينة إذ تقع بين محورين: غرب- شرق يصل التل بهضاب العليا، و محور جنوبي يمتد من سكيكدة إلى بسكرة ويتوفر على منحدر جيولوجي لربط الساحل بالصحراء، كما تطل على البحر عبر جيجل سكيكدة، عنابة.<sup>1</sup> كل هذه المميزات جعلت منها ملتقى العديد من حركات السير ومركز عبور واتصال رئيسي داخل البلاد، والخريطة رقم (06) توضح ذلك .

**12) الهيكلية المجالية المتعددة الأقطاب لمدينة قسنطينة:**

تنتج بين المدن علاقات تبعية أو قيادية ترسم الجاذبية للحواسر، اذ تنتظم البلاد وفق مجالات تضم ثلاث شبكات ثانوية منفردة: الغرب، الوسط، الشرق، ولكل واحدة خصوصياتها، ويعد الإقليم الشرقي الجزائري من أكثر الأقاليم انتظاما والأكثر تدرجا، فكل مجموعة ثانوية (سطيف، باتنة، جيجل،...) ترتبط بالمدينة المركز وهي قسنطينة<sup>2</sup>، كمدينة ذات وظيفة قيادية .

**13) إقليم التأثير لمدينة قسنطينة: " ويشمل محيط التأثير للمدينة الأم، الإدماج شبه الحضري، والتأثير**

الوطني والدولي.

\*محيط التأثير للمدينة الأم: هي قطب قسنطينة وتعتبر كنواة المنطقة والمناطق المجاورة: الخروب، عين اسامرة، حامة بوزيان، زيغود يوسف، عين عبيد.

<sup>1</sup> Schéma Directeur d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine (SDAAM) de Constantine 2008 p15.

<sup>2</sup> Marc Cote ,l'Algérie espace et société, maison paris 1996.

\*محيط التأثير للمناطق شبه الحضرية: حيث نأخذ بعين الإعتبار المجال المتناسق إقتصاديا وبيئيا حسب التوجهات المختارة للمخطط التوجيهي لتهيئة المساحات الحضرية، ويشمل محيط المساحة المحددة وفقا لمعايير الحراك التي تختص بها قسنطينة.

\*محيط التأثير الجهوي والوطني والدولي : حيث يتم إدماجها بالإعتماد على شبكات المدن والهيكل القاعدية الكبرى للنقل والقدرة على التنافس والجذب للإقليم.<sup>1</sup> والخريطة رقم (07) توضح ذلك



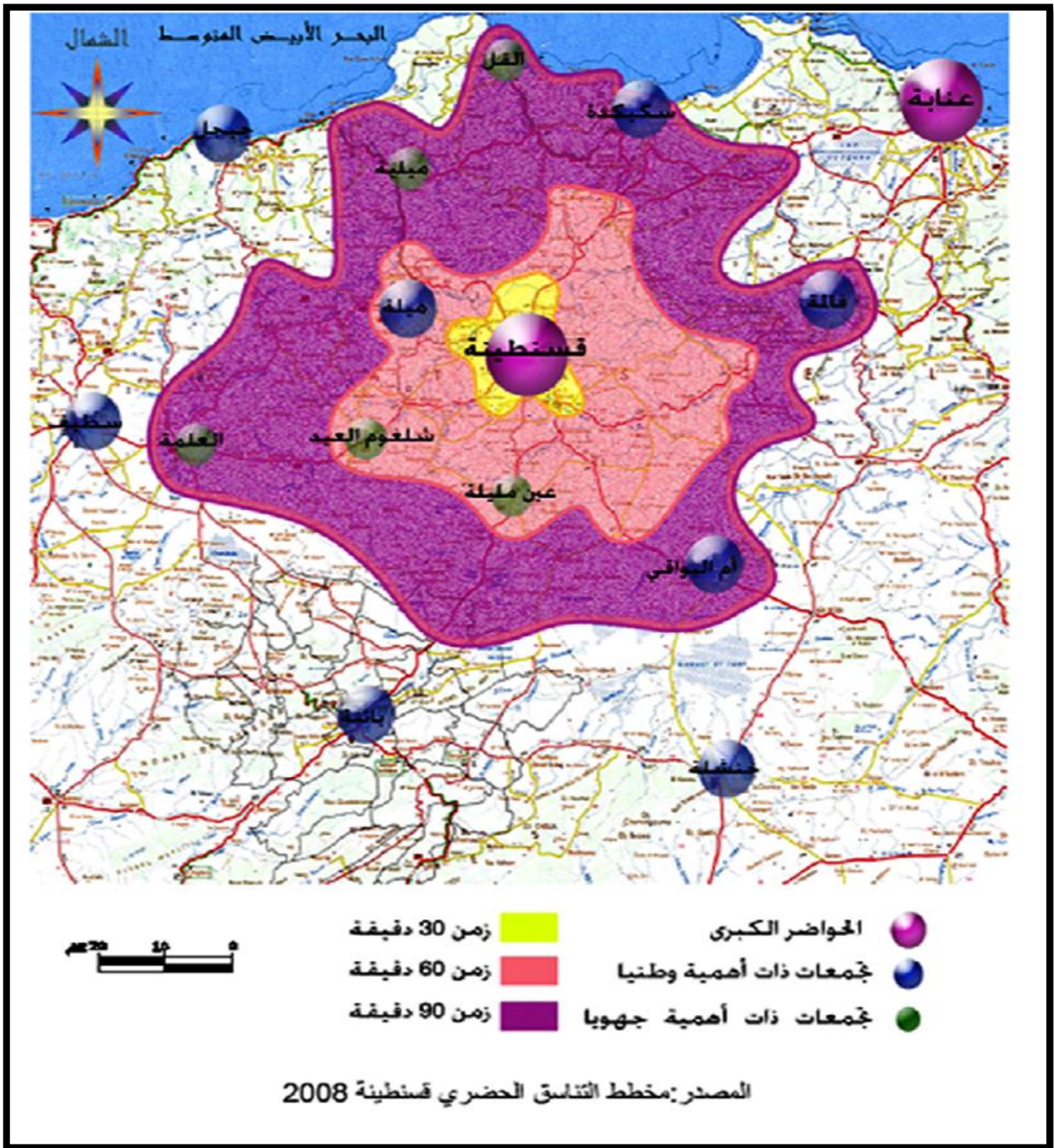
14 مجال التأثير الإجتماعي المشترك للمدينة: يمثل التقارب المعيشي ما بين وسط المدينة والأقطاب الثانوية ما بين 15 و 20 كلم من مدينة قسنطينة ويعتبر هذا التقارب جيدا، ويتضح من الخريطة التالية أنّ منطقة التأثير الأولى متكونة من أربع بلديات متجاورة وهي على بعد 30 دقيقة، ثم منطقة التأثير الثانية تبعد 60 دقيقة وتليها منطقة التأثير الثالثة بـ 90 دقيقة<sup>2</sup>، والخريطة رقم (08) توضح ذلك .

<sup>1</sup> Schéma Directeur d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine (SDAAM) de Constantine 2008 p30.

<sup>2</sup> مخطط التناسق الحضري قسنطينة 2008 ص 75.



خريطة رقم (08) : المساحات الحضرية لقسنطينة في الإقليم الشرقي



## الخلاصة:

تعتبر مدينة قسنطينة ذات أهمية إقتصادية واستراتيجية مكنتها من أن تكون عاصمة إقليم الشرق وبوابته الرئيسية في المبادلات التجارية وحركة النقل والمواصلات، ولقد مرّ التطور العمراني لمدينة قسنطينة على عدّة مراحل منذ ما قبل الاحتلال الفرنسي حتى الآن، والذي أعطى الصورة الحالية انطلاقاً من النواة القديمة التي تتربع على كتلة صخرية يحيط بها وادي الرمال باستثناء الشمال وصولاً إلى اختناق وتشعب المدينة، الأمر الذي أدّى إلى تغيير اتجاه التعمير للمدن الجديدة لاستقبال الفائض من السكان.

تعتبر المميزات الطبوغرافية الصعبة لمدينة قسنطينة عائقاً لتوسع المدينة، الأمر الذي أعاق نموها بصفة متناصفة، فتحكم في توسعها العمراني، واثرت على شبكة الطرق ومسار الحراك، لذا يجب علينا إتخاذ الإجراءات اللازمة؛ من بناء جسور ومد الطرقات المحيطة، والإستثمار في الوسائط الصديقة للبيئة بصفة أكمل مثل (التفريك)، لاستغلال المميزات الجغرافية بالإيجاب خاصة منها العامل السياحي.

وتعدّ مدينة قسنطينة من أكثر البلديات من حيث عدد القاطنين حيث بلغ عدد السكان لسنة 2008 بـ 448374 ن وبـ 42417 مسكن بمختلف الأنماط. ورغم أنّ معدل النّموا للفترة ما بين (1998-2008) وصل إلى (-0.72 %) بسبب ترحيل العديد من سكان المدينة نحو المدينة الجديدة بـ "علي منجلي" في إطار سياسة القضاء على الأحياء القصديرية والفوضوية غير الشرعية وتوجيه النّموا نحو المدن النّوابع وقد بلغت نسبة التّحضر لسنة 2008 في المدينة 93.38 % وهي نسبة مرتفعة جداً وذلك راجع لكونها مركز الولاية، وبكثافة قدرت بـ 2450.13 ن/كلم<sup>2</sup> وبمساحة قدرت بـ 183 كلم<sup>2</sup>.

وقدّرت نسبة الفئات النّشطة بالمدينة بـ 46.3 % من إجمالي سكان البلدية وهذا إن دلّ على شيء فهو يدلّ على حراك كبير بالمدينة، فالمدينة أخذت أكبر حصة من الموارد البشرية والسكنية، والأنشطة المتنوعة من مجموع الولاية ضف إلى ذلك تنوع مميزات الجغرافية.

## المبحث الثاني: التجهيزات والأقطاب المولدة للحراك

## تمهيد :

تعتبر المناطق الوظيفية والمتمثلة في التجهيزات ومختلف المؤسسات من أهم المؤثرات التي تعكس ديناميكية المجتمعات الحضرية حيث تعتبر كأقطاب لها إشعاعات في كامل إقليم المدينة وتعتبر مراكز مولدة للحراك، وهي من أبرز الملامح الأساسية للمدينة والتوزيع الجيد لها يُسهل على السُكان الإتصال بمختلف هذه الهياكل وذلك بتقليل المسافة بين مقرات السكن ومكان تواجدها وبالتالي تتحكم هي الأخرى في رسم شبكة التّنقلات اليومية للسُكان، وتركز التجهيزات والأقطاب المولدة للحراك في مركز المدينة يزيد من الضغط على مركز المدينة والأحياء الأكثر تجهيزاً وبالتالي يخلق إختناقاً في حركة المرور ويشل طرقاتها، وسنتطرق في هذا المبحث لدراسة التجهيزات والأقطاب والمراكز المولدة للحراك لمدينة قسنطينة التي من خلالها نتمكن من تقييم دورها، من خلال مدى تركّز الخدمات والوظائف ووفرة الإمكانيات بالمدينة ومعرفة محيط استقطابها، لأنّ درجة الإشعاع والإستقطاب هي حسب نوعية المرافق والتجهيزات وغالبا ما تكون مرتبطة بحجم السُكن والسكان، والتدفقات التي تأتي من خارج المدينة والولاية.



**1) الصناعة:** تساهم الصناعة بنسبة عالية في إعطاء ديناميكية ودفع إقتصادي وإجتماعي للمدينة وهذا لا يكون إلا بوجود نظام نقل جيد للأشخاص والسلع يتماشى مع أساليب الإستثمار الأمثل للبنية التحتية لشبكات النقل. فالأحرى بالسلطات المختصة رفع كفاءة التشغيل ليتماشى مع الطلب الكمي والنوعي لمناطق الصناعات والنشاطات، وتوجد بالمدينة منطقة صناعية كبرى تتمثل في منطقة بالما بمساحة تقدر بـ 74 هكتار و 79 وحدة تقع على بعد 2 كلم من مدينة قسنطينة يحدّها من الجنوب الشرقي واد الرمال ومن الشمال الغربي الطريق الوطني رقم 05 الرّابط بين سطيف وقسنطينة وعلى بعد 6 كلم من المدينة يوجد مطار محمد بوضياف وميناء سكيكدة على بعد 94 كلم.<sup>1</sup>

## 2) مناطق النشاطات:

" يوجد بالبلدية ثلاث مناطق للنشاطات وهي مبينة في الجدول الآتي:

جدول رقم (26): توزيع مناطق النشاطات في بلدية قسنطينة

عدد الوحدات	المساحة هكتار	منطقة النشاطات
72	81	الرمال
18	42	بومرزوق
63	39	24 فيفري
153	162	المجموع

أما بالنسبة للأسواق فيوجد بها 17 سوقا مغطى بـ 1563 نقطة بيع.<sup>2</sup>

## 3) التّجارة:

يعتبر الموقع الإستراتيجي للمدينة موقعا هاما للمبادلات التّجارية وقطب جذب تجاري حيث بلغ عدد المسجلين في السّجل التّجاري لمدينة قسنطينة 30583 تاجرا في جميع المجالات الحرفيّة التّجارية للجملة والتجزئة وذلك بنسبة 61,7 % من إجمالي عدد المسجلين في الولاية.<sup>3</sup> هذا التّوزيع الكمي والنّوعي للمحلّات التّجارية عبر مختلف محاور مركز المدينة جعلها تشهد حركة كثيفة للمشاة والسيّارات، وهذا من شأنه المساهمة في زيادة حجم الحركة والمرور باتجاه مركز المدينة .

## 4) التّجهيزات التّعليمية:

يعتبر التّعليم من أولويات الدّولة الجزائرية، وذلك لما له من أهميّة في رفع المستوى التّعليمي والتّقافي للمواطنين، لذا يجب دراسة هذا النمط بمراحله الابتدائية والمتوسطة والثانوية ثم سنتطرق للتّعليم العالي والمهني للبلدية ككلّ.

1,2,3 : مخطط التهيئة لولاية قسنطينة (PAW) 2013 + معالجة الباحث.

## 4-1) الطور الابتدائي:

يشمل التلاميذ الذين تتراوح أعمارهم عادة من 5 إلى 11 سنة وتعتبر هذه القاعدة مهمة جداً لكونها القاعدة الأولى للتعليم والجدول الآتي يوضح ذلك:

جدول رقم (27): توزيع مؤسسات التعليم الابتدائي في بلدية قسنطينة ومجموع الولاية

المنطقة	عدد المدارس	الحجرات	مجموع التلاميذ	المعلمون (عربية، فرنسية)	مجموع التلاميذ (التحضيرية)	متوسط التلاميذ في الفوج	نسبة التأطير
البلدية	138	1606	37307	1529	2543	29	22
الولاية	367	3719	96000	3994	6328	28	21

المصدر : دليل المؤسسات التربوية (2013-2014) + معالجة الباحث

من خلال هذا الجدول يتبين لنا أنّ نسبة كبيرة من عدد المدارس الابتدائية متمركزة في بلدية قسنطينة على حساب الولاية ككل، بنسبة تقدّر بـ 37,60 % من إجمالي المدارس في الولاية ويعدّد يقدر بـ 138 مدرسة بنسبة 38,86 % من مجموع التلاميذ في الولاية.

## 4-2) الطور المتوسط والممثل في الجدول رقم (28).

جدول رقم (28): توزيع مؤسسات التعليم المتوسط في بلدية قسنطينة ومجموع الولاية.

المنطقة	عدد المؤسسات	عدد الحجرات	عدد التلاميذ	الأساتذة	متوسط التلاميذ في الفوج	نسبة التأطير
البلدية	59	927	25126	1680	30	15
الولاية	131	2164	64840	4051	31	16

دليل المؤسسات التربوية (2013-2014) + معالجة الباحث.

من خلال هذا الجدول يتبين لنا أنّ أغلبية المؤسسات التربوية في الطور المتوسط متواجدة في بلدية قسنطينة بنسبة فُدرت بـ 45,03 % وبمجموع فُدر بـ 59 مؤسسة من إجمالي عدد المؤسسات في الولاية والتي فُدرت بـ 131 مؤسسة، أمّا عدد التلاميذ فقد بلغ 25326 بنسبة فُدرت بـ 39,06 % من إجمالي عدد المتدربين في الولاية أما نسبة التأطير فهي جيّدة (15 تلميذ لكل أستاذ).

## 4-3) الطور الثانوي والممثلة في الجدول رقم (29) .

جدول رقم (29): توزيع مؤسسات التعليم الثانوي في بلدية قسنطينة ومجموع الولاية.

المنطقة	عدد المؤسسات	عدد الحجرات	عدد التلاميذ	الأساتذة	متوسط التلاميذ في الفوج	نسبة التأطير
البلدية	24	617	17788	1225	31	15
الولاية	55	1297	41398	2773	32	15

دليل المؤسسات التربوية (2013-2014) + معالجة الباحث.

لقد بلغ عدد المؤسسات الثانوية والتقنية في بلدية قسنطينة 24 مؤسسة بنسبة 43,63 % من مجموع مؤسسات الولاية والبالغ عددها 55 مؤسسة، أمّا عدد التلاميذ بالبلدية فقد وصل إلى 177888 تلميذا بنسبة 24,97 % من إجمالي المتدرسين في الولاية وبنسبة تأطير بلغت 15 تلميذ لكل أستاذ.

#### 4-4) التّعليم العالي:

" أمّا بالنسبة للتّعليم العالي والبحث العلمي بالمدينة فيوجد بها عدّة جامعات نذكر منها:

- **جامعة منتوري قسنطينة(01):** وتحتوي على كليّاتٍ ومعاهد منها: كلية العلوم الإنسانية وعلم الاجتماع، كلية العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الطبيعية والحياة، كلية العلوم الدقيقة، كلية علوم الهندسة، كلية علوم الأرض، كلية القانون والعلوم السياسية، كلية الآداب واللغات، بالإضافة إلى معهد التغذية والتغذي المتواجد في (INATA) طريق عين اسمارة وكلية الطب المتواجدة في حي الصنوبر، ونظرا لعدم القدرة على استقبال الطّلب المتزايد للطّلبة، وباعتبار ولاية قسنطينة قُطبًا للعلم في الشّرق الجزائري فقد تمّ إنشاء جامعات جديدة مثل جامعة 02 وجامعة 03 في المدينة الجديدة علي منجلي .

ويمثّل الطلبة المقيمون في ولاية قسنطينة 47,89 % أمّا الطّلبة الوافدون من خارج ولاية قسنطينة فيمثّلون نسبة 52,11 % وأغلب الوافدين من الولايات المجاورة (ميلة سكيكدة أم البواقي، جيجل وقالمة ) بعدد طلبة إجمالي قدر بـ 57771 طالبا 1635 منهم في التعليم ما بعد التدرج .

#### - جامعة الأمير عبد القادر:

و تعتبر أول جامعة للعلوم الشرعية في الوطن إضافة إلى جامعها الكبير فهي تحتوي على كليتي : أصول الدين والشريعة والحضارة الإسلامية وتحتوي الجامعة 7 مدرجات، 31 قاعة، 03 قاعات للإعلام الآلي وقاعتين للانترنت، قاعة محاضرات، 03 مكتبات، 04 مخابر وبطاقة استعاب تقدّر بـ 4134 مقعدا بيداغوجيا، وحاليا يقدر عدد الطلبة بها 3633 طالبا، 393 منهم في ما بعد التدرج و تواصل مدينة قسنطينة ممارسة نفوذها ليس فقط على المستوى المحلي بل على مستوى الوطن ككلّ، وحتّى خارج الوطن في استقطاب الطّلاب الباحثين عن العلم في مدينة العلم والعلماء.

#### 4-5) مؤسسات التكوين :

- من أجل خلق فرصة للشباب غير المتدرسين قامت الدولة بإنشاء 7 مؤسسات للتكوين متواجدة على مستوى البلدية وهي موضحة في الجدول الآتي:

جدول رقم (30): توزيع مؤسسات التكوين المهني عبر تراب البلدية

عدد التخصّصات	قدرة الإستيعاب (طالب)	اسم المؤسسة
8	800	المعهد الوطني المتخصص في التكوين المهني بسيدي مبروك (INSFP).
11	450	المعهد الوطني التخصص في التكوين المهني زرزارة (INSFP).
11	300	مركز التكوين المهني المنظر الجميل (CFPA).
11	450	مركز التكوين المهني الدقسي عبد السلام سيدي مبروك (CFPA).
13	450	مركز التكوين المهني طريق عين الباي (التوت)
13	450	مركز التكوين المهني المنطقة الصناعية بالما 5 جويلية (CFPA).
/	/	مركز التكوين المهني باب القنطرة.

المصدر : مخطط التهيئة لولاية قسنطينة (PAW) 2013+ معالجة الباحث.

- يعتبر عدد التخصّصات في كل مركز أو مؤسسة غير ثابت، فهي في تطور ملحوظ من حيث عدد التخصّصات الجديدة، وهي في تطور مستمر تحسبا لسوق العمل.

ويعتبر عدد المؤسسات الموجودة في بلدية قسنطينة مقارنة بإجمالي الولاية مرتفعاً جداً، حيث نسجل 7 مؤسسات للتعليم بالمدينة من أجل 19 مؤسسة موجودة عبر كامل تراب الولاية.

وفيما يخص عدد المتربصين في مدينة قسنطينة فتسجل 2690 متربصا وعدد المتكونين حضوريا بلغ 2258 متكونا، أمّا فيما يخص التكوين المسائي فقد بلغ العدد الإجمالي 670 شخصا.

أمّا بالنسبة لمراكز التكوين الخاصّة فقد بلغ 11 مركزا، 10 منها متمركزة في بلدية قسنطينة بطاقة استيعاب تقدّر بـ 387 مقعدا، وهذا يدلّ على أنّ مراكز التكوين الخاصّة تلعب دورا هاما في تأطير الفئات الشبانة وكبار السنّ كونها لا تشترط السنّ، مثل مراكز التكوين الحكومية، بالإضافة إلى تحصيل المتكون عادة على ديبلوم في أقل من ثلاثة أشهر.<sup>1</sup>

<sup>1</sup>مخطط التهيئة لولاية قسنطينة (PAW) 2013+ معالجة الباحث.

## 5) الهياكل الفندقية : والممثلة في الجدول رقم (31).

جدول رقم (31):توزيع الهياكل الفندقية في البلدية

القدرة		درجة التصنيف	اسم الفندق
عدد الأسرة	عدد الغرف		
/	/	5 نجوم	ماريوت
144	72	4 نجوم	بانوراميك
119	60	3 نجوم	سيرتا
234	117	4 نجوم	نوفوتيل
344	127	3 نجوم	ايبيس
160	80	2 نجوم	المرحبة
52	44	2 نجوم	الأمراء
51	44	1 نجمة	بن مهدي
71	59	1 نجمة	الكبير
34	17	/	سرنوس
24	16	/	الأوراس
37	20	/	عايلات
110	53	/	الهواء الطلق
33	28	/	يوغرطة
35	29	/	المركزي
20	10	/	حب الخير
1509	796	/	المجموع

المصدر : مخطط التهيئة لولاية قسنطينة 2013 + معالجة الباحث.

- من خلال هذا الجدول يتبين لنا أنّ بلدية قسنطينة أخذت الحصة الأكبر من الفنادق في الولاية حيث تمتلك 16 فندقاً من أصل 22 موجودة في الولاية ككل، وإنّ دلّ هذا على شيء فهو يدلّ على ثقل المدينة وأهميتها فهي القلب النابض للولاية، لكن رغم ذلك يبقى عدد الأسرّة غير كافٍ لأنّ 1509 سرير في البلدية ككل يعد قليلاً بالنسبة لمدينة قسنطينة.

## 6) التجهيزات الثقافية: والممثلة في الجدول رقم (32).

## جدول رقم (32): توزيع التجهيزات الثقافية.

قاعة مسرح	مكتبة	متحف	مركز الثقافة	دار الثقافة	نوع التجهيز الإقليم
01	03	01	03	01	البلدية
01	08	01	13	01	الولاية

المصدر : PAW 2013 + معالجة الباحث.

تتوفر مدينة قسنطينة على جملة من التجهيزات ؛ مثل دار الثقافة، المتحف، المسرح وهذا ما يجعلها قطباً هاماً لكامل تراب الولاية، وتتوفر على ثلاثة مراكز ثقافية (الخليفة، مالك حداد، المركز الفرنسي)، وتتوفر أيضاً على مدرسة للفنون الجميلة، ورايو سيرتا FM، ومحطة جهوية للتلفزة الجزائرية.

## 7) التجهيزات الإدارية:

- يتركز معظمها في قطاع سيدي راشد مركز المدينة ترجع نشأتها إلى عهد الإستعمار الفرنسي وتبلغ مساحتها حوالي 7,5 هكتار بنسبة 0,12% من المساحة الإجمالية للمدينة.<sup>1</sup>

- إنَّ التركيز الكبير لهذه التجهيزات بنسبة كبيرة جداً في منطقة واحدة يجعلها ذات أهمية كبيرة ومنطقة استقطاب ذات بعد جهوي وليس فقط محلي مثل المحكمة والمجلس، البلدية، دار المالية، مديرية الطاقة والمناجم، ومديريات البناء والتعمير والأشغال العمومية وحتى التجهيزات الأمنية والتعليمية.... الخ، وهذا ما يؤدي إلى زيادة الطلب على استعمال وسائل النقل باتجاه المركز مما يخلف اختناقاً مرورياً كبيراً.

## 8) البريد والاتصالات :

- تحتوي ولاية قسنطينة على 66 مكتب للبريد، 52 منها في المنطقة الحضرية و 14 في المنطقة الريفية، أمّا بلدية قسنطينة فتحتوي على 25 مكتب بريد بالإضافة إلى 24 مركز لتوزيع خطوط الهاتف الأرضي في مجموع 76 مركزا هاتفيا، والجدول التالي يوضِّح ذلك:

## جدول رقم (33): توزيع تجهيزات البريد والمواصلات.

نوع التجهيز الإقليم	عدد المراكز الحضرية	عدد المراكز الريفية	الكثافة للمركز الواحد لسنة 2008	الكثافة للمركز الواحد لسنة 2011
البلدية	24	01	18408	17560
الولاية	52	14	14595	15119

المصدر : مخطط التهيئة لولاية قسنطينة 2013 + معالجة الباحث .

<sup>1</sup> دباش ربيعة، إشكالية الإستخدامات السكنية رسالة ماجستير كلية علوم الأرض جامعة منتوري قسنطينة 2005 ص 62 .

**9) ميدان الشباب والرياضة:**

قامت الولاية بإنشاء عدّة هياكل رياضية بهدف تحسين الإطار الحياتي للشباب، ومن بين هذه المرافق الشبابية الموجودة في بلدية قسنطينة نجد ما يلي : 07 ديار للشباب، ونزل للشباب باستطاعة إستيعابية تقدّر بـ 80 سريرا، أما بالنسبة للمرافق الرياضية فهي تحتوي على 03 قاعات متعددة الاستعمالات الرياضية، 05 أرضيات لكرة القدم، مُجمّعين رياضيين<sup>1</sup>، كما يبينه الجدول الآتي :

جدول رقم (34):توزيع الهياكل الرياضية للمدينة.

اسم المؤسسة	القدرة الاستيعابية (مشاهد أو مناصر)
- ملعب الشهيد حملاوي	45000
- ملعب ابن عبد المالك رمضان	12000
- قاعة الألعاب مخلوف بوخزر الدولي	500
- قاعة الألعاب سطح المنصورة	500
- قاعة الألعاب حملاوي	500

المصدر:مديرية التخطيط والتهيئة العمرانية 2014+ معالجة الباحث.

**10) القطاع الصحي:****10-1) القطاع الحكومي:**

تعتبر التجهيزات الصحية من أهمّ التجهيزات التي لا يمكن الاستغناء عنها، حيثُ تعدّ ولاية قسنطينة رائدة في هذا المجال، وتحتوي المدينة على المنشآت الإستشفائية التالية:

- **المستشفى الجامعي ابن باديس:** يقع بقطاع القنطرة بمساحة تقدّر بـ 13 هكتار وهو من أكبر المستشفيات بالشرق الجزائري وأكثرها اكتظاظا بقدرة استيعابية تقدّر بـ 1469 سريرا وهو يستقطب المرضى من 17 ولاية بالشرق الجزائري.
- **مستشفى البير:** يقع بقطاع بوذراع صالح يحتوي على 136 سريرا بالإضافة إلى المؤسسات الاستشفائية الأخرى و المبينة في الجدول التالي:

<sup>1</sup> دباش ربيعة مصدر سابق ص62.

جدول رقم (35): توزيع المؤسسات الاستشفائية في بلدية قسنطينة.

عدد الأسرة	المؤسسة
120	- المؤسسة الاستشفائية المتخصصة في أمراض الكلي والمسالك البولية الدقسي
240	- المؤسسة الاستشفائية المتخصصة في الأمراض العقلية جبل الوحش
120	- المؤسسة الاستشفائية المتخصصة في أمراض القلب حي الرياض
194	- المؤسسة الاستشفائية سيدي مبروك المتخصصة في الأمومة والطفولة

المصدر : مخطط التهيئة لولاية قسنطينة 2013+ معالجة الباحث.

ويوجد بالبلدية مؤسستان للصحة العمومية تغطيان البلدية وهما موضحتان في الجدول التالي:

جدول رقم (36): توزيع المؤسسات العمومية الصحية.

وحدة متخصصة	قاعة علاج	مستوصف	المؤسسة
03	04	08	العربي بن مهدي
03	04	09	منتوري

المصدر : مخطط التهيئة لولاية قسنطينة 2013+ معالجة الباحث.

**10-2) القطاع الصحي الخاص:** يلعب القطاع الخاص دورًا مهمًا وفعالاً في تغطية النقص في القطاع العام، وهو مخصص لطبقة معينة نظرا لارتفاع تكاليف العلاج به، ونظرا لعدم وجود إحصائيات دقيقة للبلدية، ارتأينا تقديم العدد الكلي للولاية والموضح في الجدول الآتي:

جدول رقم (37): توزيع العيادات والصيدليات عبر الولاية.

نوع العيادة	عيادة متخصصة	عيادة طبية عامة	عيادة لجراحة الأسنان	الصيدليات	المجموع
العدد	272	166	178	304	920

المصدر : PAW 2013 + معالجة الباحث.

و تعتبر مدينة قسنطينة من أكبر المدن إستقطابا للسكان من كل أرجاء الشرق الجزائري حيث 40 % من المرضى الموجودين داخل المستشفيات من خارج الولاية ويبلغ عددهم 20 مليون نسمة في العشر سنوات الأخيرة(حسب المخطط التوجيهي الولائي).

**(11) مختلف التجهيزات في طريق الانجاز والمبرمجة مستقبليا:** وهي موضحة في الجدول رقم(38)



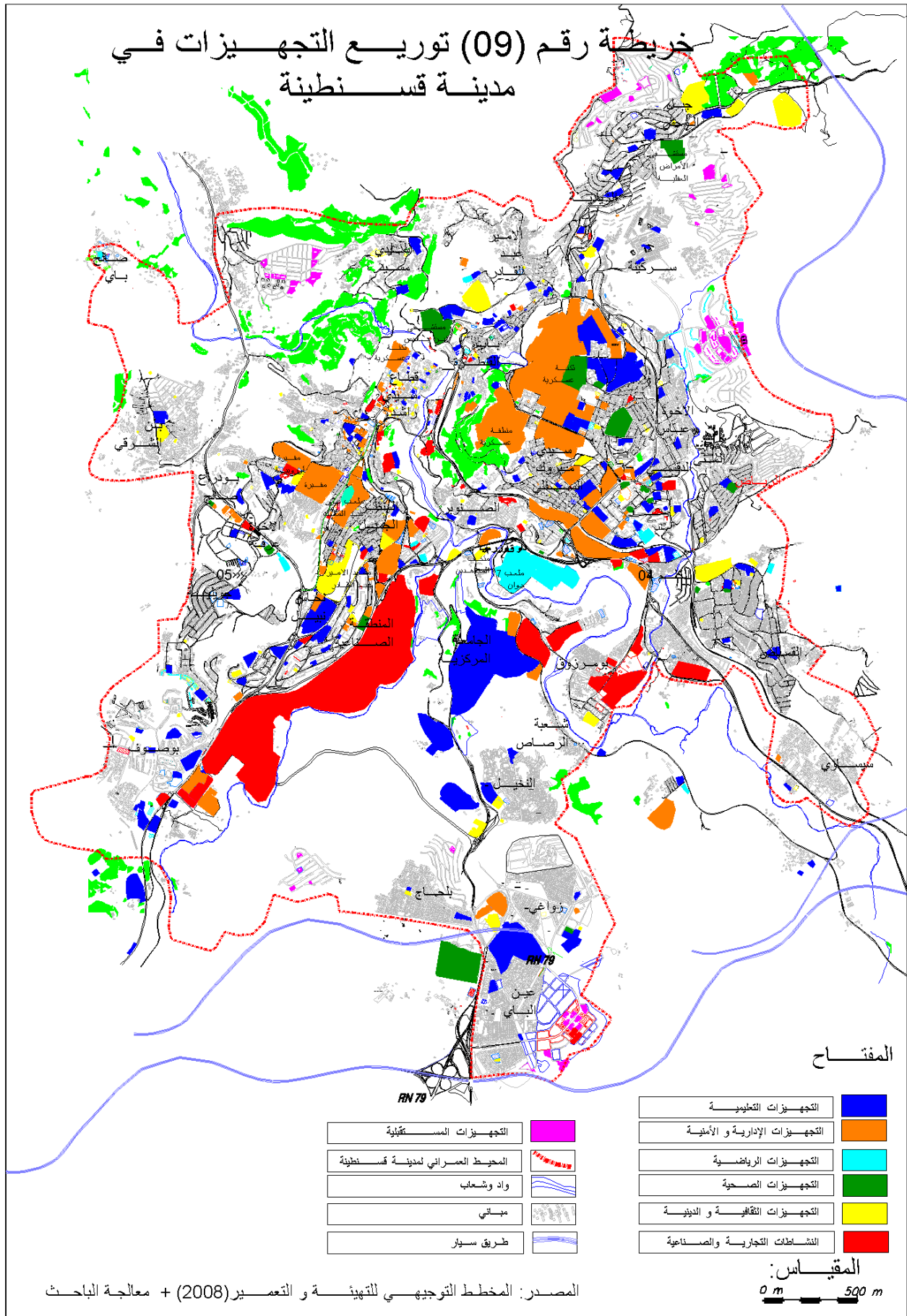
## جدول رقم(38):التجهيزات في طريق الإنجاز والمبرجمة مستقبليا

نوع التجهيز	نوع المشروع	المساحة	نسبة الإنجاز
أمني	- مديرية الجمارك	850 م <sup>2</sup>	95 %
	- قسم الجمارك	/	95 %
	- مقر الشرطة القضائية المنطقية الصناعية بوصوف)	3000 م <sup>2</sup>	92 %
	-مركز جهوي للبحث في المهاجرين غير الشرعيين عين الباي	2145 م <sup>2</sup>	92 %
	/	/	/
	- مقر للأمن الوطني المنطقة الصناعية بالما	3000 م <sup>2</sup>	100 %
	- مقر للأمن الوطني سركنية	6205 م <sup>2</sup>	/
	- مقر حضري للأمن سبساوي	1809 م <sup>2</sup>	/
	- مقر حضري للأمن بن الشرقي	2050 م <sup>2</sup>	90 %
	+ مقر للبحث والتحري - الأمن الوطني سركنية	/	/
نقل	- محطة للطيران محمد بوضياف	80960 م <sup>2</sup>	100 %
العدالة	- مركز إداري لإعادة التربية منتوري قسنطينة	8000 م <sup>2</sup>	/
التعليم	- مركز للتكوين ولأئي تهيئة وتحويل	3165 م <sup>2</sup>	/
	- ثانوية زواغي سليمان طريق عين الباي	/	90 %
	- ثانوية حي بن الشرقي (1000 مقعد بيداغوجي)	11150 م <sup>2</sup>	/
	- ثانوية شعبة الرصاص (800 مقعد بيداغوجي)	9550 م <sup>2</sup>	/
	- متوسطة حي خزندار عين الباي	/	/
	- متوسطة شعبة الرصاص	7050 م <sup>2</sup>	/
الثقافة	- قاعة للعروض والمحاضرات الكبرى بـ3000 مقعد	/	40 %
	- قاعة عرض	/	/
	- مكتبة	/	/
	- 6 ملاحق لدار الثقافة	/	15 %
	- دار للسينما	/	/
التجارة	- سوق جوارى مغطي (بومرزوق)	/	100 %
	- سوق جوارى مغطي سركنية	/	100 %
	- سوق مغطي بوصوف	/	100 %
	- سوق جوارى مغطي جبل الوحش	/	75 %
	- سوق جوارى سوطراكو	/	95 %

/	/	- سوق جوارى مغطي كحيل لخضر	
95%	2400 م <sup>2</sup>	- المديرية الجهوية للتشغيل (المنطقة الصناعية بوصوف)	الإدارة
85%	620 م <sup>2</sup>	- مركز للعقارات الدقسي	
/	1058 م <sup>2</sup>	- مركز إجتماعي	
/	5855 م <sup>2</sup>	- مصلحة الصحة للولاية	
/	3855 م <sup>2</sup>	- مصلحة الأمن الولائي	
98%	3525 م <sup>2</sup>	- مركز للضرائب صنف أ	الإدارة
/	/	- مركز جوارى للضرائب (سيدي مبروك)	
70%	1225 م <sup>2</sup>	- مركز جوارى للضرائب (زوجي سليمان)	
/	1080 م <sup>2</sup>	- مركز جوارى للضرائب	
/	3745 م <sup>2</sup>	-مسبح أولمبي	رياضة

المصدر: مديرية التجهيزات جانفي 2015 +معالجة الباحث.

- ومن خلال كل ماسبق من دراسة لمختلف التجهيزات والهياكل والمؤسسات سواءا (تعليمية، إدارية، ثقافية، اقتصادية، استشفائية... الخ) وتموقعها داخل المحيط العمراني للمدينة، فالخريطة الآتية تبين مختلف التجهيزات ، وخاصة التجهيزات الإدارية المتمركزة في قلب المدينة (الكدية، المنظر الجميل، باب القنطرة، المنطقة الصناعية، المنصورة، سيدي مبروك السفلي... ) والتجهيزات والهياكل المستقبلية في المدينة متواجدة على أطراف المدينة (جبل الوحش، عين الباي، فوق حي المنى، طريق المنية).
- والخريطة رقم(09) تبين توزيع التجهيزات في مدينة قسنطينة .



## الخلاصة :

تحتوي مدينة قسنطينة على جملة من التجهيزات والعناصر المهيكلية للمدينة و المؤددة للحراك التي تتصف بندرتها، مما يجعلها مستقطبة بالدرجة الأولى عبر كامل الإقليم للمدينة مثل المستشفيات فتعتبر مدينة قسنطينة من أكبر المدن استقطابا للسكان من كل أرجاء الشرق الجزائري حيث إن 40 % من المرضى الموجودين داخل المستشفيات من خارج الولاية، بالإضافة للمنطقة الصناعية (بالما) ومناطق النشاطات ، وعدد كبير من التجهيزات الجامعية ومؤسسات التكوين، وأيضا الهياكل الرياضية والهياكل الفندقية والثقافية والإدارية التي تتركز معظمها في مركز المدينة ( قطاع سيدي راشد)، أما فيما يخص التجهيزات المبرمجة مستقبلا فيوجد عدد كبير منها في مختلف المجالات في طور الإنجاز. وبالرغم من تشبع مركز المدينة بالتجهيزات وخاصة التجهيزات الإدارية والعناصر المهيكلية للمدينة التي تتواجد أغلبيتها في وسط المدينة، ما أثر سلبا على المدينة وذلك باستقطاب أكبر حجم للحراك في المركز مما يؤدي للاختناق المروري، فالتوزيع الجيد للتجهيزات على تراب البلدية وحتى الولاية والإقليم من شأنه التقليل من حركة النقل باتجاه هذه المراكز.

ويبقى اللجوء إلى النقل الجماعي الصديق للبيئة هو الحل الأمثل، نظرا لصعوبة طبيعة التضاريس للمدينة وضيق شوارعها وطرقاتها مما يؤدي إلى استحالة وصول الحافلات لبعض الأحياء، وهروب السيارات الجماعية خوفا من الازدحام مثل المستشفى الجامعي "ابن باديس" بالرغم من أهميته بسبب وادي الرمال الذي يعتبر أكبر العوائق الطبيعية في قسنطينة والتي تؤثر وتتحكم في توزيع شبكة الطرق، مما يتيح للنقل الجماعي الصديق للبيئة إمكانيات كبيرة للهيكلة والتسيير والتنظيم وذلك لقدرته الكبيرة على استيعاب المتنقلين باستراتيجية فعالة تتيح الوصول إلى مختلف المرافق والهياكل مما ينقص ويقلل من الازدحام المروري بالإضافة إلى ربح الوقت والاقتصاد في الجهد والمال.

## المبحث الثالث: شبكة الطُرق و الهياكل القاعدية للمدينة.

## تمهيد:

تعتبر شبكة الطُرق القاعدة التي يقوم عليها النقل الجماعي، حيث لها دورٌ مهيكَل للمجال، والذي يجب أن توفر له الهيكَل الأساسي والقاعدي والتمثَل في الطُرق ومختلف هياكلها (مفترقات الطرق، محولات...الخ). " كما تعتبر الشبكة الطرقية أداة أساسية في التنمية الإجماعية والإقتصادية، حيث تُؤدِّي إلى تركيز للأنشطة والخدمات على طول المحاور الطرقية خاصة في المراكز المهمة والواقعة على طول الطريق، رغم أنها تعترضها معوقات طبيعية وبنوية وهذا ما يؤثر حتماً على كلِّ القطاعات التي تمثل مؤشرات التنمية المحلية ومن بينها التمدن والصحة.<sup>1</sup>

وسنتطرق في هذا المبحث لدراسة شبكة الطرق بمستوياتها وتصنيفاتها .

---

عبد الواحد بويرية، مصدر سابق ص248.<sup>1</sup>

**(1) عوائق الموضوع:**

العائق الرئيسي لمدينة قسنطينة يتمثل في تضاريسها الصعبة، فحواف وادي الرمال تقسم المدينة على امتداد 2000 متر طول وعرض 100 متر وعمق 200 متر، بالإضافة إلى السكة الحديدية التي صُممت على مسار حواف واد الرمال، كما أنّ المدينة تموّعت على مرتفعات، وهذا ما يجعل أغلبية الحركة على شكل استواءات مما يؤدي إلى خلق عدّة نقاط صعبة وهي :

- جسر سيدي راشد الذي تمّ إنشاؤه سنة 1912 م.
- جسر القنطرة الذي تمّ إنشاؤه سنة 1867 م.
- جسر سيدي مسيد الذي تمّ إنشاؤه سنة 1912 م.
- المعبر العلوي لباب القنطرة.
- المعبر العلوي لحي مبروك
- وهذه النقاط تعمل على ربط بين ضفتي وادي الرمال، وهي نقاط مفروضة العبور حيث تمثل الحركة الكلية بين الضفتين.

**(2) العوامل الرئيسية المؤثرة في تشكيل شبكة الطرق:**

- "هناك العديد من العوامل التي تؤثر في تشكيل شبكة النقل والمواصلات، ولا يمكن أن يكون العامل الاقتصادي هو الوحيد المسؤول عن ذلك ومن بين أهم العوامل:

- (1) العوامل الطبيعية والتي تشمل المظاهر التضاريسية وأشكال السطح والبيئة الطبيعية والجيولوجية والأرض وطبيعة الغطاء النباتي وتوزيعه والظروف المناخية.
  - (2) أشكال توزع الموارد والثروات الطبيعية.
  - (3) درجة فعالية عمل وسائط النقل وأشكال النقل والاتصال ضمن الأقاليم.
  - (4) أشكال توزع المكان والمراكز البشرية الإدارية والمدن بشكل خاص.
- و بشكل عام فإنّ تشكل شبكة النقل يرتبط بالدرجة الأساسية بدرجة التخصص الاقتصادي والإنتاج للإقليم. وإن كثافة الشبكة وفعاليتها تزداد وتنشط في الأقاليم والمناطق الأكثر تطورا في الناحية الاقتصادية.<sup>1</sup>

**(3) شبكة الطرق:**

- تمثل شبكة الطرق شرايين المدينة التي تربط بين مختلف عناصرها، وتؤمن مواصلاتها، كما أنّها القاعدة التي يقوم عليها نظام النقل الجماعي، ويتوفر المجال الحضري لولاية قسنطينة على شبكة هامة من الطرق الوطنية مما ينعكس بالإيجاب على بلدية قسنطينة والتي لها شبكة هامة جداً من الطرق وهي ممثلة كالاتي:

**3-1) التصنيف الإداري:** ويتضمن شبكة هامة جداً من الطرق الوطنية الولائية والبلدية وهي ممثلة كالاتي:

إنّ عملية التصنيف تخضع إلى عدّة اعتبارات منها: حجم المرور، وظيفة الطريق، أهمية الطريق، مناطق الربط (العقد)، حالة الطريق،.....والمقتضى المرسوم رقم 90/80 المؤرخ في 16 أفريل 1990م، حيث

<sup>1</sup> هيثم هاشم ناعس، منشورات جامعة دمشق كلية الآداب والعلوم الإنسانية جغرافيا النقل ص 66، 65-2006.

تنص المادة رقم 08 من الفقرة 02 أنّ هناك تعليمية مشتركة بين وزارة الداخلية ووزارة الأشغال العمومية تحدد شروط تطبيق المادة 08 من الفقرة الأولى لترقية أو تنزيل الطرق الولائية وهذه الشروط كالاتي :

- أن يصل بين مقري ولايتين.
  - أن يكون له طابع استراتيجي .
  - أن يكون له أهمية اقتصادية و سياحية على المستوى الوطني.
  - أن يكون للطريق ميزة تبرر انتماءه إلى الصنف الجديد وتقرر ذلك اللجنة الولائية لتصنيف الطرق .
- ومنه نستطيع أن نؤكد أنّ الطريق يلعب دورا في الترقية الإدارية كعامل من بين العوامل التي تؤخذ بعين الاعتبار. فالترقية الإدارية للتجمعات تتبعها دوما ترقية أهم الطرق التابعة لها، لهذا لا بدّ من وضع تعاريف دقيقة وعملية يمكن من خلالها التفريق بين مختلف أنواع الطرق.
- و تتضمن شبكة هامة جدًا من الطرق الوطنية الولائية والبلدية وهي ممثلة كالاتي:

**3-1-1) الطرق الوطنية:** ويطلق عليها اسم الطرق الرئيسية وفي مناطق أخرى يطلق عليها اسم الطرق الشريانية وهي نوعان الطرق المزدوجة وغير المزدوجة. وتتميز هذه الطرق بتصميم فني عالي من حيث عرض الطريق حيث يتراوح عرض السطح المزقت بين (5-7) أمتار وأما الأرصفة (الجوانب) فيتراوح عرضها بين (3-2) أمتار في كلى الجانبين وهي طريق سريعة مخصصة للمرور الكبير، تربط عاصمة الإقليم بمدنها الهامة وموانئها، كما تربط أطراف الإقليم مع بعضها البعض، وتكون حركة المرور كثيفة جدًا.

أمّا على المستوى الوطني فتربط الطرق الوطنية بمقرات الولايات، ويتم إنجاز وصيانة وتهيئة الطرق الوطنية من ميزانية الدولة.<sup>1</sup>

وهي طرق ذات أهمية كبيرة جدًا نظرا للدور الذي تلعبه في ربط الولايات فيما بينها. وتمتاز بسيولة ومساحة عرضية أكبر من الطرق الولائية والبلدية وتعتبر جميع محاورها رئيسية ويخترق مدينة قسنطينة عدد هام من الطرق الرئيسية يربطها بعدة ولايات وهي كالاتي:

جدول رقم(39): الطرق الوطنية لبلدية قسنطينة والولاية .

رقم الطرق الوطني	الطول (كلم) الولاية	الطول (كلم) البلدية	العرض
- طريق وطني رقم 03	72,200	15,600	14-7
- طريق وطني رقم 05	24,200	13,900	14-7
- طريق وطني رقم 05 (A)	4,400	/	7
- طريق وطني رقم 10	7,400	/	7
- طريق وطني رقم 20	35,250	/	7
- طريق وطني رقم 20 (A)	10,000	/	7
- طريق وطني رقم 27	27,600	6,400	14-7

<sup>1</sup> نجلاء غرابي حرم ميلي، مرجع سابق، ص126.

14-7	/	2,200	- طريق وطني رقم 27 (A)
7	/	29,200	- طريق وطني رقم 79 (2)
14-7	12,00	26,200	- طريق وطني رقم 79 (24)
14	2,900	2,900	- طريق المحيط الجنوبي
14	4,000	4,000	- طريق المحيط ماسينيسا
/	54,800	245,550	المجموع
28	/	17,000	الطريق السيار الخروب
28	/	17,000	الطريق السيار قسنطينة
/	54,800	279,550	المجموع

المصدر : مديرية الأشغال العمومية جانفي 2014.

- **الطريق الوطني رقم 03** : يربط مدينة سكيكدة، قسنطينة وأم البواقي حيث يبلغ طوله في الولاية بـ 72,2 كلم ويخترق بلدية قسنطينة على امتداد 15,6 كلم ويقدر طوله في المجال الحضري لولاية قسنطينة بـ 6,15 كلم، ويعرض يقدر من 14-7 م مخترقا أحياءها وهم : حي الأمير عبد القادر، باب القنطرة، سيساوي، ويشهد هذا الطريق حركة مرور كثيفة جداً.

- **الطريق الوطني رقم 27** : وهو طريق مزدوج ينقسم إلى قسمين طور 27 وطور A27، يبلغ طوله في المجال الحضري للبلدية 6,4 كلم بعرض يقدر من 7 إلى 14 م يربط ولاية قسنطينة بجيجل من الناحية الغربية وينطلق ابتداء من الطريق الوطني رقم 05 حيث يمر على حي 5 جويلية، ابن الشرقي، عوبنة الفول.... الخ، وهو دائما ما يطرح مشكل الانحدار الشديد الذي يتسبب سنويا في حوادث كثيرة.

- **الطريق الوطني رقم 79** : والمسّمى سابقا بالطريق الولائي رقم 24 يمتد من جامعة قسنطينة وينتهي إلى غاية الطريق الوطني رقم 03 بطول إجمالي يقدر بـ 26,200 كلم في الولاية ككلّ أمّا في البلدية فيبلغ طوله 12 كلم وهو متصل أيضا بالطريق السيار شرق غرب، وبمروره على مدينة قسنطينة يخترق الأحياء التالية، جامعة منتوري، حي النخيل، المقبرة إلى غاية المطار الدولي.

- **الطريق الوطني رقم 05** : وهو مهم جداً يربط ولاية قسنطينة بالعاصمة مرورا بعدة ولايات، ميله سطيف.... الخ، ويخترق البلدية بطول يقدر بـ 13,90 كلم ويمر في الأحياء الحضرية التالية : بوالصوف، 20 أوت المنطقة الصناعية، ابن بو العيد.

### 3-1-2) الطرق الولائية:

وهي أقل أهمية من الطرق الوطنية من حيث خصائصها التقنية ومواصفاتها وقدراتها الاستيعابية، وتستعمل لربط الطرق الوطنية ببعضها البعض، وتخصّ تراب الولاية بالدرجة الأولى، وهي تربط بين بلدياتها ويقدر طولها الإجمالي بالبلدية بـ 48,8 كلم، وتخترق مدينة قسنطينة عدّة طرق ولائية كما يوضحه الجدول الآتي:



جدول رقم (40): توزيع الطرق الولائية لولاية قسنطينة وبلدية قسنطينة.

رقم الطريق الولائي	طول الطريق في الولاية (كلم)	طول الطريق في البلدية (كلم)
- طريق الولائي رقم 44	2,500	2,500
- طريق الولائي رقم 2 (A)	5,300	5,300
- الطريق الولائي رقم 21	4,400	4,400
- الطريق الولائي رقم 24	1,200	1,200
- الطريق الولائي رقم 51	10,400	10,400
- الطريق الولائي رقم 133	50,650	5,300
- الطريق الولائي رقم 151	7,800	7,800
- الطريق الولائي رقم 175	12,500	9,100
- الطريق الولائي رقم 2	2,800	2,800
المجموع	97,55 كلم	48,800 كلم

المصدر: مديرية الأشغال العمومية لولاية قسنطينة جانفي 2014.

- الطَّرِيق الولائي رقم 02: ينطلق من مركز المدينة باتجاه الطريق الوطني رقم 27 حيث يمر على حي عينة الفول، وحي الثوار ويقدر طولُه بـ 2,8 كلم وعرضه ما بين 5 و 7 أمتار.
- الطَّرِيق الولائي رقم 02 (A) : ويربط الطريق الوطني رقم 27 بالطريق الوطني رقم 79 مرورا بصالح باي.
- الطريق الولائي رقم 44 : يربط مركز المدينة بالطَّرِيق الوطني رقم 03 ابتداء من الطريق الولائي رقم 02 ومرورا بعوينة الفول و يبلغ عرضه ما بين 5 و 7 أمتار وطوله 2,5 كلم .
- الطريق الولائي رقم 51: وهو يربط المؤسسة الوطنية للتأفزة بالطَّرِيق الوطني رقم 03 بعرض يتراوح ما بين 7 و 14 م وبطول يقدر بـ 10,40 مترا.
- الطَّرِيق الولائي رقم 175: وهو طريق محيطي على كامل الجهة الجنوبية يبلغ طوله 9,10 م وعرضه 7 أمتار.
- الطَّرِيق الولائي رقم 24: وهو يربط الطَّرِيق الوطني رقم 79 بمطار محمد بوضياف يبلغ طوله 1,2 كلم وبعرض من (7- 14 مترا).
- الطَّرِيق الولائي رقم 133: يتفرع من الطريق الوطني رقم 03 باتجاه خارج الولاية و يبلغ طوله في محيط البلدية بـ 5,3 كلم وعرضه 7 أمتار.
- الطَّرِيق الولائي رقم 151 : يمتدُّ من الطَّرِيق الوطني رقم 03 إلى الطَّرِيق الولائي رقم 07 على مسافة 7,8 كلم.

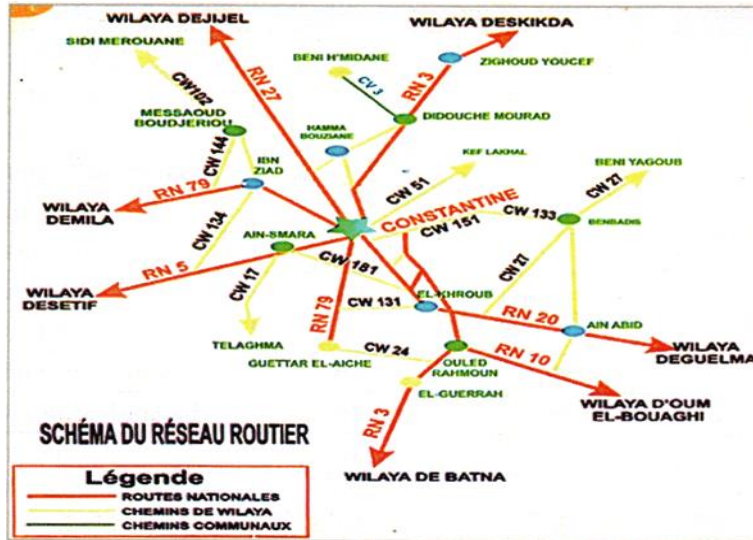
**3-1-3) الطُّرق البلدية :** وهي طرق فرعية ومحدودة من حيث خصائصها وطاقتها الاستيعاب وهي الطرق التي يتم إعدادها لتكون في المستقبل طرقا ولائية. وتكمن أهميتها في تهيئة المجالات الريفية وتميئتها وفكّ العزلة عن المناطق المهمشة وربطها بالمراكز الكبيرة.<sup>1</sup>

وتعتبر شبكة الطرق البلدية صغيرة جداً مقارنة بالطرق الولائية والوطنية حيث تُقدَّر الطرق البلدية بـ 6,1 كلم وهذا راجع لكون أغلبية الطرق في بلدية قسنطينة وطنية وولائية.

**3-1-4) الطريق السيار :** و يبلغ طوله 17 كلم بعرض يُقدَّر بـ 28 م .

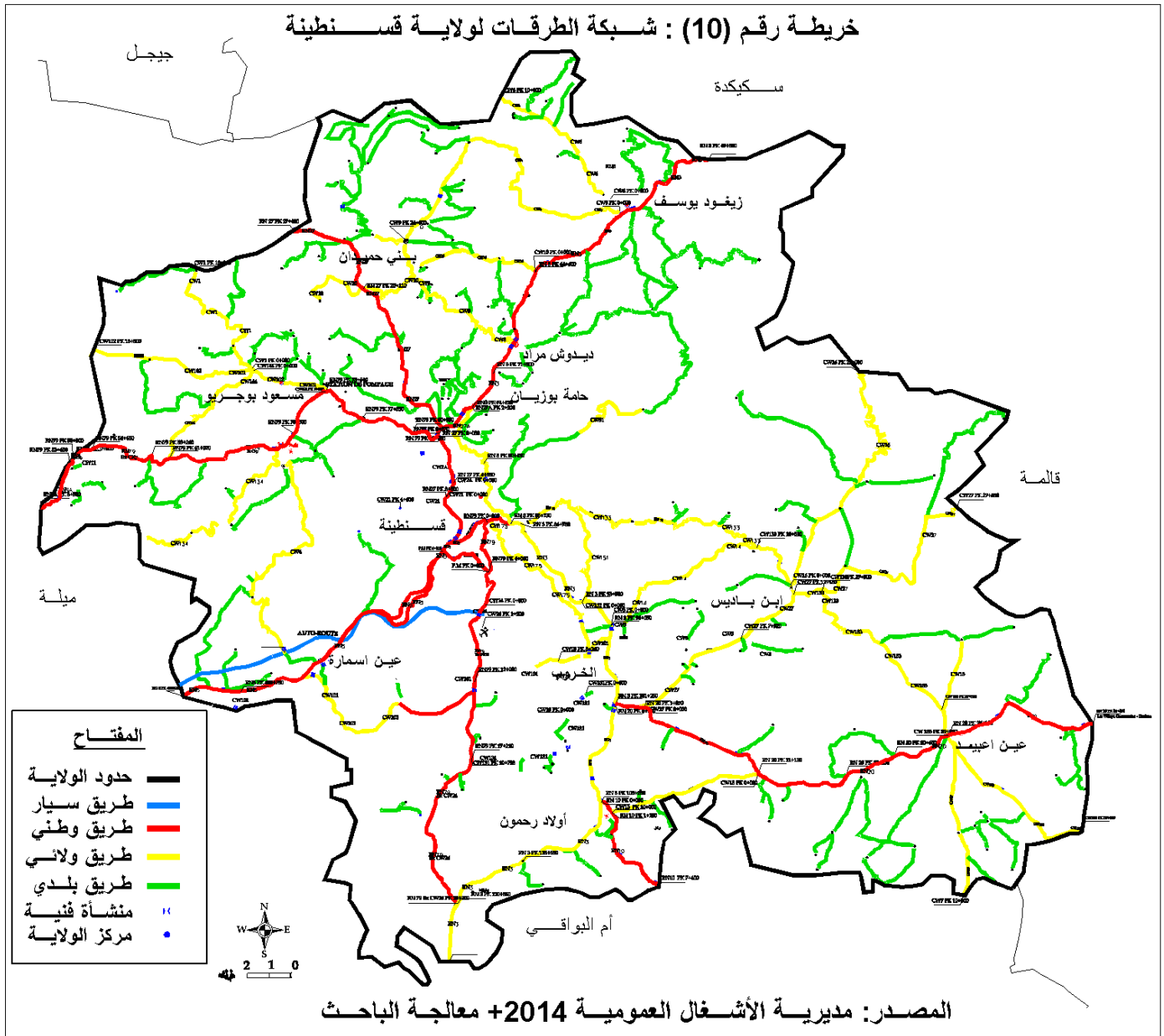
، والمخطط رقم (01) والخريطة رقم (10) توضح أهم الطرق بالمدينة والولاية.

مخطط رقم (01) : أهم الطرق الوطنية و الولائية و البلدية لمدينة قسنطينة.



المصدر : مديرية الأشغال العمومية 2014.

نجلاء غرابي حرم ميلي، مرجع سابق، ص 127.<sup>1</sup>



- وسنتطرق في الجدول الآتي إلى معرفة درجة الكثافة المساحية للطرق، والتي تعتبر أقل من المطلوب في مدينة تعرف بديناميكية عالية .

جدول رقم (41): تصنيف الطرق والكثافة المساحية لمدينة قسنطينة.

تصنيف الطرق	طول الإجمالي للطرق كلم	الكثافة المساحية للطرق (كلم)
طريق وطني	54,80	29,95
طريق ولائي	48,8	26,66
طريق بلدي	5,10	3,33
طريق سيار	17	9,29
المجموع	126,1	69,23

(1) ك ح =  $\frac{ط}{ح}$ ، ك ح : الكثافة المساحية للطرق، ط : أطول الطرق ح : المساحة.

3-1-5) حالة الطرق لولاية قسنطينة لسنة 2014: وهي ممثلة في الجدول التالي

جدول رقم (42) : حالة الطرقات للولاية.

حالة الطريق	سيئة %	متوسطة %	جيدة %
طريق وطني	11.12	32.73	56.14
طريق ولائي	23.33	35.33	41.43
طريق بلدي	35.06	44.53	20.39

المصدر : مديرية الأشغال العمومية لولاية قسنطينة 2014.

من خلال الجدول السابق الخاص بحالة الطرقات لولاية قسنطينة، وذلك لغياب المعطيات للبلدية، يتضح لنا ان حالة الطرقات هي أقرب ماتكون إلى المتوسطة ولا تعكس مستوى التطلع لمدينة عملاقة مثل قسنطينة وخاصة الطرق البلدية والولائية، حيث جاءت النسب على التوالي ( 35.26% و 23.33%).

- إنَّ الخصائص الهندسية لشبكة الطُّرق تلعب دورا بالغ الأهمية في نظام النقل والمرور لمدينة قسنطينة، حيث تعمل على التَّحكم في تصريف المرور وكثافته، ومن أهمِّ هذه الخصائص عرض الطريق الذي يتم على أساسه تحديد درجة الاستيعاب .

والجدول التَّالي يحدِّد المواصفات المثالية لكلِّ نوع من الطُّرق والتي يجب احترامها عند الإنجاز.

## جدول رقم (43):المواصفات التقنية للطرق

النوع	عرض الطريق (م)	عرض حواف جانبي الطريق (م)	عرض أرضية الطريق (م)
الطرق الوطنية	7-5		14-12
- الطرق العادية	7	2 من (1-3)	14
- الأساسية باتجاهين	9-10,5		17,5-16
- الأساسية بثلاث اتجاهات	6-5	2 من (1-2)	12-11
الطرق الولائية	5-3	2 من (1-2)	12-8
الطرق البلدية			

المصدر : كبيش عبد الحكيم ، مصدر سابق، ص10.

- من خلال الجدول نلاحظ أن هناك تقاربا بين المواصفات التقنية ومواصفات الطرق الموجودة في المدينة.

**3-2) التصنيف الوظيفي:** ويتمثل في الطرق المحيطة والإشعاعية وشبكة طرق مركز المدينة:

**3-2-1) شبكة الطرق المحيطة:** هذه الشبكة مهمة جداً ونظرا لدورها الفعال في التقليل من كثافة الحركة

في مركز المدينة، ونظرا لعوائق الموضع لمدينة قسنطينة وهي كالتالي:

- الطرق المحيطة خارج المدينة (للعبور): وهي
- الطريق الوطني رقم 5 و 27 (سطيف، جيجل).
- الطريق الوطني رقم 03 باتنة سكيكدة وعنابة.
- الطريق الوطني رقم 79 الرابط بين قسنطينة وباتنة.
- الطرق المحيطة في مركز المدينة: وهي كالاتي
- طريق لاروكاد الجنوبي الذي يصل بين حي بن بوالعيد ومحول سيدي مبروك طوله 2,5 كلم يربط مركز المدينة بالجنوب.

- الطريق الوطني رقم 03 في الشرق: ويلعب دوراً شبه حضري حيث يربط مدينة قسنطينة بالخروب.

- الطريق الوطني رقم 27 : ويمر على الأحياء الغربية بطول 2,5 كلم .

- الطريق الوطني رقم 79 : والذي يلعب دوراً شبه حضري حيث يربط المطار بالمدينة مروراً بالجامعة.

- الطريق المحيطة ماسينيسا: يربط المنطقة الصناعة بالطريق الوطني رقم 79 وطوله 4 كلم.

مجموع هذه الطرق لا يضمن إحاطة كلية بالمدينة بسبب الطرق الوطنية رقم 03، 05، 27 و 79 التي

تربط في الجنوب محيط المدينة ب طريق لاروكاد الجنوبية والاتصال المباشر ب الطريق الوطني رقم 27

والطريق الوطني رقم 03 في الشمال الغربي غير ممكن. الطرق المحيطة المقدمة باستثناء لاروكاد الجنوبي

لها انحدار مقدّر ب 6 إلى 7 % الخاصة بالطريق الوطني رقم 27 والطريق الوطني رقم 03 (الكورنيش)،

وهذه الطرق تقدّم خصائص جيومترية مقبولة باستثناء الطريق الوطني رقم 03.

**3-2-2) الشبّكة الشعاعية:**

- هذه الشبكة تلعب دوراً هاماً في ربط مركز المدينة بالشبّكة المحيطة عن طريق مجموعة من الطرّق وهي كالتالي:

- شبكة كثيفة من الطرّق ( وتتمثل في طريق سطيف، نهج قدور بومدوس، نهج رحماني عاشور ونهج كوحيل لخضر في الجنوب).

- جسر سيدي راشد والقنطرة في الشّرق (الطريق الوطني رقم 27).

- طريق 20 أوت 1955 في شمال الطريق الوطني رقم 03 في الغرب الطرّيق الوطني رقم 27. وهذه الشبكة تتوزع حسب ثلاث قطاعات:

- مجموعة من الطرّق تعتبر جسر انتقال ما بين لاروكاد ومركز المدينة.

- نهج قيطوني 20 أوت 1955، وهو أيضا يلعب دورين هامين الأول يربط النّاحية الغربية بالمركز والثّانية ضمان النقل للمناطق التي يعبر عليها.

**3-2-3) شبكة طرق مركز المدينة :**

المنطقتان الرئيسيتان في المركز تمثلان أهمّ المناطق للطرق في قسنطينة ابتداءً من ساحة الشهداء التي توزّع الحركة في جميع الاتّجاهات.

- الصخرة: وتتضمن أهمّ محاور الشبكة الشّرقيّة ووسط المدينة.

- نهج ابن بو العيد: والذي يسمح بالمرور إلى ساحة لابريش قصر العدالة، بومزو الحديقة، ساحة أول نوفمبر، وقدّر عرض هذا الطريق من (7-14) مترا.

- نهج العربي بن مهدي بعرض 6,5 م ويصل بين ساحة أول نوفمبر وباب القنطرة، وهو الطريق الأوسع في الصخرة باتّجاه وحيد، ويمتاز بكثافة حركة السيّارات والرّجالين.

- طاطاش بلقاسم: يقدر عرضه بـ 7 م ويمتاز بانحدار قوي واتّجاه وحيد ابتداءً من باب القنطرة باتّجاه القصبية.

- نهج زيغود يوسف : بعرض 8,2 م باتّجاهين ويمتدّ إلى نهج لابوم باتّجاه وحيد نحو غرب الصخرة.

- نهج رهوم عبد الله : باتّجاه واحد من لابريش إلى القصبية.

شبكة طرق منطقة الكدية :

تغذي منطقة الكدية من الشمال ابتداءً من ساحة الشهداء ومن الجنوب ابتداءً من ساحة الكولونيل عميروش، نظام الطرق بما بين الساحتين باتّجاه وحيد معاكس لعقارب الساعة، ويتضمن ما يلي نهج بوجريو، نهج بلوزداد، وعبان رمضان، وتستمر هذه الشوارع بشبكة كثيفة وأبعاد جيدة والمرور حول هذه الشبكة لا يكون إلا عن طريق ساحة الشهداء وساحة الكولونيل عميروش.

**3-3) التّصنيف حسب الأهمية:****3-3-1) الطرق الرئيسية أو الأولى :**

"وهي الطرّق التي تربط التّجمعات العمرانية الثانوية بالتّجمع الرئيسي و تصنف على أساس عرضها

الذي يكون أكبر من 09 م و فيما يلي عرض لأهمّ الطرق الرئيسية المتضمنة في مسار حافلات النقل الجماعي لمختلف الاتجاهات :

- شارع ابن بعطوش: المتصل بالطريق الوطني رقم 03، يفصل حي سيدي مبروك الأسفل والأعلى عن حي الدقسي عبد السلام، ذو ثلاث أروقة باتجاهين يفصل بينهما رصيف مشجر و يعرف حركة مرور كثيفة للآليات. حالة هذا الشارع جيدة بالإضافة إلى أنّ رواق منه خصص للحافلات الحضرية لتجنب تعقد حركة المرور خاصة في ساعات الذروة.

- شارع الشرق : و هو امتداد للشارع السابق، يفصل أحياء الإخوة عباس، ساقية سيدي يوسف عن سيدي مبروك العلوي والمنصورة وكذلك جبل الوحش والزيادة، و هو مبرمج ويمتد إلى الطريق الولائي رقم 51 إلا أنّ القرار الرسمي لم يصدر بعد، و هذا الشارع ذو اتجاهين غير منفصلين .

- شارع زعموش علي: يحد حي القنطرة من الجهة الغربية ويربطه بوسط المدينة جسر باب القنطرة وجسر سيدي راشد، وهو جزء من الطريق الوطني رقم 03.

- شارع شيقيفارة: وهو الطريق المتواجد بين حي المنظر الجميل ( أسفل الجامعة الإسلامية والحي الجامعي نحاس نبيل) من جهة و حي فيلاي و 20 أوت 1955 من الجهة الأخرى.

- شارع الصومام : و هو نفسه المحول الجنوبي الذي تعرضنا إليه في شبكة الطرق المحيطة.

- شارع قدور بومدوس: يحدّه حي المنظر الجميل على كامل الجهة الغربية ويفصله عن حي السيلوك والمنشار.

و شارع جيش التحرير: وهو جزء حضري أيضا من الطريق الوطني رقم 03، وامتداد لشارع زعموش علي ابتداء من مفترق طرق جسر سيدي راشد، ويفصل بين حي سيدي مبروك السفلي من جهة وحيي الصنوبر والتوت من الجهة الأخرى.

### 3-3-2) الطرق الثانوية:

و هي الطرق التي تتفرع عن الطرق الوطنية والرئيسية بصفة عامة، كما أنها الفاصلة بين الأحياء وتربطها ببعضها البعض وعرضها يتراوح ما بين 7 و 9 م واهمها : طريق عواطي مصطفى، شارع ابن بولعيد، شارع روماني، شارح رحمان عاشور.

### 3-3-3) الطرق الثالثة :

و هي الطرق التي تتخلل الأحياء وتقسّمها إلى وحدات سكنية، وهي المحددة لخطة الحي وعرضها يكون أقل من 7 م.

(4) حظائر مدينة قسنطينة: تشتمل مدينة قسنطينة على مجموعة هامة من الحظائر وهي ممثلة في الجدول الآتي :

جدول رقم (44) : مجموع الحظائر الكلية لمدينة قسنطينة

النسبة	أعداد الأماكن المعروضة	الحالة القانونية
18.92 %	194	بالتأوب
40.29 %	413	مسموحة
30.52 %	312	ممنوعة
10.24 %	105	محجوزة
100 %	1025	المجموع

Source : Etude du plan de circulation de la ville de Constantine, édition révisée 2014 , Bureau d'étude des transports (Betur)/filiale de l'entreprise METRO d'Alger .

- تشتمل مدينة قسنطينة على جملة من الحظائر المهمة بمجموع 1025 حظيرة منها ماهو مهيء وغير ومنها ماهو غير مهيء كالحظائر على جانب الطرقات، لكن رغم ذلك تبقى غير كافية نظرا للتدفقات الكبيرة الوافدة إلى مركز المدينة وتزايد عدد السيارات .

### (5) مفترقات الطرق:

تعتبر مفترقات الطُرق نقاط جُدْ هامة في نظام النقل بالمدينة، إذ أنّها تمثّل مكان الالتقاء وتقاطع مختلف الحركات لمختلف أنواع المركبات مما يجعل لها عدّة إيجابيات. وهي تقوم بدور هام في تنظيم حركة المرور. مفترق الطُرق وهو غالبا يُوضع عند اختناق الشبكة الحضرية، ويكون مجالاً واسعاً لتقاطع السيّارات ببعضها والسيارات بالمشاة، مما يجعله مكاناً أقلّ للحوادث (Accidentugène).

لهذا السبب تعدّ تهيئة مفترقات الطُرق وتسييرها عن طريق نظام مراقبة مناسب أمراً أساسياً ويلبّي الشروط والملاحظات الآتية:

- يضمن رؤية جيّدة لمفترق الطرق.
- وضع جهاز قانوني لفرض التّقليل من السرعة.
- تقليل عدد نقاط الالتقاء الجزئي حيث أنّ مفترق الطُرق بطريقتين وباتّجاهين يتضمن 24 نقطة التقاء. أمّا في حالة طريقتين وباتّجاه واحد يتضمن 5 نقاط، وأيضا التّقليل في نقاط الالتقاء دون الأخذ بعين الاعتبار الاتّجاه.
- التّقليل في الحجم المساحي للالتقاءات، حيثُ كلّما زاد الحجم زاد التّردد والتّوقف للتّقاطعات في الوقت والمسار الخطر.
- فصل نقاط الالتقاء والتّقاطع؛ هذه العملية تسمح للمستخدمين والمستعملين بأخذ وقت لتطبيق مختلف التحركات، الذي زاد في تأزم الوضع، ممّا دفع المصالح المختصّة في التّفكير في كيفية معالجة مشاكل الاكتظاظ في الطرق، وتسهيل حركة تنقل الحافلات والسيارات، خاصّة في الأماكن التي تعرف تقاطع والتقاء (مفترقات الطرق، محولات ) ونقاط الالتقاء هي كالتالي :



## جدول رقم(45) : قدرة إستطاعة مفترقات الطرق

رقم مفترق الطرق	الموقع	وحدة السيارات الخاصة بالساعة UVP/H	القدرة	التقييم (الاستطاعة)
(1)	- جسر القنطرة - شارع شعبان بشير	1401	7.92%	متشعبة
(2)	- شارع العربي بن مهدي - جسر القنطرة	1296	31.70%	سيولة
(3)	- نهج علي زغموش - نهج روماني	1419	15.57%	كافية
(4)	- جسر سيدي راشد - نهج علي زغموش - طريق	1549	5.80%	غير كافية
(5)	- الطريق الوطني رقم 05 ، شارع docteur Calmette	1319	9.16%	غير كافية
(6)	- الطريق الوطني رقم 05 - شارع الإخوة بوضرة - نهج بيدي لويزة	1411	7.12%	غير كافية
(7)	- شارع عواطي مصطفى - شارع الجمهورية - الطريق الريفي رقم: 17	1152	20.5%	كافية
(8)	- نهج بيدي لويزة - شارع الصومام - اتجاه الطريق الوطني رقم 05:	862	34.11%	سيولة
(9)	- الطريق الوطني رقم 05 با اتجاه سطيف، الجزائر . ECVE- مؤسسة	1188	24.57%	كافية
(10)	- (اتجاه الطريق الوطني رقم 05 سطيف، الجزائر) - SEMPAC- مؤسسة	1107	30%	سيولة
(11)	- اتجاه ثانوية مالك حداد - متوسطة بوالصوف - حي بوالصوف عبد الحفيظ	1003	43.46%	متشعبة
(12)	- الحي الجامعي - الطريق الوطني رقم 79	928	55%	سيولة
(13)	- ماسينيسا - الطريق الوطني رقم 79 - اتجاه بوالصوف	1150	42.53%	سيولة
(14)	- حي محمد لوصيف - CFPA - مستشفى ابن باديس	1358	20.72%	كافية
(15)	- شارع بوزوبي كفورة - شارع سويبي السعيد - شارع خرار محمد	881	29.36%	كافية
(16)	- شارع سويبي السعيد - اتجاه جسر قسنطينة - محطة القطار	951	25%	كافية
(17)	- متوسطة جمال الدين الأفغاني - الطريق الوطني رقم 05	1352	21.23%	كافية
(18)	- نهج جبهة التحرير الوطني - حي الإخوة عباس	1005	23.67%	كافية
(19)	- نهج جبهة التحرير الوطني - الطريق رقم 51 - طريق جبل الوحش	988	27.43%	كافية
(20)	- القنطرة - Cité CASTORS	1340	22.38%	كافية
(21)	- الطريق الوطني رقم: 27 - شارع أبناء العم بوشنوف	1020	23.40%	كافية

(22)	- شارع شيقفارة حي 45 مسكن	1150	25.12%	كافية
(23)	- الطريق الوطني رقم 27 - الطريق المحيطي الغربي - حي بودراع صالح	1409	16.33%	كافية
(24)	- الطريق الولائي رقم: 02- الطريق الوطني رقم: 27	1279	20.40%	كافية
(25)	- طريق المريج - ( ابو قاسم الشابي، حي المعلمين)	1043	24.22%	كافية
(26)	- طريق المريج باتجاه حي القماص	1371	13.75%	متشعبة
(27)	- دوار العطش باتجاه المقبرة	1206	19.34%	كافية
(28)	- شارع ديدوش مراد - شارع العربي بن مهدي	1349	12.07%	غير كافية
(29)	- شارع عبان رمضان - نهج عواطي مصطفى - نهج رحمانى عاشور	1436	0.20%	متشعبة
(30)	- معهد زواغي	1235	29%	كافية
(31)	- ثانوية محمد الصالح - شارع لراغب احمد CITE DES APOTRES - شارع عدوي اسماعين	1188	14.42%	غير كافية
(32)	- نهج جبهة التحرير الوطني - طريق جبل الوحش	1106	30%	سيولة
(33)	- ساحة عميروش - شارع عبان رمضان - ساحة الاستقلال - شارع شطاب علال - شارع محمد بلوزداد	1622	1.09%	متشعبة
(34)	- شارع قريوة عبد الحميد - شارع حمو بلحاج - شارع حرشي سليمان محمد	1153	24.80%	كافية
(35)	- المعزوزي براهيم (طريق باتنة) - شارع بن بطوش اتجاه شارع الصومام	1370	17.30%	كافية
(36)	- الطريق الوطني رقم: 03 - اتجاه حي بسيف	1202	19.78%	كافية
(37)	- ثانوية مصطفى بن بوالعيد (باتجاه دوار العطش والطريق الوطني رقم: 03)	1108	29.89%	كافية
(38)	- الحي العسكري - شارع لراقاب حميد - شارع بن بعطوش باتجاه المركز الثقافي .	1208	19.92%	كافية
(39)	- حي بن الشرقي الطريق الوطني رقم 27 - اتجاه شطابة	1352	15.34%	غير كافية
(31)	- ثانوية محمد الصالح - شارع لراغب احمد CITE DES APOTRES - شارع عدوي اسماعين	1188	14.42%	غير كافية

المصدر : دراسة مخطط المرور لمدينة قسنطينة 2014، مكتب دراسات النقل لمؤسسة مترو

الجزائر، ص 50-51 .

- في حالة غياب لتطبيق نمط المراقبة المناسب لتهيئة جيّدة لمفترق الطرق يجب وضع نظام أمان جيّد، وفي حالة نظام المراقبة المناسب (أضواء السير) لا تضمن التصدي لتدفقات السير ولا تضمن سيولة الحركة حسب الشروط الموضوعية بحسابات الخواريزمية (algorithme) الموضوعية في التّطبيق ومزامنة الأضواء التي تسير مفترق الطرق. يجب وضع المعايير المتفق عليها في خبرات الشبكات لمفترقات الطرق التي تسمح بتميز الوظيفة والحصيلة لمفترق الطرق هي كالتالي :

" احتياط القدرة (RC (Réserve de capacité

← سيولة جيدة (RC >38%)

← مقبولة (  $15\% < RC < 30\%$  )← غير محققة (  $0\% < RC < 15\%$  )← متباعدة  $15\% < RC < 0\%$ ← نقد  $RC < 15\%$ <sup>1</sup>

## Calcul de capacité réserve d'intersection

$$QP = \frac{160W(1 + \frac{e}{W})}{1 + \frac{W}{I}}$$

W : عرض قسم مفترق الطرق م

E : العرض المتوسط لمدخل الأقسام مفترقات الطرق (م)

I : طول قسم مفترق الطرق (م)<sup>2</sup>

كما أنّ مدّ وانتشار شبكة الطرق في مناطق جديدة يتبعه بالتالي قيام أو جذب مراكز صناعية جديدة ونشوء وزحف التجمعات البشرية والسماح بالتالي باستغلال الأراضي واستصلاحها وإخراجها من عزلتها، والمناطق التي تكون كثافة شبكة النقل بها عالية وهي تلك التي نجدها تتركز بشكل خاص في المدن والمراكز التي تمتاز بأهميتها الصناعية والإدارية والحضرية والثقافية.

إنّ تزايد الضّغط على شبكة الطّرق بمدينة قسنطينة خاصّة في أوقات الدروة، طرح عدّة مشاكل في ميدان النقل الحضري، حيث عرفت شبكة الطّرق حركة مرور كثيفة تفوق سعتها الحقيقيّة .

## (6) المحولات والأنفاق:

تحتوي مدينة قسنطينة على عدّة محولات وأنفاق لها أهميّة كبيرة في التقليل من الازدحام في بعض المناطق والقضاء عليه نهائيا في مناطق أخرى بالإضافة إلى تصريف العدد الكبير من المركبات من أهمها : محول 5 جويلبة، محول باب القنطرة، محول سيدي مبروك، جنان الزيتون، نفق زواغي سليمان، نفق منتوري .

(7) بيوت الصيانة (Maisons cantonniers): "تعتبر بيوت الصيانة القاعدة الأساسية لإنشاء وصيانة الطرقات من خلال العمل الميداني والدوري في متابعة الطرقات وإعطاء معلومات أساسية ودورية على حالة الطرقات وتتواجد في ولاية قسنطينة 07 بيوت متباعدة ب حوالي 30 كلم وهي كالتالي: الطريق الوطني رقم 03(زيغود يوسف)، ط ورقم 27 (حامة بوزيان)، ط ورقم 03(اولاد رحمون)، ط ورقم 05 (عين اسمارة)، الطريق الولائي رقم 102 (مسعود بوجريو)، الطريق الولائي رقم 133 (ابن باديس)، الطريق الولائي رقم 07 (عين اعبيد).

دورها:

<sup>1</sup> دراسة مخطط المرور لمدينة قسنطينة 2014، مكتب دراسات النقل، مؤسسة متر والجزائر، ص 43.

<sup>2</sup> دراسة مخطط المرور في قسنطينة (مركز المدينة) 2011، ص 30.

- الصيانة الدورية والمستمرة.
- حماية الأملاك العمومية الخاصة بالطرقات.
- أمن الطرقات.
- صيانة ومتابعة المشاريع. <sup>1</sup>

### 8) الحلول المقدمّة والمقترحة من طرف المصالح المختصة :

" تحتوي مدينة قسنطينة على شبكة هامة جداً من الطرقات بمستوياتها بالمقارنة مع بلديات الولاية الأخرى، ورغم ذلك تبقى شبكة الطرقات لمدينة قسنطينة دون المتوسط ولا تلبى الطلب المتزايد للنقل خاصة في أوقات الذروة بالإضافة للحوادث المرورية، الأمر الذي يطرح عدّة مشاكل في ميدان النقل الجماعي، حيث تعرف شبكة الطرق حركة مرور كثيفة تفوق سعتها الحقيقية الشيء الذي زاد في تأزم الأمر، ويبقى الاختناق المروري مشكلاً يؤرّق المواطنين والسلطات على حدّ سواء، ممّا دفع بالمصالح المختصة إلى التفكير في كيفية معالجة مشاكل الاكتظاظ بالطرق، وتسهيل حركة تنقل الحافلات والسيارات خاصة في الأماكن التي تعرف تقاطعا والتقاء (مفترقات الطرق، محولات ) وهي كالتالي :

- تصحيح المنعرجات، تصحيح علو الجسور، إنشاء المحولات، انجاز ازدواجية الطرق، تعبيد الطرق والأشغال التابعة لها، تدعيم المنحدرات، معالجة الانزلاقات الأرضية.

ويبقى ضيق الطرقات من أهمّ المشاكل التي تواجه مدينة قسنطينة حيث لاتزال أغلب الطرقات المنجزة منذ الحقبة الاستعمارية، لم تتغير وتوسع رغم زيادة الكثافة البنائية والكثافة السكانية وعدد السيارات ممّا ينتج عنه عدّة تأثيرات سلبية، بالإضافة إلى أنّ أغلب التدخلات التي تتم على مستوى شبكات الطرقات هي نقطية. <sup>2</sup>

### 9) التأثيرات السلبية لزيادة الكثافة البنائية دون تغيير عروض شبكات الطرق :

" 1) الاختناقات :وهي أوّل المشاكل المرورية التي تعاني منها شبكات الطرق التي تمّ تطبيق زيادة كثافة بنائية عليها.

- 2) سعة غير متكافئة: كمناطق انتظار السيارات الحالية لا تكون بالحجم أو السعة المطلوبة مستقبلاً.
- 3) عدم الأمان: فقدان الأمان يرجع سببه إلى عدم تطبيق قوانين تنظيم الحركة والتأخير على الطرق.
- 4) عدم توافر الخصوصية : لا تتوافر الخصوصية كلما زادت درجة كثافة العمران وإشغال الطريق وضيقة.
- 5) عدم الراحة: هناك عوامل مشتركة تؤدي إلى عدم الشعور بالراحة منها الضوضاء والمنظر، الحرارة والرطوبة وحركة الرياح والروائح المنبعثة والقاذورات والتبخر .

<sup>1</sup>مديرية الأشغال العمومية لولاية قسنطينة 2015.

<sup>2</sup>مديرية الأشغال العمومية لولاية قسنطينة 2015 + معالجة الباحث.

6) مشاكل أخرى: مثل الحفاظ على الطاقة وارتفاع تكاليف الإنفاق على الخدمات لائساوي العائد، وتلوث الهواء.<sup>1</sup>

### 10) أهداف صيانة الطريق:

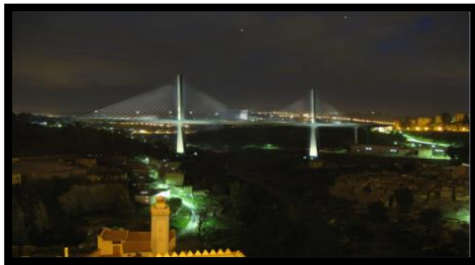
- المحافظة على الإرث الطرقي بصيانتته.
- تكييف الشبكة مع تطوير حركة السير من أجل إنقاص مصاريفه.
- استغلال المركبات وتحسين مستوى الخدمات لصالح المستعملين.
- توسيع الشبكة من أجل فك العزلة الريفية وخاصة المناطق المعزولة .
- تحسين الأمن الطرقي بمعالجة النقاط السوداء.

### 11) أهم المشاريع الفنية المنجزة في السنوات الأخيرة للمدينة :

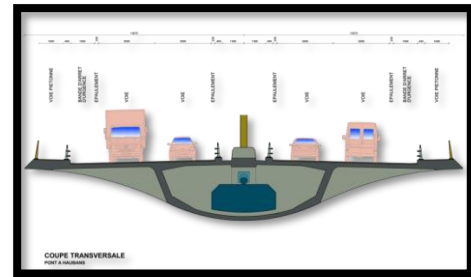
#### 11-1) مشروع الجسر العابر لوادي الرمال (ترانس رمال):

والذي أولت له الولاية أهمية كبرى من أجل تنظيم حركة السير وتخفيف العبء عن جسر سيدي راشد ومن مميزات هذا المَعْلَم ربط الجهة الشرقية بالجزيرة (ربط الفج بسطح المنصورة) والتقليل من معوقات وادي الرمال وخط السكة الحديدية. وتعتبر إضافة سياحية لمدينة قسنطينة، و ربط جديد لجانبي وادي الرمال ، ويسمح بتجنُّب جزء من حركة المرور وتحسين شروط السير بفرض مخطط جديد لحركة السير الذي يُحسِّن الربط مع الطرق الموجودة وتحسين سهولة حركة المرور.

صورة رقم(04):الجسر العملاق



صورة رقم (03): مقطع عرضي للجسر العملاق



المصدر :مديرية الأشغال العمومية 2015 .

11-2) الطريق السيار (شرق ،غرب ) شطر ولاية قسنطينة :ويبلغ طوله الكلي 63.5 كلم وهو مقسّم كالاتي :

- 1) شطر ( عين اسمارة، عين الباي) : 21.5 كلم (تحت الخدمة).
- 2) شطر (عين الباي ، المريج) : 13 كلم تحت الخدمة .

<sup>1</sup> د. عبد المنعم أحمد السعيد (التأثيرات السلبية لتغيير الضوابط والتشريعات العمرانية على الحركة المرورية في المدن العربية )، ندوة علمية أنماط التخطيط العمراني وعلاقته بالمخالفات المرورية ص 14-15 (2006/09/13).

- (3) شطر (المريج ، ديدوش مراد) : 9 كلم نسبة الأشغال به وصلت الى 92 % إلا أنه لم يكتمل نظرا لتواجد الأنفاق وهشاشة التربة ممَّا أدَّى إلى الخروج على المخطط وإعادة توجيه سير الطريق.
- (4) شطر (ديدوش مراد- الحدود الشرقية سكيكدة) : طول (20 كلم) منتهية بنسبة 100%<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> مديرية الأشغال العمومية 2015.

## خلاصة المبحث الثالث:

تعتبر قسنطينة مفترق طرق لمختلف المناطق شمالا جنوبا شرقا وغربا، وهذا راجع إلى موقعها الجغرافي رغم تضاريسها الوعرة التي تصعب من الوصول إليها، وتشهد المدينة حراكا متزايدا وكثافة للسيارات، التي أدت إلى وجود اختلال في شبكات الطرقات و حدوث تشبع بها، رغم كل هذه التّعقيدات، ومن خلال دراستنا لشبكة الطُرق حسب التقسيم الإداري والوظيفي وحسب الأهمية وجدنا أنها تحتوي على شبكة هامة جدًا من الطُرقات بمستوياتها بالمقارنة مع البلديات الأخرى للولاية، حيث جاء في التصنيف الإداري الطول الإجمالي للطُرق الوطنيّة بـ 54.800 كلم وبـ 48.800 كلم بالنسبة للطُرق الولائيّة للمدينة من أصل 97.550 كلم، أمّا الطُرق البلدية فتمتد على مسافة 6.1 كلم، و بالنسبة لمفترقات الطُرق والمحولات والأنفاق فتحتوي المدينة على نقاط هامة جدًا للنقل من اختناق الشبكة وعدد نقاط الإنقاء الجزئي؛ حيث فُدر عدد مفترقات الطُرق المدروسة بـ 39 مفترق طرق. وبالنسبة لبيوت الصيانة فيجب تكثيفها عبر كامل الطرق الرئيسية وإعطاء دفع جديد لها من خلال إعادة تأهيلها لتقوم بدور ريادي في الولاية ككل.

رغم كل هذا تبقى شبكة الطُرقات لمدينة قسنطينة دون المتوسط ولا تلبى الطّلب المتزايد للنقل كما ونوعا، ويبقى الاختناق المروري مشكل يؤرّق المواطنين والسُلطات على حدّ سواء لذا يجب علينا وضع بعض الحلول للنقل من مشكل الاختناق المروري ومن بينها :

- وضع هياكل للمناطق المحيطة بالمدينة لتدعيم التجهيز المحلي وبعثه باتجاه المناطق الأقل تجهيزاً لتخفيض الضغط على مركز المدينة .
- إعداد ووضع أطر ووسائل خاصة للتخطيط (مخططات توجيهية على كافة المستويات ، مخططات النقل ، مخططات السير..... الخ).
- إعطاء أهمية كبرى للمنشآت القاعدية للمدينة والتي تُؤدّي دورا في إعطاء ديناميكية وسيولة للمدينة (مختلف مستويات الطرق، جسور، انفاق....).
- ادماج ضواحي المدينة والمدن التّوابع وتحسين مستوى تجهيزها وربطها بشبكات الاتّصال من أجل؛ انفتاح أفضل على المنطقة وسيولة لحركة السير من خلال المشاريع التي تمّ إنجازها والتي في طور الانجاز أو التي يتمّ إنجازها لتطوير مداخل ومخارج الولاية والمدينة .

**خاتمة الفصل الثاني :** من خلال دراستنا لهذا الفصل إستنتجنا مايلي :

✓ تعتبر المميزات الطبوغرافية الصعبة لمدينة قسنطينة عائقا لتوسع المدينة الذي أعاق نموها بصفة متناسقة، فتحكمت في توسعها العمراني، وأثّرت على شبكة الطرق، حيث تشكل عائقا لمسار الحراك، لذا يجب علينا إتخاذ الإجراءات اللازمة؛ من بناء جسور ومد وتوسعة الطرقات، لاستغلال المميزات الجغرافية بالإيجاب في الجانب السياحي.

✓ تعدّ مدينة قسنطينة من أكبر البلديات من حيث عدد السكان حيث وصل سنة 2008 إلى 448374 نسمة. ونسبة 46.3% من الفئات النشطة في المدينة وهذا مانتج عنه حراك كبير في المجال .

✓ وجود خلل في توزيع التجهيزات بالمدينة كمّا ونوعا ممّا أعطى تأثيرا سلبيا وذلك باستقطاب أكبر حركة في المركز الذي يؤدي للاختناق المروري، لذا يبقى تجهيز المناطق والضواحي وتوزيع التجهيزات والأقطاب المولدة للحراك بصفة متوازنة والتركيز على وسائل النقل الجماعي الصديقة للبيئة من أهمّ الحلول، لتقليل من اختناق الطرقات .

✓ إحتواء المدينة على شبكة هامة جدًا من الطرقات بمستوياتها المختلفة، حيث تحتوي المدينة حسب التصنيف الإداري على طول إجمالي للطرق الوطنية بلغ 54.8 كلم وب 48.8 كلم بالنسبة للطرق الولائية أمّا الطرق البلدية فتحتوي على 6.1 كلم، لكنها لم ترتق إلى المستوى المطلوب كما ونوعا لمدينة عملاقة أقلّ مايقال عنها أنّها عاصمة للشرق الجزائري، لذا يجب التوجه نحو حلول فعالة من أهمها إنشاء طرق محيطية للمدينة لتخفيف الضغط على الطرق الداخلية، بالإضافة إلى إعطاء دفع جديد لبيوت الصيانة وإعادة تأهيلها لتقوم بدور ريادي في الولاية ككل.

✓ تشمل مدينة قسنطينة على جملة من الحظائر المهمّة بمجموع 1025 حظيرة مهينة وغير مهينة كالحظائر على جانب الطرقات، لكن رغم ذلك تبقى غير كافية نظرا للتدفقات الكبيرة الوافدة إلى المركز وتزايد عدد السيارات الخاصة .



## خاتمة الباب الأول:

- من خلال دراستنا لهذا الباب والمتضمن لفصلين هامّين ابتداءً بالمفاهيم العامّة وسياسة تنظيم وتشريع النقل الجماعي في الجزائر بصفة عامّة وفي قسنطينة بصفة خاصّة و الحوادث المرورية، والمتكوّن من ثلاثة مباحث، ثمّ تطرقنا في الفصل الثاني لدراسة عامة لمدينة قسنطينة والمتمثلة في مختلف خصائص المدينة السكنية والسكانية والتجهيزات وشبكة الطرق والهيكل القاعدية للمدينة استخلصنا مايلي :
- ✓ أهمّية النقل الجماعي في المجال الاقتصاديّ، البيئيّ، الأمنيّ، الحضري..الخ.
  - ✓ تأثر نظام النقل الجماعي بسياسة الدولة من الاحتكار إلى الخصخصة ثم العودة التدريجية إلى الاستثمار، وخضوع قطاع النقل الجماعي لمجموعة من التشريعات .
  - ✓ تعتبر المخالفات المرورية من أهمّ الأسباب المؤدية لحوادث المرور وتعطيل حركة السير. وقد بلغت المخالفات المرورية لولاية قسنطينة 30148 مخالفة مرورية لسنة 2016، وفيما يخصّ مركبات النقل الجماعي المتورطة في الحوادث المرورية المؤدية للقتل والجرح، يتضح لنا أنّها في تذبذب مستمر حيث بلغت ذروتها في سنة 2011 بـ 68 حادث، وتراجعت إلى أدنى نسبة لها في سنة 2016 بـ 28 حادثا، أمّا فيما يخصّ الأيام وأوقات الذروة التي تكثُر بها حوادث المرور تكون من الأحد إلى الخميس ومن سا 09 صباحا إلى 18 مساء، وتبقى التوعية والقضاء على الحظيرة القديمة ووضع مخططات آمنة من أهمّ الوسائل للتقليل من حوادث المرور.
  - ✓ تُعدّ مدينة قسنطينة من أكبر البلديات من حيث عدد السكان حيث وصل سنة 2008 إلى 448374 نسمة بنسبة 46.3% للفئات النشطة بالمدينة وهذا ناتج عنه حراك كبير في المجال .
  - ✓ وجود خلل في توزيع التجهيزات بالمدينة كمّا ونوعا ممّا أعطى تأثيرا سلبيا ؛ وذلك باستقطاب أكبر حركة في المركز الذي يؤدي للاختناق المروري .
  - ✓ احتواء المدينة على شبكة هامة جدّا من الطرقات بمستوياتها؛ حيث تحتوي المدينة حسب التّصنيف الإداري على طول إجمالي للطرق الوطنية بلغ 54.8 كلم وبـ 48.8 كلم بالنسبة للطرق الولائية، أمّا الطرُق البلدية فتحتوي على 6.1 كلم، لكنّها لم ترتق إلى المستوى المطلوب كمّا ونوعا.

الباب الثاني:  
خصائص النقل و الحراك في مدينة  
قسطنطينة

**مقدمة:** يساعدنا تفسير وتقديم شبكة النقل الجماعي على إدراك وفهم نظام النقل القائم في الوقت الراهن، بالإضافة إلى التخطيط للمستقبل. وتشهد مدينة قسنطينة حراكا كبيرا على مستوى خطوطها الحضرية ما بين المدن وما بين الولايات في مختلف وسائل النقل، وهذا راجع لأهميتها وثقلها الاقتصادي والاجتماعي والثقافي والتعليمي. ولمعرفة درجة الحراك والاستقطاب للمدينة وفهم نظام النقل القائم في الوقت الراهن والتخطيط له في المستقبل؛ يجب علينا دراسة شبكة النقل الجماعي على كافة المستويات الحضرية وما بين المدن وما بين الولايات بمختلف وسائل النقل الموجودة قيد الخدمة. وسنتطرق في هذا الباب إلى فصلين هامين جدا كل فص يتفرع منه ثلاث مباحث. وابتداءً بالفصل الأول الذي يقدم شبكة النقل الجماعي بالحافلات وسيارات الأجرة والسيارات غير المرخصة من خلال دراسة ميدانية في المدينة لتوقيع محطات ومسارات وسائل النقل الجماعي واتجاهات التدفقات وطرق العمل الخاصة بها، ثم انتقلنا في الفصل الثاني لشبكة النقل الجماعي بالسكة الحديدية والكابل (قطار، ترامواي، تلفريك)، وهي كالتالي:

### خصائص النقل و الحراك في مدينة قسنطينة.

#### ❖ الفصل الأول : واقع شبكة النقل الجماعي على الطرقات ومدى استجابتها لمتطلبات الحراك.

✓المبحث الأول: الحراك وشبكة النقل الجماعي بالحافلات في مدينة قسنطينة .

✓المبحث الثاني: شبكة النقل الجماعي لسيارات الأجرة .

✓المبحث الثالث: شبكة النقل الجماعي للسيارات غير المرخصة.

#### ❖ الفصل الثاني: شبكة النقل الجماعي الحديثة في مدينة قسنطينة ( ترامواي ، تلفريك)+ قطار.

✓المبحث الأول : الترامواي .

✓المبحث الثاني : التلفريك.

✓المبحث الثالث : القطار.

**الفصل الأول : واقع شبكة النقل الجماعي على الطرقات  
ومذى استجابتها لمتطلبات الحراك.**

## مقدمة :

إنّ نظام النقل الجماعي الحضري متكوّن من عدّة عناصر، تؤثر وتتأثر ببعضها البعض، ومدى ترابط هذه العناصر يعود بالخدمة الجيدة على المواطن ونظام النقل بصفة عامّة، وفي حالة وجود خلل في أحد عناصره يترتب عليه جملة من المشاكل وتعطّل في حركة السير وغيرها .

ولفهم كيفية تسيير النقل الجماعي يجب علينا دراسة شبكة النقل الجماعي لمدينة قسنطينة في الإقليم الحضري دراسة تفصيلية ودقيقة، ولأهميّة هذه المدينة الإستراتيجية والفعّالة وترابط عناصر النقل ببعضها البعض، وإمتداد نطاق المدينة إلى عدّة ولايات سننطرق في هذا الفصل المهم جدًّا لدراسة تحقيقات الأسر المنجزة، ثم سننتقل إلى دراسة المحطّات المتواجدة والموزّعة على المدينة والمستويات الثلاث التي تمسّ بشبكة النقل للمدينة على المستوى الحضري وما بين المدن وما بين الولايات؛ لنبيّن إمكانيات القطاع ودوره في توفير خدمة النقل ومعرفة درجة الحراك للمدينة، بالاعتماد والتركيز على التّحقيقات الميدانية لأنّها تعتبر المصدر الحقيقي والحي لصورة المدينة وتعتبر أيضا هذه التّحقيقات قاعدة معطيات أساسية وبنك إحصائي لتقديم حلول واقتراحات مستقبلية ذات مصداقية .

**المبحث الأول: الحراك وشبكة النقل الجماعي بالحافلات في مدينة قسنطينة .****تمهيد :**

يلعب النقل الجماعي بالحافلات دورا رائدا ومهما في جميع مدن العالم لأهميته الكبيرة وتأثره وتأثيره في المدينة والإنسان على حدّ سواء، وما يقدّمه من حراك إقتصادي واجتماعي وسياسي وثقافي وتعليمي وتنظيم للمجال وإعادة هيكلة البنى التحتية بالإضافة إلى تكامله مع جميع أنماط النقل الجماعي، لكن في مدينة قسنطينة لم يرتق إلى المستوى المطلوب والكافي من ناحية التسيير والتنظيم، والحالة السيئة لوسائل النقل المستعملة وتزايد امتلاك السيارة الفردية والطلب على النقل الجماعي بالإضافة لتشبع طرقاتها، ممّا أدّى إلى عجز نسبي في النقل الجماعي بالحافلات. وسنتناول في هذا المبحث دراسة النقل الجماعي بالحافلات على المستوى الحضري وما بين المدن وما بين الولايات وحسب درجة إشعاع واستقطاب المدينة لأنّ الطلب على النقل الجماعي بالحافلات هو طلب مزدوج من داخل مدينة قسنطينة ومن خارجها كما أنّه طلب نوعي وكمي، وتأتي الدراسة الميدانية لمعرفة المعوقات التي يعاني منها قطاع النقل بالحافلات.

**(1) شبكة النقل الجماعي بالحافلات :**

**(1) المحطات :** وهي من بين العناصر المهيكلية والمنظمة والمصرفية لحركة النقل، وتحتوي المدينة على عدد هام من المحطات الحضرية، ومابين المدن ومابين الولايات، لكن معظم المحطات والمواقف للحافلات تفتقر إلى التجهيز من حيث الإشارات المرورية والأماكن المخصصة للإنتظار ..الخ، وهي كالتالي:

**(1-1) محطة باب القنطرة :** توجد هذه المحطة كما يدل عليها اسمها في حي باب القنطرة بمحاذاة محطة السكة الحديدية. وتعتبر هذه المحطة شبه فوضوية بسبب الغياب التام لمخططات المحطة ورغم أهميتها الكبيرة إلا أنها لا تحتوي إطلاقاً على المعايير الخاصة بالمحطات، فتوقف الحافلات يكون على جانب الطريق وانتظار المسافرين يكون في الرصيف، وهي لا تتوفر إلا على مكانين للإنتظار والاختباء رغم العدد الهائل للمسافرين والحافلات بها كما لا تتوفر على شروط الأمن والنظافة ....الخ، كل هذا سبب ازدحاما مروريا و عطل حركة السير.

وتتقسم هذه المحطة إلى ثلاثة أقسام كالتالي:

- **القسم رقم (1):** وهو مغطى بالجسر المتجه نحو الأمير عبد القادر على جانب شارع زعموش علي. ويحتوي على 05 خطوط حضرية بـ 71 حافلة باتجاه ( جبل الوحش، الرياض، القماص، سركينة، بومرزوق)، والصورة رقم (05) تبين المحطة.

صورة رقم(05): محطة باب القنطرة قسم(1)



المصدر : تحقيق ميداني 2014

- **القسم رقم (2) :** وهو متواجد على جانب من شارع بشير شعبان ويحتوي هو الآخر على 05 خطوط و 120 حافلة لما بين المدن باتجاه (زيغود يوسف، ديدوش مراد، واد الحجر، حامة بوزيان، بكيرة)، والصورة رقم (06) تبين المحطة.

صورة رقم (06) محطة باب القنطرة قسم رقم(2)



المصدر : تحقيق ميداني 2014

- القسم رقم (3) : والمقابل لحظيرة السكّة الحديدية على جانب من شارع بشير شعبان ويحتوي على 04 خطوط و 63 حافلة لما بين المدن باتجاه (ماسينيسا، الخروب الحي البلدي، الخروب 1600، المدينة الجديدة نسومر )، والصورة رقم (07) و(08) تبين المحطة.

صورة رقم (07) و(08) محطة باب القنطرة القسم رقم (3)



المصدر : تحقيق ميداني 2014.

1-2) محطة خميستي: تقع هذه المحطة في جنوب مركز المدينة بين حيي كوحيل لخضر والمنظر الجميل وتعتبر من أهم محطات المدينة نظرا لتحويل خطوط الفج وبن عبد المالك إليها، وهي أكبر المحطات الحضرية وما بين المدن مساحة إذ تبلغ 4000 م<sup>2</sup> وأكثرها تهينة وتنظيما حيث تم تخصيص أروقة للحافلات بينها أرصفة يوجد بها أماكن الإنتظار والجلوس ورغم ذلك لم تلبي متطلبات المتنقلين، إلا أنها تعتبر بالمقارنة مع المحطات الأخرى الأكثر تجهيزا ونظافة وأمنا، وتتوفر هذه المحطة على 08 خطوط حضرية بـ 123 حافلة و 03 خطوط لما بين المدن بـ 26 حافلة، والصورة رقم (09) تبين المحطة.

صورة رقم (09) : محطة خميستي



المصدر : تحقيق ميداني 2014.

1-3) محطة جبل الوحش: توجد محطة جبل الوحش في أقصى منطقة جبل الوحش شمالا وبذلك تلعب دورا هاما في المرور على كامل المنطقة، وتعاني هي الأخرى من نقص في التجهيز فيما يخص أماكن الإنتظار والجلوس، التنظيم، الأمن، دورات المياه، وتضم هذه المحطة خطين لما بين المدن بمجموع 168 حافلة، والصورة رقم (10) تبين المحطة.



## صورة رقم (10): محطة جبل الوحش



المصدر : تحقيق ميداني 2014.

**1-4 ) محطة قيطوني عبد المالك:** تقع هذه المحطة في شارع قيطوني عبد المالك ولقد حوّلت إليها الحافلات والخطوط التابعة لمحطة بومزو سابقا، وتعتبر هذه المحطة ذات تجهيز ضعيف، حيث تتوقف الحافلات على حافة الطريق ما يعيق حركة المرور ويسبب ازدحاما كبيرا في غالب الأحيان وتلوثا لا يطاق بسبب قدم الحافلات، وهي تربط المركز بالأحياء الغربية من المدينة وتتوفر على 03 خطوط حضرية باتجاه بن الشرفي وصالح باي وبوزراع صالح بمجموع 32 حافلة، والصورة رقم (11) تبين المحطة.

## صورة رقم (11): محطة قيطوني



المصدر : تحقيق ميداني 2014.

**1-5) المحطات الثانوية أحادية الخط :** وتوجد عدة محطات أحادية الخط وتعتبر ثانوية إذا ما قارناها بالمحطات السابقة التي تعتبر ذات أهمية كبيرة واستراتيجية، وبدءا بالمحطات الحضرية توجد عدة محطات من بينها ( **الكلم 4** باتجاه المريج) بحافلتين و ( **وسط المدينة** باتجاه سيدي مبروك) بمجموع خمس حافلات، أما المحطات الثانوية أحادية الخط لما بين المدن، فيوجد بها محطتان، وهي كالاتي؛ ( **بوزراع صالح** باتجاه ديدوش مراد ) بمجموع 16 حافلة و ( **المحطة الشرقية** باتجاه ابن زياد ) ب 14 حافلة للنقل الجماعي. وتعتبر هذه الخطوط الحضرية لهذه المحطات الثانوية للخطوط الحضرية، وما بين المدن في معظمها ضعيفة التجهيز إذ تتوقف معظم الحافلات على حافة الطريق ما عدا ( **المحطة الشرقية** باتجاه ابن زياد )، لأنها تدخل في إقليم المحطة الشرقية لما بين المدن، وتعرف المحطات الثانوية الأحادية الخط عزلة تامة، وتعاني من نقص كبير في التجهيزات الأساسية كأماكن الانتظار وانعدام الأمن... الخ، والصور التالية توضح ذلك.

صورة رقم (12): محطة بوذراع صالح



صورة رقم (13): محطة وسط المدينة



المصدر: تحقيق ميداني 2014.

### 1-6) محطة بوصوف (مايين الولايات):

ويُطلق عليها أيضا اسم المحطة الغربية، ولقد أنشئت أول مرة للتقليل من الضغط الموجه نحو المحطة الشرقية وتقسيم الحافلات وسيارات الأجرة فيما بينها، ولقد كانت مُسيّرة فيما سبق من طرف مؤسسة (SNTV) سابقا وحاليا هي مُسيّرة من طرف مؤسسة نقل المسافرين للشرق (TVE)، وهي متواجدة في حي بوصوف على الطريق الوطني رقم 05 وتحتوي على عدد هام جداً من الحافلات يقدر بـ 98 حافلة لما بين الولايات والقريبة نسبيا من الولاية وهي مقسمة على 13 خطا، وتعتبر إدارة هذه المؤسسة من مسؤولية مؤسسة نقل المسافرين للشرق (TVE) وتحتوي هذه المحطة على عدّة تجهيزات تقع في المكان المبني ويتضمّن مايلي : مكاتب للتسيير تابعة لمؤسسة (TVE)، مطاعم ومقاهي، دورات المياه، أماكن الإنتظار والجلوس، مكتب للأمن الوطني، لكن يبقى عنصر مهم ويعتبر منعدماً في جميع المحطات سواء الحضرية أو مايين المدن والولايات ألا وهو عنصر النظافة.

وتوجد أيضا في هذه المحطة خطوط حضرية ولما بين المدن متراففة بجانب الطريق الوطني رقم 05 مثل خط (بوالصوف - جبل الوحش) بعدد هائل من الحافلات قُدّر بـ 86 حافلة وخطين لما بين المدن (بوالصوف- الخروب) و (بوالصوف- المدينة الجديدة) بـ 95 حافلة، والصور التالية توضح ذلك.

صورة رقم (14): المحطة الغربية الإتجاه الحضري صورة رقم (15): المحطة الغربية لإتجاه مايين المدن



صورة رقم (16) و(17): المحطة الغربية اتجاه مابين الولايات.

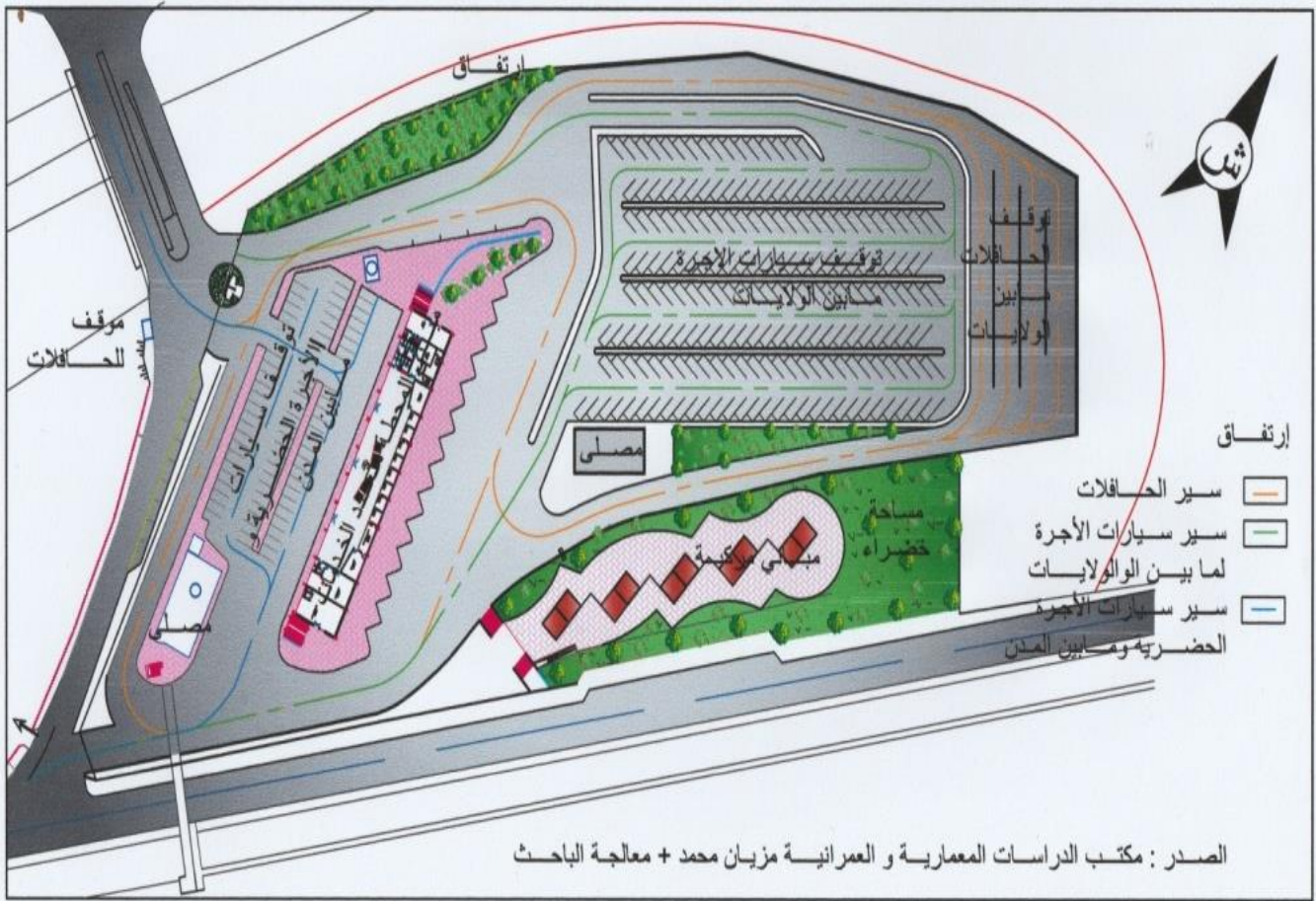


المصدر : تحقيق ميداني 2014.

7-1) المحطة الشرقية : أو ما يعرف سابقا بالمحطة القديمة أو (SNTV) وتوجد بين حي بن تليس والمركب الرياضي حملاوي، وتعتبر أكبر المحطات على الإطلاق من حيث المساحة والخطوط الطويلة، إذ يصل إشعاعها إلى أغلبية ولايات الوطن؛ لأنها متخصصة في نقل المسافرين لما بين الولايات والمسافات الطويلة وتحتوي على 28 خطا بمجموع حافلات بلغ 219 حافلة، وبعد التحقيق الميداني الذي أجريناه أتضح لنا أن هناك إعادة ترميم وتأهيل وتجديد للمحطة من الداخل ( الجزء المبني) والخارج ( أماكن التوقف ) وتزويدها بمختلف الشبكات الضرورية؛ كالكهرباء عالية التدفق، الغاز، الماء، بقيمة مبدئية قُدرت 11214191.72 دج حسب مكتب الدراسات المكلف بالمشروع والمخطط رقم (02) يوضح ذلك، وفي إنتظار استكمال المشروع تم توزيع مختلف الخطوط التي كانت تابعة للمحطة على عدة محطات مثل المحطة الجديدة بـ "علي منجلي" و"محطة الخروب"، وغالبية الخطوط وضعت في المحطة الجديدة في مدخل المنطقة الصناعية والمتواجدة قرب حي "جان الزيتون" وبالنظر للموقع المتميز لهذه المحطة وخاصة قربها من محطة الترامواي، إلا أنها أصبحت منطقة مغلقة للازدحام الكبير الذي كان سببه وضع المحطة في مدخل منطقة صناعية. والصور رقم (18) و(19) توضحان المحطة الشرقية اثناء عملية التهيئة. والصور (20)،(21)،(22)،(23) توضح محطة المنطقة الصناعية.



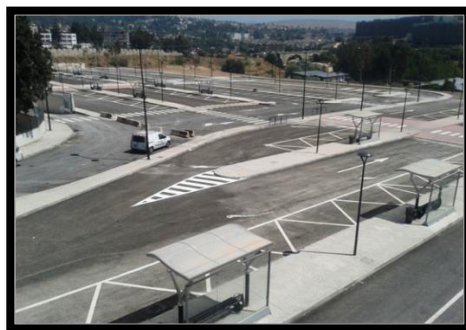
## مخطط رقم (02) : تهيئة المحطة الشرقية



صورة رقم (18) و(19): المحطة الشرقية أثناء عملية التهيئة



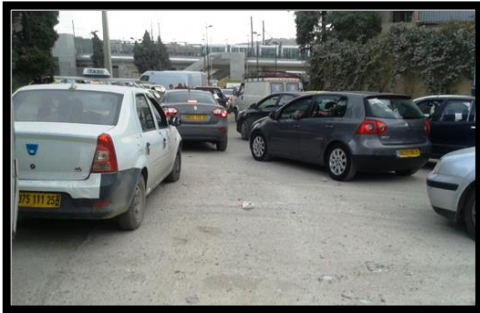
صورة رقم (20) : محطة مدخل المنطقة الصناعية قبل التسليم النهائي



صورة رقم (21): محطة المنطقة الصناعيّة



صورة رقم (22) و (23): محطة المنطقة الصناعيّة



مصدر الصور : تحقيق ميداني 2014.

**2) مسارات وأعداد مستعملي شبكات النقل الجماعي الحضري وما بين المدن وما بين الولايات للحافلات:** سنتطرق فيما يأتي لدراسة شبكات خطوط النقل الجماعي بمستوياتها، لأنها مترابطة مع بعضها البعض ومتكاملة. وتأتي هذه الدراسة التفصيلية المنبثقة من التحقيق الميداني المجري لمعرفة أعداد المنتقلين الحقيقية وذلك لغياب دراسات للنقل واقتصار دور مديرية النقل على معرفة سعة الحافلة فقط. وستتم الدراسة حسب كل محطة إنطلاقاً من نوع الخطّ واتجاهه وعدد الحافلات وحجم المنتقلين إضافة إلى حالة الحافلات وتأثيرها على تقديم نوعية الخدمة، وهي كالتالي:

### **1-2 خطوط النقل الحضري: وهي مبينة في الجدول رقم (46)**

تلعب هذه المحطات دوراً بارزاً في النقل بالحافلات للخطوط الحضرية فهي تحتوي على 20 خطاً موزعة على التراب الحضري لمدينة قسنطينة، بمجموع 321 حافلة، و260 من نفس عدد الحافلات تعتبر قديمة نسبياً قبل 2010، وبخصوص عدد المنتقلين فقد بلغ 64054 منتقلاً، وقد قمنا بتقسيم وتحليل المحطات الحضرية كالتالي :

## جدول رقم(46) : حجم وأعداد المتنقلين والحافلات للخطوط الحضرية

حالة الحافلات		متوسط عدد المتنقلين في اليوم للحافلة	حجم المتنقلين في اليوم للخطوط	عدد الدورات (ذهاب ويايب)	مجموع الحافلات	عدد الحافلات حسب السعة		الاتجاه	المحطة
قبل 2010	بعد 2010					من 35 مقعد	من 100 إلى 35 مقعد		
2	23	150	3750	4	25	10	15	سيساوي	خميسي
/	17	150	2550	2	17	4	13	القماص	
9	33	210	8820	3	42	5	37	جبل الوحش	
6	10	140	2240	3	16	15	1	بوالصوف	
/	3	220	660	3	3	/	3	زواغي	
/	2	120	240	2	2	/	2	بومرزوق	
/	2	120	360	2	3	/	3	حي الرياض	
2	9	200	3000	3	15	4	11	سيدي مبروك	
19	99	164	21620	/	123	38	85	/	المجموع
/	18	300	5400	6	18	/	18	بن الشريقي	قيطوني عبد المالك
/	7	250	1750	10	7	/	7	الغراب (صالح باي)	
/	7	300	2100	7	7	/	7	بوذراع صالح (la cité)	
/	32	284	9250	/	32	/	32	/	المجموع
5	29	220	7480	3	34	9	25	جبل الوحش	باب القنطرة
2	6	150	1200	3	8	/	8	حي الرياض	
3	9	150	1800	3	12	/	12	القماص	
/	7	140	980	3	7	/	7	سركينة	
/	10	120	1200	2	10	/	10	بو مرزوق	
10	61	156	12660	/	71	9	62	/	المجموع
/	02	82	164	2	2	/	2	المريخ	الكلم 4
/	05	200	1000	6	5	/	05	سيدي مبروك	وسط المدينة
25	61	220	18920	6	86	06	80	جبل الوحش	بوصوف
2	/	220	440	4	2	2	/	المطار	مركز المدينة
56	260	/	64054	/	321	/	/	/	المجموع الكلي

المصدر : مديرية النقل + تحقيق ميداني 2014

## 2-1-1 محطة خميسي:

تؤدي هذه المحطة دورًا بارزًا في النقل بالحافلات للخطوط الحضرية فهي تحتوي على ثمانية خطوط موزعة على التراب الحضري لبلدية قسنطينة، بمجموع 123 حافلة، 85 حافلة من حظيرة المحطة بعدد مقاعد أقل من 35 مقعدا و 99 من نفس عدد الحافلات تعتبر قديمة نسبيا قبل 2010، وبخصوص عدد المتنقلين فقد بلغ عددهم 21620 متنقلا، ويعتبر خط ( خميسي - جبل الوحش ) أكثر خط يعرف حركية بنسبة بلغت 40.79% من إجمالي المتنقلين بالخطوط الحضرية للمحطة وبعدهم 8820 متنقلا و 42 حافلة، وقد سُجّلت

أدنى نسبة لخط ( خميستي - بوالصوف) قُدِّرت بـ 1.11 % وبحجم متنقلين بلغ 240 متنقلاً، أي أدنى من متوسط عدد المتنقلين الكليّ بالحافلات والمُقَدَّر بـ 164 متنقلاً يومياً، أمّا بخصوص سعر التذكرة فهي في متناول جميع الفئات .

### 2-1-2) محطة قيطوني عبد المالك :

تُؤدِّي هذه المحطة دوراً جديراً بالذكر في إعطاء متنفس لقاطني الأحياء الغربية من المدينة والتي تعتبر أغليبتها فوضوية، وتضمُّ 32 حافلة كلاًها صغيرة، بأقل من 35 مقعد وهي الأخرى قديمة نسبياً (قبل سنة 2010)، وتعود الحصة الأكبر لخط ( قيطوني - بن الشرقي ) بنسبة 56.25 % من حجم المتنقلين.

### 2-1-3) محطة باب الفنطرة القسم رقم (1):

يُعتبر هذا القسم رقم (1) من المحطة ذا خطوط حضرية خالصة، وهي تضمُّ 05 خطوط حضرية بمجموع 71 حافلة، 09 حافلات منها بسعة 35 إلى 100 مقعد و 10 منها جديدة صنعت بعد سنة 2010، وأكبر حركية لهذه الخطوط الحضرية تعود لخط (باب الفنطرة - جبل الوحش) بنسبة 47.48 % من حجم المتنقلين الذي بلغ 7480 متنقلاً و 34 حافلة .

### 2-1-4) محطات الإنطلاق أحادية الخط الحضرية:

توجد في مدينة قسنطينة ككل محطتان أحاديتي الخط (الكلم 4 - المريج) و (وسط المدينة - سيدي مبروك) و(مركز المدينة- المطار) وهي خطوط حضرية بمجموع 09 حافلات ، ويعد عدد المتنقلين بلغ 1604 متنقلاً يومياً. ويعتبر خط (وسط المدينة - سيدي مبروك ) كأهم خط بنسبة 62.34 % من حجم المتنقلين الكلي.

### 2-1-5) المحطة الغربية (بوصوف):

يوجد بالمحطة خط حضري واحد يربط بين (بوصوف - جبل الوحش) بمجموع حافلات قُدِّرت بـ 86 حافلة، 06 منها بسعة من (35 - 100) مقعد و 25 حافلة بعد سنة 2010، وقد بلغ عدد المتنقلين في هذا الخط فقط 18920 متنقلاً وهو عدد كبير جداً بالنظر إلى التنافس الكبير على هذا الخط وبالنظر لباقي الخطوط الأخرى التي تشغل في مسار الخط باتجاه جبل الوحش.

### 2-2)محطات ما بين المدن : والممثلة في الجدول رقم(47)

تتوزع في مدينة قسنطينة خمس محطات لما بين المدن متعددة الخطوط وثلاث محطات أحادية الخط بمجموع كلي لعدد الخطوط بلغ 18 خطاً تعمل على خدمة المواطن لتقريب خدمة النقل منه وعدم إضطراره للتنقل إلى مكان آخر بغية التنقل، وقد بلغ عدد الحافلات الاجمالي لهذه المحطات بـ 472 حافلة أغليبتها قديمة نسبياً قبل 2010.

## جدول رقم (47) : حجم وأعداد المتنقلين والحافلات لخطوط ما بين المدن.

حالة الحافلات		متوسط عدد المتنقلين في اليوم للحافلة	حجم المتنقلين في اليوم للخطوط	عدد الدورات (ذهاب وإياب)	مجموع الحافلات	عدد الحافلات حسب السعة		الاتجاه	المحطة
قبل 2010	بعد 2010					أقل من 35 مقعد	من 35 إلى 100 مقعد		
/	12	220	2640	3	12	12	/	المدينة الجديدة	خميسي
/	2	220	440	3	2	2	/	المدينة الجديدة (نسومر)	
/	12	120	1440	3	12	12	/	عين اسماة	
/	26	187	4520	/	26	26	/	/	المجموع
10	13	140	3220	3	23	/	23	زيغود يوسف	باب القنطرة قسم: 02
/	12	140	1680	3	12	12	/	ديدوش مراد	
2	12	150	2100	3	14	2	12	واد الحجر	
/	36	150	5400	3	36	28	8	حامة بوزيان	
1	34	200	7000	4	35	15	20	بكية	
13	107	156	19400	/	120	57	63	/	المجموع
/	5	150	750	3	5	5	/	ماسينيسا	باب القنطرة قسم: 03
/	28	220	6160	2	28	28	/	الخروب (الحي البلدي)	
/	28	220	6160	4	28	28	/	الخروب 1600	
/	2	300	600	3	2	2	/	المدينة الجديدة (نسومر)	
/	63	223	13670	/	63	63	/	/	
02	14	150	2400	3	16	10	06	ديدوش مراد	بوذراع صالح
/	14	180	2520	3	14	14	/	ابن زياد (الروفك)	المحطة الشرقية
67	35	250	25500	3	102	65	37	المدينة الجديدة	جبل الوحش
26	10	280	10080	4	36	20	16	الخروب	
95	73	215	40500	/	168	109	59	/	المجموع
20	25	220	9900	3	45	5	40	الخروب	بوصوف
30	20	170	8500	3	50	20	30	المدينة الجديدة	
50	45	410	18400	/	95	25	70	/	المجموع



158	316	/	96490	/	472	/	/	المجموع الكلي
-----	-----	---	-------	---	-----	---	---	---------------

المصدر : مديرية النقل + تحقيق ميداني 2014.

### 2-2-1) محطة خميستي (خطوط ما بين المدن):

تشكّل شبكة الخطوط لما بين المدن للمحطة 26 حافلة أغلبيتها موزعة بين خطي ( خميستي - المدينة الجديدة ) و ( خميستي - عين اسمارة) سعتها من (35 - 100) مقعد وتعتبر هي الأخرى قديمة نسبيا، أي قبل سنة 2010، بحجم كلي للمتقلين بلغ 4520 منتقلا، مرتكزة أغلبيتها في خط ( خميستي - المدينة الجديدة) بنسبة 58.41 % ويسعر تذاكر في متناول الجميع.

وبمقارنة الخطوط الحضرية وما بين المدن للمحطة، نجد أنّ الحصّة الأكبر من حيث عدد المتقلين أو الحافلات تعود للخطوط الحضرية بمجموع 123 حافلة و 21620 منتقلا، أمّا بالنسبة لخطوط ما بين المدن فتضم ثلاثة خطوط و 26 حافلة بعدد متقلين بلغ 4520. وتحتوي هذه المحطة على عدد هام من الخطوط الحضرية وما بين المدن تضم احدى عشر خط و 149 حافلة أغلبيتها قديمة نسبيا قبل سنة 2010، وبعدد هام من المتقلين بلغ 26140 منتقل.

### 2-2-2) القسم رقم (02) باب القنطرة :

يعتبر القسم (2) من المحطة ذا خطوط لما بين المدن 100 %، وهو مهم جداً حيث يربط المركز بالبلديات والمدن الشمالية للولاية ويتضمن 05 خطوط لما بين المدن بمجموع حافلات بلغ 120 حافلة 63 منها بسعة أقل من 35 مقعدا و 57 حافلة من (35 - 100) مقعد، 107 من هذه الحافلات قديم نسبيا قبل سنة 2010. أمّا بخصوص حجم المتقلين الكلي فبلغ 19400 منتقل في اليوم للخط، وتعتبر هذه الخطوط متفاوتة فيما بينها حيث سجّلت أعلى نسبة لخط (باب القنطرة - بكيرة) بنسبة 36.08 % من مجموع الركاب .

### 2-2-3) القسم رقم (3) باب القنطرة :

يمثل القسم رقم (03) من المحطة خطوط ما بين المدن أيضا، حيث يضم أربعة خطوط بمجموع حافلات بلغ 63 حافلة بسعة من (35 - 100) مقعد وتعتبر كلها قديمة نسبيا (قبل سنة 2010)، أمّا بخصوص أعلى نسبة للمتقلين فسجّلت على خطي (باب القنطرة - الخروب "الحي البلدي") و (باب القنطرة - الخروب "1600") ب 45.06 % من حجم المتقلين الكلي الذي بلغ 12320 منتقلا.

من خلال ما سبق يتضح لنا جليا العدد الهائل بهذه المحطة والذي بلغ 49730 منتقلا ب 254 حافلة وب 14 خط حضريا وما بين المدن، وتسيطر الخطوط لما بين المدن والمتمثلة في القسم رقم (2) و (3) ب 33070 منتقلا من أصل 49730 منتقلا في كامل المحطة وب 183 حافلة من أصل 254 في المحطة وب 09 خطوط من أصل 14 خط خاصة بمحطة باب القنطرة.

### 2-2-4) محطات الإنطلاق أحادية الخط لما بين المدن :

تتوزع في مدينة قسنطينة محطتان لما بين المدن تعمل على خدمة المواطن لتقريب الخدمة منه، وعدم إضراره للتنقل إلى مكان آخر بغية التنقل، وقد بلغ عدد الحافلات الاجمالي لهذه المحطة ب 30 حافلة مقسمة

بين خط (بوزراع صالح - ديدوش مراد) و (المحطة الشرقية - ابن زياد) ب 16 و 14 حافلة على التوالي، أغلبية الحافلات ذات سعة من (35 - 100) مقعد والمقدرة ب 24 حافلة، وقد بلغت أعلى نسبة للمتقلين لخط ( المحطة الشرقية - ابن زياد) 51.22 % من حجم المتقلين الكلي والمقدر ب 2520 متنقل. من خلال الجدول رقم (14) و (15) يتضح لنا أن أغلبية التنقلات والحافلات تعود للمحطات التي لها خطوط مابين المدن بمجموع 4920 متنقلا يوميا و 30 حافلة، مقارنة بالخطوط الحضرية التي تقدر ب 1604 متنقلا و 9 حافلات لمجمل المحطات أحادية الخط.

**2-2-5) محطة جبل الوحش:** تقدم الخطوط لمابين المدن لمحطة جبل الوحش دورا بارزا في الربط بين المدينتين والأحياء المارة بها، حيث يتميز خط (جبل الوحش - المدينة الجديدة) بأكبر عدد ممكن من الحافلات في الولاية ككل، وليس في بلدية قسنطينة فقط حيث يقدر ب 102 حافلة وبمجموع كلي للخطين بلغ 138 حافلة، 53 منها لأقل من 35 مقعدا و 45 حافلة قبل 2010، ويعتبر خط ( جبل الوحش - المدينة الجديدة) أكبر خط من ناحية التنقلات للأشخاص في محطة جبل الوحش والمحطات الأخرى بعدد قدر ب 25500 متنقل يوميا وبنسبة 75 % من متنقلي المحطة، وبمجموع عام لمتنقلي المحطة بلغ 35580 متنقلا .

### 2-2-6) مسارات خطوط مابين المدن (المحطة الغربية بوصوف):

تعرف محطة بوصوف خطين لما بين المدن بمجموع حافلات بلغ 95 حافلة، 85 منها بسعة أقل من 35 مقعدا و 45 حافلة صنعت بعد 2010 وهو عدد يعتبر جيدا بالنسبة للمحطات الأخرى، التي يكون فيها عدد الحافلات التي صنعت بعد 2010 ضعيفا جداً، وأحيانا معدوما، أما فيما يخص عدد الركاب فقد بلغ 18400 متنقل، منها 9900 متنقل لصالح خط ( بوالصوف - الخروب ) بنسبة 53.80 % .

### ملاحظات:

- تلاقي الحافلات لمختلف الخطوط في اتجاه واحد يشكل خطرا على حياة المواطنين بالإضافة إلى إعاقة السير في اتجاه جبل الوحش ب 266 حافلة حضرية ولما بين المدن.
- وجود تفاوت واختلاف بين عدد وخطوط الحافلات التي تم إحصاؤها من طرف المديرية والواقع عند قيامنا بالتحقيق الميداني.

### 2-3) محطات مابين الولايات: والممثلة في الجدول رقم(48)

تقدم حافلات مابين الولايات دورا مهما في ربط الولايات ببعضها البعض وتعتبر محطة بوصوف والمحطة الشرقية التي غيرت مؤقتا حاليا إلى مدخل المنطقة الصناعية محطتان ذات أهمية كبرى وبعد استراتيجي فعال فهما تحتويان على 41 خط مابين الولايات ب 317 حافلة، 101 حافلة منها تعتبر قديمة نسبيا قبل 2010.

## جدول رقم (48) : حجم وأعداد المتنقلين والحافلات لخطوط ما بين الولايات .

حالة الحافلات		متوسط عدد المتنقلين في اليوم للحافلة	حجم المتنقلين في اليوم للخطوط	عدد الدورات (ذهاب وإياب)	مجموع الحافلات	عدد الحافلات حسب السعة		الاتجاه	المحطة
قبل 2010	بعد 2010					أقل من 35 مقعد	من 35 إلى 100 مقعد		
2	/	100	200	3	2	1	1	العثمانية	محطة بوصوف
9	/	100	900	3	9	7	2	التلاغمة	
7	2	120	1080	3	09	2	7	شلغوم	
10	/	100	1000	3	10	1	9	ميلة	
5	4	80	720	3	9	/	9	القرارم	
3	/	100	300	3	3	/	3	تاجنانت	
3	/	100	300	2	3	3	/	فرجيوة	
26	3	100	2900	2	29	29	/	سطيف	
2	/	80	160	1	2	/	2	واد زهور	
12	/	100	1200	1	12	11	1	جيجل	
1	/	100	100	1	1	1	/	بجاية	
7	/	80	560	1	7	/	7	الميلية	
2	/	100	200	1	2	1	1	العلمة	
89	9	97	9620	/	98	56	42	/	
06	13	45	855	2	19	14	5	قالمة	المحطة الشرقية
02	/	60	120	1	2	2	/	تبسة	
03	19	60	1320	3	22	/	22	عين مليلة	
/	9	60	540	3	9	/	9	الحروش	
06	05	50	550	1	11	11	/	القل	
5	18	70	1610	1	23	12	11	سكيكدة	
1	18	70	1330	2	19	13	06	أم البواقي	
3	10	60	780	2	13	13	/	باتنة	
23	/	40	920	1	23	/	23	عنابة	
3	/	60	180	1	3	3	/	بسكرة	
18	/	45	810	ذهاب أو إياب فقط	18	18	/	البيض (المشرية)	

20	/	90	1800	1	20	20	/	الجزائر
2	/	40	80	ذهاب أو إياب فقط	2	2	/	الشلف
2	/	40	80	ذهاب أو إياب فقط	2	2	/	عين تموشنت
1	/	50	50	ذهاب أو إياب فقط	1	1	/	وهران
4	/	40	160	ذهاب أو إياب فقط	4	4	/	بلعباس
2	/	40	80	ذهاب أو إياب فقط	2	2	/	مستغانم
2	/	50	100	ذهاب أو إياب فقط	2	2	/	تمنراست
1	/	40	40	ذهاب أو إياب فقط	1	1	/	أدرار
1	/	40	40	ذهاب أو إياب فقط	1	1	/	إليزي
1	/	50	50	ذهاب أو إياب فقط	1	1	/	حاسي الرمل
2	/	50	100	ذهاب أو إياب فقط	2	2	/	تلمسان
2	/	50	100	ذهاب أو إياب فقط	2	2	/	ورقلة
2	/	20	40	ذهاب أو إياب فقط	2	2	/	واد السوف
2	/	25	50	ذهاب أو إياب فقط	2	2	/	حاسي مسعود
1	/	40	40	ذهاب أو إياب فقط	1	1	/	الأغواط
8	/	40	320	ذهاب أو إياب فقط	8	8	/	غرداية
4	/	40	160	ذهاب أو إياب فقط	4	4	/	بشار
127	92	49	12305	/	219	143	76	المجموع
216	101	/	21925	/	317	/	/	المجموع الكلي

المصدر : مديرية النقل + تحقيق ميداني 2014

### المحطة الغربية :

محطة بوالصوف محطة ذات أهمية وبعد استراتيجي فعّال، فهي تحتوي على (13) خطا حضريا ، 42 حافلة منها لأقل من 35 مقعدا وتعتبر أغلبية الحافلات جديدة نسبيا بـ 89 حافلة، أمّا عدد قد بلغ 9620 مسافر، وأكبر نسبة للمسافرين كانت من نصيب ( محطة بوالصوف - سطيف) بـ من إجمالي عدد المتنقلين .

لمحطة في الأساس أنشأت لمسافري مابين الولايات إلا أنّ الواقع يفرض نفسه حسب الاحتياجات فخط مابين المدن الوحيد ( بوصوف - جبل الوحش) هو الذي يحتل المرتبة الأولى من ناحية ن في المستويات الثلاثة بـ 18920 منتقلا يوميا ويليه خطا مابين المدن ( بوالصوف - الخروب) بـ ( المدينة الجديدة) بمجموع بلغ 18400 منتقل يوميا ويأتي في المرتبة الأخيرة المتنقلون لما

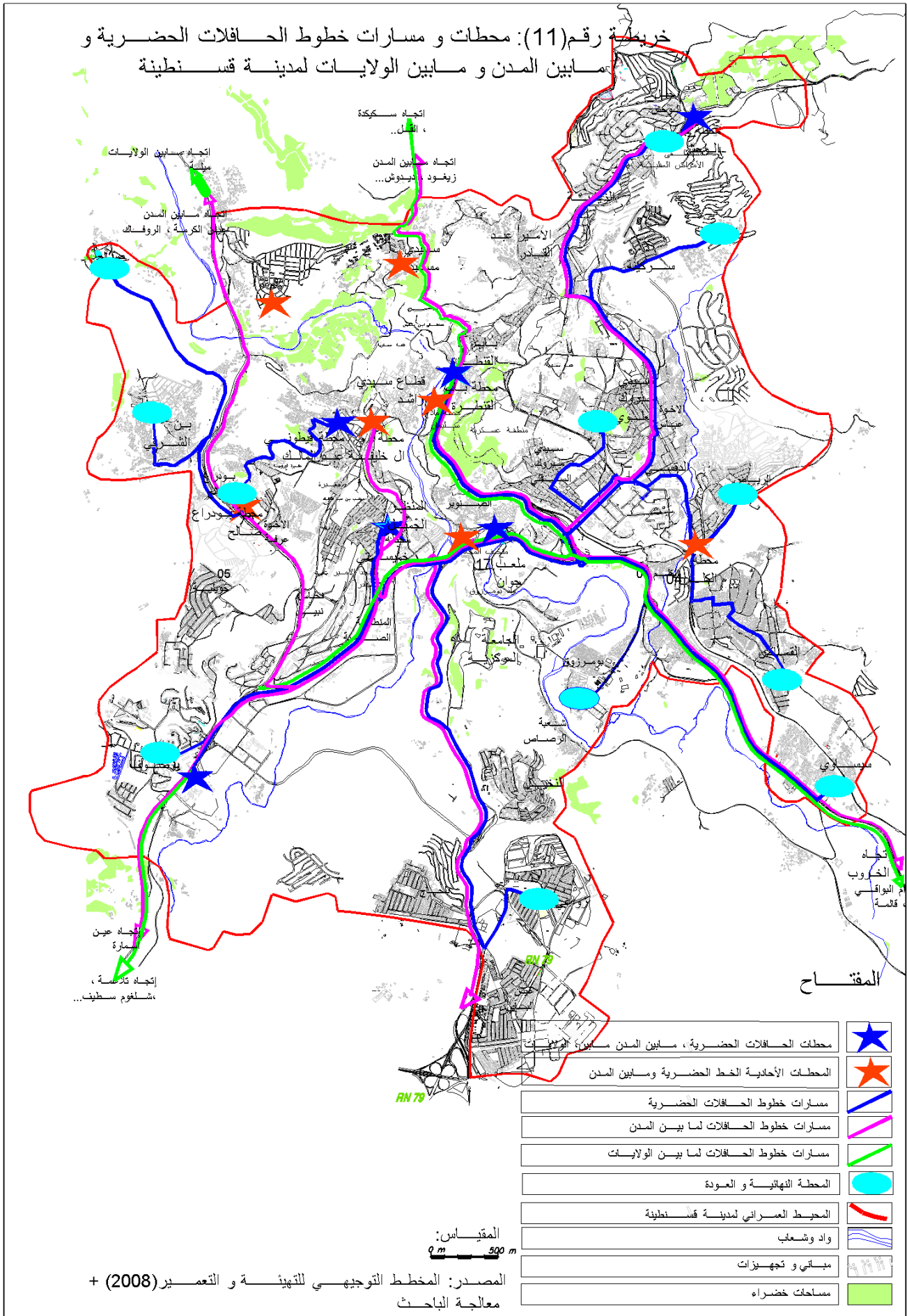
بين الولايات بـ 9620 مسافر و 98 حافلة ليبلغ العدد الإجمالي للمتقلين بهذه المحطة 46940 متنقل يوميا و 279 حافلة.

### 2-3-2) المحطة الشرقية : (ما بين الولايات)

تمثل المحطة الشرقية أكبر محطة لخطوط ما بين الولايات، وأكبر محطة من ناحية المساحة. يوجد بها 28 خطا لحافلات ما بين الولايات لمختلف ولايات الوطن، وتضم 219 حافلة منها 76 حافلة بسعة أقل من 35 مقعدا من نوع (طيوطا، هيونداي..... الخ)، أما بخصوص الحافلات المصنوعة بعد 2010 فقد بلغ عددها 127 حافلة وهو عدد جيد جداً لأنّ المستفيد الأول هو المسافر، وتوفر راحة ونظافة أكثر، أما بخصوص عدد المتقلين الإجمالي للمحطة فبلغ 12305 متنقلا يوميا، ويحتل خط (المحطة الشرقية - الجزائر) النسبة الأولى من حيث عدد المتقلين فُدرت بـ 14.62%، ثم تأتي بعدها خطوط (المحطة الشرقية - سكيكدة) و (المحطة الشرقية - أم البواقي) بنسب متفاوتة وهي على التوالي : 13.08%، 10.80% أما السّعر فيعتبر معقولاً نسبياً حسب طول المسافة.

ملاحظة: يوجد في خطوط ما بين الولايات بعض الحافلات ليست تابعة لمديرية النقل لولاية قسنطينة.

والخريطة رقم (11) توضح محطات ومسارات الحافلات الحضرية وما بين المدن وما بين الولايات.



**(3) النقل المدرسي والجامعي :**

يؤدي النقل المدرسي والجامعي دوراً كبيراً إجتماعياً وإقتصادياً، حيث يضمن للمتمدرسين والطلبة الوصول إلى مقاعد الدراسة في الوقت المحدد مجاناً، وينقص الضغط على وسائل النقل الجماعي الأخرى سواءً التابعة للدولة أو للخواص، والجدول رقم (49) يبين عدد الحافلات بمختلف أحجامها:

**جدول رقم (49) : عدد حافلات النقل المدرسي وأحجامها.**

مقاعد الجلوس	الحافلات الصغيرة جداً	الحافلات المتوسطة	الحافلات الكبيرة	عدد الحافلات الاجمالي	عدد الناقلين	
46217	0	0	458	458	05	نقل الطلبة
1826	13	13	14	40	21	نقل التلاميذ

المصدر: مديرية النقل لولاية قسنطينة 2014.

من خلال الجدول الآتي نلاحظ أنّ عدد كبير من الحافلات والمُقدَّر بـ 458 حافلة مخصص لنقل الطلبة، أي حوالي نصف إجمالي الحافلات على مختلف مستوياتها والمُقدَّر بـ 1155 حافلة. إن دلّ هذا على شيء فإنما يدل على الاهتمام الكبير بهذا القطاع العلمي فأغلبيتها ملك لمؤسسات كبرى، فقد خصص لنقل التلاميذ فخصص للمناطق المعزولة والبعيدة عن المدارس والأماكن الخطرة 40 حافلة.

**(4) كثافة حركة المرور للحافلات بالنسبة لمسارات النقل الحضري، مابين المدن وما بين الولايات :**

وستنتظر فيما يلي إلى تحديد فئات الخطوط حسب حركة المرور بها وسنقوم بتقسيمها إلى ثلاث فئات وهي كالآتي:

**- الفئة الأولى (حركة مرور كثيفة) :**

وابتداءً بالخطوط الحضريّة فنجد هناك ثلاثة محاور هامّة وهي ( محطة قيطوني عبد المالك - بوزراع صالح )، (محطة خميسي - جبل الوحش )، (باب القنطرة حتى مفترق الطرق)، أمّا فيما يخص خطوط ما بين المدن فنجد هناك مسارين هامين وهما (باب القنطرة إلى غاية نهاية حي سيدي مسيد )، (محطة خميسي - محطة التوقف لجنان الزيتون)، وفيما يتعلق بمسارات خطوط ما بين الولايات فتوجد مسارات ذات كثافة عالية وهي (المحطة الشرقيّة - حي باب القنطرة - إلى غاية نهاية حي سيدي مسيد ) و (محطة بوالصوف إلى غاية نهاية الأقليم الحضري لحي بوالصوف).

**- الفئة الثانية (حركة مرور متوسطة) :**

توجد بالخطوط الحضريّة عدة مسارات ذات حركة مرور متوسطة وهي (مفترق الطرق الدقي إلى غاية محطة الوصول النهائي لحي سيدي مبروك )، (محول جنان الزيتون - حي زواغي )، (الكلم 4 - محطة الوصول النهائي سيساوي )، (مدخل جنان الزيتون - المحطة الغربيّة بوالصوف)، (محطة بوزراع صالح إلى غاية المدخل المؤدي إلى ابن الشرقي)، وبخصوص خطوط ما بين المدن فتوجد بها أيضا عدة مسارات وهي ( باب القنطرة - جبل الوحش )، ( محول جنان الزيتون إلى نهاية الإقليم الحضري للمدينة باتجاه المدينة الجديدة )، (محطة التوقف جنان الزيتون إلى نهاية الإقليم الحضري للمدينة باتجاه الخروب )، ويوجد أيضا

بالمدينة مساران لما بين الولايات ذات حركة متوسطة وهما ( المحطّة الشرقيّة - نهاية حي 20 أوت)، ( مدخل الكلم 04 - نهاية الإقليم الحضري للمدينة باتجاه الخروب).

#### - الفئة الثالثة (حركة مرور ضعيفة) :

تتواجد بالمدينة عدة مسارات حضرية ذات حركة ضعيفة وهي ( مدخل الدقسي - الكلم 4 - الرياض)، (مدخل الدقسي - الكلم 4 - القماص)، ( مدخل الزيادة - سركينة )، ( البوليغون - بوالصوف)، (الكلم 4 - بومرزوق)، (مفترق الطرق زواغي - وسط حي زواغي )، ( المدخل المؤدي إلى حي بن الشرقي من الناحية الغربيّة الجنوبية - وسط حي بن الشرقي )، ( الطريق المؤدي إلى صالح باي إلى غاية وسط الحي )، أمّا فيما يخص مسارات ما بين المدن فتتواجد فقط في الناحية الغربيّة للمدينة وهي : ( مدخل 20 اوت - نحاس نبيل - بوذراع صالح إلى غاية المنية )، ( 20 اوت - بوالصوف إلى غاية نهاية الإقليم الحضري للمدينة )، ( محطّة مركز المدينة آل خليفة - مدخل جنان الزيتون من الناحية الشمالية ) وبالنسبة لمسارات ذات حركة المرور الضعيفة لما بين الولايات فيوجد بالمدينة مسار واحد فقط وهو ( المحطّة الغربيّة بوالصوف - نهاية الإقليم الحضري للمدينة باتجاه المنية).



## خلاصة :

يوجد عدد هام من محطات الحافلات الحضرية وما بين المدن وما بين الولايات يقدر بـ 6 محطات رئيسية متعددة الخطوط بالإضافة الى 06 محطات ثانوية أحادية الخط .

تعرف الخطوط الحضرية وما بين المدن باتجاه جبل الوحش كثافة كبيرة مما يسبب ازدحاماً كبيراً وعرقلة لحركة السير ومنافسة تعتبر خطيرة على حياة المواطنين، حيث يقدر عدد الخطوط باتجاه جبل الوحش ثلاثة خطوط حضرية وخط لما بين المدن، لذا يجب علينا و ضع حلول تكون ذات فعالية من أجل التقليل من الازدحام الكبير، ويعتبر الترامواي الحل الأمثل لنقل هذا العدد الكبير من المتنقلين والمقدر بـ 60800 متنقلا يوميا و 296 حافلة حضرية وما بين المدن.

وبصفة عامة تضم مدينة قسنطينة حظيرة هامة من الحافلات وعددا هائلا من المتنقلين بلغ 182469 متنقلا يوميا، ويعدد حافلات بلغ 1110 حافلة، مما يعكس مستوى الحراك الكبير للمدينة، ويعود أكبر عدد للمتنقلين ضمن خطوط ما بين المدن بـ 96490 متنقلا يوميا و 472 حافلة تليه الخطوط الحضرية بـ 64054 متنقلا يوميا و 321 حافلة وفي الأخير تأتي خطوط ما بين الولايات بـ 21925 متنقلا يوميا و 317 حافلة.

## المبحث الثاني: شبكة النقل الجماعي لسيارات الأجرة .

## تمهيد:

تعتبر سيارات الأجرة من الوسائل المكملّة لوسائل النقل الأخرى لما تتوفر عليه من قدرة للوصول إلى الأحياء والأماكن التي لا تصلها وسائل النقل الأخرى بالإضافة إلى السرعة والأمان، ويرتكز هذا المبحث على دراسة نظرية وميدانية تحليلية إبتداءً بتحليل وتشريعات ثم الحظيرة العامة للسيارات والمحطات المتواجدة على مستوى المدينة وأعداد المتكثفين على المستويات الثلاث المتعلقة بالإقليم الحضري واشعاع المدينة المتروبولية (المستوى الحضري، مابين المدن، مابين الولايات).

## 1) الخطوط الممنوحة: وهي مبينة في الجدول رقم (50).

جدول رقم (50): الخطوط الممنوحة لفائدة المجاهدين وأرامل الشهداء لاستغلال خط سيّارة الأجرة الحضريّة ومابين المدن ومابين الولايات في ولاية قسنطينة وبلدية قسنطينة.

العدد الإجمالي	الخطوط الغير مشغلة	مجموع الخطوط المشغلة	عدد المسأجرين	عدد السائقين المستفيدين	
3836	508	3328	3257	71	بلدية قسنطينة
4440	584	3856	3782	74	ولاية قسنطينة

المصدر: مديرية النقل لولاية قسنطينة جوان 2014 + معالجة الباحث.

من خلال الجدول يتضح لنا جليا أنّ بلدية قسنطينة تستحوذ على أكبر عدد من سيّارات الأجرة الحضريّة ومابين الولايات بعدد إجمالي بلغ 3836 سيّارة أجرة من أصل 4440 سيّارة أجرة للولاية ككلّ، وبـ 3328 خطا فعّالا مشغلا، و508 خطا غير مشغلا.

## 2) عمر الحظيرة حسب نمط الإستغلال : وهي مبينة في الجدول رقم (51)

جدول رقم (51): عمر حظيرة سيّارات الأجرة لبلدية قسنطينة ونمط الخطوط لمجموع السيّارات المشغلة.

المجموع	سيّارة أجرة لما بين الولايات	سيّارة أجرة لما بين المدن	سيّارة أجرة جماعية حضرية	سيّارة أجرة فردية	نمط الإستغلال عمر الحظيرة
1370	145	/	151	1074	أقل من 05 سنوات
742	81	/	95	566	من 5 إلى 10 سنوات
362	26	/	92	244	من 10 إلى 15 سنة
284	29	/	113	142	من 15 إلى 19 سنة
570	162	/	309	99	أكثر من 19 سنة
3328	443	/	760	2125	المجموع

مديرية النقل لولاية قسنطينة جوان 2014 + معالجة الباحث

يبين عمر الحظيرة مستوى ونوعية الخدمة المقدّمة للزبائن، أي كلما قدمت حظيرة السيّارات كلّما تنقص نوعية الخدمة ويزيد التلوث، أمّا فيما يخصّ عمر الحظيرة لبلدية قسنطينة فتعتبر أكثر من ثلث الحظيرة جديدة نوعاً ما، أي أقل من 05 سنوات بمجموع سيّارات بلغ 1370 سيّارة أجرة ذات نمط فردي وجماعي للخطوط الحضرية وما بين الولايات.

### ملاحظة :

بالنسبة لتقسيم سيّارات الأجرة حسب نمط الاستغلال فيمكن أن يتغير العدد بنسبة كبيرة من نمط إلى نمط حسب الطلب.

### (3) محطات الإنطلاق لسيّارات الأجرة الحضرية وما بين المدن وما بين الولايات :

#### (1-3) محطات الإنطلاق لسيّارات الأجرة الحضرية :

يوجد عدد هام جداً من المحطات الحضرية بمدينة قسنطينة يقدر بتسع محطات حضرية ينبثق منها سبعة عشرة خط بمختلف الاتجاهات وهي كالتالي :

(1) محطة مركز المدينة (عويّنة الفول): وتتواجد هذه المحطة في الشارع المدعو عويّنة الفول تحت البلدية مباشرة وتضم خطين باتجاه المسبح وسيدي مسيد ب 20 و 15 سيّارة أجرة حضرية على التوالي.  
(2) محطة باب القنطرة: لها اتجاه وحيد باتجاه المنصورة وتضم 16 سيّارة أجرة وهي مثل المحطة السابقة غير مجهزة مطلقاً.

(3) محطة مركز المدينة (سيرتا): وتتواجد أمام فندق سيرتا تضم 05 خطوط مختلفة باتجاه الزيادة، حي الامير عبد القادر، الدقيسي، القماص، جبل الوحش.

(4) مركز المدينة (باردو): وتتواجد في منطقة باردو تحت فندق سيرتا تتميز بخط وحيد حضري باتجاه المحطة الشرقية وتضم 30 سيّارة .

(5) محطة زواغي سليمان: يتواجد بهذه المحطة عدد قليل من السيّارات ويقدر ب 10 سيّارات باتجاه خط وحيد نحو مركز المدينة.

(6) المحطة الشرقية: وتتواجد في إقليم المحطة الشرقية لما بين الولايات وتضم 03 خطوط حضرية باتجاه باب القنطرة، والمستشفى ومركز المدينة ب 25 و 25 و 30 سيّارة على التوالي.

(7) المحطة الغربية: تضم خطاً وحيداً باتجاه المحطة الشرقية وتعتبر همزة وصل بين المحطتين للنقل ما بين الولايات ب 06 سيّارات أجرة.

(8) محطة مركز المدينة (la rue petit): ولديها مكانان للإنطلاق؛ المكان الاول ( la rue petit ) والثاني من الشارع المعروف بحي (سانجو) مقابل إدارة تدعيم الشباب، باتجاهين حضريين بوالصوف وفيلالي ب 35 و 15 سيّارة أجرة على التوالي .

(9) محطة سيدي مبروك: يتواجد بهذه المحطة خط وحيد للنقل الجماعي نحو مركز المدينة ب 15 سيّارة أجرة.

صور رقم (24): محطة الدقي



صورة رقم (25): محطة بوصوف



صورة رقم (26): عوينة الفول



صورة رقم (27): محطة مركز المدينة سيرتا



صورة رقم (28): المحطة الغربية



صورة رقم (29): محطة مركز المدينة (باردو)



المصدر : تحقيق ميداني 2014

### 3-2 محطات إنطلاق سيّارات الأجرة لما بين المدن:

- تتواجد بمدينة قسنطينة عدّة محطات لما بين المدن تقدر بثمانية محطات واحدى عشر خطا لكنّها تفتقر لأضعف المواصفات التّقنية للمحطات، وتعتبر غير منظمة وهي كالتّالي :
- 1) مركز المدينة (عوينة الفول): وتضم 03 خطوط باتجاه الروفاك عين الكرمة والحامّة بعدد سيّارات أجرة بلغ على التوالي (5، 20، 5).
  - 2) محطة باب القنطرة: تحتوي على خطين هامين وتعاني هذه المحطة من نقص عدد سيّارات الأجرة بها.

- (3) محطة مركز المدينة (باردو): تضم خط ما بين المدن وحيدا نحو الخروب بـ 60 سيارة أجرة وتتواجد رفقة الخطوط الحضرية الأخرى باتجاه المحطة الشرقية .
- (4) محطة مركز المدينة (طريق سطيف): تعتبر هذه المحطة ذات خط أحادي نحو المدينة الجديدة بعدد مرتفع قدر بـ 60 سيارة .
- (5) محطة زواغي سليمان : تضم خطأ وحيدا باتجاه المدينة الجديدة يوجد بها عشر سيارات للأجرة وتعمل حسب الطلب .
- (6) محطة الدقي: تلعب هذه المحطة دورا بارزا في التقليل من الضغط على الحافلات رغم غلاء التسعيرة والمحدد بـ 100 دج نحو المدينة الجديدة إلا أنها لاتخلو من المسافرين .
- (7) محطة واد الحد: وهي قريبة من محطة الدقي ولها نفس الاتجاه نحو المدينة الجديدة.
- (8) محطة خميستي: وهي المحطة الوحيدة المهيئة نسبيا لها خط وحيد باتجاه بلدية عين اسمارة.
- والصور التالية توضح ذلك :
- صورة رقم (30): محطة خميستي  
صورة رقم (31): محطة مركز المدينة (طريق سطيف)



صورة رقم (33): محطة باب القنطرة



صورة رقم (32): محطة واد الحد



المصدر: تحقيق ميداني 2014

**3-3 محطات ما بين الولايات:**

- توجد بمدينة قسنطينة محطتين هامتين لنقل المسافرين لما بين الولايات وهما المحطة الشرقية والغربية بـ 11 و 07 خطوط على التوالي وبمجموع 400 سيارة أجرة .

صورة رقم (34): المحطة الغربية

صورة رقم (35): المحطة الشرقية



المصدر: تحقيق ميداني 2014

(4) أعداد المتنقلين وسيارات الأجرة:

(1-4) أعداد المتنقلين وسيارات الأجرة الجماعية الحضرية : وهي ممثلة في الجدول الآتي

جدول رقم (52) : أعداد المنتقلين وسيارات الأجرة الجماعية الحضريّة .

متوسط عدد المنتقلين لليوم في السيّارة	النسبة	عدد المنتقلين للخط في اليوم	عدد الدورات		عدد سيّارات الأجرة للخط	الوجهة محطة الوصول والعودة	محطة الإنطلاق
			أياب	ذهاب			
40	% 3.94	600	05	05	20	المسيح (piscine)	مركز المدينة (عويّنة الفول)
40	% 3.94	600	05	05	15	سيدي مسيد	مركز المدينة (عويّنة الفول)
64	% 6.73	1024	08	08	16	المنصورة	باب القنطرة
80	% 6.31	960	10	10	12	الزيادية	مركز المدينة (سيرتا)
56	% 3.68	560	07	07	10	حي الأمير عبد القادر	مركز المدينة (سيرتا)
72	% 4.73	720	09	09	10	الدقسي	مركز المدينة (سيرتا)
40	% 1.31	200	05	05	05	القماص	مركز المدينة (سيرتا)
40	% 1.31	200	05	05	05	جبل الوحش	مركز المدينة (سيرتا)
48	% 9.46	1440	06	06	30	المحطة الشّرقية	مركز المدينة (باردو)
48	% 3.15	480	06	06	10	مركز المدينة	زواغي سليمان
56	% 9.20	1400	07	07	25	باب القنطرة	المحطة الشّرقية (SNTV القديمة)
64	% 10.51	1600	08	08	25	المستشفى	المحطة الشّرقية (SNTV القديمة)
56	% 11.04	1680	07	07	30	مركز المدينة	المحطة الشّرقية (SNTV القديمة)
40	% 1.58	240	05	05	6	المحطة الشّرقية SNTV القديمة	المحطة الغربيّة (بوصوف)
46	% 12.87	1960	07	07	35	بوالصوف	مركز المدينة (la rue petit)
56	% 5.52	840	07	07	15	فيلاي	مركز المدينة (la rue petit)
48	% 4.73	720	06	06	15	مركز المدينة	سيدي مبروك
53	% 100	15224	/	/	284	/	المجموع

المصدر : مديرية النقل + تحقيق ميداني 2014.

وتضمّ حظيرة سيّارات الأجرة لمدينة قسنطينة 284 سيّارة حسب التحقيق الميداني المجري، ويعدد منتقلين بلغ 15224 منتقلاً يومياً وهي نسبة جيّدة جداً تساعد على إعطاء حراك المدينة وتساهم رفقة الحافلات في تقديم خدمة للزبائن، أمّا بخصوص أسعار التنقلات فهي في متناول الجميع أيضاً، وتزيد التّسعيرة في بعض

الخطوط على الحافلات بـ 05 دج فقط، وتلعب سيّارات الأجرة دوراً مكملاً آخر في تغطية النقص بالنسبة للأحياء التي لا تصلها الحافلات أو تمر وتتوقف بمسافة بعيدة عنها مثل ( المحطة الشرفية - المستشفى)، (مركز المدينة - فيلاي)، ( مركز المدينة - المسبح وسيدي مسيد)، كما تعتبر خطوط ( مركز المدينة « la rue petit » - بوالصوف) و ( المحطة الشرفية - مركز المدينة ) و (المحطة الشرفية - المستشفى) من أهم المحطات التي تضم أكثر عدد من المتقلين بنسب متفاوتة على التوالي وهي 12.87 %، 11.04 %، 10.51 %، من إجمالي عدد المتقلين للخطوط الحضرية في المدينة.

#### 4-2) أعداد المتقلين وسيّارات الأجرة الجماعية (ما بين المدن) : وهي ممثلة في الجدول الآتي جدول رقم (53) : أعداد المتقلين وسيّارات الأجرة الجماعية ما بين المدن .

متوسط عدد المتقلين لليوم في السيارة	النسبة	عدد المتقلين للخط في اليوم	عدد الدورات		عدد سيّارات الأجرة للخط	الوجهة محطة الوصول والعودة	محطة الإنطلاق
			أياب	ذهاب			
48	1.52 %	240	06	06	05	الروفاك	مركز المدينة (عويبة الفول)
40	1.26 %	200	05	05	05	عين الكرمة	مركز المدينة (عويبة الفول)
56	7.08 %	1120	07	07	20	الحامة	مركز المدينة (عويبة الفول)
40	3.03 %	480	05	05	12	كبيرة	باب القنطرة
40	2.53 %	400	05	05	10	ديدوش مراد	باب القنطرة
64	24.27 %	3840	08	08	60	الخروب	مركز المدينة (باردو)
64	24.27 %	3840	08	08	60	المدينة الجديدة	مركز المدينة (طريق سطيف)
64	4.04 %	640	08	08	10	المدينة الجديدة	زواغي سليمان
48	10.62 %	1680	06	06	35	المدينة الجديدة	الدقيسي
48	3.34 %	528	06	06	11	المدينة الجديدة	واد الحد
56	18.05 %	2856	07	07	51	عين اسمارة	محطة خميستي
52	100 %	15824	/	/	279	/	المجموع

المصدر : مديرية النقل + تحقيق ميداني 2014.

تضم بلدية قسنطينة 08 محطات انطلاق لسيّارات الأجرة ما بين البلديات ينبثق عنها 11 خطا بعدد سيّارات بلغ 279 سيّارة أجرة وبعدد متقلين وصل إلى 15824، أعلى نسبة من حيث عدد المتقلين تعود إلى خطي (مركز المدينة "باردو" - الخروب) و (مركز المدينة "طريق سطيف" - المدينة الجديدة) بـ 24.25 % لكلا الخطين ويأتي ثالث خط ( خميستي - عين اسمارة ) بـ 18.05 %.

#### 4-3) أعداد المتقلين وسيّارات الأجرة الجماعية ما بين الولايات : وهي ممثلة في الجدول الآتي



جدول رقم (54) : أعداد المتنقلين وسيارات الأجرة الجماعية ما بين الولايات (المحطة الشرقية والمحطة

(الغربية)

متوسط عدد المتنقلين لليوم في السيارة	النسبة	عدد المتنقلين للخط في اليوم	عدد الدورات		عدد سيارات الأجرة للخط	الوجهة محطة الوصول والعودة	محطة الإنطلاق
			أياب	ذهاب			
12	% 6.45	480	1	1	40	عناية	المحطة الشرقية (SNTV القديمة)
36	% 14.52	1080	3	3	30	ميلة	المحطة الشرقية (SNTV القديمة)
12	% 4.84	360	1	1	30	سكيكدة	المحطة الشرقية (SNTV القديمة)
24	% 4.84	360	2	2	15	باتنة	المحطة الشرقية (SNTV القديمة)
24	% 6.45	480	2	2	20	قالمة	المحطة الشرقية (SNTV القديمة)
12	% 3.23	240	1	1	20	سوق اهراس	المحطة الشرقية (SNTV القديمة)
12	% 3.23	240	1	1	20	تبسة	المحطة الشرقية (SNTV القديمة)
12	% 3.23	240	1	1	20	القل	المحطة الشرقية (SNTV القديمة)
24	% 6.45	480	2	2	20	الميلية	المحطة الشرقية (SNTV القديمة)
12	% 2.42	180	1	1	15	الجزائر	المحطة الشرقية (SNTV القديمة)
12	% 4.84	360	1	1	30	جيجل	المحطة الشرقية (SNTV القديمة)
24	% 12.90	960	2	2	40	سطيف	المحطة الغربية (بوصوف)
24	% 12.90	960	2	2	40	العلمة	المحطة الغربية (بوصوف)
36	% 9.68	720	3	3	20	ميلة	المحطة الغربية (بوصوف)
12	% 1.61	120	1	1	10	برج بوعريرج	المحطة الغربية (بوصوف)

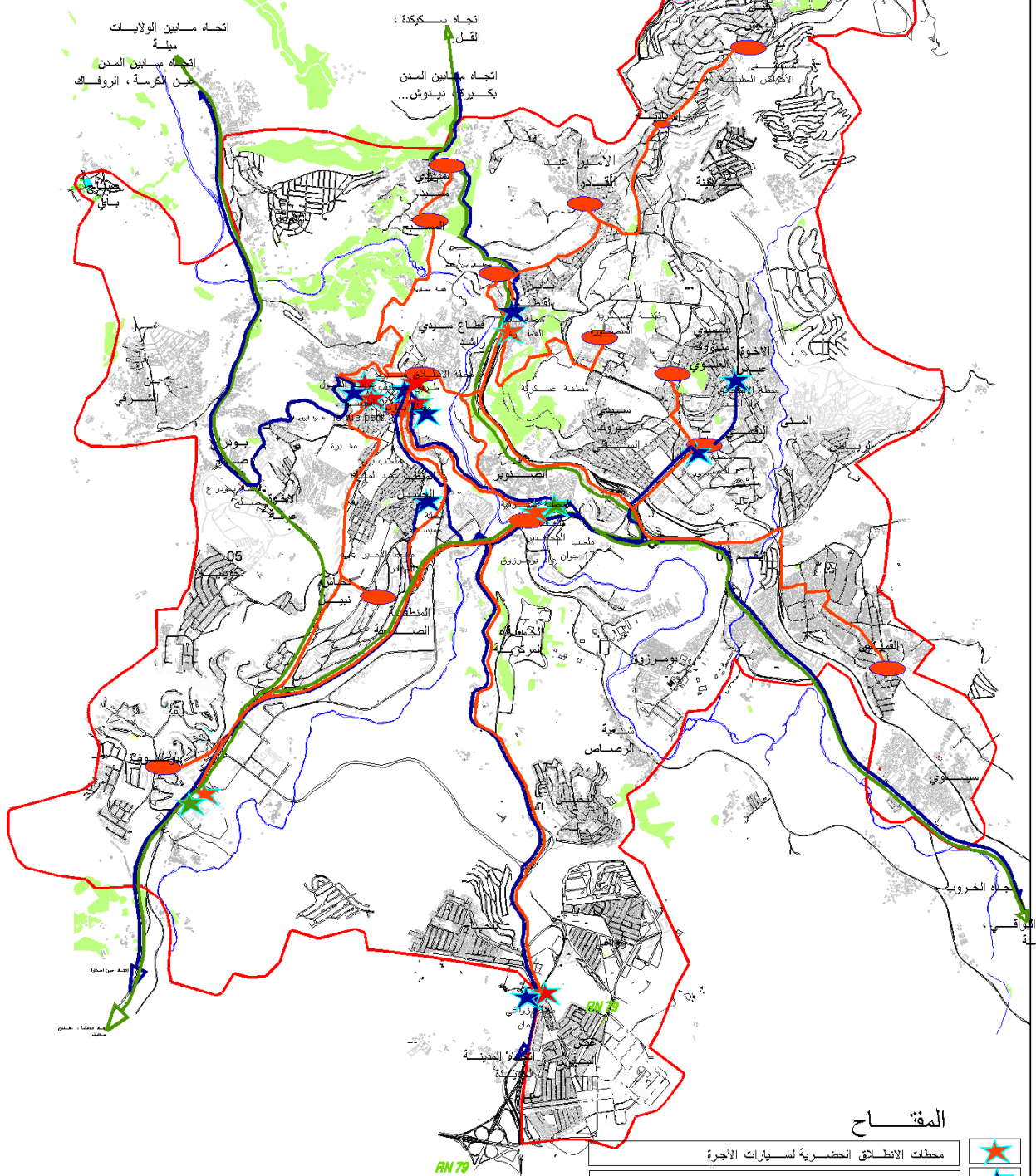
6	0.81 %	60	1	1	10	جلفة	المحطة الغربية (بوصوف)
6	0.81 %	60	1	1	10	تيارت	المحطة الغربية (بوصوف)
6	0.81 %	60	1	1	10	مسيلة	المحطة الغربية (بوصوف)
17	100 %	7440	/	/	400	/	المجموع

المصدر : مديرية النقل + تحقيق ميداني 2014.

تستحوذ المدينة على محطتين هامتين لخطوط مابين الولايات لسيارات الأجرة الجماعية وهما المحطة الشرقية والمحطة الغربية، الأولى بـ 11 خطا والثانية بـ 07 خطوط بمجموع حافلات بلغ 400 سيارة و7440 منتقلا لكلتا المحطتين، وتعود أكبر نسبة للتنقلات اليومية من نصيب ( المحطة الشرقية - ميلة) بـ 14.52 %، ثم يأتي بعدها خطي ( المحطة الغربية - سطيف ) و ( المحطة الغربية - العلة) بـ نسبة متساوية بلغت 12.90 %، أما بخصوص السعر فهو يعتبر في متناول الجميع حسب المسافات، لأن مديرية النقل بالتناظر مع نقابات النقل والسائقين هي من تحدد سعر التنقلات حسب كل ولاية.

والخريطة رقم(12) توضح محطات ومسارات سيارات الأجرة الحضرية ومابين المدن ومابين الولايات.

خريطة رقم (12) : محطات و مسارات خطوط سيارات الأجرة الحضرية و ما بين المدن و ما بين الولايات لمدينة قسنطينة



واد وشعاب	
مباني و تجهيزات	
مساحات خضراء	

المقياس: 1:50000  
 0 500 m

المفتاح

محطات الانطلاق الحضرية لسيارات الأجرة	
المحطات الأحيائية الخط الحضرية وما بين المدن	
محطات الحافلات الحضرية ، ما بين المدن ما بين الولايات	
محطة الوصول و العودة	
مسارات خطوط سيارات الأجرة الحضرية	
مسارات خطوط سيارات الأجرة لما بين المدن	
مسارات خطوط سيارات الأجرة لما بين الولايات	
المحيط العمراني لمدينة قسنطينة	

المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير (2008) + معالجة الباحث

## خلاصة :

يوجد عدد هام من المحطات الحضرية وما بين المدن وما بين الولايات لسيارات الأجرة يقدر بـ 19 محطة، 9 منها حضرية بـ 17 خطا تتضمن 284 سيارة بـ 15224 منتقلا يوميا و 08 محطات لما بين المدن بـ 11 خطا وعدد منتقلين وصل الى 15824 منتقلا و 279 سيارة أجرة، أما بالنسبة لمحطات ما بين الولايات فتتواجد بالمدينة محطتان بـ 18 خطا بعدد سيارات قدر بـ 400 سيارة و 7440 منتقلا يوميا، ليصل مجموع المنتقلين للخطوط الحضرية وما بين المدن وما بين الولايات إلى 38488 منتقلا يوميا وبعدد سيارات بلغ 963 سيارة أجرة جماعية، وهذا يدل على الحراك الكبير الذي تقدمه سيارات الأجرة الجماعية لإقليم مدينة قسنطينة .

## المبحث الثالث : شبكة النقل الجماعي للسيارات غير المرخصة.

## تمهيد :

تشهد مدينة قسنطينة في السنوات الأخيرة ضعفا في مستوى خدمات النقل، وبالنظر للطلب المتزايد عليه وعدم القدرة في التحكم في القدر الهائل للمتقلين. ورغم وجود عدّة وسائل للنقل الجماعي لمدينة قسنطينة إلا أنها لا تلبي الطلب المتزايد على النقل في جميع الأوقات؛ فالحافلات وسيارات الأجرة وحتى التفريك تتوقف عن العمل مساء، الامر الذي أدّى إلى ظهور وانتشار وسائل النقل غير المرخصة أو مايسمى بـ( النقل غير المهيكل، النقل السري، النقل الفوضوي....)، وازدادت وتطورت سريعا إلى أن أصبحت تعمل بصفة دائمة وموازية لوسائل النقل الأخرى، بالإضافة لتطور نظام عملها حيث كانت تعمل مساء وليلا خوفا من العقوبات والمنافسة إلى العمل نهارا، ويلعب هذا النمط دورا فعّالا في تغطية الأحياء التي لا توجد بها خطوط النقل أو قريبا وتغطية الطلب النوعي للمتقلين، و في هذا المبحث سنتطرق إلى النقل الجماعي بالسيارات غير المرخصة بأنماطه المختلفة وعلى المستوى الإقليمي للمدينة ( المستوى الحضري، مابين المدن، مابين الدول . )

## (1) ظاهرة النقل غير المرخص :

أصبح نقل الأشخاص بالسيارة غير المرخصة أو مايعرف بالنقل السري، النقل غير المنظم، غير الموجه، الفوضوي، غير الرسمي، أو مايتعارف عليه محليا "الفرد" أو "الكلونديستان" وغيرها من المصطلحات، من الظواهر الملفتة للنظر خاصة في المدن الجزائرية الكبرى منها قسنطينة لحركيتها الكبيرة وعدم القدرة على التحكم فيها وتنظيمها وتأطيرها.

" وهي ظاهرة تسود في مناطق كثيرة من العالم، وفي إفريقيا والدول النامية بشكل خاص، يعبر عنها تارة بأنظمة نقل غير رسمية « Non Conventionnels » ، أو النقل غير المرخص « Transports informels » كما تصنّف ضمن الإقتصاد غير المرئي « Economie non observé » الذي ظهر كمصطلح في الدراسات الإقتصادية التي تهدف إلى تحديد الفئات غير النشطة بشكل غير مقنن، وأشكال الإنتاج الغير خاضع للرسوم من أجل إدخاله ضمن الناتج الوطني الخام « PIB ». ( ويشمل الإقتصاد غير المرئي كلاً من الإقتصاد الموازي (السوق السوداء) « economie illégale » والإقتصاد غير المرخص « secteur informel »<sup>1</sup>

## (2) الفرق بين السيارة غير المرخصة وسيارة الأجرة:

"يعتبر الفرق بين السيارة غير المرخصة وسيارة الأجرة حسب القانون الذي يشترط في استغلال خدمة النقل الجماعي لسيارات الأجرة تقديم جملة من الوثائق من بينها :

- يكون متمتع بجميع حقوقه المدنية والوطنية .
- أن يقدم الضمانات على حسن السيرة .

<sup>1</sup>كبيش عبد الحكيم، مصدر سابق، ص300.

- أن يتبث حياة تأمين على التبعات المالية للمسؤولية المدنية المهنية .
  - أن يكون حائزا على دفتر مقاعد .
  - بالإضافة إلى رخصة الاستغلال والتي يجب أن تكون وفق النظام المعمول به .
  - ووثائق إدارية أخرى، كل هذا ليرخص له العمل ويستطيع أن يشرع فيه.
- ويعرّف القانون سيارة الأجرة على أنها سيارة يرخص لها بنقل المسافرين وامتعتهم مقابل أجرة.<sup>1</sup>
- ملاحظة:** في حالة وقوع حوادث يكون السائق غير المرخص غير مؤمن والركاب غير مؤمنين في السير، ويتحمل السائق المسؤولية كاملة على الأشياء المنقولة من طرف الركاب لأنه غير محمي قانونيا مثل سائق سيارة الأجرة باعتباره يقوم بعمل غير قانوني.

### 3) الأسباب المؤدية لظهور النقل غير المرخص واتجاه السائقين لهذه المهنة :

يؤدي اختلال العلاقة بين الطلب على النقل الجماعي الكمي والنوعي والعرض المتوفر إلى ظهور "النقل غير المرخص" الذي يعتبر ضد القانون وخطر على حياة الأشخاص ولكن من جهة أخرى يعتبر وسيلة هامة وضرورية لمختلف الفئات العريضة لضمان تنقلاتهم اليومية عند تعطل وانعدام وسائل النقل الأخرى أحيانا وبالأخص مساء، وسنلخص أهم الأسباب فيما يأتي:

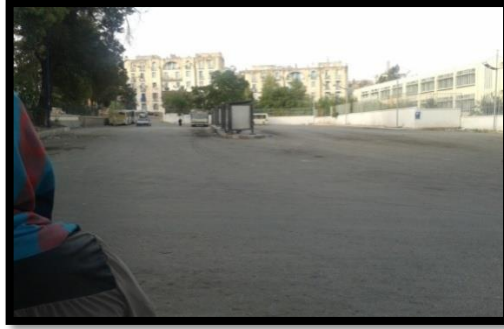
#### 3-1) ضعف شبكة النقل الجماعي:

إن عدم قدرة وسائل النقل الجماعية كالحافلات وسيارات الأجرة على تلبية الطلب الكبير والمتزايد في ساعات الذروة، أو الأوقات العادية أو ليلا وطول مدة الانتظار ومدّة التنقلات ونقص في بعض الخطوط أو انعدامها أحيانا خاصة في الأحياء الجديدة التي لا تكون مبرمجة وتدني الخدمات المقدمة وغياب عنصر المنافسة و الطلب على النقل النوعي، يؤدي إلى لجوء المتقنين إلى هذه الوسيلة وظهور النقل غير المرخص كحل للتنقل، والصورة رقم (36) توضح حالة المحطات الجماعية بعد الساعة الخامسة، ومن الأسباب المؤدية إلى النقل غير المرخص هو العجز في النقل العمومي الجماعي، وضعف أو غياب تغطية بعض الأحياء الواقعة بهوامش المدينة، قلة عدد الحافلات على الخطوط، مما يؤدي إلى ضعف ترددها وبالتالي طول زمن الإنتظار، قدم الحافلات، الإزدحام وسوء التعامل، غياب الإخبار بخصوص توقيت مرور الحافلات ومسارها .

إذا فالعلاقة بين وسائل النقل العمومي والنقل غير المرخص علاقة مباشرة فعند ضعف وسائل النقل يحدث حراك للنقل غير المرخص.

<sup>1</sup> الجريدة الرسمية، المادة 102 من المرسوم التنفيذي رقم 12-230 المؤرخ في 03 رجب عام 1433 الموافق لـ مايو 24 سنة 2012

صورة رقم (36) : محطة خميستي خاوية على الساعة الخامسة مساءً



المصدر : الباحث 2014

**3-2) وجود عدد هام من السائقين يزاولون هذه المهنة لوجود عدّة امتيازات في النقل غير المرخص:**  
يتّجه أغلبية السائقين لمزاولة هذه المهنة لكون أغلبيتهم عاطلين عن العمل، ويعتبرون النقل غير المرخص لقمة عيشهم لما يوفره لهم من إمتيازات من قلّة المصاريف؛ فلا وجود لأجر رخصة الكراء ولاضريبة سنوية ولا حقوق التوقف البلدية بالإضافة إلى مصاريف أخرى، وهو ما يحفز المواطنين على العمل في هذا المجال .

### **3-3) نقص في الرقابة الأمنية :**

والتي تمنع أصحاب السيارات من ممارسة هذه المهنة من مصالح أمنية أو إدارية مختصة في مجال، النقل ما يؤدّي إلى نقشي هذه المهنة خاصة مع الطلب المتزايد عليها.

### **3-4) الحاجة لوسيلة نقل بديلة :**

تعتبر شبكة النقل الجماعي بالسيارات والحافلات وغيرها من وسائل النقل؛ كاترامواي والتلفريك غير كافية لمدينة متروبولية كقسنطينة لتلبية جميع الطلبات الكمية والنوعية للمواطنين، من حيث السرعة والراحة وعدم الانتظار لوقت طويل في المحطات ومن هنا تولدت الحاجة إلى السيارات غير المرخصة بإعتبارها بديلا مهما ومرغوبا فيها من طرف المواطنين، خاصة وان سعر المقعد في سيارات الأجرة هو نفس السعر في السيارات غير المرخصة .

### **3-5) الوثائق الإدارية :**

صعوبة الحصول على الوثائق الخاصة بسائق سيارة الأجرة وطول مدتها إداريا، حيث يتوجب على السائق كراء رخصة والدراسة من أجل دفتر سائق سيارة أجرة ووثائق إدارية، كل هذه الوثائق يستغرق إنجازها أشهراً، مع فرض الغرامات المالية سنويا وشهريا، كلُّ هذه الإجراءات يراها المواطنون الراغبون في العمل بسيارة الأجرة بيروقراطية في حقهم.

### **4) الحاجة الاجتماعية والاقتصادية للنقل غير المرخص:**

#### **4-1) النقل غير المرخص استجابة لحاجة اجتماعية:**

يُعدُّ النقل السري إستجابة لحاجات إجتماعية ومجالية متعددة، مما جعله ظاهرة حضرية، رغم طابعها غير المهيكّل، ويعتبر حضور القطاع غير المهيكّل في المجتمعات تعبيراً عن إختلال التوازن المجالي والإقصاء

الإجتماعي، خاصة في المدن، والنقل السري ليس استثناءً من هذا التعميم؛ إنه نتيجة مباشرة لعجز قطاع النقل المهيكل عن تلبية حاجيات السكان الحضريين.

#### 4-2) النقل غير المرخص إستجابة لحاجة إقتصادية:

"يشكل القطاع غير الرسمي نسبة كبيرة من النشاط الإقتصادي في البلدان العربية، وتؤكد آخر تقديرات البنك الدولي أنّ هذا القطاع يساهم في ما يعادل ثلث الناتج المحلي الإجمالي وتلثي الوظائف في هذه الدول، بإستثناء دول الخليج التي لاتزيد فيها حصة القطاع غير الرسمي عن 7%<sup>1</sup>. ولا يقتصر دور وسائل النقل غير المهيكل على تلبية حاجة ملحة لسكان الهوامش والضواحي فقط، بل إنّ تواجده يخلق ديناميكية اقتصادية مهمة تساهم في توفير فرص التشغيل في هذه الأحياء الفقيرة التي تعرف نسبة كبيرة من البطالة والأنشطة غير المهيكلة. هذه الديناميكية الإقتصادية لاتهم بالضرورة صاحب العربة بل تعني كل الأنشطة الموازية.<sup>2</sup>"

#### 5) دراسة شبكة خطوط ومحطات النقل غير المرخص :

رغم وجود عدّة وسائل للنقل الجماعي في مدينة قسنطينة، إلا أنّها لاتلبي الطّلب المتزايد على النقل في جميع الأوقات. فالحافلات وسيّارات الأجرة وحتّى التفرّيك تتوقف عن العمل مساءً، ممّا أدّى إلى ظهور وانتشار وسيلة جديدة للنقل الجماعي وهي السيّارات غير المرخصة، وازدادت وتطورت سريعاً إلى أن وصلت إلى 505 سيّارة غير مرخصة بخطوط حضرية وما بين المدن وهي يومية منها 187 سيّارة تعمل على الخطوط الحضرية. ولقد انتقل نظام عمل السيّارات غير المرخصة من العمل مساءً وليلاً خوفاً من العقوبات والمنافسة إلى العمل نهاراً، وهي الأخرى لها دور فعّال في تغطية الأحياء التي لاتوجد بها خطوط النقل أو قريباً مثل (المحطة الشّرقيّة باتجاه شعبة الرصاص، قرية بونفة، الجدر، حي المجاهدين).

#### 5-1) محطات الإنطلاق للسيّارات غير المرخصة الحضرية:

(1) محطة مركز المدينة (عويّنة الفول): وتتواجد جنباً لجنب مع محطات سيّارات الأجرة ولها خط وحيد باتجاه المسبح وبعده بلغ 40 سيّارة .

(2) محطة مركز المدينة (سيرتا): تتواجد هي الأخرى مقابل فندق سيرتا باتجاه وحيد نحو الدقيسي .

(3) محطة مركز المدينة (باردو): وهي متواجدة ومتزاحمة مع محطة إنطلاق سيّارات الأجرة التي لها نفس الخط باتجاه المحطة الشّرقيّة بـ10 سيّارات غير مرخصة.

(4) محطة حي الأمير عبد القادر: لها خط وحيد باتجاه مركز المدينة (la brèche) بعدد سيّارات غير مرخصة بلغ 10 سيّارات .

(5) المحطة الشّرقيّة: تتموضع مقابل مؤسسة النصر تضم 04 خطوط تتميز بخدمتها هي فقط من بين وسائل النقل الأخرى منها شعبة الرصاص، قرية بونفة، الجدر، حي المجاهدين ويقدر عدد السيّارات الدائمة بها بـ30 سيّارة .

علي بودلال، مرجع سابق ص 8.1

<sup>2</sup>رقية حاكمي ، وسائل النقل غير المهيكل بالمجال الحضري للدار البيضاء، كتاب النقل الحضري بالدار البيضاء، منشورات فرع الدار البيضاء، عين الشق ص 43.



(6) محطة بوالصوف (مقام الشهيد): وتضم خطين هامّين نحو حي البير والزواش بـ15 و 10 سيّارات على التوالي.

(7) محطة بوالصوف: لها خط وحيد باتجاه مركز المدينة وعدد سيّاراتها بلغ 25 سيّارة.

(8) محطة الدقسي: يوجد بهذه المحطة خط وحيد بـ 15 سيّارة غير مرخصة باتجاه القماص.

صورة رقم (37): بوالصوف (مقام الشهيد) صورة رقم (38): مركز المدينة (الشارع)



المصدر: تحقيق ميداني 2014

## 5-2) محطات الإنطلاق لما بين المدن:

(1) محطة مركز المدينة (عوبنة الفول): لها ثلاثة خطوط باتجاه الروفاك، عين الكرمة والحامة بعدد سيّارات بلغ 40 سيّارة، ولكن فيما يخصّ تسعيرتها فهي تعتبر مرتفعة مقارنة بسيّارات الأجرة لذا فهي مكلفة للمواطنين.

(2) محطة مركز المدينة (طريق سطيف): وتعتبر من أكبر المحطات من حيث عدد السيّارات والتي قُدّرت بـ120 سيّارة نحو المدينة الجديدة .

(3) محطة مركز المدينة (باردو): لها خط وحيد باتجاه الخروب بعدد سيّارات كبير بلغ 100 سيّارة .

(4) محطة زواغي: وهي الأخرى لها خط وحيد باتجاه المدينة الجديدة، ويقدر عدد السيّارات بالمحطة 06 سيّارات دائمة العمل على هذا الخط.

(5) محطة جبل الوحش: وتعتبر السيّارات غير المرخصة هي وسيلة النقل الوحيدة التي تنقل المواطنين إلى منطقة كاف صالح بعدد سيّارات غير مرخصة بلغ 07 سيّارات.

(6) محطة الدقسي: تعتبر محطة الانطلاق هذه مهمة أيضا نظرا لتوفرها على 45 سيّارة أجرة باتجاه المدينة الجديدة.

صورة رقم (39): محطة مركز المدينة (باردو)



صورة رقم (40): محطة زواغي



صورة رقم (41): محطة جبل الوحش



المصدر: تحقيق ميداني 2014

3-5 محطة انطلاق السيّارات غير المرخصة نحو الخارج:

توجد قرب المحطة الشرقية أو تحت حي بن تليس لها اتجاه وحيد نحو تونس بسعر يقدر بـ 3000 دج للمقعد وهي فوضوية وغير منظمة.

صورة رقم (42): محطة الإنطلاق نحو الخارج



المصدر: تحقيق ميداني 2014

**ملاحظة :** السيّارات غير المرخصة لها جانب إيجابي وآخر سلبي؛ فقيامها بخدمة النقل ميزة ايجابية إلا أنّها غير آمنة ، وغير مضمونة خاصّة للأشخاص الغرباء. ويعتبر سائقو السيّارات غير المرخصة مغتتمون للفرص؛ فحين يكثر الطلب على هذه الوسيلة من النقل يمتنعون عن نقل الأشخاص بالمقعد ويشكلون تجمعات بحثا عن النقل الفردي الخاص أو مايسمى (الكورسة)، مثل مكان التوقف لواد الحد.

## صورة رقم (43): النقل الفردي لواد الحد



المصدر : تحقيق ميداني

## 6) أعداد المتنقلين والسيارات غير المرخصة الجماعية:

6-1) أعداد المتنقلين والسيارات غير المرخصة الجماعية الحضرية : وهي مبينة في الجدول رقم (55)  
جدول رقم (55) : أعداد المتنقلين والسيارات غير المرخصة الجماعية الحضرية .

متوسط عدد المتنقلين لليوم في السيارة	النسبة	عدد المتنقلين للخط في اليوم	عدد الدورات		عدد سيارات غير المرخصة للخط	الوجهة محطة الوصول والعودة	محطة الإنطلاق
			أياب	ذهاب			
80	% 4.58	320	10	10	40	المسيح (piscine)	مركز المدينة (عوبنة الفول)
80	% 2.29	160	10	10	12	الدقي	مركز المدينة (سيرتا)
32	% 4.58	320	4	4	10	المحطة الشرقية	مركز المدينة (باردو)
96	% 27.51	1920	12	12	20	حي الأمير عبد القادر	مركز المدينة (شارع)
80	% 11.46	800	10	10	10	مركز المدينة la breche	حي الأمير عبد القادر
88	% 18.91	1320	11	11	15	شعبة الرصاص	المحطة الشرقية
40	% 2.87	200	5	5	05	قرية بونفة	المحطة الشرقية
40	% 2.87	200	5	5	05	الجدور	المحطة الشرقية
40	% 2.87	200	5	5	05	حي المجاهدين	المحطة الشرقية
88	% 18.91	1320	11	11	15	حي البير	مقام الشهيد (بوصوف)
48	% 6.88	480	6	6	10	الزاوش	مقام الشهيد (بوصوف)
64	% 22.92	1600	8	8	25	مركز المدينة	بوصوف
56	% 12.03	840	7	7	15	القماص	الدقي

المجموع	/	187	/	/	6980	% 100	64
---------	---	-----	---	---	------	-------	----

المصدر : تحقيق ميداني 2014.

تضم محطات الإنطلاق للسيارات غير المرخصة الحضرية لمدينة قسنطينة 09 محطات ب 13 خط وهي موزعة على تراب البلدية ب 187 سيارة غير مرخصة وبعدها منتقلين وصل الى 6980 منتقل، وهو عدد معتبر من حيث التنقلات، وتعود أعلى نسبة للتنقلات لخط ( مركز المدينة " الشارع " - حي الأمير عبد القادر)، وتعمل معظم هذه الخطوط ليلا ونهارا، على عكس سيارات الأجرة التي تعمل إلى المساء فقط، أما فيما يخص الأسعار فهي نفس أسعار سيارات الأجرة.

6-2) أعداد المنتقلين والسيارات غير المرخصة الجماعية لما بين المدن :وهي مبينة في الجدول رقم (56)

جدول رقم (56) : أعداد المنتقلين والسيارات غير المرخصة الجماعية لما بين المدن.

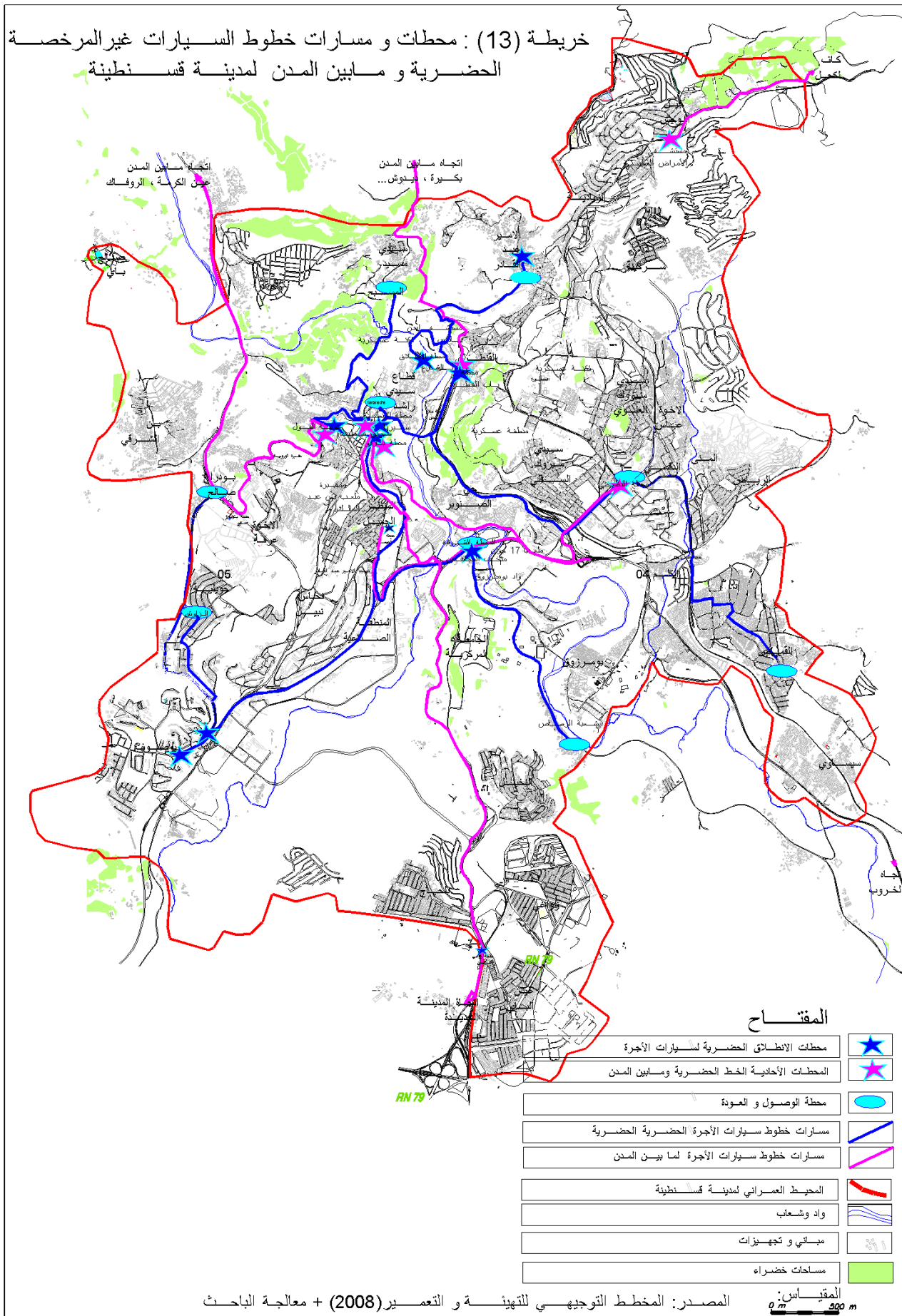
محطة الإنطلاق	الوجهة محطة الوصول والعودة	عدد السيارات للخط	عدد الدورات		عدد المنتقلين للنسبة	متوسط عدد المنتقلين لليوم في السيارة
			أياب	ذهاب		
مركز المدينة (عويبة الفول)	الروفاك	10	5	5	400	2.19 %
مركز المدينة (عويبة الفول)	عين الكرمة	10	4	4	320	1.75 %
مركز المدينة (عويبة الفول)	الحامة	20	7	7	1120	6.13 %
مركز المدينة (طريق سطيف)	المدينة الجديدة	120	10	10	7680	42.07 %
مركز المدينة (باردو)	الخروب	100	7	7	5600	30.67 %
زواغي	المدينة الجديدة	06	7	7	336	1.84 %
جبل وحش	كاف لكحل	7	5	5	280	1.53 %
الدقسي	المدينة الجديدة	45	7	7	2520	13.80 %
المجموع	/	318	/	/	18256	100 %

المصدر : تحقيق ميداني 2014

تضم المحطات ما بين المدن للسيارات غير المرخصة 06 محطات، وتضم 08 خطوط وبعدها منتقلين كبير وصل إلى 18256 منتقلا يوميا ويعتبر هذا العدد أكبر من مجموع عدد المنتقلين بسيارات الأجرة للخطوط ما بين المدن بالمدينة وبعدها سيارات بلغ 318 سيارة، ويعتبر خطا ( مركز المدينة "طريق سطيف" - المدينة الجديدة ) و ( مركز المدينة "باردو" - الخروب) أكثر الخطوط أهمية بنسب 42.07 % و 30.67 %

%، وذلك للطلب الكبير على هذين الخطين، ممّا يفسّر العدد الكبير من السيّارات التي تعمل على هذين الخطين بـ 120 و 100 سيّارة على التّوالي.  
والخريطة رقم(13) توضّح محطات ومسارات الحافلات الحضرية وما بين المدن وما بين الولايات .

### خريطة (13): محطات و مسارات خطوط السيارات غير المرخصة الحضرية و ما بين المدن لمدينة قسنطينة



## خلاصة:

رغم أنّ النقل الجماعي للسيارات غير المرخصة غير قانوني ويعاقب عليه القانون ويشكّل خطراً كبيراً على السائقين والمنتقلين لعدم وجود الضمان والتأمين على الحوادث، إلاّ أنّه يُؤدّي دوراً كبيراً في حركية المدينة ويضمن التنقلات الجماعية بعد توقف وسائل النقل الأخرى أو انعدامها في بعض الأحياء، حيث وصلت إلى 505 سيّارة منها 187 سيّارة غير مرخصة تتواجد في ثماني محطّات غير مرخصة وبعدد منتقلين وصل إلى 6980 منتقلاً يومياً، أمّا بالنسبة للسيّارات غير المرخصة لما بين المدن فقد بلغ 318 سيّارة غير مرخصة وبعدد منتقلين وصل إلى 18256 منتقلاً و8 خطوط و 6 محطّات إنطلاق ليبلغ العدد الكلي للمنتقلين في المسارات الحضرية وما بين المدن إلى 25236 منتقلاً .

## خاتمة الفصل :

تحتوي مدينة قسنطينة على شبكة نقل جماعي هامة وعملاقة ومتنوعة الأنماط (حافلات، سيارات أجرة، سيارات غير مرخصة) عبر كامل المستويات بالإضافة إلى المحطات، لكنها رغم ذلك لم تلَبَّ الطلب المتزايد على النقل، وهذا راجع في الأساس إلى ضعف المتابعة والمراقبة من الجهات المختصة وقدم الحظيرة، وقد استخلصنا في هذا الفصل مايلي:

- ✓ وجود عدد مهم من محطات الحافلات الحضرية وما بين المدن وما بين الولايات تقدر بـ 06 محطات رئيسية بالإضافة إلى 05 محطات ثانوية أحادية الخط. كما تضم مدينة قسنطينة حظيرة هامة من الحافلات عبر المستويات الثلاثة تقدر بـ 1110 حافلة لكن أغلبها قديمة ومهترئة ويعدد إجمالي للمتقلين وصل إلى 182469 منتقلا يوميا، وتلاقي الحافلات لمختلف الخطوط في اتجاه واحد يشكل خطرا على حياة المواطنين بالإضافة إلى إعاقة السير والمتمثل في اتجاه جبل الوحش بـ 266 حافلة حضرية وما بين المدن .
- ✓ عدم تسجيل أي زيادة في رخص سيارات الأجرة منذ 1988 لولاية قسنطينة وظهور مرسوم 2001 يشرع إنشاء شركات لسيارات الأجرة، ووجود عدد هام من المحطات الحضرية وما بين المدن وما بين الولايات قدر بـ 19 محطة تتوزع فيها 963 سيارة أجرة بصفة دائمة ويبقى العدد الأهم من السيارات يسير في مركز المدينة وقد وصل عدد المتقلين اليومي لهذه الوسيلة إلى 38488 م/يوميا.
- ✓ رغم كون السيارات غير المرخصة غير قانونية إلا أنها في تزايد مستمر حيث وصلت أعداد السيارات غير المرخصة إلى 505 موزعة على 14 محطة حضرية وما بين المدن بـ 25236 منتقلا، وهذا يدل على المساهمة الكبيرة لهذا النمط من التنقلات لذا يجب على المسؤولين إعادة النظر في تقنين هذه الوسيلة .



الفصل الثاني : شبكة النقل الجماعي الحديثة في مدينة  
قسنطينة ( ترامواي ، تلفريك ) + قطار.

### مقدمة الفصل :

تعتبر وسائل النقل الجماعي بالسكة الحديدية والكابل وسائل نقل حديثة ومتطورة، ومكملة لوسائل النقل الأخرى حيث لها مؤهلات عالية وعملاقة في نقل أكبر عدد ممكن من الأشخاص بأسرع وقت وبأقل كلفة ممكنة، بالإضافة إلى إعطاء أبعاد جمالية أخرى للمدينة وتنوع لأنماط النقل في المدينة. وسنتطرق في هذا الفصل لدراسة ومعرفة أعداد مستعملي هذه الأنماط ومحاولة الخروج بأهم النتائج الخاصة بـ:

- ✓ الترامواي .
- ✓ التلفريك .
- ✓ القطار .

## المبحث الأول: الترامواي

**تمهيد :** يعتبر الترامواي من أهم وسائل النقل العصرية المهيكلة للمدينة والتي تسهل الربط بين مختلف الأحياء بأسرع وقت وبأكبر عدد من المتنقلين وأقل عدد من الحوادث. فالترامواي ليس وسيلة للنقل فقط، بل هو نظام قائم بذاته مربوط بمختلف عناصر المدينة ومجالاتها الحيوية. ونظرا للمشاكل العديدة في قطاع النقل الجماعي والتي أدت إلى تشوه صورة مدينة قسنطينة (التلوث، الازدحام وتشبع الطرقات، الحوادث المرورية ) الأمر الذي أدّى إلى التفكير في وسيلة نقل معاصرة وأكثر فعالية من أجل مواكبة المدن الكبرى وإعطاء تنوع لوسائل النقل، كل ذلك من أجل إعطاء فسحة أوسع للمتقلين في مدينة عريقة ومتروبولية. ولقد رأى المسؤولون أنّ هذا النمط من النقل يأتي كحل أمثل وأرقى لتحسين قطاع النقل بإضافة نمط حديث من جهة ومن جهة أخرى إعطاء مظهر جديد للمدينة.

لذا يجب علينا إعطاء أهمية لدراسة هذا النمط من وسائل النقل ومعرفة أهم تأثيراته على المظهر العام للمدينة ومستعملي هذا النمط من التنقل بالإضافة لعلاقته بوسائل النقل الأخرى. وسنتطرق في هذا المبحث إلى معرفة :

- الهدف والحاجة من إنشاء ترامواي لمدينة قسنطينة في محاولة لإعطاء توازن، والتقليل من الطلب الكبير والمتزايد على وسائل النقل الجماعي الأخرى.
- كيفية تسيير ترامواي قسنطينة، مكوناته والمؤسسات القائم عليها .
- ومن خلال هذه الدراسات نستطيع إعطاء تحاليل وإنجاز مخططات تنموية مستقبلية لهذه المدينة المتروبولية ذات البعد الإقليمي والإستراتيجي والتاريخ العريق .

**(1) الهدف والحاجة من إنشاء ترامواي لمدينة قسنطينة :**

**1-1) التضاريس:** تعتبر مدينة قسنطينة من أكثر المدن تضرسا في الشرق الجزائري وهذا مايشكل صعوبة في إنشاء شبكة طرق جديدة وتوسعتها وخاصة مع كثافة البنايات الحالية .

**1-2) الأهمية التاريخية والحالية للمدينة:** باعتبارها من أكثر المدن من حيث الأهمية التاريخية والتي مرت بعدة مراحل وصولا إلى عاصمة الثقافة العربية.

**1-3) الكثافة السكانية ونسبة الفئات النشطة:** تعتبر الكثافة السكانية العالية ونسبة الفئات النشطة من أبرز العوامل التي أدت إلى التفكير في ضرورة إنشاء وسيلة للتنقل ذات فعالية في محاولة للتحكم في التدفقات الكبيرة لسكان هذه المدينة وخاصة الفئات النشطة والجدول رقم (57) يوضح ذلك:

جدول رقم (57):الكثافة السكانية والفئات النشطة لمدينة قسنطينة .

نسبة النشاط	الفئة النشطة	عدد السكان أكثر من 15 سنة	تعداد 2008
46.3%	157392	340243	448774

المصدر: الديوان الوطني للإحصاء 2015.

حيث يتضح لنا من خلال الجدول أنّ الفئة النشطة لمدينة قسنطينة تستحوذ على نسبة عالية من السكان النشيطين وتقدّر بـ 46.3%.

**1-4) مخطط حديث واقطاب تبادل جديدة:** وذلك من أجل إعطاء نفس جديد وإنشاء أقطاب تبادل من شأنها أن تعطي سيولة وتمفصل للحركية داخل المدينة مثل :

- قطب التبادل بالمنطقة الصناعية ( وجود محطة لنقل المسافرين لمابين الولايات).

- قطب التبادل زواغي سليمان باعتبارها همزة وصل للدخول إلى المدينة .

- قطب التبادل بن عبد المالك رمضان (وجود الملعب بالإضافة إلى التواجد في قلب المدينة).

بالإضافة إلى المرور على أهم الأقطاب التعليمية والدينية ( مسجد الأمير عبد القادر، جامعة منتوري، مجمع أحمد حماني، معهد علوم الأرض ) فضلا عن التجمعات السكانية والتجارية التي تقع في المناطق الحضرية .

**1-5)النقص في وسائل النقل:** أدى النقص في وسائل النقل إلى الحاجة الماسة لهذا النمط من وسائل النقل الجماعي ذو القدرة الكبيرة على نقل المواطنين حيث يعتبر الطلب الكبير على النقل عاملا من العوامل التي تؤدي إلى إختناق المدينة مما يستلزم بناء أنظمة نقل جماعية فعالة وحديثة.

**1-6) المظهر الجمالي للمدينة:** نظرا للتلوث البصري الذي أصبح يهيمن على المدينة، أصبح من الضروري التفكير في وسيلة من شأنها إعطاء إضافة ونظرة جمالية للمدينة.

**(2) الترامواي:** يعتبر وسيلة فعالة للنقل الجماعي في المدن الكبرى، حيث أثبت نجاعته، ويعتبر مكملا لوسائل النقل الجماعية الأخرى، له سرعة متوسطة تفوق سرعة الحافلة الحضرية وله مسار ثابت (سكة)

وله من الموصفات التقنية ما يجعله يحتلُّ مرتبة عالية من حيث السلامة والأمان والوقت والسعة والحفاظ على البيئة، وهذا ما أدَّى بالكثير من الدول المتقدمة وحتى السائرة في طريق النمو إلى استعماله بكثرة في الحواضر الكبرى، حيث يعتبر من أكبر الوسائل المساعدة على القضاء على الاختناق المروري وأزمة النقل

**2-1) نشأة الترامواي:**

يشكّل النقل بالقطار الكهربائي ( الترامواي - TRAMWAY ) نمطا عصريًا ودائمًا للنقل، بفعل التطور الكبير الذي عرفه في مختلف دول العالم وما يحققه من خدمة ذات درجة عالية من الرّاهية والأمان. والترامواي كلمة انجليزية تستعمل في كل الدول الفرانكفونية، وبالألمانية يسمّى «STRASSENBAHN»، وهو وسيلة نقل جماعية، يحترم البيئة (يشتغل بالكهرباء) واستعماله اقتصادي، كما يتميز بطاقته الكبيرة في نقل المسافرين يوميًا تتراوح في المتوسط ما بين 20000 و 60000 مستعمل.

تاريخيا ظهرت خطوط النقل الأولى بالقطارات التي تجرّها الأحصنة « ATTRACTION HIPPOMOBILE » في الولايات المتحدة الأمريكية في 1832 (خط نيويورك ارلام)، أمّا في فرنسا فقد بدأ الخط الأول في الخدمة سنة 1837، وفي سنة 1853 بدأ خط تجريبي في مدينة باريس وفي 1867 أنشئت شبكة من الخطوط تجرّها الأحصنة عرفت بالخطوط الحديدية الأمريكية «CHEMIN DE FER AMERICAIN»

وعرف القطار الكهربائي تطورا معتبرا خلال القرن العشرين وحتى في مرحلة ما بين الحربين حيث تضاعفت الشبكات، وارتفع عدد المستعملين ليصبح وسيلة التّنقل الرئيسية في المنطقة الحضرية. وفي حوالي 1910 اختفت كل المقطورات التي تجرّها الأحصنة لتعوضها المحركات الميكانيكية وبقيت السيّارة الفردية حركا على فئة محدودة من السّكان. ومنذ 1950 م ويانتشار السيّارات تراجع النقل بالترامواي في كلّ المدن تقريبا لتظهر الحافلات التي استقادت من التطور التقني الحاصل الذي منحها درجة كفاءة وأمان عاليتين ممّا جعلها تنافس الترامواي كونها لا تتطلب هياكل وطرق خاصّة، وبدأت السّلطات المحلية تستثمر في مشاريع إقامة شبكات النقل بالحافلات وتهيئة شبكات الطّرق والمحطّات وقد شجعها تطور استعمال السيّارة التي أصبحت رمزا للتّطور، ومنحت الأولوية لتهيئة المدينة لتلائم وحركة السيّارة .

هذا التوجه أدّى إلى إهمال شبكات النقل بالترامواي وتعويضه بالحافلات، واختفت شبكات النقل بالقطارات الكهربائية في كلّ مدن أمريكا الشمالية تقريبا وكندا وفي بعض الدول الأوروبية، فرنسا، سويسرا، الجزر البريطانية وفي إسبانيا أمّا في ألمانيا فقد تمّ الاحتفاظ بها وتطويرها في النمسا، بلجيكا، وإيطاليا، اليابان وفي كل أوروبا الشرقية.

كان لظهور السيّارة وانتشار استعمالها دورا كبيرا في تراجع النقل بالترامواي وزواله نهائيا في الكثير من مدن العالم، فقد كانت الولايات المتحدة أول البلدان التي أوقفت مقطوراتها عن الخدمة وازالت الخطوط الحديدية في المدن وفي ضواحيها وقد اعتبر هذا النمط من النقل كعنصر دخيل في الطريق يعرقل حركة المرور ففي باريس تمت إزالته في 1937 م في وقت كان قطار الأنفاق يعمل. وبعد نهاية الحرب العالمية الثانية انتشرت عدوى وقف الترامواي عن الخدمة في كل الدول الأوروبية إلى درجة أدّى إلى انتشار

السيارات والافتتاح 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، ولكن العكس، أي أن المرور هو الذي يتكيف مع المدينة»، هذه النتيجة دفعت إلى التفكير في بناء أنظمة نقل جماعية ليعاد اكتشاف القطار الكهربائي من جديد<sup>1</sup>، وفي السنوات الأخيرة في الجزائر بدأت تظهر من جديد بوادر عودة الترامواي إلى المدن الجزائرية الكبرى بدءا من العاصمة.

**3) المؤسسات المكونة لنظام الترامواي: لدينا مؤسستان هامتان وهما:**

**3-1) مؤسسة سترام:**

في إطار الشراكة بين مؤسسة مترو الجزائر والوكالة المستقلة للنقل بباريس ومؤسسة النقل الحضري وشبه الحضري للعاصمة، تم إنشاء شركة جزائرية مكلفة بصيانة واستغلال خطوط الترامواي بالجزائر، تحمل هذه الشركة اسم شركة استغلال خطوط الترامواي "سيترام".

تمتلك مؤسسة مترو الجزائر نسبة 15 بالمائة من أسهم الشركة، وتقوم بتزويد سيترام بالمهارات اللازمة كما تشارك بصفة فعالة في تطوير هذه الشركة.

**3-1-1) خدمات سترام ومهامها (SETRAM):**

- " في مجال الصيانة : صيانة سيترام تتم بضمان تردد جيد وتناسق، ووفرة العربات، والتي ترجع بالفائدة للمسافرين، مع صيانة تتجاوب مع المتطلبات العالمية.

**مهامها الرئيسية:**

- تنظيف أجهزة الطرق الرئيسية.
- تنظيف وتشحيم أجهزة الطرق الثانوية.
- مراقبة العلب المتحركة يدويا .
- الصيانة اليومية للمحطات.
- مراقبة عناصر الطريق (الرفع فوق الاستطاعة، مراقبة حالة التشحيم)
- تنظيف ومراقبة المؤسسة.
- مراقبة الأضواء بأنواعها.
- في مجال التسيير والإدارة: تتحكم بتنظيم وتسيير واستغلال جميع العناصر المادية والمالية للمؤسسة في إطار سياسة التسيير الراشد.<sup>2</sup>

**3-1-2) مفاهيم عامة: (مختلف العناصر والمصالح والوظائف الخاصة بـ سيترام)**

" 1) الحظيرة (REMISAG) : وهو المكان الذي تتوقف العربات فيه بعد انتهاء الخدمة.

2) محطة الخدمة: وهو المكان المخصص لتنظيف العربات مساء عن طريق شفاط هوائي من الداخل ومن الخارج وعن طريق أجهزة دوارة .

كبيش عبد الحكيم ص، مرجع سابق، 204 - 205.<sup>1</sup>  
مديرية سيترام 2015 + معالجة الباحث.<sup>2</sup>

- (3) ورشات الصيانة: أين يتم تنظيف العربات والصيانة المسبقة والمضمونة الخاصة بالعربات.
- (4) قطب الاستغلال: ويعتبر قلب المؤسسة وهو مقسم إلى قسمين وهما:
- 4-1 (1) مصلحة النقل: وتضم سائقي الترامواي، منظمين، مراقبي العمال ومسيري مركز التحكم الرئيسي (PPC).
- 4-1-1 (1) السائقون (Conducteurs): وهم المسؤولون عن حركة الترامواي في إطار الإجراءات المعمول بها وهم مسؤولون عن سلامة العربات والأشخاص، تقدم لهم تكوينات دورية لتحسين مستواهم.
- 4-1-2 (2) المراقبون للعمال (Les agents de Maitrise) : من مهامهم التسيير في الوقت الحقيقي، طلب الدعم، التدخل في الحالات الخاصة، تنظيم الفرق والشبكة.
- 4-1-3 (3) المنظمون (Les régulateurs): من مهامهم ضمان المراقبة والتنظيم للشبكة والتنسيق بين المهمات والمراقبة والتنظيم.
- 4-1-4 (4) محطة التحكم المركزي (PPC): وذلك للتحكم بضمان سير العربات الخاصة بالترامواي وتنظيم المرور، والتنسيق مع السائقين وتنظيم طاقة الجر والسرعة.
- هذه المحطة تسمح برؤية شاملة لخطوط الشبكة والتدخل في حالات الخلل الوظيفي وهي متكونة من عنصرين أساسيين من مقر المكتب، ومكتب المراقبة البصرية (TCO)، وهذه الأخيرة تنقسم إلى جزء الحركة التي تسمح بتحديد موقع العربات على الخط وجزء آخر متعلق بقدرة الجرّ التي تبين حالة القطاع والتزود بالكهرباء المتوسطة والعالية التوتر.
- يَكْمُن أيضا دور محطة التحكم المركزي بتزويد السائقين بالمعلومات العامة وحتى المسافرين في حالات الحوادث.
- 3-1-3 (3) مصلحة المحطات: وتتضمن أعوان بيع التذاكر، المراقبين، ورؤساء عمال المحطة.
- (1) أعوان البيع: وهم الموظفون المكلفون ببيع التذاكر الخاصة بالنقل، فهم المستقبلون ومصدر للمعلومات بالنسبة للمتقنين.
- (2) المراقبون: يعملون بفرق متعددة العمليات كالتحقيق وفحص تذاكر المسافرين.
- (3) رؤساء موظفي المحطة: لهم مهام أساسية تتمثل في تسيير أعوان البيع والمراقبين.
- (4) الأمن الداخلي : جميع المؤسسات التجارية والمنشآت تستطيع توظيف لمصلحتها الخاصة أعوان الأمن، لضمان سلامة الأشخاص والأماكن.
- (5) التسويق والاتصالات: اتصالات المؤسسة وتسويقاتها هي التي تضع الصورة المثالية للمؤسسة مع المتعاملين والشركاء والمسافرين.
- 5-1 (1) الإتصالات الداخلية: وتخصُّ سير المعلومات حسب البرامج المتفق عليها للعمال والموظفين.
- 5-2 (2) الإتصالات الخارجية: وتضمن سير المعلومات حسب البرامج المتفق عليها لفائدة الموظفين والمسافرين.

5-3) معلومات للمسافرين: وتتمثل في إعلام المسافرين في المحطات عن طريق رسالة صوتية أو معلقات ورقية.

6) الموارد البشرية: وهي التخصص الذي يهتم بتطوير التسيير والقدرات إداريا، وإعلام العمال، وهي أيضا مكلفة بالعلاقات الاجتماعية.

7) الإدارة والمالية : وتضمن مراقبة وتسيير المعطيات والتحركات الاقتصادية والمالية.

8) مصلحة النوعية والأخطار والأنظمة: لها مهمة الحفاظ والسير النسبي والأمن الخاصة بالسكة، أمن

الحوادث، أمن الأشخاص والأموال، أمن نظام المعلومات وترقب الأخطار الطبيعية بالإضافة إلى :

- تطوير ثقافة التحكم بالأخطار بمختلف المصالح المعنية.

- إعطاء قرارات مع مختلف المديرية المعنية فيما يخص الدراسات المتقدمة للخطر.

- التدخل فيما يخص فتح تحقيقات والمراقبة.<sup>1</sup>

جدول رقم (58): التنظيم والهيكلية الداخلية لمؤسسة سترام (SETRAM).

الفئة	الإدارة	الاستغلال	الصيانة	الخدمات	الأمن	المجموع
العدد	19	301	29	3	141	423

المصدر : مديرية سيترام 2015 + معالجة وتحقيق الباحث.

3-2) سيتال: وهي مؤسسة مختلطة خاضعة للقانون الجزائري معروفة باسم (CITALIS ALGERIE) أو (CITAL) ؛ وهي شراكة مع مجمع أليستوم (ALSTOM) الفرنسي بنسبة 49 % والمؤسسة الجزائرية لتركيب العربات "فيروفيال" المتواجدة بعنابة بنسبة 51 %، أدخلت هذه المؤسسة لدعم SETRAM بطلب منها، وتساهم مؤسسة مترو الجزائر التي تمتلك حصّة تقدر بـ 10 بالمائة من أسهم "سيتال"، في تطوير نشاط هذه الشركة.

3-2-1) مهامها في ترامواي قسنطينة: من مهامها الأساسية تجميع وصيانة العربات الدوارة والمعدات الخاصة بها العاملة على الخطوط الحديدية.

- التجهيزات المشتركة وتجهيزات الإشارة في المحطات.

- صيانة وفحص عام للعربات (الكهرباء والصوت الأمن).

- الترميل لغرض الفرملة الجيدة بالإضافة إلى التثحيم والتتظيف والغسل.

- الصيانة حسب المستوى I , II , III , IV (كل 15000، 30000 كلم، 4500 كلم، 6000 كلم، وفي

المرحلة III أو IV يتم تفكيك العربات نهائيا واعادة تركيبها، بالإضافة إلى كل ذلك الصيانة بالأوقات.

- عمليات التزييت حيث يستهلك الترامواي في كل عملية للتزييت حوالي 500 لتر.

- إخراج العربات بعد الانتهاء من التصلح وتجسيماها في الحظيرة (Centre de remisage).

والصور التالية توضح لنا بعض مهام مؤسسة سيتال.

مديرية سيترام 2015 + معالجة وتحقيق الباحث.<sup>1</sup>



صورة رقم (45): رفع الترامواي بالحوامل الهيدروليكية



صورة رقم (44): نزع المحرك بسهولة



صورة رقم(46): آلة ميكانيكية (مفرزة) لتعديل قطر عجلات السكة.



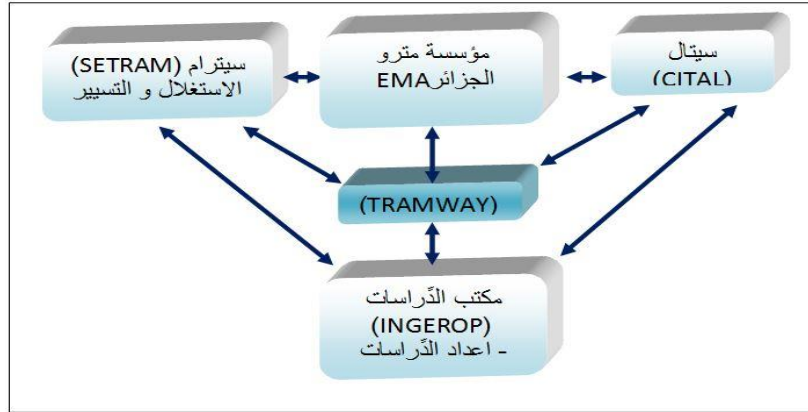
صورة رقم(47) : عملية تعبئة الرمل لرفع درج الاحتكاك بين العجلات والسكة.



المصدر : الباحث 2015

نتيجة: من خلال الدراسة السابقة اتضح لنا جليا أن كل مؤسسة من المؤسسات التالية ( مترو الجزائر، سيترام، سينال، مكتب الدراسات (INGEROP)، لها دورها الفعال، كل حسب اختصاصه في تسييره للترامواي والمحافظة عليه لغرض خدمة مستعملي هذا النمط، فجميع هذه المؤسسات لها علاقة متجانسة ومتكاملة فيما بينها. والشكل الآتي يوضح ذلك:

## شكل رقم(07): المؤسسات المسيرة للمترامواي.



## 4) محتوى نظام النقل بالترامواي (قسنطينة): يتضمن ما يلي :

- "خط مزدوج بطول 8 كلم يربط بين بن عبد المالك وزواغي.
- 11 محطة ومحطة مستقبلية، مستودع (مكان للتوقف، ورشة صيانة، محطة للتحكم المركزي) .
- 27 عربة ترامواي من نوع (CITADIS 402)، تعمل حاليا 13 عربة فقط.
- الربط الكهربائي يتم عن طريق خط كهربائي جوي (LAC).
- سير الترامواي يتم في مكان مهيئ بعيدا عن مفترقات الطرق.
- مهمة للعمل لمدة 30 سنة.<sup>1</sup>

## 5) مكونات وخصائص الترامواي:

- 1) مركز الترامواي (dépôt): وهو متواجد بزواغي سليمان يضم مؤسستين هامتين سيترام وسييتال بالإضافة لمؤسسة مترو الجزائر والصورة التالية تبين التقسيم الداخلي للوحدات.
- صورة رقم(48): التقسيم الداخلي للوحدات.



المصدر: مؤسسة سترام + معالجة الباحث.

<sup>1</sup>: مؤسسة سترام + مؤسسة سييتال + معالجة الباحث.

(2) الاستطاعة:

- يمكن أن تصل قدرة النقل بالترامواي إلى 6000 راكب في الساعة.
- وفي الحالة العادية 3600 راكب في الساعة.

(3) أوقات العمل:

- في الأشهر العادية من 04,00 إلى 23,00 سا (17 ساعة).
- في رمضان من الساعة 05,00 إلى 01,00 (20) ساعة.

(4) الوقت الفاصل بين عربات الترامواي: الوقت الفاصل بين ترامواي وآخر هو 3 دقائق.

(5) وقت التوقف في المحطات: وقت التوقف بين المحطات هو 30 ثانية.

(6) قدرة نقل الأشخاص للخط: خط الترامواي يمكن أن ينقل 160,000 متنقل يوميا مع مراعاة الراحة (4 متنقلين /<sup>2</sup>م<sup>2</sup>)، (302 متنقل في العربة ككل) في حالة الطاقة القصوى.

(7) خصائص عربة الترامواي:

- السرعة القصوى 80 كلم، السرعة المتوسطة 60 كلم.
- طول عربة الترامواي 43 م ووزن 60 طن.
- عدد الدورات يوميا 9 (ذهاب واياب) بمسافة 150 كلم.

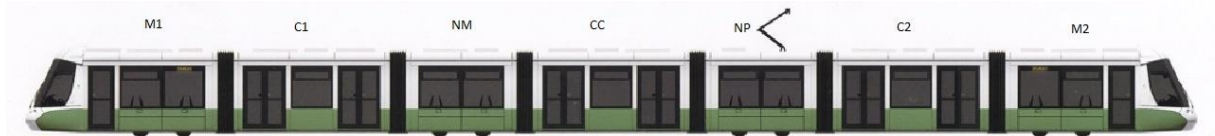
(8) المحطات :

- مكان التوقف الترامواي يسمح بنقل الأشخاص.
- يمكن لهذه المساحة أن تشغل لإظهار مخطط الشبكة أوقات النقل، التسعيرة، أماكن البيع المخصصة.
- في الحالة العادية يتوقف الترامواي في جميع المحطات لنزول وصعود المسافرين.
- (9) الربط بالكهرباء : يتواجد على طول خط الترامواي 6 محطات لتزويد الترامواي بالطاقة الكهربائية عالية التوتر (30، 60 كيلوفولط).

(10) مكونات الترامواي (العربات) :

- قاطرتان (m<sub>1</sub> , m<sub>2</sub>).
- عربة عادية مغلقة (NP).
- عربة مزودة بمحرك (NM).
- عربة للنزول وصعود الركاب (C<sub>1</sub> , C<sub>2</sub> , CC).
- بالإضافة إلى أن الترامواي مزود بـ 03 محركات.

صورة رقم (49): تقسيم عربات الترامواي



المصدر : مؤسسة سترام + معالجة الباحث.

ويعتبر الترامواي أيضا صالح لكافة فئات المجتمع كما توضحه الصورة الآتية:

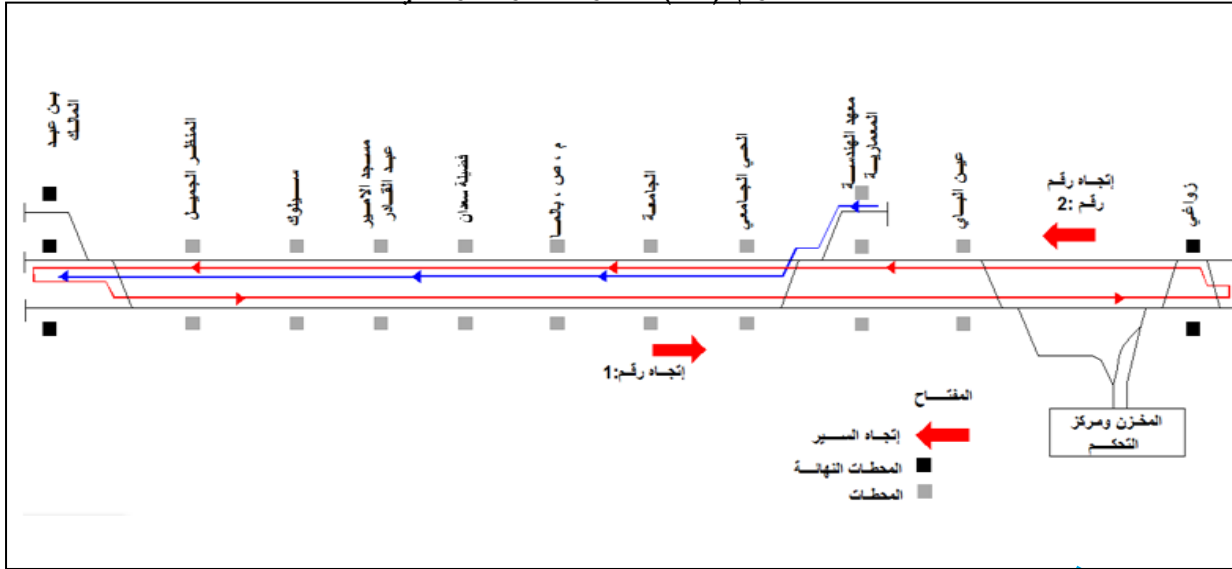
صورة رقم (50):سهولة التنقل للفئات ذات الاحتياجات الخاصة.



المصدر : مؤسسة سترام + معالجة الباحث

(6) مخطط لحركة سير الترامواي: ينطلق الترامواي من المحطة الرئيسية في زاغي باتجاه محطة ابن عبد المالك مروراً بالمناطق التالية: عين الباي، معهد الهندسة المدنية، الحي الجامعي، الجامعة، المنطقة الصناعية بالما، فضيلة سعدان، مسجد الأمير عبد القادر، السيلوك، المنظر الجميل<sup>1</sup>، والمخطط رقم (03) يوضح ذلك .

المخطط رقم (03) : حركة سير الترامواي



صورة رقم (52): محطة الترامواي



صورة رقم (51): مركز التَّحْكَم



## (7) مسار توسعة خط الترامواي:

أُسندت أشغال توسعة خط ترامواي قسنطينة بين المحطة النّهائية بحي زواغي ومطار محمد بوضياف وعلي منجلي مؤقتا للمجمع الفرنسي "ألتوم" والشركة الإسبانية "كورسان كورفيام" والمجمع العمومي "كوسيدار". ويمتد خط توسعة الترامواي بين محطة زواغي سليمان وعلي منجلي على مسافة 10,5 كلم، في حين يقدر طول الطريق المؤدي إلى مطار محمد بوضياف الدولي بـ 2,7 كلم وخط آخر من علي منجلي إلى غاية مدينة الخروب وذلك استنادا للدراسة المفصلة التي تسبق إطلاق المشروع، والتي قام بها مجمع إسباني، ويمر خط (زواغي - علي منجلي) على جامعة قسنطينة "3"، وقد قُدرت تكلفة هذه الصفقة بـ 34,7مليار د.ج<sup>1</sup>، والصورة رقم (53) توضح توسعة مسارات الترامواي .

جريدة الخبر 2013.1<sup>1</sup>





(8) مستعملو الترامواي: من خلال الجدول (64) و (65) والأشكال التوضيحية 32,33,34 يتبين لنا أعداد مستعملي الترامواي لسنة 2014 و 2015.

جدول رقم (64): استغلال الترامواي لسنة 2014.

الأشهر	عدد المسافرين	تذكرة عادية	تذكرة خاصة	اشتراك	غرامة
جانفي	387793	308074	75940	152	3627
فيفري	365514	291729	69830	245	3710
مارس	385333	310553	70480	206	4094
افريل	430807	346660	80960	268	2919
ماي	430007	351447	76180	43	2337
جوان	401885	334090	67170	347	278
جويلية	287829	239723	47620	268	218
اوت	291797	249228	42080	237	252
سبتمبر	464198	382606	80440	676	476
اكتوبر	486525	399009	86060	1098	358
نوفمبر	486525	411770	82700	272	327
ديسمبر	512802	425435	86950	87	330
المجموع	4931015	4050324	866410	3899	18926

المصدر : مديرية النقل لولاية قسنطينة ديسمبر 2015.

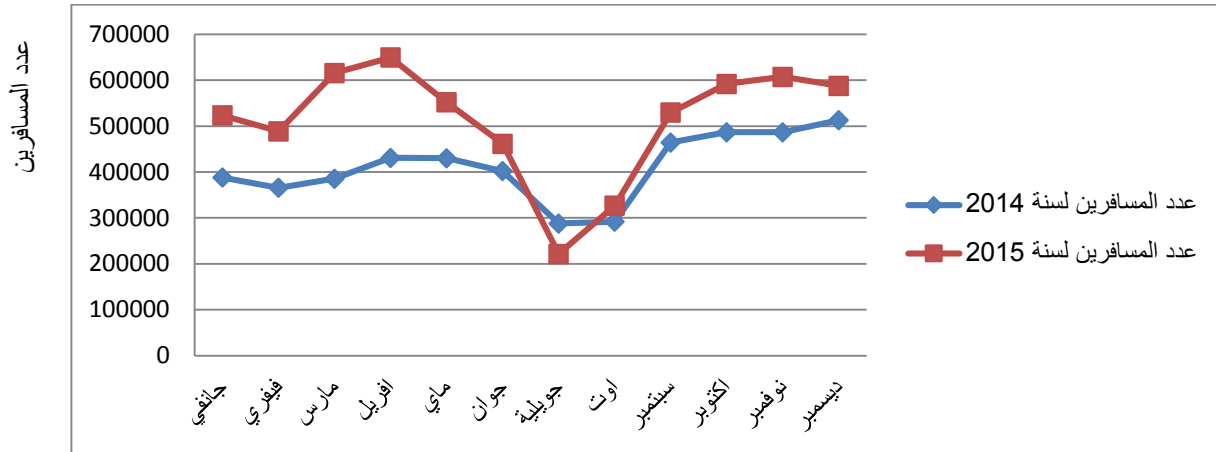
جدول رقم (65): استغلال الترامواي لسنة 2015.

الأشهر	عدد المسافرين	تذكرة عادية	تذكرة خاصة	إشتراك	غرامة
جانفي	523253	423795	98890	275	293
فيفري	488683	395474	92880	165	164
مارس	615512	507774	107460	101	177
افريل	649496	534164	114960	231	141
ماي	551639	452888	98480	75	196
جوان	461649	381675	79680	78	216
جويلية	221707	189630	31860	16	201
اوت	326478	281664	44450	27	337
سبتمبر	529341	446832	80910	1211	388
اكتوبر	592026	495445	93430	2119	1032
نوفمبر	607102	500798	101530	3748	1026

ديسمبر	587806	489325	96050	1468	963
المجموع	6154692	5099464	1040580	9514	5134

المصدر : مديرية النقل لولاية قسنطينة ديسمبر 2015

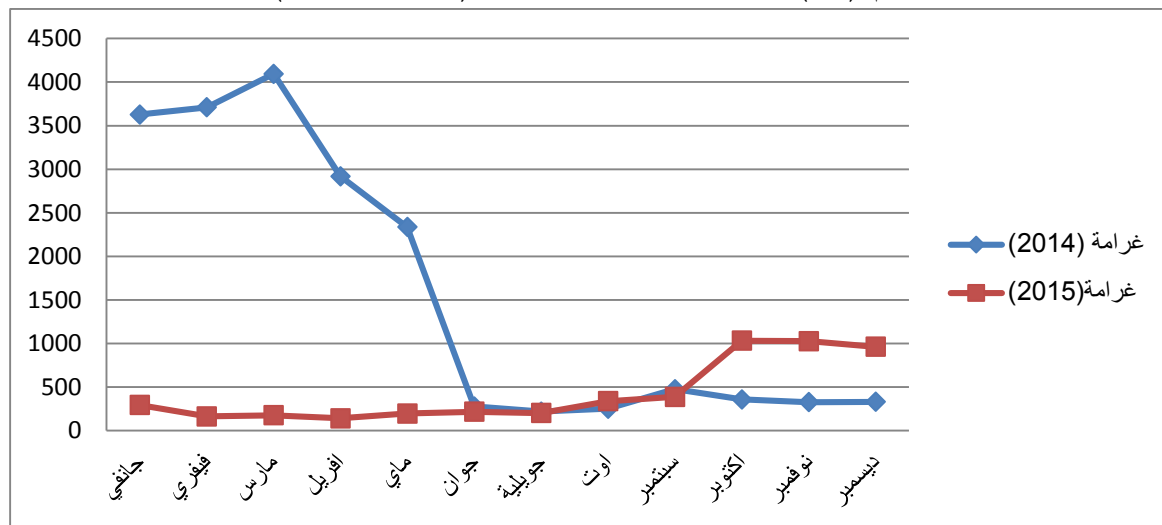
شكل رقم (08) : تطور عدد المسافرين لسنة (2014-2015)



المصدر : معالجة الباحث من الجدول رقم (64) و (65)

من خلال الشكل رقم (08) يتضح لنا جليا تطور عدد المسافرين بالترامواي لسنة 2015 مقارنة بسنة 2014 حيث؛ وصل عدد المسافرين الكلي لشهر أفريل 2015 إلى أعلى مستوياته بـ 649496 متوقفا ثم يعود إلى النزول في شهر جويلية 2015 بسبب العطل السنوية وحتى في شهر جويلية وأوت 2014، ثم يعود في شهر أكتوبر 2015 إلى بلوغ أعلى مستوياته بـ 607102 متوقفا وبالإجمال هناك تطور ملحوظ وبنسبة كبيرة في عدد مستعملي هذا النمط من وسائل النقل الحديثة بين سنة 2014 و 2015 بين أوساط المجتمع من 4931015 متوقفا سنة 2014 إلى 6154692 متوقفا سنة 2015 .

شكل رقم (09): تطور عدد الغرامات لسنة (2014-2015)



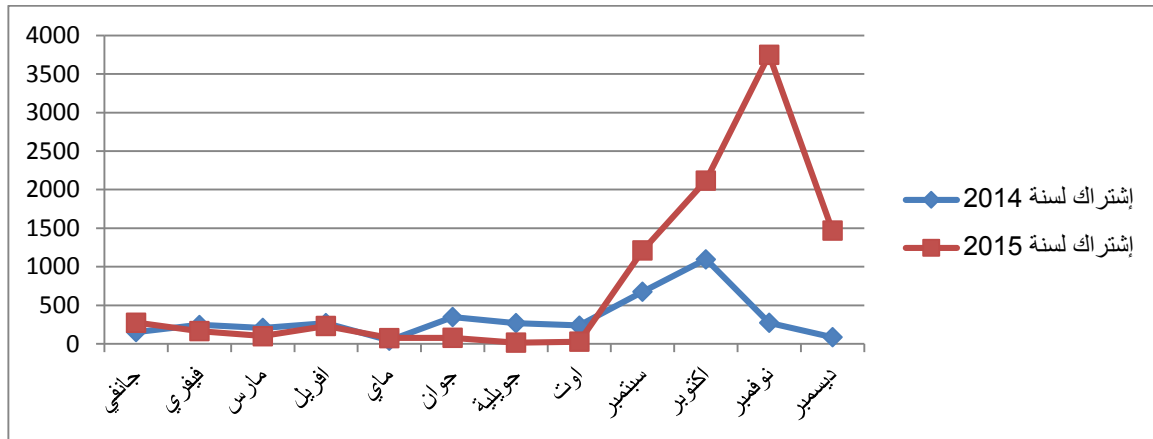
المصدر : معالجة الباحث من الجدول رقم (64) و (65)



من خلال الشكل رقم (09) وما يبينه من الغرامات المحصلة من المواطنين ومستعملي هذا النمط جراء عدم التقيد بالقوانين وعدم شراء ثمن التذكرة ورغم وجود عدد كبير من المراقبين إلا أنّ عدد المخالفين لم ينخفض ولم يتقيد بالإجراءات اللازمة إلا في شهر جوان 2014 بـ 278 مخالفة، حيث بدخول سنة 2014 من شهر جانفي وصل عدد الغرامات إلى 3627 غرامة لتواصل الصعود إلى أعلى مستوياتها لشهر مارس 2014 بـ 4094 غرامة ثم تعاود الانحدار مباشرة في شهر جوان 2014. أمّا في سنة 2015 من شهر جانفي فبلغ عدد الغرامات 293، لينزل إلى أدنى مستوياته في شهر أبريل بـ 141 مخالفة ثم يعود للتصاعد نوعا ما في شهر أكتوبر 2015 بـ 1032 مخالف ليصل في شهر ديسمبر إلى 963.

وبالإجمال يبقى الدليل على وعي المواطنين بضرورة التقيد بالإجراءات لأن عدم التقيد بها يقود إلى المخالفات وهي بالأساس لا تخدم المصلحة العامة، و ما يدل على وعي المواطنين هو تقلص عدد المخالفات من 4094 مخالفة سنة 2014 لتصل إلى أدنى مستوياتها في شهر أبريل 2015 بـ 141 مخالف حيث تقلص العدد تقريبا إلى حوالي 29 مرة، وبمجموع عام لسنة 2014 قدر بـ 18926 غرامة وانخفضت بشكل كبير في سنة 2015 حيث بلغت أعداد الغرامات 5134 غرامة .

شكل رقم (10) : تطور عدد الإشتراكات لسنة (2014-2015)



المصدر : معالجة الباحث من الجدول رقم(64) و (65).

من خلال الشكل رقم(10) يوجد تذبذب متباين في عدد الاشتراكات الخاصة بهذا النمط من وسائل النقل، حيث يبتدئ في شهر جانفي 2014 بـ 125 ليصل إلى أدنى عدد من الاشتراكات لشهر ماي 2014 بـ 43 مشترك ثم يعود للانخفاض في آخر شهر من 2014 إلى 87 مشترك. أما في سنة 2015 فانطلق عدد المشتركين لشهر جانفي بـ 275 ليواصل الانخفاض إلى أدنى مستوى في شهر أوت بـ 162 مشترك ثم يعاود الصعود بقوة كبيرة إلى أعلى مستوى منذ إنشاء الترامواي بـ 2119 مشترك.

وعموما هناك تزايد كبير على الاشتراك الخاص بالترامواي وهو ما يدل على زيادة الارتباط والتعلق والثقة والحاجة لهذا النمط من وسائل النقل الجماعي، حيث تزايدت عدد الاشتراكات من 152 اشتراكا في شهر جانفي 2014 ليصل إلى 3748 في شهر نوفمبر 2015 أي بحوالي 25 ضعف، وبمجموع عام لسنة 2014 قدر بـ 3899 ليرتفع إلى 9514 مشترك في سنة 2015.

9) تأثير الترامواي على المحيط الحضري: لقد قدّم ترامواي قسنطينة جملة من التغييرات والتأثيرات الهامة التي أعطت لمدينة قسنطينة نموا اقتصاديا وحراكا مجاليا وحدائثة وتنوعا لوسائل النقل وتعلقا للمتقلين بهذا النمط ونذكر من بينها:

- يساهم في نمو المدينة وتوسعاتها وإعمارها على طول الخطّ.
- تحسين صورة المدينة والمظهر العمراني لها، وإعطاء هوية خاصّة لمدينة قسنطينة التي تعتبر عاصمة للثقافة العربية لسنة 2015، ومدينة عريقة بتاريخها وتراثها المتنوع.
- تنويع أنماط النقل التقليديّة بإضافة نمط جديد، كما يعتبر عنصرا مكملا لوسائل النقل الأخرى.
- إضافة وسيلة نقل سياحية وتجاريّة.
- في الميدان الاقتصادي؛ يوظّف ترامواي قسنطينة أكثر من 600 عامل أغلبهم مؤهلون ومكونون في الشركة ذاتها.
- التقليل في كثافة حركة المرور باستعمال وسائل النقل الجماعية الأخرى مثل سيّارات الأجرة والحافلات، حيث يتنقل على متن الترامواي شهريا في مدينة قسنطينة 350,000 مسافر.
- إعطاء دفع وتجديد وسيولة للتنقل من زواغي إلى مركز المدينة.
- العائد المالي لخزينة الدولة باعتبار أنّ الترامواي ناجح وفعال. فالترامواي خدمة مقدّمة لمختلف المواطنين، وما دامت الخدمة تصل إلى مختلف الفئات، فهو يعتبر ناجحًا.
- مساهم كبير في التقليل من التلوث باعتباره صديق للبيئة بالإضافة أنّه لا يحدث ضجة كبيرة، من خلال جذب شريحة واسعة من المتقلين وبالتالي التقليل من استعمال وسائل النقل الأخرى .
- إعطاء ثقة كبيرة للمستعملين باعتبار مواعيده مضمونة وله سرعة في الوصول.
- خلق أقطاب تبادل حيوية جديدة مثل: قطب التبادل بالمنطقة الصناعية، قطب التبادل زواغي سليمان باعتباره همزة وصل للدخول إلى المدينة، بالإضافة إلى المرور على أهم الأقطاب التعليمية والجامعية والدينية والتجمعات السكانية والتجارية التي تقع في المناطق الحضرية .
- زيادة الارتباط والتعلق والثقة والحاجة لهذا النمط من وسائل النقل الجماعي للمتقلين لنقول أنّ الترامواي في قسنطينة فعّال جدّا وله دور كبير في استقطاب الطلب المتزايد، حيث سجلت زيادة مستعملي هذا النمط من 4931015 منتقلا سنة 2014 إلى 6154692 منتقلا سنة 2015. وتقلص عدد المخالفات من 4094 مخالفة سنة 2014 لتصل إلى أدنى مستوياتها في شهر أفريل 2015 بـ 141 مخالف بالإضافة التزايد الكبير على الاشتراك الخاص بالترامواي من 152 اشتراك في شهر جانفي 2014 ليصل إلى 3748 في شهر نوفمبر 2015.

#### ملاحظة :

يعتبر بعض السائقين والذين يمثلون الأقلية أنّ الترامواي يعطل حركة السير في تقاطعات الطرق بالسكة لكنّها لا تعتبر مشكلة حقيقية، لأنّ وقت عبور الترامواي محدود بثواني قليلة بالإضافة لوجود حلول أخرى كإنشاء طرق بديلة لمرور السيارات واستعمال سكة الترامواي في حد ذاته .

## خلاصة البحث :

تستمد مدينة قسنطينة أهميتها من خلال تاريخها وموقعها الجغرافي المتميز لأن لها أهمية إقتصادية واستراتيجيه باعتبارها عاصمة إقليم الشرق وبوابته الرئيسية في المبادلات التجارية وحركة النقل والمواصلات ، وإن تنوع المميزات الجغرافية للمدينة أدى إلى صعوبة الموضع من الناحية الطبوغرافية الذي أعاق نموها بصفة متساقطة فتحكم في توسعها العمراني كما انعكس على شبكة الطرق، فهو يشكل عائقا لمسار الحركة لذا يجب علينا اتخاذ الإجراءات اللازمة من بناء جسور ومد وتوسعة الطرقات لاستغلال المميزات الجغرافية بالإيجاب خاصة منها العامل السياحي.

وقدرت نسبة الفئات النشيطة بالمدينة بـ 46.3 بالمائة من إجمالي سكان المدينة وهذا إن دل على شيء فهو يدل على حراك كبير بالمدينة، والتي أخذت حصة الأسد من الموارد البشرية والسكنية، والأنشطة المتنوعة من مجموع الولاية ضف إلى ذلك تنوع مميزات الجغرافية.

وإبتداءً من دراستنا للمؤسسات المكونة للترامواي وعلاقتها ببعضها ومهامها، نستخلص تجانساً وتكاملاً وترابطاً فيما بينها؛ حيث لكل مؤسسة دورها، وهي تقوم به بأحسن طريقة. وقد قمنا بتقديم محتوى نظام النقل بالترامواي في قسنطينة وخصائصه وحركة سيره انتقالاً لمستعملي هذا النمط، حيث تسعى مختلف المؤسسات المعنية لخدمة الزبون وواستقطاب أكبر عدد ممكن من الزبائن عن طريق عدّة عوامل كالراحة، الوقت، الأمن وغيرها، حيث هناك تطور ملحوظ وبنسبة كبيرة في عدد مستعملي هذا النمط من وسائل النقل الحديثة بين لسنتي 2014 و 2015 في أوساط المجتمع فمن 4931015 منتقلا سنة 2014 إلى 6154692 منتقلا سنة 2015، ويبقى الدليل على وعي المواطنين بضرورة التقيد بالإجراءات هو إنخفاض عدد الغرامات لأن عدم التقيد بها يقود إلى المخالفات وهي في الأساس لاتصب في المصلحة العامة ، ومايدل على وعي المواطنين هو تقلص عدد المخالفات من 18926 مخالفة سنة 2014 إلى 5134 غرامة سنة 2015، أما فيما يخص الإشتراكات فقد تطورت من 3899 لسنة 2014 إلى 9514 مشترك في سنة 2015، وهذا دليل على زيادة الإرتباط والتعلق و الشعور بالثقة والحاجة لهذا النمط من وسائل النقل الجماعي لنقول أن الترامواي في قسنطينة؛

- جد فعال وله دور كبير ليس فقط بالاستجابة للطلب المتزايد للنقل بل يعتبر كفاعل للتجديد الحضري.
- يعتبر أداة حقيقية لإعادة التهيئة الحضرية وتحسين المظهر العمراني والتكامل بين السكن والتنقل والإطار المعيشي للسكان.
- تحسين صورة المدينة والمظهر العمراني لها، وإعطاء هوية خاصة لمدينة قسنطينة التي تعتبر عاصمة للثقافة العربية لسنة 2015.
- القابلية الكبيرة للتكامل والتجانس مع باقي أنماط النقل الأخرى.
- تقليل استعمال النقل الفردي لفك الاختناق المروري .

## المبحث الثاني: التلفريك

## مقدمة :

لقد اكتسحت المدن الجزائرية في السنوات الأخيرة ظاهرة الاختناق المروري التي أرقت الحكومة والمواطنين على حد سواء، والتي أثرت سلبا على النقل الجماعي. ومن أهم أسباب هذه الظاهرة ضيق الطرقات وزيادة استعمال السيارة الفردية على حساب النقل الجماعي، لذا اتجهت الدولة في الأونة الأخيرة إلى مشاريع مهيكلية من شأنها تحسن حالة المرور والتقليل من أزمة الاختناق المروري وتعتبر مدينة قسنطينة من بين هذه المدن التي استفادت من هذه المشاريع كالترامواي والتلفريك الذي أكسب المدينة طابعا خاصا باعتبارها مدينة لها مميزات جغرافية متضرسة بالإضافة لخوانق واد الرمال. ويعتبر النقل بالتلفريك من أحدث شبكات النقل العصرية. وهو وسيلة للنقل الجماعي من أهم مميزاتها أنها سريعة واقتصادية واكولوجية حيث يعتبر هذا النمط من النقل صديقا للبيئة، بالإضافة إلى الميزة الخاصة بهذا النمط والمتمثلة في الطابع السياحي. ورغم إنشاء تلفريك لمدينة قسنطينة إلا أنه يعتبر غير كافي و غير معمم لمدينة عملاقة وعريقة.

### 1) نبذة عن تاريخ المؤسسة :

" بإشراف من وزارة النقل قامت مؤسسة مترو الجزائر بإطلاق مناقصة لإنشاء تلفريك قسنطينة للتخفيف من حدة أزمة النقل. ولقد تم اختيار مجمع غرافانتا السويسري لإقامة هذه الوحدة. وبالفعل ابتدأت الأشغال في مارس 2007 ودشن في جوان 2008 بقيمة بلغت 1,109,716,788,49 دج، وتعتبر وحدة التلفريك تابعة للمؤسسة العمومية للنقل الحضري بقسنطينة حسب القرار رقم 619 المؤرخ في 09 أبريل 2007. وفي سنة 2016 انتقل تسيير وحدة التلفريك قسنطينة إلى المؤسسة الجزائرية للنقل بالمصاعد الهوائية إيتاك، وهي شركة جزائرية تملكها المجموعة الجزائرية ترانستين ب 41% و 10% لشركة مترو الجزائر، و 49% لمجموعة بوما الفرنسية بنجموع عدد موظفين قدر ب 450 موظف، وتتمثل المهام الرئيسية للمؤسسة في استغلال وصيانة جميع المصاعد الهوائية على المستوى الوطني، وإنشاء وحدة تجميع للترامواي<sup>1</sup>.

### 2) تأثير المشروع على مستوى المدينة:

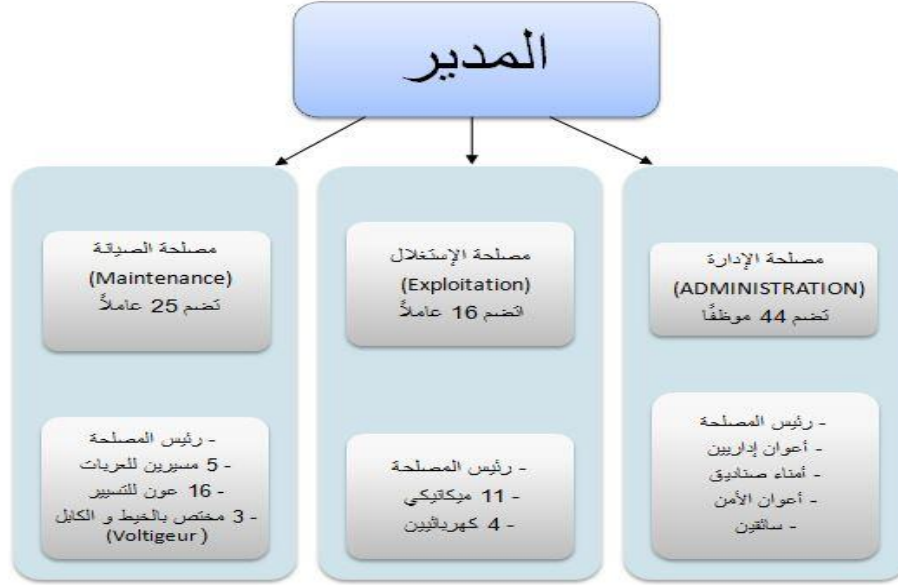
- ربط المنطقة الوسطى للمدينة بالشمالية والتي تتميز بتضاريس صعبة، خاصة عند نقل الأفراد بوسائل النقل الجماعية الأخرى.
- تحسين شروط التنقل لـ 100000 مقيم في بعض الأحياء القريبة من التلفريك مثل: الأمير عبد القادر (Faubourg)، الزيادة، القصبة، حي لوصيف، الشارع.....الخ.
- سهولة التنقل من وإلى المستشفى الجامعي.
- التخفيف من حركة النقل عند تنقل الأفراد في هذه الوسيلة.
- لها عدة أبعاد إيجابية أخرى كالبعد الايكولوجي حيث لا تضر بالبيئة مطلقا، والبعد السياحي والجمالي لطبيعة تضاريس هذه المدينة.<sup>2</sup>

### 3) التّظيم الداخلي للمؤسسة :وهو ممثل في المخطط التالي:

مديرية التلفريك، قسنطينة 2018.<sup>1</sup>

مديرية التلفريك قسنطينة 2014.<sup>2</sup>

مخطط رقم (04): مخطط يبين مختلف المصالح الموجودة



المصدر: مديرية التلفريك قسنطينة 2014

#### 4) بطاقة فنية:

- "يمتد خط تلفريك قسنطينة على مسافة تقدر بـ 1726 م على علو أقصاه 707 م، حيث يربط ساحة طاطاش بلقاسم بحي الأمير عبد القادر (Faubourg) مروراً بالمستشفى الجامعي.
- طول الخط الكلي 1726 م .
- طول الخط بين محطة الأمير عبد القادر والمستشفى الجامعي 1381م.
- طول الخط بين المستشفى الجامعي وساحة طاطاش بلقاسم 345 م.
- عدد المحطات 03.
- عدد أبراج الكابلات 10.
- سرعة الخروج من المحطة 6 م / ثا.
- السرعة داخل المحطة 0,25 م/ثا لتسهيل عملية ركوب الأشخاص.
- عدد العربات: 33 عربة.
- قدرة الإستيعاب للعربة الواحدة 15 راكب.
- زمن التنقل 7 د و 45 ثانية.
- عدد المتنقلين في الساعة 2400 متنقل.

**أوقات العمل الحالية:** من 7 صباحاً إلى 13 بعد الزوال، ومن الساعة 15:30 إلى الساعة 17:30 (من أجل سلامة المعدات في فصل الصيف) <sup>1</sup>.

#### 5) المحطات:

<sup>1</sup> مديرية التلفريك (المصلحة التقنية) نوفمبر 2014 + معالجة الباحث.

- 1" محطة الأمير عبد القادر (Faubourg): توجد على ارتفاع يُقدَّر بـ 707 م بمساحة كلية تُقدَّر بـ 2480م<sup>2</sup>، 800 م<sup>2</sup> منها مساحة مخصصة كحظيرة للسيارات، والصورة رقم(53) توضح المحطة .
- 2) محطة المستشفى الجامعي توجد على ارتفاع 675 متر بمساحة كلية تقدر بـ 1820م<sup>2</sup>.
- 3) محطة ساحة طاطاش بلقاسم وهي على ارتفاع 619 م بمساحة كلية تقدر بـ 1700 م<sup>2</sup>، 300 م<sup>2</sup> منها مساحة مخصصة كحظيرة للسيارات. <sup>1</sup> والمخطط رقم(05) يبين مسار التلفريك.
- صورة رقم (54): محطة الأمير عبد القادر (Faubourg).



المصدر: الباحث نوفمبر 2014.

مخطط رقم (05): مسار التلفريك قسنطينة



Source : Plan D'aménagement de Territoire de La Wilaya de Constantine , Phase 1 ,Tome2 ,Evaluation Territoriale et Diagnostic , P134, Urbaco 2011.

#### ملاحظة:

لم يراع إطلاقاً عند إنشاء وحدة التلفريك مساحة كافية لركن السيارات فالمساحة الموجودة غير كافية بتاتا، ممّا يضطر بعض مستعملي التلفريك للركن بجانب الطريق، ممّا يطرح مشكل اختناق حركة السير عند استعمالهم لهذه الوسيلة، وحتىّ المساحة الموجودة غير مسموح التوقف بها وهي خاصّة بالعمال.

<sup>1</sup> مديرية التلفريك (المصلحة التقنية) نوفمبر 2014 + معالجة الباحث.

جدول رقم (61) :عدد التنقلات اليومية، الشهرية، والسوية بالتلفريك من (جوان 2008- 2014).

عدد التنقلات حسب السنوات	عدد التنقلات السنوي	متوسط عدد التنقلات الشهرية	متوسط عدد التنقلات اليومية
ابتداء من جوان 2008	2449745	204145	6805
2009	3050550	254213	8474
2010	2070500	172542	5751
2011	2548700	212392	7080
2012	2743600	228633	7621
2013	1131800	94317	3144
2014	2196400	183034	6102

المصدر :مديرية التلفريك (المصلحة التقنية) نوفمبر 2014 + معالجة الباحث

من خلال هذا الجدول نجد هناك تفاوتاً ملحوظاً بين السنوات حيث نجد عدد المتنقلين لسنة 2008 هو 6805 متنقلاً ثم يرتفع إلى 8474 متنقلاً لسنة 2009.

أما في سنة 2010 فيتهاوى ليصل إلى 5751 متنقلاً يومياً، ويصل إلى 3144 متنقلاً سنة 2013 وهذا راجع لنقص قطع الغيار، حيث يتطلب إحضارها من البلد المصنع وقتاً كبيراً، حيث توقفت الوحدة لمدة 4 أشهر (مارس، أبريل، أكتوبر، نوفمبر) وبتزايد العدد ليصل سنة 2014 إلى 6102 متنقلاً يومياً.

**ملاحظة:**

وحدة التلفريك لقسنطينة لا تحتسب عدد المتنقلين من ذوي الاحتياجات الخاصة (المعوقين وأبناء الشهداء، والمتضررين من المأساة الوطنية .....الخ) لأن لهم الحق في التنقل المجاني.

#### 6) مشاريع التوسعة المستقبلية للتلفريك:

هناك مشروعان مستقبليان للتلفريك حسب المديرية التقنية للتلفريك، الأول يربط المحطة البرية ببيكرة مروراً بنصب الأموات وسيدي مسيد على طول 3106 متر؛ حيث يمكنه نقل 2358 شخص في الساعة وتتسع كل مقصورة لـ 15 شخصاً، أما المشروع الثاني فيربط ساحة كركري بالدقيسي مروراً بحي الصنوبر وسيدي مبروك على مسافة 2870 متر؛ حيث بإمكانه نقل 1328 شخصاً في الساعة، وتتسع كل مقصورة لـ 15 شخصاً، لكن لحد الساعة لم تجسد على أرض الواقع رغم الانتهاء من الدراسات. لذا يجب الأخذ بعين الاعتبار الأهمية الكبيرة لهذه الوسيلة من التنقل وضرورة استغلالها من أجل الصالح العام أولاً لتلبية الطلبات المتزايدة من التنقلات وثانياً إعطاء مظهر جمالي للمدينة .



**خلاصة البحث :**

يلعب التلفريك دوراً مهماً ومهيكلًا في ربط الأحياء المتضرسة طبوغرافيا بالإضافة إلى إعطاء رونق وجمال وبعد آخر للمدينة، وهو من أنماط النقل الصديقة للبيئة، ومند إنشائه في جوان 2008 إلى غاية 2014 وهو في حالة تذبذب تزايد وتناقص في أعداد متوسط التنقلات اليومية، وهذا راجع لعدة أسباب منها نقص قطع الغيار والتوقف الطويل للصيانة، كما لم يراعَ عند إنشائه المساحة الكافية لركن السيّارات، لكن رغم ذلك يبقى التلفريك من أكبر الحلول لمدينة قسنطينة. فهو يلعب دورين مهمين، يتمثل الأول في القضاء أو حتى التقليل من أزمة الاختناق المروري وما تسببه من مشاكل جمة كالحوادث المرورية والتلوث الهوائي والسمعي والبصري، والدور الثاني يقدم تكامل لوسائل النقل الجماعية الأخرى مثل سيارات الأجرة التي تنقل الركاب من وإلى المستشفى والحافلات التي كانت تنقل الركاب من وإلى ساحة طاطاش بلقاسم وعوضت فيما بعد بالسيارات غير المرخصة، وبالتالي إعطاء حراك وديناميكية للمدينة .

### المبحث الثالث : النقل بالقطار

#### تمهيد:

يعتبر النقل البري بالسكة الحديدية واحداً من الركائز الأساسية للتنمية المستدامة لأي بلد، وعليه فإن تواجد شبكة نقل فعّالة وحديثة ومتكاملة تساعد على التنمية الاقتصادية والاجتماعية وخاصة إذا كانت هذه الشبكة لا تضر بالبيئة. وقد خصصت الجزائر لهذا القطاع إستراتيجية تحديث وتوسيع هذا الخط في النقل لغرض:

- تلبية احتياجات الطلب المتزايد على النقل (الأشخاص والبضائع).
- تحسين نوعية الخدمة لتقليل الزمن عن طريقة إدخال مركبات أسرع مثل ( métro, Autorail ).
- بالإضافة إلى ضمان التّعاملات الاقتصادية داخل الوطن وخارجه.
- الحفاظ على البيئة لأنّ القطارات الحديثة تستعمل الكهرباء كوقود ولها نظام خاص مغلق لا يسمح بتضييعه.

## الشركة الوطنية للنقل بالسكة الحديدية ( SNTF )

### 1) نبذة عن تاريخ المؤسسة: (Société Nationale des Transports Ferroviaires)

" الشركة الوطنية للنقل بالسكة الحديدية هي مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري انبثقت بعد إعادة هيكلة المؤسسات في عام 1976 من الشركة الوطنية للسكك الحديدية الجزائرية (S.N.C.F.A) التي أنشئت في عام 1963 بعد انفصالها عن الشركة الأم الفرنسية وهي متخصصة في نقل المسافرين والسلع والبضائع .

وتمتد الشبكة على طول 4573 كلم، وتصل المدن الكبرى في الشمال الجزائري: الجزائر، وهران، عنابة قسنطينة، سطيف.

وقد شق أول خط للسكة الحديدية سنة 1859 من العاصمة إلى البلدة، وفي سنة 2005 ظهرت البرامج لتطوير السكة الحديدية من أجل تحديث الشبكة وتوسعتها وتجديد العتاد وإعادة هيكلة المؤسسات والاستغلال الأمثل للسكة الحديدية.<sup>1</sup>

### جدول رقم (62): الشبكة العامة للسكة الحديدية ونوعها.

كلم	الطول السكة
450 كم	مزدوجة
3404 كم	أحادية
323 كم	مكهربة
3854 كم	مستغلة
4573 كم	مجموع

المصدر : المؤسسة الوطنية للنقل بالسكة الحديدية 2015.

### 2) عدد ونوع العتاد الخاص بالشركة:

فُدر العدد الإجمالي الخاص بعربات المسافرين على المستوى الوطني بـ 424 عربة قطار خاصة بنقل المسافرين مقسمة على أربع مناطق جهوية وهي كالتالي: الجزائر العاصمة 196 عربة، وهران 119 عربة، قسنطينة 69 عربة، عنابة 40 عربة، بالإضافة لعربات نقل البضائع والمقدرة بـ 11510 عربة. أمّا فيما يخص عدد القطارات فقدّر بـ 311 قطارا، 233 منها قطار يعمل على محرك الديزل، أمّا القطارات الكهربائية ذات الثمط الجديد فقدّرت بـ 78 قطارا، ومن بين أهم مهام الشركة نقل الركاب والبضائع على طول السكة المتوفرة، وتسير خطوط السكة الحديدية بصفة متوازنة والحفاظ عليهما وعلى ممتلكات الشركة.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org) Algeria.dz

<sup>2</sup> المؤسسة الوطنية للنقل بالسكة الحديدية 2015.

### 3) العوامل التي تتحكم في عمليات مد شبكات السكّة الحديدية:

#### "3-1) العوامل الطبيعية:

-المظاهر التضاريسية : حيث تؤثر تضاريس وأشكال سطح الأرض وانحداراته صعودا أو هبوطا، وما تخترقها من أودية وسهول، في عمليات مدّ وعمل الخطوط الحديدية، وتعتبر المناطق السهلية أفضل المناطق ملائمة لامتداد شبكات الخطوط الحديدية، لهذا تتركز في تلك المناطق أعلى كثافة لشبكات السكك، أما الجهات المرتفعة الشديدة الانحدار وذات التضاريس الوعرة، فتقل أو تنعدم فيها تلك الخطوط، وذلك للصعوبات الكبيرة التي تصادفها عملية إنشاء الخطوط في تلك المواقع وارتفاع تكاليفها.

- التربة والتّركيب الجيولوجي: فالجهات التي تنتشر فيها الصخور والتكوينات الرملية والتراب الطينية لا تلائم عموما عمليات بناء الخطوط الحديدية.

- الظروف المناخية: تشكل هذه العوامل عائقا في وجه إنشاء ومدّ خطوط السكك الحديدية والحركة عليها وتشغيلها، وخاصة حركة الرياح في المناطق الصحراوية وتشكيل الكثبان الرملية المتحركة يمثلون عائقا كبيرا أمام حركة المرور والنقل.

3-2)العوامل الاقتصادية: تحدّد العوامل الاقتصادية اتجاهات امتداد شبكات السكّة الحديدية وتحدّد درجة كثافتها ونوعية الخط منفردا أو مزدوجا وهذا بالطبع تسبقه دراسات مفصلة عن المناطق التي ستسلكها خطوط السكّة الحديدية من الناحية الاقتصادية ومدى الاستفادة من هذه الخطوط على المدى البعيد ومدى تأثير عوامل التركيز السكاني والتّجمعات البشرية والمناطق الإنتاجية .

ويمكن تحديد الدوافع التي تؤثر في بناء ومدّ الخطوط الحديدية من الناحية الاقتصادية فيما يلي:

- إنّ عملية تطور التجارة وعمليات التّبادل التجاري، تعتبر من أهمّ الدوافع وراء مدّ الخطوط الحديدية وذلك في سبيل نقل المنتجات والبضائع والمواد المختلفة والسعي لربط المراكز الإنتاجية الرئيسية مع الأسواق أو موانئ التصدير، وكذلك أهميتها في ربط مناطق الخدمات ومراكز التّعين بمواقع التّصنيع ومن ثمّ بمناطق الاستهلاك المحليّة أو الإقليمية.

- في إطار عملية استصلاح الأراضي الجديدة واعداد المناطق غير المأهولة بالسكّان والحاجة المتزايدة من أجل توطيد واستغلال النّشاطات والمجالات الاقتصادية في تلك المناطق.<sup>1</sup>

#### 4) مزايا وعيوب النقل بالسكّة الحديدية:

#### "4-1) مزايا النقل بالسكك الحديدية:

يتمتع النقل بالسكك الحديدية بمزايا هامة جعلته يتفوق على الكثير من وسائل النقل الأخرى وخاصة في الدّول الصناعية ومن أهمّ الخصائص التي يتمتع بها:

1) تدنّي تكاليف النقل بالسكّة الحديدية بالمقارنة مع وسائل النقل الأخرى .

هيثم هاشم ناعس، مرجع سابق ص 159،160،161.<sup>1</sup>

(2) إنّ النقل بالسكك الحديدية أقلّ تعرضاً للأخطار والظروف المناخية مقارنة مع تلك المخاطر التي يمكن أن تصادفها في مجال النقل بالسيارات والطائرات .

(3) القدرة على نقل كميات كبيرة من المواد دفعة واحدة، وذلك من خلال جرّ عدد كبير من العربات حيث يمكن أن تصل حمولة قاطرة مع عربات إلى أكثر من 8000 طن.

(4) تمتلك السكّة الحديدية كفاءة عالية في مجال النقل للمسافات المتوسطة (500 كلم – 1000 كلم)  
(5) الاقتصاد في الوقود والتقليل من تكاليف التشغيل.

#### 4-2) عيوب النقل بالسكك الحديدية:

رغم المزايا الهامة التي تتمتع بها هذه الوسيلة والتي زاد الاعتماد عليها بشكل خاص مع فترة النهوض الاقتصاديّ خلال القرنين الماضيين، إلى أنّ هناك بعض العيوب التي يمكن أخذها على تلك الوسيلة، وهي كالتالي :

(1) إنّ عملية مدّ السكك تحتاج إلى تكاليف كبيرة جداً في مراحل الإنشاء الأولى والمترتبة على إكمال التمهيد وتسوية الأرض وبناء الجسور والمعابر وحفر الأنفاق ومد القضبان الحديدية والعوارض وبناء المحطات والمنشآت الأخرى .

(2) تعاني هذه الوسيلة منافسة حادة مع وسائل النقل الأخرى وخاصة (السيارات والطائرات) في مجال السرعة واختصار الوقت.

(3) لا يكون استخدام النقل بالسكّة الحديدية مجدياً واقتصادياً ضمن المسافات القصيرة، فالنقل بالسيارات ما يزال متفوقاً على النقل بالقطارات.

(4) صعوبة صعود القطارات إلى المناطق التضاريسية الشديدة الانحدار فالطريق الحديدي الجيد هو ذلك الذي لا تتعدى انحداراته عن 5 في الألف و 25 بالألف كحد أقصى.

(5) عندما يسير القطار ويأخذ سرعته العظمى، فعندها يتعذر السيطرة عليه وتوقيفه مباشرة<sup>1</sup>.

#### 5) مخطط شبكة السكّة الحديدية:

يوضّح لنا هذا المخطط وجود عدد مهمّ من المحطة الرئيسية والثانوية لولاية قسنطينة، ومن المحطات الرئيسية (محطة باب القنطرة، زيغود يوسف، أولاد رحمون ) وعدّة محطات ثانوية مثل : ديدوش مراد، كاف صالح، حامة بوزيان، بكيرة)، وبالنسبة لخط محطة قسنطينة (باب القنطرة، ديدوش مراد) وعدّة محطات ثانوية مثل (مقر الصنوبر، سيدي مبروك والحميميم الخروب) بالنسبة لخط محطة قسنطينة (باب القنطرة – أولاد رحمون).

(6) توزيع المديرية والمصالح : وهي موضحة في الجدول التالي:

هيثم هاشم ساعد، مرجع سابق ص 156، 157، 158 بالتصرف<sup>1</sup>.

جدول رقم (63): توزيع المديريات والمصالح بالمديرية الاقليمية للنقل بالسكة الحديدية قسنطينة.

عدد عمال القطارات	الرتب الخاصة بعمال القطارات	عدد العمال في المديرية	مختلف المصالح والمديريات
65	مراقبين	278	مديرية الزبائن
/	/	560	مديرية الأمن والمرور
/	/	211	مديرية المحاسبة
289	-السائقين من الصنف (T5.T4.T3) - مساعدين السائقين من الصنف (T1) - الميكانيكيين المختصين من الصنف (T1)	616	مديرية المنشآت القاعدية
/	/	211	مديرية التمويل
/	/	211	مديرية حماية الأملاك
/	/	211	دائرة الإدارة والمستخدمين
/	/	716	مصلحة العتاد
354	/	2390	المجموع

المصدر: الشركة الوطنية للنقل بالسكة الحديدية أوت 2014 + معالجة الباحث.

من خلال الجدول أعلاه نلاحظ بأن المديرية الجهوية للنقل بالسكة الحديدية في إقليم قسنطينة لها عدد جد هاج من العمال موزعين على عدة مديريات ودوائر ومصالح، حيث يقدر العدد الإجمالي بـ 2390 عامل منهم 354 يشتغلون بصفة دائمة في القطارات، فقط كالسائقين ومساعديهم والميكانيكيين والمراقبين. ملاحظة: هذه الإحصائيات غير ثابتة 100% وإنما هي متغيرة حسب احتياجات مختلف المديريات في إطار المصلحة العامة للشركة ومتطلباتها حسب رئيس مصلحة الإدارة والمستخدمين .

(7) اتجاه القطارات:

(7-1) اتجاه القطارات خارج الولاية: وهي موضحة في الجدول التالي .

## جدول رقم (64): اتجاهات القطارات ونوعها لما بين الولايات.

الاتجاه	عدد القطارات	نوع القطار	عدد العربات	عدد الرحلات في اليوم	درجة الرفاهية
قسنطينة- الجزائر	1	كلاسيك	4	1	مستوى: 1
الجزائر- قسنطينة	1	كلاسيك	4	1	+
عنابة- قسنطينة - الجزائر	1	كلاسيك	6	1	مستوى: 2
الجزائر- قسنطينة - عنابة	1	كلاسيك	6	1	
بسكرة- قسنطينة	1 ذهاب واياب	اوتوراي	6	2	/
قسنطينة- بسكرة					
جيجل- قسنطينة	1 ذهاب واياب	اوتوراي	6	2	/
قسنطينة- جيجل					
سكيكدة- قسنطينة	1 ذهاب واياب	كلاسيك	8	2	مستوى: 1 +
قسنطينة- سكيكدة					مستوى: 2
برج بوعريرج- قسنطينة	1 ذهاب واياب	اوتوراي	6	2	/
قسنطينة - برج بوعريرج					

المصدر: SNTF أوت 2014+ معالجة الباحث.

من خلال الجدول لاحظنا وجود خطوط هامة جدًا تربط قسنطينة بأهم المحاور الموجودة للسكة الحديدية لما بين الولايات بمجموع 8 قطارات 5 منها كلاسيكية و 3 ذات نمط جديد (اوتوراي) ومن بين هذه الخطوط (قسنطينة-الجزائر)، (عنابة - قسنطينة - الجزائر)،(بسكرة - قسنطينة) أمّا الخطوط الأخرى فموقفة مؤقتًا، بعضها موسمية والبعض الآخر ليس لها مداخل مثل: خط (برج بوعريرج - قسنطينة)، أمّا خطوط (جيجل- قسنطينة) و(سكيكدة - قسنطينة) فهي خطوط موسمية .

7-2) اتجاه القطارات داخل الولاية :وهي موضحة في الجدول التالي.

## جدول رقم (65): اتجاه القطارات داخل الولاية

الاتجاه	عدد القطارات	نوع القطار	عدد العربات	عدد الرحلات في اليوم	درجة الرفاهية
قسنطينة- زيغود يوسف	1	كلاسيك	7-5	2	مستوى: 2
زيغود- قسنطينة	1	كلاسيك	7-5	2	مستوى: 2
قسنطينة- اولاد رحون	1	كلاسيك	7-5	2	مستوى: 2
اولاد رحمون- قسنطينة	1	كلاسيك	7-5	2	مستوى: 2

المصدر: SNTF+ معالجة الباحث.

من خلال الجدول نلاحظ وجود خطين فقط (قسنطينة - زيغود يوسف) و (قسنطينة- اولاد رحمون) بمجموع 4 قطارات كلاسيكية تعمل بالديزل وبمعدل رحلة في اليوم ذهاب واياب .

8)المتنقلون (مستعملو النقل بالقطار): يوجد مستويان من التنقلات داخل الولاية وخارجها وهي موضحة كالتالي؛

8-1) المتنقلون داخل الولاية: وهي موضحة في الجدول التالي .

جدول رقم (66) : عدد المتنقلون داخل الولاية

الاتجاه	محطات دفع التسعيرة	المتنقلون في شهر افريل ذهاب واياب	المتنقلون في شهر ماي ذهاب واياب	المتنقلون في شهر جوان ذهاب واياب	المتوسط اليومي	المتوسط الشهري
قسنطينة- زيغود	قسنطينة	3004	2480	2327	86	2603
بكيرة	بكيرة	1909	2042	1559	61	1857
ديدوش	ديدوش	1418	1296	1457	46	1390
المراقبون	المراقبون	8915	13061	15170	413	12382
مجموع الخط		15246	18879	20513	607	18215
قسنطينة - أولاد رحمون	قسنطينة أولاد رحمون	446	644	513	18	534
مجموع الخط		446	644	513	18	534
المجموع الكلي		15692	19523	21026	625	18747

المصدر: SNTF أوت 2014 + معالجة الباحث

من خلال هذا الجدول تبين لنا أن عدد التنقلات اليومية لمستعملي هذه الخدمة ضعيف جداً حيث تقدر بـ 625 متنقلاً يومياً ذهاباً وإياباً حيث يمكن لحافلتين فقط نقل أكثر من هذا العدد بكثير يومياً، وخاصةً خط (قسنطينة - أولاد رحمون) فيكاد هذا الخط أن يكون منعدماً، حيث يُقدر عدد المسافرين اليومي بـ 18 متنقلاً ذهاباً وإياباً. أما خط (قسنطينة- زيغود) والعودة فهو الآخر يعرف عزوفاً واضحاً لمستعملي هذه الوسيلة، وأما بالنسبة للمحطات التي تباع بها التذاكر فهذا لا يعني بتاتا تصنيف المحطات (بكيرة- ديدوش)، وإنما هي سياسة لتسيير الشركة، أما باقي المحطات الأخرى فيكون الدفء فيها بعد الركوب حيث يمر مراقب التذاكر في القطار من أجل بيع التذاكر، ولحساب عدد المتنقلين ذهاباً وإياباً.

مواقيت الانطلاق (داخل الولاية): للقطارات في مجال ولاية قسنطينة خط (قسنطينة - زيغود يوسف والرجوع).

جدول رقم(67): مواقيت الانطلاق مجال ولاية قسنطينة خط (قسنطينة - زيغود يوسف والرجوع).

المحطات	من قسنطينة نحو زيغود يوسف	المحطات	من زيغود يوسف نحو قسنطينة
قسنطينة	سا 5.50	زيغود	سا 6.45
بكيرة	سا 5.55	ديدوش	سا 6.57
حامة بوزيان	سا 5.95	كاف صالح	سا 7.00
كاف صالح	سا 6.05	حامة بوزيان	سا 7.06
ديدوش مراد	سا 6.08	بكيرة	سا 7.10
زيغود يوسف	سا 6.20	قسنطينة	سا 7.15
	سا 7.40		سا 8.30
	سا 7.45		سا 8.42
	سا 7.49		سا 08.45
	سا 7.55		سا 08.51
	سا 7.58		سا 8.55
	سا 8.10		سا 9.00
	سا 12.30		سا 13.20
	سا 12.35		سا 13.32
	سا 12.39		سا 13.35
	سا 12.45		سا 13.41
	سا 12.48		سا 13.45
	سا 13.00		سا 13.50
	سا 14.30		سا 15.20
	سا 14.35		سا 15.32
	سا 14.39		سا 15.35
	سا 14.45		سا 15.41
	سا 14.48		سا 15.45
	سا 15.00		سا 18.20

المصدر: SNTF أوت 2014 + معالجة الباحث.



رغم وجود جدول زمني لمواقيت الانطلاق بخط ( قسنطينة - زيغود يوسف ) والرجوع إلا أنها لا تعتبر مواقيتاً ثابتة دائمة فيمكن أن تتغير؛ وهذا راجع لعدة عوامل منها الاعطاب وحالة السكة ونمط التسيير الخاصة بالشركة، أما بخط قسنطينة أولاد رحمون فمواقيت الانطلاق متغيرة، لذلك واجهنا صعوبات في تحديد زمن الانطلاق وعادة تكون ساعة الانطلاق الأولى على الساعة 5.50 د صباحا ومدة الرحلة مقدرة بـ 35 د.

**ملاحظة:**

على الرغم من وجود خط لما بين المدن والذي يربط زيغود يوسف بمحطة باب القنطرة وخط (باب القنطرة بأولاد رحمون) إلا أننا لاحظنا عزوف مستعملي النقل عن استعمال هذه الوسيلة بالرغم أنها موجودة في مركز المدينة، ويتجهون لإستعمال وسائل النقل الأخرى كالسيارات والحافلات وهذا راجع إلى التّظيم والتّسيير من طرف الشركة الوطنية للنقل بالسكة الحديدية حيث أنّ مستعملي النقل يجدون أنفسهم مضطرين لتغيير القطار عند الوصول إلى محطة باب القنطرة، لأنّ الخطّ ينتهي هناك وبالتالي؛ دفع ضريبة جديدة بالإضافة إلى أن وقت ومواعيد الانطلاق تكون مرتين فقط في اليوم بزمن فاصل يقدر بـ 4 ساعات، وهي غير دقيقة بالإضافة إلى مسار القطار وأماكن التّوقف، فهي لا تلائم غالبا المتنقلين، على عكس الحافلات والسيارات الحضرية التي تنتقل بين الأحياء، صف إلى كل ذلك الضجيج والرّشّق بالحجارة الذي يتعرض له القطار في مساره.

## 8-2) المتنقلون خارج الولاية: والجدول الآتي يوضح ذلك:

جدول رقم (68) : عدد المتنقلين ما بين الولايات

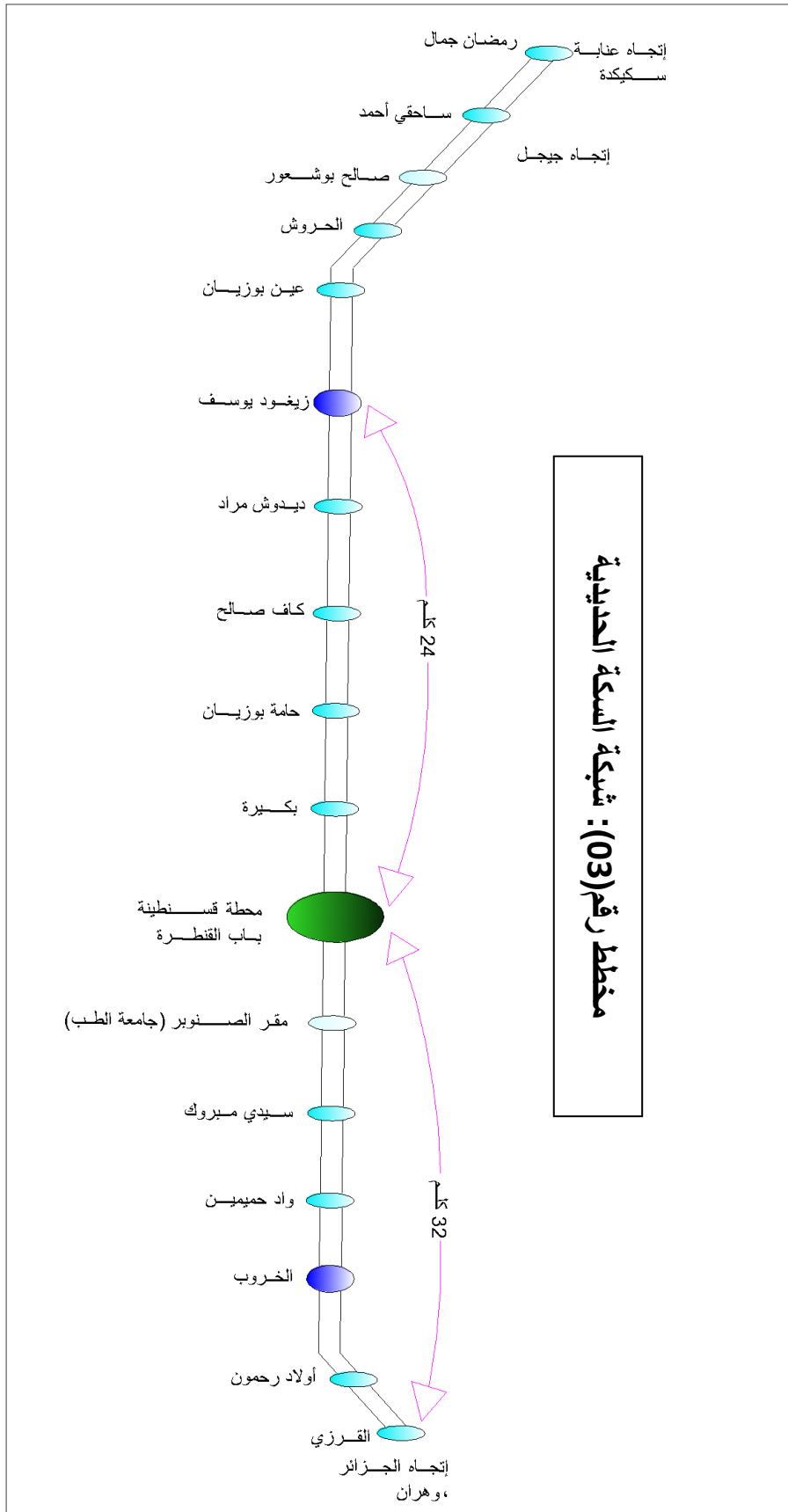
الاتجاه	عدد المتنقلين في شهر افريل	عدد المتنقلين في شهر ماي	عدد المتنقلين في شهر جوان	المتوسط اليومي	المتوسط الشهري
قسنطينة- الجزائر	1593	1537	1661	52	1579
الجزائر - قسنطينة	63	43	58	2	55
قسنطينة- عنابة والعودة	587	1040	1048	30	904
بسكرة - قسنطينة والعودة.	363	378	415	13	385
برج بوعريريج - قسنطينة والعودة	/	/	/	/	/
جيجل - قسنطينة والعودة	/	/	/	/	/
قسنطينة- سكيكدة والعودة	/	/	/	/	/
المجموع	2606	2998	3182	96	2923

المصدر: SNTF اوت 2014 + معالجة الباحث.

من خلال هذا الجدول يتبيّن لنا أنّ عدد التّنقلات اليومية للأشخاص ما بين الولايات هو 96 تنقل وهو عدد ضعيف جداً بالنظر للإمكانيات المسخرة لهذه الشركة بمتوسط شهري يقدر بـ 2923.

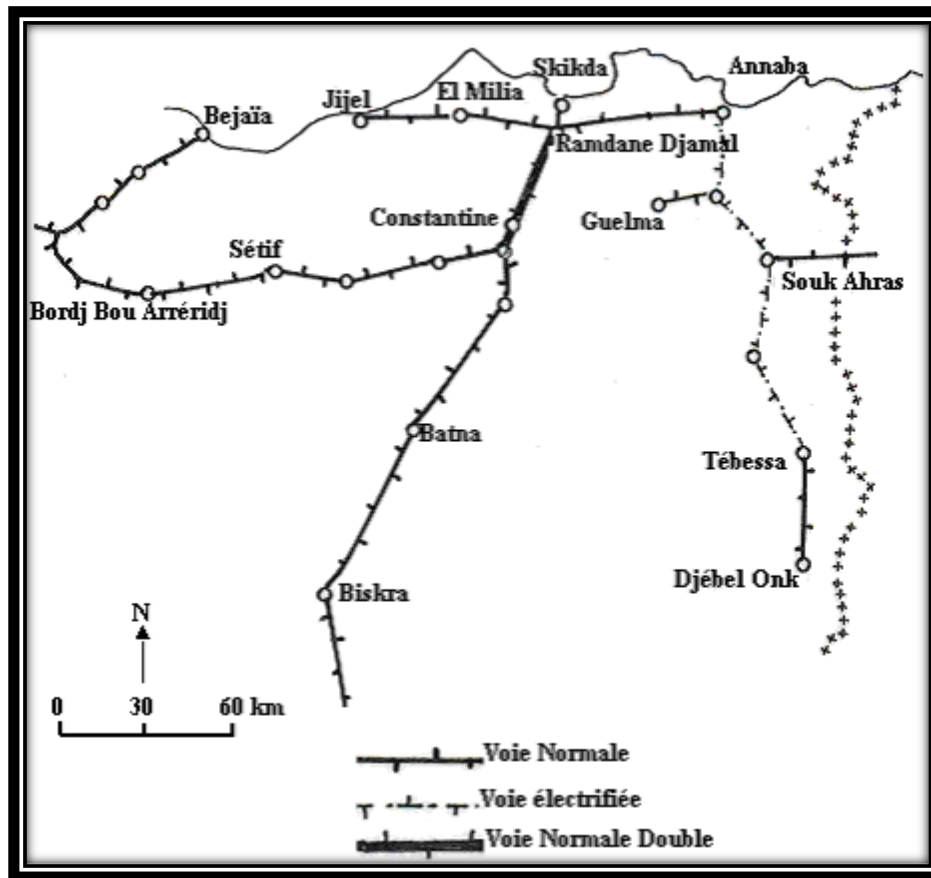
وذلك بالنسبة لخطوط (قسنطينة - الجزائر)، (الجزائر - قسنطينة)، (قسنطينة - عنابة والعودة)، (بسكرة - قسنطينة والعودة)، وبالنسبة لخطوط (قسنطينة - عنابة) و (بسكرة - قسنطينة) فلا توجد إحصائيات دقيقة عن عدد المتنقلين ذهابا وايابا وإنما الإحصائيات الموجودة فهي للمتقلين ذهابا وايابا، وذلك راجع إلى طبيعة عمل

الشركة وكيفية التسيير، حيث أن الشركة لا يهملها الاتجاه، وأنما العدد الكلي للمسافرين حسب الخطوط، وبالنسبة للخطوط (جيجل- قسنطينة والعودة ) و(قسنطينة- سكيكدة والعودة ) فإنها خطوط موسمية تفتح حسب الطلب، وأما بالنسبة لخط (برج بوعريريج والعودة) فقد ألغي نظرا لعزوف المتنقلين .  
و المخطط رقم (06) والخريطة رقم (18) يبين لنا شبكة السكة الحديدية واتجاهاتها.



Carte n°14 : Le Nord-est algérien : Le réseau ferroviaire en 2005

خريطة رقم (14) : الشمال الشرقي للجزائر (شبكة السكة الحديدية 2005)



**SOURCE** ;Ghenouchi Ahmed, Réseaux de transport et organisation spatiale dans le Nord-est Algérien ( Cas des réseaux ferroviaire et routier ), Mémoire présenté pour l'obtention du diplôme de Doctorat en Sciences en Aménagement, régional Université Mentouri Constantine 2008,p 35.

## خلاصة :

تعرف مدينة قسنطينة تضاريس صعبة هذا ما يؤثر في مدّ الخطوط الحديدية وتوسيعها، وبالرغم من الإمكانيات التي يحتويها إقليم مدينة قسنطينة من عدد هامّ من العربات قدر بـ 69 عربة قطار كاملة منها 03 أوتوراي موزعة على عدة ولايات من مجموع 424 على المستوى الوطني، وعدد هام من العمال بلغ 2390 عاملا منهم 354 يشتغلون في القطار بصفة دائمة، إلا أنّ عدد مستعملي هذه الخدمة ضعيف جداً بالنظر لعدد المتقّلين الشهري داخل الولاية فقد بلغ 18747 متقّلا وبمتوسط يومي يقدر بـ 625 متقّلا، وهكذا يتّضح لنا أنّ نسبة قليلة فقط تستخدم هذا النمط من التّنقل، حيث يمكن لحافلتين فقط نقل أكثر من هذا العدد. أمّا التّنقلات اليومية للأشخاص مابين الولايات فوصل إلى 96 متقّلا ويعدد شهري قدر بـ 2923 متقّلا، وهو عدد ضعيف جدا بالنسبة للإمكانيات المسخرة لهذه الشركة.

ومن أهمّ أسباب عزوف مستعملي النقل عن استعمال هذه الوسيلة رغم وجودها في مركز المدينة، راجع لطرق تسيير الإدارة وتحديد لوقت الانطلاق إذ أحيانا يكون الزمن الفاصل بينها 04 ساعات، وهي غير دقيقة بالإضافة إلى مسار القطار وأماكن التوقف، التي لا تلائم غالبا المتقّلين على عكس الحافلات والسيّارات الحضرية التي تنتقل بين الأحياء ضف إلى كل ذلك الضجيج والرّشق بالحجارة.

## خاتمة الفصل:

تكتسب مدينة قسنطينة أهميتها من خلال تاريخها وموقعها الجغرافي المتميز والمتنوع والمتضرس طبوغرافيا والذي أعاق نموها بصفة متناسقة ومنسجمة وأثر على مد شبكات طرقاتها، الأمر الذي دفع بالمسؤولين إلى إيجاد الحلول البديلة والمتمثلة ( الترامواي، التلفريك، القطار) التي تلعب دورا مهيكلا ومكملا للنقل الجماعي الحديث والمتطور وابتداءً بدراستنا للترامواي الذي أصبح معلما للمدينة وأعطى صورة أخرى لها نجده قد أدى دوره على أكمل وجه وذلك من خلال الاستقطاب المتزايد للمواطنين سنة بعد سنة وزيادة عدد الاشتراكات ونقص في عدد المخالفات. أما التلفريك فيلعب هو الآخر دورا كبيرا في نقل عدد كبير من المواطنين لكن بتذبذب منذ إنشائه في جوان 2008، وفيما يخص القطارات فلا تلعب الدور الكافي لها واصبحت تعرف بعزوف مستعملي هذه الوسيلة نظرا لطرق تسيير الإدارة والضجيج وقد استخلصنا في هذا الفصل مايلي:

✓ درجة التقبل الكبيرة من طرف المواطنين ووعيهم بمزايا الترامواي والدليل على ذلك التطور الملحوظ وبنسبة كبيرة في عدد مستعملي هذا النمط من وسائل النقل من 4931015 منتقلا لسنة 2014 إلى 6154692 سنة 2015 وانخفاض عدد المخالفات وتزايد عدد الاشتراكات وهذا دليل على الارتباط بهذه الوسيلة والثقة فيها والحاجة لهذا النمط الذي له قابلية كبيرة للتجانس مع باقي الأنماط .

✓ وجود تفاوت وتذبذب ملاحظ منذ جوان 2008 حيث نجد عدد المتقلين لسنة 2008 هو 6805 ويستمر في التصاعد والنزول إلى غاية 2014 بـ 6101 منتقل يوميا وهذا راجع إلى نقص قطع الغيار والصيانة كما أنه لم يراع عند إنشائه المساحات الكافية لركن السيارات .

✓ مستعملي وسيلة القطارات للتنقل ضعيفة جدا تقدر بـ 625 منتقلا يوميا داخل الولاية، ويعتبر هذا العدد ضعيفا جدا، أما التنقلات لما بين الولايات فقد بلغت 96 منتقلا وهو عدد ضعيف جدا بالنظر للإمكانيات المسخرة لهذه الشركة .

✓ وبالإجمال وحسب الوسائل السابقة الذكر فإن مدينة قسنطينة حسب الإقليم الحضري الخاص بها تعرف حركية كبيرة في مجال تنقلات الأشخاص تقدر بـ 20333 منتقل يوميا لسنة 2014 حسب التحقيق الميداني و تحقيق المصالح والمديريات المختصة .

## خاتمة الباب الثاني :

من خلال هذا الباب والذي تطرقنا فيه إلى تحليل وتقييم الوضع الراهن في ميدان النقل الجماعي الحضري ما بين المدن وما بين الولايات حسب فصلين هامين؛ تتضمن تقديم شبكة النقل الجماعي بالحافلات وسيارات الأجرة والسيارات غير المرخصة والمخالفات المرورية والثاني يتضمن شبكة النقل الجماعي بالسكة الحديدية والكابل ( قطار، ترامواي، تلفريك)، وقد خلصت استنتاجاتنا إلى مايلي:

- ✓ وجود عدد مهم من محطات الحافلات وسيارات الأجرة الحضرية وما بين المدن وما بين .
- ✓ تلاقي الحافلات لمختلف الخطوط في اتجاه واحد يشكّل خطراً على حياة المواطنين بالإضافة لإعاقة السير، والمتمثل في إتجاه جبل الوحش بـ 296 حافلة حضرية ولما بين المدن.
- ✓ تضم مدينة قسنطينة حظيرة هامة من الحافلات عبر المستويات الثلاثة و تقدّر بـ 1110 حافلة لكن أغلبيتها قديمة ومهترئة وبعدد إجمالي للمتقلين وصل إلى 182469 متنقل يوميا. كما تضم 19 محطة تتوزع فيها 963 سيارة أجرة بصفة دائمة ويبقى العدد الأهم من السيارات يسير في مركز المدينة وقد وصل عدد المتقلين اليومي لهذه الوسيلة إلى 38488 م/ي.
- ✓ رغم كون السيارات الغير مرخصة تنشط خارج القانون إلا أنّها في تزايد مستمر حيث وصلت أعداد السيارات الغير مرخصة إلى 505 سيارة موزعة على 14 محطة حضرية وما بين المدن بـ 25236 متنقل وهذا دليل على المساهمة الكبيرة التي يوليها هذا النمط من التنقلات، لذا يجب على المسؤولين إعادة النظر في تقنين هذه الوسيلة.
- ✓ درجة التّقبل الكبيرة من طرف المواطنين ووعيمهم للترامواي والدليل على ذلك التّطور الملحوظ وبنسبة كبيرة في عدد مستعملي هذا النمط وانخفاض عدد المخالفات وتزايد عدد الاشتراكات، وهذا دليل على الارتباط والثقة والحاجة لهذا النمط الذي له قابلية كبيرة للتجانس مع باقي الأنماط .
- ✓ وجود تفاوت وتذبذب للتلفريك منذ جوان 2008 وهذا راجع إلى نقص قطع الغيار والصيانة كما أنّه لم يراع عند إنشائه المساحات الكافية لركن السيارات.
- ✓ مستعملي وسيلة القطارات للتنقل ضعيفة جداً سواء داخل الولاية أو ما بين الولايات فقد بلغ بالنظر للإمكانيات المسخرة لهذه الشركة .
- ✓ وبالإجمال وحسب الوسائل السابقة الذكر فإن مدينة قسنطينة حسب الإقليم الحضري الخاص بها تعرف حركية كبيرة في مجال تنقلات الأشخاص تقدّر بـ 263134 متنقل يوميا لسنة 2014 حسب التّحقيق الميداني والمصالح والمديريات المختصّة.

## الباب الثالث:

أهمية تفعيل الأدوات الجديدة لتنظيم وتسيير  
الحراك من أجل حلول وآفاق واعدة.



## مقدمة:

يضم هذا الباب فصلين هامين، حيث يتمثل الفصل الأول في السُّلطة المنظمة للنقل الحضري (AOTU) وأهميتها في إعطاء تنظيم و تسيير أحسن للحراك في المدينة، ثم ننتقل إلى الفصل الثاني الذي تضمن نتائج التحقيقات الميدانية ( مشاكل، حلول وآفاق) من خلال الاستثمارات التي تم توزيعها ووضعها، حيث تم توزيع 500 استمارة على مستعملي النقل الحضري الجماعي (حافلات وسيارات الأجرة ) في مختلف المحطات لمعرفة مدى رضا المتقنين على هذه الخدمة واهم المشاكل التي تواجههم، و500 استمارة وزعت على عمال هذا القطاع (حافلات وسيارات الأجرة)، ويضم هذا الباب مايلي:

أهمية تفعيل الأدوات الجديدة لتنظيم وتسيير الحراك من أجل حلول وآفاق واعدة.

## ❖ الفصل الأول : تفعيل السُّلطة المنظمة للنقل الحضري (AOTU) .

✓المبحث الأول : تشريعات السُّلطة المنظمة للنقل الحضري (AOTU).

✓المبحث الثاني : خبرات أجنبية للسلطة المنظمة (نموذج STIF ب الحوض الباريسي).

✓المبحث الثالث: التجسيد المحلي للسلطة المنظمة للنقل الحضري بالعاصمة.

## ❖ الفصل الثاني : تحقيقات ميدانية (مشاكل ، حلول وآفاق)

✓ المبحث الأول : المشاكل التي تواجه مستعملي وموظفي هذا القطاع .

✓ المبحث الثاني: حلول واقتراحات وآفاق .

**الفصل الأول: تفعيل السُّلطة المنظمة للنقل الحضري  
:(AOTU)**

## مقدمة

تُقدِّم لنا السُّلطة المنظمة للنقل الحضري في الجزائر الحل الأمثل لمشاكل النقل و الحراك في المدن الكبرى الجزائرية مثل قسنطينة، وبعْدًا آخر من حيث التَّنظيم والتَّسيير المتناسق، في إطار الحكم الراشد ما بين مختلف الفاعلين، للقضاء على التَّدخلات والتَّداخلات العشوائية بين مختلف المؤسسات والهيئات سواءً كانت خاصة أو عمومية، ورغم النجاح الكبير للسلطة المنظمة في بعض البلدان المتطورة وخاصةً فرنسا إلا أنَّ هناك تحفظًا كبيرًا للعمل بها في أكبر الولايات الجزائرية رغم صدور المرسوم التنفيذي الخاص بها رقم 102 - 12 وسنتطرق في هذا الفصل إلى :

- ✓ تشريعات السُّلطة المنظمة في الجزائر .
- ✓ نموذج السُّلطة المنظمة للنقل الحضري (STIF) في إقليم الحوض الباريسي .
- ✓ التجسيد المحلي للسلطة المنظمة للنقل الحضري بالعاصمة.

**المبحث الأول : السُّلطة المنظمة للنقل الحضري (AOTU) للتحكم في النقل والحراك للمدينة****تمهيد:**

إنّ قطاع النقل في الجزائر وخاصة في ولاية قسنطينة لا يعكس القدرات والمستوى المطلوب، وذلك لكثرة الفوضى وسوء التنظيم التي تسيطر على هذا القطاع في مدينة مليونية تشع بالحراك، لذا ومنذ إقرار المرسوم التنفيذي رقم 12-109 الذي يُشرع إقامة سلطة ذات طابع تجاري وصناعي وإداري وله أبعاد وعدة توجهات تنظيمية وتسييرية واستثمارية، وتتمتع بذمة مالية خاصة وتعتمد على دفتر شروط، أصبح مستلزما إدماجها لإعادة هيكلة وتنظيم النقل بالتنسيق مع مختلف المؤسسات والهيئات، والتي تعتبر الحل الأمثل للتحكم في الحراك في مدينة قسنطينة، لأن أكبر مشكلة تواجه المدينة هي التنظيم و التسيير، ومن هذا المنطلق سنطرح تساؤل وسنحاول الإجابة عليه في المبحث :

- ماهي المهام المخولة بها، وطرق عملها وتسييرها؟.

**(1) تعريف السلطة المنظمة للنقل الحضري:(AOTU)**

- لقد جاء في المرسوم التنفيذي رقم 12-109 المؤرخ في 15 ربيع الثاني عام 1433 هـ الموافق لـ 6 مارس سنة 2012 م الذي يحدد تنظيم السلطة المنظمة للنقل الحضري وسيرها ومهامها، و حسب المادة 2 من نفس المرسوم تعرف السلطة المنظمة للنقل الحضري على أنّها مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري، تتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي، وتدعى في صلب النص "السلطة" وتخضع للقواعد المطبقة على الإدارة في علاقاتها مع الدولة وتُعدُّ تاجرة في علاقاتها مع الغير وهي تحت وصاية وزير النقل<sup>1</sup>.

**(2)مهامها:** تتولى السلطة مهمة تنظيم النقل العمومي للمسافرين وتطويره داخل محيط النقل الحضري، وتنسق الأنشطة لمختلف المتعاملين سواء عمومين أو خواص، وجمع وتوزيع الموارد المخصصة لتمويل القطاع وتغطية المدينة ككل وتحدد في المجالات الآتية:

**(1-2) في مجال التَّنْظِيم:**

- "إعداد ومراجعة مخططات النقل الحضري التي تعرض على السلطة المختصة، وكذا تخطيط التَّنَقُّلات ووسائل النقل التي تجري في محيطها الحضري للنقل، وتتجسد هذه الأعمال على الخصوص بإعداد مخططات التنقلات الحضريّة (PDU) الذي تضمن الروابط الحضريّة .

- تعمل على إنجاز تحقيقات حول الحراك داخل محيط النقل الحضري، ويجب أن تتوفر لديها وسائلها الخاصّة للدراسات ووضع نماذج لاستباق الاحتياجات المستقبلية للتنقلات.

- تعريف خطوط وشبكات النقل العمومي للمسافرين الواجب استغلالها والمتضمّنة في مخطط النقل الحضري، وتحديد الروابط الواجب خدمتها بدقّة وتسويتها وتعديلها عند الحاجة.

<sup>1</sup> الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، ص 13 العدد 15.

- تحديد احتياجات النقل على كل خط ومجموع شبكات النقل العمومي للمسافرين ضمن مجال اختصاصها، ولاسيما منها المسار ومواقع المحطات والوتيرة ومواقيت المرور، وفوارق المواقيت.
- تحديد مقاييس نوعية للنقل العمومي للمسافرين، ولاسيما منها الانتظام والنظافة، وتوفير المعلومات للمسافرين والأمن ومحاربة الغش.
- تحديد الكيفيات التقنية للتنفيذ والشروط العامة لاستغلال خدمات النقل العمومي للمسافرين المقدّمة في محيطها الحضري للنقل، في إطار عقود واتفاقيات التسيير ومنح امتياز خدمات النقل العمومي للمسافرين .
- إعداد وتقديم ملف المناقصات من أجل اختيار المتقدمين لخواص لخدمات النقل العمومي للمسافرين المنجزة في محيطها الحضري للنقل، وتقييم العروض.
- تحرير اتفاقيات التسيير والامتياز وابرام هذه الاتفاقيات ومتابعتها ومراقبة تنفيذها.
- تنسيق خدمات مجموع أنماط النقل العمومي للمسافرين التي تدخل في محيطها الحضري للنقل، وتطوير الإجراءات الرامية إلى تحضير الأنماط المشتركة.
- الإنجاز أو التكليف بإنجاز دراسات المشروع التمهيدي للتسعيرة الرامية إلى إنشاء تسعيرة متناسقة، وتكامل التسعيرة بين مختلف أنماط النقل العمومي للمسافرين في محيطها الحضري للنقل، التي يمكن أن تتطلب وضع نظام للتذاكر، و عرض ذلك على وزير النقل.
- تسيير الوحدة التسعيرية.
- تحديد الصعوبات وتبعات الخدمة العمومية والتعويضات المالية المحتملة المتصلة بها والواجب دفعها إلى مستغلي خدمات النقل العمومي للمسافرين في محيطها الحضري للنقل.
- القيام بكل الأعمال الرامية إلى تحسين نوعية خدمات النقل العمومي للمسافرين ولاسيما منها الأمن وتركيب التجهيزات الموجهة للأشخاص ذوي الحركة المحددة، وتوفير المعلومات لمختلف الأوقات وفي الأوقات الحقيقية للمسافرين في منشآت استقبال المسافرين (محطات، المواقف، محطات التبادل ذات الأنماط المشتركة، على الأرصفة).
- جمع المعطيات المتعلقة بتنقلات المسافرين وتحليل تطورها دوريا.

## 2-2) في مجال التطوير:

- تنفيذ برامج الاستثمارات وضمان متابعتها وسير إنجازها في مجال التجهيزات والمنشآت القاعدية النوعية للنقل العمومي الحضري، ولاسيما منها الأروقة المخصصة للنقل الجماعي بالحافلات والمنشآت القاعدية لاستقبال المسافرين والتجهيزات النهائية والرابطة بين مختلف أنماط النقل العمومي للمسافرين في إقليم اختصاصها.
- المساهمة في تحديد سياسات الاستثمار من أجل ضمان تنسيقها على الخصوص مع أهداف تحسين عرض النقل العمومي للمسافرين، وجودة خدمة المسافرين.
- السهر على احترام القواعد التقنية ومقاييس تصميم وبناء وتأمين تهيئة المنشآت القاعدية للنقل العمومي للمسافرين المرتبطة بمهامها وبإقليم اختصاصها.

- إنجاز أو العمل على إنجاز دراسات التصميم والجدوى والمشاريع التمهيديّة والتنفيذ لكل الأشغال المرتبطة بمهامها وضمن متابعتها.
- تطوير هندسة النقل الحضري (تخطيط، هندسة المنشآت الأساسية والتجهيزات، اقتصادية النقل)، وكذا كل وسائل التصميم والدراسات الخاصة بها من أجل التحكم في التقنيات المرتبطة بموضوعها.
- تكوين ملفات استشارة مؤسسات الدراسات وإنجاز المنشآت القاعدية والتجهيزات النوعية الخاصة بالنقل العمومي للمسافرين المرتبطة بمهامها والتابعة لإقليم اختصاصها.
- جمع ومعالجة وحفظ وتوزيع المعطيات والمعلومات والوثائق ذات الطابع الإحصائي والعلمي والتقني والاقتصادي المرتبطة بموضوعها، وحفظ الملفات والدراسة طبقاً للأحكام التشريعية والمنظمة المعمول بها.
- المساهمة في تكوين الموظفين وتحسين مستوى العاملين في ميدان النقل العمومي الحضري، وتنفيذ كل إجراء قد يساهم في تحديث وتحسين فعاليتها وكفاءتها في مجال التنظيم والتطوير.
- تصميم أو إستغلال أو تسجيل كل شهادة أو رخصة أو نموذج أو طريقة لها علاقة بموضوعها.
- اللجوء في إطار التشريع والتنظيم المعمول بهما إلى مساعدة تقنية وطنية أو أجنبية والتزود بوسائل الخبرة في ميادين استغلال النقل الحضري والتفويض، ومنح امتياز خدمات النقل العمومي من أجل إنجاز مهامها.
- القيام بكل عملية صناعية وتجارية وعقارية منقولة أو ثابتة ومالية ترتبط بموضوعها، ومن طبيعتها التشجيع على تطورها.
- تستشار السلطة مسبقاً من قبل الدولة والجماعات الإقليمية فيما يخص كل المشاريع ذات المنفعة الحضريّة أو التي لها آثار على النقل العمومي الحضري في إقليمها، ولاسيما منها المشاريع الكبرى المهيئة للنقل التي تدخل في مجال اختصاص الدولة.
- تستشار السلطة فيما يخص منح رخص النقل العمومي للمسافرين في محيطها الحضري للنقل.
- تكلف السلطة بإنشاءات المنشآت القاعدية للنقل الحضري و والتجهيزات وفقاً للمقاييس والقواعد الفنية، وتحويلها إلى المؤسسة أو الهيئة المكلفة بتسييرها وفق الشروط والكيفيات التي يحددها وزير النقل بقرار.
- يتم القيام بتبعات الخدمة العمومية التي تكلف الدولة السلطة بها وفقاً لبنود دفتر الشروط المتعلقة بها والملحق بهذا المرسوم.
- السلطة هي رئيسة المشروع المفوضه والمكلفة بتنفيذ البرامج المسطرة في مجال الدراسات وضمن متابعة إنجاز الاستثمارات المتعلقة بالمنشآت القاعدية لاستقبال المسافرين والتجهيزات النوعية للنقل العمومي الحضري في إقليم اختصاصها.<sup>1</sup>

**(2-3) التنظيم والتسيير الداخلي للمؤسسة:** حسب المادة 9 من نفس المرسوم التنفيذي يدير السلطة مجلس إدارة، يدعى المجلس، يسيره مدير عام، ويزود بلجنة تقنية استشارية للمؤسسات ومستعملي النقل العمومي الحضري للأشخاص، ويتكون المجلس من :

<sup>1</sup> الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، ص13، 14، 15 العدد 15.

- وزير النقل أو ممثل عنه كرئيس، ممثل وزير الداخلية والجماعات المحلية، ممثل وزير المالية، ممثل الوزير المكلف بالعمران، ممثل وزير الأشغال العمومية، ممثل وزير الفلاحة والتنمية الريفية، ممثل وزير التهيئة العمرانية والبيئة، ممثل الوزير المكلف بالمواصلات السلكية واللاسلكية، ممثل وزير الطاقة والمناجم، ممثل الوزير المكلف بالصناعة، ممثل الوزير المكلف بالتضامن الوطني، ممثل وزير الثقافة، المدير المكلف بالنقل الحضري في وزارة النقل، مدير التخطيط والتنمية في وزارة النقل، ممثل رئيس المجلس الشعبي الولائي بالولاية المعنية إقليميا، ممثل والي الولاية المعنية إقليميا، مدير النقل للولاية المعنية إقليميا ويحضر المدير العام للسلطة اجتماعات المجلس بصوت استشاري.

يمكن المجلس أن يستعين بأي شخص بحكم كفاءته من شأنه أن يبيره في مداولاته بحلول للمسائل المدرجة في جدول الأعمال، وتتولى السلطة أمانة المجلس.

### 2-3-1) مهام المجلس: وتتمثل في المسائل الآتية:

- التنظيم والسير العام للسلطة.
- البرامج السنوية لنشاطات السلطة والميزانية المتعلقة بها.
- قواعد إبرام العقود والاتفاقيات وشروطها العادية.
- القروض والافتراضات.
- مشاريع الاتفاقات الجماعية التي تخص مستخدمي السلطة.
- التوجهات المتعلقة بتنظيم وتطوير النقل العمومي للمسافرين والمرتبطة بمهام السلطة وإقليم تدخلها.
- كل ما يعرضه عليه المدير العام يكون كفيل بتحسين سير السلطة وتنظيمها أو من شأنه تدعيم تحقيق أهدافها.<sup>1</sup>

2-3-2) دورات المجلس: يجتمع المجلس على الأقل مرتين في السنة في دورة عادية، ويمكن أن يجتمع في دورة غير عادية عندما تقتضي مصلحة السلطة ذلك بناء على استدعاء رئيسته أو بطلب (3/2) من أعضائه.<sup>2</sup>

2-3-3) اللجنة التقنية الاستشارية: تنشأ لدى المدير العام للسلطة لجنة تقنية استشارية تكلف بإبداء آرائها في كل مسألة تتعلق بتنظيم النقل العمومي الحضري للمسافرين وتطويره في محيط النقل الحضري الخاص بها، وتتكون من الأعضاء الممثلين كما يلي :

- ممثل والي الولاية المعنية إقليميا.<sup>3</sup>
- ممثلي المجالس الشعبية البلدية المعنية إقليميا.
- ممثل عن كل مؤسسة أو هيئة عمومية أو خاصة للنقل العمومي للمسافرين في المحيط الحضري للنقل الخاصة لها.

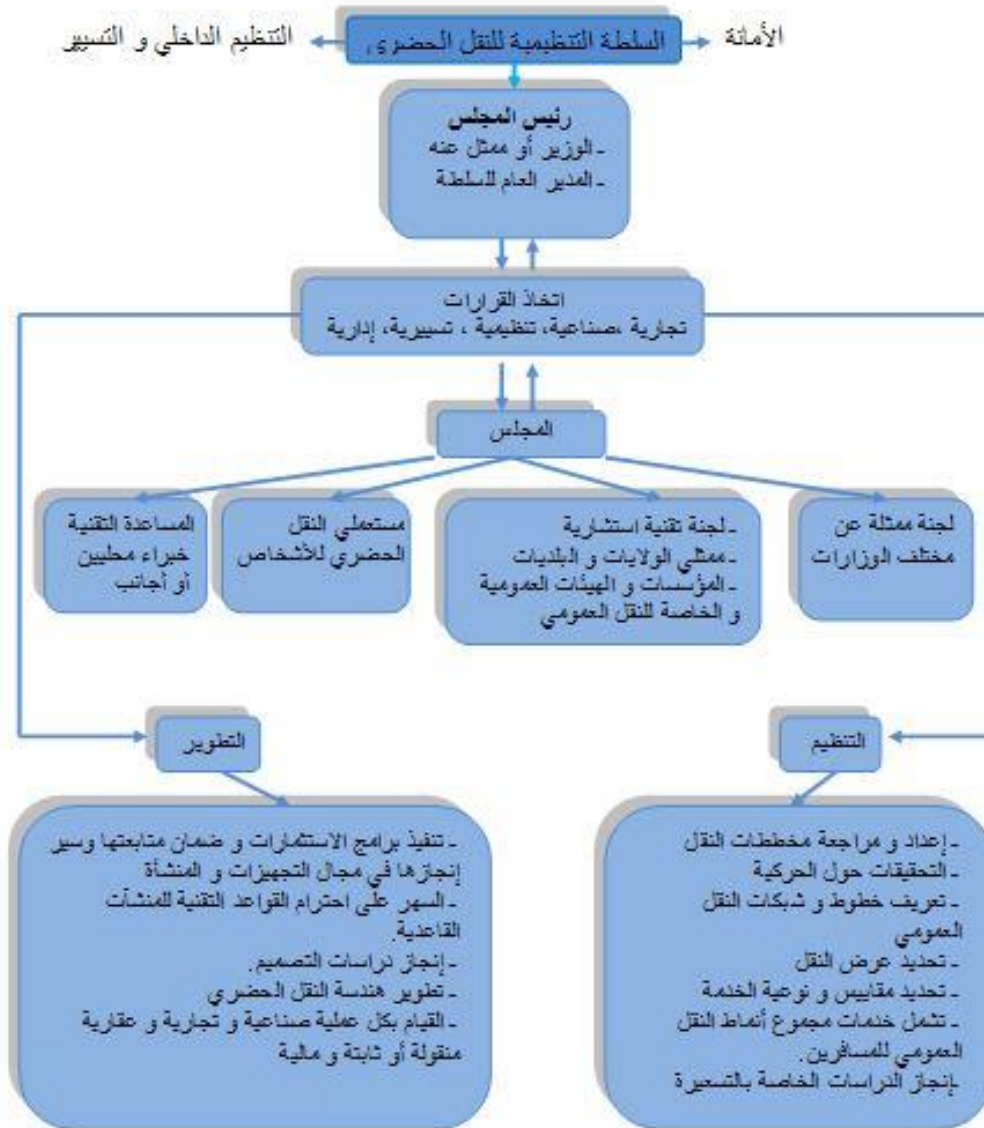
<sup>1</sup> المادة 14 من نفس المرسوم ص15.

<sup>2</sup> المادة 15 من نفس المرسوم ص 15.

<sup>3</sup> المادة 20،21 من نفس المرسوم ص 18.

2-3-4) الجانب المالي: تتمتع السلطة بذمة مالية خاصة بها وتتمثل في الأملاك المحولة أو المخصصة من الدولة ومن أملاك مكتسبة أو منجزة بأموالها الخاصة.<sup>1</sup>

3) طرق عمل وتسيير السُّلطة المنظمة للنقل: وهو مبين في المخطط التالي:  
مخطط رقم (07): طرق عمل وتسيير السُّلطة المنظمة للنقل.



المصدر : إنجاز الباحث بالإعتماد على المعطيات السابقة.

<sup>1</sup> المادة 25 من نفس المرسوم ص 16.



## الخلاصة :

نظراً للدور الذي تلعبه السُّلطة المنظمة للنقل الحضري على المستوى المحلي والإقليمي، فإنَّ تفعيل هذه الهيئة يُعدُّ مطلباً استعجالياً وحلاً جذرياً سواء على مستوى التنظيم أو التسيير أو إنشاء الهياكل القاعدية ومختلف أنماط النقل. بإعتبار أنَّ هذه الهيئة لها امتيازات السُّلطة العمومية، وهي قادرة على اتخاذ القرارات الإستراتيجية سواءً تجارية، صناعية، تنظيمية، تسييرية، إدارية وجعلها فعَّالة ومطبَّقة، ووضع إطار عام يحكم ويحدِّد ويوجِّه نشاط وسائل النقل الجماعي في إطار واحد، وتحديد نوعية مستغلي الخطوط (شخص طبيعي، شخص اعتباري) وتنظيمهم ومراقبتهم، وتطوير وتحسين الهياكل القاعدية الخاصة بالطرق إضافة إلى تمويل الاستثمارات ذات البعد المحلي والإقليمي، وإعطاء صورة للتناسق والتكامل بين مختلف المديريات والمؤسسات ورؤساء الجمعيات وملاك وسائل النقل والمواطنين في مجال النقل .

كل ذلك من أجل الرُّقي والنُّهوض بالخدمة العمومية النوعية للنقل الجماعي في إطار الحكم الرَّاشد والتنمية المستدامة.

**المبحث الثاني: خبرات أجنبية للسلطة المنظمة (نموذج السلطة المنظمة STIF ب الحوض الباريسي).**

**تمهيد :**

يعتبر الهدف من دراسة طرق التنظيم والتسيير للسلطة المنظمة في الحوض الباريسي هو الإستفادة من التجارب والخبرات الأجنبية في هذا المجال ومختلف المخططات المعمول بها، ومحاولة إسقاطها على المدن الجزائرية بصفة عامة ومدينة قسنطينة بصفة خاصة، حسب إختصاصات المدينة الجزائرية، وذلك يكون بالتركيز على إيجابيات التنظيمات والقرارات المعمول بها، ومن خلال التربص الذي قمنا به بباريس أتاحت لنا الفرصة بالتقرب من السلطة المنظمة ومعايشة الحراك وطرق تنظيمه و تسييره بالإضافة للتحصل على وثائق تخدم الموضوع، ومن خلال هذا المبحث سنتطرق إلى مايلي :

- التعرف على السلطة المنظمة ودراستها في إقليم الحوض الباريسي STIF، مهامها وتطورها والنقابات المنطوية تحت لوائها.

- أهم المشاريع والمخططات للنقل الجماعي ب الحوض الباريسي، من التخطيط نحو مشاريع الحراك والنقل.

- الشراكة ما بين السلطات المنظمة للنقل بفرنسا (SM SRU) حسب قانون 1208 - 2000 المؤرخ في 13 ديسمبر 2000 م وما جاء فيها من نظام تشريعي ومؤهلاته والنقابات (12) المختلطة الموجودة وأنماطها في إقليم فرنسا ككل .

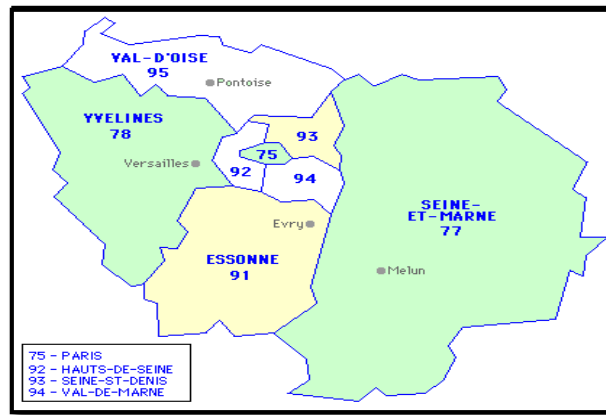
**1) السلطة المنظمة STIF ب الحوض الباريسي:**

- تنظم عملية النقل العام نقابة العاملين في النقل في مدينة باريس وهذه النقابة هي المسؤولة عن نوعية الخدمة، واختيار وسائل التشغيل والنظم التقنية المستخدمة على وسائل النقل وتعرفة الركوب، هذا على الرغم من أن البلديات والحكومات المحلية قد تصل إلى اتفاقيات مع المشغلين الرئيسيين على مجمل القضايا المتعلقة بالنقل العام من أجل تطوير هذه الخدمة، وفي مدينة باريس كما في اغلب المدن الأوروبية، يعد الاستثمار في البنية التحتية من مسؤولية الجهات الحكومية المعنية، وتقوم شركات القطاع الخاص بتشغيل هذه الخدمات أو جزء منها، كما تتولى هيئة تنظيم النقل مسؤولية وضع التعرفة أو تسعيرة التذاكر المختلفة، وهي تبنى على أساس مناطق النقل ونوع التذكرة إذا كانت يومية أو أسبوعية أو شهرية أو سنوية وهناك تذاكر خاصة بالمواطنين المسنين والأطفال الصغار، وكذلك يتم تشجيع الموظفين الحكوميين من خلال إعطائهم تذاكر مخفضة يستخدمونها للتنقل بين منازلهم وأعمالهم.<sup>1</sup>

- السلطة المنظمة للحوض الباريسي تسهر على تنظيم وتسيير الشبكة وتحسينها وتعديلها، وسنقوم بالتعرف على إقليم الحوض الباريسي، مهامها وتطورها والنقابات المنطوية تحت لوائها .

**1-1) إقليم الحوض الباريسي:**

- ويضم 8 مقاطعات رئيسية و 1281 بلدية ب 11 مليون نسمة، تمثل 28% من الناتج القومي الإجمالي، تبلغ مساحتها 12000 كلم<sup>2</sup>، أما مدينة باريس فقط فتبلغ مساحتها 105 كلم<sup>2</sup> وتعتبر باريس هي المركز الرئيسي، حيث تشكل 3 مقاطعات في الضواحي الداخلية و 4 مقاطعات في الضواحي الخارجية بالإضافة إلى أن غالبية سكان الحوض الباريسي يقطنون في باريس ( 2 مليون ساكن)، وفي الضواحي الداخلية ( 4.5 مليون ساكن )، والشكل رقم (11) يوضح التقسيم الإداري لإقليم الحوض الباريسي.<sup>2</sup>

**شكل رقم (11) :التقسيم الإداري لإقليم الحوض الباريسي.**

<sup>1</sup> د . أمير بن محمد العلوان، كتاب النقل العام داخل المدن الكبرى في المملكة العربية السعودية دراسة ميدانية لواقع النقل العام بمدينة الرياض، 2008، ص39.

<sup>2</sup> Syndicat des Transports d'Ile-de-France, Autorité organisatrice des transports, Présentation générale p 3-4 , [http://www.emta.com/IMG/ppt/STIF\\_Presentation\\_generale\\_ \\_ \\_juin.ppt](http://www.emta.com/IMG/ppt/STIF_Presentation_generale_ _ _juin.ppt)

**1-2) تطور أهم منشآت النقل العام في الحوض الباريسي:**

- " 1900: افتتاح خط مترو (Vincennes / Maillot).
  - 1937 : إنشاء SNCF لتأميم وادماج 5 مؤسسات خاصة .
  - 1948 : إنشاء RATP لتأميم وادماج 5 مؤسسات خاصة .
  - 1957 : إغلاق آخر خط من الترامواي (Versailles).
  - 1969 : إنشاء أول مقطع من (RER A).
  - 1971 : إنشاء ضريبة النقل.
  - 1975 : إنشاء البطاقة البرتقالية (Carte Orange).
  - 1992 : إنشاء أول خط للترامواي يربط بين (St dénis / Bobigny).
  - 1998 : إنشاء أول مترو أوتوماتيكي بالكامل.<sup>1</sup>
- 1-3) شبكة النقل العمومية :**

**1-3-1) "المترو":** يغطي 16 خط ويحتوي أيضا على خطوط أوتوماتيكية بـ 381 محطة وبمسافة قدرها 211 كلم.

**1-3-2) السكة الحديدية:** وتمر على مسافة 1401 كلم و 444 محطة.

**1-3-3) الحافلات:** تغطي 1311 خط على مسافة 22650 كلم ويعدد محطات قدر بـ 2895 محطة وبإجمالي 8000 حافلة.

**1-3-4) ترامواي وحافلات سريعة بمسارات خاصة (4TVM):** و تشمل على 3 خطوط ترامواي على مسافة 31.5 كلم و 12.5 كلم للحافلات السريعة على مسارات خاصة وعلى 56 محطة.

**1-3-5) ترام / قطار (Tram / Train):** ويشتمل على خط واحد بمسافة 8 كلم و 11 محطة.<sup>2</sup>

**1-4) استغلال شبكة النقل العمومي :**

"يتم استغلال شبكة النقل العمومي من طرف متعاملين عموميين وخواص وهم كالاتي:

- **RATP:** وهي مؤسسة وطنية عمومية متحكمة في شبكات المترو، شبكات الترامواي، و خطين من RER ، 4300 حافلة بـ 266 خط داخل المنطقة المركزية .

- **RER:** وهي مؤسسة وطنية متحكمة في شبكات السكة الحديدية و 5 خطوط من النقل السريع **SNCF**.

- **Optile:** وهي جمعية تضرع 93 متعامل لحافلات خاصة وتمتلك 3900 حافلة على 1050 خطا : في أكبر الضواحي، وهم أصحاب الحقوق الحصرية على خطوطهم.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Syndicat des Transports d'Ile-de-France,op,cit ,p07.

<sup>2</sup> Syndicat des Transports d'Ile-de-France,op,cit ,p08.

<sup>3</sup> Syndicat des Transports d'Ile-de-France,op,cit ,p16.

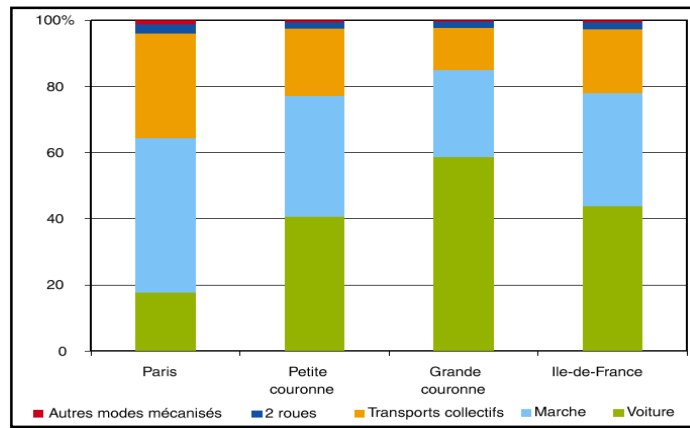
## 5-1) نسبة الحراك في الحوض الباريسي:

يمثل تعداد التنقلات في ايل - دو - فرانس للذين تتراوح أعمارهم فوق 6 سنوات ويمثلون 3.5 مليون رحلة كالاتي: 34% مشي على الأقدام، 20% نقل عام، 44% بالسيارة، 2% وسيلة نقل بعجلتين أو بسيارة أجرة .

التقسيم حسب نمط وسيلة النقل وهو كالاتي: 30% نقل عمومي، 67% بالسيارة الخاصة، 3% وسيلة نقل بعجلتين أو بسيارة أجرة.

التقسيم حسب الأنماط المختلفة للتنقلات: من الملاحظ في الشكل أن استعمال النقل الجماعي بالبرتقالي أكثر أهمية في باريس من الضواحي الكبرى والعكس بالضبط بالنسبة لاستعمال السيارة الشخصية بالأخضر<sup>1</sup>، والشكل رقم (12) يوضح ذلك :

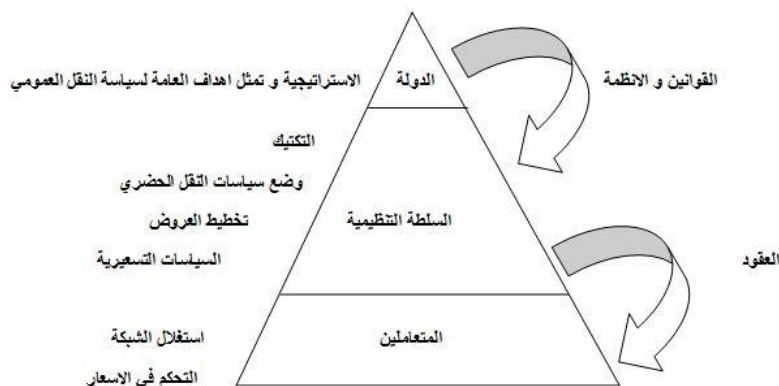
شكل رقم (12): التقسيم حسب أنماط النقل المختلفة في إقليم الحوض الباريسي



المصدر : Syndicat des Transports d'Ile-de-France, op, cit , p20

6-1) مستويات تنظيم النقل في فرنسا: توجد ثلاث مستويات لتنظيم النقل في فرنسا وهي مبينة في الشكل التالي رقم (13) :

شكل رقم(13): مستويات تنظيم النقل في فرنسا



المصدر : Syndicat des Transports d'Ile-de-France, op, cit , p20

<sup>1</sup> Syndicat des Transports d'Ile-de-France, op, cit , p17.

**1-7) السلطة المنظمة في الإقليم الباريسي :**

هي منظمة عمومية شاملة على المستوى الوطني أو المحلي التي لديها القدرة على التدخل في النقل العمومي للمسافرين على مستوى إقليم معين .  
السلطة المنظمة تجد التبرير الكامل في نظام المنافسة القانونية حيث تعتبر السلطة المنظمة هي صاحبة الحقوق الحصرية في زمن محدد وبصفة منفتحة وشفافة من أجل تثبيت مستوى خدماتي ( معايير النوعية والأسعار).<sup>1</sup>

**1-8) نبذة تاريخية عن إقليم النقل في الإقليم الباريسي:**

" 1959: أول نقابة للنقل الباريسي (STP) كسلطة تنظيمية للنقل في الإقليم وكانت تغطي مساحة صغيرة لإقليم النقل.

1991 : توسيع الصلاحيات في جميع أنحاء إقليم الحوض الباريسي.

2001 : أصبحت (STP) نقابة النقل في إقليم الحوض الباريسي و تم ادخال 5 ممثلين من إقليم الحوض الباريسي إلى مجلس الإدارة المركزية في (STIF) .

2005 : تطبيق اللامركزية في (STIF) وخروج الدولة والسيطرة الكاملة من قبل الجماعات المحلية.<sup>2</sup>

**1-9) المهام الأساسية لـ (STIF) :****1-9-1) تنظيم النقل العام في إقليم الحوض الباريسي:**

- التثبيت والموافقة على الخطوط والمحطات ( التسجيل في المخطط الإقليمي للنقل ) .
- تثبيت التسعيرة وإنشاء مستندات النقل .
- التعاقد مع المتعاملين .
- ضمان التوازن المالي لنظام النقل العام .

**1-9-2) توسيع الشبكات وتحسين العرض :**

- الموافقة على الهياكل القاعدية الجديدة .
- الاستثمار في نوعية الخدمة .
- التمويل للتجارب ( مثل الحافلات ذات المسارات الخاصة ) .<sup>3</sup>

**1-10) دور (STIF) :**

تعتبر (STIF) المنظمة و الممولة للنقل العمومي في إقليم ايل - دو - فرانس الذي يضم مدينة باريس و 07 مقاطعات، (STIF) وفي إطار النظرة الشاملة للمدينة تم إقحام 74 مؤسسة للنقل لها عضوية دائمة وفاعلون ومنتجون اقتصاديون لتلبية الطلب المتزايد للمسافرين، (STIF) تعطي دائما حولا جديدة لنقل اليوم والغد، وتقرر وتفقد مشاريع التنمية والتحديث في مجال النقل، (المترو، الترامواي، RER، و

<sup>1</sup> Syndicat des Transports d'Ile-de-France,op,cit ,p21.

<sup>2</sup> Syndicat des Transports d'Ile-de-France,op,cit ,p22.

<sup>3</sup> Syndicat des Transports d'Ile-de-France,op,cit ,p23,24.

تقرض نظامها على جميع الفاعلين (القطار، الحافلة) في قلب شبكة النقل للحوض الباريسي من مسافرين، منتخبين، ناقلين ومسيرين) لتحسين خدمة النقل اليومية.<sup>1</sup>

**11-1) مجلس الإدارة:**

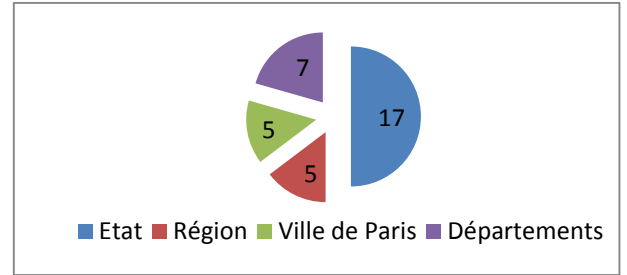
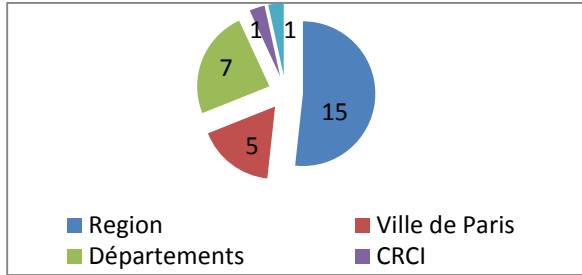
"يتألف مجلس الإدارة قبل 01 جويلية 2005 من 34 عضو وهم: 17 ممثل للدولة، 07 أعضاء من المقاطعة، 5 أعضاء من باريس، و 05 أعضاء إقليميين ( أي 17 ممثلا يمثلون الجماعات المحلية). ومنذ 01 جويلية 2005 أصبح الأعضاء الاقليميون يتمتعون بغالبية المقاعد في مجلس (STIF) بـ 15 مقعد يليه أعضاء المقاطعة بـ 7 مقاعد و 05 أعضاء من باريس بالإضافة إلى انضمام ممثلين جدد وهم:

- ممثل من الوسط الاقتصادي.

- ممثل منتخب بين البلديات في (IdF) "2.

والشكلين رقم (16)، (17) يبينان ذلك :

شكل رقم (16): توزيع مقاعد مجلس الإدارة قبل 2005 شكل رقم(17): توزيع مقاعد مجلس الإدارة بعد 2005



Source :Syndicat des Transports d'Ile-de-France,op,cit ,p25

### 12-1) توجه مجلس الإدارة (النقابة) :

"يجتمع مجلس النقابة في المتوسط 08 مرات سنويا لاتخاذ القرارات السنوية وهناك 05 لجان لإعداد قرارات المجلس .

- لجنة تقديم عرض النقل (cot) commission de l'offre de transport :

مهمتها النظر في شؤون صلاحيات النقابة من خلال التنسيق والتجانس في الخدمات المنتظمة للمسافرين.

- اللجنة الاقتصادية والتسعيرية (CET) commission économique et tarifaire :

النظر في تقييمات الأسعار واعطاء نظرة شاملة لجميع الملفات المتعلقة بالميزانية.

- لجنة الاستثمارات ومتابعة عقود المخططات (CISCP) commission des investissements et du suivi du contrat des plans du :

<sup>1</sup> (ressources.humaines@stif.info), [http://www.stif.org/IMG/pdf/fpost\\_252015\\_ext\\_de\\_tsa\\_chef\\_de\\_pole\\_ts\\_78-95](http://www.stif.org/IMG/pdf/fpost_252015_ext_de_tsa_chef_de_pole_ts_78-95).

<sup>2</sup> Syndicat des Transports d'Ile-de-France,op,cit ,p25.

- النظر في مشاريع توسيع وتحديث الشبكات .
- لجنة جودة الخدمات ومخططات التنقلات الحضرية (CQSPDU) commission de la qualité :de service et du plan de déplacement urbain
- إعطاء الرأي بشأن المحاور الكبرى للسياسة بشأن جودة الخدمات ومتابعة الأشغال في إطار (PDU) .
- لجنة الديمقراطية (CEDEM) commission de la démocratisation
- إعطاء الرأي في الشؤون الخاصة بتطوير الديمقراطية في تسيير النقل العام في (IdF) .<sup>1</sup>
- 1-13) ملكية الهياكل القاعدية:**
- "الهياكل القاعدية للسكة الحديدية تعود لشبكة السكة الحديدية الفرنسية (RFF) والمتمثلة في (EPIC) لتسيير الهياكل القاعدية للسكة الحديدية الفرنسية ومؤسسة (SNCF) التي تعطي ضريبة الاستغلال .
- الهياكل القاعدية لشبكة المترو و (RER) المستغلة من طرف (RATP) ومستودعات الأتوبيس والترامواي التي تعود بصفة كلية لـ (STIF) .
- العناد المتحرك يعود إلى المستغلين مع احتمال المساعدة من أجل الاقتناء .
- تعتبر (STIF) المالكة لمختلف المحلات التي تضم مختلف العقارات و 05 محلات.
- SNCF: محتكرة لخطوط شبكة السكة الحديدية الوطنية.<sup>2</sup>
- 1-14) أهم السياسات الجديدة للتنمية لجميع أنماط النقل :**
- مواقف للسيارات: 110000 مكان لوقوف السيارات بالقرب من محطات السكة الحديدية والخريطة رقم (19) توضح ذلك.
- أنظمة الإعلام بالوقت الحقيقي (مترو، حافلات بـ 52 خط و 2500 موقف) .
- كما توفر STIF سهولة الوصول إلى شبكة النقل العام من خلال الاستثمار في المرافق الملائمة من خلال:
- ✓ سهولة الصعود الى الحافلة من خلال وجودها على أرضية مسطحة، مصاعد في المحطات، كما توضحه الصورة رقم (55) palettes من أجل الوصول إلى المركبات، SASS لمراقبة المحطات .
- ✓ تضع (STIF) 08 أماكن للحجز والنقل للأشخاص ذوي الإعاقات.
- موقع انترنت شغال 24/24 [www.infomobi.com](http://www.infomobi.com) يقدم معلومات دقيقة دورية بالإضافة للشاشات الإلكترونية<sup>3</sup> ، كما توضحه الصورة رقم (56).

<sup>1</sup> Syndicat des Transports d'Ile-de-France,op,cit ,p26.

<sup>2</sup> Syndicat des Transports d'Ile-de-France,op,cit ,p27.

<sup>3</sup> Syndicat des Transports d'Ile-de-France,op,cit ,p 76 - 80.



صورة رقم (55): سهولة الصعود إلى الحافلة

صورة رقم (56): شاشة إلكترونية



- 2) الحراك المستدام في الحوض الباريسي:** "يعتبر النقل المسؤول بنسبة الربع في انبعاث الغازات الدفيئة، غازات من شأنها تغيير الجو، و تلويث الهواء (كأجزاء الفحم الحجري، ديوكسيد الآزوت ... الخ) التي تؤثر على الصحة وانخفاض مخزون الطاقة، إذ يجب علينا التقليل من استعمال المحروقات وخاصة في مجال الحراك .
- هذه الاشكالية توجد بقوة في إقليم الحوض الباريسي بالنظر إلى المفهوم الحضري والكثافة السكانية، وذلك بالتزود بـإحتياجات الحركية لحماية القدرة الشرائية. وتحديد التأثيرات على الصحة والمحيط، والتقليل من قيمة التنقلات لمختلف الفاعلين في إقليم الحوض الباريسي .
  - هذه الانطلاقة المتعلقة بالحراك المستدام تترجم في المخطط التوجيهي لإقليم الحوض الباريسي (SDRIF)
  - هذا المخطط أنشئ بأمر من مجلس الدولة في 27 ديسمبر 2013، طبق على الإقليم وبعلاقة قوية مابين مخطط التنقلات الحضرية والتنمية الحضرية والنقل، وفي إطار استمرار هذه الوثيقة التخطيطية أنشئ (PDUIF) لإقليم الحوض الباريسي وصادق عليه في جوان 2014 في إطار سياسة التنقلات للأشخاص والاملاك في الإقليم، تمحورت حول 9 تحديات و 34 حركة تغطي الإشكاليات المطروحة، لتنقلات الأشخاص والسلع، وتعتبر هذه الأهداف لأفاق 2020 ( من أجل تقليص 2 بالمائة من نمط النقل الفردي علماً أنّ التطور الاجمالي للتنقلات سيصل إلى 7 بالمائة) لصالح النمط الفردي أو النمط النشط (دراجة هوائية، المشي على الأقدام) باتجاه الحكم الراشد والحركية والمنطق الحضري .
  - من جهة أخرى تطرح السلطات مشروع القانون المتعلق بانتقال الطاقة للتنمية الخضراء، و ذلك بالتقليل من الغازات الدفيئة بنسبة 40 % في أفق 2030 وفي إطار الحراك المستدام .
  - وللجواب على هذه الرهانات الكبرى المتعلقة بالحراك المستدام والمرتبطة بالانتقال الطاقوي التي تتموضع في الحراك والمبادرات المطبقة في الإقليم والتي يمكن ازديادها بشرط أن تكون ملائمة معيشياً، سواء عامة أو خاصة أو مؤسسات أو مواطنين.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> La mobilité durable en Île-de-France : processus actifs et action concrètes, revue en commun entre (syndicat des transport d'Île-de-France, ADEME 'Île-de-France, région 'Ile-de-France, institut d'aménagement et d'urbanisme 'Ile-de-France, direction régionale et interdépartementale de

**1-2) المخطط التوجيهي لإقليم الحوض الباريسي (SDRIF)**

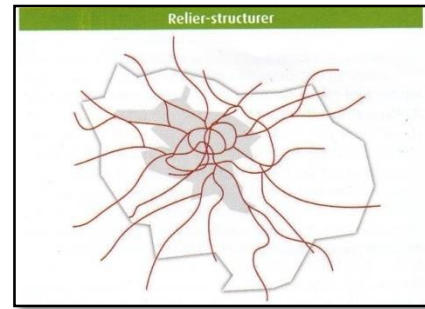
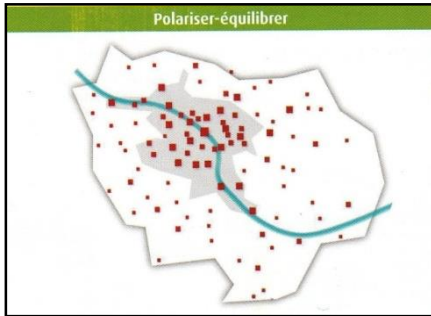
"المشروع الذي جاء في هذا المخطط لآفاق 2030 يدفع لاحترام موارد الاقليم، هذه النظرة الاستراتيجية لإقليم الحوض الباريسي لآفاق 2030 لها ثلاث محاور

- 1) ربط وهيكلة شبكة النقل الجماعي من أجل سيولة أحسن، كما يبينه الشكل رقم (16).
- 2) الاستقطاب والتوازن لأحواض الحياة المتعددة الوظائف من أجل استقطاب إقليمي والشكل رقم (17) يبين ذلك.

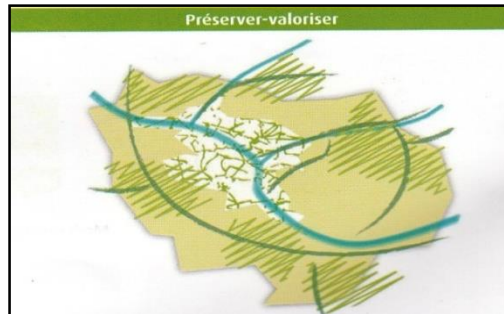
3) المحافظة وتثمين الاستهلاك المجالي الطبيعي التي تحدد الاستمرارية الايكولوجية والتي يجب أن تحفظ للأجيال القادمة<sup>1</sup>، كما يبينه الشكل رقم (18).

شكل رقم (16): ربط وهيكلة شبكة النقل الجماعي

شكل رقم (17): التوازن لأحواض الحياة



شكل رقم (18) : المحافظة على الإقليم وتثمينه



Source :La mobilité durable en Île-de-France : processus actifs et action concrètes, p02

**2-2) مخطط التنقلات الحضري لإقليم الحوض الباريسي (PDUIF)**

"هو انطلاقة لتحديات الحركية المستدامة حيث التوازن المستدام لاحتياجات الحراك للأشخاص والأماكن والسلع، ومن جهة أخرى حماية المحيط والصحة وأيضا الحفاظ على نمط الحياة .

l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France, direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France), novembre 2014,p 01.

<sup>1</sup> La mobilité durable en Île-de-France : processus actifs et action concrètes, p02.

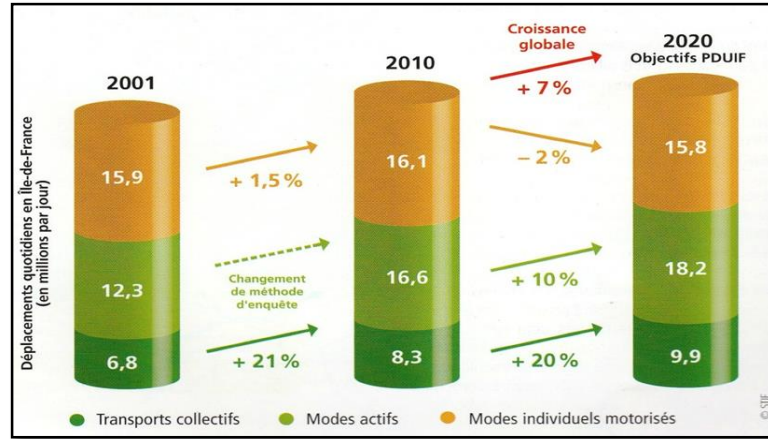
- هذه التوجهات تضع فترة من (2010 - 2020) في واجهة التطلعات للرقى باستعمال أنماط الحراك باتجاه حراك أكثر استدامة سترجم في مفهوم التنمية الشاملة بـ 7 بالمائة من فترة (2010-2020) وهي مبينة في الشكل رقم (19) :

- تنمية بـ 20% للتقلات بوسائل النقل الجماعية.

- تنمية بـ 10% للتقلات بالأنماط النشطة (دراجة، مشي على الأقدام )

- التقليل بنسبة 2 % للتقلات بالسيارات والدراجات النارية.<sup>1</sup>

شكل رقم (19) : تطور التقلات حسب وسيلة التنقل ( 2001 - 2020).



Source :La mobilité durable en Île-de-France : processus actifs et action concrètes, p03.

### 3-2) التخطيط نحو مشاريع الحراك المستدام:

- "تقدم باريس الكبرى في النقل شبكة نقل جماعية حديثة وواسعة بأخذ أهداف المحيط والحركية، ويجب أن تكون سعة النقل الجماعي تلبى الاحتياجات المتنامية، في قلب المدن الكبرى وفي أحواض الحياة لتكون أكثر استقطابا وتقدم خدمة نوعية، مدينة باريس الكبرى الجديدة، تضع عمليات مخطط النقل في إقليم الحوض الباريسي ومشروع المترو الأتوماتيكي من الأولويات.

- تحديث وتوسيع الشبكة حسب المخططات الموضوعية من طرف الدولة، الإقليم المعني، الدائرة المعنية ونقابة (STIF)، مثال على ذلك توسعة (RER) في الغرب وتحسينه وتحديثه وبرمجة أفضل للخطوط .

- تحسين الالتقاءات التماسية ما بين الترامواي والقطار والمترو.

- إنشاء خطوط جديدة للمترو الأتوماتيكي أين يمكن القول باريس الكبرى السريعة، ولقد انطلقت الأشغال في 2014 لبدأ العمل الفعلي لهذه الخطوط ما بين 2020 و 2030 حيث تحتوي على 200 كلم من خطوط المترو و 72 محطة جديدة<sup>2</sup>.

### 4-2) المخطط الجهوي لحراك مستدام: (PRMD)

<sup>1</sup> La mobilité durable en Île-de-France : processus actifs et action concrètes, p03.

<sup>2</sup> La mobilité durable en Île-de-France : processus actifs et action concrètes, p05.

"الاقليم الشرقي يضم عناصر أساسية لحراك الحوض الباريسي وهذا راجع للقوانين المصادق عليها من طرف (PDUIF) والمتشعبة بالأعمال والتقييمات. مضمون (PDUIF) يتجه للتوافق مع الرهانات وأهدافها التي تسمح بأخذ المشاريع وتوزيعها على مجموع الشركاء، وتأخذ البلدية على عاتقها هذه المهمة. وتنظيم الإقليم يكون من أجل تحديث الاعمال السريعة لتهيئة المخطط الإقليمي لحركة مستدامة. المخطط الجهوي لحراك مستدام: وهي أداة تضع عمل الاستراتيجية لإقليم الحوض الباريسي لتحسين الحراك اليومي لقاطني الإقليم، وذلك بتجديد التفكير في حركية قاطني الإقليم لآفاق 2020 وتحسين الاطار المعيشي لهم. هذا المخطط يسمح بتدخلات في الإقليم في ميدان النقل وتسهيل التناسق مع المخططات الأخرى. ويعتبر هذا المخطط ذا أهمية كبيرة وذلك لتوافقه مع المخططات الأخرى ومع مختلف الشركاء (الحكومة، المقاطعات، الجمعيات .....)

ولهذا المخطط برنامج يتمثل في 13 سياسة للتسيير في إقليم النقل والحركية صودق عليه في 19-06-2015 وهي كالآتي:

- توزيع متعدد الأنماط للطرق المستعملة للنقل الجماعي مثال (الطريق السيار)
- سياسة استعمال الدراجة (بناء شبكة إقليمية وتنميتها)، صورة رقم (57) .
- قطب كبير منسجم ومتوافق للنقل.
- سياسة الاقتصاد في الحركية (مخطط التنقلات).
- سياسة الحركية الإقليمية، اختيار المخططات المحلية للتنقلات (PLD) المتوافقة إقليميا.
- امتصاص الضجيج عن طريق وضع مساحات خضراء محيطية للطرق .
- التهيئة والتسيير المستدام للطرق .
- تسيير نقل الشحن والحمولات.
- التجديد والابتكار لحركية النقل الموجهة.
- وضع المخطط التوجيهي لإقليم الحوض الباريسي مع توجهات شبكة النقل بالسكة الحديدية .
- وضع دستور لتهيئة النقل حول هياكل النقل الجماعية .
- إدماج النمط الجديد للسيارات الحضرية (السيارات الكهربائية، البيوغاز.....)<sup>1</sup>، كما هو مبين في الصورة رقم (58).

<sup>1</sup> La mobilité durable en Île-de-France : processus actifs et action concrètes, p06.

صورة رقم (57) :إستعمال الدراجات حسب مساراتها صورة رقم (58) : توفير السيارات صديقة البيئة



Source :La mobilité durable en Île-de-France : processus actifs et action concrètes, p06,07.

### 3) الشراكة ما بين السلطات المنظمة للنقل:

" قانون رقم 1208 - 2000 المؤرخ في 13 ديسمبر 2000 م المتعلق بالتضامن والتجديد الحضري (قانون SRU) والذي يعرض للسلطات المنظمة (AOT) سواء كانت حضرية أو غير حضرية في إمكانية الدخول في النقابة المختلطة للنقل، قبل أخذ مختلف الشبكات الموجودة التكميلية، وهي أيضا أكثر قدرة على المنافسة وأكثر جذبا للمستعملين والمستغليين .

- هذا القياس يترجم المقياس التوجيهي للنقل الداخلي منذ 1982 (حسب المادة 1-30 من قانون LOTI المعدل ) و ثم إدماج قانون النقل ( المادة 10- 1231 وما يأتي وراءها) والتي تلبي الاحتياجات الجديدة للتنقلات التي ظهرت من خلال التطور في أنماط الحياة في السنوات الأخيرة، وفيما يخص تنمية التجمعات والضواحي، واحتياجات التنقل تعطي أولوية لحدود المؤسسات التابعة (AOTU) فقط مما أتاح عروضاً مختلفة لـ(AOT).

- إنشاء وسيلة جديدة للحكومة تسمح بالتنسيق ما بين(AOT) وتقديمها كرهان كبير للاستجابة لمتطلبات الحراك على كامل الإقليم المعني. هذه النقابة المختلطة للنقل تعتبر أيضا النقابة المختلطة (SRU) التي تعتبر مكملة للنصوص الموجودة ولها إمكانيات التنسيق، وهي أيضا تسمح بتحسين العرض والتنوع لحلول النقل العمومي المقترحة من طرف المستعملين.

- هذه النصوص الجديدة هي وسيلة للتنسيق مع(AOT) .

- النقابة المختلطة(SRU) في تطور شينا فشيئا على التراب الوطني الفرنسي، حسب أعداد السلطات المنظمة والتي تطرح أسئلة فيما يخص المنفعة من إدخال هذا النمط من النقابة ومنهجية إنشائه، وكيفية إقناع (AOT) من خلال مؤهلاته حسب عدة معايير مختلفة دون التقسيم الدائم للأهداف المشتركة وتحسين عرضها بالاشتراك في الهيكلة وكيفية التجانس والتطابق ل هيكلة جديدة مع أخرى موجودة.

- التقرير الحالي يقدم أولا الإطار القانوني للنقابة المختلطة (SRU) وتطوراتها، وخاصة إصلاح الجماعات الإقليمية (2010). ويقدم أيضا 12 نقابة مختلطة (موجودة منذ 2002 ) وهي الفترة التي تم فيها إنهاء

الإحصاء، وأيضاً أخذ التعديلات في إطار الدراسة لدى النقابة AOT وأعضائها. وأخيراً وضع الميكانيزمات لإنشاء عمل النقابة المختلطة (SRU) ومن ناحية أخرى تحليل الميكانيزمات المقربة من (AOT) للمشاريع والأهداف الموزعة، وأيضاً دراسة أنماط الحوكمة والعمل على إنشاء النقابة ونتائج المستغلين وسياسة النقل ووضع كل المؤهلات والوسائل حول AOT<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup>Certu ,centre d'étude sur les réseaux ,les transport l'urbanisme et les construction publiques ,la coopération entre autorités organisatrices de transports (les syndicat mixtes SRU ),décembre 2013,p 04.

## خلاصة :

لقد حاولنا في هذا المبحث التعرف على السلطة المنظمة لنموذج (STIF) في الحوض الباريسي من خلال تعريفه وتقسيمه الإداري وترسانة شبكة نقله وطريقة استغلاله لهذه الشبكة من طرف متعاملين عموميين وخواص وهم (RATP , SNCF, OPTIL) بالإضافة لمجلس إدارته ومختلف مهامه الأساسية ودوره الفعال في محيط إقليمه لتنمية السياسات الجديدة لجميع أنماط النقل، بالإضافة لكل هذا تمّ التطرق إلى رهانات الحراك المستدام في الحوض الباريسي من خلال أهم المشاريع والمخططات للنقل الجماعي بـ الحوض الباريسي ابتداءً بالانطلاقة التي ترجمت بالمخطط التوجيهي للحوض الباريسي (SDRIF) الذي أنشئ في 27 ديسمبر 2013 ومخطط (PDUIF) الذي يهدف إلى إعطاء توازن مستدام لحركية السلع والأشخاص من جهة ومن جهة أخرى حماية المحيط والصحة والحفاظ على نمط الحياة حاضرا ومستقبلا، ومخطط (PRMD) الذي جاء بـ 13 سياسة لتسيير إقليم النقل والحراك لتنظيم الإقليم وتحديثه وتسهيل التناسق مع المخططات الأخرى.

- وفي الأخير تمّ توسيع النطاق لإقليم فرنسا ككل من أجل معرفة أهم الأدوات المستعملة من طرف السلطات والحكومة لتسيير النقل الحديث أو ما يعرف بالشراكة ما بين السلطات المنظمة للنقل والنقابة (SM SRU) حسب قانون رقم 1208-2000 المؤرخ في 13 ديسمبر 2000 م من أجل قدرة أكثر على المنافسة وأكثر جذبا للمستعملين والمستغلين، وللاستجابة لمتطلبات الحراك على كامل محيط الإقليم وتحسين العرض والتنوعية لحلول النقل العمومي واعطاء نمط نقل منفتح.
- ويعتبر التطرق لهذا المبحث من أجل الإستفادة والتعرف والإحاطة بأهم التجارب والخبرات الأجنبية في هذا المجال ومختلف المخططات المعمول بها، للتوصل إلى أهم ماتقدمت به البحوث والمخططات والقوانين والقرارات المعمول بها في مجال تنظيم وتسيير النقل الجماعي، ومحاولة إسقاط إيجابياتها على مدينة قسنطينة حسب إختصاصاتها وتوجهاتها .

**المبحث الثالث: التجسيد المحلي للسلطة المنظمة للنقل الحضري بالعاصمة.****مقدمة:**

تنفيذا لتوجيهات و الإرشادات والقرارات الصادرة من قبل وزارة النقل، ووفقا للنصوص القانونية، ثم إنشاء السلطة المنظمة للنقل الحضري بالعاصمة، للحاجة الكبيرة لمثل هذه المؤسسات لإعطاء أبعاد أخرى لطرق التحكم في التسيير و التنظيم. ويشمل اختصاص السلطة حدود المحيط الحضري لولاية الجزائر و التي تضم 57 بلدية، ولها تعامل مباشر مع مختلف الفاعلين في النقل الجماعي من مؤسسات خاصة أو عامة أو أفراد لمختلف أنماط النقل ( النقل على الطرقات، الترامواي، المترو، التلفريك)، وسنتطرق في هذا المبحث لدراسة شاملة للسلطة المنظمة للنقل الحضري في العاصمة، وأهم دوافع وحيثيات إنشائها وسبب تأخر تجسيد السلطة المنظمة في مدينة قسنطينة.



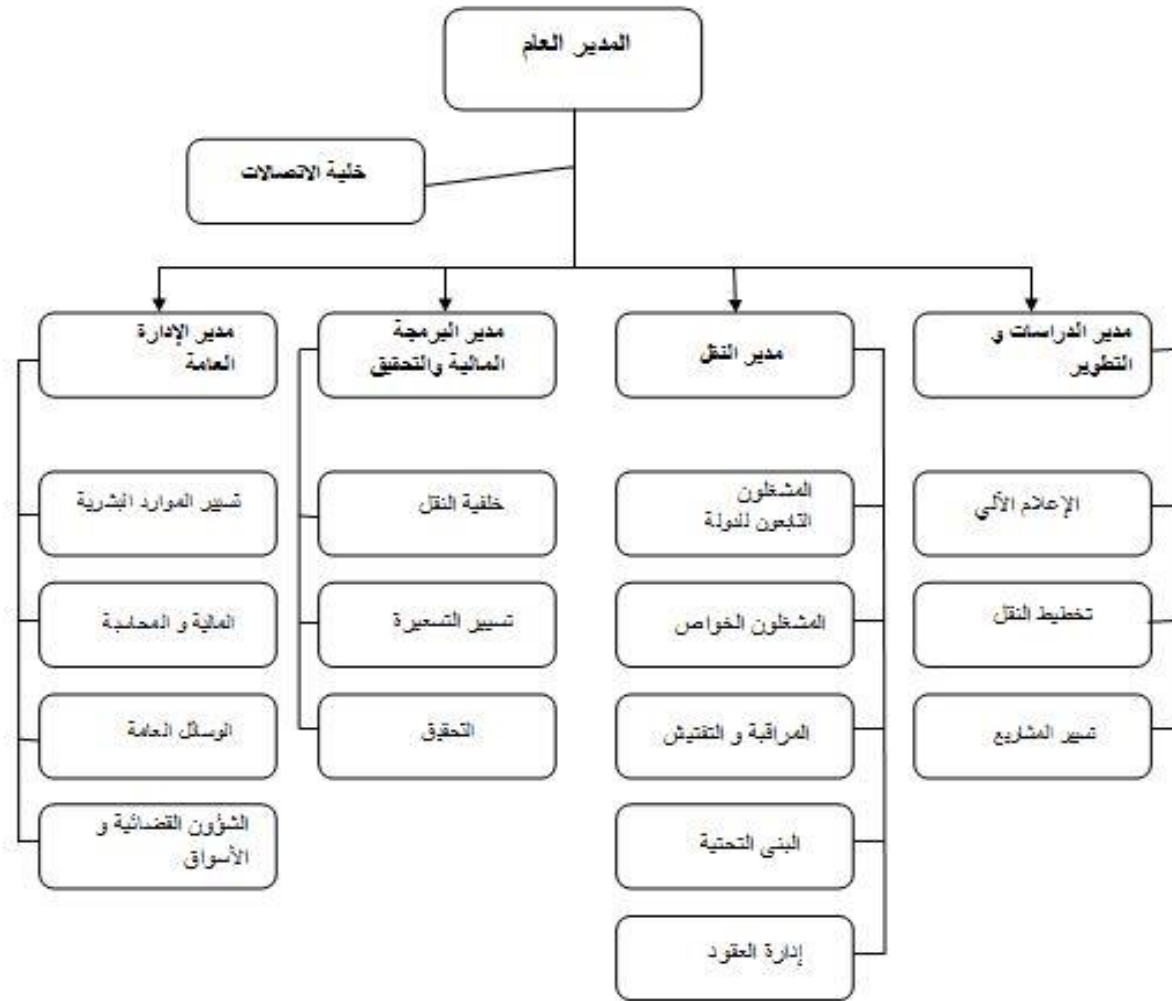
**(1) أهم دوافع وحيثيات إنشاء سلطة تنظيمية:**

- السلطة لها نهج إستراتيجي لحل المشاكل .
- تضمن التخطيط للنقل الحضري ( مخطط النقل الحضري ومخطط المرور)، إجراء تحقیقات للحراك داخل المحيط الحضري وتحديد عرض النقل.
- تضمن التنظيم و التقنين للنقل الجماعي في حدود منطقة تدخلها.
- ضمان التنسيق و التكامل بين مختلف أنماط النقل الجماعي الحضري.
- إن مجلس إدارة مديريات النقل الولائية تفتقر إلى خارطة طريق، و أن التنظيم الحالي للمديريات لا يسمح بمراقبة العدد الهائل من المتعاملين ونقص الوسائل الضرورية لمراقبة نشاطهم ومتابعتهم ميدانيا خاصة مع عدم وجود مقر إجتماعي لهم، فيجب تقويم القطاع.
- النقص في الإمكانيات المالية لتوسيع الإستثمار أو التجديد للخواص، عكس الإمكانيات الهائلة للدولة في الإستثمار، مما يستدعي إدخالهم تحت وصاية السلطة كمتعاملين يخضعون إلى دفتر شروط .
- التداخل بين مختلف المؤسسات و الهيئات في الصلاحيات الذي ينتج عليه غياب الإستقرار المؤسساتي وفوضى على مستوى التنظيم و التسيير و التهيئة و المشاريع، عكس السلطة المنظمة التي تؤخذ قرارات مدروسة في إطار الحكم الراشد على مختلف المجالات سواء في طرق التسيير أو إنجاز المنشآت و الهياكل .
- وضع تنظيم يسمح بسهولة الوصول إلى وسائل النقل الجماعي ( النوعية، التكلفة، المعايير، السلامة...الخ) .
- مراقبة هياكل الاستقبال وتوجيه المسافرين داخل محيط تدخلها ( محطات نقل المسافرين، المحطات الحضرية، محطات السكة الحديدية، محطات المترو و الترامواي، محطات النقل بالكابل).
- ضمان تسيير وتنمية النقل الجماعي في إطار الخدمات العمومية .
- إدماج التسعيرة بالأخذ بعين الاعتبار التكامل بين مختلف الأنماط.
- تعمل على إنجاز تحقیقات حول الحراك داخل محيط النقل الحضري، والعرض المتوفر للنقل.
- تعريف خطوط وشبكات النقل العمومي، والشروط العامة لاستغلال خطوط النقل الجماعي.
- تسيير الوحدة التسعيرية .
- تطوير وسائل النقل العام.

**(2) السلطة المنظمة للنقل الحضري بالعاصمة: Autorité Organisatrice Des Transport****Urbains D'Alger AOTU.A**

"لقد تم تصويب أول مدير عام لها في ديسمبر 2014، واندمجت رسميا في العمل سنة 2015، ولقد تم تعيين حدود عملها في المجال الحضري للعاصمة و المتمثل في 57 بلدية، ويقدر رأس مال المؤسسة

بـ 148 000 000 دج لسنة 2016، ويعد موظفين وصل إلى 50 موظف، تعتبر منشأة عمومية ذات طابع تجاري وصناعي. والمخطط التالي يبين طرق التقسيم الداخلي للمنشأة<sup>1</sup>.  
مخطط رقم (08): التقسيم الداخلي للسلطة المنظمة للنقل الحضري.



المصدر : السلطة المنظمة للنقل الحضري بالعاصمة 2017.

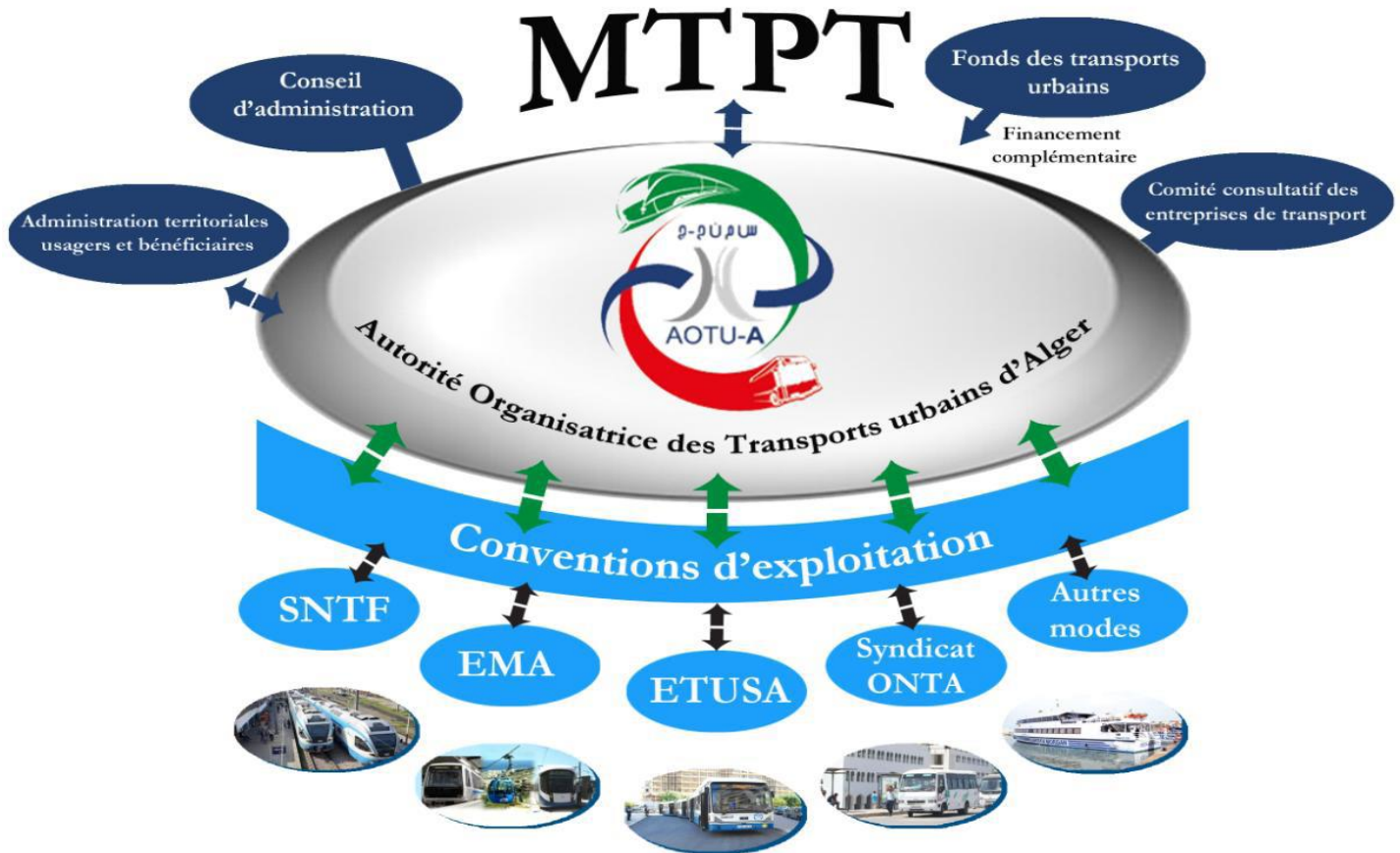
<sup>1</sup> السلطة المنظمة للنقل الحضري بالعاصمة 2017.

(3) الهرم التسلسلي لطريقة تسير السلطة : وهي مبينة في الشكل الآتي.  
شكل رقم (20): الهرم التسلسلي لطرق تسير السلطة



المصدر : السلطة المنظمة للنقل الحضري بالعاصمة 2017.

(4) الشراكة مع مختلف الفاعلين: وهي مبينة في الشكل التالي:  
شكل رقم (21): الشراكة مع مختلف الفاعلين



المصدر : السلطة المنظمة للنقل الحضري بالعاصمة 2017.

## 5) الأعمال المنجزة منذ إنشاء السلطة التنظيمية للنقل الحضري:

- لقد قامت السلطة التنظيمية و بالتعاون مع شركائها بجملة من الإجراءات مذكر منها :
- "إطلاق شراكة لنظام التذاكر بالتنسيق مع مختلف المؤسسات ( مؤسسة مترو الجزائر، ETUSA، RATP الجزائر، وتبقى شركتي ETAC و SNTF قيد التفاوض والدراسة، ويعرف أيضا هذا النظام بنظام « REFOCO » لتقليص التذاكر.
  - إطلاق اشتراك شهري موحد الذي يسمح للمتقنين بتذكرة واحدة لمختلف أنماط النقل الموجودة.
  - الانتهاء من الدراسة لإعادة هيكلة شبكة النقل الحضري بالعاصمة بالتعاون مع مؤسسة ETUSA ، و المتمثلة في إجراء تحقيقات حول أماكن الانطلاق و التوجهات و أماكن صعود ونزول المتقنين في أبريل 2016.
  - إطلاق دراسة جدوى للإقتراحات الأولية بالتعاون مع مؤسسة ETUSA لسنة 2017 و التي تخص جانب النقل فيها.
  - مشروع تحديث مخطط التنقلات الحضرية للتجمع العاصمي لآفاق 2029.
  - تسجيل السلطة المنظمة للنقل الحضري في المشروع البيئي «PRCDE» لتعزيز إمكانياتها في المحافظة على البيئة في إطار التعاون التقني البلجيكي «CIB»<sup>1</sup>
- ومن المهام الأساسية أيضا التي تقوم بها السلطة المنظمة للنقل الحضري بالعاصمة و المتمثلة في الشكل الآتي:

شكل رقم (22) : المهام الأساسية لسلطة النقل الحضري للعاصمة.



المصدر : السلطة المنظمة للنقل الحضري بالعاصمة 2017.

<sup>1</sup> السلطة المنظمة للنقل الحضري بالعاصمة 2017.

**(6) المساعدة التقنية الأوروبية لخدمة السلطة المنظمة للنقل الحضري:**

"في إطار برنامج المساعدة للإتحاد الأوروبي ووزارة النقل ثم وضع:

- خبير في النقل لمساعدة السلطة المنظمة للنقل كمشروع قيادي وتجريبي في سنة 2016.
  - خبير للأنشطة المعلوماتية سنة 2016.
  - خبير للتأهيل المهني وإعادة تنظيم النقل البري للقطاع الخاص سنة 2016.
- وقد استكملت المرحلة الأولى في جمع المعطيات و التوجيه، في انتظار بعثات جديدة لتدعيم الإطار الفني و التقني للسلطة من طرف الإتحاد الأوروبي، وذلك من أجل الاستفادة من الخبرات الأوروبية في هذا المجال<sup>1</sup>.

**(7) آفاق السلطة المنظمة للنقل الحضري:**

- "امتلاك التجهيزات و البرمجيات اللازمة لتشغيل مختلف العمليات و الأقطاب.
- توحيد الاشتراكات الشهرية بين جميع أنماط النقل.
- إعادة هيكلة شبكة النقل الحضري في محيط الجزائر العاصمة.
- وضع نظام معلومات.
- وضع مخططات لمختلف شبكات وسائط النقل.
- وضع اتفاقيات جماعية بين مختلف المشغلين<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> السلطة المنظمة للنقل الحضري بالعاصمة 2017.

<sup>2</sup> السلطة المنظمة للنقل الحضري بالعاصمة 2017.

**خلاصة:**

رغم إنشاء السلطة المنظمة للنقل الحضري إلا أنها لم تؤدي الدور المرتقب منها، و إنما تعتبر فقط كمتابعة لمختلف المشاريع، وأهم إنجازاتها الاتفاق على نظام التسعيرة مع مختلف الشركاء، وإنشاء مخططات التنقلات الحضرية لآفاق 2029، حيث لم تدخل بعد في قلب عمل السلطة كما ينص عليه القانون، لأنها في الأصل منشأة عمومية ذات طابع تجاري وصناعي وليست إدارية فقط. "وفي انتظار تعميمها و تفعيلها على باقي ولايات الوطن، وحسب ما جاء على لسان وزير الأشغال العمومية و النقل بوجمعة طلاي في ندوة دولية حول النقل العام سنة 2016، سيتم تعميمها على باقي ولايات الوطن"<sup>1</sup>. لذا تعتبر السلطة المنظمة حديثة العهد في إنتظار نتائج وتجارب العاصمة ثم تعميمها على باقي أرجاء الوطن وخاصة الولايات الكبرى مثل قسنطينة التي تعد بأمس الحاجة للسلطة المنظمة للنقل الحضري.

## خاتمة الفصل:

من خلال هذا الفصل استنتجنا مايلي :

الدور الكبير والحاجة الماسة والضرورية للسلطة المنظمة للنقل الحضري التي يمكن أن تأديها، وذلك لأهميتها على المستوى المحلي والإقليمي، من خلال طرق التسيير والتنظيم والمراقبة والاستغلال الخاصة بها وأهم امتيازاتها في إطار قانوني بحث، والتي يمكن تفعيلها في مدينة قسنطينة والقضاء على أهم الإختلالات والفوضى في التسيير والتنظيم في قطاع النقل الجماعي، و عدم التجانس بين مختلف الإدارات والهيئات التي تخدم النقل والحراك للمدينة. وفي إنتظار نتائج وتجارب العاصمة ثم سيتم تعميمها على باقي أرجاء الوطن.

أهمية الاستفادة من التجارب والخبرات الأجنبية في هذا المجال ومختلف المخططات المعمول بها في مجال النقل و الحراك، حيث قمنا بدراسة لنموذج السُّلطة المنظمة (STIF) في إقليم الحوض الباريسي و أهم سياساته وإعطاء أمثلة من خلال القوانين الخاصّة به وشبكته وطرق استغلاله وانسجامة مع المخططات الأخرى الخاصّة بالنقل، ثم قمنا بتوسيع النُّطاق لإقليم فرنسا ككلّ لإعطاء نماذج أخرى بالشراكة ما بين السُّلطات المنظمة للنقل والنّقابة (SM SRU)، ويعتبر الهدف من هذه الدراسة هو إسقاط إيجابيات النماذج الناجحة الأوروبية على مدينة قسنطينة حسب إختصاصاتها وتوجهاتها، من أجل مساهمة عالمية في قطاع النقل و الحراك.

## الفصل الثاني: تحقيقات ميدانية (مشاكل ، حلول وآفاق)



## مقدمة:

يهدف الوصول إلى ترقية وتحسين نوعية الخدمة بالنقل الجماعي الحضري وما بين المدن وما بين الولايات بوسائل النقل الجماعي (الحافلات، سيارات الأجرة)، يجب علينا تشخيص وتحليل وتسليط الضوء على المشاكل والنقائص التي يعاني منها القطاع، والتي تقودنا إلى نقاط الضعف التي تعيب نظام النقل، لتقديم بدائل واقتراحات مساهمة للتطلعات الحالية والمستقبلية لمدينة قسنطينة، ولتحقيق ذلك لابد من التطرق للنقاط التالية:

- دراسة المشاكل المطروحة لقطاع النقل الجماعي الحضري بالإضافة إلى النقل لما بين المدن والولايات لأن لها علاقة مباشرة بالنقل الجماعي الحضري، وبمختلف وسائل النقل الجماعي ( حافلات، سيارات الأجرة) للمتقلين والسائقين.
- وضع اقتراحات تتماشى مع التطلعات المستقبلية للنقل الجماعي الحضري ما بين المدن وما بين الولايات، ولمختلف وسائل النقل الجماعية.

**المبحث الأول : المشاكل التي تواجه مستعملي وموظفي هذا القطاع .****تمهيد:**

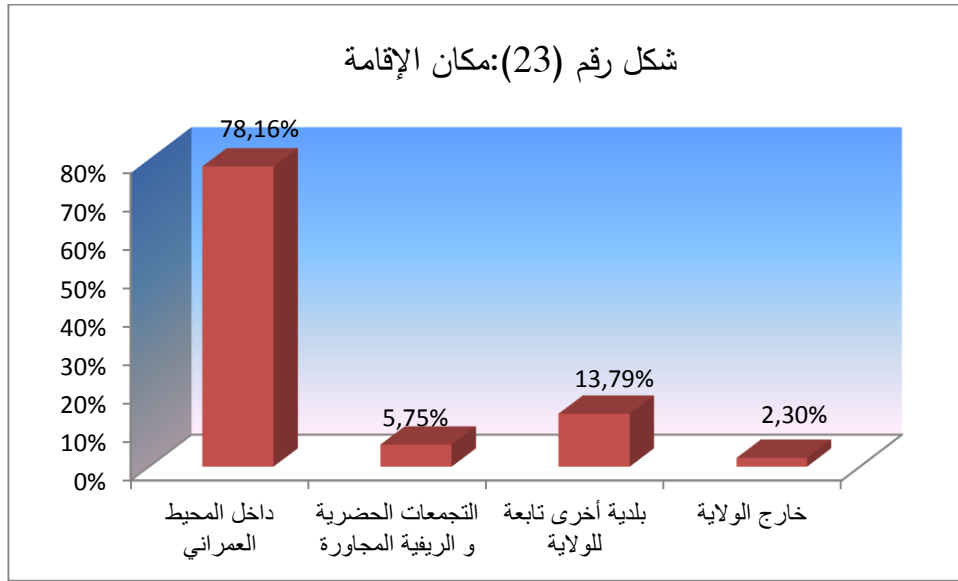
بما أن العنصر البشري هو المحرك الرئيسي للحراك داخل أو خارج المدينة لذا يجب علينا تحديد مختلف توجهاته اليومية وأسباب ووسائل تنقله وأي عنصر آخر يدخل في عملية النقل والحراك. وللوصول إلى هذه المعلومات قمنا بعمل ميداني والمتمثل في توزيع استمارة على المتقنين أولاً ثم سائقي الحافلات والقاطنين وسيارات الأجرة لمختلف المستويات والخطوط والمحطات وذلك للحصول على أجوبة دقيقة و شاملة؛ مثل وسائل النقل الجماعي بالحافلات وسيارات الأجرة والسيارات غير المرخصة التي تضمن أغلبية تنقلات المواطنين، لذلك يجب على المسؤولين والعاملين في هذا القطاع ضمان كل شروط الراحة للمتقنين، من أجل تقديم خدمة أحسن وذلك على كل المستويات وسنتطرق في هذا المبحث إلى:

- المشاكل الخاصة بمستعملي النقل الجماعي.
- المشاكل الخاصة بسائقي وسائل النقل الجماعي(الحافلات،سيارات الأجرة).

**(1) خصائص المتنقلين:**

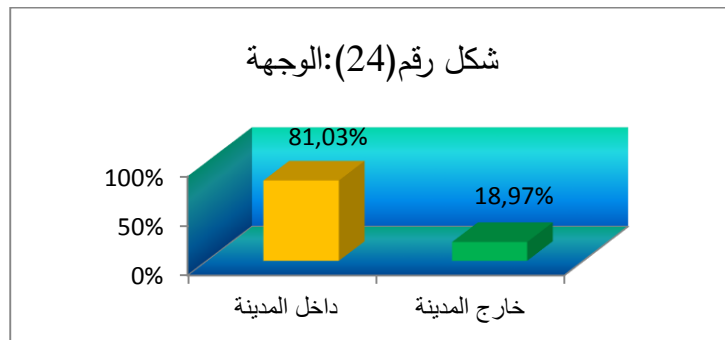
إنّ الدراسة المستخلصة من الاستمارة تساعدنا على وضع تخطيط أمثل للنقل الحضري الجماعي وتنظيمه على مستوياته الثلاث (الحضري، مابين المدن، مابين الولايات ) وبمختلف أنماط النقل وذلك من خلال دراسة التنقلات اليومية للسكان ومدى استعمالهم لشبكة النقل الجماعي .

**1-1) مقر الإقامة :** من خلال الشكل رقم(23) يتبيّن لنا أنّ أكبر نسبة للمتنقلين في شبكة النقل الحضري ومابين المدن ومابين الولايات مقيمون داخل المحيط الحضري بنسبة 78.16%، تليها نسبة 13.79% بالنسبة للمتنقلين المقيمين في بلديات أخرى تابعة للولاية، بعدها نسبة 5.75 % للتجمعات الحضرية والريفية المجاورة وفي الأخير نسبة 2.30 % للمتنقلين من خارج الولاية .



المصدر : معالجة الباحث من خلال معطيات الاستمارة.

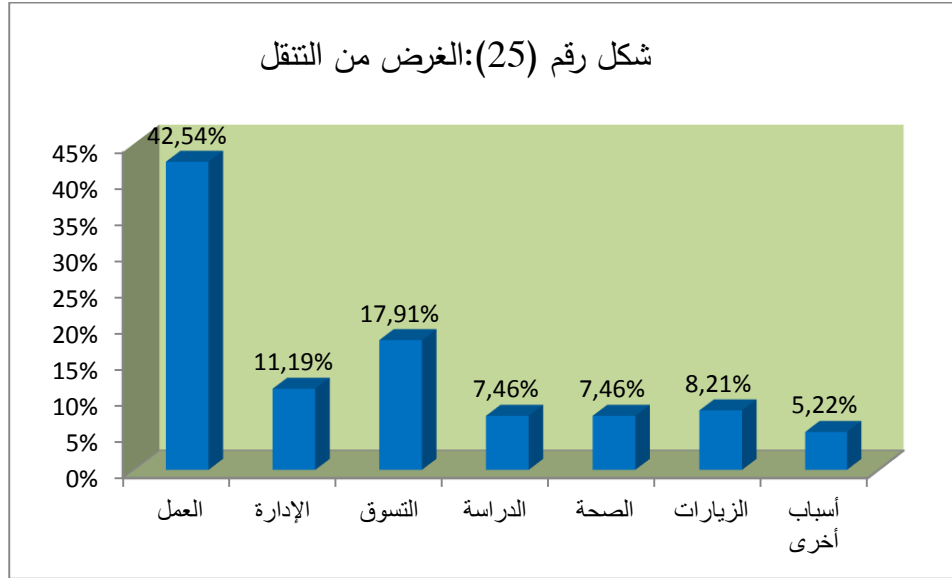
**1-2) الوجهة:** يتضح لنا من خلال الشكل رقم (24) أنّ وجهة أغلبية المتنقلين من داخل المدينة نفسها بنسبة 81.03% وهي نسبة كبيرة تتم عن الحراك الكبير داخل المدينة من جهة ومن جهة أخرى على تواجد مختلف الإدارات والمؤسسات داخل محيط المدينة.



المصدر : معالجة الباحث من خلال معطيات الاستمارة.

**1-3) الغرض من التنقل:** يتضح لنا أنّ النسبة العالية للتنقل هي لصالح المتنقلين من أجل العمل بنسبة 42.54 %، مايستلزم على نظام النقل أن يكون أكثر انتظاما والتزاما بالوقت حتى يصل العامل أو

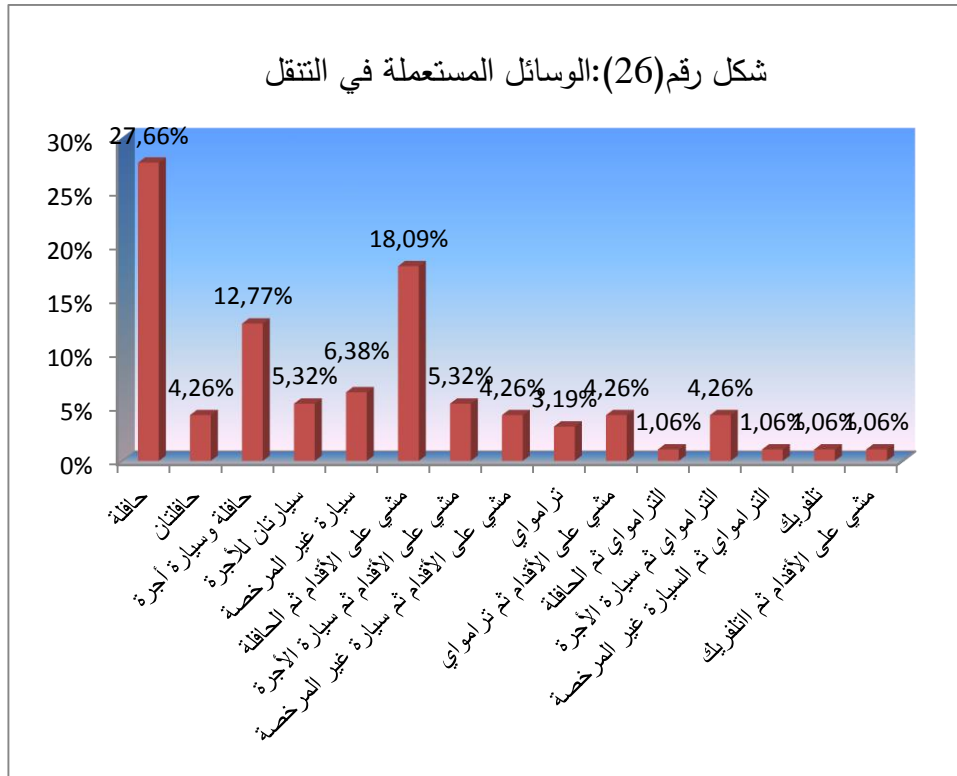
الموظف في أحسن الظروف إلى مقر عمله، ثم نسبة 17.91% لصالح التسوق وهذا يدل على نشاط التجارة ووجود أماكن للتسوق والاستقطاب الكبير لهذا المجال النشط وتأتي المرتبة الثالثة لصالح المتقنين من أجل التوجه للإدارة بنسبة 11.19%، كما نسجل النسب التالية (8.21%، 7.46%، 7.46%، 5.22%) وهي على التوالي (الزيارات، الدراسة، الصحة، أسباب أخرى) وتدل هذه النسب المتفاوتة على أن معظم سكان مدينة قسنطينة يتنقلون من أجل العمل والتسوق والإدارة بالدرجة الأولى.



المصدر: معالجة الباحث من خلال معطيات الاستمارة.

#### 1-4) الوسائل المستعملة في التنقل :

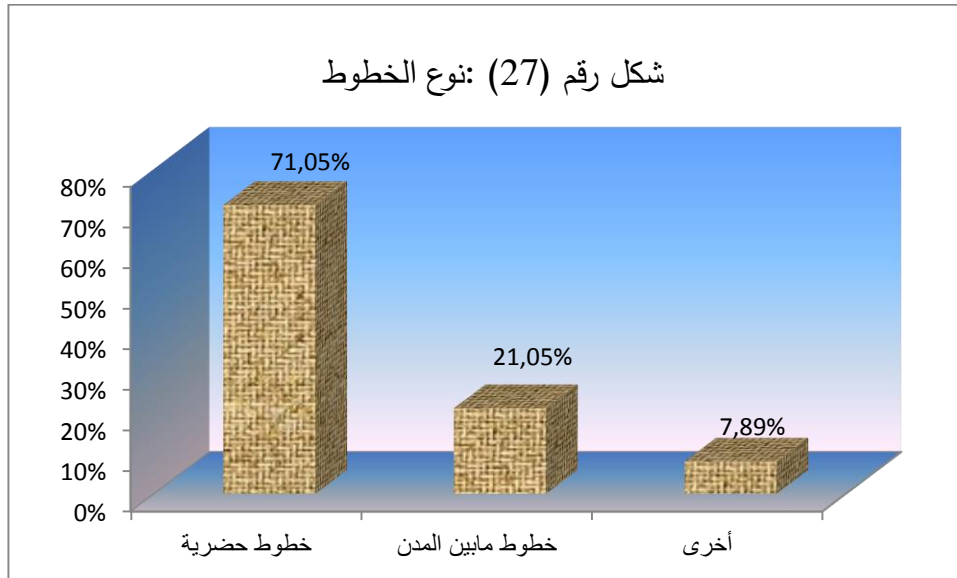
يمكننا هذا العنصر من معرفة الوسيلة الأكثر استعمالاً لدى المتقنين من أجل معرفة تطوير الأنماط اللازمة ومحاولة تحديثها، ومن خلال الشكل رقم (26) يتضح لنا أن أكبر فئة من المتقنين هي لصالح المتقنين بالحافلة بنسبة 27.66% ويليهما مباشرة فئة المشي على الأقدام ثم الحافلة بـ 18.09% وهذا يدل على أن النقل الجماعي بالحافلات له دور مهم في تنقل السكان داخل وخارج مدينة قسنطينة إذ يحتل المرتبة الأولى مقارنة بباقي الوسائل، ويأتي في المرتبة الثالثة بـ 12.77% الحافلة وسيارات الأجرة لتأتي وسائل التنقل الأخرى بالترتيب كالتالي (سيارة غير مرخصة 6.38%، سيارتان للأجرة 5.32%، مشي على الأقدام ثم سيارة الأجرة 5.32%، حافلتان 4.26% (حافلة ثم حافلة أخرى)، مشي على الأقدام ثم سيارة غير مرخصة 4.26%، مشي على الأقدام ثم ترامواي 4.26%، الترامواي ثم سيارة الأجرة 4.26%، الترامواي 3.19%، الترامواي ثم الحافلة 1.06%، الترامواي ثم السيارة غير المرخصة 1.06%، طرق أخرى للتنقل 1.06%).



المصدر : معالجة الباحث من خلال معطيات الاستمارة

### 5-1) نوع الخطوط:

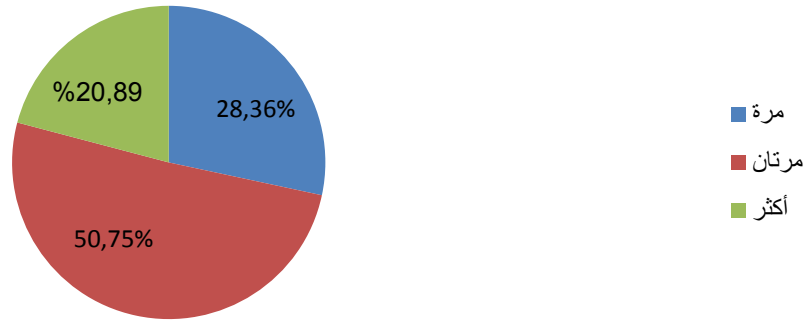
من خلال الشكل رقم (27) يتضح لنا جليا أنّ الخطوط الحضرية هي الأكثر استعمالا بنسبة 71.05%، وتليها الخطوط لما بين المدن بـ 21.05%، وتليها الخطوط لما بين المدن بـ 21.05%، ثم تأتي نسبة 7.89% لخطوط ما بين الولايات وشبه الحضرية.



المصدر : معالجة الباحث من خلال معطيات الاستمارة.

6-1) التردد على النقل : ويتمثل في درجة التنقلات اليومية والأسبوعية بالنسبة للمتقنين في جميع أنماط النقل الجماعي وعلى المستويات الثلاثة .

شكل رقم (28): عدد المرات المستعملة للتنقل يوميا و أسبوعيا



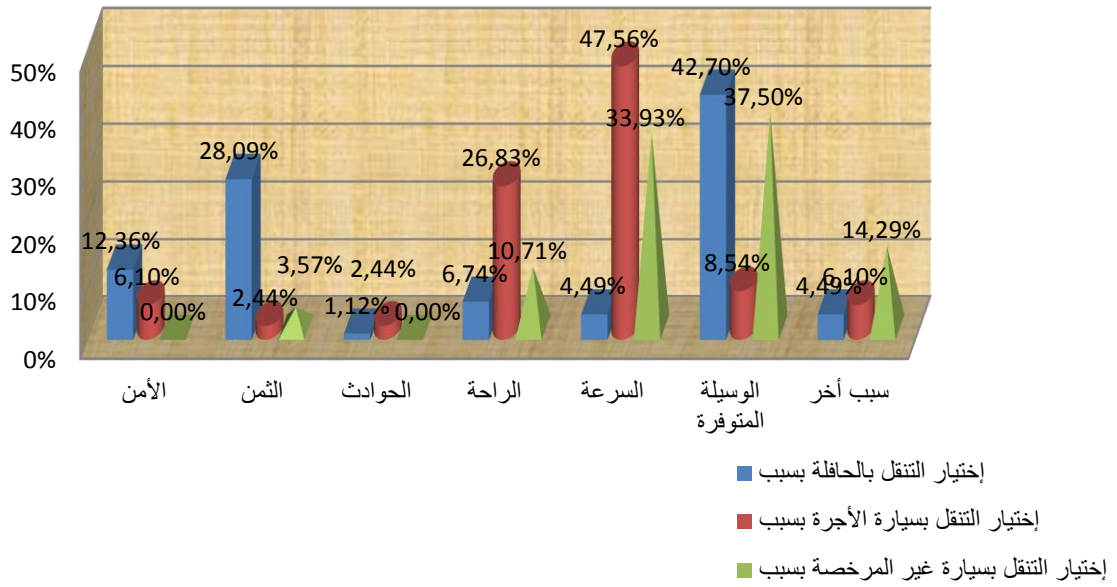
المصدر : معالجة الباحث من خلال معطيات الاستمارة.

أوضحت نتائج الاستمارة أنّ 50.75% من المتقّلين يستعملون النقل الجماعي يوميا مرتان واسبوعيا أكثر من مرتان بنسبة 2.90%، والملاحظ أنّ أغلبية المتقّلين يستعملون يوميا وسائل النقل الجماعي. (7-1) المعرفة بالناقل: من خلال الاستمارة اتضح لنا أن النسبة الكبيرة من المتقّلين ليس لها علاقة بالناقل والمتمثلة في 89.71%، أمّا النسبة الأصغر والمقدّرة بـ 10.29% صرّحت أنّ لها علاقة بالناقل (جار، قرابة عائلية، سبب آخر).

#### 8-1) اختيار التنقل بوسائل النقل الجماعي:

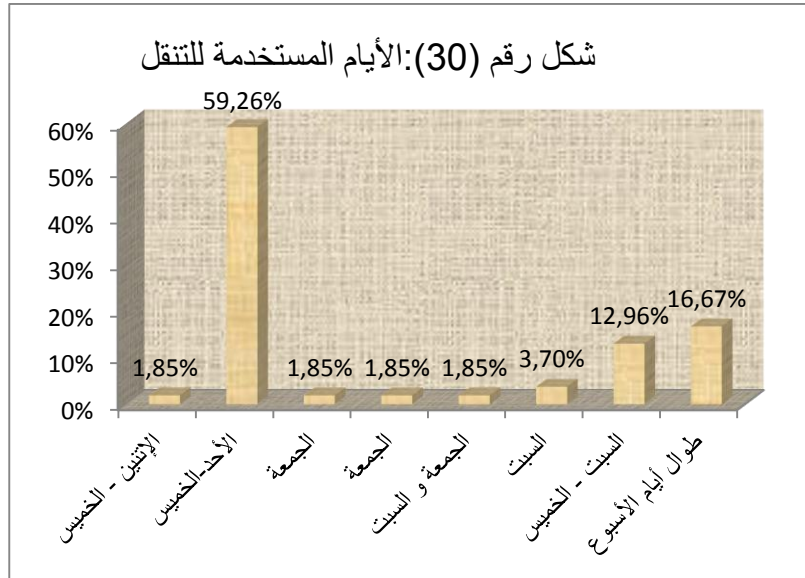
إنّ اختيار وسائل التنقل له عدة أسباب التي من شأنها أن يختار المتقّل وسيلة النقل التي يفضلها من ناحية الثمن والأمن والسرعة والراحة، وفي حال عدم وجود تنوع في وسائل النقل يصبح الركوب إجباريا خاصة مع الضرورة الملزمة كما جاء في الشكل رقم (29)، حيث جاء في الاستبيان أنّ النسبة الأكبر من راكبي الحافلات والسيارات غير المرخصة والمقدّرة بـ 42.70% و 37.50% تعتبر استعمال وسائل النقل بأنّها الوسيلة المتوفرة، وهذا إن دلّ على شيء فهو يدلّ على ضعف شبكة النقل الجماعي، يليها اختيار التنقل بالحافلة بـ 28.09% نظرا لثمنها المنخفض، وجاءت النسبة الأكبر لسيارات الأجرة والسيارات غير المرخصة بمعدلات عالية من حيث الراحة والسرعة وهي على التوالي (47.56%)، 26.83%، أمّا النسبة الأدنى فقد جاءت من نصيب السيارات غير المرخصة والمتمثل في عنصر الأمن بـ 0%.

شكل رقم (29): أسباب اختيار التنقل بالحافلة وسيارة الأجرة و السيارة غير المرخصة



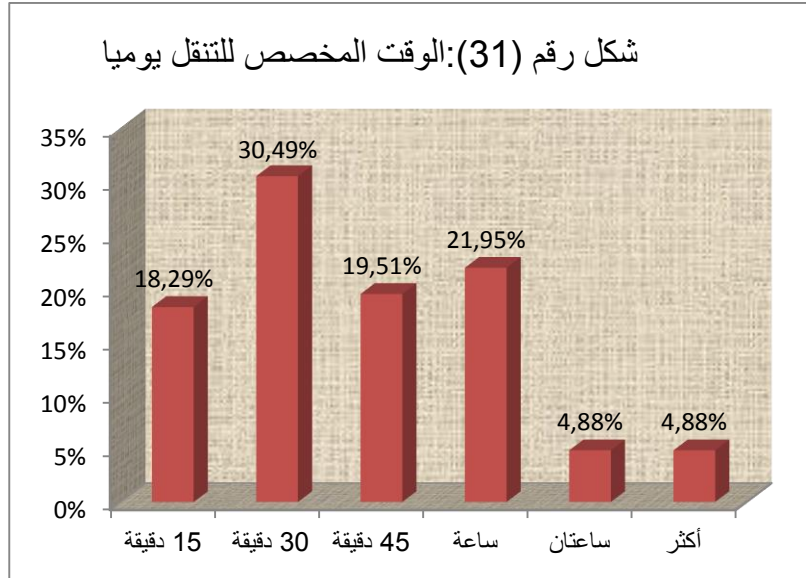
المصدر : معالجة الباحث من خلال معطيات الاستمارة.

**9-1) الأيام المستخدمة للتنقل:** من خلال الشكل التالي يتضح لنا أنّ الأيام المستخدمة أكثر للتنقل هي من الأحد إلى الخميس بـ 59.26 % ثم تأتي باقي أيام الأسبوع بـ 16.67 %، أمّا الجمعة والسبت فيمثلان النسب الأقل باعتبارهما يومين للراحة الأسبوعية .



المصدر : معالجة الباحث من خلال معطيات الاستمارة.

**10-1) الوقت المخصص للتنقل يوميا:** إنّ الوقت المستغرق أثناء النقل يلعب دورا مهما لدى المتنقلين بحيث كلاً كانت المدة قصيرة سهلت قضاء حاجيات السكان والوصول إلى مراكز أعمالهم في الوقت المحدد .



المصدر : معالجة الباحث من خلال معطيات الاستمارة.

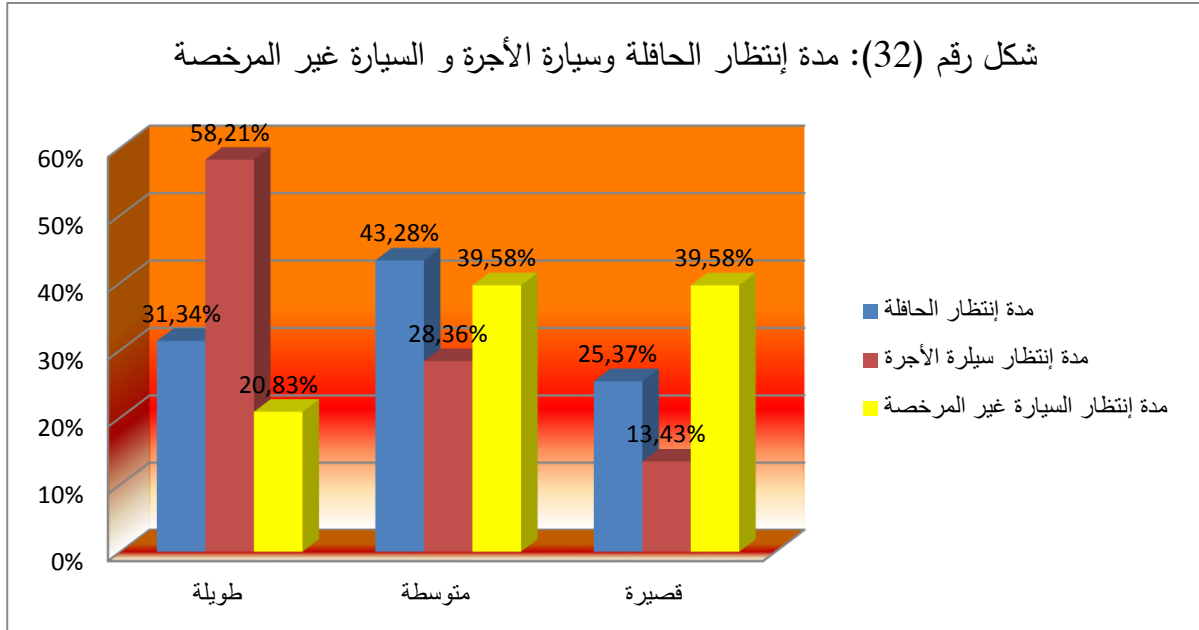
يتبين لنا من خلال الشكل أنّ الوقت الأكبر المستغرق للتنقل يوميا هو 30 دقيقة بنسبة 30.49% من المتنقلين، ويعتبر هذا الوقت لا بأس به نظرا للازدحام المروري الكبير الموجود في المدينة تليه نسبة 21.95% للمتقلين في ساعة من الزمن، وأمّا نسبة المتقلين في ساعتين وأكثر فتمثل 9.76% وهذا يدلّ على الوقت الكبير الضائع في التنقلات.

**1-11) قرب موقف الحافلات:** أعرب أغلبية المتقلين عن قرب موقف الحافلات بـ 76% وهذا الأمر يعتبر جيدا نسبيا؛ لعدم التنقل كثيرا أو التنقل بوسائل أخرى للوصول إلى المحطة. أمّا الذين صرحوا ببعد المحطة فنسبة 70.79% منهم ينتقلون إلى المحطة مشيا على الأقدام و 16.13% عن طريق سيارة آجرة و 12.90% ينتقلون بالحافلة ووسيلة أخرى بالتساوي. والمسافة المتوسطة المقطوعة بالكلم للوصول إلى المحطة هي 1.5 كلم.

**1-12) مدة انتظار (الحافلة، سيارة آجرة، سيارة غير مرخصة):**

يتبين لنا من خلال الشكل أنّ مدّة انتظار المتقلين التي يرونها أكثر هي لسيارة الأجرة بنسبة 43.28% تليها السيارات غير المرخصة بـ 37.78% ثم الحافلة بنسبة 30%، أمّا الفئة التي ترى مدّة الانتظار لوسائل النقل متوسطة فقد جاءت كالاتي (الحافلة 55.77%، سيارة الأجرة 23.36%، السيارة غير المرخصة 20%)، أمّا الفئة التي ترى أنّ مدّة الانتظار قصيرة فهي كالاتي ( الحافلة 14.29%، سيارة الأجرة 28.36%، السيارة غير المرخصة 42.22%)

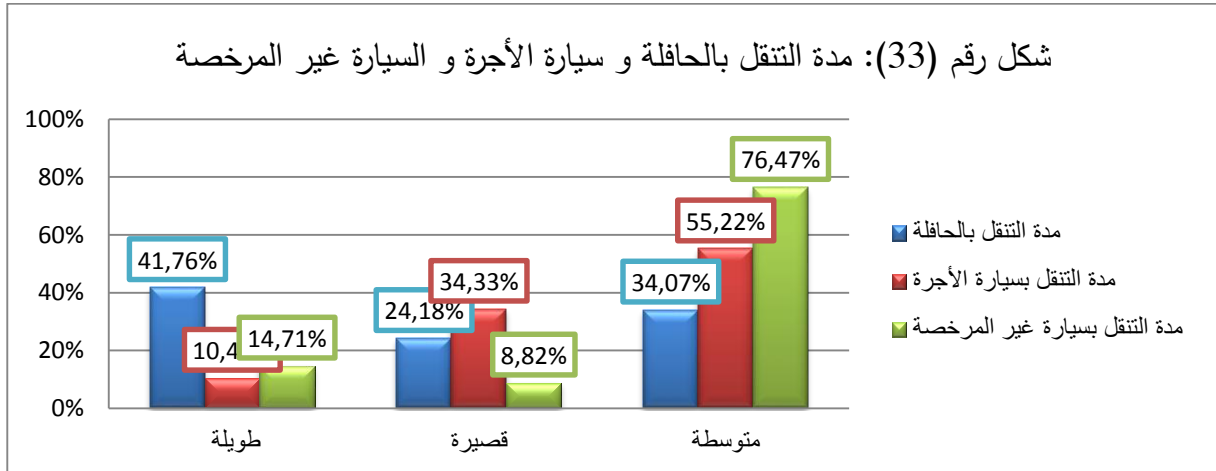




المصدر : معالجة الباحث من خلال معطيات الاستمارة.

### 1-13) مدّة التنقل بوسائل النقل (الحافلة، سيارات الأجرة، السيارات غير المرخصة):

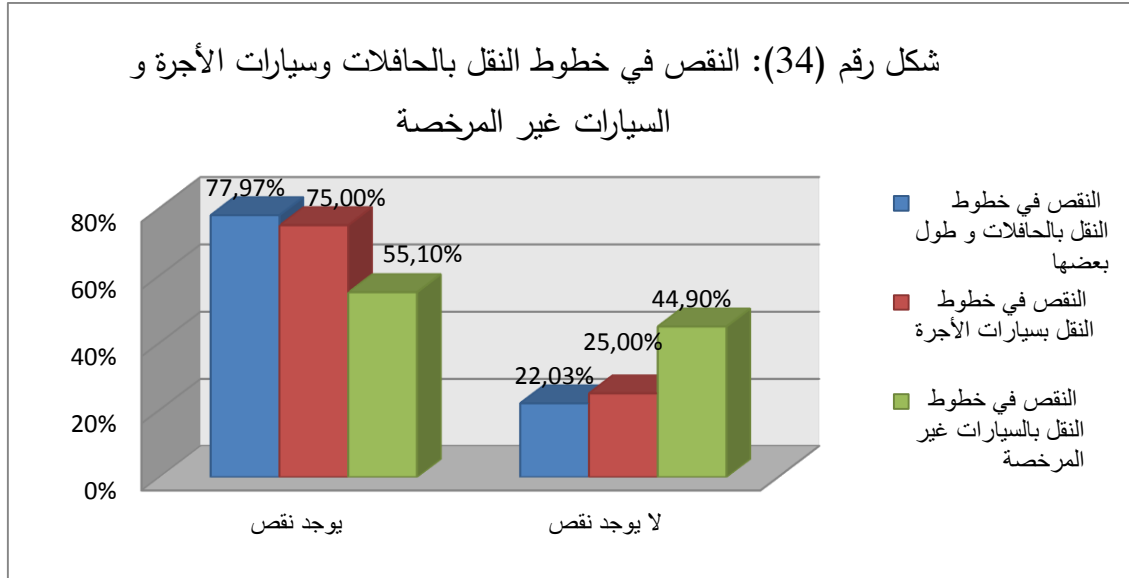
حسب نتائج الاستبيان فإن نسبة 52.78% ترى أنّ مدّة التنقل طويلة بالحافلات، أمّا بالنسبة لسيارات الأجرة فقد جاءت النسبة الأكبر لفائدة زمن التنقل المتوسط وهو نفس الشيء بالنسبة للسيارات غير المرخصة بنسبة 49.06% ثمّ تليها نسبة 41.51% من المتنقلين الذين يرون أنّ زمن التنقل قصير وهذا يدلّ على سرعة السيارات مقارنة بالحافلات.



المصدر : معالجة الباحث من خلال معطيات الاستمارة.

### 1-14) النقص في خطوط النقل بالحافلات وسيارات الأجرة والسيارات غير المرخصة :

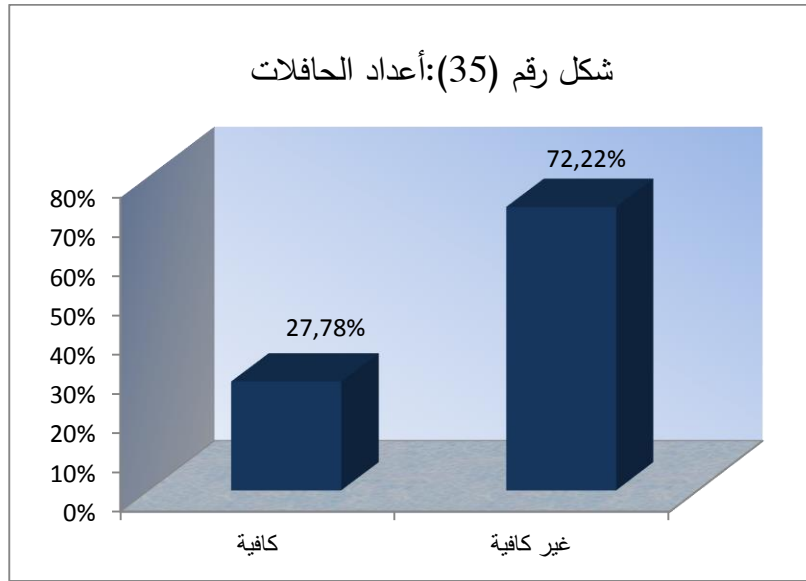
يعاني الكثير من المواطنين والذين يريدون التنقل بوسائل النقل الجماعي من قلة ونقص في خطوط النقل الجماعي للحافلات وسيارات الأجرة والسيارات غير المرخصة حيث جاءت النسبة كالتالي ( 77.97%، 67.77%، 55.10%) وتعتبر هذه الظاهرة خطيرة مما يعطي سببا وجيها لعدم الثقة في وسائل النقل الجماعي والتوجه نحو السيارات الخاصة.



المصدر : معالجة الباحث من خلال معطيات الاستمارة.

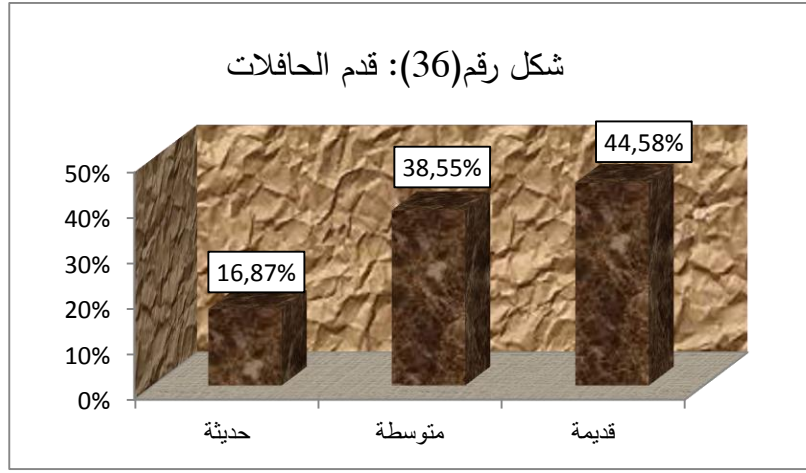
### 15-1 ( أعداد الحافلات :

من خلال الشكل السابق يتضح لنا أنّ العرض والطلب غير متساوي؛ حيث تعتبر نسبة 72.22 % من المتقّلين أن أعداد الحافلات غير كافية وذلك ما يفسر الاكتظاظ الكبير في المواقع والمحطات .



المصدر : معالجة الباحث من خلال معطيات الاستمارة.

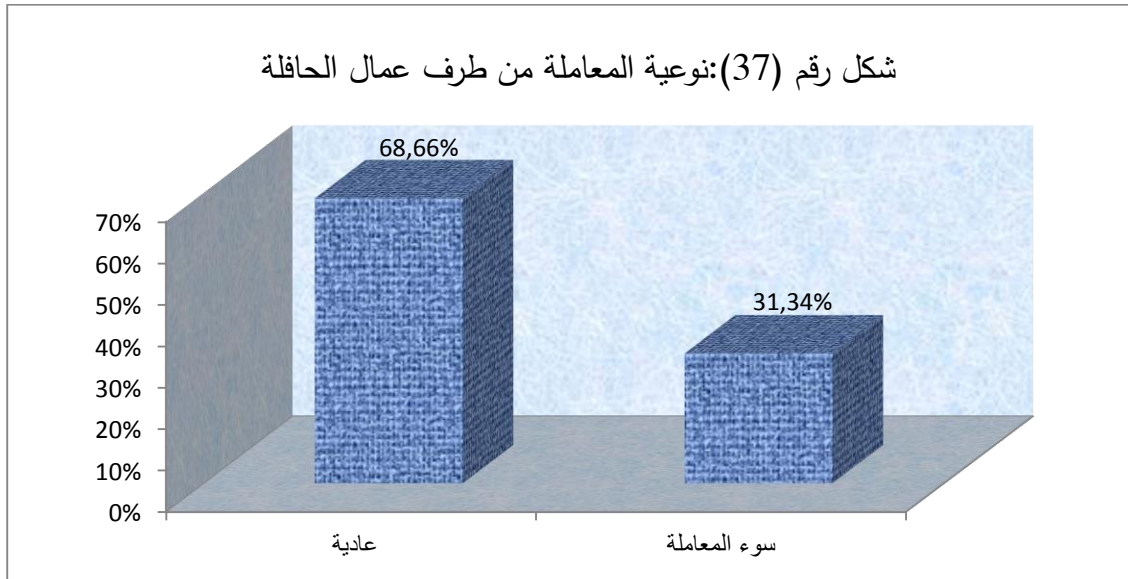
16-1 ( قِدَم الحافلات: تعاني حظيرة الحافلات لمدينة قسنطينة بصفة عامة من مشكلة القِدَم وهذا ما يلاحظ من خلال عُمر الحافلات الكبير، مما لا يوفر أدنى شروط الراحة، ويعتبر عاملا سلبيا حيث يؤدي إلى بطء الحافلة، الضجيج، التلوث وقد عبّرت النسبة الأعلى من المستجوبين المقدّرة بـ 44.48 % على أن الحافلات قديمة، فيما ترى نسبة 38.55 % على أنّ الحافلات متوسطة، أمّا النسبة الأقلّ فتعتبر أنّ الحافلات حديثة باعتبار مؤسسة (TCE) لا تزال قيد الخدمة.



المصدر : معالجة الباحث من خلال معطيات الاستمارة.

### 1-17) نوعية المعاملة من طرف العاملين في قطاع النقل :

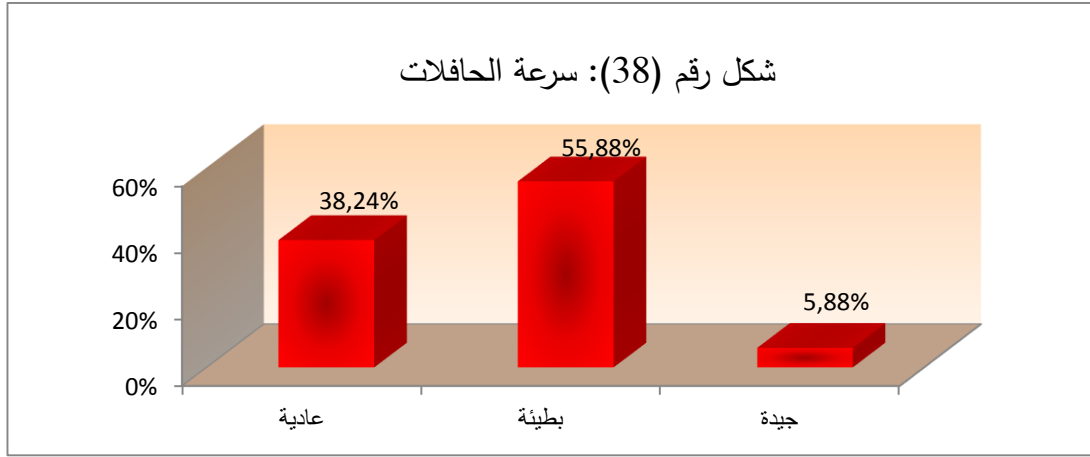
إنَّ العاملين في قطاع النقل الجماعي بالحافلات وخاصة القابضين يجب أن يتصفوا بحسن السلوك والمعاملة الجيدة، وهذا ما يفتقده السائقون والقابضون حيث أنَّ نسبة 31.44% يشتكون من سوء المعاملة وقلة الاحترام بينما 68.66% يرون أنَّ العلاقة جيدة .



المصدر : معالجة الباحث من خلال معطيات الاستمارة.

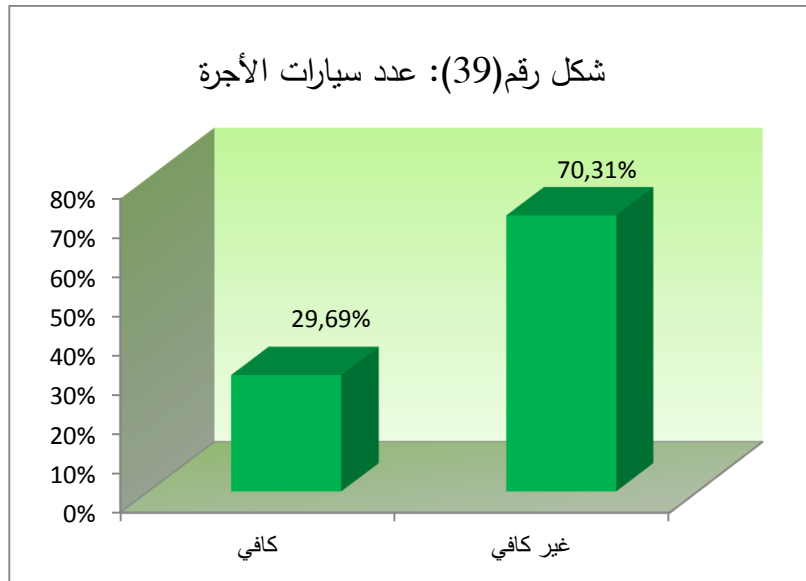
### 1-18) سرعة الحافلات:

عبر 55.88% من الركاب على أن حافلات النقل الحضري وما بين المدن بطيئة لدرجة أنها تسبب القلق والتوتر للمتقلين فيما عبرت نسبة 38.24% على أنَّ الحركة متوسطة وعادية وتأتي النسبة الأقل و المقدرة بـ 5.88% التي تقول أنَّ السرعة جيدة .



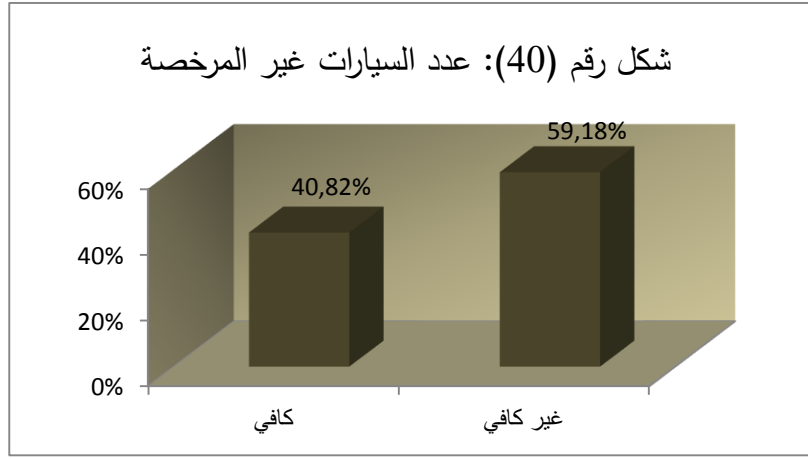
المصدر : معالجة الباحث من خلال معطيات الاستمارة.

**1-19) عدد سيارات الأجرة:** حسب الأجرية التي أدلى بها المنتقلون فإن نسبة 70.31% تعاني من نقص في سيارات الأجرة وهذا راجع إلى هروب سائقي سيارات الأجرة من الازدحام والبحث عن التوصيلة الفردية وبأسعار ملتعبة فيما أدلى 29.69% على أنها كافية.



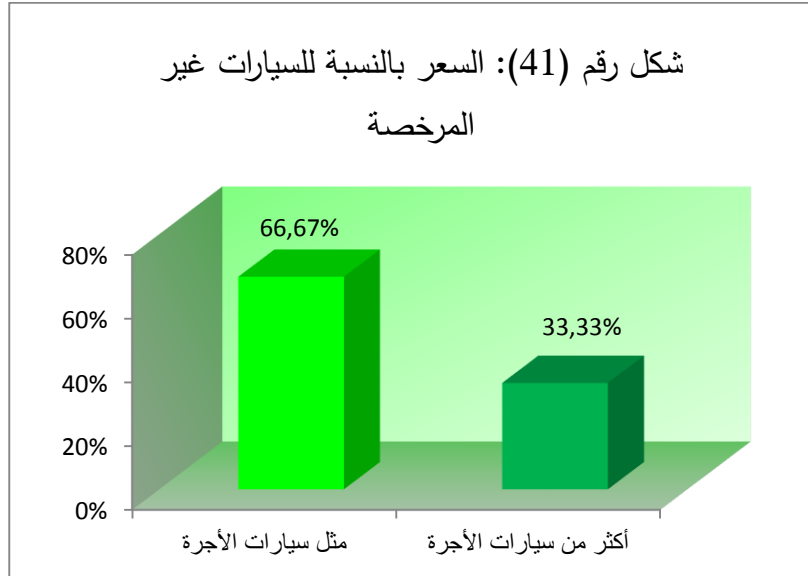
المصدر : معالجة الباحث من خلال معطيات الاستمارة.

**1-20) عدد السيارات غير المرخصة:** رغم كون السيارات غير المرخصة غير قانونية إلا أن المنتقلين يعتبرونها وسيلة نقل مهمة وتعتبر هي الأخرى مثل سيارات الأجرة غير كافية حيث أقرت نسبة 59.18% من المنتقلين على أنها غير كافية وهذا راجع إلى مطاردة الشرطة لها والتصادم مع سائقي الحافلات وسيارات الأجرة والبحث من جهة أخرى عن التوصيلة الفردية فيما أدلى 40.82% على أنها كافية.



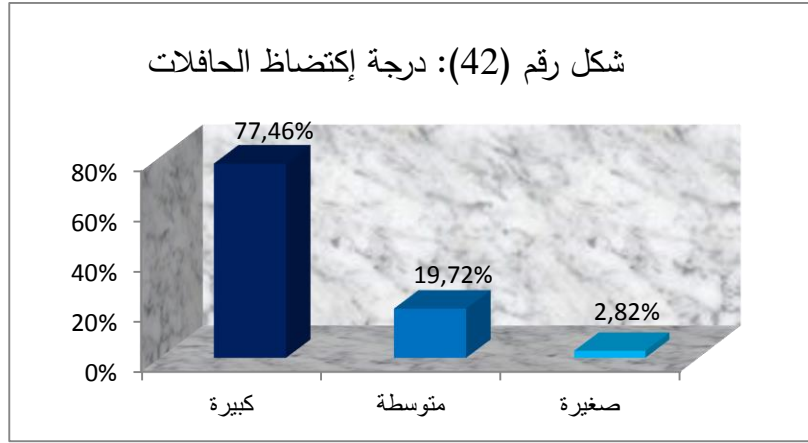
المصدر : معالجة الباحث من خلال معطيات الاستمارة.

**1-21) السعر الخاص بالسيارات غير المرخصة:** نظرا للخطورة التي تعترض خدمة النقل الجماعي للسيارات غير المرخصة ليلا ونهارا فإنَّ السعر يكون أعلى بقليل من سيارات الأجرة لكن نسبة 33% تراه تحايلا، فيما يرى الكثير من المتنقلين أنَّ السعر عادي وهم بنسبة 66.67%.



المصدر : معالجة الباحث من خلال معطيات الاستمارة.

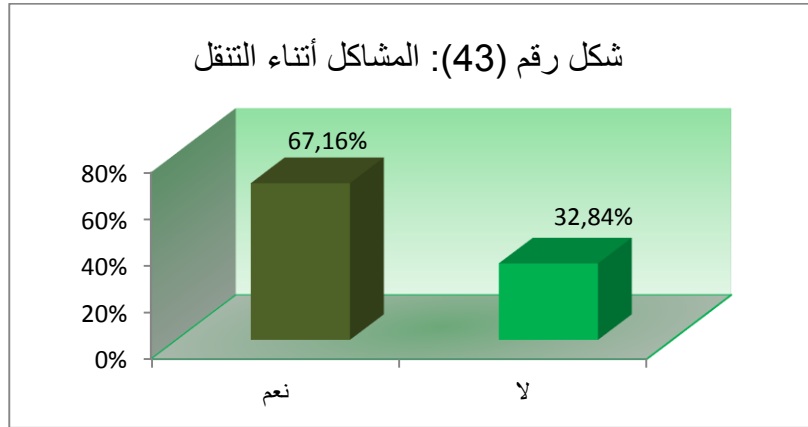
**1-22) اكتظاظ الحافلات:** حسب الأجوبة المقدَّمة من طرف المتنقلين فإنَّ درجة اكتظاظ الحافلة كبيرة جدًا ، وتعتبر من بين المشاكل التي تؤرِّق المواطنين يوميا خاصة للمتقلين مع العائلة، ولقد سجلنا نسبة كبيرة تقدر بـ 77.46% من المواطنين الذين قالوا إنَّ درجة التكدس كبيرة وهذا ما يولِّد شجارات مع القابضين بحيث يعملون على ملء الحافلة إلى أقصى حدٍّ من أجل تحقيق أكبر ربح ممكن، وتليها نسبة المواطنين الذين قالوا إنَّ درجة الاكتظاظ متوسطة بـ 19.72% ثم صغيرة بـ 2.82% والشكل التالي يوضِّح ذلك.



المصدر : معالجة الباحث من خلال معطيات الاستمارة.

### 1-23) المشاكل أثناء التنقل :

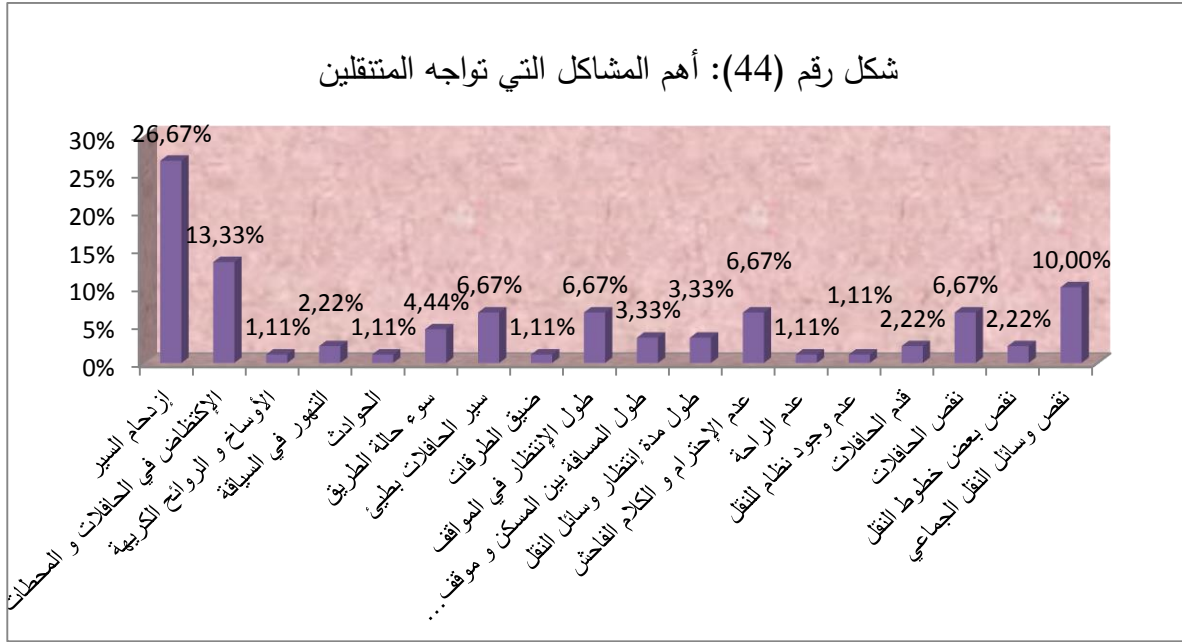
بصفة عامة توجد عدّة مشاكل لدى المواطنين أثناء التنقل والدليل على ذلك هو إقرار النسبة الأعلى والمقدّرة بـ 67.13% بوجود مشاكل في حين أدلت 32.84% على عدم وجودها.



المصدر : معالجة الباحث من خلال معطيات الاستمارة.

ومن بين هذه المشاكل كالأتي :

إنّ من أكثر المشاكل التي تؤرّق المواطنين هو ازدياد السير بالدرجة الأولى حيث جاءت كأعلى نسبة من حيث المشاكل بـ 26.76%، ويلبها مباشرة الاكتظاظ في الحافلات بـ 13.33% ونقص وسائل النقل الجماعي بـ 10%، ثم تأتي نسبة 6.67% متساوية على كلّ من ( نقص الحافلات، عدم الاحترام، طول الانتظار في المواقف، سير الحافلات البطيء)، ثمّ تبدأ النسب في التنازل تدريجيا حيث يرى 4.44% أنّ الطريق بحالة سيئة وترى نسبة 2.22% من المواطنين إلى وجود نقص في بعض خطوط النقل، كما ترى نفس النسبة السابقة أنّ الحافلات قديمة مع وجود تهوّر في السياقة، وتبقى النسبة الأضعف والمقدّرة بـ 1.11% موزعة بالتساوي على كلّ من (عدم وجود نظام، عدم الراحة، ضيق الطرقات، الحوادث، الأوساخ والروائح الكريهة).

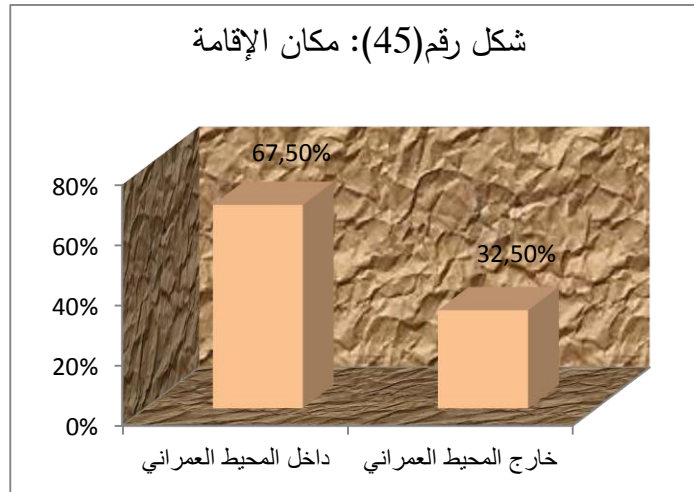


المصدر : معالجة الباحث من خلال معطيات الاستمارة.

## (2) سائقين الحافلات:

### (1-2) خصائص سائقي الحافلات:

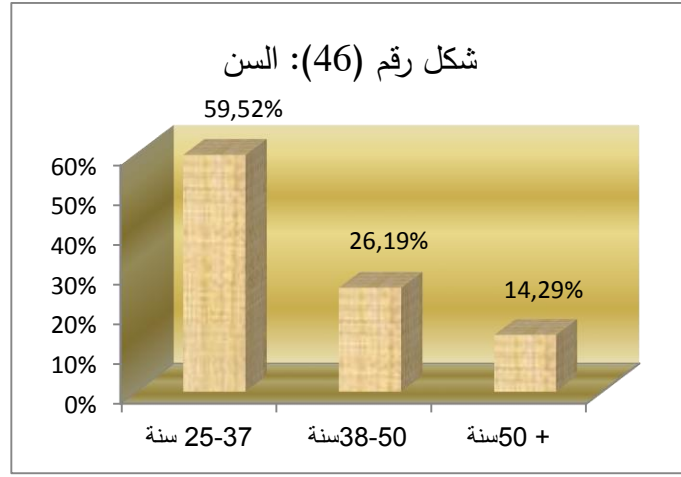
(1-1-2) مكان الإقامة: من خلال الشكل التالي يتبين لنا أنّ النسبة الأعلى من سائقي الحافلات يقطنون خارج المحيط العمراني و المقدّرة بـ 67.05% ممن يعتبرون أنفسهم بحاجة للتنقل ماعدا نسبة ضئيلة منهم لهم علاقة بمكان الإقامة والخط المعمول به والمقدّرة بـ 32.50%.



المصدر : معالجة الباحث من خلال معطيات الاستمارة.

(2-1-2) السن: بالاعتماد على المعاينة الميدانية وجدنا أنّ نسبة الشباب هي المستحوذة على أعلى نسبة والمقدّرة بـ 59.52% تليها فئة الكهول بـ 26.19% وما فوق 50 سنة بـ 14.29% ومعظمهم متقاعدون. .

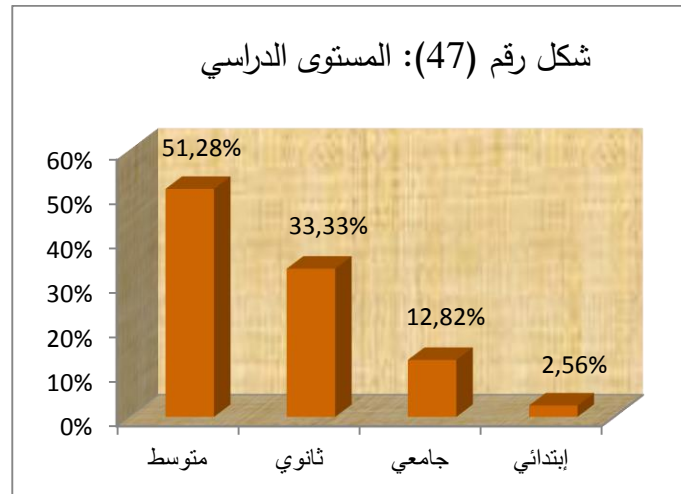




المصدر : معالجة الباحث من خلال معطيات الاستمارة.

### 2-1-3) المستوى الدراسي:

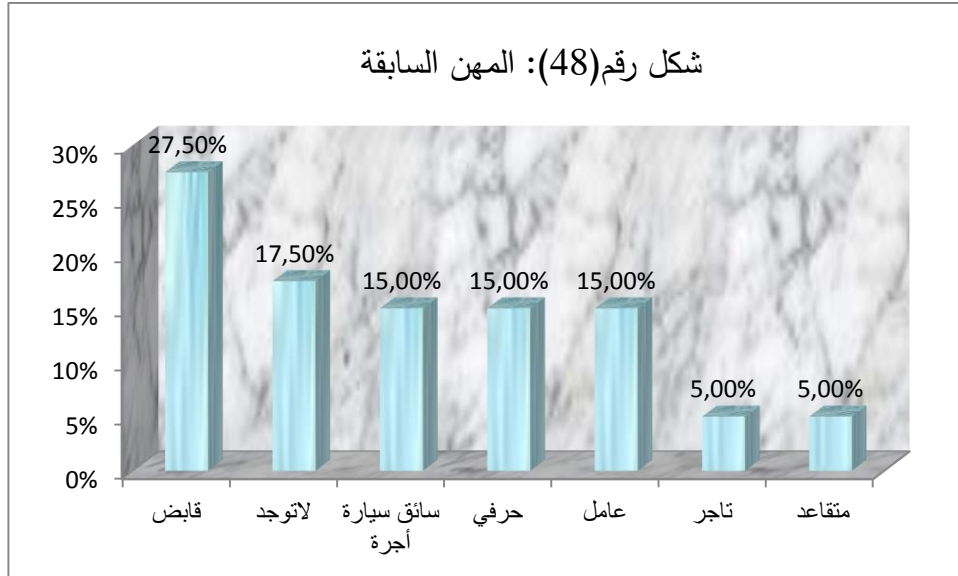
من خلال الشكل التالي يتبين لنا المستوى الدراسي للسائقين فالنسبة الأكبر للسائقين ذوي المستوى المتوسط بـ 51.28% يأتي بعدها المستوى الثانوي بنسبة لا بأس بها والمقدرة بـ 33.33% والفئة الجامعية بـ 12.82% أما النسبة الأضعف فقد جاءت لذوي المستوى الابتدائي بـ 2.56%.



المصدر : معالجة الباحث من خلال معطيات الاستمارة.

2-1-4) المهنة السابقة: من الشكل التالي تتضح لنا المهنة السابقة لسائقي الحافلات فالنسبة الأعلى كانت للقابضين وهذا دليل على تطورهم وتحسين مستواهم العملي بنسبة وصلت إلى 27.50% يأتي بعدها العمال وسائقي سيارات الأجرة والحرفيين والمتقاعدون والتجار بنسب على التوالي (15%، 15%، 15%، 5%، 5%).



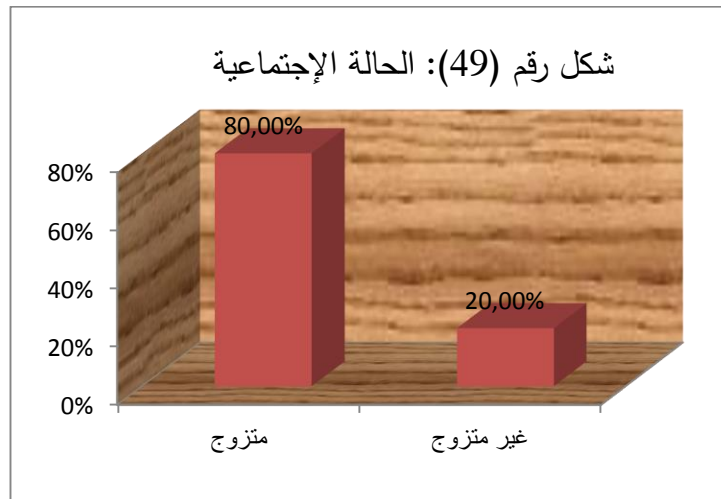


المصدر : معالجة الباحث من خلال معطيات الاستمارة.

**2-1-5) مهن أخرى:** أدلت نسبة كبيرة من السائقين على عدم وجود مهن أخرى لهم بالتوازي مع عملهم كسائقين بنسبة 88.24% وهذا دليل على عدد الساعات اليومية الكبيرة وعدم توفر الوقت أمّا نسبة 11.76% فقد أدلت بإمتهان عمل إضافي .

### 2-1-6) الحالة الاجتماعية:

من خلال الاستبيان توضح لنا أنّ نسبة 80% هم متزوجون وبالتالي نسبة كبيرة منهم هم أرباب عائلات مقابل 20% غير متزوجين.



المصدر : معالجة الباحث من خلال معطيات الاستمارة.

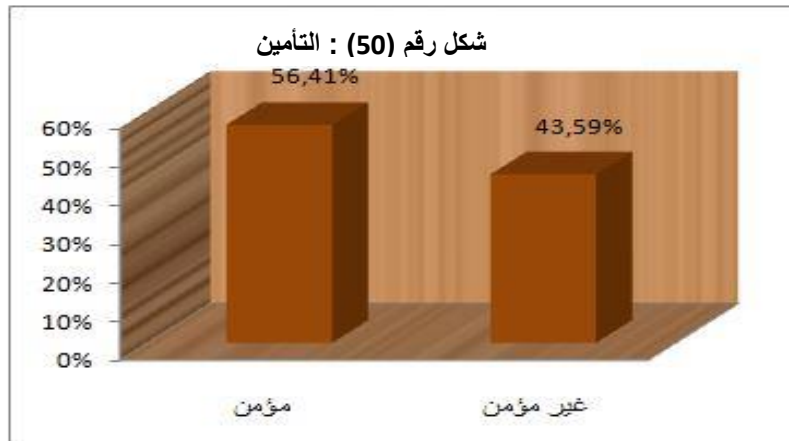
**2-1-7) الخبرة في الميدان:** تلعب الخبرة دورا كبيرا في الحفاظ على سلامة الركاب والمركبة وعدم التعدي على القانون ولقد جاء في الاستمارة أنّ 80% من السائقين لديهم خبرة كافية.

## 4-2) مشاكل السائقين:

## 4-2-1) عدد ساعات العمل في اليوم:

اعتماد على الاستمارة وجدنا أن متوسط ساعات العمل لمختلف السائقين هو 12 ساعة وهو ما عبّر عنه السائقون باستياء شديد وبالعمل المضني طوال النهار.

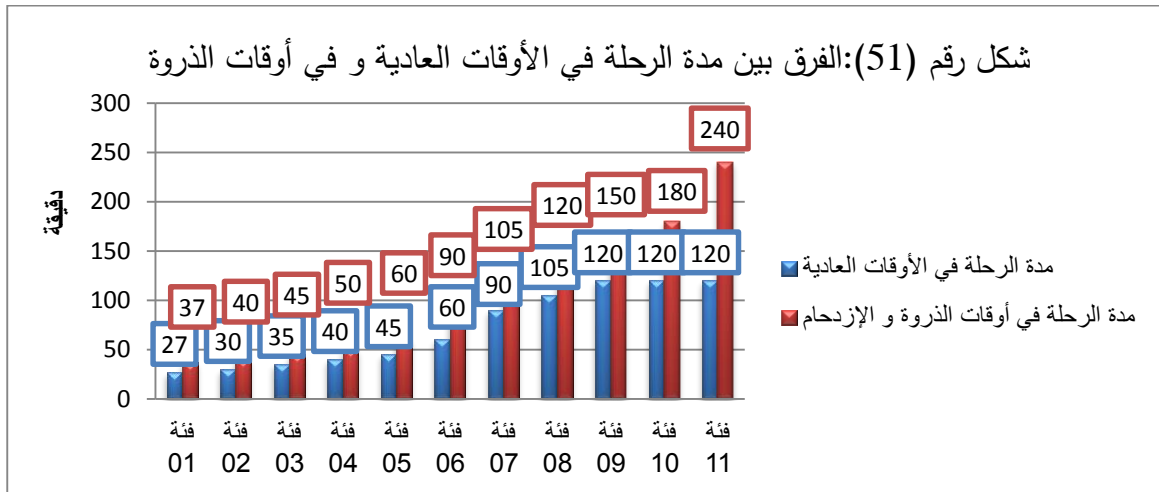
4-2-2) التأمين: يعدّ ضرورياً جداً نظراً للحوادث اليومية التي تحصل في المدينة والذي يمكنهم أيضاً عند بلوغ سنّ التقاعد من كسب معاش لائق، رغم ذلك فإنّ 56.41% مؤمنون فقط والسبب في ذلك حسب السائقين يرجع إلى وجود عدد كبير جداً من السائقين الاحتياطيين، بالإضافة إلى تغيير السائقين للخطوط المشتغل عليها باستمرار.



المصدر : معالجة الباحث من خلال معطيات الاستمارة.

## 4-2-3) مقارنة بين متوسط الرحلة في الأوقات العادية وأوقات الذروة :

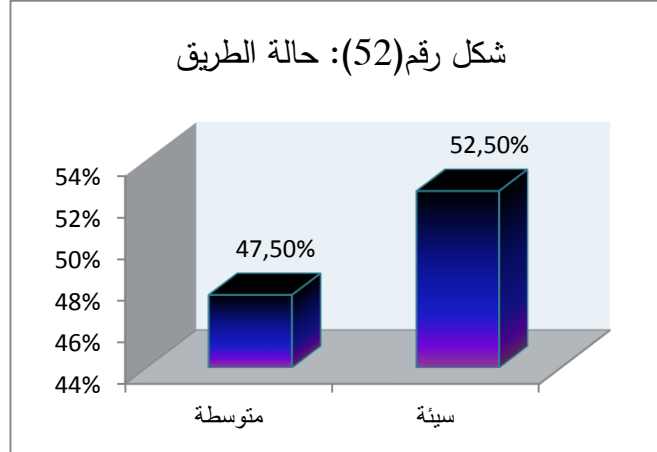
من خلال الشكل التالي والذي يبين زمن الرحلة حسب الفئات المنتقاة من بعض الخطوط والمحطات، فإنّ زمن الرحلة في الأوقات العادية يزيد عن ثلث الوقت تقريبا ويمكن أن يزيد بما يقارب 95 دقيقة وهو زمن قياسي نوعا ما، فيما نلاحظ أنّ بعض الخطوط الصغيرة يزيد وقت وصولها في أوقات الذروة بـ 10 دقائق.



المصدر : معالجة الباحث من خلال معطيات الاستمارة.

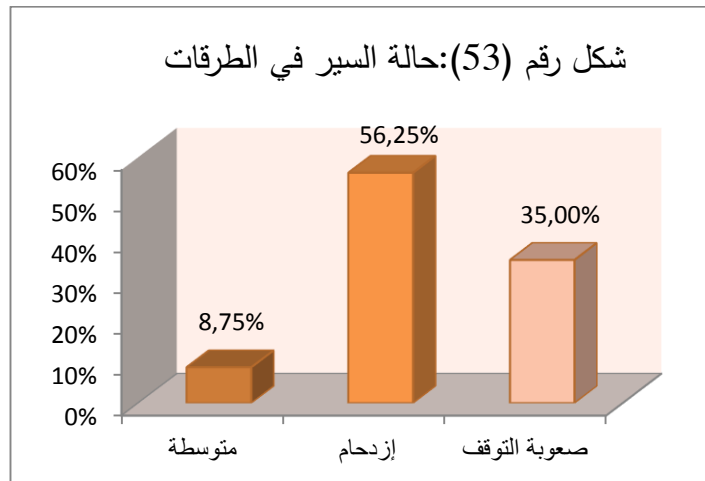
## 4-2-4 حالة الطريق:

عبر 52.50% من سائقي الحافلات أن من بين المشاكل التي تصادفهم في نظرهم أثناء العمل هي حالة الطريق المزرية (ضيق الطرقات، كثرة ممهلات الطرق، سوء حالة الطريق كوجود حفر وانزلاقات... الخ، فيما عبر 47.50% على أن الطريق عادي في مختلف الخطوط.



المصدر: معالجة الباحث من خلال معطيات الاستمارة.

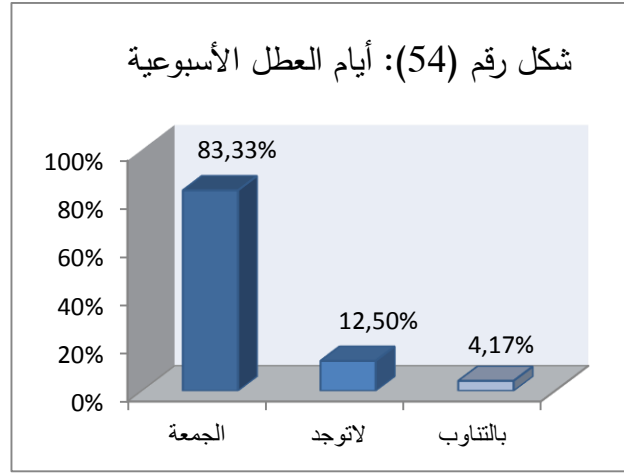
4-2-5 حالة السير في الطرقات: اشتكى 56.25% من سائقي الحافلات من ازدحام حركة المرور على طول خطوطهم وضيق الطرقات وتشبعها بالإضافة أن نسبة 35% اشتكت من صعوبة التوقف فيما، وترى نسبة 8.75% أن حالة السير في الطرقات متوسطة.



المصدر: معالجة الباحث من خلال معطيات الاستمارة.

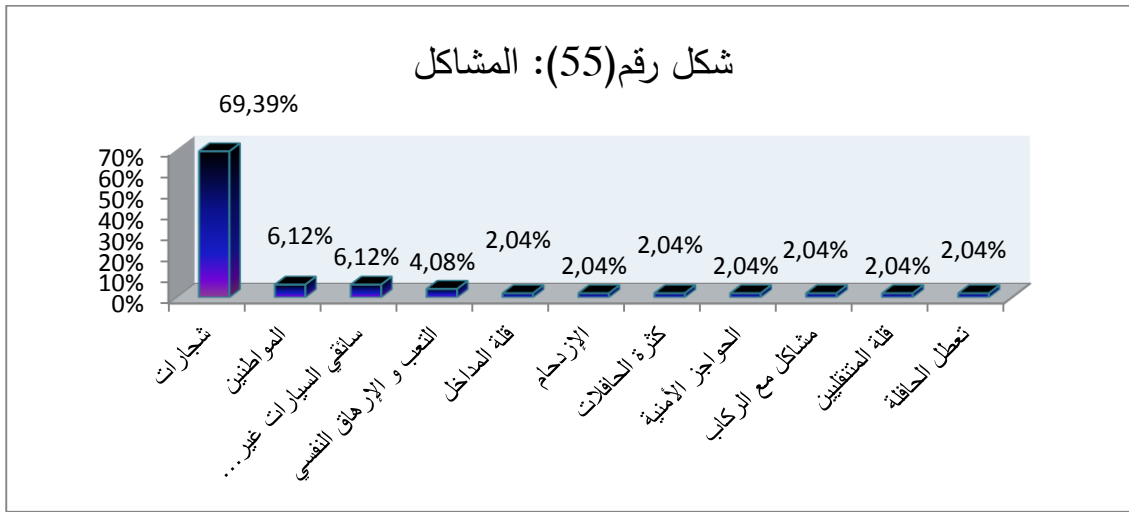
## 4-2-6 أيام العطل الأسبوعية:

من خلال الاستمارة أدلى 83.33% من السائقين أن يوم عطلتهم هو الجمعة وهذا يفسر انعدام بعض الخطوط والنقص الحاد في خطوط أخرى، أما النسبة الثانية والمقدرة بـ 12.50% فلا يوجد لديها عطلة وهذا إن دل على شيء فهو يدل على سوء التنسيق والتنظيم وتبقى نسبة 4.17% تعمل بالتناوب.



المصدر : معالجة الباحث من خلال معطيات الاستمارة.

**4-2-7) المشاكل أثناء التنقل:** من خلال الاستمارة أدلت نسبة 47.06% أنّ لديهم مشاكل مباشرة أثناء العمل ومن بين هذه المشاكل ما يأتي: الشجارات بـ 69.39% تليها نسبة 6.12% والتمثلة في عدم التفاهم مع المواطنين والتنافس مع سيارات الأجرة، ثم تأتي نسبة 4.08% والمتعلقة بقلّة المداخل، أمّا النسبة الأخيرة و المقدّرة بـ 2.04% فهي مقسمة على كلّ من مشكل ( الازدحام، كثرة الحافلات، الحواجز الأمنية، مشاكل مع الركاب، قلّة المتقلّين، تعطلّ الحافلة).



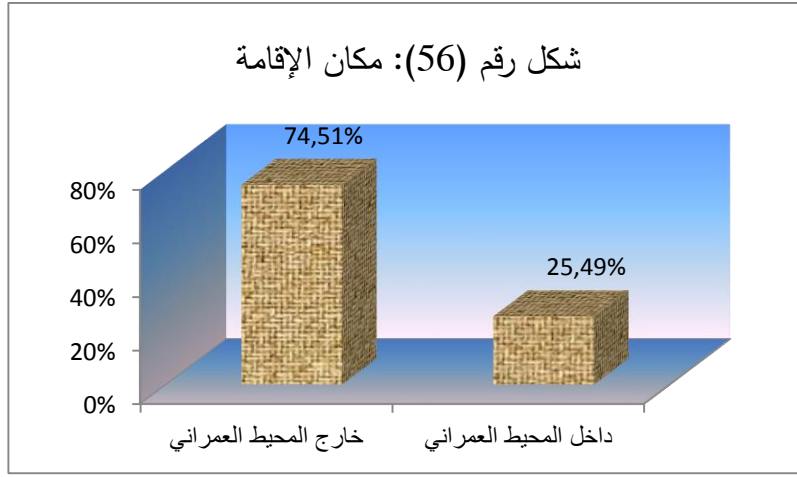
المصدر : معالجة الباحث من خلال معطيات الاستمارة.

### (3) القابضون:

يعتبر القابضون المتعامل المباشر مع المتقلّين لذا يجب علينا دراسة خصائصهم وانشغالاتهم.

#### (3-1) خصائص القابضين:

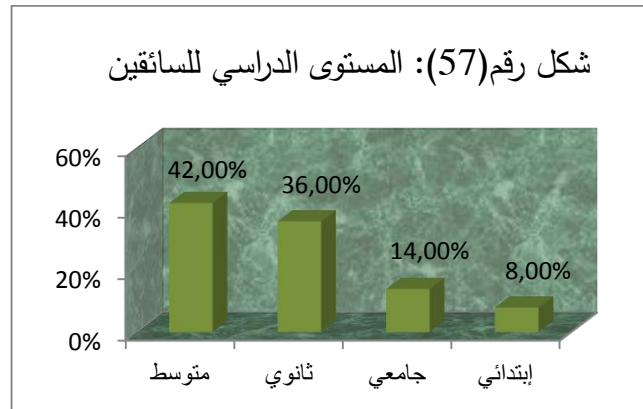
**3-1-1) مكان الإقامة:** معظم القابضين والمقدّرة نسبتهم بـ 74.51% يقطنون خارج المحيط العمراني للمدينة، فهم أيضا في حاجة للتنقل للوصول إلى أماكن انطلاق عملهم.



المصدر : معالجة الباحث من خلال معطيات الاستمارة.

**3-1-2) السن:** من خلال الاستمارة وجدنا أنّ متوسط العمر للقابضين هو 27 سنة أي أنّ فئة القابضين شباب 100%.

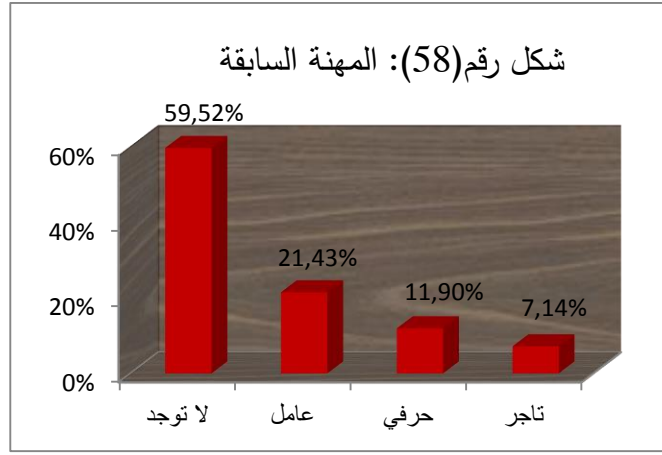
**3-1-3) المستوى الدراسي:** يعتبر المستوى الدراسي للقابضين مهما لتعاملهم مع المتنقلين والشكل التالي يوضح المستوى الدراسي.



المصدر : معالجة الباحث من خلال معطيات الاستمارة.

من خلال الشكل وجدنا أنّ المستوى الدراسي للقابضين هو متباين مثل ما وجدناه عند السائقين، وأن أكبر نسبة من القابضين ذوو المستوى المتوسط بـ 42% ويليهما أصحاب المستوى الثانوي بـ 36% ثمّ النسبة الجامعية بـ 14% وأخيرا نسبة القابضين ذوو المستوى الابتدائي بـ 8%.

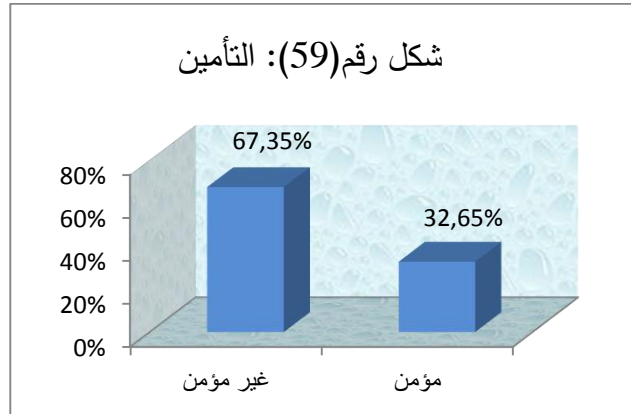
**3-1-4) المهنة السابقة:** تعرف المهنة السابقة لخلفيات القابضين وأهليتهم وطرق معاملتهم من قبل المتنقلين، ومن خلال الشكل التالي الذي يبين لنا أنّ 59.52% من القابضين لم يكن لهم أي عمل يذكر أي أنّها المهنة الأولى لهم، وتليها مباشرة نسبة 21.43% كانوا مصنفين كعمال و 11.90% كحرفيين وأخيرا نسبة 7.14% كتجار.



المصدر : معالجة الباحث من خلال معطيات الاستمارة.

### 2-3) المشاكل الخاصة بالقابضين:

2-3-1) التأمين: يوجد خلل كبير في هذا المجال حيث أنّ 67.35% من القابضين غير مؤمنين اجتماعيا مما نتج عنه عدم وجود استقرار نفسي و صعوبة في المعاملة ، عدم احترام الهدام والكلام الفاحش، التغيير الدائم للخطوط والحافلات.... الخ، أمّا بخصوص الأجرة فأغلبية القابضين يتقاضون 1800 دج يوميا وهو مبلغ لا بأس به حسب تصريحهم.



المصدر : معالجة الباحث من خلال معطيات الاستمارة.

2-2-3) القابضون المناوبون: عبّرت النسبة الأعلى من القابضين على عدم وجود قابضين مناوبين بنسبة 56% كما عبّرت نسبة 44% على وجودهم.

3-2-3) ساعات العمل يوميا وايام العطل: عبر جل القابضين على طول فترة عملهم حيث يعتبر متوسط عدد الساعات يوميا 11 ساعة، الأمر الذي يُجهدهم نفسيا وجسديا فطالبوا بضرورة تقنين ساعات العمل اليومية، أمّا بخصوص أيام العطل فإن يوم العطلة لـ 76.09% من القابضين هو الجمعة بنسبة 23.91% حسب المناوبة.

### 4) سائقو سيارات الأجرة:

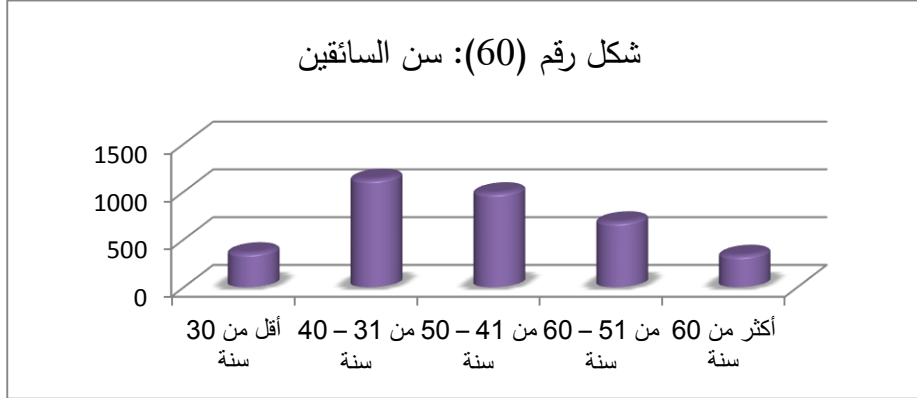
#### 1-4) خصائص سائقي سيارات الأجرة:

1-1-4) سنُّ السائقين: والممثل في الجدول رقم (69) والشكل رقم (60).

جدول رقم (69): سن السائقين والمستخلفين (les doubleurs) لبلدية قسنطينة.

عمر السائقين	أقل من 30 سنة	من 31 - 40 سنة	من 41 - 50 سنة	من 51 - 60 سنة	أكثر من 60 سنة	المجموع
عدد السائقين	358	1128	986	682	332	3486

المصدر : مديرية النقل لولاية قسنطينة 2015 + معالجة الباحث.



المصدر : معالجة الباحث من خلال معطيات الاستمارة.

من خلال الجدول رقم (81) والشكل الآتي يتبين لنا أنّ النسبة الأعلى من السائقين يبلغ سنهم من 31 إلى 40 سنة وعددهم 1128 سائقاً وتليه فئة من (41 - 50) سنة بـ 986 سائقاً ثم تأتي في المرتبة الثالثة السن من (51 - 60) سنة. وتعتبر هذه السنوات من عمر السائقين الأفضل لأنها تتيح لهم القدرة على العمل الجيد والمنظم والمستمر بالإضافة إلى الرزانة.

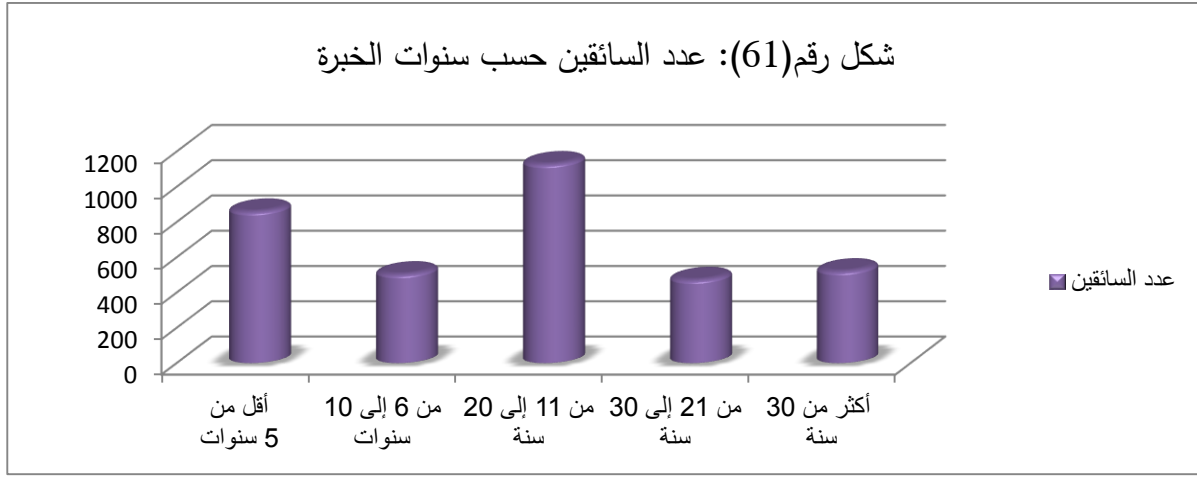
4-1-2) الخبرة: والممثل في الجدول رقم (70) والشكل رقم (63).

جدول رقم (70): الخبرة في المهنة كسائقين لسيارات الأجرة في بلدية قسنطينة

سنوات الخبرة	أقل من 5 سنوات	من 6 إلى 10 سنوات	من 11 - 20 سنة	من 21 - 30 سنة	30+ سنة	المجموع
عدد السائقين	860	504	1129	472	521	3486

المصدر مديرية النقل لولاية قسنطينة جوان 2014 + معالجة الباحث.

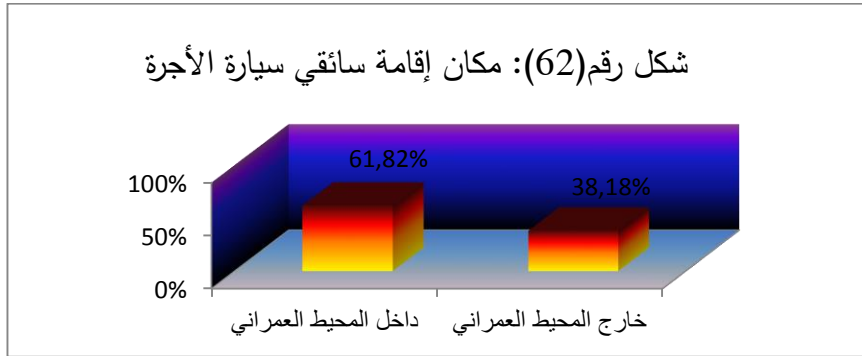
تعتبر الخبرة مطلوبة في جميع الميادين وخاصة في ميدان النقل، حيث يقوم السائق بنقل المنتقلين والمسافرين وإيصالهم إلى وجهتهم بسلامة وأمان. وتعتبر خبرة سائقي المدينة جيدة بما فيه الكفاية حيث تعود أكبر نسبة من الخبرة لفائدة السائقين من (11-20) سنة بمجموع 1129 سائقاً من أصل 3486 سائقاً، والممثلة في الشكل (61).



المصدر : معالجة الباحث من خلال معطيات الاستمارة.

#### 4-1-3 مكان الإقامة :

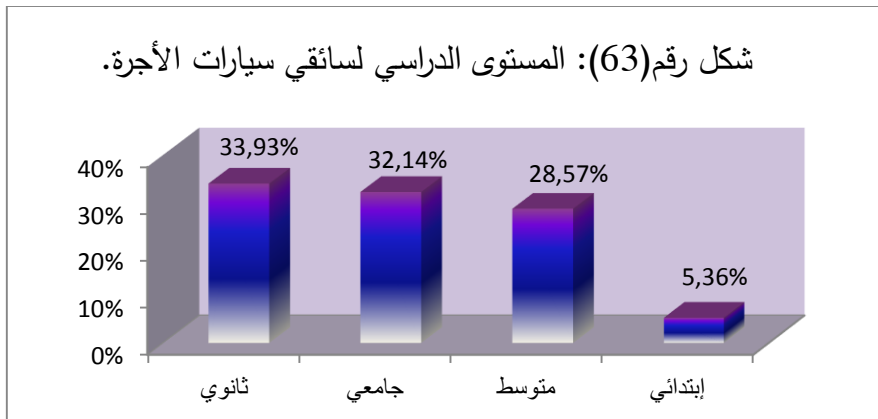
وجدنا من خلال تحليل الشكل أن نسبة 61.82% من السائقين يقيمون بالمحيط العمراني ولهم علاقة بالخط المعمول به وتبقى نسبة 38.18% يقيمون خارج المحيط العمراني .



المصدر : معالجة الباحث من خلال معطيات الاستمارة.

#### 4-1-4 المستوى الدراسي:

من خلال الشكل التالي يتبين لنا أن فئة سائقي سيارات الأجرة لها مستوى علمي حيث تمثل أعلى نسبة بـ 33.93% ذات المستوى الثانوي، تليها مباشرة نسبة 32.14% ذات المستوى الجامعي وهي نسبة لا بأس بها، ثم السائقون ذوو المستوى المتوسط بـ 28.57% وأخيرا المستوى الابتدائي بـ 5.36% .



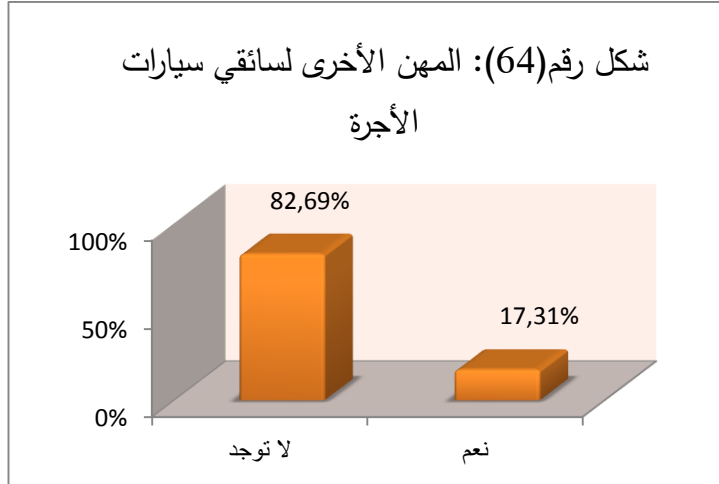
المصدر : معالجة الباحث من خلال معطيات الاستمارة.



## 4-1-5 المهنة السابقة:

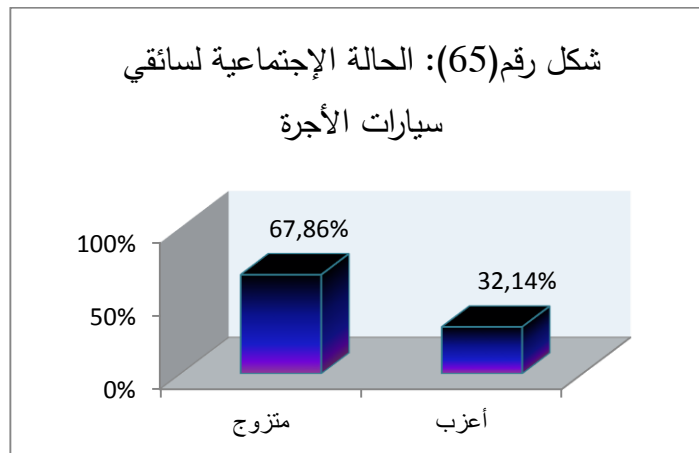
عبر أغلبية سائقي سيارات الأجرة بنسبة أعلى قدرت بـ 66.04% على أن سياقة سيارة الأجرة هي المهنة الأولى لهم ثم تأتي بعدها نسبة 16.98% للسائقين الذين كانوا حرفيين وتجارا بنسبة 9.43% وأخيرا عمل آخر بنسبة 7.55%.

4-1-6 مهن أخرى: عبر 82.69% من السائقين على عدم وجود مهنة أخرى لهم بالتوازي مع مهنة سائق فيما النسبة الأقل عبرت عن وجود 17.31% لديهم عمل آخر.



المصدر: معالجة الباحث من خلال معطيات الاستمارة.

4-1-7 الحالة الاجتماعية: من الشكل الآتي وجدنا أن نسبة 67.86% هم متزوجون وبالتالي فإن نسبة كبيرة منهم هم أرباب عائلات مقابل 32.14% غير متزوجين.



المصدر : معالجة الباحث من خلال معطيات الاستمارة.

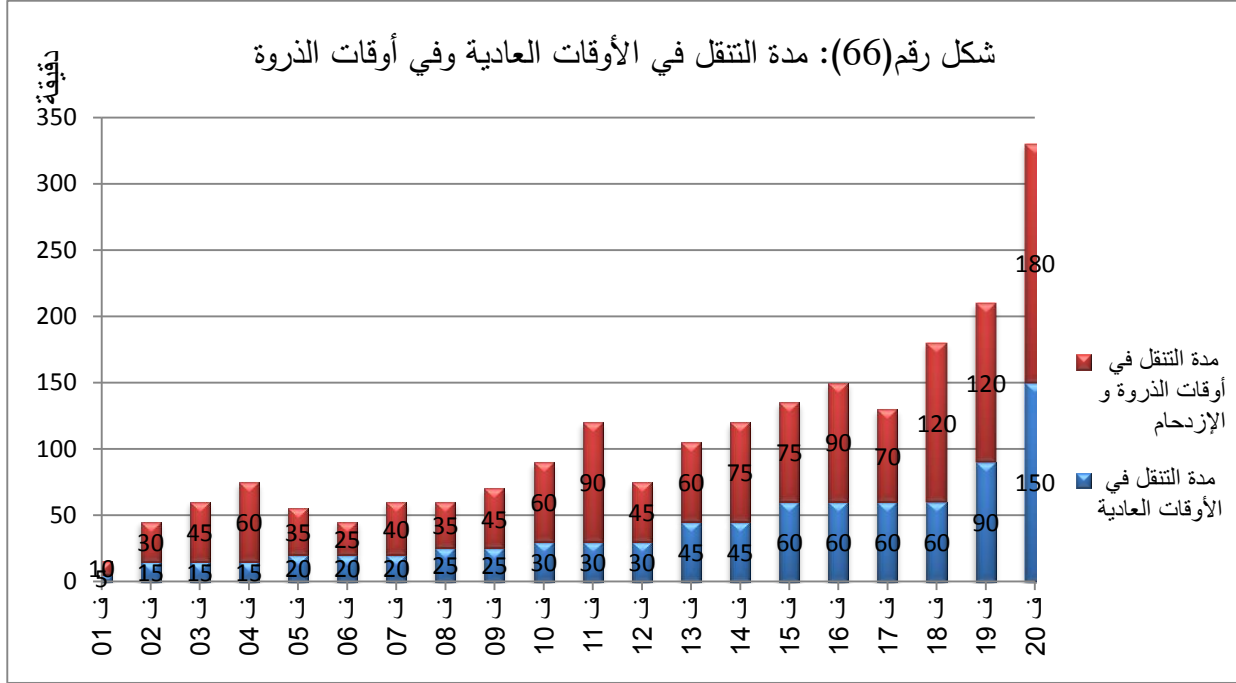
## 4-2 المشاكل الخاصة بسائقي سيارات الأجرة:

## 4-2-1 ساعات العمل يوميا:

بالاعتماد على الاستمارة وجدنا أن متوسط عدد ساعات العمل اليومية هو 09 ساعات.

## 4-2-2) مدّة الرحلة في الأوقات العادية وفي أوقات الذروة والازدحام:

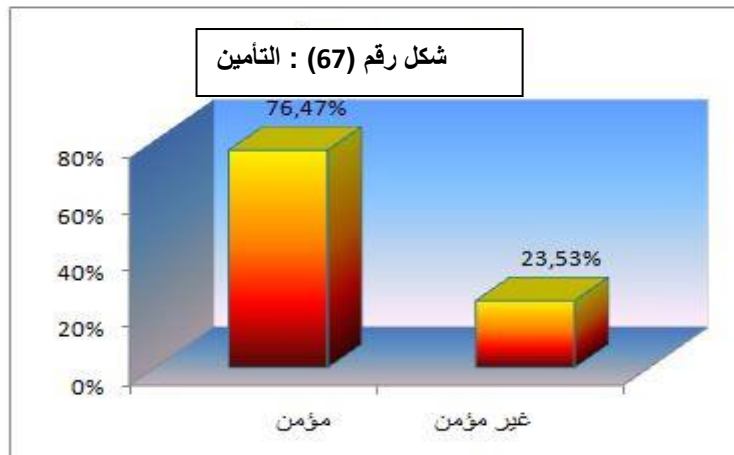
من خلال المعطيات التي تمّ جمعها من خلال الاستمارة وباحتساب متوسط التنقلات لسائقي سيارات الأجرة في الأوقات العادية وفي أوقات الذروة والازدحام تبين أنّ متوسط الوقت الزائد الذي يقضيه سائق سيارة الأجرة في الازدحام والمقدّر بـ 30 دقيقة و 52 ثانية.



المصدر : معالجة الباحث من خلال معطيات الاستمارة.

## 4-2-3) التأمين الشخصي:

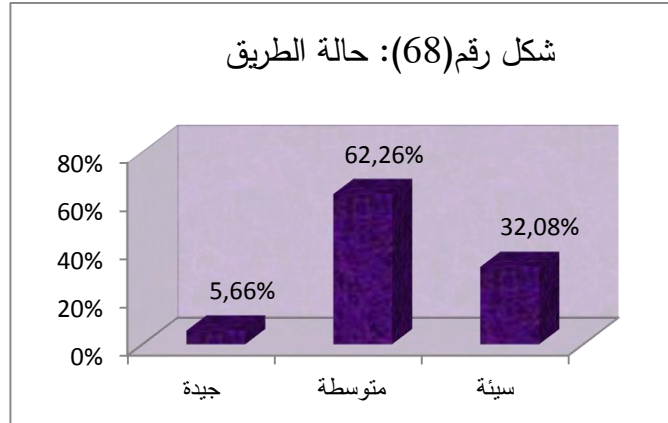
إنّ التأمين بالنسبة لسائقي سيارات الأجرة ضروري جدًا وذلك للمخاطر التي تعترضهم سواء فيما يتعلق بحياتهم أو حياة الركاب إلا أنّ 23.53% من السائقين غير مؤمنين والسبب راجع حسب آرائهم إلى غلاء قيمة التأمين سواء في الوكالات الخاصة أو التابعة للدولة.



المصدر : معالجة الباحث من خلال معطيات الاستمارة.

## 4-2-4) حالة الطريق:

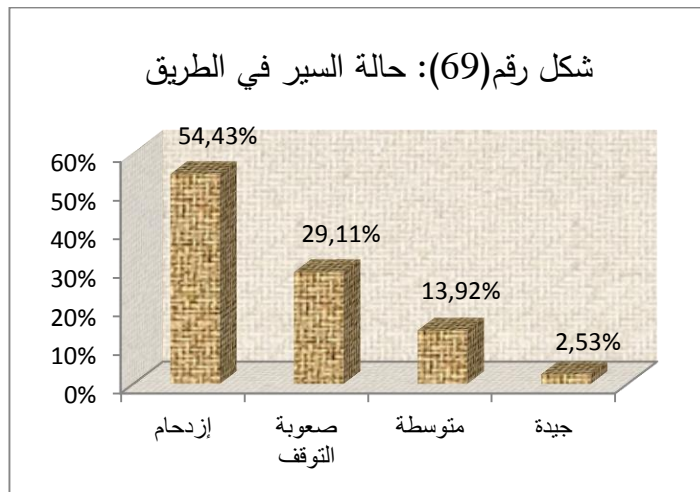
يرى أغلبية سائقي السيارات أنّ حالة الطريق متوسطة بنسبة 62.26% فيما ترى نسبة 32.08% أنّ حالة الطريق هي سيئة وتبقى النسبة الأضعف والتي ترى أنّ الطريق في حالة جيّدة.



المصدر : معالجة الباحث من خلال معطيات الاستمارة.

## 4-2-5) حالة السير في الطرقات:

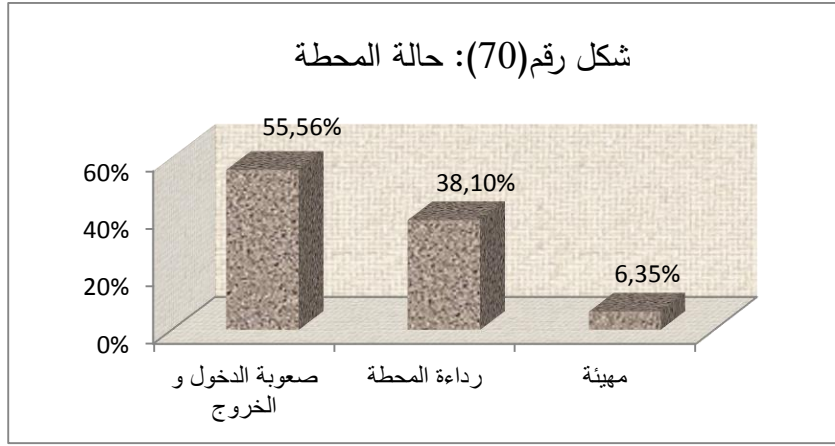
اشتكى أغلبية السائقين والمقدّرة نسبتهم بـ 54.43% من ازدحام حركة المرور وكثافتها، ونسبة 29.11% اشتكت من صعوبة التوقف، وترى نسبة 13.92% أنّ حالة الطريق متوسطة، أما النسبة الأضعف فتري أنّها جيدة.



المصدر : معالجة الباحث من خلال معطيات الاستمارة.

## 4-2-6) حالة المحطة :

رغم وجود عدد كبير من سيارات الأجرة في مدينة قسنطينة إلا أنّ المساحة المستغلة غير كافية وفي الغالب تختلط بالحافلات، وقد عبّر 55.56% من السائقين عن صعوبة الدخول والخروج من المحطات فيما عبّر 38.10% على رداءة المحطات وتبقى النسبة الأضعف والمقدّرة بـ 6.35% من السائقين الذين قالوا أنّها مهيئة، والشكل رقم (70) يوضح ذلك.



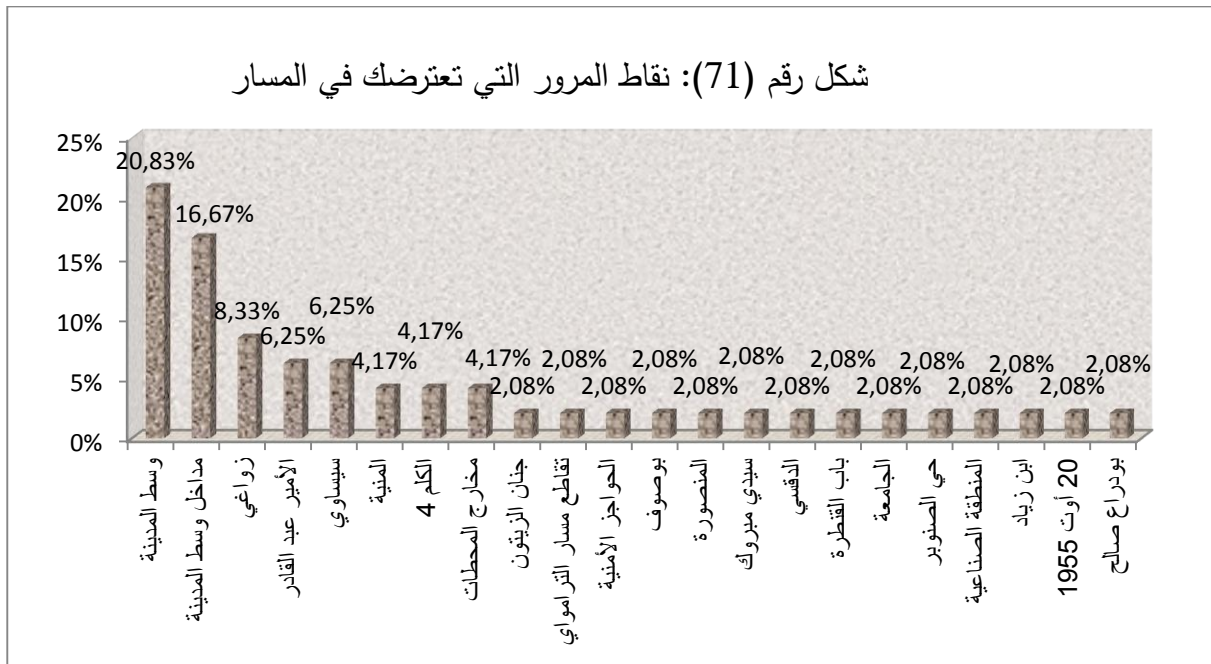
المصدر: معالجة الباحث من خلال معطيات الاستمارة.

#### 4-2-7) توقيت النقل:

عبر 76% من السائقين على أن توقيت النقل غير مناسب وهذا راجع إلى عدّة أسباب منها (سوء التنظيم، الخروج في وقت واحد، ازدحام السير، نقص في وسائل النقل)

#### 4-2-8) نقاط المرور الصعبة التي تعترض السائقين في المسار:

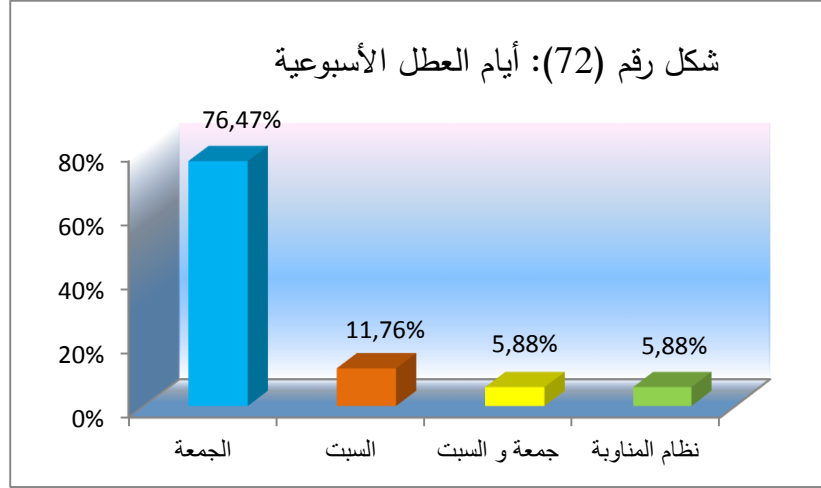
يبين لنا الشكل التالي نقاط المرور الصعبة التي تعترض السائق في المسار بالدرجة الأولى وهي: وسط المدينة بنسبة 20.83% تليها نسبة 16.67% والمتعلقة بمدخل وسط المدينة ثم زواحي بنسبة 8.33% وسيساوي بنسبة 6.25% و 4.17% لكل من الكلم 4 والمنية ومخارج المحطات، و 2.08% على كل من ( جنان الزيتون، تقاطع مسار الترامواي، الحواجز الأمنية، بالصوف، المنصورة، سيدي مبروك، الدقي، باب القنطرة، الجامعة، حي الصنوبر، المنطقة الصناعية، ابن زياد، 20 أوت 1955، بودراع صالح)، والشكل التالي يوضح ذلك.



المصدر: معالجة الباحث من خلال معطيات الاستمارة.

## 4-2-9 أيام العطل الأسبوعية:

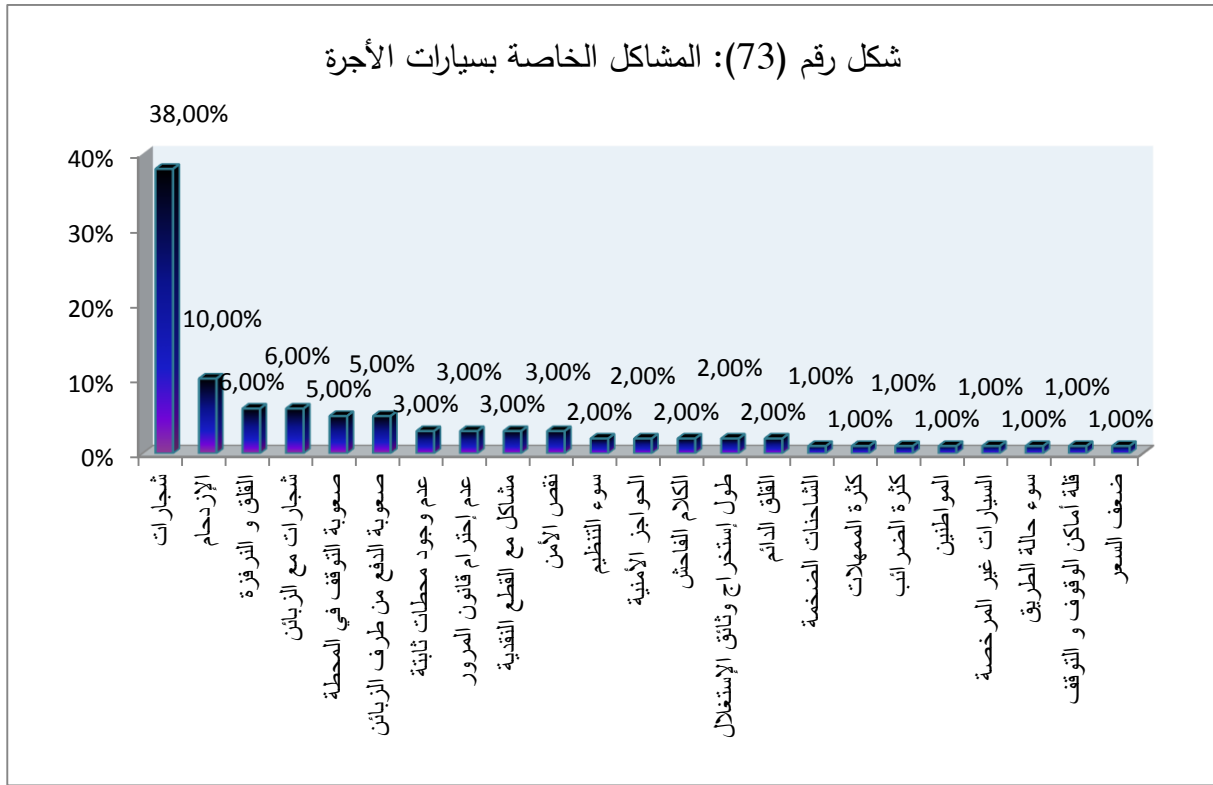
إنَّ أكبر نسبة من السائقين والمقدِّرة بـ 76.47% يكون يوم عطلتهم هو الجمعة و 11.76% يوم السبت ثم تأتي النسبة المئوية والمقدِّرة بـ 5.88% ليومي الجمعة والسبت وتبقى نسبة 5.88% لا تلبّي العمل المطلوب منها للنقل بل تقوم فقط بالنقل الفردي للأشخاص وبأسعار ملتبهة .



المصدر : معالجة الباحث من خلال معطيات الاستمارة.

## 4-2-10 المشاكل المباشرة التي يعاني منها سائقو سيارات الأجرة:

إن نسبة 41.51% من السائقين أفترّوا بوجود مشاكل أخرى أثناء تنقلهم وفي الدرجة الأولى: شجارات مع الزبائن بنسبة 38%، تليها نسبة 10% مشاكل متعلقة بالازدحام ثم القلق والنفرة وشجارات مع الزبائن بنسبة 6% تليها نسبة 5% موزعة على كل من صعوبة التوقف في المحطة وصعوبة الدفع من طرف المواطنين، ثم نسبة 3% موزعة بالتساوي على كل من ( عدم وجود محطات ثابتة، عدم احترام قانون المرور، مشاكل تتعلق بالقطع النقدية، نقص الأمن) ثم تأتي بعدها نسبة 2% موزعة على كل من مشكلة ( سوء التنظيم، الحواجز الأمنية، الكلام الفاحش، طول استخراج وثائق الاستغلال) ثم النسبة الأخيرة والمقدِّرة بـ 1% موزعة بالتساوي على كل من مشكلة ( الشاحنات الضخمة، كثرة الممهلات، كثرة الضرائب، المواطنين، السيارات غير المرخصة، سوء حالة الطريق، قلّة أماكن الوقوف والتوقف، ضعف السعر)، والشكل رقم (75) يوضح ذلك.



المصدر : معالجة الباحث من خلال معطيات الاستمارة.

(5) نقص التجهيز وما ينتج عنه من معانات للمواطنين يوميا في المحطات والواقف: والتي تدل على عدم احترام أماكن التوقف للحافلات ونقص وعي المواطنين والممثلة في الصور التالية.  
صورة رقم(59): عدم وجود أماكن للجلوس والتضليل  
صورة رقم(60): الازدحام في الحافلات



المصدر : الباحث 2014.



صورة رقم (61): شق كبير في منتصف الحافلة



صورة رقم (62): توقف الحافلة فوق الرصيف



صورة رقم (63): وقوف السيارات في مواقف للحافلات



صورة رقم (64): بيع الخضار والفاكهة في مواقف الحافلات



إضافة إلى الظواهر الغريبة اليومية التي أصبحت تجتاح طرقنا ونتائجها الوخيمة في غلق حركة السير: والممثلة في الصور التالية.

صورة رقم (65): غلق الطريق الرئيسي (الزيادية)



صورة رقم (66): غلق الطريق المؤدي لشعبة الرصاص



المصدر : الباحث 2014.

## خلاصة البحث:

لقد تطرقنا في هذا البحث المستخلص من الاستمارة والمصالح المعنية إلى كل من الخصائص والمشاكل الخاصة بالمتنقلين وسائقي الحافلات والقابضين وسائقي السيارات غير المرخصة وهي كالتالي:

✓ أكثر وسيلة مستعملة من طرف المتنقلين الحافلة بنسبة 27.66%، وأكبر نسبة من المتنقلين تقيم داخل المحيط الحضري بنسبة 78.16% وجهتها داخل المدينة بنسبة 81.03%. ومعظم سكان مدينة قسنطينة ينتقلون من أجل العمل والتسوق والإدارة بالدرجة الأولى. وإن نسبة 50.75% من المتنقلين يستعملون وسائل النقل يوميا مرتين، وقد جاء في الاستبيان أنّ أسباب اختيار الحافلة بالنسبة الأعلى والمقدّرة بـ 42.70% راجع لكونها الوسيلة المتوفرة، واختيار سيارة الأجرة لسرعتها بنسبة أعلى قدّرت بـ 56.47% واختيار السيارة غير المرخصة بنسبة 37.50% لتوفرها، وهذا إن دلّ على شيء فهو يدل على ضعف شبكة النقل الجماعي وعدم رضا المواطنين عنها.

✓ طول مدّة التنقل بالحافلة حسب ما أعربت عنه النسبة الأعلى 41.76% من المتنقلين، بالإضافة لقدمها وعدم كفايتها وبطنها بالإضافة لوجود نقص كبير لخطوط النقل الخاصة بالحافلات وسيارات الأجرة والسيارات غير المرخصة.

✓ طول مدّة انتظار سيارة الأجرة الذي أقرته نسبة 58.21% من المتنقلين على طول مدّة الانتظار والنقص الكبير في سيارات الأجرة كما عبّر عنه 70.31% من عينة المتنقلين وهذا راجع إلى هروب سيارات الأجرة من الازدحام والبحث عن التوصيلة الفردية بأسعار ملتهبة.

✓ رغم كون السيارات غير المرخصة غير قانونية إلا أنّ المتنقلين يعتبرونها وسيلة نقل مهمة وهي الأخرى غير كافية مثل سيارات الأجرة، حيث أقرت نسبة 59.18% من المتنقلين على عدم كفايتها وهذا راجع إلى مطاردة الشرطة لها والتصادم مع سائقي الحافلات وسيارات الأجرة، والبحث من جهة أخرى على التوصيلة الفردية.

وبالإضافة إلى كلّ هذا فإنّ من بين المشاكل الأخرى هو ازدحام السير والاكتظاظ داخل الحافلات وعدم الاحترام كما عبّر عنه المتنقلون.

✓ أمّا فيما يخصّ سائقي الحافلات وحسب العينة فإنّ أغليبتهم يقيمون خارج المحيط العمراني، وهم شباب بنسبة 59.52%، والنسبة الأعلى منهم كانت مهنتهم السابقة العمل كقابضين وهذا دليل على تطوره وتحسين مستواهم المهني، ومن خلال الاستبيان توضح لنا نسبة 80% منهم متزوجون وهم أرياب عائلات، كما أعربت نفس النسبة على إكتسابهم خبرة كافية تمكنهم من الحفاظ على سلامة الركاب والمركبة وعدم التعدي على القانون، ومن المشاكل الخاصة بهذه الفئة هو عدد ساعات العمل في اليوم والمقدّر بـ 12 ساعة وهو ما عبّر عنه السائقون باستياء شديد بالعمل المضني طوال النهار، إضافة إلى زمن الرحلة الطويل في أوقات الذروة والازدحام، وحالة الطريق السيئة والشجارات، وعدم التفاهم مع المواطنين والتنافس مع وسائل النقل الأخرى... الخ، ويعتبر القابضون المتعامل المباشر مع المتنقلين لذا يجب علينا دراسة خصائصهم وانشغالاتهم وحسب نتائج الاستمارة فإنّ أغلبهم يقطنون خارج المحيط العمراني للمدينة أي هم



أيضا في حاجة للتنقل للوصول إلى أماكن انطلاق عملهم، ومتوسط أعمارهم هو 27 سنة أي أنّ فئة القابضين شباب 100%، ويبقى هناك خلل كبير في هذا المجال أي أن 67.35% من القابضين غير مؤتمنين اجتماعيا مما يؤدي إلى عدم الإستقرار النفسي، صعوبة في المعاملة، عدم احترام الهدام والكلام الفاحش، التغيير الدائم للخطوط والحافلات، بالإضافة إلى ساعات العمل الطويلة والمقدرة بـ 11 ساعة.

✓ تعتبر الخبرة مطلوبة بالنسبة لسائقي سيارات الأجرة لإيصال المتنقلين بسلامة إلى وجهتهم، وتعتبر خبرة سائقي المدينة جيدة بما فيه الكفاية، ومن خلال الاستمارة يتبين لنا أنّ أغلبية سائقي سيارات الأجرة لهم مستوى علمي (ثانوي، جامعي)، ونسبة 67.86 % هم متزوجون أمّا المشاكل الخاصة بهم الأجرة فهي متعددة من بينها: ساعات العمل الطويلة والمقدّرة بـ 09 ساعات، ومدّة الرحلة في الأوقات الذروة والازدحام حيث أنّ متوسط الوقت الزائد الذي يقضيه سائق سيارة الأجرة في الازدحام هو 30 دقيقة إضافة إلى صعوبة التوقف، كما عبّر 55.56 % من السائقين عن صعوبة الدخول والخروج من المحطات، أمّا النقاط الصعبة للمرور فقد اتفقت الأغلبية على أنّها في وسط المدينة، إضافة إلى كلّ ذلك الشجارات الدائمة مع السائقين، القلق والنرفزة، عدم وجود محطات ثابتة، مشاكل مع القطع النقدية، نقص الأمن .... الخ.

## المبحث الثاني : حلول واقتراحات وآفاق.

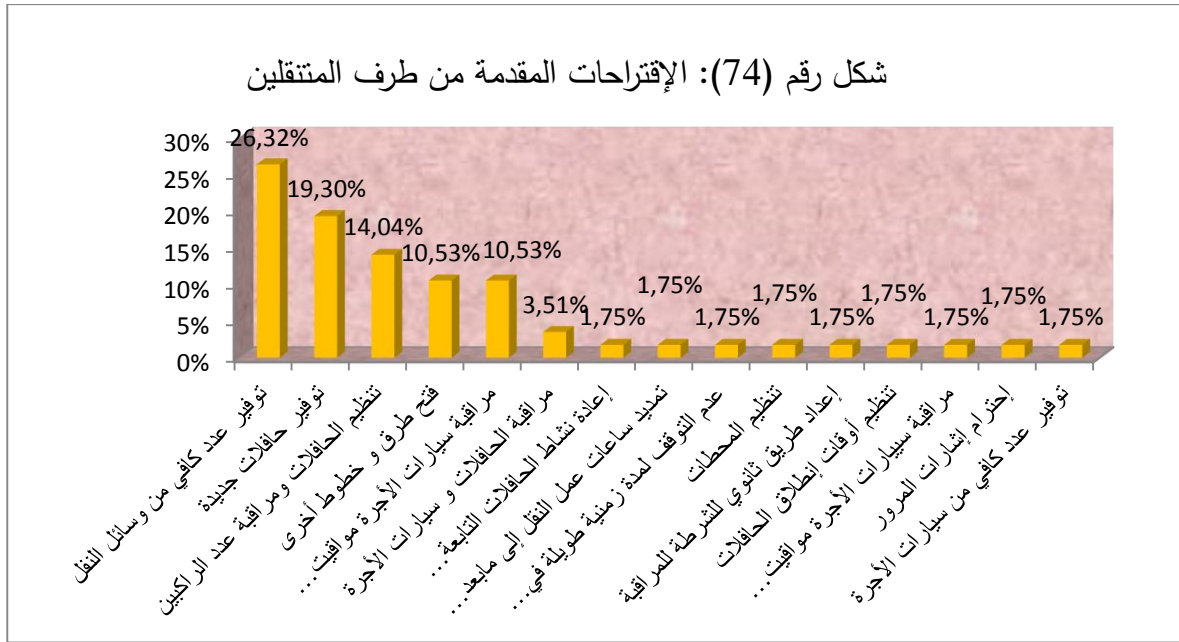
## تمهيد:

بعد عرضنا لمشاكل النقل الجماعي الحضري على كامل المستويات لمدينة قسنطينة، وإبراز أهم الأسباب المؤثرة فيها، سنسعى لتقديم اقتراحات موضوعية من أجل التحسين والنهوض بقطاع النقل الجماعي بدءاً باقتراحات المتنقلين وسائقي الحافلات والقابضين وسائقي سيارات الأجرة ثم اقتراحات الباحث وقد قسمناها إلى عدة جوانب وحسب وسيلة النقل الجماعي وهي تتدرج تحت إطار السلطة المنظمة للنقل، وهي كالتالي:

- الجانب الأول : المتمثل في الهياكل القاعدية والفوقية ووسائل النقل.
- الجانب الثاني : ويتعلق بتسيير وتنظيم النقل الجماعي للمدينة.
- الجانب الثالث : المتعلق بشبكة خطوط النقل الجماعي.

## 1) الاقتراحات الخاصة بالمتنقلين والسائقين:

1-1) الاقتراحات المقدمة من طرف المتنقلين: وهي مبيّنة في الشكل رقم (74).



المصدر : معالجة الباحث من خلال معطيات الاستمارة.

من خلال الشكل التالي والذي يبيّن الاقتراحات الخاصة بالمواطنين بلغت النسبة الأعلى المعبر عنها 26.32% وهي تدعو إلى ضرورة توفير عدد كافي من وسائل النقل واقتراح توفير حافلات جيّدة بنسبة 19.30% نظرا لقدم الحافلات وتدهورها ، ثمّ تنظيم الحافلات ومراقبة عدد الركاب بنسبة 14.04%، ثمّ تأتي النسب التالية (10.53%، 10.53%، 3.51%) على التوالي الذين يقترحون ( مراقبة سيارات الأجرة ومواقيت عملها وأسعارها، فتح طرق وخطوط أخرى، مراقبة الحافلات وسيارات الأجرة)، أمّا النسبة الأضعف فبلغت 1.75% متساوية بين كلّ من (احترام إشارات المرور، إعادة نشاط الحافلات التابعة للدولة، إعداد طريق ثانوي للشرطة من أجل المراقبة، تمديد ساعات عمل النقل الجماعي إلى ما بعد الخامسة، تنظيم المحطات، تنظيم أوقات انطلاق الحافلات، توفير عدد كافي من سيارات الأجرة، عدم التوقف لمدة زمنية طويلة في المواقف).

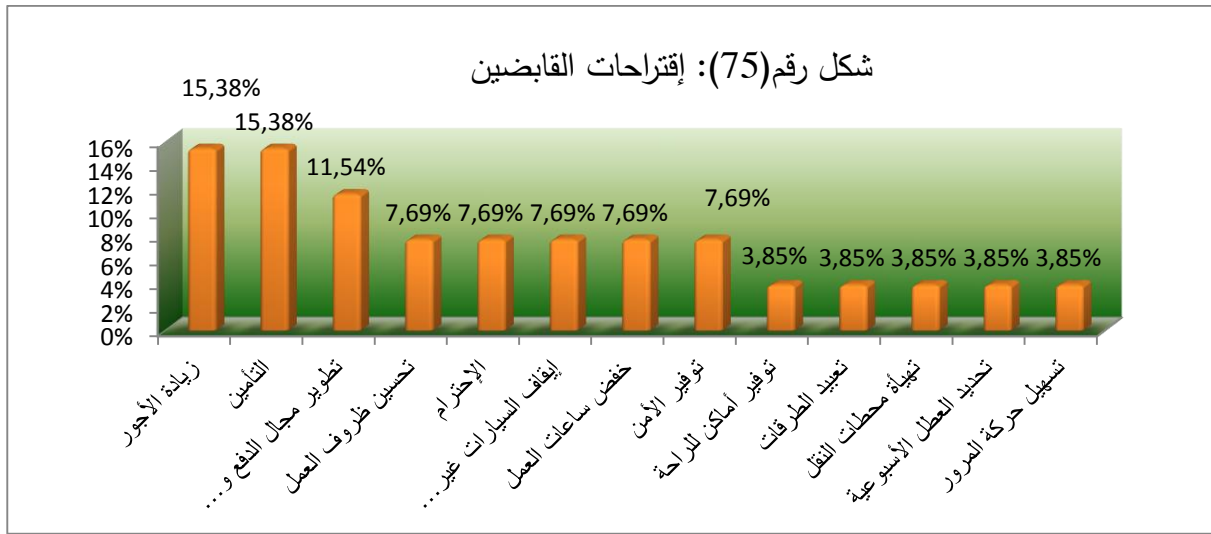
## 1-2) اقتراحات سائقي الحافلات:

لقد قدم السائقون إقتراحات عامة ومشتركة من بينها ( توسيع الطرقات، تكثيف الأمن، تقليص عدد الحافلات، تخفيف الازدحام، العمل لساعات إضافية، إتمام مشروع الترامواي).

## 1-3) اقتراحات القابضين:

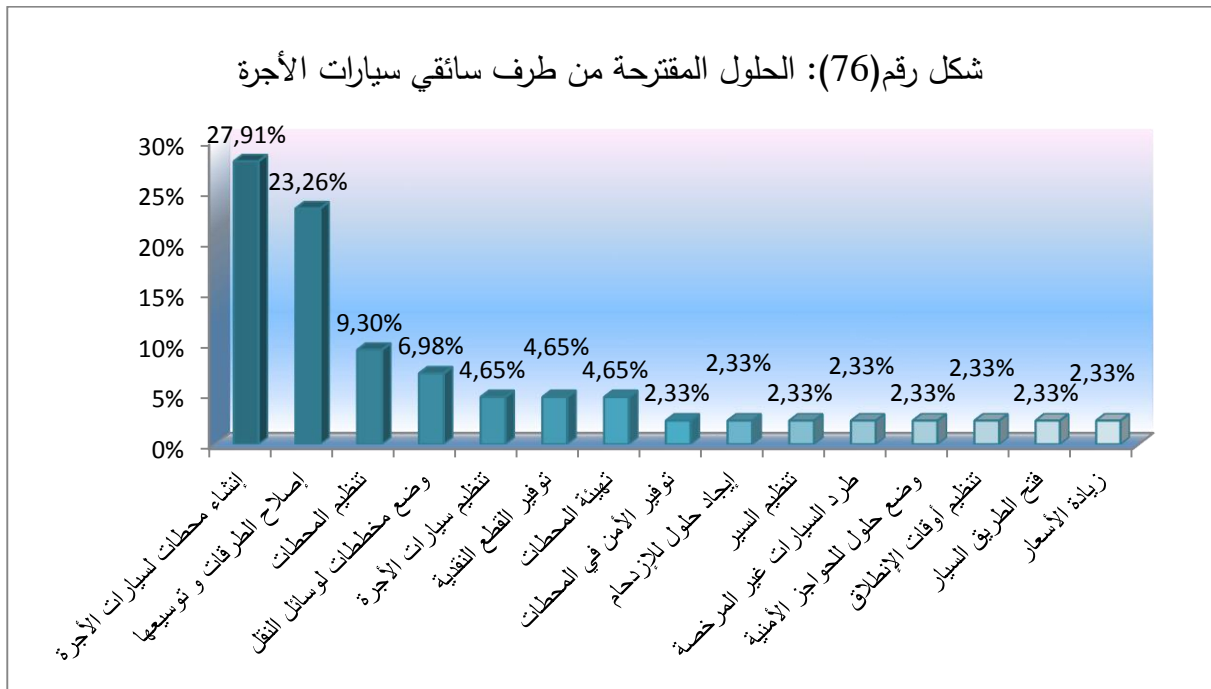
لقد جاءت اقتراحات القابضين وبنسبة أعلى والمقدّرة بـ 15.38% متساوية على كلّ من زيادة الأجور والمطالبة بالتأمين عليها مباشرة بنسبة 11.54% والخاصة بتطوير مجال الدّفع والاشتراكات، ثمّ تأتي نسبة 7.69% متساوية على كلّ من ( خفض ساعات العمل، توفير الأمن، تحسين ظروف العمل، إيقاف السيارات غير المرخصة، الاحترام) وجاءت النسبة الأضعف والمقدّرة بـ 3.85% متساوية على كلّ من

(توفير أماكن للراحة، تهيئة محطات النقل، تعبيد الطرقات، تسهيل حركة المرور وتحديد العطل الأسبوعية)، والشكل التالي يوضح ذلك.



المصدر: معالجة الباحث من خلال معطيات الاستمارة.

1-4) إقتراحات سائقي سيارات الاجرة: وهي مبينة في الشكل رقم (76).



المصدر : معالجة الباحث من خلال معطيات الاستمارة.

إنَّ أهمَّ نسبة من الإقتراحات التي جاءت في الإستمارة هي إنشاء محطات لسيارات الأجرة خاصّة بها بنسبة 27.91% ثمَّ بعدها مباشرة إقتراح إصلاح الطرقات وتوسيعها بنسبة 23.26%، ثمَّ في المرتبة الثالثة تنظيم المحطات بنسبة 9.30% ووضع مخططات لوسائل النقل بنسبة 6.98%، وتأتي نسبة 4.65% متساوية بين كلِّ من ( تنظيم سيارات الأجرة، تهيئة المحطات، توفير القطع النقدية، وفي الأخير تأتي النسبة الأضعف والمقدرة بـ 2.33% متساوية على كلِّ من (إيجاد حلول للازدحام، تنظيم السير، تنظيم أوقات الانطلاق، توفير الأمن في المحطات، زيادة الأسعار، طرد السيارات غير المرخصة، فتح

الطريق السيار، وضع حلول للحواجز الأمنية لأنها في نظر السائقين تعطل حركة المرور وذلك من خلال إقامة طريق اجتبابي خاص بها).

(2) **الاقتراحات الخاصة بالباحث:** وهي تندرج تحت إطار السلطة المنظمة للنقل الحضري، وهي مقسمة كالآتي؛

### (1-2) **الاقتراحات الخاصة بالهيكل القاعدية والفوقية ووسائل النقل:** (1-1-2) **على مستوى الطرقات:**

تقدم شبكة الطرق دورا كبيرا في تدني خدمة النقل لأيّة مدينة أو تحسينها وذلك راجع لتأثيرها المباشر على النقل بإمكانها المساهمة في تنمية هذا القطاع أو العمل على انكماشه ومحدودية أدائه إذا كانت غير مجهزة على نحو كافي حيث تعتبر سيولة حركة المرور مرتبطة مباشرة بحجم الطريق وفي مدينة قسنطينة زادت في تعقد مشكل المرور والنقل، حيث تشهد طرق المدينة اختناقا في أغلب أجزائها وهذا راجع إلى صفات الموضع لمدينة قسنطينة المعروفة بطرقها الوعرة وضيقها بالإضافة إلى الاهتراء الذي لعب دوره في تحديد عدد الطرق الرئيسية، الأمر الذي يؤدي إلى التفكير في إنشاء طرق جديدة والتي يمكن أن تتحمل وتصرف نشاطا هاما من المرور وبالتالي فهي تؤثر مباشرة على وسائل النقل لذا لا بدّ من :

❖ الاهتمام بتوسيع شبكة الطرق، والعمل على إنجاز طرق محيطية بالمدينة لفك الضغط على المحاور الرئيسية، ولتصريف نشاط المرور العالي وتحسين الطاقة الاستيعابية.

❖ إعادة تهيئة الطرق التي هي في حالة سيئة مثل الطرق الوطنية التي تعرف بضيقها وهشاشتها في مداخل المدينة.

❖ تنظيم سير الراجلين وهذا باستعمال ممرات العبور للتقليل من اختراق الطريق العشوائي لهم، أو بإنجاز جسور عبور من أجل السلامة أولا وعدم تعطيل حركة المرور ثانيا.

❖ إنشاء أنفاق وسط المدينة وفتح طرق فرعية جديدة.

### (2-1-2) **على مستوى مفترقات الطرق:**

➤ الحدّ من توقف السيارات والعبور الممنوع بالقرب من مفترقات الطرق بوضع سلاسل ورجال أمن وإشارات تنبيهية عن طريق رجال الأمن للتقليل من الحوادث واكتظاظ مفترقات الطرق .

➤ تجهيز مفترقات الطرق بالإشارات العمودية والأفقية والضوئية التنبيهية.

➤ تهيئة مفترقات الطرق بالمساحات الخضراء .

➤ تعديل مفترقات الطرق ومساحاتها بمعايير ومواصفات عالية.

### (3-1-2) **على مستوى المحطات والمواقف ووسائل النقل:**

- **المحطة الرئيسية:** تعاني مدينة قسنطينة اليوم من مشكل كبير على مستوى تهيئة وتجهيز المحطات والمواقف خاصة الرئيسية منها، وذلك بسبب الإهمال من طرف الجميع (المسؤولون، الناقلون، المنتقلون (...))، حيث أصبحت تعرف بسوء التنظيم والتسيير وهذا ما يخلق عزوفا وهروبا للمنتقلين وخلافات بين العمال، خلافات بين المؤسسات المسيرة لعدم توفر أغلبيتها على أدنى الشروط والمعايير الخاصة .

بالمحطات رغم حداثة بعضها مثل (صعوبة الدخول والخروج من المحطات، الازدحام داخل المحطات، النظافة والمراحيض العامة ، الأمن، أماكن الجلوس) لذا قدمنا جملة من المقترحات وهي:

✓ توسيع المحطات وتهيئتها وانجاز السياج الخارجي لها بصفة عامة وتوسيع مداخل ومخارج المحطات ونقل المحطات التي تستوعب عددا كبيرا من المتقلين والحافلات مثل محطة باب القنطرة بأقسامها الثلاثة حيث رغم أهميتها الكبيرة إلا أنها لا تتوفر إطلاقا على المعايير الخاصة بالمحطات فتوقف الحافلات يكون على جانب الطريق، وانتظار المسافرين في الرصيف ونقص الأمن والنظافة ( حسب التحقيق الميداني 2014)، وكذا محطة قيطوني عبد المالك التي لها أهمية كبيرة هي الأخرى حيث تربط المركز بالأحياء الغربية، ومحطة سيدي مبروك، كما يجب تجهيز محطة جبل الوحش التي تعتبر حظيرة وليست محطة لانعدام التجهيز فيها، أمّا بالنسبة للمحطات الثانوية الأحادية الخط والتي تتوفر على عدد قليل من الحافلات والمتقلين مثل محطة (آل خليفة، والكلم 4 ) التي تعتبر في عزلة تامة وتعاني من نقص في التجهيزات الأساسية، فيجب تهيئتها هي الأخرى من أجل راحة المتقلين.

✓ العمل على تخصيص مواقف سيارات الأجرة لتكون منفصلة نسبيا عن محطة الحافلات لتخفيف الضغط على المحطات والتقليل من الازدحام داخلها وتسهيل الدخول والخروج والتقليل من زمن التنقل.

✓ توفير الأمن العام ووضع حاويات القمامة داخل وعلى محيط المحطة.

✓ تنظيم استغلال المحطة وذلك بتقسيمها إلى مكان الوصول، مكان التوقف ومكان الانطلاق وخاصة بالنسبة للحافلات.

✓ تجهيز المحطات بمقاعد للجلوس المغطاة وإشارات تبين دخول وخروج الحافلات لأن المقاعد الموجودة قليلة ولا تلبي حاجيات المحطة، بالإضافة إلى ذلك إنشاء مراحيض عامة ومصلى وإنشاء مساحات خضراء من شأنها القضاء على نسبة كبيرة من التلوث والضوضاء، توفير خدمات للمتقلين : " مقهى، مطعم، هاتف عمومي ".

## 2-1-4 وسائل النقل:

• العمل على التقدير الجيد لحاجيات المتقلين حسب كل خط وعلى كافة المستويات وعبر مختلف وسائل النقل و ضرورة خلق اكتفاء في توزيع عدد الحافلات المخصصة لكل خط، لتفادي اكتظاظ الركاب داخل الحافلة، وكذا سيارات الأجرة.

- البحث بصورة جدية في مسألة زمن الانتظار للحافلات بالمحطات والمواقف .
- التشجيع على استثمار الشركات في مجال النقل الجماعي بالحافلات وسيارات الأجرة .
- التغيير الإجباري للحافلات القديمة والتي تشكل خطرا على حياة المواطنين والبيئة معا بالحافلات الجديدة وذلك استنادا إلى وسائل قانونية وبتدعيم من طرف البنوك.
- تحديد أيام الراحة للمشتغلين بالتناوب في قطاع النقل الجماعي وعبر كامل وسائله لضمان نقل دائم للمواطنين وخاصة في أيام العطل الأسبوعية والسبوعية والدينية وغيرها.

• المراقبة الدورية لحالة وسائل النقل الجماعي وخاصة الحافلات من الداخل والخارج (مقاعد، ستائر، قارورة الإطفاء).

• إدخال تكنولوجيات الإعلام والاتصال الحديثة فيما يخص مراقبة وسائل النقل الجماعي وأماكن تواجدها، ومراقبة الحافلات من الداخل عن طريق كاميرات المراقبة.

• رغم أن النقل الجماعي للسيارات غير المرخصة غير قانوني ويعاقب عليه القانون ويشكل خطراً كبيراً على السائقين والمنتقلين لعدم وجود ضمان وتأمين على الحوادث، إلا أنه يلعب دوراً كبيراً في حركة المدينة ويضمن التنقلات الجماعية بعد توقف وسائل النقل الأخرى، لذا يجب علينا تقنين السيارات غير المرخصة، كنوع جديد لوسائل النقل الجماعي واعطائها وثائق خاصة، من أجل ضمان التنقل لكل المواطنين في جميع الأوقات، من أجل إيجاد فرص عمل للسائقين بطرق قانونية وتحقيق فوائد لخزينة الدولة.

**2-1-5) على مستوى الحظائر:** إن افتقار المدينة إلى أماكن وحظائر لركن السيارات أدى إلى زيادة الأزمة وشل حركة المرور بسبب ركنها على جانبي الطرقات بطرق فوضوية مما يجب علينا إنشاء حظائر سيارات ذكية (smart parking) ذات طوابق نتيجة لقلّة المساحات والتي أثبتت نجاعتها في الكثير من الدول المتطورة وتعتبر أفضل حل لمواجهة تكديس السيارات السطحية وتكون موزعة في المدينة وخاصة عند مداخل المدينة من أجل التخلص من الركن الفوضوي على جانبي الطرقات .

## 2-2) الاقتراحات العامة الخاصة بتنظيم وتسيير النقل الجماعي لمدينة قسنطينة:

❖ إنشاء برنامج للتنسيق والتنظيم بين مختلف المديريات والمصالح المعنية وتفعيل التنسيق والتشاور فيما بينها في مجال النقل الجماعي.

❖ ضبط توقيت محكم لانطلاق الحافلات من المحطة الرئيسية والثانوية والمواقف الموزعة على مسارات النقل توضع من طرف اللجان المختصة وتعلن وتعلق على مستوى المحطات، وتضمن تنوع الأنماط للتنقلات ووضع نظام للتوقيع أو التأشير رقمي لمختلف أنماط النقل، ووضع قوانين ومراسيم تنفيذية في قانون المرور في إطار تحسين المراقبة لضمان عمل وسائل النقل وللحفاظ على طول مدة انتظار وغياب وسائل النقل.

❖ اقتراح لجنة متابعة ومراقبة لعملية السير الحسن لشبكة النقل الحضري وما بين المدن وما بين الولايات من أجل احترام قوانين الاستغلال المحددة في دفتر الشروط .

❖ خلق هيئات أو جمعيات تمثل السائقين وتدافع عنهم من أجل التأمين، إنقاص ساعات العمل... الخ.

❖ إنشاء مخطط النقل والحركة للمدينة يتماشى مع رغبات المواطنين وتوجهاتهم.

❖ توفير وسائل أكثر حداثة وتابعة للدولة مثل: حافلات E.T.C من أجل منافسة الخواص على احتكارهم لوسائل النقل الجماعية وذلك راجع للغياب شبه الكلي للقطاع العمومي.

❖ إعطاء نفس جديد للمشاريع التي من شأنها تنمية والرقي والنهوض بهذا المجال الحساس وذلك بربط الجماعات المحلية والمستثمرين وتنقيفهم بالأهمية الكبيرة لكافة المجالات الاقتصادية والاجتماعية.. الخ،

وأهمية الشراكة بين القطاع العام والخاص مع توحيد (الألوان، اسم الشركة، لباس الموظفين)، بالإضافة إلى تجديد الحظيرة الخاصة بالحافلات من خلال إعطاء قرض للمالكين بشرط احتفاظ الدولة بالعربات القديمة لضمان تجديد الحظيرة وتغطية النقص في وسائل النقل.

❖ استعمال وسائل الإعلام و إعداد البرامج التحسيسية لتوعية المواطنين بأهمية تنظيم وتحسين حركة المرور، وأهمية استعمال النقل الجماعي للتقليل من ازدحام حركة المرور والتلوث وضمان سهولة الحركة، وتوعيتهم بعدم الإستعمال المفرط للسيارة الشخصية الذي ينتج عنه عدة إشكاليات كالاختناق المروري، التلوث البيئي، الارتفاع المتزايد لحوادث السير.

❖ إجراء دورات تدريبية لسائقي الحافلات والقاطنين لتبیین كيفية التعامل مع المتقلبين وعدم معاملتهم كسلعة، وفتح دورات تدريبية للعامة حول التوعية والتنظيف للسلامة عبر الطرق ومحدثهم عن المواطنة .

❖ إنشاء السلطة التنظيمية للنقل والسيارة الذي ينجح منه عدة إشكاليات كالاختناق المروري، يؤخذ أي قرار من أجل هيكلتها وإحيائها.

❖ إعادة النظر في ثمن التذكرة للخطوط الطويلة ( الطلبة، تلاميذ، بطالين، كبار السن ...).

❖ تخصيص ميزانية خاصة لتحسين وضعية النقل والمرور ببلدية قسنطينة.

❖ نقل بعض التجهيزات العمومية من مركز المدينة إلى الأحياء الأخرى أو إنشاء فروع لها لتخفيف الضغط على المركز.

❖ تحديد عمل سائق الحافلات بالساعات أو الكلم مع ضرورة التوقف لـ 45 دقيقة للراحة.

❖ بناء قاعدة معلومات جغرافية وبيانية لتسهيل التحكم في قطاع النقل الحيوي وخاصة الحافلات تساعد عمال القطاع وصانعي القرار.

### 2-3) الاقتراحات المتعلقة بخطوط النقل الجماعي للحافلات:

- أن تكون على نفس الخط على الأقل حافلتان للخطوط الطويلة لأكثر من 300 كلم كما ينص عليه القانون .

- تدعيم المحطات الثانوية الأحادية الخط بخطوط أخرى وبأعداد أكبر مثل (الكلم 4 - المريج)، (بودراع صالح - ديدوش مراد).

- إيقاف جميع الخطوط لما بين الولايات قرب محطات الترامواي دون الدخول إلى مركز المدينة من الجنوب ومن الشمال بعد إنشاء الترامواي .

- كثرة الخطوط المتجهة نحو جبل الوحش حيث تقدر بحوالي 266 حافلة فعندما تلتقي ابتداءً من موقف سيدي مبروك باتجاه جبل الوحش فيبلغ التسابق والازدحام أشده وهذا يشكل خطراً على حياة المواطنين فالجبل وضع محطة نهائية لجميع الخطوط نحو جبل الوحش وخط وحيد يعمل على مدخل (سيدي مبروك - جبل الوحش).

2-4) على مستوى البيئة : من أجل التقليل من آثار النقل الجماعي على المحيط نقترح ما يلي:

✓ المراقبة التقنية الدائمة لوسائل النقل (غاز، دخان) من أجل التقليل من تدهور المحيط الحضري كالتلوث



والضجيج.

✓ إنشاء مساحات خضراء من أجل التقليل من الضجيج بغرس الشجيرات والأشجار على جانبي الطرق وهذا يساعد على التخلص من الغازات السامة المطروحة إضافة إلى خلق جو مريح للسائقين.

✓ إجراء حملات تحسيسية لنشر الوعي البيئي لدى الأفراد عن طريق وسائل الإعلام، المجلات، وعقد الملتقيات.

✓ تزويد الطرق بلوحات إرشادية للحفاظ على البيئة ومنع إلقاء المخلفات والزيوت على الطرق.

✓ استخدام بدائل للوقود التقليدي كالوقود النظيف: الغاز، البنزين الخالي من الرصاص.

2-5) بدائل واقتراحات أخرى فيما يخص وسائل النقل الجماعي:

2-5-1) الحلول المقترحة فيما يخص الترامواي :

- إقامة محطات الوصول النهائية للترامواي في نهاية الأحياء لتفادي والتقليل من الضغط وعدد المسافرين المقبلين من البلديات والولايات المجاورة والأحياء المعنية هي سيدي مسيد والمنية وبوصوف وسيساوي موازاة مع إقامة حظائر ذكية متعددة الطوابق لأصحاب السيارات الخاصة.

- يلعب الترامواي دورا مهما وفعالا في ربط الأحياء فيما بينها وإعطاء مظهر جديد للمدينة، لمدينة تسائر وتتماشى مع جميع وسائل النقل باعتبار الترامواي يسير في الغالب بجانب الطرق الرئيسية والواسعة. ورغم أن سعر تذكرة الترامواي مرتفع، إلا أنه يعتبر أسرع وسيلة للنقل باعتبار أن له طريقا خاصا به أي لا توجد فيه عراقيل تعطل حركة سيره، والتنظيم الداخلي للمؤسسة يفرض عليه التوقف والسير في ثواني معدودة، وهو افضل من حيث الراحة والسلامة، مما يجعله أكبر جذبا للمتقلين، والدليل على ذلك هو عدد المتقلين الكبير والمتزايد لإستمرار نحو هذه الوسيلة حيث بلغ 512802 متقل شهريا في ديسمبر 2014، وبدأ العزوف من الحافلات وسيارات الأجرة وغير المرخصة على طول مسار الترامواي تدريجيا، بسبب طول مدة الرحلة وحركة المرور البطيئة وأحيانا المغلقة. ويعتبر الترامواي في مدينة قسنطينة ناجحا 100%.

- إقامة محطات نهائية في حي جبل الوحش إنطلاقا من بن عبد المالك، لأنها تنقص وتقلص بصفة كبيرة من كثافة الخطوط للحافلات وسيارات الأجرة والسيارات غير الشرعية والنفعية. من هنا يمكن اعتبار الترامواي أداة فعالة وذات استمرارية وصديقة للبيئة. ورغم أن هذه الوسيلة تعتبر ذات طابع خدماتي في الواقع إلا أن واقع العولمة والرأسمالية يفرض نفسه بإقحام مؤسسات متعددة لها طابع اقتصادي والتي تفرض تسعيرة يعتبرها جل المواطنين مضاعفة، ويبقى استقطاب عدد أكبر وأوسع من الشرائح في يد السلطات المختصة والحكومة بتحديد تسعيرة ملائمة وإنشاء خطوط جديدة .

2-5-2) الحلول المقترحة فيما يخص التفريك :

- إنشاء مساحة كافية لركن السيارات فالمساحة الموجودة حاليا غير كافية بتاتا، مما يضطر بعض مستعملي التفريك للركن بجانب الطريق الذي يطرح مشكلة اختناق حركة السير عند استعمالهم هذه الوسيلة، وحتى المساحة الموجودة غير مسموح التوقف بها وهي خاصة بالعمال، لذا يجب على المسؤولين

اتخاذ الإجراءات اللازمة لإنشاء حظائر للسيارات لتسهيل تنقلات الأشخاص وتخفيف الازدحام في الطرقات.

- هناك مشروعان مستقبليان للتفريك حسب المديرية التقنية للتفريك الأول يربط المحطة البرية ببيكرة مروراً بنصب الأموات وسيدي مسيد على طول 3106 متر حيث يمكنه نقل 2358 شخص في الساعة وتتسع كل مقصورة لـ 15 شخصاً، أما المشروع الثاني فيربط كركري بالدقسي مروراً بحي الصنوبر وسيدي مبروك على مسافة 2870 متر حيث بإمكانه نقل 1328 شخص في الساعة وتتسع كل مقصورة لـ 15 شخصاً، لكن لحد الساعة لم يجسد المشروع على أرض الواقع رغم الانتهاء من الدراسات، لذا يجب الأخذ بعين الاعتبار الأهمية الكبيرة لهذه الوسيلة في التنقلات وضرورة استغلالها من أجل الصالح العام أولاً لتلبية الطلبات المتزايدة من التنقلات وثانياً لإعطاء مظهر جمالي للمدينة .

### 2-5-3) الحافلة ذات المستوى العالي في الخدمة «BHNS» Bus à Haut Niveau de Service:

في سياق الانشغال بالهاجس البيئي الناجم عن تفاقم ظاهرة انبعاث الغازات الدفيئة، والطرفي المتمثل في الاختناقات المرورية، وارتفاع نسبة حوادث السير، وأمام الأعداد المتزايدة من المواطنين الذين يصطفون على جنبات الطرق في انتظار وسيلة للتنقل، "ولحل هذه الاشكالية عادة ما تتم المراهنة على الترامواي كوسيلة نقل حضري تقدم خدمة مقرونة بكثير من المزايا غير أن كلفة الترامواي باهظة وأشغاله مضنية، لأجل ذلك اتجهت عدّة مدن بالضفة الشمالية للبحر الأبيض المتوسط منذ 2005 نحو استخدام وسيلة جديدة صارت تعرف بالحافلة ذات المستوى العالي في الخدمة"<sup>1</sup>، والتي تعتبر من أفضل الإقتراحات لحل المشاكل التي تتخبط فيها مدينة قسنطينة، باعتبارها تخرق أهم المحاور الكبرى للمدينة وتغطيها، وبالتالي تقلل بنسبة عالية جداً من وسائل النقل التقليدية والقديمة والتي ترجع بالفائدة الكبيرة على المواطنين حيث يصلون إلى مقراتهم في أسرع وقت، ومن جهة أخرى التقليل من احتقان الطرقات .

### خصائصها ومواصفاتها:

"كلفتها أقل حوالي الربع لأشغال تهيئة مسارها، ولها طول قد يصل إلى 24.5 م وعرض 2.55 وهي تسير بمحرك كهربائي أو حراري بالوقود أو مزدوج، لها الأسبقية في الطريق وعند الملتقيات . والصورة رقم (66) توضح ذلك.

- لها وتيرة تردد عالية تضمن لها السرعة والدقة في المواعيد والراحة والولوجية التي تجعلها في متناول الجميع، بما فيهم الأشخاص ذوو الاحتياجات الخاصة.

- محطاتها متباعدة يفصل الواحدة عن الأخرى (01 كلم) لتحقيق الانسياب والسرعة، وتمتاز بجماليتها ووظيفتها.

- يتم تخصيص ما يكفي من الحافلات للخطوط لضمان تردد لا يزيد عن خمس دقائق بين حافلة وأخرى مع ملاحظة أنّ تقاطع هذه الخطوط يتيح للراكب الانتقال من خط لآخر بنفس التذكرة خلال ساعة.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> ب . سعيد الجابري، تقرير تأهيل قطاع النقل الحضري، فاس 2010 ، ص8.

<sup>2</sup> ب . سعيد الجابري ، مصدر سابق، ص11-12-29.

صورة رقم (67): الحافلة ذات المستوى العالي في الخدمة.



المصدر : ب . سعيد الجابري، عبد الحي الرايس، مصدر سابق ص 17

### (3) مساهمة نظم المعلومات الجغرافية في مجال النقل:

ساعدت نظم المعلومات الجغرافية الخاصة بالنقل، بفضل قدرتها الهائلة على تدبير و معالجة المعطيات، على تحليل شبكات النقل باستخدام أدوات مختلفة أهمها النمذجة و المحاكاة، ومن نتائجها تقييم كفاءة شبكات النقل وتوقع حجم السير زمانا ومكانا، ودراسة حجم الطلب والعرض على النقل، ودراسة الانعكاسات البيئية لمنظومة النقل، وتقييم المخاطر المرورية، وتمكن نظم المعلومات الجغرافية الخاصة بالنقل من مساعدة المهنيين على اتخاذ القرارات المناسبة، سواء على مستوى شبكات النقل فقط أو على مستوى تهيئة الإطار العام الذي يضم هذه الشبكات، أي المدينة بشكل عام.<sup>1</sup>

إن إدارة وتسيير النقل الحضري أصبح ضرورة ملحة، في سياق تزايد مشاكل الازدحام والأضرار البيئية والاقتصادية الناتجة عن التوسعات العمرانية السريعة التي تشهدها المدن الجزائرية في الآونة الأخيرة وبغية تحقيق الرفاهية وجودة الحياة الحضرية، أصبح من الضروري استعمال الأدوات التقنية الحديثة التي تسعى المصالح الإدارية والتقنية لاستخدامها بشكل أساسي في دعم سبل اتخاذ القرار والإجراءات اللازمة، بالاستفادة من قدرتها العالية في تخزين المعلومات الإحصائية وسائر البيانات وتنسيقها وتبويبها، مع إمكانيات إجراء عمليات التركيب والتحليل عليها، خاصة أمام عجز الأساليب التقليدية التي أصبحت أقل قدرة على مسايرة التغيرات التي أدت بها إلى الديناميكية العمرانية التي تعيشها حاليا الأوساط الحضرية في بلادنا.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> مخلص الدرقاوي العلوي، النقل بمدينة فاس دراسة حول التنقلات والولوجية نحو المرافق العمومية باستخدام نظم المعلومات الجغرافية،

بحث لنيل شهادة الدكتوراه في الجغرافيا 2014، كلية الآداب والعلوم الإنسانية سايس فاس، جامعة سيدي محمد بن عبد الله.

<sup>2</sup> د عنون نور الدين، قسم علوم الأرض، كلية العلوم الجغرافية، جامعة باتنة، مقالة إدارة وتسيير شبكة النقل الحضري بتوظيف أنظمة المعلومات دراسة حالة مدينة باتنة ص 01.

## خلاصة البحث:

من خلال دراستنا بالبحث والذي يتعلق بتقديم مجموعة من الاقتراحات وهي على شكل حلول لمختلف المشاكل التي يعاني منها النقل الجماعي للحافلات وسيارات الأجرة والسيارات غير المرخصة والتي مست ثلاثة جوانب:

- الأول : يتعلق بالهيكل القاعدية والفوقية ووسائل النقل.
  - الثاني : يتعلق بتسيير وتنظيم النقل الجماعي لمدينة قسنطينة .
  - الثالث : متعلق بشبكة خطوط النقل الجماعي.
- بالإضافة إلى اقتراح توسيع شبكة الترامواي والتلفريك وادخال الحافلة ذات المستوى العالي في الخدمة، بهدف تحسين وترقية الخدمة المقدّمة للمتقّلين، وكذلك الحرص على أن تغطّي شبكة النقل جميع أحياء المدينة حتى يتسنى لجميع السكان الاستفادة من هذه الخدمة العمومية.
- وبغضّ النظر عن مختلف التدخلات والحلول والبدائل المقترحة والتي ستساهم في الحدّ من مشكل النقل الجماعي والاختناقات المرورية لإعطاء سيولة أكبر للحركة في هذه المدينة المليونية، فلا بد من تظافر جميع جهود مختلف المديرّيات، مؤسسات خاصة وعامة وأفراد وجمعيات من أجل النهوض والارتقاء بهذا القطاع الحساس في إطار الحوكمة، وتحت تسيير السلطة المنظمة للنقل.

**خاتمة الفصل:**

إنَّ العرض المفصَّل لمختلف المشاكل التي يعاني منها قطاع النقل الجماعي بالحافلات وسيارات الأجرة والسيارات غير المرخصة انعكست سلباً على نوعية الخدمة المقدَّمة، وخاصة النقل بالحافلات كطول الوقت المستغرق للتنقل وقدم الحافلات ونقصها على الخطوط بالإضافة إلى شبكة الطرق التي أقلُّ ما يُقال عنها أنَّها شبكة لم تطور وتحديث نسبياً ولم تكيف مع المتطلبات الحالية للمدينة وأنها موروث استعماري بالنظر إلى حجم المدينة المتروبولية، الأمر الذي يولِّد عدم رضا المتقنين، ونظراً للمشاكل الموجودة في هذا القطاع بات من الضروري إدخال جملة من التعديلات والاقتراحات تمسُّ عدَّة جوانب كتنسيق وتنظيم النقل الجماعي والاتجاه صوب وسائل النقل الجماعية الحديثة كالترامواي والتفريك والمترو؛ لأنَّها تعتبر الحلَّ الأمثل للقضاء على اختناق الطرقات و تجنب التلوث وغلاء الأسعار إضافة إلى ربح الوقت والجهد والأمن، وكلُّ ذلك لا يكون إلاَّ باتِّخاذ الإجراءات اللاَّزمة كإعادة برمجة خطوط النقل الجماعي، وتجهيز الهياكل القاعدية والفوقية وتحديث وسائل النقل الجماعي والمراقبة الدورية من طرف الجهات المسؤولة، إضافة إلى إشراك جميع الفاعلين من مديريات ومؤسسات خاصة وعامة وأفراد وجمعيات من أجل تحسين وتحديث خدمة النقل الجماعي.

## خاتمة الباب الثالث:

من خلال هذا الباب استنتجنا مايلي :

✓الأهمية الكبيرة لإقامة السلطة المنظمة للنقل الحضري ذات الطابع التجاري والصناعي والإداري و اعتبارها الحل الأمثل لتحسن و تطوير النقل الجماعي، لأبعادها التنظيمية والتسييرية والاستثمارية، وقدرتها على اتّخاذ مختلف القرارات، وتحقيق تكامل وتناسق مابين مختلف الفاعلين في إطار الحكم الراشد، ورغم أنها ذات طبيعة قانونية إلا أنها لم تجسد بعد على مدينة قسنطينة، باعتبارها قيد التجربة في العاصمة أولاً ثم سيتم تعميمها على باقي أرجاء الوطن.

✓أمّا فيما يخصّ المشاكل القائمة للنقل الجماعي قمنا بالتركيز على الاستمارة لمعرفة أهمّ المشاكل والخصائص الخاصّة بمستعملي النقل الجماعي بالإضافة إلى المشاكل الخاصّة بسائقي وسائل النقل الجماعي (الحافلات، سيّارات الأجرة، السيّارات غير المرخصة)، ومما إستنتجناه بصفة عامة وجود ضعف في الشبكة وعدم رضا المواطنين، وأهمّ المشاكل المطروحة هي ازدحام في حركة السير والاحتفاظ وعدم الاحترام، أمّا فيما يخصّ السائقين فإنّ أهمّ ما يسبب لهم مشاكل هو الشجارات وطول مدّة العمل وزمن الرحلة والتنافس مع وسائل النقل الأخرى، لذا يجب علينا وضع حلول تتماشى مع جميع الأطراف.

✓ وفيما يخصّ الاقتراحات فمن الضروري التّدخل العاجل في عدّة جوانب؛ كالهياكل القاعدية والفوقية وفي الجانب التسييري والتنظيمي، بالإضافة إلى شبكة خطوط النقل الجماعي وتحديث وعصرنة وسائل النقل الجماعي، للقضاء على أزمة النقل الجماعي واختناق الطرقات، ومختلف هذه الإقتراحات تكون في إطار السلطة المنظمة للنقل من أجل تسيير وتنظيم أمثل.

خاتمة عامّة

## الخاتمة العامة :

إنَّ دراسة وتحليل منظومة النقل الجماعي والحراك بحقَّ هو عملية مترابطة ومعقدة نظرا للعناصر الأساسية المكونة والمرتبطة به إبتداءً بالهيكل الحضري من توزيع للأنشطة و الأقطاب المؤددة للحراك، وشبكة النقل الجماعي و التي تضمُّ الهياكل و الوسائط وكلَّ العناصر اللوجيستية في عملية النقل و الحراك، بالإضافة إلى المجتمع الحضري و المتمثلة في البعد الإجماعي للحراك و السلوكيات، كل ذلك من أجل فهم النقل و الحراك في المدينة ، والدَّور الكبير الذي يلعبه في إعطاء ديناميكية وسيولة داخل المدينة وتسهيل تنقلات الأفراد، وتحاول الدولة منذ سنوات سابقة التَّحكم فيه وتنظيمه من خلال وضع سياساتها وتشريع القوانين التي من شأنها النهوض بهذا القطاع الحساس من الاحتكار إلى الخوصصة ثُمَّ العودة التدريجية وتشجيع الاستثمار من خلال تشريع الشركات الخاصَّة بسيارات الأجرة سنة 2001 وصولاً إلى محاولة إنشاء السُّلطة المنظَّمة للنقل الحضري في 2012 لكنَّها لا تزال حبيسة الأسطر في مدينة قسنطينة، باعتبارها قيد التجربة في العاصمة أولاً ثمَّ سيتمُّ تعميمها على باقي أرجاء الوطن.

ومن أهمَّ النتائج المستخلصة من البحث مايلي:

### **وجود حراك كبير لكن يوجد خلل وضعف في كيفية التنظيم و التسيير:**

تعرف مدينة قسنطينة عددا سكانيا كبيرا يصل إلى 448374 نسمة عبر كامل البلدية، أمَّا التجهيزات فمتمركزة في وسط المدينة بنسبة كبيرة جدًا ونظرا لضعف الشبكة مقارنة بدرجة الاستقطاب الكبير للمدينة فهي تزيد في ازدحام السير في طرقات المدينة رغم أنَّها تحتوي على شبكة هامَّة من الطرق الوطنية والولائية والبلدية لكنَّها تبقى غير كافية، بالإضافة إلى وجود صعوبات كبيرة لإنشاء طرقات جديدة أو توسيع الشبكة القديمة بسبب الموقع المتضرَّس الصعب وكثافة البناء في المركز.

وبالاعتماد على المعاينة الميدانية لشبكة النقل الجماعي بالحافلات وسيارات الأجرة والسيارات غير المرخصة بالإضافة إلى الترامواي و التلفريك والقطار، وبالإجمال فإنَّ مدينة قسنطينة تتميز بحراك كبير على المستوى الحضري والإقليمي الخاصَّ بها بـ 263134 منتقلا يوميا (لسنة 2014) بمختلف أنماط النقل الموجودة، لكنَّه يبقى دون المستوى من حيث التنظيم و التسيير، والدليل على ذلك هو الكم الكبير من المشاكل التي يتخبط فيها هذا القطاع.

ومن أهم الحلول المقدَّمة مايلي:

### **الحل في السلطة المنظمة:**

يخضع قطاع النقل الجماعي في الجزائر لمجموعة من التشريعات تتحكم فيه من حيث تحديد تنظيمه واعداد مخططاته، لكنَّه يبقى ضعيف من حيث التسيير والتنظيم والدَّليل على ذلك هو تداخل عدَّة هيئات في الإشراف على القطاع، لذلك تقدِّم لنا السلطة التنظيمية بعدا آخر من حيث التسيير والتنظيم والمراقبة والاستغلال والاستثمار، باعتبار أنَّها سلطة ذات طابع تجاري وصناعي وإداري قادرة على إحداث الفرق وإعطاء تكامل وتناسق وإعادة الهيكلة والإدماج في إطار الحكم الراشد، وفي إطار السلطة المنظمة للنقل يمكن أن نقترح في مدينة قسنطينة مايلي:



## تعميم وسائل النقل الصديقة للبيئة (Tramway , BHNS):

إنَّ وجود الأعداد الكبيرة من الحافلات الحضرية وما بين المدن والمقدَّر بـ 793 حافلة يشكلُّ اختناقاً لحركة المرور في المدينة وتشويهاً لمظهرها وتلوثاً لبيئتها، باعتبار أنَّ أغلبيتها قديمة، ونظراً لتشبع المحاور الكبرى للمدينة وخاصة محور وسط المدينة باتجاه جبل الوحش الذي يقدر عدد الحافلات الحضرية وما بين المدن العاملة عليه بـ 266 حافلة، أصبح لابدَّ من الاعتماد على وسائل النقل الحديثة كالترامواي والحافلة ذات المستوى العالي في الخدمة، لأنَّها تستوعب الركاب بأعداد كبيرة ولا تعطل حركة السير، إضافة إلى درجة التقبُّل الكبيرة للترامواي من طرف المواطنين ووعيهم بأهميته، والدَّلِيل على ذلك التزايد الملحوظ لمستعملي هذا النمط من النقل، حيث وصل سنة 2015 إلى 6154692 منتقل وهذا دليل على الارتباط بهذه الوسيلة والثقة بها والحاجة إليها.

### وضع مخططات للتنقلات الحضرية: (PDU) Plan De Deplacement Urbaine

والتوجه نحو النقل الجماعي من خلال سياسات الترغيب في الخدمة النوعية، وإنجاز تحقيقات حول الحراك بغية المزاجية بين تخطيط النقل والحراك، ووضع نماذج لاستباق الاحتياجات المستقبلية للحراك، وإدماجه في المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير.

#### ضرورة وضع حلٍّ للسيارات غير المرخصة:

رغم كون السيارات غير المرخصة تعمل خارج القانون، إلا أنَّها تقدِّم خدمة كبيرة في مجال النقل الجماعي، حيث وصلت أعدادها إلى 505 سيارة، لذا يجب على المسؤولين إعادة النظر في تقنينه، أو تحديث وسائل النقل الجماعي وعصرنتها ووضعها في الخدمة على مدار الساعة والأسبوع .  
التوعية المرورية المستمرة :

ضرورة التوعية المرورية لسائقي وسائل النقل الجماعي للحدِّ من الحوادث الخطيرة، ورغم انخفاض عدد الحوادث لوسائل النقل الجماعي في مدينة قسنطينة إلا أنَّها تبقى تشكِّل معضلة للمتقنين، إضافة للقضاء على الحظيرة القديمة ووضع مخططات آمنة.

#### إعادة توزيع التجهيزات :

يوجد خلل كبير في طريقة توزيع التجهيزات بالمدينة كمَّا ونوعاً وهذا راجع لأسباب تاريخية حيث تركز معظم المديرية الجهوية والإقليمية سواءً أمنية أو إدارية في مركز المدينة ممَّا أعطى تأثيراً سلبياً باستقطاب الحراك في المركز، و هذا الأمر يعتبر من أبرز الأسباب التي أدت إلى الاختناق المروري.  
إنشاء طرق محيطية للمدينة :

تحتوي مديرية قسنطينة على شبكة هامة من الطرق الوطنية والولائية والبلدية لكنَّها تعتبر غير كافية، حيث نسبة 60 بالمئة منها موروثه عن الفترة الإستعمارية. وبازدياد كثافة البناءات داخل المدينة أصبح لزاماً علينا إنشاء طرق محيطية تقلل من الضغط على وسط المدينة .

- ونأمل أن تكون هذه الدراسة قد وفقت في تحقيق أهدافها التي تتمثل أهميتها في إعطاء صورة واضحة عن واقع النقل الجماعي على مختلف مستوياته وأنماطه، والتعرف على أهمِّ معوقات ومشكلات النقل العام وأسباب تدني خدمة النقل الجماعي في الميدان، وإعطاء حلول واقعية وفعالة وعصرية في إطار الحكم

الراشد والتوجه نحو النقل الأخضر، لأنَّ معالجة أزمة النقل الجماعي واختناقات المرور ومخاطره أمر يمكن تجسيده في إطار مجهود مندمج ومتكامل من جميع الأطراف.

المراجع

## قائمة المراجع باللغة العربية:

### الكتب :

- الدكتور : أحمد حبيب رسول دراسات في جغرافيا النقل، دار النهضة العربية للطباعة والنشر 1996.
- د . أمير بن محمد العلوان، كتاب النقل العام داخل المدن الكبرى في المملكة العربية السعودية دراسة ميدانية لواقع النقل العام بمدينة الرياض، 2008.
- الدكتور: زين العابدين علي صفر، جغرافيا النقل، منشورات جامعة عمر المختار البيضاء 2014.
- رقية حاكمي : وسائل النقل غير المهيكل بالمجال الحضري للدار البيضاء، كتاب النقل الحضري بالدار البيضاء، منشورات فرع الدار البيضاء، عين الشق.
- سعيد عبده، جغرافيا النقل مغزاها ومرماها، مكتبة الأنجلو المصرية، 2007.
- محمد الهادي لعروق-مدينة قسنطينة-دراسة التطور التاريخي والبيئة الطبيعية -دار البعث قسنطينة 1985-.
- هيثم هاشم ناعس، منشورات جامعة دمشق كلية الآداب والعلوم الإنسانية جغرافيا النقل 2005-2006.

### المجلات والتقارير والمنشورات :

- الاخضر عمر دهيمي مشكلات المرور وسبل معالجتها، الندوة العلمية التجارب العربية والدولية في تنظيم المرور ، 1-3/06/2009 الجزائر.
- الدكتورة سامية لحول، رابية حناشي :مساهمة نظم النقل الذكية في الحد من التلوث البيئي، كلية العلوم الاقتصادية باتنة، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير سطيف، مجلة أسبوت للدراسات البيئية، العدد الأربعون، يوليو 2014.
- أ.م زيان محفوظ، خفهوم كريم، أدوات التخطيط العمراني والنقل الحضري في ظل رهانات التنمية العمرانية المستدامة، دراسة حالة بوفاريك (ولاية البليدة)، الملتقى العربي حول إشكالية النقل الحضري والتنقلات الحضرية المستدامة، التحديات والحلول، جامعة باتنة، الجزائر 14-15 أكتوبر 2014.
- أ م شاهد علي حيدر، مداخلة تأثير التنظيم المجالي على حركة المرور داخل المدينة، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة 2013 .
- د أحمد كمال عفيفي، تخطيط شبكة النقل الجماعي التكامل بين شبكة النقل الجماعي والنقل الخاص - حالة دراسة مدينة القاهرة، ندوة النقل الجماعي ، 28-30/04/2008، والحل المستقبلي لمشكلات المرور في المدن العربية
- د. علي بن سعيد الغامدي، استاذ هندسة المرور والنقل المشارك، الاختناقات المرورية حلول هندسية، كلية الهندسة، جامعة الملك سعود، ١٤٢١ هـ.

- د عبدالمنعم السعيد، أهمية النقل العام في حل مشكلات المرور في المدن (تجارب مدن عالمية في تطوير استراتيجيات النقل العام)، ندوة علمية حول النقل الجماعي و الحل المستقبلي لمشكلات المرور في المدن العربية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 28-30/04/2008.
- د. عبد المنعم أحمد السعيد (التأثيرات السلبية لتغير الضوابط والتشريعات العمرانية على الحركة المرورية في المدن العربية)، ندوة علمية أنماط التخطيط العمراني وعلاقته بالمخالفات المرورية (2006/09/13).
- د عنون نور الدين، قسم علوم الأرض، كلية العلوم، جامعة باتنة إدارة وتسيير شبكة النقل الحضري بتوظيف أنظمة المعلومات دراسة حالة مدينة باتنة (GIS) الجغرافية.
- زكية مقري، وسيم فلاح، أثر النقل المستدام على الصحة العمومية، ملتقى دولي : إشكالية النقل الحضري والتنقلات الحضرية المستدامة - التحديات والحلول -، 14/15 أكتوبر 2014.
- سعيد الجابري، عبد الحي الرايس، تقرير تأهيل قطاع النقل الحضري، فاس 2010 .
- سليم بوقنة، فارس بوباكور، مداخلة بعنوان استعمال الأساليب الكمية في دراسة سلوك المستهلك نحو خدمات النقل الحضري ( دراسة حالة النقل الحضري لمدينة قسنطينة )، 27-26 جانفي 2009، جامعة 20 أوت 1955 - سكيكدة .
- شهلي يزيد، الازدحام المروري بالوسط الحضري (دراسة في مسببات ومشاكل الظاهرة والحلول الكفيلة للحد منها )، مداخلة للمشاركة في الملتقى الدولي كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة باتنة حول: اشكالية النقل الحضري والتنقلات الحضرية المستدامة يومي 14 و 15 أكتوبر 2014
- علي بودلال ، أستاذ محاضر، كلية الاقتصاد والتسيير والتجارة، جامعة تلمسان الجزائر، القطاع الغير رسمي في سوق العمل الجزائري، دراسة تحليلية تقييمية للفترة (2000-2010) .
- عيسى محمد نايلي، التنظيم المؤسسي للمرور بالجزائر ودور الأمن الوطني، ندوة التجارب العربية والدولية في تنظيم المرور، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية بالتعاون مع وزارة النقل الجزائرية الطبعة الأولى الرياض سنة 2010.
- فضيل بوجلال :مداخلة النقل الحضري وتخطيط النقل، ملتقى دولي بعنوان أسس ومفاهيم إشكالية النقل الحضري والتنقلات الحضرية المستدامة، التحديات والحلول، كلية العلوم الإقتصادية والتجارية وعلوم التسيير يومي 14-15 أكتوبر 2014 .
- أطروحات الدكتوراه :**
- عبد الحكيم كبيش ، التمدد الحضري والحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف، أطروحة لنيل درجة دكتوراه العلوم في تهيئة المجال، كلية علوم الأرض الجغرافيا والتهيئة العمرانية، جامعة منتوري قسنطينة 2010-2011.

- عبد الواحد بوبرية، النقل وتنظيم المجال بالأطلس المتوسط الشمالي الشرقي حالة الطريق الرابط بين مطماطة ورباط الخيل، أطروحة مقدمة للحصول على دكتوراه في الجغرافيا الاقتصادية شعبة جغرافيا، جامعة سيدي محمد بن عبد الله، كلية الآداب والعلوم الإنسانية ظهر المهراس فاس (2002، 2001).

- مخلص الدرقاوي العلوي، النقل بمدينة فاس دراسة حول التنقلات والولوجية نحو المرافق العمومية بإستخدام نظم المعلومات الجغرافية، بحث لنيل شهادة الدكتوراه في الجغرافيا، كلية الآداب والعلوم الإنسانية سايس فاس، جامعة سيدي محمد بن عبد الله 2014 .

#### **أطروحات الماجستير:**

- بوقنة سليم، دراسة نوعية الخدمة لدى مستعملي النقل الحضري الجماعي، دراسة ميدانية في مدينة قسنطينة، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، 2005.

- دباش ربيعة: إشكالية الاستخدامات السكنية رسالة ماجستير كلية علوم الأرض جامعة منتوري قسنطينة 2005.

- عبد الحكيم كبيش، النقل الجماعي للمسافرين في ولاية سطيف، السياسات وتخطيط وتنظيم المجال. رسالة ماجستير، كلية علوم الأرض، جامعة منتوري - قسنطينة - 2001.

- عزياوي سهام، دور الشبكات (الحضرية والطرق) في تنظيم مجال ولاية أم البواقي، مذكرة مقدمة لنيل درجة الماجستير في التهيئة الإقليمية، كلية علوم الأرض، الجغرافيا والتهيئة العمرانية 2004-2005.

- فؤاد بن غضبان، المدن التوابع حول مدينة قسنطينة، رسالة ماجستير، جامعة قسنطينة 2001.

- قماس زينب، المجمعات السكنية الحضرية بمدينة قسنطينة واقعها ومتطلبات تخطيطها دراسة ميدانية للمنطقة السكنية الحضرية سركينة، مذكرة مكملة لنيل شهادة ماجستير في علم الاجتماع الحضري (2005 - 2006)

- نجلاء غرابي حرم ميلي، النقل شبه الحضري بولاية عنابة واقع وأفاق، مذكرة مقدمة لنيل درجة ماجستير في التهيئة الإقليمية، كلية علوم الأرض والتهيئة والجغرافيا، 2009 .

- نمول مسعود، تقييم المخاطر البيئية للمناطق الحضرية مثال مدينة قسنطينة، رسالة ماجستير، كلية علوم الأرض قسنطينة، 2004

#### **الجريدة الرسمية :**

- المادة 2 من قانون رقم 09-11 مؤرخ في 03 رجب عام 1432 الموافق لـ 5 يوليو سنة 2011 يعدل ويتم القانون رقم 13/01 المؤرخ في 17 جمادي الأول عام 1422 الموافق 7 غشت سنة 2001 والمتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه.

- المادة الثانية والثالثة من المرسوم التنفيذي رقم 12-230 المؤرخ في 3 رجب عام 1433 الموافق لـ 24 مايو سنة 2012 يتضمن تنظيم النقل بواسطة سيارات الأجرة.

- المرسوم التنفيذي رقم 04-415 المؤرخ في 20 ديسمبر 2004، الصادر في 22 ديسمبر 2004

- القرار المؤرخ في 7 شوال عام 1421 الموافق لـ 2 يناير 2001.
- المرسوم التنفيذي رقم 04-416 المؤرخ في 8 ذي القعدة عام 1425 الموافق لـ 20 ديسمبر 2004، الصادر في 22 ديسمبر 2004 .
- المادة 102 من المرسوم التنفيذي رقم 12-230 المؤرخ في 03 رجب عام 1433 الموافق لـ مايو 24 سنة 2012.

- قانون رقم 01-13 المؤرخ في 17 جمادي الأول عام 1422 الموافق لـ 07 أوت 2001.
- مرسوم تنفيذي مؤرخ في 24/05/2012.

#### الجرائد اليومية:

- جريدة النصر 8 أكتوبر 2010 .

#### المخططات :

- دراسة مخطط المرور لمدينة قسنطينة 2014، مكتب دراسات النقل، مؤسسة متر والجزائر .
- دراسة مخطط المرور في قسنطينة (مركز المدينة ) 2011.
- مخطط التناسق الحضري قسنطينة 2008 .
- مخطط التهيئة لولاية قسنطينة (PAW) 2013 .

#### أخرى:

- المديرية العامة للأمن الوطني وحدة حماية الطرقات والمرور (UPRC).
- الديوان الوطني للإحصاء (ONS).
- المؤسسة العمومية لنقل المسافرين للشرق (TVE).
- الأتحاد العام العمال الجزائريين (UGTA).
- الأتحاد الوطني لسائقي سيارات الاجرة (UNACT).
- بلدية قسنطينة .
- مديرية النقل لولاية قسنطينة بجميع مصالحها.
- مديرية الأشغال العمومية (DTP).
- مديرية التخطيط والتهيئة العمرانية (DPAT).
- مؤسسة النقل الحضري قسنطينة (ETC).
- مؤسسات الترامواي (SETRAM, CITAL).
- مديرية السكة الحديدية (SNTF).
- مديرية الأشغال العمومية .
- مؤسسة سترام + مؤسسة سينال .
- مديرية التفريك (المصلحة التقنية) نوفمبر 2014 .
- نقابة سائقي الحافلات .

قائمة المراجع باللغة الفرنسية :

**Les ouvrages :**

- Boudjemâa Aïchour, Les problèmes des transports urbains et leur impact sur la circulation à constantine, les cahiers scientifiques du transport, département d'architecture et d'urbanisme université de constantine.
- Evaluation Du Parc Nationale Automobile (2003-2008) , Office nationale de statistique.
- Marc COTE ,l'Algérie espace et société, maison paris 1996.
- M. COTE, Les territoires de la ville, l'approche du chercheur, Manuscrit auteur, publier dans : penser la ville- approches comparatives, Khenchela, Algérie, 2008

**Les Article et les rapports :**

- Certu, Transport par câble aérien en milieu urbain , références n°125,2012.
- Certu,centre d'étude sur les réseaux ,les transport l'urbanisme et les construction publiques ,la coopération entre autorités organisatrices de transports (les syndicat mixtes SRU ),décembre 2013.
- Centre D'analyse Stratégique, le développement du télétravail dans le société numérique de demain, dares, novembre 2009.
- D.Pierre Ageron, article de notion à la une : intermodalité, ATER université de Strasbourg, la laboratoire image, ville et environnement, umr : 7362,2014.
- Guedoudj Wided , colloque International , Axe choisis: Gestion des transports urbains et gestion de la mobilité : Expériences et bonne pratiques pour une mobilité urbaine durable. Titre: problématique du transport urbain et de la mobilité urbaine durable en Algérie: Les défis et les solutions , 14-15 octobre 2013.
- Institut de conseil et D'étude en développement durable, la Cemathèque n 26 ,les systèmes de transport collectif Structurants , décembre 2008 .
- Le centre pour un transport durable, Définition Et Vision Du Transport Durable Octobre 2002.
- La Mobilité Durable En Île-De-France : processus actifs et action concrètes, revue en commun entre (syndicat des transport d'Île-de-France, ADEME 'Île-de-France, région 'Ile-de-France, institut d'aménagement et d'urbanisme 'Ile-de-France, direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France, direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France), novembre 2014.
- Institut Bruxellois Pour La Gestion De L'environnement, plan de déplacement, l'impact de télétravail sur l'environnement ,la mobilité et en termes socio-économique dans les grandes entreprises de la région de bruxelles,p1.3,2006.
- institut national de la statistique et des économique, Documentation sur la géographiques en communauté et infra communal,2017.



- Michel Didier et Rémy prud'homme ,rapport « infrastructure de transport mobilité et croissance ,Réalisé par Conseil d'analyse économique ,paris 2007.
- Plan Métropolitain D'aménagement Et De Développement ,Rapport Technique, définition Du Réseau De Transport En Commun Métropolitain Structurant , Communauté Métropolitaine De Montréal , 2011.
- Tramway et Bus à Haut Niveau de Service en France : Domaines de pertinence en Zone urbaine ,Article paru dans les Revue Transport / environnement / circulation ( TEC) n°203 de septembre 2009.
- The Transportation on Planning Process Key Issues, U.S Department Of Transport .

#### **Les thèses universitaires :**

- Benidir Fatiha, urbanisme et planification urbaine(le cas de constantine) these presentee pour l'obtension du diplome de doctorat d'etat faculte des sciences de laterre de geographie et de l'amenagement du territoire 2007.
- Ghenouchi Ahmed, Réseaux de transport et organisation spatiale dans le Nord-est Algérien ( Cas des réseaux ferroviaire et routier ), Thèse présenté pour l'obtention du diplôme de Doctorat en Sciences en Aménagement, régional Université Mentouri Constantine 2008.
- Jeong-Hwa An, Le choix d'un système de transport durable : analyse comparative des systèmes de transport guide de surface, Thèse de doctorat de l'Université Paris-Est, **ifsttar**, Spécialité : Transport, , le 11 avril 2011.

#### **Les schémas et plans :**

PDAU :plan Directeur d'Aménagement et de urbanisme.

DUC : Schéma Directeur d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine (SDAAM) de Constantine 2008.

ONS : Enquête Ménage, 1998, Groupement, EMA/B.E.T.U.R & CE.N.E.A.P.

PAW : Plan D'aménagement de Territoire de La Wilaya de Constantine , Phase 1 ,Tome2 ,Evaluation Territoriale et Diagnostic , P134, Urbaco 2011.

SRAT : Schéma régionale d'Aménagement de territoire.

#### **les site web :**

- ([ressources.humaines@stif.info](mailto:ressources.humaines@stif.info)) , [http://www.stif.org/IMG/pdf/fpost\\_252015\\_ext\\_de\\_tsa\\_chef\\_de\\_pole\\_ts\\_78-95](http://www.stif.org/IMG/pdf/fpost_252015_ext_de_tsa_chef_de_pole_ts_78-95).

- Syndicat des Transports d'Ile-de-France, Autorité organisatrice des transports, Présentation générale. <http://www.emta.com/IMG/ppt/STIF>

- [www.wikipedia](http://www.wikipedia.org) Algeria.dz

Les Journaux :

Journal El Moudjahid : 25 Octobre 2016.

∴

# الفهرس

فهرس الجداول :

رقم الصفحة	عنوان الجدول	رقم الجدول
21	أوجه المقارنة بين النقل الجماعي و السيارة الخاصة	01
23	غايات نظم النقل الذكية و أهدافها	02
25	عدد العمال عن بعد في بعض الدول الأوروبية و الولايات المتحدة.	03
32	تطور أعداد الحافلات الحضرية و شبه الحضرية و ما بين الولايات و الريفية لولاية قسنطينة.	04
37	تدهور عدد الموظفين من 2001 إلى 2006	05
37	تطور وعمر و نوع حضيرة الحافلات للمؤسسة	06
37	توزيع الوحدات لسنة 2014	07
41	توزيع عدد الحوادث الحضرية حسب الولايات لسنة 2008	08
42	ملخص لفئة المخالفات حسب الغرامات الجزافية وأعدادها لسنة 2013 و 2014	09
42	ملخص لفئة المخالفات حسب الغرامات الجزافية وأعدادها لسنة 2015 و 2016	10
43	الإحصائيات المتعلقة بسحب رخصة السّياقة (2010- أكتوبر 2014)	11
44	الإحصائيات المتعلقة بالسّحب للجنح المرورية والتنسيقية .	12
44	توزيع الضحايا حسب السنّ والجنس (2010-2011)	13
46	توزيع مركبات النقل الجماعي المتورطة في الحوادث المرورية (2010-2016) .	14
47	توزيع توقيت عدد الحوادث حسب أيام الأسبوع (2010-2011)	15
48	توزيع توقيت عدد الحوادث حسب أيام الأسبوع (2012-2013)	16
49	توزيع توقيت عدد الحوادث حسب أيام الأسبوع (2014)	17
50	النقاط السوداء في بلدية قسنطينة لسنتي 2013 و 2014	18
65	عدد سكان بلديات ولاية قسنطينة	19
66	تطور سكان مدينة قسنطينة للفترة (1966 م - 2008 م) .	20
67	نسبة التحضر حسب بلدية قسنطينة والولاية ككل سنة (1987 - 1988 - 2008)	21
68	التقسيم الإداري لولاية قسنطينة والكثافة السكانية.	22
70	نسبة النشاط للفئات العمرية الأكثر من 15 سنة للبلدية والولاية لسنة 2008.	23

70	توزيع اليد العاملة في الولاية حسب القطاعات وتطورها	24
71	توزيع السكن عبر مجال المدينة	25
81	توزيع مناطق النشاطات في بلدية قسنطينة	26
82	توزيع مؤسسات التّعليم الابتدائي في بلدية قسنطينة ومجموع الولاية	27
82	توزيع مؤسسات التّعليم المتوسط في بلدية قسنطينة ومجموع الولاية	28
82	توزيع مؤسسات التّعليم التّانوي في بلدية قسنطينة ومجموع الولاية.	29
84	توزيع مؤسسات التّكوين المهني عبر تراب البلدية	30
85	توزيع الهياكل الفندقية في البلدية	31
86	توزيع التجهيزات الثقافية	32
86	توزيع تجهيزات البريد والمواصلات	33
87	توزيع الهياكل الرياضية للمدينة	34
88	توزيع المؤسسات الاستشفائية في بلدية قسنطينة	35
88	توزيع المؤسسات العمومية الصحية	36
88	توزيع العيادات والصيدليات عبر الولاية.	37
89	التجهيزات في طريق الإنجاز والمبرجمة مستقبليا	38
96	الطرق الوطنية لبلدية قسنطينة والولاية .	39
97	توزيع الطرق الولائية لولاية قسنطينة وبلدية قسنطينة	40
100	تصنيف الطرق والكثافة المساحية لمدينة قسنطينة	41
100	حالة الطرقات للولاية	42
101	المواصفات التقنية للطرق	43
104	مجموع الحظائر الكلية لمدينة قسنطينة	44
105	قدرة إستطاعة مفترقات الطرق	45
126	حجم وأعداد المتقلبين والحافلات للخطوط الحضرية	46
128	حجم وأعداد المتقلبين والحافلات لخطوط ما بين المدن	47
131	حجم وأعداد المتقلبين والحافلات لخطوط ما بين الولايات .	48
135	عدد حافلات النقل المدرسي واحجامها	49
138	لخطوط الممنوحة لفائدة المجاهدين وارامل الشهداء لاستغلال خط سيارة الأجرة الحضرية وما بين المدن وما بين الولايات في ولاية قسنطينة وبلدية قسنطينة.	50
138	عمر حظيرة سيارات الأجرة لبلدية قسنطينة ونمط الخطوط لمجموع السيارات المشتغلة.	51
143	أعداد المتقلبين وسيارات الأجرة الجماعية الحضرية .	52

144	أعداد المتقلبين وسيّارات الأجرة الجماعية ما بين المدن .	53
145	أعداد المتقلبين وسيّارات الأجرة الجماعية ما بين الولايات (المحطة الشرقية والمحطة الغربية)	54
155	أعداد المتقلبين والسيّارات غير المرخصة الجماعية الحضرية .	55
156	أعداد المتقلبين والسيّارات غير المرخصة الجماعية لما بين المدن.	56
164	الكثافة السكانية والفئات النشطة لمدينة قسنطينة	57
168	التنظيم والهيكلية الداخلية لمؤسسة سترام (SETRAM)	58
175	استغلال الترامواي لسنة 2014.	59
175	استغلال الترامواي لسنة 2015.	60
184	عدد التنقلات اليومية، الشهرية، والسبوعية بالتفريك من (جوان 2008 - نوفمبر 2014)	61
187	الشبكة العامة للسكة الحديدية ونوعها.	62
190	توزيع المديرية والمصالح بالمديرية الاقليمية للنقل بالسكة الحديدية قسنطينة.	63
191	اتجاهات القطارات ونوعها لما بين الولايات.	64
191	اتجاه القطارات داخل الولاية	65
192	عدد المتقلون داخل الولاية	66
192	مواقيت الانطلاق مجال ولاية قسنطينة خط (قسنطينة - زيغود يوسف والرجوع).	67
193	عدد المتقلبين ما بين الولايات	68
255	سن السائقين والمستقلين (les doubleurs) لبلدية قسنطينة.	69
255	الخبرة في المهنة كسائقين لسيارات الأجرة في بلدية قسنطينة	70

فهرس الأشكال :

رقم الصفحة	عنوان الشكل	رقم الشكل
15	مكونات نظام النقل الحضري	01
38	تطور حظيرة الحافلات للمؤسسة	02
41	توطر عدد حوادث المرور في الجزائر في الفترة 1998-2008	03
43	تطور المخالفات حسب الغرامات الجزافية واعدادها (2013-2016)	04
45	تطور عدد الضحايا القتلى حسب الجنس (2010-2016)	05
45	تطور عدد الضحايا الجرحى حسب الجنس (2010-2016)	06
170	المؤسسات المسيرة للترامواي.	07
176	تطور عدد المسافرين لسنة (2014-2015)	08
176	تطور عدد الغرامات لسنة (2014-2015)	09

177	تطور عدد الإشتراكات لسنة (2014-2015)	10
211	التقسيم الإداري لإقليم الحوض الباريسي.	11
213	التقسيم حسب أنماط النقل المختلفة في إقليم الحوض الباريسي	12
213	مستويات تنظيم النقل في فرنسا	13
215	توزيع مقاعد مجلس الإدارة قبل 2005	14
215	توزيع مقاعد مجلس الإدارة بعد 2005	15
218	ربط وهيكل شبكة النقل الجماعي	16
218	التوازن لأحواض الحياة	17
218	المحافظة على الإقليم وتنميته	18
219	تطور التنقلات حسب وسيلة التنقل ( 2001 - 2020).	19
227	الهرم التسلسلي لطرق تسيير السلطة	20
227	الشراكة مع مختلف الفاعلين	21
228	المهام الأساسية لسلطة النقل الحضري للعاصمة.	22
235	مكان الإقامة	23
235	الوجهة	24
236	الغرض من التنقل	25
237	الوسائل المستعملة في التنقل	26
237	نوع الخطوط	27
238	عدد المرات المستعملة للتنقل يوميا و أسبوعيا	28
239	أسباب إختيار التنقل بالحافلة وسيارة الأجرة و السيارة الغير مرخصة	29
239	الأيام المستخدمة للتنقل	30
240	الوقت المخصص للتنقل يوميا	31
241	مدة إنتظار الحافلة وسيارة الأجرة و السيارة غير المرخصة	32
241	مدة التنقل بالحافلة وسيارة الأجرة و السيارة غير المرخصة	33
242	النقص في خطوط النقل بالحافلات وسيارات الأجرة و السيارات غير المرخصة .	34
242	أعداد الحافلات	35
243	قدم الحافلات	36
243	نوعية المعاملة من طرف عمال الحافلة	37
244	سرعة الحافلات	38
244	عدد سيارات الأجرة	39
245	عدد السيارات غير المرخصة	40
245	السعر بالنسبة للسيارات غير المرخصة	41
246	درجة إكتضاظ الحافلات	42
246	المشاكل أثناء التنقل	43

247	أهم المشاكل التي تواجه المتقنين	44
247	مكان الإقامة	45
248	السن	46
248	المستوى الدراسي	47
249	المهن السابقة	48
249	الحالة الإجتماعية	49
250	التأمين	50
250	الفرق بين مدة الرحلة في الأوقات العادية وفي أوقات الذروة	51
251	حالة الطريق	52
251	حالة السير في الطرقات	53
252	أيام العطل الأسبوعية	54
252	المشاكل	55
253	مكان الإقامة	56
253	المستوى الدراسي للسائقين	57
254	المهنة السابقة	58
254	التأمين	59
255	سن السائقين	60
256	عدد السائقين حسب سنوات الخبرة	61
256	مكان إقامة سائقي سيارة الأجرة	62
256	المستوى الدراسي لسائقي سيارات الأجرة	63
257	المهن الأخرى لسائقي سيارات الأجرة	64
257	الحالة الإجتماعية لسائقي سيارات الأجرة	65
258	مدة التنقل في الأوقات العادية وفي أوقات الذروة	66
258	التأمين	67
259	حالة الطريق	68
259	حالة السير في الطريق	69
260	حالة المحطة	70
260	نقاط المرور التي تعترضك في المسار	71
261	أيام العطل الأسبوعية	72
262	المشاكل الخاصة بسيارات الأجرة	73
267	الإقتراحات المقدمة من طرف المتقنين	74
268	إقتراحات القابضين	75
268	الحلول المقترحة من طرف سائقي سيارات الأجرة	76

رقم الصفحة	عنوان الصورة	رقم الصورة
31	النقل الجماعي الرابط قسنطينة بسطيف قبل الإستقلال	01
55	حافلة من نوع بارلي قديمة لاتزال تعمل	02
109	مقطع عرضي للجسر العملاق	03
109	الجسر العملاق	04
119	محطة باب القنطرة قسم(1)	05
119	محطة باب القنطرة قسم رقم(2)	06
120	محطة باب القنطرة القسم رقم (3)	08-07
120	محطة خمستي	09
121	محطة جبل الوحش	10
121	محطة قيطوني	11
122	محطة بوذراع صالح	12
122	محطة وسط المدينة	13
122	المحطة الغربية الإتجاه الحضري	14
122	المحطة الغربية لإتجاه مابين المدن	15
123	المحطة الغربية اتّجاه مابين الولايات	17-16
124	المحطة الشرقية اثناء عملية التهيئة	19-18
124	محطة مدخل المنطقة الصناعية قبل التسليم النهائي	20
125	محطة المنطقة الصناعية	21
125	محطة المنطقة الصناعية	23-22
140	المحطة الدقي	24
140	محطة بوصوف	25
140	محطة عوبنة الفول	26
140	محطة مركز المدينة سيرتا	27
140	المحطة الغربية.	28
140	محطة مركز المدينة (باردو)	29
141	محطة خمستي	30
141	محطة مركز المدينة (طريق سطيف)	31
141	محطة واد الحد	32
141	محطة باب القنطرة	33
142	المحطة الغربية	34
142	المحطة الشرقية	35
151	محطة خمستي خاوية على الساعة الخامسة مساءً	36



153	بوصوف ( مقام الشهيد )	37
153	مركز المدينة (الشارع)	38
154	محطة مركز المدينة (باردو)	39
154	محطة زواغي	40
154	محطة جبل الوحش	41
155	محطة الإنطلاق نحو الخارج	42
156	النقل الفردي لواد الحد	43
169	نزع المحرك بسهولة	44
169	رفع الترامواي بالحوامل الهيدروليكية	45
169	آلة ميكانيكية (مفرزة) لتعديل قطر عجلات السكة.	46
169	عملية تعبئة الرمل لرفع درج الاحتكاك بين العجلات والسكة.	47
170	التقسيم الداخلي للوحدات.	48
171	تقسيم عربات الترامواي	49
172	سهولة التنقل للفئات ذات الاحتياجات الخاصة.	50
172	مركز التحكم	51
172	محطة الترامواي	52
174	توسيع مسارات الترامواي	53
183	محطة الأمير عبد القادر (Faubourg).	54
217	سهولة الصعود إلى الحافلة	55
217	شاشة إلكترونية	56
221	إستعمال الدراجات حسب مساراتها	57
221	توفير السيارات صديقة البيئة	58
262	عدم وجود أماكن للجلوس والتضليل	59
262	الازدحام في الحافلات	60
263	شق كبير في منتصف الحافلة	61
263	توقف الحافلة فوق الرصيف	62
263	وقوف السيارات في مواقف للحافلات	63
263	بيع الخضر والفاكهة في مواقف الحافلات	64
263	غلق الطريق الرئيسي (الزيادية)	65
263	غلق الطريق المؤدي لشعبة الرصاص	66
275	الحافلة ذات المستوى العالي في الخدمة.	67

فهرس الخرائط :

رقم الخريطة	عنوان الخريطة	الصفحة
01	مستويات الدراسة الجغرافية للمجال	07
02	النقاط السوداء لمدينة قسنطينة	53
03	توزيع الكثافة السكانية لبلديات قسنطينة	69
04	موقع ولاية قسنطينة في الشرق الجزائري	74
05	الموقع الإداري لولاية قسنطينة	75
06	الموقع الجغرافي لقسنطينة	76
07	المراكز الحضرية الكبرى في الإقليم الشرقي	77
08	المساحات الحضرية لقسنطينة في الإقليم الشرقي	78
09	توزيع التجهيزات في مدينة قسنطينة	91
10	شبكة الطرقات لولاية قسنطينة	99
11	محطات ومسارات خطوط الحافلات الحضرية ما بين المدن وما بين الولايات لمدينة قسنطينة	134
12	محطات ومسارات خطوط سيارات الأجرة الحضرية ما بين المدن وما بين الولايات لمدينة قسنطينة	147
13	محطات ومسارات خطوط السيارات غير المرخصة حضرية وما بين المدن لمدينة قسنطينة	158
14	الشمال الشرقي للجزائر (شبكة السكة الحديدية 2005)	196

فهرس المخططات :

رقم المخطط	عنوان المخطط	رقم الصفحة
01	أهم الطرق الوطنية و الولائية و البلدية لمدينة قسنطينة	98
02	تهيئة المحطة الشرقية	124
03	حركة سير الترامواي	172
04	مخطط يبين مختلف المصالح الموجودة	182
05	مسار التلفريك قسنطينة	183
06	شبكة السكة الحديدية	195
07	طرق عمل وتسيير السُلطة المنظمة للنقل	208
08	التقسيم الداخلي للسُلطة المنظمة للنقل الحضري.	226

## فهرس الموضوعات:

1	مقدمة عامة
3	الإشكالية
3	فرضيات البحث
3	أسباب إختيار الموضوع و منطقة الدّراسة
3	الهدف من الدّراسة
4	منهج البحث
4	- مرحلة البحث النّظري
4	- مرحلة العمل الميداني
5	- مرحلة تحليل و معالجة المعطيات
5	ظروف التحقيق المجري عن طريق الاستمارة
6	الدراسات السابقة
6	حدود المجال الحضري الإقليمي لمدينة قسنطينة
6	(1) المجال الحضري
6	(2) مجال ما بين المدن
6	(3) مجال ما بين الولايات
8	صعوبات البحث
8	مخطط البحث
<b>10</b>	<b>الباب الأول : النقل الجماعي "الاطار العام ومنطقة الدراسة"</b>
11	مقدّمة
<b>12</b>	<b>الفصل الأول : المفاهيم والتشريعات</b>
12	مقدمة
<b>14</b>	<b>المبحث الأول:مصطلحات ومفاهيم عامة للنقل الجماعي</b>
14	تمهيد
14	(1) مفاهيم أساسية
14	(1-1) مفهوم النقل (transport)
15	(2-1) تعريف النقل الجماعي (Transports Collectif)
15	(3-1) النقل الحضري (Transport Urbain)
15	(4-1) الحراك
16	(5-1) الحراك المستدام
16	(6-1) نظام النقل الجماعي

17	7-1) مفهوم نظام النقل المستدام
17	8-1) مفهوم شبكة النقل
17	9-1) تعريف الشبكة الطرقية
17	10-1) مفهوم الاختناق المروري
18	11-1) تنوع الأنماط (Multimodalité)
18	10-1) تكامل الأنماط (Intermodalité):
18	2) تعاريف عامة حول أنواع النقل البري
18	1-2) تعريف النقل بالسكة الحديدية
18	2-2) النقل البري
18	7-2) نقل الأشخاص الموجه
18	3) تعريف وسائل النقل على الطرقات
18	1-3) تعريف سيارات الأجرة الجماعية
19	2-3) تعريف القطاع غير المرخص (غير الرسمي)
19	3-3) مفهوم النقل المعلق
19	4) دور النقل في النمو الحضري
20	5) أهمية شبكة النقل ووظائفها
20	6) شبكة النقل المشترك المتروبولي المهيكلة للمدينة المتروبولية
20	1-6) المترو الخفيف : (SLR)
20	2-6) الترامواي
21	3-6) الحافلة ذات المستوى العالي في الخدمة : BHNS
21	7) زيادة استعمال السيارة الخاصة
22	1-7) الإدماج بين شبكة النقل الجماعي و الخاص
22	8) نظم النقل الذكي : (STI)
24	9) مفهوم تخطيط النقل
24	10) مفهوم العمل عن بعد (télétravail)
25	1-10) مزايا العمل عن بعد
26	<b>خلاصة المبحث الأول</b>
	<b>المبحث الثاني: القوانين والتشريعات المنظمة للنقل في الجزائر + نظرة عن كئيب في المؤسسة العمومية</b>
27	<b>لنقل المسافرين للشرق</b>
27	تمهيد
28	أولا: 1) القوانين والتشريعات المنظمة للنقل في الجزائر

- 1-1) قبل سنة 1988: هيمنة الدولة على القطاع ..... 28
- 1-1) بعد سنة 1988 مرحلة دخول القطاع الخاص بقوة ..... 29
- 1-3) المرحلة الثالثة عودة الدولة للإستثمار في القطاع ..... 30
- 2) القوانين والتشريعات المنظمة للنقل في قسنطينة ..... 30
- 1-2) الحافلات: ..... 30
- 1-1-2) قبل 1988: ..... 30
- 2-1-2) ما بعد 1988 إلى غاية 2013 الإفتتاح و سيطرة القطاع الخاص ..... 31
- 2-2) سيارات الأجرة: ..... 32
- 3) نقابة سيّارات الأجرة والحافلات ..... 33
- 1-3) مهامها ..... 33
- 4) أدوات تخطيط النقل الحضري في الجزائر ..... 33
- 1-4) مخطط النقل ..... 33
- 1-1-4) المخطط الوطني للنقل ..... 33
- 2-1-4) المخطط الولائي للنقل ..... 33
- 3-1-4) مخطط النقل الحضري ..... 34
- 2-4) مخطط المرور ..... 34
- 5) "التنظيم المؤسستي للمرور بالجزائر ..... 34
- 1-5) من حيث التشريع والتنظيم ( صلاحيات وزارة النقل) ..... 34
- 2-5) من حيث تصميم الطرق والمنشآت الوطنية الكبرى ..... 35
- 3-5) من حيث صلاحيات وزارة الداخلية و الجماعات المحلية ..... 35
- 4-5) من حيث المراقبة المرورية مصالح الأمن (الشرطة والدرك) ..... 35
- تانيا : المؤسسة العمومية لنقل المسافرين للشرق ..... 36
- 1) ظهور المؤسسة العمومية لنقل المسافرين للشرق (TVE): ..... 36
- 2) الامكانيات العمالية ..... 37
- 39 خلاصة المبحث الثاني**
- المبحث الثالث: مشاكل المرور وحوادث السير** ..... 40
- تمهيد ..... 40
- 1) الأمن المروري في العالم و الجزائر ..... 41
- 2) المخالفات المرورية لولاية قسنطينة ..... 42
- 3) الإحصائيات المتعلقة بسحب رخصة للسيّاقة للولاية ..... 43
- 4) الجنح المرورية ..... 43

54	تطور ضحايا الحوادث المرورية في ولاية قسنطينة (2010 - أكتوبر 2016)
46	توزيع مركبات النقل الجماعي المتورطة في الحوادث المرورية المؤدية للقتل و الجرح (2010-2016)
46	توقيت الحوادث حسب أيام الأسبوع المؤدية للقتل والجرح
49	أهم المخالفات الخطيرة المؤدية إلى حوادث المرور الجنائية و المادية
50	النقاط السوداء التي تكثر بها الحوادث
54	أسباب الحوادث المرورية التي تؤدي لوجود نقاط سوداء بالمدينة
54	تقليل الحوادث المرورية
<b>56</b>	<b>خلاصة</b>
<b>57</b>	<b>خاتمة الفصل الأول</b>
<b>58</b>	<b>الفصل الثاني : خصائص منطقة الدراسة دينامية عمرانية و بنى قاعدية هامة</b>
59	مقدمة
<b>60</b>	<b>المبحث الأول:الخصائص السكنية والسكانية للمدينة</b>
60	تمهيد
60	1) نشأة مدينة قسنطينة
60	1-1) مراحل التطور العمراني بمدينة قسنطينة
60	1-1-1) المرحلة الأولى
61	1-1-2) المرحلة الثانية :الإحتلال الفرنسي (1837-1962)
61	1-2-1-1) الفترة الأولى (1837 - 1874)
61	1-2-1-2) الفترة الثانية (1874 - 1937)
61	1-2-1-3) الفترة الثالثة (1937 - 1962)
61	1-3-1-1) المرحلة الثالثة :الحديثة (1962 - 2000)
62	1-3-1-2) الفترة الأولى (1962-1971)
62	1-3-1-3) الفترة الثانية (1972 - 1983)
63	1-3-1-4) الفترة الثالثة - مرحلة بعد التعمير (1984 - 2000)
63	2) العلاقة بين التوسع العمراني وشبكة الطرق لمدينة قسنطينة
64	3) طبوغرافية مدينة قسنطينة
65	4) النمو الحضري المتباين للولاية ككل ومدينة قسنطينة
66	5) نسبة التحضر في البلدية والولاية
75	1) سكان التجمعات الرئيسية
67	2) التجمعات الثانوية
67	3) التجمعات في المناطق المبعثرة

67	6) التقسيم الإداري.....
70	7) الفئات النشطة للبلدية و الولاية.....
70	8) توزيع اليد العاملة حسب القطاعات.....
71	9) توزيع السكن عبر مجال المدينة.....
71	10)الموقع الإقليمي لمدينة قسنطينة مجال إستقطاب ونفود .....
71	10-1) مفهوم الدّراسة الجغرافية للمجال الحضري .....
71	1-1) المستوى الأول.....
72	1-2) المستوى الثاني .....
72	1-3)المستوى الثالث .....
72	10-2) البيئة الطبيعية لمدينة قسنطينة.....
73	10-2-1) الموقع الإقليمي .....
73	10-2-2) الموقع الإداري .....
76	11) قدرات المجال لحاضرة قسنطينة .....
76	12) الهيكله المجالية المتعددة الأقطاب لمدينة قسنطينة .....
76	13) إقليم التأثير لمدينة قسنطينة .....
77	14) مجال التأثير الإجتماعي المشترك للمدينة .....
<b>79</b>	<b>الخلاصة .....</b>
<b>80</b>	<b>المبحث الثاني : التّجهيزات والأقطاب المولدة للحراك .....</b>
80	تمهيد.....
81	1) الصّناعة.....
81	2) مناطق النّشاطات .....
81	3) التّجارة.....
81	4)التّجهيزات التّعليمية.....
82	4-1) الطّور الابتدائي.....
82	4-2) الطور المتوسط.....
82	4-3) الطّور التّانوي.....
83	4-4) التّعليم العالي .....
83	4-5) مؤسسات التكوين .....
85	5) الهياكل الفندقية .....
86	6)التجهيزات الثقافية .....
86	7) التّجهيزات الإدارية .....

86	8) البريد و الاتصالات
87	9) ميدان الشباب و الرياضة
87	10) القطاع الصحي
87	1-10) القطاع الحكومي
88	2-10) القطاع الصحي الخاص
88	11) مختلف التجهيزات في طريق الانجاز و المبرمجة مستقبليا
<b>92</b>	<b>الخلاصة</b>
<b>93</b>	<b>المبحث الثالث : شبكة الطُرق و الهياكل القاعدية للمدينة .</b>
93	تمهيد
94	1) عوائق الموضوع
94	2) العوامل الرئيسية المؤثرة في تشكيل شبكة الطرق
94	3) شبكة الطرق
95	1-3) التّصنيف الإداري
95	1-1-3) الطرق الوطنية
97	2-1-3) الطرق الولائية
98	3-1-3) الطُرق البلدية
98	4-1-3) الطريق السيار
100	5-1-3) حالة الطرق لولاية قسنطينة لسنة 2014
101	2-3) التّصنيف الوظيفي
101	1-2-3) شبكة الطُرق المحيطة
102	2-2-3) الشبّكة الشعاعية
102	3-2-3) شبكة طرق مركز المدينة
102	3-3) التّصنيف حسب الاهمية
102	1-3-3) الطرق الرئيسية أو الأولية
103	2-3-3) الطُرق الثانوية
103	3-3-3) الطرق الثالثة
103	4) حظائر مدينة قسنطينة
104	5) مفترقات الطرق
107	6) المحولات و الأنفاق
107	7) بيوت الصيانة (Maisons cantonniers)
108	8) الحلول المقدمة و المقترحة من طرف المصالح المختصة



108	9) التأثيرات السلبية لزيادة الكثافة البنائية دون تغيير عروض شبكات الطرق .....
109	10) أهداف صيانة الطريق .....
109	11) أهم المشاريع الفنية المنجزة في السنوات الأخيرة للمدينة .....
109	1-11) مشروع الجسر العابر لوادي الرمال (ترانس رمال) .....
109	2-11) الطريق السيار ( شرق ،غرب ) شطر ولاية قسنطينة .....
<b>111</b>	<b>خلاصة المبحث الثالث .....</b>
<b>112</b>	<b>خاتمة الفصل الثاني .....</b>
<b>113</b>	<b>خاتمة الباب الأول .....</b>
<b>114</b>	<b>الباب الثاني : خصائص النقل و الحراك في مدينة قسنطينة .....</b>
115	مقدمة .....
<b>116</b>	<b>الفصل الأول : واقع شبكة النقل الجماعي على الطرقات ومدى استجابتها لمتطلبات الحراك .....</b>
117	مقدمة .....
<b>118</b>	<b>المبحث الأول:الحراك وشبكة النقل الجماعي بالحافلات في مدينة قسنطينة . .....</b>
118	تمهيد .....
119	1) شبكة النقل الجماعي بالحافلات .....
119	1) المحطات .....
119	1-1) محطة باب القنطرة .....
120	2-1) محطة خميستي .....
120	3-1) محطة جبل الوحش .....
121	4-1) محطة قيطوني عبد المالك .....
121	5-1) المحطات الثانوية أحادية الخط .....
122	6-1) محطة بوصوف (ما بين الولايات): .....
123	7-1) المحطة الشرقية .....
125	2) مسارات وأعداد مستعملي شبكات النقل الجماعي .....
125	1-2) خطوط النقل الحضري .....
126	1-1-2) محطة خميستي .....
127	2-1-2) محطة قيطوني عبد المالك .....
127	3-1-2) محطة باب القنطرة القسم رقم (01) .....
127	4-1-2) محطات الإنطلاق أحادية الخط الحضري .....
127	5-1-2) المحطة الغربية (بوصوف) .....
127	2-2)محطات ما بين المدن .....

129	..... (1-2-2) محطة خميستي (خطوط ما بين المدن)
129	..... (2-2-2) القسم رقم (02) باب القنطرة
129	..... (3-2-2) القسم رقم (3) باب القنطرة
129	..... (4-2-2) محطات الإنطلاق أحادية الخط لما بين المدن
130	..... (5-2-2) محطة جبل الوحش
130	..... (6-2-2) مسارات خطوط ما بين المدن (المحطة الغربية بوصوف)
130	..... (3-2) محطات ما بين الولايات
132	..... (1-3-2) المحطة الغربية
133	..... (2-3-2) المحطة الشرقية : (ما بين الولايات)
135	..... (3) النقل المدرسي و الجامعي
135	..... (4) كثافة حركة المرور للحافلات بالنسبة لمسارات النقل الحضري ،ما بين المدن وما بين الولايات
135	..... -الفئة الأولى (حركة مرور كثيفة)
135	..... - الفئة الثانية (حركة مرور متوسطة )
136	..... - الفئة الثالثة (حركة مرور ضعيفة )
137	..... <b>خلاصة</b>
<b>138</b>	<b>المبحث الثاني: شبكة النقل الجماعي لسيارات الأجرة</b>
138	..... تمهيد
138	..... (1) الخطوط الممنوحة
138	..... (2) عمر الحظيرة حسب نمط الإستغلال
139	..... (3) محطات الإنطلاق لسيارات الأجرة الحضريّة و ما بين المدن وما بين الولايات
139	..... (1-3) محطات الإنطلاق لسيارات الأجرة الحضريّة
140	..... (2-3) محطات إنطلاق سيارات الأجرة لما بين المدن
141	..... (3-3) محطات ما بين الولايات
142	..... (4) أعداد المتقلون و سيارات الأجرة
142	..... (1-4) أعداد المتقلون و سيارات الأجرة الجماعية الحضريّة
144	..... (2-4) أعداد المتقلون و سيارات الأجرة الجماعية (ما بين المدن)
145	..... (3-4) أعداد المتقلون و سيارات الأجرة الجماعية ما بين الولايات
<b>148</b>	<b>خلاصة</b>
<b>149</b>	<b>المبحث الثالث : شبكة النقل الجماعي للسيارات غير المرخصة</b>
149	..... تمهيد
149	..... (1) ظاهرة النقل غير المرخص

149	2) الفرق بين السيارة غير المرخصة و سيارة الأجرة.....
150	3) الأسباب المؤدية لظهور النقل غير المرخص واتجاه السائقين لهذه المهنة .....
150	3-1)ضعف شبكة النقل الجماعي .....
151	3-2)وجود عدد هام من السائقين يزاولون هذه المهنة .....
151	3-3)نقص في الرقابة الأمنية.....
151	3-4)الحاجة لوسيلة نقل بديلة .....
151	3-5) الوثائق الإدارية .....
151	4)الحاجة الإجتماعية و الإقتصادية للنقل غير المرخص .....
151	4-1)النقل غير المرخص إستجابة لحاجة إجتماعية.....
152	4-2)النقل غير مرخص إستجابة لحاجة إقتصادية.....
152	5) دراسة شبكة خطوط ومحطات النقل غير المرخص .....
152	5-1) محطات الإنطلاق للسيارات غير المرخصة الحضرية.....
153	5-2) محطات الإنطلاق لما بين المدن .....
154	5-3) محطة انطلاق السيارات الغير مرخصة نحو الخارج .....
155	6) أعداد المتنقلون والسيارات الغير مرخصة الجماعية .....
155	6-1) أعداد المتنقلون والسيارات الغير مرخصة الجماعية الحضرية .....
156	6-2) أعداد المتنقلون والسيارات الغير مرخصة الجماعية لما بين المدن .....
<b>159</b>	<b>خلاصة.....</b>
<b>160</b>	<b>خاتمة الفصل .....</b>
<b>161</b>	<b>الفصل الثاني: شبكة النقل الجماعي الحديثة في مدينة قسنطينة ( ترامواي ، تلفريك) + قطار.....</b>
162	مقدمة الفصل .....
<b>163</b>	<b>المبحث الأول: الترامواي.....</b>
163	تمهيد.....
164	1) الهدف و الحاجة من إنشاء ترامواي لمدينة قسنطينة .....
164	1-1)التضاريس .....
164	1-2) الأهمية التاريخية و الحالية للمدينة .....
164	1-3) الكثافة السكانية و نسبة الفئات النشطة.....
164	1-4) مخطط حديث و أقطاب تبادل جديدة .....
164	1-5)النقص في وسائل النقل .....
164	1-6) المظهر الجمالي للمدينة.....
164	2) الترامواي.....

165	.....	1-2) نشأة الترامواي
166	.....	3)المؤسسات المكونة لنظام الترامواي
166	.....	1-3) مؤسسة سترام
166	.....	1-1-3) خدمات سترام و مهامها (SETRAM)
166	.....	2-1-3) مفاهيم عامة
166	.....	1)الحظيرة (REMISAG)
166	.....	2)محطة الخدمة
167	.....	3) ورشات الصيانة
167	.....	4) قطب الاستغلال
167	.....	1-4) مصلحة النقل
167	.....	1-1-4) السائقين (Conducteurs)
167	.....	2-1-4)المراقبين للعمال (Les agents de Maitrise)
167	.....	3-1-4)المنظمين (Les régulateurs)
167	.....	4-1-4) محطة التحكم المركزي (PPC)
167	.....	3-1-3) مصلحة المحطات
167	.....	1) أعوان البيع
167	.....	2) المراقبين
167	.....	3) رؤساء موظفي المحطة
167	.....	4)الأمن الداخلي
167	.....	5) تسويق و اتصالات
167	.....	1-5) اتصالات الداخلية
167	.....	2-5) اتصالات خارجية
168	.....	3-5) معلومات للمسافرين
168	.....	6)الموارد البشرية
168	.....	7) الإدارة و المالية
168	.....	8)مصلحة النوعية و الأخطار و الأنظمة
168	.....	2-3) سينال
168	.....	1-2-3) مهامها في ترامواي قسنطينة
170	.....	4) محتوي نظام النقل بالترامواي (قسنطينة)
170	.....	5) مكونات و خصائص الترامواي

172	.....	(6) مخطط لحركة سير الترامواي.
173	.....	(7) مسار توسعة خط الترامواي
175	.....	(8) مستعملي الترامواي
178	.....	(9) تأثير الترامواي على المحيط الحضري
<b>179</b>	.....	<b>خلاصة المبحث</b>
<b>180</b>	.....	<b>المبحث الثاني: التفرّيك</b>
180	.....	مقدمة
181	.....	(1) نبذة عن تاريخ المؤسسة
181	.....	(2) تأثير المشروع على مستوى المدينة
181	.....	(3) التّظيم الدّخلي للمؤسسة: وهو ممثل في المخطط التالي
182	.....	(4) بطاقة فنية
182	.....	(5) المحطات
184	.....	(6) مشاريع التوسعة المستقبلية للتفرّيك
<b>185</b>	.....	<b>خلاصة المبحث</b>
<b>186</b>	.....	<b>المبحث الثالث : النقل بالقطار</b>
186	.....	تمهيد
187	.....	الشركة الوطنية للنّقل بالسّكة الحديدية ( SNTF )
187	.....	(1) نبذة عن تاريخ المؤسسة
187	.....	(2) عدد و نوع العتاد الخاصّ بالشركة
188	.....	(3) العوامل التي تتحكم في عمليات مد شبكات السّكة الحديدية
188	.....	(1-3)العوامل الطبيعيّة
188	.....	(2-3)العوامل الاقتصادية
188	.....	(4)مزايا و عيوب النقل بالسّكة الحديدية
188	.....	(1-4) مزايا النقل بالسّكك الحديدية
189	.....	(2-4) عيوب النقل بالسكك الحديدية
189	.....	(5) مخطط شبكة السكة الحديدية
189	.....	(6) توزيع المديریات و المصالح
190	.....	(7) اتجاه القطارات
190	.....	(1-7) اتجاه القطارات خارج الولاية
191	.....	(2-7) اتجاه القطارات داخل الولاية
192	.....	(8)المتقلین (مستعملي النقل بالقطار)

192	..... (1-8) المتقلين داخل الولاية
193	..... (2-8) المتقلين خارج الولاية
<b>197</b>	<b>..... خلاصة</b>
<b>198</b>	<b>..... خاتمة الفصل</b>
<b>199</b>	<b>..... خاتمة الباب الثاني</b>
<b>200</b>	<b>..... الباب الثالث: أهمية تفعيل الأدوات الجديدة لتنظيم وتسيير الحراك من أجل حلول وآفاق واعدة</b>
201	..... مقدمة
<b>202</b>	<b>..... الفصل الأول : تفعيل السُلطة المنظمة للنقل الحضري (AOTU)</b>
<b>203</b>	<b>..... مقدّمة الفصل</b>
<b>204</b>	<b>..... المبحث الأول : السُلطة المنظمة للنقل الحضري (AOTU) للتحكم في النقل والحراك للمدينة</b>
204	..... تمهيد
204	..... (1) تعريف السلطة التّظيمية للنقل الحضري: (AOTU)
204	..... (2) مهامها
204	..... (1-2) في مجال التّظيم
205	..... (2-2) في مجال التطوير
206	..... (3-2) التنظيم و التسيير الداخلي للمؤسسة:
207	..... (1-3-2) مهام المجلس
207	..... (2-3-2) دورات المجلس
207	..... (3-3-2) اللجنة التقنية الاستشارية
207	..... (4-3-2) الجانب المالي
208	..... (3) طرق عمل وتسيير السُلطة المنظمة للنقل
<b>209</b>	<b>..... الخلاصة</b>
<b>210</b>	<b>..... المبحث الثاني: خبرات أجنبية للسلطة المنظمة (نموذج السلطة المنظمة STIF ب الحوض الباريسي).</b>
210	..... تمهيد
211	..... (1) السلطة التنظيمية STIF ب الحوض الباريسي
211	..... (1-1) اقليم الحوض الباريسي
212	..... (2-1) تطور اهم منشآت النقل العام في الحوض الباريسي
212	..... (3-1) شبكة النقل العمومية
212	..... (1-3-1) المترو
212	..... (2-3-1) السكة الحديدية
212	..... (3-3-1) الحافلات

212	4-3-1) ترامواي و حافلات سريعة بمسارات خاصة (4TVM)
212	5-3-1) ترام / قطار (Tram / Train):
212	4-1) استغلال شبكة النقل العمومي
213	5-1) نسبة الحركية في الحوض الباريسي
213	6-1) مستويات تنظيم النقل في فرنسا
214	7-1) السلطة التنظيمية في الإقليم الباريسي
214	8-1) نبذة تاريخية عن إقليم النقل في الإقليم الباريسي
214	9-1) المهام الأساسية لـ (STIF)
214	1-9-1) تنظيم النقل العام في إقليم الحوض الباريسي
214	2-9-1) توسيع الشبكات و تحسين العرض
214	10-1) دور (STIF)
215	11-1) مجلس الإدارة
215	12-1) توجه مجلس الإدارة ( النقابة )
216	13-1) ملكية الهياكل القاعدية
216	14-1) أهم السياسات الجديدة للتنمية لجميع أنماط النقل
217	2) الحراك المستدامة في الحوض الباريسي
218	1-2) المخطط التوجيهي لاقليم الحوض الباريسي : (SDRIF)
218	2-2) مخطط التنقلات الحضري لاقليم الحوض الباريسي : (PDUIF)
219	3-2) من التخطيط نحو مشاريع الحركية المستدامة
219	4-2) المخطط الجهوي لحركية مستدامة: (PRMD)
221	3) الشراكة مابين السلطات المنظمة للنقل
<b>223</b>	<b>خلاصة</b>
<b>224</b>	<b>المبحث الثالث: التجسيد المحلي للسلطة المنظمة للنقل الحضري بالعاصمة</b>
224	مقدمة
225	1) أهم دوافع وحيثيات إنشاء سلطة تنظيمية
225	2) السلطة المنظمة للنقل الحضري بالعاصمة (AOTU.A)
227	3) الهرم التسلسلي لطريقة تسيير السلطة
227	4) الشراكة مع مختلف الفاعلين
228	5) الأعمال المنجزة منذ إنشاء السلطة التنظيمية للنقل الحضري
229	6) المساعدة التقنية الأوروبية لخدمة السلطة المنظمة للنقل الحضري
229	7) آفاق السلطة المنظمة للنقل الحضري

230	.....خلاصة
231	..... خاتمة الفصل
232	..... الفصل الثاني : تحقيقات ميدانية (مشاكل ، حلول وآفاق)
233	..... مقدمة
234	.....المبحث الأول : المشاكل التي تواجه مستعملي وموظفي هذا القطاع
234	..... تمهيد
235	..... (1 خصائص المتنقلين
235	.....(1-1) مقر الإقامة
235	..... (2-1) الوجهة
235	..... (3-1) الغرض من التنقل
236	..... (4-1) الوسائل المستعملة في التنقل
237	..... (5-1) نوع الخطوط
237	..... (6-1) التردد على النقل
238	..... (7-1) المعرفة بالناقل
238	..... (8-1) إختيار التنقل بوسائل النقل الجماعي
239	..... (9-1) الأيام المستخدمة للتنقل
239	..... (10-1) الوقت المخصص للتنقل يوميا
240	..... (11-1) قرب موقف الحافلات
240	..... (12-1) مدة إنتظار (الحافلة، سيارة أجرة، سيارة غير مرخصة)
241	..... (13-1) مدة التنقل بوسائل النقل (الحافلة ،سيارات الأجرة ،السيارات غير المرخصة)
241	..... (14-1) النقص في خطوط النقل بالحافلات وسيارات الأجرة و السيارات غير المرخصة
242	..... (15-1) أعداد الحافلات
242	..... (16-1) قدم الحافلات
243	..... (17-1) نوعية المعاملة من طرف العاملين في قطاع النقل
243	..... (18-1) سرعة الحافلات
244	..... (19-1) عدد سيارات الأجرة
244	..... (20-1) عدد السيارات غير المرخصة
245	..... (21-1) السعر الخاص بالسيارات غير المرخصة
245	..... (22-1) إكتظاظ الحافلات
246	..... (23-1) المشاكل أثناء التنقل
247	..... (2) سائقين الحافلات



247	..... (1-2) خصائص سائقي الحافلات
247	..... (1-1-2) مكان الإقامة
247	..... (2-1-2) السن
248	..... (3-1-2) المستوى الدراسي
248	..... (4-1-2) المهن السابقة
249	..... (5-1-2) مهن أخرى
249	..... (6-1-2) الحالة الاجتماعية
249	..... (7-1-2) الخبرة في الميدان
250	..... (2-4) مشاكل السائقين
250	..... (1-2-4) عدد ساعات العمل في اليوم
250	..... (2-2-4) التأمين
250	..... (3-2-4) مقارنة بين متوسط الرحلة في الأوقات العادية و أوقات الذروة
251	..... (4-2-4) حالة الطريق
251	..... (5-2-4) حالة السير في الطرقات
251	..... (6-2-4) أيام العطل الأسبوعية:
252	..... (7-2-4) المشاكل أثناء التنقل
252	..... (3) القابضين
252	..... (1-3) خصائص القابضين
252	..... (1-1-3) مكان الإقامة
253	..... (2-1-3) السن
253	..... (3-1-3) المستوى الدراسي
253	..... (4-1-3) المهنة السابقة
254	..... (2-3) المشاكل الخاصة بالقابضين
254	..... (1-2-3) التأمين
254	..... (2-2-3) القابضين المناوبين
254	..... (3-2-3) ساعات العمل يوميا و أيام العطل
254	..... (4) سائقي سيارات الأجرة
254	..... (1-4) خصائص سائقي سيارات الأجرة
254	..... (1-1-4) سن السائقين
255	..... (2-1-4) الخبرة
256	..... (3-1-4) مكان الإقامة

256	..... المستوى الدراسي (4-1-4)
257	..... المهنة السابقة (5-1-4)
257	..... مهن أخرى (6-1-4)
257	..... الحالة الإجتماعية (7-1-4)
257	..... المشاكل الخاصة بسائقي سيارات الأجرة (2-4)
257	..... ساعات العمل يوميا (1-2-4)
258	..... مدّة الرحلة في الأوقات العادية وفي أوقات الذروة و الإزدحام (2-2-4)
258	..... التأمين الشخصي (3-2-4)
259	..... حالة الطريق (4-2-4)
259	..... حالة السير في الطرقات (5-2-4)
259	..... حالة المحطة (6-2-4)
260	..... توقيت النقل (7-2-4)
260	..... نقاط المرور الصعبة التي تعترضك في المسار (8-2-4)
261	..... أيام العطل الأسبوعية (9-2-4)
261	..... المشاكل المباشرة التي يعاني منها سائقي سيارات الأجرة (10-2-4)
262	..... نقص التجهيز وما ينتج عنه من معانات للمواطنين يوميا في المحطات و المواقف (5)
<b>264</b>	<b>..... خلاصة المبحث</b>
<b>266</b>	<b>..... المبحث الثالث: حلول واقتراحات وآفاق</b>
267	..... تمهيد
267	..... (1) الإقتراحات الخاصة بالمتقنين و السائقين
267	..... (1-1) الاقتراحات المقدمة من طرف المتقنين
267	..... (2-1) إقتراحات السائقين: (الحافلات)
267	..... (3-1) إقتراحات القابضين
268	..... (4-1) إقتراحات سائقي الحافلات
269	..... (2) الإقتراحات الخاصة بالباحث
269	..... (1-2) الإقتراحات الخاصة بالهياكل القاعدية و الفوقية و وسائل النقل
269	..... (1-1-2) على مستوى الطرقات
269	..... (2-1-2) على مستوى مفترقات الطرق
269	..... (3-1-2) على مستوى المحطات و المواقف و وسائل النقل
270	..... (4-1-2) وسائل النقل
271	..... (5-1-2) على مستوى الحظائر

271	2-2) الإقتراحات العامة الخاصة بتنظيم و تسيير النقل الجماعي لمدينة قسنطينة .....
272	2-3) الإقتراحات المتعلقة بخطط النقل الجماعي للحافلات .....
272	2-4) على مستوى البيئة .....
273	2-5) بدائل و إقتراحات أخرى فيما يخص وسائل النقل الجماعي .....
273	2-5-1) الحلول المقترحة فيما يخص الترامواي .....
274	2-5-2) الحلول المقترحة فيما يخص التلفريك .....
247	2-5-3) الحافلة ذات المستوى العالي في الخدمة «BHNS» «Bus à Haut Niveau deService» ....
274	خصائصها ومواصفاتها .....
275	3) مساهمة نظم المعلومات الجغرافية في مجال النقل .....
<b>276</b>	<b>خلاصة البحث</b> .....
<b>277</b>	<b>خاتمة الفصل</b> .....
<b>278</b>	<b>خاتمة الباب الثالث</b> .....
<b>279</b>	<b>الخاتمة العامة</b> .....
<b>284</b>	<b>المراجع</b> .....
<b>291</b>	<b>فهرس الجداول</b> .....
<b>293</b>	<b>فهرس الأشكال</b> .....
<b>296</b>	<b>فهرس الصور</b> .....
<b>298</b>	<b>فهرس الخرائط</b> .....
<b>298</b>	<b>فهرس المخططات</b> .....
<b>299</b>	<b>فهرس الموضوعات</b> .....
<b>316</b>	<b>ملحق</b> .....
<b>322</b>	<b>الملخصات</b> .....

# الملحق

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
وزارة التعليم و البحث العلمي

جامعة قسنطينة 3

معهد تسيير التقنيات الحضرية

قسم تسيير المدن و التنمية المستدامة

استمارة بحث حول " تنظيم و تسيير شبكة النقل الجماعي الحضري - حالة مدينة قسنطينة - "

• ضع علامة (x) في المكان المناسب:

1- بيانات خاصة بالركاب:

(1) مكان الإقامة :

داخل المحيط العمراني ، التجمعات الحضرية و الريفية المجاورة ، بلدية أخرى تابعة للولاية ، خارج الولاية .

(2) الوجهة: داخل المحيط العمراني ، خارج المدينة .

(3) الغرض من التنقل :

العمل ، الإدارة ، التسوق ، الدراسة ، الصحة ، الزيارات ، أسباب أخرى .

(4) للوصول إلى هدفك تستعمل:

حافلة ، حافلتان ، حافلة وسيارة أجرة ، سيارتان للأجرة ، سيارة غير المرخصة ، مشي على الأقدام ، ثم الحافلة ، مشي على الأقدام ثم سيارة أجرة ، مشي على الأقدام ثم سيارة غير المرخصة ، ترامواي ، مشي على الأقدام ثم الترامواي ، الترامواي ثم الحافلة ، الترامواي ثم سيارة الأجرة ، الترامواي ثم سيارة غير مرخصة ، تلفريك ، مشي على الأقدام ثم التلفريك ، التلفريك ثم الحافلة ، التلفريك ثم سيارة الأجرة ، التلفريك ثم سيارة غير مرخصة .

(5) الخطوط التي تتردد عليها أثناء تنقلك : خطوط حضرية ، خطوط ما بين المدن ، أخرى .

(6) عدد المرات التي تستعمل فيها النقل الجماعي يوميا: مرة ، مرتان ، أكثر .

(7) عدد المرات التي تستعمل فيها النقل الجماعي أسبوعيا : مرة ، مرتان ، أكثر .

(8) الأيام المستخدمة للتنقل أسبوعيا : .....

(9) الوقت المخصص يوميا لتنقل : 15 دقيقة ، 30 دقيقة ، 45 دقيقة ، ساعة ، ساعتان ، أكثر .

(10) هل يوجد موقف حافلات قريب من مقر إقامتك : نعم ، لا .

إذا كان الجواب ب (لا) كيف يتم التنقل إلى محطة نقل المسافرين : مشي على الأقدام ، سيارة الأجرة ، الحافلة ، وسيلة أخرى .

(11) المسافة بالكيلومتر المقطوعة للوصول إلى المحطة : .....

12) هل لكم معرفة بالناقل: نعم  ، لا .

13) مدة انتظار الحافلة : طويلة  ، متوسطة  ، قصيرة .

14) مدة انتظار السيارة : طويلة  ، متوسطة  ، قصيرة .

15) مدة انتظار السيارة غير المرخصة : طويلة  ، متوسطة  ، قصيرة .

16) اختيار التنقل بالحافلة بسبب : الثمن  ، الأمن  ، نقص حوادث  ، الراحة  ، السرعة  ، سبب آخر  ، الوسيلة المتوفرة .

17) اختيار التنقل بسيارة الأجرة بسبب : الثمن  ، الأمن  ، نقص حوادث  ، الراحة  ، السرعة  ، سبب آخر  ، الوسيلة المتوفرة .

18) اختيار التنقل بسيارة غير المرخصة بسبب : الثمن  ، الأمن  ، نقص حوادث  ، الراحة  ، السرعة  ، سبب آخر  ، الوسيلة المتوفرة .

19) مدة التنقل بالحافلة : طويلة  ، متوسطة  ، قصيرة .

20) النقص في خطوط النقل بالحافلات و طول بعضها : نعم  ، لا .

21) مدة التنقل بسيارة الأجرة : طويلة  ، متوسطة  ، قصيرة .

22) النقص في خطوط النقل بسيارات الأجرة : نعم  ، لا .

23) مدة التنقل بسيارة غير المرخصة : طويلة  ، متوسطة  ، قصيرة .

24) النقص في خطوط النقل بالسيارات غير المرخصة : نعم  ، لا .

25) عدد الحافلات : كافي  ، غير كافي .

26) نوع الحافلات على الخط : حديثة  ، متوسطة  ، قديمة .

27) نوعية المعاملة من طرف عمال الحافلة : عادية  ، سوء المعاملة .

28) سرعة الحافلات : عادية  ، بطيئة  ، جيدة .

29) عدد سيارات الأجرة : كافي  ، غير كافي .

30) عدد السيارات غير المرخصة : كافي  ، غير كافي .

31) السعر بالنسبة للسيارات الغير مرخصة هل هو : مثل سيارات الأجرة  ، أكثر من سيارات الأجرة .

32) درجة اكتظاظ الحافلات : كبيرة  ، متوسطة  ، صغيرة .

33) هل تعاني من مشاكل أثناء تنقلك : نعم  ، لا .

في حالة نعم أذكر هذه المشاكل

.....

.....

34) ما هي الاقتراحات التي تقدمها لتحسين وضعية النقل الجماعي بمدينة قسنطينة.....

.....

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
وزارة التعليم و البحث العلمي

جامعة قسنطينة 3

معهد تسيير التقنيات الحضرية

قسم تسيير المدن و التنمية المستدامة

استمارة بحث حول " تنظيم و تسيير شبكة النقل الجماعي الحضري - حالة مدينة قسنطينة - "  
ضع علامة (x) في المكان المناسب.

II- بيانات خاصة بسائقين الحافلات.

(1) مكان الإقامة : داخل المحيط العمراني ، خارج المحيط العمراني .

(2) السن: .....

(3) المستوى الدراسي: ..... (4) المهنة السابقة:.....

(5) هل توجد لك مهنة أخرى:.....

(6) الحالة الاجتماعية : متزوج ، أعزب  .

(7) الخبرة في الميدان.....

(8) عدد ساعات العمل في اليوم.....سا

(9) مدة الرحلة : في الأوقات العادية.....د ، في أوقات الذروة.....د.

(10) التأمين : نعم ، لا .

(11) حالة الطريق : جيدة ، متوسطة ، سيئة .

(12) حالة السير في الطرقات: جيدة ، متوسطة ، ازدحام ، صعوبة التوقف .

- أخرى.....

(13) أيام العطل الأسبوعية:.....

(14) هل تعاني من مشاكل أخرى أثناء عملك : نعم ، لا .

في حالة نعم أذكر هذه

المشاكل:.....

.....

.....

(15) الإقتراحات:.....

.....

.....

بيانات خاصة بالقابض :

(1) مكان الإقامة: داخل المحيط العمراني ، خارج المحيط العمراني .

(2) السن .....

(3) المستوى الدراسي : .....

(4) المهنة : .....

المهنة السابقة:.....

(5) التأمين: نعم ، لا  .

(6) الأجرة ..... دج

(7) وجود قابض مناوب : نعم ، لا .

(8) ساعات العمل يوميا : .....سا

(9) اقتراحات:

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم و البحث العلمي

قسم تسيير المدن و التنمية المستدامة

جامعة قسنطينة 3

معهد تسيير التقنيات الحضرية

قسم تسيير المدن و التنمية المستدامة

إستمارة بحث حول " تنظيم و تسيير شبكة النقل الجماعي الحضري - حالة مدينة قسنطينة - "

ضع علامة (x) في المكان المناسب:

III- بيانات خاصة بسائقين سيارات أجرة:

(1) مكان القامة: داخل المحيط العمراني ، خارج المحيط العمراني

(2) المستوى الدراسي: ..... 3- المهنة السابقة: .....

(4) هل توجد لك مهنة أخرى: .....

(5) الحالة الاجتماعية: متزوج ، أعزب .

(6) عدد ساعات العمل في اليوم: .....

(7) مدة الرحلة: في الأوقات العادية ..... د - في أوقات الذروة ..... د

(8) التأمين: نعم  ، لا .

(9) حالة الطريق: جيدة ، متوسطة ، سيئة .

(10) حالة السير في الطرقات: جيدة ، متوسطة ، ازدحام ، صعوبة التوقف .

(11) حالة المحطة: مهينة ، صعوبة الدخول و الخروج ، رداءة المحطة ، أخرى: .....

(12) توقيت النقل: مناسب ، غير مناسب ، لماذا: .....

(13) نقاط المرور الصعبة التي تعترضك في المسار: .....

(14) أيام العطل الأسبوعية: .....

(15) هل تعاني من مشاكل أخرى أثناء عملك: نعم  ، لا .

في حالة نعم أذكر هذه المشاكل: .....

.....

(16)

الإقتراحات: .....

.....

.....

.....

.....

الملخصات

## ملخص:

تعتبر مدينة قسنطينة مدينة متروبولية ذات إمكانيات عملاقة واستقطاب كبير وتاريخ عريق، لكنّها في السنوات الأخيرة تعاني من ضعف وتذبذب كبيرين في مستوى تقديم خدمات النقل الجماعي للمسافرين عبر كامل المستويات والأنماط المستغلة، وهذا راجع لسوء التسيير والتنظيم والذي يرافقه غياب السُلطة المنظمة للنقل، وغياب مخططات النقل والتكامل بين مختلف الأنماط، وغياب التنسيق بين مخططات التعمير وتوزيع وتنظيم الحراك بالإضافة لضعف الحظيرة وقدمها، وعدم قدرة شبكة الطرق على استيعاب العدد المزايد من المركبات لكونها في الغالب إرثاً استعماريًا خاصّة في مركز المدينة ومداخلها .

ويكمن طرحنا لموضوع "تنظيم وتسيير شبكة النقل الجماعي لحالة مدينة قسنطينة" على كامل المستويات وبمختلف وسائل النقل الجماعي (حافلات، سيارات أجرة، سيارات غير مرخصة، ترامواي، تلفريك، القطار) من أجل إعطاء صورة واضحة عن واقع النقل الجماعي عبر مختلف مستوياته وأنماطه، من خلال التّعرّف على أهمّ معوقات ومشكلات النقل العام وأسباب تدنيّ خدماته في الميدان من حيث التسيير والتنظيم، وإعطاء حلول واقعية وفعالة وعصرية وموضوعية، بهدف القضاء أو حتى التقليل لأدنى نسبة من مشاكل النقل والمرور في المدينة، والتي تؤرّق الحكومة والمواطنين على حد سواء؛ من تعطيل لحركة المرور وشلّ لطرقاتها بالإضافة إلى حوادث السير التي تخلف خسائر بشرية ومادية كبيرة سنويا، ابتداءً بتفعيل السُلطة المنظمة للنقل الحضري (AOTU)، والتوجه إلى وسائل النقل الجماعية الحديثة والصديقة للبيئة مثل (الترامواي، التلفريك، الحافلة ذات المستوى العالي في الخدمة)، لأنّها أكثر فعاليّة وخدمة وتنظيم وقدرة على النقل بالإضافة لطابعها الجمالي، وإعطاء رؤية جديدة في إنجاز الطرقات والهيكل القاعدية، وذلك بالاعتماد على سياسة الحكم الراشد في تسيير وتنظيم جيّد ومحكم لهذا القطاع الحساس، في إطار ما يعرف بالنقل الأخضر. وتعتبر معالجة أزمة النقل الجماعي بمستوياتها الثلاثة وبمختلف أنماط النقل الموجودة ومخاطر الحوادث المرورية، أمراً جيّد ممكن في إطار مشروع مندمج ومتكامل بين جميع الأطراف الفاعلة في هذا القطاع.

## الكلمات المفتاحية :

التسيير والتنظيم، النقل الجماعي، مستويات النقل، شبكة النقل، الحراك، السلطة المنظمة.

**Résumé:**

La ville de Constantine est une ville métropolitaine avec un grand potentiel et une grande attraction et D'un historique Authentique. Cependant au cours des dernières années, elle a souffert de faiblesses et de grandes fluctuations du niveau des services de transport en commun sur tous les niveaux et tous les types exploités. Cela est dû à la mauvaise gestion et organisation qui l'accompagne absence de l'Autorité organisatrice du transport, absence des plans de transport et de complémentarité entre les divers types, et le manque de coordination entre les plans de construction et la répartition et l'organisation de la mobilité, en plus de la faiblesse du parc et son vieillissement, et l'incapacité du réseau routier à s'adapter au nombre croissant de véhicules parce qu'ils sont souvent un patrimoine colonial en particulier dans le centre de ville et ses entrées.

Notre présentation du thème «Organisation Et Gestion Du Réseau De Transport Collectif Urbain - cas de la ville de constantine -» sur tous les niveaux et avec les différents moyens de transport collectif (bus, taxis, voitures non autorisées, tramway, téléphérique, train) c'est pour donner une image claire de la réalité du transport collectif sur ses différents niveaux et modèles, en identifiant les obstacles et les problèmes les plus importants du transport publique, et les raisons du faible service, aussi pour proposer des solutions réalistes, efficaces, modernes et objectives visant l'élimination ou la minimalité des problèmes du transport et de circulation en ville, ces problèmes qui perturbent à la fois le gouvernement et les citoyens, la perturbation du trafic et des barrages routiers ainsi que des accidents de la route entraînant des pertes humaines et matériels chaque année. Commencant par l'activation de l'Autorité organisatrice du transport urbaine, et l'intégration des nouveaux moyens de transport collectifs respectueux de l'environnement (Tels que le tramway, le téléphérique, bus à haut niveau du service BHNS), car ils sont plus efficaces, plus serviable, plus organisé et ont plus capacité de transport, Aussi leur caractère esthétique qui donne une nouvelle vision dans la construction des routes et des infrastructures. En se basant sur La politique de la bonne gouvernance dans la bonne gestion et l'organisation de ce secteur sensible dans le cadre de ce que l'on appelle le transport vert. Le traitement de la crise des transports collectifs, à ses trois niveaux et ses différents modes de transport existant et les risques des accidents routiers, est très possible dans le cadre d'un projet intégré et complet entre les différents acteurs dans ce secteur.

**Mots-clés:**

Gestion et organisation, transport collectif, niveaux de transport, réseau de transport, mobilité, autorité organisatrice.

### **Abstract :**

The town of Constantine is considered as a metropolitan town with a high potential, a big attraction and of which the history is authenticated. However, in these recent years it has suffered from weaknesses and big fluctuation on the level of the common transport services through all the levels and the exploited types, this is due to the bad management and organization which goes with the absence of the organizing authority of transport, the absence of transport plans and the completeness between the different type and the absence of coordination between the Constantine plans the distribution and the organization of mobility, in addition to the weakness of the car park and its ageing and the inability of the road network to fit to the increasing number of vehicles because they are often a colonial inheritance especially in the center of the town and its entrances.

Our theme presentation “organization and management of the urban collective transport network. The case of the town of Constantine” at all levels and with the different means of collective transport ( buses – taxi – non authorized cars, tramway, telepheric, train) to give a clear image about the reality of the collective transport on its different levels and patterns, identifying these obstacles and the most important problems of the public transport and the reason of the weak service, also, to propose solution which are realistic, efficient, modern and objective aiming at the elimination or to the reduction to a minimum the transport problems and the traffic in the town, these problems which disturb on one hand the government and the citizens, the disturbance of the traffic and the road barriers, thus, the road accidents which lead to the human and material loss each year. Starting with activation of the urban transport organizing authority and the integration of the new means of respectful environment collective transport (such as the tramway, the telephiric, the bus at a high level of BHNS service), because they are more efficient, more efficient, more useful more organized and have more transport capacity. Also, their aesthetic character which gives a new vision in the road construction and infrastructures. Basing on the policy of the good governing in the field of the good management and organization of this sensitive sector in the outline of what is called the green transport .the treatment of the transport crisis, in its different existing ways, transport and the road accidents is very possible in the out line of a integrated project which is complete between the different actors of this sector

**Key words:** management and organization , collective transport, transportation levels, transport network, mobility, organizing authority.