

واقع خدمة النقل الحضري في مدينة الجزائر

د. زكرياء عقاري، جامعة باتنة 1 الحاج لخضر

أ. شاكر بلخضر، جامعة باتنة 1 الحاج لخضر

الملخص:

أولت العديد من الدراسات اهتماما متزايدا لموضوع السياسة العمومية نتيجة ظهور الأصوات المنادية بضرورة تدخل الدولة كمحرك للنشاط الاقتصادي، التي تتخذ من التخطيط والتنظيم والتنسيق والتوجيه قوتها وفعاليتها في إدارة وتسيير مختلف الموارد الاقتصادية والقدرات الاجتماعية بهدف تلبية احتياجات أفراد المجتمع بكيفية متوازنة وضمان التنمية المستدامة.

نظرا لتعدد أوجه نشاط النقل وأهمية توفير الخدمة العمومية، أنشئت عدة سياسات تنظيمية مختلفة تميزت بصدور مجموعة من النصوص القانونية التي تهدف في الأساس إلى ضمان توفير النقل بمختلف وسائله وتطويره وفق ما يحقق التنمية الاقتصادية المستدامة ويلبي احتياجات المجتمع المتزايدة. لكن التطبيق الفعلي لتلك السياسات في أرض الواقع يثير العديد من التساؤلات حول نتائجها وجدواها، خصوصا تلك التي تتعلق بالنقل الحضري. وللتكفل باحتياجات المتنقلين شرعت الجهات الرسمية في تطبيق عدد من السياسات الرامية لحل المشاكل المختلفة التي يعاني منها قطاع النقل العمومي في الوسط الحضري.

وباعتبار أن النقل الحضري الجماعي أحد العناصر الأساسية في إحياء المدن وهو الوحيد القادر على ضمان تنقل عدد كبير من الأشخاص وتذليل الصعوبات التي تعترض الوصول إلى مناطق النشاط والخدمات. ولهذا سنحاول من خلال هذه الورقة معرفة "واقع هذه الخدمة في الجزائر".

Resume

Several studies Paid an increased attention to the topic of public policy as a result of the emergence of voices; calling for the need for state intervention in the economic activity, which gets its strength and effectiveness from planning, organizing and coordinating while using the various economic resources in order to meet equitably the needs of different members of the community's members, and ensure sustainable development.

Due to the multiplicity of the aspects of transport activity and the importance of providing public services, a number of different regulatory policies marked by the issuance of a set of legal texts; that originally aimed at ensuring the provision of transport; and its development in order to achieve sustainable economic development; and meet the growing needs of the community. But the actual application of those policies on the ground raises many questions about their results and their usefulness, especially those relating to urban transport.

Urban collective transport is an essential element in the revival of cities, it's the only type capable of ensuring the movement of a large number of people, it contributes also to overcome difficulties of access to areas of activity and services. We shall try through this suggestion to know "The reality of this service in Algeria".

1. عموميات حول النقل الحضري

1.1 مفهوم النقل الحضري

يعتبر النقل الحضري من المتطلبات الأساسية لكل مجتمع، وهو عبارة عن خدمة اجتماعية قبل أن يكون خدمة تجارية، وهو يمثل أحد عوامل تحسين مستوى معيشة الأفراد داخل الوسط الحضري و خارجه. ويعرف النقل الحضري على أنه:

■ نقل يتم بمقابل لحساب الغير يقوم به أشخاص طبيعيين أو معنويون مرخص لهم لهذا الغرض.⁽¹⁾

■ نشاط للخدمات ينتج منفعة في الزمان والمكان بواسطة شخص طبيعي أو معنوي يضمن التحول الفيزيائي للأشخاص والبضائع في مجال الوسط الحضري على متن مركبة معدة لهذا الغرض ولمسافة مقبولة.⁽²⁾

مجموعة من التقنيات المستعملة والتهيئة والبنيات التحتية والوسائل، التي تهدف مجتمعة أو في التنظيم الإداري والضميني لانتقالات الأفراد والحيوانات والسلع والمعلومات في ظروف مثلى من وقت وتكلفة وراحة.⁽³⁾

يمثل النقل الحضري في الدول المتقدمة أهمية كبيرة في كيان الحياة الحضرية بالمدن، وذلك لاعتماد نسبة كبيرة من السكان عليه بصورة منتظمة سواء في تنقلاتهم اليومية من المسكن إلى العمل أو التنقلات لأغراض أخرى. وهذا الحال لا يختلف عن الحال في الدول العربية، ومنها الجزائر، حيث

يشكل النقل الحضري الجماعي أهمية كبيرة بالنسبة لسكان المدن وخاصة الفئات التي تقطن بعيدا عن مركز المدينة، مثل ضواحي وذلك بالرغم من المشاكل التي تلازم استخدام وسائل النقل الجماعي كالقدم، عدم كفايتها، عدم تغطيتها لكل النواحي، بطئها، عدم توفرها على أسباب الراحة والسلامة والأمان. ولقد ترتب عن مثل هذه المشاكل عزوف المسافرين عن استخدامها مما شجع على التوسع في استخدام السيارات الخاصة⁽⁴⁾.

يتضح مما سبق وجود علاقة عضوية بين النقل والنمو الحضري، ويتبين هذا النمو وفقا لاختلاف وسيلة النقل. وقد لعبت السيارة دورا إيجابيا في نمو المدن من ناحية وتسهيل الحركة والتنقل داخلها لعدم توفر وسائل النقل الجماعي بها، كما ساعدت في إنشاء الضواحي والمدن الجديدة وخففت من الضغط السكاني عن وسط المدينة من ناحية أخرى. ولكن الزيادة المضطربة في عدد السيارات داخل المدن أدت بدورها إلى خلق مشاكل إضافية مثل تلويث بيئة المدن وتشويه مظهرها الحضاري⁽⁵⁾.

ومن بين مزايا النقل الحضري يمكن تحديد العناصر التالية:⁽⁶⁾

- يساهم النقل الحضري في تحضر وتقدم المدن على ضوء تطوير وسائل النقل المتاحة في المجال الحضري للمدينة وفق الحاجات والمتطلبات المتزايدة للسكان.
- يحقق النقل الحضري التكامل الاقتصادي والاجتماعي بين مختلف النشاطات في المدينة.
- يساهم النقل الحضري في تحقيق النمو التجاري والاقتصادي. فهو يساهم خلال أنشطته المختلفة الداعمة للاقتصاد الوطني في تطوير المناطق ورفيها ويساعد على إذابة الفوارق بين مختلف التجمعات السكانية فيما يخص، أنه يضمن تبادل الفوائض الإنتاجية وتغطية العجز بين مختلف المناطق.

ينعكس توسع اقتصاديات النقل الجماعي الحضري على زيادة الاستثمار، وتوسيع سوق العمل من خلال ظهور آفاق جديدة للطلب على اليد العاملة، وبالتالي خلق مناصب جديدة ما يعكس انتعاش المستوى الاقتصادي والاجتماعي للدولة.

2.1. تخطيط النقل الحضري

يعود الاهتمام بدراسة الجوانب المتعلقة بالنقل الحضري، لاسيما تطويره، إلى مطلع الخمسينات أين قامت اللجنة القومية الأمريكية للنقل الحضري سنة 1954 بتقديم جملة من الدراسات لتطوير

شبكات النقل الحضري عبر العديد من المدن الأمريكية، ثم تلتها جهود أخرى كتلك التي بذلتها جمعية البلديات الأمريكية عام 1964 في ذات السياق والتي تهدف كلها إلى تطوير خطط النقل الحضري.⁽⁷⁾

إن عملية تخطيط النقل الحضري قضية متعددة الجوانب ومتعددة المراحل والمهدف منها وضع القواعد اللازمة لضمان الاستقرار الدائم لنظم النقل ليتلاءم مع عملية التطور الحضري المستمر وفقا لبرامج وأهداف محددة تلبي قدر الإمكان رغبات السكان في التنقل بسهولة ويسر وأمان وبمستوى خدمة مناسب. ذلك أنه مع ازدياد أعداد السكان داخل المدن وتعدد متطلبات الحياة الحضرية تصبح نظم النقل المتوفرة تدريجيا غير قادرة على تحقيق مستوى خدمة مناسب لنقل السكان من خلال تزايد أعداد السيارات على شبكات الطرق مما يسبب الاختناقات المرورية وزيادة الحوادث وتعرض المناطق الحضرية للتلوث البيئي بكافة صورته وأشكاله.⁽⁸⁾

❖ تعريف مخطط النقل

تأتي الحاجة اليومية للنقل التي هي كما لو أنها حاجة بيولوجية إلى البحث عن كيفية تلبيتها، ومن ذلك يطرح موضوع وفرة وسائل النقل التي بإمكانها أن تفي بالغرض، وعلى اعتبار أن النقل داخل المدينة وخارجها يعد خدمة عمومية إن لم تضمنها الدولة والقيام بما فإنها تتدخل لتنظيمها مما يقوم بها شريك آخر، ومن ذلك فإن مفهوم مخطط النقل هو مجموعة الإجراءات الميدانية التي تقوم بها الدولة ممثلة في السلطات المختصة من أجل توفير كل شروط النقل المريح للمواطنين، ويتكون مخطط النقل من مجموعة من الاتصالات (خطوط) قائمة على استغلال الهياكل القاعدية المتاحة وهي مصنفة حسب الاتجاه إلى:⁽⁹⁾

- خطوط وطنية،
- خطوط بين الولايات،
- خطوط حضرية.

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

وهو بدوره ينقسم إلى ثلاث مستويات وهما: (10)

- **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.
- **المخطط الولائي للنقل:** والذي تعدده المصالح المختصة التابعة للولاية، ويحدده الوالي المختص إقليميا 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.
- **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.

فمخطط النقل الجماعي هو الخطة المدروسة لضمان تشجيع المواطنين المقيمين على استعمال النقل الجماعي لتلبية مختلف التنقلات التي تتنوع من شخص لآخر ومن تجمع سكاني لآخر وهي (العمل، التسوق، الدراسة، التنزه، تنقلات مختلفة، العودة للمنزل) وذلك دون الخروج من الحدود المضبوطة التي تحددها الدراسة وبشكل منظم ومنسق.

3.1 سياسات تخطيط النقل الحضري المستدام

سياسات النقل المستدام ترمي إلى تحقيق التوافق بين الأهداف الثلاث التالية: البيئية، الاقتصادية والاجتماعية. ومن بين هذه السياسات ما يلي: (11)

- إدارة البنية الأساسية القائمة للطرق لتحسين تدفق حركة المرور وتهدئة السرعات حول المناطق المزدحمة بالسكان،

- الاهتمام بتأثير حركة المرور على النقل غير الآلي وعلى البيئة لدى تقييم مشاريع الطرق الجديدة،
- فرض الرسوم على القائمين بتطوير الأراضي لتمويل الطرق الجديدة وتطبيق تسعير لرحمة الطرق وتحميل التكاليف الكاملة لركن السيارة في مواقف السيارات،
- تحسين قدرة النقل العمومي على الاستمرار بإعطاء الحافلات أولوية في الأحياء الشعبية وتوفير التمويل، وتحسين كفاءة التشغيل عن طريق المنافسة المنضمة،
- توفير ممرات آمنة ومسالك للدراجات لحماية المشاة،
- توفير النقل الجماعي على الخطوط الحديدية في المدن الكبرى ذات الطلب المرتفع على النقل العمومي الحضري، وحيثما يمكن أن يخدم المستخدمين ذوي الدخل المنخفضة.

2. واقع النقل الحضري في مدينة الجزائر

نعتقد أنه من الضروري تقديم عرض مختصر عن مدينة الجزائر لكي يتسنى للقارئ تصور الظروف التي تمارس فيها أنشطة النقل الحضري.

1.2 نبذة مختصرة عن مدينة الجزائر

بنيت الجزائر على سفوح جبال الساحل الجزائري ثم توسعت مساحتها من 273 كلم² وفقا للتقسيم الإداري سنة 1984 إلى 809.22 كلم² سنة 1997، وهذا المواكبة أولا، العدد المتزايد للسكان الذي انتقل من أقل من نصف مليون نسمة سنة 1962 إلى 2,5 نسمة عام 1998، إلى 3,2 مليون نسمة سنة 2008⁽¹²⁾ أي بزيادة تفوق الستة أضعاف. وثانيا، لاستيعاب أنشطة حظائر التنمية الاقتصادية والاجتماعية التي تزايدت في العشرية الثانية من القرن الحالي.

تعرف مدينة الجزائر العاصمة خلال السنوات الحالية تمردا عمرانيا وحضرنا سريعا نحو مختلف الاتجاهات وذلك يعود لعدة أسباب منها ما يتعلق ببرامج تفرغ بعض المناطق (تضم سكنات فوضوية) التي كانت منتشرة في أنحاء المدينة من ساكنيها وإعادة إسكانهم في مناطق حضرية جديدة بضواحيها. ورغم ذلك، فإن متوسط الكثافة السكانية في ضواحي مدينة الجزائر العاصمة مقارنة مع بعض العواصم الأخرى وصل 37 نسمة/الهكتار فقط سنة 2005، بينما وصل في القاهرة 200 نسمة، في بيروت 150 نسمة، في برشلونة 93 نسمة، في بغداد 62 نسمة، في عمان 60 نسمة.⁽¹³⁾

ومن أسباب التوسع العمراني كذلك، سعر العقار المنخفض في ضواحي المدينة مقارنة بوسطها، وظهور الحاجة إلى خلق أقطاب صناعية وتجارية تقع بالقرب من خطوط النقل المختلفة - السكة الحديدية، الطرق السريعة، الموانئ. وكل هذا التوسع التلقائي سيؤدي إلى تخفيف الضغط على وسط (مركز) المدينة ويجعل من الضواحي مجالات إقليمية حضرية تستوعب النمو المتزايد للنسيج العمراني شأنها شأن العديد من المدن الكبرى في العالم وتتوفر على مختلف متطلبات الحياة العصرية.

أمام الحقائق الاقتصادية والاجتماعية وما يستتبع ذلك من امتداد عمراني، يتطلب إدارة وتوجيه مخطط التطوير العمراني، بما يتماشى والمعطيات الجديدة في الميدان. فلقد لوحظ في السنوات الأخيرة، سوء انسجام التخطيط العمراني بالمدينة، ما دفع السلطات عام 2006، إلى التفكير في تحديث المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير، الذي بدأ العمل به عام 1995، آخذة في الاعتبار التالي: (14)

- توسيع الحدود الإدارية لولاية الجزائر عام 1997، بضم 24 بلدية من بلديات الولايات المجاورة (البلدية، تيبازة وبومرداس)، كان من شأنه زيادة أكثر من نصف مليون نسمة، جراء التعديل وزيادة المساحة من 273 كلم² إلى 809.22 كلم²، كما تبينه الخريطة التالية:
- الخريطة رقم (01): تعديل الحدود الإدارية لولاية الجزائر.



- حجم الاستثمارات العمومية، خاصة إقامة المشاريع الواردة في مخطط تنمية ساحل المدينة،
- الخطة الشاملة للتنمية العمرانية والتوسع المنظم وتزيين المدينة.

يشير الباحث فوزي بودقة بأن التحدي الذي تواجهه مدينة الجزائر لا يكمن بالضرورة في تضخمها أو اكتظاظها السكاني، بل يكمن التحدي في التوسع العمراني العشوائي بسبب عدم قدرة الجماعات المحلية على تسيير وعقلنة استعمال المجال الترابي وضعف التحكم في آليات النمو، وربما في أحيان كثيرة، يتساءل نفس الباحث بأن ذلك يعود إلى تجاهل مخططات التعمير ووضعها جانبا، إما لسوء استيعاب الترتيبات التي تنص عليها نظرا لضعف كفاءة المنتخبين المحليين، أو ربما لتعارض توجيهات المخططات مع ما يجري حقيقة على الأرض.

تبرز هذه الحقائق بوضوح حجم المشاكل والتحديات التي تواجه السلطات العمومية المختصة في قطاع النقل من أجل اتخاذ التدابير الكفيلة بضمان انسياب حركة النقل داخل الجزائر العاصمة والذي تزداد حدته سنة بعد أخرى.

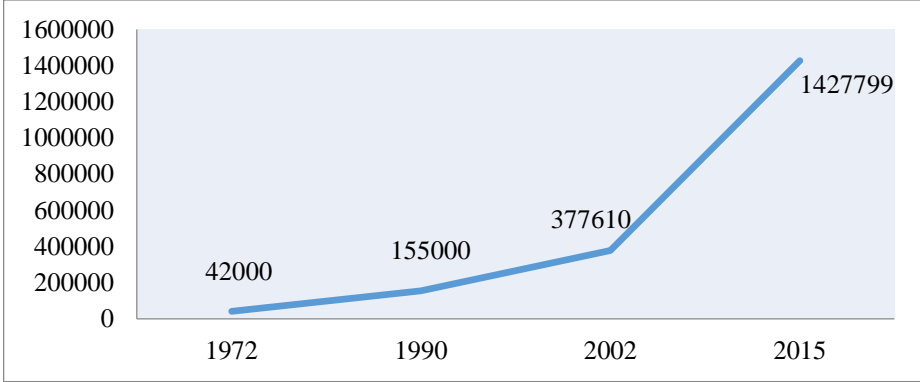
2.2 حركة المرور في مدينة الجزائر

تشهد مدينة الجزائر تزايدا في ازدحام حركة المرور في الفترة الصباحية على مسافة سبعة كيلومتر من المدخل الشرقي وصولا إلى مركز المدينة، حيث تسير المركبات القادمة من ضواحي العاصمة الشرقية ومن شرق البلاد في أربع خطوط متوازية في اتجاه واحد ببطء شديد، تتكرر هذه الظاهرة يوميا ما عدا نهاية الأسبوع، ويرجع ذلك إلى تركز الأنشطة الاجتماعية والإدارة وأماكن العمل والمعاهد والمدارس وهيئات أخرى داخل المدينة، مما يؤدي إلى استقطاب عدد كبير من الوافدين - المتسوقون، العمال، الطلبة، وغيرهم - المقيمين بالضواحي نحو مركزها. تزداد حدة الازدحام خاصة بأوقات الذروة في العديد من المقاطع المرورية بسبب تزايد عدد المركبات الخاصة داخل النسيج العمراني وتزامن ساعات العمل⁽¹⁵⁾.

ولا شك أن ظاهرة الاكتظاظ المروري التي تشهدها مدينة الجزائر كغيرها من عواصم الدول العربية خلال السنوات الأخيرة جاء نتيجة الزيادة المستمرة في حظيرة المركبات، حيث أصبحت السيارة الشخصية تشكل وسيلة النقل الأكثر رواجاً في التنقل، إذ تضمن نقل نسبة حوالي 35% من إجمالي التنقلات اليومية للأفراد خلال سنة 2009. ولعل هذا ما يفسر ازدحام حركة المرور بالعاصمة خصوصا وأنها كذلك تستقبل أكثر من 2,8 مليون مركبة يوميا⁽¹⁶⁾، بالإضافة إلى كثافة النسيج

الحضري لمدينة الجزائر وتطور نظامه العمراني. ويمثل الشكل البياني التالي تطور حظيرة المركبات بمدينة الجزائر.

الشكل (01): تطور حظيرة المركبات بمدينة الجزائر.



المصدر: زوليخة قنطري، النقل الحضري والتنقلات في مدينة الجزائر العاصمة، الملتقى الدولي حول إشكالية النقل الحضري و التنقلات الحضري المستدامة، جامعة باتنة 1، 14-15 أكتوبر 2014، ص 221.

لقد بات احتناق المرور في العاصمة لا يطاق تماما وفاق كل الأوصاف، إذ أن السير على طرقات العاصمة أضحي معاناة حقيقية، وذلك ليس فقط في أوقات الذروة وإنما خارجها وخلال مختلف أوقات النهار، حيث يضطر السائقون في الكثير من الأحيان لقضاء أكثر من ساعة وسط طوابير السيارات اللامتناهية، لأن العاصمة تعتبر محور استقطاب العديد من القادمين إليها من الجهات الداخلية للوطن والجهات المجاورة لكون أغلب المصالح الإدارية والوزارات موجودة بها. ولهذا الأسباب لم تعد الطرقات والمسالك تستوعب هذا العدد المتزايد من المركبات.

فعلى سبيل المثال يعتبر الطريق الوطني رقم 05 المنفذ الوحيد أمام الوافدين من 06 ولايات من شرق الوطن إلى العاصمة، يستقبل يوميا حوالي 3 ملايين سيارة، علما أن قدرته الاستيعابية لا تتحمل هذا الكم الهائل من المركبات، وكذا الحالة السيئة لبعض الطرقات الاجتياحية التي تعيق الحركة. ومما زاد من حدة الازدحام في بعض مناطق العاصمة نفس المشكل الذي تعرفه عدة مناطق من العاصمة هو مشكل أشغال المترو. وهناك مشاكل أخرى - تعرقل حركة المرور- تعد ظرفية كسوء الأحوال الجوية، الدخول الاجتماعي، أوقات العمل المتزامنة في كل القطاعات، أيام الاستقبال الموحدة للمواطنين الذي تحدده الإدارات العمومية، الخ... (17).

تشهد حركة المرور في الفترة الصباحية على مسافة طويلة من المدخل الشرقي وصولاً إلى وسط العاصمة، حيث تسير المركبات القادمة من الناحية الشرقية للعاصمة ومن شرق البلاد ببطء شديد، وهو الأمر الذي يتكرر في الصباح والمساء خاصة في الساعات الأولى من الصباح أي مواعيد التحاق العمال بمناصب شغلهم وأوقات الخروج يوميا ما عدا نهاية الأسبوع حيث تخف قليلا، ويعكس هذا الاختناق تركيز الأنشطة والإدارة وأماكن العمل وسط مدينة الجزائر.

وأخيرا يمكن القول أن توفير خدمات النقل الجماعي لا يقتصر على حجم الحظيرة أو الوسائل المستخدمة في نشاط النقل فقط، وإنما هناك عناصر أخرى تنتمي إلى منظومة النقل الحضري كشبكة الطرقات والتي تعتبر عنصرا هاما وحاسما في تقييم فعالية أو ضعف قطاع النقل.

3.2 شبكة الطرقات في مدينة الجزائر

تلعب البنية الأساسية من الطرق والمحطات البرية دورا رئيسيا في هيكلية المجال الحضري بالمتروبول العاصمة، فهي أساس النظام الحضري برتمه. فالبنية التحتية من الطرق والأنفاق والمحولات والمحطات البرية تمثل في مجموعها الركائز الأساسية للمواصلات وحركة المرور بالعاصمة. في هذا الإطار سوف نركز في هذه النقطة على شبكة الطرقات وما تستوعبه أما فيما يخص المحطات وشبكات النقل بسكة الحديدية والطرقية.⁽¹⁸⁾

تعكس شبكة الطرقات الوجه الحقيقي للحالة التي تميز مشاكل النقل في مدينة الجزائر العاصمة، ويبلغ طول الشبكة حوالي 2,300 كلم، من بينها 800 كلم تصنف ضمن الطرقات الوطنية و1,500 كلم تصنف ضمن الطرقات الولائية والبلدية⁽¹⁹⁾. إن معظم أغلبية شبكة الطرقات الموجودة في وسط مدينة الجزائر يعود تكوينها إلى العهد الاستعماري، أين كان عدد السيارات يتناسب مع عدد السكان الموجود آنذاك 500 ألف نسمة. أما الآن فلقد تغير الوضع كثيرا، سواء تعلق الأمر بعدد السكان، أو بعدد المرافق والمؤسسات، أو بعدد وتنوع أنماط النقل، ومع ذلك ازدادت وتوسعت البنى التحتية وتطورت النظم والقوانين إلا أن التنقل والحركة في الطرقات أصبح عسيرا ومكلفا ومؤثرا على سلوك الأفراد والجماعات الاجتماعية مما يستدعي من السلطات العمومية البحث والتفكير في السياسات المقبلة من أجل التحضير لتجاوز هذه المشاكل مستقبلا.

في إطار البرنامج الخماسي 2010-2014، استفادت الجزائر العاصمة من ترخيص برنامج بقيمة 292 مليار دينار، خصصت منها 43,5 مليار دينار لقطاع الأشغال العمومية⁽²⁰⁾. تنطلق

الأشغال بداية من عام 2014، من أجل تحديث شبكة الطرقات "التي تعتبر شريان العاصمة" وتنظيم أنظمتها المرورية. وتخص هذه الأشغال عددا من مناطق ولاية الجزائر وذلك تطبيقا لبرنامج يقضي بإصلاح 183 كلم من الطرقات في 57 بلدية بالعاصمة، حيث رصد له برامج إجمالي بـ 4,2 مليار دينار وتم تكليف المؤسسات العمومية بإنجازه⁽²¹⁾. تضاف مشاريع تهيئة وترميم وكذا ترفيت الطرق والمسالك الحضرية بالعاصمة إلى تلك التي تم تدشينها في بداية سنة 2015 بالجزائر الوسطى والمرادية وعين البنيان وبئر خادام وباش جراح وباب الزوار. غير أنه لا تزال بعض الطرقات النافذة بزرالدة وأولاد فايت والدرارية تعاني من تدهورها الكبير.

تجيب الإشارة إلى أن نسبة كبيرة من هذه الشبكة، خاصة الموجودة في وسط المدينة، يعود لإنجازها إلى الفترة الاستعمارية وكانت حينها مصممة بحيث تستوعب حركة النقل التي كانت سائدة، أما اليوم فالأمر غير ذلك بسبب زيادة عدد السكان بمعدلات لا تقدر المدينة على استيعابهم، إضافة إلى تواجد ميناء تجاري بقلب العاصمة مما أدى إلى اختناق الطرقات وصعب من عمليات التنقل. مع العلم أن مركز المدينة يحتل 1% من المساحة الإجمالية للمدينة في حين أنه يتحمل لوحده ثلث عدد السيارات الموجودة في العاصمة. كما ساهم الارتفاع الكبير الذي تشهده حظيرة السيارات لولاية الجزائر العاصمة والتي بلغت 1,427,799 مركبة سنة 2015، ما تمثله 26,32% من الحظيرة الوطنية للمركبات⁽²²⁾، في تفشي ظاهرة الاكتظاظ المروري إلى كافة شبكة الطرقات لولاية الجزائر.

3. شبكة النقل الحضري في مدينة الجزائر

بالرغم من أن السلطات العمومية للبلاد قد أعطت أهمية كبيرة لتحسين نوعية الخدمة العمومية المقدمة في قطاع النقل الجماعي، خاصة في الوسط الحضري، سواء من حيث التشريعات والقوانين المنظمة لنشاط النقل البري وتوجيهه، أو من حيث الاستثمارات والمشاريع المنجزة منها وقيد الإنجاز، إلا أن هذا القطاع لا يزال يعاني من عدة مشاكل ومعوقات أبعدته عن الاحترافية، وقلصت من مجهوداته في تحسين الخدمة العمومية، وحداته عن تحقيق المصلحة العامة. ولهذا سنقوم بتشخيص نوعية الخدمة المقدمة في مجال النقل الجماعي الحضري لولاية الجزائر العاصمة، لتوضيح أكثر المشاكل ونقاط الضعف التي ساهمت في تدني نوعية ومستوى خدمة النقل العمومي الجماعي لولاية الجزائر.

تتكون شبكة النقل الحضري في مدينة الجزائر من:

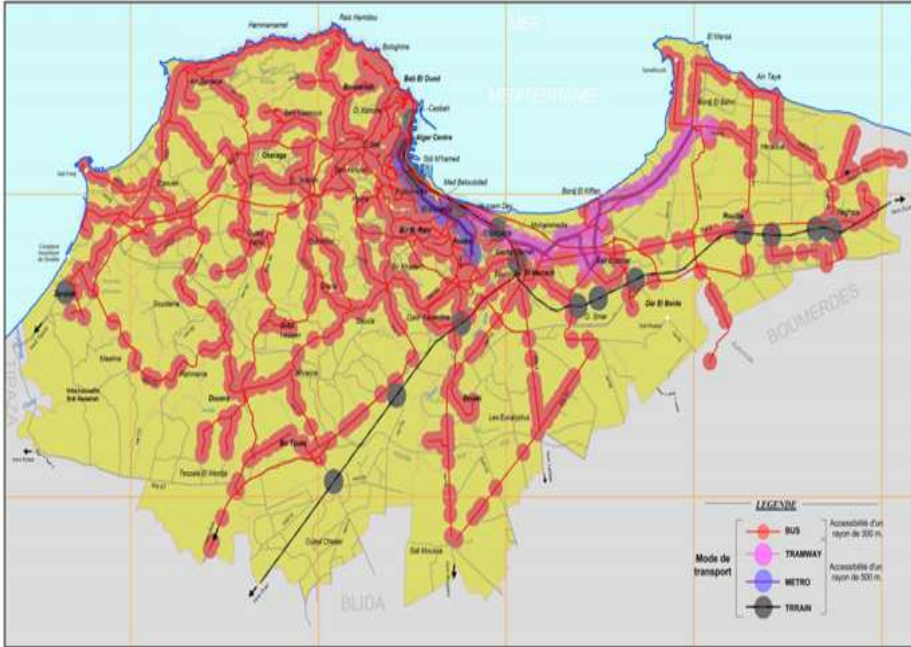
1. شبكة النقل الجماعي:

- تشمل على 350 خط نقل خاص بالحافلات (تضم مؤسستين عموميتين هما ETUSA التي تستغل 113 خط، وTRANSUB التي تستغل خطين فقط، وتضم 3315 متعامل خاص)، كما تشمل شبكة النقل الجماعي 14623 سيارة أجرة منها 8 % مخصصة للاستغلال سيارات الأجرة الجماعية حيث تغطي 24 خط.

2. أما فيما يتعلق بالنقل السككي فإن المنظومة تشمل:

- خطين للنقل السككي (RER) تربط بين الجزائر العاصمة وضواحيها، تتكون من خط مزدوج: أغا - الثنية (بومرداس) وأغا - العفرون (البليدة) وتضم 6 محطات، وخط واحد لقطار الأنفاق (METRO) بطول 13,5 كيلومتر ويضم 14 محطة، وكذلك خط واحد للترامواي (Tramway) بطول 23 كيلومتر ويضم 38 محطة. وتتضح هذه التغطية على الخريطة رقم (02).

الخريطة رقم (02): التغطية المكانية للنقل الحضري لولاية الجزائر.



Source: Groupement Dessau-Soprin/ Document synthèse, Op.cit, p 113.

1.3 النقل بواسطة سيارات الأجرة

تشمل شبكة النقل الحضري 14623 سيارة أجرة في سنة 2015، منها 08% مخصصة للاستغلال سيارات الأجرة الجماعية حيث تغطي 24 خط، مصدرها ووجهتها مسبقة التحديد، يعني ثبات نقطة الانطلاق والوصول. ونفس الشيء بالنسبة للمسار فهو ثابت لا يمكن للسائق تغييره. (23)

الجدول رقم (01): النقل الحضري بواسطة سيارات الأجرة.

نوع سيارة الأجرة	عدد السيارات	عدد المحطات	عدد المقاعد المتوفرة
فردية	14173	47	56692
جماعية	450	18	1800
المجموع	14623	65	58492

المصدر: مديرية النقل لولاية الجزائر 2015.

لقد عرفت حظيرة سيارات الأجرة في مدينة الجزائر زيادة كبيرة منذ الاستقلال، حيث كان يقدر عددها سنة 1974 بـ 2000 سيارة، وفي سنة 2001 أصبح عددها 11813 سيارة (24)، ليرتفع في سنة 2015 ويصبح عددها 14623 سيارة أجرة تنشط في الوسط الحضري لولاية الجزائر. وحسب مصالح مديرية النقل لولاية الجزائر فإن نحو 50% من سيارات الأجرة في حالة مهترئة، ونحو 20% من السيارات تجاوز عمرها 10 سنوات. وأن 45% من السائقين سنهم فوق 50 سنة. مع العلم إن سيارات الأجرة تساهم بـ 12% من إجمالي التنقلات في المجال الحضري. فهذا النمط من النقل أصبح يساهم بدرجة كبيرة في تغطية العجز الحاصل في النقل الجماعي لأنه يتميز بنقل مجموعة من الأفراد في الوقت نفسه، وهذا ما أدى إلى زيادة الإقبال على استخدام السيارات الجماعية.

وفي هذا السياق، يتيح القانون المنظم للنقل الحضري، خاصة ما جاء في المادة 10 من المرسوم التنفيذي رقم 12-230 المؤرخ في 24 ماي 2012 للأفراد الطبيعيين والمعنويين الذين يمتلكون حظيرة للسيارات تتضمن ما لا يقل عن 10 سيارات، بالإضافة إلى توفر شروط مهنية وتقنية أخرى، أن يزاولوا نشاط النقل الحضري (25).

وما يلاحظ حول نشاط هذا النمط من النقل هو غياب الرقابة المستمرة في تسيير هذا النوع من النقل، وعدم التحلي بالصرامة في تطبيق النصوص القانونية، ولعل هذا ما شجع أحيانا المتعاملين الخواص على عدم احترام دفتر الشروط. لهذه الأسباب أصبح هذا القطاع مع مرور الزمن يعاني من عدة نقائص، وفي مقدمتها عدم تشغيل جهاز العداد أو عدم إخضاع هذا الأخير إلى التعديل وفق ما تطلبه توصيات المديرية، إضافة إلى بعض التصرفات غير المقبولة التي بات يرتكبها سائقو سيارات الأجرة، من بينها استعمال المذياع والتدخين داخل السيارة، وكذا عدم الالتزام السائقين بالهندام الرسمي الموحد كما كان معمولا به في السابق. والغريب كذلك هو أن النقل ليلا يكاد يكون منعما بسبب أن المناوبة الليلية لا تحترم من طرف الناقلين المكلفين بذلك، مما أتاح الفرصة للانتهازين من ملء الفراغ لكن على حساب دخل المسافرين. وانتشرت هذه الظاهرة بمدينة الجزائر بشكل كبير خاصة في المطار الدولي، ويعود ذلك إلى التساهل الكبير للجهات المعنية بتنظيم حركة المرور وأمن الطرق و السير الحسن للنقل بالمدينة، وإلى عدم التدخل لردع هذه الأعمال غير القانونية ومعاينة العاملين في هذا المجال.

وحسب المعلومات المستقاة من الجهات المسيرة للنقل الحضري بمدينة الجزائر، فهناك مشروع منح اعتماد استغلال سيارات الأجرة لخمسة مؤسسات جديدة بهدف تغطية الطلب المتزايد، وهذا قد يكون له انعكاس إيجابي من حيث أنه سيساعد على إحلال سيارات الأجرة العاملة ضمن شركات خاصة محل سيارات الأجرة غير الرسمية التي تمثل ما بين 25 إلى 30% من حظيرة سيارات الأجرة لولاية الجزائر.

2.3 النقل الجماعي بواسطة الحافلات

إن خدمات النقل الجماعي العمومي في الوسط الحضري لولاية الجزائر تشرف على تقديمه مؤسسات عمومية تتمثل في ETUSA وTRANSUB، بالإضافة إلى 3315 متعامل خاص. الجدول رقم (02): النقل الجماعي العمومي في الوسط الحضري.

المتعاملين	عدد الخطوط	عدد الحافلات	عدد المقاعد المتوفرة
ETUSA	113	263	29.726
TRANSUB	02	30	2250
الخواص	285	3585	154.111
المجموع	400	3878	186087

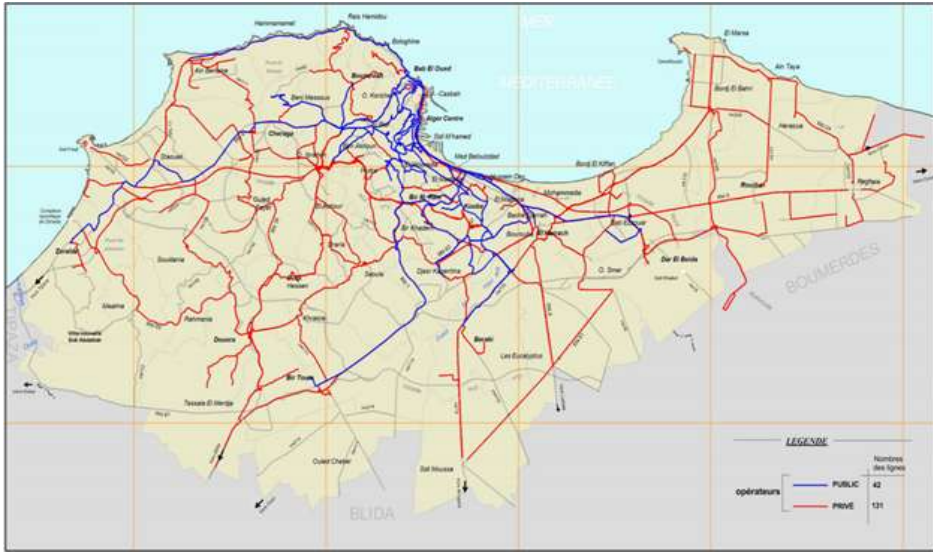
المصدر: مديرية النقل لولاية الجزائر 2015.

نلاحظ من خلال الجدول رقم (02) التفاوت الكبير بين عدد المتعاملين العموميين والخواص فيما يتعلق بكل من عدد الخطوط المستغلة وعدد الحافلات. فبالنسبة لعدد الخطوط التي تشغلها مؤسسة ETUSA والتي تبلغ 113، فإن 55 خط منها تتم استغلالها مع الخواص (خطوط مشتركة) والباقي تستغلها لوحدها. أما مؤسسة TRANSUB فهي تستغل خطين فقط على المستوى الحضري لولاية الجزائر. أما بالنسبة للمتعاملين الخواص والبالغ عددهم 3315 متعامل في سنة 2015، فهم يستغلون 285 خط نقل باستخدام 3585 حافلة. كما أن المتعاملين الخواص يوفرون ما نسبته 83% من قيمة العرض الكلي للمقاعد مقابل 17% توفرها للمؤسسات العمومية.

- **مؤسسة ETUSA:** بموجب المرسوم التنفيذي رقم 03-435⁽²⁶⁾ في 13 نوفمبر 2003، تم اعتماد مؤسسة النقل الحضري والشبه حضري لمدينة الجزائر، لتقوم بتقديم خدمات النقل الجماعي الحضري وشبه الحضري في مدينة الجزائر. وهي تعتبر المؤسسة الرائدة في هذا المجال والتي تضمن نسبة معتبرة من التنقلات اليومية للأفراد. وما يميز هذه المؤسسة هو أن مركباتها تخضع للصيانة الدورية مما جعلها تقدم خدمات أحسن نسبيا من مثيلاتها المنافسة، كما تتميز بالانتظام في الحركة وباحترام وقت التوقف في المحطات.
- **مؤسسة TRANSUB:** مؤسسة اقتصادية فرعية لمؤسسة نقل المسافرين - مركز (TVC) والتي تشغل خطين على المستوى الحضري و8 خطوط على المستوى الشبه حضري، اعتمادا على حظيرة يقدر عدد وحداتها بـ 30 حافلة. وتقوم بتشغيل 8 محطات نقل في ولاية الجزائر.
- **الخواص:** بموجب القانون رقم 88-17⁽²⁷⁾ المؤرخ في 10 ماي 1988، الذي يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، قامت الهيئات المعنية بإدارة وتسيير النقل في الجزائر بإعداد برنامج هام يتيح للقطاع الخاص استغلال خطوط النقل الجماعي للمسافرين في كل مدن الجزائر. لاقى هذا البرنامج نجاحا كبيرا، حيث أنه وفي ظرف سنوات قليلة فقط ارتفع عدد المتعاملين الخواص في النقل الجماعي إلى 3315 متعامل سنة 2015، مما أدى إلى الزيادة في عرض خدمات النقل الجماعي لمدينة الجزائر العاصمة. وكان ذلك نتيجة للتحفيز التي قامت بها السلطات العمومية مثل منح ميزات ضريبية كبيرة وتقديم فرص التمويل الاستثماري للخواص في مجال النقل الجماعي والفردى.

بالرغم من الأهمية الكبيرة التي يحظى بها الناقلون الخواص من حيث تلبيةهم لنسبة معتبرة من الطلب على للنقل الجماعي في مدينة الجزائر مقارنة مع غيرهم الذين ينشطون في هذا المجال، إلا أن مؤسسة ETUSA تستحوذ على حصة الأسد من السوق فيما يخص النقل في مركز المدينة، لامتلاكها على أهم الخطوط التي تقطع وسط المدينة. كما أن عدم التكامل والاندماج بين القطاعين الخاص والعام، جعل المسافرين يتحملون مصاريف نقل تتزايد بعدد التغييرات التي يجرونها على مدار الرحلة - أي من نقطة الانطلاق إلى نقطة الوصول. وبالرغم من العدد الكبير للمتعاملين الخواص يلاحظ أن 62% فقط من سكان المدينة يستعملون النقل الجماعي، مما ينتج عنه صعوبات كبيرة فيما يخص تسيير عروض الخدمة وضمان التكامل بين الخدمات المقدمة من طرف المؤسسات العمومية والمتعاملين الخواص (28).

الخريطة رقم (03): شبكة النقل الجماعي بالحافلات موزعة بين المؤسسات العمومية والخاصة.



Source : Groupement Dessau-Soprin/ Document synthèse, Op.cit, p 117.

3.3 النقل بواسطة الترامواي

هو قطار المدينة وأحد شبكات النقل العصرية التي تخدم مدينة الجزائر العاصمة وضواحيها. ويشغل في مدينة الجزائر العاصمة لحد الآن خط وحيد للترامواي، يمتد من محطة متعددة الأقطاب (سكة حديدية، مترو الأنفاق) بحي المعدومين ببلدية حسين داي حتى محطة درقانة ببلدية برج

الكيفان. ويمر على 5 بلديات هي حسين داي، الحراش، المحمدية، باب الزوار وبرج الكيفان. بخط طوله 23,5 كلم ويضم 38 محطة. تشغله مؤسسة تسيير خطوط الترامواي (SETRAM) باستخدام 48 قاطرة من نوع سيتاديس (Citadis.302) فرنسية الصنع بقدرة استيعاب 304 راكب للقاطرة، كما تبلغ السرعة التجارية إلى 40 كلم/سا.

الخريطة رقم (04): خط ترامواي الجزائر



Source : <http://www.metroalger-dz.com/fr/activites.php?idAC=9>

تشير بيانات مؤسسة سترام إلى أن عدد المسافرين الذي تنقلوا بالعاصمة باستخدام الترامواي في سنة 2014 بلغ نحو 1,8 مليون مسافر شهريا. أي بمعدل يومي يصل إلى نقل 60.000 مسافر. ويصل أحيانا هذا الرقم إلى نحو 100.000 مسافر في اليوم. إذن، يساهم هذا النمط من وسيلة النقل في التخفيف من حدة أزمة النقل التي تعرفها بعض المناطق الحضرية ذات الكثافة السكانية العالية، كما يساهم في التقليل من الازدحام المروري ومن حوادث المرور ومن التلوث. وحسب الخريطة أعلاه، فإنه لا يغطي أجزاء كثيرة من الجزائر العاصمة. ونظرا، لاعتبارات اجتماعية وثقافية فإنه يقدر عدد الذين يدفعون ثمن التذكرة يتراوح بين 25.000 و30.000 مسافر فقط⁽²⁹⁾.

4.3 النقل بواسطة المترو

هو قطار المدينة وأحد شبكات النقل العصرية التي تخدم مدينة الجزائر العاصمة وضواحيها، يوجد خط وحيد للمترو مشغل في مدينة الجزائر العاصمة يربط بين محطة تافورة ببلدية الجزائر الوسطى حتى محطة الحراش وسط. وهو يمر على 6 بلديات هي الجزائر الوسطى، سيدي محمد، بلوزداد، حسين داي، باش جراح، الحراش. بخط طوله 13,5 كلم ويضم 14 محطة.

تشغله الهيئة المستقلة للنقل الباريسي - فرع الجزائر (RATP EI DJAZAIR) باستخدام 14 قاطرة بقدرة استيعاب 1290 راكب/ للقاطرة. وتبلغ السرعة التجارية إلى 72 كلم/سا⁽³⁰⁾.

تبين معطيات مؤسسة مترو الجزائر بأن القدرة الاستيعابية لخط المترو تقدر بحوالي 25 ألف مسافر/الساعة/الاتجاه أي أكثر من 60 مليون نسمة سنويا على مجموع الخط الأول. وبعد دخول الامتداد (حي البدر - الحراش وسط) حيز الخدمة يوم 04 جويلية 2015، عرف مترو الجزائر ارتفاعا في تردد المسافرين بنسبة 40%. مما لا شك فيه، بأن مترو الأنفاق وبالرغم من أنه جاء متأخرا، فإنه أضاف إلى نظام النقل في الجزائر ميزة تنافسية تتمثل في السرعة، النظافة، توفر المرافق، الأمن والسلامة، عدم الإضرار بالبيئة، والأهم هو أنه غير مكلف ما دام سعر التذكرة لا يتجاوز 50 دينار.

كما وضعت مؤسسة مترو الجزائر ضمن برامجها الحالية والمستقبلية ثلاثة امتدادات للخط الأول وهما قيد الإنشاء:⁽³¹⁾

- امتداد تافورة - ساحة الشهداء: يبلغ طوله 1,69 كلم، ويشمل محطتين: محطة علي بومنجل ببلدية الجزائر الوسطى، محطة ساحة الشهداء ببلدية القصبة. نسبة الانجاز تقدر بـ 80%.

- امتداد حي البدر - عين النعجة: يبلغ طوله 3,6 كلم، ويشمل محطتين: محطة عين النعجة 1، وعين النعجة 2. نسبة الانجاز تقدر بـ 90%.

- امتداد الحراش - مطار الجزائر الدولي مرورا على باب الزوار: يبلغ طوله 10 كلم، ويشمل 9 محطات. صمم هذا الامتداد في الخط بحيث يمر على الأحياء التي تعتبر ذات كثافة سكانية عالية، خاصة منها: المكان الجميل، واد السمار، حي 5 جويلية، باب الزوار، القطب الجامعي الحراش، مركز الأعمال بباب الزوار وجامعة هواري بومدين.

أما الدراسات التي أطلقتها مؤسسة EMA لإنجاز امتدادات جديدة للخط الأول تتمثل في: (32)

- امتداد عين النعجة - براقي: يبلغ طوله 6 كلم، و يشمل 6 محطات. يسمح بالدخول مباشرة إلى قلب مدينة براقي التي صارت مزدحمة، كما يسمح هذا الامتداد أيضا بربط محطة القطار مع محطة جسر قسنطينة وكذلك مع المحطة المتعددة الخدمات لنفس البلدية.
- امتداد ساحة الشهداء - باب الوادي ثم شوفالي: يبلغ طوله 8 كلم، و يشمل 8 محطات. يخدم كل من الدائرة الإدارية لباب الوادي المعروفة بكثافتها السكانية وبعدم قدرتها على استيعاب العدد الكبير من مختلف المركبات التي تضمن نقل السلع و الأفراد. كما يسمح بربط المترو بالمصعد الهوائي من جهة وادي قريش إلى جانب المحطة الحضرية لشوفالي.
- امتداد شوفالي - أولاد فايت، مرورا بدالي إبراهيم و الشراكة: يبلغ طوله 8 كلم، و يشمل 8 محطات.
- امتداد شوفالي - درارية مرورا بالعاشور، يبلغ طوله 6 كلم، و يشمل 7 محطات.

5.3 النقل بواسطة القطار

توجد في مدينة الجزائر شبكة للنقل السككي (RER) تربط بين وسط مدينة الجزائر و ضواحيها، بطول 67 كلم، و تضم 15 محطة. وتتكون الشبكة من ثلاث خطوط مزدوجة، تتمثل في: (33)

- خط يربط بين محطة الجزائر الوسطى ومحطة الحراش، يبلغ طوله 10 كلم، بقدره استيعابية تقدر بـ 122.400 مسافر/ اليوم. ويشمل 6 محطات هي الجزائر الوسطى، آغا، الورشات، حسين داي، خروبة، الحراش. و يبلغ متوسط التردد للقاطرات بـ 15 دقيقة.
- خط يتجه نحو الناحية الشرقية للجزائر العاصمة انطلاقا من محطة الحراش إلى غاية الرغاية، يبلغ طوله 31 كلم، بقدره استيعابية تقدر بـ 78.000 مسافر/ اليوم. كما يشمل 05 محطات، مرورا بواد السمار، باب الزوار، الدار البيضاء وروبية.
- خط يتجه نحو الناحية الجنوبية الغربية انطلاقا من محطة الحراش إلى غاية بئر التوتة، يبلغ طوله 26 كلم، بقدره استيعابية تقدر بـ 40.800 مسافر/ اليوم. ويشمل 04 محطات،

يمر بجسر قسنطينة، عين النعجة وبابا علي. وتتضح هذه الشبكة السككية في الخريطة التالية:

يتضح من خلال الخريطة رقم (04) بأن الخط الرئيسي للسكة الحديدية بولاية الجزائر يتمثل في الخط الرابط بين محطة الجزائر الوسطى ومحطة الحراش. حيث يستفيد منه المسافرون القادمون/المتجهون نحو المنطقة الشرقية والتي تعتبر هي أيضا الأكثر اكتظاظا بالسكان لاسيما بين الخط الرئيسي (الجزائر الوسطى والحراش). في حين تفتقر المنطقة الغربية لخدمات النقل بالقطار بسبب عدم توفرها على البنية التحتية الضرورية. وهذا من شأنه أن يجبر المسافرين نحو غرب البلاد بالانتقال إلى المحطات التي تتواجد على الشبكة المشار إليها في الفقرات السابقة للتوجه جنوبا نحو البليدة وبعدها إلى المناطق الغربية للبلاد.

يبدأ العمل في مجال النقل السككي على الساعة 5.30 صباحا إلى غاية 19.30 مساءً وهذا في الاتجاه من وسط المدينة نحو الضواحي. ومن 6.30 صباحا إلى غاية الثامنة مساءً في اتجاه الضواحي نحو وسط المدينة. أما فيما يخص الزمن المستغرق في الرحلات، فالنقل السككي يعتبر أكثر فعالية مقارنة مع النقل الطرقي. تعتبر هذه الميزة شيئا طبيعيا إذا أخذ في عين الاعتبار عامل الزمن، ودرجة الازدحام في النقل الطرقي. فمثلا يقدر الوقت المستغرق بواسطة القطار من محطة الجزائر الوسطى إلى غاية محطة الحراش بـ 17 دقيقة. في حين يستغرق قطع نفس المسافة باستعمال السيارة الشخصية أكثر من 65 دقيقة في الفترة الصباحية، مع العلم أن المسافة بينهما تقدر بـ 10 كلم.

تشير الإحصائيات المتعلقة بهذا الموضوع إلى أن عدد المسافرين بالسكك الحديدية لولاية الجزائر العاصمة بلغ سنة 2014 حوالي 29,6 مليون مسافر. أي 82.000 مسافر/اليوم، بمعدل 824 مسافر/للقاطرة (الرحلة). وهذا يعتبر دليلا على مدى أهمية وكثافة التدفق الهائل لنقل المسافرين بهذه المناطق من الولاية عن طريق القطار. وتقدر نسبة مشاركة هذا النمط (القطار) في النقل الإجمالي بمدينة الجزائر بحوالي 15%⁽³⁴⁾. كما أن أكثر من 80% من عدد التنقلات على خطوط السكة الحديدية تكون باتجاه المحطة المركزية بوسط المدينة في الفترة الصباحية (65%) منها قادمة من الضاحية الشرقية)، وبنفس النسبة تقريبا باتجاه الضواحي في الفترة المسائية⁽³⁵⁾. وهذا يفسر في الحقيقة العلاقة بين مراكز العمل - ومقرات الإقامة، وتمركز الوظائف وتجمعها بوسط العاصمة.

6.3 النقل بالمصاعد الهوائية (Téléphérique)

هو نظام نقل بالمصاعد الهوائية، ويمثل أحد شبكات النقل العصرية التي تخدم أحياء مرتفعات الجزائر ذات الكثافة السكانية العالية. ويتم تشغيل خطوط التيليفريك من طرف مؤسسة النقل الحضري والشبه الحضري لمدينة الجزائر (ETUSA). حيث تتوفر مدينة الجزائر على 5 مراكز لهذا النوع من النقل تتمثل في: (36)

1. خط المدينة: يبلغ طوله 220م، يربط بين منطقة الحامة المنخفضة بـ 48 م وحي ديار المحصول المرتفعة بـ 231م، تستغرق مدة الرحلة بـ 3 دقائق، تم إنشاؤه سنة 1956.
2. خط المقام: يبلغ طوله 230 م، يربط بين حديقة التجارب المنخفضة بـ 51 م ومقام الشهيد المرتفعة بـ 110 م، تم إنشاؤه سنة 1986.
3. خط قصر الثقافة: يبلغ طوله 368 م، يربط بين حي العناصر بحسين داي المنخفضة بـ 31 م وقصر الثقافة المرتفعة بـ 118 م، تم إنشاؤه سنة 1987.
4. خط السيدة الإفريقية: يبلغ طوله 250 م، يربط بين منطقة بولوغين المنخفضة بـ 5 م والسيدة الإفريقية المرتفعة بـ 78 م، تم إنشاؤه سنة 1984.
5. خط واد قريش: يبلغ طوله 298,41 م، يربط بين حي واد قريش المنخفضة بـ 70 م وحي بوزريعة المرتفعة بـ 368 م. تم إنشاؤه سنة 2014.

يتم استغلال هذه الخطوط بواسطة مركبات هوائية تتسع كل واحدة منها لـ 15 شخص، وتقدر سرعتها بـ 6 م/ثا مما يسمح بنقل 2400 راكب في الساعة. وذلك من الساعة 6 صباحا إلى غاية 7 مساء، حيث تقدر تسعيرة النقل بواسطة المصاعد الهوائية بين 20 و30 دينار. (37)

تجدر الإشارة إلى أن مؤسسة النقل الجزائري المكلفة باستغلال النقل عن طريق الكوابل تبرمج حصصا دورية للقيام بأشغال "صيانة شاملة" للمصاعد الهوائية بالجزائر العاصمة وذلك لكثافة لاستعمال الكبير لهاذين خصوصا خلال فصل الصيف والتي تصل إلى ذروتها خلال شهر رمضان. وتتراوح فترة الأشغال بين 4 إلى 6 أشهر وهذا سيؤدي حتما إلى وجود ضغط على وسائل النقل الحضري الأخرى في هذه الفترة.

مع العلم أن مؤسسة النقل الجزائري عن طريق الكوابل هي مؤسسة مختلطة أنشئت وفق مبدأ 51/49 بالمائة بين مؤسسة النقل الحضري وشبه الحضري للجزائر العاصمة (ETUSA) ومؤسسة

ميترو الجزائر (EMA) اللتان تمتلكان 51 بالمائة من رأسمال الشركة والشريك الفرنسي ممثلا في مؤسسة بوماغالسكي (Pomagalski).⁽³⁸⁾

وفي إطار الإستراتيجية المتكاملة متعددة الوسائط الهادفة إلى تحسين إدارة حركة الأفراد القاطنين بمرتفعات مدينة الجزائر، تم وضع عدة مشاريع لإنشاء خطوط أخرى، تتمثل في الآتي:⁽³⁹⁾

- خط باب الواد، يبلغ طوله 2000 م ويشمل 3 محطات، ويربط بين حي باب الواد وقرية سلاست، وحي زغارة ببولوغين المرتفع ب 360 م عن سطح البحر، مشروع قيد الانجاز.
- خط أول ماي، يبلغ طوله 1200 م، يربط بين ساحة أول ماي المنخفضة ب 15 م ومنطقة المرادية المرتفعة ب 180 م، مشروع قيد الدراسة.
- خط تافورة، يبلغ طوله 1600 م، يربط بين فندق الأوراسي المنخفضة ب 130 م والأبيار المرتفعة ب 210 م، مشروع قيد الدراسة.

خلاصة

يستخلص مما سبق بأن الحالة الراهنة للنقل تدعو إلى القلق وإلى ضرورة تدخل السلطات العمومية بشكل صارم من أجل تسوية المشاكل التي يعاني منها هذا القطاع، فبالرغم من تحسين وتطوير العديد من الهياكل القاعدية للنقل وسط المدينة بشكل عام، غير أن حركة المرور تبقى أحد الهواجس التي توترق المواطن خاصة في أوقات الذروة. ومن جهة أخرى، فإن التوسع العمراني الكبير الذي تشهده مدينة الجزائر في السنوات الأخيرة ساهم في الرفع من حجم الطلب على خدمة النقل الجماعي الحضري بشكل كبير في ظل تدني مستوى عرض الخدمة العمومية، ولعل التأخر في إطلاق خدمات وسائل النقل الحضري الحديثة في الترامواي والمترو أيضا تعد من بين الأسباب التي نتج عنها حدوث معظم المشاكل الاقتصادية والاجتماعية والبيئية في المدينة.

تعاني الجزائر من تأخر كبير في مجال إعداد وإنجاز الدراسات الميدانية، بالكفاءة التي تحقق نتائج ذات مستوى عالي من المصدقية، ما يصعب عملية التشخيص للظاهرة محل الدراسة بالدقة اللازمة، ومعالجة نتائجها من أجل اتخاذ القرارات السليمة والفعالة. وهذا ما ينطبق على قطاع النقل العمومي في الوسط الحضري، سواء من حيث قلة الدراسات والبحوث الميدانية أو من حيث تضارب بعض الإحصائيات باختلاف مصادرها، يقلل من قيمة ودقة النتائج، إلا أن هذا لا ينفي استفادتنا من المعلومات المتوفرة.

المراجع:

1. الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد 44، الصادرة في 10 أوت 2011، المتضمن للقانون رقم 01-13 يتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه.
2. فارس بوباكور وسليم بوقفة، ملتقى وطني حول: استعمال الأساليب الكمية في اتخاذ القرارات الإدارية، جامعة 20 أوت 1955، سكيكدة، الجزائر، 26-27 جانفي 2009، ص 03.
3. زكرياء عقاري، السياسات العمومية للنقل في الجزائر، المؤتمر الهندسي السابع والعشرين حول واقع النقل في الوطن العربي وآفاق تطوره وتكامله بين الدول العربية، مملكة البحرين، 29-30 مارس 2016، ص 03.
4. محمد الخزامي عزيز وعجيل تركي الظاهر، التحليل المكاني لشبكة النقل الحضري في مدينة الكويت، مجلة جامعة دمشق للآداب والعلوم الإنسانية، سوريا، ديسمبر 2002، ص 3.
5. سعيد عبده، جغرافية النقل - مغزاها ومرماها، المكتبة الأجلو المصرية، القاهرة، 2010، ص 15.
6. حمادة فريد منصور، مقدمة في اقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية للكتاب، مصر، 1998، ص 21.
7. محمد الخزامي عزيز وعجيل تركي الظاهر، التحليل المكاني لشبكة النقل الحضري في مدينة الكويت، مجلة جامعة دمشق للآداب والعلوم الإنسانية، سوريا، ديسمبر 2002، ص 04.
8. علي محمد عبد المنعم حسن، هندسة النقل و المرور، دار الراتب الجامعية، بيروت، لبنان، 1994، ص 7.
9. زكرياء عقاري وابن ناصر عفاف، تخطيط النقل ودوره في المدينة، مداخلة في إطار الملتقى الدولي حول إشكالية النقل الحضري المستدامة، مخبر إدارة- نقل- إمداد، جامعة باتنة 1، 14-15 أكتوبر 2014، ص 03.
10. الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد 82، الصادرة في 22 ديسمبر 2004، المواد 04، 06، 08 من المرسوم التنفيذي رقم 04-416، والمحدد لكيفيات إعداد مخططات النقل البري للأشخاص وتطبيقها.
11. زكرياء عقاري وابن ناصر عفاف، مرجع سابق، ص 14.
12. الموقع الإلكتروني، تاريخ الاطلاع: 02-10-2015.
<https://fr.wikipedia.org/wiki/Alger#G.C3.A9ographie>
13. فوزي بودقة وعلي حجيج، وجه مدينة الجزائر من مسارها العمراني، مجلة إنسانيات، عدد مزدوج 44-45، الجزائر، أبريل- سبتمبر 2009، ص 51.
14. فوزي بودقة، تحديات التنمية العمرانية المستدامة وأثرها على إدارة وتوجيه النمو العمراني بمدينة الجزائر، مؤتمر تخطيط وإدارة النمو العمراني وضغوط الاستثمار في المدن العربية الكبرى، المعهد العربي لإنماء المدن- القاهرة، مصر، 19-21 ماي 2013، ص 11.
15. زوليخة قطري، النقل الحضري والتنقلات في مدينة الجزائر العاصمة، مداخلة ضمن فعاليات الملتقى الدولي حول إشكالية النقل الحضري والتنقلات الحضرية المستدامة التحديات والحلول، جامعة باتنة 1، الجزائر، 14-15 أكتوبر 2014، ص 05.
16. Lila Chabane, La Mobilité Quotidienne et les Transports Urbains à Alger, Colloque international Environnement et transports dans des contextes différents, Ghardaïa, Algérie, 16-18 février 2009, p 232.
17. الموقع الإلكتروني، تاريخ الاطلاع: 2015/08/18
<http://www.djazairiss.com/elmouwatan/2536>

18. فوزي بودقة وعلي حسيح، نظام المركزية وتحدي العمران بمدينة الجزائر، منشورات العلوم والتكنولوجيا، العدد 23، جامعة قسنطينة، الجزائر، جوان 2005، ص 05.
19. الموقع الإلكتروني، تاريخ الاطلاع: 2015/11/30 : <http://www.aps.dz>
20. نفس المرجع السابق.
21. الموقع الإلكتروني، تاريخ الاطلاع: 2015/11/30 : <http://www.aps.dz>
22. الديوان الوطني للإحصاء، الموقع الإلكتروني، تاريخ الاطلاع: 2015/11/02 : <http://www.ons.dz/-Transports-non-routiers-.html>
23. وثائق من مديرية النقل لولاية الجزائر.
24. Tahar Baouni, Mobilité et Systèmes de Transport Face à la Croissance Urbaine d'Alger, Conférence Codatu XIII, Les Défis du Développement Durable des Transports dans les Villes des Pays en Développement : Les Bonnes Solutions, Hô Chi Minh, 12-14 novembre 2008, p 08.
25. الجريدة الرسمية، العدد 33، الصادرة بتاريخ 27 ماي 2012.
26. الجريدة الرسمية، العدد 71، المؤرخ في 19 نوفمبر 2003.
27. الجريدة الرسمية، العدد 19، المؤرخ في 11 ماي 1988.
28. زكرياء عقاري، النقل وأهميته في التنمية الاقتصادية المستدامة، مجلة العلوم الإنسانية، جامعة بسكرة، العدد 40، جوان 2015، ص 06.
29. مؤسسة مترو الجزائر، الموقع الإلكتروني، تاريخ الاطلاع: 2015/09/02 : <http://www.metroalger-dz.com/fr/activites.php?idAC=9>
30. نفس الموقع السابق.
31. نفس الموقع السابق.
32. نفس الموقع السابق.
33. الموقع الرسمي لـ SNTF، مرجع سابق، تاريخ الاطلاع: 2015/08/23 : <http://www.sntf.dz>
34. نفس الموقع السابق.
35. المؤسسة SNTF، فرع حسين داي، 2015.
36. مؤسسة ETUSA، الموقع الإلكتروني، تاريخ الاطلاع: 2015/09/02 : <http://www.etusa.dz>
37. الموقع الإلكتروني، تاريخ الاطلاع: 2015/09/02 : <http://radioalgerie.dz/news/ar/article/20140915/13537.html>
38. الموقع الإلكتروني، تاريخ الاطلاع: 2015/09/02 : <http://www.zenganews.net/?p=13615>
39. مؤسسة ETUSA، الموقع الإلكتروني، تاريخ الاطلاع: 2015/11/01 : <http://www.etusa.dz>