

تطور النقل الحضري في الجزائر و أثره على نوعية الخدمة

Evolution of urban transport in Algeria and its impact on the service quality

صاوشى صونية^{1*}، موساوي عبد النور²

¹ جامعة عبد الحميد مهري قسنطينة 2، sonia.saouchi@univ-constantine2.dz

² جامعة عبد الحميد مهري قسنطينة 2، moussaoui19@yahoo.fr

تاريخ التسليم: 2020/01/17، تاريخ المراجعة: 2020/11/01، تاريخ القبول: 2021/05/02

Abstract

الملخص

This article aims to highlight the different changes known in the urban transport sector in Algeria, from state ownership of all types of transport (capital and management), to the granting of all types of land transport to private dealers due to the financial problems known in public transport institutions at that time. This led to the opening of the transport market to private dealers randomly, which reflected on the quality of service provided to transport users.

From the beginning of the years 2000, the state returned to competition in the transport sector through the adoption of a national strategy aimed to improving urban transport services.

Keywords : Urban transport, national strategy, improvement of transport services, transport in Algeria.

يهدف هذا المقال إلى إبراز مختلف التغيرات التي عرفها قطاع النقل الحضري في الجزائر، فمن ملكية الدولة لكل أنواع النقل، إلى منح النقل البري للمتعاملين الخواص نظرا للمشاكل المالية التي عرفتتها المؤسسات العمومية آنذاك، فنتج عن هذا فتح سوق النقل بصورة عشوائية، ما انعكس على نوعية الخدمة المقدمة، وابتداء من سنوات 2000 عادت الدولة للمنافسة في قطاع النقل الحضري من خلال إستراتيجية وطنية تهدف إلى تحسين خدمات النقل الحضري.

الكلمات المفتاحية: النقل الحضري، الإستراتيجية الوطنية، تحسين خدمات النقل، النقل في الجزائر، نوعية الخدمة.

1. مقدمة:

يعد قطاع النقل من أهم القطاعات التنموية على اعتبار أن له دور كبير في النمو الاقتصادي والاجتماعي للدولة، كما أن تطور قطاع النقل ينعكس على القطاعات الأخرى، فهو يساعد على الربط بين مناطق الإنتاج و مناطق الاستهلاك، وكذلك ضمان تنقل الأفراد، البضائع و المواد الأولية، ما يؤدي إلى زيادة المنفعة، لهذا فإن كل دول العالم تولي هذا القطاع أهمية كبيرة وتعمل على الدوام على تطويره؛ ففي الجزائر مثلا يلاحظ زيادة مساهمة قطاع النقل في الناتج الإجمالي والقيمة المضافة منذ سنة 2001 إلى غاية سنة 2015، فقد كانت قيمة مساهمة قطاع النقل في الناتج الإجمالي 475.656,5 مليون دينار في سنة 2001 واستمرت في التزايد إلى أن بلغت 2.511.134,6 مليون دينار سنة 2015، في حين كانت مساهمته في القيمة المضافة 303.693,5 مليون دينار سنة 2001 و بلغت 1.660.760,4 مليون دينار سنة 2015 (ons,2011-2015).

للنقل الحضري أهمية كبيرة في حياة الأفراد و المجتمعات، إلا أنه في بلادنا يعاني العديد من المشاكل، و التي من أهمها عدم القدرة على استيعاب الطلب المتزايد عليه، ما انعكس على نوعية الخدمة المقدمة للمواطن، الأمر الذي جعل الحكومة تفكر في أساليب تسييرية جديدة كلما واجهت هذا النوع من المشاكل.

عرف قطاع النقل الحضري في الجزائر العديد من التحولات المهمة من الناحية التسييرية، فرضتها ظروف محلية وتوجهات اقتصادية تبنتها الجزائر، فتبني النهج الاشتراكي بعد الاستقلال، فرض الملكية العامة لكل القطاعات من بينها قطاع النقل الحضري إلا أن هذا لم يستمر، و فتح القطاع أمام المتعاملين الخواص ما انعكس سلبا على نوعية الخدمة و الذي حتم عودة الدولة للمنافسة من جديد فيه؛ من خلال ما سبق يمكن طرح التساؤل الرئيسي التالي:

هل التغييرات التسييرية التي عرفها قطاع النقل الحضري في الجزائر أدت إلى تحسين نوعية الخدمة؟ و للإجابة على هذا التساؤل تم وضع الفرضية التالية:

زيادة عروض النقل الحضري كفيلا بتحسين نوعية الخدمة المقدمة.

للإجابة على التساؤل الرئيسي و اختبار الفرضية تم اعتماد المنهج الوصفي التحليلي؛ و تهدف هذه الورقة البحثية لإظهار مختلف التغييرات التي مر بها قطاع النقل الحضري في الجزائر من الناحية التسييرية، ومدى مساهمتها في تحسين نوعية الخدمة.

2. الإطار النظري للنقل الحضري

النقل الحضري من أهم الوظائف في قطاع الخدمات في العصر الحديث، كونه يعمل على تكامل النشاط البشري في المكان من خلال تبادل المنتجات والخدمات والأنشطة الأخرى، كما يعمل على تجميع الناس والطاقات والمنتجات وتوزيعهم.

1.2 تعريف النقل الحضري:

هو نشاط للخدمات ينتج منفعة في الزمان والمكان بواسطة شخص طبيعي أو معنوي يضمن التحول الفيزيائي للأشخاص في مجال المحيط الحضري على متن مركبة معدة لهذا الغرض ولمسافة مقبولة (بوقة، 2012، ص.179).

كما يعرف النقل الحضري على أنه مجموع التقنيات، و الهياكل و البنى التحتية التي تهدف إلى تنظيم تنقلات الأفراد والسلع في الوسط الحضري في ظروف مثلى من وقت وتكلفة وراحة وأمان، وعليه فالنقل الحضري يشمل النقل الجماعي والنقل الفردي الذي يتم مثلا من خلال السيارة الخاصة أو الدراجة الهوائية (كافي، 2017، ص.95).

كما يمكن تعريفه على أنه نشاط إنتاجي يجمع لوحده كل العناصر الرئيسية التي تشكل الفضاء وتساهم مباشرة في تنميته و التي تشمل الموارد البشرية والبنى التحتية و المركبات و تقنيات التشغيل... (MAKBOUL,2002,p.57).

يمكن القول أن النقل الحضري هو نشاط يتم ضمن المجال الحضري يضمن تنقل الأفراد منتجا بذلك منفعة في الزمان و المكان، من خلال تفاعل مؤسسات و هيئات ، تقنيات و بنى تحتية ومركبات تسمح بتقديم خدمة تحوز على رضا المستفيد منها.

للنقل الحضري أهمية كبيرة سواء في الدول النامية أو الدول المتقدمة، كون نسبة كبيرة من السكان تعتمد عليه في الحياة اليومية مهما اختلف الغرض من عملية التنقل؛ و للنقل الحضري العديد من المزايا منها (عقاري، بلخضر، 2017، ص.419-420):

-كلما كانت وسائل النقل متطورة ومتاحة وفقا لحاجات أفراد المدينة أدى هذا إلى تطور المدن وزيادة حضرها؛

-يساهم النقل الحضري في تحقيق التكامل الاقتصادي والاجتماعي بين مختلف النشاطات في المدينة؛

-تحقيق النمو التجاري و الاقتصادي إذ يساهم من خلال أنشطته المختلفة في تطوير المناطق و رقيها وإزالة الفوارق بين التجمعات السكانية.
الأهمية الكبيرة و الدور الفعال الذي يلعبه النقل الحضري في ضمان التطور، و التكامل الاقتصادي و الاجتماعي للمدن يتطلب وجود نظام نقل حضري قوي ، متطور و متكامل يتمكن من استيعاب الطلب المتزايد عليه والذي في ظل غيابها ستظهر العديد من المشاكل تتعكس بالضرورة على مردودية الأفراد.

2.2 مشاكل النقل الحضري

يعد النقل الحضري ضرورة ملحة و عصب الحياة داخل المدينة إلا أنه يواجه العديد من المشاكل أهمها:

1.2.2 نقص أماكن التوقف و المرائب:

تعتبر من أهم المشاكل التي تواجه النقل الحضري في كل المدن على مستوى العالم تقريبا، و يرجع ذلك إلى سوء استخدام الأراضي و توزيعها بين مختلف أجزاء المدينة و مرافقها الخاصة، و التنافس على الأراضي الضرورية لإقامة المشاريع (مداحي، زيرق، 2016، ص.262)، ما يجعل من الصعب وجود أماكن لتوقف سيارات المواطنين وسط المدن قريبا من الإدارات و الهيئات الحكومية وحتى الأسواق و المؤسسات الثقافية و التعليمية سواء تعلق الأمر بالسكان أو العاملين أو الزوار (كافي، 2017، ص.111) .

2.2.2 الازدحام المروري:

هو عبارة عن بطء حركة وسائل النقل أو توقفها أحيانا، و ينجم الازدحام أو الاختناق المروري عن عدم مواكبة المرافق و الهياكل القاعدية للزيادة في الطلب على النقل و كذلك زيادة حظيرة وسائل النقل، وكذا زيادة كثافة السكان في المناطق الحضرية حيث ارتفعت من 2.25 مليون سنة 1988 إلى 4 مليون عام 2010 ، و ينتج عن الاختناق المروري عدة نتائج أهمها (كافي، 2017، ص.109-110) :

- إهدار الوقت و زيادة التأخر في المواعيد،
- زيادة نسبة تلوث الهواء نتيجة زيادة كمية الوقود المستخدمة جراء فترات التوقف الطويلة،
- تلف المواد و السلع المنقولة،
- ظهور بعض السلوكات السلبية على مستعملي الطريق بالإضافة إلى تشويه منظر المدينة.

إن الازدحام المروري هو نتيجة حتمية لزيادة استعمال السيارة الخاصة في الوسط الحضري، و الذي هو بدوره نتيجة لتدهور نوعية خدمات النقل الحضري العمومي و عدم تنظيمه، وهو الأمر الملاحظ في الجزائر ، فالأوساط الحضرية تعاني ازدحاما كبيرا خاصة في أوقات الذروة وهذا ناتج عن تدني نوعية خدمات النقل الحضري في الجزائر .

3.2.2 حوادث المرور :

يعد من أخطر المشاكل التي تواجه النقل بشكل عام و النقل الحضري بشكل خاص، فحوادث المرور تحصد سنويا مئات الضحايا خاصة في الدول النامية، التي تعرف تزايدا في حظيرة المركبات إضافة إلى قلة الوعي المروري لدى السائقين وحتى المارة ، و عدم احترام قوانين المرور وضعف الصيانة بالإضافة إلى السرعة والقيادة المتهوره، إذ تصنف حوادث المرور ثاني أسباب الوفاة في العالم حسب البنك الدولي و منظمة الصحة العالمية (مداحي، زيرق، 2016، ص.263).

4.2.2 الآثار البيئية:

يترتب على النقل الحضري العديد من الآثار البيئية و التي من أهمها التلوث الذي يصنف إلى (كافي، 2017، ص.112-113):

أ/ التلوث الهوائي:

تؤثر الغازات المنبعثة من المركبات و التي تحتوي على مواد كيميائية ضارة على الجسم والعقل، وتتسبب في حوادث و وفيات، كما يؤدي دخان السيارات إلى إخلال توازن الغلاف الجوي وخاصة زيادة نسبة ثاني أكسيد الكربون الذي يؤثر على غلاف الأوزون، كما تساهم هذه الأبخرة و الغازات في الاحتباس الحراري و زيادة درجة حرارة الأرض، كما يؤثر الرصاص والنتروجين و ثاني أكسيد الكبريت على الجلد و الجهاز التنفسي والعصبي والعينين ما يؤدي إلى أمراض مزمنة.

ب/ التلوث المائي:

انبعاث الأبخرة و الغازات من المركبات يؤدي إلى انخفاض نسبة الأوكسجين في الماء ما يقلل من قيمته الطبيعية، إلى جانب المواد الصلبة و الكيميائية المنبعثة من المصانع، إضافة إلى تسرب الوقود و الزيوت عبر طبقات الأرض و الذي يلوث منابع المائية إذ صدرت تشريعات تمنع إلقاء المخلفات في الماء.

ج/ التلوث الضوضائي:

إن وسائل النقل من أهم مصادر الضجيج في المدن حيث تزيد شدة الضوضاء من 80 ديسيبال وتقترب من 100 ديسيبال خاصة في أوقات الذروة، ويزداد الضجيج بزيادة حجم المركبات وقدمها، ويؤدي التعرض لهذه الضوضاء إلى نقص السمع و حتى الإصابة بالصمم، إضافة إلى التوتر والقلق والاضطرابات النفسية و نقص النشاط.

كل مشاكل النقل الحضري سألقة الذكر مرتبطة بعضها البعض، فكل مشكل منها يمكن أن يكون نتيجة وسبب لمشكل آخر، وكلها في النهاية نتيجة حتمية لمنظومة نقل غير فعالية و غير متطورة، فالجزائر مثلا نتيجة لتدهور قطاع النقل الحضري الجماعي أصبح كل من له مقدرة يقتني سيارة خاصة تجنبه مساوئ النقل الحضري الجماعي، الأمر الذي نتج عنه ازدحام مروري خانق خاصة في المدن الكبرى، الأمر الذي أدى بدوره إلى التوقف العشوائي لأصحاب السيارات لنقص أماكن التوقف والتي تسبب بدورها زيادة الازدحام و الانتظار الذي يستهلك الطاقة بشكل أكبر ومن ثم زيادة معدلات التلوث، ناهيك عن الوقت الضائع و تكلفته الاقتصادية على المؤسسات و الاقتصاد الوطني بشكل عام.

3.2 الحلول الممكنة لمشاكل النقل الحضري:

يمكن تلخيصها فيما يلي (كافي، 2017، ص.113-114):

- تخصيص ممرات خاصة فقط بالنقل الجماعي إذ تساهم بقدر كبير في حل العديد من مشكلات النقل الحضري فهو يتميز بالعديد من المزايا:
- يقلل النقل الجماعي عبر الممرات الخاصة من الطاقة المستهلكة -نتيجة قلة الانتظار في الازدحام- و بالتالي خفض انبعاثات الغازات المسببة للاحتباس الحراري خاصة ثاني أكسيد الكربون ما يساعد على تحسين نوعية الهواء داخل الوسط الحضري؛ كما يساهم في التنمية الحضرية والانتشار المكاني.
- التقليل من حوادث المرور و العمل على المحافظة على السلامة المرورية إذ أثبتت دراسة فرنسية أن النقل الجماعي عبر الممرات الخاصة يساهم بـ 1٪ فقط من حوادث المرور.
- توسيع الشوارع و إنشاء المزيد من الأنفاق و الجسور و المرائب الأرضية وذات الطوابق سواء في مركز المدينة أو في الأحياء المزدهمة و حتى أطراف المدينة استجابة للتزايد السريع في عدد المركبات.

- تغيير أوقات بداية و نهاية العمل حسب القطاعات للتخفيف من حدة الازدحام و الاختناقات و كذا تأخر الأفراد على الوصول إلى أهدافهم في أوقات الذروة.
- إنشاء طرق على ضواحي المدينة مخصصة للنقل العابر للمدن حتى لا تدخل المدن و تزيد من حدة الازدحام، وكذلك ترحيل المناطق الصناعية والمنشآت الحرفية على ضواحي المدن.
- تموين محلات و أسواق المدينة ليلا أو في الصباح الباكر تجنباً للازدحام في أوقات النشاط خلال اليوم.

يكاد يكون هناك إجماع عالمي على أن الحل الأمثل لمشاكل النقل الحضري هو الاهتمام بتطوير النقل الجماعي و إعادة الاعتبار له في الدول النامية، فإعادة تنظيم قطاع النقل الجماعي و تطويره وفقا لمتطلبات الحياة العصرية، كفيل لوحده بالحد من العديد من المشاكل، على غرار مشكل التلوث الذي يهدد البيئة وكذا صحة الأفراد، كما يمكن للنقل الجماعي التخفيف من الازدحام و الأضرار الاقتصادية الناجمة عن الاستهلاك المتزايد للطاقة وتخفيف التكلفة الاقتصادية لحوادث المرور.

3. النقل الحضري في الجزائر قبل سنوات الـ 2000

مر النقل الحضري في الجزائر قبل سنوات الـ 2000 بمرحلتين هما:

1.3 مرحلة احتكار الدولة لقطاع النقل الحضري:

منذ الاستقلال و إلى غاية صدور القانون 88-17 كان النقل بكل أصنافه احتكارا للدولة، وعليه كانت الدولة تحتكر كل أنواع النقل العمومي الذي يكتسي منفعة عامة أو تتجر عنه التزامات تفرضها ظروف المرفق العام (المادة 5، الأمر 67-130، 1967، ص.937)، ويتبع النقل العمومي نفس قواعد تنظيم الخدمة العمومية، إذ عملت الحكومة على ضمان التنظيمات والقوانين التي تجعله قريبا من المستخدمين (RAMDINI, et autre, 2016,p.12) ، وعلى هذا الأساس تم إنشاء الشركة الوطنية للنقل عبر الطرق للقيام بنقل البضائع على كامل التراب الوطني وكذلك الشركة الوطنية للسكك الحديدية الجزائرية للقيام بنقل المسافرين والبضائع على كامل التراب الوطني كذلك (المادة 6، الأمر 67-130، 1967، ص.937) .

هيمنت الدولة على ملكية و تسيير قطاع النقل كان نتيجة السياسة الاقتصادية الاشتراكية التي اتبعتها الجزائر بعد الاستقلال، ولهذا الغرض أنشأت المؤسسة الوطنية لنقل المسافرين (SNTV) والتي تمت إعادة هيكلتها في خمس مؤسسات وطنية لنقل المسافرين (وسط، شرق، غرب، جنوب شرقي و جنوب غربي) ، ضمنت هذه المؤسسات الخمس توفير خدمات النقل الحضري و شبه الحضري و المسافات الطويلة و كذلك خدمات نقل الطلبة و العمال و خدمات التآجير، وحتى سنة

1990 امتلكت هذه المؤسسات 3000 مركبة و نقلت 190 مليون مسافر (AMAROUCHE, et autre, 2017, p.112-113).

تميزت فترة احتكار الدولة لخدمات النقل بنقص في عدد المركبات (BOUBAKOUR, BENCHERIF, 2013, p.92) وكذلك صعوبات في التمويل ما انعكس على حجم العرض وبالتالي عدم التمكن من تغطية الطلب المتزايد على خدمات النقل (AMAROUCHE, et autre, 2017, p.113).

رغم قلة العرض في هذه المرحلة إلا أن قطاع النقل الحضري عرف تنظيما جيدا انعكس على نوعية الخدمة المقدمة و كذا رضا مستعملي النقل الحضري العمومي ؛ كما عانت الجزائر خلال هذه المرحلة من مشاكل مالية وتمويلية، وكان السبب الرئيسي فيها الأزمة البترولية التي واجهتها الجزائر في نهاية الثمانينات، ما حتم عليها اللجوء للاقتراض من صندوق النقد الدولي و البنك العالمي، والذان بدورهما يفرضان تعديلات هيكلية في النظام الاقتصادي على الدول المقترضة، و التي تصب في مجملها في إرساء قواعد النظام الرأسمالي، فانعكس ذلك على قطاع النقل الحضري إذ اتجهت الحكومة إلى تحريره و فتح الاستثمار فيه أمام المتعاملين الخواص بدون شروط.

2.3 مرحلة تحرير قطاع النقل الحضري:

ابتداء من سنوات التسعينات تطور قطاع النقل الحضري، وأصبح يعتمد على محاور أساسية رافقت تغيير دور الدولة في النشاط الاقتصادي تزامنا مع فتح السوق وإعادة هيكلة الإدارة العمومية و تبني اللامركزية في التسيير ، ما أعطى الفرصة للقطاع الخاص المحلي للدخول إلى سوق النقل الحضري (RAMDINI, et autre, 2016, p.12).

بعد احتكار الدولة لقطاع النقل جاء القانون 88-17 الذي أعاد تنظيم القطاع و فتح سوق النقل الحضري أمام المتعاملين الخواص بهدف تحسين عروض النقل ، إضافة إلى هدف آخر تمثل في استخدام رأس المال الخاص وفق صيغة الامتياز لتعويض العجز في موارد الميزانية العامة، و وفقا لذات القانون بقي النقل بالسكك الحديدية احتكارا للدولة و يسير عن طريق المؤسسة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية (SNTF) (المادة 8، القانون 88-17، 1988، ص.784).

تطبيقا لشروط صندوق النقد الدولي و البنك العالمي شرعت الدولة في تطبيق برنامج التصحيح الهيكلي الذي مس 50 مؤسسة عمومية اقتصادية و 1200 وحدة إنتاج صغيرة (AMAROUCHE, et autre, 2017, p.113).

نتج عن تحرير قطاع النقل الحضري فتح عشوائي للسوق أمام المتعاملين الخواص، ما أدى إلى زيادة عدد الناقلين في الخطوط في شكل مؤسسات مصغرة تسعى إلى الربح دون النظر لنوعية

الخدمة المقدمة للمواطن، خاصة وأن هذا الأخير لا يملك البديل، رغم أن هذا التحرير عالج مشكلة العرض إلا أن القطاع بقي يعاني من الناحية التنظيمية و التي بقيت أكبر مشكلة تواجه النقل الحضري في الجزائر، الأمر الذي أدى إلى تدني في نوعية الخدمات المقدمة ، واستمر هذا الوضع إلى غاية بداية سنوات الـ 2000 ، بعدها اتجهت الحكومة إلى إجراء إصلاحات في القطاع من أجل تحسين نوعية الخدمة المقدمة للمواطن.

4. النقل بعد سنوات الـ2000

ابتداء من سنة 2001 بدأت تظهر معالم جديد لقطاع النقل الحضري في الجزائر، إذ عرف هذا الأخير إعادة هيكلة وتنظيم (المفتشية العامة للمالية، 2018) ، من خلال سن العديد من القوانين والتي من أهمها القانون 01-13 المؤرخ في 7 أوت 2001 المتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه، ومن أهم ما جاء به هذا القانون عودة القطاع العام لسوق خدمات النقل الحضري ومنافسة القطاع الخاص، وللدولة حرية اختيار الصيغة التي تدخل بها السوق سواء عن طريق التسيير المباشر أو عن طريق المؤسسة العمومية (RAMDINI,et autre, 2016, p.13).

1.4 مضمون إستراتيجية تحسين خدمات النقل الحضري:

القانون 01-13 و قوانين أخرى ساهمت في وضع ملامح إستراتيجية وطنية لقطاع النقل الحضري، تهدف أساسا إلى تحسين نوعية الخدمة المقدمة للمواطن، -خاصة و أن القطاع يشهد تزايدا كبيرا في الطلب عليه-؛ من خلال زيادة عرض النقل الحضري بمختلف أنماطه سواء المتوفرة أو وضع أخرى جديدة، وتم وضع برامج لتنفيذ هذه الإستراتيجية للفترات (1999-2004 ، 2005-2009 ، 2010-2014) مخصصة بذلك ميزانية قدرها 40 مليار دولار لقطاع النقل للفترة 2010-2014 ؛ وتهدف هذه الإستراتيجية إلى (andi, 2015):

- تحديث وتوسيع السكك الحديدية: 30 مليار دولار،
 - تحديث القطاع الجوي،
 - تحسين النقل الحضري خاصة انجاز مشروع ترامواي عبر 14 ولاية.
- كما كان لهذه الإستراتيجية أهداف عامة تنصب في مجملها في تحقيق الهدف الأساسي المذكور سابقا وتمثلت في (IGF, 2018):
- إعادة هيكلة النقل الحضري و تعزيز النقل الجماعي خاصة و أن استخدام السيارة الخاصة أثر على ازدحام الطرقات و كذلك تلوث الهوائي و الضوضائي،

- تحقيق مشاريع هيكلية لضمان حركية مستدامة،
- الحفاظ على الاستثمارات الجيدة و إدارة حديثة للبنى التحتية،
- ضمان خدمة عمومية تتكيف مع الطلب المتزايد على خدمة النقل،
- تطوير و تنفيذ جميع خطط النقل البري للأشخاص،
- تعزيز التشريعات و اللوائح.

كما تم تحديد العديد من الأهداف الكمية للإستراتيجية الوطنية لتحسين النقل الحضري التي يمكن تلخيصها في الجدول التالي:

الجدول 1: المشاريع المسطرة ضمن الإستراتيجية

2014 - 2010	2009-2005	
- إنجاز النقل الهوائي في سبع مدن	- إعادة هيكلة النقل الهوائي في العاصمة، عنابة، وهران و البلدية. -إنجاز أربع محطات للنقل الهوائي في: قسنطينة، سكيكدة، تلمسان و تيزي وزو.	النقل الهوائي
-اقتناء 1260 حافلة لـ 31 مؤسسة نقل حضري. - إنشاء قاعدة لوجستية في الحراش.	- اقتناء 300 حافلة للمدن الكبرى. - اقتناء 300 حافلة لسبع مؤسسات نقل حضري.	النقل الحضري بالحافلات
-إنجاز ترامواي قسنطينة 8.1 كلم و ترامواي وهران 18.7 كلم، و إنجاز ترامواي ورقلة 9.7 كلم، سيدي بلعباس 13.7 كلم و عنابة 14 كلم.	- إنجاز ترامواي العاصمة على امتداد 23.2 كيلومتر. - مشروع تهيئة و متابعة السكك الحديدية للعاصمة AFRA -اقتناء 64 وحدة كهربائية .	النقل الحضري السككي

المصدر: من إعداد الباحثين بالاعتماد على إحصائيات المفتشية العامة للمالية.

يعبر الجدول عن المشاريع التي سطرتها الحكومة من أجل النهوض بالنقل الحضري و مواجهة الطلب المتزايد عليه، و الملاحظ أنه تم إعطاء أولوية كبيرة للنقل الجماعي سواء كان ذلك بتدعيم النقل بالحافلات و الذي هو موجود فعلا من طرف المتعاملين الخواص، أو من خلال إضافة أنواع

جديدة من النقل الجماعي والتي تعتمد على الطاقة الكهربائية في تشغيلها (الترامواي و المترو) و حددت لها ممرات خاصة تجعلها تتباعد عن الازدحام ما يحفز المسافرين على استخدامها و في بعض الأحيان التخلي حتى عن سياراتهم الخاصة تجنباً للازدحام المروري، إلا أن هذه الأنواع من النقل الحضري لا يغطي كل المدن أو حتى كل الخطوط في المدينة الواحدة، ما جعل الاعتماد عليها جزئياً و بالتالي حلاً جزئياً لمشكلة النقل الحضري، و بقي الجزء الأكبر مغطى بالحافلات التي لا يملك القطاع العام منها إلا جزءاً قليلاً مقارنة بحافلات القطاع الخاص، إذ يمثل هذا الأخير 89% من سوق النقل الحضري بالحافلات في الجزائر العاصمة على سبيل المثال، إضافة إلى 30% من مجموع النقل الحضري بكل أنواعه في ذات المدينة (IGF, 2018)، و رغم هذه الهيمنة للقطاع الخاص على النقل الحضري إلا أن الإستراتيجية الوطنية لم تختصه بأي تنظيم يعيد للخدمة مكانتها الضائعة وبالتالي فإن هذه الإستراتيجية أغفلت جزئية جد مهمة في قطاع النقل الحضري.

العديد من المشاريع المسطرة ضمن الإستراتيجية الوطنية كان من المفترض تسليمها في نهاية سنة 2014، لكن تأخر انجازها للعديد من الأسباب منها التقنية و منها المالية ، الأمر الذي حتم على الحكومة تمديد فترة تنفيذها في مخططات لاحقة ، و البعض من هذه المشاريع تمتد تواريخ تسليمها إلى نهاية سنة 2020، فقد تضمن مخطط عمل الحكومة المقدم في ماي 2014 ، عرض برنامج خماسي للنمو للفترة 2015-2019 يتضمن التزام الحكومة بمواصلة سعيها لتنفيذ أهداف الإستراتيجية السابقة في تحسين نوعية خدمات النقل الحضري وبالتالي تمديد عمر هذه الأخيرة، ولذلك تم تسطير خطط لاستكمال مشاريع التامواي و المترو و المصاعد الهوائية المتأخرة و توسيع الشبكات الموجودة منها (الوزارة الأولى، 2014، 25)، الأمر الذي حدث مع مشروع ترامواي قسنطينة مثلاً والذي ينتظر تسليم الشطر الأخير منه مع نهاية سنة 2020 (مديرية النقل قسنطينة، 2018).

أشار مخطط عمل الحكومة لسنة 2020 لهدف أساسي في قطاع النقل و هو تحسين ظروف التنقل للأشخاص الذي يعطي استمرارية للإستراتيجية السابقة، من خلال تطوير أنماط نقل عصرية و فعالة تستجيب إلى معايير الأمن و الراحة و تقليل الوقت وكذا تستجيب إلى معايير الاستدامة، وفي هذا الإطار سيتم استكمال ، توسيع و انجاز خطوط جديدة لمشاريع الترامواي و المترو، وإعادة تأهيل المصاعد الهوائية و عربات التليفريك (الوزارة الأولى، 2020، 49).

2.4 وسائل تنفيذ الأهداف:

من أجل تجسيد الأهداف المذكورة سابقا تم رصد العديد من الوسائل سواء التشريعية، المادية أو المؤسساتية؛ فمن الناحية التشريعية وضعت مجموعة من القوانين أهمها:

-القانون 01-13 المؤرخ في 7 أوت 2001 و المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه و الذي يهدف إلى تحديد المبادئ و القواعد العامة التي تحكم نشاط النقل البري للأشخاص و البضائع، و ترمي منظومة النقل إلى توفير وسائل النقل و سلامة مستعمليها كما تهدف إلى التحكم في التكلفة و سعر و نوعية الخدمة المقدمة (المادة 1-4، القانون 01-13، 2001) ، وأشارت المادة 10 من ذات القانون إلى فتح باب المنافسة بين المتعاملين في سوق النقل الحضري سواء كانوا متعاملين خواص أو عموميين عن طريق منح الامتياز لأشخاص طبيعيين أو اعتباريين من خلال دفتر شروط يبين واجبات و حقوق صاحب الامتياز.

-القانون 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها وأمنها، حدد القانون شروط السلامة و الأمن لمستعملي الطريق، إذ أعطى هذا القانون الحق للجماعات المحلية بإعداد و تنفيذ خطة حركة المرور داخل المنطقة الحضرية حتى و إن حتم الأمر منع استعمال السيارة الخاصة في بعض المناطق من المجال الحضري كون القانون 01-13 أعطى أولوية للنقل الجماعي ، كما حدد هذا القانون الشروط التي يجب توفرها في السائق وحتى الحالات التي تمنع فيها السياقة كما حدد العقوبات الخاصة بكل مخالفة يقوم بها السائق، كما حدد القانون أحكام خاصة بالراجلين ونوعية المركبات المستخدمة و كل هذا حفاظا على سلامة مستعملي النقل (القانون 01-14، 2001).

-القانون 01-20 المؤرخ في 12 ديسمبر 2001 المتعلق بتهيئة الإقليم وتميمته المستدامة، أشار هذا القانون إلى ضرورة تأسيس مخططات توجيهية خاصة بالبنى التحتية الكبرى و الخدمات الجماعية ذات المنفعة الوطنية و التي من بينها قطاع النقل و التي لا بد أن تعمل عن طريق التشاور في كل ما يخص تجديد شبكات النقل و تحديث البنى التحتية و حتى تحديد أنماط النقل المناسبة للمناطق الحساسة¹ من أجل فك العزلة و تشجيع الأنماط المتعددة للنقل التي من شأنها تحسين التكامل بين أنظمة النقل ونجاحتها و التي تم أخذها بعين الاعتبار في الإستراتيجية الوطنية لتحسين النقل الحضري (المادة 22، القانون 01-20).

¹ المناطق الحساسة : فضاء هش من الناحية الايكولوجية لا يمكن أن تنجز فيها عمليات إنمائية دون مراعاة خصوصيتها.

القانون 01-14 و القانون 01-20 هي قوانين داعمة ومنظمة لحركة المرور وكذا التمدد الحضري الذي تعرفه الجزائر في السنوات الأخيرة؛ أما القانون 01-13 فيعتبر حجر الأساس في تجسيد الإستراتيجية الوطنية لتحسين خدمات النقل الحضري، وكان الهدف الأساسي منه فتح الباب أمام عودة القطاع العام للمنافسة في سوق النقل الحضري، إلا أن هذا القانون لم يشر إلى أي تنظيم يتعلق بالنقل الحضري الذي يسيره الخواص، رغم أن هذا الأخير له حصة الأكبر من السوق.

رغم كل الإجراءات المحيطة بالإستراتيجية الوطنية لتحسين النقل الحضري في الجزائر و التي ركزت على مجال زيادة العرض من الخدمة لضمان جودتها، ورغم الميزانية الضخمة التي رصدت للمشاريع المسطرة (التي قدرت في البداية بـ 40 مليار دينار) إلا أن الملاحظ أن القطاع الخاص لم تتم الإشارة إليه بأي شكل من الأشكال، خاصة من ناحية القوانين التنظيمية، فقد بقي هذا القطاع يعمل وفقا للتنظيمات الخاصة به و السارية المفعول وبقي رهان تحسين نوعية الخدمة معتمدا على القطاع العام فقط في شكل منافسة و التي كان لابد و أن تقوم على الأقل على تجانس الخدمة، فالتدخل الحكومي لابد و أن يعمل على تفعيل آليات السوق من أجل ضمان منافسة في النوعية لجذب المستهلكين.

بعد تبني الإستراتيجية الوطنية لتحسين النقل الحضري تطور العرض من الخدمة، سواء في القطاع الخاص أو القطاع العام الذي يمتلك مختلف الأنماط إضافة إلى النقل الحضري بالحافلات الذي ينشط فيه القطاع الخاص ، ففي مدينة قسنطينة مثلا نلاحظ تطور في عدد حافلات النقل الحضري للقطاع الخاص عبر السنوات و التي تشكل مؤسسات مصغرة إذ يكون صاحب الحافلة هو صاحب المؤسسة نفسه و النتائج موضحة في الجدول التالي:

الجدول 02: تطور عدد حافلات النقل الحضري في مدينة قسنطينة

السنوات	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
حافلات القطاع الخاص	1169	1209	1218	1275	1262	1259	1247
حافلات القطاع العام	54	54	54	54	54	62	62

المصدر: من إعداد الباحثين بالاعتماد على إحصائيات مديرية النقل قسنطينة بتاريخ 27 ديسمبر 2018.

بالنظر إلى الجدول نلاحظ أن عدد الحافلات (الذي يعبر على العرض من الخدمة) في تطور مستمر من سنة إلى أخرى إلا أن نوعية الخدمة لا تزال لا تحوز على رضا المستفيد و هذا ما أشارت إليه العديد من الدراسات حول نوعية النقل الحضري بالحافلات التي تستحوذ على الجزء الأكبر من سوق النقل الحضري في الجزائر ، هذا ما يؤكد أن الاهتمام بالعرض من الخدمة وحده

دون محاولة تنظيمه و ضبط أطره القانونية لا يكف للتأثير على نوعية الخدمة المقدمة التي تعتبر مؤشر لضمان البقاء في السوق في أغلب دول العالم.

في مدينة قسنطينة مثلا سنة 2005 وصفت خدمات النقل الحضري بالحافلة بأنها ضعيف جدا، سواء تعلق الأمر بسعة المركبة و التي عادة ما تحمل فوق طاقتها من الركاب أو توزيع المركبات بين الخطوط الأمر الذي أثر سلبا على نوعية الخدمة في كل مؤشراتها : الأمن، زمن الرحلة، الاستقبال، المحطات، الرفاهية والتسعيرة (بوقنة، 2005)؛ في مدينة باتنة عند دراسة تطور استخدام السيارة الخاصة مقابل النقل الجماعي في مدينة، تم التوصل إلى أن 80٪ من أفراد العينة غير راضين على نوعية الخدمة المقدمة في حافلات النقل الجماعي كون هذه الأخيرة لا تغطي كل المناطق في المدينة، إضافة لغياب جداول زمنية في المحطات و كذا طول أوقات الانتظار في المواقع (BOUBAKOUR,P.3)؛ في مدينة ميلة كذلك تم الحكم على ان خدمة النقل الحضري متوسطة عند دراسة أثر جودة الخدمة على رضا العملاء سنة 2016 (عقون، 2016، ص.105).

الدراسات التي عرضت على سبيل المثال و ليس على سبيل الحصر كلها كانت بعد سنوات الـ2000 أي بعد تبني الإستراتيجية الوطنية لتحسين النقل الحضري، اتفقت على أن نوعية الخدمة لم تتحسن في شقها المتعلق بالنقل الجماعي بالحافلات و التي يستحوذ القطاع الخاص على الجزء الأكبر منه، القطاع الخاص الذي لم يعنى بأي تنظيم ضمن هذه الإستراتيجية و هو السبب الرئيسي في بقاء تدني خدماته.

5. خاتمة:

من خلال ما سبق يتضح أن الحكومة الجزائرية أولت قطاع النقل الحضري أهمية كبيرة، إلا أن الظروف المالية التي مرت بها انعكست بشكل مباشر على هذا القطاع، فقد كانت تهدف من خلال السياسات المتبعة فيه إلى تغطية الطلب المتزايد عليه و كذا تحسين نوعية الخدمة المقدمة للمواطن، إلى أن وصلت في سنوات الـ2000 إلى تبني إستراتيجية وطنية لتحسين خدمات النقل الحضري في الجزائر، و يمكن استخلاص النتائج التالية:

- اهتمت الإستراتيجية بتدخل القطاع العام في سوق خدمات النقل الحضري، وركزت على الصيغة التي يتدخل بها وحتى أنواع الاستثمارات المنجزة، إلا أنها لم تأت بأي جديد أو إضافة متعلقة بالنقل الحضري المسير من طرف القطاع الخاص، رغم أن هذا الأخير له حصة الأسد في السوق، خاصة و أن أنواع النقل الحضري التابعة للقطاع العام لا تغطي كل الخطوط وبالتالي فإن المواطن مجبر على استخدام حافلات النقل الخاص،

- عدم رضا مستعملي النقل الحضري الجماعي على نوعية الخدمة المقدمة لهم، نظرا لعدم التنظيم الذي يعرفه النقل الحضري المسير من طرف الخواص، رغم أن فتح القطاع أمام المتعاملين الخواص أدى إلى زيادة عروض النقل الحضري، الأمر الذي سيخل بالهدف الرئيسي الذي وجدت من أجله الإستراتيجية الوطنية لتحسين خدمات النقل الحضري في الجزائر ؛

- تدخل القطاع العام في سوق النقل الحضري في إطار المنافسة غير كاف لتحسين نوعية الخدمة المقدمة، إذا لم يتم التركيز على تنظيم القطاع الخاص في السوق.

الاقتراحات:

- إعادة النظر في تنظيم المتعاملين الخواص ضمن سوق النقل الحضري الذي يعتبر عصب الحياة المعاصرة، الأمر الذي سينعكس على نوعية الخدمة؛

- ضرورة تركيز الحكومة على منافسة القطاع الخاص من خلال محاولة تغطية كل الخطوط، وإضفاء شرط التجانس على هذه المنافسة خاصة من حيث السعر الأمر الذي سيؤثر بشكل مباشر على نوعية الخدمة المقدمة.

6. قائمة المراجع:

-المراجع باللغة العربية:

- بوقنة، سليم. (2005). دراسة نوعية الخدمة لدى مستعملي النقل الحضري الجماعي: دراسة ميدانية في مدينة قسنطينة. رسالة ماجستير غير منشورة. كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير. جامعة منتوري : قسنطينة.
- بوقنة، سليم. (2012). المميزات الأساسية لإستراتيجية وطنية لنقل حضري مستدام في الجزائر: دراسة ميدانية. مجلة العلوم الاجتماعية والإنسانية جامعة باتنة. 27، 173-208.
- عقاري، زكرياء. بلخضر، شاكرا. (2017). واقع خدمة النقل الحضري في مدينة الجزائر. مجلة الاقتصاد الصناعي. 12 (3)، 418-441.
- عقون، شراف. (2016). أثر جودة خدمة النقل على رضا العملاء: دراسة حالة خدمات النقل الحضري بمدينة ميله. مجلة ميلاف للبحوث والدراسات. 3، 87-112.
- كافي، مصطفى يوسف. (2017). اقتصاديات النقل والبيئة في ظل ضوابط التنمية المستدامة. الجزائر: ألفا للوثائق.
- مخطط عمل الحكومة. (2012). الجزائر: الوزارة الأولى.
- مخطط عمل الحكومة. (2014). الجزائر: الوزارة الأولى.

- مخطط عمل الحكومة. (2020). الجزائر: الوزارة الأولى.
- مديرية النقل. (2018). قسنطينة.
- وزارة النقل. (1967). الأمر 67-130 المتضمن تنظيم النقل البري. الجزائر العاصمة: الجريدة الرسمية. 63.
- وزارة النقل و الأشغال العمومية. (1988). القانون 88-17 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه. الجزائر العاصمة: الجريدة الرسمية. 19.
- وزارة النقل و الأشغال العمومية. (2001). القانون 01-14 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها وأمنها. الجزائر العاصمة: الجريدة الرسمية. 46.
- وزارة النقل و الأشغال العمومية. (2001). القانون 01-20 المؤرخ في 12 ديسمبر 2001 المتعلق بتهيئة الإقليم و تنميته المستدامة. الجزائر العاصمة: الجريدة الرسمية. 77.
- وزارة النقل و الأشغال العمومية. (2001). القانون 01-13 المتعلق بتوجيه النقل البري وتنظيمه. الجزائر العاصمة: الجريدة الرسمية. 44.

-المراجع باللغة الأجنبية:

- AMAROUCHE, Réda Said; BOULKROUNE, Heddy; DOULET, Jean François. (2017). La libéralisation comme source du dérèglement des transports publics d'Annaba. revues des sciences et de la technologie. 34, 110-121.
- BOUBAKOUR, Farés. Développement de l'usage de la voiture particulière en Algérie: quel arbitrage avec le transport collectif? Cas de la ville de Batna.
- BOUBAKOUR, Farés; BENCHERIF, Houria. (2013). Evolution du transport urbain en Algérie :du mode artisanal à la régulation par l'Etat. revue de géotransport. 1-2, 91-104.
- L'inspection générale des finances. (10 octobre 2018). Evaluation de la politique publique de transport urbain. Algérie.
- RAMDINI, Samira; AHMED ZAID, Malika; BOURAS, Zohra. (2016) . le processus de régulation du service local des transports en Algérie au gré de réforme. revue algérienne de la mondialisation et des politiques économiques. 7, 9-44.
- MAKBOUL, El-hadi. (2002) . Le Transport urbain dans les agglomérations de Constantine, Oran et Annaba. cahier de CREAD "transports urbains et interurbains en Algérie", 57-66.
- <http://anesrif.dz/index.php/fr/qui-somme-nous/item/41-notre-role.html> , consulté le 25/10/2019, à 17:22.
- <http://www.andi.dz/index.php/ar/secteur-de-transport> , date de consultation: 29/09/2015 à 15:25
- <http://www.ons.dz/spip.php?rubrique59>, consulté le 31/05/2020, à 16:05.
- <http://www.metroalger-dz.com/fr/> , consulté le 25/10/2019, à 17:27.