

واقع منظومة النقل الحضري في مدينة عنابة - الجزائر

The reality of the urban transport system in the city of Annaba - Algeria

عيسى مرازقة¹، سهام مخلوف²، عبد الرزاق تولميت³Aissa MERAZGA¹, Siham MAKHLOUF², Abderrezzak TOULMIT³¹ جامعة باتنة 1 (الجزائر)، aissa.merazga@univ-batna.dz² جامعة باتنة 1 (الجزائر)، siham.makhlouf@univ-batna.dz³ جامعة باتنة 1 (الجزائر) abderrezzak.t@gmail.com

تاريخ النشر: 2019/12/31

تاريخ القبول: 2019/11/09

تاريخ الاستلام: 2019/07/09

Abstract:

Like the rest of the Algerian cities, the rapid urbanization in the city of Annaba led to a rapid increase in demand for urban transport services, in light of the absence and lack of regulations and appropriate conditions to provide the supply of transportation services at the expected quality levels for the mobile, which increased the pressure on the transportation means in the city and on the transportation hubs in it. The article deals with the basic characteristics of transport by presenting urban transport services in this city of Annaba in terms of modes of transport in its various forms.

Keywords: The basic characteristics of urban transport; urban transport services; mass transport modes; Annaba.

JEL Classification Codes: L91, P25, O18.

ملخص:

على غرار باقي المدن الجزائرية فان التحضر السريع في مدينة عنابة أدى إلى زيادة متسارعة في الطلب على خدمات النقل الحضري، وذلك في ظل غياب ونقص القواعد التنظيمية والشروط الملائمة لتوفير عرض خدمات نقل في مستويات الجودة المتوقعة لدى المتنقلين، مما زاد الضغط على وسائط النقل في المدينة وعلى محاور النقل فيها.

يعالج المقال الخصائص الأساسية للنقل بعرض خدمات النقل الحضري في مدينة عنابة من حيث وسائط التنقل بمختلف أنماطها.

الكلمات المفتاحية: الخصائص الأساسية للنقل الحضري؛ خدمات النقل الحضري؛ وسائط النقل الجماعي؛ مدينة عنابة.

تصنيفات JEL: L91، P25، O18

1. مقدمة

تعد خدمة النقل من الخدمات الضرورية والركائز الأساسية لتطوير دعائم النشاط الاقتصادي والاجتماعي للدول، فعند امتلاك دولة ما لشبكة نقل حضري متطورة ووسائل نقل حضري تمتاز بخدمات ذات جودة عالية فلا بد أن نجد تقدماً واضحاً في جانبها الاقتصادي والاجتماعي. تخضع منظومة النقل الحضري في أي مدينة إلى مجموعة من الخصائص سواء من حيث وسائل النقل المختلفة أو ما يتعلق بالهياكل القاعدية من شبكات النقل، المحطات ومواقف الانتظار، إضافة إلى العامل التنظيمي والرقابي لحسن سير نظام النقل للوصول إلى خدمات ذات مستوى جودة عالي في ميدان النقل الحضري.

احتلت ولاية عنابة بذلك موقعاً استراتيجياً ومركزياً بكثافة سكانية عالية بلغت 2008 ما يقارب 268481 نسمة، وذلك بالنظر إلى الأهمية الاقتصادية والمكانة التي اكتسبتها كقطب تنموي يجذب العديد من سكان الولايات المجاورة الأخرى إليها، مما شكل انشغالا لدى السلطات المحلية حول ضرورة تنمية قطاع النقل بمدينة عنابة، الأمر الذي نتج عنه تطور بارز لهذا القطاع سواء فيما يتعلق بتحديث وتنمية الهياكل القاعدية، أو بتوفير وسائل حديثة للنقل بمختلف أنماطه، أو فيما يتعلق بالتنظيم المؤسساتي للقطاع وتوفير كل الشروط اللازمة حتى يؤدي النقل الحضري الدور المنوط به في التنمية الحضرية.

من هذا المنطلق، وإدراكاً منا لأهمية الموضوع يمكننا طرح الإشكالية الرئيسية التالية:

ما واقع الخصائص الأساسية لمنظومة النقل الحضري في مدينة عنابة؟

للإجابة على إشكالية الدراسة، يمكننا الاعتماد على منهجية العمل التالية:

أولاً: الخصائص الأساسية للنقل الحضري؛

ثانياً: عرض الخصائص الأساسية لمنظومة النقل الحضري في مدينة عنابة.

2. الخصائص الأساسية للنقل الحضري

كانت، ولا زالت، شبكة النقل الحضري الدعامة الأساسية للحركة الاقتصادية والاجتماعية لسكان المدن الكبرى، هذا الدور المنوط بقطاع النقل وغيره من الأدوار التي تصب إجمالاً في دفع عجلة التنمية يتم بناء على وسائط النقل بمختلف أنماطها. يعد النقل البري من أهم أنماط النقل نظراً لاستعماله اليومي من طرف المتنقلين، من هذا المنطلق جاءت أهمية وسائط النقل المختلفة التي تلعب دوراً رئيسياً في تسيير المجال الحضري للمدينة فهي بمثابة الركائز الأساسية لتسهيل حركة المرور وأساس المنظومة الحضرية بأكملها.

بالرغم من المزايا التي تتميز بها المدن الكبرى وتوافرها على مختلف المرافق الضرورية لحياة أفضل، إلا أن هناك الكثير من المشاكل التي يواجهها المتنقلين في مجال النقل ضمن الأوساط الحضرية منها كيفية وطريقة تنقلاتهم لإشباع احتياجاتهم ورغباتهم المتعددة والمختلفة، وواسطة النقل المستعملة لتغطية تلك التنقلات، وهو ما استدعى ضرورة تسيير خدمات النقل الحضري الذي يعد من المتطلبات الأساسية لتطور المجتمعات.

1.2 تعريف الحركة الحضرية

عبر الحركة الحضرية على تنقلات الأفراد لمختلف الأسباب والتي تسمح لهم بتلبية احتياجاتهم من عمل ودراسة، الخ (بوقنة، 2015، ص72)، ويقصد بالحركة الحضرية "مجموعة التنقلات في المحيط الحضري والتي تضمن الخصائص الأساسية المتمثلة في واسطة النقل المستعملة، نقطة انطلاق الرحلة، مسافة الرحلة، وزمن الرحلة وسبب القيام بها" (Merlin, 1991, p.84).

2.2 تعريف النقل الحضري

أولت الدراسات والأبحاث المتخصصة في مجال النقل اهتماماً كبيراً بموضوع النقل الحضري، حيث تعددت تعاريف النقل الحضري بتعدد وجهات النظر المختلفة، ونذكر منها:

- عرف النقل الحضري بأنه "خدمة تقوم بربط مختلف نقاط التجمع الحضري باعتبارها الشريان الواصل بينها، حيث يخصص تنقل الأفراد والسلع في الوسط الحضري وفقا لمخطط نظام نقل يغطي الاحتياجات ويحقق التكامل والانسجام، ويهدف لإعطاء ديناميكية للحياة في المدينة ويضمن تنقل المواطنين في شروط اقتصادية ملائمة وبطريقة مريحة وفي ظروف أمنية جيدة" (رواجي، 2009، ص 64)؛
- كما عرف النقل الحضري بأنه "نشاط خدمي ينتج منفعة زمانية ومكانية بواسطة شخص طبيعي أو معنوي يضمن التحول الفيزيائي للأشخاص في مجال المحيط الحضري على متن واسطة نقل معينة والمسافة مقبولة نسبيا" (بوباكور و بوقنة، 2009، ص 3)؛
- عرف النقل الحضري أيضا بأنه "النقل الذي يضم كل وسائل النقل (السيارة الشخصية؛ الدراجة الهوائية؛ الحافلات؛ القطار الحضري؛ قطار الأنفاق؛ الخ)، والتي تتلاءم مع الخصائص الأساسية للوسط الحضري مثل الكثافة السكانية وتواجد الأنشطة الاقتصادية الرئيسية التي تجعل من التجمعات الحضرية مكاناً لجذب الحركة، وهو ما يتطلب تنظيمًا جيدًا لحركة الأشخاص والبضائع داخل الوسط الحضري" (بلخضر، 2011، ص 14).

3.2 الإطار القانوني لخدمات النقل الجماعي للمسافرين

تهدف خدمة النقل الجماعي إلى تلبية احتياجات المتنقلين من خدمات النقل في ظروف اقتصادية واجتماعية وبيئية ملائمة، ويجب أن تهدف إلى التحسين المستمر لشروط الأمن والانتظام والراحة والأمن، حيث عرفها المشرع الجزائري في المادة 02 من القانون رقم 01 / 13 بأنها "كل خدمة نقل بمقابل على حساب الغير تقوم به أشخاص طبيعيين أو معنويين مرخص لها لهذا الغرض". (ج.ر.ج، 2001، ص 85)

تشمل خدمات النقل الحضري الجماعي كما جاء في المادة 25 من القانون رقم 17/88 على ما يلي (ج.ر.ج، 2001):

- الخدمات المنتظمة للنقل الحضري عبر الطرق في المحيط العمراني للبلديات؛
 - خدمات نقل المسافرين بالسكة الحديدية داخل المدن وضواحيها المباشرة؛
 - خدمات النقل داخل المدن وضواحيها المباشرة، وكذا مهمة النقل من مقر السكن إلى مقر العمل التي تؤديها مؤسسات داخل تجمعات سكانية ضخمة.
- كما نصت المادة 05 من القانون رقم 13/01 (ج.ر.ج، 2001) على إعطاء الأفضلية للنقل الجماعي للمسافرين، إذ يجب أن تهدف منظومة النقل البري إلى إعطاء الأولوية لتطوير النقل الحضري الجماعي لعدة أسباب، نذكر منها:
- النقل الجماعي يعمل على تقليص الفوارق الاجتماعية في ميدان استغلال المجال الحضري، وكذا إمكانية التنقل للسكان؛
 - غياب النقل الجماعي يعني تطور استخدام السيارات الخاصة، مما يؤدي إلى اختناقات مرورية في الوسط الحضري، وما ينتج عنها من آثار سلبية على كافة الأصعدة.

3. عرض الخصائص الأساسية لمنظومة النقل الحضري في مدينة عنابة

يهدف هذا الجزء من الدراسة الى تشخيص واقع الخصائص الأساسية لمنظومة النقل الحضري في مدينة عنابة من حيث وسائط النقل العام والخاص بمختلف أنماطها من خلال تحليل الاحصائيات المجمعة من طرف المصالح المختصة في مدينة عنابة.

1.3 تطور استعمال السيارة الشخصية في مدينة عنابة

شهدت الجزائر في السنوات الأخيرة تزايداً كبيراً في حظيرة المركبات، وذلك راجع إلى انفتاح السوق من خلال الوكلاء المعتمدون وتخفيض الضرائب الجمركية، إضافة إلى التسهيلات البنكية المقدمة التي تدخل ضمن القروض الاستهلاكية لشراء السيارات، ما زاد من ارتفاع معدلات امتلاك السيارات الخاصة لدى الأسرة الجزائرية. النمو الكبير لحظيرة المركبات أجبر السلطات المعنية على اتخاذ إجراءات تتمثل في إصدار قانون منع استيراد السيارات القديمة وفرض ضريبة على شراء

السيارات الجديدة، وإلغاء قروض اقتناء السيارات كرد وقائي على تفاقم المشاكل المترتبة عن تطور استخدام السيارات الخاصة من اختناقات مرورية وما ترتب عنها من تداعيات على كافة الأصعدة. كعينة لإبراز النمو المستمر لامتلاك السيارات الخاصة، نعرض بعض الأرقام التي نشرها الديوان الوطني للإحصائيات فيما يخص التطور الذي عرفته حظيرة المركبات لولاية عنابة، حيث بلغت نسبة 14.03% ما بين 1996 و2006، و53.54% ما بين 2006 و2016، وهذا الجدول يبرز ذلك.

الجدول رقم (01) تطور حظيرة المركبات في ولاية عنابة ما بين 1996 و2016

معدل الزيادة		عدد المركبات					حجم الحظيرة السنوات
إجمالي الحظيرة	الحافلات	السيارة الشخصية	إجمالي الحظيرة	باقي أنواع المركبات	الحافلات	السيارة الشخصية	
/	/	/	75545	24477	1208	49860	1996
%14.03	%8.96	%17.05	87874	26432	1327	60115	2006
% 53.54	30.15 %	59.20 %	189168	39922	1900	147346	2016

المصدر: الديوان الوطني للإحصائيات ONS

يتبين من إحصاءات الجدول أعلاه أن زيادة نسبة السيارات الشخصية بالنسبة لإجمالي الحظيرة الولائية للمركبات ارتفعت من 17.05% سنة 2006 إلى 59.20% سنة 2016، و الزيادة مرشحة للارتفاع أكثر في ظل استمرار عدم وجود مخطط نقل حضري يأخذ في الاعتبار الاستثمارات ذات الأولوية (مثل تطوير منظومة النقل الجماعي، تشجيع الأنماط النقل العذبة كالمشي عبر الأقدام والدراجات الهوائية، الخ) خاصة في ظل الرمزية الكبيرة التي تتمتع بها السيارة الشخصية في المجتمع الجزائري، كل ذلك أدى الى الضغط على شبكة النقل الحضري وما ترتب عنها من تفاقم في مشاكل النقل داخل المدينة.

2.3 تدهور منظومة النقل الجماعي في مدينة عنابة

تتكون منظومة النقل الحضري الجماعي في مدينة عنابة من شبكة النقل الجماعي التي تشمل على 93 خطاً خاص بالحافلات من بينهم 20 خطاً حضرياً، وخط واحد للنقل السككي إلى ضواحي المدينة، و13 خط للنقل بواسطة سيارات الأجرة الجماعية، إضافة إلى شبكة نقل جماعي متخصص متكونة من شبكة النقل المدرسي، النقل الجامعي وشبكة خاصة بنقل العمال، وكذا خط واحد للنقل عبر التليفريك. ويمكن عرض مختلف هذه الشبكات بشيء من التفصيل فيما يلي:

1.2.3 النقل الجماعي بواسطة الحافلات

يضمن كل من المتعاملون الخواص والمؤسسة العمومية للنقل الحضري وشبه الحضري - فرع عنابة (ETUS) توفير خدمات النقل الجماعي عبر الحافلات للمسافرين، بحيث تتكون شبكة النقل الجماعي عبر الحافلات في نطاق الدراسة من:

- النقل الحضري: يضمن النقل داخل المحيط العمراني، ويربط مقر الولاية بالبلديات التي تكون النطاق الحضري (عنابة، البوني، سيدي عمار، الحجار) بحيث بلغ عدد خطوطه 20 خطاً يستغلها المتعامل العمومي و279 متعامل خاص، وهو يوفر 33743 مقعداً (مديرية النقل لولاية عنابة، 2017)؛

- النقل الشبه حضري: يعرف كذلك بالنقل بين البلديات وهو الذي يضمن ربط مركز المدينة بمختلف البلديات، وقد قُدر عدد خطوطه بـ 13 خط يستغلها 212 متعامل خاص ومتعامل عمومي واحد (ETUS)، ويوفر هذا النوع ما يعادل 7131 مقعداً (مديرية النقل لولاية عنابة، 2017)؛

- النقل الريفي: يضمن النقل خارج المحيط العمراني للمدينة، ويربط مختلف مناطق الولاية ببعضها البعض دون الدخول لمركز المدينة، وقد بلغ عدد خطوطه 26 خطأً يستغلها 332 متعامل خاص، ويوفر ما يقارب 7733 مقعداً (مديرية النقل لولاية عنابة، 2017)؛

- النقل ما بين الولايات: يضمن ربط ولاية عنابة بمختلف ولايات الوطن، حيث بلغ عدد خطوطه 34 خطأً وطني مستغلة من قبل 154 متعامل خاص ويوفر ما يقارب 11288 مقعداً (مديرية النقل لولاية عنابة، 2017).

والجدول الموالي يوضح كيفية توزيع حظيرة مركبات النقل الجماعي بواسطة الحافلات عبر مختلف الشبكات ضمن نطاق الدراسة:

الجدول رقم (02) توزيع حظيرة مركبات النقل الجماعي عبر مختلف شبكات النقل لولاية عنابة

النوع	وطني	بين البلديات	حضري	ريفي	المجموع
حافلة كبيرة	240	63	265	00	568
حافلة صغيرة	34	121	208	28	391
عربة مهيأة	00	66	00	318	384
المجموع	274	250	473	346	1343
عدد المقاعد الموفرة	11288	7131	33743	7733	59895

المصدر: مديرية النقل لولاية عنابة عام 2017

يظهر الجدول رقم (02) أن عدد حافلات الحجم الصغير قدر بـ 775 حافلة وهو ما يعادل 57.70% من إجمالي حظيرة مركبات النقل الجماعي عبر مختلف شبكات النقل بولاية عنابة، في حين أن عدد المقاعد التي يوفرها النقل الحضري في الولاية بلغ 33743 مقعداً، وهو ما يقارب 56.33% من حجم العرض الكلي لباقي أنواع النقل الأخرى من النقل الوطني، النقل ما

بين البلديات، النقل الحضري والريفي مما يدل على أن قطاع النقل في مدينة عنابة مُشبعاً، علماً أنه يمكن توفير نفس العدد من المقاعد بنصف الحظيرة المستغلة حالياً. يمكننا تصنيف متعاملي قطاع النقل الى صنفين:

1.1.2.3 المتعامل العمومي ETUS

تبعاً لما جاء في المرسوم التنفيذي رقم 387/04 والمتعلق بإنشاء المؤسسة العمومية للنقل الحضري والشبه الحضري في مدينة عنابة، حيث تم اعتماد هذه المؤسسة فعلياً في ديسمبر 2005 لغرض تقديم خدمات النقل الجماعي وتضمن التنقلات اليومية للأفراد في الوسط الحضري للمدينة (ج.ر.ج.ج، 2004)، وقد استفادت عنابة من 32 حافلة كدفعة أولى مكنتها من استغلال 11 خطاً حضرياً، وهي حافلات جديدة توفر خدمات ذات جودة عالية (مثل الراحة، الأمان، وسائل حديثة لإعلام المتنقلين برقم الخط واتجاه الحافلة، الخ)، فقد زاد عدد حافلاتها ليصل إلى 50 حافلة VANHOOL و14 حافلة SONACOM دخلت حيز الخدمة في جوان 2017 مستغلة في 9 خطوط 8 منها حضرية وخط واحد شبه حضري.

ويعرض الجدول الموالي كيفية توزيع 43 حافلة متاحة لمؤسسة (ETUS) على 9 خطوط حضرية وشبه حضرية، وذلك حسب المحطات الأربعة التي تستغلها المؤسسة (محطة السكة الحديدية SNTF، محطة مركز الأعمال المتوسطي CAM، محطة نوميديا، المحطة المجاورة لكوش نور الدين)، بالإضافة إلى خصائص كل خط (رمزه، طوله، عدد الحافلات، مدة التنقل، التسعيرة، عدد المستعملين، الخ).

الجدول رقم (03) خصائص خطوط النقل المستغلة من طرف مؤسسة ETUS سنة 2016.

عدد المستعملين	تسعيرة الخط	مدة التنقل	عدد الحافلات	طول الخط	خطوط النقل
1940495	15 دج	50 دقيقة	8 حافلات	20 كلم	خط البوني (L41)
1478222	20 دج	50 دقيقة	7 حافلات	24 كلم	خط سيدي عمار (L25)
914730	20 دج	55 دقيقة	5 حافلات	24 كلم	خط الحجار (L26)
879034	15 دج	50 دقيقة	4 حافلات	11 كلم	خط 5 جويلية (L01)
64720	15 دج	25 دقيقة	حافلتين	7 كلم	خط واد الفرشة (L04)
1217866	15 دج	65 دقيقة	7 حافلات	20 كلم	خط سيدي عاشور (L05)
416379	15 دج	30 دقيقة	حافلتين	10 كلم	خط بوخضرة (L30)
447415	25 دج	60 دقيقة	3 حافلات	42 كلم	خط حجر الدير (L33)
1175616	20 دج	20 دقيقة	4 حافلات + حافلة للمناوبة الليلية (24 سا/24)	15 كلم	خط المحطة الجديدة (L43)

المصدر: مديرية الاستغلال بمؤسسة ETUS سنة 2016

تستغل المؤسسة العمومية للنقل الحضري وشبه الحضري لمدينة عنابة ثلاث خطوط حضرية عبر محطة السكة الحديدية، حيث بلغ عدد الحافلات الموفرة في خط البوني 1968 حافلة، وفي خط سيدي عمار 1875 حافلة، وفي خط الحجار 1371 حافلة، كما تستغل ثلاث خطوط حضرية عبر محطة مركز الأعمال المتوسطي، بحيث بلغ عدد الحافلات الموفرة في خط 5 جويلية 118 حافلة، وفي خط واد الفرشة 172 حافلة، وفي خط سيدي عاشور 1462 حافلة، أما عبر

محطة نوميديا فإنها تستغل خطين واحد حضري وآخر شبه حضري (خط حجر الديس)، حيث بلغ عدد الحافلات الموفرة في خط بوخضرة 625 حافلة وفي خط حجر الديس 1059 حافلة، في حين تستغل خط واحد عبر محطة كوش نور الدين، وهو خط حضري جديد مخصص فقط لمؤسسة ETUS دخل حيز الخدمة يوم تدشين المحطة البرية الجديدة محمد منيب صنديد في 11 ديسمبر 2015، بحيث بلغ عدد الحافلات الموفرة في هذا الخط 2266 حافلة .

2.1.2.3 المتعاملون الخواص

تبعاً لما جاء في نص المادة 12 من القانون رقم 17/88 الذي يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، قامت الهيئات المعنية بإرساء برنامج يسمح للقطاع الخاص بالاستثمار وإنشاء مؤسسات خاصة بالنقل الجماعي في كل المدن (ج.ر.ج.ج، 1988). البرنامج الذي لاقى نجاحاً كبيراً وذلك في إطار الحصول على مجموعة كبيرة من الامتيازات الضريبية والاستفادة من القروض البنكية، فقد عرف سوق النقل دخول قوي للخواص، وفي سنة 2017 بلغ عدد المتعاملين الخواص في ولاية عنابة 977 متعامل بحظيرة مكونة من 1343 حافلة متعددة الأحجام، من بينهم 279 متعامل يستغل النقل الحضري" (مديرية النقل لولاية عنابة، 2017)، وازداد بذلك عرض خدمات النقل الحضري الجماعي مما أتاح للأفراد المفاضلة بين المؤسسات واختيار وسيلة النقل المناسبة حسب رغبتهم واحتياجاتهم. والملحق 01 يقدم معطيات حول عرض خدمة النقل الحضري الجماعي من طرف المتعاملون الخواص.

حيث يبرز من خلال هذا الملحق الوضعية الحالية لاستغلال خطوط النقل الحضري الجماعي خلال 2016، وذلك بحسب المحطتين اللتين يستغلهما المتعاملون الخواص (محطة سويداني بوجمعة ومحطة كوش نور الدين)، إضافة إلى خصائص كل خط من حيث (طول الخط، عدد الحافلات المستغلة، بنك المعلومات المتعلق بعدد المتعاملين، عدد المقاعد المتوفرة يومياً، الخ).

- عدد المقاعد التي يوفرها النقل الحضري يوميا بلغ 33743 مقعد، وهو رقم مُعتبر يعطي بشكل عام عرض خدمة النقل، ومنه يمكن حساب عدد المتنقلين يوميا بإدخال مؤشرات منها عدد الرحلات المحققة في المتوسط ونسبة المقاعد المشغولة؛
- عدد حافلات النقل الحضري 516 حافلة متعددة الأحجام، من بينهم 43 حافلة للمؤسسة العمومية والباقي يمتلكها 279 متعامل خاص بمعدل 1.69 حافلة/متعامل، مما يبرز الطابع الحرفي لمؤسسات النقل التابعة للقطاع الخاص والذي يطرح إشكالية تتمثل في صعوبة التنظيم؛
- النتيجة كانت خطوط متشعبة بمؤسسات صغيرة وغير محترفة.

2.2.3. النقل بواسطة سيارات الأجرة

يتوفر النقل بسيارات الأجرة في الوسط الحضري لمدينة عنابة نحو 13 وجهة، وذلك انطلاقا من 11 محطة موزعة في مركز المدينة، حيث استمدت هذه الخدمة نشأتها وتوسعها من عدم رضا المتنقلين عن جودة خدمات النقل الجماعي المقدمة من طرف القطاع الخاص خاصة من ناحية طاقتها الاستيعابية، سوء المعاملة، النظافة، الأمن، طريقة القيادة، طول فترة الانتظار في المواقع وغيرها. يعد النقل بسيارات الأجرة كُمكمل للنقل الجماعي عبر الحافلات وفي نفس الوقت كمنافس له، فهو يأخذ حصة مهمة من سوق النقل بمنحه خدمة مريحة نسبياً، سريعة، وبسعر معقول. الجدول التالي يوضح عدد رخص النقل بسيارات الأجرة في ولاية عنابة الذي بلغ 4367 رخصة ممنوحة منها 13.47% غير مستغلة.

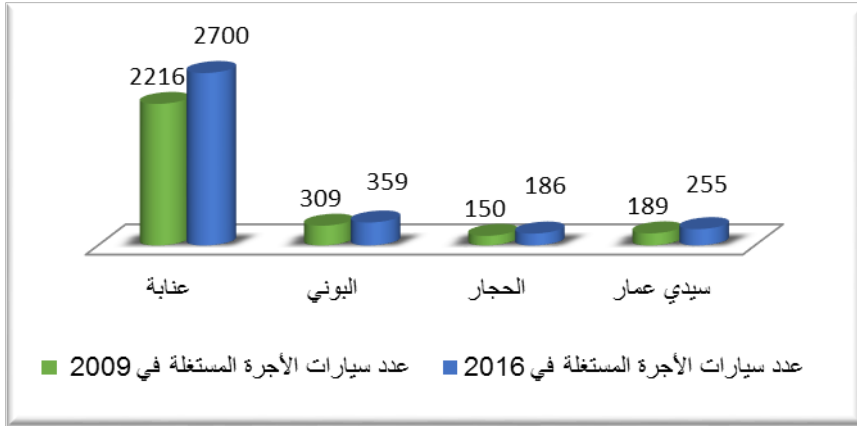
الجدول رقم (05) رخص النقل بواسطة سيارات الأجرة في ولاية عنابة سنة 2016

الدائرة	عنابة	البوني	الحجار	برحال	عين الباردة	شطابي	المجموع الولائي
عدد الرخص الممنوحة	3083	429	504	169	140	40	4365
عدد الرخص المستغلة	2744	359	441	128	78	27	3777
عدد الرخص الغير مستغلة	339	70	63	41	62	13	588

المصدر: مديرية النقل لولاية عنابة سنة 2016

سجل في السنوات الأخيرة تزايداً في عدد سيارات الأجرة المستغلة من 2216 سيارة في 2009 إلى 2700 سيارة في 2016، مما يقارب 72% منها خصصت لبلدية عنابة، علماً أن هذا النوع من النقل أغلبه مُوجه للنقل بين البلديات ولا يقتصر فقط على النقل الحضري، وفي المقابل، نلاحظ نمو سريع للنقل الغير رسمي.

الشكل رقم (01) تطور عدد سيارات الأجرة المستغلة في المحيط الحضري لولاية عنابة 2009-2016



المصدر: مديرية النقل لولاية عنابة سنة 2016

يوضح الشكل رقم (01) زيادة عدد الرخص المستغلة في المحيط الحضري لولاية عنابة، ففي سنة 2009 سجلت 2864 سيارة مستغلة وفي 2016 وصل العدد إلى 3500 سيارة،

هذه الزيادة تفسر بعدم تلبية النقل الجماعي عبر الحافلات لاحتياجات المتنقلين، فهم يعانون من طول فترة الانتظار في المحطات والمواقف التي قد تصل إلى 30 دقيقة، وهذا راجع لقلّة حافلات ETUS. بالنسبة للمتعاملين الخواص فهم يتبعون قانون المردودية، وهذا راجع بطبيعة الحال للحرية التي يمارسونها فيما يخص زيادة زمن التنقل وزمن التوقف خارج أوقات الذروة من أجل ملأ الحافلة بأكبر عدد من المتنقلين. من هنا يبدأ السباق من أجل الوصول لأكبر عدد ممكن من المتنقلين دون احترام للمُتنقل أو البحث عن رضاه، إضافة إلى تدني مستوى جودة خدمات النقل الجماعي المقدمة من حيث مؤشرات الجودة.

3.2.3 النقل بواسطة السكة الحديدية

تتكلف المؤسسة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية بضمان النقل عبر القطار داخل ولاية عنابة وذلك بتوفير خط يربط وسط المدينة بسيدي عمار، وهي الوسيلة الأكثر استعمالاً من طرف الطلبة الجامعيين.

4.2.3 النقل بواسطة المصاعد الهوائية

بالنظر إلى الطبيعة الجغرافية للطريق الرابط بين بلدية سرايدي والوسط الحضري لمدينة عنابة الذي يمتد على طول 14 كلم، والركود الذي يعاني منه هذا الخط طوال اليوم باستثناء فترات الذروة الصباحية والمسائية تم اعتماد نمط التنقل عبر التليفريك والمشغل من طرف المؤسسة الجزائرية للنقل عبر المصاعد، هذا النمط هو في الأصل ذو طابع سياحي ليكون مدعماً للنقل الحضري وحلاً بديلاً لسكان سرايدي، وذلك على اعتبار أن هذا الخط يعاني من نفور الناقلين الخواص بالنظر لقلّة مردوديته التجارية. هذا النمط من التنقل له عدة مزايا أبرزها تحسين إدارة حركة الأفراد من مرتفعات المدينة، تخفيف العبء على الطرق والحد من المعوقات المرورية ومكافحة التلوث الجوي، زيادة الأمن وتحسين انتظام وسائل النقل وتقليل زمن الرحلة، إضافة إلى تسعيرته المعقولة.

يخدم نمط التنقل عبر التلفريك محطتين، تعتبر الأولى محطة المنبع في سرايدي، والثانية محطة المصب في حي سيدي حرب، طول خطه حوالي 4031 م، عدد أعمدة الأسلاك ذات الضغط العالي 32 عمود، الفرق بين ارتفاع المنطقتين (الانحدار) 840 م، القدرة الاستيعابية 800 متنقل/ساعة، عدد المركبات 68 مركبة، سعة المركبة 6 أفراد، السرعة القصوى 5م/ثانية، مدة الرحلة ما بين 13 و20 دقيقة (حسب السرعة)، ساعات العمل 12 ساعة/يوم من الساعة صباحا إلى السادسة مساء، عدد المتنقلين منذ بداية تشغيله في 17 مارس 2017 إلى غاية 30 أكتوبر 2017 وصل إلى 221.000 متنقل، أما فيما يخص تسعيرة النقل عبر التلفريك فقدرت بـ 60 دج، وفي حالة ذهاب وإياب 100 دج، أما المتنقلين بشكل يومي، فالمؤسسة وضعت لهم نظام للاشتراك الشهري كما هو موضح في الجدول أدناه:

الجدول رقم (06) نظام الاشتراك الشهري للتنقل عبر تلفريك عنابة

المتدربين	الطلبة الأقل من 29 سنة	أكثر من 60 سنة	النظام الكلاسيكي	الفئة
300 دج/شهر	400 دج/شهر	800 دج/شهر	1400 دج/شهر	التسعيرة

Source : Entreprise de Transport Algérien par Câble à Annaba

نلاحظ من الجدول رقم (06) أن نظام الاشتراك الشهري للتنقل عبر تلفريك عنابة مقسم إلى أربعة فئات، الفئة الأولى تشمل المتدربين الأقل من 18 سنة مبلغ اشتراكهم يقدر بـ 300 دج، أما الفئة الثانية التي تضم الطلبة الأقل من 29 سنة فيقدر اشتراكهم بـ 400 دج، أما الأفراد البالغين أكثر من 60 سنة فيقدر اشتراكهم بـ 800 دج، في حين خصص لبقية أفراد المجتمع نظام الاشتراك الكلاسيكي بمبلغ 1400 دج. قد تم اعتماد هذا النظام من أجل زيادة الطلب على هذا النمط من التنقل الذي تعد تسعيرته مرتفعة مقارنة بالقدرة الشرائية للفرد الجزائري.

5.2.3 النقل الجماعي المتخصص

يأتي هذا النوع من النقل كتمكّل لنظام النقل الجماعي خاصة في أوقات الذروة نتيجة عدم قدرة هذا النمط على تلبية احتياجات الأفراد من التنقل بشكل كامل.

النقل المدرسي، يصبح النقل المدرسي أمراً ضرورياً خاصة في ظل بُعد المسافة بين المنزل والمدرسة، بحيث يتم تفعيله في أغلب دول العالم بهدف المساهمة في التخفيف من حدة الازدحام المروري من جهة، وتهيئة الأجيال القادمة وتعويدها على استعمال النقل الجماعي من جهة أخرى، والنقل المدرسي في ولاية عنابة يتم توفيره من خلال التعاقد مع متعاملين عموميين وخواص في إطار مخطط للنقل المدرسي، ففي 2017 تم تسخير حظيرة مُكوّنة من 38 حافلة بطاقة استيعابية بلغت 1140 مقعد تابعة لـ 9 متعاملين عموميين، إضافة إلى 82 حافلة بطاقة استيعابية تقدر بـ 2870 مقعد تابعة لـ 61 متعامل خاص " (مديرية النقل لولاية عنابة، 2017).

النقل الجامعي، يعتبر النقل الجامعي من أولويات الدولة الجزائرية، فهي تسهر على توفيره لضمان نقل الطلبة بصفة دائمة، وذلك لكون نظام النقل الجماعي غير قادر على تلبية متطلبات الطلبة من التنقل، بحيث يتم توفير النقل الجامعي من خلال التعاقد سنوياً مع متعاملين خواص في إطار مخطط النقل، ويتم ذلك تحت إشراف وتسيير الديوان الوطني للخدمات الاجتماعية. في السنة الجامعية 2018/2017 تم تسخير حظيرة مُكوّنة من 195 حافلة بطاقة استيعابية بلغت 7983 مقعد، تعود ملكيتها لمجموع 11 متعامل خاص " (مديرية النقل لولاية عنابة، 2017)، سُخرت هذه الحافلات لضمان خدمة النقل للطلبة انطلاقاً من الإقامات الجامعية نحو الأقطاب الجامعية المختلفة (القطب الجامعي أحمد البوني، الجامعة المركزية باجي مختار بسيدي عمار، مجمع بن باديس بسيدي عاشور، كلية الطب بالزعرانية)، كما يجب التنويه هنا بالدور الذي يلعبه خط السكة الحديدية الرابط بين وسط عنابة والجامعة المركزية في نقل الطلبة الجامعيين.

النقل الوظيفي، يمارس نقل العمال بواسطة مركبات تملكها المؤسسات لحسابها الخاص أو تؤجرها للنقل لحساب الغير في إطار اتفاقيات مُبرمة مع مُتعاملي النقل العمومي للمسافرين. هذا

النوع من النقل يعمل على ضمان نقل الموظفين بصفة دائمة أمام عجز نظام النقل الجماعي على تلبية احتياجاتهم من التنقلات. ففي 2017 تم تسخير حظيرة مكونة من 119 حافلة مختلفة الأحجام بطاقة استيعابية بلغت 3387 مقعد، تعود ملكيتها لمجموع 43 متعامل خاص " (مديرية النقل لولاية عنابة، 2017).

4. خاتمة

خلصت الدراسة حول واقع منظومة النقل الحضري الجماعي في مدينة عنابة إلى أن نظام النقل في المدينة يمتاز بالفوضى، الأمر الذي دفع بخدمات النقل الحضري المقدمة الى ضعف في التسيير وعدم التنظيم خاصة في أوقات الذروة. في مقابل ذلك، وجود تزايد في حجم الطلب على التنقلات اليومية. يمكن تلخيص نتائج الدراسة في النقاط التالية:

- غياب مخطط مدروس من طرف متخصصين لحركة النقل والمرور في مدينة عنابة؛
- الخطوط الحضرية تنطلق من محطات متقاربة تقع في مركز المدينة وتتبع مسارات متقاربة مما يؤدي إلى حدوث اختناقات مرورية مفرطة؛
- 57.70% من حظيرة المركبات مكونة من حافلات الحجم الصغير، وهي تمثل ربع المقاعد الموفرة؛
- كل خط يتوفر في المتوسط على 24 حافلة لكن 80% من المقاعد يوفرها 11 خط فقط؛
- تقادم وسائل النقل، بحيث يفوق متوسط عمر حظيرة المركبات المستغلة لدى الخواص في النقل الحضري في مدينة عنابة 17 سنة؛
- البنية التحتية للنقل متمثلة في شبكة الطرقات في مدينة عنابة لا تتوافق والمعايير الدولية؛
- ضعف هياكل الاستقبال والاهتمام بالمتنقلين في النقل الحضري بمدينة عنابة؛

- نقص الاحترافية لدى المتعاملين خاصة لدى مُتعاملِي القطاع الخاص.
- في ضوء نتائج الدراسة يمكن عرض جملة من الاقتراحات التي من شأنها المساهمة في رفع مستوى خدمات النقل الحضري في مدينة عنابة، نذكر منها:
- ضرورة تجديد حظيرة حافلات النقل الجماعي الحضري بما يوفر الجودة في الخدمات المقدمة والسلامة والحفاظة على البيئة؛
- ضرورة تهيئة الطرق وتوسعتها وإنجاز أنفاق وممرات كمخطط استعجالي لتسهيل حركة المرور؛
- ضرورة إجراء مخطط لحركة النقل والمرور مدروس من طرف متخصصين في الميدان؛
- ضرورة وضع مخطط استعجالي ذو ضوابط تنظيمية لرفع مستوى الاحترافية في التعامل مع المتنقلين؛

5. المراجع

- Merlin, P. (1991). *Géographie économique et planification des transports*. France: PUF fondamental.
- ج.ر.ج. (7 أوت، 2001). الجريدة الرسمية الجزائرية، القانون رقم 13/01 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، العدد 44. الجزائر.
- ج.ر.ج.ج. (10 ماي، 1988). الجريدة الرسمية الجزائرية، القانون رقم 17/88 المتضمن التوجيه البري وتنظيمه. الجزائر.
- ج.ر.ج.ج. (28 نوفمبر، 2004). الجريدة الرسمية الجزائرية، العدد 77. المرسوم التنفيذي رقم 385/04 الذي يتضمن إنشاء المؤسسة العمومية للنقل الحضري في مدينة عنابة. الجزائر.
- سليم بوقنة. (2015). النقل والتنمية المستدامة : حالة النقل الحضري بمدينة باتنة، أطروحة دكتوراه، في العلوم الاقتصادية، تخصص اقتصاد التنمية. جامعة باتنة 1. باتنة: غير منشورة.
- سناء رواجي. (2009). النمو الحضري وعلاقتها بمشكلات النقل الحضري، مذكرة ماجستير في علم الاجتماع والديمقراطية، تخصص علم الاجتماع الحضري. جامعة باتنة 1. باتنة: غير منشورة.

- شاكور بلخضر. (2011). مشروع القطار الحضري لمدينة باتنة : دراسة استشرافية، مذكورة ماجستير في علوم التسيير، تخصص اقتصاد تطبيقي وتسيير المؤسسات. جامعة باتنة 1. باتنة: غير منشورة.
- فارس بوباكور، و سليم بوقنة. (2009). استعمال الأساليب الكمية في دراسة سلوك المستهلك نحو خدمات النقل الحضري. الملتقى الوطني السادس حول الأساليب الكمية ودورها في اتخاذ القرارات الإدارية. سكيكدة.
- مديرية النقل لولاية عنابة. (2017). إحصائيات مديرية النقل. غير منشورة.

6. الملاحق

الملحق رقم (01): الوضعية الحالية لاستغلال خطوط النقل الجماعي من طرف المتعاملون الخواص

رمز الخط	الانطلاق	الوصول	طول الخط	عدد المتعاملين	عدد الحافلات	عدد المقاعد
2340 01	سويداني بوجمعة	حي 05 جويلية	4.5	61	72	3910
2340 02	سويداني بوجمعة	واد الذهب	2.5	14	15	797
2340 03	سويداني بوجمعة	حي 08 مارس	3.5	7	8	511
2340 04	سويداني بوجمعة	واد الفرشة	3	28	33	1900
2340 05	سويداني بوجمعة	سيدي عاشور	7	56	68	3922
2340 06	سويداني بوجمعة	ريزي عمر	4.5	14	20	1028
2340 07	سويداني بوجمعة	ريزي عمر	4.5	14	209	1350
2340 08	كوش نور الدين	واد القببة	3	8	9	594
2340 09	سويداني بوجمعة	الزعفرانية	3	1	2	70
2340 11	سويداني بوجمعة	عين عشير	9.5	5	11	1035

واقع منظومة النقل الحضري في مدينة عنابة - الجزائر

936	16	12	4	سيبوس	سويداني بوجمعة	2340 12
570	12	6	3.5	سيدي عيسى	سويداني بوجمعة	2340 13
589	11	11	3.5	حي النصر	سويداني بوجمعة	2340 15
2360	34	27	4	حي الريم	سويداني بوجمعة	2340 17
74	2	2	3	القمم (قاسيو)	سويداني بوجمعة	2340 18
197	3	3	6	بوقنطاس	كوش نور الدين	2340 19
2305	29	16	13	سيدي عمار	كوش نور الدين	2340 25
2020	33	25	13	الحجار	كوش نور الدين	2340 26
2579	43	39	7	البوني	كوش نور الدين	2340 41

المصدر: مديرية النقل لولاية عنابة عام 2016