



كلية علوم الأرض الجغرافيا والتهيئة العمرانية  
قسم التهيئة العمرانية

الرقم التسلسلي: .....

السلسلة: .....

أطروحة مقدمة لنيل درجة دكتوراه علوم في التهيئة العمرانية

## الحراك التنقلي بمدينة جيجل

أنجزت من طرف:

حسينة بوشفرة

تحت إشراف:

أ.د رابح بوالصوف

### لجنة المناقشة

رئيسا	جامعة الإخوة منتوري قسنطينة 1	أستاذ التعليم العالي	أ.د صلاح الدين شراد
مقررا	جامعة الإخوة منتوري قسنطينة 1	أستاذ التعليم العالي	أ.د رابح بوالصوف
ممتحنا	جامعة الإخوة منتوري قسنطينة 1	أستاذ التعليم العالي	أ.د عبد الغني غانم
ممتحنا	جامعة باجي مختار عنابة	أستاذ التعليم العالي	أ.د الصادق قرفية
ممتحنا	جامعة محمد بوضياف المسيلة	أستاذ التعليم العالي	أ.د بوجمعة خلف الله
ممتحنا	جامعة محمد بوضياف المسيلة	أستاذ التعليم العالي	أ.د علي رجم

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

## إهداء

أهدي هذا العمل المتواضع إلى:

روح أبي الخالدة

كل أفراد العائلة

كل الأصدقاء و الزملاء

و كل من ساعدني في إنجاز هذا البحث

حسينة

## شكر و تقدير

بادئ ذي بدء أحمد الله عز و جل على نعمه و على فضله و توفيقه لي لإتمام هذا البحث.

أتقدم بجزيل الامتنان و العرفان إلى الأستاذ الكريم " رابح بوالصوف " على قبوله إكمال مسار الإشراف، و تقديمه العون اللازم، و التوجيهات العلمية و المنهجية الجادة التي كانت فعلا سندا لي في إعداد هذا البحث ، إضافة إلى تشجيعه الكبير و حرصه الشديد على إنهاء هذا البحث ، و أتقدم أيضا بجزيل الشكر و التقدير إلى الأستاذ الفاضل " محمد الهادي لعروق " على قبوله الإشراف و تأطير هذا البحث سابقا.

كما أتقدم بالشكر الجزيل إلى كافة أساتذتي الكرام الذين قاموا بتدريسي خلال مساري الدراسي و الجامعي مرحلة التدرج و ما بعدها .

لا يفوتني أن أتقدم بالشكر إلى كافة مسؤولي المؤسسات ، المصالح و الإدارات الولائية التي كانت محل استسقائي للنسبة الكبيرة من المعطيات ، أشكرهم على الاستقبال، و على تخصيص الوقت لإثراء الدراسة بالمعلومات و التوجيهات ، أخص بالذكر :

- مدير النقل لولاية جيجل.
- مدير السياحة لولاية جيجل.
- إضافة إلى مسؤولي كل من :
- مديرية التعمير و البناء.
- مصلحة التنظيم و الشؤون الولائية.
- مديرية التخطيط و التهيئة العمرانية.
- مديرية الأشغال العمومية.
- جامعة جيجل.

أنوه أيضا بالمساعدة الكبيرة المقدمة من طرف سائقي حافلات النقل الحضري و النقل شبه الحضري، و أشكرهم على الصبر، و على قبول المشاركة في الاستبيانات الشفوية لاستقاء المعلومات النوعية للحراك ، و التي كانت مفيدة فعلا في تشكيل نظرة عامة عن المشاكل التي يعاني منها القطاع .

إلى كل هؤلاء و كل من ساعدني من قريب أو بعيد، أتقدم بأسمى عبارات العرفان و التقدير.

---

## المقدمة العامة

---

## المقدمة العامة

تعد خدمة النقل إحدى أهم الخدمات التي تقدمها المدينة لسكانها، فنظام النقل أو التنقل هو المسؤول على تنظيم العلاقة بين مختلف الأنظمة المكونة للمدينة و المتمثلة في مجال السكن ومجال الخدمات أو العلاقات الاجتماعية ، ففي هذا السياق عرف "سكوت جريير" "Scott Greer" النقل على أنه دورة الأفراد، الطاقة، البضائع و الخدمات داخل حيز ما، تقوم بها مجموعة فاعلين اجتماعيين لتحقيق أهداف اجتماعية<sup>1</sup>، و عليه فإن هذه العلاقة بين مختلف الخدمات تنتج عنها تحركات و تنقلات أو ما يعرف بالحراك التنقلي، الذي تؤمنه مختلف وسائل النقل لضمان تحقيق مختلف احتياجات السكان.

و لقد كان لاختراع وسائل النقل الأثر الكبير في حياة الإنسان و تلبية حاجياته للتنقل، حيث سهلت له السير و الحركة، و عملت على التقليل من زمن التنقل و التقليل من المسافات، إذ تعتبر العامل الأساسي وراء تمدد الأنسجة العمرانية خارج الأنوية القديمة، عن طريق رسم شبكة طرق تربط بين التوسعات الجديدة و المدن القديمة. لكن العلاقة بين شبكة الطرق و العمران في المدينة لا تقتصر على مجرد التوجه و التحويل بل يجب أن يكون التجانس فيما بينها، فتطور المدينة يجب أن يصاحبه تطور في شبكة الطرقات، و سهولة التنقل إلى مختلف مناطق الاستقطاب الموجودة على مستواها، حيث أن شبكة الطرق و وسائل النقل تتماشى والنسيج العمراني القائم في فترة من الفترات الزمنية، كما أن الهياكل القاعدية اللازمة لضمان حركة المرور ذات الفعالية و المرودية تتعلق أساسا بالنظام العمراني و تنسجم في تشكيلها و نموها مع التوسع العمراني.

لكن الملاحظ على معظم دول العالم أن النمو الحضري للمدن و اكتظاظها قد أدى إلى زيادة في حركة التنقلات، و في ارتفاع حظيرة وسائل النقل من وسائل جماعية و سيارات شخصية، لكن المشكلة الأساسية بالمقابل أن هذا النمو الكبير لا يواكبه تطور في البنى القاعدية، و هذا ما يخلق ضغطا كبيرا على الطرقات و الشوارع في النسيج العمراني.

و قد شغل هذا الإشكال العديد من الدول التي حاولت جاهدة إيجاد الحلول الكفيلة بتخفيف الضغط على المدن، بانتهاج سياسات متعددة و استعمال وسائل مبتكرة للتنقل و الربط بين مختلف المجالات. و تعد الجزائر من بين الدول التي تعاني من هذه الوضعية، و هذا بمعظم مجالها الحضري بسبب النمو الكبير الذي عرفته المدن، و الذي اتسم بالفوضوية بهدف امتصاص الطلب المتزايد على

<sup>1</sup> العميد الركن:الأخضر عمر دهيمي، مشكلات المرور وسبل معالجتها، الملتقى الدولي حول التجارب العربية في تنظيم المرور -2008/06/03-

السكن، دون الأخذ بعين الاعتبار الاحتياجات الأخرى الآتية منها و المستقبلية لهؤلاء السكان المتزايدين يوماً بعد يوم. كما تعيش مدينة جيجل هذه الإشكالية بكل أبعادها و إن لم تكن بالدرجة التي تعرفها الحواضر الكبرى، فقد وجدت هذه المدينة نفسها ضمن قائمة المدن الكبيرة دون الاستعداد إلى ذلك، حيث اعتمد تصنيف المدن على الحجم السكاني الذي عرف زيادة كبيرة ليصل إلى 133492<sup>1</sup> نسمة، دون الأخذ بعين الاعتبار إمكانيات الراحة و الرفاهية و الخدمات التي تقدمها المدينة لسكانها، بالإضافة إلى سكان التجمعات المجاورة لها. فباعتبارها تجمعا لمقر الولاية، فهي تضم معظم التجهيزات الإدارية و الصحية و الثقافية ... و بالتالي فهي تستقطب أكبر عدد من سكان باقي مناطق الولاية بالإضافة إلى سكانها، هذا الحجم السكاني الإضافي الذي يتقاسم الخدمة المتواجدة على مستوى تجمع واحد قادر على خلق ضغط على المدينة، يترجمه الازدحام المميز للمدينة خلال ساعات الذروة الصباحية و المسائية، الذي تسببه وسائل النقل الجماعية و المركبات الشخصية .

ففي حين أن مركز المدينة و الذي جرى إنجازه من قبل المعمرين سنة 1890 بعد الزلزال الذي تعرضت له المنطقة و الذي اعتمد التخطيط الشطرنجي، لا يزال إلى حد اليوم يتميز بسهولة الحركة وباستيعاب التنقلات اليومية، فإن معظم أحياء المدينة المحيطة بهذا المركز، و التي جرى التوسع بها بشكل عشوائي و فوضوي تغيب عن طرقها المواصفات الهندسية المسهلة للحركة داخلها، أو للتنقل نحو التوسعات الجديدة الحالية المبرمجة حول محيط المدينة و المتميزة بالتخطيط المسبق، ليؤدي بذلك هذا التباين الوظيفي إلى خلق انقطاعات مورفولوجية، و إلى تشكيل انسدادات مرورية.

ولعل ما زاد في تفاقم الوضعية أن مركز المدينة القديم و الذي كان يعرف استقطابا كبيرا في السابق، قد فقد جاذبيته بفعل ظهور حركة تجارية بالأحياء الجديدة، التي رغم فوضويتها فقد عرفت انتعاشا للنشاطات التجارية، و أصبحت تستقطب حركة السكان، و تعرف تنقلات و ترددات كبيرة إليها لا تستطيع الطرق بها استيعاب هذا الكم الهائل و اليومي من المركبات. و هذا ما يؤدي إلى ظهور نقاط سوداء بهذه المناطق تؤثر على حراك السكان و على تحرك المركبات. ليبقى بذلك مركز المدينة عبارة عن همزة وصل بين المدخلين الشرقي و الغربي لها على طول محور الطريق الوطني رقم (43) الرابط بين قسنطينة جيجل و جيجل بجاية ، هذا المحور الذي يعرف حركة دؤوبة لمختلف وسائل النقل من جماعية و فردية، الأمر الذي دفع بالسلطات المحلية إلى تبني سياسة محاور و مسارات الاجتناب لتخفيف الحركة، و توجيه شاحنات النقل خارج المحيط العمراني . لكن هذه السياسة لم و لن تصمد أمام استمرار زحف العمران ، ففي حين أن مسار الاجتناب الشمالي لم يرى النور بسبب الطبيعة الساحلية للمدينة و ضرورة حماية السواحل، و بسبب أيضا تواجد عدد كبير من السكنات على

<sup>1</sup> المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لبلدية جيجل - مراجعة 2009 -

المسار المبرمج، فإن مسار الاجتتاب الجنوبي يكون قادر على حل الإشكال على المدى القصير فقط، ليعود المشكل للظهور خلال مدى متوسط بسبب زحف النسيج العمراني إليه.

و إن كانت هذه الوضعية تصعب حركة السكان خلال معظم فترات السنة، فإن الأمر يزداد حدة خلال موسم الاصطياف، فقد شهدت المدينة خلال السنوات الأخيرة إقبالا كبيرا للسياح من كافة أنحاء الوطن نحو مختلف شواطئ الولاية، و أماكنها السياحية المتواجدة إما على مستوى المدينة خاصة على الشريط الساحلي الذي يضم مختلف تجهيزات الراحة والترفيه ، وهذا ما يولد حركة كبيرة للسياح و لسكان المدينة على حد سواء، يصاحبه ازدحام كبير خلال مختلف فترات اليوم و ليس ساعات الذروة فقط، أو على مستوى الشواطئ الخلابة المميزة للساحل الغربي للولاية، حيث يضطر معظم هؤلاء السياح إلى العبور بالمدينة للوصول إلى المناطق السياحية، باعتبارها المنفذ الوحيد نحو هذه المناطق، و لهذا السبب فقد تميزت مدينة جيجل خلال السنوات الماضية بعدة مشاكل في الحراك التنقلي، باعتبار أن معظم السياح يعتمدون على سياراتهم الشخصية في تنقلاتهم المختلفة، و هذا على مستوى الأحياء القريبة من المركز و حول محور الطريق الوطني المار بالمدينة، في ظل غياب أو ندرة أماكن التوقف بالقرب من المحلات التجارية و التجهيزات السياحية، و سوء تهيئة مفترقات الطرق الرئيسية و المسؤولة عن توجيه الحركة باتجاه مختلف أرجاء المدينة و المناطق المجاورة .

و يتبين من خلال استعراض هذا الوضعيه أن مدينة جيجل تعرف إشكالية حقيقية فيما يخص النقل و الحراك التنقلي بها، و عدم كفاءة و فعالية شبكة الطرق على مستواها (المواصفات ، أماكن التوقف و التهيئة)، و هذا في ظل النمو السكاني و الحضري الذي تشهدهما، و ارتفاع معدل امتلاك السيارات لسكانها، و بالتالي فالمدينة تعاني من ثقل التسيير الوظيفي جراء صعوبات التنقل، و ازدحام حركة المرور داخل المدينة، و عند مداخلها و مخارجها، و عليه ظهور التأخيرات، و استغراق وقت أطول للوصول و الحصول على الخدمات التي تقدمها المدينة للسكان ، مما يطرح هذه الإشكالية :

### الإشكالية:

تتمحور إشكالية البحث حول إمكانية المدينة في توفير مختلف الخدمات المرجوة منها، و التي يطلبها السكان بطريقة فعالة ، سريعة و آمنة، تحترم الحاجيات الحالية و المستقبلية دون أن تكون لها انعكاسات على السكان و على المجال، و التي لا تتأتى إلا بالتسيير الأمثل للإمكانيات، تضافر الجهود، و تبني سياسة قابلة للتجسيد الفعلي، أي بإيجاد سبل معالجة متماشية و تطلعات السكان والمدينة، و إيجاد بدائل للتطوير و التنفيذ و المعالجة الدائمة و ليست الظرفية المحددة بالزمان والمكان. و لتحقيق ذلك يجب معرفة مدى حجم الإشكالية و أسبابها للتوصل إلى الحلول التي تتناسب معها، و عليه فقد تم صياغة الإشكالية في الأسئلة التالية:

1. ما تأثير النمو الحضري للمدينة على الحراك التنقلي بها؟
2. ما هي المشاكل التي يعاني منها السكان في ميدان الحراك و التنقل بالمدينة؟
3. ما هي الأسباب الحقيقية وراء ظهور مشاكل الحراك و النقل بالمدينة؟
4. ما هي السياسات المطبقة في ميدان تنظيم المجال و الحركة؟ و لماذا لم تخفف الإجراءات المتخذة من حدة الإشكالية؟
5. كيف يمكن وضع بدائل للحد من معوقات الحراك التنقلي؟ و كيف يمكن تنظيم الحراك التنقلي ، و توجيه حركة المرور بالمدينة؟

### منهجية و أدوات البحث:

للإجابة على الأسئلة المطروحة تم الاعتماد على مقاربات كمية، وذلك بجمع المعطيات الضرورية و المعبرة عن حجم التنقلات، و الترددات بمختلف الطرق على مستوى المدينة، و حجم الخدمة المقدمة و المتوفرة بالمجال، و التي تولد الحركة و التنقلات:

بالاستناد في البدء على البحث الجغرافي من أجل تكوين نظرة عامة عن الحراك، أنواعه، خصائصه، تطور مفهومه، و طرق معالجة مشاكله و تنظيمه على مستوى مدن العالم، ثم استعمال وسائل التحليل من تحقيقات ميدانية، و استمارات إستبائية لمعرفة مختلف المشاكل و انشغالات السكان، و كذا المقارنة بين مختلف المناطق لاستظهار العجز المسجل في ميدان النقل بكل أنواعه و في مجال أماكن التوقف ، التقاطعات و الممرات، باعتبار أن الحراك التنقلي لا يضم فقط النقل وإنما مجموع الأنشطة المرتبطة به، إضافة إلى استخدام الخرائط و الصور الجوية و الدراسات التي لها علاقة بالموضوع.

الاستفادة من التجارب الدولية الرائدة في ميدان تسيير و تنظيم النقل و الحراك، باقتباس الحلول ودراسة مدى إمكانية تناسب هذه الحلول مع وضعية المجال و الحراك بالمدينة.

الإطلاع على مجموع الدراسات و الأبحاث ذات الصلة بالموضوع، و التي عالجت الإشكال بطرق مختلفة، تتناسب مع نوع القصور، إمكانيات التدخل، و التصورات المستقبلية للنمو لكل بلد أو مدينة حسب منهج التخطيط المعتمد، ساعدت هذه الدراسات في توضيح الرؤية، و التمكن من بعض الجوانب المخفية لإشكالية الحراك بالمدينة، من بين هذه الدراسات نذكر:

- عبد الحكيم كبيش ، التمدد الحضري و الحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف ، رسالة

دكتوراه العلوم في التهيئة العمرانية ، جامعة منتوري ،قسنطينة -2010-

- عقاري زكريا ، تقييم السياسات العمومية للنقل الحضري ، دراسة حالة النقل الحضري في الجزائر

العاصمة ، رسالة دكتوراه في العلوم الاقتصادية ، جامعة الحاج لخضر ، باتنة -2015-

- Mercier A : *Accessibilité et évaluation des politiques de transport en milieu urbain .cas de Tramway Strasbourgeois* – thèse de doctorat en sciences économiques –option économie de transport – université Lyon 2- 2008-
- Tabaka K , *Vers une nouvelle socio- géographie de la mobilité quotidienne, étude de la mobilité quotidienne des habitants de la région de Grenoble* , thèse de doctorat en géographie ,université Grenoble 1-2009-
- Saadi A, *Le problème de la circulation et du stationnement dans le centre ville Constantine*, mémoire de magister en urbanisme, Université Mentouri, Constantine -2005-

إضافة إلى استعمال طرق تحليلية مختلفة لتشخيص و تحليل ظاهرة الحراك التنقلي بالمدينة، بهدف تحديد الإستراتيجية الواجب تبنيها لتطويق مشكل الحراك، بالتوفيق بين التخطيط الحضري و تخطيط النقل بالمدينة و المحيط المجاور لها متمثلة في:

**التحليل المورفولوجي :** دراسة وصفية دقيقة لمكونات المجال العمراني و استخدامات الأرض بالمدينة، بتحديد مختلف الخصائص المجالية، الفيزيائية و الوظيفية لمكونات النسيج العمراني من مجال مبني و غير مبني ، مع التركيز على نظام الطرق و شبكة الربط باعتبارها القاعدة الأساسية للحركة، و استظهار مدى تأثيرها بالظواهر الحضرية الداخلية، و بالمؤثرات الخارجية.

**التحليل الإستراتيجي :** يتم عادة اعتماد هذه الطريقة الحديثة الاستعمال في تقييم الاختيارات و تفضيل الحلول للمساعدة في تبني التصور الأكثر مناسبة للوضع القائم، باستعمال عدة معايير ذات علاقة بالإشكال المطروح، تم استعمال هذه الطريقة في التحليل في هذا البحث لتحديد الأسباب الرئيسية لمشاكل الحراك بكل قطاع عمراني ، فالأسباب متعددة و متداخلة، و تأثيرها مختلف من جهة إلى أخرى داخل حدود المحيط العمراني للتجمع الحضري : **الطرق ، التهيئة ، التجهيزات ، التجارة ، السياحة ، حركة الطلاب ، النقل الحضري و خطوطه .** تحديد المسببات يسهل و بشكل كبير اتخاذ الإجراء التصحيحي عند التدخل عن طريق تقييم الإمكانيات الداخلية و الخارجية للمدينة، و مقارنتها بالتهديدات و العوائق، التي يمكن أن تصادف عمليات التدخل لتصحيح المسار التنموي و الوظيفي للمجال ككل.

الاعتماد على هذه الطريقة التحليلية يساعد في استقراء و تجنب انعكاسات التدخلات على المدينة وعلى محيطها المباشر، باعتبار العلاقة وثيقة بين المجالين.

### الفرضية:

**الفرضية الأساسية :** تتأثر ظاهرة الحراك التنقلي بمدينة جيجل بعناصر عدة داخلية وخارجية، تنعكس سلبا على الأداء الوظيفي للمدينة ، و لعل البنية الحضرية الحالية للمدينة تعد

العامل الأكثر تأثيراً في الحراك التنقلي بها . فيعد عامل تخطيط الطرق الأكثر بروزاً و ارتباطاً بمشاكل الحراك لعدم تناسبه مع حجم و نوعية التحركات، حيث أن:

- ضعف و ضيق شبكة الطرقات يؤدي إلى انخفاض مردودية و فعالية وسائل النقل، و ارتفاع مدة التنقل و حجم الطاقة المستهلكة.
- ضعف و ضيق شبكة الطرق يخلق الازدحام المروري و الاكتظاظ.
- نقص أماكن التوقف يزيد من الازدحام و اكتظاظ الطرق بالسيارات.

و على الرغم من أن السبب الرئيسي لعدم فعالية شبكة الطرق بمدينة جيجل يعود إلى النمو الحضري السريع و غير المنظم الذي عرفته هذه الأخيرة، إلا أن هذه الفرضية إضافة إلى فرضية عدم كفاءة سياسة تسيير النقل من طرف السلطات المحلية ( توفير وسائل النقل و فتح خطوط النقل)، تبقيان ضعيفتان مقارنة بمشكل سوء تخطيط و رسم الطرق، التي لا تستجيب للمعايير التقنية، الهندسية و لا الديموغرافية الحالية و المستقبلية.

### خطة البحث :

قسمت هذه الدراسة إلى فصول ثلاثة:

#### **الفصل الأول : دراسة وصفية لتشخيص الوضع القائم**

يتم فيه الوقوف عند التنظيم المجالي للمدينة و مدى تأثير النمو الحضري ، وتيرته و اتجاهاته على تكوين النسيج الحضري، إضافة إلى معرفة انعكاسات تطبيق مختلف السياسات السكنية والبرامج التنموية على تنظيم المجال و مورفولوجيته، و تأثير ذلك على مجالات الحركة بالمدينة.

#### **الفصل الثاني: دراسة تحليلية : تكميم الحراك و تحديد الأسباب**

يكون فيه عرض دقيق لوضعية الحراك التنقلي بالمدينة، تكميم التدفقات و تحديد الاتجاهات، باعتماد التحقيق الميداني كوسيلة لرصد التحركات اليومية للسكان، العد على مستوى أهم المفترقات و الطرقات الحضرية، بهدف تحديد و بدقة الأسباب المؤدية للوضع الراهن، من خلال استظهار العوامل المؤثرة في قطاع النقل.

#### **الفصل الثالث: دراسة نقدية و بدائل**

يتم فيه تسليط الضوء على السياسات المطبقة وطنياً و محلياً في ميدان النقل و التعمير، نقدها و تحديد أسباب عدم نجاحها، إضافة إلى محاولة وضع مخطط بديل يضمن النقل و التنقل تراعى فيه اتجاهات مستعملي الطرق، أوقات التنقل، تنوع وسائل النقل و محطات النقل والتوقف. و هذا وفق

منهج التخطيط الإستراتيجي الرامي إلى تحقيق التناسق بين مختلف القطاعات بهدف التخفيف من الضغط على المدينة، تحقيق انسياب الحركة، و توفير بيئة حضرية صحية و نظيفة.

### أسباب اختيار موضوع الدراسة:

وقع الاختيار على هذا الموضوع للبحث و الدراسة انطلاقا من التجربة السابقة للباحثة في تناول موضوع ذو صلة بالإشكالية المطروحة، الدراسة السابقة اهتمت بإشكالية التوسع العمراني بمدينة جيجل وحتمية التحول نحو الأطراف القريبة، بسبب تشبع المحيط و غياب الحلول على مستوى المدينة وتجمعها الحضري، الإلمام بمجال الدراسة دفع الباحثة إلى التعمق أكثر في إحدى الإشكاليات الحضرية الأكثر بروزا بالمدينة، نظرا للمعايشة اليومية للإشكال حيث أن:

- الرغبة في استعمال الأقدام في التحرك بالمدينة يصادفها عدم تهيئة الأرصفة و ضيقها، إضافة إلى مشاركتها من طرف وظائف أخرى.
- استعمال الحافلة في التنقل يصاحبه استغراق مدة زمنية كبيرة لإدراك وجهات لا تبعد مسافات كبيرة عن مكان السكن أو العمل.
- قيادة السيارة الشخصية و بلوغ الوجهات يرافقه قلق كبير خلال الرحلة بسبب الازدحام عند الطرق الرئيسية و المفترقات، و بحث دائم عن أماكن التوقف بسبب ندرتها، و غيابها في بعض الأحيان بالقرب من التجهيزات و الخدمات بالمدينة.

حادثة ظهور الإشكال بالمدينة من جهة مقارنة مع المدن الجزائرية الكبرى، و إمكانية تفاقمه مستقبلا من جهة أخرى، تزامنا مع رغبة المدينة في التحول إلى قطب تنموي جهوي، اقتصادي و سياحي من شأنه توجيه الأنظار إليها، و تكثيف التدفقات نحوها، يلزمان الخوض في الإشكالية والبحث عن الأسباب في محاولة لصياغة إستراتيجية جديدة للتدخل الحالي و المستقبلي.

### صعوبات البحث :

كأي بحث علمي و ميداني يصادف الباحث مجموعة عوائق مرتبطة باختيار المنهج العلمي المتبع لبلوغ أهداف الدراسة، و بضرورة الإلمام بكافة تقنيات و أساليب التشخيص و التحليل، إضافة إلى مشاكل أخرى متعلقة بجمع المعلومات الكمية و النوعية منها خاصة.

بالنسبة لهذا البحث فإن أهم ما صادف إعداده غياب الدراسات السابقة التي تناولت هكذا نوع من الإشكاليات، فالتوفر منها إما يتعلق بمشاكل النقل، أو أنه يعالج الحراك التنقلي على مستوى مجالات حضرية كبيرة ذات امتداد مساحي واسع، تتناول بموجبه الدراسة العلاقة بين التجمعات الحضرية المكونة لهذا المجال و المدينة الأم الرئيسية دون الخوض في التفاصيل الدقيقة للحراك على

مستوى الأحياء و القطاعات العمرانية. بالمقابل من ذلك، فإن الدراسات التفصيلية للحراك التنقلي تعالج الموضوع باستعمال الكثير من التقنيات و الطرق التحليلية التخصصية، التي تتعدى اختصاص الباحث.

غياب القاعدة الإحصائية الحديثة، و تضارب الأرقام و المعطيات بين مختلف مصالح المديرية التنفيذية بالولاية قلل من مصداقية بعض المعطيات، و جعل عملية البحث عن المصدر الصحيح للمعلومة مستمرة.

عدم القدرة على استعمال التقنيات الحديثة في حصر و عد التدفقات على مستوى المفترقات ومحاور الطرق، دفع الباحثة إلى الاعتماد على نتائج دراستي مخطط النقل و الحركة بالمدينة، مع محاولة تحيين المعلومات بإجراء تحقيق ميداني، و إجراء مقابلات مع بعض المسؤولين، و أخرى مع السائقين و الناقلين، و مستعملي الحافلات، إضافة إلى الملاحظة الدقيقة للوضعية في محاولة لتوجيه الدراسة إلى المحاور الأكثر ارتباطا بالإشكالية المطروحة.

---

# الفصل الأول

## الإطار العام للدراسة

---

دراسة وصفية : تشخيص الوضع القائم

مقدمة

أولاً / النمو الحضري و قضايا الحراك التنقلي  
ثانياً / النمو السكاني و التوسع العمراني بمدينة جيجل  
ثالثاً / الأداء الوظيفي للنسيج العمراني بمدينة جيجل

خلاصة الفصل

## مقدمة

لم تعد المدينة اليوم ذلك المجال البسيط الذي يضم السكان، السكن و التجهيزات فقط؛ مدينة من الواجب عليها تأدية الخدمات و الأدوار المنوطة بها إداريا، و التي اقتصرت سابقا على توفير السكن، العمل، النقل، الراحة و الترفيه، بل ارتبطت أهمية المدن مؤخرا بكفاءة الخدمة و امتدادها مجاليا و زمنيا بنفس الأداء و النوعية؛ خدمات متنوعة و مختلفة يجب على المدينة توفيرها بسخاء و بانسجام مع الخصائص المجالية، الاقتصادية و الاجتماعية للمدينة و للمحيط المجاور لها. و عليه فقد أصبح تخطيط المدن الحالي لا يقتصر دوره على تحديد الاحتياطات المجالية و توفيرها لاستقبال الخدمات، بل بكيفية استهلاك هذه المتاحات العقارية في إنتاج مجال حضري وظيفي و تكوين إطار معيشي جيد، آمن و مناسب للأجيال الحالية و المستقبلية.

ضمن هذا السياق، و من أجل تبين العلاقة بين الظاهرة الحضرية و الحراك التنقلي، يتم خلال هذا الفصل تسليط الضوء على ظاهرة الحراك و تطور مفهوم الحراك التنقلي، هذا المفهوم الذي لطالما اقترنت دراسته بعنصري النقل و الطرق، بالتركيز على كيفية استفادة المدينة من خدمة النقل عن طريق رسم شبكة طرق متسلسلة و ظيفيا؛ ليصبح اليوم معبرا عن سلوكات حضرية معاصرة ناتجة عن التطور الطارئ في أسلوب الحياة و التغيير الملاحظ في سلوك الأفراد، مرتبط مباشرة بالحركة الذؤوبة للأفراد، السلع و المعلومات، و بالتنوع الكبير للأنشطة المرافقة له.

تحديد العلاقة بين النمو الحضري و الحراك التنقلي لا يتأتى إلا بدراسة التحولات المجالية و الوظيفية الناتجة عن تغيرات معدلات النمو الحضري التي عرفتها مدينة جيجل خلال مختلف مراحل تكوينها، و معرفة مدى تأثير استخدامات الأرض عموما و شبكة الطرق خصوصا بهذه التغيرات باعتبار الطريق القاعدة الأساسية لممارسة الحراك التنقلي.

## أولاً : النمو الحضري و قضايا الحراك التنقلي

تختلف إشكاليات الحراك التنقلي بالمدن باختلاف مستويات التنمية بها، فلا يمكن عزل النمو الحضري عن النمو الاقتصادي و الاجتماعي عند تناول إشكالية الحراك ، فلنمو الأنشطة و تطورها الأثر المباشر على معدل النمو الحضري بها و على نوعية المجال المستهلك؛ القصور المسجل على مستوى الدول المتقدمة يختلف كلياً عما تعيشه مدن الدول السائرة في النمو من تنوع للمشاكل، تداخلها، و تآزم الأوضاع بها. و لذلك فالحلول المسطرة و التدخلات المبرمجة يجب أن تتناسب مع حجم القصور و نوعية النقائص المسجلة على مستوى كل مدينة، و تتماشى مع التغيرات الطارئة على نمط المعيشة في المدن المعاصرة.

### I- تطور الاهتمام بقضايا النقل و الحراك التنقلي

يقود الحديث و دراسة المواضيع المتعلقة بالحراك التنقلي بالمدن إلى خوض نقاشات جدية، و التدقيق العميق في دراسات أعدت سابقاً تناولت موضوع النقل بصفة خاصة، لما لهذا العنصر الحيوي من ارتباط وثيق مع معظم القطاعات التنموية، و النشاطات الممارسة من طرف سكان المدن و ما جاورها . لذلك قبل التطرق و البحث عن التعريف الشامل للحراك، لا بد من إلقاء الضوء على بعض المفاهيم ذات الصلة المباشرة بالحراك، و التي يمكن حصرها إجمالاً في عاملين اثنين لها من التأثير و التأثير بالحراك التنقلي ما يستحق الدراسة؛ فكما لا يمكن إغفال دور النقل، أنواعه، تطوره و علاقته بمختلف الأنشطة السكانية و القطاعات الحضرية الأخرى، لا نستطيع أيضاً التغاضي عن دور الطرق في تسهيل و تفعيل التحركات داخل المدينة أو ربطها بما يجاورها من تجمعات. أما إذا ما أردنا مناقشة إشكالية النقل و مشاكل الحركة، فلا حديث سوى عن سياسة تسيير النقل و الحركة داخل المدن.

### I- 1. النقل:

تختلف التعريفات الخاصة بالنقل و تتعدد بتعدد الدراسات التي أعدها باحثون كثر، تناول كل واحد منهم الموضوع وفق المنظور الذي يتناسب مع تخصص مجال بحثه، لنتبين الآراء بين الاقتصاديين، الاجتماعيين، المسيرين و حتى البيئيين.

عَرّف القانون الجزائري خدمة النقل وفق القانون 17/88 المؤرخ في 10 ماي 1988 ،المادة 16 كما يلي: "يعد نقلاً كل نشاط ينقل بواسطته شخص طبيعي أو معنوي أشخاصاً أو بضائع من

مكان إلى آخر على متن مركبة مهما كان نوعها<sup>1</sup>، وقد اقتصر تعريف المشرع الجزائري على وصف النقل كنشاط دون التطرق إلى الجوانب الأخرى التي يتضمنها.

حسب "هانز أدلر" (HA Adler) فإن "النقل يعبر عن خدمة أو حدث لإيصال مراكز الإنتاج و المناطق الأهلة بالسكان ببعضها، أي مع مراكز الاستهلاك. في نفس السياق عرف الاقتصادي "جون ماكس طومسون" (JM Thomson) النقل على أنه "على الأغلب خدمة وسيطة و وسيلة لتحقيق الهدف دون أن يكون هدفا بحد ذاته، و يكون الهدف المقصود تعبيراً في الموقع سواء بالنسبة للأشخاص أو البضائع"<sup>2</sup>. و هنا يأتي ربط مفهوم النقل بالبعد الاقتصادي الذي يعتبر السبب الأهم وراء ازدهار و ظهور التطورات التكنولوجية السريعة و المتسارعة في أنظمة النقل، خدمة بالدرجة الأولى للأنشطة الاقتصادية بوصفها المحرك الرئيسي لدورة الحياة بالمدن.

وفق نفس المنظور الاقتصادي البحث، و باختلاف بسيط فإن "كارل ماركس" اعتبر النقل "الفرع الرابع في الإنتاج المادي بعد الصناعات (الاستخراجية، التحويلية و الزراعية)، و يقسم النقل إلى نقل الإنتاج الداخلي، و هو جزء من عملية الإنتاج مثل نقل الفحم في المنجم أو نقل المعادن الداخلة في الإنتاج من ورشة إلى أخرى، و القسم الثاني يتمثل في النقل العام، و هو الذي يقوم بخدمة عملية الإنتاج الاجتماعي باعتباره فرعاً مستقلاً عن فروع الاقتصاد الوطني"<sup>3</sup>.

ليؤكد على ذلك "موريس برندات" (Maurice Bernadete) و الذي يعرف النقل على أنه "وسيلة لنقل مادة أو كمية أو عدد من الأشخاص من منطقة إلى أخرى تختلف باختلاف وسيلة النقل ذاتها، و أن النقل يعتبر الدعامة الأساسية التي يقوم عليها الاقتصاد الوطني، و هو بإنتاجه لخدمة النقل يخلق المنفعة، و ينشر العمران، و يساعد على الاستمرار و يؤدي إلى توحيد المجتمع، و هو بذلك سمة من سمات الدولة القوية"<sup>4</sup>.

من خلال هذه التعريفات الموجزة للنقل فأهم ما يمكن استنتاجه أن النقل و لفترة طويلة تم ربطه بالبعد الاقتصادي، لأن الهدف الرئيسي له كان الربط بين مراكز الإنتاج و الاستهلاك، فتطور النقل و وسائله من أهم العناصر المؤثرة في انخفاض تكلفة المنتج النهائي، فتخفيض تكلفة عنصر النقل يوازيه مباشرة انخفاض تكلفة المنتج النهائي<sup>5</sup>.

1 الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، القانون رقم 17/88 المتعلق بتوجيه النقل البري و تنظيمه، الجزائر، العدد 19، ص 785.

2 عبد المحسن عبد الغني، اقتصاديات النقل، جامعة البصرة، العراق 1979، ص 15.

1 د/سعد الدين عشاوي، تنظيم إدارة النقل، القاهرة 2007، ص 53.

4 Maurice Bernadete, La section de transport, presse universitaire, Lyon, 2002, p19.

5 د / حيدر كمونة، أهمية قطاع النقل و المرور في التنمية الاقتصادية و الاجتماعية، بغداد 2006، ص 85.

بعد إبرام ميثاق أثينا سنة 1933، و التوجه العالمي نحو التعمير الوظيفي الذي يهتم أساسا بكيفية تنظيم المجال الحضري وفق مناطق وظيفية خاصة ب : السكن، العمل، الحركة و الترفيه، أصبح للنقل، الحركة و التنقل بعدا آخر ضمن منظومة المدينة، يهتم بالدرجة الأولى بتقديم الخدمة الاجتماعية بالإضافة إلى الاقتصادية؛ فلا وجود لعمل أو سكن أو حتى ترفيه دون التخطيط الجيد للنقل و الحركة داخل المدن، ليبدأ تركيز الاهتمام على دور الطرق في خدمة سكان المدن ومدى مساهمتها في تفعيل الدور الوظيفي للمدن بتحقيق الحاجيات المادية للسكان و الاجتماعية، و ذلك بتبادل خبرات الحياة و بالتالي التواصل بين مجموع شرائح المجتمع الحضري.

انتقد الميثاق شبكة الطرق العمرانية القائمة المنبثقة من الطرق الكبرى الموروثة عن العصور القديمة، و الناتجة عن تفاعل الاقتصاد مع شروط الموقع الجغرافي، و التي أصبحت بمرور الوقت وازدهار الحياة داخل المدن لا تتماشى مع المتطلبات العصرية للسكان، لذا أوصى الميثاق بدراسة تصميم الطرق و جعلها تتناسب مع السرعات الميكانيكية الجديدة، تخصيص طرق مستقلة للمشاة بفصلها عن تلك الخاصة بالسيارات<sup>1</sup>. و بتصنيف الطرق حسب استعمالاتها و اتجاهاتها ، فيما اعتبر شبكة النقل بالسكك الحديدية التي لطالما كانت الأكثر استغلالا عائقا أمام توسع المدن و استمرار التعمير بالمناطق المجاورة.

إذن، و من هذا الإطار فإن مفهوم نقل البضائع و الأشخاص لم يعد مرتبط فقط بالمردود الاقتصادي، بل و بالموازاة مع ذلك، يهتم بتوفير خدمة النقل و التنقل بين مختلف أرجاء المدينة لتحقيق فائدة اقتصادية و اجتماعية ضمن إطار منظم يميزه التكامل بين وظائف المدينة. و عليه انتقل الاهتمام من النقل إلى النقل الحضري، الذي يضمن تنقلات الأفراد و السلع داخل الوسط الحضري في ظروف مثلى من وقت، تكلفة و راحة؛ حيث تتلاءم أنواع و وسائل النقل الحضري مع الخصوصيات الفيزيائية للموقع، الأنشطة الاقتصادية، الخدمات العمومية و الخصوصيات الاجتماعية للسكان لما يضمن استمرارية و ديناميكية الحياة في المدينة<sup>2</sup>.

و لأن المدن لا تكف عن التوسع و النمو حول أنويتها القديمة أو خارجها، فإن النقل لم يكف يوما على أن يكون الأداة الأكثر فعالية لتلبية حاجيات السكان من مساحات جديدة للتوسع و الاستفادة من الخدمات الحضرية. فالتحول إلى المدن المتعددة الأنوية، المدن التوابع، المدن الجديدة أو حتى المدن العالمية لا يمكن أن يجحد فضل تطور وسائل النقل، و ازدهار شبكاتها في جعل الفرضيات و الرهانات قائمة على أرض الواقع .

<sup>1</sup> محمد عامر القلاع ، مقال بعنوان : ميثاق أثينا ،مجلة العربي ،عدد 109، سنة 1993، ص11.

<sup>2</sup> شاكر جعفر ، مشروع القطار الحضري لمدينة باتنة ، دراسة إستراتيجية ، مذكرة ماجستير 2011، ص6.

ولهذا، فالدراسات التي تناولت النقل اليوم على مستوى مدن العالم على اختلاف مستويات التنمية بها لم تعد تعطي الاهتمام الكبير للنقل بحد ذاته أو لتخطيط الطرق، وإنما أصبحت تحاول وكافة السبل فهم سلوك الحركة لدى سكان العالم؛ هذه السلوكيات التي لم يعد المعيار الاقتصادي فقط المتحكم الرئيسي بها ولا حتى الخصوصيات الاجتماعية، بل هناك مجموعة من العوامل المتداخلة التي أدت إلى تكوين سلوك حضري جديد تميزه الحركة الدؤوبة للسكان، البضائع، الخدمات والمعلومات داخل مجالات تختلف مستوياتها من الحي، المدينة، الجهة، الدولة والعالم.

## I - 2. الطرق:

تعد الطرق العنصر الأكثر تأثيراً على النقل في المدينة و ضواحيها، لكونها تشبه شرايين الجسم إلى حد ما<sup>1</sup>، تستعمل للربط بين أجزاء المدينة و التنقل بها. و ينعكس شكل شبكة الطرق المختارة على طبيعة الحركة داخل المدينة؛ فهي المتحكمة في هياكل المجال الحضري و الكفيلة بإعطاء المدينة خطة معينة.

يسمى طريق كل إنشاء خاص مهياً بصفة جيدة على الأرض أو على مشروع، موجه للسيارات و الراجلين، و يعتبر الطريق شريان الحياة في أي منطقة عمرانية إذ يلعب دوراً هاماً و فعالاً في أمن السكان و المستعملين<sup>2</sup>.

يوجه الطريق عموماً للاستغلال من طرف المركبات، فتتوافق خصوصيات هذه الطرق مع خصوصيات المركبات بالإضافة إلى سلوك السائقين، كما أن تخطيطها يجب أن يتماشى مع سياسة التهيئة العامة، لما يكفل تجسيد أهم توجهاتها وفق خصائص تقنية و هندسية قادرة على مساندة نمو الحركة و التنقلات المتزايدة بازدياد عدد السكان.

و تتأثر الخصوصيات الفيزيائية للطرق تأثيراً مباشراً بمجموعة من المعايير التقنية و الاقتصادية للمدن أو للمجال. فالتقنية منها مرتبطة بعامل الرؤية، زمن رد الفعل، ديناميكية المركبات، هندسة المركبات بالإضافة إلى عراقيل فيزيائية متعلقة بالمحيط المباشر و المجاور (المياه السطحية، الطبوغرافية،...)، فيما تتعلق المعايير الاقتصادية بنوع الخدمة المقدمة من طرف الطرق، الخدمات الموجودة بالمجال ككل و التي تساعد على تحديد المردودية الاقتصادية و المالية للطريق<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> زين العابدين علي، مبادئ تخطيط النقل الحضري، دار الصفاء، عمان، 2000، ص 50.

<sup>2</sup> الجريدة الرسمية، مرسوم رقم 07/95 المؤرخ في 25 جانفي 1995، العدد 46، ص 5.

<sup>3</sup> Kalla Fatima Zohra Rahel: Cours de routes –conception des tracés routiers, normes, office des publications universitaires, 2012, p23.

## I - 1.2 تصنيف الطرق :

عموما تصنف شبكة الطرق إلى :

- شبكة الطرق بين المدن ( le réseau routier interurbain ).
- شبكة الطرق شبه الحضرية ( le réseau routier suburbain ).
- شبكة الطرق الحضرية ( le réseau routier urbain ).

و تخضع عملية تصنيف الطرق إلى عدة اعتبارات منها: حجم المرور، نوع المركبات المستعملة للطريق، أهمية الطريق، محيط الطريق و مناطق الربط ... الخ

- أ- **التصنيف الإداري و القانوني** : مرتبط بالملكية، التمويل و الصيانة و الذي يضم<sup>1</sup>:
- **الطرق السيارة** : التي هي من صلاحيات وزارة الأشغال العمومية، بالإضافة إلى الطرق الوطنية التي هي طرق شريانية، مزدوجة أو غير مزدوجة تتميز بتخطيط فني عالي من حيث المقاييس التقنية، قارعة الطريق، الرصيف أو الجوانب، تعرف حركة كبيرة للمركبات كما تعمل على ربط مقرات الولاية، لتكون عملية إنجازها و صيانتها ضمن ميزانية الدولة.
  - **الطرق الولائية** : من صلاحيات الولاية، تأتي في المرتبة الثانية بعد الطرق الوطنية من حيث المواصفات التقنية، يطلق عليها اسم الطرق الثانوية تعمل على ربط الطرق الوطنية ببعضها البعض، و بذلك فهي مخصصة للربط و الحركة داخل حدود الولاية.
  - **الطرق البلدية** : من صلاحيات البلدية، هي طرق فرعية و محدودة من حيث خصائصها و طاقة استيعابها، تعمل بالدرجة الأولى على تنمية المناطق الهامشية، و فك العزلة عنها بربطها بباقي مناطق البلدية.

ب- **التصنيف حسب المرتبة و السعة**: يعتمد هذا التصنيف على تقسيم الطرق وفق خصائصها التقنية المتعلقة بالسرعة المحددة، طاقة الاستيعاب، عدد الممرات (الجدول رقم 1).

يتميز بتسلسل الطرق حسب مجال الخدمة إذ تندرج من طرق للربط بين الأقاليم، بين المدن، إلى داخل المدن وفق تدرج متناسب في السرعة، حجم الحركة و في التصميم.

<sup>1</sup> المرسوم رقم 99/80 المؤرخ في 16 أفريل 1980 المتعلق بتصنيف الطرق، العدد 15، ص 590.

الجدول رقم (1) : تصنيف شبكة طرق المدينة حسب معياري المرتبة و السعة

الخصائص	التصنيف	طرق حرة	طرق سريعة	طرق شريانية	طرق مجمعة	طرق محلية
الطاقة التصميمية للسرعة (كلم/سا)	120	100	80	60	40	
السرعة العملية (كلم/سا)	140-80	80-60	60-40	50-30	30-20	
استيعابية المركبات (مركبة/سا )	2000-1800	1400-1000	1200-800	900-600	700-500	
عدد خطوط الشوارع الرئيسية	8-4	8-4	6-2	4-2	2-1	
محددات الشوارع (م)	100-30	80-30	60-15	20-10	12-8	

المصدر: زين العابدين علي، مبادئ تخطيط النقل الحضري، الأردن، دار الصفاء للنشر و التوزيع 2000، ص57.

ج- **التصنيف المورفولوجي** : يخص بالدرجة الأولى الطرق الحضرية التي تتباين هي الأخرى حسب حركة المرور فيها من شارع إلى آخر<sup>1</sup>:

- **الطرق السريعة** : مخصصة لحركة المرور العالية تقوم بربط المدينة و قطاعاتها بشبكة الطرق الخارجية، تخلو هذه الشوارع من التقاطعات و الساحات المرورية و الإشارات الضوئية، تتميز بطاقة إستيعابية تقدر ب 1500 مركبة/ممر/ساعة.
- **الطرق الرئيسية** : تربط قطاعات المدينة ببعضها البعض و مع الطرق الخارجية، تقوم بخدمة المرور بالمدينة و المجال المحيط بها، تعد مكانا مناسباً للوظيفة التجارية و الخدمات العامة و السكن، و لذلك فالسرعات فيها تكون أقل من سابقتها.
- **الطرق المجمعة** : مهمتها تجميع المرور قبل أن يصل حجمه إلى درجة التكديس و نقله بانسيابية نحو الشوارع الرئيسية، تحتوي عموماً على ممرين للمرور و ممر للتوقف، على أن لا يقل عرض الممر عن ثلاثة أمتار و نصف المتر.
- **الطرق المحلية** : تتمثل في نهاية الشوارع بوصفها الشبكة التوزيعية المجمعة بين المحلات السكنية و امتدادها إلى الوحدات السكنية بشكل مباشر، يصمم هذا النوع من الشوارع لخدمة عدد من الوحدات السكنية و التي لا يزيد عددها عن 25 وحدة سكنية.

د- **التصنيف الوظيفي** : و يقسم التصنيف الطرق إلى نوعين أساسيين<sup>2</sup> :

- **طرق الحركة ( les routes de circulation )**

مهمتها تنظيم الحركة الأكثر كثافة بالمدينة، أين يستحوذ المرور التحويلي أو الخارجي الرابط بين مختلف المناطق على المرور المحلي، يمكن تقسيم طرق الحركة حسب الوجهة و الموقع كما يلي:

<sup>1</sup> أ.د محمد أزهر سعيد السماك، د.أحمد حامد، أ. أحمد هاشم دنون، جغرافية النقل بين المنهجية و التطبيق، 2009، ص127.

<sup>2</sup> Alberto Zuchilli : Introduction à l'urbanisme opérationnel et la composition urbaine , OPU , Tome 2, Alger 1983, p 128 .

- طرق التوغل (artère de pénétration): ذات مجال نفوذ من كبير إلى متوسط، تعمل على ربط المدينة أو بعض من قطاعاتها بالضواحي المجاورة لها.
- طرق مماسية خارجية: ذات مجال نفوذ متوسط، دورها الربط بين طريقتين خارجيين بالتجمع الرئيسي الذي تخدمه، تصنف على أنها شبه حضرية تقع بالمناطق التي تحوي أهم المناطق الاقتصادية المنتجة خارج المدن.
- طرق مماسية داخلية: ذات مجال نفوذ و خدمة متوسط إلى ضعيف، تؤمن الربط بين مختلف القطاعات الوظيفية بالمدينة، يمكن أن تربط بين عدة طرق توغل داخل المدينة.
- طرق إجتنابية: ذات مجال نفوذ ضعيف إلى متوسط، تبدأ و تنتهي داخل التجمع، مهمتها الربط السريع بين مختلف المناطق الحضرية لاجتناب الطرق ذات الحركة الكثيفة داخل المدينة.
- الطرق الداخلية: مهمتها التحويل السريع للحركة بالمرور داخل المدينة، تتوافق في بعض الأحيان مع الطرق المماسية الداخلية، أو مع طرق التوغل أو النفاذ إلى المدينة.

تتأثر الخصوصيات التقنية لهذه الطرق بنوعية الحركة، إمكانية استعمالها من طرف وسائل النقل الجماعي، بنظام المراقبة، نوع الوظائف الموجودة على حافتيها أو حتى إمكانية تقاطعها مع طرق أخرى، و بالتالي تجميع حركة أكبر على مستوى بعض من مقاطعها.

#### - طرق الخدمة (les routes de service):

- تصنف الطرق بالمدينة حسب الاستعمالات السائدة للأرض، فتنقسم إلى:
- الطرق التجارية: تحتل هذه الطرق و خاصة الرئيسية منها الأماكن المركزية بالمدن، تتفرع منها طرق ثانوية و محلية، هي عبارة عن مركز جذب قوية للسكان لما تقدمه من وظائف و خدمات متنوعة و ضرورية، فهي المفضلة لأصحاب المحلات التجارية لسهولة الوصول إليها بمختلف وسائل النقل، لذا فهي من أكثر طرق المدينة ازدحاما بالمرور.
- الطرق السكنية: و هي الموجهة خصوصا لخدمة السكان، فهي بالأساس تخدم السكنات أكثر من المرور، تربط الوحدات السكنية بباقي الطرق و المجالات الوظيفية على اختلاف أنواعها، و تتكامل معها لتوفير راحة السكان.
- الطرق الترفيهية: بعضها مظل على الأنهار، تخترق المساحات الخضراء، و البعض الآخر يتمثل في الطرق ذات الاستعمالات الترفيهية، و تنتشر على حافتيها أماكن الراحة و المنتزهات.
- الطرق الصناعية: تخدم المناطق الصناعية بصفة أساسية، و تتضمن ثلاثة أنواع:
- طرق إقليمية تحيط بالمناطق الصناعية و تربطها بباقي المناطق المجاورة.
- طرق محلية تتفرع من الطرق الإقليمية إلى داخل المناطق الصناعية و تقسمها إلى تجمعات.

- طرق فرعية داخلية، تربط بين الطرق المحلية و بين مناطق العمران و المصانع و الخدمات المختلفة في المدينة.

### I- 3 الحراك التنقلي:

مفهوم الحراك التنقلي هو مفهوم معقد، فالحراك هو إمكانية التنقل داخل مجال معين، يمكن أن يكون افتراضيا كانتقال المعلومات ضمن الأنظمة المعلوماتية، أو مجالا مجتمعيا فهو بذلك حراكا اجتماعيا ناتج عن تغيير الطبيعة الاجتماعية للسكان عما كان عليه الآباء، أو يكون هذا المجال فيزيائيا فيسمى بذلك حراكا تنقليا من خلال حركة و نقل الأشخاص و الممتلكات ضمن هذا المجال.

تعتبر الحركة و سهولة التنقل بين أرجاء المدينة صفة أساسية للمجتمع المعاصر وللحياة الحديثة التي نعيشها. فالحراك حق من حقوق الإنسان أقرته مختلف القوانين و التشريعات المنظمة للمجال، فقد أصبحت المدن اليوم متشابكة تستعمل الخريطة لإدراك كل أنحاءها "ville à la carte"، بسبب تنوع خدماتها، اختلاف شرائح سكانها و تفاوت أنسجتها من فضاء إلى آخر، مشكلة بذلك أرخبيليا يضم مجموعة من التجمعات، لكل تجمع تخصص و نشاط معين. و إن كان هذا التنوع و التفاوت يؤدي غالبا إلى خلق مفارقات مجالية و اجتماعية بين المناطق داخل هذا التجمع الكبير، فإن إمكانية الحراك و سهولة التواصل بين مختلف أنحاء التجمع، و المتأثرة بالتطور الكبير و السريع الذي عرفه قطاع النقل و تعدد وسائله، تساعد على مضاعفة و تقوية العلاقات بين الأفراد داخل المجتمع، و تعمل على فك عزلة الأشخاص و المناطق.

بدأ تناول مفهوم الحراك في علم الاجتماع منذ سنوات العشرينات من القرن الماضي، و تركزت الدراسات على البعد الاجتماعي له بهدف تحقيق المساواة الاجتماعية بين الأفراد<sup>1</sup>، و لم يأخذ هذا المفهوم تعريفه العلمي و حقه بالدراسة و التحليل إلا في سنوات الستينات.

اهتم الباحثون في بادئ الأمر بالحراك السكاني و الذي يتعلق بالدرجة الأولى بدراسة التغيرات الطارئة على سوق العمل، برامج الإسكان، أو حتى السياسات المحلية التي تمارس ضغطها على السكان في بعض المناطق التي تعرف ضعفا في التنمية. فاقترن الحراك بالهجرة و بالنزوح الريفي نحو المدن<sup>2</sup> و بالتالي ظهور حراك مجالي للسكان بين الدول، الجهات و الحواضر الكبرى، و لمسافات طويلة.

<sup>1</sup> Nathalie Brevet. Mobilité et processus d'ancrage en ville nouvelle : Marne la Vallée, un bassin de vie, étude de la mobilité résidentielle et mobilités quotidiennes, thèse de doctorat, université Paris – Est, centre de recherche sur l'espace, les Transports, l'Environnement et les Institutions Locales , décembre 2008, 390 pages, p62.

<sup>2</sup> Nathalie Brevet. idem, p63.

و في امتداد لدراسة أعدها "إيف غرافميير" (Yves Grafmeyer) عن علاقة الحراك الاجتماعي و السكاني ، حصر "إزرا روبر" (Ezra Robert)<sup>1</sup> الحراك ضمن مفهوم مزدوج، يرتبط الأول بالتحركات الجغرافية التي يمارسها الأفراد بين التجمعات أو داخل المدينة، أما البعد الثاني فمرتبط بالتغيرات المتواصلة للنقل و المواصلات.

يرتبط الحراك بالعوامل الاجتماعية أو بالأحرى بالخصائص الاجتماعية للسكان و بالتغيرات الملاحظة عليها، و التي واكبت ما حولها من تحديث، عصرنة، تخلي، تقمص و تأثر بالعوامل الخارجية؛ حيث يفسر الحراك حجم و أشكال العلاقات المختلفة داخل المجال بين الأنشطة، الوظائف و المجتمع. فيعتبر بذلك متغيرة أساسية لفهم و وصف المستويات المختلفة للتنظيم المجالي للمدن. فالحركة و سهولة التنقل بين مختلف أجزاء المجال الحضري يسهل التبادلات، يشجع التخصص المجالي و بالتالي يؤدي إلى التكامل بين المجال و الوظائف التي يضمها، وهذا ما يعني أن مستوى التنمية الحضرية اليوم أصبح يقاس بمدى كفاءة الحراك و التنقل داخل المجال .

و لا يهتم مفهوم الحراك التنقلي بالحركة و وسائل النقل و تنوع وسائله، إنما يهتم بمجموع النشاطات المتعلقة و المتحركة في حركة السكان داخل تجمع ما، بالبحث عن أحسن الطرق للتقليل من مسافات التنقل من السكن إلى العمل، و من السكن إلى اتجاهات أخرى (المدرسة، التنزه، التجارة...)، التقليل من زمن التنقل و كذا التكلفة لما يمثله عنصر النقل من أهمية كبيرة في دراسات الاقتصاد الحضري. فالقدرة و سهولة الحراك اليومي هي التي تسمح بالولوج و الاستفادة من الخدمات المختلفة، كما تسمح بالتوسع السليم نحو الأطراف.

إذن يمكن أن نلخص مفهوم الحراك التنقلي على أنه أحدث صورة للحراك الذي عرفه الأشخاص، مرتبط ارتباطا وثيقا بعناصر ثلاثة محددة بالبعد الزمني، البعد المجالي و البعد الاجتماعي ترتبط هذه العناصر مع بعضها البعض فكلما منها يؤثر و يتأثر بالعامل الأخر، و انعكاساتها مجتمعة على المجال هو ما يعطي تفسيراً لأهم مميزات المجال، السلوك و نمط الحياة الذي نعيشه اليوم.

فقد أدى النمو الكبير الذي عرفه العالم خلال القرن الماضي إلى ظهور نوع جديد من الاستهلاك (la consommation de masse)، لا يتعلق بالرغبة في تحقيق الاحتياجات الأولية للسكان و بالتالي التنقل بين المجالات لإشباع هذه الاحتياجات، و لكن التحول إلى رغبات ثانوية لا تحدد الحاجة أو الرتبة الاجتماعية، و إنما الرغبة في مواكبة تطورات العصر، و هذا ما يفسر التنقلات العشوائية للسكان في بعض الأحيان، فقد تأثرت سلوكيات الأفراد بما يحدث حولها من تغيرات متعلقة بـ<sup>2</sup>:

<sup>1</sup> Nathalie Brevet. idem, p64.

<sup>2</sup> Ariella Masbougi, Alain Bourdin, Un urbanisme des modes de vie, collection Ville et aménagement, Edition Moniteur, Septembre 2004, 96 pages, p 32.

- **الاختلاف** : و يتعلق بعدم قبولية الاحتياجات و اختلافها من شخص إلى آخر، و بالتالي الابتعاد عن استعمال العلاقات النظرية و تطبيقها على جميع السكان نظرا لاختلاف المستوى، التوجه الرغبة و الأولويات.
- **الاختيار** : التنوع الكبير للسلع، الخدمات، الأنشطة و المعلومات أدى إلى خلق سوق كبير يعرف منافسة كبيرة بين العارضين، يبحث فيه الأفراد عن الجودة، التسعيرة و قضاء الحاجة، لكن بالمقابل تختلف معايير الاختيار من فرد إلى آخر.
- **التدفقات** : تعرف المدن تدفقات هائلة يومية، موسمية، مؤقتة و دائمة للسكان، الأموال، الوظائف و المعلومات، لتلتصق هذه الصفة بالمدينة الحديثة. فحسب "موريس فلانمان" ( Maurice Flamant) يمكن تعريف المدينة الكبيرة على أنها المجال الذي يتميز بصعوبة التنقل بين أرجائه و بارتفاع تكلفة هذا التنقل.
- **مسرحة الأحداث**: تقدم المدينة خدمات متعددة لفئات كبيرة من سكانها و سكان المناطق المجاورة وفي نفس الوقت تعتبر مسرحا لعرض الثقافة الحضرية، السلوك الحضري، طريقة التفكير بل وتوردها نحو الخارج بسبب الاحتكاك المتواصل للسكان.
- و على أساس هذه التغيرات الملاحظة على نمط الحياة، ظهر نظام جديد للتعمير تغيرت معه التوجهات و أعيد ترتيب الأولويات كالتالي<sup>1</sup> :
- إعداد و تسيير المشاريع في إطار التخطيط و إدارة الأعمال :
- الإستراتيجية : مجموعة من الأهداف التطبيقية المختارة لانتهاج سياسة محددة مسبقا .
- التسيير : تطبيق مجموعة من المبادئ المتعلقة بالتنظيم و التسيير لضمان خدمة أحسن لمؤسسة أو منظومة تسهر على إنجاز المشاريع.
- تفضيل الأهداف على الوسائل: أي التحول من القواعد المفروضة إلى وسائل تحسين الأداء.
- القواعد الإجبارية: مفروضة من طرف قانون، نظام ، دفتر الشروط ...
- قواعد الأداء: المتعلقة بتحسين الأداء و الوظيفة، أي بتحقيق النتيجة المثالية المرجوة من مشروع أو برنامج ما.
- إدماج طرق جديدة لتحسين الأداء : من خصوصية المناطق ( تحديد وظيفة لكل منطقة) إلى تعقيد المدينة بكل الشبكات.
- تكييف المدينة مع تنوع حاجيات السكان: من التجهيزات الجماعية إلى الخدمات الفردية.

<sup>1</sup> François Ascher , Les nouveaux principes de l'urbanisme, Edition de l'Aube 2008 ,110 pages, p89 .

- تخطيط المجالات وفق الممارسات الجديدة للسكان: من المساحات البسيطة إلى المجالات المتعددة الاستخدامات.
- تفضيل المصلحة العامة.
- إعادة النظر في صلاحيات المؤسسات العمومية : من الإدارة إلى التنظيم.
- تلبية الطلب على اختلاف الأذواق : من تخطيط وظيفي إلى تنظيم جهوي جذاب.
- ترقية النوعية الحضرية: من التخصصات البسيطة إلى التعمير المتعدد التخصصات.
- تكييف الديمقراطية مع الثورة الحضرية الثالثة: من تسيير المدينة إلى حوكمة الحواضر الكبرى.

## II- اختلاف واقع الحراك التنقلي في العالم

يتعلق الحراك التنقلي و كما سبق تعريفه أنفا بحركات الأشخاص داخل مجال حضري معين، حيث يختلف بذلك عن الحراك أو التنقلات الممارسة في المجالات شبه الحضرية أو الريفية. فهو يضم فقط التحركات اليومية و الروتينية للسكان<sup>1</sup> و المرتبطة بأسباب معينة متعلقة بإشباع حاجياتهم اليومية و نيل الخدمة المقدمة من طرف المدينة، ليقصى من هذا التعريف بعض التنقلات الاستثنائية التي يقوم بها الأفراد موسميا أو تلك الجماعية العائلية لقضاء العطل خارج المدينة، فقد عبر "فرانسوا بلاسارد" (François Plassard 2003) في كتابه النقل و المجال عن هذا الحراك حيث قال " هذا التعطش الكبير للحراك الذي تعيشه المجتمعات أو الحاجة الدائمة للتنقل و التوجه نحو فضاءات أفضل، دفع بالإنسان إلى تخيل و بلا توقف طرق جديدة للتنقل تساعده في الذهاب بعيدا و بأسرع وقت ممكن"<sup>2</sup>. و رغم أن هذه الخدمة أو إمكانية التنقل هي ما يوفرها عنصر النقل و وسائله المختلفة، إلا أنه لا يمكن بتاتا حصر الحراك التنقلي الحضري في قطاع النقل فقط أو العرض الذي يقدمه هذا الأخير، فهناك بعض العناصر المرتبطة به:

**الحركة:** المقصود حركة المركبات و المشاة و استعمالهم للطريق للوصول للوجهة المطلوبة، إضافة إلى استعمال القطارات للسكك عند نقل البضائع و المسافرين من مكان إلى آخر، ويعبر عنها بالحجم (Trafic).

<sup>1</sup> Rapport du Projet de mise en place de L'observatoire de la mobilité urbaine durable de la ville de Sousse, réalisé par Tuniclean Tunisie Bureau d'études techniques et économiques, Mars 2015, p5 .

<sup>2</sup> Romain Petiot , La fraude au stationnement, Enjeux et analyse économique des comportements , Thèse de doctorat, Université Lumière Lyon 2, Année 2001, un extrait publié dans le rapport réalisé par le bureau d'étude Tuniclean Tunisie relatif a la mise en place de l'observatoire de la mobilité urbaine durable de la ville de Sousse , Mars 2015, p6 .

تنقسم هذه الحركة إلى حركة محلية داخلية تمثل ما يقدر بـ 60% من حجم الحركة الكلي بالمدن الصغيرة إلى 95% في المدن الكبيرة<sup>1</sup>، متمثلة في حركات التبادل اليومية داخل حدود المدينة بين المركز و مجال النفوذ، و حركة تحويلية خارجية تمر بالمدينة و صولا إلى اتجاهات أخرى.

**التحرك أو التنقل:** حركة الأشخاص من مكان (الأصل) إلى وجهة محددة لسبب معين، هذا التنقل الذي يمكن أن يكون باستعمال نوع أو عدة أنواع من وسائل النقل، تقاس هذه التنقلات بمتوسط عدد الحركات التي يقوم بها الفرد الذي يزيد عمره عن 5 سنوات يوميا ضمن نطاق الدراسة.

**التحركات بكل الوسائل :** (Déplacements tous modes): و هي تحركات باستعمال السيارة الشخصية، الدراجات، النقل الجماعي، سيارة الأجرة، بالإضافة إلى السير على الأقدام .

**التحركات الممكنة:** (Déplacements tous modes motorisés) : تستعمل بها كل الوسائل السابقة الذكر ما عدا السير على الأقدام.

الحركة هي المحرك الرئيسي للأحداث في المجتمع الحضري المعاصر، سواء اجتماعيا، اقتصاديا أو حتى مجاليا، بالرغم من اتخاذها أشكالا جديدة تختلف عن الحركات البسيطة و المبررة التي لطالما مارسها السكان سابقا. فالتحولات المتكررة الهادفة إلى التقدم و التطور ساعدت في إعطاء صورة مجاليه متجددة للمدينة من تشابك الطرق، تنوع أنظمة النقل، تخصص المجالات و تغيير منتج البناء و بالتالي رسم منظر حضري حديث. أما اقتصاديا فلا حديث عن تجميع أو استثمار ومضاعفة رأس المال من دون حركية الكتلة المالية، و التي بدورها لا تتأتى إلا بحركة الأشخاص والأموال و المعلومات داخل حيز جغرافي غير محدد المعالم. و هذا ما يبرر تغيير السلوك الاجتماعي للفرد المعاصر عن ما كان عليه خلال الفترات السابقة التي كانت تتحكم فيها العادات، القانون و الطلب<sup>2</sup>.

و قد أكدت مختلف الإحصاءات و الأرقام هذا التحول و التحرك الذي يعيشه الإنسان اليوم؛ فالعالم بمجمله يتجه إلى أن يكون تجمعا حضريا كبيرا. فخلال سنة 1950 لم تكن الكرة الأرضية تضم سوى 29% من السكان الحضريين، اليوم تقدر هذه النسبة بـ 47% من السكان المتجمعين بالمدن، حتى أن التقديرات السكانية إلى غاية 2035 ترجح ارتفاع هذه النسبة إلى 80% في أغلب دول العالم ( ما عدا الدول الإفريقية و بعض الدول الآسيوية )<sup>3</sup>. بالموازاة من هذا فإن أرقام

<sup>1</sup> Saadi Ahmed , le problème de la circulation et du stationnement dans le centre ville de Constantine ,thèse de magister en Architecture .Option urbanise ,Université de Constantine 2005,p9 .

<sup>2</sup> Allemand,Ascher, Lévy , Les sens du mouvements ,Institut pour la ville en mouvement ,Edition Belin 2005, p11.

<sup>3</sup> Vrain Philippe, Ville durable et transports : automobile, environnement et comportements individuels, Innovations 2/2003 (n° 18), p 91.

الحراك و التقديرات التي قامت بها مختلف الهيئات توضح الارتباط الوثيق بين هذين العاملين، حيث و في سنة 2005 تم إحصاء حوالي 7,5 مليار تنقل يومي داخل مختلف مدن العالم، ليتضاعف هذا العدد حسب إحصاءات الأمم المتحدة ( UN HABITAT ) سنة 2050 بثلاث أو أربع مرات عما عليه الحال الآن<sup>1</sup>.

## II - 1 تغير البنية الحضرية مع تغير نوعية الحراك

و إن كانت هذه الأرقام تصف واقع الحراك في العالم، فإن حجم و كثافة هذه التحركات يختلف من دولة إلى أخرى أو بالأحرى من مدينة إلى أخرى. تستحوذ الدول المتقدمة و المصنعة منها خصوصا على القسم الأكبر من هذه التحركات، بل و تتكيف مع تنوعها و حجمها كلما تغيرت الأوضاع بإنتاج بنية حضرية جديدة و صنع نسيج حضري يتناسب معها، لنتبين ثلاث أنواع منها : مدينة السير على الأقدام ، مدينة النقل الجماعي و مدينة السيارة<sup>2</sup>.

تقدر مساحة مدينة المشي على الأقدام ببضع هكتارات و تتميز بكثافة سكانية عالية ما بين 10000 إلى 20000 نسمة/كلم<sup>2</sup>. شهدت هذه المدينة عمليات تكثيف كثيرة لامتناس الزيادة السكانية التي شاهدها. تتناسب بنية هذه المدينة مع المدينة الأوروبية قبل الثورة الصناعية.

ظهرت مدينة النقل الجماعي بعد اختراع القطارات و ظهور الدراجات في الفترة ما بين سنة 1860 إلى 1940، هذه الوسائل الجديدة التي ساعدت في تمدد المدينة على طول خطوط النقل لتأخذ شكل النجمة، حيث يبلغ طول أطرافها ما بين 10 إلى 20 كلم. تميزت بكثافة أضعف من سابقتها، قدرت ب 5000 إلى 10000 نسمة/كلم<sup>2</sup>، لنتناسب بنية هذه المدينة مع تلك السائدة في الدول الأوروبية قبل اندلاع الحرب العالمية الثانية.

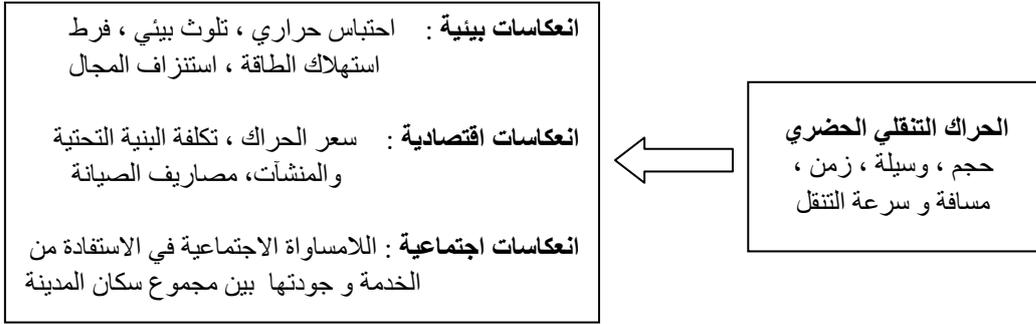
بعد الانتشار الواسع للسيارات عقب الحرب العالمية الثانية و توسع المدينة و انتشارها في كل الاتجاهات و المناطق و إنجاز الشبكات المختلفة، كان ميلاد مدينة السيارة التي تمتد على محاور تصل إلى 50 كلم بكثافة سكانية ضعيفة جدا تقدر ب 1000 إلى 2000 نسمة/كلم<sup>2</sup>. و هذه الخصائص المورفولوجية هي المميّزة للمدينة الأوروبية الحديثة التي تتكون من مركز قديم تستعمل الأقدام للتحرك داخل أرجائه، يتم تغذيته بمختلف التدفقات بواسطة خطوط النقل و وسائله و التي تخدم الأحياء عند الأطراف، بالإضافة إلى ضواحي حضرية تستعمل السيارات لإدراكها ( يخفي المركز المخصص للمشبي بالمدن الأمريكية لحدثة ظهورها و امتدادها الكبير مقارنة مع المدن الأوروبية) .

<sup>1</sup> Rapport du Projet de mise en place de L'observatoire de la mobilité urbaine durable de la ville de Sousse, idem p7.

<sup>2</sup> Julien Allaire : Choisir son mode de ville : Formes urbaine et transports dans les villes émergentes, université de Grenoble 2, le cahiers de GLOBAL CHANCE , N 21 ,Mai 2006 .

لذلك فإن أشكال الحراك في المدن المتقدمة لا يتعلق بضعف البنية التحتية لملاءمتها مع النمو الحضري و الاقتصادي، و لا بكفاءة وسائل النقل و قدرتها على تحمل حجم و تنوع التحركات و ذلك بسبب تنوعها ، قوة أدائها و تطورها ، و إنما في كيفية تلبية هذه الخدمة في أقصر مدة ممكنة، بأقل تكلفة و بدون أضرار على الإنسان و البيئة ( الشكل 1).

الشكل رقم (1): الرهانات المطروحة في أشكال الحراك التنقلي الحضري بالمدن المتقدمة



المصدر : معالجة الباحثة 2016.

## II - 2 التخلّف التنموي يلقي بظلاله على نوعية الحراك

تختلف مشاكل الحراك التنقلي بالدول النامية بين الدول اللاتينية، الآسيوية و الإفريقية التي يعتبر الوضع بها الأكثر تازما، لكن الوقائع عموما تتشابه تحاكي الوضع و تختزله في مشاكل ناجمة أساسا عن ضعف البنى التحتية التي تعاني من ضعف الطاقة الإستيعابية و سوء الإنجاز، و التي تستوجب القيام بعمليات صيانة دورية و أشغال توسيع متكررة، و هذا بالرغم من ضعف التحركات الممكنة، حيث تعتبر نسبة امتلاك السيارة المقدر بـ 30 إلى 40 سيارة لكل 1000 شخص بالأضعف في العالم، واقتصار الحراك في بعض المدن مثل مدينة "واقادوقو" عاصمة "بركينا فاسو" على استعمال الدراجة أو المشي على الأقدام و الذي يعتبر السمة الغالبة لسكان المدن الإفريقية، فيما يستحوذ النقل الجماعي على ما يقدر بـ 60% من حراك سكان الدول اللاتينية.

يشهد المغرب العربي و دول شمال إفريقيا وضعاً مغايراً، فمعدل امتلاك السيارة في تزايد مستمر وصل سنة 2010 إلى 100 سيارة لكل 1000 شخص<sup>1</sup> بسبب ارتفاع مستوى المعيشة و محاكاة أسلوب الحياة و تأثيره بالنمط الأوروبي من حيث حجم و نوع التحركات و ارتباط أغلبها بالتحركات الثانوية كالترفيه سواء الموسمية أو الأسبوعية.

<sup>1</sup> Lourdes DIAZ OLVERA Didier PLAT Pascal Poche , Maïdadi SAHABANA , Entre contraintes et innovation : évolutions de la mobilité quotidienne dans les villes d'Afrique subsaharienne , Espace, populations, sociétés : Nouvelles mobilités dans les Sud, Année 2010 .

يتناسب اختيار وسيلة التنقل في الدول النامية مع الإمكانيات الاقتصادية و مستوى دخل الأسر، فتتغير طبيعة الحراك التنقلي حسب الوسيلة المستعملة ليعبر استعمال:

- السيارة الخاصة عن رفاهية الحراك.
- النقل العمومي عن تباعيه الحراك.
- النقل الخاص أو نصف الجماعي عن عشوائية الحراك.

تستعمل الدراجات النارية للتنقل الفردي و كذلك تلك المجهزة بعربات للنقل الجماعي في حالة غياب نظام النقل العمومي، فيما تساعد الحافلات الصغيرة التابعة للمؤسسات الخاصة في توفير خدمة النقل في معظم الدول النامية و إن كانت في بعض الأحيان غير شرعية و تخالف القوانين.

## II - 3 النمو الحضري و مشاكل الحراك التنقلي بالجزائر

لا يختلف الوضع كثيرا في الجزائر، فالتحول السريع و المفاجئ خلال السنوات القليلة التي تلت الاستقلال من مجتمع ريفي جبلي إلى مجتمع حضري، قدر عدد سكانه بـ 21405859 نسمة<sup>1</sup> أي ما يعادل 63 % من عدد السكان الإجمالي سنة 2008، مع إمكانية وصولها سنة 2025 إلى 80% حسب المخطط الوطني للتهيئة العمرانية، يعتبر المصدر الرئيسي لمشاكل النقل و التنقل في المدن الجزائرية، ليس بسبب حجم السكان الحضر أو حجم تحركاتهم و إنما بسبب أشكال التعمير و مورفولوجية المدن الناتجة عن هذا التحول و النمو.

تتلخص خصائص الحراك التنقلي بالمدن الجزائرية في<sup>2</sup>:

- استحوذ الطريق على 90 % من التحركات التي يقوم بها السكان للتنقل داخل المدينة أو خارجها أو لنقل البضائع بين أماكن التخزين و مراكز الاستهلاك. تمارس هذه التحركات خاصة على مستوى الطرق السيارة و السريعة بالإضافة إلى الطرق الوطنية و الولائية.
- تراجع الإقبال على السكك الحديدية مقارنة بسنوات التسعينات: تتوفر الجزائر على 4200 كلم من السكك الحديدية و 200 محطة قطار على المستوى الوطني، لا يتم الاعتماد عليها للتنقل بين التجمعات ولا في نقل البضائع.
- إعادة رسم و تشكيل شبكة الطرق الموروثة عن المرحلة الاستعمارية بفتح طرق جديدة هدفها فك العزلة عن المناطق النائية (إنجاز الطريق الصحراوي و طرق أخرى محلية)، تحويل التدفقات خارج المدينة بالاعتماد على الطرق الإجتنابية، تخفيف الضغط على الطرق بالشريط الساحلي بتجسيد مشروع الطريق السيار شرق غرب الذي يمتد على مسافة 1216 كلم، ليتم

<sup>1</sup> الديوان الوطني للإحصاء، الإحصاء العام للسكان و السكن 2008.

<sup>2</sup>: Tahar Baouni , Les dysfonctionnements de la planification urbaine et des transports urbains dans les villes algériennes, CODATU XIII. Ho Chi Minh City (Saigon) Vietnam. Les 12, 13 et 14 novembre 2008,p9.

- مؤخرا الاتجاه إلى تقوية و إعادة تفعيل شبكة الطرق الموجودة عن طريق صيانتها و توسيعها و تعزيزها بالمنشآت الفنية التي تساعد على أداء دورها.
- ارتفاع معدل امتلاك السيارة ب سيارة لكل 5 أشخاص بعدما كانت تقدر ب سيارة لكل 10 أشخاص سنة 1996. تستعمل هذه السيارة في كل التنقلات اليومية للسكان لانخفاض سعر الوقود في الجزائر مقارنة مع بعض الدول<sup>1</sup>.
  - انقسام خدمة النقل بين القطاع العام و الخاص و سيطرة الكم على النوعية المقدمة : عرفت حظيرة النقل الجماعي ارتفاعا صاروخيا بعد تحرير قطاع النقل و فتح المجال أمام المؤسسات الخاصة بنسبة 255% خلال السنوات العشر التي تلت تبني السياسة الجديدة سنة 1988 ، لتظهر حوالي 4000 مؤسسة نقل جديدة تعمل أغلبها بطريقة تفوق طاقتها الاستيعابية سواء من حيث عدد الركاب أو عدد الدورات التي تقوم بها في اليوم، و هذا ما يؤثر سلبا على الخدمة المقدمة من طرفها ( الاكتظاظ ، الازدحام ، التأخيرات ...).
  - اهتمام متزايد بالسلامة المرورية : أوضحت الأرقام المتحصل عليها عن عدد الحوادث المرورية بالجزائر ارتفاع هذا العدد منذ سنة 2001 ليصل إلى ذلك المسجل سنة 1985 ب 38164 حادث، بل و يتعداه سنة 2006 ب 40885 حادث بعد أن عرف هذا الأخير تراجعاً ملموساً خلال فترة 1990-1997 بسبب الأوضاع الأمنية السائدة آنذاك التي دفعت السكان إلى الامتناع عن استعمال السيارة ليلا، و تقادي التنقل إلى المناطق الخطرة و غير الآمنة .
- بسبب تغير المعطيات بين الفترتين فإن هذه المقارنة غير منصفة بعد ارتفاع عدد السيارات من 1,9 مليون سيارة سنة 1985 إلى حوالي 3,5 مليون سنة 2006. يمكن أن نلاحظ اهتمام السلطات بتوفير السلامة المرورية ( إجراءات عقابية و حملات تحسسية)، كما نلمس التغير الذي أصبح يميز سلوك مستعملي الطريق بارتفاع مستوى الوعي لخطورة تواجد هذا الكم الهائل من المركبات على شبكة طرق لا تتماشى مع بعض المواصفات التقنية.
- تلوث المحيط : تعاني معظم المدن الجزائرية من تلوث محيطها جراء الوقود المحترق و الدخان المنبعث من المركبات نظرا لكثرتها و قدم البعض منها لعدم صيانتها دوريا، لیتعقد الوضع خاصة بالمدن الكبرى و الواقع أغلبها على الشريط الساحلي بسبب الخصائص المناخية التي لا تساعد على تصريف الأدخنة و تنقية الأجواء من مخلفات هذه المركبات. و بالرغم من ازدياد نسب التلوث بالمدن إلا أن الإهتمام بمشاكل التلوث يبقى محدودا في الجزائر، و إن كانت هناك بعض الدراسات و المحاولات للحد من التلوث الجوي بالمدن الكبرى خصوصا، ينعدم الإهتمام الكلي بمشاكل التلوث السمعي الذي أصبح شيئا عاديا و مألوفاً في المدن الجزائرية.

<sup>1</sup> Ibidem.

### III - التخطيط الإستراتيجي كأسلوب لتنظيم المجال:

التحكم في تمدد المدن مجاليا، مراقبة انتشارها إقليميا، إنجاز المشاريع التنموية، توطين التجهيزات و إنشاء البنى التحتية، إقرار مخططات تنموية جديدة موجهة لكامل شرائح السكان، مع مراقبة الانشطار الحاصل بين المراكز الحضرية القديمة ذات الأبعاد الثقافية التاريخية و الرمزية، و الأحياء الهامشية التي تقتقد إلى الهوية العمرانية و المعمارية؛ لم تكن سوى مجموعة من الانشغالات التي تدور حولها إشكالية التخطيط العمراني الكلاسيكي، و الذي عرف منحى آخر مع بداية سنوات التسعينات من القرن الماضي من خلال تبني تصورات جديدة و ظهور أسلوب تخطيطي حديث للأفق يتماشى مع تغيرات المجتمع الحضري المعاصر.

تتعلق هذه التوجهات بالتسيير الحضري أكثر منه بوضع الخطط الميدانية القائمة على أساس الدراسات القبلية و المحددة لنوعية الاستخدام السائد و الأنسب للأراضي؛ بل بتتبع إجراءات و استعمال وسائل و تقنيات علمية تضمن فعالية القرار المتخذ و تفعيل دور المؤسسات، عن طريق الاستعمال العقلاني للسلطة و التبادل المستمر للمبادئ التوجيهية بين السلطة المحلية والمركزية، فتعمل بذلك على الربط بين الأدوات الإستراتيجية للتخطيط متمثلة في الخطة السياسية و الاختيارات الاقتصادية، و بين نظم التدخل المتعلقة بالقوانين، مشاريع التهيئة و الخدمات الحضرية، رغبة في تحقيق تنمية متوازنة للتراب الإقليمي ككل.

تعددت صيغ التخطيط و تباينت نتائج تطبيق الإستراتيجيات بين مختلف دول العالم الأوروبية، الأمريكية ، الآسيوية و حتى تلك السائرة في طريق النمو، لكن المبدأ واحد يتلخص في التخلي عن الطرق التقليدية للتخطيط، و اعتماد أسلوب جديد و متجدد استمر في النمو و التطور إلى أن تشكل وجهه النهائي بتبني أبعاد جديدة امتصت أسسها من مفهوم التنمية المستدامة التي لم يعد يخلو منها أي نقاش تحاوري، تدخل مجالي أو سياسة توجيهية، لأن الاستدامة اليوم تعتبر التوجه الجديد المعتمد في أسلوب الحياة المعاصر سواء بشقه الاقتصادي، البيئي أو الاجتماعي.

#### III - 1. مراحل ظهور و بلورة فكرة التخطيط الإستراتيجي :

اعتمدت عدة مدارس و اتجاهات لتكوين إستراتيجية التخطيط العمراني الجديد ، يمكن حصرها حسب ما جاء في كتاب "بروس أحسترنند و آخريين" (Bruce Ahlstrand & Ail) إستراتيجية سفاري: دليل التخطيط الاستراتيجي في عشر مدارس هي<sup>1</sup>:

<sup>1</sup> التخطيط العمراني الإستراتيجي و الادارة الإستراتيجية للمدن : التخطيط الإستراتيجي لأمانة العاصمة المقدسة لما ينعكس أثره على العاصمة المقدسة ، سلسلة دراسات يصدرها مركز الانتاج الإعلامي لجامعة الملك عبد العزيز ، الإصدار الخامس عشر ، 192 صفحة، ص 9.

- مدرسة التصميم: ظهرت في الستينيات من القرن الماضي تعتمد على التصميم الوصفي والعموي بوضع فكرة عامة للتخطيط.
- مدرسة التخطيط: ظهرت تزامنا مع سابقتها و بدأ التطبيق الفعلي لها في السبعينات، حيث أخضعت الإستراتيجية بموجب هذه المدرسة إلى سلطة رسمية مستقلة تقوم بوضع الخطة و السهر على تنفيذها.
- مدرسة تحديد الوضع: أخذت هذه الأخيرة مكان سابقتها من المدارس، تولي المدرسة أهمية كبيرة للتحليل الوصفي للوضع ضمن السوق الاقتصادي على حساب الصياغة العامة لإستراتيجية التخطيط.
- مدرسة الابتكار: تبنى من خلالها الإستراتيجيات وفق رؤية دقيقة لخبير متخصص يقوم باستشراف المستقبل لحد وصوله إلى تكوين فكرة مبتكرة عن كيفية التخطيط المستقبلي.
- مدرسة الإدراك : تعتمد على علم النفس الإدراكي في عقل المخطط الإستراتيجي و ليس بمنظور الرؤية الشخصية للخبير.
- مدرسة التعلم: تتكون من خلالها الإستراتيجية العامة في هيئة مراحل صغيرة متتابعة و متكاملة لتحقيق الهدف المسطر.
- مدرسة القوى: ترى الإستراتيجية على أنها عملية تفاوض بين مختلف الأطراف الفاعلة في التخطيط، تتبادل فيها الآراء قبل اتخاذ القرارات.
- المدرسة الثقافية: تضمن تكوين الإستراتيجية كنتيجة لعملية جماعية تشارك فيها جميع الأطراف.
- مدرسة البيئة : تهتم بالضغوط الخارجية و المناخ المجاور، إذ تعتبر وضع إستراتيجية ما هو إلا رد فعل إزاء الضغوط الواقعة.
- مدرسة الهيكله : التي تعبر عن آخر صورة لإستراتيجية التخطيط، ظهرت خلال العقد الأخير من القرن العشرين، تجمع بين كل المدارس السابقة من خلال وضع نظام تخطيط تتضافر فيه جهود الأطراف المختلفة، و تتداخل فيه مراحل تكوين الإستراتيجية، و تتغير به مستويات التخطيط ، لتصبح بذلك عبارة عن عملية موازنة بين المدينة و المجال أي بين المضمون الداخلي و المضمون الخارجي.

### III - 2 توجهات المخطط الإستراتيجي :

تتم المراجعة الدورية لأهداف المخطط الإستراتيجي لما يتناسب مع تغيرات الأوضاع داخليا و خارجيا، و عليه فالمخطط ما هو إلا عبارة عن مرحلة من مراحل التخطيط و لا يمثل الوجه النهائي له، كما هو عليه الحال في التخطيط التقليدي، حيث يشمل بالمقابل من ذلك جميع التدخلات المتعلقة بالتنفيذ و التقييم المستمر للإستراتيجية، آخذا بعين الاعتبار العوامل الخارجية التي تؤثر على النظام الداخلي للمدينة من قرارات سياسية، سوق عقارية، تغيرات اقتصادية و اجتماعية، عن طريق إعداد دراسات تحليلية لمجموعة من المؤشرات الديموغرافية، الاقتصادية، الاجتماعية و السياسية، و المقارنة

بينها، للتمكن من تكوين نظرة شاملة عن نقاط القوة و فرص المدينة و المجال المجاور لها، و تحديد نقاط الضعف و التهديدات التي يمكن أن تصادف مسار نمو المدينة و إقليمها.

لا يكتمل التخطيط الإستراتيجي إلا بإعداد دراسة تفصيلية للموارد الواجب توفيرها لتحقيق الأهداف المنشودة متمثلة في الإطار التنفيذي و تكوين الإطارات المؤهلة، و في الإطار المالي الذي يعتبر من أهم الركائز الأساسية للتخطيط، فعلى أساس هذه التغطية المالية يتم تحديد نوع و حجم تدخل مختلف المتعاملين و الشركاء.

يعمل التخطيط الإستراتيجي وفق تداخل المهام و تشارك المسؤولية بين مختلف الأشخاص، المجموعات، المنظمات و الإدارة السياسية ضمن إطار مؤسساتي مفتوح و منفتح يعمل بأسلوب تحديد الأهداف، المتعاملين، الموارد بصفة دائمة لفتح المجال أمام جميع المتعاملين خواص أو عموميين، شرائح المجتمع و المستثمرين الاقتصاديين للمشاركة في التخطيط و إنتاج المجال الحضري.

### III – 3 تباين تطبيق التخطيط الإستراتيجي في بلدان العالم :

يختلف تطبيق التخطيط الإستراتيجي من قارة إلى أخرى و من بلد إلى آخر على حسب النظام الإيديولوجي المتبع، سياسة التسيير المطبقة، إضافة إلى خصوصيات البيئة الاجتماعية والاقتصادية الناتجة عن النمو الحضري للمدن بها، و هذا ما أكدته منظمة "المدن المتحدة والحكومات المحلية" (Cités et Gouvernements Locaux Unis) و هي عبارة عن هيئة عالمية مستقلة ديمقراطية و لامركزية تضم ممثلين مختلفين لسبع مناطق من العالم، و التي قامت بدراسة مقارنة بين التوجهات السياسية للتخطيط الإستراتيجي الحديث بين مختلف بلدان العالم تحت عنوان: المسيرون المحليون يحددون مصير المدن، وقد تباين تطبيق هذه الطريقة التخطيطية من منطقة إلى أخرى حيث يظهر<sup>1</sup> :

- عدم العمل بنظام اللامركزية في استغلال المجال في أغلب البلدان الإفريقية، و اقتصار الأمر على الاعتماد على مخططات التهيئة التي لازالت تمثل الوثيقة الأساسية للتدخل على المجال.
- ارتفاع الوعي السياسي لدى الهيئات المحلية بأغلب دول أمريكا اللاتينية عند استغلال موارد المجال، و التوجه نحو سياسة اجتماعية تهدف إلى القضاء على الفوارق المجالية و الاجتماعية و انتهاز سياسة إدماج اجتماعي وفق مبدأ الديمقراطية الفعلية التشاركية.
- التركيز على الشق الاقتصادي من التخطيط الإستراتيجي بالدول الأوروبية، بعد تكوين الإتحاد الأوروبي و التحولات الاقتصادية المنبثقة منه في سوق العمل، و في طرق تمويل المشاريع في إطار

<sup>1</sup> Documents d'orientation politique sur la planification stratégique : les dirigeants locaux préparent l'avenir de nos villes, comprend des rapports régionaux et des études de cas, 2010 ,148 page, p6.

تنافسي محض يهدف إلى تحقيق المصالح المتبادلة بين مختلف المؤسسات الدولية، تضمنه سياسة تخطيط مستقبلية تستجيب لكل متطلبات مختلف القطاعات على المدى البعيد.

- التحول الإيديولوجي الجديد بدول أوروبا الشرقية و استعمال التخطيط الإستراتيجي الجديد سمح بتكوين ثقة بين المتعاملين المحليين و سلطة القرار المركزية.

- الاهتمام بكل أوجه التخطيط الإستراتيجي في الدول الآسيوية من خلال التركيز على النمو الاقتصادي، التغييرات المناخية و ما صاحبها من تغييرات بيئية و استنزاف لموارد المجال، و كذا الحوار الاجتماعي بين مختلف طبقات المجتمع.

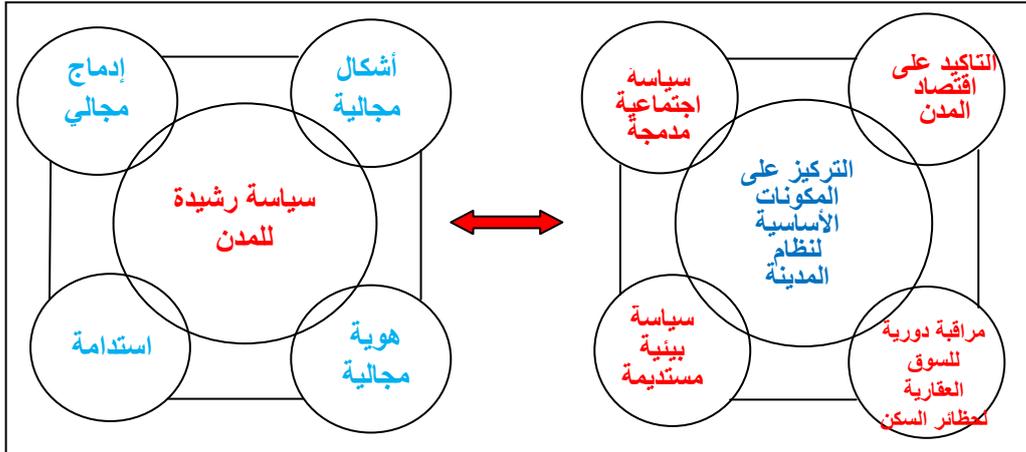
- الالتزام بالازدواجية في اتخاذ القرارات على مستوى دول حوض البحر الأبيض المتوسط الذي يعاني من فرط استعمال المجال بالمناطق الساحلية منه، نتيجة حركات التعمير القوية التي تفضل هذه المنطقة من المجال، هذه الازدواجية تكون بين المتعاملين الخواص و المتدخلون العموميون بهدف إيجاد التوازن بين النمو الاجتماعي و المجالي السليم و الأمن لهذه المناطق الحساسة.

- انتهاج سياسة تخطيط عامة و تطبيق تنمية قومية بالمدن الأمريكية للحد من الانعكاسات الناجمة عن الأزمات المالية و ارتفاع مستوى الفقر، و ما صاحبها من بزوغ على السطح مجددا لأوجه جديدة من التمييز المجالي و الاجتماعي.

### III - 4. أسس التخطيط الإستراتيجي الشامل:

تعتمد سياسة التخطيط الإستراتيجي على ثلاث وحدات أساسية هي: النمو الاقتصادي و ضرورة خلق مجالات تنافسية بالنسبة لكل قطاع اقتصادي، تنمية مستدامة للحفاظ على الموارد الحالية و توفير إطار معيشي آمن مع التفكير المتوازي في ترك إرث حضاري ، حضري و موارد طبيعية للأجيال القادمة ضمن منظور بيئي محض ، إضافة إلى إتباع سياسة رشيدة لتحقيق الأهداف تعمل بمبدأ المشاورة الدائمة و المشاركة بين كل المتدخلين و الأطراف. و بالتالي يتم الانتقال من مجرد تسيير المجال الحضري إلى الحوكمة كتوجه لتنظيم المجال بكل عناصره (الشكل 2).

الشكل رقم (2) : الأبعاد الجديدة للتخطيط العمراني الإستراتيجي



المصدر: تقرير منظمة المدن المتحدة و الحكومات المحلية حول نظام المدن، سنة 2010، ص11، بتصرف.

### III - 5. مواضيع جديدة لعمليات التدخل في التخطيط الإستراتيجي:

يتم تجسيد توجهات التخطيط الإستراتيجي وفق تدخلات عميقة على المجال بإجراء تغييرات جذرية لاستخدامات الأرض، عن طريق تغيير المناهج التطبيقية و اختيار مواضيع جديدة للتخطيط ذات علاقة مع واقع المدن الحالي و المستقبل الأحسن المنتظر من طرف السكان، و تتمثل هذه المواضيع في<sup>1</sup>:

- مدينة الماضي "الحفاظ و التثمين" : و التي تعتمد على تثمين الإرث التاريخي للمدن من خلال التدخل على الأنسجة الحضرية القديمة، سواء بعصرنتها، إعادة بعث التراث بالمناطق الجديدة وإضفاء هوية ثقافية على المجالات المبنية، أو حتى إعادة استنساخ الأحياء التراثية المصنفة في خطوة هادفة للحفاظ على التراث المعماري و الثقافي و توريثه للأجيال القادمة، من خلال إعادة نسج خيوطه و عرض فصول رواياته على مستوى مختلف مكونات المجال الحضري من تجهيزات ، برامج سكنية ، بنى تحتية ذات البعد الرمزي المرتبط بالماضي.
- مدينة المستقبل "الاستدامة": تعتبر من خلاله المدينة كنظام بيئي، تهدف عمليات التدخل بها إلى مساعدة المدينة في عملية التمثيل بين مختلف عناصر المنظومة الحضرية، عن طريق الاستغلال العقلاني للموارد الطبيعية و التقليل من الانعكاسات البيئية للنمو الحضري من خلال قبول الازدواجية الوظيفية للمدن، و تأمين مناخ معيشي صحي و آمن لكافة شرائح المجتمع.

<sup>1</sup> Ewa Berezowska Azzag, Le projet urbain ,guide métrologique ,comprendre la démarche du projet urbain ,volume 2012 , p 204.

- المدينة المتروبولية "تسيير الحواضر الكبرى": تعتمد على رسم شبكة طرق فعالة و متشابكة للوصول إلى كافة أرجاء الحاضرة ، و تغيير الإستراتيجية بالتوجه نحو:
  - تعدد المراكز الحضرية بدلا من التوسع الحلقي حول المركز الواحد.
  - هيكله هيئات التسيير و تكوين أخرى تشاركيه بين البلديات، الولايات و الجهات.
  - التخصص الوظيفي بالضواحي الحضرية لتسهيل التبادل و تخفيف الضغط على الحاضرة الكبرى.
- المدينة الدينامكية "الحراك التنقلي" : تم إدراج هذا الموضوع في كل المشاريع الإستراتيجية؛ فقد أصبح تحسين الحركة و سهولة الوصول إلى الخدمات بالمدن خاصة الكبرى منها الشغل الشاغل لأغلب صناع القرار في محاولة لتدارك و تقادي أخطاء تطبيق السياسات السابقة التي لم تأخذ بعين الاعتبار تحركات السكان، أو لم تستثمر في هذا العنصر الحيوي خاصة ببلدان الجنوب، و تتمثل التدخلات في استعمال طرق جديدة للتنقل بالمدن:
  - خطوط القطارات السريعة.
  - إعادة هيكله نظام النقل باستعمال "الميترو" و "الترامواي".
  - استعمال وسائل التنقل البحرية والنهرية و استخدامها في تنمية السياحة و الاستفادة من عوائدها المالية و الاقتصادية.
- مدينة الطبيعة "الايكولوجيا الحضرية" : تهتم بتقريب المدينة و التركيز على الجانب الطبيعي والبيئي لها (مساحات خضراء، نقاط مائية ) عن طريق تقريب الطبيعة من السكان بترك مساحات عازلة بالمدن كمتنفس لها، و استغلال الجيوب الفارغة كمساحات خضراء للترفيه و التنزه داخل المدينة، و تهيئة الحدائق العائلية و الحظائر الطبيعية و البرك المائية لإعطاء صورة جديدة للمجال الحضري، و نوعية أحسن للإطار المعيشي بالقضاء على التلوث، الحماية من الأخطار الطبيعية و التكنولوجية و التجديد الإيكولوجي للمجالات الحضرية.
- مدينة فعالة: و تشمل هذه الفعالية جميع القطاعات الحيوية سواء:
  - زمنية: مدينة مترابطة ذات مسافات قصيرة، تستجيب لمتطلبات السكان و تجسد التوجهات باستعمال أقل للثروات.
  - اقتصادية : قدرة تنافسية بين القطاعات و المجالات بهدف تزويد المدينة برؤوس الأموال، و بالتالي القدرة على إعادة الاستثمار و مضاعفة الناتج المالي و تكوين مناخ اقتصادي يضمن ازدهار و تطور المدينة و مجالها.

- علمية تكنولوجية: تنمية المعرفة و استعمال كل الأدوات الحديثة في صياغة خطط التعمير، التسيير و المراقبة الالكترونية.
- تنظيمية : بتطبيق سياسة تدخل متعددة الأطراف، القطاعات، التخصصات، تسيير وفق مبدأ الشراكة المالية، التعاون بين البلديات، و نظام تسويق جديد ينظر إلى المدينة على أنها عبارة عن منتج اقتصادي قابل للتداول.

### خلاصة :

نعيش اليوم في بمدينة ممتدة، متطاولة و منتشرة، متعددة الأجناس، متعددة الثقافات، متعددة الطبقات و متعددة النطاقات، تقدم خدمات كثيرة و متنوعة لسكانها و سكان المناطق و الأقاليم الواقعة ضمن مجال نفوذ تتحكم فيه نوعية و أهمية هذه الخدمات، و هذا ما يفسر حجم و نوع الحركات والتنقلات اليومية، الموسمية، الدائمة و المؤقتة، و تداخل اتجاهاتها و اختلاف أسبابها من شخص إلى آخر و من منطقة إلى أخرى. و بذلك تعد هذه التحركات الصفة الغالبة لسكان المدن الحديثة التي تختلف فيها الاعتبارات الزمنية و المكانية حسب العمر، الجنس، الأصل، المكانة الاقتصادية والاجتماعية لكل فرد في المجتمع.

و رغم أن درجة الاستقطاب الخدماتي و الإشعاع الثقافي و العلمي الذي أصبح يميز المدن يتحكم مباشرة في نوعية الحركات و التبادلات بين الأفراد و المناطق؛ إلا أن الابتكارات التكنولوجية التي عرفتها مختلف وسائل النقل الحديثة ذات الكفاءة و الفنيات العالية المستعملة في تخطيط و تنفيذ شبكة الطرق الجديدة المعقدة، تساعد فعليا في تحسين مردودية المدينة بتحقيق الموازنة في معادلة العرض و الطلب و تقديم الخدمة المطلوبة بجودة عالية و تكلفة مناسبة وفق منهج التخطيط الإستراتيجي الشامل.

## ثانيا : النمو السكاني و التوسع العمراني لمدينة جيجل

عرفت مدينة جيجل نموًا حضريًا متدبداً متأثراً بعوامل الجذب التي مارسها المجال المجاور لها في بداية تكوين الوجه الحالي للمدينة؛ لكن ومع مرور الوقت و انطلاق عجلة التنمية الاقتصادية و الترقية الإدارية و الاجتماعية، انقلبت الأوضاع محلياً، فأصبحت المدينة قطباً يجذب إليه سكان المدن و التجمعات المجاورة إلى أن وصلت إلى الاكتفاء و التشبع باستهلاك ما لديها من احتياطات، و التوسع نحو الأطراف المباشرة من تجمعات ثانوية، التي لم تعد قادرة على توفير الأوعية العقارية للمدينة الأم، بعد تكوين التجمع الحضري الذي يجد نفسه اليوم بمواجهة نفس الإشكال أمام تضخم المدينة، تعاضم أدوارها و شدة المنافسة المفروضة الدائرة بين مختلف المدن.

يسمح استظهار وتيرة النمو السكاني بمدينة جيجل بدراسة التحولات المجالية التي شهدتها المدينة، معرفة الأسباب الحقيقية وراء تكوين التجمع الحضري جيجل ، و تحديد عوائق و محاور التوسع المستقبلية للمدينة.

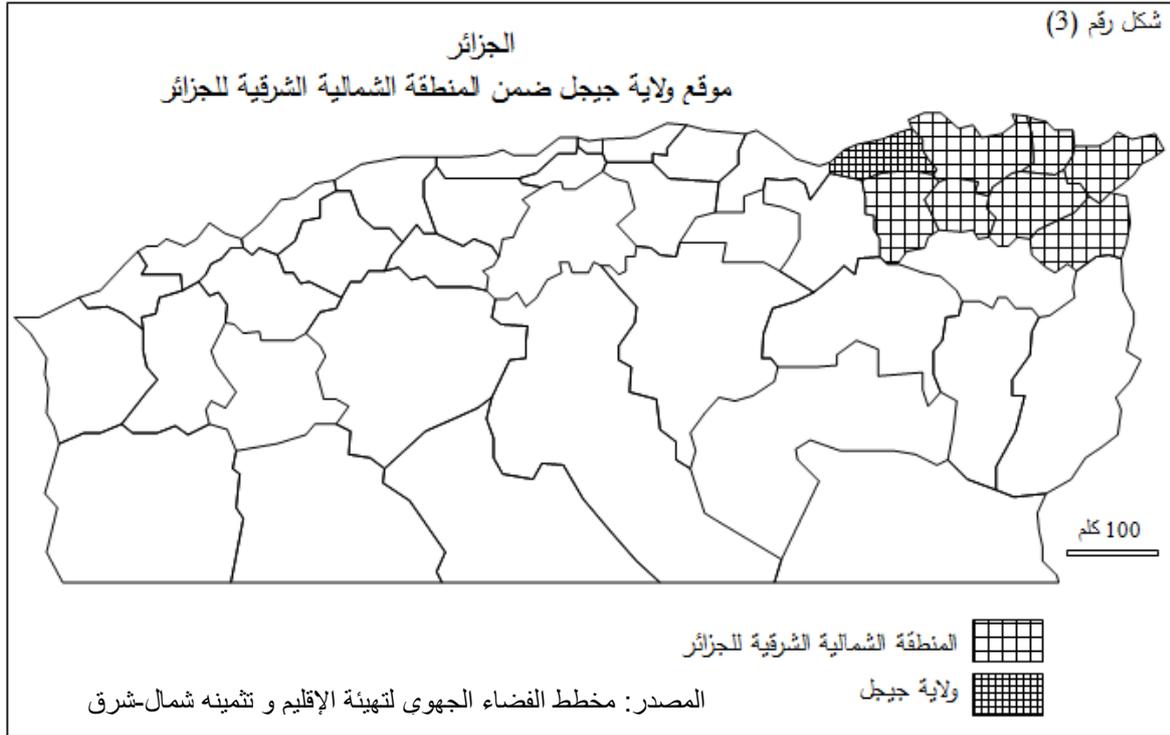
### I- تقديم المدينة:

باعتبارها مقر الولاية، فلا بد من تسليط الضوء على مدى تأثير أو تأثر الولاية بصفة عامة و المدينة خصوصا بالمجال المباشر لها أي ضمن مجال الشمال الشرقي للجزائر. فما هو دور الولاية ضمن هذا المجال ؟

### I-1 مدينة جيجل تجمع مقر لولاية ذات دور ثانوي و نفوذ محلي :

تعتبر المنطقة الشمالية الشرقية للجزائر من أكثر المناطق كثافة بالسكان؛ فهي تضم حوالي 34229692 نسمة<sup>1</sup> أي ما يمثل 15,26 % من حجم السكان الإجمالي ، ضمن مساحة ضئيلة من التراب الوطني تعادل 1,03 % من المساحة الكلية. يتوزع هذا الحجم السكاني على 8 ولايات ( قسنطينة ، سكيكدة ، ميلة ، عنابة ، جيجل ، قالمة ، سوق أهراس ، الطارف ) ، تتفاوت أهميتها من ولاية إلى أخرى. تتراأس المجموعة كلا من ولايتي قسنطينة و عنابة، فيما تترتب باقي الولايات على حسب وزنها الديموغرافي و الاقتصادي، أي حسب مجال خدمتها أو نفوذها. تمثل ولاية جيجل حوالي 12,14 % من سكان هذا المجال، فحتل المرتبة الخامسة بـ 631509 نسمة ( الشكل 3).

<sup>1</sup> Schéma Régional d'aménagement de territoire, région Nord-Est, 2006.



عرفت ولاية جيجل تناقصا في معدل نموها خلال التعدادين السابقين (1998 و 2008) ، فبعد أن كان يقدر بـ 1,90 % في الفترة 1987-1998 متناسبا بذلك مع المعدل الجهوي المقدر بـ 1,98 % و منخفضا عن المعدل الوطني البالغ آنذاك 2,15 % ، انخفض هذا المعدل على مستوى الولاية خلال العشرية الموالية ليصل إلى 1 % (1998-2008) مع انخفاض المعدلات الجهوية و الوطنية ( 1,32 % ، 1,72 % على التوالي ).

وعلى الرغم من الإمكانيات الاقتصادية التي تحوزها ولاية جيجل من ميناء، مطار، منطقة نشاطات، منطقة صناعية، أراضي زراعية و مؤهلات سياحية بالإضافة إلى الاتصالية الكبيرة للولاية مع الولايات المجاورة نظرا لوجود الطرق الوطنية رقم 43 ، 27 التي تربط الولاية بكل من ولايتي قسنطينة و بجاية ، الطريق الوطني في طور الإنجاز رقم 77 المؤدي نحو ولاية سطيف، و الخط الحديدي الرابط بين ولايتي جيجل و سكيكدة المقرر عملية ازدواجيته و خدمته للمنطقة الصناعية بالميلية. إلا أن الولاية لم تجد ما يحفز انطلاقها الفعلية و تحسين دورها ضمن المنظومة الجهوية، فعوامل تشجيع الاستثمار تبقى غائبة حيث تلاقي رهانات نمو و تطور الولاية مجموعة من التحديات تعرقل عملية التنمية بالولاية و تأخر استغلالها.

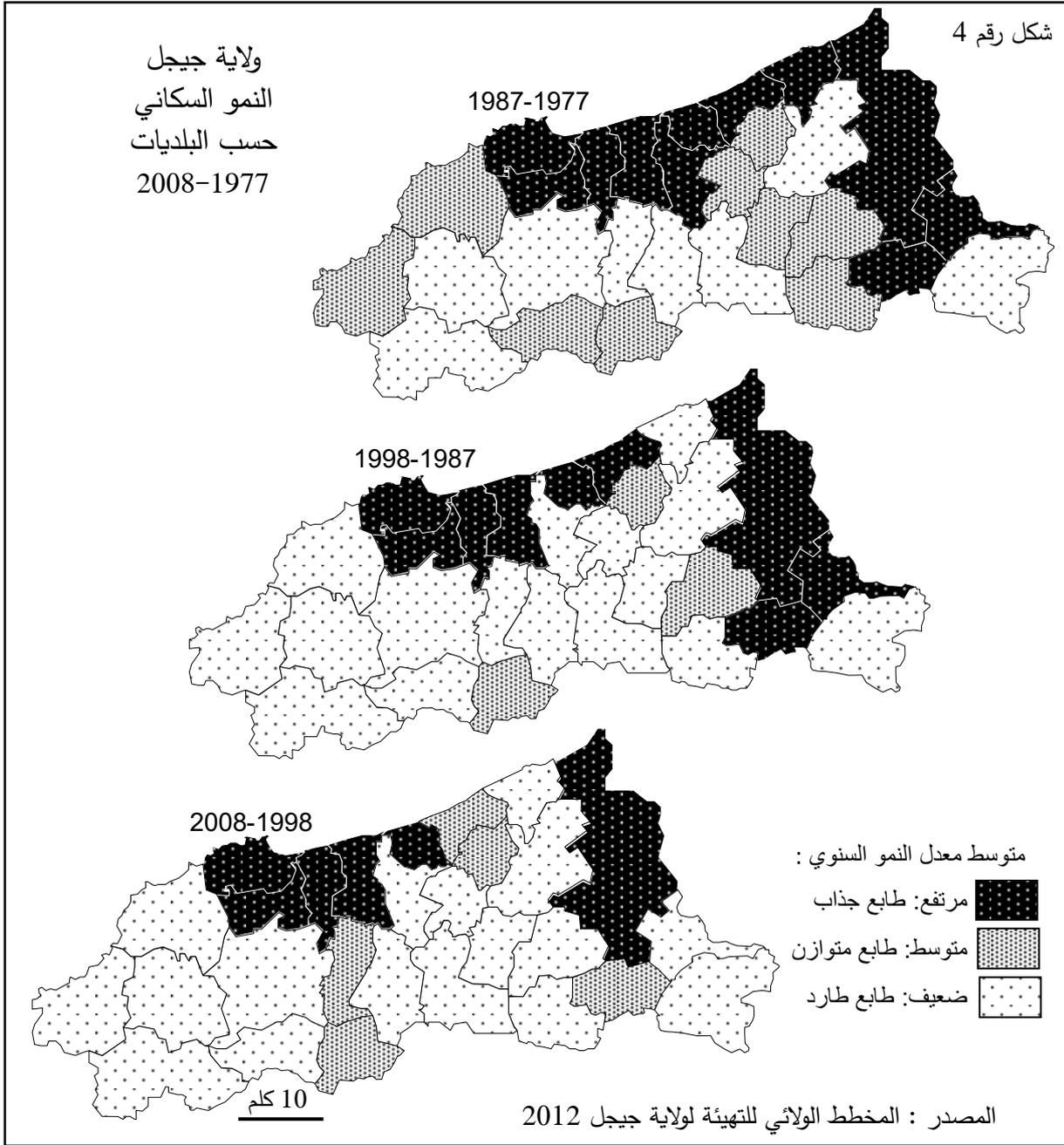
و لذلك فإن مجال نفوذ الولاية يبقى محدودا ضمن المجال الشمالي الشرقي، و يبقى محليا نوعا ما فيصل إلى الحدود الشمالية لولاية ميلة جنوبيا، و ذلك لارتباطها السابق بالولاية قبل التقسيم الإداري

لسنة 1984 (زغاية ، فرجيوه ...). أما ضمن مجال الولاية، فيعتبر تجمع مقر الولاية جيجل المدينة الكبيرة الوحيدة الموجودة ( تعدى عدد سكانها 100000 نسمة<sup>1</sup> ) ، تليها مدينة الميلية أقصى شرق المدينة كمدينة متوسطة و مجموعة من المدن الداخلية المسئولة عن الظهير الخلفي و عن ترقية المناطق الريفية الجنوبية . وعلى هذا الأساس فإن ولاية جيجل عموما و مدينة جيجل خصوصا هي التي تقع ضمن مجال نفوذ مدن أخرى تفوقها مرتبة اقتصادية و اجتماعية و نخص بالذكر : مدينة قسنطينة ، عنابة و الجزائر العاصمة.

يتمركز معظم سكان الولاية على مستوى المدن الرئيسية الثلاثة ببلديات: جيجل، الطاهير والميلية شرقا، و في المرتبة الثانية في بلديات قاوس ، الأمير عبد القادر و العوانة ، محتلا بذلك الجهة الساحلية الشمالية من الولاية على طول الطريقين الوطنيين رقم 27 و 43. و يبرز الشكل رقم (4) نموا مختلفا داخل الولاية (1977-2008)، مرتفعا في البلديات الساحلية التي هي أكثر جذبا للسكان و ضعيفا في البلديات الداخلية الجبلية و الجنوبية التي هي بالعكس طاردة للسكان.

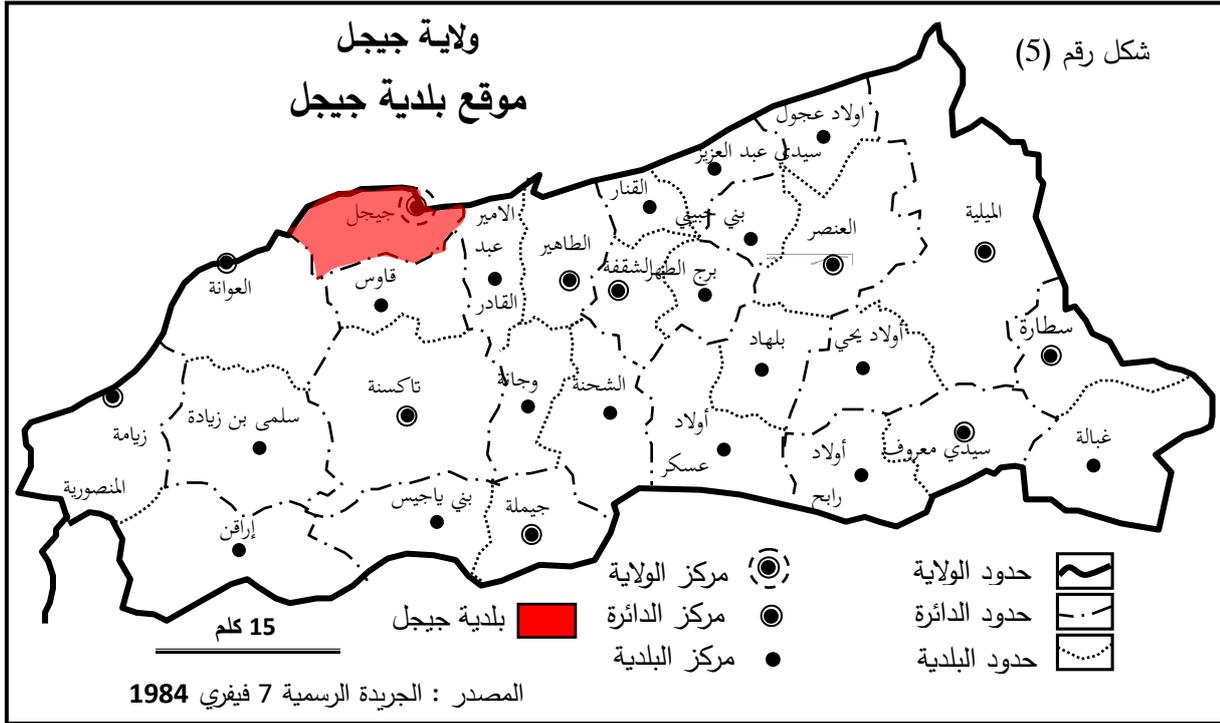
توضح هذه الوضعية الإشكالية التي تعاني منها الولاية و التنظيم المجالي ككل و الذي يعرف تركزا للسكان و التجهيزات و البنى بالمنطقة الساحلية على حساب المناطق الجنوبية المعزولة و الطاردة للسكان، الأمر الذي يزيد من الضغط الممارس على المدن الكبرى و المتوسطة و يؤدي إلى انتشار السكن غير اللائق، ارتفاع معدلات البطالة و الضغوطات الاجتماعية الباحثة عن المساواة الاجتماعية بين كافة السكان في ظل عدم الاستغلال الأمثل للإمكانات و المؤهلات التي تتوفر بالولاية.

<sup>1</sup>: القانون 06-06 المؤرخ في 20 فيفري 2006 المتعلق بالقانون التوجيهي للمدينة .

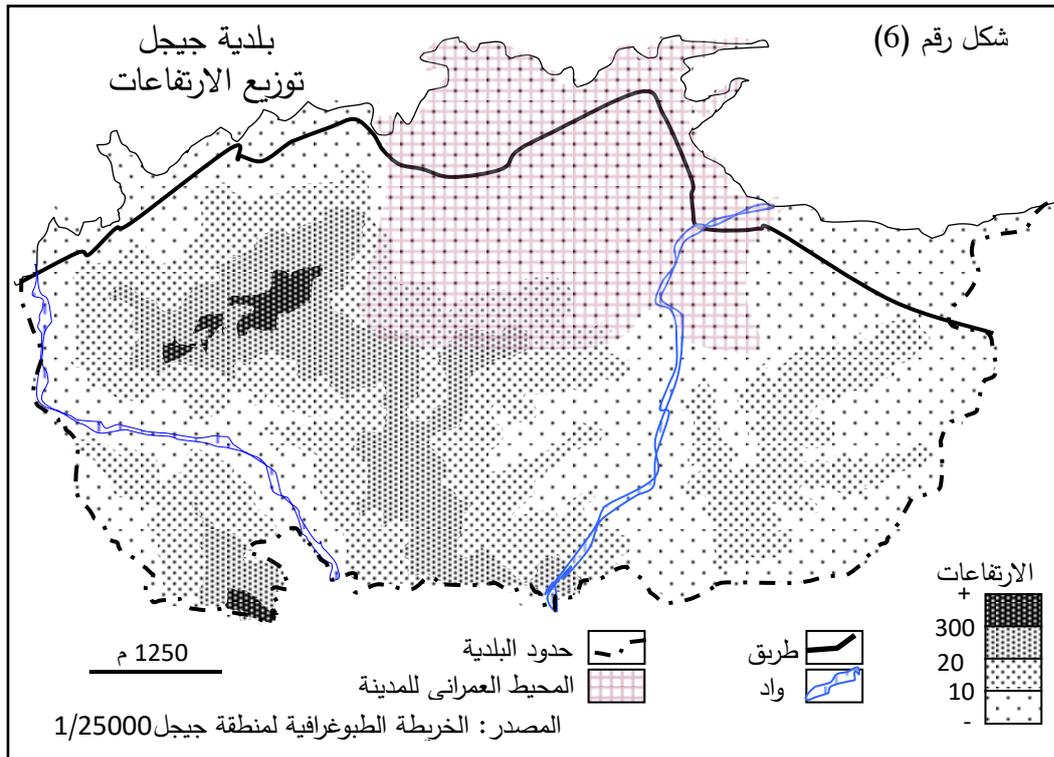


## I-2 مدينة جيجل ضمن المجال البلدي: تجمع رئيسي ممتد مجاليا و مستقطب محليا

تقع بلدية جيجل شمال الولاية، يحدها شمالا البحر الأبيض المتوسط ، شرقا بلدية الأمير عبد القادر، غربا بلدية العوانة أما جنوبا بلدية قاوس (الشكل 5). تمتد بشكل طولي موازي لخط الساحل الشمالي، و تحتل مساحة 6238 هكتار ، أي ما يقارب 2,6% من مساحة الولاية.



تتميز البلدية بتضاريس خفيفة تنقسم إلى منطقة شمالية سهلية منخفضة و منطقة جنوبية تميزها بعض الهضاب و الجبال القليلة الارتفاع بمتوسط ارتفاع 150 مترا، في حين يصل العلو إلى 217 مترا بجبل تولدا و 384 مترا بجبل مزغيطان شرقا (الشكل 6).



تقع البلدية ضمن حوض تجميحي لعدة أودية تغذي شبكة هيدروغرافية كثيفة، تغطي المجال البلدي و ما جاوره قادمة من الجبال الجنوبية: بني فوغال، قاوس و بوحنش، فيحدها شرقا واد منشة، غربا واد كسير، فيما تقطعها و على مستوى التجمع الرئيسي كلا من واد القنطرة شرقا، و واد موطاس غربا و اللذان يصبان في البحر بصبيب متوسط نادرا ما يصل إلى الفيضان.

في مساحة تمثل 2,6 % من مساحة الولاية يقطن سكان البلدية، و الذين يمثلون بالمقابل 21,13% من الحجم الإجمالي حسب التعداد العام للسكان و السكن لسنة 2008، موزعة بين التجمع الرئيسي جيجل و التجمع الثانوي أولاد بوالنار بـ 98,3%، مقابل 1,7 % بالمناطق المبعثرة، و هي بذلك التجمع الحضري الأول بالولاية .

فابتداء من الإحصاء العام للسكان و السكن لسنة 2008 تغيرت خريطة التجمعات ببلدية جيجل، لتضم تجمع رئيسي الذي شهد التحام مدينة جيجل و التجمع الثانوي الكلم الثالث و حراثن بالإضافة إلى تجمع ثانوي وحيد أولاد بوالنار و منطقة مبعثرة تضم مجموعة من المشاتي جنوب المدينة (جدول رقم 2).

الجدول رقم (2) : توزيع سكان بلدية جيجل حسب التجمعات سنة 2008

النسبة %	عدد السكان 2008	النسبة %	عدد السكان 1998	النوع	المنطقة
		92	106216	ACL	جيجل
97,3	130183	0,7	788	AS	الكلم الثالث
		3,7	4313	AS	حراثن
0,8	1079	1,1	1246	AS	أولاد بو النار
1,7	2230	2,5	2859	ZE	المنطقة المبعثرة
100	133492	100	115412		

المصدر: مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير لبلدية جيجل سنة 2009

يتوسط التجمع الرئيسي المجال البلدي فيحتل المنطقة الشمالية من البلدية محصورة بين البحر المتوسط و المناطق الجبلية الجنوبية متمثلة في جبل مزغيطان غربا؛ تتميز بانبساط أراضيها شمالا فتكثر بها مناطق الغمر بحي الرابطة، فيما يبدأ الموضع في الارتفاع كلما اتجهنا نحو الجنوب الغربي لتصل درجة الانحدار بها ما بين 15 % إلى 25 % عند هضبة و جبل مزغيطان ، و لذلك فمعظم أراضيها ذات مقاومة متوسطة إلى جيدة و لا تطرح أي مشاكل فيزيائية أو تقنية ما عدا تلك المناطق المحادية للوديان و المناطق الساحلية باعتبارها غير متماسكة، مكونة من الترسبات النهرية و الرملية.

## II- التطور السكاني و استهلاك المجال بمدينة جيجل

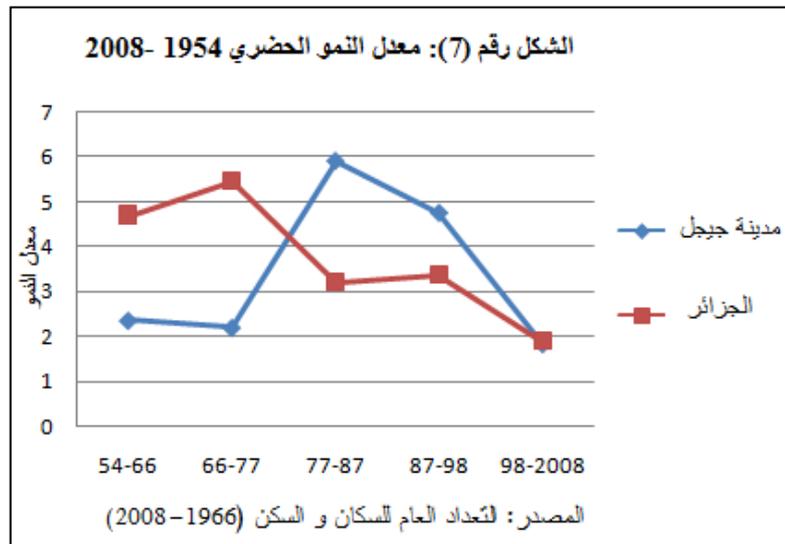
وصولاً إلى الحجم السكاني و الامتداد العمراني ، عرفت مدينة جيجل نموا سكانيًا و عمرانيًا متدبداً ميزته فترات للركود و أخرى للتطور (جدول 3 و شكل 7). و بالتطلع إلى نتائج التعدادات السكانية و المعدلات الوطنية و إستقراء الأوضاع بالمدينة يمكننا حصر الأسباب التي أدت إلى ارتفاع أو انخفاض هذا النمو من فترة إلى أخرى.

الجدول رقم (3): مقارنة توزيع سكان المدينة حسب التعدادات السكانية

معدل النمو				عدد السكان					المميزات المجال
08-98	98-87	87-77	77-66	2008	1998	1987	1977	1966	
1,83	4,76	5,92		130183	106216	63271	36720	25054	مدينة جيجل
1,51	4,62	4,48	3,92	133492	115412	69274	44424	29273	بلدية جيجل
1,00	1,75	3,69	2,90	631509	573207	471319	326468	239460	ولاية جيجل

المصدر : التعداد العام للسكان و السكن : 1966، 1977، 1998، 1987، 2008.

تعود نشأة مدينة جيجل حسب المؤرخين و الباحثين إلى القرنين العاشر و الحادي عشر قبل الميلاد<sup>1</sup>، أي عند بداية احتكاك البربر بالحضارة الفينيقية ، وقد تعاقبت على مدينة جيجل عدة حضارات ابتداءً من الرومان، الوندال، النورمان، الأتراك بطلب من الأهالي، و انتهاءً بالتواجد الفرنسي الذي دخل المنطقة في يوم 31 ماي 1839 .



<sup>1</sup>:Maamar Bouzegouta ,journal El Acil le 18 -12-1992

**II - 1 إعادة بناء المدينة ما قبل الاستقلال :**

تعرضت مدينة جيجل إلى زلزال عنيف سنة 1856 هدم كامل المدينة ليعاد إنشاؤها من قبل المعمرين وفق مخطط أعطى للمدينة شكل مثلث قائم الزوايا ، وظهرت بذلك المدينة الاستعمارية التي كان يشغلها المعمرون، أما الأهالي فكانت الأحياء الشعبية والفوضوية تأويهم.

فلم تكن مدينة جيجل قبل قدوم المعمرين إليها متمثلة سوى بالمدينة القديمة المحاطة بالسور الذي أنشأه "عروج" للتصدي للحمالات الإسبانية، فكانت لا تحتل سوى 17 هكتار<sup>1</sup>. وبعد دخول المعمر كان تهديم المباني وإنشاء النواة الاستعمارية حول مثلث مركز المدينة ، ونظرا للتمايز الاجتماعي والطبقي والاقتصادي السائد آنذاك بين الأوربيين و الجزائريين ظهرت هناك أحياء فقيرة متمركزة جنوب المركز الاستعماري : حي بو ريديح (la Zuine)، حي عسعوس (Beaumarché) ، جاب الله (Faubourg)، القمة (La Crète)، حيث تتميز هذه الأحياء بتداخلها ورداءة بناياتها.

و في ظل الأحداث التي عرفت هذه المرحلة من حرب عالمية وثورة جزائرية لم تهتم السلطات الفرنسية بالمدينة ولا بحركة التعمير بها ، وبمقابل ذلك، اتسعت سياسة القمع وإنشاء المحتشدات لسكان المناطق الريفية، فظهرت بذلك مجموعة أخرى من الأحياء غير المنظمة والمتداخلة ذات النسيج الكثيف هي أحياء العقابي وحي موسى.

قامت السلطات الفرنسية وفي إطار مشروع قسنطينة بإنشاء عدة مشاريع منها عمارات الكازينو 58مسكن، عسعوس 196، مسكن، وسط المدينة 111 مسكن، و هذا ما جعل مساحة المدينة عند نهاية هذه الفترة تقدر بـ 121 هكتار<sup>2</sup>.

**II - 2 تكثيف المدينة : التوسع حول المركز الاستعماري 1954-1966:**

قدر عدد سكان مدينة جيجل خلال سنة 1954 بـ 20878 نسمة<sup>3</sup>، ليصل سنة 1966 إلى 27620 نسمة، أي بمعدل نمو يقدر بـ 2.35% و هو معدل ضعيف نوعا ما إذا ما قورن مع المعدل الوطني للنمو الحضري للفترة نفسها والمقدر بـ 4.70% وهذا ما يدل على أن مدينة جيجل لم تكن تستهي النازحين ولم تكن قبلة لهم، إذ رغم كونها مدينة ساحلية، وما كان للشريط الساحلي من حضوره لدى المستعمر حينها، إلا أنها لم تعرف نموا كبيرا مثل نظيراتها من المدن الساحلية التي عرفت حركة تعمير واسعة أدت إلى تزايد سكانها المعمرين منهم أو الأهالي، كما كان الحال في مدينة عنابة وبجاية، وهذا لأنها مدينة محدودة إمكانياتها للتوسع كونها ذات موضع متضرس أولا وكونها منطقة

<sup>1</sup> مخطط شغل الأراضي رقم 01 ، الوكالة الوطنية للتهيئة العمرانية ، 2001 .

<sup>2</sup> المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير سنة 1993.

<sup>3</sup> مديرية التخطيط و التهيئة العمرانية.

خطرة آنذاك، إذ كانت معظم الأراضي المحيطة بها عبارة عن غابات اتخذها المقاومون ملجأ لهم ينفذون منها عملياتهم خلال ثورة التحرير .

و لأن المدينة الاستعمارية بمدينة جيجل تمثلت في نواة صغيرة عند المركز لم تتسع بالسرعة التي عرفتها باقي المدن، فإن هياكل استقبال السكان وتثبيتهم لم تغر عددا كبيرا منهم بعد الإستقلال، فمن هاجر منهم استغل مساكن المعمرين. ولقلة عددهم لم يكن عدد المهاجرين كبيرا، وقد قدر معدل إشغال المسكن خلال هذه الفترة إذا ما علمنا أن عدد المساكن سنة 1966 يقدر بـ<sup>1</sup>3457 مسكن بحوالي 8 أشخاص /المسكن. لم تكن هذه المساكن تتمثل سوى في المدينة الاستعمارية وبعض العمارات التي شيدها المعمرون في إطار مشروع قسنطينية مثل عمارات الكازينو، وعمارات عسوس و وسط المدينة.

## II - 3- ركود مدينة جيجل : هجرة نحو الخارج 1966-1977 :

عرفت مدينة جيجل خلال هذه المرحلة نموا سكانيا منخفضا أقل مما كان عليه خلال الفترة السابقة، إذ أصبح يقدر معدل النمو السكاني بـ 2.19% بعد أن أصبح عدد السكان سنة 1977 يقدر بـ 35065 نسمة<sup>2</sup>، و هو إذن مازال منخفضا عن المعدل الوطني الذي وصل إلى 5.46% وهذا رغم التغيرات التي عرفتها المدينة إثر التقسيم الإداري والتغيير في الخريطة الإدارية للجزائر سنة 1974 ، إذ تم ترقية مدينة جيجل إلى مقر ولاية ل يتم بالموازاة مع هذا إنشاء بعض المشاريع التي كان بإمكانها جذب اهتمام السكان مثل ( مصنع الفلين سنة 1967 و مصنع الجلود سنة 1976 ) و إنشاء شبكة طرق محاولة منها فك العزلة عن المدينة ، ما أدى إلى هجرة بعض السكان إليها، حيث قدر عدد النازحين من داخل البلدية بـ 934 نازح ومن خارجها بـ 3210 نازح<sup>3</sup> ؛ إلا أن هذا لم يكن له التأثير الكافي على السكان. فقد تزامنت هذه الفترة مع استمرار جاذبية المدن الكبرى التي كانت تمارس مفعولها الجاذب للسكان آنذاك و لا زال بعض السكان يهاجرون خارج المدينة و خارج الولاية ككل .

و قد انخفض معدل إشغال المسكن في هذه الفترة عن سابقتها ليصل إلى حوالي 7 أشخاص/المسكن، حيث قدر عدد المساكن بـ 4983 مسكن بعد أن تم إنشاء مجموعة من المساكن الاجتماعية في إطار مشروع التنمية لسنة 1974-1977 قدرت بـ 250 مسكنا جديدا، منها 100 مسكن بحي عريض و 150 مسكن بحي الشاطئ ، لتصبح بذلك مساحة المدينة تقدر بحوالي 169 هكتار .

<sup>1</sup> الديوان الوطني للإحصاء، نتائج الإحصاء العام للسكان و السكن لسنة 1966 .

<sup>2</sup> الديوان الوطني للإحصاء، نتائج الإحصاء العام للسكان و السكن لسنة 1977 .

<sup>3</sup> المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير 1993 .

## II - 4- الترقية الإدارية : نمو سكاني ، نمو عمراني 1977-1987

تميزت هذه المرحلة بقفزة نوعية إذ عرفت ارتفاع معدل النمو بالمدينة، حيث قدر بـ 5.99% بعد أن وصل عدد السكان سنة 1987 إلى 62252 نسمة<sup>1</sup>. فهو أعلى من المعدل الوطني الذي عرف تراجعاً، إذ قدر بـ 3.2%. ويمكن أن نلاحظ استفاضة متأخرة للمدينة، مقارنة مع باقي المدن التي عرفت هذا النوع المرتفع من النمو مباشرة عقب الاستقلال، وذلك لأن سياسة التنمية التي طبقت آنذاك كانت قد استثنت من حساباتها بعض المدن التي عادت لتشملها خلال هذه الفترة ، حيث حظيت مدينة جيجل بمشاريع تنموية لعبت دوراً في جلب السكان إليها، بظهور البنوك والمرافق الإدارية . هذه الإرادة السياسية التي تجسدت خاصة بعد سنة 1981 بموجب مخطط التنمية في تحسين ظروف المعيشة خاصة منها الصحية بتوفير قاعات العلاج و وسائل في كل مكان .

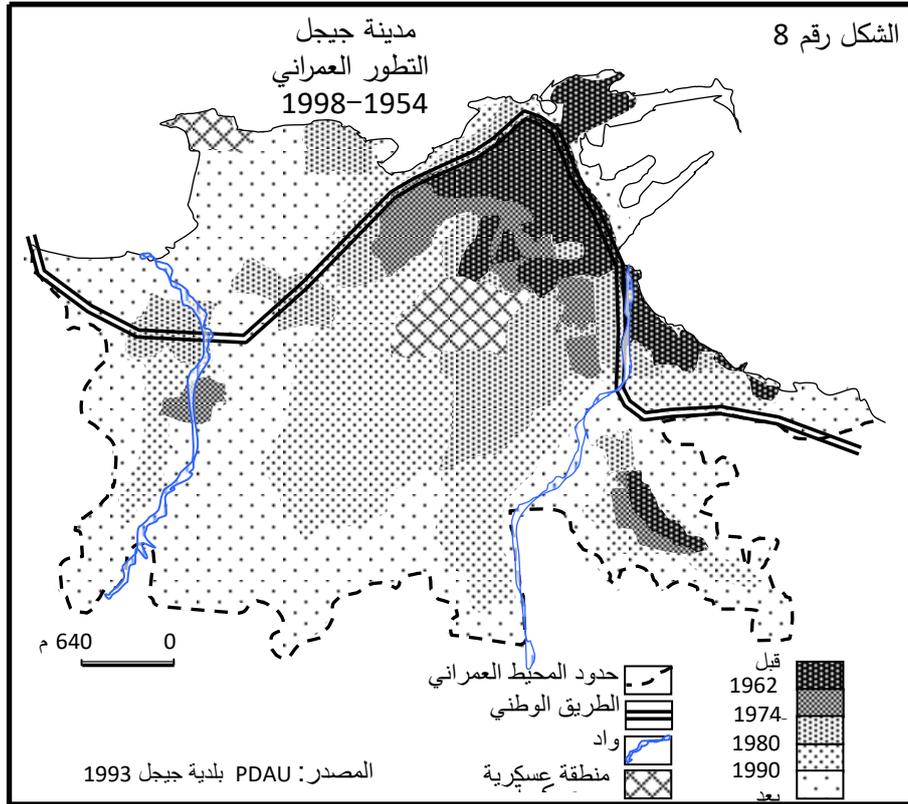
يضاف إلى هذا، الدور التنموي الذي انتهجته المدينة باعتماد الصناعة كملجئ للخروج من التخلف التنموي و انتشار المناطق الصناعية في كل من الطاهير و كسير، وهذا ما أدى إلى حركية في المجال بعد الجمود الكبير الذي عرفه الإقليم خلال السنوات الماضية .

وإذا كانت هذه الفترة تصادف فترة ارتفاع معدل النمو الحضري لبعض المدن الصغيرة و المتوسطة مثل مدينة جيجل فهي تصادف أيضاً فترة انخفاض ذات المعدل عند المدن الكبرى (سطييف 2.88% قسنطينة 1.87%) لإتباعها لسياسة التفرغ بعد الاكتظاظ السكاني الكبير الذي عرفته في الفترات السابقة، و هذا ما أدى إذن إلى عودة بعض السكان إلى المنطقة مسقط رأسهم.

رغم هذه الزيادة فقد عرف معدل شغل المسكن استقراراً إذ قدر بـ 7 أشخاص في المسكن، و يعود ذلك للسياسة السكنية المنتهجة خلال هذه الفترة، من خلال إنشاء مجموعة من المساكن الجماعية متمثلة في المناطق السكنية الحضرية الجديدة في أيوف بـ 72 مسكن في (ZHUN1) ، 1000 مسكن في (ZHUN2) و سكنات جماعية أخرى في حي عريض ، حي الشاطيء، حي حريش، مخيم الفارس، الهضبة الشرقية والهضبة الغربية. وقد تنوعت سياسة التدخل على المجال خلال هذه الفترة، من المناطق السكنية الحضرية الجديدة إلى نظام التخصيصات الذي أخذ حيزاً كبيراً من المدينة، خاصة ناحية الجنوب والجنوب الغربي كون هذه المناطق صالحة للتعمير، حيث تم إنشاء 800 حصة في كل من بوالرمل، هاين، الشاطيء و العقابي. لذلك أصبحت مدينة جيجل تحتل مساحة 209 هكتار<sup>2</sup> ( الشكل رقم 8).

<sup>1</sup> الديوان الوطني للإحصاء / الإحصاء العام للسكان و السكن لسنة 1987 .

<sup>2</sup> المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير 1993 .



## II - 5 الأزمة الأمنية تلقي بظلالها على النمو الحضري 1987-1998 :

عرفت مدينة جيجل خلال هذه المرحلة انخفاضا محسوسا في معدل النمو وفرملة نوعية إثر تغير الأحداث و تزامن المرحلة مع ظروف حرجة مرت بها الجزائر، حيث قدر هذا الأخير بـ4.89% بعدما أصبح سكان المدينة يقدرون بـ106212 نسمة<sup>1</sup>، غير أن هذا المعدل يبقى دائما يتعدى المعدل الوطني المسجل آنذاك والمقدر بـ 3.37%.

إذن، إذا ما توقعنا عند معدل نمو المدينة، نجدها تعرف تزايدا سكانيا مستمرا ولكنه ليس بالحدة التي عرفتها سابقا، نتيجة ظهور وعي نسبي بين السكان. و تعتبر الظروف الاقتصادية التي مرت بها الجزائر خلال هذه الفترة، العامل الأساسي لانخفاض هذا المعدل يعد غلاء المعيشة وانخفاض القدرة الشرائية للمواطن و بالتالي انخفاض المستوى المعيشي.

بالإضافة إلى ذلك، فإن للظروف الأمنية التي عرفتها البلاد خلال هذه العشرية و التي مست ولاية جيجل بالقدر الذي أثر على استقرار السكان، لها دورا كبيرا في ما وصلت له مدينة جيجل بعد الهجرة العنيفة للسكان من المناطق الجبلية النائية والمهددة، إلى المدينة والاستقرار بها خاصة عند الحدود العمرانية للتجمع وإنشاء أحياء قصديرية شوهدت المنظر العام للمدينة في كل من حي 40 هكتار والمقاسب. بالرغم من هذا فقد تمت برمجة وإنجاز بعض الهياكل الأساسية مثل : الحي

<sup>1</sup> الديوان الوطني للإحصاء، نتائج الإحصاء العام للسكان و السكن 1998.

الإداري، الفرع البلدي، الفرع الجامعي، المركز التجاري، و هذا ما عزز حركة التعمير بالمنطقة الجنوبية و بالمدينة ككل. فقد أصبحت مساحتها تقدر ب709 هكتار<sup>1</sup> وهذا ما يعني سرعة في نمو المدينة رغم كل العراقيل.

## II - 6 ثبات النمو السكاني ، تشبع المحيط العمراني : أول عملية تفرغ 1998 - 2008:

سجلت المدينة خلال هذه الفترة تراجعاً لمعدل النمو السكاني، حيث قدر بـ1.83% بعد ما وصل تقدير عدد السكان إلى 130183 نسمة<sup>2</sup>، و يعتبر هذا الأخير الأكثر انخفاضاً مقارنة بمعدلات النمو التي شاهدها المدينة في الفترات السابقة. يرجع سبب هذا الانخفاض إلى استقرار الأوضاع بالولاية عموماً و بالمناطق القريبة لمدينة جيجل : العوانة، سلمى، بني ياجيس التي تعد المصدر الأكبر للنازحين إلى مدينة جيجل ، وبالتالي توقف حركات الهجرة نحو المدينة و توجيهها إلى التجمعات والمراكز التي عرفت انتعاشاً خلال الفترة السابقة من جهة، و إلى نفاذ الاحتياطات العقارية للتوسع نتيجة تشبع المجال وغياب الجيوب العمرانية الفارغة و التي توجه معظمها للتجهيزات المبرمجة من جهة أخرى.

بالموازاة مع هذا فإن بعض أحياء المدينة الجديدة كان لها الحظ في الحصول على بعض الهياكل المكتملة للمجال السكني من هياكل مدرسية :مدارس ابتدائية، إكماليات، ثانويات مراكز صحية و قاعات العلاج، بالإضافة إلى توسيع و إضافة ملاحق للمدرسة العليا للأساتذة سابقاً لتصبح جامعة.

لجأت السلطات المحلية إلى الناحية الشرقية من المدينة باحثة عن احتياطات عقارية خارج المحيط العمراني بعد تعذر الحصول عليها لوجود عراقيل تعيق ذلك، و لأن المزرعة النموذجية "عدوان علي" تعد من أهم العوائق أمام استمرار التوسع العمراني بطريقة متجانسة في هذا الاتجاه، فقد تم استخراجها من النظام الفلاحي و ضمها إلى المحيط العمراني للمدينة ، حيث استفادت هذه الأخيرة من مساحة 115<sup>3</sup> هكتار خصصت لاستقبال الخدمات الإدارية و بعض البرامج الترقية.

بالإضافة إلى الجهة الشرقية فقد استفادت المدينة من بعض الأراضي الغابية غرباً على مستوى هضبة مزغيطان، قدرت مساحتها بـ 46 هكتار<sup>4</sup> . فقد تم التفكير في هذا الاتجاه لما له من أثر كبير في ربط المدينة بالتجمع الثانوي أولاد بوالنار، و لكون هذه المساحة فارغة و ذات موقع استراتيجي، كان اللجوء إلى هذه الهضبة من أجل إعطاء لمسة سياحية للمدينة.

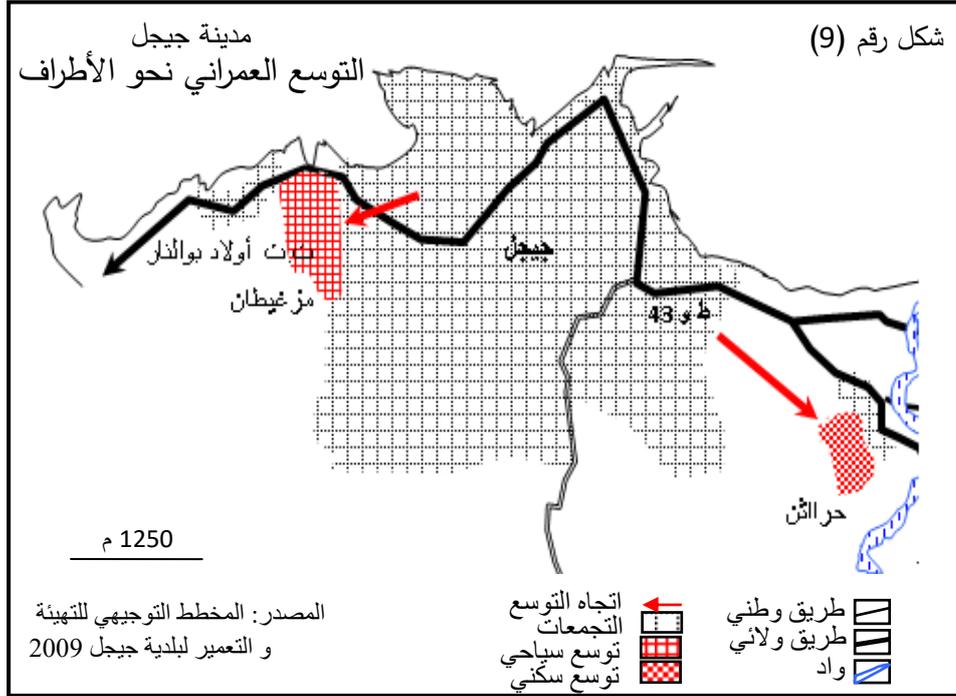
<sup>1</sup> المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير 1993 .

<sup>2</sup> الديوان الوطني للإحصاء ، نتائج إحصاء للسكان و السكن سنة 2008 .

<sup>3</sup> مخطط شغل الأراضي المدخل الشرقي 2006.

<sup>4</sup> مديرية التعمير و البناء لولاية جيجل 2006.

بالمقابل شهدت المدينة في هذه الفترة أول عملية تفريغ للمجال باتجاه التجمعات الثانوية لها عن طريق إنجاز مجموعة السكنات الاجتماعية بالتجمع الثانوي حراثن ، إذ تعتبر هذه المرحلة شبيهة بتلك التي عاشتها كل من مدينة سطيف و مدينة باتنة خلال المرحلة 1987-1998، و التي تميزت بانخفاض معدل النمو السكاني عن الفترة السابقة (2.16% ، 2.86% على التوالي) وتوجه التعمير نحو الأطراف والتوابع المحيطة بها (الشكل9).



#### • نمو الأطراف الحضرية لمدينة جيجل : نحو التلاحم العمراني

ورغم أن مدينة جيجل عرفت من التشعب ببلوغ هذا الحجم السكاني ما يدعوها إلى النظر و التوجه إلى التجمعات الثانوية المحيطة بها كما شاهدها باقي المدن الجزائرية، إلا أن المدينة لم تقم بهذه السابقة إلا سنة 2000 لما قامت بتوجيه مجموعة من سكانها إلى التجمع الثانوي حراثن ، و قد كانت هذه العملية مصحوبة بالرفض الشديد للسكان.

ولهذا فإن التجمعات الثانوية لمدينة جيجل لم تتم بنفس وتيرة نمو المدينة و هذا راجع لأسباب عدة، إذ لم يكن يحيط بالمدينة أي تجمع ثانوي قبل سنة 1987، وكانت القرى و المداشر هي التي تحتل الفضاء المتبقي من البلدية. لغاية هذه السنة، ظهر التجمع الثانوي أولاد بو النار غرب المدينة، لينتهي الأمر سنة 1998 باعتبار الكلم الخامس (حراثن ) تجمعا ثانويا يحده المدينة من الشرق بعد أن تكثف النسيج العمراني به وتعدي بذلك عدد المساكن(100 مسكن) كما ينص عليه تعريف الديوان الوطني للإحصاء لمعنى التجمع الثانوي.

يقع التجمع الثانوي أولاد بو النار على بعد 5 كلم من مركز المدينة في منطقة سياحية يحدها من الشمال البحر المتوسط و من الجنوب منطقة غابية جبلية. و قد أدى التوسع العمراني بمدينة جيجل في الجهة الغربية إلى التقليل من هذه المسافة الفاصلة، بعد أن تم إنشاء تخصيصات سكنية في كل من بوالرمل و بلهاين إثر امتداد العمران في هذا الاتجاه. فبعد أن كان يحتوي سنة 1987 على 116 مسكن بـ722 ساكن، أصبح التجمع سنة 1998 يضم 176 مسكن بـ1546 ساكن، أي بمعدل شغل المسكن يقدر بـ 7 أشخاص /المسكن.

إن وجود الأراضي الفلاحية لمنطقة العرايش ووعورة الأراضي الجبلية بالجهة الجنوبية وقفا حجرة عثرة أمام الامتداد العمراني للمدينة في هذا الاتجاه. ولولا هذين العائقين لكانت المدينة و التجمع جزءا لا يتجزأ.

اعتبر التجمع السكاني حرائن تجمعا ثانويا خلال سنة 1998 بعد أن وصل عدد المساكن به حوالي 635 مسكن تضم 4313 ساكن. كان هذا التجمع عبارة عن قرية صغيرة نمت خلال التسعينات ، بعد أن غزتها المساكن القصدية بعد الأحداث الأمنية خلال هذه المرحلة، بالإضافة إلى إنشاء السلطات المحلية مجموعة من المساكن الاجتماعية خاصة باستقبال سكان المدينة بهذا التجمع ، ما أدى إلى ارتفاع عدد السكان.

إن أهم العراقيل التي تعيق توسع هذا التجمع لخدمة سكانه و المدينة هو عدم استفادة سكان الأحياء القصدية من سكن لائق و استمرار نموها بشكل سرطاني ، ما يؤخر استفادة السلطات من أراضيها. بالإضافة إلى هذا، فالتجمع تحيط به الأراضي الفلاحية الواجب حمايتها من التعمير، و بذلك يبقى المنفذ الوحيد لهذا التجمع هو قرية الطهورات التي هي عبارة عن مركز حياة يمكن أن يستفيد منه التجمع.

## II - 7 من مدينة جيجل إلى التجمع الحضري جيجل 2008 - 2018 :

و كما جاء ذكره سابقا توافق هذه المرحلة تغير الخريطة المجالية و توزع التجمعات بلدية جيجل، فوق الإحصاء العام للسكان و السكن و اعتمادا على دراسة مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير لبلدية جيجل سنة 2009 ، تم تكوين تجمع حضري كبير بالبلدية يضم كلا من مدينة جيجل و التجمعين الثانويين حرائن و الكلم الثالث بعد ملاحظة استمرارية النسيج العمراني و زوال العوائق و الانقطاعات بتسجيل تلاحم عمراني جهة الشرق و الجنوب الشرقي (الصورة 1) و بالتالي تغيير محور التوسع العمراني للمدينة الذي و لفترات مرت كان باتجاه الجنوب الغربي.

خصص تجمع حرائن لاستقبال البرامج السكنية على اختلاف أنواعها، حيث خصصت النسبة الأكبر لإنجاز مجموعة من السكنات الاجتماعية، وزعت على مراحل و وجهت لاستقبال سكان مدينة جيجل، لتعذر الاستجابة للطلبات على مستوى مدينة جيجل، كما جرى توقيع برنامج للتجهيزات

المكاملة للسكن من مدارس ، قاعات علاج، مساحات لعب و حتى خطوط نقل حضرية تضمن الربط مع المدينة، و ذلك وفق ما جاءت به مختلف مخططات شغل الأراضي التي سارعت السلطات المحلية إلى إعدادها رغبة في تكوين مجالات حضرية جديدة تكون مخططة و تستجيب لمختلف الاحتياجات حسب المعايير، تقاديا للوقوع في نفس أخطاء الماضي التي لا تساعد سوى على تكاثر السكن غير اللائق و تكوين الأنسجة غير الوظيفية.

الصورة رقم (1) : الامتداد المجالي للتجمع الحضري جيجل



المصدر : Google Earth 2018

بالمقابل من ذلك فقد جرى توجيه معظم البرامج الترقية بمختلف صيغها إلى هضبة و جبل مزغيطان غربا، نظرا للمؤهلات الطبيعية التي يملكها، و الاستفادة منها لتحسين المنظر العام للمدينة عند المدخل الغربي لها.

### III - التشعب العمراني وعواقب استمرار التوسع:

بعد نفاذ الاحتياطات العقارية باستهلاك القطاعات العمرانية التي حددها المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير لبلدية جيجل المصادق عليه سنة 1993 قبل الأجل المسطرة، قررت السلطات المحلية مراجعة هذا الأخير مرة ثانية سنة 2009 بهدف:

- التحكم في التلاحم العمراني بين مختلف التجمعات الثانوية ، بتسيير التوسعات الجديدة لضمان سلامة اندماجها مع مجال المدينة (مرغيطان ، حراثن و المدخل الشرقي).
- إعادة هيكلة المجال العمراني الحالي و توجيه النمو الحضري نحو الظهير الخلفي المعزول.

- إعادة تهيئة الطرقات و شق طرق جديدة تضمن سهولة و انسيابية الحركة داخل التجمع الحضري، سواء على مستوى الطرق الوطنية، الولائية و البلدية أو على مستوى طرق الاجتتاب.

- توفير إطار حياة أحسن للسكان بالاهتمام بالقيمة المضافة للمجال الحضري: القيمة الاقتصادية، التجارية، الثقافية و قيمة الاستخدام ( valeur d'usage).

- إصلاح الصورة العامة و تحسين منظر المدينة بالتوجه نحو التنمية المستدامة ، بإعادة تهيئة مداخل و مخارج المدينة، وتتبع نظام التهيئة الخضراء عند استغلال المساحات الشاغرة، بهدف الحفاظ على المحيط و المجالات الحساسة بالبلدية ككل.

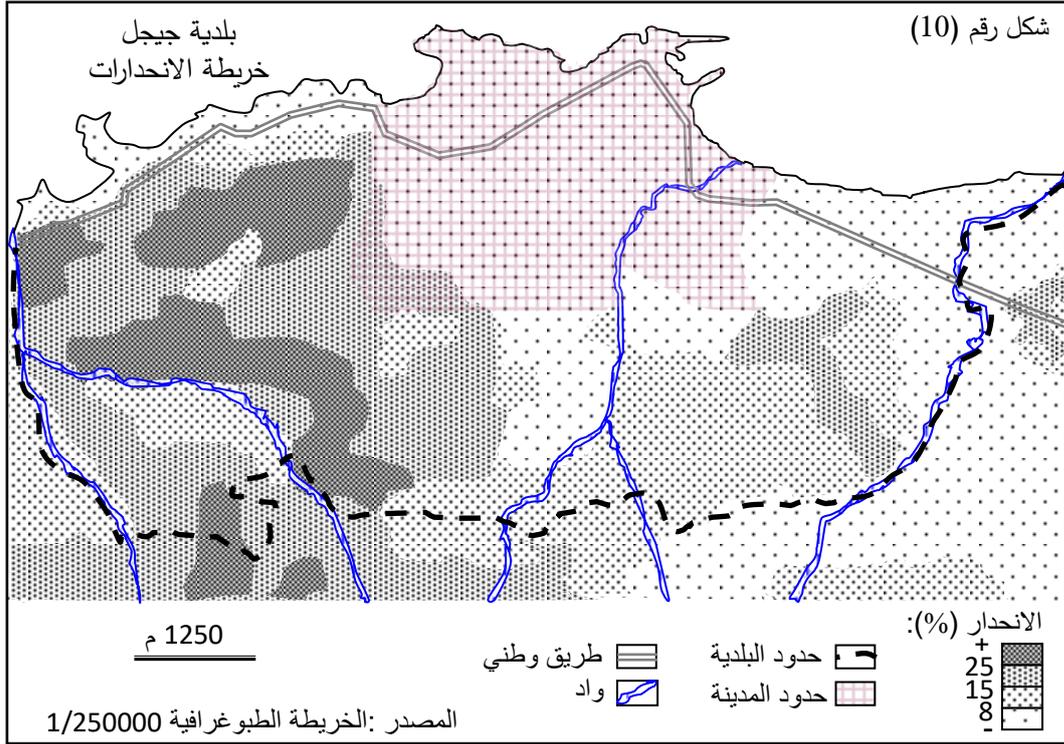
- التوقيع الجيد للتجهيزات بإخراج التجهيزات و المقرات من وسط المدينة نحو التوسعات الجديدة.

و تصادف هذه الأهداف مجموعة من العراقيل التي تصعب التوسع المستمر و السلس للمدينة باتجاه المجال المجاور. فوصولاً إلى هذا الشكل العمراني عرفت مدينة جيجل استهلاكاً كبيراً للمجال استنفذت بموجبه كل الأراضي القابلة للتعمير و لم تبقى سوى مساحات الارتفاقات التي تأخذ منها المناطق العسكرية حيزاً كبيراً، وتعد أهم عائق أمام استمرار العمران بالمدينة بطريقة متجانسة، إذ تقدر مساحتها بـ 73.41 هكتار ، فهي تشغل مساحة معتبرة و موقعا متميزا وسط المدينة، بالإضافة إلى 90 هكتار أخرى يحتلها الميناء العسكري وميناء الصيد البحري على الشريط الساحلي أو الواجهة البحرية للمدينة.

وإن كانت المدينة قد وجدت الحل في بعض من المساحات العقارية القريبة منها بتغيير طبيعة الملكية للأراضي، إما بالتراضي بنزع الملكية من أجل المنفعة العامة أو باستخراجها من النظام الفلاحي أو الغابي و تحويلها للتعمير، إلا أن معظم هذه العوائق تبقى قائمة أمام استمرار التوسع الطبيعي للمدينة في ظل تحول الأولويات نحو هاجس المحافظة و الحفاظ على البيئة و المحافظة على المجال الطبيعي بالاستغلال العقلاني للمجال و الثروات التي يحوز عليها. و تتلخص هذه العوائق فيما يلي:

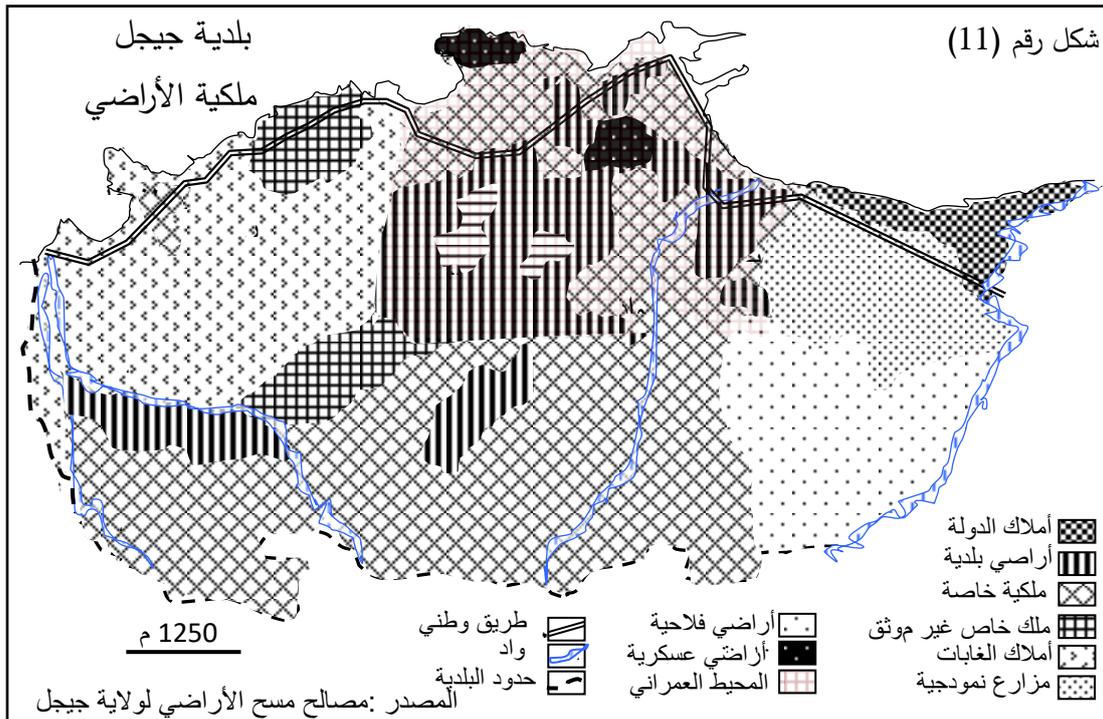
### III-1 ارتفاع درجة الانحدارات ناحية الاحتياطات العقارية المتاحة :

يبدأ موضع مدينة جيجل في الارتفاع كلما اتجهنا جنوباً ويبدأ معه الانحدار في الارتفاع أيضاً خاصة عند جبل مزغيطان أين نلاحظ أن الانحدارات تعيق التوسع بالجنوب الغربي (الشكل 10) و هذا ما يؤثر على مدى صلاحية الأرض للبناء ولشق الطرق ... وإلى الزيادة في التكاليف المالية الخاصة بالتهيئة.



### III-2 سيطرة الملكية العقارية الخاصة للأراضي خارج المحيط العمراني:

جل الأراضي بالبلدية هي ذات ملكية خاصة. هذه الوضعية القانونية تصعب من توسع المدينة مجاليا بسبب ارتفاع أسعار الأراضي، فيما تختلف ملكية الأراضي داخل المحيط العمراني للمدينة ما بين ملكية خاصة و ملكية عمومية ( الشكل 11).



ما يميز الأراضي خارج هذا المحيط هو سيطرة ملكية الخواص على معظم الأراضي خاصة الواقعة منها وسط البلدية إلى جنوبها الغربي وذلك بسبب استرجاع الأراضي متمثلة في الزيرية الطهورات دار الباطح بوغدير ...، بالإضافة إلى بعض الأراضي غير الموثقة متمثلة في أولاد بو النار و الجرف.

### III- 3 إحاطة تامة بالأراضي الفلاحية و الأراضي الغابية الواجب حمايتها :

تملك منطقة جيجل مساحة لا بأس بها من الأراضي الفلاحية و أراضي الغابات، تمثل ما يقارب 63 % من مساحة البلدية، مقابل 37 % عبارة عن منطقة حضرية كتجمعات سكانية (جدول رقم 4).

الجدول رقم (4): توزيع الاستخدامات العامة للأراضي بالبلدية

بلدية جيجل		نوع الاستخدام
النسبة %	المساحة ( هكتار )	
47,55	2932	المساحة الفلاحية الإجمالية SAT
15,50	956	غابات و أحراش
36,94	2278	مناطق حضرية
100	6166	المساحة الكلية

المصدر : مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير لبلدية جيجل

يحيط بالمدينة غربا عند التجمع الثانوي حراش مجموعة من الأراضي الفلاحية و المستغلة فعلا، متمثلة في المزارع النموذجية الفاصلة بين التجمع والمدينة ناحية الغرب. أما ناحية الشرق فنجد بعض القطع الأرضية الفلاحية ذات الملكية الخاصة المستغلة في زراعة بعض الخضر عند منطقة العرايش الفاصلة بين المدينة والتجمع الثانوي أولاد بو النار، بالإضافة إلى شريط ضعيف المردودية ممتد من حي الشاطئ شرق المدينة إلى غاية واد منشة و الذي تعود ملكيته لأملاك الدولة (جدول رقم 5).

الجدول رقم (5) : أصل ملكية الأراضي الفلاحية

المساحة الفلاحية النافعة		المساحة الفلاحية الاجمالية		النوع
النسبة %	المساحة ( هكتار )	النسبة %	المساحة ( هكتار )	
12	122	9	255	المستثمرات الجماعية
4	40	2	52	المستثمرات الفردية
19	198	10	286	المزارع النموذجية
65	666	79	2339	ملكية خاصة
<b>100</b>	<b>1026</b>	<b>100</b>	<b>2932</b>	<b>المجموع</b>

المصدر : مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير لبلدية جيجل

في نفس الوقت فإن ما يميز هذه الأراضي الفلاحية بالإضافة إلى وجوب تثمينها و الحفاظ عليها من شبح التعمير فإن أغلبها تابع للقطاع الخاص، فتمثل 79% من المساحة الفلاحية الإجمالية

و 65% من المساحة النافعة، الأمر الذي يزيد من تعقيد عملية استغلالها في التعمير حتى و إن كانت غير مستغلة فعليا في الفلاحة.

أما أراضي الغابات فتتربع على مساحة واسعة غرب المدينة جنوب أولاد بو النار، المنار الكبير و الغريفات، و تبقى هذه الأراضي أيضا صعبة المنال في ظل تمسك المصالح الفلاحية بها (جدول رقم 6).

الجدول رقم(6) : توزيع الاراضي الغابية بولاية جيجل

النسبة %	المساحة الاجمالية( هكتار)	الاحراش( هكتار)	الغابات ( هكتار)	المجال
15,3	956	296	660	بلدية جيجل
37,3	89457	89457	57017	ولاية جيجل

المصدر : مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير لبلدية جيجل

### III- 4 حساسية الشريط الساحلي الواجب تثمينه :

بعد ملاحظة تمركز النشاطات و السكان بالمنطقة الساحلية للمدينة و تزامن ذلك مع نقص الاهتمام بالمحيط الساحلي حيث تصرف المياه القدرة و مياه الأمطار بالبحر مباشرة دون تصفية ، و بصدور قانون حماية السواحل 02- 02 و المؤرخ في 5 فيفري 2002 ، أعيد النظر في كل استخدامات الأرض بالشريط الساحلي للبلدية بعدما تقرر وفق دراسة أعدت سابقا استغلال الشريط الشرقي الضعيف المرودية فلاحيا كموقع للتوسع و تجسيد مشروع سكني ، و لذا فإن هذا التشريع و إن جاء لحماية السواحل من شبح التعمير والإهمال الذي عانى منه طويلا، يكون قد وقف عائقا أمام استغلال هذه المساحة و اعتبارها بذلك منطقة توسع سياحي (ZEST) يجب المحافظة عليها وتثمينها.

تعاني الجهة الشرقية للبلدية عموما و للمدينة خصوصا من انتشار السكنات الهشة على مستوى الشريط الساحلي خاصة عند منطقة الكلم الثالث، بالإضافة إلى أنها تتعرض للاستنزاف و تراجع خط الساحل باعتباره غير مستقر و غير متماسك ، و بسبب عمليات نهب الرمال و استغلالها بطريقة غير قانونية. أما الجهة الغربية و بسبب الطبيعة الصخرية لبعض الشواطئ و استغلال البعض الآخر منها في السياحة و الترفيه تبقى بمنئي عن التقهقر، بل و تمثل إضافة قيمة لمؤهلات المدينة و البلدية.

### VI - الاتجاهات الجديدة للتوسع :

تجسيدا للأهداف المسطرة ضمن مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير لبلدية جيجل، تم الإبقاء على 19 مخطط شغل الأراضي السابق دراستها وفق المخطط القديم بالتجمع الرئيسي جيجل بالإضافة إلى 04 مخططات بالتجمعات الثانوية، مع إضافة مخططات جديدة منها ما سبق الانطلاق في دراستها و تجسيد توجهاتها و مختلف برامجها قبل المصادقة على المراجعة الحالية؛ و يتعلق الأمر

بمزغيطان و المدخل الشرقي، إضافة إلى مخططات أخرى موجهة للتوسع المستقبلي على المدى المتوسط حول هذين القطبين، فيما خصصت المنطقة الجنوبية للتوسع المستقبلي البعيد المدى إلى غاية 2028.

#### VI - 1. نحو التلاحم العمراني شرقاً:

بعد استخراج المزارع النموذجية من النظام الفلاحي استقادت المدينة من احتياطات عقارية هائلة قدرت بحوالي 276 هكتار شرق المدينة، و التي تتميز بانبساط موقعها و بسهولة اتصالياتها مع المدينة الأم بسبب مرور الطريقتين الوطنيين رقم 43 و 77 بالمنطقة ، خصصت السلطات المحلية هذه المساحة لتكوين نسيج جديد منظم يعتمد على التخطيط المسبق و على تكامل الخدمات، تتنوع بها الوظائف الحضرية بين تجهيزات عمومية، سكن جماعي و فردي ترقوي ، بهدف رسم واجهة عمرانية جديدة تتماشى مع متطلبات العصر، و بنية حضرية جديدة قادرة على تنظيم الامتداد الطبيعي وتكون نقطة انطلاق لتنظيم المجال ككل و تفعيل ترقيته.

اعتمد تخطيط المنطقة الشرقية على تقسيمها إلى ثلاث وحدات تخصص كل وحدة في استخدام معين: السكن، التجهيزات و منطقة مختلطة (سكن و تجهيزات) (جدول رقم 7).

الجدول رقم(7): استخدامات الأرض بمنطقة التوسع الشرقية

نوع الاستخدام	الوحدة 1 (POS 26) (هكتار)	الوحدة 2 (POS 27) (هكتار)	الوحدة 3 (POS 25) (هكتار)	المجموع (هكتار)	النسبة %
السكن	33,92	-	37,36	71,28	25,85
التجهيزات	25+33,60	30,75	5,32	94,67	34,33
الطرق	31,85	5,66	15,32	52,83	19,15
أراضي غير قابلة للتعمير	28,99	25,72	2,31	57,02	20,67
المجموع	153,36	62,13	60,31	275,8	100

المصدر : مخططات شغل الأراضي رقم 25، 26، 27، التجمع الحضري جيجل

#### VI - 1-أ. المدخل الشرقي للمدينة :

و تتمثل في المدخل الشرقي المتاخم مباشرة لحدود المدينة عبارة عن منطقة مختلطة مزدوجة الوظيفة : وظيفة سكنية يميزها سواد السكن الجماعي بنسبة 93,88% من مجموع السكنات المبرمجة و وظيفة إدارية على مساحة 33,60 هكتار، ما يعادل 21,7% من المساحة الإجمالية بحكم توقيع مجموعة من التجهيزات العمومية و بعض المصالح الولائية بهدف إخراجها من المدينة (الحي الإداري) و إعادة توزيعها بهذه المنطقة لتقريبها من المواطن و تخفيف الضغط على المدينة ، بالإضافة إلى منطقة أخرى مساحتها 25 هكتار خاصة بالدرك الوطني (سكن و تجهيز).

## VI - 1- ب. المنطقة الفاصلة بين مدينة جيجل و تجمع حراثن:

تتخصر هذه الوحدة بين التجمع الثانوي حراثن و التجمع الرئيسي، و جهت فقط لإنجاز التجهيزات، فعلى مساحة 62 هكتار نجد وحدة للحماية المدنية، حديقة عمومية و مركز لإعادة التربية يحتل أكبر مساحة بالوحدة، بالإضافة إلى محطتي نقل: محطة لنقل المسافرين خططت خصيصا لتعويض المحطة الشرقية الحالية التي أصبحت تعاني من مشاكل عدة بسبب موقعها داخل المحيط العمراني و محطة حضرية لخدمة سكان التجمع الثانوي حراثن.

## VI - 1- ج. التوسع بتجمع حراثن باتجاه جيجل:

بالعكس من المخططين السابقين خصصت هذه الوحدة التابعة أساسا للتجمع الثانوي حراثن للوظيفة السكنية، فتعتبر الوعاء العقاري المفضل (60,5 هكتار) الذي و جهت و لا زالت توجه نحوه البرامج السكنية على اختلاف صيغها، قادر على استقبال ما يقارب 15040 نسمة، يغلب على المجال السكني بالمنطقة السكن الجماعي بنسبة 89,86 % مقابل 10,14 % للسكن الفردي، تأخذ شكل تخصيص على مساحة 11,31 هكتار، يضم 325 حصة ، فيما خصصت مساحة 5,32 هكتار لإنجاز التجهيزات المكلمة.

## VI - 2. اكمال التلاحم العمراني بالمنطقة الغربية:

لطالما اعتبر التوجه نحو الجهة الغربية من أصعب القرارات التي يمكن أن تأخذها السلطات المحلية في فترات مرت، إلا أنه كان أول اختيار لها بعد قرار التحول نحو الأطراف الثانوية لقربه من التجمع الرئيسي و التجمع الثانوي أولاد بوالنار، و بالتالي سهولة ربطه و خلق طرق جديدة من خلالها لربط المدينة بالجنوب الغربي خاصة لصعوبة الموقع (انحدار متوسط إلى مرتفع) ، و رغبة في الاستفادة من المناظر البانورامية و الموقع المطل على البحر في تحسين المنتج المجالي و إعطاء وجه جديد للمدينة عند مدخلها الغربي.

تتربع منطقة التوسع الغربية على مساحة 92,04 هكتار، تتكون من وحدتين مختلفتين خصصتا لإنجاز برامج سكنية، وحدها الطبيعة القانونية للأراضي من يتحكم في تحديد نوعيتها بين سكن فردي (ملكية خاصة) أو جماعي (أملاك للدولة) (جدول رقم 8).

جدول رقم (8): استخدامات الأرض بمنطقة التوسع الغربية

نوع الاستخدام	الوحدة 1 (POS22) (هكتار)	الوحدة 2 (POS 20) (هكتار)	المجموع (هكتار)	النسبة %
السكن الجماعي	17,13	9,63	26,76	29,07
السكن الفردي	3,26	24,70	27,96	30,37
التجهيزات	10,26	5,42	15,68	17,03
الطرق	8,49	5,57	14,06	15,25
أراضي غير قابلة للتعمير	7,58	-	7,58	8,23
المجموع	46,72	45,33	92,05	100

المصدر : مخططات شغل الأراضي رقم 20، 22 التجمع الحضري جيجل

## VI - 2 - أ. هضبة مزغيطان

لم تكن هذه الوحدة تضم قبل إقرارها منطقة توسع جديدة سوى مجموعة من السكنات الفردية الترقية أسفل الهضبة على طول الطريق الوطني رقم 43، أما باقي المساحة فاعتبرت غير قابلة للتعمير، تابعة للتراث الغابي الواجب حمايته. بعد استخراجها من النظام الغابي و شق مجموعة من الطرق نحوها، أصبحت هذه المنطقة أول مناطق تفريغ لمدينة جيجل ، طبقت على مستواها البرامج السكنية التي استفادت منها المدينة حتى نفاذها، فاستطاعت أن تستوعب ما يقارب 2237 وحدة سكنية على شكل سكن جماعي و بعض التجهيزات منها ما لا يزال و في طور الانجاز .

## VI - 2 - ب. منطقة أمزوي

تعتبر هذه الأخيرة منطقة توسع لهضبة مزغيطان و استمرارا لتوسع المدينة ناحية الجنوب الغربي عند أقدم جبل مزغيطان ، على العكس من سابقتها فهذه الوحدة موجهة أساسا لإعادة هيكلة المجال السكني الموجود و الاستفادة من الاحتياطات العقارية المتوفرة لضمان استمرارية النسيج المنظم الجديد، و بسبب ملكية أغلب الأراضي الخاصة لم يمكن استعمال سوى 9,63 هكتار ما يمثل 21,24 % من مساحتها في إنجاز السكن الجماعي ، لتخصص المساحة المتبقية للسكن الفردي (تحصيلات) و للتجهيزات القاعدية.

و تساعد هذه المنطقة بعد تعميمها على المدى القريب إلى المتوسط في تسهيل التوغل نحو المناطق الجنوبية على المدى البعيد.

## VI - 3 - التوسع جنوبا على المدى البعيد : منطقة الطوالبية

تقرر التوجه إلى الجهة الجنوبية من البلدية على حدود بلدية قاوس بمنطقة الطوالبية على المدى البعيد (2028) لأنها تشكل محفظة عقارية ذات مساحة معتبرة خالية من عوائق التعمير. فهي تابعة لأملك البلدية ( الصورة 2)، لكن و بعد ملاحظة وتيرة استهلاك المجال مقارنة مع الأجل الزمنية المحددة لها و التي أدت إلى نفاذ قطاعات التعمير على المدى القصير و المتوسط ، قررت السلطات المحلية إعادة مراجعة المخطط للتهيئة و التعمير لبلدية جيجل مرة ثانية سنة 2015 من أجل توجيه التعمير نحو الطوالبية و ما جاورها من مشاتي ذات ملكية خاصة أغلبها غير موثقة ، للتمكن من تنفيذ البرامج السكنية الممنوحة لها، و التي يتم تحويلها في كل مرة نحو بلديات و تجمعات أخرى لعدم توفر المساحة العقارية على مستوى مدينة جيجل.

الصورة رقم (2): موقع منطقة التوسع الطوالبية بالنسبة لمدينة جيجل و مدينة قاوس



المصدر : 2018 Google Earth

و إن كانت هذه المراجعة و ما سنقره من آفاق قد تخدم التوسع و تسهل انتشار التجمع نحو الداخل بعد التوسع، و الابتعاد عن الطريق الوطني رقم 43 بتفعيل دور الطريق الولائي 150 المار بالمنطقة، إلا أنها ستقضي على الأراضي الفلاحية المحيطة بالتجمع حتى و إن كانت غير مستغلة لتتراجع بذلك مساحتها مقارنة مع المجال الحضري. هذا ما يتنافى مع مبدأ الحفاظ و التثمين الذي تدعو إليه التنمية المستدامة و تؤطره مختلف النصوص القانونية المنظمة لاستهلاك و تهيئة المجال.

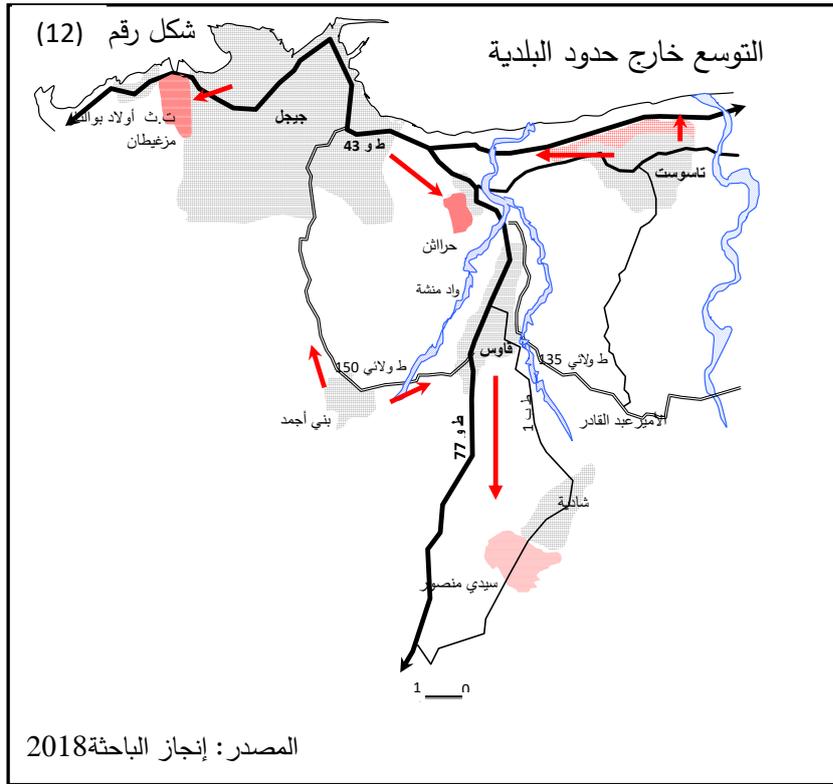
#### VI - 4 التوسع خارج حدود البلدية : التعاون بين البلديات

أشار قانون التهيئة و التعمير لسنة 1990 إلى التعاون بين البلديات، عن طريق إتحاد مجموع البلديات المتاخمة لبعضها ضمن مجال بلدي واحد و إعداد مخطط تهيئة يهتم بإشكالية هذا المجال ككل. تحدد توجهات هذا المخطط السلطات المحلية لكل بلدية وفق احتياجات كل منها، و تشرف عليه الولاية لما يناسب خدمة المجال البلدي المشترك و يتوافق مع توجهات المجال الولائي ككل. قامت ولاية جيجل بهذه التجربة في مجال تهيئة المجال الولائي سنة 1998 من خلال تقسيم المجال إلى مجالات تنظمها مخططات توجيهية للتهيئة و التعمير، و التي تضم عدة بلديات بدلا من بلدية واحدة، فقد تم إنجاز:

- المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير للبلديات: جيجل، قاوس، الأمير و الطاهير.
- المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير للبلديات: الميلية، العنصر، سيدي معروف، سطارة و بوراوي بلهادف.

جاءت هذه التجربة بعد أن أصبحت معظم المخططات التوجيهية التهيئة و للتعمير غير صالحة من حيث توجهاتها التي سبقتها الأحداث بسبب تغير الأوضاع عما كانت عليه عندما أعدت الدراسات، و لذلك فإن هذه المخططات لم تكن سوى مراجعة لهذه المخططات لا غير، إذ هي عبارة عن دراسات منفردة لكل بلدية على حدى تم من خلالها إبراز إمكانيات كل بلدية و مؤهلاتها المستقبلية التي تخدم مصالح البلدية لا غير.

يملك كل مركز من المراكز العمرانية إمكانيات تميزه وتربطه بالمجال المحيط به، و تخلق له مجموعة من التعاملات مع المراكز المجاورة (الشكل 12)، التي تقوم على أساس الفائدة المتبادلة.



باعتبارها مركزا للولاية، القطب التنموي الأول ، مركز اتخاذ القرار وممارسة السلطة تتقاسم مدينة جيجل مع كل من مدينة الطاهير و الميلية أهم الهياكل القاعدية والمهيكلية للمجال الولائي (هياكل صحية، اقتصادية، اجتماعية....)، ما جعلها بالإضافة للنمو الحضري الذي عرفته محليا مركزا جاذبا للسكان، حيث تعرف ترددا يوميا لمختلف الفئات العمرية والتنوعية لسكان الولاية.

كما أن تجمع تاسوست وبعد إنجاز جامعة تاسوست به و التي فتحت له آفاقا واسعة و أبوابا كانت مغلقة، يعد قطبا ثانيا مهيكل للمجال، فقد أوجدت له الجامعة علاقات جديدة و عملت على تغيير طبيعة التجمع و تحويله إلى تجمع حضري له جاذبيته التي يمارسها على السكان مستقبلا و بالإضافة إلى الجامعة، فقرب هذا التجمع من منطقة النشاطات، الميناء والمطار يساعده على تقوية

علاقاته مع محيطه، لتصبح بذلك مدينة قاوس قطبا ثالثا مميزا للمجال، و التي برهنت من خلال ما تملكه من مؤهلات و إمكانيات مختلفة : الطريق الوطني رقم 77 ، سد العقرم ، منطقة التوسع العمراني سيدي منصور، أن بإمكانها لعب دور مهم في العلاقة الثلاثية بين المراكز الثلاثة، تعود بالفائدة المتبادلة على كل من جيجل ، تاسوست و قاوس و على المحيط الذي يجاورها.

عرفت مدينة جيجل خلال مختلف مراحل توسعها أشكالاً مختلفة من التوسعات، من التوسع الطبيعي نحو المساحات العقارية جنوباً، إلى التحول نحو الأطراف القريبة و تكوين التجمع الحضري. جيجل بتلاحم الوحدات المختلفة، ثم التوجه جنوباً للاستفادة من الاحتياطات العقارية الصالحة للتعمير. كانت هذه العمليات كفيلة بتوفير الاحتياطات لاستيعاب حاجيات السكان، و لا زالت المدينة طامحة في الذهاب بعيداً و التوسع و الامتداد مجالياً.

### ثالثاً - الأداء الوظيفي للنسيج العمراني

#### I- استخدامات الأرض

##### I-1. الاستخدامات السكنية : من الترقية الاجتماعية إلى الترقية السكنية

لقد اتبعت الدولة الجزائرية منذ الاستقلال سلسلة من السياسات السكنية المتعلقة بإنتاج السكن التي تزامنت مع الأحداث السياسية والاقتصادية المميزة لكل فترة. بانتهاء المنهج الاشتراكي أصبحت الدولة هي المسؤول الوحيد عن إنتاج السكن؛ هذا الإنتاج الذي اهتم بالكم أكثر منه بالكيف، وما نتج عنه كان بادياً في الرتبة المميزة لكامل المدن الجزائرية و طغيان الوظيفة السكنية دون الاهتمام بالوظائف الأخرى المكملة للسكن. و بتغيير النظام المتبع و التخلي عن المنهج الاشتراكي و التوجه نحو النظام الرأسمالي تخلت الدولة عن دور الوصي و فتحت المجال واسعاً أمام المؤسسات و الأفراد للمشاركة في إنتاج السكن، فتعددت بذلك أنواعه من ترقوي، تطوري، تخصيص و تساهمي، لتكتفي الدولة بذلك بالمراقبة و التكفل بالسكن الاجتماعي الموجه للطبقات المحرومة و المحدودة الدخل.

إن تغيير السياسات السكنية و تشريع قوانين خاصة بالسكن و بالمتدخلين على المجال السكني لم يقض على إشكال السكن و التعمير. و لا زالت الجزائر إلى حد اليوم تعاني من مشاكل الإسكان؛ فالشرح واضح بين الطلب على السكن و المتوفر منه ناهيك عن التدهور الذي تعرفه بعض المساكن في الحظيرة السكنية.

و كباقي المدن فقد تركت هذه السياسات بصماتها واضحة على المجال في مدينة جيجل و فيما

يلي عرض لمدى تطبيق هذه السياسات بالمدينة:

## I-1-أ. بناء المدينة بإنجاز السكنات الاجتماعية :

في بادئ الأمر، تجلى هذا النوع فيما جاءت به المخططات التنموية من مشاريع إسكانية بالإضافة إلى ما أنجزته السلطات الاستعمارية من سكنات قدرت بـ365 مسكن منتشرة عبر أحياء المدينة تتدرج ضمن مخطط قسنطينة. والجدول التالي يوضح توزيع هذه السكنات عبر مختلف المخططات التنموية و عبر الأحياء المستفيدة (جدول رقم 9).

الجدول رقم(9): توزيع السكنات الاجتماعية بمدينة جيجل حسب المخططات التنموية

المخططات	عدد المساكن	الأحياء المعنية
المخطط الرباعي الأول	250	حي عريض ،حي الشاطئ
المخطط الرباعي الثاني	2039	مخيم الفرس ،الهضبة الشرقية والغربية و ZHUN1,ZHUN2
المخطط الخماسي الأول	1708	الهضبة الشرقية و ZHUN1,ZHUN2
المخطط الخماسي الثاني	218	ZHUN3 العقابي ،مخيم الفارس ،قطاع التريبة
المخطط الخماسي الثالث	632	ZHUN2،العقابي ،40 هكتار ،حي الشاطئ
المصدر : ديوان التسيير والترقية العقارية ،مديرية السكن والتجهيزات العمومية لولاية جيجل		

بانتهاؤ عهد المخططات التنموية و التخلي عنها ظهرت المخططات الجديدة و السنوية التي تخصص الدولة بموجبها نصيب كل ولاية من البرامج الإسكانية، و توزعها بدورها الولاية على حسب احتياجات مختلف بلدياتها سنويا، و قد تدببت حصة المدينة بالمقارنة مع الولاية من سنة إلى أخرى، لكنها تبقى دائما تمثل أكبر حصة إذا ما قورنت بباقي المدن.

فبعد أن حصلت على 39% من مساكن البرامج التنموية ارتفعت النسبة لتصل 80%<sup>1</sup> سنة 1997 و هي السنة التي عرفت ميلاد هذه المخططات، و تعود إلى الانخفاض سنتي 1998-1999، لينتهي الأمر سنة 2000 بعدم تخصيص أي برنامج إسكاني بالمدينة بهدف القضاء على الضغط الممارس على المدينة بعد الأحداث الأمنية و ما أسفرت عليه من هجرة قوية نحو المدينة (جدول رقم 10).

<sup>1</sup> مديرية السكن والتجهيزات العمومية لولاية جيجل.

الجدول رقم (10) : برنامج السكن الاجتماعي الكرائي

الموقع	عدد المساكن	الشطر	السنة
40 هكتار	160	200	1997
العقابي	40		
ZHUN2	50	الشطر الاول 100	1998
ZHUN 3	50		
ZHUN 3	18	الشطر الثاني 100	
أيوف	22		
ZHUN 2	60		
ZHUN 2	25	الشطر الثالث 45	
ZHUN 2	23		
EKETE	80	100	1999
CRETE	20		
EKETE	15	الشطر الاول: 70	2001
ZHUN 3	10		
حراثن	10		
ZHUN 3	35		
سيدي مسعود	30	الشطر الثاني: 100	
سيدي مسعود	30		
جراثن	15		
ZHUN 1	25		
ENL	28	الشطر الثالث: 400	
ENL	70		
ENL	70		
سيدي مسعود	60		
حراثن	76		
حراثن	54		
ZHUN 3	42		
سيدي مسعود	22	40	2002
حراثن	18		
40 هكتار	80	80	2003
حراثن	180	180	2004
حراثن	550	550	2005

المصدر : مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير لبلدية جيجل 2009

و قد تركزت هذه البرامج الجديدة خاصة بالمناطق السكنية الحضرية الجديدة رغبة في استكمال ما أنجزته البرامج التنموية جنوب المدينة (الصور 3 و4).

الصور (3)،(4): السكن الاجتماعي بمدينة جيجل



مركز المدينة



المنطقة السكنية الحضرية الجديدة

**I-1-ب. المساهمة في إنتاج المجال بالبناء الذاتي : التحصيلات العمومية و الخاصة**  
 ساهمت التحصيلات و التي طبقت في المدينة خلال العشريتين الأخيرتين في توفير السكن والحد من النمو العشوائي داخل النسيج العمراني، و لهذا فقد تم تخصيص مساحات لا بأس بها بالمدينة للتحصيلات (الصور 5،6،7)، و هذا ما جعل المدينة عبارة عن ورشة بناء كبيرة منها ما استكمل و منها ما مازال عبارة عن كتل إسمنتية، حيث قدرت التحصيلات بـ 38 تحصيل و 3159<sup>1</sup> حصة ، إذ نسجل أكبر عدد منها بأولاد عيسى بـ 7 تحصيلات و 1190 حصة جنوب(ZHUN3).

الصور (5)،(6)،(7): التحصيلات السكنية بمدينة جيجل



حي بلهاين



حي بوالرمل



حي بن عاشور

### **I-1-ج. فتح المجال أمام الترقية العقارية : البحث عن النوعية**

استفادت مدينة جيجل من برنامج إسكان ترقوي ضم حوالي 1262 مسكن مند بدايته سنة 1986 أنجزت 814 مسكن، منها 781 مسكن<sup>2</sup> من طرف مؤسسات عمومية (OPGI،EPLF,CNEP) و 33 مسكن من إنجاز مرقين خواص؛ تبقى 190 مسكن آخر في طور الإنجاز و 285 مسكن لم تنطلق بها الأشغال.

و من خلال هذه الأرقام تبدو مساهمة الخواص ضئيلة مقارنة مع المؤسسات العمومية و يرجع ذلك إلى كون تجربة الخواص في هذا المجال حديثة ( أول تدخل للخواص كان سنة 1996).

### **I-1-د. تحسين الإطار المعيشي: تعويض السكنات المهترئة بالسكن التطوري**

تم تسجيل حوالي 494 مسكن تطوري بمدينة جيجل، أنجزت منها حوالي 309 مسكن، منها 162 مسكن بالجهة الجنوبية للمدينة في إطار إسكان أصحاب المساكن المهترئة و الرديئة بحي عسوس مركز المدينة، و المتبقية منها متفرقة عبر أحياء المدينة، و حسب البرنامج المسطر فإنه تم برمجة 110 مسكن تطوري دون الانطلاق بها لנفاذ الاحتياطات العقارية لذلك.

<sup>1</sup>: مديرية التعمير و البناء لولاية جيجل

<sup>2</sup>: مديرية السكن و التجهيزات العمومية لولاية جيجل

### I-1-5. السكن التساهمي : المساهمة في الحصول على السكن

تعد تجربة المدينة في هذا النوع من السكن حديثة و لذلك فإنه وإن تم برمجتها فهي لم ترى النور لحد اليوم، و تتمركز هذه الأخيرة بحي عسوس عند الواجهة البحرية بعد تهديم المباني الرديئة هناك دائما بسبب غياب العقار لإنجازها، بالإضافة إلى 250 مسكن في طور الإنجاز بمنطقة العقابي وبرنامج سكني آخر مبرمج بهضبة مزغيطان (الصور 8،9،10).

الصور (8)،(9)،(10) : السكن التساهمي بمدينة جيجل



حي حراثن



حي العقابي



حي مزغيطان

رغم أن السلطات قد جربت جميع السياسات السكنية، و رغم ما حققته هذه الأخيرة من تنوع في إنتاج السكن و في أنواع المتدخلين، إلا أنها لم تكن كافية، إذ تشير الإحصائيات إلى وجود اختلال بين العرض والطلب، حيث يقدر العجز بـ 1148 مسكن مع وجود حوالي 887 مسكن غير لائق منها 666 مسكن قصديري ظهرت خلال العشرية الأخيرة بعد نزوح عدد هائل من السكان من بلديات تاكسنة ، بني ياجيس و العوانة.

### I-2 التجهيزات القاعدية: من التركيز إلى الانتشار إلى إعادة التركيز

#### I-2-أ. خدمات التربية، التعليم و التكوين:

تتوزع على مستوى التجمع الحضري مجموعة من المؤسسات التربوية يتناسب توزيعها المجالي مع حجم السكان و كثافتهم ، كما تحترم هذه العلاقة بالتجمعات السكنية الجديدة ، فتحرص مختلف المخططات على تقديم الخدمة التعليمية لمجموع المتدربين، حيث يقدر معدل التأطير بالمدارس الابتدائية بأستاذ لكل 25 تلميذ مقابل أستاذ لكل 14 تلميذ في المدارس الإكمالية.

لا تتوفر التجمعات الثانوية الملحقة بالمدينة على مؤسسات التعليم الثانوي فوحدها المدينة تستقبل تلاميذ البلدية ككل، فنجد 9 ثانويات و متقن تضم 7912 تلميذ مؤطرا من طرف 441 أستاذ.

#### • التكوين المهني :

يحتوي التجمع الحضري جيجل على 3 مؤسسات للتكوين المهني التي توفر خدماتها لما يقارب 1500 طالب وفق 17 تخصص:

- معهد وطني للتكوين المهني (INSFP): عند الحدود الشرقية، يستقطب عدد كبير من الطلاب من خارج الولاية.

- مركزين للتكوين المهني : يتواجد أحدهما بأعالي المدينة و الآخر بمركزها.

- 6 مدارس خاصة.

#### • التعليم العالي:

تتوفر مدينة جيجل على جامعة مركزية تتربع على مساحة 40 هكتار جنوب غرب التجمع الحضري، عرفت منذ إنجازها سنة 1986 كمدرسة عليا للأساتذة إلى يومنا هذا توسعات عدة و تعدد في التخصصات ليلبغ حوالي 40 تخصص مقدمة لمجموع طلاب يفوق 15000 طالب من داخل الولاية و من خارجها بالتحديد من ولاية ميلة.

بسبب النمو المستمر لعدد الطلبة المنتسبين للجامعة فقد تم إنجاز قطب جديد على مستوى التجمع الثانوي تأسوست التابع إداريا لبلدية الأمير عبد القادر شرق البلدية، انطلقت الدراسة به سنة 2012 ، تم تقسيم الفروع و التخصصات بين الجامعتين ليبقى الارتباط كبير بين الجامعتين بسبب خدمة الإيواء.

من المقرر أن يتعزز القطاع الجامعي بالولاية بقطب ثالث جديد، بدأت الأشغال به غرب الولاية ببلدية العوانة، موجه لتخفيف الضغط على الجامعة و استقبال تخصصات جديدة تدعم الخدمة الجامعية، تساعد هذه الخدمة بالإضافة إلى التعليم و نشر الإشعاع الثقافي و الحركة العلمية في دينامية المنطقة المحيطة بها و بازدهار الخدمات الاقتصادية و التجارية.

#### I-2-ب. الاستخدامات الصحية:

يصل مجال نفوذ الخدمة الصحية لمدينة جيجل إلى حدود 9 بلديات أخرى : جيجل ، زيامة منصورية، اراقن ، العوانة ، سلمى بن زيادة ، تاكسنة ، قاوس ، جيملة، بني ياجيس و التي تضم حوالي 232752 نسمة. توفر هذه الخدمة مستشفى بـ 424 سرير ، مصلحة توليد و ثلاث مستويات ، بتوزيع مجالي جيد داخل حدود المدينة . بالإضافة إلى:

- 8 قاعات للعلاج.

- مخبرين عموميين للتحاليل و عدد من المخابر الخاصة.

- عيادة لتصفية الكلى.

يوفر هذه الخدمة 165 طبيب، 82 من خواص و 58 طبيب أسنان و 60 صيدلي.

رغم توفر التجهيزات الصحية بالمدينة فإن المؤشرات البلدية و الولائية تبقى بعيدة عن المعدلات الوطنية، تعبر عن عدم قدرة مستشفى جيجل، الطاهير و الميلية على تقديم الرعاية الصحية لكافة السكان (جدول رقم 11). و هذا ما يفسر توجه بعض السكان إلى خارج الولاية للاستفادة من الخدمة



و قد استفادت المدينة مؤخرا من مساحة تم استرجاعها بعد غلق مصنع الفلين داخل المدينة لإنجاز مقر جديد للولاية، فيما تم تجميع أهم المصالح الولائية بالحي الإداري المتواجد بالمركز الجديد للمدينة أيوف جنوب المركز الاستعماري، و ذلك لتسهيل التعاملات بين المصالح الإدارية و السكان لتقوم السلطات المحلية بعد تكوين منطقة التوسع المختلطة شرق المدينة بإخراج كل هذه المصالح و المديرية الولائية خارج الحي الإداري.

## I-2-د. الاستخدامات الصناعية :

يعتبر النشاط الصناعي بالتجمع الحضري محدودا نوعا ما مقارنة مع بعض المدن الجزائرية الساحلية، حيث لم تشهد المدينة منذ ترقيتها و بداية نموها ازدهارا في القطاع الصناعي، فيقتصر الأمر على بعض الوحدات المنتشرة داخل حدود التجمع، بل تم توطين هذه الأنشطة خارج حدود البلدية لتجتمع بمنطقة النشاطات، المنطقة الصناعية بأولاد صالح، في انتظار الانطلاقة الحقيقية للقطاع بالولاية ككل بعد انتهاء الأشغال كليا بمصنع الجزائري القطري الحديد و الصلب لبلدية الميلية (الجدول رقم 13).

الجدول رقم (13): الوحدات الصناعية بالتجمع الحضري جيجل

عدد العمال	المنتج	سعة الانتاج	وحدة القياس	نوع المنتج	الموقع	الوحدات الصناعية
200	3559200	17000000	pouce <sup>2</sup> /an	الجلود	الحدادة	مصنع الجلود
51	974240	1500000	م <sup>2</sup> /سنة	الفلين	طريق الصومام	جيجل للفلين و المسافة
	5570	15000	م <sup>2</sup> /سنة	المواد العازلة		
94	12474200	80000000	وحدة/ سنة	الأغطية الفلينية	شارع المجاهدين	جيجل للفلين
107	96970	598000	وحدة/ سنة	ملابس	شارع روييح صالح	مصنع الأقمشة

المصدر : مديرية الصناعة و المناجم لولاية جيجل

و فيما يلي يوضح الجدول رقم 14 أهم التجهيزات الموجودة بالتجمع الحضري مع تحديد نفوذ التجهيز:

## جدول رقم (14) : التجهيزات المهيكلة للمجال ذات النفوذ الولائي أو المحلي

القطاع	نفوذ ولائي	نفوذ محلي
التعليم	جامعة معهد التكوين المهني	ثانويات مركز للتكوين
الصحي	مستشفى مصلحة التوليد مركز تحاليل مصلحة تصفية الكلي	مستوصف
الرياضة	ملعب متعدد الرياضات مركز رياضي	ملعب بلدي قاعة متعددة الرياضات مسبح مركز رياضي مصغر
الثقافة	دار الثقافة متحف الاذاعة معهد الموسيقى مسرح على الهواء الطلق مركز ثقافي إسلامي مسجد الأنصار	دار الشباب مكتبة بلدية
أمن، شرطة و قضاء	المحكمة مركز إعادة التربية الأمن الولائي الدرك الوطني المنطقة العسكرية و القاعدة البحرية الجمارك الحماية المدنية	مجلس قضائي أمن حضري
الإدارة العمومية	الولاية المجلس الشعبي البلدي المديريات التنفيذية الولائية غرفة الصيد غرفة الفلاحة غرفة الصناعة سونلغاز البنوك ، التأمينات	الدائرة المجلس الشعبي البلدي
خدمات أخرى	مدرسة الصم البكم محطة متعددة الخدمات مركز تجاري سوق أسبوعي فنادق	

المصدر : مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير 2009

## I-2-5. الخدمات السياحية:

بسبب موقعها المطل على البحر و طبيعتها الجبلية الغابية عند الجنوب، تتوفر بلدية جيجل عموما على مؤهلات سياحية معتبرة تتنوع ما بين المواقع الطبيعية، الشواطئ الرملية و الصخرية الغابات و المناظر الطبيعية الجذابة التي تدعم الإمكانيات السياحية المميزة للولاية ككل.

على طول الشريط الساحلي تقع أهم شواطئ الولاية: كتامة ، أقلال، المنار الكبير ...الخ والتي تعرف استقطابا كبيرا للسكان خلال موسم الاصطياف، إضافة إلى مناطق التوسع السياحي المتواجدة على طول الشريط الساحلي للبلدية. فمن أصل 19 منطقة توسع سياحي موجودة بالولاية نجد 5 مناطق ببلدية جيجل (عدوان، كتامة، بني قايد، أولاد بو النار، رأس العافية) تستوجب العناية والحماية من شبح التعمير بالاستغلال الأمثل و العقلاني لهذه الثروة السياحية و تثنيتها.

بالمقابل من هذه المؤهلات، تسجل مدينة جيجل عجزا كبيرا في هياكل الاستقبال القادرة على استيعاب الكم الهائل من السياح القادمين إلى الولاية و إلى المدينة خصوصا من كافة أنحاء التراب الوطني للاستمتاع و الاستجمام، يقتصر الأمر فقط على 16 فندق بسعة محدودة دون تصنيف أغلبها تقع داخل المدينة (جدول رقم 15).

الجدول رقم (15) : توزيع الهياكل السياحية ببلدية جيجل

ملاحظة	النوع	السعة		الموقع	الفندق
		الاسرة	الغرف		
غير مصنف	ساحلي	90	35	جيجل	كتامة
	ساحلي	80	40	جيجل	النسيم
	ساحلي	37	22	جيجل	الإقامة
	ساحلي	16	08	جيجل	Le convivial
	حضري	152	72	جيجل	لويزة
	حضري	124	44	جيجل	أسلام
	حضري	56	23	جيجل	السييل
	حضري	37	20	جيجل	الأمل
	حضري	43	14	جيجل	المركزي
	حضري	39	28	جيجل	الشرق
	حضري	20	12	جيجل	Le glacier
	حضري	26	11	جيجل	الريان
	حضري	80	40	جيجل	الجزيرة
	ساحلي	52	25	أولاد بوالنار	الجنة الزرقاء
	ساحلي	64	32	أولاد بوالنار	بوحنش

المصدر : مديرية السياحة لولاية جيجل

### I-3 شبكة الطرق و النقل : شبكة كثيفة بمسارات غير منظمة

تتميز بلدية جيجل بشبكة طرق غنية تتشابك و تتنوع بتنوع أنماطها، تخطيطها و خصائصها التقنية. و بما أنها شبكة تمتد إلى خارج التجمع، فتربطه بما حوله من تجمعات، بلديات و ولايات و تضمن له اتصالية و أداء جيد لوظائفه المختلفة و الموجهة للسكان المحليين أو الوافدين، فلا بد من تسليط الضوء على مجموع الطرق المارة و المؤدية إلى المدينة.

### I-3-أ. الطرق:

يعبر بلدية جيجل طريقيين وطنيين يضمنان لها الاتصال المجالي مع المحيط غير المباشر لها متمثلين في الطريق الوطني رقم 43 الرابط بين جيجل، قسنطينة و بجاية ، و الطريق الوطني رقم 77 الرابط بين جيجل و سطيف. أما محليا، فيتكفل الطريق الولائي رقم 150 و ثلاث طرق بلدية أخرى (ط ب 01، ط ب 02 ، ط ب 03) بالرابط و توزيع الحركة داخل حدود البلدية خاصة بالمنطقة الجنوبية منها عند الطوابية ، جبرة و بني فوغال أقصى الجنوب ( الصورة 11).

الصورة رقم (11) : شبكة الطرق الرئيسية ببلدية جيجل



المصدر : Google maps 2017

من خلال الجدول رقم (16) نلاحظ أن نسبة خدمة شبكة الطرق على مستوى بلدية جيجل و المقدر بـ 0,89 كلم/كلم<sup>2</sup> تفوق المعدل الولائي، ما يفسر كثافة هذه الشبكة بالبلدية رغم أنها لا تمثل سوى 3,12 % من مجموع الطرق بالولاية.

جدول رقم(16) : شبكة الطرق ببلدية جيجل

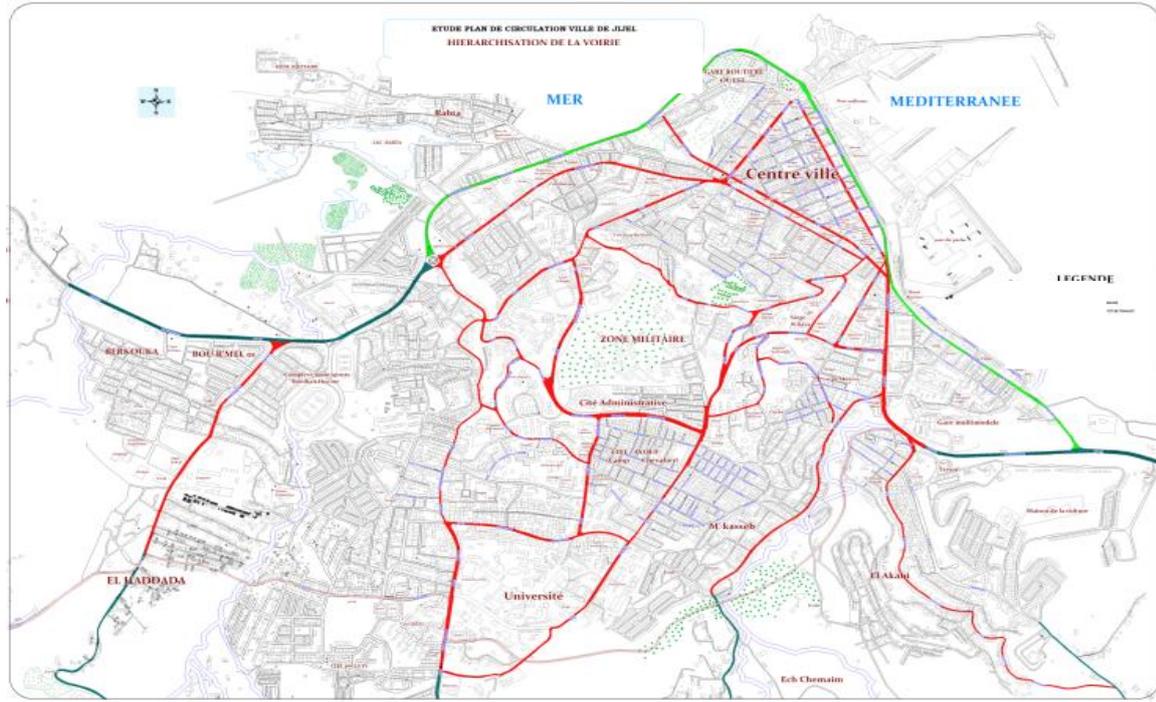
المجموع	كثافة الطرق كلم/ كلم <sup>2</sup>			المجموع (كلم)	ط بلدي (كلم)	ط ولائي (كلم)	ط وطني (كلم)	المجال
	ط بلدي	ط ولائي	ط وطني					
0,89	0,54	0,05	0,29	55,60	34,10	3,25	18,25	بلدية جيجل
0,74	0,49	0,15	0,09	1779,60	1182	373,6	223,8	ولاية جيجل
-	-	-	-	3,12	2,88	0,86	8,15	النسبة %

المصدر : مديرية الاشغال العمومية

ترتسم شبكة طرق حضرية على مستوى التجمع الحضري تختلف خصائصها من منطقة إلى أخرى حسب الوظيفة التي تؤديها و المجال الذي تخدمه (تجاري ، سكني ...) و نوعية وسائل النقل التي تستخدمها ( الشكل 13). و رغم تطور شبكة الطرق بالمدينة بتطور مجالها العمراني و نموه

وامتداده فلا تعتبر هذه الشبكة سوى استمرارية لرسم شبكة الطرق الموروثة عن الحقبة الاستعمارية، و التي تم تخطيطها لاستيعاب حركة أقل للمركبات و حجم أقل لترددات السكان و تنقلاتهم، و هذا ما يفسر الاختناقات المرورية الكبيرة التي أصبحت تعاني منها المدينة خاصة بالمفتقات الطرق الرئيسية بمركز المدينة.

الشكل رقم (13): تراتب الطرق بمدينة جيجل



طرق حضرية —————  
طرق الروافد —————  
طرق اجتنابية —————  
طرق الخدمة —————

المصدر : مخطط الحركة لمدينة جيجل 2011

استنادا إلى التصنيف الذي أعده مخطط الحركة لمدينة جيجل على مجموعة من المقاييس التقنية الخاصة بالطرق ( عدد الاتجاهات ، عدد الممرات، عرض الأرصفة و قارعة الطريق، الخصائص التقنية و الهندسية لمفتقات الطرق ) ، يمكن تصنيف الطرق الحضرية بالتجمع كما يلي:

#### • طرق الاجتناب ( les voies de contournement et de transit )

بهدف تخفيف الضغط على المدينة و ضمان وصول مستعملي الطريق إلى الوجهة المقصودة في أقصر وقت ممكن، قررت السلطات المحلية إنجاز طرق اجتنابية تعمل على تحسين أداء المدينة، جرى توقيعها بأقصى المنطقتين الشمالية و الجنوبية، يتعلق الأمر بالطريق الاجتنابي الشمالي و الذي يشمل : شارع رويح حسين و الطريق الشمالي الشرقي المتمثل في شارع مصطفى بن بولعيد، و بسبب استمرار التوسعات العمرانية التي عرفتها المدينة لم يستطع هذين الطريقين تقديم

دورهما في تخفيف درجة الاحتقان لعدم القدرة على إكمال رسم المسار على طول امتداد المدينة بعد احتلال السكنات الفوضوية للمسار المخطط من طرف السلطات المحلية على مستوى حي الرابطة شمال شرق المدينة. و عليه تم التوجه نحو الجنوب و انجاز طريقين اجتنابيين جديدين:

- طريق اجتنابي يخدم المنطقة الجنوبية للمدينة انطلاقا من المحطة البرية الشرقية مروراً بحي لعقابي، الجامعة، الحدادة، مزغيطان وصولاً إلى أولاد بوالنار.
- طريق اجتنابي جنوبي خارج المحيط العمراني للتجمع مخصص لشاحنات الوزن الثقيل أو لقاصدي الجهة الغربية من الولاية دون المرور بالمدينة، تكون نقطة انطلاقه من التجمع الثانوي حراش نحو منطقة كيسيير عند حدود البلدية. يحيط هذا الطريق بالمدينة كما يفصلها عن المنطقة الجنوبية الجبلية.

و بالرغم من أن هذا الطريق حديث الإنجاز إلا أنه بدأ يدخل مرحلة انتهاء صلاحيته نظراً لاستمرار زحف العمران نحوه و استغلاله في خدمات أخرى سواء بطريقة عشوائية ( سكن فردي غير مرخص) أو بطريقة موجهة ( استعمال جزء من الطريق الاجتنابي الأول في النقل الجماعي).

#### • طرق التوغل: ( les artères de pénétration )

و يتعلق الأمر بمجموع الطرق التي تساعد على ربط المدينة بالتجمعات المجاورة لها، كما تسهل التبادلات بين المنطقة المركزية و الأحياء الحدودية و التي تتميز بحجم حركة و ترددات معتبرة، تتمثل في :

- الطريق الوطني انطلاقاً من المحطة البرية الشرقية.
- طريق خيدر مختار انطلاقاً من الزبيرية - الجنوب الشرقي).
- طريق الإخوة نغيز انطلاقاً من المقاسب ( الجنوب).
- طريق بن مخلوف محمد البشير انطلاقاً من حي EKETE.
- طريق مصطفى لونيس انطلاقاً من الحدادة (الجنوب الغربي).
- الطريق الوطني رقم 43 انطلاقاً من محطة نفضال ( الشرق).

على الرغم من أن هذه الطرق تهيكّل المجال و تساعده في تقديم خدماته إلا أنها بالمقابل تزيد من الضغط على المدينة لضخها اليومي لحجم حركة إضافي نحو مركز المدينة، في ظل غياب طرق دائرية محيطية تساعد في توزيع الحركة و عدم تركيزها في نقطة محددة.

يتراوح عرض هذه الطرق ما بين 8 إلى 10 أمتار، و قد تم تحديد السرعة القصوى المستعملة به بـ 50 كلم /سا.

### • الطرق الحضرية: (Les voies urbaines)

وتتمثل في الطرق التابعة للمنطقة المركزية للمدينة و المرتبطة بالقطاع الثالث : الخدمات و التجارة تتميز بحركة كثيفة للراجلين و أخرى للمركبات:

- |                            |                             |
|----------------------------|-----------------------------|
| - شارع الأمير عبد القادر   | - شارع الصومام              |
| - شارع أول نوفمبر          | - شارع المجاهدين            |
| - شارع عبد الحميد بن باديس | - الاخوة خشة                |
| - شارع مصطفى بن بولعيد     | - شارع عبدي جامع            |
| - شارع العقيد لطفي         | - شارع الاخوة بوبزاري       |
| - شارع بوراوي              | - شارع كعولة المختار        |
| - شارع الاخوة بوقطة        | - شارع رويخة المختار        |
| - شارع الاخوة بوالشعير     | - شارع بن مخلوف محمد البشير |
| - شارع رويح حسين           | - شارع شريغان علي           |
| - شارع المستشفى            | - شارع بن مخلوف مكي         |
| - شارع بوالرغود احسن       |                             |

هذه الطرق ذات عرض لا يقل عن 5 أمتار ( رصيف و قارعة الطريق) أو 6 أمتار إذا كانت مستغلة في النقل الجماعي ، حددت السرعة القصوى بها بـ 30 كلم /سا.

### • طرق الخدمة : (Les voies de service)

وهي التي تضمن الوصول إلى آخر وجهة للساكن سواء العمل، المسكن أو المدرسة. تتناسب خصائصها التقنية و الهندسية مع حجم الحركة المنخفض الذي يميزها و مع بعض الاستخدامات الاستثنائية (سيارات الإسعاف، سيارات الحماية المدنية...) لضمان خدمة أحسن للساكن، بالإضافة إلى استعمالها في توقف السيارات و السير على الأقدام، و لذلك فالسرعة المحددة بها لا تتجاوز 25 كلم/سا.

### I-3-ب. النقل و المواصلات :

يمارس داخل حدود بلدية جيجل ما يقارب 15000 تحرك يومي في مختلف الاتجاهات لقضاء الاحتياجات، بواسطة الحافلات و سيارات النقل الجماعي التي تعتبر الوسيلة الأكثر استعمالا لربط مركز المدينة مع أحياء الضواحي و ربط المدينة مع البلديات و الولايات الأخرى.

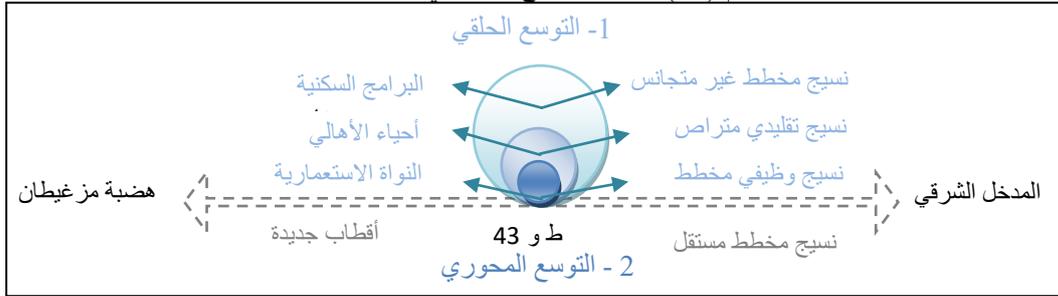
تضم المدينة محطتين لنقل المسافرين: الشرقية و الغربية و الكفيلتين بتوزيع و تجميع التدفقات من و إلى المدينة و تنظيم الحركة، فتضم 12 خط يوجه حركة السكان الوافدين إلى البلدية للاستفادة

من الخدمات الموجودة على مستواها و 11 خط ينظم الحركة داخل المدينة بتغطية كاملة لمجال الحضري.

## II- حالة النسيج العمراني بمدينة جيجل : ضعف الترابط بين مكونات النسيج كنظام

تحكمت عوامل الطرد و الجذب التي مارستها المدينة على سكانها في وتيرة النمو السكاني حيث أن نتائجها كانت واضحة على المجال، فتدبب النمو السكاني أدى إلى التوسع العمراني العشوائي الذي لم يكن سوى عبارة عن تطبيق لسياسات سكنية عرفت الجزائر في فترات مضت أثبتت نتائجها نجاح التجربة في مدن معينة، فيما لم تصل إلى ما كانت تصبو إليه في مدن أخرى. إن انتهاج هذه السياسات لم تكن تحكمه ضوابط معينة قائمة على أساس دراسة إمكانيات الموضع و استقراء للنتائج المستقبلية، بل أن الأمر لم يتعدى استغلال متاحات عقارية متوفرة لسد عجز سكني عديدي، فكان للمدينة توفير هذا الكم دون التركيز على الكيف بإغفال النتائج السلبية للطريقة المتبعة (الشكل 14).

الشكل رقم (14): أشكال التوسع العمراني لمدينة جيجل



المصدر : من إعداد الباحثة 2016

## II-1 النسيج الحضري : توزيع غير عادل للسكان و التجهيزات

بتنوع السياسات السكنية المطبقة تنوعت الأشكال الحضرية الناتجة عنها و اختلف توزيعها من منطقة إلى أخرى داخل المحيط العمراني. تركز السكنات الفردية بالمركز الاستعماري و التخصيصات العمومية غرب المدينة، تمثل بذلك المنطقة الوحيدة بالمدينة التي تعرف أداء جيدا لوظائفها الحضرية و تقسيما جيدا في بنيتها العمرانية من حصص سكنية، طرق حضرية و طرق خدمة، مجالات مبنية وأخرى غير مبنية. يشكل المركز الاستعماري الاستثناء بسبب نوعية السكنات الموجودة به و أهمية التجهيزات التي يتوفر عليها.

تغزو السكنات الفردية الفوضوية تراب المدينة حيث تنتشر انتشارا سرطانيا بشكل ينهش البنية الحضرية و يضعف قواعدها بكل من التوسعات العمرانية العشوائية شرق، غرب و وسط المدينة. حتى و إن لم تكن حالتها سيئة من ناحية التصميم و مواد البناء، لا تساعد هذه السكنات المدينة في أداء وظائفها على أكمل وجه لعدم حيازتها على رخص التدخل على المجال و استغلالها غير

العقلاني للعقار، ما يجعلها حجرة عثرة أمام الاستهلاك الجيد للمجالات خاصة بالمناطق الحساسة، مناطق العبور، أو بالمناطق الدينامكية أين تتواجد التجهيزات و الخدمات المهيكلية.

اكتسحت أشكال جديدة المجال بالتجمع الحضري جيجل ككل متمثلة في السكن الجماعي بأنواعه وصيغه المختلفة، فأصبح يمثل الأداة الأكثر استعمالا في إنتاج المجال الحضري بالمدينة و امتصاص الضغط السكاني بسد العجز السكني. جاءت توسعات جديدة بالكامل عبارة عن سكنات جماعية شرق، غرب المدينة بعد أن تركز هذا النوع و لفترات مرت بوسط المدينة متمثلا في المناطق السكنية الحضرية الجديدة.

عرف تنطبق و توزيع التجهيزات بالمدينة تدخلات عدة، فمن التركيز بالنواة الاستعمارية التي تحوز على أغلب الخدمات و التجهيزات الإدارية إلى التوجه نحو المركز الجديد أيوف الذي لا يقل أهمية عن المركز الاستعماري من ناحية نوعية و أهمية التجهيزات التي يتوفر عليها. يقتصر ظهور التجهيزات في باقي المناطق بالمدينة على الخدمة الأولية المحلية التي لا يتعدى نفوذها حدود القطاع العمراني. و لا تتوفر أحياء أخرى بالكامل و بمساحات معتبرة على أي تجهيز ( الرابطة ، المقاسب الزبيرية ، البرقوقة ...) لتقتصر الخدمات بها على أنواع محددة من التجارة.

ارتباط كبير بالخدمات و التجهيزات وسط و مركز المدينة بتفضيل الحصول على هذه الخدمة و التنقل اليومي و لعدة مرات إلى هذه المناطق رغم توفرها بمناطق أخرى، حيث لم يشفع الموقع الاستراتيجي لدار الثقافة شرق المدينة و لا تصميمها و هندستها المعمارية المدروسة في استقطاب الزائرين عند إحياء التظاهرات الثقافية المنظمة من طرف المديرية، فالسكان و السياح على حد سواء يفضلون الفعاليات الثقافية البسيطة المقامة بالواجهة البحرية على التنقل إلى دار الثقافة.

يشجع استكمال الأشغال و انتقال كامل المديرية إلى المدخل الشرقي بالمدينة على إعادة توزيع التجهيزات، تجميعها في نقاط محددة يكون له من الإيجابيات ما يساعد على تخفيف الضغط على المدينة، و من السلبيات ما يزيد من استقطاب و أهمية المنطقة الشرقية و بالتالي تحول التدفقات و تحركات العمال و السكان نحو نقاط محددة من المدينة على حساب مناطق أخرى.

## II- 2 مميزات النسيج الحضري : نسيج متشعب وغير وظيفي

أدت كل التدخلات على المجال إلى تكوين نسيج متشعب وغير وظيفي، غير قادر على تقديم الخدمة المرجوة منه لسكانه ( الصور 12،13) . حيث أن المدينة تتميز بـ:

- نسيج غير متجانس: من خلال تكوين وحدات عمرانية متعددة غير مترابطة فيما بينها ( نسيج استعماري مخطط، نسيج تقليدي متراس، نسيج مخطط غير متجانس، نسيج فوضوي مخالف).

## الصور رقم (12)،(13) : نسيج غير متجانس بمدينة جيجل



المصدر: Google Earth 2017

- **نسيج منقطع:** أدى وجود فراغات عمرانية بين هذه الوحدات إلى خلق انقطاعات مورفولوجية ميزت مدينة جيجل ناتجة عن استعمال الأراضي القابلة للتعمير العمومية منها في توقيع مشاريع المناطق السكنية الحضرية الجديدة، و تشجيع التخصيصات بالأراضي الخاصة مع تجنب الأراضي المتوسطة إلى عديمة الصلاحية و تركها دون تهيئة ودون رقابة.
- **ظهور نسيج مخالف لقواعد التعمير:** تم إشغال هذه الفراغات الناتجة عن التوقيع العشوائي للمشاريع بالمساكن المخالفة ( بناء فوضوي صلب أو سكن قصديري) في ظل غياب الرقابة على المجال من طرف الدولة، الأمر الذي أدى إلى استفحال هذه الظاهرة بل التصاقها بمدينة جيجل بعد الانتشار السرطاني للسكنات و تشكيل أحياء مخالفة بالكامل على مستوى الأراضي غير قابلة للتعمير: ضفاف الأودية، مناطق معرضة للانزلاق و أخرى للغمر على طول الشريط الساحلي، و أحياء أخرى لم تحترم أحكام رخص التدخل على المجال.
- **نسيج مزدوج الوظيفة:** تعددت وظائف الأنسجة بين الوظيفة السكنية و الوظيفة الإدارية على مستوى مركز المدينة الذي يستأثر على معظم الخدمات الإدارية، وامتزاج الخدمة السكنية مع التجارية بشكل ملحوظ خلال الآونة الأخيرة بحي أيوف الفوضوي الذي أصبح القبلة الأولى للسكان باعتباره المركز الجديد لمدينة جيجل.
- **نسيج ضعيف الاتصالية:** إن خلق أنسجة جديدة مخططة و مبرمجة على مستوى الأراضي الفارغة على طول محور الطريق الوطني رقم 43 أعطى القدرة على التخطيط المسبق، لكنه بالمقابل أدى إلى اتساع المجال الواقع تحت مسؤولية المدينة من جهة، و زيادة الفوارق المجالية داخل النسيج بعد تعدد الأنوية الناتجة عن تلاحم عمران المدينة من جهة أخرى.

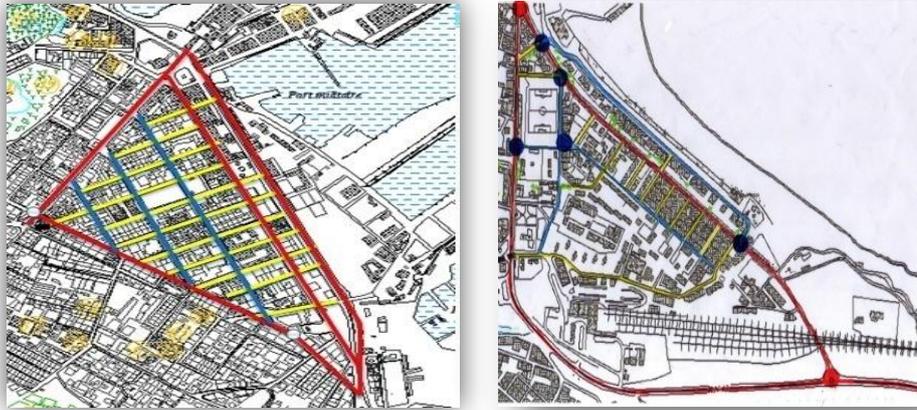
## II-3 انعكاسات حالة النسيج على نظام الطرق : ضعف الأداء، انعدام الاستمرارية و الاتصالية

تعد الطرق المهيكل الرئيسي للنسيج العمراني و ينعكس أداؤها على أداء الوظائف الحضرية بالمدينة، مع اختلاف أنواع و مميزات النسيج العمراني بالمدينة يختلف أداء و حالة الطرق بها. حيث يمكن تمييز ما يلي:

### II-3-أ. نسيج وظيفي / طرق وظيفية : المركز الاستعماري، طرق متعامدة خطة شطرنجية

تتمثل هذه الأنسجة في المثلث الاستعماري و الامتداد الشرقي له بحي الشاطئ ( الشكلان 15،16)، تتميز الطرق بهذه المناطق بالتنظيم، الهيرالكية، الحالة الجيدة لقارة الطريق و الأرصفة، استمرارية الرسم الهندسي و وجود العقد الرئيسية المهيكل للبنية الحضرية للمدينة ككل.

الشكلان رقم (15)،(16): رسم منتظم للطرق



المركز الاستعماري

حي الشاطئ

المصدر : مخطط شغل الأراضي رقم 1،7 للتجمع الرئيسي جيجل .

### II-3-ب. نسيج متراس ، طرق ضيقة : الأحياء التقليدية ، رسم غير منتظم للطرق

تميز هذه الخصائص الحلقة الأولى لمجال التوسع خارج حدود النواة الاستعمارية (الشكل 17)، حلقة متراسة بنسيج كثيف يضم أحياء الأهالي و المحتشدات التي خصصها المعمرون للسكان المحليين. يغلب على النسيج الطابع السكني، استعمال المواد التقليدية و المحلية في البناء و الحالة السيئة للطرق : رسم غير منتظم ، طرق متعرجة، استحواذ قارة طريق و رصيف إن وجد ضعيف، مسالك غير مكتملة بدون مخارج و مجالات خدمة و حركة نصف عمومية يصعب التوجيه فيها لغياب المعالم المساعدة (صور رقم 14 و15).

الصورة رقم (14)، (15)



حي موسى

حي مصطفى

الشكل رقم (17)



أحياء الأهالي جنوب المركز للاستعماري

المصدر : المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير لبلدية جيجل 2009 ، Google Earth 2018

### II-3-ج. نسيج مخطط / طرق ذات هيرالكية : المناطق السكنية الحضرية الجديدة / حركة

مضمونة و أداء جيد

ساعد التخطيط المسبق للمناطق السكنية الحضرية الجديدة في تكوين نسيج منظم يتميز برسم منتظم للطرق و هيرالكية وظيفية واضحة للشبكة ( الشكل رقم 18، صورة رقم 16) ، حالة متوسطة إلى جيدة للطرق من قارعة و رصيف و توفير مساحات لا بأس بها لتوقف السيارات، الحركة مضمونة داخل التجمعات السكانية و الأداء جيد لكن الاتصالية و استمرارية رسم المسارات مع المحيط المجاور يجعلها في عزلة عن باقي النسيج العمراني خاصة مع غياب التجهيزات المهيكلة على مستواها.

الصورة رقم (16): رسم مخطط للطرق



حي بن عاشور

الشكل رقم (18)



حي 40 هكتار

المصدر : مخطط شغل الأراضي رقم 13 ، Google Earth 2018

### II-3-د. نسيج فوضوي / طرق غير وظيفية : أحياء السكن الفردي / رسم متقطع للطرق

لعل المصدر الأساسي لمعظم المشاكل الوظيفية التي تعاني منها المدينة يكمن في تكوين هذا النسيج الهجين بالمناطق الحساسة الانتقالية بالمدينة (الشكل رقم 19، الصور 17، 18)، نسيج فوضوي

يحتل مساحات شاسعة يعرقل عملية التهئية و التنمية بالمدينة ، رسم الطرق به يعد الأسوأ بالمدينة ككل، مسارات ضيقة غير منتظمة المقاسات، نقاط تقاطع كثيرة تصعب سيولة التدفقات، حالة سيئة للقارة و للرصيف الضيق، حركة ميكانيكية كثيفة و تصنيف مهيك للطر التي تشهد تنوع في الاستعمالات : راجلين ، سيارات خاصة ، سيارات تفعية ، شاحنات التموين و حافلات النقل.

الصورة رقم (17)،(18) : طرق مهيكلة غير وظيفية

الشكل رقم (19)



حي موسى و حي المقاسب

حي الرابطة

حي أيوف

المصدر : المخطط التوجيهي للتهئية و التعمير لبلدية جيجل 2009 ، Google Earth 2017

### II-3-5. نسيج منظم مستقل / طرق في طور الإنجاز: أحياء التوسع الجديدة / ضعف الاتصالية

نظرا لغياب العوائق البشرية خاصة بمناطق التوسع باعتبارها مساحات فارغة غير أهلة بالسكان، فإن ما يميز رسم الطرق بها سهولة التخطيط في المسارات في المقاسات و في التوسعات أو التفكير في ازدواجية الطرق مستقبلا. يتناسب التخطيط المسبق للطرق و التي هي في طور الإنجاز مع الخصوصيات الفيزيائية للمجال من طبوغرافيا السطح و ليتولوجية الجوف، مستقيمة منتظمة عريضة و مهيكلة بالمناطق الضعيفة الانحدار بالمدخل الشرقي ( الشكل 21)، متعرجة، ملتوية، متعددة الاتجاهات و مزودة بالمنشآت الفنية و التقنيات الهندسية بالمناطق ذات الانحدار المتوسط بالقطاعات الغربية و الجنوبية الغربية ( الشكلان 20،22).

تنتظر الشبكة اكتمال رسمها و ضمان كفاءة أدائها بربطها بالشبكة الحالية و إنجاز طرق روافد و توغل جديدة تسهل إدراك هذه المناطق مستقبلا، بالابتعاد عن الطرق الحالية التي تشكو من ضعف أدائها.

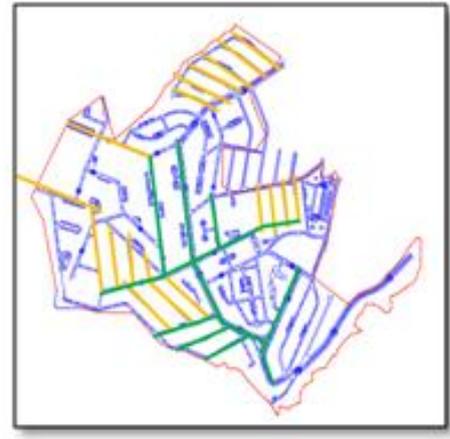
الشكل (20)،(21)،(22): الطرق المبرمجة بمناطق التوسع



منطقة أمزوي



المدخل الشرقي



منطقة مزغيطان

المصدر: مخطط شغل الأراضي رقم 22، 25، 26

❖ يختلف عموماً أداء هذه الطرق من نوع إلى آخر، لكن الشبكة على العموم حالها من حال النسيج العمراني فقد تأثرت بالتعمير العشوائي، وهي اليوم تشكو من التشعب والاختناق، وتعاني من الثقل الوظيفي الذي تجسده الانسدادات المرورية بالنقاط السوداء للحركة التي أصبحت تميز المدينة وذلك راجع إلى:

- ضعف شبكة الطرق الحضرية التي تأثرت بالنمو الحضري العشوائي للمدينة، والذي أعطى لهذه الشبكة رسماً غير منتظم يغلب عليه طول المسارات من جهة، وعدم القدرة على المحافظة على نفس المواصفات التقنية على طول المسار من جهة أخرى، بسبب الانقطاعات للمميزة للنسيج.
- عدم التوازن بين الخدمة التي تقدمها الطرق وحجم الحركة على الطريق (زيادة في الحظيرة دون تغيير مواصفات الطرق).
- صغر مساحة الأرصفة التي لا تتناسب وحجم حركة المشاة خاصة خلال فصل الصيف وخلال ساعات الذروة اليومية، بسبب سيادة البناء أو النشاط المخالف الذي لا يحترم قواعد التعمير بالتعدي على الأرصفة إما بالبناء أو باستغلالها في عرض السلع.
- عدم تهيئة مفترقات الطرق أو عدم كفاءة و ملائمة التهيئة المعطاة لبعضها لخصوصيات وحجم الحركة على مستوى هذه النقاط خاصة عند مدخل ومخرج المدينة.
- غياب أماكن التوقف على طول الطريق أو الأماكن المخصصة لذلك بسبب غياب الدراسات الخاصة بتوفير مثل هذه الخدمة من جهة، ومحدودية المساحات القابلة لإستيعاب هذه المرافق من جهة أخرى، بالإضافة إلى غياب نص قانوني يحدد كيفية استغلال وتسيير مثل هذه المرافق، الأمر الذي يؤدي إلى الانتشار العشوائي وغير المدروس لهذه المواقف.

وعلى ضوء هذه المعطيات يمكن القول أنه إذا كان الطريق في الحقيقة هو المسلك الذي تتخذه المركبات للوصول إلى وجهة محددة وفق سرعات حددتها مختلف الدراسات، فقد أصبح اليوم وفي ظل هذه الظروف محل مشاركة بين المركبات المتحركة، السيارات المتوقفة على جانب الطريق و حتى المشاة الذين يلجئون إلى استعمال الطريق بدل الرصيف، و هذا ما يؤدي إلى رداءة الخدمة التي تقدمها الطرق.

### خلاصة الفصل :

المدينة الكائن الحي الذي لا يتوقف عن النمو، تشهد خلال مختلف مراحل نموها تحولات جذرية في التشكيل، الوظيفة و الدور الذي تلعبه محليا، جهويا، وطنيا أو حتى دوليا. لم تعد المدينة اليوم ذلك المجال البسيط الذي يضم السكان، السكن و التجهيزات فقط. مدينة من الواجب عليها تأدية الخدمات و الأدوار المنوطة بها إداريا و التي لطالما حصرت في السكن، العمل، النقل، الراحة والترفيه، بل ارتبطت أهمية المدن مؤخرا بكفاءة الخدمة و امتدادها مجاليا و زمنيا بنفس الأداء و النوعية؛ خدمات متنوعة و مختلفة يجب على المدينة توفيرها و بسطاء و انسجام مع الخصائص و الخصوصيات المجالية، الاقتصادية، الاجتماعية، الإيديولوجية الحالية و المستقبلية. إذن فالمدينة لا يقتصر دورها على تحديد الاحتياطات و توفيرها لاستقبال الخدمات بل بكيفية استهلاكها في إنتاج مجال و إطار معيشي جيد، آمن، مناسب للأجيال الحالية و المستقبلية.

من خلال ما تم دراسته خلال هذا الفصل ، تبين أن التطور الطارئ في أسلوب الحياة و التنوع الملاحظ في سلوك الأفراد، قد أدى إلى تنوع الإشكاليات بالمجال الحضري، إشكاليات لا تتشارك كل الدول، المدن و حتى القطاعات المجالية في خصائصها و لا تتشابه، فلكل مجال خصوصياته ومشاكله، و لكل دولة أسلوبها في مجابهة الإشكاليات الحضرية.

يبرز إلى السطح و يطفو مشكل الحراك التنقلي كانعكاس مباشر للتحولات الحضرية المتسارعة التي أصبحت تعيشها المدن، تنوعت محاور الدراسات التي تناولت الإشكال ، اختلفت توجهاتها و تعددت حلولها حسب الوضع القائم و إمكانيات المناخ العام، لكن المدن الجزائرية عموما لا يختلف الوضع بها كثيرا، فهي تتشارك و تتشابه في تفاقم المشاكل الحضرية. حتى أن المدن السائرة في النمو لم تستفيد من تجارب و أخطاء المدن الكبيرة التي سبقتها في النمو و التطور و لا تحاول حتى استقراء الأوضاع لتجنبت تفاقم المشاكل.

أوضحت دراسة النمو الحضري لمدينة جيجل أن المدينة و محيطها يشكلان مجالا مميزا بمقومات طبيعية، اقتصادية و بشرية هائلة، و إمكانيات متنوعة و منتشرة، تمكن المدينة من الاستفادة والإفادة المتبادلة عن طريق توفير الخدمة و امتدادها إلى غاية حدود مجال نفوذها. مدينة عرفت

خلال مراحل نموها انتهاج العديد من السياسات و اتخاذ العديد من المحاور للتوسع: من الاحتكار إلى المشاركة، من الترقية الاجتماعية إلى الترقية السكنية، و من التركيز إلى الانتشار. عمليات متتالية أنجزت و برامج متتابعة وضعت هدفها الرئيسي امتصاص الضغط السكاني المتزايد يوماً بعد يوم طبيعياً أو بفعل الهجرة الداخلية، و سد العجز المسجل في السكن و الخدمات. أفرزت هذه التدخلات تكوين مجال حضري ممتد مساحياً، متعدد الأنوية، متعدد الوظائف و الأهم من ذلك متعدد الإشكاليات، الأمر الذي يصعب معه التنظيم و يقصر به التسيير.

إن توفير الخدمات بمجال معين على حساب مجالات أخرى أدى إلى التمييز بين القطاعات و ظهور انقطاعات مورفولوجية و وظيفية بمجال مدينة جيجل. فبدلاً من تحقيق مبادئ التهيئة العمرانية بالتوزيع العادل للثروات و السكان بالمجال، كان التباين واضحاً في التوزيع و الاختلاف شاسعاً في التشكيل بتكوين بنية حضرية هشة غير متماسكة و غير متجانسة، و أداء متدبب يغلب عليه انعدام الاستمرارية. تأثرت الطرق و أثرت بدورها على أداء النسيج العمراني بالمدينة : طرق سيئة التصميم محدودة الوظائف، كثيفة الحركة ضعيفة الأداء أصبحت السمة الغالبة للمجال العمراني بمدينة جيجل، يمكن للزائر ملاحظتها بسهولة مباشرة عند إجرائه لمسح طفيف لهذه المدينة الصغيرة الكبيرة.

ضعف البنية الطرقية و صعوبة استغلال هذه المنشآت الحيوية لإدراك الخدمات المتنوعة التي تقدمها المدينة، مشكل كبير يعاني منه الراكب، الراجل، و السائقين على حد سواء، و وضعية تؤرق كاهل السلطات التي تصرف النظر عن الشبكة الحالية و تصب كامل اهتمامها على الطرق المبرمجة بالتوسعات المستقبلية لمدينة جيجل.

---

**الفصل الثاني:**  
**تشخيص وضعية الحراك التنقلي بمدينة جيجل**  
**العرض و الطلب**

---

دراسة تحليلية : تكميم الحراك و تحديد الأسباب

مقدمة

أولاً / التنقلات داخل المدينة : نوعية الطلب على الحراك

ثانياً / تنظيم النقل : مميزات عرض التنقل

ثالثاً / الأسباب المتحكمة في الحراك التنقلي بالمدينة : تعدد المعايير

خلاصة الفصل

## مقدمة :

أوضحت الدراسات الحضرية التي تناولت عنصر النقل، العلاقة الوطيدة بين التطور الكبير الذي عرفته وسائل النقل و شبكاته، و ارتفاع معدلات النمو الحضري و اتساع الرقع الجغرافية لمعظم مدن العالم. ترجمت هذه العلاقة بصور متفاوتة من دولة إلى أخرى، متناسبة بذلك مع مستوى النمو الاقتصادي الذي يميز كل مدينة؛ و يبدو هذا الارتباط جليا من خلال استظهار تاريخ المدن بظهور أشكال حضرية جديدة تواكب الطلب المتزايد على الخدمات، و بالتالي الحركة الكثيفة لسكان المدن، متمثلة في التوسع الكبير، التكثيف المستمر، التفريغ نحو الأطراف القريبة، و تكوين مدن ضخمة ذات امتداد مجالي شاسع.

تأكد من خلال الفصل الأول، أن مدينة جيجل قد أخذت نصيبها من هذه الأشكال الحضرية، ما تناسب مع حجم النمو الديموغرافي و الحضري الذي عرفتها خلال فترات تطورها، حتى و إن لم يكن السبب الرئيسي لهذا التنوع هو تطور الوسائل كما في الدول المتقدمة، باعتبار أن الدول النامية لا تقوم سوى باستنساخ السياسات، و إعادة صياغة الحلول المطبقة في هذه الدول، و إن لم تتناسب مع خصوصياتها المحلية، الاقتصادية، و الاجتماعية، لكن ما هو مؤكد في هذه التجارب، أن نفس الانعكاسات السلبية إذا لم نقل أكثر سلبية، هو ما تتحصل عليه هذه المدن؛ فالصورة الحالية لمدينة جيجل تبين فعليا تنوعا في أنسجتها، و تمدا في مجالها العمراني من جهة، و لكن من جهة أخرى فضعف بنيتها الحضرية، ليس بالأمر الذي يمكن إخفاؤه. لذلك من خلال هذا الفصل نريد أن نستوضح تأثير النمو، و ما نتج عنه من بيئة حضرية على حركة السكان، و حجم التنقلات اليومية واتجاهاتها داخل حدود المدينة ، بهدف الاستفادة من الخدمة الموجودة على مستوى مدينة جيجل.

باعتبار أن العلاقة بين البيئة الحضرية و الحراك التنقلي الحضري ما هي إلا علاقة طردية:

- هل تساعد هذه البنية المدينة على لعب دورها الوظيفي؟

- هل تعد السبب الرئيسي وراء تقادم مشكل الحركة الذي تعاني منه معظم المدن؟

لا يمكن تأكيد أو نفي هذه التساؤلات إلا بعد الدراسة الدقيقة، و التحليل المعمق لواقع الحراك التنقلي بمدينة جيجل، و مقارنة الطلب المسجل من طرف السكان، مع العرض المقدم من طرف السلطات المسؤولة على ذلك داخل حدود المدينة.

## أولاً: التنقلات داخل مدينة جيجل : نوعية الطلب على الحراك التنقلي

تتشارك المدن الجزائرية عموماً في الخصائص المميزة للحراك التنقلي المذكورة سابقاً، لكن حجم ومرتبة المدينة ضمن الشبكة الحضرية قد يعقد الأوضاع بالمدن الكبيرة خاصة و التي تعاني من مشاكل جدية في التنقل و النقل. وبالرغم من أن مدينة جيجل تعد من بين هذه المدن، إلا أن ما تعانيه من مشاكل الحراك التنقلي يختلف عن ما هو موجود بالجزائر العاصمة، قسنطينة، سطيف... إلخ، من حيث الكم و الكيف. فبالإضافة إلى الحجم، هناك عوامل أخرى تتدخل و تتداخل لتحدد مميزات الحراك التنقلي في كل مدينة على حدا. و لا سبيل لفهم الحراك التنقلي و تحديد أسبابه و اتجاهاته، إلا بملاحظة تنقلات الأفراد، تكميمها، و مقارنتها مع المعايير و المعدلات المعمول بها في مجال الحراك.

### I- الدراسة الكمية للحراك :

تعد عملية جمع المعطيات الإحصائية، و الأرقام المعبرة عن حجم و نوعية الحراك بالمدينة، المصدر الأول لفهم سلوك الحراك و تنقلات السكان بين أحيائها، يكون استقاء هذه المعطيات عن طريق التحقيقات الميدانية التي تضم عموماً<sup>1</sup>:

- تحقيقات تنقل الأسر (EMD) .
- التحقيقات السنوية حول النقل الجماعي الحضري (TCU)، و التحقيقات السنوية حول النقل الجماعي بين الولايات (TCD).
- تحقيقات الأصل الوجهة (Enquête OD).
- تحقيقات حول التوقف.

تستعمل هذه التحقيقات طرق مختلفة لجمع المعطيات و الإحصاءات يمكن حصرها في:

- أ- تلك المتعلقة بتكميم الحراك: تشمل عمليات الحصر على مستوى أهم المحاور و مفترقات الطرق الرئيسية بالمدن، و التي تستعمل:
- الحصر الآلي بتتصيب آلات مخصصة بعد المركبات، و حساب التحركات بصفة مؤقتة أو دائمة على مستوى الطرق.
- الحصر اليدوي عن طريق ملاحظة و عد المركبات المارة بالطرق، مع تحديد نوعها، ليتم حساب حجم الحراك بـ "وحدة المركبات الخاصة" (UVP: Unité de véhicule particulier) والتي تعطي لكل مركبة معاملاً محددًا كما يلي:

<sup>1</sup> عبد الحكيم كبيش، مصدر سابق، ص221.

- المركبات الخفيفة و الشاحنات الصغيرة : (01UVP).
  - مركبات الوزن الثقيل بحمولة 3,5 طن فما فوق : (02 UVP).
  - الدراجات : (0,3 UVP).
- ب - تلك المتعلقة بأصل و نوعية الحراك عن طريق:
- معاينة لوحات الترقيم التي تساعد على إعطاء نظرة عن أصل الوافدين.
  - التحقيق المباشر مع السكان بخصوص التنقلات اليومية لأفراد الأسرة، أو لمستعملي الطريق من سائقين و مارة.

### I-1 مؤشرات قياس الحراك التنقلي:

- يكون تحليل هذه المعطيات باستعمال مجموعة من المؤشرات تضم<sup>1</sup>:
- كثافة و ترددات الحراك: بالنسبة لمجوع سكان منطقة الدراسة، و باستعمال مختلف وسائل النقل:
    - مسافة التحرك: متوسط المسافة المقطوعة خلال التنقل ( المتر).
    - مدة التحرك: متوسط المدة الزمنية المستغرقة ( الدقيقة).
    - سرعة التنقل: متوسط سرعة التنقل ( متر / الدقيقة).
  - عدد التنقلات: متوسط عدد التنقلات التي يقوم بها السكان، و باستعمال كل الوسائل خلال مدة زمنية محددة.
  - وسيلة التنقل: النسب المئوية لوسائل النقل المستعملة من طرف السكان: سيارة خاصة، نقل عمومي، دراجة، سيارة أجرة و أقدام.

### I-2 الدراسات السابقة المتعلقة بالحراك التنقلي بمدينة جيجل:

لم تستعد مدينة جيجل من أي دراسة خاصة بالحراك التنقلي، أو تحقيق ميداني للأسر كمثلياتها من المدن الجزائرية، و نخص بالذكر: مدينة الجزائر ( تحقيقي 1990 و 2004 )، وهران (2000) قسنطينة (تحقيقي 1987 و 2000)، عنابة (تحقيقي 1988 و 2000)، و مدينة سطيف في سنة 2004، فعمليات التحقيق شملت أهم المدن الكبرى، و ذلك بسبب طول مدة التحقيق التي تستغرق حوالي 18 شهرا من جمع و تحليل المعطيات، بالإضافة إلى ارتفاع التكلفة و ضرورة توفير الكوادر البشرية المؤهلة لإجراء التحقيق و تحليل البيانات.

<sup>1</sup> Dong-Binh Tran, Arnaud Piombini, Michal Ignatowicz, Morphologie urbaine et mobilité dans la Communauté Urbaine de Strasbourg», Cybergeog : European Journal of Geography/[En ligne], Systèmes, Modélisation, Géostatistiques, document 702.

في إطار البرنامج التكميلي لسنة 2007، استفادت ولاية جيجل من دراستي مخطط النقل للولاية ومخطط الحركة لمدينة جيجل، انطلقت الأشغال بهما سنة 2009، لتتم المصادقة عليهما من طرف الجهات المسؤولة سنة 2011.

### **I-2-أ. مخطط النقل لولاية جيجل (Le plan de transport):**

كان الهدف من إنجاز مساهمة وتيرة التنمية التي تعرفها الولاية، و ضمان التنسيق، و متابعة النشاطات على المستوى المحلي للتأكد من مدى استجابة العرض الحالي لطلبات التنقل على مستوى الولاية ( نقل حضري، نقل ريفي و النقل بين البلديات و الولايات )، و تقدير الطلب المستقبلي على المدى المتوسط و البعيد إلى غاية سنة 2020. قامت دراسة المخطط بالتحليل الدقيق للوضع على مستوى الولاية، مع التركيز على أهم المدن بها : جيجل، الطاهير و الميلية من خلال الدراسة الدقيقة لشبكة النقل الحضري، و تفصيل التدخلات المقترحة على مستواها.

### **I-2-ب. مخطط الحركة (Le plan de circulation):**

باعتباره الوسيلة التقنية الكفيلة بتحديد قواعد حركة المرور، المركبات، و تنقل الأشخاص وفق معايير السلامة و الأمن، فقد ضم هذا المخطط مجموع التحقيقات الميدانية و الدراسات من استبيان، عد، و حصر ساعي، و يومي للحراك على مستوى المدينة، بالإضافة إلى مخطط تكميلي موسمي خاص بفصل الاصطيف ( le plan bleu )، كما وضع تحت تصرف السلطات المحلية مجموع السيناريوهات و التدخلات الخاصة بمراقبة و تنظيم حركة المرور بالمدينة.

### **I-3- الدراسة الميدانية :**

رغم أن النتائج التي خلص إليها المخططين السابقين لازالت سارية المفعول، و لازالت بعض التدخلات و التوجيهات لم تطبق فعليا على أرض الواقع، إلا أن معطيات الحراك تتغير من سنة إلى أخرى بسبب تغير المعطيات السكانية و المجالية للمدينة، ففهم الحراك ما هو إلا فهم للمدينة.

فبعد اكتمال التلاحم العمراني بين المدينة و التجمعات المجاورة، و تكوين التجمع الحضري جيجل، استكمال بعض المشاريع التي كانت مبرمجة و دخولها حيز الخدمة، مثل الطريق الاجتبابي و طرق الروافد التي تربطه بالمدينة، بداية استغلال مقرات المديرية التنفيذية و المؤسسات العمومية بالمدخل الشرقي للمدينة، بالإضافة إلى ظهور مقترحات جديدة بعضها حيز الدراسة، و الآخر حيز التنفيذ، فإن بعض المعطيات و الأرقام لم تعد تعبر عن الواقع المعاش حاليا، الأمر الذي دفع بالباحث

إلى تحيين البعض منها، بعد أن كان من المقرر أن تقوم المصالح البلدية بعملية تحيين المخطط بعد مرور 5 سنوات عن المصادقة عليه، الأمر الذي لم يحدث إلى يومنا هذا<sup>1</sup>.

شملت الاستثمارات عينة من سكان المدينة، تعادل حوالي 5% من السكان، المقدر بـ 130183 نسمة حسب الإحصاء العام للسكان و السكن لسنة 2008، وزعت هذه الاستثمارات المقدر عددها بـ 1120 استمارة على مستوى المدارس الابتدائية لملئها من طرف رب الأسرة، و بالتالي الحصول على معطيات الحراك التنقلي لجميع أفراد الأسرة (معدل إشغال المسكن المعمول به = 6 أشخاص/المسكن)، حسب الجنس، النشاط الاقتصادي، المستوى الدراسي... إلخ، و تضمن هذه العملية التغطية الجيدة و المتوازنة لجميع أحياء المدينة، بما أن توزيع و طاقة استيعاب المؤسسات التربوية الابتدائية يتناسب مع كثافة و حجم السكان في كل قطاع حضري، بالإضافة إلى تباعيه التلاميذ إلى المقاطعة الإدارية و الجغرافية المحيطة بالمؤسسة(محددة من طرف مديرية التربية).

من أجل تسهيل دراسة الحراك التنقلي بمدينة جيجل، تم تقسيم مجال الدراسة المتكون من المدينة و منطقتي التوسع الجديدة، إلى 07 قطاعات عمرانية (جدول رقم 17)، اعتمادا على النتائج المتحصل عليها في الفصل الأول و المتعلقة بنوعية و خصائص النسيج الحضري، و بالأخذ بعين الاعتبار العوامل التالية :

- الموقع الجغرافي.
- الكثافة السكانية.
- حالة النسيج.
- نوعية النشاطات السائدة.
- تاريخ ظهور الحي.

الجدول رقم (17)		تقسيم المدينة إلى قطاعات عمرانية	
رقم القطاع	الموقع الجغرافي	الأحياء	عدد الاستثمارات المسترجعة
القطاع 1	المركز القديم للمدينة	المركز الاستعماري و الأحياء القديمة المحيطة به	174
القطاع 2	شرق المدينة	حي موسى، حي الشاطيء	176
القطاع 3	غرب المدينة	حي مصطفى، حي بو الرمل	102
القطاع 4	جنوب المدينة	حي الحدادة، المنطقة السكنية الحضرية الجديدة الثالثة و حي لعقابي	244
القطاع 5	هضبة أيوف	حي أيوف، المنطقتين الحضريتين الجديدتين 1 و 2	178
القطاع 6	مزغيطان	أحياء مزغيطان	82
القطاع 7	حراثن	منطقة التوسع حراثن	82
المجموع		التجمع الحضري جيجل	1038

المصدر : من إعداد الباحثة مارس 2017

<sup>1</sup> مدير النقل لولاية جيجل ، مارس 2016.

## II- خصائص التنقلات بالمدينة حسب زمن التنقل:

يعتبر معدل الحراك اليومي للفرد خلال يوم من أيام الأسبوع أحد أهم المؤشرات المساعدة على فهم حركة السكان داخل نطاق ما، و قد بلغ هذا المعدل 1,52 تنقل/اليوم للفرد بمدينة جيجل سنة 2011<sup>1</sup>. و رغم غياب المعطيات الخاصة بمعدل الحراك ببعض المدن الجزائرية الكبرى لنفس السنة، إلا أن مقارنة هذا المعدل مع المعدلات المسجلة في كل من مدينة الجزائر العاصمة، وهران، قسنطينة، عنابة و سطيف، خلال إحصاءات الأسر التي أجريت بها في الفترة ما بين 1987 و 2004<sup>2</sup> (جدول رقم 18)، و التي تراوحت فيها هذه الأخيرة ما بين 1,65 و 2,32 تنقل/اليوم للفرد تبين انخفاض هذا المعدل، مع أن معدل النمو الحضري لمدينة جيجل خلال الفترة الحالية يحاكي ذلك المميز لهذه المدن سابقا. الأمر الذي يستدعي التوقف عنده، و التساؤل عن سبب ظهور مشاكل الحركة الملاحظة (الازدحام، الاكتظاظ، التأخيرات...) رغم قلة التنقلات. و إن كانت هذه المدن تتميز بنفوذ وطني و جهوي كبيرين، فإن مدينة جيجل حسب هذا المعدل، تكون غير قادرة على استيعاب الحركة المحلية لسكانها و سكان المناطق المتاخمة لها داخل حدود المدينة.

الجدول رقم (18) الحراك اليومي تنقل/اليوم للفرد لبعض المدن الكبرى الجزائرية					
السنة	1987	1988	1990	2000	2004
الولاية					
الجزائر			1,84		
وهران				1,77	1,69
قسنطينة		1,92		1,65	
عنابة	1,92			1,78	
سطيف					2,32
المصدر : تحقيقات الأسر للمدن الجزائرية ( Groupement : EMA/BET.UR&CENEAP )					

### II-1 الحصر الساعي للتنقلات خلال اليوم :

تعرف التنقلات على مستوى مدينة جيجل ثلاث فترات للذروة: ( 7 سا-9 سا)،(11سا- 13 سا) و(16سا- 17 سا )، و من خلال ملاحظة المجال و معاينة الحركة، بالإضافة إلى عملية الحصر على مستوى أهم محاور الطرق بالمدينة. فإن هذه التنقلات تتورع عموما على حسب ساعات اليوم كما يلي:

- من الساعة 00:00 إلى الساعة 06:00 صباحا : الحركة ضعيفة جدا.
- من الساعة 07:00 إلى الساعة 09:00 : حركة كثيفة موزعة على كامل محاور الطرق بالمدينة الرئيسية و الفرعية، بمركز المدينة و كذا بالأطراف، يرجع ذلك إلى تنقل العمال إلى

<sup>1</sup> مخطط النقل لولاية جيجل 2011.

<sup>2</sup> عبد الحكيم كبيش، مصدر سابق، ص225.

مقر عملهم و الطلبة إلى مختلف المؤسسات التعليمية و الجامعية، بالإضافة إلى بعض التنقلات المختلفة من و إلى المدينة.

- من الساعة 11:00 إلى 13:00 : تكون الحركة في فترة الذروة زوالاً أكثر كثافة عن مثيلتها صباحاً، تصل إلى درجة التشبع على مستوى أهم الطرقات و أهم المفترقات، توافق هذه الفترة فترة الاستراحة لأغلب العمال و المتدربين، و التوجه إلى مقر السكن أو المطاعم في حالة العمال و الطلبة الوافدين من خارج المدينة، أو من أماكن بعيدة عن مقر عملهم أو دراستهم.

أغلب الأحياء التي تعاني من الحركة الكثيفة خلال هذه الفترة هي الموجودة بمركز المدينة وبالمناطق الشمالية منها : شارع الأمير عبد القادر، أول نوفمبر و طريق الصومام، بسبب عودة السكان إلى منازلهم خلال الفترة ما بين 12 سا و 13 سا، لقرب المسافة بين المركز و أماكن العمل أو الدراسة.

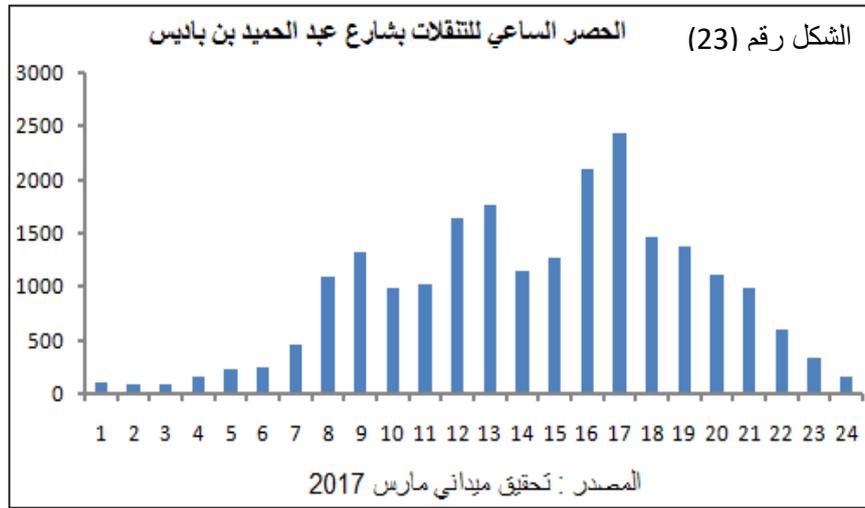
تصل الحركة إلى درجة الاختناق المروري بـ 1968 وحدة (uvp) على مستوى شارع بوراوي، و ذلك بسبب حركة العمال الكثيفة انطلاقاً من الحي الإداري نحو المطاعم المنتشرة بالمدينة.

- من الساعة 13:00 إلى الساعة 16:00: تشهد هذه الحركة انخفاضاً ملحوظاً في حجم التحركات على مستوى كل الطرق، تتميز عموماً بحركة متوسطة، نظراً لعودة العمال و الطلبة إلى مقرات العمل و مقاعد الدراسة.

- من الساعة 16:00 إلى الساعة 17:00 : تنتعش الحركة مجدداً بكل محاور المدينة خلال هذه الفترة، لتشهد الطرقات الموجودة بوسط و جنوب المدينة حركة أكثر كثافة عن تلك الموجودة بمركز المدينة و شمالها، و بصفة عكسية عن الفترة الصباحية، تكون عودة السكان من كافة أنحاء المدينة إلى مساكنهم داخل أو خارج المدينة.

تتوزع هذه الحركة على أهم الطرق : شارع الإخوة بوقطة، شارع مصطفى بن بو العيد، شارع بن باديس و شارع رويح حسين، و التي تتفاوت بها الحركة و تنحصر ما بين 995 و 1520 وحدة (uvp). فيما يسجل أكبر عدد من التنقلات على مستوى الطريق الوطني رقم 43 عند مدخل و مخرج المدينة، إذ يتميز بحركة ممكنة هي الأكثر كثافة خلال ساعات اليوم، و الأعلى مقارنة بكل محاور الطرق، قدر بـ 2098 و 2138 وحدة (uvp) على التوالي، عند المدخل الغربي و الشرقي وهذا ما يعادل 25,30% من حجم التنقلات الممارسة على أهم محاور الطرق، خلال ساعات الذروة ( جدول رقم 19)، مع وصول هذه الحركة إلى درجة التشبع و الاختناق المروري عند المدخل الغربي للمدينة.

- من الساعة 17:00 إلى الساعة 20:00: الحركة متوسطة عموما متركزة على الأخص بأحياء مركز المدينة و هضبة أيوف، يختلف حجم هذه الحركة صيفاً عن باقي فترات السنة لطول ساعات اليوم، ليستغل السكان هذه الفترة في قضاء مختلف حاجياتهم قبل العودة إلى مساكنهم.
  - من الساعة 20:00 إلى الساعة 00:00: الحركة بطيئة بكافة أحياء المدينة، و تكاد تكون منعدمة في بعض الأحياء عند الساعات المتأخرة من الليل، خاصة خلال فترات السنة العادية، بسبب غلق كل المحلات، أماكن الترفيه و المساحات التجارية لأبوابها.
- و في ما يلي توزيع للتنقلات المسجلة على مستوى شارع عبد الحميد بن باديس وسط المدينة، حسب زمن التنقل (الشكل 23).



تنقسم الحركة الأكثر كثافة بالمدينة بين الفترة المسائية و عند الزوال، حيث تعرف تركزا على محاور معينة مقارنة مع فترة الذروة الصباحية، التي تنتزع فيها الحركة على كل طرق المدينة.

تعتبر الفترة المسائية الأكثر كثافة من حيث التنقلات، حيث يقدر حجم الحراك بـ 9256 وحدة (uvp)، ما يمثل 55,29% من التنقلات المسجلة على مستوى أهم المحاور خلال ساعات الذروة (جدول رقم 19). و يرجع السبب في ذلك إلى عودة السكان الوافدين إلى المدينة خلال ساعات متفرقة من اليوم، و من أجل أسباب متنوعة إلى مقر سكنهم الواقع داخل أو خارج المدينة.

الجدول رقم (19): حجم التنقلات و درجة التشبع بأهم محاور الطرق بمدينة جيجل خلال الفترة العادية من السنة			
ملاحظة	حجم التنقلات (uvp)	ساعات الذروة الأكثر كثافة	الخصائص الشوارع
حركة كثيفة	1389	11 سا - 12 سا	شارع الأمير عبد القادر
حركة كثيفة	1320	11 سا - 12 سا	شارع أول نوفمبر
حركة كثيفة	1340	16 سا - 17 سا	شارع بن باديس
حركة كثيفة	1520	16 سا - 17 سا	شارع مصطفى بن بو العيد
حركة كثيفة مع إمكانية حدوث اختناق مروري	1968	11 سا - 12 سا	شارع بوراوي
حركة متوسطة إلى كثيفة	1165	16 سا - 17 سا	شارع بوقطة
حركة كثيفة	1350	11 سا - 12 سا	شارع بو الشعير
حركة متوسطة ( بطيئة )	995	16 سا - 17 سا	شارع رويح حسين
حركة كثيفة	1456	11 سا - 12 سا	شارع الصومام
حركة كثيفة مع إمكانية حدوث اختناق مروري	2098	16 سا - 17 سا	الطريق الوطني 43 المدخل الغربي
اختناق مروري	2138	16 سا - 17 سا	الطريق الوطني 43 المدخل الشرقي
	16739	16 سا - 17 سا	المجموع

المصدر : مخطط حركة المرور بمدينة جيجل سنة 2011

## II-2 أغلب التنقلات تكون يومية :

حسب نتائج التحقيق الميداني، فإن مجموع التنقلات الممارسة من طرف السكان ( حسب العينة ) تقدر بـ 99678 تنقل في الأسبوع، منها 83077 تنقل يومي بحوالي 16601 تنقل/ اليوم، ما يعادل 83,34 % من مجموع التنقلات الممارسة خلال الأسبوع، مقابل 16,66 % للتنقلات الأسبوعية.

تميز هذه الحركة اليومية أيام الأسبوع من الأحد إلى الخميس، و هي الموافقة لأيام الدراسة و العمل، تتوزع التنقلات الأسبوعية على باقي الأيام، لتشهد أيام السبت وظهرية يوم الثلاثاء ذروة التنقلات الأسبوعية، بسبب العطلة الأسبوعية للعمال و المتدربين.

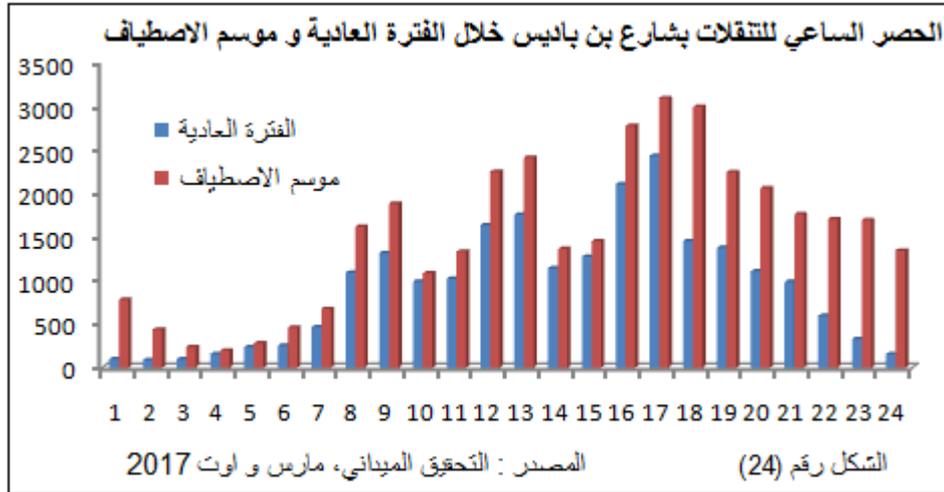
فيما يعد يوم الجمعة أقل الأيام حركة مقارنة بأيام الأسبوع و أيام العطل، تكون التنقلات كثيفة خلال الصباحية و تقتصر على العنصر الرجالي.

## II-3 ارتفاع عدد التنقلات خلال موسم الاصطياف :

تعرف مدينة جيجل ارتفاعا في عدد التنقلات خلال فصل الصيف بزيادة تقدر بـ 12651 وحدة (uvp)، ما يعادل 28 % من التنقلات الممارسة على مستوى أهم المحاور بالمدينة، خلال الفترة العادية من السنة و خلال ساعات الذروة ( الشكل 24).

يبين هذا الشكل الزيادة المعتبرة لعدد التنقلات خلال موسم الاصطياف، مع تغير في التوزيع الساعي للحركة، التي تعرف ارتفاعا كبيرا خلال فترة الذروة الصباحية ( 7 سا - 9 سا)، بزيادة تقدر

ب 45,67 %، بالإضافة إلى استمرار الحركة الكثيفة بالشارع إلى غاية ساعات متأخرة من الليل عكس الفترة العادية التي يميزها الركود.



تحافظ محاور الطرق الرئيسية على نفس الترتيب من حيث عدد التنقلات و حجم الحركة خلال الفترتين، فتسجل أعلى النسب بالطريق الوطني رقم 43، عند المدخل الشرقي و الغربي له، و اللذان يستحوذان على 26,70 % من التنقلات بزيادة تقدر ب 35,60% و 31,50 % على التوالي، مقارنة بالتنقلات خلال الفترة العادية فهذا الطريق يعد المصدر الرئيسي للتنقلات من خارج المدينة (جدول رقم 20).

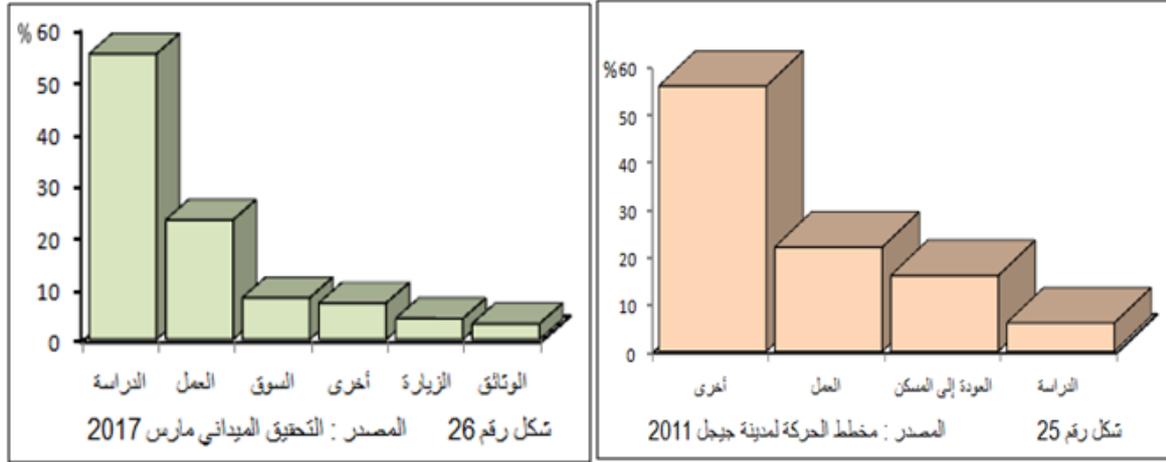
الجدول رقم 20: حجم التنقلات الممكنة خلال ساعات الذروة بأهم المحاور خلال الفترة العادية و موسم الاصطياف				الخصائص الشوارع
موسم الاصطياف		الفترة العادية		
النسبة %	عدد التنقلات	النسبة %	عدد التنقلات	
8,20	4727	8,30	3723	شارع الأمير عبد القادر
7,70	4458	7,90	3566	شارع أول نوفمبر
7,00	4013	7,10	3210	شارع بن باديس
9,50	5503	7,10	4201	شارع مصطفى بن بو العيد
11,40	6605	<b>11,70</b>	5284	شارع بوراوي
7,20	4130	7,30	3304	شارع بوقطة
7,50	4340	7,70	3472	شارع بو الشعير
6,00	3429	6,10	2743	شارع روبيح حسين
9,30	5356	9,50	4285	شارع الصومام
12,50	7211	<b>12,10</b>	5484	الطريق الوطني رقم 43 المدخل الغربي
14.20	8197	<b>13,40</b>	6046	الطريق الوطني رقم 43 المدخل الشرقي
100	57969	100	45318	المجموع

المصدر : مخطط الحركة لمدينة جيجل - سنة 2011-

### III- توزيع التنقلات حسب أغراض التنقل :

تنقسم التنقلات داخل المدينة بين تنقلات مفروضة مرتبطة بالعودة إلى المسكن، العمل و الدراسة، و أخرى غير مفروضة متعلقة بأغراض التسوق، الترفيه، الزيارات...إلخ. تغلب التنقلات غير المفروضة على التنقلات بمدينة جيجل، و إن كانت بفارق بسيط عن التنقلات المفروضة بنسبة 56% (الشكل 25 و 26).

توزيع التنقلات حسب أغراض التنقل

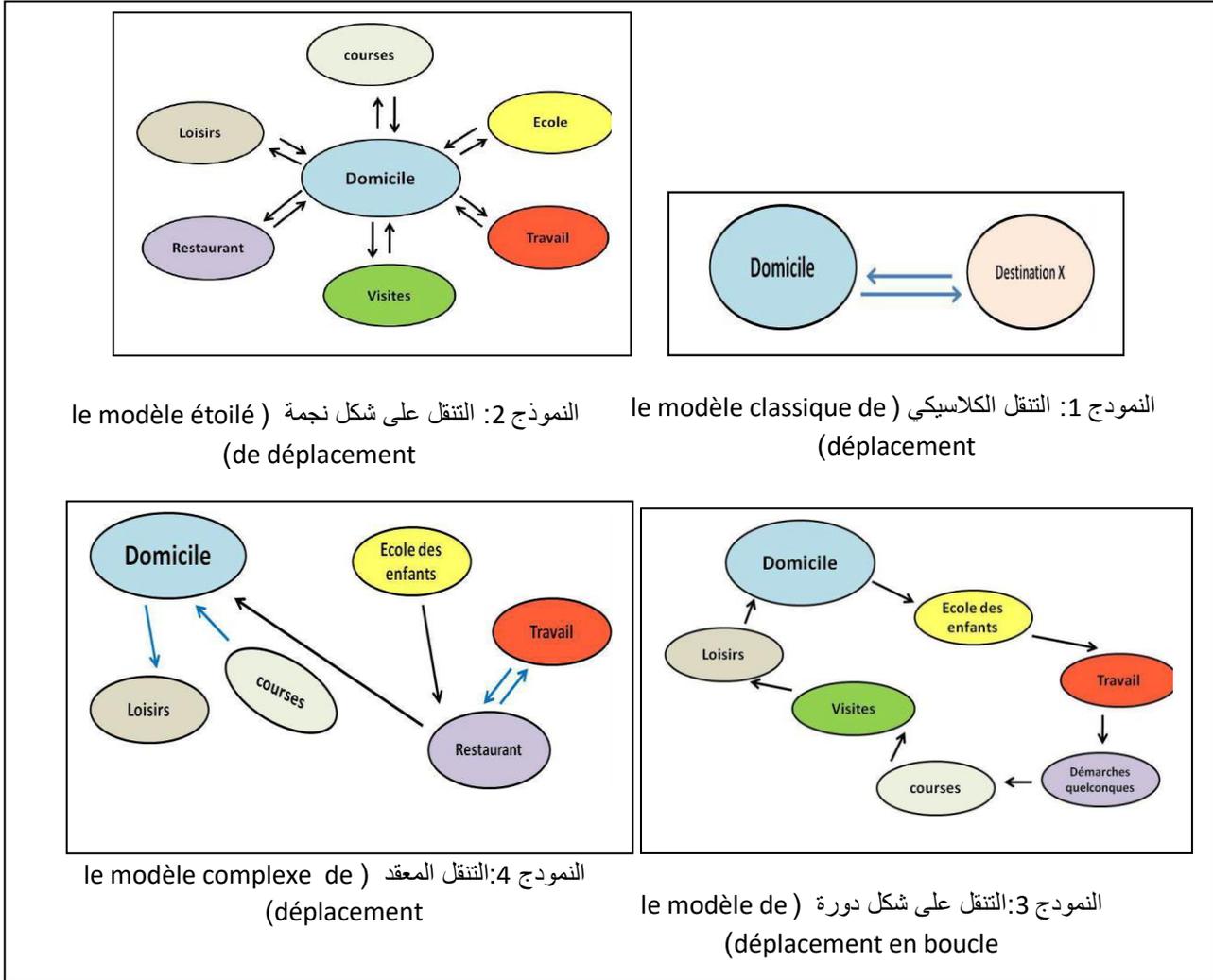


تختلف نسب أسباب التنقل بين التحقيقين، و ذلك راجع إلى أن التنقلات غير المفروضة المسجلة خلال التحقيق الميداني لسنة 2017 و المتعلقة باستخراج الوثائق، الزيارة، التسوق و بأسباب أخرى، هي تنقلات مباشرة، أي تنقل مباشر من المسكن إلى الوجهة المقصودة خلال يوم محدد من الأسبوع، يوافق عددها عدد التنقلات الأسبوعية المسجلة، يضاف إليها عدد أكبر من التنقلات تمارس عند العودة إلى المسكن من العمل أو الدراسة، و هذا ما يفسر ارتفاع هذه النسبة بتحقيق الأصل /الوجهة الذي قام به مكتب الدراسات.

تمارس التنقلات اليومية لسكان مدينة جيجل وفق نموذج التنقل على شكل دورات (modèle de déplacement en boucle)، و الذي يعني قضاء الشخص لعدة أغراض (تعدد أسباب التنقل) من خلال دورة حركته، بين الخروج من المسكن و العودة إليه (الشكل 27).

يسود هذا النوع من التنقلات بين مستعملي وسائل النقل الجماعي، بهدف التقليل من تكلفة التنقل، فيحاولون بذلك قضاء أغراض مختلفة خلال رحلة واحدة، بأقل عدد من تنقلات الرجوع إلى المسكن.

الشكل رقم (27): نماذج عن أشكال التنقلات حسب الغرض (Source Y.Diagana)



النموذج 2: التنقل على شكل نجمة (le modèle étoilé de déplacement)

النموذج 1: التنقل الكلاسيكي (le modèle classique de déplacement)

النموذج 4: التنقل المعقد (le modèle complexe de déplacement)

النموذج 3: التنقل على شكل دورة (le modèle de déplacement en boucle)

بسبب ارتفاع معدلات امتلاك السيارة و تنوع وسائل النقل الجماعي، فإن هذا النموذج يعتبر

الأكثر انتشارا بين سكان المدن اليوم مقارنة مع باقي أنواع التنقلات:

- نموذج التنقل الكلاسيكي ( le modèle classique de déplacement ): وهو أبسط نماذج التنقل، يعمل على قضاء غرض واحد فقط خلال دورة التنقل من المسكن إلى الوجهة المقصودة.
- نموذج التنقلات على شكل نجمة ( le modèle étoilé de déplacement ): يكون مصدر هذه التنقلات و نقطة انطلاقها المسكن، تمارس خلال اليوم الواحد عدة تنقلات بسيطة كلاسيكية لأسباب مختلفة، و تتم العودة إلى المسكن في كل مرة بعد قضاء غرض معين قبل مباشرة تنقل آخر.
- نموذج التنقل المعقد: (le modèle complexe de déplacement): يتداخل نوعان من التنقلات في هذا النموذج ( عل شكل دورات و على شكل نجمة)، من أجل قضاء أغراض معينة خلال التنقلات اليومية، لتعدد بذلك مصادر التنقلات حسب مكان التواجد، تمارس هذه التنقلات خاصة من طرف العاملين في أماكن تبعد عن مقرات سكنهم بمسافات بعيدة.

### III-1 التقلات غير المفروضة

#### III-1-أ. التقلات لأغراض التسوق:

تمثل التقلات لأغراض التسوق نسبة 7,95% من التقلات الإجمالية، و 32,35% من التقلات غير المفروضة. تكون هذه التقلات لمسافات قريبة حيث يتم قضاء ما يقارب 68,34% من الخدمات التجارية القاعدية ( التغذية العامة)، على مستوى الأحياء مقر الإقامة، ماعدا مركز المدينة أين يتم قضاء 57,08% من هذه الخدمات من خارج الحي على مستوى الأحياء المجاورة وذلك لكثرتها و تمركزها بهذا القطاع. و يختلف الأمر بالنسبة لمنطقة التوسع مزغيطان، حيث تكون 62,96% من تقلات التسوق القاعدية خارج القطاع. يقطع سكان هذا القطاع مسافات بعيدة لقضاء هذه الخدمة.

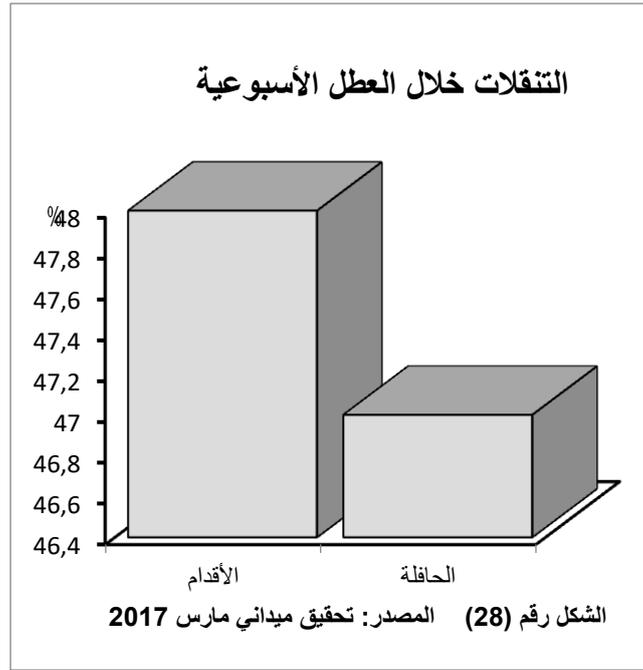
تتوزع الخدمات التجارية الأخرى على منطقة مركز المدينة، و هضبة أيوف بـ 50,67% و 44,57% عل التوالي، تتقارب النسبتين بالمنطقتين رغم اختلاف نوعية الخدمات التجارية المقدمة بكل منطقة، حيث يتحكم عامل القرب في توزيع هذه التقلات.

#### III-1-ب. التقلات لأسباب أخرى :

تحل الأسباب الأخرى للتعقل المرتبة الثانية في التقلات غير المفروضة بسببة 27,23%، و تتعلق هذه الأخيرة بالترفيه، التنزه، و قضاء الاحتياجات الصحية.

بينت نتائج التحقيق الميداني، أن التقلات الصحية نحو المستشفى هي التي تستحوذ على الحصة الأكبر من التقلات بـ 36%، يتم التوجه إليه خاصة في الحالات الاستعجالية، لتتقارب النسب و تتراوح بين 17,37% و 18,88% بكل من مستوصف العالية شرقا، مستوصف الواحة غربا، و المركز الصحي 40 هكتار جنوبا. و لم يلاحظ استقطاب أي من هذه المؤسسات الصحية للسكان من خارج نطاقها الجغرافي، ليبقى دائما عامل القرب هو العنصر المحدد للوجهة المقصودة لقضاء الخدمة الصحية العمومية بالأخص.

تكون التقلات من أجل الترفيه و التنزه أسبوعية خلال العطل، و تمثل نسبة 28,52% من التقلات الممارسة خلال العطلة الأسبوعية. هذه التقلات هي تقلات عائلية إلى خارج المدينة، تمارس عموما يوم الجمعة بعد الظهر ( الشكل 28).



### III-1-ج. أغراض الزيارة: تنقلات افتراضية لزيارة الأهل

تحتل هذه الفئة مرتبة متدنية مقارنة مع باقي التنقلات، تمثل نسبة 4,09% فقط من مجموع التنقلات و 23,99% من التنقلات غير المفروضة. تقسر هذه النسب تغيير سلوك الفرد الحديث الذي يلجأ إلى قضاء بعض الخدمات عن طريق التكنولوجيات المتقدمة (الهاتف،الانترنت..)، بالتنقل الافتراضي للتسوق و زيارة الأهل.

### III-2 التنقلات المفروضة:

إن ما تعرفه مدينة جيجل من ارتفاع للتنقلات غير المفروضة، يعتبر أمرا غير شائع بالمدن الجزائرية الكبرى (جدول رقم 21)، و يدل هذا على تنقل بعض الأفراد بين أحياء المدينة بحركات عشوائية و لأسباب غير معينة.

الجدول رقم (21) : التنقلات المفروضة وغير المفروضة ببعض المدن الجزائرية

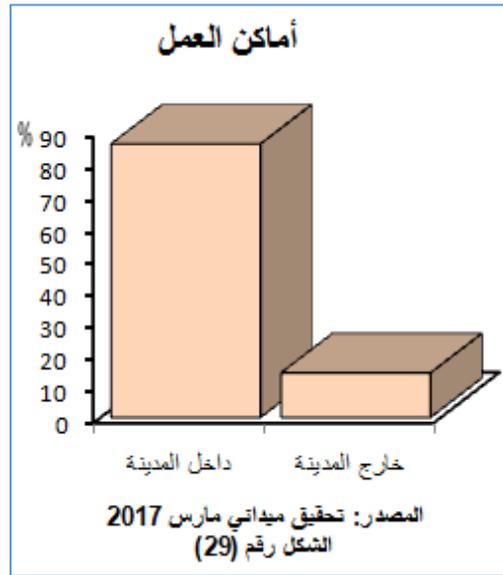
التنقلات غير المفروضة	التنقلات المفروضة	المدينة
29,44	70,56	الجزائر (2004)
31,60	68,40	وهران (2000)
31	69	قسنطينة (2000)
41,74	58,26	عنابة (2000)
36,95	63,05	سطيف (2004)

المصدر : تحقيقات الأسر لسنة 2000 و2004

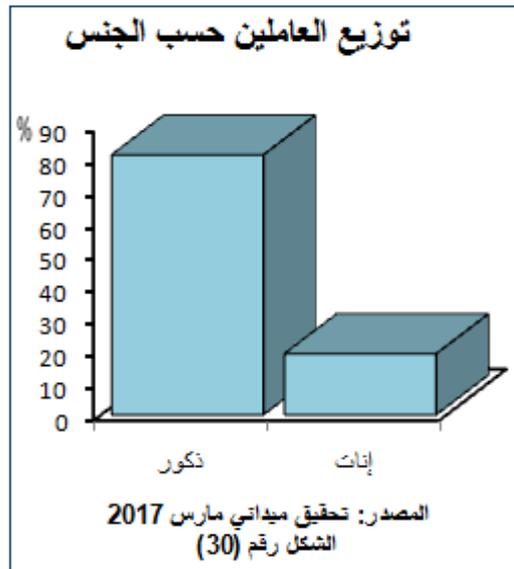
### III-2-أ. التنقلات من أجل العمل:

تكتسي هذه التنقلات أهمية كبيرة بالمدينة، تمثل التنقلات بغرض العمل 22% من مجموع التنقلات بالمدينة ( نفس النسبة في كلا التحقيقين). تعكس هذه النسبة تمركز القوة العاملة لولاية جيجل بأهم ثلاث بلديات بها : بلدية جيجل، الطاهير و الميلية. تضم بلدية جيجل وحدها 20,27 % من مجموع العاملين بالولاية.

تمثل الفئة العاملة 24,76 % من السكان ( حسب العينة )، يتجه معظمهم يوميا إلى مقرات عملهم داخل المدينة (الشكل 29).



تشارك الفئة النسوية في التنقلات اليومية من أجل العمل، إذ يقدر عدد النساء العاملات بـ 281 عاملة، ما يعادل حوالي 27% من النساء في سن العمل، و 19,29 % من العدد الكلي للعمال (الشكل 30).



تتركز أكبر نسبة للعاملات بمركز المدينة بـ34,35%، تليها كلا من منطقة التوسع حراثن، و هضبة أيوف بـ28,69% و 25,69% على التوالي، ليكون أكبر عدد للنساء الماكثات في البيت من نصيب الأحياء الجنوبية عند القطاع 04 (جدول رقم 22).

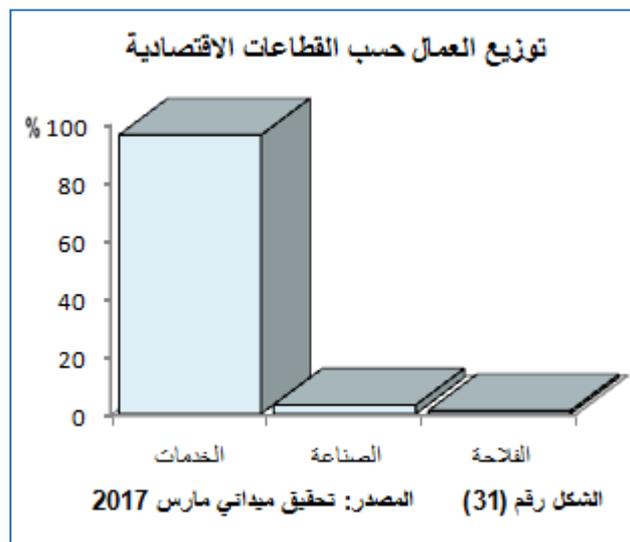
الجدول رقم (22) : توزيع العمال حسب الجنس

القطاع	العدد	عدد الأسر	عدد السكان	عدد العمال	ذكور	إناث
القطاع 1	174	897	263	65,65	34,35	
القطاع 2	176	999	238	89,50	10,50	
القطاع 3	102	539	151	79,48	20,52	
القطاع 4	244	1522	327	93,58	6,42	
القطاع 5	178	1005	266	74,07	25,93	
القطاع 6	82	466	115	71,31	28,69	
القطاع 7	82	451	96	87,5	12,5	
المجموع	1038	5879	1456	80,71	19,29	

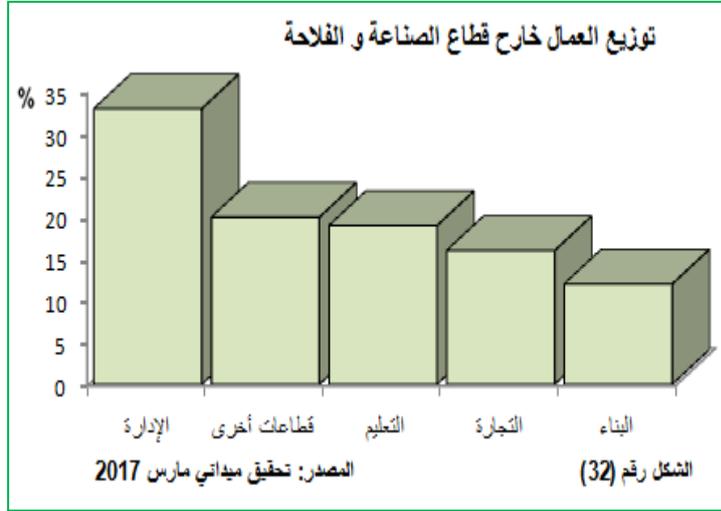
المصدر : التحقيق الميداني مارس 2017

#### استقطاب قطاع الخدمات :

يبين توزيع العمال حسب القطاعات الاقتصادية، استقطاب قطاع الخدمات لسكان المدينة بـ95,68% (الشكل 31)، و هذا ما يؤكد أن مدينة جيجل هي مدينة خدماتية بالدرجة الأولى، فلا يمثل قطاع الصناعة سوى 3,36% من مجموع العاملين، مقابل 0,90% لقطاع الفلاحة، و يعمل أغلب العمال في هذين القطاعين خارج المدينة، حيث تمارس الفلاحة و في مساحات محدودة عند المناطق الحدودية الجنوبية للمدينة.



وما يميز التوزيع المجالي للعمال حسب القطاعات الاقتصادية، أن أغلب العمال في معظم القطاعات يتجهون إلى قطاع الإدارة، ما عدا القطاع الرابع الذي يعمل سكانه في قطاع البناء و الأشغال بنسبة 31,19% من الفئة العاملة (شكل 32). بالإضافة إلى منطقة التوسع مزغيطان التي تمثل بها الأنشطة الخدماتية الأخرى النسبة الأكبر بـ 29,56% من مجموع الأنشطة الممارسة من طرف سكان المنطقة، ترتبط هذه الأنشطة بالصحة، الأمن، الدفاع الوطني و الأعمال الحرة.



### III-2-ب. التنقلات من أجل الدراسة : تنقلات كثيرة غير مؤثرة

تمتاز ولاية جيجل عموما و بلدية جيجل خصوصا بخدمة تعليمية جيدة، و بتغطية مناسبة و متناسبة سواء من حيث عدد المؤسسات التعليمية، أو من ناحية التوزيع المجالي لها (جدول رقم 23).

أكدت مصالح مديرية التربية للولاية التحسن الكبير الذي مس القطاع بعد استكمال إنجاز المؤسسات التربوية المبرمجة من حيث انخفاض معدلات إشغال الأقسام، و التي أصبحت تقدر 26 تلميذ / القسم للتعليم الابتدائي، 30 تلميذ/ القسم للتعليم المتوسط، و 32 تلميذ / القسم للتعليم الثانوي.

تدل هذه الأرقام على عدم تباعيه تلاميذ أي من البلديات المجاورة للمدينة، و اكتفائها بتقديم الخدمة التعليمية لسكان المدينة فحسب، خاصة بعد الانطلاق في إنجاز ثانوية بلدية بني ياجيس و التي كانت توجه تلاميذها نحو مدينة جيجل لمزاولة التعليم الثانوي.

الجدول رقم (23) : المؤسسات التعليمية بمدينة جيجل

الطور	المنطقة	الولاية	البلدية		المدينة	حراثن	مزغيطان
			النسبة	العدد			
الإبتدائي		382	9,68	46	37	3	1
المتوسط		111	19,81	22	19	2	1
الثانوي		42	23,80	10	9	1	0
نسبة التمدريس (6-15 سنة) %			95,26				
نسبة التمدريس (15-18 سنة) %			63,25				
			92,07				
			69,41				

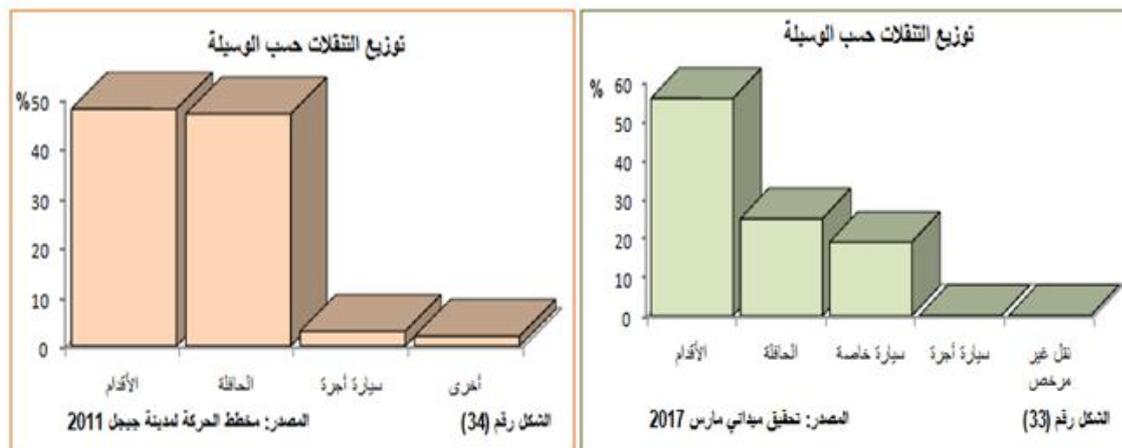
المصدر : مديرية التربية لولاية جيجل 2017

على هذا الأساس فإن التنقلات من أجل الدراسة هي تنقلات محلية خاصة بسكان المدينة و قطاعاتها، تقدر هذه التنقلات بـ 55,52% من مجموع التنقلات الممارسة بالمدينة، و تعد الأكبر مقارنة بباقي أسباب التنقل، يعود سبب ارتفاع هذه النسبة إلى ارتفاع نسبة المتمدرسين و المقدره بـ 49,08 % من السكان، بالإضافة إلى قرب المؤسسات التعليمية من مقر السكن (04 تنقلات يومية)، فلا يزاول سوى 16,33 % من التلاميذ دراستهم خارج القطاع العمراني.

#### IV- توزيع التنقلات حسب وسيلة و مدة التنقل :

##### 1-IV- تناسب الوسيلة مع الغرض :

تختلف الوسيلة المستعملة في التنقل بمدينة جيجل باختلاف الغرض من التنقل، و لا تختلف المدينة عن مثيلاتها من المدن الجزائرية، و التي يغلب عليها استعمال الأقدام في التنقل بين أحيائها، حيث تستحوذ التنقلات سيرا على الأقدام على 56,12% من التنقلات بالمدينة، و هي تنقلات لمسافات قصيرة، و تخص عموما التنقلات اليومية للتلاميذ و الطلبة ( طلبة جامعة جيجل ) نحو مؤسساتهم التعليمية، بالإضافة إلى بعض التنقلات الخاصة بالتسوق (شكل رقم 33 و 34).



يتم التنقل باستعمال الحافلات للتوجه إلى أماكن العمل ( 47,50%، 24,81% ) الموجودة داخل المدينة، و يستعمل 82% من السكان حافلة واحدة للوصول إلى مقر عملهم. حيث لا يستغرق التنقل باستعمالها مدة زمنية كبيرة، ف 46,9 % من التنقلات لا تدوم سوى 30 دقيقة للوصول إلى الوجهة المقصودة، و لا ترتبط هذه المدة بالمسافة المقطوعة فقط بل بفترات الانتظار الطويلة ببعض المواقع.

#### 2-IV استعمال متزايد للسيارة الشخصية

بعد أن كان استعمال السيارة الشخصية للتنقل بمدينة جيجل محدودا خلال العشرية السابقة، شهدت السنوات الأخيرة ارتفاعا محدودا في هذا النوع من التنقل، فحسب التحقيق الميداني تمثل هذه التنقلات 18,72% من مجموع التنقلات، حيث تستعمل السيارة الشخصية في التنقل لأغراض مختلفة و لعدة مرات في اليوم.

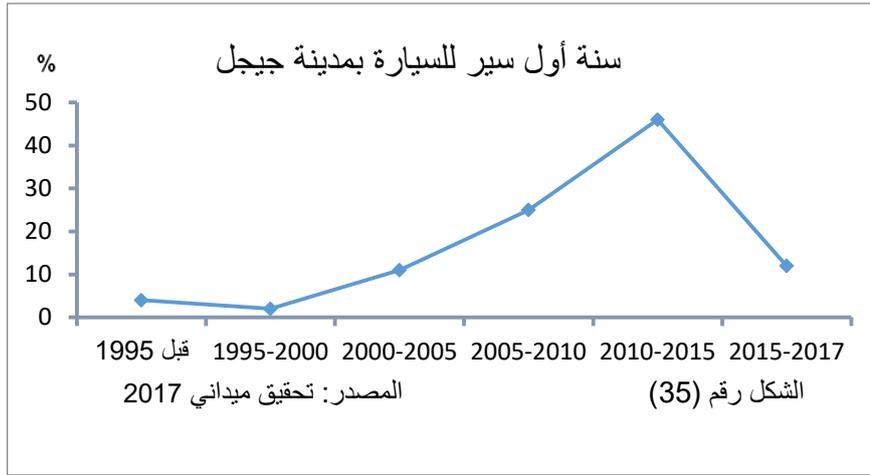
يملك 64,06 % من الأسر بالمدينة سيارة خاصة، و 4,23% منهم يملكون أكثر من واحدة. سجلت أكبر نسبة لامتلاك السيارة بمنطقة مزغيطان ب 84,14% من الأسر، و أقل نسبة بمنطقة حراش بـ36,58% من الأسر، حيث تتوافق نسبة امتلاك السيارة مع الإمكانيات المادية للأسر بكلتا المنطقتين (جدول رقم 24).

الجدول رقم (24) : نسبة امتلاك السيارة بمدينة جيجل

العدد القطاع	عدد الأسر	عدد السيارات	عدد الأسر المالكة للسيارة	نسبة الأسر المالكة للسيارة %
القطاع 1	174	131	119	68,39
القطاع 2	176	119	113	64,20
القطاع 3	102	79	70	68,62
القطاع 4	244	138	134	56,55
القطاع 5	178	141	130	79,21
القطاع 6	82	69	69	84,14
القطاع 7	82	32	30	36,58
المجموع	1038	709	665	60,04

المصدر : التحقيق الميداني مارس 2017

إذن، بسبب تفرغ المدينة نحو الأطراف و امتدادها المجالي، مع بقاء تبعية سكان التوسعات الجديدة لمدينة جيجل، ارتفع عدد السيارات بمدينة جيجل خلال المدة الممتدة ما بين سنتي 2010 و 2015، و هذا ما يفسر ارتفاع نسبة استعمال السيارة في التحقيق الميداني مقارنة مع تحقيق الأصل/الوجهة (شكل رقم 35).



يحبذ سكان مدينة جيجل التنقل بالسيارة لعوامل متعلقة بسرعة التنقل و بالقدرة على مرافقة الأطفال في ظروف مريحة ( 34,16%، 27,09% على التوالي )، و هذا بالرغم من الصعوبات المرافقة للتنقل باستعمال السيارة بمدينة جيجل و المرتبطة بصعوبة التوقف (35,68% )، بالإضافة إلى ارتفاع التكاليف المصاحبة لهذا التنقل.

و رغم ما يعانيه السكان من تأخر، قلق و متاعب أخرى متعلقة باستعمال السيارة، فإن 47,5% من مالكي السيارات لا يؤيدون فكرة التخلي عن السيارة الشخصية حتى في حالة تحسن عرض النقل و التنقل بالمدينة، 32,72% منهم فقط مستعدون لذلك ( تردد 19,32% ). فبالإضافة إلى التبعية الكبيرة لاستعمال السيارة، و التعود على التنقل بسرعة و بحرية داخل المدينة بالرغم من قصر مسافة التنقل، فإن هؤلاء السكان يعتبرون استعمال السيارة مظهرا اجتماعيا يعبر عن مكانتهم.

لا تستغرق التنقلات بواسطة السيارة الشخصية مدة زمنية كبيرة للوصول إلى الوجهة المطلوبة، وهذا ما يفسر الإفراط في استعمال السيارة رغم قرب المسافات، حيث أن 63,66% من التنقلات لا تستغرق سوى من 10 إلى 20 دقيقة، فلا تمثل تلك التي تفوق مدة 30 دقيقة سوى 10,80% فقط من التنقلات، لتقابلها نفس النسبة تقريبا للتنقلات التي لا تستغرق أكثر من 05 دقائق.

بالرغم من امتلاك السيارة، فإن 86,04% من الأسر المجهزة بها يستعملون الحافلة في التنقلات الأخرى لأفراد الأسرة لاختلاف الوجهات و زمن التنقل. لا يستعمل الحافلة إطلاقا 13,90% فقط من مجموع الأسر، تخص هذه الفئة بعض الأسر النووية الصغيرة المتواجد بمركز المدينة أو بهضبة أيوف.

### 3-IV ابتعاد شبه كلي عن استعمال سيارة الأجرة:

من خلال نتائج التحقيق الميداني و كذا نتائج دراسة مخطط الحركة بالمدينة، فإن استعمال سيارة الأجرة بالإضافة إلى النقل غير المرخص بمدينة جيجل يبقى محدودا، و لا يلجأ السكان إليه إلا في حالات استثنائية أو في حالات الضرورة القصوى عند غياب وسائل النقل الجماعي خلال الفترة المسائية خاصة بمنطقة التوسع حراثن، و يرجع سبب ابتعاد السكان عن استعمال هذه الوسيلة لارتفاع تكلفتها (150دج) مقارنة مع تكلفة النقل الجماعي (20 دج)، لأن التسعيرة المعمول بها تخص الرحلة ذهابا و إيابا و لا تخضع لنظام النقل بالمكان الواحد. كما أن مواقف هذه السيارات محددة بنقاط معينة يتم التوجه إليها في حالة الرغبة في استعمالها.

و تنفرد مدينة جيجل بهذه الميزة عن باقي المدن الجزائرية الكبرى التي ينتعش فيها النقل بسيارات الأجرة، ليساعد بذلك في امتصاص الطلب على التنقلات داخل المدينة.

### V- الحراك التنقلي بمدينة جيجل : سلوك اجتماعي خاضع لاعتبارات اجتماعية.

لا يمكن اختزال الحراك التنقلي بالمدينة في التنقل من مكان إلى آخر، حتى أنه لا يمكن فهم الأسباب و الاتجاهات عن طريق التكميم المادي لهذه التحركات و التنبؤ بنموها مستقبلا، دون ملاحظة الكيفية التي تمارس بها هذه التنقلات؛ إذ ترتبط ممارسة الحراك التنقلي بالعلاقات التي يبنها الإنسان مع المحيط المباشر له، علاقات يتحكم فيها نوع الأنشطة (توزيع الأنشطة مجاليا)، التطور التكنولوجي (ابتكارات في وسائل النقل)، و الانتشار الإعلامي (الإشهار و التسويق). و لهذا يكون الحراك و كغيره من النشاطات الإنسانية غير خاضع لاعتبارات مادية يمكن قياسها و التحكم بها فحسب، بل يتأثر أيضا بمجموعة من الخصائص غير المادية المتعلقة بالخصائص الاجتماعية للسكان و تاريخ المدينة المتوارث "هيجرالد و بروطن" (Hagerlard 1991, Le Breton 2002)<sup>1</sup>.

يعكس التطور الكبير الذي عرفه سلوك السكان الحضر بمختلف مدن العالم (*la nouvelle urbanité*)، و تأثيره على سلوك التنقل من تغير لساعات الذروة، امتدادها خلال اليوم الواحد، تقلبها من يوم إلى آخر و من موسم إلى آخر، و انتعاش الحركة ليلا بمعظم مدن العالم. الصورة غير المتجانسة للمدن اليوم، و الاختلاف الذي أصبح يميز سلوك و طباع السكان الحضر لاختلاف أسباب، وسائل و زمن التنقل.

<sup>1</sup> Kamilia Tabaka, Vers une nouvelle mobilité socio-géographique de la mobilité quotidienne, étude des mobilités quotidiennes des habitants de la région de Grenoble, thèse de doctorat, 2009, 269 pages, p22.

## 1-V العوامل الاجتماعية المتحكمة في تطور المجتمع و انعكاسها على الحراك:

أكدت مختلف الدراسات الاجتماعية التي تناولت السلوك الحضري، أن اكتساب الطباع و أسلوب الحياة لم يعد خاضعا للعادات و التقاليد التي ميزت المجتمعات التقليدية، و التي تميزت بنظام اكتساب عمودي من الآباء إلى الأبناء . فقد قلب هذا النظام إلى آخر أفقي ناتج عن احتكاك الأفراد بمجموعات أخرى مختلفة من حيث الاعتقاد، العرف و المرجع، و اكتساب الطباع الجديدة باختلاط في مجالات العمل، الدراسة و الترفيه، أو الاختلاط و الاحتكاك الافتراضي الذي تتحكم فيه القنوات الإعلامية، و مواقع التواصل الاجتماعي، و ما تقدمه من مغريات و محفزات تشجع الأفراد على اكتساب سلوكيات جديدة دخيلة عن المجتمع الأصلي.

### 1-V-أ. الرغبة في الاستقلالية:

و تظهر هذه الرغبة في تفكك الأسر الكبيرة و تكوين عدد معتبر من الأسر النووية الباحثة عن الاستقلالية، بالتخلي عن الطباع الموروثة عن الآباء ( العادات و التقاليد)، و اعتبارها قديمة لا تتماشى و متطلبات العصر. أفضى هذه الانقسام إلى ازدياد الطلب على السكن، تنوع صيغته، و امتداد مجاله، و عليه تكوين ضغط كبير على الهيئات الوصية و على المجال على حد سواء .

### 1-V-ب. تغير أوقات العمل:

أدى تقنين ساعات العمل بتقليص الحجم الساعي له، و تغيير زمن ممارسته حسب نوع النشاط من جهة، إلى تنوع تحركات السكان حسب الشريحة العمرية و حسب القطاعات، و عدم التزامها بساعات محددة في اليوم، بل و استمرارها على مدار ساعات اليوم، و من جهة أخرى، إلى استفادة السكان من أوقات إضافية للراحة تستعمل في قضاء الوقت مع أفراد العائلة، ممارسة الرياضة، و التنقل لمسافات بعيدة للترفيه و التنزه ( la mobilité de loisir ).

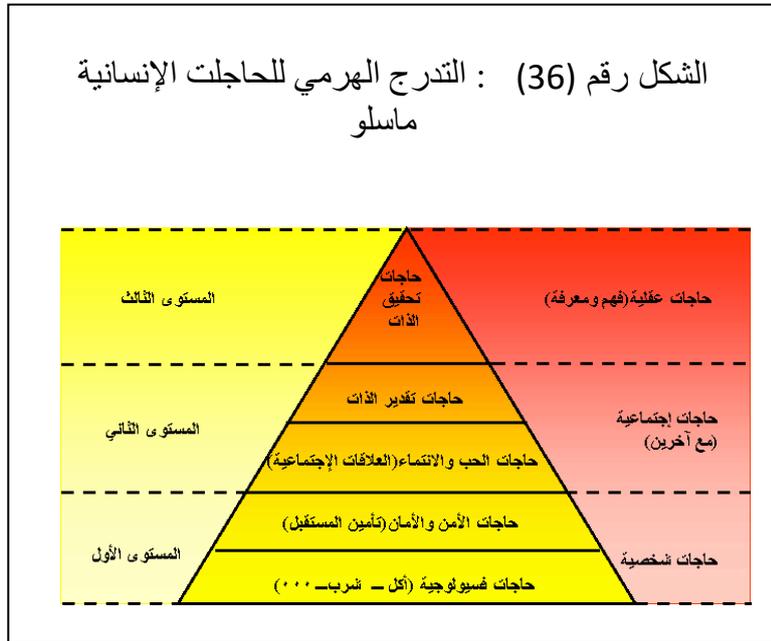
### 1-V-ج. دخول المرأة مجال العمل:

شهد العالم تغيرات مجتمعية جذرية بدخول المرأة مجال العمل بل و بحصولها على مناصب قيادية، فحسب آخر الإحصائيات، فإن سبع نساء من أصل عشرة يزاولن أعمالهن جنبا إلى جنب مع الرجل، و تتقاسم بذلك المرأة المسؤولية الاجتماعية و الاقتصادية مع الرجل، و هذا ما ينعكس على حجم التحركات اليومية، و مضاعفتها بالمدينة، سواء كانت هذه التنقلات للعمل، للتسوق أو للزيارة والترفيه، بسبب ارتفاع عدد المتنقلين و ارتفاع مستوى معيشة هذه الأسر.

#### 1-V-1. التوجه نحو الكماليات من الاحتياجات:

تطورت حاجة الإنسان إلى الملبس و إلى المسكن بتطور محيطه، فبعد بحث الإنسان على مكان يؤويه و يحميه من الأخطار الخارجية، أصبح يبحث عن أساليب الراحة بالمسكن و بمحيطه المباشر (الحي)، و عن إمكانية الاستفادة من كل الخدمات التي تقدمها المدينة، الإقليم أو حتى العالم.

يوضح التدرج الهرمي لاحتياجات الفرد حسب "ماسلو"، انتقال هذه الحاجة من الشخصية إلى الاجتماعية، فالذاتية العقلية ( الشكل رقم 36 )، حيث يتناسب تطور الشخصية الفردية واحتياجاتها مع التغيرات و التطورات العلمية و التكنولوجية التي ميزت العالم.



المصدر: سهيلة محمد عباس، إدارة الموارد البشرية، مدخل استراتيجي، دار وائل للنشر و التوزيع، عمان، ط1،

2003، ص169.

فالحاجة إلى المسكن بالقرب من مكان العمل، لم تعد تحتل المرتبة الأولى في قائمة احتياجات الأسر في ظل توفر وسيلة النقل و شبكة طرق ذات كفاءة عالية خاصة بالدول المتقدمة، بل و حتى في الدول السائرة في النمو. لم يعد امتلاك المسكن بحد ذاته من الأولويات ، حيث يلجأ السكان إلى استئجار مسكن خارج المدينة أو بعيد عن مقر العمل رغبة في الاستقلالية شريطة امتلاك سيارة شخصية تؤمن التنقلات اليومية لأفراد الأسرة، و هذا ما يؤدي إلى زيادة التكاليف والأعباء المالية على الأسر (تكاليف السكن و تكلفة التنقل).

## 2-V الخصائص الاجتماعية المؤثرة على الحراك بمدينة جيجل:

### 2-V-أ. مجتمع مدينة جيجل مجتمع محافظ:

يتميز سكان مدينة جيجل بخصوصيات اجتماعية متشابهة، يغلب عليها طابع محافظ يعطي أهمية كبيرة للعادات الموروثة عند استغلال المجال، أو خلال ممارسة النشاطات اليومية والاجتماعية. ورغم التقدم الكبير و التطور الذي عرفته المدن الجزائرية خاصة الكبرى منها، إلا أن مدينة جيجل لا زالت تحافظ على بعض الخصوصيات التي يمكن للزائر أن يلاحظها خلال جولته أو قضاء عطلة بالمدينة.

و تتحكم هذه الاعتبارات الاجتماعية في سلوك التنقل لدى المرأة خاصة، فتحد من حريتها في التحرك، فمثلا من النادر مشاهدة نسوة يتجولن وحدهن بالمدينة قبيل المغرب، أو لجوء أخريات إلى استعمال سيارة الأجرة بمفردهن للتنقل داخل أرجاء المدينة ( 83% من السكان لا يحبذون استعمال سيارة الأجرة لهذه الأسباب الاجتماعية).

لم يتم لجوء المرأة إلى استعمال حافلة النقل الجماعي في التنقل بمدينة جيجل إلا في أواخر التسعينات، بسبب قرب مسافات التنقل و صغر مساحة المدينة نسبيا مقارنة بباقي المدن الجزائرية من جهة، و رغبة النساء في عدم الاختلاط في الحافلات خاصة في حالات الاكتظاظ من جهة أخرى.

لنفس الاعتبارات الاجتماعية يخصص يوم الجمعة بمدينة جيجل لبقاء النسوة بمنزلهن، أو لقضاء بعض الزيارات العائلية، و تكون خلال هذه الفترة المحلات التجارية مغلقة، و وسائل النقل الجماعية قليلة إلى منعدمة في بعض المناطق، ليستفيد الكل بذلك من الراحة خلال هذا اليوم، حتى أن المتجول بمدينة جيجل يوم الجمعة تبدو له كمدينة غير أهلة بالسكان.

### 2-V-ب. البعد الرمزي لمركز المدينة :

يكتسي مركز المدينة أهمية كبيرة لدى سكان مدينة جيجل، و رغم محدودية مساحته، إلا أن ارتباط السكان بهذا المركز سواء الاستعماري أو أحياء الأهالي المجاورة له تبقى كبيرة. يظهر هذا الارتباط من خلال التنقلات المعتبرة للسكان نحو المسجد العتيق (المسجد الكبير) يوم الجمعة لأداء الصلاة، أو التوجه نحو المساحات الخضراء، و الساحات العمومية المنتشرة به للتنزه، الترفيه و تقوية العلاقات الاجتماعية بين السكان. بالإضافة إلى التنزه أو المشي بالواجهة البحرية أو حتى ممارسة الرياضة، أو المشاركة في المسابقات الرياضية المنظمة و الموجهة لكل الفئات العمرية ( من الأشبال إلى الكهول) على مستوى الملاعب الترابية بالقرب من الميناء العسكري و ميناء الصيد البحري.

و تسبب التجهيزات الإدارية الموجودة و الخدمات التجارية على مستوى هذا المركز استقطابا كبيرا للسكان من كافة أنحاء المدينة، فلا يتم التوجه إلى أي قطاع بمدينة جيجل دون المرور بمركزها حتى و إن انعدم الغرض من التوجه إلى المركز.

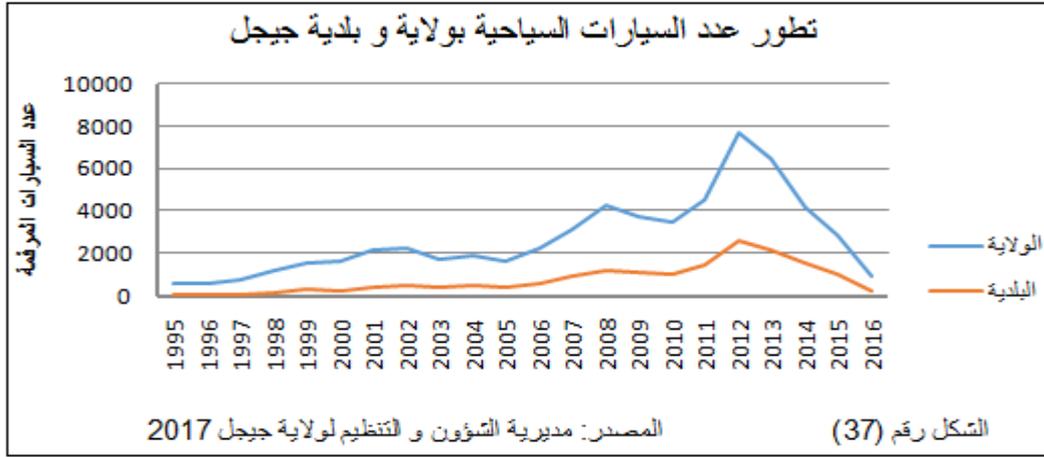
### **2-ج. تبعية سكان الأطراف للمدينة:**

كما يرتبط سكان مدينة جيجل بمركز المدينة، فإن سكان التوسعات الجديدة مزغيطان و حراثن لا يستطيعون الانفصال عن مدينة جيجل، فتبعية سكان التوسعات كبيرة للمدينة، فقد فعل امتلاك السيارة هذه العلاقة و عمل على تقويتها بتسهيل و تسريع التنقلات بين القطاعات، بالمقابل من ذلك، تحولت هذه التوسعات إلى أحياء نوم يلجأ إليها السكان ليلا، ل يتم قضاء باقي الاحتياجات من المدينة خاصة في قطاع مزغيطان، إذ أن بعض السكان لا يستعملون هذه السكنات سوى في فصل الصيف بسبب الموقع السياحي الذي يميزه.

بدرجة أقل لا تظهر هذه التبعية بمنطقة حراثن، و ذلك بسبب الخدمة التعليمية و التجارية القاعدية بمنطقة التوسع، التي تحد من حجم التنقلات إلى المدينة من أجل الدراسة و التسوق اليومي، و تدني مستوى امتلاك السيارة، و بالتالي استغراق وقت أطول للتوجه نحو المدينة. إلا أن هذه العوامل عموما لا يمكن أن تلغي ارتباط السكان بالمدينة، فأغلب السكان أرغموا على الانتقال إلى هذه المنطقة بسبب نقص الأوعية بمدينة جيجل، لم يتأقلموا مع العيش بعيدا عن أحيائهم القديمة و حياتهم الاجتماعية السابقة.

### **2-د. امتلاك السيارة كمظهر اجتماعي:**

لم يعد امتلاك السيارة مرتبط بالإمكانيات الاقتصادية أو المالية للأسر؛ فتنامي الاهتمام بالمظاهر الخارجية سواء في طريقة اللبس أو السكن، أصبح يحدد المكانة الاجتماعية للأفراد في المجتمع. و كنتيجة للتوجه نحو الاحتياجات الثانوية، فامتلاك السيارة اليوم بالمدن الجزائرية أصبح ينظر إليه كمؤشر رفاهية، و أن استعمال السيارة في التنقل أصبح طاغيا على باقي الاستعمالات، حتى و إن كان لمسافات قصيرة، و لأغراض بسيطة يمكن قضاؤها مشيا على الأقدام، كالتسوق اليومي أو إيصال الأطفال إلى المدرسة القريبة من المسكن، الأمر الذي يزيد من الاكتظاظ بمحاور الطرق، و الازدحام بأهم المفترقات خلال ساعات الذروة.



عرفت البلدية خاصة و ولاية جيجل عموما ارتفاعا كبيرا في عدد السيارات من سنة إلى أخرى، فمن 123 سيارة سياحية رقت سنة 1995 ببلدية جيجل، إلى 2577 سيارة سياحية سنة 2012، أي أن عدد السيارات المرقمة خلال السنة قد تضاعف بـ 20 مرة خلال 17 سنة ( الشكل 37). توقف النسق التصاعدي لعدد السيارات بالبلدية بعد سنة 2012، و بدأت الحظيرة في الانكماش النسبي، لتسجل هبوطا نحو 319 سيارة سياحية فقط خلال أواخر سنة 2016.

#### V-2-5. اكتساب سلوك حركة جديد ناتج عن الاحتكاك بالمصطافين:

يتغير سلوك الحركة جذريا خلال موسم الاصطياف بمدينة جيجل، و لا يقتصر الأمر على المصطافين الوافدين إلى المدينة من مختلف ولايات الوطن، حيث يستفيد سكان المدينة من الحركة الكبيرة التي تسود المدينة خلال موسم الاصطياف جراء تنظيم الفعاليات الثقافية و النشاطات الترفيهية بمختلف المرافق الثقافية بالمدينة، إضافة إلى التظاهرات السياحية على مستوى أهم الشواطئ التي يتم تهيئتها لاستقبال السياح.

و يتغير بذاك زمن، غرض و وسيلة التنقل بالمدينة بهذا الموسم، فيمتد الحراك إلى ساعات متأخرة من اليوم، بل و يزداد حدة خلال أيام العطلة الأسبوعية، و هذا ما يؤثر سلبا على التسيير الوظيفي للمدينة، نتيجة ظهور الاختناقات المرورية بالطرق، و المفترقات المزودة للمدينة بالتدفقات، و التأخيرات الكبيرة التي تشهدها التنقلات داخل المدينة، الأمر الذي يدفع بقسم من سكان المدينة إلى العزوف عن التنقل بالسيارة، أو حتى مشيا على الأقدام داخل المدينة، بالتقليل من التنقلات و اقتصارها على الذهاب إلى العمل باستعمال المسالك الثانوية و الطرق الفرعية.

بسبب هذه التحولات الموسمية، فإن بعض سكان مدينة جيجل ممن لا يحبذون الاختلاط والاحتكاك بالسياح الوافدين، لا يستفيدون من عطلةهم السنوية إلا بعد الدخول الاجتماعي و انقضاء فترات الذروة الموسمية للسياح نحو مدينة جيجل.

## ثانيا : تنظيم النقل بمدينة جيجل: مميزات عرض التنقل

يعيش السكان اليوم حركية كبيرة داخل تجمعات و أقاليم غير محددة، هذه التحركات لا تخضع لمبدأ التقسيم الإداري أو التبعية الإدارية، و إنما لاعتبارات جديدة مرتبطة بتلبية الحاجيات المختلفة و المتزايدة للسكان نتيجة ارتفاع مستوى المعيشة و تغير نمط الحياة بالمدن. استجابة لهذه التحركات المتنامية و المتنوعة سطرت السلطات برامج تنموية خاصة بالنقل و الحركة داخل المدن، كما سهرت على ربط التجمعات ببعضها البعض خدمة للسكان المتنقلين من جهة، و محاولة منها فك عزلة بعض المناطق الريفية و الجبلية من جهة أخرى.

يشارك القطاع الخاص إلى جانب العام منه في تقديم خدمة النقل في الجزائر، و إن تفاوتت مستويات الخدمة من مدينة إلى أخرى حسب مؤشرات و مناخ الاستثمار في كل مدينه، فإن هذه المشاركة تساهم فعليا في توفير خدمة النقل الجماعي خاصة ، بالرغم من اختلاف البعض حول نوعية الخدمة المقدمة و التي تغيب عنها في بعض الأحيان معايير السلامة، الراحة، و الخدمة الجيدة للمتنقلين.

اختلفت وسائل النقل و تنوعت بالمدن الجزائرية خاصة خلال العشريتين الأخيرتين تماشيا مع التطور التكنولوجي الذي يشهده العالم. فقد تبنت الجزائر سياسات جديدة في تنظيم النقل لا تعتمد فقط على النقل الخاص، و امتلاك السيارات مع تسهيل الحصول عليها، و بالتالي الحرية في التنقل والرفاهية في الخدمة؛ بل حاولت جاهدة وضع تحت تصرف السكان أنماطا جديدة خاصة بالنقل الجماعي تتماشى مع التوسع الكبير الذي عرفته معظم المدن الجزائرية الكبرى منها خاصة ، و الحديث عن التنقل بالسكك داخل المدينة : الترامواي و الميترو، بالإضافة إلى النقل ب"التليفريك".

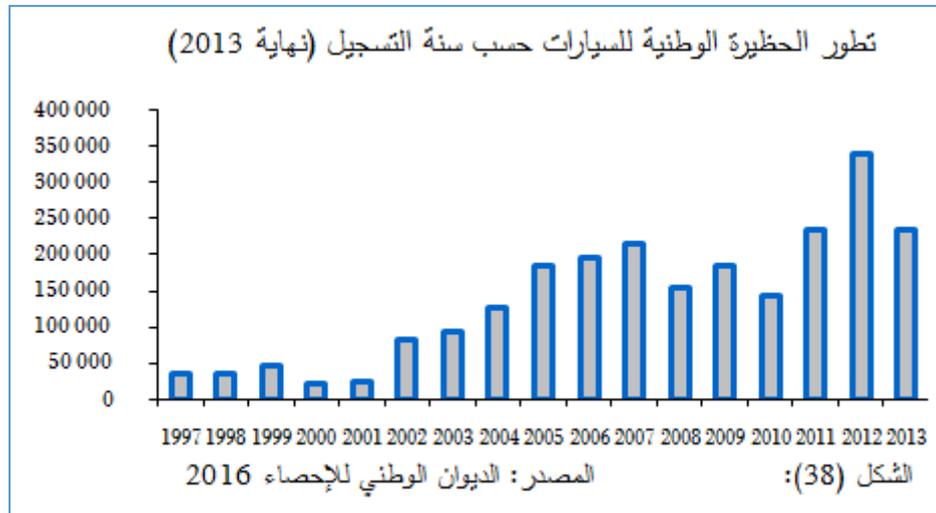
### I - تطور حظيرة المركبات: نمو غير مسبق للحظيرة بالمدينة يواكب نمو الحظيرة الوطنية

شهدت السنوات الأخيرة تزايدا كبيرا في عدد المركبات على اختلاف أنواعها في الجزائر نظرا لانفتاح السوق و دخول متعاملين جدد في منظومة النقل، حيث قدر عدد المركبات حسب أرقام الديوان الوطني للإحصاء نهاية سنة 2015 بـ 5683156 مركبة. وصولا إلى هذا الحجم الهائل فقد عرفت الحظيرة منحنا تصاعديا و آخر تنازليا خلال السنوات الأربع الأخيرة، فقد سجل خلال سنة 2015 انخفاضا في عدد المركبات المرقمة بـ 14,63 % عن ما كان عليه خلال سنة 2014، حيث تم استيراد حوالي 282119 مركبة سنة 2015 رقت كلها خلال نفس السنة على عكس السنوات الماضية.

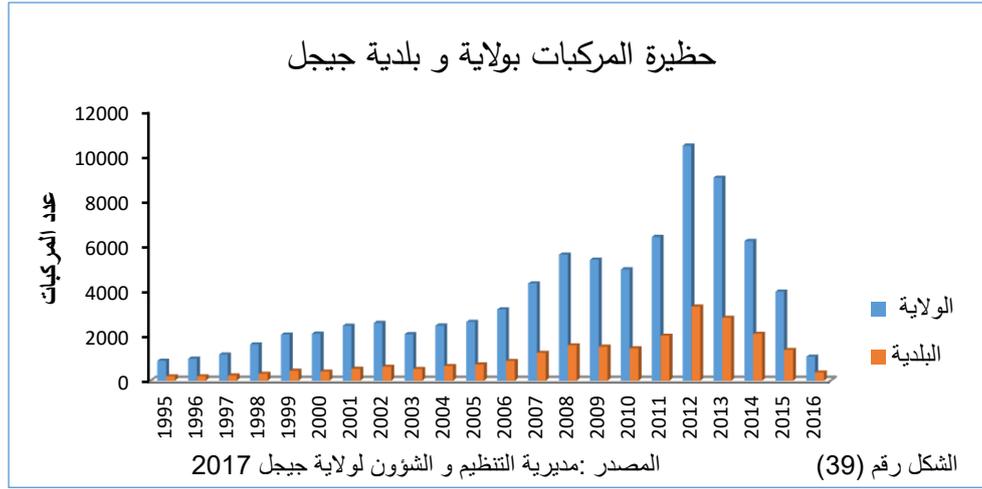
## I-1 تأثير الحظيرة بالتغيرات الاقتصادية: قروض الاستهلاك و تحسين الأجور

الجدير بالذكر أن حظيرة المركبات بالجزائر قد عرفت أعلى مستويات نموها خلال سنة 2011. هذه السنة التي تعتبر مفصلية بوصول معدلات امتلاك السيارة لأعلى مستوياتها في الجزائر. تتوافق هذه الفترة مع ارتفاع مستوى معيشة السكان، و خاصة إطارات الوظيف العمومي إثر تعديل جدول الأجور و ارتفاعها و استعادة معظمهم من التعويضات المالية، الأمر الذي دفع بأغلب الموظفين إلى التوجه إلى شراء سيارات جديدة، ليتضاعف بذلك عدد المركبات بمختلف أنواعها خلال هذه الفترة، فقفز العدد من 142 ألف خلال سنة 2010 إلى 234 ألف سنة 2011، حيث تم خلال هذه السنة استيراد ما يزيد عن 600 ألف مركبة (الشكل رقم 38).

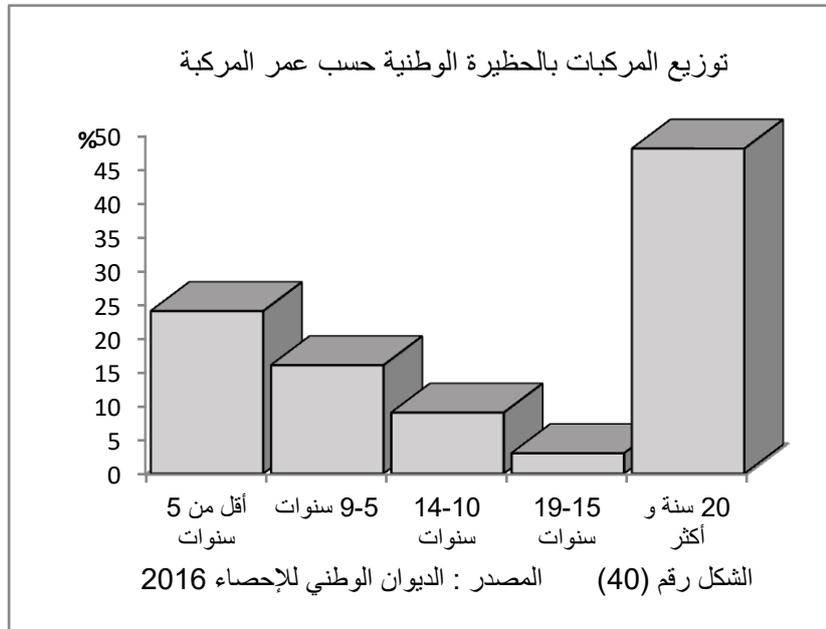
تضررت مبيعات مصنعي السيارات في العالم بسبب الأزمة الاقتصادية خلال سنتي 2008 و2009، و شهدت أهم المصانع انخفاضا كبيرا في المعاملات على مستوى السوق الأسيوية و الأمريكية التي لطالما استحوذتا على المبيعات، ليجد مصنعي السيارات في السوق الجزائرية خلال هذه الفترة الحل و الملاذ لتسويق المنتجات، خاصة بعد صدور قانون منع استيراد السيارات المستعملة. أصبحت بذلك الجزائر السوق الأول إفريقيا الذي توجه إليه منتجات أهم صانعي السيارات في العالم، متقدمة بذلك على جنوب إفريقيا رغم ارتفاع مستويات التنمية الاقتصادية بها، و متفوقة على كل من نيجيريا و مصر اللتين تضمان حجما سكانيا أكبر.



و إن توافقت سنة 2012 مع تضخم الحظيرة في الجزائر، فإن الانطلاقة الفعلية لنموها كان سنة 2005، هذه السنة التي عرفت تطبيق سياسة القروض الاستهلاكية بالجزائر، و الخاصة بالتسهيلات البنكية الممنوحة للموظفين لشراء السيارة، و هذا ما أنعش حظيرة السيارات خلال الفترة الممتدة مابين سنتي 2005 و 2007 بـ 214 ألف مركبة مرقمة خلال هذه السنة ( الشكل 39).



بتوقف التسهيلات البنكية و فرض ضريبة على السيارات الجديدة التي دخلت حيز التطبيق خلال سبتمبر 2008، عرفت الحظيرة الوطنية انخفاضا محسوسا في عدد المركبات، و امتناعا نسبيا للسكان عن شراء السيارات الجديدة، خاصة بعد تضرر الموظفين و تعذرهم عن تسديد الدفعات البنكية لارتفاع أعباء المعيشة، الأمر الذي أدى إلى انتعاش سوق السيارات القديمة خلال هذه الفترة، و هذا ما يفسر قدم حظيرة المركبات في الجزائر، حيث أن 2,7 مليون مركبة أي ما يعادل 47,98% من الحظيرة يزيد عمرها 19 سنة، فقط 1,3 مليون مركبة (24,08%) لم يتجاوز عمرها خمس سنوات (الشكل 40).



## 2-I هل لن تكون السيارة في متناول الجزائريين خلال السنوات المقبلة ؟

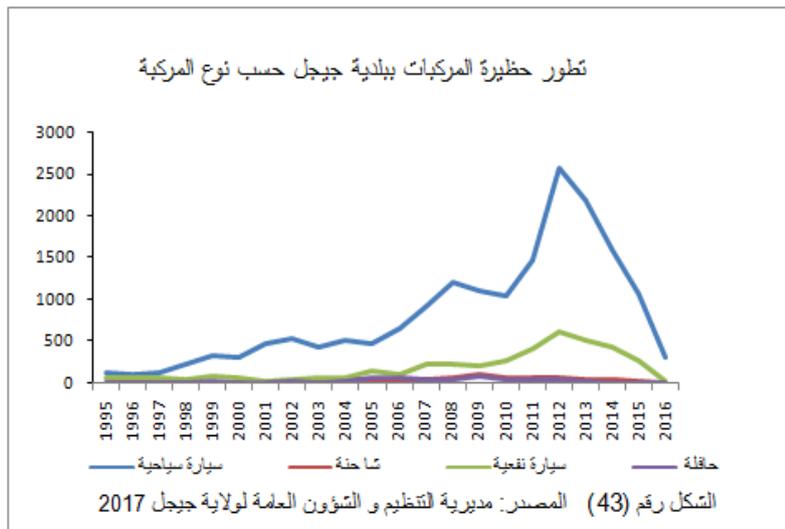
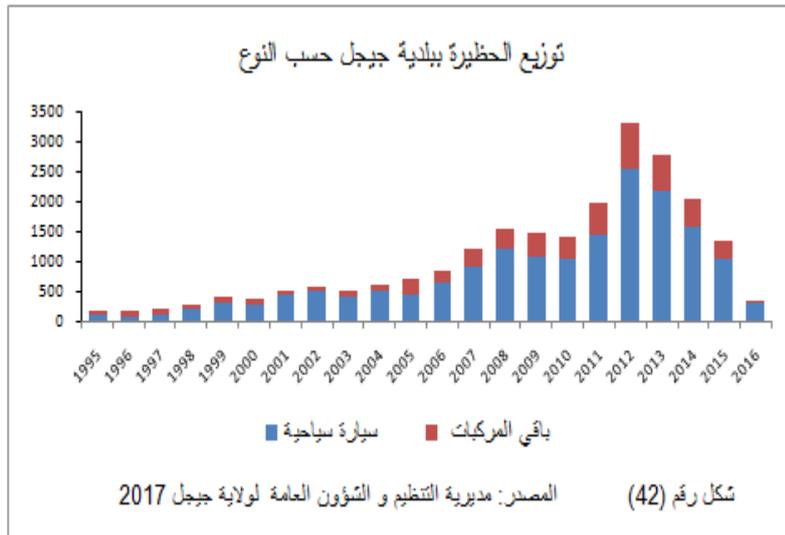
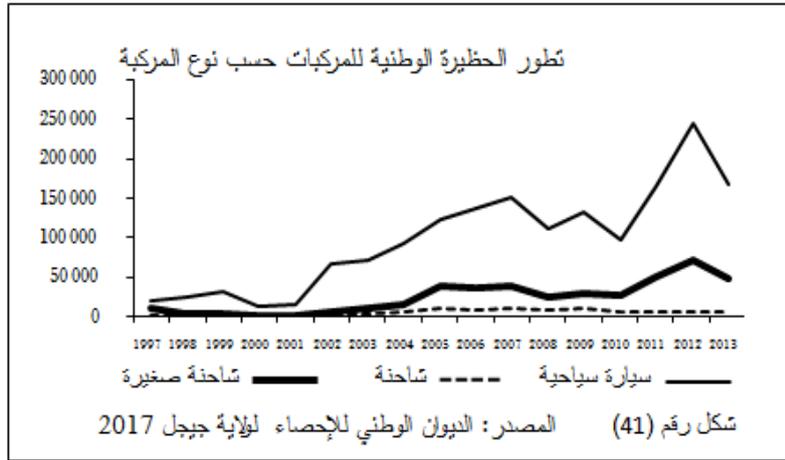
عادت الحظيرة الوطنية للانكماش مرة أخرى بعد سنة 2013 بسبب الإجراءات الجديدة التي فرضتها الدولة و المرتبطة بتخفيض عدد السيارات المستوردة، و تسقيفها بـ 400 ألف وحدة سنويا موزعة على مختلف وكالات بيع السيارات، و التي عرفت هي الأخرى انخفاضا في أعدادها بعد تشديد الرقابة على أنشطتها، و فرض شروط جديدة خاصة بالدفعات و آجال التسليم، بالإضافة إلى ارتفاع معدل امتلاك السيارة، و تشبع الشبكة الحالية بالمركبات، و المشاكل و الأضرار الناجمة عنها على الإنسان و البيئة الحضرية.

في ظل الضبابية التي تخيم على الوضع الاقتصادي و مناخ الاستثمار في الجزائر، لا يمكن استقراء استقرار، انكماش، أو تضخم حظيرة المركبات خلال السنوات القادمة، و ذلك لتضارب المعطيات الاقتصادية، و تغير السياسات المنتهجة من طرف الدولة.

ففي إطار سياسة التقشف المطبقة و ما تبعها من تخفيض في عدد المشاريع التنموية ، و تجميد أغلب المشاريع المهيكلة، و ما سينعكس عنه من جمود و ركود اقتصادي بأغلب المدن الجزائرية، تتخفف القدرة الشرائية للسكان، و بالتالي يكون العزوف عن شراء السيارات الجديدة في ظل استمرار قانون منع استيراد القديمة منها؛ بالموازاة مع هذا الوضع فإن تسقيف الاستيراد والتوجه نحو التصنيع و التركيب المحلي للمركبات الذي بادرت به الجزائر خلال السنوات الأخيرة، من شأنه إنعاش السوق المحلي بانخفاض الضريبة على السيارة المستوردة من جهة، و عودة القروض الاستهلاكية بداية من سنة 2016 لفائدة السيارات المصنعة محليا من جهة أخرى، و يمكن لهذه المعطيات أن تعيد النسق التصاعدي السابق لحظيرة السيارات بالجزائر.

## 3-I سيادة السيارة السياحية على حظيرة المركبات:

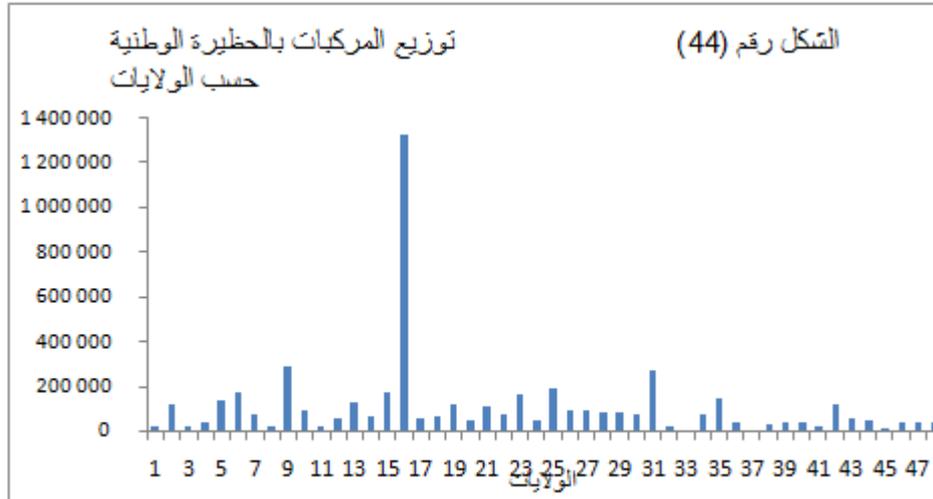
بسبب هذه العوامل مجتمعة، فإن نسبة السيارات السياحية أو سيارات النقل الفردي تستحوذ على حصة الأسد من الحظيرة بـ 64,31% و التي عرفت تطورا ملحوظا خاصة في الفترة بين 2002 و 2012 (شكل رقم 41). و كما هو الحال على المستوى الوطني الذي يعرف سيطرة السيارة السياحية على باقي أنواع المركبات، عرفت بلدية جيجل ارتفاعا مستمرا في عدد المركبات و بالخصوص السيارة السياحية التي تتفوق بكثير عن باقي أنواع المركبات (شكل رقم 42 و 43).



يعود سبب ارتفاع هذه النسبة و التوجه نحو الاستعمال المكثف للسيارة في التنقل، إلى ما توفره هذه الأخيرة من حرية و راحة في التنقل. فبالإضافة إلى أن التنقل يكون من الباب إلى الباب (le service porte à porte)، فإن السائق يكون حرا في استعمال مركبته في أي زمن و لأي مسافة مهما بلغت دون توقف، و دون تحديد مسبق للسرعة، كما أن الراحة تكون مضمونة لكل أفراد العائلة خلال التنقل بتوفير مقعد أو مكان جلوس لكل المستعملين، و هذا بالرغم مما يمكن أن تسببه هذه الأخيرة من متاعب للمستعمل، كتعرضه للتوتر العصبي و القلق، صعوبة التوقف، ناهيك عن المساهمة في زيادة حجم الازدحام المروري في الشوارع الرئيسية و الفرعية، الأمر الذي يؤدي به إلى التقليل من السرعة، و عليه زيادة الزمن المستغرق في الرحلة و كذا تكاليف التنقل.

و رغم هذا التطور الكبير في عدد السيارات، إلا أن الجزائر حسب إحصائيات البنك العالمي لسنة 2010، لا زالت تحتل مراتب متأخرة من حيث معدل امتلاك السيارة. فمن بين 129 دولة، تحتل الجزائر المرتبة 84 بـ 76 سيارة /1000 شخص، و المرتبة الخامسة إفريقيا بعد جنوب إفريقيا، السيشل، جزر موريس و تونس التي حلت رابعة بـ 87 سيارة /1000 شخص.

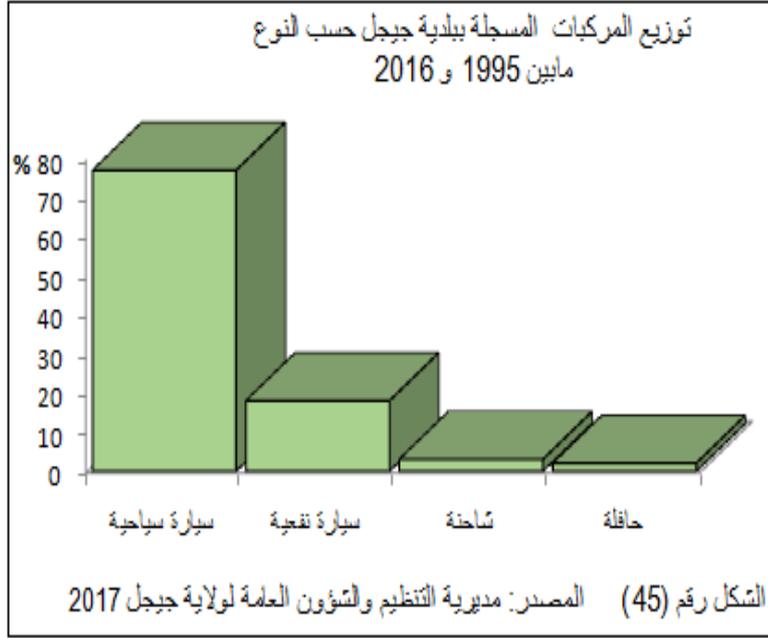
يختلف توزيع عدد المركبات من ولاية إلى أخرى على مستوى التراب الوطني. تتفرد الجزائر العاصمة بالصدارة، و تستحوذ على 26,33% من الحظيرة الوطنية (الشكل رقم 44)، بما يقارب 1,3 مليون مركبة، تليها كلا من البلدية، وهران، قسنطينة و تيزي وزو بـ 5,47%، 5,16%، 3,60% و 3,51% على التوالي. و تأتي ولاية جيجل في المرتبة 25 في حظيرة المركبات.



المصدر: الديوان الوطني للإحصاء 2017

بنفس الوتيرة و نفس النسق التصاعدي الذي ميز تطور الحظيرة الوطنية، تكونت حظيرة ولاية جيجل التي ضمت خلال سنة 2013 حوالي 64042 مركبة، محتلة بذلك المرتبة 25 وطنياً بمعدل بعيد عن باقي المدن الجزائرية الكبرى، يتركز أكثر من ربع هذه الحظيرة ببلدية جيجل بـ 28,33%

من المركبات المسجلة بالولاية، هذا العدد الذي لا يمكن الاعتماد عليه للتعبير عن حجم المركبات المستخدمة للشبكة البلدية، إذ يضاف إليه حجم يوافق الحظيرة العابرة بالبلدية، باعتبارها مقرا للولاية وما يصاحب ذلك من استقطاب، ديناميكية و حركية بالمجال ككل.



تمثل السيارة النفعية ما يقارب 18% من الحظيرة بالولاية، و تحتل المرتبة الثانية بعد السيارة السياحية التي تستأثر بالشبكة بلدية جيجل (الشكل 45)، و إذا ما أضفنا لها نسبة السيارة النفعية، فنسبة الحافلات و الشاحنات الخاصة بالنقل الجماعي و نقل البضائع بالبلدية، تبقى ضئيلة جدا أمام تضخم حظيرة النقل الفردي بالبلدية عموما و بلدية جيجل خصوصا، و هذا ما أكدته نتائج التحقيق الميداني.

## II- النقل الجماعي باستعمال الحافلات بمدينة جيجل :

تعرف تحركات السكان بولاية جيجل تزايدا كبيرا من سنة إلى أخرى؛ فمن 0,94 تنقل يومي للشخص سنة 2009 إلى 0,77 تنقل يومي/ للشخص سنة 2015، و من المرجح أن يتضاعف هذا المعدل إلى 1,16 تنقل يومي/ للشخص سنة 2020، و تتوافق هذه الزيادة حسب مخطط النقل الولائي مع التغيرات الاقتصادية التي تعيشها الولاية، و التي من شأنها أن تعطي دفعة جديدة و ديناميكية كبيرة للولاية خلال السنوات القليلة القادمة.

### II-1 سيادة النقل الجماعي باستعمال الحافلة بالمدينة

يستحوذ النقل الجماعي باستعمال الحافلات على أكبر نسبة من التنقلات بنسبة 75,68%. تستعمل هذه الحافلات لتنقل سكان الولاية بين البلديات، و التوجه خاصة نحو مدينة جيجل، لترسم

بذلك شبكة غنية، معقدة و متشابكة بالمجال الولائي تضم حوالي 2096 حافلة بمعدل 06 حافلات و 174 مقعد لكل 1000 نسمة ، و تتوزع هذه الحظيرة حسب المجال المخدوم من نقل ريفي، حضري، بين البلديات و بين الولايات (جدول رقم 25).

الجدول رقم (25) : حظيرة النقل الجماعي بولاية جيجل

التسمية	الناقلون	الحظيرة	السعة	العدد الإجمالي للخطوط	عدد الخطوط المستغلة
ما بين الولايات	1860	192	7417	40	27
ما بين المدن		347	10291	18	16
الحضري خاص		585	22443	21	20
الحضري العمومي		22	2200	06	06
الريفي		952	19981	133	108
المجموع	1860	2098	63232	218	177

المصدر : مديرية النقل لولاية جيجل ديسمبر 2016

ما يميز شبكة النقل الجماعي بالحافلات بولاية جيجل، هو سيطرة النقل الحضري على الحظيرة بسعة هي الأكبر، تتركز بأهم الأقطاب الحضرية متمثلة في مدينة جيجل، الطاهير و الميلية والتي بالإضافة إلى التحركات اليومية التي يمارسها سكانها و سكان مناطق النفوذ المباشرة لها، تشهد تدفقات و تحركات عابرة بهذه الأقطاب للوصول إلى الوجهة المقصودة. تمارس هذه التنقلات على مستوى أهم محاور الطرق بالولاية، متمثلة في الطريق الوطني رقم 43 المهيكل للمجال الولائي.

## II - 2 النقل الحضري بمدينة جيجل : تعدد الخطوط و تشابك المسارات

تستأثر مدينة جيجل بأكثر شبكة للنقل على مستوى الولاية بـ 11 خط حضري، و 12 خط للنقل بين البلديات، و 03 خطوط ريفية، مقابل 04 خطوط حضرية بمدينة الميلية، و 03 خطوط حضرية فقط بمدينة الطاهير، فبذلك تستحوذ مدينة جيجل على 67,30 % من شبكة النقل الحضري بالولاية.

تسير و تنظم حظيرة النقل بمدينة جيجل باستخدام محطتين حضريتين، تستعملهما مختلف الحافلات للتنقل بين البلديات، بين الولايات، النقل الحضري و كذا سيارات الأجرة.

أ- المحطة الغربية من نوع (ج) : و تقع هذه المحطة بالمدخل الغربي للمدينة، أنشأت سنة 1984 بمساحة تقدر بـ 187 م<sup>2</sup>، و بعدد أرصفة قليل جدا يقدر بـ 03 أرصفة، تسهر على تسييرها مؤسسة تسيير و تأجير الهياكل التجارية، و هي مؤسسة خاصة، تستقبل هذه المحطة حوالي 300 حافلة يوميا أغلبها حضرية.

ب- المحطة الشرقية : محطة حضرية متعددة الخدمات من نوع (أ) : تقع بالمدخل الشرقي للمدينة، تعتبر حديثة النشأة مقارنة مع المحطة الغربية، إذ تم استغلالها في مارس 2004، تتربع

على مساحة أكبر تقدر بـ 28000 م<sup>2</sup>، و بعدد أرصفة يقدر بـ 23 رصيف قابلة للتمديد، تستقبل يوميا حوالي 675 حافلة و 182 سيارة أجرة .

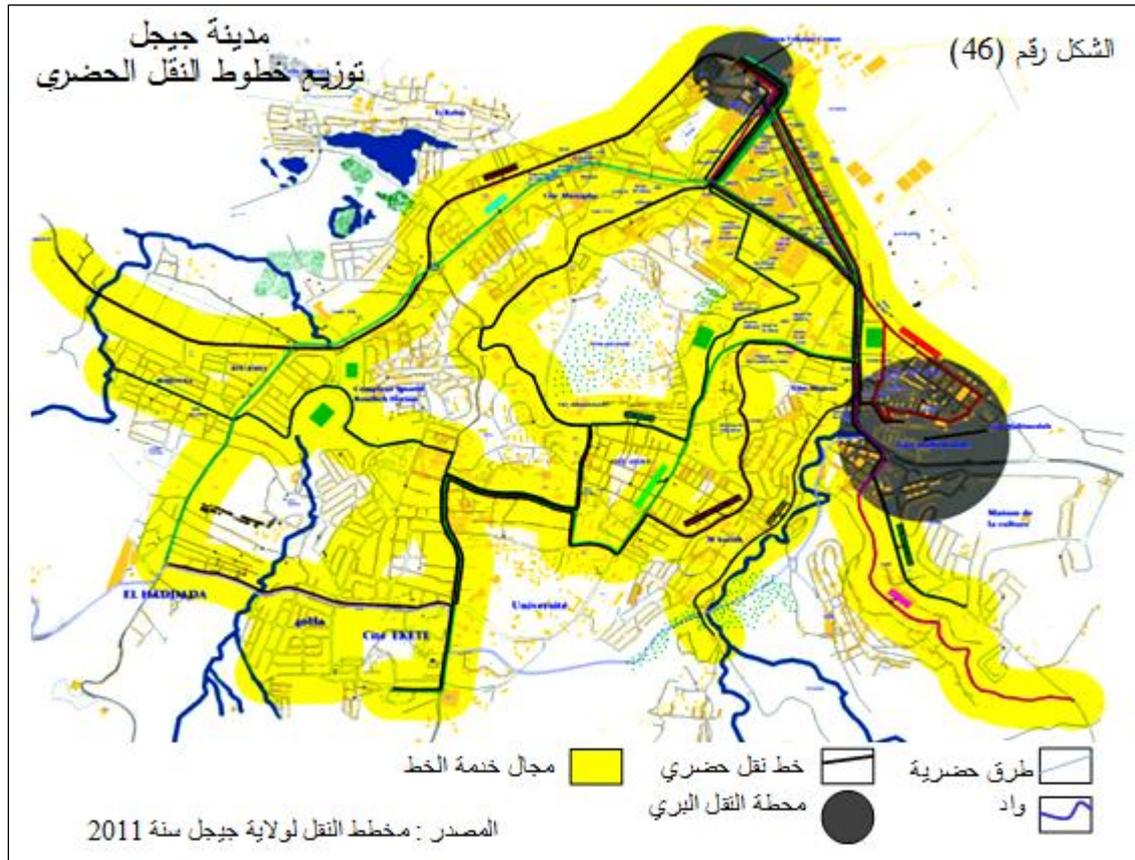
تم إنجاز هاتين المحطتين بمدخلي المدينة عند الحدود العمرانية للمدينة لتسهيل تحويل الحركة القادمة من خارج المدينة، و ضمان سيولة التدفقات داخل المدينة، و الحصول على تغطية جيدة لكافة الأحياء . و لكن بتوسع المدينة و تحولها إلى أنوية جديدة غير بعيدة، و بعد تكثيف المجال واستكمال التلاحم العمراني، أصبحت المحطتين مندمجتين بالمجال العمراني، الأمر الذي ينقل الأداء الوظيفي للمحطتين و يصعب تسيير التنقلات، بل و يؤدي إلى تشكيل نقاط سوداء للحركة خاصة بالمنطقة الشرقية.

على العموم تتميز شبكة النقل الحضري بالمدينة بـ :

- تشارك أكثر من خط في المسار، متمثل في شارع أول نوفمبر، شارع بوراوي وسط المدينة، شارع بوقطة بأيواف، و شارع الصومام غرب المدينة ( الشكل 46).
- عدم توافق المقاييس الهندسية للطرق مع تخصيص الطريق للنقل الجماعي في بعض المقاطع: شارع بوقطة، شارع بن عاشور، المقاسب و شارع الصومام، من حيث ضيق قارعة الطريق مقارنة مع حجم الحركة الميكانيكية، و عدد السيارات المتوقفة على حافتي الطريق بطريقة قانونية و أخرى غير قانونية، ارتفاع درجة الانحدار ببعض المقاطع ( حي موسى، لعقابي، المقاسب، مزغيطان)، انعدام الرؤية و كثرة المنعرجات في رسم المسار ( المقاسب، بن عاشور)، إضافة إلى كثرة التقاطعات ( تقاطع الطرق الثانوية و الثلاثية مع مسار النقل الجماعي)، الأمر الذي يؤدي إلى تخفيض سرعة الحركة، و بالتالي إطالة مدة الرحلة.
- طول محدود للمسارات لا يتعدى متوسط 4,9 كلم، أطول الخطوط بـ 6,3 كلم، و هذا ما يعني أن الواجهات بالمدينة سهلة الوصول، باعتبارها مدينة ذات مسافات قصيرة (ville de courtes distances).
- انطلاق 09 خطوط من المحطة الغربية مقابل 04 خطوط من المحطة الشرقية، بالرغم من كبر مساحة الأخيرة، و الهدف جمع أكبر عدد من الركاب، و التغطية الجيدة لمركز المدينة ( المركز الاستعماري و الأحياء الشعبية المحيطة به ).
- زيادة عدد الدورات خلال فصل الصيف ( دورتين إضافيتين )، و تمديد ساعات العمل إلى غاية 20:30 سا، غير أن هذه الإجراءات تبقى غير كافية، فالخدمة غير متاحة بشكل جيد

خلال ساعات الصباح الباكر و مساء، خاصة بمنطقة حراثن التي يشكو سكانها من صعوبات التنقل.

- سيادة حافلات النقل الحضري الصغيرة (mini bus) على حظيرة النقل الخاص بالمدينة، و استعمال الكبيرة منها في النقل العمومي.
- متوسط عمر الحافلات لا يتعدى 10 سنوات.



### II-3 تسيير خاص للنقل الحضري بمدينة جيجل :

تسهر المؤسسات الخاصة للنقل على تقديم خدمة النقل الحضري بالمدينة، بـ 385 مؤسسة حرفية خاصة، مقابل مؤسسة عمومية واحدة متمثلة في مؤسسة النقل الحضري جيجل (ETUJ)، التي تملك 22 حافلة، ما يعادل 4,95 % من الحظيرة الإجمالية للنقل الحضري (جدول رقم 26). و رغم قلتها فإن أغلب سكان المدينة يفضلون حافلات النقل العمومية لجودة الخدمة ( السرعة، التكلفة، السعة المناسبة).

الجدول رقم (26) : النقل الحضري العمومي بمدينة جيجل

الخط	الخصائص	الاصل	الوجهة	المسافة	المؤسسة	العدد	السعة
الخط 1	منطقة الجمهورية	حي 460 مسكن	5,3	ETUJ	4	400	
الخط 2	منطقة الجمهورية	حي 460 مسكن	6,3	ETUJ	4	400	
الخط 3	منطقة الجمهورية	حرائن	6,1	ETUJ	3	300	
الخط 4	منطقة الجمهورية	الحدادة	5,4	ETUJ	4	400	
الخط 5	المحطة الشرقية	الحدادة	5,6	ETUJ	5	500	
الخط 6	منطقة الجمهورية	مزغيطان	6,1	ETUJ	1	100	

المصدر : مديرية النقل لولاية جيجل ديسمبر 2016

توفر 10 خطوط للنقل الحضري الخاص خدمة التنقل لسكان المدينة، تعمل على ربط كل مناطق المدينة، انطلاقا من المحطة الشرقية أو الغربية شمالا، وصولا إلى أقصى الحدود الجنوبية، الشرقية و الغربية للمدينة. تضاف إلى هذه الخطوط 03 خطوط تربط المدينة بكل من الطاهير، العوانة و تاسوست ( جدول رقم 27)، صنفت كخطوط حضرية، و هذا بسبب الارتباط الكبير لهذه التجمعات بالمدينة.

الجدول رقم (27) خطوط النقل الحضري الخاص بمدينة جيجل							
الخط	الاصل	الوجهة	السنة	المسافة (كلم)	عدد المتعاملين	العدد	السعة
1	المحطة الغربية	حي 460 مسكن	1984	5,3	44	50	2060
2	المحطة الغربية	حي 460 مسكن	1984	6,3	54	57	2405
3	المحطة الشرقية	المحطة الغربية	2005	3	22	26	1100
4	المحطة الغربية	الحدادة	2002	5,4	22	25	939
5	المحطة الغربية	الزبيرية	2007	4,7	12	12	448
6	المحطة الغربية	دار الثقافة	2002	4,1	12	12	448
7	المحطة الغربية	البرقوقة	2004	4,1	8	8	285
8	المحطة الشرقية	الحدادة	2007	5,6	49	54	2345
9	المحطة الغربية	مقاسب	2006	3,4	2	2	70
10	المحطة الغربية	حرائن	2006	6,1	16	17	661
11	المحطة الشرفية	الطاهير	2003	18,5	55	59	1971
12	المحطة الغربية	العوانة	2003	20	53	59	2226
13	المحطة الشرقية	تاسوست	2003	7,3	36	41	1418

المصدر : مديرية النقل لولاية جيجل ديسمبر 2016

تتميز الخطوط الحضرية بالتوزيع الجيد، و هذا بعد ارتفاع عددها إلى 11 خط حضري سنة 2002، بعد اقتصار الأمر على خطين حضريين فقط لتغطية التنقل بالمدينة منذ 1984، أحدثت الخطوط تم إدراجها بمنطقة مزغيطان سنة 2013.

تتركز أغلب تحركات السكان بكلى الخطين القديمين للمدينة، انطلاقا من المحطة الشرقية نحو حي 460 مسكن بمحاذاة الجامعة، مرورا بحي المجاهدين غربا أو حي أيوف شرقا؛ هذا الأخير الذي يمتص الحصة الأكبر من التنقلات بالمدينة (جدول رقم 28)، في المرتبة الثانية يأتي خط الحدادة

مرورا بحي أيوف، أطول الخطوط بالمدينة تغذيه أهم المواقع : المحطة الشرقية، حي موسى، أيوف ، الحي الإداري، الجامعة و حي الحدادة بـ 59 حافلة، يستقلها ما يقارب 100 شخص خلال الرحلة الواحدة. لنفس الوجهة حي الحدادة، و من نقطة انطلاق و مسار مختلفين، تسجل أدنى التدفقات بالمدينة، إذ يعتبر هذا الخط(الخط رقم 04) الأقل مردودية بين الخطوط.

الخطوط الحضرية بمدينة جيجل							الجدول (28)
أهم نقاط المرور	عدد الدورات		متوسط الركاب/الدورة	السرعة ك/م/سا	المدة دقيقة	المسافة كلم	الخصائص الخط
	م العادي	الضيف					
باب السور، الحي الإداري، الحي العسكري، الجامعة	7	7	120	12,72	25	5,3	الخط 1: عمومي خاص
	9	7	80	10,60	30		
وسط المدينة، حي موسى، حي أيوف، الحي العسكري، الجامعة	7	7	120	12,60	30	6,3	الخط 2: عمومي خاص
	9	7	100	9,45	40		
البريد المركزي، عروج، كتامة	8	7	45	9	20	3	الخط 3
باب السور، حي مصطفى، السينما، بو الرمل، الحدادة	5	5	35	7,2	45	5,4	الخط 4: عمومي خاص
	7	7	40	6,48	50		
البريد المركزي، الملعب البلدي، العالية، لعقابي، الزبيرية	5	4	40	8,05	35	4,7	الخط 5: خاص
البريد المركزي، الملعب البلدي، العالية، لعقابي، دار الثقافة	5	4	50	8,2	30	4,1	الخط 6: خاص
السنا، نفضال، بوالرمل، برقوقة	6	5	45	5,72	35	4,1	الخط 7: خاص
حي موسى، حي أيوف، الحي الإداري، الجامعة، الحدادة.	8	7	80	7,46	45	5,6	الخط 8: عمومي خاص
	8	7	170	6,72	50		
عروج، الملعب البلدي، العالية، مقاسب.	6	5	40	5,82	35	3,4	الخط 9 : خاص
وسط المدينة، البريد المركزي، عروج، الملعب البلدي، الكلم 3، الكلم 4.	9	7	90	10,45	35	6,1	الخط 10: عمومي خاص
	11	10	100	8,13	45		
باب السور، حي مصطفى، بوالرمل، لعرايش، مزغيطان.	6	6	40	14,64	25	6,1	الخط 11: عمومي مزغيطان

المصدر : مديرية النقل لولاية جيجل 2016، تحقيق ميداني 2017

## II - 4 سرعة تجارية أقل بكثير من المتوسط

لا تزيد السرعة التجارية لخطوط النقل الحضري بمدينة جيجل عن 15 كلم/سا، و هي سرعة أقل بكثير من المتوسط المعمول به في المدن الجزائرية، و المقدر بـ 20 كلم/سا، هذه السرعة التي تحسب فيها أزمنة التوقف عند الازدحام، و ترتبط مباشرة بعدد النازلين و الصاعدين بكل موقف، إضافة إلى عدد الراكبين، و كذا المرور بأهم نقاط الاختناق.

## II-4-أ. تتأثر السرعة بنوع المتعامل

تسجل أعلى السرعات بالخطوط التي تستغلها حافلات النقل العمومية، و التي تتراوح فيها السرعة ما بين 7,2 و 14,64 كلم/سا، و ذلك لالتزام السائقين بالمواقف القانونية و بمدة التوقف بالمواقف. بسبب امتلاك أغلب السكان للسيارة بمنطقة مزغيطان، فإن الإقبال على الخط رغم سرعته نسبيا تبقى قليلة، بمتوسط 40 راكب /الدورة، مقارنة مع طاقته الاستيعابية التي تصل إلى 100 راكب، أغلب المستغلين لهذا الخط من سكان أحياء لعرايش، بوالرمل و حي مصطفى، و يعتبر الأقل مردودية من بين الخطوط لعدم استقطاب نقاط العبور.

## II-4-ب. تأثر السرعة التجارية بأهمية المواقف وحركة الصاعدين والنازلين:

أكثر الخطوط استعمالا هما الخط رقم 01 و الخط رقم 02، يتميزان بسرعة محصورة ما بين 9,45 و 12,72 كلم / سا. تتأثر هذه السرعة بفترات التوقف خاصة بالخط رقم 02 على مستوى حي موسى ذهابا و بمحاذاة البريد إيابا، و الذي يتعدى 15 دقيقة، بالإضافة إلى ضياع بعض الدقائق بالزحام على مستوى مفترق الطرق "بابا عروج"، و مقطع طريق بوقطة عند هضبة أيوف.

يتأثر الخط رقم 08 و الذي يستقبل أكبر عدد من الركاب يوميا، بعدد و أهمية نقاط الجمع:

- أهم نقاط جمع الركابين : المحطة الشرقية، حي موسى، حي أيوف، الحي الإداري، الجامعة.
- الانطلاق من المحطة الشرقية بحافلة ممتلئة، تضم الوافدين من خارج المدينة نحو أماكن العمل، الدراسة و السوق.
- موقف مركز البريد بحي أيوف: تفرغ أكثر من نصف الركابين، و صعود عدد إضافي متوجه نحو الحي الإداري، الجامعة أو حي الحدادة.
- موقف الحي الإداري: نزول و صعود العاملين بالحي الإداري، و التوجه نحو الجامعة و الحدادة.

## II-4-ج. تأثر السرعة بالمرور بمناطق الاختناق المروري:

بأقل مسافة رابطة بين محطتين، يتأثر الخط رقم 03 بالمسار الذي يضم نقاط الاختناق على مستوى شارع أول نوفمبر، المصدر الأهم للتدفقات نحو مفترق الطرق ببروس، و تزيد حدة الاختناق خلال فصل الصيف لكثرة الترددات بهذا المقطع من الشارع من طرف المصطافين للوصول إلى وجهتهم السياحية غرب الولاية. نفس المشكل يعاني منها كلا من الخطوط رقم 05، 06، 07 و 08 والتي لا تشهد إقبالا للراكبين، بعدد لا يزيد عن 40 راكب، و بعدد محدود من الحافلات (جدول رقم 29).

الجدول رقم (29): مدة التنقل عبر الخطوط الحضرية بمدينة خلال الموسم العادي و موسم الاصطياف						
أهم نقاط الاختناق	الموسم العادي ( دقيقة )		موسم الاصطياف(دقيقة)		الوجهة	الخط
	بدون ازدحام	عند الازدحام	بدون ازدحام	عند الازدحام		
باب السور ، الحي الإداري.	30-25	35	30-35	35	ذهاب	01
	30-25	35	25-30	35	إياب	
بربروس ، أيوف ، بوراوي.	30-25	40-35	40-35	45-40	ذهاب	02
	30-25	40-35	40-35	45-40	إياب	
بربروس ، كتامة.	15	20	20	30	ذهاب	03
	15	20	20	30	إياب	
شارع الصومام،المركز التجاري .platane.	30-25	60	40-35	80	ذهاب	04
	35-30	50	40-35	80	إياب	
بربروس ، العالية.	30	35	35	40	ذهاب	05
	30	35	35	40	إياب	
بربروس ، العالية.	25	30	30	45	ذهاب	06
	25	30	30	45	إياب	
بو الرمل، المركز التجاري .platane.	35	40	40	45	ذهاب	07
	35	40	40	45	إياب	
العالية، حي موسى،المركز التجاري .Maxi.	40-35	50-45	45-40	50-45	ذهاب	08
	40-35	45-40	45-40	50-45	إياب	
بربروس .	30	35	35	40	ذهاب	09
	30	35	35	40	إياب	
السوق، المؤسسة العقابية، 3كلم.	35	45	45	60	ذهاب	10
	35	45	45	60	إياب	
الحاجز الأمني للشرطة ، المركز التجاري .Platane.	20	35	20	35	ذهاب	11
	20	45	45	45	إياب	

المصدر : تحقيق ميداني سبتمبر 2017

و تتمثل أهم مناطق الاختناق بمدينة جيجل، الأكثر إزعاجا للراكبين و السائقين على حد سواء في:

- مفترق الطرق بربروس.
- مفترق الطرق باب السور.
- مفترق الطرق أيوف.
- شارع بوراوي.
- شارع الإخوة بوقطة.
- شارع دخلي مختار بمحاذاة المحل للتجاري ( superette maxi).
- شارع الصومام بمحاذاة المحل التجاري ( superette les platanes).
- شارع بوالشعير بمحاذاة الحي الإداري.
- الكلم الخامس بمحاذاة السوق الأسبوعي.

## II- 5 خدمة متوسطة إلى جيدة للنقل الجماعي بمدينة جيجل :

أدى ارتفاع عدد الخطوط الحضرية نسبيا بمدينة جيجل إلى تغطية معظم الأحياء من ناحية خدمة النقل، حتى أن عدد الحافلات يغطي و بشكل كبير حجم الحركة المطلوبة خاصة بالمنطقة الشرقية (العقابي، الزبيرية )، و بالجزيرية ( البرقوقة، الرابطة، مزغيطان)، و حسب نتائج التحقيق الميداني فإن 16,50 % فقط من السكان يشكون من بعد موقف الحافلات عن مقر سكنهم، فيما لا يستغرق الباقي مدة 05 دقائق للوصول إلى أقرب موقف، حتى أن مدة انتظار الحافلة لا تتعدى 10 دقائق. 78,54 % من السكان فقط يرون أن مدة انتظار الحافلة من متوسطة إلى قليلة، مقابل 21,44 % من السكان من يعانون من طول الانتظار، و هذا على مستوى بعض الأحياء مثل : الحدادة، مزغيطان، و المقاسب.

يتفاوت اكتظاظ الحافلات من خط إلى آخر، و يبقى الخطان القديمان بالإضافة إلى خط الحدادة الأكثر اكتظاظا، حيث يرى 50% من السكان أن عدد الركاب يفوق الطاقة الاستيعابية للحافلات في هذه الخطوط بالذات، و يعد هذا الاكتظاظ ظرفيا و خاصا ببعض المقاطع من الطرق، ففور نزول الركاب بحي أيوف، الحي الإداري، يزول الاكتظاظ و تتحسن الخدمة بالحافلات. بسبب صغر مساحة المدينة نسبيا مقارنة بباقي المدن الجزائرية الكبرى، فإن المسافة بين مختلف أرجائها و مسافة الرحلة ( أصل، وجهة) تبقى قصيرة، فلا تستغرق أطول الرحلات أكثر من 60 دقيقة، بمعدل 1,84 % من مجموع التنقلات، حيث أن 46,95 % من الرحلات لا تتعدى مدة 30 دقيقة للوصول إلى الوجهة المطلوبة.

**نقص في تهيئة المواقع :** أغلب المواقع غير مهيئة، و لا يتم تخصيص مكان كاف لركن الحافلات خاصة على مستوى حي أيوف، بن عاشور، باب السور، حي بن باديس، الصومام، الرابطة و لعقابي، حتى أن المواقع المهيئة منها غير كافية لاستيعاب عدد الحافلات المتوقفة، و هذا ما يخلق ازدحاما مؤقتا على مستوى هذه الأحياء عند توقف الحافلة في عرض الطريق لإنزال أو صعود الركاب، كما أن أغلبها غير مجهز بمخاضع للتوقف، و يقتصر الأمر على بعض المواقع المهمة فقط متمثلة في : السيرك، حي موسى، الحي الإداري، البريد المركزي، باب السور.

## III - النقل باستعمال وسائل أخرى:

تستعمل وسائل و أنماط أخرى للتنقل بمدينة جيجل تتوافق مع الغرض من التنقل، و لو بشكل محدود مقارنة مع استعمال حافلات النقل الجماعي للتنقل بين أرجاء المدينة، أو بين بلديات الولايات، أو استعمال الأقدام في الحصول على الخدمات داخل محيط المدينة، بسبب صغر مساحة المدينة و قرب المسافة بين التجهيزات.

### 1-III نشاط ضعيف لسيارات الأجرة بولاية جيجل :

تعرف مدينة جيجل و ولاية جيجل بالأخص ضعفا كبيرا في الإقبال على هذا النوع من الوسائل للتنقل بسبب التغطية الجيدة لحافلات النقل الجماعي لهذه الخدمة؛ و لا يقتصر هذا الضعف على التنقل بالمدن الكبرى جيجل، الطاهير و الميلية، بل يمتد إلى التنقل بين البلديات و بين الولايات(جدول رقم 30)، فمن بين 1929 رخصة ممنوحة لاستغلال سيارات الأجرة من طرف مديرية النقل بالولاية سنة 2016، فقط 466 رخصة مستغلة بمعدل ضعيف يقدر بـ 24,16 % ، و يعود سبب العزوف عن استغلال الرخص الممنوحة إلى ضعف المردودية التجارية للنشاط بالولاية.

الجدول رقم(30) حظيرة سيارات الأجرة بولاية جيجل حسب البلديات					
البلدية	الرخص الممنوحة	الرخص المستغلة	البلدية	الرخص الممنوحة	الرخص المستغلة
جيجل	559	377	الميلية	199	50
الطاهير	194	52	أولاد يحيى	18	1
أ،ع القادر	54	2	سيدي معروف	62	14
وجانة	15	0	أولاد رابح	19	1
الشحنة	32	0	بنى ياجيس	12	0
الشقفة	143	35	العوانة	64	0
القنار	32	2	سلمى	13	0
س،ع العزيز	35	0	زيامة	49	0
برج الطهر	14	0	إراقن	16	0
الجمعة	37	0	سطارة	64	1
أولاد عسكر	18	2	غبالة	11	1
تاكسنة	70	5	العنصر	72	2
قاوس	50	19	بوراري بلهادف	25	1
جيملة	32	1	واد عجول	20	0

المصدر : مديرية النقل لولاية جيجل ديسمبر 2016

يفضل الناقلون بسيارات الأجرة بولاية جيجل استغلال الرخص للتنقل بين الولايات بنسبة 47,21% (جدول رقم 31)، و تتخذ هذه الأخيرة من المحطتين الشرقية و الغربية مرتعا لها، للتحويل خاصة نحو ولاية قسنطينة، عنابة، الجزائر العاصمة و بجاية، حيث تستقبل:

- المحطة الشرقية: 178 راكب/اليوم، ما يعادل 62% من مجموع الطلبات المسجلة، و المقدرة بـ 288 راكب/اليوم.
- المحطة الغربية: 110 راكب / اليوم، ما يعادل 38% من الطلب العام للتنقل بين الولايات.

الجدول رقم(31) حظيرة سيارات الأجرة بولاية جيجل			
الحضرية	بين البلديات	بين الولايات	المجموع
86	160	220	466
18,45	34,33	47,21	100

النسبة %

المصدر : مديرية النقل لولاية جيجل ديسمبر 2016

تعبير ولاية قسنطينة الوجهة الأكثر طلبا من طرف مستعملي سيارات الأجرة بنسبة 29,17% تليها كلا من الجزائر، عنابة، بجاية بنسبة 29,86%، 10,42%، 8,30% على التوالي، فيما ينحصر الطلب على الوجهات الأخرى بين 6,25% و 1,39% بالنسبة لكل من : باتنة، فرجوية، سكيكدة و ميلة.

### III-2. عزوف كبير عن استعمال سيارات الأجرة الفردية بمدينة جيجل:

يتم استغلال 80% من الرخص الممنوحة و المستغلة بالولاية على اختلاف أنواعها انطلاقا من بلدية جيجل، حيث تم تقدير طلب يومي للتنقل باستعمال سيارة الأجرة بنوعيتها الجماعية و الفردية بـ 3297 راكب يوميا. تنقسم هذه الحمولة بين النقل الجماعي الذي يستغل 40 خط للنقل الحضري : جيجل- الرابطة، جيجل -حراثن، جيجل -دار الثقافة و جيجل- مزغيطان بـ 2851 راكب يوميا، ما يقارب 86,47% من مجموع الطلب، حيث تستعمل المحطة بالقرب من البلدية المركزية لاستقبال مستعملي سيارات النقل الجماعي بـ 52,16%، فيما يتوزع الباقي 20,66%، 13,68% ، 7,37%، 6,16% على محطة حراثن، شارع بن أمر خوجة، شارع عيسى حريش و حي الأخوة سليمان على التوالي.

لا يتعدى الطلب على سيارات الأجرة الفردية بمدينة جيجل 446 طلب يوميا، و هو ما يعادل 13,50% من إجمالي التنقلات باستعمال هذه الوسيلة. تم تخصيص 06 محطات لاستقبال الركاب أهمها: المحطة الشرقية، المحطة الغربية و باب السور(جدول رقم32) بطلب يومي يقدر بـ 33,64%، 1929%، 17,94% ، على التوالي، لتستقبل باقي المحطات : البريد المركزي، وسط المدينة و البلدية ما بين 6,73 و 12,34% من الطلبات.

سيارات الأجرة للنقل الفردي بمدينة جيجل							الجدول رقم(32)
الوجهة الأكثر طلبا	المدة المستغرقة: دقيقة		عدد الدورات يوميا	عدد المواقع	عدد السيارات	سنة بداية الاستغلال	المحطة
	بدون اكتظاظ	عند الاكتظاظ					
جيجل -العوانة جيجل - الطاهير	25	45	20-15	15	15	1996	باب السور
جيجل -أيوف جيجل -العوانة جيجل -الكهوف العجبية	10	30	20-10	8	6	1980	المحطة الشرقية
جيجل -العوانة	10	45	8-4	35	35	1994	المحطة الغربية

المصدر: تحقيق ميداني سبتمبر 2017

يعاني الناقلون من مستعملي سيارات الأجرة من إهمال كبير من طرف السلطات المحلية، من خلال عدم تهيئة المحطات و تخصيص أماكن توقف خاصة، و الاكتفاء بجزء من قارعة الطريق، إضافة إلى عدم توجيه المستثمرين، و تشجيع إنشاء شركات سيارات الأجرة. بالمقابل من ذلك و بسبب غياب الرقابة على الناقلين، نتجت مضاربة كبيرة في أسعار التنقل خاصة خارج حدود المدينة تصل أعلى مستوياتها خلال فصل الصيف، حيث يتجاهل الناقل التسعيرة المتعلقة بالمسافة المقطوعة و يلجأ إلى اعتماد تسعيرة جزافية لإجمالي الأماكن بدلا عن نظام تسعيرة المقعد الواحد.

### III-3. حظيرة إضافية للمركبات تستغل شبكة طرق الولاية: النقل المدرسي، الجامعي، و نقل البضائع و العمال.

تعرف الولاية نقصا فادحا في خدمة النقل المدرسي، خاصة في البلديات النائية التي يصعب على التلاميذ بها الالتحاق بمقاعد الدراسة، و إن وفرت مديرية النقل مقدار 120 حافلة موزعة على 28 بلدية بسعة إجمالية تقدر بـ 3211 مقعد، فإن 27 % من هذه الحظيرة في حالة عطب، الأمر الذي دفع بالسلطات المحلية إلى إبرام اتفاقيات مع متعاملي النقل العمومي من الخواص، و تخصيص 27 حافلة إضافية لضمان هذه الخدمة. لا تتوفر بلدية جيجل سوى على حافلتين بسعة 50 مقعد فقط تستعمل لإيصال تلاميذ المناطق المبعثرة نحو المؤسسات المدرسية بأعالي المدينة ( الجدول 33).

الجدول رقم (33)		النقل المدرسي، الجامعي، الصيفي، نقل العمال و البضائع بولاية جيجل
ولاية جيجل	عدد المركبات	السعة
النقل المدرسي	147 حافلة	4016 مقعد
النقل الجامعي	61 حافلة	6100 مقعد
النقل الصيفي	84 حافلة	3497 مقعد
نقل العمال	93 حافلة	3063 مقعد
نقل البضائع	12347 شاحنة	151656,44 طن
المصدر : مديرية النقل لولاية جيجل ديسمبر 2016		

بالمقابل من ذلك، فإن شبكة الطرق بالولاية تعرف مشاركة كبيرة لحافلات النقل الجامعي مع باقي المركبات خاصة ببلدية جيجل، بحظيرة تضم 61 حافلة بسعة تصل إلى 6100 مقعد، تعمل على النقاط طلبية المدينة و إيصالهم إلى جامعة جيجل أو قطب تاسوست، إضافة إلى الربط بين الجامعتين (مقر الإقامة و مقاعد الدراسة)، و تتميز هذه الحظيرة بالنشاط الكبير، المترجم بتكرار الدورات يوميا بين الأصل و الوجهة.

تضمن حظيرة تضم 93 حافلة نقل عمال الولاية نحو مقرات عملهم عبر التراب الولائي، بسعة تقدر بـ 3063 مقعد، 49 % منها تنقل العمال نحو المؤسسات العمومية المنتشرة بالولاية. تتميز هذه الحافلات بدورات محدودة يوميا، محددة بساعات الذروة الصباحية و المسائية.

في كثير من الأحيان، تعيق شاحنات الوزن الثقيل المستعملة في نقل البضائع حركة المرور بالولاية نتيجة عدم توفر الولاية على حظائر خاصة للنقل العمومي، بحظيرة تصل إلى 12377 شاحنة تستعمل دوريا شبكة الطرق الولائية، و تقطع في الكثير من الأحيان المحيط العمراني لبعض مدن الولاية، و هذا ما دفع بالسلطات المحلية إلى تخصيص الطريق الاجتتابي الجنوبي لمدينة جيجل لمرور هذا النوع من المركبات، و تقادي مرورها بالطريق الوطني رقم 43 الذي يقطع المدينة شمالا.

بسبب الحركة المرورية الكثيفة نتيجة استقبال الولاية للسياح صيفا، تقوم السلطات المحلية بتعزيز حظيرة النقل الجماعي، عن طريق تحويل و تخصيص حظيرة إضافية لخدمة المتنقلين نحو مختلف شواطئ المدينة، حيث يستفيد 14 شاطئ من خدمة نقل صيفي تضمنه 84 حافلة ذات سعة إجمالية تقدر بـ 3497 مقعد، تعمل على إيصال المصطافين نحو مختلف الأماكن السياحية بولاية جيجل خاصة بالمنطقة الغربية منها.

#### IV - الحراك التنقلي بمدينة جيجل سلوك حضري خاضع لتباعية سكان الولاية للمدينة :

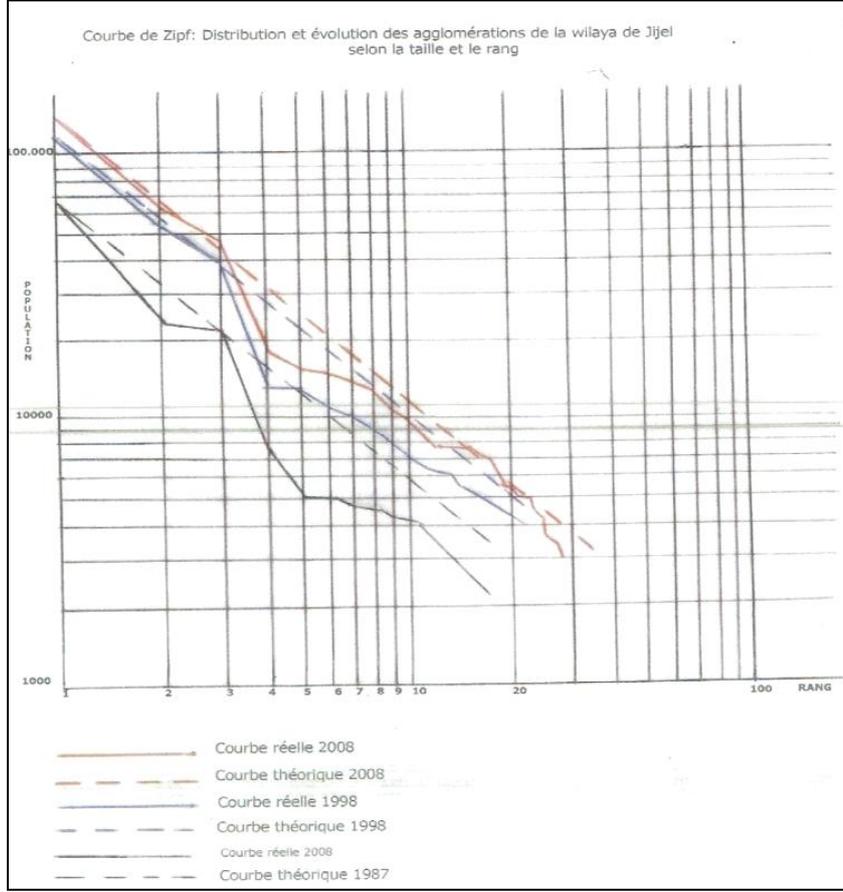
##### حجم إضافي للتحركات بالمدينة تضمنه خدمة النقل بين البلديات : طلب كبير للنقل نحو المدينة

توضح نتائج تطبيق نظرية "زيف" ( الحجم، الرتبة ) على سكان ولاية جيجل، ترأس المدينة للهيرالكية الحضرية بالولاية متبوعة بكل من مدينة الطاهير و الميلية ( الشكل 47)، حيث يتقارب حجمها السكاني المسجل في التعداد السكاني لسنة 2008 مع ذلك الحجم النظري الواجب وصوله لتحقيق التوازن بين الحجم و الرتبة، بعد التحسن الملحوظ في توزيع السكان بالولاية مقارنة بتعدادي 1987 و 1998. تنتظم حول هذه المراكز الثلاثة مدن صغيرة متمثلة في مدينة قاوس، الأمير عبد القادر، الشقفة و القنار، وفي مستوى أخير نجد عدد أكبر من التجمعات بعدد سكان أقل، و هذا ما يعطي للبنية الحضرية الشكل الهرمي الذي تترأسه بامتياز مدينة جيجل.

لا يمكن الاعتماد على عدد السكان فقط لمعرفة مدى تأثير أو درجة استقطاب مدينة جيجل، فرغم مشاركة هذا الاستقطاب مع كل من مدينة الطاهير و الميلية، إلا أن المدينة تفرد وحيدة في الصدارة بتأثير مجالي يقدر بـ 20,30%<sup>1</sup> ( حجم ديموغرافي، عدد الوظائف، نسبة التمدن و التمهيين) في ظل عدم قدرة المدينتين السابقتين حتى مع توفر المقومات الاقتصادية على مستواها ( منطقة صناعية، منطقة نشاطات، الميناء...) على منافسة قوة تأثير مدينة جيجل محليا (10,11% و 12,02% على التوالي).

<sup>1</sup> مخطط النقل لولاية جيجل 2011، ص 23.

الشكل رقم (47): توزيع و نمو التجمعات بولاية جيجل حسب نظرية زيف : الحجم و الرتبة



المصدر : المخطط الولائي للتهيئة لولاية جيجل سنة 2011

#### 1-IV تأثير الوزن الحضري لمدينة جيجل على المجال الولائي : الترتاب الوظيفي

يرتبط الوزن الوظيفي للمدينة بدرجة التجهيز و أهمية النشاطات التجارية و الخدمات التي تقدمها هذه المدينة، و التي تساعد على تحديد مجال نفوذ المدينة و قطر خدمة التجهيزات الموجودة على مستواها، و لا يتعلق هذا الوزن فقط بالرتبة الإدارية للمدينة ضمن الشبكة الإدارية (تجمع مركز الولاية، تجمع مركز الدائرة، تجمع مركز البلدية)، و إنما بنوعية التجهيزات، الخدمات و النشاطات الموجودة، و التي يتحكم فيها عاملين متمثلين في :

- كلما كانت التجهيزات و الخدمات نادرة ، كلما كانت ذات مجال نفوذ أكثر امتدادا.
- كلما كان الحجم السكاني للمدينة كبيرا، كلما كانت الخدمات و التجهيزات أكثر ندرة.

يلعب عامل قرب التجمعات من بعضها البعض دورا في زيادة استقطاب المدن الكبرى، و ذلك باستفادة سكان هذه التجمعات من الخدمات بالتحول نحو المدينة الكبيرة للحصول على النوعية و الخدمة الأحسن التي تضمنها القوة التنافسية الكبيرة الموجودة بين النشاطات، الخدمات و التجهيزات بالمدينة.

#### IV-1-أ. درجة التجهيز:

يعتمد تصنيف التجمعات بولاية جيجل حسب درجة التجهيز، على اختيار أهم التجمعات التي تتوفر على عدد من التجهيزات كاف لممارسة تأثير وظيفي على باقي المناطق، و هذا بإقصاء بعض التجمعات الصغيرة ذات النفوذ المحلي و المحدود جدا. تتعلق درجة التجهيز بنوعية التجهيزات وتراتبها : الجوارية، الحضرية، الجهوية، و ليس بعدد التجهيزات حسب المستويات التالية:

المستوى الأول: الربط بالشبكات التقنية، المدارس الابتدائية، قاعة العلاج، مسجد، ساحة لعب.

المستوى الثاني: متوسطة، مركز طبي، مكتبة بلدية، وكالة بريدية.

المستوى الثالث: ثانوية، مستوصف متعدد التخصصات، مركز التكوين المهني، محطة خدمات ، دار شباب، ملعب، أطباء عامون.

المستوى الرابع : متقن، مستشفى، مركز ثقافي، ملعب بلدي، فندق غير مصنف، قاعة سينما مسبح نصف أولمبي، بنك / تأمينات، منطقة صناعية، منطقة نشاطات.

المستوى الخامس: جامعة، أطباء مختصون، مخبر للتحاليل الطبية، فندق حضري مصنف، ملعب متعدد الرياضات، مدارس متخصصة للتكوين، مراكز خاص للتعليم، مسرح، وكالة سفر، مكاتب هندسية، مطار...

يتأكد الدور الاقتصادي للمدن الأكثر أهمية بالتراب الولائي، من خلال استمرار توسعها المجالي و نموها الحضري، بزيادة دورها الوظيفي على حساب باقي التجمعات التي تكتفي بالوظيفة السكنية و التجهيزات القاعدية المرافقة لها (الجدول 34)، حيث :

- يسمح المستوى الخامس و الرابع و اللذان يضمنان كلا من مدينة جيجل، الطاهير و الميلية بإعطاء دور وظيفي قيادي، و إشعاع حضري لهذه المراكز، لوجود تجهيزات ذات نفوذ و تأثير مجالي كبير.

- يضمن المستوى الثالث من التجهيز وظائف حضرية قاعدية لمجموع التجمعات، يوافق الرتبة الإدارية للتجمع (تجمع مقر الدائرة، تجمع مقر البلدية)، باستثناء التجمع الثانوي تاسوست.

- يعطي المستوى الأول و الثاني من التجهيز دورا وظيفيا قياديا محليا بالنسبة للتجمعات الريفية الواقعة تحت تأثير هذه الأخيرة، و التي تعد معظمها تجمعات ثانوية، ما عدا التجمعين الرئيسيين أولاد يحي و وجانة، اللذان لا يحوزان سوى على بعض التجهيزات الجوارية فقط. أدى هذه التراتب في توزيع التجهيزات إلى زيادة الضغط على الشريط الساحلي، الذي يضم أهم التجمعات، ويتميز بأكبر نسبة التجهيز على حساب المناطق الداخلية.

تصنيف تجمعات ولاية جيجل حسب درجة التجهيز					الجدول رقم (34)	
المستوى 5	المستوى 4	المستوى 3	المستوى 2	المستوى 1	الرتبة الادارية	البلدية
					ت. م الولاية	جيجل
					ت، م الدائرة	الطاهير
					ت، م الدائرة	الميلية
					ت، م البلدية	قاوس
					ت ثانوي	تاسوست
					ت، م الدائرة	الشقفة
					ت، م البلدية	الأمير عبد القادر
					ت، م الدائرة	العنصر
					ت، م البلدية	القطار
					ت، م البلدية	سيدي عبد العزيز
					ت، م الدائرة	تاكسنة
					ت، م الدائرة	العوانة
					ت، م الدائرة	جيملة
					ت، م الدائرة	زيامة منصورية
					ت، م الدائرة	سطارة
					ت، م الدائرة	سيدي معروف
					ت، م البلدية	الجمعة بني جيببي
					ت ثانوي	برج علي
					ت ثانوي	بازول
					ت، م البلدية	اولا يحي
					ت ثانوي	فازة
					ت ثانوي	أولا علي
					ت ثانوي	تنفدور
					ت ثانوي	بني أحمد
					ت، م البلدية	وجانة
					ت ثانوي	القلعاوات
					ت ثانوي	تيميزرت
					ت ثانوي	المنازل
					ت ثانوي	بني متران

المصدر : المخطط الولائي للتهيئة لولاية جيجل سنة 2011

#### IV-1-ب. التجارة و الخدمات :

تعمل المدينة بالإضافة إلى توفير خدمة السكن و التجهيزات لسكانها، على تقديم خدمات إضافية ثالثة، من نشاطات تجارية و خدمات حضرية للسكان من خارج محيطها المجالي، لتزيد بذلك من درجة استقطابها اقتصاديا، ترفع من مردوديتها التجارية، و تضمن ترقيتها ضمن الهيرالكية الوظيفية حسب التخصص الموافق لها، و المتعلق أساسا بكمية، نوعية و تنوع الخدمات و النشاطات التجارية بهذه المدن، و بالتالي لا يمكن أن تملك كل التجمعات بالولاية نفس الوزن الوظيفي و لا نفس الأهمية الاقتصادية.

• مؤشر المركزية التجارية ( كريستلير):

يعتمد تصنيف المدن حسب مؤشر المركزية التجارية للجغرافي الألماني "والتر كريستلير" وفق المعادلة المستنبطة من نظرية الأماكن المركزية (  $Ct = Sv - (Pv * Sr / Pr)$  )، على النشاطات المرتبطة بالقطاع الثالث : الخدمات، التجارة بالتجزئة، خدمة الهاتف و الانترنت...، و يرتبط هذا المؤشر بالعلاقة الكائنة بين حجم السكان و نوعية الخدمة على مستوى مركز معين، و حجم السكان و نوعية نفس الخدمة على المستوى الوطني، الجهوي أو الولائي.

يتضح من خلال نتائج تطبيق النظرية على التراب الولائي لجيجل مركزية النشاطات التجارية والخدمات بمدينة جيجل، بمؤشرات هي الأكبر و بابتعاد كبير ( أكثر من ضعف أو ثلاث أضعاف المؤشر) عن مدينتي الطاهير و الميلية (جدول رقم 35)، الأمر الذي يؤكد تنوع و أهمية هذه الخدمات و اقتصار ظهورها فقط بالمدينة : نشاطات و خدمات متعلقة بالإعلام الآلي و الاتصال، الإشهار، تسيير المؤسسات...

مؤشر المركزية للنشاطات التجارية بولاية جيجل					الجدول رقم (35)
المؤشر التجمع	الرتبة الإدارية	السكان 2008	المؤشر التجارة بالتجزئة	المؤشر المتنوعات الصناعية	المؤشر الخدمات
جيجل	ت م الولاية	131513	1412,3	466	908,21
الميلية	ت م الدائرة	45945	709,34	178,5	236,78
الطاهير	ت م الدائرة	59250	635	180,8	319,86
سطرة	ت م الدائرة	5165	82,9	-48	-72,17
العنصر	ت م الدائرة	12109	6	-48,42	-27,98
سيدي عبد العزيز	ت م البلدية	7716	-23,9	-22,9	6,85
القنار	ت م البلدية	10193	-45	-27,10	19,07
زيامة منصورية	ت م الدائرة	5407	-64,2	-29,8	23
الجمعة	ت م البلدية	7332	-82,3	-27,9	-88,12
قاوس	ت م البلدية	18329	-94	92,17	-31,9
وجانة	ت م البلدية	8547	-105	-32,5	-57,12
الشحنة	ت م البلدية	2216	-118,9	-20	-69,9
سيدي معروف	ت م الدائرة	7068	-123,5	-75,9	-77,26
ولاد رايح	ت م البلدية	3201	-128,9	-	-
جيملة	ت م الدائرة	9713	-136	-11,2	-48,22
العوانة	ت م الدائرة	5016	-136	-29,6	3,17
تاكسنة	ت م الدائرة	7852	-154,9	6	-77,54
الشقفة	ت م الدائرة	15771	-159,5	-74,3	-58,74
أولاد عسكر	ت م البلدية	2970	-176,9	-	-
الأمير عبد القادر	ت م البلدية	14644	-220	80,2	-29,55
أولاد يحي	ت م البلدية	5589	-228,2	12	-88,12

المصدر : المخطط الولائي للتهيئة لولاية جيجل 2011

تعاني التجمعات الريفية التي تتميز بمؤشرات سلبية جد منخفضة من ضعف تواجد النشاطات التجارية، فلا تستطيع خدمة سكانها المحليين، ما يفسر تباعيتها الكبيرة للمراكز الحضرية المجاورة لها.

• درجة الترددات التجارية: (Quotient de localisation (Ratio d'Andrews)

تصنف النشاطات التجارية حسب نسبة "اندروز" (Andrews) تبعا لدرجة ندرتها و تردد السكان عليها، الأمر الذي يسمح بتأكيد أو نفي الأهمية التجارية للمراكز الحضرية بالولاية، و تحديد الدور التجاري المخصص لكل مركز حسب نوعية الخدمات الموجودة : التجارة بالجملة، الاستيراد و التوريد، الخدمات، تجارة المواد الصناعية." فكلما زاد المعامل عن 1 كلما كانت النشاطات أكثر ترددا بالتجمع".

الجدول رقم (36) درجة الترددات للنشاطات التجارية بولاية جيجل				
التجمع	التجارة بالجملة	الاستيراد و التوريد	المنتجات الصناعية	تجارة التجهيزات
الميلية	2,01	1,26	1,00	1,60
جيجل	1,80	1,15	1,00	1,30
سيدس عبد العزيز	1,48	/	1,00	0,50
الطاهير	1	0,80	0,70	1,17
القنار	0,95	1,07	0,80	0,25
الأمير عبد القادر	0,90	1,86	1,50	0,40
العنصر	0,80	1,75	0,65	1,20
سطاره	0,75	/	0,72	1
قاوس	0,75	0,49	1,65	0,40
جيملة	0,71	/	1,25	0,64
سيدي معروف	0,60	/	0,62	0,96
الشقفة	0,53	0,50	0,75	0,60
العوانة	0,50	/	0,86	0,15
زيامة منصورية	0,30	/	0,75	0,43
تاكسنة	/	/	1,69	0,30

المصدر : المخطط الولائي للتهيئة لولاية جيجل 2011

لا يتوافق تركيز الأنشطة التجارية مع درجة التجهيز حسب المستويات الخمسة السابقة، فيختلف توزيعها على حسب موقع و قرب المركز من المدن الكبرى، بتوفير الاحتياطات العقارية لاحتضان هذه الأنشطة (الجدول 36)، القرب من المناطق الصناعية و منطقة النشاطات، و ما توفرانه من امتيازات تسويقية و تجارية. أو بالمقابل الابتعاد عن المراكز الحضرية لتوطين النشاطات الملوثة مثل المنتجات الصناعية.

2-IV تدفقات السكان نحو مدينة جيجل : التنقلات بين البلديات

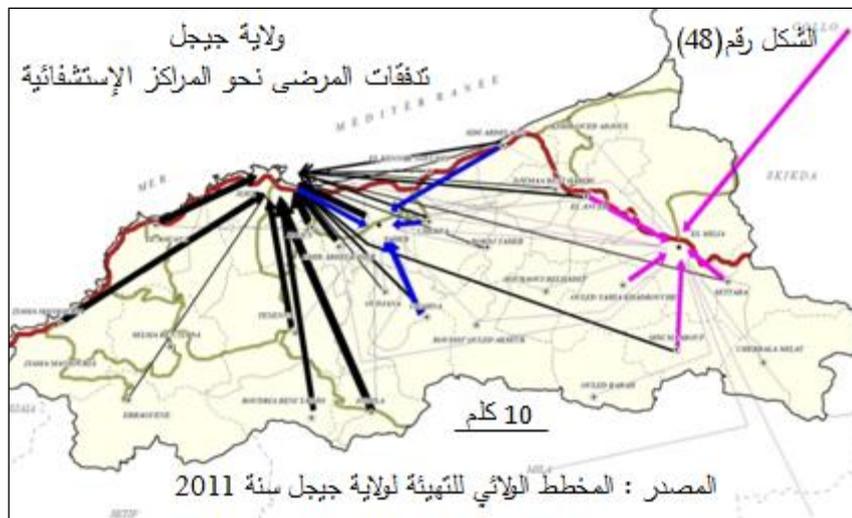
تستقبل مدينة جيجل تدفقات سكانية يومية كبيرة، انطلاقا من مختلف التجمعات و المراكز الحضرية بالولاية، و يمكن اعتبار الأمر منطقيا إذا ما أخذنا بعين الاعتبار الوزن الإداري للمدينة كتجمع مقر الولاية، و هذا ما يؤدي فعليا إلى الضغط الكبير على مقومات البنية الحضرية بالمدينة

من تجهيزات و بنى تحتية، و ارتفاع الطلب على الخدمة المقدمة من طرفها، حيث سجل حسب إحصائيات مخطط النقل للولاية سنة 2011 حوالي 35616 طلب تنقل يومي نحو مدينة جيجل، مقابل 12518 تنقل/اليوم نحو مدينة الطاهير، و 5083 تنقل/اليوم نحو مدينة الميلية (جدول رقم 37).

الجدول رقم (37) : الحراك التنقلي بين البلديات باستعمال الحافلات		
النسبة %	الطلب : تنقل /اليوم	البلدية
62	35616	جيجل
22	12318	الطاهير
9	5083	الميلية
4	2350	العوانة
3	1580	تاكسنة
2	1192	زيامة منصورية
100	58139	المجموع
المصدر : مخطط النقل لولاية جيجل 2011		

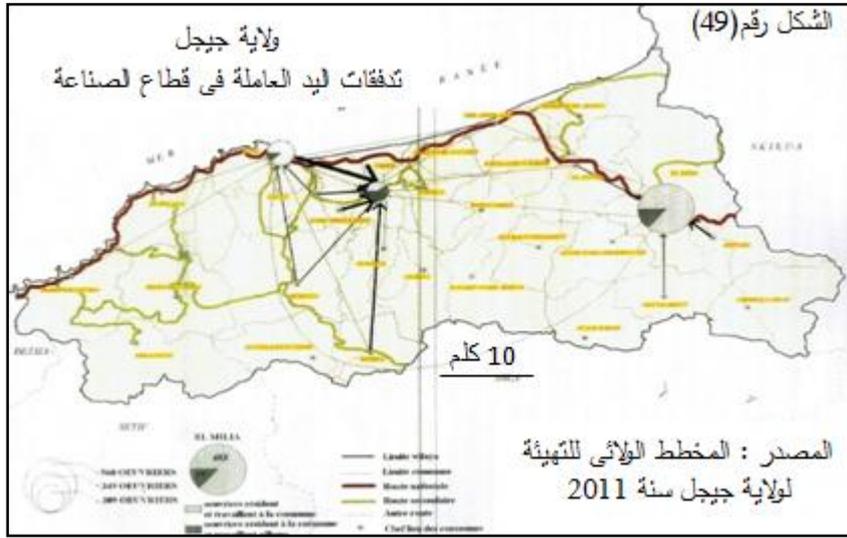
تتحكم درجة التجهيز و قوة تأثير الأنشطة و الخدمات في اتجاهات و حجم التدفقات في الولاية، من خلال حركة اليد العاملة الصناعية، حركة المرضى، أو حركة مستعملي النقل الجماعي بين البلديات، و التي تكرر التأكيد على درجة استقطاب مدينة جيجل، مقارنة مع المدن المنافسة لها اقتصاديا من جهة، و مع باقي المراكز الحضرية أو الريفية من جهة أخرى، نتيجة الموقع الجغرافي لها و الذي يتوسط الولاية، إضافة إلى تأثير الطريق الوطني رقم 43 المحور المهيكل للولاية الذي يسهل التنقل نحو أهم هذه المراكز.

تتحكم الخريطة الصحية في توزيع المرضى على المراكز الاستشفائية الثلاثة بجيجل، الطاهير و الميلية، و تحديد التجمعات السكانية التابعة لكل مركز صحي (الشكل 48)، و يسمح تحليل سجلات قبول المرضى، بتأكيد جاذبية المستشفى الولائي لجيجل، بأكثر عدد من المرضى من داخل و خارج البلدية.



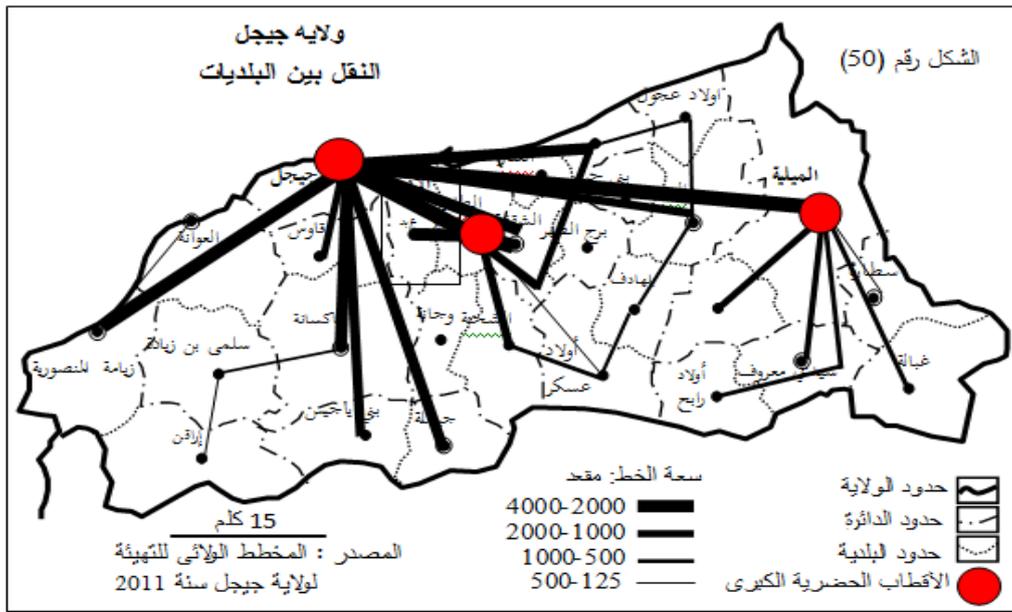
حسب دراسة المخطط الولائي للتهيئة بولاية جيجل، و التحقيق المنجز على مستوى الوحدات الصناعية بالولاية و المتواجدة ببلدية جيجل : 03 وحدات، بلدية الطاهير : وحدتين، و بلدية الميلية : وحدتين، فإن بلدية الميلية تستقطب 46% من اليد العاملة في القطاع من مجموع 1246 منصب شغل توفره هذه الوحدات (الشكل 49).

بالمقابل توفر بلدية الطاهير أكبر عدد من مناصب الشغل بوحداتها الصناعية للعمال من خارج البلدية، حيث أن 60 % من العمال ينتقلون يوميا للعمل بهذه الوحدات، و لا تنفي هذه الأرقام مع ذلك جاذبية كلا من بلدية الميلية و جيجل لليد العاملة على مستواها.



تؤكد خريطة التنقلات بين البلديات المنجزة في إطار دراسة المخطط الولائي جاذبية الأقطاب الحضرية الثلاث على المستوى الولائي ( الشكل 50)، و اعتبار مدينة جيجل همزة الوصل الأساسية بين كل التجمعات بالولاية، إذ تعد الوجهة الأكثر طلبا، في ظل غياب تجمعات حضرية قادرة على إعادة التوازن بين الشريط الساحلي، و المناطق الداخلية الأقل كثافة و تجهيزا.

يحتل الخط جيجل-الميلية (ذهابا و إيابا) المرتبة الأولى من حيث السعة، عدد المتعاملين و عدد الحافلات، بالإضافة إلى ارتفاع عدد الدورات اليومية من و إلى مدينة جيجل، و لا يرتبط هذا الارتفاع بمدى تابعة المدينتين لبعضهما فقط نتيجة استقطاب المنطقة الصناعية بلارة، التي تشهد إقبالا كبيرا للعمال من كافة أرجاء الولاية، بالتحديد نحو مركب الحديد و الصلب القطري الجزائري، بل يرجع إقبال المتعاملين على هذا الخط بكثرة، و ارتفاع سعته باستعمال الحافلات الكبيرة، إلى مرور هذا الخط بأكبر عدد من التجمعات على طول الشريط الساحلي الشرقي ( نقاط جمع الركاب) و ارتفاع مردوديته التجارية مقارنة بباقي الخطوط (الجدول رقم 38).



الجدول رقم (38)  
خطوط النقل بين البلديات من و إلى مدينة جيجل

عدد الدورات	السعة	عدد الحافلات	عدد المتعاملين	المسافة كلم	الوجهة	الأصل	الذ ط
6	1088	36	35	60,2	الميلية	جيجل	01
	1028	38	37		جيجل	الميلية	
5	325	11	11	24,5	تاكسنة	جيجل	02
	800	27	23		جيجل	تاكسنة	
3	230	8	7	42	زيامة م	جيجل	03
	130	5	5		جيجل	زيامة م	
5	516	17	10	44,8	العنصر	جيجل	04
	336	11	10		جيجل	العنصر	
7	194	6	6	12	بني أحمد	جيجل	05
	462	16	15		جيجل	بني أحمد	
8	475	17	17	13,2	الأمير ع القادر	جيجل	06
	495	17	15		جيجل	الأمير عبد القادر	
2	48	2	2	66	جيجل	إراقن	07
4	1021	35	34	29,75	جيجل	سيدي عبد لعزیز	08
3	120	3	3	55	جيجل	بني ياچيس	09
9	326	12	12	8,9	جيجل	قاوس	10
	316	9	9		جيجل	قاوس	
2	356	12	12	50	جيجل	لعشاش	11
5	671	24	21	25,9	جيجل	الشقة	12
5	246	9	9	13	جيجل	شادية	13
3	776	26	15	50,4	جيجل	جيملة	14
2	130	4	3	18	جيجل	حمزة	15
2	102	2	2	11	جيجل	لعشايشة	16
5	1971	59	55	18,50	جيجل	الطاهير	17
5	2226	59	53	20	جيجل	العوانة	18
8	1418	41	36	7,3	جيجل	تاسوست	19

المصدر : مديرية النقل لولاية جيجل، تحقيق ميداني سبتمبر 2017

تبرر أرقام هذا الجدول ارتباط كل من تجمع تاسوست، مدينة الطاهير و مدينة العوانة بمدينة جيجل، و تحويل هذه الخطوط إلى خطوط حضرية وفق توجهات مخطط النقل الولائي.

- بسعة هي الأكبر على مستوى مدينة العوانة (2226 مقعد)، تعبر عن الارتباط الكبير بين المدينتين ( خدمة إدارية بمدينة جيجل، خدمة سياحية بمدينة العوانة).

- عدد دورات مرتفع بين مدينة جيجل و تجمع تاسوست، والذي لا يتعلق فقط بتبعية الطلاب للجامعة، نظرا لتوفر حظيرة للنقل الجامعي تنظم حركة الطلاب من و إلى جامعة جيجل وقطب تاسوست، و إنما بحركة المتقنين من تجمع تاسوست نحو مدينة جيجل بشكل مكثف، رغم التبعية الإدارية للتجمع لبلدية الأمير عبد القادر. و ما يميز هذا الخط الإقبال الكبير للعنصر النسوي، حسب نتائج التحقيق الميداني، فإن من 80 إلى 90 % من ركاب هذا الخط من النساء يقصدون مدينة جيجل بنسبة 50% للتسوق، و 30% للعمل.

- تظهر تبعية كل من مدينة جيجل و الطاهير لبعضهما من خلال حركة الركاب، سواء لتوفر الخدمة الإدارية بمدينة جيجل، أو لتوفر مناصب الشغل على مستوى مدينة الطاهير (منطقة النشاطات، الميناء، المطار،...)، بالإضافة إلى اعتبار مدينة الطاهير همزة وصل لسكان مدينة جيجل من المشتغلين في قطاع التعليم، نحو التجمعات الواقعة تحت نفوذ مدينة الطاهير إداريا.

تتميز العلاقة بين مدينة جيجل و مدينة قاوس بالرمزية، و بارتباطها بتاريخ المنطقة، باعتبارها الأصل الجغرافي لبعض سكان مدينة جيجل خلال الفترة ما قبل الاستعمار و الفترة الاستعمارية، إضافة إلى قرب المسافة بين المدينتين، و التي لا تتعدى 9 كلم. و يتم استغلال كلا من خط نقل جيجل - قاوس، جيجل - الأمير عبد القادر، و جيجل - بني أحمد للربط بين المدينتين لأهداف مختلفة، و متناصفة بين الدراسة، العمل و التسوق.

أكثر من 70% من مستغلي حافلات النقل بين البلديات نحو مدينة جيجل هن نساء (موظفات طالبات أو ماكنات بالبيت)، باستثناء مستعملي كلا من خطي العوانة (70% ذكور)، و زيامة المنصورية (60% ذكور)، الخطين اللذين تزداد مردوديتهما التجارية و بصورة كبيرة خلال فصل الصيف، بزيادة عدد الدورات، عدد الحافلات، و امتداد ساعات العمل إلى غاية ساعات متأخرة من اليوم.

### ثالثا : الأسباب المتحكمة في الحراك التنقلي بالمدينة

#### I- الحراك التنقلي عند المفترقات : التدفقات التوجيهية

من خلال نتائج الدراسة الميدانية (أصل، وجهة )، و نتائج استطلاع آراء الناقلين العموميين و الخواص بمدينة جيجل، تبين أن هناك محاور محددة من المدينة، هي التي تشهد أكبر مشاكل الحراك التنقلي، و لعله من البديهي أن المدخل الشرقي و الغربي للمدينة هما من يشكلان النقطتين السوداويتين الأكثر تأثرا بمشاكل الحراك بـ 3124,6 و 1508,9 وحدة/س (uvp/h) على التوالي (جدول رقم 39)، مقابل معدل محصور ما بين 2157,33 و 933 وحدة/س (uvp/h) يخص المفترقات داخل المدينة، ماعدا مفترق بربروس الذي يشكل الاستثناء بأكبر عدد للتدفقات بالمدينة ككل.

يتعلق الأمر بكل من: نهج الأمير عبد القادر، نهج أول نوفمبر، شارع عبد الحميد بن باديس، شارع مططفى بن بولعيد، نهج بوراوي، شارع الإخوة بوقطة، شارع الإخوة بوالشعير، شارع روبيح حسين، طريق الصومام، و مقطعي الطريق الوطني رقم 43 المؤديين للمدينة شرقا و غربا، و التي تعرف تدفقات معتبرة خلال ساعات الذروة اليومية و الموسمية. نفس هذه المحاور تشكل الفروع الأكثر ترددا بأهم المفترقات الموجودة بالمدينة، ولذا وجب التركيز على التدفقات التوجيهية على مستوى هذه المفترقات، باعتبارها المصدر الأول للتأخيرات، الزحام، و الحالات النفسية المترتبة عنها من قلق و توتر، وصولا لحد الرغبة الشديدة للراكبين و السائقين في التخلي عن السيارة أو الحافلة، و قطع المسافة مشيا على الأقدام خاصة خلال ساعات الذروة زوالا و مساءا.

#### I-1 التدفقات التوجيهية عند مداخل المدينة :

يبرز الجدول رقم (39) اختلافات كبيرة داخل مدينة جيجل بين المدخل الشرقي و المدخل الغربي من حيث تدفق المركبات.

الجدول رقم (39) حجم التدفقات بمفترقات الطرق الخارجية خلال الموسم العادي و موسم الاصطياف								
المميزات المفترق	التدفقات uvp	الحجم الساعي للحركة uvp/h	النسبة %	التدفقات uvp	الحجم الساعي للحركة uvp/h	النسبة %	الزيادة uvp	نسبة الزيادة %
المدخل الشرقي	31246	3214,6	67,43	36205	3620,5	60,94	4959	15,87
المدخل الغربي	15089	1508,9	32,56	23197	2319,7	39,05	8108	53,73
المجموع	46335	4633,5	100	59402	5940,2	100	13067	28,20

المصدر : مخطط الأزرق للحركة لمدينة جيجل 2012

### 1-1. المدخل الشرقي :

يعرف المدخل الشرقي للمدينة حركة كبيرة على مستوى مفترق الطرق الخارجي، و الذي يعتبر الطريق الوطني رقم 43 أهم محاوره، يسهل التوجه نحو مدينة جيجل، مروراً بجي موسى أو بجي الشاطئ جنوباً. تمثل التدفقات الداخلة و الخارجة من هذا المفترق 67,40% من مجموع التدفقات الإجمالية (المدخل الشرقي و المدخل الغربي)، و يرتفع عددها خلال الصيف بنسبة 15,87%.

أهم هذه التدفقات بالمفترق هي الداخلة نحو مدينة جيجل، على محور الميلية جيجل بـ 33,90% من حجم الحركة بالمفترق، تبلغ ذروة هذه التدفقات خلال المدة ما بين 10سا و 12سا صباحاً بـ 25,97% من حجم الحركة اليومي، تليها الفترة المسائية ما بين 15 سا و 17سا بـ 2463 وحدة/سا (uvp/h)، ما يعادل 23,97%، وهذا ما يفسر حجم التدفقات نحو مدينة جيجل، و تابعة الأطراف و التجمعات المجاورة لها، أكبر عدد للتدفقات يسجل ما بين الساعة 7سا و 8 سا صباحاً، و هي المدة التي توافق التوجه نحو مراكز العمل بالمدينة (جدول رقم 40).

الجدول رقم (40) حجم التدفقات اليومية بمفترق الطرق المدخل الشرقي خلال الموسم العادي و صيفا				
الفرع	الموسم العادي uvp	النسبة %	موسم الاصطياف uvp	النسبة %
وسط المدينة – الميلية	8450	27,04	9978	27,55
وسط المدينة -الشاطئ	138	0,44	281	0,77
الشاطئ- الميلية	4436	14,19	4902	13,53
الشاطئ –وسط المدينة	37	0,11	62	0,17
الميلية –وسط المدينة	10594	33,90	12802	35,35
الميلية - الشاطئ	7591	24,29	8180	22,59
المجموع	31246	100	36205	100

المصدر : مخطط الأزرق للحركة لمدينة جيجل 2012

تجدر الإشارة إلى أن هذه التدفقات تكون متفرقة و تختلف أغراضها صباحاً، لكنها تكون موجهة و مكثفة نحو الخارج مساءً، الأمر الذي يؤدي إلى تشكيل النقطة السوداء عند مفترق الطرق الذي يزيد نظام الرقابة المطبق به باستعمال رجال الشرطة من حدة الازدحام خاصة صيفاً، حيث يمتد خط السيارات المتوقفة في انتظار المرور على طول 1 كلم خارج المدينة.

بنفس الوتيرة و بحجم أكبر تسجل التدفقات بهذا الفرع من المفترق صيفاً، بـ 32,23% من التنقلات خلال ساعات الذروة المسائية، و 31% من 10سا إلى 13 سا، و 24% من 7سا و 9سا صباحاً. تمارس أغلب هذه التنقلات بواسطة الحافلات صيفاً بنسبة 41,20%، مقابل 39% للسيارات الخاصة، و 18% للسيارات النفعية، ويعتبر هذا المحور الأكثر تردداً لاستعماله من طرف الحافلات المتوجهة نحو المحطة، و باقي المركبات المتوجهة نحو أعالي المدينة، خاصة مروراً بجي موسى وصولاً إلى أيوف، الحي الإداري و الجامعة.

بنفس الخصائص تقريبا نجد الفرع المليية - جيجل، الذي يمثل 24% من التدفقات، وتتوجه المركبات باستعمال هذا الفرع من المفترق مباشرة إلى مركز المدينة، و منه إلى المناطق الغربية من البلدية، تستعمل السيارات الخاصة في التنقل بهذا الفرع لعدم وجود خط للنقل مار بالمنطقة.

الفرع جيجل -الميلية، و الذي يضم التدفقات الخارجة من المدينة بنسبة 27% من حجم التدفقات بالمفترق، سجل أكبر حجم للحركة ما بين الساعة 9سا و 13 سا بـ 43,21%، و لكن بحجم ساعي هو الأكبر ما بين الساعة 14سا و 15سا بـ 11,19% من مجموع التحركات اليومية بالفرع، تستعمل جميع أنواع المركبات في التنقل، بنسب متقاربة بين الحافلات و السيارات الخاصة (41,91% و 44,07% على التوالي )، فيما سجل أعلى معدل بـ 26,51% خلال فصل الصيف، خلال ساعات الذروة المسائية.

يمكن الإشارة إلى أن خروج السكان من المدينة أو عودتهم إليها مساء، يتعدى ساعات الذروة المسائية 17سا، إذ يمتد إلى غاية الساعة 19 في الموسم العادي، و حوالي 20:30 سا خلال موسم الاصطياف، إذ يقوم العمال و الموظفين بقضاء مختلف حاجياتهم من المدينة قبل التوجه إلى مقرات سكنهم خارجها.

#### I-1-ب. المدخل الغربي :

ما يميز هذا المدخل رغم قلة التحركات فيه مقارنة بالمدخل الشرقي، زيادة حجم الحركة صيفا بنسبة 50% عن ذلك الحجم المسجل خلال الموسم العادي، تتركز هذه التدفقات بالفرع جيجل - العوانة (الطريق الوطني رقم 43) بحوالي 34%، مقابل 28% اتجاه العوانة- جيجل (جدول رقم 41).

الجدول رقم (41) حجم التدفقات بمفترق الطرق المدخل الغربي خلال الموسم العادي و موسم الاصطياف				
الفرع	الموسم العادي uvp	النسبة %	موسم الاصطياف uvp	النسبة %
جيجل - العوانة	5177	34,30	9327	40,20
وسط المدينة -بو الرمل	2361	15,64	2916	12,57
بو الرمل - وسط المدينة	2691	17,83	3276	14,12
بو الرمل -العوانة	260	1,72	523	2,25
العوانة -جيجل	4361	28,90	6807	29,34
العوانة -بو الرمل	239	1,58	348	1,50
المجموع	15089	100	23197	100

المصدر : مخطط الأزرق للحركة لمدينة جيجل 2012

أكبر حجم ساعي للحركة سجل ما بين الساعة 12 سا و 13 سا بـ 12,40%، و أقله سجل في الفترة ما بين الساعة 7سا و 8 سا صباحا بنسبة 7,05%، أما باقي ساعات اليوم فهي جد متقاربة

من حيث حجم التدفقات، و التي بالمقابل تعرف أكبر حجم لها خلال فصل الصيف، ما بين الساعة 9 سا و 13 سا بنسبة 45% من التحركات المسجلة في هذا الفرع.

تستعمل السيارات الشخصية في التنقل بهذا المحور بـ42,78 %، مقابل 20,95 % للحافلات، و 35,5 % للسيارات النفعية.

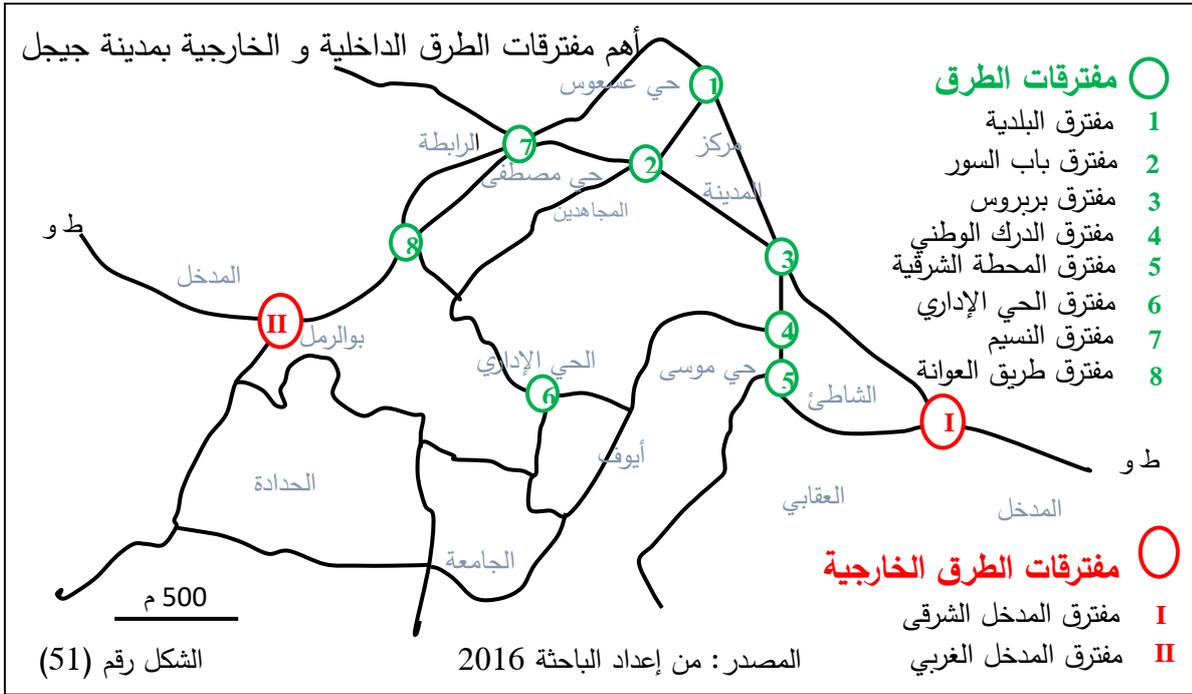
يضمن هذا الفرع أيضا تحويل الحركة نحو مدينة جيجل، انطلاقا من حي بوالرمل الذي يتميز بكثافة سكانية عالية، وهذا ما يؤدي إلى زيادة الحركة بهذا المقطع من الطريق، خاصة على مستوى طريق الصومام الذي لا يستطيع استيعاب الحجم الكلي للحركة الداخلية و الخارجية خاصة صيفا.

### I-2 التدفقات التوجيهية داخل المدينة:

تقوم 08 مفترقات رئيسية بمدينة جيجل بتوزيع التدفقات (الجدول رقم (42) ، و توجيه الحركة داخل المدينة، تتمركز هذه المفترقات بالمنطقة الشمالية، على طول محور الطريق الوطني (الشكل 51)، بينما وحده مفترق الطرق بجانب الحي الإداري، من يتولى تنظيم الحركة نحو المنطقة الجنوبية، بسبب موقعه الاستراتيجي، فيشكل بذلك أهم نقاط توزيع الحركة، إضافة إلى مفترق الطرق أيوف الذي تم إعادة تهيئته، بإنجاز نفق أرضي يسهل الأداء الوظيفي له، و الذي بدوره يعد المصدر الرئيسي للتدفقات نحو مفترق طرق الحي الإداري.

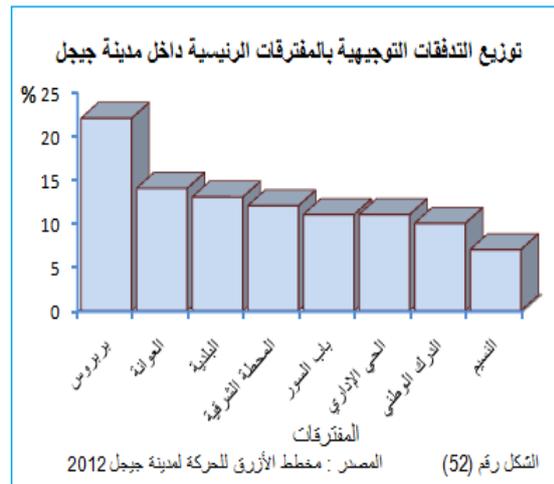
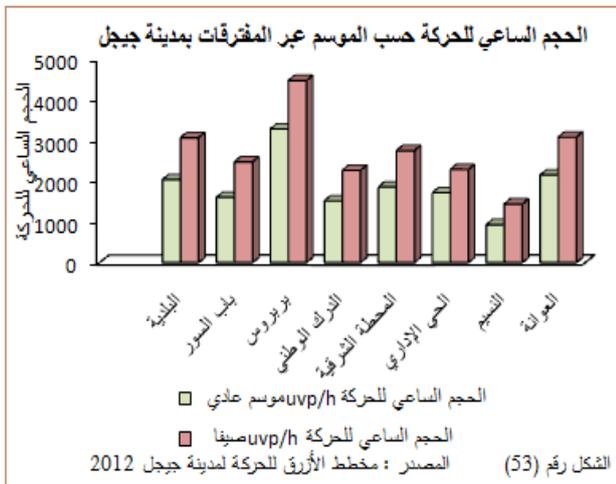
جدول رقم (42) حجم التدفقات عند ساعات الذروة بمفترقات الطرق خلال الموسم العادي و صيفا								
المفترق	التدفقات uvp	الحجم الساعي للحركة uvp/h	النسبة %	الزيادة uvp	نسبة الزيادة %	التدفقات uvp	النسبة %	الحجم الساعي للحركة uvp/h
البلدية	12247	2041,16	13,43	18463	50,75	18463	13,43	3077,16
باب السور	9635	1605,83	10,57	14898	54,62	14898	10,57	2483,00
بربروس	19748	3291,33	21,66	26913	36,28	26913	21,66	4485,5
الدرك الوطني	9117	1519,5	10,00	13636	49,56	13636	10,00	2272,66
المحطة الشرقية	11170	1861,66	12,25	16547	48,13	16547	12,25	2757,83
الحي الإداري	10324	1720,66	11,32	13770	33,37	13770	11,32	2295
النسيم	5958	933	6,53	8663	45,40	8663	6,53	1443,83
العوانة	12944	2157,33	14,20	18534	43,18	18534	14,20	3089
المجموع	91143	15190,5	100	131424	44,19	131424	100	21904

المصدر : مخطط الأزرق للحركة لمدينة جيجل 2012



## I-2-أ. مفترق الطرق بربروس:

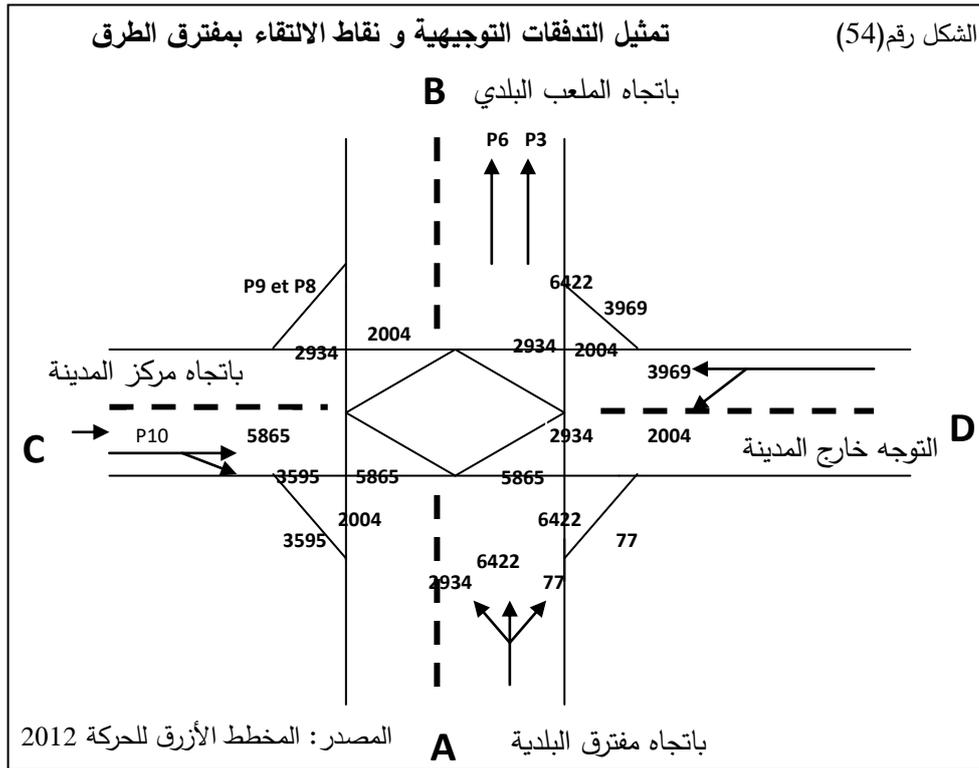
يحتل مفترق الطرق بربروس المرتبة الأولى من حيث عدد التدفقات (الشكلان 52 و 53)، بسبب موقعه الجغرافي شرق المدينة، إذ يعد الممر الأساسي لتحويل الحركة نحو أعالي مدينة جيجل، مروراً بحي موسى، أو التوجه خارج المدينة انطلاقاً من الأحياء المركزية. أكثر الفروع أهمية و تردداً هو الطريق الوطني رقم 43، الذي يغذي المفترق بالنسبة الأكبر من التدفقات.



يزيد حجم هذه التدفقات صيفا بنسبة 36,28%، و هي النسبة الأقل تقريبا بين مختلف المفترقات، و لا يرجع سبب هذا الانخفاض لقلّة التدفقات، أو لتجنب المفترق من طرف المركبات، بل لعدم قدرة هذا المفترق على استيعاب حجم أكبر من الحركة، خاصة خلال ساعات الذروة، حيث يمثل هذا الأخير أهم النقاط السوداء للحركة بالمدينة التي يعاني منها الناقلين و الركاب من جهة، كما أنه يأخذ حيزا كبيرا من اهتمام السلطات المحلية من جهة أخرى، و التي وقفت عاجزة أمام إيجاد حل لمشاكل هذا المفترق، الذي تزيد خصوصيته التاريخية ورمزيته من أهميته، كما تصعب عملية اتخاذ قرار التدخل فيما يخص إعادة تهيئته، رغم تعدد المبادرات و تنوع الاقتراحات.

- أكبر حجم للتدفقات بالمفترق مسجلة انطلاقا من الملعب البلدي نحو وسط المدينة ( روبيح حسين، أول نوفمبر)، بنسبة 25,80% من التدفقات، تبلغ ذروتها ما بين الساعة 15 سا و 17سا ب 41,12% من التدفقات، بسبب عودة العاملين نحو مقر سكنهم وسط المدينة.
- 23,08% من التدفقات الممارسة بالمفترق متوجهة خارجا انطلاقا من مركز المدينة. تتميز هذه التدفقات باستمراريتها خلال ساعات اليوم، إذ تتقارب النسب خلال ساعات الذروة الثلاثة، تعرف هذه التدفقات هيمنة السيارات النفعية في التنقل بنسبة 58,77%.
- 15,86% من التدفقات تعبر عن عودة سكان المدينة نحو مقر سكنهم مساء (الفرع : كتامة - روبيح)، بنسبة 45,86% في الفترة الممتدة ما بين الساعة 15 و 17 مساء، وتستعمل السيارات الشخصية للتحرك بهذا الفرع (59,91%)، بسبب مرور خط وحيد للنقل الحضري بهذا المحور.

يقوم الفرع (B) المؤدي إلى الملعب البلدي بتزويد المفترق بأكبر حجم من التدفقات ، انطلاقا من شارع روبيح حسين (مفترق طرق البلدية)، شارع بن باديس من مركز المدينة، و الطريق الوطني رقم 43 ( الشكل 54). توجه هذه التدفقات خارج المدينة باتجاه مفترق مديرية الصناعة و المناجم، أو يتم تحويلها مرة أخرى إلى المدينة عن طريق مفترق طرق الدرك الوطني، بهذا يعتبر هذا المفترق من أهم نقاط العبور بالمدينة ككل، تمر به معظم التدفقات الداخلية و الخارجية ، إضافة إلى التحويلية منها.



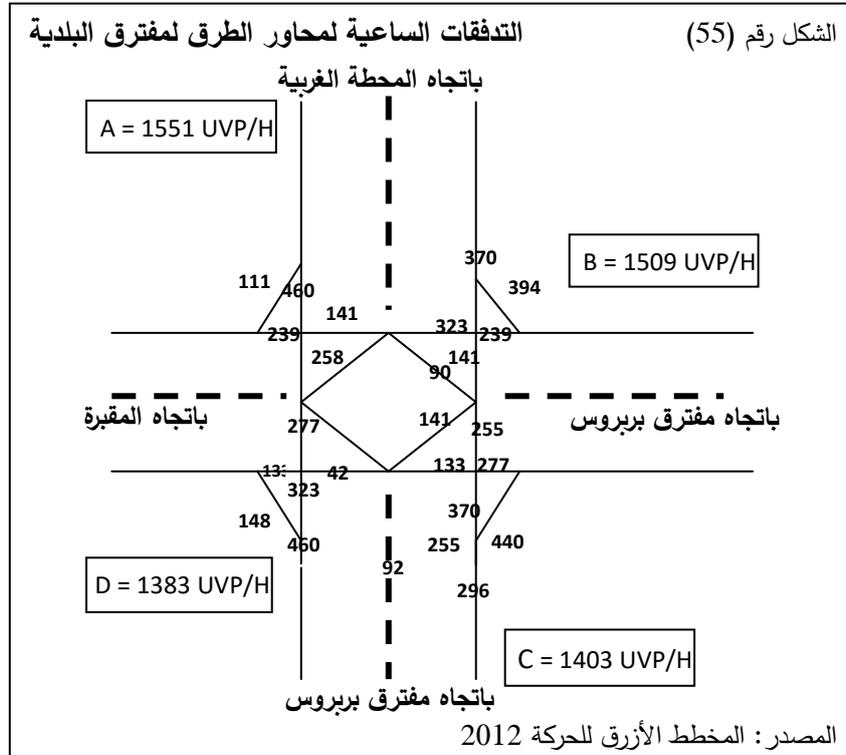
### I-2-ب. مفترق الطرق محطة البنزين (طريق العوانة):

بالمرتبة الثانية و بنسبة 14,10% من التدفقات التوجيهية بالمدينة، بزيادة تصل إلى 43,18% صيفا، يعتبر هذا المفترق المصدر الأول للتدفقات نحو مفترق الطرق بالمدخل الغربي، ينظم المحور العوانة -الصومام أهم التحركات بالمفترق، ب 37,84% باتجاه خارج المدينة، أغلبها تكون مساء ب 48,04%، و زولا ب 33,90%، مقابل 34,80% بالاتجاه العكسي نحو المدينة، و بنفس خصائص التوزيع الساعي 43,99 مساء، و 34,80% زولا. و هذا ما يتوافق مع الرحلة اليومية لسكان المنطقة الغربية نحو مدينة جيجل لقضاء مختلف حاجيتهم، أو تنقل سكان المدينة خارج المدينة نحو التجمعات الغربية، أو خارج الولاية باتجاه بجاية، سطيف، الجزائر العاصمة.

### I-2-ج. مفترق الطرق البلدية:

يعد هذا المفترق من أقدم المفترقات بالمدينة؛ ينظم الحركة بالمركز الاستعماري، و يوجه التدفقات نحو جنوب و شرق المدينة، يشهد زيادة معتبرة في حجم التدفقات صيفا بنسبة هي الأكبر، تمثل 50% من حجم التدفقات المسجلة بالمفترق بالموسم العادي خلال ساعات الذروة. تمثل التدفقات من خارج المدينة انطلاقا من المحطة الغربية، المصدر الأهم للحركة بهذا المفترق ب 15,33%، مقابل 12,50% مسجلة بالاتجاه العكسي نحو المحطة الغربية، و يعتبر هذا المحور المقطع الأكثر استعمالا من طرف الحافلات (30%)، بسبب مرور أهم الخطوط الحضرية به.

بالرغم من استحواذ الفرع المؤدي إلى المحطة الغربية على التدفقات الساعية اليومية، إلا أن المفترق ينظم و يوجه التدفقات بالدرجة الأولى نحو مفترق الطرق بربروس، عن طريق فرعين هامين (D, C)، و يعتبر بذلك المصدر الرئيسي له ( الشكل 55).



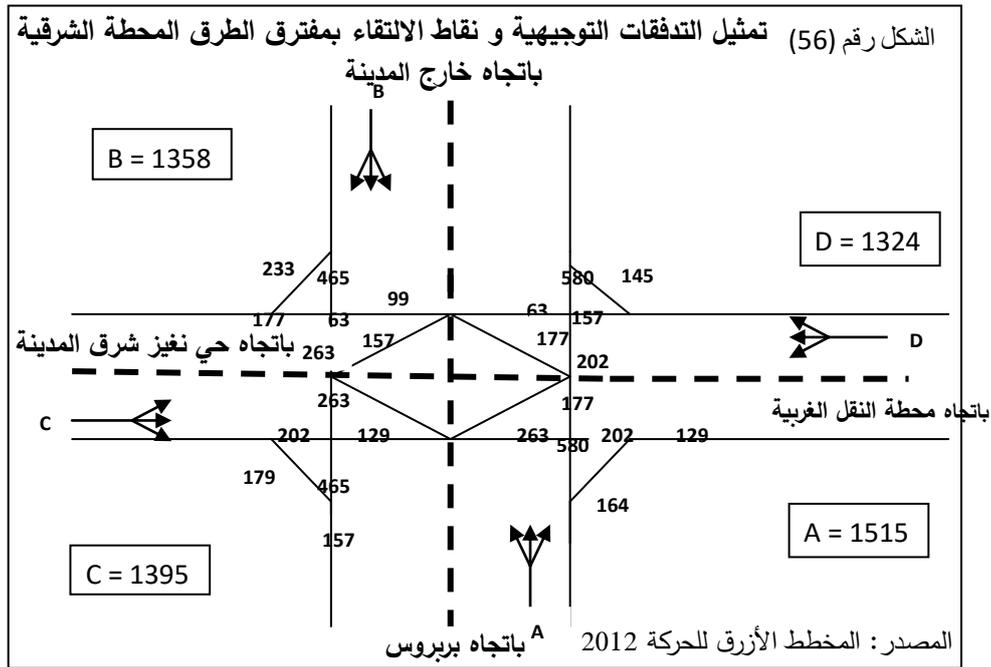
من أجل تحويل الحركة من جنوب و غرب المدينة نحو شرقها، تستعمل المركبات الفرع بومعزة -ربربروس، بحجم تدفق يقدر بـ 1779 uvp، تمثل 14,52% من حجم الحركة خلال ساعات الذروة بالمفترق، و تسجل حوالي 40% من هذه التدفقات مساء، و ما يميز هذه التدفقات هو سيادة استعمال المركبات الخاصة و النفعية بنسبة 87%.

لضمان توجه السكان نحو المحطة الغربية، يقوم الفرع بربروس- المحطة الغربية باستيعاب 13,92% من التدفقات خلال ساعات الذروة، خاصة مساء بـ 44,07%، و لأنه يؤمن المرور لأكثر من خط نقل حضري، فإن حوالي 38% من المترددين على هذا الفرع هي حافلات للنقل الحضري.

لعل المميز لهذا المفترق أن أكثر ساعات الذروة كثافة بالتدفقات على مستوى الفروع الأربع له هي المسائية منها، و التي تتعلق بعودة العاملين بالمدينة نحو مقر سكنهم خاصة خارج حدود المدينة.

## I-2-1. مفترق الطرق المحطة الشرقية (بالقرب من مديرية الصناعة و المناجم):

ينظم هذا المفترق التحركات من و إلى المحطة الشرقية، انطلاقا سواء من مختلف أحياء المدينة، أو مختلف التجمعات الشرقية بالولاية، بنسبة 12,5 % من حجم الحركة بجميع المفترقات، تتوزع الحركة بين مختلف فروع المفترق بنسب متقاربة: الفرع المؤدي نحو محطة النقل الشرقية، الفرع الرابط بالطريق الوطني رقم 43 و الموزع للتدفقات نحو خارج المدينة ، و الفرع المجمع للتدفقات القادمة من أقصى شرق مدينة جيجل، لكن بابتعاد نسبي لمحور بربروس - نحو خارج المدينة ذهابا و إيابا، و لهذا يعتبر هذا المفترق المصدر المغذي الأول بالتدفقات لمفترق الطرق بالمدخل الشرقي (الشكل 56).

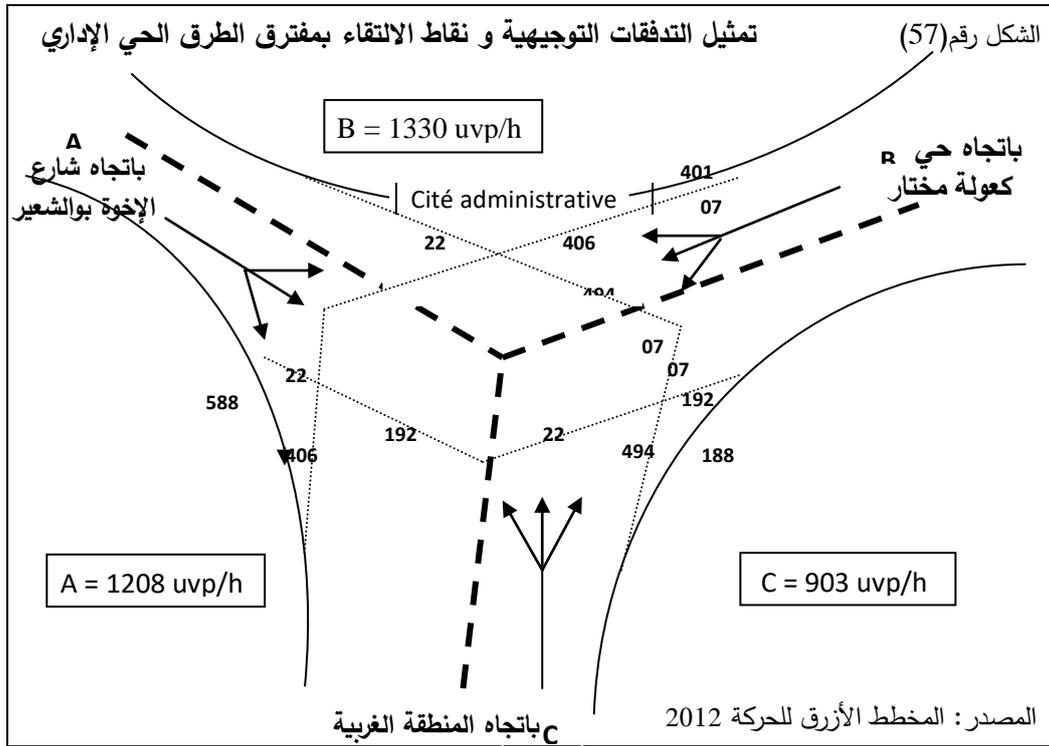


تمارس 18,51% من التدفقات بالمفترق على مستوى الفرع الرابط بين مفترق الطرق الخارجي و مفترق بربروس، تبلغ ذروتها مساء (15 سا-17سا)، وتستعمل السيارات الخاصة بنسبة 58%. تتجه هذه التدفقات نحو مفترق الطرق الدرك الوطني، ثم يتم توجيهها نحو مركز المدينة، أو نحو حي أيوف. نفس النسق و الخصائص تقريبا يشهدها الفرع عكسيا نحو خارج المدينة، بنسبة 17,44% من التدفقات المسجلة بالمفترقات مجتمعة، بحوالي 50% منها مسجلة مساء. يعرف هذا المحور سيادة استعمال المركبات الشخصية و النفعية بنسبة 77,41% بسبب مرور خط وحيد للنقل الحضري بهذا المحور.

### I-2-5. مفترق الطرق الحي الإداري:

رغم أهمية الحي الإداري، و كثرة الترددات الممارسة من طرف الموظفين بهذه المنطقة بالمدينة، بسبب تجمع أهم المقرات الإدارية بالحي، إلا أن المفترق بالقرب منه يتواجد في منتصف الترتيب بنسبة 10,47% من حجم التدفقات الكلي خلال ساعات الذروة، بزيادة ضعيفة خلال فصل الصيف تقدر بـ 33,37% عن حجم الحركة بالموسم العادي، وذلك لعدم توجه المصطافين إلى هذه المنطقة بالمدينة و تحييد المنطقة الشمالية و المركزية منها، و بذلك اقتصر الأمر على التدفقات الداخلية بالمدينة، التي تمتد إلى ساعات متأخرة مساءً، تستعمل الأقدام كوسيلة للتنقل و قضاء الاحتياجات بهذه المنطقة التجارية بنسبة كبيرة.

توضح نتائج الحصر الساعي للتحركات خلال ساعات الذروة، أن الفرع التوجيهي من المفترق الرابط بين شارع كعولة و شارع الإخوة بوالشعير ذهاباً و إياباً، الأكثر تردداً بـ 24,74% و 22,30% على التوالي (الشكل 57) ، أي انطلاقاً من وسط المدينة(حي كعولة مختار، الفرع B) نحو أقصى جنوبها( الجامعة، ZHUN2، ZHUN3) باستعمال شارع الإخوة بوالشعير(الفرع A)، تكون أغلب هذه التدفقات مساءً باستعمال السيارات الخاصة بنسبة 59%.



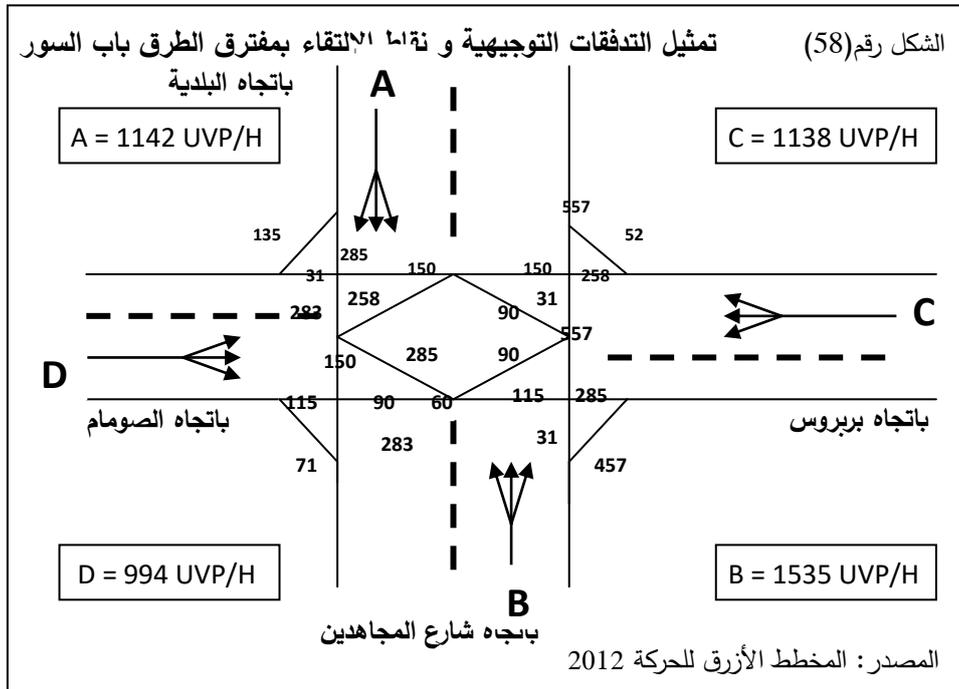
تمثل التحركات نحو الحي الإداري 1,78% من التدفقات، انطلاقاً من حي كعولة، النفق و حي الإخوة بوالشعير، و هذا ما يعني أن هذا المفترق يستعمل في التنقل بين أحياء المدينة أكثر منه في التحول نحو الحي الإداري. و لا يستقطب المفترق رغم اتساع مسالكه نسبياً، التدفقات القادمة من

غرب المدينة، إذ يستعمل الفرع الثالث المؤدي نحوها غالبا في تجنب الازدحام بوسط و شرق المدينة (تفريغ المدينة مساء)، نظرا لغياب الأنشطة التجارية و الإدارية بهذه المنطقة، و انتشارها بالمقابل على جانبي الفرعين الآخرين.

### I-2-9. مفترق الطرق باب السور:

يتميز هذا المفترق بحركة كثيفة خلال فصل الصيف، بزيادة 54,25 % عن حجم الحركة بالموسم العادي. تتقاسم الفروع الثلاث للمفترق الترددات المحصورة ، فيما يستقبل الفرع الرابط بين حي المجاهدين و الصومام بالمحطة الغربية، أهم التدفقات بنسبة 23,91% موزعة مناصفة على ساعات الذروة الثلاث، و 11,11% بالاتجاه العكسي.

من نفس نقطة الانطلاق و لكن باتجاه الحي التجاري و سطر المدينة، أو نحو المناطق الشرقية، تسجل ثاني أكبر المعدلات بنسبة 15,01%، مقابل 12,15% انطلاقا من البلدية نحو نفس الوجة (الشكل 58)، و يعتبر بهذا مفترق الطرق باب السور من أهم المفترقات التي توزع الحركة نحو المنطقة الغربية و الشمالية الغربية، يضمن توزيع التدفقات القادمة من وسط المدينة (حي أيوف) باستعمال شارع المجاهدين، بتحويلها باتجاه المدينة شرقا أو خارجها باتجاه مفترق بربروس، أو بتصريفها خارج المدينة غربا بالتوجه نحو المحطة الغربية (الفرع A).



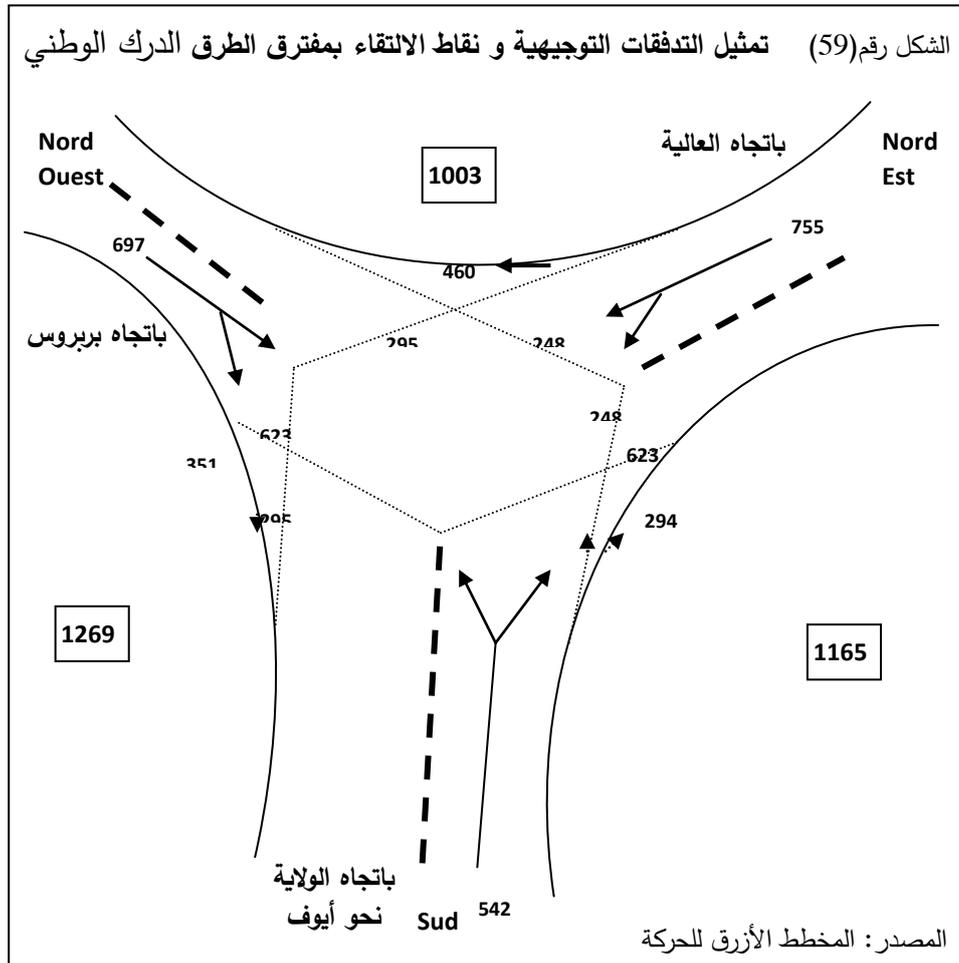
يغطي الفرع الرابط بين بربروس و البلدية، تحركات حافلات النقل الحضري المارة بالمفترق متجهة نحو المحطة الغربية بنسبة 10,80 %، و هذا ما يفسر ارتفاع الترددات بهذا الفرع (الفرع C)

الذي يمر به بالإضافة لخطوط النقل الحضري (03 خطوط) ، حافلات أخرى للنقل الجامعي تعمل على نقل طلبة المدينة نحو جامعة جيجل، أو القطب الجامعي تاسوست.

### I-2-ي. مفترق الطرق الدرك الوطني :

عبارة عن مفترق استراتيجي بثلاث فروع، يشكل الفرع العالية -بربروس المحور الأساسي للحركة ذهابا و إيابا، بنسب 19,54% و 30,94% على التوالي، و بحركة هي الأكتف مساء ب 47% ، 52% تواليا، تستعمل السيارات الشخصية بحوالي 74,65% بين بربروس و العالية، و 24% تمثل نسبة استعمال الحافلات انطلاقا من المحطة الشرقية نحو وسط المدينة. يضمن هذا المفترق تنظيم التدفقات و توجيهها نحو مركز المدينة (باتجاه بربروس)، تحويلها إلى وسط المدينة (حي أيوف)، إضافة إلى استقبال التدفقات القادمة من خارج المدينة صباحا ( من العالية )، و تصريفها مساء نحو المحطة الشرقية (الشكل 59).

التوجه نحو مقر الولاية يضمنه الفرعين المتبقين انطلاقا من العالية أو بربروس ب 12,95% و 14,93%، و تعتبر هذه النسب مؤثرة باعتبار أن هذا المحور ليس المسؤول فقط عن تأمين الوصول إلى الولاية، بل يعتبر المحور الرئيسي الأكثر استعمالا للوصول إلى جنوب المدينة مرورا بحي أيوف.



لا يستطيع هذا المفترق رغم موقعه المناسب، من تخفيف الضغط على مفترق بربروس، بسبب ارتفاع حجم التدفقات المغذية له من جهة ( حي أيوف و المحطة الغربية)، و ضيق المسالك في الفرع الرئيسي له ( من بربروس نحو العالية ) من جهة أخرى، هذا الفرع الذي يعرف حركة دؤوبة لمختلف وسائل النقل ( الفردي، الجماعي، الجامعي ) خلال مختلف ساعات اليوم.

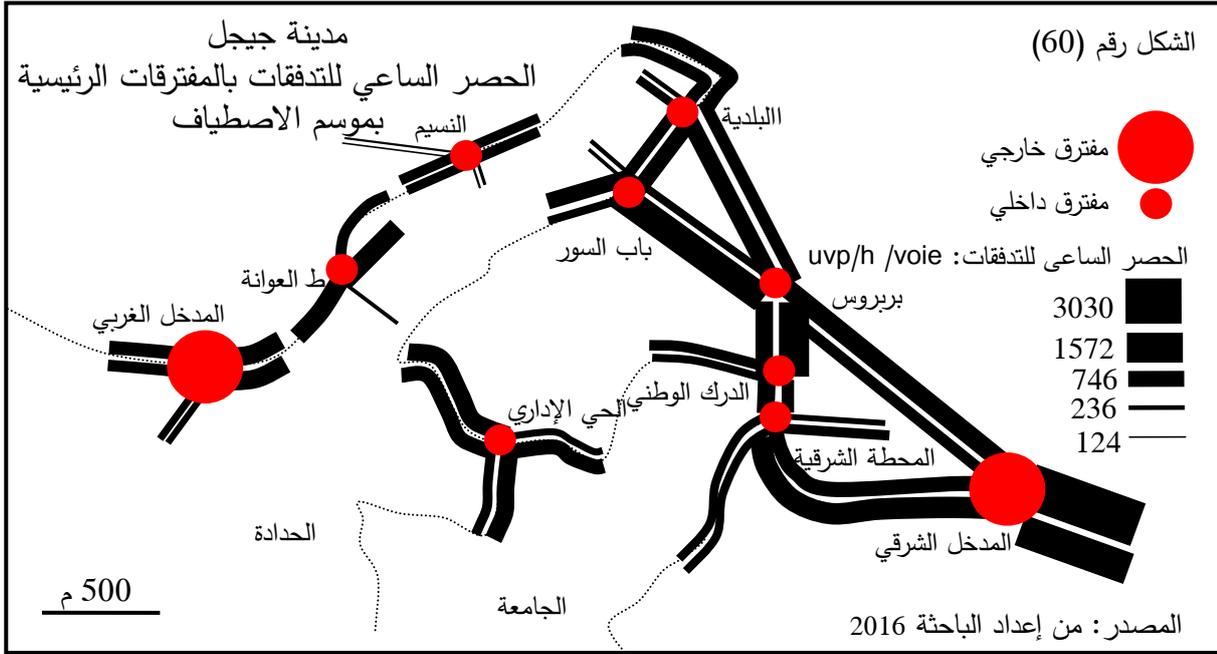
### I-2-ن. مفترق الطرق نزل النسيم :

في المرتبة الأخيرة و بتردد هو الأقل، يتواجد مفترق الطرق بجوار نزل النسيم بنسبة 6,5% فقط من حجم التحركات بمجمل المفترقات الداخلية. يغذي هذا المفترق مباشرة المفترق الخارجي غرب المدينة، و لذا تسيطر التدفقات بالفرع الرابط بين الواجهة البحرية و المفترق الخارجي، بنسبة 34,77% تدفقات داخلية للمدينة و 31,40% نحو الخارج. تبلغ ذروة هذه التنقلات في الفترة المسائية و تعرف سيادة استعمال السيارات الخاصة على باقي المركبات، فتمثل نسبتها حوالي 56% من المركبات المتوجهة نحو المدينة، و 64% نحو المناطق الغربية بالولاية.

الخصائص الوظيفية للمفترقات الرئيسية بمدينة جيجل			الجدول رقم (43)
المفترق	الشكل الهندسي	نوع الرقابة	الأداء الوظيفي
البلدية	4 فروع	الدوران	بداية التشبع صيفا
باب السور	4 فروع	أضواء ثلاثية الألوان	عرض الطريق غير كاف بالقرب من مدرسة بومعزة يستطيع استيعاب عدد أكبر
بربروس	6 فروع	الدوران	دور استراتيجي، درجة التشبع
الدرك الوطني	3 فروع على شكل T	أضواء ثلاثية الألوان	وظيفي، بداية التشبع صيفا
المحطة الشرقية	4 فروع	أضواء ثلاثية الألوان	يمتص أكبر عدد من التدفقات من خارج المدينة
الحي الإداري	3 فروع على شكل T	أضواء ثلاثية الألوان	وظيفي نوعا ما، ملاحظة بداية التشبع عند ساعات الذروة
النسيم	4 فروع	أضواء ثلاثية الألوان	عرض غير كاف للطريق
العوانة	4 فروع	الدوران	تهيئة غير مناسبة : مفترق كبير جدا
المدخل الشرقي	3 فروع على شكل T	نظام الأولوية، رقابة بواسطة الشرطة	إتجاه غربا يطرح عدة مشاكل
المدخل الغربي	3 فروع على شكل T	نظام الأولوية	وظيفي نوعا ما

المصدر : مخطط الحركة لمدينة جيجل 2011

تزداد الحركة بالمدينة صيفا، و بالتالي تصل أغلب هذه المفترقات إلى درجة التشبع، مما يصعب قيامها بدورها التوجيهي(جدول رقم 43)، وكما يتضح تتميز بعض المحاور عن غيرها من ناحية كثافة التحركات صيفا، حيث يتركز الحراك بالمنطقة الشرقية انطلاقا من المدخل الشرقي، باتجاه مركز المدينة، و بالمرتبة الثانية بالمنطقة الغربية مرورا أيضا بمركز المدينة، فيما تستعمل عدة محاور فرعية ثانوية للوصول نحو الجنوب و أقصى الجنوب (الشكل 60).



## II- الحركة السياحية و تأثيرها على الحراك التنقلي :

### II-1 المؤهلات السياحية بالولاية : وجهة سياحية بامتياز

تتميز ولاية جيجل بتراث مادي و غير مادي هام، و بمؤهلات سياحية معتبرة، جعلت منها قطبا سياحيا مهما ضمن الخريطة السياحية بالجزائر، بالرغم من عدم استغلال هذه المتاحات بالشكل الكامل و بطريقة عقلانية. فهي تستفيد من شريط ساحلي يمتد على طول 120 كلم، يمثل 10% من الشريط الساحلي الجزائري، و الذي يتميز بندرة جماله، حيث يمكن التمتع بمشاهد و مناظر فريدة. وعلى مستوى ظهير خلفي غني و زاخر، يمكن قضاء أوقات ممتعة بالغابات الكثيفة المنتشرة به و التي تمثل 48% من مساحة الولاية، هي فعلا كفيلا بإنعاش السياحة الترفيهية . و تتمثل هذه الثروة الغابية في غابة القروش غربا بمنطقة الزيامة المنصورية، و غابة تمنطوط الواقعة بين واد الكبير و واد جن جن شرقا، و التي تعد الأكبر من نوعها في الولاية، فتسمح مرتفعاتها بالاستمتاع بأرواح المناظر الخلابة المطلة على البحر شمالا، و روعة التكوينات الجبلية بالسلسلة جنوبا.

تحتوي الولاية على 19 منطقة توسع سياحي، يحتضن المجال الغربي الولائي 11 منطقة و هذا ما يميز هذه الجهة من الولاية التي تعد القبلية الأولى للسياح و المصطافين، و قد تم تصنيف هذه المناطق بموجب المرسوم التتقيدي رقم 232/88 المورخ في 1988/11/05. فقدت أغلب هذه المناطق أهميتها و طابعها السياحي، و لم يتبقى منها سوى 11 منطقة توسع سلمت من حركة التعمير المخيفة التي عرفتها المناطق الساحلية خاصة بالولاية، أو توطين بعض المشاريع الاقتصادية مثل ميناء جن جن، خط السكة الحديدية و مشاريع صناعية أخرى. و تتمثل هذه المناطق في : واد زهور، بني بلعيد و القنار شرقا، راس العافية، تازة، أفنيس، عرييد أعلي، دار الواد، العوانة و برج بلدية غربا. تم تهيئة 08 مناطق فقط منها بما يتناسب مع أهميتها السياحية، و تنتظر باقي المناطق تجسيد توجهات المخطط التوجيهي للسياحة بالولاية للنهوض بها و تثمينها.

و لأن الولاية معروفة بثروتها المائية الهائلة، و بكثافة شبكتها الهيدروغرافية الكبيرة، فإن هذه الأودية و النقاط المائية من شأنها تعزيز القدرات السياحية بها باستغلالها في التنزه على ضفاف الأودية خاصة بواد : قليل، تازة، كسير، منشة، جن جن، النيل، الكبير و واد زهور.

يمكن تلخيص أهم المزارات السياحية بولاية جيجل في :

• **الحظيرة الوطنية تازة:** أنجزت بموجب مرسوم رئاسي رقم 328/84 المؤرخ في 1984 /11/23 و هي محمية مصنفة عالميا من طرف اليونسكو منذ سنة 2004، تقع ضمن السلسلة الجبلية القروش، و تحتل مساحة 3807 هكتار، حيث تضم 03 مناطق ضمن 03 بلديات مختلفة : العوانة، زيامة المنصورية، سلمى بن زيادة . تحوز الحظيرة على إمكانيات إيكولوجية، و تتميز بتنوع بيولوجي كبير، فتحتوي على 585 صنف من النباتات، الطيور و الثدييات المصنفة، منها 168 نوع محمي. تعمل هذه الحظيرة على تشجيع السياحة الجبلية بغرب الولاية، و القدرة على منافسة السياحة الشاطئية.

• **المحمية الطبيعية بني بلعيد :** و التي تمتد على مساحة 600 هكتار شرق الولاية، على بعد 55 كلم عن مدينة جيجل، و هي عبارة عن منطقة رطبة مصنفة ( اتفاقية رامستر)، تحتوي على ثروة طبيعية هامة و تنوع بيولوجي أهم، حيث تثير البحيرة المائية و الطبيعة العذراء إعجاب السياح، وهذا ما جعل منها مرتعا للمصطافين القادمين من الشرق، من ولايتي قسنطينة و ميلة بسبب عامل القرب.

• **حديقة الحيوانات كسير:** يستقبل هذا الفضاء الترفيهي الواقع على بعد 10 كلم عن مدينة جيجل، زوارا كثر على مدار السنة من داخل و خارج الولاية، يتربع على مساحة 24 هكتار بمنطقة

كسير و يضم 30 صنف حيواني ما بين محلي و غير محلي. و قد سمحت تهئية الحديقة التي تحتوي على مناطق تسلية ، ترفيه، و أرضية مخصصة لتوقف السيارات، باستقطاب الزوار ليصل العدد لأكثر من 100000 زائر شهريا، حيث تعتبر الحديقة من أهم الوجهات السياحية المفضلة لقضاء العطل مع الأسرة بالنسبة لسكان الولاية ككل.

• **الكهوف العجيبة:** تستقطب هذه الجوهرة السياحية العديد من الزوار الوافدين لاكتشاف سحر هذا الموقع الخلاب، التابع لبلدية الزيامة المنصورية بالشريط الساحلي الغربي للولاية، على بعد 35 كلم عن مدينة جيجل. يتميز هذا الفضاء بكهوفه الطبيعية التي أبدعت الطبيعة في تكوينها من خلال تنوع أشكال مجسماتها، و اختلاف وقع الأصوات بها. تم اكتشاف هذه المنطقة سنة 1917، و جرى أول تصنيف لها خلال الحقبة الاستعمارية سنة 1948، ليتم إدراجها بعد الاستقلال ضمن المعالم الطبيعية المحمية. و تعد الكهوف و التي تعتبر جزءا من الحضيرة الوطنية تازة، موقعا استثنائيا تحضر به كل أشكال الاستغلال، أو التواجد المنافي للاستغلال المنصوص عليه في القرار الوزاري الصادر في 18 نوفمبر 2008 ، و الذي يحدد كيفية حماية واستغلال هذه المناطق.

• **المنار الكبير :** منارة مصنفة ضمن 26 منارة موجودة بالتراب الوطني، عبارة عن هيكل بناية ذات بعد تاريخي . تعددت القصص المروية حول موقع هذه المنارة و ما تحتويه من آثار و أحداث تاريخية، لكنها تبقى اليوم من أهم المزارات السياحية بالولاية. تقع بأقصى غرب بلدية جيجل، و تم إنجازها سنة 1867 على قمة لغريفات، و هي ذات شكل هندسي خاص استعمل في نحتها و إنجازها وسائل و مواد خاصة، و لا زالت هذه المنارة وظيفية إلى يومنا هذا.

• **منبع المشاكي :** يقع هذا المنبع بأعالي جبال سلمى بن زيادة بالجنوب الغربي لولاية جيجل ، يتميز بتعدد العيون به و التي تعتبر مصدرا هاما للمياه العذبة، تتواجد به شلالات مائية بين الصخور ذات صبيب سنوي دائم و بدرجة حرارة متلائمة مع تغير الفصول، لذلك فهي صالحة للتداوي بالمياه. يعد المنبع قبلة للزوار، خاصة بعد تحسن الأوضاع الأمنية بالمنطقة.

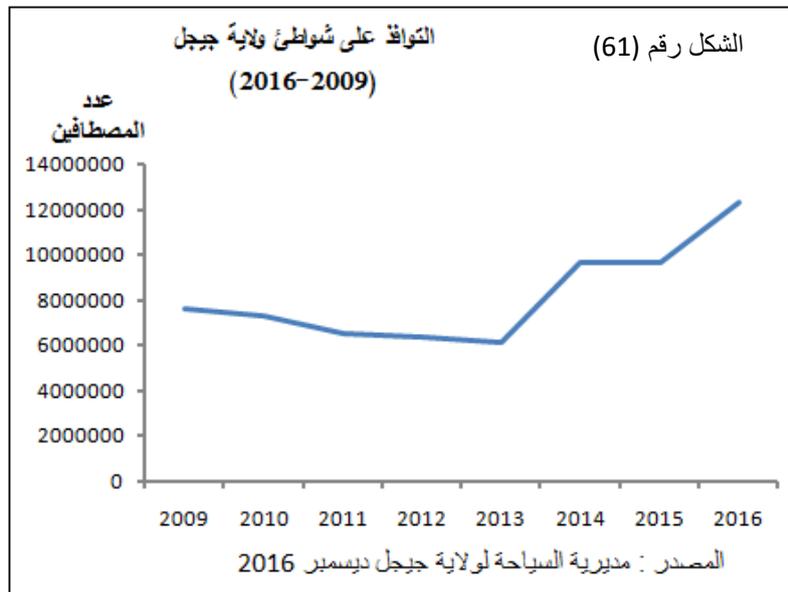
تستطيع ولاية جيجل تقديم عروض سياحية متنوعة، و ذات توزيع زمني (على طول فترات السنة)، و مجالي ( على مستوى جميع مناطق الولاية)، تسمح لها بالتفوق التنموي إذا ما اعتمدت على قطاع السياحة و الاستثمار به، و على تهمين المقومات السياحية للقضاء على الفوارق المجالية و تنمية التراب الولائي ككل.

## II-2 عدد معتبر من الشواطئ لاستقبال عدد معتبر من المصطافين:

تحتوي الولاية على 50 شاطئ، منها 27 شاطئ مسموح للسباحة حسب مديرية الحماية المدنية لولاية جيجل، ما يمثل 54% من إجمالي الشواطئ، استقبلت هذه الشواطئ ما يقارب 12 مليون زائر محصاة على مستوى الشواطئ المحروسة فقط خلال موسم الاصطياف لسنة 2016، بزيادة معتبرة عن ما سجل خلال السنوات الأخيرة، بسبب تراجع شهر رمضان إلى نهاية السنة الاجتماعية (جدول رقم 44)، حيث شهد شهر أوت بالفترة الممتدة من سنة 2011-2013، تراجعا في إقبال المصطافين نحو شواطئ الولاية ( الشكل 61).

السنة	2011				2014				2015				2016			
	جان	جويلية	أوت	سبتمبر	جان	جويلية	أوت	سبتمبر	جان	جويلية	أوت	سبتمبر	جان	جويلية	أوت	سبتمبر
العدد	666800	5591700	133300	137400	825470	294420	7844000	665650	236560	2103950	6929800	414850	117325	4001700	8096300	147490

المصدر : مديرية السياحة لولاية جيجل - ديسمبر 2016-



يستقبل الشاطئ الوحيد بمدينة جيجل عددا معتبرا من المصطافين، يمثل حوالي 4% من عدد الزوار الكلي، فيما تستقطب الشواطئ الأكثر إثارة و جاذبية بالمنطقة الغربية بالولاية و البالغ عددها 17 شاطئ ( أولاد بوالنار، المنار الكبير، التربة الحمراء، الشاطئ الأحمر، الولجة، الكهوف موسيدي

، ملمش) ما يعادل 54,68% من مجموع الزائرين، رغم أن مساحة الأخيرة لا تمثل سوى 27% من الشواطئ المحروسة، مقابل 68% كمساحة للشواطئ بالمنطقة الشرقية المتكونة من 09 شواطئ (تاسوست، سطار، بازول، المزائر، سيدي عبد العزيز، صخر البلح، بني بلعيد غرب، بني بلعيد شرق، جنانة) التي يتوجه إليها 40,16% من مجموع الزائرين.

## II-3 هياكل الاستقبال : تغطية محدودة تدفع المصطاف للتحول من سائح إلى زائر

تتوفر الحظيرة الفندقية بولاية جيجل على 26 فندق وظيفي، و 04 فنادق مغلقة بموجب قرار ولائي. يتمركز على مستوى مدينة جيجل 16 فندقا، تتوفر بلدية العوانة على 03 فنادق، و فندقين لبلدية سيدي عبد العزيز، فيما لا تتوفر كلا من بلدية الميلية، واد عجول، زيامة منصورية، الطاهير ، الأمير عبد القادر إلا على فندق واحد بالرغم من الإقبال الشديد للسياح على هذه المناطق. تستقبل هذه الفنادق حوالي 14044 زائر، تمثل 38% من مجموع الزائرين و العدد المتبقي يتم توزيعه على المخيمات، مراكز العطل و الترفيه، بيوت الشباب، و المؤسسات التربوية.

بعد إصدار التعليمات الوزارية المؤرخة في 16 جويلية 2012 من طرف وزارة الداخلية والجماعات المحلية و السياحة و الصناعات التقليدية، و المتعلقة بصيغة الإقامة لدى الساكن والتي لم تلق الصدى الإيجابي من طرف المؤجرين باستمرار الكراء العشوائي للمنازل، و رفض التصريح بعدد الزوار، عدد الليالي، و رقم الأعمال خوفا من المتابعة الجبائية. و بعد أن كان هذا الإجراء مقتصرًا على مدينة جيجل و ما جاورها من تجمعات حضرية قريبة، أصبحت بعض التجمعات الداخلية بالولاية كجيملة و تاكسنة، تعرف إقبالا للسياح نحوها من الباحثين على الانتعاش، الهدوء والراحة في ظل غياب هياكل استقبال مهينة و قادرة على تقديم خدمة سياحية قانونية و مرضية للسياح.

## II-4 السياحة و الحراك التنقلي بالمدينة :

تدفع المضاربة الكبيرة في أسعار الإيجار بمدينة جيجل و بعض التجمعات الحضرية و الحالة السيئة للبعض من هذه المساكن، إضافة إلى محدودية هياكل الاستقبال بالولاية ككل، المصطافين إلى القيام بالرحلة اليومية لتلبية هذه الحاجة الاستجمامية بشواطئ الولاية خاصة بالنسبة لسكان الولايات المجاورة القريبة، و هذا ما يزيد من حجم الحراك التنقلي بالولاية ككل و بالطريق الوطني رقم 43 مرورا بمدينة جيجل، و زيادة الاختناق المروري عند مداخل المدينة.

ترتفع معدلات الحراك بالمدينة بسبب تركيز أغلب الفنادق بمدينة جيجل، بسبب تنقل السياح من و إلى المناطق السياحية شرق أو غرب المدينة، إضافة إلى قيام أغلبهم بجولات داخل المدينة لاكتشاف المدينة و ما توفره من خدمات. و يجعل رفض التصريح بعدد الزوار من طرف المؤجرين

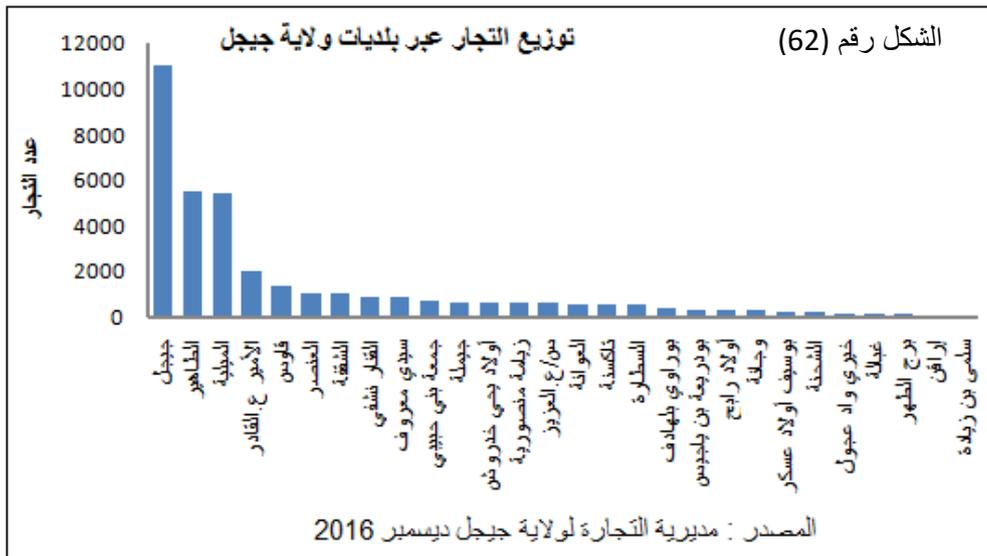
وعدم احتساب عدد الزائرين للشواطئ غير المحروسة، الأرقام المتحصل عليها من طرف مديرية السياحة غير دقيقة، حتى أن هامش الزيادة في عدد الزائرين كبيرا، و هذا ما يؤكد الازدحام الشديد للطرق بالمدينة و الولاية ككل، و الذي لم تسلم منه حتى الطرق الفرعية أو الأرصفة التي يمارس بها الحراك مشيا على الأقدام.

إن ارتفاع عدد المصطافين سنة 2016 و وصوله تقريبا إلى ضعف العدد المسجل سنة 2011، و التي تعتبر السنة المرجعية لإحصاءات الحراك التنقلي لمخطط الحركة بالمدينة، يستوجب إعادة النظر و القيام بمقارنة بين ما قدرته هذه المخططات من زيادة في الحراك بالمدينة و الولاية ككل، وما تم تجسيده إلى غاية اليوم من توجيهات لهذه المخططات لحل هذه الإشكالية بالمدينة.

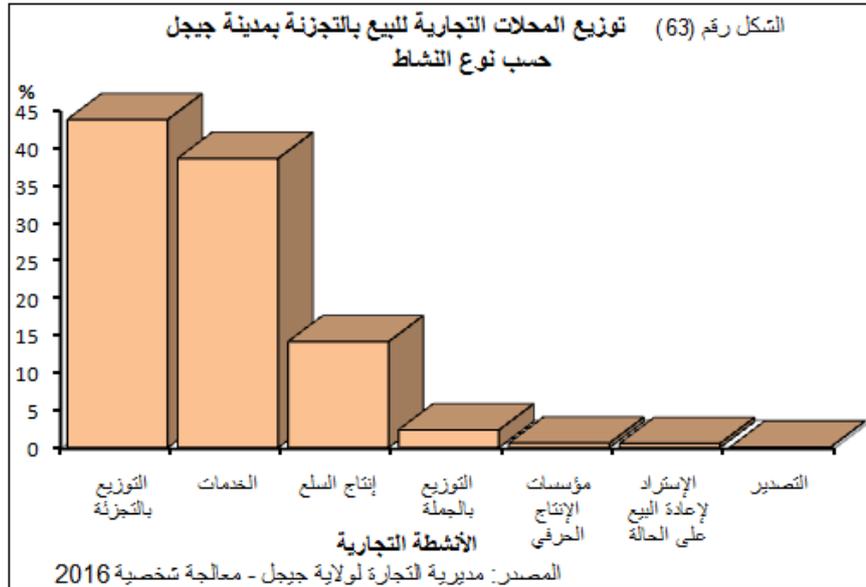
### III- الحركة التجارية: استقطاب الأنشطة التجارية بمنطقة أيوف:

#### III-1 تأثير التجارة بالتجزئة على الحراك التنقلي

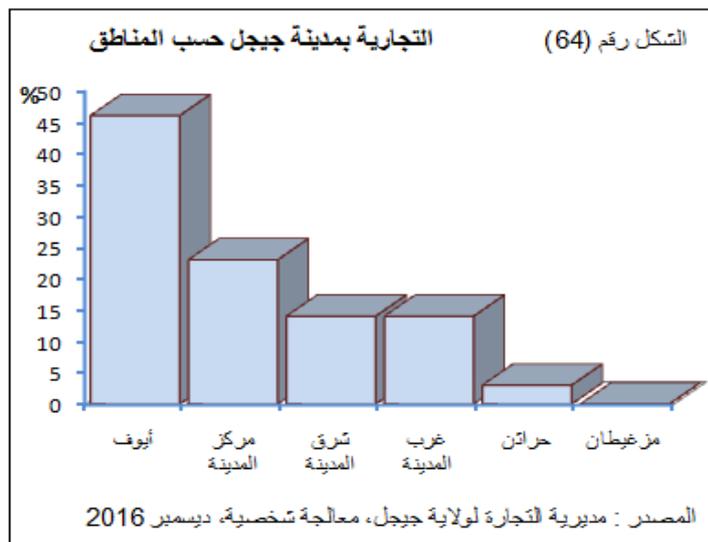
أفضت نتائج تطبيق المؤشرات التجارية بولاية جيجل إلى تأكيد استحواذ مدينة جيجل تجمع مقر الولاية على أهم الأنشطة التجارية، و استقطابها لعدد كبير من سكان الولاية، و بالتالي توجيه التحركات نحوها يوميا لقضاء هذه الخدمة. و قد قدر عدد التجار ببلدية جيجل حسب إحصاءات السجل التجاري لولاية جيجل نهاية سنة 2016، بحوالي 11012 تاجر طبيعي و معنوي، ما يعادل 31,5% من مجموع التجار بالولاية . تلي بلدية جيجل كلا من بلديتي الطاهير و الميلية بـ 15,65% و 15,38 % على التوالي (الشكل 62)، فيما تتبعد باقي البلديات عن الكوكبة، ما عدا بلديتي الأمير عبد القادر و قاوس القريبتين من القطبيين الحضريين : جيجل و الطاهير بـ عدد تجار لا يمثل سوى 5,5% من العدد الكلي للتجار بالولاية.



يظهر تأثير النشاطات التجارية للبيع بالتجزئة بمدينة جيجل جليا على واقع الحراك التنقلي بالولاية (الشكل 63)، بسبب النفوذ المحلي للولاية، و سيادة الطابع الخدماتي للمدينة، نتيجة توطين الأنشطة الاقتصادية المهيكلة : منطقة النشاطات، المنطقة الصناعية، الميناء، المطار... بكل من بلدية الطاهير و الميلية، حيث تستأثر المدينة بحصة الأسد من هذه التجارة بنسبة 34,5%، ما يجعلها القبة التجارية الأولى بالولاية.



ترفع درجة الاستقطاب الولائي للتجارة بالتجزئة و النفوذ المحلي لها على مستوى مدينة جيجل من التأثير الكبير لهذه النوعية من التجارة على الحراك التنقلي بالمدينة، و التي تتميز بتركز هذه الأنشطة بمنطقتين محددتين فقط من المدينة، متمثلة في كل من مركز المدينة الاستعماري و ما حوله من أحياء قديمة، إضافة إلى منطقة أيوف وسط المدينة و المركز التجاري الجديد لها (الشكل 64).

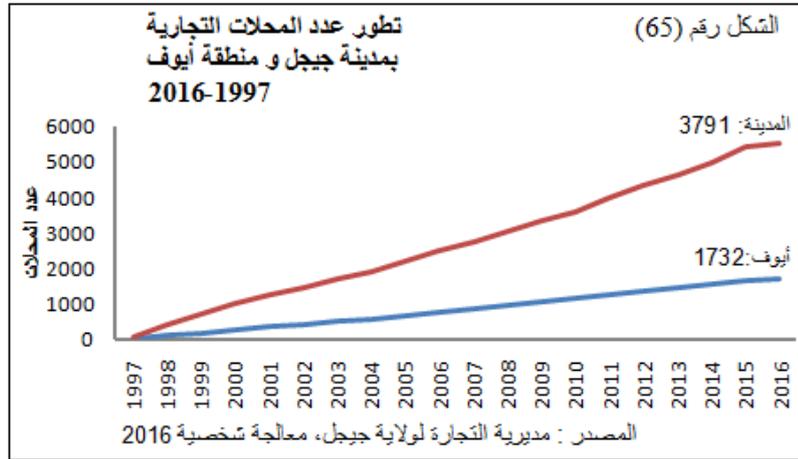


تتميز مناطق التوسع الجديدة لمدينة جيجل بضعف الخدمة التجارية، و هذا ما يفسر التبعية الكبيرة لهذه المناطق لمدينة جيجل، خاصة منطقة مزغيطان، التي لا تتوفر سوى على 09 محلات تجارية، فيما تتوفر منطقة حراثن على 122 محل تجاري، بنسبة تمثل 3% من مجموع عدد المحلات بالمدينة، و هو معدل ضعيف لا يستطيع فصل المنطقة عن المدينة الأم تجاريا.

تتقارب الأرقام و النسب فيما يخص عدد المحلات التجارية و توزيعها بين المنطقة الشرقية والغربية للمدينة بحوالي 520 محلا بكل منهما، ما يعادل 13,50% من المجموع الكلي للمحلات التجارية، تتوزع هذه الأخيرة على كل من منطقة الرابطة، الحدادة و حي مصطفى غربا، و حي موسى، لعقابي، مقاسب شرقا، و تعرف المنطقتين بالرغم من قلة المحلات نسبيا تنوعا في الخدمة التجارية.

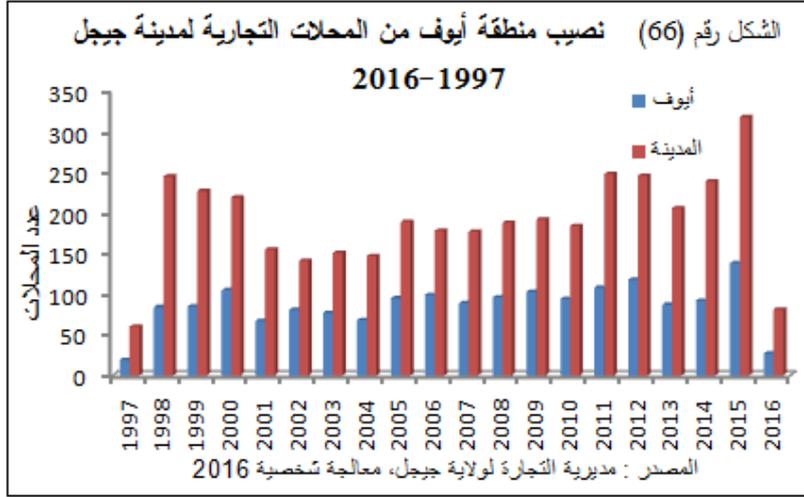
### III-2- التركيز التجاري بمنطقة أيوف:

يتركز حوالي 893 محلا تجاريا بالأحياء المركزية للمدينة، مقابل ضعف هذا العدد تقريبا بمنطقة أيوف، القلب التجاري الجديد للمدينة، بحوالي 46,69% من مجموع محلات البيع بالتجزئة بالمدينة (الشكل 65)، تتوزع هذه المحلات على الأحياء الرئيسية : شارع بوقطة المؤدي إلى الجامعة، انطلاقا من حي موسى شرقا، شارع بوالشعير المؤدي إلى الجامعة، انطلاقا من الحي الإداري، شارع كعولة المختار الرابط بين حي الفرسان و الحي الإداري، إضافة إلى مجموعة أخرى من الأحياء الفرعية الضيقة بمنطقة أيوف الشرقي و الغربي الفوضويتين.



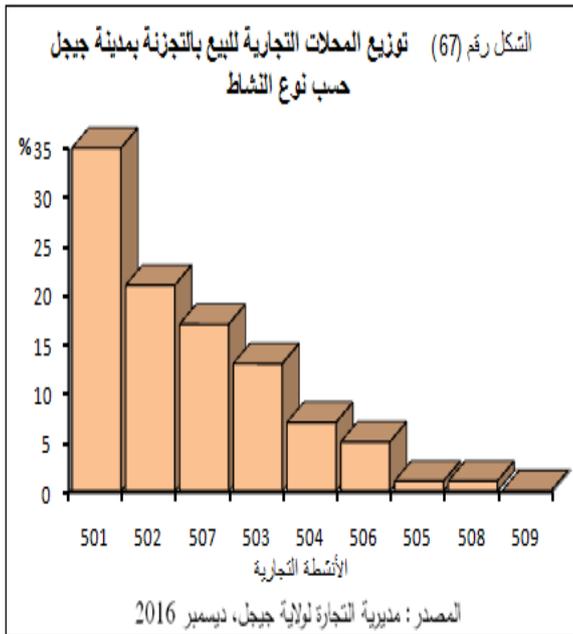
عرف حي أيوف تطورا كبيرا في عدد المحلات و اكب تطورها محليا بمدينة جيجل (الشكل 66) و توافق اختيار منطقة أيوف للتركز تجاريا مع اختيار هذا المحور الجنوبي الغربي كمحور للتوسع العمراني للمدينة، حيث لم يكن عدد المحلات بها يمثل سوى 30 % من العدد الاجمالي لها بالمدينة، بسبب تجمعها بمركز المدينة الاستعماري إلى غاية سنة 2000، أين تم تكثيف المنطقة الجنوبية و استكمال الأشغال بالمناطق الحضرية السكنية الجديدة و تجهيزها، لتصبح نسبتها 53%

سنة 2009، عادت هذه النسبة للانخفاض ابتداء من سنة 2011 إلى غاية 42%، مقابل 33 % سنة 2016 توازيا مع تشبع المنطقة تجاريا، و توجيه المحلات التجارية نحو مناطق جديدة متمثلة في منطقة حراثن، إضافة إلى إعادة اعتبار الأحياء المركزية، و كذلك تكثيف المناطق الشرقية و الغربية للمدينة رغبة في إعادة توزيع المحلات بهدف تخفيف الضغط على المنطقة الوسطى.



### III-3 اختلاف تأثير الأنشطة التجارية على الحراك التنقلي بالمدينة :

ولدراسة تأثير الأنشطة التجارية على الحراك التنقلي بالمدينة ، تم اختيار 09 أنواع من الأنشطة التجارية للبيع بالتجزئة (جدول رقم 45) و(الشكل رقم 67).



الجدول رقم(45): الأنشطة التجارية الفرعية للتجارة بالتجزئة بمدينة جيجل	
الرمز	نوعية الأنشطة
501	التغذية العامة،الحليب و اللبن، الحضر و الفواكه، الدواجن، اللحوم و الأسماك، الحلويات، المرطبات المشروبات
502	الملابس، الأقمشة، الأحذية، المجوهرات، البزازة
503	التأثيث، منتجات الصناعة التقليدية، الزرابي، الأفرشة، الأدوات الكهرومنزلية،الأواني، العقاقير، الدهن
504	مواد البناء، الخشب و الفلين، لوازم الكهرباء
505	تجهيزات صناعية، طبية، مطبعية، تجهيزات المطاعم
506	أدوات الميكانيك، قطع غيار السيارات
507	تجهيزات رياضية،عتاد الإعلام الألي، عتاد المكاتب، الهواتف
508	عتاد الري، البذور، اللوازم الفلاحية
509	تجارة المعادن، الزجاج، الخردوات
المصدر : مديرية التجارة لولاية جيجل ديسمبر 2016	

يتبع توزيع الأنشطة التجارية الكثافة السكانية بالقطاعات العمرانية بالمدينة، خاصة فيما يتعلق بالنشاط التجاري الأول (501) المتعلق بالتغذية العامة، و الذي بالرغم من بروز حي أيوف كمنطقة استقطاب قوية، إلا أن التغطية بهذه الخدمة التجارية تبقى مضمونة و كافية بالنسبة لأغلب القطاعات العمرانية، حسب نتائج التحقيق الميداني أصل - وجهة، بسبب قرب المسافة بين الأحياء، ما عدا ما تعلق بمنطقة مزغيطان التي تشكل الاستثناء.

تعرف المدينة ضعفا في تواجد تجارة العتاد الفلاحي و الصناعي، إضافة إلى تجارة المعادن و الخردوات، و اقتصار هذه الخدمة على مستوى 66 محل تجاري فقط بالمدينة، موزعة بطريقة متوازنة بين القطاعات العمرانية، و هذا ما يفسر عدم تخصص المدينة تجاريا، و النفوذ المحلي المحدود لها.

تتخصص نسبيا المنطقة الغربية من المدينة في تجارة مواد البناء و الأدوات الكهرومنزلية، الدهن وبيع قطع الغيار، مقارنة بباقي الأنشطة بالقطاع و باقي القطاعات العمرانية، و يظهر هذا التخصص من خلال تركيز هذه الأنشطة، على طول طريق الصومام الموازي للطريق الوطني رقم 43 غرب المدينة.

تتركز أغلب النشاطات التجارية الخاصة بتجارة التجزئة للملابس، الأقمشة، الأحذية و المجوهرات بمنطقة أيوف، المصدر الأول للحراك التنقلي نحو هذا الحي من داخل المدينة و خارجها، بـ 548 محل تجاري، ما يقارب حوالي 70% من مجموع المحلات التجارية لنفس النشاط بالمدينة، و 31% من المحلات التجارية بمنطقة أيوف.

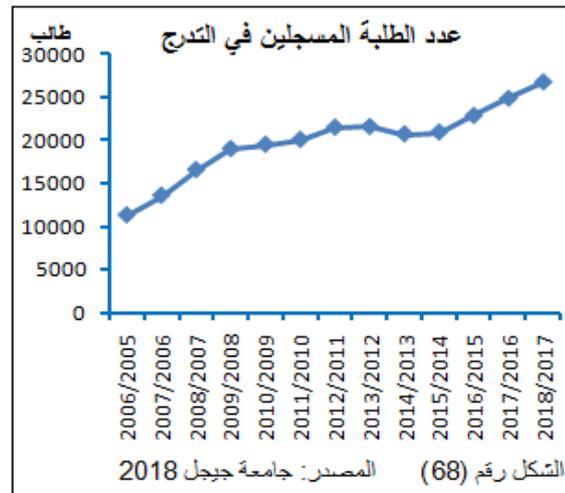
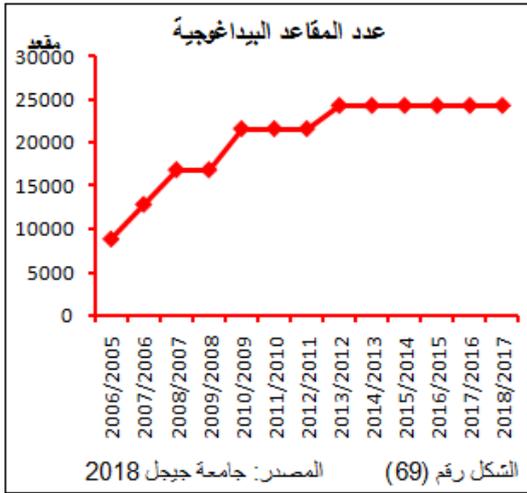
#### IV- الحركة الجامعية: حراك تنقلي إضافي بمدينة جيجل سببه النقل الجامعي

##### IV-1 نفوذ جامعة جيجل و الأقطاب الجامعية الجديدة:

أنشأت جامعة جيجل سنة 1986، و قد كانت عبارة عن مدرسة عليا للأساتذة بعدد طلبة لا يتجاوز 193 طالب، لتتحول سنة 1998 إلى مركز جامعي، يضم 8104 طالب. استمر نموها و ازدادت طموحاتها بمرور السنوات، لتتضم لقائمة الجامعات الجزائرية سنة 2002 بأكثر من 12500 طالب و 383 أستاذ.

تضم جامعة جيجل 03 كليات، متمثلة في كلية العلوم و التكنولوجيا، كلية العلوم الدقيقة و الإعلام الألي، كلية علوم الطبيعة و الحياة، إضافة إلى مكتبة مركزية، و مكتبات خاصة بالكليات، مخابر للبحث العلمي، و ورشات، مطعم مركزي، و رئاسة مركزية للجامعة.

أدى تضاعف حجم الطلبة المنتسبين للجامعة إلى تضاعف مساحتها (الشكلان 68،69) و تضاعف الطموح للوصول بها إلى أبعد المستويات، و هذا ما جعلها تتطلع لنشر خدماتها خارج مجالها، من خلال بث فروع لها على مستوى تجمعات أخرى، ما دامت الجامعة لا تستطيع استيعاب المزيد من التوسعات، بسبب مشكل نفاذ الاحتياطات العقارية الموجهة لذلك بالمحور الجنوبي الغربي للمدينة.



#### IV-1-أ. القطب الجامعي تاسوست: منافسة في الاستقطاب

بمساحة تقدر بـ 34 هكتار، ضمن المحيط العمراني للتجمع الثانوي تاسوست التابع إداريا لبلدية الأمير عبد القادر شرق بلدية جيجل، جرى توطين القطب الجامعي تاسوست سنة 2006. يتخصص هذا القطب في العلوم الإنسانية، و يضم 04 كليات متمثلة في : كلية العلوم الإنسانية و الاجتماعية ، كلية الآداب و اللغات، كلية العلوم الاقتصادية و العلوم التجارية و التسيير، و كلية الحقوق و العلوم السياسية، إضافة إلى منشآت أخرى ملحقة مثل مكتبة مركزية ضخمة، قاعة محاضرات، مكاتب خاصة بالكليات، و رئاسة فرعية للجامعة.

IV-1-ب. العوانة : مشروع طموح قيد الإنجاز

الجدول رقم (46): الهياكل البيداغوجية بالقطب الجامعي العوانة

الصور	الهياكل البيداغوجية	تعيين المشروع
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 10 مدرجات</li> <li>- 43 قاعة للأعمال الموجهة</li> <li>- 30 مخبر بيداغوجي</li> <li>- 11 قاعة للإعلام الآلي</li> <li>- 02 قاعتان للاجتماعات</li> <li>- 01 مكتبة الكلية</li> </ul>	<p>كلية علوم الطبيعة و الحياة</p> <p>3000 مقعد بيداغوجي</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 08 مدرجات</li> <li>- 27 قاعة للأعمال الموجهة</li> <li>- 18 مخبر بيداغوجي</li> <li>- 20 قاعة للإعلام الآلي</li> <li>- 01 مكتبة الكلية</li> </ul>	<p>كلية العلوم الدقيقة و الإعلام الآلي</p> <p>2000 مقعد بيداغوجي</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 03 مدرجات</li> <li>- 11 قاعة للأعمال الموجهة</li> <li>- 10 مخابر بيداغوجية</li> <li>- 01 مكتبة الكلية</li> </ul>	<p>كلية العلوم الفلاحية</p> <p>1000 مقعد بيداغوجي</p>
	/	<p>قاعة السمع</p> <p>600 مقعد</p>
	/	<p>المكتبة المركزية</p> <p>1000 مقعد</p>
	/	<p>مركز التعليم المكثف للغات</p>

المصدر: جامعة جيجل 2018

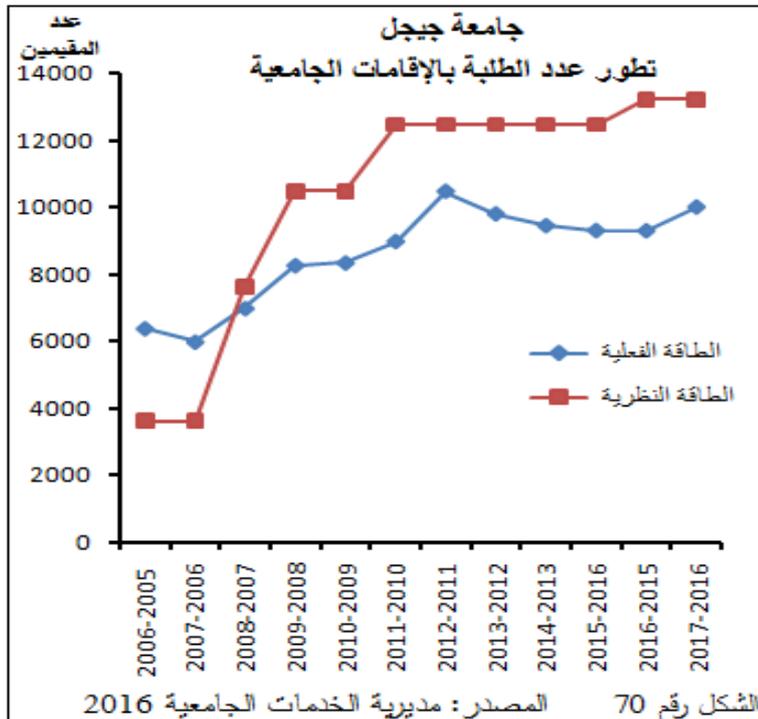
#### IV-2 الخدمات الجامعية : إمكانيات هائلة تحت تصرف الطلبة

توفر جامعة جيجل خدمات جامعية عدة لمجموع الطلاب المنتسبين إليها، و يجري التركيز من خلال هذا العنصر و ماله من ارتباط بالحراك التنقلي بالمدينة على خدمة الإيواء بالإقامات الجامعية المتواجدة على مستوى جامعة جيجل و قطب تاسوست، إضافة إلى خدمة النقل التي تربط بين الجامعتين، أو تلك التي تسهر على خدمة الطلاب عبر التراب الولائي ، و طلبة المدينة المتواجدين بمختلف القطاعات العمرانية للمدينة.

#### IV-2 -أ. خدمة الإيواء : سد عجز الإيواء بجامعة جيجل بالإقامة بقطب تاسوست

تتوفر جامعة جيجل على إقامتين جامعتين لإيواء الطلبة من الجنسين إناث و ذكور، بسعة إجمالية تصل إلى 3500 سرير، تقعان بالقرب من موقع الجامعة جنوب المدينة ، و أربع أحياء سكنية جامعية أخرى بالقطب الجامعي تاسوست بطاقة استيعابية أكبر تصل إلى 9000 سرير.

قد ساهم إنجاز القطب الجامعي تاسوست و تجهيزه بخدمة الإيواء، في سد العجز المسجل في معدلات الإيواء بالإقامتين القديمتين، و التي تعدت طاقتها الاستيعابية الفعلية، طاقتها النظرية بنسبة 176 % و 165% خلال سنتي 2006 و 2007 على التوالي (الشكل 70). و قد شهدت هذه الإقامات تضاعفا في عدد الأسرة بحوالي 04 أضعاف خلال الفترة مابين سنة 2006 و سنة 2017 لتصبح بذلك نسبة التغطية مرضية جدا بنسبة إشغال تصل إلى 70 % إلى 83 % من الطاقة النظرية.



شهدت الإقامات الجامعية بجامعة جيجل تناقصا كبيرا لعدد الطلبة، ابتداء من سنة 2011 تزامنا مع فتح مؤسسات جامعية بالولايات المجاورة خاصة بولاية ميلة، التي كانت تعد المصدر الأول للطلبة (من خارج الولاية) نحو جامعة جيجل.

تقدم الخدمة الإيوائية للطلبة من خارج الولاية، إضافة إلى طلبة بعض من بلديات الولاية البعيدة، ويتعلق الأمر بكل من بلديات : الميلية، سطار، غباله، أولاد يحيى، أولاد رابح، العنصر، وجانة، برج الطهر، أولاد عسكر، جيملة، إراقن، بني ياجيس، سلمى بن زيادة، و الزيامة المنصورية.

يضمن خط للنقل الجامعي جيجل - تاسوست تنقل و إيصال الطلبة من الإقامات الجامعية نحو مقاعد الدراسة، باستعمال 13 حافلة تؤمن الربط المباشر بين الجامعتين، و 07 حافلات إضافية لتنقل طلبة تجمع تاسوست من و إلى جامعة جيجل، و تقوم هذه الحافلات بعدد دورات هو الأكبر بحوالي 06 دورات على الأقل يوميا.

#### IV- 2- ب. خدمة النقل الجامعي: حظيرة إضافية تستعمل شبكة الطرق الحضرية بالمدينة

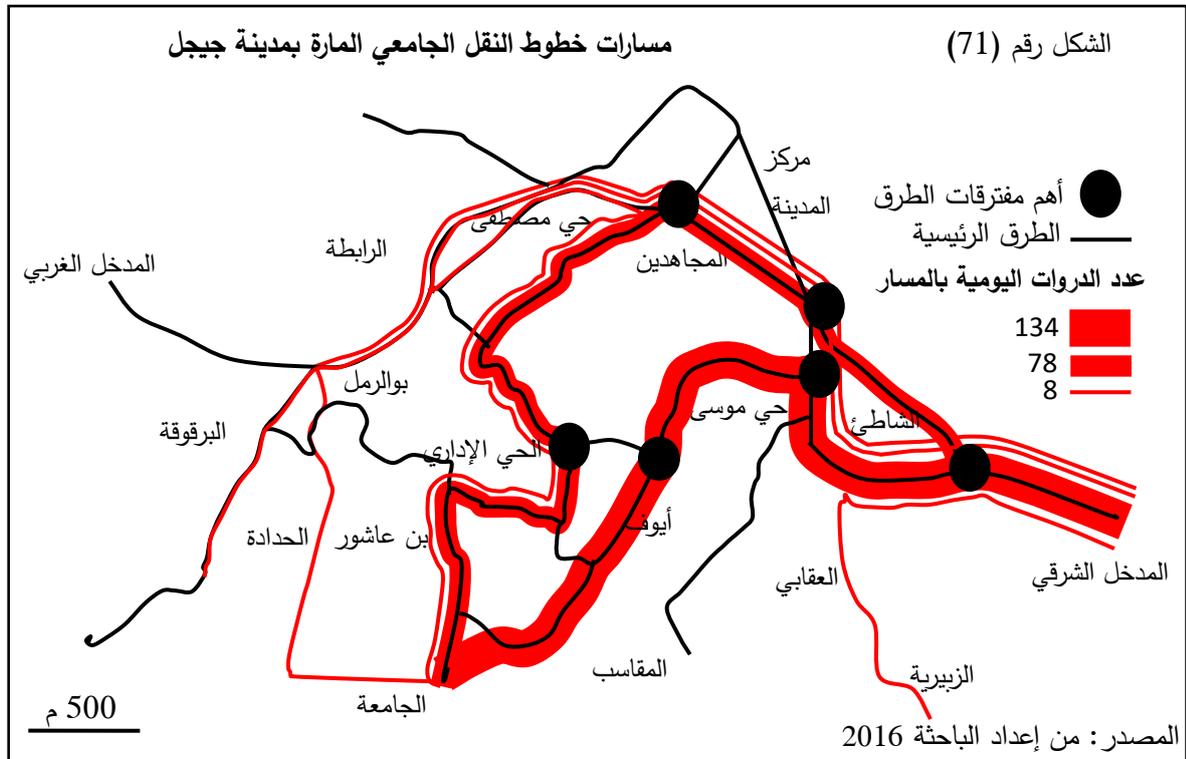
تسيير خدمة النقل الجامعي بولاية جيجل من طرف متعاملين خواص، قدر عددهم بـ11 متعامل خلال السنة الجامعية 2016-2017، يوفر أسطول نقل يضم 84 حافلة، ذات سعة متوسطة تقدر بـ 100 مقعد. تنظم هذه الحافلات في 03 حظائر: حظيرة شرقية و أخرى غربية بجامعة جيجل تستقبلان 51 حافلة، و حظيرة أخرى بجامعة تاسوست لاستقبال 33 حافلة(جدول رقم 47).

توزيع حافلات النقل الجامعي على الحظائر و الخطوط			الجدول رقم (47)
عدد الدورات	عدد الحافلات	الوجهة	الحظيرة
04 دورات على الأقل، ماعدا جيجل تاسوست 06 دورات	26	قاوس، تاكسنة، الأمير عبد القادر، بني أحمد، تاسوست، بوحمدون، الشقفة، القنار، المزائر، حراثن،- سيدي عبد العزيز، الطاهير، طهر وصاف	الحظيرة الشرقية : جيجل خط 13
04 دورات على الأقل، ماعدا جيجل تاسوست 06 دورات	25	الحدادة،العقابي، العوانة، مابين الجامعات، تاسوست	الحظيرة الغربية : جيجل خطوط 05
04 دورات على الأقل	33	تاسوست، تاكسنة، قاوس، الأمير عبد القادر، بني أحمد، الطاهير، طهر وصاف، سيدي عبد العزيز، المزائر، القنار، الشقفة، حراثن، الحدادة، لعقابي، العوانة.	حظيرة تاسوست خط 14
المصدر : مديرية الخدمات الجامعية لولاية جيجل ديسمبر 2016			

• الحظيرة المارة بالمدينة: تعدد الخطوط بالمسار الواحد

إضافة إلى حظيرة الحافلات المنطلقة من جامعة جيجل باتجاه مختلف بلديات الولاية، تعبر تراب المدينة 07 حافلات أخرى متوجهة نحو قطب تاسوست، تضمن تنقل الطلبة المحليين نحو مقاعد الدراسة. و ما يميز خطوط النقل الجامعي المارة بالمدينة استغلال معظمها لمسارين محددين فقط، تتشارك فيهما الخدمة بين النقل الحضري، الحراك التنقل الممكن للسكان، و النقل الجامعي.

تتطابق مسارات خطوط النقل الجامعي و نقاط عبور الحافلات مع خطوط النقل الحضري ببعض المقاطع الطرقية، بالدرجة الأولى بحي أيوف على مستوى شارع بوقطة الضيق، و الذي تزدهج فيه الوظيفة السكنية مع التجارية، ليعرف بذلك حركة ذؤوية، و ازدحاما شديدا خاصة خلال ساعات الذروة المسائية، و يعد المسار الأكثر ترددا لحافلات النقل الجامعي، بعدد دروات يومي يصل إلى 134 دورة. تسجل نفس مشاكل الحراك بمقطع شارع المجاهدين شرق المدينة، خاصة على مستوى مفترق الطرق باب السور، الذي يبلغ ذروة الازدحام به بهذه الحافلات عند الزوال، بمرور يقدر بـ78 دورة يوميا، و لا يمكن استثناء شارع ابن باديس وسط المدينة، و المؤدي إلى مفترق الطرق بربروس، الذي تمر به أغلب حافلات النقل الجامعي للوصول إلى مفترق الطرق الخارجي الذي تجتازه معظم الحظيرة المارة بالمدينة بمعدل 236 دورة يوميا (الشكل 71).



تزيد خدمة النقل الجامعي من حدة الاختناقات المرورية بالمدينة بسبب الهندسة الطرقية التي لا تحترم المعايير التقنية، لذلك لا يمكن استعمال الطرق الفرعية أو الاجتبابية لكثرة المنعرجات في رسم المسار من جهة، أو بسبب ضيق قارعة الطريق مقارنة مع الحجم الكبير لحافلات النقل الجامعي من جهة أخرى، الأمر الذي يستوجب مرورها بالطرق الرئيسية بالمدينة.

يشهد المدخل الغربي للمدينة سيولة نسبية في حركة المرور مقارنة مع المدخل الشرقي، و يعد هذا الوضع مؤقتا في انتظار استكمال الأشغال بالقطب الجامعي غرب الولاية، و فتح أبواب الجامعة أمام الطلاب من كافة أنحاء الولاية، الأمر الذي من شأنه أن يرفع من حجم حركة و ترددات الطلاب بين المراكز الجامعية الثلاث، و بالتالي سيكون له التأثير السلبي الكبير على الحراك التنقلي بكافة أرجاء المدينة، و الذي يلعب فيه موقع الجامعة أقصى جنوب المدينة، وضعف اتصاليته مع باقي القطاعات العمرانية دورا كبيرا في تفاقم مشاكل الحراك بهذه الجهة من المدينة.

## خلاصة الفصل

تعد خدمة النقل و التنقل من أهم الخدمات التي تسهر المدينة على تقديمها، و بشكل مرض للسكان بالموازاة مع الطلب المتزايد على الحركة، و الذي أصبح يميز مدننا اليوم. ساهمت الثورة التكنولوجية و استخدام التقنيات الحديثة في توفير أنماط جديدة و متعددة من وسائل النقل ذات كفاءة و فعالية عالية، تسهل على المدينة الربط بين الجهات، و توفر للسكان سهولة الانتقال و سيولة الحركة. كما ساعدت الدراسات المتعددة التي تناولت الحراك التنقلي بالمدن في ضبط التقنيات و الكيفيات لتحليل مميزات الحراك، تكميم التدفقات، و تحديد سبل امتصاص الطلب على التنقل بالمدن.

تبين من خلال ما تم دراسته خلال هذا الفصل :

- تنوع الطلب على الحركة بمدينة جيجل، و ازداد عدد التدفقات خلال السنوات الأخيرة بازدياد الأهمية الإدارية و الوظيفية للمدينة. تحركات كثيفة تجوب أرجاء المدينة، و لأسباب مختلفة يوميا، تشهد أوجها خلال موسم الاصطياف الذي تصل فيه المدينة إلى حد التشعب و الاختناق بكل المحاور الطرقية تقريبا، و هذا بالرغم من أن معدلات الحراك بها متوسطة، و لم تتعدى ما هو مسجل من حراك كمي و نوعي بمثيلاتها من المدن الجزائرية الكبرى. يساهم الاستعمال المكثف للسيارة الشخصية في التنقل و لأسباب غير مفروضة في تقاوم مشاكل الحراك و تفشيها مجاليا، فالسبب اجتماعي محض يعبر عن رغبة الساكن في استظهار رفايته بامتلاك السيارة، كما يعبر عن ارتباطه الكبير بالمدينة و مركزها، و رفضه الشديد التحول و الاستقرار الدائم بالأطراف الحضرية حتى مع توفير الظروف الملائمة.

- توفير عرضا مقبولا للنقل بالمدينة تقدمه حظيرة النقل بالحافلات، و التي تعرف توزيعا جيدا بالمجال، و تغطية كاملة لكل القطاعات العمرانية بالمدينة، و إن تفاوت عددها و عدد الدورات التي تقوم بها. الخدمة بالحافلات و المواقف مرضية للسكان، لكن طول مدة الرحلات قصيرة المسافة يصعب أداء النقل الحضري بالمدينة، حيث تتشارك خطوط عدة في مسارات واحدة تمر بمناطق حساسة و مقاطع طرقية غير وظيفية، الأمر الذي يدفع الراكب إلى الاستغناء عن الحافلة و التوجه إلى استعمال السيارة الشخصية. تشكل مدينة جيجل الاستثناء بعزوف شبه كلي للسكان عن استعمال سيارة الأجرة في التنقل داخل المدينة، و غياب شبه تام للنقل غير المرخص الذي يعرف انتشارا رهيبا بباقي المدن الأخرى.

- مساهمة التدفقات الخارجية انطلاقا من مختلف بلديات الولاية في زيادة حجم الحركة بشوارع مدينة جيجل، حركة كثيفة توجيهية و عابرة تمر بالمدينة خلال ساعات الذروة ، وعند المدخلين الشرقي و الغربي خاصة، و حظيرة حافلات معتبرة، تستخدم المحطة الشرقية في تنقل الراكبين،

و تحويل التدفقات نحو المدينة، يرجع السبب الرئيسي لهذا الإقبال إلى الاستقطاب الكبير الذي تمارسه الخدمات خاصة التجارية منها على مستوى حي أيوف التجاري بامتياز، و الوظائف الحضرية بالمدينة باعتبارها تجمعا لمقر الولاية يضم أهم الخدمات و أحسنها.

- زيادة حركة الطلاب و السياح لمشاكل الحراك التنقلي بمدينة جيجل، حيث تؤثر على الأداء الوظيفي لها خلال فترات محددة من اليوم و من السنة، و إن كانت هذه الأسباب هي ما يحرك التدفقات و يوجهها في مدينة جيجل، فحالتها إذن من حال باقي المدن الجزائرية، فلا استثناء في ذلك ولا تميز يذكر، لكن الأسباب الرئيسية التي عقدت حالة الحراك التنقلي بمدينة جيجل تكمن في القاعدة الحضرية الهشة التي تميزها من شبكة طرقية، و تجهيزات قاعدية، تتحكم و بشدة في اتجاهات الحركة، و تختصر مشاكل الحراك في نقاط محددة و قطاعات عمرانية معينة من المدينة.

و عليه يمكن القول أن للبنية الحضرية الكلمة الفصل في تفاقم مشاكل الحراك التنقلي بمدينة جيجل، فالعلاقة وطيدة بين مفرزات حركة التعمير، و حجم و نوعية الحركة الممارسة بالشبكة الطرقية الحضرية بالمدينة.

---

**الفصل الثالث:**  
**التخطيط الحضري و تخطيط الحراك التنقلي**

---

دراسة نقدية و بدائل

- مقدمة

**أولا / التخطيط الحضري بمدينة جيجل:**

سياسة التهيئة العمرانية

**ثانيا / تخطيط النقل و تخطيط الحراك التنقلي بمدينة جيجل :**

سياسة تنظيم و تسيير النقل

**ثالثا / المزوجة بين التعمير و النقل:**

تخطيط و تسيير الحراك التنقلي بمدينة جيجل

- خلاصة الفصل

## مقدمة

يهدف التخطيط الحضري إلى رفع مستويات التنمية بالمدن و محيطها المجالي، من خلال دراسة إمكانيات المدينة و ما يقدمه إقليمها المباشر من موارد طبيعية، اقتصادية، مالية ...، و فرص نمو بإمكانها أن ترفع من درجة خدمة و استقطاب المجال ككل. يعمل هذا التخطيط على إعطاء صورة مستقبلية للمجال الحضري و وضع خطة للتهيئة تضم مجموع التدخلات الموجهة لتحسين أداء المدينة محليا و جهويا، إضافة إلى توفير جميع العناصر الضامنة لنجاح تطبيق التوجهات المسطرة من أغلفة مالية، هيئة تسيير، أطر قانونية، تشريعات حضرية، و أخرى خاصة بالقطاعات المساهمة بالنمو الحضري، إذ أنه لا يمكن إغفال دور القطاعات الأخرى في تكوين مجال متكامل فيه الوظائف، تتداخل فيه المهام، و تتقاطع فيه الفوائد، خدمة لهدف واحد متمثل في تكوين مناخ حضري ملائم قادر على خدمة السكان و توفير إطار معيشي جيد يضمن رفاهيتهم.

تبين من خلال الفصلين السابقين، أن التدخلات على المجال سواء تلك المخططة من طرف الدولة أو العشوائية من طرف السكان، كانت السبب الرئيسي في ظهور مشاكل الحراك و صعوبة التنقل بمدينة جيجل، بالرغم من حداثة ظهور المشكل و حجم العجز الوظيفي مقارنة مع المدن الجزائرية الكبرى، إلا أن استمرار طموح الولاية و الرغبة في الذهاب بعيدا بالمدينة من خلال وضع خطط تنموية جديدة تضمن تطبيقها مخططات التوجيهية المجالية و القطاعية، و التي من شأنها تحسين رتبة المدينة ضمن الهيراركية الحضرية الوطنية، يمكن له أن يزيد من تدهور وضع الحراك بالمدينة محليا و حتى ولائيا . بالمقابل من هذا و في تدارك للوضع، و بإدراك تام للهيئات المعنية بتسيير قطاع النقل، تم إدراج مبادرات تخطيطية من خلال إعداد مخطط للنقل بالولاية، و مخطط للحركة بمدينة جيجل لحل المشاكل، استقرار الأوضاع المستقبلية، و وضع الخطط الكفيلة بتسيير القطاع و تنظيم عنصر الحراك التنقلي بين البلديات و الأحياء بطريقة سلسة و آمنة.

من خلال هذا الفصل، يتم تسليط الضوء على التخطيط الحضري و ما تقره مختلف مخططاته من توجهات و تدخلات، لمعرفة مدى توافقها مع الأهداف المتبناة من طرف القطاع المسير، و مع ما سطره من مشاريع تماشيا مع النمو الحالي و المستقبلي للمدينة، و هذا في إجابة على الأسئلة التالية :

- ما هي آفاق التخطيط الحضري بالمدينة؟
- كيف تم تطبيق سياسة النقل بالمدينة، و ما هي آفاق تطور القطاع؟
- و كيف يمكن تطويق المشكل بوضع خطة بديلة؟

## أولا : آفاق التخطيط الحضري بمدينة جيجل : سياسة التهيئة العمرانية

### I- تغير توجهات سياسة التهيئة في الجزائر : تغيرات متكررة و متتالية

من خلال ما تم التطرق إليه من عناصر في الفصلين السابقين، و بعد تسليط الضوء على النمو الحضري لمدينة جيجل، و ما ترتب عنه من تكوينات مجالية عبر فترات النمو المتتالية للمدينة، و الذي لم يعد يستطيع اليوم استيعاب حجم التنقل و اتجاهات الحركة عبر أرجاء المدينة أو نحوها، إثر المشاكل المتراكمة التي لم تكن سوى ردة فعل عن أي تدخل مباشر أو غير ذلك على المجال؛ يتبين أن هذه التدخلات ما هي إلا محاولات لتجسيد أهداف سياسة تهيئة و تعمير شاملة، سطرته مخططات عامة، و مخططات أخرى توجيهية و تفصيلية تسهر على تنفيذها و تجسيدها على أرض الواقع.

ولا يقود استعراض هذه الحقائق إلا إلى التأكيد على أن ما وصل إليه الخلل الوظيفي في مجال مدينة جيجل، ناتج عن فعل مشترك بين الأفراد و الجماعات، بل حتى أن المتتبع لنتائج هذه التدخلات على المجال يكاد يجزم أن الفعل مقصودا، بسبب تغاضي النظر عن بعض الاختلالات و الاستمرار في بعض الممارسات التي لا تزيد المجال إلا ثقلا و قصورا في الأداء.

### I-1 سياسة التهيئة في الجزائر : إحتكار ضمني للدولة و مشاركة شكلية للأفراد.

س1: لماذا الحديث عن السياسة السابقة إذا تم تجاوزها اليوم؟

عرفت سياسة التهيئة و التعمير في الجزائر تغيرات كثيرة منذ الاستقلال إلى يومنا هذا، انتهجت من خلالها الدولة عدة طرق للتسيير و التنظيم، كما تفنن المشرع الجزائري في سن العديد من النصوص التنظيمية و التشريعات، التي تحدد الإطار القانوني للتدخل لمختلف القطاعات المساهمة في إنتاج المجال. توافقت هذه التغيرات مع المستجدات الطارئة على النظام السياسي، و على الركائز الاقتصادية للبلاد؛ فكانت هذه السياسة و ما أقرته من توجهات و أدوات تنفيذية عبارة عن محاولة لمعالجة وضع تتفاقم فيه المشاكل، و تنتشر بشكل سرطاني ينخر قواعد المجال، و يهدد مؤسسات التسيير، بل و يضعها في قفص الاتهام.

### I-1-أ. محاولات الإصلاح بعد الاستقلال :

شهدت السنوات الأولى غداة الاستقلال صراعات سياسية، و لم يكن الاهتمام بالتهيئة العمرانية إلا في مراتب متدنية، بعد التركيز على النهوض بالاقتصاد الجزائري المنهار كليا. و قد تولت هيئات و مؤسسات الدولة هذه المهمة وحدها بانتهاج الطريق الاشتراكي للتنمية، و الاحتكار شبه الكلي لأسس الاقتصاد و طرق التسيير، و خلق بالموازاة من ذلك لقطاع خاص غير مستغل؛ و هذا ماجعل

هذه السياسة مليئة بالتناقضات، عبارة عن مجموعة عمليات عفوية و قطاعية منفردة، تعددت اتجاهاتها و اختلف مضمونها من الزراعة نحو الصناعة، و من التوطين الصناعي للصناعات الثقيلة إلى الانتشار الصناعي بالمناطق الداخلية، إنجاز بعض الاستثمارات الهادفة إلى تحقيق التوازن بين المناطق المحرومة و المحضية بالتراب الوطني، و فك العزلة عن المناطق الداخلية.

حاول قانون التهيئة العمرانية لسنة 1987 تأطير التدخلات الفردية لقطاع العام، من خلال مراجعة الأسس القانونية، و الاهتمام بالمطالب الاجتماعية للسكان بتتمية النشاطات الصناعية و الريفية، عن طريق وضع خارطة طريق أو خطة توجيهية باستعمال أدوات تخطيط عامة: المخطط الوطني للتهيئة العمرانية، المخطط الجهوي للتهيئة العمرانية و المخططات الولائية.

رغم الإشارة السطحية لضرورة الاهتمام بالجانب الاجتماعي، و الالتفات إلى المواطن على أنه فاعل مجالي، إلا أن واقع التسيير في تلك الفترة يؤكد احتكار الدولة لكل ما يتعلق بالتدخل على المجال، ابتداء من ملكية العقار الموجه للتعمير إلى التخطيط، التصميم، البرمجة و التنفيذ.

### I-1- ب. العودة إلى التهيئة المجالية سنة 1990:

عقدت عمليات التدخل التي قامت بها الدولة من وضعية المجال عبر التراب الوطني، فزادت حدة المفارقات المجالية و الاجتماعية بين المناطق، المدن و الأحياء. و لسد الشرخ الواضح بين القطاعات الاقتصادية في الجزائر بعد تغيير النظام السياسي و التحول نحو اقتصاد السوق الحر، تم العودة إلى التنظيم المجالي الشامل من خلال سن مجموعة نصوص قانونية سنة 1990 خاصة بتحرير العقار، و تأطير عملية التدخل باستعمال أدوات تدخل مباشرة، استشرافية و تنظيمية للمجال (المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير و مخطط شغل الأراضي)، و السماح بمشاركة متعاملين جدد في إنتاج المجال الحضري بالجزائر بفتح الأبواب أمام المتعاملين الخواص للإنتاج و المساهمة في التمويل، بهدف التنوع في المنتج المجالي و مشاركة التدخل مع جميع الأطراف؛ لتشهد بذلك الجزائر مشاركة المواطن في صنع قرار التدخل عن طريق المشاورة القبلية له عند إعداد أدوات التهيئة و التعمير، هذا الحق الذي أقره القانون، و غفل عنه المواطن بسبب قلة وعيه و عدم إعلام الجهات المعنية له.

لعبت التغيرات الاقتصادية التي مرت بها الجزائر خلال العقود الأخير من القرن الماضي دورا في تشكيل الوجه الحالي للمدن. فبالرغم من جدية مبادرات الدولة، إلا أن التطبيق على أرض الواقع لم يصل إلى ما كانت تصبو إليه هذه الأخيرة، فكانت النتائج<sup>1</sup> :

<sup>1</sup> Adad A. Z, Saouli , Ladraa .T, Problematique de la planification des villes ,étude critique de l'expérience Algerienne, 36 seminaire scientifique ,Université d'Alep (Syrie),2-7 novembre 1997.

- حركة تعمير سريعة للمجال غير مراقبة و غير ممنهجة.
- تريف للمدينة و تدهور الإطار المعيشي بالمدن، و زيادة الهوة بين المدينة و ظهيرها الخلفي.
- تشبع الأنسجة العمرانية، و قصور في خدمة التجهيزات الاجتماعية و الهياكل الاقتصادية، عدم مطابقة النشاطات بالمدينة للشكل الحضري و النسيج العمراني.
- تهديد الأحزمة الخضراء و المجالات الحساسة نتيجة زحف العمران إليها.

### I-1-ج. عوامل القصور: عدم تكييف أدوات التعمير و طرق التسيير المستوردة مع واقع المجال الجزائري:

لم تتوافق أغلب طرق التسيير المستوردة من الخارج مع خصائص المجال الجزائري، و لا مع خصوصيات المواطن الجزائري، ابتداء من السياسة السكنية بنوعي السكن الفردي (التحصيلات)، أو الجماعي (المناطق السكنية الحضرية الجديدة)، و ما نتج عنها من استنزاف كبير للعقار و تكوين نوعية سيئة من الأشكال الحضرية، وصولاً إلى سياسة التخصص الاقتصادي و الوظيفي، و ما ترتب عنه من زيادة للفوارق المجالية و الاجتماعية، ضعف في الترابط بين الجهات، و سوء توزيع للسكان عن طريق التركيز السكاني بالمناطق الدينامكية على حساب باقي المجال.

تسارع وتيرة النمو و اتجاهاتها المختلفة يجعلها تسبق و بأشواط توجهات أدوات التهيئة و التعمير و هذا ما يضع مصادقية هذه الأخيرة ضمن دائرة الشك، حيث تتم المصادقة على هذه الأدوات في أغلب الأوقات بعد تنفيذ القرارات السياسية المفروضة فيما يخص توطين التجهيزات، أو تحديد مجال التدخل ضمن حدود المحيط العمراني. و تجعل هذه الممارسات من مخططات التعمير أدوات شكلية، تعد لزاماً من طرف البلديات لتوضع في الأدرج، و تسبب طول مدة الإعداد لهذه المخططات في تجاوز التوجهات للأحداث، مما يستوجب المراجعة الدورية لها، حتى أن غياب التنسيق بين القطاعات يظهر جلياً من خلال التوجهات القطاعية، و العزف المنفرد لكل قطاع على وتر المصلحة الفردية، و تجاهل المصلحة العامة بين القطاعات، و عدم اعتبار المدينة نظاماً اجتماعياً، اقتصادياً و مجالياً متكاملًا.

أدى تحرير العقار و إقرار أحقية الملكية الخاصة إلى ظهور مضاربة كبيرة له على مستوى المدن، عجزت أدوات التهيئة و التعمير عن احتوائها، و تنظيم التداولات العقارية بالاكتماء بالتوجيه و تقديم رخص التدخل، و توطين المشاريع بالأراضي العمومية أو أملاك الدولة. و أدى هذا إلى التقليل من فرص الاستفادة من القطاعات القابلة للتعمير، و الحد من إيجاد الحلول الجذرية التنظيمية و الاكتفاء في معظم الأحيان بالعمليات الترقيعية.

تأكد من خلال التحليل الوصفي، و الدراسة الميدانية لمجال مدينة جيجل، إسقاط نتائج تطبيق هذه السياسة على مجال المدينة، و التي لم يزد تطبيقها سوى في تفاقم الأوضاع و تنوع الإشكاليات المرتبطة بسوء التخطيط و التنفيذ : **مشاكل الحراك**، تلوث المجال، تدهور النوعية الحضرية، انعدام الهوية العمرانية و الشخصية المجالية بمدينة جيجل، إذن:

س 2: ما مدى مساهمة السياسة الجديدة في تحسين الظروف، تطوير المشكل، إضاءة المستقبل و توضيح أفق التدخل؟

**I-2- سياسة التهيئة العمرانية ضمن مفهوم التنمية المستدامة: تراجع ضمني لاحتكار الدولة و مشاركة واسعة للمواطن.**

في محاولة لمواكبة التغيرات الكبيرة التي عرفها المجتمع الحضري المعاصر، و في إطار تحرك نوعي لتدارك التأخر الملاحظ في ميدان تسيير المجال الحضري الوطني، تبنت الجزائر سنة 2001 سياسة جديدة للتهيئة مرتبطة ارتباطا وثيقا بالتنمية المستدامة، و قائمة على أساس التخطيط الإستراتيجي، استجابة للتساؤلات المتعلقة بنوعية الحلول ومدى فعاليتها و نجاعتها، و ليس بوضع الحلول الضرورية بحد ذاتها. تهدف هذه السياسة إلى توفير الظروف المناسبة لتوفير الظروف الدائمة، و خلق موارد جديدة على الصعيد الاقتصادي و الاجتماعي، رغبة في تحقيق المساواة الاجتماعية و تحقيق التوازن بين القطاعات و الجهات ضمن صيغة تسيير جديدة متمثلة في الحوكمة. **تبنى الحوكمة** على أساس التداخل بين الاقتصاد، الاجتماع و البيئة، و المشاركة و التشاور بين كل الأطراف الفاعلة، بطريقة شفافة و ديمقراطية. تعمل على تفعيل المواطنة بالاستماع الجيد لانشغالات المواطن، و مشاركته الفعالة في اتخاذ القرار و تسيير مجاله المباشر، سواء بطريقة مباشرة باعتباره فاعل اجتماعي، أو عن طريق المؤسسات الجمعوية و المنتخبين المحليين، في محاولة لإيجاد التوليفة المناسبة بين إطار الحياة و نمط الحياة.

تسهر هذه الحوكمة على استعمال تقنيات، و تبني تدخلات تضمن عدم استنزاف الثروات والمجالات، و التفكير المتوازي في سد حاجيات السكان الآنية و المستقبلية للأجيال القادمة.

**I-2-أ. أدوات تطبيق سياسة التهيئة الجديدة : قانون التهيئة العمرانية في إطار التنمية المستدامة**

**01 / 20 المؤرخ 12-12-2001**

انبثقت أهداف هذه السياسة من التوجهات العامة للأجندة 21 العالمية و التي رسمت أسس تطبيق التنمية المستدامة، و بينت المحاور الواجب الوقوف عندها لضمان الاستمرارية و الديمومة وتحقيق الموازنة المجالية. تطبق هذه السياسة محليا باعتماد إعداد أجندة 21 محلية تبين: طرق التنمية

الخاصة بكل منطقة، سبل المحافظة على الموارد، و كفاءات تحقيق الأهداف باستعمال تقنيات حديثة مرتبطة بنظم المعلومات الجغرافية، و إنجاز أطلس حضري، و أدوات تنفيذية جديدة متمثلة في مخططات التناسق المجالي للمدن الكبرى (Schéma de cohérence urbaine).

لتجسيد هذه الأهداف تم وضع آليات إشراف، متابعة و تمويل، أدوات اقتصادية و مالية وترتيبات جبائية جديدة، إضافة إلى أدوات تنظيم مجالية تتماشى مع التغيرات و الأبعاد الجديدة. تم الاحتفاظ بالأدوات التقليدية للتخطيط و التهيئة سواء مخططات التهيئة (PAW ، SNAT ، SRAT)، أو أدوات التعمير (PDAU ، POS)، و وضع أدوات جديدة خاصة بالقطاعات الاقتصادية متمثلة في 21 مخطط توجيهي قطاعي (SDS) تدرس إمكانية القطاع المعني و آفاق تطوره وطنيا حسب مؤهلات كل ولاية، بالإضافة إلى مخططات خاصة بالمجالات الحساسة<sup>1</sup> :

- المناطق الساحلية: (SDAL) المخطط التوجيهي لتهيئة المناطق الساحل.
- المناطق الجبلية: (RATMM) التقنين الخاص بتهيئة المجالات الجبلية.
- المناطق المحمية و التراثية: (PPSMUSS) مخطط الحماية و المحافظة و تمشين القطاعات المصنفة.
- المدن الجديدة: (PAVN) مخطط تهيئة المدن الجديدة.
- الحواضر الكبرى: (SDAGV) المخطط التوجيهي لتهيئة المدن الكبرى، و الذي تم العمل به بعد ثبوت فشل المخطط التوجيهي في تسيير المجال الحضري لهذه المناطق.

بالرغم من محاولة الإمام بجميع جوانب التهيئة المجالية، و التخطيط الإستراتيجي خلال تبني هذا القانون، و إعداد الخطة الوطنية للتهيئة العمرانية التي تمتد أفاقها إلى غاية 2030، و التي تساعد في تخفيف الضغط على الدولة ليصبح لها دور الوصاية؛ إلا أنه يمكن تسجيل بعض النقائص التي من شأنها عرقلة نجاح هذه الخطوة منها : كثرة المخططات، صعوبة التنسيق بين القطاعات، اختلاف الخصوصيات الاقتصادية و المجالية للولايات الواقعة في نفس المجال الجغرافي، تحجيم دور البلدية.

## I-2-ب. إرساء السياسة الجديدة و تطبيقها محليا على المدينة

(قانون 06/06 المؤرخ في 20 فيفري 2006):

لإرساء أسس سياسة التهيئة العمرانية الجديدة المرتبطة بالتنمية المستدامة، تم سن ترسانة من القوانين للتنظيم القطاعي و المجالي. و قد جاء قانون المدينة 06/06 المؤرخ في 20 فيفري 2006 كقانون توجيهي للمدينة، و تبني سياسة حقيقة للمدينة و ليس لتهيئة المجال الحضري، ليوضح الرؤية حول كيفية تطبيق الحوكمة الحضرية بالمدينة و تفعيل الديمقراطية المحلية عن طريق تبني اللامركزية

<sup>1</sup> Ewa Berzowska –Azzag, idem, page 145.

واللاتركز في استخدام السلطة و اتخاذ القرارات، تنمية المناطق الحضرية انطلاقا من التنمية البشرية باعتبار المواطن القاعدة الأساسية لتطبيق السياسة الجديدة، عن طريق إعلامه و توعيته، الاهتمام بالثقافة المحلية، و الحفاظ على البيئة و المحيط المجاور. يهدف هذا القانون إلى تحقيق المساواة الاجتماعية بين الأفراد و الجماعات داخل المدينة عن طريق تقوية الروابط الاجتماعية، القضاء على التهميش، و بالتوجه نحو التمازج الوظيفي، التمازج الاجتماعي، و التمازج المورفولوجي عند انتاج المجالات الحضرية ( La mixité urbaine ).

تأخذ السياسة الرشيدة في التسيير دور المواطن بعين الاعتبار، و توازي دوره مع الخبير الملاحظ، حيث تسعى إلى تجسيد مبدأ المواطنة، فتكون الإدارة في اتصال دائم مع السكان وفق سياسة تسيير جوارية؛ يأخذ هذا التواصل بين الطرفين أوجها مختلفة:

- **الإعلام :** و هي طريقة غير مباشرة للمواطنة، و لا تتعلق فقط بإعلام السلطة المحلية لقرار التدخل، بل أيضا بالاتجاه العكسي للإعلام من المواطن نحو السلطة المحلية. يتم ذلك عن طريق عصنة أجهزة الدولة، و استعمال أدوات الإشهار و الإعلام الحديثة لاستسقاء آراء المواطن إزاء عملية التدخل.

- **الاستشارة :** و تكون هذه الاستشارة عن طريق التحقيقات العمومية التي تقوم بها الإدارة لتقييم ردة فعل المواطنين عند إعداد المخططات و إقرار التدخلات. يمكن استشارة المواطن إضافة إلى التحقيق العمومي عن طريق عمليات سبر الآراء، تحقيقات مدى رضى السكان عن الخدمة الإدارية و القطاعية المقدمة، إقامة اجتماعات عامة موسعة، تجمعات محلية استشارية، أو بالاستشارة الإلكترونية.

- **الحوار و التشاور:** يتشابه هذا الشكل من ممارسة المواطنة مع الاستشارة لكن هذه المشاركة تكون ملموسة و فعلية، يجسدها ممثلون عن المجتمع المدني، يتم إشراكهم عند إعداد الدراسات التوجيهية ضمن لجان مشتركة تضم مختلف شرائح المجتمع، ممثلي القطاعات، و لجان الأحياء المختصة، ضمن فريق عمل يؤطره خبير يقوم برصد ردات الفعل، و يعمل على تنشيطه إطارا متخصصة مهمتها توضيح الرؤي، شرح المضمون، و تقريب وجهات النظر.

- **المشاركة :** يمكن للمواطن المشاركة في إعداد و حتى إنجاز و تمويل المشاريع المحلية أي كان نوعها، في تمثيل مباشر من طرف المنتخبين المحليين، أو عن طريق عقود شراكة بين السلطة و مجموعة سكانية، عن طريق توفير أغلفة مالية لجمعيات الأحياء للمساهمة في تحسين الإطار المعيشي بهذه الأحياء و التدخل على: السكن، المساحات العمومية، تسيير النفايات،...

يبقى هذا الشكل من المشاركة محدودا، ينحصر تطبيقه على عدد من دول العالم المتقدمة؛ أما في الجزائر، فإن قانون المدينة قد نص على التشاور و الإعلام، كما سبق لقانون التعمير الإشارة إلى

الاستشارة عن طريق التحقيق العمومي، التأكيد على حق إطلاع المواطن على مداورات المجلس الشعبي البلدي تحقيقا للشفافية في اتخاذ القرار، مع إمكانية إجراء استشارات انتقائية وفق ما نص عليه القانون الجديد للبلدية، قانون 10/11 المؤرخ في 22 جوان 2011؛ لتبقى إذن مشاركة السكان في صنع قرار التدخل على المجال رغم تغير التوجهات و تحيين القوانين دائما شكلية صورية، تشوب بموجبها عملية تطبيق المواطنة ضبابية كبيرة تصعب من تقريب المسافة بين الإدارة و المواطن.

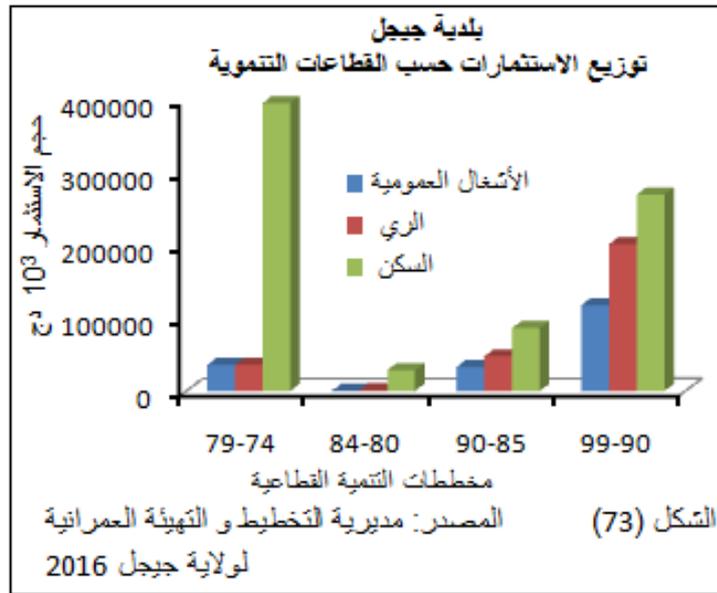
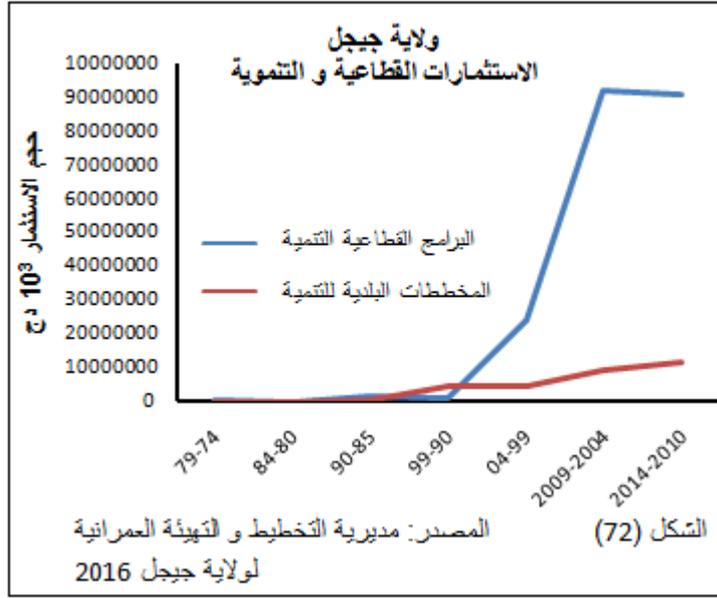
## II- آفاق التنمية القطاعية و المجالية بولاية جيجل :

اعتبار المدينة كنظام، يستوجب الخوض و تحليل كل المكونات الأساسية لهذا النظام، و دراسة نوعية العلاقات الناتجة بينها. نظام يأخذ مقوماته الأساسية من المجال المباشر، و يطرح مخلفاته نحوه. تتداخل هذه المكونات فيما بينها لتعطي الصورة النهائية للمدينة، و تتجلى مدى قوة ترابط و تكامل هذه العناصر في حسن و كفاءة الأداء الوظيفي للمدينة، فيما يؤدي التصرف القطاعي إلى زيادة الهوة بين مقومات النظام.

### II- 1 الاستثمارات القطاعية بولاية جيجل : دور قطاع الأشغال العمومية

تم تطبيق السياسة العامة للتخطيط من خلال المخططات الاستثمارية بالولايات، و توزيعها حسب الأولويات على مناطق التدخل محليا بالولاية. و قد شهدت الجزائر بعد الاستقلال تطبيق مخططات تنموية عدة، رباعية و خماسية، و مخططات الانعاش الاقتصادي سنوات التسعينات، لتعود المخططات الخماسية للظهور منذ سنة 1999 (4 مخططات خماسية). تسهر هذه المخططات على توجيه الاستثمارات القطاعية (PSD)، إلى جانب مخططات التنمية البلدية (PCD) التي تهتم بالبرامج التنموية المحدودة ذات البعد المحلي.

يهدف استظهار نصيب الولاية و البلدية من الاستثمارات، إلى معرفة التوجه العام للمدينة (الشكلان رقم 72 و 73) و تحديد نوع التدخلات القطاعية التي صاحبت النمو الحضري لتجمع مقر الولاية، و هذا بالتركيز على عنصرين لهما من التأثير المباشر على موضوع الحراك التنقلي، متمثلين في قطاع السكن و التعمير الذي تم الإشارة إليه في الفصل الأول، و مقارنته بمشاريع الأشغال العمومية باعتبار الطريق القاعدة الأساسية لممارسة الحراك التنقلي.



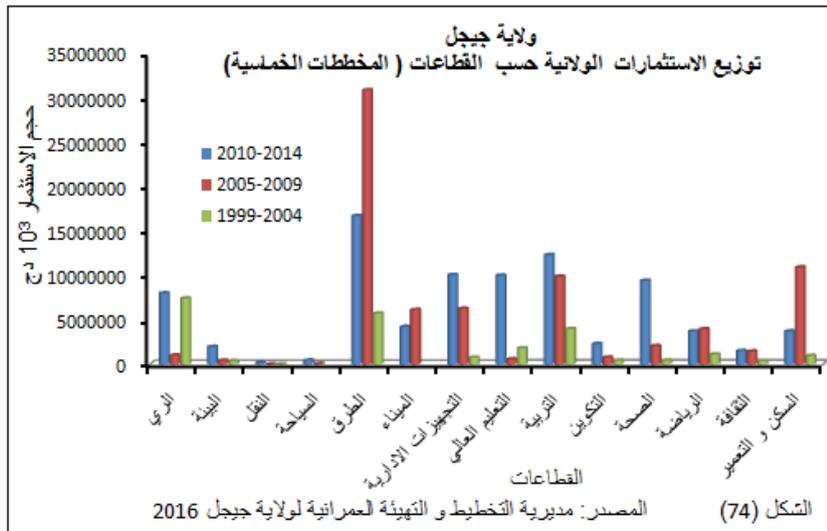
- **المخطط الرباعي الثاني 1974-1979:** تحصلت المدينة من خلاله على 70% من حجم الاستثمار مقارنة مع بلديتي الطاهير و الميلية، و أخذت حصة السكن حوالي 97% من استثمارات قطاع السكن الموجه للولاية، في حين تم استهلاك الاستثمارات الخاصة بقطاع الأشغال العمومية على قلتها، 4 مشاريع فقط، إذ تمثل 7% من حجم الاستثمارات القطاعية الولاية، كليا عبر تراب بلدية جيجل (100%).
- **المخطط الخماسي الأول 1980-1984:** تراجعت حصة بلدية جيجل مقارنة مع بلدية الطاهير و الميلية خلال هذه الفترة، مقدرة بـ 36% من مجموع الاستثمارات القطاعية، تم بموجبها امتصاص الطلب على السكن بإنجاز 10 مشاريع سكنية ضخمة بالبلدية، مقابل مشروع واحد في الأشغال العمومية، ما يعني تأخر القطاع مقارنة بقطاع السكن، فلا تمثل نسبته سوى 2,2% من

مجموع مشاريع قطاع الأشغال العمومية ولائيا، حيث تم التحول خلال هذه الفترة نحو بلدية الميلية التي استولت على 68,1% من الاستثمارات.

- **المخطط الخماسي الثاني 1985-1989** : عادت البلدية إلى التفوق ولائيا، من خلال امتصاص أكثر من نصف الاستثمارات، و جهت 51% منها لقطاع السكن، و 19% لقطاع الأشغال العمومية، و التي مثلت حينها حوالي 40% من مشاريع القطاع ولائيا.
- **المخططات السنوية 1990-1999** : استقادت البلدية من 50% من المشاريع التنموية القطاعية، و أنجز من خلالها 43% من المشاريع السكنية الولائية، على مستوى مدينة جيجل، و التي تمثل 45% من المشاريع القطاعية بالبلدية، مقابل 55% من مشاريع الأشغال العمومية، و التي لا تمثل سوى 19% من مشاريع البلدية.

تظهر هذه النسب جليا، أن قطاع الأشغال العمومية لولاية جيجل يعرف تأخرا كبيرا مقارنة مع قطاع السكن أو حتى قطاع الري. و بالرغم من ذلك، فإن بلدية جيجل تبقى البلدية المحضية مقارنة مع باقي البلديات أو الأقطاب الحضرية الأخرى، و تتعلق أهم البرامج التنموية بالقطاع بالمشاريع المهيكلة للبنية الحضرية الولائية، في محاولة لفك العزلة على المناطق الجنوبية، و تغيير رسم و شكل شبكة الطرق الموروثة من الحقبة الاستعمارية، و التي زادت من ظاهرة التسحل التي لازالت تلقي بظلالها على التنظيم المجالي للولاية؛ و عليه لم يستطع هذا القطاع مجارة إيقاع التعمير الذي عرفته المدينة خلال هذه الفترات، و هذا ما يفسر القصور في أداء الطرق ببلدية جيجل.

يلاحظ أن المخططات الخماسية الجديدة 1999-2019 (الشكل 74) و جهت استثماراتها خلال كل فترة لتنمية قطاع معين ، ليتم بذلك تدارك العجز المميز لقطاع الأشغال العمومية بتوجيه الاستثمارات إليه و تنويعها :



• **المخطط الخماسي الأول 1999-2004**: بمجموع غلاف مالي قارب 29 مليار دج، تساهم المخططات القطاعية بـ 84 %، و 16% تمثلها مخططات التنمية البلدية. شهدت هذه المرحلة توجه الولاية نحو السياسة المائية، بتوفير 7 مليار دج لقطاع الري، ما يعادل 30% من مجموع الاستثمارات، مقابل 23% لقطاع الأشغال العمومية، و 4% فقط لقطاع السكن والتعمير، و 0% لمشاريع التهيئة العمرانية.

• **المخطط الخماسي الثاني 2005-2009**: بغلاف مالي معتبر يقارب 4 أضعاف غلاف المخطط الخماسي الأول، و انخفاض نسبي لمشاريع التنمية البلدية، التي لاتمثل سوى 9% من غلاف الاستثمار، عرفت الولاية خلال هذا المخطط انتعاشا ملحوظا لقطاع الأشغال العمومية بتخصيص غلاف مالي يعادل 6 أضعاف المخطط السابق، يمثل 33 % من مجموع القطاعات الاستثمارية، مقارنة مع قطاع الري و قطاع السكن الذي أديرت الدفة نحوه مجددا بـ 11 % من الاستثمارات لكل قطاع منهما، إلى جانب الالتفات إلى قطاعات أخرى مثل النقل (ميناء جن جن)، التجهيزات الإدارية و الشباب و الرياضة.

• **المخطط الخماسي الثالث 2010-2014**: تميز هذا المخطط باستمرارية التنمية، و بتخصيص تقريبا نفس الغلاف المالي مع التباين في توزيع الحصص بين القطاعات؛ حجزت منها 4% لقطاع السكن، مقابل 18 % لقطاع الأشغال العمومية، و 8,8 % لقطاع الري. الملاحظ هو الارتفاع المسجل في حصص القطاعات الأخرى : التجهيزات العمومية، التعليم العالي بـ 11% لكل قطاع على حدى، إضافة إلى قطاع الصحة الذي عرف استفاقة نوعية من خلال تخصيص 10 % من الاستثمارات الولائية.

تميزت الاستثمارات القطاعية خلال هذه الفترة بالتنوع، و محاولة إعادة الاعتبار لقطاعات كانت مهملة خلال السنوات الماضية، في محاولة لتحقيق التنمية الشاملة؛ و الملاحظ على قطاع الأشغال العمومية أنه عاد للظهور و للنشاط بهدف تدارك التأخر المسجل بالولاية، مقارنة مع الولايات الساحلية المجاورة و مع الإمكانيات و المؤهلات التي تملكها الولاية، و التي لا يمكن أن تؤدي دورها على أكمل وجه إلا بتوفير شبكة طرق وظيفية، فعالة، ذات كثافة عالية و انتشار جيد بالمجال الولائي لتسهيل الربط و تفعيل التبادل.

## II-2. توجهات المخطط الولائي للتهيئة : آفاق التنمية الولائية.

يهدف المخطط الولائي للتهيئة إلى تجسيد التوجهات الكبرى للخطة الوطنية للتهيئة العمرانية في محاولة لخلق التوازن المجالي و العدالة الاجتماعية في توزيع الثروات بين الأفراد، عن طريق توفير مجال ديناميكي مستديم، ترسي قواعده على أرض الواقع بواسطة برامج مركزية قطاعية و أخرى ولائية، إلى جانب مشاريع التهيئة المجالية الخاصة.

قسم هذا المخطط التراب الولائي إلى ثلاث وحدات متجانسة، شرق، وسط و غرب، و أعطى لكل منطقة تخصصا معينا يتناسب مع الخصوصيات العامة لها:

- المنطقة الغربية: بمحال طبيعي و سياحي تضم 04 بلديات.
- المنطقة الوسطى: تضم القطبين الحضريين جيجل و الطاهير، إضافة إلى 12 بلدية أخرى متاخمة، منطقة ذات طابع زراعي و خدماتي إداري.
- المنطقة الشرقية: تتراسها بلدية الميلية، إضافة إلى 09 بلديات أخرى، تتميز بالطابع الصناعي و الطابع الزراعي بالمرتبة الثانية.

## II-2-أ. المحاور الكبرى للتنمية بالولاية :

تتلخص القواعد العامة لتهيئة إقليم ولاية جيجل حسب المخطط الولائي في:

✓ تحويل محور الاستثمار من المنطقة الشرقية إلى المنطقة الغربية، في محاولة لإعادة التوازن المجالي أفقيا شمال الولاية، إضافة إلى تحويل الأنظار نحو الداخل، بتقوية المحور الهيكلي العمودي على طول الطريق الوطني رقم 77 المؤدي إلى ولاية سطيف، من خلال استكمال و إنجاز مشاريع جديدة خاصة بإزدواجية الطريق الوطني رقم 43، و تخصيص الوسائل و الأدوات لربط الولاية بالطريق السيار شرق غرب، بهدف تسهيل التبادلات التجارية، الصناعية، السياحية لمنطقة بلارة شرقا، ميناء جن جن نحو الجنوب، و المنطقة السياحية غربا .

✓ ترقية المراكز الريفية و الثانوية جنوب الولاية و إعادة توزيع السكان، بتحسين الظروف اللازمة لعودة السكان و استقرارهم، من مناخ اجتماعي و كفاءة للخدمة الجوارية، إضافة إلى توفير الاستثمارات في إطار مشاريع المؤسسات الصغيرة و المتوسطة، و التركيز على مشاريع و برامج التنمية الريفية (PPDRI).

✓ ترقية مدينة جيجل جهويا إضافة إلى التحكم في النمو العمراني للمدن و المراكز الحضرية شمال الولاية، مع الأخذ بعين الاعتبار نوعية و أهمية المشاريع المهيكلة الموجودة على مستواها بتحويل مدينة جيجل إلى مركز حضري من الدرجة الأولى، مركز أساسي بأدوار قيادية، و مركز

اشعاع علمي، و وجهة سياحية بامتياز، عن طريق ترقية الخدمات الموجودة به، و حقن المجال الحضري للمدينة بتجهيزات أخرى ذات نوعية عالية تجعلها قادرة على لعب دور جهوي ضمن المنطقة الشمالية الشرقية للبلاد.

أوضح المخطط أن احتواء النمو السكاني المستقبلي للمدينة ، و المقدر بـ 180000 نسمة سنة 2030، يجب أن يكون على مستوى التجمعات الثانوية، أولاد بوالنار و حراش، أو البلديات المجاورة: قاوس و الأمير عبد القادر، كما أكد على ضرورة الاهتمام بالإطار المبني الحالي و البنية الحضرية من خلال إعادة هيكلتها، عصرنتها، استغلال المتاحات العقارية الموجودة، و إنجاز مركز حقيقي للمدينة.

✓ تنمية قطاع النقل ببرمجة مشاريع عصرية للنقل البري الحضري: الترامواي، التليفريك و النقل البحري، و تحسين أداء شبكة النقل الحضرية و الولائية، بالقضاء على النقاط السوداء بالمناطق الحضرية في إطار مخطط النقل و الحركة.

✓ الاهتمام بقطاع التعليم العالي من خلال فتح مخابر للبحث العلمي بجامعة جيجل على المدى المتوسط إلى البعيد، مدرسة عليا للأساتذة بالقطب الجامعي تاسوست (2025-2030)، و مجموعة فروع تخصصية بقطب العوانة بالمدى القريب، و المدى المتوسط (مخابر البحث)، و المدى البعيد (كلية الطب 2025-2030).

## **II-2-ب. لا جديد ملموس يذكر في التوجه العام للولاية:**

لا يمكن ملاحظة الاختلاف الكبير في التوجه العام للمخطط الولائي المصادق سنة 2015 و ذلك المنجز سنة 1995. فبعد 20 سنة لا زالت نفس المشاكل تطفو على السطح، و لا زالت نفس الحلول مقترحة، و لعل الشيء الجديد هو صيغة الحوار المنتهجة، إضافة إلى طريقة صياغة المواضيع التي عرفت إدراج مفهوم الاستدامة و لو بشكل نظري. لم يتعدى المخطط الولائي الجديد كونه عملية تفرغ لمحتوى القانون و إعادة صياغة محاوره، فكان المضمون هزيلا يفتقر للدقة في تحديد أساليب التدخل و سبل التنفيذ؛ حيث اعتمد المخطط على التحليل الوصفي الدقيق لمكونات المجال، في مقابل تخطيط نظري محض للتوجهات المستقبلية.

اعتمد المخطط على التخصص المجالي و عدم تشجيع التمازج الوظيفي بالمنطقة الواحدة، الذي يعمل على تشجيع التنافس الوظيفي، و ترقية الخدمات المرافقة للتخصص الأساسي، بهدف تخفيف الضغط على المراكز الرئيسية و تكوين مجال ولائي متكامل.

استعمل التفكير القطاعي عند إنجاز المخططات، مع استمرارية التفرد عند أخذ قرار التدخل القطاعي خاصة فيما يتعلق بالمشاريع الكبرى، لتقتصر بذلك مشاركة باقي القطاعات على التبليغ و الاستشارة عند إعداد الدراسات.

زيادة استقطاب مدينة جيجل و تحويلها إلى قطب جهوي لا يمكن أن يتم إلا بحل المشاكل الموجودة على مستواها محليا، إذ تؤدي ترقية التجهيزات بالمدينة إلى زيادة الضغط على مقومات المجال، فلا يمكن تحقيق التنمية الجهوية بالاعتماد على الإجراءات التصحيحية السطحية . كما أن فتح المحور نحو الجنوب، و إن كان سيساعد فعلا في سحب النمو الحضري نحو الداخل، سيزيد من استقطاب المدينة، و بالتالي تكثيف حركات السكان اليومية من البلديات و الولايات المجاورة نحو المدينة كونها تجمع مقر الولاية.

## II-2-ج. أدوات جديدة لتنفيذ التوجهات : ما الجدوى من استحداث مخطط التناسق الحضري ؟

استبدال المخططات التوجيهية للتعمير ما بين البلديات بمخططات التناسق المجالي (SCU) إذ تقرر إنجاز 06 مخططات:

- جيجل، قاوس، الأمير عبد القادر.
- الطاهير، سيدي عبد العزيز، القنار، وجانة.
- الميلية، سطارة، غبالة.
- الزيامة، العوانة، إراقن، سلمى بن زيادة.
- الشقفة، برج الطهر، أولاد عسكر، الشحنة.
- سيدي معروف، أولاد رابح، أولاد يحي، بلهادف.

ترمي هذه المخططات إلى تقوية الترابط الوظيفي ضمن المجال الواحد، عن طريق الأخذ بعين الاعتبار: برامج الإسكان، مخطط الحركة، مخططات التهيئة، الخريطة الاجتماعية و الخريطة العقارية؛ و تبدو هذه الخطوة جريئة و كفيلة بتصحيح ما تم انتقاده سابقا، و لكن التطبيق يشوبه الغموض بالنظر إلى التجربة الشبيهة السابقة في ميدان التعاون البلدي، التي أثبتت فشلها على صعيد التنفيذ، بالرغم من إعدادها وفق الصيغ ، النصوص، و الإجراءات المنصوص عليها في القانون، إذ لم يكتب لها التجسيد على أرض الواقع، لتجد مكانها محفوظا في الأدراج؛ و يرجع سبب الفشل الأساسي إلى ضعف مضمون هذه المخططات التي اكتفت بتلخيص محتوى المخططات البلدية، دون الأخذ بعين الاعتبار عوامل الربط و التعاون بين البلديات.

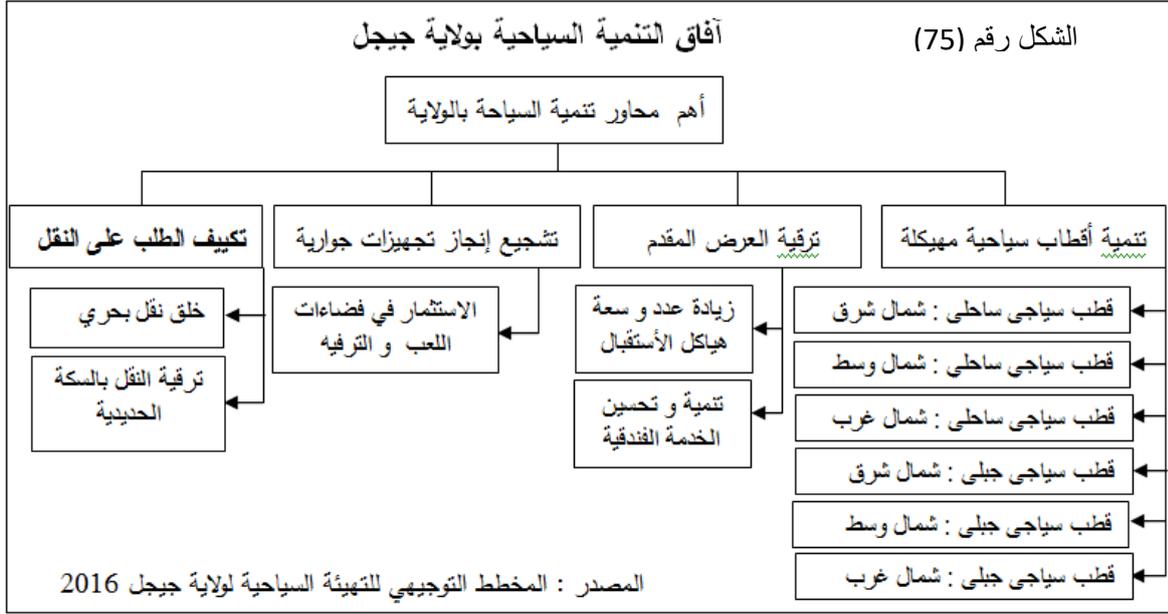
ولذاك فالسؤال الذي يطرح نفسه : إذا كانت هذه المخططات بين البلديات، و التي هي عبارة عن نوع من أدوات التعمير نص عليها القانون، و فصل في كيفية إعدادها و المصادقة عليها، لم يتم

العمل بها و لا تطبيقها، فما مصير مخططات التناسق المقترحة ضمن المخطط الولائي، و التي تعد من الأدوات التكميلية لتسيير المجال، أداة تخطيط و توجيه قطاعي وفق صيغة المشروع العمراني و ليس أداة للتعمير؟

تجعل هذه الوضعية هذا المخطط مجهولا للهوية، و تضع جدوى استحداثه في دائرة الشك، بسبب تضارب الأهداف، و تقاطع التدخلات بالرغم من ملاءمته لتصورات التنمية المستدامة. فبعد عدة سنوات من صدور القانون و تغيير الوزارة الوصية، لم يجد هذا المخطط محله من الإعراب ضمن جملة من الأدوات التي تتدرج فيها مجالات التدخل و الأهداف المسطرة، و المثال ينطبق على أغلب المخططات التي تم إعدادها على مستوى بعض الولايات و التي تم إلغاؤها، تجميدها، أو تغيير توجيهها. إذن، هل سيعوض هذا المخطط أدوات التعمير؟ و هل سيتم الاستغناء عنها؟ أو أنه سيستبدل مخطط تهيئة الحواضر الكبرى الذي يتشابه معه في المضمون، حدود مجال الدراسة و الأهداف؟

### **3-II التوجهات السياحية لولاية جيجل: وجهة سياحية بامتياز: طلب وطني/عرض متنوع**

أكد المخطط التوجيهي للتهيئة السياحية بولاية جيجل على ضرورة الرفع من نوعية الخدمة السياحية المقدمة من طرف الولاية، من خلال تحسين مضمون البرامج و منهجية التطبيق، واعتماد الطرق الحديثة في تسيير القطاع، انطلاقا من الاستغلال الأمثل و العقلاني لكل الموارد و المؤهلات المتنوعة بالولاية، في إطار التنمية السياحية و التنمية المستدامة، و بالتالي تجاوز النظرة السابقة للسياحة بالولاية، على أنها مجرد قطاع اقتصادي، بل يتم توجيه دفة التنمية نحوه، و تركيز الاهتمام عليه، باعتباره بؤرة مركزية تسمح بالتنمية الاجتماعية، الاقتصادية، و المجالية الشاملة محليا، جهويا و حتى وطنيا. لا يتم تحقيق هذه التصورات و السيناريوهات إلا بتنسيق الجهود بين مختلف القطاعات الفعالة، خاصة قطاع النقل، التجارة، البيئة، الغابات، الفلاحة، الصيد البحري و الشباب و الرياضة (الشكل 75).



وزع هذا المخطط التوجهات العامة على المدى القريب، المتوسط و البعيد(2030)، من خلال تركيز الاهتمام على ترقية السياحة الشاطئية الموسمية المميزة للولاية، خاصة بالمنطقة الغربية على المدى القريب، التوجه بهذه السياحة ناحية المنطقة الشرقية في المدى المتوسط، إضافة إلى الالتفات إلى السياحة الجبلية بالظهير الخلفي و ترقيتها، فيما ينتظر تطبيق التنمية السياحية المستديمة إلى غاية المدى البعيد.

#### أهداف مخططات التدخل :

- تكوين مجال ولائي أكثر استقطابا قادرا على المنافسة وطنيا.
- تسويق مناسب للمكونات السياحية باستعمال الوسائل الحديثة.
- توفير نوعية سياحية جيدة وفق المقاييس العالمية، بتثمين المناطق السياحية الطبيعية، تكثيف النشاطات الثقافية و التظاهرات ذات الصلة.
- تأمين الوسائل العملية الكفيلة بتحقيق المبادرات السياحية: مسارات سياحية لسباقات الدرجات الهوائية، أشغال التهيئة، عصرنة الخدمة الفندقية، تكوين الإطارات المؤهلة لتسيير القطاع.
- تركيز الاهتمام على التنمية المستديمة و الاقتصاد المستديم، عن طريق التعاون بين القطاعات و التوازن بين فروع السياحة : السياحة الطبيعية، السياحة الشاطئية، السياحة الصحية و البيئية السياحة الزراعية، السياحة الجبلية، السياحة الخدماتية (الأعمال) و السياحة التظاهرة.

تبدو دراسة المخطط التوجيهي للتهيئة السياحية، و ما خلص إليه من نتائج أكثر موضوعية وعقلانية، و ذات بعد أكثر وضوحا من المخطط الولائي للتهيئة؛ حددت كفايات التعاون بين

القطاعات عند إعداد و تنفيذ المشاريع سواء من ناحية التمويل، التهيئة، أو إعادة تأهيل الوضع القائم :

- قطاع الأشغال العمومية : تحسين و تهيئة الطرق المؤدية إلى المناطق السياحية.
- قطاع النقل: تحسين خدمة النقل بالولاية، و إنجاز محطة نقل بري جديدة.
- تعزيز خدمة النقل بالمناطق الساحلية.
- قطاع التعمير: تحسين نوعية الإطار المعيشي و إعطاء صورة جديدة للمدينة.
- إنجاز أربع ساحات عمومية بالولاية (ساحتين بمدينة جيجل، و ساحتين بكل من مدينة الطاهير و الميلية).
- المصالح البلدية: إنجاز مراكز استقبال و توجيه سياحي.
- ترقية الصناعات الحرفية المحلية و الفنون التقليدية.
- تهيئة مضمارات لسباق الدراجات الهوائية.
- تهيئة موقع المشاكي.
- تهيئة المساحات الخضراء على حواف أهم المحاور الطرقية.

### III - واقع مدينة جيجل و آفاق التخطيط : مشاكل معقدة بحلول قطاعية آنية و منفردة

#### III-1 وضعية أدوات التعمير بالتجمع الحضري جيجل : مراجعة دورية لأدوات التعمير

تعرض المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير لبلدية جيجل إلى عمليات متكررة للمراجعة في محاولة لمجاراة وتيرة النمو الحضري الذي تعيشه المدينة، و الذي تم بموجبه نفاذ الاحتياطات العقارية و قطاعات التعمير قبل الآجال المحددة . تمت المراجعة الأولى سنة 2009 للمخطط الذي أنجز سنة 1993، لتتم المراجعة الثانية سنة 2016 (قيد الدراسة)، بعد 7 سنوات فقط من المصادقة عليه، ويدل هذا على النظرة المحدودة و البعد الضيق لهذه الأدوات، التي لا تتعدى أن تكون عبارة عن تنطبق لبعض المشاريع الاستعجالية لامتنصاص الضغط السكاني غير المتوقع.

قسم هذا المخطط المحيط العمراني للتجمع الحضري جيجل إلى 32 مخطط شغل أراضي، تفاوتت و تباينت توجهاتها حسب وضعية الإطار القائم بين إعادة التأهيل، إعادة التنظيم، التوسع و الهيكلة.

### III-1-أ. اختيار انتقائي لدراسة المخططات : الاكتفاء ببرامج التحسين الحضري للتدخل

تلجأ السلطات المحلية إلى اختيار انتقائي للمخططات الموجهة للدراسة وفق مبدأ وجود الاحتياطات العقارية الموجهة للتعوير، فمعدا مخططي وسط المدينة، فإن باقي المخططات وجهت لاستقبال البرامج السكنية الجماعية و الفردية، لتبقى المخططات غير المدروسة و الموجهة للدراسة في المدى القريب إلى المتوسط، رهن الانتظار مرة ثانية بعد مراجعة المخطط (الجدول 48)، و هذا بالرغم من أنها تشكل النواة الرئيسية للمدينة، متمثلة في الأحياء المحيطة بالمركز الاستعماري و المتاخمة للمركز الجديد.

مخطط		الموقع	العدد	التوجهات
مخططات مدروسة 17 مخطط	مركز المدينة	02	تجديد، تكثيف، تهيئة المساحات العمومية.	
	شرق المدينة	03	تهيئة، تكوين واجهة حضرية للمدخل الشرقي للمدينة.	
	غرب المدينة	03	هيكلية، تكثيف، و ترقية الطابع السياحي للمنطقة.	
	وسط المدينة	02	التأكيد على مركزية المنطقة، هيكلية، تهيئة الأماكن العامة.	
	حراش	03	هيكلية، إعادة تأهيل، التدخل على طرق الربط.	
	مزغيطان	02	تهيئة، هيكلية، فتح طرق جديدة.	
	جنوب المدينة	02	إعادة التأهيل، هيكلية، و تحسين حضري.	
غير مدروسة مدى قريب إلى متوسط 11 مخطط	مركز المدينة	03	إعادة التأهيل، تحسين الإطار المبنى، تهيئة المساحات العمومية.	
	شرق المدينة	03	إعادة التأهيل، تحسين الإطار المبنى، تهيئة المساحات العمومية.	
	غرب المدينة	02	تكثيف، إعادة الهيكلة، حماية من الفيضانات.	
	وسط المدينة	02	تهيئة، تحسين حضري، تهيئة المساحات العمومية.	
	جنوب المدينة	01	هيكلية، تهيئة، فتح الطرق.	
غير مدروسة المدى البعيد 04 مخططات	الجنوب الغربي	02	سكن، تجهيزات، فتح الطرق.	
	الجنوب الشرقي	01	سكن، تجهيزات، فتح الطرق.	
	الطوالبية	01	سكن، تجهيزات، تأهيل الطرق وفتح طرق جديدة للربط مع المدينة.	

المصدر : مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة و التعوير لبلدية جيجل 2009

وبهذا لجأت السلطات المحلية إلى التدخل على هذه المجالات، بتسجيلها ضمن برنامج التحسين الحضري، الذي استنادت منه الولاية سنة 2005. تم تسجيل عدة تدخلات على شبكة الطرق خاصة، من خلال إعادة تأهيلها و تعبيدها، على بعض المساحات العمومية بتهيئتها، و على الشبكات التقنية، و عليه فإن عملية التدخل على هذه الأحياء الحساسة من المدينة، و التي تسجل بها أهم مشاكل الحراك التنقلي ( حسب نتائج الفصل الثاني ) كانت سطحية، و لم تشمل أي تغيير جذري في

رسم الطرق، أو إعادة النظر في المقاييس الهندسية للطرق : عرض قارعة الطريق و الرصيف، ماعدا مشروع واحد على مستوى حي كعولة مختار المؤدي إلى الحي الإداري، إضافة إلى تهيئة الممر الأرضي بمنطقة أيوف.

### III-1-ب. غياب كلي لعنصر الحراك التنقلي ضمن توجهات المخططات: حلول قطاعية

لم يتم إدراج مشاكل الحراك و التنقلات بمدينة جيجل ضمن أولويات التدخل، و لم تتم الإشارة إليها حتى بالرغم من أن الإشكال واضح للعيان بسبب الواقع المعاش يوميا و موسميا، و الذي يترجمه الازدحام و الاختناق المميز للمدينة. بالعكس تم الاكتفاء بالتوجهات النظرية المنصوص عليها في القانون، و المتعلقة بتخصيص الأوعية العقارية الموجهة للتعمير. يقتصر التدخل على الطرق باقتراح فتح طرق جديدة دون دراسة مسبقة لحجم المرور الموجه إليها، لإمكانية ربطها مع الشبكة الحالية، أو كيفية ضمان استمرارية نفس الرسم و المعايير الهندسية على طول المسار.

إضافة إلى أنه تم الاكتفاء باقتراح و إنجاز تجهيزات ذات علاقة بقطاع النقل لتسهيل النقل الحضري بالمدينة و النقل بين البلديات بالولاية، دون الإشارة إلى اتجاه و حجم تدفق الحركات بالمدينة حسب السبب، زمن، و وسيلة النقل و ما تخلفه هذه الأخيرة من ثقل وظيفي بالمدينة، و إحالة هذه المهمة لقطاع النقل من أجل الدراسة، البرمجة و التسيير(سنأتي على ذكرها لاحقا).

تعد بهذا دراسة مخططات التهيئة و التعمير دراسة كلاسيكية محضة، تضع حلولاً عامة معممة (standard)، و ليست على مقياس المدينة المدروسة ( الآن و مستقبلا )، حتى أن الحلول المقترحة نقطية في المجال منفردة التنفيذ، لا تتعدى الاستشارة عند الدراسة، و تكون عادة بدون دراسة مسبقة، أو دراسات سطحية لجدوى و إمكانية التنفيذ، أو التأثير على البيئة و المجال.

### III-2: المشاريع الجديدة المبرمجة : قرارات فردية مفروضة دون تخطيط مسبق

في إطار توسع المدينة و محاولة من السلطات المحلية التحكم في النمو العمراني للتجمع بعد التحام وحداته، و توزيع توسعته على كل الاتجاهات؛ قامت مخططات التهيئة باقتراح إنجاز عدة مشاريع لتحسين الخدمة الحضرية بحقن المجال العمراني بمجموعة من التجهيزات المكتملة للسكن و أخرى مهيكلة للمجال، و لعل ما قامت به السلطات المحلية يعد خطوة جريئة بإخراج معظم مقرات المديرية التنفيذية المتجمعة على مستوى الحي الإداري، و تحويلها إلى المدخل الشرقي للمدينة بهدف تخفيف الضغط على منطقة أيوف، و استرجاع الحي و إعادة برمجة تجهيز آخر به. خطوة لم تتم الموازنة الدقيقة فيها بين الإيجابيات و السلبيات التي يمكن أن ترافق هكذا قرار، و لا الاستفادة من التجربة السابقة بتركيز التجهيزات الإدارية بموقع واحد، و ما ينتج عنه من تكثيف لحركة العمال

و تركزها في نقاط معينة و أوقات محددة، و ماله من تأثير على المجال الحضري ككل. فالأمر إذن لن يتعدى سوى تحويل النقطة السوداء المسجلة بمنطقة أيوف و المرتبطة بحركة العمال نحو المنطقة الشرقية بالمدخل الشرقي، و لو بدرجة أقل حده بسبب تهيئة الطرق و برمجة إنجاز محطة للنقل البري بالمنطقة.

### III -2- أ. المقر الجديد للولاية: مشروع ضخم في قلب المدينة

بعد استرجاع مساحة عقارية معتبرة بمركز المدينة شرقا على مستوى حي المجاهدين، إثر إخراج مصنع الفلين غير المستغل من مدينة جيجل (الصورة 19)، تم برمجة و بداية إنجاز مقر جديد للولاية سنة 2009، على مساحة تقدر بحوالي 2,6 هكتار، و غلاف مالي ضخم يقدر بـ 1260000000,00 دج . يضم المشروع بناء إداري بـ 09 طوابق (R+9)، إقامة مجهزة لاستقبال الوفود الرسمية (R+1)، و مطعم.

تعتبر هذه الخطوة طموحة للمدينة، إذ ينتج عنها إعطاء واجهة حضرية جديدة بتصميم راق ذو نوعية جيدة، و إضفاء روح جديدة للمجال بلمسة عصرية، يمكن أن تكون نقطة انطلاقا لتحسن نوعية الإطار المبني بالمدينة (الصورة 20). لكن بالمقابل فإن ما سيسببه إنجاز هيكل إداري بهذا الحجم و هذه الأهمية و استغلاله لهذا الموقع الاستراتيجي، من استقطاب لحركة السكان نحو المنطقة من جهة، و زيادة جاذبية مركز المدينة من جهة أخرى، لا يمكن إلا أن يزيد من تأزيم مشاكل الحراك بالمنطقة و بالمدينة ككل. فالمشكل لا يكمن في كيفية احتواء عدد المركبات، باعتبار المنشأة مجهزة بأماكن مهيئة لتوقف السيارات، و لكن في كيفية الوصول إلى المقر مروراً بأهم النقاط السوداء للحراك على مستوى المدينة ككل: مفترق طرق باب السور، شارع المجاهدين، طريق الصومام، و مقطعي الطريق الوطني رقم 43 الشرقي و الغربي.

الصورة رقم (20): رؤية إفتراضية لمشروع مقر الولاية



المصدر : مصالح ولاية جيجل 2016

الصورة رقم (19): موقع المقر الجديد للولاية



المصدر : Google Earth 2016

### III -2-ب. المركز التجاري الجديد أيوف: تعزيز الاستقطاب التجاري لمنطقة أيوف

استفادت مدينة جيجل من مشروع استثماري خاص متعلق بإنجاز مركز تجاري بمنطقة أيوف، تقاطع شارعي كعولة مختار و الإخوة بو الشعير، بمحاذاة الحي الإداري (الصورة 21)، و هذا بعد استرجاع أرضية ذات مساحة تقدر بـ 7167,00 م<sup>2</sup>، كانت مستغلة من طرف المركز التجاري سوق الفلاح الذي تعرض لحريق مهول سنة 2011 أتلّف كل أجزائه. يتكون هذا المركز من خمس مستويات (ط+ 4)، و طابق سفلي لركن السيارات بمساحة تقدر 1819,6 م<sup>2</sup>. يمكن لهذا المشروع أن يضم حوالي 87 محلا تجاريا، إضافة إلى مساحات ترفيهية، قاعات لعب، و خدمات إطعام بالطابق العلوي.

يعد مشروع المركز التجاري قيد الإنجاز مشروعا مهما، يساعد في تنمية قطاع التجارة بالمدينة وزيادة ديناميتها (الصورة 21)، و لكن موقعه ضمن منطقة أيوف من شأنه تعزيز التأثير التجاري للمنطقة على المدينة و ما جاورها من تجمعات، و بالتالي يعمل على تقاوم مشاكل الحراك بالمنطقة وعلى المدينة ككل.

الصورة رقم (22): رؤية إفتراضية للمركز التجاري



المصدر: مديرية التعمير و البناء لولاية جيجل 2016

الصورة رقم (21): موقع المركز التجاري الجديد أيوف



المصدر: Google Earth 2016

### III -3- مدينة جيجل إلى أين ؟ تحليل نوعي لإمكانيات المدينة و المجال :

سمح استظهار ماتنص عليه مختلف مخططات التنمية و التهيئة بالولاية، و أدوات التعمير بالمدينة، بتكوين نظرة شاملة على الخصائص العامة للمدينة و المحيط المجاور لها، و لكن لا يمكن الاكتفاء بالجانب الوصفي لوضعية المدينة فقط في تحديد أسس التخطيط، فلا بد من تقييم هذه الخصائص و فرزها للتمكن من وضع خطط التدخل:

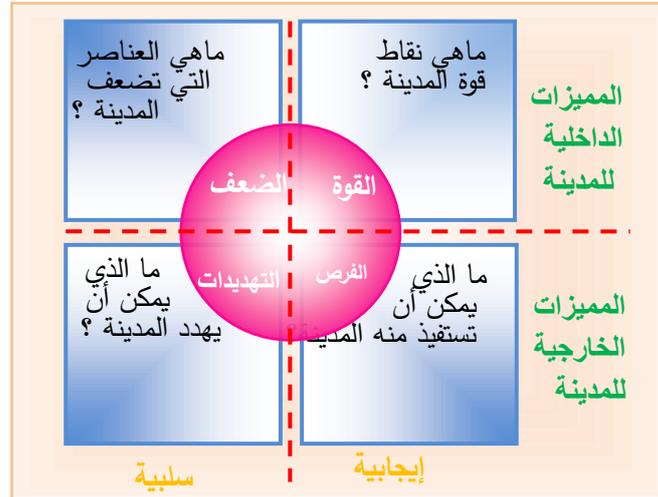
**III-3-أ. التحليل الرباعي النوعي (SWOT) أو (FFOM): طريقة جديدة في تقييم الإمكانيات**  
 بدأ العمل بهذه الأداة التي تستخدم في التخطيط الاستراتيجي سنة 1960 من طرف ألبرث همفري، بحثا عن أسباب فشل التخطيط المشترك في تسيير المؤسسات. تم تطويرها بعد ذلك في بريطانيا لتصل إلى الصورة الحالية. كانت تستعمل هذه الطريقة في الدراسات الاقتصادية و كيفية إدارة الأعمال وفق منهج التخطيط الإستراتيجي لاتخاذ القرارات، ليمتد استعمالها اليوم إلى كافة المجالات و خاصة المتعلقة بالتعمير و التهيئة (SRAT, PAW, SCU,...).

تهدف هذه الطريقة إلى دراسة الخصائص العامة للمدينة و مجالها المجاور و تقييمها، من خلال تقسيمها إلى أربع مؤشرات هامة (الشكل 76):

- نقاط القوة : Strengths : Forces
- نقاط الضعف : Weaknesses : Faiblesses
- الفرص أو المحاولات : Opportunities : Opportunités
- التهديدات أو المخاطر : Threats : Menaces

تسمح استعمال هذه الطريقة في اختيار استراتيجية التدخل على المجال، من خلال محاولة إيجاد التوافق و التوازن المناسبين بين العناصر الأربعة، بوضع خطة تهدف إلى تعظيم نقاط القوة و فرص المدينة، مقابل إصلاح عناصر الضعف و التهديدات التي يمكن أن تصادف نمو و تنمية المدينة.

الشكل رقم (76) : عناصر التحليل النوعي الاستراتيجي SWOT



المصدر : معالجة الباحثة 2016

### III-3-ب. استعمال التحليل SWOT على مدينة جيجل :

يمكن تبويب الخصائص و المميزات العامة للمدينة و المجال المحيط بها، و تقييمها باستعمال التحليل النوعي SWOT (الشكل 77)، بتحديد عناصر القوة و الفرص من جهة، و عوامل الضعف

و التهديد من جهة أخرى، اعتمادا على مجموعة من المؤشرات؛ هذه المؤشرات سبق الإشارة إليها و تحليلها في المحاور السابقة.

الشكل رقم 77 : التحليل الرباعي لمدينة جيجل و المجال المباشر لها



## ثانيا : تخطيط النقل الحضري و تخطيط الحراك التنقلي بمدينة جيجل:

### سياسة تنظيم و تسيير النقل

يعتبر تخطيط النقل من أهم ركائز التخطيط الحضري، لما لهذا العنصر الحيوي من تأثير على كفاءة الكتلة الحضرية، و تأثيره العكسي و المباشر بخصائص عناصر المجال الحضري. سيتم من خلال هذا العنصر تسليط الضوء على سياسة التخطيط و كيفية تنظيم النقل في الجزائر، و نتائج تطبيقها على مجال الدراسة، و هذا بالرغم من ثبوت عدم مسؤولية القطاع المباشرة ( حسب المهام الموكلة إليه ) عن مشاكل الحراك التنقلي بمدينة جيجل، إلا أنه لا سبيل آخر لتشخيص أسباب فشل التحكم في الحراك التنقلي بالمدينة، سوى بالتطرق لهذه السياسة و ما ترمي إليه، باعتبار قطاع النقل بمختلف مؤسساته، إطاره القانوني و أدواته التوجيهية و التطبيقية، يعد المشرف الأول، و المسؤول الوحيد عن تسيير و تنظيم التنقلات والحركة بالأقاليم الولائية عموما، و بالمجالات الحضرية خصوصا.

ويدل هذا التناقض في الطرح على عدم تناول الحراك التنقلي بالمعنى الحقيقي للمفردة، الجوانب والأوجه المختلفة له، أو عدم تداول الحراك التنقلي بحد ذاته كمفهوم معقد، و كسلوك اجتماعي متغير ضمن سياسة التخطيط الحضري أو تخطيط النقل، و اقتصار الأمر على تسيير النقل الحضري داخل المدن بتحديد الخطوط، تقييم الحظيرة، و إقامة المنشآت القاعدية .

تدعونا هذه الوضعية إلى التساؤل حول أسباب تجاهل الحراك التنقلي عند وضع الخطط، كما تدفعنا إلى البحث الجدي عن كيفية إدراجه الفعلي عند صياغة مختلف السياسات، وفق منهج التخطيط الإستراتيجي.

### I - سياسة النقل في الجزائر: تغيرات كثيرة، قوانين عديدة و متعاملون مختلفون .

لا شك أن سياسة النقل قد تأثرت بالتغيرات الاقتصادية و السياسية التي مرت بها الجزائر وأنها انتهجت نفس الخطى التي سارت عليها سياسة التهيئة و التعمير، و التي تم تناولها سابقا. يسهل هذا التوجه عامل المقارنة بين السياستين (التعمير والنقل)، و يساعد على معرفة مدى توافق التوجهات عند تغيير النظام.

#### I-1-1 تغير التوجهات العامة للسياسة :

##### I-1-1-أ. إحتكار الدولة لقطاع النقل قبل سنة 1988:

تكفل الديوان الوطني للنقل (ONT) المؤسس سنة 1963 بتسيير قطاع النقل البري بعد الاستقلال، ليتم فيما بعد إسناد مهمة تسيير القطاع للمتعاملين، و وضع أسس الإطار القانوني المنظم له سنة 1967، بموجب القانون 67-130 الصادر في 22 جويلية 1967 و الذي عرف بنشاط النقل

وأقسامه، كما وزع مهمة التسيير مابين مؤسسات خاصة محدودة المسؤولية، و مؤسسات عمومية ذات صلاحيات كبيرة، و أعطى التفويض العام للمؤسسات المركزية عند تعيين المتعاملين في قطاع النقل، فقامت بإعطاء الأولوية للمتعاملين الإشتراكيين، لتبقى بذلك الدولة مسيطرة عموما على القطاع.

لم يأت تعويض الديوان الوطني للنقل سنة 1971 بالشركة الوطنية لنقل المسافرين(SNTV)<sup>1</sup>، بأي جديد في تقسيم المهام بين القطاعين، ليقصر الأمر على توزيع فروع المؤسسة على مختلف ولايات الوطن، ضمانا للتغطية الكاملة لطلب تنقل مستعملي وسائل النقل على اختلاف أنواعهم: سكان، طلبة، عمال، و على اختلاف وجهتهم : داخل التجمعات، بين الولايات، و إلى خارج الوطن.

استمرت المشاركة المحتشمة للخواص في قطاع النقل البري بالرغم من إقرارها وفق النصوص القانونية، في ظل التأكيد على هيمنة القطاع العام التي مثلها صدور المرسوم التنفيذي 81-375 المؤرخ في 26 ديسمبر 1981، و المرسوم التنفيذي رقم 82-148 المؤرخ في 17 أفريل 1982 المتعلقين بتحديد صلاحيات الجماعات المحلية، إضافة إلى توضيح التدابير المتعلقة بممارسة نشاط النقل البري إلى غاية سنة 1985 و مع بدأ ظهور مشاكل و اختلالات في تسيير القطاع من طرف المتعاملين العموميين، أين تم التفكير الجدي في تحويل المسؤولية، أو تقاسم تسيير القطاع مع المتعاملين الخواص، و لو بمشاركات بسيطة في نقل المسافرين برا.

### I-1-ب. فتح الباب واسعا أمام المتعاملين الخواص في تسيير القطاع : خصوصية النقل

توافق هذه المرحلة بداية تغيير المنهج السياسي، و التوجه العام للجزائر نحو الخصوصية، بالتخلي التدريجي للدولة عن التسيير المطلق لكافة الشؤون المتعلقة بالسكان و أنشطتهم، و تحول تسيير قطاع النقل البري نحو الخواص بتسجيل دخول قوي للمتعاملين الخواص، مقابل تراجع كبير لمؤسسات الدولة التي لم تعد تستطيع احتواء الطلب المتزايد على النقل و التنقل بالمدن و نحو المدن. رسخ هذا التحول من خلال بنود و أحكام المرسوم التنفيذي رقم 88-01 المؤرخ في 12 جانفي 1988، الذي أطر الاستثمار الخاص و ضمن للمؤسسات تحقيق مردوديتها المالية كمؤسسة تجارية.

توالت فيما بعد النصوص القانونية و التشريعات المنظمة للنقل البري سنة 1991 و سنة 1997 والتي ركزت على كيفية تنظيم الخطوط، التزامات الناقل، التسعيرة، المخالفات و العقوبات.

لم تتم الإشارة إلى تخطيط النقل في هذه المرحلة، فكان الاكتفاء فقط بتركيز الاهتمام على تسيير المؤسسات، و تقاسم مهام تغطية خدمة النقل بين القطاع العام و الخاص، في عملية مد و جزر بين المتعاملين (تقدم / تراجع )، و هذا ما يرجح تقاوم مشاكل الحراك بالمدن الجزائرية حيث

<sup>1</sup> : نصر الدين معروق، قطاع النقل البري في الجزائر في ظل التحولات الاقتصادية الجديدة، المدرسة الوطنية لتطبيق تقنيات النقل البري، باتنة، 1998، ص24.

تولت وحدها وزارة النقل كسلطة مركزية، و مصالح البلدية كهيئة محلية تطويق مشاكل النقل، و تطبيق السياسة التوجيهية دون الالتفات إلى باقي القطاعات المؤثرة، أو التحولات الكبيرة التي شهدتها المدن إلى غاية سنة 2001.

### **I-1-ج. ربط سياسة النقل بالتهيئة العمرانية سنة 2001: عودة الدولة تدريجيا إلى قطاع النقل**

كان لصدور قانون 01-13 المؤرخ في 07 أوت 2001، و المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، و الذي يعتبر الإطار القانوني الوحيد المنظم للنقل البري في الجزائر، الأثر الكبير في تغيير التوجهات العامة لتنظيم و تسيير النقل البري، حيث ربط هذا الأخير سياسة النقل بسياسة التهيئة العمرانية " تساهم منظومة النقل البري في تجسيد سياسة التهيئة العمرانية، و التنمية الاقتصادية و الاجتماعية، و الدفاع عن التراب الوطني، و حماية البيئة و المحافظة عليها " <sup>1</sup>. حاول هذا القانون الإلمام بكامل عناصر النقل البري في الجزائر بتحديد أنواعه، شروط عقود الامتياز، صلاحيات مختلف المتعاملين، كفاءات تنظيم النقل في إطار مخطط النقل الوطني، و مخططات النقل الولائية والحضرية.

لمزيد من التفصيل في حركة المرور بالطرقات تم مباشرة إصدار القانون 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرقات و سلامتها و أمنها، عمل القانون على التعريف بكل المفاهيم ذات الصلة بالنقل البري و الحركة، مع التأكيد على السلامة المرورية للراكبين و الراجلين على حد سواء، ضبط قواعد المطابقة للمركبات و السائقين مع تحديد العقوبات المفروضة على السائقين في حالة عدم الالتزام، في ظل الارتفاع الرهيب لحوادث المرور الطرقية.

ولعل أهم ما يلفت الانتباه في هذا القانون مقارنة مع إشكالية البحث ماتناولته بعض المواد:

**المادة 3 :** ينظم استعمال المسالك العمومية بصفة تحقق تنقلا متساويا للمستعملين.

**المادة 5 :** يشجع السير على الأقدام و الدراجات العادية و الدراجات النارية و وسائل النقل الجماعي في المناطق الحضرية.

تستفيد وسائل النقل هذه الأولوية، و يتم تشجيعها بمنحها المسالك و المعابر الرواقية، أو التهيئات الملائمة لجعل المرور فيها يسيرا.

**المادة 14:** يمكن المنع أو الحد من استعمال السيارات، لاسيما الخاصة منها في مساحات محددة وفقا للشروط المحددة عن طريق التنظيم.

<sup>1</sup> : المادة 3 من المرسوم التنفيذي رقم 01-13 المؤرخ في 7 أوت 2001

تدل هذه المواد رغم قلتها، و اختصار محتواها على التفات المشرع الجزائري إلى جوانب أخرى من النقل البري، متعلقة بأنماط أخرى من وسائل النقل، النقل بالحافلات و كيفية تسييره (متعاملون عموميون أو خواص)، بالإشارة و لو باقتضاب إلى تهيئة الطرقات و تخصيصها للراجلين، مع تقنين المرور ببعض الطرقات للضرورة العامة.

## I-2 أدوات تخطيط النقل بالجزائر: مخطط النقل ومخطط الحركة

تقرر وضع أدوات توجيهية لتنظيم النقل البري بالولاية، و النقل الحضري بالمدينة، وفق ما تنص عليه أحكام المرسوم التنفيذي رقم 04-416 المؤرخ في 20 جانفي 2004، و المتعلق بكيفية إعداد مخطط النقل البري للأشخاص، و اعتبارها أداة تخطيط تعتمد على المطابقة بين عرض النقل و طلبه لتوجيه الاستثمارات (الشكل 78).

- تهتم هذه المخططات بتسيير النقل عبر الطرق و السكك الحديدية، و تعمل على تحديد:
- المنشآت الأساسية لاستقبال و معاملة المسافرين (المحطات البرية) ذات المنفعة الوطنية، الولائية و المحلية.
  - الأعمال الواجب القيام بها فيما يخص الاستثمار و التمويل.
  - خدمة النقل النوعي الحضري و غير الحضري على الطرقات .
  - الاتصالات المنتظمة عبر الطرقات و السكك الحديدية في النقل الحضري و شبه الحضري.

تنظم هذه التوجهات وفق ثلاث مستويات:

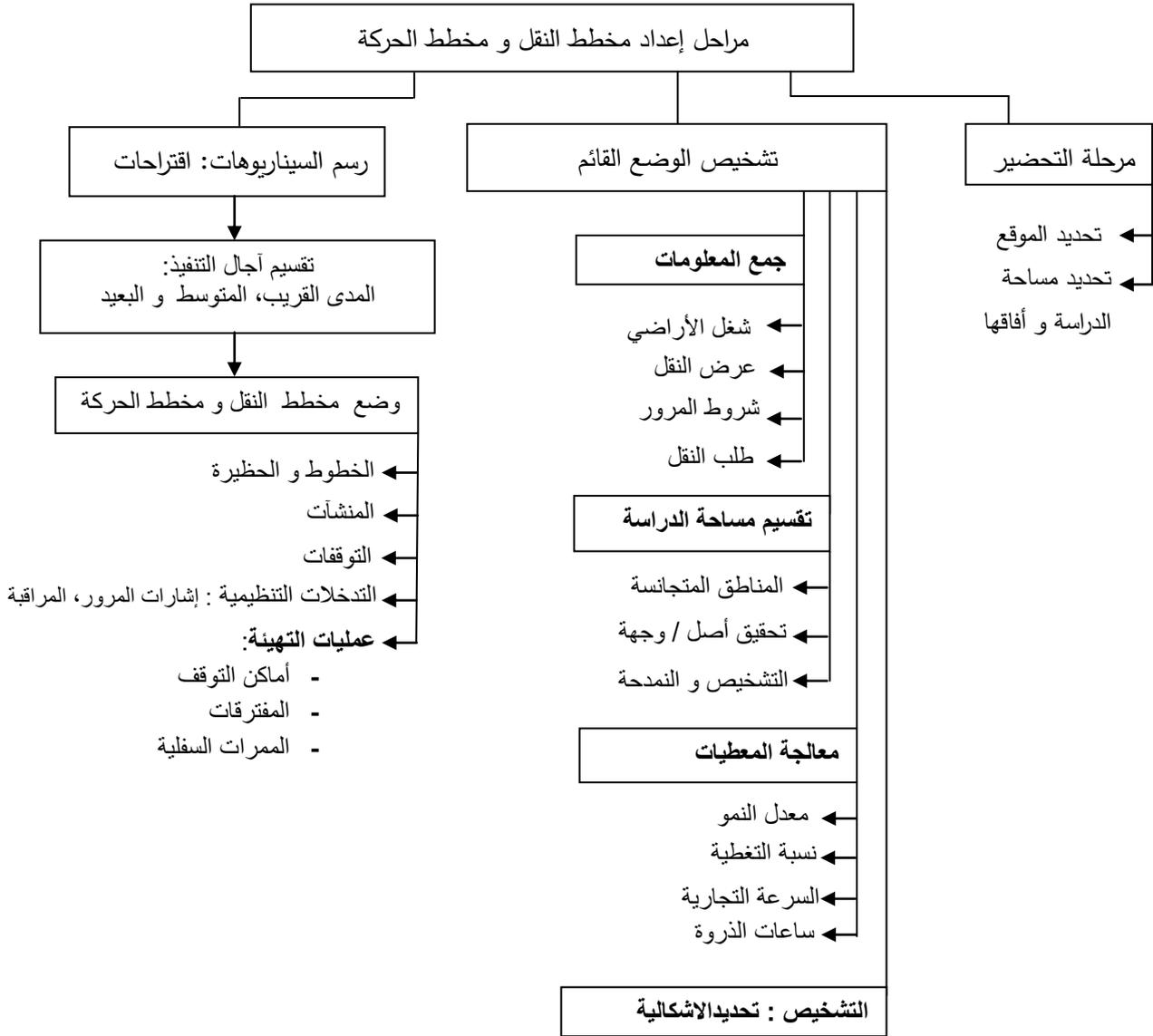
**المستوى الأول وطنيا:** يتولى الوزير المكلف بالنقل بالسهر على إعداد هذا المخطط بالتشاور مع المجلس الوطني للنقل البري.

**المستوى الثاني ولائيا:** مخطط النقل، تعده المصالح الولائية آخذا بعين الاعتبار رأي لجنة التنسيق الولائية.

**المستوى الثالث حضريا:** مخطط الحركة، الذي يختلف فيه المسؤول عن إعداد المخطط على حسب الرتبة الإدارية للمنطقة و حجم السكان، متمثلة في :

- رئيس المجلس الشعبي البلدي بالتشاور مع مدير النقل في حالة اقتصار الحركة على المجال الحضري داخل حدود البلدية.
- الوالي: إذا شمل المخطط مجموع بلديات داخل نفس الإقليم الولائي.
- الولاية المعنيون: إذا ما تجاوز مخطط النقل حدود إقليم الولاية، ليشمل مجالا يضم أكثر من 200000 نسمة.

الشكل رقم (78) : مراحل إعداد مخطط النقل و مخطط الحركة



المصدر : من إعداد الباحثة اعتمادا على أحكام المرسوم التنفيذي 04-416 المؤرخ في 20 جانفي 2004

### I-3 الهيئات المكلفة بتنظيم و تسيير النقل البري بالجزائر: انعدام التنسيق

تتداخل مهام قطاع الأشغال العمومية و النقل ضمن وزارة واحدة في المنظومة الوزارية الجزائرية. فقد تم ضم الأخيرة إلى وزارة النقل مؤخرا، بعدما شهدت عدة تغييرات من ناحية الوصاية، فهي تارة تابعة للسكن، للتعمير و التهيئة العمرانية ، و التجهيز، و تارة أخرى منفردة في حقيبة وزارية. يعبر هذا التغيير على اتخاذ الدولة لخطوة جيدة في ميدان ترسيخ العلاقة بين القطاعين، لضمان سهولة الحركة و كفاءة الخدمة.

تتشارك عدة هيئات في تنظيم النقل وفق تقسيم مجالي (تمت الإشارة إليه سابقا)، وتسلسل في المهام حسب تخصصات الهيئات المتدخلة:

### I-3-أ. وزارة النقل و الأشغال العمومية:

تسهر الوزارة متمثلة بالوزير المكلف بتطبيق محاور السياسة الوطنية في ميدان النقل و الأرصاد الجوية، و تقدم حصيلة نتائج دورية إلى رئيس الحكومة و مجلس الوزراء، يتم التنسيق و الانسجام مع مجموعة أخرى من المتدخلين، ضمانا لتطبيق السياسة العامة خلال إعداد المخططات، تحديد توجيهات القطاع على المدى المتوسط و الطويل، و تأطير الاقتصاد<sup>1</sup> :

تنقسم هذه المهام حسب:

#### ميدان التخطيط:

- إقامة أدوات التخطيط في جميع المستويات.
- إقترح إنجاز المنشآت الأساسية للنقل و الأرصاد الجوية.
- إنجاز دراسات تنظيم المنشآت و دراسة إمكانية تنفيذها.
- التنسيق بين الهيئات و الأجهزة المعنية بوضعية النقل(الجماعات المحلية و الإدارات الأخرى).
- المشاركة في تصور المخططات الرئيسية للتعمير (المشاركة في إعداد سياسة التهيئة العمرانية).

#### النقل البري:

- ممارسة أعمال النقل الوطني و الدولي للمسافرين.
- تطوير بناء شبكة استغلال السكك الحديدية.
- مراقبة عملية تدخل المتعاملين في النقل و وضع خطط التطوير.
- ممارسة نشاط النقل بسيارة الأجرة.

#### المرور و الوقاية و الأمن:

- وضع الإطار العام لتنظيم حركة المرور.
- تطويع الإطار المؤهلة في الرقابة و الوقاية.
- إعداد القواعد الإدارية العامة المطبقة على السائقين و المركبات (المراقبة التقنية).

### I-3-ب. المجلس الأعلى للنقل:

تقرر تشكيل هذا المجلس سنة 1991 بموجب المرسوم التنفيذي رقم 61-91 المؤرخ في 23 فيفري 1991<sup>2</sup>، وتم التفصيل في مهام و صلاحيات هذا المجلس سنة 2003 بعد الإصلاحات

<sup>1</sup> المرسوم التنفيذي رقم 89-165 المؤرخ في 29 أوت 1989 المحدد لصلاحيات وزير النقل، الجريدة الرسمية رقم 36،ص7،6،5،4.

<sup>2</sup> المرسوم التنفيذي رقم 03-261 المؤرخ في 23 جويلية 2003 المتضمن تشكيل المجلس الوطني للنقل البري و اللجنة الوزارية المشتركة و اللجنة الولائية للعقوبات الإدارية و صلاحياتها و تسييرها، الجريدة الرسمية رقم 46،ص10.

الكبيرة التي شملت القطاع، حيث يسهر وزير النقل بالشراكة مع ممثلي مجموع وزارات أخرى على أشغال هذا المجلس:

- ممثل وزير الدفاع.
- ممثل وزير الداخلية و الجماعات المحلية.
- ممثل وزير المالية.
- ممثل وزير التهيئة العمرانية و البيئة.
- ممثل وزير الأشغال العمومية.
- ممثل وزير الصناعة و الطاقة و المناجم.
- ممثل وزير السكن و التعمير.
- ممثل وزير العمل و الضمان الاجتماعي.
- ممثل وزير المجاهدين.

يجتمع هذا المجلس في دورة عادية مرتين في السنة، و دورات طارئة أخرى إذا استلزم الأمر، يعد جدولاً للأشغال و يبلغه للأعضاء، كما يقوم بإعداد تقرير سنوي للنشاط و يرسله إلى الوزير المكلف بالنقل .

تتضمن مهام المجلس حسب ما تنص عليه المادة 53 من القانون رقم 01-13، إبداء رأيه و إعطاء التوصيات اللازمة فيما يخص:

- السياسة الوطنية للنقل.
- استراتيجية تطوير قطاع النقل البري.
- الامتيازات الممنوحة لتسيير شبكة النقل بالسكك الحديدية.
- التنظيم العام لنشاطات مختلف أنماط النقل البري (مخططات النقل، المنشآت).
- تحديد تسعيرة خدمات النقل البري.

بالرغم من الدور المحوري لهذا المجلس و المهام الاستراتيجية الموكلة إليه من طرف الوزارة، إلا أنه لم يتم تفعيل هذا المجلس بالسماح له بممارسة نشاطه و المشاركة في تسيير النقل<sup>1</sup>. تم سنة 2015 إعادة تكوين أعضاء هذا المجلس في انتظار تفعيل نشاطه و الاستفادة من هياكله .

### I-3-ج. مديريات النقل و الأشغال العمومية :

تتمثل مهام المديرية التنفيذية الولائية للنقل حسب أحكام المرسوم التنفيذي رقم 90-381 الصادر في 24 نوفمبر 1990<sup>2</sup> و المتعلق بتنظيم مديرية النقل في الولايات و عملها فيما يلي:

<sup>1</sup> عبد الحكيم كبيش ، مرجع سابق ، ص 130.

<sup>2</sup> الجريدة الرسمية رقم 1990/51، ص 17، 18.

- تطبيق النظام المتعلق بمختلف أنماط النقل و الأرصاد الجوية.
- تنسيق تنظيم مختلف أنماط النقل و تنفيذه و مراقبته.
- تطبيق تدابير السلامة المرورية عبر الطرقات.
- إعداد فهرس أنشطة النقل البري.
- تنظيم مستندات النقل و رخص و شهادات الكفاءة المهنية.
- تطبيق التدابير اللازمة لمتابعة نشاط تعليم قيادة المركبات و مراقبتها، و تنظيم امتحانات الرخص.
- تنشيط و تنظيم أشغال الأجهزة المكلفة بالعقوبات في مجال النقل البري.
- تسليم رخص العمليات المتعلقة بالنقل الجوي و مستندات الملاحة الجوية.
- تنشيط الأعمال المرتبطة بالتكوين التمهيدي في مجال الطيران.
- السهر على حسن سير الأرصاد الجوية المقامة في الولاية.
- جمع الإحصاءات المتعلقة بمجال النقل و حوادث المرور.

تتشعب مهام المديرية، تتداخل فيما بينها، و تتعدد التخصصات بين النقل البري (الطرقات، السكك الحديدية)، النقل البحري و النقل الجوي، و هذا ما يثقل كاهل هذه المديرية، بسبب حجم الأشغال الواجب مراقبتها و السهر على تنفيذها على أرض الواقع .

كما تعاني مديرية النقل بولاية جيجل من ارتفاع حجم الأعباء، في ظل ارتفاع عدد المشاريع المرتبطة بالقطاع، مشاريع خاصة بالنقل البري متمثلة في :

- إزدواجية خط السكة الحديدية الرابط ولاية جيجل بولاية سكيكدة.
  - إنجاز خط للسكة الحديدية جديد يربط ولاية جيجل بولاية سطيف (130 كلم).
  - تسيير عمل المحطات الموجودة، و السهر و مراقبة إنجاز 03 محطات جديدة.
- مشاريع النقل البحري :
- تسيير ميناء جن جن، الذي يعد من أكبر الموانئ بالجزائر بطاقة استيعابية تصل إلى 4,5 مليون طن سنويا، والمرافق المختصة التابعة له .
  - مراقبة عمل موانئ الصيد البحري : بوديس بمدينة جيجل، ميناء الزيامة المنصورية ، و ميناء الصيد و الترفيه بالعوانة .
- مشاريع النقل الجوي : متمثلة في تسيير مطار جيجل فرحات عباس.

تجعل هذه الوضعية المديرية في سباق دائم مع الزمن لاستكمال الأشغال بالمشاريع، و السهر على تنفيذها، مما يجعل بعض القصور يبدو واضحا للعيان، نظرا لعدم قدرة إدارات المديرية استيعاب حجم المهام الموكلة إليها، لئتم في بعض الأحيان تحويل بعض من هذه المهام إلى جهات أخرى (مؤسسة ميترو الجزائر).

### I-3- د. مؤسسة ميترو الجزائر:

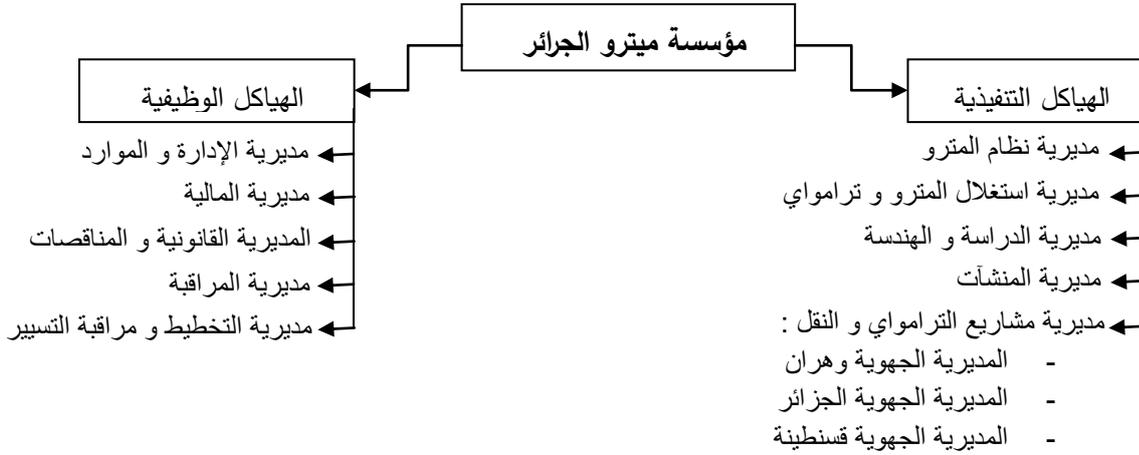
أسست مؤسسة ميترو الجزائر سنة 1984 بتقويض من وزارة النقل، و تم تحويلها سنة 1989<sup>1</sup> إلى مؤسسة عمومية اقتصادية، تهتم بتطوير الأشغال المتعلقة بالنقل و إنجاز مخططات تطوير النقل الحضري و مخططات المرور، و إنجاز مشاريع جديدة منذ سنة 2005 عبر التراب الوطني لحساب الدولة، متمثلة في خطوط الترامواي و إنجاز المصاعد الهوائية.

تتكون المؤسسة من عدة هياكل، و تتنوع مهامها حسب تخصص كل مديرية فرعية ( الشكل 79) فيما يلي مهام بعض المديريات:

مديرية التخطيط و مراقبة التسيير: و التي تهدف إلى وضع الإستراتيجية و تحديد محاور التطوير، قصد السماح لها ببلوغ الأهداف المسطرة في إطار المخطط السنوي.

مديرية الدراسة و الهندسة : مكلفة بإنجاز دراسات تحضيرية لمشاريع الترامواي و الميترو و النقل بالكوابل (دراسة الجدوى و إمكانية التنفيذ )، الدراسات الهندسية و التقنية (الدراسة الأولية و المشروع التمهيدي)، إضافة إلى التحليل المالي و الاقتصادي، و تحليل الأثار البيئية للمشاريع.

الشكل رقم (79) : الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميترو الجزائر



المصدر : الموقع الالكتروني لمؤسسة ميترو الجزائر

و عليه تتشارك هيئات عدة في تسيير قطاع النقل في الجزائر، بتدرج مجالي يتحكم فيه نوعية التوجهات المقررة. فعلى الصعيد الوطني يتم تحديد المحاور الكبرى للسياسة العامة، لتنسيق التدخلات يكون جهويا، أما تنفيذ القرارات فيكون محليا. تساهم كل هيئة حسب اختصاصها في عملية التنظيم، فالتدخل يكون مباشرا من طرف هيئات النقل فيما يخص التخطيط، التسيير، التمويل، و التنفيذ؛ و غير مباشر تشارك فيه هيئات أخرى تعمل على ضمان الخدمة الجيدة للنقل و تحسينها، بالسهر على توفير الظروف الملائمة (الجدول رقم 49).

<sup>1</sup> : الموقع الالكتروني لمؤسسة ميترو الجزائر، [www.metroalger-dz.com](http://www.metroalger-dz.com).

تقسيم مهام الهيئات الفاعلة في النقل			الجدول رقم (49)
مستوى التدخل	المهام	الهيئة	التدخل
وطني	السياسة الوطنية للنقل الإطار القانوني التنسيق بين القطاعات تنظيم النقل و تسيير المؤسسات	وزارة النقل	التدخل المباشر
وطني	متابعة السياسة الوطنية للنقل البري تطوير القطاع تنظيم نشاطات النقل	المجلس الأعلى للنقل	
ولائي محلي	إعداد المخططات إعطاء الرخص تسيير المنشآت	مديرية النقل	
تخطيط وطني تنفيذ محلي	إعداد الدراسات تنفيذ المشاريع	ميٹرو الجزائر	
وطني جهوي	إنجاز و صيانة شبكة الطرق الحضرية و شبه الحضرية تنفيذ المشاريع و إنجاز المنشآت الفنية	وزارة الأشغال العمومية	التدخل غير المباشر مشاركة ثانوية عن طريق الاستشارة
وطني	السياسة الوطنية للتهيئة	وزارة التهيئة	
وطني	تأمين الأشخاص مراقبة أمن الطرقات	وزارة الداخلية	
محلي	المصادقة المشاركة في إعداد مخططات النقل	الولاية	
محلي تنفيذي	تنفيذ مخطط المرور تحيين المعلومات كل 5 سنوات تهيئة الشبكات وضع الإشارات	البلدية	
محلي	التنسيق و إدخال توجهات القطاع ضمن التوجهات العامة لمخططات التهيئة و التعمير PDAU , POS	مديرية التعميرو البناء	
المصدر: إعداد الباحثة اعتمادا على النصوص القانونية المذكورة أعلاه			

#### 4-I مسار الإصلاحات في قطاع النقل: عصرنة القطاع "غلاف مالي ضخم، مشاريع طموحة"

##### 4-I -أ. محاولات التحديث الأولى:

حاول المسؤولون على قطاع النقل خلال السنوات القليلة الماضية إصلاح الخلل الموجود في تسيير هذا القطاع، باستحداث مؤسسات عمومية جديدة و الاستعانة بأخرى موجودة، بهدف عصرنة النقل و أجهزته، باستعمال الكفاءات المهنية التي تسمح له بمجاراة التطور الذي بات يعيشه النقل على المستوى العالمي، حيث أولت الدولة الجزائرية اهتماما كبيرا بقطاع النقل و الأشغال العمومية خلال المخططات الخماسية الأخيرة، من خلال تخصيص أغلفة مالية ضخمة وصلت إلى 10 آلاف مليار دينار (100 مليار دولار) للاستثمار في قطاع النقل و الأشغال العمومية منذ سنة 1999. و تعكس

هذه المبادرة حرص الإدارة السياسية على التركيز على هذا القطاع الفعال، و الاعتماد عليه في تحريك العجلة التنموية، و الدفع و بالاقتصاد الوطني إلى المزيد من التطور و التنوع<sup>1</sup> .

شملت هذه الاستثمارات تعزيز البنى التحتية من خلال صيانة و فتح طرق جديدة (1200 كلم من الطرق السبارة، 40002 كلم من الطرق الجديدة، 73000 كلم للصيانة )، إنجاز المنشآت الفنية على مستوى الطرق الوطنية و الولائية (1547 كلم)، و تقوية شبكة النقل بالسكك الحديدية بإضافة 2400 كلم من الخطوط الجديدة. لم تستثن هذه الاستثمارات باقي مجالات القطاع، فقد امتد البرنامج ليشمل مشاريع إنجاز و توسيع المطارات و الموانئ على المستوى الوطني (36 مطار جديد ، 19 ميناء، تعزيز و توسيع 37 مدرج بالمطارات).

أولت الوزارة ضمن توجهاتها الاهتمام بالنقل الحضري و شبه الحضري عن طريق عصرنه العتاد و وسائل النقل المستعملة، بإدراج وسائل جديدة حديثة متمثلة في الميترو، الترامواي، و التليفريك حيث تم إنجاز عدد من المشاريع في المدن الكبرى، و برمجة مشاريع أخرى ( قيد الدراسة الاقتصادية و التقنية)، فيما تنتظر بعض المدن إطلاق المشاريع بها، استكمالاً لبرنامج التغطية الشاملة للتراب الوطني الذي سطرته الوزارة.

لم تقف طموحات القطاع عند هذا الحد، فأفق الاستثمار يمتد إلى مشاريع إستراتيجية و مهيكلة ذات بعد إقليمي و وطني، متمثلة في مشروع الطريق العابر للصحراء، و مشروع الميناء الكبير للوسط بشرشال، و التي تهدف إلى تكوين مناخ استثماري مغر قادر على استقطاب المؤسسات من الخارج وفتح المجال أمام التوغل نحو الدول الأفريقية جنوباً، بالاستفادة من الموقع الاستراتيجي للجزائر كهمزة وصل بين الشمال و الجنوب، إضافة إلى رفع التجميد<sup>2</sup> عن المشاريع المقرر إنجازها منذ ثلاث سنوات، و الحرص على التكامل و التنوع بين مختلف أنماط النقل.

#### I-4-ب . الشراكة مع الإتحاد الاوروبي : رقمنة القطاع

استفادت وزارة النقل و الأشغال العمومية في إطار الشراكة الثنائية مع الإتحاد الأوروبي ضمن برنامج دعم الإصلاح الذي باشرت فيه الوزارة منذ سنة 2008 بمشروع "نقل1" (2008-2011) والذي مس قطاع النقل فقط، بإعطائه التوجهات الأولية لعملية العصرنة و التحديث. استكمالاً للمسار الإصلاحية بالاستفادة من الخبرة الأوروبية في مجال النقل، تقرر إطلاق مشروع "نقل2" الذي يعنى بقطاع النقل و الأشغال العمومية معاً، في التفاتة جدية للوزارة نحو أهمية التنسيق بين القطاعين لضمان فعالية قرارات التدخل.

<sup>1</sup>: بيان مجاس الأمة عن تدخل وزير النقل بتاريخ 29 جانفي 2018 [www.majliselouma.dz](http://www.majliselouma.dz)  
<sup>2</sup> مشروع قانون المالية لسنة 2018 المصادق عليه.

يهدف المشروع إلى إعداد قاعدة بيانات اعتمادا على ربط 138 نقطة جمع لكل البيانات و المعلومات المتعلقة بالنقل و الأشغال العمومية، لتمكين الوزارة من وضع نظام تسيير فعال، مع إنشاء مركز معلوماتي مركزي لمعالجة كل البيانات لاستغلالها في متابعة مدى تسيير كل مرافق النقل، و تحديد نوعية التدخل بناء على أرقام صحيحة و محينة، و من المقرر الاستفادة من هذا المشروع بداية سنة 2018، و العمل به في مجال التسيير و الاستشراق<sup>1</sup>.

خصص لهذا المشروع غلاف مالي أولي قدر بـ 1,34 مليون أورو، ضمن ميزانية عامة تقدر بـ 16,5 مليون أورو، مشتركة بين الاتحاد الأوروبي (13 مليون أورو)، و الدولة الجزائرية (3,5 مليون أورو)، للتدخل الأولي الهادف لتحديث النظام المعلوماتي و اقتناء الأنظمة المعلوماتية، إضافة إلى وضع برنامج كامل للاستفادة من التجارب الدولية بنقل الخبرات و تدريب المستخدمين والفنيين.

كل هذه الطموحات و الاستثمارات النوعية لم تساعد الجزائر في الارتقاء دوليا. فحسب الدراسات التي يعدها البنك الدولي، فإن قطاع النقل بالجزائر لازال متأخرا و بأشواط عن باقي الدول، و يرجع هذا التأخر بالدرجة الأولى إلى الاختلالات الكبيرة التي يعيشها القطاع في ميدان التسيير، في ظل غياب سلطة ضبط و هيئة تنظيم مختصة تدرس الاختلالات من كل الجوانب، و تقرر التدخل على كل المستويات لضمان نجاعة العمليات، فضلا عن التداخل و التشعب في الصلاحيات مركزية القرارات، سطحية الدراسات، و الإسراع و التسرع في التدخل دون الإستقراء الجيد للتبعات.

لا يمكن لهذه المبادرة رغم جديتها التي تعكس حسن نية الإدارة إزاء تحسين الأداء، و نشر الخدمة ذات النوعية العالية، تحقيق الأهداف المرجوة إلا بإعادة النظر في التأطير العام لهذا القطاع : الإطار القانوني و النصوص التنظيمية لما ينسجم مع السياسة الوطنية، الإطار المؤسساتي و الهياكل المكلفة بالتسيير و المتابعة، الإطار المهني و كل ما يتعلق بمهنة النقل، و ضرورة احترافيتها، و توعية الناقل و الزبون، و إعلامهم بالمحاور الكبرى للسياسة الوطنية للنقل، و سبل تحقيقها محليا على أرض الواقع.

## II - تخطيط و تنظيم النقل بمدينة جيجل:

سبق أن تم التعرض إلى كل مايتعلق بخصائص النقل و الحراك التنقلي بالمدينة، اعتمادا على التحقيقات الميدانية، و الإحصاءات المرفقة مع مخطط النقل للولاية و مخطط الحركة للمدينة، و التي تم إجراؤها في نفس الفترة الزمنية لضمان توافق البيانات و النتائج. أعد المخططان من طرف مكتب دراسات متخصص، يتوفر على فريق عمل موسع، قام بالتحقيقات الميدانية اللازمة وفق المعايير

<sup>1</sup>: تصريح وزير النقل و الأشغال العمومية منشور بجريدة المساء بتاريخ 9 أكتوبر 2017.

المطلوبة. أوكلت متابعة الدراسة إلى لجنة التنسيق الولائية، عن طريق تنظيم جلسات استشارة و تنسيق بين مختلف المتدخلين في المجال. و قد استمرت فترة الدراسة قرابة الثلاث سنوات(تحضير الدراسة، تشخيص الوضع، إعداد السيناريوهات)، لتتم المصادقة سنة 2011 و دخولهما بذلك حيز التنفيذ.

من خلال هذا العنصر نحاول معرفة آفاق تنظيم النقل و الحركة في المدينة، حسب السيناريوهات الموضوعة من طرف المخططين، و مدى تحقيقها للأهداف المسطرة، و تماشيها مع مسار التنمية المتخذ من طرف الولاية، إضافة إلى معرفة مدى تطبيق إستراتيجية النقل الوطنية بالولاية و بالمدينة:

ماهو نصيب المدينة من هذه الإصلاحات؟ و هل يمكن لهذه التدخلات و التوجيهات إصلاح الاختلالات، و تحقيق التوازن بين العرض و الطلب؟، ليس فقط من ناحية الكمية، و لكن بتوفير هذه الخدمة الحساسة بطريقة سريعة، فعالة و آمنة.

## II-1 توجهات مخطط النقل الولائي : توجهات عامة يسهر على تطبيقها مخطط الحركة.

اعتمد مخطط النقل في تقديراته و توجهاته على تقسيم منطقة الدراسة إلى مناطق متجانسة وفق معطيات ديموغرافية، اقتصادية و اجتماعية (عدد السكان، الأنشطة، نسبة التمدن، التكوين المهني) و تحديد الخصائص العامة لشبكة النقل و شبكة الطرق التي تتوفر عليها الولاية، مع تحليل طاقة استيعاب و كفاءة المنشآت الموجودة و الموجهة لاستقبال و خدمة المسافرين، للتمكن من إعطاء نظرة شاملة عن الوضع العام لقطاع النقل البري بالولاية؛ و بالتالي وضع أرضية للانطلاق في التخطيط المستقبلي، و تقدير الطلب على التنقل الحضري، شبه الحضري، و الريفي على المدى القريب سنة 2011، المدى المتوسط 2015 و البعيد 2020.

تضمنت توجهات المخطط عدة تدخلات شملت:

- وضع شبكة للنقل الجماعي بالحافلات و التي تشكل كتلة واحدة متكاملة مكونة من ثلاثة أقسام: النقل الحضري : تضم هذه الشبكة ثلاثة محيطات حضرية لكل من مدينة جيجل، الطاهير و الميلية بمجموع 22 خط حضري.

النقل بين البلديات: تضم هذه الشبكة 47 خط، يربط مختلف البلديات ببعضها البعض، و تجمع بين 22 قطب حسب الحجم.

النقل الريفي : تضم هذه الشبكة 62 خطا ريفيا، تربط مختلف المداشر و القرى بالبلديات التابعة لها، أو التي لها علاقة اجتماعية و اقتصادية بها.

- اقتراح إنجاز محطة نقل برية بالمنطقة الغربية بالقرب من المدخل الغربي بمحاذاة الطريق الوطني رقم 43، من أجل تخفيف الضغط على المحطة القديمة، و التقليل من الحركة العابرة للمدينة.
- تغيير مسار بعض الخطوط ضعيفة المردودية و التي تشترك مع خطوط أخرى في المسار.
- إدراج خطوط نقل جديدة اجتنابية تمر بالمنطقة الجنوبية، لتأمين التغطية الشاملة للمحيط العمراني، و تجنب النقاط السوداء بمركز المدينة.
- تخصيص خطوط للنقل الريفي إنطلاقاً من المقاسب نحو بني أحمد (تجمع ثانوي تابع لبلدية قاوس)، حي الحدادة باتجاه بوغدير (منطقة متعثرة)، حي 18 فيفري نحو الطوالبية (منطقة توسع مستقبلية) ؛ بإمكان هذه الخطوط فك العزلة عن المناطق المبعثرة، و ربطها بمدينة جيجل.

### مدى تطبيق التوجهات:

- تم فتح كل الخطوط المقترحة من طرف المخطط قبل انقضاء الأجل (2020)، ما عدا خط المحطة الغربية نحو المحطة المتعددة الخدمات المقترحة.
- إلغاء المحطة الغربية المقترحة و تعويضها بعدد من المحطات المبرمجة بمختلف مناطق التوسع.
- تغيير مسارات بعض الخطوط البرقوقة، بالرمل، و الخط الرابط بين المحطتين تقاديا للمرور بطريق الصومام غربا، و شارع بوراوي شرقا.
- عدم الالتزام بتغيير مسار الخط الرئيسي المؤدي إلى الجامعة مرورا بشارع بوقطة، و تحويل المرور ناحية المقاسب بسبب رفض المتنقلين و الناقلين، نظرا لبعدها عن مناطق التوقف والجمع، فضلا عن صعوبة استعمال المسار نتيجة ضيق الطريق، و كثرة المنعرجات والانحدارات.

على الرغم من أن مخطط النقل يعنى عموما بخطوط النقل ولائيا، إلا أنه يسمح بتنظيم الخطوط محليا، و رسم ملامح التدخل بالنسبة لمخطط الحركة، وهذا مايعني ضرورة إعداده بالطريقة الصحيحة لضمان فعالية الحلول المقترحة. و يتميز المخطط بضعف القاعدة الإحصائية حيث اعتمد المخطط على التقديرات السكانية لسنة 2007<sup>1</sup>، بسبب انطلاق الدراسة قبل نشر نتائج الإحصاء العام للسكان و السكن لسنة 2008، و ضعف القاعدة التقديرية بفرض احتمال استمرار و استقرار معدلات النمو على ما هي عليه : 1,54% معدل النمو الحضري، و 30 منصب شغل /100 نسمة بالنسبة للفئة النشطة، و استعمالها في التقديرات لحساب العجز واقتراح الحل؛ أيضا لم يأخذ المخطط بعين الاعتبار

<sup>1</sup>: مخطط النقل الولائي، المرحلة الثالثة و الرابعة، 2011، ص 37 .

بعض المشاريع المهيكلية في الولاية، و التي تم وضعها خلال فترة إعداد الدراسة أو بعد المصادقة عليها، ما يجعل التوجهات غير متطابقة مع التغييرات و حجم التنقلات.  
قصر مدة سريان المخطط (2011-2020)، مقابل طول فترة إعداد الدراسة و حجم الأعمال بالدراسة، يستوجبان المراجعة الدورية للمخطط بسبب تجاوز الأحداث للتوجهات المقترحة.

## II -2 مخطط الحركة: أداة التدخل المباشرة على المجال و المرور

في دراسة دقيقة لعناصر الحركة بمدينة جيجل، تم تحليل و تبويب التحركات الممارسة على مستوى مختلف الطرق، و باستعمال مختلف الوسائل ضمن مخطط الحركة أو المرور، الذي سلم بعد الانتهاء من الدراسة و المصادقة عليه إلى مصالح البلدية نهاية سنة 2011 لمباشرة العمل به و تطبيق توجهاته على أرض الواقع، لكن للأسف تأخر هذا التطبيق إلى غاية سنة 2017.

## II -2 - أ. أهداف مخطط الحركة لمدينة جيجل:

- سطرت أهداف معينة لهذا المخطط بالتنسيق مع المصالح الولائية و البلدية، و المصالح التقنية لمديرية النقل، حرص مكتب الدراسات على العمل بها، متمثلة في:
- وضع هيرالكية لشبكة الطرق تتناسب مع حجم الحركة، و اقتراح مخطط جديد للمرور.
  - تقييم الخلل على مستوى المفترقات، و تحديد نظام الرقابة الملائم.
  - تحسين تغطية خطوط النقل الجماعي بالتوافق مع توجهات مخطط النقل.
  - تحديد الإجراءات اللازمة الخاصة بتنظيم المرور عن طريق وضع اللافتات العمودية و الإشارات الأفقية.
  - تكميم دقيق لوضعية التوقف، مع اقتراح أماكن توقف كافية لمجموع المركبات.
  - تخصيص متوازن للحركة على الطرق بين المركبات و الراجلين.
  - ضمان السلامة المرورية للمتمدرسين بمحذاة المؤسسات التعليمية.

تم وضع الخطة النهائية مع تحديد التوجيهات الواجب اتباعها، قصد تحسين حركة المرور على المدى القصير، المتوسط، و الطويل فكانت أهم التوصيات كالتالي :

- إعادة وضع مخطط بياني جديد لحركة المرور، و تحديد اتجاه السير في الاتجاهين أو اتجاه واحد عند كافة شوارع الحديثة، سواء بالنسبة لمركز المدينة القديمة، أو المنطقة الجديدة (أيوف).
- الإشارات المرورية : ضرورة وضع الإشارات الأفقية والعمودية وهي: إشارات الخطر، إشارات مفترقات الطرق، إشارات التوجيه، الإشارات الإلزامية، إشارات المنع.

• الإشارات الضوئية: تم تحديد بدقة مجموع مفترقات الطرق المعنية لوضع الإشارات الضوئية وهي: مفترق الطرق بابا عروج، مفترق الطرق باب الصور(على المدى المتوسط)، مفترق الطرق مديرية الصيد البحري(النسيم)، مفترق الطرق حي موسى (الدرك الوطني)، مفترق الطرق الحي الإداري، مفترق الطرق مديرية الصناعة.

• إعادة تهيئة كل من مفترق الطرق بحي مصطفى و بوالرمل، و كذا إعادة ضبط الإشارات المرورية بمفترق الطرق بالنفق الأرضي بحي الفرسان.

• تحديد وضعية مواقف شبكة النقل الحضري داخل المدينة، وتجهيزها بالإشارات التوجيهية في هذا المخطط.

• إقتراح إنجاز نفق أرضي بمفترق الطرق بابا عروج.

• إقتراح إنشاء حظيرة ذات طوابق بشارع المجاهدين، و كذا بحي مصطفى.

• إقتراح إنشاء محطة برية من الصنف "أ" بالمدخل الشرقية.

• إقتراح إنشاء محطة حضرية مكان المحطة الغربية، و تحديد 10 محطات لسيارات الأجرة داخل المحيط الحضري لمدينة جيجل.

• إقتراح إنجاز ممرين علويين : ممر علوي للراجلين بشارع رويح حسين يربط بين المحطة الحضرية المقترحة و الواجهة البحرية، و ممر علوي للراجلين بشارع كعولة مختار، يربط بين الحي الإداري والمركز التجاري.

وتجدر الإشارة أن هذا المخطط ملحق بمخطط حركة المرور خاص بموسم الإصطياف، حيث تم التعديل في بعض النقاط التي تعرف اكتظاظا خلال موسم الاصطياف، و إعادة توجيه حركة المرور. و كحل بديلة جاءت بها الدراسة تم اقتراح :

• ضرورة توفير مساحات خاصة بالتوقف نظرا لتزايد الطلب عليها خلال موسم الاصطياف.

• تحويل مسار حافلات نقل المصطفيين القادمة من شرق الولاية عبر شارع مصطفى بن بوالعيد و رويح حسين.

• تنظيم و توجيه سير المارة، و منع التجارة الموسمية على الأرصفة.

• اعتماد نفس الرسم البياني لمخطط السير في الأيام العادية.

• تنظيم عملية نقل المصطفيين نحو الشواطئ.

## II-2-ب. تقييم التدخل من طرف مصالح البلدية: إجراء متأخر و تعدي على التخصصات

تتم المراجعة الإلزامية لمخطط الحركة حسب ماينص عليه القانون بعد مرور 05 سنوات عن المصادقة عليه من طرف المصالح البلدية، و في هذا الإطار تم تنصيب خلية متابعة لمخطط حركة المرور بالمدينة سنة 2016، قامت بإعداد تقريرها المفصل الذي أسفر على عدم إنجاز و تنفيذ أغلب التدخلات إن لم نقل كلها، فالاستثناء يشمل فقط منع مرور مركبات الوزن الثقيل بمركز المدينة بعد تحويلها إلى الطريق الاجتبابي الجنوبي المخصص لذلك. و بعد التنسيق مع كل من ممثلي الجماعات المحلية، الأمن و الدرك الوطني، النقل و الأشغال العمومية، الصيد و السياحة، تم جدولة اقتراحات أخرى للتدخل على المجال، متمثلة في:

- تغيير اقتراح إنجاز النفق الأرضي ببروس إلى جسر علوي على مستوى الكلم الثاني، بالنسبة للقادمين من الجهة الشرقية للولاية إلى وسط المدينة.
- إلغاء اقتراح إنجاز النفق الأرضي ببروس و تعويضه بتغيير إتجاه السير و جعله في اتجاه واحد بالنسبة لشارع بن باديس و شارع أول نوفمبر، و تغيير تهيئة المفترق إلى إتفاف دوراني مع الفصل بين شارع بوراوي و شارع رويح حسين بأرضية صلبة.
- تعزيز إشارة التوجيه بالطريق الاجتبابي الجنوبي.
- تخصيص 04 حظائر للسيارات خاصة بموسم الاصطياف ثلاثة منها في المنطقة الشرقية ، و أخرى بمنطقة أولاد بوالنار غربا.
- منع التوقف ببعض المحاور، و غلق الممر المؤدي إلى نزل كتامة بجواز صلبة.
- إنجاز حظيرة للسيارات ذات طوابق بمركز المدينة، بعد استرجاع الأرضية المشغولة بمؤسسة إعادة التربية القديمة و غير المستغلة.
- إنجاز ملتف دوراني على مستوى تقاطع مزغيطان و حي بن عاشور.
- تجهيز مفترق الطرق بن شعبيون (جنوب غرب المدينة).
- تغيير مسار خطي النقل الأساسيين 01 و 02.

## II-2-ج. تسيير الحركة بمدينة جيجل: محدودية التخطيط، تجاهل التوجهات و تعدي التخصصات

عمل مخطط الحركة للمدينة على الدراسة المفصلة و التكميم الشامل للحركة و للتدفقات داخل المدينة و نحوها، و تمكن من تكييف الحركة الممارسة على الطرقات مع حجم وسعة استيعاب قارعة الطريق و الرصيف، مع الإشارة السطحية للخصائص التقنية للطرق، و قصور الهندسة الطرقية، و التوزيع غير المتجانس للتجهيزات داخل المحيط؛ و اقتصار الاهتمام بعنصر

الطرق، بتحقيق تدرج هرمي لها بالمدينة في محاولة لإيجاد المسارات المناسبة، و التغطية الجيدة لوسائل النقل الجماعي.

وعلى الرغم من تأكيد المخطط عند إقرار تدخلاته إلى وجوب التدخل على شبكة الطرق الحالية، بهدف تحسين أداءها مستقبلا، حرصا منه على التطبيق الجيد للتصورات التي خلص إليها، إلا أن هذه الملاحظات تبقى حبيسة أسطر المخطط، فلا تخرج للعيان و لاتجسد على أرض الواقع.

لا تتجاوز توجهات المخطط تغيير اتجاه الحركة، وجوب استعمال الإشارات الضوئية و اقتراح تغيير المسارات أو تقنين المرور، و التي تكون تحت الإشراف التام و المباشر للسلطات المحلية التي توجه الحلول و التدخل بالصلاحيات؛ فلا تعمل بذلك هذه التصورات سوى على تنظيم المرور بالمدينة بتحديد حلول أنية ظرفية تساعد على التخفيف المؤقت من المشاكل دون القضاء على الإشكال. تتضمن هذه الحلول مجموعة تدخلات سطحية عامة و معممة، تعمل على إضعاف مصداقية المخطط و التقليل من فعاليته.

وفي هذا السياق، يبرز التساؤل عن جدوى إعداد هكذا مخطط تستغرق دراسته قرابة ثلاث سنوات من التشخيص، التحليل، المناقشة و التنسيق، إذا لم يتم تجسيد توجهاته على أرض الواقع، إما بتجميدها لتفقد بذلك صلاحيتها، أو بتجاهلها و تجاوزها، و إعداد تصورات جديدة للتدخل من طرف إدارات على دراية سطحية بالإشكالية المطروحة و التقنيات المستعملة للتكميم، تقوم بإقرار تدخلات مصيرية دون دراسة مسبقة.

يعكس هذا الوضع قصور عملية التخطيط المعتمدة في الجزائر، التي تستعمل في التدخل مخططات توجيهية يتم إعدادها بسبب طابعها الإلزامي، تعد شكليا، ليصادف محتواها الكثير من الغموض و التناقض في الطرح و الإحصاء، نتيجة لغياب الإدارة الصارمة، و الكفاءة العالية المخول لها مراقبة إعداد هذه الدراسات التقنية : مخططات تستهلك مدة زمنية في الإعداد، تخصص لها ميزانية و أغلفة مالية ضخمة، ليتم في الأخير تنفيذ الحد الأدنى من توجهاتها.

## II-3- المشاريع المبرمجة لتنظيم النقل و الحركة بالمدينة:

استفادت ولاية جيجل من مجموعة من المشاريع القطاعية، و أخرى مركزية مست كل أنواع النقل بالولاية من النقل البري، البحري و الجوي؛ تم الانطلاق في البعض منها، فيما تعرضت مشاريع أخرى للتجميد بسبب غياب التمويل المالي الكاف. تمثل نصيب المدينة من المشاريع الجديدة في ميدان النقل البري، في إنجاز ثلاث محطات برية، واجه تنفيذها الكثير من المشاكل سببت تأخر الانطلاق بها (عمليات مسجلة منذ سنة 2011، 2013)، تتعلق أساسا باختيار و إيجاد الأرضية

المناسبة للمشروع، نظرا لندرة الاحتياطات العقارية الخالية من العوائق بالمدينة (ملكية خاصة، اتصالية ضعيفة، مشاكل تقنية ...).

### II -3-أ. المحطة البرية صنف "أ" بالتجمع الحضري جيجل:

بفضل موقعها، تسمح هذه المحطة الواقعة شرق المدينة بالمنطقة الرابطة بين التجمع الثانوي حراث و المدخل الشرقي للمدينة، بتخفيف الضغط عن المدخل الشرقي للمدينة. المشروع قيد الدراسة، و قد تم تأهيله من طرف المصالح المحلية إلى محطة متعددة الخدمات، ليكون بذلك همزة وصل بين كل أنماط النقل. من المقرر أن يضم هذا المشروع ما بين 10 إلى 15 رصيف، إضافة إلى 10 أرصفة احتياطية موجهة لاستقبال الحافلات و سيارات الأجرة الخاصة بالنقل الحضري و النقل بين البلديات، يحتوي المشروع على خدمات عدة: إدارية خاصة بالمحطة، مقرات تقنية مرافقة، و خدمات تجارية متنوعة موجهة للمسافرين.

### II -3-ب. المحطتين الحضريين (1) و (2) بالتجمع الحضري جيجل:

تم اختيار موقع المحطتين ليتناسب مع مناطق توسع المدينة على مستوى كل من منطقة حراث و مزغيطان، ضمانا للتغطية الجيدة للخدمة بتراب التجمع الحضري. الدراسة الخاصة بالمحطة الحضرية الشرقية منتهية، و الانطلاق بها مرهون برفع التجميد عنها. تأخر الانطلاق بدراسة مشروع المحطة الغربية مزغيطان نظرا لعدم التمكن من اختيار و تحديد الأرضية المناسبة لذلك، و لهذا فالمشروع مؤجل إلى غاية التخصيص الفعلي للأرضية من طرف مصالح أملاك الدولة.

### II -3-ج. مشروع إنجاز تليفريك (النقل بالكوابل) ببلدية جيجل:

سجلت العملية على المستوى المركزي ضمن البرنامج الوطني لإنجاز المصاعد الهوائية، و استفادت بذلك الولاية من مشروع النقل بالكوابل داخل المحيط الحضري جيجل؛ و بعد عدة خرجات ميدانية و مشاورات بين مختلف المصالح، تم اقتراح مجموعة مسارات موجهة أساسا للربط بين المحطة الشرقية و أعالي المدينة بهضبة أيوف (شارع بوقطة، المقاسب)، المشروع تحت إشراف مؤسسة ميترو الجزائر متوقف حاليا.

### II -3-د. مشروع الترامواي:

شهد مشروع إنجاز الترامواي بمدينة جيجل عدة تغيرات في تحديد المسار و مجال خدمة المشروع، و من المقرر إنجاز خط رابط بين جامعة تاسوست شرق البلدية، و القطب الجامعي بالعوانة غربا مرورا بمدينة جيجل. تم تحويل تسيير العملية لصالح وزارة النقل، و تحديدا لمؤسسة ميترو الجزائر. المشروع مؤجل إلى غاية التأكد من جدوى و إمكانية تنفيذه.

### ❖ تقييم التدخلات : مشاريع استعجاليه، تأخر في التطبيق.

يستند اقتراح المشاريع إلى التفكير المركزي تنفيذا لما تصبو إليه الخطة الوطنية للنقل، و تحقيقا لمسار الإصلاح الذي باشر به القطاع عن طريق إقرار مشاريع لا تتناسب غالبا مع طبيعة الإشكال المعاش محليا من جهة، و مع طبيعة المشروع و الموقع و خصوصياتهما من جهة أخرى؛ تفكير آني محدود دون دراسة مسبقة، و تسجيل استباقي للمشاريع دون تحديد دقيق لمدى جدوى و إمكانية تنفيذها. تعطى الأولوية في توزيع المشاريع إلى المدن الكبرى، و التي استفادت فعلا من مسار الإصلاح بتحسين مستوى الخدمة و الأداء، فيما تنتظر باقي المدن بلوغ المشكل أقصى درجاته، ليتم التحرك السريع ضمن مشاريع استعجاليه، بدلا من وضع الحلول المتناسبة مع الإشكال تقاديا لتفاقمه مستقبلا، و التمكن من تطويق الاختلالات قبل خروج الوضع عن السيطرة.

يرتبط إنجاز المشاريع بالمتغيرات الاقتصادية، فحتى المشاريع القطاعية الصغيرة المحدودة التمويل، لا يمكن تغطيتها إذا لم يحجز لها الغلاف المالي ضمن الميزانية العامة، و هذا ما يفسر تأجيل المشاريع القطاعية، و تجميدها تطبيقا للسياسة العامة المعمول بها في الجزائر في السنوات الأخيرة. و يقتضي بذلك هذا الوضع التفكير الجدي في خلق مصادر جديدة لتمويل المشاريع بالشراكة مع متعاملين آخر لبلوغ الأهداف المسطرة، بتخفيف الأعباء و تحقيق الفائدة المتبادلة بين الفاعلين، و الاستفادة الجيدة من المشاريع ( المجال، السكان، المتعاملون العموميون و الخواص).

يؤدي تسجيل العمليات، و تخصيص الميزانيات لإنجاز المشاريع دون الانطلاق في إعداد الدراسات، أو تنفيذ المشاريع خلال الأجل المحددة بسبب تعرضها لمشاكل و عراقيل ناتجة عن سوء التقدير الأولي، إلى إعادة تقييم المشاريع ماليا بشكل دوري نتيجة تغير المعطيات، و عدم توافقها مع التوجهات الموضوعية من طرف الدراسات المعدة مسبقا، ليؤدي كل هذا في الأخير إلى تعطيل المشاريع، و تباطؤ مسار التنمية القطاعية.

### III - تخطيط الحراك التنقلي : عوامل الفشل و مبادئ إنجاز عملية التخطيط

يعد التفكير في إيجاد الحلول، و تصور الاستراتيجيات في قطاع التعمير، و حتى في قطاع النقل أحادي الاتجاه (l'unilatéralité)، فكما لم يأخذ بعين الاعتبار الحراك التنقلي عند إعداد مخططات التعمير، لم تراعي هذه المخططات بدورها توجهات مخططات النقل و الحركة. القطيعة واضحة بين القطاعين، النتائج متباينة عند التدخل، المشاكل متشابكة، و الغائب الأكبر هو تخطيط الحراك التنقلي الذي لم يتم إدراجه ضمن سياسات التدخل القطاعية و المجالية.

### III - 1 عوامل فشل تخطيط الحراك:

#### III-1-أ. غياب التنسيق بين القطاعات و بين المستويات:

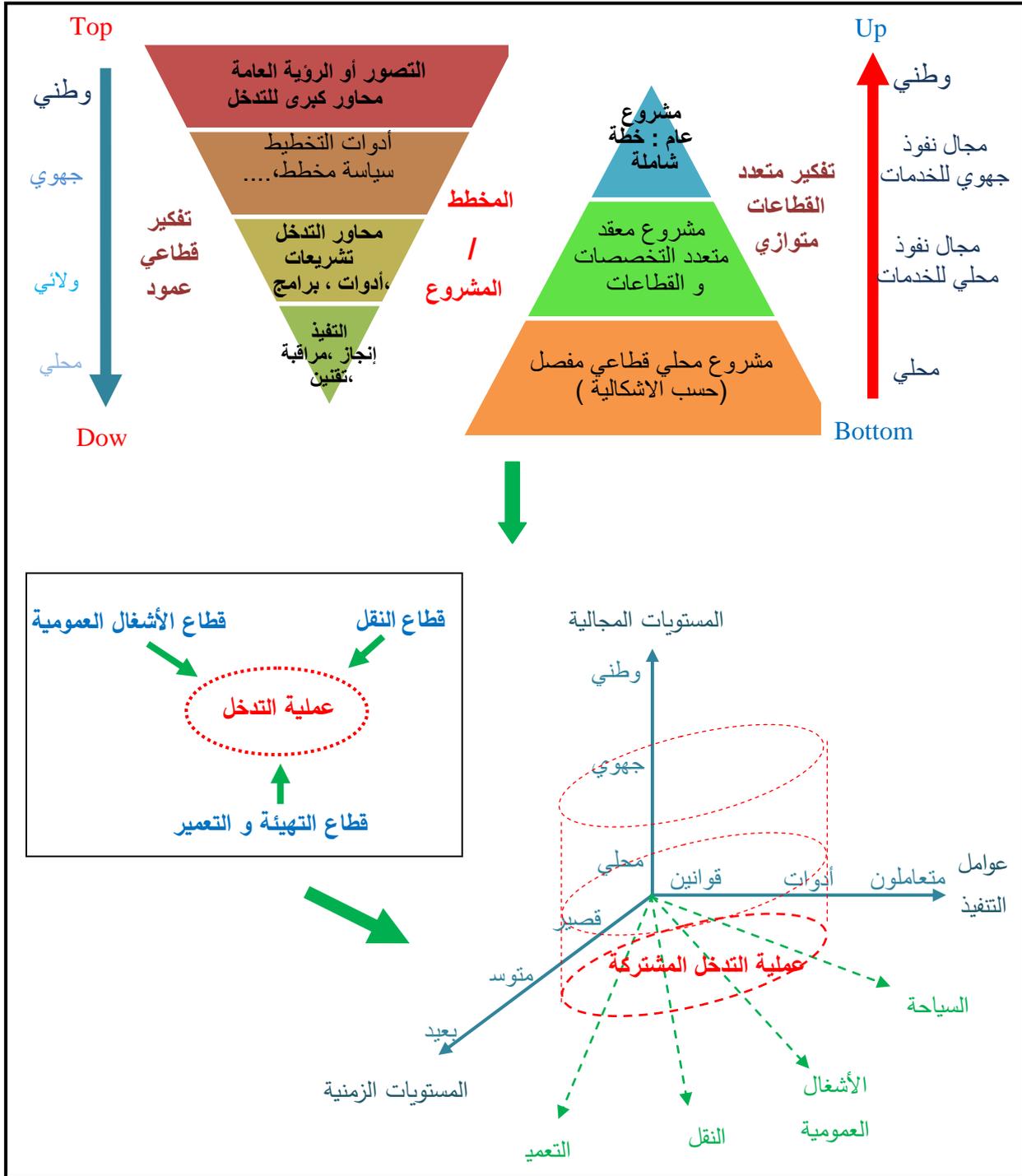
لا يقتصر غياب التنسيق فقط على قطاع النقل و التعمير، فكل القطاعات مجتمعة يمكن لها أن تساهم في وضع خطة لإصلاح منظومة الحراك التنقلي بالمدينة. فقد أثبت النموذج الهرمي القطاعي المستعمل عند اتخاذ القرارات، عدم قدرته على إيجاد الحلول الدائمة، فتجربة التفكير المركزي النظري و العام و التطبيق المحلي الفعلي ( التصميم من أعلى إلى أسفل : Top-Down)، لم تعطي ثمارها و لم تصل إلى ماكانت تصبو إليه، و هذا ما يستوجب إعادة النظر في طريقة التفكير، و التحول نحو الاتجاه المعاكس ( التصميم من الأسفل إلى الأعلى : Bottom - Up) بالانطلاق من المشروع المحلي نحو المشاريع الجهوية متعددة القطاعات و التخصصات، إلى الخطة الوطنية الشاملة التي تتداخل فيها المؤشرات، العوامل و الضوابط، تتكامل فيها السياسات، و تتوحد بموجبها التشريعات (الشكل 80).

لا يعني تغيير الاتجاه في التفكير إقصاء الاتجاه الآخر، فالعلاقة الهرمية بين مستويات التخطيط تضاف إليها علاقة جديدة، و هي علاقة العمل المتوازي (la transversalité)، أي أن العمل يكون على التوازي في مجال إعداد الخطة العامة، الجهوية، و المحلية، و لكن في ظل العلاقة العمودية<sup>1</sup>، التي يتم بموجبها التنسيق بين المستويات و القطاعات المساهمة في عملية التنمية.

تجدرا الإشارة هنا إلى المبادرة الأولى للإصلاح، و التي نسقت بين تدخلات قطاعي الأشغال العمومية و النقل عند إعداد و تجسيد المخططات التوجيهية و التنفيذية، و تثنى الخطوة بالرغم من أن نتائجها ستكون أكثر فعالية على المستوى الجهوي و الوطني أكثر منه على المستوى المحلي؛ لذا يجب أن يتبع هذا الإجراء بإدماج قطاع التعمير و السياحة ضمن منظومة التخطيط الموسعة، باعتبار القطاعات الأربع مسؤولة عن مشاكل الحراك التنقلي بمدينة جبل.

<sup>1</sup> د. عبد الباقي إبراهيم، كبير خبراء الأمم المتحدة في التخطيط العمراني سابقا، مقال منشور، 2013، ص3

الشكل رقم (80): التنسيق بين المستويات و القطاعات عند تخطيط الحراك



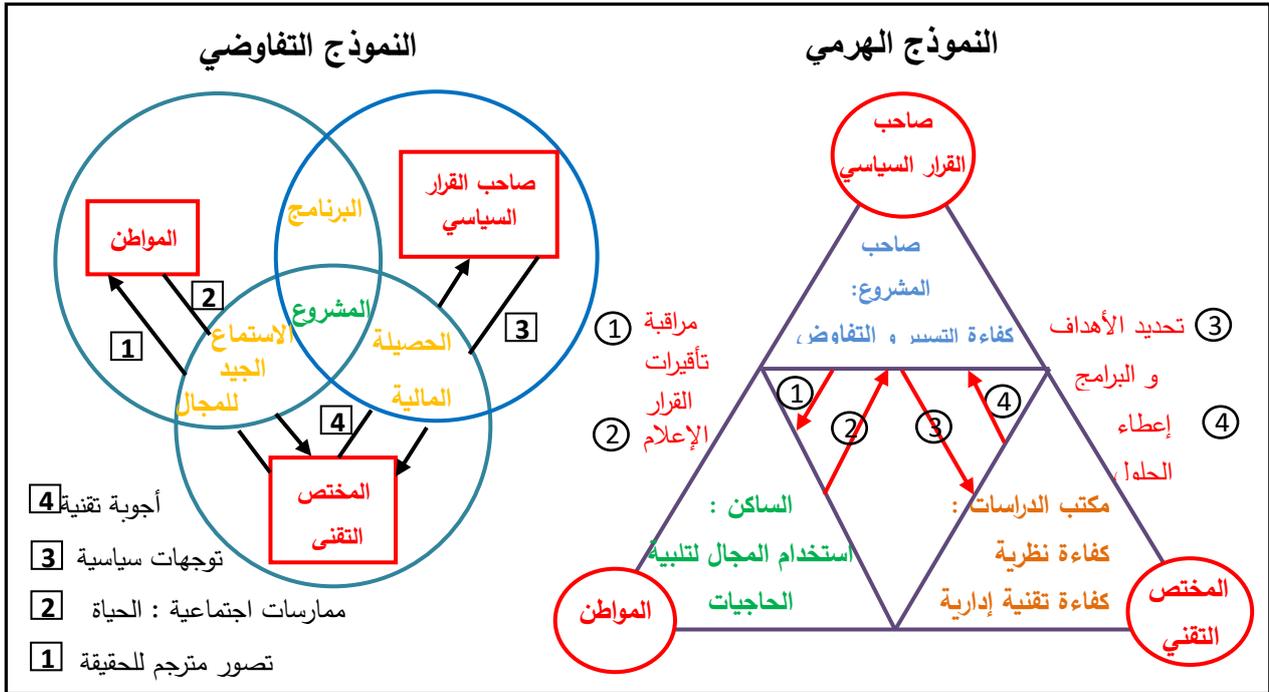
المصدر : من إعداد الباحثة 2018

### III-1-ب. تغييب دور المواطن: المواطن مستهلك للخدمة المجالية، مجرد زبون لخدمة النقل

المواطنة و مشاركة المواطن في بلورة التصورات و اتخاذ القرارات، حق مشروع أقره القانون تجاهله التطبيق. حق غير مفعّل بسبب الضبابية التي تحيط بكيفية التطبيق، و التي تؤدي في الأخير إلى تغييب هذا المتعامل المؤثر الذي من أجله تصاغ السياسات، توجه له المشاريع، و تخصص لها

أرصدة مالية ضخمة لتلبية مختلف حاجياته، ليتحول في الأخير نفس هذا المواطن إلى مجرد مستهلك للمجال و زبون لخدمة النقل (الشكل 81) ، يمارس حقة في التعبير و إبداء الرأي بتقديم شكوى لدى المصالح البلدية، أو بالتجمهر أمام مقرات المؤسسات المحلية عند الشعور بالتهميش أو الإقصاء، أو بالتذمر و الاحتجاج المؤقت عند تغيير تسعيرة النقل، مسار التنقل، طول فترة الرحلة، كثرة الإزدحامات أو الاكتظاظ بالحافلات. و قد أخذت هذه المشاركة الخفية للسكان مؤخرا وجها آخر يعبر عنه الاحتجاج الإلكتروني، عن طريق تسجيل بعض التعليقات المنفردة ضمن وسائل التواصل الاجتماعي ، عند إطلاق بعض المبادرات أو ملاحظة بعض القصور و الاختلال. و لهذا فإن صدى صوت السكان و مدى احتجاجاتهم لا تصل إلى أذان المسؤولين الحقيقيين بسبب غيات التأطير المنظم و الدور الجمعي المؤثر، مقابل الاهتمام السطحي لمتنخبين المحليين في إيصال إنشغالات السكان ( انشغالات منفردة و شفوية تحتاج إلى التنظيم، التبويب و التأطير).

الشكل رقم (81): نماذج العلاقة بين المتعاملين في عملية التخطيط



المصدر : Ewa BEREZOWSKA –AZZAG ,Le projet urbain ,guide métrologique ,comprendre la démarche du projet urbain بتصرف، مصدر سابق،

### III-1-ج. تجاهل الجوانب الاقتصادية للحراك التنقلي :

امتلاك السيارة : حرية أو تباعية، رفاهية أو أعباء إضافية

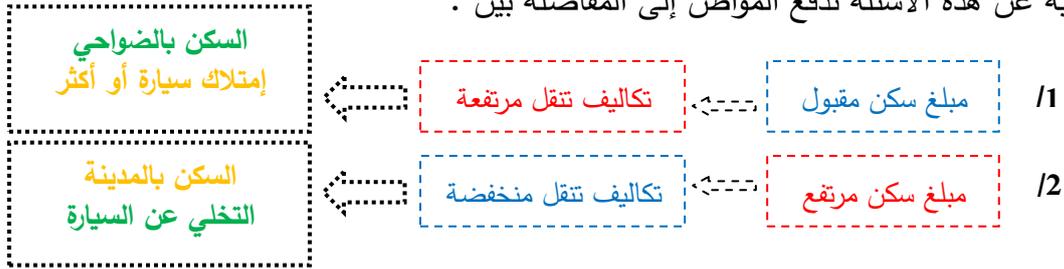
لم تتم الإشارة و لو بشكل من الأشكال إلى الارتفاع الرهيب في عدد المركبات، و الاستعمال المفرط للسيارة داخل المجال الحضري، انعكاس ذلك على البيئة، على الاقتصاد و على المجال بمختلف المخططات. فامتلاك السيارة و كما جاء ذكره سابقا، مرتبط كليا بالتغيرات الاقتصادية؛ فإن

كان في الجزائر اليوم الوقود مضمونا، و سعره متاح نسبيا، فإن احتمالات الزيادة في أسعاره مرتقبة تماشيا مع التغيرات العالمية ( زيادات متدرجة و متسارعة خلال السنوات الأخيرة )، الأمر الذي يؤدي إلى التقليل الإرادي للسكان من استعمال السيارة مستقبلا.

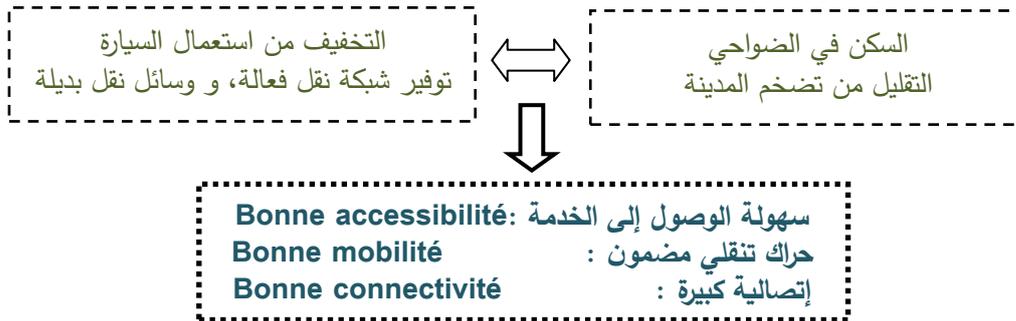
إن وجود الرغبة الإرادية للتخفيف من استعمال السيارة يمكن أن يصادفه عراقيل جديدة تحتم إحالة النظر عن الفكرة. تتعلق هذه العراقيل باختيار موقع البرامج السكنية، و إنجاز المشاريع بالضواحي الحضرية؛ هذا التوجه الذي تدور حوله العديد من التساؤلات، يطرحها المختص عند إعداد التصور و الساكن عند تقرير اختيار موقع مسكنه:

- ما هي المسافة الفاصلة بين السكن، مكان العمل، و موقع التجهيزات المختلفة؟
- هل يمكن التخلي عن السيارة لبلوغها، أو بالعكس، هل يجب استعمال أكثر من سيارة لتلبية الخدمة لكامل أفراد الأسرة؟
- كيف يمكن تعويض استعمال السيارة بوسائل أخرى تضمن الخدمة بطريقة فعالة؟ و هل هي متاحة؟

الاجابة عن هذه الأسئلة تدفع المواطن إلى المفاضلة بين :



كما تجبر المسؤول على التفكير في تحقيق الموازنة بين :



يجب أن يصاحب السلوك الإرادي للسكان، إجراءات أخرى إجبارية من طرف الدولة، تهدف إلى التقليل من استعمال السيارة بالمدينة من جهة، و الاستفادة من القطاع في خلق موارد مالية تساهم في ترقية خدمته من جهة أخرى. و يكون هذا بفرض رسوم على التوقف داخل المدينة على طول محاور الطرق، و عدم الاكتفاء بالمنع و تحديد الاتجاه الواحد، و رسوم أخرى على الطرق الرئيسية

(من المقرر الانطلاق بها في الجزائر مستقبلا) و التشجيع على استعمال وسائل النقل الجماعية و هذا بعد تحسين أدائها و تنويع أنماطها بالمدينة.

وقد عرفت مختلف مدن العالم تجارب عدة للتخفيف من أعداد السيارات المارة بالمجالات الحضرية، و للتقليل مما تسببه من ازدحام و تلوث للبيئة، يمكن الاستفادة منها واستعمالها بالجزائر مستقبلا، على سبيل الذكر :

**فرنسا :** لجأت السلطات الفرنسية إلى اعتماد عدة إجراءات للتقليل من استعمال السيارة بأهم مدنها منها : التضييق من المساحة المخصصة لسيير المركبات الخاصة مقابل تلك الموجهة لسيير حافلات النقل الجماعي، وضع جدول زمني للسير يتضمن تحديد بعض الأيام التي تمنع فيها استعمال السيارة، ليتم بذلك التجول بمراكز المدن مشيا على الأقدام، أو بتحديد أيام معينة لسيير السيارات التي ينتهي رقم تسجيلها بعدد فردي بالتناوب مع تلك التي ينتهي رقمها بعدد زوجي، إضافة إلى منع دخول سيارات ديازال إلى قلب المدن المتروبولية (باريس)، في محاولة للتخفيف من حدة التلوث.

**مكسيكو:** قامت بخطر مرور أنواع معينة من السيارات بالمدينة، مع تحديد الأيام المسموح لها بالسير خلال الأسبوع، النتائج كانت عكسية بزيادة عدد السيارات المستعملة، بعد اقتناء بعض السكان المقتردين لأنواع السيارات المسموح لها بالسير، حتى أن معدلات التلوث قد ارتفعت بالمقابل بسبب قدم بعض أنواع هذه السيارات.

**كوبنهاغن-الدنمارك:** تم فرض ضريبة مبيعات بلغت 180% من سعر كل سيارة جديدة للتخفيف من استعمالها، لتتحول بذلك مواقف السيارات إلى ساحات عمومية و مناطق للسير على الأقدام. في سنة 2011 كانت نسبة امتلاك السيارة تقدر بـ 18% .

**اليابان :** لا يسمح للمواطن بشراء سيارة في طوكيو إلا بعد إثبات ملكيته لمكان خاص بالتوقف.

**مشروع النرويج للمدينة بدون سيارة :** شرعت النرويج في إنجاز شوارع و ممرات مخصصة للدرجات الهوائية، بالموازاة مع فرض مبالغ مالية على السيارات التي تستعمل الشوارع خلال ساعات الازدحام، و اقتطاع مبالغ مالية من الضمان الاجتماعي لمن يملك سيارة تسيير بالوقود الملوث.

### III - 2 التخطيط الإستراتيجي للنقل و الحراك التنقلي : تجارب عالمية

يعتبر البنك الدولي حسب التقرير الذي أعده سنة 2008 و المتعلق بالتخطيط و إصلاح النقل الحضري، إتباع نهج التخطيط الإستراتيجي للنقل مفتاح نجاح أي تدخل في ميدان الحراك التنقلي، و يعتمد نجاح عملية تخطيط الحراك على وجوب التزامها بخمس خصائص رئيسية<sup>1</sup> (5C) متمثلة في:

الشمولية: - تشمل جميع المجالات دون التقيد بالحدود الادارية.

- تعالج جميع مشاكل النقل ذات العلاقة بنوعية الحياة بالمدينة (استخدامات الأرض، نوعية الهواء، استهلاك الطاقة، التنمية الاجتماعية و الاقتصادية).

التواصل: - يتعلق بالمتابعة المتواصلة للطلب على النقل، كفاءة النقل و شروط ذلك.

- التحيين الدوري لعملية التخطيط: مخططات، معطيات، أدوات ...

المشاركة: - إشراك مباشر لكل متعامل في نظام النقل: الوكالات العمومية و مشاركتها على كل المستويات و القطاعات (النقل، التنمية الحضرية، البيئة،...)، المؤسسات، المجتمع المدني و المواطن.

الربط: - الربط بين الإجراءات المتخذة في قطاع النقل و التوجهات و التصورات العامة.

- تقدير حجم النفقات و مصدر الموارد المالية على المدى البعيد، و تطبيق المشاريع وفق رزنامة التنفيذ المتفق عليها.

مسؤولية التنفيذ: - تنصيب هيئة مسؤولة عن مسار التخطيط تحدد الرؤية العامة، الأهداف ، التوجهات، المشاريع و طرق التسيير، تكون لها القدرة على اتخاذ قرار التدخل و قرار التمويل، و التغلب على كل عوائق التنفيذ.

### III - 2-أ. تدخلات الوكالة الفرنسية للتنمية :

#### المساهمة في تحسين الحراك التنقلي بالدول السائرة في طريق النمو

الوكالة عبارة عن مؤسسة مالية عمومية، هادفة إلى تطبيق السياسة الفرنسية الرامية إلى القضاء على الفقر و تحقيق التنمية المستدامة، تساعد هذه الوكالة عبر مختلف مكاتبها المنتشرة بمختلف قارات العالم على تمويل مشاريع التنمية الاقتصادية، و تحسين الإطار المعيشي بالمدن السائرة في طريق النمو.

تناسبت تدخلات الوكالة و تنوعت بتنوع إشكالية الحراك التنقلي المطروحة عبر مختلف مناطق التدخل، و قد تمحورت حول النقاط التالية:

<sup>1</sup> 5C : un processus de planification : Complet, Continu, Cooperatif, Connecté, Champion.

• ثنائية النقل و التعمير: التخطيط للنقل عند التخطيط للمدينة / تخطيط المدينة بالأخذ بعين الاعتبار عناصر النقل

يندرج تخطيط النقل ضمن منظور عام و مدمج للتنمية الحضرية (العرض المقدم، البنى التحتية، التوقفات، الرسوم ...)، بإعداد مخطط للحركة يشمل جميع هذه العناصر على صعيد التنقلات الحالية و المستقبلية، و على صعيد تنفيذ المشاريع، و إدماجها مع الأنسجة الحضرية بالتدخل المباشر عليها:

خط ميترو : جمهورية الدومينيكان

تطلب عمل الوكالة بالعاصمة إنجاز خط ثان للميترو، مع التدخل على الأحياء التي يخدمها الخط بإعادة تهيئتها و تأهيلها، إضافة إلى إنجاز خط للنقل بالكوابل، و الذي رافقته عملية تكثيف للمجال، و رفع أسعار العقار حول المنطقة.

مشروع الترامواي بمدينة الرباط و الدار البيضاء بالمغرب :

يعد المشروعان من أهم مشاريع التنمية الحضرية الرامية لربط و إدماج النقل و التعمير. ساهم المشروعان في تنمية المدينتين خاصة بعد دخول متعاملين جدد خواص في تسيير المشاريع، و اقتراح طرق جديدة في النقل.

تحسين شبكة الطرق بالمدن الإفريقية من أجل خدمة أفضل للنقل:

قامت الوكالة بتمويل عدة مشاريع خاصة بالتدخل على شبكة الطرق، و القضاء على النقاط السوداء بها، إضافة إلى تحسين خدمة النقل التي تعتمد على النقل الحرفي، تمثلت هذه المشاريع:

- عصرنة الطريق الساحلي ببيرازفيل.
- مشروع إنجاز و تهيئة طرق جديدة بساحل العاج.
- تهيئة مدن ثانوية بالكامرون.

• **الحوكمة : قاعدة أساسية لتنظيم أجهزة النقل و تسهيل عملية التمويل**

تعد حوكمة قطاع النقل عملية جديدة للتسيير، تعتمد على الإدماج : إدماج جميع أنواع النقل كل المتعامين و مختلف الأبعاد المتعلقة بـ:

- الإدماج المؤسسي: بين مؤسسات التنظيم و التسيير.
- الإدماج الحضري: تحديد استخدامات الأرض حسب مختلف أنواع النقل.
- الإدماج المنهجي: تنظيم التسعيرات، الرسوم،...
- الإدماج الفيزيائي: تهيئة أقطاب للتبادل، محطات النقل،...

مشروع الميترو بمدينة هانوي بالفييتنام:

بهدف القضاء على الاختناقات المرورية تم إنجاز أول خط للميترو لتقديم خدمة أفضل للسكان وبالتالي التخلي عن السيارة الخاصة و التنقل باستعمال الدراجات النارية.

### • عصرنة قطاع النقل و تطوير الحراك عن طريق الرقمنة :

تسمح عملية الرقمنة بإعطاء نظرة حقيقية عن طلب النقل، و التسيير العقلاني لشبكة النقل الحالية و المستقبلية، تصاحب هذه العملية تدخلات جدية على أجهزة النقل المختلفة، خاصة بالمدن الإفريقية بعصرنتها، و توجيهها إلى الشراكة من أجل تحسين الخدمة، عن طريق الاستفادة من نظم المعلومات في تسيير الحراك؛ طبقت العملية بمدنتي أكر الغانية و مدينة نيروبي الكينية.

### • الاستثمار في النقل الحضري للتخفيف من تأثير التغيرات المناخية :

تهدف الوكالة من خلال تدخلاتها إلى تحقيق:

- التعمير المختلط و المتراص (التقليل من المسافة).
  - تقديم خدمة ذات نوعية عالية للنقل الجماعي (التقليل من استعمال السيارة).
  - كفاءة عالية في استعمال الطاقة (التقليل من الانبعاثات الجوية).
- كما تشترط ربط مخططات الحركة بالسياسات العامة المتعلقة بالمناخ، لإيجاد الحلول الكفيلة بالتخفيف من معدلات التلوث.

مشروع إصلاح النقل الحضري بالبرازيل (مدن ساوباولو و ريو دي جانيرو ) القائم على وضع مشروع قانون خاص بإنشاء هيئة مكلفة بتنظيم النقل الحضري، تعمل على تنظيم عمل المحطات، و المزج بين مختلف أنواع النقل.

### III - 2-ب. التجربة التونسية في تخطيط الحراك: تخطيط الطرق

ترتكز التجربة التونسية في تخطيط الحراك على التدخل المباشر بتخطيط الطرق، و وضع منظومة ربط بين كافة جهات الوطن، وفق شبكة طرق تضمن سيولة الحركة، سلاسة المرور و تراعي الجوانب الجمالية و البيئية. تتكون الشبكة من طرق وطنية، جهوية، سكنية محلية مرقمة، و نظام طرق خاص بالمسالك الريفية يضمن ربطها بالطرق المرقمة<sup>1</sup>.

يرتكز تطوير شبكة الطرق بتونس على ثلاث اعتبارات أساسية، متعلقة بهندسة المنشآت و البنى التحتية، توزيع الإشارات المرورية، و استعمال تقنيات المرور الحديثة. يبدأ تخطيط الحراك حسب التجربة بفهم الأسباب الحقيقية وراء زيادة نسب الازدحام و عدد الحوادث المرورية بالمدن التونسية التي ترتبط أساسا بتنظيم حركة المرور، شبكة النقل، المجال العام (التهيئة العمرانية )، و المحيط الاقتصادي، الاجتماعي و الثقافي.

تم إعداد أول مخطط للمرور بالعاصمة التونسية سنة 1975. اهتم بتنظيم المرور بالشوارع الرئيسية المحيطة بالعاصمة، ليتبعه مخطط ثان سنة 1982، أعد خصيصا لمواكبة التغيرات الطارئة على الشبكة و المرور، بعد إنجاز مشروع المترو و الانتهاء منه سنة 1990. هدف هذا المخطط إلى

<sup>1</sup> العقيد : محسن العجمي بن عيسى ، التجربة التونسية في مجال تخطيط الطرق، حلقة علمية منشورة عن التجارب الحديثة في تخطيط الطرق، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية – كلية التدريب، 2010 ، ص27.

التخفيف من مستويات التلوث، و تأمين سلامة الراجلين، إضافة إلى تسيير حركة النقل المتعدد الوسائط بمركز المدينة، و الحفاظ على التوازن بين طاقة إستعاب الطرقات و تزايد الطلب على التنقل.

تعد التجربة التونسية رائدة. فقد كانت من أوائل من استعمل قطاعا مركزيا لرقابة المرور على المستوى الإفريقي سنة 1978، تم تجديد النظام سنة 1990 وفقا للمعايير الدولية. و قد نتج عن هذا التدخل التخفيف الملحوظ في مستويات التلوث، بسبب تحويل حركة المرور نحو الطرق الاجتنبية استغلال خطوط المترو في التنقل داخل المدينة، و تبني إجراءات لتنظيم الوقوف و التوقف بالمدينة.

استعمل مخطط النقل في تحسين أداء الطرق بالمدن التونسية، عن طريق منع فتح المحاور المركزية أمام النقل الخاص، و تشجيع الاعتماد على النقل المتعدد الوسائط، إلى جانب:

- الحد من حركة السيارات وسط المدينة، و تحويل بعض الشوارع إلى مجالات للراجلين و أخرى للنقل العام، و تهيئها وفقا للمواصفات المطلوبة.
- تكثيف المراقبة لردع الوقوف الفوضوي، و إنجاز مواقف للسيارات بالقرب من محطات النقل العمومي.
- تطوير شبكة النقل الجماعي بإدراج النقل ذي المسالك ضمن المنظومة.
- منح ممرات خاصة للنقل العمومي داخل المدينة، و إعطائها أولوية المرور بأهم محاور الطرق و المفترقات.
- التدخل على شبكة الطرق المحيطة بالعاصمة، و ترتيبها حسب التدرج إلى: طرق خدمية، طرق شريانية، طرق التوزيع و طرق العبور.

تم الاعتماد على مخططات التهيئة للتوفيق بين تخطيط النقل و تخطيط الطرق المستقبلية، من خلال مجموعة القوانين و القرارات التي تم إصدارها، بهدف تكييف أدوات التدخل مع التغيرات الطارئة المجالية منها، و تلك المتعلقة بالحياة الاقتصادية و الاجتماعية بالمدن التونسية. و قد تم التركيز على إقليم تونس وفق أداة تخطيط تعنى بثلاث ولايات رئيسية : تونس، أريانة و بن عروس. تهدف عملية إدماج مخططات التهيئة مع تخطيط الطرق، إلى تكوين خطة استباقية للتدخل، قائمة على دراسة مدى التوافق بين البنية الحالية و التغيرات العامة للمدينة، و إيجاد الحلول المناسبة لتطوير البنى التحتية، و تطوير الشبكة بشكل عام (نقل و طرق).

لا يرتبط تخطيط الطرق بالمعايير الهندسية فقط، بل بمتغيرات عدة متعلقة بالنقل الجماعي و الخاص، التطور الحاصل بالمحيط العمراني، الكثافة السكانية و كيفية توزيع السكان داخل المجالات الحضرية، و بكيفية التوفيق بين النمو الحضري و احتياجات التنقل، مع تحقيق السلامة المرورية و مرونة الحركة، و التي لا تتأتى إلا بالاستفادة من التجارب العالمية من ناحية التقنيات و تدريب الإطارات الكفأة القادرة على متابعة التغيرات و مباشرة التحولات.

### III - 2-ج. التجربة الألمانية في النقل المستدام تحت شعار "صنع في ألمانيا"

تشتهر ألمانيا عالميا بالبنية التحتية المميزة لشبكة طرقها و شبكة النقل بها، و المتنوعة بين النقل بالسكك الحديدية و المواصلات العامة، إضافة إلى البيئة الملائمة التي توفرها للراجلين و راكبي الدرجات الهوائية. تملك تجربة رائدة في وضع سياسات التدخل، و إيجاد الحلول و إستراتيجيات الابتكار، باستعمال التكنولوجيات الحديثة في مجال النقل المستدام. هذه الإستراتيجيات كفيلة بتحويل المدن إلى أماكن للحياة الصحية و البحث و الابتكار و الإنتاج عال الكفاءة. كما تدعم الإستراتيجيات الخضراء التي تنتهجها ألمانيا كفاءة الإنتاج و التجارة، و تعمل على التقليل من البصمة البيئية السلبية للنقل<sup>1</sup>.

#### محاور اهتمام سياسة النقل المستدام الألمانية:

شملت التدخلات كل المجالات المتعلقة بالنقل المستدام متمثلة في:

- **السياسات العامة للنقل المستدام** : تهدف إلى إيجاد التوازن بين تقديم الخدمة و التخفيف من الآثار السلبية المرافقة لها، عن طريق التخطيط المؤسسي الشامل، و السياسات التنظيمية الموضحة في الخطط الوطنية، المبادرات الإقليمية و المناهج المحلية (المناطق المنخفضة الانبعاث، سياسات وقوف السيارات).
- **النقل و التنمية الحضرية** : تستخدم المدن الألمانية مجموعة واسعة من الوسائل و التدابير لمعالجة الهواء من جهة، و تأكيد الحصول على خدمة النقل من جهة أخرى، مع الحرص على تعزيز السلامة المرورية، من خلال التحسين المستمر للنقل العام، و تشجيع الاعتماد على المشي و استعمال الدرجات الهوائية، إلى جانب تطوير أنظمة الدفع الفعالة.
- **التنقل الذكي** : يستعمل لضمان المرونة العالية في النقل، بالاعتماد على نظام ذكي في الحركة ، متمثل في مشاركة الدراجات أو مشاركة السيارات (covoiturage) كبديل للاستعمال المكثف للسيارة، للتخفيف من تكاليف امتلاك السيارة، أعباء الوقود، و أعباء الوقوف و الرسوم المرافقة لها، إضافة إلى استعمال محركات الدفع الكهربائية في وسائل النقل العام .
- **النقل العام** : يرمي إلى المزج بين مختلف وسائل النقل ( multi modalité)، و استخدام أكثر من وسيلة للوصول إلى الوجهة المطلوبة، بالاعتماد على شبكات متكاملة من القطارات الإقليمية الترامواي و الحافلات، التي تعد العمود الفقري التي يركز عليه النقل بالمدن الألمانية.

<sup>1</sup> النقل المستدام : صنع في ألمانيا : تقرير الشراكة الألمانية من أجل التنقل المستدام 2013 :

لا يمكن الاكتفاء بالتوجهات الكبرى للسياسات من أجل ضمان نجاح العمليات، فعملية التخطيط الألمانية تعتمد على منهج جديد أكثر شمولاً، يهدف إلى وضع خطط لنظام النقل المستدام، و تحديد طرق إرساء أسسه على أرض الواقع وفق مبادئ ثلاث أساسية (Système ACA)<sup>1</sup>:

- **التجنب:** قبل تحسين البنى التحتية يجب التقليل من الطلب على التنقل، عن طريق التخطيط الحضري المزدوج، الذي يقلل من المسافات بين التجهيزات العامة الهامة في الحياة اليومية للسكان بالموازاة مع الاهتمام بالمناطق الآهلة بالسكان المحدودي الدخل، و تقريب المنشآت إليهم، شق الطرق السريعة الجديدة فقط بالمناطق غير السكنية، فضلا عن إعطاء الأولوية في المرور للراجلين، الدرجات، النقل العام ثم أخيرا السيارات الخاصة. تعبر هذه الاجراءات عن **كفاءة النظام**.
- **التغيير:** يرمي المنهج إلى تغيير سلوك المواطن في التنقل و الحركة، باتباع تدابير للجذب تعطي حوافز للسكان، و تدابير أخرى للدفع تفرض العقوبات عليهم، يعبر هذا الإجراء عن **كفاءة الرحلة** القائمة على توعية و إعلام السكان بالأخطار البيئية المصاحبة لاستعمال السيارات الخاصة: مشروع الإتحاد الأوروبي "النقل العصري"، و التوجه نحو استعمال الأنماط الصديقة للبيئة؛ حيث تم مؤخرًا و بالموازاة من منع دخول سيارات الديازال إلى 10 مدن ألمانية، اقتراح مشروع جديد على الإتحاد الأوروبي متعلق بمجانبة النقل العام داخل المدن الألمانية.
- **التحسين:** يهدف الإجراء في ظل محدودية البدائل الخاصة للوقود الملوث، إلى البحث عن **كفاءة المركبة** من خلال تحسين كفاءة الطاقة، تحديث تقنيات المركبات بتخفيض حجمها، و اللجوء إلى السيارات الكهربائية الصديقة للبيئة.

تهتم التجربة الألمانية في تنظيم النقل و الحراك بمدنها بالجانب البيئي المصاحب للتنقل و بتحقيق الاستدامة في النقل، هذا الجانب الذي يتم تجاهله من طرف سياسة التهيئة و النقل بالجزائر عند وضع المخططات، فالاهتمام به ثانوي، و التركيز موجه إلى توفير الخدمة على حساب النوعية.

### III - 2-د. التجربة الكندية في تسيير الحراك التنقلي : حوكمة النقل

ترتكز الإستراتيجية الوطنية للحراك التنقلي المستدام بكندا على أربع محاور أساسية<sup>2</sup> :

- المحور الأول: إدماج التخطيط و التهيئة العمرانية مع سياسات النقل عن طريق:
- إجراء تغييرات على القانون الخاص بالتهيئة و التعمير.

<sup>1</sup> : م.كنوز، ا.هلمرز، ب.مارك ، منهج أي سي أي : المنهج الشامل و المستدام، مركز تنمية المدن العربية 2017 :

[www.envirocitiesmag.com](http://www.envirocitiesmag.com)

<sup>2</sup> Strategie nationale de la mobilité durable : une approche responsable et novatrice , un Québec pour tous –direction du transport terrestre des personnes ,2014 ,74 pages , document publié ,consulté : [www.mtg.gouv.qc.ca](http://www.mtg.gouv.qc.ca)

- إدخال مفاهيم التخطيط المدمج بتهيئة المجال و النقل ضمن التوجهات الحكومية للتهيئة العمرانية، تتعلق هذه المفاهيم بالتقليل من المسافات، من زمن التنقل، و استعمال النقل المستدام عن طريق دراسة:
  - أماكن توطين التجهيزات.
  - خطوط النقل و كيفية الوصول إليها.
  - طرق الحد من التمددات العمرانية.
  - سياسات التوقف.
  - تهيئة الطرق لاستقبال أنواع جديدة من الأنماط.
- تحديد سبل التنفيذ على المستوى المحلي و الجهوي لإدراج التغيرات المقترحة بتقديم:
  - دليل الإدماج و الوثائق التقنية للتطبيق.
  - مساعدات مالية لكل من مدينتي كوبيك و مورييال للتمكن من تطبيق الإستراتيجية.

#### المحور الثاني: حراك السكان داخل المجالات الحضرية

- يرتكز المحور على تفضيل استعمال النقل الجماعي بالمدن إضافة إلى:
- تحسين تسيير النقل الجماعي: بتقسيم المسؤوليات، تخطيط التنقلات بالتشاور و المشاركة بين كل المتعاملين.
  - تحسين العرض المقدم للنقل الجماعي بالمدن: بتخصيص ميزانية ضخمة لإنجاز شبكات النقل الجماعي، و تهيئة الطرق المخصصة لها:
    - تقديم مساعدات مالية لتحسين خدمة النقل الجماعي.
    - العمل على زيادة استعمال النقل الجماعي بنسبة 30% في الفترة مابين سنتي 2015 و 2020 و التنوع في الحظيرة بإدخال تقنيات جديدة.
  - تشجيع النقل بالدرجات الهوائية و المشي على الأقدام (le transport actif)، و إعادة تهيئة الطرق لاستقبال الوسائل البديلة.
  - التوجه نحو المشاركة في وسائل النقل (covoiturage, autopartage)، بتحديد الطرق الخاصة بها و تخصيص أماكن توقفها.

#### المحور الثالث: حراك السكان بالمجالات الريفية من خلال:

- تفعيل التخطيط الجهوي للنقل الجماعي، من أجل التغطية الشاملة لكامل التراب الحضري و الريفي و تشجيع اللامركزية في التسيير من خلال استقلالية القرار، استجابة لمتطلبات السكان بترشيد الاستغلال و إشراك المنتخبين.

- تحديد الميزانيات الخاصة بالنقل الجماعي الريفي، و التي وصلت إلى 40 مليون دولار ما بين 2015-2020.
- تحسين العرض المقدم للنقل الجماعي الجهوي الريفي.

#### المحور الرابع: سهولة الحراك للأشخاص ذوي الاحتياجات الخاصة، التحول نحو الحراك للجميع

- تدخل مجموعة إجراءات ضمن هذا المحور لضمان توفير النقل، و تسهيل الحراك لكل أفراد المجتمع، و تجنب الإقصاء الاجتماعي من خلال:
- الرفع من المساعدات المالية المخصصة للنقل من 96,5 مليون دولار سنة 2014، إلى 482,5 مليون للفترة 2015-2020.
  - تحسين الخدمة بوسائل النقل الجماعي، و تكيفها مع احتياجات هذه الفئة من السكان، و تكوين السائقين للتعامل مع وسيلة النقل و الناقلين، و إصدار تشريع خاص بهذه المركبات.
  - إعداد برامج لتسهيل الحراك الشامل لكل طبقات المجتمع، تحت شعار "نعيش معا حياة رائعة".

تعتبر التجربة الكندية (مدينة كيوبك) الموضحة في مخطط التنمية و تطوير قطاع النقل خطة 2015-2020، تجربة متكاملة من ناحية التخطيط، التمويل و التنفيذ، تجربة شاملة لكل طبقات المجتمع، أكدت على الشق الاجتماعي الخاص بممارسات التنقل، و إمكانية احتوائها و تطويرها لتكوين حراك نقل مستدام. هي تجربة متوازنة تركز تدخلاتها على كل أنواع النقل، و تعمل على تخصيص الأغلفة المالية و المساعدات، الإطار المؤسسي و القانوني، إضافة إلى التهيئة الطرقية الملائمة و المصاحبة للتدخل، ضمانا لفعالية القرارات المتخذة.

تبلورت تجربة التخطيط و تكونت محاورها بعد مشوار طويل من المشاورات و الاستشارات<sup>1</sup> مع السكان، المسؤولين بالوزارة الوصية، و الوزارات المساهمة و كل المؤسسات المعنية، للتمكن في الأخير من وضع الخطة الإستراتيجية القصيرة المدى، و المتلائمة مع الوضع الحالي والمستقبلي، تتلخص أبعاد هذه التجربة في مفهوم **حوكمة الحراك التنقلي**.

<sup>1</sup>: Le plan strategique 2017-2020, ministre des transports de la mobilité durable et de l'électrification des transports, ensemble on fait avancer le Québec ,2017, p36 .

### ثالثا: المزوجة بين التعمير و النقل:

#### تخطيط و تنظيم الحراك التنقلي بمدينة جيجل : بدائل

لم تعد مشاكل النقل و قضايا الحراك اليوم مرتبطة بضرورة التحرك من منطقة إلى أخرى لقضاء أغراض معينة في فترة زمنية محددة، كما لم تعد بذلك الحلول بسيطة، متعلقة بكيفية اقتراح و إنجاز بنية تحتية تلائم النمو الحضري و الاقتصادي، و لا بوضع خطة نقل تعمل بكفاءة لتتناسب حجم ونوع التحركات؛ بل أصبح الاهتمام مركزا على إعداد التصورات الشاملة المعقدة، و إيجاد البدائل القادرة على تلبية هذه الخدمة في أقصر مدة زمنية، بأقل تكاليف مالية، و بدون أضرار على البيئة، و هذا ضمن المفهوم الجديد للنقل المستدام ( l'écocomobilité ) الرامي إلى التفكير الحالي منذ اليوم في مدينة الغد من خلال الاهتمام بـ:

**الجانب البيئي (la mobilité écologique):** و الذي لا يتأتى إلا بالدراسة الدقيقة للتأثيرات المحتملة للنقل و الحركة على تلوث الهواء، و نوعية الماء بالمدينة، قياس معدلات الانبعاث الغازي ومستويات استهلاك الطاقة، و مراقبة كفاءات استغلال المجالات العمومية في التحرك و التوقف لتجنب استنزافها، نقهقرها و تدهور حالتها .

**الجانب الاقتصادي ( la mobilité économique ):** بتبني سياسة تدخل تعتمد على الحراك والنقل كقاعدة اقتصادية لتدوير عجلة التنمية المحلية، و في نفس الوقت تكون نقطة انطلاق لمجموعة مشاريع متتابعة، تعود بالفائدة العامة على المجال الجهوي و الوطني، إضافة إلى ضرورة التفكير المتوازن بين نفقات المشاريع الكبرى للنقل، و العوائد المالية لها على المدى القريب و البعيد، بإيجاد البديل المناسب لنتمين رؤوس الأموال، و الاستهلاك العقلاني لها باستعمال الحد الأدنى منها لتلبية الحد الأقصى من الخدمة المرجوة: **التوازن بين الفعالية و الكفاءة (l'efficience/l'efficacité).**

**الجانب الاجتماعي (la mobilité économe):** تهدف عملية المشاركة و الاستشارة الواسعة للأفراد والجماعات عند إعداد التصورات، و إقرار التدخلات إلى تجنب الإقصاء من جهة، و إلى الاهتمام الكبير بالجانب الاقتصادي للسكان من جهة أخرى، من خلال **تحفيز ثقافة الإدخار** لدى الساكن، وتحسين سلوكه الاستهلاكي، بدفعه إلى التفكير الجدي في الموازنة بين خيارات التنقل وترشيد النفقات الخاصة بالأفراد، الأسر و الجماعات، وذلك بتوجيه الاستخدام، و تغيير الممارسات عن طريق الإعلام و الإشهار، التوعية و التحفيز.

## كيف يتم صياغة بدائل التدخل ؟

من السذاجة بمكان أن يتم استعمال نفس الحلول السابقة، لنفس الأوضاع المميزة للمدينة أو مدن أخرى عايشة الإشكال، و انتظار تحقيق نتائج مغايرة؛ فالتفكير في التصور النهائي يعتمد على الاستفادة من التجارب السابقة، و ملاحظة نتائج أي تدخل مباشر أو غير مباشر على المجال، تحديد النقائص، و تكميم العجز و العوائق التي حالت دون تحقيق النتيجة المرجوة، إضافة إلى تقييم الانعكاسات بالموازنة الدقيقة بين إيجابيات و سلبيات عملية التدخل السابقة (الشكل 82). عملية التقييم القبلي تساعد على إقصاء العديد من الحلول التي أثبتت فشلها، ليتم استبدالها بحلول أخرى تستنبط أسسها من التجارب العالمية الناجحة منها، و المتناسبة مع الإشكالية و الوضع القائم بالمدينة محل الدراسة.

### الشكل رقم (82) : توصيات عامة للتدخل

#### I- تفادي أخطاء السياسة السابقة

- ملاحظة النتائج
- تحديد النقائص
- تقييم الانعكاسات

#### II- التدخل على المجال

##### 1- إصلاح الوضعية الراهنة :

- ✓ تحسين أداء النسيج الحضري
- ✓ تقوية العلاقة بين التعمير و النقل

##### 2- التدخلات المستقبلية : خطة و توجهات جديدة

- ✓ استعمال الوسائل البديلة للحراك
- ✓ تحسين أداء خدمة النقل الجماعي

- النقل المستدام النظيف
- وسائل النقل الذكية
- المراقبة الإلكترونية للحراك

المصدر : من إعداد الباحثة 2018

يستلزم التدخل لإصلاح الإشكال وضع الحلول، باقتراح توصيات التدخل الحالية على المجال وعلى شبكة النقل و الطرق من أجل تحسين أدائها و تفعيل أدوارها، بتدليل العقبات و تسطير العمليات، ثم إعداد التصور المستقبلي على المدى البعيد، و الحرص على العمل به و تنفيذه لضمان نجاح عملية التخطيط الإستراتيجية، باستخدام أدوات و تقنيات حديثة جديدة، تسمح بمجاعة التطور الحاصل في أسلوب الحياة، سلوك الحراك و وسائل التنقل.

## I - ماهي الإستراتيجية المتبعة ؟

### I - I إختيار الإستراتيجية :

يتم وضع لوحة قيادة تضم جميع المفاتيح القادرة على حل إشكالية الحراك التنقلي بمدينة جيجا، أو التقليل من حدتها، ضمن إستراتيجية تدخل تعمل على تكوين رؤية أو خارطة طريق للمرور السلس للغد الأفضل. و يعتمد اختيار الإستراتيجية المناسبة على نتائج التحليل الإستراتيجي الكمي و النوعي (المتعدد المعايير و الرباعي )، لمجموع الخصائص المؤثرة في الحراك التنقلي داخليا و خارجيا: شبكة الطرق، التنقلات، التجهيزات، الخدمات التجارية و السياحية، وسائل النقل (الجدول رقم 50).

الجدول رقم (50) تحديد إستراتيجية التدخل بالاعتماد على نتائج الدراسة الرباعية		
نقاط الضعف	نقاط القوة	داخليا خارجيا
الإستراتيجية العلاجية معالجة نقاط الضعف المباشر	الإستراتيجية الهجومية الاستفادة من جميع الفرص و تعزيز نقاط القوة	الفرص
الإستراتيجية الانكماشية معالجة نقاط الضعف، و التقليل قدر المستطاع من التهديدات الخارجية	الإستراتيجية الدفاعية الاستثمار فى نقاط القوة لمواجهة التهديدات	التهديدات
المصدر : من إعداد الباحثة 2018		

### المفاضلة بين إستراتيجيات التدخل بالنسبة لمدينة جيجل :

أ- الإستراتيجية الهجومية : لايمكن اعتماد هذه الإستراتيجية على الرغم من وجود نقاط القوة، و تعاضم الفرص المقدمة من طرف المجال الخارجي المباشر للمدينة، هذه الإستراتيجية من شأنها تعزيز استقطاب مدينة جيجل، و تقاوم مشاكل الحراك بها، إلى جانب ظهور إشكاليات أخرى على علاقة بالانعكاسات البيئية على المجال، و الانعكاسات الاجتماعية على السكان.

انتهجت السلطات المحلية بالولاية هذه الإستراتيجية عند وضع خططها، و إعداد مخططات تسير مجال المدينة و حل مشاكل محيطها، و قد أثبتت الدراسة قصور هذه الإستراتيجية، و عدم قدرتها على احتواء الإشكالية.

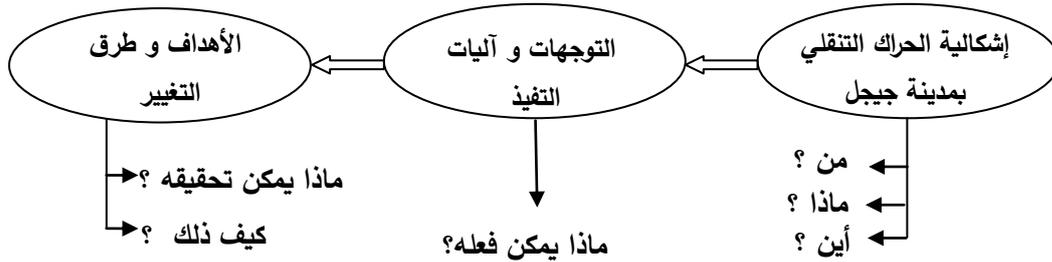
ب- الإستراتيجية الدفاعية: لا يمكن الاستثمار أكثر في نقاط قوة المدينة، دون الاعتماد على مقومات المحيط الخارجي، فالتهديدات الخارجية للمحيط المباشر لمدينة جيجل يمكن التدخل عليها و معالجتها، مقارنة مع الفرص التي يقدمها هذا المجال.

ج- الإستراتيجية الانكماشية : لم يصل إشكال الحراك التنقلي بمدينة جيجل إلى حد الاختناق أو إلى الحدة التي تستلزم استعمال هذه الإستراتيجية، التي تعتبر الحل البديل الأخير، بالنظر إلى نقاط القوة بالمدينة و فرص محيطها.

د- الإستراتيجية العلاجية: بالرجوع إلى نتائج التحليل الكمي و النوعي، و قراءات التشخيص الدقيق للوضع القائم، التمعن في الأسباب؛ فإن الإستراتيجية العلاجية تعد الأنسب لحل مشاكل الحراك التنقلي بالمدينة، تعمل على معالجة نقاط الضعف بالمدينة، بتصحيح أخطاء الإجراءات التي استخدمتها الإدارة سابقا، توجيه سلوك الحركة و الاستهلاك لدى السكان، تدليل العقبات و العوائق بالمدينة لتمكينها من أداء دورها دون الزيادة المبالغة في استقطابها . مقابل الاستفادة القصوى من الفرص المقدمة من طرف مجال نفوذ مدينة جيجل بالضواحي، و التجمعات الحضرية المحيطة من إحتياجات عقارية، تجهيزات قاعدية و شبكة ربط حالية و مستقبلية، قادرة على تخفيف الضغط على المدينة.

لا يمكن البدء في تنفيذ إستراتيجية التدخل قبل تحديد الأهداف، و تعيين العناصر الفاعلة في حل إشكالية الحراك التنقلي بالمدينة، يتأتى هذا من خلال الإجابة عن الأسئلة التالية (الشكل 83):

الشكل رقم (83) :أسس إستراتيجية التدخل



المصدر : معالجة الباحثة 2018

\* ماذا يمكن أن نفعل ؟

### I - 2 تحديد الأهداف الإستراتيجية

الأهداف الإستراتيجية للتدخل	جدول رقم (51)
الإستراتيجيات	الأهداف الإستراتيجية
- وضع خطة للوصول و التواصل بين القطاعات، و التأكيد على المشاركة : الخطة الشاملة للنمو المتوازن. - تحفيز القدرات الفردية : التأطير، التكوين، التوعية لتحقيق التنمية البشرية.	تحسين صورة المدينة كتجمع مقر الولاية، تعزيز دورها المحلي و الجهوي
- وضع خطة تدخل مباشرة على الحراك و على المجال: تنويع التدخلات و الموازنة بين الاختيارات . - إقرار التدخلات مع التأكيد و الصرامة في تجسيدها على أرض الواقع مهما بلغ ثقل وزن هذه الإجراءات . - إقامة شراكة بين جميع المتعاملين، و بناء قدرتهم و التأكيد على ضرورة التغيير.	القضاء على مشاكل الحراك الاستثمار في كل عناصر النقل و التنقل لتحقيق النمو الحضري السليم
- تنفيذ برامج و مشاريع و أنشطة بالمناطق الداخلية: تثبيت السكان. - إعطاء الأولوية للمشاريع التنموية الكبرى بالمناطق الداخلية : توجيه الأنظار نحو الداخل، و تقوية العلاقات بين التجمعات دون الرجوع إلى مدينة جيجل .	تغيير التوازنات بالولاية و التوجه نحو الداخل الاستثمار في البنى التحتية و التجهيزات القاعدية
المصدر: من إعداد الباحثة 2018	

\* من ؟

### I - 3 تحديد العناصر الفاعلة:

• **المواطن:** تغيير إتجاه التفكير (الأسفل إلى الأعلى)، و تغيير استراتيجية التنفيذ (المحلي نحو المركزي )، يستلزمان البدء بالتركيز على السكان أو الراكبين، و الانطلاق بالتنمية البشرية قبل التنمية المجالية و الاقتصادية، و حتى المستدامة لتحقيق الأهداف المسطرة. يتم هذا التحول بتحديد طرق الإشراف الفعلي للمواطن، و تغيير دوره في المنظومة، بالتدخل على سلوكه الاستهلاكي بتحسينه، أو تغييره عن طريق الإعلام، أو استعمال طرق أخرى مرتبطة بالتوعية، التحفيز، و المكافأة مقابل الردع، التهيب و العقوبة.

• **الجمعيات:** يتعين إجراء مسح شامل للجمعيات الموجودة ببلدية جيجل، و إعداد دراسة دقيقة على نشاطها، توجهاتها الأساسية و جدول أعمالها، تنشيط الجمعيات و تفعيل دورها، و البدء بجمعيات الأحياء المكونة و غير المفعلة، بالتأثير على العناصر الكفأة بها و تشجيعها على المساهمة في المشاركة، من خلال دعوة الممثلين دوريا إلى الندوات و الأيام الدراسية لعرض التجارب الناجحة، و إعلام الممثلين بمختلف عمليات التدخل على المجال، إلى جانب تأطير الجمعيات بالتكوين، و الإعانات المالية للمساعدة في الاستمرار.

• **الناقلون الخواص و العموميون:** يجب تغيير دور الناقل من فاعل اقتصادي، كونه مجرد مؤسسة اقتصادية تبحث عن الفائدة الشخصية، إلى فاعل اجتماعي مسير يساعد في تنظيم الحراك التنقلي، و التقليل من مشاكله و انعكاساته، عن طريق التبليغ و الإعلام القبلي له بكل القوانين الصادرة، و التغييرات الطارئة على سياسة النقل. يكون التدخل بالتكوين و التأطير، للتحفيز على تغيير سلوك النقل بالالتزام بالخطوط المرسومة، المواقف المحددة، المدة الزمنية اللازمة، احترام الزيون و تقديم خدمته و راحته على المصلحة الشخصية، فضلا عن تقديم المساعدات و التسهيلات لصيانة و تجديد العتاد.

الهدف من التدخل تقوية العلاقة بين الناقل و الراكب، و تعزيز الثقة في وسائل النقل الجماعية.

• **الجماعات المحلية:** تغيير دور الجماعات المحلية من المصادقة إلى المساهمة في التفكير وإيجاد الحلول و المشاركة في التنفيذ، عن طريق تكوين و تأهيل إطارات البلدية و الولاية وإعطائهم المساحة الكافية تقنيا و إداريا للتمكن من التعامل مع مشكل الحراك التنقلي بالمدينة، بتعلم التقنيات الجديدة في ميدان المراقبة، و الطرق الناجحة في التعامل مع المجتمع المدني، بعيدا عن البيروقراطية، التظليل و المراوغة، و إيجاد الحلول الطرفية، بالنزول إلى مستوى السكان و الاستماع الجيد لانشغالاتهم، و إيصالها إلى المسؤول المباشر. إلى جانب تخصيص الميزانيات الكافية اللازمة لإصلاح الأعطاب في أجهزة الرقابة، و تجهيز الطرقات بالإشارات، و الصيانة المستمرة للطرقات.

• **شرطة المرور:** من أجل تغيير سلوك السائق و تحسيسه بحجم الإشكالية المطروحة و سبل تخفيفها، يجب تكثيف أعداد درويات المرور من أجل الرقابة الدائمة، و الحرص المستمر على احترام قواعد المرور، خاصة المتعلقة بالتوقف غير القانوني على حافتي الطريق. الردع المستمر والعقوبات المتتالية من شأنها تهذيب سلوك الناقلين عند استغلال البنى التحتية.

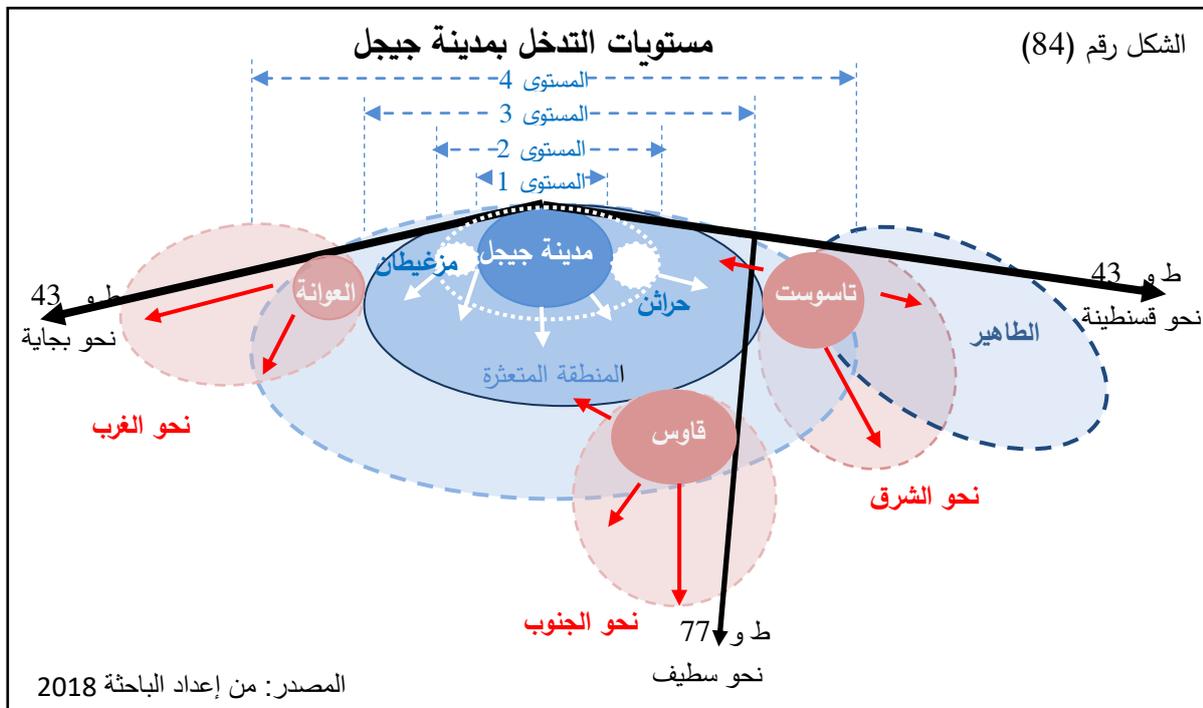
• **المديريات التنفيذية بالولاية:** من الواجب تشكيل خلية عمل مشتركة تضم كلا من ممثلي مديرية النقل، الأشغال العمومية، التعمير و البناء و السياحة، و تعيين أعضائها الدائمين بهدف مناقشة التدخلات القطاعية، و دراسة تأثيرها على المجال و على كفاءة أداء المدينة، لا يقتصر عمل الخلية على الاستشارة و الإعلام أو إبداء الرأي، بل بالمشاركة في تغيير الإتجاه العام، و استبدال قرار التدخل. يتطلب نجاح هذه المبادرة تكوين الممثلين و تأطيرهم، و توفير الظروف اللازمة لتفعيل قرارات الخلية، بإعطائهم حرية التصرف و التدخل، ومنحهم المساحة اللازمة من الاستقلالية و الشفافية عند اتخاذ القرار دون تأثير أو توجيه مسبق.

\* أين ؟

#### I - 4 تعيين مجال التدخل:

يقتضي التخطيط الإستراتيجي تجاهل الحدود الإدارية المحددة مسبقا، إذ يعتمد تحديد مجال التدخل بمدينة جيجل على ملاحظة الامتداد المجالي لمشاكل الحراك التنقلي، و الحدود المجالية للفرص التي يقدمها المحيط الخارجي للمدينة، و مقارنة ذلك مع مجالات نفوذ المدينة المتسلسلة والمتداخلة وفق هيرالكية، يحددها الوزن الإداري و تأثير الخدمات و التجهيزات القاعدية.

تم تحديد هذه المستويات استنادا إلى نتائج الدراسة بالعناصر السابقة، و الاعتماد الكلي على حجم التنقلات و على نوعية العلاقة بين مدينة و ما جاورها من مجال، و لهذا يختلف محيط التدخل ومستوياته عن ذلك المحدد في مخططات التناسق الحضري المقترحة ضمن المخطط الولائي، و التي تضم بلدية جيجل، الأمير عبد القادر و قاوس في مخطط واحد، و مخطط آخر ترأسه بلدية العوانة، و يشمل البلديات المتاخمة لها. اعتمد تحديد مجال التدخل المؤقت و القبلي لمخططات التناسق الحضري، على عنصر المجاورة الجغرافية أكثر منه على التناسق الوظيفي، و لهذا فالبرغم من تشابه الطرح و التوجه، إلا أن عملية تحديد مستويات التدخل لتنفيذ الخطة الإستراتيجية المقترحة، تتوافق كليا مع إشكالية الدراسة المتعلقة بالحراك التنقلي (الشكل رقم 84 و الجدول رقم 52)



الجدول رقم (52) تحديد خصائص مستويات التدخل			
المستويات	الوزن الإداري و الحدود	الإشكاليات	الإمكانيات
مدينة جيجل	- تجمع مقر البلدية. - حدود غير واضحة ناتجة عن التلاحم.	- مشاكل الحراك التنقلي - متمثلة كليا بالمدينة.	- إمكانيات محدودة للتدخل.
التجمع الحضري جيجل	- ثلاث تجمعات حضرية متلاحمة ( جيجل، حراثن، أولاد بوالنار). - حدود قابلة للتمدد جنوبا.	- مشاكل محدودة للحراك. - ضعف الاتصالية بالمدينة.	- احتياطات عقارية للتدخل على المدى القريب. - سهولة التوغل نحو الداخل. - الإشراف على المنطقة المبعثرة.
البلدية	حدود إدارية	تباعية كبيرة للمدينة	توفير المناطق العازلة
مجال النفوذ - تاسوست	متعدد الأنوية: - تجمع ثانوي قابل للتوسع.	استقلالية إدارية/ تباعية للمدينة - انقطاع التواصل مع التجمع مقر البلدية. - تحت التأثير المشترك لمديني جيجل و الطاهير.	نمو متوازن، مجال متجانس : - تكامل الخدمات بين القطبين الحضريين: جيجل، الطاهير. - تبادل المهام، تخفيف الضغط على مدينة جيجل. - إعادة توزيع السكان، الخدمات و التجهيزات. - التحول نحو الداخل ط و 77.
- قاوس	- تجمع رئيسي و تجمعات ثانوية منفصلة قابلة لاستقبال التوسعات.	- ارتباط وثيق بمدينة جيجل، قرب المسافة و تأثير الخدمات.	- تخصص سياحي : خدمة موسمية - التوجه غربا، تغيير استخدامات الأرض بعد توقيع الجامعة : خدمات دائمة لتخفيف الضغط على المدينة. - الإشراف على التجمعات بالمنطقة الغربية .
- العوانة	- تجمع رئيسي قابل للتوسع و التمدد.	- ارتباط مباشر بمدينة جيجل - توطيد العلاقة صيفا.	

المصدر: من إعداد الباحثة 2018

يمكن تعيين مجالات أخرى للتدخل تقع تحت المسؤولية المباشرة للمدينة، تصل إلى الحدود الولائية أو تتخطاها. تسهر المراكز الحضرية التابعة لمدينة جيجل على مساعدتها في تسيير هذه المجالات، و تخفيف الأعباء على المدينة؛ تتعدى هذه المجالات إشكالية الدراسة و أبعاد الإستراتيجية المعتمدة كتقدير و تدخل أولي، و يتم التكفل بها على الصعيد الولائي.

لضمان دقة تحديد المستويات و سهولة فعل ذلك، يمكن الاعتماد على طرق عدة مساعدة واستعمال تقنيات و برامج حاسوب، نذكر منها: <sup>1</sup>(logiciel MIRABELLE)، تعمل على المزيد من

<sup>1</sup> Imen Bouha ,La ville de Batna à la recherche d'un schéma de coherence urbaine, thèse de magister, université Mhamed Khider –Biska 2012, , 204 pages , p 119.

التدقيق و التمحيص في العلاقات بين المجالات بتكوين قاعدة بيانات، تجمع بالإحصاء والاستبيان، ليتولى البرنامج بعد ذلك تحليلها وفق مصفوفات : التدفقات، التبادلات،العلاقات...

## II- ماذا يمكن فعله ؟ و ماذا يمكن تحقيقه ؟ "التوجهات، و آليات التنفيذ"

### II -1- تغيير أداة التنفيذ : إعتقاد المشروع العمراني كأداة تدخل.

تتجسد أبعاد التخطيط الإستراتيجي عبر المحاور و الأسس الرئيسية للخطة الشاملة الهادفة إلى النمو المتوازن، و تعتمد على المشروع العمراني كأداة لتنفيذ هذه الأبعاد على أرض الواقع؛ ظهرت هذه الأداة و شرع بالعمل بها بعد التخلي عن التخطيط العمراني التقليدي، الذي يختزل في مخطط شامل جامد، و التحول نحو المشروع الحقيقي ضمن مقاربة مرنة للتخطيط<sup>1</sup>.

يجسد المشروع العمراني المبادئ الأساسية للتخطيط المدمج، بالتركيز على الجوانب البيئية، الاقتصادية، و الاجتماعية، ويوضح تغيير مسمى الأداة من مخطط إلى مشروع، قابلية الأخير إلى المراجعة الدورية، و التحيين المستمر لمحتواه، توجهاته، و محيط التدخل، بالتحرك في مسارات عمودية بحركات تصاعدية و تنازلية (أعلى، أسفل، أعلى)، و أخرى أفقية بحركات ذهاب و إياب (بالتوازي)، تحقيقا لمبدأ المشاركة الواسعة، و المراقبة الدائمة للانعكاسات و ردود الأفعال (الجدول 53).

ظهرت بوادر استعمال المشروع العمراني بالجزائر بدلا من المخططات التوجيهية، من خلال المشروع العمراني الكبير بمدينة الجزائر (1996-2000)، و بعده البرنامج الإستراتيجي لمدينة الجزائر (2010-2019)، "مدينة الجزائر العاصمة البيضاء"، تلت هذه المبادرة مشاريع تحديث أخرى مست بعض المدن تزامنت مع احتضانها لبعض الفعاليات الثقافية : تلمسان عاصمة الثقافة الإسلامية سنة 2011، و قسنطينة عاصمة الثقافة العربية 2015، و بعض المشاريع المتفرقة منها: الجسر العملاق بقسنطينة، الواجهة البحرية، حديقة دنيا، الجامع الكبير<sup>2</sup> ...

<sup>1</sup> معاوية سعيديوني : أزمة التحديث و التخطيط العمراني في الجزائر، جذورها، واقعها و أفاقها، المركز العربي للأبحاث و دراسة السياسات، مجلة عمران العدد 15، 2016، 40 صفحة، ص 28.

<sup>2</sup> معاوية سعيديوني، مرجع سابق ص 29.

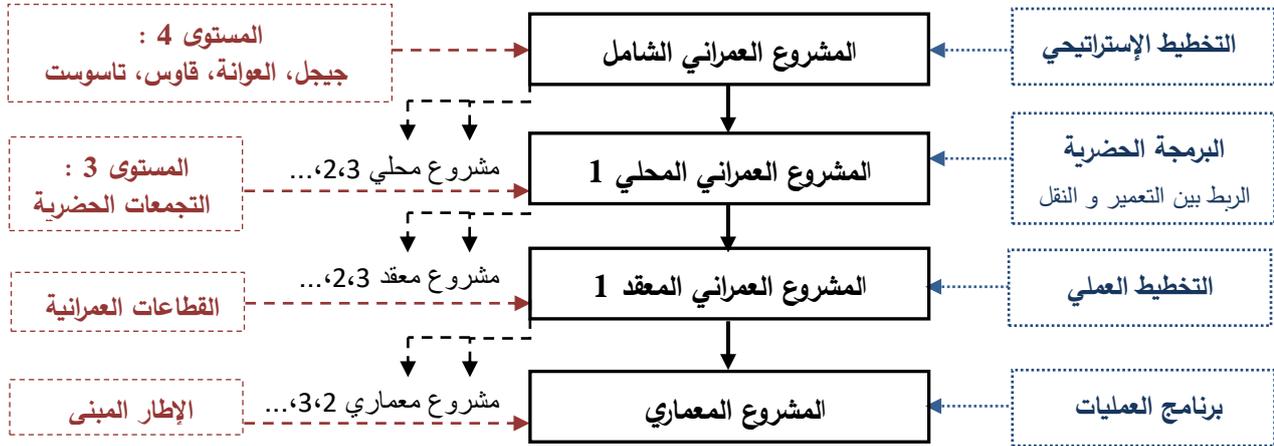
المقارنة بين المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير و المشروع العمراني		الجدول رقم(53)
عناصر المقارنة	المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير مخطط رئيسي تقديري للتوجهات و الاستخدامات: تشكيل عمراني و بنية حضرية	المشروع الحضري مشروع المستقبل : مشروع التنمية المستديمة
محيط التدخل	- حدود البلدية، أو مجموع بلديات.	- حدود غير محددة مسبقا، تحدد حسب المضمون العام و الإشكاليات الداخلية.
الأهداف الرئيسية و التوجهات العامة	<b>التهيئة و التعمير</b> - تحديد قطاعات التعمير، الارتفاعات، المناطق الحساسة الواجب حمايتها. - برنامج السكن و التجهيزات <b>التمكن من التهيئة العمرانية</b> - تحديد الأرصيات. - تعيين المواقع، تحديد التشكيل العمراني. - رسم الطرق، توطين التجهيزات،	<b>التنمية الحضرية المستديمة</b> - تناسق مجالي وظيفي. - تناسق اقتصادي، مساواة اجتماعية، بيئة صحية. <b>وضع مشروع تنمية مستديمة</b> - تحديد المشاريع المعقدة. - تقييم البرامج. - توثيق التنمية بعقود.
الرهانات	<b>المطابقة بين محتوى المخطط و إمكانيات المجال</b> - التحكم في التوسع العمراني. - الحد من استقطاب المركز. - تمكين استخدام المجال العمومي. - الحماية من الأخطار الكبيعية و التكنولوجية. - توفير النقل. - توزيع السكن و التجهيزات.	<b>التناسق بين المحتوى و الإمكانيات:</b> - الفعالية الاقتصادية. - المساواة الاجتماعية. - الكفاءة البيئية.
طرق الإعداد	<b>طريقة خطية:</b> - برمجة إدارية دون التأكد من (الانعكاسات، الفعالية، إمكانية التنفيذ). - مصادقة عن طريق التحقيق العمومي و المشاركة القطاعية. - مراجعة استثنائية.	<b>طريقة تكرارية:</b> - برمجة استراتيجية، مع التأكد من (الانعكاسات، الفعالية، إمكانية التنفيذ). - شورى و تشارك دوري متعدد الأطراف، متعدد المعايير. - مراجعة دورية، مراقبة إلكترونية. - مشاريع عمرانية معقدة.
أدوات التنفيذ المحلية	- مخطط شغل الأراضي.	

المصدر : Ewa BEREZOWSKA –AZZAG، (بتصرف، مصدر سابق)

تعتمد عملية التدخل على المجال الحضري بمدينة جيجل، على إعداد مشروع حضري عام بتصور شامل على المدى البعيد، يصل محيط تدخله إلى المستوى الرابع، الذي يضم كلا من التجمع الثانوي تاسوست، مدينة قاوس و التجمعات الثانوية التابعة لها، و مدينة العوانة، إضافة إلى التجمع الحضري جيجل؛ ينقسم هذا المشروع إلى مجموعة مشاريع عمرانية محلية و معقدة، تعنى بتنظيم النمو الحضري و معالجة النسيج العمراني الحالي من جهة، و تنظيم الحراك التنقلي من تنقلات ووسائل نقل من جهة أخرى ( الشكل 85)، إلى جانب إدراج مشاريع عمرانية أخرى، على مستوى

التجمعات المكونة لمجال التدخل، من أجل تحقيق الاندماج المطلوب بين قطاعي التعمير والنقل ، و التكامل المنشود بين مختلف مكونات المجال من تجمعات، و من مجالات مبنية و غير مبنية.

الشكل رقم (85) : مستويات التدخل للمشروع العمراني جيجل



المصدر: من إعداد الباحثة 2018

## II-2 عمليات التدخل: توصيات عامة

لا يمكن التدخل باقتراح برامج ذات أهمية، و تدخلات ذات ثقل على بنية هشة، و على نسيج عمراني ممزق؛ فالتدخل الأولي يكون على البنية من خلال معالجتها، و إعادة إصلاح النسيج العمراني، و تأهيله في إطار عملية تجديد كلية للمدينة (le renouvellement urbain)، تمس جميع القطاعات العمرانية بالمدينة و جميع مكونات النسيج (سكن، تجهيزات، طرق، مجال غير مبني). ترمي هذه العملية إلى الإدماج المجالي، الوظيفي، و الاجتماعي للمدينة، و لهذا يتمثل محيط التدخل في التجمع الحضري جيجا. تهدف العملية إلى القضاء على المفارقات المجالية و الاجتماعية بين مركز المدينة، القطاعات العمرانية الأخرى بالمدينة، و مناطق التوسع المحيطة بها.

### II-2-أ. التدخل على المجال الحضري :

#### • التدخل على الطرق: تحسين أداء الطرق

عمليات تهيئة الطرق:

- تحسين حالة قارعة الطرق بالمدينة، بإعادة النظر في الهندسة الطرقية لبعض المحاور: المقاسب، حي موسى، العقابي، البرقوقة، الحدادة، بن عاشور.

- تهيئة الطرق بأماكن للتوقف و تنظيم استعمالها، إضافة إلى إدراج ممرات أخرى لوسائل نقل أخرى مرتقبة.
- توجيه الاهتمام إلى الطرق الثانوية و تهيئتها لاستعمالها في التنقل، تجنب الطرق الرئيسية و تخفيف الضغط عليها.
- إعادة الاعتبار للأرصفة بكافة طرق المدينة: تغطية مناسبة، تقنين الاستعمال(المشي/ التجارة) توسيع الأرصفة بالطرق التجارية و مركز المدينة لتشجيع السكان على المشي على الأقدام.
- إعداد دراسة تقنية دقيقة لإعادة تهيئة مفترق الطرق الرئيسي ببروس.

توسيع الطرقات عن طريق هدم البنايات :

- التدخل على أهم المحاور الطرقية بكل من أيوف على مستوى شارع بوقطة، و الطريق الاجتبابي الشمالي المار بمنطقة الرابطة بإعادة إحياء المشروع، عن طريق هدم البنايات الفوضوية و التي لم تستقذ من عملية إعادة التسوية، و إعادة رسم الطرق بمقاييس هندسية تسمح لها بأداء دورها الهيكلي (إجراء تم التفكير فيه سابقا، و بدأ في تنفيذه على نطاق ضيق، ثم تم التخلي عنه برضوخ السلطات المحلية لطلبات و احتجاجات السكان الراضة لعملية الهدم).
- التحلي بالصرامة الكافية لتنفيذ القرارات المبررة قانونيا و تقنيا، بالتعامل اللين مع السكان عن طريق التوعية بحجم و أهميه الإجراءات.

التدخل على الطريق الاجتبابي الجنوبي :

- إعادة النظر في مسار الطريق الاجتبابي، بالتخفيف من المنعرجات، و تجهيزه بمختلف الأشارات المساعدة على التوجيه، خاصة أنه يستعمل من طرف الوافدين الغرب عن المدينة، إضافة إلى شاحنات الوزن الثقيل أو الحافلات.
- تهيئة طرق التوغل التي تربط بين الطريق الاجتبابي و مدينة جبل، تعبيدها، تهيئتها، و تجهيزها نظرا لأهميتها في تخفيف الضغط على الطرق الحضرية بالمدينة.
- إعادة تهيئة مفترق الطرق الرئيسي عند المدخل الشرقي، نقطة التقاء الطريق الاجتبابي مع الطريق الوطني رقم 43 و الطريق الوطني رقم 77 في طور الإنجاز.
- مراقبة التوسع العمراني الفوضوي عند استغلال الاحتياطات العقارية الخاصة جنوب المدينة، بتجنب استمرار التوسع المحادي و بشكل طولي للطريق الاجتبابي الجنوبي، الذي يمنع عمليات التوسيع المستقبلية للطريق، كما يفقده بذلك طابعه الاجتبابي بتحويله إلى طريق حضري.

يتم اعتماد هذه التوصيات بعد دراستها تقنيا و ماليا، لتحديد آجال التنفيذ، و تقديم رزمة الإنجاز، بعد ترتيب الأولويات، و تحديد الفاعلين المشاركين في التنفيذ و تقسيم الأعباء.

### • التدخل على السكن : إعادة التأهيل

- الإدماج الاجتماعي عن طريق إعادة هيكلة، و تأهيل الأحياء الهامشية و المهمشة بالمدينة (أيوف، الرابطة، المقاسب، برقوقة، الحدادة، لعقابي و زبيرية).
  - إكمال أشغال التهيئة بالتوسعات الجديدة مزغيطان و حراثن، لضمان استمرارية بصرية، مورفولوجية، و وظيفية بين المدينة والتجمعات الثانوية من جهة، و تحقيق سهولة التوغل نحو الخارج انطلاقاً من هذه التوسعات، للتمكن من الإشراف على المنطقة المبعثرة.
  - القضاء على السكن المخالف و التجارة المخالفة، باتخاذ إجراءات فعالة و جديّة، و الابتعاد عن التدخلات النقطية الترقيعية، عن طريق إعادة التسوية الدورية لاستخدامات الأرض.
  - منع التوسع و مراقبة حركات التعمير بالمنطقة المبعثرة القريبة من المدينة، عن طريق الردع والعقوبة، و عدم منح التراخيص اللازمة لاستغلال هذه المناطق في التعمير، بترك هذه المجالات كمناطق عازلة تقلل من التلوث، و تمنع الاستمرار في الامتداد و التلاحم العمراني للمدينة.
- لا يجب انتظار إطلاق عملية إعداد مخططات شغل الأراضي للانطلاق في هذه التدخلات، بل يجب إدراجها كأولويات للتدخل بهدف تحسين أداء النسيج الحالي.

### • التدخل على التجهيزات و الخدمات : إعادة التوزيع

- إعادة النظر في توزيع التجهيزات القاعدية بمدينة جيجل، بالتوقف عن تجميعها في مجال واحد، و العمل على توزيعها و نشرها داخل مجال التجمع الحضري، خاصة بمنطقتي حراثن و مزغيطان، للتخفيف عن المدينة، و إعادة الاعتبار لهذه التوسعات التي تعد اليوم عبارة عن أحياء للنوم فقط. يتم حقن هذه التوسعات بالتجهيزات بمختلف أنواعها، و ليس القاعدية المكملة للسكن فقط، إضافة إلى تشجيع الحركة التجارية بها، بتوجيه المراكز التجارية و المحلات الكبرى نحو هذه المناطق، بالتحفيز و توفير التسهيلات لذلك.
- تقريب التجهيزات و الخدمات من شأنه التقليل من مسافات التنقل، و تحويل اتجاهاته من التحول نحو مدينة جيجل فقط، إلى التحول من و إلى مدينة جيجل : **إزدواجية العلاقات و تكامل الوظائف.**

- دراسة تأثير توقيع المشاريع الجديدة بالمدينة على الأداء الوظيفي لها، و البحث عن سبل التخفيف و الحد من المشاكل التي يمكن أن تصاحب بداية استغلالها (مقر الولاية، المركز التجاري، المنطقة المخصصة للدرك الوطني: سكن و تجهيزات عند المدخل الشرقي).

- مراقبة الاستخدامات التجارية بمنطقة أيوف، بالحد من التوسع التجاري بالمنطقة بعد وصولها لدرجة التشبع، مع منع الاستخدام المخالف للطرق: الرصيف لعرض السلع، و قارعة الطريق للتوقف عند التموين.

- التوقف عن منح السجلات التجارية للأطباء الخواص لفتح عيادات متخصصة بالمدينة، أكثر من ¼ من الأطباء المختصون متمركزون بمدينة جيجل، و الباقي بكل من مدينتي الطاهير و الميلية. أغلبية هذه العيادات موجودة بمنطقة أيوف و أولاد عيسى بالمناطق السكنية الحضرية الجديدة. تستقطب هذه العيادات المرضى من داخل و خارج الولاية، و لهذا يجب توجيهها إلى خارج المحيط العمراني للمدينة نحو مزغيطان و حراثن، أو نحو مدينة قاوس القريبة من المدينة.

#### • التدخل على المجالات غير المبنية : البحث عن أماكن التوقف

- الإحصاء العام للمساحات الفارغة غير المستغلة أو تلك المستغلة بطريقة غير قانونية، و المساحات المبنية العمومية غير المستغلة، و محاولة استغلالها لتهيئة المساحات العمومية و أماكن التوقف، أو إنجاز حظائر بطوابق بالمدينة، خاصة بالمدخل الشرقي و الغربي و بالقرب من التجهيزات العمومية القاعدية: مدرسة إعادة التربية، الواجهة البحرية الغربية بالقرب من سكنات عدل ...

- الاستثمار في المساحات الفارغة بمناطق السكن الجماعي، بإعادة تهيئتها و تقنين استعمالها و تشجيع الخواص على اللجوء إلى هذا النوع من الاستثمار بالأراضي الخاصة.

- النظر في إمكانية استغلال جزء من مساحة الحي الإداري بعد اكتمال استخراج المقرات الإدارية منه كحظيرة للتوقف، نظرا لغياب الأراضي العمومية الفارغة بالمنطقة الجنوبية للمدينة.

## II-2-ب. التدخل على الحراك التنقلي :

تتحصر مشاكل الحراك التنقلي بالمستوى الأول للتدخل، متمثلا في مدينة جيجل دون الأطراف الحضرية التابعة لها، التي لم يمسهما الإشكال بسبب حداثة نشأتها، و بسبب التخطيط المسبق لشبكة الطرق بها، و لكن هذه الوضعية لاتجعلها بمنى عن التدخل المستقبلي.

ساعدت عملية تجهيز الطرق بالإشارات العمودية، الأفقية و الضوئية في التخفيف من مشاكل النقل دون القضاء عليها، فالتوصيات التقنية التي جاء بها مخطط الحركة لا غبار عليها، لكن حل إشكالية الحراك التنقلي بمدينة جيجل يستوجب إدراج تدخلات عميقة، هادفة إلى إحداث تغييرات جذرية في سلوك الحراك التنقلي و كمياته، مع الحرص الشديد على التطبيق الدقيق لها تبعا للبرنامج المتفق عليها.

• التخفيف من استعمال السيارة بالمدينة :

- تقنين مرور السيارات ببعض الشوارع بالمدينة إما بالمنع النهائي أو المؤقت : يتعلق المنع النهائي بكل من شارع العقيد لطفي، شارع الصومام، شارع الأخوة بوقطة . فيما تتعلق إجراءات المنع المؤقت في تحديد ساعات و محاور المرور، من خلال تجنب السير خلال ساعات الذروة، و تجنب المرور بمحاور الطرق المستغلة من حافلات النقل الجماعي، إضافة إلى منع عبور السيارات القديمة بالمدينة.
- منع التوقفات نهائيا بالطرق الرئيسية الضيقة منها (وسط المدينة، حي أيوف)، و بالقرب من المساحات التجارية الكبرى، مع ضرورة إجبار أصحاب هذه المحلات مستقبلا على توفير و تهيئة أماكن للتوقف، و تقنين ساعات التموين بالسلع و الحرص على الالتزام بها.
- التوجه نحو التوقف القصير على حافتي الطريق، باحتساب مدة التوقف و تكلفة التوقف الموافقة لها، مع فرض العقوبة في حالة التعدي.
- بعث تجربة الاستعمال المشترك للسيارات، مثلا للموظفين المتوجهين نحو المنطقة الإدارية بالمدخل الشرقي، أو بالنسبة للمتوجهين خارج المدينة للتقليل من الازدحام بالمفتريات الخارجية.
- توعية السكان بأخطار الاستعمال المفرط للسيارة على الجانب الاقتصادي و البيئي، باستعمال اللوحات الإشهارية، الحملات التوعوية بالقنوات الإذاعية و الأيام الدراسية، إلى جانب تخصيص يوم بدون سيارة للتحسيس و التشجيع على التخلي عن السيارة .
- تحسين أداء و خدمة النقل الجماعي بالمدينة، الذي من شأنه تشجيع السكان على التخلي عن السيارة في التنقل.

• التركيز على النقل الجماعي :

- الاستغناء عن استعمال سيارات الأجرة بالمدينة لقلة اللجوء إليها من طرف السكان، مقابل لجوء السائقين إلى المزايدة في أسعار النقل في حالة الاستعمال الاضطراري لها، و توجيه هذه السيارات إلى النقل بين البلديات أو بين الولايات، مع استرجاع أماكن توقفها و استغلالها في توقف المركبات، أو التخلي عنها نهائيا لعدم صلاحية تهيئتها.
- إعطاء الأولوية لحافلات النقل الجماعي عند المرور بالطرق و المفتريات الرئيسية، و تقنين استعمالها : طريق الصومام، الإخوة بوقطة، بعض مقاطع شارع المجاهدين.
- إعادة النظر في الخطوط المتشاركة في المسارات، و هذا بعد تحسين تهيئة الطرق الفرعية و تحويل الحركة إليها : المقاسب، بن عاشور، البرقوقة، الطريق الاجتبابي الشمالي.
- تهيئة أماكن توقف الحافلات، و مخادع الانتظار، و الحرص على إرفاقها بالجدول الزمني لمرور الحافلات، مع التأكيد على التزام السائقين به.

- المراقبة المستمرة للسائقين عند محطات التوقف، و الحرص على التقيد بالمدة الزمنية للتوقف والحمولة المحددة.
- امتداد ساعات العمل إلى أوقات متأخرة خاصة بالنسبة للخطوط الرابطة بالتوسعات، أو المؤدية إلى خارج المدينة.
- تكثيف حظيرة النقل العمومية، و تحفيز المنافسة بينها و بين النقل الخاص، بما أنها المقصد المفضل للسكان.
- اقتراح إنجاز محطة متعددة الخدمات عند الحدود الغربية للمدينة، مشابهة لتلك المقترحة عند المدخل الشرقي، و تخصيصهما للنقل بين البلديات، مع تخصيص المحطات القديمة للنقل الحضري فقط.
- تحويل خطوط النقل الجامعي الرابطة بين الأقطاب الجامعية نحو استعمال الطريق الاجتبابي، بعد إعادة تهيئة بعض المقاطع منه، التقليل من عدد الحافلات المارة بالمدينة، و تغيير مساراتها خاصة بالنسبة للمقاطع التي تشارك فيها مع حافلات النقل الجماعي.

#### • توفير وسائل النقل البديلة: تنوع عرض النقل

لا يقتصر اللجوء إلى الوسائل البديلة إقصاء وسيلة من وسائل النقل، بالإعتماد على الأقدام فقط، أو الدرجات، أو حتى النقل الجماعي وحده في التنقل، بل يرتبط هذا الإجراء بإيجاد التوازن في استعمال هذه الوسائل مجتمعة، و التشجيع على التنوع في استعمال الوسيلة، خلال الرحلة الواحدة لبلوغ الوجهة المقصودة.

تسهل المميزات المورفولوجية للمدينة كونها مدينة مترابطة قصيرة المسافات، اللجوء إلى استعمال الحلول البديلة التي تساهم بشكل كبير في التقليل من مشاكل الحراك :

- الاهتمام بالراجلين و توجيه السكان نحو الحراك النظيف مشيا على الأقدام، و الذي يعود عليهم بفوائد عدة: صحية، بيئية و اقتصادية، من خلال ممارسة غير مباشرة لرياضة المشي، التخفيف من مستويات التلوث، و التقليل من أعباء التنقل. لا يمكن ضمان هذه الخدمة إلا بالتدخل المباشر على الأرصفة بتوسيعها، تجهيزها و بتهيئتها، لما يتناسب مع حجم و نوع الحركة بها إلى جانب تقنين استعمال بعض المحاور الطرقية، و تحويلها المؤقت إلى طرق مشاة خلال ساعات أو أوقات معينة أسبوعيا أو موسميا.
- استعمال الدراجات الهوائية للتحرك بالمدينة، إدراك الوجهات القصيرة و قضاء الأغراض المتكررة يوميا، خاصة نهاية الأسبوع، و في الساعات المتأخرة من اليوم، بالعمل على تهيئة الطرق بممرات خاصة بالدرجات الهوائية، و مواقف مخصصة لتوقفها.

- إعداد دراسة تقنية شاملة لمدى فعالية مشروع التلفريك، و تحديد المسارات الصحيحة له.  
- إعادة النظر في مسار الترامواي المقترح، و صرف النظر عن مسارات الربط بين القطبين الجامعيين، إذ تتكفل حافلات النقل الجامعي بذلك، و العمل على تحويل مساره إلى حلقة ربط بين منطقة حراثن و مزغيطان، مروراً بمدينة جيجل ليس بشكل خطي شمال المدينة، و لكن بالتوغل نحو الجنوب و المرور بأهم نقاط جمع الركاب. توفير هذه الخدمة السريعة الآمنة و النظيفة من شأنه توجيه السكان إلى اللجوء إليها في التنقل، و العزوف بذلك عن استعمال السيارة الخاصة و حتى حافلات النقل الجماعي، إلى جانب إضفاء لمسة جمالية للمدينة وإعطائها طابع عصري حديث.

• تغيير خارطة النقل و الحراك خلال موسم الإصطياف: ضبط العرض مع تغير الطلب:

- منع الدخول إلى المدينة صيفاً، و تقنين ذلك بتوفير حظائر للتوقف خارج حدود المدينة و اللجوء إلى استعمال و سائل النقل المختلفة لإدراك مدينة جيجل.
- تحويل المركبات المتوجهة من شرق الولاية إلى غربها، و من غربها إلى شرقها بهدف السياحة الشاطئية، إلى الطريق الاجتياي لتفادي عبورها بالمدينة.
- منع الحركة الميكانيكية خلال إطلاق التظاهرات الثقافية و الترفيهية بمدينة جيجل خاصة بمركزها.
- تعزيز حظيرة النقل الحضري صيفاً بالرفع من عدد الحافلات و عدد ساعات العمل.
- تهيئة الطرق المؤدية إلى الشواطئ، و إعطاء المركبات المتوجهة إليها الأولوية في العبور لتخفيف النقاط السوداء بالقرب منها.
- التأكيد على توفير أماكن التوقف بالقرب من هياكل الاستقبال الفندقية.
- مراقبة عملية الإيجار غير الشرعية للسكنات التي يقوم بها السكان، أو السكن عند القاطن المسموح بها من طرف هيئات السياحة، و توجيهها إلى مناطق التوسع حراثن و مزغيطان أو إلى التجمعات الحضرية القريبة.

II-2-ج. التدخل على التجمعات الحضرية قاوس،العوانة و تاسوست:

"الاستفادة من الفرص الخارجية"

يعتمد تنفيذ الإستراتيجية العلاجية بمدينة جيجل و محيط التدخل، على الاستفادة القصوى من الفرص العديدة التي تقدمها هذه المجالات، و ذلك بالتوقف عن توقيع المزيد من المشاريع السكنية و التجهيزات القاعدية بمدينة جيجل، و توجيهها نحو الخارج. تقوم هذه المراكز الحضرية بدورها بالاشراف على التجمعات المجاورة لها، و هذا ما يضمن تدرج الاستقطاب، تعدد الأنوية، و تنوع الاختيارات عند تقديم و إيصال الخدمات الحضرية.

يضمن التدخل بهذه التجمعات :

- تكامل الوظائف بين تجمع تاسوست و مدينة جيجل، من خلال الاستثمار في مناطق التوسع بالمنطقة الشمالية، في توقيع التجهيزات و الخدمات التجارية و الصحية ...، و الاستفادة من موقع التجمع كهزمة وصل بين القطبين الحضريين جيجل و الطاهير، و من الإمكانيات العدة التي يوفرها في تحسين ترتيب التجمع ضمن الهيرالكية الحضرية للولاية.
- تعزيز التخصص السياحي لمدينة العوانة، و الاستفادة من الفرص العديدة التي تملكها المنطقة في تنمية القطاع. يتم ذلك بتحسين اتصالية المدينة مع باقي جهات الولاية، عن طريق فتح طرق اجتنابية جديدة لتفادي المرور بمدينة جيجل.
- إعادة هيكلة مدينة العوانة و مناطق توسعها، بعد توقيع القطب الجامعي بها، استعدادا للتحويلات الوظيفية و الدينامكية الكبيرة التي تصاحب المشروع، و ذلك بحقن المجال بمختلف التجهيزات المكلمة، التي تخفف من استقطاب مدينة جيجل، و تساعد مدينة العوانة في الإشراف على التجمعات جنوب غرب الولاية.
- الاستفادة من المجاورة الجغرافية لبلدية قاوس جنوبا، باستغلال إمكانيات التوسع بالبلدية ككل : تجمع قاوس، التجمع الثانوي بني أحمد عند الحدود المشتركة بين البلديتين جنوب المدينة، و التجمع الثانوي شادية الذي يتوفر على احتياطات عقارية عمومية هامة، كفيلة باستقبال البرامج السكنية و التجهيزات القاعدية، في إطار عملية تفريغ لمدينة جيجل، و إعادة توزيع للسكان نحو مدينة قاوس. يضمن نجاح العملية الارتباط المميز لسكان المدينتين، والاتصالية الكبيرة التي توفرها شبكة الطرق : البلدية، الولائية، و الطريق الوطني رقم 77.

### III- كيف يمكن تحقيق ذلك ؟

#### III-1 الأدوات و الإجراءات المساعدة على تحقيق الأهداف الإستراتيجية :

"استعمال التقنيات الحديثة في مراقبة المجال و الحراك التنقلي : نظام المعلومات الجغرافية كأداة للتسيير"

تساعد التقنيات الحديثة في اتخاذ القرار السليم للتدخل، و التوزيع العادل و المتوازن للسكان، الثروات و الخدمات، بالتوافق مع التطور الحاصل في المجال و مكوناته. يعتبر نظام المعلومات الجغرافية أحد هذه التقنيات، دخلت هذه التقنية حديثا مجال التخطيط، و اكتسحت ميدان التسيير بعد أن أثبتت نجاحها في معالجة و مراقبة مختلف الظواهر مجاليا.

نظام المعلومات الجغرافية (Système d'Informations Géographiques) هو عبارة عن نظام إلكتروني لمعالجة و تحليل البيانات الجغرافية، باستعمال برنامج الحاسوب؛ يقوم بنمذجة الظواهر الجغرافية، الطبيعية و البشرية، و دراسة التوزيع المجالي لها، بالاعتماد على قاعدة بيانات خرائطية، وإدخال بيانات إحصائية محينة، و تحويلها إلى خرائط رقمية شاملة متعددة الطبقات، تتعدد هذه الطبقات بتعدد الظواهر التي تمثلها.

يتعدى نظام المعلومات الجغرافية كونه أداة للتخطيط، فهو إلى جانب ذلك عبارة عن تقنية و علم قائم بحد ذاته، يساعد على الإسراع في إعداد الدراسات، و تدليل العقبات التي تصادف إعداد مخططات التهيئة. كما يسمح استعماله بتكوين قاعدة بيانات مشتركة بين مختلف القطاعات، الأمر الذي من شأنه القضاء على مشكل التناقض الواضح في المعطيات، و الإحصاءات المعتمدة في التخطيط، فيعمل النظام على تفعيل التنسيق بين القطاعات، ليكون بذلك كل قطاع على دراية مسبقة بالتدخلات التي تقوم بها القطاعات الأخرى.

و قد تنوعت استعمالات نظم المعلومات الجغرافية اليوم، و شملت بذلك كل الميادين: **التخطيط العمراني، الشبكات، الطرق، النقل، التسويق، الإدارة....**

تعتمد دول العالم نظام المعلومات الجغرافية عند تخطيط، تقييم و صيانة **نظام النقل** بها، عن طريق المراقبة الإلكترونية لحراك و تنقلات الأفراد باستعمال الوسائل المختلفة للنقل، تسهل هذه التقنية الحديثة تحليل واقع الحراك وفق المتغيرات التي تؤثر على نوعية و كمية التنقلات: البنى التحتية، وسائل النقل، البرامج السكنية، التجهيزات، النقاط السوداء، الحوادث و الاختناقات. استعمل هذا النظام سابقا في تقييم أداء البنى التحتية، من حيث دراسة ، تحليل، و إدارة البنية التحتية للنقل والمواصلات (طرق، سكك حديدية...). أما حديثا و مع التكامل بين نظام المعلومات الجغرافية وتقنية النظام العالمي لتحديد الموقع (GPS)، أصبحت عملية مراقبة حركة الأفراد، المركبات و وسائل النقل و المواصلات، ممكنة و سهلة<sup>1</sup>.

يسمح استعمال النظام بمراقبة حركة المركبات عبر الشبكة، و تحديد النقاط السوداء، المحاور المتشعبة و الطرق الأكثر ترددا؛ يعمل على تحديد مجال نفوذ خدمة خطوط النقل، و كفاءة التغطية بالنقل الجماعي، و بالتالي يساعد على اتخاذ قرار التدخل، سواء بخلق مسارات جديدة أو بتصحيح المسارات الموجودة.

<sup>1</sup> جمعة محمد داود. مبادئ علم نظم المعلومات الجغرافية، النسخة الإلكترونية، GIS sciences 2014، ص 202

يمكن نظام المعلومات الجغرافية من تحليل الشبكات الطرقية تقنيا، و يسهل بذلك المطابقة بين الهندسة الطرقية وكمية الحركة بالشبكة، و مراقبة مدى التوافق بين السعة و الخدمة المقدمة، إضافة إلى تحديد المقاطع المتضررة الواجب صيانتها.

يستعمل النظام في استقصاء آراء السكان إزاء الخدمة المقدمة، بتسجيل و فرز الشكاوي التي يتم إيداعها.

استفادت مدينة جيجل من مشروع من هذا النوع سنة 2006، حيث أسندت مهمة إعداد نظام معلومات جغرافية خاص بتسيير الشبكات التقنية لمكتب دراسات أجنبي، قام بوضع النظام، لكن المشروع لم يكتب له الخروج إلى النور، بسبب غياب الإطارات المؤهلة التي تعمل على تحيين المعلومات و تغذية النظام. بادرت مرة أخرى مديرية البيئة لولاية جيجل بإعداد نظام معلومات جغرافية خاص بتنظيم و تسيير استهلاك المجال ببلدية جيجل، استمر العمل به لسنوات دون أن تكتمل عملية إعداده ، و التي حالت دون وضعه تحت تصرف الهيئات المحلية، و الاستفادة منه في تسيير مختلف القطاعات.

أقر مخطط التهيئة الولائي إعداد نظام معلومات جغرافية ضمن توجهاته المستقبلية على المدى المتوسط 2020 -2024؛ تنتظر المصالح المحلية تنفيذ و إعداد النظام للاستفادة منه في تسيير مختلف شؤونها.

### III-2 الإجراءات التنظيمية : حوكمة التسيير

" تحيين النصوص القانونية، تفعيل التناسق بين القطاعات، الاندماج بين المجالات، و الترابط بين فئات المجتمع"

غالبا ما كانت المبادرات السياسية طموحة و هادفة، لكن عملية تنفيذها كانت تصطدم دوما بالكثير من العوائق، التي لم تمكن الجزائر من جني ثمار نفس التدخلات المطبقة بالبلدان الأخرى؛ مبادرات يتم تأطيرها بسن قوانين و نصوص تنظيمية، تجهل كيفية تطبيقها أو يتم تجاهلها عند التدخل، عدا عن وجود بعض الفراغات القانونية و الثغرات التي تحول دون التنفيذ الجيد لها.

يستوجب هذا الوضع التفكير الجدي، و التدخل السريع لتحديد الخلل، و إيجاد الحلول من خلال:

- تحيين النصوص القانونية، و إعادة النظر في محتواها بإلغاء غير المعمول بها و تعديل القوانين، و إرفاقها بالمراسيم التنفيذية التي تشرح و بدقة كيفية التطبيق.
- تفعيل التناسق بين القطاعات، و تأطيره بنصوص قانونية تضمن تطبيقه، مع الحرص على إكمال العمليات و تطبيقها على أرض الواقع، و تجنب تكديسها في الأدرج.

- إعادة النظر في النصوص القانونية الخاصة بالملكية العقارية التي تمنع تجسيد المشاريع و تعيق عمليات التوسع المنظمة، و إعطاء الدولة السلطة في إتخاذ المبادرات لما يخدم المصالح العامة و المشتركة للمجال و السكان.
- تعديل النصوص القانونية و جعلها تتماشى مع التطورات الطارئة و الإجراءات المزمع اتخاذها في مختلف الميادين، خاصة تلك المتعلقة بالحماية المالية و فرض العقوبات على الأفراد و المؤسسات التي لا تحترم القوانين، أو الخاصة بالتسهيلات و التحفيزات التي تمنح للأفراد، الجماعات و المؤسسات بهدف إدماج جميع طبقات المجتمع، و إشراكهم في تسيير مجالهم المباشر.
- توفير الميزانيات الكفيلة بتغطية المشاريع، و تقديم المساعدات المالية لتنفيذ الإجراءات.
- توثيق الشراكة بين المتعاملين بعقود تضمن حقوق الطرفين، و تشجع على توسيع مبادرات الشراكة المالية و شراكة التسيير، و تعميمها على كل القطاعات.
- إستحداث هيئة ضبط و تسيير مركزية و أخرى محلية، و تفعيل دور المؤسسات، الهيئات و الأدوات المجدد نشاطها أو الملغى : المجلس الأعلى للنقل، محافظة المدينة، مخطط التناسق الحضري، عن طريق تعديل أدوارها و أهدافها، أو باستبدالها بأخرى أكثر فعالية.
- تكوين الإطارات المؤهلة تقنيا للاستفادة من التجارب العالمية، مع الحرص على تطبيق التقنيات الحديثة، و التعامل الفعلي بها، و توعية المجتمع المدني ، تأطيره و إعلامه بكل التغيرات، الإجراءات و المبادرات التي تقوم بها الدولة، بإسناد هذه المهمة للمنشطين المكونين خصيصا للاستماع، و إبلاغ السكان و توجيههم، و السهر على خدمتهم، عن طريق التسويق الجيد للخدمات التي تقدمها مختلف الهيئات المحلية.

## خلاصة الفصل :

سمحت قراءة مسار سياسة التعمير، التهيئة و النقل في الجزائر، و التي تم تناولها خلال هذا الفصل، باستقراء العجز و بتحديد النقائص و عوامل القصور التي عرقلت تجسيد التوجهات الطموحة التي أقرتها مختلف المخططات:

فقد حاولت مؤسسات الدولة في كل مرة مواكبة التغيرات الحاصلة في استهلاك المجال والتحكم في النمو العمراني و الاقتصادي للمدن، عن طريق سن القوانين، وضع البرامج و إقرار التدخلات، لما يتناسب مع النظام السياسي المتبع في كل مرحلة؛ فمن مرحلة الاحتكار و المركزية التي منحت الدولة سلطة اتخاذ القرار و تنفيذ الاجراءات، التحكم في احتياجات و توجهات السكان، إلى مرحلة الشراكة و الخصوصية و دخول متعاملين جدد بأدوار جديدة يكفلها القانون. تغيرات لم تصل إلى ما كانت تصبو إليه التصورات الأولية، بالرغم من جدية التوجه و أهمية مضمون البرامج المسطرة. غياب التنسيق، عدم إكمال العمليات، قصور التمويل، تجاهل كفاءات التنفيذ، و تباطؤ وتيرة إعداد المخططات و تنفيذ المشاريع، جعل من هذه المبادرات صورية و نظرية حبيسة أسطر و نائق التخطيط، فيما أضحى بموجبها المحتوى الضخم للبرامج فارغا و هزيلا عمليا.

وعلى الرغم من استيراد البرامج ، استتساخ المشاريع، و تغيير أسلوب التخطيط باعتماد التخطيط الإستراتيجي منذ صدور قانون 2001 كنهج تخطيطي يعمم استعماله في كل المجالات و القطاعات ، إلا أن التنفيذ لم يكتب له النجاح؛ فتنفيذ المشاريع قطاعي، و إقرار العمليات نقطي في المجال، التدخلات عشوائية و منفردة، أما الحلول فهي آنية، تتخذ تارة و تلغى تارة أخرى حتى قبل البدء في تطبيقها. تنطبق هذه الوضعية على كل من سياسة التهيئة و سياسة النقل في الجزائر، و التي بالرغم من محاولات الإصلاح المتكررة، إلا أن ما وصل إليه المجال من اختلالات، و تعدد للإشكاليات به ما هو إلا تحصيل حاصل لهذه التدخلات. استنزاف العقار، و استهلاك الأغلفة المالية الضخمة، و غياب الرقابة جعل الأمور تخرج عن السيطرة في معظم المدن الجزائرية.

إن عدم التنسيق بين القطاعات، و مركزية اتخاذ القرارات دون الاستقراء الجيد للانعكاسات، إضافة إلى تعييب دور المواطن، و تجاهل إجبارية مشاركته باعتباره حق أقره له القانون، تعد من أهم أسباب فشل عملية التخطيط. فعملية التنمية لا بد لها أن تنطلق من العنصر البشري بتميمته، تكيفه و تحضيره لمواجهة التغيرات، و تقبل الإجراءات بتقديم و شرح كل الخيارات المتاحة للسماح له باتخاذ القرار الذي يناسب إمكانياته المالية، خصوصياته الاجتماعية و ممارساته

اليومية. تجاهل الجانب الاقتصادي للسكان، المؤسسات، و المشاريع، و تأثير ذلك على التغطية المالية باستمرار الاعتماد على خزينة الدولة في التمويل، أمر لطالما أرهق كاهل الدولة، إذ يجعل السلطات في محاولة دائمة لتحديد الأولويات تماشياً مع التغيرات الاقتصادية التي تعرف تارة انتعاشاً، و تارة أخرى انكماشاً تجرد بموجبها المشاريع، و يعاد ترتيب الأولويات؛ فالشراكة لا بد منها، و التنوع في مصادر التمويل لا بديل عنه لإنجاح المبادرات.

أظهرت الدراسة تأثير مدينة جيجل بهذه الوضعية، إضافة إلى تأثير هذه العوامل مجتمعة على تسيير و تنظيم الحراك التنقلي بها. و لهذا فقد ساعدت دراسة و محاولة نقد التحركات و المبادرات التي قامت بها السلطات المحلية في ميدان التعمير و النقل، على تحديد الأهداف، بلورة الأفكار و اقتراح تصورات و بدائل جديدة كفيلة فعليا بالتقليل من مشاكل الحراك التنقلي بمدينة جيجل.

بادئ ذي بدء، لا يتأتى تحقيق الأهداف إلا بوضع الخطة الواضحة الكاملة الملامح و الأركان؛ خطة تحيب على كل التساؤلات، تحدد المتفاعلين و توضح أدوارهم، تسطر و بدقة الأهداف وفق الإمكانيات الداخلية، و تكيفها مع الفرص و التهديدات الخارجية، تقسم فيما بعد العمليات مجالياً باحترام مجالات التدخل، و زمنياً باحترام رزمة التنفيذ، فيما تستعمل أدوات جديدة في التنفيذ، تسهر على تسيير الوضعية بالتوافق مع التغيرات الطارئة عن طريق المراجعة الدورية للأهداف والإمكانيات. و لا يحقق كل هذه الخصائص سوى المشروع العمراني: أحدث أداة لتنظيم و تسيير المجال الحضري، تماشياً مع أهداف التنمية المستدامة التي تعنى بالجانب البيئي، الاقتصادي والاجتماعي للسكان، في الأخير تسطر المشاريع العمرانية الواجب الانطلاق بها ، و التي تضمن فعاليتها الإحاطة التامة بالنصوص القانونية الكفيلة بإنجاح التنسيق بين القطاعات، التداخل بين الأهداف و التشارك في الفائدة العامة ، أما تطبيقها فلا يتأتى إلا باستعمال التقنيات الحديثة عند التحليل ، المعالجة و التخطيط.

وعليه يمكن القول، أنه لا سبيل لحل إشكالية الحراك التنقلي بمدينة جيجل، دون المزوجة بين التخطيط الحضري و تخطيط النقل عند التفكير في وضع الخطة الإستراتيجية الشاملة ، أو دون التنسيق المستمر مع كل الفاعلين مجالياً و قطاعياً عند إقرار عمليات التدخل المباشر على المجال، فهذه الإجراءات كفيلة بإيجاد الحلول الآنية و الظروف الملائمة مستقبلاً لضمان حراك تنقلي سلس و سليم بالمدينة.

---

## الخلاصة العامة

---

## الخلاصة العامة

تناول هذا البحث مفهوم **الحراك التنقلي**، هذا المفهوم القديم الحديث، قديم بتشابه طرحه مع مواضيع أخرى تناولت النقل كفرع اقتصادي و الطريق كأداة لتحقيق خدمة حضرية أساسية، حديث باعتماده كمفهوم يعبر عن ممارسات تنقلية نوعية للسكان ضمن مجالات حضرية محددة مرتبطة ارتباطا كليا بالأنشطة الممارسة و الخدمات المقدمة من طرف المدينة. و عليه فإن تعدد الأهداف و الوسائل المستعملة في الحراك جعل الاهتمام بالحراك التنقلي اليوم ينصب على تأمين نوعية جيدة للحركة و ضمان تغطية كمية كافية للنقل.

بروز هذه الظاهرة بالمدن الجزائرية، و انعكاس ما يرافقها من تغيرات بشكل سلبي على المجال بها، جعلنا نفكر في تحديد الأسباب الحقيقية وراء نقشي هذه الظاهرة و تقاوم الأوضاع في أغلب المدن الجزائرية كبيرة كانت أو صغيرة . و للتمكن من فهم أبعاد، مميزات و آفاق الحراك التنقلي ، كان لزاما علينا التوجه نحو الدراسة الدقيقة لعناصر ثلاث لها من التأثير القدر الكافي الذي يسمح بتحديد الدوافع، تكميم العجز، و اقتراح سبل المعالجة؛ تتلخص هذه العناصر في : التحليل المفصل لمسار النمو السكاني و العمراني للمدينة ، المقارنة و الموازنة بين العرض و الطلب في قطاع النقل و حجم الحركات الممارسة، و أخيرا محاولة النقد الدقيق لإستراتيجيات التدخل المطبقة على المجال والمقترحة على المدى المستقبلي. على العموم تبين لنا من خلال هذه الدراسة أن :

✓ **مدينة جيجل** عايشة مشاكل الحراك التنقلي، و لازالت تعيش الإشكال بكل أبعاده، فالبنية الحضرية الهشة و القاعدة الطرقية الضعيفة التي تميز المدينة قد أدت إلى قصور أداء خدمة النقل بالمجال رغم توفر الوسيلة و التغطية الجيدة للشبكة. و قد ساهم النمو السكاني الكبير و المتسارع ، التوسع العمراني المصاحب له و الامتداد المجالي المستمر على حساب الأراضي الزراعية و الغابية ، في تكوين مجال حضري تتعدد فيه الأنوية ، تتنوع فيه الاستخدامات ؛ و في تشكيل نسيج عمراني متشعب متقطع و غير وظيفي يتميز بازدواجية الوظيفة، عشوائية التكوين و ضعف الاتصالية .

✓ هناك أسباب عدة اجتمعت لتزيد من مشاكل الحراك التنقلي بالمدينة. استعمال السيارة الشخصية في التنقل بأرجاء المدينة، و تعدد أسباب التوجه إلى المركز القديم لها و للأحياء المجاورة له، لم تكن العوامل الوحيدة التي أدت إلى وصول المدينة إلى درجات التشعب و الاختناق. فازدواجية خدمة الطرق و تعدد وظائفها إلى جانب ضعف رسمها و هندستها جعلها غير قادرة على استيعاب الكم الهائل من المركبات السائرة بها من حافلات نقل جماعي، حافلات لنقل الطلبة و سيارات سياحية تجوب أرجاء المدينة طيلة ساعات اليوم.

✓ عقدت الأهمية الإدارية، الاقتصادية و السياحية للمدينة من وضعية الحراك التنقلي بمدينة جيجل. فالمدينة رغم صغر مساحتها، تراص نسيجها و قرب المسافات بين مكوناتها، ليست قادرة على تقديم خدمة النقل بسلاسة و سيولة داخل المحيط العمراني و لسكانها المحليين؛ فالاستقطاب لم يزد سوى في كمية الحراك ، بل و أدى إلى تركزه في نقاط محددة من المدينة، نقاط سوداء حاولت السلطات جاهدة القضاء عليها باتخاذ إجراءات عديدة ومتنوعة، لكن دون جدوى. التدخلات لم تكن كافية و المشكل لا زال قائماً.

✓ الإزدواجية و المزوجة في طرح مشاكل الحراك التنقلي مفروضة بين سياسة التعمير والتهيئة و سياسة النقل، إذ لا يمكن الاعتماد على قطاع النقل وحدة في تنظيم الحراك التنقلي بمدينة جيجل نظرا للارتباط الوثيق بين مختلف القطاعات؛ فالتوجه نحو النمو المتوازن إجباري لتحقيق التنمية المجالية، الاقتصادية و الاجتماعية السليمة للمجالات ، أو بالأحرى لإرساء قواعد تنمية حضرية مستدامة بالمجال . كما أن اتباع النهج الإستراتيجي في التخطيط لا بد منه خاصة بعد ثبوت القصور في إعداد الخطط على :

• غياب التنسيق بين القطاعات و وضع الحلول الآنية و المنفردة مع التنفيذ الفردي النقطي في المجال: قطاع النقل، السكن، الأشغال العمومية و السياحة .

• تغييب دور المواطن و التعدي على حقوقه القانونية في التعبير عن الرأي و المشاركة في التخطيط و اتخاذ القرار، تجاهل هذا الفاعل الاجتماعي المؤثر قد يضرب بتوجهات السياسات التنظيمية عرض الحائط إذا لم تتوافق مع احتياجات، خصائص و خصوصيات المجتمع المدني.

• الاهتمام السطحي بالجانب البيئي بالإشارة إليه و عدم التركيز عليه عند إعداد المخططات و إقرار التدخلات (إعداد دراسة التأثير على البيئة) .

• تجاهل الأبعاد الاقتصادية للتخطيط و عدم الموازنة المالية الجيدة للمشاريع أديا إلى تأثر التدخلات بالتغيرات الاقتصادية العامة من انتعاش و انكماش . المشاركة في توفير الغطاء المالي الكافي بين المتدخلين بتنويع مصادر التمويل، و دراسة الانعكاسات الاقتصادية للمشاريع على القدرة الشرائية للسكان و الإمكانية المالية للسلطة المحلية ضروريان إذا ما أريد للمبادرات الجديدة النجاح و التطبيق على أرض الواقع.

✓ كل هذه العوامل تجعل من مبدأ الحوكمة الحضرية المتبنى بموجب مختلف النصوص القانونية و التنظيمية كأسلوب لتسيير المجالات الحضرية بمختلف مكوناتها و فاعليها ( المخطط الولائي للتهيئة، المخطط الولائي للسياحة) ، مبدأ صوريا و شعارا نظريا يتغنى به في الملتقيات والحوارات. فبالرغم من جدية المبادرات، ثقل وزن القرارات، ضخامة الميزانيات، فإن سوء تسيير شؤون المدينة ( انعدام الرقابة و الكفاءة و غياب سلطة الضبط ) يبدد الطموحات

المسطرة ، و يجعل الطرح يخرج عن النص و التدخلات تخرج عن السكة ، ليتم في الأخير اللجوء مجددا إلى تطبيق نفس الحلول السابقة لمشاكل جديدة و مختلفة.

في هذا السياق و بعد الإطلاع على التجارب العالمية، تبين لنا أن الميدان غني بالتجارب الرائدة الناجحة، و الأمثلة عديدة لتدخلات أعطت ثمارها نتيجة تضافر الجهود لحل الإشكاليات المعقدة. ركزت هذه التجارب على:

- **التنمية الشاملة** التي تسمح بمشاركة كل الفاعلين من مجتمع مدني ، فاعلين اقتصاديين إدارات إدارية و مسؤولين سياسيين في صياغة التدخلات على كل المجالات و في كل الميادين على المدى القريب ، المتوسط و البعيد ( التجربة الفرنسية).
- **الإرتقاء بشبكة الطرق** و تقوية أدائها بالتركيز على البنية التحتية و الرقابة التقنية للحراك ( التجربة التونسية).
- **التنمية المستديمة** و الاهتمام بالجانب البيئي للحراك، عن طريق استخدام الموارد البديلة ( التجربة الألمانية ).
- **تجنب الإقصاء الاجتماعي**، و المشاركة الواسعة لكافة الأطراف في الدراسة، التنفيذ والتمويل (التجربة الكندية).

بشكل عام، سيكون من المناسب الاستفادة من نتائج هذه الدراسة و من اقتراحات التجارب العالمية الناجحة، للتمكن من وضع خطة تدخل مباشرة على المجال الحضري بمدينة جيجل تعتمد على :

- إعداد دراسات تحضيرية دقيقة و شاملة للمشاريع قبل الانطلاق بها تتناول الانعكاسات المحتملة على المجال، البيئة، الاقتصاد و الاجتماع.
- تجنب التدخلات المعقدة، و إقرار تدخلات جديدة متناسبة مع الإشكالية المطروحة و ضبطها تماشيا مع إمكانيات المجال و السكان.
- إعادة الاعتبار للبنية الحضرية و النسيج العمراني بإصلاحه، تأهيله، و تجديده بتفعيل أداء مكوناته، و الاعتماد على التدخلات العميقة و التغييرات الجذرية ، و الابتعاد الكلي عن السطحية و التعميم.
- الصرامة في تنفيذ الإجراءات و توعية المجتمع المدني و تحضيره لتقبل التدخلات و التغييرات.
- التشجيع على التخفيف أو التخلي عن استعمال السيارة في التنقل شريطة توفير البديل المناسب، بتحسين خدمة النقل ، و تحديث و عصرنه وسائله، إضافة إلى صيانة و إعادة الاعتبار لشبكة الطرق الحضرية.

- استعمال أدوات جديدة للتخطيط باعتماد المشروع العمراني كأداء للتدخل، حيث تتم المراجعة الدورية لمحيط تدخله، أهدافه و توجهاته تزامنا مع تغير الأوضاع و المعطيات بمجال الدراسة.
- امتداد الاهتمام بمشاكل الحراك التنقلي إلى خارج حدود التجمع الحضري ، باستقراء الأوضاع الخارجية و محاولة الاستفادة منها داخليا في تنمية المدينة و تفعيل دورها الجهوي.
- التوجه نحو التخصص الوظيفي للمجالات و إلى التبادل و التكامل بين الوظائف ضمن المجال الحضري الممتد، عن طريق توزيع التخصصات و اقتسام المهام ضمانا لتخفيف الضغط على مدينة جيجل و تحقيقا للمساواة في توزيع الخدمات، التجهيزات و السكان بالمجال الحضري الكبير.
- استعمال التقنيات الحديثة في التخطيط، المراقبة و التسيير، و تكوين الإطارات المؤهلة التي تسهر على تحيين المعلومات و تأكيد مصداقيتها بالتنسيق بين القطاعات، و وضع قاعدة إحصائية و بيانية تكون تحت تصرف كل المتعاملين ، قاعدة غنية و محينة تساعد على اتخاذ الإجراءات الصحيحة.

في الأخير، تجدر الإشارة إلى أن تناول إشكالية الحراك التنقلي بمدينة جيجل كان بعين تخصص الباحثة في التهيئة العمرانية، و لا شك أن الدراسة لا زال ينقصها الكثير من التعمق و التمحيص واستعمال التقنيات التخصصية المناسبة في تحليل الإشكالية و وضع الحلول، كإعداد دراسة طبولوجية معمقة لشبكة الطرق بالمدينة، تحليل دقيق لمصفوفة التنقلات أصل وجهة داخل المدينة، استعمال برامج حاسوب للتحديد السليم لمجال الدراسة، إضافة إلى وضع نظام معلومات جغرافي يسهل الإشراف، التنسيق و المتابعة بين المجالات، القطاعات و التدخلات داخل مجال الدراسة. البحث ما هو إلا محاولة للإلمام بكل الجوانب المتعلقة بإشكالية الحراك التنقلي بمدينة جيجل؛ و اتخاذ الحلول يستلزم تكوين فريق بحث و عمل متعدد التخصصات بنظرة متعددة الأبعاد، و توجيه متعدد القطاعات للوصول إلى وضع خطة تنفيذية شاملة و ناجحة.

---

## المصادر و المراجع

---

## المصادر و المراجع باللغة العربية

### الكتب:

- جمعة محمد داود ، مبادئ علم نظم المعلومات الجغرافية، GIS sciences ، النسخة الالكترونية-2014-
- حاتم محمد الحاج ، الحاجات الأساسية في الوطن العربي (حاجة النقل)-1995-
- خلف الله بوجمعة ، مدخل إلى تسيير التقنيات الحضرية- ديوان المطبوعات الجامعية -2012-
- زين العابدين علي ، تخطيط النقل الحضري ، دار الصفاء ، عمان -2000-
- سعد الدين عشاوي ، تنظيم إدارة النقل - القاهرة 2007-
- سهيلة محمد عباس، إدارة الموارد البشرية، مدخل استراتيجي، دار وائل للنشر و التوزيع، عمان، ط1- 2003-
- عبد المحسن عبد الغني ، اقتصاديات النقل ، جامعة البصرة - العراق 1979 -
- فؤاد ح عفيفي ، تخطيط المرور و النقل في المدينة - القاهرة -2004-
- فوزي بودقة : التخطيط العمراني لمدينة الجزائر ، تحديات و بدائل -ديوان المطبوعات الجامعية -2015-
- محمد أزهر سعيد السماك، د.أحمد حامد، أ. أحمد هاشم دنون، جغرافية النقل بين المنهجية و التطبيق - 2009-

### المجلات و المنشورات:

- أحمد كمال عفيفي ، التخطيط المروري وعلاقته بالمحيط الجغرافي - الملتقى الدولي حول التجارب العربية في تنظيم المرور -2008/06/03-
- الأخضر عمر دهيمي : مشكلات المرور وسبل معالجتها - الملتقى الدولي حول التجارب العربية في تنظيم المرور -2008/06/03-
- فوزي بودقة ، منظومة النقل الحضري و التنمية العمرانية المستدامة بمدينة الجزائر -2008-
- الهاشمي بوزيد بوطالبي ، دور تنظيم المرور في السلامة الطرقية- الملتقى الدولي حول التجارب العربية في تنظيم المرور -2008/06/03-
- سمير بوختالة ، محمد زرقون ، نوال بن عمارة ، واقع و آفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر و دوره في التنمية الاقتصادية ، المجلة الجزائرية للتنمية الاقتصادية ، العدد 6 -2017-
- محسن العجمي بن عيسى ، التجربة التونسية في مجال تخطيط الطرق، حلقة علمية منشورة عن التجارب الحديثة في تخطيط الطرق، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية - كلية التدريب-2010 -
- معاوية سعيدوني : أزمة التحديث و التخطيط العمراني في الجزائر، جذورها، واقعها و آفاقها المركز العربي للأبحاث و دراسة السياسات، مجلة عمران العدد 15 -2016-.

- منيرة بو الملح ، وضعية النقل الحضري و أثرها على تطور استعمال السيارة الخاصة بالجزائر ، قياس و تحليل لوضعية النقل الحضري لولاية جيجل ، مجلة دراسات و أبحاث ، المجلة العمرانية في العلوم الانسانية و الاجتماعية-2017
- هاشم مدني، التطورات الحيوية و المرورية في دول الخليج و الإستراتيجيات العالمية لمجابهة الزحام - قسم الهندسة المدنية والعمارة - جامعة البحرين- الملتقى الدولي حول التجارب العربية في تنظيم المرور -2008/06/03-
- مجلة الأمن والحياة - مشاكل المرور في العلم العربي - العدد 658 -2002-
- مجلة الملتقى الوطني حول التخطيط العمراني وأمن الطرقات-2002-
- التخطيط العمراني الإستراتيجي و الإدارة الإستراتيجية للمدن، التخطيط الاستراتيجي لأمانة العاصمة المقدسة لما ينعكس أثره على العاصمة المقدسة ، الإصدار الخامس عشر، سلسلة دراسات يعدها مركز الإنتاج الاعلامي لجامعة الملك عبد العزيز .

#### أطروحات الدكتوراه و رسائل الماجستير :

- عايدة جغار، الحراك السكني كدينامكية حضرية بقسنطينة ، دراسة نماذج ، رسالة دكتوراه العلوم في التهيئة العمرانية جامعة منتوري ، قسنطينة -2016-
- عبد الحكيم كبيش، التمدد الحضري و الحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف ، رسالة دكتوراه العلوم في التهيئة العمرانية ، جامعة منتوري ، قسنطينة -2010-
- حسينة بوشغرة، إشكالية التوسع العمراني بمدينة جيجل و حتمية إعادة الانتشار إلى التوابع ، رسالة ماجستير ، جامعة منتوري ، قسنطينة -2006-
- رفيقة سنوسي ، أدوات التهيئة و التعمير بين التشريع و التطبيق، حالة مدينة باتنة، رسالة ماجستير ،جامعة الحاج لخضر ، باتنة -2010-
- روابحي سناء ، النمو الحضري و علاقته بمشكلات النقل الحضري، رسالة ماجستير في علم الاجتماع ، جامعة الحاج لخضر ، باتنة -2008-
- شاكر جعفر، مشروع القطار الحضري لمدينة باتنة، دراسة إستراتيجية ، رسالة ماجستير، جامعة الحاج لخضر، باتنة-2011-
- فتيحة سامعي، التسيير الحضري ، الأليات ، الفاعلون و رهانات الحكم الراشد ، حالة مدينة باتنة ، رسالة ماجستير في التهيئة العمرانية ، جامعة منتوري ، قسنطينة -2012-

### القوانين و المراسيم:

- القانون 88-17 المؤرخ في 10 ماي 1988 و المتعلق بتوجيه البري و تنظيمه.
- القانون 90-29 المؤرخ في 01 ديسمبر 1990 المتعلق بالتهيئة و التعمير المعدل و المتمم بالقانون 04-05 المؤرخ في 14 أوت 2004.
- القانون 01-13 المؤرخ في 07 أوت 2001 و المتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه.
- القانون 01-20 المؤرخ في 12 ديسمبر 2001 المتعلق بالتهيئة العمرانية و التنمية المستدامة.
- القانون 06-06 المؤرخ في 20 فيفري 2006 المتعلق بالقانون التوجيهي للمدينة.
- المرسوم التنفيذي رقم 89-165 المؤرخ في 29 أوت 1989 المحدد لصلاحيات وزير النقل.
- المرسوم التنفيذي رقم 03-261 المؤرخ في 23 جويلية 2003 المتضمن تشكيلة المجاس الوطني للنقل البري و اللجنة الوزارية المشتركة و اللجنة الولائية للعقوبات الادارية و صلاحيتها و تسييرها.

### المصادر و المراجع باللغة الفرنسية

#### Ouvrages :

- Ascher F, Les nouveaux principes de l'urbanisme, Edition de l'Aube -2008-
- Addad M C , L'aménagement et l'architecture à l'aube du 21 siècle, l'expérience algérienne, Edition Dar El Ouloum ,Annaba-2013-
- Audard F, Modéliser la génération de trafic à l'échelle régionale , les éditions Hémisphères -2006-
- Beresowska E –Azzag, Le projet urbain, guide méthodologique, Volume 1, connaitre le contexte de développement durable, Synergie -2011-
- Beresowska E –Azzag, Le projet urbain, guide méthodologique, Volume 2, comprendre la démarche du Projet Urbain, Synergie -2011-
- Choay Fr et Martin P, Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement, Edition 2002-
- Dominique F , Catégorisation de séances routières et sécurité –de l'analyse des accidents au représentations typiques- 2001-
- Dominique F : Sécurité et urbanisme –la prise en compte de le sécurité dans l'aménagement urbain-1998-
- Kalli F . Z -Rahal , Cours de routes ,conception des traces routiers –normes- OPU-2012-
- Lacaze J-P, Introduction à la planification urbaine -1995-
- Lelievre E, Levy C, La ville en mouvement, collection ville et entreprises, Edition l'Harattan -1992-

- Masbougi A, Bourdin.A, Un urbanisme des modes de vie, collection Ville et aménagement, Edition Moniteur -Septembre 2004-
- Madre J-L ,Maffre J, la mobilité régulière et la mobilité locale en 1982 et 1994 ,Consommation modes de vie ,INSEE-1996-
- Merenne E, Géographie des transports : contraintes et enjeux, Presse Universitaires de Rennes -2003-
- Orfeuil J-P,Je suis l'automobile, Edition de l'aube-1994-
- Orfeuil J-P, L'évolution de la mobilité quotidienne, comprendre les dynamiques, Paris - 2000-
- Paulet J-P , Manuel de géographie urbaine , collection U, 3eme édition -2009-
- Pelletier J ,Delfante C , ville et urbanisme dans le monde arabe ,Armand Colin , 4eme Edition ,Paris -2000-
- Riboule P t ,Onze leçons sur la composition urbaine ,presses de l'école nationale des ponts et chaussées -1998-
- Saidouni M , Éléments d'introduction à l'urbanisme ,Histoire, méthodologie , réglementation ,Casbah Edition , Alger -2000-
- Sidi Boumediene. R, L'urbanisme en Algérie, échec des instruments ou instruments de l'échec ? , les alternative urbaines, Alger -2013-
- Weil M , La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre a la ville motorisée-1999-
- Congés international francophone Versailles, du 28 au 30 janvier 1997, Mobilité dans un environnement durable, presses de l'école nationale des ponts et chaussées -1998-
- Zuchilli A, Introduction à l'urbanisme opérationnel et la composition urbaine, OPU , Tome 2, Alger -1983-

## Articles :

- Adad A .Z, Saouli , Ladraa .T, Problématique de la planification des villes ,étude critique de l'expérience Algérienne, 36 séminaire scientifique ,Université d'Alep (Syrie),2-7 novembre 1997
- Allaire J: Choisir son mode de ville : Formes urbaine et transports dans les villes émergentes, université de Grenoble 2, le cahiers de GLOBAL CHANCE , N 21-Mai 2006-
- Banos A, Lassarre S, Simuler les interactions piétons-automobilistes dans un environnement urbain , une approche à base d'agents , territoire en mouvement , revue de géographie et d'aménagement n 1-2008-
- Baouni T, Les dysfonctionnements de la Planification urbaine et des transports urbains dans les villes Algériennes, CODATU XIII. Ho Chi Minh City (Saigon) Vietnam. Les 12, 13 et 14 novembre- 2008-.
- Bengherrabi M, La maîtrise de la croissance urbaine de la ville de Jijel-Le 05-06- &7-12-1998-
- Bonnet E, Lassarre S, Analyse spatiale des déplacements des piétons en milieu urbain du points de vue des traversées afin d'évaluer l'exposition au risque d'accident, territoire en mouvement, revue de géographie et d'aménagement n 1-2008-

- Dayre J, Vues sur l'économie du trafic rural, Application à l'aménagement du territoire, In : Economie rural .N51 -1962-
- Jean –François Doulet : Les nouveaux enjeux de la mobilité urbaine dans les villes chinoises, Institut pour la ville en mouvement-2007-
- Laugier Robert ,Ville et mobilité durable ,Synthèse documentaire ,centre de ressources documentaires Aménagement Logement Nature (CRDALN)-2010-
- Lefebvre B, Espaces professionnels et flux tendus ,Actes de la recherche en sciences sociales ,Vol 114 -1996-
- Rhein C, Mobilité résidentielle et dynamique urbaine , revue de géographie de Lyon ,Vol 65-N3-1990-
- Reigner H, Hernandez F, Brenac T, Circuler dans la ville sure et durable : des politiques publiques contemporaines ambiguës, consensuelles et insoutenables, Métropoles, revues.org ,N5-2009-
- Tran D, Piombini A, Ignatowicz M, Morphologie urbaine et mobilité dans la Communauté Urbaine de Strasbourg », *Cybergeo : Européen Journal of Geography*[En ligne], Systèmes, Modélisation, Géostatistiques, document 702
- Vrain P, Ville durable et transports : automobile, environnement et comportements individuels, *Innovations* 2/2003 (n° 18), p 91.

### **Thèses de Doctorat et mémoires de Magistère:**

- Brevet N, Mobilité et processus d'ancrage en ville nouvelle : Marne la Vallée, un bassin de vie, étude de la mobilité résidentielle et mobilités quotidiennes, thèse de doctorat, université Paris –Est, centre de recherche sur l'espace, les Transports, l'Environnement et les Institutions Locales , décembre -2008-
- Bouhellouf Y, l'attractivité au service de la revitalisation du centre ancien de Jijel, mémoire de magistère, EPAU-2014-
- Mercier A, Accessibilité et évaluation des politiques de transport en milieu urbain .cas de Tramway Strasbourgeois – thèse de doctorat en sciences économique –option Economie de transport – université Lyon 2- 2008-
- Petiot R, La fraude au stationnement, Enjeux et analyse économique des comportements, Thèse de doctorat, Université Lumière Lyon 2, -2001-
- Saadi A, le problème de la circulation et du stationnement dans le centre ville de Constantine, thèse de magister en Architecture .Option urbanise, Université de Constantine -2005-
- Tabaka K , Vers une nouvelle socio- géographie de la mobilité quotidienne ,étude de la mobilité quotidienne des habitants de la région de Grenoble , thèse de doctorat en Géographie ,université Grenoble 1-2009-

### Rapports :

- Plan d'aménagement de la wilaya de Jijel -2011-
- Plan directeur d'aménagement touristique de la wilaya de Jijel -2017-
- Plan de transport de la wilaya de Jijel -2011-
- Plan de circulation de la ville de Jijel -2011-
- Plan bleu de circulation de la ville de Jijel -2012-
- Plan directeur d'aménagement et d'urbanisme de la commune de Jijel -2009-
- Plans d'occupation des sols de la ville de Jijel.
- plan stratégique 2017-2020, ministre des transports de la mobilité durable et de l'électrification des transports, ensemble on fait avancer le Québec ,2017-
- Rapport du Projet de mise en place de L'observatoire de la mobilité urbaine durable de la ville de Sousse, , Tuniclean Tunisie Bureau d'études techniques et économiques, Mars - 2015.
- rapport d'orientation politique sur la planification stratégique : les dirigeants locaux préparent l'avenir de nos villes, comprend des rapports régionaux et des études de cas, - 2010 -

### Sites internet:

[www.ons.dz](http://www.ons.dz)

[www.majliselouma](http://www.majliselouma).

[www.German.substainable.mobility.de](http://www.German.substainable.mobility.de)

[www.envirocitiesmag.com](http://www.envirocitiesmag.com)

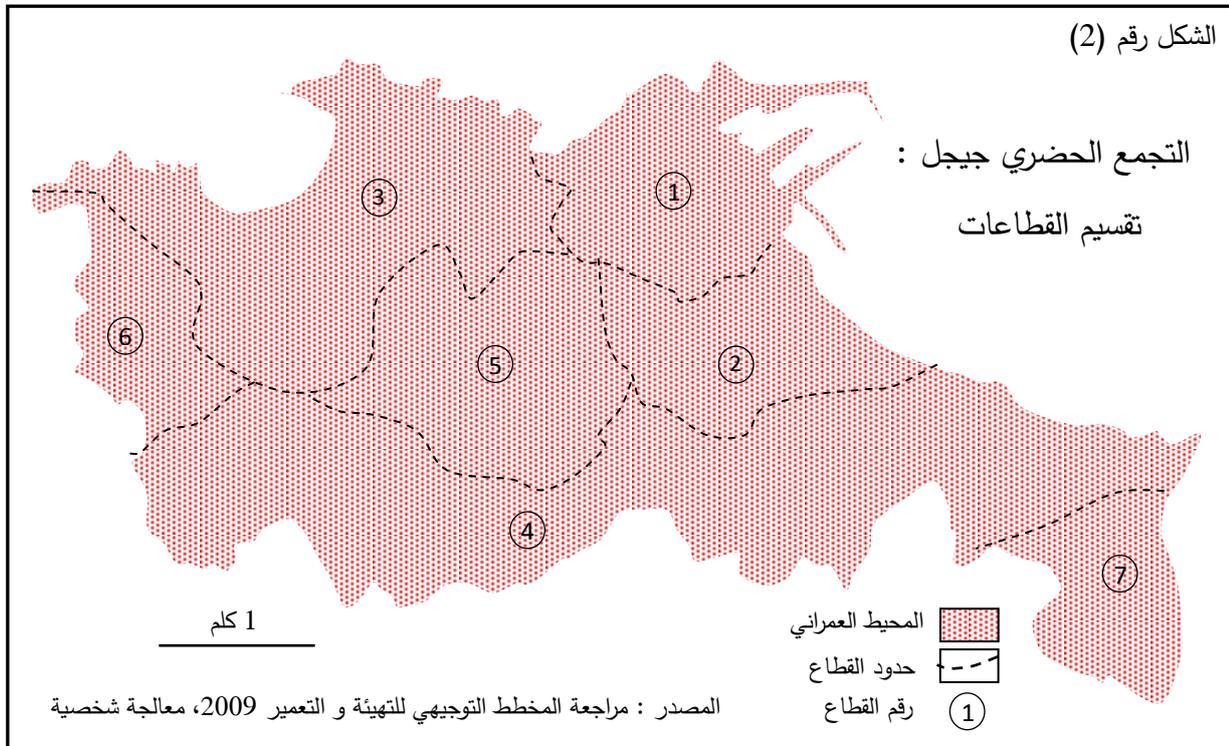
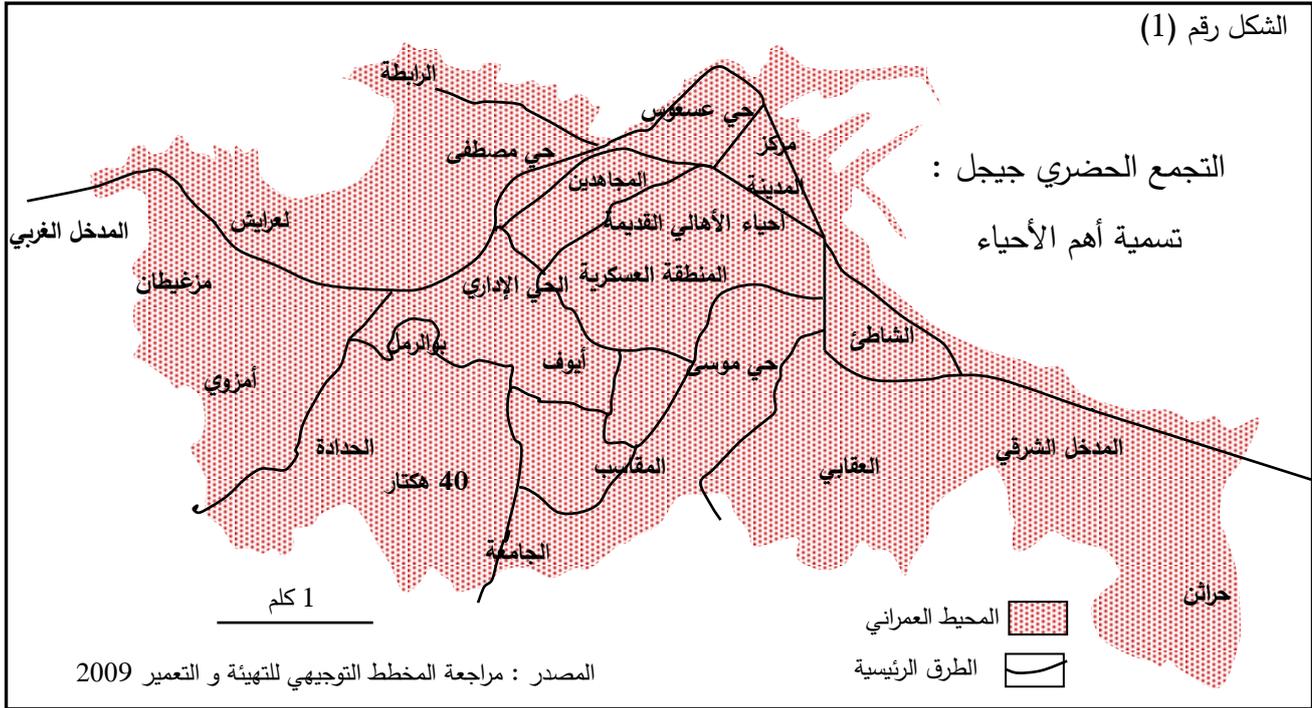
[www.mtg.gouv.qc.ca](http://www.mtg.gouv.qc.ca)

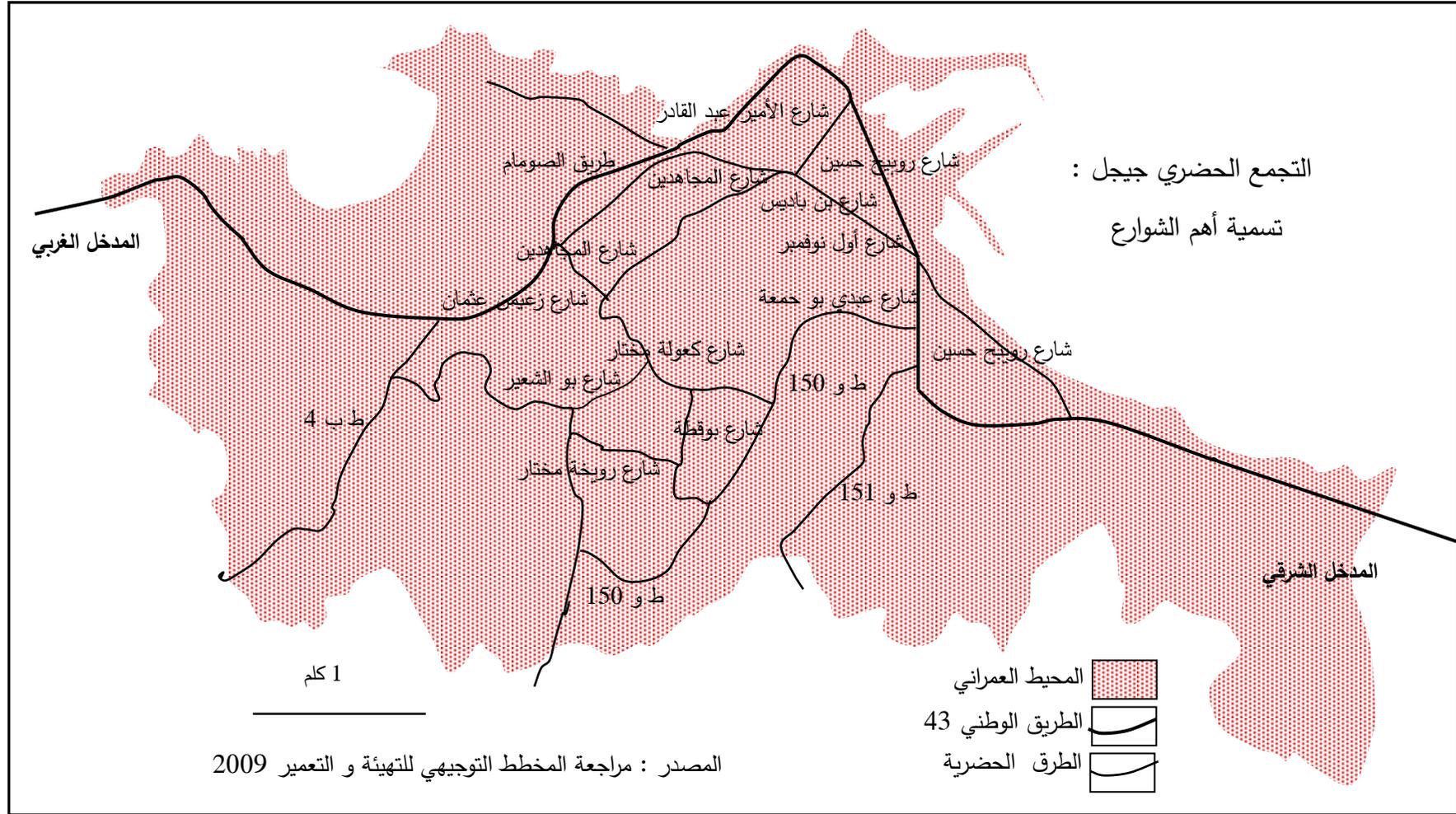
---

الملاحق

---

الملحق رقم (1): الأشكال





الملحق رقم (2): الاستمارة

1- نموذج عن الاستمارة:

**الحراك التنقلي و مشاكل الحركة و النقل بمدينة جيجل**  
استمارة بحث :

اسم الحي : ..... / عدد الاولاد: ..... ذكور : ..... إناث: .....

المستوى	ابتدائي	متوسط	ثانوي	جامعي
عدد الاطفال المتدربين				
مكان الدراسة				

- المستوى الثقافي لافراد الاسرة: الاب:..... الام:..... الاولاد:.....

عدد المشتغلين في الاسرة: ..... عدد البطالين: .....

النشاط الاقتصادي	الفلاحة	الصناعة	الادارة	التجارة وخدمات	التعليم	البناء والاشغال العمومية	اخرى
عدد المشتغلين							
العدد	داخل المدينة						
	خارج المدينة						

- عدد التنقلات الممارسة من طرف أفراد الاسرة : يوميا : كم تنقل في اليوم ؟ ، كم تنقل في الاسبوع ؟ ذهاب = تنقل ، إياب = تنقل

الاسباب	العمل	الدراسة	الادارة	التسوق	الزيارات	اسباب اخرى
عدد التنقلات	يومية	يومية	أسبوعيا	يومية	يومية	أسبوعيا
الاب						
الام						
الاولاد						

- الوسائل المستعملة في التنقل من طرف أفراد الاسرة ، عدد الوسائل المستعملة في التنقل للوصول الى الوجهة المقصودة :

الوسيلة	الحافلة	السيارة اخاصة	سيارة الاجرة	النقل غير المرخص	السير على الاقدام	عدد الوسائل المستعملة في التنقل
الاب						
الام						
	1					
	2					
	3					
4						

-من اين تقتني

من الحي      - حاجياتكم اليومية  
 خارج الحي      التغذية العامة

وسط المدينة  
 حي أيوف      - الخدمات التجارية الاخرى :  
 أحياء أخرى

عدد مرات التنقل: .....

تحديد المكان بالضبط: .....

مرات التنقل: .....

- لسيارات الشخصية : (في حالة امتلاكها)

- عدد السيارات في الأسرة :.....: تستعمل للتنقل فرديا  مع أفراد الأسرة  مع أشخاص آخرون

- مكان ركن السيارة : موقف خاص  موقف محروس  الشارع او الطريق

- المدة المستهلكة للوصول إلى العمل :.....: المسافة المقطوعة :.....

- سنة أول سير للسيارة :.....: متوسط المسافة المقطوعة سنويا :.....

- إيجابيات استعمال السيارة :

السرعة و ربح الوقت  ، الحرية  ، مرافقة الاطفال  ، الامان  ، الوسيلة الوحيدة  ، إيجابيات أخرى

- سلبيات استعمال السيارة :

صعوبة التوقف  ، ارتفاع مصاريف الاستعمال  ، التعب و القلق  و وسيلة غير امنة  ، مصدر تلوث  ، سلبيات أخرى

- هل انت مستعد لتترك السيارة الخاصة في حالة تحسن العرض في النقل العام :

- نعم و بسهولة  ، نعم و لكن بصعوبة  ، لا غير ممكن

- النقل الحضري: ( حافلات النقل الجماعي )

- عدد مرات استعمال حافلات النقل الجماعي لمجموع افراد الأسرة : كم مرة في اليوم :.....: كم مرة في الاسبوع :.....

- الوقت المستغرق اثناء التنقل : 15 دقيقة  ، 30 دقيقة  ، 45 دقيقة  ، ساعة  ، أكثر من ساعة

- هل يوجد موقف للحافلات قريب من مقر السكن : نعم  ، لا

- كم تبعد محطة النزول عن وجهتك :.....

- مدة انتظار الحافلة : قصيرة  ، متوسطة  ، طويلة

- درجة اكتظاظ الحافلة: قليلة  ، متوسطة  ، كبيرة

- التنقلات خلال العطل :

- أيام العطل الأسبوعية: التنزه ، التسوق ، زيارة الاهل

- الوسيلة المستعملة :.....

- العطل السنوية أو المدرسية :

- عدد التنقلات يوميا :.....: اسبوعيا :.....: الوسيلة المستعملة :.....

- وجهة التنقل :.....

- مشاكل التنقل و الحركة بمدينة جيجل :

- ما هي أكثر الخطوط استعمالا من طرف أفراد الأسرة؟.....

هل تعاونون من مشاكل أثناء التنقل : لا ، نعم ، ماهي هذه المشاكل؟.....

كيف يمكن تحسين مشاكل التنقل بمدينة جيجل؟.....

## 2- نتائج فرز الإستمارة :

الحراك التنقلي بمدينة حجل ..... الملاحق

القطاع	عدد الاستثمارات المسترجعة	عدد الأولاد	عدد المتدربين	عدد العمال	الأم العاملة	فلاحة	صناعة	تجارة	تعليم	بناء	إدارة	أخرى	الدراسة		العمل	
													داخلك	خارج		
1	174	551	463	263	90	2	10	41	59	14	111	26	115	59	230	33
2	176	649	523	238	25	1	9	33	51	16	71	57	118	58	205	33
3	102	335	207	151	31	0	9	19	19	8	56	40	93	9	134	17
4	244	1037	758	327	21	4	7	69	35	102	62	48	226	18	272	55
5	178	650	504	266	69	3	9	43	59	18	87	47	159	19	224	42
6	82	305	234	115	33	0	5	7	33	7	29	34	72	10	105	12
7	82	253	197	96	12	4	0	12	8	2	38	32	82	0	79	17
المجموع	1038	3780	2886	1456	281	14	49	224	264	167	454	284	865	173	1249	209

القطاع	التنقلات	يومي	أسبوعي	العمل	الدراسة	الوثائق	التسوق	الزيارة	أخرى	حافلة	سيارة	سيارة أجرة	نقل غ مرخص	أقدام
1	16022	2697	2537	801	1722	365	907	633	632	184	190	0	0	521
2	18840	3196	2860	769	2251	901	900	780	823	207	245	0	2	523
3	8954	1449	1709	515	832	223	539	265	482	146	148	0	2	272
4	24558	4087	4123	1033	2809	615	1413	976	1119	432	118	6	0	885
5	16277	2677	2892	732	1767	360	905	777	850	195	237	0	0	632
6	8307	1388	1367	364	942	163	419	355	430	142	112	0	0	226
7	6720	1107	1185	280	745	168	422	297	298	161	57	11	0	259
المجموع	99678	16601	16673	4494	11068	2795	5505	4083	4634	1467	1107	17	4	3318

القطاع	التغذية				التسوق				الصحة					
	داخلك	خارج	قريب	بعيد	المركز	أيوف	أخرى	قريب	بعيد	مستشفى	العالية	الواحة	40 هكتار	أخرى
1	109	145	117	56	145	34	5	144	34	94	21	98	10	23
2	153	23	153	23	97	94	9	110	61	103	106	22	16	16
3	81	37	81	37	72	45	6	61	41	42	0	55	14	17
4	221	54	198	59	148	121	16	88	152	126	78	38	164	24
5	153	24	154	24	42	154	6	147	43	114	26	35	40	41
6	30	51	30	51	48	37	8	0	82	32	28	28	45	7
7	52	36	46	38	46	41	6	78	4	59	16	17	10	18
المجموع	799	370	779	288	598	526	56	628	417	570	275	293	299	146

الحراك التنقلي بمدينة حجل ..... الملاحق

سنة أول سير						المدة المستغرقة: د						شارع	موقف محروس	موقف خاص	القطاع
2015	2015	2010	2005	2000	95	30 +	30	20	15	10	5				
0	45	22	11	0	4	0	15	24	36	20	9	68	22	41	1
0	54	41	8	5	0	8	18	29	32	17	10	32	15	72	2
2	37	9	8	2	0	5	6	21	16	23	0	14	3	62	3
0	52	24	17	10	15	24	20	2	33	24	21	61	5	72	4
0	75	45	16	0	0	16	27	18	37	24	16	60	28	53	5
2	39	16	5	0	4	11	14	13	22	6	2	55	2	12	6
0	12	8	7	0	3	6	7	8	5	2	0	6	20	6	7
4	314	165	72	17	26	70	107	115	181	116	58	284	92	318	المجموع

إمكانية الاستغناء			السلبيات						الإيجابيات					القطاع	
لا	لكن	نعم	أخرى	تلوث	غ آمنة	تعب	ارتفاع	صعوبة	أخرى	الوسيلة	الأمان	الأطفال	الحرية		السرعة
53	33	45	28	22	8	34	45	92	8	3	44	89	26	69	1
53	24	42	6	20	6	16	45	75	6	6	29	72	45	96	2
40	7	32	16	5	4	11	28	34	11	0	10	37	28	61	3
75	22	41	26	27	12	44	85	72	20	16	49	90	80	111	4
67	30	44	9	36	0	39	36	78	20	7	30	70	47	110	5
30	20	19	6	8	0	21	36	26	2	5	8	42	35	50	6
22	1	9	5	4	0	6	16	17	2	2	7	14	16	25	7
336	136	232	96	122	30	171	291	394	69	39	177	414	277	522	المجموع

العطل			الاكتظاظ			الانتظار			الموقف		المدة المستغرقة					القطاع
أهل	تسوق	تنزه	كبيرة	متوسطة	قليلة	طويلة	متوسطة	قصيرة	لا	نعم	60 +	60	45	30	15	
138	77	98	62	68	13	116	65	71	21	121	0	0	17	68	53	1
110	72	78	68	60	6	9	90	39	30	103	0	7	20	65	50	2
50	35	46	53	22	7	14	50	14	10	67	0	2	13	44	21	3
193	122	92	88	107	10	40	123	75	59	98	8	25	46	114	58	4
114	74	92	86	60	5	17	68	64	7	140	0	0	25	76	54	5
44	45	40	37	30	2	10	36	26	6	67	3	0	14	38	21	6
72	34	25	43	24	8	8	41	22	0	73	6	7	20	27	18	7
721	459	471	437	371	51	214	473	311	133	669	17	41	155	432	275	المجموع

الملحق رقم 3 : الحركة التوجيهية بمدينة جيجل : مفترقات الطرق

المدخل الشرقي			المدخل الغربي		
م. الاصطياف	م. العادي	حجم الحركة uvp/h	م. الاصطياف	م. العادي	حجم الحركة uvp/h
9978	8450	جيجل-ميلة	9327	5177	جيجل - العوانة
281	138	وسط المدينة-الشاطيء	2916	2361	وسط المدينة - بو الرمل
4902	4436	الشاطيء-ميلة	3276	2691	بوالرمل - وسط المدينة
62	37	الشاطيء-جيجل وسط	523	260	بوالرمل - العوانة
12802	10594	ميلة- جيجل	6807	4361	العوانة- جيجل
8180	7591	ميلة - الشاطيء	348	239	العوانة - بوالرمل
باب السور			البلدية		
1698	1071	البلدية-المجاهدين	2758	1884	المحطة- بومعزة
809	551	البلدية- المقبرة	1663	740	المحطة- بربروس
1709	1171	البلدية-بربروس	667	421	المحطة-المقبرة
3343	2304	المجاهدين-البلدية	1435	1124	بربروس- المقبرة
2743	1447	المجاهدين-بربروس	1936	1305	بربروس- بومعزة
187	162	المجاهدين-المقبرة	2362	1706	بربروس- المحطة
1549	1041	بربروس- البلدية	2220	1531	بومعزة- المحطة
311	186	بربروس-المقبرة	2640	1779	بومعزة-بربروس
898	640	بربروس- المجاهدين	847	551	بومعزة- المقبرة
540	358	المقبرة-البلدية	796	560	المقبرة-بو معزة
689	429	المقبرة-بربروس	887	462	المقبرة-بربروس
425	275	المقبرة-المجاهدين	252	184	المقبرة - المحطة
مديرية الصناعة			النسيم		
1215	893	نغيز- بربروس	2611	2072	مفترق خ-النسيم
777	560	نغيز - المحطة	534	268	مفترق خ-صادو
1073	602	نغيز- مفترق خ	231	149	مفترق خ-الرابطة
2793	1949	بربروس- مفترق خ	2889	1871	النسيم-مفترق خ
1577	1194	بربروس- المحطة	495	364	النسيم-صادو
1396	918	بربروس- نغيز	517	299	النسيم- الرابطة
378	240	المحطة- نغيز	385	270	صادو-مفترق خ
870	601	المحطة - بربروس	293	194	صادو - النسيم
940	593	المحطة - مفترق خ	141	85	صادو - الرابطة
3479	2068	مفترق خ- بربروس	190	130	الرابطة- مفترق خ
986	692	مفترق خ- المحطة	171	110	الرابطة - النسيم
1063	860	مفترق خ- نغيز	206	146	الرابطة- صادو
الحي الإداري			بربروس		
1152	920	كعولة - النفق	5865	4558	المكتبة- كتامة
3528	2555	كعولة - بوالشعير	3595	2184	المكتبة-الملعب
135	66	كعولة - الحي الإداري	6422	5095	الملعب-روبيح
144	89	النفق - الحي الإداري	2934	2045	الملعب- المكتبة
2436	1657	النفق - بوالشعير	77	53	الملعب-كتامة
2236	1851	النفق- دخلي مختار	3969	3133	كتامة-روبيح
2964	2303	بوالشعير-كعولة	2004	1484	كتامة-المكتبة
46	30	بوالشعير-الحي الإداري	1219	624	أول نوفمبر- الملعب
1129	853	الحي الإداري - النفق	154	124	أول نوفمبر- المكتبة
	/		674	448	أول نوفمبر-كتامة

طريق العوانة			الدرك الوطني		
6166	4505	طريق العوانة - الصومام	2762	1782	العالية-بربروس
6823	4899	الصومام - طريق العوانة	1773	1181	العالية-الولاية
1470	922	بوالرمل - روبيج	3741	2821	بربروس - العالية
4075	2618	روبيج - بوالرمل	2109	1361	بربروس - الولاية
			1762	1100	الولاية - مديرية الصناعة
			1489	872	الولاية - بربروس

المصدر: المخطط الأزرق للحركة لبلدية جيجل 2012

#### الملحق 4 : الاستثمارات التنموية القطاعية

#### برامج التنمية بولاية جيجل 1999-2016

Evolution des du programmes de développement PSD et PCD par secteur  
Période 1999-2016

Unité : 1000 DA

Sous Secteurs	AP 1999-2004		AP 2005-2009		AP 2010-2014		AP 2015-2016		AP 1999-2016	
	Nbre OP	AP	Nbre OP	AP	Nbre OP	AP	Nbre OP	AP	Nbre OP	AP
Forets	8	177 970	41	1 282 900	32	1 843 100			81	3 303 970
Agriculture	5	41 500							5	41 500
Hydraulique	36	7 444 550	56	10 179 000	34	8 034 500	5	1 345 000	131	27 003 050
Environnement	4	384 000	5	433 000	16	1 974 000		70 000	25	2 861 000
Peche					4	140 000			4	140 000
Amgt du territoire					1	15 000			1	15 000
Commerce			2	250 000	3	362 000			5	612 000
Transports	2	18 902	2	11 000	4	196 580		21 000	8	247 482
PTT	1	11 006							1	11 006
PME et Artisanat			1	4 250	4	454 995			5	459 245
Tourisme			2	72 500	8	449 500			10	522 000
Aérodromes	2	184 900	1	600 000	1	1 655 000			4	2 439 900
Routes	33	5 747 147	43	30 958 600	56	16 757 919		2 810 000	132	56 273 666
Ports			6	6 145 800	4	4 235 000			10	10 380 800
infras . Adm	12	753 777	67	6 291 370	82	10 100 999		654 000	161	17 800 146
Enseignement Sup	12	1 818 306	20	5 796 000	13	10 028 100			45	17 642 406
Education	79	3 998 958	124	9 902 912	191	12 348 567		82 700	394	26 333 137
Formation	17	427 600	21	772 000	18	2 307 800		520 000	56	4 027 400
Culte					2	1 000 000			2	1 000 000
Santé	31	437 000	33	2 071 000	28	9 442 000		2 390 000	92	14 340 000
Jeunesse et Sports	14	1 119 000	39	3 988 300	64	3 721 475		136 470	117	8 965 245
Moudjahidine	4	43 392	2	49 000	1	53 000			7	145 392
Action Sociale	15	107 124	8	463 500	6	260 000			29	830 624
Culture	7	379 088	10	1 466 000	13	1 510 500			30	3 355 588
Habitat et Urbanisme	6	963 000	22	10 951 079	12	3 727 500			40	15 641 579
<b>TOTAL PSD</b>	<b>288</b>	<b>24 057 220</b>	<b>505</b>	<b>91 688 211</b>	<b>597</b>	<b>90 617 535</b>	<b>5</b>	<b>8 029 170</b>	<b>1 395</b>	<b>214 392 136</b>
<b>TOTAL PCD</b>	<b>1 047</b>	<b>4 746 000</b>	<b>1 449</b>	<b>9 148 000</b>	<b>1 804</b>	<b>11 579 041</b>	<b>417</b>	<b>2 680 000</b>	<b>4 717</b>	<b>28 153 041</b>
<b>TOTAL WILAYA</b>	<b>1 335</b>	<b>28 803 220</b>	<b>1 954</b>	<b>100 836 211</b>	<b>2 401</b>	<b>102 196 576</b>	<b>422</b>	<b>10 709 170</b>	<b>6 112</b>	<b>242 545 177</b>

المصدر : مديرية التخطيط و التهيئة العمرانية لولاية جيجل

#### الاستثمارات التنموية ببلدية جيجل

التجهيزات	الري	السكن	PSD	PCD	المخطط
35901	35780	396935	502722	163464	79-74
400	1400	28700	96228	361560	84-80
33135	47900	86720	1874609	980990	90-85
118450	202550	270861	1214157	4505640	99-90
			24057220	4746000	04-99
			91688211	9148000	2009-2004
			90617535	11579041	2014-2010

المصدر : مديرية التخطيط و التهيئة العمرانية لولاية جيجل

الوحدة : 1000 دج

الملحق رقم 5 : حظيرة المركبات و خطوط النقل

السنة	سيارة سياحية		شاحنة		سيارة نفعية		الحافلة	
	البلدية	الولاية	البلدية	الولاية	البلدية	الولاية	الولاية	البلدية
1995	585	123	9	2	283	63	2	0
1996	557	107	10	4	402	77	4	0
1997	730	136	12	5	383	79	38	3
1998	1198	234	13	6	285	59	114	8
1999	1531	330	18	6	317	82	179	18
2000	1598	310	25	7	342	77	121	7
2001	2107	473	44	10	196	39	92	3
2002	2184	542	50	14	234	49	97	10
2003	1660	435	94	18	236	62	73	6
2004	1902	519	153	33	260	72	133	22
2005	1619	479	203	37	526	144	266	58
2006	2202	659	190	47	530	117	247	48
2007	3105	918	234	50	759	227	227	37
2008	4228	1219	282	58	898	243	198	46
2009	3713	1110	578	105	858	219	234	75
2010	3423	1051	332	68	1022	283	173	32
2011	4524	1475	262	56	1479	423	129	42
2012	7653	2577	305	63	2393	623	108	29
2013	6457	2189	221	52	2275	529	81	27
2014	4143	1588	184	51	1865	435	21	3
2015	2791	1070	114	25	1035	265	21	4
2016	939	319	31	9	91	29	2	0

المصدر: مديرية الشؤون و التنظيم لولاية جيجل 2017

ملاحظات	عدد الأماكن الآمنة حسب أطوار الدراسة			الحمولة الكلية في الاتجاهين			نقطة الوصول	نقطة الإقلاع	عدد الخطوط	نوع النقل	القطب
	2020	2015	2011	2020	2015	2011					
	474	438	357	7528	6957	5674	المحطة الحضرية الغربية	المحطة المتعددة الخدمات	01	النقل الحضري	جيجل
	1025	947	772	12118	11199	9133	الزيرية ادارالثقافة	المحطة الحضرية الغربية	02		
	881	815	569	9800	9057	6328	البرقوقة الحدادة	المحطة الحضرية الغربية	03		
	131	124	100	1650	1563	1275	المقاسم	المحطة الحضرية الغربية	04		
	2325	2148	1752	29366	27139	22132	حي 460 مسكن طبة الزرارة مرورا بحي الواحات	المحطة الحضرية الغربية	05		
	4466	4128	336	44328	40967	33409	حي 460 مسكن طبة الزرارة مرورا بشارع الشهداء قميحة	المحطة الحضرية الغربية	06		
	3010	2782	2268	29878	27612	22518	حي الحدادة مرورا بحي الشهداء قميحة	المحطة المتعددة الخدمات	07		
	126	90	62	1128	1042	720	المنار الكبير	المحطة الغربية	08		
	1609	850	693	6390	5905	4816	الطاهير	المحطة المتعددة الخدمات	09		
	948	580	473	8504	7859	6409	تاسوست	المحطة المتعددة الخدمات	10		
	1685	890	726	689	6182	5042	العوانة	المحطة البرية الغربية	11		
خط مقترح على المدى البعيد	403						المحطة المتعددة الخدمات(شرق محطة مقترحة )	المحطة متعددة الخدمات	12		
خط مقترح على المدى البعيد	96						حي 40 هكتار	المحطة الحضرية الغربية	13		
خط مقترح على المدى البعيد							حي مزغيطان	المحطة الحضرية الغربية	14		
خط مقترح على المدى البعيد							حي جرائن	المحطة الحضرية الغربية	15		

المصدر: مديرية النقل لولاية جيجل 2017

---

# الفهارس

---

## فهرس الأشكال

- الشكل رقم 1 :الرهانات المطروحة في أشكال الحراك التنقلي الحضري بالمدن المتقدمة.....25
- الشكل رقم 2: الأبعاد الجديدة للتخطيط العمراني الاستراتيجي.....32
- الشكل رقم 3 : موقع ولاية جيجل ضمن المنطقة الشمالية الشرقية للجزائر.....36
- الشكل رقم 4: توزيع سكان ولاية حسب البلديات .....38
- الشكل رقم 5 : بلدية جيجل ضمن الإقليم الولائي.....39
- الشكل رقم 6 : توزيع الارتفاعات ببلدية جيجل.....39
- الشكل رقم 7 : معدل النمو الحضري 1954-2008 .....41
- الشكل رقم 8 : التطور العمراني للمدينة 1954-1998.....45
- الشكل رقم 9: التوسع العمراني نحو الأطراف.....47
- الشكل رقم 10: بلدية جيجل : خريطة الانحدارات .....51
- الشكل رقم 11: ملكية العقارية للاحتياجات العقارية الموجهة للتوسع.....51
- الشكل رقم 12: التوسع خارج حدود لبلدية.....58
- الشكل رقم 13: هيرالكية الطرق بمدينة جيجل.....70
- الشكل رقم 14: أشكال التوسع العمراني لمدينة جيجل .....73
- الشكل رقم 15،16 : رسم منتظم للطرق.....76
- الشكل رقم 17 : طرق ضيقة ، هيرالكية ضعيفة ، رسم غير منتظم.....77
- الشكل رقم 18 : رسم مخطط للطرق.....77
- الشكل رقم 19 : طرق مهيكلة غير وظيفية.....78
- الشكل رقم 20،21،22: الطرق المبرمجة بمناطق التوسع .....79
- الشكل رقم 23 : الحصر الساعي للتنقلات بشوارع عبد الحميد بن باديس .....90
- الشكل رقم 24 :الحصر الساعي للتنقلات بشوارع بن باديس خلال الفترة العادية و موسم الاصطياف.....92
- الشكل رقم 25،26 : توزيع التنقلات حسب أغراض التنقل.....93
- الشكل رقم 27 : نماذج عن أشكال التنقلات حسب الغرض.....94
- الشكل رقم 28 : التنقلات خلال العطل الأسبوعية.....96
- الشكل رقم 29: أماكن العمل .....97
- الشكل رقم 30 :توزيع العاملين حسب الجنس .....97
- الشكل رقم 31 : توزيع السكان حسب القطاعات الاقتصادية .....98

- الشكل رقم 32 : قطاع الخدمات..... 99
- الشكل رقم 33،34 : توزيع التنقلات حسب الوسيلة..... 100
- الشكل رقم 35: سنة أول سير للسيارة ..... 102
- الشكل رقم 36 :التدرج الهرمي للحاجات الانسانية ماسلو..... 105
- الشكل رقم 37 : تطور عدد السيارات السياحية بالبلدية و بالولاية ..... 108
- الشكل رقم 38: تطور عدد المركبات وطنيا..... 110
- الشكل رقم 39 : حظيرة المركبات بولاية و مدينة جيجل..... 111
- الشكل رقم 40 : توزيع المركبات بالحظيرة الوطنية حسب العمر ..... 111
- الشكل رقم 41: تطور الحظيرة الوطنية للمركبات حسب النوع ..... 113
- الشكل رقم 42 : توزيع الحظيرة البلدية للمركبات حسب النوع ..... 113
- الشكل رقم 43 :تطور الحظيرة البلدية للمركبات حسب النوع ..... 113
- الشكل رقم 44 : توزيع الحظيرة الوطنية للمركبات حسب الولايات ..... 114
- الشكل رقم 45 : توزيع المركبات المسجلة ببلدية جيجل النوع ..... 115
- الشكل رقم 46: توزيع خطوط النقل الحضري بمدينة جيجل ..... 118
- الشكل رقم 47 : توزيع و نمو التجمعات بولاية جيجل حسب نظرية زيف : الحجم و الرتبة ..... 128
- الشكل رقم 48: تدفقات المرضى نحو المراكز الاستشفائية بولاية جيجل..... 133
- الشكل رقم 49 : تدفقات اليد العاملة في قطاع الصناعة بولاية جيجل ..... 134
- الشكل رقم 50: النقل بين البلديات بولاية جيجل ..... 135
- الشكل رقم 51 : أهم مفترقات الطرق الداخلية و الخارجية بمدينة جيجل..... 141
- الشكل رقم 52،53 : توزيع التدفقات التوجيهية بالمفترقات الرئيسية داخل المدينة..... 141
- الشكل رقم 54: تمثيل التدفقات التوجيهية و نقاط الالتقاء بمفترق الطرق ببروس..... 143
- الشكل رقم 55: تمثيل التدفقات التوجيهية و نقاط الالتقاء بمفترق الطرق البلدية..... 144
- الشكل رقم 56 : تمثيل التدفقات التوجيهية و نقاط الالتقاء بمفترق الطرق المحطة الشرقية..... 145
- الشكل رقم 57 : تمثيل التدفقات التوجيهية و نقاط الالتقاء بمفترق الطرق الحي الإداري..... 146
- الشكل رقم 58 : تمثيل التدفقات التوجيهية و نقاط الالتقاء بمفترق باب السور..... 147
- الشكل رقم 59 : تمثيل التدفقات التوجيهية و نقاط الالتقاء بمفترق الدرك الوطني..... 148
- الشكل رقم 60 : الحصر الساعي للتدفقات بالمفترقات الرئيسية بمدينة جيجل بالموسم العادي..... 150
- الشكل رقم 61 : التوافذ على شواطئ ولاية جيجل خلال 2009-2016..... 153
- الشكل رقم 62 : توزيع التجار بولاية جيجل حسب البلديات ..... 155
- الشكل رقم 63 : توزيع التجار ببلدية جيجل حسب الأنشطة ..... 156

الحراك التنقلي بمدينة جيجل.....الفهارس	
الشكل رقم 64 : توزيع المحلات التجارية للبيع بالتجزئة حسب القطاعات العمرانية .....	156
الشكل رقم 65:تطور عدد المحلات التجارية بمدينة جيجل و حي أيوف.....	157
الشكل رقم 66:نصيب منطقة أيوف من المحلات التجارية.....	158
الشكل رقم 67 : توزيع المحلات التجارية للبيع بالتجزئة حسب النشاط بمدينة جيجل.....	158
الشكل رقم 68: عدد الطلبة المسجلين بجامعة جيجل .....	160
الشكل رقم 69 : عدد المقاعد البيداغوجية .....	160
الشكل رقم 70 : تطور عدد الطلبة بالإقامات الجامعية لجامعة جيجل .....	162
الشكل رقم 71 : مسارات خطوط النقل الجامعي المارة بمدينة جيجل .....	164
الشكل رقم 72،73 : الاستثمارات القطاعية بولاية جيجل.....	177
الشكل رقم 74 : توزيع الاستثمارات الولائية حسب القطاعات : المخططات الخماسية .....	178
الشكل رقم 75 : أفاق التنمية السياحية بولاية جيجل.....	184
الشكل رقم 76: عناصر التحليل النوعي الاستراتيجي SWOT.....	190
الشكل رقم 77 : التحليل الرباعي لمدينة جيجل و المحيط المابشر لها.....	191
الشكل رقم 78 : مراحل إعداد مخطط النقل و مخطط الحركة.....	196
الشكل رقم 79 : الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميترو الجزائر.....	200
الشكل رقم 80: التنسيق بين المستويات و القطاعات عند تخطيط الحراك.....	213
الشكل رقم 81: نماذج العلاقة بين المتعاملين في عملية التخطيط.....	214
الشكل رقم 82 : توصيات عامة للتدخل.....	226
الشكل رقم 83 :أسس استراتيجية التدخل .....	228
الشكل رقم 84: مستويات التدخل بمدينة جيجل .....	231
الشكل رقم 85 : مستويات التدخل للمشروع العمراني جيجل.....	235

## فهرس الجداول

- الجدول رقم 1 : تصنيف شبكة طرق المدينة حسب معياري المرتبة و السعة.....17
- الجدول رقم 2 :توزيع سكان بلدية حسب التجمعات سنة 2008.....40
- الجدول رقم 3: مقارنة توزيع سكان المدينة حسب التعدادات السكانية .....41
- الجدول رقم 4: توزيع الاستخدامات العامة للأراضي بالبلدية.....52
- الجدول رقم 5: أصل ملكية الأراضي الفلاحية.....52
- الجدول رقم 6: توزيع الأراضي الغابية.....53
- الجدول رقم 7 : استخدامات الأرض بمنطقة التوسع الشرقية.....54
- الجدول رقم 8 : استخدامات الأرض بمنطقة التوسع الغربية .....55
- الجدول رقم 9 : توزيع السكنات الاجتماعية بمدينة جيجل حسب المخططات التتموية.....60
- الجدول رقم 10 : برنامج السكن الاجتماعي الكرائي.....61
- الجدول رقم 11 : معدلات الخدمة الصحية ببلدية جيجل.....65
- الجدول رقم 12 : التجهيزات المقترحة بالمدخل الشرقي للمدينة.....65
- الجدول رقم 13 : الوحدات الصناعية بالتجمع الحضري جيجل .....66
- الجدول رقم 14: التجهيزات المهيكلة للمجال ذات النفوذ الولائي أو المحلي.....67
- الجدول رقم 15 : توزيع الهياكل السياحية ببلدية جيجل.....68
- الجدول رقم 16 : شبكة الطرق ببلدية جيجل.....69
- الجدول رقم 17 : تقسيم المدينة إلى قطاعات عمرانية.....87
- الجدول رقم 18: الحراك اليومي تنقل/اليوم للفرد لبعض المدن الكبرى الجزائرية.....88
- الجدول رقم 19 : حجم التنقلات و درجة التشبع بأهم محاور الطرق بمدينة جيجل خلال الفترة العادية من السنة.....91
- الجدول رقم 20 : حجم التنقلات الممكنة خلال ساعات الذروة بأهم المحاور خلال الفترة العادية و موسم الإصطياف.....92
- الجدول رقم 21 : التنقلات المفروضة و غير المفروضة ببعض المدن الجزائرية.....96
- الجدول رقم 22 : توزيع العمال حسب الجنس.....98
- الجدول رقم 23 : المؤسسات التعليمية بمدينة جيجل .....100
- الجدول رقم 24 : نسبة امتلاك السيارة بمدينة جيجل.....101
- الجدول رقم 25 : حظيرة النقل الجماعي بولاية جيجل .....116

الحراك التنقلي بمدينة جيجل.....الفهارس

- الجدول رقم 26 : النقل الحضري العمومي بمدينة جيجل .....119
- الجدول رقم 27 :خطوط النقل الحضري الخاص بمدينة جيجل .....119
- الجدول 28 : الخطوط الحضرية بمدينة جيجل .....120
- الجدول رقم 29 : مدة التنقل عبر الخطوط الحضرية بمدينة جيجل خلال الموسم العادي .....122
- الجدول رقم 30 : حظيرة سيارات الأجرة بولاية جيجل .....124
- الجدول رقم 31 : حظيرة سيارات الاجرة بولاية جيجل حسب البلديات.....124
- الجدول رقم 32: سيارات الأجرة النقل الفردي بمدينة جيجل .....125
- الجدول رقم 33: النقل المدرسي ، الجامعي ،الصيفي ، نقل العمال و البضائع بولاية جيجل.....126
- الجدول رقم 34 : تصنيف تجمعات ولاية جيجل حسب درجة التجهيز.....130
- الجدول رقم 35 : مؤشر المركزية للنشاطات التجارية بولاية جيجل.....131
- الجدول رقم 36 : درجة الترددات للنشاطات التجارية بولاية جيجل .....132
- الجدول رقم 37 : الحراك التنقلي بين البلديات باستعمال الحافلات.....133
- الجدول رقم 38 : خطوط النقل بين البلديات من و إلى مدينة جيجل .....135
- الجدول رقم 39:حجم التدفقات بمفترقات الطرق الخارجية خلال الموسم العادي و موسم الاصطياف.....137
- الجدول رقم 40:حجم التدفقات اليومية بمفترق الطرق المدخل الشرقي خلال الموسم العادي و صيفا.....138
- الجدول رقم 41 : حجم التدفقات بمفترق الطرق المدخل الغربي خلال الموسم العادي و موسم الاصطياف.....139
- الجدول رقم 42 :حجم التدفقات عند ساعات الذروة بمفترقات الطرق خلال الموسم العادي و صيفا.....140
- الجدول رقم 43 : الخصائص الوظيفية للمفترقات الرئيسية بمدينة جيجل .....149
- الجدول رقم 44 : التوافد الشهري على الشواطئ المحروسة بولاية جيجل خلال موسم الاصطياف.....153
- الجدول رقم 45 : الأنشطة التجارية الفرعية للتجارة بالتجزئة بمدينة جيجل.....158
- الجدول رقم 46: الهياكل البيداغوجية بالقطب الجامعي العوانة.....161
- الجدول رقم 47 : توزيع حافلات النقل الجامعي على الحظائر و الخطوط.....163
- الجدول رقم 48 : وضعية مخططات شغل الأراضي بالتجمع الحضري جيجا.....186
- الجدول رقم 49 : تقسيم مهام الهيئات الفاعلة في النقل.....201
- الجدول رقم 50 : تحديد استراتيجية التدخل بالاعتماد على نتائج الدراسة الرباعية.....227

- الجدول رقم 51:الأهداف الإستراتيجية للتدخل.....229
- الجدول رقم 52 : تحديد خصائص مستويات التدخل ..... 232
- الجدول رقم 53 : المقارنة بين المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير و المشروع العمراني.....234

### فهرس الصور

- الصورة رقم 1 : الامتداد المجالي للتجمع الحضري جيجل.....49
- الصورة رقم 2: موقع منطقة التوسع الطوالبية بالنسبة لمدينة جيجل و مدينة قاوس.....57
- الصورة رقم 3،4: السكن الاجتماعي بمدينة جيجل.....61
- الصورة رقم 5،6،7: التخصيصات السكنية بمدينة جيجل ..... 62
- الصورة رقم 8،9،10 : السكن التساهمي بمدينة جيجل ..... 63
- الصورة رقم 11 : شبكة الطرق الرئيسية ببلدية جيجل.....69
- الصورة رقم 12 ، 13: نسيج غير متجانس بمدينة جيجل ..... 75
- الصورة رقم 14،15 : طرق ضيقة ، هيرالكية ضعيفة ، رسم غير منتظم.....77
- الصورة رقم 16: رسم مخطط للطرق.....77
- الصورة رقم 17،18 : طرق مهيكلة غير وظيفية.....78
- الصورة رقم 19: موقع المقر الجديد للولاية.....188
- الصورة رقم 20: رؤية افتراضية لمشروع مقر الولاية.....188
- الصورة رقم 21: موقع المركز التجاري الجديد أيوف ..... 189
- الصورة رقم 22: رؤية افتراضية للمركز التجاري.....189

## فهرس المحتويات

### المقدمة العامة :

2	مقدمة عامة
4	الإشكالية.....
5	منهجية البحث و أدوات الدراسة
6	الفرضية
7	خطة البحث.....
8	أسباب اختيار موضوع الدراسة.....
8	صعوبات البحث.....

### الفصل الأول: الإطار العام للدراسة

11	مقدمة
12	أولا / النمو الحضري و قضايا الحراك التنقلي.....
12	I- تطور الاهتمام بقضايا النقل و الحراك التنقلي
12	I- 1 النقل
15	I- 2 الطرق
16	I - 1-2 تصنيف الطرق.....
16	أ- التصنيف الإداري و القانوني.....
16	ب- التصنيف حسب المرتبة و السعة.....
17	ج- التصنيف المورفولوجي
17	د- التصنيف الوظيفي.....
19	I- 3 الحراك التنقلي
22	II-اختلاف واقع الحراك التنقلي في العالم
24	II- 1 تغيير البنية الحضرية مع تغير نوعية الحراك.....
25	II - 2 التخلف التتموي يلقي بظلاله على نوعية الحراك
26	II - 3 النمو الحضري و مشاكل الحراك التنقلي بالجزائر
28	III - التخطيط الإستراتيجي كأسلوب لتنظيم المجال.....
28	III - 1 مراحل ظهور و بلورة فكرة التخطيط الاستراتيجي.....
29	III - 2 توجهات المخطط الإستراتيجي.....

- III - 3 تباين تطبيق التخطيط الإستراتيجي في بلدان العالم ..... 30
- III - 4 أسس التخطيط الإستراتيجي الشامل ..... 31
- III - 5 مواضيع جديدة لعمليات التدخل في التخطيط الاستراتيجي ..... 32
- ثانيا/ النمو السكاني و التوسع العمراني لمدينة جيجل ..... 35
- I- تقديم المدينة ..... 35
- I-1 مدينة جيجل: تجمع مقر لولاية ذات دور ثانوي و نفوذ محلي ..... 35
- I-2 مدينة جيجل ضمن المجال البلدي: تجمع رئيسي ممتد مجالياو مستقطب محليا ..... 38
- II-التطور السكاني واستهلاك المجال بمدينة جيجل ..... 41
- II-1 إعادة بناء المدينة ما قبل الاستقلال ..... 42
- II-2 تكثيف المدينة : التوسع حول المركز الاستعماري 1954-1966 ..... 42
- II-3 ركود مدينة جيجل : هجرة نحو الخارج 1966-1977 ..... 43
- II-4 الترقية الإدارية : نمو سكاني نمو عمراني 1977-1987 ..... 44
- II-5 الأزمة الأمنية تلقي بظلالها على النمو الحضري 1987- 1998 ..... 45
- II-6 ثبات النمو السكاني ، تشبع المحيط العمراني: أول عملية تفرغ 1998-2008 ..... 46
- II-7 من مدينة جيجل إلى التجمع الحضري جيجل 2008-2018 ..... 48
- III-التشبع العمراني وعوائق استمرار التوسع ..... 49
- III-1 ارتفاع درجة الانحدارات ناحية الاحتياطات العقارية المتاحة ..... 50
- III-2 سيطرة الملكية العقارية الخاصة للأراضي خارج المحيط العمراني ..... 51
- III-3 إحاطة تامة بالأراضي الفلاحية و الغابية الواجب حمايتها ..... 52
- III-4 حساسية الشريط الساحلي الواجب تثمينه ..... 53
- VI- الاتجاهات الجديدة للتوسع ..... 53
- VI-1 نحو التلاحم العمراني شرقا ..... 54
- VI-1-أ المدخل الشرقي للمدينة ..... 54
- VI-1-ب المنطقة الفاصلة بين مدينة جيجل و تجمع حرائن ..... 55
- VI-1-ج التوسع بتجمع حرائن باتجاه جيجل ..... 55
- VI-2 اكتمال التلاحم العمراني بالمنطقة الغربية ..... 55
- VI-2-أ هضبة مزغيطان ..... 56
- VI-2-ب منطقة أمزوي ..... 56
- VI-3 التوسع جنوبا على المدى البعيد : منطقة الطوالبية..... 56
- VI-4 التوسع خارج حدود البلدية : التعاون بين البلديات ..... 57

- 59..... ثالثا/ الأداء الوظيفي للنسيج العمراني
- 59..... I-استخدامات الأرض
- 59..... I-1 الاستخدامات السكنية : من الترقية الاجتماعية إلى الترقية السكنية.....
- 60..... I-1-أ بناء المدينة بإنجاز السكنات الاجتماعية.....
- 62..... I-1-ب المساهمة في انتاج المجال بالبناء الذاتي : التحصيلات العمومية و الخاصة.....
- 62..... I-1-ج فتح المجال أمام الترقية العقارية : البحث عن النوعية.....
- 62..... I-1-د تحسين الإطار المعيشي: تعويض السكنات المهترئة بالسكن التطوري.....
- 63..... I-1-ه السكن التساهمي : المساهمة في الحصول على السكن.....
- 63..... I-2 التجهيزات القاعدية: من التركيز إلى الإنتشار إلى إعادة التركيز.....
- 63..... I-2-أ خدمات التربية، التعليم، التكوين، التعليم العالي.....
- 64..... I-2-ب الاستخدامات الصحية.....
- 65..... I-2-ج الاستخدامات الإدارية.....
- 66..... I-2-د الاستخدامات الصناعية.....
- 67..... I-2-ه الخدمات السياحية.....
- 68..... I-3 شبكة الطرق و النقل : شبكة كثيفة بمسارات غير منظمة.....
- 69..... I-3-أ الطرق.....
- 70..... • طرق الاجتناب ( les voies de contournement et de transit ).....
- 71..... • طرق التوغل ( les arteres de penetration ).....
- 72..... • الطرق الحضرية : ( Les voies urbaine ).....
- 72..... • طرق الخدمة : ( Les voies de service ).....
- 72..... I-3-ب النقل و المواصلات.....
- 73..... II- حالة النسيج العمراني بمدينة جيجل : ضعف الترابط بين مكونات النسيج كنظام.....
- 73..... II-1 النسيج الحضري : توزيع غير عادل للسكان و التجهيزات.....
- 74..... II-2 مميزات النسيج الحضري : نسيج متشعب وغير وظيفي.....
- 76..... II-3 انعكاسات حالة النسيج على نظام الطرق :.....
- 76..... II-3-أ نسيج وظيفي / طرق وظيفية : المركز الاستعماري ، طرق متعامدة خطة شطرنجية.....
- 76..... II-3-ب نسيج متراص ، طرق ضيقة : الأحياء التقليدية ، رسم غير منتظم للطرق.....
- 76..... II-3-ج نسيج مخطط / طرق ذات هيرالكية : المناطق السكنية الحضرية الجديدة / حركة مضمونة و أداء جيد.....
- 77.....

77	II-3-د نسيج فوضوي / طرق غير وظيفية : أحياء السكن الفردي / رسم متقطع للطرق...
78	II-3-ه نسيج منظم مستقل / طرق في طور الإنجاز : أحياء التوسع الجديدة / ضعف الاتصالية.....
80	خلاصة الفصل

## الفصل الثاني : تشخيص وضعية الحراك التنقلي بمدينة جيجل

### العرض و الطلب

83	مقدمة.....
84	أولا / التنقلات داخل مدينة جيجل : نوعية الطلب على الحراك التنقلي.....
84	I- الدراسة الكمية للحراك
85	I- 1 مؤشرات قياس الحراك التنقلي
85	I- 2 الدراسات السابقة المتعلقة بالحراك التنقلي بمدينة جيجل
86	I- 2-أ مخطط النقل لولاية جيجل Le plan de transport :
86	I- 2-ب مخطط الحركة Le plan de la circulation :
86	I- 3 الدراسة الميدانية.....
88	II- خصائص التنقلات بالمدينة حسب زمن التنقل
88	II- 1 الحصر الساعي للتنقلات خلال اليوم.....
91	II- 2 غلب التنقلات تكون يومية
91	II- 3 ارتفاع عدد التنقلات خلال موسم الاصطياف.....
93	III- توزيع التنقلات حسب أغراض التنقل.....
95	III- 1 التنقلات غير المفروضة
95	III- 1-أ التنقلات لأغراض التسوق.....
95	III- 1-ب التنقلات لأسباب أخرى
96	III- 1-ج أغراض الزيارة: تنقلات افتراضية لزيارة الأهل.....
96	III- 2 التنقلات المفروضة.....
97	III- 2-أ التنقلات من أجل العمل.....
99	III- 2-ب التنقلات من أجل الدراسة : تنقلات كثيرة غير مؤثرة
100	IV- توزيع التنقلات حسب وسيلة و مدة التنقل.....
100	IV- 1 تناسب الوسيلة مع الغرض
101	IV- 2 استعمال متزايد للسيارة الشخصية.....
103	IV- 3 ابتعاد شبه كلي عن استعمال سيارة الأجرة.....

- 103.....V- الحراك التنقلي بمدينة جيجل : سلوك اجتماعي خاضع لاعتبارات اجتماعية.
- 104.....1-V العوامل الاجتماعية المتحكمة في تطور المجتمع و انعكاسها على الحراك.
- 104.....1-V-أ الرغبة في الاستقلالية.....
- 104.....1-V-ب تغير أوقات العمل.....
- 104.....1-V-ج دخول المرأة مجال العمل.....
- 105.....1-V-د التوجه نحو الكماليات من الاحتياجات.....
- 106.....2-V الخصائص الاجتماعية المؤثرة على الحراك بمدينة جيجل.....
- 106.....2-V-أ مجتمع مدينة جيجل مجتمع محافظ.....
- 106.....2-V-ب البعد الرمزي لمركز المدينة.....
- 107.....2-V-ج تبعية سكان الأطراف للمدينة.....
- 107.....2-V-د امتلاك السيارة كمظهر اجتماعي.....
- 108.....2-V-ه اكتساب سلوك حركة جديد ناتج عن الاحتكاك بالمصطافين.....
- 109.....ثانيا/ تنظيم النقل بمدينة جيجل: مميزات عرض التنقل.....
- 109.....I- تطور حظيرة المركبات: نمو غير مسبوق للحظيرة بالمدينة يواكب نمو الحظيرة الوطنية.....
- 110.....1-I تأثر الحظيرة بالتغيرات الاقتصادية : قروض الاستهلاك و تحسين الأجور.....
- 112.....2-I هل لن تكون السيارة في متناول الجزائريين خلال السنوات المقبلة؟.....
- 112.....3-I سيادة السيارة السياحية على حظيرة المركبات.....
- 115.....II-النقل الجماعي باستعمال الحافلات بمدينة جيجل.....
- 115.....1-II سيادة النقل الجماعي باستعمال الحافلة بالمدينة.....
- 116.....2-II النقل الحضري بمدينة جيجل : تعدد الخطوط و تشابك المسارات.....
- 118.....3-II تسيير خاص للنقل الحضري بمدينة جيجل.....
- 120.....4-II سرعة تجارية أقل بكثير من المتوسط.....
- 121.....4-II-أ تتأثر السرعة بنوع المتعامل.....
- 121.....4-II-ب تأثر السرعة التجارية بأهمية المواقف وحركة الصاعدين والنازلين.....
- 121.....4-II-ج تأثر السرعة بالمرور بمناطق الاختناق المروري.....
- 123.....5-II خدمة متوسطة إلى جيدة للنقل الجماعي بمدينة جيجل.....
- 123.....III-النقل باستعمال وسائل أخرى.....
- 124.....1-III نشاط ضعيف لسيارات الأجرة بولاية جيجل.....
- 125.....2-III عزوف كبير عن استعمال سيارات الأجرة الفردية بمدينة جيجل.....
- 3-III حظيرة إضافية للمركبات تستغل شبكة طرق الولاية :النقل المدرسي ، الجامعي ، و نقل

- 126.....البضائع و العمال
- 126.....IV-الحراك التنقلي بمدينة جيجل سلوك حضري خاضع لتبعية سكان الولاية للمدينة حجم
- 127.....إضافي للتحركات بالمدينة تضمنه خدمة النقل بين البلديات : طلب كبير للنقل نحو المدينة..
- 128.....1-IV تأثير الوزن الحضري لمدينة جيجل على المجال الولائي : الترتاب الوظيفي
- 129.....1-IV أ-1-IV درجة التجهيز
- 130.....1-IV ب-1-IV التجارة و الخدمات
- 131.....• مؤشر المركزية التجارية ( كريستالر)
- 132.....• درجة الترددات التجارية: (Ratio d'Andrews) Quotient de localisation
- 132.....2-IV تدفقات السكان نحو مدينة جيجل : التنقلات بين البلديات
- 137.....ثالثا / الأسباب المتحكمة في الحراك التنقلي بالمدينة
- 137.....I- الحراك التنقلي عند المفترقات : التدفقات التوجيهية
- 137.....I-1 التدفقات التوجيهية عند مداخل المدينة
- 138.....I-1-أ المدخل الشرقي
- 139.....I-1-2 المدخل الغربي
- 140.....I-2 التدفقات التوجيهية داخل المدينة
- 141.....I-2-أ مفترق الطرق بربروس
- 143.....I-2-ب مفترق الطرق محطة البنزين (طريق العوانة)
- 143.....I-2-ج مفترق الطرق البلدية
- 145.....I-2-د مفترق الطرق المحطة الشرقية (بالقرب من مديرية الصناعة و المناجم )
- 146.....I-2-ه مفترق الطرق الحي الإداري
- 147.....I-2-و مفترق الطرق باب السور
- 148.....I-2-ي مفترق الطرق الدرك الوطني
- 149.....I-2-ن مفترق الطرق نزل النسيم
- 150.....II- الحركة السياحية و تأثيرها على الحراك التنقلي
- 150.....II-1 المؤهلات السياحية بالولاية : وجهة سياحية بامتياز
- 153.....II-2 عدد معتبر من الشواطئ لاستقبال عدد معتبر من المصطافين
- 154.....II-3 هياكل الإستقبال : تغطية محدودة تدفع المصطاف للتحويل من سائح إلى زائر
- 154.....II-4 السياحة و الحراك التنقلي بالمدينة
- 155.....III- الحركة التجارية : استقطاب الأنشطة التجارية بمنطقة أيوف
- 155.....III-1 تأثير التجارة بالتجزئة على الحراك التنقلي

157.....	III-2 التركيز التجاري بمنطقة أيوف.....
158.....	III-3 اختلاف تأثير الأنشطة التجارية على الحراك التنقلي بالمدينة .....
159.....	IV- الحركة الجامعية : حراك تنقلي إضافي بمدينة جيجل سببه النقل الجامعي.....
159.....	IV-1 نفوذ جامعة جيجل و الأقطاب الجامعية الجديدة.....
160.....	IV-1-أ القطب الجامعي تاسوست : منافسة في الاستقطاب .....
161.....	IV-1-ب القطب الجامعي العوانة : مشروع طموح قيد الإنجاز.....
162.....	IV-2 الخدمات الجامعية : إمكانيات هائلة تحت تصرف الطلبة .....
162.....	IV-2-أ خدمة الإيواء :سد عجز الإيواء بجامعة جيجل بالإقامة بقطب تاسوست.....
162.....	IV-2-ب خدمة النقل الجامعي: حظيرة إضافية تستعمل شبكة الطرق الحضرية بالمدينة.....
163.....	• الحظيرة المارة بالمدينة: تعدد الخطوط بالمسار الواحد.....
164.....	166.....
166.....	خلاصة الفصل

### الفصل الثالث: التخطيط الحضري و تخطيط الحراك التنقلي

169.....	مقدمة .....
170.....	أولا / آفاق التخطيط الحضري بمدينة جيجل .....
170.....	I-تغيير توجهات سياسة التهيئة في الجزائر : تغيرات متكررة و متتالية .....
170.....	I-1 سياسة التهيئة في الجزائر : إحتكار ضمني للدولة و مشاركة شكلية للأفراد .....
170.....	I-1-أ محاولات الإصلاح بعد الاستقلال .....
171.....	I-1-ب العودة إلى التهيئة المجالية سنة 1990.....
171.....	I-1-ج عوامل القصور : عدم تكييف أدوات التعمير و طرق التسيير المستوردة مع واقع المجال الجزائري.....
172.....	I-2 سياسة التهيئة العمرانية ضمن مفهوم التنمية المستدامة: تراجع ضمني لاحتكار للدولة و مشاركة واسعة للمواطن .....
173.....	I-2-أ أدوات تطبيق سياسة التهيئة الجديدة : قانون التهيئة العمرانية في إطار التنمية المستدامة 01/20 المؤرخ 12-12-2001 .....
173.....	I-2-ب إرساء السياسة الجديدة و تطبيقها محليا على المدينة: قانون 06/06 المؤرخ في 20 فيفري 2006 .....
174.....	II- آفاق التنمية القطاعية و المجالية بولاية جيجل .....
176.....	II-أ الاستثمارات القطاعية بولاية جيجل : دور قطاع الأشغال العمومية .....
176.....	II-ب توجهات المخطط الولائي للتهيئة : آفاق التنمية الولائية.....
180.....	

- 180.....II-2-أ المحاور الكبرى للتنمية بالولاية
- 181.....II-2-ب لا جديد ملموس يذكر في التوجه العام للولاية
- 182.....II-2-ج أدوات جديدة لتنفيذ التوجهات : ما الجدوى من استحداث مخطط التناسق الحضري؟
- 183.....II-3 التوجهات السياحية لولاية جيجل : وجهة سياحية بامتياز : طلب وطني / عرض متنوع
- 185.....III - واقع مدينة جيجل و آفاق التخطيط : مشاكل معقدة بحلول قطاعية أنية و منفردة
- 185.....III 1- وضعية أدوات التعمير بالتجمع الحضري جيجل : مراجعة دورية لأدوات التعمير
- 186.....III 1-أ اختيار انتقائي لدراسة المخططات : الاكتفاء ببرامج التحسين الحضري للتدخل
- 187.....III 1-ب غياب كلي لعنصر الحراك التنقلي ضمن توجهات المخططات: حلول قطاعية
- 187.....III 2-المشاريع الجديدة المبرمجة: قرارات فردية مفروضة دون تخطيط مسبق
- 188.....III 2-أ المقر الجديد للولاية: مشروع ضخم في قلب المدينة
- 189.....III 2-ب المركز التجاري الجديد أيوف : تعزيز الإستقطاب تجاري لمنطقة أيوف
- 189.....III 3- مدينة جيجل إلى أين ؟ تحليل نوعي لإمكانيات المدينة و المجال
- 190.....III 3-أ التحليل الرباعي النوعي (SWOT) أو (FFOM): طريقة جديدة في تقييم الإمكانيات
- 190.....III 3-ب استعمال التحليل SWOT على مدينة جيجل
- 192.....ثانيا / تخطيط النقل الحضري و تخطيط الحراك التنقلي بمدينة جيجل
- 192.....I - سياسة النقل في الجزائر: تغيرات كثيرة، قوانين عديدة و متعاملون مختلفون
- 192.....I 1- تغير التوجهات العامة للسياسة
- 192.....I 1-أ احتكار الدولة لقطاع النقل قبل سنة 1988
- 193.....I 1-ب فتح الباب واسعا أمام المتعاملين الخواص في تسيير القطاع: خصوصية النقل
- 194.....I 1-ج ربط سياسة النقل بالتهيئة العمرانية سنة 2001: عودة الدولة تدريجيا إلى قطاع النقل
- 195.....I 2- أدوات تخطيط النقل بالجزائر : مخطط النقل ومخطط الحركة
- 196.....I 3- الهيئات المكلفة بتنظيم و تسيير النقل البري بالجزائر: انعدام التنسيق
- 197.....I 3-أ وزارة النقل و الأشغال العمومية
- 197.....I 3-ب المجلس الأعلى للنقل
- 198.....I 3-ج مديريات النقل و الأشغال العمومية
- 200.....I 3-د مؤسسة ميτρο الجزائر

- I- 4 مسار الإصلاحات في قطاع النقل : عصرنة القطاع : غلاف مالي ضخمة ، مشاريع طموحة.....201
- I- 4- أ محاولات التحديث الأولى.....201
- I- 4- ب الشراكة مع الإتحاد الأوروبي : رقمنة القطاع .....202
- II -تخطيط و تنظيم النقل بمدينة جيجل .....203
- II- 1 توجهات مخطط النقل الولائي : توجهات عامة يسهر على تطبيقها مخطط الحركة....204
- II- 2 مخطط الحركة: أداة التدخل المباشرة على المجال و المرور .....206
- II- 2- أ أهداف مخطط الحركة لمدينة جيجل .....206
- II-2-ب تقييم التدخل من طرف مصالح البلدية : إجراء متأخر و تعدي على التخصصات..208
- II- 2- ج تسيير الحركة بمدينة جيجل : محدودية التخطيط ، تجاهل التوجهات و تعدي التخصصات .....208
- II- 3- المشاريع المبرمجة لتنظيم النقل و الحركة بالمدينة.....209
- II- 3-أ المحطة البرية صنف "أ" بالتجمع الحضري جيجل .....210
- II- 3-ب المحطتين الحضريين (1) و (2) بالتجمع الحضري جيجل .....210
- II- 3-ج مشروع إنجاز تليفريك (النقل بالكوابل) ببلدية جيجل .....210
- II- 3-د مشروع الترامواي .....210
- III - تخطيط الحراك التنقلي : عوامل الفشل و مبادئ إنجاز عملية التخطيط .....211
- III- 1 عوامل فشل تخطيط الحراك .....212
- III- 1-أ غياب التنسيق بين القطاعات و بين المستويات .....212
- III- 1-ب تغييب دور المواطن : المواطن مستهلك للخدمة المجالية ، مجرد زبون لخدمة النقل.....213
- III- 1-ج تجاهل الجوانب الاقتصادية للحراك التنقلي : امتلاك السيارة : حرية أو تباعية ، رفاهية أو أعباء إضافية .....214
- III- 2 تخطيط الاستراتيجي للنقل و الحراك التنقلي : تجارب عالمية.....217
- III- 2-أ تدخلات الوكالة الفرنسية للتنمية : المساهمة في تحسين الحراك التنقلي بالدول السائرة في طريق النمو.....217
- III- 2-ب التجربة التونسية في تخطيط الحراك : تخطيط الطرق .....219
- III- 2-ج التجربة الألمانية في النقل المستدام تحت شعار "صنع في ألمانيا".....221
- III- 2-د التجربة الكندية في تسيير الحراك التنقلي : حوكمة النقل .....222

- ثالثا: المزوجة بين التعمير و النقل: تخطيط و تنظيم الحراك التنقلي بمدينة جيجل : توصيات
- I- ما هي الإستراتيجية المتبعة؟.....227
- I - 1 اختيار الإستراتيجية ..... 227
- I - 2 تحديد الأهداف الإستراتيجية ..... 229
- I - 3 تحديد العناصر الفاعلة..... 229
- I - 4 تعيين مجال التدخل..... 231
- II- ماذا يمكن فعله ؟ و ماذا يمكن تحقيقه ؟ التوجهات و آليات التنفيذ ..... 233
- II - 1 تغيير أداة التنفيذ : اعتماد المشروع العمراني كأداة تدخل ..... 233
- II-2 عمليات التدخل: توصيات عامة ..... 235
- II-2-أ التدخل على المجال الحضري ..... 235
- التدخل على الطرق: تحسين أداء الطرق..... 235
  - التدخل على السكن : إعادة التأهيل..... 237
  - التدخل على التجهيزات و الخدمات: إعادة التوزيع ..... 237
  - التدخل على المحالات غير المبنية : البحث عن أماكن التوقف ..... 238
- II-2-ب التدخل على الحراك التنقلي : ..... 238
- التخفيف من استعمال السيارة بالمدينة ..... 239
  - التركيز على النقل الجماعي..... 239
  - توفير وسائل النقل البديلة: تنوع عرض النقل..... 240
  - تغيير خارطة النقل و الحراك خلال موسم الاصطياف : ضبط العرض مع تغير الطلب..... 241
- II-2-3 التدخل على التجمعات الحضرية قاوس،العوانة و تاسوست:الاستفادة من الفرص الخارجية ..... 241
- III- كيف يمكن تحقيق ذلك ؟ ..... 242
- III-1 الأدوات و الإجراءات المساعدة على تحقيق الأهداف الإستراتيجية : استعمال التقنيات الحديثة في مراقبة المجال و الحراك التنقلي : نظام المعلومات الجغرافية كأداة للتسيير ..... 242
- III-2 الإجراءات التنظيمية : حوكمة التسيير: تحيين النصوص القانونية ، تفعيل التناسق بين القطاعات ، الاندماج بين المجالات و الترابط بين فئات المجتمع..... 244
- خلاصة الفصل ..... 246
- الخلاصة العامة ..... 249

الحراك التنقلي بمدينة جيجل ..... الفهارس

254.....	المصادر و المراجع.....
261.....	الملاحق .....
271.....	فهرس الأشكال .....
274.....	فهرس الجداول .....
276.....	فهرس الصور .....
277.....	فهرس المحتويات.....

## ملخص :

مدينة جيجل، المدينة الصغيرة الكبيرة، التي عرفت خلال مراحل نموها ديناميكية كبيرة وتحولات مجالية متعددة؛ فمن التوسع حول المركز الاستعماري، التوجه نحو الأطراف القريبة، إلى التلاحم العمراني و تكوين التجمع الحضري جيجل. أدى النمو الحضري للمدينة و الامتداد المجالي لها إلى زيادة المسافة بين مختلف وحداتها المختلفة التشكيل و الوظيفة، و إلى ارتفاع معدلات الحراك التنقلي بها باستعمال وسائل متنوعة و لأغراض مختلفة. و النتيجة كانت ظهور الاختناقات المرورية و النقاط السوداء للحركة في مناطق محددة من المدينة ( المركز الاستعماري، المركز التجاري، المدخل الشرقي و المدخل الغربي).

الحركة السياحية، التجارية و حركة الطلاب ليست الأسباب الوحيدة لمشاكل الحراك بالمدينة، فضعف البيئة الحضرية و قصور أداء شبكة الطرق الحضرية التي تغيب عنها المواصفات التقنية و الهندسية قد أديا إلى تقاوم إشكالية الحراك التنقلي بمدينة جيجل، إذا ما أخذنا بعين الاعتبار التسيير الجيد لقطاع النقل بالولاية و التغطية الكافية للخطوط و الحظيرة بالمدينة.

يهدف هذا البحث إلى إبراز العلاقة المتداخلة بين النمو الحضري و مشاكل الحراك التنقلي في ظل التضخم المستمر لحظيرة المركبات و الاستعمال المكثف للسيارة، و إلى التأكيد على ضرورة المزوجة بين التخطيط الحضري و تخطيط النقل، إضافة إلى اقتراح تصورات و بدائل لتنظيم و تسيير الحراك بالمدينة، باستعمال تقنيات و أدوات جديدة، و ضمن إطار جديد للتدخل متمثل في الحوكمة الحضرية التي تضمن التنسيق بين القطاعات، التبادل في الفوائد و المصالح ، و التكامل بين التدخلات؛ إلى جانب المشاركة الواسعة لكل الأطراف و الشركاء في عملية اتخاذ القرار وعمليات التدخل، و الهدف توفير إطار معيشي مستديم، آمن و نظيف.

**الكلمات المفتاحية :** النمو الحضري، النسيج العمراني، التنظيم المجالي، شبكة الطرق، الحراك التنقلي، قطاع النقل، التخطيط الإستراتيجي، الحوكمة الحضرية.

## **Résumé :**

La ville de Jijel, cette petite et grande ville, a connu le long de son évolution une véritable dynamique et de multiples mutations spatiales; de l'extension autour du centre colonial, à la périurbanisation, jusqu'à la conurbation et la formation du groupement urbain Jijel. La croissance urbaine et l'étalement spatial de la ville ont engendré un allongement des distances parcourues entre ses différents secteurs urbains, et une augmentation de nombre de déplacements exercés par ses habitants, par conséquent généré des congestions routières et de gros points noirs de circulation dans des endroits précis, notamment les entrées et sorties de la ville ainsi que le centre historique et le nouveau centre commercial.

La mobilité des estivants, des étudiants ainsi que les mouvements pour des raisons commerciales ne sont pas les seules causes de cette situation critique de mobilité à Jijel, la dégradation de sa structure urbaine et l'incapacité de son réseau routier, informel et non conforme ont aggravé les problèmes de la mobilité, vu la bonne gestion du secteur de transport et la bonne couverture du parc et des lignes au niveau de la ville .

De ce fait, cette étude vise à mettre en évidence l'interaction entre la croissance urbaine et la mobilité dans le groupement urbain Jijel ,suite à l'évolution accélérée du parc automobile et l'utilisation intensive de la voiture, de montrer la nécessité de coordonner la planification urbaine et la planification de la mobilité, et enfin de proposer des solutions et alternatives d'organisation et de gestion partagées et intégrées ,assurant l'interrelation entre les secteurs, l'interaction des intérêts et l'interdépendance des interventions, impliquant tous les acteurs locaux des secteurs de transport et de l'urbanisme, et tous les partenaires économiques ou sociaux , dans le cadre de la gouvernance urbaine, et pour but d'assurer aux habitants un cadre de vie durable sain et propre .

**Mots clés :** croissance urbaine, tissu urbain, organisation spatiale, réseau routier, mobilité urbaine, planification stratégique, gouvernance urbaine.

## **Abstract**

The city of Jijel, this big and small city , has known along its evolution a real dynamic and multiples mutations; from growth around the colonial center to suburbanization, till the conurbation and the formation of the urban group Jijel ,the urban growth and sprawl have resulted in longer distances traveled between its different urban areas, and an increase in the number of trips exercised by its inhabitants ,therefore, have generates also congestion and large traffic black spots in specific places especially entrances and exits of the city as well as the historic centre and the commercial one.

The mobility of tourists , students ,plus the commercial movements are not the only causes of this critical mobility situation in jijel .the degradation of its urban structure and the inability of its road network, informal and non compliant, have aggravated the problems of mobility, due the good management of the transport sector and the good coverage of the park and line at the city .

As a result, this study aims to highlight the interaction between urban growth and mobility in urban group Jijel, following the accelerated evolution of the car fleet and the intensive use of the car. To show the need to coordinate urban planning and mobility planning , and finally to propose solutions and alternatives of organization and management shared and integrated ,ensuring interrelationship between sectors, interaction between interests and interdependence between interventions , involving all local actors in transport and urban planning sectors , and all economic or social partners , in the context of urban governance and with the aim of ensuring a healthy and clean sustainable living environment.

**Keywords:** urban growth, urban fabric, spatial organization, road network urban mobility, strategic planning, urban governance.