

دور مشروع الترامواي في تحريك المستوى الخدماتي في مدينة سطيف

Role Of The Tram In The Dynamics Of Services In The City Of Sétif

بن محمد حميد

أستاذ مساعد أ

جامعة سطيف 1 – الجزائر

hamidbenmahamed@yahoo.fr

فرطاس لحسن

أستاذ محاضر أ

مخبر PUVIT

جامعة سطيف 1 – الجزائر

lahcenefort@gmail.com

تاريخ النشر : 2021/12/xx

تاريخ القبول : 2021/11/16

تاريخ الإرسال : 2021/09/27

للإحالة لهذا المقال :

لحسن فرطاس، بن محمد حميد : " دور مشروع الترامواي في تحريك المستوى الخدماتي في مدينة سطيف "، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 08، العدد 02، السنة 2021، ص ص (84-99).

المقال متوفر عبر الرابط :

www.asjp.cerist.dz/en/PresentationRevue/164

الملخص :

يعتبر قطاع النقل من أبرز وأهم العناصر الفاعلة في التنمية الاقتصادية ، لدوره في تنشيط الحركة الاقتصادية والاجتماعية للسكان. كما أن القطاع مرتبط بجوانب عديدة ذات صلة بالمحيط المباشر، تترتب عليه علاقات كمية ونوعية تضمن الصيرورة الحسنة والمنظمة لمنظومة النقل بمختلف عناصرها، (وسائل النقل، البنية التحتية، الزبائن، منظومة الامداد -logistique- و المورد البشري). ونظرا للحركية المستمرة لعناصر المدينة من متغيرات السكان والأنشطة التجارية والحاجة

الى الخدمات، ينتج بالضرورة طلب جديد في وسائل النقل، مما يفرض حتمية الاستثمار في قطاع النقل قصد تحقيق التوازن المأمول بين المتغيرات السابقة الذكر. يحاول البحث تقييم تجربة ادخال قطاع السكك الحضرية (الترامواي) في مدينة سطيف .

الكلمات الاستدلالية: النقل المستدام ، الترامواي ، الخدمات ، الحركية العمرانية ، مدينة سطيف.

Résumé :

Le secteur des transports est l'un des facteurs les plus importants du développement économique et social. Le secteur est également lié à de nombreux aspects et à l'environnement immédiat, qui implique des relations quantitatives et qualitatives qui assurent un développement bien ordonné du système de transport avec ses différents éléments, (moyens de transport, infrastructures, clients, système logistique et ressources humaines). Compte tenu de la dynamique urbaine et commerciale, une nouvelle demande de moyens de transport émerge nécessairement, ce qui engendre une logique d'investissements dans le secteur des transports afin d'atteindre l'équilibre espéré entre les variables précitées. Cet article tente d'évaluer le processus d'introduction du secteur ferroviaire urbain (tramway) dans la ville de Sétif.

Mots clés : Transport Durable ; Tramway, Services, Dynamique Urbaine, Ville de Sétif

المقدمة :

يعد قطاع النقل من أهم العناصر الفاعلة في حركية الاقتصاد سواء في المجال الحضري أو الريفي، لكونه أحد العوامل التي تنشط فعاليات الحركة الاقتصادية والاجتماعية للسكان، هذا ما جعله أحد المواضيع التيل أخذت حيزا معتبرا من اهتمامات الباحثين على مختلف تخصصاتهم.

كما تجدر الإشارة الى أن قطاع النقل مرتبط بجوانب عديدة ذات صلة بالمحيط المباشر، تترتب عليه علاقات كمية و نوعية تضمن الصيرورة الحسنة و المنتظمة لمنظومة النقل بمختلف عناصرها، (وسائل النقل، البنية التحتية، الزبائن، منظومة الامداد - logistique - و المورد البشري).

و نظرا للحركية المستمرة لعناصر المدينة من متغيرات السكان - التوسع و التمدد الحضري- و الأنشطة التجارية و الحاجة الى الخدمات، ينتج بالضرورة طلب جديد على وسائل النقل ، مما يفرض حتمية الاستثمار في قطاع النقل قصد تحقيق التوازن المأمول بين المتغيرات السابقة الذكر. وفي هذا الاطار برمجت الدولة الجزائرية عدة مشاريع تخص قطاع السكك الحضرية (الترامواي = tramway) في عدة مدن منها مدينة سطيف، والتي تعد من بين المدن المتوسطة بامتياز بالمنظور الحضري، حيث تعتبر قطبا اقتصاديا و تجاريا جهويا، مكنها من اكتساب جاذبية على المستويين الجهوي و الوطني، خاصة بامتلاكها لقطبين جامعيين ، منطقة صناعية هامة و مركز تجاري عصري على النمط الغربي (Park Mall) ، كلها مؤهلات تفرض دراسة قطاع النقل و مدى استجابته لهذه الحركية و الطلب الجديد على وسائل النقل.

اشكالية البحث : (Problématique)

- بناء على ما سبق، تبرز اشكالية مدى توازن وسائل النقل و علاقاتها بالقطاعات الحيوية الأخرى، يستدعي منا صياغة مجموعة من الأسئلة حول الموضوع. منها:
- ما مدى مساهمة الترامواي في تلبية الطلب على النقل لسكان المدينة ؟
 - ما هي انعكاسات مشروع الترامواي على مستوى الخدمات في المدينة ؟

أهداف البحث

نهدف من خلال هذا البحث الى :

- دراسة اسقاط مشروع الترامواي و انعكاساته على مدينة سطيف.
- الكشف عن الانعكاسات المترتبة على المحيط العمراني
- توضيح مدى مساهمة وسيلة النقل (الترامواي) في تحسين الخدمة المرتبطة بالسكان.

المنهجية :

تم الاعتماد في الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي الذي يمر بعدة مراحل، بدءا بصياغة و تحديد الاشكالية، ثم اجراء الفحص و تحليل المعطيات وصولا الى التوصيات العامة . كما تم استخدام بعض الخرائط و الصور البيانية التي لها علاقة بالموضوع اضافة الى دراسات تقنية .

1. الاطار المفاهيمي للنقل الحضري

تعرف "Bernadette Maurice 2002 ص 19 " 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 بآنتاجه لخدمة النقل يخلق المنفعة و ينشر العمران و يساعد على الاستمرار و يؤدي إلى توحيد المجتمع و هو وفق كل ذلك خاصية من خصائص الدولة القوية).

كما يعرف (عبد المحسن عبد الغني, 1979, ص15) النقل بكونه : " عبارة عن نشاط اقتصادي يتعلق بحركة الأشخاص و الأشياء من مكان إلى آخر، و أن وظيفة النقل هي عبور عنصري الزمان و المكان، و يترتب عليه خلق للبضائع الزمانية و المكانية،

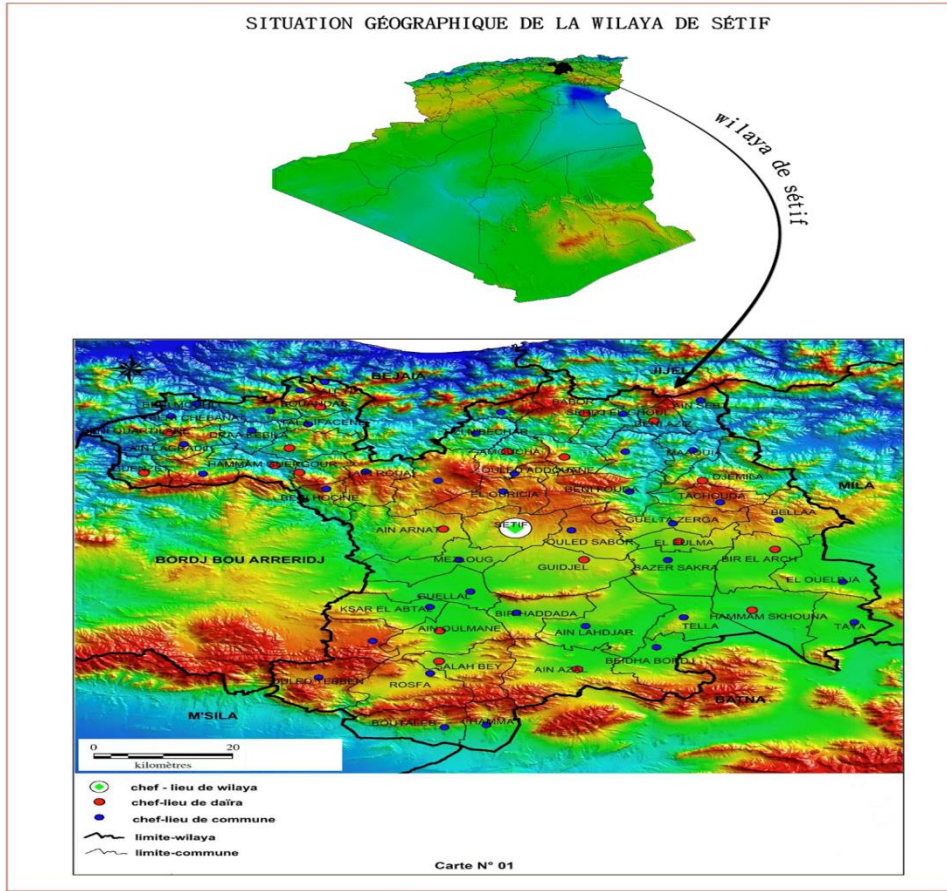
و يضيف بان النقل يعتبر خدمة إنتاجية لأنه في حالات أخرى كثيرة يكون هدفا بحد ذاته مثلما يحدث للمسافر التنزه أو المتعة، و عندئذ يدخل النقل في عداد الخدمات الاستهلاكية".

بناء على ما سبق من تعاريف لمفهوم النقل ، نتلخص لدينا فكرة ، أن قطاع النقل يعد من أبرز القطاعات الحيوية بأبعادها الاقتصادية و الاجتماعية، فهو وسيلة استراتيجية للتنمية و غاية لتحقيق التنمية الشاملة. كما يندمج قطاع النقل في عملية التخطيط الحضري نظرا لارتباطه القوي باستخدامات الأرض و المجال العمراني. كما تعتمد فعالية قطاع النقل على مدى توفر الأنظمة التقنية و التطبيقات التكنولوجية الذكية الحديثة و منها وسيلة النقل بالقطار الحضري (الترامواي).

بعد إنشاء خط ترامواي من المنطقي الاعتقاد ، أن الزيادة و التحسن في العرض من نقل الركاب ، سيؤدي إلى زيادة الطلب ، مما يؤدي إلى المزيد في عدد المسافرين، وبالتالي تغييرات في اتجاهات التنقل. علاوة على ذلك، يتوقع المشتغلون جملة من التأثيرات وتظهر في حسابات الربحية الاجتماعية والاقتصادية للمشاريع (jacques Stambouli 2021).

2- تقديم منطقة الدراسة

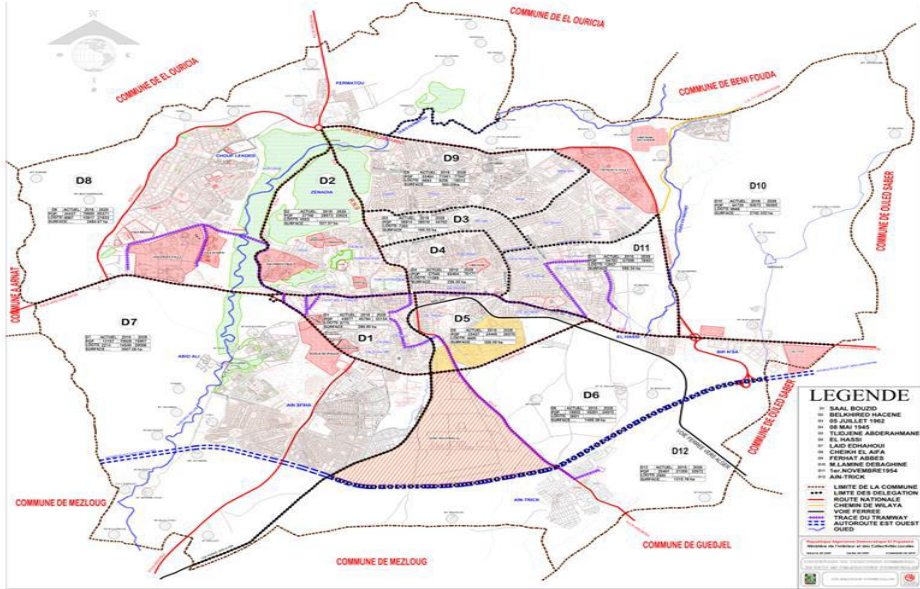
تقع مدينة سطيف الى الجنوب الشرقي من العاصمة ، على بعد 303 كلم منها و90 كلم عن البحر المتوسط ، حيث تتوسط اقليمي الأطلس التلي و السهول العليا (الخريطة رقم 01)، تمتاز بطوبوغرافية تتراوح ارتفاعاتها بين 950 م و 1000 م فوق مستوى سطح البحر. كما تنتمي المدينة الى نطاق المناخ شبه الجاف البارد و الممطر شتاء و الحار الجاف صيفا . و تعد نقطة عبور و التقاء للعديد من محاور المواصلات الاستراتيجية على المستويين الجهوي و الوطني.



تعتبر مدينة سطيف مفترقا لطرق وطنية عديدة، تلتقي في مجال المدينة، منها الطريق السيار شرق غرب و أربع (04) طرق وطنية (الطريق الوطني رقم الرابط بين سطيف و باتنة، الطريق الوطني رقم 28 الرابط بين سطيف و بسكرة ، و الطريق الوطني رقم 09 الرابط بين المدينة و مدينة بجاية و كذلك الطريق الوطني رقم 05 الذي يعبر الولاية من شرق الجزائر الى غربها مارا بمرکز المدينة، اضافة الى عبور خط السكة الحديدية شرق . غرب ، وأخيرا قرب مطار 08. ماي 1945 القريب من المدينة وعليه ، فان المدينة تتميز بجاذبية اقليمية جهوية و وطنية في آن واحد، أهلتها أن تكون قطبا جهويا متميزا لانتقال البضائع والاشخاص في الاتجاهين. كما تمتاز المدينة بانسباط السطح نسبيا و غياب العوائق الطبيعية التي تحول دون توسع العمران

و شبكة النقل، هذه كلها عوامل ساعدت المدينة على التوسع العمراني و الخدماتي الملحوظ كما توضحه الخريطة رقم 02 أسفله.

خريطة (02) التوسع العمراني لمدينة سطيف حتى سنة 2016



المصدر : U R B A Sétif

3 - الفحص الميداني لوضعية النقل بالمدينة

ان أهم ما يميز المدن الكبيرة هو ظاهرة الاختناق المروري التي تزداد تعقيدا بازداد حجم سكانها الذي يدفع حركة التمدد الحضري المبرمج و العشوائي في آن واحد. لقد عرفت مدينة سطيف تمعدا عمرانيا في اتجاهات متعددة صاحبها امتداد في خطوط النقل و ارتفاع في حجم حركة النقل العام و كثافة المبادلات ، جعل المدينة تشهد ديناميكية حضرية غير مألوفة، افرزت ضغطا اضافيا على شبكة النقل كانت لها جوانب ايجابية و أخرى سلبية، ندرجها في ما يلي:

3.1 النقاط الايجابية لمنظومة النقل بالمدينة

- تفوق و تميز حافلات القطاع العام على حافلات القطاع الخاص، و ذلك باستغلال شركة النقل البلدي لمدينة سطيف لحافلات جديدة تمتاز بالراحة و النظافة لا تضاهيها حافلات قطاع النقل الخاص.
- تناسق و تناغم خدمة الترامواي مع مجموعة من خطوط الحافلات ، مما أحدث تفاعلا ايجابيا مع حافلات النقل الحضري.
- توسيع و تمديد خطوط النقل الحضري الى الأحياء السكنية الجديدة بالمدينة مثل الحي الجديد - عبيد علي- في جنوب المدينة و حي - بئر النساء - و عين موس في الناحية الشرقية للمدينة .
- الانعكاسات الايجابية لوظيفة الترامواي، مثل : الخدمة الصحية بالوصول السهل لقطب الباز الصحي مرورا بمصحة – محابي- و مصحة الصنوبر لجراحة القلب الخاصتين. اضافة الى خدمة التعليم العالي و المتمثلة في الربط بجامعة الباز في المدخل الغربي للمدينة.

صورة رقم 01 : ترامواي مدينة سطيف



3.2 النقاط السلبية لمنظومة النقل بالمدينة

- الاختناقات المرورية في العديد من التقاطعات و خاصة بوسط المدينة.
- طول فترات سير الحافلات داخل المدينة.
- ضعف مردودية بعض الخطوط بسبب التثبع في عدد الحافلات بها .
- التلوث بأشكاله (ضوضائي، هوائي ، بقايا الزيوت المتسربة على الطريق)
- نقص التغطية المجالية بوسائل النقل الذي سبب حالة من اللاتوازن بين عدد الحافلات و حجم الحركة السكانية.
- الضغط الكبير الممارس على المحطة الرئيسية محمد بوضياف و ما تعانيه من قلة التهيئة كما توضحها الصورة الجوية .

صورة رقم 02 : محطة نقل المسافرين لمدينة سطيف



المصدر. مزان وليد ، جبار عبد الغاني Google earth ، 2020 ، ص 93.

- قدم حظيرة بعض وسائل النقل بالحافلات ، أدى الى تدني مستوى الخدمة حيث أن أغلبية حافلات النقل الحضري الذي قدر عددها بـ 194 حافلة تجاوز عمرها 20 سنة مما خلف حالات تذرر لدى المستعملين.

- التداخلات بين الخطوط خلقت أزمة سير و اختناقا في حركة المرور (نقاط سوداء) خاصة في التقاطعات الرئيسية في مركز المدينة الذي يعاني من ضغط كبير في الحركة المرورية.

- الخدمة التجارية : بعض المحلات التجارية لم يدع لها الترامواي مجالا كافيا للحركة مما انعكس سلبا على نشاطهم التجاري في صعوبة تنقل الزبائن .

صورة رقم 03 : حوادث احتراق حافلات بمدينة سطيف



المصدر : Sétif info

النتيجة : هناك صورتان متناقضتان لقطاع النقل بمدينة سطيف ، صورة وسائل نقل حديثة صديقة للبيئة و خدمة راقية (الترامواي) تقابلها صورة وسائل نقل حافلات قديمة ملوثة مثيرة لاستياء المستهلك) ، هذا ما يجعل قطاع النقل بمدينة سطيف في مرحلة انتقالية من النظام التقليدي الى نظام الحداثة و الاستدامة .

4. الترامواي : اضافة نوعية باتجاه النقل المستدام

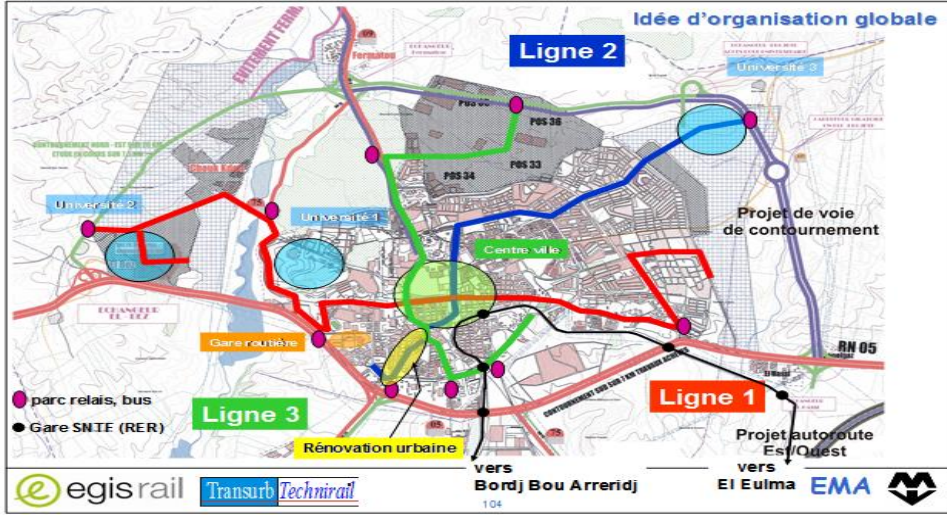
يعد انجاز مشروع الترامواي من أكبر مكاسب مدينة سطيف في الوقت الحاضر ، لكونه يجسد نقلة نوعية في وسائل النقل المستدام بالمدينة و الجزائر بصفة عامة، حيث ساهم في التخفيف من الضغط على حركة المرور و الازدحام و طول مدة التنقل عبر

مسارات المدينة ، خاصة مركز المدينة الذي لطالما عانى من سوء تنظيم النقل الحضري (أعراب و داد ، تركي أسماء، 2016 ، صفحة 99) .

حسب الدراسة التقنية، فقد تم اقتراح ثلاثة (03) مسالك كبرى تغطي مختلف أطراف و أحياء المدينة، على أن تمر عربات الترامواي كل أربع (04) دقائق بمحطات التوقف، مما يساعد في الاستجابة السريعة للمتقّلين. يمتد الخطان الأول والثاني على مسافة 22 كلم، حيث من المنتظر أن يربط الخط الأول الأحياء ذات الكثافة السكانية بداية من القطب الجامعي الأول شرقا مرورا بحي 8 ماي 1945 أو " Rue Valley" سابقا ، ويربط الخط الثاني منطقة الهضاب شمالا والقطب الجامعي "الباز" بمركز المدينة ، أما الخط الثالث الممتد على مسافة 09 كلم، فيربط الحي السكني الجديد "قلاوة" بمنطقة بوسكين، في شمال المدينة الى الأحياء الجنوبية بوسط المدينة بالقرب من المصالح الإدارية والتجارية والخدماتية ، فيما تم أخذ القطبين الجامعيين الثاني بالباز، والثالث بمنطقة الهضاب بعين الاعتبار، زيادة على التكفل بقاطني 2000 مسكن بمنطقة شوف لكداد في المدخل الشمالي للمدينة.

دخل الطرامواي مدينة سطيف حيز الخدمة في شهر ماي 2018 ، يتم استغلاله حاليا من طرف مؤسسة SETRAM". يربط الجهة الشرقية للمدينة التي تنظم المجمعات السكنية الكبرى ومنطقة التوسع المستقبلي (مشروع اليمامة) بالجهة الغربية (منطقة الباز) التي تعتبر قطب تنقل كبيرا لما يحتويه من تركّز للخدمات الجامعية و المشاريع الخدماتية الأخر، اذ بلغت حركة المرور به في سنة 2019 حوالي 13,3 مليون مسافر بمتوسط يومي يقدر بـ 40000 مسافر. (مخطط الحركة و المرور سطيف 2020, ص 80).

مخطط الترامواي المستقبلي



المصدر: مخطط الحركة و المرور سطيف 2020

5. الخاتمة

من خلال العمل المقدم ، يتبين أن قطاع النقل في مدينة سطيف ، يجمع بين معالم العصرية وذلك بإدخال نظام النقل الحديث بوسيلة الترامواي ، هذه الوسيلة التي أعطت قفزة نوعية في خدمة النقل بالمدينة . كما تبقى معالم تقليدية من خلال وسائل نقل جماعي قديمة ذات نوعية خدمات دون المستوى.

يبقى التفكير في تحسين خدمات النقل داخل المدينة مستقبلا مرتبطا بإعداد مشروع عمراني شامل بأبعاد ثلاثية تتلخص في البعد العمراني من خلال التنسيق بين الخطوط و الوسائل (الترامواي + الحافلة) ، ثم البعد الاقتصادي الذي يهتم بإنشاء نشاطات تجارية و خدماتية على أطراف المدينة. و أخيرا البعد البيئي الذي يمكن تجسيده من خلال وضع أجهزة قياس نسب التلوث في الجو داخل المدينة ، إضافة الى تشجيع استخدام الطاقات البديلة لوسائل النقل.

- الاقتراحات (Propositions)

من أجل الارتقاء بقطاع النقل الذي يعد أحد المؤشرات الدالة على جودة الحياة و على مستوى التطور الحضري لسكان مدينة سطيف ، يمكننا اقتراح الأفكار الآتية و التي يمكن تصنيفها الى مجموعتين :

أ. المجموعة الأولى : تتعلق بنظام النقل العام في المدينة

✚ مراجعة دفتر الشروط للاستثمار في القطاع مستقبلا حتى يرتقي قطاع النقل الى شركاء الكفاءة في الخدمة.

✚ اقتراح انجاز محطة برية جديدة في المدخل الشمالي الغربي للمدينة، تكون قريبة من انطلاق خط الترامواي لاستغلالها في تنظيم حركة التنقل بين مدينة سطيف،

و مدن الناحية الشمالية (عين لكبيرة، عموشة ، خراطة جيجل و بجاية)، و بالاتجاه الغربي، (عين أرناط ، البرج ، البويرة ، الجزائر العاصمة).

+ تخصيص المحطة البرية الحالية لاتجاهات الجنوب (عين ولمان ، عين أزال، المسيلة ، بسكرة و باتنة) و كذلك باتجاه الشرق (العلةمة، بني عزيز ، قسنطينة و ميله).

ب. المجموعة الثانية : تتعلق بنظام تشغيل الترامواي

يحتاج الترامواي الى توتر عالي من التيار الكهربائي 30000 فولط، وبما ان مصدره هو نفس المصدر الذي يغذي مدينة سطيف بالكهرباء، بالإمكان ان نخفف الضغط عليها وذلك باللجوء للطاقات المتجددة لإنتاج الطاقة الكهربائية باستخدام ألواح الطاقة الشمسية.

+ تكثيف عمليات التشجير على طول مسار الترامواي و انشاء مساحات خضراء لتضفي حيوية على المجال، إضافة الى دورها الفعال في انقاص الازعاج الصوتي و التلوث الهوائي.

+ مراجعة سعر التذاكر خاصة مع بعض الفئات الهشة اجتماعيا، (الخاصة بالمتقاعدين وذوي الدخل الضعيف) مثلما هو معمول به مع فئة الطلبة.

+ التقليل من عدد المراقبين للتذاكر في بعض الحالات (عددهم بين 4 الى 6 مراقبين).

+ توسيع نطاق خدمة الترامواي وذلك بإنشاء الخط الثاني الذي يمتد من الناحية الجنوبية للمدينة الى غاية القطب الجامعي الجديد بمنطقة الهضاب ذات الكثافة السكانية العالية.

+ - اضافته خدمة الـ wifi على مستوى القاطرات لراحة أكثر لدى الزبائن.

كما يمكن توجيه الدراسات الميدانية الى معرفة حقيقة مخطط حراك المتنقلين ووجهته أكثر من أن نركز على مخطط النقل ، كون أن معرفة أسباب حركة التنقل وغاية المتنقلين كفيل بمعالجة الاختلالات الحاصلة بأكثر نجاعة، بدل الاهتمام بالجانب الكمي لظاهرة النقل الحضري بصفة هامة.

يبقى الاستثمار في قطاع النقل في حاجة الى متعاملين (opérateurs) متمرسين ذوي الخبرة و الكفاءة و استبعاد صغار المهنيين الذين أساءوا كثيرا الى أخلاقيات الخدمة.

6.المراجع

- د/عبد المحسن عبد الغني, " اقتصاديات النقل " جامعة البصرة,العراق,1979,ص,15.
- مخطط التهيئة لولاية سطيف PAW 2008
- المخطط التوجيهي للتهيئة و العمران PDAU 2016
- أعراب و داد حركي أسماء " تأثير مشروع الترامواي على حركة النقل الحضري حالة مدينة - سطيف " مذكرة ماستر، سنة 2016 ، صفحة 99.
- مزان وليد و جبار عبد الغاني ، تأثير النقل الحضري ، مذكرة ماستر ، جامعة فرحات عباس ، 2020 ، ص 93 .
- مشروع مخطط الحركة و المرور سطيف 2020 , المرحلة الرابعة , ص 86
- مراجع باللغة الفرنسية**
- Fertas Lahcene , Le transport urbain collectif, Entre contrainte durabilité et bonne gouvernance. Cas de la ville de Sétif. Revue Territoire et développement, Série : Cahier du Laboratoire.
- Numéro : 5 et 6 Année : 2020.
- Jacques Stambouli, « Les territoires du tramway moderne : de la ligne à la ville durable », Développement durable et territoires [En ligne], Dossier 4 | 2005, mis en ligne le 11 juin 2007, consulté le 08 septembre 2021. URL : <http://journals.openedition.org/developpementdurable/3579> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/developpementdurable.3579>
- Maurice Bernadette - le secteur de transport - Ed ; économique Presse Universités Lyon, 2002, p19.
- U R B A Sétif 2016.