

التمدد الحضري و الحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف

2009/11/18

- 2007/11/25

ملخص

عرفت مدينة سطيف عملية تكثيف عمراني كبير للمركز، تحت تأثير الضغط السكاني الكبير و الطلب المتزايد على السكن و التجهيزات و المرافق التابعة . لكن بالموازاة لذلك، ظهر تمدد حضري أفقي في الأطراف بونيرة معتبرة و بشكل عفوي ، مما أدى إلى زيادة مساحة المدينة، و تباعد المسافات بين الأحياء السكنية في الأطراف و المركز، وارتفاع كثافة الحراك التنقلي. وأمام مشاكل التنظيم التي يعرفها قطاع النقل الجماعي بالحافلة، و عجزه على تلبية كل متطلبات التنقل المتزايدة لسكان الضواحي خاصة، يتم اللجوء للاستعمال المكثف للسيارة الفردية في أغلب التنقلات اليومية، مما أدى إلى ظهور اختناقات مرورية و نقاط سوداء ساهمت في تراجع مستوى الحياة العام في مدينة سطيف، التي كانت دائما نموذج للمدينة النظيفة و الهادئة. و تبعا لهذه المعايير، يهدف هذا البحث إبراز آثار التمدد الحضري على الحركة التنقلية في المحيط العمراني لمدينة سطيف، و تصور آليات لتنظيم النقل الجماعي، و الحد من استعمال السيارة الفردية، وذلك من خلال إشراك كل من السلطة المحلية و الفاعلين في قطاع النقل و العمران، و كذا المستثمرين و السكان المعنيين..

: التمدد الحضري - الحراك التنقلي - النقل الجماعي - السيارة الفردية.

Résumé

Parallèlement à la densification qu'a connu le centre ville de Sétif, suite à la forte pression démographique et la demande croissante de logements et des services d'accompagnement, l'étalement urbain spontané sur les périphéries a engendré une augmentation de la superficie de la ville et conséquemment un allongement des distances périphéries-centre. Les effets pervers de la conjugaison de ces facteurs a décuplé la mobilité et la demande en matière de transport, et donc un recours intensif à l'automobile vu les problèmes liés à la gestion des transports collectifs. Cet état de fait a généré de multiples congestions et de gros points noirs en des endroits névralgiques et entraîné une dégradation notable du cadre de vie de la ville de Sétif traditionnellement réputée par sa propreté et sa quiétude. De ce constat cette recherche vise à montrer les causes et les effets de l'étalement urbain sur la mobilité dans le périmètre urbain de la ville de Sétif, et l'élaboration de mécanismes pour organiser les transports en communs et limiter l'utilisation de l'automobile dans une réflexion commune, en impliquant tous les acteurs locaux des secteurs du transport, de l'urbanisme, les investisseurs et la population concernée.

Mots clés : Étalement urbain - Mobilité - Transport collectif - Voiture particulière.

كبيش عبد الحكيم

معهد علوم الأرض
جامعة سطيف
الجزائر.

Summary

Parallel to the intensification of the city centre of Setif, under the heavy demographic pressure and the growing demand for housing and amenities, the spontaneous urban sprawl over the periphery boosted the urban area and consequently streaked the distances between centre and periphery. The side effects of these factors combination multiplied the mobility and the demand for transportation thus an intensive use of car occurred regarding the problems linked to the collective transport management. This fact generated a lot of traffic jams and big bulk junctions in many neuralgic places, and implied a significant deterioration of the living environment in Setif that is traditionally reputed as a clean and quiet city. From this statement, the herein research aims at indentifying the causes and effects of the urban sprawl on the mobility inside the urban limits of the city of Setif, and setting incentives in order to provide better organised collective transports and reduce the car use, with involving all actors in the different fields: transport, urban planning, investors and the concerned population.

Keywords : Urban sprawl - Mobility - Collective transport- Car.

المقدمة

تعرف مدن العالم تحولا جذريا في طبيعة و أشكال نموها الحضري ، حيث بدأت تنتقل تدريجيا من ظاهرة التحضر (Urbanisation) في المراكز العمرانية، بسبب الثورة الصناعية والتطور الذي مس كل جوانب الحياة التي تتميز بكثافة السكان والأنشطة ، إلى ظاهرة الاستقطاب (Polarisation) التي أنتجت المدينة الميتروبولية، أو كما يسميها البعض بالمدينة الإقليمية، التي تتميز بضخامتها واتساع مجال نفوذها، متأثرة بالثورة التكنولوجية والتقدم الهائل في وسائل الاتصال بين مختلف أنحاء العالم في ظل ما يعرف بالعولمة.

وقد تعددت المصطلحات الجديدة التي تحدد أشكال النمو الحضري، وعلاقة مركز المدينة بالمجال المحيط، وطبيعة العلاقات بينهما، وأنماط الحياة الحضرية الجديدة. ومن أهم هذه المصطلحات:

- التمدد الحضري Etalement urbain: و يعني التوسع الأفقي للمجال المبنى للمدينة ، الذي يؤدي إلى زيادة مساحتها بوتيرة تفوق الزيادة السكانية [i]. و من المتوقع أن يرتفع سكان المدن في العالم في الفترة من سنة 2000 إلى سنة 2030 بنسبة 72 % أما المساحة العمرانية قد تنمو بنسبة 175 % [ii].

- تحضر الأطراف Périurbanisation : يعني هذا المصطلح ظهور المناطق السكنية الكبرى في أطراف المدينة، التي يغلب عليها طابع الحياة الريفية . و تعرف كذلك بالضواحي [iii].

- تحضر الريف Rurbanisation : و هي ظاهرة استيطان سكان المدينة في الضواحي، التي تعتبر مورفولوجيا امتداد للمدينة، لكنها تفتقر للمرافق والخدمات الضرورية [iv].

وعلى ضوء هذه التحولات، يحاول هذا البحث إبراز العلاقة المتبادلة بين التمدد الحضري للمدينة و الحركة التنقلية للأفراد، في النطاق العمراني لمدينة سطيف . والإجابة على التساؤلات التالية:

- كيف توسعت مدينة سطيف ؟ و ماهي العوامل التي أثرت في نموها السكاني و المجالي؟
- كيف ينتظم نطاق المدينة؟ و العلاقة بين المركز و الأطراف و التجمعات الثانوية؟
- كيف يؤثر التمدد في حراك التنقل اليومي للأفراد في النطاق الحضري لمدينة سطيف ؟

- كيف يؤثر الاستعمال المكثف للسيارة الخاصة في مناطق التوسع الحضري؟ ومشاكل المرور و التلوث الناتجة عن ذلك و آثارها في الحياة داخل المدينة ؟

- كيف يمكن أن تؤثر سياسة المدينة في الحد من استعمال السيارة الفردية من خلال تنظيم و تطوير وسائل النقل الجماعي؟ في إطار الفاعلية الاقتصادية و المحافظة على البيئة، لهدف بلوغ المدينة المستدامة أو المدينة الصالحة للعيش والإقامة .

يعتمد هذا البحث على تحليل البيانات الصادرة عن دراسة ميدانية حول مدى تبعية ساكنة المدينة للسيارة الفردية أجراها الباحث في جانفي 2008، و على نتائج تحقيق الأسر " enquête ménages " الذي قام له مكتب دراسات لحساب مديرية النقل لولاية سطيف في سنة 2004.

أولا :التمدد الحضري لمدينة سطيف :من مدينة مركزية إلى مدينة ممتدة

تعتبر مدينة سطيف قطبا جهويا هاما في الشبكة العمرانية لمنطقة الهضاب العليا الشرقية الجزائرية. فقد استطاعت بفضل إستراتيجية موقعها، و تنوع إمكاناتها الاقتصادية، واستفادتها من مختلف برامج التنمية... أن تصبح مدينة كبيرة، يتعدى مجال تأثيرها حدود الولاية ليصل إلى الولايات المجاورة شمالا، ولايتي بجاية و جيجل، وجنوبا ولايتي باتنة و المسيلة، و شرقا ولاية ميله و غربا ولاية برج بوعرريج.

ويمكن جمع أهم العوامل التي أدت الى تعاضد دور المدينة إقليميا في :

- الوزن السكاني الذي تتمتع به المدينة، حيث تأتي كمقر لثاني أكبر ولاية في الوطن بعد الجزائر العاصمة. فقد بلغ عدد سكان ولاية سطيف حسب نتائج الإحصاء العام للسكان و السكن (2008) الرقم 1482336 نسمة [v].

- الموقع الاستراتيجي لمدينة سطيف، فهي تشكل نقطة تقاطع أهم محاور النقل التي تربط غرب الجزائر بشرقها و شمالها بجنوبها، مما يؤهلها بحق لتكون عاصمة للهضاب العليا الشرقية.

- الأهمية الاقتصادية و الوظيفية التي حققتها المدينة، بفضل موقعها المناسب للتوطن الصناعي و النشاط التجاري في منطقة الشرق الجزائري.

- الاهتمام الخاص من طرف الدولة الجزائرية بالمدن الداخلية في إطار سياسة إعادة التوازن الإقليمي ضمن المخطط الوطني للتهيئة [vi] (SNAT) لأفاق 2025. يتجلى ذلك ميدانيا في استفادة المدينة من مشاريع هامة في إطار المخططات الخماسية (2001-2009) و مخطط تنمية ولايات الهضاب العليا.

- الظروف الأمنية التي عاشتها المناطق الجبلية الشمالية و الجنوبية للولاية بشكل خاص، و الجزائر بشكل عام، جعلت مدينة سطيف و ضواحيها ، أحسن وجهة للتدفقات من داخل و خارج الولاية .

1- التوسع العمراني لمدينة سطيف : تكثيف للمركز و تمدد في الأطراف.

إن دراسة الدينامية الحضرية للمدينة تمكننا من معرفة مظاهر تفاعل الزيادة السكانية مع المجال، وذلك عبر مراحل زمنية، تحدها أشكال تدخل الفاعلين، و الظروف العامة التي عرفتها مدينة سطيف:

*المرحلة الأولى : قبل 1962: نشأة المدينة الاستعمارية:

يعود تاريخ تأسيس مدينة سطيف إلى سنة 1847، حيث أنشأت فرنسا المدينة الاستعمارية ذات الوظيفة الإدارية و العسكرية ، لكنها سرعان ما تحولت إلى سوق هام للمنتجات الزراعية، مما أدى إلى توسعها خاصة على الأطراف. كما أدى إنشاء خط السكة الحديدية في 1925، و هدم أسوار المدينة، إلى حركة تعمير كبيرة تنوعت فيها أشكال التوسع العمراني، من توسع عمودي (مركز المدينة) إلى توسع أفقي (حي تليجان)، و ظهرت التجمعات السكانية على الأطراف مثل تجمع الشيخ العيفة (فرماتو) و عين الطريق... وغيرها. تميز مركز المدينة بنسيج عمراني منظم، أما الأحياء الشعبية فقد تميزت بكثافة سكنية كبيرة و عمران غير

وقد حاولت الدولة وضع أدوات تخطيط وتنظيم العمران والتحكم في نموه، حيث تم إعداد المخطط التوجيهي للعمران في 1982 (PUD) لتعديل مخطط 1978 الذي افتقد إلى الوزن القانوني والفاعلية.

*** من 1990 إلى 2000: الترقية العقارية في ظل اقتصاد السوق**
استمرت السياسة السكنية في صيغة الترقية العقارية مما أدى إلى نمو كبير للحظيرة السكنية حيث ارتفع عدد المساكن من 31000 سكن في 1991 لتبلغ 43402 سكن في 1998 (الجدول رقم 2).

جدول رقم 2: تطور الحظيرة السكنية و معدل شغل المسكن في بلدية سطيف

السنة	1966	1977	1987	1991	1998
عدد المساكن	7 588	17 607	5 4182	31 000	402 43
معدل شغل المسكن:	11.5	7.89	6.6	6.1	6.79
فرد/مسكن					

URBA-SETIF. Révision PDAU, Rapport d'orientation, 2005, page 25.

و في ظل التحول إلى نظام اقتصاد السوق تحولت قضية السكن من "حق يكفله الدستور لكل مواطن، باعتباره حاجة اجتماعية على الدولة تلبيتها، إلى منتج اقتصادي يخضع لآليات العرض والطلب"^[x]. وفي ظل التحرر العقاري عرفت المدينة توسعا عمرانيا كبيرا حيث بلغت مساحة المدينة في نهاية هذه المرحلة إلى 2073 هكتار.

و من حيث أدوات التخطيط فقد تمت سنة 1991 مراجعة المخطط التوجيهي للعمران (PUD) وفي 1997 تمت مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير (PDAU)، لمحاولة مسايرة المدينة في نموها السريع و توفير الأوعية العقارية لبناء السكنات و المرافق التابعة و التجهيزات الضرورية.

*** المرحلة ما بعد سنة 2000 : التمدد في كل الاتجاهات**

أهم ما يميز هذه المرحلة هو التوسع المجالي الكبير للمدينة، حيث تم اختراق الحدود الجنوبية، إلى ما وراء الطريق الوطني رقم 5، الذي شكل و لفترة طويلة خطأ أحمر أمام توسع البناء على حساب الأراضي الزراعية. و قد نتج عنه تلاحم المحيط العمراني للمدينة بتجمع عين السفيهة. أما في الجهة الغربية فالتمدد الحضري للمدينة قد تجاوز وادي بوسلام ليعم هضبة الباز. أما على الجهة الشرقية، فالمدينة تتوسع باتجاه منطقة الحاسي من خلال توسيع حي الهضاب و انجاز القطب الجامعي الثالث و كذا دراسة مشروع اليمامة.

و تعتبر مدينة سطيف في الوقت الحالي ورشة كبيرة لمختلف مشاريع التنمية، خاصة السكنية منها و حيث بلغ عدد السكنات في طور الانجاز في 2006: (4588 سكن)^[xi]، كلها تنطوي تحت صيغة البناء الاجتماعي التساهمي (Logement social participatif)، موزعة على 13 موقع داخل المحيط العمراني. وهذه المشاريع الضخمة التي استفادت منها المدينة في مجال السكن، و مشاريع التجهيز الكبرى التي دعمت بأغلفة مالية إضافية، أقرها رئيس الدولة، في إطار زيارته الميدانية للمدينة، و كان آخرها المخصص المالي وقدره (15 مليار دينار)^[xii] لدعم هذه المشاريع. تستدعي هذه الأخيرة أرصدة عقارية جديدة تتمثل حتما في الأراضي الزراعية المحيطة

منظم. و قد بلغت مساحة المدينة في نهاية هذه المرحلة 283 هكتار^[vii].

*** من 1962 إلى 1970: تكثيف مركز المدينة**

عرفت المدينة بعد الاستقلال إضافة إلى ارتفاع معدل النمو السكاني، نزوحا ريفيا كبيرا بسبب تحسن الأوضاع الاقتصادية و اجتماعيا، مما أدى إلى تكثيف كبير للمركز. و عرفت هذه المرحلة بداية ظهور أحياء عشوائية (حي كعبوب) دون تهيئة أو توجيه. اقتصر تدخلات الدولة خلال هذه المرحلة في استكمال بعض المشاريع السكنية ضمن مخطط قسنطينة و المخطط الثلاثي (1967-1970)، و إنشاء بعض الهياكل الكبرى كمقر الولاية و المركب الرياضي و بعض التجهيزات التعليمية. بلغ عدد سكان المركز في سنة 1966: 88212 نسمة، أما الحظيرة السكنية فقد قدرت في نفس السنة 7588 مسكن ما يعطي معدل شغل سكني (TOL) وصل 11 فرد/مسكن^[viii].

*** من 1970 إلى 1980 : مشاريع المجمعات السكنية الكبرى**

تميزت هذه المرحلة، برغبة الدولة في توجيه حركة التعمير، و بناء قاعدة صناعية في المدينة، في ظل المخططات الرباعية الأول و الثاني. و تحت الضغط السكاني الكبير، تم الانطلاق في مشاريع المجمعات السكنية الكبرى (ZHUN) ذات الطابع الاجتماعي، فكانت حلا أنيا لمشكل السكن المتفاقم. افتقدت إلى المرافق والمستلزمات الضرورية من جهة، كما أن اختيار المناطق التي أنجزت عليها لم يكن مدروسا من جهة أخرى، مما أدى إلى تقطع و تشوه النسيج العمراني للمدينة. بالموازاة لهذه المشاريع السكنية، برزت ظاهرة البناء الفردي على قطع أرضية يملكها الخواص، و عمليات شغل الجيوب الفارغة و تكثيف الأحياء الفوضوية كحي كعبوب و حي بيزار في غياب أي اشراف من مصالح الدولة. تم في الفترة (1966-1977) انجاز 10019 مسكن جديد لتصل الحظيرة السكنية في المدينة سنة 1977 إلى 17607 مسكن و يقلص بذلك معدل شغل المسكن إلى أقل من 8 أفراد^[ix].

*** من 1980 إلى 1990: ترقية السكن الفردي**

تميزت هذه المرحلة بلجوء الدولة بقوة لعملية التحصيل (Lotissement)، و هذا النوع من السكن أدى إلى تشجيع البناء الفردي في المدينة، و ظهور أحياء جديدة كحي حشمي وحي 1 نوفمبر. كما عرف البناء في صيغته الترقوي (Promotionnel) في منتصف الثمانينات نموا معتبرا، بعد تحرير السوق العقارية و تراجع دور الدولة في تسيير و توجيه العمران بشكل عام. وكانت النتائج واضحة على الواقع العمراني الذي اتسم بالفوضى والعشوائية، و ظهور أقطاب سكنية جديدة تقتدر إلى التجهيزات و المرافق الضرورية، و تشكل نقاطا سوداء في النسيج الحضري للمدينة كحي شوف لكداد. و يوضح الجدول رقم (1) توزيع مشاريع السكن في طور الانجاز حسب الصيغة في سنة 1990 حيث بلغت نسبة السكن التحصيلي أكثر من 32% من إجمالي السكنات.

جدول (1) مدينة سطيف: توزيع مشاريع السكن في طور الانجاز حسب الصيغة في سنة 1990

الصيغة	جماعي	تعاونية عقارية	تحصيلي	فيلا	ترقوي
النسبة %	45,7	06,42	32,72	01,31	13,85

1991, page 40

URABA-SETIF, Révision PUD,

التمدد الحضري و الحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف

- بالنسبة للتجمعات السكانية القريبة من المدينة، لكن الواقعة خارج المجال البلدي، فقد عرفت هي الأخرى نموا سريعا، ساهم في التخفيف من الضغط على المركز، و هي مؤهلة لاستقبال الزيادة السكانية المتوقعة مستقبلا. و قد سجلت بعض هذه التجمعات نسب نمو سكانية خيالية، خاصة للفترة (1987-1998) كما يوضحه الجدول رقم (5)، أهمها عين أرناث التي تقع غرب المدينة، و على محور الطريق الوطني رقم 5، و أولاد صابر في الشرق و الأوريسيا في الشمال و مزلوق في الجنوب. (أنظر الخريطة المرفقة).

جدول رقم (5) : نمو سكان بعض التجمعات القريبة من مدينة سطيف (المجال الولائي)

التجمع	السكان 1987	السكان 1998	معدل النمو % -1987-1998	السكان 2008	معدل النمو % -1998-2008
عين أرناث	3 862	13 694	11.93	24846	6,14
أولاد صابر	417	1 074	8.98	2307	7.94
الأوريسيا	4 777	8 714	5.61	11730	3,02
مزلوق	2 611	4 811	5.71	6 281	2,70

المصدر: الديوان الوطني للإحصائيات، التعدادات العامة للسكان و السكن -1987-1998-2008

بالمدينة، في ظل غياب سياسة فعلية تحمي رصيد الولاية من العقار الفلاحي. و قد حددت مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير الاحتياجات المستقبلية للمدينة من حيث العقار بأكثر من 1500 هكتار.

2- نمو التوايح والتجمعات السكانية للنطاق العمراني لمدينة سطيف:

نظرا لعدم قدرة المدينة على احتواء الضغط السكاني المتزايد، و استنفاد الاحتياطات العقارية المخصصة للتوسع العمراني للمركز، تم تحويل التدفقات إلى التجمعات السكانية القريبة. حيث ارتفعت نسبة سكانها (الجدول رقم 03) من 2.88 % سنة 1977 إلى 11,05 % من إجمالي سكان الولاية سنة 2008. مستفيدة من مشاريع الإصلاح و الدعم و التهيئة التي حضيت بها، والبرامج السكنية المختلفة التي كان الهدف من إنجازها تثبيت سكان هذه التجمعات، و كذا إسكان فائض المدينة و المدن الأخرى المجاورة.

جدول رقم (3): توزيع سكان بلدية سطيف حسب نوع التجمع

التجمع	1977	1987	1998	2008
التعداد العام للسكان و السكن	89,96%	90,60%	89,72%	87,52%
سكان المركز	02,88%	05,37%	08,59%	11,05%
التجمعات الثانوية	07,12%	04,02%	01,69%	01,43%
المنطقة المبعثرة				

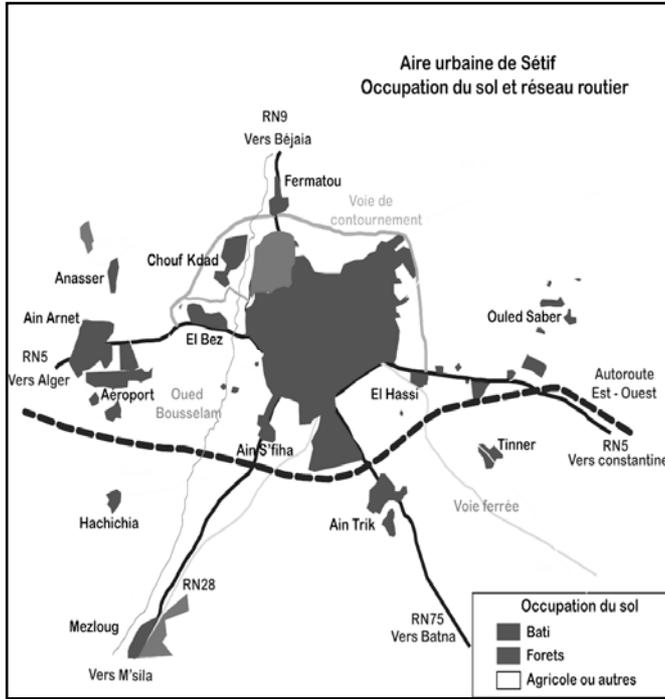
المصدر: التعدادات العامة للسكان و السكن 1977-1987-1998-2008- مديرية التخطيط و التهيئة لولاية سطيف

- بالنسبة للتجمعات القريبة داخل المجال البلدي :عرفت التجمعات السكانية المحيطة بالمركز نموا سريعا و قد ساهمت إلى حد كبير في امتصاص الضغط على المركز، و أهمها كما هو مبين في الجدول رقم 4: شوف لكداد بنسبة نمو بلغت 13.48 % للفترة (1987-1998)، تجمع قاوة (7.74 %)، و تجمع الحاسي (7.50 %) و عين الطريق (6.87 %) للفترة (1998-2008). هذه التجمعات قد التحمت بالمدينة (شوف لكداد و قاوة)، أما تجمع الحاسي فقد تم ضمه للمحيط العمراني في المراجعة الأخيرة للمخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير، و تجمع عين الطريق التي تعرف توسعا مجاليا معتبرا، مما يستدعي جهودا كبيرة لإعادة تأهيلها و القضاء على السكن الهش فيها، باعتبارها المدخل الجنوبي الشرقي للمدينة.

جدول رقم (4) : نمو سكان بعض التجمعات القريبة من مدينة سطيف (المجال البلدي)

التجمع	السكان 1987	السكان 1998	معدل النمو % -1987-1998	السكان 2008	معدل النمو % -1998-2008
شوف لكداد	1 398	5 640	13,48	7 688	3,15
الحاسي	604	1 339	7,50	2 359	5,83
قاوة	443	977	7,74	1 521	4,53
فرماتو	3732	4 922	2,47	6 804	3,29
عين الطريق	4271	6 393	3,6	12 433	6,87
عبيد علي	649	977	3,79	1483	4,26

المصدر: الديوان الوطني للإحصائيات، التعدادات العامة للسكان و السكن -1987-1998-2008



المصدر: الخريطة من إنجاز الباحث

تبرز الخريطة البقعة الحضرية "tache urbaine" التي تمثل المجال المبني، و النطاقات الخضراء التي تتكون من الفضاءات الغابية و الأحزمة الخضراء بالإضافة لشبكة الطرق في النطاق الحضري لمدينة سطيف، و يمثل اللون الأبيض الذي يحيط بالمجال المبني الأراضي الزراعية.

ثانيا: عوامل التمدد الحضري في منطقة سطيف :

1- تزايد في النمو السكاني و نشاط حركة التعمير:

بلغ عدد سكان مدينة سطيف حسب نتائج الإحصاء العام للسكان و السكن 2008 [xiv] 251676 نسمة مقابل 214.842 نسمة في التعداد العام للسكان و السكن لسنة 1998 (أنظر الجدول رقم 6) ، أي بمعدل نمو بلغ 1,59 % للفترة (1998-2008) و هو معدل يقارب المعدل الوطني في نفس الفترة و البالغ 1,72 % حسب الديوان الوطني للإحصائيات من خلال موقعه الإلكتروني.

جدول رقم (6) : نمو سكان سطيف المركز وسكان البلدية

	1987	1998	8200
سطيف المركز	182 170	842 214	251 676
معدل النمو	2,10 %	1,59 %	
سطيف البلدية	127 231	236 122	574 728

المصدر: الديوان الوطني للإحصائيات، التعدادات العامة للسكان و السكن - 2008-1998-1987

في المقابل عرفت مساحة المدينة نموا معتبرا عبر مختلف الفترات، فقد ارتفعت من 283 هكتار في 1960 لتبلغ 646 هكتار في 1974 و لتصل لأكثر من 1780 هكتار في 1987، بمعدل استهلاك للمجال فاق 80 هكتار سنويا [xv] لتصل مساحة المدينة في 2008 أكثر من 3000 هكتار.

ويتم قياس التمدد الحضري "Etalement Urbain" من خلال المقارنة من جهة، بين وتيرة النمو للمساحات المبنية للمدينة، والمساحات المخصصة للخدمات التابعة لها، من شبكة طرق ومرافق إدارية و تعليمية... وغيرها . و من جهة أخرى وتيرة نمو السكان في المدينة . و يعبر عن التمدد الحضري بأنه كبير إذا كان النمو المجالي للمدينة يفوق النمو السكاني لها. و يترتب عن ذلك استهلاك مفرط للمجال و نتائج سلبية كثيرة يتم التطرق لها لاحقا.

2- تعاضم الدور الإقليمي للمدينة :

استطاعت مدينة سطيف بفضل موقعها الهام في مركز السهول العليا الشرقية ، و خصائص الاتصال التاريخية التي تتميز بها، كونها نقطة تقاطع لأهم محاور النقل، أن تحقق وزنا اقتصاديا هاما، يتمثل في القاعدة الصناعية (البتر و كيمياء و الإلكترونيك و الصناعة الغذائية) . تدعم القطاع الاقتصادي باستثمارات القطاع الخاص، خاصة في مواد البناء و الصناعة الغذائية و غيرها... كما أصبحت المدينة قطبا خدماتيا هاما، من خلال توفرها على هياكل تعليمية كبيرة، أهمها الأقطاب الجامعية التي بلغ عدد الطلبة المسجلين فيها خلال السنة الدراسية 2007-2008 حسب مصالح الجامعة 46088 طالب من مختلف مناطق الولاية و الولايات القريبة، و قد بلغت طاقة الإيواء للأحياء الجامعية و عددها 11 إقامة في نفس السنة 24748 سريرا [xvi]. بالنسبة للخدمات الصحية و الرياضية فقد استفادت المدينة من مشروع مستشفى كبير بمنطقة الباز، بالإضافة لمدينة رياضية ضخمة يتم بناؤها شمال المدينة. و يعتبر إنجاز مطار 8 ماي 1945، و فتحه أمام الملاحة الجوية الداخلية و الخارجية مساهمة كبرى في دفع الحركة الاقتصادية للمدينة و إقليمها. كما تدعم الوزن التجاري للمدينة بمختلف مشاريع البناء و التطوير و التنظيم للأسواق اليومية و الأسبوعية كسوق المواد الغذائية و سوق السيارات... استجابة للتدفقات التجارية المتزايدة.

3 - ضعف التخطيط و التسيير العمراني:

جاءت المخططات التوجيهية للتهيئة و التعمير نظريا ،

لتنظيم و توجيه النمو المجالي و السكاني للمدينة، و تحديد احتياجاته المستقبلية، من تجهيزات ومرافق من جهة، و الاحتياطات العقارية التي يتم عليها التوسع المستقبلي للمدينة من جهة أخرى. لكن عمليا، افتقرت هذه الأدوات إلى الوزن القانوني، و إلى الميكانيزمات التي تضمن احترامها و تنفيذ التوصيات التي جاءت بها. كما تميزت هذه الأدوات بالجزئية و النظرة المحدودة في معالجة وضعية النسيج العمراني للمدينة و المشاكل الحضرية التي تعيشها. حيث غالبا ما يتم التوسع بشكل عشوائي مما يؤدي إلى تقطع و تشوه النسيج الحضري ، و ظهور أحياء سكنية تفتقر لأدنى التجهيزات .

فبالنسبة للمخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير لبلدية سطيف (PDAU) 1997 ، قد أوصى بضرورة التحكم في النمو الحضري للمدينة ، من خلال إنشاء أقطاب نمو تخفف من حدة الضغط على المركز، مثل عين أرناط و أولاد صبر و الأوريسيا و مزلق. كما تطرق المخطط للنمو العشوائي الذي تعرفه التجمعات الثانوية و أوصى بضرورة إعادة هيكلة أنسجتها العمرانية. كما أكد على تنمية المراكز الريفية لتحقيق توازن داخل إقليم المدينة من شأنه تثبيت سكان الأرياف. لكن ميدانيا يلاحظ غياب آليات تنفيذ لهذه التوصيات، كما أفترق هذا المخطط إلى أدوات التحليل الدقيقة للواقع الحضري، و التي يتم من خلالها تحديد الاحتياجات المستقبلية للتوسع ، حيث يتم كل مرة استنفاد الاحتياطات العقارية المحددة بسرعة مما يؤدي إلى نمو المدينة عشوائيا.

كما أفترق هذا المخطط إلى النظرة الشاملة في معالجته للواقع الحضري، حيث أهمل العديد من الأحياء كحي قاعة الواقع شمال المدينة ، و الذي التحم بالمدينة و هو يفتقر إلى المرافق و التجهيزات. كما يمكن الإشارة كذلك أن الواقع العمراني للمدينة بكل نقائصه، هو نتاج لتداخل في التسيير بين السلطة المحلية، البلدية و الولائية، و السلطة المركزية و غياب أي تنسيق بينها. و تتم منذ 2005 مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير، و هذه المراجعة لم تكتمل بعد ليمت المصادقة عليها. و هذا التماطل في الإعداد و الانجاز للمخططات و عدم مراعاة الأجل المحددة، من شأنه زيادة تأزم واقع المدينة .

ثالثا: نتائج التمدد الحضري: استهلاك مفرط للمجال و تبديد للعقار الفلاحي

1 - انتشار الضواحي و تفرغ المركز:

من خلال الدراسة الميدانية [xvii] (بوزيد شوقي 2001)، والتي أجريت على عينة من سكان ضواحي مدينة سطيف (شوف لكداد، شيخ العيفة و عين الطريق)، و بهدف تحديد الأصل الجغرافي لهم. فقد تبين أن 58.08 % من العينة هم وافدون من المركز (من أحياء المدينة ذات الكثافة السكانية العالية)، و 09.95 % هم وافدون من تجمعات أخرى، و 28.08 % وافدون من باقي بلديات الولاية، و 09.88 % وافدون من مخنف و لايات الوطن. و نسجل عمليات ترحيل إجبارية للسكان قامت بها السلطة المحلية من المركز إلى الضواحي في الثمانينات (ترحيل سكان حي بيزار إلى عين الطريق). كما نسجل انتقال اختياري للسكان من مركز المدينة

التمدد الحضري و الحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف

من المجال الحضري فذلك يؤدي إلى ارتفاع ثمنها، و المرقى العقاري أو الصناعي، يسعى لاقتنائها و تعميرها. أما السلطة المحلية فهي تنظر لهذه الأرض كمدخرات عقارية للتوسع العمراني المستقبلي وحل لمشكلة السكن و المرافق التابعة. يبين الجدول رقم 8 مساحات التعمير المستقبلي المقترحة في المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير 1997 ، و أغلب هذه المساحات ذات قيمة زراعية عالية.

جدول رقم (8) : مساحات التعمير المستقبلي المقترحة في مخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير 1997 .

المساحة (هكتار)	مركز المدينة	التجمعات السكنية التابعة					
		شوف لكداد	شيخ العيفة	عين الطريق	عين السفيهة	الحاسي عبيد علي	قاوة
1770	130	51,37	73,4	28,83	22,77	-	15
1512	100	65	54	70	20	18	300

المصدر: مركز الدراسات و الانجازات العمرانية سطيف 1997

بالنسبة لمدينة سطيف فان التوسع في الجهة الغربية تجاوز منطقة واد بوسلام و ما تتميز به من تنوع بيئي، و أصبحت النشاطات الفلاحية الممارسة، كالزراعة و تربية المواشي و تربية النحل مهددة بالزوال، كما أصبح التوازن البيئي للمدينة ككل في خطر. و هي نفس الوضعية بالنسبة للتوسع في الجهة الشرقية و الجنوبية، حيث الأراضي الخصبة ذات الجودة العالية. الإمكانات الزراعية المعتبرة تستدعي المحافظة عليها في إطار زراعة حضرية، و عدم اعتبارها نفاطاً سوداء و حواجز تقف في وجه توسع المدينة. و مشروع الزراعة الحضرية لمدينة سطيف يستدعي الإسراع في وضع مخطط ميداني استعجالي للمحافظة على المساحات الخضراء التي تتميز بهشاشتها، و يضمن احتواء المناطق الزراعية ذات الجودة العالية داخل المجال الحضري للمدينة.

4- نتائج أخرى:

من أهم النتائج الأخرى لظاهرة التمدد الحضري ما يلي:
 - زيادة سريعة لمتطلبات المدينة، من هياكل قاعدية و منشآت جديدة ترافق نمو المدينة، وارتفاع نفقات التسيير التي تقع على عيب الدولة و الأفراد .
 - تغير المرفولوجيا العمرانية للمدينة، و التحول من نسيج عمراني كثيف و مركز، إلى مساحات شاسعة من البناءات المتباعدة وبالتالي زوال أهم ميزة للمدينة و هي استمرارية العمران « La continuité urbaine »
 - تداخل الوسط الحضري و الريف، الذي يؤدي إلى تشكل وسط جديد غير واضح المعالم، تتداخل فيه مظاهر التحضر و التريف، و يصعب تحديده مجالياً لأنه غير ثابت وبالتالي صعوبة تسييره .
 - من الناحية الاجتماعية يؤدي التمدد الحضري إلى تقليص الفوارق الاقتصادية الاجتماعية بين سكان الريف و سكان الحضر، ويسمح لفئة فقيرة من التحضر، مما يؤدي إلى تفشي البطالة الحضرية و ظهور الآفات الاجتماعية في المدينة.

إلى الأطراف، بحثاً عن سكن، مما أدى إلى تكون مجالات بالدرجة الأولى سكنية، تظهر فيها خدمات جوارية تقلل من جذب المركز، خاصة و أن القيمة المالية للعقار التي سجلت ارتفاعاً خيالياً في السنوات الأخيرة، ليست في متناول الكثير من السكان. و أضحت الأطراف و التجمعات الثانوية، أحسن بديل يضمن القرب من مكان العمل و الخدمات، و يمنح مستوى معيشي أفضل. و كمقارنة بين سعر العقار في تجمع عين أرناط، الذي يبلغ في المتوسط 10.000 دينار للمتر المربع. بينما يتضاعف 10 مرات في مركز مدينة سطيف. كما أدى الارتفاع المذهل للإيجار، خاصة في مركز المدينة، إلى انتشار ظاهرة تحويل السكنات إلى مقرات تجارية و خدماتية، أو تأجيرها مقابل سكن في الأطراف.

2- استهلاك مفرط للمجال:

إن التمدد الحضري للمدينة و ما يفرضه من توسع للمناطق السكنية، التي تستدعي هي الأخرى توسعاً في المساحات المخصصة للمرافق و التجهيزات الضرورية، وكذا مناطق الأنشطة و التخزين، تتطلب احتياطات عقارية كبيرة، عادة ما تعجز السلطة المحلية على توفيرها و تهيئتها. من خلال الجدول رقم 7 يتبين حجم المجالات التي تم استهلاكها في مدينة سطيف، حيث تضاعف مجالها ب 10 مرات تقريباً في الفترة 1966-2005. و سجلت المدينة استهلاكاً مفرطاً للمجال في السنوات الأخيرة بلغ في المتوسط 196 هكتار سنوياً .

جدول رقم (7) تطور استهلاك المجال العقاري لمدينة سطيف

السنة	1966	1974	1987	2000	2005
المساحة المبنية (هكتار)	313	646	1780	2092	3074
المساحة المبنية في كل مرحلة	-	333	1134	312	982
المساحة المبنية / سنة	-	42	87	21	196

المصدر: مديرية البناء و التعمير سطيف 2002 + URBASE 2007

من خلال المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير قيد المراجعة، فانه تم تحديد الاحتياجات المستقبلية للبلدية من حيث العقار، والى أفاق 2020 كالتالي: مركز المدينة 1512 هكتار منها 983 هكتار للسكن، 529 هكتار للأنشطة. وقد تم حساب احتياجات العقار بالنسبة لمناطق الأنشطة وفق المؤشر الذي يمنح 20 متر مربع لكل ساكن جديد في المدينة لأفاق 2020 [xviii].

3- تبديد العقار الفلاحي :

تمتد مدينة سطيف على مساحة 12730 هكتار، منها 3074 هكتار مساحة عمرانية. وتشكل المساحة الزراعية 9098 هكتار، أي ما نسبته 75 % من المساحة الإجمالية للبلدية [xix]. و تعتبر مدينة سطيف مجال حضري مفتوح على محيط زراعي و غابي تمثل فيه الغابات و الأحرش نسبة 1.47 % [xx]، وهي نسبة محدودة ، ما يستدعي المحافظة عليها و حمايتها من الزحف العمراني الذي يهددها باستمرار. هذا الزحف الذي أصبح يعتبره الجميع و كأنه حتمية، لأنه يلبى الاحتياجات المتزايدة للسكن و المرافق، خاصة و أن كل طرف معني بهذه الظاهرة لا يظهر امتناعاً، فمالك الأرض يفضل بيعها لأنها بحكم وجودها أو قربها

0.42، و بواسطة السيارة الخاصة 0.28 و الوسائط الأخرى بعدد تنقلات يومية لا تزيد عن 0.03 تنقل للفرد في المتوسط [xxvi]. أما من حيث حرية اختيار الوسيلة، فهي ترتبط بعوامل خاصة بسلوك الفرد. و الطرح يختلف من فرد لآخر، فالسير على الأقدام يكون رياضة اختيارية لدى البعض و إجبارية لدى البعض الآخر و ذلك هروبا من مشاكل النقل الجماعي. كما أن استعمال السيارة الخاصة في التنقل يعتبر اختياريا لدى بعض الأفراد و مفروضا لدى البعض الآخر مع تحمل كل الأعباء المترتبة.

3- التنقلات إلى المركز:

تشكل الفوارق بين مركز المدينة سطيف، الذي يتميز بتركز فرص العمل والمرافق الإدارية و التعليمية و الصحية، و الأطراف كشوف لكداد و عين الطريق و غيرها من التجمعات الثانوية، التي تغطي عليها الاستخدامات السكنية، سببا رئيسيا في ارتفاع حجم التنقلات اليومية للسكان، مما يؤدي إلى اختناق المدينة و تراجع مستوى الحياة فيها.

و يتأثر حراك التنقل اليومي من الأطراف نحو المركز بعامل الغرض من التنقل من جهة، و بمدى توفر وسائل النقل و ظروف التنقل المادية و الزمنية. بالنسبة لغرض التنقل من أجل العمل، فقد بلغت نسبة الذين يعملون في المدينة و يسكنون الأطراف 62.64 % [xxvii]. أما الغرض الثاني المتمثل في الدراسة، فإن 68.69% [xxviii] من تلاميذ الاكmalيات و الثانويات ينتقلون من التجمعات (عين الطريق- فرماتو- شوف لكداد) إلى المدينة، نظرا للعجز المسجل في المرافق التعليمية بهذه التجمعات.

3- الحراك في الأطراف :

يؤدي التحول الذي تعرفه مدينة سطيف في طبيعة نموها الحضري، من مدينة أحادية المركز (ville concentrique)، إلى مدينة متعددة المراكز (ville polycentrique)، التي تتميز بالامتداد الجغرافي الذي يؤدي إلى زيادة قطر المدينة و ما يترتب عنه من تمدد مسافات التنقل بين المركز و الأطراف أو بين الأطراف في حد ذاتها، مما يؤدي إلى زيادة تكاليف و زمن التنقل. فمن خلال التقييم الذي قامت به مديرية النقل لولاية سطيف، حول وضعية النقل الحضري في سنة 2004، حيث بلغ متوسط مدة الرحلة لخط طوله 7 كلم (57 دقيقة) [xxix].

و من النتائج المباشرة للتمدد الحضري تحول اتجاهات التنقل، من تنقلات أطراف- مركز أو العكس، إلى تنقلات جانبية بين الأطراف الثانوية التي يظهر فيها تواضع للأنشطة و الخدمات ، مثل الحركة اليومية للسكان من الأحياء السكنية في شرق المدينة (حي 1014 و حي 1006).. و غيرها نحو الأحياء المجاورة (حي 01 نوفمبر) و التي تتميز بتركز للمرافق و الخدمات الضرورية. كما يشكل حي بونشادة الذي يتواجد به السوق اليومي مركزا ثانويا لجذب أعداد كبيرة للسكان تفوق 15000 متسوق يوميا [xxx]، الأمر الذي يؤدي إلى اختناقات يومية و مشاكل سير تعيق الحركة عند المدخل الجنوبي للمدينة، ما يستدعي التفكير جديا في نقل نشاط السوق إلى حي آخر في الأطراف الشرقية للمدينة مثلا.

رابعا: حراك التنقل في النطاق الحضري للمدينة:

يحتاج العنصر البشري إلى السفر باستمرار، و التنقل من مكان إلى آخر لتلبية احتياجاته المختلفة.

ويعتبر الحراك اليومي (Mobilité quotidienne) من أهم مؤشرات القياس لتنقل الأفراد في نطاق معين، و يتم تحديده بالصيغة التالية: متوسط عدد التنقلات التي يقوم بها الفرد الذي يزيد عمره عن 5 سنوات و الساكن في محيط معين، وذلك خلال يوم من أيام الأسبوع و باستعمال الوسائل المتاحة و الممكنة [xxxi].

بلغ هذا المؤشر في نطاق مدينة سطيف سنة 2004: 2.32 تنقل/فرد/ اليوم [xxii]، و هو مرتفع مقارنة بعدد التنقلات المسجلة في مدن أخرى، في نفس الفترة مثل مدينة البليدة التي سجل فيها 1.88 تنقل/فرد/ اليوم [xxiii]. هذا المؤشر بالإضافة أنه يعطي صورة شاملة عن الحراك في النطاق الحضري للمدينة بشكل عام، فانه يتيح البحث عن خصائص التنقلات و أسبابها و سلوك التنقل للأفراد ... و هو ما نحاول تحليله للوقوف عند واقع النقل و مشاكله، و اقتراح حلول تحقق الأهداف العامة من الحياة في المدينة، مثلما حددها ميثاق أئينا في 1933 و هي: السكن، العمل، التنقل و التعلم. وإذا كان السكن "حاجة" و التعلم "هدف"، فان التنقل " وسيلة" و العمل كذلك "وسيلة" لكن على مستو آخر [xxiv].

1- أسباب التنقلات:

من خلال الجدول (رقم9) يتضح أن التنقلات السكنية « Mobilité résidentielle » تستحوذ على أكبر نسبة (46 %) من إجمالي التنقلات اليومية للأفراد في النطاق الحضري للمدينة، و هو السبب الطبيعي و المحرك للتنقل. ثم تليها تنقلات الدراسة « Mobilité d'études » بنسبة (19 %) و العمل « Mobilité de travail » بنسبة (10 %)، ثم تأتي باقي الأسباب الأخرى بنسب أقل. هذا التوزيع يحدد بدوره الوسائط المستعملة في التنقل، و يعطي فكرة عن سلوك الأفراد في اختيار الوسيلة المناسبة في التنقل. حيث يتم التنقل سيرا على الأقدام بالنسبة للتنقلات السكنية و استعمال الحافلة للتنقل من أجل الدراسة و العمل ، و تستعمل السيارة الخاصة للعمل و للزيارات العائلية.

جدول رقم 9 : توزيع التنقلات حسب السبب

سبب التنقل	السكن	الدراسة	العمل	الترفيه	التسوق
%	46	19	10	06	05
الزيارات العائلية	المسجد	الصحة	المرافقة	الإدارة	أخرى
04	03	01	01	01	03

EPE Rapport portant « Enquête Ménage » 2004, page 39.
CNTC Boumerdès.

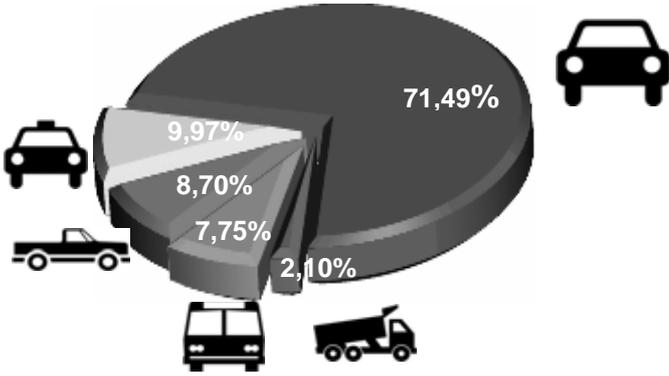
2- وسيلة التنقل:

سمحت نتائج تحقيق الأسر، الذي أجري في سنة 2004 على عينة من سكان النطاق الحضري لمدينة سطيف الحصول على مؤشرات هامة، منها ما يتعلق بنسبة امتلاك العائلات للمركبة (Taux de motorisation des ménages) حيث بلغت 29.6 % و هي نسبة مرتفعة مقارنة بالمعدل الوطني الذي يقدر ب 25 % [xxv].

من حيث توزيع التنقلات حسب الوسيلة، فقد سجلت التنقلات بواسطة المركبة مجتمعة 0.73 تنقل/فرد/يوم، مقابل 1.59 تنقل/فرد/اليوم سيرا على الأقدام. و تأتي التنقلات بواسطة الحافلة

التمدد الحضري و الحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف

لتحركها، و ما ينتج عنها من حوادث خطيرة، و اختناقات مرورية و تلوث بيئي و ضوضائي لفضاء المدينة. و من خلال نتائج قياسات المرور التي قام بها مكتب دراسات لحساب بلدية سطيف بهدف إعداد مخطط المرور للمدينة، نلاحظ استحواد التنقل بواسطة السيارة الفردية على نسبة 71% من مجموع الحركة المرورية، أما الحافلة فقد بلغت حصتها 8% فقط من الحركة المرورية (الشكل 1) [xxxiii].



شكل رقم 1: توزيع الحركة المرورية حسب نوع المركبة

يلاحظ في السنوات الأخيرة التوجه الكبير للأسر الجزائرية نحو امتلاك للسيارة الفردية، مستفيدة من القروض التي تمنحها البنوك و تسهيلات وكالات بيع السيارات، و بالتالي تتحمل المصاريف الباهظة التي يستوجبها شراء هذه الوسيلة و استعمالها و صيانتها و لو على حساب ضروريات أخرى كالسكن و التربية. فقد كشفت نتائج دراسة صادرة عن وحدة الدراسات الاقتصادية التابعة لشركة "ميديا سانس" التي أجرت تحقيقا على عينة من الأسر الجزائرية حول قروض الاستهلاك [xxxiv] أن 26,15% من الجزائريين يعتبرون السيارة ضرورية للعائلة وأن الحصول على السيارة أولى بالنسبة لهم من الحصول على السكن، حيث أن 21,45% فقط يعتبرون السكن ضروريا، و 18% من الجزائريين يعتبرون السفر ضروريا... أي أن الأسرة الجزائرية حسب نتائج هذه الدراسة تضع في أولوياتها السيارة قبل السكن ثم السفر في المركز الثالث و هذه مؤشرات عامة تدل عن التوجه الجديد في سلوكيات الاستهلاك في الجزائر.

و بهدف الحد من استعمال السيارة الفردية، تم فرض ضريبة على شراء السيارات الجديدة و إلغاء قروض الاستهلاك الموجهة لاقتناء السيارة. هذه الإجراءات محدودة الفعالية إذا كان تخطيط المدينة الجزائرية يبنى أساسا على تسهيل التنقل للسيارة. و أحسن الأمثلة مشاريع الأنفاق التي أنجزت، و يتم إنجازها في أنحاء مدينة سطيف والتي أدت إلى تضيق الخناق على الراجلين، في وقت يحدث العكس في الكثير من مدن العالم التي تعيد تكييف شبكة الطرق فيها لتسهيل حركة مختلف وسائط النقل الجماعي، و تشجيع السير على الأقدام و استعمال الدراجة الهوائية، من خلال ما يعرف بممرات العبور السهلة "TOD" أو "Transit Oriented Development".

خامسا: مشاكل النقل وأثرها في الحياة في المدينة

يعتبر السير على الأقدام في النطاق الحضري لمدينة سطيف، و في أغلب المدن الجزائرية أهم وسيلة لتلبية احتياجات التنقل اليومية للأفراد. خاصة منها التنقلات السكنية و التنقل من أجل الدراسة. أما السيارة الفردية فهي تستعمل خاصة كوسيلة التنقل للعمل الزيارات العائلية، و تأتي الحافلة كوسيلة رئيسية، خاصة بالنسبة للعمل و الدراسة. حيث يضمن النقل الجماعي بواسطة الحافلة نسبة 70% من النقل الجامعي، و 55% من النقل للتكوين المهني و 15% للتعليم الثانوي، و 08% من التعليم المتوسط و 02% من التعليم الابتدائي [xxxi]. ولهذا فان تنظيم النقل المدرسي في المدينة من الأولويات الملحة في إطار سياسة تطوير للنقل الجماعي بشكل عام نظرا لارتباطه الوثيق بباقي القطاعات الأخرى داخل النطاق الحضري و خارجه.

1- واقع النقل الجماعي : (الحافلة)

يعرف النقل الحضري في مدينة سطيف مشاكل كثيرة، بعضها مرتبط بشبكة الطرق الغير مكيفة للنقل الجماعي، وأخرى بهيكل استقبال ليست في مستوى الطلب، كالمحطات و المواقف وغيرها. بالإضافة لمشاكل ضعف التسيير، و غياب التخطيط الذي لا يستند على معطيات تأتي من دراسات ميدانية، وبأليات تحليل و تشخيص للواقع، ل يتم تحديد الطلب على النقل. وإذا كان هدف أي مخطط حضري هو تلبية احتياجات التنقل بتكاليف زمنية و مادية أقل و في ظروف راحة و أمان عالية، فان هذه المؤشرات ضعيفة بالنسبة للقطاع في مدينة سطيف، سواء من حيث زمن الرحلة الذي قد يصل إلى ساعة في بعض الخطوط، أضف لذلك تكاليف النقل المادية التي يتحملها المواطن مقابل خدمة متدنية تؤكد عدم فاعلية المخطط. أما بالنسبة لمؤشر الراحة و الأمان، فيمكن تحديده من خلال توليفة من المقاييس، منها متوسط عمر المركبات الذي رغم تراجعها يبقى مرتفعا، حيث سجل (18 سنة) في 2004 حسب تقرير مديرية النقل لولاية سطيف. ونتائجه المباشرة ارتفاع في عدد حوادث المرور، و التلوث الكبير الذي تنتجه هذه المركبات. يضاف لكل هذا انعدام الاحترافية لدى الناقلين البالغ عددهم في مدينة سطيف 361 ناقل منهم 327 يملكون حافلة واحدة [xxxii].

2- الاستعمال المكثف للسيارة الخاصة.

تعتبر السيارة الخاصة في الوقت الحالي أحسن وسيلة نقل، تحقق أهداف الحركة للفرد و الأسرة. فهي تمنح تسهيلات لا تتوفر في النقل الجماعي منها: السرعة في التنقل، أي قطع مسافات أطول في ظرف زمني أقصر. بالإضافة للحرية في اختيار المسار، عكس الحافلة التي تسلك خط معين. دون أن ننسى ظروف الراحة و الرفاهية وغيرها. و تعتبر الضواحي و الأطراف المجال الحيوي للسيارة السياحية، فهي تصبح في كثير من الأحيان مفروضة، أي أن امتلاكها ضروري نتيجة لغياب أو ضعف وسائل النقل الجماعي كالحافلة. و كان لاستعمال السيارة الخاصة نتائج سلبية على المجال و البيئة في المدينة و خارجها. استطاعت السيارة أن تؤثر بشكل واضح في التنظيم العمراني للمدينة، فاستعمالها يتطلب مساحات معتبرة للطرق لتسهيل تنقلها، و مساحات أخرى للتوقف. فهي بحق عنصر مستهلك للمجال الحضري، يضاف إليه الطاقة الضرورية

- الولوج إلى المناطق البعيدة و المناطق ذات المسالك الوعرة: أطراف المدينة، ما بين البلديات..
- إمكانية الإرجاء في الدفع و اعتماد أجرة تحفيزية مقارنة بين النقل بسيارة الأجرة.
يشكل هذا النمط من النقل مجال بحث خصب للدراسة الجغرافية و السوسيولوجية من أجل الوقوف على واقعه و مدى مساهمته في توفير النقل و آليات تدخل الدولة و التعامل معه^[xxxvi].

سادسا : النقل واستشراف المستقبل

إذا كان التمدد الحضري نتيجة حتمية لجملة العوامل التي سبق تحليلها ، و إذا كان مستقبل المدينة واضح المعالم لدى الكل على الأقل في جزئه الكبير، فان إمكانية التأثير والتوجيه قائمة بشرط أن لا تتوفر فقط إرادة الفاعلين بل أدوات التخطيط الفعالة في الميدان. و في هذا المجال يمكن تقديم التوصيات التالية و التي نراها كفيلة بتغيير واقع النقل الجماعي في ظل هذا التمدد الكبير للمحيط العمراني.

1- إعادة النظر في تخطيط النقل: تفعيل مخطط النقل

أصبح تخطيط النقل ضرورة يفرضها واقع المدينة اليوم، و يتطلب إعداد سياسة نقل جماعي في إطار التنمية المستدامة تركز على الانتقال من منطق " مسابرة المدينة للسيارة الخاصة، إلى منطق تقليص مكانة السيارة الفردية في المدينة"^[xxxvii].
وتقوم وزارة النقل و مديرياتها على المستوى الولائي، و وفقا للمرسوم الوزاري^[xxxviii] المؤرخ في 1997/08/09 بانجاز مخططات ولائية تضم تخطيط النقل الحضري، الريفى و الولائي، بتوجيه مركزي و في إطار مخطط نقل وطني. و قد أثبتت هذه المخططات عدم فاعليتها في تنظيم و تسيير النقل لأنها لم تكن مخططات بأتم معنى الكلمة، بل كانت وصف لواقع النقل فقط.
جاء المرسوم التنفيذي رقم 416 المؤرخ في 2004/12/20 و المتعلق بكيفيات إعداد مخططات النقل، و قد أعطى صلاحيات أكثر للمديريات في اعتماد أدوات جمع المعطيات، و إجراء دراسات ميدانية لتقييم الطلب على النقل. و في هذا الإطار تمت دراسة ميدانية على التنقلات في مدينة سطيف من طرف مكتب دراسات متخصص، و تم الحصول على معلومات وفيرة يجب استغلالها من طرف الباحثين و المتخصصين في ميدان النقل. مع ضرورة القيام بتحقيقات جديدة تسمح بالوقوف عند التطورات التي ترشد التدخلات في ميدان إصلاح قطاع النقل الجماعي.

2- إعادة هيكلة قطاع النقل الجماعي في مدينة سطيف:

في إطار مشروع رئاسي لتحديث قطاع النقل الجماعي الحضري، و بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 503 المؤرخ في 2006/12/24، تم إنشاء المؤسسة العمومية للنقل الحضري لمدينة سطيف ETUS، بدأت عملها في مارس 2008 لتضمن النقل على 5 خطوط تغطي المحيط العمراني للمدينة. بلغ عدد الموظفين في المؤسسة في نهاية 2008، 142 موظف يوفرون الخدمة بواسطة 25 حافلة. استطاعت المؤسسة نقل 3594988 مستعمل إلى غاية 31 ديسمبر 2008^[xxxix].

3- الدراسة الميدانية حول استعمال السيارة في مدينة سطيف

قمنا بدراسة ميدانية في الفترة من 15 إلى 30 جانفي 2008، بواسطة استبيان عرض على عينة من الموظفين العاملين في مختلف القطاعات (الصناعة، الخدمات و التعليم) و من مختلف الفئات العمرية و شملت الجنسين، من مالكي السيارات الخاصة و يستعملونها يوميا في تنقلاتهم من أجل العمل في النطاق الحضري لمدينة سطيف. انطلقت الدراسة من فرضية تزايد استعمال وسائل النقل الفردية بفعل ارتفاع نسب التجهيز بالسيارة خاصة في السنوات الأخيرة، مقابل تراجع استعمال وسائل النقل الجماعي و تدني مستوى الخدمة و غيابها في بعض المناطق. الهدف العام لهذه الدراسة هو قياس درجة الفردية في استعمال السيارة، و مدى شعور مستعملها للتبعية تجاهها " La dépendance à l'automobile " و التساؤل عن إمكانية التخلي عنها في حالة توفر و تحسين النقل الجماعي، مع محاولة تحديد تكاليف التنقل بالسيارة من مال و زمن...

و فيما يلي أهم النتائج التي نراها أساسية و تؤكد التوجه المتزايد إلى الاعتماد على السيارة في غياب نظام نقل جماعي يلبي الخدمة و الطلب الكبير على النقل:

- السيارة في رأي المستجوبين هي وسيلة نقل سريعة و ترمز للحرية، رغم مشاكل التوقف و ارتفاع مصاريف استعمالها التي تبلغ في المتوسط " 4.800 دج شهريا " ^[xxxv].
- أكدت نتائج الدراسة فرضية الاستعمال الفردي للسيارة حيث أن 63 % من مستعملي السيارة يستقلونها فرديا للتنقل إلى العمل، مقابل 04 % فقط جماعيا (Covoiturage).
- 94 % من المستجوبين يشعرون بتبعية للسيارة، و 71 % منهم مستعدون للتخلي عن سياراتهم إذا تحسنت خدمة النقل الجماعي.
- أكثر من 41 % من مستعملي السيارة يعانون بالدرجة الأولى من صعوبة التوقف، و 90 % منهم لا يدفعون رسوم التوقف.
- 43 % من الذين يقيمون في منطقة لا تبعد أكثر من 15 دقيقة من مكان عملهم، ينتقلون يوميا باستعمال سياراتهم الخاصة. و 74 % من مستعملي السيارة الخاصة يقيمون في منطقة لا تبعد أكثر من 30 دقيقة من مكان عملهم.
- 71 % من المستجوبين يشعرون أن ظروف الحركة في المدينة قد تدهورت مقارنة بالسنة الماضية و يعود السبب إلى ضعف التخطيط المروري من خلال غياب مخطط مرور فعال و تدهور حالة الطريق التي تؤدي إلى عرقلة حركة المركبات.
- نسبة معتبرة لمستعملات السيارة، خاصة الأقل من 40 سنة. بلغت نسبة الذكور 84 % من العينة و نسبة الإناث 16 %.
- تراجع السير على الأقدام و زيادة الاعتماد على سيارة الأجرة بنسبة تفوق 40 %.

و في هذا السياق، تجدر الإشارة إلى انتشار ظاهرة النقل الغير مرخص (Taxi clandestin) و بشكل ملفت للنظر في مدينة سطيف على غرار كل المدن و التجمعات السكانية في الجزائر. و قد لعبت الظروف الاجتماعية و الاقتصادية التي تعيشها الدولة من نقص فرص العمل إلى لجوء الكثير من مالكي السيارات إلى تسخيرها لنقل المسافرين، استجابة للطلب المتزايد و العائدات المعتبرة لهذا النشاط في غياب الرقابة والعقاب (عدم دفع الضرائب). هذا النوع من النقل يلقي رواجاً كبيراً لدى مستعمليه فهو يوفر خدمة متميزة تجعله نظام نقل مطلوب و محبوب لأنه يحقق:

التمدد الحضري و الحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف

التوقف و تخصيص مساحات أكبر للمشاة و هي طرق أثبتت نجاعتها في الكثير من مدن العالم.

5- أدوات تحقيق إستراتيجية النقل الجماعي

يجب الإشارة إلى أنه لا يمكن تحليل وضعية النقل الجماعي دون اعتبار الثنائية بينه و بين النقل الفردي (السيارة)، من خلال إدماج النقل الجماعي ضمن منظومة النقل الحضري لتحقيق الترابط بين وسائل النقل الجماعي فيما بينها من جهة و هذه الوسائل و السيارة الفردية من جهة أخرى "intemodalité". كما يمكن لمخطط التنقلات الحضرية "Plan de déplacements urbain" أن يكون أداة للتخطيط الحضري، يتحكم في التمدد الحضري و النمو العشوائي للمدينة. شرط أن يشمل كل المجال الحضري و بمشاركة جماعية لكل الفاعلين و المتدخلين من مهنيين و مخططين و معماريين و إداريين و سياسيين أن يكونوا مقتنعين بدور منظومة النقل و مدى تأثيراتها على المدى القريب و المتوسط و البعيد و انعكاساتها المباشرة و غير المباشرة على الأفراد و المجتمع ككل. أما الأداة الثانية فهي إنشاء سلطة تنظيم واحدة (Autorité d'organisation) تحقق التنسيق و التكامل بين كل أنماط النقل و كذا الانسجام بين كل المتعاملين في قطاع النقل عموميين أو خاص من خلال البحث عن صيغ شراكة (Partenariat public-privé) تجمعهما للاستجابة لمتطلبات النقل المتزايدة و الرقي بالخدمة العمومية للمواطن.

الخاتمة

بيّنت الواقع اليوم في المدن الكبرى و المتوسطة أن الاستثمار في النقل العام هو الخيار الأمثل للمستقبل، فجميع المؤشرات الاقتصادية و الاجتماعية و البيئية تدعو إلى ضرورة الإسراع في تطوير أنظمة النقل الجماعي داخل المدن التي تبحث عن حياة أفضل لسكانها. إن بناء أنظمة النقل العام تستدعي إرادة سياسية قوية و أدوات تخطيط حضري فاعلة. و التمدد الحضري العشوائي والاستعمال المكثف للسيارة الفردية سبب و نتيجة في أن واحد، ويمكن التعامل معهما وفق سيناريوهين: الأول عفوي، "Scénario tendanciel" يفرض استمرار التوجهات السائدة و يعتبر تمدد المدينة ضرورة، تفرضا و توجهها الاحتياجات المتزايدة للسكن والتجهيزات، و يجب مسابرة نموها حتى تصل إلى درجات من التشعب و تصبح الحياة فيها شبه مستحيلة، ثم يتم البحث عن الحلول الظرفية التي تزيد من تأزم الوضع. كالأجراءات المتخذة حاليا بالنسبة لقطاع النقل على المستوى المحلي، و بشكل استعجالي دون الأخذ بمعطيات الميدان و دون استشارة واسعة لكل المعنيين بالقطاع. أما السيناريو الثاني فهو إرادي، "Scénario volontariste" يتميز بنظرة استشرافية للمستقبل، ضمن إستراتيجية تنطلق من تحليل للواقع الحضري للمدينة، و تقييم لحالة قطاع النقل الحضري بإشراك لكل الفاعلين، من سلطات محلية و مسيرين في كل القطاعات ذات الصلة بالمدينة، و حتى المعنيين بالأمر، ساكني المدينة ومستعملي النقل فيها.

إذا كان النمو الحضري السريع لمعدنا حتمي فان إمكانية التوجيه الإيجابي له ممكنة بل هي ملحة، و إذا كان الاهتمام قد أولي في الماضي بشكل استعجالي و تلقائي لمشكل الإسكان، فان

تجدد الإشارة إلى أن المؤسسة العمومية ETUS تمارس عملها بالموازاة و نشاط المتعاملين الخواص، و على نفس الخطوط تقريبا في غياب مخطط نقل فعلي يضمن التكامل بين المتعاملين. و في هذا السياق أسندت البلدية لمكتب الدراسات (BETUR) مشروع إعداد و انجاز مخططي النقل و المرور لمدينة سطيف بعد الإعلان عن مناقصة وطنية في جوان 2008. يلاحظ في هذا المجال غياب التنسيق بين الأطراف الفاعلة المركزية و المحلية و غياب توظيف نتائج الدراسات و التحقيقات الميدانية في إعداد المخططات و كذا الاستعجالية و الظرفية في اتخاذ قرارات حساسة و عدم توفر الرؤية الاستراتيجية للمستقبل.

3-تنوع أنماط النقل الجماعي

تسعى السلطات المحلية لولاية سطيف، و تجسيدا لمشروع رئيس الجمهورية لتنظيم النقل الجماعي للمسافرين، و بهدف الرقي بالخدمة النقلية العمومية إلى مستوى أعلى، و أن لا تضحي كما هي عليه الآن، أي كخدمة تجارية بحتة. وفي ظل شراكة بين القطاع الخاص و المؤسسة العمومية ETUS، و في ظل تكامل يجسد فلسفة المنافسة لتطوير الخدمة العمومية، التي أثبتت نجاحها في الكثير من دول العالم. و وفق مبدأ خلق وسائل نقل جديدة و بديلة يأتي مشروع القطر الكهربائي لمدينة سطيف (tramway de Sétif)، ضمن برنامج رئاسي يشمل مجموعة من مدن الوطن. إن النقل بالترامواي من الأدوات التي تسمح بتقليص استعمال السيارة الخاصة في المدينة، كما أنه يسمح بإعادة التأهيل للنسيج العمراني فيها. و قد أسندت الدراسة التي انطلقت في 2007/09/15 لمكتب فرنسي- بلجيكي، و قد حدد لها أجل 8 أشهر. هذا المشروع الجديد بالإضافة إلى أنه يستجيب لمتطلبات التنقل في ظروف حسنة فهو يسمح بتهيئة المسار الذي يسلكه و يجلب الأنشطة التجارية إليه، و قد أثير موضوع اختيار المسار نقاشات كبيرة أفضت في مجملها إلى المسار (شرق-غرب)، كخط أول ضمن ثلاثة خطوط. يربط هذا الخط المقترح تجمع الحاسي (شرق المدينة) الذي يشكل منطقة التوجه المستقبلي للتمدد الحضري على المدى البعيد، و المنطقة الغربية (الباز) مرورا بوسط المدينة. و يفترض أن يمنح عامل الانبساط في المدينة، و توفرها على شوارع واسعة، تسهيلات كبيرة للمسلك الذي سينتج بدوره إمكانيات تهيئة عمرانية كبيرة، و يحافظ على بيئة المدينة و يعمل على رفع مستوى الحياة فيها. يقوم المكتب المكلف بالمشروع (مؤسسة مترو الجزائر) دوريا بتقديم حصيلة الدراسات التي يقوم بها لانجاز المشروع في آجاله المحددة لسنة 2012^[X1].

4- الحد من استعمال السيارة الفردية في المدينة

يعبر فيال "Wiel" على ظاهرة الانتقال من المدينة التي يتم فيها التنقل سيرا على الأقدام و وسائل النقل الجماعي إلى المدينة التي يعتمد فيها سكانها بالدرجة الأولى على السيارة الفردية للتنقل اليومي، بظاهرة "الانتقال الحضري" " transition urbaine"^[X1]، و هو ما يفرض أسلوبا جديدا في التسيير الحضري. يعتبر الاستعمال المكثف للسيارة داخل المدينة السبب الرئيسي في مشاكل المرور و حوادث السير اليومية، و مشاكل التلوث الهوائي و الضوضائي ما يستدعي التفكير في وسائل تحد من دخول السيارة إلى وسط المدينة كفرض رسوم

[^{xxiv}] - MERLIN P, La planification des transports urbains, Masson, Paris,1984,page 8.

[^{xxv}] - EPE CNTC, Op cit.

[^{xxvi}] - EPE CNTC, Op cit.

[^{xxvii}] بوزيد ش. مدينة سطيف: النمو الحضري و آليات تحضر الأطراف" رسالة ماجستير، قسنطينة، جوان 2002، ص 73.

[^{xxviii}] بوزيد ش. مدينة سطيف، المرجع السابق، ص 73.

[^{xxix}] مديرية النقل لولاية سطيف . وضعية النقل في الولاية ، ديسمبر 2005 ، صفحة 2.

[^{xxx}] - EPE CNTC .Rapport portant « Enquête Ménage ». Op cit, page 61.

[^{xxxi}] - EPE CNTC .Rapport portant « Enquête Ménage ». Op cit.

[^{xxxii}] - مديرية النقل لولاية سطيف . وضعية النقل في الولاية ، ديسمبر 2005 ، صفحة 2.

[^{xxxiii}] - APC de Sétif.Plan de circulation de Sétif, Phase diagnostic, Juillet 2007, page 17.

[^{xxxiv}] - جريدة الشروق اليومي، العدد ليوم 29 جويلية 2009.

[^{xxxv}] - نتائج الدراسة الميدانية التي أجراها الباحث، جانفي 2008

[^{xxxvi}] الباحث بصدد إجراء دراسة ميدانية حول النقل الغير مرخص في - النطاق الحضري لمدينة سطيف

[^{xxxvii}] - MERLIN P, L'automobile dans la ville, Paris, 2001.

[^{xxxviii}] - الجريدة الرسمية الجزائرية / العدد 82 / 22 ديسمبر 2004

[^{xxxix}] - Entreprise de transport urbain de Sétif ETUS, 2009.

[^{xl}] - Entreprise métro d'Alger EMA, Etude de faisabilité d'une ligne de tramway à Sétif, mars, 2008.

[^{xli}] - WIEL M, La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée, Collection Architecture, 1999.

"المستقبل الحضري" بطابعه "المستديم" يستدعي اتخاذ تدابير استباقية، ليس لوقف الزحف العمراني أو تقليص حركة البشر، و لكن لجعل المدينة وسطا أكثر ملائمة للعيش و التنقل، وذلك بتفعيل و تحسين الحوكمة، و من خلال سياسة عمرانية، عقارية، نقلية... و بأدوات تخطيط وتسيير فاعلة في الميدان.

الهوامش

[ⁱ] - ENAULT C. 2003, Vitesse et accessibilité et étalement urbain, application à l'air urbaine Dijonnaise, Thèse de doctorat géographie, Université de Bourgogne, 2003, p6.

[ⁱⁱ] -Angel S, S. C. Sheppard, and D . l.Civc. 2005, The Dynamics of Global Urban Expansion إدارة النقل و التنمية الحضرية ، البنك الدولي ، واشنطن.

[ⁱⁱⁱ] - Pascal Baud « et al ». Dictionnaire de Géographie, Hatier, Paris, 2003, p500.

[^{iv}] - Pascal Baud « et al ». Op cit.

[^v] - Direction de la planification et de l'aménagement du territoire (DPAT), wilaya de Sétif.

[^{vi}] - Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Environnement et du Tourisme, La mise en œuvre du schéma national d'aménagement du territoire (SNAT) 2025, février 2008.

[^{vii}] - URBA-SETIF. Révision (Plan d'Urbanisme Directeur), Juin 1991, page68

[^{viii}] - URBA-SETIF. Révision PUD, Juin 1991, op.cit, p 36.

[^{ix}] - URBA-SETIF. Révision PUD, Juin 1991, op.cit, p 37.

[^x] لعروق م. السكن التطوري آلية للقضاء على السكن العشوائي: المشروع ، الفاعلون و الحوكمة مجلة التهيئة العمرانية العدد6 فيفري2006، ص 40.

[^{xi}] - Quotidien El moudjahid du : 27/09/2007, « Sétif relève le défi »

[^{xii}] -Revue de presse, Article 28/06/2007, Site web : www.vitamedz.com

[^{xiii}] - RGPH .Collections Statistiques, Armature Urbaine, 1998, ONS, Alger ; DPAT wilaya de Sétif 2008.

[^{xiv}] - DPAT Sétif. Annuaire statistiques, 2006, page 16.

[^{xv}] - URBA-Sétif. Révision (Plan d'Urbanisme Directeur), Juin 1991, page 68.

[^{xvi}] - DPAT Sétif. Annuaire statistiques, 2007, pp 100-103.

[^{xvii}] بوزيد ش. مدينة سطيف: النمو الحضري و آليات تحضر الأطراف" رسالة ماجستير، قسنطينة، جوان 2002، ص 19.

[^{xviii}] -URBA-SETIF. Révision du PDAU de la commune de Sétif, Phase2, 2005, page13.

[^{xix}] -BOUDJENOUIA A, L'agriculture dans l'agglomération de Sétif, Thèse d'état, Université de Sétif, 2006, Page 87.

[^{xx}] -- BOUDJENOUIA A. Op cit.

[^{xxi}] - CRTU, Programme acteur, Quelles est la mobilité quotidienne des personnes dans l'agglomération ? Juin 2004, p27.

[^{xxii}] - EPE CNTC .Rapport portant « Enquête Ménage sur les déplacements de la population résidente de la ville de Sétif ». Direction des transports de la Wilaya Sétif. EPE CNTC Boumerdès 2004, page 29.

[^{xxiii}] - EPE CNTC, Op cit.