

واقع قطاع النقل البري في الجزائر: المعوقات والحلول (دراسة وصفية تحليلية)

*The reality of Algeria's land transport sector: obstacles and solutions
(Descriptive and analytical study)*

*La réalité du secteur des transports terrestres en Algérie: obstacles et solutions
(Étude descriptive et analytique)*

بلواضح الجيلاني

أستاذ محاضر

جامعة المسيلة

djilani.belouadah@univ-msila.dz

0657181105

تاريخ النشر: 2020/10/28

تاريخ القبول: 2020/10/26

تاريخ الاستلام: 2020/10/26

ملخص:

يكتسي نشاط النقل البري سواء تعلق الأمر بالنقل الطرقي أو بالنقل عبر السكك الحديدية في الجزائر أهمية استراتيجية، نظرا للمساحة الكبيرة التي تتركز عليها الجزائر والتي تفوق 2,3 مليون كم² مما يصعب من عمليات الربط بين مختلف مناطق البلاد المتباعدة المسافة، فكلما ازدادت مسافة السفر ازدادت الحاجة لوسائل نقل أكثر سرعة وأمانا وهي ميزة نشاط النقل البري بصفة عامة. كما يؤدي قطاع النقل دورا هاما في تنشيط قطاعات اقتصادية أخرى كالسياحية، وتنمية المناطق الداخلية للبلاد، والقضاء على الفوارق الاجتماعية والثقافية بين أفراد المجتمع الواحد، وتحقيق الأمن الغذائي والتنمية الفلاحية والريفية، وتطوير المدن الحالية وتفعيل المدن المستقبلية.

كلمات مفتاحية: النقل عبر الطرق; النقل بالسكك الحديدية; الهياكل القاعدية.

Abstract:

The road transport activity in Algeria has a strategic importance, given by the large area of Algeria, which is more than 2.3 million km² making it difficult to connect between different distant parts of the country, the more the travel distance increase a transport more rapid and secure has a high priority. and it is a general character of the road transport. also the transport sector plays an important role in stimulating other economic sectors as touristic sector, and the development of inland areas of the country, and the elimination of social inequalities and cultural relations between members of the same society, and to achieve food security and agricultural development and rural and urban development of current towns and activating the cities for the future.

Mots-clés: road transport; rail transport; grassroots structures.

المؤلف المرسل: د. بلواضح الجيلاني، الإيميل: djilani.belouadah@univ-msila.dz

1. مقدمة:

تعتبر وسائل النقل البري أكثر وسائل النقل انتشارا، وهي المتوافرة والمناسبة في كثير من الأحيان ولا يستطيع الفرد ولا الجماعة التخلي عن وسيلة من هذه الوسائل لأنها جزء لا يتجزأ من ضروريات الحياة. حيث يساهم النقل البري بصفة فعالة في التنمية الاقتصادية والاجتماعية ويهدف إلى التلبية الحقيقية لحاجات المواطنين للنقل ضمن شروط أكثر فائدة للمستعملين من حيث التكلفة والوفرة والتسعيرة وجودة الخدمات وضمان الأمن، كما أنه يعطي الأولوية لتطوير النقل العمومي الجماعي ووسائله، رغم هذه الأهمية للنقل البري إلا أنه يبقى من بين الحلقات الضعيفة في الجزائر لأنها لا توليه الاهتمام المطلوب بالرغم من الجهود المبذولة للنهوض بتنمية البلاد في كل المجالات سعيا إلى تعويض التأخر المسجل على مستوى مختلف أنماط النقل.

1.1. إشكالية الدراسة: تبرز إشكالية هذه الدراسة في السؤال التالي:

- ما هو واقع النقل البري في الجزائر في إطار التنمية المستدامة؟

2.1 الأدوات المستعملة في الدراسة:

- تم استخدام شبكة الطرقات في الجزائر من خلال الخرائط.

- الإحصائيات الخاصة بالمركز الوطني للإحصائيات.

3.1 أهداف الدراسة: تسعى الدراسة الوصول إلى الأهداف التالية:

- تسليط الضوء على أحد القطاعات الرئيسية لتطوير وتنمية ودعم الاقتصاد الوطني ألا وهو قطاع النقل البري.

- إبراز وتشخيص دور النقل البري في تحقيق التنمية الاقتصادية.

- توضيح العلاقة الموجودة بين النقل البري والتنمية الاقتصادية.

4.1 أهمية الدراسة: تستمد الدراسة أهميتها من الاعتبارات الهامة التالية:

- الاهتمام المتزايد بموضوع مساهمة النقل البري في تحقيق التنمية الاقتصادية.

- الصعوبات التي يمر بها قطاع النقل البري (التكلفة والوفرة) وانعكاساتها على الاقتصاد الوطني.

5.1 خطة الدراسة: لغرض الوصول إلى أهداف الدراسة، تم تقسيم البحث إلى العناصر التالية:

2. واقع قطاع النقل الطرقي في الجزائر

يعتبر النقل الطرقي أهم أنواع النقل البري حيث تمثل التنقلات الطرقية نسبة 85 % من مجموع التنقلات الداخلية، إذ يفضل مستعملي النقل هذا النوع لقلّة التكلفة، وسهولته ومستوى الراحة الذي يوفره، فهو أكثر أنماط النقل استعمالا من المسافرين، وقد شهد انطلاقة حقيقية بعد تحريره سنة 1988، حيث تطلب ذلك تكييف الهياكل القاعدية وفق الظروف المستجدة.

2-1 الهياكل القاعدية في النقل الطرقي

- الطريق

بعد الطريق أهم حلقة وصل في الجزائر مقارنة بالنقل الجوي والنقل البحري، وكذا السكك الحديدية سواء نقل المسافرين أو نقل البضائع، نظرا لكبر مساحة الجزائر والتي تقدر بـ 2.381.774 كم²، جعل منها شبكة طرق تقدر بحوالي 111.000 كم تنقسم إلى:

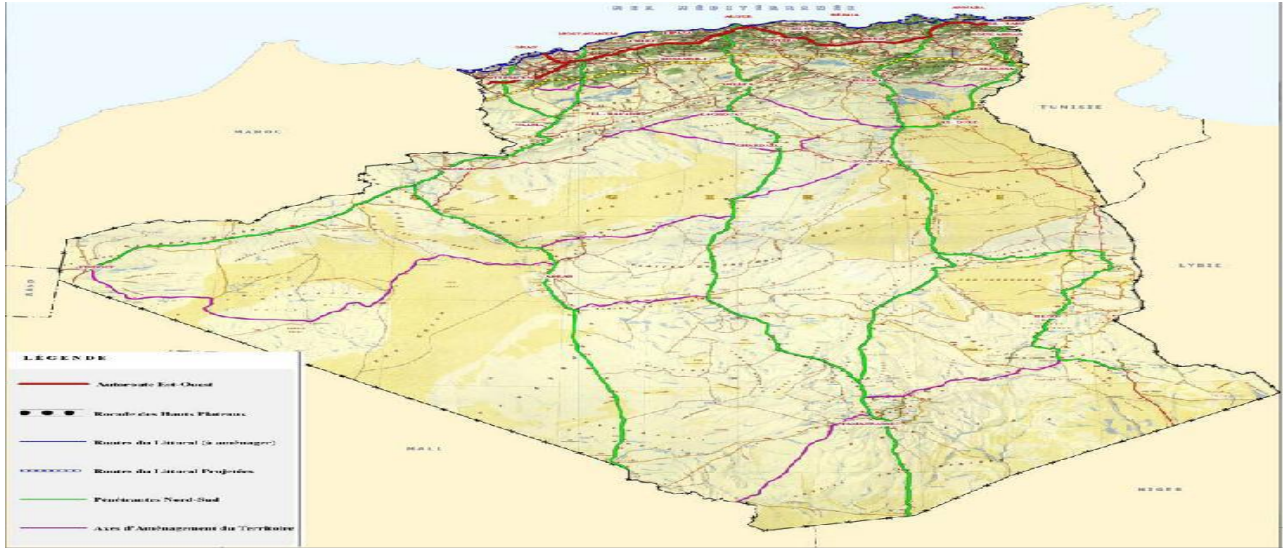
- 29.534 كم طرق وطنية.

- 23.875 كم ما بين الولايات.

- 57.591 كم ما بين البلديات.

كما تمثل الطرق المعبدة 72 % أي 80.000 كم من الشبكة الوطنية، 1 ويرتكز أكثر هذه الشبكات في الشمال وهذا راجع لأسباب تاريخية وأخرى اقتصادية، حيث كأن تصميم الشبكات الموروثة عن الاستعمار يعكس بوضوح مصالحه، حيث ركز على ربط المدن والمستوطنات في الشمال وشق العديد من الطرق للوصول إلى مناطق الإنتاج الزراعي. 2 وفيما يلي خريطة شبكة الطرقات في الجزائر.

خريطة رقم 01: شبكة الطرقات في الجزائر



المصدر: عبد العزيز بن قيراط، مرجع سبق ذكره، ص: 179.

يمكن تصنيف شبكة الطرق حسب الخدمة إلى:

- شبكة طرق رئيسية

تحتوي على الطرق التي تربط بين - مراكز الولايات- الموانئ والمطارات والمراكز الحدودية- المناطق العمرانية والمناطق الصناعية الهامة. وهي تقسم إلى :

- شبكة طرق رئيسية من المستوى الأول تتحمل حركة مرور هامة تفوق 1500 مركبة في اليوم.
- شبكة طرق رئيسية من المستوى الثاني تتحمل حركة مرور اقل من 1500 مركبة في اليوم، مصنفة ضمن الطرق الوطنية أو الولائية.

- شبكة الطرق الثانوية

تحتوي على باقي الطرق غير المصنفة في الشبكة الرئيسية. 3 ورغم أن شبكة الطرق في الجزائر تعد الأكبر عبر دول المغرب العربي إلا أنها تبقى تعاني الكثير من النقائص منها:

- عدم صيانة الطرق مما أدى إلى تدهورها بسبب عوامل طبيعية: المناخ حيث أن سقوط الأمطار يؤدي إلى خلق حفر وانجرافات تغطي بها الاتربة الطرقات، وقد تؤدي درجة الحرارة صيفا والغبار إلى عرقلة حركة المرور.
- انعدام التهيئة وغياب الأرصفة وقنوات صرف المياه، وغياب الإنارة ليلا.
- غياب اللافتات وإشارات المرور وممهلات السرعة أو وجودها في أماكن تكثر فيها السرعة.
- عدم مراعاة المقاييس التقنية في إنشاء شبكة طرق، بما في ذلك تهيئة المنعطفات السيئة.

- مشاكل ناجمة عن حركة مرور الكثيفة حيث تؤدي إلى ظهور انخفاضات على هيكل الطريق بسبب حمولة العربات، ضغط ودرجة ارتفاع العجلات وكذا كثرة المارين.
- عامل نوعية المواد أو العتاد ويبرز هذا في عدم عزل الحصى الخطير، عدم احترام المقادير، التغليف السيئ، الحرارة المنخفضة أثناء العمل.
- فوضى الترقيع والأشغال العشوائية لتوصيلات المياه والغاز التي تشهدها العديد من الطرق خاصة داخل المدن.
- نقص الاشارات الضوئية على مستوى بعض مفترقات الطرق مما يؤثر سلبا على حركة المرور.

-نقاط التوقف

تعرف نقاط التوقف على أنها " نقطة من مسار خط وسائل النقل الجماعي التي تتوقف فيها بغية صعود أو نزول المسافرين".

تعاني حركة المرور في المدن الجزائرية قلة نقاط التوقف لسيارات الأجرة،، وحافلات النقل الجماعي، وأن وجدت فهي غير مهيأة، وعادة ما يثير توقف الحافلات في هذه الأماكن ازدحاما وفوضى في حركة المرور ويؤدي إلى اختناق داخل الوسط الحضري.

-المحطات الحضرية

وهي الأماكن المخصصة لاستقبال المسافرين من مختلف المناطق والأحياء ومكان التقاء وسائل النقل القادمة من مختلف المناطق.⁴

يمكن تلخيص وضعية المحطات الحضرية في النقاط الآتية:

- الفوضى وسوء التنظيم الذي يطبع عددا من محطات النقل الحضري بسبب عشوائية الاختبار لمواقع تواجدها داخل النسيج العمراني، ومعظمها لم تعتمد الجهات المختصة في انجازها على دراسات تقنية حديثة.
 - نقص استيعاب بعض المحطات الحضرية بسبب التزايد الهائل في حظيرة المركبات وعدم القيام بأعمال التوسع.
 - ضعف تهيئة المحطات لاستقبال المسافرين مثل انعدام قاعات الانتظار المجهزة وانعدام الإنارة الليلية وعدم تجهيزها بوسائل الإعلام والتوجيه لإفادة مستعمليها بالمعلومات اللازمة عن كل خط إضافة إلى تعرضها لمختلف عوامل المناخ كالمطر، الثلج، الرياح، الحرارة مما يؤدي إلى التأثير سلبا على مستعملي المحطة.
 - عدم توفر شروط ملائمة للسائقين وظروف أمنية للراجلين داخل المحطة أثناء دخول وخروج الحافلات.5
- إن دراسة الهياكل القاعدية الطرقية غير كافية لتحديد الوضعية الحقيقية للنقل في الجزائر، بل لابد من دراسة عدد مركبات الحظيرة الوطنية حسب التصنيف. وكذا، تطورها من حيث العمر.

-عدد مركبات الحظيرة الوطنية حسب التصنيف

يمكن توضيح عدد مركبات الحظيرة الوطنية من خلال الجدول الآتي:

جدول رقم(01): عدد مركبات الحظيرة الوطنية حسب التصنيف

السنوات	مركبات سياحية	شاحنات	شاحنات صغيرة	حافلات	جرارات	جرارات فلاحية	مركبات خاصة	مقطورات	دراجات نارية	المجموع
2009	1775263	303416	622214	47419	48531	121636	2890	96737	9339	3027445
2012	2042824	322698	687391	54769	53114	125892	3071	103028	9507	3402294

4171827	10978	115972	3358	130839	63417	70070	821626	362257	2593310	2015
---------	-------	--------	------	--------	-------	-------	--------	--------	---------	------

المصدر: المركز الوطني للإحصائيات

يمكن القول من خلال الجدول السابق أن حجم الحظيرة الوطنية للمركبات في تزايد مستمر، حيث تجاوزت 4.17 مليون مركبة، فقد تعززت الحظيرة الجزائرية للسيارات بـ 200.000 سيارة إضافية لتبلغ 4171827 حسب المعطيات الأخيرة للديوان الوطني للإحصائيات. كما يلاحظ تزايد ملحوظ في عدد الحافلات بسبب انتاج الدولة سياسة تشجيع عمليات النقل الجماعي للأشخاص. كما يلاحظ أنه بالرغم من المشاكل التي تترتب عن السياسات الشخصية إلا أنها لازالت تعرف تزايد مستمر.

-عدد المركبات حسب مجال العمر

يمكن توضيح وضعية الحظيرة الوطنية من حيث العمر من خلال الجدول الآتي:

جدول رقم (2): حالة الحظيرة الوطنية للمركبات حسب مجال العمر

السنوات	اقل من 5 سنوات	النسبة	من 5 إلى 9 سنوات	النسبة	من 10 إلى 14 سنة	النسبة	من 15 إلى 19 سنة	النسبة	من 20 فما فوق سنة	النسبة	المجموع
2009	181954	6,01	208938	6,90	329826	10,89	628659	20,77	1678068	55,43	3027445
2012	350907	10,31	193275	5,68	260214	7,65	567047	16,67	2030851	59,69	3402294
2015	933052	22,37	346788	8,31	214287	5,14	282249	6,77	2395450	57,42	4171827

المصدر: المركز الوطني للإحصائيات

يتبين من خلال هذا الجدول حالة الشيخوخة التي تمر بها الحظيرة الوطنية، غير أن نسبة المركبات التي يزيد عمرها عن 20 سنة شهدت انخفاضا طفيفا، إذ ارتفعت نسبتها من 55,43 % سنة 2003 إلى 59,69 % سنة 2006 ثم انخفضت إلى 57,42 % سنة 2009، ويعود هذا الوضع إلى دخول عدد اضافي من المركبات لتجديد الحظيرة. وتمثل حصة السيارات التي تقل أعمارها عن 5 سنوات 22,36 % من الحظيرة بأكملها وتشكل أساسا من المركبات السياحية بـ 147658 وحدة وشاحنات صغيرة بـ 33968 وحدة. كما بلغت نسبة السيارات الخاصة 33,04 % من حظيرة المركبات التي تجاوزت أعمارها 20 عاما.

إن قدم حظيرة السيارات الخاصة بالإضافة إلى تزايد عددها يزيد من حدة المشاكل التي تنتج عنها وبالأخص تأثيرها على المحيط من خلال ما تحدثه من تلوث، وهذا يشكل عبء كبير في تحقيق النقل المستدام.

-تقييم النقل الطرقي للمسافرين والبضائع

يتم تقييم قطاع نقل المسافرين عبر الطرقات حسب نتائج نشاط الناقلين الخواص والمؤسسات العمومية حيث:

بلغ عدد الناقلين سنة 2001: 40913 مقابل 39359 سنة 2000 أي ما يمثل نسبة ارتفاع قدرها 3.95%.

- سجل عدد العربات ارتفاعا من 46342 عربة سنة 2000 إلى 48488 سنة 2001، مما انعكس عدد المقاعد المتوفرة إذا انتقلت من 1.33 مليون مقعد إلى 1.43 مليون مقعد.

- بلغ عدد ناقلي البضائع سنة 2001: 135000 متعامل يستغلون 162000 مركبة في مجال نقل البضائع.

يمثل نقل البضائع عبر الطرق نسبة 90 بالمائة من النقل الإجمالي للبضائع، أما 10 % فهي تتعلق بالنقل بالسكك الحديدية.

وهنا يلاحظ أن مساهمة السكة الحديدية ضعيفة في نقل البضائع ولاعتماد شبه كلي على الطريق وهذا لا يتوافق مع

مبادئ النقل المستدام.

-المنشأة الطرقية الحديثة

من أبرز الأعمال الطرقية الحديثة ما يلي:

-الطريق السيار (شرق -غرب)

من أهم مشاريع أنجاز الطرقات التي شرعت فيها الجزائر مشروع الطريق السيار (شرق -غرب). يبلغ طوله 1216 كم، يمتد من الحدود الجزائرية التونسية إلى الحدود الجزائرية المغربية غربا، يغطي حوالي 24 ولاية (من تلمسان إلى الطارف) منها: الطارف، عنابة، قسنطينة، سطيف، الجزائر العاصمة، الشلف، وهران وتلمسان. تقدر تكلفة انجازه 805 مليار دينار. هذا المشروع تجددت فيه الأشغال خلال ديسمبر 2001، ويقوم بتمويله عدة بنوك منها: البنك الأفريقي للتنمية (BAFD)، بنك التنمية الإسلامي BID والبنك الأوروبي للاستثمار (BEI). ويتغطيته المسافة السابقة منها 927 كم طرق جديدة تتوزع على ثلاثة أجزاء:

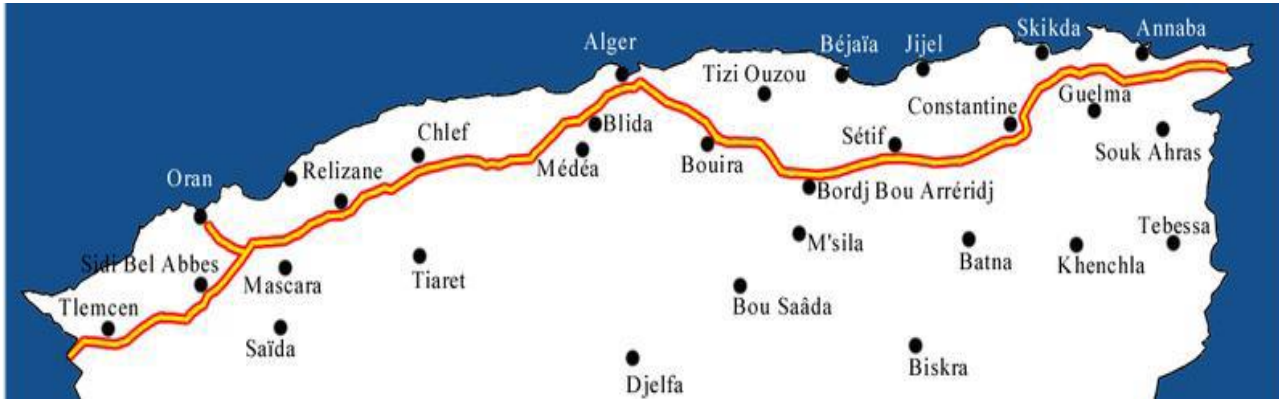
- الجزء الغربي، يمتد من الحدود الجزائرية المغربية إلى ولاية الشلف (359 كم عبر تلمسان وهران)، حيث تبلغ:
 - ✓ السرعة القصوى: 100-120 كم/سا.
 - ✓ عدد الجسور: 101.
 - ✓ عدد الجسور العملاقة: 06.
- الجزء الأوسط، يمتد من الشلف إلى برج بوعريش (169 كم عبر الجزائر العاصمة). حيث تبلغ:
 - ✓ السرعة القصوى: 100-120 كم/سا.
 - ✓ عدد الجسور: 85.
 - ✓ عدد الجسور العملاقة: 08.
 - ✓ عدد الأنفاق: 06.
- الجزء الشرقي، يمتد من برج بوعريش إلى الحدود الجزائرية التونسية (399 كم عبر سطيف وقسنطينة وعنابة). حيث تبلغ:
 - ✓ السرعة القصوى: 100-120 كم/سا.
 - ✓ عدد الجسور: 179.
 - ✓ عدد الجسور العملاقة: 11.
 - ✓ عدد الأنفاق: 05.

-المنشآت الفنية

يتكون طول الطريق السيار من 400 كم من المنشآت الفنية التي تسهل عملية وجهات السيارات لمختلف المناطق، كما أنه يربط بالمدن والقرى القريبة من مساره مما يفتح المجال للاقتصاد بالتطور والازدهار في تلك المناطق التي كانت معزولة، وهي في المجمل عبارة عن محولات وجسور وأنفاق، وهي كالآتي:

- 100 جسر عملاق.
- 700 جسر لربط المحور الرئيسي للطريق بالشبكة الحالية.
- 400 ممر ارضي.
- 1000 مجاري مائية.
- 16 نفق طولي بمدى قدره 18 كم. وفيما يلي خريطة توضح مسار الطريق السيار (شرق- غرب).

خريطة رقم(1): خط الطريق السيار(شرق -غرب)

المصدر: www.wikipedia.org 08-07-2019 a 10:45

2-2- المحطات

وهي كما يلي:

- محطات الخدمة

هي عبارة عن محطات خدمات مجهزة على طول الطريق السيار لضمان الضروريات لمستعمليه، تتكون من 42 محطة خدمات والتي تتضمن خدمات توزيع البنزين وفنادق ومطاعم وفضاءات للمعلوماتية وشبابيك للبنوك والبريد وجميع المرافق المعمول بها وفق المواصفات الدولية. والتي ستتكفل معظمها في استحداث 200 ألف إلى 300 ألف منصب شغل دائن كفيل بالمساهمة في تقليص دائرة البطالة.

- محطات الدفع

هي نقاط دفع رسوم عبور طريق سيار ويبلغ عددها 55 محطة دفع منها 48 محطة يتم تنصيبها على المحولات، و7 محطات سيتم أنجازها على طول الطريق السيار، منها 2 محطة عند مدخل الطريق السيار من الحدود الشرقية والغربية للجزائر، أو ما يعرف بحقوق الاستغلال، والتي ستشكل موردا آخر للخزينة يضاف للموارد التي ستوفرها محطات الخدمات.

وتم اختيار نظام الدفع الغلق الذي يفرض على مستعملي الطريف الدفع مقابل المسافة المستغلة، حيث يعتمد هذا النظام على سعر الكيلومتر من الطريق، غير أن السعر يختلف بحسب نوعية العربات، وذلك انطلاقا من مبدأ "من يضر أكثر يدفع أكثر"، وبالتالي قيمة الكيلومتر بالنسبة للوزن الثقيل ستكزن أكبر منها بالنسبة للسيارات الخفيفة، مع ترك 103 كم من الطريق مجانية الاستعمال وذلك على مستوى ولايات الجزائر ووهران وقسنطينة. يتم حساب هذه المسافة استنادا إلى تذكرة التي يستلمها مستعمل الطريق عند محطة الدخول إلى الطريق السيار، ثم يقوم بدفع مقابل في محطة خروجه من هذا الطريق (أما في النظام المفتوح فيطلب من المستعمل الطريق دفع قيمة محددة لا تراعي حجم المسافة المستعملة).8.

- انعكاسات الطريق السيار(شرق- غرب)

للطريق السيار عدة اثار منها ما هو ايجابي ومنها ما هو سلبي.

✓ الآثار الايجابية: أن لهذا المشروع الضخم اثار متعددة تخص عدة جوانب ذات طابع اجتماعي واقتصادي. فبالنسبة للطريق، فإن هذا الهيكل القاعدي يستجيب لكلب حركة المرور واحتياجات النقل كما أنه يساهم في التقليل من الاختناق والفوضى التي تشهدها شبكة الطريق الحالية، إضافة إلى تعزيز الأمن في مجال النقل وتخفيض التكلفة الاجتماعية المترتبة

عن حالة اللأمن الطرقي. ويمكن بصفة خاصة من الزيادة في ربح الوقت للمستعملين ويقلل من تكاليف الاستغلال للعربات. فضلا عن توفيره حوالي 200000 منصب شغل جديد.9

✓ الآثار السلبية: من أبرز الآثار السلبية الناتجة عن الطريق السيار (شرق- غرب) الضجيج وانبعاث الغازات في مرحلة الإنشاء مما يؤدي إلى تلوث الهواء ويؤثر على صحة الفرد سلبا. بالإضافة إلى القضاء على الأراضي الزراعية وتهيش وعزل بعض المناطق المتواجدة على الطريق القديم، كما أن هذا الطريق السيار يعمل على حث المتنقلين على استعمال السيارات الشخصية بدلا من الحافلات....الخ.

- طريق الهضاب العليا

يمتد مشروع الطريق السيار للهضاب العليا على طول 1300 كم، يعبر 12 ولاية، والذي يسمح بتهيئة مناطق نشاط اقتصادي ومدن حضرية تساهم في فك العزلة عن الولايات الداخلية. هذا الحزام الثاني الذي يأتي ليعزز الحزام الأول الرباط بين الشرق والغرب، في حين تقل تكلفة الانجاز عن تكلفة الطريق السيار بنحو 20 % على اعتبار أن الطابع الجغرافي لمسلكه اقل تعقيد من المشروع الأول، كما يسمح بإضفاء توازن ديمغرافي بين مناطق البلاد من خلال تخفيف الضغط على المدن الساحلية التي يتركز بها نحو 86 % من السكان مع خلق أقطاب استقطاب بالشريط الممتد على سلسلة الهضاب واستغلالها لفائدة التنمية المحلية.

- طريق الوحدة الإفريقية (الطريق العابر للصحراء)

يعتبر هذا الطريق كبوابة للنهوض بمخططات التعاون الاقتصادية بين الأفارقة وتقوية فرص الشراكة بعدما ظل مستوى التبادل محتشما لسنوات طويلة. يبلغ طوله حوالي 2344 كم، تشترك فيه 6 دول افريقية هي : الجزائر، نيجيريا، مالي، تشاد، النيجر وتونس.

وقد تمكنت الجزائر، رغم التعثرات التي عرفها هذا المشروع على مستوى بعض الدول بسبب نقص التمويل، من إنهاء اكبر جزء من حصتها البالغة 1400 كم.

وتمول هذا المشروع الضخم، أربعة مصارف كبرى، هي البنك الدولي لإعادة البناء والتنمية، والبنك الدولي للتنمية، والبنك الأفريقي للتنمية، والصندوق العربي للتنمية.10

2-3- مشاكل قطاع النقل البري في الجزائر

بعد التطرق لوضعية النقل الطرقي من ناحية الهياكل القاعدية والحضيرة الوطنية، اتضح أن هذا القطاع يعيش حالة فوضى وعشوائية، ويقدم نوعية خدمة رديئة لا تلبي الطلب على النقل، ولا تشبع حاجات المواطنين في التنقل، ومن اهم المشاكل التي تواجهه ما يلي :

- حوادث المرور

تعتبر الجزائر من بين البلدان الأكثر تضررا من حوادث المرور، حيث سجلت خلال سنة 2003 ما لا يقل عن 43227 حادث مرور فقدت خلالها أكثر من 4343 شخص، أي ما يعادل 12 شخص يوميا، كما اسفرت تلك الحوادث عن جرح 63699 شخص، أي ما يعادل 174 شخص يوميا، إلا أنه في الفترة الأخيرة تم تسجيل انخفاض في حوادث المرور قدر بـ 6924 حادثا بين عام 2009 و2010 أي ما يعادل 32.09 %، كما تم تسجيل انخفاض في عدد الضحايا والجرحى، ويعود ذلك إلى الشروع في تطبيق الأحكام الجديدة التي وردت في التعديل الأخير الذي تم على قانون المرور بداية من شهر فيفري 2010.

كما تشير الإحصائيات إلى أن أكثر من 880 % من حوادث المرور يتسبب فيها العامل البشري، و 5 % منها راجعة إلى الطريق و 5,5 % يتسبب فيها خلل في المركبات وتبقى النسبة الأخرى لعوامل الطقس وأسباب أخرى.11

- عدم انتظام مستغلي خدمة النقل في العمل، وعدم احترام المواقيت المحددة في بطاقة التوقيت وكذلك تغيير المسار.
- الحمولة الزائدة من البضائع أو المسافرين أكثر مما هو محدد في دفتر الصيانة.
- قلة شروط النظافة والراحة داخل المركبات وقلة اللباقة وظروف استقبال الزبائن.

- عدم تهيئة شاحنات النقل بوسائل للمحافظة على سلامة المنقولات.
- عدم تحديد للوجهات وفقا للطلب العام، فغالبا ما يسجل غياب تام في وجهة محددة، ومضاعفة أعداد الحافلات في وجهة ثانية.
- أما فيما يتعلق بالمنشآت القاعدية في الجزائر، فقد أصبحت الطرق غير قادرة على أداء وظيفتها وأحدثت تدهور في ظروف تنقلات المستعملين وذلك من خلال ما يلي:
- عدم مراعاة المقاييس التقنية في إنشاء شبكة الطرق وعدم احترام المقادير والتغليظ السيء مما يؤدي إلى تدهور سريع للطرق فيترتب عنها ازدحام وفوضى في حركة المرور.
- عدم صيانة الطرق، حيث تسبب العوامل الطبيعية كالمناخ، والبشرية كفوضى الترقيعات وأشغال توصيلات المياه والغاز في جعل الطريق غير قادرة على توفير الخدمة اللازمة لمستعملي الطرق.
- عدم توفير مسالك مريحة وأمنة للراجلين، وذلك لكون ظروفها اقل من المستوى المطلوب.
- لا تسمح هذه المشاكل التي تعاني منها شبكة الطرق بالوصول إلى نقل مستدام، حيث تؤثر على المركبات من خلال إحداث اعطاب كبيرة، وهذا ما ينجم عنه تزايد في حوادث المرور.

3. واقع قطاع النقل بالسكك الحديدية في الجزائر

يأتي قطاع النقل بالسكك الحديدية على رأس القطاعات التي تدعم الهيكل الاقتصادي للدولة، ويمثل احد الركائز الأساسية للاقتصاد الوطني، وتعد السكك الحديدية مكمل وداعم لشبكة النقل الطرقي بما يوفره من نقل المسافرين والبضائع، وتمتاز شبكة النقل بالسكك الحديدية في كثير من البلدان بأهمية بالغة الا أن هذه الأهمية لم تصل إلى المستوى الملموس في الجزائر.

3-1- الهياكل القاعدية للنقل بالسكك الحديدية

قبل التطرق إلى الهياكل القاعدية للسكك الحديدية لابد من معرفة أن النقل بالسكك الحديدية في الجزائر يتم من قبل متعامل واحد فقط هو الشركة الوطنية للسكك الحديدية (societe nationale de transport ferroviaire).

-نشأة الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية

يعود تاريخ إنشاء هذه الشركة إلى الأحداث المتعاقبة في الفترة ما بين 1963 و 1976، حيث بعد دخول الجزائر مرحلة الاستقلال تم تحويل المهام إلى الدولة الجزائرية ونتيجة لهذا تم إنشاء الشركة الوطنية للسكك الحديدية (snca) وذلك بتاريخ 12.1963/05/16

-مهامها

يمكن تلخيص مهام هذه الشركة في الآتي:

- تمديد شبكة السكك الحديدية وتجديدها واستغلالها وصيانتها.
- تستغل نقل البضائع والمسافرين بالسكك الحديدية عبر كامل التراب الوطني وفي تراب البلدان المجاورة في حدود الاتفاقيات والعقود الدولية في هذا المجال.
- اقتناء عتاد السكك الحديدية وتسييره وصيانتها.
- تقوم بجميع دراسات التصميم وامكانية التنفيذ والانجاز التي تسبق تنفيذ جميع اشغال السكك الحديدية.
- تراقب وتنسق جميع أشغال التوطنة الخاصة بالسكك الحديدية والمنشآت الفنية ومنظومة المواصلات والإشارة الكهربائي.
- تصون السكك الحديدية والبنيات التابعة لها.

- تتولى كل العمليات وتقوم بجميع الأعمال التي لها علاقة بهدفها كما تقوم بالعمليات العقارية وغير العقارية والتجارية والمالية والصناعية التي لها علاقة بأعمالها والتي من شأنها أن تسهل تطورها.
.....الخ13

- المنشآت القاعدية

عرف المشرع في قانون 13/01 المؤرخ سنة 2001 في المادة 20 المنشآت القاعدية كما يلي:
تتكون المنشآت القاعدية الخاصة بشبكة السكة الحديدية على وجه الخصوص من العناصر الآتية:

- ارضي الرحاب. - ممرات التقاطع مع السكك الحديدية.
- المنشآت الفنية. - الهيكل الأفقي للسكة الحديدية.
- تجهيزات التحويل والنقل وتوزيع الكهرباء لجر القطارات.
- تجهيزات الأمن والاشارة والاتصالات السلكية واللاسلكية.
- البنايات المخصصة لخدمة المنشآت القاعدية.14

- الشبكة

يقدر الطول الإجمالي للشبكة المستعملة من طرف الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية 4200 كم، وتتكون من:

- خطوط رئيسية في مسلك عادي: 3138 كم. - خطوط رئيسية في مسلك ضيق: 1081 كم.
- خطوط مكهربة (30000v): 260 كم. - خطوط ذات مسالك مزدوجة غير مكهربة: 345 كم.
- مسالك الخدمة: 560 كم.

تحتوي الشبكة على خط مواصلات شمالي بطول 1028 كم من مسلك ثابت يربك الحدود التونسية شرقا بالحدود المغربية غربا وتغطي 10 مدن رئيسية، و10 موانئ تجارية كبرى، وكذلك المناطق الصناعية إضافة إلى أربع توغلات في صحراء البلاد، حيث يغطي مسلك عادي المدن الرئيسية للهبضاب العليا وبعض مدن الجنوب، بالإضافة إلى الخط المنجمي الشرقي (عنابة - تبسة) وهو مسلك وحيد مع إكمال مشاريع في طريق الانجاز. 15

تملك الجزائر أطول شبكة سكك حديد في المغرب العربي، رغم ذلك فأن ذلك فأن ما نسبته 30 % غير مستغل، والمقارنة مع الدول المغربية يوجد ما نسبته من استغلال الشبكة يصل إلى 100 % في كل من المغرب وموريطانيا، وفي تونس وصلت إلى 92 % أما في الجزائر وصلت إلى 70 % 16.

تغطي شبكة النقل بالسكك الحديدية في الجزائر 17 % من النقل البري، وتربك هذه الشبكة اهم المدن الشمالية ببعضها وتصل خطوطها إلى مناطق استخراج المواد الأولية والمناجم حتى وصولها للمناطق الصناعية والموانئ، وتعد الجزائر من اهم المدن الإفريقية من حيث كثافة السكك الحديدية، إلا أنها قليلة الاستعمال. وفيما يلي خريطة توضح شبكة النقل بالسكك الحديدية.

خريطة رقم 03: شبكة النقل بالسكك الحديدية في الجزائر



المصدر: www.palmoon.net/5/topic-4-143.html date de visite 12-07-2019 a 22:45

-محطات ومواقف السكة الحديدية

المحطة هي مجموعة من منشآت النقل بالسكك موجهة لتسهيل وصول قطارات النقل كما تحتوي على مبنى وهو منشأة فوقية مستعملة لتسهيل نقل الركاب والبضائع، وتوجد في الجزائر 200 محطة. 17 أما المواقف فهي مهيئة تتم فيها عمليات النزول والركوب والشحن والتفريغ تعتبر مركز عبور وتكون مفتوحة لحركة مرور السكة الحديدية للمسافرين والبضائع عبر كل الشبكة الوطنية.

2-3-الحظيرة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية ومساهمتها في نقل المسافرين

-الحظيرة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية

تحتوي هذه الحظيرة على مجموعة من القاطرات يتغير عددها من سنة إلى أخرى، تم استلام 30 قاطرة كهربائية من طراز ديزل منها 16 مخصصة لنقل البضائع و17 عربة و42 قاطرة دفع ذاتي كما اقتنت الشركة في 2007 عربة 18 جر. وبالرغم من ذلك فأنها تعاني صعوبات أهمها:

- قلة أعمال الصيانة والحراسة غير الجيدة.
- توقف العتاد لمدة طويلة بسبب الأعمال التخريبية والإرهاب.
- نقص عوامل الراحة، السرعة والنظافة داخل عربات نقل المسافرين.
- عدم توفر شروط المحافظة على نوعية البضائع داخل العربات الخاصة بها.
- عدم الوفرة في كل الأوقات واستعمال غير ملائم للتنقل.

-مساهمة الشركة في نقل المسافرين والبضائع

-نقل المسافرين

للشركة دور هام في نقل المسافرين عبر الضواحي وبين الولايات (المسافات الطويلة)، حيث تعتمد على عليها البلاد في نقل المسافرين بين الشرق والغرب وفي الداخل، وباتجاه البلدان المجاورة، ولكن شهد نقل المسافرين عبر السكك الحديدية انخفاضا ملحوظا في السنوات الأخيرة، فخلال سنة 1990 الشركة نقلت حوالي 53.7 مليون مسافر مقابل 25 مليون سنة 2008، ويعود هذا الانخفاض الوعدة أسباب منها تزايد استخدام السيارة الشخصية إضافة إلى عدم الوفرة في كل الأوقات وبرمجة أوقات غير ملائمة للتنقل.

-نقل البضائع

تقوم الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية بنقل مختلف المنتجات المنجمية (الحديد والصلب، الفوسفات والحبوب، الخشب) والنقل بين الموانئ والمناطق الداخلية وتدخل بوجه أساسي في النقل البيتروكيماوي، اما بالنسبة للحمولة المنقولة فقد عرفت الشركة انخفاضا في حصتها في نقل البضائع، حيث نقلت حوالي 6.5 مليون طن سنة 2007 مقابل 9.3 مليون طن سنة 2002 .

بالرغم من الانخفاض الملحوظ في الحمولة المنقولة بواسطة السكة الحديدية الا أن هذا النوع من النقل يحظى بأهمية كبيرة خاصة في نقل البضائع، حيث يعتبر الدعامة الأساسية للاقتصاد الوطني وذلك لقدرته على التنقل وحمولة كبيرة وأكثر امنا وسلامة للبضائع وبتكلفة اقل.

3-3-مشاكل النقل بالسكك الحديدية في الجزائر

تعاني شبكة النقل بالسكك الحديدية من عدة مشاكل، حيث عرفت عدة صعوبات في السنوات الاخيرة أدت إلى:

- تدهور نوعية الخدمات المقدمة في نقل المسافرين ونقل البضائع وشهدت عدم توفر شروط النظافة، الراحة السرعة والامن.
 - قدم بعض خطوط السكة الحديدية.
 - صعوبة التمويل بقطع الغيار ومختلف مواد السكك الحديدية.
 - عجز في المستخدمين المؤهلين.
 - نقص في الموارد الموجهة لصيانة الشبكة، وكذلك زيادة اعباء النتائج خاصة متطلبات مستوى الصيانة للخطوط المجهزة بمسالك طويلة ملتحمة.
 - اعمال التخريب والشغب التي تسبب في احداث اضطرابات كبيرة في برنامج الصيانة.
 - عدم الوفرة في الأوقات الملائمة للتنقل.
- يعد الواقع الذي يعيشه قطاع النقل بالسكك الحديدية والمشاكل التي يعاني منها هي السبب الوحيد الذي جعل الشركة غير قادرة على تلبية الطلب وعدد المستعملين وحجم البضاعة المنقولة بواسطتها في انخفاض مستمر عام بعد عام، والاعتماد على النقل الطرقي بشكل كبير وهذا يعني التخلي عن النقل الاقل تأثيرا على البيئة والتوجه نحو الأكثر تأثيرا، ويمكن تحسين نوعية الخدمة في النقل بالسكة الحديدية بعدة اقتراحات تساهم في تحقيق نقل مستدام تخص الشبكة والعتاد والتنظيم:19
- تجديد وتحديث الهياكل الأساسية من السكك، المواصلات السلكية واللاسلكية، الجسور، القناطر والمحطات.
 - تحسين أنظمة التسيير سواء من حيث الوسائل البشرية أو المادية.
 - تعزيز المعدات المتحركة.
 - اعادة تنظيم الأنشطة المتخصصة.
 - التهيئة السككية.
 - اعادة تجديد شبكة السكك الحديدية المتصلة بالموانئ لتسهيل تنقلات البضائع من الموانئ إلى المناطق الداخلية، واعادة البنى التحتية وتجهيزات السكة الحديدية شبه الحضرية.
 - مد هذه الشبكة عن طريق أنجاز خطوط اضافية تربك الهضاب العليا ومناطق الجنوب بمناطق الشمال.

-خاتمة

بناء على ما سبق، يمكن القول أنه بالرغم من أن شبكة الطرق في الجزائر تعد الأكبر عبر دول المغرب العربي إلا أنها تعاني العديد من النقائص والتي لا بد من معالجتها منها عدم مراعاة المقاييس التقنية في إنشاء شبكة الطرق إضافة، إلى عدم صيانتها مما يتسبب في تزايد الاختناقات المرورية وتلوث الهواء وحوادث المرور، بالإضافة إلى ذلك تزايد عدد مركبات الحظيرة الوطنية فصلا عن قدمها، إلا أنه في الآونة الأخيرة ظهرت بعض المشاريع التي وضعتها الجزائر سعياً منها إلى تحسين خدمات النقل أهمها، مشروع الطريق السيار(شرق- غرب) الذي تم اتمامه والذي نتجت عنه عدت اثار ايجابية تخص الجانب الاجتماعي والاقتصادي.

أما فيما يخص النقل بالسكك الحديدية فقد شهد انخفاضاً في عدد المسافرين وحجم البضائع المنقولة بسبب تدهور نوعية الخدمات المقدمة وارتفاع استخدام السيارة الشخصية وغيرها من الظروف التي جعلت الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية غير قادرة على تلبية الطلب واشباع رغبات المستعملين، لكن الجهود متواصلة من أجل تحسين هذه الشبكة وتوسيعها لتشمل كافة مناطق البلاد وذلك لما للسكك الحديدية من أهمية في تطوير الاقتصاد الوطني وتحسين حركة النقل البري.

- قائمة المراجع:

- 1عبد العزيز بن قيراط، اداء وجودة الخدمات اللوجيستية ودورها في خلق القيمة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في علوم التسيير، تخصص اقتصاد تطبيقي وتسيير المنظمات، جامعة 8 ماي 1945 قالمة، الجزائر، 2009-2010، ص:116.
- 2 Site: www.wikipedia.org, vue le 08-07-2019 a 10:30.
- 3الجريدة الرسمية،، العدد 44، ص:49.
- 4روايحي سناء، النمو الحضري وعلاقته بمشكلات النقل الحضري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في علم الاجتماع الحضري، تخصص الاجتماع والديموغرافيا، جامعة الحاج لخضر- باتنة، 2008-2009، ص:119.
- 5 www.mostaghanem.com date de visite 08-07-2019. a 9:35
- 6الديوان الوطني للإحصائيات.
- 7نسيمة قليل، تحسين خدمات النقل في الجزائر في ظل العولمة، ENATT، 2003، ص: 26.
- 8Wikipedia,op.cite.
- 9طريق الالفية الثالثة السيار، الموقع، www.mtp.gov.dz, date de visite 09-07-2019 a 11:35.
- 10 www.djazairss.com/elmassa/10528 date de visite 08-07-2019 a 00:25.
- 11بن شريف حورية، محاضرات السنة الثانية ماستر، تخصص اقتصاد النقل والامداد، جامعة الحاج لخضر، 2011.
- 12امررقم 28-76 مارس 1976 يتضمن احداث الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية، الجريدة الرسمية، ص: 26-27.
- 13المرسوم التنفيذي رقم 86-161 المؤرخ في 5 أوت 1986 يعدل الامررقم 76-28 يتضمن احداث الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية، الدريدة الرسمية، 8-32
- 14قانون 13/01 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه.
- 15 مرجع سبق ذكره Wikipedia
- 16عبد العزيز بن قيراط، مرجع سبق ذكره، ص: 116.
- 17 Fares boubakour, l'insecurite routiére en algerie: quelque reperes, universite hadj lakhda,2009.p:3.
- 18 Modernization du reseau de transport ferroviaire 80 milliads de dollars engages, disponible sur : www.tran.sactiondalgerie.comm date de visite 12-07-2019. a 22:45.
- 19نسيمة قليل، مرجع سبق ذكره،، ص:35.