

الحراك التنقلي بمدينة جيجل تأثير النمو الحضري على مجالات الحركة بالمدينة

بوشفرة حسينة

كلية علوم الأرض والجغرافية والتهيئة العمرانية، جامعة الاخوة منتوري قسنطينة – الجزائر

تاريخ الإستلام 2017/10/20 – تاريخ القبول 2018/05/17

المخلص

عرفت مدينة جيجل عمليات توسع مختلفة استجابة لمتطلبات النمو الديموغرافي الكبير الذي أدى إلى تحويلها إلى مدينة كبيرة، فمن التوسع حول المركز الاستعماري إلى التحول نحو الأطراف وصولاً إلى التلاحم العمراني و تشكيل التجمع الحضري جيجل . سمحت هذه الدينامكية الحضرية و التحولات المجالية التي لازمتها بامتداد المدينة مجالياً و اتساع مساحتها ، و بالتالي زيادة المسافة بين وحداتها العمرانية المختلفة التشكيل و الوظيفة ، و ارتفاع معدلات الحراك التنقلي بها لأغراض العمل ، الدراسة ، الإقامة و التسوق. تهدف هذه الورقة إلى إبراز تأثير النمو الحضري للمدينة على مجالات الحركة و انعكاس ذلك على الحركة التنقلية بها في ظل التضخم المستمر لحظيرة المركبات و الاستعمال المكثف للسيارة بالمدينة ، تقييم خدمة التنقل بتكميم الحراك و تحديد العجز ، إضافة إلى تصور حلول و بدائل لتنظيم الحراك التنقلي بالمدينة في إطار مدمج تكاملي بين مختلف القطاعات و تشاركي بين مختلف الفاعلين ، بهدف تأمين إطار معيشي مستديم ، أمن و نظيف .

الكلمات المفتاحية: النمو الحضري، التنظيم المجالي، الحراك التنقلي، شبكة الطرق، الحوكمة الحضرية.

Résumé

En réponse aux enjeux de la croissance démographique qui l'a transformée en une grande ville, la ville de Jijel a connu de multiples formes d'extension. De la croissance continue autour du centre coloniale, à la périurbanisation au niveau de ses franges urbaines, jusqu'à la conurbation et la formation du groupement urbain Jijel. Cette transition urbaine a permis à la ville de s'étendre spatialement et d'agrandir son potentiel spatial et son rôle fonctionnel , par conséquent , d'allonger les distances à parcourir entre ses différentes unités urbaines, et d'augmenter de plus en plus le nombre de déplacements exercés en ville pour des motifs divers .

Cet article vise à mettre en évidence l'impact de la croissance urbaine de la ville sur le réseau routier support principal de la mobilité ,et l'influence de la dynamique urbaine sur les déplacements en ville, suite à l'évolution très accélérée du parc automobile et l'utilisation intensive de la voiture ; évaluer la mobilité et la demande en matière de transport , et par la suite proposer des alternatives d'organisation et de gestion partagée et intégrée, assurant l'interaction des intérêts et la complémentarité des efforts des différents secteurs , ainsi que la participation de tous les acteurs et partenaires, afin d'offrir aux habitants de la ville un cadre de vie durable, sain et propre.

Mots clés : croissance urbaine, organisation spatiale, mobilité urbaine, réseau routier, gouvernance urbaine.

Abstract

In response to the population growth requirements that lead it to be a large city, Jijel city has known multiple forms of extension, from growth around the colonial center to suburbanization at its urban fringes, till the conurbation and the formation of the urban group Jijel. These urban dynamic and domain transitions have allowed the city to be expanded spatially and increase its area, therefore, to lengthen the distances between its different urban units, also to increase the number of trips in the city for various reasons.

This article aims to highlight the impact of the city's urban growth on the main support road network of mobility, and the influence of urban dynamics on city mobility movement, following the accelerated evolution of the car fleet and the urban intensive use of the car, also to evaluate the mobility service, and identify the deficit, and subsequently, to propose solutions and alternatives for organizing the urban mobility movement ensuring a complementary integration between different sectors and participation between various actors in order to guarantee a sustained, secured and healthy living environment.

Keywords: urban growth, spatial organization, urban mobility movement, road network, urban governance.

المقدمة

سمح تطور شبكات الطرق و الابتكارات التكنولوجية في وسائل

النقل بظهور سلوكيات حضرية جديدة و أشكال حضرية حديثة تختلف معالمها عن المدينة التقليدية ، المعرفة نظريا بذلك المجال الحضري المتراس الذي يضم جموعا مختلفة من السكان الذين ينشطون في الصناعة و الخدمات ، والذي يتخذ أشكالا حضرية حضرية تختلف عن ما هو موجود بالأوساط الريفية و الطبيعية المحيطة بالمدينة . فتسارع وتيرة تعميم مدن العالم قد أدى إلى تعاظم أدوارها و تضخم مجالها و انفجاره في محاولة لمواكبة الطلب المتزايد على الخدمات ، بالتحول نحو الأطراف القريبة و تمدد أنسجتها خارج الأنوية القديمة و تكوين مدن ضخمة ذات امتداد مجالي شاسع . و بسبب هذا الامتداد و انتشار السكان داخل الأقاليم و الاستقرار بمناطق محددة لتوفر الظروف الملائمة لذلك (السكن و السكنية) ، أصبح الناس يقضون وقتا أطول في الانتقال في مساحات حضرية كبيرة لتحقيق أهدافهم الاجتماعية في ظل توفر وسائل النقل التي تعمل على التقليل من زمن التنقل و التقليل من المسافات.

تعاني مدينة جيجل من مشاكل التنقل وصعوبات الحراك بمختلف أحيائها، فرغم النفوذ المحلي للمدينة و الذي لا يتعدى حدود الولاية، و بالرغم من قلة التحركات الممارسة من طرف سكانها و المقدرة بـ 1,52 [1] تنقل/الشخص/ اليوم مقارنة بالتحركات على مستوى مثيلاتها من المدن الكبرى، التي انحصر المعدل بها ما بين 1,69 و 2,32 تنقل/الشخص/ اليوم[2]، إلا أن المدينة تشهد اختناقات مرورية، و تشبعا كبيرا للشبكة نتيجة الاستعمال المكثف للمركبات في ظل عدم توافق المعايير الهندسية للطرق و حجم الحركة الممارس عليها.

وعلى ضوء هذه المعطيات يمكن ربط إشكالية الحراك التنقلي بمدينة جيجل بعامل النمو الحضري للمدينة و الناتج المجالي لهذا النمو من بنية حضرية و نسيج حضري و تأثير ذلك على رسم و أداء شبكة الطرق باعتبارها القاعدة الأساسية لممارسة التحركات اليومية للسكان :

- هل تساعد البنية الحضرية للمدينة على لعب دورها الوظيفي؟

- كيف تم احتواء النمو الحضري للمدينة؟ وما علاقة ذلك بمشاكل الحراك بالمدينة؟

1. تأثير النمو الحضري على شبكة الطرق بالمدينة

1.1 النمو الحضري وتطور العمران بمدينة جيجل: مله زغمى الترخ / مهزظ علفى لتهظ

صنفت مدينة جيجل ضمن المدن الكبرى في الجزائر بعد أن وصل تعداد سكانها 133492 نسمة 2008، فقد ارتكز تصنيف المدن على الحجم السكاني الذي تعدى مئة ألف نسمة ، متناسيا بالمقابل من ذلك إمكانيات الراحة و الرفاهية و الخدمات التي يمكن أن تقدمها المدينة لسكانها بالإضافة إلى سكان التجمعات المجاورة ، لتجد هذه المدينة نفسها ضمن قائمة المدن الكبيرة دون الاستعداد لذلك ، فباعتبارها تجمع مقر الولاية تضم معظم التجهيزات الإدارية، الصحية ، الثقافية ...إلخ، و بالتالي فهي تستقطب أكبر عدد من سكان باقي مناطق الولاية بالإضافة إلى سكانها ، هذا الحجم السكاني الإضافي الذي يتقاسم الخدمة المتواجدة على مستوى تجمع واحد قادر على خلق ضغط على المدينة يترجمه الزحام المميز لها خلال ساعات الذروة الصباحية و المسائية وحتى الموسمية.

1.1.1 توسع طبيعي متواصل باتجاه الجنوب الغربي

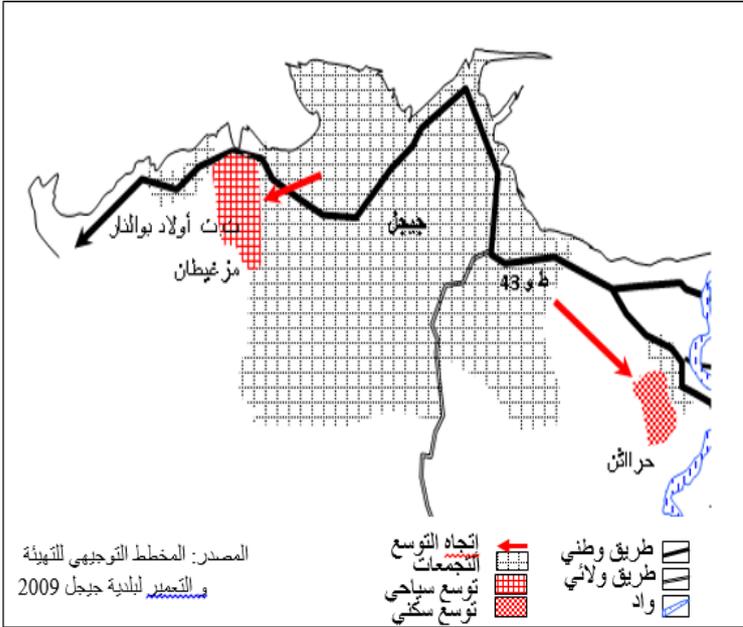
وصولاً إلى هذا الحجم السكاني و الامتداد العمراني فقد عرفت مدينة جيجل نموا سكانيا و عمرانيا متدبدا ، ميزته في البداية فترة للركود تمثلت في الفترة الاستعمارية التي شهدت عملية إعادة إعمار المدينة بعد الزلزال العنيف الذي دمر المدينة القديمة (la citadelle) سنة 1858 و إعادة تشييدها وفق مخطط اعتمد على الخطة الشطرنجية ، الطرق المتعامدة و الشوارع المهيأة المؤدية إلى البحر أو ذات الواجهة المطلة عليه ، و تميزت المدينة آنذاك بالاستغلال العقلاني و الجدري للمجال ، الذي أنتج نسيجا وظيفيا لا يزال أداؤه جيدا لحد اليوم رغم تغير المعطيات الديموغرافية ، خصصت المدينة المخططة على شكل مثلث للمعمرين فيما حشد الأهالي في الأحياء الشعبية الضيقة المنتشرة على شكل حزام يطوق المركز الاستعماري ويرتبط كلنا به بسبب سيادة الطابع السكني المتراس و الغياب الكلي للمرافق المكلمة .

الحراك التنقلي بمدينة جيجل تأثير النمو الحضري على مجالات الحركة بالمدينة

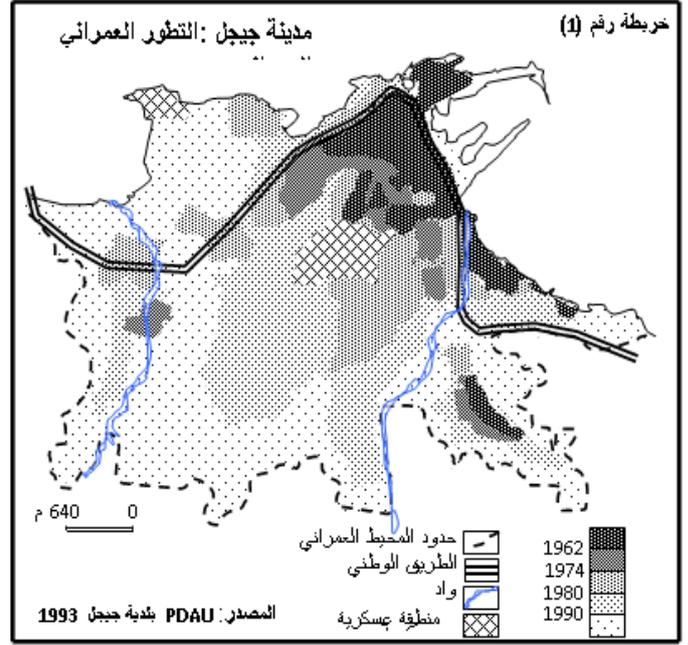
2.1.1 التفرغ نحو الأطراف: التهمزط الحصري نحو

لحوض جيجل الحصري
بدأت مرحلة التشعب و محاولة التفرغ نحو الأطراف فعليا بعد سنة 1990 أمام استمرار هجرة السكان نحو مدينة جيجل بسبب توفر مناصب الشغل وبعد تدهور الأوضاع الأمنية بالولاية خاصة بالمناطق الجبلية منها، لتلجأ المدينة بذلك إلى التكتيف بإشغال الفراغات العمرانية الناتجة عن توقيع مختلف المشاريع خاصة بمنطقة أيوف التي أصبحت تمثل المركز الجديد للمدينة، والتوسع على طول الطريق الوطني 43 باتجاه التجمعات الثانوية: أولاد بوالنار غربا و حراثن شرقا، و التي بدأت عملية التفرغ بهما سنة 2000 .

الشكل رقم (1): توسع مدينة جيجل نحو الاطراف



بعد الاستقلال اكتفى السكان باستغلال المركز الاستعماري فلم تشهد المدينة بذلك تطورا كبيرا، إذ قدر معدل النمو بـ 2,35 % [3] وهو معدل منخفض بالمقارنة مع معدل النمو الوطني في تلك الفترة و المقدر بـ 4,70 % [4] ، ويعود سبب هذا الانخفاض بالدرجة الأولى إلى الهجرة الخارجية للسكان نحو المدن الكبرى بعد أن مارست هذه الأخيرة استقطابها عقب الاستقلال.



بعد الترقية الإدارية إلى تجمع مقر الولاية سنة 1974 استقادت مدينة جيجل من عدة مشاريع و تجهيزات جعلتها تعرف انتعاشا كبيرا سرع من وتيرة نموها وغير اتجاهات الهجرة نحوها ، كما دفعها إلى البحث عن محاور جديدة لاستيعاب هذا النمو السكاني الذي قدر بـ 5,9 % سنويا [5] ، لتتشكل بذلك الحلقة الثانية حول المركز بعد أن استعانت المدينة بسياسة المناطق الحضرية السكنية الجديدة (3 مناطق) ، وأسلوب التخصيصات السكنية التي عرفت انتشارا كبيرا خاصة بالجهة الجنوبية و الجنوبية الغربية للمدينة حول هضبة أيوف لتلبية الطلب المتزايد على السكن. بالإضافة إلى المشاريع السكنية فقد تم توقيع عدة تجهيزات جديدة بعد نفاذ الاحتياطات العقارية على مستوى النواة الاستعمارية، لتعرف المدينة بذلك امتدادا مجاليا كبيرا قدر بـ 709 هكتار [6].

3.1.1 التلاحم العمراني بالمدينة التهمزط الحصري نحو (le) groupement urbain de Jijel

سمح استرجاع الأراضي الفلاحية و الغابية المحيطة بالمدينة بتوفير احتياطات جديدة و تكوين تجمع حضري كبير بالبلدية يضم كلا من مدينة جيجل و التجمعين الثانويين حراثن و الكلم الثالث بعد ملاحظة استمرارية النسيج العمراني و زوال العوائق و الانقطاعات ، بتسجيل تلاحم عمراني جهة الشرق و الجنوب الشرقي ، و بالتالي تغيير محور التوسع العمراني للمدينة .

الجدول رقم (2) : استخدامات الأرض بمنطقة التوسع الغربية

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

المصدر: مخططات شغل الأراضي لبلدية جيجل رقم (20)،(21) للتجمع الحضري جيجل

- مدينة جيجل: من خطة تقي بيك وولاية سئذ هدم خطة تقي بيك لإزالة سد هدم خطة تقي بيك

تحصلت مدينة جيجل من خلال مختلف البرامج التنموية التي عرفتها الولاية على حصة الأسد ، بسبب الطلب المتزايد على السكن من جهة و توفر الاحتياطات العقارية على مستواها من جهة أخرى ، بنسبة مثلت 39% [7] من مجموع خمس مخططات تنموية (رباعيين و 3 خماسي) وفق صيغة السكن الاجتماعي ، وقعت بهضبة أيوف على مستوى الثلاث مناطق سكنية حضرية جديدة ، ارتفعت هذه النسبة لتصل إلى 80% [8] خلال البرنامج الإسكان الولائي لسنة 1997 ووجهت أغلبها للتجمع الثانوي حراش ، فيما استقبلت المناطق السكنية الحضرية الجديدة باقي البرنامج ضمن عملية تكثيف واستغلال الجيوب العمرانية الفارغة ، بالمقابل من هذا لم تستعد المدينة من أي برنامج سكني خلال سنتي 1998 و 1999 لغياب الأوعية العقارية القادرة على استيعاب هذه البرامج .

تغيرت الأولويات بتغير التحديات التي تواجهها المدينة ، فتم التوجه إلى الترقية العقارية من خلال البرامج الخماسية الثلاثة الأخيرة بمختلف صيغها : العمومي الكرائي ، الترقوي المدعم ، العمومي الترقوي ، التساهمي و الترقوي الخاص ، لتعرف المدينة بموجب هذا التحول قفزة نوعية في إنتاج السكن و المجال تميز بالتنوع و الانتشار .

خصصت المنطقة الشرقية للتوسع لتكوين نسيج حضري جديد منظم يعتمد على التخطيط المسبق وعلى تكامل الخدمات، لتتنوع بها الوظائف الحضرية بين تجهيزات عمومية، سكن جماعي وفردي ترقوي، بهدف رسم واجهة عمرانية جديدة بالمدخل الشرقي للمدينة، وبنية حضرية جديدة قادرة على تنظيم الامتداد الطبيعي، وتكون بذلك نقطة انطلاق لتنظيم المجال ككل وتفعيل ترقوته.

الجدول رقم(1): استخدامات الأرض بمنطقة التوسع الشرقية

النسبة %	المجموع (هكتار)	الوحدة 3 (هكتار)	الوحدة 2 (هكتار)	الوحدة 1 (هكتار)	المساحة الاستخدام
25,85	71,28	37,36	-	33,29	السكن
34,33	94,67	5,32	30,75	58,60	التجهيزات
19,15	52,81	15,32	5,66	31,85	الطرق
20,65	56,96	2,31	25,72	28,99	أراضي غير قابلة للتعمير
100	275,72	60,39	62,03	153,30	المجموع

المصدر: مخططات شغل الأراضي لبلدية جيجل رقم (25) ،(26) ،(27) للتجمع الحضري جيجل

تم استخراج معظم التجهيزات الإدارية ومقرات المديرات التنفيذية من مركز المدينة والحي الإداري بمنطقة أيوف وإعادة توقيعها بالوحدة الأولى بالمدخل الشرقي، فيما خصصت الوحدة الثالثة لاستقبال ما يقارب 15040 نسمة في إطار برنامج إسكان متنوع يغلب عليه السكن الجماعي بنسبة 89,86% أغلبها سكنات اجتماعية.

على العكس من المنطقة الشرقية خصصت المنطقة الغربية لاستيعاب مشاريع السكن الجماعي وبالأخص الترقوي منه، وجاء هذا التحول نحو الغرب بهدف ربط التوسع الجديد بباقي النسيج العمراني خاصة الجنوب الغربي لصعوبة الموقع، ورغبة في الاستفادة من المناظر البانورامية والموقع المصل على البحر، وعليه تحسين المنتج المجالي وإعطاء وجه جديد للمدينة عند مدخلها الغربي.

الحراك التنقلي بمدينة جيجل تأثير النمو الحضري على مجالات الحركة بالمدينة

مدينة جيجل ناتجة عن استعمال الأراضي القابلة للتعمير العمومية منها في توقيع مشاريع المناطق السكنية الحضرية الجديدة وتشجيع التخصيصات بالأراضي الخاصة ، مع تجنب الأراضي المتوسطة إلى عديمة الصلاحية و تركها دون تهيئة ودون رقابة .

• **ظهور نسيج مخالف لقواعد التعمير:** تم إشغال هذه الفراغات الناتجة عن التوقيع العشوائي للمشاريع بالمساكن المخالفة (بناء فوضوي صلب أو سكن قصديري) في ظل غياب الرقابة على المجال من طرف الدولة ، الأمر الذي أدى إلى استئصال هذه الظاهرة بل التصاقها بمدينة جيجل بعد الانتشار السرطاني للسكنات و تشكيل أحياء مخالفة بالكامل على مستوى الأراضي غير قابلة للتعمير : ضفاف الأودية ، مناطق معرضة للانزلاق وأخرى للغمر على طول الشريط الساحلي و أحياء أخرى لم تحترم أحكام رخص التدخل على المجال .

• **نسيج مزدوج الوظيفة:** تعددت وظائف الأنسجة بين الوظيفة السكنية والوظيفة الإدارية على مستوى مركز المدينة الذي يستأثر على معظم الخدمات الإدارية، وامتزاج الخدمة السكنية مع التجارية بشكل ملحوظ خلال الآونة الأخيرة بحي أيوف الفوضوي الذي أصبح القبلة الأولى للسكان باعتباره المركز الجديد لمدينة جيجل.

• **نسيج ضعيف الاتصالية:** إن خلق أنسجة جديدة مخططة ومبرمجة على مستوى الأراضي الفارغة على طول محور الطريق الوطني رقم 43، أعطى القدرة على التخطيط المسبق لكنه بالمقابل أدى إلى اتساع المجال الواقع تحت مسؤولية المدينة من جهة، وزيادة الفوارق المجالية داخل النسيج بعد تعدد الأنوية الناتجة عن تلاحم عمران المدينة.

أدت كل هذه التدخلات في الأخير إلى تكوين **نسيج متشعب وغير وظيفي غير قادر على تقديم الخدمة المرجوة منه لسكانه.**

4.1.1 التوسع المستقبلي جنوبا و خارج حدود البلدية :
تقرر التوجه إلى الجهة الجنوبية من البلدية على حدود بلدية قاوس بمنطقة الطواليبة على المدى البعيد (2028) باعتبارها محفظة عقارية ذات مساحة معتبرة خالية من عوائق التعمير تابعة لأملاك البلدية، تمكن المدينة من تنفيذ البرامج السكنية الممنوحة لها.

بالموازاة من ذلك تفكر السلطات اليوم بعد قرب استفاد الاحتياطات العقارية بالبلدية و بعد التوجه إلى الأطراف القريبة، إلى التحول و التفرغ في البلديات المجاورة التي تتوفر على الإمكانيات المساعدة لذلك كبلدية قاوس جنوبا و بلدية الأمير عبد القادر شرقا، إذ أنه و في معظم الأحيان أصبحت السلطات تجد نفسها مجبرة على تحويل ميزانيات البرامج السكنية الموجهة للبلدية نحو مدينتي الطاهير و الميلية و ذلك لحيازتهما على الأرضية اللازمة و نذرتها على مستوى بلدية جيجل.

2.1 انعكاسات النمو الحضري على المجال : مزى ث غرد
هطهي مئة ث عم زه؟ نغف ييلك ليجك :

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

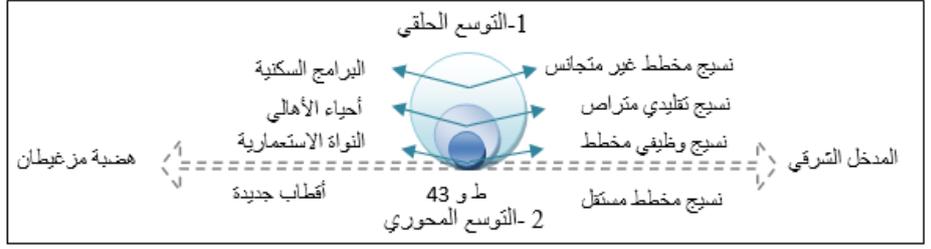
• **نسيج غير متجانس:** من خلال تكوين وحدات عمرانية متعددة غير مترابطة فيما بينها (نسيج استعماري مخطط، نسيج تقليدي متراس، نسيج مخطط غير متجانس، نسيج فوضوي مخالف)

• **نسيج متقطع:** فوجود فراغات عمرانية بين هذه الوحدات قد أدى إلى خلق إنقطاعات مورفولوجية ميزت

الشكل رقم (2): أشكال التوسع العمراني لمدينة جبجل

المدينة نحو الجامعة مرورا بحي أيوف من أكثر الطرق ترددا من طرف السكان .

(ث) طرق الخدمة: وهي المتدرجة من الطرق الحضرية مهمتها تسهيل الحركة داخل الأحياء، حالة معظمها من متوسطة إلى رديئة.



3.1 علاقة النمو الحضري بشبكة الطرق بمدينة جبجل:

تتعرض صورة النسيج العمراني على أداء شبكة الطرق بالمدينة، فالعلاقة بينهما مباشرة و وطيدة حيث يتأثر كلاهما بمدى كفاءة العامل الآخر. تنتظم شبكة الطرق بمدينة جبجل حول الطريق المهيكل الرئيسي المتمثل في الطريق الوطني رقم 43 الرابط بين ولايتي قسنطينة و بجاية مرورا بمدينة جبجل، والذي يعتبر إرثا استعماريًا ارتكزت عليه خطة المدينة منذ نشأتها، يقطع هذا الطريق المدينة من الشرق إلى الغرب شمالا موازًا مع الساحل ليشهد بذلك حركة دءوبية للسيارات سواء بالنسبة لحافلات النقل الجماعي، المركبات الشخصية أو حتى شاحنات الوزن الثقيل . بعد ظهور التوسعات الجديدة ارتسمت مجموعة من الطرق الأولية المنبثقة من هذا الطريق والمرتبطة به مهمتها تسهيل الحركة و التنقل إلى مختلف أنحاء المدينة لقضاء مختلف الحاجيات ، تميزت هذه الطرق بالموصفات التقنية المسهلة للحركة على مستوى المركز لتغيب هذه المواصفات (عرض قارعة الطريق، عرض الرصيف) عند الابتعاد عن المركز و الاقتراب من التوسعات العشوائية.

1.3.1 الهراكية والدور الوظيفي للطرق:

(أ) **الطرق في الأحياء السكنية:** وظيفتها تجنيت و تخفيف الحركة داخل المدينة متمثلة في: الطريق الجنوبي الرابط بين العقابي شرقا و سطح الحدادة غربا ، و الطريق الوطني رقم 43 شمالا متمثلا في شارع رويح حسين غربا و العربي بن مهدي شرقا .

(ب) **الطرق في النواحي:** وهي الكفيلة بربط المدينة بالتوسعات الجديدة بأعالي المدينة جنوبا: العقابي: الزبيرية، المقاسب... (ت) **الطرق الحضرية:** المكلفة باستيعاب الحركة داخل المحيط العمراني للمدينة ، مقدرة ب11 طريق مرتبطة كلها بالمركز الاستعماري ، تشهد حركة كبيرة يتفاوت حجمها من طريق إلى آخر، إذ يعتبر الطريقين المؤديين إلى جنوب

1.3.2 رسم غير منتظم للشبكة وثقل وظيفي في الأداء

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

(أ) ضعف شبكة الطرق الحضرية التي تأثرت بالنمو الحضري العشوائي للمدينة ، و الذي أعطى لهذه الشبكة رسما غير منتظم يغلب عليه طول المسارات من جهة و عدم القدرة على المحافظة على نفس المواصفات التقنية على طول المسار من جهة أخرى بسبب الإنتقاعات للميزة للنسيج .

(ب) عدم التوازن بين الخدمة التي تقدمها الطرق و حجم الحركة على الطريق (زيادة في الحظيرة دون تغيير مواصفات الطرق).

(ت) صغر مساحة الأرصفة التي لا تتناسب و حجم حركة المشاة خاصة خلال فصل الصيف وخلال ساعات الذروة اليومية، بسبب سيادة البناء أو النشاط المخالف الذي لا يحترم قواعد التعمير بالتعدي على الأرصفة إما بالبناء أو باستغلالها في عرض السلع.

(ث) عدم تهيئة مفترقات الطرق أو عدم كفاءة وملائمة التهيئة المعطاة لبعض منها لخصوصيات و حجم الحركة على مستوى هذه النقاط خاصة عند مدخل ومخرج المدينة.

(ج) غياب أماكن التوقف على طول الطريق أو الأماكن المخصصة لذلك بسبب غياب الدراسات الخاصة بتوفير مثل هذه الخدمة من جهة ، ومحدودية المساحات القابلة لإستعاب هذه المرافق من جهة أخرى ، بالإضافة إلى غياب نص قانوني

الحراك التنقلي بمدينة جيجل تأثير النمو الحضري على مجالات الحركة بالمدينة

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

و يختلف الحراك التنقلي الحضري عن الحراك أو التقلات الممارسة في المجالات شبه الحضرية أو الريفية ، فهو يضم فقط التحركات اليومية و الروتينية للسكان المرتبطة بأسباب معينة متعلقة بإشباع حاجياتهم اليومية و نيل الخدمة المقدمة من طرف المدينة ،ليقضي هذا التعريف بعض التقلات الاستثنائية التي يقوم بها الأفراد موسميا أو تلك الجماعية العائلية لقضاء العطل خارج المدينة ، فقد عبر (François Plassard 2003) في كتابه النقل و المجال عن هذا الحراك حيث قال " هذا التعطش الكبير للحراك الذي تعيشه المجتمعات أو الحاجة الدائمة للتنقل و التوجه نحو فضاءات أفضل ، دفع بالانسان الى تخيل و بلا توقف طرق جديدة للتنقل تساعده في الذهاب بعيدا و بأسرع وقت ممكن [12]، ولا يضم مفهوم الحراك التنقلي فقط وسائل النقل إنما يهتم أيضا بمجموع النشاطات المتعلقة والمتحركة بحركة السكان داخل تجمع ما ، ولهذا فالزيادة الكمية قبل النوعية لحظائر وسائل النقل في العالم أصبحت تحتم على الدول إعادة النظر في كيفية تحليل المعطيات المتعلقة بالحركة و تقنيات تسييرها داخل المدن باعتبارها المجال المباشر لهذه الحركة .

إذن يمكن أن نلخص مفهوم الحراك التنقلي على أنه أحدث صورة للحراك الذي عرفه الأشخاص، مرتبط ارتباطا وثيقا بعناصر ثلاثة محددة بالبعد الزمني، البعد المجالي و البعد الاجتماعي ، ترتبط هذه العناصر مع بعضها البعض فكلما منها يؤثر و يتأثر بالعامل الأخر و انعكاساتها مجتمعة على

يحدد كفاءات استغلال و تسيير مثل هذه المرافق ، الأمر الذي يؤدي إلى الانتشار العشوائي وغير المدروس لهذه المواقف.

(ح) تأخر السلطات المحلية في إعداد دراسات عن النقل و الحركة بالمدينة إلى غاية سنة 2009 رغم الاختناق الذي عرفته الشبكة على المستوى الولائي كما على مستوى المدينة ، الذي صودق عليه سنة 2011 و تنفيذه سنة 2017.

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

II . الحراك التنقلي : قضايا جديدة للنقل بأبعاد جديدة متعلقة بالكيف :

الحراك هو إمكانية التنقل داخل مجال معين ، هذا المجال الذي يمكن أن يكون افتراضيا كانتقال المعلومات ضمن الأنظمة المعلوماتية ، أو مجالا مجتمعيا فهو بذلك حراك اجتماعي ناتج عن تغيير الطبيعة الاجتماعية للسكان عما كان عليه الآباء ، أو يكون هذا المجال فيزيائيا فيسمى بذلك حراكا تنقليا من خلال حركة و تنقل الأشخاص و الممتلكات ضمن هذا المجال [9].

بدأ تناول مفهوم الحراك في علم الاجتماع منذ سنوات العشرينات من القرن الماضي، و تركزت الدراسات على البعد الاجتماعي له بهدف تحقيق المساواة الاجتماعية بين الأفراد (Sorokin 1927) [10]، و لم يأخذ هذا المفهوم تعريفه العلمي و حقه بالدراسة و التحليل إلا في سنوات الستينات. فتم إقرانه في البداية بعامل الهجرة و النزوح الريفي نحو المدن (Schuler et al, 1997) [11] بالتركيز على خصائص الحراك المجالي للسكان بين الدول، الجهات و الحواضر الكبرى و لمسافات طويلة ، و الذي يتعلق بالدرجة الأولى بدراسة التغيرات الطارئة على سوق العمل ، برامج الإسكان ، أو حتى السياسات المحلية التي تمارس ضغطها على السكان في بعض المناطق التي تعرف ضعفا في التنمية.

II 2.1. وسيلة التنقل : تمزج الطرقتين بظلمة نص

تختلف الوسيلة المستعملة في التنقل باختلاف الغرض من التنقل ، حيث يغلب استعمال الأقدام كوسيلة للتنقل بنسبة 56% لمجموع التحركات بسبب قصر المسافة بين الأصل و الوجهة و التي تكون غالبا بهدف الدراسة أو العمل ، تستعمل الحافلات للتنقل داخل المدينة بالمرتبة الثانية حيث أن 82% من السكان لا يستعملون سوى حافلة واحدة للوصول إلى الوجهة المقصودة ، في حين لا تستغرق أغلب الرحلات (56%) أكثر من 30 دقيقة ولا تتعلق هذه المدة بطول المسار وإنما بفترات الانتظار بالزحام والمواقف .

يملك 64% من سكان المدينة سيارة خاصة تستعمل للتنقل لأغراض مختلفة ولمرات عدة في اليوم ، ويتناسب معدل امتلاك السيارة مع الإمكانيات المادية للسكان ، أكبر نسبة 84% بمنطقة مزغيطان و أقلها 36% بمنطقة حرائن . ولعل أهم ما يميز مدينة جيجل هو الابتعاد شبه الكلي عن استعمال سيارة الأجرة في التنقل بسبب ارتفاع التسعيرة مقارنة مع الحافلة و الغياب شبه التام للنقل غير المرخص على مستواها و الذي لا يستعمل إلا في حالات استثنائية.

II 3.1. حجم وزمن التنقل : الخدم بغيره فخذ فتمتد عو نخ لـ ب

على زكهم لـ ب

يعبر معدل الحراك عن عدد التحركات التي يقوم بها السكان الذين تتعدى أعمارهم 5 سنوات خلال اليوم الواحد ، تمارس التنقلات بالمدينة بصفة يومية ويرتفع معدلها توافقا مع أيام العطلة الأسبوعية لتعرف ذروتها خلال موسم الاصطياف بزيادة قدرها 28% عما هو عليه خلال الموسم العادي بل أنها تمتد إلى غابة ساعات متأخرة من اليوم .

تشهد أهم المحاور الطرقية بالمدينة حركة معتبرة و ازدحاما كبيرا خلال ساعات الذروة ، زوالا عند مركز المدينة ومساء على مستوى الأحياء جنوب المدينة والتي تتمركز بها أهم المؤسسات الإدارية إضافة إلى الجامعة ، في حين يصل كلا من مدخل و مخرج المدينة إلى درجة الاختناق بسبب عودة العمال و المتدربين نحو مساكنهم خارج المدينة.

II 4.1. التحركات عند المفترقات : زه؟ تزيي نكهم لـ ب

عزح لـ ب

المجال هو ما يعطي تفسيراً لأهم مميزات المجال ، السلوك و نمط الحياة الذي نعيشه اليوم.

II 1. تحليل الحراك التنقلي بمدينة جيجل :

لم تستعد مدينة جيجل من أي دراسة خاصة بالحراك التنقلي أو تحقيق للأسر كمثلاثية من المدن الجزائرية (الجزائر، وهران ،عنابة و سطيف) ، فكان الانتظار إلى غاية 2007 أين تم إعداد مخطط للنقل على مستوى الولاية وأخر للحركة خص مدينة جيجل بالدراسة و التحليل. بالاعتماد على نتائج المخططين، وبعد تحيين بعض معطيات الحراك بالمدينة بالتحقيق الميداني سنة 2016 يمكن تكميم و تحليل خصائص الحراك بمدينة جيجل وفق المؤشرات التالية :

II 1.1. أسباب التنقلات : تنقلات محدودة لكنها مؤثرة :

تمارس التنقلات اليومية لسكان مدينة جيجل وفق نموذج التنقل على شكل دورات، و الذي يعني قضاء الشخص لعدة أغراض (تعدد أسباب التنقل) من خلال دورة حركته من المسكن و العودة إليه. وتكون أغلب التحركات مفروضة بغرض الدراسة والعمل حيث تمثل 78% من مجموع التحركات، تمارس هذه التحركات داخل حدود المدينة فقط مع وحدة يستقطب 96% من مجموع العاملين. يتميز قطاع مزغيطان بسيادة التحركات بهدف التسوق لفة المحلات التجارية بالقطاع و تباعيته الكبيرة لمركز المدينة. فيما لا تؤثر التنقلات من أجل الدراسة بالرغم من ارتفاع نسبتها على كفاءة الحراك بالمدينة لأن هذه التحركات محلية ولمسافات قصيرة داخل حدود المدينة بسبب الانتشار الجيد للمؤسسات التعليمية.

جدول رقم (3) : أسباب وسائل التنقل

أسباب التنقل	النسبة %	وسائل التنقل	النسبة %
الدراسة	55,52	الأقدام	56,30
العمل	23	الحافلة	24,88
السوق	7,95	السيارة	18,75
الزيارة	4,09	سيارة الأجرة	0,06
أخرى	9,44	النقل غير المرخص	0,01
المجموع	100	المجموع	100

المصدر : تحقيق ميداني ماي 2016

الحراك التنقلي بمدينة جيجل تأثير النمو الحضري على مجالات الحركة بالمدينة

السنة مع تضخم الحظيرة في الجزائر فأن الانطلاقة الفعلية لنموها كانت سنة 2005 ، هذه السنة التي عرفت تطبيق سياسة قروض الاستهلاك و المتعلقة بالتسهيلات البنكية الممنوحة لشراء السيارة .

يختلف توزيع عدد المركبات من ولاية إلى أخرى على مستوى التراب الوطني تنفرد وحدها الجزائر العاصمة بالصدارة تستحوذ على 26,33% من الحظيرة الوطنية تليها كلا من البلدية، وهران ، قسنطينة و تيزي وزو ، فيما تحتل ولاية جيجل المرتبة 25 و طانيا ، تتوافق وتيرة ونسق تكوين الحظيرة المحلية مع تطورها وطنيا ، يتركز أكثر من ربع هذه الحظيرة ببلدية جيجل

• سيادة السيارة السياحية على حظيرة المركبات بالمدينة

تستحوذ السيارات السياحية أو سيارات النقل الفردي على حصة الأسد من الحظيرة ، ويعود سبب ذلك إلى التوجه نحو الاستعمال المكثف للسيارة في التنقل لما توفره هذه الأخيرة من حرية و راحة في التنقل ، وتغلب الرغبة في امتلاك السيارة على كل العوائق المرتبطة باستعمالها من توتر عصبي، قلق ، صعوبة التنقل ، الازدحام... إلخ ، حيث تتراص قائمة أولويات الأسرة الجزائرية حتى على حساب امتلاك مسكن ، بالرغم من الارتفاع النسبي في أسعار السيارات الجديدة و المستعملة مؤخرا ، إلا أن أغلب السكان لا يستطيعون الاستغناء عن هذه الوسيلة في التنقل .

2.2.11 النقل الحضري بالمدينة : نموها مستقر

على ازدياد

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

تعرف مختلف مفترقات الطرق الرئيسية بالمدينة مشاكل عدة تؤثر على سيولة و انسيابية تدفقات الحركة اليومية ، و السبب الرئيسي لذلك هو ضعف تخطيط المفترقات الذي لا يتناسب مع حجم الحركة إضافة إلى عدم ملائمة نظام مراقبة و تسيير التدفقات في بعض المفترقات .

بسبب موقعه الجغرافي الاستراتيجي عند مدخل المدينة و أهميته التاريخية فإن مفترق بربروس و الذي تصب به أهم تدفقات الحركة بنسبة 21,76% [13] من مجموع التدفقات بالمفترقات ، يعرف مشاكل عدة في تسيير الحركة تصل إلى الاختناق و الانسداد خاصة صيفا ، بالمرتبة الثانية تجد مفترقي المدخل الشرقي و الغربي للمدينة و اللذان يعتبران المصدر الأول للتدفقات من و إلى المدينة .

تم تجهيز أمن المفترقات حديثا سنة 2017 بنظام رقابة باستعمال الإشارات الضوئية التي نظمت إلى حد ما الحركة بالمدينة لكن دون القضاء على مشاكل الازدحام ، ليبقى المشكل مطروحا على مستوى أهم المحاور نتيجة مشاركة الطريق لخدمة النقل و التوقف نظرا لنذر أماكن التوقف بالمدينة.

11.2 تنظيم النقل بمدينة جيجل :

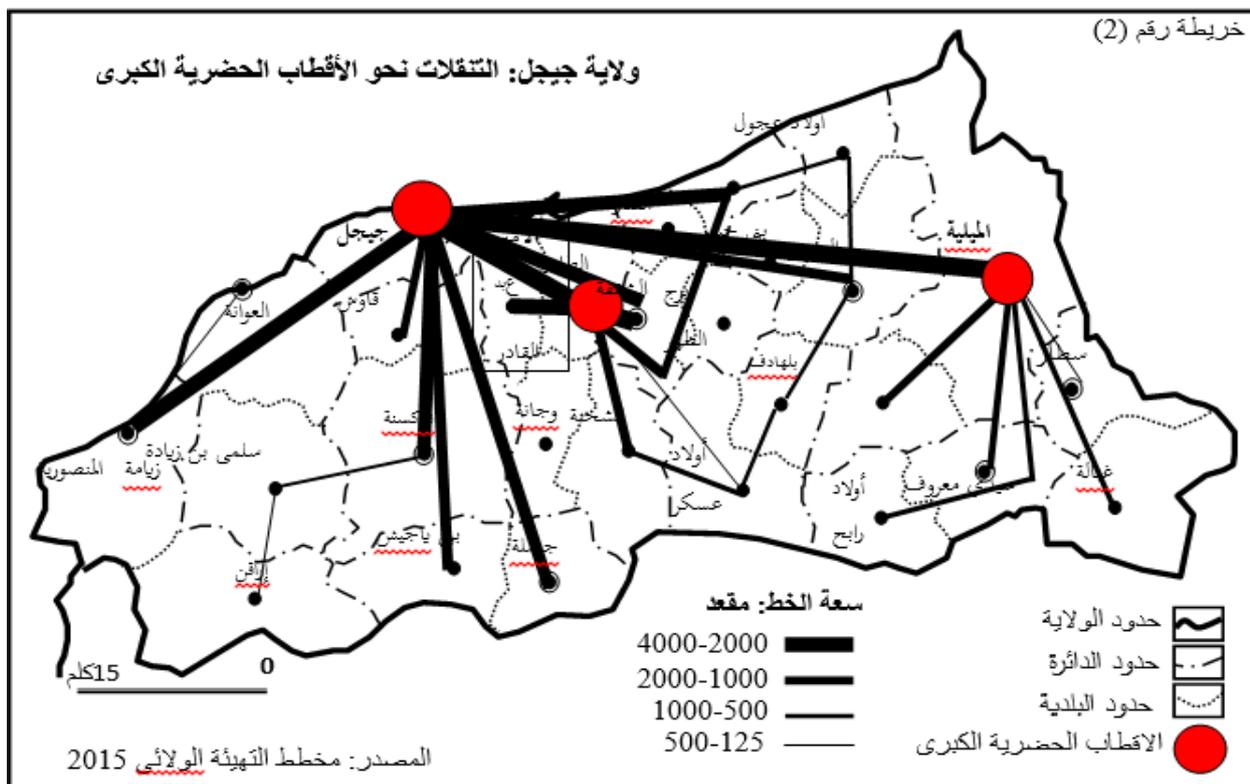
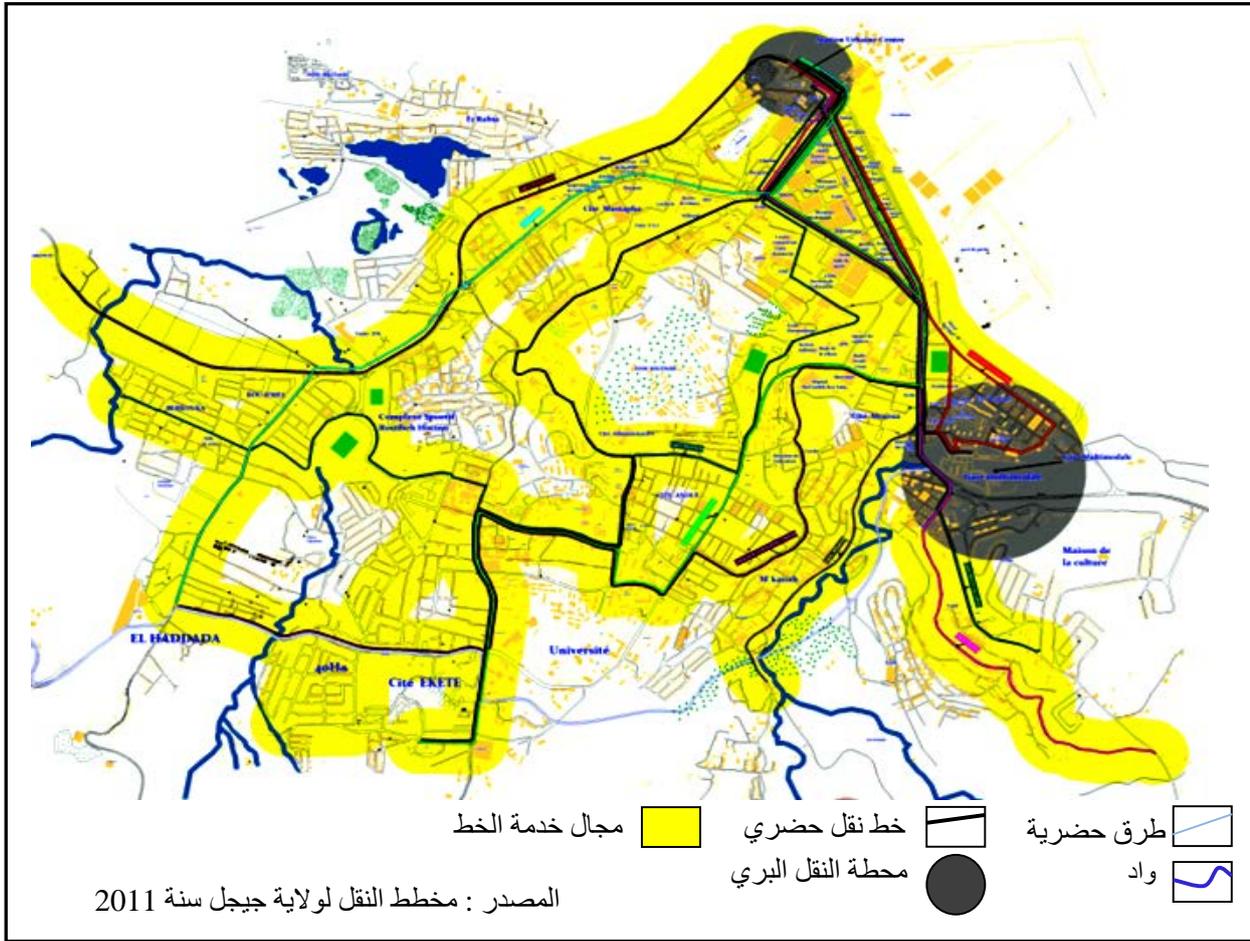
شهدت السنوات الأخيرة تزييدا كبيرا في عدد المركبات على اختلاف أنواعها في الجزائر نظرا لانفتاح السوق و دخول متعاملين جدد في منظومة النقل ، حيث قدر عدد المركبات حسب أرقام الديوان الوطني للإحصاء نهاية سنة 2016 بحوالي 8,4 مليون مركبة بمعدل مركبة لكل 7 أشخاص .

11.2 نمو غير مسبوق لحظيرة المركبات يواكب نمو

الحظيرة الوطنية : ما تنطو حطينا لمترو هي لإقامة شئخ ب

تأثر نمو حظيرة المركبات في الجزائر بالتغيرات الاقتصادية فقد سجلت أعلى مستويات نموها خلال سنة 2011 ، هذه السنة التي تعتبر مفصلية بوصول معدل امتلاك السيارة لأعلى مستوياته تزامنا مع ارتفاع مستوى معيشة السكان و خاصة إطارات الوظيف العمومي بعد تعديل جدول الأجور و تحسين القدرة الشرائية، إذ تضاعف عدد المركبات بمختلف أنواعها خلال هذه الفترة فمن 124 ألف [14] خلال سنة 2010 إلى 234 ألف خلال 2011 . و أن توافقت هذه

الشكل رقم (4): توزيع خطوط النقل الحضري بمدينة جيجل



يكون الحراك وكغيره من النشاطات الإنسانية غير خاضع لاعتبارات مادية يمكن قياسها والتحكم بها فحسب، بل يتأثر أيضا بمجموعة من الخصائص غير المادية مرتبطة بالخصوصيات الاجتماعية للسكان و تاريخ المدينة الموروث (Hagerlard 1991 , Le Breton 2002)[15]

1.3. II الحراك التنقلي بمدينة جيجل سلوك اجتماعي خاضع لاعتبارات اجتماعية :

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

وقد أكدت الدراسات الاجتماعية التي تناولت السلوك الحضري أن اكتساب الطباع و أسلوب الحياة لم يعد خاضع للعادات و التقاليد التي ميزت المجتمعات التقليدية ،والتي عرفت نظام اكتساب عمودي ، من الآباء إلى الأبناء ، فقد قلب هذا النظام إلى آخر أفقي نائح عن احتكاك الأفراد بمجموعات أخرى مختلفة من حيث الاعتقاد ،العرف و المرجع ، و اكتساب طباع جديدة بالاختلاط في مجالات العمل ، الدراسة و الترفيه ،أو الاختلاط و الاحتكاك الافتراضي الذي تتحكم فيه القنوات الإعلامية ومواقع التواصل الاجتماعي و ما تقدمه من مغريات ومحفزات تشجع الأفراد على اكتساب سلوكيات جديدة دخيلة عن المجتمع الأصلي ، و يمكن تلخيص العوامل المؤثرة في تغير السلوك و سلوك الحركة في : الرغبة في الاستقلالية، تغير أوقات العمل ، دخول المرأة مجال العمل و التوجه نحو الكماليات من الاحتياجات .

أ) مجتمع مدينة جيجل مجتمع محافظ:

يتميز سكان مدينة جيجل بخصوصيات اجتماعية متشابهة، يغلب عليها طابع محافظ يعطي أهمية كبيرة للعادات الموروثة عند استغلال المجال أو خلال ممارسة النشاطات اليومية و الاجتماعية، ورغم التطور الذي عرفته المدن الجزائرية خاصة الكبرى منها، إلا أن مدينة جيجل لازالت

• أهمية الخطوط تحدد أهمية نقاط العبور:

تستأثر مدينة جيجل بأكثر شبكة للنقل بالولاية ب 11خط حضري و 12 خط شبه حضري و 3 خطوط ريفية، مقابل 4 خطوط بمدينة الميلية و 3 خطوط حضرية فقط بمدينة الطاهير.

تسهل المؤسسات الخاصة للنقل على تقديم خدمة النقل الحضري بالمدينة ب 385 مؤسسة حرفية خاصة مقابل مؤسسة عمومية واحدة متمثلة في مؤسسة النقل الحضري (ETUJ) التي تملك 22 حافلة، تحوز على اهتمام المتنقلين رقم قلتها لجودة خدماتها: السرعة، التكلفة والسعة المناسبة.

تتركز أغلب تحركات السكان بكلا الخططين القديمين للمدينة انطلاقا من المحطة الشرقية نحو الجامعة جنوبا مرورا بحي المجاهدين غربا أو حي أيوف شرقا، هذا الأخير الذي يمتص الحصة الأكبر من التنقلات، يليه خط الحدادة مرورا بحي أيوف والذي يعد أطول الخطوط، أكثرها تغذية بمناطق العبور وأكبرها سعة ب 59 حافلة تستقبل 100 شخص خلال الرحلة الواحدة.

II .2. 3 حجم إضافي للتحركات بالمدينة تضمنه خدمة النقل بين البلديات:

يعرف سكان ولاية جيجل تباعيه كبيرة للمدينة ، حيث قدر طلب التنقلات اليومية نحو مدينة جيجل ب 35616 تنقل في اليوم ما يعادل 62 % من مجموع الطلب على التنقل بالولاية ، يتولى 18 خط نقل و 326 حافلة توجيه هذه التنقلات من و إلى المدينة .

II .3 : الأسباب وراء تفاقم مشاكل الحراك التنقلي بمدينة جيجل :

لا يمكن اختزال الحراك التنقلي بالمدينة بالتنقل من مكان إلى آخر، حتى أنه لا يمكن فهم الأسباب و الاتجاهات عن طريق التكميم المادي لهذه التحركات و التنبؤ بها مستقبلا ، دون ملاحظة الكيفية التي تمارس بها هذه التنقلات ، إذ ترتبط ممارسة الحراك التنقلي بالعلاقات التي يبنها الإنسان مع المحيط المباشر له ، علاقات يتحكم فيها نوع الأنشطة (توزيع الأنشطة مجاليا)،التطور التكنولوجي (الابتكارات في وسائل النقل) ، و الانتشار الإعلامي (الإشهار التسويق) . و لهذا

طاغيا على باقي الاستعمالات ، حتى و أن كان لمسافات قصيرة و لأغراض بسيطة يمكن قضاؤها مشيا على الأقدام ، كالتسوق اليومي أو إيصال الأطفال إلى المدرسة القريبة من المسكن ، الأمر الذي يزيد من الاكتظاظ بمحاور الطرق و الازدحام بأهم المفترقات خلال ساعات الذروة.

II 2.3 تأثير التوزيع المجالي للتجهيزات على الحراك

يتأثر حجم و اتجاه الحراك التنقلي بمدينة جيجل بالتوزيع المجالي لأهم التجهيزات و الخدمات الإدارية و بدرجة الاستقطاب المحلي أو الولائي الذي يحدده مجال نفوذها ، ويمكن تلخيص أهم خصائص هذا التوزيع فيما يلي :

- مركزية الخدمات الإدارية على مستوى المركز الاستعماري للمدينة (البريد المركزي، البنوك، المحكمة، البلدية...)

- سيادة الطابع التجاري و الانتشار الرهيب للأنشطة التجارية المتنوعة بحي أيوف الفوضوي ، و التي أدت إلى زحف مركز المدينة نحو الحي بدلا من النواة الاستعمارية ، ليشهد بذلك إقبالا و ترددا كبيرا لسكان المدينة و سكان التجمعات المجاورة.

- تمركز مقرات أهم الإدارات بالحي الإداري بمحاذاة حي أيوف أو بالمدخل الشرقي للمدينة ترتبت عنه حركة كبيرة للعمال خلال ساعات الذروة خصوصا.

- موقع الجامعة أقصى جنوب المدينة وما يصاحبه من حركة كبيرة لحافلات نقل الطلبة المتواجدين بمختلف أنحاء المدينة أو خارجها ، بالإضافة إلى حركة النقل المتواصلة خلال فترات اليوم بين جامعة جيجل و القطب الجامعي الجديد بالتجمع الثانوي تاسوست.

- الحركة السياحية الكبيرة التي أصبحت تميز المدينة ، حيث شهدت خلال السنوات الأخيرة إقبالا كبيرا للسياح من كافة أنحاء الوطن نحو مختلف شواطئ الولاية وأماكنها السياحية المتواجدة إما على مستوى المدينة وخاصة على الشريط الساحلي الذي يضم مختلف تجهيزات الراحة والترفيه ، وهذا ما يولد حركة كبيرة للسياح وسكان المدينة على حد سواء يصاحبه زحام كبير خلال مختلف فترات اليوم وليس ساعات الذروة فقط .

تحافظ على بعض الخصوصيات التي يمكن للزائر أن يلاحظها خلال جولته أو قضاء عطلة بالمدينة.

تتحكم هذه الاعتبارات الاجتماعية في سلوك التنقل لدى المرأة خاصة، فتحد من حريتها في التحرك وفي اختيار زمن، يوم ووسيلة التنقل، نفس الاعتبارات تجعل من يوم الجمعة بمدينة جيجل مخصصا فقط لبعض التنقلات المحدودة للزيارات و التنزه خارج المدينة، حتى أن المتجول بالمدينة يوم الجمعة بعد الزوال تبدو له المدينة غير أهلة بالسكان.

(ب) البعد المركزي لمركز المدينة :

يكتسي مركز المدينة أهمية كبيرة لدى سكان مدينة جيجل ، ورغم محدودة مساحتها إلا أن ارتباط السكان بهذا المركز سواء الاستعماري أو أحياء الأهالي المجاورة له تبقى كبيرة ، يظهر هذا الارتباط من خلال التنقلات المعتبرة للسكان نحو المسجد العتيق(المسجد الكبير) يوم الجمعة لأداء الصلاة، أو التوجه نحو المساحات الخضراء و الساحات العمومية المنتشرة به للتنزه، الترفيه و تقوية العلاقات الاجتماعية بين السكان .

(ت) تباعية سكان الأطراف للمدينة:

كما يرتبط سكان مدينة جيجل بمركز المدينة فإن سكان التوسعات الجديدة مزغيطان و حراثن لا يستطيعون الانفصال عن مدينة جيجل ،فتبعية سكان التوسعات كبيرة للمدينة ، وقد فعل امتلاك السيارة هذه العلاقة وعمل على تقويها بتسهيل وتسريع التنقلات بين القطاعات ، بالمقابل من ذلك تحولت هذه التوسعات إلى أحياء نوم يلجأ إليها السكان ليلا ، خاصة بمنطقة مزغيطان ، و حتى بمنطقة حراثن التي أرغم أغلب سكانها على الانتقال إليها ليجدوا أنفسهم رغم توفر التجهيزات المكملة للسكن بالمنطقة غير قادرين على التأقلم مع المحيط السكني الجديد .

(ث) اعتبار امتلاك السيارة مظهرا اجتماعيا يعبر عن الرفاهية:

لم يعد امتلاك السيارة مرتبطا بالإمكانيات الاقتصادية أو المادية للأسر ، فتنامي الاهتمام بالمظاهر الخارجية سواء في طريقة اللبس و السكن أصبحت تحدد المكانة الاجتماعية للأفراد في المجتمع ، و كنتيجة للتوجه نحو الاحتياجات الثانوية فامتلاك السيارة اليوم بالمدن الجزائرية أصبح ينظر إليه كمؤشر للرفاهية ،وأن استعمال السيارة في التنقل أصبح

الحراك التنقلي بمدينة جيجل تأثير النمو الحضري على مجالات الحركة بالمدينة

الأجال . يضع التعدي المتعمد و التغيير المتكرر لتوجهات أدوات التهيئة و التعمير مصداقية الأخيرة ضمن دائرة الشك ، ليتم تحويلها من أداة تنظيم و تسيير المجال إلى أداة لإعادة تسوية التدخلات المنفردة لصناع القرار و إعادة تطبيق مشاريع جديدة لم تأخذ بعين الاعتبار التوجه المستقبلي للمدينة ولا الانعكاس المحتمل لها على المجال و السكان ، على سبيل المثال :

-انجاز مقر جديد للولاية و تحويله لمركز المدينة و استغلاله لموقع استراتيجي من شأنه زيادة جاذبية و استقطاب المركز و بالتالي تفاقم مشاكل الحركة و النقل به .
-إنجاز مركز تجاري جديد بمنطقة أيوف من شأنه تعزيز التأثير التجاري للمنطقة على المدينة وما جاورها من تجمعات و تأزيم مشاكل الحراك بالمدينة.

(ب) مشكل الحراك مشكل معقد بحلول قطاعية :

يأخذ قطاعي النقل و الأشغال العمومية حيزا كبيرا من اهتمام السلطات عند إعداد سياسات التهيئة و وضع برامج التنمية على اختلاف مستوياتها. فقد شهد القطاعان إضافة إلى قطاع السكن قفزة نوعية خلال المخططات الخماسية الأخيرة ، عرفت الجزائر من خلالها إنجاز مشاريع ضخمة و تحديث كبير لشبكة الطرق على المستوى الوطني ، ارتكزت التدخلات أساسا على الشبكة شبه الحضرية للربط بين التجمعات و تحويل الحركة خارج المحيط العمراني للمدن ، ليبقى المشكل مطروحا على المستوى المحلي بالمدن مقتصرًا على عمليات التحسين الحضري و بعض التدخلات المنفردة و البسيطة . من جهة أخرى استنفاد قطاع النقل من تحديث لأجهزته بدخول متعاملين و وسائل جديدة لتسيير الحركة و النقل كالتحول نحو النقل بالترامواي و المصاعد الهوائية ، تم تنفيذ بعض المشاريع فيما تنتظر ولايات أخرى انتهاء الدراسات . و بالرغم من هذا التطور الذي ميز المدن الجزائرية و استفادتها من أغلفة مالية ضخمة لانجاز هذه المشاريع إلا أنها لا زالت تحتل مراتب متأخرة في تنمية هذه القطاعات مقارنة بالدول الأخرى.

تسهل مخططات النقل و الحركة على تنفيذ توجهات سياسة النقل على مستوى المجال الولائي و الحضري عن طريق تنظيم الخطوط ، المحطات و تسيير حظيرة النقل

II 3.3 تأثير سياسة التخطيط و التهيئة على تخطيط النقل

عرفت الجزائر تغيرات كبيرة في سياسات التهيئة منذ الاستقلال إلى يومنا هذا ، وشهدت من خلالها إصدار عدة نصوص و تشريعات تضمنت الإطار القانوني المحدد لكيفيات استغلال ثروات التراب و طرق إشغال المجال ، بهدف تحقيق التوازن المجالي و المساواة بين الأفراد .

كان انتقال الجزائر سنة 1990 إلى نظام الاقتصاد الحر المنعرج الأهم و التغيير المفصلي الرئيسي لسياسة التهيئة و التعمير في الجزائر ، فقد تم تحرير العقار و فتح المجال واسعا أمام دخول متعاملين جدد في ميدان إنتاج المجال و تسييره من خلال الترقية السكنية ، الاستثمار الاقتصادي و حتى المشاركة في اتخاذ بعض القرارات .

(أ) أدوات تنظيمية بفعالية محدودة :

اهتمت الأدوات التقليدية للتهيئة و التعمير بحل المشاكل المترتبة عن انتهاج سياسة مركزية (أحادية القرار) والتي أدى تطبيقها إلى زيادة الفوارق المجالية الموروثة عن التواجد الاستعماري بالجزائر ، بالرفع من درجة استقطاب المدن الكبرى و نموها : تضخم سكاني، نمو اقتصادي و توسع مجالي ، على حساب المناطق الداخلية التي عرفت ضعفا كبيرا في التنمية .

و رغم المبادرات الجيدة و أهمية الأهداف المسطرة من طرف هذه السياسة إلا أن التحسن في أداء المدن لم يكن بتلك الدرجة المرجوة ، فأغلب قرارات التدخل كانت مركزية ، معظم الأدوات ، القوانين و البرامج التنموية كانت مستوردة غير متوافقة مع المتغيرات الاجتماعية و الاقتصادية المحلية ، أما الحلول فكانت ظرفية أنية سطرت لمواجهة رهانات و مخلفات الأزمات الاجتماعية ، الاقتصادية و الأمنية التي شهدتها الجزائر ، وبالتالي فالنتائج المجالي لم يكن سوى محاولة لمجاراة النمو الديموغرافي الذي سبق و بأشواط كبيرة النمو الاقتصادي ، ليغلب بذلك الطابع الكمي على نوعية المنتج المجالي .

تفسر هذه المعطيات عمليات المراجعة الدورية التي قامت بها السلطات المحلية ببلدية جيجل لمخطط التهيئة و التعمير البلدي ، و الذي تم مراجعته مرتين منذ المصادقة عليه سنة 1993 نتيجة استنفاد القطاعات العمرانية قبل

III 1. نحو التنمية المستدامة في الجزائر :

في محاولة لمواكبة التغيرات الكبيرة التي عرفها المجتمع الحضري المعاصر ، و في إطار تحرك نوعي لتدارك التأخر الملاحظ في ميدان تسيير المجال الحضري الوطني ، تبنت الجزائر سنة 2001 سياسة جديدة مرتبطة ارتباطا وثيقا بالتنمية المستدامة ، و هذا بعد صدور قانون 01-20 المؤرخ في 12 ديسمبر 2001 ، المتعلق بالتهيئة العمرانية و التنمية المستدامة إضافة إلى قانون المدينة 06-06 المؤرخ في 20 فيفري 2006 المتضمن القانون التوجيهي للمدينة .

أقر هذا الإطار القانوني بعدا جديدا للتخطيط و منظورا حديثا للتسيير تمثل في الحوكمة الحضرية ، التي تبنى على أساس التداخل بين الاقتصاد ، البيئة و الاجتماع ، و المشاركة و التشاور بين كل الأطراف الفاعلة بطريقة شفافة و ديمقراطية ، فتعمل على تفعيل المواطنة بالاستماع الجيد لانشغالات المواطن و مشاركته الفعلية في اتخاذ القرار و تسيير مجاله المباشر ، سواء كان ذلك بطريقة مباشرة باعتباره فاعل اجتماعي أو عن طريق المؤسسات الجموعية و المنتخبين المحليين ، في محاولة لإيجاد التوليفة المناسبة بين إطار الحياة و نمط الحياة .

تسهر الحوكمة الحضرية على استعمال تقنيات وتبني تدخلات تضمن توقف استنزاف الثروات و المجال و التفكير المتوازي في سد الحاجيات الآنية للسكان و المستقبلية للأجيال القادمة .

III 2. حوكمة النقل :

تجدر الإشارة إلا أن ربط الاستدامة بالتخطيط لا يجب أن يبقى مجرد شعار أو محور لنقاش نظري يجري تداوله في الملتقيات و الخطابات السياسية أو حتى الإشارة إليه في مخططات التهيئة و البرامج التنموية ذات الأهمية ، فلا بد من وضع خطط تنفيذية و إطار مؤسساتي يعمل على تنفيذ هذه الخطة بالمشاركة مع المجتمع المدني و تحويل دوره من مجرد زيون إلى فاعل حقيقي ضمن منظومة نقل حديثة ، تستعمل تقنيات حديثة و أدوات تنفيذية جديدة تسهر على تطبيقها إطارات مؤهلة قادرة على العمل بها و تحديثها

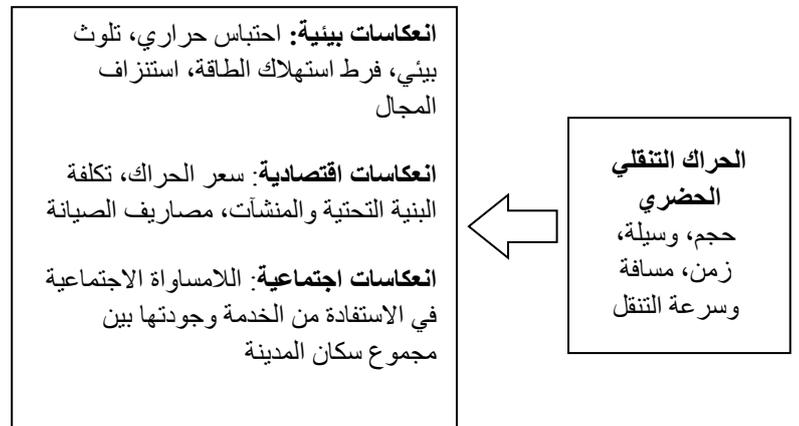
الحضري ، الريفية ، بين البلديات و بين الولايات ، اعتمادا على إعداد دراسات مسبقة تحلل كميات و كفاءات الحراك بالولاية و المدينة ، و تعمل على إيجاد الحلول و وضع سيناريوهات التدخل على مدى القريب ، المتوسط و البعيد . وقد أثبت الميدان محدودية نجاح هذه الأدوات التي تكتفي بالوصف و بمحاولة تكييف العرض المقدم مع الطلب المسجل بأقرار تدخلات عامة و معممة بكافة المدن و ليس على مقياس المدينة محل الدراسة .

يحد غياب التنسيق بين القطاعات (السكن ، النقل ، الأشغال العمومية) و بين الأدوات (تهيئة المجال ، تسيير النقل) من فعالية الإجراءات المتخذة رغم ضخامة المشاريع و ثقل القرارات السياسية ، فأغلب هذه التدخلات يغلب عليها طابع المركزية و المضمون الشكلي ، نتيجة لغياب سلطة ضبط و هيئة خاصة بالتطبيق و المتابعة و محدودية الخبرة و التجربة الميدانية وضعف الكفاءة المهنية .

III توصيات : كيفية تنظيم و تسيير الحراك :

لم تعد مشاكل الحراك اليوم مرتبطة بضرورة التحرك من منطقة إلى أخرى لقضاء غرض معين في فترة زمنية محددة ، كما لم تعد الحلول بسيطة متعلقة بكيفية تحديث بنية تحتية تلائم النمو الحضري والاقتصادي ، و لا بكفاءة عنصر النقل وقدرته على تحمل حجم و تنوع التحركات ، و إنما في إمكانية تلبية هذه الخدمة في أقصر مدة زمنية ، بأقل تكلفة و بدون أضرار على البيئة .

الشكل رقم (6) : الرهانات المطروحة في إشكالية الحراك التنقلي المعاصر



الحراك التنقلي بمدينة جيجل تأثير النمو الحضري على مجالات الحركة بالمدينة

المعايير (Multicritères) ، تسمح باختيار قرار التدخل الأنسب بعد تحليل نتائج مصفوفة المؤشرات التي يتم اختيارها مسبقا ، يرفق كل مؤشر بمعامل تحدد قيمته أهمية هذا المؤشر بالنسبة للدراسة : المناخ والانعكاسات البيئية ، مرونة النقل ، النقل الجماعي ، السيارة الخاصة ، خصائص التنقل . تساعد هذه الدراسة على المفاضلة بين البدائل عند اختيار: نوع التدخل، نوع المتعامل و التمويل، و وسيلة التنقل.

ترافق الدراسة الكمية دراسة نوعية رباعية (SWOT) تعمل على تحليل الحراك على مستوى المدينة داخليا و المحيط المجاور لها خارجيا ، و اتخاذ التدخلات الهادفة إلى تعظيم نقاط القوة وفرص المدينة مقابل إصلاح عناصر الضعف و التهديدات التي يمكن أن تصادف الحراك، و بالتالي الابتعاد على الدراسات القبلية الكلاسيكية المنفردة : دراسة الجدوى، إمكانية التنفيذ، التأثير على البيئة ،... الخ ، و التي عادة ما تكون سطحية و شكلية.

III 2.2. التدخل على المجال : تحسين أداء النسيج

الحضري :

يهدف هذا التدخل إلى تنظيم المجال الحضري من خلال تقوية البنية الحضرية للمدينة عن طريق :

- إعادة هيكلة و تأهيل الأحياء الهامشية و المهمشة .
- القضاء على السكن المخالف و التجارة المخالفة عن طريق اتخاذ إجراءات فعالة و جدية و الابتعاد عن التدخلات الترقيعية و إعادة التسوية الدورية لاستخدامات الأرض .
- إكمال أشغال التهيئة بالتجمعات الجديدة و ضمان استمرارية بصرية ، مورفولوجية و وظيفية بين المدينة و التوسعات.

-تهيئة الطرق والأرصدة والاستثمار في أماكن توقف السيارات بخلق حظائر جديدة للتوقف.

- تقليص الحركة الميكانيكية بمركز المدينة وتقنينها.

- تحسين الخدمة بحافلات النقل الحضري ومراقبة الناقلين.

III 2. 3. المخطط العمراني كأداة للتدخل : مشروع

حضري مدمج

تطبق السياسة الجديدة للتهيئة في الجزائر وفق أدوات تكميلية ، حيث يستعمل المخطط العمراني (Le Projet Urbain) كأداة لتنفيذ التنمية الحضرية المستدامة و التحكم

تتمثل توصيات التدخل بمدينة جيجل في :

- أولوية الاهتمام بتخطيط الحراك ضمن برنامج التخطيط الحضري و اعتباره من أولويات السياسة المحلية .

- استشراف و استقراء الصورة المستقبلية للمدينة بمعرفة إمكانية توسعها ومحاوره وعلاقة المدينة بما جاورها من محيط مباشر.

- إدخال البعد البيئي في الدراسة لبس كعنصر ثانوي و لكن كمحور رئيسي تبنى عليه باقي الدراسات.

- الاهتمام بالجانب الاقتصادي للحراك ، فأن كان سعر الوقود حاليا لايزال مقبولا فأن ارتفاعه مستقبلا أمر مرتقب و هذا مايجعله مؤثرا على نوعية و كمية الحراك بالمدينة .

- توعية السكان و الناقلين بضرورة احترام القواعد و معايير السلامة ، إعلامهم و إشراكهم في اتخاذ قرارات التدخل .

الشكل رقم (7) : توصيات عامة للتدخل

I- تفادي أخطاء السياسة السابقة

- ملاحظة النتائج
- تحديد النفاض
- تقييم الانعكاسات

II- التدخل على المجال

1- إصلاح الوضعية الراهنة :

- ✓ تحسين أداء النسيج الحضري
- ✓ تقوية العلاقة بين التعمير و النقل

2- التدخلات المستقبلية : خطة و توجهات جديدة

- ✓ استعمال الوسائل البديلة للحراك
- ✓ تحسين أداء خدمة النقل الجماعي

- النقل المستدام النظيف
- وسائل النقل الذكية
- المراقبة الإلكترونية للحراك

III 2. 1 استعمال الدراسة الإستراتيجية في تحليل التغيرات المجالية و معطيات الحراك :

تعمل الدراسة الإستراتيجية على تحليل الظاهرة المدروسة وفق شطر كمي و آخر نوعي ، يمكن استعمال هذه الطريقة في تحليل الحراك التنقلي في المدينة بإعداد دراسة كمية متعددة

للمدينة على مشاكل الحراك بها ، فالبنية الحضرية الحالية وما تعانیه من هشاشة العلاقة بين مختلف مكوناتها : السكن ، التجهيزات و الطرق ، و ضعف الاتصالية بين مختلف أرجاء مجالها : المركز القديم ، المركز التجاري الجديد ، التوسعات السكنية الجديدة ، لا تساعد المدينة على تقديم خدمة التنقل السلس لسكانها محليا و لسكان مجال نفوذها ولائيا و لا حتى موسميا للسياح صيفا .

على خلاف باقي المدن الجزائرية الكبرى فمشاكل الحراك بمدينة جيجل: الاختناق، الازدحام، التشعب، التأخرات... إلخ ، لا تتعلق بسوء تسيير قطاع النقل و التحكم في أدواته و وسائله ، بل هي مرتبطة كلياً بعدم كفاءة رسم و هندسة شبكة الطرق بها ، والتي لا تستجيب للمعايير التقنية و الهندسية و لا للخصائص الديموغرافية ، الإقتصادية و الاجتماعية للسكان . يستوجب تنامي دور مدينة جيجل ولائيا و جهويا البحث الجدي عن حلول تمكن المدينة من توفير الخدمات المرجوة منها بطريقة فعالة ، سريعة و آمنة ، تحترم الحاجات الحالية و المستقبلية للسكان ، دون أن تكون لها إنعكاسات على المجال و السكان ، تكون بهدف التخفيف من الضغط الممارس على المدينة و تحقيق انسياب للحركة داخلها و تكوين بنية حضرية صحية و نظيفة . ولا يتأتى تطبيق هذه الحلول إلا بتسيير رشيد للإمكانيات، و تظافر فعلي لجهود كل الفاعلين : السياسيين ، الاقتصاديين و المجتمع المدني ، و تبني سياسة حوكمة قابلة للتجسيد، أي بإيجاد سبل معالجة متماشية و تطلعات السكان و اختيار بدائل للتطوير و التنفيذ و المعالجة الدائمة و ليست الظرفية .

المصادر و المراجع :

- [1]-Plan de transport de la ville de Jijel, développement du scénario retenu, 2011,p 18.
 [2] - كبيش ع. التجمع الحضري والحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف ، رسالة دكتوراه العلوم ، 2011 ، 370 صفحة ، ص225 .
 [3]- RGPH .Collections Statistiques ,1966 ,DPAT wilaya de Jijel 2004.
 [4]- RGPH 1966.Op cit.
 [5]- RGPH .Collections Statistiques ,1987 ,DPAT wilaya de Jijel 2004 .

في ديناميكية المدينة والتحول الحضرية المصاحبة لها ، وفق أسلوب مرن و مدمج ، يهدف إلى تحقيق التوازن بين الفوائد و العوائد الاقتصادية و المالية لمشاريع النقل و الانعكاسات البيئية والاجتماعية لها ، ليتخطى بذلك المخطط العمراني التخطيطي التنظيمي لأدوات التعمير التي تلتزم بالتحديد القبلي لحدود الدراسة (حدود إدارية)، أهداف الدراسة (التنظيم المحلي و التخطيط المستقبلي)، الفاعلين و المتدخلين (التعمير و النقل) ، مدى التنفيذ و حالات المراجعة .

يحدد مجال الدراسة حسب أهمية المشروع ودرجة نفوذه على المدى البعيد ليصل إلى 30 سنة، لتتدرج وتتوسع بذلك مستويات المخطط العمراني من المحلي إلى المعقد وصولاً إلى العام، يشترك عدة فاعلين في تمويل المشروع بهدف تأمين رأس المال، التقليل من التكاليف و خلق موارد مالية جديدة و ذاتية للمشروع، فيما تتم مراجعة أهداف و نتائج المشروع دورياً توافقاً مع نمو مجال الدراسة ديموغرافياً، اقتصادياً و اجتماعياً.

III 2.4. نظام المعلومات الجغرافية كأداة لمراقبة الحراك :

تعتمد دول العالم نظام المعلومات الجغرافية في تخطيط، تقييم وصيانة نظام النقل بها، عن طريق المراقبة الإلكترونية لحراك و تنقلات الأفراد باستعمال الوسائل المختلفة للنقل، تسهل هذه التقنية الحديثة في تحليل واقع الحراك وفق المتغيرات التي تؤثر على نوعية و كمية التنقلات: البنى التحتية، وسائل النقل، البرامج السكنية، التجهيزات، النقاط السوداء، الحوادث و الاختناقات.

استعمل هذا النظام سابقاً في تقييم أداء البنى التحتية من حيث دراسة و تحليل و إدارة البنية التحتية للنقل والمواصلات (طرق ، سكك حديدية ...)، أما حديثاً و مع التكامل مع بين نظام المعلومات الجغرافية و تقنية النظام العالمي لتحديد الموقع (GPS) أصبح مراقبة حركة الأفراد، المركبات و وسائل النقل و المواصلات ممكناً. [16]

الخلاصة

ترتبط ظاهرة الحراك التنقلي بمدينة جيجل بعدة عناصر داخلية وخارجية تنعكس سلباً على الأداء الوظيفي للمدينة ، وقد تأكد من خلال هذه الدراسة تأثير النمو الحضري

[6]- بوشفرة ح . إشكالية التوسع العمراني لمدينة جيجل وحتمية إعادة الإنتشار إلى التوابع، رسالة ماجستير ،2006، 163، صفحة،ص23.

[7]- Bilan des programmes d'habitat au niveau de la wilaya de Jijel , DUC Jijel ,2004 .

[8]- BET Boubzari N. Révision du Plan Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme ,groupement urbain Jijel ,2009 ,p40 .

[9]- www.wikipedia.fr , Mobilité spatiale.

[10]- Nathalie Brevet .Mobilité et processus d'ancrage en ville nouvelle : Marne la Vallée, un bassin de vie, étude de la mobilité résidentielle et mobilités quotidiennes, thèse de doctorat, décembre 2008, 390 pages, p62.

[11]- Nathalie Brevet. Op cit, p63.

[12]- Romain Petiot. La fraude au stationnement, enjeux et analyse économique des comportements, thèse de doctorat, université Lumière Lyon 2,2001,un extrait publié dans le rapport réalisé par le bureau d'étude Tuniclean Tunisie relatif a la mise en place de l'observatoire de la mobilité urbaine durable de la ville de Sousse ,Mars 2015 .

[13]- Plan de transport de la ville de Jijel, Op cit, p25.

[14]- www.ons.dz , statistiques économiques, transport, Annuaire statistique de l'évolution du parc automobile en Algérie.

[15]- Kamilia Tabaka .vers une nouvelle mobilité socio-géographique de la mobilité quotidienne, étude des mobilités quotidiennes des habitants de la région de Grenoble, thèse de doctorat ,2009 ,269 pages, p22.

[16]- جمعة GIS sciences ،2014، ص202، النسخة الالكترونية - محمد داود.مبادئ علم نظم المعلومات الجغرافية ،