

تأثير مرفولوجية مدينة الشلف على نوعية خدمة النقل الجماعي

The effect of the morphology of Chlef on the quality of the public transport service

تاريخ الاستلام: 2021/04/05؛ تاريخ القبول: 2021/05/23

ملخص

عرفت الجزائر تطورا ملحوظا في مجال عصرنة قطاع النقل، من خلال مختلف المشاريع التي تم تجسيدها عبر مختلف ولايات الوطن . مدينة الشلف بمساحة 121 كم² و بعدد سكان فاق 200000 نسمة سنة 2020 و بالرغم من موقعها الاستراتيجي و امتلاكها لمؤهلات تساعد على ان تكون مدينة ميتروبولية لخلق التوازن الجهوي ، لا زالت تعاني من مشاكل النقل و الازدحام المروري عبر مختلف احيائها و خاصة بوسط المدينة .
تهدف هذه الدراسة الى تحليل نوعية الخدمة في النقل الجماعي و علاقتها بمرفولوجية المدينة وتطورها العمراني ، بالاعتماد على المنهج الوصفي التحليلي ، و بالأخص على العمل الميداني بتسجيل الملاحظات المباشرة، كما قمنا بتوزيع استمارات استبيان و كذلك بإجراء مقابلات مع المسؤولين في مختلف الادارات . توصلنا في الاخير الى اعداد قاعدة بيانات تخدم مختلف الفاعلين واقتراح بعض الحلول من اجل تطوير النقل و حل مشكل الازدحام.

الكلمات المفتاحية: نقل جماعي؛ مرفولوجية؛ ازدحام مروري؛ نقل مستديم؛ شلف

* حسام راسي

أحسن بن ميسي

معهد تسيير التقنيات الحضرية،
جامعة قسنطينة 3، الجزائر.

Abstract

Algeria has witnessed a development in the modernization of the transport sector through the various projects that have been achieved in the various Wilayas. The city of Chlef, with an area of 112 km², a population of 220,000 in 2020, and despite its strategic location and possession of qualifications that would help it to be a metropolitan city, it still suffers from transportation problems through its various neighborhoods, especially in the city center.

This study aimed to analyze the quality of public transport service and its relationship with the morphology of the city and its urban development., By using the most important approaches on the analytical descriptive, especially on applied study By taking direct notes .We also distributed questionnaire forms and conducted interviews with officials in various departments Finally, we concluded proposing some solutions for the development of transportation and solving the problem of traffic congestion.

Keywords: public transport; morphology; Traffic congestion; Sustainable transport; Chlef

Résumé

L'Algérie a connu un développement dans la modernisation de son secteur du transport, et ce, à travers les différents projets qui se sont concrétisés dans les différents willayas. La ville de Chlef, possède une situation stratégique et de grands potentiels qui auraient lui permettre d'être une métropole régionale. Néanmoins, la ville souffre de plusieurs problèmes de transport et de congestion dans ses différents quartiers, notamment dans son centre-ville.

Ce travail vise à analyser la qualité de service en transport en commun et sa relation avec la morphologie de la ville et son développement urbain. Pour ce là, nous avons adopté pour une approche descriptive analytique basée sur un travail de terrain et appuyé par l'observation directe, des questionnaires, et des entretiens avec les responsables des administrations. Cela nous a permis de préparer une base de données au profit des acteurs publics, et de proposer des solutions pour le développement des transports.

Mots clés: Transport en commun ; morphologie ; Congestion routière ; Transport durable ; Chlef

* Corresponding author, e-mail: houssam.rassi@univ-constantine3.dz

I - مقدمة

يعتبر قطاع النقل أحد القطاعات المكونة للهيكل الاقتصادي في أي دولة، و هو يلعب دورا هاما في تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية (كافي، 2017). بالإضافة إلى ذلك فهو يعتبر أحد عوامل اختيار الأفراد لأماكن إقامتهم و مكان عملهم فهو جزء لا يتجزأ من عملية التخطيط الحضري لارتباطه بالتكوين العمراني و استعمالات الأراضي. و لا يمكن وضع خطة لتطوير المدينة دون التفكير في خطة للنقل الحضري ، كما أنه لا يمكن أن تتوسع المدينة، و يزداد حجمها و عدد السكان القاطنين بها دون تطور البنية التحتية و وسائل النقل الجماعي بها. فالنقل هو شريان مهم في حياة المدينة الحضرية ، لا يمكن الاستغناء عنه، فهو يساهم في كفاءة أداء المدينة لوظائفها المتعددة. لذا فقد ازدادت أهمية النقل مع تطور الحضارة و ازدياد متطلبات الانسان الحضرية (أوريل، 1974).

ولاية الشلف بمساحة 4074 كم² (monographie de la Ville de Chlef, 2008) و بموقعها الاستراتيجي في منطقة وسط البلاد، تعتبر همزة وصل بين مختلف ولايات الوطن ، عبر طرق وطنية هامة ، وقد عرفت نموا ديمغرافيا هائلا، حيث بلغ عدد سكان الولاية 1.013.718 نسمة سنة 2008، بمعدل نمو قدر بـ 1,70 %، ليصل عدد سكان حاليا حوالي 1200000 نسمة (تحتل المرتبة السادسة وطنيا من حيث عدد السكان،(مونوغرافيا الولاية 2018).

وفي إطار عصرنة قطاع النقل، الذي أنفقت عليه الدولة في الفترة ما بين 1999 و 2017 مبلغ 5481 مليار دينار من مبلغ إجمالي قدره 10284 مليار لنفس الفترة ، من أجل توسعة الطرقات و بناء هياكل النقل ، ووضع مخططات للسير ، وتحسين الخدمة في مجال النقل الحضري* . استفادت الولاية من عدة مشاريع في إطار هذا البرنامج باعتبارها تملك مختلف أنماط النقل ، فهي تضم مطار دولي (ابو بكر بلقايد) منذ 2006 ، والذي يقع على بعد 9 كلم من مقر الولاية، تمت من خلاله 468 رحلة بعدد مسافرين بلغ 42326 سنة 2018 . كما يوجد بها مناء تنس ، و خط للسكة الحديدية بطول 59,5 كلم و محطة لنقل المسافرين نحو 46 ولاية، و غيرها من المرافق (مديرية النقل لولاية الشلف، 2018)، و هذا ما يبرز دور الولاية وطنيا و دوليا، مما يؤهلها أن تكون قطبا اقتصاديا هاما .

عرفت مدينة الشلف، نموا عمرانيا و ديمغرافيا كبيرين فهي الوحيدة في الولاية التي فاق عدد سكانها 200 ألف نسمة خلال سنة 2020 ، لتشكل مع بلدية الشطية تقريبا نصف السكان الحضر للولاية (مخطط التهيئة و التعمير لبلدية الشلف، 2019) ، وهي أيضا من بين المدن المتوسطة التي لها مجال نفوذ يصل إلى بلديات الولاية وإلى الولايات الأخرى، و هذا بحكم الهياكل المهمة التي توجد بها ،مما جعل منها مدينة محورية تُعول عليها الدولة مستقبلا لتكون مدينة متروبولية قادرة على خلق التوازن الجهوي (métropole regional d'équilibre).

إشكالية البحث:

التوسع العمراني السريع للمدينة لم ترافقه شبكة نقل بالمستوى المطلوب ،خاصة و ان مدينة الشلف، مثل العديد من المدن الجزائرية ، تواجه مشاكل عديدة سواء من حيث الهياكل او حتى من حيث التنظيم ، بالرغم من استفادتها من مخطط للحركة و

* تصريح وزير النقل و الأشغال العمومية عبد الغاني زعلان في جلسة إجتماع بلجنة النقل و المواصلات و الاتصالات السلكية و اللاسلكية بالمجلس الوطني،مقال منشور بجريدة الخبر بتاريخ 14 مارس 2018 ، ص 6

السير، دخل حيز الخدمة سنة 2015 . فقطاع النقل في المدينة، و خاصة النقل الجماعي الحضري موضوع دراستنا، لم يبلغ المستوى الخدماتي المنشود، فمشاهد الاكتظاظ وفوضى حركة المرور، و نقص أماكن الوقوف للسيارات، اصبح المواطن الشلفي لا يعيش بدونها، مما يشكل له ضغطا نفسيا. يزيد من حدة هذه المشاكل" ازدياد استعمال السيارة الشخصية بسبب توسع المدينة و تباعد المسافات حيث يصعب الانتقال مشيا على الأقدام" (كبيش، 2011). بالمقابل، يمكن ملاحظة عزوف السكان عن استعمال وسائل النقل الجماعي بسبب المشاكل التنظيمية التي يعاني منها و عدم إعطاء الأهمية اللازمة لهياكل الاستقبال به. و كذلك معاملة المسافرين وشبكة النقل المستغلة أدت بالضرورة إلى بروز ظواهر ومشاكل انعكست سلباً على الخدمة العمومية المنتظرة من هذا القطاع.

فمن خلال هذا الطرح ، جاءت هذه الدراسة لمعالجة الاشكالية التالية:

كيف تأثر مرفولوجية المدينة على النقل الجماعي ؟ و كيف يساهم هذا الأخير في حل مشكل الاختناق المروري لمدينة الشلف في ظل التوسعات الجديدة التي عرفتها و عدم تكافئ توزيع الخدمات؟

الهدف من الدراسة :

تهدف هذه الدراسة إلى تحليل واقع النقل الجماعي الحضري بمدينة الشلف ، و علاقته بالتطور العمراني و شكل المدينة ، من أجل ايجاد حلول لمشكل الاختناق المروري و مشكل غياب أماكن الوقوف ، وإعطاء تصورات لتحسين كفاءة النقل الحضري و تحسين نوعية الخدمة به.

فرضيات البحث:

للإجابة على الاشكالية و من أجل ضمان سيرورة جيدة لبحثنا قمنا بوضع الفرضيات التالية:

- مورفولوجية النسيج الحضري للمدينة ، والعوائق الطبيعية و الفيزيائية الموجودة به، له تأثير كبير على شكل توسع المدينة و على حركة المرور بها .
- التنسيق بين مختلف الفاعلين و تدعيم الخدمة في النقل الحضري الجماعي من شأنه أن يعالج مشكل الازدحام المروري
- توفير نقل مستديم بالمدينة، يساهم في القضاء على مشاكل المرور و يقلل من استعمال السيارة الشخصية

II- الطريقة والأدوات :

قمنا في هذه الدراسة بالاعتماد على مجموعة من الدراسات السابقة ، كما اعتمدنا على المنهج التحليلي الوصفي ، من خلال العمل الميداني الذي اعتمدنا فيه كثيرا على الملاحظة المباشرة و تسجيل الملاحظات ، و التقاط الصور عند الضرورة. كما قمنا بتوزيع 730 استمارة استبيان موجهة لمستعملي النقل، و 150 استمارة لكل من السائقين و القابضين لنفس الحافلات، من أجل معرفة اليات تطوير النقل الحضري الجماعي بمدينة الشلف والوقوف على أهم المشاكل التي يعرفها هذا القطاع .

اعتمدنا أيضا على المقابلات الشخصية مع مسؤولين في بعض الإدارات ذات العلاقة المباشرة ببحثنا ومع سائقي سيارات الأجرة في مختلف المحطات التي يتوزعون بها، عن طريق أسئلة تم اعدادها مسبقا و التي كان لها دور كبير في فهم مجال الدراسة. كما قمنا بتحقيق ميداني حول توزيع الأطباء الخواص و الهياكل الصحية عبر بلديات الولاية، وتوزيع المحامين ومكاتب الدراسات و ، توزيع المحلات

التجارية و الخدمية في أحياء المدينة حيث قمنا بإحصائها و تحليلها حسب نوعها في شكل جداول و أشكال بيانية.

III- النتائج ومناقشتها:

1-تطور المجال العمراني و ظهور حركية جديدة فرضها العامل التاريخي و موقع المدينة تناولنا في دراستنا هذه الجانب التاريخي للمدينة باعتبارها جد مهم في فهم التطور العمراني و حركية السكان داخل المحيط الحضري، فالنقل و العمران بينهما تفاعل دائم. باعتبار أن المدينة مرت عبر مراحل، لا يزال تأثيرها باقيا إلى اليوم في عملية التنمية ، حيث عرفت مدينة الشلف عدة مراحل تاريخية ، فكانت تسمى كاستليوم تانجيتينيوم (castellum tingitanum) خلال العهد الرماني (Marchand, 1959)، ثم Orléoville خلال الفترة الاستعمارية، فالأصنام ثم، سميت بالشلف نسبة لواد الشلف الذي يعبر الولاية و يقسمها إلى نصفين ، وذلك . بعد الزلزال المدمر الذي عرفته في 10 أكتوبر 1980، و الذي يعتبر الزلزال الرابع في تاريخها بعد زلزال 1922، 1934 ، 1954 و الأشد عنفا بقوة 7.3 على سلم ريشر ، تدمرت المدينة بنسبة % 80 و قدرت الخسائر ب 20 مليار دينار و من الناحية البشرية خلف 2633 ميت ، 8639 جريح ، 348 مختفي ، 478948 ضحية (Foudil, 1992,p7) كما تدمرت معظم البني التحتية من تجهيزات و مرافق . هذا الأمر زاد وضعية المدينة تازما ، فوقعت تحت ضغوط جعلتها تفقد الكثير من مكتسباتها الحضارية والتاريخية و الجمالية و اثر على هويتها العمرانية ، و على مختلف الخدمات بها. ركزت دراستنا على الفترة ما بعد الزلزال كون المدينة دخلت في مرحلة جديدة من البناء .

2- نسيج حضري ممتد نحو الأطراف للمدينة بعد زلزال اكتوبر 1980:

بعد الكارثة مباشرة ، بدأت الدولة في تنفيذ مخطط استعجالي من أجل إسكان المواطنين ، حيث تم تخصيص مبلغ أكثر من 1100 مليار سنتيم عبر ثلاث مراحل (وكالة الأبناء الجزائرية، 1989) . تمثلت المرحلة الأولى في إسكان أكثر من 350000 منكوب تحت الخيام(على مستوى الولاية ككل). أما المرحلة الثانية فهي محددة في الفترة (1982-1986)، هدفت إلى إعادة بناء المنطقة عن طريق البناء الجاهز، حيث تم بناء 20000 مسكن جاهز في المنطقة الحضرية، و 21000 مسكن جاهز بالمناطق ذات الطابع الريفي المتضررة. (Foudil, 1992, p8) هذه البنايات التي خصصت لفترة مؤقتة أصبحت مع الوقت بنايات دائمة ، إذ أنه و بالرغم من مرور أكثر من 40 سنة على إنشائها، مازالت هذه البنايات تشكل نسبة معتبرة من النسيج الحضري، بالرغم من الخطر الذي تشكله على صحة قاطنيها. كما كان لها تأثير على شكل الطرق و الواجهات الحديثة بسبب التوسعات العشوائية التي قام بها سكان هذه البيوت الجاهزة ، في المساحات المحاذية لهم.

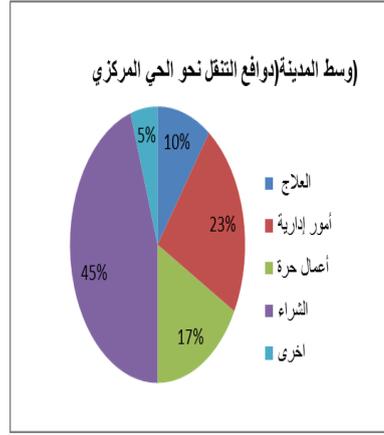
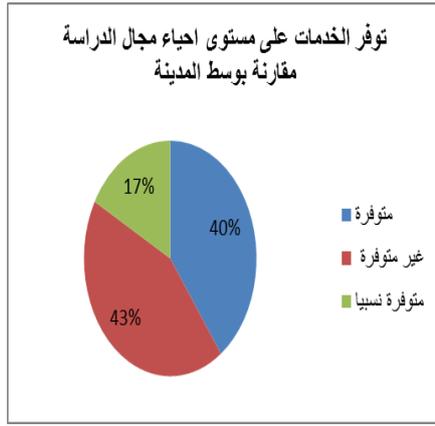
خلال المرحلة الثانية امتدت المدينة في جميع الاتجاهات ، وظهرت احياء جديدة ،(حي الشرفة ،الحسنية، لالة عودة، حي الاخوة عباد و أولاد محمد(حي مداحي و الردار(حي النصر). هذا الامتداد خلق لنا سلوكات جديدة في تنقل الافراد ، فبعدما كانت المسافات متقاربة و أغلب التحركات تتم مشيا على الأقدام ، أصبحت المسافات متباعدة بين الأحياء الجديدة فيما بينها، و بينها و بين وسط المدينة. حسب تقرير احصائي للنسيج الحضري إلى غاية 2009 بمديرية النقل ، لم يكن عدد سيارات الأجرة الجماعية في المدينة يتجاوز 10 سيارات إلى غاية سنة 1990.

و خلال العقد الأخيرين ، ازدادت المدينة امتدادا باستعمال الأراضي المحيطة بها ، فحسب Henri فإن المدينة تمتد على الأطراف كلما كان هناك عقار فارغ بحيث تتوسع و تزداد أبعادها إلى اقصى مدى (Henri, 1996) . وقد توسعت

بشكل أكبر في الجهة الجنوبية التي عرفت استهلاكاً مكثفاً للمجال ، و الذي حسب Marc Wiel يرتبط عادة بالنمو الديمغرافي و الاقتصادي (Wiel, 1999) ، حيث تم بداية إنشاء حي المصالحة بالمدخل الجنوبي و الذي هو عبارة عن سكنات جماعية ، من أجل القضاء على البناءات الفوضوية ، ثم بداية من سنة 2005 ، إنطلقت الأشغال بإنشاء المدينتين الجديدتين بن سونة و الشرفة (البرادعي). هدفت هذه السياسة لخلق اقطاب ثانوية من شأنها فك الضغط عن وسط المدينة. هذا الأخير من خلال التحقيق الميداني ، توصلنا الى ان نسبة تعلق سكان الاحياء الأخرى به كبيرة جدا حيث أن الكثير منهم ينتقل إليه بشكل يومي. حيث أن دوافع التنقل كانت كالتالي: (انظر الصورة رقم 1 ورقم 2):

شكل رقم 2: توفر الخدمات بأحياء المدينة

شكل رقم 1: دوافع التنقل



المصدر: تحقيق ميداني 2017

المصدر تحقيق ميداني، 2017

نلاحظ أن هناك ارتباط بين الشكل 1 و الشكل 2، حيث أن تنقل بعض السكان نحو وسط المدينة موجود بالرغم من توفر هذه الخدمات على مستوى الأحياء الجوارية وهذا راجع حسب آراء العينة إلى بحثهم عن النوعية و الأسعار التنافسية التي يقدمها مركز المدينة.

استفادت المدينتين الجديدتين من برنامج سكني كبير بمختلف الصيغ، حيث بلغ عدد المساكن المبرمجة بحي بن سونة 8130 سكن ،تم تجسيد اغلبها بعدد سكان 48780 ساكن. كما عرفت أيضا تشييد تجهيزات ذات بعد جهوي وحتى وطني، حيث أنه من المتوقع ان تلعب المدينتين مستقبلا دورا مهما في خلق حركية كبيرة نحوهما. بدأت ملامح هذه الحركية تتجلى من خلال المحلات التجارية التي بدأت بالظهور بهما (تحقيق ميداني 2020 للمحلات التجارية و الخدماتية) والتجهيزات الهامة كالمستشفى الجامعي "الأخوات باج" ، مركز مكافحة السرطان ، مركز حماية الطفل والامومة، المعهد الوطني للشبه الطبي ، و القطب الجامعي . هذا الأخير يضم كليتين احدهم لتخصص الطب و اقامتين جامعتين بقدرة ايواء ل 3000 سرير بحي الحسنية. هذه المرافق من المتوقع ان تُفتح مع بداية سنة 2022 حسب التحقيق الميداني الذي قمنا به مع كل من مسؤول قسم متابعة المشاريع بمديرية الصحة و السكان و اصلاح المستشفيات و المكلف بالاعلام على مستوى الخدمات الجامعية ، و ذلك لانتهاء نسبة الاشغال بها بنسبة 95 الى 100 % (انظر الصور رقم 1 و 2).



صورة قمر صناعي 2021

تحقيق ميداني: اكتوبر 2020

مكنت هذه التوسعات العمرانية الجديدة السلطات المحلية من توجيه بعض التجهيزات الادارية نحو الأحياء الجديدة، حيث تم إنشاء مديريات جديدة في حي بن سونة مثل مديرية السياحة ، مديرية التربية ، و مديرية قمع الغش وغيرها، كما تم تحويل باقي التجهيزات إلى أحياء مجاورة لوسط المدينة ،في كل من حي الزبوج (مديرية الصحة ، الأشغال العمومية ، الثقافة ..) وحي لاسيتي عروج مثل مديرية النقل و الطاقة ، الصيد البحري ، و غيرها. تهدف هذه السياسة إلى تخفيف الضغط عن وسط المدينة الذي كان يضم تقريبا كل الوظائف الادارية ، مما جعله يعاني من تشعب الطرق به، خاصة و ان اغلبها لا يتماشى مع ظروف المدينة الحالية، بسبب ضيقها و كثرة التقاطعات بها .

العلاقة بين مرفولوجية المدينة ونمط الخطة العمرانية وخطة النقل

ان دراسة مورفولوجية المدينة والتي تعني شكل المدينة النهائي الذي يتكون نتيجة لتفاعل الوظيفة مع الشكل ، وهي تتضمن نظام الشوارع ، وشكل الأبنية ، واستعمالات قطع الأراضي الموجودة بها (راجح نصر، 2011)، تساعدنا في فهم علاقة تطور المدينة وعلاقته بالوظائف الموجودة بها ، ثم تطور حركية السكان بها و مختلف أشكال النقل خاصة النقل الحضري الجماعي.

تطرقنا سابقا الى التوسعات الحضرية التي عرفتها المدينة حيث لاحظنا نوعين من التغيير المورفولوجي ، تطور المركز القديم للمدينة و إعادة تعميمه بالرغم من خطورته بسبب وقوعه في منطقة زلزالية نشطة ، و وجود كل العوائق به ، و النوع الثاني وهو نمو عمراني نحو الأطراف تميز بتفاوت في درجة التعمير ، حيث نجد أن توجه العمران في مدينة الشلف كان باتجاه الجنوب أسرع مما هو عليه في اتجاه الشمال، وذلك راجع الى طوبوغرافية المنطقة و طبيعة ملكية الأراضي وتوفرها في الجهة الجنوبية ، إضافة الى قلة العوائق الطبيعية و الفيزيائية بها ، أما ما يعيب هذا الاختيار هو أنه كان على حساب الأراضي الزراعية ذات الجودة العالية. أما المنطقة الشمالية فهي تتميز بوجود العديد من حقول البرتقال التي تعود الى الفترة الاستعمارية ، والتي وبحكم موقعها بجانب واد الشلف كان ذات أهمية كبير من الناحية الفلاحية وهو ما جعل التعمير نحوها فيه نوع من الصعوبة . كما تطرقنا ايضا إلى الزيادة السكانية التي عرفتها المدينة خلال الفترة الأخيرة ، بعد أن مرت بأزميتين خطيرتين أثرت بشكل كبير على نموها ، الأولى و هي خطر الزلزال الذي دمرها ، ثم العشرية السوداء حيث مرت المدينة بفترة غياب الأمن بسبب الارهاب في الفترة من 1990 الى غاية نهاية التسعينيات من القرن الماضي، و هو ما أدى الى تأخر و تعطيل العديد

من المشاريع. فالشكل الحالي رسمته مختلف المراحل التي مرت بها ، كما تتميز مدينة الشلف بوجود مجموعة من العوائق الطبيعية و الفيزيائية ، كان لها تأثير كبير على اتجاه نمو المدينة و على حركة النقل بها بسبب المنشآت الفنية التي يتطلبها هذا النوع من الارتفاعات حيث تتمثل هذه العوائق والتي لا طالما ظلت تشكل صعوبة أمام المسيرين أثناء إعدادهم لبرامج و خطط التنمية، كما أنها تكلف الخزينة العمومية مبالغ مالية زائدة بسبب المنشآت الفنية التي تتطلبها، وأهم عوائق مجال الدراسة تتمثل فيما يلي(صورة رقم 3، و رقم 4)

-وادي الشلف: الذي يقطع المدينة الى نصفين شمال - جنوب و هو وادي يتميز بجريانه طول السنة، وخاصة في فصل الشتاء
-وادي تسيغوات يقطع المدينة من الجنوب الى الشمال فهو يقسم أحياء المدينة إلى جزء غربي و جزء شرقي
-خط السكة الحديدية التي تمر عبر وسط المدينة و هي تمر عبر المدينة باتجاه شرق
صورة 3: عائق السكة الحديدية
صورة 4: وادي الشلف، معبر حي الحرية



تحقيق ميداني ،ماي 2017

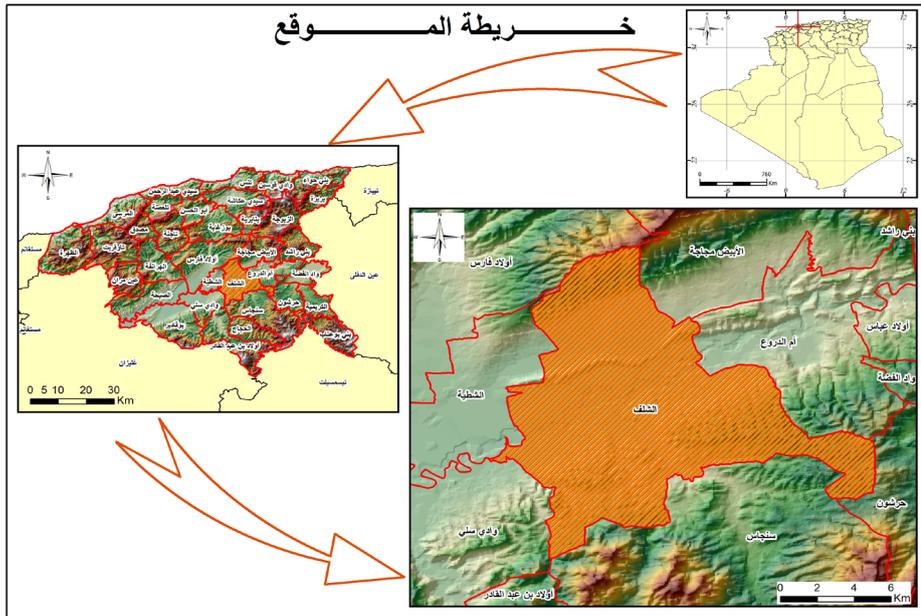


المصدر: الباحثين ،فيفري 2020

IV - العمل الميداني

1-موقع مجال الدراسة

تعتبر مدينة الشلف ،المقر الاداري للولاية ، و هي محاطة بست بلديات (أنظر الخريطة رقم 1) تتربع على مساحة 121كم². تعرف المدينة تفاعلا مستمرا مع المناطق المجاورة لها و حتى مع الولايات الأخرى .
خريطة رقم 1: موقع مجال الدراسة



المصدر: من إنجاز الباحثين بالاعتماد على صور الأقمار الصناعية

3-شبكة الطرق و تصنيفها بمجال الدراسة:

تضم مدينة الشلف شلّف شبكة طرق مهمة ،تسهل الوصول إليها ،كما يمر بها الطريق السيار بالجهة الجنوبية منذ سنة 2008 ، والذي يضمن الاتصال السريع مع 17 ولاية في الشمال ،و يمكن تقسيمها حسب النسب التالية(انظر الجدول رقم1) :

12% بوسط المدينة، 12% طرق ثانوية، 23% طريق رئيسي 43% طرق بلدية

جدول رقم 01: شبكة الطرق بالمدينة

نوع الطريق	التسمية	الطول (كم)
طريق	طريق وطني رقم 4	7.5
	طريق وطني رقم 19	7.5
مصنفة	طريق ولائي رقم 03	9.6
	طرسق ولائي رقم 51	4.02
طرق حضرية غير مصنفة	طرق بلدية	45.2
	طريق رئيسي	24.1
	طريق ثانوي	12.65
طرق شبه حضرية	طرق وسط المدينة	12.82
	طريق إجتنابي شرقي	10
المجموع		129.37

المصدر: مديرية البرمجة و متابعة الميزانية، 2018،

4-المنشآت الفنية:

تتكون المنشآت الفنية في مدينة الشلف من الجسور التي تعبر كل من واد الشلف وواد تسيغاوت و خط السكة الحديدية، والانفاق على الطريق الوطني رقم 4 ، و تعتبر همزة وصل بين أطراف المدينة إلا أنها تشكل في أغلبها نقط سوداء و تعرف اكتظاظا مروري خاصة خلال أوقات الذروة ،

صورة 6: جسر حي بن سونة

صورة 5: طريق وطني رقم 4



المصدر: تحقيق ميداني، 2017،

المصدر: تحقيق ميداني، 2017،

النقاط السوداء بالمدينة:

توجد بالمدينة العديد من النقاط السوداء خاصة بمدخلها و بوسطها ، و عند تقاطع الشوارع و الطرق الرئيسية ،خاصة على مستوى السكة الحديدية و واد شلف وواد تسيغاوت ، إضافة الى الطريقين الوطنيين 04 و 19 ، فهذه النقاط السوداء لها علاقة

مباشرة بمرفولوجية المدينة ، ضيق الطرقات وعدم تناسب ابعادها مع كثافة المرور العالية ، عدم قدرة الجسور التي تربط بين شمال المدينة و جنوبها و بين شرقها و غربها على تحمل العدد الكبير من المركبات التي تعبرها يوميا ، كما توجد عوامل أخرى سببت هذه النقاط السوداء ، نذكر منها العبور العشوائي للمشاة في جميع الاتجاهات ، توقف اصحاب السيارات على جانبي الطرق ، و عند نهاية فروع التقاطع و هو ما يؤدي إلى التقليل من الرؤية، القرب من المناطق التجارية و الخدمية و أماكن تواجد التجهيزات ، و الذي يجعل الطلب على أماكن الوقوف كبيرا و بالتالي تعطيل حركة المرور.

صورة رقم 7: بعض النقاط السوداء ذات العلاقة بالواد و بالسكة الحديدية



المصدر: صورة جوية

5- وسائل و هياكل النقل الحضري الجماعي بمجال الدراسة:

1.5 المؤسسة العمومية للنقل الحضري الجماعي بالشلف:

بدأت بمزاولة نشاطها منذ 2011/06/11. تتوفر المؤسسة على 20 حافلة) انظر صورة رقم 5 ورقم 6). وتوظف ما يزيد عن 98 عامل في مختلف هياكلها. وقد بدأت العمل عبر 12 خط ، حاليا سنة 2021 ، تشتغل المؤسسة عبر 5 خطوط (انظر الجدول رقم 2) وبتسعيرة ثابتة منذ بداية نشاطها و هي 15 دينار جزائري نحو كل الاتجاهات:

جدول رقم 02: خطوط النقل لمؤسسة النقل الحضري

الخط	عدد الحافلات	عدد المقاعد	عدد المسافرين	نسبة الملأ
محطة القطار- الحسنية	2	977600	233311	23%
محطة القطار-بن سونة	5	2458400	746764	30%
م. القطار-البرادعي	5	2495300	698024	28%
م. القطار-حي الحرية(الفيرم)	6	3500900	862590	24%
م. القطار-حي النصر (الردار)	2	1010900	195750	19%
المجموع 20		10449100	2736439	26%

المصدر: مديرية النقل لولاية الشلف، 2019

-أهم المشاكل التي تعاني منها المؤسسة العمومية للنقل الجماعي الحضري بالشلف في: عجز في عدد الحافلات قدر بأكثر من عشر حافلات ضعف التموين من طرف الخزينة العمومية و هو ما يحول دون صيانتها لأسطول حافلاتها.
ضعف المنافسة أمام حافلات القطاع الخاص بسبب قلة عدد الحافلات

صورة رقم 08 : حافلات النقل العمومي صورة رقم 09 : مكان توقف الحافلات



2.5 لنقل الجماعي التابع للمتعاملين الخواص:

تشتغل هذه الحافلات عبر 20 خط و بعدد مركبات 353 مركبة

جدول رقم 3 : الحافلات في القطاع الخاص

القطاع الخاص		سعة المركبة	نوع المركبة
عدد المركبات	عدد الأماكن		
28	2109	100-70	حافلة حضرية Auto -Bus
120	4729	70-35	حافلة Auto- Car
20	461	69-35	حافلة حضرية صغيرة Mini -bus
185	5669	34-24	حافلة حضرية Mini-Car
353	12968	المجموع	

المصدر : مديرية النقل لولاية الشلف

صورة رقم 10 : تغيير الحافلات للمسار صورة 11: نقص حافلات النقل الخاص



المصدر: تحقيق ميداني

3.5- النقل بسيارات الأجرة :

يوجد نوعين من سيارات الأجرة : سيارات أجرة تابعة لشركات حيث توجد بالمدينة 11 شركة ب مجموع 156 مركبة ، و سيارات أجرة تابعة للأفراد، وهي تشغل عبر 32 محطة على المستوى الحضري، حيث بلغ عددها الإجمالي 1147 جماعية و 126 فردية ،

4.5-النقل الجامعي:

تتوفر حظيرة ولاية الشلف على هذا النوع من النقل التعاقدى بـ 110 مركبة بمجموع 8443 مقعدا يغطي 12 خط ، تتوزع عبر مختلف بلديات الولاية و نحو الجامعة بفروعها في وسط البلاد و حي السلام ،ومن المتوقع ان يرتفع عدد الحافلات و سيتم فتح خطوط جديدة لها نحو الكليات المنجزة حديثا بحي الحسنية، و سكنات عدل ، و قد تم إنشاء موقف خاص بها بدأ العمل به منذ السنة الماضية(سنة 2020) ، وهو يقع بجانب الجامعة و القامات البنات و الذكور بحي السلام،حيث كانت الحافلات تتوقف على طول الطريق الوطني رقم 19 و تشكل عائقا كبيرا في حركة المرور ، خاصة بالنسبة لحافلات النقل الحضري الجماعي على هذا الخط ، و يجدر الإشارة هنا إلى أن مرور هذه الحافلات الكبيرة التي لا تتناسب أبعادها مع اطوال الطرق الحالية على مستوى مسارها في وسط المدينة إلى غاية حي السلام عبر الطريق الوطني رقم 19، و بالتالي تخلق اكتظاظ مروري في العديد من النقاط بسبب صعوبة دورانها عند تقاطعات الطرق في وسط البلاد، ونقترح هنا تحويل مسار سيرها عبر هذا الخط كون لها مكان توقف مباشر وهو جامعة حسيبة بن بوعلي بحي السلام.

6 - محطات النقل على المستوى الحضري و المشاكل الموجودة بها :

1.6-المحطة البرية لنقل المسافرين ما بين الولايات(SOGRAL):

تم افتتاحها سنة 2019 ، فيما يخص حافلات النقل الحضري الجماعي بها ، فهو مسموح فقط بحافلات النقل العمومي بالدخول اليها.

2.6-المحطة الحضرية 05 جويلية بحي الحرية: المشاكل المتعلقة بمقاييس الأرصفة، سيولة الحركة وعدم تغطية هذه الأرصفة .وتأثير الحافلات الحضرية و سيارات الأجرة التي تتوقف أمامها على حركة المرور خاصة و أنها تقع بجانب جسر حي الحرية مشكلة نقطة سوداء و تشبع الممر فوق الجسر

3.6-محطة النقل الحضري تازقايت(تابعة للخاص): تعاني هذه المحطة من كثرة الحافلات المعينة على مستواها مقارنة بقدرة إستيعاب الأرصفة المتواجدة بها، إضافة إلى تشكيلها نقطة سوداء في حركة المرور وهذا بسبب موقعها بمحاذاة شارع ابن الرشد الذي يعرف حركة كبيرة من طرف المركبات أو الراجلين.

4.6-محطة شبه حضرية بحي السلام: تعاني هذه المحطة من انعدام الخدمات

الموجهة للمسافرين أو الناقلين، كما تعتبر مساحتها صغيرة. وعلى العموم فيما يتعلق بالمحطات البرية والحضرية تعرف بعض المشاكل التنظيمية وهذا لأسباب معروفة منها ما يتعلق بطاقة الاستيعاب (ارتفاع الحظيرة وبقاء نفس الهياكل) وبالتالي يصبح التحكم في تسييرها أمر صعب، ومنها ما يتعلق بسوء التسيير نتيجة اهتمام وسعي المسيرين الخواص وراء الربح المادي وعدم احترام دفتر الشروط صورة رقم 12: محطة تازقايت صورة رقم 13: محطة 5 جويلية بحي الحرية

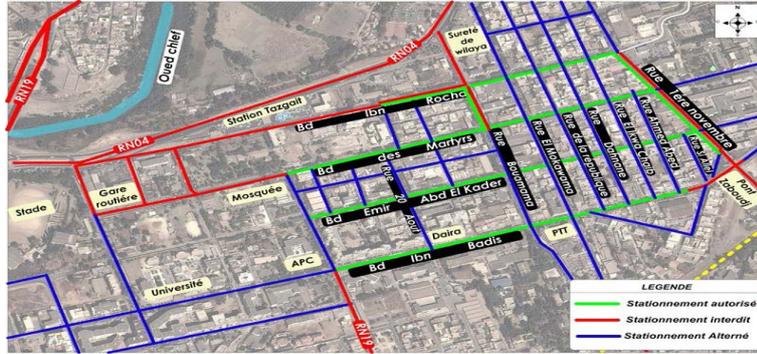


المصدر تحقيق ميداني



المصدر: تحقيق ميداني
توزيع اماكن الوقوف:

مخطط رقم 01: تنظيم أماكن الوقوف



المصدر: مخطط السير لمدينة الشلف، 2015

تعاني مدينة الشلف من مشكل كبير في اماكن الوقوف على مستوى مركز المدينة بسبب ضيق الطرقات، وتزايد عدد المركبات، عدم وجود مواقف خاصة بالسيارات ما عدا ثلاث مواقف خاصة، وهي غير كافية، هو ما أدى الى ازدحام مروري بالمدينة، خاصة خلال أوقات الذروة، مما يؤدي بالكثير من السائقين بالوقوف في أماكن تعيق حركة المرور، و ممنوع الوقوف بها، و بالتالي ارتكاب مخالفة مرورية صورة 14: ارتكاب مخالفات بسبب

صورة 14: نقص اماكن الوقوف

نقص أماكن الوقوف

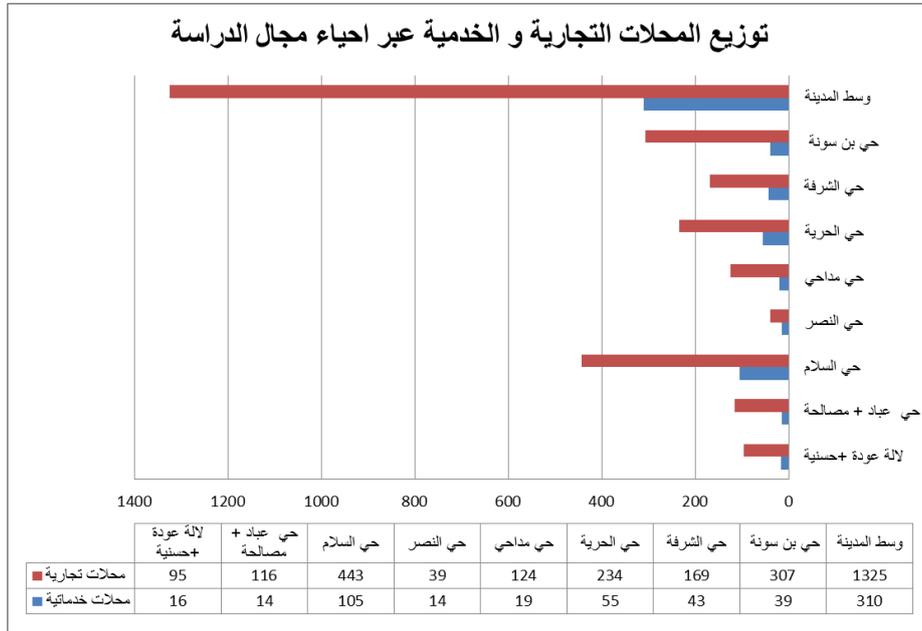


المصدر: تحقيق ميداني، 2019

عوامل الجذب نحو وسط المدينة وتأثير ذلك على حركة المرور وعلى استعمال وسائل النقل الجماعي

من خلال الدراسة الميدانية و ربطها بنتائج الإستبيان تطرقنا الى أهم عوامل الجذب نحو وسط المدينة ، حيث قمنا بتحليل توزيع المحلات التجارية و الخدمية و أماكن توزيع مكاتب المحامين و الأطباء في وسط المدينة ، حيث تم إحصاء 2852 محل تجاري (دون احتساب المغلقة منها) و 615 محل للخدمات و قمنا بتلخيص أهم النتائج ،و التي لها دور مهم في معرفتنا لاتجاهات تنقل المواطنين ، باستعمال مختلف وسائل النقل الجماعي و الفردي كالسيارة الخاصة و تأثير ذلك على حركة المرور خاصة في أوقات معينة (أوقات الذروة) و كذلك على أماكن التوقف و حركة المشاة . و معرفة درجة ترابط أحياء المدينة مع الحي المركزي(وسط المدينة) و ترابطها فيما بينها.

-توزيع المحلات التجارية و الخدمية بأحياء مدينة الشلف(انظر الملحق رقم 1 و ملحق رقم 2) شكل رقم 3: توزيع الخدمات عبر أحياء المدينة



المصدر:تحقيق ميداني

من خلال الشكل البياني رقم 03 لاحظنا هيمنة وسط المدينة على الوظيفة التجارية ،كما لاحظنا أن بعض المحلات متوفرة في وسط المدينة بنسبة 98 % و انعدامها في باقي الأحياء مثل تنظيف الملابس، بيع الهواتف و تصليحها ، تصليح أجهزة الراديو، محلات بيع المجوهرات ، وتواجد محلات بيع الملابس والأحذية بكثرة بلغ عددها 448 محل و ..وغيرها ، وهو ما جعل سكان الأحياء الأخرى دائمي الارتباط و التنقل نحو وسط المدينة، كما لاحظنا أن المحلات المتوفرة بالأحياء هي تلك التي يحتاجها في يومه كمحلات المواد الغذائية ، و المخبزة و غيرها ، و احصينا أكثر من 300 بائع على مستوى الارصفة و في ساحة التضامن ، وهم مقصد العديد من الفئات ذوي الدخل الضعيف و المتوسط و منه فان التجارة و الخدمات من اهم عوامل الجذب نحو وسط المدينة.

توجد مركزية ثانوية على مستوى حي السلام و حي بن سونة و تميز بعض الأحياء بنوع أو نوعين مثل بيع قطع الغيار بحي الاخوة عباد و حي اولاد محمد ، و بيع اثاث المنازل و الافرشة بحي الحرية، بيع الاجهزة الكهرو منزلية بحي السلام

- أماكن توزيع الأطباء الخواص عبر بلديات الولاية:

بالاعتماد على تحليل معطيات مديرية الصحة و التحقيق الميداني توصلنا إلى أن توزيع الاطباء الخواص عبر مختلف التخصصات ، يتوزع بشكل غير متساوي على بلديات الولاية ، حيث يتركز أغلبهم ببلدية مقر الولاية بنسبة 60% ، و بالبلديات ذات الكثافة السكانية المعتبرة و القريبة من مقر الولاية و التي يبلغ عددها تسع بلديات ، أما باقي البلديات فعدد الاطباء بها محدود جدا ، و هم في الغالب متخصصين في الطب العام، وفي مجال الدراسة يتركز الأطباء بوسط المدينة وهو ما جعله مقصد السكان المحليين و سكان البلديات و الولايات المجاورة كتيسيمسيت و عين الدفلى و غليزان ، وهو ما أثر على حركة المرور به ، سيما و أن المدينة تعرف نقص كبير جدا في أماكن وقوف السيارات اثناء الفترة من 08 صباحا الى غاية المساء بعد مغادرة العمال في مختلف المؤسسات و المحلات لأماكن عملهم.

جدول رقم 04 : توزيع الأطباء في ولاية الشلف

البلدية	عدد عيادات الاطباء الخواص	عيادات الطب العام	جراحة و طب الاسنان
الشلف	177	70	60
الشطية	18	21	10
تنس	14	12	9
بوقادير	25	21	11
الصبة	2	4	3
واد الفضة	7	14	6
اولاد فارس	4	10	4
ام الدروع	1	11	4
عين مران	5	12	8
باقي البلديات	2	99	67
المجموع على مستوى الولاية	255	276	182

المصدر: معالجة الباحثين لمعطيات مديرية الصحة لسنة 2020

-أماكن تواجد المحامين ببلدية الشلف:

جدول رقم 03 : المحامين في ولاية الشلف

ولاية الشلف	بلدية الشلف	وسط مدينة الشلف	باقي أحياء المدينة
عدد المحامين	362	233	71
النسبة المئوية	52.4	76.6	23.4

المصدر: معالجة الباحثين لمعطيات الاتحاد الوطني لمنظمات المحامين

، جدول المحامين لمجلس قضاء الشلف على الموقع: <http://www.unoa.dz/avocats?w=2&q>

من خلال الجدول رقم 03. يتضح لنا تركيز أغلب المحامين بوسط مدينة الشلف بنسبة 76%، خاصة في كل من حي الليمون ، حي الموظفين ، و شارع الامير عبد القادر و شارع المقاومة ، حسب الترتيب المذكور وهي أحياء قريبة من

مجلس قضاء الشلف. و بنسب قليلة جدا على باقي أجزاء المدينة (بالخصوص في الأحياء المجاورة لوسط المدينة كحي بن سونة و حي الزبوج و حي السلام) .

-كما لاحظنا من خلال العمل الميداني، أن تركيز المؤسسات العمومية ، والتجهيزات الإدارية ، و البنوك ، الجامعة ... وغيرها بوسط المدينة، تعتبر عامل جذب نحوه، بشكل يومي.

بعض مشاكل قطاع النقل الحضري الجماعي (من خلال تحليل الاستثمارة):

من خلال تحليلنا للاستثمار الموجهة لمستعملي النقل الحضري الجماعي و عمال القطاع ، توصلنا الى ان قطاع النقل الحضري يعاني من المشاكل التالية :

*اكتظاظ مروري عند الجسور المنشأة فوق واد شلف و واد تسيغوت ، و عند ممرات السكة الحديدية،

*قدم الحافلات المستعملة ، و اكتظاظها و عدم احتواء اغلبها على مكيفات هوائية و هو مايجعل التنقل فيها جد صعب خاصة في فصل الصيف نظرا لمناخ المدينة الخارجي صيفا

*نقص تردد الحافلات في بعض الخطوط خاصة خلال الفترة الصباحية ، وضعف في شبكة الخطوط عبر بعض الأحياء و طول مدة الانتظار التي تفوق النصف ساعة أحيانا من أجل الركوب ووفقا في الحافلة

*نقص الحافلات في مؤسسة النقل العمومي جعلها غير قادرة على منافسة القطاع الخاص ، فهي غير متوفرة في بعض الخطوط و نسبة تردها ضعيفة جدا .لة و تشكل إزدحام مروري

*وقوف بعض الحافلات خارج المحطة بسبب عدم كفايتها ، مثل خط الحمادية و المصالحة و هو ما يؤدي الى صعوبة الدخول والخروج من المحطة للحاف

*عدم احترام اصحاب الحافلات للسرعة القانونية و هو ما يجعلهم يدخلون في مناوشات مع الركاب ، و الدوران في نصف المسار في بعض الأحيان و ترك المواطن في الإنتظار ، سعيا وراء الربح ، حيث لا يهتمهم نوعية خدمة جيدة بقدر ما يهتمهم تحقيق ربح اكبر

*غلاء تسعيرة سيارات الأجرة الجماعية و عدم خضوعها للرقابة القانونية ، حيث ثمن الرحلة بها لا يقل عن 150 دج و في المتوسط 250 دج ، وذلك سواء بالنسبة لسيارات الشركات الفردية او الخواص.

*وجود العديد من النقاط السوداء بالمدينة ، تؤثر على زمن الرحلة ، و على نفسية السائقين والركاب ، وهو ما يدفع السائق بالإنحراف عن مساره تفاديا للإكتظاظ المروري، مما يزيد من حدة المشكلة، وكثرة الحوادث المرورية

*عدم تهيئة أماكن الوقوف الخاصة بالحافلات ، وتوقف اصحاب السيارات بها بشكل غير قانوني بسبب عدم توفر أماكن أخرى ، و هو ما يؤدي بأصحاب الحافلات إلى إنزال الركاب في الطريق.

*ضيق الطرقات ، وكثرة التقاطعات اضافة الى الوقوف الجانبي على الطريق لاصحاب السيارات يؤدي الى بطء الحركة و تعطلها و بالتالي بداية تشكل الازدحام المروري

*استخدام الرصيف من طرف الباعة الغير قانونيين ، أثر على حركة المشاة خاصة بجانب المحطات

أهم المشاريع المنجزة و المبرمجة مستقبلا في قطاع النقل و الأشغال العمومية:

- تم انشاء محطة برية صنف أ بحي بن سونة في المخرج الغربي للبلدية
- انجاز جسر فوق السكة الحديدية بجانب الجسر القديم المؤدي إلى حي الزبوج، بدأ السير فوقه نهاية سنة 2020
- اعداد مخطط للسير تم بدأ العمل به منذ سنة 2015
- برمجة إنجاز نفق أرضي مزدوج على الطريق الوطني رقم 04 بمحاذاة الأمن الولائي
- برمجة إنجاز انحراف في اجهة الغربية لمدينة الشلف يربط الطريق الوطني رقم 19 ، بالطريق الوطني رقم 04 وصولا الى الطريق السيار(بدأت أشغال إنجازه)
- إنجاز ازدواجية الطريق الوطني في الجهة الغربي بين الشلف و واد سلي

- طريق سريع مزدوج بين تنس و تيسمسيلت
- برمجة إنجاز ستة منشآت فنية عبر السكة الحديدية في نقاط عديدة من المدينة

الخاتمة:

سوء الخدمة المقدمة في مجال النقل الحضري بمدينة الشلف ، و الازدحام المروري اليومي بها ، انعكس سلبا على جودة الحياة بها ، و كان له أثر سلبي على نفسية العمال بالقطاع و على سائقي السيارات الشخصية و على مستعملي النقل الجماعي على حد سواء، وقد خلصت دراستنا هذه الى مجموعة من النتائج و التوصيات منها:

-نتائج الدراسة:

*قطاع النقل الحضري الجماعي بمدينة الشلف لا يزال يفتقر لإستراتيجية واضحة و عقلانية، و ذلك بسبب غياب التنظيم و التنسيق بين مختلف الفاعلين.
*عدم بلوغ مخطط السير الذي بدأ العمل به منذ 2015 النتائج المرجوة منه
*التأخر في إنجاز المشاريع و عدم إحترام أجالها وهو ما يضعف من قيمة الأبعاد التي سطرت لأجلها.
*توسع المدينة و زيادة عدد سكانها و ظهور أحياء تفتقر لمختلف الخدمات، جعل وسط المدينة محل جذب لهم، و بالتالي ازدياد عدد المركبات و الطلب على النقل مما أثر سلبا عليه و على حركة المرور بالمدينة
*تخلي الدولة عن دورها في تسيير قطاع النقل عن طريق خوصصته بسبب العجز المادي أصبح أزمة بعد أن انتهجت السلطات كحل ، خاصة في ظل نقص الرقابة على القطاع الخاص في ظل غياب سلطة تنظيمية واضحة.
*لجوء الفاعلين في غالب الأحيان الى الحلول التقنية،شكل في كثير من الأحيان أزمة بدل أن يكون حل للمشكل ، حيث أن بعض مشاكل النقل و المرور يكون حلها عن طريق التنظيم و تطبيق القوانين بصرامة.
*عدم التحكم في العقار الحضري، و إستلاء رجال المال والأعمال عليه بتواطء المسؤولين ، و توجيهه نحو انجاز مشاريع تجارية و خدمية في أماكن تؤثر على حركة المرور و تزيد من شدة الازدحام ، في حين كان من الممكن توجيهه لإقامة محطات نقل و مواقف للسيارات حيث أن المدينة بأشد الحاجة إليها في ظل غياب أماكن للوقوف و تشبع محطات النقل الحضري.
*ضرورة فتح الاسواق الجوارية المغلقة منذ سنوات بالرغم من انتهاء بنائها بكل من المدينة الجديدة بن سونة ، و المدينة الجديدة بحي الشرفة و حي النصر، و في حي السلام ، من أجل تخفيف الضغط على كل من مركز المدينة و على سوق بن سونة الذي يشكل نقطة سوداء للمرور ،

أهم التوصيات فيما يخص مجال الدراسة:

*الأخذ في عين الاعتبار مورفولوجية المدينة و العوائق الموجودة بها عند إعداد الدراسات
*ضرورة التنسيق بين مختلف الفاعلين و التفكير في سلطة تنظيمية للنقل لها كل الصلاحيات في إتخاذ جميع القرارات التي تتلائم مع توجهات جميع الإدارات.
*يجب الأخذ في الاعتبار العوائق الموجودة بالمدينة و التفكير في حل مناسب لها خاصة واد الشلف و واد تسيغاوت
*التوجه نحو النقل المستديم ، و الاسراع في تجسيد مشروع طرامواي للمدينة، والذي بقي مشروعه في أدراج المكاتب لسنوات ، نظرا للعجز المالي للدولة خلال سنوات مضت
*اعتماد نظام الحافلات ذات المستوى العالي من الخدمة (BUS WITH)BHLS HIGH (LEVEL OF SERVICE BHLS). في القطاع الحكومي ، و الاستغناء عن العدد الكبير من حافلات النقل الخاص التي تجاوز عمرها 15 سنة و لم يستطع اصحابها استبدالها باحسن منها ، خاصة و ان اعتبار المالك لحافلة واحدة متعامل في مجال النقل خلق عشوائية كبيرة به
*الإهتمام بفئات ذوي الاحتياجات الخاصة و تسهيل ملية تنقلهم.
*التعجيل بانشاء موقف للسيارات بطوابق في الاماكن القريبة من وسط المدينة و

بمداخله ، وتجنب الركن العشوائي للسيارات على طول الطريق رغن ضيقها في اغلب الشوارع الفرعية ، حيث توجد أماكن مناسبة لذلك ، وذلك بسبب أزمة الوقوف التي تعاني منها المدينة ، حيث يبقى صاحب السيارة يبحث عن مكان في مدة تفوق نصف ساعة أحيانا دون إيجاده ، وهو ما يؤدي إلى تعطيل حركة المرور * توسعة الطريق الوطني رقم 19 في شقه المؤدي إلى الطريق السيار و الرابط بين وسط المدينة و حي المصالحة على طول 6 كم ، بسبب الاختناق المروري المتكرر به، وهو ما أثر سلباً على اصحاب الحافلات و السيارات وعموما التفكير في تطوير النقل الحضري و ايجاد حل لازمة الازدحام المروري يجب ان يراعى فيه و يُأخذ في الحسبان كل العوامل التي أدت إلى الوضع الحالي، و ان يتم تناول ذلك في إطار شمولي بعيد عن أسلوب اتخاذ القرار الأحادي.

قائم المراجع و المصادر

المراجع بالعربية

- بدر الدين يوسف. (2008). وفق أي منطق يسير النقل الحضري في وهران. مجلة إنسانيات، عدد مزدوج 23-24(9)، 9-28.
- الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية. (2009). مرسوم تنفيذي رقم 09-163 مؤرخ في 07 جمادى الأولى عام 1430 الموافق ل 2 مايو سنة 2009. الجريدة الرسمية.
- روبير أوريل. (1974). فن تخطيط المدن. (بهيج شعبان، المترجمون) بيروت.
- عامر راجح نصر. (2011). مرفولوجية مدينة الحلة في العهد العثماني دراسة في الجغرافيا التاريخية. مجلة البحوث الجغرافية، 1، ص ص 174-190.
- عبد الحكيم كبيش. (2011). التمدد الحضري و الحراك التنقلي في النطاق الحضري لمدينة سطيف. اطروحة دكتوراه، كلية علوم الأرض، الجغرافيا و التهيئة الحضرية، قسنطينة.
- مخطط التهيئة و التعمير لبلدية الشلف. (2019).
- مديرية البرمجة و متابعة الميزانية. (2008). مونتوغرايا ولاية الشلف.
- مديرية النقل. (2018). تقرير سنوي حول نشاط النقل بولاية الشلف.
- مصطفى يوسف كافي. (2017). اقتصاد النقل و البيئة في إطار ضوابط التنمية المستدامة (الإصدار طبعة ثانية، المجلد 2). قسنطينة الجزائر: الفا للوثائق.
- وكالة الأنباء الجزائرية. (1989). تأليف ولايات في تطور (الإصدار 1، صفحة 370). الجزائر: المؤسسة الجزائرية للطباعة.

المراجع باللغات الاجنبية

- Bernard, H. (1996). Une mesure de l'étalement urbain en France. 1992-90. Revue d'économie regional et urbaine, Transports et congestions spatiales, pp. 71-98
- Marchand, M. (1959). Petite histoire du department de Cheliff. Oran.
- TEGUIA, Foudil. (1992). La reconstruction de la ville de Chlef après le siesme du 10 octobre 1980. These de doctorat en géographie université des pay de l'Adour.
- Wiel, M. (1999). La transition urbaine ou le passage de la ville pedestre a la ville motorisée. Pierre Margada.

قائمة الملاحق:

الملحق 1 : المحلاة ذات الطابع الخدماتي بمجال الدراسة

	وسط المدينة	حي نونية	حي الشرف	حي الحرية	حي ملحي	حي النصر	حي السلام	حي الاختصاص حي الصالحية	حي لالة عونة طلمسية
مفوعة تعليم البيدة	13	2	0	3	0	0	7	0	0
جار جملانة الأنسود	2	0	17	2	3	2	18	1	4
مزيد السريج	7	0	0	0	0	0	0	0	0
تصالح الجيرة تقار والروي	30	1	0	2	0	0	3	0	1
صنلعة القطرات	47	1	0	1	0	0	1	0	0
خراط	35	1	3	3	2	0	8	1	4
حلاق	21	8	10	12	4	4	31	5	5
تنظيف الملبس	6	4	0	1	0	0	1	0	0
قفة رياضة بل الإحصار	2	2	1	0	0	0	1	0	0
الحل تصوير codi	9	0	0	1	0	0	3	0	0
مقاهي الانترنت	11	0	0	0	0	0	1	0	0
Taxi phone	7	1	0	0	0	0	2	0	0
تصوير مخططات	10	0	0	0	0	0	0	0	0
وكالة مباحية	10	1	0	0	0	0	2	0	0
اخرى	100	28	12	30	10	8	27	7	2
المجموع	310	39	43	55	19	14	105	14	16

المصدر تحقيق ميداني

ملحق 2 : المحلات التجارية بمجال الدراسة

	وسط المدينة	حي نونية	حي الشرف	حي الحرية	حي ملحي	حي النصر	حي السلام	حي الاختصاص حي الصالحية	حي لالة عونة طلمسية
مخات مع الاحية و المطبخ	448	7	5	54	0	2	28	0	0
مطابخ	72	0	0	11	0	0	2	0	0
مطبخ المطبخ	162	34	28	22	11	6	87	13	11
مع الهاتف مطبخ و مطبخ	75	3	3	4	3	0	9	0	0
مطبخ مطبخ مع مطبخ	90	32	27	9	12	10	88	11	23
مع مواد عامة	32	20	31	13	28	10	38	19	38
مطبخ مطبخ	13	مطبخ	13	مطبخ	7	4	25	8	5
مع الطبخ و المطبخ	13	21	4	10	2	0	28	1	0
مخات مع المطبخ مطبخ	46	17	21	12	21	3	21	4	6
مخات مع المطبخ مطبخ	26	0	0	0	0	0	3	0	0
مع الا مطبخ	33	2	0	8	2	0	4	2	1
مطبخ مطبخ	15	8	15	26	9	0	28	3	2
مطبخ	42	4	3	2	3	0	7	2	2
مع الا مطبخ	44	3	5	47	1	0	28	1	2
مطبخ مطبخ	12	7	5	6	5	2	26	5	3
مع الا مطبخ	17	0	0	2	1	0	29	0	1
مطبخ مطبخ	20	26	7	8	23	0	48	45	2
اخرى	263	113	9	17	6	2	27	2	1
المجموع	2325	307	189	284	126	39	434	126	95