

- La politique de transport en Algérie : transport et politique de la ville, réglementation, acteurs, fiscalité....

- Les instruments de gestion du transport urbain :

- Le plan de transport.

- Le plan de circulation.

5- إدارة النقل الحضري: الجانب التشريعي وصنع القرار:

- سياسة النقل في الجزائر: سياسة النقل والمدينة ، الأنظمة ، الجهات الفاعلة ، الضرائب

- أدوات إدارة النقل الحضري:

- خطة النقل.

- مخطط المرور.

تمهید:

"يمتلك قطاع النقل في الجزائر ترسانة قانونية ضخمة من حيث تعدد نصوصها و صدورها بشكل مستمر لكن غياب رؤية واضحة و تطبيق فعلي من خلال تنظيمات جعل فاعليتها محدودة والنتيجة فوضى في قطاع النقل تدهور مستوى الخدمة و مشاكل المرور و ارتفاع ضحايا الحوادث"^أ. و سنتطرق في هذا المبحث لدراسة القوانين والتشريعات الخاصة بالنقل الجماعي في الجزائر قبل وبعد سنة 1988 والتي نتج عنها ظهور نصوص وقوانين ومراسيم تنفيذية جديدة في هذا المجال وهذا راجع إلى انتهاج الدولة إتجاها اقتصاديا جديدا، ويضم هذا المحور:

دراسة مراحل سياسة النقل الجماعي في الجزائر.

أولاً: 1) القوانين والتشريعات المنظمة للنقل في الجزائر: وتنقسم إلى ثلاث مراحل هي:

(1-1) قبل سنة 1988: هيمنة الدولة على القطاع

ما ميّز هذه المرحلة هو سيطرة الدولة على قطاع النقل البري، وأهم مجاء في هذه الفترة مايلي :

- تأسيس الديوان الوطني للنقل في أفريل 1963 في إطار التسيير الذاتي للنقل البري بجميع أنواعه و كانت مهمة الديوان تنظيم و مراقبة مؤسسات النقل الموروثة من الفترة الاستعمارية و التنسيق بينها حفاظا على ممتلكات القطاع العام. و بتاريخ 22 جويلية 1967 تم إصدار الأمر 67- 130 المتضمن تنظيم النقل البري والذي عرّف النقل على أنّه كلُّ نشاط يقوم على طريقة شخصية معنوية أو طبيعية بنقل الأشخاص، أو البضائع من منطقة لأخرى، وقسّم النقل إلى قسمين: خاص وعمومي، والمادة الخامسة منه تُنص على أنّ النقل العمومي محتكر من طرف الدولة، والمادة 22 منه تُنص على أنّ الوزير المكلف بالنقل هو الذي يقوم بتعيين المتعاملين لتطبيق نشاطات النقل المسجلة في مخططات النقل من مؤسسات النقل للقطاع الاشتراكي أو بلديات أو أشخاص معنويين أو طبيعيين في هذه الفترة نشأت الوكالة البلدية للنقل.

- إنشاء الدولة المؤسسة الوطنية لنقل المسافرين (SNTV) بدل الديوان الوطني لنقل المسافرين في سنة 1971 عن طريق التأميم 31- 73 لـ 13 نوفمبر 1971، حيث تمّ دمج المؤسسات المسيرة ذاتيا في إطار التسيير الاشتراكي بدل التسيير الذاتي للنقل، وكانت مهمتها الأساسية ضمان الخدمة بالنقل الجماعي البري للمسافرين داخل المدن، مابين المدن، كما كانت تضمن النقل على بعض الخطوط الدولية بين الجزائر والدول المجاورة، واصبح بذلك القطاع العمومي المحتكر الوحيد لميدان النقل.ⁱⁱ

- في سنة 1982 صدر المرسوم رقم 82-148 الموافق لـ 17 أفريل 1982 المتضمن التدابير المتعلقة بممارسة أعمال النقل البري والذي أعطى تراخيص للقطاع الخاص سواء أشخاص معنويون أو فيزيائيون الصلاحيات للاستثمار في قطاع النقل، كما ألغى أحكام المرسوم 67 - 131 المؤرخ في 22 جويلية 1967 المتعلق بتطبيق الأمر رقم 67 - 130 المؤرخ في 22 جويلية 1967، والمادة الرابعة منه تحدد المتعاملين في قطاع النقل:

- ✓ الشركة الوطنية للنقل العمومي.
- ✓ مؤسسات النقل العمومي التي تنشئها البلديات أو الولايات.
- ✓ الأشخاص الطبيعيين والمعنويين ذوو النظام العمومي والمرخص لهم القيام بخدمات في مجال النقل أو الذين بمقتضى مهام الرئيس يجب عليهم حيازة وسائل خاصة بهم .
- ✓ جميع المؤسسات الوطنية، الولائية أو البلدية والتي بمقتضى عملها الرئيسي يجب عليها حيازة وسائل خاصة بها.ⁱⁱⁱ

ووفقا لتعليمات المخطط الخماسي (1980-1984) ووفقا للمرسوم المؤرخ في 07 ماي 1983، المتضمن إعادة هيكلة المؤسسات ثم إعادة هيكلة المؤسسة الوطنية لنقل المسافرين وتقسيمها إلى المؤسسة الوطنية لنقل المسافرين وسط TVC، غرب TVG، جنوب غربي TVSO، الشرق TVE، جنوب الشرقي TVSE، وهذا التقسيم كان محاولة لإزالة المركزية، ويهدف إلى تمتع هذه المؤسسات بالشخصية المعنوية والاستقلالية في البرمجة والتسيير والخضوع للقانون التجاري، إلا أن المؤسسة العمومية لنقل المسافرين وسط أوكلت لها عدة مهام من بينها تمويل الشركات بقطع الغيار وتسيير ديون الإستثمار، وتسيير عملية توزيع الوسائل ما بين المؤسسات الخمس حيث وجدت نفسها مكلفة بتحقيق مهمتين هما:

تحقيق مردودية كمؤسسة اقتصادية.

تحمل مسؤولية النقل على مستوى البلاد.

مما صعب في مهمتها واصبحت مجرد تسمية أخرى للمؤسسة الأم SNTV ثم في سنة 1985 تم إصدار القرار المؤرخ في 15 جويلية 1985 المحدد لشروط ممارسة أعمال النقل العمومي البري للمسافرين، الذي تنص المادة الرابعة منه على أنه يقوم أساسا الأشخاص الطبيعيين أو المعنويين الخاضعون لقانون خاص و المرخص لهم بممارسة النقل العمومي البري للمسافرين بتقديم الخدمات على الاتصالات البرية ذات الأهمية المحلية و بصفة ثانوية قابلة للرجوع فيها، الخدمات على الخطوط المتوسطة الاتصال و على الخطوط الجهوية وفي هذا القرار كان تفصيل فيما يخص مهام الخواص رغم محدودية مجال تدخلهم وكذلك تفصيل في مهام الجماعات المحلية. و دعم هذا القرار بقرار آخر في نفس السنة و هو القرار المحدد لشروط و كفاءات تحضير مخططات نقل المسافرين عبر الطرقات و الذي ينص على أن المواصلات ذات الأهمية المحلية تضمنها مؤسسات الجماعات المحلية والمؤسسات الخاصة. في هذه الفترة بدأت تظهر جليا الاختلالات في النقل الجماعي خاصة الحضري ونقصا كبيرا في العرض و لم تستطع المؤسسات تلبية الطلب الكبير والمتنوع وخاصة بعد وقف دعم الدولة للمؤسسات فلم تجدد الحافلات التي أضحت متدهورة في ظل بداية انتقال الدولة من التسيير الاشتراكي نحو نظام السوق.

- صدر القرار الوزاري المؤرخ في 20 ماي 1987 والذي ينص على أن يدرس وزير النقل طلب الترخيص لممارسة عمل النقل العمومي البري للمسافرين والبضائع، ثم يرسل بعدها الموافقة عليه إلى اللجان المختصة المخولة للحصول على اعتمادها في إطار الاستثمار الاقتصادي الخاص، ومن هنا فتحت الأبواب للخواص في قطاع النقل البري.^{iv}

1-2) بعد سنة 1988 مرحلة دخول القطاع الخاص بقوة:

تميزت هذه المرحلة بانسحاب للدولة و دخول قوي و سريع للقطاع الخاص حيث شوه انسحاب تدريجي للدولة كمايلي :

- في 1997 صدر القرار المتضمن الموافقة على النظام النموذجي لاستغلال خدمات نقل المسافرين العمومي البري الصادر بتاريخ 26 أفريل 1997، والمحدد للتراميات الناقل، وقواعد وضع الآليات المستعملة في النقل البري العمومي للمسافرين، وكذلك تحديد التعريفة والعقوبات والمخالفات الإدارية اتجاه هذه المخالفات.^v

- في سنة 2001 في 07 جويلية 2001 تم إصدار القرار 01 - 13 والمتضمن توجيه وتنظيم النقل البري والذي يتميز بطابعه التفصيلي والشامل على كل عناصر النقل والذي يربط أساسا سياسة النقل بسياسة التهيئة العمرانية، وتنص المادة الثالثة منه على مايلي :

تساهم منظومة النقل البري في تجسيد سياسة التهيئة العمرانية، التنمية الاقتصادية والاجتماعية، أما المادة الخامسة منه تنص على أن منظومة النقل البري للأشخاص يجب أن تهدف إلى إعطاء الأولوية لتطوير النقل الجماعي، كما أنه يعطي صلاحيات أكبر للجماعات المحلية وتكييفها بما يأتي:

- تنظيم ومراقبة الشروط العامة لممارسة نشاطات النقل.

- تنظيم النقل العمومي.
- ترقية البحث، الدراسات، الإحصائيات والإعلام.
- إنجاز المنشآت القاعدية والتجهيزات الضرورية.
- التأكد من مطابقة المنشآت القاعدية والتجهيزات للمقاييس المطلوبة في التشريع والتنظيم المعمول به.^{vi}

3-1 المرحلة الثالثة عودة الدولة للإستثمار في القطاع:

بعد غياب ملحوظ عادت الدولة لقطاع النقل الجماعي المشترك بعد خروج المرسوم التنفيذي رقم 04-386 المؤرخ في 15 شوال 1426 الموافق لـ 28 نوفمبر 2004 في شكل مؤسسات عمومية حضرية موزعة في عدة أقاليم كالآتي: الجزائر ETUSA، قسنطينة ETC، وهران ETO، سطيف ETUS، عنابة ETA، سكيكدة ETS.

(2) انعكاس القوانين والتشريعات المنظمة للنقل في قسنطينة :

(1-2) الحافلات:

يعتبر مسار السياسة الوطنية في الجزائر مرآة لمسار سياسة النقل في قسنطينة والتي مرت بالمراحل التالية قبل سنة 1988 وبعدها وهي:

(1-1-2) قبل 1988:

لقد اقتصر النقل قبل الإستقلال على مدينة قسنطينة فقط، كونها كانت مركزا لعاصمة الشرق وكل الولايات المجاورة لها عبارة عن دوائر تابعة لها، وكان الخواص المعمرين وبعض الشركات الخاصة هم الوحيدون المتحكمون فيها، والصورة التالية تبين النقل الجماعي في قسنطينة قبل الإستقلال .

صورة رقم (01) : النقل الجماعي الرابط قسنطينة بسطيف قبل الإستقلال



المصدر :

<https://tse2.mm.bing.net/th?id=OIP.7Z2l1vwOasVxa8U7IIBSDQEs&P=0&w=272&h=1681C5&pid=15>.

وبعد تأميم النقل في سنة 1967 تم إنشاء المؤسسة البلدية للنقل الحضري RMTC والتي كانت تتمتع بصلاحيات تامة، أما الخواص فقد تم وضع قوانين تعجيزية لهم، وفي سنة 1980 تم حل هذه المؤسسة RMTC لعجز هذه الأخيرة عن تحقيق توازنها وتسديد ديونها فتمت إعادة هيكلتها في وكالة بلدية أخرى وهي بلدية قسنطينة RCTC.

(2-1-2) ما بعد 1988 إلى غاية 2013 الانفتاح وسيطرة القطاع الخاص:

- إنشاء مؤسسات للنقل الحر، ودخول الخواص بقوة.

في سنة 2004 بمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 04/386 المؤرخ في 15 شوال 1425هـ الموافق لـ 28 نوفمبر 2004، ثم إنشاء المؤسسة الوطنية للنقل الحضري ETC، بـ 48 حافلة موزعة على 14 خطا.

مثال على ولاية قسنطينة:

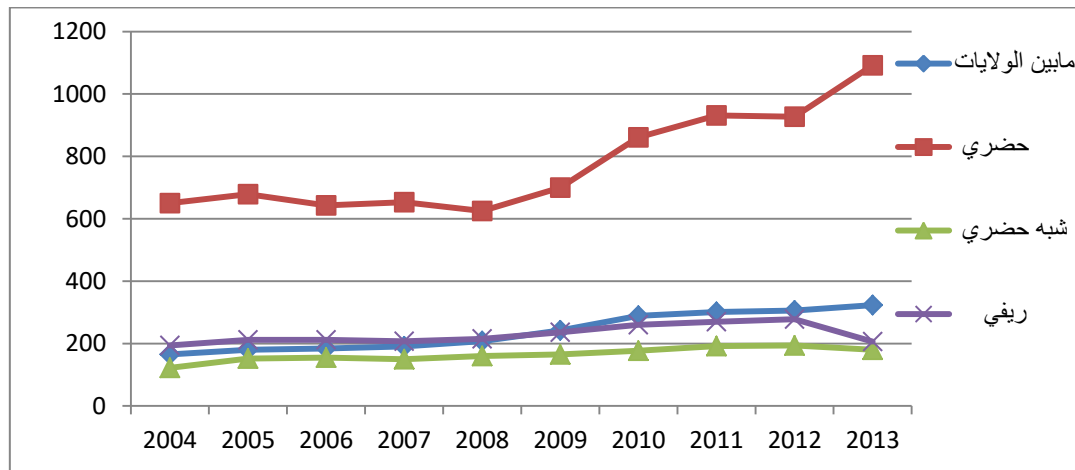
الجدول التالي يمثل تطور حافلات النقل الجماعي الحضري وشبه الحضري والريفي وما بين المدن، ابتداءً من سنة 2004 إلى سنة 2013 حيث تطورت حظيرة الحافلات الحضرية وشبه الحضرية وما بين المدن والريفية، وعرفت نموا متزايدا وخاصة الحافلات الحضرية انطلاقا من 650 حافلة سنة 2004 إلى 1092 حافلة سنة 2013، وهذا راجع للطلب المتزايد والكبير على النقل داخل المدن.

جدول رقم (04): تطور أعداد الحافلات الحضرية وشبه الحضرية وما بين الولايات والريفية لولاية قسنطينة.

السنة نوع الخط	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Inter Wilaya ما بين الولايات	165	180	184	191	208	242	289	301	306	323
Urbain حضري	650	679	643	653	625	700	861	931	927	1092
Inter. Communal شبه الحضري	122	152	155	150	160	165	177	192	194	180
Rural ريفي	194	212	220	207	215	236	260	270	278	206
Total المجموع	1131	1223	1202	1201	1208	1343	1587	1587	1705	1801

المصدر : مديرية النقل لولاية قسنطينة ديسمبر 2014

شكل رقم(02): تطور أعداد الحافلات الخاصة الحضرية وشبه الحضرية وما بين الولايات.



المصدر : الباحث إنطلاقا من المعطيات السابقة

2-2 سيارات الأجرة:

لم تعرف سيارات الأجرة أي زيادة منذ إحصاء 1988، عند استكمال توزيع رخص سيارات الأجرة للمجاهدين وذوي الاحتياجات الخاصة، باستثناء شركات النقل الخاصة. وهي في تناقص كبير نظرا لعدم وجود تشريع يدخلها في التشريع الجديد فهي لا تورث ولا تعطى لأحد آخر. و في سنة 2001 شرّعت شركات سيارات الأجرة عن طريق المرسوم 7 شوال 1421 المؤرخ في 2 يناير 2001، مثال : وتطور عدد الشركات في قسنطينة من 5 شركات عند البدء وهي: الرمال، سيرتا، تيديس، الباي، ليبلغ في سنة 2015: 27 رخصة ذات نمط فردي وجماعي بـ 389 سيارة^{vii}.

3 نقابة سيارات الأجرة والحافلات:

وهي هيئة تنظيمية تنسيقيه مع السلطات والمتنقلين، ومن بين هذه الهيئات الإتحاد الوطني لسائقي سيارات الأجرة (UNACT)، الإتحاد العام للعامل الجزائريين (UGTA) إتحاد التجار والحرفيين (UGCA)، الإتحاد الوطني للناقلين (UNAT).^{viii}

1-3 مهامها:

- وضع استمارة التنقلات والتسعيرة حسب القانون.
- طلب وحفظ عقود الكراء ورخص سيارات الأجرة ووثائق طلب الإلغاء.
- تسجيل السائقين المساعدين مجانا (les Doubleurs)
- تقديم شهادة الانخراط بالنسبة للحافلات والتي تسمح للمنخرطين بدفع 55 بالمائة فقط من تكاليف التأمين طبقا للاتفاقيات المبرمة بين شركات التأمين والنقابات (للناقلين الخواص، ناقلي البضائع، خدمات الجر).
- ملاحظة :** من شروط الانتساب لأعضاء النقابة أن يكون سائق سيارة أجرة. و من أهم المشاكل التي تواجهها النقابة يوميا:
- نقص كبير في محطات سيارات الأجرة.
- شكاوي يومية بعدم وجود أماكن للتوقف مع العلم أن القانون يُجيز لسيارات الأجرة التوقف للعجزة والمعاقين والنساء الحوامل مما يؤدي إلى مخالفات ضد أصحاب سيارات الأجرة.
- اما فيما يخص الضريبة فتوجد نسبة من الدخل يدفعها الناقلون بالإضافة لاشتراكات الشهرية حسب القانون الجزائري والمراسيم والقرارات التنظيمية

("أدوات تخطيط النقل الحضري في الجزائر:

تهدف مخططات النقل بشكل عام إلى إيجاد حلول شاملة وبعيدة المدى لمشاكل النقل كزيادة عامل الأمان والتقليل من حوادث المرور، وتحسين تدفق المرور وتقليص من حدة الاختناقات، والمحافظة على البيئة وتتمثل مخططات النقل الحضري في الجزائر على مخطط النقل ومخطط المرور:

1-4 مخطط النقل:

وهو بدوره ينقسم إلى ثلاث مستويات وهي:

1-1-4 المخطط الوطني للنقل: ويحدد فيه الاتصالات عبر الطرقات والسكك الحديدية ذات المنفعة الوطنية والمنشآت الأساسية للنقل، كما يحدد الأعمال الواجب القيام بها فيما يخص الاستثمار ويضبط مخطط التمويل المتصل به، وإعداد هذا المخطط من صلاحيات الوزير ويتم على أساس مخططات النقل الولائية.

2-1-4 المخطط الولائي للنقل : والذي تعده المصالح المختصة التابعة للولاية، ويحدده الوالي المختص إقليميا بعد أخذ رأي لجنة التنسيق في الولاية، ويتم في هذا المخطط تحديد الاتصالات المنتظمة عبر

الطرق والسكك الحديدية ذات المنفعة المحلية، ويضبط المخطط التوجيهي للهياكل القاعدية، كما يحدد جميع الأعمال الواجب القيام بها فيما يخص الاستثمار في قطاع النقل .

4-1-3) مخطط النقل الحضري: ويشمل إقليم بلدية أو إقليم عدة بلديات من نفس الولاية، ويتم فيه تحديد الاتصالات المنتظمة عبر الطرق والسكك الحديدية في النقل الحضري وشبه الحضري والمنشآت الأساسية للنقل، كما يحدد النقل النوعي في الوسط الحضري وشبه الحضري.

- يضبط المخطط التوجيهي للمنشآت الأساسية للنقل، بالإضافة إلى تحديده لمختلف الأعمال الواجب القيام بها فيما يخص مختلف العمليات الاستثمارية المتعلقة بتنمية قطاع النقل.

4-2) مخطط المرور: هو أداة تنظيم وتسيير للمرور على المدى القريب (5 سنوات)، يهدف إلى تحقيق استغلال أمثل للعرض من هياكل وشبكات وحظيرة لتلبية الطلب على النقل للأفراد والسلع داخل المدينة، يقوم بتشخيص واقع المرور وتزويد السلطات بمجموعة من الأدوات التقنية والمنظمة التي تسمح بتحسين ظروف المرور على المدى القريب للمدينة باقتراح عمليات تهيئة على مفترقات الطرق، تنظيم المرور بالأضواء، تحديد وتعديل اتجاهات السير، ويهدف عموماً إلى تحقيق أكبر سيولة لحركة المرور من خلال:

- تنظيم وتهيئة المجال الذي يحتوي الحراك لتحسين أدائه بالنسبة للمركبات والمشاة.
- تحسين النقل للولوج إلى مراكز الخدمات والإدارات والمؤسسات.
- الرفع من عامل الأمان والتقليل من حوادث المرور لأقصى درجة.
- تحسين وزيادة فعالية النقل العام من خلال إعطاء الأولوية لحافلات النقل العام بتأمين ممرات خاصة وتحديد المواقع المناسبة لها مع تنويع أنماط النقل الحضري.
- تحديد مواقع الخدمات والأنشطة والأسواق في المدينة.
- إن أدوات التخطيط العمراني المعمول بها في الجزائر لا تراعي منظومة النقل بحيث تهتم بتحديد التدخلات العمرانية دون إعطاء توجيهات تخدم قطاع النقل الحضري، لذا يجب دمج أدوات تخطيط النقل الحضري مع المخططات العمرانية التوجيهية بالجزائر، وهذا لتكون أكثر فعالية في تسيير المدن في ظل تحديات التنمية المستدامة."

5) "التنظيم المؤسسي للمرور بالجزائر: إن تنظيم إدارة المرور في الجزائر لا يختص به قطاع أو هيئة واحدة، بل تتقاسم وتشترك في هذه المهام عدة مؤسسات لوزارات وهيئات على المستوى المركزي وذات امتداد على المستوى المحلي وعلى هذا الأساس تندرج فيما يلي مهام وصلاحيات كل قطاع.

- 5-1) من حيث التشريع والتنظيم (صلاحيات وزارة النقل) وهي كالاتي:**
- التشريع: اقتراح مشاريع قوانين.
- التنظيم: إصدار كل النظم القانونية والإشراف على أعمال مختلف المجالس واللجان ذات الصلة.
- التكوين: اعتماد مدارس تعليم السياقة وتكوين المكونين .
- الدراسات والبحوث: الاحتياجات، المعايير والحلول.
- التوعية والتحسيس: القيام بحملات التوعية المرورية.
- منح مختلف رخص الاستغلال والنقل بصفة عامة.
- مخططات السير والنقل.
- المراقبة التقنية (المؤسسة الوطنية للمراقبة التقنية للسيارات) .

5-2) من حيث تصميم الطرق والمنشآت الوطنية الكبرى وتشرف عليها المديرية تحت وصاية وزارة الأشغال الوطنية وهي كالاتي:

- إنجاز المشاريع الكبرى للطرق.
- الصيانة والترميم.
- الإشارات المرورية ورعايتها.
- إحصاء ومعالجة النقاط السوداء.
- التجهيزات الأمنية عبر الطرق الوطنية.

5-3) من حيث صلاحيات وزارة الداخلية والجماعات المحلية:

تحت وصاية وزارة الداخلية والجماعات المحلية تقوم السلطات المحلية (البلدية – الولاية) بمهمة توسيع شبكة الطرق داخل حدود الاختصاص المحلي مع رعايتها وصيانتها، وعند الضرورة شق الطرق الجديدة لفك العزلة عن بعض القرى والتجمعات السكنية، وتتم عملية التمويل للمشاريع تبعا لميزانية البلدية والولاية أو إعانات من خزانة الدولة.

- المشاركة في إعداد كل النصوص ذات الصلة.
 - التمثيل في المجالس واللجان ذات الصلة.
 - الوثائق الرسمية المرتبطة بالمركبات والسائقين.
 - المشاركة في إعداد مخططات السير والنقل.
 - التكفل بصيانة الطرق البلدية والولاية.
 - شق طرق جديدة على المستوى المحلي.
 - التنظيم على المستوى المحلي.
 - المساهمة في التوعية والتحسيس.
- 4-5 من حيث المراقبة المرورية مصالح الأمن (الشرطة والدرك).**

- المساهمة في إعداد النصوص والدراسات.
 - إعداد الإحصاءات وإنجاز مختلف الملفات.
 - تنظيم حركة المرور.
 - مراقبة المرور.
 - تأمين المرور.
 - قمع كل أشكال التجاوزات.
 - المساهمة في التوعية والتحسيس. " ix
- الفاعلون:

(1) هيئات الحكومة:

الوزارة الوصية ومختلف الوزارات المعنية ، الولاية، البلدية، المديرية، المؤسسات التابعة للدولة

(2) المؤسسات الخاصة .

(3) الجمعيات الحفاظ على البيئة.

(4) المتنقلين.
