

مقدمة:

تناولنا في هذا الفصل مجموعة من النقاط ، بالنظر إلى سؤال انطلاق الذي حددناه في الإشكالية بالإعتماد على فرضيات التي تقودنا في العمل خاصة التي تمس المجال الفضائي والتقني والتسييري والاجتماعي تطرقنا إلى مجموعة من النقاط التي تتماشى مع ذلك أهمها قراءة للمدينة (الموقع بالنسبة للطرق ، الكثافة السكانية والسكنية، التجهيزات)، النقل الحضري (أهم الطرق ، الخطوط المحطات ...) .

1 - موقع مدينة سطيف بالنسبة للطرق :

نحاول أن نتطرق إلى موقع المدينة بالنسبة للطرق لما لهذه الأخيرة من تأثير عند النقل الحضري.

1-1 موقع مدينة سطيف بالنسبة للطرق الوطنية :

تقع مدينة سطيف عند نقطة التقاء لمختلف طرق وطنية و التي تتمثل في :

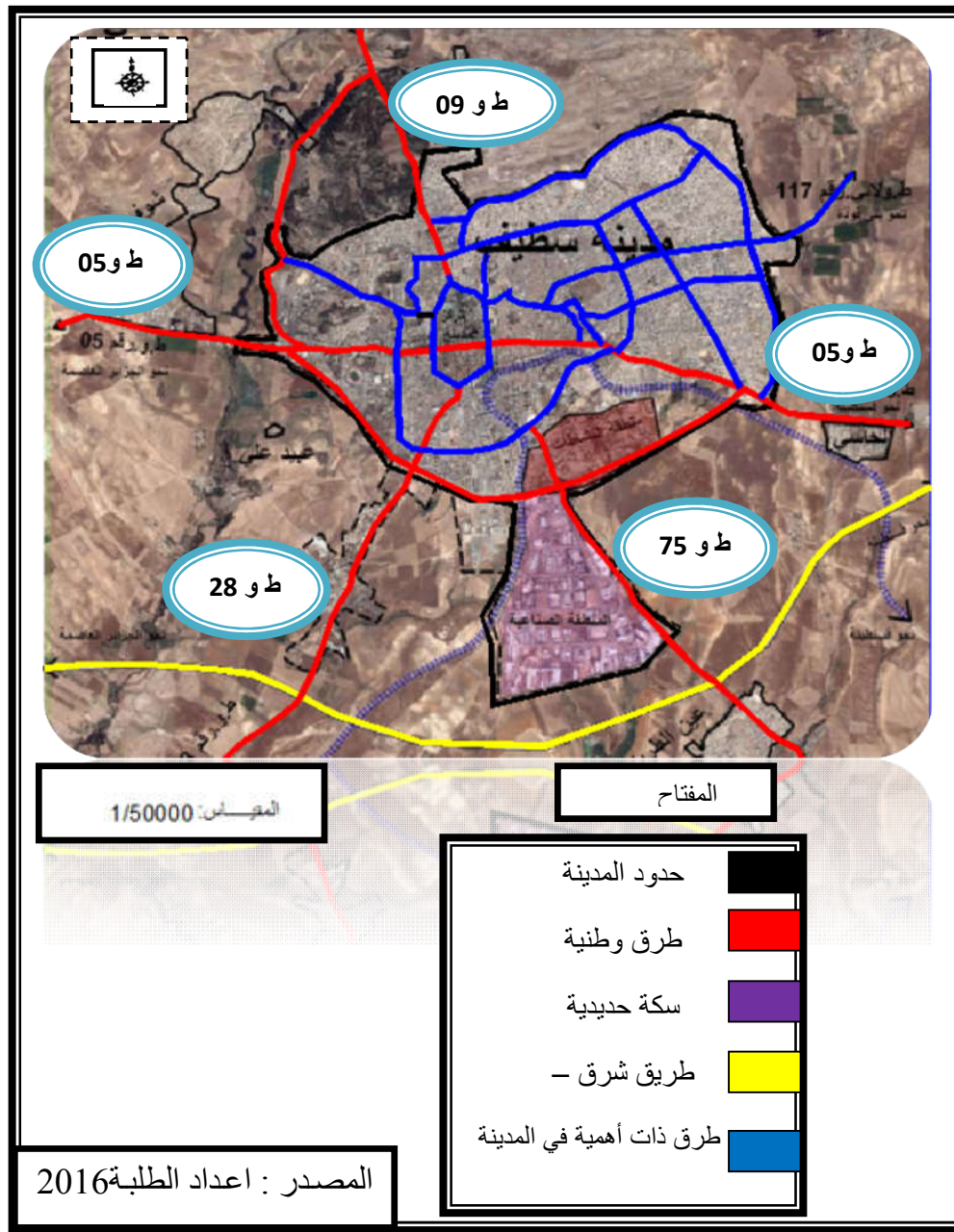
✓ الطريق الوطني رقم 05 الرابط بين العاصمة و قسنطينة.

✓ الطريق الوطني رقم 09 الرابط بين سطيف و بجاية من الناحية الشمالية للمدينة .

✓ الطريق الوطني رقم 75 الرابط بين بوقاعة و باتنة من الناحية الجنوبية الشرقية للمدينة .

✓ الطريق الوطني رقم 28 الرابط بين سطيف و بسكرة نحو الجنوب الغربي للمدينة .

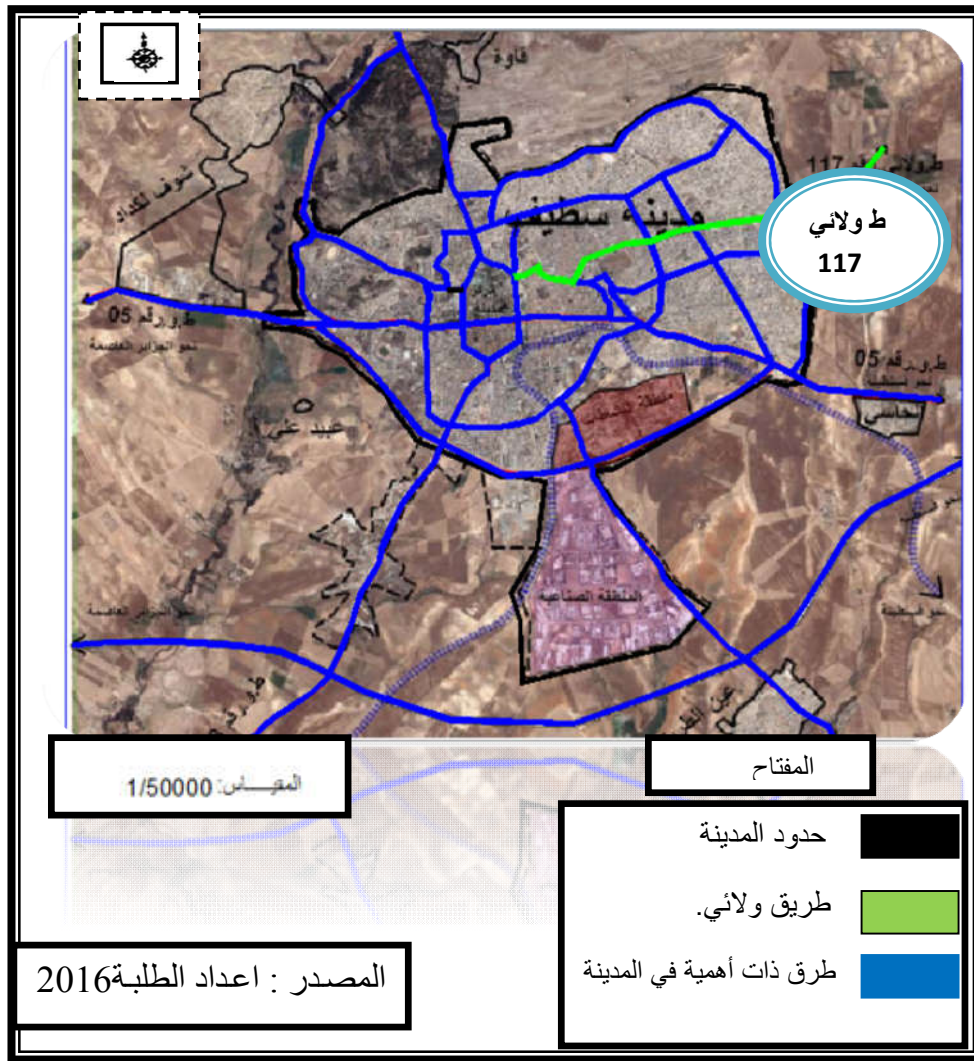
الخريطة رقم 01 تبين موقع مدينة سطيف بالنسبة للطرق الوطنية :



1-2 موقع مدينة بالنسبة للطرق الولائية :

مدينة سطيف هي منطقة عبور للطريق الولائي رقم 117 الذي يربط المدينة وجميلة، بني فوذة، بني عزيز .

الخريطة رقم 02 تبين موقع مدينة سطيف بالنسبة للطرق الولائية :



3-1 موقع مدينة سطيف بالنسبة للطرق البلدية :

وهي لا تقل أهميتها عن سابقتها حيث كلما زادت كثافة هذه الطرق في المدينة زادت الحركة وهذا النوع من الطرق دور مهم خاصة في المنطقة الشمالية لمدينة سطيف لوجود تجمعات عمرانية كثيفة

2 - التوسع لمدينة سطيف :

بدأت عملية توسيع الطريق الوطني رقم 05 (عين أرناط، سطيف، العلمة). دراسة التوسيع كذلك طريقين (2*2 طريقين) الطريق الوطني رقم 09 (سطيف فرماتو) وقد تم ا طرحها في المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير، توسيع الطريق الوطني رقم 28 (سطيف السفينة) والطريق الوطني رقم 75 (سطيف، عين الطريق)، كانت تشكل هذه الطرق عبءا اضافيا على النقل الحضري .

وبعد إنجاز الطريق السريع شرق غرب الذي حدث تنقل إيجابي والعابر في منطقة العبور وتخلصت المدينة من مشاكل النقل.

طريق ولائي 117 (CW117) تسمح في الأخير بضمان ربط بني فودة ، جميلة سطيف بني عزيز

3-الطرق بالمدينة :

تمهيد:

سنتطرق في هذه الدراسة على معرفة أهم طرق مدينة سطيف ، التي تتكون من مخطط اشعاعي حلقي يضمن سهولة الوصول إلى كل أحياء المدينة وتتمثل في:

3 – 1 طرق التوغل :

هي عبارة عن امتداد للطرق الوطنية والولائية التي تتوغل في النسيج الحضري بمدينة سطيف ، تربط مركز المدينة وضواحيها تتمثل أهمها في :

النهج رقم 01 :

هو امتداد للطريق الوطني رقم 05 داخل المجال الحضري لمدينة سطيف ، يقسم المدينة الى قسمين ، يتميز بحركة مرور كبيرة ويمر بالأحياء التالية : الحاسي ، تبنت ، بوعروة مركز المدينة ، القاهرة ، الأسوار ، المعبودة ، حشيشي محمد بلحوكي حمو ، جامعة الباز

النهج رقم 02 :

هو امتداد للطريق الوطني رقم 09 ، يربط مركز المدينة بالمدخل الشمالي للمدينة يمر بالأحياء 600 مسكن و 750 مسكن ، كعبوب ، بلير ، بوسكين .

النهج رقم 03 النهج 17 أكتوبر 1981:

يربط المدخل الجنوبي شرقي للمدينة بمركز المدينة يعتبر امتداد للطريق الوطني رقم 75 يمر بالمركز الثانوي و عين الطريق ، المنطقة الصناعية ومنطقة النشاطات ، حي بيزار و حي ثليجان عبد الرحمان ، مركز المدينة .

نهج 04 شارع بحري الخير :

يمر بحي 20 أوت 1955 ، حي بيزار .

نهج 05 نهج عباشة عمار:

هو امتداد للطريق الولائي رقم 28 يربط المدخل الجنوبي بمركز المدينة و يمر بالتجمع عين سفيهة ، 20 أوت ، حي بيزار .

نهج 06 نهج مختار العربي :

يمر بالمركب الرياضي 08 ماي 1945 ، محطة المسافرين ، حي المعدومين مركز المدينة .

نستنتج مما أشرنا إليه من طرق تركز عليها الحركة في مدينة سطيف ، أن هذه الأخيرة تتوغل في أغلب النسيج العمراني للمدينة وبالتالي فهي تخلق حركة كثيفة إن لم تعالج بشكل عقلاني قد تؤثر على الحياة العامة للمدينة وخاصة من الشق البيئي .

كما تتكون المدينة أيضا من:

3 - 2 الطرق الاجتنبية :

هي مجموعة من الطرق دورها الأساسي هو التخفيف من حركة المرور الكثيفة من مركز المدن ، حيث استفادة مدينة سطيف من أربعة طرق اجتنابية للتخفيف من مشاكل الازدحام في المدينة خاصة على الطريق الوطني رقم 05.

-الطريق الاجتنبائي رقم 01 الطريق المحيط بمركز المدينة :

هو عبارة عن طريق بيضوي يحيط بالمركز بهدف امتصاص الحجم الكبير من الحراك اليومي المتجه من أحياء المدينة نحو المركز أو العكس ، اذن فهو يشهد حركة يومية كبيرة ومتنوعة نتيجة للجذب الكبير من مركز المدينة بهياكله .

-الطريق الاجتنبائي رقم (02) : جنوب مركز المدينة

أنشأ هذا الطريق نتيجة التمدد الحضري الكبير الذي شهدته المدينة في الالونة الأخيرة والذي أدى الى زيادة كمية الحراك في المدينة خاصة على مستوى الطريق الوطني رقم 05 مع عجز الطريق الاجتنبائي المحيط بمركز المدينة على استيعاب الحركة الوافدة اليه الطريقان الاجتنبائيان 03 - 04 ، بالإضافة للأهداف المحققة من إنجاز الطريقان الاجتنبائيين السابقين التي تمحورت على التخفيف من الازدحام والتقليل من الحركة المرورية ، في الطريقان 02 - 03 كان الهدف من انجازهما هو مساهمة للتمدد الحضري للمدينة بهدف تحقيق السيولة في الحركة نستنتج مما سبق أن انجاز الطريقان الاجتنبائيين ساهم في التخفيف من الازدحام والتقليل من الحركة المرورية ، مما يدل على أن المسيرين للمدينة بسطيف بدأوا يستشعرون خطورة وبداية التفكير في مشكلات النقل الحضري في مدينة سطيف .

وأیضا هناك:

3 - 3 طرق التجميع والتوزيع :

تکمن وظيفتها في تجميع الحركة المرورية المتولدة من التجمعات السكانية و توزيعها على الطرق الرئيسية ، تحتوي مدينة سطيف على شبكة طرق مهمة من هذا النوع حيث تتمثل أهمها :

- نهج حمادي أحمد ونهج شليحي خويطر:

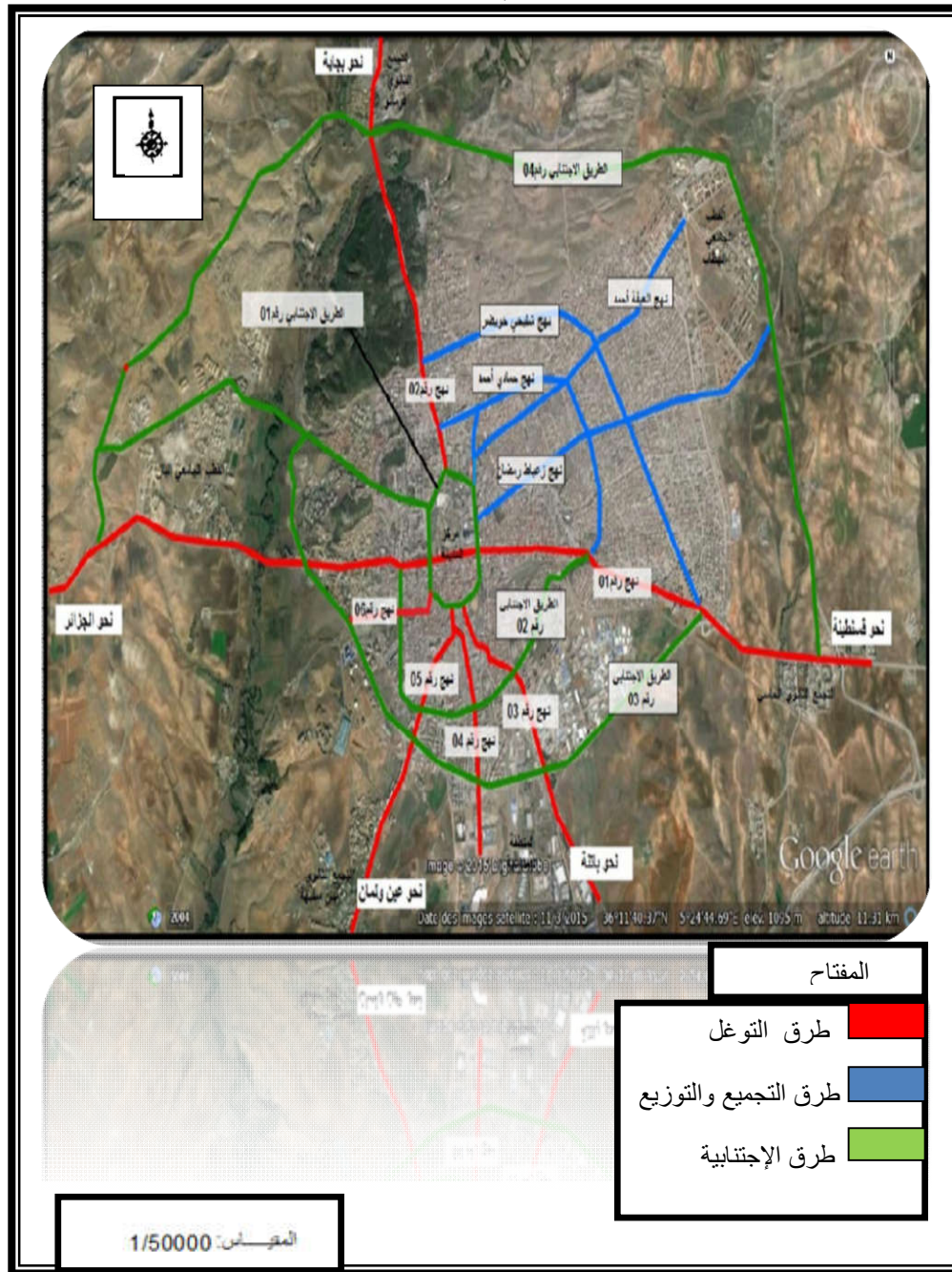
يربط هذان الطريقان بين الطريق الوطني رقم 09 من الجهة الشمالية للطريق الوطني رقم 05 بحيث يوزعان الحركة المرورية بينهما، تكمن أهميتها أنهما متوازيان ويمران على الأحياء ذات الكثافة السكانية العالية كعبوب، لعرارسة ، 600 مسكن 300 مسكن يحيايوي ، دكاري ، 01 نوفمبر 1954 ، 1006 مسكن ، أولاد براهيم ، بوعروة تبنت .

- نهج العيفة ونهج زعباط رمضان :

يربط هذان الطريقان مركز المدينة من الجهة الشمالية الشرقية بمنطقة الهضاب ، كما أنه لا تقل أهميتها من الطريقان السابقان في أنهما يمران على أغلب الأحياء السابقة بالإضافة الى حي الهضاب والقطب الجامعي الثالث .

نستنتج من مرور الطريقان الوطنيان من الأحياء السكنية خلق ازدحام وضغط على مركز المدينة.

الخريطة رقم 03 تبين الطرق بالمدينة .



Source : faisabilité de tramway de sétif + Google earth + 2016 معالجة الطلبة

4 - التجهيزات الهامة في مدينة سطيف :

تمهيد:

تعتبر التجهيزات العنصر المحرك والجاذب لحركة السكان داخل المدينة، وهذا ما يجعلها تشكل جانبا مهما في ارتباط وثيق مع النقل الذي يعتبر أهم شرايين الحركة داخل المدينة كونها تعبر على مدى استقطاب وحيوية المجال الحضري من خلال نوعية الخدمات التي تقدمها ونذكر أهمها :

4-1 التجهيزات الإدارية والمالية :

هذه التجهيزات مرتبطة بالخدمات الإقتصادية والإجتماعية ومن أهمها مقر الولاية و الدائرة ومختلف المديريات مختلف المديريات كمديرية التعمير و البناء ، مديرية التخطيط و التهيئة العمرانية، مديرية النقل، والبنوك لها تأثير على المستوى الولائي ، كما توجد تجهيزات أخرى مدى تأثيرها لا يتعدى حدود البلدية كمقر البلدية والخزينة، البريد والمواصلات ...

وأغلبها تركز على طول الطرق الرئيسية خاصة بالجهة الشمالية، والشمالية الشرقية.

4-2 التجهيزات التعليمية:

يعتبر القطاع التعليمي من أهم القطاعات التي يجب أن تتوفر عليه المدينة نظرا للدور المهم الذي تقدمه للسكان، أعطي لهذا القطاع أهمية كبيرة في مدينة سطيف فهي تتوفر على تجهيزات تعليمية عديدة لمختلف الأطوار الدراسية تنتشر بشكل متفاوت عبر مختلف أحياء المدينة، و الجدول الموالي يوضح المرافق التعليمية الموجودة:

الجدول رقم (01):

مدينة سطيف : عدد المتمدرسين وعدد المؤسسات التربوية

الطور	عدد المتمدرسين	عدد المؤسسات
الأساسي	36856	96
المتوسط	27118	32
الثانوي والتقني	11719	14
التعليم العالي	56000	جامعة "فرحات عباس" - "الباز"

المصدر : مديرية التربية .

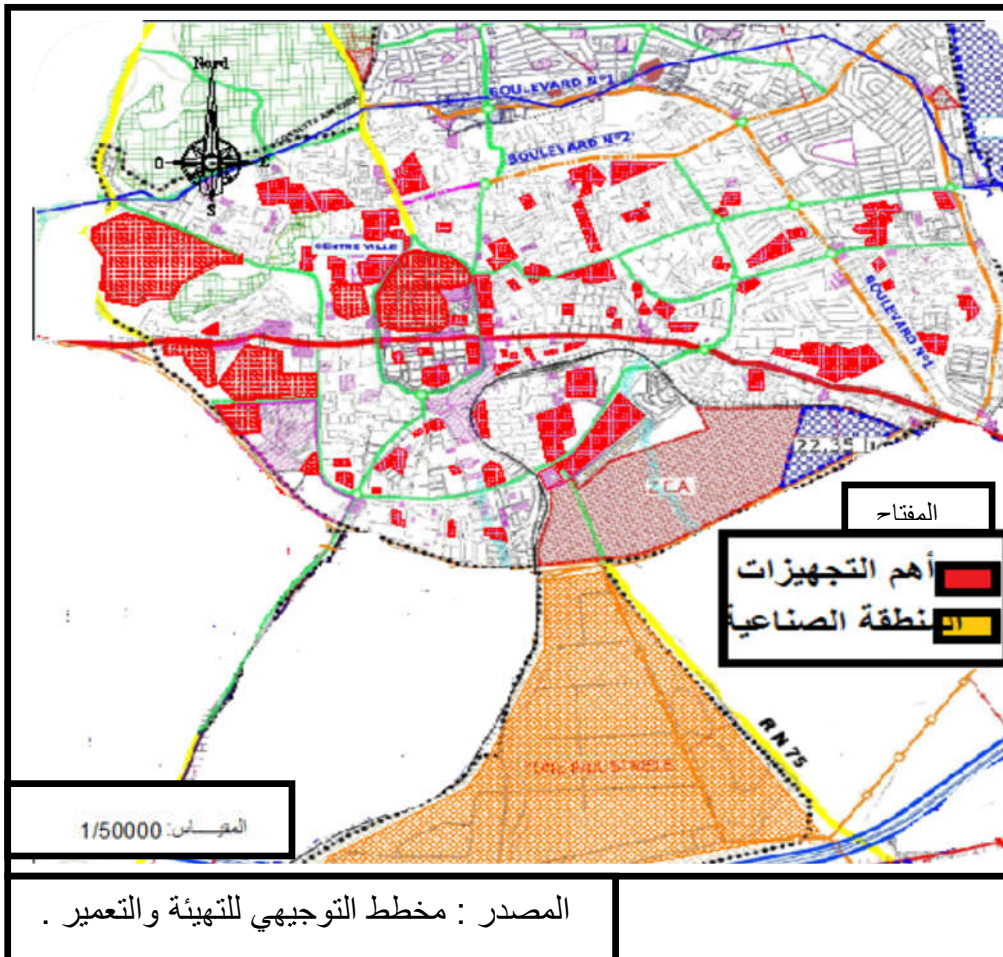
4 - 3 التجهيزات الصناعية والتجارية بمدينة سطيف :

كما هو الحال سطيف مدينة تجارية معروفة على المستوى الوطني . و ذلك بوجود محفزات تساعد على انتشار التجارة و الاقتصاد بصورة سريعة نظرا لوجود وجود شبكة طرق وطنية و سكة حديدية بجانب المنطقة الصناعية .

للتجارة دور هام حيث أنها تتحكم في الديناميكية المجالية لأنها عامل مستقطب للسكان ، وفي مدينة سطيف بلغ عدد التجار 9963 تاجر منهم 8697 تاجر تجزئة و 1266 تاجر جملة و 560 مستورد وهذا خلال سنة 2005 . (سطيف 2005 D . P . A . T) .

كما أن مدينة سطيف تتوفر على إمكانيات صناعية كبيرة ساهمت بشكل كبير في تطوير القطاع التجاري خاصة في مجال المواد الغذائية (كمؤسسة الرياض للمتوجات الغذائية) و صناعة مواد بلاستيكية و صناعة مواد البناء.

الخريطة رقم 04 تبين أهم التجهيزات في مدينة سطيف .



نستنتج أن مدينة سطيف قطب مهم و بالتالي حجم الحركة الميكانيكية كثيفة على مستوى المدينة. ونتج عن هذه الحركة اختناقات مرورية تتسبب في بعض الأحيان في حوادث المرور خاصة عند التقاطعات

5الكثافة السكانية و السكنية :

5- 1 - الكثافة السكانية في النطاق الحضري لمدينة سطيف :

تكمن أهمية السكانية في فهم التفاعل بين الانسان والمحيط الذي يعيش فيه بكل ما يمنحه من تسهيلات وبكل ما يفرضه من صعوبات , خاصة في مجال الحركة والمرور

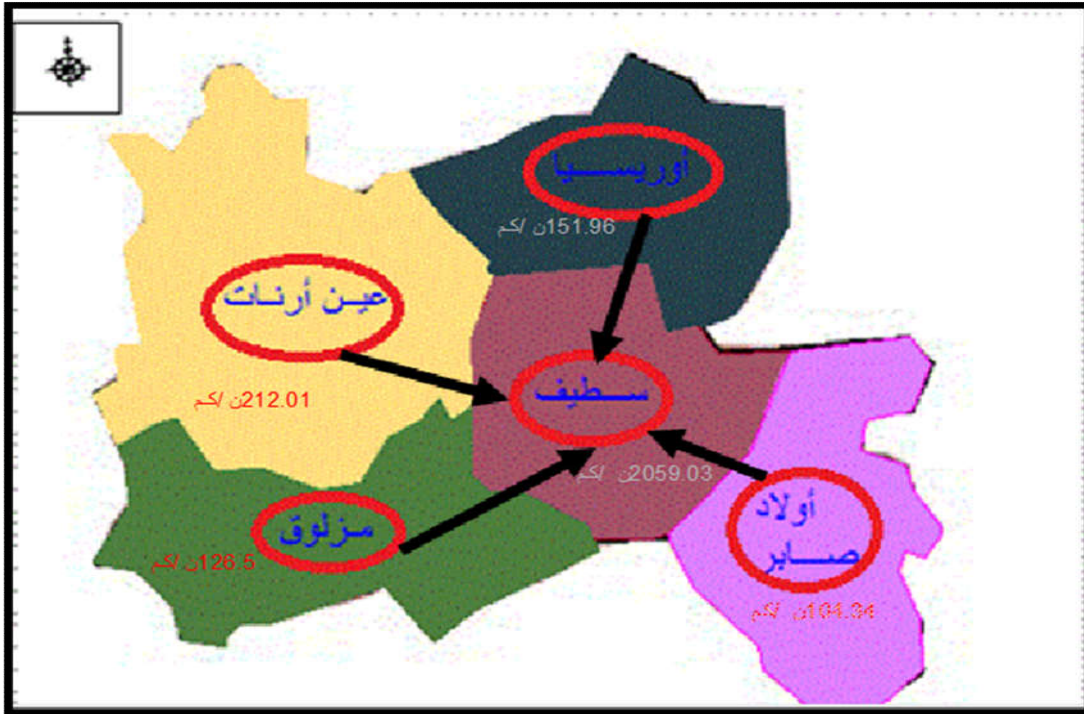
وهذه الدراسة لا تقتصر على مدينة سطيف فقط , بل تتعدى لتشمل التجمعات الثانوية المحيطة بالمدينة كما هي موضحة في الجدول ادناها , وذلك لما لها من تأثير على الحركة داخل المدينة :

جدول رقم (02) توزيع الكثافة السكانية في بلديات النطاق الحضري لمدينة سطيف

البلدية	المساحة كلم	عدد السكان 2008	الكثافة السكانية ن كلم ²
سطيف	127.3	287574	2059.03
عين أرنات	202.55	42942	212.01
الأوريسيا	117.87	17912	151.96
مزلوق	135.55	17147	126.5
أولاد صابر	119.7	12489	104.34
النطاق الحضري	702.97	378064	535.81

المصدر : مخطط تهيئة الإقليم لولاية سطيف، أوت، 2008 .

شكل رقم (01)يبين الكثافة السكانية في النطاق الحضري لمدينة سطيف



المصدر : اعداد الطلبة 2016.

2-5 - الكثافة السكانية و السكانية:

تعتبر الكثافة السكانية و السكانية من العناصر الرئيسية التي تتحكم مشاريع النقل الحضري كونها تشكل عامل تأثير و تفسير للمسارات وخطوط النقل ، وقد جاء توزيع السكنات تبعا للنمو العمراني لمدينة سطيف، حيث نجد أن السكنات التي يغلب عليها الطابع الفردي تتواجد بمركز المدينة و المناطق المجاورة له، وأيضا بالجهة الشمالية الشرقية للمدينة، ثم تليها السكنات ذات الطابع الجماعي والتي أنجزت في شكل مشاريع للسكنات الجماعية و الترقيات العقارية في كل من الجهة الشرقية و الجنوبية الغربية للمدينة، أما الكثافة السكانية فتختلف من حي لآخر و هذا لعدة أسباب حسب ظروف الحي، المساحة و النمط السكني.

الجدول رقم (03) يوضح توزيع الكثافة السكانية عبر أحياء مدينة سطيف.

الأحياء	عدد السكان	المساحة الهكتار	الكثافة نسمة / هكتار
مركز المدينة	4400	62.05	124.125
حي 600 مسكن	9933	82.34	179.584
حي يحيوي	43706	142.5	306.71
حي محطة القطار	4069	32.81	124.00
حي ثيليجان	8937	82.81	107.92
حي لنديولي	31379	117.18	267.79
حي المعدومين الخمس	23149	1398.84	165.54
حي المعبودة	10075	134.37	74.98
حي 750 مسكن	16743	137.01	122.20
القطاع السكني الجديد	11907	79.68	149.43
حي حشمي	9353	59.68	156.72
حي أول نوفمبر	11813	87.81	134.53
حي عين تيبنت	4504	17.68	254.75
حي 1014 مسكن	33487	98.43	340.21
حي 1006 مسكن	24973	87.75	284.60
حي الهضاب	22418	65.50	342.26

المصدر : مكتب الدراسات والإنجاز العمراني .

من خلال معطيات الجدول نجد أن الكثافة السكانية فإن متوسط الكثافة السكانية الخام بالمدينة بلغت 212.66 نسمة/هكتار، و كأقصى حد سجلت بحي الهضاب و التي بلغت إلى :342.26

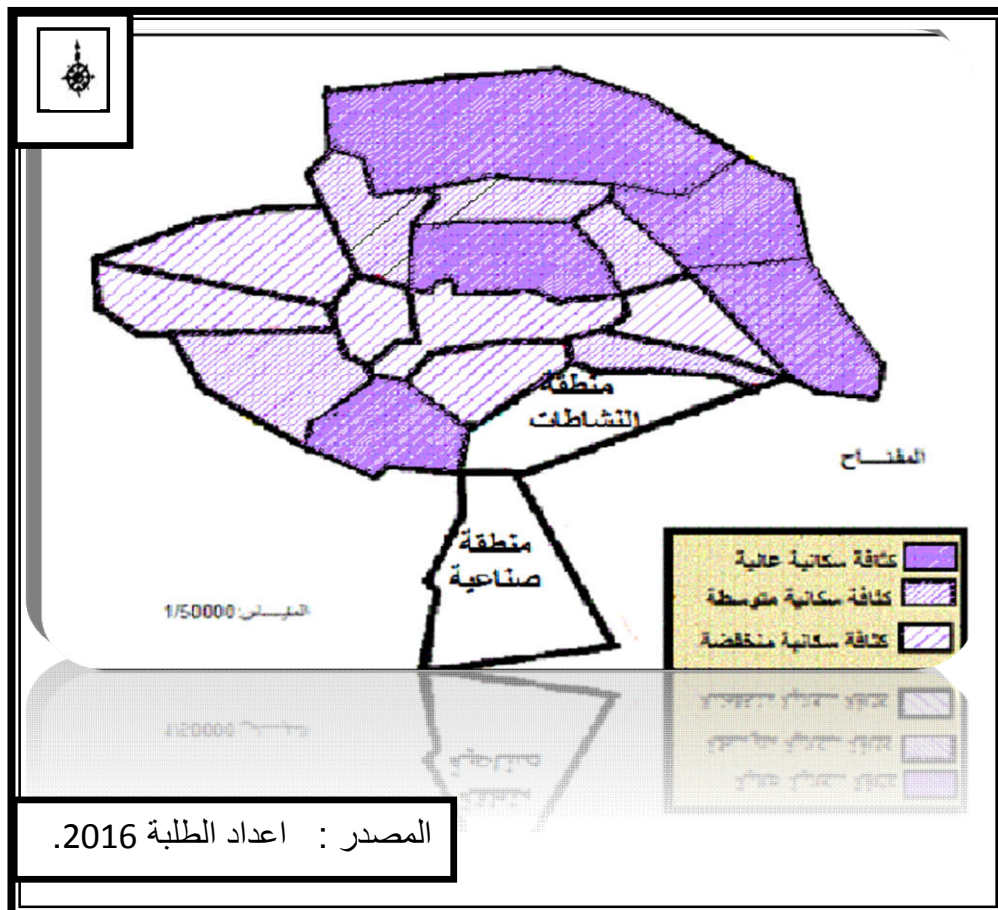
نسمة/هكتار ، و كأدنى كثافة سجلت في حي المعبودة و التي وصلت إلى 74.98 نسمة/هكتار، و لقد حصر الكثافة السكانية في ثلاث فئات رئيسية

كثافة سكانية عالية (267.79 ن/هـ – 342.26 ن/هـ) : وهي تتمثل في الأحياء التالية: يحيواي ، لندريولي ، 1014 مسكن ، 1006 مسكن ، و حي الهضاب و هي أكبر الكثافات على الإطلاق على مستوى المدينة ، و تتجاوز الكثافة المتوسطة للمدينة، و ارتفاعها بهذه الأحياء يعود إلى طبيعة المساكن قديمة النشأة و الفوضوية (حي يحيواي)، أو كونها جماعية (حي لندريولي ، حي الهضاب).

كثافة سكانية متوسطة (149.43 ن/هـ – 254.75 ن/هـ) : تنتشر هذه الكثافة السكانية في الأحياء التالية : 600 مسكن ، القطاع السكني الجديد ، حي حشمي و عين تيبنت، و هي أحياء حديثة النشأة، كثافتها تقارب الكثافة المتوسطة للمدينة.

كثافة سكانية منخفضة (74.98 ن/هـ – 134.53 ن/هـ) : تتواجد بكل من الأحياء : أول نوفمبر ، 750 مسكن ، المعبودة ، ثيليجان ، مركز المدينة ، و حي محطة القطار، و هي منخفضة مقارنة مع متوسط الكثافة السكانية للمدينة، و لعل سبب انخفاضها يعود إلى أن هذه الأحياء منظمة، يغلب عليها طابع السكن الفردي، أما المساكن الجماعية فارتفاعها لا يتعدى (R+5)، إضافة إلى شساعة مساحة هذه الأحياء.

الخريطة رقم 05 تبين الكثافة السكانية في مدينة سطيف .



6 – الفضاءات الحرة:

6-1 المساحات الخضراء :

تتوفر مدينة سطيف على مجموعة من المساحات الخضراء الموزعة على كامل محيطها و هي مساحات مخصصة للترفيه عن النفس للعائلات للهروب من ضجيج السيارات (حديقة التسلية ، حديقة الأمير عبد القادر...) خاصة في أوقات العطل مما يجعلها تؤخذ بالحسبان في مشاريع الترامواي

6-2 المعالم المميزة للمدينة :

تؤدي هذه العناصر إلى إبراز هوية المدينة، فمدينة سطيف تتوفر على عدة معالم تاريخية و عصرية و هي تعد إحدى الدلائل للحضارات التي مرت بالمدينة، و نذكر منها (القلعة، حي المعبد ، حي الكنيسة ، المسجد العتيق ، عين فوارة ، حديقة التسلية ، البرج التجاري) كما أنها تساعد في تحديد الأماكن و الاتجاهات التي سوف تخصص لخطوط الترامواي .

خلاصة : بعد القراءات الشاملة لمدينة سطيف سواء المتعلقة بالتجهيزات وتمركزها أو السكنات وكثافتها يتضح لنا المعالم الكبرى إلى الواجب إتباعها في رسم خطوط ومسارات الترامواي ، والتي تتأكد عند مقارنتها للمسارات المقترحة .

7 - التحليل النقل الحضري (مديرية النقل لولاية سطيف 2005) :

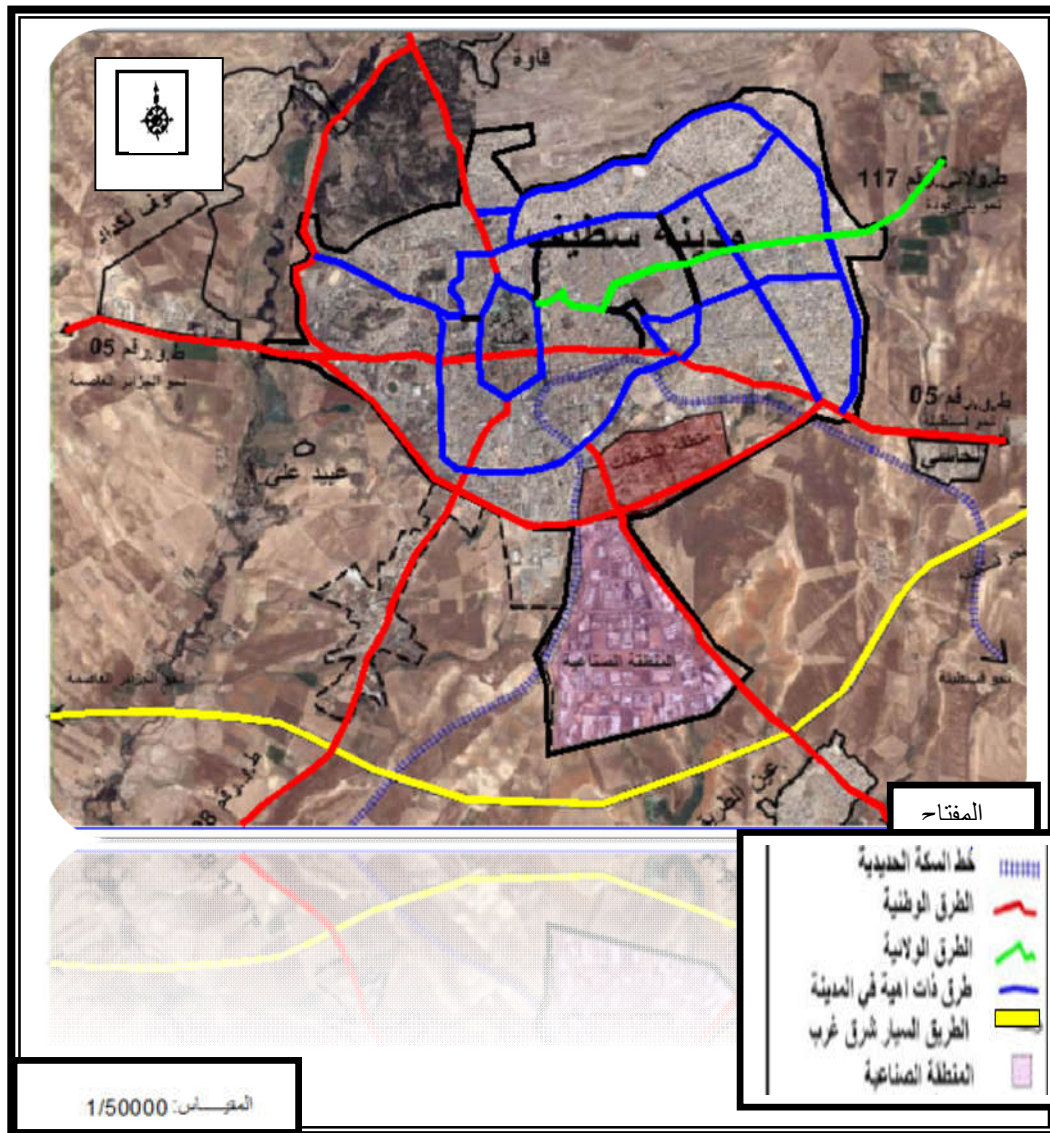
7-1 شبكة الطرق بمدينة سطيف :

مقدمة :

تستغل شبكة النقل الحضري للمدينة من طرف القطاع الخاص والقطاع العام(مؤسسة النقل الحضري لسطيف والمتمثل في نقل الطلبة وعمال الوحدات الصناعية).

تتكون شبكة النقل الحضري من 59 خط حضري وشبه حضري تربط بين المحطة المركزية ومختلف الضواحي والأحياء حيث أنها تغطي جميع أنحاء المدينة.

الخريطة رقم 06 شبكة الطرق في مدينة سطيف



المصدر : من اعداد الطلبة 2016 .

من خلال الخريطة نلاحظ أن مدينة سطيف يعبرها مجموعة من الطرق، منها الطرق الوطنية رقم (05-09-28-75) والطريق الولائي رقم 117 وأيضا الطرق البلدية إضافة إلى وجود الطريق السيار الذي يعبر بمحاذاة المدينة من الجهة الجنوبية والسكة الحديدية ، ناهيك عبر المطار بعين ارنات .

هذه الطرق تشكل عبءا إضافيا في المرور العابر ترتب منه اختناقات مرورية كبيرة إذ لم يأخذ بعين الاعتبار في مشاريع النقل الحضري بالمدينة .

07- 02 الفضاءات الخاصة بالحركة :

07- 02- 01 :التقاطعات :

نحاول دراسة أهم مفترقات الطرق في المدينة والتي معظمها يقع في المركز على مستوى المحاور الرئيسية التي تستقبل حركة ميكانيكية وحركة المشاة الكثيفة .

شكل رقم 02 . يبين أهم التقاطعات في المدينة .



المصدر : من اعداد الطلبة 2016 .

جدول رقم (04) يبين أهم التقاطعات .

رقم المفترق	الموقع
01	مفترق بمحاذاة الولاية مكون من تقاطع شارع 1 نوفمبر و 45 ماي.
02	تقاطع طريق رئيسي عبان عبد الرحمان و شارع 08 ماي 45.
03	مفترق chemin 4 المكون من تقاطع نهج بن بو العيد و 8 ماي 45 .

أ - تقاطع الولاية :

✓ يتميز هذا التقاطع عن باقي التقاطعات بحركة ميكانيكية و مشاة جد كثيفة، و طرق المكونة لهذا التقاطع من أهم المحاور في المدينة.

- ✓ يتميز بتهيئة مجالية جيدة بالنسبة للحركة الميكانيكية و ذلك لوجود نقطة دوران مركزية.
- ✓ عبور المشاة بطريقة فوضوية في كل الاتجاهات و مجال حركتهم سبب في حدوث تداخل بين حركة المشاة و العربات.

صورة رقم 01 لمفترق الولاية .



من التقاط الطلبة 2016.

نظرا لحسن تهيئة هذا المفترق والحيز الفضائي هذا جعل سهولة لتخصيص مسارات للوسائل البديلة .

ب - تقاطع CPA: يتميز هذا التقاطع ب :

- ✓ قطع الطريق بشكل عشوائي الذي يؤدي إلى التداخل بين حركة المشاة و الحركة الميكانيكية.
- ✓ الطرق المكونة للتقاطع ضيقة .
- ✓ لا توفر على نقطة دوران مركزية، بالإضافة إلى أن شعاع الدوران غير كاف بالمقارنة مع شدة الحركة

صورة رقم 02 لمفترق C P A.



المصدر من التقاط الطلبة .

يتميز هذا التقاطع بطرق ضيقة وهذا ما خلق اختناقات مرورية وعلى المسيرين ايجاد حلول جيدة لإستعمال السائل البديلة .

- ج - تقاطع عين فوارة يتميز هذا التقاطع ب :
- ✓ تواجد مواقف سيارات خاصة بالتجهيزات المجاورة معيقة للحركة .
 - ✓ تدفق هائل للحركة الميكانيكية و حركة المشاة .
 - ✓ سوء توجيه مختلف التدفقات و ذلك لغياب الإشارات الضوئية.

صورة رقم 03 لمفترق عين فوارة .



من التقاط الطلبة 2016 .

هذا التقاطع تكثر فيه الحركة سواء الميكانيكية أو المشاة لكونه حيز فضائي شاسع وعلى المعنيين إقناع المجتمع التقليل من استعمال السيارات الفردية وتفضيل استعمال الوسائل الصديقة للبيئة .

07- 03 المواقف :

تتوفر مدينة سطيف على 04 مواقف رئيسية .

✓ موقف الشيخ العيفة وجيش التحرير الوطني (ملعب قصاب) يعبر منه 11 و 12 خط .

✓موقف السكة الحديدية يعبر منه 08 خطوط .

✓موقف سوق عباشة 04 خطوط عبور .

هذه المواقف لم تتوفر فيه المرافق الضرورية ولوحات اعلامية ولهذا على المسيرين تهيئة هذه المواقف .

07- 04 الأرصفة :

تتوفر مدينة سطيف على طرقات وأرصفة لها مواصفات تسمح بتسهيل حركة الراجلين والجدول التالي يوضح توزيع شبكة الأرصفة في المدينة حسب عرض الرصيف حيث نجد الأرصفة التي يقل عرضها عن 2,5 متر تمثل 49% تقريبا من إجمالي أرصفة المدينة حيث يتكون المركز من أرصفة يتراوح عرضها بين 2,5 - 12 متر ما يسهل حركة المشاة جدول رقم (05) توزيع شبكة الأرصفة حسب عرض الرصيف .

عرض الرصيف	%
أقل من 2,5 متر	49 %
من 2,5 إلى 5متر	33 %
أكثر من 5 متر	18 %

source ; Entreprise métro d'alger étude de faisabilité du tramaway de sétif mars 2008

من خلال الجدول نلاحظ بأن المدينة تتوفر إلى حد كبير على مجال للراجلين بتطابق والمقاييس المعمول بها حيث يتأثر عرض الرصيف في التخطيط العمراني تبعا لموقع الطريق :

08-خطوط النقل بمدينة سطيف :

08 – 01 خطوط النقل بالخواص :

تحتوي المدينة على شبكة نقل موسعة تضم عدة خطوط نقل تربط بين المحطة المركزية ومحطات الضواحي ومختلف الأحياء وتضمن الحركة والسيولة داخل المدينة حيث وضعت هذه الشبكة انطلاقاً من مركز المدينة لتوسع مع نمو المدينة بطريقة تلقائية ولتغطية العجز على أهم الخطوط نتيجة النمو السكاني الكبير تمت الزيادة في عدد المركبات على هذه الخطوط إلى أن تجاوزت حد التشبع ,هذه الوضعية أدت إلى ظهور العديد من الانعكاسات السلبية المتمثلة في الازدحام,الضجيج,تلوث الجو.....

الجدول (06) العرض الاجمالي الفعلي المقدم لخطوط النقل الحضري الجماعي بالحافلات في مدينة سطيف .

رقم الخط	مسار الخط	عدد الحافلات	عدد المقاعد
02	محطة المسافرين – حي الهضاب	20	1910
03	محطة المسافرين – حي 500 مسكن	44	2535
04	محطة المسافرين – حي بو الأنوار ساعد	42	3594
06	محطة المسافرين – برارمة سعيد	37	3106
07	محطة المسافرين – برارمة سعيد	34	3205
08	محطة المسافرين –	14	1370

حي 1014			
1066	23	محطة المسافرين – حي الاخوة مهداوي	09
389	11	محطة المسافرين- حي كعبوب	11
188	05	حي شمس الدين محمد – ساحة فلسطين	13
835	16	حي الشيخ العيفة - محطة المسافرين	16
485	16	حي 108 مسكن – جامعة الباز	18
225	10	محطة القطار – حي كعبوب	19
1088	17	حي الباز - محطة القطار	20
1705	23	حي بوعواج – موقف مقام الشهيد	21
1386	22	بئر نيسة - محطة المسافرين	22
742	13	حي عين سفيهة – حي كعبوب	54
45	01	حي بن بقاق – حي وردي براهم	55
120	03	حي بوسلام –	58

ساحة فلسطين		
362	09	حي العيد دحوي - عيادة الولادة
23458	360	المجموع

المصدر : مديرية النقل 2008

من خلال هذه الدراسة التي تمت حول واقع العرض للنقل الحضري في المدينة والنطاق إلى درجة العشوائية والفوضى السائدة ما أدى إلى تدني مستوى الخدمة ، ما زاد في المعانات اليومية للمستعمل ويمكن تلخيص هذه النقاط فيما يلي :

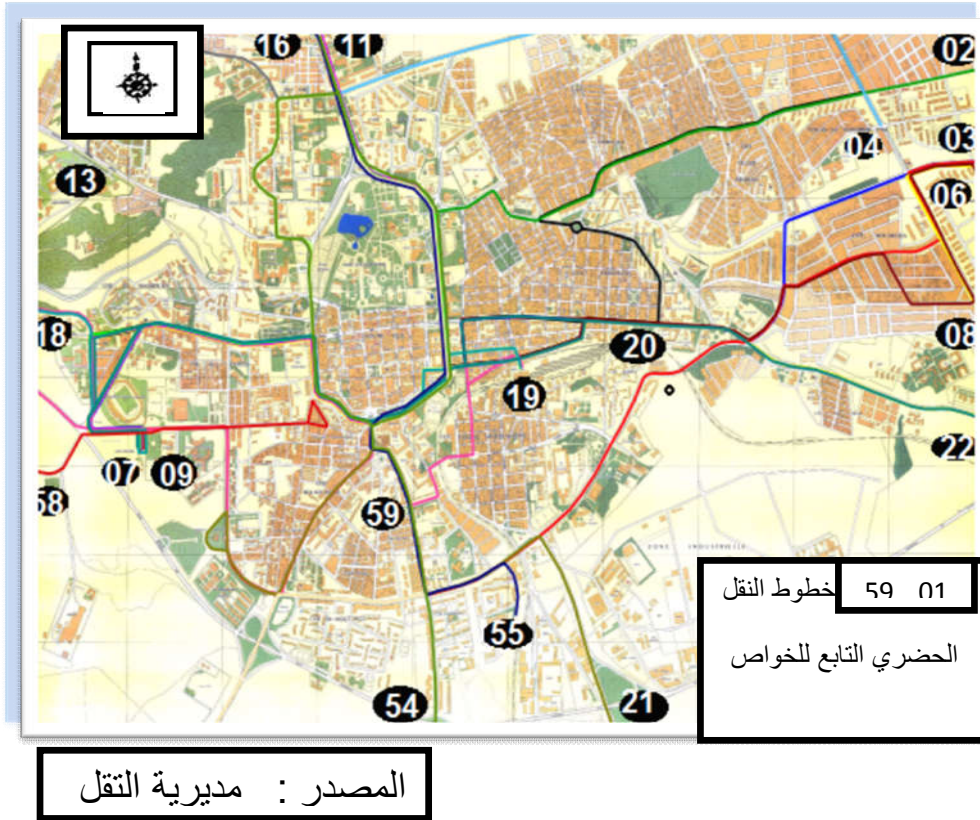
✓ كل الخطوط الحضرية تتبع مسارا واحد شارع الشيخ العيفة وشارع التحرير ما يؤدي إلى حدوث اختناقات ونقاط السوداء في اكثر من نقطة .

✓ 15 خط تنطلق من المحطة البرية لنقل المسافرين و3 من محطة السكة الحديدية من خلال هذه الدراسة التي تمت حول واقع العرض للنقل الحضري في المدينة والنطاق إلى درجة العشوائية والفوضى السائدة ما أدى إلى تدني مستوى الخدمة ، ما زاد في المعانات اليومية للمستعمل ويمكن تلخيص هذه النقاط فيما يلي :

✓ كل الخطوط الحضرية تتبع مسارا واحد شارع الشيخ العيفة وشارع التحرير ما يؤدي إلى حدوث اختناقات ونقاط السوداء في اكثر من نقطة .

✓ 15 خط تنطلق من المحطة البرية لنقل المسافرين و3 من محطة السكة الحديدية

المخطط رقم (01) خطوط النقل الحضري الجماعي التابع للخواص :



8- 02 خطوط النقل العام :

جدول رقم (07) خطوط النقل الحضري بالحافلات التابعة للمؤسسة العمومية ETUS بمدينة سطيف .

الخط	الحافلات المبرمجة	عدد الحافلات الموضوعة في السير	عدد المقاعد الموفرة
101	05	04	400
102	06	05	500
103	06	04	400
104	06	06	600
105	05	04	400
المجموع	28	23	2300

المصدر : مديرية النقل

من خلال الجدول نلاحظ أن خطوط النقل بالخواص والبالغ عددها 5 خطوط، و التي تم توزيعها داخل المدينة كان بشكل مدروس و دقيق حيث يمر الخط 101 و 104 و 103 من المنطقة الشمالية في حين يمر الخط 102 من وسط المدينة بينما الخطين 101 و 105 يمران من المنطقة الجنوبية، متجهة نحو المنطقة الشمالية الشرقية و هي المنطقة الأكثر تركزا للسكان ماعدا الخط رقم 101 الذي يتجه شمالا، و هذا ما جعلها تغطي كامل المدينة رغم قلة عددها، و شهد حي الهضاب(المنطقة الشمالية الشرقية) تمدا للخطوط 103 و 105 و هذا يعود لحسن تسيير هذه الخطوط .

مخطط رقم (02) : خطوط النقل الحضري الجماعي العام التابعة للمؤسسة ETUS



المصدر: مديرية النقل 2015

09 – المحطة الرئيسية :

تقع في الجهة الجنوبية الغربية بالمدينة يحدها من الجهة الشمالية نهج مختار العربي ومن الغرب الطريق الاجتبابي رقم 03 ومن الشرق والجنوب التجهيزات والسكنات .

جزء خاص بالنقل الحضري الذي يربط بين المجال الولائي والوطني جزء خاص بالنقل بالسيارة الأجرة للنقل الوطني

-جزء خاص بالنقل بسيارة الأجرة للنقل الحضري

-جزء خاص بالنقل الحضري الجماعي بالحافلات للناقلين الخواص

-جزء مخصص بالنقل الحضري الجماعي بالحافلات التابعة للدولة بواسطة المؤسسة العمومية للنقل الحضري وشبه الحضري بسطيف وجزء مخصص للخدمات.

شكل رقم (03) موقع محطة المسافرين بالنسبة لمدينة سطيف



المصدر: تم انجاز العمل اعتمادا على صورة google earth

10 – النقل الفردي :

جدول رقم 08 نسبة السيارات الخاصة في مدينة سطيف .

النسبة تشبع الطريق %	الطريق أو الشارع
58	شارع محمد بوخرصة (الجهة الغربية لمركز المدينة)
59	شارع محمد بوخرصة (المدخل الغربي لمركز المدينة)
50	نهج تاشيخ العيفة
78	نهج ابن سينا (مستشفى سعادنة محمد)
50	طريق بوسكين (أرشيف البلدية)
44	نهج 08 ماي 1945 (اتصالات الجزائر)
31	نهج جيش التحرير الوطني (المركز الثقافي)
72	نهج جيش التحرير الوطني (ملعب قصاب)
66	نهج 01 نوفمبر (محطة نفطال)
26	نهج 19 مارس 1962
73	نهج ساعد بوالأنوار (طريق الهضاب)

Le source : Métro d' alger ; étude faisabilité de tramway de sétif ; 2008.

نتيجة:

من خلال الجدول نلاحظ بأن كل من نهج ابن سينا ونهج بوالأنوار ونهج جيش التحرير الوطني (ملعب قصاب) تحل المراتب الأولى في تشبعها بالسيارات الفردية ، نسب تشبعها على الترتيب 78 % ، 73 % ، 72 % ونهج جيش التحرير الوطني (جزء مركز الثقافي)

نسبته 31 % ونج 19 مارس 1962 نستته 26 % والباقي انحصرت نسبهم بالتشبع بالسيارات الفردية تتراوح بين 44 - 66 % رغم اتساع شبكة الطرق بمدينة سطيف ووظائفها الاستيعابية وبالتالي ملائمة شبكة الطرق الحضرية للحراك اليومي لكن هذا الحراك تولد عنه مشاكل المرور وازدحام الطريق وتشبعه بالسيارات الفردية يصل إلى حد الاختناق نتيجة التقاء السيارات وأيضا سوء الاستغلال للتوقف العشوائي للسيارات وخلق عن ذلك مشاكل اختناق في التقاطعات , وهذا لإهمال الجانب الفضائي والذي لابد من تهيئة المواقع السيارات كما أن هناك أيضا سوء في جانب التسيير لذلك لابد على المسؤولين على الرقابة ووضع الإعلانات وإشارات المرور وتوعية المجتمع على مدى فعالية وسائل النقل البديلة وتشجيعهم من الإنقاص من السيارة الفردية .

خلاصة:

من خلال الدراسة السكانية و العمرانية، وكذا دراسة التجهيزات و مختلف شبكات الطرق لمدينة سطيف و التطرق لمختلف مشاريع النقل المستدام، يمكن استخلاص النقاط التالية :

✓ الموقع الإستراتيجي للمدينة (الهضاب العليا)، حيث تعتبر منطقة عبور للجهات الأربع، و يخترق ترابها عدة شرايين أهمها: الطريق الوطني رقم (05) الذي يربط الجزائر العاصمة بالمنطقة الشرقية ، كذلك الطريق السيار (شرق- غرب) الذي لا يزال في طور الإنجاز ، و الطريقين الوطنيين رقم (09) و(28) ، إضافة إلى خط السكة الحديدية الرابط بين العاصمة وولايات الشرق الجزائري

✓ نمو سكاني سريع أدى إلى انعدام التوازن بين السكان و السكن ، وإلى تباين كبير في الكثافة السكانية عبر أحياء المدينة .

✓ غنى المدينة من ناحية التجهيزات بكل أنواعها سواء الإدارية، التعليمية ، الصحية...الخ
✓ كثرة الخطوط وانتشارها لتغطية الطلب المتزايد للتنقلات وبالتالي فكثرة الخطوط لها انعكاسات سلبية كثيرة على البيئة (الاكتظاظ، انتشار CO2).

✓ هذه الخطوط ومحاولة تلبية احتياجات المواطنين منة الطلب قابلة عدد كبير جدا من الحافلات مما يترتب عنه نقائص كالاستغلال الحالي ، كثرة الحوادث و الإزدحام انتشار الغازات مما جعل المدينة تختنق وزاد فيه تباطؤ في الحركة الشيء الذي دفع المعنيين بالأمر التفكير في إستراتيجية جديدة تتمثل في استعمال وسائل نقل بديلة والتفكير في النقل المستدام .

