

التنمية في مجال النقل البري بالجزائر دراسة استشرافية ولاية تبسة نموذجا

Development in the field of transport in Algeria - a prospective study Wilaya of Tébessa as a model

د. طيب مولود

المركز الجامعي بلحاج بوشعيب عين تيموشنت (الجزائر)، tebib66@gmail.com

تاريخ النشر: 2022 / 02 / 05

تاريخ القبول: 2022 / 01 / 01

تاريخ الاستلام: 2021 / 05 / 10

ملخص:

لقد أصبح التطلع إلى المستقبل في القطاعات المجتمعية ضرورة تفرض نفسها لمواكبة التغيرات الديناميكية من أجل التنمية الاجتماعية، التي تصبو إليها جميع المجتمعات، ونظرا لكون قطاع النقل بالجزائر قطاعا حساسا يعرف تطورا كبيرا على مستوى البنى التحتية والهيكلية، وكذا الزيادة الديموغرافية للمجتمع الجزائري ومتطلبات الحياة العصرية، أدى إلى وجوب وجود نظرة استشرافية من أجل تنظيم هذا القطاع، وتوقع السيناريوهات المختلفة سيما في مجال حركة المرور وأمن الطرقات وعليه نطرح السؤال التالي : ماهي

الميكانيزمات الاستشرافية في مجال قطاع النقل البري بولاية تبسة - الجزائر ؟

الكلمات المفتاحية: الاستشراف، النقل البري، التخطيط، التنمية، البنية التحتية

Abstract:

Looking to the future in societal sectors has become a necessity to be essential to support the dynamic changes in social development to which all societies aspire, and given that, the transport sector in Algeria is a sensitive sector, which is experiencing great development.

In terms of infrastructure, as well as the demographic increase in Algerian society and the demands of modern life, it has led to the need to have a forward-looking vision in order to organize this sector and anticipate different scenarios, particularly in the field of traffic and road safety We therefore ask the following question: What are the future mechanisms in the field of road transport in the wilaya of Tébessa – Algeria?

Keywords: Foresight, land transport, planning, development, infrastructure

1. مقدمة

أصبح استشراف المستقبل في القطاعات المجتمعية ضرورة تفرض نفسها لمواكبة التغيرات الديناميكية من أجل تحقيق التنمية بأبعادها الثلاثة، الاجتماعي، الاقتصادي والبيئي. ونظرا لكون قطاع النقل بالجزائر قطاعا حساسا، يعرف حركة واسعة وديناميكية سريعة على مستوى البنى التحتية والهيكلية، كما أن الزيادة الديموغرافية للمجتمع الجزائري ومتطلبات الحياة العصرية أدت إلى وجوب وجود نظرة استشرافية من أجل تنظيم هذا القطاع، وتوقع السيناريوهات المختلفة سيما في مجال النقل البري وما تبذله الدولة الجزائرية في هذا المجال.

ويتجلى ذلك من خلال النقاط التالية:

- سن القوانين والتنظيمات التطبيقية الاستشرافية: القانون 01-13 المتضمن توجيه وتنظيم النقل البري المعدل والمتمم، القانون 01-14 المتضمن قانون المرور المعدل والمتمم.
- تكوين سائقي سيارات الأجرة، وتأهيل سائقي النقل العمومي للبضائع والمسافرين.
- إعداد رخصة السياقة البيومترية (رخصة السياقة بالتنقيط).
- إنجاز بنى تحتية تتماشى والتطور الديموغرافي للمدن.
- أعداد ومتابعة مخططات استشرافية للنقل: مخططات النقل، حركة المرور، إعادة هيكلة شبكة النقل الحضري والشبه حضري.

إن ولاية تبسة على غرار باقي ولايات الوطن تعرف حركة نشيطة وتطورا ملحوظا في جميع الميادين والقطاعات، اقتصادية كانت أم اجتماعية، وعليه فإن قطاع النقل بهذه الولاية يعرف هو الآخر تطورا كبيرا على المستوى الوطني طبقا للمنهجية العامة لسياسة الدولة من خلال مراجعة التشريعات والتنظيمات الضرورية التي تسير القطاع وكذا مختلف التنظيمات المتعلقة بضرورة إعداد دراسات استشرافية وتفكير استراتيجي معمق حول مخططات النقل وإنجاز وتسيير المحطات البرية.

إن النمو الذي عرفته الولاية من حيث السكن والتعمير إلى جانب التطور الديموغرافي النشط الذي نتج عنه حركة مستديمة في تنقلات الأشخاص والتي وجب تنظيمها وتوجيهها في إطار تنظيمي مدروس حسب الإمكانيات والمنشآت المتوفرة التي تم استغلالها عن طريق:

- إعداد مخطط نقل المسافرين لولاية تبسة سنة 2009 طبقا للأحكام التشريعية السارية المفعول (المرسوم التنفيذي رقم 04-416 المؤرخ في 20/12/2004) وعليه أصبح من الضروري تكييف هذا المخطط قصد دخوله حيز التنفيذ للتكفل بمختلف الاحتياجات وتوفي عرض يواجه الطلب لهذه المادة.
- إعداد مخططات حركة المرور (مخطط حركة المرور في التشريع الجزائري يقابله في بعض الدراسات الأجنبية مخطط السير أو مخطط التنقل) للمدن الكبرى بولاية تبسة: تبسة، بئر العاتر، الشريعة، الونزة سنة

2015

وفي إطار التكفل بمختلف الانشغالات الخاصة بالقطاع وكذا توفير وسائل ناجعة للموازنة بين العرض والطلب المتزايد، تم تسجيل مشاريع في إطار مختلف برامج التنمية داخل إقليم ولاية تبسة تهدف إلى متابعة

وتنظيم نشاطات النقل المختلفة والقضاء تدريجياً على الصعوبات التي يتعرض لها المواطن بهذه الولاية عند التنقل بواسطة وسائل النقل المختلفة.

وبما أن قطاع النقل حيوي وحساس وهو شريان الاقتصاد الوطني والعامل الأساسي والمحرك الرئيسي لعجلة التنمية داخل ولاية تبسة نطرح السؤال التالي:

- ماهي الميكانيزمات الاستشرافية في مجال قطاع النقل البري بولاية تبسة (الجزائر)؟

للإجابة على هذا السؤال المحوري تم تقسيم دراستنا إلى العناصر التالية:

- الاقتراب السوسيولوجي للدراسة.

- الميكانيزمات الجيو-سوسيولوجية في قطاع النقل البري لولاية تبسة

- المشاريع والدراسات المخصصة لولاية تبسة في قطاع النقل البري.

- رقمنة قطاع النقل البري نموذجي (البوابة الالكترونية ورخصة السياقة البيومترية).

أولاً: الاقتراب السوسيولوجي للدراسة

لقد أشار عالم الاجتماع أنطوني قيدنز (عالم اجتماع إنجليزي معاصر، ولد سنة 1938 صاحب نظرية الهيكلية سنة 1980) في نظريته لما بعد الحداثة، إلى أن توسع الفجوات بين المناطق الريفية والمناطق الحضرية يؤدي إلى انحراف التنمية، وعلى غرار الفجوات في الثروات يتجلى الانقسام الريفي الحضري أيضاً في قطاع النقل، وبالتالي فإن المناطق الريفية تكافح لتحقيق كثيراً من أهداف التنمية.

وعلى غرار ذلك من المرجح أن يتلقى أطفال الريف صعوبة في التنقل إلى المدارس أو لقضاء حاجاتهم، وهذا ما يؤدي إلى زيادة الأمية (أنطوني غيدنز، ترجمة وتقديم فايز الصياغ، 2005، ص 608).

إن ما يصطلح عليه ريفاً عرضة للتغيرات الديناميكية، الاجتماعية والاقتصادية إذ سرعان ما تتحول منطقة ريفية أو مجتمع ريفي إلى منطقة حضرية، نتيجة للحراك الاجتماعي والاتصال الجماهيري، بالإضافة إلى تأثير وجود وسائل الاتصال والنقل، التي تمثل أحد العناصر الديناميكية التي تعمل على تقريب المسافات وتحويل المناطق الريفية إلى مناطق شبه حضرية في إطار متصل تدريجي، مما يجعل مكان الريف والمجتمع الريفي متغيراً باستمرار.

لقد وضع علماء الاجتماع الريفي والحضري نماذج لتحديد علاقة الريف بالمدينة، غير أن هذه النماذج وقعت في إشكالية التداخل، الذي يصعب من تحديد الريف كبيئة مكانية لها خصائصها ومميزاتها تضم مجتمعا له اتجاهاته ونمطه السلوكي الخاص به.

ويمكن تحديد الريف كمكان يشمل المناطق التي تقع خارج المراكز والامتدادات الحضرية وتنتشر فيه تجمعات سكانية متفرقة أو متصلة، على شكل قرى يقل عدد سكانها عن 2500 نسمة يمارس أغلبهم النشاط الزراعي وتربية الحيوانات (عبد الحميد بوقصاص، دون سنة، ص 15).

ومن هنا صارت الظاهرة الريفية (Ruralisme) تعني نمط من الحياة على نطاق واسع يتضمن معاني ومتغيرات عديدة تتمثل في: البيئة، الزراعة، السلوك ونمط العلاقات الاجتماعية السائدة في الريف.

في هذا الصدد نشير إلى نموذج المتصل الريفي-الحضري وهو نوع من أنواع النماذج أو الأنماط التحليلية والنموذج في علم الاجتماع إجراء يمكن بواسطته الاستفادة من المادة التاريخية في الأغراض العلمية، وإجراء الاختبار لبعض الفروض كما أنه وسيلة للمقارنة والقياس.

وأشار عالم الإجماع روبرت ريد فيلد (عالم أنثروبولوجي أمريكي 1897-1958) إلى أنه لا يمكن فصل الريف عن المدينة في الدراسات الاجتماعية، كون الريف والمدينة يقعان في نسق متصل، وعلى هذا الأساس وضع نموذج المتصل الريفي الحضري الذي يعتبر وسيلة للمقارنة والقياس لدراسة المجتمعات المتخلفة. ويرى ريد فيلد أن وسائل النقل تساهم في كسر الحواجز بين الريف والمدينة، وبالتالي فلا يمكن فصل الريف عن المدينة نتيجة التفاعلات والأنساق الناتجة عن التفاعل بين الريف والمدينة (عبد الحميد بوقصاص، دون سنة، ص 15).

إن انتشار القرى الكبرى حول المدن العتيقة أو الجديدة تعتبر ظاهرة ذات أهمية كبيرة فانتشار هذه القرى يؤدي إلى وجود علاقات اجتماعية وهذا ما يطلق عليه اسم المدينة المشتتة. فلا يجب النظر إلى هذه الظاهرة من الجانب العمراني فقط بل من حيث ما تفرزه من علاقات اجتماعية واقتصادية مع محيطها الذي تؤثر فيه وتتأثر به.

إن منظمة النقل ساهمت إلى أبعد الحدود في تكسير الحواجز حتى اليومية لهؤلاء الناس، حيث أصبحت مسألة الاتصال بالعاصمة أو المدن الكبرى في البلد الواحد سهلة وميسرة، وهو ما يشير إلى التواصل المستمر لدى كل الأطراف، ومن ثم الدخول في علاقات عمل متنوعة وعديدة تصل إلى حد الشراكة، وهذا ولا ريب يضيف على الإنسان أنواعا من التغيرات في أساليب الحياة وطرق الأداء لكي يمكنه القيام بمهامه ووظائفه حسب ما تقتضيه مصالحه الجديدة والتي تأخذ في زيادة كمية التداخل والارتباط بالآخر مع مرور الزمن.

ثانيا: الميكانيزمات الجيو-سوسولوجية في قطاع النقل البري لولاية تبسة

1. جغرافية ولاية تبسة

تقع ولاية تبسة بأقصى الشرق الجزائري، أصبحت ولاية على إثر التقسيم الإداري لسنة 1974 وتحمل الرقم الإداري 12، يحدها شرقا دولة تونس على شريط حدودي طوله 300 كلم و غربا ولايتي خنشلة و أم البواقي شمالا ولاية سوق أهراس، جنوبا ولاية الوادي وتعتبر ولاية شاسعة من حيث المساحة حيث تبلغ مساحتها 13878 كلم مربع، و تطور عدد سكانها من 549066 نسمة سنة 1988 إلى 648703 نسمة سنة 2008 بنسبة زيادة سنوية تقدر ب: 1.7% وهي بذلك تحتل المرتبة 24 وطنيا.

كما تطورت الحضيرة السكنية من 96880 إلى 129682 سكن سنة 2008 وهي تحتل المركز 26 وطنيا ويبلغ العدد الإجمالي للأسر العادية والجماعية 109934 بمتوسط حجم الأسرة قدره 2 شخص في كل أسرة. كما تبلغ الكثافة السكانية: 46,74 ساكن لكل كلم مربع، ويبلغ عدد الدوائر بهذه الولاية 12 دائرة و 28 بلدية.

وتعتبر بلديات بئر العاتر، الشريعة والوزنة، البلديات الأكثر من حيث عدد السكان حيث يبلغ عدد السكان بهذه البلديات: 77727، 75344، 52737 نسمة على التوالي.

وتعتبر بلديات بئر العاتر، الشريعة، بئر مقدم، ثليجان، عين الزرقاء أكثر 05 بلديات التي تحتوي على مناطق سكنية مبعثرة حيث يبلغ عدد السكان بهذه المناطق 43781 نسمة أي بنسبة 40% من مجموع المناطق المبعثرة لـ 28 بلدية بالولاية (ONS, 2009, p02).

2. تنظيم النقل بالولاية

إن ولاية تبسة على غرار باقي الولايات، تعرف حركة نشيطة و تطورا ملحوظا في جميع الميادين و القطاعات اقتصادية كانت أم اجتماعية. و عليه فإن قطاع النقل يعرف هو الآخر تطورا كبيرا على المستوى الوطني طبقا للمنهجية العامة لسياسة الدولة و المجسدة في التشريعات والتنظيمات الضرورية التي تدير القطاع، و ذلك بصدر القانون رقم 13/01 المؤرخ في 07/08/2001 المتعلق بتنظيم وتوجيه النقل البري و كذا القانون رقم 14/01 المؤرخ في 19/08/2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور في الطرقات و أمنها وسلامتها، المعدل و المتمم وكذا مختلف التنظيمات المتعلقة بضرورة إعداد دراسات معقمة حول مخططات النقل، وتسيير المحطات البرية (لمزيد من التفاصيل النصوص التنظيمية التي تدير قطاع النقل البري و كذا حركة المرور بالجزائر يمكن الإطلاع على: - المرسوم التنفيذي 04/415 المتعلق بكيفيات استغلال نشاط نقل الأشخاص و البضائع عبر الطرقات،- المرسوم التنفيذي 04/416 التعلق بكيفيات إعداد مخططات النقل البري للأشخاص وتطبيقها

-المرسوم التنفيذي رقم: 04/417 المتعلق بشروط منح امتياز/أو تسيير محطات النقل البري للمسافرين). إن النمو الذي تعرفه الولاية من حيث السكان والتعمير، إلى جانب التطور الديموغرافي المتسارع ينتج عنه دون شك حركية نشيطة ودائمة لتنقلات الأشخاص التي يجب تنظيمها وتوجيهها في إطار دراسة علمية وتتمكن من التكفل بطلبات التنقل وفقا لمخطط نقل يأخذ بعين الاعتبار احتياجات الولاية في مادة تنقل الأشخاص حسب الإمكانيات والمنشآت المتوفرة التي يجب استغلالها وكذا التشكيلة الاجتماعية والتغيرات التي تحدث في المجتمع.

وعليه تم تسجيل أول عملية دراسة استشرافية لمخطط النقل بالولاية في سنة 2009 (أسندت مهام دراسة مخطط النقل بولاية تبسة إلى مكتب الدراسات للمركز الوطني للتكنولوجيات والاستشارة CNTC ببومرداس).

3. منشآت والهياكل القاعدية للنقل البري

نشير إلى أن ولاية تبسة تحتوي على منشآت للنقل البري الآتية:

1.1 المحطات البرية

تحتوي ولاية تبسة على 04 محطات برية منها 03 محطات صنف ج، سعة استقبالها تقدر ب 200. حافلة و 10000 مسافر في اليوم

(Direction de la planification et de l'aménagement; urbain; willaya de Tebessa ; septembre, 2020)

بالإضافة الى محطات غير مجهزة للوقوف وتوقف الحافلات وسيارات الأجرة على مستوى كل بلديات الولاية. وقد استفادت ولاية تبسة من هذه المشاريع في إطار برنامج تنمية الهضاب العليا.

1.2 شبكة الطرقات

يشير الجدول الآتي إلى شبكة الطرقات المتوفرة بالولاية:

الجدول 1: (شبكة الطرقات بولاية تبسة)

نوع الطريق	طول الطريق (كلم)	النسبة المئوية
طريق وطني	565	22%

طريق ولائي	418	16%
طريق بلدي	1625	62%
المجموع	2608	100%

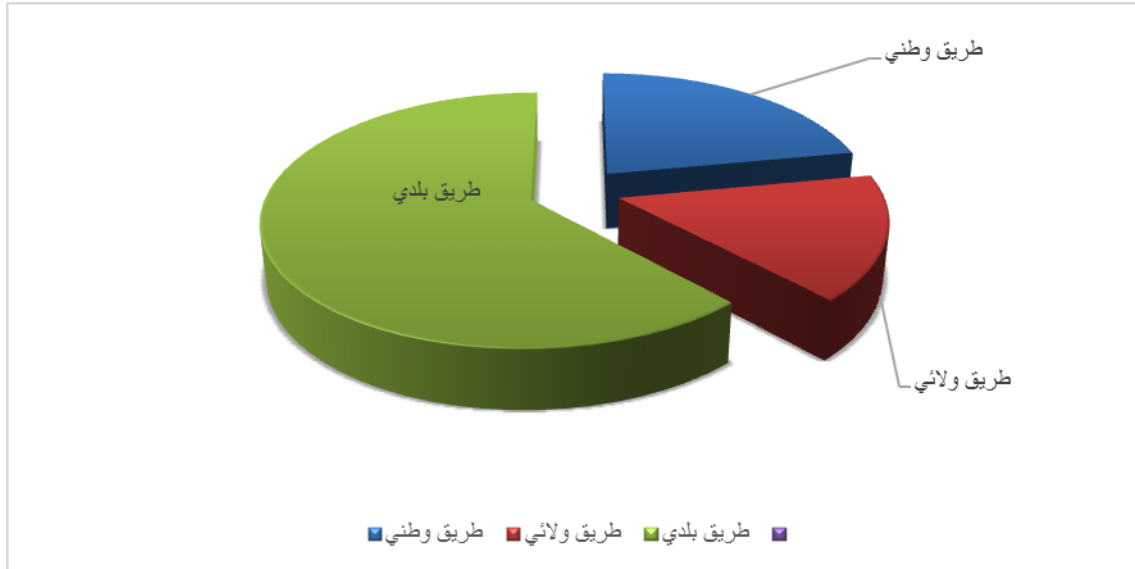
المصدر: وزارة الأشغال العمومية والنقل، سبتمبر 2020.

(http://www.mtp.gov.dz/arabic/newar/actaualite_ar/index.1.html، 2020/09/12، 17.52).

قراءة الجدول:

يبلغ طول الطرق الوطنية بولاية تبسة 565 كلم بنسبة 22%، من مجموع شبكة الطرقات المتواجدة بالولاية والمقدرة بـ 2608 كلم، كما تمثل الطرق الولائية نسبة 16% بالمئة والطرق البلدية نسبة 62% وهي بذلك تمثل أعلى نسبة (أنظر الشكل رقم 01).

الشكل 1: (شبكة الطرقات بولاية تبسة)



المصدر: وزارة الأشغال العمومية والنقل، سبتمبر 2020.

1.3 النقل بالسكك الحديدية

لقد نالت عمليات تطوير النقل بالسكة الحديدية على المستوى الوطني حصة الأسد بمبلغ 5,3920 مليار دينار خلال الفترة الممتدة من سنة: 2010 إلى سنة 2014 ويفوق المبلغ المخصص لذلك 5,5580 مليار دينار خلال الفترة 1999-2020، ويعتبر النقل بالسكك الحديدية من أهم أنواع النقل البري بولاية تبسة، و هذا راجع بدرجة كبيرة إلى كون هذه الولاية ولاية منجمية، تزخر بالصناعات الاستخراجية للمعادن و خاصة الحديد بمنجم الونزة الذي يبعد عن مقر عاصمة الولاية 87 كلم شمالا، و كذا منجم الفوسفات الذي يقع بجبل العنق ببئر العاتر و الذي يبعد عن مدينة تبسة 90 كلم جنوبا، بالإضافة إلى منجمي بوخضرة و الكويف للحديد .

إن هذه المعطيات، جعلت النقل بواسطة السكك الحديدية، بهذه الولاية من أولويات المستعمر حيث تم إنشاء الهياكل القاعدية المتمثلة في السكك الحديدية، وهذا من أجل ربط مناطق استخراج الثروات

الطبيعية ببعضها البعض، كما عززت الدولة الجزائرية إثر الاستقلال هذا الاتجاه أكثر بإنشاء مصنع للحديد والصلب بالحجار بولاية عنابة.

تحتوي ولاية تبسة حالياً على محطة رئيسية صنف ج على مستوى بلدية تبسة سعة استقباليها 09 عربات يوميا و 236.520 مسافر في السنة، كما تحتوي على 04 محطات ثانوية بالبلديات التالية: مرسط، العوينات، بئر العاتر (جبل الجرف) والونزة.

كما تحتوي شبكة السكك الحديدية على 69 ممر، منها 05 ممرات محروسة و 64 غير محروسة ويبلغ طول شبكة السكك الحديدية 256 كلم منها 144 كلم مكهرب (وزارة الأشغال العمومية والنقل، 2020).

1.4 المراقبة التقنية للمركبات

تم استحداث المركز الوطني للمراقبة التقنية للمركبات ENACTA، في إطار الدراسات الاستشرافية لقطاع النقل التي تهدف إلى التقليل من حوادث السير والمرور وكذا تحقيق التنمية المستدامة للنقل. وتم منح الاعتماد ل 07 مراكز للمراقبة التقنية للمركبات المختلفة الأصناف بولاية تبسة، ثلاثة بمدينة تبسة و 02 ببئر العاتر، 01 بمدينة الشريعة، 01 بالونزة.

إن توفير مراكز للمراقبة التقنية للسيارات بالولاية يبقى بعيدا عن الأهداف المرجوة والمسطرة لهذه المراكز، على غرار بقية الولايات، وهذا ما تفسره الإحصائيات المتوفرة لدى مصالح المراقبة التقنية للمركبات بالولاية، حيث تصل نسبة العربات المسحوبة 00% في كثير من الأحيان (مديرية النقل لولاية تبسة، 2020).

1.5 النقل البري بين القطاعين العام والخاص

يمثل النقل البري الركيزة الأساسية لمعظم التنقلات بالولاية، ونظرا لأهمية هذا النوع من النقل نقوم بوصف واستعراض فضاء الدراسة، مع قراءة تأويلية لأهم الجداول الإحصائية المتحصل عليها من مختلف الهيئات.

1.1.5 النقل بواسطة الحافلات

1.1.1.5 من طرف الخواص والقطاع العام

الجدول الآتي يبين استغلال خطوط النقل بواسطة الحافلات من طرف الخواص وكذا القطاع العام لسنة 2020.

الجدول 2: (استغلال النقل بواسطة الحافلات من طرف المتعاملين الخواص)

عدد المتعاملين	عدد الخطوط المستغلة	عدد الحافلات	عدد المقاعد المتوفرة	عدد الرحلات
467	89	700	29842	2136

المصدر: مديرية النقل لولاية تبسة، سبتمبر 2020.

الجدول 3: (استغلال النقل بواسطة الحافلات من طرف القطاع العام)

عدد المتعاملين	عدد الخطوط المستغلة	عدد الحافلات	عدد المقاعد المتوفرة	عدد الرحلات
1	09	26	2600	234

المصدر: مديرية النقل لولاية تبسة، سبتمبر 2020.

قراءة في الجدولين 02 و 03

• عدد متعاملي النقل التابعين للقطاع الخاص والمستغلين لمختلف الخطوط لسنة 2020، 67 متعامل يستغلون 89 خط.

- بالنسبة للنقل الحضري بمدينة تبسة، فقد تم إنشاء مؤسسة النقل الحضري بولاية تبسة (ETUT) وهذا بموجب المرسوم التنفيذي رقم 06-498 المؤرخ في 04 ذي الحجة عام 1427 الموافق 24 ديسمبر سنة 2006 والمتضمن إنشاء المؤسسة العمومية للنقل الحضري بمدينة تبسة والتابعة للقطاع العام، وتضطلع المؤسسة أساسا بضمان النقل العمومي للمسافرين بكل الوسائل الملائمة على امتداد النسيج الحضري لمدينة تبسة. وتهدف هذه المؤسسة إلى تحقيق العدالة الاجتماعية في ميدان النقل والوصول إلى المناطق الحضرية والشبه حضرية النائية، والتي قد لا تستغل من طرف المتعاملين الخواص.
- لقد تم إنشاء هذه المؤسسة في إطار السياسة العامة للدولة، والدراسات الاستراتيجية المتمثلة في إقحام القطاع العام والعمل على التكامل بين القطاعين العام والخاص، واستفادت مدينة تبسة على غرار 10 ولايات أخرى، داخل التراب الوطني من هذا الإجراء في بداياته ثم تعميمه على باقي الولايات الأخرى.
- باشرت هذه المؤسسة استغلالها للخطوط الحضرية بـ 20 حافلة حضرية كبيرة، ثم توسيع الحضيرة لتبلغ: 26 حافلة بحجم يفوق 2600 مقعد وهو ما يمثل نسبة 57.18% من نسبة المقاعد المتوفرة بالمحيط الحضري للمدينة بالمدينة.

2.1.1.5 النقل الجامعي

تبلغ حضيرة النقل الجامعي 30 حافلة بسعة 3100 مقعد، وتعمل على نقل الطلبة من وسط المدينة إلى جامعة تبسة.

3.1.1.5 النقل المدرسي

تبلغ حضيرة النقل المدرسي 106 حافلة بسعة 3180 مقعد، وتعمل على نقل التلاميذ من المناطق النائية إلى المدارس.

4.1.1.5 نقل العمال

تتكون حضيرة نقل العمال من 112 حافلة بسعة 2560 مقعد، منهم 26 متعاملين للنقل العمومي للمسافرين عن طريق اتفاقيات تربطهم بمختلف المؤسسات.

5.1.1.5 النقل الاستثنائي

تعمل المديرية الولائية للنقل على منح رخص استثنائية للنقل الظرفي المتعلق بالرحلات إلى مختلف ولايات الوطن وكذا الجمهورية التونسية حيث منحت المديرية خلال السداسي الأول لسنة 2020: 825 رخصة استثنائية، وأكثر من 80 بالمئة من هذه الرخص منحت في إطار المخطط الأزرق.

2.1.5 نقل المسافرين بواسطة سيارات الأجرة

بلغت حظيرة سيارات الأجرة 4220 سيارة مستغلة عبر النقل الحضري و غير الحضري، حيث أن عدد السارات الأجرة العاملة عبر مختلف المناطق الحضرية وعددها خمسة وهي بلدية تبسة، الشريعة، بئر العاتر، الوزنة والعوينات، وعددها 3465 منها 1576 سيارة مستغلة على مستوى بلدية تبسة وحدها من بينها 10 سيارات مستغلة من طرف شركة النقل بواسطة سيارات الأجرة كاركالا، و755 سيارة تعمل على الخطوط بين الولايات وبين البلديات أي النقل غير الحضري، كما بلغ عدد رخص الاستغلال الممنوحة للمجاهدين و ذوي الحقوق 7560 رخصة منها 4210 رخصة مستغلة .

2.1.5 النقل بواسطة السكك الحديدية

- نحاول التطرق بأكثر تفصيل إلى وضعية خطوط النقل بواسطة السكة الحديدية وتهدف الدراسات الاستشرافية لتحديث شبكة السكة الحديدية المقسمة بالكيفية التالية:
- دراسة خط السكة الحديدية الجديد ما بين جبل العنق والواد 200 كلم.
- خط سوق أهراس – الكويف بطول 28.35 كلم.

- (واد كبريت - ونزة) و(عين شينية - بوخضرة) 131 كلم.
- دراسة ازدواجية عصرنة وتصحيح المسار لأجل رفع قدرة استعاب الخط المنجمي الشرقي (عنابة - جبل العنق) 388 كلم.

3.1.5 نقل البضائع

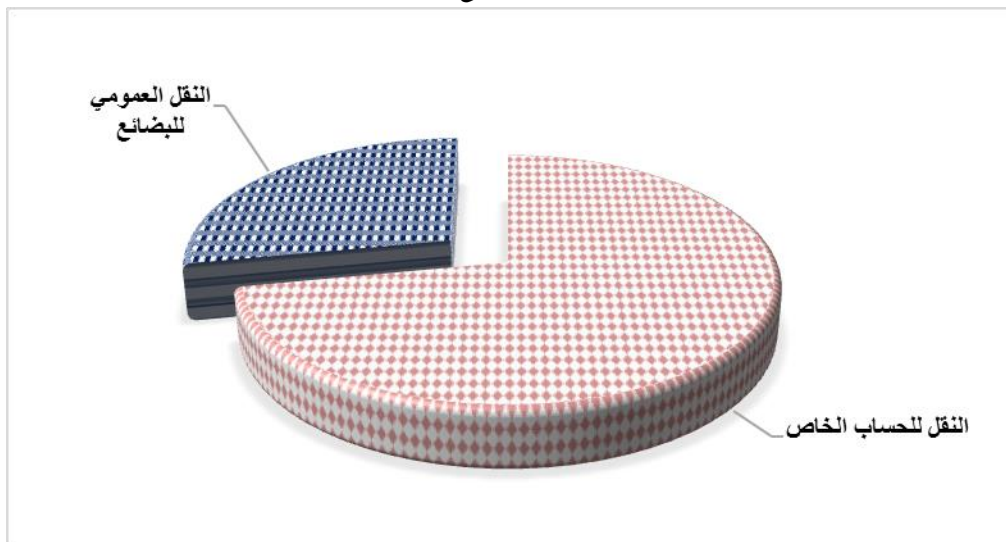
بلغت حاضرة نقل البضائع خلال سنة 2020، 6534 شاحنة بسعة 67711.07 طن مصنفة ضمن الجدول التالي:

الجدول 4: (نقل البضائع بولاية تبسة)

عدد المتعاملين	عدد المركبات	الحمولة المقيدة بالطن	
3802	4618	43248.85	النقل للحساب الخاص
2732	2756	24462.22	النقل العمومي للبضائع
6534	7374	67711.07	المجموع

المصدر: مديرية النقل لولاية تبسة، سبتمبر 2020.

الشكل 2: (نقل البضائع بولاية تبسة)



المصدر: مديرية النقل لولاية تبسة، سبتمبر 2020.

4.1.5 حركة المرور وأمن الطرقات

لقد اعتبرت سنة 2018 بالجزائر سنة الوقاية من حوادث المرور حيث تم تنظيم اليوم الإفريقي للوقاية من حوادث المرور بتاريخ 18 نوفمبر 2018، في إطار الحملات التحسيسية التي تقوم بها مصالح مديرية النقل وتشرف عليها وزارة الأشغال العمومية والنقل وتحت الرعاية السامية للسيد والي الولاية بإشراك جميع الفاعلين الاجتماعيين.

إن هذا الإجراء يعكس مدى اهتمام السلطات بالجانب البشري الذي يمثل أكثر من 90% من حوادث المرور وبالتالي ضرورة العودة إلى الدراسات السوسولوجية والبسكولوجية بهذا الصدد.

لقد أظهرت إحصائيات حوادث المرور تزايد مستمرا رغم استحداث مراكز للمراقبة التقنية للمركبات (ENACTA)، والمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات (CNPSR) والمركز الوطني لرخص السياقة (CNPC) (تم انشاء المركز الوطني للرخص السياقة وفقا للمرسوم التنفيذي 03-262 المؤرخ في 23 جويلية 2003 الذي يحدد تنظيم المركز الوطني لرخص السياقة وسيهر المعدل والمتمم)، وإعادة تهيئة أغلبية الطرق، والطريق

السيار شرق - غرب، وتجديد المركبات، هذا ما يدعو إلى تحليل معمق لنسق الأفعال الاجتماعية التي تحكم بنية حركة المرور بولاية تبسة.

ثالثا: المشاريع والدراسات الاستشرافية المخصصة لولاية تبسة في قطاع النقل البري

1. الدراسات الاستشرافية

تعتبر الدراسات الاستشرافية في قطاع النقل البري من صلاحيات السلطات المركزية ممثلة في وزارة الأشغال العمومية والنقل وهي تهدف إلى تحقيق أهداف السياسة العامة للدولة بما في ذلك الحد من ظاهرة حوادث الطرقات، هذه الدراسات تكون تحت إشراف مصالح المديرية الولائية للنقل ويمكن حصرها فيما يلي:

1.1 مخطط النقل

تم إعداد أول دراسة لمخطط نقل بصفة رسمية بولاية تبسة بعد صدور القانون 01-13 المتضمن توجيه وتنظيم النقل البري سنة 2009 بمدى متوسط يقدر ب 20 سنة، وأسندت مهام إنجازها لمكتب الدراسات للمركز الوطني للتكنولوجيات والاستشارة CNTC ببومرداس. حيث قام مكتب الدراسات في المحور الثالث من الدراسة بوضع سيناريوهات استشرافية لأفاق مخطط النقل على المدى 2025-2030. و من التوصيات التي اقترحها المكتب من خلال دراسته وتم تنفيذها عن طريق قرار ولائي سنة 2012 يقضي بتوسيع المحيط الحضري لقطاع النقل البري لبلدية تبسة ليشمل أربع بلديات وهي: تبسة، الحمامات، بولحاف الدير، بكارية. وفي سنة 2015 تم إنجاز 03 دراسات للنقل خاصة بالدوائر الكبرى للولاية ممثلة في: بئر العاتر الشريعة، الوزنة وتم المصادقة عليها من طرف المجالس الشعبية البلدية (للمزيد من المعلومات حول كيفية إنجاز مخططات النقل يرجى الاطلاع على المرسوم التنفيذي 04/416 المتعلق بكيفيات إعداد مخططات النقل البري للأشخاص وتطبيقها، المؤرخ في 20/12/2004).

2.1 مخطط حركة المرور

تم إعداد مخططات حركة المرور للمدن الكبرى - تبسة-بئر العاتر-الشريعة-الوزنة بمدى متوسط من 15 إلى 20 سنة، بولاية تبسة سنة 2015، وأسندت مهام إنجاز هذه المخططات لمكاتب دراسات متخصصة وقد تم المصادقة عليها من طرف المجلس الشعبي الولائي بالنسبة لبلدية تبسة والمجالس الشعبية البلدية للبلديات الأخرى.

3.1 مخطط إعادة هيكلة شبكة النقل الحضري

يعتبر هذا المخطط من المخططات الحديثة التي تعمل على إعادة تحيين مخطط حركة المرور داخل المحيط الحضري مع دمج العناصر والمتغيرات الحديثة مثل: إنجاز محطة برية، نفق، قصر العدالة تهيئة وسط المدينة المدن الجديدة الدكان، بولحاف الدير، العنبة... إلخ هذا ويعتبر المخطط في مراحله الأخيرة.

4.1 المخطط الأزرق

تم الإشارة إليه سابقا حيث يعد دراسة استشرافية بمدى قصير يقدر بموسم الاصطياف وهو يعد سنويا أين يتم توقع عدد التنقلات نحو المدن الساحلية قصد الاستجمام خلال فصل الصيف.

2. استراتيجيات الوقاية من حوادث المرور

تعتبر معضلة حوادث المرور بالجزائر من بين أكثر الأسباب المؤدية للخصائر المادية والبشرية والتي استدعت حالة من التأهب القصوى لدى جميع السلطات الإدارية والأمنية قصد التقليل منها والحد من العوامل المؤدية إليها فيما يلي نستعرض وصف لهذه الظاهرة في فضاء الدراسة.

1.2 تطور الحاضرة الولائية للمركبات

تعتبر حركة المرور من العناصر المهمة التي تتأثر وتؤثر في الديناميكية الحاصلة في قطاع النقل، وهذا التأثير مرتبط أساسا بالتغيرات التي تحصل في بقية الميادين.

إن سياسة الدولة الجزائرية المنتهجة وبالأخص خلال الفترة الممتدة (1999-2016) بمنح القروض من طرف البنوك لاقتناء مركبات النقل بالتقسيط، دون مراعات الديناميكية التي تنجم نتيجة اقتناء هذه المركبات والتي تكون لها انعكاسات على بقية القطاعات الأخرى ومن بين هذه القطاعات قطاع النقل.

وينتج عن زيادة عدد المركبات الآثار السلبية التالية:

- الازدحام في حركة المرور

- زيادة التلوث البيئي

- زيادة حوادث السير

- الزيادة في الضجيج

لقد تطور عدد المركبات بصورة سريعة بولاية تبسة وهذا ما يبرزه الجدول الآتي:

الجدول 5: (يوضح تطور حظيرة المركبات من 1962 إلى 2018 لولاية تبسة)

السنة	عدد المركبات	النسبة المئوية	السنة	عدد المركبات	النسبة المئوية
قبل 1980	43	0.02%	1999	2855	1.56%
1980	15	0.01%	2000	2851	1.56%
1981	16	0.01%	2001	2749	1.50%
1982	19	0.01%	2002	2582	1.41%
1983	36	0.02%	2003	3251	1.77%
1984	38	0.02%	2004	4010	2.19%
1985	61	0.03%	2005	5154	2.81%
1986	70	0.04%	2006	5198	2.84%
1987	77	0.04%	2007	6082	3.32%
1988	304	0.17%	2008	9412	5.14%
1989	1192	0.65%	2009	12220	6.67%
1990	3531	1.93%	2010	11370	6.21%
1991	3019	1.65%	2011	12118	6.62%
1992	2909	1.59%	2012	11136	6.08%
1993	3964	2.16%	2013	10569	5.77%
1994	3062	1.67%	2014	10602	5.79%
1995	2746	1.50%	2015	13250	7.23%
1996	2789	1.52%	2016	9047	4.94%
1997	2545	1.39%	2017	9580	5.23%
1998	2951	1.61%	2018	9740	5.32%
المجموع			183163		%100.00

المصدر: مديرية التنظيم والشؤون العامة لولاية تبسة، سبتمبر 2020.

-عدد المركبات المسجلة بمديرية التنظيم والشؤون العامة لولاية تبسة وهي مجموع السيارات السياحية (Véhicule Tourisme) والشاحنات (Camion) والشاحنات الصغيرة (Camionnette) والحافلات والحافلات الحضرية (Autocar/autobus) والجرارات الطرقية (Tracteur Routier) والجرارات الفلاحية (Tracteur Agricole) والعربات الخاصة (Véhicules Spéciaux)، والمقطورات (Remorque).

- تم حساب النسبة المئوية بالنسبة إلى المجموع الكلي للعربات.

قراءة الجدول

إن هذه الوضعية تدعو إلى دراسة الأوضاع الاجتماعية والسياسية والاقتصادية السائدة خلال هذه مختلف الفترات، حيث أن التطور الأول في حضيرة المركبات من سنة 1988 إلى سنة 1990 مرتبط أساسا بالأوضاع الأمنية السائدة في البلاد والتي أدت إلى الزواج من الريف إلى المدينة. أما التطور الثاني في الأعمدة البيانية الموضحة بالشكل، فهو ابتداء من سنة 2008، وهو راجع أساسا إلى سياسة منح القروض لامتلاك وسائل النقل.

2.2 إحصائيات رخص السياقة

تحتوي ولاية تبسة على 81 مدرسة لتعليم السياقة سنة 2020، وهذا شيء طبيعي بالنظر إلى الزيادة في الحضيرة الولائية للمركبات التي قد تزيد من الطلب على رخص السياقة. كما تحتوي ولاية تبسة على 04 مركزا لتعليم السياقة مجهزة بدوائر: بئر العاتر، الشريعة، العوينات الوزنة (استفادت ولاية تبسة سنة 2006 وفي إطار برنامج الهضاب العليا من 04 مشاريع لإنجاز مراكز امتحانات رخص السياقة ببلديات: العوينات، الشريعة، بئر العاتر، الوزنة). بلغ عدد المركبات المجهزة للتمرين والتعليم 151 مركبة منها 15 مركبة لصنف (ج) و(د) 03 مركبات لصنف ه و112 ممرن يقومون بتدريب وتعليم سياقة المركبات ذات المحرك بجميع أصنافها، وممتحن رخص السياقة بالولاية ويبلغ عددهم: 06

يبلغ عدد المسجلين سنويا حوالي 32000 مترشح سنويا لجميع الأصناف والاختبارات. أما مجموع المترشحين لاختبار السياقة فيقدر بـ 7221 مترشح و5079 ناجح للحصول على رخصة السياقة

3.2 قراءة في حوادث المرور

لقد كانت سنة 2018 سنة استثنائية في مجال الوقاية من حوادث المرور بولاية تبسة، وهذا بتنظيم اليوم الإفريقي للوقاية من حوادث المرور المصادف للأحد الثالث من شهر نوفمبر كل سنة والموافق ليوم 11 نوفمبر 2018 من طرف مصالح مديرية النقل بالإضافة لمختلف الحملات التحسيسية لمصالح الأمن الولائي والمجموعة الإقليمية للدرك الوطني.

إن إطلاق هذه الحملات راجع لتزايد حوادث المرور التي تخلف سنويا في الجزائر ما يزيد عن 4000 قتيل وأكثر من 60000 جريح، وهذا ما جعلها تحتل المرتبة الرابعة عالميا (المركز الوطني للوقاية من حوادث المرور الجزائر العاصمة، سبتمبر 2020).

وقد تضمن برنامج اليوم الإفريقي عدة نشاطات (تكريم أحسن السائقين، توزيع ملصقات، مطويات ولافتات... الخ) وكذا العمل بالتنسيق مع الإذاعة المحلية، بتنظيم حصص إعلامية لتوعية وتحسيس مستعملي الطريق، بصفة عامة إلا أن عدد حوادث المرور يبقى في ارتفاع، وذلك يرجع بالدرجة الأولى إلى العامل البشري، بنسبة 90 بالمئة، رغم تشديد العقوبات في إطار قانوني المرور 14/01 المؤرخ في 19 غشت 2001 وكذا القانون 16/04 المؤرخ في 10/11/2004 المعدل والمتمم للقانون السالف الذكر والذي يشدد العقوبة على مخالفتي قانون المرور.

هذه الظروف عجلت من استصدار تعديلين آخرين لقانون المرور 01/14 وهما: القانون 09/03 الذي ضاعف من حجم العقوبات (الغرامات المالية، الجنائية، الجench، سحب رخص السياقة) المسلطة على مخالفتي قوانين المرور أضعافا وصلت في كثير من الأحيان إلى 10 مرات.

وكذا القانون 05/17 الذي يعتبر حجرة الأساس وهو يمهد لمرحلة جديدة نحو الدخول الفعلي لرخصة السياقة البيومترية.

4.2 التكوين والتأهيل لسائقي النقل البري (سيارات الأجرة – الحافلات – الشاحنات – ممرني تعليم السياقة) يعتبر التكوين الخاص بسائقي المركبان وكذا ممرني تعليم السياقة ضمن استراتيجية وضعت من طرف الدولة الجزائرية للحد من حوادث المرور باعتبار العنصر البشري هو العامل الرئيسي المتسبب فيها. من هذا المنطلق وبناء على الدراسات الاستشرافية التي قامت بها مصالح المركز الوطني للوقاية من حوادث المرور تطبيقا لتوصياته شرع في تكوين سائقي سيارات الأجرة بولاية تبسة سنة 2002 في إطار اتفاقية المبرمة بين مديرية النقل لولاية تبسة والمركز الوطني للتكوين عن بعد فرع عنابة (CNEPD)، وقد تم تكوين أكثر من 10000 سائق سيارة أجرة بولاية تبسة منهم 571 في الدفعة الأخيرة سنة 2018. كما أن تكوين ممرني تعليم السياقة لا يقل أهمية عن تكوين سائقي سيارات الأجرة وقد شرع فيه منذ سنة 2003 وقد تم تكوين ما يقارب 1000 ممرن تعليم السياقة ضمن اتفاقية مديرية النقل لولاية تبسة مع مصالح (CNEPD). أما تكوين ممرني تعليم السياقة للأصناف الثقيلة فهو من اختصاص المدرسة الوطنية لتطبيق تقنيات النقل البري بباتنة (ENATT).

وفي 19 ماي 2016 صدر القرار الوزاري الذي يلزم سائقي مركبات نقل البضائع والأشخاص بالتكوين وقد تم اعتماد 07 مراكز من طرف الخواص في متخصصة في التكوين للحصول على شهادة الكفاءة وتم منح 164 شهادة كفاءة مهنية منها 40 تخصص نقل الأشخاص (مديرية النقل لولاية تبسة، مصلحة النقل البري، سبتمبر 2020).

3. المشاريع

إن سياسة الدولة المنتهجة في قطاع النقل تعتمد على المخططات الاستشرافية التالية (القانون 20-01 المؤرخ في 12 ديسمبر 2001 يتضمن تهيئة الإقليم والتنمية المستدامة):

- المخطط الوطني لتهيئة الإقليم (SNAT) 2030.
- المخطط الجهوي لتهيئة الإقليم (SRAT) 2030.
- مخطط تنمية الهضاب العليا
- في إطار هذه المخططات استفادة ولاية تبسة من المشاريع الآتية:
- إنجاز وتجهيز محطة برية صنف أ ببلدية تبسة.
- إنجاز 03 محطات برية صنف (ج) ببلديات الونزة/الشريرة/بئر العاتر.
- إنجاز 04 مراكز امتحانات رخص السياقة ببلديات الونزة/الشريرة/بئر العاتر/العوينات.
- دراسة مخطط السير لمدينة تبسة.
- دراسة جدوى لشبكة نقل عن طريق الترامواي ببلدية تبسة.
- دراسة إنجاز مركز امتحانات رخص السياقة ببلدية تبسة.
- دراسة من أجل إنجاز 06 محطات حضرية: 02 تبسة/01 الونزة/01 الشريرة/01 بئر العاتر/01 العوينات.
- دراسة 03 مخططات سير لمدين: الونزة/الشريرة/بئر العاتر.
- دراسة 03 مخططات نقل لمدين: الونزة/الشريرة/بئر العاتر.

كما أنه ضمن إطار برنامج الإنعاش الاقتصادي استفادة ولاية تبسة من مشروع يتمثل في إنجاز الشطر الذي يبلغ طوله 14 كلم من خط السكة الحديدية الذي يربط سيدي يحي بولاية تبسة بولاية أم البواقي.

بالإضافة إلى هذه المشاريع يذكر أن ولاية تبسة ولاية حدودية ومنجمية ما أهلها للاستفادة من المشاريع المستقبلية الآتية:

-ربطها بالطريق السيار الهضاب العليا.

-ازدواجية خط السكك الحديدية: الحدة-عناية.

رابعا: رقمنة قطاع النقل البري

سعت الدولة الجزائرية خلال الآونة الأخيرة إلى عصنة قطاع النقل البري، ومن خلال ما سبق ذكره ارتأينا تسليط الضوء على أهم عنصرين بارزين في مجال تكنولوجيا المعلومات والاتصال.

1. البوابة الإلكترونية لوزارة الأشغال العمومية والنقل

طورت وزارة الأشغال العمومية والنقل حولا تقنية حديثة لرقمنة خدماتها ووضعت تحت تصرف المواطنين والمتعاملين بوابة إلكترونية تمكن من الاستفادة من 60 خدمة مباشرة عبر الأنترنت، منها مجال الدراسة "النقل البري" (للاطلاع على موقع البوابة الإلكترونية لوزارة الأشغال العمومية والنقل يرجى زيارة الموقع: <https://portail.mtpt.gov.dz>).

هذه الخدمات موجهة لناقلي المسافرين والبضائع وسائقي سيارة الأجرة ومسيري مدارس تعليم السياقة وكل مواطن معني بخدمات النقل البري كما تتيح البوابة لشركات الإنجاز ومكاتب الدراسات الاستفادة من خدماتها الرقمية حيث تسمح بالاطلاع على القوانين والنصوص التنظيمية المسيرة لقطاع النقل البري، ومعرفة شروط الاستفادة منها والجهات المختصة لتقديمها وشروط الحصول على الوثيقة ومضمون الملف، كيفية تسليم الوثيقة، مدة صلاحية الوثيقة، نموذج الوثيقة، ... إلخ

شرعت ولاية تبسة في التطبيق الفعلي للبوابة الإلكترونية ابتداء من تاريخ 2019/01/02.

2. رخصة السياقة البيومترية

كما أشرنا إليه سابقا، فقد عجل قانون المرور التعديلي 05/17 بالدخول الفعلي واستصدار رخصة السياقة بالتنقيط "الرخصة البيومترية" وهي آلية متعارف عليها دوليا وبالفعل تم إنجاز رخصة السياقة البيومترية وفق معيار المنظمة الدولية للتقييس رقم 18013 المتعلق بوثائق الهوية حيث تتمثل في بطاقة ذات شريحة مصنوعة من مادة البوليكاربونات، ذات خلفية مؤمنة وملونة بالوردي والأخضر والأبيض ذات شكل مستطيل طولها 85.6 ملم وعرضها 54 ملم وسمكها 0.76 ملم. كما أنها من النوع البيوميتر الإلكتروني المقروءة آليا بواسطة شريحة إلكترونية ومنطقة للقراءة الآلية وتحتوي على عناصر مؤمنة لضمان الاستعمال الأمثل لها.

تحتوي هذه الوثيقة على المعلومات الخاصة بهوية السائق ومعطياته المرقمنة بما فيها صورته وإمضاءه وبصمات أصابعه إضافة إلى المعلومات الإدارية الخاصة برخصة السياقة (منشور وزاري مشترك رقم 03 مؤرخ في 2018/06/04 يتعلق بوضع حيز التداول رخصة السياقة من النوع البيوميتر الإلكتروني)، يذكر أن ولاية تبسة باشرت العمل برخصة السياقة البيومترية على مستوى بلدية تبسة ثم كان التعميم على بقية الدوائر.

II. الطرق والأدوات

تم انتهاج المنهج الوصفي التحليل في هذه الدراسة، معتمدين في استقاء المعلومات على الزيارات الميدانية للعديد من الهيئات المعنية أهمها وزارة الأشغال العمومية والنقل (المديرية العامة للنقل - مديرية التخطيط)، مديرية التنظيم والشؤون العامة، مديرية النقل لولاية تبسة، مديرية الأشغال العمومية لولاية تبسة، مديرية البرمجة ومتابعة الميزانية لولاية تبسة، المركز الوطني لرخص السياقة، المركز الوطني للوقاية من حوادث المرور، المركز الوطني للتعليم عن بعد، الفرع المحلي لرخص السياقة بولاية تبسة، مؤسسة النقل الحضري والشبه حضري لولاية تبسة، شركة النقل بالسكك الحديدية فرع تبسة، أين كان الاطلاع على الوثائق والسجلات التي تحوي الإحصائيات التي استخدمت في الدراسة.

III. نتائج الدراسة

من خلال ما سبق يمكن حصر أهم النتائج المتوصل إليها في النقاط التالية:

- 1- قطاع النقل البري بولاية تبسة يعرف ديناميكية على جميع الأصعدة المتمثلة في البنية التحتية والمشاريع التنموية المسجلة في مختلف مخططات التنمية.
- 2- يهدف استشراف المستقبل في قطاع النقل حسب المقاربات السوسيولوجية (انطوني غيدنز، ريد فيلد) إلى تضيق الفجوة بين المناطق الحضرية والمناطق الريفية.
- 3- ولاية تبسة ولاية منجمية تربع على مساحة شاسعة وشريط حدودي طويل وتعرف نمو سكاني كبير.
- 4- نظام النقل بولاية تبسة يعرف حركية نشيطة ودائمة لتنقلات الأشخاص مما استوجب وجود مخططات استشرافية تنظمه.
- 5- ولاية تبسة تحوز بنية تحتية وهياكل قاعدية في قطاع النقل البري قابلة للتطوير ضمن مخططات التنمية المستدامة.
- 6- سعت السلطات المحلية على مستوى الولاية بمختلف الوسائل التوعوية للحد من حوادث المرور.
- 7- تعتبر مخططات النقل، حركة المرور، إعادة هيكلة شبكة النقل الحضري، المخطط الأزرق من الدراسات الاستشرافية التي يعتمد عليها قطاع النقل البري لولاية تبسة.
- 8- تقدر الحظيرة الولائية للمركبات بولاية تبسة بـ 183163 مركبة إلى غاية 2018/12/31.
- 9- يعتبر التكوين من أهم العناصر الاستراتيجية التي تعتمد عليها الدولة الجزائرية للحد من ظاهرة حوادث المرور.
- 10- استفادت ولاية تبسة في إطار المخططات الاستشرافية من عدة مشاريع تم انجاز أغلبها.
- 11- المشاريع المركزية قيد الانجاز المتعلقة بازدواجية خط السكك الحديدية على العلاقة : الحدة-عناية والطريق السيار للهبص العليا من شأنها أن تؤدي إلى تحقيق تنمية أكبر للولاية.
- 12- أن عصنة قطاع النقل من خلال إدراج بوابة الكترونية تحت تصرف المواطن ورقمنة رخصة السياقة تفتح الباب أمام مشاريع قادمة للولوج إلى ميدان الرقمنة والإعلام والاتصال في جميع مجالات الحياة.

IV. خاتمة:

على العموم يمكن القول أن المستجدات التي حصلت في قطاع النقل البري من مشاريع ومخططات استشرافية وولوج ميدان الرقمنة والتكنولوجيا، من شأنه أن يؤدي إلى تغيير جذري لنظام النقل بولاية تبسة ويفتح آفاق مستقبلية لدراسات أكثر تعمقا في هذا المجال وعلى هذا الأساس نقترح ما يلي:

- تسليط الضوء أكثر على الدراسات في مجال النقل.
- إنشاء مخبر للنقل بجامعة الشيخ العربي التبسي يهتم بالدراسات الاستشرافية والبحوث في مجال النقل.
- إعطاء أهمية قصوى للدراسة للدراسات الاستشرافية سيما في المجال السوسيولوجي والنفسي لظاهرة حوادث المرور.

-اقتراح فتح تخصص ماستر في النقل على مستوى جامعة الشيخ العربي التبسي تبسة
-اعطاء أهمية لتكوين وإعادة رسكلة العنصر البشري خاصة مع ولوج عالم الرقمنة.
الإحالات والمراجع:

- القانون: 01-13 المؤرخ في 07 أوت 2001 يتضمن تنظيم وتوجيه النقل البري المعدل والمتمم.
- القانون 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001 يتضمن قانون المرور المعدل والمتمم.
- القانون 01-20 المؤرخ في 12 ديسمبر 2001 يتضمن تهيئة الإقليم والتنمية المستدامة.
- المرسوم التنفيذي 03-262 المؤرخ في 23 جويلية 2003 الذي يحدد تنظيم المركز الوطني لرخص السياقة وسيره المعدل والمتمم.
- المرسوم التنفيذي 04-381 المؤرخ في 28 نوفمبر 2004 الذي يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق المعدل والمتمم
- المرسوم التنفيذي 04-415 المؤرخ في 20 ديسمبر 2004 المتعلق بكيفيات استغلال نشاط نقل الأشخاص والبضائع عبر الطرقات.
- المرسوم التنفيذي 04-416 المؤرخ في 20 ديسمبر 2004 المتعلق بكيفيات إعداد مخططات النقل البري للأشخاص وتطبيقها.
- المرسوم التنفيذي رقم: 04-417 المؤرخ في 20 ديسمبر 2004 المتعلق بشروط منح امتياز/أو تسيير محطات النقل البري للمسافرين.
- منشور وزاري مشترك رقم 03 مؤرخ في 04 جوان 2018 يتعلق بوضع حيز التداول رخصة السياقة من النوع البيو متري الإلكتروني.
- منشور وزاري مشترك رقم 06 مؤرخ في 05 نوفمبر 2018 يتعلق بالترتيبات التنظيمية المؤطرة للتحديثات المضافة للشباك الإلكتروني لا سيما المتعلقة بإصدار رخصة السياقة البيو مترية الإلكترونية.
- قرار وزاري مؤرخ في 19 ماي 2016 يحدد شروط وكيفيات التكوين للحصول على شهادة الكفاءة المهنية لسائقي مركبات نقل الأشخاص والبضائع.
- أنطوني غيدنز، علم الاجتماع، ترجمة وتقديم فايز الصياغ، المنظمة العربية للترجمة، توزيع مركز دراسات الوحدة العربية، ط4 بيروت، 2005.
- عبد الحميد بوقصاص، النماذج الريفية-الحضرية لمجتمعات العالم الثالث في ضوء المتصل الريف-الحضري، مخبر التنمية والتحويلات الكبرى بجامعة عنابة، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر.
- ONS, 5^{ème} Recensement general de la population et de l'habitation, N525/12, Alger, Joliet 2009
- <https://portail.mtp.gov.dz>
- http://www.mtp.gov.dz/arabic/newar/actaulite_ar/index.1.html