مدرسة في «بيوض الرحمانية» رمم قبعة محكمة لمكافحة الحر

عدد خاص في 30 صفحة · الأحد ٥ أيلول 2021 م

تابع الصفحة 4 من 12 · العمود 1

الحافلة الصغيرة تنطلق من الساحة الشرقية لبيوض الرحمانية كل ساعة بين الخامسة صباحا والسابعة مساء

بيوض الرحمانية – الصدى: نور الهدى بوزيدي

أطلقت بلدية بيوض الرحمانية، الأسبوع الماضي، خطا منتظما للحافلات الصغيرة يربط وسط المدينة بالأحياء الشرقية والمحطة الطرقية، في محاولة لتخفيف الضغط عن سيارات الأجرة وعن الطلبة الذين كانوا يقطعون المسافة سيرا في أشهر الحر. ويشمل الخط 12 كلم ذهابا وإيابا، ويضم 14 محطة مجهزة بالظل والماء، وتعمل الحافلات من الساعة الخامسة صباحا إلى السابعة مساء.

وقال رئيس البلدية عبد الكريم التواتي، خلال حفل التدشين، إن المشروع جاء بعد شكاوى متكررة من عمال المصانع وطلبة الثانوية الجديدة، الذين كانوا يضطرون إلى المشي تحت شمس تتجاوز 40 درجة مئوية في بعض أيام الصيف. وأضاف أن البلدية خصصت للخط ثلاث حافلات فقط في المرحلة الأولى، على أن يرتفع العدد إلى خمس إذا أظهرت الأرقام إقبالا كافيا خلال الأشهر الثلاثة الأولى.

وحدد التعريفة بـ 40 دينارا للرحلة الواحدة، أي ما يعادل تقريبا ثمن تذكرة الحافلة العادية، مع إعفاء كامل للتلاميذ والطلبة الذين يحملون بطاقة الجامعة. وأوضح التواتي أن هذا الإعفاء يكلف البلدية وحدها نحو 7000 دينار شهريا، مشيرا إلى أن الشركة المكلفة بالنقل ستتحمل جزءا من هذا المبلغ عبر عائدات الإشهار على جوانب الحافلات.

وتكفلت شركة النقل الحضري للمدن الصغرى، وهي شركة خاصة مقرها في مدينة سيدي لخضر، بتوفير السائقين والصيانة. وقال مديرها العام فريد بلعسكري إن الشركة اختارت حافلات مجهزة بمكيف هواء ومنصات خاصة للكراسي المتحركة، مؤكدا أن السائقين خضعوا لتكوين قصير في التعامل مع الركاب ذوي الاحتياجات الخاصة. وأضاف أن الشركة ستعتمد على نظام للتتبع عبر الهاتف المحمول يتيح للمستخدمين معرفة موعد مرور الحافلة التالية.

وفي أول يوم للتشغيل، الاثنين الماضي، سجلت الحافلة الأولى انطلاقة بطيئة، إذ لم يتجاوز عدد الركاب في رحلتها الأولى 11 راكبا، أغلبهم من كبار السن الذين جربوا الخط بدافع الفضول. غير أن الأرقام ارتفعت بشكل لافت في اليوم الموالي، حيث بلغ عدد المسافرين 63 راكبا، قبل أن يستقر المعدل اليومي خلال الأسبوع الأول عند 38 راكبا في المتوسط.

وتباينت آراء السكان حول المبادرة بين التشجيع والتحفظ. فقد رحبت بها نقابة عمال النسيج المحلية، التي أكدت أن عددا من أعضائها كان يتخلى عن العمل بسبب صعوبة التنقل في الصيف. في المقابل، عبر بعض سكان الأحياء البعيدة عن المحطات عن خيبة أملهم، لأن الخط لا يمر بقربهم، مطالبين بتمديده نحو حي النخيل الجديد قبل نهاية السنة.

وأعلن التواتي أن البلدية تدرس بالفعل إضافة خط ثان نحو المنطقة الصناعية الجديدة، شرط أن يتجاوز معدل الركاب اليومي 50 راكبا خلال شهرين متتاليين. وأكد أن القرار النهائي سيتخذ على ضوء الأرقام المسجلة خلال الأشهر الثلاثة الأولى، مشددا على أن المشروع «ليس تجربة موسمية، بل خدمة عمومية ستبقى ما دامت تجد من يستعملها».

مقترح لتحويل مقبرة الشهداء القديمة إلى حديقة عمومية يثير جدلا واسعا في بلدية وادي الغار

عائلات ترفض نقل رفات ذويها وتطالب بالحفاظ على الموقع كما هو

وادي الغار – الصدى: سليم بن عمارة

أثار مقترح أعلنه المجلس البلدي لوادي الغار، خلال دورته العادية المنعقدة يوم الثلاثاء 14 أكتوبر، بشأن تحويل مقبرة الشهداء القديمة الواقعة في حي الجسر العتيق إلى حديقة عمومية، موجة واسعة من الاحتجاج في أوساط السكان. وينص المقترح على نقل الرفات إلى مقبرة جديدة بمنطقة تل الزيتون، على بعد 6 كلم من المركز، وإعادة تهيئة الموقع القديم بمساحة 3.2 هكتار.

وقال رئيس البلدية عادل بوشناق، في كلمة ألقاها أمام أعضاء المجلس، إن المقبرة «لم تعد تستجيب لا للمعايير الصحية ولا لحاجة المدينة»، مضيفا أن الموقع «يمكن أن يتحول إلى متنفس للأجيال القادمة». غير أن هذه العبارة بالذات هي التي أشعلت فتيل الغضب، إذ اعتبرها كثيرون تقليلا من قيمة مكان يضم رفات أكثر من 1200 شهيد سقطوا خلال الثورة التحريرية وما بعدها.

وتجمع عشرات من أبناء الشهداء وأحفادهم أمام مقر البلدية صباح اليوم الموالي، رافعين لافتات كتب عليها «لا نريد حديقة بل ذاكرة» و«قبور أجدادنا ليست عقارا». وقد رفض ممثلون عن الجمعية المحلية لأبناء الشهداء وادي الغار أي حوار حول المقترح ما لم يتم سحبه نهائيا من جدول أعمال الدورة، مهددين بتنظيم وقفة احتجاجية كبرى يوم السبت 19 أكتوبر.

وأوضح عضو الجمعية السيد مصطفى رحماني أن العائلات «لا ترفض التطوير، لكنها ترفض أن يتم ذلك على حساب ذاكرة المدينة وعلى حساب من ضحوا بحياتهم من أجل أن يعيش أبناؤهم». وأضاف أن الجمعية تملك وثائق تثبت أن عددا من القبور لا تحمل أسماء، وأن المشروع قد يؤدي إلى ضياع معلومات تاريخية مهمة إذا لم يرافقه جرد دقيق وتوثيق علمي.

من جهتها، أكدت مديرة الثقافة والتراث المحلي السيدة نجاة بلحاج أن البلدية «لم تتخذ أي قرار نهائي بعد»، وأن الاقتراح «لا يزال في مرحلة الدراسة». وأشارت إلى أن المجلس البلدي سيعقد جلسة استماع علنية يوم 2 نوفمبر المقبل، وأن الجمعية ستتمكن من عرض وجهة نظرها وتقديم مقترحاتها البديلة، من بينها تحويل جزء من المقبرة إلى فضاء للذاكرة والزيارة دون المساس بالقبور.

ويرى مراقبون محليون أن الأزمة تكشف عن غياب تشاور حقيقي بين المجلس البلدي والمجتمع المحلي في قضايا ذات حساسية رمزية عالية، مشيرين إلى أن تجارب مماثلة في مدن أخرى انتهت بالتراجع عن المشاريع المثيرة للجدل. ويبقى السؤال المطروح اليوم: هل ستنجح البلدية في تحويل الأزمة إلى فرصة للحوار، أم أن الموقع مرشح لأن يتحول إلى ملف طويل الأمد يثقل كاهل المدينة؟

شبكة الحافلات الجديدة في بيوض الرحمانية تنطلق بثلث الطاقة المخططة

□ طالبات يتأخرن عن الدراسة بسبب الانتظار الطويل في محطة الحافلات

بيوض الرحمانية – الصدى: نور الهدى بوزيدي

انطلقت، صباح الاثنين 3 نوفمبر، أول رحلات الحافلات الجديدة في مدينة بيوض الرحمانية، وسط آمال كبيرة لدى سكان الأحياء الشرقية الذين يعانون منذ سنوات من ضعف النقل العمومي. غير أن اليوم الأول كشف عن فجوة واضحة بين الوعود والواقع، إذ لم تتجاوز الحافلات المشغلة ثلث العدد الذي أعلنت عنه السلطات المحلية قبل أسابيع.

وقال رئيس بلدية بيوض الرحمانية، السيد عبد الكريم التواتي، في كلمة ألقاها خلال حفل التدشين الذي حضره عدد من المنتخبين والصحفيين، إن المدينة «دخلت مرحلة جديدة من تاريخها»، مضيفا أن المشروع «لم يكن سهلا، لكنه كان ضروريا». وأكد أن البلدية خصصت للمرحلة الأولى 12 حافلة متوسطة الحجم، تغطي 9 خطوط تربط بين الأحياء الشرقية ووسط المدينة والمحطة الطرقية.

غير أن الأرقام التي كشفت عنها مديرية النقل الحضري للمدن الصغرى، وهي الشركة الخاصة المكلفة بالتشغيل، تشير إلى أن 4 حافلات فقط خرجت إلى الطريق في اليوم الأول، بسبب تأخر تسليم قطع الغيار وعدم اكتمال تكوين السائقين. وأوضح مدير الشركة السيد رشيد بلعسكري أن التكوين شمل 18 سائقا، لكن «ليس كلهم حصلوا على الرخصة المهنية في الوقت المناسب».

وتسبب هذا الخلل في ازدحام كبير أمام محطة الحافلات، حيث وقفت مئات الطالبات والموظفين لساعات طويلة. وقالت الطالبة في السنة الثالثة ثانوي ليلى مرابط، التي التقيناها وهي تحاول الوصول إلى ثانوية الأمير عبد القادر: «وعدونا بالحافلة منذ الصيف، واليوم نأتي فنجد الطريق نفسه والانتظار نفسه. لم نعد نعرف هل نصدق أحدا».

وفي المقابل، عبر سكان حي النخيل الجديد عن ارتياحهم لانطلاق الخط الذي يربط حيهم بالمركز، رغم أن عددا منهم اشتكى من بعد المحطة عن منازلهم. وقال السيد عمار بوشناق، وهو متقاعد يقطن قرب الحي، إن «المسافة ليست طويلة، لكن الطريق غير مهيأ للمشاة، خاصة في الشتاء».

وأعلنت البلدية أن تعريفة الرحلة الواحدة حددت في 40 دينارا، مع إعفاء كامل للتلاميذ والطلبة الذين يحملون بطاقة الجامعة. وأوضح التواتي أن هذا الإعفاء يكلف البلدية وحدها نحو 7000 دينار شهريا، مشيرا إلى أن الشركة المكلفة بالنقل ستتحمل جزءا من هذا المبلغ عبر عائدات الإشهار على جوانب الحافلات.

وتكفلت شركة النقل الحضري للمدن الصغرى بتوفير السائقين والصيانة. وقال مديرها العام فريد بلعسكري إن الشركة اختارت حافلات مجهزة بمكيف هواء ومنصات خاصة للكراسي المتحركة، مؤكدا أن السائقين خضعوا لتكوين قصير في التعامل مع الركاب ذوي الاحتياجات الخاصة. وأضاف أن الشركة ستعتمد على نظام للتتبع عبر الهاتف المحمول يتيح للمستخدمين معرفة موعد مرور الحافلة التالية.

وفي أول يوم للتشغيل، الاثنين الماضي، سجلت الحافلة الأولى انطلاقة بطيئة، إذ لم يتجاوز عدد الركاب في رحلتها الأولى 11 راكبا، أغلبهم من كبار السن الذين جربوا الخط بدافع الفضول. غير أن الأرقام ارتفعت بشكل لافت في اليوم الموالي، حيث بلغ عدد المسافرين 63 راكبا، قبل أن يستقر المعدل اليومي خلال الأسبوع الأول عند 38 راكبا في المتوسط.

وتباينت آراء السكان حول المبادرة بين التشجيع والتحفظ. فقد رحبت بها نقابة عمال النسيج المحلية، التي أكدت أن عددا من أعضائها كان يتخلى عن العمل بسبب صعوبة التنقل في الصيف. في المقابل، عبر بعض سكان الأحياء البعيدة عن المحطات عن خيبة أملهم، لأن الخط لا يمر بقربهم، مطالبين بتمديده نحو حي النخيل الجديد قبل نهاية السنة.

وأعلن التواتي أن البلدية تدرس بالفعل إضافة خط ثان نحو المنطقة الصناعية الجديدة، شرط أن يتجاوز معدل الركاب اليومي 50 راكبا خلال شهرين متتاليين. وأكد أن القرار النهائي سيتخذ على ضوء الأرقام المسجلة خلال الأشهر الثلاثة الأولى، مشددا على أن المشروع «ليس تجربة موسمية، بل خدمة عمومية ستبقى ما دامت تجد من يستعملها».

وقف الصيد في بحيرة الزيتونة لمدة ثلاث سنوات لإعادة التوازن البيئي

□ السلطات المحلية تمنح الصيادين تعويضا شهريا وتطلق برنامجا لتشجير ضفاف البحيرة

بقلم: سليم بن عمارة

قررت السلطات المحلية لولاية بحر الزيتونة، بالتنسيق مع المديرية الجهوية للبيئة، وقف الصيد في بحيرة الزيتونة لمدة ثلاث سنوات ابتداء من فاتح يناير المقبل. ويأتي القرار بعد دراسات أظهرت تراجعا كبيرا في المخزون السمكي وتدهورا واضحا في جودة المياه، حيث انخفضت كمية الأسماك المصطادة خلال السنوات الخمس الأخيرة بأكثر من النصف.

وأعلن والي الولاية السيد منير الحداد القرار خلال ندوة صحفية عقدت بمقر الولاية، مؤكدا أن الهدف ليس معاقبة الصيادين، بل إعطاء البحيرة فرصة حقيقية للتعافي. وقال: «لا يمكن أن نطلب من الناس الحفاظ على مصدر رزقهم إذا كان هذا المصدر يموت أمام أعينهم». وأضاف أن الدولة ستتحمل جزءا من الخسارة التي سيتكبدها الصيادون خلال فترة التوقف.

وتشمل التعويضات 420 صيادا مسجلا لدى الغرفة الجهوية للصيد البحري، حيث سيحصل كل واحد منهم على مبلغ شهري قدره 18 ألف دينار طيلة مدة التوقف. كما ستوفر البلدية فرص عمل مؤقتة في أشغال التشجير وتنظيف ضفاف البحيرة، التي تعاني من تراكم كبير للنفايات البلاستيكية والطمي.

وفي المقابل، عبر عدد من الصيادين عن تخوفهم من أن تتأخر الصرف أو أن تكون غير كافية. وقال الصياد عبد الرحمان بوشناق، الذي يمارس المهنة منذ أكثر من ثلاثين سنة: «نحن مع الحفاظ على البحيرة، لكن كيف سنعيش أنا وأبنائي الثلاثة؟ لا أحد سألنا عن رأينا قبل اتخاذ القرار». وطالب بإشراك ممثلين عن الصيادين في لجنة المتابعة التي ستشرف على تنفيذ البرنامج.

من جهتها، أكدت مديرة البيئة السيدة نجاة العمراني أن البرنامج يشمل أيضا تركيب أسوار عائمة لمنع رمي النفايات، وإنشاء ممر للمشاة حول البحيرة على طول 3.5 كلم، إضافة إلى حملة تحسيسية واسعة في المدارس والأحياء المجاورة. وأوضحت أن نتائج الدراسة ستعرض على لجنة علمية مستقلة في نهاية السنة الثالثة، لتحديد ما إذا كان يمكن إعادة فتح البحيرة جزئيا أو كليا.

ويرى مراقبون أن نجاح القرار مرتبط بمدى التزام الجميع، خاصة السكان المجاورين الذين يلقون بمخلفاتهم مباشرة في المياه. وقال الخبير البيئي الدكتور فارس الطيبي: «إذا لم نغير سلوكنا، فإن أي مشروع سيكون مجرد ترقيع مؤقت». ويبقى السؤال المطروح: هل ستنجح هذه التجربة في إعادة الحياة إلى البحيرة، أم أنها ستكون مجرد محطة أخرى في مسار طويل من الوعود غير المكتملة؟