



جامعة محمد بوضياف بالمسيلة
معهد تسيير التقنيات الحضرية
قسم : العمران والبناء
شعبة : تسيير التقنيات الحضرية
تخصص : المدينة والنقل الحضري

مذكرة تخرج مكملة لنيل شهادة ماستر

العنوان

أهمية القطاع العام في تحسين السلامة المرورية
دراسة حالة مدينة المسيلة

إشراف الاستاذ الدكتور :

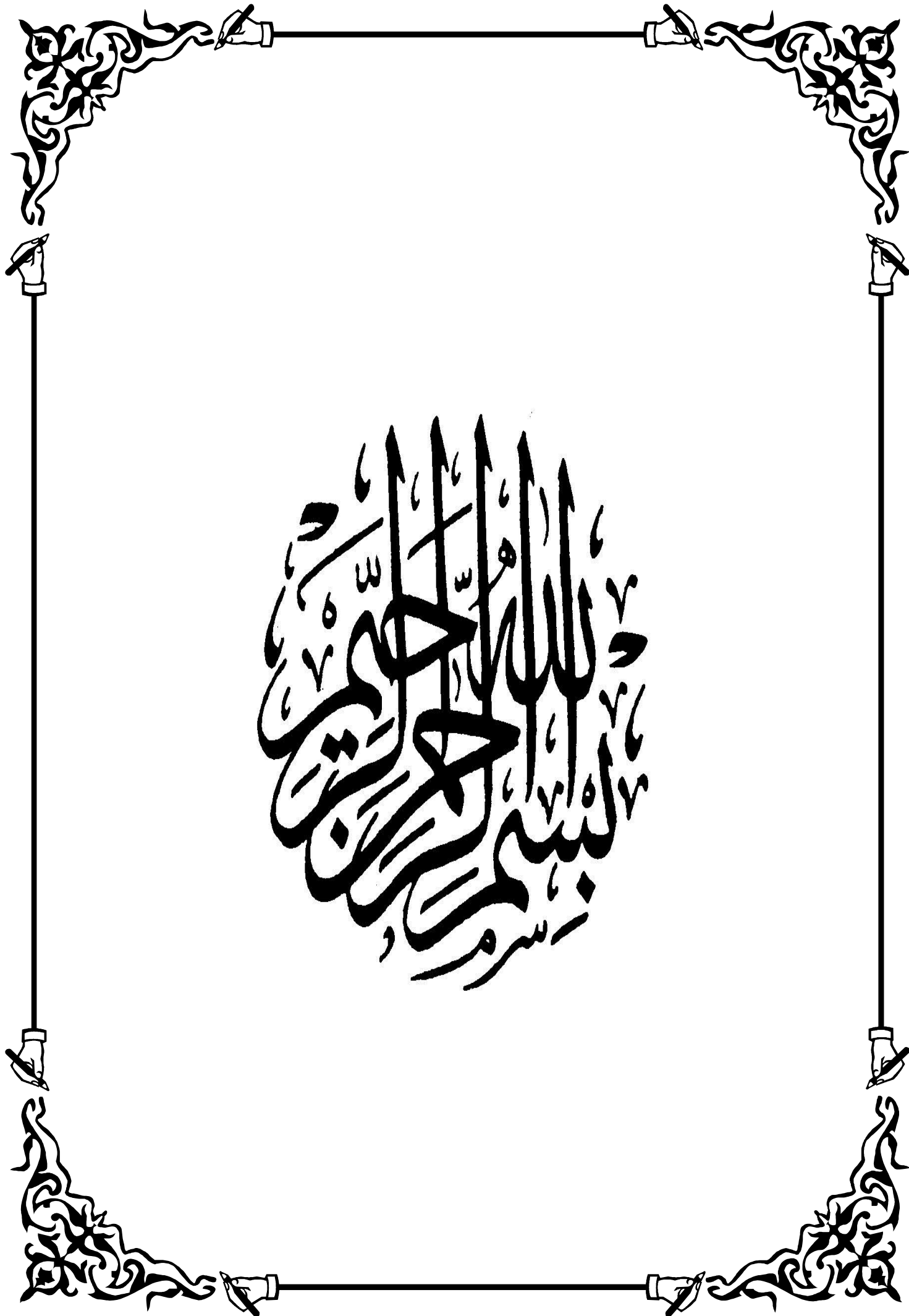
رجم علي

إعداد الطالب:

عمر تركي

بوشليق نبيل

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ



التشكرات

ففي مثل هذه اللحظات يتموقف اليراع ليفكر قبل أن يخط الحروف ليجمعها في كلمات ... تتبعثر الأحرف وبعثاً أن يحاول تجميعها في سطور سطوراً كثيرة تمر في الخيال ولا يبقى لنا في نهاية المطاف إلا قليلاً من الذكريات وصور تجمعنا برفاق كانوا إلى جانبنا.....

فواجب علينا شكرهم ووداعهم

ونخص بالجزيل الشكر والعرفان إلى كل من أشعل شمعة في دروب عملنا وإلى من وقف على المنابر وأعطى من حصيلة فكره لينير دربنا إلى الأساتذة الكرام في كلية تسيير التقنيات الحضرية ونتوجه بالشكر الجزيل إلى الأستاذ الدكتور : رجم علي.

وإلى الذين تفضلوا بإشرافه على هذا البحث فجزاهم الله عنا كل خير فلهم منا كل التقدير والاحترام..

الإهداء

إلى منارة العلم والامام المصطفى إلى الأمي إلى سيد الخلق إلى رسولنا الكريم سيدنا
محمد صلى الله عليه وسلم

إلى الينبوع الذي لا يمل من العطاء إلى من حاكته سعادتي
بخيوط منسوجة من قلبها إلى والدتي العزيزة .

إلى من سعى وشقى لأنعم بالراحة والهناء الذي لم يبخل بشئ من أجل دفعي في طريق
النجاح الذي علمني أن أرتقي سلم الحياة بحكمة وصبر إلى والدي العزيز .

إلى من حبهم يجري في عروقي ويلهم بذكراهم فؤادي إلى أخواتي وإخوتي
إلى من سرنا سوياً ونحن نشق الطريق معاً نحو النجاح والإبداع
إلى زملائي

إلى كل دفعة GTU 2018

إلى من علمونا حروفاً من ذهب وكلمات من درر وعبارات من أسمي
وأجلى عبارات في العلم إلى من صاغوا لنا علمهم حروفاً ومن فكرهم منارة تنير لنا سيرة
العلم والنجاح إلى أساتذتنا الكرام.

فهرس المحتويات	
المقدمة العامة	
02	مقدمة
03	الاشكالية
03	فرضيات الدراسة
03	اهداف الدراسة
04	اهمية الدراسة
04	المنهجية
04	الدراسات السابقة
الفصل الاول : حوادث المرور نظريات، مفاهيم واساليب	
07	تمهيد
07	1 - مفهوم الحادث المروري
08	2 - أنواع الحوادث المرورية
09	3 - أسباب حوادث المرور
10	3-1 - العنصر البشري
10	3-2 - هندسة وصيانة السيارات
10	3-3 - هندسة الطرق
11	3-4 - المركبة
12	3-5 - الأحوال المناخية
12	4 - آثار الحوادث المرورية
12	4-1 - الآثار الاجتماعية
13	4-2 - الآثار الاقتصادية

14	3-4 - الآثار الصحية
14	5- طرق واساليب الوقاية من الحوادث المرورية
15	5-1- التعليم والثقافة والتوعية
15	5-2- التشريع وتطبيق أنظمة المرور
16	5-3- الخدمات الطبية
16	5-4- الجانب الهندسي
17	6- النظريات المفسرة للحوادث
17	6-1- النظرية القدرية
17	6-2- النظرية الطبية
18	6-3- نظرية التحليل النفسي
18	6-4- النظرية التجريبية
18	6-5- نظرية الميل أو النزوع إلى استهداف الحوادث
19	6-6- نظرية العزو
20	7- حوادث المرور في الوطن العربي والعالم
22	8- مؤشرات خطورة الحوادث المرورية
23	الخلاصة
الفصل الثاني : الدراسة التحليلية لمدينة المسيلة	
25	تمهيد
25	1- الموقع الجغرافي
25	2-الموقع الإداري
27	3- المعطيات المناخية

31	4- تطور عدد السكان
34	5- التجهيزات
34	6- العوائق و الحواجز في المدينة
37	خلاصة
الفصل الثالث : الوضع المروري في مدينة المسيلة	
39	تمهيد
39	1. الطرق في المدينة
42	2. المحاور الرئيسية في المدينة
44	3. التجهيزات المرورية
46	4. مفترقات الطرق الهامة في المدينة
49	5. الحركة الميكانيكية في المدينة
49	6. حركة المشاة في المدينة
51	الخلاصة
الفصل الرابع : جهود القطاع العام في تحسين السلامة المرورية	
53	1- قراءة في احصائيات حوادث المرور في مدينة المسيلة
54	1-1- تطور عدد الحوادث بمدينة المسيلة من 2013 - 2017
54	1-2- تطور عدد الوفيات بمدينة المسيلة من 2013 - 2017
55	1-3- تطور عدد الجرحى بمدينة المسيلة من 2013 - 2017
56	2- دور القطاع العام في تحسين السلامة المرورية و الحد من ظاهرة حوادث المرور
56	2-1- جانب القوانين والأنظمة المرورية
56	2-2- جانب الرقابة والتنفيذ

58	الجانف الهندسي والفني	2-3-
58	الجانف المؤسسي (هيئات القطاع العام)	2-4-
66	شركات التأمين	2-5-
66	عناصر السياسة الوطنية للوقاية	3-
68	الخلاصة	
69	الخاتمة	
73	قائمة المراجع	

فهرس الاشكال		
رقم	عنوان الشكل	الصفحة
1	المعدلات الشهرية لدرجة الحرارة في 2017	28
2	المعدلات الشهرية للتساقط في 2017	29
3	تطور عدد السكان في الفترة (1966/2014)	31
4	عدد المواليد والوفيات 2008_2014	33
5	معدل الزيادة الطبيعية لسكان مدينة المسيلة في الفترة من 2008_2014	33
6	تطور عدد الحوادث المرورية بمدينة المسيلة من 2013 – 2017	54
7	تطور عدد الوفيات بمدينة المسيلة من 2013 – 2017	55
8	تطور عدد الجرحى بمدينة المسيلة من 2013 – 2017	56

فهرس الجداول		
الصفحة	عنوان الجدول	رقم
27	المعدلات الشهرية لدرجة الحرارة في 2017	1
28	المعدلات الشهرية للتساقط في 2017	2
31	تطور عدد السكان في الفترة (2014/1966)	3
32	معدل الزيادة الطبيعية لسكان مدينة المسيلة في الفترة من 2005_2014	4
53	تطور عدد الحوادث المرورية بمدينة المسيلة من 2013 - 2017	5
54	تطور عدد الوفيات بمدينة المسيلة من 2013 - 2017	6
55	تطور عدد الجرحى بمدينة المسيلة من 2013 - 2017	7

فهرس الخرائط		
الصفحة	عنوان الخريطة	رقم
26	موقع ولاية المسيلة	1
30	خريطة الشبكة الهيدرغرافية لحوض الحضنة	2
35	تموضع التجهيزات في المدينة	3
36	العوائق والحواجز في المدينة	4
41	هيكل الطرق في المدينة	5
43	اهم المحاور في المدينة	6
45	تموضع الجسور في المدينة	7
48	تموضع مفترقات الطرق في المدينة	8
50	الحركة الميكانيكية في المدينة	9

المقدمة العامة

المقدمة :

تشكل حوادث المرور وما ينجم عنها من وفيات وإصابات أحد أهم مشكلات العصر الحديث، فالحوادث المرورية اليوم تتصدر قائمة أسباب الوفيات والإصابات الخطيرة في بعض دول العالم، فبالإضافة إلى ما تخلفه الحوادث المرورية من مآسي اجتماعية، فهي أيضا تمثل تكاليف وأعباء من الناحية الاقتصادية، إذ تكلف دول العالم النامي بين 2 إلى 4 % من إجمالي الناتج القومي سنوياً. إضافة إلى أن الخسائر البشرية التي تخلفها الحوادث المرورية ترتبط عكسياً بالنمو الحضري وتقدم المجتمعات.

وقد أدركت العديد من الدول أهمية السلامة المرورية ، حيث وضعت الخطط والإجراءات والاحتياطات التي تهدف إلى رفع مستوى السلامة المرورية ، والحد من خسائرها الاقتصادية والبشرية، والتخفيف من آثارها وأضرارها.

وقد بدأت تتضح نتائج الاهتمام بقضايا السلامة المرورية في العديد من الدول، حيث أوضحت دراسة حديثة، بأن الوفيات الناتجة عن حوادث الطرق في أوروبا الغربية قد انخفضت بنسبة 10% خلال العشر سنوات الأخيرة .

وفي الجزائر يعاني المجتمع كغيره من مجتمعات المنطقة المحيطة من مشكلة ارتفاع معدلات حوادث الطرق , بل أصبحت تعد من الدول التي تحتل المراتب الاولى من حيث ارتفاع معدلات حوادث الطرق ومدينة المسيلة شأنها شأن المناطق الأخرى التي تعاني من ارتفاع نسبة الحوادث المرورية . فخلال السنوات الماضية شهدت مدينة المسيلة تصاعداً ملحوظاً في نسبة أعداد حوادث الطرق صاحبها زيادة في عدد حالات الوفيات والإصابات . وأصبحت تمثل أحد أهم القضايا والمشكلات المتنامية التي تواجه سكان المدينة بما تخلفه من خسائر اجتماعية واقتصادية ومآسي إنسانية كبيرة تسببها هذه الحوادث للمتضررين وذويهم.

من هذا المنطلق تأتي هذه الدراسة لتبرز أهمية القطاع العام في تحسين السلامة المرورية في مدينة المسيلة، من خلال عرض الخطط والبرامج والإجراءات الوقائية التي ييذلها القطاع في تكريس السلامة المرورية .

الاشكالية :

تمثل حوادث المرور هاجسا مخيفا بالنسبة لمستعملي الطرقات في الجزائر، لما حققته من ارتفاع مرعب في الأرقام حيث تُخلف حوادث السير في الجزائر 13 قتيلا و 175 جريحا كل يوم في المتوسط .أي بمعدل 4500 قتيل سنويا و 3500 شخصا بعاهات مستديمة .ويمثل الشباب غالبية ضحايا هذه الحوادث .ونظرا لأن مشكلة الحوادث المرورية تسبب تكاليف ضخمة يتكبدها المجتمع من خسائر في الأرواح ما بين وفيات وإصابات انطلاقا من هذه الحثيات يتبادر الى الذهن تساءل جوهري مفاده ما يلي :

➤ ما أهمية القطاع العام في تحسين السلامة المرورية ؟

➤ كيف تساهم الخطط والبرامج التي يتبناها القطاع العام في تحسين السلامة المرورية ؟

الفرضيات :

➤ للقطاع العام دور فعال في تحسين السلامة المرورية .

➤ تساهم الخطط والبرامج التي يتبناها القطاع العام في تحسين السلامة المرورية .

اهداف البحث :

لكل دراسة هدف تصبوا اليه كألية لكشف الغموض الذي ييبتها ، في هذا السياق نبلور الاهداف التالية :

➤ إلقاء الضوء على دور القطاع العام في تحسين السلامة المرورية .

➤ إستخلاص اساليب واليات واضحة حول كيفية تحسين السلامة المرورية.

➤ تسليط الضوء على موضوع السلامة المرورية .

أهمية البحث :

يكتسي موضوع السلامة المرورية أهمية بالغة في الاوساط العلمية و السياسية و الاعلامية ، حيث شكل ولا يزال يشكل المطلب الاساسي و الغاية الكبرى لكل الشعوب و الحكومات في العالم .

ونظرا للوضعية التي تشهدها مدينة المسيلة التي تظهر جليلة جراء تزايد عدد حوادث المرور، دفعتنا لبذل محاولة للقيام بالبحث في هذا الموضوع.

انطلاقا من هذه الحثيات جاءت الدراسة الموسومة بـ : " اهمية القطاع العام في تحسين السلامة المرورية " ، كألية عمرانية لتسليط الضوء على الجهود المبذولة من طرف القطاع العام في تحسين السلامة المرورية.

منهجية البحث :

إيماننا منا بتعدد مظاهر وجوانب موضوع بحثنا قمنا بتوظيف تكامل منهجي متكون من المنهج التحليلي الوصفي الى جانب منهج دراسة حالة الذي يقوم على جمع البيانات الخاصة بعينة معينة وتحليلها وذلك من خلال التركيز على حالة مدينة المسيلة .

الدراسات السابقة :

1- دراسة أ.د. محمود فهمي الباز الشوربجي و أ.د. علي بن سعيد الغامدي بعنوان "دراسة استطلاعية عن تحسين وتطوير مستوى السلامة المرورية على الطرق داخل جامعة الملك سعود" نشرة هذه الدراسة 2006م.

الهدف منها التعرف على خصائص الحوادث المرورية لتحديد مدى خطورتها على مستوى السلامة المرورية وتقويم اداء بعض عناصر السلامة المرورية الموجودة داخل المنطقة واقتراح الحلول الممكنة لتحسين

مستوى السلامة المرورية في المنطقة، وظهرت الدراسة ببعض النتائج منها افتقار تقارير الحوادث التي تم فحصها عن المعلومات الخاصة بالمواقع الخطرة والتي تتكرر عندها الحوادث المرورية هذا بالإضافة الى ان البحث عن سجلات الحوادث في غاية الصعوبة مما يشكل ذلك صعوبة في عملية التحليل للوقوف على اسباب المشكلة وبالتالي إيجاد حلول لها وعدم الحزم الكافي في اتباع القوانين والتعليمات المرورية من قبل مستخدمي الطريق والسرعة الزائدة حيث ازدادت نسب الحوادث بزيادة السرعة.

2- دراسة (أ. اسماء فرج الشريف) بعنوان "حوادث المرور بمدينة بنغازي، اسبابها وطرق علاجها والوقاية منها" الدراسة تهدف البحث عن اسباب وقوع الحوادث بمختلف انواعها وطرق الوقاية والحد من انتشار حوادث المرور.

اتضح من خلال نتائج الدراسة زيادة الحوادث المرورية وان ظاهرة الحوادث المرورية هي ظاهرة اجتماعية واقتصادية ونفسية وغيرها مما يقتضي تضافر الجهود في مختلف القطاعات وضرورة تشجيع اتجاه البحث العلمي في هذا المجتمع الى اجراء دراسات ميدانية حول هذه الظاهرة ووضع حلول مناسبة في حوادث جمع المعلومات والإحصائية حول حوادث المرور ودراستها لمعرفة اسبابها وأثارها وطرق الوقاية منها.

3- دراسة عماد عبد الجليل بعنوان "حوادث السيارات في مدينة الرياض الاسباب والاثار والحلول" الهدف من الدراسة العمل على تخفيف حوادث السيارات من خلال تحديد العوامل المؤثرة في وقوع تلك الحوادث وترتيب هذه العوامل حسب قوة تأثيرها.

وأبرز هذه النتائج لهذه الدراسة ان مشكلة الحوادث المرورية في مدينة الرياض تحتاج لوقفة جادة وذلك للحد من تصاعدها وان الطريق نحو تحسين مستوى السلامة المرورية يتطلب وضع إستراتيجية وطنية لها اهداف محددة ثم تنفيذها حسب خطة زمنية محددة لمعالجة ظاهرة الحوادث المرورية.

الفصل الأول

حوادث المرور نظريات ، مفاهيم واساليب

تمهيد

- 1 - مفهوم الحادث المروري
- 2 - أنواع الحوادث المرورية
- 3 - أسباب حوادث المرور
- 4 - آثار الحوادث المرورية
- 5- طرق واساليب الوقاية من الحوادث المرورية
- 6- النظريات المفسرة للحوادث
- 7- حوادث المرور في الوطن العربي والعالم
- 8- مؤشرات خطورة الحوادث المرورية

الخلاصة

تمهيد:

يرجع تاريخ حوادث السير مع وقوع أول حادثة سير في العالم عام 1896 حيث أعلنت صحيفة لندنية أن ما حدث يجب أن لا يتكرر مما جعل بمنظمة الصحة العالمية لان تدعو كافة الحكومات ومؤسسات المجتمع المدني لأن تتكاتف لإيقاف النزيف الدموي على الطريق والنظر لمعالجة هذا الموضوع.

1 - مفهوم الحادث المروري :

يمكن تعريف الحادث المروري على انه واقعة تحدث بدون توقع وبدون تدبير سابق، بسبب توفر ظروف معينة يحتمل وقوعها، وينتج عنها نتائج سيئة وغير مرغوب فيه¹. ويقصد بالحوادث المرورية جميع الحوادث التي تنتج عنها أضرار مادية أو جسمية جراء استعمال المركبة، وهي كل واقعة ينجم عنها وفاة أو إصابة أو خسارة في الممتلكات بدون قصد سابق، وبسبب المركبات أو حملتها أثناء حركتها، ويدخل ضمن ذلك حوادث الاحتراق أثناء حركة المركبة على الطريق العام¹.

وهناك من عرفه على أنه كل ما يحدث للمركبة أو منها أثناء سيرها، بسبب توافر ظروف معينة دون توقع أو تدبير سابق من أي طرف من الأطراف المشتركة في الحادث، وينتج عنه إزهاق للأرواح، أو خسارة في الممتلكات أو إصابة في الأجسام².

إن كل حادث من حوادث الطريق ينشأ نتيجة الإخلال لسبب ما بالفعل المتبادل للنظام الذي يجمع بين السائقين والسيارات ، والظروف الطقسية وحالة الطريق والإخلال بالتأدية العادية لوظيفة أي عنصر من عناصر النظام المذكور، يمكن أن يؤدي إلى نشوء أحد حوادث الطريق³.

""

¹ - البيلي مصطفى، المرور ومشكلاته وتحقيق حوادثه ، كلية الشرطة، مصر، 1986 ص 41 .

² - المطيري عقاب، حوادث المرور ، ط 2، مطابع دار الثقافة العربية، الرياض ، 1992 ص 11 .

³ - بوني أحمد ، الجوانب النفسية لمشكلات حوادث المرور ، ط 1 ، الهيئة القومية للبحث العلمي، ليبيا، 1987 ص 59 .

أما اللجنة الاقتصادية لأوروبا التابعة لهيئة الأمم المتحدة فقد عرفت حادث المرور بأنه " : الحادث الذي تتوافر فيه الأركان التالية:

- أن يحدث في طريق مفتوح للمرور العام .
- أن ينتج عنه إصابة أو وفاة أو تلف .
- أن تشترك فيه إحدى المركبات المتحركة على الأقل⁴ .

ويتضح لنا أنه من التعريفات السابقة لا بد من توافر العناصر الآتية في تعريف حادث المرور:

– **الخطأ** : هو الفعل الصادر من الشخص بدون قصد و يتحقق هذا الفعل بسبب الإهمال وعدم مراعاة القوانين واللوائح والأنظمة أو عدم الاحتياط.

– **المركبة** : أن ينجم عن هذا الفعل الخاطئ ضرراً واقعاً بسبب المركبة

– **الطريق العام** : ونعني به أن يكون هذا الفعل الخاطئ الذي نجم عنه الضرر قد وقع بسبب استخدام المركبة للطريق العام.

2 – أنواع الحوادث المرورية:

تطرق العديد من المهتمين بحوادث المرور إلى أنواعها، وبحثوا في تفصيلاتها، إلا أن أشهرها وأكثرها وقوعاً على سبيل المثال ما يلي حسب التقسيم الآتي⁵ :

أولاً : حسب أنواعها:

- اصطدام مركبة بأخرى أو بأكثر.
- الاصطدام بالأجسام الثابتة.

4 – عماد عبد الجليل، حوادث السيارات في مدينة الرياض الأسباب والآثار والحلول. جامعة الملك سعود ص4.

5 – الهماش مطلق، المرور ثقافة – تقنيات متقدمة قواعد نظامية ، مكتبة الملك فهد الوطنية، الرياض، السعودية. 2003 ص 17 .

➤ دهس المشاة.

➤ دهس الحيوان.

➤ انقلاب أو احتراق أو سقوط المركبة أو خروجها عن الطريق العام.

ثانيا : حسب نتائجها جسامتها:

➤ حادث وفاة : وهو الحادث الذي ينتج عنه وفيات.

➤ حادث إصابة : وهو الحادث الذي ينتج عنه إصابات أو إعاقات أو عاهة مستديمة ولا تؤدي إلى وفاة.

➤ حادث تلف : وهو الحادث الذي ينتج عنه تلف في المركبة أو الممتلكات الخاصة أو العامة.

3 - أسباب حوادث المرور :

إن تحديد الأسباب المؤدية للحوادث بكيفية دقيقة يتطلب فعلا عملا مهنيا واحترافيا بدءا من المصالح المكلفة بالتحقيق في الحوادث الى المميزات والخصوصيات التي تشترط في شبكة الطرقات ، ورغم تعدد الأسباب وتنوعها إلا أن مردها الأساسي يعود إلى الإنسان باعتباره المدرك والقادر على التأقلم مع كل الأوضاع وفي كل الحالات، ومن بين أهم الاسباب:

3-1 - العنصر البشري :

هناك عدة صور تبين مدى تسبب السائق في وقوع الحوادث منها مخالفة أنظمة المرور، ف ، مثل السرعة الزائدة، أو الدوران غير النظامي، أو التجاوز الخاطئ، أو عدم التقيد بالإشارة الضوئية، أو التوقف غير النظامي، وغيرها. هذا إلى جانب أن حالة السائق التي يكون عليها أثناء قيادته للمركبة تؤثر في قيادته، كتعرضه لظروف صحية طارئة، أو نفسية غير ملائمة، أو أنه قد يقود المركبة تحت تأثير المسكرات أو المخدرات أو الأدوية المنومة

ان عدم تقيد السائق بقواعد القيادة السليمة وتدني نسبة الوعي المروري لدى بعض السائقين تعد من أسباب حوادث المرور⁶.

لقد أكدت الدراسات وعملية المتابعة على أن العامل البشري يعتبر المتسبب الأول في حوادث السير لأن في المتوسط حوالي 37 % من المعدل العام للحوادث يتسبب فيه سائقون شباب تتراوح أعمارهم بين 18 عاماً إلى 25 سنة .

3-2 - هندسة وصيانة السيارات :

قد تكون السيارة نفسها أحد العوامل المتسببة في حوادث المرور وذلك نتيجة لعطب ما حدث أثناء القيادة . ورغم حرص الدولة الدائم على المحافظة المستمرة للمركبات من خلال فرض قانون المراقبة التقنية للسيارات كل سنتين للسيارات الجديدة و سنة واحدة للسيارات القديمة، لكن رغم ذلك تبقى الحظيرة الوطنية للسيارات مهترئة.

3-3 - هندسة الطرق :

تعود بعض حوادث الطرق لمجموعة عوامل تشمل الطريق من حيث اتساع مجال الرؤية، وطبيعته إذا كان منحنيًا أو مرتفعًا أو مستقيماً، وما به من عوائق وتقاطعات وكثافة المرور به . ومن الأسباب التي تساهم في وقوع حوادث الطرق ما يلي⁷ :

➤ العيوب الهندسية المتمثلة في التصميم الخاطئ للطريق، بالإضافة إلى غياب التخطيط السليم عند إنشاء الطرق.

6 - الهماش مطلق ، مرجع سابق ، ص 23 .

7- الهماش مطلق ، مرجع سابق ، ص 27 .

➤ الحفريات التي تسببها أعمال الصيانة، والتركيبات لبعض الشركات الخاصة التي تفتقر لوسائل السلامة المرورية.

➤ إهمال الحيوانات السائبة على الطرق.

➤ عدم وجود الإضاءة الكافية، وكذلك قلة اللوحات الإرشادية المرورية.

➤ الإهمال في صيانة الطرق.

➤ المنعطفات الحادة.

3-4- المركبة:

المركبة هي أداة العملية المرورية، فجاهزية المركبة فنياً للسير على الطرقات، وحالتها الميكانيكية التامة الخالية من الأعطال تمثل أهم العوامل المهمة في السلامة من حوادث الطرق . وتتلخص عيوب السيارة التي تؤدي إلى وقوع الحوادث المرورية في عدم إخضاعها للفحص الدوري، وعدم مطابقتها للمواصفات والمقاييس، وعدم صلاحية مكابحها وأنوارها وإشاراتها ومساحات المطر، وعدم التأكد من سلامة الإطارات وضغط الهواء بها، وكذلك الإهمال في صيانتها .

وتعتبر المركبة العامل الوسيط في سلسلة العوامل المسببة للحوادث ولا يمكن الفصل بين السيارة وبين شخصية السائق، ويؤدي الإهمال بالسيارة وعدم توفر مواصفات السلامة والصيانة إلى تدهور عوامل السلامة ، كما أن حجم السيارة له دور بارز في تحديد خطورة الحادث المروري ⁸ .

⁸ - السيف ، وآخرون ، دراسة أسباب ارتفاع نسبة إصابات حوادث المرور في منطقة مكة المكرمة ، المنطقة الشرقية ، مطابع جامعة الملك سعود، الرياض . 1990 ص 47 .

3-5- الأحوال المناخية:

يتعرض سائقو السيارات خلال قيادتهم على الطرقات لظروف مناخية طارئة تتسبب في انخفاض مدى الرؤية، مع احتمال حدوث انزلاقات، وأعطال تصيب بعض المركبات، الأمر الذي يؤدي غالبا إلى حدوث عرقلة للسير، ولا يستبعد وقوع حوادث مرورية، وهذا كله ي فرض على السائقين التعامل بحذر مع تلك الظروف، ولعل أهمها الرياح والعواصف الرملية، والضباب، والثلوج، والأمطار الغزيرة⁹.

ويمكن تلخيص الأسباب العامة التي ساعدت على ازدياد حجم مشكلة حوادث المرور في الجزائر الى :

1. التطور السريع في ازدياد عدد المركبات
2. التطور السريع في شبكة الطرق داخل المدن وخارجها
3. النمو الاقتصادي الضخم والسريع الذي صاحبه تطورا في خدمات النقل البري
4. التطور الحضري الذي شهده المجتمع و الذي كان من أبرز مظاهره الاعتماد الكبير على السيارة لكل أفراد الأسرة ولم تصبح السيارة حكرا على رب الأسرة كما كان في السابق

4 - آثار الحوادث المرورية.

4-1- الآثار الاجتماعية:

تتمثل الآثار الاجتماعية للحوادث المرورية في خسارة أسرة الفرد وذويه وأصدقاء له ، فعندما يكون هذا الفرد هو عائل لأسرته فإن الخسارة على تلك الأسرة ستكون فادحة من جراء فقدان معيلها، كما تؤدي الحوادث المرورية إلى الآلام والحزن ، وتلك المشاعر والأحاسيس الإنسانية لا يمكن التعبير عنها¹⁰.

9- الهماش مطلق ، نفس المرجع السابق ص 29.

10 - الصبحي عبد العزيز، الآثار الاجتماعية للحوادث المرورية في المملكة العربية السعودية، دراسة مقارنة بين الرياض وجدة ، رسالة ماجستير غير منشورة، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 1998، ص 78.

4-2- الآثار الاقتصادية:

هناك آثاراً اقتصادية كبيرة تتركها حوادث المرور، وهذه الآثار قد تلحق بالمال الخاص، وبالمال العام، فمن ضياع المال الخاص مثلاً في حالة الحوادث المرورية تهشم السيارات وتلفها، ونفقات صيانتها، كما لا يستهان أيضاً بالنفقات الباهظة للعلاج من الإصابات سواء ما تنفقه الدولة في المستشفيات العامة أو ما ينفقه الأفراد في المستشفيات الخاصة .

ويترتب على الحوادث آثاراً أخرى كبيرة تتمثل بهدر المال العام فتعرض حواجز الطرق وأعمدة الكهرباء وإشارات المرور والأرصفة للتكسير، وكل ذلك يكلف المال العام الشيء الكثير .

وعلى الصعيد الفردي قد تؤدي الحوادث إلى فقر المصاب بسبب عجز عن الكسب والعمل، وبدلاً من أن يكون هذا العضو فعالاً ومنتجاً، فقد يصبح عالة على غيره وعلى مجتمعه¹¹ .

ونخلص إلى أن اقتصاد الدولة يتأثر بما تسببه حوادث المرور من أضرار كبيرة في الأموال والممتلكات . وفيما يلي استعراض لبعض تلك الآثار¹²:

- الخسائر في المنتجات الصناعية بسبب تغيب المصابين عن العمل.
- تكاليف العلاج للمصابين من الحوادث المرورية في المستشفيات.
- الأضرار التي تصيب الممتلكات العامة والخاصة.
- الخسائر المادية التي تلحق بالمعاقين وذويهم بسبب توقفهم عن العمل.

¹¹ - الحميد، عبد العزيز، الآثار الاجتماعية والاقتصادية الناجمة عن حوادث المرور، سجل المؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية، جامعة الملك سعود، الرياض، 1998 ص 55 .

¹² - الغامدي علي، الأسباب والآثار لحوادث المرور في المملكة العربية السعودية، المؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية، جامعة الملك سعود، 1997 ص 12.

4-3 - الآثار الصحية:

تشمل الآثار الصحية الإصابات الجسدية التي يخلفها الحادث المروري كالجروح والخدوش الطفيفة، مرورًا بالجروح العميقة والكسور المركبة، وانتهاءً بالوفاة ، مما يؤثر بشكل أو بآخر على حساب مستوى الخدمة التي تقدمها المستشفيات للمرضى العاديين .

وهناك الخسائر المادية الناتجة عن الحوادث المرورية والتي تتمثل في تكلفة علاج المصابين، ولا يتوقف الأمر عند العلاج بالمستشفى إنما أيضًا هناك جانب آخر يبرز حجم المشكلة ومعاناة الجهات الطبية معها، هذا الجانب يتمثل بإسعاف المصابين أي بالمرحلة التي تسبق مرحلة الوصول إلى المستشفى للعلاج، وما يترتب على ذلك من كلف مالية باهضة.

ومن الآثار الصحية أن هناك ضحايا لحوادث المرور لم يسلموا من الإصابات فهناك حالات كثيرة في المستشفيات مصابة بكسور ، وعاهات دائمة، وحالات بتر بالأيدي و الأرجل، أو شلل نصفي أو كامل، وفقدان الذاكرة .

5- طرق واساليب الوقاية من الحوادث المرورية:

الوقاية في اللغة العربية لها عدة معان، نذكر منها الحفظ (وقى الرجل ماله إذا حفظه) وبمعنى الستر وقيت فلاناً من الخطر، وبمعنى الحاجز، واجعل بينك وبين الظلم وقاية.

ان المفهوم العلمي للوقاية من الحوادث هو بالأساس ضمن المفهوم العلمي للوقاية من الجريمة (الوقاية من تعاطي الكحول والمخدرات) وعليه فان الأساليب الوقائية من الحوادث نجدها دائماً لها علاقة بخصوصيات

المجتمعات ¹³ .

¹³ - فضيل بوجلال ، "محاولة تقييم التكلفة الاقتصادية للحوادث المرورية في الجزائر" جامعة الحاج لخضر - باتنة، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير،

في ظل كل الحقائق التي تعتبر من أهم المسببات التي تؤدي إلى وقوع حوادث مرورية وما تشير إليه الإحصائيات كذلك من ارتفاع نسب الحوادث عبر السنوات كل ذلك استدعى ضرورة إيجاد سبل جادة للحد من الحوادث المرورية من خلال عناصر أربعة هي:

5-1- التعليم والثقافة والتوعية:

وذلك بالتركيز على شرائح المجتمع المختلفة من كبار وشباب وأطفال واستيعاب الثقافة المرورية بكل أبعادها، ويتم ذلك عن طريق وسائل الإعلام المختلفة المرئية والمسموعة والمقروءة، وعن طريق برامج التوعية المرورية المناسبة في المدارس العامة والخاصة، وكذلك الجامعات والكليات المتوسطة والمعاهد مراكز التدريب، وتجدر الإشارة هنا إلى أهمية تطوير مستوى مدارس تعليم القيادة، وتطوير مناهجها، بما في ذلك التأكيد على أهمية الوعي المروري، ضمن تلك المناهج، وتأسيس مفاهيمه، الأمر الذي يدعو إلى أهمية تطوير أساليب اختيار منفذي أنظمة المرور، وتأهيلهم تأهيلاً مناسباً في مجال تنظيم المرور والتحقيق في الحوادث المرورية¹⁴.

إن التوعية المرورية تستهدف أولاً وأخيراً مخاطبة الإنسان سائق المركبة والإنسان مستخدم الطريق

5-2- التشريع وتطبيق أنظمة المرور:

إن وجود نظام مروري متكامل، من شأنه أن يوجد قاعدة أساسية تسهم في الحد من الحوادث المرورية وتحقيق الأمن الضروري وأهداف النظام السياسي والاجتماعي من خلال تنظيم مرافق السير بالطرق العامة، وحتى تتحقق تلك الأهداف لا بد من مراجعة الأنظمة الحالية وتقويمها باستمرار، والعمل على سن الأنظمة الجديدة عند ظهور قضايا تستلزم ذلك، وتدريب وتأهيل القائمين على تنفيذ أنظمة المرور، والعمل على إلزام المشاة باحترام التعليمات وذلك بإتباع الممرات المخصصة لهم، ولا بد من العمل على الرقابة والمتابعة المستمرة

14- الهامش مطلق ، نفس المرجع السابق ص 33 .

للمخالفين، مع ضرورة تطبيق المخالفات المستحقة عليهم، إلى جانب الحزم والتطبيق الجدي للأنظمة لتحقيق أهداف الأمن المروري¹⁵.

5-3- الخدمات الطبية:

يجب العمل على تأهيل رجال الأمن والدوريات المرورية تأهيلاً إسعافياً، وتعريفهم على الآثار المختلفة والأعراض الطارئة التي تظهر على متعاطي المشروبات الكحولية، والمخدرات، والأدوية، التي تؤثر على القيادة السليمة، وذلك بغرض اتخاذ الإجراء الوقائي في حينه .

كما تجدر الإشارة إلى ضرورة تصنيف وتحديد الأدوية التي تؤثر على سلوك السائق، وذلك بتوضيح كيفية استخدامها، ووضع تحذيرات على العبوات لتلك الأدوية .

5-4- الجانب الهندسي:

يعتبر الجانب الهندسي ذا أهمية بالغة في مجال السلامة المرورية، خاصة بالنسبة للطرق والمركبات، نظراً للأهمية التي يمثلها في الوقاية من الحوادث المرورية، فبالنسبة للطرق يجب تحديد مواقع الطرق، ثم التصميم الذي يتلاءم مع حجم المرور في الحاضر والمستقبل تبعاً لزيادة السكان والمركبات، والأخذ باعتبارات السلامة عند تصميم بعض العناصر المرتبطة بالطريق ، ومداخل ومخارج الطرق السريعة، ومراعاة المواصفات الفنية للإسفلت وأن تكون الطرق مزودة باللوحات الإرشادية والإشارات التنظيمية والتحذيرية، ورفع مستوى الخدمات الهندسية التي تقدمها الجهات ذات العلاقة وتطويرها للاستفادة منه.

أما بالنسبة للمركبة لا بد من التركيز على صيانة وتجهيزات المركبة التي تشمل الدعامات الأمامية والخلفية لامتصاص الصدمات عند وقوع الحوادث¹⁶.

15- الهماش مطلق ، نفس المرجع السابق ص 34.

¹⁶ Golias, J. Aspects of Road Accident Death Analyses, Journal of Transportation Engineering ASCE, Vol(118), No(2), 1993 ,P 299-311.

6- النظريات المفسرة للحوادث :

للحوادث أسباب كثيرة ومتداخلة ، منها أسباب خارجية لا ترجع إلى الإنسان ، ومنها أسباب ترجع إليه ، وهناك ست نظريات أساسية حول وقوع حوادث المرور .

6-1- النظرية القدريّة:

ويرى أصحاب هذه النظرية أن الناس ينقسمون إلى من لديه حصانة ضد الحوادث) سعيد الحظ .(ومن يفتقد الحصانة) تعيس الحظ (ويكون أكثر قابلية للحوادث ويصاب بها بصفة مستمرة ويعزو وقوعه المستمر في الحوادث إلى القدر وقد واجهت هذه النظرية كثيرا من النقد والرفض¹⁷ .

6-2- النظرية الطبية:

تشير هذه النظرية إلى أن الشخص دائم الإصابة إما أنه يعاني من خلل جسدي أو عصبي وأن هذا الخلل هو السبب في وقوعه في الحوادث . وليس هناك شك في ذلك، إلا أن هذا ليس هو السبب القوي الفعال في الحوادث المتكررة .

فقد أثبتت الدراسات إلى أن الأسباب الصحية خلف وقوع الحوادث والإصابات الناجمة عنها محدودة، ولا يمكن أن تفسر النسب الكبيرة للحوادث والإصابات¹⁸ .

¹⁷ - السيف وآخرون ، نفس المرجع السابق ، ص 113 .

¹⁸ - المعايير محمد، سيكولوجية الحوادث، المجلة الجنائية القومية ، عدد3 ، ص ص 12-19 .

6-3- نظرية التحليل النفسي:

تعتمد هذه النظرية في تفسيراتها على الأفعال المتعمدة لا شعوري ويعتقد أصحاب هذه النظرية أن الإصابة الجسدية الناجمة عن الحادث إنما هي عدوان لا شعوري موجه للذات وأن معظم الحوادث تعبير عن صراعات عصابية ، وأن عقاب الذات هو إحدى المركبات التي تستند عليها سببية الحوادث التي تعتمد بالدرجة الأولى على الدافعية اللاشعورية¹⁹ .

6-4- النظرية التجريبية:

هذه النظرية قد وجدت قبولا سهلا لدى خبراء النقل والمواصلات وتشير النظرية إلى أن الحوادث أسباب متعددة وكثيرة، فالسائق مثلا يكون تحت تأثيرات متغيرة وعديدة فالمركبات والمارة وقواعد المرور كلها مؤشرات لها فعلها وأثرها على الوظائف النفسية والسيكولوجية للسائق مثل الإدراك الحسي والذاكرة والتفكير وبالتالي فهذه النظرية تعتمد في تفسيراتها على العوامل الداخلية للإنسان والخارجية عن نطاقه وحدوده وذلك كي تفسر الحوادث وما ينتج عنها من إصابات²⁰ .

6-5- نظرية الميل أو النزوع إلى استهداف الحوادث.

تعتبر هذه النظرية من أقدم النظريات السيكلوجية التي وضعت تفسيراً لمشكلات حوادث المرور، فنزعة الحوادث التي تقوم عليها هذه النظرية يقصد منها الميل التكويني الثابت في الكائن الحي لان يتعاطى أو ينهمك في سلوك خطير أو غير امن في حدود احد مجالات النشاطات المهنية المعنية أو المحددة .

¹⁹ - بوني أحمد ، نفس المرجع السابق ص 45.

²⁰ - السيف واخرون ، نفس المرجع السابق ص 77.

ويعتقد أصحاب هذه النظرية أن الميل المؤقت لارتكاب الحوادث المرورية لا يصنف على أنه نزوع إلى ارتكاب الحوادث وإنما هو احتمال حدوث أو مسؤولية قانونية فقط، وخلاصة هذه النظرية هو أن فئة معينة من الناس لها قابلية التعرض للحوادث وارتكابها أكثر من غيرها وسبب ذلك هو أن هناك صفات تكوينية أي صفات وراثية خاصة تجعلهم أكثر نزوعاً أو ميلاً لارتكاب الحوادث من غيرهم ممن ليس لديهم هذه الصفات ²¹ .

6-6- نظرية العزو.

قدمت نظرية العزو تفسيرات لكيفية عزو المسؤولية في حوادث المرور، وقد أثارت هذه التفسيرات العديد من البحوث في هذا المجال، ويمكن تفسير قيام الأفراد بتقييم أخلاقي لحادث ما من خلال تركيزهم على مفهوم الواجبات وتعد الواجبات معايير غير شخصية تشير إلى تحديد السلوك المناسب في موقف ما. ولكي يتم ذلك لا بد من تحقيق شرطين هما:

- أن يدرك الأفراد على اختلافهم نفس معايير الواجبات (مشتركة الفهم في المجتمع) في موقف ما
 - ظهور معايير الواجبات خلال المواقف المتعددة (الاتساق العرضي).
- يرى أتباع هذه النظرية أن درجة تحمل الفرد للمسؤولية ترتبط عكسياً مع درجة إدراك العناصر الخارجية كمحددات لذلك السلوك) بمقدار ما تكون أسباب السلوك خارجية بمقدار ما يقل تحمل الفرد للمسؤولية ²² .

²¹ - بوني أحمد ، نفس المرجع السابق ص 78

²² - البداينة ذياب، عزو مسؤولية حوادث السير : دراسة تجريبية ، مؤتة للبحوث والدراسات، المجلد الثامن، العدد الثالث، 1993، ص 9 .

7- حوادث المرور في الوطن العربي والعالم:

تعتبر السلامة المرورية مطلب هاماً ورئيساً للحفاظ على ارواح مستخدمي الطريق والتخفيف من الآثار الاجتماعية والاقتصادية والنفسية الناتجة عنها.

لذلك فقد اهتمت العديد من الدول وخاصة الدول الصناعية بالسلامة المرورية وأعتبرتها من القضايا الرئيسية الهامة أدراكاً منها للعلاقة المتبادلة بين الحوادث المرورية والنواحي الاجتماعية والاقتصادية. ولذا فلقد وضعت الخطط والاجراءات الاحتياطية التي تهدف الى رفع مستوى السلامة المرورية والحد من خسائرها الاقتصادية والبشرية والتخفيف من آثارها وأضرارها. حيث تم تخصيص ميزانيات مستقلة لخطط ومشاريع السلامة المرورية التي شملت اجراء الدراسات وتنفيذ أعمال التحسينات الهندسية ومعالجة مواقع الحوادث المرورية الخطرة مما كان له أكبر الأثر في انخفاض وفيات حوادث الطرق في أوروبا الغربية بنسبة 10% خلال العشر سنوات الأخيرة. أما في فرنسا فقد انخفضت وفيات حوادث الطرق بنسبة 20% عام 2003 وتشير التوقعات الى انه حتى عام 2020م ستخفض نسبة وفيات حوادث الطرق في هذه الدول لتصل الى حوالي 30%⁽⁹⁾

اما في الدول العربية وبسبب ضعف الجهود المبذولة في مجال تحسين مستوى السلامة المرورية على الطرق ازداد الوضع سوءاً حتى وصلت نسبة الوفيات في المنطقة العربية الى حوالي 20% خلال العشر سنوات الأخيرة ومن المتوقع أن تحتل الوفيات الناجمة عن حوادث المرور العنصر الرئيسي الثالث في قائمة أسباب الوفيات والإصابات الخطرة في المنطقة العربية بحلول عام 2020 وذلك في حالة استمرار الوضع الحالي وعدم اتخاذ الإجراءات اللازمة.

يشير احد الباحثين من النرويج الى ان حوادث السيارات تؤدي بحياة أكثر من مليون مائتين نسمة سنوياً" وإصابة خمسون مليون آخرين بإصابات جسدية متنوعة وان ما نسبته (86%) من مجمل هذه الخسائر

تحصل في الدول النامية ومنها الوطن العربي على وجه الخصوص وقد وصفها هذا الباحث (حركة المرور) عبارة عن كارثة وقد توقع ان ترتفع هذه الخسائر الى الضعف بحلول عام (2030)

وبما ان العالم العربي بشكل خاص قد تزايدت فيه اعداد المركبات دون ان يصاحبها اي تطور في البنى التحتية المتعلقة بالمرور مما يخلق ضغط كبير على الطرقات وهو ما يؤدي بالنتيجة الى حدوث كوارث وارتفاع مطرد بأعداد الحوادث المرورية.

ان الخبراء الدوليين يتوقعون زيادة في حوادث المرور تصل الى (2.4 % مليون) لسنة (2030) غالبتهم العظمى من الدول النامية.

وفي دراسة اخرى نجد ان منظمة الصحة العالمية تتوقع انخفاض عدد الحوادث المرورية في الدول الصناعية والمتطورة بنسبة (28%) بحلول العام (2030) ²³.

اما بخصوص حوادث المرور على مستوى العالم العربي فقد اشارت احصاءات الجامعة العربية ان ما نحوه (26) الف قتيل وأكثر من ربع مليون مصاب سنويا" هي خسائر الحوادث المرورية اضعاف الى ذلك ما تكلفه هذه الحوادث من خسائر اقتصادية تصل الى (60) مليار دولار ²⁴.

وتعتبر الجزائر احد الدول النامية التي تزداد فيها الحوادث المرورية بالمقارنة مع الدول المجاورة.

²³ - "ملخص استراتيجية الخطة المرورية"، الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض، موقع الرياض. مجلة المدينة العربية ع123. 2005 ص 12.

²⁴ -Gabrelsen, Garl, chr "Global traffic safety" in Nordic. rood and transport research ,Review No. 21 2008 P. 14.

8- مؤشرات خطورة الحوادث المرورية:

لمعرفة مستوى السلامة المرورية ، فقد تم استخدام ثلاثة من أهم المؤشرات المتفق عليها دولياً لقياس مستوى

السلامة المرورية ، وهي:

➤ مؤشر عدد المتوفين إلى عدد المصابين بسبب حوادث المرور : ويتم حسابه:

عدد المصابين بسبب حوادث المرور ÷ عدد المتوفين بسبب حوادث المرور

➤ مؤشر عدد المتوفين بسبب حوادث المرور لكل 100000 نسمة:

ويتم حسابه بالطريقة التالية:

(عدد المتوفين في حوادث المرور ÷ عدد السكان) $100000 \times X$

➤ مؤشر عدد المتوفين بسبب حوادث المرور لكل 10000 سيارة:

ويحسب كالآتي:

(عدد المتوفين في حوادث المرور ÷ عدد السيارات) $10000 \times X$

وقد أشار عدد من الباحثين والمهتمين في مجال السلامة المرورية إلى أهمية استخدام هذه المؤشرات ، لفهم

عند المقارنة فإن القيمة العددية المرتفعة لأحد المؤشرات تدل على شدة خطورة الحوادث المرورية ، في حين

أن القيمة العددية المنخفضة للمؤشرات تدل على ارتفاع مستوى السلامة المرورية الذي يحد من خطورة الحوادث

المرورية ونتائجها.

الخلاصة :

أشار هذا الفصل إلى مفهوم الحوادث المرورية كما تناول اسبابها وتكاليفها ، ثم أشار إلى طرق واساليب الوقاية منها ، ثم تم التطرق الى النظريات المفسرة للحوادث ، وفي النهاية تناول الفصل حوادث المرور في الوطن العربي والعالم وكيفية حساب مؤشر خطورة الحوادث المرورية .

ويمكن القول بان الحد من الحوادث المرورية يتطلب العمل على تعزيز وعي مستخدمي الطريق من خلال تبني حلول وأنظمة السلامة المتقدمة ، التي تساهم في تقليل الخسائر والإصابات والوفيات الناجمة عن حوادث السير ، ذلك أن ارتفاع الوعي المروري لدى المواطن يسهل جميع الإجراءات الخاصة بالسلامة المرورية ويساهم في تفعيل هذه الإجراءات والقرارات ويجعلها قابلة للتطبيق، مما يعود على الفرد والمجتمع بالأمن والفائدة.

الفصل الثاني

الدراسة التحليلية لمدينة المسيلة

تمهيد

1- الموقع الجغرافي

2- الموقع الإداري

3- المعطيات المناخية

4- تطور عدد السكان

5- التجهيزات

6- العوائق و الحواجز في المدينة

خلاصة

تمهيد:

إن دراسة أي إقليم أو مجال ما يفرض علينا التطرق إلى مجموعة من الخصائص الهامة التي تتعلق به وذلك لفهم مدى العلاقة التي تربطه بالظاهرة المدروسة، ومن بين النقاط التي تولى الأهمية الكبرى في الدراسات العلمية هي مجموعة الخصائص الطبيعية والاقتصادية والسكانية و العمرانية التي تعتبر المتغيرات لأي مجال .

وسنحاول في هذا الفصل الوقوف على أهم المميزات التي تتميز بها مدينة المسيلة والتي لها علاقة مباشرة او غير مباشرة بموضوع الدراسة.

تهدف دراسة المعطيات الطبيعية إلى تحليل الإطار الفيزيائي لمختلف المعطيات الطبيعية، قصد تحديد جميع الإمكانيات المحلية التي يتوفر عليها المجال المدروس.

1- الموقع الجغرافي:

تقع بلدية المسيلة في الجهة الشمالية الغربية لحوض شط الحضنة، حيث يحدها من الناحية الشمالية سلسلة جبال الحضنة، ومن الناحية الجنوبية شط الحضنة، و هي نقطة تقاطع لكل من الطريق الوطني رقم 40، والطريق الوطني 45 والجري المائي (واد القصب) من أهم الأسباب التي جعلت مدينة المسيلة تنشأ وتتطور عبر مراحل مختلفة

تقدر مساحة مدينة المسيلة بـ 232 كلم²، يشغله حوالي 1214661 نسمة حسب تعداد مديرية البرجة ومراجعة الميزانية في 2014/12/31 أي بكثافة تقدر بـ 925 نسمة/كلم².

2-الموقع الإداري:

بلدية المسيلة هي إحدى البلديات الـ 47 لولاية المسيلة حسب التقسيم الإداري لسنة 1984 تقع بلدية المسيلة في أقصى الحدود الشمالية لولاية المسيلة، حيث يحدها:

من الشمال: ولاية البرج (بلدية العش).

ومن الشرق: بلدية المطارفة + السوامع.

ومن الغرب: بلدية أولاد منصور

والأشكال الموالية تمثل موقع ولاية المسيلة بالنسبة للوطن وكذا موقع المدينة بالنسبة للولاية.



3- المعطيات المناخية:

تعتبر منطقة مجال الدراسة منطقة انتقالية بين نطاقين حيويين الشبه رطب في الشمال والشبه الجاف في الجنوب الذي يعتبر حد فاصل بين وحدتين فيزيائيتين مختلفتين من حيث المظهر المورفولوجي، وهي:

سلسلة الأطلس التلي في الشمال متمثلة في الهضاب السطايفية والأطلس الصحراوي في الجنوب متمثلة في سلسلة جبال أولاد نايل وشط الحضنة، وعليه فإن النطاق المناخي لمنطقة الدراسة يتأثر بهذا الموقع الجغرافي، حيث نجده يتأثر بالتيارات الهوائية الشبه رطبة الآتية من الشمال والتي في الغالب ما تصطدم بسلسلة جبال الحضنة كحاجز طبيعي أمامها، كما يتأثر مجال الدراسة بالتيارات الهوائية الشبه الجافة من الجنوب، وبصفة عامة فإن مناخ منطقة الدراسة ينتمي إلى مناخ البحر الأبيض المتوسط الذي يتميز بشتاء بارد ورطب، وصيف حار وجاف.

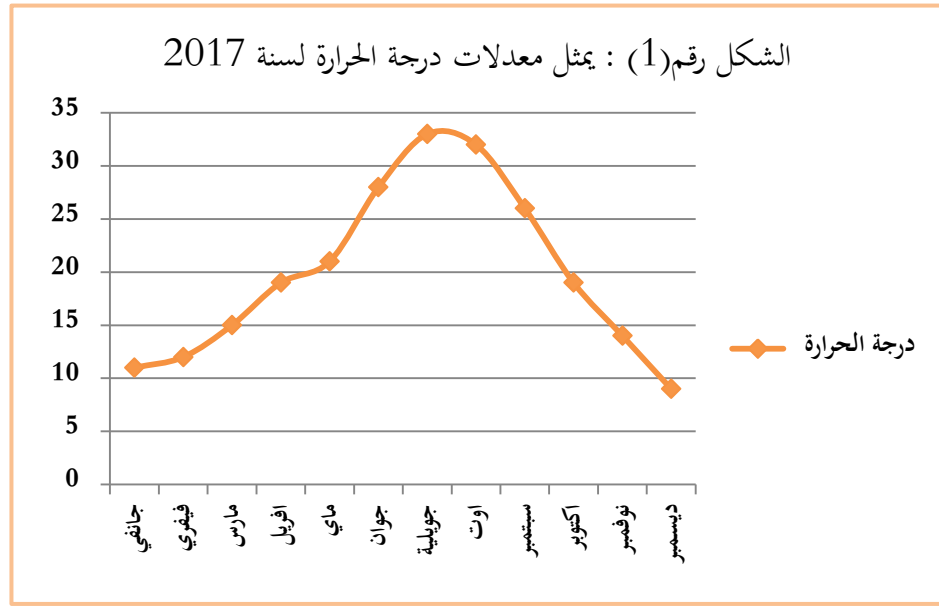
3-1- الحرارة:

حسب المعطيات المناخية لمديرية النقل فإن أعلى درجة حرارة سجلت في شهر أوت 32.5° وأدنى درجة حرارة سجلت في شهر ديسمبر 9.1°، والجدول التالي يمثل المعدلات الشهرية لدرجة الحرارة في 2017.

جدول رقم (1) يمثل المعدلات الشهرية لدرجة الحرارة في 2017

الشهر	أ.ف.ف.	أ.ف.ف.	أ.ف.ف.	أ.ف.ف.	أ.ف.ف.	أ.ف.ف.	أ.ف.ف.	أ.ف.ف.	أ.ف.ف.	أ.ف.ف.	أ.ف.ف.
درجة الحرارة	9.	11.	12.	19.	21	27.	31.	32.	28.	22.	15.
(C°)	6	5	8	7		6	8	5	1	1	4

المصدر: مديرية النقل



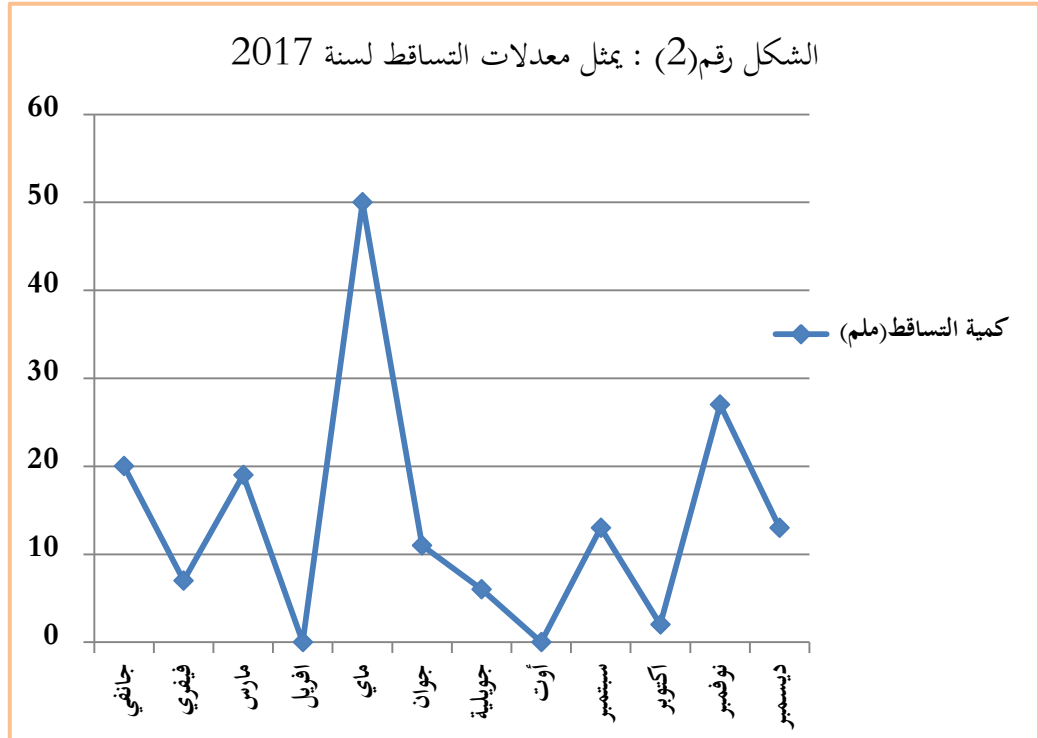
المصدر: من انجاز الطالب

3-2- التساقط:

إن حجم التساقط الشهري يتغير كثيرا من سنة إلى أخرى وقد يكون في وقت قصير وبشكل غزير، وأكثر كمية تساقط سجلت في شهري ماي بـ 50 ملم، وأقل نسبة سجلت في شهر أوت 0 ملم، والجدول التالي يمثل المعدلات الشهرية للتساقط في سنة 2017.

جدول رقم(2) يمثل المعدلات الشهرية للتساقط في 2017

الشهر	يناير	فبراير	مارس	أفريل	ماي	جوان	جويلية	أوت	سبتمبر	أكتوبر	نوفمبر	ديسمبر
كمية التساقط(ملم)	20	7	19	0	50	11	6	00	13	02	27	13



المصدر: من انجاز الطالب.

3-3- الشبكة الهيدروغرافية:

من أهم المجاري المائية التي تشق مجال منطقة الدراسة نجد واد القصب، الذي يتميز بحوض تجميع كبير جدا يمتد في كل من ولاية البرج و سطيف .

علما أن نسبة كبيرة من المياه التي يجمعها هذا الحوض تصب في سد القصب، الذي يوفر نسبة مهمة من مياه السقي خاصة الأرض المتواجد جنوب بلدية المسيلة، بالإضافة إلى واد القصب هناك مجموعة من الأودية الصغيرة التي تشق المجال البلدي والتي في الغالب تأخذ اتجاه من الشمال نحو الجنوب أي من مرتفعات سلسلة جبال الحضنة شمالا .

وتصب في شط الحضنة جنوبا حيث نجدها تشكل خطرا في بعض الأماكن التي تكون فيها الوديان مفتوحة، على بعض التجمعات السكانية مثل تجمع غزال كما نسجل أن هذه الوديان تنشط فيها ظاهرة جرف التربة، خاصة في المناطق الجنوبية أين نجد تكوينات جيولوجية هشة (رسوبات طينية رملية)

ومن أهم المجاري المائية التي تشق المدينة بالإضافة إلى واد القصب نجد كذلك:

— واد مويلحة (بنية) الذي يشق الجهة الغربية لاشبيليا ويحمل مياه الجهة الشمالية الغربية ويصب في واد القصب

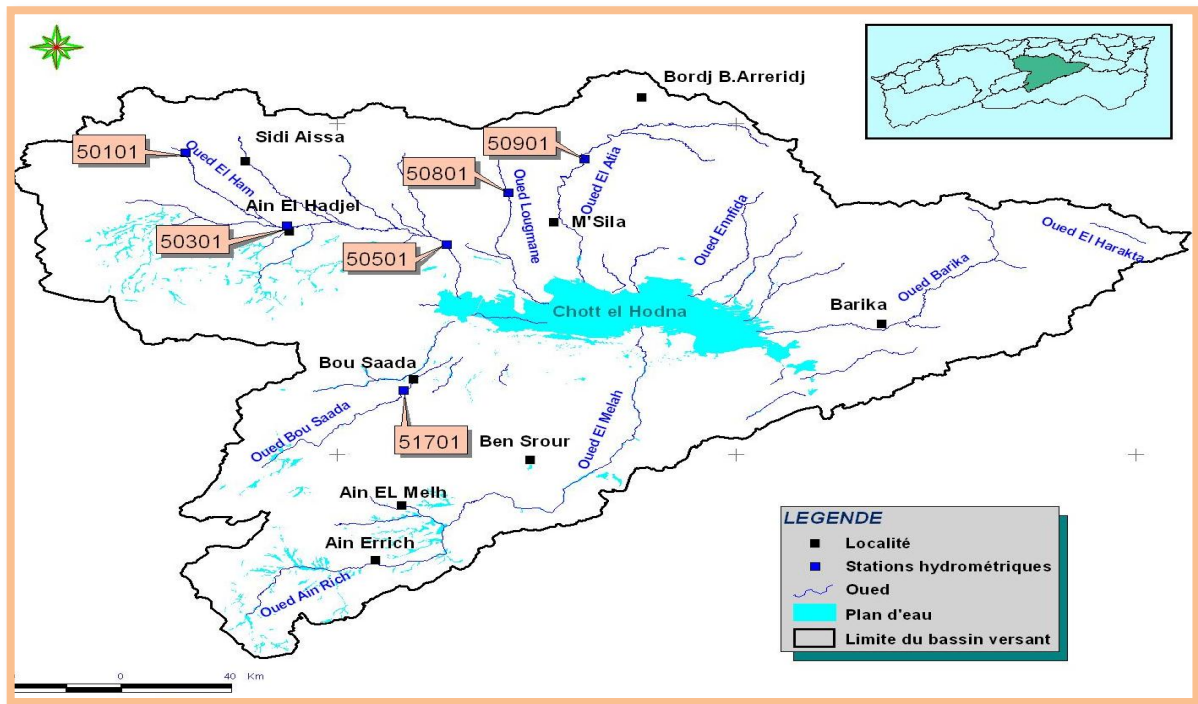
في جنوب المدينة .

— واد الكرمة الذي يصب كذلك في الجهة اليمنى لواد القصب.

— واد لقمان يسيل في اتجاه الشمال جنوب ويصب في الجهة الجنوبية لواد القصب، وينشأ من حوض مائي كبير

— (واد الكرمة، واد المويلحة) ينشأ من داخل المجال البلدي ويصبان في واد القصب.

الخريطة رقم(02): خريطة الشبكة الهيدروغرافية لحوض الحضنة



المصدر: الوكالة الوطنية للموارد المائية ، فرع ولاية المسيلة 2008

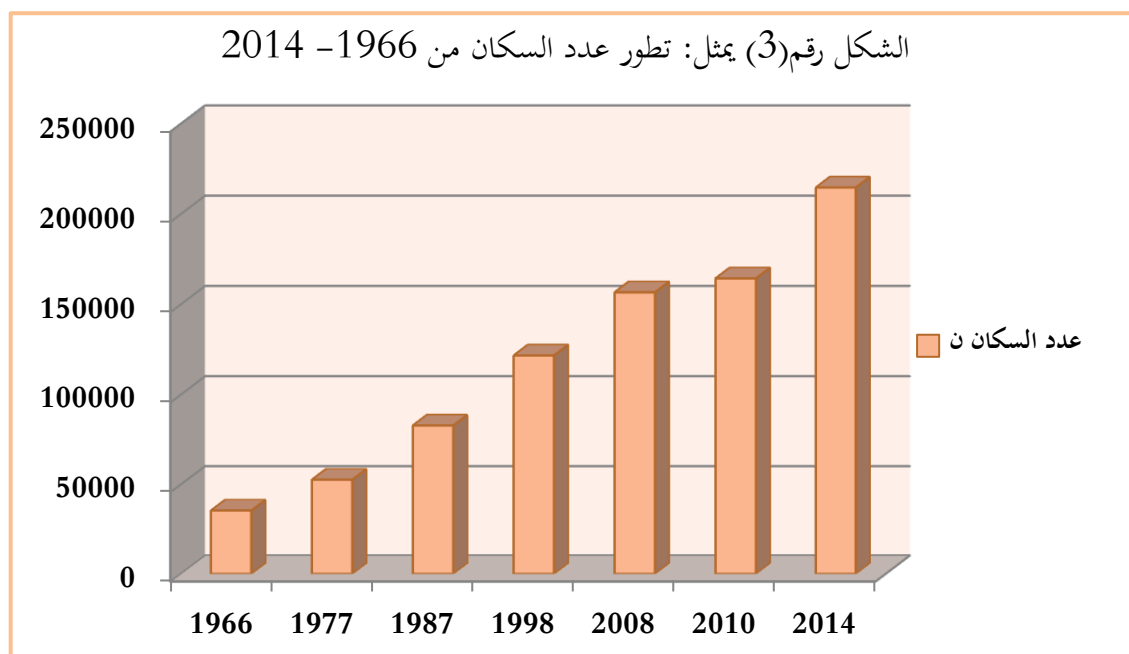
4- تطور عدد السكان:

إن دراسة التطور السكاني لمدينة المسيلة يساعدنا في تحديد وتيرة النمو بمختلف مراكزها الرئيسية والثانوية ومناطقها المبعثرة ، وذلك لمعرفة استقطاب المدينة للسكان أو نفورهم منها من خلال تتبعنا للزيادة السكانية خلال الفترة الممتدة بين 1966م و 2014م كما هو موضح في الجدول.

جدول رقم(3) يمثل تطور عدد السكان في الفترة (2014/1966)

السنة	1966	1977	1987	1998	2008	2010	2014
عدد السكان	35377	52600	82877	121683	156647	164319	214661

المصدر: إحصاء مديرية البرجة ومراقبة الميزانية 2014.



المصدر: من انجاز الطالب.

من خلال الرسم البياني يتبين بأن العدد الإجمالي للسكان الذي زاد على مستوى المدينة في الفترة الزمنية ما بين 2010/1966 (44 عام) قد قدر بحوالي 129942 ساكن أي بمعدل زيادة سكانية سنوي قدرت بحوالي 2953 ساكن في السنة.

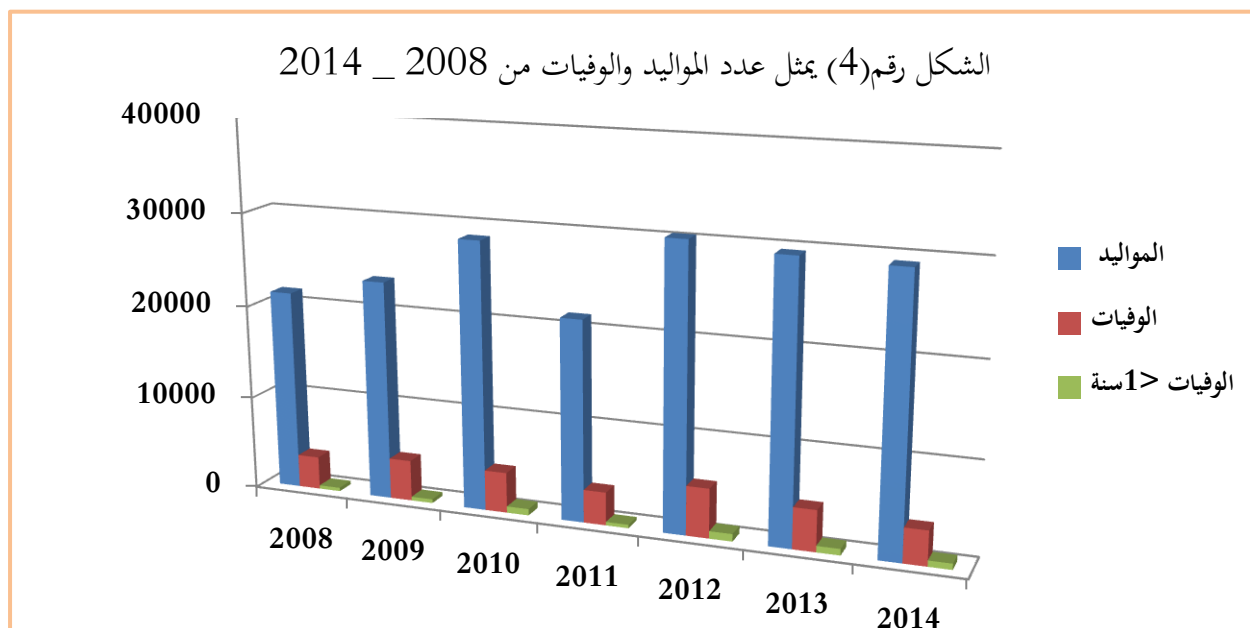
4-1- معدل الزيادة الطبيعية:

من خلال الجدول رقم الذي يمثل معدل الزيادة الطبيعية لسكان مدينة المسيلة في الفترة من 2005 إلى 2010 نلاحظ أن معدل الزيادة الطبيعية في تزايد مستمر في هذه الفترة من 2005 إلى 2007 حيث بلغ أعلى قيمة له في 2007 بـ 2,31 % ليتناقص بعدها إلى 1,82 % ما بين 2008_2009 ثم تزايد مرة أخرى ووصل إلى 2,27 في 2010.

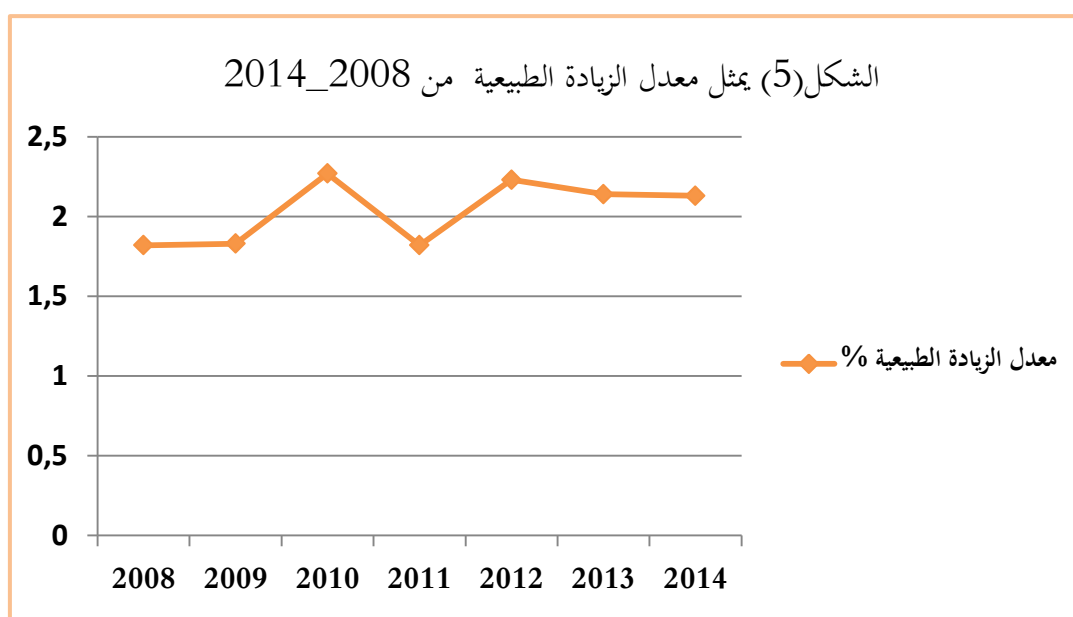
الجدول رقم(4): يمثل معدل الزيادة الطبيعية لسكان مدينة المسيلة في الفترة من 2005_2014

التعيين / السنة	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
المواليد	21392	23437	28621	29416	30320	29522	29243
الوفيات	3524	4375	4327	5279	5272	4396	3700
الوفيات > 1 سنة	373	407	685	650	795	682	646
معدل الزيادة الطبيعية %	1.82	1.83	2.27	2.23	2.23	2.14	2.13

المصدر: إحصاء مديرية البرجة ومراقبة الميزانية 2014+ معالجة الطالب



المصدر: من إعداد الطالب



المصدر: من إعداد الطالب

5- التجهيزات:

من خلال دراسة التجهيزات على مستوى بلدية المسيلة نلاحظ:

- موقع محطة السكة الحديدية القريب من وسط المدينة وكذلك المنطقة الصناعية يجعل منها نقطة نشاط كبير في مجال نقل المسافرين وكذا الجانب الاقتصادي .
- تركز التجهيزات الإدارية حول الطريق الوطني رقم (40)، مما سجل حركة المرور كثيفة ولذلك فهي تلعب دورا كبيرا في المجال الحضري للمدينة ، وأيضا لها تأثير في المجال الخارجي للمدينة وذلك بالنسبة للبلديات التابعة لها .
- تتمثل التجهيزات الصحية في مستشفى الزهراوي، عيادتين ، مركز صحي ، قاعتين للعلاج ، عيادة سليمان عميرات، مركز تصفية الدم ، صيدليات ، مركزين صحيين للخواص .
- أما التجهيزات الرياضية والترفيهية فإنها تلبى حاجيات السكان نسبيا وان كانت لا تتوفر على ديمومة العمل مع ملاحظة نقص كبير في مساحات اللعب والمساحات الخضراء على مستوى الأحياء .

6- العوائق و الحواجز في المدينة :

هناك في مدينة المسيلة حاجزين أساسيين، أحدهما طبيعي يتمثل في :

- واد القصب،
- الاراضي الفلاحية في الجهة الشرقية
- و ثانيهما اصطناعي يتمثل في :
- خط السكة الحديدية،
- المنطقة الصناعية في الجهة الجنوبية
- خطوط التيار الكهربائي عالي الضغط

نموذج التجهيزات في المدينة

خود برج بوعريج

خود حمام الخصلة

خود بريكة

خود بوسعاوة

المنطقة الصناعية

المنطقة السكنية

المنطقة التجارية

المنطقة التعليمية

المنطقة الإدارية

المنطقة الأمنية

المنطقة الصحية

المنطقة الدينية

المنطقة الثقافية، رياضية

المنطقة الصناعية

المنطقة التعليمية

المنطقة الإدارية

المنطقة الأمنية

المنطقة الصحية

المنطقة الدينية

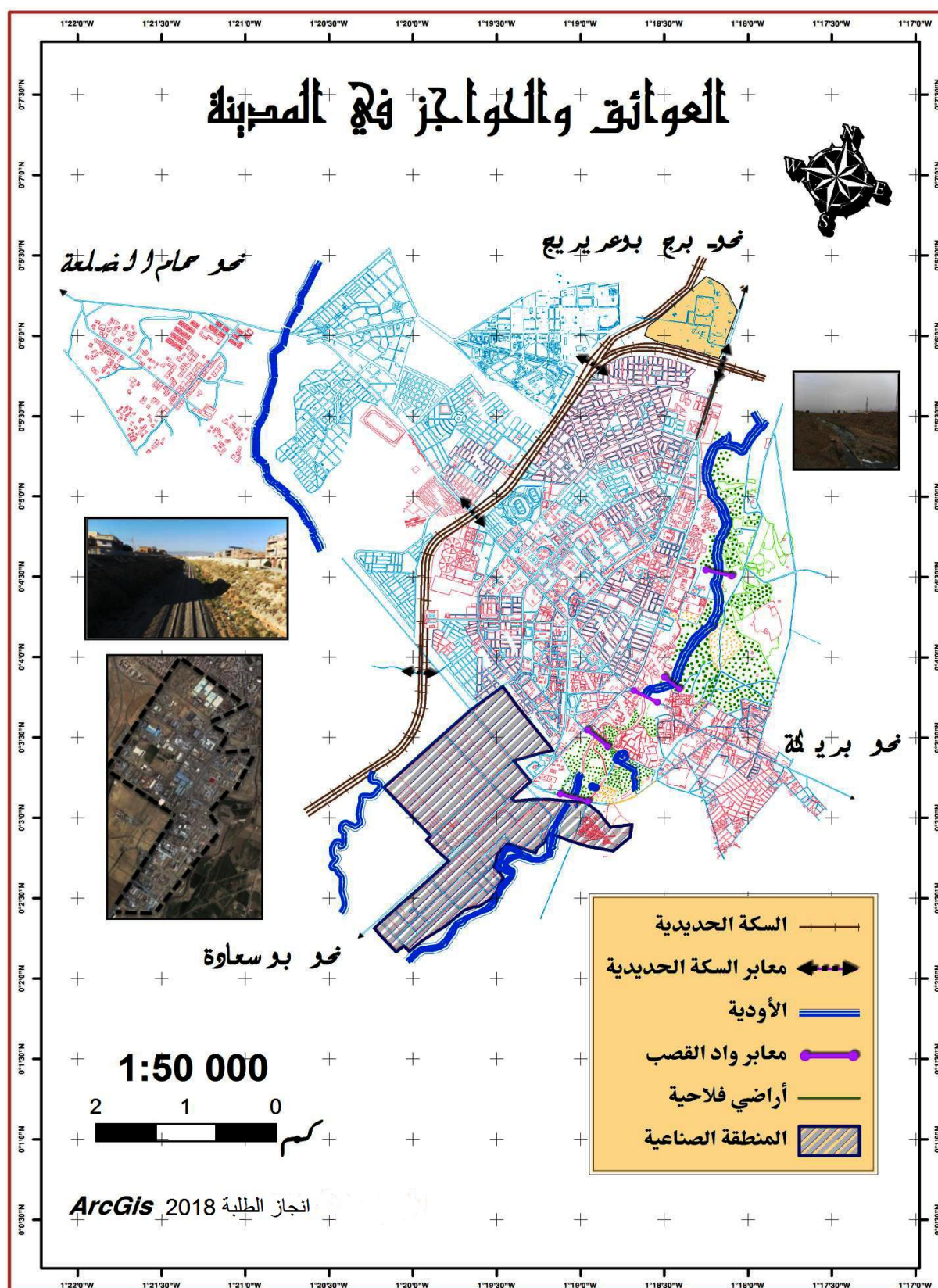
المنطقة الثقافية، رياضية

1:50 000

2 1 0 كم

انجاز الطلبة باستعمال arcgis 2018

الخريطة رقم 4: العوائق والحواجز في المدينة



خلاصة:

تحتل مدينة المسيلة موقعا استراتيجيا هاما لوجودها في مفترق محورين رئيسين هامين هما الطريقين الوطنيين 40 و 45 ، كما أنها تقع على مساحة ذات طبوغرافية ضعيفة الانحدار ويسودها مناخ حار جاف صيفا وممطر بارد شتاء، وهذا ما يجب أخذه بعين الاعتبار أثناء تخطيط المشاريع العمرانية.

ومن خلال الدراسة التحليلية التي تطرقنا لها نجد أن مدينة المسيلة في توسع عمراني مستمر و متزايد وقد صاحب هذا التطور تزايدا في شبكة الطرق ، حيث تشهد هذه الاخيرة حركة ميكانيكية كثيفة تستدعي منا الوقوف على موضوع السلامة المرورية .

الفصل الثالث

الوضع المروري في مدينة المسيلة

تمهيد

1. الطرق في المدينة
2. المحاور الرئيسية في المدينة
3. التجهيزات المرورية
4. مفترقات الطرق الهامة في المدينة
5. الحركة الميكانيكية في المدينة
6. حركة المشاة في المدينة

الخلاصة

تمهيد :

تهدف هذه الدراسة أساسا إلى التعرف على الوضع التقني و التنظيمي للطرق و التجهيزات المرورية للمدينة بكل مكوناتها و مجالاتها، إذ سنعمل في هذه الدراسة على قراءة الصورة المرورية للمدينة، و معرفة ما هي المشاكل التي يعاني منها، و الإمكانيات التي يملكها هذا القطاع الحيوي .

1- الطرق في المدينة :

تحتوي مدينة المسيلة على شبكة فعالة من الطرق تعتبر نقطة عبور بين الشرق والغرب

1-1- الطرق الوطنية:

يقطع مدينة المسيلة ثلاثة طرق وطنية وهي:

- الطريق الوطني رقم 40:

الرابط بين الطريق الوطني رقم 28 في مقرة ومدينة المسيلة أي الطريق الوطني 45 حيث نقطة تقاطع

الطريق الوطني 40 مع الطريق الوطني 45، تشكل النواة القديمة لمدينة المسيلة.

- الطريق الوطني رقم 45:

وهو الطريق الرابط بين برج بوعريرج شمالا بوسعادة جنوبا مرورا بمدينة المسيلة ويعتبر من أهم المحاور

الرئيسية التي لعبت دور مهم في تطور مدينة المسيلة.

الطريق الوطني رقم 60:

وهو الطريق الذي يربط مدينة المسيلة ببلدية حمام الضلعة وهو كذلك محور مهم ولعب دور في هيكلة

المجال الحضري لبلدية المسيلة.

1-2- الطرق الولائية:

- الطريق الولائي رقم 01: والذي يشق مجال منطقة الدراسة إنطلاقا من بشيلقا شرقا حتى حدود بلدية أولاد منصور غربا مرورا بمركز مدينة المسيلة.
- الطريق الولائي رقم 02: والذي يشق مجال منطقة الدراسة إنطلاقا من قرية أولاد بديرة شرقا ثم مقبرة لشيخ ثم حي الجعافرة، وكذلك الطريق الرابط بين أولاد ماضي والمسيلة.

1-3- الطرق البلدية:

- توجد بعض الطرق البلدية والتي تربط بعض القرى والمدامر وهي تعاني من تدهور بعضها بفعل عدم صيانتها لفترة زمنية كبيرة من أهم هذه الطرق نجد:
- الطريق البلدي الرابط بين الطريق الولائي أولاد منصور بقرية غزال ثم الطريق الوطني 45.
 - الطريق البلدي الرابط بين الحاجبة والطريق الولائي رقم 01.
 - الطريق البلدي الرابط بين مزير وأولاد علي بن زيد.
 - الطريق البلدي الرابط بين سد القصب بالطريق الوطني 45.
 - الطريق البلدي الرابط بين نواره مع حي لاروكاد.
 - الطريق البلدي الرابط بين الطريق الولائي رقم (01) مسيلة أولاد منصور ثم قرية الحصن.
 - الطريق البلدي الرابط بين أولاد بديرة بأولاد سلامة

الخريطة رقم 5 : هيكل الطرق في المدينة



2- المحاور الرئيسية في المدينة:

تتوفر مدينة المسيلة على عدة محاور أساسية تتقاطع فيما بينها لتشكل شبكة حلقية من الطرق، و هي موزعة كما يلي:

2-1- محور شارع شريط عبد الحفيظ و عبد القادر سحنوني:

يعبر هذا الشارع أهم محور في المدينة، يربط بين وسطها و غربها، يحوي حركة مرورية كثيفة جدا، حيث يعتبر هذا المحور شريطا مستمرا من النشاط، تتمركز على جانبيه ، الكثير من التجهيزات الهامة على مستوى المدينة، مثل الجامعة و الملحق الجامعي ، الأمن المركزي للولاية، مركز الدرك الوطني...

2-2- محور شارع العقيد الحواس و العقيد عميروش:

يمتد هذا المحور من مفترق الطرق بنهج جيش التحرير الوطني حتى شارع علال عيسى مرورا بساحة الشهداء، يحتوي على حركة مرورية كثيفة .

2-3- محور شارع الحرية و كريم بلقاسم:

يتكون هذا المحور من طريق مزدوج يربط بين مفترق الطرق طريق برج بو عرييج شمالا و مفترق الطرق نهج جيش التحرير الوطني جنوبا، يحتوي على حركة مرورية كثيفة ، و له أهمية كبيرة على مستوى المدينة، حيث يربط بين الكثير من الأحياء السكنية و التجهيزات التي تتمركز على جانبيه مثل: مقر ولاية المسيلة، مديرية التربية لولاية المسيلة، قصر العدالة

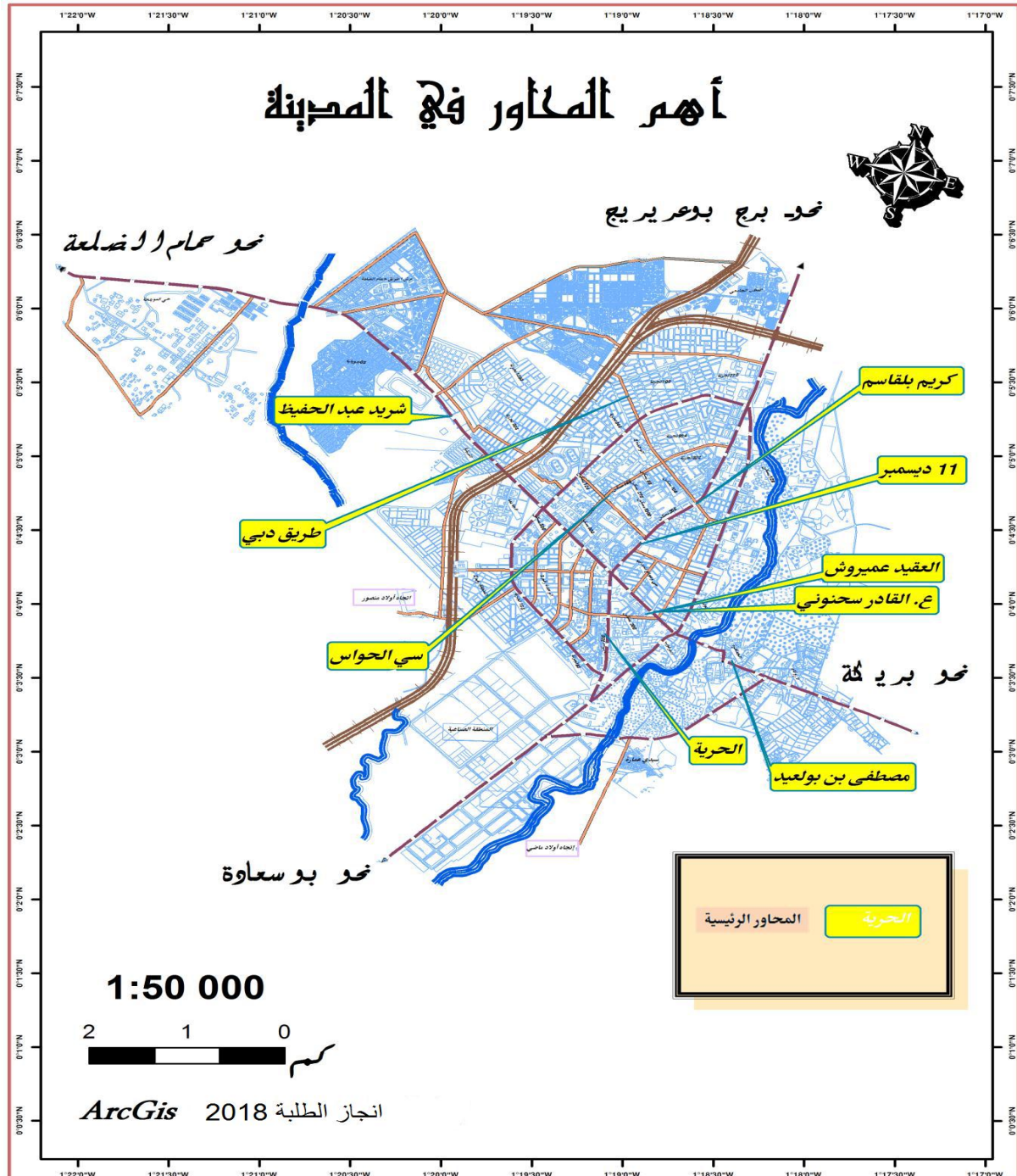
2-4- محور شارع 11 ديسمبر:

هو المحور الذي يمتد من شارع خير الدين عمارة جنوبا مرورا بالملحق الجامعي ، متقنة جابر بن حيان و الفرع البلدي وصولا عند شارع كريم بلقاسم شمالا.

2-5- محور شارع خير الدين عمارة:

يربط هذا المحور بين مفترق الطرق 100 مسكن جماعي و مفترق الطرق طريق برج بو عرييج، مرور بالجامعة و المركب الرياضي البلدي، و هو مخصص للوزن الثقيل، به حركة مرور متوسطة مقارنة بالمحاور الأخرى .

الخريطة رقم 6 : اهم المحاور في المدينة



3 - التجهيزات المرورية:

تشمل هذه الهياكل كل التجهيزات المرورية التي تكمل دور الطريق، أو تساعد في أدائه. مدينة المسيلة مقسمة إلى ثلاثة مجالات متصلة فيزيائيا، و ذلك لوجود واد القصب في الناحية الشرقية، و خط السكة الحديدية في الناحية الغربية ، تربط هذه الأقسام الثلاثة فيما بينها الجسور .فهناك في مدينة المسيلة اربعة جسور كالآتي :

3-1- جسر الكدية الرئيسي:

هو الجسر الواقع على واد القصب، و الذي يربط حيي الكوش و العرقوب بحي الجعافرة، به حركة مرور كثيفة جدا إذ يقع على طريق يعتبر الشريان الأساسي و الوحيد تقريبا الذي يربط شرق المدينة بغربها.

3-2- جسر الجنان الكبير:

يعتبر هذا الجسر أيضا ثانويا، إلا أنه أكثر أهمية من الجسر السابق، إذ به حركة مرورية متوسطة، و منجز حسب المواصفات التقنية.

3-3- جسر سيدي عمارة:

يقع هذا الجسر أيضا على واد القصب، وعلى طريق عريض كثيف الحركة يربط بين طريقين وطنيين .مما أعطاه أهمية كبيرة جدا بالنسبة للحركة المرورية الانتقالية.

3-4- الجسر القريب من الجامعة:

يقع هذا الجسر بالقرب من جامعة محمد بوضياف ، على خط السكة الحديدية، و على الطريق الأساسي الرابط بين المنطقة الغربية و المنطقة الوسطى للمدينة، وهو طريق وطني، وكثيف الحركة جدا. كل هذه الجسور تمثل نقاط اتصال بين منطقة و أخرى من المدينة .

الخريطة رقم 7 : تموضع الجسور في المدينة



4- مفترقات الطرق الهامة في المدينة:

تعتبر مفترقات الطرق جزء لا يتجزأ من شبكة المرور، فهي تجهيز مروري ضروري، إضافة إلى أنها تمثل أماكن لوقوع الكثير من الحوادث المرورية. و قد اعتمدنا في اختيارنا لهذه المفترقات لأهميتها بالنسبة للمدينة من جهة، و كثرة وقوع الحوادث فيها من جهة أخرى.

-مفترق الطرق رقم 01 :

يقع مفترق الطرق هذا بالقرب من الأمن المركزي للولاية، و هو أهم مفترق داخل المدينة بصفته نقطة تقاطع لطريق رئيسي مزدوج الذي يربط بين شمال و جنوب المدينة، و طريق رئيسي يربط بين شرق المدينة و غربها.

-مفترق الطرق رقم 02 :

يقع مفترق الطرق هذا بالقرب من الملحق الجامعي ، حيث يمثل نقطة تقاطع طريق رئيسي الذي هو الطريق الرابط بين وسط المدينة و غربها، و طريق ثانوي الذي يسمى شارع 11 ديسمبر .وهو مفترق طرق كثيف الحركة .

-مفترق الطرق رقم 03 :

و هو مفترق طرق يقع بالقرب من جامعة محمد بوضياف، ذو أهمية كبيرة إذ أنه يمثل نقطة تقاطع الطريق الرئيسي الذي يربط وسط المدينة بغيرها، يستقبل حركة كثيفة و مستمرة ،

-مفترق الطرق رقم 04 :

يقع هذا المفترق بالقرب من ساحة الشهداء ، حيث لا يقل أهمية عن مفترق الطرق رقم 01 : باعتباره يقع في وسط المدينة القديم، و يمثل نقطة تقاطع طريقين رئيسيين، الطريق الذي يربط شمال المدينة بجنوبها، و الطريق الذي يربط شرق المدينة بغيرها، مما يجعله ذو حركة كثيفة

-مفترق الطرق رقم 05 :

يقع هذا المفترق في الناحية الجنوبية من المدينة بالقرب من محطة المسافرين، حيث يمثل مدخل المدينة، و به حركة كثيف نوعا ما

-مفترق الطرق رقم 06 :

هذا المفترق يقع بالقرب من مقر الولاية، يمثل نقطة تقاطع شارع الشهيد بن التومي جمال الدين و شارع الحرية، و هو ذو أهمية متوسطة مقارنة بالمفتربات سابقة الذكر

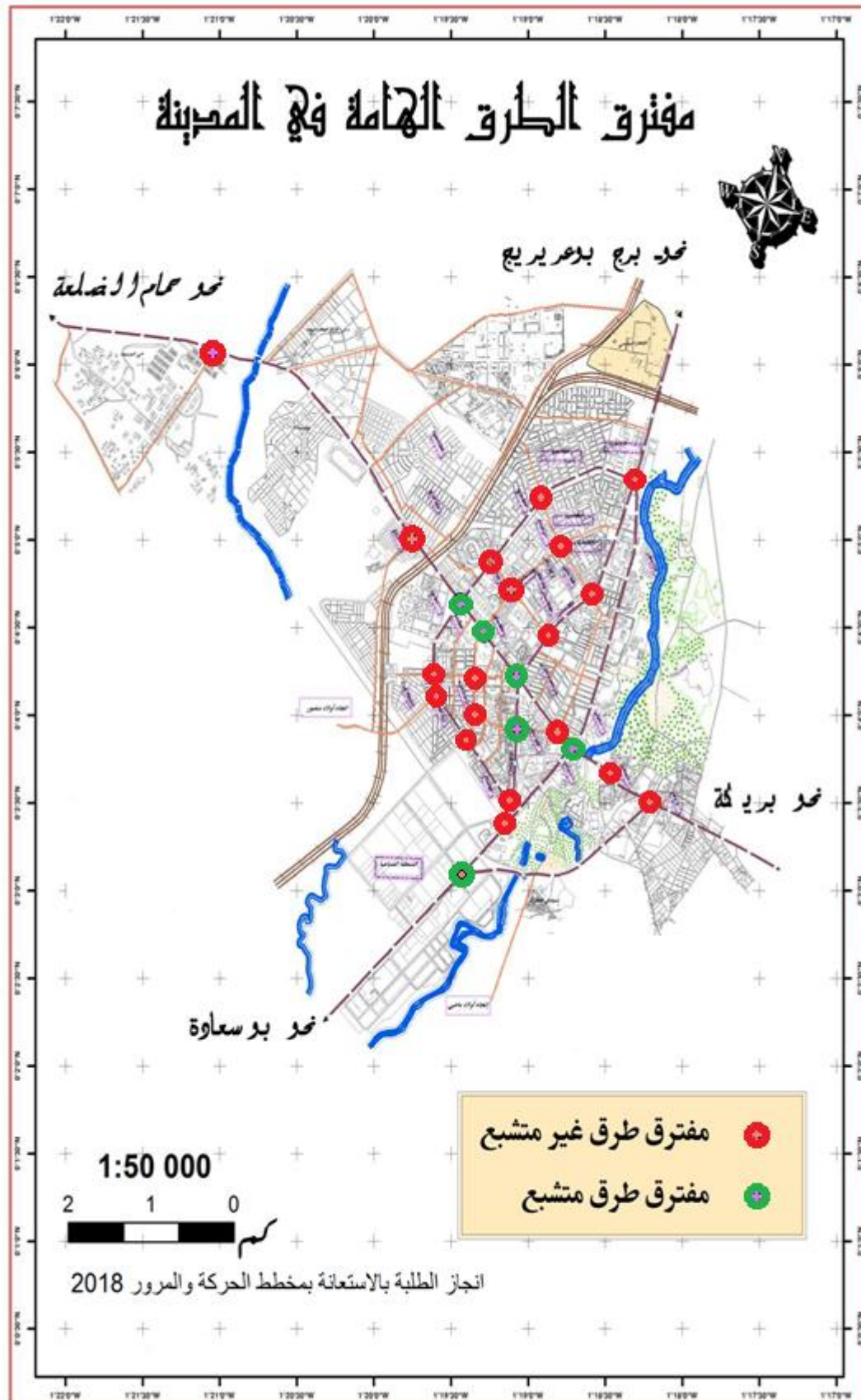
-مفترق الطرق رقم 07 :

يقع هذا المفترق بالقرب من شركة التأمين ، إذ أنه يمثل نقطة تقاطع شارع كريم بلقاسم و شارع خرخاش لمن محمد، و كلاهما شارع هام.

-مفترق الطرق رقم 08 :

يحتل هذا المفترق موقعا هاما إذ يقع بالقرب من مسجد الإمام مالك بن أنس، ويمثل نقطة تقاطع طريق رئيسي يربط بين شرق المدينة و غربها، و طريق ثانوي و طريق من الدرجة الثالثة، حيث يحتوي هذا المفترق على ستة مداخل، به حركة مرور متوسطة .

الخريطة رقم 8 : تموضع مفترقات الطرق في المدينة



5- الحركة الميكانيكية في المدينة:

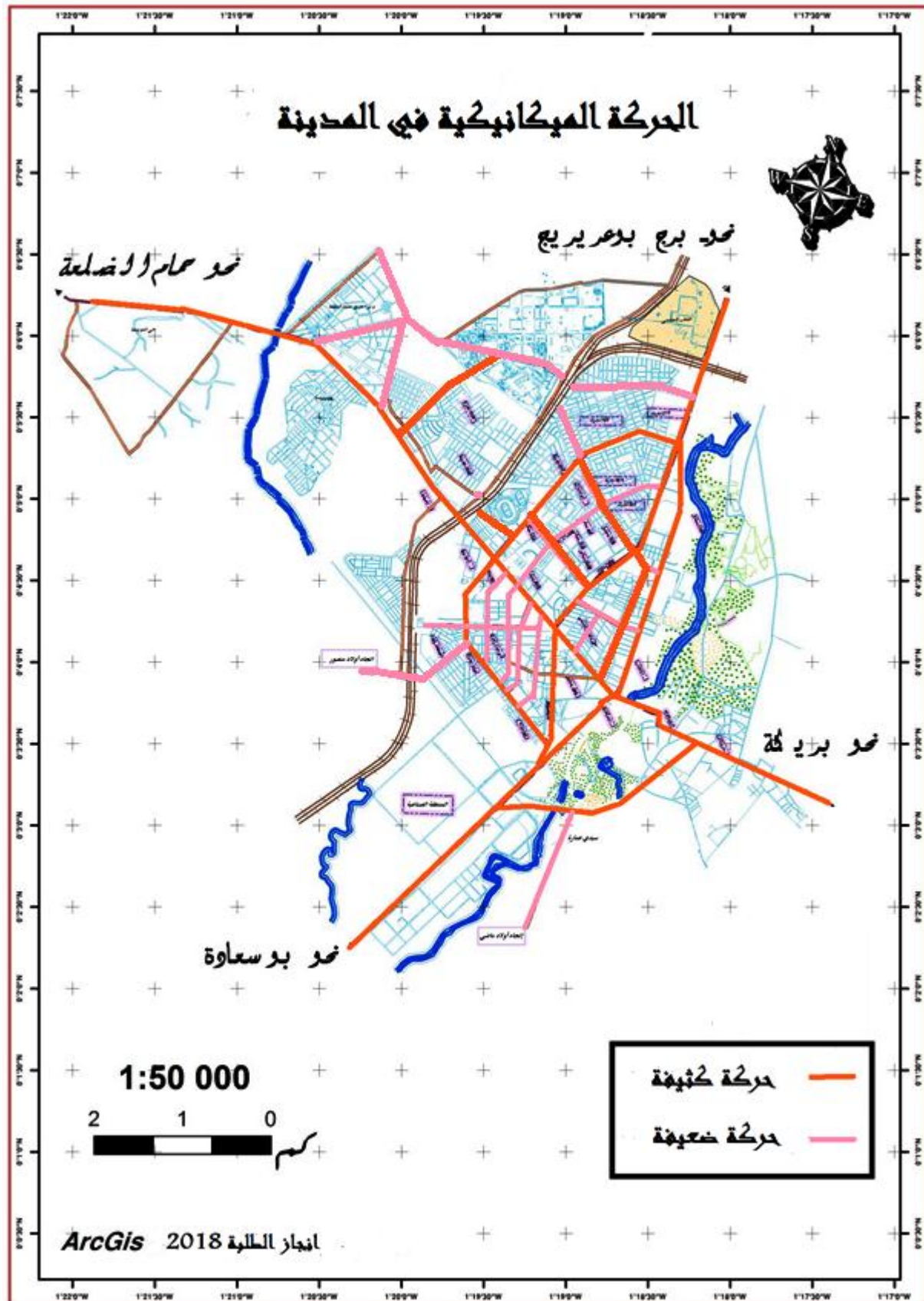
تتمركز الحركة الميكانيكية في مدينة المسيلة على المحورين المهيكلين للمدينة، شمال جنوب، شرق غرب، إذ نجد فيه الحركة تتجه من الضواحي نحو المركز أو العكس عبر جل أو كل المحاور المتجهة نحو المركز ، مما يدل على عدم توافق تنظيم حركة المرور و التنظيم العمراني للمدينة، و هذا في رأينا يعود حتما بالسلب على الناحية المرورية و يزيد في تفاقم المشاكل المرورية .

إضافة إلى هذا ، فان هاذين المحورين غير مهياين لاستقبال هذا الكم من الحركة، مما يصعب سيولة الحركة في المدينة و يزيد من الاكتظاظ و الازدحام الذي هو من بين الأسباب المباشرة التي تؤدي إلى وقوع الحوادث. إضافة إلى وجود الحركة المرورية الانتقالية التي تزيد كثيرا في حجم الحركة لدى طريق دون الآخر.

6- حركة المشاة في المدينة:

تعتبر حركة المشاة من أهم أنواع التنقل في المدينة، موازاة مع الحركة الميكانيكية، و تتم حركة المشاة عموما في مدينة المسيلة على حواف المحاور المهيكلية، و ذلك لوجود التجهيزات و الخدمات بمحاذاتها، و حسب الدراسة الميدانية التي قمنا بها، فإن حركة المشاة في مدينة المسيلة تتركز في مقاطع معينة، كالمقطع الواصل بين سوق الكدية و وسط المدينة، الذي يفتقر تماما لأي نوع من التهيئة من جهة و لا يستجيب لكثافة حركة المشاة التي تمر عبره من الناحية المحلية من جهة أخرى، و نلاحظ هذه الظاهرة التي تتمثل في النقص في عرض الرصيف في أغلب المحاور في مدينة المسيلة، إضافة إلى استغلالها من التجار، الشيء الذي يجبر المشاة على استعمال قارعة الطريق للتنقل، مما يخلف اختلاط كبير بين الحركة الميكانيكية و حركة المشاة، و يزيد من تفاقم المشاكل المرورية .

الخريطة رقم 9 : الحركة الميكانيكية في المدينة



الخلاصة :

تتأثر الحركة المرورية في أي مدينة ، بالتجهيزات المرورية التي تحتويها ، اذ تمثل هذه الاخيرة المجال الوظيفي الذي يمارس فيه نشاط التنقل ، ومن خلال دراسة الوضع المروري بمدينة المسيلة امكنا ان نستخلص مجموعة من النقاط المتمثلة فيما يلي :

- لوحظ عدم انسجام المنشآت المرورية مع الحركة التي تستقبلها، إذ لمسنا في كثير من المواقع أن طاقة استيعاب الطريق لا تمكنها من استقبال الحركة المرورية التي تمر عليها، و بالتالي تكون جد مكتظة و مزدحمة، وكذا عدم التكافؤ في توزيع المحاور الرئيسية، حيث نجد في الاتجاه شمال جنوب عدة محاور، بينما في الاتجاه شرق غرب محور واحد، و هذا في نظرنا لا يخدم الحركة المرورية في المدينة.
 - تدهور الحالة الفيزيائية لكثير من الطرق في المدينة، مما يعرقل حركة المرور و يتسبب في وقوع الحوادث من جهة، و يدفع بالسائقين إلى تفاديها و العبور عبر طرق معينة فقط، مما يزيد من تركيز الحركة في محاور معينة دون أخرى، و بالتالي يحدث اختلال في توزيع الحركة في المدينة.
 - نقص في تجهيز الطرق و المفترقات بالإشارات المرورية الضرورية.
- يتاح لنا القول انه لا بد إعطاء كل طريق من طرقات المرور مقصدا واضحا يكون إما استقبال المشاة، وإما السيارات، وإما الأوزان الثقيلة، وبعد ذلك إعطاء هذه الطرقات وفقا للدور الذي أعد لها مساحات و صفات خاصة :طبيعة السطح، عرض الطرقات، أماكن وطبيعة التقاطعات لتوفير السلامة المرورية على مستواها .

الفصل الرابع

جهود القطاع العام في تحسين السلامة المرورية

- 1- قراءة في إحصائيات حوادث المرور في مدينة المسيلة
 - 1-1- تطور عدد الحوادث بمدينة المسيلة من 2013 - 2017
 - 2-1- تطور عدد الوفيات بمدينة المسيلة من 2013 - 2017
 - 3-1- تطور عدد الجرحى بمدينة المسيلة من 2013 - 2017
- 2- دور القطاع العام في تحسين السلامة المرورية و الحد من ظاهرة حوادث المرور
 - 1-2- جانب القوانين والأنظمة المرورية
 - 2-2- جانب الرقابة والتنفيذ
 - 3-2- الجانب الهندسي والفني
 - 4-2- الجانب المؤسسي (هيئات القطاع العام)
 - 5-2- شركات التأمين
- 3- عناصر السياسة الوطنية للوقاية

خلاصة

مشكلة السلامة المرورية تزداد حدة في الجزائر و خصوصا في مدينة المسيلة حيث تحتل المرتبة الرابعة في عدد الحوادث و عدد القتلى حسب احصائيات المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق، وهذه الزيادة في عدد الحوادث مرتبطة بعدة عوامل طبيعية و اجتماعية، يأتي في مقدمتها معدلات الزيادة السكانية وزيادة معدل امتلاك المركبة (السيارة أو الحافلة) وازدياد حظيرة السيارات... إلخ، مما يجعل شوارع المدن و الطرق في المدينة تكتظ بأعداد هائلة من مختلف المركبات و بمستويات متباينة من الطرق مما يجعل ظاهرة الحوادث المرورية موضوعا مستمرا للبحث العلمي ، بهدف التقليل من آثارها و خسائرها وهذا لا يتأتى إلا بتضافر الجهود و تعاون كل المتدخلين و الفاعلين في هذا المجال .

2- قراءة في احصائيات حوادث المرور في مدينة المسيلة:

3-1- تطور عدد الحوادث بمدينة المسيلة من 2013 - 2017

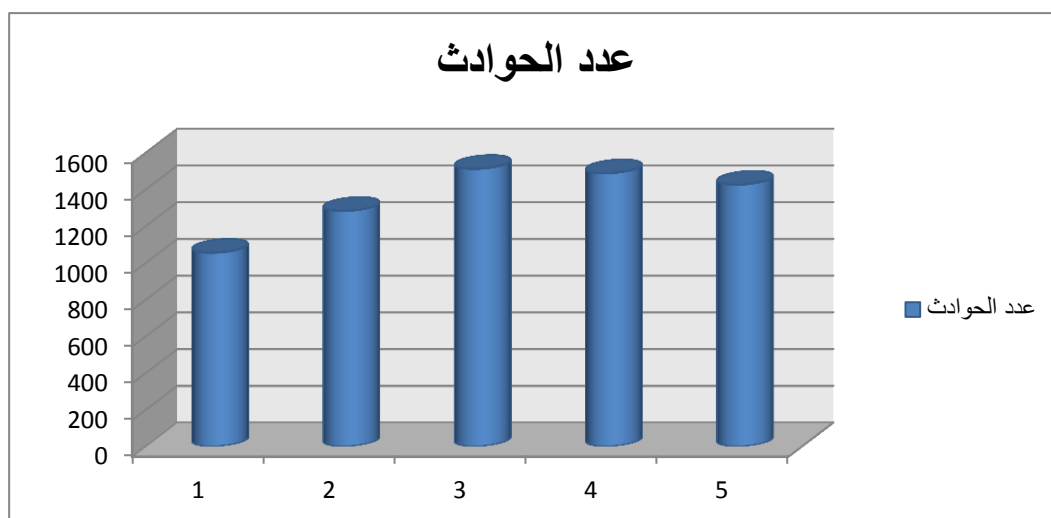
بلغ عدد حوادث المرور الجسمانية المسجلة خلال سنة 2013 على مستوى مدينة المسيلة 1055 حادث ليسجل ارتفاع ملحوظ سنة 2014 قدر بـ : 228 حادث ، ليرتفع عدد الحوادث مجددا سنة 2015 اذ قدر عدد الحوادث بـ : 1512 حادث ، ثم يسجل انخفاض نسبي سنتي 2016 و 2017 بمعدل 40 حادث، كما هو موضح في الجدول والتمثيل البياني الموضح ادناه .

الجدول رقم 5: تطور عدد الحوادث المرورية بمدينة المسيلة من 2013 - 2017

السنوات	عدد الحوادث
2013	1055
2014	1283
2015	1512
2016	1488
2017	1426

المصدر : مديرية الامن لولاية المسيلة 2018

الشكل رقم 6 : رسم بياني لتطور عدد الحوادث المرورية بمدينة المسيلة من 2013 - 2017



المصدر : من اعداد الطالب بالاعتماد على احصائيات حوادث المرور 2018

3-2- تطور عدد الوفيات بمدينة المسيلة من 2013 - 2017

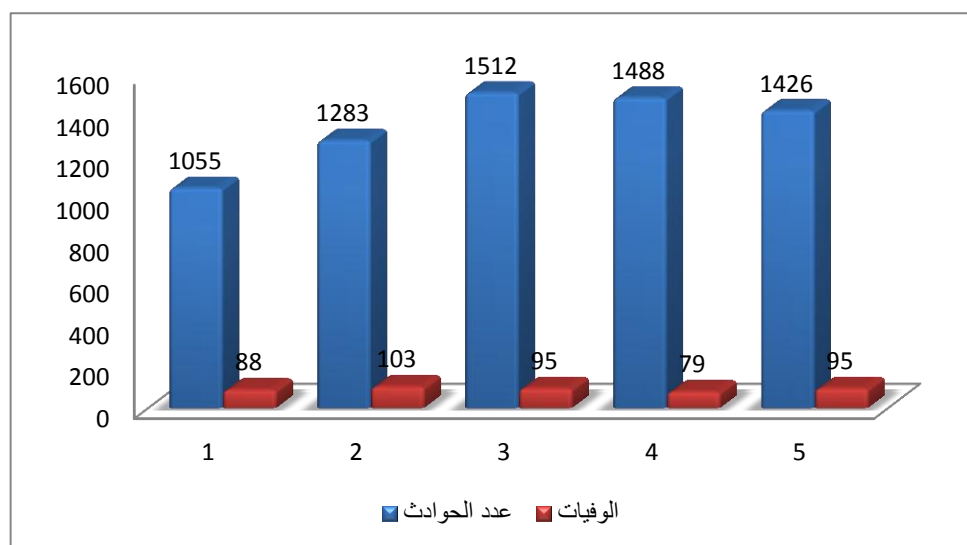
بلغ عدد وفيات حوادث المرور الجسمانية المسجلة خلال سنة 2013 على مستوى مدينة المسيلة 88 وفاة لتسجل ارتفاع ملحوظ سنة 2014 قدر بـ : 103 وفاة ، لتتخفص عدد الوفيات سنة 2015 اذ قدر عدد الوفيات بـ : 95 وفاة ، ثم يسجل انخفاض نسبي سنة 2016 قدر بـ 79 وفاة ، لترتفع مجددا سنة 2017 اذ بلغ عدد الوفيات 95 وفاة ، كما هو موضح في الجدول والتمثيل البياني الموضح ادناه .

الجدول رقم 6: تطور عدد الوفيات بمدينة المسيلة من 2013 - 2017

الوفيات	عدد الحوادث	السنوات
88	1055	2013
103	1283	2014
95	1512	2015
79	1488	2016
95	1426	2017

المصدر : مديرية الامن لولاية المسيلة 2018

الشكل رقم 7: رسم بياني لتطور عدد الوفيات بمدينة المسيلة من 2013 – 2017



المصدر : من اعداد الطالب بالاعتماد على احصائيات حوادث المرور 2018

3-3- تطور عدد الجرحى بمدينة المسيلة من 2013 – 2017

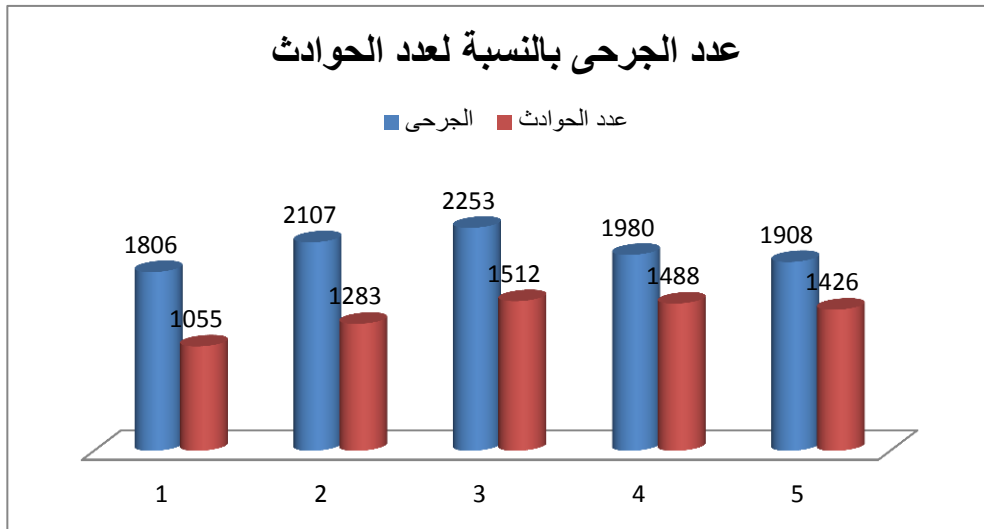
بلغ عدد جرحى حوادث المرور الجسمانية المسجلة خلال سنة 2013 على مستوى مدينة المسيلة 1806 جريح ليسجل ارتفاع ملحوظ سنة 2014 قدر بـ : 2107 جريح ، ليرتفع عدد جرحى حوادث مجددا سنة 2015 اذ قدر عدد الجرحى بـ : 2253 ، ثم يسجل انخفاض نسبي سنتي 2016 و 2017 بمعدل 60 جريح، كما هو موضح في الجدول والتمثيل البياني الموضح ادناه .

الجدول رقم 7: تطور عدد الجرحى بمدينة المسيلة من 2013 – 2017

السنوات	عدد الحوادث	الجرحى
2013	1055	1806
2014	1283	2107
2015	1512	2253
2016	1488	1980
2017	1426	1908

المصدر : مديرية الامن لولاية المسيلة 2018

الشكل رقم 8: تطور عدد الجرحى بمدينة المسيلة من 2013 – 2017



المصدر : من اعداد الطالب بالاعتماد على احصائيات حوادث المرور 2018

4- دور القطاع العام في تحسين السلامة المرورية و الحد من ظاهرة حوادث المرور:

يلعب القطاع العام دور فعال في رفع مستوى السلامة المرورية من خلال تبني مجموعة من الخطط والاستراتيجيات تهدف إلى ضبط وتنظيم النقل والمرور على الطريق ، عن طريق ما يلي :

4-1- جانب القوانين والأنظمة المرورية :

يسهر القطاع العام على وضع التشريعات والقوانين والأنظمة التي تهدف إلى ضبط وتنظيم النقل والمرور على الطريق ووضع القواعد المرورية السليمة التي تسهم في السلامة المرورية، كما يشترك في شؤون المرور والدراسات والمخططات ، وكذلك المشاركة في الأنظمة والتعليمات التي يجري إصدارها أو تعديلها طبقا للمتطلبات والمتغيرات التي تتعلق بنقل المواطنين بصورة آمنة وسليمة.

4-2- جانب الرقابة والتنفيذ :

لغاية تحقيق الأهداف التي وجدت من أجلها القوانين والأنظمة والتشريعات المرورية كان لابد من وجود تنفيذ ورقابة دائمة وفاعلة على عملية التنفيذ المناطة بجهاز الأمن والذي يقوم بها من خلال عدة واجبات وتتلخص هذه الواجبات فيما يلي:

أ- تنظيم المرور :

يقوم جهاز الأمن بجهود متواصلة من خلال إدارته المختلفة بعملية توجيه وتنظيم وضبط حركة المرور في جميع أنحاء البلاد سواء كان هذا الضبط والتنظيم داخل المدن أو خارجها على الطرق المختلفة وذلك من خلال عناصره العاملين في الميدان الذين يقومون بجهد عال في جعل حركة المرور انسيابية دون إعاقة لحركة المرور خاصة في الساعات التي تكثر فيها الأحجام المرورية وكذلك عند حصول اختناقات مرورية قد تكون ناتجة عن عوائق غير متوقعة، وخاصة عند هطول الأمطار أو وقوع حوادث المرور وهذا يحتاج إلى جهد كبير ومعرفة بكيفية توزيع السيارات وتغيير اتجاهاتها وتنظيمها مستخدمة كافة إمكاناتها المتوفرة في سبيل ذلك حتى تصل إلى الاستغاثة بالطائرات المروحية في هذا المجال.

ب- المخالفات :

إن الدور الوقائي والتنظيمي الذي يقوم به جهاز الأمن في العملية المرورية يحتاج إلى دور آخر للمساعدة في تنفيذه وهو الردع المناسب الذي يأتي عن طريق ضبط المخالفات وتحريمها بحق المخالفين وذلك لهدفين:

الأول : إزالة العوائق عن الطريق المتمثلة في ضبط مخالفات الوقوف المعيقة لحركة المرور.

الثاني : التقليل من حوادث المرور المتمثلة في ضبط المخالفات المتعلقة بتصرفات السائق وجاهزية المركبة.

ج- تنظيم مخططات الحوادث :

يقوم جهاز الأمن في عملية تنظيم مخطط وكتابة تقرير لكل حادث O مرور يقع على الطريق وتتبع هذه الإجراءات ضبط السيارات ومحتوياتها وسحبها إلى مواقع آمنة بعيدا عن أيدي العابثين بالإضافة إلى الطلبات المتكررة للإدلاء بالشهادة في هذه الحوادث.

3-4- الجانب الهندسي والفني :

نظرا لأهمية هذا العنصر في السلامة المرورية باعتباره الركيزة الثالثة بعد الرقابة والتوعية المرورية في الحد من حوادث المرور وتشكيل سلامة مرورية سواء على الطرق والشوارع أو في الجوانب الفنية والهندسية للمركبات هذه مجموعة من الإجراءات التي تتم بالتعاون والتنسيق مع الجهات الأخرى وزارة النقل، وزارة الإشغال العمومية (... ذات العلاقة في هذا المجال وأهمها:

- تحديد اتجاهات السير في الشوارع والطرق ووضع الإشارات والشواخص المرورية اللازمة لها.
- تحديد الأماكن والتقاطعات الخطرة التي تكثر عليها حوادث المرور وإيجاد الحلول الهندسية المناسبة لها.
- المشاركة في التعداد المروري وخاصة على التقاطعات والإشارات الضوئية لإيجاد البرامج التي تساعد على انسيابية حركة المرور في جميع الأوقات.
- تحديد المواقع للمركبات العمومية ومراكز الانطلاق وتسهيل دخولها وخروجها .
- المشاركة في الندوات المتعلقة بالنقل والطرق والمرور وتقديم البحوث والدراسات فيها .

4-4- الجانب المؤسسي (هيئات القطاع العام) :

أ- وزارة النقل :

هنالك مديريتان في وزارة النقل تتكلف مباشرة بأمن الطرق:

- مديرية النقل البري.
 - مديرية النقل الحضري و حركة المرور.
- تنقسم هذه الأخيرة إلى مديريتين فرعيتين:
- المديرية الفرعية للنقل الحضري.
 - المديرية الفرعية لحركة المرور و هي المسؤولة عن أمن الطرق.

إن المديرية الفرعية لأمن الطرق لها مسؤوليات خاصة، من بينها:

- إعداد قانون المرور.
- تنظيم امتحانات السياقة.
- ترويج الحملات الإشهارية.
- وضع تحت تصرف وزارة التربية الوسائل الإرشادية و التعليمية الضرورية الخاصة بأمن الطرق على مستوى المدارس.
- تضمين عملية تنسيق الجهود و السياسة الوطنية لأمن الطرق.

ب- وزارة الأشغال العمومية :

تمثل الإدارة المركزية لوزارة الأشغال العمومية مديرتان و هما:

- مديرية الطرق : مكلفة بتطوير الطريق خصوصا جانب الدراسات و التحقيقات .
 - مديرية استغلال و صيانة الطرق : مكلفة بالجوانب المتعلقة بالتسيير و الصيانة والاستغلال .
- تمتد هذه الإدارة على المستوى المحلي عبر مديرية الأشغال العمومية على مستوى كل ولاية و التي يمثلها على مستوى كل دائرة فرع يمثلها لجنة على مستوى البلدية.

يقترح وزير الأشغال العمومية، عناصر السياسة الوطنية في ميدان الأشغال العمومية و يتولى تنفيذها و مراقبتها طبقا للقوانين و التنظيمات المعمولة بها، و يمارس الوزير صلاحياته، بالاتصال مع الدوائر الوزارية و الهيئات المعنية الأخرى، و في حدود اختصاصات كل منها، انطلاقا من منظور تنمية دائمة في ميدان الهياكل الأساسية.

في مجال المقاييس و الأنظمة التقنية ، يسهر الوزير على:

- تطبيق التنظيم التقني و المقاييس.
- جودة الدراسات و الموارد و المنشآت.

- جودة الهياكل الأساسية و صيانتها و الحفاظ عليها، و جودة الخدمة العمومية المقدمة.
- كذلك يدخل ضمن اختصاص وزير الأشغال العمومية في مجال الأشغال العمومية، التدابير التقنية و الإدارية و الاقتصادية و التنظيمية و إعدادها و متابعتها و رقابتها، قصد إنجاز الهياكل الأساسية للطرق و الهياكل الأساسية البحرية و المطرية و صيانتها و الحفاظ على الأملاك العمومية للطرق و الأملاك العمومية البحرية .
- يتولى زيادة على ذلك، بالتشاور مع القطاعات والمؤسسات المعنية، بترقية:
- قواعد تصميم الطرق السريعة و الطرق الوطنية، وتهيئتها و إنجازها و صيانتها و المتعلقة بالطرق الولائية و البلدية، بالاتصال مع الوزير المكلف بالجمعيات المحلية.
- القواعد التي تحدد إشارات الطرق، و شروط و كفاءات تنفيذها، بالاتصال مع الوزيرين المكلفين بالجماعات المحلية و النقل.
- الشروط التقنية لإنجاز المنشآت الفنية للطرق، بالاتصال مع الوزير المكلف بالنقل و المكلف بالدفاع الوطني.
- قواعد حماية الأملاك العمومية للطرق.
- ضبط المقاييس الخاصة بتقنيات الطرق و موادها.
- تحضير التصاميم الرئيسية لتطوير الطرق الوطنية و الطرق السريعة و تهيئتها وصيانتها.
- تنسيق المخططات الرئيسية للطرق الولائية.
- تحديد الأعمال الواجب القيام بها في إطار البرامج السنوية المتعددة في مجال الطرق الوطنية.
- إصدار التوجيهات للجماعات المحلية قصد تحضير المخططات المتعددة السنوية فيما يخص الأنواع الأخرى من الطرق.
- يشارك وزير الأشغال العمومية القطاعات و الهيئات المعنية في:

- إعداد النصوص المتعلقة بقانون المرور و تنظيم حركة السير في الطرق، و لا سيما في مجال تحديد الحمولات الإجمالية، و حسب محاور الشاحنات و أحجامها و عتاد النقل البري.

- إعداد النصوص التي تحكم الحفاظ على الأملاك العمومية للدولة و استغلالها.

- تحديد القواعد التقنية التي تحكم المهن و نشاطات المؤسسات و مكاتب الدراسات و المخابر في مجال الأشغال العمومية.

- ترقية الوقاية و السلام في الطرق.

- إعداد مخططات النقل و المرور.

ت- الحماية المدنية :

توجد مصلحة للإسعافات المنبثقة من الحماية المدنية و فرق التدخل السريع المتمركزة في معظم قطع الطرق

الوطنية التي برهن على أنها طرق قاتلة من طرف الأخصائيين

ث- وزارة الصحة :

إن وزارة الصحة مكلفة عن طريق المصالح الخارجية بإعطاء رأي عن الحالة الجسدية لمرشحين رخصة

السياقة.

تلعب الوزارة دورا مباشرا في التخفيف من عدد الضحايا في حين أن التزويد بالأدوية لا يمنع وقوع الحوادث،

فإن المعالجة السريعة و الفعالة بإمكانها إنقاذ حياة جريح.

تلعب كذلك الوزارة دورا هاما في التزويد بالمعلومات التي لها علاقة بحسابات تكاليف حوادث المرور.

ج- وزارة التربية :

من بين مهام وزارة التربية، ضمان التعليم فيما يخص أمن الطرق على مستوى المدارس، و لقد أصبح التدريس في ميدان أمن الطرق إجباريا بمرسوم شهر ديسمبر 1989 عن طريق تقديم الوسائل التعليمية مثل الملصقات و الألعاب ... الخ .

تشارك وزارة التربية في وضع البرامج و مراقبة الجانب البيداغوجي.

ح- الولايات و البلديات:

تلعب السلطات المحلية دورا هاما في ميدان أمن الطرقات و لقد أنشأت لجان و لائمية مكلفة بأمن الطرق هذه اللجان مسؤولة على تطبيق الإجراءات الخاصة بأمن الطرق في مناطقها ، بالإضافة على ذلك تتضمن النشاطات على مستوى الولاية، التبرصات و التكوين الخاص بالأمن، وصيانة منشآت الطرق و وضع الإشارات، إن الولاية مسؤولة عن تخطيط عمليات النقل و تنظيم المدن على المستوى المحلي.

خ- المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق:

و بعد أن تبين أن تنظيم هذه الهيئة و تواجدها على المستوى المركزي أعاقها عن تحقيق كل الأهداف المسطرة، فكرت السلطات العمومية في إنشاء هيئة أخرى تتوفر على شروط جديدة، وتنظم بكيفية تسمح لها بالتنسيق بين كل القطاعات و الهيئات المعنية، و تقربها من الميدان أكثر فأكثر لتمكينها من تحقيق نتائج أفضل. حيث نص قانون المرور الصادر سنة 1987 على إنشاء المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق .زود بمجلس التوجيه الذي يتضمن ممثلين عن كل القطاعات و الهيئات التي لها صلة بالسلامة المرورية، و باللجنة التقنية الاستشارية، وكلف بمهام البحث عن مختلف الأسباب و العوامل التي تؤدي إلى وقوع حوادث المرور، واقتراح التدابير اللازمة للتصدي لها، و سنّ سياسة وطنية للوقاية و اعتماد استراتيجية فعالة لتنفيذها، والاضطلاع بمهمة

التنسيق بين كل القطاعات، و العمل على تطوير أساليب التربية المرورية، والسهر على تنظيم عمليات توعية لتهديب سلوك مستعملي الطريق، و تذكيرهم بجدوى التقيد

بقواعد السلامة المرورية و احترام قانون المرور.

و جسد هذا المشروع في 20 أفريل 1998 ، حيث دشّن المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق، و شرع في أداء مهامه.

و أول ما بدأ به هو السعي إلى تشخيص أسباب وقوع حوادث المرور، و تحديد مختلف العوامل التي تؤدي إلى تفاقم هذه الظاهرة، لاسيما ارتفاع نسبة الخطورة في الجزائر مقارنة بغيرها من البلدان. و بالتعاون مع كل أعضاء مجلس التوجيه، و بعض الاختصاصيين والخبراء تمّ رسم معالم السياسة الوطنية للوقاية من حوادث المرور، و تحديد استراتيجية لتنفيذها.

د- المراقبة التقنية للمركبات :

تعتبر المراقبة التقنية للمركبات إجراء ذو منفعة عامة يهدف بالدرجة الأولى إلى الوقاية من حوادث المرور، لذا، فمن واجب كل فرد أن ينظر إلى هذه العملية كوسيلة لضمان الأمن و السلامة اللذان يتحققان بالحفاظ على الأرواح البشرية و احترام البيئة .الكثير يجهل هذا الدور الفعال الذي تلعبه الصيانة الدورية للمركبات و الفحص الدقيق لمستلزماتها، و ما توفره من أمن و أمان لحياتنا و حياة الآخرين .

إن الكثير من السواق يعتقدون بأن المراقبة التقنية للمركبات لم تكن موجودة إلا بعد صدور القانون 14/01 الذي فرض مراقبة تقنية دورية على كافة أصناف المركبات .غير كانت موجودة، ولكن ليس بالتطور الذي هي عليه اليوم، حيث كانت تتم باستعمال أدوات ووسائل بسيطة، و النتائج لم تكن بالدقة المعروفة حاليا .وكان 1 مارس 2003 هو تاريخ أول فحص يتم فيه استعمال أجهزة و أدوات متطورة تحت إشراف يد عاملة فنية مؤهلة . فالرقابة التقنية إجبارية من أجل مكافحة للأمن المروري.

تخضع جميع أصناف السيارات إلى المراقبة التقنية، و هذا في الحالات التالية:

- عند أول استعمال في السير .
- عند كل تغيير لمالك السيارة .
- عند كل إعادة ترقيم للسيارة .

و نتيجة لهذا فإن كل مركبة، لابد أن تتوفر على محضر للمراقبة التقنية و الذي يعتبر وثيقة إدارية

في هذا الإطار , يقوم المركز الوطني للمراقبة التقنية للمركبات بـ :

- تسجيل المركبات على اختلاف أنواعها وفئاتها .
- القيام بإجراءات الفحص للمركبات والتأكد من صلاحيتها وجاهزيتها للسير على الطرق والتأكد من توفير المتطلبات الفنية وتجهيزها بما ينسجم بمتطلبات السلامة العامة.

ذ- المركز الوطني لرخص السياقة:

و هو مكلف بتأطير نشاطات تعليم سياقة السيارات و تنظيم امتحانات الحصول على رخص السياقة.

هيئات أخرى:

و هناك هيئات أخرى نص قانون المرور، المذكور أعلاه، على إنشائها، و هي في طور التجسيد لتمكينها

من أداء مهامها، و منها:

-البطاقة الوطنية لرخص السياقة.

-البطاقة الوطنية لمخالفات و جنح المرور.

-البطاقة الوطنية لتسجيل المركبات.

ر- دور مصالح الأمن العمومي :

-قيادة الدرك الوطني:

تعمل قيادة الدرك الوطني تحت رعاية وزارة الدفاع الوطني و هي مسؤولة عن عملية شرطة حركة المرور خارج المناطق الحضرية.

تشابه مسؤوليات قيادة الدرك الوطني و الشرطة باستثناء أن الدرك الوطني يتدخل في المناطق المنبسطة المكشوفة أي المناطق الريفية ، في حالة وقوع حادث تتوجه عناصر قيادة الدرك الوطني إلى عين المكان للمعاينة، تسجل تفاصيل الحادث في محضر الذي يرسل بدوره إلى الهيئة المعنية.

تقدم قيادة الدرك الوطني إحصائيات حوادث المرور الخاصة بالمناطق الريفية ثم تقدم هذه الإحصائيات إلى مختلف القطاعات المعنية، تماما مثل الشرطة، فإن قيادة الدرك الوطني عضو في اللجنة الولائية لأمن الطرق. إن إحصائيات حوادث المرور المقدمة من طرف قيادة الدرك الوطني و الشرطة مهمة جدا، في حين أنه لا يمكن توقيف برنامج وطني لأمن الطرقات دون إحصائيات موثوق منها . إن عملية جمع معطيات الحوادث تؤدي إلى فهم المشكل و تسهل المعلومات المتحصل عليها الاستغلال ثم التحليل.

ترسل إحصائيات قيادة الدرك الوطني إلى وزارة النقل و تنسق مع إحصائيات الشرطة لتكوين الإحصائيات الوطنية لحوادث المرور.

- المديرية العامة للأمن الوطني :

في نطاق المسؤوليات، تغطي الشرطة المناطق الحضرية و العمرانية. على المستوى الوطني، تدير الشرطة من طرف المديرية العامة للأمن الوطني.

يسير أمن الطرق المديرية الفرعية وهي مقسمة بدورها إلى ثلاثة مكاتب:

- مكتب حركة المرور الذي يهتم بتنظيم حركة المرور.
 - مكتب الوقاية الذي يهتم بترقية التقنيات التحسيسية لمختلف مستعملي الطريق.
 - المكتب التقني الذي يهتم بجمع و معالجة و استغلال المعطيات التي لها علاقة بحوادث المرور.
- في الميدان، تسهر الشرطة على التطبيق الصارم لقانون المرور.
- تقوم كذلك الشرطة بتقديم و عرض إحصائيات تخص حوادث المرور في المناطق الحضرية .

4-5- شركات التأمين :

إن دور التأمينات في الوقاية من الحوادث جدير بالمناقشة.

يعتقد بعض السائقين أن تأمينهم يسمح لهم القيادة بدون حذر الشيء الذي يؤدي غالبا إلى ارتفاع عدد حوادث المرور، حيث تعد إحصائيات التأمينات مصدرا هاما فيما يخص حسابات تكلفة الحوادث، و ينطبق هذا أيضا على الحوادث الجسدية و المادية.

يزداد الجهد المبذول حتى الآن في ميدان أمن الطرق شيئا فشيئا حسب الوسائل الموجودة و الإمكانيات المعطاة لأجهزة أمن الطرق التي هي واعية بما يجب القيام به.

5- عناصر السياسة الوطنية للوقاية:

ترتكز السياسة الوطنية للوقاية من حوادث المرور على عدة أسس، منها:

1- الشمولية:

أي أن يشمل العمل الوقائي كل الجوانب المتصلة بظاهرة حوادث المرور، بصفة مباشرة وغير مباشرة .ومنها

أ- مستعمل الطريق:

-تربيته ، مراقبته وردعه

-تكوينه و تدريبه تدريبا جيدا على السياقة

-توعيته وتذكيره بجدوى الالتزام بقواعد السلامة طوعية

-توفير منظومة فعالة لإسعافه والتكفل به

ب- المحيط:

-توفير شروط السلامة في الطرق ، تنظيم المرور

-تطوير النقل وتنظيمه و تنوع أنماطه

ج- المركبة:

إجبارية الفحص التقني للمركبات لضمان منع استعمال أية مركبة يشوبها خلل أو عيب من شأنه أن يعوق

السائق على التحكم فيها، أو خلوها من التجهيزات الحديثة الضرورية لضمان سلامة ركبها عند تعرضها لحادث.

و قد نص قانون المرور الصادر في العام 2001 على إجبارية الفحص التقني للمركبات

و شرع في تطبيقه تدريجيا منذ 2003 ، و الآن أصبح معمما على كل المركبات، و يمس كل التجهيزات

و القطع التي لها علاقة بالسلامة المرورية.

2-التسيق و التعاون:

أ- على المستوى الوطني و المحلي:

إن نجاح العملية الوقائية يستلزم تضافر جهود كل القطاعات و الهيئات المعنية، وتنسيق أعمالها حتى

تتكامل و تحقق الهدف المنشود .سواء على المستوى المركزي أو المحلي

ب-على المستوى الجهوي و الدولي:

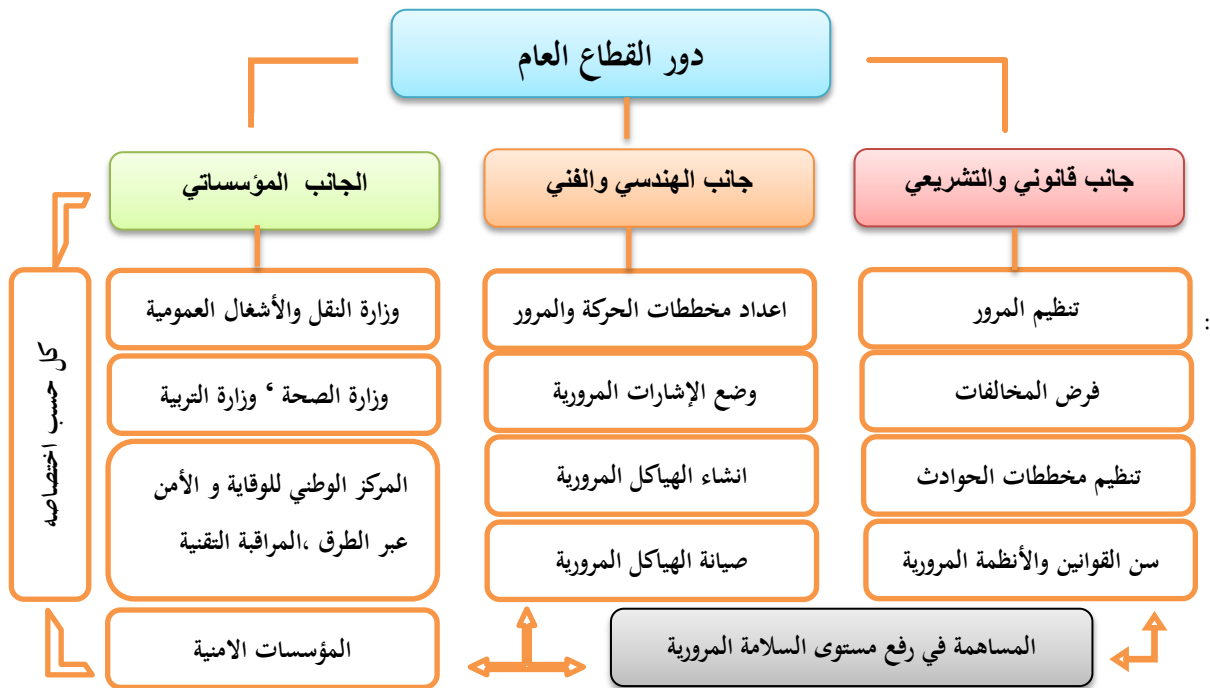
إن أساليب الوقاية من حوادث المرور تتطور باستمرار، و هذا ما يتطلب تعزيز أواصر التعاون مع مختلف

البلدان جهويا و عربيا و دوليا للاستفادة من تجاربها و استيحاء ما يفيد في تطوير منظومة الوقاية عندنا.

خلاصة :

أشار هذا الفصل إلى إحصائيات حوادث المرور في مدينة المسيلة ، ثم تم التطرق الى الدور الذي يلعبه القطاع العام في تحسين السلامة المرورية و الحد من ظاهرة حوادث المرور اذ يزداد الجهد المبذول حتى الآن في ميدان أمن الطرق شيئا فشيئا حسب الوسائل الموجودة و الإمكانيات المتاحة .

ويمثل المخطط الموضح ادناه ملخص لاستراتيجية القطاع العام في تحسين السلامة المرورية في الجزائر :



ويمكن القول بان الحد من الحوادث المرورية يتطلب العمل على تعزيز وعي مستخدمي الطريق من خلال تبني حلول وأنظمة السلامة المتقدمة ، التي تساهم في تقليل الحوادث والإصابات والوفيات الناجمة عن حوادث السير ، مما يعود على الفرد والمجتمع بالأمن والفائدة.

الخاتمة

من خلال الدراسة البحثية لموضوع أهمية القطاع العام في تحسين السلامة المرورية تبين مدى تشعب المسؤولية و إرتباطها بعدة جهات، لذا تولدت قناعة بضرورة تضافر الجهود التشريعية و التنفيذية و الهندسية و الإعلامية و التربوية لحل هذه المشكلة و التخفيف من حدتها .

يدور الإلحاح على ضرورة ترقية دور الدولة و مختلف المتعاملين في مجال أمن الطرق، لتطبيق إستراتيجية واضحة من خلال تبني حلول وأنظمة السلامة المتقدمة ، التي تساهم في تقليل الحوادث والإصابات والوفيات الناجمة عن حوادث السير .

هناك بعض التوصيات و الملاحظات و الاقتراحات التي نود أن نطرحها عسى أن تكون لبنة في إيجاد الحلول على المديين القريب و البعيد لوضع حد لهذا النزيف الذي يذهب ضحيته عدد كبير ، تتلخص هذه الاقتراحات فيما يلي :

التوصيات العامة :

- إعادة النظر في التشريعات المتعلقة بالمرور
- إجراء دراسة شاملة من قبل المختصين لموضوع تصميم الطرق و إنشائها و من ثم تأثيثها بالشواخص و الدهانات اللازمة و ما يتبعها من تنظيم للشوارع و ترقيم للطرق و برمجة للإشارات الضوئية بحيث تتناسب و حركة
- إنشاء معاهد لتدريب القيادة تكون ذات مستوى فني و تقني يتناسب و كيفية التعامل مع الطريق و السيارة من قبل جميع سائقي المركبات.
- الاهتمام بالدراسات العلمية و البحوث الميدانية المتصلة بالحوادث المرورية و بالسلامة على الطرق و ضرورة استخدام نتائج هذه البحوث و الدراسات عند وضع الخطط المتصلة بالعمران وإنشاء الطرق.

توصيات خاصة :

اولا: في مجال التشريع و التنظيم :

- إعادة النظر في القانون المتعلق بالسلامة المرورية و كذلك النصوص التطبيقية.
- مراجعة المنظومة الوطنية لجمع المعطيات.
- إنشاء مرصد وطني يتكفل بوضع سياسة وطنية للسلامة المرورية.
- تعزيز صلاحيات المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق.
- محاربة التهور في استعمال الطريق بالتطبيق الصارم للقانون و تعزيز أساليب الوقاية و التحسيس و التربية المرورية.
- تطوير وسائل و أساليب الرقابة المرورية لدى مصالح الأمن

ثانيا : جانب شبكة الطرق و صيانتها :

- تحسين شبكة الطرق القائمة و إنشاء طرق جديدة وفق مواصفات حديثة و المحافظة عليها و إنشاء جسور و إنفاق و تكثيف الممرات الخاصة بالمشاة
- تزويد الطرق بالعلامات المرورية و الإشارات الضوئية و العاكسات الفسفورية وتشجيرها بما يتناسب و قواعد السلامة العامة.
- تخطيط الطرق بالدهان الحراري و الفسفوري و إنارتها .
- تحديد اتجاهات السير على الطرق وفصل خطوط سير السيارات الشاحنة الكبيرة والدرجات الهوائية عن خطوط سير المركبات الأخرى قدر الإمكان.
- إيجاد آلية كفيلة بتغطية تكاليف صيانة الطرق البلدية و الولاية
- إنجاز مخطط السير من مختصين و احترام المقاييس العصرية.

ثالثاً: في مجال التوعية و التربية المرورية:

- التنسيق مع وسائل الإعلام والأجهزة المعنية الأخرى لتنمية الوعي المروري لدى المواطنين، و زيادة تعاونهم مع جهاز المرور والتأكيد على احترام القوانين لتحقيق السلامة العامة.
- إعداد كتيبات و نشرات و ملصقات و أفلام و غير ذلك من مواد إعلامية في مجال التوعية المرورية
- طباعة إرشادات مرورية على مطبوعات المرور ولاسيما قسائم مخالفات المرور التي تسلم للسائقين أو تلصق على زجاج المركبات المخالفة.
- تضمين المناهج الدراسية لقواعد المرور و آدابه وحث الأسر على تلقين أبنائها القواعد السليمة للمرور.
- استثمار مجالات الأطفال و كتبهم و كراساتهم و مستلزماتهم الدراسية الأخرى لنشر قواعد و آداب المرور بأسلوب مبسط.
- إنشاء رياض و حدائق مرورية خاصة .

قائمة المراجع

قائمة المراجع :

اولا : المراجع باللغة العربية

1- الكتب :

- البيلي مصطفى، المرور ومشكلاته وتحقيق حوادثه ، كلية الشرطة، مصر، 1986.
- المطيري عقاب، حوادث المرور ، ط 2، مطابع دار الثقافة العربية، الرياض ، 1992 .
- الهماش مطلق، المرور ثقافة- تقنيات متقدمة قواعد نظامية ، مكتبة الملك فهد الوطنية، الرياض، السعودية. 2003.
- السيف، واخرون ، دراسة أسباب ارتفاع نسبة إصابات حوادث المرور في منطقة مكة المكرمة ، المنطقة الشرقية ، مطابع جامعة الملك سعود، الرياض 1990 .
- بوني أحمد ، الجوانب النفسية لمشكلات حوادث المرور ، ط 1 ، الهيئة القومية للبحث العلمي، ليبيا ، 1987.

2- الرسائل الجامعية :

- الصبحي عبد العزيز، الآثار الاجتماعية للحوادث المرورية في المملكة العربية السعودية، دراسة مقارنة بين الرياض وجدة ، رسالة ماجستير غير منشورة، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض ، 1998.

3- الدوريات :

- المعارجي محمد، سيكولوجية الحوادث، المجلة الجنائية القومية ، عدد 3 ، ص ص 12-19 .
- البداينة ذياب، عزو مسؤولية حوادث السير : دراسة تجريبية ، مؤتة للبحوث والدراسات، المجلد الثامن، العدد الثالث، 1993 ، ص 9 .

➔ الحميد، عبد العزيز، الآثار الاجتماعية والاقتصادية الناجمة عن حوادث المرور، سجل المؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية، جامعة الملك سعود، الرياض، 1998.

➔ الغامدي علي، الأسباب والآثار لحوادث المرور في المملكة العربية السعودية، المؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية، جامعة الملك سعود، 1997.

➔ عماد عبد الجليل، حوادث السيارات في مدينة الرياض الأسباب والآثار والحلول. جامعة الملك سعود ص4

➔ فضيل بوجلال، محاولة تقييم التكلفة الاقتصادية للحوادث المرورية في الجزائر، جامعة الحاج لخضر - باتنة، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، قسم الماجستير، ص20

➔ ملخص استراتيجية الخطة المرورية، الهيئة العليا لتطوير مدينة الرياض، موقع الرياض، مجلة المدينة العربية ع123، 2005.

4- القوانين :

➔ قانون رقم 87-09 المؤرخ في 10 فيفري 1987، يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

➔ قانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001، يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

5- المراجع باللغة الاجنبية :

- ➔ Golias, J. Aspects of Road Accident Death Analyses, Journal of Transportation Engineering ASCE, Vol(118), No(2), 1993 ,P 299-311.
- ➔ Gabrelsen, Garl, chr "Global traffic safety" in Nordic. rood and transport research ,Review No. 21 2008 P. 14.

الملخص:

أصبحت حوادث المرور تمثل أحد أهم القضايا والمشكلات المتنامية التي واجه سكان العالم بماتخلفه من خسائر اجتماعية واقتصادية ومآسي إنسانية كبيرة تسببها هذه الحوادث للمتضررين وذويهم

إن مشكلة حوادث المرور تزداد حدة في الجزائر وخصوصا في مدينة المسيلة حيث احتلت المرتبة الرابعة في عدد الحوادث صاحبها زيادة في عدد حالات الوفيات والإصابات ،حسب إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.

يهدف هذا البحث اساسا الى تسليط الضوء على الدور الذي يلعبه القطاع العام في تحسين السلامة المرورية ،من خلال طرح لمجموع الخطط والاستراتيجيات التي يتبناها القطاع العام من اجل ضبط وتنظيم النقل والمرور على الطريق.

حيث توصل البحث إلى أن الرفع من مستوى السلامة المرورية يتطلب العمل على تعزيز وعي مستخدمي الطريق من خلال تبني حلول وأنظمة السلامة المتقدمة ، التي تساهم في تقليص الخسائر والإصابات والوفيات الناجمة عن حوادث السير، مما يعود على الفرد والمجتمع بالأمن والفائدة .الكلمات المفتاحية: القطاع العام - السلامة المرورية - حوادث المرور - مدينة المسيلة.

Résumé:

Les accidents de la route sont devenus l'un des problèmes croissants qui confrontent la population mondiale parce qu'ils laissent des graves conséquences soient sociales, économiques ou humaines qui touchent les personnes et leurs familles.

Le problème des accidents de la route est devenu plus grave en Algérie et surtout dans la ville de M'sila où elle s'est classée la quatrième du nombre des accidents qui sont accompagnés par l'augmentation du nombre de décès et de blessures, selon les statistiques du centre national de la prévention et de la sécurité sur la route.

Cette recherche vise à mettre en évidence le rôle joué par le secteur public dans l'amélioration de sécurité routière, à partir de mettre en place l'ensemble des plans et des stratégies adoptés par le secteur public afin de contrôler et d'organiser le transport et la circulation sur la route.

Cette recherche trouve que l'amélioration du niveau de la sécurité routière nécessite la sensibilisation des usagers de la route à travers l'adoption des solutions et des systèmes de la sécurité , qui contribuent à réduire les pertes, les blessures et les décès causés par les accidents de la route , donc , cela apporte la sécurité à l'individu et à la société.

Les mots clés : Le secteur public. LA sécurité routière . les accidents de la route . la ville de M'sila