

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة محمد بوضياف - المسيلة

ميدان: هندسة معمارية وعمران ومهن المدينة

فرع: تسيير التقنيات الحضرية

تخصص: مدينة و النقل الحضري



معهد: تسيير التقنيات الحضرية

قسم: الهندسة الحضرية

رقم:

مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر أكاديمي

إعداد الطالب : بركاش عبد الله

تحت عنوان

دور القطاع الخاص ومدى اثره على السلامة المرورية
(دراسة حالة مدينة المسيلة)

لجنة المناقشة:

رئيسا	جامعة محمد بوضياف المسيلة	اوزير مليكة
مشرفا و مقررا	جامعة محمد بوضياف المسيلة	صغيري جمال
مناقشا	جامعة محمد بوضياف المسيلة	بديار عادل

السنة الجامعية: 2017/2016

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

التشكرات

"كن عالماً .. فإن لو تستطع فكن متعلماً ، فإن لو تستطع فأحب العلماء ، فإن لو

تستطع فلا ترغصم"

بعد رحلة بحث و جهد و اجتهاد تكلفت بإنجاز هذا العمل المتواضع، نحمد الله عز وجل على نعمته التي من بها علينا فهو العلي القدير ، كما لا يسعنا إلا أن نخص بأسمى عبارات الشكر و التقدير الأستاذ المشرف والمحترم "صغيري جمال" على توجيهاته ونصائحه القيمة طيلة فترات الإشراف.

إلى كل أساتذة معهد تسيير التقنيات الحضرية وعمال المكتبة وكل من علمنا وله فضل علينا.

إلى كل من ساعدنا في انجاز هذه المذكرة المتواضعة ولو بالكلمة الطيبة . وفي الأخير نسأل المولى عز وجل أن يجعلنا ممن يكثر ذكره فينال فضله ويحفظ أمره، وان يغمر قلوبنا بمحبته ويرضى علينا .

إهداء

إلى من لا يمكن للكلمات أن توفي حقهما

إلى من لا يمكن للأرقام أن تحصي فضائلهما

إلى والدي العزيزين أدامهما الله لي

إلى زوجتي الغالية

إلى إخوتي و أخواتي الأعزاء

إلى كل أصدقاء الحي وأصدقاء الدراسة

إلى من قاسمنا عناء هذا العمل

إلى جميع من علمنا ولم يبخل على توجيهنا

إلى الأستاذ الكريم { صغيري جمال }

وإلى كل طلبة GTU خاصة دفعة سبتمبر 2017/2016

تخصص المدينة والنقل الحضري

وإلى جميع من وسعتهم ذاكرتي ولم تسعهم مذكرتي.

إلى كل من يبذل جهد في سبيل العلم.

أهدي هذا العمل

فهرس المحتويات

مدخل عام

2	مقدمة
3	إشكالية البحث
4	الفرضيات
4	أسباب إختيار الموضوع
4	أهداف الدراسة
4	منهج الدراسة
5	تبرير إختيار حالة الدراسة
6	هيكلة المذكرة

الفصل الأول: مفاهيم عامة

8	تمهيد
9	1 تعريف النقل
9	2 مفهوم النقل
9	3 مفهوم النقل الحضري
9	4 تعريف النقل الحضري
10	5 النقل و الحركة
10	6 تعريف مخطط النقل و الحركة
10	7 أنواع النقل و الحركة
11	8 مشاكل النقل
12	9 مراحل إعداد مخطط النقل

14	10- شبكة النقل الحضري الجماعي
14	11- النقل الفردي الحضري
14	12- تعريف النقطة السوداء
15	13- تعريف القطاع العام
15	14- تعريف القطاع الخاص
15	15- تعريف المراقبة التقنية
16	16- مفهوم السلامة المرورية
17	خلاصة الفصل

الفصل الثاني: تقديم مدينة المسيلة

19	تمهيد
19	دراسة تحليلية لمدينة المسيلة
19	1- تقديم ولاية المسيلة
21	2- تقديم المدينة
21	2-1- الموقع الجغرافي
21	2-2- الموقع الإداري
22	3- مراحل تطور المدينة
22	3-1- المرحلة بين 1840م و 1940م
22	3-2- المرحلة بين 1940م و 1962م
23	3-3- المرحلة ما بين 1962م و 1974م
24	3-4- مرحلة ما بعد 1974م
26	4- الدراسة الطبيعية
26	4-1- المظاهر الجغرافية
27	4-2- المناخ
28	4-2-1- درجة الحرارة
28	4-2-2- التساقط
29	5- الدراسة السكانية و الاقتصادية
29	5-1- تطور السكان

31	5-2- الخصائص الاقتصادية للمدينة
31	5-2-1- التركيب الاقتصادي للمدينة
32	5-2-2- توزيع العاملين حسب قطاعات النشاط الاقتصادي
33	6- السكن
35	7- التجهيزات
37	8- نوع مخطط المدينة
38	9- المناطق الوظيفية في المدينة
40	10- الحركة الميكانيكية في المدينة
42	خلاصة الفصل

الفصل الثالث: دراسة حوادث المرور

45	تمهيد
46	1- مدخل لحوادث المرور
46	1-1- تعريف حادث المرور
47	1-2- انواع الحوادث المرورية
48	1-3- تصنيف اسباب حوادث المرور
49	1-3-1- الأسباب المباشرة لحوادث المرور بالجزائر
49	1-3-1-1- الأسباب المتعلقة بالعامل البشري
51	1-3-1-2- الأسباب المتعلقة بالمركبة
54	1-3-1-3- الأسباب المتعلقة بالمحيط
55	1-3-2- الأسباب الغير المباشرة لحوادث المرور
55	1-3-2-1- الاختلال بين حجم حظيرة المركبات وسعة المنشآت القاعدية
56	1-3-2-2- نقص في المنشآت القاعدية المستعملة للسير
57	1-3-2-3- قلة فعالية منظومة التكوين و التدريب على السياقة
57	1-3-2-4- قلة العمليات التوعوية
57	1-3-2-5- عدم تنصيب اللجان الولائية
58	2- آثار حوادث المرور
58	2-1- آثار اجتماعية

58	2-2 آثار طبية
58	2-3 آثار اقتصادية
59	2-3-1- التكاليف الاقتصادية لحوادث المرور
60	3- تطور حوادث المرور في الجزائر لسنتي 2014 2015
60	3-1- حوادث المرور على المستوى الوطني لسنة 2014
60	3-2- احصائيات حوادث المرور على المستوى الوطني لسنة 2015
61	3-3- حصيلة الحوادث الجسمانية وضحاياها خلال سنة 2014 ومقارنتها بحصيلة سنة 2015
63	4- ظاهرة حوادث المرور بمدينة المسيلة
63	4-1- حوادث المرور من سنة 2013 إلى سنة 2016 على المستوى الحضري لولاية المسيلة
65	4-2- حوادث المرور من سنة 2013 إلى سنة 2016 لمدينة المسيلة ومقارنته بالوسط الحضري بالنسبة للولاية
66	5- الأسباب المباشرة لوقوع الحوادث المرورية في ولاية المسيلة على المستوى الحضري خلال السنوات الأخيرة
66	5-1- الأسباب المباشرة لوقوع الحوادث المرورية في المسيلة سنة 2013
70	خلاصة الفصل

الفصل الرابع: محاولة تقييم دور القطاع

الخاص

72	تمهيد
73	1- الفحص التقني لسيارات في الجزائر
73	1-1- تعريف الفحص التقني لسيارات
74	1-2- أهداف الفحص التقني
76	1-3- فترات المعاينة التقنية
77	1-4- نقاط الفحص

78	2- محاولة تقييم دور المراقبة التقنية
79	2-1- نسب عامل المركبة في حوادث المرور على المستوى الوطني من سنة 2010 إلى غاية 2016
79	2-2- إحصائيات النسب عامل المركبة و الخلل الميكانيكي في حوادث المرور في المناطق الحضرية
83	2-3- توقيف ربع مليون سيارة منذ إنشاء المؤسسة الوطنية للمراقبة التقنية للسيارات
85	2-4- الزيارة الميدانية لوكالة قاضي للمراقبة التقنية للسيارات و الشاحنات
87	3- منظومة التكوين و التدريب على السياقة
87	3-1- مفهوم التكوين
88	3-2- المكون
89	3-3- المتكون
90	3-4- مراحل التكوين في الجزائر
90	4- محاولة تقييم دور منظومة التكوين و التدريب على السياقة على المستوى الحضري في الجزائر
90	4-1- توزيع السواق المتورطين على المستوى الحضري 2015
92	4-2- توزيع السواق المتورطين على المستوى الحضري 2016
93	5- محاولة تقييم دور منظومة التكوين و التدريب على السياقة على المستوى الحضري في ولاية المسيلة
93	5-1- توزيع السواق المتورطين على المستوى الحضري لولاية المسيلة سنة 2015
94	5-2- توزيع السواق المتورطين على المستوى الحضري لولاية المسيلة سنة 2016
97	خلاصة الفصل

فهرس الجداول

28	الجدول رقم 1: المعدلات الشهرية للحرارة للفترة 1996-2016
29	الجدول رقم 2: المعدلات الشهرية للتساقط ب ملم المرحلة 1996 - 2016
30	الجدول رقم 3: التطور السكاني لمدينة المسيلة من سنة 1966 إلى 2016
30	الجدول رقم 4: معدلات نمو السكان لبلدية المسيلة من سنة 1966 إلى 2016
32	الجدول رقم 5: تركيب القوى العاملة للسكان مدينة المسيلة سنة 2015
33	الجدول رقم 6: تطور عدد المشتغلين بقطاعات النشاط الاقتصادي 1987 إلى 2014
34	الجدول رقم 7: تطور السكن ببلدية المسيلة
34	الجدول رقم 8: نسبة السكن في المدينة
35	الجدول رقم 9: مختلف التجهيزات في مدينة المسيلة ونسبها
38	الجدول رقم 10: مساحات المناطق الوظيفية لمدينة المسيلة
50	الجدول رقم 11: يوضح درجة الخطورة و الأعراض حسب نسبة الكحول
51	الجدول رقم 12: يوضح الأسباب المتعلقة بالعامل البشري في حوادث المرور
54	الجدول رقم 13: يوضح الأسباب المتعلقة بالمركبة في حوادث المرور سنة 2016
55	الجدول رقم 14: يوضح الأسباب المتعلقة بالمحيط في حوادث المرور
60	الجدول رقم 15: يوضح الأهمية النسبية لعدد الحوادث المرورية بين المناطق الحضرية و الريفية خلال سنة 2015
61	الجدول رقم 16: الأهمية النسبية لعدد الحوادث بين المناطق الحضرية و المناطق الريفية خلال سنة 2016
61	الجدول رقم 17: يوضح حصيلة الحوادث الجسمانية وضحاياها خلال سنة 2015 ومقارنتها بحصيلة سنة 2016
63	الجدول رقم 18: يوضح حوادث المرور من سنة 2013 إلى 2016 على المستوى الحضري لولاية المسيلة
65	الجدول رقم 19: حوادث المرور من سنة 2013 الى سنة 2016 لمدينة المسيلة ومقارنته بالوسط الحضري بالنسبة للولاية
66	الجدول رقم 20: أسباب المباشرة لوقوع الحوادث على المستوى الحضري لولاية

	المسيلة 2014
67	الجدول رقم 21: أسباب المباشرة لوقوع الحوادث على المستوى الحضري لولاية المسيلة 2015
68	الجدول رقم 22: أسباب المباشرة لوقوع الحوادث على المستوى الحضري لولاية المسيلة 2016
76	الجدول رقم 23: يوضح دوريات الفحوصات التقنية
77	الجدول رقم 24: يوضح خطوات الفحص العشرة للسيارة
79	الجدول رقم 25: يوضح احصائيات لنسب عامل المركبة في حوادث المرور من سنة 2010 الى 2016 على المستوى الوطني
79	الجدول رقم 26: أسباب المتعلقة بالمركبة على المستوى الحضري خلال سنة 2014
80	الجدول رقم 27: أسباب المتعلقة بالمركبة على المستوى الحضري خلال سنة 2015
82	الجدول رقم 28: أسباب المتعلقة بالمركبة على المستوى الحضري خلال سنة 2016
90	الجدول رقم 29: توزيع السواق المتورطين على المستوى الحضري حسب أقدمية رخصة السياقة خلال سنة 2015
92	الجدول رقم 30: توزيع السواق المتورطين على المستوى الحضري حسب أقدمية رخصة السياقة خلال سنة 2016
93	الجدول رقم 31 : توزيع السواق المتورطين على المستوى الحضري لولاية المسيلة حسب اقدمية رخصة السياقة خلال سنة 2015
94	الجدول رقم 32 : توزيع السواق المتورطين على المستوى الحضري لولاية المسيلة حسب اقدمية رخصة السياقة خلال سنة 2016

فهرس الأتكال الببائبة

39	الشكل رقم 1: يمثل النسبة المئوية لمختلف المناطق في المدينة
46	الشكل رقم 2 : يوضح عناصر نظام حادث المرور
62	الشكل رقم 3: يوضح تغير عدد حوادث المرور خلال السنتين 2015 2016
64	الشكل رقم 4: يمثل تطور حوادث المرور خلال السنوات الأخيرة في ولاية المسيلة على المستوى الحضري
67	الشكل رقم 5: الأسباب المباشرة لوقوع الحوادث على المستوى الحضري لولاية المسيلة سنة 2014
68	الشكل رقم 6: الأسباب المباشرة المتعلقة بالعامل البشري على المستوى الوطني خلال سنة 2015
69	الشكل رقم 7: الأسباب المباشرة المتعلقة بالمركبة على المستوى الحضري لولاية المسيلة خلال سنة 2016
80	الشكل رقم 8: الأسباب المتعلقة بالمركبة على المستوى الحضري خلال سنة 2014
81	الشكل رقم 9: الأسباب المتعلقة بالمركبة على المستوى الحضري خلال سنة 2015
83	الشكل رقم 10: الأسباب المتعلقة بالمركبة على المستوى الحضري خلال سنة 2016
91	الشكل رقم 11: توزيع السواق حسب أقدميه رخصة السياقة على المستوى الحضري في الجزائر خلال سنة 2015
92	الشكل رقم 12: توزيع السواق حسب أقدميه رخصة السياقة على المستوى الحضري في الجزائر خلال سنة 2016
94	الشكل رقم 13: توزيع السواق حسب أقدميه رخصة السياقة على المستوى الحضري لولاية المسيلة خلال سنة 2015
95	الشكل رقم 14: توزيع السواق حسب أقدميه رخصة السياقة على المستوى الحضري لولاية المسيلة خلال سنة 2016
	الشكل رقم 15 : يوضح عناصر نظام حادث المرور

فهرس المخططات

20	مخطط رقم 1: يمثل تموضع ولاية المسيلة بالنسبة للولايات المجاورة
25	مخطط رقم 2: المراحل التاريخية للمدينة
36	مخطط رقم 3: تموضع اهم التجهيزات في مدينة المسيلة
37	مخطط رقم 4: نوع المخطط و الطرق المهيكلة للمدينة
39	مخطط رقم 5: يمثل مختلف المناطق الوظيفية في المدينة
41	مخطط رقم 6 : يمثل مختلف الحركة الميكانيكية في المدينة

فهرس الصور

20	الصورة رقم 1: صورة توضح تموقع ولاية المسيلة في خارطة الجزائر
----	--

الفصل التمهيدي

المقدمة

1-الإشكالية

2-الفرضيات

3-أسباب إختيار الموضوع

4-أهداف الدراسة

5-منهج الدراسة

6-تبرير إختيار حالة الدراسة

7-هيكلية المذكرة

مقدمة عامة:

أصبحت الحوادث المرورية تمثل و بشكل كبير هاجس وقلقاً لكافة أفراد المجتمعات، كما صارت واحدة من أهم المشكلات التي تستنزف الموارد المادية والطاقات البشرية وتستهدف المجتمعات في أهم مقومات الحياة والذي هو العنصر البشري، إضافة إلى ما تكبده من مشاكل اجتماعية ونفسية وخسائر مادية ضخمة ، حيث ما زالت حوادث المرور بالجزائر ونتائجها المفجعة من الجرحى والوفيات وآثارها الاجتماعية والاقتصادية على الأرواح والممتلكات من أهم ما يشغل بال العديد من المسؤولين والمواطنين على مستوى الدولة، فلا يكاد يمر يوم إلا و تطلعنا الصحف المحلية بحوادث السيارات تحصد الأرواح وتصيب الناس، ولما كانت حوادث المرور وما زالت تشكل نسبة كبيرة من مجموع الحوادث المسجلة، فإن التصدي لهذه المشكلة يعد على غاية من الأهمية. وتشير الإحصاءات المرورية بأن نسبة الوفيات والإصابات من جراء الحوادث المرورية المسجلة ببلادنا تعد بصفة عامة مرتفعة بالمقارنة مع الدول المتقدمة، وهذا يحتم ضرورة إعداد استراتيجيات للسلامة المرورية وتضافر الجهود من أجل التصدي لتلك الحوادث كمسؤولية جماعية مشتركة تقع على عاتق مختلف فئات المجتمع وكذلك الأجهزة والمؤسسات الحكومية وغير الحكومية { القطاع الخاص }.

ويعد القطاع الخاص أحد أطراف معادلة الحوادث المرور وذلك لأن له دور فعال في نتائج السلامة المرورية ونذكر منها منظومة التكوين والتدريب على السياقة والتي لها انعكاسات مباشرة على السلامة المرورية، ونضيف أيضاً دور المراقبة التقنية وهي من أهم الوسائل التي تساعد في التقليل من الاختلالات الميكانيكية الحاصلة للمركبات المستعملة للطريق العام والتي تحظى بنسبة مهمة من نسب مسببات حوادث المرور بالجزائر. كما تهدف هذه الأداة أيضاً لتجديد الحظيرة وتحسين حالتها.

1- الإشكالية:

بيّنت الأبحاث والدراسات أن ظاهرة حوادث المرور معقدة، ولدراستها ومعرفة أسبابها لا بد أن يؤخذ بعين الاعتبار كل أبعادها، ونقصد بهذا البنية التحتية وحظيرة المركبات بالإضافة إلى مجال التشريعات والتنظيمات المتعلقة بقانون المرور، هذه الأبعاد تدخل حوادث المرور في إطار مفهوم تعدد الاختصاصات والقطاعات وذلك لكون حادث المرور عبارة عن تداخل عدة أسباب فيما بينها، وفي دراستنا هذه سنسلط الضوء على بعد مهم من الأبعاد السابقة الذكر والمتعلق بالقطاع الخاص ودوره في تحسين السلامة المرورية.

وكحال معظم المدن الجزائرية تعتبر مدينة المسيلة واحدة من المدن التي عانت الكثير جراء تردي أوضاع التنقل والسلامة المرورية داخل المحيط الحضري، بحيث بلغت عدد الحوادث المرورية في المدينة 299 حادث في السنة، وهذا راجع إلى نقص في الهياكل القاعدية على مستوى المدينة وكذا عدم إحترام قوانين المرور أدى هذا إلى تدهور السلامة المرورية. حيث يعد القطاع الخاص أحد أطراف المهمة في هذا الموضوع وذلك لأن له دور فعال في نتائج السلامة المرورية ونذكر منها منظومة التكوين والتدريب على السياقة والتي لها انعكاسات مباشرة على السلامة المرورية، ونضيف أيضا دور المراقبة التقنية وهي من أهم الوسائل التي تساعد في التقليل من الاختلالات الميكانيكية الحاصلة للمركبات المستعملة للطريق العام والتي تحظى بنسبة مهمة من نسب مسببات حوادث المرور بالجزائر. ومن هذا يبرز دور القطاع الخاص والذي له دور مهم في تحسين السلامة المرورية، وهذا ما يجعلنا نطرح التساؤل التالي:

✚ كيف يمكن للقطاع الخاص المساهمة في تحسين السلامة المرورية؟

2- الفرضيات :

- الفرضية الأولى: للقطاع الخاص دور فعال في تحسين السلامة المرورية في المدينة.
- الفرضية الثانية: للمراقبة التقنية للمركبات دور كبير في تخفيض نسبة عامل الخلل الميكانيكي في حوادث المرور بالجزائر.

3- أسباب إختيار الموضوع:

دفعتنا إلى إختيار هذ الموضوع أسباب كثيرة ومتعددة نلخصها في النقاط التالية:

- حدة المشكل المعالج في الجزائر عامة وفي مدينة المسيلة خاصة.
- التأثيرات المختلفة للقطاع الخاص على السلامة المرورية.
- نجد أن مدينة المسيلة تعاني مشاكل من ناحية السلامة المرورية.

4- أهداف الدراسة:

- محاولة معرفة أهم الأسباب التي تؤدي إلى الحوادث في المدينة .
- محاولة تقييم مساهمة القطاع الخاص في تحسين السلامة المرورية بالمدينة.
- ربط التسيير الجيد للقطاع الخاص بتحسين السلامة المرورية.

5- منهج الدراسة:

بناء على طبيعة الموضوع تم الاعتماد على المنهج الوصفي التحليلي ، حيث جاء المنهج الوصفي في مقدمتها والذي يركز على الوصف الدقيق والتفصيلي للظاهرة أو موضوع الدراسة وصفا كميا ونوعيا، كما تم الاعتماد على المنهج التحليلي وذلك من أجل تحليل البيانات والمعطيات المتوفرة

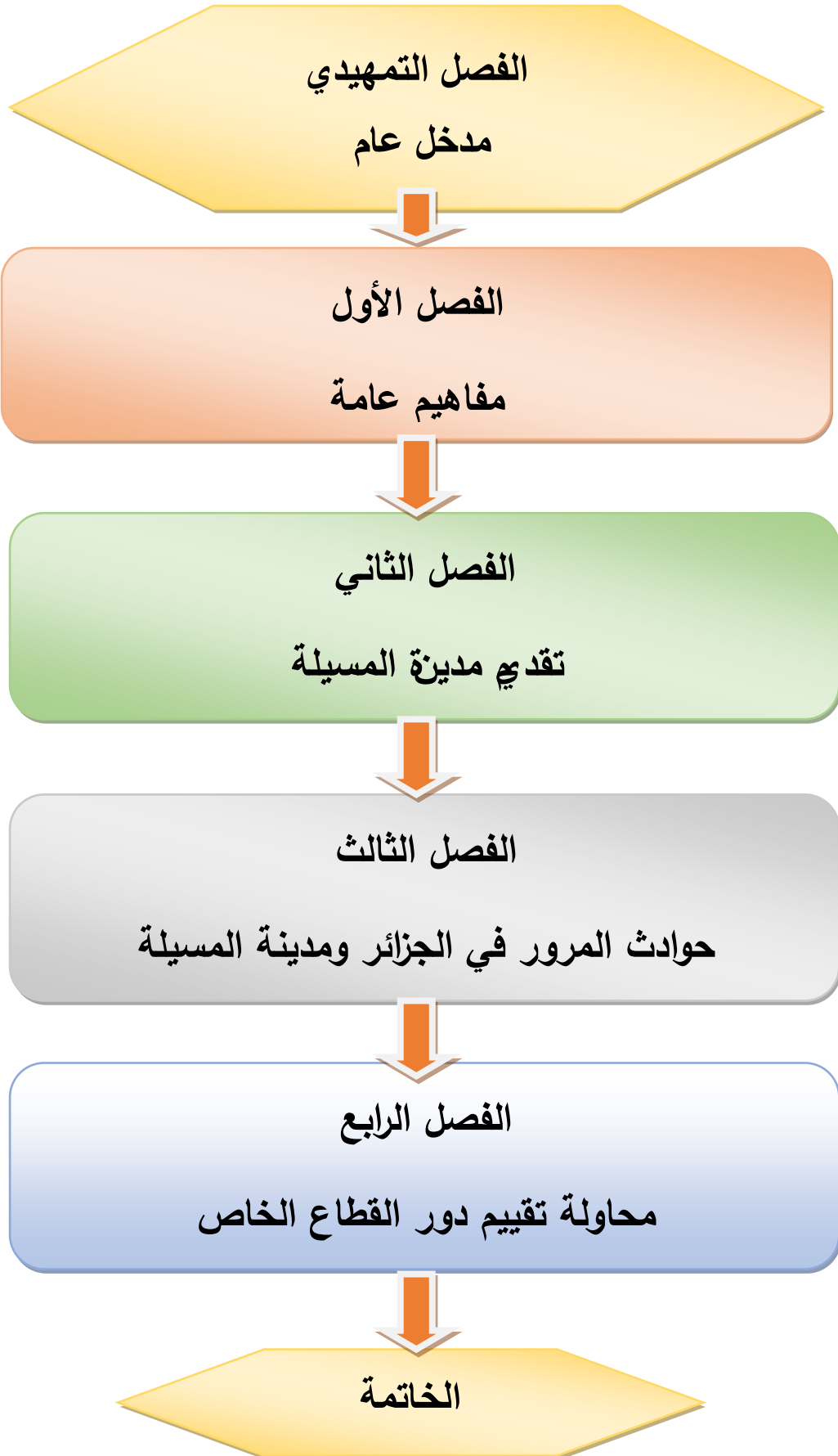
عن موضوع الدراسة. وكما اعتمدنا في بحثنا هذا على بعض الوسائل التي تساعدنا في عملية التحليل، والمقابلة مع مسؤول الوكالة المراقبة التقنية للسيارات بالمدينة وتحليل الإحصائيات.

6- تبرير إختيار حالة الدراسة:

يرجع سبب اختيارنا لحالة الدراسة (مدينة المسيلة) إلى عدة جوانب:

- الجانب العلمي: حيث نسجل وجود نقائص كبيرة ومشاكل عديدة في وضعية السلامة المرورية من جهة ووضعية المدينة من جهة أخرى.
- الجانب الشخصي: ويتمثل عموما في معرفة مجال الدراسة، وكذلك إمكانية الحصول على المعلومات اللازمة.

7- هيكلية المذكرة:



الفصل الأول: السند النظري

تمهيد

- 1 تعريف النقل.
- 2 مفهوم النقل.
- 3 مفهوم النقل الحضري.
- 4 تعريف النقل الحضري.
- 5 النقل و الحركة.
- 6 تعريف مخطط النقل و الحركة.
- 7 أنواع النقل الحضري.
- 8 مشاكل النقل.
- 10_ شبكة النقل الحضري الجماعي.
- 11_ النقل الفردي الحضري.
- 12_ تعريف النقاط السوداء.
- 13_ تعريف القطاع العام.
- 14_ تعريف القطاع الخاص.
- 15_ تعريف المراقبة التقنية.
- 16_ مفهوم السلامة المرورية.

خلاصة

تمهيد:

يعتبر موضوع السلامة المرورية و من أهم المواضيع في العصر الحديث، و ذلك لأن هذه الحوادث المرورية أصبحت من الأسباب الأولى لوفيات الأشخاص في الوطن العربي و في الجزائر خاصة، وفي هذا المجال توجد عدة قطاعات منها حكومية و غير حكومية تعمل على التقليل من هذه الحوادث المرورية، و هي تعمل وفق استراتيجيات مسطرة من طرف الحكومة، و للتحكم في هذه المشاكل يجب دراسة و تحليل عمل هذه القطاعات (دراسة القطاع الخاص) و ذلك لتحسين مستوى خدماتها و تأثيرها الإيجابي على السلامة المرورية.

من أجل فهم و تحديد أي ظاهرة، لابد من التطرق لمختلف المصطلحات و المفاهيم المتعلقة بها وهذا ما سنتطرق إليه من خلال هذا الفصل من عرض لمختلف المصطلحات، المفاهيم المتعلقة بالنقل الحضري، كذلك مختلف العوامل المؤثرة و المتأثرة به.

التعريفات و المفاهيم:

1- تعريف النقل¹:

يشكل النقل و التنقلات ميزة حياة الإنسان و شغله الشاغل, حيث زادت أهميته بازدياد عدد المنشآت و المنتجات و الأسواق و الأفراد, و يمكن تعريف النقل على أنه تحويل موضع شيء مادي ما نحو موضع آخر باستخدام وسيلة أو مركبة معينة يطلق عليها وحدة النقل (دراجة, سيارة, حافلة.....) وذلك لمسافة طويلة نسبيا عبر ممر معين (VOIE) كالطرق, و القنوات الملاحية و الأنابيب..... الخ. إضافة إلى الجسور و الخطوط و محطات السكك الحديدية والموانئ ا ولمرأى و المطارات تشكل الهياكل القاعدية للنقل، لذلك تتوقف إمكانيات النقل إما على قدرة وسيلة النقل أو على قدرة الهياكل القاعدية.

2- مفهوم النقل²:

النقل هو كل نشاط ينقل بواسطة شخص طبيعي او معنوي أشخاص او بضائع من مكان الى آخر على متن مركبة مهما كان نوعها.

3- مفهوم النقل الحضري³:

النقل هو بداية العلاقة التي تربط بين الحركة و السكون ، أما الحضرية فتعني ما هو موجود داخل المحيط الحضرية لمدينة ما.

4- تعريف النقل الحضري⁴:

يعرف بأنه مختلف العمليات التهيئة من طرقات و جسور و ممرات و غيرها بالإضافة إلى وسائل النقل بكل أنواعها والتي تتضمن نقل السلع و لأفراد من مكان إلى آخر في ظروف ملائمة ويهدف إلى إعطاء

1- سميرة إبراهيم أيوب، اقتصاديات النقل دراسة تمهيدية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2002، ص5 .

2- الجريدة الرسمية الصادرة ب 11 ماي 1988، العدد 19، ص785

3- الجريدة الرسمية العدد 45-2000 ص30.

4- شاكر بحضر، مشروع القطار الحضري لمدينة باتنة -دراسة استشرافية، مذكرة ماجستير، جامعة الحاج لخضر باتنة 2011، ص 51.

دينامكية للحياة في المدينة ضمان التنقلات اللازمة لكل المستعملين.

5- النقل و الحركة:⁵

يطلق مصطلح الحركة على النقل بأنواعه المختلفة (نقل السلع و الأفراد) حيث يهتم بالمظاهر

المكانية مثل مصدر الحركة و مقصدها.

6- تعريف مخطط النقل و الحركة:⁶

هو وثيقة إدارية تتضمن مجموعة الخطوط المسجلة و الخطوط المستغلة و عدد وسائل النقل و

المخطط المحلي و ذلك بالتحكم في وسائل النقل للوصول إلى مستوى ذو قيمة لتحمل أعباء الطلب و يهدف

إلى:

- تحديد شروط وضع الهياكل القاعدية في الميدان
- يسمح باختبار المشاريع الأكثر مردودية
- مساندة التطور انطلاقا من التوقعات العالية للطلب
- إقامة أنظمة للكشف و تقييم الخلل في عمليات تلبية الطلب على النقل
- ضمان و متابعة نشاطات النقل المختلفة.

7- أنواع النقل الحضري:

توجد عدة أنواع من وسائل النقل الجماعي وهي تختلف حسب الحجم و نوعية الخدمة و كل نوع من

هذه الأنواع له إيجابيات و سلبيات و نذكر من بينها ما يلي:

• **النقل الجماعي الحضري:** وهو نشاط نقل المسافرين على خطوط منتظمة المسار داخل المحيط

الحضري للمدينة بواسطة مركبات مهيأة خصيصا لذلك.⁷

⁵ ج.ر، العدد15، الصادر بتاريخ 12مارس 2006، ص18.

⁶ قرادي عيد السلام، خنين إسماعيل، محيط النقل الحضري لمدينة غرداية. مذكرة مهندس دولة في التسيير التقنيات الحضرية، جامعة منتوري قسنطينة، 2011، ص104.

ويعرف النقل الحضري الجماعي أنه نشاط للخدمات ينتج منفعة في الزمان والمكان بواسطة شخص طبيعي أو معنوي يضمن التحول الفيزيائي للأشخاص والبضائع في مجال المحيط الحضري على متن مركبة معدة لهذا الغرض ولمسافة مقبولة.⁸

كما نصت المادة 05 من القانون 01/ 13 المؤرخ في 17 أوت 2001 على إعطاء الأولوية لهذا النشاط "يجب أن تهدف منظومة النقل البري إلى إعطاء الأولوية لتطوير النقل لعدة أسباب:

➤ يعمل النقل الجماعي على تقليص الفوارق الاجتماعية في ميدان استغلال المجال الحضري وكذا التنقل للسكان.

➤ إن غياب التنقل الجماعي معناه زيادة عدد السيارات الفردية، وهو ما يؤدي إلى إكتظاظ داخل المحيط الحضري وكذلك الإستهلاك الكبير للطاقة، وما ينتج عنه من مشاكل الإزدحام والإختناقات المرورية والتلوث وحوادث المرور.⁹

8- مشاكل النقل:

بعد الازدياد السريع للسكان في المدن واتساعها أصبحت المعضلة الأولى للمواصلات هي التوفيق بين السيارات والكتل البشرية أكثر مما تكون في قهر المسافات الطويلة وتقصيرها، حيث تختلف المدن بعضها عن البعض في عدد كبير من الخصائص التي تميز كل مدينة عن أخرى فظروف المواصلات عبر مختلف المناطق الحضرية تختلف كثيرا حسب مميزات النسيج العمراني و شبكة الطرق و العبور والانتقال والقدرة التقنية و المالية للجماعة المعنية بذلك فإن مشكلة النقل والحركة والاتصال في المدن تمثل إحدى المشكلات التي يلمسها سكان أو زوار جميع تلك المدن، فقد أدت الكثافة السكانية العالية التي تشهدها المدن و التوسع العمراني والزيادة في التحضر السريع إلى زيادة الطلب في التنقل بين مختلف مناطق المدن وعلى

7- (الجريدة الرسمية، العدد 4، 1988).

8- فارس بوبكور، سليم بوقفة، استعمال الأساليب الكمية في دراسة سلوك المستهلك نحو خدمات النقل الحضري، دراسة حالة النقل الحضري لمدينة قسنطينة، الملتقى الوطني حول استعمال أساليب الكمية في اتخاذ القرارات الإدارية، جامعة 29 أوت 1955، سكيكدة، 2009، ص 03.

9- لجريدة الرسمية، مرجع سابق، ص 05.

الأطراف الهامشية، حيث زاد الضغط على المحاور الرئيسية في مراكز المدن مما أدى إلى ازدحام كثيف مما أثر في عدة نواحي من الجانب البيئي والمتمثل في التلوث وضياح كبير من ناحية الوقت و الطاقة وتبدو هذه العلاقة بين السكن والسكن وأماكن العمل وارتفاع نسبة الكثافة السكانية في الأحياء وهي تتصل اتصالاً مباشراً بالحياة اليومية للمواطنين، إذ تتطلب تنقلات معتبرة بين المناطق وتؤدي الزيادة في ملكية السيارات الخاصة إلى مشاكل عدة وهي التي تطرح نفسها هنا هو كيف نقل من نسبة الحوادث بالسيارات وكيف نقل من الضغط الناجم عن الكثافة السكانية المرتفعة وكثافة السيارات واكتظاظ الشوارع وما يتأتى من التأخير بسبب الطرق والازدحام أمام سائقي السيارات والمارة في الشوارع المكتظة كما أن هناك مشكلة التوفيق بين الناس المتحركين بالسيارات والآخرين الذين يخلدون للراحة ولكل منهم مطالب متنوعة تتمثل بالحاجة إلى مساحات للمرافق الترويحية بعيداً عن الضوضاء كذلك هناك مشكلة توفير الإمكانات المادية والبشرية اللازمة للمواصلات والمرور والتعليم والإسكان.... الخ¹⁰.

وسوف يزداد الأمر تعقيداً مع مرور الزمن، حيث يزداد عدد السكان بينما تضل مساحة الأرض المستخدمة للإسكان والطرق والمرافق العامة ثابتة، وسوف تزداد الحاجة إلى السرعة وإلى الطرق التي تساعد على السرعة لأن الامتداد العمراني سوف يبعد المسافة بين المسكن ومكان العمل، كما سيؤدي ازدياد الدخل الفردي والقومي إلى ارتفاع معدل السيارات نسبة للسكان، الأمر الذي يزيد من اكتظاظ الناس والسيارات ويبرز العديد من المشكلات الاجتماعية والاقتصادية و التلوث في بيئة المدن.¹¹

9- مراحل إعداد مخطط النقل:

المرحلة الأولى: هي عبارة عن خطوة يتم من خلالها إنجاز التحقيقات (الحصر) و جمع المعلومات الخاصة:

✓ التنقلات المتعلقة بالأشخاص

¹⁰ - حسين عبد الحميد احمد رشوان , مشكلات المدينة , دراسة في علم اجتماع حضري : مؤسسة شباب الجامعة الإسكندرية 2001 ., ص122 .

¹¹ - إبراهيم أحمد الدميري, لحة للنقل الشامل 2 , - , <http://www.almadapapcv.com>.

- ✓ الهياكل القاعدية و حركة المرورية
 - ✓ خطوط الربط ضمن الشبكة الحضرية
 - ✓ مدى الخدمات المتقدمة في مجال النقل
 - ✓ العرض و الطلب المتوفر في النقل
- و تتم هذه المرحلة عبر الخطوات التالية:
- تحليل العرض و الطلب الحالي
 - تحليل القدرة على إستيعاب السوق
 - دراسة العلاقات
 - حصيلة النتائج

المرحلة الثانية: اختبار الإستراتيجية في ميدان النقل بعد تقديم الطلب على النقل بالإضافة إلى توجيهات المخطط التوجيهي بحيث يمكن التفكير في مخطط نقل مناسب بالاعتماد على خيارات عدة هي:

✚ اختبار أنظمة النقل المناسبة

✚ هيئة المركبة

✚ مستوى الوصول الشامل و الإستراتيجية في ربط المناطق المحايدة للنقل الجماعي

المرحلة الثالثة: تحديد أنظمة النقل على المدى المتوسط حيث يتم في هذه المرحلة وضع عدة مخططات و ذلك بالاستعانة بأنظمة نقل معينة و مخططات الهياكل القاعدية.

المرحلة الرابعة: مقارنة و استخلاص النتائج، يتم في هذه المرحلة من التحليل تحده القيمة التي توضح فيها مختلف العوامل لتسهيل حركة المرور و الوصول إلى اختيار أفضل.

المرحلة الخامسة: -التقسيم و البرمجة- للوصول إلى تكامل وظيفي في النظام الحضري يجب لجوء إلى عمليات ذات فعالية اعتمادا على شبكة المتوفرة و الاستثمار الجاد مع الأخذ بعين الاعتبار كل المكونات الاجتماعية و السياسية للقيام بهذه العملية.

10- شبكة النقل الحضري الجماعي:

شبكة النقل الحضري الجماعي تعبر عن مجموعة المسارات المتضمنة للتنقلات الحضرية ب واسطة وسائل النقل الجماعي(الحافلة) وتتضمن جميع القطاعات الحضرية في المدينة ويمكن أن تعرف من جهة أخرى على أنها شبكة الخطوط المرخص بها للمتعاملين ذوي المركبات (الحافلة) في الوسط الحضري وتتضمن هذه الشبكة بدايات ونهايات الرحلات (الخطوط) كما تتضمن مواقع عديدة أو عدة محطات حضرية رئيسية.

11- النقل الفري الحضري:

هو كل تنقل يتم بأجرة أو بغير أجرة ضمن الوسط الحضري ويستعمل فيه السيارات الخاصة أي (الشخصي) والسيارات الأجرة الحضرية.

12- تعريف النقطة السوداء¹²:

هي الأماكن التي لها أهمية إستراتيجية على مستوى شبكة الطرق والتي تعاني من سوء الحركة المرورية من جهة، وهي مجال مروري عموما يتميز بصعوبة الحركة والازدحام وتكرر فيها الحوادث المرورية.

12- مخطط الحركة والمرور لمدينة المسيلة 2013 الفصل 2، ص 7.

13- تعريف القطاع العام¹³:

هو ذلك القطاع الذي يخضع للسيطرة الكاملة للدولة، وفي هذه الحالة يتم النظر للدولة بصفة وحدة اقتصادية تقوم بأنشطة اقتصادية مناظرة لأنشطة القطاع الخاص، غير أن هذه الأنشطة الاقتصادية العامة تشكل جزءا لا يتجزأ من الخطط والبرامج الاقتصادية للدولة.

14- تعريف القطاع الخاص¹⁴:

ويتمثل في الجزء من الاقتصاد الوطني الذي تديره أو تملكه شركات الأشخاص وشركات الأم والـ والأفراد كما يعرف كذلك بأنه القطاع الذي يدار من طرف الأفراد ووحدات الأعمال، وتتولى آليات السوق توجيه دفة الأمور بالنسبة للأنشطة الاقتصادية الخاصة وهي تسعى بالتالي إلى تحقيق أقصى ربح ممكن.

- وينقسم القطاع الخاص إلى قسمين:

قطاع خاص منظم: وهو القطاع الذي يعمل في إطار منظم حيث يمك في عمله وتعامله حسابات نظامية.

قطاع خاص غير منظم: وهو القطاع الذي لا يمك في عمله وتعامله حسابات نظامية وهو قطاع حرفي.

ونقصد بالقطاع الخاص في موضوعنا هذا القطاع الغير حكومي والذي له دور وتأثير على مجال النقل والحركة المرورية مثل: مؤسسات المراقبة التقنية، مدارس تعليم السياقة، وحتى المخططين والمهندسين....

15- تعريف المراقبة التقنية:

يتمثل الفحص التقني في متابعة دورية للمركبة تقنيا لضمان توفرها على كافة الشروط الملائمة لخدمة النقل، وذلك بتشخيص العطب الذي يمكن أن يكون على مستوى أي عنصر من عناصر المركبة والذي يشكل خطرا على الأفراد ولبئية.¹⁵

¹³ - عبده محمد فاضل الربيعي، الخصخصة و أثرها على التنمية بالدول النامية جامعة القاهرة 2004 ص14، 15.

¹⁴ - نفس المرجع السابق ص15.

¹⁵ - القنتون 9/87 المؤرخ في 10 فبراير 1987، المتضمن حركة المرور عبر الطرق و سلامتها، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية ص227.

المراقبة التقنية هي المعاينة التقنية المخصصة للتأكد من حالة صيانة السيارة ومدى قابليتها للسير في الطريق بدون خطر¹⁶.

16- مفهوم السلامة المرورية:

هناك عدة تعريفات لهذا المصطلح، إلا أن جميعها تتفق على توفير مقدار كافي من السلامة الجسدية والنفسية، ويتغير هذا المقدار من مجال إلى آخر حسب خصوصيات كل مجال، ومن أهم هذه التعريفات ما يلي:

- ❖ السلامة هي مجمل الإجراءات المتخذة لحماية الناس أو الممتلكات .
 - ❖ السلامة هي الوضعية التي نكون فيها غير معرضين للخطر.
 - ❖ الأمن هو الترتيبات الموضوعية لضمان السير الحسن لعملية ما.
 - ❖ هو التقليل من خطر الحوادث في الطرق، عن طريق منهجية عمل شاملة، تأخذ في الحسبان هندسة الطرق، وتسيير المرور، وتربية وتكوين مستعملي الطريق، وتصميم السيارات¹⁷.
- هو التخفيف من خطر الحوادث والتقليل من الإصابات في الطرق، بإتباع منهجية يشارك فيها مختلف المتخصصين منهم في هندسة الطرق، وتسيير حركة المرور، والتبئية والتعليم، ورجال الأمن وتكوين مستعملي الطرق، وحتى الصناعيين والفنيين في مجال صناعة السيارات.

¹⁶ - الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، قانون رقم 9/87، يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه "الجزائر" 1987 ص 277.
¹⁷ - ("Sécurité", Encyclopédie Microsoft® Encarta® 99. © 1993-1998 Microsoft)

خلاصة الفصل:

من الممكن التقليل من حوادث المرور، غير أن الجهود التي بذلت حتى الآن لمعالجة مشاكل السلامة المرورية و الحركة المرورية على الطرق غير فعالة في كثير من الأحيان، ولعل من أسباب ذلك الميل إلى الاعتقاد بأن الإصابات والخسائر الناجمة عن حوادث المرور على الطرقات مجال يعود أمر الاهتمام به لقطاع واحد(القطاع الحكومي)، إلا أن ذلك غير صحيح فمعالجة موضوع السلامة المرورية و حوادث المرور يدخل في إطار مفهوم تعدد الاختصاصات والقطاعات، كون أن حادث المرور في ذاته عبارة عن تداخل عدة أسباب فيما بينها، ورغم أن العامل البشري هو العامل الأساسي في أسباب وقوعها، إلا أنه ليس العنصر الوحيد في الحادث، ومنه لا بد من انتهاج سياسات تأخذ بعين الاعتبار جميع العوامل والعناصر المكونة للنظام، أي الاعتماد على التوعية والمراقبة والتطبيق الصارم لقوانين المرور، وحالة المركبة، وإدراك المجال المستعمل، وتصميم بيئة حركة المرور و تنظيم الشبكات و وسائل النقل وتهيئتها بالتجهيزات اللازمة و غيرها من الإجراءات التي تعمل على التقليل من هذه الحوادث.

الفصل الثاني: تقديم مدينة المسيلة

تمهيد

1 تقديم ولاية المسيلة.

2 مراحل تطور المدينة.

3 الدراسة الطبيعية.

4 الدراسة السكانية و الاقتصادية.

5 الدراسة العمرانية و المعمارية.

خلاصة

تمهيد:

تعتبر عملية التحليل العمراني من أهم، وأدق العمليات وأولها في كل الدراسات العمرانية وعلى قدر أهميتها على قدر صعوبتها وحساسيتها، ولذلك يجب أن تخضع عملية التحليل لقواعد علمية، وفي بحثنا هذا سنعتمد على قواعد علمية المتعلقة بعملية التحليل العمراني، مثل الملاحظة الإحصاء، التحليل الرقمي والكمي، والتحليل الوظيفي والعملي حيث إن المدينة هي الوسيط الأساسي لكل التفاعلات البشرية فهي مجال النشاطات ومركز توليد التنقلات عن طريق وظائفها المختلفة وطبيعة نسيجها ومعطياتها البشرية والهياكل المتوفرة بها لذا يجب التطرق إلى هذه العناصر كعوامل أساسية لتعريف المدينة وتحديد تأثيرها على النقل الحضري.

1- دراسة تحليلية لمدينة المسيلة :**1 تقديم ولاية المسيلة:¹**

تحتل ولاية المسيلة موقعا استراتيجيا في وسط شمال الجزائر، يحدها من الشمال ولايتي سطيف و برج بوعرييج و من الغرب ولايتي البويرة والمدينة ومن الجنوب ولايتي الجلفة وبسكرة ومن الشرق ولاية باتنة، وهي تعتبر جزءا من منطقة الهضاب العليا الوسطى .

تمتد على مساحة قدرها 18.175 كم²، ويبلغ عدد سكانها حسب إحصائيات(2015) ب 1.201.423

نسمة، بكثافة سكانية تقدر ب: 66 ساكن/كم².

وقد قسمت إلى 23 بلدية، والتي أصبحت اليوم 47 بلدية بعد التقسيم الإداري سنة 1984 مجمعة في 15 دائرة.

¹ANNUAIRE STATISTIQUE. De la wilaya de m'sila. Edition octobre 2006

2- تقديم المدينة:

من أجل الوصول إلى تقديم شامل يخص مدينة المسيلة و إبراز أهم الخصوصيات أردنا أن ندرسها من حيث الدراسة الطبيعية و العمرانية.

1-2 الموقع الجغرافي:²

تقع بلدية المسيلة في الجهة الشمالية الغربية لحوض شط الحضنة، حيث يحدها من الناحية الشمالية سلسلة جبال الحضنة، و من الناحية الجنوبية شط الحضنة، و هي نقطة تقاطع لكل من الطريق الوطني رقم 40، والطريق الوطني 45، ويعتبر المجرى المائي (واد القصب) من أهم الأسباب التي جعلت مدينة المسيلة تنشأ وتتطور عبر مراحل مختلفة من الزمن، و تقدر مساحة مجال منطقة الدراسة بـ 233 كلم²، يشغله حوالي 170990 نسمة حسب تعداد 2014 أي بمعدل 733 نسمة/كلم².

2-2 الموقع الإداري:

تقع بلدية المسيلة في أقصى الحدود الشمالية لولاية المسيلة، حيث يحدها:
 من الشمال: ولاية البرج (بلدية العش).
 ومن الجنوب: بلدية أولاد ماضي.
 ومن الشرق: بلدية المطارفة + السوامع.
 ومن الغرب: بلدية أولاد منصور.

ونظرا لموقعها الاستراتيجي هذا، حيث سميت ببوابة الصحراء و عاصمة الحضنة، فقد تعاقبت عليها عدة دول وشعوب، فبدأ بالدولة الرومانية التي أنشأت مدينة زيبي جوستيانا، و التي تسمى حاليا ببشيلقا (تبعد بحوالي 3 كلم عن مدينة المسيلة الحالية)، و قد أنشأت مأخذ للمياه من واد القصب، وبجانبه نقطة للحراسة،

²المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لبلدية المسيلة ، 2008.

تحولت بعد ذلك إلى حي، ثم أعقبتها فترة الحكم العربي الإسلامي، حيث أسس الحماديون على الضفة الشرقية لواد القصب ثلاث أحياء هم: رأس الحارة و شتاوة و خرب تليس، و التي كانت تمثل النواة الأولى لتأسيس مدينة المسيلة، ثم توسعت بعد ذلك بإضافة حي الجعافرة، ثم جاءت مرحلة الحكم التركي، التي تميزت ببناء القلاع العسكرية التي أسست مع حي الكراغلة (الكراغلة) هم من كانوا من أب تركي و أم عربية)، الذي أزيل إثر الزلزال العنيف الذي ضرب المدينة في 1965م، و قد تميز تخطيط هاتين المرحلتين بالشوارع الضيقة (impasse) و الممرات المسدودة (cul de sac)، و سيطرة النسيج العضوي الذي يتميز بالكثافة العالية، و عدم استقامة الشوارع، لكننا نلمس شيء من التدرج فيها، ووجود ساحات بينية تلعب دور المتنفس لهذه الشوارع، لكن كان هذا الترتيب مناسباً لنوع الحركة التي كانت موجودة آنذاك، و التي كانت تقتصر على حركة المشاة فقط، استعمال الحيوانات في نقل البضائع و السلع.³

3- مراحل تطور المدينة:⁴

3-1 المرحلة ما بين: 1840م و 1940م:

جعلت المدينة آنذاك مقاطعة عسكرية، حيث بنيت فيها تكنة عسكرية على الضفة الغربية لواد القصب، على مساحة 2.2 هكتار، و التي حولت بعد الاستقلال إلى مستشفى مدني، ثم إلى مستشفى للأمراض العقلية، ثم تم هدم جزء كبير منه حول إلى مركز تجاري. ثم أسس المستوطنون الذين كانوا ذوي أغلبية يهودية حيا على الضفة الشرقية لواد القصب، جنوب الطريق المؤدي إلى باتنة حالياً.

3-2 المرحلة ما بين 1940م و 1962م:

في هاته المرحلة أصبحت مدينة المسيلة مركزاً إدارياً فأسس على الضفة الغربية لواد القصب حي الكوش

³ قريميط علي، علاقة الأمن المروري الحضري بالتنظيم العام للمدينة ،مذكرة لنيل شهادة الماجستير - معهد تسيير التقنيات الحضرية بالمسيلة-

و العرقوب، اللذان عرفا توسعا سريعا نظرا لشدة وتيرة النزوح الريفي آنذاك، و خاصة أثناء الثورة التحريرية، و رغم المراقبة العسكرية الشديدة فقد أسس النازحون من الريف حي قصديري بجانب حي الجعافرة الذي كان نواة لتأسيس حي لاروكاد، كما ظهر أيضا حي النيلو في الشمال الغربي للمدينة، و الذي أزيل و استبدل بسكنات فردية فيما بعد الاستقلال. ونظرا للظروف الأمنية التي كانت تتسم بالصعوبة في هاتين المرحلتين، و تغير طريقة عيش السكان و مظهر الحياة، فقد ظهرت طريقة مخالفة في تخطيط المدينة، حيث ظهرت الشوارع الواسعة المستقيمة و المتعامدة، و ذلك لتسهيل مراقبة تنقل السكان من جهة، و لاحتواء الحركة التي ظهرت بمظهر ووتيرة مخالفة من جهة أخرى، و التي كانت حركة ميكانيكية تتطلب سرعة أعلى و مكانا أوسع.

ثم جاءت مرحلة الاستقلال التي تميزت بدورها بمرحلتين هما:

3-3 مرحلة ما بين 1962م و 1974 م:

أرادت السلطات البلدية القضاء على الأحياء القصديرية و الفوضوية، و شرعت في تطبيق مشروع البناء الذاتي، فكانت المنطقة الواقعة غرب الطريق المؤدي إلى برج بو عريريج أول منطقة توزع للمستفيدين. ثم تلتها أحياء أخرى مثل حي إشبيليا.

و في الفاتح من جانفي سنة 1965م ضرب زلزالا عنيفا مدينة المسيلة، حيث أتى عدة أحياء مثل:

الشواف، و الكراغلة...

فكان لزاما على الدولة إعادة إسكان السكان المتضررين، فأنشأت حي 500 مسكن في الجهة الشمالية الغربية من المدينة، و الذي يسمى اليوم حي البدر أو الحي الجديد، و حي 300 مسكن في الجهة الجنوبية الغربية للمدينة، و الذي يسمى اليوم بالحي الزاهر.

و قد تميزت هذه المرحلة باستمرار نفس النوع من التخطيط، و بنفس الوتيرة و الشدة، و لم يحدث أي تغيير يذكر.

3-4 مرحلة ما بعد 1974م:

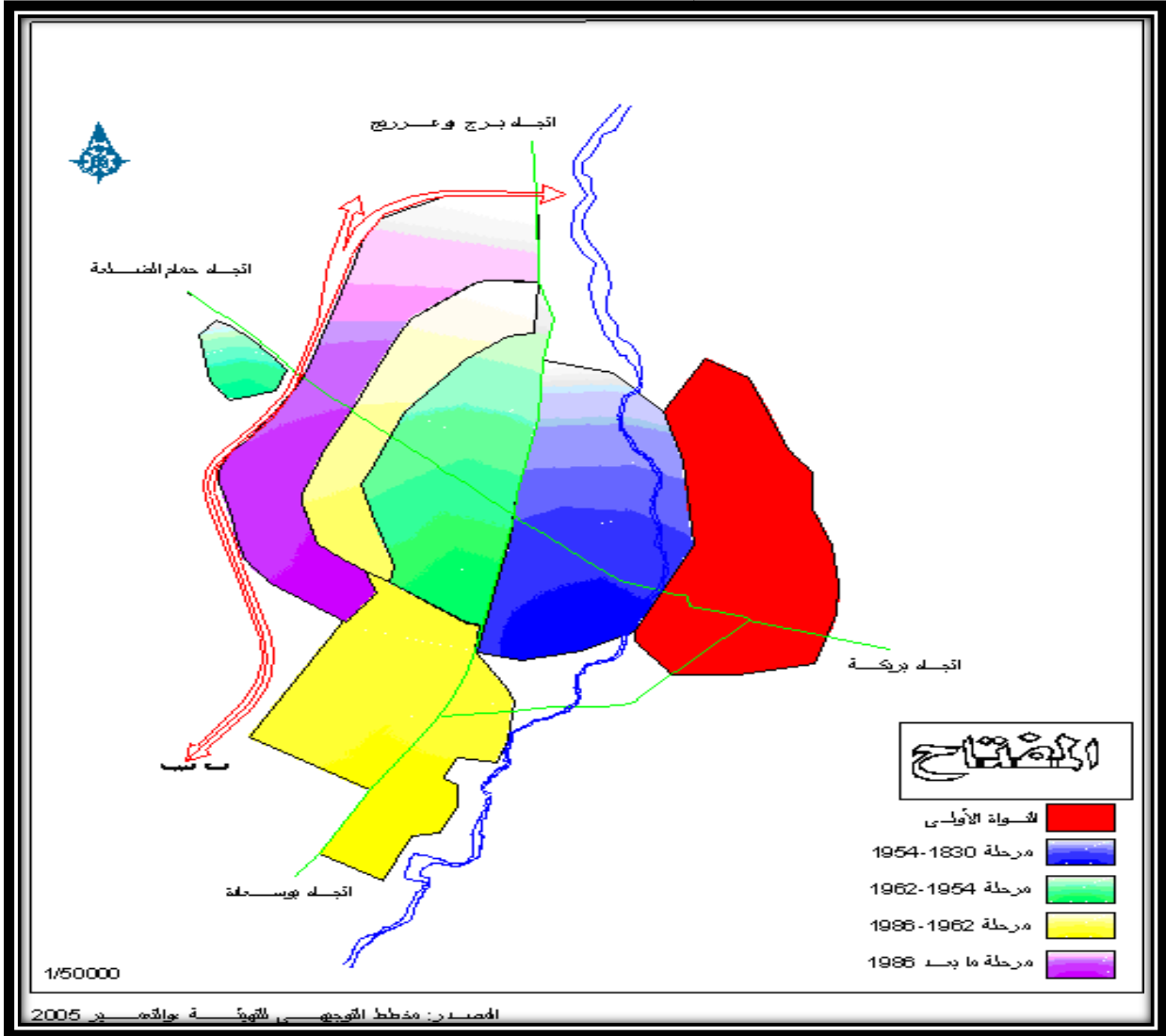
في جويلية 1974م، تم إدراج المسيلة ضمن قائمة الولايات، فاستفادت من برنامج تنموي واسع، فأُسست المنطقة الصناعية في الناحية الجنوبية من المدينة، بجانب الطريق الوطني رقم: 45. ثم تم بناء المناطق السكنية الحضرية الجديدة في الجهة الغربية للمدينة، و في مطلع الثمانينيات تغيرت السياسة العمرانية للجزائر، حيث بدأ التخلي عن المساكن الجماعية إلى المساكن الفردية، و كانت المسيلة ضمن هذه السياسة، فأنشأت الأحياء الفردية بدأ بحي 504 مسكن سنة 1982م، ثم ظهرت بعده عدة أحياء سكنية فردية مثل: حي 700 مسكن، الوحدة رقم: 1 و 2 ...

و قد تميزت هذه المرحلة بالتوسع السريع للمدينة، مما انجر عنه عدة تغييرات في نوعية التخطيط العام لها، فأخذت الشكل نصف الإشعاعي، و بدأت تظهر التجهيزات ذات التأثير الواسع، و احتدم الصراع بين النشاطات و الوظائف، فظهر توزيعها مضطربا و يفتقر إلى الكثير من التنظيم و التنسيق، و ذلك في رأينا راجع لشدة الطلب و سرعة التوسع الذي شهدته المدينة في هذه المرحلة. و من هنا بدأت تظهر المشاكل المتعلقة بالمرور و على رأسها الأمن المروري.

أما عن التطور المجالي لمدينة المسيلة، فقد اتسم بالبطء الشديد في بداية تأسيسها، ثم ما لبث أن انفجر انفجارا عنيفا و شديدا، خاصة بعد الاستقلال و بعد إدراج المسيلة ضمن قائمة الولايات سنة 1974م. لكن ما قابل هذا الانفجار المجالي السريع و الشديد بنية قاعدية ضعيفة لا تستطيع تلبية احتياجات هذا النمو المجالي المكثف، فوقع عدم توازن بين البنية التحتية و البنية المجالية للمدينة، كما أدت السرعة الكبيرة لهذا التوسع إلى فقدان السيطرة من طرف المصالح المختصة، و أصبح تسيير هذا المجال لا يخضع لتصورات

علمية بقدر ما يخضع لترتيبات سياسية و اجتماعية بحتة، كل هذه الظروف إضافة إلى اعتبارات أخرى أدت إلى خلل و عدم توازن في النسيج و الهيكل العمراني للمدينة، مما أثر مباشرة على النظام المروري، الذي هو نظاما من أنظمة المدينة يؤثر و يتأثر بما يحيط به من ظروف و من أنظمة أخرى، ففي نظرنا وقع في خضم هذا التسارع في النمو المجالي للمدينة، عدم تكافؤ بين النظام المروري و النظام العمراني التنظيمي للمدينة، أدى إلى عدم التعايش و التجانس بين هاذين النظامين، و يبدو أن النتائج الفعلية لعدم التعايش و عدم التجانس هذا ظهرت جليا في الواقع.⁵

المخطط رقم 2: المراحل التاريخية للمدينة.



قرميط علي، علاقة الأمن المروري الحضري بالتنظيم العام للمدينة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير - معهد تسيير التقنيات الحضرية⁵ بالمسيلة-2003، ص104، 103.

4- الدراسة الطبيعية :

4-1- المظاهر الجغرافية:⁶

التضاريس :

يعتبر إقليم الولاية محوريا و منطقة عبور بين السلسلتين الجبليتين الأطلس التلي و الصحراوي حيث أن التشكيلة الجغرافية لإقليم الولاية هي كالتالي:

- ✓ المناطق الجبلية على جهتي شط الحضنة.
- ✓ منطقة الوسط المتكونة أساسا من الهضاب و الهضاب العليا.
- ✓ منطقة السبخة الممثلة بشط الحضنة في الوسط الشرقي و الزحرز الشرقي في منطقة الغرب الوسطي.
- ✓ منطقة الكثبان الرملية.

أهم الأودية الدائمة السريان هي: وادي القصب، وادي لقمان، وادي اللحم، وادي سوبلة، وادي مسيف، وادي امجدل، وادي الشعير، وادي بوسعادة.

الجبال :

ترتفع المسيلة على مستوى سطح البحر بحوالي 460م، حيث تقوم سلسلة جبال ونوغة وبوطالب وبلزما في شكل قوس تحف حوض الحضنة من الناحية الشمالية والشمالية الشرقية، جبال ونوغة مثلا يصل ارتفاعها إلى 1400م، أما جبال بوطالب فتعلوا إلى 1800م، فيعمق بذلك منخفض الحضنة، كما تقوم مرتفعات متليلي من الناحية الشرقية ومرتفعات الاوراس الضاربة الى الشمال الشرقي، كما تأتي مرتفعات أولاد

⁶بن خالد الحاج- دراسة اضطرابات سوق العقار والعوامل المتحكمة فيه، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير - معهد تسيير التقنيات الحضرية بالمسيلة-2009 ص103.

نايل في الجهة الجنوبية لحوض الحضنة.

➤ السهول والهضاب :

إن هاته الجبال التي ذكرناها تشكل حصارا طبيعيا حول المنطقة، إلا أن الجهة الغربية نجدها مجالا للسهول والهضاب، فهي تشكل ممرا فسيحا لتأثيرات الهضاب العليا الغربية للمسيلة.

➤ المياه :

- المياه الجوفية: هناك مياه جوفية غير صالحة للشرب لأنها ملينة بالملح و هناك مياه جوفية أخرى عميقة الأغوار من غير الممكن الوصول إليها مثل تلك المتواجدة بالحضنة و في سهل عين الريش.

- المياه السطحية: النظام المتبع هو نظام يساير الأمطار المتساقطة بشكل غير منتظم ، فمجمال الوديان لا تتوفر على مياه جارية بشكل دائم إلا ما تعلق بوديان ثلاثة و هي : واد القصب شمالا، وادي بريكة شرقا، وادي مسيف جنوبا.

الجزء الأكبر من الولاية يعتبر حوضا كبيرا يتلقى مياه مختلف الأودية التي تصب جميعها في شط الحضنة.

4-2- المناخ:⁷

تعتبر مدينة المسيلة منطقة انتقالية بين نطاقين حيويين الشبه الرطب في الشمال والشبه الجاف في الجنوب، ويرجع ذلك إلى موقعها الجغرافي، الذي يعتبر حد فاصل بين وحدتين فيزيائيتين مختلفتين من حيث المظهر المرفولوجي، و هي:

الأطلس التلي في الشمال ممثلا في الهضاب السطايفية والأطلس الصحراوي في الجنوب ممثلا في

سلسلة جبال أولاد نايل و شط الحضنة ، وعليه فإن النطاق المناخي لها يتأثر بهذا الموقع الجغرافي.

⁷المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لبلدية المسيلة 2008.

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 الآتية من الجنوب، و بصفة عامة فإن مناخ المدينة ينتمي إلى مناخ البحر الأبيض المتوسط الذي يتميز بشتاء بارد رطب، وصيف حار جاف.

4-2-1. درجة الحرارة:

حسب المعطيات المناخية لدراسة مصلحة الأرصاد الجوية بالمسيلة ، فإن أعلى درجة حرارة سجلت في شهر جويلية 23.3 درجة مئوية و أدنى درجة حرارة سجلت في شهر جانفي 8.5 درجة مئوية.⁸

جدول رقم 1: المعدلات الشهرية للحرارة (م) (الفترة 1996-2016)

الشهر	جانفي	فيفري	مارس	أفريل	ماي	جوان	جويلية	أوت	سبتمبر	أكتوبر	نوفمبر	ديسمبر	المعدل السنوي
المتوسط الحراري	8.5	9.9	13.9	17.3	22.6	28.4	32.2	31.2	25.4	20	13.1	9.2	20.8

المصدر مصلحة الأرصاد الجوية بالمسيلة 2016

4-2-2. التساقط :

حسب المعطيات المناخية التي تحصلنا عليها من مصلحة الأرصاد الجوية بالمسيلة لاحظنا أن كميات الأمطار الخاصة بالمنطقة هي كميات قليلة و متذبذبة على طول السنوات و أن هناك شهور لم تتساقط فيها الأمطار كما يوضحه الجدول التالي:

⁸مصلحة الأرصاد الجوية بالمسيلة 2014.

جدول رقم 2: المعدلات الشهرية للتساقط ب ملم (المرحلة 1996-2016)

الشهر	جانفي	فيفري	مارس	أفريل	ماي	جوان	جويلية	أوت	سبتمبر	أكتوبر	نوفمبر	ديسمبر	المجموع
نسبة التساقط	22	14	11	24	23	10	3	8	25	22	17	19	198

المصدر مصلحة الأرصاد الجوية بالمسيلة 2016

إن حجم التساقط الشهري يتغير كثيرا من سنة إلى أخرى، وقد يتساقط في وقت قصير وبشكل غزير،

حيث أن أكثر كمية تساقط سجلت في شهر سبتمبر 25 ملم، وأقل نسبة سجلت في شهر جويلية 3 ملم.⁹

5- الدراسة السكانية و الاقتصادية:¹⁰

تعتبر الدراسة السكانية و الاقتصادية للمدينة مهمة للغاية، حيث أنها تعد أحد الأسس التي تقوم عليها

عمليات التخطيط المستقبلية.

5-1- تطور السكان:

يعرف سكان مدينة المسيلة حاليا معدل نمو يقارب 2% و ذلك يعود إلى الظروف المعيشية، إضافة

إلى الهجرة الكثيفة التي شهدتها المدينة في السنوات القليلة الماضية وذلك حسب المعطيات المتوفرة من

الإحصاء العام للسكن والسكان كما هو موضح في الجداول الآتية:

⁹ نفس المرجع السابق.

¹⁰ المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لبلدية المسيلة ، 2008.

جدول رقم 3: التطور السكاني لمدينة المسيلة (من سنة 1966 إلى 2016)

التعيين	1966	1977	1987	1998	2008	2014
مقر البلدية	19675	30419	66373	100745	128562	144781
التجمعات الثانوية	-	4294	9709	13450	7537	8488
التجمعات الريفية	15720	17875	6795	7488	15736	17721
المجموع	35395	52588	82877	121683	151835	170990

المصدر: الإحصاء العام للسكن والسكان لبلدية المسيلة 2016 +تعديل الطالب 2017

جدول رقم 4: معدلات نمو السكان لبلدية المسيلة (من سنة 1966 إلى 2016)

التعيين	1977/1966	1987/1977	1998/1987	2008/1998	2014/2008
مقر البلدية	4.46	8.1	3.86	2.0	2.0
التجمعات الثانوية	-	8.5	3.00	-	2.0
التجمعات الريفية	1.28	0.79	0.89	-	2.0
المعدل العام	4.04	4.65	3.55	2.0	2.0

المصدر: الإحصاء العام للسكن والسكان لبلدية المسيلة 2016 +تعديل الطالب 2017

من خلال الجدولين رقم (3) و(4) يتضح لنا أن مدينة المسيلة مرت بثلاث مراحل أساسية:

المرحلة الأولى (1966-1977): عرفت المرحلة الأولى ارتفاعا ملحوظا في عدد السكان، و يعود ذلك

بترقية مدينة المسيلة إلى مركز ولاية سنة 1974 هذا إلى جانب استمرار النزوح الريفي من المناطق

المجاورة لتحسين مستواهم المعيشي.

المرحلة الثانية (1977-1987): بلغ عدد سكان المدينة خلال سنة 1987 حوالي 66373 نسمة، و

يمكن تفسير هذا إلى توطين المنطقة الصناعية وكذلك منطقة النشاطات و بروزها كقطب تنموي بالمنطقة.

المرحلة الثالثة (1987-2014): تزايد عدد السكان خلال هذه المرحلة من 100745 نسمة سنة

1998 إلى 144781 نسمة سنة 2014، وبمعدل نمو قدره 2.11%¹¹.

2-5 الخصائص الاقتصادية للمدينة:

سوف نتطرق إلى التركيب الاقتصادي للمدينة و توزيع العاملين حسب قطاعات النشاط الاقتصادي.

1-2-5 التركيب الاقتصادي للمدينة :

سوف نقوم بتحديد فئة الداخلون في سن العمل و الخارجون عن سن العمل وذلك لتحديد احتياجات

كل فئة أثناء التصميم.

¹¹المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لبلدية المسيلة ، 2008.

الجدول رقم 5: تركيب القوة العاملة لسكان مدينة المسيلة - سنة 2015.

النسبة %	العدد/ ن	الفئة
100	170990	إجمالي سكان المدينة
53.84	92061	داخولون في سن العمل (15-64) سنة
33.55	57367	قوة عاملة
20.29	34693	قوة غير عاملة
24.57	42012	العاملين فعلا
8.98	15355	البطالين
46.16	78929	خارجون عن سن العمل (0-14), (65+) سنة
42.16	72089	صغار السن (0-14) سنة
4	6840	كبار السن (65+) سنة

المصدر : مديرية التخطيط و التهيئة العمرانية +تعديل الطالب 2017

من خلال تحليل التركيب الاقتصادي لمدينة المسيلة نستنتج أن القوة الاقتصادية بالمدينة تمثلها نسبة

العاملين فعلا و المقدرة بـ 24.57% من إجمالي سكان المدينة، وهم بذلك يمثلون فئة صغار السن، كبار

السن، القوة الغير العاملة و فئة البطالين.

5-2-2 توزيع العاملين حسب قطاعات النشاط الاقتصادي:

نقصد بالنشاط الاقتصادي القطاع الذي يعمل به الفرد بصرف النظر عن مهنته، وفيما يلي سوف نتطرق إلى

توزيع السكان المشغلين بالمدينة حسب مختلف القطاعات الاقتصادي حيث يمكننا معرفة القطاع السائد في

المنطقة.

الجدول رقم 6 : تطور عدد المشتغلين بقطاعات النشاط الاقتصادي (1987 - 2014)

المجموع		القطاع الثالث		القطاع الثاني				القطاع الأول		السنوات
		تجارة + خدمات +إدارة		بناء وأشغال عمومية	صناعة		الزراعة			
100	1217	63.58	7742	17.10	208	14.50	176	4.82	58	1987
%	5	%		%	2	%	6	%	5	
100	1958	61.48	1204	13.52	264	21.12	413	3.88	75	1997
%	3	%	1	%	8	%	6	%	8	
100	3730	60.86	2270	13.91	518	22.77	849	2.46	91	2008
%	6	%	4	%	9	%	5	%	8	
100	4201	61.15	2569	14.06	590	22.82	958	1.97	82	2014
%	2	%	0	%	6	%	7		8	

المصدر: مديرية التخطيط والتهيئة العمرانية + الطالب 2017

6-السكن:

يعتبر السكن من أهم مكونات المجال الحضري حيث يسعى المخططون لإيجاد سكن يكون يراعي

الجوانب البيئية و يوفر بذلك راحة أكبر للسكان، و سأحاول معرفة مدى تطور السكن في مدينة.

جدول رقم(7):تطور السكن ببلدية المسيلة.

التعيين	عدد السكنات	عدد السكنات	عدد السكنات	عدد السكنات	عدد السكنات
	1977	1987	1998	2008	2014
بلدية المسيلة	6281	13735	20119	29058	29964

المصدر: ديوان الترقية و التسيير العقاري 2014.

من خلال المعطيات المستقاة من إحصاءات 1977-1987-1998-2008-2014 نلاحظ بأن برامج السكن عرفت تطور ملحوظ حيث ارتفع عدد السكنات بين 1998-2014 من 20119 إلى 29964 أي بمعدل يقدر بـ 656 مسكن في السنة خلال الخمسة عشر سنة الأخيرة.

جدول رقم8: نسبة السكن في المدينة.

عدد المساكن	السكن الفردي		السكن الجماعي	
	العدد	النسبة	العدد	النسبة
29964	7509	%25.06	22455	%74.94

المصدر: ديوان الترقية و التسيير العقاري 2014

هناك تفاوت بين نسبة السكنات الفردية والجماعية فهذه الأخيرة نجدها تمثل أكبر نسبة (74.94 %) في حين نجد نسبة السكنات الفردية تمثل 25.06 % ، وتعود سيطرة السكن الجماعي على الحظيرة السكنية للمدينة نظرا لسياسة الدولة والسلطات المحلية في هذا المجال خاصة في السنوات الأخيرة حيث عرفت الفترة الأخيرة ما بين 1999-2014 اهتماما كبيرا بقطاع السكن فشهد قطاع السكن في مدينة المسيلة تطورا كبيرا خاصة في مجال السكن الاجتماعي و التساهمي.

7-التجهيزات:

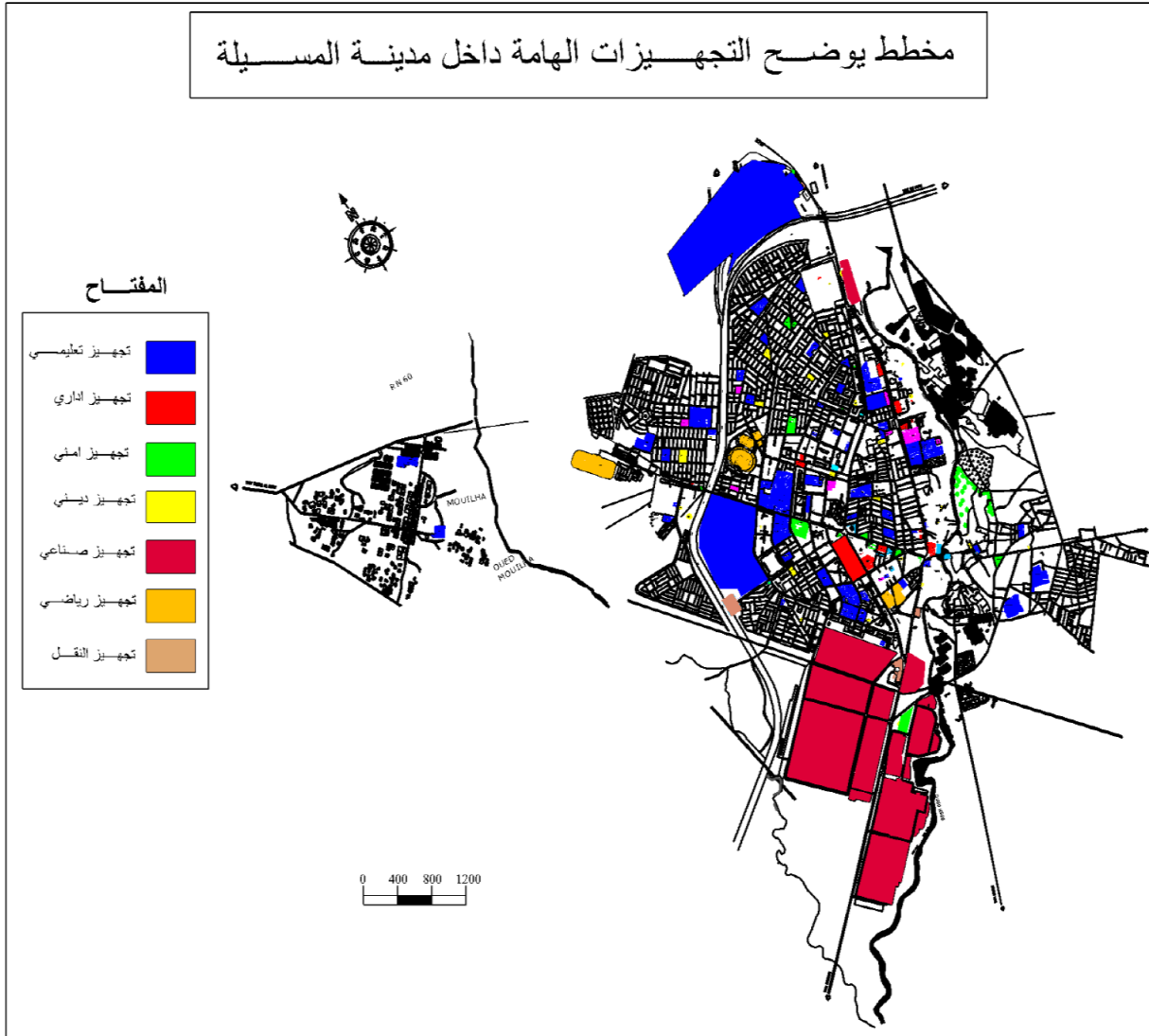
تعتبر التجهيزات عاملا أساسيا في التنمية والتطور للتجمعات البشرية، لما لها من انعكاسات مباشرة في توزيع السكان وتنظيمهم واستقرارهم، كما تختلف وظائف التجهيزات باختلاف مجال تأثيرها حسب نوعها حجمها وأيضا لها دور مهكل في المجال، بحيث تحتل مواقع معينة في المدينة، فمدينة المسيلة تحتوى على عدة تجهيزات ذات وظائف مختلفة، بحيث لها مجال التأثير على مستوى المدينة وهي تتوزع على مختلف المرافق والمنشات العمومية (الإدارية، التعليمية، الصحية، التجارية و الخدماتية، الثقافية.....الخ).

جدول رقم 09 : مختلف التجهيزات في مدينة المسيلة ونسبها

التجهيزات	العدد	النسبة
التعليمية	60	28.98%
الصحية	20	9.67%
الإدارية	55	26.58%
الثقافية والدينية	47	22.70%
التجارية	07	3.38%
الرياضية	12	5.79%
الخدماتية	06	2.89%
المجموع	207	100%

المصدر : مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لبلدية المسيلة 2008

المخطط رقم 3: تموضع اهم التجهيزات في مدينة المسيلة.



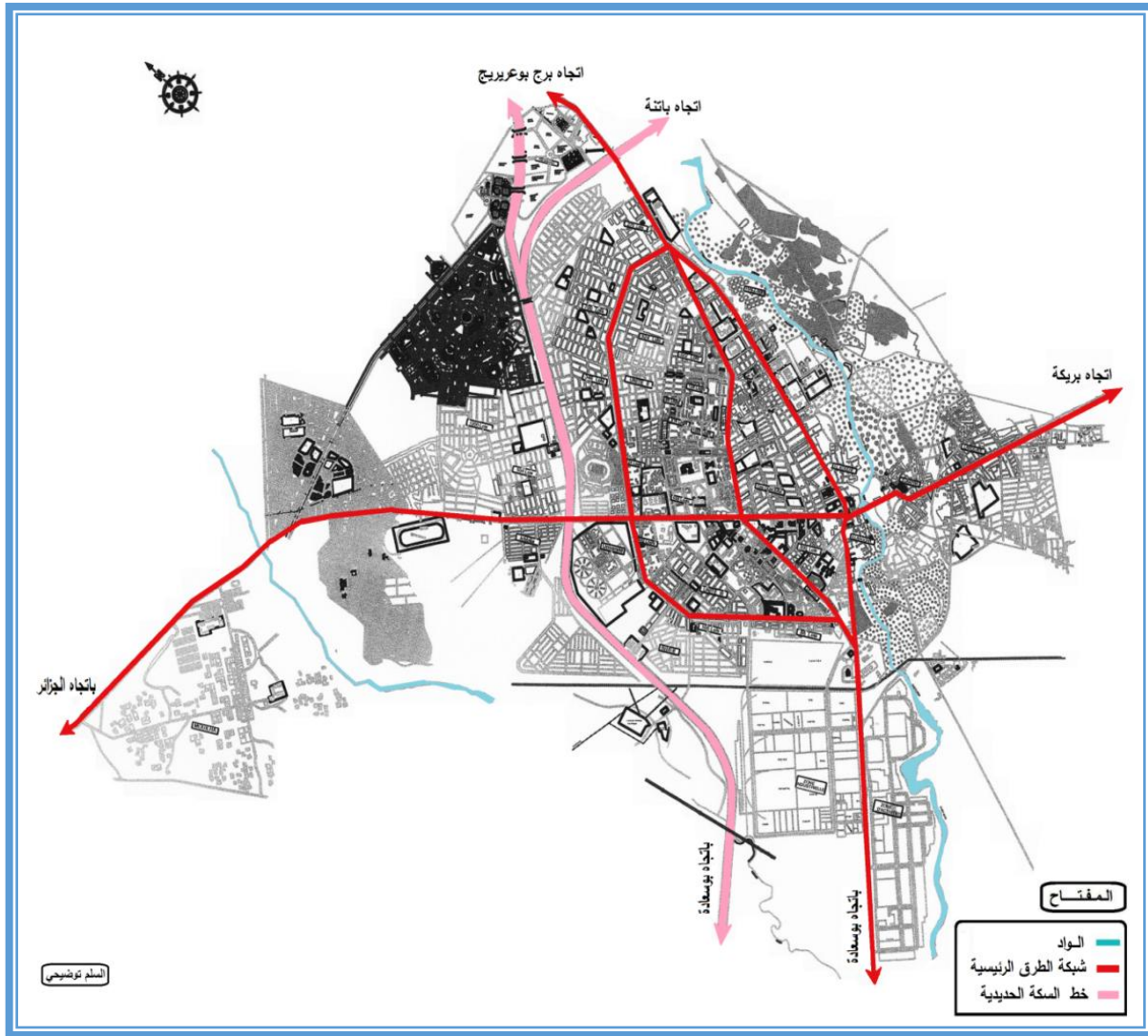
المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لبلدية المسيلة 2008+تعديل الطالب 2017

كما يظهر لنا من المخطط أن أغلب النشاطات تتموضع على المحورين المهيكلين للمدينة، وعلى هذا الأساس فإن أغلب التجهيزات تتموضع عليهما، مشكلة بذلك شريطين متقاطعين في تعامد تقريبا، يمثلان مصدر النشاط في المدينة، و مكان استقطاب للحركة، سواء كانت ميكانيكية أو حركة المشاة، و لذلك فإن هذه الظاهرة قد أسهمت في رأينا بشكل كبير في تركيز الحركة و النشاط في مكان واحد معين وهذا يعتبر من النقاط التي تساهم في زيادة مشاكل الحركة و السلامة المرورية.

8- نوع مخطط المدينة:

من خلال المخطط العام لمدينة المسيلة نجد صعوبة نوعا ما في تحديد نوعها من أول نظرة، و لكن المتأمل فيه يجد أنه مخطط نصف إشعاعي، فهناك مركز مدينة تتفرع منه أغلب الطرق الأساسية بشكل نصف إشعاعي تتقاطع مع شوارع نصف دائرية هذا من الناحية الشكلية للمدينة، أما من ناحية الوصفية فان الحركة و النشاط تكون بصفة عامة في المركز، و على جانب الطرق و المحاور الرئيسية داخل المدينة ، و هذا خلق حركة كثيفة على هذه المحاور.

المخطط رقم 4: نوع المخطط والطرق المهيكلة للمدينة.



المصدر: المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لبلدية المسيلة 2008+تعديل الطالب 2017

9- المناطق الوظيفية في المدينة:¹²

تنقسم مدينة المدينة إلى ثلاث مناطق وظيفية أساسية، تصدرها المنطقة السكنية، و هي المنطقة التي تغلب عليها الوظيفة السكنية و ما يرافقها من نشاطات مرافقة للسكن، و تحتل مساحات كبيرة من المدينة، و تكون فيها الحركة المرورية ضعيفة نوعا ما. تليها منطقة الخدمات، التي يغلب عليها الطابع الخدماتي، حيث تحتل هذه المنطقة مساحة قليلة جدا من المدينة، لكنها على عكس المنطقة المذكورة آنفا، تحتوي على حركة مرورية كثيفة جدا، ثم تأتي المنطقة الثالثة التي هي: المنطقة الصناعية، حيث تحتل مساحة معتبرة من المدينة، كما أنها تحتوي على حركة مرورية كبيرة.

و يبين الجدول التالي بعض المعطيات الكمية.

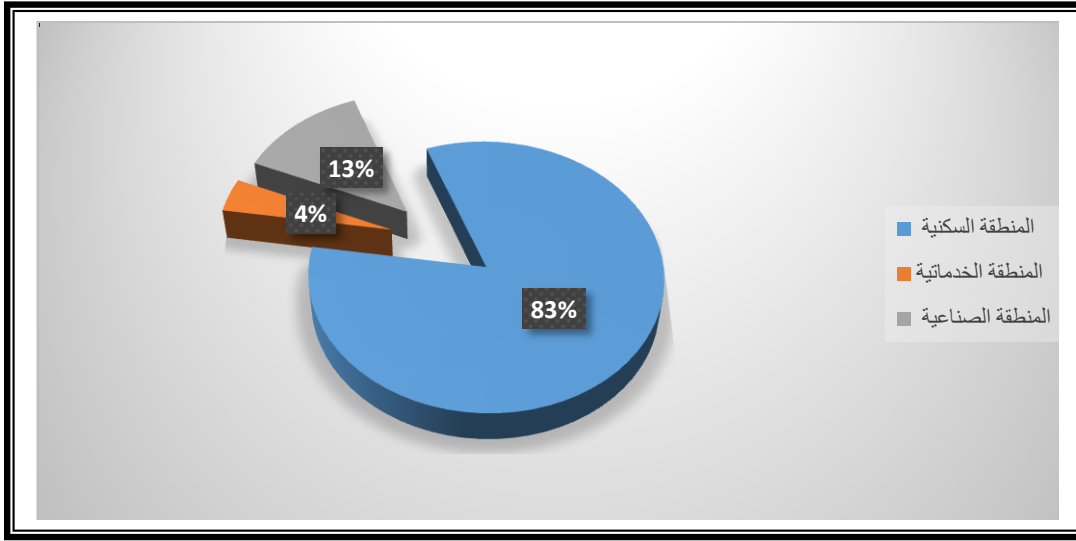
جدول رقم 10 : يعطي مساحات المناطق الوظيفية لمدينة المسيلة

نوع المنطقة	النشاط الذي تحتويه	مساحتها (م ²)	نسبة المساحة للمدينة ككل (%)
المنطقة السكنية	النشاط السكني	33 454 779. 00	%83
المنطقة الخدمائية	الخدمات الادارية	1 624 001. 00	%4
المنطقة الصناعية	الشركات و الصناعات المزعجة	5 241 282. 00	%13
المجموع		40 320 062 . 00	% 100

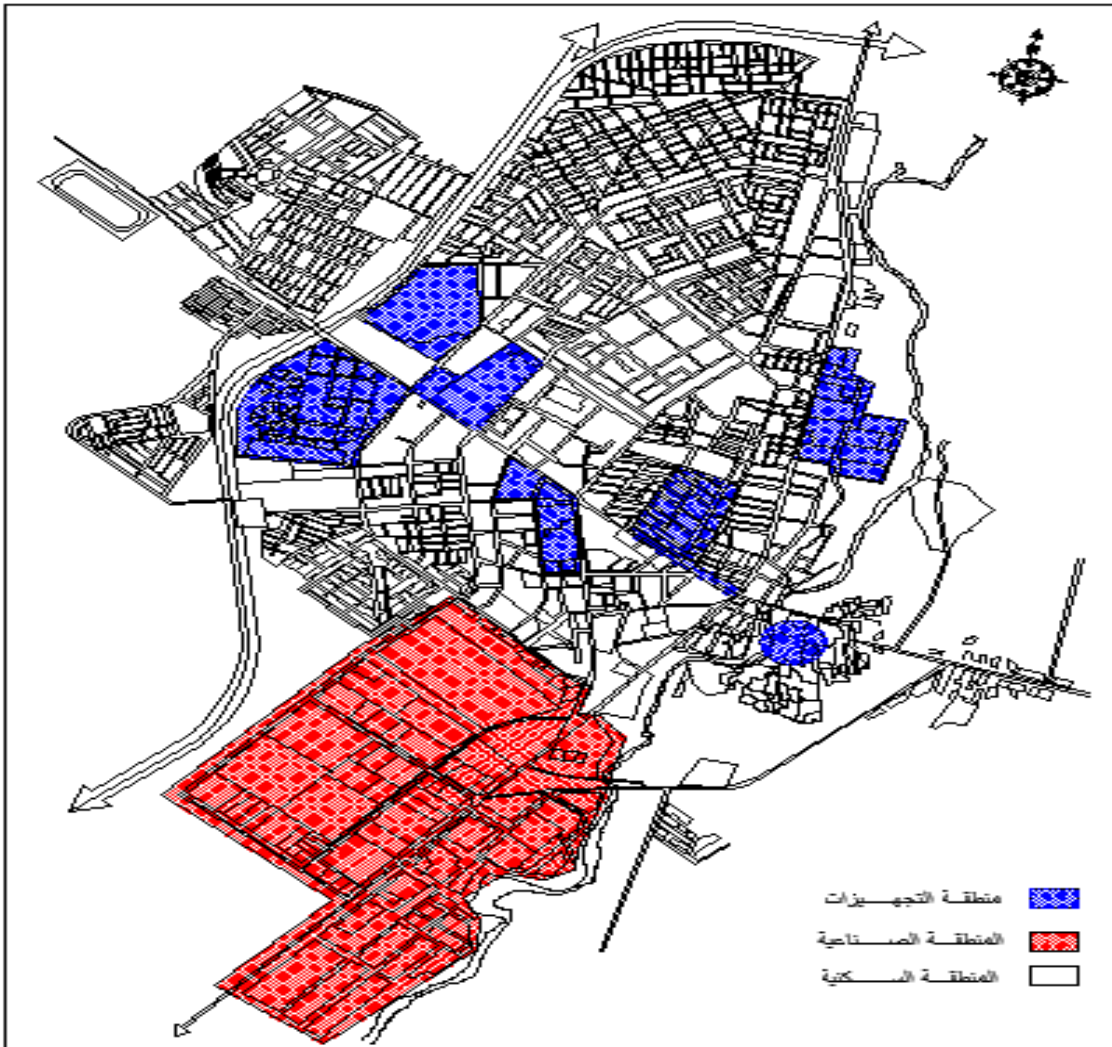
المصدر : مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لبلدية المسيلة 2008

¹²قريط علي علاقة الأمن المروري الحضري بالتنظيم العام للمدينة(حالة مدينة المسيلة)-مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير-معهد تسيير التقنيات الحضرية بالمسيلة-ص113.

الشكل رقم 1 : يمثل النسبة المئوية لمختلف المناطق في المدينة.



المخطط رقم 5 : يمثل مختلف المناطق الوظيفية في المدينة.



المصدر : من إعداد الطالب

من الجدول و الشكل الممثل بالدوائر النسبية السابقين نرى أن الوظيفة السكنية تحتل مساحة كبيرة جدا، و من المعروف أن المناطق السكنية في مدينة المسيلة أغلبها سكن فردي، و السكن الفردي لا تكثر فيه الحركة و التنقلات بشكل كبير، و لذلك فان توزيع النشاطات هو الذي يمكن أن يؤدي إلى الازدحام و الاكتضاض في المدينة، فالمناطق الوظيفية في رأينا، يجب أن تكون موزعة بانسجام و تناسق، بشكل يمكنها من العمل في كل متكامل، لا في شكل أنظمة فرعية منفصل أحدها عن الآخر.

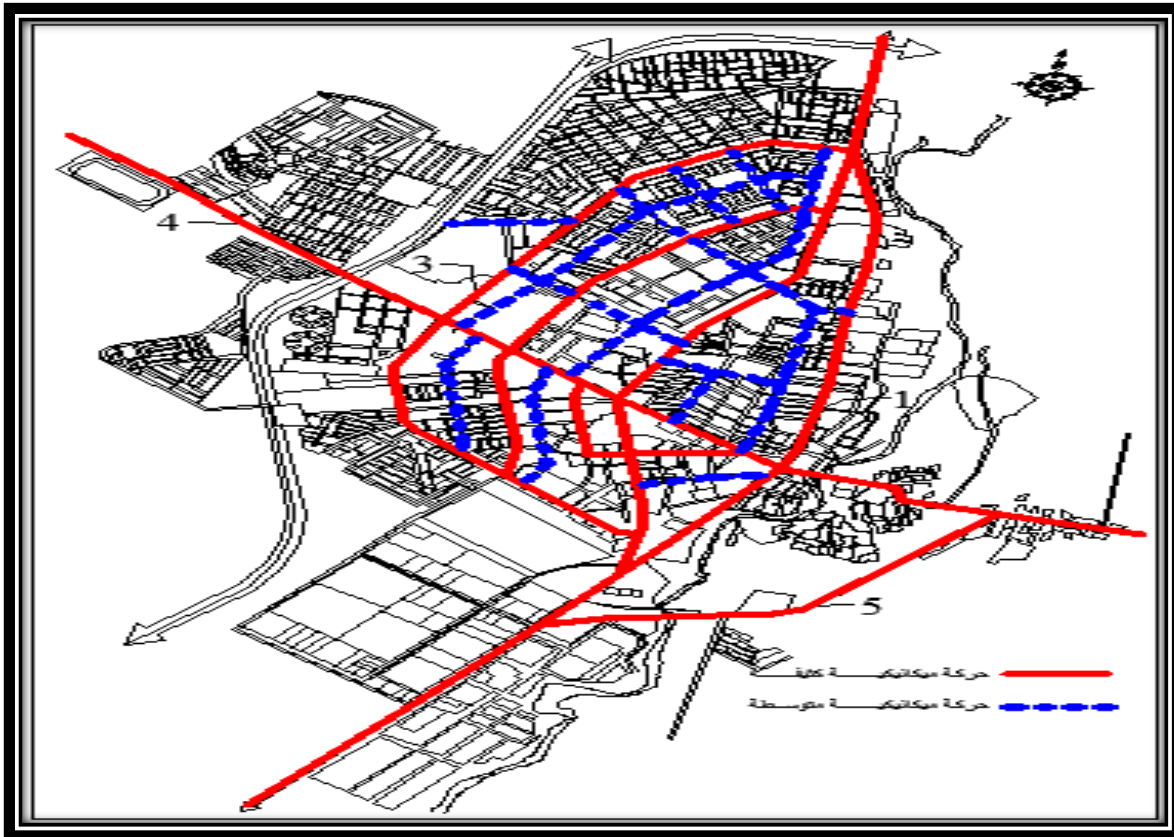
10- الحركة الميكانيكية في المدينة:

من خلال المخططات السابقة و التي تبين تموقع التجهيزات في المدينة و تبين المحاور المهيكلية للمدينة و إضافة إلى المعاينة الميدانية، نجد أن الحركة الميكانيكية تتمركز على المحورين المهيكلين للمدينة، رقم: 1 و 2 شمال جنوب، و رقم: 4 شرق غرب، و هذا في رأينا لا يتماشى مع مبدأ المخطط الإشعاعي في تنظيم الحركة المرورية في المدينة، و الذي يتميز به التنظيم العمراني لمدينة المسيلة، إذ نجد فيه الحركة تتجه من الضواحي نحو المركز أو العكس عبر جل أو كل المحاور المتجهة نحو المركز بتوزيع غير متعادل و غير متزن، 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 التي على رأسها اللأمن المروري.

إضافة إلى هذا فإن هاذين المحورين غير مهياين لاستقبال هذا الكم من الحركة، مما يصعب سيولة الحركة في المدينة و يزيد من الاكتضاض 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.

و بالنسبة للحركة الداخلية فهي الحركة ذات المقاصد المكانية الداخلية فقط، و أغلب هذه الحركة تكون بين العمل و البيت، و لذلك فإن لها أوقات اكتضاض معينة تجعل تسييرها و دراسة الهياكل الموجهة لها أمرا صعبا و معقدا، و كما رأينا سابقا فإن مدينة المسيلة مقسمة إلى مناطق وظيفية معينة، فمنها ما هو موجه للسكن و منها ما هو موجه للخدمات... و ذلك مع تداخل طفيف لا يأخذ بعين الاعتبار، لذلك فإن الحركة المرورية الداخلية في مدينة المسيلة تخضع في غالبيتها إلى التنقلات بين السكن و العمل، لها أوقات ازدحام معينة حددناها اعتمادا على تحقيق ميداني بـ : 08:00 إلى 00:09 ، و 11:30 إلى 12:30 ، و 16:30 إلى 17:30. و تتمثل هذه الأوقات في دخول و خروج السكان من العمل أو الدراسة، لكن ما يمكن ملاحظته هو أن هذه الحركة مركزة في محاور أساسية فقط ، و ليست موزعة عبر شبكة الطرق بانتظام أو على الأقل باعتدال.

المخطط رقم 6 : يمثل مختلف الحركة الميكانيكية في المدينة.



المصدر : مخطط الحركة والمرور + تعديل الطالب 2017

خلاصة الفصل:

من خلال القراءة العمرانية لمدينة المسيلة، والتي تعتبر كمثال لجميع المدن الجزائرية و التي تشكلت من خلال سياسة واحدة والتي أفرزت أنسجة غير منتظمة عمرانيا و وظيفيا وذلك من خلال الإختلال بين البنية القاعدية و المتطلبات الحالية، ومن جملة ما استخلصناه ما يلي :

✚ تحل مدينة المسيلة موقعاً استراتيجياً هاماً لوجودها في مفترق محورين رئيسيين هما الطريقين

الوطنين (40) و(45) ، كما تقع على مساحة ذات طبوغرافية ضعيفة الانحدار.

✚ توسع المدينة منحصر تقريبا في الجهة الغربية فقط للمدينة.

✚ النسيج العمراني غير متجانس وغير منظم.

✚ المخطط العام للمدينة يتكون من عدة منهجيات في التخطيط (إشعاعي، شطرنجي)

✚ عدم التكافؤ في المحاور الهيكلية للمدينة، إذ نجد في الاتجاه شمال جنوب عدة محاور مهيكلة،

بينما في الاتجاه شرق غرب محور واحد فقط.

✚ تركز التجهيزات في مكان واحد و عدم توزعها بشكل منتظم و هذا ما يساعد في تركيز مشاكل

النقل و الإزدحام و نقص السلامة المرورية في هذه المناطق.

و بصفة عامة فإن لكل مدينة عيوب و محاسن، و مدينة المسيلة ليست شاذة عن هذه القاعدة، لكن يجب

استغلال المحاسن، و توجيهها توجيها يمكن من معالجة النقائص تماما، أو التقليل منها قدر الإمكان.

الفصل الثالث : دراسة حوادث المرور

1 تمهيد

2 مدخل لحوادث المرور

3 آثار حوادث المرور

4 حوادث المرور في الجزائر

5 ظاهرة حوادث المرور بمدسنة المسيلة

6 +الأسباب المباشرة لوقوع الحوادث لمدينة المسيلة

خلاصة

تمهيد:

يبدو عنوان "حوادث المرور" عنوانا تقليديا لموضوع واسع و متكرر، ولكن الحقيقة أن الحوادث المرورية تمثل مشكلة إنسانية و اجتماعية و اقتصادية كبرى في معظم العالم و الدول العربية، و الجزائر ليست استثناء حيث تحتل الجزائر مرتبة متقدمة في عدد الحوادث المرورية، فهذه الحوادث مثل الحرب التي لا أحد يريدتها و لكن يجد نفسه فيها و ضحاياها بمئات الآلاف، فقد بلغ عدد الحوادث المرورية في الجزائر 40101 حادث على المستوى الوطني وعدد القتلى 4812 قتيل، و بلغ عدد الحوادث 17383 حادث في المناطق الحضرية 2016 و بلغ عدد القتلى 828 قتيل وهذه الأرقام تعبر عن خطورة الوضع في الجزائر.

ومشكلة السلامة المرورية تزداد حدة في جميع الولايات و خصوصا مدينة المسيلة بحيث تحتل مرتبة الرابعة في عدد الحوادث و عدد القتلى سنة 2016 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 و ازدياد أهمية المركبة (السيارة أو الحافلة) كوسيلة أولى من وسائل النقل 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 في محاولة للتأثير في البيئة الكلية لهذه الحوادث، بهدف التقليل من آثارها و خسائرها وهذا لا يتأتى إلا بتضافر الجهود و تعاون كل المتدخلين و الفاعلين في هذا المجال ووضع استراتيجيات و خطط فعالة للتقليل منها،

وفي هذا الفصل سنتطرق إلى أسباب وقوع هذه الحوادث و كيفية الحد منها و معالجتها مع تحليل إحصائيات الحوادث في الجزائر وفي مدينة المسيلة بشكل خاص وتبيين أهمية القطاع الخاص في التخفيض من الحوادث.

1- مدخل لحوادث المرور:

1-1 تعريف حادث المرور¹:

هو حدث اعتراضي يحدث بدون تخطيط مسبق من قبل سيارة (مركبة) واحدة أو أكثر مع سيارات (مركبات) أخرى أو منشأة أو حيوانات أو أجسام على طريق عام أو خاص. وعادة ما ينتج عن الحادث المروري تلفيات تتفاوت من طفيفة بالامتلاكات و المركبات جسيمة تؤدي إلى الوفاة أو الإعاقة المستديمة .

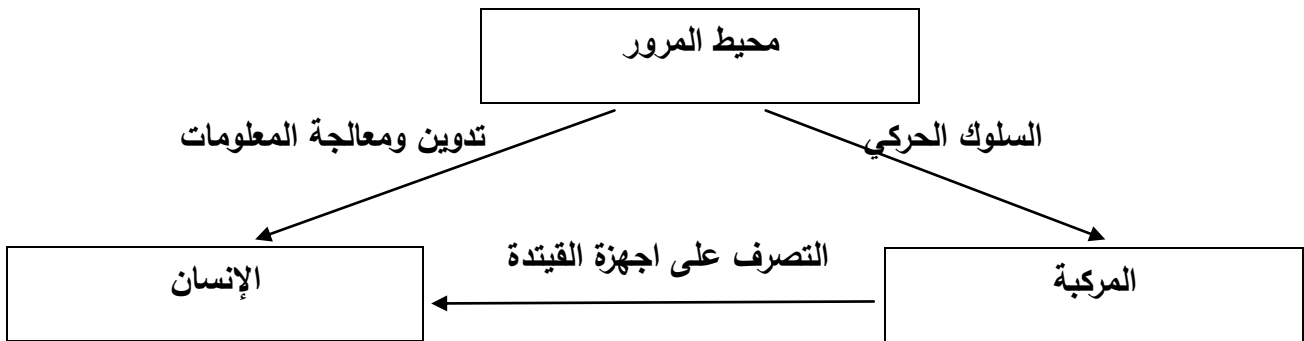
و يتكون النظام هنا من ثلاثة عناصر هي الإنسان والمركبة، والمحيط بالرجوع على مثل هذا النظام يمكن التأكيد على العلاقات بين العناصر المختلفة المكونة له:

أخذ المعلومات ومعالجتها (العلاقة بين المحيط والإنسان).

الإجراءات المتخذة على المركبة (العلاقة بين الإنسان والمركبة).

السلوك الحركي على قارعة الطريق (العلاقة بين المركبة والمحيط).

شكل رقم 2: يوضح عناصر نظام حادث المرور:



1-يزيد شهلي المراقبة التقنية للمركبات ودورها في تخفيض حوادث المرور في الجزائر ,مذكرة تدخل ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر , كلية العلوم

الاقتصادية وعلوم التسيير التخصص النقل و الإمداد , جامعة الحاج لخضر باتنة الجزائر ص 8

1-2- أنواع الحوادث المرورية²:

- تصادم بين سيارات متقابلة {وجه لوجه}
- تصادم على شكل زاوية {تصادم بين سيارات عند التقاطعات}.
- تصادم من الخلف {سيارات تسير في نفس الاتجاه. }
- تصادم جانبي.
- تصادم أثناء الدوران {الالتفاف}.
- صدم سيارة متوقفة .
- صدم جسم ثابت .
- حادث سيارة واحدة {عادة انقلاب أو فقد السيطرة على السيارات}.
- دهس مشاة
- صدم دراجة
- صدم حيوان

2- يزيد شهلي المراقبة التقنية للمركبات ودورها في تخفيض حوادث المرور في الجزائر ,مذكرة تدخل ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر , كلية العلوم

الاقتصادية وعلوم التسيير التخصص النقل و الإمداد , جامعة الحاج لخضر باتنة الجزائر ص 9

1-3- تصنيف أسباب حوادث المرور بالجزائ³:

تتكون معادلة وقوع الحادث المروري من ثلاثة عناصر رئيسية وهي:

- السائق.

- الطريق والظروف المحيطة.

- السيارة.

إذا القينا نظره تحليلية جادة في جميع مسببات الحوادث سواء كانت أخطاء بشرية تسبب فيها السائق

أو أخطاء هندسية كان السبب فيها الطريق، أو أخطاء ميكانيكية كانت السبب فيها السيارة.

فجميع هذه المسببات يمكن حصرها في عاملين رئيسيين هما: أسباب مباشرة وأسباب غير مباشرة

إذا نستنتج من هذا أن هناك أسباب مباشرة وأسباب غير مباشرة تسهم في وقوع الحوادث المرورية

وبذلك يمكن وضع معادلة للعناصر الأساسية المكونة للحادث المروري وهي :

سائق + طريق + سيارة + أسباب مباشرة + أسباب غير مباشرة = الحادث المروري

رغم وجهة نظر هذا التقسيم إلا أننا نرى أن الحادث من الناحية الواقعية يعود لعدة أسباب والمحققون

لا يشيرون إلا للأسباب الرئيسية الظاهرة كرفض الأولوية، التجاوز الخطير، الإفراط في السرعة، التوقف

الخطير، عدم احترام الإشارات، هندسة الطريق... الخ

³- عبده محمد فاضل الربيعي، التخصصة و أثرها على التنمية بالدول النامية جامعة القاهرة 2004 ص45.

وكما سبق الذكر فإن الأسباب الظاهرة ليست الوحيدة المسببة لحوادث المرور، حيث أنه من

الضروري المرور على بعض الأسباب الثانوية المهمشة من طرف المحققين. و للتفصيل أكثر في

الدراسة ارتأينا تدعيمها بإحصائيات لحوادث المرور بالجزائر لسنة 2015 التي سجلت أكبر عدد من

حوادث المرور على الإطلاق

1-3-1- الأسباب المباشرة لحوادث المرور بالجزائر:

يتضح لنا من الاطلاع على إحصائيات حوادث المرور بالجزائر أنه من الأسباب المباشرة لوقوع هاته

الحوادث على المستوى الوطني ، أن العنصر البشري هو المتسبب الرئيسي، حيث يتحمل القسط

الأعظم من المسؤولية في وقوع الحوادث بنسبة تقدر سنة 2016 ب 93,65% من إجمالي أسباب

حوادث المرور، بينما الأسباب المتعلقة بحالة المركبة تأتي في المرتبة الثانية بنسبة 3,60% و يتسبب

المحيط بنسبة 2,75% من الأسباب.

1-1-3-1 الأسباب المتعلقة بالعامل البشري⁴ :

تبقى سلوكيات الأفراد تؤثر بشكل مباشر على تصرفاتهم في الطريق خاصة في ظل التكوين المتواضع

الذي يتلقونه في المدارس المتخصصة، حيث تظهر الإحصاءات أن تداخل هذه التصرفات مع بعضها

قد يتسبب في حوادث خطيرة، و بالتالي يمكن تلخيصها حسب درجة الخطورة كالتالي :

تأتي على رأس القائمة {ما ينسب عادة إلى الشباب} الإفراط في السرعة ففي سنة 2015 أخذ عامل

السرعة نسبة 24.84%.

⁴ - مذكرة نهاية الدراسة لنيل شهادة الماستر في اقتصاد وتسيير الخدمات -النقل و الإمداد- جامعة الحاج لخضر باتنة ص 34

وقد ينتج عن هذا الإفراط في السرعة فقدان السيطرة على المركبة، ما يمثل 13.91% من نسبة الحوادث، كما يبدو أن عدم احترام إشارات المرور تسبب في وقوع ، 10.82% لامبالاة المشاة ومزاحمة المركبات والسير على الجزء المخصص لها يمثل نسبة 10.39% من إجمالي الحوادث. كما أفرزت سلوكيات المناورات الخطيرة للسائقين نسبة 3.47% من عدد الحوادث، أو تدفع السائق إلى التجاوز الخطير الذي يمثل ، 10.33% كما أن استعمال بعض السائقين لمواد مسكرة أو مخدرة قد تدفع إلى تغييرات مهمة في التصرفات التي تخلق بدورها عدم تحكمه في المركبة، وحسب الإحصاءات فهذه الحالة تمثل نسبة 1.60% من مجمل أسباب حوادث المرور.

الجدول رقم 11 : يوضح درجة الخطورة والأعراض حسب نسبة الكحول:

نسبة الكحول	الأعراض الملاحظة	الخطورة مضاعفة في x
0,5 غ/ل	لا شيء	0,5 غ/ل
0,80 غ/ل	شعور بالغبطة	0,80 غ/ل
1,20 غ/ل	اضطراب رد الفعل	1,20 غ/ل
2.00 غ/ل	مشية متمائلة، رؤية غير واضحة	2.00 غ/ل
فوق 2,20 غ/ل	سكر	فوق 2,20 غ/ل

المصدر: مجلة الوقاية والسياسة الطبعة رقم 5 صفحة رقم 35

من الملاحظ أيضا أن الأسباب التي تخص المكوث أو التوقف الخطيرين، جنحة الفرار، الحمولة الزائدة، استعمال الهاتف المنقول أو التصنت الإذاعي كانت نسبها على التوالي : 0.67%، 0.72% ، 0.20%، 0.26%

جدول رقم 12 : يوضح الأسباب المتعلقة بالعامل البشري في حوادث المرور:

الأسباب	العدد	النسبة {%
عدم احترام السرعة القانونية	10239	24.84%
فقدان السيطرة	5733	13.91%
عدم احترام إشارة المرور	4461	10.82%
لا مبالاة المارة	4285	10.39%
التجاوزات الخطيرة	4259	10.33%
عدم احترام مسافة الأمان	2308	5.66%
عدم احترام مبدأ الأولوية	1990	4.83%
المناورات الخطيرة	1432	3.47%
السياقة دون الحيازة على الرخصة	751	1.82%
السياقة في حالة سكر	658	1.60%
المكوث أو التوقف الخطيرين	297	0.72%
جنحة الفرار	275	0.67%
عدم إحترام شروط تأمين الحمولة	110	0.26%
إستعمال الهاتف النقال أو التصنت الإذاعي	81	0.20%
المجموع	36879	89.46%

المصدر: إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق لسنة 2016

1-3-1-2 الأسباب المتعلقة بالمركبة⁵:

تحتل المركبة مكانا أساسيا بين عناصر النظام المروري الذي يشمل السائق والطريق، والبيئة التي تنظم العلاقة بين هذه العناصر . فالمركبة أصبحت ضرورة ملحة في حياتنا المعاصرة لا يمكن الاستغناء عنها، خاصة بعد انتشار الطرق وتوسع المناطق الحضرية، ويعد التطور المذهل في أعداد المركبات المسجلة عبر السنوات دليلا على أهمية دور المركبة كوسيلة نقل أساسية .

فعلى سبيل المثال تطور عدد المركبات المسجلة في الجزائر من **2.947.517** مركبة في عام **2010** إلى **5.919.726** مركبة في عام **2015** ونتيجة طبيعية لهذا التطور تضاعف الإقبال على استخدام المركبة، ويعد الخلل الميكانيكي من أهم المشاكل الظاهرية المتعلقة بالمركبة حيث أن هذا الخلل عادة ما يصيب السيارات القديمة بسبب عدم فاعلية الصيانة لها نظرا لعدم صلاحية بعض الأجزاء من السيارة، والتي تؤثر مباشرة على قطع الغيار المستبدلة، وكذلك من الأسباب انفجار الإطارات المطاطية لعدم مراقبة الضغط في العجلات، أو بسبب بقايا الزجاج، أو لدرجة الحرارة المرتفعة، أو لعدم هذه العجلات وكذلك من الأسباب انكسار محاور العجلات و انقطاع السيور الخارجية للمحرك، أو وقوع خلل في أجهزة الكبح. وأثبتت التجارب في فرنسا أن العينة التي وضعت للدراسة هي **10** آلاف سيارة وان ما يعادل نسبة **33%** من إجمالي عدد السيارات المتسبب في حوادث المرور القاتلة كانت نتيجة لسبب العطل الميكانيكي وتتميز حالات العطب الميكانيكي المتسبب في الحوادث فيما يلي:

-الإتارة: نسبة **58%** من الحالات.

- المكابح : نسبة **19%** من الحالات.

⁵ - المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق إحصائيات حوادث المرور لسنة 2009 ص28.

- العجلات : نسبة 16% من الحالات.

- النوابض : نسبة 16% من الحالات.

وتتعدى هذه النسبة وذلك بسبب العطل الميكانيكي من 40% إلى 72% في الولايات المتحدة الأمريكية، ومن بين الأسباب الأخرى نذكر مفعول أكسيد الكربون حيث أن تركيزه في الغازات المحترقة يقدر بـ 7%، ويمكن لهذا الغاز أن ينفذ من هيكل السيارة أو عبر الزجاج المفتوح حيث يمكن أن يؤدي للحمول وكذلك الهواء المحصور داخل السيارة المحكمة الإغلاق لفترة طويلة من سكونها مما يؤدي إلى تأثير السائق إذ يستلزم تجديد التهوية لإخراج الغازات العادمة.

رغم أنها لا تمثل إلا نسبة 4.24% من مجموع أسباب الحوادث، إلا أن حالة المركبة قد تؤثر هي الأخرى بشكل مباشر في وقوع الحوادث، خاصة إذا كانت مرفقة بسلوك لا وقائي كالثقة الزائدة في النفس للتحكم في المركبة. فقد يؤدي انفجار الأطر في حالة سرعة مفرطة إلى انقلاب السيارة أو فقدان السيطرة عليها، وقد تؤدي الكوابح المعطلة إلى عدم القدرة على تفادي عائق الطريق. إذا تعد المركبة من العناصر الرئيسية والهامة لضمان السلامة المرورية، من حيث الصلاحية وإجراء الفحوصات الدورية وتفقد التجهيزات الفنية من أضوية ومكابح {فرامل} ومقود وحزام أمان ومسند رأس وكذلك التقيد بالحمولات المسموح بها وزناً وحجم⁶.

⁶ - يزيد شهلي المراقبة التقنية للمركبات ودورها في تخفيض حوادث المرور في الجزائر، مذكرة تدخل ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر، كلية العلوم

الاقتصادية وعلوم التسيير التخصص النقل و الإمداد، جامعة الحاج لخضر باتنة الجزائر ص 12.

جدول رقم 13: يوضح الأسباب المتعلقة بالمركبة في حوادث المرور لسنة 2016:

الأسباب	العدد	النسبة
انفجار الإطارات أو عدم صلاحيتها	730	1,77%
اختلالات ميكانيكية	435	1,10%
كوابح معطلة	477	1,08%
إضاءة غير قانونية	78	0,19%
خل في جهاز التوجيهي	38	0,08%
المجموع	1746	4,24%

المصدر: إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق لسنة 2016

1-3-1-3- الأسباب المتعلقة بالمحيط⁷ :

يعتبر المحيط عاملاً مساعداً على زيادة الحوادث حتى وإن لم يكن العامل الأساسي، حيث أن عدم صلاحية أجزاء من الطريق أو انعدام الإشارات و الإنارة قد يؤدي إلى وقوع حادث، خاصة عند سوء الأحوال الجوية كتهاطل الأمطار وهبوب الرياح أو زوابع رملية أو الضباب. فقد تغير من اتجاهات السائق وتعيق التحكم في المركبة، فتهيئة الطريق عامل لا يستهان به، و تعزيزه بمختلف الإشارات والمخططات قد تساعد على تجنب الحوادث.

⁷ - المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق إحصائيات حوادث المرور لسنة 2015 ص20.

الجدول رقم 14 : يوضح الأسباب المتعلقة بالمحيط في حوادث المرور

الأسباب	العدد	النسبة { % }
حالة الطرقات	818	%1.98
سوء الأحوال الجوية	254	%0.62
عبور الحيوانات	143	%0.35
انعدام الإشارات المرورية أو عدم ملاءمتها	120	%0.29
انعدام الإضاءة	30	%0.07
المجموع	1365	%3.31

المصدر: إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق لسنة 2016

1-3-2 الأسباب غير المباشرة لحوادث المرور بالجزائر⁸:

بعد تناولنا للأسباب المباشرة لوقوع حوادث المرور، نتطرق الآن إلى الأسباب غير المباشرة لحوادث

المرور بالجزائر، والمتمثلة في:

1-2-3-1 الاختلال بين حجم حظيرة المركبات و سعة المنشآت القاعدية:

إن زيادة الطلب على النقل يؤدي بالتبعية إلى الاتجاه لتعقيد مشاكل النقل ومن ثم انخفاض مستوى

الخدمة، فزيادة ملكية السيارات لمقابلة الاحتياجات المتزايدة للنقل يؤدي إلى تعقد مشاكل المرور { زيادة

الحوادث } ومقابلة هذه المشكلة تكون عن طريق توفير تسهيلات و وسائل أكبر لحركة المرور و وضع

التنظيمات العلمية المناسبة لضبط حركة المرور.

⁸- إحصائيات المركز الوطني لسنة 2009ص.

وتعد الحظيرة الوطنية للمركبات في الجزائر هامة نظرا للعدد الذي بلغته السنة ، 2015 حيث بلغ 5.919.726 مركبة، أي مسجلة زيادة بنسبة 9.19% عن سنة 2014، فيما لم تواكب شبكة الطرقات هذه الزيادة في عدد المركبات، وأصبح الازدحام والاكنتاظ سببا من أسباب وقوع الحوادث⁹.

1-3-2-3 نقص في المنشآت القاعدية المستعملة للسير :

ويشمل كل المنشآت القاعدية المستعملة لسير المركبات، سواءا تعلق الأمر بالطريق في حد ذاته أو التجهيزات المتصلة به من إشارات عمودية وأفقية، الأرصفة، الممرات المحمية، الإنارة العمومية... الخ. ولذلك فإن مشاريع إنشاء طرق جديد يجب أن تنفذ حسب درجة التطور والدراسات التي وصل إليها التنظيم المروري حتى تضمن الوقاية والأمن من الحوادث، وكذلك تأخذ بعين الاعتبار النقائص الموجودة في الطرق الجزائرية التي تتمثل أهمها فيما يلي:

-كثرة المنعطفات وخطورة حوادثها.

-عدم صلاحية بعض الطرق نتيجة لعدم تعبيدها أو إهمالها.

-اتجاه مصممي المدن إلى استعمال طرق مقفلة ذات نهايات مسدودة في المناطق السكنية.

-الطرق ذات اتجاهين غير المقسومة كثيرة الخطورة إذا ما قورنت بالطرق المقسومة.

-نقص إشارات تنظيم المرور وسوء توزيعها.

-نقص المعابر و الممرات المحمية للراجلين و سوء توزيعها.

-نقص الأرصفة والطرق المخصصة للدراجات يمثل خطر على المشاة والدراجين.

-نقص الإنارة العمومية داخل المدن.

⁹ - المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق

-إقامة أشغال دون وضع إشارات أو أخذ الاحتياطات اللازمة لذلك.

-الحواجز الثابتة على حواف الطرق كالأشجار، الأعمدة، الجدران، الحيوانات، ... الخ.

وفي هذا المجال، فإن شبكة الطرق بالجزائر تقدر بـ 110000 كلم خارج الطريق السيار شرق غرب.

1-3-2-3- قلة فعالية منظومة التكوين و التدريب على السياقة :

إن المعاينة الميدانية التي قامت بها مصالح المركز المختصة، أثبتت أن طريقة التكوين و الامتحانات

تتميز بنقائص كبيرة لها عواقب خطيرة على الأمن المرور، كما أثبتت عددا هائلا من السواق و حتى

المحترفين منهم ينقصهم التكوين الكافي و التدريب اللازم لاكتساب المهارات و المعارف الضرورية، التي

تساعدهم على التحكم في سياقة المركبة.

1-3-2-4- قلة العمليات التوعوية :

بالنظر إلى أهمية العمليات التوعوية ودورها الفعال الإيجابي في تحقيق السلامة و الأمن المروريين،

إلا أننا نرى أنه من البديهي أن كل الإجراءات المتعلقة بالتوعية في هذا المجال لا يمكن أن تكون فعالة إلا

إذا وضعت في إطار إستراتيجية مدروسة، و مرفقة بإجراءات مكملة في مجالات أخرى .

1-3-2-5- عدم تنصيب اللجان الولائية :

تجدر الإشارة إلى أن النشاط كان ضئيلا و هذا لعدم تنصيب اللجان الولائية التي توكل لها مهمة

التحضير للعمليات التوعوية، و دراسة مشاكل السلامة المرورية و التنسيق بين مختلف القطاعات العاملة في

مجال السلامة المرورية، على المستوى المحلي و بصفة عامة تطبيق و تنفيذ البرامج المسطرة على المستوى

المركزي.

2- آثار الحوادث المرورية¹⁰:

عندما نتحدث عن آثار الحوادث المرورية والتي يمكن أن نترجمها إلى خسائر بشرية ومادية فلا بد من التعرض إلى ثلاثة أقسام من تلك الآثار وهي:

2-1- آثار اجتماعية :

وهي تتمثل في الخسارة التي تنتج عن خسارة فرد بالنسبة لأسرته وذويه و أصدقائه, وأيضا خسارة المجتمع عندما يكون هذا الفرد منتجا وفعالا. فعندما يكون هذا الفرد عائل لأسرته فإن خسارة هذه الأسرة تكون فادحة من جراء فقدان راعيها.

فقد يؤدي إلى تفكك الأسرة وانهيار كيانها نظرا للدور الجسيم الذي يؤديه رب الأسرة في الحفاظ على أفراد أسرته ومتابعتهم وملاحظتهم.

2-2- آثار طبية:

هي عنصر مهم في قياس حجم المشكلة ويمكن تحويل تلك الآثار إلى خسائر محسوسة تتمثل في الإصابات الجسدية وخسائر مادية تعبر عنها بوحدة النقد.

2-3 آثار اقتصادية:

إن تقدير تكلفة الحوادث المرورية والفاقد الاقتصادي منها خطوة مهمة نحو تحديد الآثار الاقتصادية لمشكلة حوادث المرور في أي بلد ومدى تأثير ذلك على الناتج المحلي. كما أنها مطلب ضروري في ترتيب

¹⁰ - اسر عبد الله العسيري وآخرون: حوادث السيارات في مدينة الرياض، جامعة الملك سعود، المملكة العربية السعودية 2009، ص14.

أولويات تحسينات السلامة المرورية .وقياس فعالية الحلول المقترحة لهذه التحسينات , وقياس جدواها الاقتصادية. وفي شرح آخر للتكاليف الاقتصادية للحوادث المرورية نذكر التالي:

2-3-1 التكاليف الاقتصادية لحوادث المرور :

تشكل حوادث المرور وما ينتج عنها من تلفيات وإصابات ووفيات واحدة من أهم معوقات عملية التنمية في الدول النامية، خاصة في الدول العربية وتكمن خطورة الحوادث المرورية فيما تتركه على الفرد والمجتمع من آثار عدة، منها الاقتصادية والاجتماعية و النفسية.

التكاليف الاقتصادية لحوادث المرور تكون على نوعين، تكاليف ما يلحق بالعنصر البشري من أضرار، وتكاليف ما يلحق بالمتلكات العامة و الخاصة من أضرار .

فالتكاليف الاقتصادية للحوادث المرورية¹¹ : هي الخسائر المادية بسبب الحوادث المرورية في

ممتلكات الأفراد {إتلاف مركبات و إصلاحها}، أو الأضرار التي تلحق بالمتلكات و المنشآت العامة , وما يتعرض له الأشخاص من أضرار قد تصل للوفاة أو العجز ,وما تنفقه الدولة على مصاريف علاج المصابين و التكاليف الاقتصادية للحوادث المرورية يدخل فيها عناصر كثيرة وتسعى الجهات المتخصصة في مجال السلامة المرورية في بعض الدول المتقدمة في هذا المجال إلى وضع نماذج لحساب هذه التكلفة و عناصرها , مثل ما يصرف على علاج وتأهيل المصابين في الحوادث المرورية , وتكاليف ساعات العمل المفقودة بسبب علاج هؤلاء المصابين , وتكاليف الأجهزة الرسمية التي لها صلة بحوادث المرور كأجهزة الشرطة و الادعاء العام و القضاء , بل إن هناك تكاليف ما تفقده الدولة من نفقات تعليمية و صحية ذهبت سدى بموت الأفراد في الحوادث المرورية.

¹¹ - عامر بن ناصر المطير :حوادث المرور في الوطن العربي ,مركز الدراسات و البحوث ,جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية,السعودية,طبعة 2013 ص 45.

وعلى ذلك فان حساب التكلفة الاقتصادية للحوادث المرورية وما ينجم عنها من إصابات ووفيات وتلفيات عملية معقدة تشتمل على كثير من العناصر , وجميع ما يذكر عن التكلفة الاقتصادية للحوادث المرورية هو في الحقيقة تقديرات وليست حقائق مؤكدة.

3- تطور حوادث المرور في الجزائر لسنتي 2014,2015:

3-1 حوادث المرور على المستوى الوطني لسنة 2014:

بلغ عدد حوادث المرور خلال السنة 2014 على المستوى الوطني 41224 حادثا، منها 18351 حادثا داخل المناطق الحضرية بأهمية نسبية تقدر بـ 44.52% و 22873 حادثا في المناطق الريفية بأهمية نسبية تقدر بـ 55.48%.

جدول رقم 15: يوضح الأهمية النسبية لعدد الحوادث المرورية بين المناطق الحضرية والريفية خلال

السنة 2014:

المناطق الحضرية	المناطق الريفية	المستوى الوطني	
18351	22873	41224	عدد الحوادث
44.52%	55.48%	100%	الأهمية النسبية

المصدر: إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق لسنة 2014

3-2- إحصاءات حوادث المرور على المستوى الوطني لسنة 2015:

بلغ عدد حوادث المرور خلال السنة 2014 على المستوى الوطني 32873 حادثا، منها 15894 حادثا داخل المناطق الحضرية بأهمية نسبية تقدر بـ 48.35% و 16979 حادثا في المناطق الريفية بأهمية نسبية تقدر بـ 51.65%.

جدول رقم 16 : الأهمية النسبية لعدد الحوادث بين المناطق الحضرية والريفية خلال السنة 2015 :

عدد الحوادث	المناطق الحضرية	المناطق الريفية	المستوى الوطني
15894	16979	32873	
%48.35	%51.65	%100	

المصدر: إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق لسنة 2015

3-3 - حصيلة الحوادث الجسمانية و ضحاياها خلال السنة ، 2015 ومقارنتها بحصيلة

السنة 2014 :

جدول رقم 17 : يوضح حصيلة الحوادث الجسمانية و ضحاياها خلال سنة 2015 ومقارنتها

بحصيلة سنة 2014 :

السنة 2014	المناطق الحضرية	المناطق الريفية	المستوى الوطني
18351	22873	41224	
15894	16979	32873	
2457-	%13.93	5894-	%25.77
8351	%20.26		
50	63	113	حادث/اليوم 2014
44	46	90	حادث/اليوم 2015

المصدر: إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق لسنة 2014 2015

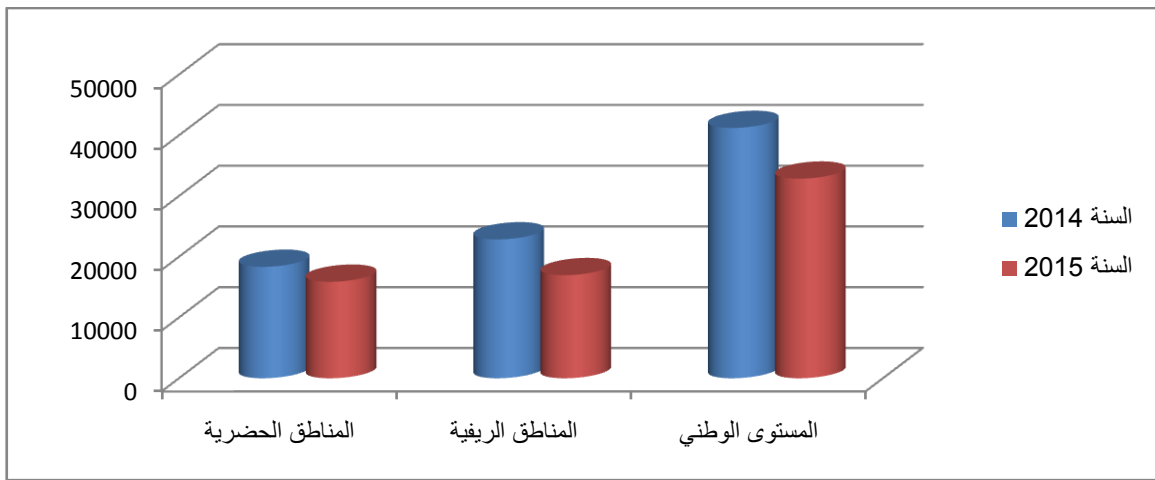
بمقارنة حصيلة الحوادث خلال الفترتين نلاحظ:

-انخفاضا في عدد الحوادث داخل المناطق الحضرية بـ 2457 حادثا، أي بنسبة 13.39%.

-انخفاضا في عدد الحوادث في المناطق الريفية بـ 5894 حادثا، أي بنسبة 25.77%.

- انخفاضا في عدد الحوادث على المستوى الوطني بـ 8351 حادثا، أي بنسبة 20.26%.
- انخفاضا في المعدل اليومي للحوادث على المستوى الوطني من 113 حادث إلى 90 حادث.
- انخفاضا في المعدل اليومي للحوادث على المستوى الحضري من 50 حادث إلى 44 حادث.
- انخفاضا في المعدل اليومي للحوادث على المستوى الريفي من 63 حادث إلى 46 حادث.

الشكل البياني رقم 3 : يوضح تغير عدد حوادث المرور خلال السنتين 2014 و 2015 :



المصدر: إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق لسنة 2014 2015

تراجعت نسبة حوادث المرور في الجزائر خلال سنة 2015 حسب مختلف الإحصائيات التي قدمتها

الجهات المعنية و التي أكدت بان قانون المرور الجديد قد افرز نتائج ميدانية.

وأكد وزير النقل بمناسبة يوم برلماني حول السلامة المرورية أن عدد القتلى في حوادث المرور بلغ

3541 ضحية خلال سنة 2015 مقابل 4607 قتيل خلال سنة 2014 أي بتراجع يقدر بـ 1066، مما

يعني أن عدد القتلى في اليوم الواحد تراجع من 13 قتيل في سنة 2014 إلى 9 أشخاص خلال سنة

2010.

ويرى معدو القانون المتعلق بتنظيم حركة المرور أن الإجراءات الردعية التي يتضمنها القانون تعتبر

- "الحل الوحيد" الذي يمكنه الحد من المخالفات المهددة للسلامة المرورية و حياة المواطنين وعن أسباب انخفاض حوادث المرور فيرجعها الدرك الوطني والأمن الوطني إلى "تجاعة العقوبات التي اقراها قانون المرور الجديد" بالإضافة إلى "النتائج الايجابية للطريق السيار شرق-غرب و كذلك بفضل فتح عدد من الطرق الأجتتابي التي سمحت بمرونة أكثر لحركة المرور".
- كما قضت عملية توسيع بعض الطرق على النقاط السوداء في عدة ولايات من الوطن زيادة على التواجد الايجابي لمختلف فرق الدرك والأمن الوطنيين عبر مختلف الطرقات يقابله من جهة أخرى الوعي والتفهم الذي أظهرهما المواطنون.

أما بالنسبة للمركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق فان القانون المعدل المنظم لحركة المرور

- تضمن جملة من العقوبات التي لم تكن تطبق في السابق حيث أعطى نتيجة ايجابية وذكر المركز أن هناك نوع من الحوادث ازدادت حدة في الفترة الأخيرة كذلك المتعلقة بالنقل الجماعي و الوزن الثقيل والذي زاد من عدد الضحايا و ذلك مما أدى إلى التركيز على هذا الجانب وتشديد العقوبات على سائقي هذا النوع من المركبات لأنهم "يتسببون في حوادث مأساوية".

4- ظاهرة حوادث المرور بمدينة المسيلة:

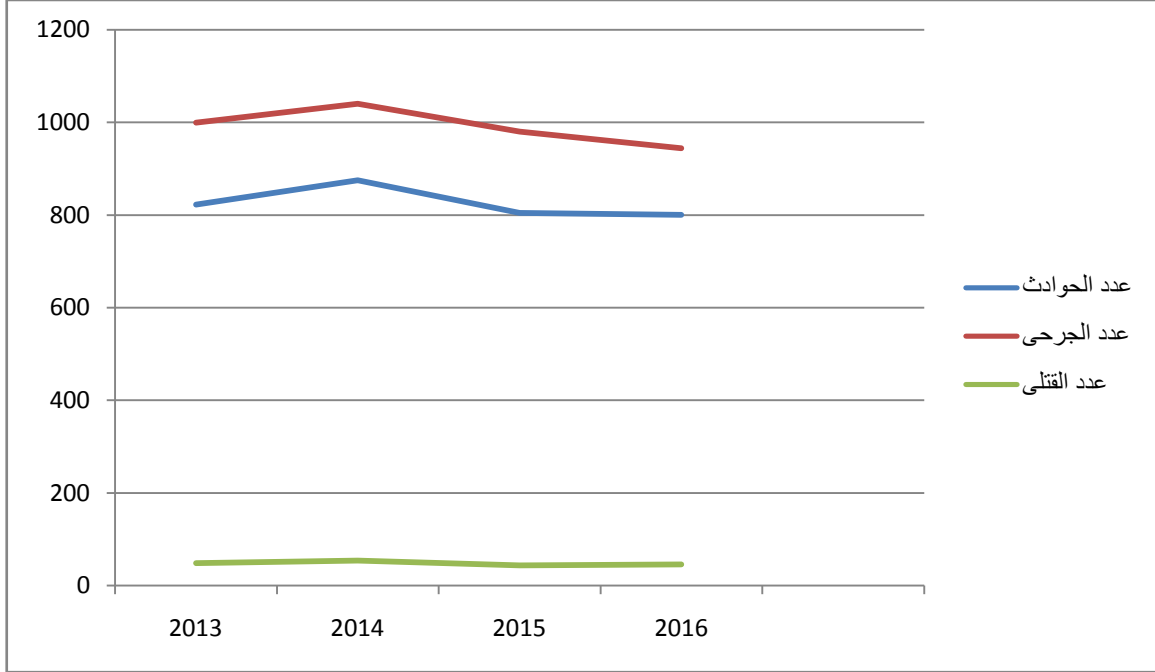
4-1 حوادث المرور من سنة 2013 إلى سنة 2016 على المستوى الحضري لولاية المسيلة:

الجدول رقم 18: يوضح حوادث المرور من سنة 2013 إلى 2016 على المستوى الحضري لولاية المسيلة.

سنة 2016	سنة 2015	سنة 2014	سنة 2013	
800	804	857	822	عدد الحوادث
944	980	1040	999	عدد الجرحى
46	44	54	49	عدد القتلى

المصدر: مكتب الإحصاء و التلخيص، أمن ولاية المسيلة .

الشكل البياني رقم 4 : يمثل تطور حوادث المرور خلال السنوات الأخيرة في ولاية المسيلة على المستوى الحضري.



المصدر: من إعداد الطالب إستنادا لمعطيات الجدول السابق .

من خلال المنحنى البياني نلاحظ ما يلي:

وجود ارتفاع ملحوظ لحوادث المرور على مدى من 2013 إلى 2014 راجع إلى عدة أسباب منها قلة الخبرة في القيادة وغياب دور مدارس تعليم القيادة في هذه السنة ، ثم يليها انخفاض محسوس من سنة 2015 إلى غاية سنة 2016، وهذا راجع إلى دور عمليات التوعية و التحسيس كما نجد أن السلطات قامت ب 49 حملة توعية إضافة إلى 58 درس على مستوى التربية و 50 درس لتلاميذ حظيرة التربية المرورية و 75 حصة إذاعية ذات صلة بالسلامة المرورية خلال عام 2016.

4-2- حوادث المرور من سنة 2013 إلى سنة 2016 لمدينة المسيلة و مقارنته بالوسط

الحضري بالنسبة للولاية:

الجدول رقم 19: حوادث المرور من سنة 2013 إلى سنة 2016 لمدينة المسيلة و مقارنته بالوسط

الحضري بالنسبة للولاية:

سنة 2016	سنة 2015	سنة 2014	سنة 2013	عدد الحوادث على مستوى الولاية
605	620	623	677	عدد الحوادث على مستوى مدينة المسيلة
347	349	399	488	عدد الجرحى في المدينة
17	6	7	15	عدد القتلى في المدينة
49.7	47.2.	56.9	61.40	النسبة المئوية

المصدر: مكتب الإحصاء و التلخيص، أمن ولاية المسيلة

من خلال الجدول نلاحظ أن نسبة الحوادث في مدينة المسيلة تمثل تقريبا نصف كمية الحوادث على مستوى الولاية و هذا راجع لكبر حجم المدينة و كثرة النقاط السوداء فيها كما أشرنا لها في الفصل السابق، و كبر حجم حظيرة السيارات في هذه المدينة و نلاحظ أن نسبة الحوادث في المدينة تناقصت من 488 إلى 399 من سنة 2013 إلى 2014 وهذا راجع إلى تكثيف المراقبة من طرف رجال الأمن إضافة إلى الاهتمام بمحاولة التركيز على مفترقات الطرق التي تشكل مشكل بالنسبة لسلامة المرورية.

5- الأسباب المباشرة لوقوع الحوادث المرورية في ولاية المسيلة على المستوى الحضري

خلال السنوات الأخيرة:

5-1 الأسباب المباشرة لوقوع الحوادث المرورية في المسيلة سنة :

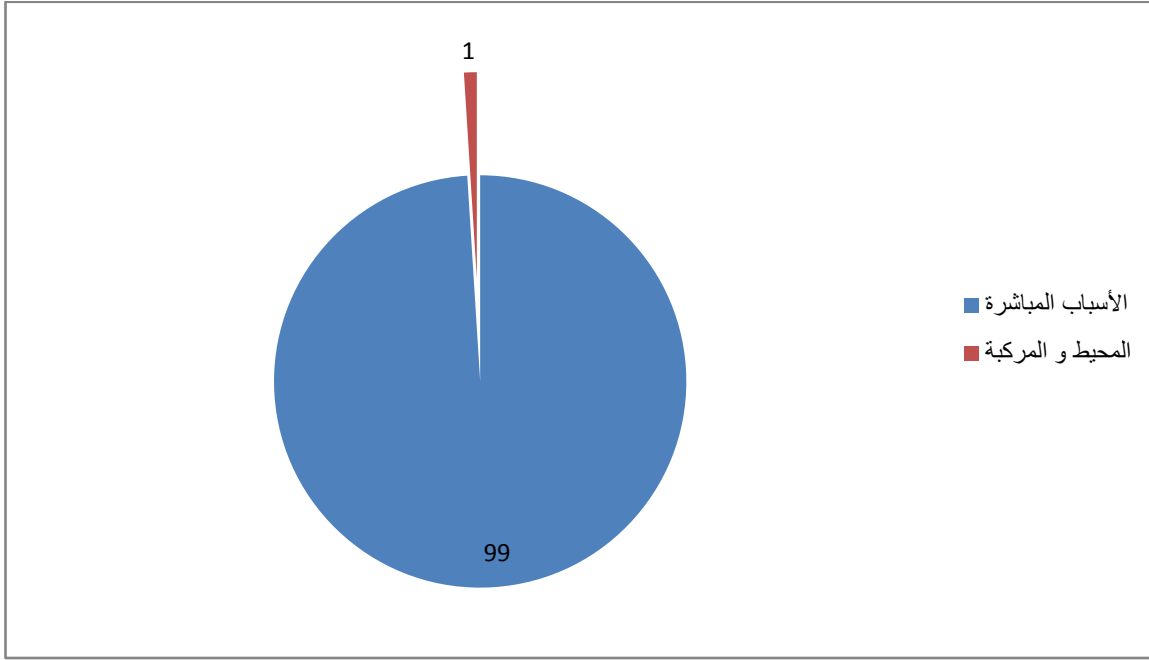
من خلال دراستنا للأسباب المباشرة لوقوع حوادث المرور على مستوى المناطق الحضرية لولاية المسيلة خلال سنة ، 2013 لاحظنا أن العنصر البشري هو المتسبب الرئيسي، حيث يتحمل القسط الأعظم من المسؤولية في وقوع الحوادث بنسبة . % 11.6 من إجمالي أسباب حوادث المرور، بينما الأسباب المتعلقة بحالة المركبة تأتي في المرتبة الثانية بنسبة % 1.14، قد تعتبر هذه الأسباب المتعلقة بالمركبة قليلة جدا بالمقارنة مع الأسباب المتعلقة بالعامل البشري.

الجدول رقم 20 : الأسباب المباشرة لوقوع الحوادث على المستوى الحضري لولاية المسيلة سنة 2014

المجموع	المحيط	المركبة	العامل البشري	
652	0	5	746	عدد الحوادث
100	0.00	0.62	99.38	النسبة %

المصدر: مكتب الإحصاء و التلخيص، أمن ولاية المسيلة .

الشكل رقم 5: الأسباب المباشرة لوقوع الحوادث على المستوى الحضري لولاية المسيلة سنة 2014



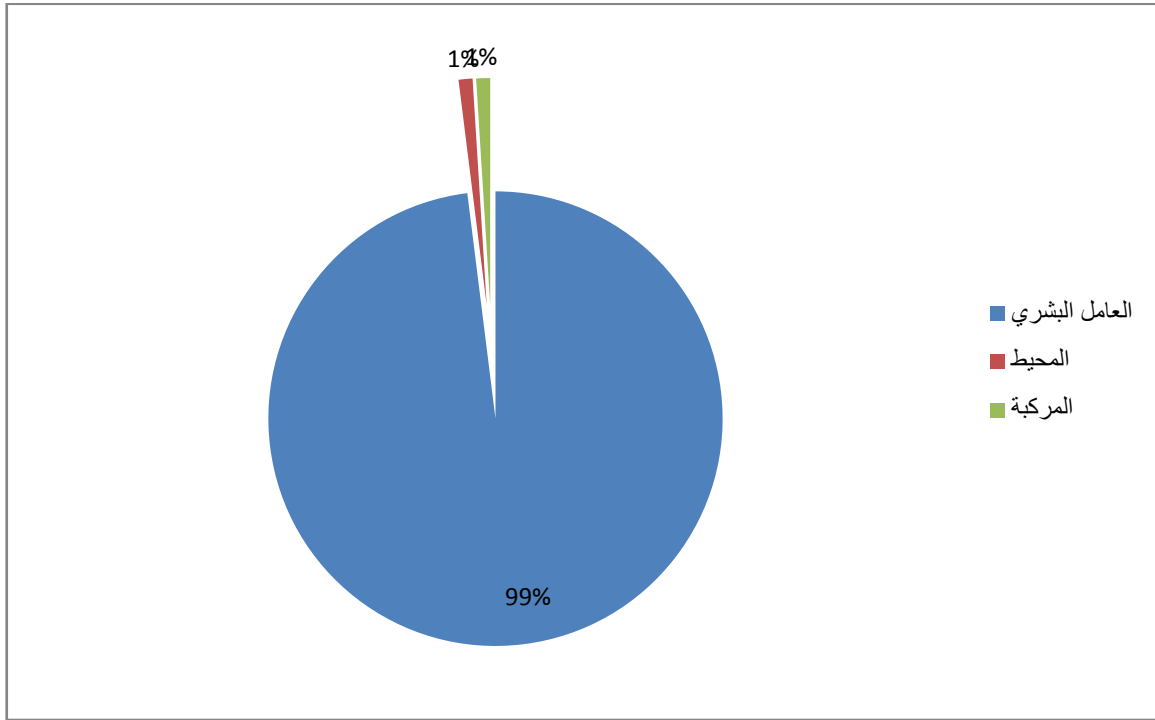
المصدر: من إعداد الطالب استنادا لمعطيات الجدول الساب

الجدول رقم 21: الأسباب المباشرة لوقوع الحوادث على المستوى الحضري لولاية المسيلة سنة 2015

العامل البشري	المركبة	المحيط	المجموع	
746	5	4	652	عدد الحوادث
98	1	1	100	النسبة %

المصدر: مكتب الإحصاء و التلخيص، أمن ولاية المسيلة

الشكل رقم 6: الأسباب المباشرة المتعلقة بالعامل البشري على المستوى الوطني خلال سنة 2015



المصدر: مكتب الإحصاء و التلخيص، أمن ولاية المسيلة

الجدول رقم 22: الأسباب المباشرة لوقوع الحوادث على المستوى الحضري لولاية المسيلة سنة 2016

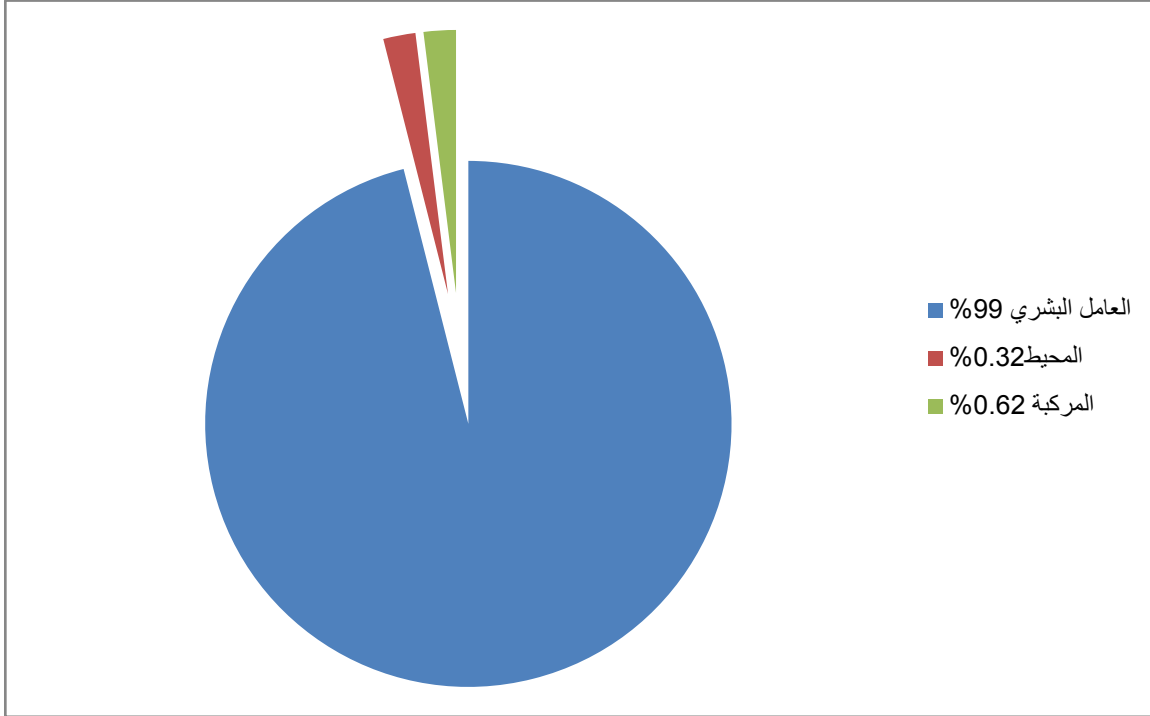
2016

المجموع	المحيط	المركبة	العامل البشري	
652	1	2	746	عدد الحوادث
100	0.35	0.63	99	النسبة %

المصدر: مكتب الإحصاء و التلخيص، أمن ولاية المسيلة

الشكل رقم 7: الأسباب المباشرة المتعلقة بالمرحلة المركبة على المستوى الحضري لولاية المسيلة خلال سنة 2016

2016



المصدر: نفس المرجع السابق

نلاحظ من الإحصائيات السابقة و التي تبين الأسباب المباشرة لوقوع الحوادث المرورية على المستوى الحضري لولاية المسيلة لسنوات 2014 2015 2016 السبب الرئيسي المتعلق بالعامل البشري هو الإفراط في السرعة وعدم انتباه السائق داخل الأحياء، ويليها عدم أخذ الحيطة و الحذر من طرف المشاة أما بالنسبة للسبب المتعلق بالمرحلة فهو عدم فعالية الفرامل و يليها انفجار الأطر و خلل التوجيه، وهذه الأسباب صغيرة جدا مقارنة بأسباب العنصر البشري.

خلاصة الفصل:

لقد أصبحت مشكلة ارتفاع الحوادث المرورية من أكبر المشاكل التي تعاني منها جميع دول العالم على اختلاف مستوياتها سواء كانت هذه الدول متقدمة أو نامية لما تسببه هذه الحوادث من أضرار بشرية اقتصادية واجتماعية.

وقد عانت الجزائر مثلها مثل باقي دول العالم من جراء هذه الظاهرة وما نتج عنها خسائر، حيث ومن خلال دراسة حوادث المرور بالجزائر خلال السنوات الأخيرة والتطرق إلى الإجراءات الوقائية والردعية المنتهجة من طرف المؤسسة العمومية وبالرجوع إلى أهم القوانين والتشريعات المعمول بها، والتي لم تأتي بفعالية في الحد من تفاقم مشكلة حوادث المرور، و ذلك من خلال ما توضحه إحصائيات حوادث المرور والأسباب المباشرة لوقوعها خلال السنوات الأخيرة، حيث أن العامل البشري هو المتسبب الرئيسي في وقوع هذه الحوادث.

الفصل الرابع: محاولة تقييم دور القطاع الخاص

1 تمهيد

2 محاولة تقييم دور المراقبة التقنية

3 منظومة التكوين و التدريب على السياقة

4 محاولة تقييم دور منظومة التكوين على والتدريب على السياقة على المستوى
الحضري في الجزائر

5 محاولة تقييم دور منظومة التكوين على والتدريب على السياقة على المستوى
الحضري في ولاية المسيلة

خلاصة

تمهيد:

في وقتنا أصبحت حوادث المرور تشكل هاجسا وقلقا لكافة أفراد المجتمع، كيف وهي واحدة من أهم المشاكل التي تستنزف الموارد والطاقات البشرية، حيث صارت تستهدف المجتمع البشري في أهم مقوماته ألا وهو العنصر البشري بالإضافة إلى ما تكبده من مشاكل اجتماعية ونفسية، وخسائر مادية ضخمة، وللأسف نجد أن المجتمع الجزائري خير مثال على ما ذكر أعلاه.

لكن الدولة الجزائرية لم تبقى مكتوفة الأيدي، بل سعت ولا زالت تسعى إلى التقليل من حدة المشكلة الخطيرة، مستعملة العديد من الحلول والخيارات الإستراتيجية والتقنية.

ويعد القطاع الخاص أحد أطراف معادلة الحوادث المرور وذلك لأن له دور فعال في نتائج السلامة المرورية ونذكر منها منظومة التكوين والتدريب على السياقة والتي لها انعكاسات مباشرة على السلامة المرورية، ونضيف أيضا دور المراقبة التقنية وهي من أهم الوسائل التي تساعد في التقليل من الاختلالات الميكانيكية الحاصلة للمركبات المستعملة للطريق العام والتي تحظى بنسبة مهمة من نسب مسببات حوادث المرور بالجزائر، كما تهدف هذه الأداة أيضا لتجديد الحظيرة وتحسين حالتها.

أما في هذا الفصل فيأتي كمحاولة لتقييم دور منظومة التكوين والتدريب على السياقة ودور المراقبة التقنية في تنفيذ أهدافها، وبالأخص في تقليل نسبة الحوادث المرورية في الجزائر بشكل عام ومدينة المسيلة بشكل خاص، وذلك بالاعتماد على مصادر مختلفة، بداية من إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق إضافة إلى إحصائيات الأمن الحضري للولاية حول أقدمية رخص السياقة بالنسبة للمتسببين بحوادث المرور و مرورا إلى نسب عامل المركبة و الخلل الميكانيكي في حوادث المرور، ثم يليها تفاصيل الزيارة الميدانية لووكالة قاضي للمراقبة التقنية للسيارات و الشاحنات و الكائن

مقرها بمدينة المسيلة، و يليها ظاهرة غش و التلاعبات في محاضر الفحوصات التقنية من طرف بعض الوكالات المعتمدة.

1- الفحص التقني للسيارات في الجزائر:

منذ الاستقلال المراقبة الدورية العربات كانت من اختصاص مصالح المناجم، هذه المراقبة كانت تتم في ظروف صعبة و في غياب تجهيزات متطورة ووسائل تقنية و قوانين منظمة . و رغم هذه الإرادة فإن هذا الفحص لم يحقق الهدف الحقيقي خاصة في مجال التلوث البيئي و الأمن عبر الطرق.

ثم صارت هذه العملية إجبارية بموجب القانون 14/01 المؤرخ في 19 أوت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها.

و بعد فترة لنضج هذه العملية بدأ الانطلاق الفعلي للمراقبة التقنية لسيارات ذات النشاط المنظم ابتداء من فيفري 2003 بوصاية المؤسسة الوطنية للمراقبة التقنية للسيارات E.N.A .

1-1 تعريف الفحص التقني للسيارات:¹

تعريف 1:

الفحص التقني هو اختبار لصحة المركبة بالتحقيق في 125 نقطة وهذا من خلال 10 نقاط أساسية هي:
التعريف بالمركبة - الأعضاء الميكانيكية - الإشارات الضوئية - المكابح - التوجيه - الرؤية
التجهيزات - التلوث - الزجاج - وضعية الالتصاق بالأرض .

¹ - يزيد شهلي المراقبة التقنية للمركبات ودورها في تخفيض حوادث المرور في الجزائر ،مذكرة تدخل ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر ، كلية العلوم

الاقتصادية وعلوم التسيير التخصص النقل و الإمداد ، جامعة الحاج لخضر باتنة الجزائر ص 43

تعريف 2:

تعد المراقبة التقنية عملية دورية تهدف إلى التحقق من مدى استجابة المركبات للشروط القانونية المنصوص عليها والتي تجعلها قابلة للسير على الطريق العمومية. و تسعى هذه العملية إلى التأكد من الحالة الجيدة للمركبات وتوفيرها على أجهزة السلامة الضرورية وخلوها من أي عيب ميكانيكي أو خلل تقني.

وعرف المشرع الجزائري المراقبة التقنية على أنها { معاينة تقنية مخصصة للتأكد من حالة صيانة السيارة و مدى قابليتها للسير في الطريق بدون خطر، ويمكن أن تأخذ المراقبة التقنية شكل مراقبة دورية أو مراقبة غير دورية أو معاينة مضادة².

1-2- أهداف الفحص التقني³ :

طبقا لأحكام المادة 43 من القانون 01 - 14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق ل 19

أوت 2001 تكون المراقبة التقنية إجبارية وتقوم لاسيما بما يأتي:

- الوقاية و الأمن في الطرق.
- المساهمة في تقليص حوادث المرور و التكاليف الناجمة عنها بالنسبة للجماعة الوطنية.
- الحفاظ على الصحة العمومية و حماية البيئة.

2 - يزيد شهلي المراقبة التقنية للمركبات ودورها في تخفيض حوادث المرور في الجزائر ,مذكرة تدخل ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر , كلية العلوم

الاقتصادية وعلوم التسيير التخصص النقل و الإمداد , جامعة الحاج لخضر باتنة الجزائر ص 43

³- مرجع سابق ص 44

- تمديد عمر الحظيرة الوطنية للسيارات.

المراقبة التقنية للعربات لها العديد من الأهداف التي تتمثل في الحد من تأثيرات المركبة على الأشخاص و البيئة، و نعمل هذه الأهداف فيما يلي:

تحسين نوعية خدمة النقل:

وهذا الجانب يخص وسائل نقل المسافرين بدرجة كبيرة ، حيث يساهم هذا الفحص في توفير الأمن و الراحة للمسافرين.

فتوفير الأمن يكون بالصيانة و الفحص الدوري لوسائل النقل، وتوفير الراحة يكون بالتهيئة الداخلية للعربة.

التقليل من حوادث المرور:

خاصة تلك الناجمة عن الخلل الميكانيكي وذلك بالصيانة الإجبارية لجميع عناصر المركبة ، التي تؤدي إلى هذا النوع من الحوادث، وهذا للتقليل من الخسائر المادية و البشرية.

الحد من تأثير وسائل النقل:

لوسائل النقل تأثيرات سلبية على البيئة و الأفراد، والمتمثلة في التلوث و الضجيج، إذ أن وسائل النقل تحدث ضوضاء ، و تنفث غازات ناتجة عن الاحتراق (أكسيد الأزوت ، ألدهيد، {CO₂,H₂O CH₄,CO } و للحد من هذه التأثيرات يجب القيام بصيانة دورية لعناصر المحرك:

- الحفاظ على درجة الملائمة و الثابتة للمحرك.

- تحسين الانفجار.

- تحسين تحضير المزيج الغازي.

- تحقيق احترام تام.

3-1 فترات المعاينة التقنية:

يجب ان تجري الفحوصات الفتنوية حسب الدورات التالية:

جدول رقم 23 : يوضح دوريات الفحوصات التقنية

الدورية	أصناف السيارات
كل 16 أشهر.	النقل الجماعي للأشخاص الأجرة/تعليم السياقة/الإسعاف
كل سنة.	نقل البضائع { الوزن الإجمالي المرخص به للشحن أكبر من 5.3 طن }
كل سنتين بالنسبة للسيارات التي يقل عمرها عن 4 سنوات.	نقل البضائع { الوزن الإجمالي المرخص به للشحن أقل أو يساوي 5.3 طن }
كل سنة بالنسبة للسيارات التي يزيد عمرها عن 4 سنوات.	نقل البضائع { الوزن الإجمالي المرخص به للشحن أقل أو يساوي 5.3 طن }
كل سنة.	نقل المواد الخطرة/ سيارات الإصلاح/ سيارات الإستتجار
كل سنتين للسيارات التي يقل عمرها عن 6 أشهر. كل سنة بالنسبة للسيارات التي يزيد عمرها عن 6 سنوات.	الأصناف الأخرى للسيارات
عند أول استعمال في السير. عند كل تغيير لمالك السيارة. عند كل إعادة ترقيم السيارات.	جميع أصناف السيارات

المصدر: دفتر الأعباء لإنشاء وكالة المراقبة التقنية

1-4 نقاط الفحص:

نلخص عملية المراقبة التقنية في الجدول التالي:

الجدول رقم 24 : خطوات الفحص العشرة للسيارة

العملية	المركبة	الأعضاء	المراقبة
التعريف	المركبة	البطاقة الرمادية، لوحة الترقيم، رقم الهيكل، بطاقة الصانع	وجودها، وجود أخطاء، الوضوح، مطابقتها فيما بينها.
الفرامل	المركبة	فرملة التشغيل، فرملة الانتظار، أعضاء التحكم (دواسة الفرملة، أعضاء التوصيل ذراع الفرملة الميكانيكية، الهيدروليكية والهوائية) جهاز التحكم في الفرملة، اختبار نظام الفرملة، احذية وكامات الفرملة، ABS مخفض السرعة	الحالة العامة لتركيبها ، التلف، التلحيم، التسرب، العمل، قوة الفرملة، التوازن توجي، التأكد من عمله
التوجيه	المركبة	عجلة القيادة، علبة التوجيه، المحاور الأمامية، العجلات الموجهة.	الحالة العامة، التثبيت، الوظيفة، التلف، زيادة الحرارة، النقاط الصلبة، الصلاحية.
التعليق	المركبة	لمحاور الأمامية، المحاور الخلفية، ممصات الصدمات، اختبار التعليق.	الحالة العامة، التلف، الفراغ، التلحيم، ارتفاع الحرارة، التسرب، الصلاحية، تلامس العجلات و الطريق، التوازن.
العجلات	المركبة	المدسات والأطر.	الحالة العامة، التركيب، التلف، المقاييس،

الضغط.			
الأعضاء الميكانيكية والكهربائية	المركبة	الواصل، علبة السرعات، عمود نقل الحركة، التوصيل، البطارية، نظام الإشعال، المصاهر، المولد.	الحالة، الفراغ، غطاء الغبار، الحركة، العزل، الفعالية.
الزجاج	المركبة	حاجب الريح، نوافذ.	المراقبة بالعين، وجودها، غير منكسرة، واضحة الرؤية.
الملحقات الإجبارية	المركبة	مساحات الزجاج، منطف الزجاج ، المرايا الارتدادية وحزام الأمان.	وجودها، حالتها، تثبيتها، موقعها، فعاليتها

المصدر: دفتر الأعباء لإنشاء وكالة المراقبة التقنية

2- محاولة تقييم دور المراقبة التقنية:

لمحاولة تقييم دور المراقبة التقنية سوف نقوم بتحليل الإحصائيات الخاصة بتوزيع نسبة العامل الخاص بالأسباب المباشرة المتعلقة بالمركبات المتسببة في حوادث المرور في المناطق الحضرية على المستوى الوطني وذلك لأن إحصائيات المتعلقة بولاية و مدينة المسيلة لاتساعد على تقييم الوضع لأن نسبها ضئيلة جدا من جهة ولأن دور القطاع الخاص يتعدى الوسط الحضري المدروس من جهة أخرى، وهذا للوصول إلى الأسباب المتعلقة بالمركبة وتقييم دور مؤسسات المراقبة التقنية في تخفيض عدد الحوادث المرورية.

1-2 نسب عامل المركبة في حوادث المرور على المستوى الوطني من سنة 2010 إلى

غاية 2016 :

جدول رقم 25 : يوضح إحصائيات لنسب عامل المركبة في حوادث المرور من سنة 2010 إلى 2016

على المستوى الوطني.

السنة	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
النسبة %	3,60	4,66	5,05	4,09	3,9	4,5	3,8

متوسط كل السنوات 4,22%

من خلال هذا الجدول الذي يبين نسبة عامل المركبة خلال السنوات ا السبع السابقة في الجزائر على المستوى الوطني نلاحظ أن نسبة عامل المركبة لايتجاوز نسبة ، 5% كما نجد أن متوسط عامل المركبة خلال هذه السنوات يقدر ب 4,22 و هذه النسب تعبر مبدئيا على الدور الفعال للمراقبة التقنية في الجزائر.

2-2 إحصائيات لنسب عامل المركبة والخلل الميكانيكي في حوادث المرور في المناطق

الحضرية:

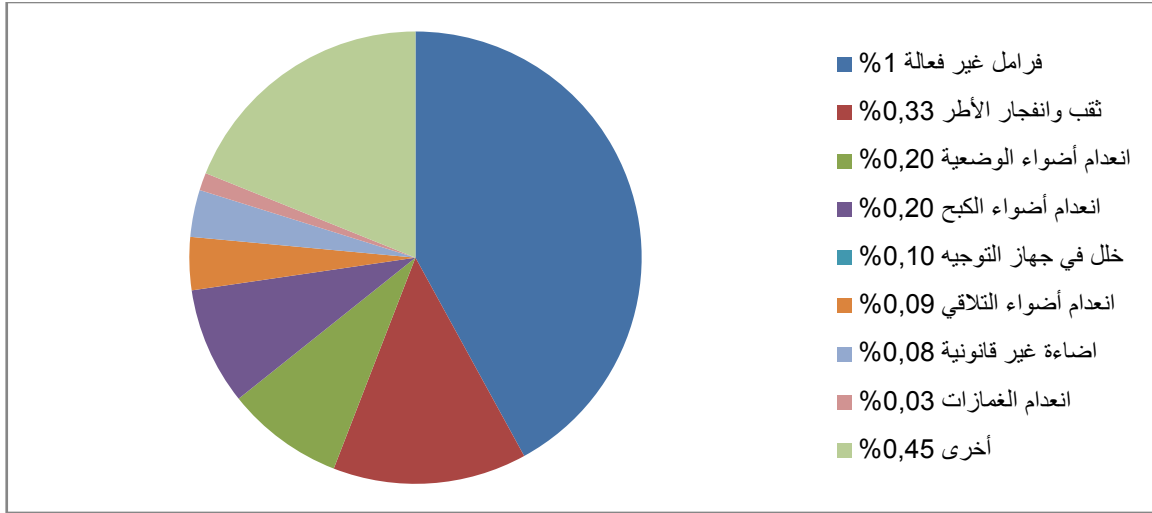
الجدول رقم 26 : الأسباب المتعلقة بالمركبة على المستوى الحضري خلال سنة 2014:

الأسباب	عدد الحوادث	النسبة %
فرامل غير فعالة	201	1
ثقب وانفجار الأطر	60	0,33
انعدام أضواء الوضعية	40	0,20

0,20	39	انعدام أضواء الكبح
0.10	29	خلل في جهاز التوجيه
0,09	25	انعدام أضواء التلاقي
0.08	22	اضاءة غير قانونية
0.03	5	انعدام الغمازات
0.45	90	أخرى
3,2	511	المجموع

المصدر: المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق

الشكل رقم 8 : الأسباب المتعلقة بالمركمة على المستوى الحضري خلال سنة 2014



الجدول رقم 27 : الأسباب المتعلقة بالمركمة على المستوى الحضري خلال سنة 2015:

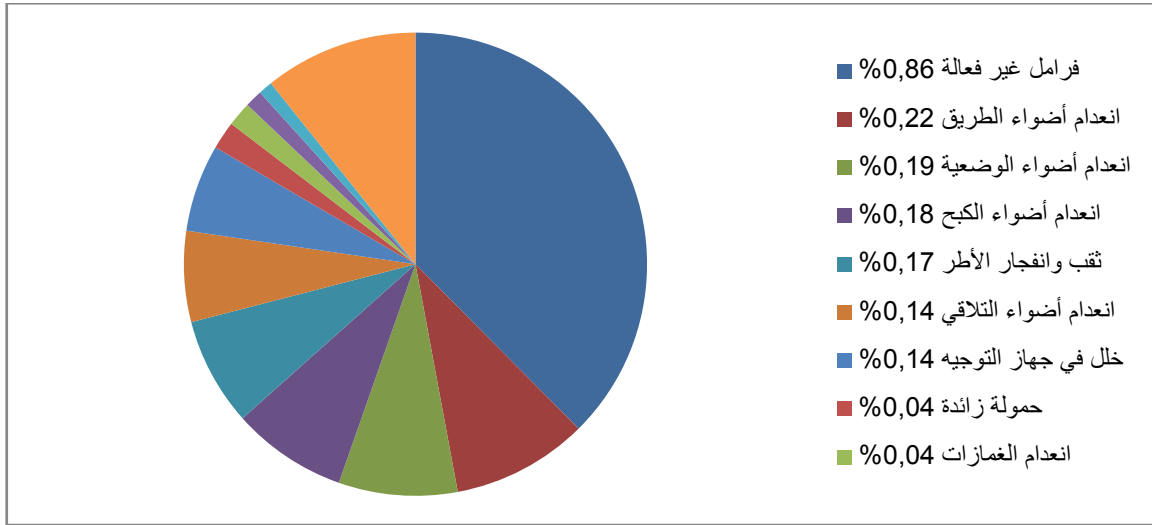
النسبة %	عدد الحوادث	الأسباب
0,9	154	فرامل غير فعالة
0,19	32	انعدام أضواء الطريق

الجدول رقم 28 : الأسباب المتعلقة بالمركبة على المستوى الحضري خلال سنة 2016:

الأسباب	عدد الحوادث	النسبة %
فرامل غير فعالة	150	0,86
انعدام أضواء الطريق	39	0,22
انعدام أضواء الوضعية	34	0,19
انعدام أضواء الكبح	33	0,18
ثقب وانفجار الأطر	31	0,17
انعدام أضواء التلاقي	26	0,14
خلل في جهاز التوجيه	25	0,14
حمولة زائدة	8	0,04
انعدام الغمازات	7	0,04
احمولة غير مؤمنة	5	0,02
اضاءة غير قانونية	4	0,02
أخرى	44	0,25
المجموع	405	2.32

المصدر: المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق

الشكل رقم 10 : الأسباب المتعلقة بالمركمة على المستوى الحضري خلال سنة 2016



من خلال الإحصائيات السابقة و الدوائر النسبية التي تبين الأسباب المباشرة المتعلقة بالمركمة لوقوع الحوادث في المناطق الحضرية نلاحظ أن أغلب الأسباب المتعلقة بالمركمة هي عدم فعالية المكابح و تليها انعدام أضواء الطريق و هذا السبب يرجع لنقص تهيئة الطرق داخل المدن و تليها نسبة انفجار الأطر و انعدام أضواء الكبح ومن ثم جميع الأسباب الأخرى مثل الحمولة الزائدة و انعدام الغمازات وعدم تأمين الحمولة... إلخ، ولكنها تشكل نسب ضئيلة مقارنة بالأسباب الأولى المذكورة و هذه الأسباب كما يصنفها بعض الاختصاصيين ترجع في الأخير بطريقة أو بأخرى إلى إهمال السائق أو لغش بعض وكالات المراقبة.

2-3 توقيف ربع مليون سيارة منذ إنشاء المؤسسة الوطنية للمراقبة التقنية للسيارات⁴:

كشف المدير العام للمؤسسة الوطنية للمراقبة التقنية للسيارات عن عقوبات في حق عشرات وكالات المراقبة التقنية لعدم احترامها لمعايير المراقبة التقنية وكذلك عدم تحمل مسؤولياتها الكاملة وقال المتحدث ذاته إن العقوبات التي فرضتها المؤسسة الوطنية التي ترعى منح الرخص تراوحت بينالسحب النهائي، وبالتالي الغلق إلى جانب عقوبات غلق مؤقت تراوحت بين الشهر والثلاثة أشهر.

⁴ <http://wikdz.com> 24-04-2017 13:19

وأكد المدير العام، أن 2 مليون سيارة خضعت للمراقبة التقنية للسيارات عبر كامل التراب الوطني منذ بداية سنة 2016 إلى نهاية سبتمبر من نفس السنة كشفت عن توقيف أكثر من 8 آلاف سيارة وإنذار حوالي 42 ألف أخرى بالتوقيف النهائي في حالة عدم تصليح الأعطاب وقد تم منحها مهلة تتراوح بين 15 يوما و 30 يوما لإصلاح أعطابها أو توقيفها نهائيا عن الحركة.

من جهة أخرى، أكد مدير هذه المؤسسة العمومية أنها تعمل باستمرار على تجديد الحظيرة الوطنية للسيارات من أجل التصدي إلى ارتفاع الخلل التقني الذي تعرفه العديد من السيارات، وبالتالي تقليص عدد حوادث المرور بما أن "خمس الحظيرة الوطنية يقل سنها عن 5 سنوات" -حسب قوله- بينما 60 بالمائة من الحظيرة الوطنية للسيارات تجاوز عمرها 20 سنة.

وفي سياق آخر، تشير الإحصائيات التي كشفت عنها المؤسسة ذاتها خلال سنة ، 2015 أن المؤسسة الوطنية للمراقبة التقنية للسيارات قد أوقفت أزيد من 200 ألف سيارة عن السير نهائيا في الفترة التي تتراوح بين 2010 و 2015 لتضاف لها حصيلة سنة 2016 المقدرة بأكثر من 500 سيارة لتقارب بذلك ربع مليون سيارة تم توقيفها في سبع سنوات، ويوحى بضخامة الأضرار التي تعاني منها أغلب سيارات الحظيرة الوطنية التي تعتبر السبب الثاني المباشر لحوادث السيارات بعد العامل البشري:

ودعا المسؤول نفسه إلى البحث الجيد في الأرقام من خلال توحيد الجهود بين كل من مؤسسته وديوان الإحصائيات المتعلقة بالسيارات في الجزائر. وقال محافظ الشرطة السابق وصاحب حصة طريق السلامة محمد العزوني أن عدد حوادث المرور مرتبط ارتباطا وثيقا بعدد السيارات، والجزائر تستورد نحو 300 ألف سيارة في السنة، ما يساهم في زيادة عدد الحوادث⁵.

⁵ www.djazair.com 24-04-2017 13:21

وللإشارة، فإن المراقبة التقنية الدورية للسيارات التي أصبحت إلزامية بموجب القانون الصادر بتاريخ 10 فيفري 1987 حول تنظيم وأمن وشرطة المرور، دخل حيز التنفيذ ابتداء من فيفري 2003.

الزيارة الميدانية لوكالة قاضي للمراقبة التقنية للسيارات و الشاحنات:

في زيارتي الميدانية لإحدى وكالات المراقبة التقنية قصد الاطلاع على نسخ من محاضر الفحص التقني و تسجيل الأعطاب و الاختلالات الميكانيكية التي يكثر ملاحظتها، و قياسها، بالإضافة إلى المتابعة المباشرة لسير عمليات الفحص التقني للمركبات، و معرفة مدى تطبيق هاته الوكالات للقوانين و الإجراءات المنصوص عليها في دفتر الشروط لإنشاء وممارسة هذا النشاط، قمت بزيارة وكالة قاضي للمراقبة التقنية للسيارات و الشاحنات والكائن مقرها بمدينة المسيلة بولاية مسيلة، وهذه الوكالة تابعة للقطاع الخاص.

و بعد الاطلاع على نسخ من بعض المحاضر وإجراء مقابلة مع المهندسين المعتمدين لدى الوكالة تبين أن الخلل في المكابح يأتي في صدارة العيوب المسجلة، يليها الخلل في نظام التعليق، بالإضافة إلى الاعطاب الأخرى و التي نذكرها في العناصر التالية:

- الخلل في التوجيه.
- اهتلاك الإطارات.
- قنوات طرح الغازات و الأدخنة (canalisations d'échappement).
- عدم ثبات المقاعد

لكن إحصاء العيوب و الاختلالات الميكانيكية لا يمكن حصره في مجال زمني محدد، كأسبوع، أو شهر، أو سنة ، حيث وفي تصريح لأحد المهندسين أبلغني فيه أن تسجيل أي من الاعطاب و الاختلالات

الميكانيكية يكون حسب فترات المعاينة التقنية المخصصة لكل المركبات حسب اختلاف أنواعها و طبيعة نشاطها ، وأعمارها، وحالتها.

وفي تصريح لصاحب وكالة المراقبة التقنية للسيارات الكائنة بوادي عيسي بتيزي وزو دق ناقوس الخطر، بشأن إصابة أغلب السيارات والمركبات بخلل في المكابح، وطالب مصالح الأمن بضرورة منع السيارات التي تحمل تحفظات في محضر المراقبة من السير إلى غاية إصلاح العطب.

حيث أشار إلى أن وكالته سجلت خلال سنة 2016 أن 37,24 بالمئة من المركبات التي تم فحصها مصابة بخلل في نظام المكابح، وهو ما يمثل خطرا محققا ويساهم في توسيع رقعة حوادث المرور . وفي وثيقة تتضمن الحصيلة السنوية لنشاط وكالته ، يتبين أن معظم السيارات والمركبات التي مرت بالوكالة المذكورة خلال العام المنصرم تستدعي إصلاحا فوريا لنظام المكابح. وتشير الوثيقة إلى أن القوانين المعمول بها حاليا ترخص السير بالسيارة إن كانت نسبة الخلل في المكابح لا تتعدى 29 بالمئة، حيث يلاحظ أن المواطنين لا يبالون بإصلاح هذا العطب طالما أنهم مرخصون بالسير، وهو ما يعرضهم وبقية المواطنين للخطر . فالحصيلة المفصلة لنشاط الوكالة تبين أن الخلل في المكابح موجود في مختلف أنواع السيارات والمركبات حتى الجديدة من ها ، وعلاوة على خلل نظام المكابح، فإن سوء حالة نظام الارتكاز يعد الظاهرة الثانية التي تحملها أغلبية السيارات.

ويطالب مسؤول الوكالة المذكورة بضرورة المتابعة الصارمة لهذه الأعطاب، من خلال معاقبة مصالح الأمن للسائقين الذين يهملون إصلاح الخلل المسجل في محاضر المراقبة التقنية.⁶

⁶ <http://www.benbadis.org> 09/05/2011 10 :29

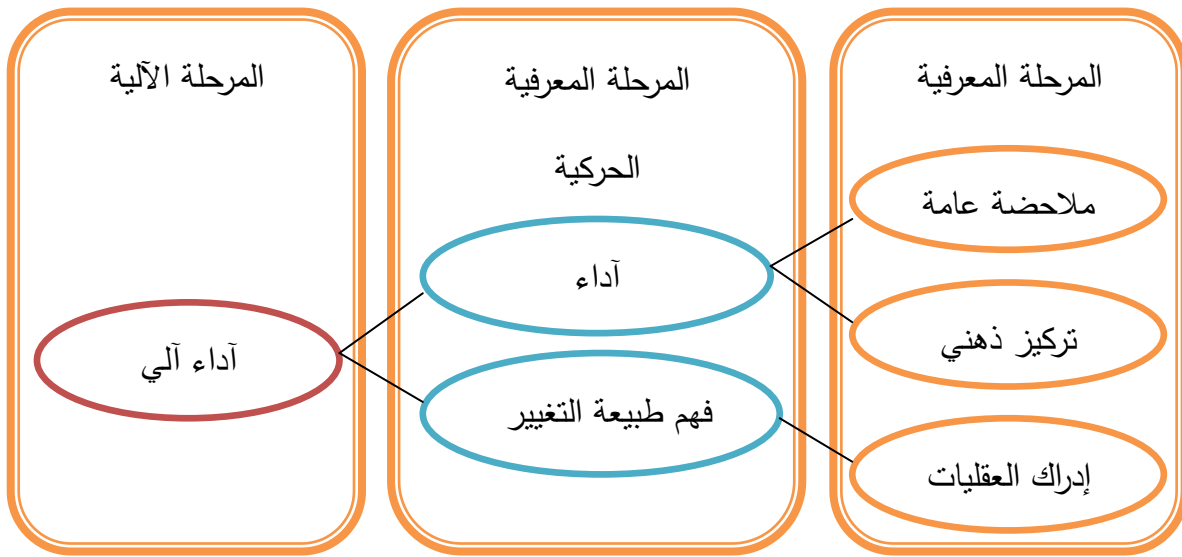
3- منظومة التكوين و التدريب على السياقة⁷ :

3-1 مفهوم التكوين :

الشق النظري : تلقين الشخص المتكون وتزويده بمعلومات ومعارف نظرية تساعده على فهم خصائص مهنة ما، ومواجهة مختلف المواقف بكيفية ملائمة، والتعامل معها ايجابيا.

الشق التطبيقي : تمرين المتكون وتدريبه عمليا على ممارسة المهنة بكيفية ملائمة، وتدريبه على أدائها بحذق ومهارة.

يلخص "بوفلجة غياث، " 1984 عملية تصنيف "فيتس" لمراحل اكتساب المهارات الحركية في المخطط التالي:



مما تقدم يتأكد ويتضح أن عملية التكوين والتدريب لا تقتصر على تلقين المعلومات، والتزويد

بالمعارف، وتوفير فرص التطبيق والتمرين، بل تتعداها إلى اكتساب القدرة على الاستبصار، والفهم، وإدراك العلاقة بين العناصر وربط الأسباب بالمسببات، وهذا ما يجب أن يهتم به المكونون وذلك بتوفير الشروط

⁷ <http://www.cnpsr.org.dz> 25-04-2017 15:18

والظروف المناسبة، واعتماد أحسن التقنيات، وانتهاج أفضل الطرق، وبذلك يمكن تحقيق النجاح في التكوين، وضمان أن يكون المتكون قد اكتسب كل المهارات اللازمة للقيادة بأمان.

مما تقدم يتأكد ويتضح أن عملية التكوين والتدريب لا تقتصر على تلقين المعلومات، والتزويد بالمعارف، وتوفير فرص التطبيق والتمرين، بل تتعداها إلى اكتساب القدرة على الاستبصار، والفهم، وإدراك العلاقة بين العناصر وربط الأسباب بالمسببات، وهذا ما يجب أن يهتم به المكونون وذلك بتوفير الشروط والظروف المناسبة، واعتماد أحسن التقنيات، وانتهاج أفضل الطرق، وبذلك يمكن تحقيق النجاح في التكوين، وضمان أن يكون المتكون قد اكتسب كل المهارات اللازمة للقيادة بأمان.

3-2 المتكون⁸:

يعتبر المتكون أو الممرن دعامة أساسية في صرح التكوين، فلا يمكن تحقيق أهداف التكوين إذا لم يكن المتكون مؤهلاً وكفئاً، ومن بين الخصال والخصائص التي يجب أن يتحلى بها المتكون ما يلي:

- الإلمام بموضوع التكوين وبرامجه.
- القدرة على إيصال المعلومات والمعارف إلى المتكونين باتباع أحدث الطرق البيداغوجية.
- التحكم في مزاجه واستجاباته العاطفية أثناء أداء مهامه.
- الدراية بمستويات المتكونين وقدراتهم على الفهم والإدراك.

3-3 المتكون⁹:

إن المتكون طرف أساسي في عملية التدريب، لذلك تولى له العناية الكافية من حيث:

⁸ <http://www.cnpsr.org.dz>

- معرفة المستوى العلمي.
- معرفة القدرات الشخصية على التعلم.
- معرفة الخلفية الثقافية.
- معرفة الدوافع والميول الشخصية.
- الإلمام بهذه الجوانب، وغيرها، يساعد على اختيار الطرق والأساليب الملائمة للتكوين.

مراحل التكون في الجزائر :

يتضمن التكوين الأساسي، بالجزائر، ثلاث مراحل وهي:

المرحلة الأولى : تلقين الإشارات وقوانين السير:

وهي مرحلة نظرية يعلم فيها المترشح قوانين المرور وقواعد السلامة، ويلقن مدلولات مختلف الإشارات.

المرحلة الثانية : ركن وتوقيف السيارة:

مرحلة يدرّب فيها المتكون على كيفية تشغيل المركبة والتعود على استعمال أجهزة القيادة المختلفة: ضبط

لمقعد- المرايا-تشغيل المحرك-استعمال الأضواء...

المرحلة الثالثة : سياقة السيارة :

يدرّب فيها المتكون على تولي سياقة المركبة في مضامير خاصة ثم في المدينة ثم خارج المدينة وفي الطرق

السريعة، ويعود تدريجيا على السياقة في حالات خاصة .وفترات التكوين، بمراحلها المختلفة، التي تسبق

اجتياز اختبارات الحصول على إحدى هذه الفئات من رخصة السياقة، تعد تكويننا وتدريبنا أساسيا.

⁹ <http://www.cnpsr.org.dz>

4- محاولة تقييم دور منظومة التكوين و التدريب على السياقة على المستوى الحضري في

الجزائر:

من التحليل السابق للأسباب المباشرة لوقوع الحوادث وجدنا أن النسبة الكبيرة لأسباب الحوادث تعود للعامل البشري(السائق) و لهذا فإن من البديهي أن لمنظومة التكوين والتدريب على السياقة دور مهم في وقوع هذه الحوادث، و لتقييم دور هذه المنظومة ارتأينا أن نقوم بتحليل الإحصائيات الخاصة بتوزيع السائقين المتورطين حسب أقدمية رخصة السياقة و من ذلك يمكن أن نقيم عموما الدور التي تقوم به من ناحية الفعالية وتأثيرها على السلامة المرورية.

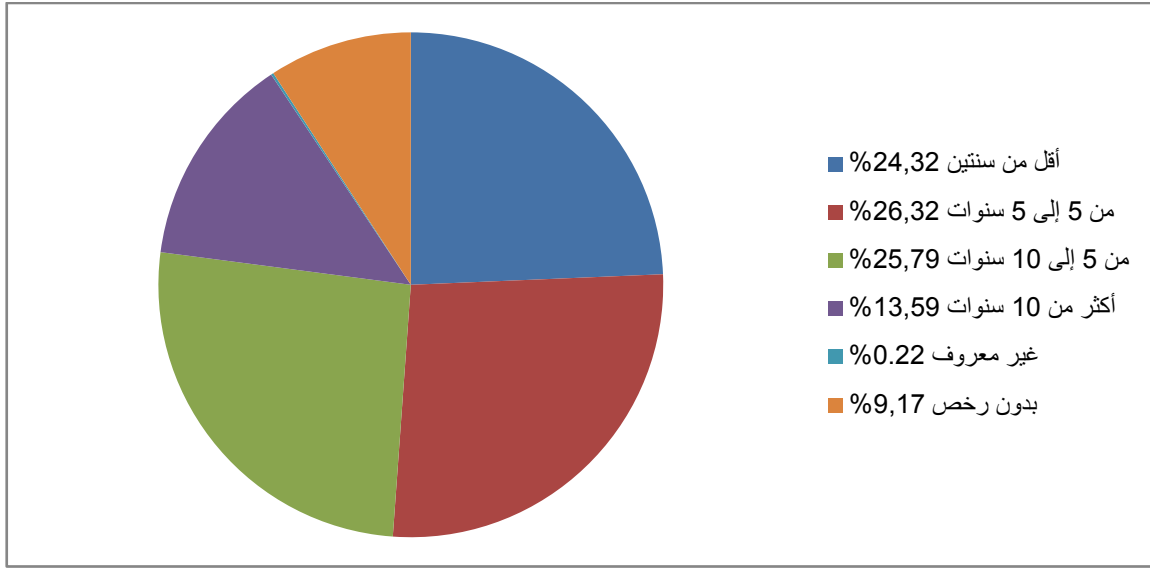
4-1 توزيع السواق المتورطين على المستوى الحضري 2015 :

الجدول رقم 29 : توزيع السواق المتورطين حسب أقدمية رخصة السياقة خلال سنة 2015:

أقدمية رخصة السياقة	العدد	النسبة%
أقل من سنتين	4223	24,32
من 2 إلى 5 سنوات	4651	26,79
من 5 إلى 10 سنوات	4499	25,79
أكثر من 10 سنوات	2360	13,59
غير معروف	28	0,22
بدون رخصة	1592	9,71
المجموع	17363	100

المصدر: المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرقات .

الشكل رقم 11 : توزيع السواق حسب أقدمية رخصة السياقة على المستوى الحضري خلال سنة 2015.



من خلال الجدول والشكل الذي يوضح توزيع السواق حسب أقدمية رخصة السياقة خلال سنة 2015 نلاحظ أن النسبة الكبيرة هي نسبة السواق الذين يملكون رخصة من 1 إلى 5 سنوات وتليها نسبة الأقل من سنتين وهذه النسب تساوي تقريبا نصف عدد المتسببين في الحوادث وفترة الأقل من 5 سنوات تعتبر فترة سائقين مبتدئين، وهذا يعبر عموما عن قلة فعالية التكوين والتدريب على السياقة وذلك لأن زمن أخذ الرخص ووقوع الحوادث قصير نسبيا.

4-2 توزيع السواق المتورطين على المستوى الحضري 2016 :

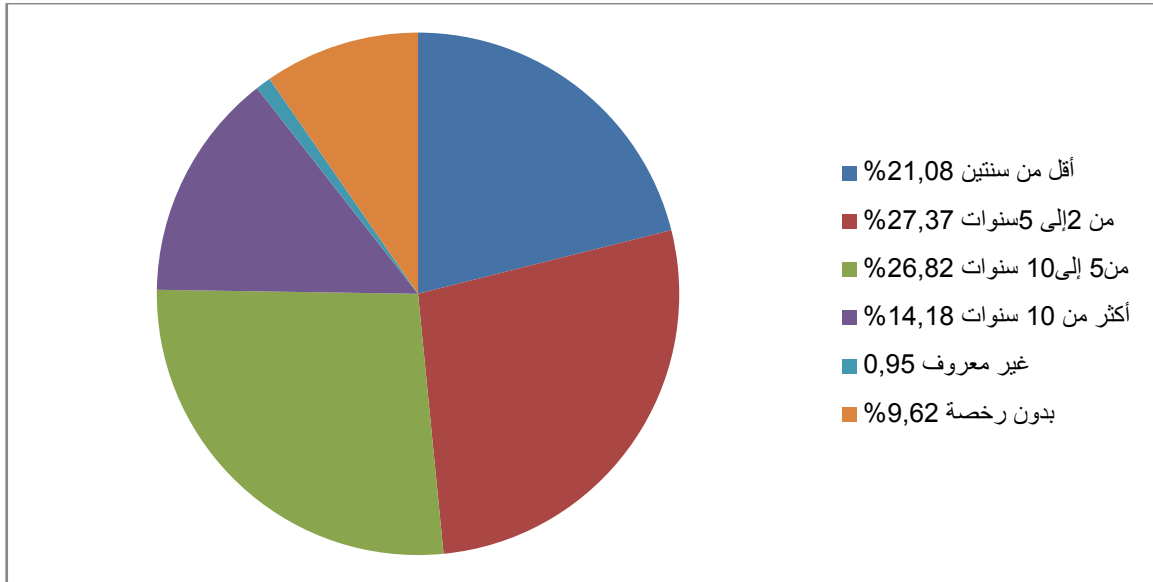
الجدول رقم 30 : توزيع السواق المتورطين حسب أقدمية رخصة السياقة خلال سنة 2016:

أقدمية رخصة السياقة	العدد	النسبة %
أقل من سنتين	3664	21,08
من 2 إلى 5 سنوات	4735	27,37
من 5 إلى 10 سنوات	4660	26,81

أكثر من 10 سنوات	2465	14,18
غير معروف	165	0,95
بدون رخصة	1673	9,62
المجموع	17383	100

المصدر: المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرقات .

الشكل رقم 12: توزيع السواق حسب أقدمية رخصة السياقة خلال سنة 2016.



نلاحظ تناقص نسبة المتحصلين على رخصة السياقة الأقل من سنتين المتسببين في حوادث المرور ولكنه تناقص طفيف بينما بقيت نسبة المتحصلين على رخصة السياقة من 2 إلى 5 سنوات وهذا يعبر عن نفس الأسباب السابقة.

5- محاولة تقييم دور منظومة التكوين و التدريب على السياقة على المستوى الحضري في ولاية المسيلة:

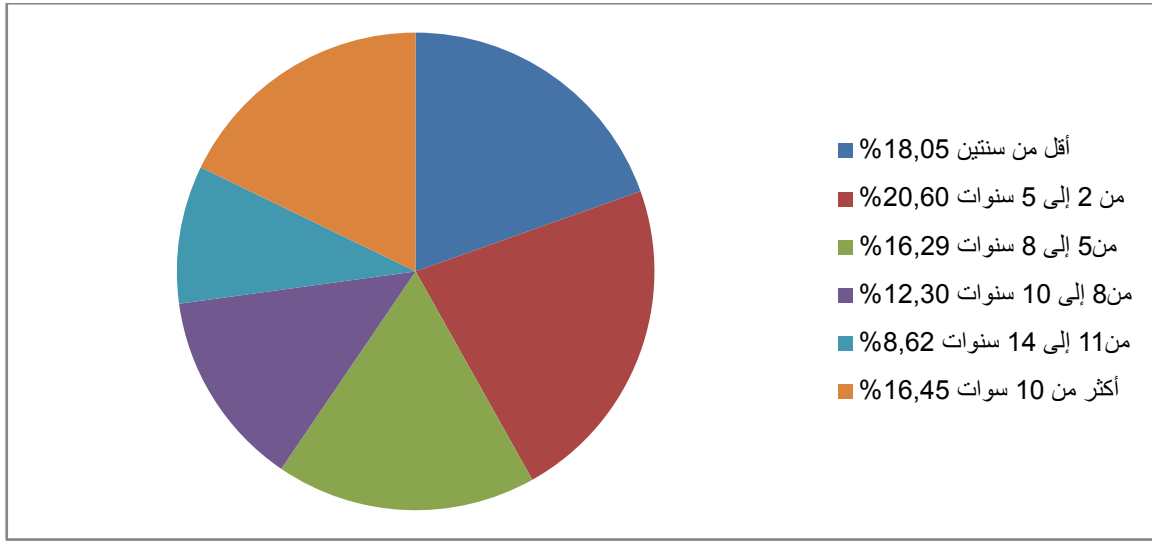
5-1 توزيع السواق المتورطين على المستوى الحضري لولاية المسيلة سنة 2015:

الجدول رقم 31 : توزيع السواق المتورطين حسب أقدمية رخصة السياقة خلال سنة 2015 :

أقدمية رخصة السياقة	العدد	النسبة%
أقل من سنتين	113	18,05
من 2 إلى 5 سنوات	129	20,60
من 5 إلى 8 سنوات	102	16,29
من 8 إلى 10 سنوات	77	12,30
من 11 إلى 14 سنوات	54	8,62
أكثر من 10 سنوات	103	16,45
بدون رخصة	48	7,66
المجموع	626	100

المصدر: مكتب الإحصاء و التلخيص، أمن ولاية المسيلة.

الشكل رقم : توزيع السواق حسب أقدمية رخصة السياقة خلال سنة 2015.



من خلال الجدول والشكل الذي يوضح توزيع السواق حسب أقدمية رخصة السياقة خلال سنة 2015 نلاحظ أن النسبة الكبيرة هي نسبة السواق الذين يملكون رخصة من 1 إلى 5 سنوات وتليها نسبة الأقل من سنتين وهذه النسب تساوي تقريبا نصف عدد المتسببين في الحوادث وفترة الأقل من 5 سنوات تعتبر فترة سائقين مبتدئين، وهذا يعبر عموما عن قلة فعالية التكوين والتدريب على السياقة وذلك لأن زمن أخذ الرخص ووقوع الحوادث قصير نسبيا.

5-1 توزيع السواق المتورطين على المستوى الحضري لولاية المسيلة سنة 2016:

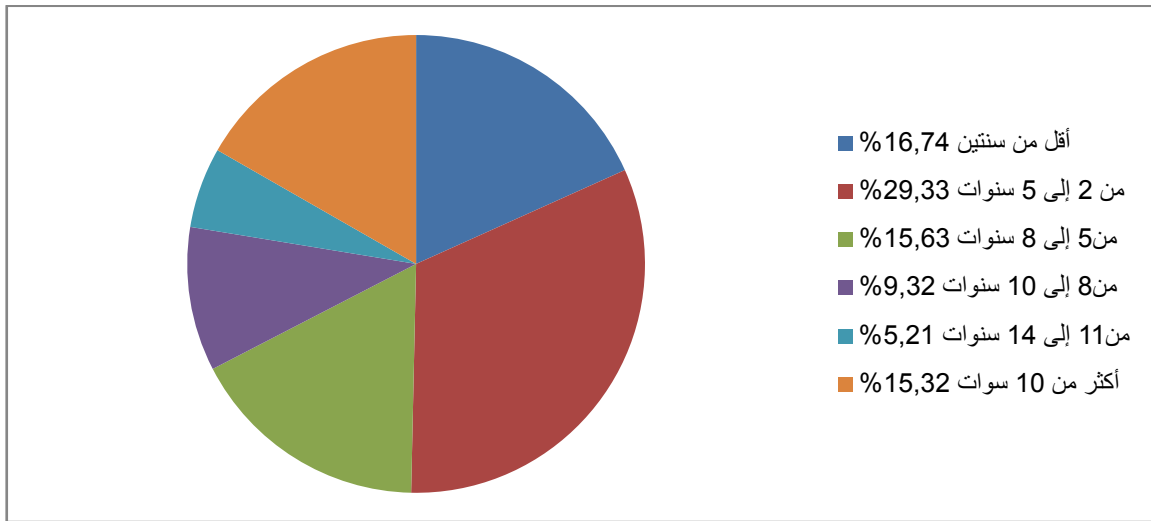
الجدول رقم 32 : توزيع السواق المتورطين حسب أقدمية رخصة السياقة خلال سنة 2016 :

أقدمية رخصة السياقة	العدد	النسبة (%)
أقل من سنتين	106	16,74
من 2 إلى 5 سنوات	186	29,33
من 5 إلى 8 سنوات	99	15,63
من 8 إلى 10 سنوات	59	9,32
من 11 إلى 14 سنوات	33	5,21

أكثر من 10 سنوات	97	15,32
بدون رخصة	53	8,37
المجموع	626	100

المصدر: مكتب الإحصاء و التلخيص، أمن ولاية المسيلة .

الشكل رقم : توزيع السواق حسب أقدمية رخصة السياقة خلال سنة 2016.



من خلال الجدول والشكل الذي يوضح توزيع السواق حسب أقدمية رخصة السياقة خلال سنة 2016 نلاحظ أن النسبة الكبيرة هي نسبة السواق الذين يملكون رخصة من 1 إلى 5 سنوات و قد التمسنا ارتفاع في هذه النسبة مقارنة بالسنوات الماضية وتليها نسبة الأقل من سنتين وهذه النسب تساوي تقريبا نصف عدد المتسببين في الحوادث وفترة الأقل من 5سنوات تعتبر فترة سائقين مبتدئين، وهذا يعبر عموما عن قلة فعالية التكوين والتدريب على السياقة وذلك لأن زمن أخذ الرخص ووقوع الحوادث قصير نسبيا.

من خلال هذه الإحصائيات لولاية المسيلة بالنسبة للمناطق الحضرية نلاحظ توافق بين نسب الولاية على المستوى الحضري ونسب للمناطق الحضرية على المستوى الوطني و هذا يدل على نفس الظاهرة . ومن هذا نستنتج أن نسبة فئة السواق الحائزين على رخصة السياقة من 1 إلى 5سنوات هم النسبة الأكبر في سبب وقوع الحوادث في المناطق الحضرية ثم تليها نسبة فئة الحائزين على رخصة السياقة الأقل من سنتين

و نجد أن هاتين الفئتين تشكلان تقريبا نصف النسبة الكلية للمتسببين في الحوادث المرورية و هذه نسبة كبيرة جدا تعبر بوضوح عن قلة فعالية ونقص التأهيل بالنسبة لمنظومة التكوين و التدريب على السياقة .

و هذا الوضع مخالف لهدف هذه المنظومة والذي هو رفع مستوى السواق و تأهيلهم و تدريبهم لاكتساب المهارة الكافية في السياقة و التحكم في المركبات تحكما تاما في كل الحالات، ولاسيما الحرجة منها، و تلقينهم المعارف اللازمة التي تساعدهم و تمكنهم من تفادي كل الأخطار التي تعترضهم، ومن هذا يمكن تحديد عدة نقائص وهي:

- 1- إن المدة المخصصة جد قصيرة، وغير كافية لتأهيل المتكويين.
 - 2- إن البرنامج لا يشمل كل المواضيع التي يتطلبها التكوين الجيد.
 - 3- عدم مراعات الجوانب الثقافية والاجتماعية والمستوى التعليمي للمتكويين.
 - 4- إن شهادة الكفاءة الممنوحة للسواق المتكويين دائمة، مع أن السائق المحترف يحتاج إلى تعزيز تكوينه وتحسين معارفه، من فترة إلى أخرى، على غرار ما هو معمول به في كثير من البلدان، ومنها جيرانها بالمغرب، حيث حددت صلاحية الكفاءة المهنية بخمس سنوات.
- إن البلدان التي اهتمت بتطوير ودراسة الطرق الفعالة في منظومة التكوين والتدريب على السياقة حققت نتائج معتبرة في مجال السلامة المرورية، فالتكوين والتدريب على السياقة له انعكاسات كبيرة ومباشرة على السلامة المرورية، لذا يجب علينا تطوير التكوين بصفة عامة، والتكوين التخصصي بصفة خاصة، للتمكن من تعزيز تدابير السلامة عبر طرقنا.

خلاصة الفصل:

بعد هذا التحليل للمعطيات و بالأحرى محاولة تقييم دور القطاع الخاص في تحسين السلامة المرورية في الجزائر و مدينة المسيلة بشكل خاص، نجد أنفسنا في نهاية هذا الفصل قد قمنا بإحاطة نظرية لا بأس بها حول هذا الدور وحققنا الفرضيات.

الفرضية الاولى وهي ان القطاع الخاص دور فعال في تحسين السلامة المرورية و التقليل من حوادث المرور، و الفرضية الثانية فنجد أن دور المراقبة التقنية فنجدها تقوم بدور فعال في تخفيض الحوادث المرورية و هذا يظهر من جليا من خلال النسب الضئيلة لنسب عامل المركبات المتسببة في الحوادث.

التوصيات و الإقتراحات :

وبعد التعامل مع بعض الإحصائيات المرورية بالجزائر ومدينة المسيلة بشكل خاص و مقارنتها وتحليلها فإن الباحث يوصي عدة توصيات رئيسية يمكن أخذها بعين الإعتبار للتقليل من الحوادث المرورية و الإصابات البليغة و الوفايات و حجم الخسائر الناتجة عنها خاصة بشكل عام وهي على عدة مستويات :

◆ توصيات خاصة بوكالة المراقبة التقنية للسيارات :

- تشديد الرقابة على محطات المراقبة التقنية وردعها عن التجاوزات الخطيرة والتلاعبات في محاضر الفحوصات التقنية.

- الرجوع عن قرار منح حق فتح محطات مراقبة تقنية تعود ملكيتها للخواص.

- ضرورة فتح محطات مراقبة بالمناطق الجنوبية و المناطق النائية.

- اعتماد نقاط فحص جديدة تتماشى مع التطورات الخاصة في مجال الفحص التقني للمركبات بالدول المتقدمة ، ومسايرة المستجدات و التجهيزات الحديثة في هذا المجال.

◆ توصيات خاصة بمنظومة التكوين و التدريب على تاسيطة :

- تمديد فترة التكوين و التدريب للحصول على رخصة سياقة.

- استعمال نظم محاكات الواقع في التعليم على الساقفة كما هو متبع في الكثير من الدول المتقدمة.

- الزيادة في السن القانوني للحصول على الرخصة.

الخاتمة:

مع تطور وسائل النقل والمواصلات، حقق الإنسان منافع كثيرة وترك في نفسه شعور بالتفوق، غير أن سوء استعمال هذه الوسائل حولها من نعمة إلى نقمة تجلت في ظاهرة حوادث المرور، حيث أصبحت الطرق تحصد آلاف الأرواح البشرية وتتسبب في العديد من المآسي الاجتماعية والخسائر الاقتصادية الضخمة . ولأن الأبحاث والدراسات بينت أن ظاهرة حوادث المرور معقدة، ودراستها ومعرفة أسبابها لا بد أن يؤخذ بعين الاعتبار كل أبعاد ، ونقصد بهذا البنية التحتية وحظيرة المركبات بالإضافة إلى مجال التشريعات والتنظيمات المتعلقة بقانون المرور، وبالرجوع إلى الحظيرة الوطنية للسيارات ببلادنا والتي لها علاقة كبيرة بالسلامة المرورية. كيف لا والمركبة تأتي في المرتبة الثانية بعد العامل البشري من حيث مسببات حوادث المرور، لذا فالدولة الجزائرية لم تبقى مكتوفة الأيدي بل رمت بجملة من الإجراءات، القوانين، والمراسيم التنفيذية..... الخ للحد من إرهاب الطرق، ومن هاته الحلول إشراك القطاع الخاص كطرف فعال في تحسين السلامة المرورية ويظهر دوره من خلال عدة آليات تتمثل في مدارس التدريب والتكوين على السياقة إضافة إلى وكالات المراقبة التقنية للمركبات.

ومن خلال تقييم دور القطاع الخاص بالجزائر وبمدينة المسيلة على وجه الخصوص خلصنا إلى أن منظومة التدريب والتكوين على السياقة لا تؤدى دورها على أكمل وجه وخير دليل على ذلك نسبة السائقين المبتدئين هم المتورطين في حوادث المرور، بينما نجد أن للمراقبة التقنية دور فعال وملمس وذلك من خلال الإحصائيات ، مع أنه توجد بعض النقائص.

في الأخير نتمنى أننا قد وفقنا ولو بالشيء اليسير في إعطاء نظرة موجزة عن واقع القطاع الخاص وحوادث المرور بالجزائر، كما نتمنى أن يكون بحثنا هذا نقطة انطلاق لمعالجة أدق لموضوع الحوادث وأشمل باعتباره ذو أهمية بالغة في السلامة المرورية.

قائمة

المراجع

المراجع باللغة العربية:

1-الكتب:

- حسين عبد الحميد احمد رشوان، مشكلات المدينة، دراسة في علم اجتماع حضري : مؤسسة شباب الجامعة الإسكندرية 2001.
- سميرة إبراهيم أيوب، اقتصاديات النقل دراسة تمهيدية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية 2002.
- عبده محمد فاضل الربيعي، الخصخصة و أثرها على التنمية بالدول النامية جامعة القاهرة 2004.
- عامر بن ناصر المطير: حوادث المرور في الوطن العربي, مركز الدراسات و البحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية السعودية طبعة 2006.
- ياسر عبد الله العسيري وآخرون: حوادث السيارات في مدينة الرياض، جامعة الملك سعود، المملكة العربية السعودية 2009.

2-المجلات الرسمية:

- التكاليف الاقتصادية و الاجتماعية لحوادث المرور بالجزائر، مجلة الباحث عدد 2012/11.
- الجريد الرسمية للجمهورية الجزائرية، قانون رقم ، 17/88 يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه الجزائر 1988، العدد 19.
- الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية العدد 45-1988
- الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 45-2000

- القانون 09/87 المؤرخ في 10 فبراير ، 1987 المتضمن حركة المرور عبر الطرق و سلامتها، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية.

3- المذكرات والاطروحات:

- امينة عبيد الله، خدمة النقل الحضري الجماعي و علاقتها بالبعد الاجتماعي للتنمية المستدامة، مذكرة نيل شهادة ماستر ، جامعة باتنة. 2010-2011

- بن خالد الحاج-دراسة اضطرابات سوق العقار والعوامل المتحكمة فيه، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير، معهد تسيير التقنيات الحضرية بالمسيلة 2009.

- بن عباس فتيحة، دور الإعلام في التوعية و الوقاية من حوادث المرور في الجزائر، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه، جامعة الجزائر كلية العلوم السياسية و الإعلام 2011/2012.

- بوعافيه لزهرة، كباسي عبد الله : دراسة إحصائية حول حوادث المرور والطرق الوقائية المتبعة، مذكرة نهاية الدراسة، المدرسة الوطنية لتطبيق تقنيات النقل البري باتنة، الجزائر دفعة جوان 2004.

- فضيل بوجلال، محاولة تقييم التكلفة الاقتصادية للحوادث المرورية في الجزائر، مذكرة لنيل شهادة ماستر، جامعة الحاج لخضر باتنة 2011.

- فارس بوبكور، سليم بوقنة، استعمال الأساليب الكمية في دراسة سلوك المستهلك نحو خدمات النقل الحضري، دراسة حالة النقل الحضري لمدينة قسنطينة، الملتقى الوطني حول استعمال أساليب الكمية في اتخاذ القرارات الإدارية، جامعة سكيكدة 2009.

- قزميط علي، علاقة الأمن المروري الحضري بالتنظيم العام للمدينة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير
معهد تسيير التقنيات الحضرية بالمسيلة-2003.
- سليم بوقه، دراسة نوعية الخدمة لدى مستعملي النقل الحضري الجماعي دراسة ميدانية في مدينة
قسنطينة، جامعة منتوري، قسنطينة 2004-2005
- شاكور بخضر، مشروع القطار الحضري لمدينة باتنة- دراسة استشرافية، مذكرة ماجستير،
2011
- صغيري جمال، النقل الحضري و تأثيره في إدماج التجمعات السكانية دراسة حالة المسيلة، م
ذكرة
لنيل شهادة ماجستير، معهد تسيير التقنيات الحضرية 2009.

4- الوثائق الرسمية:

- مخطط الحركة والمرور لمدينة المسيلة 2014
- مخطط الحركة والمرور لمدينة المسيلة 2015
- المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لبلدية المسيلة ، . 2008

5-المواقع الالكترونية:

- 1) موقع المنارة www.almadapapcv.com
- 2) <http://www.echoroukonline.com>
- 3) www.algeriepolice.dz
- 4) <http://www.cnpsr.org.dz>
- 5) www.enacta.org

6) <http://www.djazairess.com/alfadjr>

7) <http://www.elbilad.net>

8) <http://archive.aawsat.com>

9) www.almadapapcv.com

6- مصادر أخرى:

-مصلحة الأرصاد الجوية بالمسيلة 2016.

-المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرقات.

-الديوان الوطني للإحصاء.

المراجع باللغة الفرنسية:

1)("Sécurité ", Encyclopédie Microsoft® Encarta® 99. © 1993–1998 Microsoft)

2) ANNUAIRE STATISTIQUE. De la wilaya de m'sila. Edition octobre 2006.

3) Les informations figurant dans ce document sont données à

titre indicat, stratéus – lowe paris – rcs paris b 562 111 732 –JANVIER 2005

4) Houria BENCHERIF, Vers un Transport Routier Durable en

Algérie, Maitre assistante chargée des cours, ENATT – Batna –

Algérie

لا اله الا الله
الله اعلم
الله اعلم

الملخص:

أصبح موضوع السلامة المرورية في الوقت الراهن يحظى بأهمية كبيرة نظرا لما آل إليه الوضع في العالم والجزائر بصفة خاصة، وهذا الوضع أدى إلى خلق عدة مشاكل اقتصادية واجتماعية مصحوبة بسوء التسيير و التنظيم.

ومدينة المسيلة تعد إحدى المدن التي مستها هاته الظاهرة بشكل كبير، الأمر الذي نتج عنه الكثير من النقاط السوداء و مشاكل الحركة المرورية و السلامة المرورية.

وتهدف هذه الدراسة إلى معرفة التأثيرات وانعكاسات السلامة المرورية إضافة إلى تحديد أهمية دور القطاع الخاص في تحسينها، حيث تطرقنا إلى الجانب النظري و التطبيقي.

و في الأخير خلصنا إلى نتائج تؤكد فعلا هاته الإنعكاسات، كما تم اقتراح عدة توصيات من شأنها المساهمة في معالجة هذه الظاهرة ولو بشيء يسير.

RESUME

Il est devenu le sujet de la sécurité de la circulation à l'heure actuelle est d'une grande importance en raison de l'état de la situation dans le monde, et l'Algérie en particulier, et cette situation a conduit à la création de plusieurs accompagné par la mauvaise gestion et l'organisation des problèmes économiques et sociaux.

La ville de M'sila est l'une des villes concernées par ce phénomène Spectaculaire, Ce qui a entraîné un grand nombre de points noirs et les problèmes de circulation et la sécurité de la circulation.

Cette étude vise à déterminer les effets et les implications de la sécurité routière ainsi que pour déterminer l'importance du rôle du secteur privé dans l'amélioration, où nous avons traité avec le côté théorique et pratique.

Enfin, nous avons obtenu des résultats qui confirment réellement ces impacts et – comme la moindre des choses – quelques recommandations utiles qui peuvent contribuer à lutter contre ce phénomène ont également été suggérées.