

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
République Algérienne Démocratique et Populaire
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
Ministère de l'enseignement Supérieur et de la Recherche scientifique



جامعة محمد بوضياف - المسيلة
Université Mohamed Boudiaf - M'sila

جامعة محمد بوضياف بالمسيلة
معهد تسيير التقنيات الحضرية
قسم: عمران وبناء
شعبة: تسيير التقنيات الحضرية
تخصص: المدينة ونقل حضري

مذكرة تخرج مكملة لنيل
شهادة ماستر

العنوان

أهمية قانون المرور في تحسين السلامة
المرورية - حالة مدينة وادي ارهيو -

إشراف الأستاذ:
د- علي رجم

إعداد الطالب:
- شايب رضوان

السنة الجامعية : 2015/2014

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

DESIGNED BY ZAKARIA®

تشكرات

الحمد لله الذي هدانا لهذا وكنا لنهتدي لولا أن هدانا الله
الحمد و الشكر لله عز وجل الذي وفقنا في إنجاز هذا العمل و عرفانا منا بالجميل لكل من قدم لنا يد العون و
المساعدة من قريب أو من بعيد و نخص بالذكر
أستاذنا الفاضل علي رجم على مساعدته و نصائحه وإرشاداته و توجيهاته السديدة التي يسرت لنا سبل
البحث.
كما نشكر كافة أسرة معهد من أساتذة ، طلبة و عمال الإدارة.
و في الأخير ندعو الله عز وجل أن يكون عملنا هذا بذرة خير لفائدة كل من يسعى و يجتهد في طلب العلم.

إهداء

بسم الله الرحمن الرحيم

و الصلاة والسلام على أشرف المرسلين و على آله وأصحابه أجمعين أما بعد:

أهدي هذا العمل المتواضع

إلى من حبها يسرى في دمي و رضاها كل هي ، إلى من عاشا معي حلمي و زادا من عزيمتي و مددا أملي ،

إليك يا من وهبتي الحياة و كنت شمعة تنير طريقي ، إليك يا من غمرتني بالحب و العطف و الحنان ،

إليك يا قرة عيني أمي العزيزة ، إليك يا من كنت مصدر العطاء بلا حدود ،

إلى من وشحني بأسمى و أرق و أنبل سلوك و أعظم توصية أن أسير بخطى إيمانية إليك يا من كنت سندي

و عوني في حياتي و رسم الخطوط العريضة لمستقبلي... إليك يا مجرى الحب و هدية القدر التي لا تقدر بثمن أبي العزيز

إلى من قاسموني وأخواتي جميعا حفظهم الله وأطال أعمارهم والى كل من جمعني بهم القدر

إلى كل الأصدقاء و إلى زملائي في الدراسة والى أستاذ الغالي والمحترم **علي رجم***

والى كل أساتذة معهد التسيير والتقنيات الحضرية الذين لم ي

يخلوا علينا بتوجيهاتهم إلى كل طلبة معهد التسيير والتقنيات الحضرية

فهرس المحتويات:

الصفحة	العنوان	الرقم
	تشكرات.	-
	فهرس المحتويات	-
	فهرس الاشكال والجداول والصور	-
الفصل التمهيدي..... المقدمة.		
01	مقدمة.	-
02	الإشكالية.	.I
04	الفرضيات.	.II
04	الأهداف	.III
05	أسباب اختيار الموضوع	.IV
05	أسباب اختيار الحالة	.V
05	منهجيات وتقنيات البحث	.VI
06	هيكل ومحتوى المذكرة	.VII
الفصل الأول..... قانون المرور.		
10	مقدمة	-
10	تعريف قانون المرور	.I
10	اهمية قانون المرور.	.II
11	الهدف قانون المرور.	.III
14	مراحل تشريع المرور في الجزائر	.IV
17	القطاعات المعنية بمجال تطبيق قانون المرور	.V
22	النصوص التشريعية	.VI
22	النصوص التنظيمية	.VII
23	الخلاصة	-
الفصل الثاني..... السلامة المرورية		
25	مقدمة	-
25	تعريف السلامة المرورية	.I
25	عناصر السلامة المرورية	.II
25	المركبة	1 .II
23	الطريق	2 .II
30	السائق	3 .II

31	قواعد السلامة المرورية	.III
32	اسباب تدهور مستوى السلامة المرورية	.IV
34	خلاصة	-
الفصل الثالث.....الدراسة التحليلية.		
36	مقدمة	-
37	تقديم منطقة الدراسة	.I
37	موقع مدينة واد رهيو	1 .I
38	لمحة تاريخية عن مدينة	2 .I
40	الدراسة الطبيعية	.II
40	التضاريس	1 .II
40	الجبال والهضاب	أ
40	الوديان	ب
41	السهول	ج
41	الشعاب	د
41	السدود	2 .II
42	الغطاء النباتي	3 .II
42	الغابات	أ
42	الحقول والبساتين	ب
43	المناخ	4 .II
43	الحرارة	أ
44	التساقط	ب
45	الرطوبة	ج
45	الرياح	د
46	الحركة الزلزالية	5 .II
47	الفيضانات	6 .II
47	طبوغرافية المنطقة	7 .II
47	الارتفاعات	أ
47	الانحدارات	ب
49	الطرق	8 .II
50	اهمية قانون المرور الجديد في تحسين السلامة المرورية	.III
50	قراءة للمواد المضافة	1 .III
50	رخصة السياقة الاختبارية	1-1 .III

51	الرخصة بالنقاط	III . 2-1
51	شهادة الكفاءة المهنية من اجل النقل العمومي للمسافرين و البضائع	III . 3-1
52	التعليق على المواد المضافة	III . 2
53	المخالفات و عقوباتها	III . 1-2
54	الاحتفاظ برخصة السياقة مع القدرة على السياقة	أ
56	الاحتفاظ برخصة السياقة مع عدم القدرة على السياقة	ب
56	الجنح وعقوباتها	III . 2-2
57	تحليل قانون المرور الجديد	IV .
57	الجنح المتعلقة بالقتل و الجرح الخطأ	IV . 1
61	القيادة في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات	IV . 2
61	الجنح المتعلقة برفض الخضوع للفحوص و عدم الامتثال لإنذار التوقف	IV . 3
62	الجنح المتعلقة بحالة المركبة	IV . 4
63	الجنح المتعلقة بالأضرار الملحقة بالمسالك العمومية أو بملحقاتها	IV . 5
64	الجنح المتعلقة بتجاوز السرعة المرخص بها	IV . 6
65	مقارنة حوادث المرور بين سنتي 2009-2014	V .
65	إحصاءات حوادث المرور	V . 1
67	نسبة عدد الحوادث إلى عدد المركبات وعدد السكان	V . 1-1
68	إحصاءات جرحى حوادث المرور	V . 2
69	نسبة عدد الجرحى إلى عدد المركبات وعدد السكان	V . 1-2
70	إحصاءات قتلى حوادث المرور	V . 3
72	نسبة عدد القتلى إلى عدد المركبات وعدد السكان	V . 1-3
73	خلاصة الفصل	-
76	خاتمة عامة	-
76	توصيات واقتراحات	-

فهرس الأشكال

الصفحة	العنوان	الرقم
39	موقع مدينة واد رهيو	1
44	منحنى بياني يمثل التغيرات الشهرية لمعدل درجات الحرارة	2
45	منحنى بياني يمثل معدلات التساقط الشهرية	3
46	رسم يوضح جهة الرياح بالنسبة للمدينة مدينة وادي ارهيو .	4
48	طبوغرافية المنطقة	5
66	أعمدة بيانية لمقارنة حصيلة حوادث المرور بين السنتين 2009 و 2014	6
69	أعمدة بيانية لمقارنة عدد الجرحى بين السنتين 2009 و 2014	7
71	أعمدة بيانية لمقارنة عدد القتلى بين السنتين 2009 و 2014	8

فهرس الجداول

الصفحة	العنوان	الرقم
43	معدل درجة الحرارة خلال سنة 2012	01
44	كمية التساقط خلال 2012	02
52	المواد المضافة	03
57	الجنح المتعلقة بالقتل و الجرح الخطأ	04
61	القيادة في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات	05
61	الجنح المتعلقة برفض الخضوع للفحوص و عدم الامتثال لإنذار التوقف	06
62	الجنح المتعلقة بحالة المركبة	07
63	الجنح المتعلقة بالأضرار الملحقة بالمسالك العمومية أو بملحقاتها	08
64	الجنح المتعلقة بتجاوز السرعة المرخص بها	09
66	مقارنة حصيلة الحوادث على مستوى مدينة واد اهيو بين السنتين 2009 و 2014	10
67	مقارنة نسبة عدد حوادث المرور إلى عدد المركبات وعدد السكان	11
68	مقارنة عدد الجرحى بين السنتين 2009 و 2014	12
69	مقارنة نسبة عدد الجرحى إلى عدد المركبات وعدد السكان	13
71	مقارنة عدد القتلى بين السنتين 2009 و 2014	14
72	مقارنة نسبة عدد القتلى إلى عدد المركبات وعدد السكان	15

فهرس الصور

الصفحة	العنوان	الرقم
37	موقع وادرهيو	01
37	مدينة وادرهيو	02
38	مدينة واد رهيو قديما	03
38	مدينة وادرهيو قديما	04
40	الجبال	05
40	الوديان	06
41	السهول	07
41	الشعاب	08
41	سد قرقر	09
42	غابات	10
42	حقول الزيتون	11
47	الشعاب	12
49	الطرقات	13
49	الطريق السيار	14
49	السكة الحديدية	15



مدخل عام

- مقدمة.
- I. الإشكالية.
- II. الفرضيات.
- III. أهداف الدراسة.
- IV. أسباب اختيار الموضوع.
- V. أسباب منطقة الدراسة.
- VI. منهجية وتقنيات البحث.
- VII. هيكل ومحتوى المذكرة.



مقدمة:

أضحت حوادث المرور هاجسا يقض مضاجع الدول بما تسببه من مآسي اجتماعية مفعجة، وما تخلفه من خسائر مادية جسمية، لذا نلغيا تولى عناية فائقة لتشخيص أسبابها المختلفة، وترسم خططا محكمة للتقليل من أعدادها والتخفيف من عواقبها الوخيمة. فترصد أموالا معتبرة لإجراء دراسات علمية حول عواملها المختلفة، واتخاذ شتى التدابير الناجعة.

وهذه الآفة المعاصرة مرتبطة ارتباطا وثيقا بسوء استعمال المرآبات، وعدم التقيد بقواعد السلامة عموما والالتزام بقوانين السير خاصة.

ومن جملة سبل التصدي لهذه الظاهرة الخطيرة تنظيم المرور تنظيما محكما، يهدف إلى وضع قواعد لتأمين السير، وتهيئة المحيط بكيفية ملائمة للتقليل من النقائص التي تتسبب في ارتكاب مستعملي الطريق لأخطاء ومخالفات غالبا ما تتجر عنها حوادث مؤلمة.

إن عملية تنظيم حركة المرور سبقت ظهور المركبات الأولى، ففي فرنسا عمد الملك فرنسوا سنة 1539 إلى وضع قواعد لتنظيم حركة المرور ببلاده فصار بذلك السباق باستعمال السرعة من الممنوعات و كذلك التجاوز و كذا القيام بنصف دورة في الطريق.

و بحلول منتصف القرن الثامن عشر 18 كانت نقطة التغيير في تاريخ البشرية باختراع أول مركبة بخارية و من ثم توالى التغييرات و هذا باختراع في القرن 19 المركبة ذات المحرك الذي يعمل بالبنزين و كذا الكهرباء .

و مع بداية سنة 1897 شهدت فرنسا ظهور أول قرار رسمي بتنظيم حركة المرور، و لكن رغم التشريعات و التنظيمات التي هي في تطور مستمر إلا أن حركة المرور

حسب الأخصائيين و المهتمين بشؤونها هي من بين أصعب المعضلات التي يوجهها العالم في هذا العصر

لقد سجل أول حادث مرور مميت و كانت ضحيته المسماة بريديجيت دريسكول البالغة من العمر 44 سنة و هي أول من لقت حتفها في حادث سيارة و هي أم لطفلين و ذلك في 17 أوت 1896 في مدينة لندن ، حيث كانت السيارة تسير بسرعة ثمانية أميال في الساعة أي ما يعادل 12،8 كلم/سا حيث أن السرعة المقررة آنذاك يجب أن لا تتجاوز أربعة أميال في الساعة أي 6،4 كلم/سا .

و قد استخدم الإحصاء كأداة لتسجيل الوقائع، تدوين، تبويب و تصنيف المعلومات المجموعة عن تلك الحوادث و انشغل نفر من الباحثين بإجراء التحليلات التي تتيحها المعلومات الإحصائية.

إن زيادة حوادث المرور و القتل عام بعد عام يعتبر وباء حياتنا المعاصرة كما شهدت بذلك منظمة الصحة العالمية، حيث اعترفت بأن حوادث المرور هي السبب الرئيسي في انتشار العجز المستديم و الموت، إن حوادث المرور تعكر صفو حياتنا اليومية و لها نتائج اقتصادية و اجتماعية خطيرة.

1. الإشكالية:

منذ القدم والإنسان يفكر في انشاء مختلف التنظيمات التي تساعده على العيش في الأمن والاستقرار ومن بينها المنظومات المرورية هذا منذ أن بدأ الانسان يستعمل الوسائل البدائية للتنقل حيث عمل على شق الطرق وتمهيدها لجعلها صالحة للسير ومع تطور الزمان توصل الإنسان الى صنع العجلات والعربات التي تجرها الاحصنة ثم العربات التي تسير بمحرك بخاري وهذا ما نتج عنه بعض المشاكل مثل حوادث الطرق التي تعاني منها جميع دول العالم حيث أتسم عصرنا الحالي

مدخل عام

بالسرعة بحيث أصبح الزمن يقاس فيه بالثواني؛ فبعد أن كانت للسيارات سرعة بطيئة لا تتجاوز بضعة كيلومترات في الساعة، و بمرور الوقت تضاعفت مرات و مرات، و بتكثيف الاكتشافات و الاختراعات، أزداد عدد السيارات، و بالتوازي أصطحب ذلك ظهور بعض المشكلات و الصعوبات و المخاطر إثر استعمال تلك السيارات التي تسببت في حوادث و إصابات ناتجة عن سوء تصرف الإنسان و عدم أخذ احتياطاته خاصة أثناء القيادة و تتحمل الدول النامية الجزء الأكبر من هذا العبء.

والجزائر كأحد هذه الدول التي تعاني من هذه المشكلة التي إزدادت حدتها في العشرية الأخيرة و هذا بسبب الزيادة المحسوسة لعدد السكان و كذلك التطور الحاصل في الحضيرة الوطنية للسيارات التي عرفت نموا سريعا و كذلك شبكة الطرقات التي أصبحت لا تتلائم و والتطور الحاصل في المجتمع حيث أن الجزائر تعرف تأخرا كبيرا في ما يخص هذا القطاع قدر ب 20 سنة حسب وزارة الأشغال العمومية.

وتشهد مدينة واد ارهيو كغيرها من المدن الجزائرية تدهورا كبيرا في مستوى السلامة المرورية نتيجة عدم احترام قوانين المرور و في خضم هذه الحثثيات نطرح التساؤل التالي:

- ما هو دور قانون المرور في تحسين السلامة المرورية ؟

الأسئلة الفرعية:

- ما هو دور التوعية المرورية في الرفع من مستوى السلامة المرورية؟

- كيف تعمل الدولة على إيجاد آليات لتحسين مستوى السلامة المرورية؟

- ما هي أسباب عدم التطبيق المحكم لهذه النصوص القانونية؟

II. الفرضيات:

للبحث عن إجابات موضوعية يتطلب منا تنقياً عميقاً عبر فرضيات سنعتمدها لتحديد المسلك الذي سيتم اعتماده لبلوغ النتائج المرضية:

✚ الفرضية الأولى:

- معرفة ما إذا كان للنصوص القانونية تأثير وفعالية في التقليل من هذه الحوادث وتحسين مستوى السلامة المرورية أم لا.

✚ الفرضية الثانية:

- غياب ثقافة الأفراد في تطبيق هذه النصوص القانونية لدى مستعملي الطريق.

✚ الفرضية الثالثة:

- عدم انسجام إصدار وتطبيق هذه النصوص القانونية.

III. أهداف الدراسة:

❖ الهدف الرئيسي:

- الوقوف على أهمية قانون المرور في تحسين السلامة المرورية.

❖ الأهداف الثانوية:

- تحديد أسباب تدهور السلامة المرورية.

- تحديد عناصر السلامة المرورية و قواعدها.

IV. أسباب اختيار الموضوع:

- دفعتنا الى اختيار الموضوع أسباب كثيرة و متعددة نلخصها في النقاط التالية:
- حداثة الموضوع حيث ان موضوع السلامة المرورية حديث ولا توجد دراسات كثيرة تثريه خاصة في الجزائر.
- أهمية الموضوع لكثرة حوادث المرور و ما يترتب عنه من نتائج سلبية.
- إثراء البحوث السابقة.
- الارتباط المباشر لموضوع دراستنا بميدان تخصصنا.

V. أسباب اختيار منطقة الدراسة:

- قمنا باختيار مدينة وادي ارهيو بولاية غليزان حالة لدراستنا نظرا للأسباب التالية:
- عدم وجود دراسة سابقة على المدينة تعالج موضوع السلامة المرورية.
- معاناة المدينة من ظاهرة مخالفة قوانين المرور و محاولة إيجاد حلول سريعة لها.
- كوننا أبناء المنطقة لتسهيل عملية جمع الإحصائيات و البيانات.

VI. منهجيات و تقنيات البحث:

نجاحة أي بحث علمي تلتزم اختيار المنهج الأنسب للبحث من أجل الوصول الى الأهداف و الغايات المرجوة له، لهذا كان إلزاما علينا و نحن نقوم بدراسة أهمية قانون المرور في تحسين السلامة المرورية في المدينة أن نتبع المنهج الذي يحقق لنا الهدف الأسمى لموضوع دراستنا، وعلى هذا الأساس يتبين لنا ان المنهج المناسب هو المنهج الوصفي التحليلي، حيث يتركز عملنا على تحليل المعطيات

النظرية و الخروج بخلاصة عامة تعطي التصور النهائي الذي نريد الوصول اليه من خلال هذا العمل و الذي يمكننا من الإجابة على التساؤلات المطروحة سابقا.

و بطبيعة الحال هناك وسائل نعتمد عليها من أجل هذه الدراسة و تتمثل في:

- **الوثائق:** قمنا بالاطلاع على الكتب و المذكرات السابقة و المراسيم و المواقع الإلكترونية من أجل الإلمام بالمعلومات المتعلقة ببحثنا.
 - **المخططات:** إن للمخططات أهمية كبيرة في الدراسة التحليلية حيث تعطينا نظرة شاملة و تقرب لنا الأفكار لفهم المشكلة و اقتراح الحلول.
 - **الملاحظة:** تساعدنا في وصف العناصر المكونة لمجال الدراسة و إعطاء انطباع على المشكل المطروح.
 - **المقابلة:** وهي وسيلة من وسائل البحث العلمي التي تتميز بالدقة و الموضوعية و تقربنا بشكل كبير من الإداريين و أعوان الأمن الوطني و الدرك الوطني للحصول على المعلومات و البيانات اللازمة و التي لا يمكن الحصول عليها بالوسائل الأخرى.
 - **الصور الفوتوغرافية:** تدعم الملاحظة الميدانية.
- V. هيكل ومحتوى المذكرة:**

إن هيكله دراستنا ومحتوى المذكرة يتكون من مدخل عام وجزئين (نظري ، وتطبيقي)، وخلاصة عامة واقتراحات وتوصيات.

حيث تضمن المدخل العام كل من مقدمة، الاشكالية، الفرضيات، اهداف البحث، وأهمية الدراسة، أسباب اختيار الموضوع، منهجية وتقنيات البحث وهيكل ومحتوى المذكرة.

أما الجزء النظري يحتوي على فصلين:

الفصل الاول: يندرج تحت عنوان قانون المرور في الجزائر ويتكون من ثلاثة مباحث.

المبحث الاول: تعريف قانون المرور و اهميته و الهدف منه.

المبحث الثاني: مراحل تشريع المرور في الجزائر و القطاعات المعنية بمجال تطبيقه.

المبحث الثالث: النصوص التشريعية و التنظيمية.

الفصل الثاني: فيندرج تحت عنوان السلامة المرورية ويتكون من أربعة مباحث.

المبحث الاول: تعريف السلامة المرورية.

المبحث الثاني: عناصر السلامة المرورية.

المبحث الثالث: قواعد السلامة المرورية.

المبحث الرابع: اسباب تدهور السلامة المرورية.

أما الجزء التطبيقي فيحوي ما يلي:

الفصل الثالث: وفيه قمنا بدراسة تحليلية شاملة لمدينة وادي ارهيو حيث تطرقنا فيه الى ما يلي:

المبحث الاول: تقديم منطقة الدراسة.

المبحث الثاني: الدراسة الطبيعية للمنطقة.

المبحث الثالث: اهمية قانون المرور الجديد في تحسين السلامة المرورية.

المبحث الرابع: تحليل قانون المرور الجديد.

المبحث الخامس: مقارنة حوادث المرور بين سنتي 2009.-2014.

الفصل الأول

قانون المرور

مقدمة

١. تعريف قانون المرور
 ٢. أهمية قانون المرور
 ٣. المدة من قانون المرور
 ٤. مراحل تشريع المرور في الجزائر
 ٥. القطاعات المعنية بمجال تطبيق قانون المرور
 ٦. النصوص التشريعية
 ٧. النصوص التنظيمية
- خلاصة الفصل.

مقدمة:

لقد أنشئت مجموعة من القوانين بغية تنظيم المجتمع و تسليط العقوبة على كل مخالف لتلك القوانين، كما أنه بمجرد التوصل إلى اختراع المركبات فكرت الدول المصنعة في كيفية تنظيم تنظيم حركة المرور لتلك المركبات، و أنشئ بشأنها -قانون- سمي بقانون المرور، حيث أصبح بموجبه على كل سائق مركبة أن تجرى له امتحانات كي يتحصل على رخصة تؤهله لأن يقود مركبة و توعيته من حيث احترامه للقواعد و القوانين الخاصة بقانون المرور و ذلك لصالحه و صالح المجتمع.

I. تعريف قانون المرور :

هو ذلك القانون الذي ينظم حركة مرور مختلف فئات مستعملي الطرق العمومية (مركبات و مشاة)، و ذلك بتبيان الشروط المتعلقة بسيرهم بهدف تحقيق و ضمان تنقلهم تنقلا آمنا و عادلا و متساويا.

II. أهمية قانون المرور:

يمتاز قانون المرور بالمرونة (قانون مرن) مما يستدعي تعديله بصفة مستمرة حتى يكون مواكبا للتطورات الحاصلة في مختلف مجالات الحياة.

لهذا، ظهرت عدّة قوانين و تعديلات صبّت كلها في موضوع تنظيم حركة المرور و سلامة المواطن. فكان الأمر رقم 74-107 المؤرخ في 6 ديسمبر 1974 و المتضمن قانون المرور، ثم عدّله و تممه الأمر رقم 75-60 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975، و تلاه القانون رقم 84-01 المؤرخ في 2 يناير 1984 الذي عدّل بعض مواد الأمر رقم 74-107، ثم جاء القانون رقم 87-09 المؤرخ في 10 فبراير 1987 و المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها، و قد تم العمل به لمدة 14 سنة كاملة، مما جعله لا يتماشى مع المستجدات و المعطيات التي طرأت على مختلف الميادين و خاصة تلك

المتعلقة بالنقل و التنقل. فأصبح من الضروري تعديله بقانون أكثر ملائمة للواقع المعاش، و أكثر دقة و وضوح، و كان ذلك بالقانون المؤرخ في 19 أوت 2001 تحت رقم 01-14، و الذي جاء ليتطرق إلى النقائص و بعض الممارسات الجديدة لمستعملي الطريق و التي لم القانون رقم 87-09 (كإستعمال الهاتف المحمول أثناء السياقة مثلا).

و إيماننا من الدولة بواجبها، و حرصا على أمن و سلامة المواطنين من مخاطر الطريق، و بما أنّ القانون رقم 01-14 لم يحقق الهدف المنشود منه، فقد تم تعديل و إتمام بعض أحكامه بالقانون رقم 04-16 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004، و الذي جاء يحمل تعديلات تمس خاصة جانب العقوبات، و ذلك بوضع تدابير من شأنها تحقيق الردع و الصرامة اللازمة بتطبيق أنجع لمختلف مواد هذا القانون.

و ما توالي هذه القوانين إلا دليل على حرص الدولة في المضي على تحسين و تنظيم أكبر لحركة المرور و الوقاية من حوادث الطرقات.

III. الهدف من قانون المرور:

يهدف قانون المرور إلى تحديد الشروط المتعلقة بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و أمن مستعمليها، وفقا للنصوص القانونية و التنظيمات سارية المفعول ذات الصلة بالسلامة المرورية، و المتمثلة أساسا فيما يلي:

- القانون رقم 01-13 المؤرخ في 07 أوت 2001، المتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه.

- القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001 معدل و متمم بالقانون رقم 04-16 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004، المتعلقان بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها.¹
- المرسوم التنفيذي رقم 04-381 المؤرخ في 28 نوفمبر 2004، المحدد لقواعد حركة المرور عبر الطرق.²
- القانون رقم 01-13 المؤرخ في 07 أوت 2001، المتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه.
- إلى جانب نصوص قانونية و تنظيمية أخرى محددة لشروط ذات صلة أمنية بالسلامة المرورية، نذكر منها:
- الأمر رقم 74-15 المؤرخ في 30 يناير 1974، المتعلق بالزامية التأمين على السيارات و بنظام التعويض عن الأضرار.
- المرسوم رقم 80-35 المؤرخ في 16 فبراير 1980، المتضمن تحديد شروط التطبيق الخاصة بإجراءات التحقيق في الأضرار و معاينتها.
- قرار وزارة النقل المؤرخ في 5 ماي 1988، الصادر بالجريدة الرسمية بتاريخ 17 أوت 1988 العدد 33، و المحدد للقواعد الإدارية المتعلقة بأرقام تسجيل المركبات الذاتية الحركة.
- المرسوم التنفيذي رقم 03-223 المؤرخ في 10 يونيو 2003، المتعلق بتنظيم المراقبة التقنية للسيارات و كفاءات ممارستها.

¹ - الجريدة الرسمية بتاريخ 19 أوت 2001، العدد 46.

² - الجريدة الرسمية بتاريخ: 28 نوفمبر 2004، العدد 76.

- المرسوم التنفيذي رقم 03-410 المؤرخ في 5 نوفمبر 2003، المحدد للحدود القصوى لصدور الأبخرة و الغازات السامة و الأصوات من السيارات.
- المرسوم التنفيذي رقم 03-452 المؤرخ في أول ديسمبر 2003، المحدد للشروط الخاصة المتعلقة بنقل المواد الخطرة عبر الطرقات.
- المرسوم التنفيذي رقم 04-415 المؤرخ في 20 ديسمبر 2004، المحدد لشروط تسليم رخص ممارسة نشاطات نقل الأشخاص و البضائع عبر الطرق.
- وبخصوص الشروط التي يحددها قانون المرور و مختلف القوانين و المراسيم التنفيذية والتنظيمية التي لها علاقة بأمن الطرقات، فهي تتعلق بصفة عامة بما يلي:
 - حركة مرور مختلف فئات مستعملي المسالك العمومية من سائقين و راجلين.
 - الوثائق الإدارية و قواعد مطابقة المركبات و تجهيزاتها.
 - تكوين السائقين.
 - أمن الطرق و الوقاية من حوادث المرور.
- و على سبيل المثال، نذكر من ضمن هذه الشروط ما يأتي:
 - تجهيزات المركبات و الوثائق المطلوبة و مطابقتها لأجل القيادة.
 - المراقبة التقنية الدورية للمركبات.
 - السن القانوني الأدنى لقيادة مختلف المركبات (16 سنة بالنسبة للصنف "أ1" و الصنف "و" المطابق له - 18 سنة بالنسبة للصنف "أ2" و "ب" و الصنف "و" المطابق له - 25 سنة بالنسبة للأصناف "ج1" / "ج2" / "د" / "ه").
 - الامتثال للقواعد الخاصة بحركة المرور كالاستعمال الإجباري لحزام الأمن، أو كامتناع السائق القيادة عند تعاطيه مسكرا.

- احترام قواعد السرعة و كذا المسافات الأمنية بين المركبات.
- الامتثال للقواعد الخاصة بتأمين حمولة السيارة أو المقطورة و تلك الخاصة بتجهيز المركبات المعدة لنقل الحاويات بنظام ترسيخ قطع الزاوية المصادق عليه من طرف المصالح المعنية.
- تثبيت الممهلات حسب معايير و مقاسات موحدة عبر التراب الوطني مع إخضاع وضعها و أماكن إقامتها لرخصة مسبقة من الوالي بناء على إقتراح من رئيس المجلس الشعبي البلدي.
- مرور الراجلين.

IV. مراحل تشريع المرور في الجزائر:

نظرا للتطور الذي شهدته الجزائر في مجال النمو الديمغرافي المتزايد، فالازدياد المستمر في عدد المركبات من سنة لأخرى و بالمقابل لم تصمم المدن لمثل العدد الهائل للمركبات، و بالتالي فإنّ الطريق أصبح لا يتسع للمركبات، و لا الأرصفة تسع الراجلين مع قلة الحظائر المخصصة لموقف السيارات مع الاكتظاظ المستمر في حركة المرور و بروز بعض الظواهر السلبية من طرف مستعملي الطريق. نظرا لذلك أوجب على الدولة سن قوانين تضبط سلوك الأفراد و تحدّد المسؤوليات و تعاقب المخالفين. و خير دليل، القوانين المختلفة التي صدرت عبر فترات زمنية، نوردها حسب التسلسل التاريخي:

- المرسوم رقم 91-61 المؤرخ في 17 يوليو 1967 يتضمن إنشاء لجنة دائمة لأمن الطرق.

- قرار مؤرخ في 02 يوليو 1971 يتعلق بالعلامات المميزة للسيارات المخصصة للنقل العمومي للمسافرين.

- قرار مؤرخ في 02 يوليو 1971 يتعلق بالعلامات المميزة للسيارات المخصصة للنقل العمومي والخاص للبضائع.
- قرار مؤرخ في 14 جانفي 1972 يتضمن تطبيق أحكام المادة 80 من قانون المرور في الاستعمال الإجباري لدليل السرعة في بعض السيارات.
- قرار مؤرخ في 25 جانفي 1972 يتضمن تحديد شروط الكبح المفروضة على المركبات ذات المحركات المخصصة للزراعة والأشغال العمومية وعلى المقطورات ويصنف المقطورات والأجهزة المربوطة بهذه المركبات.
- قرار مؤرخ في 25 جانفي 1972 يتضمن تحديد شروط الإنارة والإشارة في المركبات الناقلة للخشب غير المنشور أو الأخشاب التي يتجاوز طولها مقاس السيارة.
- قرار مؤرخ في 14 فيفري 1972 يتعلق بسير العربات المجرورة بواسطة الخيل والمجهزة بإطارات حديدية.
- قرار مؤرخ في 04 أبريل 1972 ويتعلق بقياس الصوت الصادر من السيارات وبالشروط المفروضة على الأجهزة الصامتة.
- قرار مؤرخ في 21 أبريل 1972 يتعلق بأجال تطبيق بعض المواد من قانون المرور.
- قرار مؤرخ في 24 أبريل 1972 يتعلق بالجهاز المبطن المفروض على بعض السيارات المخصصة للنقل المشترك للمسافرين.
- قرار مؤرخ في 08 جوان 1972 يتضمن تاريخ تطبيق بعض أحكام قانون المرور.
- قرار مؤرخ في 30 جوان 1972 يتضمن شروط استعمال الأنوار الخارقة للضباب والأنوار الكاشفة الموجهة وأنوار السير إلى الوراء التي يمكن للسيارات أن تكون مجهزة بها.

- الأمر رقم 74-107 المؤرخ في 6 ديسمبر 1974، المتضمن قانون المرور المعدل.
- الأمر رقم 75-60 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المعدل و المتمم للأمر رقم 74-107.
- القانون رقم 84-01 المؤرخ في 2 يناير 1984 المعدل بعض مواد الأمر رقم 74-107.
- القانون رقم 87-09 المؤرخ في 10 فبراير 1987، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها.
- القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها.
- القانون رقم 04-16 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004، المعدل و المتمم للقانون رقم 01-14 إلى جانب قوانين و مراسيم أخرى ذات الصلة بالسلامة المرورية، نذكر منها:
- القانون رقم 88-17 المؤرخ في 10 مايو 1988، المتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه.
- القانون رقم 01-13 المؤرخ في 7 أوت 2001، المتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه.
- المرسوم التنفيذي رقم 88-06 المؤرخ في 19 يناير 1988، المحدد لقواعد حركة المرور عبر الطرق.
- المرسوم التنفيذي رقم 04-381 المؤرخ في 28 نوفمبر 2004، المحدد لقواعد حركة المرور عبر الطرق.

V. القطاعات المعنية بمجال تطبيق قانون المرور:

تنظيم إدارة المرور في الجزائر لا يختص به قطاع أو هيئة واحدة، بل تتقاسم و تشترك في هذه المهام عدة مؤسسات (وزارات و هيئات)، على المستوى المركزي، و ذات امتداد على المستوى المحلي و على هذا الأساس ندرج فيما يلي مهام و صلاحيات كل قطاع:

V. 1- دور مصالح الأمن في تطبيقها (الشرطة و الدرك الوطني):

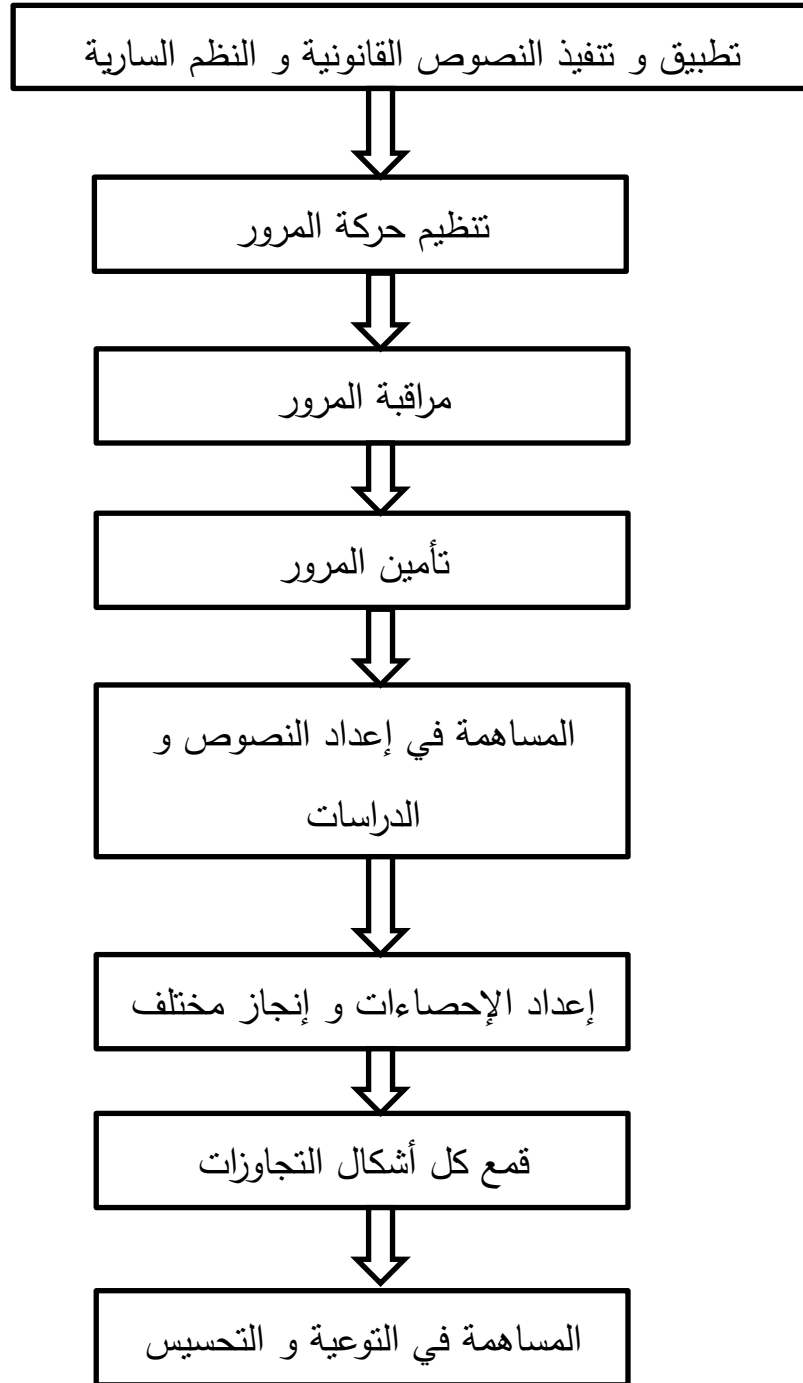
تحت إشراف وزارة الداخلية و الجماعات المحلية، تضطلع مصالح الأمن (شرطة و درك) بدور تنفيذ النصوص القانونية و النظم ذات الصلة بالمرور و النقل.

ففي هذا المجال، فإن المديرية العامة للأمن الوطني أوكلت لها مهام مراقبة و تنظيم المرور عبر المدن، و للتكفل بهذا الدور تساهم المصالح المركزية في إثراء القوانين و النظم و إعداد السياسة الوقائية. بينما تتكفل الفرق العاملة في الميدان بالمراقبة و التنفيذ.

كما تتكفل كل من وزارات العدل و المالية بتسليط العقوبات المقررة و الموصفة بالجرح و تحصيل الغرامات الجزافية الغير مسددة في الآجال القانونية.

كما أن وزارة التربية و التعليم موكل لها و بحكم القانون تدريس التربية المرورية في المناهج التربوية.

و بإيجاز يكمن دور مصالح الأمن فيما يلي:

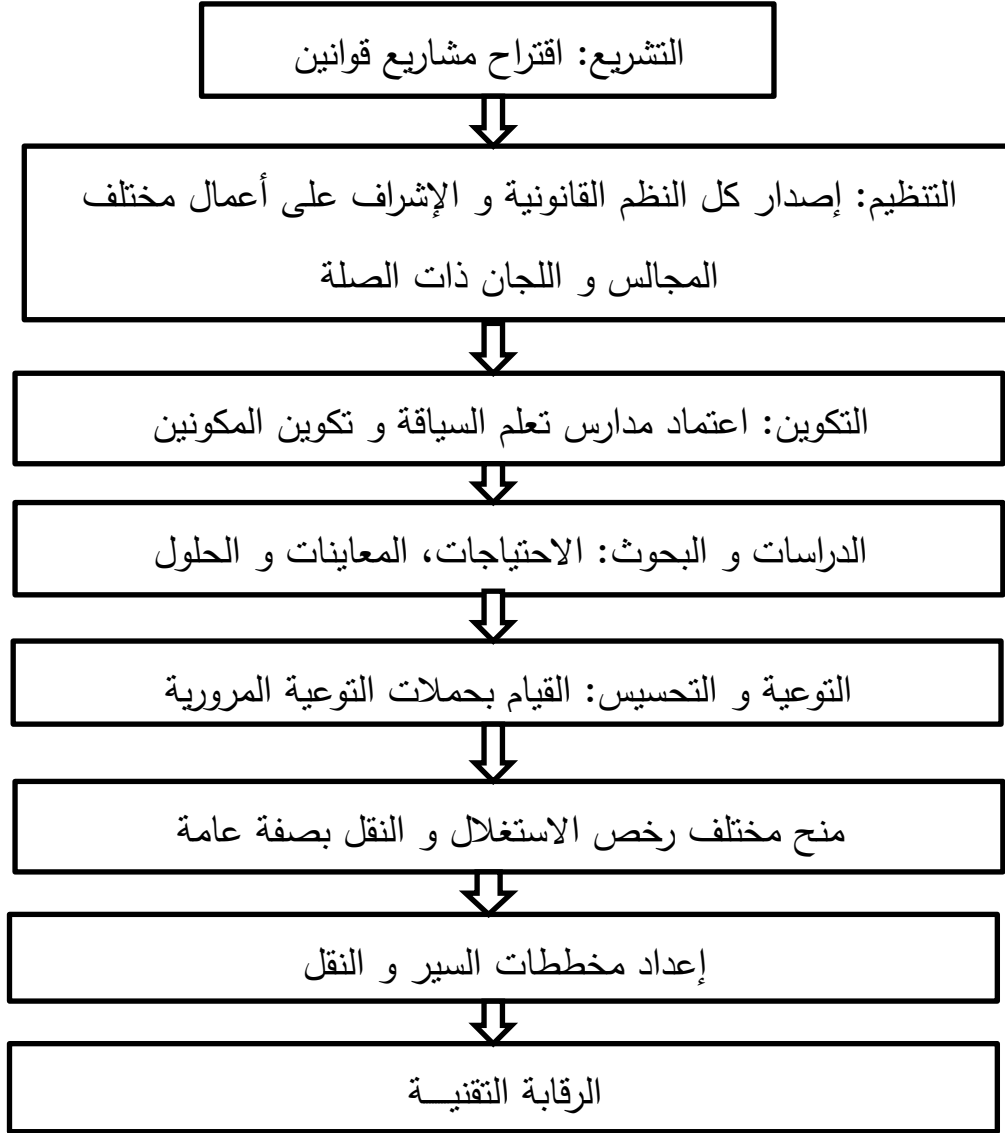


٧. 2- دور الشركاء المحليين في تطبيقها:

صلاحيات وزارة النقل: (التشريع و التنظيم)

تتكفل وزارة النقل بالتشريع و الإجراءات التنظيمية المرتبطة أساسا بقضايا النقل بكل وسائله و أنواعه، بالإضافة إلى الاضطلاع بالجانب التكويني في هذا المجال، أي تكوين المكونين، و اعتماد مدارس التكوين والإشراف على كفاءات و شروط الحصول على شهادة الكفاءة لسياقة المركبات.

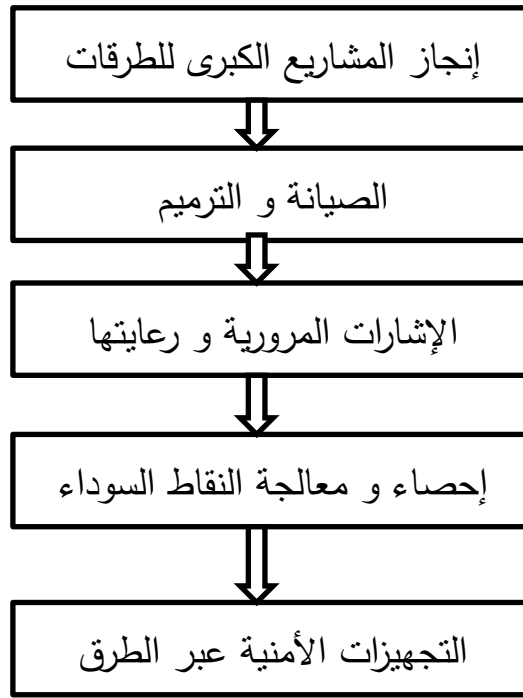
و بإيجاز يكمن دور وزارة النقل فيما يلي:



V. 3- صلاحيات وزارة الأشغال العمومية: (تصميم الطرق و المنشآت الوطنية)

تبعاً لتصنيف الطرق في الجزائر من وطنية و ولائية و بلدية، فإن وزارة الأشغال العمومية و مديرياتها التنفيذية تتكفل بإنجاز المشاريع الكبرى للطرق و الإنجازات الفنية، مع جانب الصيانة و الترميم، علاوة على تجهيز الطرق بالإشارات المرورية إذ تخصص للوزارة ميزانية مالية سنوية.

و بإيجاز يكمن دور وزارة الأشغال العمومية فيما يلي:

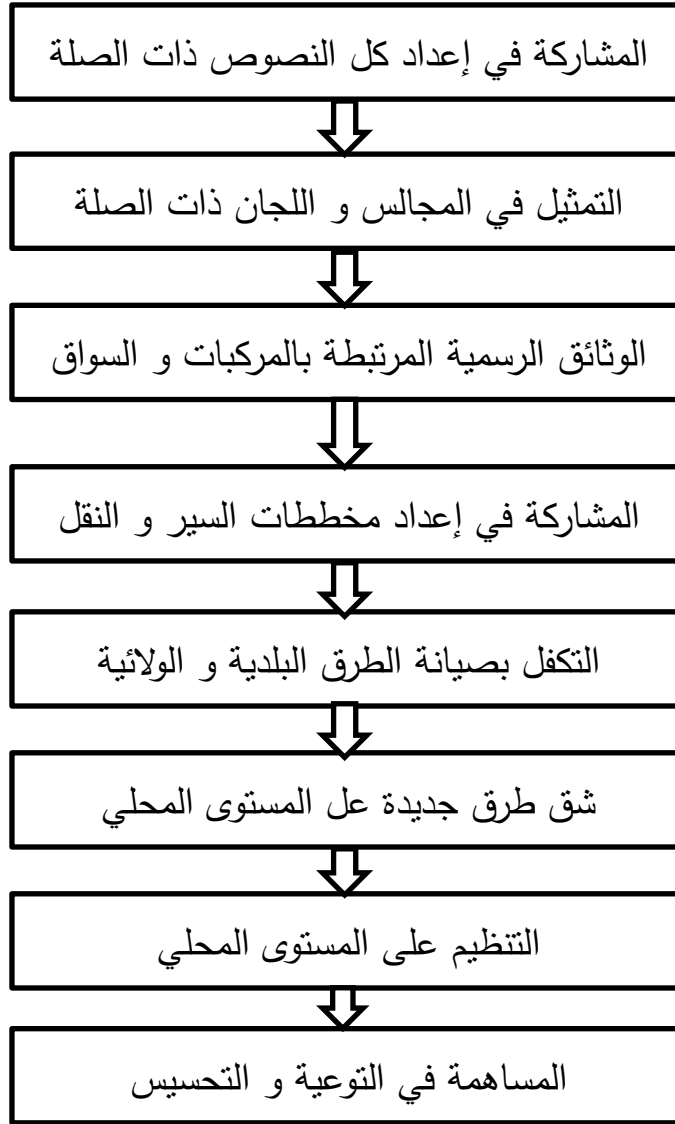


V. 4- صلاحيات وزارة الداخلية و الجماعات المحلية:

تحت وصاية وزارة الداخلية و الجماعات المحلية تضطلع المجالس البلدية بمهام توسيع شبكة الطرق داخل حدود البلدية، مع رعاية صيانتها، و عند الضرورة شق طرق جديدة لفك العزلة عن بعض القرى و التجمعات السكنية، وتتم عملية التمويل للمشاريع تبعاً لميزانية البلدية أو إعانات من خزينة الدولة و في هذا الصدد، نجد أن الجماعات المحلية توكل لها عملية تنظيم السير و المرور في حدود اختصاصها المحلي

و ذلك عن طريق التقنين، علاوة على إنجاز و تطوير مخططات السير و النقل، و تهيئة الشروط الأمنية لمستعملي الطريق خاصة بمحاذاة المؤسسات التربوية؛ وتساهم هذه الأخيرة أيضا في العمليات الوقائية و التحسيسية عن طريق توفير المساحات و التجهيزات الضرورية و نشر الثقافة المرورية.

و بإيجاز يكمن دورها فيما يلي:



VI. النصوص التشريعية:

وهي الأعمال القانونية الصادرة عن السلطة التشريعية والنصوص التشريعية في قانون المرور في الجزائر تتمثل في:¹

- الامر رقم 74-107 المؤرخ في 06 سبتمبر 1974 و المتضمن قانون المرور.
- القانون رقم 87-09، المؤرخ في 10 جانفي 1987 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.
- القانون رقم 01-14، المؤرخ في 19 أوت 2001، والمتعلق بتنظيم حركة المرور.
- 09- عبر الطرق وسلامتها وأمنها، الذي ألغى القانون رقم 87
- 14 - القانون رقم 04 - 16، المؤرخ في 10 نوفمبر 2009 ، المعدل و المتم للقانون رقم 01 - 14 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها.
- الأمر 09 - 03 ، المؤرخ في 29 جويلية 2009 ، المعدل و المتم للقانون رقم 01 - 14 و المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها.

VII. النصوص التنظيمية:

وهي الأعمال القانونية الصادرة عن السلطة التنفيذية في الدولة و المتمثلة في رئيس الجمهورية و الوزير الأول و كذا بعض أعمال الوزراء و تتمثل في:²

- المرسوم التنفيذي رقم 88 - 06، المؤرخ في 19 جانفي 1988 ، و المتضمن القواعد الخاصة بحركة المرور.

¹ - بن صغير بلقاسم، مراكشي بوزيد: مذكرة نهاية الدراسة. مدى فعالية نظام العقوبات في التقليل من حوادث المرور، ص05.
² - نفس المرجع، ص09.

- المرسوم التنفيذي رقم 04-381، المؤرخ في 28 نوفمبر 2004، و الذي يحدد القواعد الخاصة بحركة المرور.

خلاصة:

من خلال دراستنا للنصوص القانونية، التشريعية والتنظيمية في الجزائر نخلص إلى: أن معالجة هذه الظاهرة المخيفة التي تزداد يوما بعد يوم لا يكون بسن القوانين فقط. وإنما باحترام هذه القوانين وأن احترام هذه القوانين لا يكون بالردع والعقاب فقط، وإنما عن طريق التوعية و التحسيس.

فهذه العملية طابعها وقائي قبل كل شيء، وتحسين الجانب العقابي لا جدوى منه لأن المهمة أوسع وأشمل تستدعي توظيف وتجنيب كل الطاقات المتوفرة فنحن بحاجة إلى ثقافة مرورية أكثر مما نحن بحاجة إلى سن قوانين جديدة وبالتالي التشريع لكي يكون فعالا أكثر يحتاج إلى استراتيجية تخضع إلى دراسات اجتماعية، نفسية واقتصادية وتهيئة كل الظروف اللازمة لتطبيق أي تشريع جديد.

الفصل الثاني

السلامة المرورية

مقدمة

1. تعريف السلامة المرورية:
2. عناصر السلامة المرورية
3. قواعد السلامة المرورية
4. اسباب تدهور مستوى السلامة المرورية

خلاصة الفصل.

مقدمة:

للسلامة على الطرق أهمية اجتماعية واقتصادية وتنموية وصحية، ولأن عدد السيارات في تزايد مستمر في الكثير من البلدان، وقد تتفاقم المشكلة بشكل اسرع و بالتالي فهناك حاجة ملحة لبذل المزيد من الجهد للحد من هذه الوفيات والاصابات اتي يمكن تفاديها.

ا. تعريف السلامة المرورية:

هي الوقاية والحد من وقوع الحوادث المرورية ضمانًا لسلامة الإنسان وممتلكاته وحفاظًا على أمن البلاد ومقوماته البشرية والاقتصادية.

ا. عناصر السلامة المرورية:

تتمثل في ثلاث عناصر و هي (المركبة, الطريق و السائق).

ا. 1- المركبة:

وسائل السلامة في المركبة:

- ✓ المصابيح من حيث الوضوح واللون ومستوى الإضاءة.
- ✓ الإشارات الضوئية في المركبة الدالة على الانعطاف أو التنبيه.
- ✓ الإطارات من حيث المقاس والنوعية والتحمل ومعدل السرعة و اماكن التخزين.
- ✓ المرايا العاكسة لكشف الطريق أمام السائقين.
- ✓ مساحات المطر.
- ✓ الكابح وفرامل الوقوف التي تتحكم في حركة المركبة.
- ✓ أقفال الأبواب.
- ✓ إشارات الأندر الصوتية والضوئية.
- ✓ حزام الأمان.
- ✓ مساند الرأس.

- ✓ مقاعد الأطفال.
- ✓ الوسائد الهوائية.
- ✓ العجل الاحتياطي وأدوات الفك والتركيب.
- ✓ طفاية الحريق.
- ✓ حقيبة الإسعافات ألا وليه.
- ✓ انظمه إغلاق الأبواب في حاله الانقلاب.
- ✓ فرش مقاوم للحريق.

II. 2- الطريق:

وسائل السلامة المرورية على الطرق:¹

✓ علامات الطرق الأرضية (الدهن والعاكس):

علامات الطرق الأرضية (الدهن والعاكس والعلامات الخرافية) عبارة عن خطوط أو رموز تخطط على الطرق والشوارع وعلى جوانبها لتنظيم حركة سير المركبات وذلك بتحديد الجوانب الخارجية للطريق وتحديد مسارات الطريق أو الشارع في الاتجاه الواحد ولفصل حركة المرور في الاتجاهات المعاكسة للطريق المنفردة وتعتبر العلامات الأرضية من أهم عوامل السلامة التي تساعد وتوجه السائقين أثناء القيادة وتتكون العلامات من:

✓ الدهن:

بلونه الأصفر والأبيض حيث يحدد اللون الأصفر الحدود الخارجية للطريق بينما يحدد اللون الأبيض حدود مسارات الطريق.

¹ - مجلة الشرطة، العدد 71، فيفري 2004.

✓ العاكسات والعلامات الخزفية:

ومنها المصنع من الألمنيوم ومنها المصنع من البلاستيك أو المواد شبيهة للبلاستيك وتستخدم فقط في المناطق والطرق التي بها إنارة وكذلك منعمة الإنارة وهي بديل لخطوط الدهان.

✓ الحواجز الواقية :

الحواجز الواقية هي إحدى وسائل السلامة التي تستخدم على الطرق والشوارع لحماية مستخدمي الطريق أو الشارع من أي خطر موجود يشكل خطورة على مستخدمي الطريق مثل ارتفاع منسوب الطريق أو وجود جدران استنادية أو أعمدة جسور أو أعمدة لوحات وهناك عدة أنواع من الحواجز الواقية منها :

- الحواجز الخرسانية .

- الحواجز المعدنية.

✓ سياج الطريق :

سياج الطريق هو إحدى وسائل السلامة التي تستخدم على الطرق وخاصة الطرق السريعة لمنع الحيوانات من عبور الطريق والتسبب في وقوع الحوادث المرورية ، كما يستخدم السياج لمنع حركة المرور من الالتفاف غير النظامي على الطرق السريعة وكذلك منع المشاة من عبور الطريق السريع وتعرض حياتهم للخطر .

✓ إشارات الطرق (اللوحات):

الهدف من الإشارات على الطرق هو توجيه وتنبيه السائقين بالإضافة الى تنظيم الحركة المرورية والقيادة على الطرق ، وتعتبر الإشارات المرورية وسيلة الاتصال والتخاطب بين الطريق ومستخدم الطريق وتتكون الإشارات المرورية من عدة أنواع هي :

أ- الإشارات التحذيرية :

وتستخدم الإشارات التحذيرية لتنبيه وتحذير السائق وكافة مستخدمي الطريق من أخطار، أو أوضاع خطر قائمة ومحتملة على الطريق أو الشارع أو بجوارهما وذلك حتى لا يتفاجأ السائق بالخطر ويؤثر سلبا على تصرفه وتطالب الإشارات التحذيرية بأخذ الحيطة والحذر من قبل السائق من اجل سلامته ومن معه وكافة مستخدمي الطريق .

وبوجه عام تكون الإشارات التحذيرية ذات شكل مثلث وتكون الأرضية (خلفية الإشارة) باللون الأبيض والرمز أو الرسوم باللون الأسود وعلى وجه الإشارة إطار باللون الأحمر.

ب- الإشارات التنظيمية :

تستخدم الإشارة التنظيمية لتعريف السائق وكافة مستخدمي الطريق بالأنظمة المرورية والقيود والمحظورات المختلفة الواجب التقيد بها أثناء القيادة أو استخدام الطريق وهذه الإشارات توضح أنظمة المرور وقوانينه ويتعرض من يخالفها للمخالفات والعقاب ويوجد عدة أنواع وأصناف للإشارات التنظيمية هي :

مجموعة إشارات السرعة .

- مجموعة إشارات السير وممنوعات السير .

- مجموعة إشارات الانتظار .

- مجموعة إشارات الإجبارية .

وتكون جميع الإشارات التنظيمية دائرية الشكل وتكون الخلفية باللون الأبيض والرمز والرسومات باللون الأسود والإطار باللون الأحمر ، وهناك بعض الاستثناءات مثل :

شكل إشاراتي (قف، وإعطاء الأولوية) يختلف بإشارات قف ذات شكل ثمانية أضلاع وأرضية حمراء والكتابة والإطار باللون الأبيض وذلك لتمييزها للاهميتها، أما إشارة أعطى الأولوية ذات مثلث متساوي الأضلاع مقلوب رأسه إلي الأسفل وتكون الخلفية باللون الأبيض والإطار بالأحمر.

ج- الإشارات الإرشادية:

تستخدم الإشارات الإرشادية بصفة أساسية من أجل إرشاد وتوجيه السائقين وكافة مستخدمي الطرق على طول الشوارع والطرق إلي المدن والقرى.

✓ علامات الطرق (الدهن):

إن علامات الطرق معظمها خطوط وبعضها رموز أو أرقام تخطط على الشوارع أو جوانبها لأجل تنظيم السير بهدف تحديد المسارات وتحديد حركات للسيارات وكقاعدة عامة يجب السير ضمن الخطوط وليس فوقها، أما الانتقال من سرب للأخر فيجب أن يكون ضمن القواعد التالية يجب دائما إعطاء الأولوية للسيارات المارة في المسرب المنوي الانتقال إليه.

أ- الخط المستمر (الخط الإلزامي) :

يمنع تجاوزه سوى كان خطا واحدا أو خطين، وإذا كان بجانبه خط متقطع فيسمح بتجاوز السيارة التي تكون جهة الخط المتقطع .

ب- الخطوط المتقطعة:

يمكن تجاوزها مع إعطاء الأولوية للسيارات التي تسير على المسرب المنوي الانتقال إليه.

ج- الخطوط المنقطة:

وهي للمساعدة في توجيه السير المنعطف لجهات أخرى.

د- خط أفقي :

خط عريض (حوالي 30سم) يجب التوقف عنده تماما وعدم استئناف السير إلا بعد خلو الطريق من السيارات تماما أي تماما كإشارة قف.

هـ - خط الأولوية:

هو مثل قف لكنه متقطعا وليس مستمرا ويمكن عبوره وعدم التوقف إذا كان الطريق الآخر واضحا و خال من السيارات.

و- ممرات المشاة :

محاطة بخطيين متصلين يجب عندها الانتباه وإعطاء الأولوية لأي إنسان يريد عبوره فللمشاة الأولوية عندها .

II. 3- السائق:

بما أن السائق هو العنصر الفعّال والمُحرك للعملية المرورية فلا بد من توفير عدة صفات في السائق الجيد:

1- سلامة الحواس.

2- معرفة أنظمة وتعليمات المرور والتقيّد بها.

3- التركيز أثناء القيادة.

4- الإحساس بالمسؤولية.

5-الإلامام بميكانيكا المركبة وصيانتها بشكل مستمر .

6- استخدام حزام الأمان .

7- وجود مساند الرأس .

8- توفر حقيبة الإسعافات الأولية والوسادة الهوائية .

III. قواعد السلامة المرورية:

قبل القيادة ينبغي على السائقين وخاصة سائقي الخطوط الطويلة مراعاة عدد من القواعد واتخاذ عدد من الإجراءات اللازمة لسلامته وسلامة الآخرين وأهم هذه القواعد ما يلي:

1- التأكد من سلامة كافة الأنوار الإرشادية بالسيارة بشكل دوري ومنتظم، وإصلاحها في حالة التعطل مباشرة.

2- التأكد من الكفاءة الميكانيكية للسيارة بفحصها بشكل دوري كل ستة أشهر مثلاً في ورشة متخصصة، والتأكد من حالة أجزائها الرئيسية المختلفة.

3- فحص إطارات السيارة والتأكد من سلامتها وصلاحتها للسير، واستبدال التالف منها.

4- عدم تحميل السيارة أكثر مما حدد لها لأن مخالفة ذلك قد ينتج عنه إحدى المخاطر الآتية:

- انفجار أحد الإطارات.
- انقلاب السيارة أو انحرافها وتمايلها طوال الطريق.
- الإضرار بالمرتزيات (المساعدات) الخلفية للسيارة، ومنظومة التعليق بالسيارة.

5- لسائقي الخطوط الطويلة يجب الحرص على أخذ قسط كافٍ من الراحة والنوم قبل السفر والقيادة وعدم قيادة السيارة في حالة إرهاق أو تعب، وتأجيلها أفضل إذ أن ثمن ذلك

قد يكون إزهاق العديد من الأرواح- وعدم القيادة لساعات طويلة إذ أن ذلك قد يسبب للسائق مضاعفات على جسمه وعموده الفقري ويشعره بالإرهاق بسرعة، كما قد يتسبب في إرهاق محرك السيارة وارتفاع حرارته وبالتالي زيادة استهلاك الوقود.

6- في حالة وجود أطفال بالسيارة التأكد من تأمين الأبواب وعدم إخراجهم أيديهم أو رؤوسهم من نوافذ السيارة تعبئة خزان الوقود بالسيارة بين كل مدة وأخرى وعدم تشغيلها حتى استنفاد كافة ما بها من وقود.

7- راقب مؤشر الحرارة كل 10 دقائق واحتفظ دائماً بحاوية ماء معك تستخدمها عند الطوارئ.

8- السائق الذي يتوقف عدة مرات أثناء السفر براً يتأخر في الوصول قليلاً ولكنه يصل إلى وجهته نشيطاً وغير متوتر بخلاف الذي يستمر في القيادة حيث إنه سيصل مجهداً ومتوتراً وقد لا يصل البتة.

9- في السفريات الطويلة عدم إطفاء محرك السيارة فور الوصول إلى المكان المقصود، وانتظار خمس دقائق على الأقل ثم إطفاء المحرك.

IV. اسباب تدهور مستوى السلامة المرورية:

القيادة الحكيمة والمتأنية خير ضمانة لتجنب الحوادث المرورية، وما يصاحبها من مآسي تتمثل في الإصابات وإزهاق الأرواح، إذ أن الحوادث المرورية تعتبر العامل الأول لحالات الوفاة لذلك نستعرض فيما يلي عدداً من لأسباب والعوامل المهيئة لوقوع الحوادث المرورية بهدف تجنبها وعدم الوقوع فيها:

1- عدم الالتزام التام بالإشارات المرورية الضوئية والقواعد المرورية.

2- السرعة الزائدة أثناء القيادة.

- 3- عدم ترك مسافة مناسبة بين السيارات.
- 4- التوقف المفاجئ وعدم استخدام أنوار التوقف والمكابح.
- 5- السير ليلاً بدون أنوار أو استخدام النور العالي مما يتسبب في عدم الرؤية السليمة للسائقين الآتين في الاتجاه المقابل.
- 6- عدم التأي والتوقف في المنعطفات والطرق الفرعية الصغيرة الغير محكومة بإشارات مرورية
- 7- انعطاف السيارة وتغيير اتجاهها فجأة بدون إعطاء إشارة الانعطاف يميناً أو يساراً.
- 8- عدم ربط الأمتعة والأدوات المشحونة على الشاحنات بطريقة سليمة وآمنة وعدم وضع إشارات تحذيرية عليه.
- 9- استخدام الهاتف أثناء القيادة أو تناول السجائر أو أي شيء يشغل إحدى اليدين أو كليهما.
- 10- الانشغال بالآخرين وعدم تركيز الاهتمام على القيادة.
- 11- القيادة في حالة نفسية أو حالة بدنية متعبة، كالقيادة مع الشعور بالنعاس، أو القيادة في حالة الغضب والهيجان.
- 12- عدم وضع العاكس والأنوار اللازمة لرؤية السيارة في الليل.
- 13- شغل الطريق أو التوقف فيه لإصلاح السيارة بدون وضع المثلث الفسفوري أو أي علامات على الطريق تشير إلى وجود السيارة على الطريق في حالة إصلاح.
- 15- استخدام السيارة في غير الأغراض المخصصة لها، كاستعمال سيارات الشحن لنقل الركاب.

- 16- قيادة الأطفال والمراهقين الذين غالبًا ما يتهورون في القيادة ولا يدركون عواقب الأمور، إضافة إلى عدم توافق حالتهم البدنية مع متطلبات القيادة بشكل سليم.
- 17- سوء التقدير، إذ يقوم بعض السائقين إلى سوء تقدير وصول السيارة في الاتجاه المقابل، أو سوء تقدير تجاوز المشاة، وكذلك سوء تقدير زاوية الانعطاف والدوران للسيارة
- 18- الاعتماد على الأطفال والمراهقين في تجنب السيارة وافترض قدرتهم على التوقيت الملائم للابتعاد عنها أثناء القيادة في المناطق السكنية أو أمام المدارس والأماكن التي يكثر فيها الأطفال.
- 19- عدم استخدام المرايا لمراقبة حركة السيارات الأخرى في الخلف وعلى الجانبين.

خلاصة:

إن التقليل من عدد حوادث المرور وتحسين شروط السلامة المرورية يتطلب عملاً جاداً وشاملاً، ومن جملة ذلك العمل على تطوير عملية تنظيم المرور عبر الطرق، داخل الحواضر وخارجها، فتنظيم المرور يعد ركيزة أساسية في التصدي لهذه الظاهرة الخطيرة التي تتخر المجتمعات المعاصرة وتستنزف اقتصادياتها.

الفصل الثالث

الدراسة التحليلية

مقدمة

- I. تقديم منطقة الدراسة.
- II. الدراسة الطبيعية للمنطقة.
- III. أهمية قانون المرور الجديد في تحسين السلامة المرورية.
- IV. تحليل قانون المرور الجديد.
- V. مقارنة حوادث المرور بين سنتي 2009-2014.

خلاصة الفصل.

مقدمة:

ان الدراسة التحليلية هي مرحلة من المراحل الهامة في اي دراسة، ولكي نقف عند اهم العناصر التي تحتاج اليها الدراسات العلمية من منطـق ما هو موجود في الواقع وجب علينا انجاز دراسة شاملة لكل العناصر المتعلقة الموضوع محاولين قدر الامكان في هذه المرحلة تشخيص المدينة وتحليل المعطيات و الاحصائيات الموجودة.

1. تقديم منطقة الدراسة:

1- موقع مدينة وادريهيو:

تقع بلدية وادي ارهيو في الاقليم الشمالي الغربي للجزائر، محصورة بين سهلي الشلف

صورة(01): مدينة وادريهيو



المصدر: اعداد الطالب

وغليزان، يحدها إداريا من:

- الشمال: بلدية واريزان.
- الغرب: بلدية جديوية.
- الشرق: بلدية المرجة سيدي عابد.
- الجنوب: بلديتي لحلاف والولجة.

حيث تتربع على مساحة قدرها **9683.86 هـ** ما يعادل **2.21%** من المساحة الاجمالية للولاية، قدر عدد سكانها في احصائيات **2008** بـ **64685** نسمة.(الصورة رقم 01).

أما مدينة وادي ارهيو فتقع في سهل الشلف المنخفض، في نقطة التقاء كلا من وادي رهيو و وادي الشلف، حيث تتربع على مساحة قدرها **556 هكتار**

صورة(02): مدينة وادريهيو



المصدر: اعداد الطالب

وترتفع عن مستوى سطح البحر من **52م** إلى **84م**، كما

تتوسط مجالها البلدي مما ساعدها على احتلال موقع

استراتيجي بالنسبة للشبكة العمرانية، بحيث يسهل الوصول

إليها من جميع مناطقها المبعثرة، بالإضافة إلى الطريق

الوطني رقم **04** الرابط بين ولايتي وهران و الجزائر العاصمة

المار بوسط المدينة والذي يتقاطع مع الطريق الوطني رقم **90** الرابط بين ولايتي تيارت

و مستغانم في مركز المدينة و كذلك الطريق السيار (شرق غرب) المار بجانبها في جهة

الشمالية وكذلك خط السكة الحديدية الرابط بين الجزائر العاصمة و وهران.(الصورة: 02).

تكمن أهمية الموقع في وقوع مدينة وادي ارهيو في منطقة اتصال الغرب بالوسط، حيث تقدر المسافة الفاصلة بين مدينة وادي ارهيو و وهران بـ 168 كلم، و بينها و بين الجزائر العاصمة بـ 260 كلم وتبعد عن ولاية غليزان بـ 40 كلم وعن ولاية الشلف بـ 45 كلم وعن ولاية تيارت بـ 116 كلم وعن ولاية مستغانم بـ 100 كلم.¹ (الشكل رقم 01)

1. 2- لمحة تاريخية عن مدينة:

إن تاريخ أي منطقة مرتبط ارتباطا وثيقا بموقعها الجغرافي كما تعتبر الخلفية التاريخية

صورة(03): صورة قديمة للمدينة



المصدر: اعداد الطالب

عنصرا هاما في تطور المدن وذلك لما تحمل في طياتها

من صور حقيقية لنشأة المدن ومراحل نموها وتطورها و

وظيفتها الأصلية، وانطلاقا من هذا المبدأ تعد مدينة وادرهيو

مدينة قديمة النشأة (الصور: 3، 4)، حيث تشكلت أول

نواة للمدينة في بداية القرن 19م سنة (1800م) في دوار

بوجلة المتواجد حاليا في سفوح الونشريس جنوب المدينة، أين تجمع السكان المسلمون

صورة(04): صورة قديمة للمدينة



المصدر: اعداد الطالب

لأغراض تجارية وزراعية، كون المنطقة تتوفر على سهول

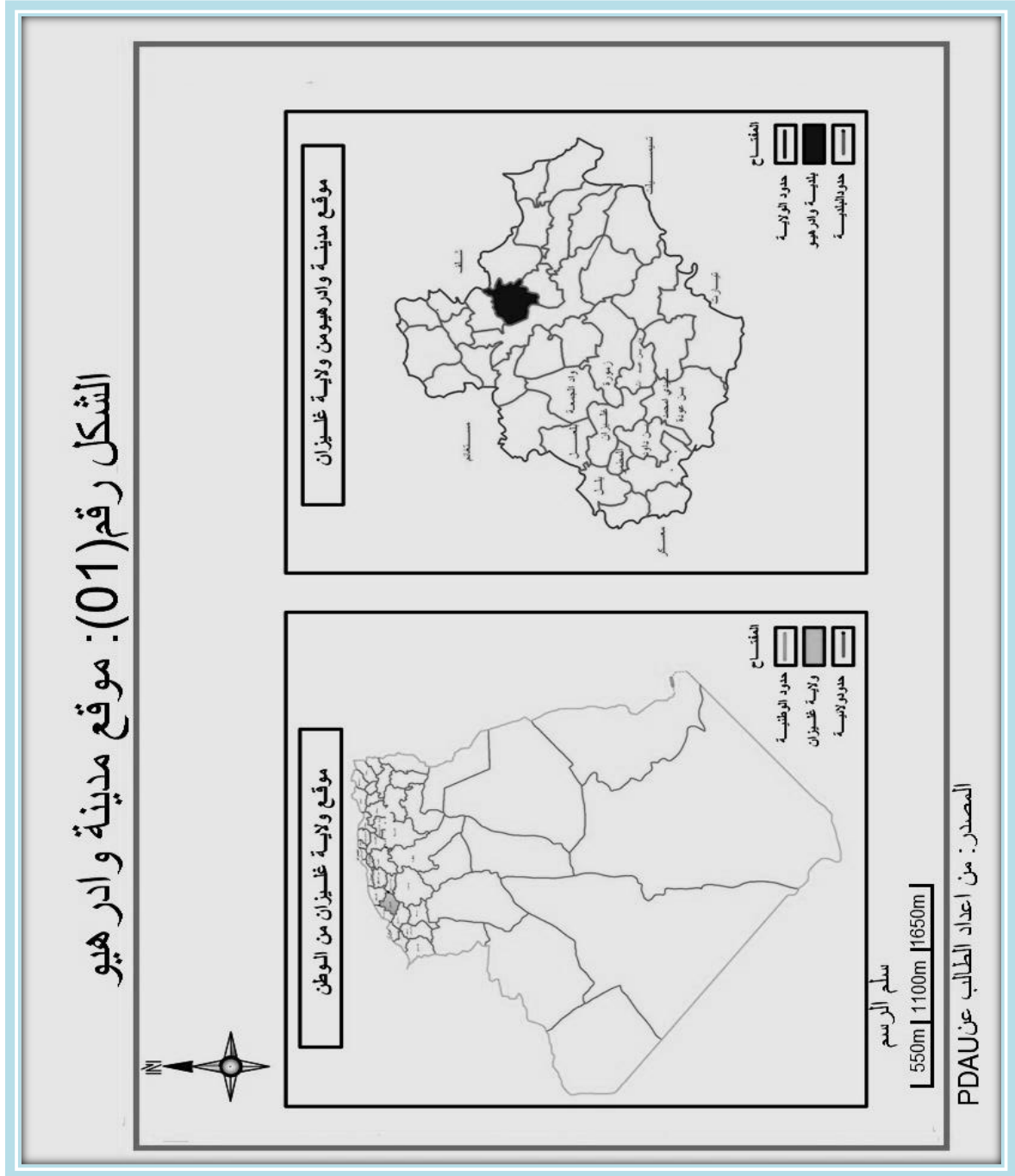
جد خصبة ومنبسطة ولهذا أصبحت منطقة استقرار بشري

نظرا لموقعها الاستراتيجي ونقطة جذب السكان. وبعد دخول

الاستعمار الفرنسي للجزائر قررت السلطة الفرنسية في 28

¹ - مرجعة المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير لمدينة وادرهيو (PDAU2013).

جويلية 1870م بإنشاء مركز تعميري جديد المتمثل في عين كرمان، و نظرا للموقع الاستراتيجي الذي تحتله المنطقة من جودة وخصوبة الأراضي و كذا توفر الموارد المائية سواء كانت سطحية أو جوفية جعلها محل استقطاب للمعمرين مما أدى إلى نموها واتساع رقعتها الجغرافية.¹



¹ - مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير (pdau2013).

II. الدراسة الطبيعية:

II. 1- التضاريس: تتميز مدينة واد رهيو بأرضية منبسطة، وذلك نتيجة لوقوعها في سهل الشلف المنخفض على شكل رواق، وهي محاطة بمجموعة من التضاريس التي تعرقل نموها وتوسعها وعدم السماح لها بالتوسع بطريقة مستمرة ومنظمة واللجوء الى عملية التكتيف داخل النسيج الحضري مما أدى الى نفاذ احتياطاتها العقارية، وهي كالتالي:

أ- الجبال والهضاب: تتموضع منطقة واد رهيو بين سلسلتين جبليتين الظهر شمالا

صورة (05): الجبال



المصدر: اعداد الطالب

والونشريس جنوبا، ذات انحدارات لا تفوق 20% حيث لا يتجاوز ارتفاع جبالها 500م والتي تقدر مساحتها ب504هكتار بنسبة 46% من المساحة الاجمالية للبلدية، حيث يمتد طولها في الجهة الجنوبية من الشرق الى الغرب ب 10كلم، وهي تبعد عن المدينة بحوالي 300م، كما تتميز بصخور

جبسية وتجاويف تعطيه صورة مموجة وهي بذلك تعتبر من أهم محددات التوسع

العمراني للمدينة من الجهة الجنوبية (الصورة: 05).¹

صورة (06): الوديان



المصدر: اعداد الطالب

ب- الوديان: ينبع واد واد رهيو بين الجبال الونشريس

ليمتد على طول الجهة الشرقية للتجمع السكاني

وصولاً الى الجهة الشمالية للمدينة، ليصب في واد

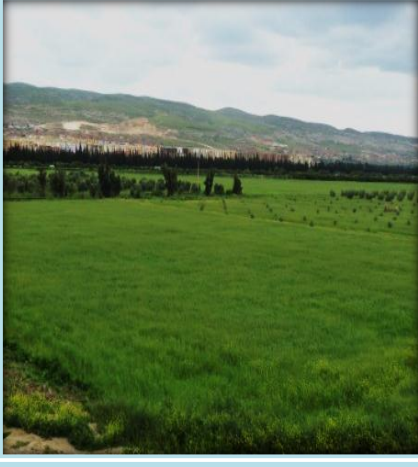
الشلف الكبير خالفاً بذلك مشكلاً لتوسع المدينة

وجب أخذه بعين الاعتبار خلال التوسعات

¹ - مرجع سبق ذكره، (PDAU2013).

المستقبلية (الصورة: 06).¹

صورة (07): السهول



المصدر: اعداد الطالب

ج-السهول: تتربع منطقة واد رهيو على سهل فلاحى تقدر مساحته ب5993 هكتار وميل لا يتعدى 5%، مندمج في سهل الشلف المعروف بجودة وخصوبة أراضيه المتواجدة في الجهة الشمالية الشرقية والشمالية الغربية للمدينة، تمارس فيه عدة نشاطات فلاحية مثل زراعة القرون والبزلاء و حقول الزيتون في الجهة الغربية، أما في الجهة الشرقية توجد حقول البرتقال الا

ان الملكية العقارية لهاته الأراضي هي ملك خاص جعلت من التوسع المنظم غير

صورة (08): الشعاب



ممكن على حساب هاته الأراضي (الصورة: 07).²

د- الشعاب: تكثر بالمدينة الشعاب خاصة في الجهة الجنوبية أسفل جبال الونشريس ومن أهمها شعبة خرماشة وقريقة وبن زيان وهي تشكل خطر على المدينة في حالة سقوط الأمطار الغزيرة، كما تشغل مساحة عقارية كبيرة وتتمركز الاحياء الغير المخططة

صورة (09): سد قرق



على ضفافها وتعتبر هاته الشعاب من ضمن العوائق لكن بدرجة اقل يمكن تجاوزها بالتعامل معها باستعمال قنوات ضخمة حتى تفتح مجالا للتوسع على حسابها (الصورة: 08).³

1 - نفس المرجع.

2 - مرجع سبق ذكره، (pdau2013).

3 - نفس المرجع.

11. 2- السدود: تحتوي مدينة وادي ارهيو على ثاني

اكبر سد في الجزائر وهو سد قرقر في الجهة الجنوبية

الشرقية حيث تبلغ سعته 450 مليون متر مكعب

ويعد من أهم الموارد المائية للمدينة وما جاورها حيث يزود كل من غليزان وهران

بمياه الشرب لذلك يجب مراعاة كل هذا في تخطيط المدينة من اجل تحقيق اكبر

فائدة من هاته الثروة الوطنية والحفاظ عليها للأجيال المستقبلية (الصورة 09).¹

11. 3- الغطاء النباتي: إن من اهم مميزات منطقة وادريهيو غطائها النباتي الكثيف

والمتنوع الذي يجعلها تساهم في رفع الانتاج الفلاحي، خاصة فيما يخص

الحمضيات والزيتون، هذا ما يجعلها ثروة وطنية يجب الحفاظ عليها وتجنب

التعمير على حسابها واعتبارها مجالا محميا.

الصورة (10): غابات



أ- الغابات: تملك مدينة وادريهيو ثروة غابية تقدر مساحتها

ب17 هكتار تتمركز في الجهة الجنوبية الشرقية بجانب

سد قرقر، حيث يشكلان معا محمية طبيعية لا يمكن

التعمير على حسابها لهذا وجب أخذها بعين الاعتبار

خلال التوسعات المستقبلية ودمجها في الوسط الحضري

بجعلها منتزها طبيعيا (الصورة: 10).²

الصورة (11): حقول الزيتون



ب- الحقول والبساتين: تمتاز مدينة وادريهيو بأراضيها

الخصبة المندمجة في سهل شلف الأسفل المعروف

بجودة وخصوبة أراضيها، ومناخه الذي يساعد على

نمو الأشجار المثمرة، حيث توجد حقول الزيتون في

الجهة الغربية للمدينة وحقول البرتقال في الجهة

¹ - مرجع سبق ذكره، (PDAU 2013).

² - نفس مرجع.

الشرقية التي تمتد حتى ولاية شلف إذ تقدر المساحة المسقية ب 3967 هكتار، وقد ادى استغلال كل هذه المساحات في النشاط الفلاحي الى حصر المجال الحضري للمدينة مما جعل عملية التعمير أو التوسع شبه مستحيلة في هاته الجهات (الصورة: 11).¹

4- المناخ: تتميز مدينة واديهيو بمناخ البحر الابيض المتوسط المعتدل شتاء وحر جاف صيفا.

أ- الحرارة: تتميز مدينة واديهيو بدرجة حرارة متغيرة على طول العام وتصل احيانا الى 45°م خلال شهري جويلية وأوت.

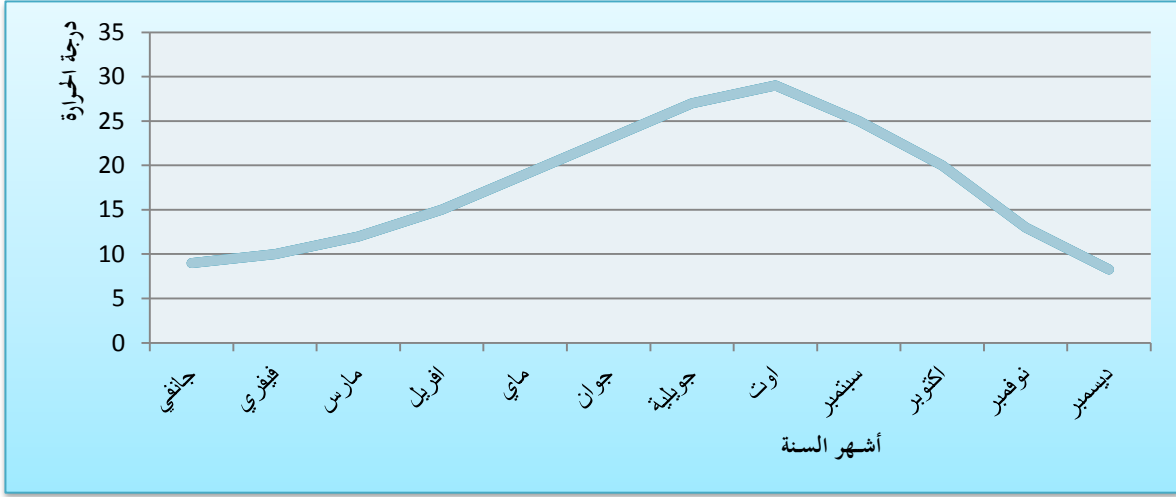
جدول رقم (01): معدل درجة الحرارة خلال سنة 2012.

الشهر	درجة الحرارة م	الشهر	درجة الحرارة م
جانفي	09	جويلية	27
فيفري	10	أوت	29
مارس	12	سبتمبر	25
أفريل	15	أكتوبر	20
ماي	19	نوفمبر	13
جون	23	ديسمبر	09

المصدر: مصلحة الارصاد الجوية لولاية غليزان.

¹ - مرجع سبق ذكره، (PDAU2013).

الشكل رقم (02): منحنى بياني يمثل التغيرات الشهرية لمعدل درجة الحرارة خلال 2012



المصدر: من إنجاز الطالب عن مصلحة الارصاد الجوية لولاية غليزان.

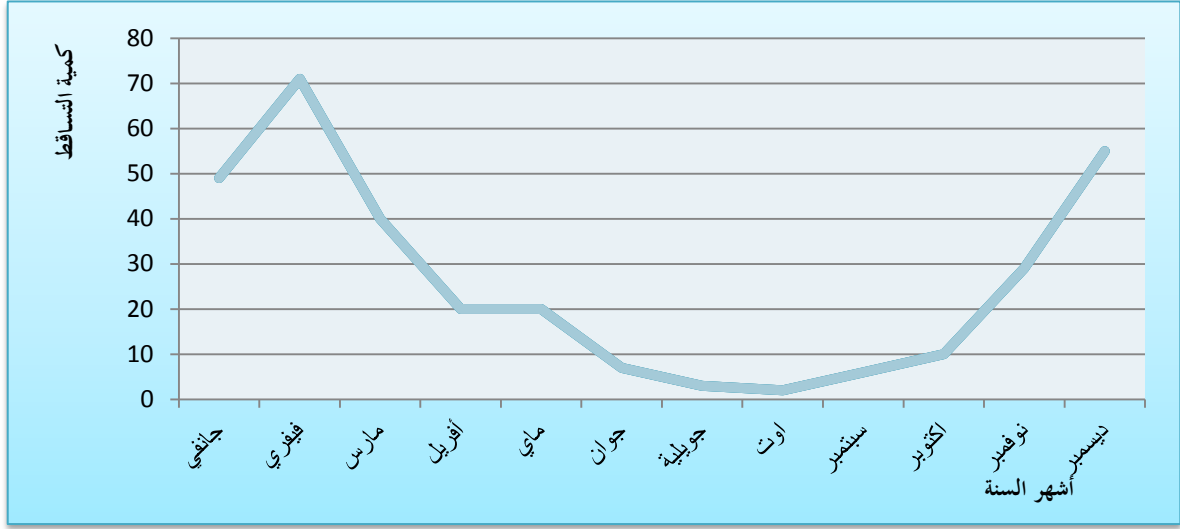
ملاحظة: نلاحظ من خلال الرسم البياني رقم (02) أن معدل درجة الحرارة خلال الفترة المدروسة لا يتعدى 30°م حيث يبلغ اقصى معدل خلال شهري جويلية وأوت.
ب-التساقط: يقدر معدل التساقط بمدينة وادريهيو ب 300 مم سنويا.

الجدول رقم(02): كمية التساقط خلال 2012.

الشهر	كمية التساقط ملم	الشهر	كمية التساقط ملم
جانفي	49	جويلية	03
فيفري	71	أوت	02
مارس	40	سبتمبر	06
أفريل	20	أكتوبر	10
ماي	20	نوفمبر	29
جوان	07	ديسمبر	55

المصدر: مصلحة الارصاد الجوية لولاية غليزان.

الشكل رقم(03): منحنى بياني يمثل معدلات التساقط الشهرية خلال 2012.



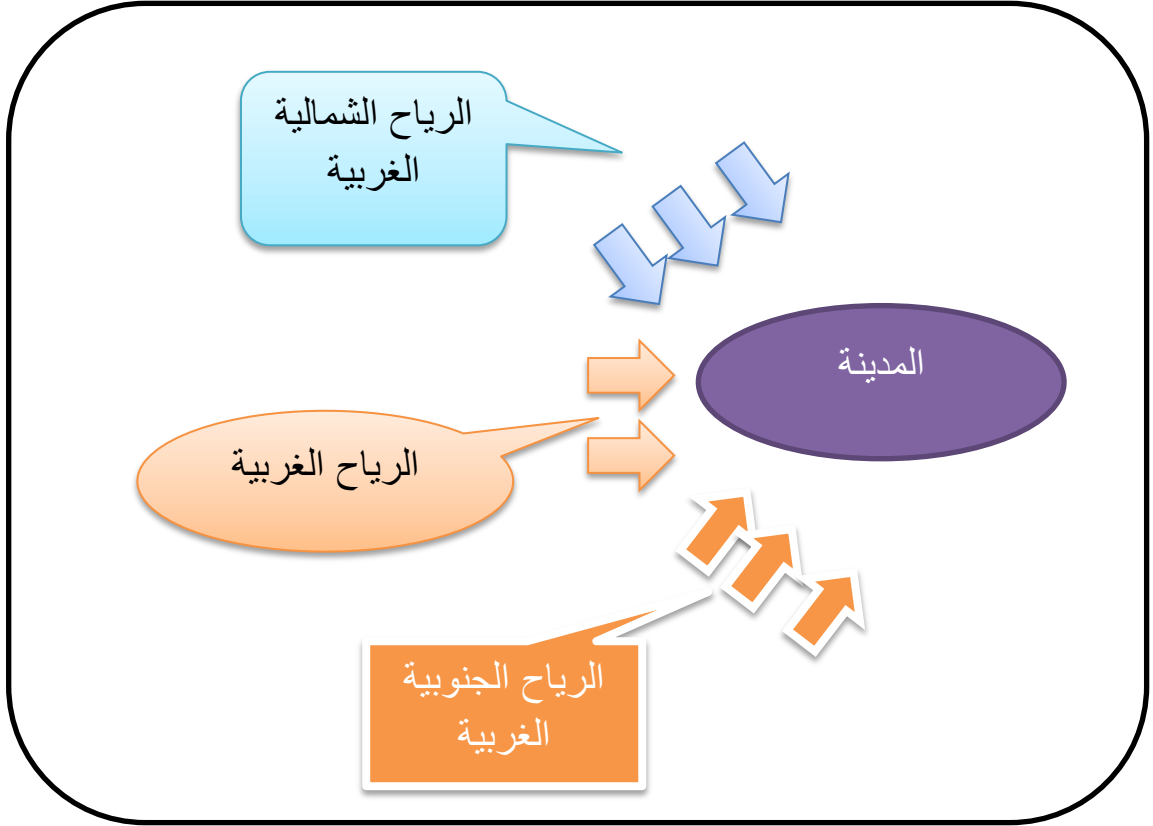
المصدر: من انجاز الطالب عن مصلحة الارصاد الجوية لولاية غليزان.

ملاحظة: نلاحظ من خلال المنحى البياني أن التساقط خلال الفترة المدروسة لا يتعدى 80ملم في الشهر حيث تبلغ اقصى ذروة 70ملم خلال شهر فيفري ثم تتخضع تدريجيا حتى تصل أدنى قيمة خلال شهري جويلية وأوت.

ج- الرطوبة: تتميز مدينة واديهو برطوبة متوسطة وترتفع في فصل الشتاء خاصة شهر جانفي وتقل تدريجيا في الأشهر الأخرى.

د- الرياح: تتعرض مدينة واديهو خلال الفترة الممتدة ما بين شهري سبتمبر وأفريل لرياح غربية وشمالية غربية، والتي تهب في فصل الخريف والشتاء وتتميز بجلبها للسحب المحملة للأمطار وتتراوح سرعتها ما بين 1.8 الى 03م/ثا، أما الرياح الجنوبية الغربية التي تهب خلال شهري جويلية وأوت تتميز بالحرارة والجفاف وتعرف برياح السيروكو ومتوسط عدد أيام هبوبها 20 يوما (الشكل رقم:04).

الشكل رقم (04): رسم يوضح جهة الرياح بالنسبة للمدينة.



II. 5- الحركة الزلزالية:

بما أن المنطقة بمحاذات مع ولاية الشلف المعروفة بشدة حركتها الزلزالية كزلزال الذي ضرب الولاية في 1980 الذي تسبب في خسارة مادية وبشرية إلا أن منطقة واديهيو لم تصلها الا ارتدادات خفيفة، صنفت المنطقة واديهيو في الصنف رقم 02 في جدول الزلزال في غرب البلاد لذا يجب أخذ الاحتياطات من خطر الزلازل عند القيام بمشاريع عمرانية مستقبلية.¹

¹ - مرجع سبق ذكره، (PDAU2013).

II. 6- الفيضانات:

الصورة (12): الشعاب



المصدر: اعداد الطالب

إن موقع المدينة جبال الونشريس في منحدر مائل نسبيا وكثرة الشعاب فيها عرضها للفيضانات عدة مرات (الصورة 12)، خاصة فيضانات 10 نوفمبر 2001 قدرت كمية الأمطار ب 1000 ملم الذي نسب في خسائر مادية وبشرية قدر عددهم ب 29 شخص،

كلهم من سكان الاحياء الغير مخططة المتمركزة في الشعاب جنوب المدينة.¹

II. 7- طبوغرافية المنطقة:

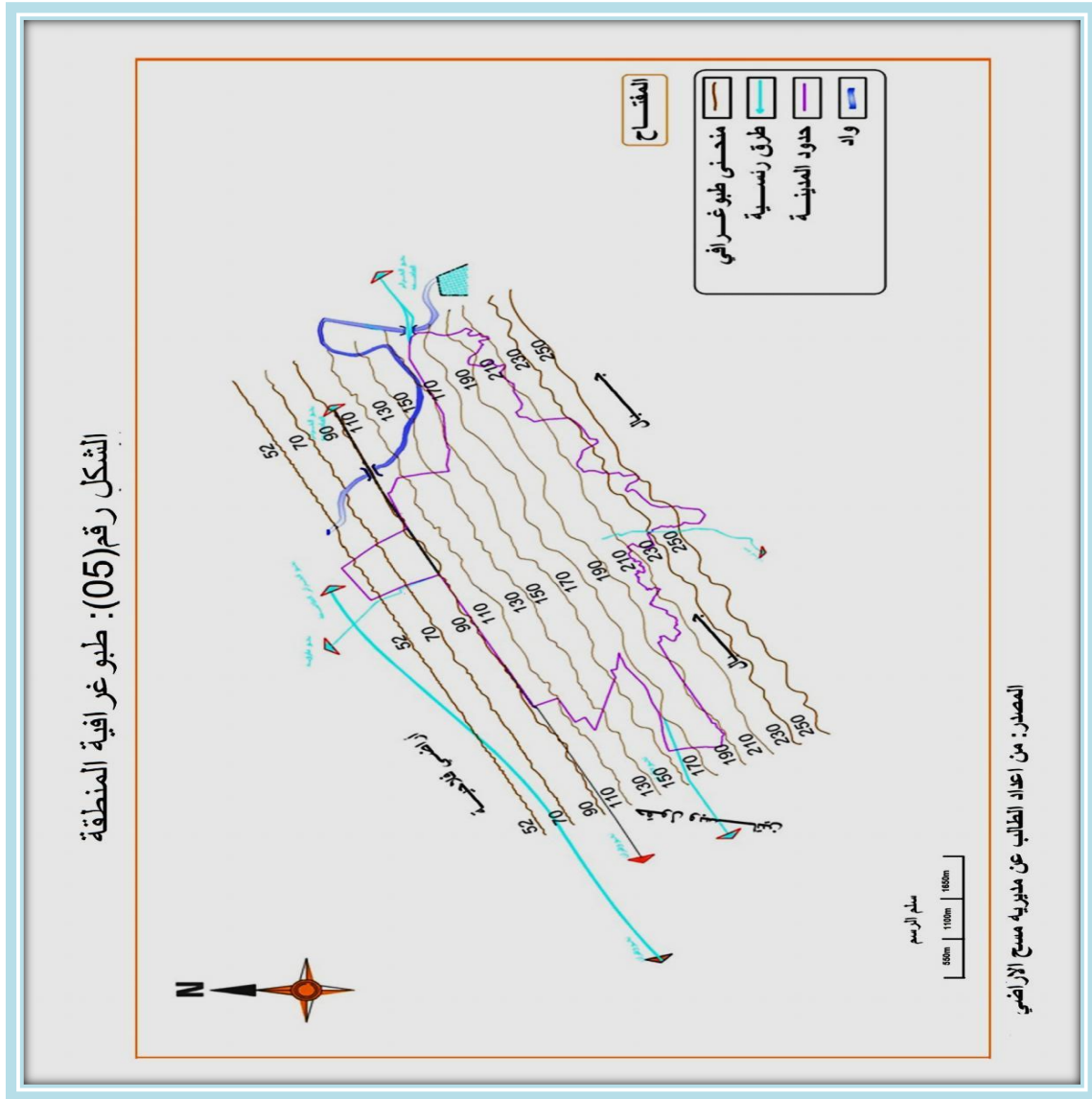
تفيدنا في تحديد الارتفاعات والميول لمختلف نقاط المنطقة من اجل تسهيل تخطيط مختلف الشبكات وتوزيع السكنات، فمدينة واديهيو بها انحدارات متباينة تساعد في تصميم الشبكات المختلفة وتعطي صورة جمالية لتصميم المدينة التي يبدو في شكل تدرج هرمي من الجنوب الى الشمال.

أ-الارتفاعات: تبلغ أقصى نقطة في المنطقة 250م عن مستوى سطح البحر، وتقع في الجهة الجنوبية أسفل جبال الونشريس، أما أدنى نقطة تقدر ب 52م تقع في الجهة الشمالية للمدينة في سهل شلف.

ب-الانحدارات: توجد بمدينة واديهيو انحدارات متباينة من منطقة الى أخرى وتأخذ شكلها المائل من الجنوب الى الشمال (الشكل رقم 05)، والتي يمكننا تلخيصها في أربع مناطق:

¹ - مرجع سبق ذكره، (PDAU2013).

- ✓ أكثر من 15%: وهو انحدار شديد جدا يخص الجهة الجنوبية للمنطقة وتمثل سفوح جبال الونشريس التي تبعد عن المدينة 300م من جنوب المدينة.
- ✓ من 12% الى 15%: هو انحدار شديد ولكنه أقل ميلا من الانحدار السابق، إذ يتواجد بشكل منسجم في الجهة الجنوبية للمنطقة والجزء الجنوبي للمدينة.
- ✓ من 03% الى 12%: هي تخص الجهة الشمالية للمنطقة وكذا جزء كبير من المدينة.
- ✓ أقل من 03%: هذا الانحدار ضعيف وهو خاص بالجهة الشمالية للمدينة، أين تتواجد الأراضي المنبسطة الخصبة.¹



¹ - مرجع سابق ذكره، (PDAU2013).

III. الطرقات: إن الطرقات هي شرايين المدينة فهي من تربط بين مختلف جهاتها وتصلها ببعضها وتسهل تنقل السكان داخل الأحياء و المدينة

صورة 13: الطريق السبار



المصدر: اعداد الطالب

و المركز الحضري بمدينة واد رهيو هو الأكثر توفرا على الطرقات التي تغطي جميع جهاته تبلغ نسبتها 33% من المساحة الكلية، تتمثل في الطريق الوطني رقم 04 والطريق الوطني رقم 90 اللذان يمران بالمركز وهما طريقان مهيان وبحالة جيدة، كما يتخلل

المدينة شبكة من الطرق الثانوية و الثالثة المهيئة جزئيا. (الصورة 17).

كما يمر بمحاذاة المدينة من الجهة الشمالية الطريق السبار شرق غرب (الصورة 18)، وكذا خط السكة الحديدية (الصورة 19) الرابطين بين وهران و الجزائر العاصمة.

صورة 15: الطريق السبار



المصدر: اعداد الطالب

صورة 14: خط السكة الحديدية



المصدر: اعداد الطالب

III. أهمية قانون المرور الجديد في تحسين السلامة المرورية:

يهدف هذا الامر الى تعديل و تتميم احكام القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادي الاولى 1422 الموافق ل 19 اوت 2001 و المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و امنها.

قراءة و تعليق للمواد المضافة :

III. 1- قراءة للمواد المضافة :

قانون المرور الجديد وفي المادة الثانية (02) منه حدد الأهداف التي جاء من أجلها التشريع الجديد إضافة إلي ما حدده القانون 01- 14 في المادة الأولى منه.

أما المادة الثالثة (03) منه أضافت مجموعة من التعاريف لم يتطرق لها القانون رقم 01-14 (جهاز تسجيل وقت السرعة ، جهاز تحليل اللعاب ، رخصة السياقة، الرخصة بالنقاط، رخصة السياقة الاختبارية).

III. 1-1- رخصة السياقة الاختبارية:

هي التسمية التي اعتمدها التشريع الجديد بدلا من شهادة القيادة المؤقتة، وهي رخصة صالحة لمدة سنتين ابتداء من تاريخ النجاح في الامتحانات a التطبيقية.

أصبحت تشمل هذه الرخصة الأصناف التالية (ا 1، ا 2، ب، ج 1، ج 2، د، هـ، و)، يتعرض المتحصل على رخصة السياقة الاختبارية إلى إلغاء الرخصة في حالة وقوعه في أي جنحة من الجنح الواردة في القسم الثاني من هذا الأمر من طرف المحكمة المختصة دون المساس بالعقوبات الجزائية، و لا يمكن لمرتكب الجنحة الترشح للحصول على رخصة السياقة مرة أخرى إلا بعد انقضاء مدة ستة (06) أشهر من تاريخ إصدار قرار الإلغاء حسب (المادة 99).

III. 1-2- الرخصة بالنقاط:

أداة معيارية وبيداغوجية تهدف إلى جعل السائقين يتحملون مسؤوليتهم و تدعم مكافحة انعدام الأمن في الطرق .

أما ما يتعلق بالإجراءات الخاصة بالرخصة بالنقاط سيتم تحديدها عن طريق قرارات وزارية أو مراسيم تنفيذية، لكن المنتظر العمل به انه يسند لهذه الرخصة رصيد من النقاط مثلا: (فرنسا 12 نقطة، تونس 25 نقطة)، يترتب على ارتكاب أي جريمة مرورية خصم نقطة أو مجموعة من النقاط حسب خطورة الجريمة المرتكبة ،ولا يتم خصم النقاط إلا بعد صدور حكم نهائي يقضي بالإدانة من المحكمة المختصة، و مادام في الجزائر قد تم إنشاء المركز الوطني لرخص السياقة و هذا الأخير سيتلقى الأحكام الصادرة من طرف العدالة و يقوم بالخصم الآلي للنقاط و بما أن الرخصة أداة بيداغوجية يمكن استرجاع نقاطها عن طريق التكوين.

III. 1-3- شهادة الكفاءة المهنية من اجل النقل العمومي للمسافرين و البضائع:

نظرا لحوادث المرور الخطيرة و المميتة التي يتسبب فيها سائقي الوزن الثقيل بسبب التعب الناتج عن عدم احترام أوقات الراحة، و العمل أو النقص في التحكم في القيادة نتيجة ضعف التكوين على مستوى مدارس السياقة، سيفرض على سائقي هذه الأصناف تكوين قد يساهم في تطوير خبرتهم في القيادة يتوج هذا التكوين بشهادة مهنية و ستفصل التنظيمات في كيفية الحصول عليها .

أما فيما يتعلق بأوقات الراحة والعمل قد ألزم القانون هذا الصنف من السائقين تركيب جهاز تسجيل وقت السرعة بالمقمت و عدم تركيبه سيعرض صاحبه إلى سحب رخصة السياقة لمدة ستة (06) أشهر .

- المادة (08) : تطرق قانون المرور الجديد في هذه المادة إلى عمليات الكشف عن تناول المخدرات و المواد المهلوسة عن طريق جهاز تحليل اللعاب.

جدول رقم(03): يبين المواد المضافة.

المادة من قانون المرور الجديد	نص المادة
05	المادة 8 مكرر: يمكن أن تكون رخصة السياقة محل احتفاظ أو تعليق أو إلغاء وفق الأشكال المقررة بموجب أحكام هذا القانون.
07	المادة 10 مكرر: تتضمن رخصة السياقة الأصناف الآتية: أ 1، أ 2، ب، ج 1، ج 2، د، هـ، و . تحدد كفاءات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم.
09	المادة 19 مكرر: يمكن لضباط وأعوان الشرطة القضائية أثناء القيام بكل عملية مراقبة في الطرق إخضاع كل سائق يشتبه في وجوده في حالة سكر لنفس العمليات المنصوص عليها في المادة 19 أعلاه.

2.iii- التعليق على المواد المضافة:

بعد الانتقادات الموجهة للقانون 14-01 لاسيما المادة 112 منه والتي تنص على ما يلي :

(يقوم الأعوان المؤهلون بسحب رخصة السياقة فورا لمدة لا تتجاوز خمسة عشر (15) يوم في الحالات المنصوص عليها في المواد 65 و 66 و 67 و 69) من القانون 14-01 والمتمثلة فيما يلي :

مهمة الشرطي معاينة المخالفة وليس توقيع العقوبة، وسحب رخصة السياقة لمدة 15 يوم قبل الإحالة على اللجنة الولائية تعتبر عقوبة، وقانون المرور الجديد وفي المادة 05 منه صحح هذه الوضعية الغير القانونية ومنح لأعوان الأمن مهامهم المتمثلة في معاينة المخالفة دون توقيع العقوبة ونجد هذا جليا وواضحا من خلال كلمة الاحتفاظ برخصة السياقة لمدة عشرة أيام حتى يتم تسديد الغرامات الجزافية أو لمدة 48 ساعة ثم الإحالة إلى اللجنة الولائية.

أما المادة (09) من قانون المرور الجديد أعطت السلطة التقديرية لأعوان الأمن أثناء إخضاع كل مشتبه فيه في حالة سكر لعملية الكشف، وفي هذه الحالة يعتبر عدم الانصياع لأوامر أعوان الأمن جريمة يعاقب عليها قانون المرور الجديد.

III. 2-1- المخالفات و عقوباتها :

جاءت المادة 11 من قانون المرور الجديد لتعديل و تتم أحكام الفصل السادس من القانون رقم 01 - 14.

تصنف المخالفات حسب المادة 66 من قانون المرور الجديد كما يلي:

❖ مخالفات من الدرجة الأولى ويعاقب عليها بغرامة جزافية حدها الأدنى 2000 دج و حدها الأقصى 2500 دج.

❖ مخالفات من الدرجة الثانية، و يعاقب عليها بغرامة جزافية حدها الأدنى 2000 دج وحدها الأقصى 3000 دج.

❖ مخالفات من الدرجة الثالثة، و يعاقب عليها بغرامة جزافية حدها الأدنى 2000 دج و حدها الأقصى 4000 دج

❖ مخالفات من الدرجة الرابعة، و يعاقب عليها بغرامة جزافية حدها الأدنى 4000 دج وحدها الأقصى 6000 دج.

وفرض لهذه المخالفات عقوبات كما يلي :

يعاقب على المخالفات بغرامة جزافية، ومن اجل التعجيل في تسديد الغرامة الجزافية و تخفيف العمل على الجهة القضائية اشترط المشرع الاحتفاظ برخصة السياقة و هذا الاحتفاظ لا يعتبر عقوبة إنما هو إجراء، الهدف منه إلزام المخالف بالتعجيل في تسديد الغرامة و بالتالي تقليل تحويل الملفات إلى العدالة والتي تستغرق وقت طويل للحكم على مرتكبي مخالفات المرور و العقوبة ان لم تكن في أوانها تفقد قيمتها هذا من جهة، و من جهة أخرى فالمخالفة تتقدم بمرور سنتين و على أساس الاحتفاظ برخصة السياقة المرتبطة بعقوبة المخالفات قمنا بالتقسيم التالي :

أ- الاحتفاظ برخصة السياقة مع القدرة على السياقة (1):

في حالة الوقوع في المخالفات 1 و 2 و 3 من النقطة (ا) و الحالات من 1 إلى 8 من النقطة(ب) و الحالات من 11 الى 22 من النقطة(ج) و الحالات من 18 الى 22 من النقطة (د).

وفي هذه الحالة يقوم العون الذي عين المخالفة بالاحتفاظ فوراً برخصة السياقة لمدة لا تتجاوز عشرة (10) أيام، و مقابل ذلك تسلم في الحال وثيقة لمرتكب المخالفة تثبت الاحتفاظ و هذا الاحتفاظ غير موقف للقدرة على السياقة.

يلزم مرتكب المخالفة تسديد مبلغ الغرامة الجزافية بحده الأدنى خلال مدة الاحتفاظ.

في حالة عدم تسديد الغرامة الجزافية بحده الأدنى للمخالفات خلال مدة الاحتفاظ عشرة (10) أيام يتم ما يلي :

✓ يرفع مبلغ الغرامة الجزافية إلى حده الأقصى.

✓ تعليق رخصة السياقة لمدة شهرين (02) من طرف لجنة التعليق الولائية.

✓ بعد انقضاء مدة التعليق شهرين (02) وفي حالة عدم تسديد مبلغ الغرامة الجزافية بحدده الأقصى يرسل الملف إلى الجهة القضائية للفصل فيه.

رغم أهمية الإجراء لأنه بلا شك سيحير المخالفين بالإسراع في تسديد مبلغ الغرامة الجزافية وسيقلل من إحالة ملفات المخالفات إلى الجهات القضائية المختصة، لكن هذا الإجراء يشوبه بعض الغموض و المتمثل فيما يلي:

فيما يخص المخالفين الذين سددوا مبلغ الغرامة خلال مدة الاحتفاظ (10 أيام) و لم يتمكنوا من تبليغ ذلك للجهة التي احتفظت برخصة السياقة لأي سبب من الأسباب وقد يكون بعد المسافة واحد من الأسباب المنطقية يجدون أنفسهم بعد مرور هذا الأجل معاقبين برفع مبلغ الغرامة إلى حده الأقصى، وبسحب رخصة السياقة لمدة شهرين (02) رغم أنهم سددوا المبلغ في وقته المحدد ولهم وصول تثبت ذلك والظاهر من خلال النص أن تعليق الرخصة لمدة شهرين ليس بسبب الوقوع في المخالفة إنما بسبب عدم التسديد و بناء على ذلك اقترح ما يلي :

❖ يلزم مرتكب المخالفة تسديد مبلغ الغرامة الجزافية بحدده الأدنى خلال مدة الاحتفاظ.

في حالة عدم تسديد مبلغ الغرامة الجزافية بحدده الأدنى للمخالفات خلال مدة الاحتفاظ (10 أيام) يتم ما يلي :

✓ تمدد مدة التعليق لخمس عشرة (15) يوم أخرى على مستوى مصالح السيد الوالي المختصة.

✓ يرفع مبلغ الغرامة الجزافية إلى حده الأقصى.

✓ بعد انقضاء اجل التمديد (15) يوم وفي حالة عدم تسديد مبلغ الغرامة الجزافية بحدده الأقصى يرسل الملف إلى الجهة القضائية المختصة للفصل فيه.

ب- الاحتفاظ برخصة السياقة مع عدم القدرة على السياقة:

في حالة الوقوع في إحدى المخالفات يقوم العون الذي عين المخالفة بالاحتفاظ برخصة السياقة، ومقابل ذلك يسلم في الحال وثيقة لمرتكب المخالفة تثبت الاحتفاظ وهذا الاحتفاظ موقوف للقدرة على السياقة بعد اجل مدته ثمانين و أربعين (48) ساعة وفي هذه الحالة ترسل رخصة السياقة إلى لجنة تعليق الرخص والتي تحدد مدة التعليق بثلاثة (03) أشهر في الحالات المنصوص عليها من 1 الى 10 من النقطة (ج) و بستة (06) أشهر في الحالات المنصوص عليها من 1 الى 17 من النقطة (د).

III-2-2- الجنح و عقوباتها:

تعتبر جنحة كل جريمة عقوبتها الحبس لمدة تتجاوز شهرين إلى 05 سنوات ما عدا الحالات التي يقرر فيها القانون حدود أخرى، والغرامة التي تتجاوز 20.000 دج وفي جرائم المرور إضافة إلى العقوبة بالغرامة المالية والحبس أو بإحدى هاتين العقوبتين يمكن للمحكمة المختصة عند الاقتضاء تعليق رخصة السياقة من سنة (01) إلى خمسة (05) سنوات وفي حالة العودة في الجنح يمكن إلغاء الرخصة ويمكن أن نقسم الجنح حسب ما جاء في قانون المرور الجديد الى :

- الجنح المتعلقة بالقتل و الجرح الخطأ.
- الجنح المتعلقة بالقيادة في حالة سكر أو الوقوع تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات.
- الجنح المتعلقة برفض الخضوع للفحوص الطبية و الامتثال لإنذار التوقف.
- الجنح المتعلقة بحالة المركبة.
- الجنح المتعلقة برخصة السياقة.
- الجنح المتعلقة بالأضرار الملحقة بالمسالك العمومية أو بملحقاتها.

• الجرح المتعلقة بالسرعة المرخص بها.

IV. تحليل قانون المرور الجديد:

IV. 1- الجرح المتعلقة بالقتل و الجرح الخطأ حسب جدول رقم (04).

رقم المادة من قانون المرور الجديد	تعين الجنحة	العقوبة المقررة	
		الحبس من-إلى	الغرامة المالية من-إلى
67 و 98	-ارتكاب السائق جريمة القتل الخطأ. - الجرح الخطأ(إذا تسبب الجرح في العجز الكلي عن العمل لمدة تجاوزت 3 أشهر نتيجة خطأ منه أو تهاونه أو تغافله أو عدم امتثاله لقواعد حركة المرور	6 أشهر	1000 دج-
		3- سنوات	20000 دج
68 و 98	-ارتكاب السائق جنحة القتل الخطأ و هو في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات	2شهرين	500 دج-
		3- 2سنتين	15000 دج
68 و 98	-ارتكاب السائق جنحة القتل الخطأ و هو في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات	2-5 سنوات	100000 دج -
		5-10 سنوات	300000 دج
	-ارتكاب السائق لنفس الجنحة و في نفس الظروف	5-10 سنوات	500.000 دج-
			1.000.000 دج

			بواسطة مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطرة.	
أربع سنوات	50.000 دج - 200.000 دج	1-3 سنوات	- ارتكاب السائق لجنحة الخطأ بسبب الوقوع في إحدى المخالفات التالية: - الإفراط في السرعة - التجاوز الخطير - عدم امتثال لإشارات الأمر بالتوقف التام - السير في الاتجاه الممنوع - سير أو توقيف مركبة بدون إنارة الإشارة وسط الطريق، ليلاً أو أثناء انتشار الضباب في مكان خال من الإنارة العمومية - استعمال اليدوي للهاتف النقال أو استعمال التصنت الإذاعي أثناء القيادة - تشغيل الأجهزة السمعية البصرية أثناء القيادة - ارتكاب السائق لنفس الجنحة و في نفس الظروف بواسطة مركبة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل	69 و 98
	100.000 دج -500.000 دج	2-5 سنوات		

			الجماعي أو نقل المواد الخطرة	
سنتين	50.000 دج - 150.000 دج	1-3 سنوات	- ارتكاب السائق لجنة الجرح الخطأ و هو في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات	70 و 98
سنتين	100.000 دج -250.000 دج	5 - 2 سنوات	- ارتكاب السائق لنفس الجنحة و في نفس الظروف بواسطة مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطرة	
سنتين	20.000 دج - 50.000 دج	6 أشهر - 2 سنتين	ارتكاب السائق القتل الخطأ بسبب الوقوع في إحدى المخالفات التالية: - الإفراط في السرعة. - التجاوز الخطير. - عدم الامتثال لإشارة الأمر بالتوقف التام. - السير في الاتجاه الممنوع. - سير أو توقف مركبة بدون إنارة أو إشارة وسط الطريق ليلا أو أثناء انتشار الضباب في مكان خال من الإنارة العمومية.	71 و 98
سنتين	50.000 دج -	1-3	- استعمال اليدوي للهاتف	

	150.000 دج	سنوات	المحمول أو استعمال التصنت الإذاعي أثناء السياقة. -تشغيل الأجهزة السمعية البصرية أثناء السياق. -ارتكاب السائق للقتل الخطأ في نفس الظروف بواسطة مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو المواد الخطرة.	
سنة	50.000 دج- 100.000 دج	6 أشهر- 2 سنتين	ارتكاب السائق أو تسببه في وقوع حادث مع علمه بذلك، بواسطة المركبة التي يقودها مع عدم التوقف و المحاولة للإفلات من المسؤولية الجزافية أو المدنية التي قد يتعرض لها.	72 و 98
أربع سنوات	100.000 دج -200.000 دج	2-5 سنوات	في حالة ارتكاب جنحة الخطأ في نفس الظروف المذكورة أعلاه (المادة 72).	73 و 98
سنتين	50.000 دج- 150.000 دج	1-3 سنوات	في حالة ارتكاب جنحة الجرح الخطأ في نفس الظروف (المادة 72).	

IV. 2- القيادة في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف
المخدرات حسب جدول رقم (05)

رقم المادة من قانون المرور الجديد	تعيين الجنحة	العقوبة المقررة		
		الحبس من - إلى	الغرامة المالية من - إلى	سحب وتعليق الرخصة في حالة الاقتضاء من طرف الجهة القضائية لمدة
74 و 98	قيادة المركبة أو مرافقة السائق المتدرب بمقابل أو بدون مقابل في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن المخدرات.	6 أشهر - 2 سنتين	50.000 دج - 100.000 دج	سنة

IV. 3- الجنح المتعلقة برفض الخضوع للفحوص و عدم الامتثال لإنذار التوقف
حسب الجدول رقم (06).

رقم المادة من قانون المرور الجديد	تعيين الجنحة	العقوبة المقررة		
		الحبس من - إلى	الغرامة المالية من - إلى	سحب وتعليق الرخصة في حالة الاقتضاء من طرف الجهة القضائية لمدة
75 و 98	رفض الخضوع من طرف السائق أو مرافق	6 أشهر - 2 سنتين	50.000 دج -	سنة

	10.000 دج		للسائق المتدرب للفحوص الطبية و الاستشفائية و البيولوجية. رفض السائق لإنذار التوقف أو رفض الخضوع لكل التحقيقات المنصوص عليها و من طرف الأعوان المؤهلين و الحاملين للشارات الخارجية الظاهرة و الدالة على صفتهم	
20.000 دج -	20.000 دج	6 أشهر		76 و
30.000 دج	-	إلى 18 شهر		98
	30.000 دج			

IV. 4- الجناح المتعلقة بحالة المركبة حسب الجدول رقم (07).

رقم المادة من قانون المرور الجديد	العقوبة المقررة	الحبس من - إلى	الغرامة المالية من - إلى	سحب وتعليق الرخصة في حالة الاقتضاء من طرف الجهة القضائية لمدة
78	الحصول على رخصة السياقة أو محاولة الحصول عليها أو على نسخة ثانية منها	2شهرين - 2سنتين	50.000 دج - 150.000 دج	

الفصل الثالث: الدراسة التحليلية

			بواسطة تصريح كاذب	
79 و 98	قيادة مركبة دون الحصول على الرخصة الخاصة لصنف المركبة المعنية	6 أشهر - 20.000 دج - 50.000 دج	سنة	
80	قيادة المركبة دون الحيازة على رخصة السياقة	6 أشهر - 20.000 دج - 50.000 دج	سنة	
81	الاستمرار في القيادة رغم تبليغ قرار تعليق أو إلغاء الرخصة أو منع استصدار رخصة جديدة في قيادة مركبة يقتضي لأجل قيادتها مثل هذه الوثيقة. - رفض رد الرخصة رغم تبليغ قرار تعليق الرخصة أو إلغائها إلى العون التابع للسلطة المكلفة	6 أشهر - 20.000 دج - 50.000 دج	سنة	

IV. 5- الجنح المتعلقة بالأضرار الملحقة بالمسالك العمومية أو بملحقاتها حسب

الجدول رقم (08).

رقم المادة من قانون المرور	تعين الجنحة	العقوبة المقررة
		الحبس من - إلى
		الغرامة المالية من - إلى
		سحب وتعليق الرخصة في حالة

الجديد			الاقتضاء من طرف الجهة القضائية لمدة
82 و 98	وضع ممهلات على مسلك مفتوح لحركة المرور بدون ترخيص	2-6 أشهر	25.000 دج- 100,000 دج سنة
87	تنظيم سباقات العدو أو سباقات المركبات ذات محرك أو سباقات الدرجات و الدرجات النارية على المسلك العمومي بدون ترخيص من السلطة المختصة		50.000 دج- 150.000 دج
90	القيام بأشغال على رحاب الطريق بدون ترخيص أو عدم الامتثال لأحكام الرخصة رغم الحصول عليها		20.000 دج- 30.000 دج

IV. 6- الجناح المتعلقة بتجاوز السرعة المرخص بها حسب الجدول رقم (09).

رقم المادة من قانون المرور الجديد	تعين الجنحة	العقوبة المقررة	
		الحبس من- إلى	الغرامة المالية من- إلى
			سحب وتعليق الرخصة في حالة الاقتضاء من طرف الجهة القضائية لمدة

			تجاوز السرعة القانونية المرخص بها التي قامت التجهيزات المعتمدة بمعابنتها: - في الطريق السريع 40 كلم/سا - في الطريق و خارج التجمعات السكانية 30 كلم/سا. - داخل التجمعات السكانية 20 كلم/سا	89
	10.000 دج	-		
	50.000 دج			

v. مقارنة حوادث المرور بين سنتي 2009-2014:

v. 1- إحصاءات حوادث المرور:

بلغ عدد حوادث المرور الجسمانية خلال سنة 2014 على مستوى مدينة وادي ارهيو 22 حادثا، منها 10 حادثا داخل المناطق الحضرية بأهمية نسبية تقدر ب 45.45 %، و 12 حادثا في المناطق الريفية بأهمية نسبية تقدر ب 54.55 %.

بمقارنة هذه الحصيلة مع حصيلة سنة 2009 نلاحظ ما يلي:

✓ انخفاض في عدد الحوادث على مستوى مدينة واد ارهيو ب 4 حوادث، أي بنسبة 20.26 %.

✓ انخفاض في عدد الحوادث داخل المناطق الحضرية ب 1 حادث، أي بنسبة 13.39 %.

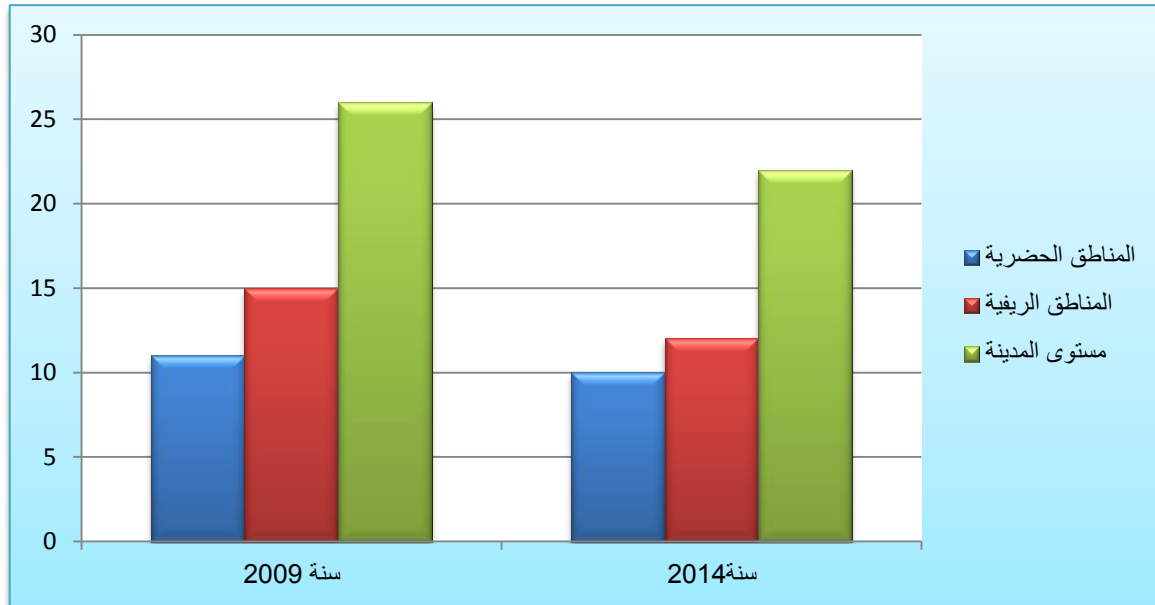
✓ . انخفاض في عدد الحوادث في المناطق الريفية ب 3 حوادث، أي بنسبة 25.77 %.

الجدول رقم (10): مقارنة حصيلة الحوادث على مستوى مدينة وادي ارهيو بين السنتين 2009 و 2014 .

الفترة	المناطق الحضرية	المناطق الريفية	مستوى المدينة
السنة 2009	11	15	26
السنة 2014	10	12	22
الفارق	1 -	3 -	4-
نسبة التغير (%)	13.39-	25.77 -	20.26-

المصدر : المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق

الشكل رقم (05): أعمدة بيانية لمقارنة حصيلة حوادث المرور بين السنتين 2009 و 2014:



المصدر: من اعداد الطالب عن المركز الوطني للوقاية والامن عبر الطرق.

من الجدول والشكل السابقين، يتضح لنا أن هناك انخفاضا في عدد حوادث المرور على كل المستويات سواء الحضري أو الريفي، و تحقق هذا الانخفاض بفضل الشروع منذ الفاتح من شهر فبراير 2014 في تطبيق أحكام قانون المرور المعدل خلال السنة 2009

، بالإضافة إلى تكثيف المراقبة المرورية للطرق من طرف أعوان الأمن الوطني والدرك الوطني، و أيضا فتح واستغلال أجزاء من الطريق السيار (شرق - غرب)، وفك الاختناق على أهم الطرق الوطنية.

V.1-1 - نسبة عدد الحوادث إلى عدد المركبات وعدد السكان:

الجدول رقم (11): مقارنة نسبة عدد حوادث المرور إلى عدد المركبات وعدد السكان:

السنة	عدد الحوادث	عدد المركبات	عدد السكان	حادثة/الف مركبة	حادثة/الف نسمة
السنة 2009	26	3946	26576	7	1
السنة 2014	22	4112	27645	5	0.8
الفارق	4-	166	1069	2-	0.2-
النسبة (%)	15.38-	4.03	3.86	28.6-	20-

المصدر : المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق

من خلال الجدول نلاحظ ما يلي:

- انخفاضا في عدد الحوادث للسنة 2014 مقارنة بالسنة 2009 بنسبة - 15.38%.
- زيادة في عدد المركبات للسنة 2014 مقارنة بالسنة 2009 بنسبة 4.03%.
- زيادة في عدد السكان للسنة 2014 مقارنة بالسنة 2009 بنسبة 3.86%.
- انخفاضا في نسبة عدد حوادث المرور إلى عدد المركبات في السنة 2014 مقارنة بالسنة 2009 ب - 28.6 %، حيث سجلنا في السنة 2009: 7 حوادث لكل الف مركبة، في حين سجلنا 5 حوادث لكل الف مركبة : خلال السنة 2014.

- انخفاضاً في نسبة عدد حوادث المرور إلى عدد السكان في السنة 2014 مقارنة بالسنة 2009 بـ 20 %، حيث سجلنا 1 حادث لكل ألف ساكن في السنة 2009، في حين سجلنا 0.8 حادث لكل ألف ساكن خلال السنة 2014.

2.V - إحصاءات جرحى حوادث المرور:

بلغ عدد جرحى حوادث المرور 32 جريحاً خلال السنة 2014، منها 14 جريحاً داخل المناطق الحضرية بأهمية نسبية تقدر بـ 43.75 % و 18 جريحاً في المناطق الريفية بأهمية نسبية تقدر بـ 56.25 %. بالمقارنة مع حصيلة السنة 2009 نلاحظ ما يلي:

✓ انخفاضاً في عدد الجرحى على مدينة واد ارهيو بـ 5 جريحاً، أي بنسبة 15.62%.

✓ انخفاضاً في عدد الجرحى داخل المناطق الحضرية بـ 2 جرحى، أي بنسبة 14.28%.

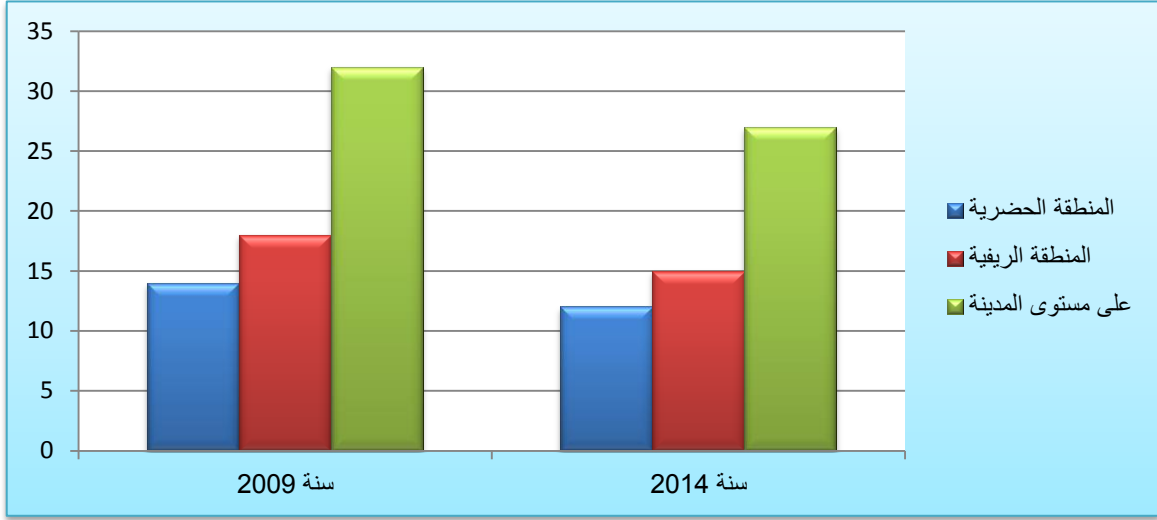
✓ انخفاضاً في عدد الجرحى في المناطق الريفية بـ 3 جرحى، أي بنسبة 21.74%.

الجدول رقم (12): مقارنة عدد الجرحى بين السنتين 2009 و 2014:

الفترة	المناطق الحضرية	المناطق الريفية	مستوى المدينة
السنة 2009	14	18	32
السنة 2014	12	15	27
الفارق	- 2	- 3	- 5
نسبة التغير (%)	- 14.28	- 16.66	- 15.62

المصدر: المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق.

الشكل رقم (06): أعمدة بيانية لمقارنة عدد الجرحى بين السنتين 2009 و 2014:



المصدر: من اعداد الطالب عن المركز الوطني للوقاية والامن عبر الطرق.

يتضح لنا أن هناك انخفاضا في عدد الجرحى على المستويين الحضري والريفي، ويرجع هذا إلى انخفاض عدد الحوادث الناتج عن الشروع في تطبيق أحكام قانون المرور الجديد، بالإضافة إلى تكثيف المراقبة المرورية للطرق من طرف أعوان الأمن الوطني والدرك الوطني.

2.1- نسبة عدد الجرحى إلى عدد المركبات وعدد السكان:

الجدول رقم (13): مقارنة نسبة عدد الجرحى إلى عدد المركبات وعدد السكان:

السنة	عدد الجرحى	عدد المركبات	عدد السكان	جريح/الف مركبة	جريح/الف نسمة
السنة 2009	42	3946	26576	11	1.6
السنة 2014	37	4112	27645	9	1.3
الفارق	5-	166	1069	2-	0.3-
النسبة (%)	11.90-	4.03	3.86	20-	18.75-

المصدر : المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق.

من خلال الجدول نلاحظ ما يلي:

- ✓ انخفاضا في عدد الجرحى لسنة 2014 مقارنة بالسنة 2009 بنسبة - 11.90%.
- ✓ زيادة في عدد المركبات لسنة 2014 مقارنة بالسنة 2009 بنسبة 4.03%.
- ✓ زيادة في عدد السكان لسنة 2014 مقارنة بالسنة 2009 بنسبة 3.86%.
- ✓ انخفاضا في نسبة عدد جرحى حوادث المرور إلى عدد المركبات في السنة 2014 مقارنة بالسنة 2009 ب - 20 %، حيث سجلنا في السنة 2009 : 11 جريحا لكل الف مركبة، في حين سجلنا خلال السنة 2014: 9 جريحا لكل الف مركبة.
- ✓ انخفاضا في نسبة عدد جرحى حوادث المرور إلى عدد السكان في السنة 2014 مقارنة بالسنة 2009 بنسبة 18.75 %، حيث سجلنا في السنة 2009 : 1.6 جريحا لكل الف ساكن، في حين سجلنا خلال السنة 2014 : 1.3 جريحا لكل الف ساكن.

3. V- إحصاءات قتلى حوادث المرور :

بلغ عدد قتلى حوادث المرور خلال السنة 2014 : 9 قتيلًا، منها 5 قتيلًا داخل المناطق الحضرية بأهمية نسبية تقدر ب 18.20 % و 4 قتيلًا في المناطق الريفية بأهمية نسبية تقدر ب 81.80%. بمقارنة هذه الحصيلة مع حصيلة السنة 2009 نلاحظ ما يلي:

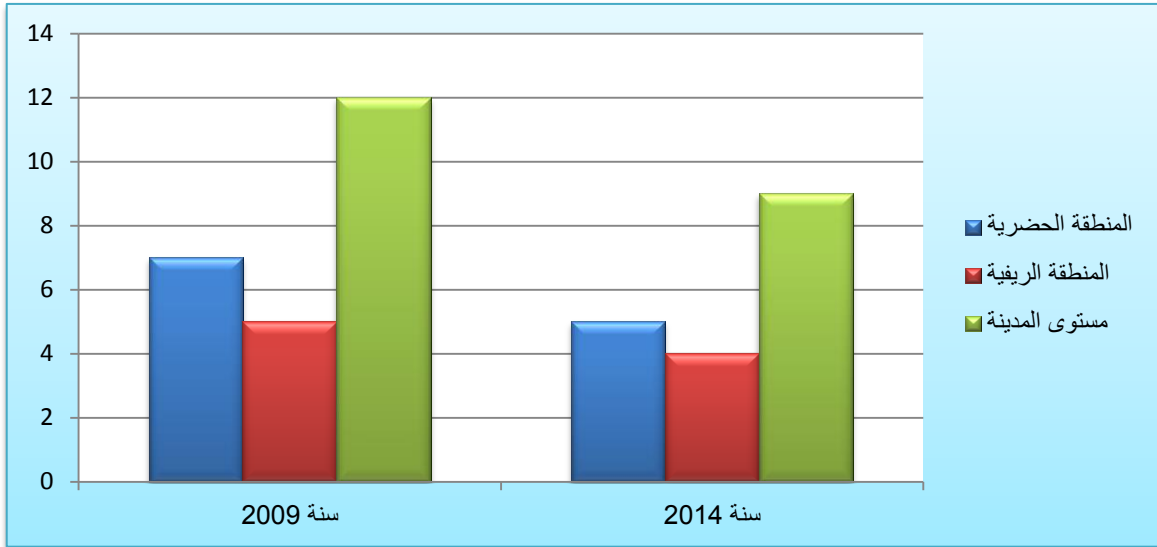
- ✓ انخفاضا في عدد القتلى على مستوى مدينة واد ارهيو ب 3 قتيلًا، أي بنسبة - 25%.
- ✓ انخفاضا في عدد القتلى داخل المناطق الحضرية ب 112 قتيلًا، أي بنسبة - 28.57%.
- ✓ انخفاضا في عدد القتلى في المناطق الريفية ب 835 قتيلًا، أي بنسبة - 16.66%.

جدول رقم (14): مقارنة عدد القتلى بين السنتين 2009 و 2014:

الفترة	المناطق الحضرية	المناطق الريفية	مستوى المدينة
السنة 2009	7	5	12
السنة 2014	5	4	9
الفارق	2-	1	3-
النسبة (%)	28.57-	16.66-	25-

المصدر : المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق

الشكل رقم (07) أعمدة بيانية لمقارنة عدد القتلى بين السنتين 2009 و 2014:



المصدر: من اعداد الطالب عن المركز الوطني للوقاية والامن عبر الطرق.

من خلال الجدول والشكل السابقين، يتضح لنا أن هناك انخفاضا في عدد قتلى حوادث المرور على المستويين الحضري والريفي، ويرجع هذا إلى انخفاض عدد حوادث المرور الذي تحقق بفضل الشروع في تطبيق أحكام قانون المرور الجديد، بالإضافة إلى تكثيف المراقبة المرورية للطرق من طرف أعوان الأمن الوطني والدرك الوطني.

VI. 3-1- نسبة عدد القتلى إلى عدد المركبات وعدد السكان:

الجدول رقم (15): مقارنة نسبة عدد القتلى إلى عدد المركبات وعدد السكان:

السنة	عدد القتلى	عدد المركبات	عدد السكان	قتيل/الف مركبة	قتيل/الف نسمة
السنة 2009	12	3946	26576	3	0.5
السنة 2014	9	4112	27645	2	0.3
الفارق	3-	166	1069	1-	0.2-
النسبة (%)	25-	4.03	3.86	33.33-	40-

المصدر : المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق

من خلال الجدول نلاحظ ما يلي:

- ✓ انخفاضاً في عدد القتلى لسنة 2014 مقارنة بالسنة 2009 بنسبة 25%.
- ✓ زيادة في عدد المركبات لسنة 2014 مقارنة بالسنة 2009 بنسبة 4.03%.
- ✓ زيادة في عدد السكان لسنة 2014 مقارنة بالسنة 2009 بنسبة 3.86%.
- ✓ انخفاضاً في نسبة عدد قتلى حوادث المرور إلى عدد المركبات في السنة 2014 مقارنة بالسنة 2009 ب - 33.33 %، حيث سجلنا في السنة 2009 : 3 قتيلا لكل الف مركبة، في حين سجلنا خلال السنة 2014: 2 قتيلا لكل الف مركبة.
- ✓ انخفاضاً في نسبة عدد قتيلا حوادث المرور إلى عدد السكان في السنة 2014 مقارنة بالسنة 2009 ب - 40%، حيث سجلنا في السنة 2009 : 0.5 قتيلا لكل الف ساكن، في حين سجلنا خلال السنة 2014 : 0.3 قتيلا لكل الف ساكن.

خلاصة الفصل:

من خلال قراءتنا للتعديلات والإضافات التي جاء بها قانون المرور الجديد وقراءتنا للمخالفات والجنح وعقوباتها وترتيبها في هذا الأمر ومن خلال الإحصائيات التي سجلت من طرف مصالح الدرك الوطني التي سجلت تراجعاً محسوساً في حوادث الطرقات منذ دخول قانون المرور الجديد حيز التنفيذ شهر فيفري، إلي جانب ارتفاع نسبة تحصيل الغرامات الجزافية إلي 79% بعدما كانت لا تتجاوز 74%، في حين تراجع عدد القتلى إلي 9 قتلى سنة 2014، مقابل 12 قتيل في سنة 2009 بفارق 3 قتلى. وبحسب المعطيات المتعلقة بأمن الطرقات، فإن حوادث المرور تراجعت سنة 2014، مقارنة بسنة 2009، في حين تراجع عدد الجرحى، وهو ما يعكس الآثار الإيجابية لتطبيق قانون المرور الجديد، رغم كل ما قيل بشأن صرامته. وبلغ عدد الجنح المسجلة في إطار أمن الطرقات خلال سنة 2009: 105 جنحة، في حين بلغ عدد المخالفات 74 وكما بلغت قيمة الغرامات الجزافية أزيد من 43 مليون سنتيم، 12 في المائة منها لم يتم تسديدها بعد و في حين تم تسديد أزيد من 23 مليون سنتيم.

وبلغ عدد السيارات التي تم إدخالها إلي المحاضر بسبب المخالفات التي ارتكبها أصحابها 35 سيارة خلال السنة، في حين بلغ عدد السيارات التي تم توقيفها عن السير 11 سيارة، وشملت الإجراءات المتخذة في حق السائقين بعد دخول قانون المرور المعدل حيز التنفيذ أيضاً الناقلين، الذين سجلوا 87 مخالفة وأزيد من 135 جنحة. وتتعلق مجمل المخالفات المرتكبة في عدم عرض المركبة علي مصالح المراقبة التقنية إلي جانب عدم تطبيق التعليمات التي يقدمها الخبير التقني، وتحمل مسؤولية هذه المخالفات أصحاب السيارات الخاصة إلي جانب الناقلين الخواص.

وبحسب حصيلة الدرك الوطني فإن عدد الحالات التي تم فيها تجميد استخدام رخص السياقة لمدة 10 أيام بلغ 123 حالة ، في حين تراجع عدد رخص السياقة المسحوبة إلى 78 حالة فقط، ذلك أن القانون الجديد جنب شروع عون الأمن مباشرة في سحب رخص السياقة عند ارتكاب المخالفات ، مقابل اللجوء إلى تجميد العمل بها إلى غاية تسديد الغرامة الجزافية . كما مكنت أجهزة الرادار التي تم نصبها عبر مختلف الطرق السريعة من تسجيل عدد لا يستهان به من المخالفات التي بلغ عددها أزيد من 150 مخالفة، وهو الأمر الذي دفع بالكثير من السائقين إلى التقليل من السرعة، وبالتالي التقليل من عدد حوادث المرور.

يمكن القول أن قانون المرور الجديد كأى تشريع جديد يحقق نتائج إيجابية في بداية تطبيقه، مع أن الإجراءات الجديدة و المتمثلة أساسا في تحصيل الغرامة الجزافية ستبقي نتائجها إيجابية في تقديرنا لأن السائق ملزم بتسديد الغرامة في أقل من عشرة وإلا سيتعرض لإجراءات تثقل كاهله سبق التطرق إليها.



خاتمة عامة



خاتمة

إن السلامة المرورية مسؤولية الجميع، وتبني سياسة وطنية للحد من تفاقم ظاهرة حوادث المرور يتطلب تضافر جهود جميع الهيئات الفاعلة في ميدان الأمن المروري سواء كانت هيئات رسمية أو مجتمعا مدنيا، ويهدف العمل الوقائي إلى التحكم في عوامل وقوع حوادث المرور، بما فيها الإنسان، الطريق والمركبة مع ضرورة التركيز على العامل البشري باعتباره سببا رئيسيا في وقوع حوادث السير، إضافة إلى كونه الطرف العاقل، القادر على الحد من تفاقم الظاهرة، فالسائق المتمكن ملتزم بقواعد المرور ونظم السير، يساهم-لا محالة- في التقليل من عدد الضحايا و الخسائر المسجلة عبر الطرقات.

والنصوص القانونية واحد من الأساليب المعتمدة في محاربة ما يسمى بالإرهاب الطرقي، ومن أجل إنجاز القوانين في التقليل من حوادث المرور لابد من مجموعة من الدراسات تسبق إصدار أي تشريع، أي الانطلاق من خطورة المشكلة وصولا إلى إصدار قوانين ردعية، قد تكون لها نتائج آنية تتلاشى فعاليتها بعد مرور وقت وجيز من الشروع في تطبيقها.

وعليه نأمل أن لا يكون هذا القانون الجديد كغيره من القوانين التي تحقق الهدف المرجو منها في بداية تطبيقها ثم سرعان ما يعود الارتفاع في عدد حوادث المرور و ضحاياها

الاقتراحات و التوصيات:

1- تنظيم حركة المرور:

إن الهدف من تنظيم حركة المرور هو الحصول على مستوى معين من الأمن في الطريق، مع المحافظة على درجة أمن المرورنة في سير حركة المرور.

ذلك إن هذه الأخيرة يجب إن تستجيب لحاجيات الاقتصاد وظروف الاتصالات وعليه يجب عدم الإكثار من الإجراءات الأمنية التي تؤدي الى تخفيض درجة مرونة حركة المرور وهكذا نحتاج الى اخذ كلا المفهومين بعين الاعتبار لإيجاد حلول تجيب عن متطلباتهما .

إن تخفيض عدد ملتقيات الطرق تساعد على الزيادة في مرونة حركة المرور من جهة وتقلل من احتمال وقوع الحوادث من جهة أخرى.

ومن الصعب دراسة امن الطريق في ضوء الحوادث أو ما يقارب من الحادث أو ارتكاب مخالفة بدون حادث وعليه فعادة ما تستعمل معايير أخرى مثل :

- ✓ السرعة وضمان التوجه.
- ✓ سهولة قراءة إشارات المرور.
- ✓ مسافة الرؤية فيما يخص السياقة في الليل .
- ✓ السهولة في استعمال الترتيبات المختلفة .

وبخلاف هذه المعايير الأمنية ، فان معايير مرونة حركة المرور تسمح بسهولة تحديد دلائلها الأكثر أهمية والتي منها

- ✓ السعة (لطريق ما) .
- ✓ أهمية أوقات الانتظار بالنسبة:
- ✓ للمواقف أثناء الطريق.
- ✓ الازدحام عند التقاطع .
- ✓ السرعة المتوسطة.
- ✓ انسيابا أو تدفق بدون التأثير على حركة المرور .

كل هذه الدلائل أو المؤشرات تشكل المؤشرات العملية لمرونة حركة المرور ، إن السير في طريق به حركة مرور مكثفة يضع السائق في حالة سيكولوجية جد متميزة ومختلفة عن حالته عندما يكون في طريق حالته لا تتصف بكثرة ملتقيات الطرق وغيرها من المظاهر الأخرى ، وبالتالي فإن السائق يصبح مضطرا لترجمة عدد كبير من المعلومات التي تصله والتي يجب أن يتوقعها ، وهذا باستمرار لكي يستطيع إدخال

تغييرات على سلوكه في الوقت المناسب ، هذا بالإضافة الى انه في هذه الحالة عادة ما يكون مخطط السلوك لدى السائق غير متصف بدرجة عليا من الثبات .

بالإضافة إلى أن انتباهه يكون غير ممدد، حيث يركز على الحيز الجد قريب كما يزداد إحساسه بالخطر أكثر فأكثر وكل هذه الخصائص تتعكس على سلوك السائق حيث انه على الرغم من السير بسرعة اقل فان عدد أخطاء السياقة تزداد، وتظهر هذه الوضعية أو تلاحظ أكثر خاصة بعد الانتهاء من السير في طريق حر .

ولقد حدد الباحثون بعض النتائج من اجل تنظيم حركة المرور والتي تتمثل فيمايلي :

✓ يجب الإشعار المبكر بوجود عقدة لحركة المرور بحيث يتم إدراك وقراءة هذا الإشعار في وقت مبكر ومناسب.

✓ يجب إن تكون الإشارة بطريقة تسمح بقراءتها بسرعة، كما يجب أن لا تكون فيها غموض وان تكون سهلة القراءة ويتم فهمها بسرعة.

✓ يجب أن تتم حركة المرور بدون ازدحام.

✓ إن الإعلان عن ملتقى الطرق بالإشارة المعتادة غالبا ما يكون غير كاف.

✓ إن تصرف السائق في اجتياز ملتقى طرق معين يعتمد على التخطيط التقني للطريق وترتيبات التوجه وكذلك الإشارات.

✓ يجب أن يكون ملتقى الطرق يظهر بشكل يسمح بإبراز حق الأولوية بوضوح.

- ✓ كما يجب أن تعتمد هذه الأولوية على أساس قوانين مقبولة ومعقولة.
- ✓ يجب الفصل بين السيارات التي تنوي المرور لاتجاهات مختلفة بشرط أن لا تؤدي ذلك الى نوع من الغموض ،لذلك يجب تجنب مضاعفتها .
- ✓ كما يجب تعيين أو تحديد حدود كل رواق بخط مستمر لان هذه الطريقة أعطت نتائج جد ايجابية .

إن من أهم المشاكل التي تطرحها عقد الطريق وخاصة منها ملتقيات الطرق هي الإشارات ذلك أن تجمع وتتابع عدد الإشارات قد يصل إلى حد أقصى وغير معقول في بعض الحالات .

2- تأصيل الثقافة المرورية وتنشيط التكوين:

أ- التربية المرورية :

إن التربية المرورية نشاط مستمر متعدد الوسائط والاختصاصات تتطلع فيه المدرسة بمسؤولية تكوين النشء وتمكينه من اكتساب مجموعة من المعارف حول الطريق بمختلف مكوناته وتنمية المهارات الحسية والحركية اللازمة للتعامل معه بكفاءة ذاتية ، كل ذلك من اجل بعث الوعي المروري لديهم وحماية أنفسهم وغيرهم والحفاظ على البيئة والمحيط وتقدير القيمة الإنسانية .

لتحقيق الهدف المنشود والمتمثل في تكوين سواق مثاليين ، وراجلين واعين مدركين لقواعد استعمال الطريق يجب ما يلي:

✚ إدخال مادة التربية المرورية في المدارس وذلك بتسطير برنامج كامل عبر كل أطوار التعليم مع توفير الوسائل البيداغوجية اللازمة للإيضاح والتشويق ، مع انجاز لعب خاصة بقواعد المرور وحركته وتقديمها للأطفال عند تنظيم المسابقات

✚ تعميم إنشاء حظائر التربية المرورية عبر كل ولايات الوطن ، لتكون بمثابة وسيلة عملية فعالة لتطبيق الدروس النظرية في المدارس .

✚ غرس الوعي المروري وتأصيله في نفوس أبنائنا وحثهم على حسن استخدام الطريق تقاديا للحوادث ، مع بعث الشعور بالمسؤولية تجاه الآخرين وذلك بتشجيع النشاطات التربوية المكملة كالمسابقات والرسم والمسرح.

✚ تخصيص أيام إعلامية توعوية في المدارس تخص السير للتلاميذ بمشاركة الأولياء .

ب- التكوين:

أثبتت المعاينات الميدانية أن عدد هائل من السائقين ، وحتى المحترفين ينقصهم التكوين الكافي والتدبير اللازم الضروريين للتحكم في السياقة تحكما فعليا ، والتمكن من استعمال المركبة استعمالا سليما ، الى جانب النقص الكبير في التكوين النظري ، الذي نقصد به الإلمام التام بقانون المرور والاقتران الكافي بجدوى الالتزام به والتهيئة النفسية للخضوع لإحكامه طواعية الى درجة إن يصبح ذلك سلوكا مقدسا عند السائق وعادة أصلية لديه ولتحقيق ذلك يجب ما يلي:

- مراجعة منظومة التكوين من حيث البرامج والمضامين.
- تأطير مدارس السياقة ، وتحديث المناهج والوسائل وتطوير نظام الامتحانات .
- إعادة النظر فيما يخص الفحوص الطبية وذلك بإسنادها الى أطباء أخصائيين.

3- تطبيق أجهزة مراقبة المرور عبر الطرق :

كاميرات أمن إضافية ضد شبكات الإجرام والحركة المرورية شرعت المديرية العامة للأمن الوطني في البحث عن شريك قوي لمرافقة مشروع جديد لتزويد العاصمة بنظام تقني حديث ، بغرض تكثيف المراقبة وتعميمها على أحياء الجزائر العاصمة.

وتصف مصادر أمنية المشروع بالضخم و"الذي سيمكن قوات الأمن من تغطية العاصمة بأحدث وسائل المراقبة ونظام تقني شامل قادر على ضبط أدق التفاصيل وحفظها " وعلم من نفس المصدر أن البرنامج يشتمل على تزويد أحياء تقع في أعالي العاصمة وجنوبها بكاميرات مراقبة حديثة متصلة بنظام مركزي، بحيث تعمل مصالح الأمن الوطني على تحقيق ثورة جديدة " في مجال التعامل مع مجموعات الإجرام والإرهاب، على حد تعبير الرجل الأول في الأمن الوطني، السيد علي تونسي ؛ وتدخل العملية ، كما يشرح المصدر ذاته ، في سياق تحديث الوسائل التقنية لرصد الجريمة والشبكات التي قد تخترق العاصمة، وتكثيف الرقابة على حركة المرور، من خلال تزويد مفترقات الطرق جميعها على مستوى العاصمة بكاميرات مراقبة. كل هذا الموازاة مع إصلاح الجانب التشريعي بقوانين تتناول اختراق المجموعات الإجرامية لرصد المعلومات عنها.

ويرتقب أن تشمل التغطية هذه المرة أحياء لم تكن مراقبة بشكل كاف أو تغيب عنها التغطية تماما ، بمقابل إنشاء مركز استقبال مركزي، يسير من طرف كفاءات المؤسسة التي تم تكوينها في إطار تعاون مديرية الأمن مع مصالح أمن أجنبية وبالخصوص الأوربية؛ وتشرح مصادرها أن العملية لا تزال مجرد مشروع، وتكون مديرية الأمن في رحلة بحث عن النظام الذي سيتم اختياره لتسيير ومراقبة العاصمة، وهو ما يستلزم مكتب دراسات مختص ؛ ويرتقب أن يقع الاختيار على نظام يشغل بإشارات الراديو أو الأقمار الصناعية ؛ وقد أعلن أول الأمر عن برنامج المراقبة هذا، والذي يدخل بدوره في إطار تحديث أساليب مكافحة الجريمة وشبكات الإرهاب وحركة المرور، في صائفة 2004 وارتكزت الدفعات الأولى من البرنامج على تثبيت نظام أمني إلكتروني، يهدف بالأساس إلى نشر وزرع العشرات من كاميرات المراقبة في أبرز أزقة وشوارع العاصمة في مواقع مؤمنة تكفل متابعة ما يحدث خلال ساعات النهار والليل بشكل شبيه بالنظام الإلكتروني المثبت في العاصمة البريطانية لندن ، اعتمادا على تكنولوجيا كاميرات رصد ومراقبة

تسهل لها مهمة متابعة ما يحدث في الشوارع والأزقة ، وتحديد هوية الأشخاص المتورطين وملاحقتهم بسهولة، مع تسخير أعوان الأمن في مهام متابعة عن بعد دون عناء التنقل والتحكم في الأوضاع ميدانيا؛ وقد نصبت كاميرات في الشطر الأول من البرنامج بأحياء اختيرت بحسب كثافة تحرك السكان فيها والأشخاص وهو ما يضمن لمصالح الأمن المراقبة عن بعد لأبرز شوارع وأزقة العاصمة في مرحلة أولى ؛ وحددت المديرية العامة للأمن الوطني مجموعة من الأهداف التي ترغب في تحقيقها عبر نظام "المراقبة الالكترونية" ، حيث وبالإضافة إلى رصد التحركات سواء من عصابات الإجرام المنظم أو من عناصر الجماعات الإرهابية ، فإن النظام الجديد يهدف أيضا إلى تقليص نسب الاعتداءات في الأماكن العمومية وأيضا المساهمة بشكل غير مباشر في تقليص اكتظاظ حركة المرور وعدد الحوادث، خاصة وتزايد عدد الاعتداءات وظهور مفهوم واسع للجريمة المنظمة، في شكل اعتداءات ، سرقات وحتى الاختطاف وفعلا شرعت المديرية العامة، منتصف شهر جويلية الماضي، في وضع كاميرات مراقبة عبر أهم شوارع العاصمة ، التي سمحت بتوقيف عدد من الأشخاص الذين التقطت لهم صور وهم في حالة تلبس ؛ وكانت البداية بوضع 16 كاميرا ليرتفع العدد إلى 24 وضعت عبر الشوارع الرئيسية للعاصمة، وكذا بالقرب من الهيئات العمومية الكبيرة، والنية الحالية تكمن في التغطية الشاملة، في انتظار تجهيز عدد من المدن الأخرى كقسنطينة وعنابة.

4- الصرامة في تنفيذ القوانين وردع المخالفين :

الأحكام الردعية التي تحتويها النصوص القانونية أصبحت أكثر صرامة مقارنة بالتي كانت تحتويها النصوص السابقة خاصة بالنسبة للمخالفات المسببة لحوادث المرور والغرامات الجزافية.

الأهداف التي سطرها المشرع من المفروض أن تهيأ الشروط الأساسية للحصول على أحسن امن مروري ، لهذا نصبت :

◀ لجنة العقوبات الإدارية :

-المنصوص عليها في المرسوم 2003-261 بتاريخ 2003/07/23

مكلفة بتقديم اقتراحات عقوبات إدارية للوالي الذي تتبعه والتي من خلالها ، يتمكن هذا الأخير من إقرار عقوبة اتجاه المخالف المرتكب لجريمة في حق القانون رقم 01 . 13

-المنصوص عليها في الامر 03-09 المؤرخ في 22 يوليو 2009

◀ اللجنة التقنية لسيارات الأجرة :

المنصوص عليها في القرار المؤرخ في 08 اوت 1993 المعدل والمتمم ، مكلفة بإبداء آراء الى الوالي الذي تتبعه ، حول تطبيق الأحكام التنظيمية التي تسيير المهنة وبصفة عامة ، حول كل المسائل المتعلقة بسيارات الأجرة عبر الولاية .

هذان النصان المذكوران أعلاه التي نصبت من خلالها اللجان، تحدد على الأقل حصة عمل شهريا بالنسبة لكل لجنة.

الإحصاء الذي اجري في الميدان اظهر أن تردد الاجتماعات لا يتناسب مع ما اقترته النصوص المقصودة ، ولذا فان حماية مستعملي الطرق من المتهورين لا يمكن إن يكون بدون عقوبة صارمة من طرف المصالح المؤهلة والمكلفة بمراقبة المرور ،لذا نرى من الواجب أن تولي هذه المصالح عناية أكثر للمراقبة ولتنفيذ القوانين ، وذلك من اجل الحصول على أحسن امن مروري عبر طرقنا .

إقامة مختلف التدابير الردعية في مجال عدم احترام القواعد الخاصة بحركة المرور عبر الطرق وامنها وسلامتها وهذا من خلال ما جاء به الامر 03-09 الصادر في 22 رجب 1430 الموافق ل 22 يوليو 2009 .



مراجع



قائمة المراجع:

قائمة الكتب:

- منظمة التعاون الاقتصادية(2005)، برنامج السلامة المرورية الخطية، سلسلة ابحاث النقل على الطرق، منظمة التعاون و التنمية في الاقتصادية.
- الرسائل الجامعية:
- بن صغير بلقاسم، مراكشي بوزيد: مذكرة نهاية الدراسة. مدى فعالية نظام العقوبات في التقليل من حوادث المرور.
- الدوريات والمجلات العلمية:
- مجلة الشرطة، العدد 71، فيفري 2004.
- منظمة الصحة العالمية (2004) التقرير العالمي للوقاية من الاصابات الناجمة عن حوادث الطرق، منظمة الصحة العالمية، جنيف.

تقارير ومنشورات:

- مراجعة المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير (pdau2013).
- المركز الوطني للإحصاء .
- مركز الشرطة لدائرة وادي ارهيو .
- مديرية النقل لولاية غليزان

القوانين والمراسيم:

- الجريدة الرسمية بتاريخ 19 اوت 2001، العدد 46.
- الجريدة الرسمية بتاريخ: 28 نوفمبر 2004، العدد 76.

مواقع الكترونية:

www.rak-traffic.gov.ea



الحمد لله الذي
فضلنا
بالحمد



DESIGNED BY ZAKARIA-1©2015



الملخص

طوت المذكرة التي أمامكم بين طياتها عنوانا ذو أهمية بالغة في تخطيط المجال الحضري، عنوانا لطالما أرق الحكومة بصفة خاصة و الإنسان بصفة عامة و هو موضوع قانون المرور و كيفية التعامل معه بشكل يضمن التوافق و الاستجابة الايجابية لكل الفاعلين في النقل الحضري تحت عنوان:

* اهمية قانون المرور في تحسين السلامة المرورية-دراسة حالة مدينة وادي ارهيو ولاية غليزان - *
اعتمد البحث على دراسة مقارنة اعداد حوادث المرور و اعداد القتلى و اعداد الجرحى بين السنتين 2009 و 2014 و كانت الاشكالية كالتالي :

*ما هو دور قانون المرور في تحسين السلامة المرورية ؟

في الاخير توصلنا إلى أن لقانون المرور فعالية في تحسين السلامة المرورية من خلال النتائج المحققة و المتمثلة في انخفاض اعداد حوادث المرور و كذا اعداد القتلى و الجرحى.

Résumé

Le contenu de cette mémoire qui est devant vous, nous a donné un titre d'une grande importance dans le domaine de la planification urbaine.

Un titre qui a attiré l'attention du gouvernement et le sujet c'est la loi de la circulation et la façon de traiter avec lui de manière à assurer la compatibilité et la réponse positive à chacun des acteurs dans le transport urbain sous le titre:

L'importance de la loi de la circulation pour améliorer la sécurité du trafic, étude sur le cas de la ville « Oued Rhiou », Relizane.

La recherche se base sur la préparation d'une étude comparative des accidents de la circulation et le nombre de morts parmi les blessés entre les années 2009 et 2014 et c'était la problématique comme suivante:

* Quel est le rôle de la loi sur la circulation pour améliorer la sécurité de la circulation?

Enfin nous avons déterminé que la loi en vigueur dans l'amélioration de la sécurité routière à travers les résultats obtenus et du faible nombre d'accidents de la circulation et du trafic ainsi que le nombre de morts et de blessés.