

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة محمد بوضياف - المسيلة

ميدان: هندسة معمارية عمران ومهن المدن

فرع: تسيير التقنيات الحضرية

تخصص: مدينة ونقل حضري



معهد تسيير التقنيات الحضرية

قسم الهندسة الحضرية

مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر أكاديمي

إعداد الطالب : بن مختار خالد

تحت عنوان

التشريع المنظم لحركة المرور كأداة

لتحسين السلامة المرورية

دراسة حالة مدينة المسيلة

لجنة المناقشة:

رئيسا	جامعة المسيلة	أ علال أحمد
مشرفا و مقررا	جامعة المسيلة	أ د رجم علي
مناقشا	جامعة المسيلة	أ لمخلطي أحمد

السنة: 2019/2018

ملخص

لا تزال الإصابات الناجمة عن حوادث الطرق تشكّل مشكلة كبيرة تواجه الصحة العامة، وسببا رئيسيا من أسباب الوفيات والإصابات وحالات العجز في جميع أنحاء العالم بالإضافة الى ما تخلفه من خسائر اجتماعية واقتصادية ومآسي إنسانية كبيرة جعلت التحرك على المستوى الدولي تحت إشراف الأمم المتحدة.

تعد الجزائر من بين دول العالم التي تعاني بشكل كبير من مشكلة الحوادث المرورية ، والتي ازدادت حدتها خاصة في السنوات الأخيرة جراء التحولات السريعة التي عرفتها البلاد على المستويين الاقتصادي والاجتماعي وازدياد حاجة الأفراد إلى التنقل.

وبتصدر ولاية المسيلة لقائمة الحوادث المميتة وطنيا جاءت دراستنا لمحاولة البحث عن الأسباب ومحاولة إيجاد الحلول للحد أو التقليل من هذه الظاهرة بتسليط الضوء على القوانين والتشريعات المنظمة لحركة المرور ، فرغم الجهود المبذولة من طرف الفاعلين في مجال السلامة المرورية إلا أن النتائج لم تكن مرضية لعدة أسباب أهمها غياب جهاز يتحمل مسؤولية التنسيق الفعلي والمبادرة الكاملة لجمع مختلف الفاعلين في مجال امن الطرقات لتحقيق أهداف الاستراتيجية المشتركة في التوعية و الوقاية من حوادث المرور. الكلمات المفتاحية : التشريع ، حادث المرور ، السلامة المرورية ، مدينة المسيلة

Résumé

Les accidents de la route restent un problème majeur de santé publique et une cause majeure de décès, de traumatismes et d'invalidité dans le monde, ainsi que des pertes sociales et économiques et des tragédies humanitaires majeures qui ont motivé l'action internationale sous les auspices des Nations Unies.

L'Algérie est l'un des pays du monde qui souffre énormément du problème des accidents de la route, qui s'est aggravé ces dernières années en raison de l'évolution rapide du pays sur les plans économique et social et de la nécessité croissante de se déplacer.

La wilaya de M'sila Classé premier dans les accidents de la route mortels à l'échelle nationale, est malgré les efforts déployés par les acteurs de la sécurité routière mais les résultats obtenus ne sont pas satisfaisants pour plusieurs raisons. Principalement l'absence d'un organisme responsable de la coordination efficace et de la pleine initiative de réunir les différents acteurs de la sécurité routière pour atteindre les objectifs de la stratégie commune en matière de sensibilisation et de prévention des accidents de la route.

Mots clés : Législation, L'accident de la route, La sécurité routière, Ville de M'sila

فهرس المحتويات

الصفحة	العنوان
الفصل التمهيدي	
2	1. مقدمة
4	2. الإشكالية
5	3. الفرضيات
5	4. أهداف الدراسة
6	5. أهمية الدراسة
6	6. أسباب اختيار الموضوع
6	7. أسباب اختيار منطقة الدراسة
7	8. منهجية الدراسة
8	9. هيكلية المنكرة
الفصل الأول : السلامة المرورية مفاهيم أسباب وانعكاسات	
10	تمهيد
10	1. مفاهيم عامة
10	1.1. مفهوم السلامة المرورية
11	2.1. الحادث المروري
12	3.1. قانون المرور
12	1.3.1. مفهوم قانون المرور
12	2.3.1. التعريف بقانون المرور
13	2. ظاهرة حوادث المرور بالجزائر
14	3. أسباب حوادث المرور
16	1.3. الأسباب المباشرة
17	1.1.3. الأسباب المتعلقة بالعنصر البشري
20	2.1.3. الأسباب المتعلقة بالمركبة
22	3.1.3. الأسباب المتعلقة بالمحيط
24	2.3. الأسباب الغير المباشرة
24	1.2.3. تطور حظيرة السيارات

25	2.2.5. عجز في نوعية و تصميم المنشآت القاعدية خاصة في الأوساط الحضرية
25	3.2.5. عجز في التأطير لدى منظومة التكوين و التدريب على السياقة
26	4.2.5. قلة نجاعة العمليات التوعوية
26	5.2.5. عدم تنصيب اللجان الولائية
26	6.2.5. تعطيل أو سوء استخدام النصوص القانونية
27	7.2.5. إصدار نصوص و تشريعات دون توفير الشروط الملائمة لتطبيقها
28	8.2.5. المحاباة في تطبيق القانون
29	6. إنعكاسات السلامة المرورية على التنمية الحضرية
30	7. تكاليف حوادث المرور
30	1.7. التكاليف المباشرة
30	2.7. التكاليف الغير المباشرة
31	3.7. حجم التكلفة في الوطن العربي
31	4.7. حجم التكلفة في الجزائر
33	خلاصة
الفصل الثاني : الإجراءات المتخذة في مجال السلامة المرورية بالجزائر	
35	تمهيد
35	الإجراءات المنتهجة من طرف السلطات العمومية
35	1. إنشاء مؤسسات مختصة
37	2. النظم و التشريعات
37	1.2. أهم القوانين المتعلقة بحركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها.
37	1.1.2. النصوص التشريعية
38	2.1.2. النصوص التنظيمية
39	3.2. أهم المخالفات المعاقب عليها في مدونة مخالفات و جنح قانون المرور
39	1.3.2. الدرجة الأولى
40	2.3.2. الدرجة الثانية
40	3.3.2. أما الدرجة الثالثة
41	4.3.2. الدرجة الرابعة
42	3. منظومة التكوين و التدريب على السياقة

43	4. رخصة السياقة بالنقاط
45	5. الفحص التقني للسيارات
45	1.5. أهمية الفحص التقني
48	2.5. تعميم الفحص التقني على جميع أجزاء المركبة
49	6. شركات التأمين
49	7. وسائل المراقبة و الضبط
50	خلاصة
الفصل الثالث : تقديم مدينة المسيلة	
52	تمهيد
52	1. تقديم مدينة المسيلة
52	1. الموقع الجغرافي لمدينة المسيلة
54	2. لمحة تاريخية عن مدينة المسيلة
55	2. الدراسة الطبيعية
55	1.2. المظهر الجغرافي
56	2.2. المعطيات المناخية
60	3.2. الشبكة الهيدروغرافية
61	3 الدراسة العمرانية
61	1.3. القطاعات في المدينة
63	4. البنية العامة للمدينة
63	1.4. خطة المدينة واتجاه التوسع
66	2.4. التجهيزات
68	3.4. الطرق المهيكلة للمدينة
69	1.3.4. الطرق الوطنية
69	2.3.4. الطرق الولائية
69	3.3.4. الطرق البلدية
70	4.3.4. المحاور الرئيسية في المدينة
75	5 النقاط السوداء في المدينة
76	6. الحركة في المدينة

76	1.6. الحركة الميكانيكية
77	2.6. حركة المشاة
78	7. شبكة النقل في المدينة
78	1.7. خطوط النقل الحضري الجماعي للمؤسسة العمومية للنقل
79	2.7. خطوط النقل الحضري الجماعي الخاص
80	8. وضعية شبكة الطرق وحظيرة المركبات
80	1.8. وضعية شبكة الطرق
81	2.8. تطور الحظيرة الولائية للسيارات
83	خلاصة
الفصل الرابع : دور التشريع المنظم لحركة المرور بالمدينة	
85	تمهيد
86	1. ظاهرة حوادث المرور بالمسيلة
86	1. قراءة في إحصائيات حوادث المرور في مدينة المسيلة
87	1.1. تطور حصيلة الحوادث المرورية بالمسيلة في خمس سنوات
88	2.1. تطور حصيلة قتلى الحوادث المرورية بالمسيلة في خمس سنوات
89	3.1. تطور حصيلة جرحى الحوادث المرورية بالمسيلة في خمس سنوات
90	2. أسباب حوادث المرور بالمسيلة
92	3. خصائص حوادث المرور في مدينة المسيلة
95	II. دور التشريع المنظم لحركة المرور في تحسين السلامة المرورية بالمسيلة
95	1 الجانب التحسيبي والردعي
95	1.1. دور جهاز الأمن الوطني
97	2 دور جهاز الدرك الوطني
99	3. دور الحماية المدنية
100	4. دور مديرية النقل
101	5. دور مديرية الأشغال العمومية
102	6. دور مديرية التربية
102	7. دور الإذاعة المحلية بالمسيلة
103	8. دور منظمات المجتمع المدني

104	2 الجانب الهندسي والتقني
104	1.2. شبكة الطرق
106	2.2. مخطط الحركة بالمدينة
108	3. الجانب السلوكي
108	1.3. المخالفات العمرانية
109	1.3. التوقف والركن العشوائي
110	3.2. إنجاز المهلات بدون ترخيص
111	الخلاصة

فهرس الجداول

الصفحة	العنوان	الرقم
17	توزيع حوادث المرور حسب السبب (%)	01
18	الأسباب المتعلقة بالعامل البشري في حوادث المرور	02
21	الأسباب المتعلقة بالمركبة في حوادث المرور	03
23	توزيع عدد حوادث المرور المتعلقة بالمحيط حسب السبب (%).	04
46	أهمية عامل المركبة في حوادث المرور بالجزائر	05
56	معدل التساقط الشهري لمدينة المسيلة	06
57	المعدلات الشهرية لدرجة الحرارة (C°)	07
58	معدلات نسبة الرطوبة لمدينة المسيلة	08
77	يمثل نتائج تحقيق حركة المشاة في نقطة الجامعة	09
80	شبكة الطرق لولاية المسيلة	10
87	حصيلة حوادث المرور بالمسيلة	11
88	حصيلة قتلى حوادث المرور بالمسيلة	12
89	حصيلة جرحى حوادث المرور بالمسيلة	13
91	أسباب حوادث المرور	14
92	أنواع المركبات المسجلة في حوادث المرور	15
93	الفئات العمرية الأكثر تعرضا لحوادث المرور	16
94	مهن السائقين الأكثر تعرضا للحوادث	17

فهرس الأشكال

الصفحة	العنوان	الرقم
09	هيكلة المذكرة	I
57	أعمدة بيانبة توضح الاختلاف في التساقط الشهري	01
77	أعمدة تمثل نسبة المشاة في كل رصيف	02
87	تمثيل بيانبي لتطور حصيلة حوادث المرور بالمسيلة	03
88	تمثيل بيانبي لتطور حصيلة قتلى حوادث المرور بالمسيلة	04
89	تمثيل بيانبي لتطور حصيلة جرحى حوادث المرور بالمسيلة	05

فهرس المخططات

الصفحة	العنوان	الرقم
53	موقع مدينة المسيلة	01
59	مخطط اتجاه الرياح لمدينة المسيلة	02
62	التقسيم القطاعي لمدينة المسيلة	03
64	اتجاه التوسع لمدينة المسيلة	04
65	العوائق الموجودة بالمدينة	05
67	التجهيزات الموجودة بالمدينة	06
72	المحاور الرئيسية في المدينة	07
73	هيكلة الطرق في المدينة	08
74	مفترقات الطرق الهامة في المدينة	09
75	النقاط السوداء بالمدينة	10
76	الحركة الميكانيكية بالمدينة	11
78	خطوط النقل الحضري الجماعي للمؤسسة العمومية للنقل	12
79	خطوط النقل الحضري الجماعي الخاص	13

فهرس الصور

الصفحة	العنوان	الرقم
105	الحفر وسط الطريق	01
105	الحفر وسط وجانب الطريق	02
105	إنعدام الإشارات	03
105	إنعدام الإنارة العمومية	04
106	رصيف غير مهياً	05
106	إنعدام التشجير	06
107	إنعدام محطات النقل	07
108	مواد البناء على الرصيف	08
108	استغلال الرصيف والطريق	09
108	استغلال الباعة للرصيف	10
108	إعاقة الحركة	11
109	التوقف وعرقلة المرور	12
109	التوقف وغلق الطريق	13
109	الركن العشوائي	14
109	استغلال الباعة للرصيف	15
110	ممهل غير مطابق	16
110	ممهل عشوائي	17

الفصل التمهيدي

1. مقدمة

أصبحت حوادث المرور أكبر مشكل في كل مكان في العالم، وهو ما يترتب عليه خسائر بشرية واقتصادية بالغة الخطورة على المستويين الفردي والاجتماعي ، وتزداد هذه الظاهرة بشكل كبير جداً في البلدان النامية حيث تؤكد منظمة الصحة العالمية والبنك الدولي على أن حوادث الطرق هي ثاني الأسباب الرئيسية للوفاة بين سكان العالم، وخاصة بين المرحلة العمرية من 5 سنوات إلى 29 سنة¹، وتقتل حوادث الطرق حوالي 2.1 مليون نسمة سنوياً وتؤدي إلى إصابة وإعاقة ما بين 20 مليون إلى 50 مليون نسمة على مستوى العالم، كما يتوقع أنه بحلول عام 2020 م سوف تزيد الوفيات بسبب حوادث المرور حوالي 80 % في البلدان ذات الدخل المنخفض والمتوسط.

وقد تبنت الأمم المتحدة مشروع "تحسين السلامة المرورية على الصعيد العالمي: وضع الأهداف الإقليمية والوطنية للحد من الحوادث المرورية على الطرق"²، والتي يشير إليه قرار الجمعية العامة رقم 244/62، يتم تمويله من حساب الأمم المتحدة للتنمية (UNDA) للفترة 2008-2009 ويدرك هذا المشروع قيمة الأهداف في تحسين السلامة المرورية، وقد تم وضعه لمساعدة الحكومات في البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل لتطوير أهداف السلامة المرورية الإقليمية والوطنية ولتبادل الخبرات بشأن الممارسات الجيدة من أجل تحقيق هذه الأهداف بحلول عام 2015 .

تشمل الأنشطة التي تتم في إطار المشروع اجتماعات إقليمية، وخدمات استشارية، ودراسات حالة، وتقريباً عن وضع وتحقيق أهداف السلامة المرورية، ومداخلات للمؤتمر الوزاري العالمي للسلامة المرورية الذي عُقد في موسكو في الفترة 19-20 نوفمبر 2009.

1 رحبية حوالمف "التكاليف الاقتصادية والاجتماعية لحوادث المرور بالجزائر" مجلة الباحث - عدد 2012/11

2 منشورات الأمم المتحدة . طبع في فرنسا - 0267 - GE.09 - مارس 2010 - 1000 ECE /TRNS /217 -

الجزائر كمعظم الدول الأخرى لم تسلم من هذه الآفة التي ازدادت حدتها لعدة اعتبارات، كالزيادة في الكثافة السكانية والتي تقدر بنصف مليون نسمة سنويا تقريبا، والتطور الحاصل في الحضيرة الوطنية للسيارات حيث وصلت سنة 2013 إلى 4.9 مليون مركبة لتقفز الى حوالي 6 مليون مركبة سنة 2018، وشبكة الطرقات التي تعرف تأخر في هذا القطاع.

وكننتيجة فإن حوادث المرور بصفة عامة ناجمة عن المخالفات المرورية،و التي تكون ناتجة إما عن أخطاء متعلقة بالمركبة أو الطريق أو السائق الذي هو السبب الرئيسي لعدم تنفيذ الأنظمة والتعليمات.

وعلى الرغم من وجود كم هائل من القوانين والتعديلات المتعلقة بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها ، إلا أنها تبقى في ازدياد مستمر تحصد القتلى وتخلف المعاقين.

وتشير الإحصاءات المرورية بأن نسبة الوفيات والإصابات من جراء الحوادث المرورية المسجلة ببلادنا تعد بصفة عامة مرتفعة حيث تصنف الجزائر في المرتبة 12 عربيا في حوادث المرور، والمرتبة 32 عالميا، حسب تقرير لمنظمة الصحة العالمية ، مما يحتم ضرورة إعداد استراتيجيات للسلامة المرورية وتضافر الجهود من أجل التصدي لتلك الحوادث كمسؤولية جماعية مشتركة تقع على عاتق مختلف الفاعلين في المجتمع، وكذلك الأجهزة والمؤسسات الحكومية وغير الحكومية، وللوقوف على مسار تطور و تقاوم الظاهرة ببلادنا أردنا أن نتطرق من خلال دراستنا إلى أهم خصائص و مسببات حوادث المرور بالجزائر و التكاليف الناجمة عنها ومحاولة إيجاد الأسباب التي جعلت هذه الظاهرة تتفاقم مع توضيح أهم ما جاءت به قوانين المرور من إجراءات ردعية والطرق الوقائية المتبعة وكذلك المراد تطبيقها مستقبلا، مركزين على حالة مدينة المسيلة المتصدرة لعدد الحوادث المميتة وطنيا.

2. الإشكالية

تعد الجزائر من بين دول العالم التي تعاني بشكل كبير من مشكلة الحوادث المرورية ، والتي ازدادت حدتها خاصة في السنوات الأخيرة جراء التحولات السريعة التي عرفتها البلاد على المستويين الاقتصادي والاجتماعي ، وازدياد حاجة الأفراد إلى التنقل³. فالزيادة المعتبرة في اقتناء المواطن والمؤسسات والهيئات للعدد الهائل من المركبات الجديدة لم تتناسب مع شبكة الطرق الحالية التي لم تعرف تغيير جوهري. فأصبحت المشكلة المرورية إحدى أهم القضايا التي يعاني منها المجتمع الجزائري ، الأمر الذي يتطلب معالجة الأوضاع بجدية ، وتصنف ضمن الأولويات الكبرى للحكومة ، وأن تبحث لها عن حلول جذرية تشترك في إيجادها جميع شرائح المجتمع من أجل رسم سياسة وطنية بالارتكاز على استراتيجية واضحة الأهداف قابلة للتجسيد العملي ومتماشية وطبيعية الإشكاليات الملاحظة ميدانياً.

ويعد الجانب القانوني في مجال السلامة المرورية من الجوانب المهمة التي أولتها الجزائر اهتماماً بالغاً لعدة أسباب، الأول يتعلق بالحقوق المترتبة عن حدوث الحادث المروري وتحديد المخطئ وما يترتب عليه من جزاءات، أما الثاني فيتمثل في الردع المروري الذي يجعل مستخدم الطريق أكثر انتباهاً ومراعاة لقوانين السلامة المرورية، والثالث يتعلق بالرقابة المرورية من قبل الجهات المختصة.

وعلى هذا الأساس كان يتم تعديل قانون المرور في كل مرة بما يتماشى مع التطورات، أو من أجل الإشارة أو تفصيل إلى بعض النقاط أو المواد أغفلت في سابقه وهذا بهدف الوصول إلى استراتيجية أو خطة قانونية محكمة يمكن من خلالها التخفيف من حدة حوادث المرور وتحقيق السلامة المرورية ،

لكن الإشكال الذي يبقى مطروح هو:

3 أسباب حوادث المرور في الجزائر وطرق الوقاية منها: درويش أحمد حوليات جامعة الجزائر 1 العدد 30 الجزء الثاني ص 176

ما مدى تطبيق و فعالية هذه النصوص القانونية في تحقيق السلامة المرورية والحد من حوادث المرور؟

وهذا الإشكال يجرنا إلى عدة تساؤلات منها

- ❖ كيف تعمل الدولة على إيجاد آليات لتحسين مستوى السلامة المرورية ؟
- ❖ هل كثرة الإصدارات دليل على نجاعة هذا الإجراء أم أن الخلل ليس بالقوانين وإنما بمطبقه ؟
- ❖ هل الصرامة تؤدي إلى الحل الأمثل ؟

3. الفرضيات

للوصول الى إجابات موضوعية كان لزاما علينا البحث عبر تحديد فرضيات نعتمد عليها لبلوغ

النتائج المرجوة.

- ✓ للنصوص القانونية فعالية في تحقيق السلامة المرورية
- ✓ الفرد الجزائري لا يلتزم بتطبيق قوانين السلامة المرورية
- ✓ إصدار النصوص القانونية لا يعتمد على دراسات دقيقة و مضبوطة

4. أهداف الدراسة

من أبرز الأهداف التي استدعتنا لدراسة الموضوع:

- تسليط الضوء على التشريع المنظم لحركة المرور وتوضيح ما جاءت به تعديلات قانون المرور فيما يتعلق بالمخالفات المرورية.
- إبراز أهمية النصوص الجديدة في الحد من حوادث المرور .
- مدى التزام مستعملي الطريق بهذه القوانين.
- معرفة ما إذا كان للنصوص القانونية دور فعال وتأثير في تحسين مستوى السلامة المرورية.

5. أهمية الدراسة

تبرز أهمية دراستنا المتواضعة التي أردنا من خلالها تسليط الضوء على النصوص القانونية وفعاليتها في تحسين السلامة المرورية، ومدى التزام الأفراد بتطبيق هذه القوانين فالمخالفات المرورية والتي تعد من أخطر المشكلات ذات الأثر العام السلبي الذي ينسحب على الفرد والمجتمع، وتتضح خطورتها كونها تكون مخالفة للقانون والنظام بصورة عامة، كما أن نتائجها تتعدى لتعريض حياة المخالف والغير للخطر، فلا تكاد تخلو أسرة من ضرر المخالفات المرورية بفقد فرد أو تعرضه لإصابات خطيرة خاصة الشلل أو أي أضرار مادية أخرى. فالموضوع يتعلق بالأرواح والأموال ومدى الالتزام بتطبيق قانون المرور.

6. أسباب اختيار الموضوع

كانت حوادث المرور وما زالت تمثل إحدى أهم القضايا والمشكلات التي تترك المسؤولين والمواطنين على حد سواء بما تخلفه من مآسي اجتماعية وإنسانية فادحة وخسائر جسيمة تمس شرائح عريضة من المجتمع، فضرورة تضافر الجهود من أجل التصدي لهذه الظاهرة يعد حتمية ومسئولية مشتركة تقع على عاتق جميع الفاعلين في المجتمع وكذا الأجهزة والمؤسسات الحكومية وغير الحكومية.

7. أسباب اختيار منطقة الدراسة

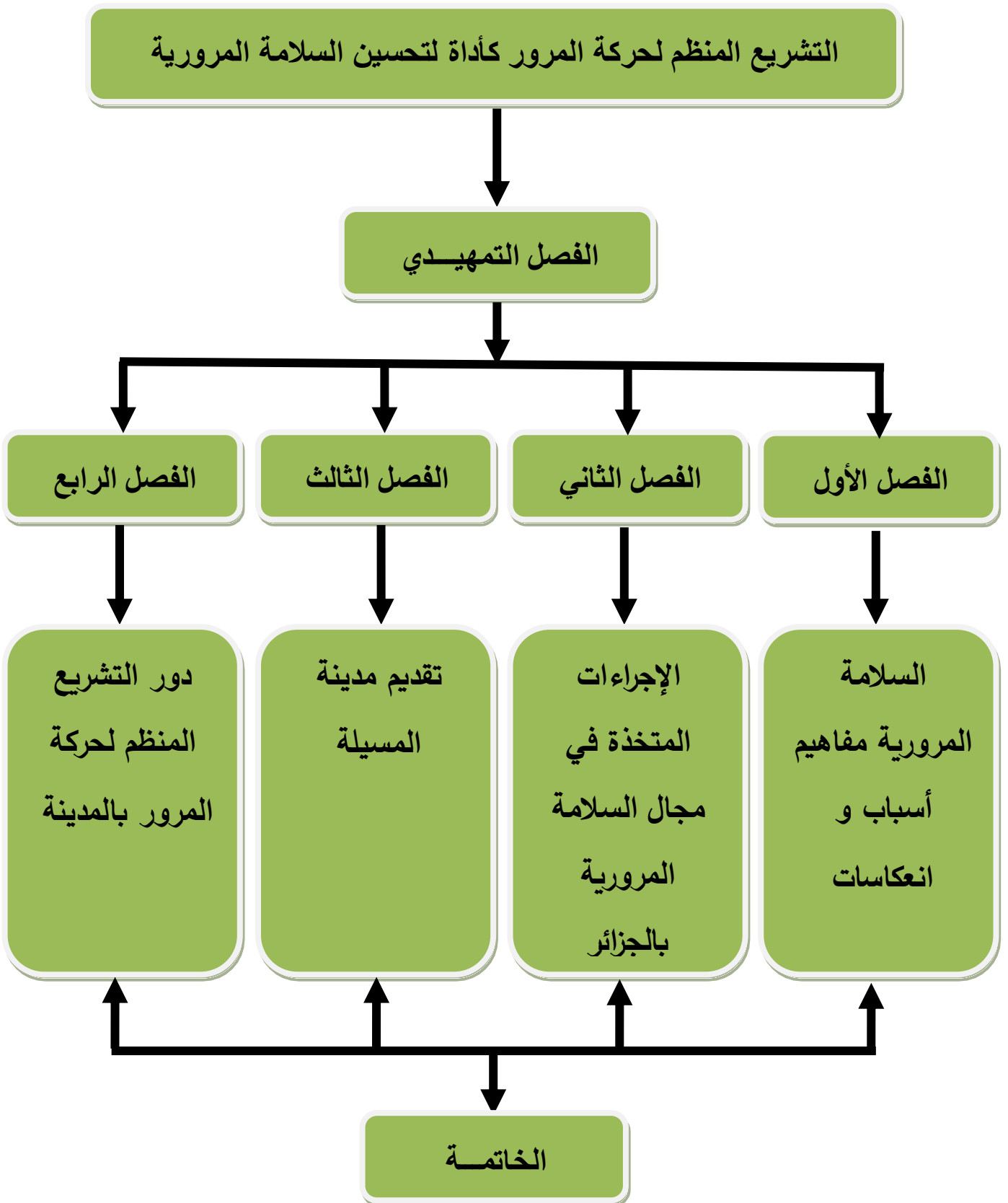
مدينة المسيلة توجد في وضعية لا تحسد عليها في مجال السلامة المرورية، فباحتلالها المرتبة الرابعة وطنيا وتصدرها للقائمة في السنوات الأخيرة من حيث عدد حوادث المرور خاصة المميتة منها حسب الإحصاءات الرسمية، يدفعنا إلى محاولة إثراء هذا الموضوع والمساهمة باقتراحات عليها تكون مفيدة والمساهمة في تزويد مكتبة الجامعة في مجال البحث العلمي.

8. منهجية الدراسة

اقتضت طبيعة هذه الدراسة استخدام المنهج الوصفي حيث تم جمع البيانات من مختلف المصادر المتاحة، وتم تصنيفها بالكيفية التي تسمح بتفسيرها ومعرفة دلائلها من أجل اتخاذ التدابير الوقائية الناجمة. من خلال تحليل البيانات والإحصائيات في عرض الظاهرة، كما تدخل ضمن الدراسات السببية من خلال عرض لأهم العوامل المسببة لحوادث المرور للوصول إلى الإستراتيجية المناسبة التي نقترحها من خلال الدراسة للحد من النتائج السلبية لهذه الظاهرة. مع الاستعانة بإصدارات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق وبعض الدراسات و الأبحاث والمراجع من الكتب والمجلات ومواقع الإنترنت التي لها علاقة بموضوع البحث مع التركيز على دراسة حالة مدينة المسيلة.

9. هيكلية البحث:

شكل 1 : هيكلية المذكرة



الفصل الأول

السلامة المرورية مفاهيم أسباب

و انعكاسات

تمهيد

بينت الأبحاث والدراسات أن ظاهرة حوادث المرور معقدة ، ولدراستها ومعرفة أسبابها لابد أن يؤخذ بعين الاعتبار مختلف جوانبها ، ونقصد بهذا أساسا البنية التحتية و الخدمات بالإضافة إلى مجال التشريعات والتنظيمات المتعلقة بقانون المرور و علاقة كل ذلك مع شبكة النقل و التطور الحضري ، هذه الأبعاد تدخل حوادث المرور في إطار مفهوم تعدد الاختصاصات و الفاعلين لكون حادث المرور عبارة عن تقاطع عدة أسباب فيما بينها.

والجزائر كغيرها من البلدان تتكبد الكثير من الضحايا في طرقها يحدث هذا في ظل التطور الكبير الحاصل بالجزائر من ناحية وسائل النقل واتساع شبكة المواصلات ، مما يتطلب بذل الكثير من الجهود وإعادة النظر في كثير من الإجراءات للتصدي للظاهرة من أجل تحسين السلامة المرورية.

1. مفاهيم عامة:

1.1. مفهوم السلامة المرورية:

تهدف الى تبني كافة الخطط والبرامج واللوائح المرورية والاجراءات الوقائية للحد من أو منع وقوع حوادث المرور¹، فالسلامة المرورية هي إرادة سياسية وآليات تنظيم مؤسساتي لاعتماد خطط للحد من حوادث المرور، الوسائل التي تساهم في تسيير العملية المرورية في ظل توفر مختلف الجوانب .

2.1. الحادث المروري:

عرف قاموس المورد الحادث المروري بأنه "مصادفة" أو "حادث مفاجئ"، وعرفه قاموس "ويبسترز" الإنجليزي بأنه أي حدوث عرضي أو غير متوقع، وهذا يعني عدم القدرة على التصدي لهذا الحادث وإيجاد حل له لأن المفاجأة أمر لا يمكن تلافيه.

¹ محمد العجمي بن عيسى، حجم حوادث المرور وسبل معالجتها، ط1 ، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض 2006 ص 09

وعرفه البعض بأنه الحادثة التي تقع للفرد، أو يتورط فيها دون معرفة أو توقع ينتج عنها أضرار تصيب الفرد أو الآخرين أو المعدات أو الممتلكات².

ويرى البعض الآخر بأن حوادث المرور هي التي ينجم عنها الكثير من الإصابات والوفيات للأفراد، وتلف للممتلكات العامة والخاصة، وأن هذه الحوادث هي أحد أبعاد المشكلة المرورية، التي هي مجموعة من التصرفات والسلوكيات الشاذة من بعض أفراد المجتمع، والتي لا يقرها المجتمع، ويعمل على التخلص من هذه السلوكيات³.

وهناك من عرفه بأنه حدث اعتراضي يحدث بدون تخطيط مسبق من قبل مركبة واحدة أو أكثر مع مركبات أخرى أو منشأة أو حيوانات أو أجسام على طريق عام أو خاص.

وعادة ما ينتج عن الحادث المروري تلفيات تتفاوت من طفيفة بالممتلكات والمركبات إلى جسيمة تؤدي إلى الوفاة أو الإعاقة المستديمة⁴.

وعرفته هيئة الصحة العالمية بأنه "واقعة غير متعمدة، ينتج عنها إصابة ظاهرة"⁵.

وعليه يمكن أن نعرف الحادث المروري بأنه كل ما يحدث "خطأ" جراء استخدام المركبة وينتج عنه إزهاق للأرواح، أو إصابات جسمية، أو خسائر في المعدات والممتلكات، يتورط فيه الفرد دون توقع أو معرفة مسبقة.

ويتضمن تعريف الحادث المروري توفر العناصر الآتية :

• **عنصر الخطأ** : هو الفعل الصادر من الشخص بدون قصد و يتحقق هذا الفعل بسبب الإهمال وعدم

مراعاة القوانين واللوائح والأنظمة أو عدم الاحتياط.

² الصحة العالمية، التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق، سويسرا، 2013، ص2.

³ HAGEN Jonas, Les accidents de la route ne sont pas une fatalité, Chronique, ONU, Newyork, n°152, 15 Septembre 2009, P1.

⁴ ياسر عبد الله العسيري وآخرون، حوادث السيارات في مدينة الرياض، جامعة الملك سعود، المملكة العربية السعودية، 2009، ص4.

⁵ يوسف احمد طعيمة، بحث في تحليل حوادث السيارات بالطريق السريع، عواملها، أسباب الحد منها، أكاديمية الشرطة بجمهورية مصر العربية، 1990، ص7.

- **عنصر المركبة** : أن ينجم عن هذا الفعل الخاطئ ضررا واقعا بسبب المركبة.
- **عنصر الطريق العام** : ونعني به أن يكون هذا الفعل الخاطئ الذي نجم عنه الضرر قد وقع بسبب استخدام المركبة للطريق العام.
- **عنصر الخسائر المادية أو البشرية** : أي الخسائر الناتجة عن وفيات وإصابات وتلف في الممتلكات العامة والخاصة.

3.1. قانون المرور:

1.3.1. مفهوم قانون المرور : استحدث المشرع الجزائري قوانين خاصة بالمرور ، وهي مجموعة النصوص التي تهدف لتحديد الشروط المتعلقة بتنظيم حركة المرور في الطرق وسلامتها و أمنها، وضبط سلوك مستعملي الطريق وتحديد المتدخلين والفاعلين في هذا المجال.

2.3.1. التعريف بقانون المرور:

قانون المرور هو آلية قانونية لتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها ، وذلك بتبيان الشروط المتعلقة بسير مختلف فئات مستعملي الطريق العمومي من مركبات و مشاة ، وهذا من أجل تحقيق و ضمان تنقل آمن و عادل للمواطنين.

فقانون المرور " هو مجموعة القوانين واللوائح التي تنظم حركة المرور الخاصة بالمركبات والسائقين والراجلين، وتسلب العقوبة على كل مخالف" ، من مميزات هذا القانون أنه مرن مما تساعد هذه المرونة في إمكانية تعديله كلما دعت الحاجة حتى يكون مواكبا للتطورات الحاصلة في مختلف مجالات الحياة.

2. ظاهرة حوادث المرور بالجزائر:

رغم تراجع نسبة حوادث المرور في الجزائر بعد تطبيق سلسلة النصوص الرديعية لقانون المرور الجديد، إلا أن طرقاتنا لا تزال تحصد العشرات من الأرواح شهريا بالرغم من أن النصوص المتضمنة لها تبدو أكثر حزما وصرامة، وبالرغم من التعزيزات الأمنية التي رافقت تطبيق هذا القانون، وهذا ما تؤكدُه الحصيلة الثقيلة المقدمة من قبل مصالح الأمن والدرك الوطنيين، وما تترجمه أيضا الإحصائيات المقدمة من طرف المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق. حيث تشكل الحوادث المرورية وما ينتج عنها من خسائر وإصابات ووفيات، واحدة من أهم عوائق التنمية في بلادنا. وتكمن خطورة الحوادث المرورية فيما تتركه على الفرد والمجتمع من آثار سلبية، منها الاقتصادية والاجتماعية والنفسية.

و بالرغم من السياسة الوطنية المعتمدة والجهود التي تبذلها كل الهيئات والمصالح المعنية للحد من حوادث المرور، إلا أنّ الظاهرة لازالت في تزايد مستمر، وهذا راجع إلى عدة أسباب منها الارتفاع الهائل لعدد المركبات في الحظيرة الوطنية، إلا أنّ هذا لا يبّرر ارتفاع عدد ضحايا حوادث المرور، وعليه يمكن تقسيم أسباب حوادث المرور إلى أسباب مباشرة وغير مباشرة.

الأسباب المباشرة تكمن بالدرجة الأولى في عدم احترام قواعد السلامة المرورية بصفة عامة وقانون المرور بصفة خاصة من طرف مستعملي الطريق، لاسيما السواق منهم الذين يتعمدون السياقة بطريقة عشوائية من خلال الإفراط في السرعة والتجاوزات الخطيرة التي تؤدي إلى حصد أرواح آلاف الضحايا. أما بالنسبة للأسباب غير مباشرة فهي تتعلق بالاختلال الموجود بين حجم حظيرة المركبات والمنشآت القاعدية، حيث أنّ عدد المركبات زاد بنسبة أعلى من توسيع وتهيئة المنشآت القاعدية اللازمة لاستعمالها، وهذا ما يؤدي إلى الاكتظاظ الذي يزيد حتما من عوامل الخطورة في الطريق.

فقد خُلف 19559 حادث مرور على المستوى الوطني 2827 قتيل و 28647 جريح خلال الأشهر التسع الأولى من سنة 2017، بمعدل 10 قتلى و 106 جريح في اليوم. وحسب آخر حصيلة للمركز، فقد تراجع عدد حوادث المرور الى أقل من 14.78 بالمائة وعدد الوفيات الى أقل من 10.65 بالمائة وعدد الجرحى الى أقل من 19.51 بالمائة مقارنة بنفس الفترة من سنة 2016، في حين تبقى ولاية المسيلة على رأس الولايات مقارنة بعدد القتلى نتيجة حوادث المرور إذ سجلت 134 وفاة متبوعة بالعاصمة بـ 103 حالة وفاة ثم غليزان بـ 101 حالة وفاة. ويعدّ الإفراط في السرعة أهم سبب في حوادث المرور بـ 22,40 بالمائة، يليها نقص اليقظة بـ 12.86 بالمائة، متبوعا بالتجاوزات الخطيرة بـ 6,56 بالمائة، ثم الأسباب الأخرى كفقدان التحكم في السيارة وعدم احترام المسافة الأمنية وحالة الطرقات والأحوال الجوية⁶.

3. أسباب حوادث المرور :

تتميز حوادث المرور باعتبارها ظاهرة اجتماعية بالتعقيد عند دراستها وتحليلها، وكلمة حادث توحى بوجود أسباب أدت إلى وقوعه. فمن البديهي أن يعرف كل سائق عناصر السلامة المرورية الثلاثة المتمثلة في السائق، المركبة، الطريق والظروف المحيطة، فهي من الأبجديات التي يتعلمها مستخدمو الطريق عندما يشرعون أول خطوة في مجال قيادة أي مركبة.

فحوادث المرور تبقى ظاهرة معقدة في تركيبها ومكونة من عدة عناصر تؤثر فيها بشكل مباشر أو غير مباشر، وتجعلها في النهاية مشكلة تفرض نفسها على المجتمعات المختلفة، وتؤثر في تقدمها نتيجة لعدم قيام أحد العناصر المرورية أو جميعها بدورها على الوجه الكامل.

⁶ حصيلة المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق. الخبر أونلاين/واج 01 نوفمبر 2017

إن حادث المرور كما عرفه J. LEPLAT هو نتيجة غير مرغوب فيها ولم تكن لتحدث لو أن النظام المعين سار بالطريقة المسطرة له من طرف مصممه، و يمكن اعتبار الحادث كنتيجة لعطل في هذا النظام. و يتكون النظام هنا من ثلاثة عناصر هي الإنسان والمركبة والمحيط. بالرجوع إلى 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 قارة الطريق (العلاقة بين المركبة والمحيط)

كما أن تحديد الأسباب المؤدية للحوادث بكيفية دقيقة يتطلب عملا مهنيا واحترافيا على مختلف المستويات بدءا من المصالح المكلفة بالتحقيق في الحوادث الى المميزات والخصوصيات التي تشترط في المركبة و شبكة الطرقات⁷

ورغم تعدد الأسباب وتنوعها إلا أن مردها الأساسي يعود إلى الإنسان باعتباره المحرك للآلة و القادر على التحكم فيها مع كل الأوضاع .

و تتكون معادلة وقوع الحادث المروري من ثلاثة عناصر رئيسية وهي:

- مستعمل الطريق (السائق)
- الطريق والظروف المحيطة.
- المركبة.

⁷ موقع الإذاعة الجزائرية <https://www.Radio Algeria.DZ>

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 و أخرى غير مباشرة تساهم في وقوع الحوادث المرورية.

1.3. الأسباب المباشرة:

معظم الإحصائيات تشير الى أن العنصر البشري هو المتسبب الرئيسي، حيث يتحمل القسط الأعظم من المسؤولية في وقوع الحوادث ورغم تعدد الأسباب وتنوعها إلا أن مردها الأساسي يعود إلى الإنسان باعتباره المدرك والقادر على التأقلم مع كل الأوضاع وفي كل الحالات. وفي هذا المجال صرحت معظم الدول أن ما بين 80% إلى 90% من حوادث المرور ترجع إلى العامل البشري، في حين أن ما بين 10% إلى 20% فقط تنسب إلى حالة البيئة والطريق أو لظروف السيارة. ولمعرفة هذه الأسباب نعتمد على إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق لحوادث المرور بالجزائر لسنة 2012 من خلال هذا الجدول:

جدول رقم (01) توزيع حوادث المرور حسب السبب (%) للسنوات 2005، 2008 و2012.

السنة						السبب
2012		2008		2005		
النسبة %	التكرار	النسبة %	التكرار	النسبة %	التكرار	
90.6	38500	89.4	36199	89.0	34906	العامل البشري
5.1	2162	6.7	2702	5.7	2233	المركبة

4.3	1815	3.9	1580	5.3	2094	المحيط
% 100	42477	% 100	40481	% 100	39233	المجموع

المصدر : إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق لسنة 2012

من خلال قراءة معطيات الجدول رقم (01)، فإن العامل البشري هو المتسبب الرئيسي في حوادث المرور. ففي سنة 2012 ساهم العنصر البشري في حدوث حوادث المرور بالجزائر بنسبة تقدر بـ 90.6 % من إجمالي أسباب حوادث المرور، بينما الأسباب المتعلقة بحالة المركبة تأتي في المرتبة الثانية بنسبة 5.1 % و يتسبب المحيط بنسبة 4.3 % من الأسباب:

1.1.3. الأسباب المتعلقة بالعنصر البشري :

لقد أكدت الدراسات وعمليات المتابعة على أن العامل البشري خاصة منه لدى الشباب الذين تتراوح أعمارهم بين 18 إلى 25 سنة ، بالإضافة لضعف عملية التكوين من أهم المسببات للحوادث المرورية كما هو مبين في الجدول رقم (02).

جدول رقم (02) : الأسباب المتعلقة بالعامل البشري في حوادث المرور

النسبة (%)	العدد	الأسباب
% 27.2	10463	السرعة المفرطة
% 10.2	3934	التجاوزات الخطيرة
% 6.6	2557	عدم استعمال ممرات الراجلين
% 6.1	2376	عدم احترام المسافة القانونية الأمنية
% 5.5	2122	عدم انتباه السائق داخل الأحياء
% 4.9	1896	المناورات الخطيرة
% 4.8	1858	فقدان السيطرة

1680	4.3 %	رفض الأولوية
1612	4.1 %	عدم أخذ الحيطة من طرف المشاة عند عبور الطريق
1238	3.2 %	عدم احترام إشارات المرور
1163	3.1 %	تغيير الاتجاه دون إشارة
1152	3.0 %	السير على اليسار
959	2.5 %	اللعب وسط الطريق أو المشي على حافة الطريق
583	1.5 %	السياقة في حالة سكر أو تحت تأثير مخدر
551	1.4 %	السياقة دون الحصول على الرخصة المقررة
447	1.3 %	عدم احترام إشارة قف
434	1.2 %	السير في الاتجاه الممنوع
411	1.1 %	عدم أخذ الحيطة من طرف السائق عند مرور الدراجات
327	1.0 %	عدم أخذ الحيطة من طرف السائق عند الرجوع إلى الخلف
312	0.9 %	عدم انتباه السائق عند خروجه من مكان التوقف
299	0.8 %	الانبهار بالأضواء
294	0.7 %	جنحة الفرار
96	0.2 %	استعمال الهاتف النقال أو التصنت الإذاعي
1736	4.4 %	أسباب أخرى
38500	100 %	المجموع

المصدر: إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق لسنة 2012

يؤثر سلوك الأفراد 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. وبالنظر في بيانات الجدول رقم 02 الذي يتناول توزيع حوادث المرور المتعلقة بالعامل البشري لسنة 2012 نلاحظ بأن: الإفراط في السرعة احتل المرتبة الأولى بنسبة 27.2

% تليه التجاوزات الخطيرة بنسبة 10.2 % واحتل عدم استعمال ممرات الرجلين المرتبة الثالثة بنسبة 6.6 % ثم عدم احترام المسافة القانونية الأمنية بنسبة 6.1 % ثم نجد سبب عدم انتباه السائق داخل الأحياء بنسبة 5.5 % ثم المناورات الخطيرة للسائقين بنسبة 4.9 % ثم فقدان السيطرة على المركبة الناتج عن السرعة المفرطة بنسبة 4.8 % من مجموع الحوادث. من الملاحظ أيضا أن الأسباب التي تخص عدم احترام مبدأ الأولوية ، عدم أخذ الحيطة من طرف المشاة عند عبور الطريق، عدم احترام إشارات المرور، تغيير الاتجاه دون إشارة، السير على اليسار وغيرها كانت نسبها على التوالي : 4.3 %، 4.1 %، 3.2 %، 3.1 % و 3 % من إجمالي الحوادث.

كل الأسباب المذكورة سابقا تعد من المخالفات الرئيسية لقواعد المرور المؤدية إلى الحوادث، وللتخفيف منها يجب على كل سائق تجنب المناورات الخطيرة واحترام إشارات وقوانين المرور، ويجب أن يكون دوما مسيطرا على مركبته، وينبغي عليه أن يضبط السرعة حسب ما تقتضيه حالة الطريق وصعوبات المرور والعوائق المنتظرة. فالإفراط في السرعة تعتبر أشد المخالفات خطورة لما ينتج عنها من خسائر مادية وبشرية، فهي دائما مرادف للتهور واللامبالاة، وكذا حب المغامرة وإظهار القدرة والبراعة في السياقة ومواجهة الخطر والتغلب عليه.

2.1.3 الأسباب المتعلقة بالمركبة :

تعتبر المركبة بمختلف أنواعها أحد العوامل الأساسية في حوادث المرور وذلك نتيجة لأعطاب تقنية قد تصيبها أثناء عملية القيادة. ويعد الخلل الميكانيكي من أهم المشاكل الظاهرية المتعلقة بالمركبة، فهو عادة ما يصيب السيارات القديمة بسبب عدم فاعلية الصيانة لها نظرا لعدم صلاحية بعض الأجزاء منها، والتي تؤثر مباشرة على قطع الغيار المستبدلة. كذلك انفجار الإطارات المطاطية لعدم مراقبة الضغط في العجلات أو قدمها، انكسار محاور العجلات، انقطاع السيور الخارجية للمحرك أو وقوع خلل في أجهزة الكبح وغيرها.

ورغم حرص الدولة الدائم على المحافظة المستمرة للمركبات من خلال فرض المراقبة التقنية الدورية للسيارات بحيث تكون كل سنتين للسيارات الجديدة و سنة واحدة للسيارات القديمة. تقارب حظيرة السيارات اليوم 6 ملايين سيارة حسب إحصاءات رسمية ويسجل سنويا إصدار حوالي 180 ألف ترقيم جديد، وارتفعت طاقة الحظيرة بنسبة 20 بالمائة خلال الفترة الممتدة من سنة 2008 الى 2016 حسب الديوان الوطني للإحصائيات، ويرجع هذا الارتفاع القياسي الى القروض التي تمنحها البنوك لشراء سيارة بالتقسيط حيث أصبح متاحا للمواطن اقتناء سيارة عن طريق الدفع بالتقسيط، وإذا كانت إيجابيات هذه الإجراءات تتمثل أساسا في التخفيف من أعباء التنقل على خلفية قلة وسائل النقل وتجديد حظيرة السيارات التي عرفت تحسنا، حيث أن متوسط عمر السيارات اليوم هو أقل من 3 سنوات، إلا أن ارتفاع الحظيرة انعكس سلبا في ظل ضيق الطرقات وعدم تجديد الشبكة مما خلق ازدحاما واكتظاظا على مستوى الطرقات، خاصة في المدن الكبرى، وتسبب في حوادث مرور قاتلة ومميتة.

و ترجع أهم الأسباب المتعلقة بالمركبة في حوادث المرور حسب إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق إلى:

- انفجار الأطر أو عدم صلاحيتها
- إختلالات ميكانيكية
- تعطل نظام المكابح
- إضاءة غير قانونية
- خلل في جهاز التوجيه

إضافة إلى أسباب أخرى نلخص مجملها في الجدول رقم 03

جدول رقم (03) : الأسباب المتعلقة بالمركبة في حوادث المرور

النسبة المئوية	العدد	الأسباب
42.5 %	919	انفجار الأطر أو عدم صلاحيتها
22.5 %	487	إختلالات ميكانيكية
15.3 %	331	تعطل نظام المكابح
6.0 %	130	الحمولة الزائدة أو الغير مؤمنة
5.4 %	116	إنعدام الأضواء
3.1 %	67	خلل في جهاز التوجيه
2.6 %	56	إضاءة غير قانونية
2.6 %	56	أسباب أخرى
100 %	2162	المجموع

المصدر : إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق لسنة 2012

عند قراءة لمعطيات الجدول رقم 03 نلاحظ بأن حدوث ثقب وانفجار الأطر تسبب في وقوع 919 حادث مرور أي ساهم بنسبة 42.5 % من مجموع حوادث المرور الناتجة عن المركبة، متبوع بالاختلالات الميكانيكية والتي تورطت في وقوع 487 حادث أي بنسبة 22.5 % ، ثم نجد الفرامل غير الفعالة حيث تسببت في وقوع 331 حادث أي بنسبة 15.3 %، أما الأسباب الأخرى كالحمولة الزائدة أو غير المؤمنة، انعدام الأضواء، خلل في جهاز التوجيه، إضاءة غير قانونية وغيرها فكانت بنسب أقل. للتقليل من هذه الأسباب يجب على كل سائق القيام بالعناية والرعاية للمركبة بشكل دائم لتؤدي عملها بشكل صحيح، فالسيارة التي تعمل في شروط قاسية جدا يلزمها إجراء عملية فحص وصيانة تأمين على فترات دورية منتظمة تتضمن مجموعة من خطوات الكشف والإصلاح والصيانة، والقيام بهذه

العمليات يكون في أوقات محددة بالطريقة الصحيحة، لضمان بقاء السيارة جاهزة دوماً بكامل إمكاناتها لاستعمالها في المدينة أو للمسافات الطويلة. ومن جهة أخرى فإن الطريقة التي تقاد بها السيارة تشكل نقطة هامة في بقائها بحالة فنية لأطول فترة ممكنة، فحينما يتم التعامل مع السيارة بالطريقة الصحيحة والمناسبة تنخفض نسبة التآكل ويقل احتمال حدوث الأعطال المفاجأة.

3.1.3. الأسباب المتعلقة بالمحيط :

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

جدول رقم (04): توزيع عدد حوادث المرور المتعلقة بالمحيط حسب السبب (%).

النسبة (%)	العدد	الأسباب
37.3 %	678	طريق غير صالح
16.4 %	298	طريق زلج
14.4 %	261	مرور الحيوانات
14.4 %	260	سوء الأحوال الجوية
3.9 %	70	إنعدام إشارات المرور
3.0 %	54	حفر بالطريق
2.7 %	49	تشوهات بالطريق

تهئية غير مناسبة بالطريق	40	2.2 %
انعدام الإضاءة	30	1.6 %
إبهار الشمس	24	1.3 %
حواجز بالطريق	15	0.8 %
أسباب أخرى	36	2.0 %
المجموع	1815	100 %

المصدر: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات 2012

يظهر من خلال معطيات الجدول رقم 04 بأن حوادث المرور الناتجة عن المحيط ترجع إلى أربعة أسباب رئيسية وهي: عدم ملائمة بعض أجزاء الطريق التي احتلت الصدارة في وقوع الحوادث التي تتسبب فيها الطريق بصفة عامة وذلك بتسجيلها 678 حادثا أي بنسبة 37.3% ، يليها في المرتبة الثانية الطريق الزلج الذي تسبب في وقوع 298 حادثا أي بنسبة 16.4% ، وفي المرتبة الثالثة نجد مرور الحيوانات التي تورطت في حوث 261 حادثا أي بنسبة 14.4% ، وتأتي في المرتبة الرابعة عامل سوء الأحوال الجوية الذي تسبب في وقوع 260 حادثا أي بنفس النسبة، وتتمثل هذه الأخيرة في الانقلابات الجوية كالضباب الكثيف، تراكم الثلوج، تشكيل الصقيع، هطول الأمطار الغزيرة، الزوابع الرملية وهبوب الرياح القوية ، ارتفاع درجات الحرارة ونسبة الرطوبة وغيرها. كل ذلك من شأنه أن يفقد الطريق أمانها وسلامتها ويؤدي إلى تخريبها وإتلافها، كما يفقد السائق قدراته على التحكم الجيد بمركبته أو الرؤية الواضحة لطريقه وما لها من حركة المرور .

أما تأثير الأسباب الأخرى كانهدام إشارات المرور، حفر وتشوهات بالطريق، انعدام الإضاءة وغيرها كان بنسب ضعيفة.

2.3. الأسباب الغير المباشرة: و تتمثل أساسا في:

1.2.3. تطور حظيرة السيارات:

إرتفع حجم الحظيرة الوطنية للسيارات إلى 5 ملايين و 200 ألف سيارة حسب إحصاء للديوان الوطني للإحصائيات، مطلع سنة 2012 ، ليصا الى حوالي 7 ملايين سيارة سنة 2017 إذ صار المواطن الجزائري يفضل شراء السيارة الجديدة على استيراد السيارات المستعملة من الأسواق الأوروبية، وهذا يرجع لعدة أسباب أهمها القوانين التي صدرت نهاية سنة 2005، والتي تمنع استيراد السيارات القديمة، إضافة إلى منح القروض الاستهلاكية والتي كان يوجه أزيد من 50 بالمائة منها، ليستغل بصورة كبيرة لشراء السيارات، فقد سجل أن عدد السيارات التي تم بيعها خلال سنة (2012) يقدر ب 500 ألف سيارة و يرجع سبب ذلك إلى دعم الدولة لآليات تشغيل الشباب "أونساج" و"كناك"، حيث أن 80 بالمائة من مشاريع الوكالة الوطنية للتشغيل " أونساج " و"كناك" صبت في شراء السيارات و كذا مشاريع نقل البضائع.

2.2.5. عجز في نوعية و تصميم المنشآت القاعدية خاصة في الأوساط الحضرية

تساهم نوعية الطريق بقدر كافي في حوادث المرور، فحالة الطريق قد تقود السائق الارتكاب الخطأ أو منعه من اتخاذ القرار الصحيح بسبب تصميم الطريق. فالهندسة تعتبر واحدة من السبل الثلاثة لتحقيق انسياب مروري جيد وأمن، لذلك يجب أن يعرف ويضع الخبراء المسؤولون في اعتبارهم الحقائق الأساسية لتخطيط وتصميم الطرق، وفق المواصفات التقنية العالمية.

وتعاني شبكة الطرقات في الجزائر من نقص كبير من الناحية الفنية (الإشارات المرورية والتجهيزات الأمنية) فضلا عن غياب الصيانة وعدم تحسين مخططات السير والنقل مع التوسع العمراني والمؤسسات المستقطبة للأعداد الهائلة من المواطنين وكذا نقص حظائر التوقف.

3.2.5. عجز في التأطير لدى منظومة التكوين و التدريب على السياقة:

يعتبر السائق المحور الرئيسي الذي تدور حوله حوادث السير، وقد تبين من خلال الإحصائيات السابقة بأن أكثر من 90% من هذه الحوادث تقع بسبب السائق، إذ أن قيادة المركبة فن له أصوله وعلم له قواعده، لهذا نجد كثيرا من الحوادث ترجع إلى عدم إتباع السائق لأصول القيادة أو عدم إلمامه بقواعد وآداب المرور كمدلول الشاخصات والإشارات الضوئية والخطوط الأرضية، بالإضافة إلى التجاوزات الخطيرة دون مراعاة شروط التجاوز وعدم احترام الأسبقية في السير وعدم ترك الأولوية، ويرجع ذلك إلى عدم فعالية منظومة التكوين والتدريب على السياقة. ومن مظاهر اهتمام بعض الدول بتأهيل السائقين أنها تشترط للحصول على رخصة السياقة اجتياز الاختبار المعد لذلك والخضوع لدورة تدريبية بإحدى مدارس تعليم قيادة المركبات يشرف عليها مختصون بشؤون التدريب والتعليم، كما تشترط بعض الأنظمة إجراء اختبار نفسي للمتقدمين الراغبين في الحصول على إجازة السياقة العامة.

4.2.5. قلة نجاعة العمليات التوعوية:

تعتبر التوعية المرورية نوع من أنواع التوعية الاجتماعية وتعني بصورة عامة، تلقي الفرد جملة من المعارف والمعلومات، وتدريبه على تطبيقها ميدانيا، وإكسابه قيما وعادات تحكم سلوكه، عند التعامل مع الطريق سائقا كان أو راكبا أو راجلا، إن التوعية المرورية تهدف في الأساس الى تحقيق غاية واضحة وهي تمكين مستعملي الطريق من تفادي الأخطار التي تحدث بهم، مما يترتب عليه التقليل من الحوادث

المرورية وكذلك التقليل من المآسي والخسائر التي يسببها الاستعمال السيئ للطريق بالنظر إلى أهمية العمليات التوعوية ودورها الفعال والإيجابي في تحقيق السلامة والأمن 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، ومرفقة بإجراءات مكملة في مجالات أخرى.

5.2.5. عدم تنصيب اللجان الولائية:

عدم 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 جعل الجهود متفرقة والنتائج شبه معدومة.

6.2.5. تعطيل أو سوء استخدام النصوص القانونية:

✓ في 1987 صدر قانون لإدخال التربية المرورية في البرنامج الدراسي، حيث نص قانون 87/09 في المادة 21 على هذا الأمر، إلا أنه لم يطبق لحد الآن.

✓ إجبارية الفحص التقني بموجب القانون 14 / 01 المؤرخ في 19 أوت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها ، لتشهد الانطلاق الفعلي ابتداء من فيفري 2003 بوصاية المؤسسة الوطنية للمراقبة التقنية للسيارات مع أنه نص عليها المرسوم التنفيذي رقم 88/06 الموافق لـ 19/01/1988 الذي يحدد قواعد الحركة المرورية

✓ بالرغم من أن الحكومة اتخذت عدة إجراءات خاصة بتنظيم فوضى زرع الممهلات في الطرقات، وذلك من خلال المراسيم الوزارية التي صدرت بهذا الشأن والتي تضمنها المرسوم التنفيذي رقم 05-499 الصادر سنة 2005، والخاص بتحديد استعمال الممهلات والشروط المتعلقة بوضعها وأماكنها إلى جانب القرار الوزاري الصادر سنة 2006، والذي يحدد طبيعة الممهلات وشكلها

مالية لمخالفة الراجلين للقواعد التي تنظم سيرهم لا سيما القواعد المتعلقة باستعمال الممرات تتراوح بين 2000 دينار و 2500 دينار.

وتساءل العزوني: كيف نعاقب صاحب الدراجة بسبب انعدام الإنارة أو المكابح بغرامة 2000 دينار وهو يقود آلة للموت، وفي مناطق كثيرة لا توجد ممرات علوية للراجلين، لأن الأصل هو أن المكان المستعمل من طرف المواطن لقطع الطريق هو الذي يجب أن توضع به هذه الممرات، وليس العكس، فيجب وضع الممرات ثم مطالبة المواطن باستعمالها.

8.2.5 المحاباة في تطبيق القانون:

كالذي يحدث في استرجاع رخص السياقة المسحوبة بفعل المخالفات المرورية وفي هذا السياق اعترف رئيس مصلحة الوقاية المرورية بالمديرية العامة للأمن الوطني، بوجود ظاهرة الوساطة في استرجاع رخص السياقة وعدم تسديد العديد من المخالفين للغرامات الجزافية، لكن برأيه ليست منتشرة بالشكل المشاع عنه. وأضاف، أن هناك إجراءات ينبغي تطبيقها خلال المراحل الأولى من تحديد المخالفة إلى غاية وصولها إلى مصالح الأمن، وفي حالة التقصير من قبل الشرطي أو الدركي فإن مآله العقاب مهما كانت درجة مسؤوليته. وقال المتحدث أن الظاهرة تحتاج إلى تصفية الجهاز من الداخل للتخلص منها.

6- إنعكاسات السلامة المرورية على التنمية الحضرية:

إن السلامة المرورية بمفهومها الواسع تهدف إلى تبني كافة الخطط والبرامج واللوائح المرورية والإجراءات الوقائية للحد أو منع وقوع الحوادث المرورية لضمان سلامة الإنسان وممتلكاته، والحفاظ على أمن البلاد ومقوماته البشرية والإقتصادية.

و يعتبر المخطط التوجيهي للتهيئة و التعمير (PDAU) في بلادنا هو الخطوة الأساسية التي ترسم التوجّهات الشاملة للتنمية الحضرية؛ سواء داخل المجال العمراني للمدينة أو الإقليمي، ولقد تطور التخطيط كنتاج طبيعي للتنمية التي حدثت في جميع المجالات في المدن والقرى ليصبح موجّها لها، وراسماً لإستراتيجيتها وفق خطط مرحلية مدروسة، ويمر التطور التخطيطي للمدن بمراحل، هي: التخطيط المحلي لشبكة الشوارع والميادين، وذلك كجزء معين من المدينة، ثم التخطيط الإقليمي الذي يأتي ملبياً للاحتياجات التخطيطية على المستوى الوطني.⁹

و مما لا شك فيه فإن التنمية الحضرية (الاقتصادية والاجتماعية و البيئية) ترتبط ارتباطا وثيقا بزيادة مؤشر السلامة المرورية و شبكة و نوع المواصلات داخل المدن و خارجها و ذلك عن طريق تطوير مستوى الخدمات المقدمة في شتى مجالات التعليم والصحة والثقافة والسياحة والخدمات الاجتماعية ... و كذا ضمان استدامة التنمية للمراكز الحضرية والريفية على السواء اعتمادا على خطة شاملة يكون فيها التخطيط العمراني القاعدة الثابتة لتحقيق السلامة المرورية، ومتى ما كان التخطيط العمراني يحترم القواعد الأساسية لسلامة المرور، كان ذلك مؤشراً على نجاح مسيري المدينة في تشغيل وإدارة حركة المرور، وهو ما يعني نجاح الإستراتيجية المسطرة التي تقوم بها السلطات العمومية من أجل التكفل بمستعملي الطرق و توفير الحد الأقصى لهم من السلامة و الأمن، والمتمثلة في البنية الهيكلية للمدن و المراكز الريفية، والتنمية الحضرية التي تمّ تحقيقها.

7. تكاليف حوادث المرور:

هي مجموع ما يخلفه حادث المرور من أضرار و خسائر و معوقات مادية ومعنوية للفرد والمجتمع، وقد قسم هذه التكاليف الكاتب حسين عبد الجليل آل غزوي إلى نوعين هما:

1.1. التكاليف المباشرة.

⁹ موقع د. زيد بن محمد الرماني <http://www.alukah.net/web/rommany>

وهي تلك التكاليف المادية والتي تتمثل في مجموع تكاليف الخدمات العلاجية المقدمة للمتضررين من حادث المرور، من علاج و إقامة في المستشفيات و نقل و إسعاف و فحص طبي للمصابين، كما تتضمن التكاليف المباشرة على تكلفة الخسائر في الممتلكات العامة والخاصة ومنها تلك التي تلحق بالمركبة، من إزالة المركبة عن الطريق وما سببته من إضرار على الطريق و لواحقها مثل تلف أعمدة أو إنارة الطريق أو الأرصفة كما تتضمن تكاليف إضافية تتعلق بالإدارة كالتحقيق في الحادث و فحص المركبات و الإنقاذ و إزالة مخلفات الحادث. إضافة إلى ما تتحمله شركات التأمين من مبالغ باهضة تصرف على المركبة المؤمن عليها .

2.7. التكاليف الغير المباشرة.

و تتضمن التكاليف التي يتكبدها العنصر البشري، من إعاقة أو مرض أو حالة نفسية واجتماعية واقتصادية، كما تتضمن التكاليف تكلفة الفاقد في الإنتاج نتيجة الإصابة، و تضرر أسرة المصاب من الناحية المادية والاجتماعية والنفسية، كما تتضمن التكاليف الغير مباشرة تكاليف تسبب ضرر للمجتمع بسبب مثلا غلق الطريق أثناء الحادث و عرقلة حركة المرور كما قد يتسبب الحادث في تكاليف ناجمة عن أضرار متعددة يصعب حصرها.¹⁰

3.7. حجم التكلفة في الوطن العربي.

نظرا لشح المعلومات الدقيقة الخاصة بكل بلد، فقد أشارت بعض الإحصائيات لعام 2009 م أن حصيلة الخسائر البشرية والمادية العربية سنوياً بسبب حوادث الطرق، سجلت مقتل أكثر من 26 ألف فرد و 250 ألف مصاب و60 مليار دولار. وبينت إحدى الدراسات الحديثة التي أعدها الدكتور

¹⁰ <https://www.rasid.com/?act=artc&id=36861>

عامر بن ناصر المطير الصالح أستاذ النقل بكلية الآداب في قسم الجغرافيا بجامعة الملك سعود في الرياض، أن متوسط تكلفة الإصابات بسبب الحوادث المرورية في الوطن العربي بلغت حوالي 3.4 مليار دولار سنوياً، في حين بلغ تكلفة وفياتها سكان الوطن العربي سنوياً حوالي 1.5 مليار دولار، وكشف الباحث في دراسته أن المملكة العربية السعودية تعد أكثر الدول العربية خسارة ضمن الفاقد الاقتصادي بسبب الحوادث المرورية ونتائجها، حيث بلغ مقدار هذه التكلفة 24 مليار ريال (6.4 مليار دولار) سنوياً، تعادل 27 % من متوسط تقدير التكلفة الاقتصادية الإجمالية للحوادث المرورية في الوطن العربي، وأوضحت الدراسة أن المملكة المغربية جاءت في المركز الثاني تلتها قطر، ثم الجزائر، فالأردن (ثالثاً ورابعاً، وخامساً)، فيما حلت مصر في نهاية الدول الست الأكثر تكلفة اقتصادية فقداً بسبب الحوادث المرورية.¹¹

4.7. حجم التكلفة في الجزائر:

في كلمة له، بمناسبة "اليوم الدراسي و الإعلام حول قطع غيار السيارات" المنعقد بتاريخ 17 فيفري 2010 بالجزائر، كشف وزير التجارة بأن مشكلة الحوادث المرورية ذات بعد اقتصادي واجتماعي كبير حيث أن الحوادث المرورية لها أثر واضح على مجمل الإنتاج الوطني.

و قد بلغ معدل الوفيات الناتج عن الحوادث المرورية في الدول النامية ما يعادل عشرين مرة لتلك المسجلة في الدول المتقدمة وقد أطلقت منظمة الصحة العالمية وصفاً على هذه المشكلة بأنها مرض العصر . حيث ازدادت هذه المشكلة مع ارتفاع عدد السكان في العالم ومع زيادة طرق المواصلات وزيادة إنتاج السيارات بمختلف الأنواع والأشكال أصبحت السيارات مع فوائدها الجمة سلاحاً ذو حدين أودت في جانبها السلبي بحياة الآلاف من البشر وخاصة في سن الشباب . كما تسبب حوادث المرور

¹¹ <https://www.rasid.com/?act=artc&id=36861>

تكاليف اقتصادية ضخمة نتيجة الخسائر في الأرواح و الإصابات و الإعاقات وما ينعكس على الناتج الوطني إضافة إلى الخسائر المادية المتمثلة في إتلاف الممتلكات العامة والخاصة.

إن تقدير التكلفة الاقتصادية للحوادث المرورية من خلال تحديد آثارها السلبية على التنمية الاقتصادية و المردود الاقتصادي السلبي يتمثل في العناصر التالية:

1. الأشخاص الذين يتم جزئياً أو ألياً بالإصابة الناجم عنها عجز جزئي أو آلي أو وفاة نتيجة حوادث المرور ويكون في معظمهم في سن الإنتاج والقدرة على العمل .
2. نفقات علاج المصابين بالمستشفيات.
3. قيمة التلف للمركبات والمواد والمنشآت.
4. قيمة الوقت الضائع في علاج المصابين.
5. تكلفة تعطل حركة السيارات أطراف الحادث.
6. نفقات الإجراءات القانونية والقضائية المترتبة على وقوع الحادث
7. أقساط التأمين المدفوعة للمصابين والتعويضات المدفوعة لهم ولأسرهم.
8. الخسائر التي تصيب المنتجات الصناعية و المنقولات عند وقوع الحادث
9. تكاليف إخلاء الطريق.
10. تكاليف غلق الطريق أو تحويلها لآخر تقادياً للاختناق المروري.
11. الخسائر والآلام التي تصيب الفرد والأسرة من جراء تلك الحوادث.

خلاصة

الطريق شريان الحياة، فهي وسيلة من وسائل التنقل والخدمات لكن سوء استعمال المركبات عبر الطرق هو الذي يؤدي الى هذه الكوارث، والأمر الذي جعل طرقنا خطرة ومميتة هو الأساس

عدم تطبيق قانون المرور وعدم الالتزام بشروط السلامة المرورية وكذا التهور واللامبالاة من قبل الكثير من السواق وحتى الراجلين، لكن يبقى ان العامل الاساسي في ارتفاع حوادث المرور هو العامل البشري، كل الأمور الأخرى المتعلقة بالمركبة او حالة الطريق هي أسباب أيضا لكن دورها ثانوي بالمقارنة مع نسبة الاخطاء البشرية.

و بالرجوع إلى الحظيرة الوطنية للسيارات ببلادنا والتي لها علاقة جدلية بالسلامة المرورية. إذ تأتي في المرتبة الثانية بعد العامل البشري من حيث مسببات حوادث المرور، لذا فالدولة الجزائرية لم تبق مكتوفة الأيدي بل رمت بجملة من الإجراءات العملية و التحسيسية: القوانين، والمراسيم التنفيذية، للحد من إرهاب الطرق، ومن هاته الحلول هو اعتمادها المراقبة التقنية للمركبات بإشراك مؤسسات عمومية و أخرى خاصة تتطلب إيجاد ديناميكية فعالة لوضع هذه المراقبة في إطارها السليم، و تصبح بذلك شهادة لصلاحية المركبة و ليست ورقة يتم إظهارها لرجال الأمن و الدرك الوطنيين على قارعة الطريق. إلا أن الخلل في تطبيق عن تقصير أو عدم كفاءة يجعلها من الأسباب التي لا تقل أهمية عن سابقتها في هذه الظاهرة.

كما أن ترسيخ المفهوم الاقتصادي وتقدير التكلفة الناتجة عن الحوادث المرورية يعتبر حلقة

هامية في إستراتيجية السلامة المرورية لما لها من فوائد وعوائد اجتماعية واقتصادية عديدة .

الفصل الثاني

الإجراءات المتخذة في مجال السلامة
المرورية بالجزائر

تمهيد

نظرا لأهمية القوانين المنضمة لحركة المرور كأداة لتحقيق السلامة المرورية ، فالعالم بأسره لم يدخر أي جهد في عملية البحث عن النظام الأمثل والأساليب الناجعة للتحكم في هذا المجال الحيوي وتنظيمه وتطويره. ومن أجل ذلك فإن كل دولة من دول العالم أعطت الأولوية والعناية لهذا المجال، وذلك بتوظيف إمكانيات كبيرة بغية إيجاد المناهج والآليات الناجعة التي تمكن من ضبط هذا العنصر والتحكم فيه.

ولقد سارت الجزائر في هذا المسار، وقامت بجهود كبيرة وهذا تحت تأثير الظروف وتلبية للمتطلبات الجديدة، حيث نظمت الطريق كملكية عمومية بموجب نصوص وقوانين عديدة، وأسندت للسلطات العمومية مهام تطوير شبكاتها وتنظيم استعمالها، مع وضع عقوبات وجزاءات لضمان حمايتها وتكريس آليات لتطبيقها. كما واكبت ذلك بإصدار جملة من النصوص القانونية في شكل قوانين وأوامر ومراسيم تنفيذية ويتجلى ذلك من خلال الخطط والقوانين والإجراءات التي وضعتها والتي تهدف من خلالها إلى رفع مستوى السلامة المرورية والحد من الخسائر البشرية والاقتصادية والتخفيف من أضرارها

الإجراءات المنتهجة من طرف السلطات العمومية:

1. إنشاء مؤسسات مختصة:

من أجل تحسين السلامة المرورية عبر الطرقات، سعت الدولة إلى إنشاء مراكز متخصصة في أمن الطرقات و سلامتها و من ثمة تم إنشاء المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق بموجب القانون 87-09 المؤرخ في فيفري 1987، (المادة رقم 24) المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.¹

¹ الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية عدد 07 الصادرة يوم 11 فبراير 1987م

و قد تم التدشين الفعلي له بتاريخ 20 أبريل 1998 تحت وصاية وزارة الداخلية والجماعات المحلية. ثم حوّلت وصايته الوزارة المكلفة بالنقل بموجب أحكام المادة 64 من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق ل 19 أوت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، للقيام بكل الأعمال واتخاذ كل التدابير الكفيلة بترقية الوقاية و الأمن عبر الطرق التي من بينها:

- تنسيق أعمال مختلف المتدخلين في مجال الوقاية والأمن عبر الطرق.
- تأطير وتنشيط أشغال اللجان الولائية المكلفة بتنفيذ برامج الوقاية والأمن عبرالطرق التي يقررها

المركز

- تنشيط حملات الوقاية عبر الطرق وتنظيمها.
- إعداد تقارير سنوية و متعددة السنوات تتعلق بالوقاية والأمن عبر الطرق.
- القيام بدراسات وبحوث لها صلة بمهامه.
- تصور وتنظيم، بالتنسيق مع السلطات المؤهلة، تعليم القواعد الخاصة بالوقاية والأمن عبر الطرق في المؤسسات المدرسية ومراكز التكوين المتخصصة للنقل.
- تطوير الإعلام و التربية والتكوين في ميدان الوقاية والأمن عبر الطرق.
- ترقية الحركة الجمعوية في مجال الوقاية والأمن عبر الطرق.
- تنظيم أشغال الهيئات الوطنية والدولية التي لها نفس الغاية والمشاركة فيها.
- وضع البطاقيّة الوطنية لحوادث المرور عبر الطرق ونشر الإحصائيات المتعلقة بها.

2. النظم و التشريعات:

1.2. أهم القوانين المتعلقة بحركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها.

لقد عكفت السلطات العمومية على توفير كافة الشروط و الإجراءات من أجل الحفاظ على المواطنين و سلامتهم خاصة فيما تعلق بالحوادث المرورية، فقد أصدرت جملة من القوانين ترمي كلها على تحسين

السلامة المرورية عبر الطرق

1.1.2. النصوص التشريعية :

هي النصوص القانونية الصادرة عن السلطة التشريعية في البلاد والنصوص التشريعية الخاصة بقانون المرور في الجزائر تتمثل في:

- الأمر رقم 74 - 107 المؤرخ في 06 ديسمبر 1974 والمتضمن قانون المرور²
- القانون رقم 87- 09 ، المؤرخ في 10 جانفي 1987 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها وأمنها.³
- القانون رقم 01 - 14 المؤرخ في 19 أوت 2001 ، والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها وأمنها، الذي ألغى كلية القانون رقم 87-09 الذي كان ساري المفعول⁴
- القانون رقم 04 - 16، المؤرخ في 10 نوفمبر 2004 ، المعدل و المتم للقانون رقم 01 - 14 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها.⁵

² الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية عدد 104 الصادرة يوم 27 ديسمبر 1974م.

³ الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية عدد 07 الصادرة يوم 11 فبراير 1987م.

⁴ الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية عدد 46 صادرة يوم 19 أوت 2001م

⁵ الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية عدد 72 الصادرة يوم 13 نوفمبر 2004م

- الأمر 09 - 03، المؤرخ في 29 جويلية 2009، المعدل و المتم للقانون رقم 01 - 14 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها.⁶

- القانون رقم 05-17 المؤرخ في 16 فبراير 2017، المعدل و المتم للقانون رقم 01 - 14 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها.⁷

2.1.2. النصوص التنظيمية :

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

- المرسوم التنفيذي رقم 88 - 06، المؤرخ في 19 جانفي 1988، و المتضمن القواعد الخاصة بحركة المرور عبر الطرق.⁸

- المرسوم التنفيذي رقم 04 - 381، المؤرخ في 28 نوفمبر 2004، و الذي يحدد القواعد الخاصة بحركة المرور عبر الطرق.⁹

- المرسوم التنفيذي رقم 11 - 376، المؤرخ في 12 نوفمبر سنة 2011، يعدل و يتم المرسوم التنفيذي رقم 04-381 المؤرخ في 28 نوفمبر سنة 2004 الذي يحدد قواعد حركة المرور عبر

الطرق.¹⁰

⁶ الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية عدد 45 الصادرة في 29 يوليو 2009م

⁷ الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية عدد 12 الصادرة في 22 فبراير 2017م

⁸ الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية عدد 03 صادرة يوم 20 يناير 1988 م

⁹ الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية العدد 76 صادرة يوم 28 نوفمبر 2004 م

¹⁰ الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية عدد 62 صادرة يوم 20 نوفمبر 2011 م

- المرسوم التنفيذي رقم 15 - 239 ، المؤرخ في 03 سبتمبر سنة 2015، يعدل و يتم المرسوم التنفيذي رقم 04-381 المؤرخ في 28 نوفمبر سنة 2004 الذي يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق.¹¹

3.2. أهم المخالفات المعاقب عليها في مدونة مخالفات و جنح قانون المرور

تتضمن مدونة مخالفات و جنح المرور التي دخلت حيز التنفيذ عدة عقوبات ضد المخالفين بحيث صنفت مجموعة من المخالفات الهامة التي قد تصدر عن السائقين لخطأ ارتكبه أو بسبب خلل في المركبة و حددت كما يلي:

1.3.2 الدرجة الأولى :

من العقوبات غرامة جزافية من 2000 دج الى 2500 دج بحيث في حالة ارتكاب عدد من المخالفات المصنفة ضمن هذه الفئة يحتفظ برخصة السياقة لمدة لا تتجاوز 10 أيام من طرفة الأعدان المؤهلين مقابل وثيقة و ترد فور تقديم وصل تسديد الغرامة.

و تتعلق هذه الأحكام بالإشارة و المكابح و المنبه الصوتي و الأحكام المتعلقة بتقديم وثائق المركبة و كذا رخصة السياقة أو عدم تقديم بطاقة الترخيم (البطاقة الرمادية) أو عدم تقديم شهادة التأمين أو محضر المراقبة التقنية كما تخص هذه الأحكام استخدام آلة أو جهاز مركبة غير مطابق في حالة خروج جهاز الإنارة عن إطار المركبة ب 5 سم و وجود واقي الصدمات غير مطابق.

و تتضمن الدرجة الأولى من العقوبات الأحكام المتعلقة بالقواعد التي تنظم سير الراجلين لا سيما القواعد المتعلقة بالممرات المحمية في حالة عدم استعمال الممرات العلوية للراجلين كلما وجدت على مسافة أقل من 30 متر

¹¹ الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية عدد 62 صادرة يوم 20 نوفمبر 2011 م

2.3.2 الدرجة الثانية:

و تدفع بموجبها غرامة جزافية من 2000 دج الى 3000 دج مع إبقاء القدرة على السياقة 10 أيام و من بين هذه المخالفات تلك المتعلقة باستعمال المنبهات الصوتية دون ضرورة حتمية أو استعمال الأبواق المتعددة الأصوات أو استعمال صفارات الإنذار أو المنبهات الصوتية ليلا دون ضرورة قصوى أو استعمالها في التجمعات السكانية ما لم يكن هناك خطر داهم أو المتعلقة بالتخفيض غير العادي للسرعة بدون أسباب حتمية من شأنه تقليص سيولة حركة المرور و تتمثل المخالفة في إعاقة السير بسبب التقليل غير العادي للسرعة.

3.3.2. أما الدرجة الثالثة:

من العقوبات فحددت فيها الغرامة الجزافية من 2000 دج الى 4000 دج مع إبقاء القدرة على السياقة 10 أيام في حالات معينة و إبقائها 48 ساعة في حالات أخرى و مدة تعليق رخصة السياقة في هذه الحالات حددت بثلاثة أشهر.

ويتعلق الأمر بالأحكام المتعلقة بالحد من سرعة المركبات ذات محرك في بعض مقاطع الطرق و عندما تكون ظروف الرؤية غير ملائمة أو أثناء رداءة الأحوال الجوية أو مخالفة عندما تكون الرؤية غير كافية أو محدودة أو عدم تخفيض السرعة عند المنعرجات أو عند المنحدرات الشديدة أو عند قمم المرتفعات و التقاطعات أو عند قطع الطرق الضيقة أو المحفوفة بمساكن.

كما صنفت ضمن الدرجة الثالثة من العقوبات مخالفات أخرى متعلقة بوضع حزام الأمن منها مخالفة عدم وضع السائق حزام الأمن أو عدم وضع حزام الأمن من قبل الركاب الجالسين في المقاعد الأمامية و الخلفية بالنسبة للمركبات الخصوصية و في هذه الحالات السائق مسؤول عن الركاب القصر .

بالإضافة الى الأحكام المتعلقة بالاستعمال اليدوي للهاتف المحمول أو التتصت بكلتا الأذنين بوضع خوذة التصنت الإذاعي و السمعي أثناء السياقة و تطبيق هذه الأحكام في حالة الاستعمال اليدوي للهاتف المحمول أثناء السياقة و استعمال خوذة التصنت الإذاعي بكلتا الأذنين أثناء السياقة.

4.3.2. الدرجة الرابعة:

من العقوبات فتحدد الغرامة الجزافية من 4000 الى 6000 دج و في هذه الحالات تعلق القدرة على السياقة من 48 ساعة الى 10 أيام و تتمثل طبيعة المخالفات في اتخاذ السائق لاتجاه المرور المرفوض و عدم احترام تقاطع الطرق و أولوية المرور و الأحكام المتعلقة بالتقاطع و التجاوز و عدم احترام إشارات الأمر بالتوقف التام و المناورات الممنوعة في الطرق السيارة و الطرق السريعة وكذا مخالفة الأحكام المتعلقة بالحمولة القصوى ووزن المركبات وطبيعة الأطر المطاطية و غيرها من المخالفات⁽¹⁾.

اما في الجانب المتعلق بالجرح فسنورد أهمها كما يلي:

- يعاقب بالحبس من سنتين إلى 05 سنوات وبغرامة مالية من 100.000 الى 300.000 دج كل سائق ارتكب جريمة القتل الخطأ في نفس الظروف يعاقب السائقين من 5 الى 10 سنوات، وبغرامة من 500.000 الى 1000.000 دج.
- يعاقب بالحبس من سنة إلى 3 سنوات وبغرامة مالية من 50.000 دج الى 200.000 دج كل سائق ارتكب إحدى المخالفات التي ترتب عليها القتل الخطأ في حالات الإفراط في السرعة أو ارتكاب تجاوز خطير أو عدم احترام الأولوية القانونية والسير في الاتجاه الممنوع والاستعمال اليدوي للهاتف المحمول، أما بالنسبة لأصناف الوزن الثقيل فيعاقب بالحبس من سنتين إلى 5 سنوات وبغرامة مالية من 100.000 دج إلى 500.000 دج.

■ يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى سنتين وبغرامة من 50.000 دج إلى 100.000 دج كل سائق لم يتوقف بالرغم انه على علم بأنه قد ارتكب حادثا أو تسبب في وقوعه بواسطة المركبة التي يقودها، وحاول الإفلات من المسؤولية الجزائرية أو المدنية التي قد يتعرض لها، كما يعاقب بالحبس من سنتين إلى 5 سنوات وبغرامة مالية بقيمة 100.000 دج إلى 200.000 دج كل سائق ارتكب في الظروف السابقة الذكر جريمة القتل الخطأ، وفي حالة الجرح الخطأ فإنه يعاقب بالحبس من سنة إلى 3 سنوات وبغرامة مالية من 50.000 دج إلى 150.000 دج.

■ كما يعاقب بالحبس من ستة أشهر إلى سنتين وبغرامة مالية من 50.000 دج إلى 100.000 دج كل شخص يقود مركبة أو يرافق السائق المتدرب في إطار التمهين بدون مقابل أو بمقابل.¹²

3. منظومة التكوين والتدريب على السياقة :

لهذه المنظومة دور كبير في توفير السلامة المرورية، حيث شكل هذا الموضوع لب اتفاقية أبرمها المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق مع جامعة الجزائر "معهد الوقاية والارغونوميا ببوزريعة"، أين قام بدراسة علمية حول منظومة التكوين والتدريب على السياقة، فأبرزت العيوب والنقائص الموجودة فيها، أسفرت عن نتائج قَدّمت إلى الوزارة المعنية، والتي بدورها شرعت منذ أكثر من سنة في تطوير هذه المنظومة بدءا بتحسين برامج التعليم ومدة التكوين وأساليبه، بالإضافة إلى تطوير وعصرنة مدارس السياقة من حيث التجهيزات والطرق البيداغوجية الواجب العمل بمقتضاها، وكذا مراجعة مستوى ومؤهلات المسيرين والمكوّنين، ومراجعة طرق الامتحانات عن طريق إدخال وسائل علمية مثل المنظومة المعلوماتية لضمان الموضوعية، وتقادي ما أمكن من اقتراف الأخطاء البشرية.

¹² مرجع سابق الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 45، ص 9 - 11

4. رخصة السياقة بالنقاط :

رغم الرقابة والتوعية التي تقوم بهما مصالح الأمن مع جمعيات المجتمع المدني، لا تزال السلامة المرورية غير مؤمنة بالجزائر، و من اجل ردع المخالفين تم سحب 18130 رخصة سياقة سنة 2010، وهو عدد كبير مقارنة بالذي سجل في السنة التي قبلها، بزيادة قاربت 56 بالمائة على المستوى الوطني، و قد أفرزت هذه العملية نتائج إيجابية حيث خلال 2010 طبق القانون بصرامة و تم تقليص عدد حوادث المرور بنسبة كبيرة وكذا عدد القتلى بما يقارب الـ 1000.

لكن الطريقة سجلت انحرافات في تطبيقها مما أدى بالسلطات إلى إدراج وسيلة ردعية أخرى أكثر نجاعة و تتمثل في رخصة السياقة بالنقاط و هي طريقة بيداغوجية معتمدة من قبل الكثير من الدول المتطورة، وذلك بغية حث السائقين على التحلي بروح المسؤولية لحماية أنفسهم وحماية غيرهم ممن يقاسمونهم استعمال الطريق، من خلال جعل السائق يشعر بالعواقب الوخيمة المنجرة عن أي تهاون أو استهتار بالقانون، عن طريق سحب نقاط من رصيده كلما ارتكب خطأ، هذه الطريقة كانت ستدخل حيز التنفيذ بداية نوفمبر 2012 أي بعد مرور سنة كاملة من صدور المرسوم الذي ينص على اعتماد الرخصة بالنقاط وهي في الواقع لم تطبق لحد الآن.

و جديد هذا القانون الذي سيشكل مع الوقت ثقافة مرورية للسائق، قائمة على مبدأ النقية والوقاية نظرا لحجم العقوبات حتى من صغائر المخالفات والتجاوزات التي لطالما أقامت مآتم كبيرة، وحصدت أرواح عائلات بكاملها هو إدخال مبدأ رخصة السياقة بالنقاط وكذا إدخال مبدأ رخصة السياقة الاختبارية صالحة لمدة عامين بالنسبة للسائقين الجدد بدلا عن الشهادة المؤقتة، و كذا الشهادة المهنية بالنسبة لسائقي مركبات النقل العمومي للمسافرين و نقل البضائع.، هو أمر غاية في الأهمية لأنها ستمنح فرصة الاحتراز، وإقامة كل الحسابات الوقائية، وهو ما حملته القسم الثالث من مشروع القانون، للاحتفاظ برخصة السياقة وتعليقها والغاؤها، لكن هذه العملية ستلقى صعوبة كبيرة - المجتمع غير المؤهل - بالرغم من أنها

تشكل لب الثقافة المرورية في الدول المتطورة، والتي ساهمت إلى حد بعيد في إرساء قواعد مرورية برزت نتائجها من خلال الإحصائيات.

وتجدر الإشارة، إلى أنّ الرخصة بالنقاط عندنا تتضمن 24 نقطة، ولكنها لا تنص على سحب الرخصة ولا تعليقها، لأنّ ذلك منصوص عليه في القانون الصادر سنة 2009.

كما أنّ النصوص التشريعية و التنظيمية في هذا السياق تنص على توفير الوسائل البشرية و المادية اللازمة قبل الشروع في تطبيق هذا النظام و منها:

✓ السجل الوطني لرخصة السياقة

✓ مركز التكوين و الرسكلة لإعادة تأهيل السائق الذي استهلك رصيده كلية

و التي هي ضرورية لتطبيق النظام بالتنقيط، لكنها تبقى من دون فاعلية بحكم أنّ هذه المراكز غير موجودة أصلا.

5. الفحص التقني للسيارات:

1.5. أهمية الفحص التقني:

حادث المرور عبارة عن تداخل لعدة أسباب فيما بينها، وأهم تلك الأسباب هو ذلك المتعلق بالمركبة "اين يشكل القطاع الخاص شريكا أساسيا"، فحالة هذه الأخيرة تؤثر بشكل مباشر في وقوع الحوادث، فأى سيارة تقل كفاءتها مع الاستعمال المستمر، و ينعكس ذلك في مدى صلاحيتها للسير على الطريق بأمان ويكون التدني في المستوى عادة نتيجة لعدم الصيانة الكافية أو عدم تغيير الأجزاء المعطوبة أو المستهلكة .

كما يكون أحيانا نتيجة صدمات لم تتم إزالة آثارها بالقدر الكافي ، ثم إن هناك التقادم الطبيعي الذي يحدث بمرور الزمن.¹³

الفحص التقني للسيارات يندرج ضمن إجراءات السلامة المرورية، وهو عملية دورية للتأكد من حالة السيارة إذا ما كانت صالحة للاستعمال في الطرقات أم لا، والجزائر كبقية الدول قد أنشأت مؤسسة خاصة بذلك وهي المؤسسة الوطنية للفحص التقني للمركبات، فهي التي تشرف على العملية.

وتعد المراقبة التقنية للمركبات من أهم إجراءات السلامة المرورية التي اعتمدها الدولة في إشراك القطاع الخاص للحد من ظاهرة حوادث الطرقات بسبب الاختلالات الميكانيكية الحاصلة للمركبات المستعملة ، و التي تحظى بنسبة مهمة من نسب مسببات حوادث المرور ببلادنا، كما تهدف هاته العملية كذلك لتجديد الحظيرة وتحسين حالتها.¹⁴

هذه العملية التي أصبحت إجبارية بموجب القانون 14 / 01 المؤرخ في 19 أوت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها خاصة منها المواد 41، 42 ، 43 و 44 ، لتشهد الانطلاق الفعلي ابتداء من فيفري 2003 بوصاية المؤسسة الوطنية للمراقبة التقنية للسيارات مع انها نص عليها المرسوم التنفيذي رقم 88/06 الموافق لـ 19/01/1988 الذي يحدد قواعد الحركة المرورية.

¹³ بوعافيه زهر، 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

¹⁴ شهلي يزيد، مذكرة لنيل شهادة الماستر في اقتصاد وتسيير الخدمات، جامعة باتنة، الجزائر، 2011

جدول رقم (05) : أهمية عامل المركبة في حوادث المرور بالجزائر للسنوات من 2005 إلى 2011

السنة	النسبة %
2005	5,68%
2006	5,75%
2007	5,94%
2008	4,63%
2009	4,24%
2010	3,60%
2011 (الثلاثي الأول)	5,54%

المصدر: إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق بين سنة 2005-2011

مذكرة لنيل شهادة الماستر في اقتصاد وتسيير الخدمات ، شهلي يزيد، 2011

جاءت نتائج الجدول (05) معبرة على مجهودات السلطات العمومية في التطبيق الصارم لقوانين المرور للتخفيف من حدة حوادث المرور خاصة ما تعلق منها بحالة المركبة في الفترة الممتدة من سنة 2007 إلى 2010 حيث يظهر الجدول أعلاه تراجع سبب المركبة في حوادث المرور، فقد قامت المؤسسة الوطنية للمراقبة التقنية للسيارات بفحص 12.534.947 سيارة بصفة دورية منذ شهر فيفري 2003 إلى غاية نوفمبر 2010 حيث خضعت 442.410 سيارة إلى التوقيف المضاد في حين تم التوقيف عن السير نهائيا 201.508 سيارة خلال ذات الفترة.¹⁵

¹⁵ شهلي يزيد مرجع سابق

بينما نلاحظ في سنة 2011 تصاعد مؤشر نسبة عامل المركبة في حوادث المرور و قد يرجع إلى التهاون النسبي في تطبيق القوانين بصرامة ، إضافة إلى غش بعض الوكالات في تسجيل العيوب و الخلل على محاضر الفحص التقني الذي أخذ في الانتشار الكبير خاصة الوكالات التابعة للقطاع الخاص و التي أهدافها ربحية بحتة، و حسب المدير العام للمؤسسة الوطنية للمراقبة التقنية للسيارات فقد أكد هروب الشاحنات والحافلات من المراقبة لدى الوكالات التابعة للمؤسسة الوطنية وتفضيلها التوجه نحو الوكالات الخاصة التي تقدم تسهيلات وتتسامح في عدة نقاط وتغض الطرف عن أخرى مع منح محاضر مزورة للمواطن دون قيامه بعملية المراقبة التقنية للسيارة.¹⁶

2.5. تعميم الفحص التقني على جميع أجزاء المركبة:

ابتداء من 02 أفريل 2013 دخل فعليا تطبيق المنشور المتعلق بتعميم المراقبة التقنية على كامل أجزاء المركبة، بعد أن كانت تشمل نظام الكبح وأنظمة تتعلق بالمحرك فقط، وسيتم استبعاد الشاحنات وسيارات الأجرة والحافلات خصوصا، لأنها تركز على هيكل ومقاعد المركبة تحديدا كوجه من أوجه السلامة. فقد وسعت وزارة النقل من الأجزاء التي تخضع للمراقبة التقنية للمركبات من نظام الكبح وغيرها من الأنظمة المتعلقة بالعجلات والمحرك عموما، إلى كامل أجزاء المركبة، من خلال منشور وزاري، إنطلق العمل به رسميا في الثاني من شهر أفريل على مستوى 303 وكالة مراقبة تقنية خاصة، ناهيك عن الوكالات التابعة للمؤسسة الوطنية للمراقبة التقنية للمركبات "ENECTA".

ويأتي هذا الإجراء بعد مرور 10 سنوات من تاريخ إقرار المراقبة التقنية للسيارات وتعميمها على كامل أجزاء المركبات، ويصب ذلك في خانة الإجراءات التي كانت وزارة النقل تريد تطبيقها بخصوص منع الحافلات والشاحنات القديمة من السير، والتي يزيد تاريخ دخولها حيز الخدمة عن 20 سنة.

¹⁶ <http://www.djazairess.com/elmassa/39575>

كما ستعتمد في هذا الإطار المؤسسة الوطنية للمراقبة التقنية للمركبات على نظام جديد، يسمح بمراقبة الوكالات التقنية الخاصة عن طريق نظام آلي يدخل نفس المعلومات والبيانات الخاصة بكل مركبة يتم فحصها في نفس الوقت، بما يحد من الغش في محاضر المراقبة. واعترف وزير النقل بوجود ممارسات غير قانونية لعدد من أصحاب الوكالات الخاصة. ولم يقدم المدير العام للمؤسسة العمومية آجالاً محددة لتطبيق هذا النظام الجديد، بالنظر إلى أنه سيعتمد على تجهيز المؤسسة والوكالات الأخرى بنفس النظام الآلي. وأعلن وزير النقل عن إجراءات جديدة ستوسع للمراقبة التقنية للدراجات النارية قريباً، بالنظر إلى أن أصحابها يتسببون في وقوع الكثير من حوادث المرور¹⁷.

6. شركات التأمين

إن دور التأمينات في الوقاية من الحوادث جدير بالمناقشة.

يعتقد بعد السائقين أن تأمينهم يسمح لهم القيادة بدون حذر الشيء الذي يؤدي غالباً إلى ارتفاع عدد حوادث المرور حي تعد إحصائيات التأمينات مصدراً هاماً فيما يخص حسابات تكلفة الحوادث و ينطبق هذا أيضاً على الحوادث الجسدية و المادية.

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

7. وسائل المراقبة و الضبط:

على غرار مصالح الدرك الوطني، التي تدخل بشكل مباشر في توفير و السهر على السلامة المرورية للمواطنين، فإن مصالح الأمن المروري بالمديرية العامة للأمن الوطني قد خصصت تكويناً شاملاً للأعوان المكلفين بتنظيم حركة سير السيارات، حيث وضعت المديرية العامة للأمن الوطني برنامج ثلاث تجمعات

¹⁷ <http://www.djazairss.com/elmassa/39575>

جهوية للتكوين الذي يشمل في المرحلة الأولى حوالي 500 إطار من أعوان الأمن على أن يتفرغ هؤلاء فيما بعد لتكوين الفرق المختصة في تنظيم حركة المرور حسب مصالح الأمن المروري بالمديرية الولائية للأمن الوطني.

كما ألزمت وزارة النقل 214 مفتش عبر الوطن، القيام بعمليات تفتيش فجائية في الطرقات رفقة عناصر الشرطة أو الدرك ومحطات النقل والمواقف، لمراقبة نشاطات نقل المسافرين والبضائع عبر الطرقات والنقل بواسطة سيارات الأجرة، وتحديد المخالفات التي تسجل، من أهمها النظافة واحترام التوقيت وتأمين المركبة. كما أن المنشور رقم 115/13 المؤرخ في 12 فيفري 2013، المتضمن مراقبة نشاطات نقل المسافرين والبضائع عبر الطرقات والنقل بواسطة سيارات الأجرة، سينظم هذه المهن ويحد من حالة الفوضى، كما يسمح للمفتشين بتدوين المخالفات في محضر يتضمن بالتدقيق الملاحظات المسجلة، والتي تمس أساسا احترام استمرارية الخدمة والمسالك ومنح التذاكر للمسافرين وتطابق المبلغ المدفوع من طرف المسافر مع التعريفية قيد الصلاحية.

أما فيما يتعلق بسيارات الأجرة فتراقب من عدة نقاط، منها بطاقة مراقبة العداد بالنسبة لسيارة الأجرة الفردية. وتمس إجراءات أخرى الشاحنات لمراقبة الحمولة الزائدة للعربة مثلا. وتتم عملية التفتيش الفجائية في محطات الحافلات ونقاط ركوب ونزول المسافرين وأماكن التوقف ونقاط شحن وتفريغ البضائع وعلى مستوى الطرقات.

الخلاصة

من خلال قراءتنا لتعاقب النصوص القانونية المتعلقة بحركة المرور، نلاحظ أن المشرع في كل مرة يلجأ الى إدراج مواد جديدة ومستحدثة "وهذا يعتبر من إيجابياته كقانون مرن" من أجل مواكبة التطورات وكذا التشديد في الجانب الردعي من خلال رفع الغرامات وتصنيف المخالفات والجنح ، فنجد مثلا بالإضافة الى إجبارية وضع حزام الأمان ومنع نقل الأطفال الأقل من 10 سنوات في المقاعد الأمامية ، أدرج بعدها الفحص الطبي الدوري لجميع فئات رخصة السياقة مع رفع قيمة الغرامات الجزافية ومدة الحبس بالنسبة للمخالفات والجنح ، ثم جاء بعدها بأحكام جديدة منها منع استعمال الهاتف النقال أثناء السياقة ، وكذا إجبارية إخضاع المركبات للمراقبة التقنية الدورية ، وكان أكثر صرامة بعدها حيث أصدر مواد جديدة تضمنت رفع عدد حالات سحب رخص السياقة من 15 حالة إلى 34 حالة، ونص على شروط وضع المهملات، وتثبيت الحاويات، وكذا تحديد السن القانونية للسياقة بالنسبة لأصناف الوزن الثقيل ، نقل البضائع ونقل الأشخاص.

من جانب آخر وضعت الدولة جملة من الاليات والتدابير كالتربية المرورية والحملات التوعوية والتحسيس، وسائل المراقبة و الضبط، منظومة التكوين والتدريب على السياقة غير أن التفاوت الكبير بين إصدار الأوامر التشريعية والأوامر التنظيمية والتطبيق الفعلي للقوانين كتصيب اللجان الولائية أو تفعيل رخصة السياقة بالنقاط والتي لم تطبق لحد اليوم يجعل بعض هذه القوانين منتهية الصلاحية بالنظر للاحصائيات الحديثة والتطورات الحاصلة.

الفصل الثالث

تقديم مدينة المسيلة

تمهيد:

إن دراسة أي إقليم أو مجال ما يفرض علينا التطرق إلى مجموعة من الخصائص الهامة التي تتعلق به وذلك لفهم مدى العلاقة التي تربطه بالظاهرة المدروسة قصد تحديد جميع الإمكانيات المجالية التي يتوفر عليها المجال المدروس ، ومن بين النقاط التي تولى الأهمية الكبرى في الدراسات العلمية هي مجموعة الخصائص الطبيعية والاقتصادية والسكانية و العمرانية التي تعتبر المتغيرات لأي مجال. وسنحاول في هذا الفصل الوقوف على أهم المميزات التي تتميز بها مدينة المسيلة والتي لها علاقة مباشرة أو غير مباشرة بموضوع الدراسة من خلال معرفة التطور التاريخي للمدينة وطبيعة توسعها، وأيضا معرفة المحاور المهيكلية و مواضع أهم التجهيزات وكذا القطاعات المشكلة للنسيج العام للمدينة.

I. تقديم مدينة المسيلة**1.I. الموقع الجغرافي لمدينة المسيلة:**

تقع مدينة المسيلة في الجهة الشمالية الغربية لحوض شط الحضنة، يحدها من الناحية الشمالية سلسلة جبال الحضنة، ومن الناحية الجنوبية شط الحضنة، وهي نقطة تقاطع لكل من الطريق الوطني رقم 40(تيارت - باتنة)، والطريق الوطني 45 (برج بوعرييج - الجلفة) والطريق الوطني 60(الجزائر - المسيلة). تقدر مساحة المدينة ب 232 كلم²، وارتفاعها 460 م عن مستوى سطح البحر، يشغلها حوالي 191224 نسمة حسب تقديرات 2016، أي بكثافة 824 نسمة/كلم².

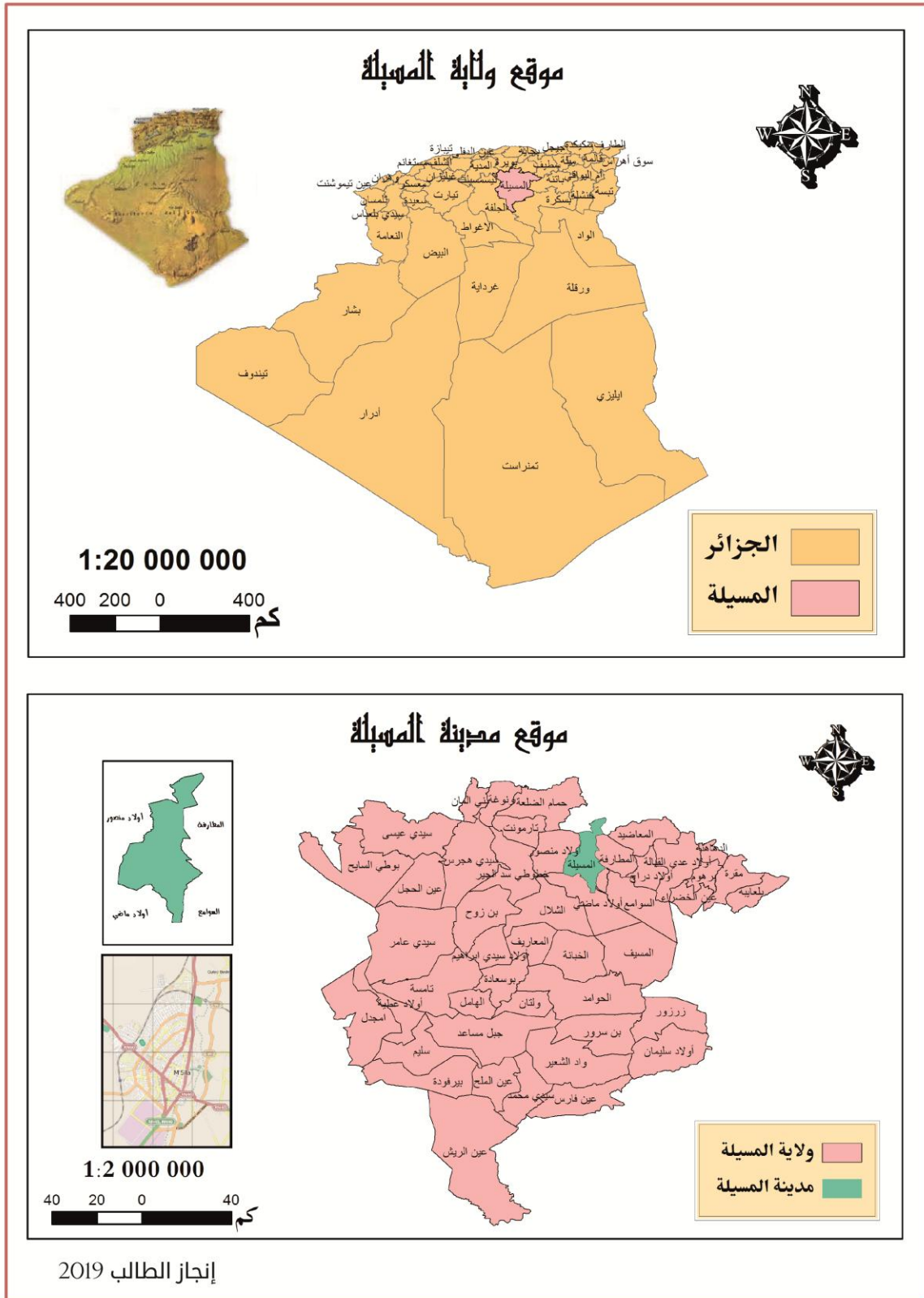
◀ يحدها من الشمال: التجمع الثانوي بوخميسة و بلدية العش (ولاية برج بوعرييج).

◀ ومن الجنوب: التجمع الثانوي مزيرير و بلدية أولاد ماضي.

◀ ومن الشرق: بلدية المطارفة والسوامع

◀ ومن الغرب: بلدية أولاد منصور.

المخطط رقم 01: موقع مدينة المسيلة



المصدر : من أنجاز الطالب بالاعتماد على المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2008

2.I. لمحة تاريخية عن مدينة المسيلة:

مرت على مدينة المسيلة عدة حقب تاريخية حيث تركت كل حقبة بصمتها ونذكر منها:

- مرحلة الاستعمار الفرنسي:

دخل الاستعمار الفرنسي المدينة سنة 1840م حيث تميزت هذه المرحلة الممتدة بين 1840م إلى 1940م بظهور بعض المنشآت نذكر منها الثكنة العسكرية على الضفة الغربية لواد القصب وحي الظهرة الاستعماري مقر إقامة الحكم والكنيسة وقسم الشرطة والبريد.

كما أنشأت حي العرقوب الذي أقام فيه اليهود وبعض المعمرين وحي الكوش للتجار وبعض الأعيان كما عرفت المدينة نشأة السكنات الجماعية (عمارات كوادر و HLM). تميزت الفترة بظهور العمران الأوربي حيث الواجهات المفتوحة والشرفات واستقامة الطرقات. ونظرا للأراضي الخصبة التي تتميز بها المنطقة فقد أقيم مشروع سد القصب حيث تبعه مشروع المحيط المسقي.

- فترة ما بعد الاستقلال:

عرفت المدينة تغيرات جوهرية حيث في فترة الأولى 1962 م إلى 1973م تم إنشاء حي 300 مسكن (الحي الزاهر) و500 مسكن (حي البدر) على إثر الزلزال الذي ضرب المدينة سنة 1965م وذلك لإسكان المتضررين من سكان حي الكراغلة، الشتاوة، رأس الحارة، خربة تليس، ثم أنشأت التجزئة (حي الشواف) الذي صممه المهندس رولان ROLAND، كما ظهرت الأحياء الفوضوية في الجهة الشرقية المسماة حاليا بحي لاروكاد أما بالنسبة للفترة الثانية 1974م -1987م فأهم ما ميز هذه المرحلة هو ترقية المسيلة من مقر دائرة إلى ولاية حيث استقادت المدينة من عدة هياكل إدارية وخدمانية وصناعية حيث أنشأت المنطقة الصناعية والمنطقة السكنية الحضرية الأولى والثانية وظهرت عدة تجزئات ترابية نذكر منها حي 700، 346، 270، 166، 86 قطعة، أما فيما يخص الدراسات

العمرانية فقد تم إعداد أول مخطط توجيهي P.D.A.U في سنة 1977 وفي سنة 1992 تم إعداد المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير وتبعته عدة دراسات أخرى.¹

2. الدراسة الطبيعية:

إن أي دراسة جادة لمدينة ما، تفرض علينا التطرق إلى عدة نقاط مهمة وذلك لضبط وتحديد معاملات التعامل بها وفهم حقيقة واقعها، ولإدراكها والوقوف عليها، سنتطرق إلى دراسة الخصائص الطبيعية التي تطبع مجال مدينة المسيلة، وذلك بمعالجة موضع المدينة وتضاريسها إلى جانب التطرق إلى أهم العناصر المناخية، بالإضافة إلى الشبكة الهيدروغرافية، لنصل في نهاية الأمر إلى إبراز أهم المميزات والخصائص التي تتميز بها مدينة المسيلة ومعرفة أهم العوامل الطبيعية التي تحكمها وتأثر في نمو مجالها واتجاه توسعها.

1.2. المظهر الجغرافي:

من أهم المظاهر المرفولوجية التي ينتمي إليها المجال المدروس نجد حوض شط الحضنة، هذا الأخير يتميز كونه محصور بين سلسلة جبال الحضنة في الشمال وسلسلة جبال أولاد نايل في الجنوب، ولذلك فإن مرفولوجية سطح الأرض لمدينة المسيلة تأثر بشكل ملحوظ بمميزات الموقع الذي تنتمي إليه، حيث نلاحظ الجزء الشمالي للمجال البلدي هو عبارة عن أقدام جبال لسلسلة جبال الحضنة وفي الجنوب منخفضات هي عبارة عن سهول شط الحضنة.

وعليه فإن مجال بلدية المسيلة يتميز بمرتفعات متوسطة تقع في الشمال يتراوح ارتفاعها من 600 م إلى 800 م ومناطق منخفضة في الجنوب يتراوح ارتفاعها من 600 إلى 400 م.

¹ المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2008

2.2. المعطيات المناخية:

يعتبر المناخ من أهم المسببات في تطور المدينة لأنه يلعب دورا بارزا في حياة الإنسان ونشاطه ومحدد من محددات الاستقرار البشري، يساهم في اقتصاد مدينة المسيلة، ينتمي مناخ المدينة إلى مناخ حوض شط الحضنة الذي يقع في المنطقة الانتقالية الواقعة بين نطاقين حيويين هما نطاق سلسلة الأطلس التلي في الجنوب ونطاق الأطلس الصحراوي في الشمال، أي بين نطاق شبه رطب في الشمال وشبه جاف في الجنوب وعليه فهو يتميز بمناخ متذبذب حار جاف صيفا، بارد وممطر شتاء ومن هذا فانه ينتمي إلى مناخ البحر الأبيض المتوسط.

التساقط: <

الجدول رقم 06: معدل التساقط الشهري لمدينة المسيلة في الفترة الممتدة بين (2007-2018)

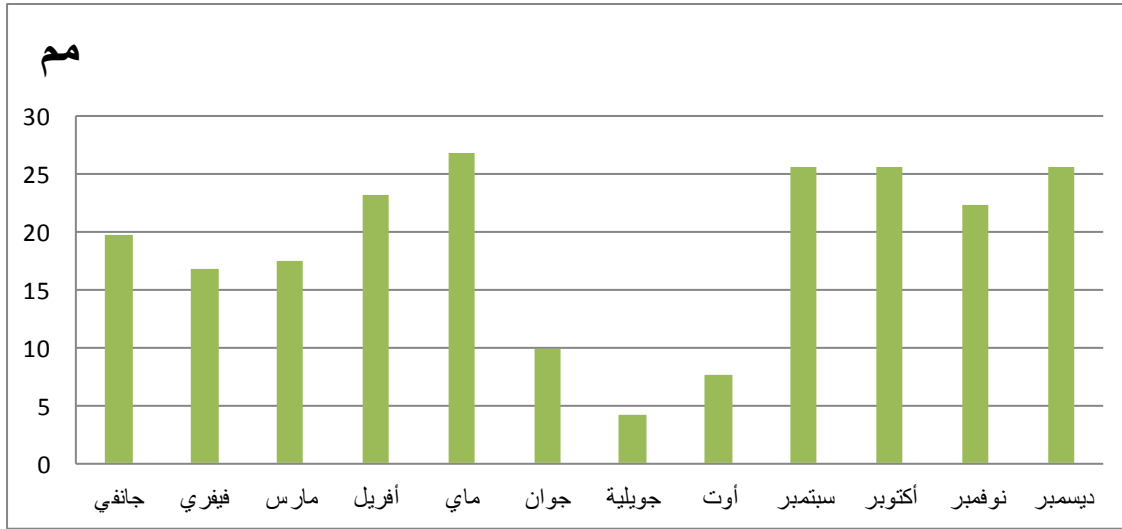
الشهر	جانفي	فيفري	مارس	أفريل	ماي	جوان	جويلية	أوت	سبتمبر	أكتوبر	نوفمبر	ديسمبر	المجموع السنوي
نسبة التساقط(مم)	19.68	16.78	17.44	23.17	26.68	9.85	4.17	7.56	25.59	25.53	22.18	25.52	224.15

المصدر: مديرية الأرصاد الجوية بولاية المسيلة 2019

من خلال الجدول رقم 01 نلاحظ ان الشهر الأكثر تساقطا في مدينة المسيلة هو شهر ماي (26.68)

مم)، في حين أن شهر جويلية الأقل تساقطا (4.17 مم) و منطقة الدراسة تستقبل 224.15 مم سنويا

الشكل رقم 01: أعمدة بيانية توضح الاختلاف في التساقط الشهري في الفترة الممتدة بين (2006-2018)



من إنجاز الطالب بالاعتماد على الجدول

درجة الحرارة: <

حسب المعطيات المناخية لدراسة مصلحة الأرصاد الجوية بالمسيلة للفترة الممتدة بين 2006-2018

فإن أعلى درجة حرارة سجلت في شهر جويلية 40.05 درجة مئوية وأدنى درجة حرارة سجلت في شهر ديسمبر 17.95 درجة مئوية.

الجدول رقم 07: المعدلات الشهرية لدرجة الحرارة (C°) للفترة الممتدة بين (2007-2018)

المعدل السنوي	ديسمبر	نوفمبر	أكتوبر	سبتمبر	أوت	جويلية	جوان	ماي	أفريل	مارس	فيفري	جانفي	الشهر
40.52	17.95	22.06	30.08	35.07	39.49	40.05	37.5	39.06	29.48	25.40	21.96	18.14	المتوسط الحراري (C°)
31.50	22	27.4	37.4	37.4	43.4	43.2	40.3	43.2	32.4	32.7	23.7	22.4	د ح ق
6.52	0.2	2.5	8.5	12.8	18.7	13.6	12.8	5.7	4.2	0.4	-0.4	0.3-	د ح د

المصدر: مديرية الأرصاد الجوية بولاية المسيلة 2019

◀ الرطوبة:

منطقة المسيلة كغيرها من المناطق الوسطى، ترتفع الرطوبة بها في شهور الشتاء والتمثلة في ديسمبر و جانفي وتنخفض في شهور الصيف المتمثلة في جوان وجويلية الى غاية شهر اوت، وتبلغ النسبة القصوى السنوية 68.75% ولا تقل نسبة الرطوبة بالمنطقة عن 28.83%.

الجدول رقم 08: معدلات نسبة الرطوبة لمدينة المسيلة في الفترة الممتدة بين (2007-2018)

المعدل السنوي	ديسمبر	نوفمبر	أكتوبر	سبتمبر	أوت	جويلية	جوان	ماي	أفريل	مارس	فيفري	جانفي	المتوسط الحراري (%)
50.68	68.75	64.58	53.41	45.33	32.16	28.83	33.33	43.16	52.41	57.33	63.83	68.5	

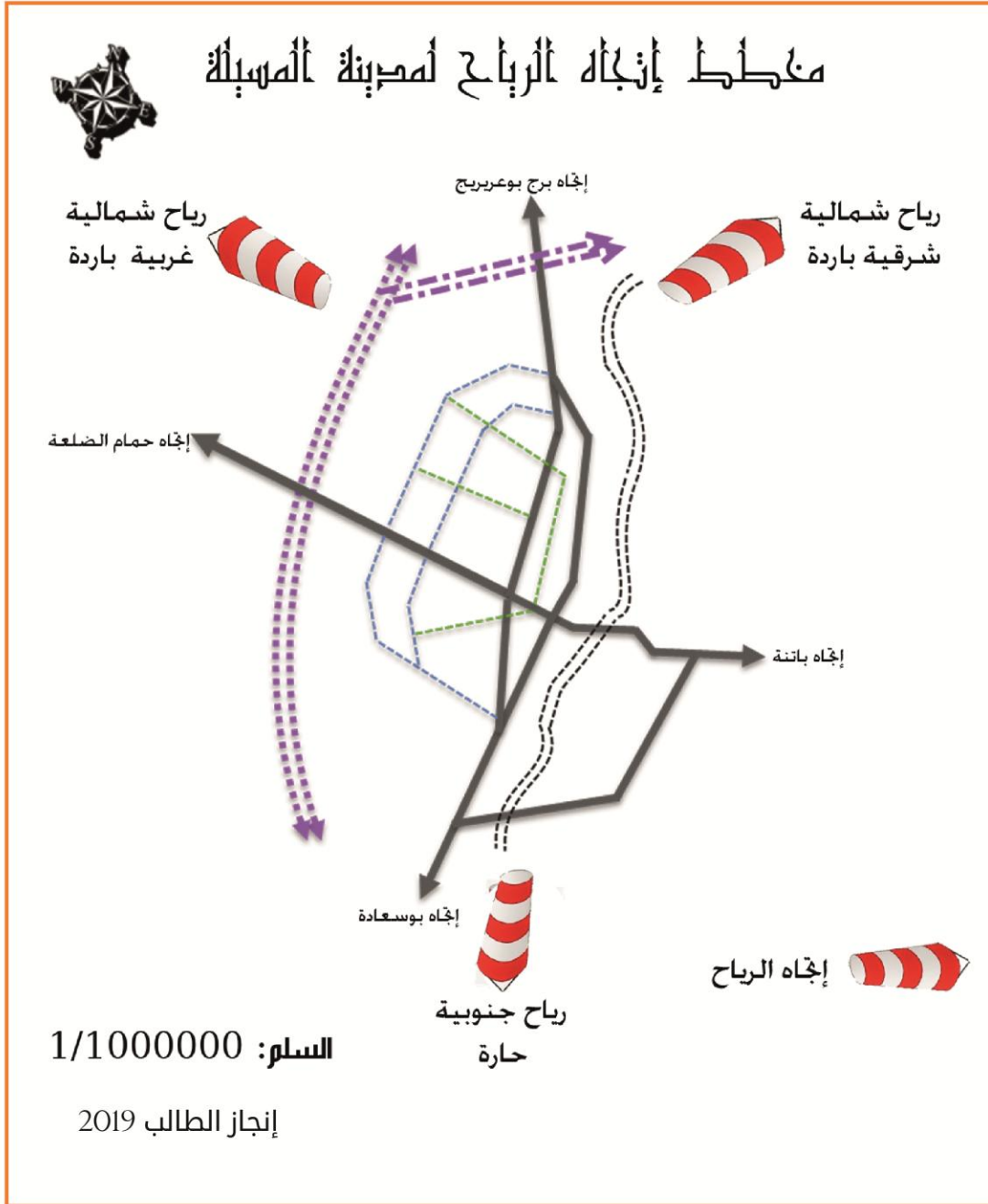
المصدر: مديرية الأرصاد الجوية بولاية المسيلة 2019

◀ الرياح:

تعد الرياح عاملا هاما في البناء وكذلك لأنها تأخذ بعين الاعتبار عند بناء فتحات المساكن، حيث تكون: رياح باردة في فصل الشتاء ذات رطوبة نسبية وسرعة متوسطة ولها اتجاهين شمال شرق وشمال غرب أما في فصل الصيف نجد رياح ساخنة جافة تعرف باسم رياح السيروكو (أو الشهيلي بالمسمى المحلي) وهي الرياح المؤثرة على مناخ المدينة بصفة عامة وتأتي من جهة جنوب.²

² المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2008

المخطط رقم 02: مخطط اتجاه الرياح لمدينة المسيلة



المصدر: من إنجاز الطالب بالاعتماد على المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2008

3.2. الشبكة الهيدروغرافية:

من أهم المجاري المائية التي تشق مجال المدينة نجد واد القصب، الذي يتميز بحوض تجميع كبير جدا يمتد في كل من ولايتي البرج وسطيف، علما أن نسبة كبيرة من المياه التي يجمعها هذا الحوض تصب في سد القصب، الذي يوفر نسبة مهمة من مياه السقي خاصة للأراضي المتواجدة جنوب مدينة المسيلة، بالإضافة إلى واد القصب هناك مجموعة من الأودية الصغيرة التي تشق المجال البلدي والتي في الغالب تأخذ اتجاه من الشمال نحو الجنوب أي من مرتفعات سلسلة جبال الحضنة شمالا، وتصب في شط الحضنة جنوبا حيث نجدها تشكل خطرا في بعض الأماكن التي تكون فيها الوديان مفتوحة، على بعض التجمعات السكانية مثل تجمع غزال كما أن هذه الوديان تنشط فيها ظاهرة جرف التربة، خاصة في المناطق الجنوبية أين نجد تكوينات جيولوجية هشة (رسوبات طينية رملية).

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

✓ واد مويحة (بنية) الذي يشق الجهة الغربية اشبيليا ويحمل مياه الجهة الشمالية الغربية ويصب في واد القصب في جنوب المدينة.

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

✓ واد لقمان يسيل في اتجاه شمال جنوب ويصب في الجهة الجنوبية لواد القصب، وينشأ من حوض مائي كبير.

✓ واد الكرمة، واد المويحة: ينشآن من داخل المجال البلدي ويصبان في واد القصب.³

³ المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2008

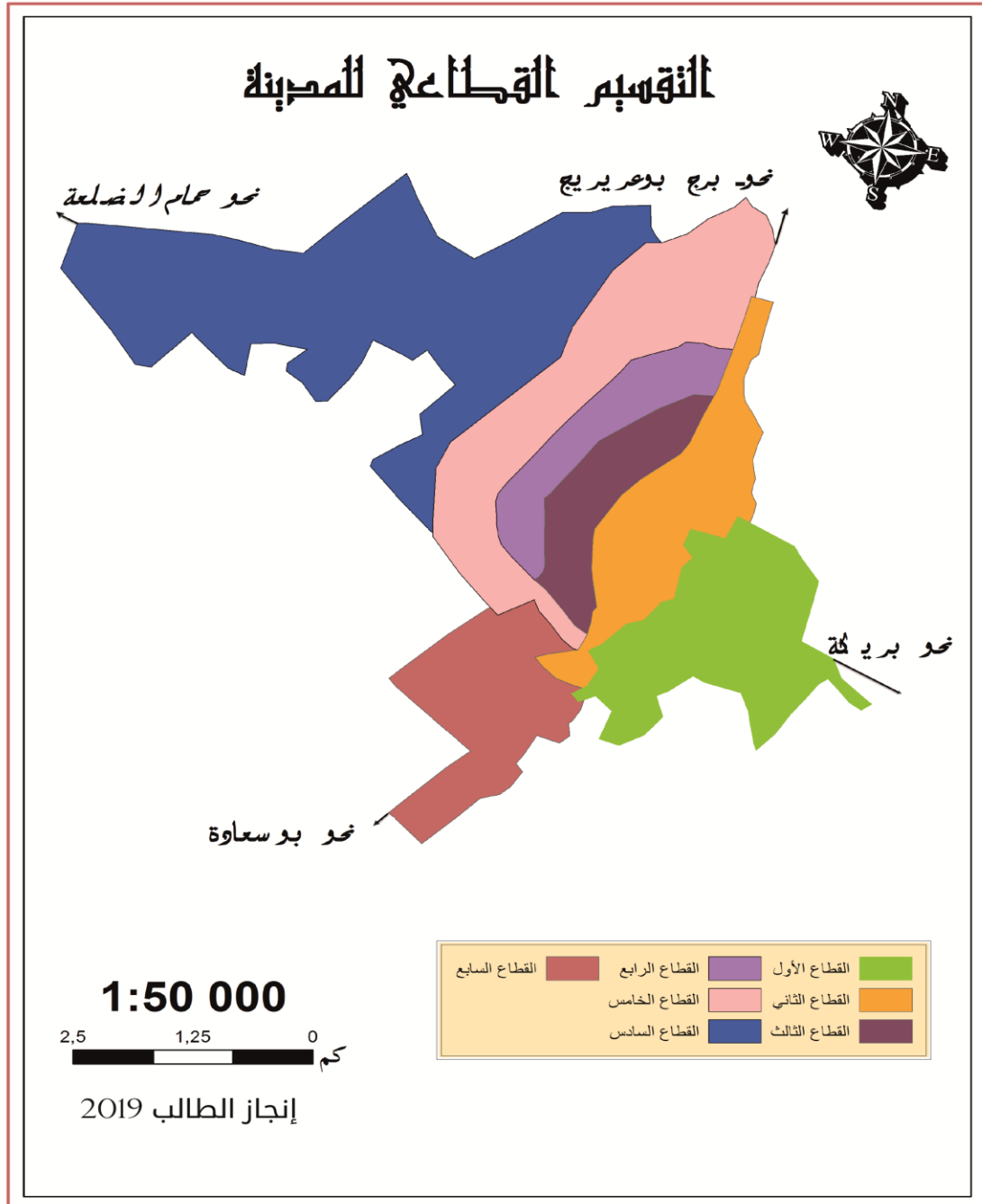
3 الدراسة العمرانية:

1.3. القطاعات في المدينة:

- ◀ القطاع الأول: يمثل المدينة القديمة ويمتد على مساحة قدرها 317,30 هكتار منها 106 هكتار للسكنات، 32 هكتار للتجهيزات، 153,7 هكتار حقول وبساتين، وهو أقدم قطاع من حيث النشأة يتميز بنسيج منقطع وغير منسجم ولا يخضع لأي مقاييس عمرانية.
- ◀ القطاع الثاني: يمثل وسط المدينة و يقع في الغرب من القطاع العمراني الأول ويجاوره، ليفصل بينهما الطريق الوطني رقم 45 يمتد على مساحة قدرها 240 هكتار، تحتل السكنات 72 هكتار، 108 هكتار للتجهيزات، 60 هكتار للطرق، كانت نشأة وميلاد أحيائه بعد الاستقلال.
- ◀ القطاع الثالث: وهو القطاع الذي يمثل المنطقة السكنية الحضرية الجديدة الأولى ويقع إلى الغرب من القطاع الثاني ويمتد على مساحة قدرها 172 هكتار، منها 103 هكتار للسكنات، 42 هكتار للتجهيزات.
- ◀ القطاع الرابع: وهو القطاع الذي يمثل الامتداد الطبيعي والمجالي للمنطقة السكنية الحضرية الجديدة الأولى ويقع إلى الغرب من القطاع الثالث، يمتد على مساحة قدرها 168 هكتار، تعود أول نشأة مساكنه إلى بداية 1989 م .
- ◀ القطاع الخامس: ويشكل الناحية الغربية يمتد على مساحة قدرها 323,27 هكتار، 72,52 هكتار للسكنات، 88 هكتار للتجهيزات، 46,69 هكتار للطرق، 116,16 هكتار للمساحات الحرة.
- ◀ القطاع السادس: من حي إشبيليا القديمة الواقعة في الجنوب والقطاع يقع بأقصى الجهة الغربية من المدينة، يتربع على مساحة قدرها 270,75 هكتار للسكنات، 34 هكتار للتجهيزات، 191 هكتار للمساحات المبرمجة أو الحرة.
- ◀ القطاع السابع: يقع جنوب المدينة ويضم المنطقة الصناعية ومنطقة النشاطات يحتل مساحة إجمالية تقدر ب: 2800 هكتار وهي تعد كأحد العوائق في وجه التوسع⁴

⁴ المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2008

المخطط رقم 03: التقسيم القطاعي لمدينة المسيلة



المصدر : من إنجاز الطالب بالاعتماد على المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2008

4. البنية العامة للمدينة :

1.4. خطة المدينة واتجاه التوسع :

أ- **خطة المدينة:** إن إثارة التساؤل والاستفسار عما هي الخطة التي نشأت على ضوئها مدينة المسيلة وهل كانت عفوية؟ أو مخطط لها؟ ما نمط هذه الخطة ونوعها؟ تجعلنا نبحث مالياً في ماهية الخطة والمخطط الذي قامت عليه لنصل إلى ضبط ووصف دقيق لها يساعدنا في تصنيفها وفهم معالم تطورها تاريخياً والتنبؤ باتجاهات تطورها وتوسعها مستقبلاً. تعرف خطة المدينة بأنها الشكل العام الذي يفرضه الوضع وتخطيطه مختلف مراحل التطور العمراني للمدينة. انطلاقاً من المعطيات الواردة في التعريف، واستناداً لبعض الصور الجوية والمخططات والخرائط الطبوغرافية وجدنا أنه هناك تباين كبير في خطة المدينة، إذ أن المدينة قديمة والمتمثلة في أحياء الكوش والعرقوب والجعافرة ذات تخطيط غير موجه شوارعها وأزقتها ضيقة وتفتقر للأسس التنظيمية وهو ما ينعكس على التنظيم العام للمباني بداخلها، وفي الوقت ذاته وبمحاذاتها نجد الحي الأوروبي الذي يغايرها تماماً كونه أقيم على أسس دقيقة، وأستند في ذلك لمعايير التخطيط حيث أولت الأهمية لمختلف العناصر المكونة للمجال الحضري من (مباني، طرق، مساحات حرة و خضراء ..إلخ). وكذلك انطلاقاً من معطيات ملموسة توصلنا إلى عدة حقائق مهمة منها: أن خطة المدينة تكاد تقترب من ذلك النمط المعروف بالخطة النصف دائرية، غير أن ذلك لا يعني أنها تخلو من صفات الخطة الشطر نجية، التي تظهر في كل التجزئات الترابية الموزعة في السنوات القليلة الماضية مثل: حي 700 مسكن وحي 166 مسكن.

ب - **اتجاه التوسع:** لقد بينت الدراسة النظرية التي تطرقنا لها وما نلاحظه على النسيج العمراني لمدينة

المسيلة، انه عرف توسع سريع في السنوات الأخيرة، كان اتجاهه في الجهة الغربية والشمالية الغربية

للمدينة وهذا كون الطبيعة القانونية في هذه الجهة ساعدت على ذلك (معظمها أملاك عمومية) والتي

لاتطرح تعقيدات إدارية، وفي المقابل أراضي معظمها بعقود عرفية في الجهة الشرقية لواد القصب.

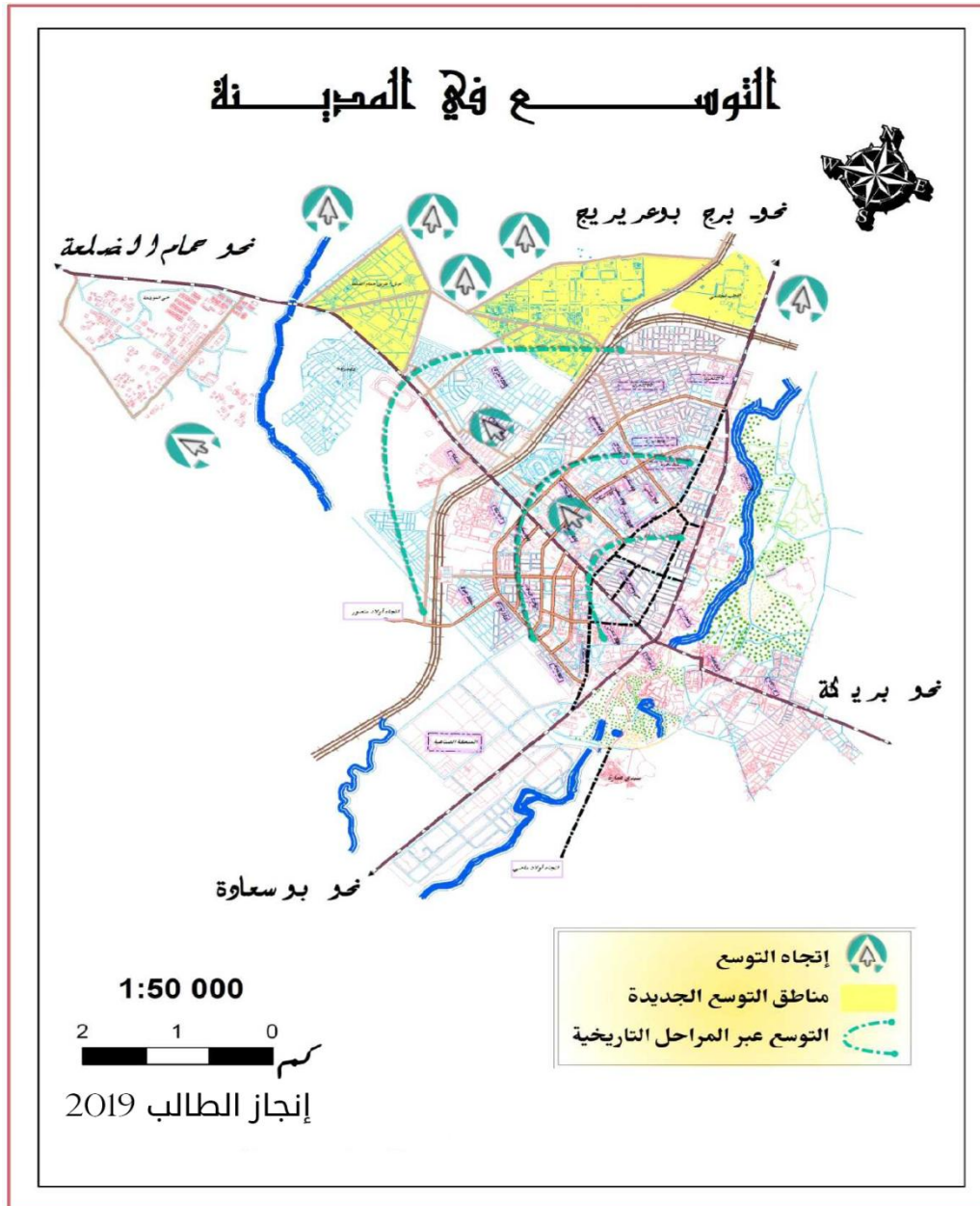
وفيما يخص المعوقات التي ساهمت في تحديد اتجاه التوسع فيمكن تقسيمها الى قسمين:

✓ الطبيعية: تتمثل في واد القصب في الجهة الشرقية للمدينة.

✓ الاصطناعية: فيمكن حصرها في خط السكة الحديدية في الجهة الغربية والشمالية الغربية، والمنطقة

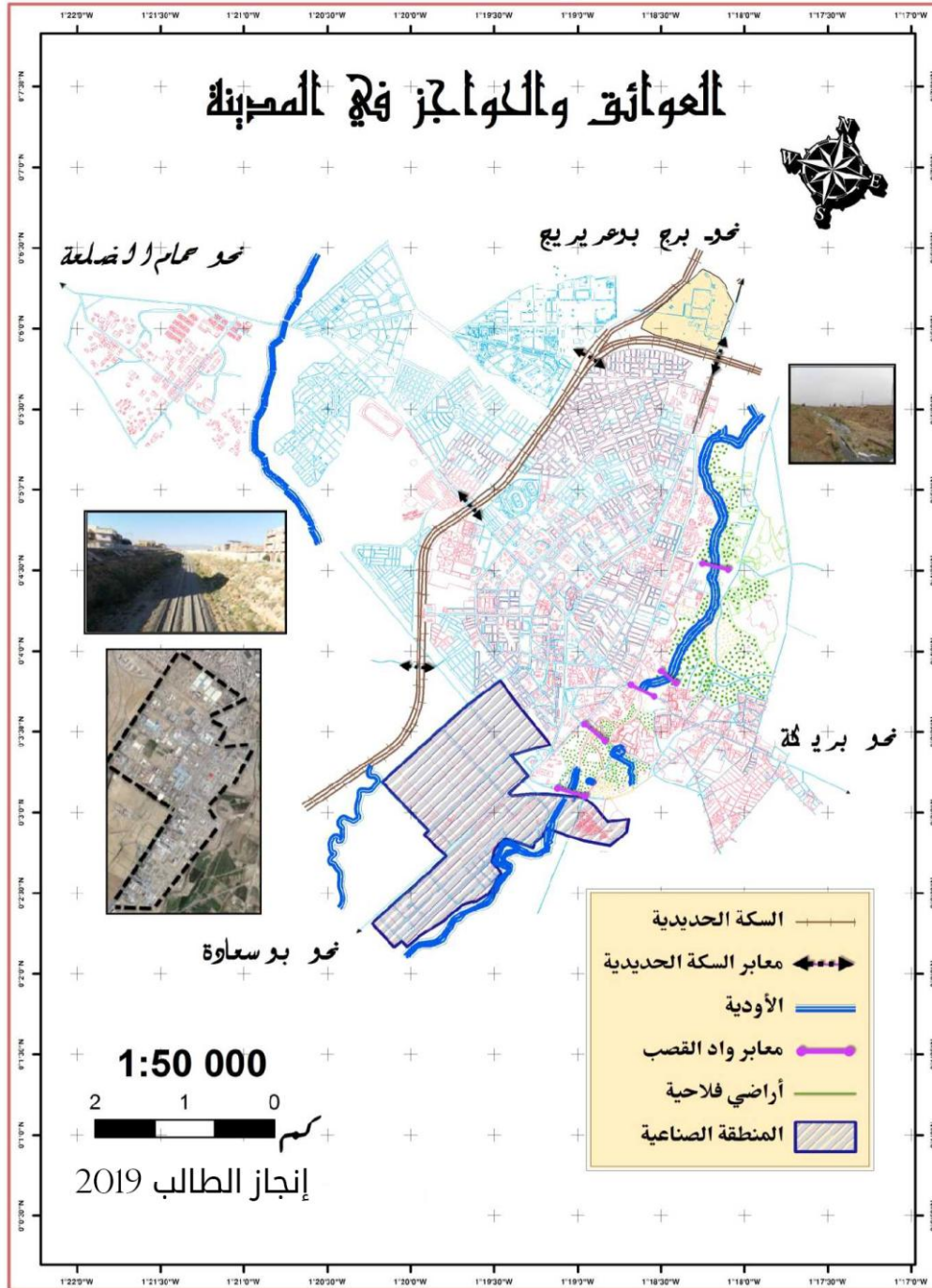
الصناعية في الجهة الجنوبية للمدينة.

المخطط رقم 04: اتجاه التوسع لمدينة المسيلة



المصدر: من إنجاز الطالب بالاعتماد على المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2008

المخطط رقم 05: العوائق الموجودة بالمدينة



المصدر: من إنجاز الطالب بالاعتماد على مخطط الحركة والمرور لولاية المسيلة BETUR 2012

2.4. التجهيزات :

تعتبر التجهيزات عامل اساسي فهي مناطق جذب الحركة في المجال الحضري، كما لها انعكسات مباشرة على حركة السكان ، كما تختلف وظائف التجهيزات باختلاف مجال تأثيرها حسب نوعها وحجمها، ولها دور مهيكلي في المجال الحضري بحيث تحتل مواقع معينة لكنها اغلبها يتموقع بقلب المدينة مما أدخل التوازن الحركي، فأصبحت الهياكل المرورية في كثير من أنحاء المدينة غير فعالة، و لا تقوم بالدور الذي أنشئت من أجله.

3.4. الطرق المهيكلة للمدينة :

تتميز شبكة الطرق داخل النسيج العمراني بوجود 03 محاور رئيسية تقسم المدينة الى اجزاء افقيا

وعمودية وهي:

- محور الطريق الوطني رقم 40 يبلغ طوله 08 كلم ويخترق المدينة من غربها الى شرقها افقيا مما يجعله كمؤشر طبوغرافي يقسم المدينة الى جزئين شمال الطريق وجنوبه.
- محور الطريق الوطني رقم 45 يبلغ طوله 04 كلم ويخترق المدينة من الى جنوبها الى شمالها مع انقسامه في وسط المدينة الى جزئين:

- جزء باتجاه برج بوعريريج مرورا على البريد القديم ليصبح طريق مزدوج.

- جزء باتجاه برج بوعريريج مرورا بوسط المدينة ليصبح الطريق مزدوج الى غاية مفترق

الطرق الشمالي.

المسلك رقم 11 الرابط بين محطة المسافرين محطة المسافرين الى حي 270 مسكن مع الانحراف باتجاه الحي الاداري والجهة الشرقية للجامعة.

كما تحتوي الشبكة على عدة مفترقات طرق هامة لتوزيع حركة المرور هي:

- مفترق طرق الجامعة
- مفترق طرق ساحة الشهداء
- مفترق طرق محطة المسافرين
- مفترق طرق الشمالي 270 سكن
- مفترق طرق وسط المدينة لها شكل دائري وتلعب دورا في تسيير حركة المرور كما تمتاز بطاقة هائلة لاستيعاب حركة المرور.

يشمل مجال بلدية المسيلة شبكة من الطرقات منها الوطنية والولائية وكذلك البلدية.

1.3.4. الطرق الوطنية:

يقطع مجال منطقة الدراسة ثلاثة طرق وطنية وهي:

- الطريق الوطني 40: الرابط بين الطريق الوطني رقم 28 في مقرة وولاية تيارت يمر عبر مدينة المسيلة حيث يتقاطع مع الطريق الوطني 45، أين تشكلت النواة القديمة لمدينة المسيلة.
- الطريق الوطني 45: وهو الطريق الرابط بين البرج شمالا ودائرة بوسعادة جنوبا مروراً بمدينة المسيلة ويعتبر من أهم المحاور الرئيسية التي لعبت دوراً مهماً في تطور مدينة المسيلة.
- الطريق الوطني رقم 60: وهو الطريق الذي يربط مدينة المسيلة ببلدية حمام الضلعة وهو كذلك محور مهم في هيكلية المجال البلدي لبلدية المسيلة.

2.3.4. الطرق الولائية:

- الطريق الولائي رقم 01: والذي يشق مجال منطقة الدراسة انطلاقاً من بشيلقة شرقاً حتى حدود بلدية أولاد منصور غرباً مروراً بمركز مدينة المسيلة.
- الطريق الولائي رقم 02: والذي يشق مجال منطقة الدراسة انطلاقاً من قرية أولاد بديرة شرقاً ثم مقبرة لشيخ ثم حي الجعافرة.
- الطريق الولائي رقم 10 الرابط بين بلدية أولاد ماضي وبلدية المسيلة.

3.3.4. الطرق البلدية: توجد بعض الطرق البلدية والتي تربط بعض القرى والمدامر منها ما تم إعادة

تأهيله ومنها ما يعاني من تدهور كبير بفعل عدم صيانتها لفترة زمنية كبيرة، ومن أهم هذه الطرق نجد:

- ✓ الطريق البلدي الرابط بين الطريق الولائي أولاد منصور بقرية غزال ثم الطريق الوطني 45.
- ✓ _ الطريق البلدي الرابط بين الحجابة والطريق الولائي رقم (01) أولاد ماضي المسيلة.
- ✓ الطريق البلدي الرابط بين مزيرير وأولاد علي بن زيد.
- ✓ الطريق البلدي الرابط بين سد القصب والطريق الوطني 45.

- ✓ الطريق البلدي الرابط بين نوارة وحي لاروكاد.
- ✓ الطريق البلدي الرابط بين الطريق الولائي رقم (01) مسيلة أولاد منصور ثم قرية لحسن.
- ✓ الطريق البلدي الرابط بين أولاد بديرة وأولاد أسلامة.

4.3.4. المحاور الرئيسية في المدينة⁵:

تتهيكّل مدينة المسيلة على عدة محاور أساسية تتقاطع فيما بينها لتشكل شبكة حلّية من الطرق وهي موزعة كما يلي:

- محور شارع شريد عبد الحفيظ وعبد القادر سحنوني:

يعتبر هذا المحور أهم محاور في مدينة المسيلة، يربط بين وسطها وغربها يحوي حركة مرورية كثيفة جدا حالته جيدة لكن عرضه متغير حيث يبلغ 7 م من الجامعة حتى الملحق الجامعي رقم 02 و 12 م حتى المركز المركزي للولاية، ثم يصبح 07 م حتى البلدية.

- محور شارع العقيد الحواس والعقيد عميروش:

يمتد هذا المحور من مفترق الطرق بنهج جيش التحرير الوطني حتى شارع علال عيسى مرورا بساحة الشهداء الذي يحتوي على حركة مرورية كثيفة حالته جيدة أما عرضه فهو أيضا متغير حيث يبلغ عرضه 07 م الذي يمتد حتى ساحة الشهداء أين يتغير ليصبح طريقا مزدوجا بعرض كلي يبلغ 12 م حيث يمتد من مدرسة الرجاء حتى مفترق طرق البرج.

⁵ مخطط الحركة والمرور لولاية المسيلة BETUR 2012

• محور شارع الحرية وكريم بالقاسم:

يتكون هذا المحور من طريق مزدوج يربط بين مفترق الطرق نهج جيش التحرير الوطني جنوبا يحتوي على حركة مرورية كثيفة جدا خاصة الحركة الانتقالية حيث يربط بين الكثير من الأحياء السكنية والتجهيزات التي تتمركز على جانبيين مثل: مقر ولاية المسيلة، قصر العدالة ... الخ يبلغ عرضه 12 م.

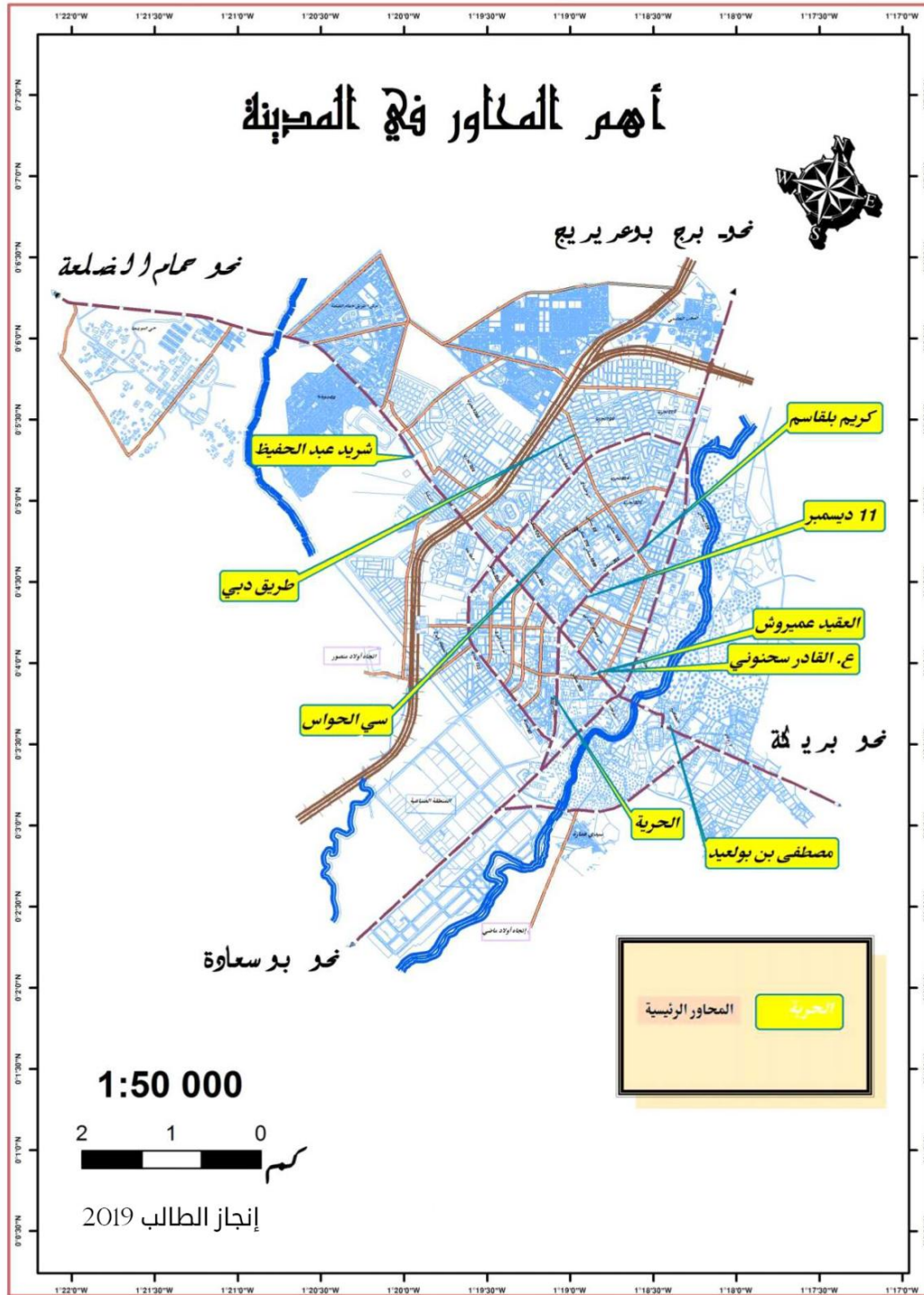
• محور 11 ديسمبر:

هو محور الذي يمتد من شارع خير الدين عمارة جنوبا مرورا بالملحق الجامعي رقم 02 ومتقنة جابر بن حيان والفرع البلدي وصولا عند شارع كريم بالقاسم شمالا تكون حركة المرورية كثيفة فقط من الملحق الجامعي رقم 02 إلى شارع دبي، عرضه 12 م.

• محور شارع خير الدين عمارة:

يربط هذا المحور بين مفترق الطرق 1000 مسكن جماعي ومفترق الطرق برج بوعريريج، مرورا بالجامعة والمكب الرياضي البلدي، وهو مخصص للوزن الثقيل به حركة مرورية متوسط، عرضه 12 م

المخطط رقم 07: المحاور الرئيسية في المدينة



المصدر: من إنجاز الطالب بالاعتماد على مخطط الحركة والمرور لولاية المسيلة 2012 BETUR

المخطط رقم 08: هيكلية الطرق في المدينة



المصدر: من إنجاز الطالب بالاعتماد على مخطط الحركة والمرور لولاية المسيلة BETUR 2012

المخطط رقم 09: مفترقات الطرق الهامة في المدينة



المصدر: من إنجاز الطالب بالاعتماد على مخطط الحركة والمرور لولاية المسيلة BETUR 2012

5 النقاط السوداء في المدينة:

هي كل النقاط الناتجة عن حدوث خلل في إدارة المرور و كذا العوامل الخارجية لشبكة الطرق بالإضافة الى وجود الازدحام على مستوى هذه النقاط والتي تؤدي إلى مشكلة الانتظار في الطرق ، وكذا كثرة التداخل بين العربات مما يؤدي الى حوادث المرور ويزيد من التكاليف الاجتماعية ، وكل هذا يعود الى غياب التخطيط الهندسي في هذه النقاط وانعدام الإشارات في بعضها.

المخطط رقم 10: النقاط السوداء بالمدينة



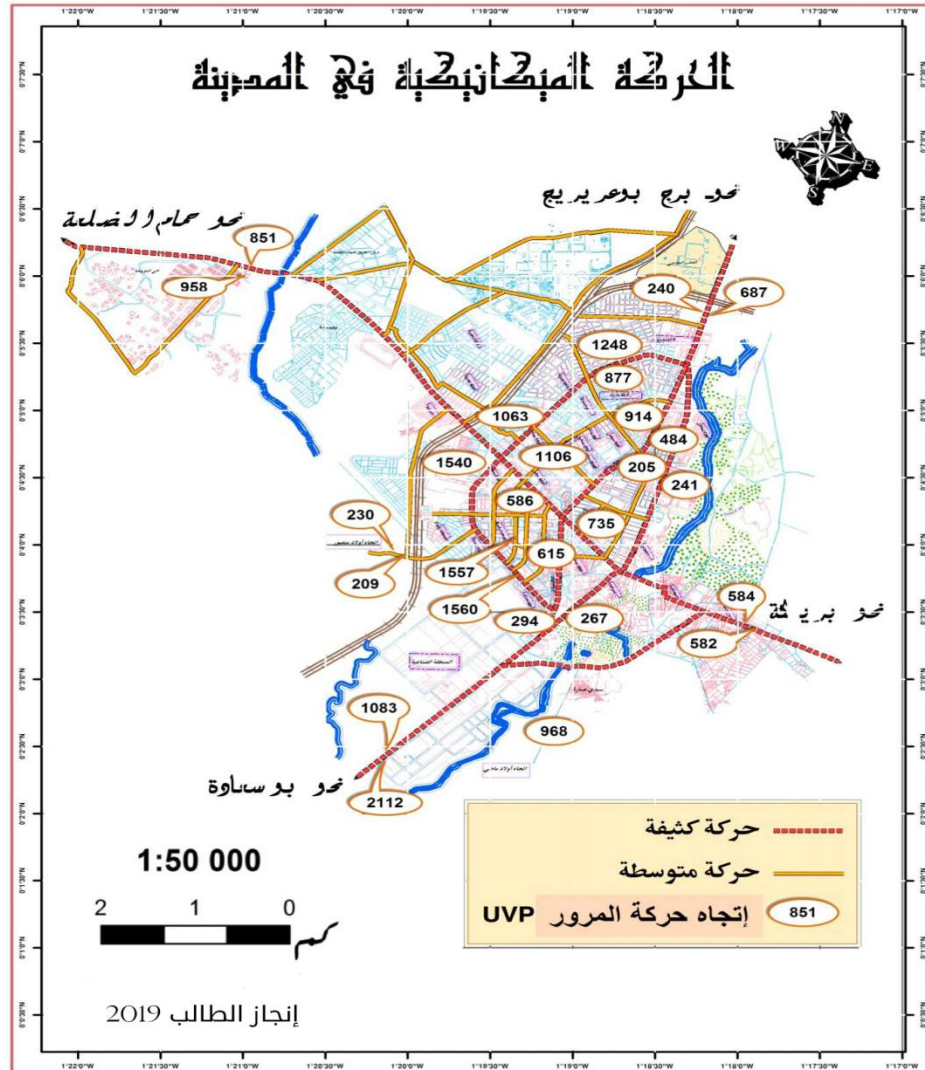
المصدر: من إنجاز الطالب بالاعتماد على مخطط الحركة والمرور لولاية المسيلة BETUR 2012

6. الحركة في المدينة :

1.6. الحركة الميكانيكية

حسب مخطط النقل للمدينة فإنه توجد حركة ميكانيكية كثيفة على طول الطريق الوطني رقم 60 باعتباره طريق رئيسي إذ تبلغ « 1166-1808 UVP » في الاتجاهين والطريق الحضري رقم 11 لاحتوائه على التجهيزات ، بالإضافة الى الحركة المتجهة نحو القطب الجامعي وكذا لمستعملي النقل الفردي بمختلف أطوارهم وحركة متوسطة في الطرق الثانوية وبعض الأحياء وحركة ضعيفة في الأحياء الجانبية.

المخطط رقم 10: الحركة الميكانيكية بالمدينة



المصدر: من إنجاز الطالب بالاعتماد على مخطط الحركة والمرور لولاية المسيلة BETUR 2012

2.6. حركة المشاة

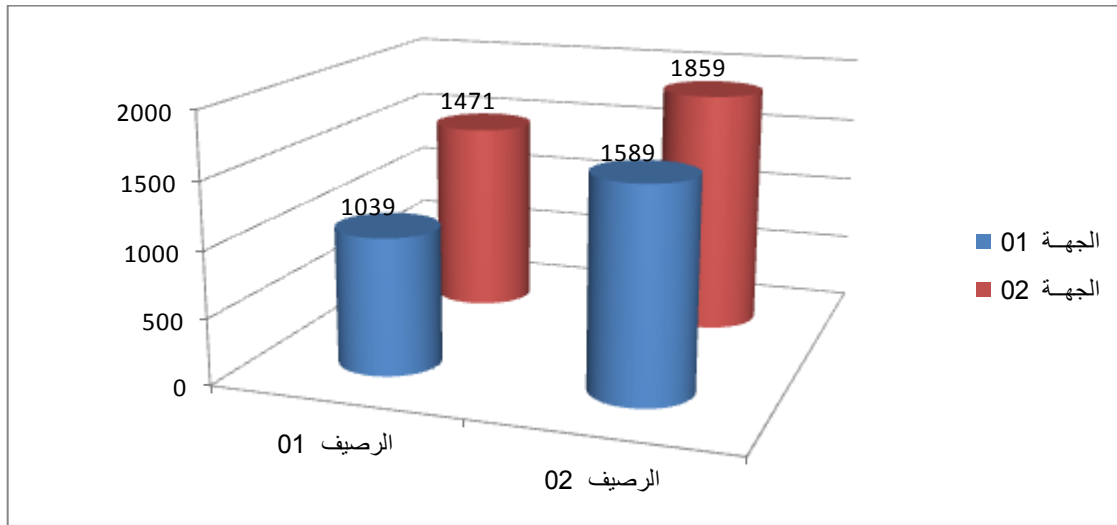
حسب دراسة قام بها مكتب دراسات النقل فإن مدينة المسيلة بها 5 مواقع تشهد كثافة عالية لحركة المشاة منها موقع جامعة المسيلة و موقع مدخل حي 5 جويلية وحي اشبيليا و أمام مديرية النقل والموارد المائية حيث كثافة متفاوتة لحركة المشاة في أوقات مختلفة من النهار وخاصة في أوقات الذروة.

الجدول رقم 9: يمثل نتائج تحقيق حركة المشاة في نقطة الجامعة

المنطقة	الجهة	الرصيف 01	الرصيف 02	المجموع
الجامعة	1	1471	1859	3330
	2	1039	1589	2628
	1 و 2	2510	3448	5958

المصدر: مخطط الحركة والمرور لولاية المسيلة BETUR 2012

الشكل رقم 02: أعمدة تمثل نسبة المشاة في كل رصيف



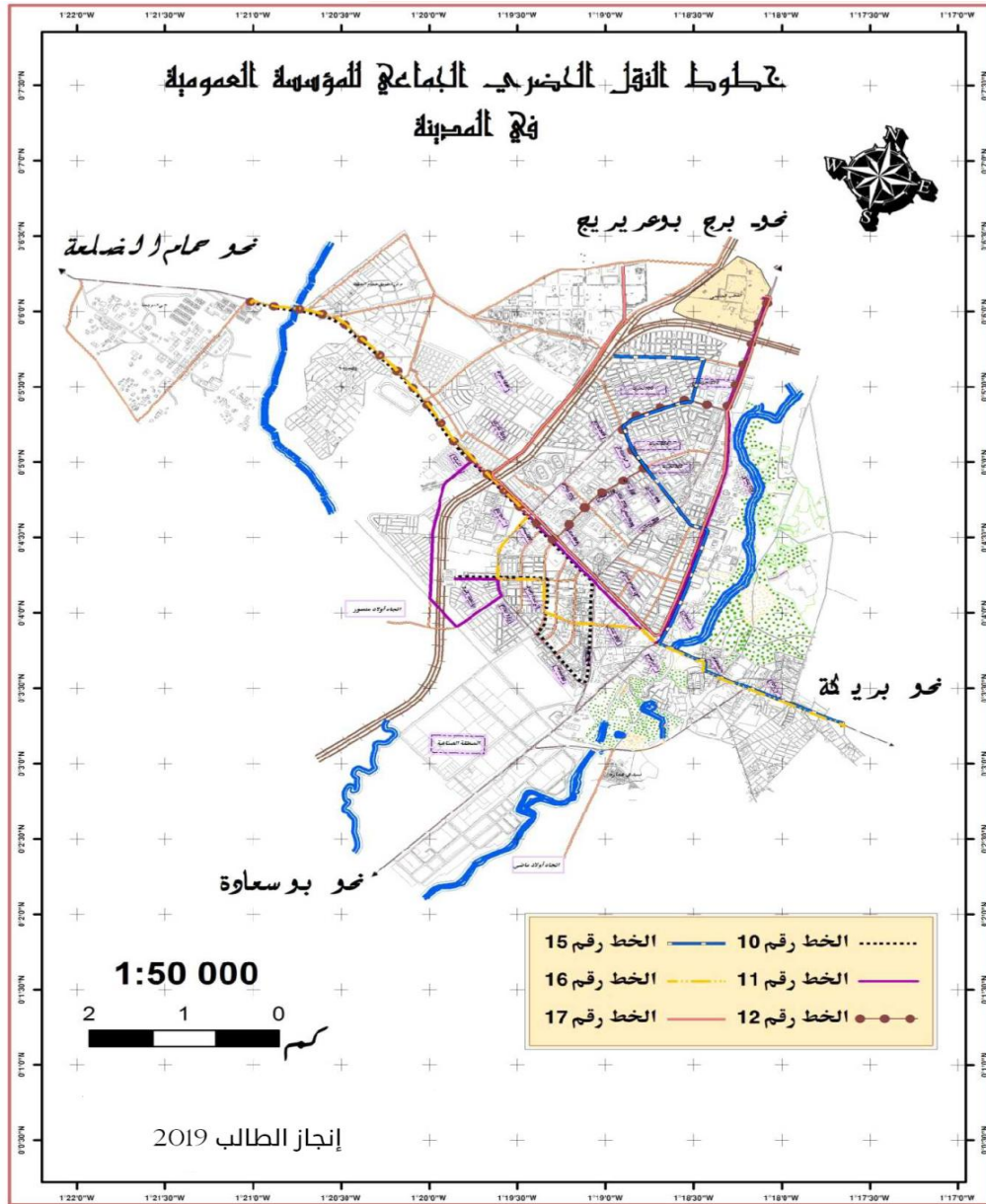
إعداد الطالب 2019

من نتائج الجدول ومعطيات المنحنى نستنتج أن كثافة المشاة في الجهة 1 أكثر من الجهة 2 والرصيف 2 أكثر منه في الرصيف 1 وذلك لكون مدخل الجامعة في الجهة 1 واغلب المشاة يستعملون الرصيف 2 لوجود التزليل من جهة وفساحته من جهة أخرى حيث عرضه 5 م بالإضافة للتهيئة الملحقة والتي عرضها 26 م. غير أنها لا تتلاءم مع متطلبات المشاة.

7. شبكة النقل في المدينة :

1.7. خطوط النقل الحضري الجماعي للمؤسسة العمومية للنقل

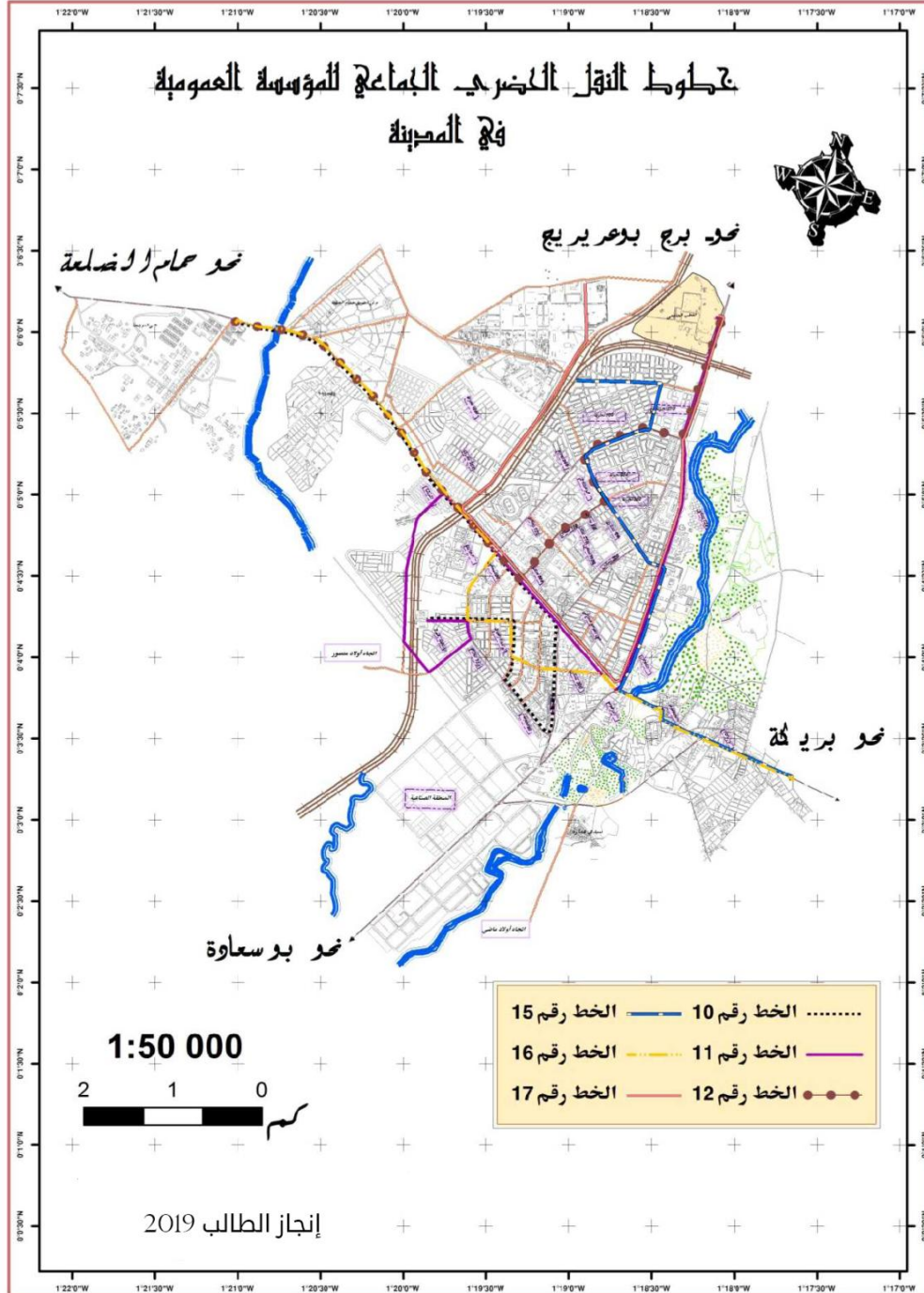
المخطط رقم 11: خطوط النقل الحضري الجماعي للمؤسسة العمومية للنقل



المصدر: من إنجاز الطالب بالاعتماد على مديرية النقل + مخطط الحركة والمرور لولاية المسيلة BETUR 2012

2.7. خطوط النقل الحضري الجماعي الخاص

المخطط رقم 12: خطوط النقل الحضري الجماعي للمؤسسة العمومية للنقل



المصدر: من إنجاز الطالب بالاعتماد على مديرية النقل + مخطط الحركة والمرور لولاية المسيلة BETUR 2012

8. وضعية شبكة الطرق وحظيرة المركبات

1.8. وضعية شبكة الطرق

تعد طرقاتها من بين أكثر الطرق على المستوى الوطني دموية، حيث تحصد سنويا عشرات الأرواح ومئات الجرحى، وحسب الأرقام التي عرضها الوالي فإن مشاريع هامة ستستفيد منها الولاية لتعزيز القطاع، حيث سيتم إعادة الاعتبار للطرق الوطنية من خلال تدعيم وتحديث 78 كلم فيما سيتم صيانة 7 كلم طرق بلدية والانطلاق في إعادة الاعتبار للطرق الوطنية على مسافة 27 كلم وإعادة تأهيل الطرق البلدية على مسافة 77 كلم، وخلال هذا العام سيتم إعادة تأهيل 16 كلم من الطرق الولائية مع دراسة وإنجاز نفقين سفليين بكل من المسيلة وبوسعادة، وتدعيم وتحديث الطريق الوطني وعلى مسافة 24 كلم ودراسة الطرق الاجتنبية لكل من المسيلة وبوسعادة عين الحجل برهوم، مع تسجيل انطلاق أشغال الطريق الإجتنبية لمدينة سيدي عيسى، وتحديث 57 كلم على مستوى الطريق الوطني رقم 46 بين بوسعادة وبسكرة وإنجاز ازدواجية الطريق الوطني رقم 8 على مسافة 30 كلم بن سيدي عيسى وعين الحجل و إعادة تأهيل 100 من الطرق الولائية للإشارة فان مجموع الطرق على مستوى ولاية المسيلة تفوق 4 آلاف كلم موزعة كآلاتي:

جدول رقم 10 : شبكة الطرق لولاية المسيلة

طريق وطني	طريق ولائي	طريق بلدي
924 كلم	809 كلم	2300 كلم

المصدر :مديرية الأشغال العمومية بالمسيلة

وتوجد بها 15 دار صيانة، في حين يرتقب أن يتم إنجاز مدرج جديد لمطار بوسعادة ب 3 آلاف متر ، في حين تم إعادة تأهيل المدرج الحالي على مسافة 2000 متر، نفس الشيء يقال عن المشاريع الضخمة التي تدعم بها قطاع النقل كإنجاز المخططات الخاصة بحركة المرور للولاية ومدن أخرى، واستلام

محطات جديدة لنقل المسافرين، وكذا الانطلاق في إنجاز مشروع السكة الحديدية الرابط بين المسيلة ببوغزول ومشاريع كهربية خطوط المسيلة ببرج بوعرييج والمسيلة بباتنة، وانطلاق الدراسة لإنجاز خط المسيلة إلى غاية ولاية الجلفة مرورا ببوسعادة، واستلام سرب جوي من الطائرات العمودية خاص بالدرك الوطني ولمراقبة وضعية الطرقات والتدخل عند الحاجة ومشاريع أخرى ضخمة. تهدف إلى تحسين قطاعي الأشغال العمومية والنقل⁶.

2.8. تطور الحظيرة الولائية للسيارات:

بلغت الحظيرة الوطنية للسيارات إلى غاية نهاية 2015 ما مجموعه 5.683.156 سيارة أي بارتفاع قدر بـ 4.75 بالمائة مقارنة بالسنة السابقة حسب ما أوردته وكالة الأنباء الجزائرية، نقلا عن المركز الوطني للإحصائيات، ويفسر هذا الارتفاع بزيادة عدد ترقيم السيارات الجدد في 2015 مقارنة بـ 2014 بأكثر من 900.000 وحدة أي بنسبة 7.72 بالمائة مع العلم أن ترقيم السيارات الجديدة يعني الانطلاق الفعلي للسير أما إعادة الترقيم فهو الحصول على بطاقة رمادية جديدة بعد تغيير ولاية ترقيم السيارة فقد انتقل عدد عمليات الترقيم وإعادة الترقيم من 1.397.554 عملية في 2014 إلى 1.505.403 عملية في 2015 ويلاحظ انه على عكس السنوات الفارطة قبل ادخال رخص استيراد السيارات فإن جل (91.3 بالمائة) المركبات المستوردة الجديدة في 2015 والمقدرة بـ 282.119 وحدة تم ترقيمها خلال سنة استيرادها. وفي 2014 على سبيل المثال فمن اجمالي 439.637 مركبة مستوردة 301.722 فقط تم ترقيمها أي (68.6 بالمائة) اما المركبات المتبقية 137.915 مركبة فجرى تخزينها .

⁶ <http://www.wilaya-msila.dz/ar> 14/12/2016

وبخصوص استيراد السيارات الجديدة يوضح ذات المصدر أن عدد السيارات المستوردة في إطار تجاري من قبل وكلاء السيارات وصل إلى 282.119 وحدة إي بانخفاض قوي قدر ب 35 بالمائة مقارنة ب 2014 وذات الشيء بالنسبة للسيارات المستوردة من قبل الخواص التي تراجعت ب 24 بالمائة. والحضيرة الولائية للسيارات بالمسيلة تحتوي على 68734 مركبة على اختلاف أنواعها كما تشهد هذه الحضيرة تجديدا نوعيا معتبرا من سنة لأخرى، وتزايد محسوسا من حيث الكم نتيجة الانفتاح الاقتصادي على الأسواق خصوصا .ويتصدر البنزين قائمة الوقود المستعمل كمصدر لطاقة للسيارات وبنسبة 65.67 بالمائة مقابل 34.33 بالمائة بالنسبة للمازوت.⁷

⁷ <http://www.akhbarelyoum.dz/a/16/12/2016>

خلاصة:

من خلال دراستنا لمدينة المسيلة استخلصنا ان المدينة تحتل موقعا ممتازا كونها تمثل همزة وصل ونقطة ربط بين مختلف جهات الوطن فالمدينة وبصفة عامة تهيكلا محاور أساسية وهي بمثابة طرق رئيسية تخترق مجالها وتربط بين مختلف قطاعاتها العمرانية تتمثل أساسا في الطرق الوطنية (40)، (45)، (60). بالإضافة الى شبكة طرق داخلية تتمثل في الشوارع الرئيسية وشوارع الأحياء حيث تستقطب عددا هائلا من المركبات بالإضافة الى المركبات الوافدة يوميا على المدينة. كما أن اتجاه التوسع العمراني لمدينة المسيلة نحو المنطقة الشمالية الغربية وغياب التجهيزات بها أثر سلبا على حركة النقل المتجهة نحو مركز المدينة وهو ما انجر عنها من تشعب في المواقف على قلتها وكثرة الإزدحام خاصة في أماكن تواجد التجهيزات العمومية والتجارية وهو ما يؤدي الى اختناقات مرورية لساعات تؤثر سلبا على مستعملي الطريق والراجلين على حد سواء وتتسبب في أغلب حوادث المرور.

بالإضافة الى التطور الكبير في حضيرة السيارات حيث نلاحظ المبالغة في التنقل بالسيارات الخاصة داخل المدينة على الرغم من التغطية " نظريا" للنقل الجماعي لمختلف الأحياء والمحاور وهو ما يطرح نقاط استفهام حول جدوى النقل الجماعي، مع الانعدام الكلي لممرات الراجلين وذوي الاحتياجات الخاصة.

الفصل الرابع

دور التشريع المنظم لحركة المرور
بالمدينة

تمهيد:

تسجل ولاية المسيلة المئات من حوادث المرور سنويا وتحصد عشرات الأرواح إن لم نقل المئات وتحصي آلاف المصابين وتصدرت قائمة حوادث المرور المميتة في أكثر من مرة حسب المركز الوطني للوقاية من حوادث المرور، في غياب الإنسانية والإحساس بالمسؤولية وغياب احترام القوانين مع تغيير الدهنيات والتعود على اللامبالاة وعدم الانضباط. وهذه الزيادة في عدد الحوادث مرتبطة بعدة عوامل طبيعية و اجتماعية يأتي في مقدمتها معدلات الزيادة السكانية وزيادة معدل امتلاك المركبة (سيارة ، شاحنة النقل الصغيرة الخ) ما ولد زيادة كبيرة في حظيرة السيارات واكتظاظ واختناقات في جل الطرق والشوارع وأحدث تشبع في المواقف على قلتها في بعض المناطق وانعدامها في الكثير منها، وهو ما يترتب عنه إجهاد وضغط كبيرين على السائقين خاصة يؤدي بهم في كثير من الأحيان الى مخالفة التنظيم والتشريع المنظم لحركة المرور سواء بعدم احترام الإشارات (التوقف ، الاتجاه الممنوع ، ممنوع التوقف..) أو التصرف بتهور واستعمال السرعة الفائقة ، وأحيانا لعدم وجود الإشارات أصلا ما ينجر عنه الكثير من حوادث أدت الى إزهاق الأرواح حتى في شوارع الأحياء السكنية.

في هذا الفصل أردنا أن نسلط الضوء على دور التشريع المنظم لحركة المرور حول هذه الظاهرة التي تبقى تؤرق المجتمع على الرغم من كل ما نسمع عن السياسة الوطنية المعتمدة والجهود التي تبذلها كل الهيئات والمصالح المعنية للحد من حوادث المرور.

I. ظاهرة حوادث المرور بالمسيلة

تعد ظاهرة حوادث المرور من الظواهر المعقدة ، لما تتميز به من تداخل في أسبابها وتعدد المتورطين في حدوثها، وبتصدر ولاية المسيلة لعدد الحوادث المميتة حسب إحصائيات المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق يطرح الكثير من الأسئلة ، فالبعض يرى أسبابها في السلوك البشري والبعض الآخر يراها في منظومة التكوين، وآخرون في الطرق الغير مهياًة، غير أن هناك بعض المؤشرات التي يمكن من خلالها ملاحظة ومعرفة العوامل الرئيسية الأكثر مساهمة في زيادة الحوادث.

1. قراءة في إحصائيات حوادث المرور في مدينة المسيلة

الإحصاء عند عامة الناس لا يخرج عن كونه جمع المعلومات وعرضها في جداول ورسوم لكنه في صورته الحديثة هو أحد الدعامات الرئيسية التي تقوم عليها الطريقة العلمية للبحث في العلوم الإنسانية وغيرها¹ ، وباعتمادنا على المنهج الوصفي التحليلي والإحصائي نحاول القيام بقراءة في إحصائيات حوادث المرور وأسبابها وخصائصها للإلمام بالظاهرة بغية التحكم فيها ومعالجتها.

ويتم إحصاء حوادث المرور بولاية المسيلة عبر أجهزة امن الطرقات حسب اختصاصها، فسرية امن الطرقات التابعة لجهاز الدرك الوطني بولاية المسيلة تختص بالمناطق الريفية والحضرية حيث يضمن الدرك الوطني مراقبة 96 بالمائة من شبكة الطرقات، في حين تقوم مديرية الأمن الوطني بنفس الولاية بإحصاء الحوادث داخل المناطق الحضرية عبر كامل بلدياتها ودوائرها، وتقوم مديرية النقل بالولاية بجمع كل الإحصاءات وتحصيلها بتفاصيل كل حادث وخصائص السائقين وتوقيته الزمني وتفاصيل الموقع، وهذا كله بهدف جمع قاعدة بيانات شاملة ومركزة تتيح لصناع القرار النظر الى ظاهرة الحوادث المرورية من كافة ابعادها، وهذا بدوره سيساهم في وضع حلول مناسبة للحد من تفاقمها

¹ محمد محمود مهدي، تطبيقات علم الإحصاء في العلوم الاجتماعية، المكتب الجامعي الحديث الإسكندرية 2002 ص 14

1.1. تطور حصيلة الحوادث المرورية بالمسيلة في خمس سنوات

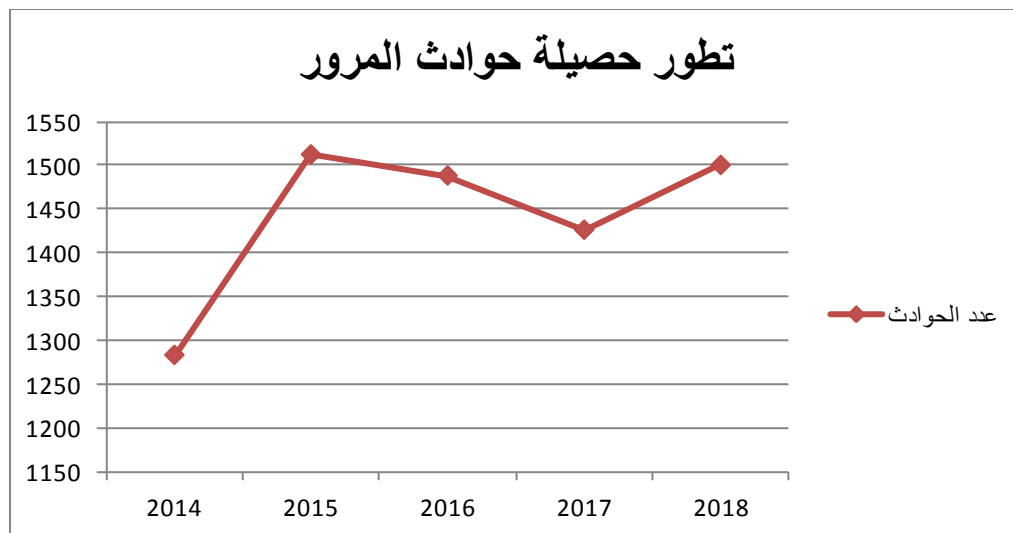
من خلال قراءتنا لتطور حصيلة حوادث المرور في الجدول أدناه نلاحظ تسجيل 1283 حادث سنة 2014 ليرتفع العدد الى 1512 سنة 2015 بزيادة 229 حادث ، ثم يسجل تراجع طفيف سنة 2016 بـ 24 حادث مسجلا 1488 وسنة 2017 بـ 62 حادث مسجلا 1426 ، بينما يعاود الارتفاع سنة 2018 ليبلغ 1500 حادث كما هو مبين في الجدول والتمثيل البياني

الجدول رقم 11: حصيلة حوادث المرور بالمسيلة للفترة الممتدة بين (2014-2018)

السنوات	عدد الحوادث
2014	1283
2015	1512
2016	1488
2017	1426
2018	1500

المصدر: مديرية النقل لولاية المسيلة 2019

الشكل رقم 03: تمثيل بياني لحصيلة حوادث المرور بمدينة المسيلة للفترة الممتدة بين (2014-2018)



المصدر: إعداد الطالب 2019

2.1. تطور حصيلة قتلى الحوادث المرورية بالمسيلة في خمس سنوات

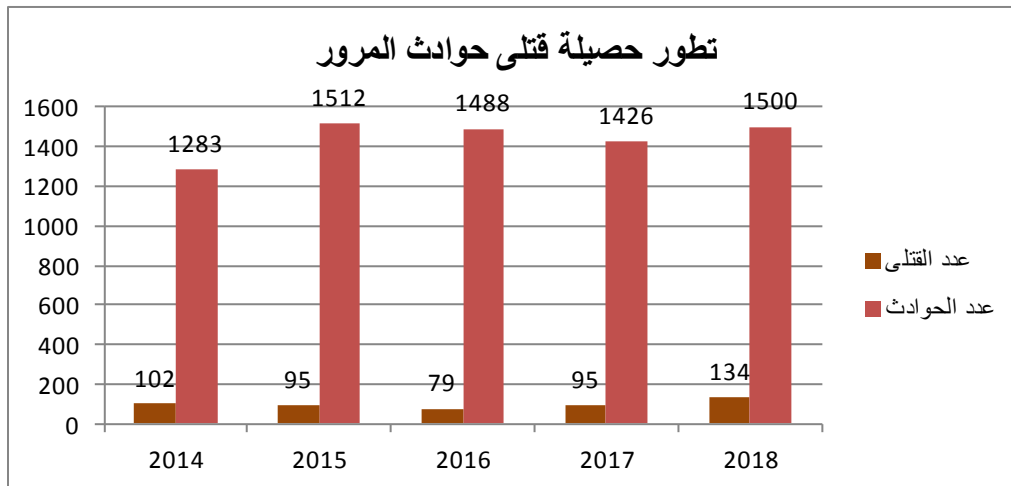
نلاحظ من خلال الجدول أدناه التناسب الطردي بين عدد حوادث المرور الجسمانية وعدد قتلى هذه الحوادث المسجلة في نفس الفترة ما يفسر خطورتها، فباستثناء الانخفاض المسجل بين سنتي 2014 و 2015 حيث تم تسجيل 103 و 95 ضحية على التوالي انخفض العدد الى 79 ضحية سنة 2016 ليرتفع مجددا سنة 2017 مسجلا 95 ويواصل الصعود ليقفز الى 134 سنة 2018 وهو أعلى رقم خلال الخمس سنوات الأخيرة، كما هو مبين في الجدول والتمثيل البياني

الجدول رقم 12: حصيلة قتلى حوادث المرور بالمسيلة للفترة الممتدة بين (2014-2018)

السنوات	عدد الحوادث المرورية	عدد القتلى
2014	1283	103
2015	1512	95
2016	1488	79
2017	1426	95
2018	1500	134

المصدر: مديرية النقل لولاية المسيلة 2019

الشكل رقم 04: تمثيل بياني لحصيلة قتلى حوادث المرور بالمسيلة للفترة الممتدة بين (2014-2018)



إعداد الطالب 2019

3.1. تطور حصيلة جرحى الحوادث المرورية بالمسيلة في خمس سنوات

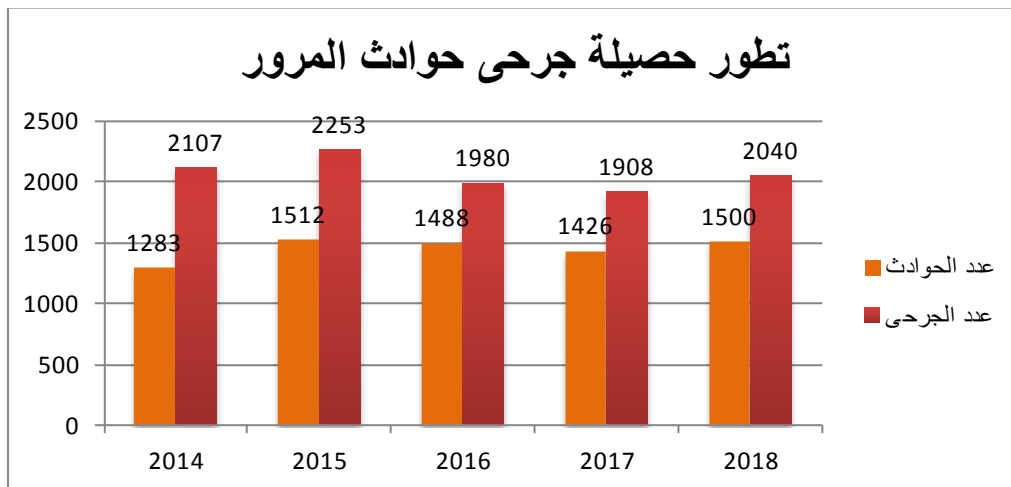
بلغ عدد جرحى حوادث المرور الجسمانية 2107 جريح سنة 2014 ليرتفع العدد الى 2253 سنة 2015 بزيادة 146 جريح ، ثم يسجل تراجع سنة 2016 مسجلا 1980 وسنة 2017 بـ 1908 وهي أقل حصيلة في هذه الفترة ، ثم يعاود الارتفاع سنة 2018 ليبلغ 2040 جريح ليساير بذلك منحنى عدد الحوادث كما هو مبين .

الجدول رقم 13: حصيلة جرحى حوادث المرور بالمسيلة للفترة الممتدة بين (2014-2018)

السنوات	عدد الحوادث المرورية	عدد الجرحى
2014	1283	2107
2015	1512	2253
2016	1488	1980
2017	1426	1908
2018	1500	2040

المصدر : مديرية النقل لولاية المسيلة 2019

الشكل رقم 05: تمثيل بياني لحصيلة قتلى حوادث المرور بالمسيلة للفترة الممتدة بين (2014-2018)



إعداد الطالب 2019

2. أسباب حوادث المرور بالمسيلة

تتميز حوادث المرور باعتبارها ظاهرة اجتماعية بالتعقيد عند دراستها وتحليلها ، وكلمة حادث توحى بوجود أسباب أدت إلى وقوعه. فمن الأبجديات أن يعرف كل سائق عناصر السلامة المرورية الثلاثة المتمثلة في السائق، المركبة، الطريق والظروف المحيطة، فمن البديهي أن وقوع حادث المرور هو نتيجة حتمية لعدم قيام أحد العناصر المرورية أو جميعها بدورها على الوجه الكامل.

إن تحديد الأسباب المؤدية للحوادث بكيفية دقيقة يتطلب فعلا عملا مهنيا واحترافيا، بدءا من المصالح المكلفة بالتحقيق في الحوادث إلى المميزات والخصوصيات التي تشترط في شبكة الطرقات. ورغم تعدد الأسباب وتنوعها إلا أن مردها الأساسي يعود إلى الإنسان باعتباره المدرك والقادر على التأقلم مع كل الأوضاع وفي كل الحالات سواء كان راجلا أو سائقا.

ومن أجل معرفة خصائص الحوادث المرورية أخذنا إحصائيات قامت بها مديرية النقل بمعية المصالح الأمنية المختصة للوقوف على مختلف الأسباب المتعلقة بالعامل البشري في حوادث المرور بالمسيلة مثل ما هو مبين.

وإذا ألقينا نظرة على البيانات المدونة في الجدول رقم 05 نجد أن الإفراط في السرعة يحتل المرتبة الأولى بنسبة تفوق 51 % متبوعا بقطع الطريق من طرف الراجلين دون أخذ الحيطة والحذر بنسبة 15% مع ملاحظة انعدام ممرات الراجلين ما يسبب مشكلة تحديد المسؤولية في الحادث، يليه التجاوز الخطير بنسبة 7 % ثم يأتي السير على اليسار و عدم التنبيه بتغيير الاتجاه والمناورة الخطيرة وعدم احترام المسافة القانونية بنسبة تتراوح من 4 الى 6 % بينما باقي الأسباب كالتوقف الخطير واستعمال الهاتف النقال والإهمال وعدم الانتباه تأتي بنسب أقل من 3 %.

الجدول رقم 14: أسباب حوادث المرور

النسبة %	عدد الحالات	أسباب الحوادث
51,19	86	الافراط في السرعة
15,48	26	قطع الطريق من طرف الراجلين
7,74	13	التجاوز الخطير
5,36	9	السير على اليسار
4,76	8	عدم التنبيه عن تغيير الاتجاه
4,17	7	المناوراة الخطيرة
4,17	7	عدم احترام المسافة الأمنية
2,38	4	التوقف الخطير
1,79	3	مخلفات أخرى (إهمال وغفلة السائقين)
1,19	2	السياقة في حالة سكر
0,60	1	السياقة بدون رخصة
0,60	1	السياقة برخصة معلقة
0,60	1	السياقة في حالة صحية سيئة

المصدر: مديرية النقل لولاية المسيلة 2016 + معالجة الطالب 2019

نلاحظ عدم التطرق للأسباب الأخرى والمتعلقة بالمركبة والطريق والتي لا تقل أهمية من العامل البشري إذ تؤثر بصفة مباشرة على سلوك السائق على الطريق خاصة أن غالبية من يفرط في السرعة يظن أنه يسترجع الوقت الضائع منه في الازدحام بينما هو يقع في مشكل أكبر بتسببه في حادث، أو يقوم بمناوراة تغيير الطريق لتفادي الازدحام فيؤدي به ذلك الى نفس المشكل.

3. خصائص حوادث المرور في مدينة المسيلة

حسب إحصائيات المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق حول حوادث المرور وما تتميز به من تداخل في تعدد الأسباب و المتورطين في حدوثها، يجعل الكثيرين يطرحون الأسئلة ، فالبعض يرى أسبابها في السلوك البشري والبعض الآخر يراها في منظومة التكوين، وآخرون في الطرق الغير مهياً، غير أن هناك بعض المؤشرات التي يمكن من خلالها ملاحظتها ومعرفة العوامل الرئيسية الأكثر مساهمة في زيادة الحوادث من بين العوامل العديدة الأخرى.

وبالنسبة لولاية المسيلة فقد تم رصد بعض المؤشرات على العينة المدروسة التي لا بد من دراستها بدقة حتى يمكن تحديد الأسباب الحقيقية للظاهرة ومعرفة ممكن الخلل بغية إيجاد الحلول المناسبة، من بينها الفئات العمرية المتورطة في الحوادث ، نوع المركبات ، مهن السائقين الأكثر عرضة للحوادث المرورية ..إلخ.

جدول رقم 15: أنواع المركبات المسجلة في حوادث المرور 2016

النسبة %	العدد	نوع المركبة
62,86	176	سيارة سياحية
21,07	59	شاحنة
5,71	16	دراجة نارية
4,29	12	حافلة
3,21	09	دراجة هوائية
2,86	08	عتاد الأشغال العمومية، فلاحى وأخرى

المصدر: مديرية النقل لولاية المسيلة 2016 + معالجة الطالب 2019

حسب احصائيات سنة 2016 تحتل السيارات السياحية مرتبة الصدارة من بين المركبات المتورطة

في حوادث المرور بحكم تعدادها الكبير تليها الشاحنات فالدرجات النارية وباقي المركبات بنسب أقل.

جدول رقم 16: الفئات العمرية الأكثر تعرضا لحوادث المرور

النسبة %	العدد	الفئة العمرية
24,29	86	20 - 25 سنة
20,90	74	25 - 29 سنة
18,64	66	30 - 34 سنة
14,97	53	35 - 39 سنة
8,47	30	40 - 44 سنة
12,71	45	45 - 50 سنة

المصدر: مديرية النقل لولاية المسيلة 2016 + معالجة الطالب 2019

تعتبر فئة أقل من 20 سنة الأكثر تعرضا للحوادث وتمثل الفئة من 20 الى 29 سنة ما نسبته تفوق 45 % من مجمل الفئات المعرضة للحوادث، فكل الأسباب المذكورة سابقا تعد من المخالفات الرئيسية لقواعد المرور ، فالإفراط في السرعة تعتبر أشد المخالفات خطورة لما ينتج عنها من خسائر مادية وبشرية والمناورات الخطيرة وعدم احترام إشارات وقوانين المرور واستعمال الهاتف أو السماعات لدى هذه الفئة هي دائما مرادف للتهور واللامبالاة، وكذا حب المغامرة وإظهار القدرة والبراعة في السياقة ومواجهة الخطر والتغلب عليه دون أن يكون دوما مسيطرا على مركبته، أو مراعاة ما تقتضيه حالة الطريق وصعوبات المرور والعوائق المنتظرة. فالسائق هنا لا يملك الوقت الكافي للملاحظة والتنبيه والحركة. خاصة مع الحركة الكثيفة للمشاة وانعدام الممرات الخاصة بهم.

جدول رقم 17: مهن السائقين الأكثر تعرضا للحوادث

النسبة %	عدد المتورطين	المهنة
23,16	82	سائقون محترفون
3,39	12	فلاحون
6,78	24	تجار
15,82	56	موظفون
9,04	32	أعمال حرة
15,25	54	بدون مهنة

المصدر: مديرية النقل لولاية المسيلة 2016 + معالجة الطالب 2019

من خلال قراءتنا للجدول أعلاه نجد أن ممتهنوا السياقة أو السواق المحترفون كما يطلق عليهم هم الأكثر تعرضا للحوادث بسبب الساعات الطويلة التي يقضونها في السياقة والمسافات الطويلة التي يقطعونها دون الاستفادة من فترات الراحة، وهذا يرتبط أكثر بسائقي سيارات الأجرة والنقل الحضري بالإضافة الى سائقي حافلات النقل الجماعي للمسافرين والناقلين للبضائع، والذي يرجع ربما لبدافع المنافسة والرغبة بالظفر بأكثر رحلة أو خدمة ممكنة، وكذا الموظفين والذين يتعرضون في أغلب الأحيان للحوادث بسبب السرعة في الرحلات من وإلى أماكن العمل والأسواق لقضاء الحاجات مع افتقار البعض حسب ممثل مديرية النقل للسياسة الاحترافية.

II. دور التشريع المنظم لحركة المرور في تحسين السلامة المرورية بالمسيلة

للأجهزة الإدارية والأمنية دور كبير في تحسين السلامة المرورية وهي المخولة والمكلفة قانونا بالسهر على تنفيذ وتطبيق التشريعات والتنظيمات المتعلقة بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، والقيام بكل الأعمال واتخاذ كل التدابير الكفيلة بترقية الوقاية و الأمن عبر الطرق ، في شكل اللجنة الولائية المكلفة بتنفيذ برامج الوقاية والأمن عبر الطرق التي يقرها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق أو لجان المرور البلدية التابعة لها طبقا للقانون بموجب القانون 87-09 المؤرخ في فيفري 1987، (المادة رقم 24) المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.²

1 الجانب التحسيبي والردعي

1.1.1 دور جهاز الأمن الوطني

تضطلع مصلحة الأمن العمومي التابعة لأمن ولاية المسيلة بدور هام في مجال الأمن المروري، فقد سطرت مصالح امن المسيلة بالتنسيق مع الشركاء الفاعلين عدة برامج تحسيسية وتكوينية ثرية منذ سنة 2015، خاصة الأيام المفتوحة والأيام الدراسية بالإضافة الى البرامج المسطرة مع مديرية التربية موجهة لتلاميذ الطورين الابتدائي والمتوسط، يهدف أساسا الى ترسيخ نوع من الثقافة المرورية لدى التلاميذ المتمدرسين ويسعى الى تلقينهم مختلف قواعد السلامة المرورية كالكيفيات الصحيحة والسليمة بعبور الطريق بسلام وكان من ضمنها تنظيم زيارة ميدانية لفائدة 15 ابتدائية على مستوى الولاية كما تشارك في كافة الأنشطة الإذاعية التي تنشطها الإذاعة المحلية بهدف التحسيس والتوعية بمخاطر التسبب في الحوادث داخل الإطار الحضري خصوصا عبر حث السائقين بأخذ أسباب الحيطة والحذر من تجاوز السرعات المحددة عبر تنصيب رادارات داخل النطاق الحضري.³

² الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية عدد 07 الصادرة يوم 11 فبراير 1987م

³ مسؤول الاتصال والعلاقات بمقر مديرية الامن الوطني لولاية مسيلة+ الموقع الرسمي لولاية المسيلة 2017

كما يقوم بالعمل الميداني كجهاز رقابة وتنفيذ والمتمثل أساسا في :

• تنظيم المرور

متمثلا في توجيه وضبط حركة المرور في جميع الطرق والمجاور وذلك من خلال عناصره العاملين في الميدان الذين يقومون بجهد عال في جعل حركة المرور انسيابية دون إعاقة لحركة المرور خاصة في ساعات الذروة وعند حصول اختناقات مرورية قد تكون ناتجة عن عوائق غير متوقعة أو وقوع حوادث وهذا يحتاج إلى جهد كبير ومعرفة بكيفية توزيع السيارات وتغيير اتجاهاتها وتنظيمها مستخدمة كافة إمكاناتها المتوفرة.

• تحرير المخالفات

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

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

- الثاني : التقليل من حوادث المرور المتمثلة في ضبط السائقين المخالفين لقواعد المرور وجاهزية

المركبة.

• تنظيم مخططات الحوادث:

يقوم جهاز الأمن في عملية تنظيم مخططات الحوادث وكتابة تقرير لكل حادث مرور يقع على الطريق وتتبع هذه الإجراءات ضبط السيارة ومحتوياتها وسحب السيارة الى مواقع آمنة بعيدا عن أيدي العابثين بالإضافة الى الطلبات المتكررة للإدلاء بالشهادة.

حصيلة الأمن الوطني سنة 2018 :

عدد المخالفات المرورية كالجنح وحالات السحب الفورية ومخالفات الرادار التي قدرت سنة 2018 بـ 30439 مخالفة بزيادة بلغت 8000 مخالفة عن سنة 2017.⁴

2 دور جهاز الدرك الوطني

يبرز دور الدرك الوطني بالولاية باعتباره ركيزة مهمة في إرساء السلامة المرورية عبر كامل شبكة الطرق الوطنية والولائية والبلدية بالولاية، حيث يقع على عاتق هذا الجهاز مهام تامين السير على هذه الخطوط، وهي مهمة كبيرة بالنظر الى حجم المسؤوليات الأخرى الملقاة على هذا الجهاز المتمثل في مكافحة كل أشكال الجريمة الأخرى غير إرهاب الطرقات، وهو ما دعا المكلف بالإعلام على مستوى المجموعة الإقليمية للدرك الوطني بالولاية الى اعتبار مهمة التوعية والتحسيس مهمة لا يكاد الدرك الوطني قادرا على التفرغ للقيام بها بمفرده، ولكنه سيضل بالمقابل مستعدا للمساهمة فيها بكل طاقته بمشاركة اطراف أخرى تضطلع بالمبادرة للقيام بها، واما التزايد المستمر لعدد حوادث المرور، تعمل المجموعة الإقليمية للدرك الوطني بالمسيلة للفت انتباه مستعملي الطريق لتنامي هذه الظاهرة، وانعكاس نتائجها على الجبهة الاجتماعية والاقتصادية، وسطرت استراتيجية محكمة قصد التصدي لهذه الظاهرة للحد منها بكل الوسائل اللازمة، كما اولت لوحدها المرور اهتماما بالغا وهذا باستعمال احدث الأجهزة لقياس السرعة التي عمدت القيادة على توفيرها في جميع الوحدات، حيث اعطي للتكوين داخل الوطن وخارجه أهمية بالغة لتحسين الأداء وتدعيم الوحدات العاملة في الميدان، منها تكوين تقنيين مختصين في معاينة مختلف حوادث المرور وإعادة تمثيلها باستعمال عتاد متطور في هذا المجال، من اجل إعطاء مصداقية اكبر للتحقيقات المنجزة في حوادث المرور، كما تم وضع مخطط للدوريات والسدود حسب الأماكن التي عرفت اكبر عدد من الحوادث في الزمان

⁴ رئيس الأمن الولائي بالمسيلة نور الدين بلقاسم، حصيلة نشاطات 2018، كل شيء عن المسيلة فيفري 2019

والمكان، ومن أجل تنظيم حركة المرور وتوعية مستعملي الطريق والتطبيق الصارم للقانون وقمع المخالفين بهدف التقليل من الحوادث والتقليص من نتائجها الوخيمة وترسيخ ثقافة الأمن المروري لدى السائقين.

كما تم تنظيم حملات تحسيسية وإعلامية لفائدة مستعملي الطريق حول مخاطر حوادث المرور، مع القاء دروس حول الوقاية المرورية في الوسط المدرسي ومدخلات في وسائل الاعلام والمشاركة في الملتقيات والأيام الدراسية حول الوقاية والسلامة المرورية.

وبهذا تتحدد مهام وحدات امن الطرق بولاية المسيلة بضمان شبكة الطرقات عبر المهام الخمس

الأساسية التالية:⁵

• الوقاية :

وذلك عبر وضع السدود والدوريات، بالكيفية التي تجعل رجل الدرك دوما على صلة بمستعمل الطريق لمراقبته ومراقبة مركبته ومدى أهليته ولياقته للسياسة.

• التوعية :

وتشمل في كل الأحوال لدى الاتصال المباشر بين رجل الدرك والسائق سواء عند السدود او عند تحرير محضر مخالفة.

• الإعلام والإرشاد :

وهذه تتم عبر الأيام المفتوحة التي يقيمها رجال الدرك في مناسبات مختلفة بهدف التعريف بقوانين المرور وبهدف تعليم أصول السياقة السليمة، وعبر المداخلات المبرمجة عبر الإذاعة المحلية كحصة " حق الطريق " التي تستضيف رجال امن الطرقات لتقديم نصائح مباشرة لمستعملي الطريق عبر الأثير.

⁵ تصريح قائد المجموعة الإقليمية للدرك الوطني لولاية مسيلة + الموقع الرسمي لولاية المسيلة 2017

• المساعدة والإسعاف والنجدة :

عبر التنقل العاجل والمباشر لمكان الحادث للنجدة والمساعدة مع التنسيق مع رجال الحماية المدنية ومعاينة الحادث بعد اجلاء الضحايا، وتسهيل حركة المرور المتعطلة بفعل الحوادث.

• الردع :

وهي التي تهدف الى وضع الحد أمام بعض السلوكيات الخطيرة والمتكررة التي يتهاون فيها السائق والتي تشكل أهم أسباب الحوادث كالقيادة بحالة سكر والسرعة المفرطة، عبر تحرير المخالفات وتعليق الرخص وغيرها من إجراءات الردع التي نصت عليها قوانين المرور .

3. دور الحماية المدنية

تعتبر مصلحة الوقاية التابعة لمديرية الحماية المدنية بالمسيلة الركيزة الأساسية في مضمون

المهام الملقاة على عاتق هذا القطاع وهو يتكون من :

✓ مكتب الدراسات والإحصائيات .

✓ مكتب الخرائط والأخطار الخاصة بالإعلام .

✓ مكتب المراقبة .

إضافة للمهمة الرئيسية للحماية المدنية المتمثلة في التدخل السريع عند وقوع الحوادث وتوفير

الوسائل المادية والبشرية لتقديم الإسعافات الأولية ونقل الضحايا إلى المستشفى بالتنسيق مع المصالح

الأمنية، اها مهام أخرى تتركز على الوقاية عموما عبر تنظيم الحملات التحسيسية والإسعاف القاعدي كأهم

نشاطاتها إذ تواصل مصالح الحماية المدنية لحملاتها التحسيسية التوعوية لفائدة جميع شرائح المجتمع من

خلال تنشيط حصص مع الإذاعة المحلية حول الحوادث المنزلية وحوادث المرور كما يتم تدعيم هاته

الحملات بموضات إذاعية عبر المحطات المحلية لإرشاد المواطنين وتوعيتهم بالاطار المحيطة بهم وكيفية

التعامل مع كل خطر وما هي الإجراءات الوقائية التي يجب الالتزام بها لتفادي وقوع الحوادث إضافة الى :

- تقديم إرشادات وقائية حول هذه الأخطار والتدابير الواجب اتخاذها .
- طريقة التعامل مع حادث مرور وظروف إسعاف ضحايا حوادث السير .
- التعرف على طرق إسعاف ضحية في حالة الاختناق (التنفس الاصطناعي والإنعاش) .
- توزيع مطويات تتضمن إرشادات وقائية .

بالتركيز على الأطفال لترسيخ ثقافة الوقاية منذ الصغر باعتبارهم القاعدة الأساسية لبناء مجتمع قائم

على مبدأ الوقاية خير من الف علاج⁶.

4. دور مديرية النقل

تعد مديرية النقل بالولاية ركنا هاما من أركان امن الطرقات خاصة بعد تحويل والوصاية على المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق من وزارة الداخلية الى وزارة النقل بموجب أحكام المادة 64 من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001 ، حيث تعتبر المشرف على حركة النقل بأنواعها من نقل للمسافرين ونقل للبضائع وحركة سيارات الأجرة.

كما تضطلع بمسؤولية الإشراف على تأهيل وتدريب السائقين على حسن السياقة على المركبات المختلفة الأحجام وعلى تكوينهم ليقودوا بسلام عبر كافة الطرقات الى جانب مهام التكوين ومنح الرخص والقيام بإدارة حركة المركبات وتنظيم استغلال خطوط السير، فان من شان مديرية النقل أن ترعى جانب الوقاية والسلامة المرورية، وذلك عبر إحصاء وملاحظة سلوك مستعملي الطرق من السائقين ومدى تقيدهم بالقوانين المرورية، خصوصا وان اغلب حوادث المرور يرجعها المسؤولون إلى العامل البشري بنسبة تفوق 90 بالمائة من إجمالي الحوادث، مما يؤدي إلى التساؤل حول الخلل ومصدره.

العمل على رصد حوادث المرور ومتابعة أسبابها تقوم مديرية النقل بالولاية بجمع الإحصائيات المتاحة على مستوى الأمن الولائي والدرك الوطنيين ومن ثم جمع معلومات حول الحوادث ومسببها لتتم بعد

⁶ <http://www.akhbarelyoum.dz/a/2016>

ذلك تقييم كفاءة التكوين على ضوء تلك الإحصائيات، ولحين العمل على تطوير منظومة التكوين وتكثيفه على مستوى المراحل التعليمية بأطوارها المختلفة، تقوم مديرية النقل بعدة حملات للوقاية من حوادث المرور شعارها رفع درجة الوعي لدى مستعملي الطريق ووضعهم أمام مسؤولياتهم في التسبب بحوادث المرور ومن ضمن النشاطات الشبه سنوية التي تقوم بها المديرية في هذا المجال:

- المشاركة في إثراء وتنظيم الأسبوع العربي للوقاية من حوادث المرور في مختلف نشاطات البرامج

المعدة

- من طرف مديرية الأمن الولائي.
- تنظيم حملات تحسيسية تتمثل في دروس توعوية لفائدة تلاميذ المدارس خلال كل سنة بالتنسيق مع
- مدراء مدارس السياقة ومديرية التربية لولاية مسيلة.
- تنظيم معارض للتوعية بالأمن المروري خلال الحملات التي تنظمها مختلف الفعاليات الأخرى، بالإضافة الى برمجة أيام تحسيسية لفائدة الناقلين العموميين للمسافرين والبضائع حول موضوع خطورة الإفراط في السرعة.
- الانضمام الى كافة النقاشات التي تديرها الإذاعة المحلية مع المصالح المعنية كرجال الأمن والدرك والحماية المدنية بهدف مناقشة وإثراء موضوع السلامة المرورية وفتح خطوط مباشرة مع انشغالات المواطنين.
- الإشراف على إعداد وتجسيد مخطط النقل والحركة بالمدينة بالتنسيق مع البلدية والمصالح المختصة.

5. دور مديرية الأشغال العمومية

تمتد إدارة مديرية الأشغال العمومية على كامل تراب الولاية غي جانب الطرق وتحتوي على مصلحة تطوير الطرق : مكلفة بتطوير الطريق خصوصا جانب الدراسات و التحقيقات.

مصلحة استغلال و صيانة الطرق : مكلفة بالجوانب المتعلقة بالتسيير و الصيانة والاستغلال.

تشارك في حدود اختصاصاتها انطلاقا من منظور تنمية دائمة في ميدان الهياكل الأساسية بالتنسيق مع المصالح الأخرى في .

- ✓ تطبيق التنظيم التقني و المقاييس.
- ✓ جودة الدراسات و الموارد و المنشآت.
- ✓ قواعد تصميم الطرق السريعة وتهيئتها و إنجازها و صيانتها-
- ✓ القواعد التي تحدد إشارات الطرق و شروط و كفاءات تنفيذها
- ✓ قواعد حماية الأملاك العمومية للطرق.
- ✓ المشاركة في جميع اللجان الخاصة بترقية الوقاية و السلامة في الطرق.
- ✓ المشاركة في إعداد مخططات النقل و المرور.

6. دور مديرية التربية

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

تشارك مديرية التربية في وضع البرامج و مراقبة الجانب البيداغوجي .

تسهيل عمل اللجان الأمنية في الحملات التحسيسية بالمدارس

7. دور الإذاعة المحلية بالمسيلة

باعتبارها الشريك الفعال في التنمية والتوعية، فقد بدأ التجسيد الميداني لمشروع إذاعة المسيلة الجهوية بداية 2002 لقد شهدت إذاعة المسيلة الجهوية منذ انطلاق بثها تطورات ومراحل عدة خاصة فيما يتعلق بتنوع الشبكات البرمجية إضافة الى الحجم الساعي للثبث اليومي، وقد سجلت إذاعة الجزائر من مسيلة

حضورها القوي والتميز في عديد من التظاهرات والمناسبات ركن " حق الطريق " حصة إذاعية أسبوعية يقدمها اثير إذاعة مسيلة استهدفت تقديم نصائح مرورية لفائدة مستمعي الإذاعة، وكانت فكرة الحصة تقوم على استضافة المهتمين بالشأن المروري وبأمن الطرقات كرجال الامن. الوطني إضافة الى رجال الميدان من الدرك والحماية المدنية، ومن الناشطين في مجال تعليم السياقة ومنح الرخص كمديرية النقل ومدارس السياقة، وكانت فكرة هذه الحصة مبنية من قناعة مدير الإنتاج بالإذاعة بان حملة لتحسيس.بالسلامة المرورية باتت امرا لا بد من الدوام عليه على طول السنة كونها قضية تحتاج لجهود كبيرة وصبر طويل، وهذا خصوصا بعد ان تبين ان نجاح حملة سنة الوقاية المرورية التي قادتها الإذاعة الوطنية خلال سنة 2016 كان راجعا للتكثيف الإعلامي الذي لقيه موضوع الوقاية من حوادث المرور خلال تلك الحملة.

8. دور منظمات المجتمع المدني

يعتبر العمل الجمعي من أهم أسباب التواصل الفاعل بين الإدارة والمواطن في المجتمع الحديث، لما له من ميزات خاصة كالمبادرة والشعور بالحس المدني لخدمة المجتمع وتشجيع العمل التطوعي، ويعتبر العمل التثقيفي والارشادي التوعوي من أهم أنواع أنشطة الخدمة الاجتماعية التي تقدمها الجمعيات الاهلية للمجتمع، إلا أن الملاحظ حول مشاركة منظمات المجتمع المدني بالمسيلة في الحملات التوعوية للسلامة المرورية لا تعدو أن تكون مشاركة شكلية عبر الدعوات التي تتلقاها في بعض المناسبات والملتقيات، شأن أغلب المنظمات الغير ربحية في مجتمعنا، إضافة لعدم استقلاليتها للقيام بهكذا مبادرات ونقص الهياكل والإجراءات البيروقراطية⁷ باستثناء المشاركات الفعالة لأفراد الكشافة الإسلامية في حملات التحسيس وتوزيع المطويات بالتنسيق مع المصالح الأمنية

⁷ رئيس جمعية "تحفظ عن ذكر اسمه واسم الجمعية"

2 الجانب الهندسي والتقني

1.2. شبكة الطرق

تعاني شبكة الطرقات ولواحقها في المسيلة من نقص كبير من عدة نواحي نذكر منها:

- الناحية الفنية (نقص الإشارات المرورية والتجهيزات الأمنية)
- كثرة الحفر واهتراء أجزاء من الطرق في غياب الصيانة من طرف مصالح البلدية والأشغال العمومية
- التوسع العمراني والمؤسسات المستقطبة للأعداد الهائلة من المواطنين مع نقص حظائر التوقف
- استغلال الأرصفة من طرف التجار والباعة ما يضطر المشاة للسير في الطريق
- اهتراء الأرصفة وانعدام التهيئة في أغلبها
- نقص كبير في الإنارة العمومية بالطرق وانعدام كلي في بعضها وعدم صيانتها
- نقص في إشارات المرور العمودية وانعدام الإشارات الأفقية
- الإنعدام الكلي لممرات الراجلين.

صورة رقم 01 : الحفر وسط الطريق



تصوير الطالب 2019

صورة رقم 02 : الحفر وسط وجانب الطريق



تصوير الطالب 2019

صورة رقم 03 : إنعدام الإشارات



تصوير الطالب 2019

صورة رقم 04 : إنعدام الإنارة العمومية



تصوير الطالب 2019

صورة رقم 06 : إنعدام التشجير



تصوير الطالب 2019

صورة رقم 05 : رصيف غير مهياً



تصوير الطالب 2019

2.2. مخطط الحركة والمرور بالمدينة

هذا المشروع الذي انتظره المواطنون بفارغ الصبر ليقدم حلاً للاختناقات المرورية ومشكل السيولة في الحركة وأماكن التوقف، واستغرق إعداده وتنفيذه قرابة الخمس سنوات واستنفد أموالاً طائلة ، لم يأتي بأي جديد فباستثناء قيامه بعمليات إحصاء للطرق والحصر المروري واقتراح تهيئة مفترقات الطرق بالإشارات الضوئية الثلاثية، لم تكن هنالك حلول فعالة لمشكل الحركة داخل المدينة بل بالعكس من ذلك ، التغيير الوحيد الذي تم اقتراحه وللأسف "رأي شخصي" تمت المصادقة عليه من طرف الهيئات المختصة وهو تغيير مسار بعض الطرق كشارع الشهيد ميلي محمد المقابل للوكالة التجارية للإتصالات و شارع الشهيد محمد خميستي المقابل للأمن الحضري الأول و شارع الشهيد أحمد بديار المتفرع من مفترق الطرق قرب مسجد الإمام مالك بن أنس، حيث ازدادت نقاط التصادم مما زاد في الإختناقات المرورية في هاتين النقطتين على ما كانت عليه، بالإضافة الى عدم وضع جميع الإشارات واللافتات ونزع بعضها مما خلق فوضى في هذه الطرق واستعصى على إعاون الأمن التعامل مع الموقف.

صورة رقم 07 : إنعدام محطات النقل



تصوير الطالب 2019

3. الجانب السلوكي

1.3. المخالفات العمرانية

تم تسجيل 356 مخالفة متعلقة بالعمران تمثلت في القيام بالبناء بغير رخصة وعرقلة حركة المرور ومنعها والحفر واستغلال الأرصفة والطريق وكذا 93 قضية خاصة بالبيئة ورمي النفايات المنزلية في الطريق العمومي⁸

صورة رقم 09 : استغلال الرصيف والطريق



تصوير الطالب 2019

صورة رقم 08 : مواد البناء على الرصيف



تصوير الطالب 2019

صورة رقم 11 : عدم احترام الإشارات



تصوير الطالب 2019

صورة رقم 10 : استغلال التجار للرصيف



تصوير الطالب 2019

⁸ رئيس الأمن الولائي بالمسيلة مصدر سابق

1.3. التوقف والركن العشوائي

تطرح سلوكيات بعض السائقين كالتوقف العشوائي وغلط الطريق دون سبب في غياب أدنى احترام وإحساس بالمسؤولية أسئلة محيرة ولا توجد لها إجابة في الغالب.

صورة رقم 13 : التوقف وغلط الطريق



تصوير الطالب 2019

صورة رقم 12 : التوقف وعرقله المرور



تصوير الطالب 2019

صورة رقم 15 : غلط الرصيف أمام الراجلين



تصوير الطالب 2019

صورة رقم 14 : الركن العشوائي



تصوير الطالب 2019

3.2. إنجاز الممهلات بدون ترخيص

يخضع إنجاز ممهل الى المرسوم التنفيذي رقم 05-499 الصادر سنة 2005، يحدد ضوابط استعمال الممهلات والشروط المتعلقة بوضعها في الأماكن المخصصة لها، إلى جانب القرار الصادر سنة 2006، المتضمن المواصفات والمقاييس الخاصة بوضع الممهلات والمنبهات المرورية، ورغم أن عقوبة إنجاز ممهل بدون ترخيص تصل الى الحبس ، إلا أن معظم الطرقات والشوارع تملؤها الممهلات العشوائية التي لا تستجيب للمقاييس مما يجعلها مصدر قلق للسائقين وتخريب للمركبات. كما لم يتم اتخاذ أية إجراءات من طرف السلطات لإزالتها وإنجاز أخرى وفق المقاييس وفي الأماكن المدروسة.

صورة رقم 17 : ممهل عشوائي



تصوير الطالب 2019

صورة رقم 16 : ممهل غير مطابق



تصوير الطالب 2019

الخلاصة

إن ما تم عرضه من أرقام و إحصاءات ومؤشرات حول حوادث المرور بالمسيلة ، وبالنظر الى المجهودات المبذولة من طرف الفاعلين في مجال السلامة المرورية من مؤسسات أمنية وإدارية نجد أن النتائج تأتي عكسية، فبتسجيل 30439 مخالفة مرورية سنة 2018 بزيادة بلغت 8000 مخالفة عن سنة 2017 ، كما أن طرقاتنا تعاني الكثير من النقص الفني والتقني ، قلة وعدم كفاءة الحملات التوعوية والتحسيسية والتربوية ، عدم فعالية مخطط النقل المتبنى، بالإضافة الى الجانب السلوكي للأفراد، كل هذه العوامل ما هي إلا دليل على أن ظاهرة حوادث المرور لا تزال تتطلب بذل الكثير من الجهود من قبل كل الجهات المعنية بالوقاية، و تنسيق عملها لتنظاف جهودها، و بالتالي تتمكن من تحقيق الأهداف المرجوة ألا و هي التقليل من عدد الحوادث، و تقليص عدد الضحايا التي تخلفها، كما أن التحرك بجدية وفعالية لمواجهة آفة حوادث المرور أصبح مطلباً ملحا يقتضي إشراك جميع القوى الفاعلة في البلاد، ذلك أن حماية الأرواح مسؤولية الجميع.

الخاتمة

نتائج الدراسة

إقتراحات وتوصيات

الخاتمة

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، ولعل أهم ما يميز ظاهرة حوادث المرور التي تناولناها في دراستنا هذه هو صفة التعقيد وتعدد الأطراف التي تتشارك مسؤولية الوقاية منها ومكافحتها، وهذا ما يجعل العمل على مجابقتها يتطلب صياغة استراتيجية ناجحة و تجمع جميع الأطراف.

الدولة الجزائرية وعملا بتوصيات المنظمة العالمية للصحة عام 2009 على ضرورة إحداث هيكل ضمن مؤسسات الدولة يتولى إدارة الجهود الوطنية في السلامة المرورية، لم تدخر جهدا في هذا المجال وعملت على بلورة بلورة استراتيجية وخطة عمل وطنية للسلامة المرورية قوامها التوعية والتشريع من خلال استحداث المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، مع التركيز على الجانب التشريعي والتنظيمي بسن قوانين ومراسيم وأوامر في كل مرة لدرجة تعديل وتنظيم بعض القوانين التي لم يتم تطبيقها أصلا.

ومن خلال دراستنا لدور التشريع المنظم لحركة المرور بالمسيلة وفي ضوء المعطيات المتاحة اتضح لنا أن مستوى الفاعلية والأداء لا يزال فتيا وضئلا جدا بالنظر للنتائج والآثار، بالإضافة في غياب جهاز يتحمل مسؤولية التنسيق الفعلي والمبادرة الكاملة والمتمثل في اللجنة الولائية التي تعنى بالسلامة المرورية والتي تمثل المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق على المستوى المحلي لجمع مختلف الفاعلين في مجال امن الطرقات والاستعانة بالخبرات والكفاءات الحقيقية ووضع آليات جدية من أجل تحقيق الأهداف الاستراتيجية المشتركة في التوعية و الوقاية من حوادث المرور.

نتائج الدراسة

في دراستنا لموضوع التشريع المنظم لحركة المرور كأداة لتحسين السلامة المرورية تبين لنا مدى تشعب المسؤولية وارتباطها بعدة جهات، ومن خلال معرفة دور التشريع ومختلف المؤسسات الفاعلة في هذا المجال نستخلص بعض النتائج نوجزها في ما يلي:

- ❖ تطبيق القانون بصرامة على رغم النقائص يساهم في التقليل من الحوادث المرورية خاصة المميتة وهو ما لمسناه سنة 2016 التي سجل بها أقل عدد قتلى بعد الحملة السنوية تحت شعار "مكافحة العنف المروري" والتي امتدت على مدار السنة بتجنيد جميع الفاعلين من مؤسسات أمنية وإدارية وتربوية ودينية وإعلامية والمجتمع المدني.
- ❖ كثرة الإصدارات المتعلقة بقوانين المرور خاصة منذ قانون 2001 الذي عدل في 2004 ثم 2009 ثم 2017 وما تخللته من نصوص تنظيمية سنة 2004 تلتها تعديلات 2011 ثم 2015 في انتظار القانون الأخير.
- ❖ إشكالية تعديل قانون المرور رغم عدم تطبيق الأحكام الواردة فيه في ظل إحالة بعض النصوص على الأحكام التنظيمية، كرخصة السياقة بالتنقيط...
- ❖ المحاباة في التطبيق الصارم للقوانين
- ❖ عدم تنصيب اللجان الولائية للسلامة المرورية للتنسيق بين الفاعلين مما يرهن الجهود المبذولة في مجال تحسين السلامة المرورية على المستوى المحلي.
- ❖ غياب الفعالية في الدور المؤسساتي في المجال الهندسي والتقني لتحسين الجانب العمراني وشبكة الطرق ومنظومة النقل ومخطط الحركة والمرور...

- ❖ غياب الوعي المروري لدى المواطنين وأصحاب المركبات خاصة فئة الشباب وعدم الإحساس بحجم المشكلة في ضوء الإحصاءات والأرقام المرعبة عن حوادث المرور.
- ❖ تأثير الجانب السلوكي لدى المواطنين والاعتداءات في ظل عدم احترام القانون
- ❖ عدم فاعلية الدور التوعوي والتحسيبي واقتصره على المناسبات.

توصيات واقتراحات

- من منطلق دراستنا ومن أجل المساهمة في إثراء الموضوع نود أن نطرح بعض الإقتراحات والتوصيات عليها تكون مفيدة في الحد أو التقليل من حوادث المرور في النقاط التالية:
- ❖ إدراج برامج السلامة المرورية في مناهج التعليم للأطفال ، مما سيكون له مردود إيجابي في تأصيل مبادئ السلامة المرورية، وإدراجها ضمن الاختبارات بالنسبة للطورين المتوسط والثانوي.
- ❖ إنشاء حظائر للتربية المرورية لتعليم الأطفال قواعد المرور وآداب استعمال الطريق.
- ❖ تشجيع طلاب الجامعات والمعاهد على تناول مواضيع السلامة المرورية والاستفادة من بحوثهم.
- ❖ استحداث إدارة جديدة ذات كفاءات لتحليل إحصائيات وبيانات حوادث المرور لمعرفة السباب وإيجاد الحلول ونشرها لتكون في المتناول.
- ❖ تطوير وتحسين منظومة التدريب والتكوين على السياقة
- ❖ وضع إطار قانوني يسمح بالتشخيص الدقيق للحالة الصحية للمرشح لنيل رخصة السياقة
- ❖ مراجعة منظومة التكوين الخاصة بمدارس تعليم السياقة بما فيها المرنين والممتحنين.
- ❖ مراجعة وضبط البرامج التكوينية مع إدخال مواد جديدة كمبادئ الإسعافات الأولية، الوقاية المرورية، التعريف بقانون المرور والتعريف بالسيارة ومكوناتها.
- ❖ إشراك أئمة المساجد في حملات التوعية والتحسيس.

- ❖ مساهمة الجمعيات والنوادي الرياضية والشخصيات المعروفة والفنانين في مجال السلامة المرورية.
- ❖ تعميم استخدام تقنيات الضبط والمراقبة المرورية الحديثة مثل الرادارات والكاميرات على الطرق التي تكثر بها الحوادث.
- ❖ إقامة نقاط مراقبة ثابتة في الطرقات التي تعرف حركة مرور كثيفة.
- ❖ تطوير وسائل وأساليب التدخل والإسعاف العاجل.
- ❖ نشر مراكز الإسعاف على الطرق خاصة خارج المدن وتزويدها بالسيارات الحديثة المجهزة بمستلزمات الإسعاف.
- ❖ ترميم وصيانة الطرق وتزويدها بالوسائل والتجهيزات الأمنية اللازمة لتعزيز السلامة المرورية.
- ❖ تصميم ووضع وصيانة إشارات ولافتات المرور على الطرق حسب المواصفات والمقاييس العالمية للمساعدة في تنظيم حركة المرور.
- ❖ إنجاز المحولات المبرمجة لتفادي الازدحام المروري.
- ❖ توفير التجهيزات الأمنية قرب المؤسسات التربوية والأماكن التي تعرف حركة مرور كثيفة.
- ❖ تهيئة الأرصفة ومنع أي نشاط تجاري عليها وذلك ضمانا لسلامة الراجلين.
- ❖ توفير المعابر المخصصة للراجلين ومراقبتها خاصة في النقاط التي تكثر فيها حركة المرور.
- ❖ ضرورة الصرامة في الفحص التقني للمركبات مع تشديد الرقابة وتكثيفها على وكالات الفحص التقني خاصة تلك التابعة للخواص.
- ❖ تحسين منظومة النقل الجماعي ومنع الحافلات القديمة من العمل على هذه الخطوط وتحسين الخدمة للتشجيع على استخدامها بدل السيارة الخاصة للتقليل من الاكتظاظ.
- ❖ توفير قطع الغيار الأصلية اللازمة ومحاربة المغشوشة.

قائمة المصادر والمراجع

باللغة العربية

أسباب حوادث المرور في الجزائر وطرق الوقاية منها: درويش أحمد حوليات جامعة الجزائر 1 العدد 30 الجزء الثاني ص 176

رحيمة حوالمف "التكاليف الاقتصادية والاجتماعية لحوادث المرور بالجزائر" مجلة الباحث عدد 2012/11 محمد العجمي بن عيسى، حجم حوادث المرور وسبل معالجتها، ط1 ، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض 2006 ص09

محمد محمود مهدي، تطبيقات علم الإحصاء في العلوم الاجتماعية، المكتب الجامعي الحديث الإسكندرية 2002 ص 14

ياسر عبد الله العسيري وآخرون، حوادث السيارات في مدينة الرياض، جامعة الملك سعود، المملكة العربية السعودية ، 2009، ص4.

يوسف احمد طعيمة، بحث في تحليل حوادث السيارات بالطريق السريع، عواملها، أسباب الحد منها، أكاديمية الشرطة بجمهورية مصر العربية، 1990، ص7.

باللغة الفرنسية

HAGEN Jonas, Les accidents de la route ne sont pas une fatalité, Chronique, ONU, New york, n°152, 15 Septembre 2009, P1.

بحوث ومنشورات

منشورات الأمم المتحدة . طبع في فرنسا - 0267 - GE.09 - مارس 2010 . 1000 ECE /TRNS /217

الصحة العالمية، التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق، سويسرا، 2013، ص2.

بوعافية لزه، 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

شهلي يزيد، مذكرة لنيل شهادة الماستر في اقتصاد وتسيير الخدمات، جامعة باتنة، الجزائر، 2011،

المخطط التوجيهي للتهيئة والتعمير 2008

مخطط الحركة لولاية المسيلة 2012 BETUR

مواقع انترنت

موقع الإذاعة الجزائرية DZ Radio Algerie

الخبر أونلاين/واج 01 نوفمبر 2017

موقع د. زيد بن محمد الرماني

<http://www.djaziress.com/elmassa/39575>

<http://www.wilaya-msila.dz/ar 14/12/2016>

<http://www.akhbarelyoum.dz/a 16/12/2016>

<http://essalamonline.com/ara/permalink/15548.html#ixzz2UFUhm4qx>

<https://www.rasid.com/?act=artc&id=36861>

الجريدة الرسمية

- الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية عدد 104 الصادرة يوم 27 ديسمبر 1974م.
- الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية عدد 07 الصادرة يوم 11 فبراير 1987م.
- الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية عدد 46 صادرة يوم 19 أوت 2001م
- الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية عدد 72 الصادرة يوم 13 نوفمبر 2004م
- الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية عدد 45 الصادرة في 29 يوليو 2009م
- الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية عدد 12 الصادرة في 22 فبراير 2017م
- الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية عدد 03 صادرة يوم 20 يناير 1988 م
- الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية العدد 76 صادرة يوم 28 نوفمبر 2004 م
- الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية عدد 62 صادرة يوم 20 نوفمبر 2011 م

تصريحات

تصريح مسؤول الاتصال والعلاقات بمقر مديرية الامن الوطني لولاية مسيلة/ الموقع الرسمي لولاية المسيلة
2017

تصريح رئيس الأمن الولائي بالمسيلة نورالدين بلقاسم ،حصيلة نشاطات 2018/ كل شيء عن المسيلة
فيفري 2019

تصريح قائد المجموعة الإقليمية للدرك الوطني لولاية مسيلة / الموقع الرسمي لولاية المسيلة 2017
تصريح رئيس جمعية "تحفظ عن ذكر اسمه واسم الجمعية"