

# الاستراتيجية الاتصالية للمركز الوطني للأمن والوقاية عبر الطرق في التوعية المرورية

دراسة وصفية لاستراتيجية التوعية المرورية ولاية مسيلة نموذجا

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في علوم الإعلام والاتصال

تخصص: اتصال وعلاقات عامة

إشراف الأستاذ:

عبد المالك صاوي

إعداد الطالبة:

عبد الكبير سهام

لجنة المناقشة:

| الصفة        | الرتبة      | الاسم واللقب    |
|--------------|-------------|-----------------|
| رئيسا        | أستاذ مساعد | سدار رابح       |
| مشرفا ومقررا | أستاذ محاضر | عبد المالك صاوي |
| ممتحنا       | أستاذ محاضر | غزال عبد الرزاق |

ماي 2017



# الإهداء

إلى ضياء قلبي ونور بصري محمد صلى الله عليه وسلم

إلى عبق الروح اللذان أستلهم منهما الصبر والإصرار والتحدي الذي تتساقط الكلمات  
خجلا وإكراما له والديا الغاليين

إلى التي فرشت دربي بربيع عمرها ورعتني بنور قلبها جدتي الكريمة

إلى من كانوا رمزا للعطاء والإخلاص التي تشرق شمسي بين أيديهم ويتوهج نهارى بنورهم  
أخواني وائل وليد

إلى من تقاسم معي مشوار حياتي إلى أروع رجل وأخلص إنسان واحن قلب إلى توأم روحي  
زوجي علاء الدين

إلى أحمل براءة حلقت في سمائي اليك ابنتي الغالية بلقيس

إلى روح جدتي وجدتي وعمي رحمهما الله

أهدي عملي هذا إلى من كانوا لي خير الاخوة الذين لتلدهن امي: حليلة، عفاف، بسمة،  
نعيمة

إلى كل من عرفناهم من قريب أو بعيد

إلى من فتح هذه الوريقات وتصفحها من بعدي

# شكر وتقدير

قال الله تعالى: " وقل اعملوا فسيرى الله عملكم ورسوله والمؤمنون "

## سورة التوبة 105

نحمد الله عز وجل الذي أعاننا على إتمام هذا البحث المتواضع ونشكره جل وعلا على حسن توفيقه  
وجميل صنيعه بأن وفقنا لإنجاز هذا العمل المتواضع.

ومن باب العرفان بالجميل لا يسعنا إلا أن نتقدم ببالغ صيغ الشكر وأسمى عبارات التقدير والاحترام لأستاذنا  
" عبد الملك صاوي " الذي تفضل بالإشراف على هذه المذكرة والذي منحنا من وقته وجهده الكثير ولم يبخل علينا  
بنصائحه وتوجيهاته العملية القيمة والتي كانت لها الأثر البالغ على إنجاز هذه المذكرة على هذا النحو فجزاه الله وأباه  
ذخرا لطلاب العلم والمعرفة

كما نتقدم بالشكر الجزيل والتقدير إلى كل من قدم يد المساعدة من قريب أو بعيد وساهم في تذليل  
الصعوبات طيلة فترة إنجاز العمل ولو بكلمة طيبة.

كما نتقدم بالشكر لكل القائمين على قسم الاعلام والاتصال من أساتذة وإداريين وعمال وإلى رفقاء الدرب  
والأصدقاء في الدراسة .

وفي الأخير نتمنى من الله عز وجل أن يرشدنا إلى سواء السبيل ويحقق هدفنا النبيل فإن أصبنا فمن الله وحده وإن أخطأنا  
فمن أنفسنا ومن الشيطان.

## محتويات البحث

| رقم الصفحة |   |
|------------|---|
| أ          | المقدمة   |
|            | الإطار المنهجي  |
| 3          | الإشكالية   |
| 3          | تساؤلات الدراسة   |
| 4          | تحديد المصطلحات   |
| 5          | أسباب اختيار الموضوع  |
| 6          | أهمية الدراسة   |
| 6          | اهداف الدراسة   |
| 7          | منهج الدراسة وأدوات جمع البيانات                                  |
| 8          | الدراسات السابقة  |
|            | الإطار النظري   |
|            | الفصل الأول: الاتصال الاستراتيجي                                  |
| 11         | المبحث الأول: مفهوم الاتصال وعلاقته بالاستراتيجية                 |
| 12         | المطلب الأول: مفهوم الاتصال ووظائفه                               |
| 14         | المطلب الثاني: الاتصال التنظيمي وأشكاله                           |
| 14         | المطلب الثالث: علاقة الاتصال بالاستراتيجية                        |
| 15         | المبحث الثاني: الاستراتيجية الاتصالية                             |
| 16         | المطلب الأول: تعريف الاستراتيجية الاتصالية                        |
| 16         | المطلب الثاني: عناصر الاستراتيجية الاتصالية                       |
| 18         | المبحث الثالث: تطبيقات الاستراتيجية الاتصالية                     |
| 18         | المطلب الأول: أهمية وجود الاستراتيجية الاتصالية في سياسات المنظمة |
| 19         | المطلب الثاني: الاستراتيجية الاتصالية للحملات الإعلامية           |
|            | الفصل الثاني: التوعية المرورية                                    |

## محتويات البحث

|    |   |
|----|---|
| 22 | المبحث الأول: أسباب حوادث المرور والنتائج المترتبة عنها                         |
| 22 | المطلب الأول: أسباب وقوع الحوادث المرورية                                       |
| 25 | المطلب الثاني: النتائج المترتبة عن الحوادث المرورية                             |
| 26 | المبحث الثاني: قراءة في قانون المرور الجديد لسنة 2010                           |
| 26 | المطلب الأول: فحوى قانون المرور الجديد لسنة 2010                                |
| 28 | المطلب الثاني: آراء عدد من المختصين في التعديلات الواردة في قانون المرور الجديد |
| 29 | المبحث الثالث: الأطراف المساهمة في التوعية المرورية                             |
| 29 | المطلب الأول: دور منظمات المجتمع المدني   |
| 30 | المطلب الثاني: دور المؤسسات التربوية  |
| 30 | المطلب الثالث: دور وسائل الاعلام والاتصال                                       |
|    | الفصل الثالث: استراتيجية المركز الوطني للوقاية والامن عبر الطرق                 |
| 34 | المبحث الأول: التعريف والنشأة   |
| 34 | المطلب الأول: إنشاء المركز الوطني للوقاية والامن عبر الطرق                      |
| 35 | المطلب الثاني: الهيكلة التنظيمية للمركز   |
| 36 | المطلب الثالث: مهام واهداف المركز الوطني للأمن والوقاية عبر الطرق               |
| 37 | المبحث الثاني: عرض استراتيجية المركز الوطني في الوقاية من حوادث المرور          |
| 37 | المطلب الأول: الاستراتيجية الوطنية للوقاية من حوادث المرور                      |
| 39 | المبحث الثاني: الترويج نموذج للاستراتيجيات الناجحة                              |
|    | الفصل الرابع: دراسة تطبيقية واقع استراتيجية الوقاية من الحوادث بولاية المسيلة   |
| 42 | المبحث الأول: حصيلة حوادث المرور واسبابها                                       |
| 42 | المطلب الأول: ولاية المسيلة الموقع والخصائص                                     |
| 44 | المطلب الثاني: وضعية شبكة الطرق وحضيرة المركبات                                 |
| 46 | المطلب الثالث: احصائيات حوادث المرور واسبابها                                   |
| 47 | المطلب الرابع: خصائص حوادث المرور بولاية المسيلة                                |
| 49 | المبحث الثاني: واقع استراتيجية التوعية بالولاية واطرافها                        |
| 49 | المطلب الأول: دور أجهزة امن الطرق   |

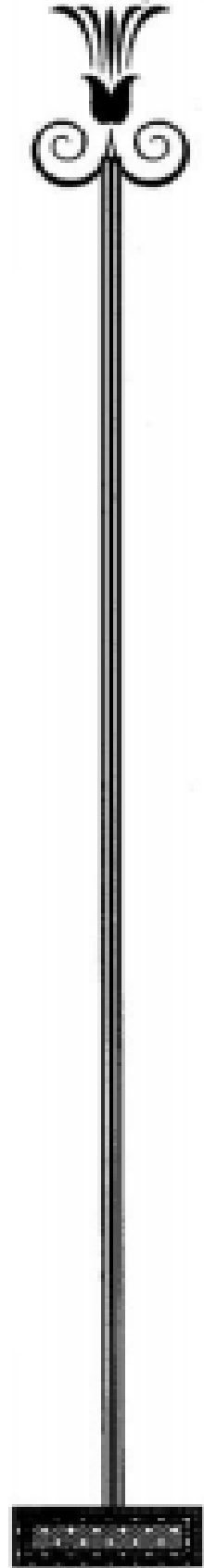
## محتويات البحث

|    |   |
|----|---|
| 52 | المطلب الثاني: دور مديرية النقل                       |
| 54 | المطلب الثالث: دور منظمات المجتمع المدني              |
| 55 | المبحث الثالث: دور الإذاعة المحلية                    |
| 55 | المطلب الأول: النشاط التوعوي المستمر                  |
| 56 | المطلب الثاني: الحملة السنوية للوقاية من حوادث المرور |
| 58 | نتائج الدراسة   |
| 59 | الاقتراحات  |
| 62 | خاتمة   |
| 64 | قائمة المراجع   |
| 72 | الملاحق   |
|    | ملخص الدراسة  |

## فهرس الاشكال والجداول

| الصفحة | العنوان  |             |
|--------|--|-------------|
| 43     | بلديات ودوائر ولاية المسيلة                                | جدول رقم 01 |
| 44     | شبكة الطرق لولاية المسيلة                                  | جدول رقم 02 |
| 46     | إحصاء عام لحوادث المرور بولاية مسيلة خلال 05 سنوات متتالية | جدول رقم 03 |
| 47     | أسباب حوادث المرور لسنة 2016 في ولاية المسيلة              | جدول رقم 04 |
| 48     | أنواع المركبات المسجلة في حوادث المرور                     | جدول رقم 05 |
| 48     | الفئات العمرية الأكثر تعرضا لحوادث المرور                  | جدول رقم 06 |
| 49     | تحديد مهن السائقين الأكثر تعرضا للحوادث                    | جدول رقم 07 |

# المقدمة



تعتبر حوادث المرور من أبرز المشكلات المعاصرة التي تعيق التطور والتنمية في المجتمعات لما يترتب عليها من خسائر بشرية واقتصادية، وتتضح هذه المشكلة بشكل حاد وملحوس في البلدان النامية فكل من منظمة الصحة العالمية والبنك الدولي يؤكدان حوادث الطرقات هي ثاني الأسباب الرئيسية للوفيات بين سكان العالم.

وتعاني الدول العربية كباقي الدول الأخرى في العالم من ظاهرة زيادة حدة الحوادث المرورية يوماً بعد يوم، حيث حذرت منظمة الصحة العالمية من أن استمرار الوضع الحالي في المنطقة العربية سيؤدي إلى زيادة أعداد الوفيات والإصابات بسبب حوادث المرور بنسبة 60 بالمئة عما عليه الآن وذلك مع حلول عام 2020 .

أما في الجزائر فلقد ظهر نوع من الوعي على المستويات الرسمية لمحاكمة خطر نتائج ظاهرة حوادث المرور حيث تم الإسراع بإجراء إصلاحات في القوانين التي تنظم السير عبر الطرقات وكذلك اتخاذ التدابير الوقائية في مجال السلامة المرورية. لكن بقدر ما طور الإنسان هذه المركبات وامتد من شكلها وزاد من قوتها بقدر ما أصبحت تتسبب في مآسي وفقدان الآلاف من الأرواح البشرية، ويتضح أن العامل البشري هو من أهم العوامل التي تتسبب في حوادث المرور بالإضافة إلى العوامل الأخرى، كعامل المركبة وعامل الطريق والمحيط.

إن حوادث المرور من أخطر المشكلات، لأنها تمس الإنسان إما بالموت، أو بالعجز الدائم، أو بإصابة تعوقه عن تقديم الخدمات، وهذا بدوره يضعف من مساهمته المباشرة في خطط التنمية الاجتماعية والاقتصادية. وعلى هذا الأساس صارت هذه الظاهرة تحتل المرتبة الأولى في مصاف المخاطر الكبيرة التي تهدد كيان المجتمعات بدليل أن الجزائر تحتل المرتبة التاسعة في أسباب الوفيات في العالم وفي هذه الظروف أدركت جميع الدول مدى خطورة هذه المشكلة ووجوب التفكير في كيفية القضاء عليها، وذلك بتبني المناهج التوعوية والوقائية، إذ يعتبر الإعلام بوسائله المتطورة أقوى أدوات الاتصال العصرية التي تعين المواطن على معايشة العصر والتفاعل معه إذ أصبح للإعلام دور مهم في شرح القضايا وطرحها على الرأي العام من أجل تهيئته فكرياً وأصبحت الأنظمة والهيئات تلجأ إلى أساليب مختلفة للإعلام من خلال وسائله الحديثة والمتنوعة لنشر أو بث مختلف البرامج تتعلق باكتساب أو تنظيم أو وقاية أو منع ظواهر معينة ترتبط بمصلحة الفرد والجماعة مثل الصحف والمجلات والراديو والتلفزيون بهدف نشر الرسائل الإعلامية على نطاق واسع وبسرعة كبيرة إلى الجماهير تقدمها الهيئات العامة والمؤسسات الخدمانية بقصد التأثير والاكتماب أو تغيير السلوك.

وسنحاول في هذه الدراسة لقاء الضوء على الموضوع التالي:

الاستراتيجية الاتصالية للمركز الوطني للأمن والوقاية عبر الطرق في التوعية المرورية: دراسة وصفية لاستراتيجية التوعية بولاية المسيلة نموذجاً

### الإشكالية

تهدف حملات التوعية العامة التي تنبناها الدول الى الرفع من مستوى الوعي العام، وتعزيز مشاركة الجماهير في العملية التنموية التي تنفذها وتديرها الوزارات والحكومات، للتعريف بالإنجازات وتقوية الثقة بين الحكومة والجمهور، بالإضافة الى الرفع من المستوى الثقافي مما يساهم في تحديث المجتمع، ويساعد في قبول الافكار والانماط السلوكية الحديثة ويعجل في تنمية المجتمع، حيث اعتمدت الكثير من الدول النامية على حملات التوعية العامة لتضييق الفجوة الحضارية التي تعاني منها، علما أن حملات التوعية العامة تواجه تحديات كبيرة وصعوبات بالغة، ويأتي في مقدمتها عدم اهتمام الجمهور برسائلها أو عناده و تمسكه بالسلوك القديم وعدم الرغبة في التغيير، بالإضافة إلى وجود عوامل أخرى تقلل من فرص نجاح هذه الحملات، و للقضاء على هذه التحديات فإنه يجب العمل على القيام بتخطيط سليم لنجاح هذه الحملات التوعوية و خاصة الحملات التي توجه إلى عدد كبير من الجماهير كالحملات المرورية، وهذا ما يقودنا إلى التساؤل حول الاستراتيجية الاتصالية التي ينبغي انتهاجها لضمان نجاح الحملات التوعوية ضمن وجود خطة استراتيجية مرسومة من الجهة القائمة بالتوعية، وينبغي التعرف أيضا على تفاصيل الاستراتيجية والسبل الصحيحة فيها لكي تؤتي الحملات التحسيسية ثمارها ويستجيب لها المواطن بفكره و سلوكه، فيتسنى تقليص نزيف الحوادث المرورية التي تمتد الأرواح و تخلف آثارا جسيمة على بنية المجتمع، و في هذا الإطار ستنصب اشكالية بحثنا حول :

كيف ينسق المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق جهوده الاتصالية مع الإذاعة المحلية لإدارته للتوعية

المرورية بولاية مسيلة؟

### تساؤلات الدراسة:

تهدف الدراسة إلى الإجابة عن التساؤلات التالية:

- ✓ هل يعتمد المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق على استراتيجية واضحة قائمة على التنسيق المشترك بين كل الأطراف المعنية بالسلامة المرورية؟
- ✓ كيف ساهمت الإذاعة المحلية لولاية المسيلة في تفعيل هذه الاستراتيجية؟
- ✓ هل كانت الاستراتيجية الاتصالية للمركز الوطني للوقاية ناجحة في ضبط الأمن المروري بولاية مسيلة؟

# الإطار المنهجي

## تحديد المصطلحات:

تحديد المصطلحات بمثابة الأداة التحليلية التي يستخدمها الباحث في تحليل الظواهر الاجتماعية، وتساعد على تحديد أبعاد الإشكالية وحدود المتغيرات، فهناك تعريفات تصورية تصف المفاهيم المجردة وهناك تعريفات إجرائية تتعلق بنظرة الباحث للموضوع أو لوحدات التحليل التي يوظفها في تفسير الظاهرة المدروسة<sup>1</sup>.

❖ **الاستراتيجية:** هي المعرفة بالطريقة أو الفن في تطبيق العمل الإنساني الهادف وهي إعطاء سمعة واعية ومحسوبة للقرارات التي بواسطتها نريد بها تغليب سياسة ما.

في حين يرى الأستاذ "عبد الوهاب الكيلاني" الذي يرى بأنها علم وفن الخطط العامة المدروسة بعناية، ومصممة بشكل متلاحق متفاعل ومنسق، واستخدام للموارد المتاحة للمنظمة، من أجل تحقيق أهدافها في إطار استراتيجية واضحة المعالم.<sup>2</sup>

❖ **الاستراتيجية الاتصالية:** تعرف على أنها المخطط العام للسياسة الاتصالية للمؤسسة أو المنظمة فهي مشروع إجمالي متوسط أو طويل المدى، يحدد الأهداف ويختار الوسائل. يقول بيير قريغوري pierre grigory ان الاستراتيجية الاتصالية هي مجموعة متناسقة من وسائل العمل في الأسواق التي تسمح للمنظمة أو المؤسسة بالاتصال بمحيطها و التأثير على الجماهير من خلال التعريف بالمنتج أو الخدمة<sup>3</sup>.

❖ **الحوادث المرورية:** هي حوادث غير متوقعة، تنشأ نتيجة الإخلال بعامل ما بالفعل المتبادل للنظام الذي يجمع السائقين والسيارات والظروف المناخية وحالة الطريق وعدم صلاحية السيارة أو اختراق قواعد المرور والاخلال بالتأدية العادية لوظيفة أي عنصر من عناصر النظام المذكور، يمكن أن يؤدي إلى نشوء أحد حوادث الطرق تنجم عنه خسائر بشرية ومادية متفاوتة الخطورة تبعا لدرجة خطورة هذا الحادث<sup>4</sup>.

❖ **الاعلام الأمني:** يقصد بها كافة الأنشطة الإعلامية المقصودة والمخطط لها وما يتم اعداده من رسائل إعلامية بهدف القاء الضوء والتعريف بجميع الجهود والإنجازات التي تحققها وزارة الداخلية في إطار

<sup>1</sup> عامر مصباح، منهجية البحث في العلوم السياسية والإعلام، ديوان المطبوعات الجامعية، ط2010، ص23-24.

<sup>2</sup> ثابت إلهام، "التخطيط الاستراتيجي للموارد البشرية في الوظيف العمومي الجزائري"، دراسة حالة وزارة شؤون الخارجية الجزائرية، رسالة

ماجستير، جامعة الجزائر، كلية العلوم السياسية و الإعلام، قسم العلوم السياسية 2003، ص79.80

<sup>3</sup> Pierre grigory ,jean mark lilieu ,markiting,publicité,bordomme,september,1994,p90.

<sup>4</sup> امينة حمراي، الإعلام الأمني في الجزائر و دور العلاقات العامة في تطويره، رسالة ماجستير، قسم الإعلام والاتصال، جامعة باتنة 2010 ص19

## الإطار المنهجي

استراتيجيتها الأمنية الشاملة من خلال وسائل الاعلام والاتصال المختلفة، وهو الاعلام الذي يتحقق بمبادرة من رجال الامن اما بطريقة مباشرة عبر لإنتاج الرسائل الإعلامية كالبرامج المنية الاذاعية والتلفزيونية والأفلام السينمائية او بطريقة غير مباشرة مثل تزويد الصحف بأخبار الأحوال الأمنية ومجرياتها بشكل موضوعي يعتمد على المعلومات<sup>1</sup>.

❖ **التوعية المرورية:** تعتبر التوعية المرورية نوع من أنواع التوعية الاجتماعية وتعني بصورة عامة، تلقي الفرد جملة من المعارف والمعلومات، وتدريبه على تطبيقها ميدانيا، واكسابه قيما وعادات تحكم سلوكه، عند التعامل مع الطريق سائقا كان او راكبا او راجلا، ان التوعية المرورية تهدف في الأساس على تحقيق غاية واضحة وهي تمكين مستعملي الطريق من تفادي الاخطار التي تحدث بهم، مما يترتب عليه التقليل من الحوادث المرورية وكذلك التقليل من المآسي والخسائر التي يسببها الاستعمال السيئ للطريق<sup>2</sup>.

### أسباب اختيار الموضوع:

من منطلق الرغبة في الإلمام والتعمق العلمي والعملية في الموضوع انقسمت دراستنا إلى أسباب ذاتية وأخرى موضوعية.

### ❖ أسباب ذاتية:

- ✓ يشكل الموضوع محل الدراسة اهتماما خاصا في نفسي نظرا لتفاقم ظاهرة حوادث المرور بما يطرحه من تساؤل حول الاستراتيجية الاتصالية للمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.
- ✓ الرغبة في معالجة مثل هذه المواضيع المتعلقة باستراتيجيات الاتصال والتي لا تزال محل دراسة لدى العديد من الدارسين في حقل علوم الإعلام والاتصال.
- ✓ حب الاطلاع وولوج عالم الاتصال لمواجهة وإدارة الأزمات المتعلقة بحوادث المرور والتي تقتضي تضافر جهود منظمة طويلة المدى للحد منها.

### ❖ اسباب موضوعية:

- ✓ النقص الكبير الذي تعانیه المكتبة افي مجال التوعية المرورية باعتماد استراتيجيات اتصالية طويلة المدى.
- ✓ الشغف العلمي والاهتمام بالموضوع.

<sup>1</sup> عبد الكريم الحربي، دور مشاركة الشباب في دعم الأجهزة الأمنية، 1996، ص63  
<sup>2</sup> الهاشمي بوطالبي، المركز الوطني للوقاية والامن عبر الطرق، مجلة الوقاية والسياسة، العدد 3، ص2

## الإطار المنهجي

- ✓ تزايد الاهتمام بضرورة التوعية المرورية للحد من انتشار جرائم الطرق الثقيلة المتوالية في ظل تهاون وزارة النقل والمجتمع المدني في عدم تدارك النزيف.
- ✓ أهمية تكثيف البحوث التي تهدف إلى معرفة خصائص الجمهور المستهدف والاستراتيجيات الاتصالية التي تكفل الوصول إليه وإحداث التأثير.
- ✓ أهمية البحوث المتعلقة بمسارات التوعية بمختلف أنواع المخاطر التي تهدد أمن الإنسان وصحته وراحته.

### اهمية الدراسة:

تكمن أهمية هذه الدراسة من خلال تناولها لمفهوم الاستراتيجية الاتصالية من المنظور الشامل مع التركيز أكثر على استراتيجية التوعية المرورية للمركز الوطني للأمن والوقاية عبر الطرق التي تقوم بها الجهات المختلفة بدءاً بالأجهزة الأمنية والمؤسسات التربوية والمجتمع المدني وتقوم وسائل الإعلام والاتصال المختلفة بدور محوري في انتشار هذه الثقافة ضمن استراتيجية اتصالية ناجحة بالإضافة إلى أهمية معرفة الأطراف المساهمة في التوعية المرورية.

❖ أهمية معرفة وسائل الاتصال المستعملة في تنفيذ الاستراتيجية وسياستها الاتصالية.

❖ اثرء المكتبة الجامعية بدراسة تدرسة تربط فيها العلاقة بين علوم الإعلام والاتصال والعلوم القانونية.

وتكمن الأهمية العلمية لهذه الدراسة في النتائج وما سنتوصل إليه من معلومات ضمن استراتيجية اتصالية ناجحة.

### اهداف الدراسة:

تهدف الدراسة إلى:

- ✓ التعرف على الاستراتيجية الاتصالية التي تعتمدها المركز الوطني للوقاية والامن عبر الطرق.
- ✓ بيان هياكل تنظيم المرور بالجزائر.
- ✓ تسليط الضوء على الإذاعة المحلية ودورها في التوعية المرورية بولاية مسيلة.
- ✓ التعرف على مهام واهداف المركز الوطني للوقاية والامن عبر الطرق.
- ✓ معرفة مدى مساهمة المركز الوطني للأمن والوقاية عبر الطرق في التوعية المرورية.
- ✓ استعراض أسباب حوادث المرور.

# الإطار المنهجي

## منهج الدراسة:

اي بحث علمي يحتاج إلى المنهج الذي يسير عليه من أجل الوصول إلى نتائج، فمسألة المنهج أساسية في كل بحث من أجل الوصول إلى نتائج فمسألة المنهج أساسية في كل بحث من أجل الوصول إلى نتيجة معلومة، والمنهج وقبل كل شيء، هو أسلوب منطقي ملازم لكل عملية التحليل، ترتدي الطابع العلمي، وهو أسلوب لكونه يجمع أكثر من عملية تتلاقى جميعا عند بلوغ هدف واحد فالمنهج حسب عبد الرحمان بدوي " هو الطريق المؤدي إلى الكشف عن الحقيقة في العلوم بواسطة مجموعة من القواعد العامة ودراسة علمية دقيقة منظمة لظاهرة معينة<sup>1</sup>.

رجوعا إلى طبيعة الموضوع قيد الدراسة وتبعاً للإشكالية المطروحة والتساؤلات فإن دراستنا تصنف ضمن الدراسات الوصفية التي ترتبط بالظاهرة قصد وصفها وتفسيرها.

فالمنهج الوصفي يهدف إلى وصف وتوثيق الأوضاع أو الاتجاهات الحالية أي انه يشرح ما هو قائم بالفعل في اللحظة الراهنة.<sup>2</sup> لظاهرة حوادث المرور وللجهود الاتصالية المعتمدة في التوعية والوقاية منها.

## أدوات جمع البيانات:

إن للأداة في البحث العلمي أهمية قصوى، حيث تعتبر الوسيلة التي يستخدمها الباحث في جمع البيانات المطلوبة للبحث، وهي التي تساعد على تحقيق أهداف الدراسة من خلال الإجابة على تساؤلات الدراسة وإشكالياتها، ولقد أكد الدارسون على وجوب تكييف استعمال الأدوات مع طبيعة البحث ونوع المشكلة، وكذلك المنهج المستخدم فيها، فقد اخترنا المقابلة كوسيلة تمكننا من الحصول على معطيات المعلومات التي تخدم البحث، بما أن بحثنا يهتم بدراسة عملية الاتصال والاستراتيجية الاتصالية المتبعة للحد من حوادث المرور وجب علينا مساءلة علمية مع العاملين المكلفين بهذه العملية.

## ➤ المقابلة:

في مجال بحوث الاتصال تأخذ هذه الأداة أهمية خاصة لأن المقابلة في حد ذاتها وسيلة اتصال، حيث يكون الاتصال مباشر بين الباحث والمبحوثين، فهي أداة تجمع البيانات من المبحوثين من خلال

<sup>1</sup>عبد الرحمان بدوي، مناهج البحث العلمي، دار المعارف الجامعية، 1985، القاهرة، ص208

<sup>2</sup>عبد الباسط محمد الحسن، أصول البحث الاجتماعي، مكتبة القاهرة، 1971، ص19

## الإطار المنهجي

الالتفاف بهم وجها لوجه بينهم و بين القائم بإجراء المقابلة<sup>1</sup>.ومن مزاياها في هذه الدراسة هي الوصول إلى معلومات مفصلة من المسؤولين والفاعلي في مجال الأمن عبر الطرقات، وأجهزة الأمن وغيرها من الجهات المسؤولة على مستوى الطرقات، كما زدتنا المقابلات بفعاليات المجتمع المدني بولاية المسيلة للاطلاع أكثر على اهتماماتهم في ما تعلق بموضوع البحث.

### الملاحظة: ➤

تعتبر الملاحظة من الوسائل التي عرفها الإنسان واستخدمها في جمع بياناته عن مجتمعه من أقدم العصور وما زال يستخدمها في جمع الحقائق والبيانات التي تمكنه من تحديد مشكلة بحثه ومعرفة عناصرها<sup>2</sup>. فالملاحظة هي المشاهدة الدقيقة لظاهرة من الظواهر أو مجموعة منها، بالاستعانة بالأدوات والأجهزة والأساليب التي تتفق مع طبيعة هذه الظواهر، فهي ملاحظة منهجية يقوم بها الباحث بدقة مستهدفا الكشف عن تفاصيل الظاهرة والعلاقات الخفية أو الظاهرة التي يحتمل أن توجد بين عناصرها أو بينها وبين الظواهر الأخرى.

### الدراسات السابقة:

يمثل مراجعة البيانات الثانوية (الدراسات السابقة) خطوة ضرورية يجب أن يقوم بها الباحث قبل البدء في جمع البيانات الأولية حيث ينبغي تقييم المنهجية التي بنيت عليها تلك الدراسات وأسلوب عرض النتائج ومعرفة مدى إمكانية الاعتماد على هذه البيانات في البحث الحالي وفيما يلي نخب من تلك الدراسات:

❖ دراسة بن عباس فتيحة 2004 دور الإعلام في التوعية والوقاية من حوادث المرور في المناطق الريفية الجزائرية-دراسة وصفية استطلاعية-وتركز إشكالياتها حول التعرف على دور الاعلام في جانب التوعية من ظاهرة حوادث المرور بالجزائر، وتتفرع عنها التساؤلات الفرعية التالية:

✓ هل هناك استراتيجية إعلامية للوقاية من هذه الظاهرة؟

✓ ما هو الدور الذي لابد للإعلام ان يؤديه عبر وسائله من إذاعة وتلفزة وصحف.

واستخدمت الباحثة منهج المسح الوصفي باستعمال الملاحظة والمقابلة والاستبيان كأدوات لهذا المنهج وكانت

اهم النتائج التي خلصت بها الدراسة م ايلي:

<sup>1</sup> مرجع سابق عبد الباسط محمد الحسن، اصول البحث الاجتماعي، ص 19

<sup>2</sup> ميمر محمد حسين، بحوث الإعلام، عالم الكتب 1996، القاهرة، ص 18

## الإطار المنهجي

- ✓ التركيز على أهمية وضع استراتيجية اتصال متميزة مطابقة للواقع المعاش وذات مصداقية، كما يجب ان تتسم باهتمامها على كل التظاهرات التي لها علاقة بالموضوع وان تكون مستمرة عبر الزمن.
- ✓ تخصيص حصص إذاعية وتلفزيونية وكذلك ومضات تحسيسية.
- ✓ ضرورة اقحام الحركة الجموعية في عملية التحسيس والتوعية.
- ❖ دراسة فريد عيشوش 2010 أزمة حوادث المرور والاستراتيجية الاتصالية للمديرية العامة للأمن الوطني (حوادث المرور لعامي 2008-2009) دراسة وصفية استطلاعية<sup>1</sup>.
- قام الباحث بطرح إشكاليته عن الدور الذي تقوم به المديرية العامة للأمن الوطني والاستراتيجيات التي تنتهجها في إدارة أزمة حوادث المرور خلال 2008-2009 وفصل ذلك عبر التساؤلات التالية:
  - ✓ كيف تعاملت مديرية الأمن الوطني مع حوادث الطرق؟
  - ✓ ما هي أدوات الاتصال المستعملة؟
  - ✓ هل هناك استراتيجية اتصالية جادة للتخفيف من حجم الحوادث؟
- وافترض الباحث أنه كلما كانت الحملات التحسيسية والتوعوية للوقاية من هذه الحوادث واسعة وشاملة ومخططا لها بدقة كلما نقصت حوادث المرور.
- اختار الباحث مجتمع البحث مكون من كافة العاملين بدائرة الاتصال والعلاقات العامة بالمديرية العامة للأمن الوطني وخلص الباحث إلى النتائج التالية:
- ✓ نقص الخبرات الاتصالية عند العناصر القائمة بالاتصال في المديرية خصوصا في مجال الاتصال الأزموي.
- ✓ الحملات التحسيسية الوقائية التي نشطتها مصالح المديرية لها أثر إيجابي غلى مسار الأزمة.
- ❖ دراسة حماني امينة 2010: الإعلام الأمني في الجزائر ودور العلاقات العامة في تطويره -الامن المروري نموذجا-<sup>2</sup>.
- جاءت هذه الدراسة لتسلط الضوء على مساهمة العلاقات العامة لمؤسسة الامن الوطني والشرطة في تطوير الإعلام الأمني بالجزائر من خلال تفعيل الرسالة الإعلامية الامنية المرورية وتمحورت إشكالية

<sup>1</sup>فريد عيشوش، أزمة حوادث المرور والاستراتيجية الاتصالية للمديرية العامة للأمن الوطني، حوادث المرور لعامي 2008-2009، رسالة ماجستير في

علوم الإعلام والاتصال، كلية العلوم السياسية والإعلام، الجزائر 2010

<sup>2</sup>أمينة حماني، الإعلام الأمني في الجزائر ودور العلاقات العامة في تطويره، رسالة ماجستير، قسم علوم الإعلام والاتصال، جامعة باتنة، 2010

## الإطار المنهجي

الدراسة حول ماهية دور العلاقات العامة في تطوير الإعلام الأمني بالجزائر ومن أهم النتائج التي توصلت إليها ما يلي:

✓ العلاقات العامة الحسنة بين الشرطة والجمهور تساعد على التواصل بين الطرفين ومنه تطوير الإعلام الأمني

✓ العلاقات العامة بالشرطة تساهم في التوعية المرورية وذلك من خلال نجاحها في تعديل السلوك المروري للسائقين.

❖ **دراسة وهيبة حمزاوي 2009:** الاتصال الاجتماعي الخاص بالوقاية من حوادث المرور في الجزائر -

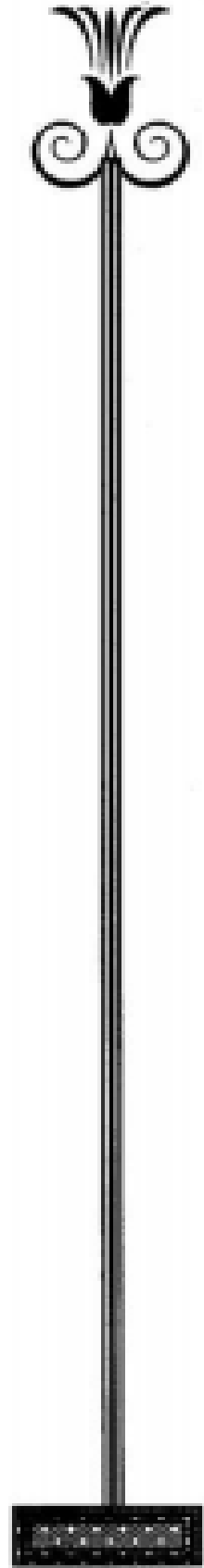
دراسة حالة حملة تحسيسية<sup>1</sup> - وتركزت إشكالية الدراسة في كيفية تخطيط وإنجاز استراتيجية حملة اتصال اجتماعي في مجال الوقاية من حوادث المرور

النموذج التطبيقي لهذه الدراسة التي اعتمدت فيها الباحثة على التحليل الكيفي عن طريق تحليل المضمون السميولوجي للبرنامج التحليلي "لن أكون ضحية للطريق" موجهة للطفل وخلصت للنتيجة التالية:

✓ ترسيخ الثقافة المرورية عن طريق تكرار الرسائل عبر حملات اتصالية هادفة تعتمد على الدراسات العلمية وعلى الابداع في المفاهيم الغرافيكية، بعيدا عن النمطية ووسائل التخويف.

<sup>1</sup> وهيبة حمزاوي، الاتصال الاجتماعي الخاص بالوقاية من حوادث المرور في الجزائر، رسالة ماجستير، قسم علوم الاعلام والاتصال، جامعة الجزائر، 2009.

# الفصل الأول الاتصال الاستراتيجي



### الفصل الأول: الاتصال الاستراتيجي

#### المبحث الأول: الاتصال وعلاقته بالاستراتيجية

#### المطلب الأول: مفهوم الاتصال ووظائفه

يعد الاتصال من أقدم أوجه النشاط الإنساني، وتلعب أنواع الاتصال المختلفة دورا كبيرا في حياة كل شخص، اذ يعتبر الاتصال من أبرز العوامل التي وطدت العلاقات الاجتماعية بين الافراد، حيث مكنت هؤلاء الافراد من تنظيم وتنسيق الاعمال والنشاطات في ما بينهم من خلال تبادل المعلومات والأفكار، كما يعرف الاتصال بأنه عملية هادفة تتم بين طرفين او أكثر لتبادل المعلومات والآراء والتأثير في المواقف والاتجاهات<sup>1</sup>.

ويعرف سمير حسين الاتصال بأنه: "هو النشاط الذي يستهدف تحقيق العمومية او الذبوع، او الانتشار او الشبوع لفكرة او موضوع او منشأة او قضية، وذلك عن طريق انتقال المعلومات او الأفكار او الآراء او الاتجاهات، من شخص او جماعة الى اشخاص او جماعات، باستخدام رموز ذات معنى واحد ومفهوم بنفس الدرجة لدى الطرفين"<sup>2</sup>.

كما يعرف محمد عبد الحميد الاتصال بأنه "العملية الاجتماعية التي يتم بمقتضاها تبادل المعلومات والآراء والأفكار في رموز دالة، بين الافراد او الجماعات داخل المجتمع وبين الثقافات المختلفة، لتحقيق اهداف معينة"<sup>3</sup>.

وللتحكم أكثر في تعريف دقيق للاتصال يمكن ملاحظة مكونات هذه العملية وهي:

- ✓ وجود طرفي اتصال أي مرسل ومستقبل فالأول هو الذي يرسل المعلومات ويحاول التأثير على الآخر، والمستقبل هو الذي يتلقى هذه المعلومات ثم يبدي ردة فعله قبول المعلومة او رفضها او الوقوف محايدا.
- ✓ وجود موضوع ينشئ العلاقة بين الطرفين فالموضوع هنا يقصد به الرسالة.
- ✓ وجود قناة اتصال طبيعية او تقنية توصل الخبر او المعلومة وهذه القناة متعددة الاشكال والأنواع فمنها الشخصية ومنها التقنية.

<sup>1</sup> مصطفى عشوي، عالم الاتصال، سلسلة الدراسات الإعلامية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1992، ص17

<sup>2</sup> سمير محمد حسين، الاعلام والاتصال بالجمهير والراي العام، القاهرة، عالم الكتاب، 1984، ص21

<sup>3</sup> محمد عبد الحميد، نظريات الاعلام واتجاهات التأثير، القاهرة، عالم الكتاب، ط1، 1997، ص21

✓ ضرورة وجود بيئة ملائمة وهي كل العناصر المحيطة بالعملية مثل العوامل الخاصة بتصميم الرسالة وان تكون هذه البيئة خالية من التشويش الذي يحول دون حدوث عملية الاتصال او التشويش عن المعاني والأفكار ونقل المعلومات<sup>1</sup>.

تعددت مناظير الباحثين لوظائف الاتصال باختلاف زوايا نظرهم إلى تأثير الوسائل الاتصالية ولعل اهم منظور هو الاعلام التنموي وجدارة الاعلام في التغيير الاجتماعي وحسب نظرية "دانيال ريرنر" عن عملية التحديث فان وسائل الاتصال تعمل كمفاعل للتحرريك النفسي والمادي للأفراد على عدة اطوار أساسية من التحضر والتعلم حيث انه بانتشار وسائل الاتصال يتزايد التحضر ويميل لمضاعفة الزيادة في القراءة والكتابة والمشاركة في الاتصال اذ يعمل التعليم كعامل هام في الانتقال الى مجتمع مشارك كامل .

ان الاتصال يشكل الدور الفاعل في الإسراع بهذه العمليات ويجدد ثلاث وظائف تستطيع ان تؤديها وسائل الاتصال:

**1- وظيفة الاعلام:** ان وسائل الاتصال توسع الافاق كما تستطيع ان تركز الانتباه على الاحداث المهمة، حيث ان انتباه الجمهور يمكن ان يظل مركزا على التنمية ويوجه الاهتمام الى عادة جديدة او سلوك جديد.

**2- وظيفة اتخاذ القرارات:** والتي يمكن لوسائل الاتصال ان تساعد فيها حيث يقول "شرام" و"ليور" انه لم يثبت قط ان الاتصال الجماهيري ذو فعالية في مهاجمة الاتجاهات والقيم او التقاليد الاجتماعية الراسخة، في المقابل ان بالإمكان تغذية قنوات الاتصال العامة وتوسيع رقعة الحوار الخاص بخطة التنمية والمساعدة على تربية الذوق.

**3- وظيفة التعليم:** اثبتت التجارب فاعلية وسائل الاتصال في التعليم في ظروف مختلفة داخل المدارس وخارجها وقدرتها على تكملة العمل المدرسي خاصة في مجال تعليم الكبار، ثم انها كانت عوننا فعالا في التدريب الصناعي والخدمات الفنية وتدريب المدرسين والعاملين<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> بشير العلق، نظريات الاتصال مدخل متكامل، دار البازوري، عمان الأردن، 2010، ص24  
<sup>2</sup> عاطف العبد ونحى عاطف العبد، الاعلام التنموي والتغيير الاجتماعي، دار الفكر العربي القاهرة، ط5، ص34

### المطلب الثاني: الاتصال التنظيمي واشكاله

الاتصال التنظيمي هو الاتصال الذي يتم داخل المنظمات او المؤسسات والاتصال بين تلك المؤسسات وبيئتها<sup>1</sup> سواء كان الإطار الداخلي او الخارجي وتقوم المؤسسة بالاتصال مع الجمهور الذي يهتم به في إطار اهدافها التي تريد ان تحققها والاتصال يكون على شكلين هما:

❖ **الاتصال الداخلي:** هو عملية تفاعلية تأثيرية تقع داخل المؤسسة وبين افرادها بغية تحقيق الأهداف التنظيمية لهذه المؤسسة، بمعنى ان هذا الاتصال موجه نحو موظفي المؤسسة، وهو عموما من اجل التعريف بأهداف المؤسسة أي الاعلام والتحفيز والمحافظة على المؤسسة ضمن مناخ اجتماعي جيد، وهناك أيضا اتصال داخلي للمنظمة يربط بين مختلف القطاعات والإدارات التابعة والمتعلقة بالمنظمة والتي من شأنها حشد الطاقات وتنسيقها وزيادة وتحسين العمل والتفاعل مع مختلف فئات الجمهور الخارجي المستهدف، وفي إطار الدولة مثلا توجد أجهزة امن الطرقات كالشرطة والدرك والحماية المدنية التي توازر عمل المركز الوطني للوقاية والامن عبر الطرق في مهمة الوقاية المرورية.

❖ **الاتصال الخارجي العام:** يهدف الى تنمية المعرفة والوعي بالقضايا التي تتبناها المنظمة وتغيير السلوكيات غير المواثية والحصول على الدعم اللازم لتحقيق الأهداف المرسومة من طرف صناع القرار في المنظمة او الهيئة ويقصد بالاتصال الخارجي تلك العملية التفاعلية التي تحدث بين المؤسسة وجمهورها الخارجي العام، كما يعني نشر المعلومات والآراء والحقائق من الجماهير الى المؤسسة وذلك من اجل الوصول الى الانسجام بين المؤسسة والجماهير<sup>2</sup>.

### المطلب الثالث: علاقة الاتصال بالاستراتيجية

الاتصال عملية او تفاعل هادف يشير في مفهومه الى الاستمرارية من ارسال رسالة ورجع الصدى بعد تفكيك لتلك الرسالة ومن هنا فان غرض الاستراتيجية ينطبق عليه حيث يصفها بانها تهتم بالعمل البشري الهادف الإرادي والصعب فالهادف يعني الراي لتحقيق أغراض او نتائج محددة بدقة والارادي يعني ان الإدارة المرتبطة بالمدة لدى الوحدة الفاعلة وتمثل شرطا أساسيا في تحقيق الهدف.

<sup>1</sup> محمد منير حجاب، المعجم الإعلامي، الفجر للنشر والتوزيع، القاهرة، ط1، 2001، ص13

<sup>2</sup> محمد جودة ناصر، الدعاية والإعلان والعلاقات العامة، دار سجداوي، عمان، 1998، ص179

الاستراتيجية هي تعبير عن مهارة الإدارة والتخطيط او هي الوسائل العملية التي تؤدي الى تحقيق الأهداف المنشودة<sup>1</sup>.

فالاستراتيجية هي علم وفن التخطيط والتكتيك والعمليات، وفي مجال الاقتصاد تعني تحديد أساليب تنفيذ النشاطات لتحقيق اهداف طويلة الاجل في أسواق معنية باستخدام موارد معينة في بيئة متغيرة<sup>2</sup>، ثم اتسع مجال استعمالها ليشمل الاتصال، وتبرز الخصائص المشتركة التي تجمع هذه المجالات في تطبيقها للاستراتيجية في:

### ❖ المستوى الأعلى لتخطيط الأهداف والغايات:

تتخصر استخدامات مصطلح "استراتيجية" في كل ما يعده أو يخططه أو يتداوله المستوى القيادي او الإداري الأعلى في أي منظمة بشرط أن تكون هي المسؤولة عن تحديد وتحقيق غايات المنظمة، فمن الناحية العسكرية نجد تسلسل الخطط و تدرجها يتم من اعلى المستوى الإداري او القيادي حيث ترسم الأهداف الكبرى ثم التخطيط التبعوي ويجب التركيز على تخصيص المهام وتوفير الأعباء الذهنية والتركيز في انجاز وتحقيق المهام وتوفير قنوات الاتصال، حتى تتحول الخطة الاستراتيجية من امر ميداني الى قائد مخطط الى جندي وعلى هذا يجب ان يحتفظ المستوى التخطيطي بموقعه في قمة الهرم القيادي أو الإداري.

### ❖ وجود تهديد او منافسة:

ان معظم الأهداف والاستراتيجيات يمكن ان تتعلق على رؤية وجوب التصرف في مواجهة أزمات ممكنة، اما من اجل منع وقوع الازمة فعلا بفضل تظافر وسائل ضاغطة او مانعة ومن امثلة هذه التنظيمات نجد الاتحاد الأوروبي والحلف الأطلسي.

### ❖ تخصيص مهام وتحديد مسؤوليات ومراحل:

ان الخطة الاستراتيجية يجب ان ينتج عنها تقسيم للأهداف وتخصيص للمهام وتوزيع للأدوار والمستويات المتوسطة والدنيا، وتبعاً لهذه المهام تعد تلك المستويات خططا جديدة ومنفصلة لتحقيقها والتي بمجموع نجاحها يتحقق الهدف<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> محمد الصيرفي، الإدارة الاستراتيجية، دار الوفاء للنشر، الإسكندرية، 2008، ص18

<sup>2</sup> سعد غالب ياسين، الإدارة والاستراتيجية، البازوري، عمان، الأردن، 1، 2010، ص28

<sup>3</sup> مرجع سابق، محمد جودة ناصر، ص145

### المبحث الثاني: الاستراتيجية الاتصالية

#### المطلب الأول: تعريف الاستراتيجية الاتصالية

تعرف الاستراتيجية الاتصالية على انها "المخطط العام للسياسة الاتصالية للمؤسسة او المنظمة، مشروع اجمالي متوسط او طويل المدى يحدد الأهداف ويختار الوسائل"<sup>1</sup>.

اذ يعتبر التخطيط الاستراتيجي أساس بناء الاستراتيجية الاتصالية، اذ لا يمكن تنفيذ الاعمال على أحسن وجه دون تخطيط لها، وهذا ما يشير اليه تعريف اخر يرى ان الاستراتيجية الاتصالية عملية مبنية على قاعدة معلومات ارشادية وموجهة حسب النتائج المرجوة، تجمع أواصر العاملين تحت لوائها، وهي أساسا تشكل رباطا لعناصر الخطة التي قد درست الواقع المحلي للتغيير المنشود<sup>2</sup>.

فالاستراتيجية الاتصالية هي عملية إبداعية، عقلانية التحليل وحداسية التطور الانساني، وهي أيضا عملية ديناميكية متواصلة تسعى الى تحقيق رسالة المنظمة من خلال إدارة وتوجيه الموارد المتاحة<sup>3</sup>.

#### المطلب الثاني: عناصر الاستراتيجية الاتصالية

يهتم التخطيط الاستراتيجي بالشؤون العامة للمؤسسة ككل ويبدأ التخطيط الاستراتيجي ويوجه من قبل المستوى الإداري الأعلى الا ان هذه الاستراتيجية تختلف من جهة لأخرى فتخطيط استراتيجية اتصالية لدولة ما ما هو الا عملية طويلة ومعقدة مقارنة بالتخطيط لمنظمة او مشروع حملة اتصالية، ويمكن تحصيل مراحل هذه الاستراتيجيات في ست مراحل هي:

#### 1- ضبط سياسة المنظمة وأهدافها:

اول شيء ينبغي معرفته هو اهداف المنظمة، وان تكون أهدافا طموحة واقعية ومحددة، كما يجب ان ترتبط بأولويات برنامج الاتصال للمنظمة، فالاستراتيجية الاتصالية تستعمل من طرف مدراء ومسؤولي الاتصال من منطلق انه دعامة أساسية لتحقيق السياسة العامة للمنظمة، فالقائم بصياغة الاستراتيجية لا بد ان يحاط علما

<sup>1</sup> Marie Hélène westphalien, le dicom. Triangle Edition, paris, 1992, p103

<sup>2</sup> UNICEF, STRATEGIC COMMUNICATION FOR BEHAVIOUR AND SOCIAL CHANGE IN SOUTH P6 FEBRERY 2005, REGIONAL OFFICE FOR SOUTH ASIA, (UNICEF) ASIA,

<sup>3</sup> ناصر فادي عدون، الاتصال ودوره في كفاءة المؤسسة الاقتصادية، الجزائر، ط1، 2004، ص81

بسياسة المنظمة في سبيل تحقيق اهداف المنظمة والإدارة العليا للمنظمة هي من يملي بهذه الرؤية والمعلومات للمخطط.

### 2- تحليل اتصالات المنظمة:

حتى يكون الاتصال بفاعلية واستثمار الموارد المتاحة يجب تحديد الجمهور المستهدف الذي ينبغي الوصول اليه وفهمهم واستطلاعهم عن كيفية تقديم الخدمة لهم، وماذا يحركهم لاتخاذ السلوك المرغوب، وبمن يتأثرون من قادة الراي الذين يعتبرون من اهم ركائز استراتيجية التأثير على الاخرين اذ هناك تقنيات معينة للوصول إليهم واستعمالهم كناقلين للمعلومة الى غيرهم، وبهذا يتضح ان الجمهور ليس نهاية العملية الاتصالية، بل بداية لرسائل أخرى يشيعها الجمهور بين افراده وفتاته.

### 3- صياغة اهداف استراتيجية الاتصال:

بعد ان يتم فهم طبيعة الجمهور المستهدف، تتضح الفكرة التي ينبغي إقناعه بها لتحقيق اهداف المنظمة، إن تقديم رسالة قصيرة موجزة وواضحة كفيلة بأن تحطف الانتباه، تكون هاته الرسالة منطقية ومجسج واضحة وأسلوب اقناعي مناسب عبر فتح مجموعات النقاش مع أفراد الجمهور وسرد تفاصيل الموضوع الرئيسي لهاته الحملة واستعمال وسائل الإعلامية لهذا الغرض.

### 4- تخطيط الأهداف العملية للاتصال:

يحتاج تنفيذ الخطة الاتصالية إلى وسائل اتصالية وفعاليات تنقل الرسالة إلى الجمهور المستهدف، حيث ينظم القائم بالاتصال إلى توظيف جهاز العلاقات العامة واستعمال وسائل الاتصال الجماهيرية والمطبوعات، وقد يحتاج المخطط لمعرفة قيمة اتفاق لكل وسيلة ليوازن احتياجاته، ويشكل مزيجاً من الوسائل الاتصالية التي تؤدي غرض الاستراتيجية تقتصد نفقاته.

### 5- تنفيذ ومتابعة الخطة الاستراتيجية للاتصال:

تتضمن الاستراتيجية الاتصالية أهدافاً مرحلية متوسطة وبعيدة المدى لها أجالها المحددة للإنجاز، ومن الضروري تحديد المدة والموارد اللازمة لكل هدف لوحده والا فقدت الاستراتيجية صفتها من الفاعلية وعند تنفيذ

الاستراتيجية يراعى توكيل المسؤوليات وتنظيم الأدوار داخل نطاق المنظمة فوضوح الخطوط الفاصلة بين المسؤوليات يقضي الى التحكم السلس في مسار الاستراتيجية<sup>1</sup>.

### 6- التقييم والتقييم:

ان الاستراتيجية مزودة ضمناً بآليات للتقييم يمكنها من تقليص الأخطار وتفادي التوجه إلى الوجهة الخاطئة ومن بعض أشكال التقييم:

- ✓ قياس الانتباه للرسالة قبل وبعد التعرض لها من قبل الجمهور المستهدف.
- ✓ ترجمة نتيجة القياس أثناء التنفيذ إلى نشاط للتصحيح والدعم.
- ✓ حجم رسائل الاستعلامات التي يبعثها الجمهور وطبيعة مضمونها.
- ✓ رجوع الصدى عن مختلف الفعاليات المنجزة.

### المبحث الثالث: تطبيقات الاستراتيجية الاتصالية

المطلب الأول: أهمية وجود الاستراتيجية الاتصالية في سياسة المنظمة:

#### 1- في الاتصال الداخلي:

لنجاح العملية الاتصالية داخل المؤسسة لا بد من وضع استراتيجية أو خطة اتصالية مناسبة لكن رغم أهمية هاته الخطوة إلا أنها لم تحظى بعد بالانتشار اللازم، تنبه الباحثون في حقل الاتصال الداخلي إلى ضرورة رسم سياسة اتصالية داخلية لضمان السير الحسن لمهامها وبلوغ الأهداف المسطرة من قبل مسيرها وهو ما يطلق عليه الثقافة التنظيمية.

وتسعى المؤسسة إلى تحقيق مجموعة من الرهانات من خلال وضع استراتيجية للاتصال الداخلي منها:

- **تحفيز المستخدمين:** اتضح اليوم لمعظم مسيري المؤسسات انه من دون تحفيز للمستخدمين لا يمكن تطوير مؤسساتهم، فلا بد للمؤسسة ان توجد الظروف المواتية وذلك من خلال الإجابة على التساؤلات المتعلقة بأهداف المؤسسات ورؤيتها المستقبلية ورهاناتها.

<sup>1</sup> DEVELOPING A COMMUNICATION STRATEGY :AVAIABLE AT :18-01-2017

- تنسيق الأفعال حيث لا يمكن لأي مؤسسة ان تحقق أهدافها الاستراتيجية إذا لم تتمكن من تنسيق مجمل أفعالها ومبادراتها ولتحقيق التنسيق الكافي يجب توفير الشروط التالية:
- عليه ان يكون قادرا على اتاحة صعود المعلومة (رجع الصدى)
- على المسير ان يكون على علم بالأهداف الاستراتيجية وخطط العمل.
- على المسير ان يكون قادرا على بث المعلومة الضرورية لمساعدته.
- تحسين الإنتاجية: قد تصل المؤسسة الى تحقيق الهدف إذا نجحت في تحقيق الأهداف الثلاث سابقة الذكر ويساعد الاتصال على بلوغ هذه الغايات من خلال بث المعلومات والتعريف بمجمل الخطوات والإجراءات والقواعد والمعارف<sup>1</sup>.

### 2- في الاتصال الخارجي العام او برامج العلاقات العامة:

مصطلح الاتصال الاستراتيجي يعني صب الجهود الاتصالية عبر جدول زمنية محددة وخطه أساسية، تتضمن هذه الخطة نموذجين هما الترويج للمنظمة يدفع الناس لاتخاذ أفعال معينة او الدفاع عن المنظمة في سياسة معينة تنتهجها وفي هذا السياق فان العلاقات العامة هي التي تتولى هذه الاستراتيجية وتعرف العلاقات العامة بأنها الفن الذي يقوم على التحليل والتأثير والتفسير لموضوع معين، ويمكن اعتبار برامج العلاقات العامة الموقع الاستراتيجي لمواجهة أي ازمة تعترض المؤسسة لذلك برزت أهمية وحيوية التخطيط لها ولعل الجوهر في هذا الموضوع هو ان المنظمة وأيا كان نشاطها تفترض بانه عليها مسؤولية الاتصال مع كل الجمهور ذات العلاقة بنشاطها<sup>2</sup>.

### المطلب الثاني: الاستراتيجية الاتصالية للحملات الإعلامية

يتطلب توجيه حملات التوعية سواء الإعلامية او الحملات الاعلانية استراتيجية اتصالية تقوم على التخطيط العلمي ورؤية مستقبلية بعيدة المدى، فالاستراتيجية هنا تعني دمج الصياغة الفعالة للنشر الواسع لها عبر الوسائل الاتصالية، فقد اهتم خبراء الاتصال التسويقي في الغرب بالبحث عن نموذج اتصالي جديد يتجاوز ازدياد حدة المنافسة وما صاحبها من ارتفاع تكاليف شراء المساحات الاعلانية.

<sup>1</sup>فريد عيشوش، ازمة حوادث المرور والاستراتيجية الاتصالية للمديرية العامة للأمن الوطني 2008-2009، رسالة ماجستير في علوم الاعلام والاتصال، جامعة الجزائر، 2010، ص 37

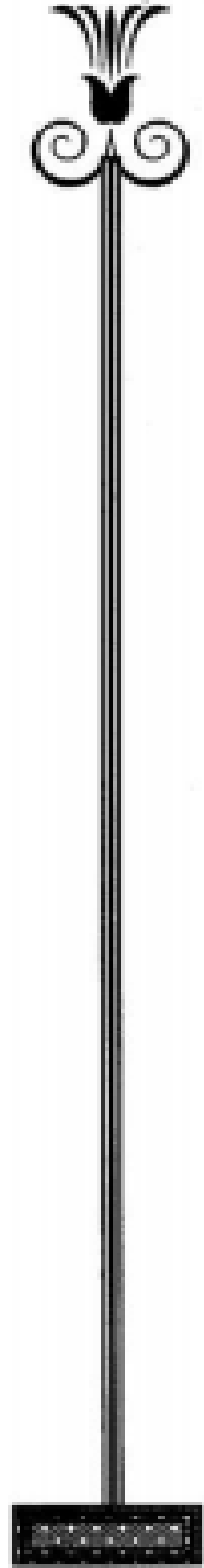
<sup>2</sup>محمد بيجت، العلاقات العامة والخدمة الاجتماعية، المكتبة الجامعية، الإسكندرية، 2003، ص 14

ان بروز مفهوم الاتصال التسويقي المتكامل أدى الى تغيرات كبيرة في عالم التسويق والاعلان الأكاديمي والمهني، وتحولت العديد من وكالات الإعلان التقليدية الى مؤسسات تسويقية تقدم خدمات متكاملة تشمل التخطيط للتسويق المباشر والعلاقات العامة وترويج المبيعات، بالإضافة الى الإعلان حيث تتبوأ القرارات أهمية كبيرة وحاسمة بالنسبة للنجاحة التي تتميز بها الاستراتيجية الاتصالية في الحملات، فالرسالة الأكثر جودة والأكثر وجهة للجمهور المستهدف لن تكون لها قيمة الا إذا بلغت اللحظة المناسبة في المكان الأمثل، وكما هو معلوم فان نجاحة الرسائل تتضاعف او تتلاشى وفق سياق القراءة واستعداد الجمهور المستهدف لذلك وجب الالتزام ببعض المعايير في القرارات الحاسمة في الاتصال، كاختيار وسائل التواصل واختيار التوقيت المناسب للتوجه بالرسائل نحو الجمهور المحدد سلفا فما يستحق التركيز في تنفيذ الاستراتيجية الاتصالية لأي حملة إعلامية هو التنسيق ولا لشيء غير التنسيق بين مختلف الوسائل المنتقاة<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> تامر البكري، الاتصالات التسويقية والترويج، دار الحامد، الأردن، ط2، 2006، ص91

# الفصل الثاني

## التوعية المرورية



الفصل الثاني: التوعية المرورية

المبحث الأول: أسباب حوادث المرور والنتائج المترتبة عنها

المطلب الأول: أسباب وقوع الحوادث المرورية

تشير معظم الدراسات إلى أن 85% من الحوادث المرورية تعود إلى أخطاء العنصر البشري نتيجة ارتكابه لمخالفات مرورية، يلي ذلك دور الطريق بنسبة 10% وأخيراً دور المركبة بنسبة 5%، وفي أغلب الأحيان يشترك أكثر من عامل في وقوع حادث المرور، كما لو كان السائق مسرعاً وكان هناك عيب في فرامل السيارة فلم يتمكن بسبب السرعة وضعف الفرامل معاً من التوقف في الوقت المناسب<sup>1</sup>.

إن مراقبة رجال المرور للطرق منعاً للمخالفات المرورية أمر مهم ومثمر ولكن من المستحيل عملياً مراقبة كل سيارة على الطريق لذلك كان من المهم أن يكون كل سائق رقيب نفسه باتخاذ القرارات الصائبة فيما يتعلق بأبسط قواعد المرور، فإن لم يكن السائق كذلك، يكون من بجانبه أو مرافقه في السيارة حسيباً عليه، وعلى الأمانة التي إئتمنها المجتمع عليها بالسماح له بالقيادة في الطريق العام<sup>2</sup>. ويمكن تقسيم الأسباب المؤدية إلى حوادث المرور حسب التصنيف الآتي:

❖ الأسباب الشخصية والنفسية:

1- السن: حيث يرتبط مستوى سن السائق بمدى إدارته للسياسة ففي حين يتميز المراهقون بسمة توكيد الذات عبر السرعة المفرطة والحركات الغير مبالية في حين نجد كبار السن يعوزهم ضعف التأزر الحركي لديهم، كما أن للمراهقين رؤية من زاوية مخالفة للكبار وعدم إكتمال بعض المدارك تحول دون إدراكه الكامل لمخاطر الطريق<sup>3</sup>.

2- الفروق بين الجنسين: سلوك النساء في السياسة يختلف بصفة عامة عن سلوك الرجال، إذ أشارت الدراسات أن النساء يتميزون بإحترام قوانين المرور ولا يملن إلى السرعة المفرطة في السياسة، بينما يميل الرجال في نفس الصدد إلى التهور والتسرع واللامبالاة.

3- دوافع الإثارة والمغامرة: تكون عند الشباب أكثر من غيرهم حيث أن الدوافع التي تكمن وراء حب الإثارة تبرز بشكل أكثر وضوحاً في سلوكيات منحرفة تتناقض مع القيم السائدة في المجتمع وهي أفعال يغلب عليها اللون السليبي ويعجز أصحابها عن إدراك إمكانية تحقيق التفوق والنجاح

<sup>1</sup> محسن بن عيسى، السلامة المرورية، الدارالمتوسطة للنشر، تونس، ط1، 2010، ص8

<sup>2</sup> هدى صالح، لماذا تفشل حملات التوعية المرورية ومتى تنجح؟، مجلة القافلة، أرامكو السعودية، العدد45، أوت 2010

<sup>3</sup> مرجع سابق، محسن بن عيسى، ص20

إلا من خلال السلوكيات المغامرة والمبالغة، وقد تكون هذه الدوافع إجتماعية أو نفسية أو اقتصادية<sup>1</sup>.

4- إعتبار السيارة كنوع من الرقي والتقدم: فالبعض يرون السيارة كنوع من الترفيه والتباهي وهم لا يلاحظون أنهم يتجاوزون القوانين وقد يتسببون بكارثة من خلال طريقة سياقتهم ويتمثل ذلك من خلال ما يلي

- ✓ الحالة النفسية للسائق قد يقود السيارة وهو في حالة لا تسمح له بذلك مثل كونه تعب او مضطرب.
- ✓ الشرود والانشغال بشيء اخر أثناء القيادة.
- ✓ قد يقود وهو في حالة سكر او عصبية.

#### ❖ الأسباب السلوكية:

- 1- نقص الخبرة والتدريب الغير الكاف: فالسياقة شأنها شأن العديد من المهارات التي ينميها الفرد بالإرادة والممارسة الواعية، والزمن الكافي من الممارسة الصحيحة يجعلها إلى خبرة تستشعر محاذير السياقة ومخاطرها، وقديما كان التدريب على ركوب الخيل يتم بمرافقة الكبار، وكيف بركوب السيارات في خطوط النقل السريع أين يعتبر أي خطأ في القيادة خطرا يؤدي إلى الوفاة أو العجز، لذا كان الاهتمام بالممارسة المستمرة الواعية سبيلا إلى التكيف والتغلب على المواقف الحرجة الصعبة أثناء السياقة<sup>2</sup>.
- 2- الضغط والإجهاد: تتطلب السياقة مستوى عال من الإنتباه والتركيز حتى تسمح للسائق من فهم وتحديد التغييرات التي يمكن أن تواجهه بشكل مفاجئ خاصة على الأفراد الذين يمتحنون السياقة كمهنة لكسب العيش وقد يتعرضون لمستويات مختلفة من الضغط والإجهاد بسبب نوعية المركبة وطبيعة العمل ودقة المواعيد خاصة عند سائقي قطاع النقل العمومي.
- 3- عدم احترام قوانين المرور: وتشمل هذه الأسباب كل ما نص القانون على تنظيمه في حدوده المسموحة به بدءا من الإنضباط بإشارات الحركة أكبر هذه الأسباب إستشراقا بحوادث المرور هو عامل السرعة المفرطة حيث لا يستطيع السائق خلالها التحكم والسيطرة التامة على مركبته إذا ما حاول تفادي خطر محتوم. يليها استهلاك الخمر والمخدرات التي تؤثر في سلوك السياقة بشكل ملحوظ.

<sup>1</sup> صالح العبودي، العوامل النفسية لحوادث المرور، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض، ص 140-142

<sup>2</sup> مرجع سابق، عبد الرحمان الوافي، ص 28

4- حادثة الحصول على رخصة السياقة: أغلب المتحصلين على الرخصة حديثا لا يجيدون السياقة ونجد ذلك من خلال:

- ✓ عدم احترام المدة القانونية للتكوين.
- ✓ عدم استعمال حزام الأمان.
- ✓ عدم توعية المتحصلين على الرخصة من طرف مدرسة السياقة.

5- تصرفات بعض المشاة: وقد تكون سببا من خلال:

- ✓ السهو عند السير.
- ✓ عدم السير على الرصيف.
- ✓ عدم احترام أوامر الشرطي.
- ✓ عدم احترام الإشارات الموجودة على الرصيف.

#### ❖ الأسباب الخارجية:

1- شكل وأوضاع الطرق: تعتبر الشبكة الطرقية مضمار السير لكل سيارة وصلاحيية الطرق للسير فيها دون معيقات تتيح تقليص العديد من حوادث المرور التي يكون مردها ضيق الشبكة الطرقية وعدم استيعابها لحجم العربات المتزايد من جهة ويكون سببها أيضا نقص التهيئة لمسارات الطرق عبر الإشارات والإنارة المناسبة، بالإضافة إلى الطرق السيئة والغير صالحة للسير أثناء الأحوال المناخية السيئة كالانزلاقات والزوابع الرملية في الصحراء.

2- الظروف الطبيعية المناخية: قد تتسبب الأجواء الممطرة أو الثلجية بحدوث حوادث سير نتيجة سوء الرؤية أو إنزلاق مفاجئ أو طوفان مياه فوق الطرق.

3- المركبة: للمركبة دور أساسي في المحافظة على أمن الطريق وذلك عند المراقبة المنتظمة التي يقوم بها السائق ولكن عند تجاهل هذه العملية تصبح المركبة من الأسباب المهمة في حوادث المرور من خلال ما يلي:

- ✓ الإضاءة: فإذا كان نظام الإضاءة لا يعمل قد يتسبب ب 52 بالمائة من حوادث المرور.
- ✓ الفرامل: فإذا لم تكن لها القدرة مثلا على إيقاف السيارة بمجرد الضغط عليها فهي قد تسبب حادث وقد قدرت الحوادث التي تحصل نتيجة عدم عمل الفرامل ب 19 بالمائة من الحوادث.
- ✓ العجلات القديمة: على السائق مراقبة العجلات وتغييرها من فترة لأخرى فهي قد تكون سببا في هذه الحوادث بنسبة 12 بالمائة<sup>1</sup>.

<sup>1</sup>أحمد شويحات، الموسوعة العربية العالمية، الإصدار الإلكتروني، 2004

المطلب الثاني: النتائج المترتبة عن الحوادث المرورية

تعد الحوادث المرورية وما ينتج عنها من خسائر بشرية ومادية من اهم المشكلات التي تواجه المجتمعات، نظرا لحجم هذه الخسائر وتأثيرها على التنمية، وباستقراء آثار حوادث المرور نجدتها متداخلة، فما يؤثر اقتصاديا انما يؤثر في نفس الوقت اجتماعيا ونفسيا وهكذا، والهدف من التقسيم النظري لهذه الآثار هو القاء الضوء وتفصيل هذه التأثيرات المختلفة.

**1. الخسائر البشرية:** تكمن خطورة الحوادث المرورية فيما يظهر لنا من خلال الإحصائيات الرسمية التي تؤكد ارتفاع عدد المتوفين والمصابين، وهكذا فإن الأثر المباشر للحوادث المرورية يتمثل في فقدان العنصر البشري سواء بالوفاة أو العجز<sup>1</sup>.

وكشفت الاحصائيات العالمية الحديثة ان هناك ما يقدر بأكثر من مليون و200 شخص يموتون سنويا في العالم ويصاب من عشرة الى خمسة عشر مليون شخص نتيجة لحوادث مرورية وغالبا ما تترك هذه الحوادث نسبة من الإصابات الجسيمة والمؤدية الى اعاقات مختلفة.

**2. الخسائر المادية:** الحقيقة إن مشكلة الحوادث المرورية لها بعد اقتصادي يجب الا يغفل، فلقد اثبتت الدراسات والبحوث أن الخسائر المالية الناتجة عن الحوادث المرورية تقدر بمبالغ مالية كبيرة، وتقدر التكاليف المالية لحوادث المرور في العالم بما قيمته 518 مليار دولار سنويا، أما على جانب الأضرار بالممتلكات العامة جد أن الخسائر تتمثل في الضرر الواقع على بعض المنشآت العامة التي تعد ملكا لجميع افراد الدولة وقد تحرم الافراد الاستفادة من خدمات المنشآت نتيجة ما حدث من اتلاف ومن ذلك أعمدة الإنارة والأشجار واللافتات الإرشادية والأرصفة، ويقع عبئ إصلاحها على نفقة الدولة مما يحملها أعباء إضافية من الميزانيات المخصصة لأغراض أخرى. اما على الجانب الآخر فنجد أن الخسائر في الممتلكات الخاصة كثيرة أيضا من خلال ما يحدث من تلف بالسيارات واتلاف البضاعة المحملة.

**3. الآثار الاجتماعية لحوادث المرور:** فالآثار الاجتماعية لحوادث المرور تشكل مشكلة اجتماعية لكونها تتجاوز نطاق الفرد الواحد لتشمل شرائح عريضة من افراد المجتمع لأن أسبابها ومسبباتها تخرج عن نطاق الفرد الواحد لتتصل بنطاق المجتمع، حيث تشكل حوادث المرور جانبا سلبا في المجتمع سواء بزيادة الوفيات او على مستوى المصابين من جراء هذه الحوادث والذين أصبحوا عاجزين او معاقين عن القيام

<sup>1</sup>الغامدي علي بن سعيد، الندوة الاربعون: أساليب ووسائل الحد من حوادث المرور، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدراسات والبحوث، ص5

بالنشاط الإيجابي الاعتيادي، فحوادث المرور تخلف إصابات تصل إلى حد الإعاقة فيتكفل بنتائجها الأسرة والمجتمع معا.

4. الآثار النفسية لحوادث المرور: إن ما يسببه الحادث المروري من صدمات نفسية لمرتكبي الحادث أو أسرهم وأقاربهم في حالة الوفاة أو الإعاقة إنما هو أمر مهم خاصة وأن ما يحدث بعد الحادث المروري من آثار نفسية يؤثر مباشرة سلبيا على المجتمع وبالتالي لا يمكن بأي حال من الأحوال أن نغفل آثار هذه الحوادث على نفسية المصابين والمتضررين وأهاليهم، وما تتركه من أثر عميق في نفوسهم وما قد تسببه من عقد نفسية بسبب الحالات المرضية خصوصا أولئك المعاقين منهم<sup>1</sup>.

### المبحث الثاني: قراءة في قانون المرور الجديد لسنة 2010

#### المطلب الأول: فحوى قانون المرور الجديد لسنة 2010

عرفت سنة 2010 قانون المرور رقم 03\_09 المؤرخ في 22 جويلية 2009 (أنظر الملحق رقم 03) والمتعلق بتنظيم حركة المرور وسلامتها وأمنها حيز التنفيذ، ويهدف هذا القانون حسب ما ورد في الجريدة الرسمية إلى تحديد القواعد المتعلقة بتنظيم حركة المرور وسلامتها وأمنها، وبهذه الصفة يهدف إلى تقليص وضعية انعدام الأمن في الطرقات، وإلى تحديد قواعد استعمال المسالك العمومية وكيفيات ضبط حركة المرور عبر الطرق وتوفير شروط تطوير متوازن لنقل نوعي في إطار المصلحة العامة وكذا تحديد إطار مؤسسي يكلف بوضعه حيز التنفيذ وإقامة تدابير ردعية في مجال عدم احترام القواعد الخاصة بحركة المرور عبر الطرق<sup>2</sup>. وقبل الشروع في تسليط الضوء على أهم مواد هذا القانون حسب ما ورد يجب التذكير بأن هذا الأخير قد أعاد هيكلة نظام العقوبات المقررة، وأدخل عقوبات جديدة، وفيما يلي عرض للمخالفات والعقوبات الخاصة بحركة المرور والتي صنفنا إلى أربع درجات نوردتها على النحو التالي:

1. المخالفات من الدرجة الأولى ويعاقب عليها بغرامة جزافية من 200 دج إلى 2500 دج، وتخص المخالفات المتعلقة بالإشارة والإشارة وكبح الدراجات، ومخالفة عدم تقديم وثائق المركبة وكذا رخصة السياقة، ومخالفة استخدام آلة أو جهاز مركبة غير مطابق، كما ان نفس الغرامة تفرض لأول مرة على مخالفة الراجلين للقواعد التي تنظم سيرهم لاسيما القواعد المتعلقة بعدم استعمال الممرات المحمية.
2. المخالفات من الدرجة الثانية: ويعاقب عليها بغرامة جزافية من 2000 دج إلى 3000 دج، فتسلط على مخالفة الاحكام المتعلقة بسرعة المركبات بدون محرك بمقطورة او بدون مقطورة، ومخالفة استعمال أجهزة

<sup>1</sup>المنظمة العربية للسلامة المرورية، بيان المنظمة بمناسبة اليوم العالمي لأحياء ذكرى ضحايا الطرق، 21 نوفمبر 2010، ص2

<sup>2</sup>الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد45، الجزائر، 29 يوليو، 2009، ص04

التبنيه الصوتي، ومخالفة الأحكام المتعلقة بالمرور في أوساط الطرق والمسالك أو الدروب أو شرطة الطريق أو الأرصفة أو حواف الطرق المخصصة لمرور المركبات المرخص بها بذلك خصيصا ومرور الراجلين، كما يعاقب بنفس قيمة الغرامة المخالف للأحكام المتعلقة بالتخفيض غير العادي للسرعة بدون أسباب حتمية من شأنه إعاقة سيولة حركة المرور، ولنفس العقوبة يخضع المخالف للأحكام المتعلقة بالسير على الخط المتواصل ومخالفة وضع الإشارة الملائمة من قبل كل سائق صاحب رخصة إخبارية.

3. أما الدرجة الثالثة من المخالفات والتي تفرض التغيريم بين 2000 الى 4000 دج، ويعلق الامر فيها بمخالفة الأحكام المتعلقة بمنع المرور او تقييده في بعض خطوط السير بالنسبة لبعض أصناف المركبات، وكذا مخالفة الأحكام المتعلقة بمنع المرور أو تقييده في بعض خطوط السير بالنسبة لبعض أصناف المركبات، وكذا مخالفة الأحكام المتعلقة بالارتداء الإلزامي للخوذة بالنسبة لسائقي الدراجات النارية او الدراجات المتحركة وراكبيها، وبنفس الغرامة يعاقب المار والمتوقف بدون ضرورة حتمية على شريط التوقف الاستعجالي للطريق السيار او الطريق السريع، الى جانب حالة الاستعمال اليدوي للهاتف المحمول او التنصت بكلتا الأذنين بوضع خوذة التنصت الإذاعي والسمعي أثناء السياقة، ومخالفة الأحكام المتعلقة بالتوقف ومخالفة الأحكام المتعلقة بالمسافة القانونية بين المركبات أثناء سيرها، ومخالفة الأحكام المتعلقة بمنع نقل الأطفال الذين تقل أعمارهم عن 10 سنوات في الأماكن الأمامية.

4. اما المخالفات من الدرجة الرابعة فيغرم مرتكبوها بغرامة تصل إلى 6000 دج منها مخالفة الاحكام المتعلقة باتجاه المرور المفروض وبتقاطع الطرقات واولويات المرور والتقاطع والتجاوز والمنارات الممنوعة في الطريق السيار والطرق السريعة، وكذا مخالفة الأحكام المتعلقة بالحمولة القصوى ووزن المركبات وطبيعة الأطر المطاطية<sup>1</sup>.

اما في الجانب المتعلق بالجنح 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

<sup>1</sup> الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، مدونة المخالفات والجنح المرورية (الاحكام التشريعية والتنظيمية لقانون المرور)، "الأمر 03\_09 بتاريخ 22 جويلية 2009"، نيابة مديرية الوقاية والمرور، 2009، ص 3-18

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 حادثاً أو تسبب في وقوعه بواسطة المركبة التي يقودها، وحاول الإفلات من المسؤولية الجزائية 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 المدرب في إطار التمهين بدون مقابل أو بمقابل<sup>1</sup>.

### المطلب الثاني: آراء عدد من المختصين في التعديلات الواردة في قانون المرور الجديد

قال الخبير في أمن الطرقات "محمد العزوني" إن قانون المرور الجديد الذي دخل حيز التطبيق مطلع شهر فيفري لم يقدم إي شيء للمواطن الجزائري غير العقوبات، فراح يوسع من المخالفات ويشدد في العقوبات، ولم يتناول الأسباب الحقيقية التي أدت إلى ارتفاع حوادث المرور، وفي هذا الإطار أكد على ضرورة الاهتمام بالجانب التحسيسية، مشيراً إلى الصرامة الشديدة التي تميزت بها مواد هذا القانون، مشدداً على أهمية تنسيق أي ردع بالتكفل التوعوي والتربوي للسائق خاصة حجم العقوبات المفروضة من خلال هذا القانون، مؤكداً في هذا السياق على أهمية الدورات التربوية لتدعيم معرفة هذا القانون لأقصى درجة ممكنة، لضمان إيصاله لكل المواطنين.

أكد "محمد أودية" رئيس الاتحادية الوطنية لمدارس تعليم السياقة أن قانون المرور يحتوي على إيجابيات هامة كما يتضمن بعض السلبيات، كتلك المتعلقة بالإضاءة التي قد تكون مفاجأة، أو نسيان رخصة السياقة، بالمقابل لم ينف ذات المتحدث احتواء هذا القانون على جملة من التدابير الهامة خاصة تلك التي تتعلق بقانون المرور مثل عدم احترام إشارة المرور، مضيفاً انه منذ أكثر من 3 سنوات يطالب بضرورة رفع الغرامات المالية، باعتبار أن السائق يخاف من الخسائر المادية<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> مرجع سابق الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 45، ص 9-11

<sup>2</sup> الهاشمي بوطالي في ندوة الخبر، ارتفاع حصيلة القتلى في 2011 سببه الليونة، الخبر، يوم 10 جانفي 2012

قال محافظ الشرطة "عيسى نايلي" المكلف بالوقاية والأمن عبر الطرق بالعاصمة بأن تطبيق قانون المرور الجديد قد سمح بتخفيض حوالي 34 بالمائة من حوادث المرور بالجزائر، مشيراً إلى أن الإجراءات الردعية التي تضمنها القانون قد أدت إلى انكماش عدد المخالفات التي يرتكبها السائقون لاسيما وأن التدابير الجديدة قد تؤدي إلى سحب الرخص نهائياً أو حبس المخالفين.

اجمع مختصون ممثلون عن وزارة النقل والمصالح المعنية كالدرك الوطني ومراكز الوقاية والأمن، على أهمية قانون المرور الجديد، الذي تضمن عدة إجراءات صارمة في حق المخالفين لقانون المرور، وذلك بغية الحد من هذه الحوادث المميتة التي تفاقمت بصورة تدعو حقاً للقلق ولا تتخاذ مثل هذه القوانين، وبهذا الصدد أفاد مدير المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق أن التغييرات والتعديلات التي طرأت على قانون المرور الجديد من شأنها الحد من حوادث المرور التي ارتفعت بصورة جنونية في السنوات الأخيرة، وذلك نتيجة اتساع رقعة الحضيرة الوطنية للسيارات مقابل ضيق واهتزاز شبكة الطرقات<sup>1</sup>.

### المبحث الثالث: الأطراف المساهمة في التوعية المرورية

#### المطلب الأول: دور منظمات المجتمع المدني.

تحول النظام الاجتماعي والسياسي في العالم من ثنائي الأقطاب (الحكومي والخاص) إلى ثلاثي الأركان بإضافة القطاع الغير الحكومي وهو ما يعبر عنه بالمجتمع المدني، ويعني إشراك المواطن في الإسهام في تثبيت قيم المواطنة والتطوع والمبادرة عبر أسلوب الجمعيات والنقابات، وهي مؤسسة تعنى بالجانب الثقافي والحقوق ولها صفة شبه سياسية، تعمل هذه الجمعيات من أجل تحقيق أهداف اجتماعية مشتركة دون غاية الربح المادي الشخصي فتقوم ببعض الأدوار منها:

- ❖ دور توعوي تثقيفي وتنشيطي للحياة المدنية والثقافية والاجتماعية.
- ❖ دور دراسي من خلال التفكير والبحث والاشراف.
- ❖ دور اعلامي اتصالي لأعضائها وللجمهور المستهدف وأجهزة الدولة.

تقوم هيئات المجتمع المدني على اختلافها في بحث واعداد وترويج السياسات والممارسات الشاملة وذلك لتقليل حوادث السير وزيادة التوعية المرورية بعوامل الخطر المرتبطة بالسلام على الطرق ويمكن تصنيف الجمعيات إلى ثلاثة فئات:

<sup>1</sup>مجلة الدركي، الدرک الوطني في المعرض الدولي للسيارات، مجلة ثقافية تصدر عن قيادة الدرک الوطني الجزائري، عدد 25، ماي 2012، ص 19

❖ جمعيات مخصصة بالوقاية المرورية حيث تقوم مثل هذه الجمعيات بالمشاركة المباشرة في تنفيذ مخطط الإتصال الخاص بالوقاية المرورية.

❖ الجمعيات الثقافية عبر برامجها الثقافية والتوعوية المتنوعة التي يمكن من خلالها العمل على تعزيز الوعي المروري.

❖ الجمعيات الخيرية والتي من خلالها يتم تقديم الدعم المادي لمختلف الفئات ويساهم المجتمع المدني في المخطط الوطني في الوقاية والتوعية المرورية فهي تربط بين الجمهور والمستهدف والقائم بالاتصال ويعرف بالاتصال الاجتماعي، ولكي يتم نجاح هذا النوع يجب بعض الشروط:

- ينبغي توفير استراتيجية الاتصال التي تقوم بها الدولة حيث تهدف إلى تحقيق الهدف والوصول إلى آراء وسلوكيات الجمهور المستهدف في التوعية المرورية إذ أن الوسائل والأطراف الفعالة في عملية التوعية تتكامل جهودها وهذا هو جوهر الاستراتيجية الاتصالية.

- التشاور والتنسيق مع القائم بالحملة التوعوية يضفي قوة الاستراتيجية الاتصالية<sup>1</sup>.

### المطلب الثاني: دور المؤسسات التربوية

تلعب وزارة التربية والتعليم دورا مهما في نشر الثقافة المرورية في الوسط التربوي منتهجة مجموعة من الأنشطة المتفق عليها مع وزارة النقل، حيث تتشارك الوزارتين في حملات التوعية وفق خطة سنوية يتم الاتفاق عليها مع تحديد الموارد والنشرات ونتائج الدراسات والبحوث في مجالات النظم المرورية البرمجيات مما يساعد على نشر مفهوم السلوك المروري السليم و بحسب ما ورد في المادة 21 من قانون المرور 87-09 والتي جاء فيها أنه يتم تعليم قواعد المرور والوقاية و الأمن داخل مؤسسات التعليم<sup>2</sup> وبذلك تم ادخال مواد وأنشطة تعليمية مرورية ببعض المناهج الدراسية ويعمل على تدريسها كوادر مؤهلين لتزويد الطلاب وأولياء أمورهم ولتنفيذ برامج التوعية المرورية داخل المؤسسات التربوية ينبغي الاهتمام بالعناصر التي من شأنها أن تسهم في إيجاد نظام مروري متكامل وهنا تبرز جهود وزارة التربية والتعليم لكونها الجهة المسؤولة عن غرس المفاهيم والسلوكيات في نفوس الطلاب.

### المطلب الثالث: دور وسائل الإعلام والاتصال:

**1- الصحف و المجلات:** تعتبر من أقدم الوسائل الاتصالية وأكثرها انتشارا، حيث تفتح الصحف عقل القارئ على مواضيع وتنغمس بتفاصيل وحجج يبني من خلالها قناعاته وي طرح انتقاداته، فيمكنه ذلك من التفاعل بوعي مع أي قضية تطرح على الرأي العام. فالأخبار اليومية المتعلقة بحوادث المرور

<sup>1</sup> سعد شعباني، دور الجمعيات في الاتصال في مجال الوقاية المرورية، مجلة الوقاية والسياسة، العدد5، المركز الوطني للوقاية عبر الطرق، الجزائر، ص64.

<sup>2</sup> زاهر إسماعيل، دور التربية في تفهم وتطبيق الأنظمة المرورية، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض، 2006، ص 3.

وضحاياها تحرك لدى مطالعي الصحف وعيا جادا بخصوص الظاهرة وخطورتها ويضاف لأصناف الصحف والمجلات المطويات والكتيبات المرورية وذلك لقدرتها على معالجة موضوعاتها بقدر كبير من الشمولية والعمق والتخصيص، في حين عملت العديد من الصحف الوطنية إلى ايراد إحصائيات حوادث المرور التي تتداولها من قبل أجهزة أمن الطرق وعرض معدلات وقوع الحوادث وأسبابها حتى يتسنى رفع بعض الوعي لدى بعض القراء الذين يطالعون هذه الصحف، في حين تبقى مجلة الوقاية والسياقة التي يصدرها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق متاحة فقط على شبكة الأنترنت أو في مقر المركز، في انتظار أن يتم تعميم نشرها ورقيا لتعم فائدتها .

**2- الإذاعة:** تعتبر الإذاعة الوسيلة الأكثر شيوعا بين كل جماهير الوسائل الإعلامية بحيث توفر مساحات ترفيه وتسلية واسعة النطاق فهي تتميز بكونها:

❖ وسيلة رخيصة الثمن ودائمة مقارنة بالوسائل الأخرى.

❖ وسيلة سهلة التلقي لا تحتاج من صاحبها سوى السمع.

❖ متاحة في كل مكان وفي أغلب الأجهزة الرقمية الحديثة، كالهواتف المحمولة إضافة إلى المركبات والسيارات. بالإضافة لما سبق فإن الإذاعة وسيلة تفاعلية جيدة حيث تتكامل مع جهاز الهاتف أو مواقع التواصل الاجتماعي على الأنترنت ولكونها مدمجة في أغلب السيارات فهي الأفضل على الإطلاق للقيام بتوعية مرورية دائمة ترفع الوعي وتنمي شعور المستمعين بأسباب الوقاية المرورية وكذا تقديم إرشادات قيمة لمستعملي الطرق.

**3- التلفزيون:** أكد التلفزيون أنه الوسيلة الأقدر على الوصول إلى الشرائح الاجتماعية المختلفة والتأثير فيها حيث تقضي أغلب الشعوب أوقاتا مسترسلة من الزمن في مشاهدة التلفزيون حيث قلل الملل في حياة الناس بعد أن أصبح في كل مأوى ومقهى وتأكدت فعاليته في البرامج التلفزيونية الهادفة إلى تقديم بعض الوظائف في مجال التوجيه والإرشاد والتعليم خاصة في أوقات مشاهدة الدروة أو ضمن مباريات كرة القدم لاستهداف جمهور الشباب بالومضات المرورية القادرة على إحداث أثر مقبول في سلوكهم المروري.<sup>1</sup>

<sup>1</sup>فاطمة الزهراء، مطالب بإدراج مادة الوقاية المرورية في الأطوار التعليمية، جريدة البلاد اليومية، عدد يوم 15-03-2010

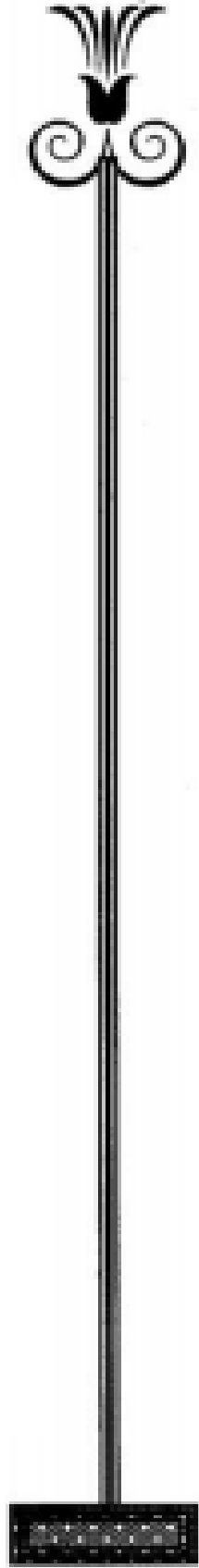


# الفصل الثالث

الاستراتيجية الاتصالية

للمركز الوطني للأمن والوقاية

عبر الطرق



الفصل الثاني: استراتيجية المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق

المبحث الأول: التعريف والنشأة

المطلب الأول: انشاء المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق

مرت تجربة الوقاية من حوادث المرور في تطورها الزمني والتاريخي بأساليب متعددة ساهمت في إثراء العمل الوقائي عبر الخبرات المكتسبة من الأساليب المتنوعة، فكانت البداية عبر الجهود التطوعية المنفردة القصيرة الأجل عبر المناسبات، بمعنى أنها كانت ضئيلة وغير احترافية، ثم تطور العمل الوقائي الذي نضج بفعل الاحترافية عبر الجهود والحملات التوعوية التي تقوم بها جهات غير رسمية ومنفردة، لكنها منظمة كالجمعيات الأهلية وشبه الحكومية وميزة هذه الأخيرة أنها تقود جهود مؤسساتية جماعية وليست كأفراد منعزلين، إن الأسلوب الأحدث في ميدان الوقاية من حوادث المرور وافضلها تنظيما ومردودا عبر إنشاء جهاز وطني للوقاية من حوادث المرور والإشراف عليها وإعداد وتقديم برامج وقائية ناجحة، وقد يكون هذا الجهاز تابع للدولة أو لإحدى الوزارات المعنية ويعطي لهذا المجلس صلاحيات وإمكانات من أجل إعداد وتحقيق البرامج الوقائية على المستوى المحلي أو الإقليمي أو الوطني، وينبغي الإشارة إلى أن جهود المجلس الوقائي لا تعني إلغاء نشاطات المؤسسات الغير رسمية بقدر ما تقوم بتثمينها ودعمها والانطلاق بالعمل الوقائي المجتمعي تحت رعاية الدولة<sup>1</sup>.

تضمن قانون المرور 87\_09 الصادر في 10 فيفري 1987 مادتين أساسيتين<sup>2</sup>:

**المادة 23:** تتكفل الدولة بترقية سياسة خاصة بالوقاية والأمن، وتربية المواطن وإعلامه من أجل الانضباط في استعمال الطرق العمومية، إضافة إلى التهيئة الملائمة للمنشآت الأساسية للطرق وصيانتها.

**المادة 24:** إنشاء مركز وطني للوقاية من حوادث المرور ولجان ولائية تابعة، تنسق وتقتصر كل التدابير الضرورية والرامية إلى تقليص حوادث المرور.

لكن هذا المركز أصبح محل خلاف بين وزارة النقل صاحبة الفكرة ووزارة الداخلية، وقد حل الخلاف بإسناده لوزارة الداخلية، وبقي حبيس الأوراق لمدة عشرية كاملة إلى أن تم إطلاقه في 20 أفريل 1998 حيث حددت الوزارة برنامج عمله كما يلي:

<sup>1</sup>مقابلة مع السيد احمد نايت حسين مدير المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق يوم 03 جانفي 2017

<sup>2</sup>الجزيرة الرسمية للجمهورية الجزائرية، قانون 87-09، العدد 07، في 11 فبراير 1987

- ❖ يقوم المركز بالدراسات النظرية والتشريعية الممكنة ويوجهها للجهات المعنية على شكل توصيات لتنفيذها وذلك للتقليل من حوادث المرور.
- ❖ دراسة تحليلية عملية لأسباب وقوع حوادث المرور واستخلاص التدابير المختلفة الواجب اتخاذها من قبل الهيئات والمصالح المعنية.
- ❖ الشروع في تنشيط حملات التوعية التي تقوم بها بعض المصالح (الأمن الوطني، الجمعيات...)
- ❖ تنظيم الحصص في الإذاعة والتلفزة حول الوقاية الطرقية.
- ❖ ثم جاء قانون 01\_14 الصادر في 19 اوت 2001 بتعديلات حول تحديد الوصاية التي تتكفل بمهام المركز إذ حددت المادة 64 منه أن يوضع هذا المركز تحت وصاية الوزارة المكلفة بالنقل<sup>1</sup>.

#### المطلب الثاني: الهيكلة التنظيمية للمركز

تم تحديد التنظيم الداخلي الجديد للمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق بمقتضى القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 14 جوان 2011 وذلك بأن يتكون المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق تحت سلطة المدير العام الذي يساعده الأمين العام، يتكون من الأقسام التالية:

#### ❖ قسم الوقاية والتنسيق المروريين:

يكلف هذا القسم خصوصا بإعداد استراتيجية الوقاية المرورية وضمان تنفيذها ومتابعتها بالإضافة إلى:

- ضمان تنسيق أعمال مختلف المتدخلين في مجال الوقاية المرورية
- إعداد برامج توعوية التي تسهم في الوقاية والسلامة المرورية وتقديم مختلف أنواع الدعم والمساعدات لها.

#### ❖ قسم السلامة المرورية والدراسات:

ويكلف هذا القسم بإعداد استراتيجية السلامة وضمان تنفيذها ومتابعتها من خلال ضمان تنسيق أعمال مختلف المتدخلين في مجال السلامة المرورية والقيام بدراسات في مجال السلامة المرورية. وبالإضافة إلى إعداد البرامج التي تسهم في التوعية المرورية وإعداد التقرير السنوي للمركز في مجال السلامة المرورية.

#### ❖ قسم الإحصائيات والتقييم:

يقوم هذا القسم بالخصوص بجمع الإحصائيات والمعطيات والمعلومات المختلفة المرتبطة بالوقاية والسلامة المرورية والقيام بنشرها.

<sup>1</sup>قانون 01-14 الصادر في الجريدة الرسمية في 19 اوت سنة 2001، العدد 64

- التحكم بالبطاقية الوطنية لحوادث المرور والقيام باستغلالها.
- تشكيل بنك معطيات يرتبط بالوقاية والسلامة المرورية وتسيير كافة الوسائل المعلوماتية للمركز من خلال إعداد بوابة معلوماتية للمركز والقيام بإصدار مجلة المركز إضافة إلى إتاحة تقرير إحصائيات وتقييم في مجال الوقاية والسلامة المرورية للجهات البحثية المختلفة.

❖ -قسم الإدارة العامة:

كأي مؤسسة يكلف قسم الإدارة بالمهام التالية:

- تسيير المستخدمين
- تقدير وتنفيذ ميزانية التسيير والتجهيز
- تسيير وسائل المركز والمحافظة عليها
- تسيير الشؤون القانونية المنازعات

❖ -قسم الملحقات الجهوية:

يلحق المركز أربعة ملحقات يحدد اختصاصها الإقليمي بالجهة التي تنتمي إليها على أن تقع هذه الملحقات بكل من وهران، ورقلة، بشار، قسنطينة.

المطلب الثالث: مهام وأهداف المركز الوطني للوقاية

أولى مهام وأهداف المركز وأولوياته تتصل بإطار سياسة الوقاية والأمن عبر الطرق حيث يضطلع المركز بالاتصال مع الأجهزة والمؤسسات والهيئات التي لها نفس الغاية بمهام تصور العناصر الكفيلة بتحسين الوقاية والأمن عبر الطرق واقتراحها وتطويرها<sup>1</sup>.

وفي هذا الصدد يكلف المركز أساسا بما يلي:

- ❖ القيام بكل الأعمال واتخاذ كل التدابير الكفيلة بترقية الوقاية والأمن عبر الطرق.
- ❖ تنسيق أعمال مختلف المتدخلين في مجال الوقاية والأمن عبر الطرق التي يقررها المركز.
- ❖ تنشيط حملات الوقاية عبر الطرق وتنظيمها.
- ❖ إعداد تقارير سنوية ومتعددة السنوات تتعلق بالوقاية والأمن عبر الطرق
- ❖ القيام بدراسات وبحوث لها صلة بمهامه.

<sup>1</sup> الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، عدد82، بتاريخ28ديسمبر2003،ص7

- ❖ القيام بالاشتراك مع السلطات المؤهلة بوضع تصور وتنظيم تعليم القواعد الخاصة بالوقاية والأمن عبر الطرق في المؤسسات المدرسية ومراكز التكوين المتخصصة.
- ❖ تطوير الإعلام والتربية والتكوين في ميدان الوقاية والأمن عبر الطرق.
- ❖ ترقية الحركة الجموعية في مجال الوقاية والأمن عبر الطرق.
- ❖ تنظيم أشغال الهيئات الوطنية والدولية التي لها نفس الغاية والمشاركة فيها.
- ❖ وضع البطاقة الوطنية لحوادث المرور عبر الطرق ونشر الإحصائيات المتعلقة بها.

المبحث الثاني: عرض استراتيجية المركز الوطني في الوقاية من الحوادث

المطلب الأول: الاستراتيجية الوطنية للوقاية من الحوادث

تعتمد النظرة الحديثة للتحكم في إدارة الازمات من خلال الاستشراق والوقاية، والاعداد المسبق للطوارئ لاحتواء والتقليص من آثار الأزمة، وهذا لا يتم سوى بوجود عمل مستمر ويقظ يقف على حالة الواقع وقيمه ويتطلع للمستقبل فيخطط له وهذا ما يطلق عليه التخطيط الاستراتيجي او الاستراتيجية، وهي الآلية التي تمكن الإدارة من العمل في ضوء ما تم تخطيطه بناء على دراسة للواقع الذي تنشط فيه.

ويقوم على رسم هذه الاستراتيجية لدى المركز "مجلس التوجيه" ويتكون هذا الأخير من ممثلين عن الوزارات المختلفة يجددون كل ثلاث سنوات بقرار الوزير المكلف بالنقل ويجتمع هذا المجلس لدراسة التدابير التي من شأنها تحسين بلوغ المركز لأهدافه وتشجيعها وعلى راسها وضع برامج العمل السنوية والمتعددة السنوات إلى جانب حصيلة نشاط السنة المنصرمة<sup>1</sup>.

وقد افرد المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق عددين متتاليين من مجلته الفصلية "السياقة والوقاية" يصف فيها المدير العام للمركز استراتيجية المركز والتي يمكن رؤيتها من الجوانب التالية:

- ❖ العوامل المؤدية الى وقوع حوادث المرور متداخلة وكل حادث غالبا ما يقع نتيجة لعدة عوامل ولكن بنسب متفاوتة لذا فالنشاط الوقائي يجب أن يكون شاملا لكل العوامل التي لها علاقة بحوادث المرور بدءا بالعنصر البشري وهو الطرف الفاعل والواعي في الطريق، وبناء على ذلك يرى المركز أن الوقاية من حوادث المرور هي كل التدابير والإجراءات التي يتخذها المجتمع بهدف التخفيف من العوامل والظروف التي تؤدي إلى وقوع الحوادث المرورية، بغية التقليل من عدد الضحايا التي تخلفها والخسائر التي تسببها وذلك ضمن استراتيجية محكمة.

<sup>1</sup>الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 82، ص 8

❖ العمل بالأهداف والتأسي بدولة السويد الرائدة في مجال الوقاية المرورية، حيث وضعت برنامجا أسمته "الهدف" يعمل من خلاله كل متعهدي توريد لوازم وخدمات نظم المرور السويدية على الطرق والمكلفين بإنقاذ هذه النظم ومستعملها بشكل مشترك، ويضعون الأهداف المنشودة وغيرها من معايير الأداء والهدف النهائي لذلك البرنامج هو التوصل الى نظام للمرور على الطرق تبلغ فيه الوفيات او الإصابات الخطيرة الناجمة عن التصادمات مستوى الصفر.

❖ مسؤولية الوقاية المرورية تشمل الحكومة أساسا والمجتمع تابعا بدءا بالأسرة ومرورا بالجمعيات (المجتمع المدني) وتستهدف الانسان باعتباره المسؤول الأول عن وقوع هذه المأساة، ثم يأتي المحيط المعبر عنه بالطريق وكل تجهيزاته، إذا فوعي الفرد في نظر المركز هو الأساس في الوقاية من اخطار استعمال الطريق والوعي يعني إدراك المرء لقواعد السياقة والاقتناع بجدوى الالتزام بها.

❖ التوعية المرورية نوع من أنواع التوعية الاجتماعية وتعني بصورة عامة تلقي الفرد جملة من المعارف والمعلومات وتدريبه على تطبيقها ميدانيا، واكسابها عادات التحكم في سلوكه عند التعامل مع الطريق سائقا أو راكبا او راجلا وتحقق التوعية المرورية حسب المركز من خلال ثلاثة أساليب رئيسية هي:

1. **التربية المرورية للنشء:** تماشيا مع ما عليه الحال لدى المجتمعات المتقدمة التي تولي عملية التربية عناية فائقة، حيث أدرجتها ضمن مناهج التربية والتعليم وجعلتها مادة أساسية، فحددت مواضيع كل طور، تناسب عمر الطفل و قدراته العقلية وميولهم النفسية فوفرت لها الوسائل المناسبة لتحببها إلى قلوب الأطفال و تشويقهم للإقبال عليها وتبسيط مفاهيمها لهم وتسهيل عملية استيعابها وتدريبهم على الالتزام بقواعد السلامة المرورية خلال تعاملهم مع الطريق في حياتهم اليومية وحرصا من الدول العربية على هذا النهج نظم بالجزائر في ديسمبر 2004 ملتقى عربي بمشاركة الدول العربية، كرس لدراسة سبل تفعيل تطوير تعليم هذه المادة، حضره خبراء و اخصائيو عرب ودوليون في هذا المجال اسفر عن عدة توصيات، لكنها لم تثمر عن إدراج هذه المادة في التعليم ولا عن اعداد منهج لأي طور وذلك بسبب الضغط الدراسي المكتظ في المنهاج الدراسي الحالي<sup>1</sup>.

2. **التدريب والتكوين:** تأهيل السائقين للحصول على رخصة السياقة غير منظومة متكاملة تشمل الشروط الصحية، البدنية، العقلية للمترشح إضافة إلى عصرنة برنامج التدريب والتكوين وطرق التعليم ووسائله البيداغوجية، مما يمكن من تأهيل سائق ملم بكل المعارف والمعلومات المتعلقة بقواعد السلامة المرورية وجعله

<sup>1</sup>مقابلة مع سماء سماتي، مسؤولة قسم الوقاية المرورية، بالمركز الوطني للأمن والوقاية بتاريخ 16 جانفي 2017

ملما بقوانين ونظم السير مع التركيز على إقناعه بجدوى الالتزام بها والامتنال الدائم لها، وهذا بالتدريب والممارسة واتباع أحدث الأساليب التربوية والتوعوية بحيث تصبح هذه القواعد والالتزام بها عادة مترسخة لديه.

**3. تصميم الحملات التوعوية:** وقد تناولها المركز تفصيلا في العدد السادس من مجلته الفصلية، لما لها من أهمية خاصة في صلب استراتيجيته للوقاية من حوادث المرور، لهذا فقد عرفها بانها تلك الأنشطة المختلفة التي تهدف الى تذكير مستعملي الطريق بالأخطار المتعلقة ببعض السلوكيات المختلفة لقواعد السلامة المرورية، فهذه الحملات التوعوية تذكيرية ارشادية حسب موضوعاتها وجمهورها المستهدف ومدتها، ويتم وضع الاستراتيجية الاتصالية للحملة التوعوية موضع التنفيذ<sup>1</sup>.

### المطلب الثاني: النرويج نموذج للاستراتيجيات الناجحة

تعتبر النرويج من أكبر المساهمين في العالم في مجال وتدعيم نشر ثقافة وقيم المرور والتوعية في الدول النامية وذلك بما قدمته من خبرة وتمويل وبرامج في هذا الشأن، ويرجع ذلك الى جهود احترافية وواقعية في هذا المجال، والبيانات المرورية في المملكة النرويجية هي من أفضل البيانات في العالم حيث يتضح منها ان النرويج لديها اقل معدل للوفيات الناتجة عن حوادث المرور في العالم.

وبالعودة الى مجال الوقاية في النرويج فإنما تنطلق من نشر المعلومات والمعارف بطريقة وأسلوب احترافي مستمر (استراتيجية اتصالية طويلة المدى) ولا تعتمد على الحملات الظرفية المؤقتة، والمعلومات تكون مستقاة أصلا من الحوادث المرورية نفسها التي حدثت في النرويج ومن المعارف العلمية المتعلقة بالسلامة المرورية، وذلك بواسطة جهاز مختص (شأن المركز الوطني للوقاية بالجزائر) وهو جهاز مختص في السلامة المرورية أنشأته الحكومة النرويجية لهذا الغرض.

قدمت هاته الحكومة خطة وقائية متطورة في مجال الاستراتيجية للوقاية والسلامة المرورية وهي خطة عشرية، تنطلق بداية 2010 وتنتهي سنة 2019، والهدف منها هو تخفيض عدد الإصابات الجسمية الناجمة عن الحوادث المرورية بمقدار الثلث في مدة 10 سنوات.

والخطة الوقائية النرويجية هي خطة متكاملة تهدف بصورة عامة لتحقيق أكبر قدر من الأمن المروري ومن الفاعلية في مجال النقل العمومي، خصصت لها ميزانية تفوق 10 مرات ما كان عليها في السابق، في سنة 2008، وهي تتضمن المحاور الأساسية التالية:

<sup>1</sup> الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، عدد 82 بتاريخ، 28 ديسمبر 2003، ص 15

- ❖ انطلقت الاستراتيجية انطلاقاً من تحليل المعطيات والبيانات المتراكمة لحوادث المرور الترويجية والاستفادة من المعارف المستجدة في مجال المرور وأنظمتها عبر العالم.
- ❖ تهدف الاستراتيجية للتوعية بالمزاوجة بين نشر المعلومات والمعارف لتعزيز السلوك الإيجابي، وكبح السلوكيات السلبية من جهة ثانية وتستهدف بالدرجة الأولى الشباب من سن 16 إلى سن 24.
- ❖ اعتمدت الخطة الترويجية في الاعداد والتوجه الى السائقين وعلى المؤسسات التربوية كأفضل مجال للتوعية.
- ❖ اعتمدت الخطة عملياً على تقديم جملة من الارشادات المكتوبة حول السلوك المروري المطلوب، وحول اجراءات وتدابير السلامة المرورية.
- ❖ قدمت جملة من التدابير الميدانية التي من شأنها تحسين السلامة المرورية والتي يجب ان تطبق فعلياً من طرف كل الجهات المختصة، منها تحسين الطرق والشوارع والممرات والتقاطعات الطرقية من ممرات الراجلين ونقاط العبور السوداء.
- ❖ تم اعداد معدات ووسائل خاصة للاستعانة بها في مجال الحملات الوقائية، وهي تختلف باختلاف الفئات الاجتماعية المستهدفة فمنها ما هو للاستعمال للعرض مرة واحدة وأخرى للعرض المتكرر وأخرى للتوزيع اذ تم اعداد الفرق التنفيذية (الميدانية) وتأهيلهم بما يناسب مهامهم وادوارهم في الخطة الوقائية.
- ❖ تم اعتماد التقييم كجزء من الاستراتيجية قبل التنفيذ وخلالها وبعده<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> احسن مبارك، سبل الوقاية من حوادث المرور، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض، 2010، ص 48، 44

### الفصل الرابع: دراسة تطبيقية واقع استراتيجية الوقاية من الحوادث بولاية المسيلة

#### المبحث الأول: حصيلة حوادث المرور واسبابها

#### المطلب الأول: ولاية المسيلة الموقع والخصائص

انثقت ولاية المسيلة عن التقسيم الإداري لعام 1974 والذي بموجبه أصبح في الجزائر 31 ولاية بعد أن كانت هناك 15 ولاية، كانت قبل هذا التاريخ تابعة لولاية سطيف شأنها شأن ولاية بجاية وولاية بوعريريج أما بوسعادة وسيدي عيسى وعين الحجل فكانتا تابعتين للتيطري (المدية) التي أصبحت بدورها ولاية سنة 1984 ولاية مسيلة من الولايات الداخلية تتكون من 15 دائرة و47 بلدية وهي نقطة وصل بين الشرق والغرب والشمال والجنوب وتتربع الولاية على مساحة 18075 كم. يحدها من الشمال كل من ولايتي برج بوعريريج وولاية البويرة ومن الشمال الشرقي ولاية سطيف ومن الشمال الغربي ولاية المدية أما من الشرق ولاية باتنة من الغرب والجنوب الغربي ولاية الجلفة من الجنوب الشرقي ولاية بسكرة مناخها قاري وهي مركز وسط بين التل والصحراء. ومعظم الولاية مستوية يبلغ ارتفاعها من 200 الى 300 م فوق سطح البحر. تلقب بعاصمة الحضنة التي كانت عبارة عن مملكة بربرية مستقلة في عهد الرومان.

تتميز الولاية بأنها منطقة ذات طابع فلاحي زراعي ورعوي حيث تشتهر بإنتاج الحبوب إضافة الى وجود الأشجار المثمرة كالحوامض والعنب والزيتون، كما تعرف بتربية الحيوانات كالمواشي والابقار والجمال والدواجن... كما توجد وحدات صناعية استراتيجية وطنية نذكر منها: مصنع أوراسكوم للإسمنت، محطة ضخ البترول الخام، محطة توليد الكهرباء، وحدة الصيانة لسونلغاز، وحدة صناعة الألمنيوم، مركب الاقمشة الصناعية تيندال، وحدتين انتاجيتين للحبوب، كما تجدر الإشارة إلى أن نسبة تعميم الكهرباء بلغت 93 % .

بلغ عدد سكان ولاية المسيلة حوالي **1035910** نسمة وبكثافة سكانية تقارب **57.31** ساكن / كم<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> <http://www.vitamedz.org/> 10/12/2016.

التنظيم الإداري:

تتشكل الولاية من 15 و47 بلدية استنادا للتقسيم الإداري لسنة 1984 وهي موزعة على الشكل الآتي:

| الدوائر                 | البلديات   |
|-------------------------|--|
| دائرة المسيلة           | المسيلة  |
| دائرة أولاد دراج        | أولاد دراج، أولاد عدي القبالة، المعاضيد، السوامع           |
| دائرة الخبانة           | الخبانة، مسيف، الحوامد                                     |
| دائرة الشلال            | الشلال، أولاد ماضي، خطوطي سد الجير، المعاريف               |
| دائرة بن سرور           | بن سرور، أولاد سليمان، الزرزور، محمد بوضياف                |
| دائرة عين الملح         | عين الملح، بير الفضة، عين فارس، تامور سيدي محمد، عين الريش |
| دائرة مجدل              | مجدل، أولاد عطية   |
| دائرة جبل مساعد         | جبل مساعد، سليم  |
| دائرة مقرة              | مقرة، برهوم، عين الخضراء، بلعابية، الدهاهنة                |
| دائرة سيدي عيسى         | سيدي عيسى، بوطي السايح، بني يلمان                          |
| دائرة حمام الضلعة       | حمام الضلعة، تارمونت، أولاد منصور، ونوغة                   |
| دائرة سيدي عامر         | سيدي عامر، تامسة   |
| دائرة ولاد سيدي ابراهيم | أولاد سيدي إبراهيم، بن زوح                                 |
| دائرة بوسعادة           | بوسعادة، الهامل، ولتام                                     |

المصدر: مديرية النقل بالمسيلة

جدول رقم 01\_ بلديات ودوائر ولاية المسيلة

## المطلب الثاني: وضعية شبكة الطرق وحظيرة المركبات

### أولا: وضعية شبكة الطرق

تعد طرقها 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 الإجتنبائي 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 (أنظر الملحق رقم 02) موزعة على النحو الآتي :

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

المصدر: مديرية النقل بالمسيلة

### جدول رقم 02: شبكة الطرق لولاية المسيلة

وتوجد بها 15 دار صيانة، في حين يرتقب أن يتم إنجاز مدرج جديد بـ 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 بوغريج 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 والنقل<sup>1</sup>.

#### ثانيا: 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 التقييم فهو الحصول على بطاقة رمادية جديدة بعد تغيير ولاية ترقيم السيارة فقد انتقل عدد عمليات التقييم وإعادة التقييم 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 (3ر91 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 (6ر68 بالمائة) اما المركبات المتبقية (137.915 مركبة) فجرى تخزينها..

وبخصوص استيراد السيارات الجديدة يوضح ذات المصدر أن عدد السيارات المستوردة في اطار تجاري من قبل وكلاء السيارات وصل إلى 282.119 وحدة إي بانخفاض قوي قدر بـ 35 بالمائة مقارنة بـ 2014 وذات الشيء بالنسبة للسيارات المستوردة من قبل الخواص التي تراجمت بـ 24 بالمائة.

والحظيرة الولائية للسيارات بالمسيلة تحتوي على 68734 مركبة على اختلاف أنواعها كما تشهد هذه الحظيرة 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 65ر67 بالمائة مقابل 34ر33 بالمائة بالنسبة للمازوت<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> <http://www.wilaya-msila.dz/ar> 14/12/2016.

<sup>2</sup> <http://www.akhbarelyoum.dz/a> 16/12/2016

المطلب الثالث: احصائيات حوادث المرور واسبابها

أولاً: احصائيات حوادث المرور

الإحصاء عند عامة الناس لا يخرج عن كونه جمع المعلومات وعرضها في جداول ورسوم لكنه في صورته الحديثة هو أحد الدعائم الرئيسية التي تقوم عليها الطريقة العلمية للبحث في العلوم الإنسانية وغيرها<sup>1</sup>، والقيام بإحصاء حوادث المرور وتبويب أسبابها لا يخرج عن هدف البحث العلمي الذي يسعى لوصف الظاهرة 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 بالمئة من شبكة الطرقات، في حين تقوم مديرية الامن العمومي 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 وتفصيل 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، وفي ما يلي عرض لإحصائيات حوادث المرور لكامل تراب ولاية المسيلة تتضح منها الفروق بين السنوات وترصد التغير في نسبة الحوادث:

| السنة              | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
|--------------------|------|------|------|------|------|
| عدد الحوادث        | 86   | 50   | 75   | 82   | 94   |
| عدد الضحايا الموتى | 11   | 8    | 14   | 10   | 18   |
| عدد الضحايا الجرحى | 68   | 35   | 53   | 96   | 123  |

المصدر: المركز الوطني للأمن والوقاية عبر الطرق

جدول رقم 03: إحصاء عام لحوادث المرور بولاية مسيلة خلال 05 سنوات متتالية

<sup>1</sup> محمد محمود مهدي، تطبيقات علم الإحصاء في العلوم الاجتماعية، المكتب الجامعي الحديث الإسكندرية 2002، ص14

ثانيا: أسباب حوادث المرور

|    |  |
|----|--|
| 86 | الافراط في السرعة                      |
| 12 | التجاوز الخطير                         |
| 09 | السير على اليسار                       |
| 06 | عدم احترام المسافة الأمنية             |
| 08 | عدم التنبيه عن تغيير الاتجاه           |
| 02 | مخالفات أخرى متعلقة بالسائقين(الإهمال) |
| 07 | المناوره الخطيرة                       |
| 02 | السياقة في حالة سكر                    |
| 03 | التوقف الخطير                          |
| 26 | ثقب وانفراز العجلات                    |
| 02 | اختلالات ميكانيكية                     |
| 01 | مرور حيوانات                           |
| 03 | ضيق طريق                               |
| 01 | تواجد الرمال                           |

المصدر: مديرية النقل لولاية المسيلة

جدول رقم 04: أسباب حوادث المرور لسنة 2016 في ولاية المسيلة

المطلب الرابع : خصائص حوادث المرور بولاية المسيلة

تعد ظاهرة حوادث المرور من الظواهر المعقدة، لما تتميز به من تداخل في أسبابها وتعدد المتورطين في حدوثها فالبعض يرى أسبابها في السلوك البشري والبعض الآخر يراها في منظومة التكوين، وآخرون في الطرق الغير مهيأة، 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 نذكر منها:

- تحتل السيارات السياحية مرتبة الصدارة من بين المركبات المتورطة في حوادث المرور بحكم تعدادها الكبير تليها الشاحنات.

| أنواع المركبات                     | عدد المركبات المتورطة |
|------------------------------------|-----------------------|
| سيارة سياحية                       | 179                   |
| شاحنة                              | 56                    |
| دراجة نارية/دراجة هوائية           | 09/16                 |
| حافلة                              | 12                    |
| عتاد الاشغال العمومية، فلاحي وأخرى | 08                    |

المصدر: المركز الوطني للأمن والوقاية عبر الطرق

جدول رقم 05: أنواع المركبات المسجلة في حوادث المرور

- ان الضحايا الذي تقل أعمارهم عن 25 سنة هم أكثر الفئات تعرضا لحوادث المرور وهذا يؤشر على ان أكثرهم غير مؤهلين بما يكفي:

| عدد الضحايا | حسب السن  |
|-------------|-----------|
| 86          | 20-25 سنة |
| 74          | 25-29 سنة |
| 66          | 30-34 سنة |
| 53          | 35-39 سنة |
| 30          | 40-44 سنة |
| 45          | 45-50 سنة |

المصدر: المركز الوطني للأمن والوقاية عبر الطرق

جدول رقم 06: الفئات العمرية الأكثر تعرضا لحوادث المرور

- يعتبر ممتهنو السياقة الأكثر تعرضا للحوادث بسبب الساعات الطويلة التي يقضونها في السياقة والمسافات الطويلة التي يقطعونها دون الاستفادة من فترات الراحة، وهذا يرتبط أكثر بالسائقين لحافلات النقل الجماعي للمسافرين والناقلين للبضائع، وربما أيضا بدافع المنافسة والرغبة بالظفر بأكثر رحلة ممكنة:

| المهن     | العدد |
|-----------|-------|
| سائقون    | 82    |
| فلاحون    | 12    |
| تجار      | 24    |
| موظفون    | 56    |
| اعمال حرة | 32    |
| بدون مهنة | 54    |

المصدر: مديرية النقل بالمسيلة

جدول رقم 07: تحديد مهن السائقين الأكثر تعرضا للحوادث

المبحث الثاني: واقع استراتيجية التوعية بالولاية واطرافها

المطلب الأول: دور أجهزة امن الطرقات في التوعية المرورية

أولا: الدرك الوطني

يبرز دور الدرك الوطني بالولاية باعتباره ركيزة مهمة في إرساء السلامة المرورية عبر الشبكة الطرقية التي يشرف عليها، والمقدرة بنسبة 17 بالمئة من اجمالي شبكة الطرق 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 اشكال 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، وامام 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 لشرطة المرور اهتماما بالغاً 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 أكبر للتحقيقات المنجزة في حوادث المرور، كما تم وضع مخطط للدوريات والسدود حسب الأماكن التي عرفت أكبر عدد من الحوادث في الزمان والمكان، ومن اجل تنظيم حركة المرور وتوعية مستعملي الطريق والتطبيق الصارم للقانون وقمع المخالفين بهدف التقليل من الحوادث والتقليص من نتائجها الوخيمة وترسيخ ثقافة الامن المروري لدى السائقين<sup>1</sup>.

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:

- ✓ **الوقاية:** وذلك عبر وضع السدود الدوريات، بالكيفية التي تجعل رجل الدرك دوماً على صلة بمستعمل الطريق لمراقبته ومراقبة مركبته ومدى اهليته ولياقته للسياسة.
- ✓ **التوعية:** وتشمل في كل الأحوال لدى الاتصال المباشر بين رجل الدرك والسائق سواء عند السدود او عند تحرير محضر مخالفة.
- ✓ **الاعلام 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 الاثير.

<sup>1</sup>مقابلة مع قائد المجموعة الإقليمية للدرك الوطني العقيد صالحى البشير يوم 13 فيفري 2017

✓ المساعدة والاسعاف 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 امام بعض السلوكيات الخطيرة والمتكررة التي يتهاون فيها السائق والتي تشكل اهم أسباب الحوادث كالقيادة بحالة سكر والسرعة المفرطة، عبر تحرير المخالفات وتعليق الرخص وغيرها من إجراءات الردع التي نصت عليها قوانين المرور<sup>1</sup>.

### ثانيا: الامن الوطني

تسعي الهيئات الأمنية من درك وطني وامن وطني الى أداء مهامها وتطبيق استراتيجيتها للحد من تفاقم ظاهرة حوادث المرور، فالقيادة العامة للدرك الوطني تركز في سياستها لمكافحة الحوادث على تكوين الفرد باعتباره اهم عامل في التوعية والوقاية المرورية وإعادة رسكلة العاملين في الميدان لضمان مواكبة التطور العلمي والتكنولوجي، خصوصا فيما يتعلق بالمعدات والتجهيزات، وتضطلع مصلحة الامن العمومي التابعة لأمن ولاية المسيلة بدور هام في مجال الامن المروري، فقد سطرت مصالح امن المسيلة بالتنسيق مع مديرية التربية للولاية، برنامجا تكوينيا ثريا خلال سنة 2015، تم توجيهه لتلاميذ طوري 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 شملت كل من دائرة حمام الضلعة، دائرة سيدي عيسى، دائرة عين الملح دائرة الشلال بعنوان السلامة المرورية.

هذا كما شاركت مصالح امن المسيلة في عدة نشاطات مع جمعية الطفولة اين تم تنظيم زيارة ميدانية لفائدة براعم الجمعية بمناسبة اليوم العالمي للطفل، وتقوم مصالح امن المسيلة بالمشاركة 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<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> حق الطريق، حصة إذاعية مذاعة على اثير اذاعة مسيلة الجهوية بتاريخ 26 جانفي 2017

<sup>2</sup>مقابلة مع مسؤول مكتب الاتصال والعلاقات خيثر المهدي بمقر مديرية الامن الوطني لولاية مسيلة يوم: 08جانفي 2017

### ثالثا: الحماية المدنية

تعتبر مصلحة الوقاية التابعة لمديرية الحماية المدنية بالمسيلة الركيزة الأساسية في مضمون المهمات الملقاة على عاتق هذا القطاع وهو يتكون من:

- مكتب الدراسات والاحصائيات.
- مكتب الخرائط والاطار الخاصة بالإعلام.
- مكتب المراقبة.

وتتركز مهام هاته المصلحة على الوقاية عموما عبر تنظيم الحملات التحسيسية والإسعاف القاعدي كأهم نشاطاتها اذ تواصل مصالح الحماية المدنية حملاتها 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 الاخطار والتدابير الواجب اتخاذها.
- ❖ طريقة التعامل مع حادث مرور وظروف اسعاف ضحايا حوادث السير .
- ❖ التعرف على طرق اسعاف ضحية في حالة الاختناق (التنفس الاصطناعي والإنعاش).
- ❖ توزيع مطويات تتضمن إرشادات وقائية .

زيادة على ذلك قامت مديرية الحماية المدنية لولاية المسيلة في إطار حملاتها التحسيسية باستهداف مؤسسات التربية والتعليم وذلك بالتركيز على الأطفال لترسيخ ثقافة الوقاية منذ الصغر باعتبارهم القاعدة الأساسية لبناء مجتمع قائم على مبدأ الوقاية خير من الف علاج.

### المطلب الثاني: دور مديرية النقل

تعد مديرية النقل لولاية المسيلة ركنا هاما من اركان امن الطرقات حيث تقوم بدور المشرف على حركة النقل بأنواعها من نقل للمسافرين ونقل للبضائع وحركة سيارات الأجرة كما تضطلع بمسؤولية الاشراف على تأهيل وتدريب السائقين على حسن السياقة على المركبات المختلفة الاحجام وعلى تكوينهم ليقودو بسلام عبر كافة الطرقات.

الى جانب مهام التكوين ومنح الرخص والقيام بإدارة حركة المركبات وتنظيم استغلال خطوط السير، فان من شان مديرية النقل ان 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 الى العامل البشري بنسبة تفوق 90 بالمئة من اجمالي الحوادث، مما يؤدي الى التساؤل حول الخلل ومصدره، فهل هو قصور في جانب التكوين، ام هو نسيان وتغافل راجع لبعض السائقين.

وللعمل على رصد حوادث المرور ومتابعة أسبابها تقوم مديرية النقل بالولاية بجمع الاحصائيات المتاحة على مستوى الامن الولاوي والدرك الوطنيين ومن ثم جمع معلومات حول الحوادث ومسببها لتيم بعد ذلك تقييم كفاءة التكوين على ضوء تلك الاحصائيات، 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 امام مسؤولياتهم في التسبب بحوادث المرور ومن ضمن النشاطات الشبه سنوية التي تقوم بها المديرية في هذا المجال:

- ❖ المشاركة في اثناء وتنظيم الأسبوع العربي للوقاية من حوادث المرور في مختلف نشاطات البرامج المعدة من طرف مديرية الامن الولاوي.
- ❖ 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 برجة يوم تحسيسي لفائدة الناقلين العموميين للمسافرين والبضائع حول موضوع خطورة الافراط في السرعة.
- ❖ الانضمام الى كافة النقاشات التي تديرها الإذاعة المحلية مع المصالح المعنية كرجال الامن والدرك والحماية المدنية بهدف مناقشة واثراء موضوع السلامة المرورية وفتح خطوط مباشرة مع انشغالات المواطنين.

### المطلب ثالث: دور منظمات المجتمع المدني

يعتبر العمل الجماعي من أهم أسباب التواصل الفعال بين الإدارة والمواطن في المجتمع الحديث، لما له من ميزات خاصة كالمبادرة والشعور بالحس المدني لخدمة المجتمع وتشجيع العمل التطوعي، ويعتبر العمل التثقيفي والإرشادي التوعوي من أهم أنواع أنشطة الخدمة الاجتماعية التي تقدمها الجمعيات الأهلية للمجتمع، إلا أن هناك عقبة تصطدم بها منظمات المجتمع المدني، وهي قلة الموارد التي تصب لتعزيز هذه الخدمة شأن أغلب المنظمات الغير ربحية في المجتمع المعاصر، ولهذا وجب على الراعين لهذه الجمعيات البحث الدائم والمستمر من موارد لتمويل مشروعاتها الخيرية عبر المحسنين من أبناء هذا المجتمع.

وفي إطار المبادرة الإعلامية التحسيسية التي أطلقتها مؤسسة الإذاعة الوطنية لسنة 2016، ولأن الكشافة الإسلامية الجزائرية تعتبر شريكا هاما في مثل هذه الحملات، طلبت القيادة العامة للكشافة الإسلامية من المحافظين الولائيين التنسيق مع الإذاعات المحلية لإيجاد برنامج مشترك يدوم على مدار تلك السنة، وعلى غرار الحملة أشار قسم خدمة وتنمية المجتمع بالمنظمة الكشفية الى إقامة مسابقة وطنية لرسم الأطفال يعبرون من خلالها عن إرهاب الطرقات<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> الحملة التحسيسية للحد من حوادث المرور، موقع الكشافة الإسلامية الجزائرية، تاريخ النشر 03 جانفي 2010

### المبحث الثالث: دور الإذاعة المحلية

باعتبارها الشريك الفعال في التنمية والتوعية، فقد بدأ التجسيد الميداني لمشروع إذاعة المسيلة الجهوية بداية 2002 وذلك باستغلال مقر المجلس الشعبي الولائي السابق وإعادة تهيئته، حيث أشرف فخامة رئيس الجمهورية عبد العزيز بوتفليقة على انطلاق بثها يوم الثلاثاء 07 أكتوبر 2003 أين أمضى على أول ورقة طريق للبث اليومي.

لقد شهدت إذاعة المسيلة الجهوية منذ انطلاق بثها تطورات ومراحل عدة خاصة فيما يتعلق بتنوع الشبكات البرمجية إضافة الى الحجم الساعي للبث اليومي، وقد سجلت إذاعة الجزائر من مسيلة حضورها القوي والتميز في عديد من التظاهرات والمناسبات نذكر منها على سبيل المثال لا على سبيل الحصر تنظيمها للملتقى الأول حول اللغة الثالثة في الاعلام بمشاركة فعالة لأسماء إعلامية بارزة واطارات من الإذاعة الجزائرية الى جانب أساتذة ومختصين في 03 نوفمبر 2011.

### المطلب الأول: النشاط التوعوي المستمر

ركن "حق الطريق" حصة إذاعية أسبوعية يقدمها اثر 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 التحسيس. 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.

ويكون الحديث في اغلب الحصص التي اذيعت في البداية عرض للحصيلة المؤلمة للحوادث المرورية التي شهدتها الفترة الأخيرة ومن خلال عرض تلك الحوادث وشرح أسبابها، حيث يقوم المذيع بتوجيه تساؤلات الى ممثل الدرك او الامن العمومي او أحد مدراء مدارس السياقة، هدفها تقديم تعليمات وارشادات يحث بها المستمعين على توخي أسباب تلك الحوادث، والتي تكون غالبا أسبابا بشرية يعرضها المتحدث بصورة درامية تؤثر على النفوس

كتيبان هلاك اسرة مكونة من ابوين يخلفان فلذة كبدهما يكابد الم طول حياته، والسبب كان في افراط السرعة بالمنعرجات، وغيرها من الأمثلة الحية التي يرويها شهود من الميدان<sup>1</sup>.

كما يستهدف هذا الركن الإذاعي التركيز على تذكير المستمعين من السائقين والراجلين عبر مراعاة خصوصية المناسبات والظروف المحيطة بما كموسم الشتاء ومحاطر القيادة فيه، فتركز على توخي الحذر في السياقة اثناء التغيرات الجوية كهطول الامطار وجريان الاودية التي قد تؤدي بحياة الكثيرين لعدم الانضباط بأسباب السلامة كالانزلاقات في فصل الشتاء والمرور على الاودية الخطرة، او اثناء هبوب الزوابع الرملية حيث تنسد بعض الطرق أحيانا بالكثبان الرملية، وهناك مناسبات أخرى يتم التركيز فيها على التحسيس بضرورة التحلي ببعض السلوكيات المتقدمة في الانسان المعاصر كالصبر وعدم التعجل خصوصا اثناء الشهر الفضيل، ويتم توجيه رسائل للشباب المتحمس للحياة بان يكون ذا وعي بمسؤولية السياقة وآدابها، وفي مناسبات أخرى يتم التحسيس بأهمية التقليل من استعمال المركبات قصد توفير سيولة مرورية افضل.

#### المطلب الثاني: الحملة السنوية للوقاية من حوادث المرور

أطلقت الإذاعة الوطنية حملة وطنية للوقاية من حوادث المرور وسطرت برنامج اليوم المفتوح للتحسيس بأخطار حوادث المرور تحت شعار "مكافحة العنف المروري" على مدار سنة 2016 وقد شارك في هذه الحملة كل المحطات الاذاعية الجهوية التي بلغ عددها 46 محطة وتم تنفيذ هذه الحملة بالتعاون مع مختلف الشركاء، ويتعلق الامر بالوزارات المعنية والدرك الوطني والامن الوطني والحماية المدنية وشركات التامين ووكلاء السيارات والحركة الجمعوية.

وهكذا كانت الإذاعة الجزائرية بقرنتها الوطنية والموضوعية واذاعاتها الجهوية في قلب هذه الحملة، حيث قامت بدور المنظم والمنسق المتابع لكل العمليات عبر التراب الوطني، بناء على البرنامج المعد لهذه الحملة (أنظر الملحق رقم 01).

<sup>1</sup> مقابلة مع مدير الإنتاج بإذاعة المسيلة السيد بورزق خالد، يوم 24 جانفي 2017 على الساعة 11

وباعتبار اذاعة المسيلة الجهوية جزءاً من الإذاعة الجزائرية وبالتعاون مع الشركاء الفاعلين في المديرية التنفيذية وحركة المجتمع المدني سهرت على تنفيذ الخطوط العريضة لهذا البرنامج من خلال اعداد مخطط عمل سنوي وبالتنسيق مع السلطات المحلية لولاية المسيلة، ومن هذه الحملة السنوية الكبرى خلال سنة 2016:

- ❖ الحصة الاذاعية الأسبوعية لفائدة مستعملي الطرق (السواق والراجلين) حول قواعد السلامة المرورية والتي ينشطها مديرو مدارس تعليم السياقة.
- ❖ اليوم الدراسي المنظم من طرف مديرية الشؤون الدينية حول دراسة حصيلة حوادث المرور المسجلة في ولاية المسيلة يوم 23 جانفي 2016 والتي تضمنت تنظيم مسابقات لتلاميذ المرحلة الابتدائية حول معرفة قانون المرور وتطبيق قواعد السلامة، ومسابقة أخرى لاختيار أحسن رسم خاص بالوقاية من حوادث المرور.
- ❖ تنظيم أبواب مفتوحة على السلامة المرورية بدار الثقافة لولاية المسيلة بالإضافة الى أنشطة تحسيسية ميدانية بمساهمة الشركاء.
- ❖ حصة اسبوعية على المباشر "حق الطريق" بحضور مختلف الشركاء تتناول مواضيع مختلفة ذات صلة بالعمل التحسيسية.
- ❖ بث دوري للومضات التحسيسية حول اخطار حوادث المرور والوقاية منها.

نتائج الدراسة:

تعرضت الدراسة في الفصل السابق الى التوعية المرورية ضمن استراتيجية المركز الوطني للوقاية والامن عبر الطرق في ولاية مسيلة تحديدا، وباستعراض احصائيات حوادث المرور لولاية مسيلة خلال السنوات التي سبقت تنفيذ هذه الحملات والسنوات التي تلتها يمكن ملاحظة بعض المؤشرات التي توضح عمل استراتيجية الوقاية من حوادث المرور في هذه الولاية خصوصا وفي الجزائر عموما، حيث اشارت الاحصائيات المتعلقة بحوادث المرور بولاية المسيلة الى ارتفاع ملحوظ وهذا راجع حسب الدراسة الى ما يلي:

❖ غياب تفعيل حقيقي لقانون المرور الساري وقتئذ وهو قانون المرور لسنة 2001، الى غاية صدور الامر رقم 03-09 في جويلية 2009 المعدل والمتمم لقانون 01-14 المؤرخ في اوت، 2001، مما لم يف بالردع اللازم لأصحاب المخالفات المرورية الناتجة عن عدم احترام قوانين المرور، وبتفعيل قانون المرور والذي بدأ في الشروع في تطبيقه بداية فيفري 2010.

❖ تزامن تفعيل القانون الجديد بإطلاق الحملة السنوية التوعوية التي أطلقتها الإذاعة الوطنية من كل سنة تحت اشراف المركز الوطني للوقاية والامن عبر الطرق، مما شكل تكاملا استراتيجيا للدفع أكثر بالعمل الوقائي من خلال المزوجة بين العمل التشريعي الردعي والعمل التوعوي التحسيس، حيث أثمر هذا الاجراء في حينه الى التقليل من حوادث المرور بصورة معتبرة.

❖ لم يدم الحال طويلا على انقضاء عام 2010 التي شهدت إطلاق حملة التوعية المرورية، وتطبيق القانون الردعي الصارم، حيث هبت رياح الربيع العربي على الجزائر مطلع 2011 في احتجاجات ما أطلق عليه "احداث السكر والزيت"، ما دفع السلطات بالجزائر الى توخي غضب الشارع بحملة من التدابير، كان من ضمنها التعامل بمرونة مع السائقين في الحواجز الأمنية، الا ان ذلك كانت له نتائج وخيمة لتساهل السلطات الأمنية في تطبيق قانون المرور، أدى الى زوال الخوف عند السائقين من ان تطاهم العقوبات، ففي سنة 2010 التي عرفت تطبيقا صارما لقانون المرور، انخفض عدد الحوادث، بفعل فوائد التعديل الذي ادخل على القانون بمراجعة المخالفات والغرامات، ما جعل السائقين يتفادون ارتكاب المخالفات مخافة وقوعهم تحت طائلة تطبيق العقوبات التي بدأ سريان مفعولها في فيفري 2010 وتزامن مع تفعيل دور الإذاعات في التوعية والتحسيس.

الاقتراحات:

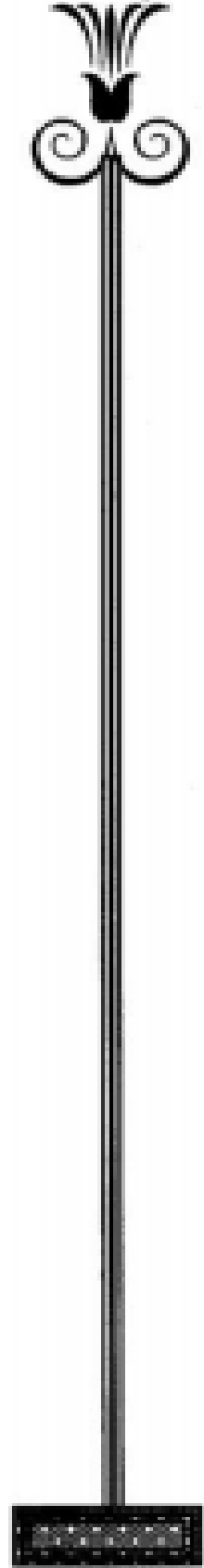
بعد التعرض للنتائج التي اشارت اليها احصائيات حوادث المرور وخصائصها بولاية المسيلة، وانطلاقا من فحوى المقابلات التي قام بها الباحث في هذه الدراسة حول مناقشة القضايا المتعلقة بتفعيل استراتيجية اتصالية فاعلة في مجال التوعية المرورية مع المهتمين بهذا الشأن بنفس الولاية، يتطلب التصدي لظاهرة حوادث المرور، حيث يقتضي رسم استراتيجية وطنية تعتمد على تسخير الإمكانيات المادية والبشرية المتاحة من اجل الوصول الى اهداف واقعية على الامدين المتوسط والطويل، وفي هذا الاطار نجد ان السلطات العمومية المختصة في الجزائر واعية بحجم الظاهرة، وهي تعمل من اجل مجابهة اخطار حوادث المرور.

تنطلق من توفير الشروط والوسائل الضروري في هذا الإطار ومن اجل تدخل مستعجل للتحكم في هذه الآفة أمكن ان نسرد بعض الاقتراحات في النقاط التالية:

- ❖ ضرورة تفعيل أجهزة الاتصال والعلاقات العامة لكل طرف من اطراف الوقاية بالولاية وربط عملها مع جهاز الإذاعة المحلية باعتباره الوسيط الإعلامي الفاعل في الولاية.
- ❖ إعادة النظر في التشريعات المتعلقة لمرور.
- ❖ اعتماد خطة إعلامية وطنية شاملة في التوعية والوقاية للحد من حوادث المرور تشتمل على تحديد دور كل مؤسسة ومصلحة وحتى كل مواطن.
- ❖ اجراء دراسة شاملة لموضوع نقل الركاب وتحديد الاحتياجات وتوفير وسائل النقل المناسبة.
- ❖ اجراء دراسة شاملة من قبل المختصين لموضوع تصميم الطرق وانشائها وما يتبعها من تنظيم للشوارع وترقيم للطرق وبرمجة الإشارات الضوئية وحركة المرور.
- ❖ على مؤسسات الاعلام ان تتعاون مع مصالح امن الطرق لغرض التخفيف من حدة ظاهرة حوادث المرور.
- ❖ ينبغي اسناد المبادرة في القيام بالحملات الى كل طرف معني على مستوى الولاية لينسق بين مختلف الفاعلين في مجال التوعية المرورية، حيث وجد ان كل طرف ينتظر مبادرة رجال الامن والدرك وهؤلاء ينتظرون مبادرة الجمعيات، وكل يدلي بأعداره، وان كانت الإذاعة المحلية لها الإمكانيات الفنية والمادية لمثل هذه المبادرات، الا انها لا تكفي على المدى الطويل، لذلك كان من المفروض على كل طرف من اطراف

- التوعية ان يضع برنامجا سنويا للحملات قائم على التنسيق مع مختلف الأطراف المعاونة في العملية التوعوية لا ان يكون عبر حملات فردية منفصلة، او ان ينتظر مبادرة من الأطراف الأخرى فحسب.
- ❖ يجب ان يكون جهازا مشتركا بين المركز الوطني للوقاية وبين كل إذاعة محلية، او يمكن ان يكون جهازا خاصا بكل إذاعة محلية يعنى بالتوعية بجميع ابعادها (المرورية، البيئية، الاجتماعية....).
  - ❖ ادماج مادة التربية المرورية في المدارس، وذلك بتسطير برنامج شامل عبر اطوار التعليم الابتدائي والمتوسط، مع توفير الوسائل البيداغوجية المحققة للهدف، وفي هذا المجال نشير الى انه سبق للمركز الوطني للأمن والوقاية عبر الطرق ان راسل وزارة التربية الوطنية من اجل ادماج مادة التربية المرورية ضمن البرنامج الدراسي العام غير ان الرد كان سلبيا بحجة ان البرنامج الدراسي مكثف مع وعد الوزارة انه سيتم ادراج دروس في التوعية المرورية ضمن مادة التربية المدنية.
  - ❖ تخصيص أيام توعوية في المدارس حول الوقاية من حوادث المرور.
  - ❖ تطوير وتحسين منظومة التكوين والتدريب على السياقة وتدارك ما يشوبها من نقائص.
  - ❖ ادراج ركن النشرة المرورية عبر التلفزة الوطنية ولو مرة واحدة مع بداية الأسبوع تقدم فيه نصائح وارشادات للسواق مع تعريفهم بحالة الطرقات والنقاط السوداء.

الخاتمة



### الخاتمة:

تعتبر التوعية اهم ركيزة في موضوع الوقاية، لما تتميز به من ديمومة التأثير، وفاعلية الأداء على المدى البعيد الذي يستهدف تكوين انسان واع ومسؤول يمكنه الاسهام في مسار التنمية، والرقي بفكره وروحه وصحته، ولعل اهم ما يميز العمل التوعوي الحاضر هو الاتاحة الواسعة والمتدفقة لأشكال ووسائل الاتصال التي تعد من اهم الوسائل للقيام بحملات توعية شاملة ومؤثرة، وفق استراتيجية اتصالية ناجحة، ، ولعل اهم 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 مجابتهما يتطلب صياغة استراتيجية اتصالية تجمع جميع الأطراف تحت لوائها، وهو ما أكدته المنظمة العالمية للصحة عام 2009 في ضرورة احداث هيكل ضمن مؤسسات الدولة يتولى إدارة الجهود الوطنية في السلامة المرورية.

وفي الجزائر يقوم المركز الوطني للوقاية والامن عبر الطرق على بلورة استراتيجية وخطة عمل وطنية للسلامة المرورية قوامها التوعية والتشريع، وخلال ملاحظتنا لأثر استراتيجية المركز الوقائية بولاية المسيلة اتضح ان مستوى فاعليتها وادائها لا يزال فتيا وضعيلا في ضوء المعطيات المتاحة حاليا على ان يتم النظر ابعده في تفعيل هذا الجهاز الوطني بإنشاء ملحقاته بكل ولاية من ولايات الوطن، حيث ان الضغط الذي يميز عمل المركز حاليا بفعل تكلفته بتحليل احصائيات حوادث المرور على مستوى القطر الوطني يحول صياغة استراتيجية اتصالية اكثر دقة في تحديد اهداف حملاته التوعوية، ومن ثم العمل على تنفيذ حملات توعوية اكثر تأثيرا وفاعلية، ومما لا شك فيه ان الإذاعة الوطنية عبر اذاعاتها المحلية قد سدت جانبا من جوانب النقص في استراتيجية المركز بتوفيرها منبرا مناسباً لتمرير رسائل وحملات المركز التوعوية عبر ولايات الوطن بخصوصية كل منطقة وبلدائها، غير ان اهم جزء في استراتيجية الوقاية في ولاية المسيلة تحديدا كان غياب جهاز يتحمل مسؤولية التنسيق الفعلي والمبادرة الكاملة لجمع مختلف الفاعلين في مجال امن الطرقات لتحقيق الأهداف الاستراتيجية المشتركة في التوعية و الوقاية من حوادث المرور، لتكون المبادرات غير منسقة وبالتالي تقل فاعلية هذه الحملات، وفي انتظار ان يتم العمل على تجسيد خطة منظمة الصحة العالمية الخاصة بعقد العمل من اجل السلامة على الطرق 2011-2020، ينبغي على المجتمع المدني ان يبادر الى العمل على بعث جهود التوعية في المجتمع لإيقاف النزيف عبر فعاليات ووسائل الاعلام والندوات والجمعيات وكل ما من شأنه ان يساهم ولو بجهد بسيط.

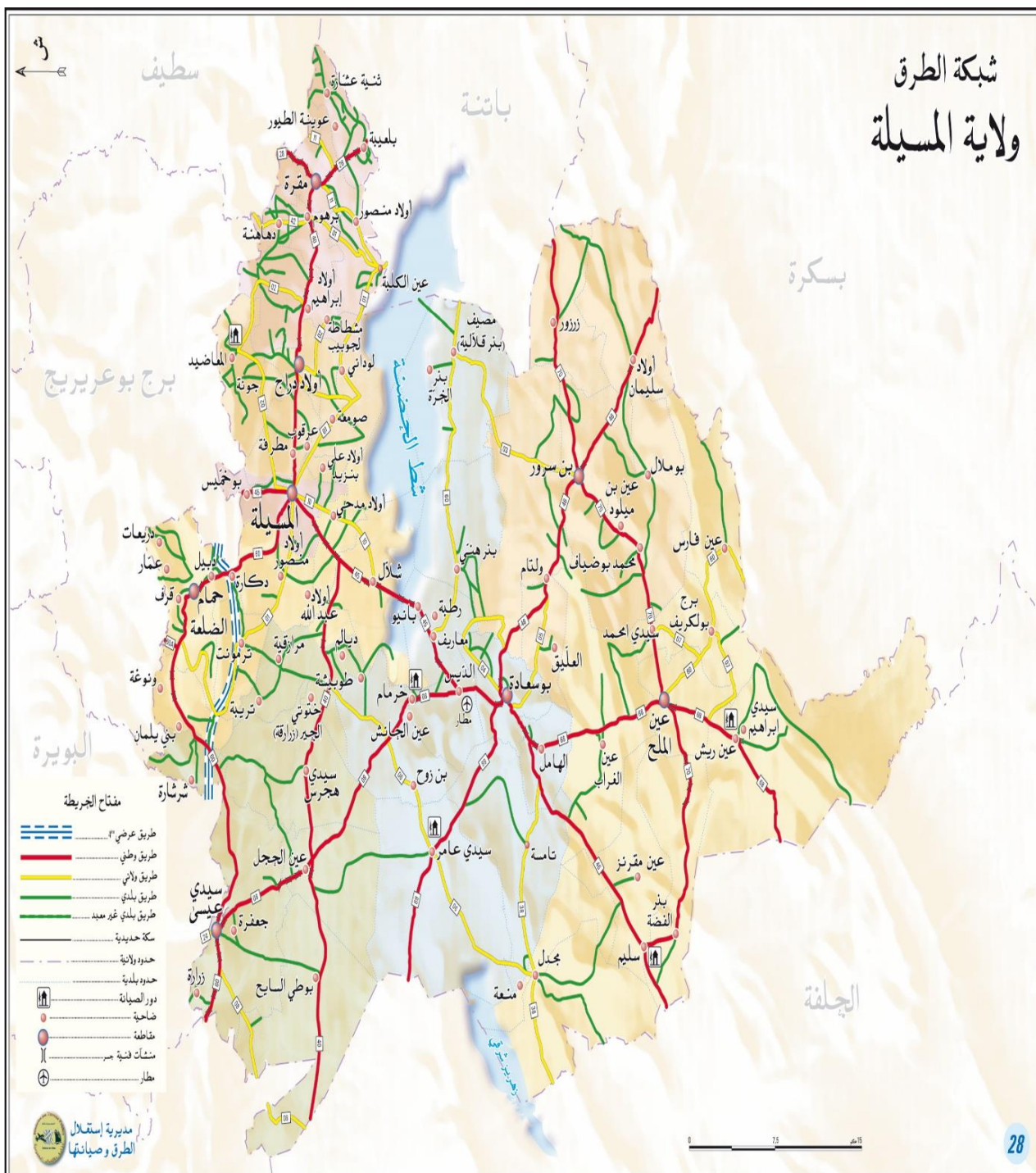
برنامج اليوم المفتوح للتحسيس بأخطار حوادث المرور تحت شعار


"مكافحة العنف المروري" يوم 05 افريل 2016

| المكان  | الزمن                   | النشاط  |
|---|-------------------------|---|
| الحضيرة المرورية  | 09:00 -                 | - الافتتاح الرسمي لليوم المفتوح   |
| - الحضيرة المرورية  | من 09:30 الى غاية 17:00 | - عرض احصائيات حوادث المرور بالولاية خلال الثلاثي الأول 2016 من قبل مصالح: الدرك، الامن، الحماية المدنية.<br>- عرض الأجهزة والوسائل المستعملة في التدخل والتقليص من المخالفات المرورية.<br>- شروحات تطبيقية حول مساهمة مدارس تعليم السياقة في تكوين سائق يحترم القانون.<br>- عرض تقنيات انجاز الطرق والممهلات من قبل مديرية الاشغال العمومية. |
| - الحضيرة المرورية  | من 09:30 الى غاية 12:00 | - معرض لرسومات التلاميذ المشاركين بالصور الفوتوغرافية لنادي الثقافة المرورية (مديرية التربية)<br>- مسابقات مفتوحة مباشرة على الهواء الطلق وتكريم التلاميذ الفائزين.<br>- نشاطات ثقافية تتضمن عرض مسرحي، ورشة الرسم، العاب الخفة والعباب بلهوانية.<br>- مناورة تطبيقية متكررة لحادث مرور مفتعل من تقديم أعوان الحماية المدنية.                 |
| - دائرة عين الملح/متوسطة عاشوري زيان<br>- الحاجز الأمني للشرطة بمدخل مدينة عين الملح            | من 08:00 الى غاية 10:00 | - تقديم دروس ومحاضرات توعوية للتلاميذ مرفوقة بنشاطات ثقافية رياضية من قبل فرقة مشتركة (مديرية التربية، الدرك، الامن، الكشافة، جمعيات)<br>- عمل ميداني للفرقة المشتركة لتوعية مستعملي الطريق   |
| نقاط المراقبة بئر السويد وعين الديس   | من 10:00 الى غاية 11:00 | - مرافقة الحملة التحسيسية بالحاجزين الأمنيين حول كيفية اخضاع الشاحنات لمراقبة الحمولة (مصالح الدرك والاشغال العمومية)   |
|   |                         | - محاكاة  |
| دائرة سيدي عامر/متوسطة بشوش البشير<br>مفترق الطرق الولائي 6 والطريق الوطني 89                   | من 10:00 الى غاية 12:00 | - تقديم دروس ومحاضرات توعوية للتلاميذ مرفوقة بنشاطات ثقافية رياضية من قبل فرقة مشتركة (مديرية التربية، الدرك، الامن، الكشافة، جمعيات)<br>- عمل ميداني للفرقة المشتركة لتوعية مستعملي الطرق.   |
| - وسط مدينة مسيلة<br>- ملتقى الولاية<br>- ملتقى الامن الولائي<br>- الحاجز الأمني بالمدخل الشرقي | من 11:00 الى غاية 12:00 | - حملة تحسيسية ميدانية للسائقين + توزيع مطويات (عناصر الامن + الكشافة الاسلامية)  |
| -   |                         | -   |

## الملاحق

|   |                         |  |
|---|-------------------------|--|
| دائرة مقررة/متوسطة عمار بن ياسر<br>مفترق الطريقين الوطنيين 28 و 40        | من 14:00 الى غاية 15:30 | - تقديم دروس وملاحظات توعوية للتلاميذ مرفوقة بنشاطات ثقافية رياضية<br>من قبل فرقة مشتركة (مديرية التربية، الدرك، الامن، الكشافة، جمعيات)<br>- عمل ميداني للفرقة المشتركة لتوعية مستعملي الطرق. |
| المدخل الجنوبي لمدينة المسيلة   | من 14:00 الى غاية 15:30 | - مرافقة عملية مراقبة السرعة من قبل عناصر الشرطة وتسجيلات عمل<br>المباشر مع المخالفين.   |
| دائرة سيدي عيسى/متوسطة الحي الشمالي<br>حاجز المراقبة للدرك بمدينة المسيلة | من 15:00 الى غاية 16:30 | - تقديم دروس ومحاضرات توعوية للتلاميذ مرفوقة بنشاطات ثقافية رياضية<br>من قبل فرقة مشتركة (مديرية التربية، الدرك، الامن، الكشافة، جمعيات)<br>- عمل ميداني للفرقة المشتركة لتوعية مستعملي الطرق. |
| - مقر الاذاعة   | من 17:00 الى غاية 19:00 | - فضاء على المباشر بعد اختتام اليوم المفتوح بحضور كل الشركاء والمساهمين<br>لتقييم سير العملية ونتائجها مع اخذ آراء المواطنين بعين الاعتبار.  |



|   |  |  |  |
|---|--|--|--|
| <p>الأربعاء 7 شعبان عام 1430 هـ</p> <p>الموافق 29 يوليو سنة 2009 م</p>  |  | <p>العدد 45</p> <p>السنة السادسة والأربعون</p>             |  |
|  <p>الجمهورية الجزائرية<br/>الديمقراطية الشعبية</p> <h1>الجريدة الرسمية</h1> <p>اتفاقات دولية، قوانين، مراسيم<br/>قرارات وآراء، مقررات، مناشير، إعلانات وبلاعات</p>  |  |  |  |
| <p>الإدارة والتحرير<br/>الأمانة العامة للحكومة<br/>WWW.JORADP.DZ</p> <p>الطبع والاشتراك<br/>للطبعة الرسمية</p> <p>حي البساتين، بئر مراد رايس، ص.ب 376 - الجزائر - محطة<br/>الهاتف : 021.54.35.06 إلى 09<br/>021.65.64.63<br/>الفاكس 021.54.35.12<br/>ج.ب 50-3200 الجزائر<br/>Télex : 65 180 IMPOF DZ<br/>بنك الفلاحة والتنمية الريفية 060.300.0007 68 KG<br/>حساب العملة الأجنبية للمشاركين خارج الوطن<br/>بنك الفلاحة والتنمية الريفية 060.320.0600.12</p> |  | <p>الجزائر<br/>تونس<br/>المغرب<br/>ليبيا<br/>موريطانيا</p> | <p>الاشتراك<br/>ستوي</p>   |
| <p>سنة</p>  |  | <p>سنة</p>   | <p>النسخة الأصلية .....</p> <p>النسخة الأصلية وترجمتها .....</p> |
| <p>2675,00 د.ج</p> <p>5350,00 د.ج</p> <p>تزداد عليها<br/>نفقات الإرسال</p>  |  | <p>1070,00 د.ج</p> <p>2140,00 د.ج</p>                      |  |
| <p>ثمن النسخة الأصلية 13,50 د.ج<br/>ثمن النسخة الأصلية وترجمتها 27,00 د.ج<br/>ثمن العدد الصادر في السنتين السابقتين : حسب التسعيرة.<br/>وتسلم الفهارس مجاناً للمشاركين.<br/>المطلوب إرفاق لقيطة إرسال الجريدة الأخيرة سواء لتجديد الاشتراكات أو للاحتجاج أو لتغيير العنوان.<br/>ثمن النشر على أساس 60,00 د.ج للسطر.</p>   |  |  |  |

## أوامر

**المادة 3 :** تعدل وتتم أحكام المادة 2 من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 و المذكور أعلاه وتحرر كما يأتي :

**المادة 2 :** يقصد في مفهوم هذا القانون بما يأتي :

**- الطريق :** كل مسلك عمومي مفتوح لحركة مرور المركبات،

**- وسط الطريق :** الجزء من الطريق المستعمل لمرور المركبات،

**- المسلك :** أحد تفرعات وسط الطريق له العرض الكافي لمرور رتل من المركبات،

**- المجمع السكاني:** فضاء أرضي يتجمع فيه عدد من المباني المتقاربة وتبين مداخله ومخارجه لافتات توضع لهذا الغرض على طول الطريق الذي يقطع هذا الفضاء أو يحاذيه،

**- التقاطع :** مكان التقاء أو تقاطع وسطي طريقين أو أكثر مهما تكن زاوية أو زوايا محاور هذه الطرقات،

**- التوقف :** المكوث المؤقت لمركبة يبقى محركها مشغلا على الطريق خلال مدة معينة تستلزمها ضرورات عدم السير،

**- الوقوف :** مكوث مركبة في طريق خارج الظروف المميزة للتوقف، ويكون المحرك متوقفا،

**- ممر الدراجات :** وسط الطريق المخصص للدراجات والدراجات النارية فقط،

**- شريط مرور الدراجات :** مسلك مخصص فقط للدراجات العادية والدراجات النارية في وسط طريق له عدة مسالك،

**- الطريق السريع :** طريق أو مقطع من طريق لا يمكن أن تقطعه طرق أخرى أو سكة حديدية ويمكن منعه على بعض فئات المستعملين والمركبات. ويشتمل في كلا اتجاهي حركة المرور على وسطي طريقين متميزين ذوي اتجاه وحيد يتشكل كل واحد منهما على مسلكي مرور على الأقل وقد يفصل بينهما شريط أرضي وسطي،

**- الطريق السريع:** طريق أعد وأنجز خصيصا للمرور السريع للسيارات، لا يقطع طريق أو سكة

**أمر رقم 09 - 03 مؤرخ في 29 رجب عام 1430 الموافق 22 يوليو سنة 2009، يعدل ويتم القانون رقم 01 - 14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.**

إن رئيس الجمهورية،

- بناء على الدستور ، لاسيما المادتان 122 و 124 منه،

- وبمقتضى القانون رقم 01 - 14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، المعدل والمتمم،

- وبعد الاستماع إلى مجلس الوزراء،

**يصدر الأمر الآتي نصه :**

**المادة الأولى :** يهدف هذا الأمر إلى تعديل وتنظيم أحكام القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، المعدل والمتمم.

**المادة 2 :** تتم أحكام المادة الأولى من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه وتحرر كما يأتي :

**المادة الأولى :** يهدف هذا القانون إلى تحديد القواعد المتعلقة بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

ويهدف، بهذه الصفة، خصوصا إلى ما يأتي :

- تقليص وضعية انعدام الأمن في الطرقات،

- تحديد قواعد استعمال المسالك العمومية وكيفيات ضبط حركة المرور عبر الطرق وسيولها،

- توفير شروط تطوير متوازن لنقل نوعي في إطار المصلحة العامة،

- تحديد إطار مؤسساتي يكلف بوضعه حيز التنفيذ،

- إقامة تدابير ردية في مجال عدم احترام

القواعد الخاصة بحركة المرور عبر الطرق " .

**- المركبة المتفصلة :** كل سيارة نقل البضائع متبوعة بمقطورة بدون محور أمامي متزاوجة بحيث يكون جزء من المقطورة متكئا على المركبة الجارة ويكون أكبر جزء من وزن هذه المقطورة وحمولتها واقعا على المركبة الجارة. وتسمى هذه المقطورة، "نصف مقطورة".

**- الحافلة المتفصلة :** مركبة متكونة من عدة أجزاء صلبة يتمفصل كل جزء بالنسبة للآخر وتتصل الحجرات المخصصة للمسافرين المتعلقة بكل قسم فيما بينها بشكل يسمح لهم بالتنقل بحرية وتكون الأقسام الصلبة موصولة بشكل دائم لا يمكن فصلها،

**- المقطورة :** كل مركبة موجهة لتكون موصولة بسيارة،

**- الدراجة :** مركبة ذات عجلتين أو أكثر غير مزودة بجهاز محرك ذاتي تخصص لنقل الأشخاص،

**- الدراجة النارية :** مركبة ذات عجلتين أو أكثر، مزودة بمحرك لا تتجاوز سعة أسطوانته 50 سم<sup>3</sup>. تكون مزودة أو غير مزودة بعربة خلفية أو جانبية تخصص لنقل الأشخاص أو الأشياء،

**- الدراجة المتحركة :** مركبة ذات عجلتين، مزودة بمحرك تتجاوز سعة أسطوانته 50 سم<sup>3</sup>. وتكون مجهزة أو غير مجهزة بعربة جانبية أو خلفية، تخصص لنقل الأشخاص أو الأشياء،

**- الوزن الإجمالي المرخص به مع الحمولة:** وزن المركبة مجموعا مع الحمولة،

**- حالة السكر:** حالة تتمثل في وجود كحول في الدم بنسبية تعادل أو تزيد عن 0,20 غ في الألف (1000 ملل)،

**- مقياس الكحول :** جهاز محمول يسمح بالتحقق الفوري من وجود الكحول في جسم الشخص من خلال الهواء المستخرج،

**- مقياس الإيثيل :** جهاز يسمح بالمقياس الفوري والدقيق لنسبة الكحول بتحليل الهواء المستخرج،

**- مقياس السرعة :** جهاز متحرك محمول يسمح بالمقياس الفوري لسرعة المركبات أثناء سيرها،

**- دليل السرعة (الرادار) :** جهاز يسمح بقياس سرعة المركبات أثناء سيرها،

**- جهاز تسجيل وقت السرعة بالليقت :** جهاز يسمح بالرقابة البعدية للسرعة المطبقة وأوقات السياقة والاستراحة وكذا المسافة المقطوعة في وقت معين،

حديدية أو ممر للراجلين، ولا يمكن الدخول إليه إلا في نقاط مهياة لذلك، ولا يؤدي إلى أي ملك متاخم. ويشتمل في اتجاهي حركة المرور، على وسطي طريقتين متميزين ذوي اتجاه وحيد يفصل بينهما شريط أرضي وسطي غير مخصص للمرور،

**- فرع الطريق الموصل إلى الطريق السيار:** الطريق الذي يربط شبكة الطرق بالطريق السيار ويسمح بالدخول إليه والخروج منه،

**- شريط التوقف الاستعمالي :** جزء من الحافة يقع جنب وسط الطريق والطرق السريعة والطرق السيارة، هيء خصيصا لتوقف المركبات أو وقوفها في حالة الضرورة،

**- الحافة :** شريط أرضي يمتد من حدود وسط الطريق إلى حدود قاعدة الطريق،

**- قاعدة الطريق :** المساحة التي تشمل وسط الطريق وحافته،

**- الشريط الأرضي الوسطي :** الحيز الذي يفصل وسطي طريقتين متعاكسي الاتجاه،

**- الرصيف :** حيز مهيا على جانبي الطريق لمرور الراجلين، ويجب أن يكون أكثر ارتفاعا من وسط الطريق ويكون معيدا عادة أو مبلطا،

**- السائق :** كل شخص يتولى قيادة مركبة بما فيها الدراجات، والدراجات النارية أو يسوق حيوانات الجر والحمل والركوب والقطعان عبر الطريق أو يتحكم فعلا في ذلك،

**- الراجل :** كل شخص يتنقل سيراً على الأقدام،

**- ويعد بمثابة الراجلين :** الأشخاص الذين يدفعون أو يجرون عربات الأطفال أو المرضى أو المعطوبين أو الذين يجرون الدراجات أو الدراجات النارية، والمعطوبين الذين يتنقلون في عربات متحركة يقودونها بأنفسهم بسرعة الخطى،

**- المركبة :** كل وسيلة نقل بري مزودة بمحرك للدفع أو غير مزودة بذلك، تسيير على الطريق بوسائلها الخاصة أو تدفع أو تجر،

**- مركبة ذات محرك :** مركبة برية مزودة بمحرك للدفع، تسيير على الطريق بوسائلها الخاصة،

**- السيارة :** كل مركبة موجهة لنقل الأشخاص أو البضائع، تكون مزودة بجهاز ميكانيكي للدفع تسيير على الطريق،

تحدد كيميائيات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم".

**المادة 7 :** تدرج ضمن أحكام القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه، المادة 10 مكرّر تحرّر كما يأتي :

"المادة 10 مكرّر : تتضمن رخصة السياقة الأصناف الآتية :  
أ، 1، 2، ب، ج، 1، ج، 2، د، هـ، و.

تحدد كيميائيات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم".

**المادة 8 :** تعدّل وتتمّم أحكام المادة 19 من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه، وتحرّر كما يأتي :

"المادة 19 : في حالة وقوع حادث مرور جسماني، يجري ضبط وأعوان الشرطة القضائية على كل سائق أو مرافق للسائق المتدرب من المحتمل أن يكون في حالة سكر والمتسبب في وقوع الحادث، عملية الكشف عن تناول الكحول بطريقة زفر الهواء وعملية الكشف عن استهلاك المخدرات أو المواد المهلوسة عن طريق جهاز تحليل اللعاب.

عندما تبين عمليات الكشف احتمال وجود حالة سكر أو الوقوع تحت تأثير المخدرات أو المواد المهلوسة، أو عندما يعترض السائق أو مرافق السائق المتدرب على نتائج هذه العمليات أو يرفض إجراءها، يقوم ضباط أو أعوان الشرطة القضائية بإجراء عمليات الفحص الطبي والاستشفائي والبيولوجي للوصول إلى إثبات ذلك".

**المادة 9 :** تدرج ضمن أحكام القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه، المادة 19 مكرّر تحرّر كما يأتي :

"المادة 19 مكرّر : يمكن ضبط أو أعوان الشرطة القضائية أثناء القيام بكل عملية مراقبة في الطرق، إخضاع كل سائق يشتبه في وجوده في حالة سكر، لنفس العمليات المنصوص عليها في المادة 19 أعلاه".

**المادة 10 :** تعدّل أحكام المادة 55 من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه، وتحرّر كما يأتي :

**- جهاز تحليل اللعاب :** جهاز يسمح بالكشف عن وجود مخدرات أو مواد مهلوسة عن طريق تحليل اللعاب،

**- رخصة السياقة :** ترخيص إداري يؤهل صاحبه لقيادة مركبة متحركة ذاتيا في المسالك المفتوحة لحركة المرور،

**- الرخصة بالنقاط :** أداة معيارية وبيداغوجية تهدف إلى جعل السائقين يتحملون مسؤولياتهم وتدعم مكافحة انعدام الأمن في الطرق،

**- رخصة السياقة الاختيارية :** رخصة سياقة مؤقتة بالنسبة للصنف المتحصل عليه منذ أقل من سنتين (2) ابتداء من تاريخ النجاح في الاختبارات التطبيقية".

**المادة 4 :** تعدّل أحكام المادة 8 من القانون رقم 01 - 14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه، وتحرّر كما يأتي:

" المادة 8 : يجب ..... (بدون تغيير حتى) للمركبة التي يقودها.

تحدث رخصة السياقة والرخصة بالنقاط ورخصة السياقة الاختيارية وكذا شهادة الكفاءة المهنية من أجل النقل العمومي للمسافرين والبضائع.

تعد بمثابة ..... (بدون تغيير حتى) مطلوبة.

تحدد كيميائيات تطبيق هذه المادة ونماذج رخصة السياقة والرخصة بالنقاط ورخصة السياقة الاختيارية وكذا شهادة الكفاءة المهنية وشروط الحصول عليها عن طريق التنظيم".

**المادة 5 :** تدرج ضمن أحكام القانون رقم 01 - 14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه، المادة 8 مكرّر تحرّر كما يأتي :

" المادة 8 مكرّر: يمكن أن تكون رخصة السياقة محل احتفاظ أو تعليق أو إلغاء وفق الأشكال المقررة بموجب أحكام هذا القانون".

**المادة 6 :** تعدّل أحكام المادة 10 من القانون رقم 01 - 14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه، وتحرّر كما يأتي :

"المادة 10 : يحق لكل شخص الترشح لنيل رخصة السياقة.

2 - مخالفة الأحكام المتعلقة باستعمال أجهزة التنبيه الصوتي،

3 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالالتزام بتشغيل ضوء أو أضواء المركبة المجرورة بواسطة الحيوانات،

4 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالمرور في أوساط الطرق أو المسالك أو الدروب أو أشرطة الطريق أو الأرصفة أو حواف الطرق المخصصة لمرور مركبات النقل الجماعي وغيرها من المركبات المرخص لها بذلك خصيصا، ولمرور الراجلين،

5 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالتحفيض غير العادي للسرعة بدون أسباب حتمية، من شأنه تقليص سيولة حركة المرور،

6 - مخالفة الأحكام المتعلقة بلوحات التسجيل والتجهيزات وإشارات النقل الاستثنائي وكذا مؤشرات السرعة،

7 - مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع الإشارة اللائمة من قبل كل سائق صاحب رخصة سياقة اختيارية،

8 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالسير على الخط المتواصل.

**ج) المخالفات من الدرجة الثالثة مثلما هي مبينة أدناه، ويعاقب عليها بغرامة جزافية من 2000 دج إلى 4000 دج :**

1 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالحد من سرعة المركبات ذات محرك، بمقطورة أو بدون مقطورة أو نصف مقطورة، في بعض مقاطع الطرق ولكل صنف من أصناف المركبات،

2 - مخالفة الأحكام المتعلقة بمنع المرور أو تقييده في بعض خطوط السير بالنسبة لبعض أصناف المركبات أو بالنسبة للمركبات التي تقوم ببعض أنواع النقل.

3 - مخالفة الأحكام المتعلقة بحالات الإلزام أو المنع المتعلقة بعبور السكك الحديدية الواقعة على الطريق.

4 - مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع حزام الأمان.

5 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالارتداء الإلزامي للخوذة بالنسبة لسائقي الدراجات النارية والدراجات المتحركة وراكبيها.

6 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالمرور أو التوقف أو الوقوف بدون ضرورة حتمية على شريط التوقف الاستعجالي للطريق السيارة أو الطريق السريع،

7 - مخالفة الأحكام المتعلقة باستعمال أجهزة إنارة وإشارة المركبات المتحركة ذاتيا،

" المادة 55 : تسلم السلطة المختصة لكل شخص أجرى بنجاح الاختبارات النظرية والتطبيقية الخاصة بسياسة السيارات رخصة سياقة اختيارية صالحة لمدة سنتين (2).

وبعد انقضاء هذه المدة، وعندما لا يكون صاحب هذه الرخصة محل الإجراءات المنصوص عليها في هذا القانون، تسلم له رخصة سياقة.

تحدد شروط وكيفيات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم".

**المادة 11 :** تعدل وتتمم أحكام الفصل السادس من القانون رقم 01 - 14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه، وتحرر كما يأتي :

#### \* الفصل السادس

#### المخالفات والعقوبات والإجراءات

**المادة 65 :** تصنف المخالفات للقواعد الخاصة بحركة المرور، حسب خطورتها، إلى مخالفات وجنح.

#### القسم الأول

#### المخالفات والعقوبات

**المادة 66 :** تصنف المخالفات للقواعد الخاصة بحركة المرور إلى أربع درجات :

**أ) المخالفات من الدرجة الأولى مثلما هي مبينة أدناه، ويعاقب عليها بغرامة جزافية من 2000 دج إلى 2500 دج :**

1 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالإشارة والإشارة وكبح الدراجات.

2 - مخالفة الأحكام المتعلقة بتقديم وثائق المركبة وكذا رخصة السياقة و/أو الشهادة المهنية التي ترخص بقيادة المركبة المعنية.

3 - مخالفة الأحكام المتعلقة باستخدام آلة أو جهاز مركبة غير مطابق.

4 - مخالفة الراجلين للقواعد التي تنظم سيرهم، لاسيما القواعد المتعلقة باستعمال الممرات المحمية.

**ب) المخالفات من الدرجة الثانية مثلما هي مبينة أدناه، ويعاقب عليها بغرامة جزافية من 2000 دج إلى 3000 دج :**

1 - مخالفة الأحكام المتعلقة بسرعة المركبات بدون محرك، بمقطورة أو بدون مقطورة أو نصف مقطورة،

**د) المخالفات من الدرجة الرابعة مثلما هي مبينة أدناه، ويعاقب عليها بغرامة جزافية من 4000 دج إلى 6000 دج :**

- 1 - مخالفة الأحكام المتعلقة باتجاه المرور المغروض،
- 2 - مخالفة الأحكام المتعلقة بتقاطع الطرقات وأولوية المرور،
- 3 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالتقاطع والتجاوز،
- 4 - مخالفة الأحكام المتعلقة بإشارات الأمر بالتوقف التام،
- 5 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالناورات الممنوعة في الطرق السيارة والطرق السريعة،
- 6 - مخالفة الأحكام المتعلقة بزيادة السرعة من طرف سائق المركبة أثناء محاولة تجاوزه من طرف سائق آخر،
- 7 - مخالفة الأحكام المتعلقة بسير مركبة بدون إنارة أو إشارة أو وقوفها في وسط الطريق ليلا أو أثناء انتشار الضباب في مكان خال من الإنارة العمومية،
- 8 - مخالفة الأحكام المتعلقة بمنع المرور على مسلك يقع مباشرة على يسار طريق يتضمن ثلاثة مسالك أو أكثر ذات اتجاه واحد للمرور بالنسبة لمركبات نقل الأشخاص أو البضائع التي يتجاوز طولها سبعة (7) أمتار، أو ذات وزن إجمالي مرخص به مع الحمولة يفوق طنين (2)،
- 9 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالوقوف أو التوقف على أجزاء الطريق التي تعبر سطحها سكة حديدية أو سير مركبات غير مرخص لها بذلك على الخطوط الحديدية،
- 10 - مخالفة الأحكام المتعلقة بعبور بعض مقاطع الطرق الممنوعة للسير أو بعض الجسور ذات الحمولة المحدودة،
- 11 - مخالفة الأحكام المتعلقة بوزن المركبات، وطبيعة الأطر المطاطية للمركبات ذات محرك غير المطابقة للمعايير المقبولة، وشكلها وحالتها،
- 12 - مخالفة الأحكام المتعلقة بمكايح المركبات ذات محرك وربط المقطورات ونصف المقطورات،
- 13 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالحمولة القصوى لكل محور،

- 8 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالاستعمال اليدوي للهاتف المحمول أو التصنت بكلتا الأذنين بوضع خوذة التصنت الإذاعي والسمعي أثناء السياقة،
- 9 - مخالفة الأحكام المتعلقة بتجاوز حدود السرعة المنصوص عليها بالنسبة لصنف السائقين الحائزين رخصة سياقة اختبارية،
- 10 - مخالفة الأحكام المتعلقة بأولوية مرور الراجلين على مستوى الممرات المحمية،
- 11 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالتوقف أو الوقوف الخطيرين،
- 12 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالسافة القانونية بين المركبات أثناء سيرها،
- 13 - مخالفة الأحكام المتعلقة بمنع نقل الأطفال الذين تقل أعمارهم عن عشر (10) سنوات في الأماكن الأمامية،
- 14 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالتوقف أو الوقوف التعسفي المعيق لحركة المرور،
- 15 - مخالفة الأحكام المتعلقة باحترام قواعد السياقة السليمة،
- 16 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالأضرار الملحقة بالمسالك العمومية أو بملحقاتها،
- 17 - مخالفة الأحكام المتعلقة بمرور مركبة ذات محرك أو مقطورة في المسالك المفتوحة لحركة المرور دون أن تكون هذه المركبة مزودة بلوحتي التسجيل،
- 18 - مخالفة الأحكام المتعلقة بتصاعد الأبخنة والغازات السامة وصدور الضجيج عند تجاوز المستويات المحددة،
- 19 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالمركبات غير المزودة بالتجهيزات التي تسمح للسائق بأن يكون له مجال رؤية كاف،
- 20 - مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع شريط بلاستيكي أو أية مادة معتمة أخرى على زجاج المركبة،
- 21 - مخالفة الأحكام المتعلقة بعدم التصريح بنقل ملكية المركبة أو عدم التصريح بتغيير إقامة مالك المركبة،
- 22 - مخالفة الأحكام المتعلقة بعدم التصريح بالتغييرات التي أجريت على المركبة.

**المادة 69 :** يعاقب بالحبس من سنة (1) إلى ثلاث (3) سنوات وبغرامة من 50.000 دج إلى 200.000 دج ، كل سائق ارتكب إحدى المخالفات أدناه التي ترتبت عليها جريمة القتل الخطأ :

- الإفراط في السرعة،
  - التجاوز الخطير،
  - عدم احترام الأولوية القانونية،
  - عدم الامتثال لإشارات الأمر بالتوقف التام،
  - المناورات الخطيرة،
  - السير في الاتجاه الممنوع،
  - سير مركبة بدون إنارة أو إشارة أو وقوفها في وسط الطريق ليلا أو أثناء انتشار الضباب في مكان خال من الإنارة العمومية،
  - الاستعمال اليدوي للهاتف المحمول أو التصنت بكلتا الأذنين بوضع خوذة التصنت الإذاعي والسمعي أثناء السياقة،
  - تشغيل الأجهزة السمعية البصرية أثناء السياقة.
- وعندما يرتكب القتل الخطأ في نفس الظروف بواسطة مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطيرة، يعاقب السائق بالحبس من سنتين (2) إلى خمس (5) سنوات وبغرامة من 100.000 دج إلى 500.000 دج.

**المادة 70 :** يعاقب بالحبس من سنة (1) إلى ثلاث (3) سنوات وبغرامة من 50.000 دج إلى 150.000 دج، كل سائق ارتكب جنحة الجرح الخطأ وهو في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات.

وعندما ترتكب جنحة الجرح الخطأ في نفس الظروف بواسطة مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطيرة، يعاقب السائق بالحبس من سنتين (2) إلى خمس (5) سنوات وبغرامة من 100.000 دج إلى 250.000 دج.

**المادة 71 :** يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنتين (2) وبغرامة من 20.000 دج إلى 50.000 دج ، كل سائق ارتكب إحدى المخالفات أدناه التي ترتبت عليها جنحة الجرح الخطأ :

- الإفراط في السرعة،
- التجاوز الخطير،
- عدم احترام الأولوية القانونية،

14 - مخالفة الأحكام المتعلقة بتركيب جهاز تسجيل السرعة بالليقت وخصوصياته وتشغيله وصيانتته،

15 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالتغيير الهام للاتجاه دون تأكد السائق من أن المناورة لا تشكل خطرا على المستعملين الآخرين ودون تنبيههم برغبته في تغيير الاتجاه،

16 - مخالفة الأحكام المتعلقة باجتياز خط متواصل،

17 - مخالفة الأحكام المتعلقة بتشغيل الأجهزة السمعية البصرية في مقدمة المركبة أثناء السياقة،

18 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالكوث على الشريط الوسطي الذي يفصل أوساط الطرق في الطريق السيار والطريق السريع،

19 - مخالفة الأحكام المتعلقة بعدم مطابقة القواعد الخاصة بتنظيم السباقات على المسالك العمومية،

20 - مخالفة الأحكام المتعلقة بحجم المركبات وتركيب أجهزة إنارة وإشارة المركبات،

21 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالاستمرار في قيادة مركبة دون إجراء الفحص الطبي الدوري،

22 - مخالفة الأحكام المتعلقة بتعليم سياقة المركبات ذات محرك بمقابل أو بدون مقابل.

### القسم الثاني

#### الجنح والعقوبات

**المادة 67 :** يعاقب طبقا لأحكام المادتين 288 و289 من قانون العقوبات، كل سائق ارتكب جريمة القتل الخطأ و/أو الجرح الخطأ نتيجة خطأ منه أو تهاونه أو تغافله أو عدم امتثاله لقواعد حركة المرور في الطرق.

**المادة 68 :** يعاقب بالحبس من سنتين (2) إلى خمس (5) سنوات وبغرامة من 100.000 دج إلى 300.000 دج، كل سائق ارتكب جريمة القتل الخطأ وهو في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات.

وعندما يرتكب القتل الخطأ في نفس الظروف بواسطة مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطيرة، يعاقب السائق بالحبس من خمس (5) إلى عشر (10) سنوات وبغرامة من 500.000 دج إلى 1.000.000 دج.

سائق أو مرافق لسائق متدرب يرفض الخضوع للفحوص الطبية والاستشفائية والبيولوجية المنصوص عليها في المادة 19 أعلاه.

**المادة 76 :** يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى ثمانية عشر (18) شهرا، وبغرامة من 20.000 دج إلى 30.000 دج، كل سائق يرفض الامتثال لإنذار التوقف الصادر عن الأعوان المنصوص عليهم في المادتين 130 و 131 من هذا القانون والحاملين للشارات الخارجية الظاهرة والدالة على صفتهم، أو يرفض الخضوع لكل التحقيقات المنصوص عليها في هذا القانون والمتعلقة بالركبة أو بالشخص.

**المادة 77 :** يعاقب بالحبس من شهرين (2) إلى سنتين (2)، وبغرامة من 50.000 دج إلى 150.000 دج، كل شخص يضع للسيير مركبة ذات محرك أو مقطورة مزودة بلوحة تسجيل أو تحمل كتابة لا تتطابق مع المركبة أو مع مستعملها. ويمكن فضلا عن ذلك، الحكم بمصادرة المركبة.

**المادة 78 :** يعاقب كل شخص حصل على رخصة سيطرة أو حاول الحصول عليها أو على نسخة ثانية منها بواسطة تصريح كاذب، طبقا لأحكام المادة 223 من قانون العقوبات.

**المادة 79 :** يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنة (1)، وبغرامة من 20.000 دج إلى 50.000 دج، كل شخص يقود مركبة دون أن يكون حائزا رخصة سيطرة صالحة بالنسبة لصف المركبة المعنية.

ويمنع، علاوة على ذلك، لمدة سنة من الترشح للحصول على رخصة السيطرة للأصناف الأخرى.

**المادة 80 :** يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنة (1)، وبغرامة من 20.000 دج إلى 50.000 دج، كل شخص يقود مركبة دون أن يكون حائزا رخصة سيطرة.

**المادة 81 :** يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنة (1)، وبغرامة من 20.000 دج إلى 50.000 دج، كل شخص استمر رغم تبليغه بواسطة الطرق القانونية بالقرار الصادر بشأنه والمتضمن تعليق أو إلغاء رخصة السيطرة أو منع استصدار رخصة جديدة في قيادة مركبة يقتضي لأجل قيادتها مثل هذه الوثيقة.

ويعاقب بنفس العقوبات، كل شخص استلم تبليغ قرار صادر بشأنه يتضمن تعليق أو إلغاء رخصة السيطرة، ورفض رد الرخصة المعلقة أو الملغاة إلى العون التابع للسلطة المكلفة بتنفيذ هذا القرار.

- عدم الامتثال لإشارات الأمر بالتوقف التام،

- المناورات الخطيرة،

- السير في الاتجاه الممنوع،

- سير مركبة بدون إنارة أو إشارة أو وقوفها في وسط الطريق ليلا أو أثناء انتشار الضباب في مكان خال من الإنارة العمومية،

- الاستعمال اليدوي للهاتف المحمول أو التصنت بكلتا الأذنين بوضع خوذة التصنت الإذاعي والسمعي أثناء السيادة،

- تشغيل الأجهزة السمعية البصرية أثناء السيادة.

وعندما ترتكب جنحة الجرح الخطأ في نفس الظروف بواسطة مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطيرة، يعاقب السائق بالحبس من سنة (1) إلى ثلاث (3) سنوات وبغرامة من 50.000 دج إلى 150.000 دج.

**المادة 72 :** يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنتين (2) وبغرامة من 50.000 دج إلى 100.000 دج، كل سائق لم يتوقف، بالرغم أنه علم بأنه قد ارتكب حادث، أو تسبب في وقوعه بواسطة المركبة التي يقودها، وحاول الإفلات من المسؤولية الجزائية أو المدنية التي قد يتعرض لها.

**المادة 73 :** يعاقب بالحبس من سنتين (2) إلى خمس (5) سنوات وبغرامة من 100.000 دج إلى 200.000 دج كل سائق ارتكب في الظروف نفسها مثل تلك المذكورة في المادة 72 أعلاه، جريمة القتل الخطأ.

و في حالة ما إذا ارتكب السائق في نفس الظروف، جنحة الجرح الخطأ، فإنه يعاقب بالحبس من سنة (1) إلى ثلاث (3) سنوات وبغرامة من 50.000 دج إلى 150.000 دج.

**المادة 74 :** يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنتين (2) وبغرامة من 50.000 دج إلى 100.000 دج، كل شخص يقود مركبة أو يرافق السائق المتدرب في إطار التمهين بدون مقابيل أو بمقابل مثلما هو محدد في هذا القانون، وهو في حالة سكر.

تطبق نفس العقوبة على كل شخص يقود مركبة وهو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات.

**المادة 75 :** يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنتين (2) وبغرامة من 50.000 دج إلى 100.000 دج، كل

| 11  | الجريدة الرّسّميّة للجمهورية الجزائرية / العدد 45   | 7 شّعبان عام 1430 هـ<br>29 يوليو سنة 2009 م |
|---|---|---|
| <p>- السرعة القانونية المرخص بها في الطرق<br/>وخارج التجمعات السكانية بـ 30 كلم/سا.</p>   | <p><b>المادة 82 :</b> يعاقب بالحبس من شهرين (2) إلى ستة (6) أشهر وبغرامة من 25.000 دج إلى 100.000 دج، أو بإحدى هاتين العقوبتين، كل شخص وضع ممهلا على مسلك مفتوح لحركة المرور بدون ترخيص.</p>  |   |
| <p>- السرعة القانونية المرخص بها داخل التجمعات السكانية بـ 20 كلم/سا.</p>   | <p><b>المادة 83 :</b> يعاقب بالحبس من شهرين (2) إلى ستة (6) أشهر، وبغرامة من 20.000 دج إلى 50.000 دج، أو بإحدى هاتين العقوبتين، كل شخص لا يخضع مركبته للمراقبة التقنية الدورية الإيجابية.</p>   |   |
| <p>وتصدر نفس العقوبة ضد كل شخص لم يمثل لأحكام الرخصة بالرغم من حصوله عليها.</p>   | <p><b>المادة 84 :</b> يعاقب بالحبس من شهرين (2) إلى ستة (6) أشهر، وبغرامة من 20.000 دج إلى 50.000 دج، أو بإحدى هاتين العقوبتين، كل شخص يقوم بحيازة أو استعمال بأية صفة كانت، جهاز أو آلة تخصص إما للكشف عن وجود أدوات تستخدم لمعاينة المخالفات للتشريع والتنظيم المتعلقة بحركة المرور أو عرقلة تشغيلها.</p> |   |
| <p><b>المادة 91 :</b> في حالة العود لارتكاب المخالفات المنصوص عليها في هذا القانون، تضاعف العقوبة.</p>  | <p>وتتم مصادرة هذا الجهاز أو هذه الآلة.</p>   |   |
| <p><b>القسم الثالث</b></p>  |   |   |
| <p><b>الاحتفاظ برخصة السياقة وتعليقها وإلغاؤها</b></p>  |   |   |
| <p><b>المادة 92 :</b> في حالة ارتكاب مخالفات يعاينها قانونا الأعمان المؤهلون، يجب أن تكون رخصة السياقة في جميع الحالات، موضوع احتفاظ طبقا للإجراءات المنصوص عليها في هذا القانون.</p>   | <p><b>المادة 85 :</b> يعاقب بغرامة من 50.000 دج إلى 150.000 دج كل شخص يخالف أحكام المادتين 16 و16 مكرر أعلاه، دون الإخلال بالتوقيف الفوري للمركبة والعقوبات الإدارية المنصوص عليها في هذا القانون.</p>  |   |
| <p><b>المادة 93 :</b> في حالة المخالفات للحالات 1 و2 و3 من النقطة أ والحالات 1 إلى 8 من النقطة ب والحالات 11 إلى 22 من النقطة ج والحالات 18 إلى 22 من النقطة د من المادة 66 من هذا القانون، يقوم العون محزر المخضرب بالاحتفاظ برخصة السياقة فورا لمدة لا تتجاوز عشرة (10) أيام.</p> | <p><b>المادة 86 :</b> يعاقب بغرامة من 50.000 دج إلى 150.000 دج، كل شخص يخالف الأحكام التي تنظم النقل الخاضع للرخصة، دون الإخلال بالتوقيف الفوري للمركبة والعقوبات الإدارية المنصوص عليها في هذا القانون.</p>  |   |
| <p>لا يكون الاحتفاظ برخصة السياقة في الحالات المنصوص عليها أعلاه، موقفا للقدرة على السياقة خلال نفس المدة.</p>  | <p><b>المادة 87 :</b> يعاقب بغرامة من 50.000 دج إلى 150.000 دج، كل شخص يقوم بتنظيم سباقات العدو أو سباقات المركبات ذات محرك أو سباقات الدراجات والدراجات النارية على المسلك العمومي بدون ترخيص من السلطة المختصة.</p>   |   |
| <p>و يتم ذلك مقابل تسليم العون، في الحال، وثيقة تثبت الاحتفاظ.</p>  | <p><b>المادة 88 :</b> يعاقب بغرامة من 50.000 دج إلى 150.000 دج، كل شخص لم يرد في الأجل المقررة، البطاقة الرمادية للمركبة بعد السحب النهائي للمركبة المذكورة من السير، طبقا لأحكام المادة 52 مكرر من هذا القانون.</p>  |   |
| <p>لا يتم رد رخصة السياقة إلا بعد دفع الغرامة الجزافية إلى حدها الأدنى في الأجل المنصوص عليه أعلاه.</p>   | <p><b>المادة 89 :</b> يعاقب بغرامة من 10.000 دج إلى 50.000 دج كل سائق تجاوز السرعة القانونية المرخص بها التي قامت التجهيزات المعتمدة بمعابنتها :</p>  |   |
| <p>ومع انقضاء هذا الأجل، وفي حالة عدم دفع الغرامة الجزافية بحدها الأدنى، يرفع مبلغ الغرامة الجزافية بحدها الأقصى وتقوم لجنة التعليق المختصة بتعليق رخصة السياقة لمدة شهرين (2).</p>   | <p>- السرعة القانونية المرخص بها في الطريق<br/>السيار بـ 40 كلم/سا.</p>   |   |
| <p>وبعد انقضاء هذا الأجل، وفي حالة عدم دفع الغرامة الجزافية بحدها الأقصى، يرسل المخضر إلى الجهة القضائية المختصة.</p>   |   |   |

وفي حالة العود، تقوم الجهة القضائية المختصة بإلغاء رخصة السياقة.

**المادة 99 :** في حالة ارتكاب صاحب رخصة السياقة الاختبارية المخالفات المدرجة ضمن القسم الثاني من هذا الفصل، التي تتم معابنتها قانونا تصدر الجهة القضائية المختصة قرار إلغاء رخصة السياقة الاختبارية، بالإضافة إلى العقوبات الجزائية، وفي هذه الحالة، لا يمكن هذا الأخير طلب الحصول على رخصة سياقة جديدة خلال أجل مدته ستة (6) أشهر ابتداء من تاريخ إصدار قرار الإلغاء.

#### القسم الرابع الإجراءات

**المادة 100 :** خلافا لأحكام المادة 12 أعلاه، يكون صاحب بطاقة تسجيل المركبة مسؤولا مدنيا عن المخالفات للتنظيم الخاص بوقوف المركبات التي يترتب عليها دفع غرامة لا غير، إلا إذا أثبت وجود قوة قاهرة أو قديم معلومات تسمح بالكشف عن مرتكب المخالفة الحقيقي.

وفي حالة تأجير المركبة للغير، تقع هذه المسؤولية مع نفس التحفظات، على عاتق المستأجر.

وعندما تكون بطاقة تسجيل المركبة معدة باسم شخص معنوي، فإن المسؤولية المدنية المنصوص عليها في الفقرة الأولى أعلاه، تقع ضمن الشروط نفسها، على عاتق الشخص المعنوي.

**المادة 101 :** طبقا لأحكام المواد من 655 إلى 665 من قانون الإجراءات الجزائية، تقيّد المخالفات في مجال سلامة المرور في الطرق في صحيفة المخالفات الخاصة بالمرور.

**المادة 102 :** عندما يتعذر على مرتكب مخالفة خاصة بسلامة المرور في الطرق إثبات محل إقامته أو عمله في التراب الوطني، يمكن، فيما عدا حالة دفع غرامة جزافية، توقيف المركبة التي استخدمت لارتكاب المخالفة إلى أن تدفع لأحد محاسبين الخزينة كفالة يحدد وكيل الجمهورية مبلغها.

وفي حالة عدم تقديم مرتكب المخالفة أيا من هذه الضمانات، يمكن أن توضع المركبة في المحشر وتكون النفقات الناجمة عن ذلك على عاتقه.

**المادة 103 :** يمكن توقيف المركبات المستعملة مخالفة لقواعد حركة المرور والوقوف المنصوص عليها في هذا القانون، ووضعها في المحشر.

**المادة 94 :** في حالة المخالفات للحالات 1 إلى 10 من النقطة ج والحالات 1 إلى 17 من النقطة د المنصوص عليها في المادة 66 من هذا القانون، يقوم العون محرر المحضر بالاحتفاظ برخصة السياقة فورا مقابل تسليم وثيقة تثبت الاحتفاظ في الحال.

يكون الاحتفاظ برخصة السياقة في الحالات المنصوص عليها أعلاه، موقفا للقدرة على السياقة بعد أجل مدته ثمان وأربعون (48) ساعة.

وفي هذه الحالة، ترسل رخصة السياقة إلى لجنة تعليق رخصة السياقة.

**المادة 95 :** يمكن اللجنة المختصة عندما يحال عليها محضر إثبات إحدى المخالفات المبينة في المادة 94 أعلاه، أن تقرر تعليق رخصة السياقة.

يحدد تنظيم لجنة التعليق وعملها عن طريق التنظيم.

**المادة 96 :** تحدد مدة تعليق رخصة السياقة بثلاثة (3) أشهر في الحالات المنصوص عليها في الحالات 1 إلى 10 من النقطة ج وبسنة (6) أشهر في الحالات المنصوص عليها في الحالات 1 إلى 17 من النقطة د من المادة 66 أعلاه.

وفي حالة العود، تضاعف مدة التعليق.

**المادة 97 :** عندما تترتب على المخالفات المنصوص عليها في المادة 94 أعلاه إحدى الجنح المنصوص عليها في القسم الثاني من هذا الفصل، ترسل رخصة السياقة إلى الجهة القضائية المختصة.

**المادة 98 :** يمكن الجهة القضائية المختصة عندما يحال عليها محضر إثبات إحدى المخالفات المبينة في القسم الثاني من هذا الفصل، بالإضافة إلى العقوبات الجزائية الأخرى، القيام بتعليق رخصة السياقة كما يأتي:

1 - لمدة سنة (1)، بالنسبة للجنح المنصوص عليها في المواد 67 و72 و74 إلى 77 و79 و82 إلى 85 و88 أعلاه.

2 - لمدة سنتين (2)، بالنسبة للجنح المنصوص عليها في المواد 70 و71 و73 (الفقرة 2) أعلاه.

3 - لمدة ثلاث (3) سنوات، بالنسبة لجنحة القتل الخطأ المنصوص عليه في المادة 67 أعلاه.

4 - لمدة أربع (4) سنوات، بالنسبة للجنح المنصوص عليها في المواد 68 و69 و73 (الفقرة الأولى) أعلاه.

**المادة 109 :** يتحمل مالك المركبة مصاريف رفعها ووضعها في المحشر وإجراء الخبرة عليها وبيعها أو تدميرها.

يوضع حاصل البيع بعد أن تخصص منه المصاريف المذكورة في الفقرة السابقة، تحت تصرف المالك أو ذوي حقوقه، أو عند الاقتضاء، الدائن الضامن الذي يتمكن من إثبات حقوقه خلال أجل مدته سنتان (2).

وعند انقضاء هذا الأجل، يعود هذا الحاصل إلى الدولة.

وعندما يقل حاصل البيع عن مبلغ المصاريف المذكورة أعلاه، يبقى المالك مدينا بالفارق.

**المادة 110 :** تسيج المحشر المعينة قانونا من طرف السلطات المحلية وتحرس ليلا ونهارا.

تكون الهيئة المكلفة بحراسة المركبات الموضوعة في المحشر مسؤولة عن الخسائر والسرقات وأضرار التلف التي تتعرض لها هذه المركبات.

تحدد كيميائيات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم.

**المادة 111 :** يعاقب بالحبس من سنة (1) إلى خمس (5) سنوات، وبغرامة من 100.000 دج إلى 500.000 دج، كل من يتلف أو يسرق أو يحطم أو يحاول إتلاف أو سرقة أو تحطيم مركبة موضوعة في المحشر.

وتضاعف العقوبة عندما يرتكب الجنحة عون من المحشر.

**المادة 12 :** تعوض الإحالة المنصوص عليها في المادة 134 من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه بالإحالة إلى المادة 66 (د-11).

**المادة 13 :** تلغى أحكام المادة 55 مكرر من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه.

**المادة 14 :** ينشر هذا الأمر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

حرر بالجزائر في 29 رجب عام 1430 الموافق 22 يوليو سنة 2009.

عيد العزيز بوتفليقة

تحدد حالات توقيف المركبات ووضعها في المحشر ومددها، وشروط ذلك عن طريق التنظيم.

**المادة 104 :** يمكن صاحب المركبة أن يطعن في قرار وضع المركبة في المحشر أمام الجهة القضائية المختصة التي يمكنها أن تؤكد الإجراء المتخذ أو تأمر بإلغائه في أجل أقصاه خمسة (5) أيام.

**المادة 105 :** يمكن موظفي الشرطة المرتدين البيذلة وأعوان الدرك الوطني المؤهلين قانونا لمعينة المخالفات الخاصة بسلامة المرور في الطرق بمحاضر، أن يعملوا في حال غياب السائق، على نقل المركبة بحضورهم إلى المحشر، بناء على أمر يصدره ضابط الشرطة القضائية المختص إقليميا.

**المادة 106 :** لا يجوز أن تسحب المركبات التي لا تسمح حالتها بالسير وفقا للشروط العادية للأمن من المحشر، إلا من قبل مصلحين يكلّفهم أصحاب المركبات بالقيام بالتصليحات الضرورية.

وفي حالة الخلاف بشأن حالة المركبة، يتم تعيين خبير وفقا للشروط التي يحددها التنظيم.

وإذا أثبت هذا الخبير أن المركبة ليست في حالة تمكنها من السير وفقا للشروط العادية للأمن، فإنه يحدد التصليحات الواجب القيام بها قبل تسليمها لصاحبها.

**المادة 107 :** تعتبر مركبات مهجورة، المركبات التي تترك في المحشر بعد انقضاء أجل ستين (60) يوما ابتداء من إشعار صاحب المركبة بوجوب سحبها.

وفي حالة ما إذا كانت المركبة موضوع رهن مسجل قانونا، يبلغ هذا الإشعار أيضا إلى الدائن الضامن.

وإذا تعذر التعرف على صاحب المركبة، يبلغ الملف إلى الجهة القضائية المختصة.

**المادة 108 :** تسلّم المركبات المهجورة، وفقا للشروط المنصوص عليها في الفقرة الأولى من المادة 109 أدناه، أو المصروح بها كذلك بموجب حكم قضائي، إلى مصلحة الأملاك الوطنية قصد التصرف فيها.

تحدد شروط وكيميائيات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم.

1. إسماعيل زاهر، دور التربية في تفهم وتطبيق الأنظمة المرورية، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض، 2006.
2. بدوي عبد الرحمان، مناهج البحث العلمي، دار المعارف الجامعية، القاهرة، 1985.
3. البكري تامر، الاتصالات التسويقية والترويج، دار الحامد، الأردن، ط2، 2006.
4. بن عيسى محسن، السلامة المرورية، دار المتوسطة للنشر، تونس، الطبعة الأولى، 2010.
5. بهجت محمد، العلاقات العامة والخدمة الاجتماعية، المكتبة الجامعية، الإسكندرية، 2003.
6. بوطالبي الهاشمي في ندوة الخبر، ارتفاع حصيلة القتلى في 2011 سببه الليونة، الخبر، يوم 10 جانفي.
7. جودة ناصر محمد، الدعاية والإعلان والعلاقات العامة، دار سجدلاوي، عمان، 1998.
8. حجاب محمد منير، المعجم الإعلامي، الفجر للنشر والتوزيع، القاهرة، ط1، 2001.
9. الحري عبد الكريم، دور مشاركة الشباب في دعم الأجهزة الأمنية، 1996.
10. حسين سمير محمد، الاعلام والاتصال بالجماهير والرأي العام، القاهرة، عالم الكتاب، 1984.
11. حسين سمير محمد، بحوث الإعلام، عالم الكتب 1996، القاهرة.
12. الصيرفي محمد، الإدارة الاستراتيجية، دار الوفاء للنشر، الإسكندرية، 2008.
13. عاطف العبد ونهى عاطف العبد، الاعلام التنموي والتغيير الاجتماعي، دار الفكر العربيين القاهرة، ط5.
14. عبد الحميد محمد، نظريات الاعلام واتجاهات التأثير ط1، القاهرة، عالم الكتاب، 1997.
15. العبودي صالح، العوامل النفسية لحوادث المرور، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض.
16. عدون ناصر فادي، الاتصال ودوره في كفاءة المؤسسة الاقتصادية، الجزائر، ط1، 2004.
17. العلاق بشير، نظريات الاتصال مدخل متكامل، دار اليازوري، عمان الأردن، 2010.
18. الغامدي علي بن سعيد، الندوة الاربعون: أساليب ووسائل الحد من حوادث المرور، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدراسات والبحوث.
19. مبارك احسن، سبل الوقاية من حوادث المرور، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض، 2010.
20. محمد الحسن عبد الباسط، أصول البحث الاجتماعي، مكتبة القاهرة، 1971.

## قائمة المراجع

21. مصباح عامر، منهجية البحث في العلوم السياسية والإعلام، ديوان المطبوعات الجامعية، ط2، 2010.
22. مهدي محمد محمود، تطبيقات علم الإحصاء في العلوم الاجتماعية، المكتب الجامعي الحديث الإسكندرية 2002.
23. نايلي عيسى، التنظيم المؤسسي للمرور بالجزائر، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض.
24. الوافي عبد الرحمان، حوادث السياقة أسبابها والوقاية منها، دار هومة، الجزائر، 2010.
25. ياسين سعد غالب، الإدارة والاستراتيجية، اليازوري، عمان، الأردن، ط1، 2010.

### مراجع اجنبية:

1. UNICEF, STRATEGIC COMMUNICATION FOR BEHAVIOUR AND SOCIAL CHANGE IN SOUTH ASIA, UNICEF REGIONAL OFFICE FOR SOUTH ASIA, FEBRERY 2005.
2. Pierre grigory, jean mark lilieu, marketing, publicité, bordomme, september, 1994.
3. Marie Hélène westphalien, le dicom. Triangle Edition, paris, 1992.

### قائمة الرسائل والدراسات الجامعية:

1. ثابت إلهام، "التخطيط الاستراتيجي للموارد البشرية في الوظيفة العمومي الجزائري"، دراسة حالة وزارة شؤون الخارجية الجزائرية، رسالة ماجستير، جامعة الجزائر كلية العلوم السياسية والإعلام، قسم العلوم السياسية 2003.
2. حمراي امينة، الإعلام الأمني في الجزائر ودور العلاقات العامة في تطويره، رسالة ماجستير قسم علوم الإعلام والاتصال، جامعة باتنة، 2010.

## قائمة المراجع

3. عيشوش فريد، أزمة حوادث المرور والاستراتيجية الاتصالية للمديرية العامة للأمن الوطني، حوادث المرور لعامي 2008-2009، رسالة ماجستير في علوم الإعلام والاتصال، كلية العلوم السياسية والإعلام، الجزائر 2010.
4. هيبية حمزاوي، الاتصال الاجتماعي الخاص بالوقاية من حوادث المرور في الجزائر، رسالة ماجستير، قسم علوم الاعلام والاتصال، جامعة الجزائر، 2009.

### المجلات:

1. بوطالبي الهاشمي، مجلة السياقة والوقاية، المركز الوطني للوقاية والامن عبر الطرق، العدد 3.
2. الزهراء فاطمة، مطالب بإدراج مادة الوقاية المرورية في الأطوار التعليمية، جريدة البلاد اليومية، عدد 536 يوم 15-03-2010
3. شعباني سعد، دور الجمعيات في الاتصال في مجال الوقاية المرورية، مجلة الوقاية والسياقة، العدد5، المركز الوطني للوقاية عبر الطرق، الجزائر.
4. صالح هدى، لماذا تفشل حملات التوعية المرورية ومتى تنجح؟، مجلة القافلة، أرامكو السعودية، العدد45، أوت2010.
5. مجلة الدرك، الدرك الوطني في المعرض الدولي للسيارات، مجلة ثقافية تصدر عن قيادة الدرك الوطني الجزائري، عدد 25، ماي 2012.

### الوثائق الحكومية:

1. الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، مدونة المخالفات والجنح المرورية (الاحكام التشريعية والتنظيمية لقانون المرور)، "الأمر 03\_09 بتاريخ 22 جويلية2009"، نيابة مديرية الوقاية والمرور، 2009، ص 3-18
2. منظمة الصحة العالمية، الخطة العالمية الخاصة عقد العمل من أجل السلامة على الطرق 2011-2020، الإصدار الثالث.
3. المنظمة العربية للسلامة المرورية، بيان المنظمة بمناسبة اليوم العالمي لأحياء ذكرى ضحايا الطرق، 21 نوفمبر 2010.

## قائمة المراجع

4. الحملة التحسيسية للحد من حوادث المرور، موقع الكشافة الاسلامية الجزائرية، تاريخ النشر 03 جانفي 2010.
5. "حق الطريق" حصة إذاعية حوارية مذاعة على اثير إذاعة المسيلة الجهوية يوم الخميس على الساعة 12.
6. الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد45، الجزائر، 29 يوليو 2009
7. الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، قانون 09-87، العدد07، في 11 فبراير 1987
8. الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، عدد بتاريخ: 28 ديسمبر 2003.
9. الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، قانون 01-14، العدد46، في 19 أوت 2001.

### مواقع الانترنت:

1. <http://www.wilaya-msila.dz/a>
2. <http://www.scouts-dz.org/ar>
3. DEVLOPING A COMMUNICATION STRATEGY:AVAIABLE Pierre grigory ,jean mark AT :18-01-2017
4. <http://www.vitaminedz.org/>
5. <http://www.akhbarelyoum.dz/a>
6. شويحات احمد، الموسوعة العربية العالمية، الإصدار الالكتروني، 2004

### المقابلات

1. مقابلة مع السيد نايت حسين احمد مدير المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق يوم 03 جانفي 2017
2. مقابلة مع رئيس أمن ولاية المسيلة عميد أول للشرطة بلقاسم نورالدين يوم 14 فيفري 2017

## قائمة المراجع

---

3. مقابلة مع سماتي أسماء، مسؤولة قسم الوقاية المرورية، بالمركز الوطني للأمن والوقاية بتاريخ 16 جانفي 2017.
4. مقابلة مع قائد المجموعة الإقليمية للدرك الوطني العقيد صالحى البشير يوم 13 فيفري 2017
5. مقابلة مع مدير الإنتاج بإذاعة المسيلة السيد خالد بورزق، يوم 24 جانفي 2017 على الساعة 11.
6. مقابلة مع مسؤول مكتب الاتصال والعلاقات خيثر المهدي بمقر مديرية الامن الوطني لولاية مسيلة يوم: 08 جانفي 2017 .

تعد حوادث المرور من أبرز المشكلات المعاصرة التي تعيق التطور والتنمية في المجتمعات لما يترتب عليها من خسائر بشرية واقتصادية، وتعتبر التوعية أهم ركيزة في موضوع الوقاية لما تتميز به من ديمومة التأثير وفاعلية الأداء على المدى البعيد الذي يستهدف تكوين إنسان واع ومسؤول يمكنه من الإسهام في مسار التنمية.

أما في الجزائر فلقد ظهر نوع من الوعي على المستويات الرسمية لمعالجة خطر نتائج ظاهرة حوادث المرور حيث تم الإسراع بإجراء إصلاحات في القوانين التي تنظم السير عبر الطرقات وكذلك اتخاذ التدابير الوقائية في مجال السلامة المرورية، حيث يقوم المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق على بلورة استراتيجية وخطة عمل وطنية للسلامة المرورية قوامها التوعية والتشريع، ومما لا شك فيه أن الإذاعة الوطنية عبر إذاعاتها المحلية قد سدت جانباً من جوانب النقص في استراتيجية المركز بتوفيرها منبراً مناسباً لتمرير رسائل وحملات المركز التوعوية عبر ولايات الوطن بخصوصية كل منطقة ولسانها، حيث أطلقت الإذاعة الجزائرية بداية عام 2010 حملة وطنية للوقاية من حوادث المرور بمشاركة كل المحطات الجهوية. كما ساهم في هذه السنة التحسيسية التي تهدف بالأساس إلى التقليل من مخاطر حوادث الطرقات وعدد ضحاياها وما يترتب عنها من خسائر مالية ومادية وخيمة، مختلف الشركاء، كالدرك الوطني والأمن الوطني والحماية المدنية وشركات التأمين ووكلاء السيارات والحركة الجمعوية، غير أن أهم جزء في استراتيجية الوقاية في ولاية المسيلة تحديداً كان غياب جهاز يتحمل مسؤولية التنسيق الفعلي والمبادرة الكاملة لجمع مختلف الفاعلين في مجال أمن الطرقات لتحقيق أهداف الاستراتيجية المشتركة في التوعية و الوقاية من حوادث المرور.

Les accidents de la circulation des plus importants problèmes contemporains qui font obstacle à l'évolution et le développement dans les sociétés en raison de leurs pertes humaines et économiques, et est la prise de conscience du pilier le plus important dans le sujet de la prévention en raison de son impact sur la durabilité et l'efficacité de la performance résultats du phénomène des accidents de la circulation est apparu où accélérer les réformes dans les lois qui régissent le trafic sur les routes, ainsi que des mesures de prévention dans le domaine de la sécurité routière, où le Centre national pour la prévention et la sécurité sur la route d'élaborer une stratégie et un plan le travail d'une prise de conscience nationale de la sécurité routière et une législation forte, et sans à long terme, qui vise à configurer la conscience humaine et responsable peut contribuer à la voie développement.

En Algérie, il a une sorte de prise de conscience au niveau officiel pour contrer le risque des résultats du phénomène des accidents de la circulation est apparu où accélérer les réformes dans les lois qui régissent le trafic sur les routes, ainsi que des mesures de prévention dans le domaine de la sécurité routière, où le Centre national pour la prévention et la sécurité sur la route d'élaborer une stratégie et un plan le travail d'une prise de conscience nationale de la sécurité routière et une législation forte, et sans doute que la radio nationale à travers des émissions locales a été bloqué par les lacunes de la stratégie du centre en fournissant une plate-forme appropriée pour le centre en passant des messages et des campagnes de sensibilisation à travers les états de la spécificité de chaque maison de région Et sa langue, où il a lancé la radio algérienne le début de l'année 2010 campagne nationale pour la prévention des accidents de la circulation, avec la participation de toutes les stations régionales. Ont aussi contribué à cette année de sensibilisation, qui vise principalement à la réduction des accidents de la route et le nombre de victimes et de leurs conséquences des pertes financières et matérielles graves, risques divers partenaires, nationale de la sécurité nationale et la protection civile, les entreprises et les agents d'assurance voitures et associative de la circulation, mais la partie la plus importante de la stratégie de prévention dans l'état de gaz était spécifiquement responsable de l'absence d'une initiative de coordination complète et efficace de rassembler les différents acteurs dans le domaine des routes de sécurité pour atteindre les objectifs stratégiques communs dans la sensibilisation et la prévention des accidents Trafic.

## ملخص الدراسة

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ