



وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة الشهيد حمة لخضر الوادي
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم العلوم السياسية



سياسة السلامة المرورية ودورها في الوقاية من حوادث المرور في الجزائر

مذكرة مكملّة لنيل شهادة الماستر في العلوم السياسية
تخصص: سياسة عامة وإدارة محلية

إشراف الأستاذ:

د. بقاص خالد

إعداد الطلبة:

- مولاتي فاطمة

- عوادي حمزة

لجنة المناقشة

الإسم واللقب	الرتبة	الصفة	الجامعة
د/ دحة سليم	أستاذ محاضر	رئيسا	جامعة الشهيد حمة لخضر - الوادي -
د/ بقاص خالد	أستاذ محاضر	مشرفا ومقررا	جامعة الشهيد حمة لخضر - الوادي -
د/ فرج عبد الحميد	أستاذ محاضر	مناقشا	جامعة الشهيد حمة لخضر - الوادي -

السنة الجامعية: 2020/2019

عن أبي سعيد الخدري رضي الله عنه ، عن النبي ﷺ

قال: "إياكم والجلوس في الطُّرُقَاتِ"، فقالوا: يا رسول الله، ما لنا من

مجالسنا بد، نتحدث فيها، فقال رسول الله ﷺ: "فَإِذَا أَبَيْتُمْ إِلَّا

المجلس فَأَعْطُوا الطَّرِيقَ حَقَّهُ"، قالوا: وما حقُّ الطريقِ يا رسول الله؟

قال: "غَضُّ الْبَصَرِ، وَكَفُّ الْأَذَى، وَرَدُّ السَّلَامِ، وَالْأَمْرُ بِالْمَعْرُوفِ، وَالنَّهْيُ

عَنِ الْمُنْكَرِ" متفقٌ عليه.

إهداء

أهدي ثمرة جهدي الى:

-من قال في حقهما عز وجل: ﴿وقل رب ارحمهما كما ربياني صغيرا﴾

أمي وأبي حفظهما الله وأطال عمرهما أخوتي وأخواتي وكل العائلة الأصدقاء
الذين يقدرون الصداقة الحقيقية كل زملاء العمل الذين امدوا لي كل العون
ولو بكلمة طيبة.

زملاء الدفعة الذين تشرفت بمعرفتهم كل الاساتذة الذين درسوني في مشواري
أهديهم جميعا ثمرة عملي هذا.....

فاطمة مولاتي



إهداء

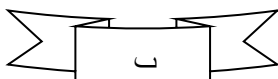
**أهدي هذا العمل المتواضع إلى نبع الحنان والتفاني ومن كان
دعائها سر نجاحي وحنانها بلسم جراحي والدتي الغالية رحمها الله
إلى ينبوع العطاء الذي زرع في نفسي الطموح والمثابرة
والدي العزيز**

إلى من يحملون في عيونهم ذكريات طفولتي وشبابي

إخوتي الأعزاء

**إلى كل الأصدقاء وإلى كل الزملاء الذين جمعني بهم الأقدار في
طلب العلم**

حمزة عوادبي



شكر وعرّفان

كل الشكر والحمد للمولى عز وجل على أن يسر لنا إتمام هذا العمل فالفضل والشكر كله لله أولاً وأخراً.

أتقدم بأسمى عبارات الشكر والعرّفان إلى الدكتور خالد بقاص على ما قدمه لنا من نصائح متميزة واهتمام قصد إخراج هذه الدراسة في أحسن حلة

كما نتقدم بالشكر الجزيل إلى الدكاترة فرج عبد الحميد، دوش الهادي، جارية الصادق، سليم دحة وكافة أساتذة القسم على مجهوداتهم طيلة مسارنا الدراسي ومساندتهم لنا.

ولا يفوتنا في هذا المقام أن نتقدم بجزيل الشكر والاحترام إلى كل أسرة العلوم السياسية بكلية الحقوق جامعة الشهيد حمه لخضر.

المخلص

أصبحت الحوادث المرورية من أخطر المشكلات التي تهدد كيان المجتمعات ، حيث بلغت حدا مقلقا نظرا لما تلحقه من خسائر انعكس تأثيرها على مختلف المجالات الاقتصادية والاجتماعية والأمنية، وقد أدركت جميع الدول مدى خطورة هذه المشكلة، ووجوب التفكير في الحد منها، وذلك بإرساء أنجع الخطط والاستراتيجيات والقوانين والتنظيمات للوائح المرور، بغية رفع مستوى السلامة المرورية على نحو يقلل من مخاطر الحوادث على حياة الأفراد.

ويعد المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات آلية من آليات التقليل من تلك الحوادث عبر إشرافه على فعاليات متنوعة يشارك فيها الإعلام والمجتمع المدني والمنابر التربوية، وهو فقط ما يمكنه من جعل الالتزام بقوانين المرور ثقافة مجتمعية.

Résumé

Les accidents de la route sont devenus l'un des problèmes les plus graves qui menacent l'entité des sociétés, atteignant un niveau inquiétant en raison des pertes qu'ils infligent, qui ont eu des répercussions sur divers domaines économiques, sociaux et de sécurité. Tous les pays ont pris conscience de l'ampleur de la gravité de ce problème et de la nécessité de penser à le réduire, en établissant les plans, stratégies et lois les plus efficaces. Et les réglementations en matière de code de la route, afin d'élever le niveau de sécurité routière de manière à réduire le risque d'accidents sur la vie des individus.

Le Centre national de prévention et de sécurité de l'autre côté des routes est l'un des mécanismes de réduction de ces accidents en encadrant diverses activités auxquelles participent les médias, la société civile et les plateformes éducatives, ce qui n'est que ce qui lui permet de faire du respect du code de la route une culture communautaire.

فهرس المحتويات

شكر وعرفان	ج
الملخص	د
فهرس المحتويات	هـ
فهرس الجداول	ح
مقدمة :	1

الفصل الأول : الإطار المفاهيمي والنظري للدراسة

المبحث الأول: ماهية السلامة المرورية	9
المطلب الأول :تعريف السلامة المرورية	9
المطلب الثاني : عناصر السلامة المرورية	10
المطلب الثالث: استراتيجية تحسين السلامة المرورية	14
المبحث الثاني: ماهية حوادث المرور	20
المطلب الأول: مفهوم حوادث المرور	20
الفرع الأول: تعريف حوادث المرور	20
أولاً: لغويا	20
ثانياً: اصطلاحاً	22
الفرع الثاني: أنواع حوادث المرور	24
المطلب الثاني: أسباب حوادث المرور	24
المطلب الثالث: آثار حوادث المرور ونظريات تفسيرها	29

32	(3) الآثار الصحية:
37	ملخص الفصل الأول
	الفصل الثاني : السلامة المرورية في الجزائر بين النصوص القانونية وواقع السياسات الميدانية
41	المبحث الأول: المنظومة القانونية في مجال أمن الطرق
41	المطلب الأول: التطور التاريخي لقوانين المرور في الجزائر
44	المطلب الثاني: تصنيفات المخالفات والجنح المرورية في الجزائر
44	الفرع الأول: تصنيفات المخالفات المرورية
51	الفرع الثاني: الجنح والعقوبات
55	المطلب الثالث: توجهات السياسة المرورية من خلال سياسة التشريع في الجزائر
60	المبحث الثاني : واقع حوادث المرور في الجزائر
60	المطلب الأول : قراءة إحصائية لحوادث المرور في الجزائر
67	المطلب الثاني: أسباب حوادث المرور في الجزائر
67	الفرع الأول: الأسباب المباشرة لحوادث المرور في الجزائر
81	الفرع الثاني : الأسباب الغير المباشرة لحوادث المرور في الجزائر
83	المطلب الثالث: سبل ووسائل الوقاية من مشكلة حوادث المرور في الجزائر
	المبحث الثالث : دور المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق في الوقاية من حوادث المرور بالجزائر
96	المطلب الأول: التعريف بالمركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق:
98	المطلب الثاني : تنظيم ومهام المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق:

المطلب الثالث: إنجازات السلامة المرورية من خلال المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق	103
ملخص الفصل الثاني	112
الخاتمة:	115
التوصيات	116
قائمة المراجع	118

فهرس الجداول

الرقم	العنوان	الصفحة
01	يوضح عدد حوادث المرور خلال سنوات 2014 إلى 2019	61
02	يوضح مقارنة لعدد عدد جرحى حوادث المرور خلال سنتي 2018-2019	62
03	يوضح مقارنة لعدد عدد وفيات حوادث المرور خلال سنتي 2018-2019	62
04	يوضح توزيع السواق المتورطين في الحوادث حسب الفئة العمرية خلال سنة 2019	63
05	توزيع عدد الجرحى حسب السن والجنس خلال سنة 2019	65
06	يوضح: توزيع عدد الجرحى حسب السن والجنس خلال سنة 2019	66
07	الأسباب الرئيسية لحوادث المرور تعود للعنصر البشري خلال سنة 2019	69
08	يوضح: الأسباب الرئيسية لحوادث المرور والتي تعود للمركبة خلال سنة 2019	74
09	الأسباب الرئيسية لحوادث المرور حسب نوع المركبة خلال سنة 2019	77
10	يوضح توزيع الأسباب المتعلقة بالطريق والمحيط خلال سنة 2019	79

مقدمة

مقدمة :

تعتبر سياسة السلامة المرورية إحدى أهم القضايا التي يعاني منها العالم المعاصر، إذ تعد ظاهرة الحوادث المرورية من أكثر السلوكيات السلبية داخل المجتمع لما لها من آثار سلبية على كافة المستويات الاجتماعية والأمنية والاقتصادية والمادية، حيث تبدي الجزائر كغيرها من دول العالم اهتماما بالغا بالظاهرة وهذا يرجع إلى تزايد ظاهرة حوادث الطرقات وما تخلفه من خسائر بشرية ومادية فادحة، حيث لم يعد أحد بمنأى من عواقبها سواء أكان راكبا، سائقا أو راجلا .

وعلى الرغم من جهود الدولة من أجل الوقاية من هذه الظاهرة الخطيرة والحد من خسائرها، إلا أن الأرقام الرسمية للحوادث لازالت تشهد ارتفاعاً سنوياً بعد سنة.

ولذا كان من الضروري أن تتطور الأنظمة والقوانين بما يتوافق مع جميع المستجدات والأحداث، وذلك عبر وضع منظومة متكاملة في مجال السلامة المرورية، وتفعيل التقنيات الحديثة للحد من السرعة عبر الطرقات، كتقنيات المراقبة من كاميرات ورادارات، إضافة إلى العمل مع مختلف فعاليات المجتمع ومؤسساته أملاً في تنفيذ سياسة مرورية حديثة، تخرج الجزائر من القائمة السوداء للدول الأكثر تسجيلا للحوادث .

أولاً: أهمية الدراسة :

تهدف القوانين المرورية إلى تنظيم حياة المجتمع المعقدة، وخاصة بعد تزايد الكثافة السكانية بشكل كبير ويقابله زيادة مخيفة في عدد حوادث المرور خاصة في فئة الشباب، التي تعد من أكثر الفئات العمرية المسببة لحوادث السرعة.

وتكمن أهمية الدراسة في كون هذا الموضوع يتعلق بشكل مباشر بحياة البشر وصحتهم لما لوسائل النقل من أهمية قصوى في مختلف نشاطات الإنسان، وكذلك نظرا للأعداد المتزايدة

لحوادث الطرق والتنامي المستمر لمشكلة حوادث المرور، مما يستلزم الوقوف على أهم الأسباب التي تساهم في تزايد حوادث المرور في الجزائر.

ثانيا: أسباب اختيار الموضوع :

من الأسباب الدافعة لاختيار هذا الموضوع ما يلي:

أسباب ذاتية وأسباب موضوعية وتتمثل في:

1-الأسباب الذاتية: تعكس رغبة الباحثين الشخصية في دراسة هذا الموضوع بغية التعرف على طبيعته من الناحيتين النظرية والتطبيقية وذلك لمعرفة السياسات المتبعة من طرف الدولة لأجل الوقاية من هذه الحوادث كون هذا الموضوع يخص مجال عمل الباحثين. أيضا موضوع هذه الدراسة استقطب اهتمام الباحثين لكوننا نعيشه في واقعنا وما نلاحظه من تزايد رهيب في حوادث المرور وما تخلفه من ضحايا وإصابات بليغة تؤثر على واقع المجتمع ومستقبله.

2-الأسباب الموضوعية: تحاول الدراسة إجراء تحليل علمي لحوادث المرور والسياسات المنتهجة من طرف الدولة من أجل الوقاية منها باعتبارها من أهم المشاكل الاجتماعية التي تعاني منها جميع الدول بصفة عامة والجزائر بصف خاصة، وخاصة مع تزايد نسب الوفيات جراء الحوادث. أيضا دراسة مدى فعالية المركز الوطني للأمن عبر الطرق في التقليل منها، مع ملاحظة ندرة البحوث خاصة في الجزائر، مما ولد رغبة لدى الباحثين لدراسة الموضوع.

ثالثا: أهداف الدراسة:

تهدف الدراسة إلى:

-إثراء المجال المعرفي لموضوع السلامة المرورية التي تعد حوادث المرور أحد اهتماماتها ومشكلاتها الرئيسية.

-معرفة الأطر القانونية للسلامة المرورية والتطور التاريخي لقوانين المرور وخاصة في مجال الحد من الحوادث.

-المساهمة في معرفة الظروف والعوامل الممهدة لحوادث المرور المؤسفة ومحاولة البحث عن استراتيجيات جادة تسعى إلى تحسين مستوى السلامة المرورية .

رابعاً: أدبيات الدراسة :

استعانت الدراسة ببعض الأبحاث التي تناولت الموضوع والتي منها:

الدراسة الأولى :

مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر في الحقوق للطالب:"بوقاسم محمد" بعنوان المخالفات و الجرح المرورية في التشريع الجزائري كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة عبد الحميد بن باديس مستغانم 2007-2008 حيث تم تقسيم البحث إلى فصلين تناول الفصل الأول الأحكام الموضوعية للمخالفات والجرح المرورية أما الفصل الثاني فتطرق إلى الأحكام الإجرائية للمخالفات والجرح المرورية.

وما يلاحظ على هذه الدراسة أنها تناولت الجانب القانوني للجرح والمخالفات، حيث اقتصر على تقديم وصف للجرح وأنواع المخالفات في التشريع الجزائري دون الحديث عن فعالية هذه الإجراءات في الوقاية من حوادث مرور في الجزائر وهذا ما سوف نتطرق له دراسة.

الدراسة الثانية :

مذكرة ماستر للطالبة: جاب الله هاجر بعنوان "النصوص القانونية ومدى تأثيرها في تحسين السلامة المرورية دراسة حالة (الأمر 09-03)" قسم العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير،(جامعة الحاج لخضر باتنة 2010-2011)،حيث تم تقسيم البحث إلى ثلاثة فصول ، الفصل الأول تناول فيه كرونولوجيا النصوص القانونية المنظمة لحركة المرور في

الجزائر من سنة 1974 إلى وقتنا الحالي، أما الفصل الثاني فتعرض لدراسة إحصائية حوادث المرور والجرحى والقتلى نسبة لعدد السكان والحظيرة الوطنية للمركبات بعد صدور كل نص قانوني لمعرفة ما إذا كان للنصوص القانونية تأثير وفعالية للتقليل من هذه الحوادث.

أما الفصل الثالث فتناول دراسة تحليلية لحوادث المرور وإعطاء وصف وإحصاءات الحوادث مع التطرق لأسباب والعوامل التي أدت إلى ذلك .

إلا أن هذه الدراسة اقتصر في دراستها على قراءات لنصوص القوانين المرورية في الجزائر وتقديم مجموعة من الإحصائيات عن حوادث المرور دون تقديم الحلول و السياسات المتبعة من طرف الدولة من أجل الوقاية من الحوادث وهذا ما سوف تضيفه هذه الدراسة.

خامسا: الإشكالية

لقد شهدت الجزائر تطورا ملموسا في كثافة وحجم حركة السير عبر الطرق، فالتقدم المسجل في صناعة المركبة وشبكة الطرق والنمو السريع لحركة السير رغم إيجابياته إلا أنه ولد عدة سلبيات أخرى ارتبطت كلها بمشكل غياب الأمن المروري عبر الطرقات، وبالرغم من الجهود المبذولة إلا أن المشكلة لا تزال قائمة في مجتمعنا وفي تزايد مستمر ولعل لغة الأرقام والإحصائيات تثبت حجم وضخامة المشكلة، كما أن لحوادث المرور عواقب اقتصادية ضارة بالمجتمع، إذ أنها تسبب خسارة كبيرة تؤثر على القدرة الإنتاجية للبلد، إضافة إلى الأشخاص المتضررين وذويهم والتي لا يمكن تقديرها بثمن فهي تكلف الدولة سنويا مبالغ باهظة.

و في إطار السعي لرفع مستوى السلامة المرورية ومن أجل التوصل إلى إيجاد التقنيات لضبط السلوكيات والتحكم بالعناصر الثلاثة وهي السائق والمركبة والطريق من أجل ضبط المخالفات وتقليل الحوادث والحد من الإصابات تطرح الدراسة المشكلة البحثية التالية:

كيف تساهم سياسة السلامة المرورية في الوقاية من حوادث المرور في الجزائر؟ وما هو دور المركز الوطني للأمن عبر الطرق في تحقيق ذلك؟

ولكي تتبلور لنا الإشكالية بصورة أوضح، قامت الدراسة بطرح عدة تساؤلات فرعية :

- 1- ماذا نعني بسياسة السلامة المرورية ؟
- 2- ما مفهوم حوادث المرور ؟
- 3- ما هي الأسباب المؤدية لوقوع الحادث ؟
- 4- هل قدم المركز الوطني للأمن عبر الطرق حلا للوقاية من حوادث المرور ؟

سادسا: الفرضيات :

ستحاول الدراسة الإجابة عن الإشكالية والتساؤلات السابقة انطلاقا من الفرضيات التالية :

- 1- تراجع نسبة حوادث المرور مرهون بمدى رشادة سياسة السلامة المرورية وفعاليتها.
- 2- كلما كانت الإجراءات الردعية المنصوص عليها في قانون المرور أقل صرامة كلما ارتفعت عدد الحوادث .
- 3- كلما زادت فعالية المركز الوطني للأمن عبر الطرق كلما قلت عدد حوادث المرور.

سابعا: المناهج والافتراضات:

أ: المناهج

يعرف المنهج على أنه " الطريق الواضح، وهو المؤدي إلى الكشف عن الحقيقة بواسطة طائفة من القواعد العامة تهيمن على سير العقول وتحدد عملياته حتى يصل إلى نتيجة معلومة".¹

لذلك اعتمدت الدراسة على:

- منهج دراسة حالة : " هو المنهج الذي يتجه إلى جمع البيانات العلمية المتعلقة بأية وحدة سواء كانت فردا أو مؤسسة أو نظاما اجتماعيا أو مجتمعا محليا أو مجتمعا عاما"².

¹ محمد شليبي، المنهجية في التحليل السياسي: المفاهيم، المناهج، الإقتراب والأنوات (الجزائر، 1997) ص.12.

² المرجع نفسه، ص.87.

حيث يمكننا هذا المنهج من الفهم الدقيق والعميق لمختلف جوانب الموضوع، والكشف عن أبعاده من خلال جمع الإحصاءات المتعلقة بحوادث المرور وكذا ربط هذه الظاهرة بالمركز الوطني للأمن عبر الطرق بمدى فعاليته.

ب: الاقتربات

اعتمدت الدراسة على الاقتربات التالية:

1- الاقتراب القانوني: استخدم هذا الاقتراب من خلال الرجوع إلى النصوص القانونية والإجراءات التنظيمية للسياسات المرورية من أجل تتبع مدى التطور الحاصل لعملية تحسين السلامة المرورية ومعرفة كافة الإجراءات والتدابير الردعية المتخذة للوقاية من حوادث المرور.

2- اقتراب السياسة العامة: استخدمت الدراسة هذا الاقتراب من أجل تحليل المشاكل التي تتعرض لها سياسة السلامة المرورية في الجزائر، ومحاولة معرفة أنجع الطرق لحلها وهذا من خلال تقييم نتائجها.

ثامنا: صعوبات الدراسة

- 1- قلة المراجع الخاصة والتي تعالج الموضوع .
- 2- ضبط المدة الزمنية المتعلقة بدراسة الموضوع و ذلك بغية الوصول إلى نتائج جيدة دون إطالة وتكرار وتخدم صلب الموضوع.

الفصل الأول :

الإطار المفاهيمي والنظري
للدراسة

الفصل الأول : الإطار المفاهيمي والنظري للدراسة

وجدت مشكلة الحوادث المرورية مع الاختراع الأول للمركبة، وهي واحدة من أهم المشكلات التي تستنزف الموارد المادية والطاقات البشرية، بحيث تستهدف المجتمعات في أهم مقومات الحياة والذي هو العنصر البشري، إضافة إلى ما تكبده من مشاكل اجتماعية ونفسية وخسائر مادية ضخمة، لذلك تشهد الحوادث المرورية اهتماما بالغا، لأنها تعتبر من الأوبئة الفتاكة حسب تصنيف منظمة الصحة العالمية، هذه المشكلة تعاني منها الدول المتقدمة والنامية على حد سواء والتي أصبحت مشكلة معقدة ومتفاقمة في النتائج والآثار، حيث بات واضحا أن الخسائر التي تسببها الحوادث المرورية تفوق غيرها من الخسائر الناجمة عن مختلف أنواع الجرائم الأخرى، مما أصبح لزاما العمل على إيجاد الحلول والاقتراحات ووضعها موضع التنفيذ للحد من هذه الحوادث أو على الأقل تقدير معالجة أسبابها والتخفيف من آثارها السلبية.

المبحث الأول: ماهية السلامة المرورية

يعد الاهتمام بالسلامة المرورية بهدف الوقاية من حوادث المرور، في الكثير من دول العالم من أبرز الاهتمامات التي فرضت نفسها نتيجة التزايد المستمر في حوادث المرور، فهي تعتبر مطلباً هاماً ورئيسياً للحفاظ على أرواح مستخدمي الطريق من أثارها، فالسلامة المرورية لا تأتي من فراغ أو بالصدفة بل هي نتيجة أبحاث ودراسات علمية ميدانية متواصلة للوصول إلى تدابير فعالية تهدف إلى رفع مستوى السلامة المرورية، والحد من الخسائر الاقتصادية والبشرية أو التخفيف من أثار حوادث المرور وأضرارها على جميع الأصعدة.

المطلب الأول: تعريف السلامة المرورية

تعتبر السلامة المرورية أساس الحفاظ على حياة مستعملي الطريق وتأمين تنقلاتهم في أحسن الظروف من أجل التقليل من الحوادث، وعليه فالمقصود بمصطلح السلامة المرورية اتخاذ التدابير اللازمة للعمل على ضمان أمن وسهولة حركة مركبات النقل و مستعملي الطريق من سائقين وراجلين وتحسين الهياكل القاعدية و صيانتها وتطبيق سياسة وقائية للحد من أخطار حوادث المرور أو على الأقل التقليل من خطورتها. فالسلامة المرورية ليست مرتبطة فقط بعدد أو معدلات حوادث المرور بقدر ما هي مرتبطة بالخطورة في مجال الحوادث المرورية والخطورة المرورية هي الأخرى مرتبطة أساساً بمتغيري: معدل الوفيات ومعدل الإصابات الجسدية الناجمة عن تلك الحوادث لذلك فإن الدول تصنف في مجال الحوادث المرورية على أساس درجة الخطورة وليس على أساس العدد الكلي أو الإجمالي لحوادث المرور.¹

تهدف السلامة المرورية بمفهومها الواسع إلى تبني كافة الخطط والبرامج واللوائح المرورية والإجرائية الوقائية للحد أو منع وقوع الحادث المروري لضمان سلامة الإنسان وممتلكاته

¹ أحسن مبارك طالب ، "سبل الوقاية من حوادث المرور"، ندوة حول معايير الأمن والسلامة للطرق الطويلة،"الرياض: جامعة نايف للبحوث الأمنية ، 2012/02/01، ص ص. 7، 8.

والحفاظ على أمن البلاد ومقومات البشرية والاقتصادية، وعلى ذلك فإن السلامة المرورية هي تأمين الوسائل التي تساهم في تسيير العملية المرورية في ظل توفر أسباب السلامة المرورية.¹

وحسب منظمة الصحة العالمية فمفهوم السلامة المرورية يتعلق بالوقاية من الحوادث على الطريق من أجل حماية الناس، فالسلامة المرورية " تمثل جميع المعايير والآليات والتدابير التي تتخذها الجهات الفاعلة المختلفة المسؤولة عن تشييد البنية التحتية للطرق وإدارة حركة المرور على الطريق لضمان حماية مستخدمي الطرق فضلا عن ممتلكاتهم".²

وبتعريف آخر فهي " الوقاية والحد من وقوع الحوادث المرورية ضمانا لسلامة الإنسان وممتلكاته وحفاظا على أمن البلاد ومقوماته البشرية والاقتصادية".³

المطلب الثاني : عناصر السلامة المرورية

لقد أصبحت مشكلة حوادث الطرق من أكبر المشاكل التي تعاني منها جميع دول العالم لما تسببه هذه الحوادث من أضرار وخسائر اجتماعية واقتصادية، وانطلاقا من مفهوم السلامة المرورية نجد أنها تتمحور في ثلاثة عناصر رئيسية وهي المركبة - الطريق - العنصر البشري.⁴

¹ سامي أحمد عباس الدليمي، "ممارسات دائرة الممر للحد من مخاطر الطرق وسبل معالجتها، دراسة تحليلية على محافظة اليمن"، مجلة الدنانير : الجامعة العراقية، ع. 11، ص. 289 .

² منظمة الصحة العالمية، التقرير العالمي عن السلامة على الطرق 2009، ص. 5.

³ الجمهورية اليمنية، المركز الوطني للمعلومات، ص. 2.

⁴ حسين سعد الدين، "مديرية الأمن العمومي ودور الأمن الوطني في تنظيم ومراقبة حركة المرور عبر الطرق"، أيام دراسية حول منهجية تنظيم حركة المرور و التجهيزات الأمنية عبر الطرق، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، الجزائر، 2000.

أولا : المركبة

تتمثل وسائل سلامة المركبة في:¹

- 1-المصابيح من حيث الوضوح واللون ومستوى الإضاءة.
- 2-الإشارات الضوئية في المركبة الدالة على الانعطاف أو التنبيه .
- 3-الإطارات من حيث المقاس والنوعية والتحمل ومعدل السرعة وسنة الإنتاج وأماكن التخزين.
- 4-المرايا العاكسة لكشف الطريق أمام السائقين.
- 5-مساحات المطر.
- 6-الكابح وفرامل الوقوف التي تتحكم في حركة المركبة.
- 7-أقفال الأبواب.
- 8-إشارات الإنذار الصوتية والضوئية كمؤشر الوقود والزيت والحرارة وعداد السرعة والبطارية الكهربائية.
- 9-حزام الأمان.
- 10-مساند الرأس.
- 11- مقاعد الأطفال.
- 12-الوسائد الهوائية .

¹فاتح بوفروخ ،" فواعل الشراكة المجتمعية و السلامة المرورية في الجزائر"، مجلة الآداب والعلوم الاجتماعية ، م. 16، ع.02 (2019) ص 67.

*أما وسائل السلامة التي يجب أن تكون في المركبة فهي :

1. العجلة الاحتياطية وأدوات الفك والتركيب.
2. طفاية الحريق.
3. حقيبة الإسعافات الأولية.
4. أنظمة إغلاق الأبواب في حالة الانقلاب.
5. فرش مقاوم للحريق.
6. مثلث عاكس.

ثانيا: الطريق

*وسائل السلامة في الطريق:

نظراً لأهمية الطريق في العملية المرورية كان لابد من إنشاء وتشديد شبكات طرق عالية المستوى والجودة مراعية فيه:¹

- التصميم والتخطيط الهندسي للطريق.
- إضاءة الطريق
- مدى صلاحية الطريق ومدى السلامة المرورية عليه كإزالة العوائق الطبيعية كالأتربة والرمال المتحركة.
- مدى توفر أدوات تنظيم المرور، كالإشارات الضوئية على الطريق واللوحات الإرشادية والتحذيرية والإعلامية والمدلولات الأرضية.

¹ أحسن مبارك طالب ، مرجع سابق، ص.10.

ثالثاً: السائق (العنصر البشري)

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

- ❖ سلامة الحواس.
- ❖ معرفة أنظمة وتعليمات المرور والتقيّد بها.
- ❖ التركيز أثناء القيادة.
- ❖ الإحساس بالمسؤولية.
- ❖ الإلمام بميكانيكا المركبة وصيانتها بشكل مستمر.
- ❖ وسائل السلامة الخاصة بالسائق .

- ❖ استخدام حزام الأمان.
- ❖ وجود مساند الرأس.
- ❖ توفر حقيبة الإسعافات الأولية والوسادة الهوائية.
- ❖ أساليب وقواعد القيادة الآمنة:

1. واجبات السائق قبل تشغيل المركبة والتي تشمل :
 - إلقاء نظرة حول المركبة والتأكد من سلامة الإطارات.
 - إغلاق الأبواب بإحكام .
 - التأكد من وضع المقعد وعجلة القيادة.
 - ربط حزام أمن السائق والركاب .
 - التأكد من وضع المرايا العاكسة.
 - ملاحظة مؤشرات العداد من مستوى الوقود والحرارة.
2. تشغيل المركبة .

3. البدء بالتحرك وفق قيادة آمنة وفق التعليمات وأنظمة المرور المحددة لقواعد السير.

4. الوقوف بإتباع قواعد وإشارات المرور في هذه العملية .

لذا نقول أنه من المؤسف جدا ما يقوم به بعض السائقين من تجاوزات لقواعد وأنظمة المرور التي ما وجدت إلا لتحقيق قواعد السلامة وضمان الأمان لمستخدمي الطريق، وهي قبل أن تكون قانونا يعاقب على مخالفته هي سلوك حضاري يجب التمسك به وعدم التفريط فيه، وما يقوم به البعض من تجاوزه للإشارات المرورية الضوئية المنظمة لحركة السير ما هو إلا استهتار بقوانين المرور وليس جهلا بها، لأن قوانين المرور واضحة للعيان من خلال اللوائح الإرشادية التي تدل عليها، كما تعد سهلة التطبيق وهي أمانة يجب على كل مستخدم الطريق أدائها في حين وجوبها بالدقيقة التي يعتقد قائد المركبة المستعجلة أنه سيكسبها إذا تجاوز الإشارة فإنها ربما ستكون وبالا يعود عليه بمساوئ.¹

المطلب الثالث: استراتيجية تحسين السلامة المرورية

ينبغي على كل الجهات المعنية بالسلامة المرورية في جميع الدول أن تتبنى أهداف استراتيجية يتم العمل على تحقيقها خلال فترة زمنية محددة، كأن يكون الهدف خفض عدد الوفيات والإصابات الناتجة عن حوادث المرور ليصل إلى نصف ما هو عليه على أن يتم اتخاذ الإجراءات اللازمة والعملية التي تصل بنا إلى هذا الهدف ، من وضع برنامج وآليات تصل في النهاية إلى الهدف المحدد أو الأفضل منه، على أن يتم في كل عام مقارنة عدد

¹ ابن عباس فتيحة، "دور الإعلام في التوعية والوقاية من حوادث المرور في الجزائر : مقارنة بين المناطق الريفية والحضرية"، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في الإعلام والاتصال (جامعة الجزائر 3: كلية الإعلام والاتصال 2011-2012) ص 136.

الوفيات و الإصابات بسبب الحوادث المرورية لمعرفة مقدار التحسن الذي طرأ على مستوى السلامة المرورية، ومعرفة المسافة بيننا و بين الهدف الذي نسعى للوصول إليه :

وعليه نستعرض في هذا المبحث مجموعة من الاستراتيجيات على محورين هما (استراتيجيات قصيرة المدى واستراتيجيات طويلة المدى) .

أولاً: استراتيجيات قصيرة المدى

وتحتوي هذه الاستراتيجيات على نقاط مهمة، تعمل على تحسين مستوى السلامة المرورية منها :

1- التوعية: من خلال

أ- دعم مبادرة المجتمع المحلي التي تستهدف الأطفال عن طريق توعية الآباء والأمهات بشأن استخدام الخوذ الخاصة بالدراجات الهوائية والدراجات النارية وتوفير الخوذ المجانية أو منخفضة الأسعار للأطفال.

ب- القيادة في حضور شخص بالغ مسؤول لفترة زمنية معينة أثناء تعلم السياقة.

ج- فرض قيود على القيادة الليلية واصطحاب الركاب.

د- التشدد بشأن عدم التسامح مع المخالفات المرورية ، بما في ذلك كتابة الرسائل الإلكترونية أثناء القيادة.

هـ- إنشاء المعاهد المختصة لدراسة المرور فضلا عن اللجان التطوعية لسلامة المرور .

و- إشراك الجهات المعنية بالسلامة المرورية في إعداد برامج توعية لمستخدمي الطريق، وإيصالها لجميع شرائح المجتمع عن طريق وسائل الإعلام المقروءة والمسموعة والمرئية.

2- الضبط المروري: من خلال :

أ- الأخذ بأدوات الضبط المروري الحديثة مثل نظام النقاط السوداء والتي تمثل نوعاً من الردع الإضافي حيث يكون التركيز فيه على السائق و سلوكه.

ب- تعميم استخدام تقنيات المراقبة المرورية الحديثة مثل الرادارات و الكاميرات في الطرق التي تكثر فيها حوادث المرور، حيث وجدت دراسة أجريت في مدينة Fairfax Va USA أن هناك انخفاضاً يصل إلى حوالي 40 % في حوادث تجاوز الإشارة الحمراء بعد عام واحد من استعمال هذه الكاميرات.

ج- تعديل الغرامات المالية المتعلقة بتجاوز السرعة القصوى على الطرق بحيث تتدرج وتزيد بمقدار التجاوز على السرعة المحددة.

د- تفعيل المواد القانونية الخاصة بالمخالفين لقواعد وأنظمة المرور وتطبيق هذه القوانين على الجميع بدون استثناء.

هـ- تكثيف الدوريات المرورية على الطرق السريعة، وتزويدها بالسيارات الحديثة وإدخال المراقبة الجوية لهذه الطرق بصورة مستمرة.

و- التشديد على استخدام معدات السلامة في المركبات (أحزمة أمان، طفاية الحرائق، مقاعد خاصة بالأطفال الخ).¹

¹ عامر بن ناصر المطير وناصر بن المرشد الزير، "مستوى السلامة المرورية في الوطن العربي مقارنة بالدول الأخرى والإستراتيجية المقترحة لتحسينها"، جامعة الملك سعود، قسم الجغرافيا، ص. 17 .

3- تحديد مواقع الحوادث وزيادة الإسعافات والتجهيزات الصحية: من خلال:

أ- المتابعة اليومية لرصد الحوادث المرورية باستخدام خرائط النقاط Accident Spot Maps التي توضح مواقع الحوادث وشدتها، والتي يمكن من خلالها تمييز المواقع التي تتكرر فيها الحوادث المرورية ونوع الإصابة.

ب- الاستفادة من نظم المعلومات الجغرافية GIS في تحميل الحوادث المرورية وعلاقتها المكانية.

ج- زيادة مراكز الإسعاف على الطرق السريعة بين المدن و تزويدها بمستلزمات الإسعافات الحديثة الخاصة بحوادث المرور بالإضافة إلى تحسين نوعية الرعاية المقدمة لمن يعاني من إصابات ناجمة عن حوادث الطرق .

د- رفع كفاءة المسعفين في التعامل مع حالات المصابين في الحوادث المرورية، خاصة الإصابات الخطيرة وتقديم المساعدات المناسبة في مكان الحادث.¹

ثانيا: استراتيجيات بعيدة المدى: وتحتوي هذه الاستراتيجيات على :

1- النقل الجماعي: من خلال :

أ- دعم النقل الجماعي بالحافلات خاصة داخل المدن، وذلك لتقليل الاعتماد على النقل الخاص في أضيق الحدود، حيث لا تزال نسبة عدد حافلات النقل العام لكل 1000 نسمة من السكان في الوطن العربي متدنية مقارنة بالدول الأخرى.

ب- الاهتمام بالنقل المدرسي في جميع المراحل التعليمية وذلك للمحافظة على أمن التلاميذ وسلامتهم.

ج- إدخال شبكات النقل الحديثة في المدن الكبيرة مثل مترو الأنفاق.

¹المرجع نفسه، ص. 18.

د- إضافة شبكات حديثة للمواصلات بين المدن مثل القطارات الكهربائية السريعة وخطوط السكة الحديدية الحديثة.¹

2-شبكة الطرق :

ويتطلب وضع إجراءات استراتيجية لرفع مستوى السلامة على شبكة الطرق ما يلي:

أ- تشكل زيادة سلامة السيارات عنصرا حيويا من عناصر إنقاذ الأرواح على الطرق ولكن مازالت هناك 80% من بلدان العالم وخاصة البلدان المنخفضة الدخل وتلك المتوسطة الدخل عاجزة عن الالتزام حتى بالمعايير الدولية الأساسية المتعلقة بسلامة المركبات فانعدام هذه المعايير في البلدان المتوسطة الدخل (التي باتت بشكل مطرد الزيادة من كبار البلدان المصنعة للسيارات) ينطوي أيضا على خطورة تقويض الجهود العالمية الهادفة إلى زيادة سلامة الطرق ويجب على الحكومات إن تسرع في الامتثال للحد الأدنى من المعايير الدولية لسلامة المركبات الخاصة بالجهات التي تصنع المركبات التي تجمع أجزائها وأن تحد من استيراد مركبات لا تفي إلا جزئيا بالمعايير ومن بيعها في بلدانها.²

ب- تحسين نوعية بياناتها المتعلقة بالإصابات الناجمة عن حوادث الطرق و تنسيق البيانات لتنتمشى مع المعايير الدولية و توكيل هيئة رائدة تتمتع بما يلزم من سلطات و موارد من أجل وضع استراتيجية وطنية للسلامة على الطرق تشرف على تطبيقها .

¹ عامر بن ناصر المطير و ناصر بن المرشد الزير ، مرجع سابق ،ص. 19.

² منظمة الصحة العالمية ، التقرير العالمي عن السلامة على الطرق، 2015 ، ص. 12 .

ج- إيلاء اهتمام كاف لاحتياجات المشاة و راكبي الدراجات الهوائية والنارية الذين يشكلون
 معا نسبة 49% من مجمل الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق و لن تتسن زيادة السلامة على
 الطرق في العالم إلا في حال بحثت احتياجات مستخدمي الطرق هؤلاء في جميع النهج
 الخاصة بالسلامة على الطرق.¹

¹المرجع نفسه، ص. 13 .

المبحث الثاني: ماهية حوادث المرور

بدأت حوادث المرور بالظهور منذ أن استخدم الإنسان المركبة في تنقلاته، ولقد كان أول حادث مرور وقع عام 1779، حيث تدهورت العربة البخارية التي صنعها الفرنسي نيكولاس كند عند أحد المنحنيات، وكانت تسير بسرعة ثلاثة أميال في الساعة تقريبا.

وفي عام 1896 وقع أول حادث مرور بواسطة مركبة ذات محرك ميكانيكي، نتج عن هذا الحادث مقتل لشخصين، وبعد سنتين تلاه حادث آخر بالولايات المتحدة الأمريكية أدى إلى مقتل شخصين أيضا، منذ ذلك التاريخ وحوادث المرور لم تتوقف حتى أصبحت في أيامنا هذه تعد بالملايين.¹

المطلب الأول: مفهوم حوادث المرور

الفرع الأول: تعريف حوادث المرور

أولاً: لغوياً

حوادث المرور هي: لفظ مركب من مضاف ومضاف إليه والمركب لا يمكن أن يعرف إلا بعد معرفة أفراده، فلذلك ينبغي تعريف كلمتي (الحوادث) و(المرور) ثم تعريف (حوادث المرور).

فالحوادث في اللغة: مأخوذة من مادة (حدث)، يقال (حدث الشيء حدوثاً) و(حادثة) أي تجدد وجوده، فهو (حادث) و(حديث)، ومنه (حدث) به عيب إذا تجدد وكان معدوماً قبل ذلك.

¹ حارتي حسين وبلعلاء بلال، "السلوكيات الانحرافية لدى السائقين الشباب وعلاقتها بارتكاب حوادث المرور"، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماستر في سوسيولوجيا العنف وعلم العقاب (جامعة الجيلاني بونعامة، خميس مليانة، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، قسم العلوم الاجتماعية) 2017-2018، ص ص. 35، 36.

وتقول: (حدث) أمر: أي وقع و (الحدث) عبارة عن وجود الشيء بعد عدمه وبمعنى آخر هو: كون الشيء بعد أن لم يكن، سواء كان عارضا أو جوهرًا، وإحداثه: إيجاده، وقال ابن سيده: مر يمر مرا.

ومرورا: جاء ذهب ومر به ومره: جاز عليه.¹

والحادث في اللغة: نقيض القديم والحادث الأمر الواقع، مؤنثه حادثة، وجمعه حادثات وحوادث، أما المرور في اللغة: المضي والعبور.

قال ابن منظور: مر عليه وبه يمر مرا : أي اجتاز ومر يمر مرًا ومرورًا أي ذهب واستمر.

يقال: مر يمر مرًا ومرورًا وممرًا: معناه جاز وذهب ومره ومر به وعليه معناه اجتازه ومرر معناه: دحاه على وجه الأرض.²

قال تعالى: (وَإِذَا مَرُوا بِهِمْ يَتَغَامَزُونَ).³

وقال أيضا: (وَإِذَا مَرُوا بِاللَّغْوِ مَرُوا كِرَامًا).⁴

من هنا فإن حوادث المرور تعني الأمور التي تنتج عن السير في الطريق العام، وما يترتب على ذلك من أضرار تلحق بالغي، لأن السير بالطريق العام مشروع ولكنه مقيد بعدم الضرر الذي يلحق بالغير أفرادا وجماعات أو الأموال المنقولة أو غير منقولة، سواء أكان مباشرا للحادث أم كان متسببا في وقوعه.⁵

¹ هشام بن عبد العزيز بن عبد الله المرشد، "الاستعانة بالخبرة في حوادث المرور، دراسة نظرية تطبيقية من واقع ملفات الحوادث لدى إدارة المرور والمحاكم الشرعية بمدينة الرياض"، رسالة مقدمة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في العدالة الجنائية (أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، كلية الدراسات العليا، قسم العدالة الجنائية، تخصص التشريع الجنائي الإسلامي) 2001، ص 101، 102.

² لويس معلوف اليسوعي، المنجد في اللغة والإعلام، باب الميم مادة مر (بيروت، المطبعة الكاثوليكية، طبعة دار المشرق، 1960)، ص 753.

³ القرآن الكريم، سورة المطففين، الآية. 30.

⁴ القرآن الكريم، سورة الفرقان، الآية. 72.

⁵ محمد راكان الدغمي، "الجرائم المترتبة على حوادث المرور وعقوبتها في الشريعة الإسلامية"، الدليل الإلكتروني للقانون العربي ArabLawinfo، 1999، ص 6.

ثانيا: اصطلاحا

يعرف الحادث المروري على أنه: "الفعل الخاطئ الذي يصدر دون قصد سابق أو عمد وينجم عنه ضرر سواء كان وفاة أو إصابة أو خسارة للممتلكات العامة أو الخاصة بسبب استخدام المركبة أو حملتها أثناء سيرها في الطريق العام".¹

وتعرف حوادث المرور بأنها: "هي كل الإصابات التي تقع في الطريق المفتوح للسير العمومي، وقد تخلف ضحية أو عدة ضحايا من قتلى وجرحى وكانت على الأقل سيارة واحدة متورطة فيها".²

ويمكن تعريف الحادث المروري على أنه: "واقعة تحدث بدون توقع وبدون تدبير سابق، بسبب توفر ظروف معينة يحتمل وقوعها أو ينتج عنها نتائج سيئة وغير مرغوب فيها (الملحق 01)، ويقصد بالحوادث المرورية جميع الحوادث التي تنتج عنها أضرار مادية أو جسمية جراء استعمال المركبة، وهي كل واقعة ينجم عنها وفاة أو إصابة أو خسارة في الممتلكات بدون قصد سابق، وبسبب المركبات أو حملتها أثناء حركتها، ويدخل ضمن ذلك حوادث الاحتراق أثناء حركة المركبة على الطريق العام".³

تعريف السيف عبد الجليل عرفها بأنها: "جميع الحوادث التي ينتج عنها إزهاق للأرواح، أو إصابات في الأجسام أو خسائر في الأموال أو جميع ذلك من جراء استعمال المركبة".⁴

¹ درقاوي عائشة، "دراسة قياسية لحوادث المرور في الجزائر تطبيق منهجية (BOX-JENINC) (1970-2009)"، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في علوم التسيير (جامعة عبد الحميد بن باديس - مستغانم - 2010-2011) ص.20.

² بيران بن شاعة، "مستوى وعي تلاميذ المرحلة الابتدائية بقواعد السلامة المرورية"، دراسة ميدانية لعينة من تلاميذ المدرسة الابتدائية عيسى عزوز بالأغواط، مجلة الباحث في العلوم الانسانية والاجتماعية"، جامعة عمار ثلجي-الأغواط - (الجزائر)، ع.32، جانفي 2018، ص.231.

³ بوقادوم عبد القادر، "أسباب حوادث المرور حسب مستعملي الطريق"، مذكرة لنيل شهادة ماستر، تخصص علم النفس العمل والتنظيم وتسيير الموارد البشرية (جامعة العربي بن مهيدي - أم البواقي: كلية العلوم الاجتماعية والإنسانية، تخصص علم النفس) ص.8.

⁴ حارتي حسين وبلعيا بلال، مرجع سابق، ص.22.

وتعرف منظمة الصحة العالمية حادثة المرور بأنها: "واقعة غير متعمدة ينتج عنها إصابة ظاهرة".

أما اللجنة الاقتصادية الأوروبية التابعة لهيئة الأمم المتحدة تعرف الحادث المروري من خلال توفر العناصر التالية:

1- أن يحدث في الطريق العام.

2- أن ينتج عنه وفاة أو إصابة شخص أو أكثر.

3- أن يشترك فيه إحدى المركبات المتحركة على الطريق.

أما تعريف الحادث المروري من الوجهة الاقتصادية " فهو ذلك الحادث غير العمدى الذي نتج عن استخدام المركبة على الطريق العام، وينتج عنه خسائر في الأرواح والممتلكات تؤثر بطريقة مباشرة أو غير مباشرة في الاقتصاد الوطني".¹

يتضح من التعاريف السابقة أن الحادث المروري لابد أن تتوفر فيه العناصر التالية:

- عنصر الخطأ: وقد يكون بسبب الإهمال، عدم الاحتياط، عدم مراعاة القانون.

- عنصر المركبة: أن يكون هذا الفعل الخاطئ قد وقع بسبب استخدام المركبة.

- الطريق العام: أن يكون هذا الفعل الخاطئ قد وقع بسبب استخدام المركبة للطريق العام.

- حدوث خسائر في الأرواح أو الممتلكات أو كليهما: ويترتب عن ذلك مسؤولية مدنية

بالتعويضات أو جزائية إذ ترتب عنه ضحايا وتعلق الأمر بمخالفة القانون.²

¹ رحيمة حوالف، "التكاليف الاقتصادية والاجتماعية لحوادث المرور بالجزائر"، مجلة الباحث، ع11/2012، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة أبي بكر بلقايد-تلمسان - الجزائر، ص.104.

² تباني عبير، "الحملات الإعلامية الإذاعية الخاصة بالتوعية المرورية في الجزائر - دراسة ميدانية على عينة من جمهور السائقين بولاية سطيف" - مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير في علوم الإعلام والاتصال، تخصص: وسائل الإعلام والمجتمع (جامعة محمد خيضر - بسكرة - 2011/2012) ص.15.

الفرع الثاني: أنواع حوادث المرور

01- الاصطدام: هو حادث سيارتين أو أكثر أو الحيوانات أو أجسام أخرى على الطريق.

02- الانقلاب: هو انقلاب السيارة بسبب استخدام السرعة أو خلل في ميكانيكية السيارة بسبب عدم إجراء فحص دوري لها، أو خلل في الطريق مثل وجود المطبات أو بسبب الحالة الجوية كسقوط الأمطار والضباب في الشتاء والرياح الشديدة المحملة بالغبار.

03- الدهس: ويعني دهس المشاة.

ويمكن أن تصنف الحوادث المرورية من حيث نتائجها إلى ما يلي:

❖ الحوادث البسيطة: هذه الحوادث لا تؤدي إلى حدوث إصابات بشرية ولا تنتج عنها أضرار عادية بليغة أو متوسطة ، إلا أنها غالباً ما تؤدي إلى هدر الوقت وحدث بعض الآلام وتعطيل الإجراءات.

❖ الحوادث المتوسطة: وهي الحوادث التي لها أثر اقتصادي فهي تسبب خسائر مادية بالأموال العامة والخاصة وتتمثل بالأضرار التي تحدث للمركبات وما تصطدم به.

❖ الحوادث الجسيمة: يتسبب هذا النوع من الحوادث في إصابات خطيرة متمثلة في تعرض الآلاف من البشر كل عام إلى القتل وقد تسبب لبعض الأفراد بالعاهات المستديمة التي تمنعهم من أداء دورهم الطبيعي، وهذا النوع هو أخطر أنواع الحوادث لأنها لها أثر في الجانب الاقتصادي والاجتماعي والنفسي.¹

المطلب الثاني: أسباب حوادث المرور

إن تحديد أسباب الحوادث المرورية بكل دقة أمر يصعب تحقيقه، ذلك أن العملية تحتاج إلى عمل مهني دقيق بدءاً من المصالح المختصة في التحقيق في الحوادث المرورية، وفحص

¹ بوقادوم عبد القادر، مرجع سابق، ص.9.

المركبات، وحالة الطرقات.... إلخ، وانتهاء بمدارس تعليم السياقة، وبالرغم من ذلك يتأكد في الواقع أن العنصر البشري هو العامل الأساس في وقوع حوادث المرور، وذلك باعتبار هذا العنصر هو المدرك، والقادر على التكيف مع كل الأوضاع، وعليه يمكن تعداد أهم هذه الأسباب فيما يلي: ¹

الإنسان، الطريق، المركبة وقد يكون سبب الحادث أحد العناصر الثلاثة أو تداخل واحد أو اثنين من العناصر التي تؤدي إلى وقوع الحادث أو تشترك العناصر الثلاثة في ذلك، وسوف يتم فيما يلي عرض دور كل عامل من العوامل السابقة في وقوع الحادث المروري. ²

أولاً: العنصر البشري

هناك عدة صور تبين مدى تسبب السائق في وقوع الحوادث منها مخالفة أنظمة المرور، مثل السرعة الزائدة أو الدوران غير النظامي، أو التجاوز الخاطئ، أو عدم التقيد بالإشارة الضوئية أو التوقف غير النظامي وغيرها.

هذا إلى جانب أن حالة السائق التي يكون عليها أثناء قيادته للمركبة تؤثر في قيادته، كتعرضه لظروف صحية طارئة، أو نفسية غير ملائمة، أو أنه قد يقود المركبة تحت تأثير المسكرات أو المخدرات أو الأدوية المنومة.

إن عدم تقيد السائق بقواعد القيادة السليمة وتدني نسبة الوعي المروري لدى بعض السائقين تعد من أسباب حوادث المرور. ³

وينقسم العنصر البشري إلى قسمين:

¹ خليفة موراود ونسيم رشاشي، "أثر تعديل قانون المرور الجزائري رقم 05/17 على واقع ظاهرة حوادث الطرقات"، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، م. 06، ع. 03 (سبتمبر 2019) ص. 371.

² حارتي حسين وبلعلياء بلال، مرجع سابق، ص. 39.

³ عمر تركي وبوشليق نبيل، "أهمية القطاع العام في تحسين السلامة المرورية - دراسة حالة مدينة المسيلة -" مذكرة تخرج مكملة لنيل شهادة ماستر (جامعة محمد بوضياف - المسيلة - 2017/2018) ص. 09-10.

أ-الراجلون: المشاة هم الأفراد والجماعات الذين يستخدمون لشوارع والطرق سيرا على الأقدام.¹

إن المشي هو أحد التنقلات المستعملة بشكل واسع (35% إلى 52%) التنقلات ولكن رغم شموليته إلا أن المساحات المخصصة للمشاة قد تقلصت بشكل ملحوظ ومقلق تاركة المجال للمركبات ذات المحرك التي ما فتئت تتطور باستمرار محتاجة بذلك إلى أماكن أوسع وسرعة أكبر، كما أن الأطفال هم المشاة الأكثر عرضة لحوادث المرور بسبب سهوهم نتيجة لقلة إدراكهم للخطر وحدائث سنهم.

ب- السائقون: يخضع سائقو السيارات إلى تأثيرات مختلفة سواء متوقعة أم لا كما أن لتصرفاتهم وحالاتهم النفسية دور كبير في مجريات الحركة المرورية (سهو، تعب، عصبية، تحت تأثير دواء مخدر أو خمر، سوء رؤية... إلخ)، حيث تعتبر شريحة الشباب (18-35 سنة) الأكثر عرضة لحوادث المرور وأكثر أسباب هذه الحوادث نفسية، نذكر من بينها:

1- يرى الشباب في السيارة نوعا من الرقي والتقدم: وهو قد يستعملها للمباهاة للتعبير عن رقي اجتماعي أكثر مما يستعملها للتنقل فيحاول فرض نفسه باستعمال السرعة أو لإبهار أحد أصدقائه بالمنافسة أو يتجاوز سيارة مزعجة ذات سرعة أقل على طريق وطني دون أن يحترم أدنى قوانين التجاوز كأنه لا يرى أنه ليس وحده وأن تصرفه لم يكن متوقعا أبدا.

2-حادثة الحصول على رخصة القيادة: إن الحصول على رخصة القيادة لا يعني قيادة جيدة والكثير من المتحصلين عليها حديثا يرى فيها نوعا من حرية القيادة ولا يحترمون السرعة كما أن التكوين في مدارس القيادة بالإضافة إلى عدم شموليته وفترة التكوين لا يأخذ بعين الاعتبار عملية التحسيس بضرورة احترام قوانين المرور، كتحديد السرعة واستعمال حزام الأمن.

3-عدم احترام قوانين المرور: يرى الكثير من الشباب أن في احترام قواعد المرور نوع من القيد على حريته الشخصية والضغط، فنجدهم يجاهرون بخرقها ويعتبرون ذلك مفخرة، خاصة فيما

¹تباني عبير، مرجع سابق، ص. 133.

يتعلق بالوقوف أمام إشارة قف أو التآني عند ممر الراجلين والتجاوزات غير القانونية دون نسيان استعمال السرعة المفرطة خارج المدينة أو داخلها مع السيارات الجديدة التي تشبع نهمهم في هذا المجال.¹

وهناك عدة عوامل تتحكم في سلوك وتصرفات السائقين، وتكون نتائجها الوقوع في الحوادث المرورية، ومنها عوامل جسمانية وعوامل نفسية وعوامل سلوكية.

أ/ العوامل الجسمانية:

تتمثل العوامل الجسمانية الأكثر شيوعاً ذات العلاقة بحوادث السيارات في التالي:

- الإعاقات الجسمانية المختلفة مثل ضعف البصر والسمع وما شابهها من إعاقات القيادة، وقد حدث للسائق بعد فحصه طبياً عند حصوله على رخصة القيادة، وقد يكون السائق تخطى الفحص الطبي وهو يستخدم نظارة أو عدسة لاصقة أو سماعة أذن ولم يكن يستعملها وقت الحادث.

- الإرهاق الشديد وعدم النوم لفترات طويلة والضعف الجسمي العام ومن يتعرض له السائق من عمل شاق أو القيادات لمسافات طويلة دون راحة مما يترتب عليه من نعاس هؤلاء السائقين أثناء القيادة أو بطئ ردود أفعالهم وبالتالي وقوع الحوادث.

- الأمراض التي يعاني منها السائقين والتي لا تكون معها القيادة آمنة أبداً خاصة تلك الأمراض التي ترافقها نوبات مفاجئة يفقد فيها المريض السيطرة على نفسه كالنوبات القلبية والصرعية، وتكون النتيجة خطراً على السائق ومستعملي الطريق والمشاة والركاب.

- المواد المخدرة والمسكرات، وهي لها تأثير سلبي في قيادة السيارات حيث تؤدي إلى حوادث مروعة وأضرار وتلفيات تقع بالأشخاص والممتلكات الخاصة والعامة، حيث يفقد السائق السيطرة على نفسه وعلى مركبيه وهو واقع تحت تأثيرها.

ب/ العوامل النفسية:

¹ لدرقاوي عائشة، مرجع سابق، ص. 23.

وهي تتعلق بمقدار اليقظة لدى السائق، ويعتمد هذا على الظروف البيئية للسائق، ويزداد أهمية هذا العامل عندما يفكر السائق في مشاكله وهمومه، ويقود السيارة دون وعي كاف لما يجري حوله، أما الغضب فربما يؤدي إضافة إلى ما تقدم إلى القيادة بسرعة جنونية مما يزيد خطر وقوع الحوادث المرورية.

ج/ العوامل السلوكية والشخصية:

إن حالة السائق كثيرا ما تدفعه إلى سلوك غير سوي له تأثيره الكبير في عدم احترام قواعد وأنظمة المرور، وبالتالي الوقوع في الحوادث المرورية ومثاله السائق الأناني الذي يعتقد أن الطريق خاص به وحده، وكذلك السائق السريع التأثر والتعصب والمتباهي الذي يعرض نفسه ومستعملي الطريق للخطر ليجذب الأنظار إليه.

ثانيا: المركبة

المركبة هي عنصر من العناصر الأساسية المكونة للحدث المروري والمركبات ليست على شكل واحد أو نوع واحد، وإنما هي مختلفة الأشكال والأحجام.

وقد عرف نظام المرور المركبة بأنها: "كل وسيلة نقل أو جر ذات العجلات، تسير بقوة الآلة أو الكهرباء أو الحيوانات على الطريق، ويدخل في هذا المعنى السيارات والجرارات والمقطورات والقاطرات والدرجات والعربات و الترولي باستثناء تلك المعدة للسير على الخطوط الحديدية".

وبما أن المركبة عنصر من العناصر المسببة لحوادث المرور فإن للمركبة دورا في وقوع نسبة من الحوادث المرورية، فقد يعزي وقوع الحادث المروري إلى وجود عيب أو خلل في المركبة، كما أن للمركبة دور في خطورة الحادث المروري المتمثلة في نوع الإصابات ودرجة خطورتها.¹

¹ حارتي حسين وبلعيا بلال، مرجع سابق، ص ص 41-43.

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

وتعتبر المركبة العامل الوسيط في سلسلة العوامل المسببة للحوادث ولا يمكن الفصل بين السيارة وبين شخصية السائق، ويؤدي الإهمال بالسيارة وعم توفر مواصفات السلامة والصيانة إلى تدهور عوامل السلامة، كما أن حجم السيارة له دور بارز في تحديد خطورة الحادث المروري.¹

ثالثا: الطريق

تعتبر الشبكة الطرقية مضمار السير لكل سيارة أو شاحنة وصلاحية الطرق للسير فيها دون معوقات 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 الإرشادية والإنارة المناسبة، وعلامات التحذير والتذكير في حالات وجود أشغال أو موسم هجرة بعض الحيوانات العابرة للطرق، والطرق السيئة وغير الصالحة للسير أثناء الأحوال المناخية السيئة كالانزلاقات والزوابع الرملية في الصحراء.²

المطلب الثالث: آثار حوادث المرور ونظريات تفسيرها

أولا: آثار الحوادث المرورية

¹ عمر تركي وبوشليق نبيل، مرجع سابق، ص. 11.

² عيسى بوكرموش، "إستراتيجية الاتصال في الحملات الإعلامية، دراسة وصفية لإستراتيجية التوعية المرورية ولاية غرداية نموذجا"، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في الإعلام والاتصال - فرع اتصال إستراتيجي - (جامعة الجزائر 3 - 2012/2013) ص. 85.

(1) الآثار الاجتماعية:

تتمثل الآثار الاجتماعية للحوادث المرورية في خسارة أسرة الفرد وذويه وأصدقاء له، فعندما يكون هذا الفرد هو عائل لأسرته فإن الخسارة على تلك الأسرة ستكون فادحة من جراء فقدان معيها، كما تؤدي الحوادث المرورية إلى الآلام والحزن، وتلك المشاعر والأحاسيس الإنسانية لا يمكن التعبير عنها.¹

هذه الآثار الاجتماعية البليغة، تحولت لمشكلة اجتماعية كونها تتجاوز نطاق الفرد لتشمل شرائح عريضة من أفراد المجتمع، وبذلك تعتبر من أهم المشكلات التي تعاني منها المجتمعات المعاصرة، وبالرغم من أن هذه المشكلة بدأت من اختراع السيارة في القرن الماضي، إلا أنها برزت بعد نهاية الحرب العالمية الثانية، وعلى وجه التحديد خلال عقد الستينات الميلادية وذلك في الدول الصناعية، وحسب تقرير أعدته منظمة الصحة العالمية (OMS) عن وضعية أمن الطرق في 178 دولة في العالم 2009 تبين أن حوادث المرور تتسبب في وفاة ما يزيد عن 1.2 مليون شخص، وبهذا العدد فإن حصيلة حوادث المرور تفوق 4 مرات عدد قتلى الحروب، نصفهم من الرجالين، وراكبي الدراجات، والدراجات النارية، وقد سجلت أول ضحية من راكبي الدراجات في مدينة نيويورك تسببت فيها سيارة في 30 مايو سنة 1896، وأول ضحية من الرجالين سجلت في لندن تسببت بها سيارة في 17 أوت سنة 1896، كما تتسبب حوادث المرور في العالم في إصابة ما بين 20 و50 مليون شخص سنوياً، وأن 90% من هذه الخسائر البشرية تكبدها البلدان ضعيفة، ومتوسطة الدخل، لتحتل بذلك العدد من الوفيات المرتبة التاسعة من أسباب الوفيات.

وأفادت نفس المنظمة أنه لو يبقى الوضع على حاله وفي غضون العشرين سنة القادمة سترتفع الحصيلة المسجلة بنسبة 65% وستحتل حوادث المرور المرتبة الخامسة من أسباب

¹ عمر تركي و بوشليق نبيل، مرجع سابق، ص.12.

الوفيات في العالم تختلف نسبتها من فئة عمرية لأخرى، إذ تحتل المرتبة 14 بالنسبة للفئات العمرية أقل من 4 سنوات، والثانية بالنسبة للفئة بين 5 و14، تحتل المرتبة الأولى بالنسبة لفئة الشباب الذين تتراوح أعمارهم بين 15 و25 سنة، والثالثة بالنسبة للفئة ما بين 26 و44، والمرتبة الثامنة بالنسبة للفئة التي تتراوح أعمارها بين 55 و69، تحتل المرتبة الأخيرة للفئة أكثر من 70 سنة.¹

(2) الآثار الاقتصادية:

تترك حوادث المرور آثارا اقتصادية كبيرة، قد تلحق بالمال الخاص والعام، فمن ضياع المال الخاص مثلا في حالة الحوادث المرورية تهشم السيارات وتلفها، ونفقات صيانتها، كما لا يستهان أيضا بالنفقات الباهظة للعلاج من الإصابات سواء ما تنفقه الدولة في المستشفيات العامة أو ما ينفقه الأفراد في المستشفيات الخاصة.

ويترتب على الحوادث آثار أخرى كبيرة تتمثل بهدر المال العام فتعرض حواجز الطرق وأعمدة الكهرباء وإشارات المرور والأرصفة للتكسير، وكل ذلك يكلف المال العام الشيء الكثير. وعلى الصعيد الفردي قد تؤدي الحوادث إلى فقر المصاب بسبب عجز عن الكسب والعمل، وبدلا من أن يكون هذا العضو فعالا ومنتجا، فقد يصبح عالة على غيره وعلى مجتمعه.

ونخلص إلى أن اقتصاد الدولة يتأثر بما تسببه حوادث المرور من أضرار كبيرة في الأموال والممتلكات.

وفيما يلي استعراض لبعض تلك الآثار:

¹ - سعيدة لعموري، "الوقاية من حوادث المرور في التشريع الجزائري"، مجلة الاجتهاد القضائي، ع.15 (سبتمبر 2017) ص ص.293، 294.

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

(3) الآثار الصحية:

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

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

ومن الآثار الصحية أن هناك ضحايا لحوادث المرور لم يسلموا من الإصابات فهناك حالات كثيرة في المستشفيات مصابة بكسور، وعاهات دائمة، وحالات بتر بالأيدي والأرجل، أو شلل نصفي أو كامل، وفقدان الذاكرة.¹

اتضح من خلال الدراسة أن الحوادث المرورية ظاهرة اجتماعية واقتصادية ونفسية مما تقتضي تضافر الجهود في مختلف القطاعات، وضرورة تشجيع اتجاه البحث العلمي وهذا من خلال إجراء دراسات ميدانية حول هذه الظاهرة ووضع حلول مناسبة من خلال جمع المعلومات والإحصائيات حول حوادث المرور ودراساتها لمعرفة أسبابها وأثارها وطرق الوقاية منها،

¹ عمر تركي و بوشليق نبيل، مرجع سابق، ص ص 13-14 .

والمضي نحو تحسين مستوى السلامة المرورية يتطلب وضع استراتيجية وطنية لها أهداف محددة .

ثانيا :النظريات المفسرة لحوادث المرور

للحوادث أسباب كثيرة ومتداخلة، منها أسباب خارجية لا ترجع إلى الإنسان، ومنها أسباب ترجع إليه وتعرض الدراسة الآراء المختلفة المتعلقة بنشوء الحوادث في ستة نظريات وهي:

1-النظرية الطبية:

يرى أصحاب هذه النظرية بأن الشخص دائم الإصابة وهذا بسبب معاناته من خلل جسدي، أو عصبي، وأن هذا الخلل هو سبب في هذه الحوادث، فهذا لا يمكن أن ننكره، لكن ليس هذا هو السبب القوي والفعال في هذه الحوادث، ونبرهن على هذا بالبحث الذي أجري على 708 من العمال، أن حوادث العمل قد رتب 75.9 من الحالات ليس لها أي سبب متعلق من الناحية الطبية وأن 1.4% فقط من حوادث هذا المصنع لها أسباب طبية.

2- النظرية القدرية:

ترى أن الناس صنفان، أحدهما سعيد الحظ، والآخر تعيس الحظ، فمنهم من لديهم حصانة ضد الحوادث ومنهم من يفقد هذه الحصانة ويكون أكثر قابلية للحوادث، بل و هناك من يصاب بها بصفة مستمرة، ويفسرون استمرار هذا الشخص أو ذاك في وقوعه المستمر في الحوادث إلى القدر وسوء الحظ.

حيث تفترض هذه النظرية أن هناك من الناس من هو مستهدف بالحوادث أكثر من غيره، وهذا الاستهداف راجع إلى القضاء والقدر وهي بهذا تنفي دور الإنسان في الوقوع في الحادث.¹

¹ وليدة حدادي ، "المشكلة المرورية في الجزائر الأسباب والوسائل ، "مجلة العلوم الانسانية، جامعة محمد خيضر بسكرة، ع. 50 (2018) ص. 144.

3- نظرية التحليل النفسي:

تعتبر هذه النظرية الحوادث على أنها أفعال مقصودة اللاشعورية، و هي تشبه الهفوات ويعتقد أصحاب هذه الدراسة التحليلية أن الإصابة الجدية إنما هي عدوان لا شعوري موجه للذات، و يعتبر "فرويد: معظم الحوادث تعبير عن صراعات عصابية أو عقاب الذات هو إحدى المركبات التي تستند عليها سببية الحوادث و ترى مدرسة التحليل النفسي أن سبب معظم الحوادث إنما هي الدافعية اللاشعورية.

4- النظرية التجريبية:

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

ويرى أصحاب هذه النظرية أن الحوادث المرور راجعة إلى أسباب شخصية وأسباب خارجية كالظروف التي تتفاعل فيما بينها لتؤدي إلى وقوع الحادث، وإذ كان هناك أسباب عديدة لوقوع الحادث فإن هناك أهداف متعددة فقد يكون لها رغبة في الحصول على تعويض مادي أو زيارة الأهل أو الرغبة في جذب الانتباه.¹

5- نظرية الميل أو النزوع إلى استهداف الحوادث:

تعتبر هذه النظرية من أقدم النظريات السيكلوجية التي وضعت تفسيراً لمشكلات حوادث المرور، فنزعة الحوادث التي تقوم عليها هذه النظرية يقصد منها الميل التكويني الثابت في الكائن

¹المرجع نفسه، ص. 145.

الحي لأن يتعاطى أو ينهمك في سلوك خطير أو غير آمن في حدود أحد مجالات النشاطات المهنية المعنية أو المحددة.

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

تتص هذه النظرية على أنه لكي نقلل من وقوع حوادث المرور في مكان ما، فلا بد من قياس صفات أولئك الذين ارتكبوا عدداً من الحوادث ومن ثم استعمال هذه القياسات كوسيلة أو أداة تنبؤية، وتبعاً لذلك نستطيع معرفة أولئك الذين تكون درجاتهم عالية على مقياس النزوع للاستهداف الحوادث، فنضعهم في الأماكن التي يكونون فيها أقل عرضة لارتكاب الحوادث، أو في الأماكن التي هي بطبيعتها تكون فيها إمكانية وقوع الحوادث قليلة، و الافتراض الذي تقوم عليه هذه النظرية هو أن معظم الحوادث تكون بواسطة قلة وعينة واحدة من الناس، وكذلك الافتراض القائل بأن مستهدف الحوادث سوف يرتكبون حوادث بغض النظر عن المواقع التي هم فيها، بمعنى أن الشخص الذي له نزوع أو ميل إلى ارتكاب الحوادث عادة ما يرتكب الحادث أثناء تأديته لأي عمل.

6- نظرية العزو:

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

* أن يدرك الأفراد على اختلافهم نفس معايير الواجبات (مشتركة الفهم في المجتمع) في موقف ما.

* ظهور معايير الواجبات خلال المواقف المتعددة (الاتساق العرضي).

يرى أتباع هذه النظرية أن درجة تحمل الفرد للمسؤولية ترتبط عكسيا مع درجة إدراك العناصر الخارجية كمحددات لذلك السلوك (بمقدار ما تكون أسباب السلوك خارجية بمقدار ما يقل تحمل الفرد للمسؤولية.¹

ملخص الفصل الأول

عالج هذا الفصل مفهوم السلامة المرورية وارتباطها بظاهرة حوادث المرور والتي تعتبر من أهم المشاكل المؤثرة في المجتمعات لما تسببه من خسائر وآثار مادية وبشرية وما إلى ذلك، حيث تم التركيز في هذا الفصل المفاهيمي والنظري على مختلف مفاهيم السلامة المرورية وتحديد عناصرها والمتمثلة في المركبة والطريق والعنصر البشري، وكذا التطرق إلى الاستراتيجيات المعتمدة في تحسين مستوى السلامة المرورية سواء قصيرة أو بعيدة المدى من

¹ بوقاوم عبد القادر، مرجع سابق، ص ص. 32، 33.

أجل تحقيق أهداف السلامة المرورية وسعي إلى الحد من حوادث المرور أو تخفيض من أثارها. هذا فيما يخص المبحث الأول، أما المبحث الثاني تناولت فيه الدراسة مختلف مفاهيم حادث المرور والتي تتجم عن الفعل الخاطئ للعنصر البشري ويتسبب له في أضرار مادية أو جسمية، ويجب لاعتبارها حادث المرور توافر عنصر المركبة والطريق العام وحدوث ضرر للفرد والممتلكات تحت ظروف معينة، وهذا ينطبق على جميع أنواع حوادث المرور سواء حوادث الاصطدام، انقلاب أو الدهس أو حوادث بسيطة أو متوسطة أو جسمية. أيضا تعرضت الدراسة إلى أهم الأسباب المؤدية لحوادث المرور التي تحدث بتوافر أحد العناصر أو تشترك فيه العناصر الثلاثة والمتمثلة في العنصر البشري والمركبة والطريق، تتجم عنها عدة آثار اجتماعية واقتصادية وأخرى صحية على الفرد والمجتمع، وأيضا تناولت الدراسة أهم النظريات المفسرة لأسباب حوادث المرور.

الفصل الثاني :

السلامة المرورية في الجزائر بين

النصوص القانونية وواقع السياسات

الميدانية

الفصل الثاني : السلامة المرورية في الجزائر بين النصوص القانونية وواقع السياسات الميدانية

تعد حوادث المرور مشكلة اجتماعية معاصرة تعاني منها كل البلدان - بنسب متفاوتة- سواء تلك المصنفة بدول العالم الأول من حيث تقدمها التقني والصناعي، وتلك المجتمعات المتخلفة صناعيا وتكنولوجيا، إلا أن هناك اختلافا في الكم والكيف لتلك الحوادث بين تلك المجتمعات.

فالجزائر كغيرها من البلدان عرفت فيها وضعية المرور توسعا سريعا وتطورا كبيرا، رغم الإجراءات الردعية التي اتخذتها الدولة في السنوات الأخيرة، للوقاية من الحوادث على الطرقات، فلا تزال حوادث المرور في الجزائر تشكل هاجسا وقلقا كبيرا للسلطة العمومية وللمجتمع في آن واحد، لما تحصد من أرواح ومآس اجتماعية.

في هذا السياق توجد الكثير من التساؤلات التي تطرح نفسها بقوة حول طبيعة الظاهرة ومسبباتها الفعلية وعواقبها وكيفية التصدي لها، وكذا الجهود المبذولة في سبيل ذلك سواء الوقائية والتوعوية أو الردعية، والتي ستحاول الدراسة التطرق إليها من خلال هذا الفصل الذي يتضمن عدة مباحث، ونظرا لأن مشكلة الحوادث المرورية لها علاقة بالقوانين والتشريعات المتعلقة بتنظيم حركة المرور فإن الدولة الجزائرية سعت للبحث عن أسباب الظاهرة، وتفعيل سبل ووسائل الوقاية بهدف التقليل منها، وهذا يدخل ضمن الجهود المبذولة من طرف الدولة للحد منها، ولذلك استوجب الأمر توفير حماية قانونية تتمثل في التشريعات الردعية للتقليل

والتقليل من الحوادث المرورية وحماية مستعملي الطرقات من المخاطر وأيضا بهدف حماية ضحايا الحوادث وذوي الحقوق.

كذلك التعرف على الدور الوقائي الذي يلعبه المركز الوطني للأمن عبر الطرق في مجال الوقاية من حوادث المرور في الجزائر كأحد الهيئات التي تم استحداثها من طرف الدولة.

المبحث الأول: المنظومة القانونية في مجال أمن الطرق

تعد أنظمة المرور المعاصرة مظهرًا حضاريًا تفتخر به المجتمعات البشرية، وثمره من ثمار ما تشهده اليوم من تقدم علمي وتقني، فقد وفرت هذه الأنظمة للإنسان في ترحاله أسباب الراحة والطمأنينة، ومع تزايد عدد المركبات واتساع شبكات الطرق، استوجب إيجاد آليات لتنظيم حركة السير ومرور المركبات، وأخذت كل الدول ومنها الجزائر على عاتقها مهمة تنظيم حركة المرور على الطرقات، التي أصبحت ضرورة لا غنى عنها ، بهدف الحد من حوادث المرور التي أصبحت معضلة استوجب على المشرع الوقوف عندها.

المطلب الأول: التطور التاريخي لقوانين المرور في الجزائر

بادرت الجزائر بإصدار القوانين التي تنظم النقل منذ سنة 1967 بإنشاء لجنة دائمة لأمن الطرقات من مهامها دراسة كل التدابير التشريعية والقانونية التي تهدف للحد من حوادث المرور، وفي فترة الممتدة من سنة 1971 إلى غاية 1985 صدر أربعون قرار وأربعة مراسيم تخص أمن الطرقات، غير أن هذا كله لم يكن كافيا للحد من الظاهرة لأسباب عديدة:

إن هذه القوانين معقدة ويصعب على كل الشرائح الاجتماعية على اختلاف مستوياتها الثقافية، ما جعلها حبيسة الأوراق في غياب الرسائل التي تنشرها على الجميع إن كل القوانين التي صدرت منذ 1974 إلى غاية سنة 2004 لم تطبق لعدم صدور مراسيم تنفيذية.

في أحيان كثيرة تحتاج هذه القوانين إلى تمحيص وإعادة نظر لأنها مستوحاة من تشريعات أوروبية ومن سياقات ثقافية واجتماعية أخرى لا تتماشى ووضعيات مجتمعنا.

يعد قانون المرور 09-87 الصادر في 10 فيفري 1987 وثيقة أساسية لتنظيم سياسة وطنية في مجال أمن الطرقات في الجزائر بما حدده هنا قواعد عامة لحركة المرور¹، ثم تلاه المرسوم رقم 06-88 المؤرخ في 19 يناير 1988 والذي حدد القواعد الخاصة بحركة المرور المطبقة على كل الفئات من مستخدمي الطرق وهي:

❖ ضبط حالات سحب رخص السياقة.

❖ تقنين حركة المرور في الطرق السريعة.

❖ تحديد سن التقدم لامتحان رخصة السياقة.

وقد انبثق عن المرسوم 06/88 أكثر من ثلاثين قراراً، إضافة إلى قرارات أخرى أدرجت في حيز الدراسة لتمكين تطبيقها مستقبلاً ورغم كل التقدم في مجال إصدار القوانين المواطنين بخطر حوادث المرور.

إلا أن قانون 09/87 لم يسلم من بعض الشوائب التي عدلت في قوانين اللاحقة منها:

- لم تحدد المادة الأولى من الفصل الخامس من الباب الأول تقاسم المسؤوليات بين مختلف الوزارات فيما يخص حملات التوعية والوقاية الموجهة للمواطنين
- ما أخذ على هذا القانون في حينه أنه حدد مختلف الغرامات المالية دون أن يضع نظاماً صارماً للمراقبة والمتابعة، حيث يتجاهل المواطنون الغرامات المالية ويتمادون في ارتكاب

¹ الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، الجريدة الرسمية، وثيقة تتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها و أمنها ، ع. 07، 11 فبراير 1987، ص. 225.

المخالفات لذلك كان ضروريا وضع نظام للمتبعة يسمح برفع الغرامة في حال عدم دفعها في الآجال المحددة.

• في حالة المخالفات الخطيرة فإن العقوبات شديدة يجب أن تسلط على السواق مع إمكانية سحب رخصا منهم والسيارة أيضا، لكن هذه العقوبات لا يتم تطبيقها فعلا إلا نادرا، وعليه عمدت وزارة النقل إلى مراجعة قانون 09/87 الذي بقي ساري المفعول لمدة 13 سنة ليحل محله قانون 14-01 الذي تميز أنه مقارنة بسابقه بالنظر إلى رفع قيمة الغرامات وتشديد عقوبات الحبس على اللامبالين والمتفحص لهذا القانون في المادة 4 من القسم الثاني وما سبقه من قوانين يلاحظ أن هذه القوانين إلى جانب شقها للرد على المتضمن رفع قيمة الغرامات الجزافية وهذا التشريع يشير أن الدولة تتحمل جزءا كبيرا من مسؤولية الحد من حوادث المرور عبر الوقاية والقيام بالتوعية وتهيئة المسالك، فبالرغم من تشديد القانون مع المتهمين إلا أن في غياب أجهزة مختصة بالمتابعة القضائية وإلزام السوق بدفع الغرامات الجزافية فإن هذا التشديد لم يكن كافيا لتقليل حدة حوادث المرور في فترة إصدار إلى حين إصدار الأمر 09-03 الذي يعدل ويتم القانون 14-01 وبتطبيق هذا التعديل الجديد لقانون المرور أصبح قانونا صارما رادعا لكل أنواع المخالفات يلزم دفع غرامات جزافية عالية مع سحب الرخص.¹

¹ حفصي أمال، "الإستراتيجية الاتصالية لمؤسسات الأمن للوقاية من حوادث المرور دراسة حالة لمديرية أمن ولاية المسيلة"، تخصص اتصال وعلاقات عامة (جامعة محمد بوضياف-المسيلة-2015/2016) ص ص.39، 40.

المطلب الثاني: تصنيفات المخالفات والجناح المرورية في الجزائر

في ظل التصاعد الخطير لحوادث المرور في الجزائر وحصيلتها المأساوية، أولى المشرع الجزائري على غرار غيره من المشرعين أهمية بالغة لحوادث المرور نظرا لخطورتها وما ينجم عليها يوميا من خسائر فادحة سواء كانت مادية أو جسمية وما يترتب عن ذلك من آثار اجتماعية واقتصادية على الفرد والمجتمع، لذا استوجب الأمر توفير حماية قانونية سواء كانت قبلية تتمثل في التشريعات الردعية للتقليص والتقليل من حوادث المرور وحماية مستعملي الطريق من المخاطر الناجمة عنها، وهو ما جاء به الأمر 04/01 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها المعدل والمتمم بالقانون 16/04 المعدل والمتمم بالأمر 03/09 المعدل والمتمم بالقانون 05-17، أو بعدية تتمثل في التشريعات التي تهدف إلى حماية ضحايا هذه الحوادث أو ذوي حقوقهم.

اتجه المشرع الجزائري إلى تقسيم الجرائم المرورية من حيث الجسامة ودرجة الخطورة إلى قسمين: هما المخالفات المرورية والجناح المرورية حيث نص على ذلك فيما ورد في الفصل السادس من الأمر 03-09 بعنوان المخالفات والجناح المرورية، حيث نصت المادة 65 منه على أنه تصنف المخالفات للقواعد الخاصة بحركة المرور إلى مخالفات وجناح .

سوف نتطرق الدراسة في هذا المطلب إلى التقسيم الثنائي للجرائم المرورية بين فرعين: الفرع الأول الخاص بالمخالفات المرورية، والفرع الثاني الخاص بالجناح المرورية.

الفرع الأول: تصنيفات المخالفات المرورية

المخالفة المرورية لفظ يستخدم لوصف السلوك الذي يأتي به مستخدم الطريق سواء كان سلوك قائد المركبة أو الراجلين، مخالفا لما يأمر به قانون المرور، وأيا كان نوع المخالفة فجميعها ينظر إليها في قانون المرور على أنها مخالفات تشكل جريمة تستوجب العقاب لمجرد

ارتكابها حتى وان لم يترتب عليها ضرر للغير لان الخطأ فيها يتمثل في صورة مخالفة اللوائح والقوانين.¹

حيث ذهب المشرع الجزائري إلى تقسيم المخالفات المرورية على حسب خطورتها إلى أربعة درجات أو فئات كل فئة حدد لها عقوبة معينة ترتفع مع زيادة الضرر وهذا ما نصت عليه المادة 66 من قانون رقم 05-17 مؤرخ في 19 جمادى الأولى عام 1438 الموافق 16 فبراير سنة 2017 يعدل ويتمم القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، الصادر في الجريدة الرسمية العدد 12 لسنة 2017.

تصنف المخالفات للقواعد الخاصة بحركة المرور عبر الطرق إلى أربع درجات وهي:

المخالفات من الدرجة الأولى: حددت في المادة 66/أ من القانون 05-17 المؤرخ في

2017/02/16 مثلما هي مبينة أدناه، ويعاقب عليها بغرامة جزافية تحدد ب 2000 دج.²

- 1- مخالفة الأحكام المتعلقة بالإشارة وكبح الدراجات.
- 2- مخالفة الأحكام المتعلقة بالإشارة والإشارة وكبح الدراجات المتحركة، والدراجات النارية.
- 4- مخالفة الأحكام المتعلقة بتقديم وثائق المركبة، وعند الاقتضاء، شهادة الكفاءة المهنية.
- 5- مخالفة الأحكام المتعلقة باستخدام آلة أو جهاز مركبة غير مطابق.
- 6- مخالفة الراجلين للقواعد التي تنظم سيرهم، لاسيما القواعد المتعلقة باستعمال الممرات المحمية.
- 7- مخالفة الأحكام المتعلقة بالخلل في أجهزة الإشارة وإشارة السيارات.
- 8- مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع حزام الأمن من قبل راكبي المركبات ذات محرك.

¹ صونية بن طيبة ، القتل الخطأ بين الشريعة والقانون الوضعي دراسة مقارنة (دار الهدى عين مليلة ،الجزائر 2010) ص . 115 .

² الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، الجريدة الرسمية، وثيقة تتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها ، ع 12، الصادرة 2017/02/22 ، ص. 07.

ب- المخالفات من الدرجة الثانية: حددت في المادة 66/ب القانون 17-05 المؤرخ في 2017/02/16 مثلما هي مبينة أدناه، ويعاقب عليها بغرامة جزافية تحدد بـ 2500 دج.¹

- 1- مخالفة الأحكام المتعلقة باستخدام أجهزة التنبيه الصوتي.
- 2- مخالفة الأحكام المتعلقة بالمرور في أوساط الطرق أو المسالك أو الدروب أو أشربة الطريق أو الأرصفة أو حواف الطرق المخصصة لمرور مركبات النقل العمومي وغيرها من المركبات المرخص لها بذلك خصيصا، ولمرور الراجلين.
- 3- مخالفة الأحكام المتعلقة بالتخفيض غير العادي للسرعة بدون أسباب حتمية من شأنها تقليص سيولة حركة المرور.
- 4- مخالفة الأحكام المتعلقة بلوحات التسجيل والتجهيزات وإشارات النقل الاستثنائي وكذا مؤشرات السرعة.
- 5- مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع الإشارة الملائمة من قبل كل سائق صاحب رخصة سيطرة في الفترة الاختبارية.
- 6- مخالفة الأحكام المتعلقة بالسير على الخط المتواصل.
- 7- مخالفة الأحكام المتعلقة بالتوقف أو الوقوف التعسفي المعيق لحركة المرور.
- 8- مخالفة الأحكام المتعلقة بمرور مركبة ذات محرك أو مقطورة في المسالك المفتوحة لحركة المرور دون أن تكون هذه المركبة مزودة بلوحتي التسجيل.
- 9- مخالفة الأحكام المتعلقة بعدم التصريح بنقل ملكية المركبة أو عدم التصريح بتغيير إقامة مالك المركبة.
- 10- مخالفة الأحكام المتعلقة بتجاوز حد السرعة القانونية المرخص بها بنسبة لا تفوق 10% والتي قامت التجهيزات المعتمدة بمعاينتها للمركبات ذات محرك بمقطورة، أو دون مقطورة، أو نصف مقطورة في بعض مقاطع الطرق، ولكل صنف من أصناف المركبات.

¹ المرجع نفسه ، ص.07.

ج- المخالفات من الدرجة الثالثة: حددت في المادة 66/ج القانون 17-05 المؤرخ في: 2017/02/16، مثلما هي مبينة أدناه، ويعاقب عليها بغرامة جزافية تحدد بـ 3000 دج.¹

- 1- مخالفة الأحكام المتعلقة بتجاوز حد السرعة القانونية المرخص بها بنسبة تفوق 10% وتقل عن 20%، والتي قامت التجهيزات المعتمدة بمعايينتها للمركبات ذات محرك بمقطورة، أو دون 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 بوضع حزام الأمن من قبل سائق مركبة ذات محرك.
- 4- مخالفة الأحكام المتعلقة بالارتداء الإجباري للخوذة بالنسبة لسائقي الدراجات المتحركة والدراجات النارية وراكبيها.
- 5- مخالفة الأحكام المتعلقة بالمرور أو التوقف أو الوقوف بدون ضرورة حتمية على شريط الوقوف الإستعجالي للطريق السيار، أو الطريق السريع.
- 6- مخالفة الأحكام المتعلقة بالتوقف أو الوقوف الخطيرين.
- 7- مخالفة الأحكام المتعلقة بمنع نقل الأطفال الذين تقل أعمارهم عن عشر (10) سنوات في المقاعد الأمامية.
- 8- مخالفة الأحكام المتعلقة بالمركبات غير المزودة بالتجهيزات التي تسمح للسائق بأن يكون لها مجال رؤية كاف.
- 9- مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع شريط بلاستيكي أو أية مادة معتمّة أخرى على زجاج المركبة.

10- مخالفة الأحكام المتعلقة بعدم التصريح بالتغييرات التي أجريت على المركبة

¹ الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، الجريدة الرسمية، وثيقة تتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، ع 12، الصادرة 2017/02/22، ص. ص 07، 08

11- مخالفة الأحكام المتعلقة بإلزام حائزي رخص السياقة في الفترة الإختبارية للتكوين وعلى نفقتهم.

12- مخالفة الأحكام المتعلقة بطبيعة الأطر المطاطية للمركبات ذات محرك، غير المطابقة للمعايير المقبولة وشكلها وحالتها.

13- مخالفة الأحكام المتعلقة بالإلزامية المراقبة التقنية الدورية للمركبات.

المخالفات من الدرجة الرابعة: حددت في المادة 66/د القانون 05-17 المؤرخ في:

2017/02/16، مثلما هي مبينة أدناه، ويعاقب عليها بغرامة جزافية تحدد بـ 5000 دج.¹

1- مخالفة الأحكام المتعلقة باتجاه المرور المفروض.

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 بالمناورات الممنوعة على الطرق السيارة، والطرق السريعة.

6- مخالفة الأحكام المتعلقة بزيادة السرعة من طرف سائق المركبة أثناء محاولة تجاوزه من قبل 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 التي تشتمل على

¹ الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، الجريدة الرسمية، وثيقة تتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها ، ع 12، الصادرة 2017/02/22 ، ص. ص. 08 - 09 .

- أكثر من تسعة مقاعد، أو لمركبات نقل البضائع التي يتجاوز طولها سبعة أمتار، أو ذات وزن إجمالي مرخص بها مع الحمولة يفوق 5.3 طنا.¹
- 9- مخالفة الأحكام المتعلقة بمنع الوقوف 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 ذات محرك غير المطابقة للمعايير المقبولة.
- 12- مخالفة الأحكام المتعلقة بمكابح المركبات ذات محرك، وربط المقطورات ونصف المقطورات.
- 13- مخالفة الأحكام المتعلقة بالحمولة القصوى لكل محور.
- 14- مخالفة الأحكام المتعلقة بتركيب جهاز تسجيل وقت السرعة بالمقيت، وخصوصياتها وتشغيلها واستعمالها الملائم وصيانتها.
- 15- مخالفة الأحكام المتعلقة بالتغيير الهام للاتجاه دون تأكد السائق من أن المناورة لا تشكل خطرا على المستعملين الآخرين ودون تنبيههم برغبتهم 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 بالمكوث على الشريط الوسطي الذي يفصل أوساط الطرق في الطريق السيار والطريق السريع.
- 19- مخالفة الأحكام المتعلقة بحجم المركبات وتركيب أجهزة إنارة وإشارة المركبات.
- 20- مخالفة الأحكام المتعلقة بالاستمرار في قيادة مركبة دون إجراء الفحص الطبي الدوري.

¹ ربيعة قصوري، عائشة عروس "النصوص القانونية ومدى تأثيرها في تحسين السلامة المرورية"، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، م 06، ع 03، سنة 2019، ص 228.

- 21-مخالفة الأحكام المتعلقة بتعليم سيطرة المركبات ذات محرك بمقابل أو بدون مقابل .
- 22-مخالفة الأحكام المتعلقة بعدم احترام مدة السيطرة، ومدة الراحة من قبل سائقي مركبات نقل البضائع التي يفوق وزنها الإجمالي المرخص بها مع الحمولة أو وزنها الإجمالي السائر المرخص بها 3500 كلغ، ومركبات نقل الأشخاص التي تشتمل على أكثر من تسعة مقاعد بما في ذلك مقعد السائق.
- 23-مخالفة الأحكام المتعلقة بحالات الإلزام أو المنع الخاصة بعبور السكك الحديدية الواقعة على الطريق.
- 24-مخالفة الأحكام المتعلقة بالاستعمال اليدوي للهاتف المحمول، أو التصنت بكلتا الأذنين بوضع خوذة التصنت الإذاعي والسمعي أثناء السيطرة.
- 25-مخالفة الأحكام المتعلقة بتجاوز حدود السرعة المنصوص عليها بالنسبة لصنف السائقين الحائزين رخصة السيطرة في الفترة الاختبارية.
- 26-مخالفة الأحكام المتعلقة بأولوية مرور الراجلين على مستوى الممرات المحمية.
- 27-مخالفة الأحكام المتعلقة بالمسافة القانونية بين المركبات أثناء سيرها.
- 28-مخالفة الأحكام المتعلقة بالضرر أو الخطر الملحق بالغير، أو بالمسلك العمومي أو بتجهيزاتها أو بملحقاتها.
- 29-مخالفة الأحكام المتعلقة بتصاعد الدخان والغازات السامة وإصدار الضجيج عند تجاوز المستويات المحددة .
- 30-مخالفة الأحكام المتعلقة بتجاوز حد السرعة القانونية المرخص بها بنسبة تفوق 20% وتقل عن 30%، والتي قامت التجهيزات المعتمدة بمعابنتها للمركبات ذات محرك بمقطورة، أو دون مقطورة أو نصف مقطورة، في بعض مقاطع الطرق، ولكل صنف من أصناف المركبات.

الفرع الثاني: الجرح والعقوبات

تعد غالبية التشريعات الحديثة الجرائم المرورية من جرائم الجرح، حيث تقرر لها عقوبة الحبس مع اختلاف في مدته، و تحدد في الوقت ذاته ظروفًا مشددة على سبيل الحصر يتعين بمقتضاها إذا ما اقترنت بالجرائم المرتكبة أن تزداد العقوبة بنسب معينة لكنها لا تخرج عن نطاق الجرح.¹

و هو النهج الذي سار عليه المشرع الجزائري، حيث صنف بعض الأفعال المخالفة للسلامة المرورية إلى جرح، فهناك جرح متعلقة باستخدام الطرق وبالمركبة أو بقائد المركبة، ونص على البعض منها في قانون العقوبات و أخرى في قانون المرور كما نص على جنحة السير بمركبة غير مؤمنة في المادة 190 من الأمر رقم : 95-07، والجنحة بصفة عامة هي المتوسطة الضرر عقوبتها من شهرين إلى خمس سنوات حبسا ما عدا العقوبات التي يقرر لها القانون عقوبات أخرى إضافة إلى غرامات التي تتجاوز ألفين 2000 دج طبقا لنص م 05 قع.

أولاً: الجرح المنصوص عليها بقانون العقوبات

1- جرح القتل الخطأ أو الجرح الخطأ: القتل الخطأ هو إزهاق روح الإنسان بصفة غير عمدية، أما الجرح الخطأ فهو كل ضرر داخلي أو خارجي يلحق بجسم الإنسان أو صحته.²

و الخطأ المتوفر في حوادث المرور هو الخطأ الغير عمدي و يعرف بأنه: "الفعل الصادر من شخص بدون قصد سابق أو عمد والذي والذي لم تتجه في الإرادة نحو إحداث نتيجة التي

¹ بوقاسم محمد، "المخالفات والجرح المرورية في التشريع الجزائري"، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر في الحقوق كلية الحقوق والعلوم السياسية، (جامعة عبد الحميد بن باديس، 2017/2018) ،ص. 23 .

² مكي دروس ، "القانون الجنائي الخاص في التشريع الجزائري "، قسنطينة الجزائر ، ديوان المطبوعات الجامعية، ج 01 ، 2005 ، ص202.

توقعها الفاعل أو التي كان يجب عليه أن يتوقعها والتي تتحقق بسبب الإهمال أو الرعونة أو عدم الاحتياط أو عدم مراعاة القوانين و اللوائح والأنظمة".¹

حيث نص المشرع الجزائري على العقوبات المتعلقة بالجرح و القتل الخطأ من خلال قانون العقوبات، إذ يعاقب طبقاً لأحكام المادتين 288 و 289 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".

* كل سائق ارتكب جريمة القتل الخطأ وهو في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات، يعاقب بالحبس من سنتين (2) إلى خمس (5) سنوات وبغرامة من 100.000 دج إلى 300.000 دج 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 إلى عشر سنوات وبغرامة من 500.000 دج إلى 1.000.000 دج.

* إذا ارتكب السائق إحدى المخالفات المرورية التالية: 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 وقوفه في وسط الطريق ليلاً أو أثناء انتشار الضباب في مكان خال من الإنارة العمومية؛ الاستعمال اليدوي للهاتف المحمول أو التصنت بكلمة الأذنين بوضع خوذة التصنت الإذاعي والسمعي أثناء السياقة؛ تشغيل الأجهزة السمعية البصرية أثناء السياقة؛ السير مع حمولة زائدة، وترتب عن ذلك قيامه بحدث مرور أدى إلى القتل الخطأ يعاقب يعاقب بالحبس من سنة (1) إلى ثلاث (3) سنوات وبغرامة من 50.000 دج إلى 200.000 دج.

¹ عميد عمرو ، صلاح الدين جمجوم ، "التحقيق في حوادث المرور الدورة التدريبية من 8-19/03/2003" ، أكاديمية نايف للعلوم الأمنية ، الرياض ، 2003 ، ص.2.

* تنص المادة 71 مكرر من قانون المرور 05/17 على أن كل سائق ارتكب إحدى المخالفات أدناه التي ترتبت عليها جنحة الجرح 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 ليلاً أو أثناء انتشار الضباب في مكان خال من الإنارة العمومية؛ الاستعمال اليدوي للهاتف المحمول أو التصنت بكلمة الأذنين بوضع خوذة التصنت الإذاعي والسمعي أثناء السياقة؛ تشغيل الأجهزة السمعية البصرية أثناء السياقة؛ السير مع حمولة زائدة يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنتين (2) وبغرامة من 20.000 دج إلى 50.000 دج، 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.¹

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

2- جنحة الحصول على رخصة السياقة أو محاولة الحصول عليها أو على نسخة ثانية منها بواسطة التصريح كاذب:

لقد نص المشرع الجزائري على هذه الجنحة في المادة 78 من الأمر: 09-03، التي أحالت على المادة 223 من قانون العقوبات، فيعتبر مرتكب هذه الجنحة كل من تحصل بغير حق أو شرع في الحصول على رخصة السياقة، وهذه الأخيرة هي من الوثائق التي تصدرها

¹ الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، الجريدة الرسمية، وثيقة تتعلق بتنظيم حركة المرور وسلامتها وأمنها، ع 12 ، الصادرة 2017/02/22 ،

الإدارة العمومية المنصوص عليها في المادة 222 من قانون العقوبات و ذلك سواء بالإدلاء بإقرارات كاذبة أو بانتحال اسم كاذب أو صفة كاذبة أو بتقديم معلومات أو شهادات أو إقرارات كاذبة، و يعتبر مرتكب هذه الجنحة كل من استعمل رخصة سياقة مزيفة أو مقلدة أو مزورة أو استعملها مع علمه بالبيانات المدونة فيها غير كاملة أو غير صحيحة، بحيث يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنة (1) وبغرامة من 20.000 دج إلى 50.000 دج.¹

ثانيا: الجنح المنصوص عليها في قانون المرور

1- جنح القيادة في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب مخدرة

نص المشرع الجزائري صراحة على هذه الجنحة بموجب المادة 74 من الأمر 03-09، على اعتبار قيادة المركبة تحت تأثير المخدرات أو المسكرات جريمة، يشترط وجود ركنين جوهريين هما الركن المادي الذي ينحصر في تعاطي السائق الكحول أو مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات ثم قيادته للمركبة، أما الركن المعنوي فيتمثل في علم السائق بأنه واقع تحت تأثير المواد المخدرات أو الكحول، فهو بهذا يكون على علم بكافة عناصر هذه الجريمة.

غير أن المشرع الجزائري حدد نسبة الكحول في دم السائق، بحيث يجب أن تعادل أو تزيد عن 0.20 غ في 1000 ملل، لكي يتم المساءلة جزائيا عن هذه الجنحة، بحيث: "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 مقابل 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".

¹ بوقاسم محمد ، مرجع سابق، ص 27.

2- الجناح المتعلقة برفض الخضوع للفحوص و عدم الامتثال لإنذار التوقف :

وتتمثل في كل سائق أو مرافق لسائق متدرب يرفض الخضوع للفحوص الطبية والإستشفائية والبيولوجية، وكذلك كل سائق يرفض الامتثال لإنذار التوقف الصادر عن الأعوان الحاملين للشارات الخارجية الظاهرة والدالة على صفتهم أو يرفض الخضوع لكل التحقيقات المتعلقة بالمركبة أو بالشخص، طبقا لنصي المادتين 75 و 76 من قانون 05-17.¹

3- الجناح المتعلقة بتجاوز السرعة المرخص بها :

وردت في نص المادة 89 من القانون رقم 05-17، و تتمثل في تجاوز حد السرعة القانونية المرخص بها بنسبة 30%، فما فوق والتي قامت التجهيزات المعتمدة بمعاينتها للمركبات ذات محرك بمقطورة أو دون مقطورة أو نصف مقطورة في بعض مقاطع الطرق ولكل صنف من أصناف المركبات.

المطلب الثالث: توجهات السياسة المرورية من خلال سياسة التشريع في الجزائر

يحدد التشريع سياسة وفلسفة التعامل من معظم القضايا، والقضية في هذه الدراسة هي حوادث الطرقات التي تشكل الشغل الشاغل للمسؤولين في هذا المجال مما دفع بضرورة تعديل القوانين في كل مرة بما يتناسب والدراسات الميدانية، والأخذ بمختلف تجارب الدول الناجحة في هذا المجال، ليكون تطبيقه أكثر صرامة، وحزما بهدف المحافظة على الأشخاص، والممتلكات حيث أدخل المشرع الجزائري تعديلات على قانون المرور من خلال القانون 05/17 المعدل والمتمم للقانون 14/01.

¹ بوقاسم محمد ، مرجع سابق، ص 29.

وجاء هذا التعديل لينص على مجموعة من الإجراءات، والتي تظهر توجهات السياسة المرورية في الجزائر من خلال:

أولاً: ضبط عملية تكوين السائقين ونظام الرخصة بالنقاط

يعتبر التشريع المبني على قواعد علمية، ودراسة مسبقة للأسباب الحقيقية لظاهرة حوادث الطرقات أهم عنصر للتقليل من حدة هذه الظاهرة.

إن السائق عندما يجد نفسه في ظروف مثالية طريق جيد، وسيارة جيدة فإنه يذهب غالباً إلى استعمال السرعة وذلك لانعدام الشعور بالخطر، وبالتالي تصبح الظروف الرديئة أقل إنتاجاً لها، وكأن كل سائق حدد مستوى معين من الخطر يعيش به، فكلما نزل مستوى تصوره للخطر كلما غير سلوكه، وارتفع مستوى مجازفته، والعكس صحيح، ويعتبر علماء النفس أن نجاح سياسات الردع في مجال السلامة المرورية ناتج عن كون تحرير المخالفة يهدد رخصة السياقة، أي يؤثر على رفع مستوى الخوف من فقدانها، وبالتالي يلجم السائق على القيام بسلوك مخالف للقانون، لذلك تتجح السياسات المبنية أكثر على تفعيل رخص السياقة بالنقاط أكثر من العقوبات المالية.

1- عملية تكوين السائقين:

يعتبر التكوين والتأهيل في أي مجال من أهم العوامل التي تضمن لنا أداء ونتائج جيدة، فالمشرع الجزائري في مجال السلامة المرورية وضع أحكاما صارمة لتكوين السائقين، ومتابعتهم للحصول على رخصة للقيادة.

- حيث تسلم السلطة المختصة رخصة السياقة لكل شخص أجرى بنجاح الاختبارات النظرية والتطبيقية للحصول عليها.

- يخضع السائقين لفحص طبي دوري إجباري.

- تلقن مؤسسات التكوين المعتمدة كفايات تعلم سياقة المركبات للحصول على رخصة السياقة.

- تتولى المؤسسات المعتمدة، التكوين المهني لسائقي المركبات المخصصة لنقل الأشخاص، والبضائع، والمواد الخطيرة.

- يحدث مركز وطني لرخصة السياقة يتكفل بتأطير نشاطات تعليم سياقة المركبات وتنظيم الامتحانات الخاصة برخص السياقة.¹

وبالرغم من كل هذه الإجراءات المتخذة في مجال ضبط، وتكوين السائقين، وتوعية الراجلين تبقى درجة الوعي بالمسؤولية ، والحيطه، والحذر من كل الأطراف سائقين كانوا أو راجلين، أو مسؤولين كل حسب مستوى مسؤوليته المتحكم الوحيد في تنفيذ أي سياسة على أرض الواقع.

¹ الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، الجريدة الرسمية، ع 46، 2001/08/19، ص 5، 6.

2- نظام الرخصة بالنقاط:

يعتبر نظام الرخصة بالنقاط من بين أهم الأنظمة التي أثبتت نجاعتها في مجال السياسة المرورية، والذي طبق في العديد من الدول، نذكر منها فرنسا، والتي طبقتها، وأعادت هيكلة منظومتها في هذا المجال، خاصة نظامها المعلوماتي.

وعليه فإن الجزائر أخذت بهذا النظام في التعديل القانوني الأخير المتعلق بحركة المرور رقم 05/17، حيث جاء نص المادة 62 مكرر المعدلة على أنه: "عندما يرتكب السائق إحدى المخالفات لحركة المرور المذكورة في الفصل السادس من هذا القانون يتم سحب النقاط كما يلي:

❖ بالنسبة للمخالفات من الدرجة الأولى تسحب نقطة واحدة باستثناء المخالفات المذكورة في المطات 1، 5، 7.

❖ بالنسبة للمخالفات من الدرجة الثانية نقطتان 2.

❖ بالنسبة للمخالفات من الدرجة الثالثة 4 نقاط.

❖ بالنسبة للمخالفات من الدرجة الرابعة 6 نقاط.

❖ بالنسبة للجنح: 10 نقاط باستثناء بعض الجنح.

وفي حالة عدم دفع الغرامات الجزافية المتعلقة بالمخالفات يتم سحب نقطتين تلقائيا بعد أجل خمسة وأربعون 45 يوما ابتداء من تاريخ معاينة المخالفة".¹

¹ المرجع نفسه، ص 5.

ثانيا: المخالفات المرورية في التعديل الأخير لقانون المرور لسنة 2017.

طبقا للتعديل رقم 05/17 في قانون المرور فإنه قسم المخالفات المرورية إلى أربعة مخالفات، وتم ضبط العقوبات المالية حسب درجات خطورة المخالفة كما يلي:

المخالفات من الدرجة الأولى:

حصر المشرع الجزائري هذه المخالفات في سبعة نقاط، وجاءت أحكامها أساسا متنوعة، ويعاقب عليها القانون بغرامة جزافية تحدد ب 2000 دج.

المخالفات من الدرجة الثانية:

جاءت هذه المخالفات محددة في عشرة نقاط، وتعتبر أكثر خطورة من الأولى، ويعاقب عليها بغرامة جزافية تحدد ب 2500 دج.

المخالفات من الدرجة الثالثة:

عدد المشرع هذه المخالفات في ثلاثة عشرة تجاوزا، وهي أكثر حدة، وخطورة من المخالفات السابقة الذكر، ويعاقب عليها بغرامة جزافية تحدد ب 3000 دج.

المخالفات من الدرجة الرابعة:

وتعتبر هذه المخالفات والمصنفة من الدرجة الرابعة أكثرهم خطورة وحدة وتسلب عليها أقصى عقوبة مالية والتي تقدر بمبلغ 5000 دج.

ومن خلال ما سبق يتبين أن المشرع جمع بين التوعية، والجانب الوقائي والردعي، ويظهر ذلك جليا من خلال نصوص المواد القانونية التي تبرر مختلف هذه التوجهات.¹

¹ خليفة موراود ونسيم رشاشي، مرجع سابق، ص ص 374-377.

المبحث الثاني : واقع حوادث المرور في الجزائر

تعتبر الجزائر من بين الدول التي تعرف نسبة مرتفعة من حوادث المرور التي أصبحت من المسببات الرئيسية للوفيات والإعاقات، ولهذا السبب وبالرغم من السياسة المنتهجة في هذا الإطار من أجل التقليل من حوادث المرور سواء كانت توعوية أو عقابية إلا أن المشكل لا يزال يهدد الجزائر، وهذا ما كشفت عنها لإحصائيات المقدمة من طرف المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.¹ (الملحق 04)

المطلب الأول : قراءة إحصائية لحوادث المرور في الجزائر

أولاً: إحصاء حوادث المرور حسب السنوات

خلفت حوادث المرور في الجزائر خلال سنوات (2014-2019) عددا كبيرا من الخسائر البشرية في كل السنوات، إلا أنه من خلال الإحصائيات التي قدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق نلاحظ تراجعا في عدد الحوادث وعدد الجرحى والقتلى من سنة إلى أخرى، وهذا يعود للدور التوعوي والردعي الذي تنتهجه الدولة من أجل الحد من هذه الظاهرة، ورغم هذا التناقص المستمر إلا أن الأرقام المسجلة من الإصابات والوفيات الناتجة عن هذه الحوادث جد مرتفعة، مما ينتج عن ذلك مشاكل عديدة على مستوى التكفل بهذه الفئات الاجتماعية خاصة المعاقين حركيا، وكذلك على المستوى الاقتصادي للدولة، ويمكن توضيح الصورة أكثر من خلال الجدول التالي:

¹ فاطمة حساني، "قراءة إحصائية لحوادث المرور بالجزائر"، مجلة الباحث في العلوم الانسانية و الاجتماعية ، ع . 32 (جانفي 2018) ص. 256 .

جدول رقم 1: يوضح عدد حوادث المرور خلال سنوات 2014 إلى 2019

السنة	2014	2015	2016	2017	2018	2019
عدد الحوادث	40105	35199	28856	25038	22991	22507
عدد القتلى	4816	4610	3992	3639	3310	3275
عدد الجرحى	65261	55994	44007	36287	14622	32570

المصدر : وزارة النقل، إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق بتصرف

ثانيا: مقارنة بين حوادث المرور بين سنة 2018 و 2019

سجل المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق 31010 جريحا خلال السنة 2019 منها 19151 جريحا داخل المناطق الحضرية و 11859 جريحا في المناطق الريفية وبالمقارنة مع حصيلة الفترة نفسها من سنة 2018،¹ نلاحظ مايلي:

- ارتفاعا في عدد الجرحى داخل المناطق الحضرية بـ 1203 جريحا، أي بنسبة 6.70%.
- انخفاضا في عدد الجرحى في المناطق الريفية بـ 2763 جريحا، أي بنسبة 18.90%.
- انخفاضا في عدد الجرحى على المستوى الوطني بـ 1560 جريحا، أي بنسبة 4.79%.

وهو ما يوضحه الجدول التالي:

¹ الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، وزارة النقل : المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق: "إحصاءات حوادث المرور بالجزائر لسنة 2018-2019"

جدول رقم 2: يوضح مقارنة لعدد عدد جرحى حوادث المرور خلال سنتي 2018-2019

عدد الجرحى	المناطق الحضرية	المناطق الريفية	مستوى الوطني
سنة 2018	17948	14622	32570
سنة 2019	19151	11859	31010
الفارق	1203	-2763	-1560
النسبة %	6.70	-18.90	-4.79

المصدر : وزارة النقل، إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق بتصرف

أما بالنسبة لعدد الوفيات بحوادث المرور في الجزائر سنة 2018 و 2019 فنجد ارتفاع من سنة 2018 إلى 2019 سواء في المناطق الحضرية أو الريفية وحتى على المستوى الوطني، والإحصاءات المقدمة من طرف المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق توضح ذلك:

جدول رقم 3: يوضح مقارنة لعدد عدد وفيات حوادث المرور خلال سنتي 2018-2019

عدد الوفيات	المناطق الحضرية	المناطق الريفية	مستوى الوطني
سنة 2018	693	2617	3310
سنة 2019	676	2599	3275
الفارق	-17	-18	-35
النسبة %	-2.45	-0.69	-1.06

المصدر : وزارة النقل، إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق بتصرف

لقد أكد المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق أنه "بلغ عدد قتلى حوادث المرور خلال السنة 2019 : 3275 قتيلا ، منها 2599 قتلا بالمناطق الريفية ، و 676 قتلا بالمناطق الحضرية¹ ، و بالمقارنة مع الحصيلة خلال المرحلة نفسها من سنة 2018 نلاحظ :

-انخفاض في عدد القتلى داخل المناطق الحضرية بـ 17 قتيلا، أي بنسبة 2.45 - %

-انخفاض في عدد القتلى داخل المناطق الريفية بـ 18 قتيلا ، أي بنسبة 0.69 - %

¹ إحصاءات وفيات حوادث المرور بالجزائر لسنة 2019 ، وزارة النقل : المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق

-انخفاض في عدد القتلى على المستوى الوطني بـ 35 قتيلا ، أي بنسبة 1.06 - %

ثالثا: الخصائص الديموغرافية للضحايا والسائقين المتورطين في وقوع حوادث المرور في

الجزائر:

تري المنظمة العالمية للصحة أن حوادث المرور تشكل السبب الرئيسي للوفيات في العالم والسبب الأساسي للوفاة من الذين تتراوح أعمارهم بين 15- 29 سنة¹، حيث بين المركز الوطني للوقاية عبر الطرق أن الشباب هم الأكثر تسببا في حوادث المرور، إذ أثبت المركز أن السائقين المتورطين في حوادث المرور خلال سنة 2019 هم الشباب في الفئة العمرية 30-39 سنة سواء على المستوى الوطني أو في المناطق الحضرية أو حتى في المناطق الريفية، وهذا مقارنة بفئات السن أكثر من 59 سنة، ويرجع هذا إلى السرعة المفرطة عند الشباب وإلى بعض السلوكات غير الوقائية عند استخدام الطريق²، ويتضح هذا كله من خلال الجدول التالي:

جدول رقم 4: يوضح توزيع السواق المتورطين في الحوادث حسب الفئة العمرية خلال سنة 2019

فئات السن	عدد الحوادث	النسبة %
اقل من 18	776	3.45
18-24 سنة	3686	16.38
25-29 سنة	3992	17.74
30-39 سنة	6166	27.40
40-49 سنة	3875	17.22
50-59 سنة	2370	10.53
يفوق 59 سنة	1584	7.04
غير محدد	58	0.26
المجموع	22507	100.00

المصدر : وزارة النقل، إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق بتصرف

¹ منظمة الصحة العالمية ، "التقرير العالمي عن حالة سلامة الطرق 2015"، جينيف روسيا ، 2015 ، ص 3.

² فاطمة حساني ، مرجع سابق، ص . 259 .

من خلال الجدول السابق نرى بأن المسبب الرئيسي لحوادث المرور هو العنصر البشري المتمثل في قائدي المركبات وهم من الفئات العمرية الشابة التي تتراوح أعمارهم ما بين الفئة العمرية 30-39 سنة مقارنة بالفئات العمرية الشابة الأخرى ومقارنة بفئة كبار السن الذين تنخفض نسبة تسببهم في حوادث المرور، فارتفاع عدد حوادث المرور أكثر عند فئة الشباب يرجع بالدرجة الأولى إلى مميزات هذه الفئة ، فالشباب غالبا ما يتميزون باللامبالاة، و يسوقون بتهور وبالسرية المفرطة، و غير واعين بمخاطر الطريق، أما بالنسبة لانخفاض نسبة تورط المسنين في حوادث المرور، فهذا يرجع إلى نوعية تكوينهم في مجال السياقة وإلى إتباعهم الطرق الوقائية عند استخدام الطريق.

وفيما يتعلق بالخصائص الديموغرافية لضحايا حوادث المرور فنجد أن الذكور أكثر تعرضا للإصابات بحوادث المرور مقارنة بالإناث. أما بالنسبة للسن فنجد أن الشباب هو الأكثر ضحايا لحوادث المرور، أكثر تعرضا للإصابات مقارنة بفئة الأطفال وكبار السن خاصة الشباب المتراوح أعمارهم بين 20 إلى 29 سنة لكلى الجنسين أكثر عرضة لحوادث المرور وهذا يرجع إلى عدة عوامل منها عدم احترام الإجراءات الوقائية اللازمة من طرف الشباب ومن طرف الجنس الذكوري . وأيضا استعمال السرعة المفرطة عند هذه الفئات العمرية الشابة .وتتضح أكثر من خلال الجدول التالي:

الفصل الثاني: السلامة المرورية في الجزائر بين النصوص القانونية وواقع السياسات الميدانية

جدول رقم 5: توزيع عدد الجرحى حسب السن والجنس خلال سنة 2019

المجموع		الإناث		الذكور		الفئة العمرية
النسبة %	العدد	النسبة %	العدد	النسبة %	العدد	
5.34	1657	8.03	583	4.52	1074	أقل من 5 سنوات
8.21	2547	13.31	966	6.66	1581	5-9 سنوات
5.95	1846	7.73	561	5.41	1285	10-14 سنة
9.23	2861	8.13	590	9.56	2271	15-19 سنة
13.83	4288	9.84	714	15.05	3574	20-24 سنة
13.37	4145	8.72	633	14.79	3512	25-29 سنة
10.41	3228	7.88	572	11.1	2656	30-34 سنة
7.97	2473	7.05	512	8.26	1961	35-39 سنة
5.85	1814	5.51	400	5.95	1414	40-44 سنة
5.11	1586	5.59	406	4.97	1180	45-49 سنة
14.72	4565	18.20	1321	13.66	3244	أكبر من 50
100.00	31010	100.00	7258	100.00	23752	المجموع

المصدر : وزارة النقل، إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق بتصرف

إما بالنسبة لعدد القتلى فنجد أن حوادث المرور سنة 2019 خلفت وفيات بالنسبة للذكور والإناث متفاوتة النسب بين الفئات العمرية، إذ تم تسجيل ارتفاع في عدد الوفيات عند فئة الذكور مقارنة بالإناث، كما أن النسبة ترتفع عند فئة المسنين الأكبر من 50 سنة مقارنة بفئة الأطفال والشباب، ويعود إلى عدم قدرة هذه الفئة على تحمل الصدمات والإصابات الناجمة عن الحوادث مقارنة بالفئات العمرية الأخرى، ولهذا السبب لا بد من تكثيف برامج التوعية المرورية للتقليل والحد من حوادث المرور .

ويتضح هذا أكثر من خلال الجدول التالي:

جدول رقم 6: يوضح: توزيع عدد الجرحى حسب السن والجنس خلال سنة 2019

المجموع		الإناث		الذكور		الفئة العمرية
النسبة %	العدد	النسبة %	العدد	النسبة %	العدد	
7.66	251	16.73	84	6.02	167	أقل من 5 سنوات
4.43	145	10.96	55	3.25	90	5-9 سنوات
2.53	83	4.38	22	2.20	61	10-14 سنة
6.35	208	3.39	17	6.89	191	15-19 سنة
10.47	343	5.18	26	11.43	317	20-24 سنة
12.18	399	4.38	22	13.60	377	25-29 سنة
10.44	342	6.77	34	11.11	308	30-34 سنة
8.73	286	4.58	23	9.48	263	35-39 سنة
6.56	215	5.18	26	6.82	189	40-44 سنة
5.65	185	5.38	27	5.70	158	45-49 سنة
24.98	818	33.07	166	23.51	652	أكبر من 50
100.00	31010	100.00	7258	100.00	2773	المجموع

المصدر : وزارة النقل، إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق بتصرف

ما يمكن توضيحه من خلال ما سبق هو أن ضحايا حوادث المرور من سائقين ومرافقيهم ومستعملي الطريق هم من الفئات الشابة ومن الجنس الذكري، هذا ما يدق ناقوس الخطر، ويؤثر على البنية السكانية للمجتمع وحتى على البنية الاقتصادية، إذ أن ارتفاع عدد الإعاقات عند الشباب وخاصة عند الذكور سوف يؤثر على اليد العاملة ويكلف الدولة أموالا طائلة من أجل التكفل بهذه الفئة تكفلا صحيا، اجتماعيا وغيرها من الرعاية، لهذا السبب لا بد من تكثيف الجهود لوضع استراتيجيات وقائية للتقليل من حوادث المرور التي أصبحت تهدد كيان المجتمع.

ورغم الجهود التي تبذلها مختلف الجهات والهيئات المعنية في الجزائر من خلال الحملات الإعلامية للتقليل من حوادث المرور، إضافة إلى الإجراءات القانونية والتدابير الوقائية في التوعية والتحسيس بمخاطر حوادث المرور، وما تخلفه من مآسي وأضرار اقتصادية واجتماعية ، خصوصا العامل البشري الذي يعتبر محركا أساسيا لعجلة الإنتاج و التنمية ، حيث تعرف هذه الظاهرة التي أضحت تسمى " عنف إرهاب الطرقات " تزايدا رهيبا في الجزائر إذ تحتل الجزائر المراتب الأولى في العالم، نظرا للخسائر المادية و البشرية الهائلة التي تتسبب فيها كل سنة ، مما يستدعي تكاثف الجهود وتساند وظيفي بين مختلف مؤسسات التنشئة في المجتمع من أجل الوقاية والتقليل من حوادث المرور.¹

المطلب الثاني: أسباب حوادث المرور في الجزائر

الفرع الأول: الأسباب المباشرة لحوادث المرور في الجزائر

تنقسم أسباب حوادث المرور المباشرة إلى ثلاث أسباب رئيسية وهي: العنصر البشري والذي يتمثل في السائق أو المشاة، والسبب الثاني الذي يتمثل في نوعية الطريق أو المحيط وأخيرا المركبة، حيث تمثل هذه العناصر الثلاثة السبب الرئيسي في الحوادث المرورية في الجزائر، وفي هذا الصدد يؤكد المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق أن المسبب الرئيسي لحوادث المرور بالجزائر هو العنصر البشري بالدرجة الأولى حيث يمثل نسبة 96.51% من النسبة الكلية لحوادث المرور لسنة 2019 بـ 21721 حادث وذلك نتيجة لعدم احترام السائقين للسرعة القانونية المسموحة و التجاوزات الخطيرة والقيادة في حالة سكر أو تحت تأثير المواد المهلوسةالخ، فيما مثلت الأسباب المتعلقة بالمركبة ما نسبته 2.10% من الحوادث بمعدل 472 حادث، كما تم تسجيل 314 حادث بسبب الطريق أو المحيط بنسبة 0.02 % من

¹وليدة حدادي ، مرجع سابق، ص. 141 .

الحوادث ولذلك لتسجيل مشاكل على مستوى الطريق أو سوء في الأحوال الجوية أو على مستوى الإنارة أو انعدام للإشارات المرورية والممهلات على حافة الطريق.

حيث ستقوم الدراسة بتحليل أهم أسباب حوادث المرور في الجزائر خلال سنة 2019 من خلال إحصائيات الصادرة عن المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق .

أولاً: العنصر البشري

أثبتت معظم الدراسات في مجال المرور أن السائق هو العنصر الأساسي في حوادث المرور لأنه يتأثر بمجموعة من الظروف الاجتماعية والاقتصادية والنفسية وغيرها، فقد أشار الباحث الهولندي دوبيكالير (De Beukelaer) إلى أن السائق (العامل البشري) يكون عادة العامل الأساسي في حوادث المرور، وأن السلوك الإنساني هو العامل الأهم في وقوع حوادث المرور.¹

وهو ما تؤكده الإحصائيات الرسمية للمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق لسنة 2019 إلى أن من بين الأسباب الرئيسية المؤدية للحوادث المرور هو العنصر البشري سائقا كان أم راجلا (المشاة) يحتل المرتبة الأولى بنسبة 96.51% في الجزائر بعدد 21721 حادث. ويتضح ذلك من خلال الجدول التالي :

¹-مليلة عطوي، إيمان هاجر مقيدش، "إستراتيجية الإعلام الأمني وآليات ترسيخ ثقافة التوعية والوقاية المرورية، دراسة ميدانية على عينة من الشباب السائقين بولاية سطيف"، مجلة البحوث والدراسات، م 15، ع 01 (2018) ص.372.

الفصل الثاني: السلامة المرورية في الجزائر بين النصوص القانونية وواقع السياسات الميدانية

جدول رقم 7: الأسباب الرئيسية لحوادث المرور تعود للعنصر البشري خلال سنة 2019

النسبة %	العدد	الأسباب
17.17	3864	السرعة المفرطة
15.34	3453	عدم انتباه السائق داخل الأحياء
6.71	1510	عدم أخذ الحيطة من طرف المشاة عند عبور الطريق
6.24	1404	فقدان السيطرة
5.96	1341	التجاوزات الخطيرة
4.40	991	رفض الأولوية
4.03	906	عدم احترام المسافة الأمنية
4.11	925	اللعب وسط الطريق أو السير على حافة الطريق
3.90	877	عدم استعمال ممرات الراجلين
3.58	806	المناورات الخطيرة
2.67	602	عدم احترام التوجيهات المفروضة على حركة المرور
2.62	589	عدم أخذ الحيطة من طرف السائق عند عبور الدراجات
2.45	552	تغيير الاتجاه دون إشارة
2.42	545	السياقة دون الحيازة على الرخصة المقررة
2.30	518	عدم احترام اشارات المرور
1.76	397	السياقة في حالة سكر أو تحت تأثير مخدر
1.72	387	عدم انتباه السائق عند خروجه من مكان التوقف
1.21	272	السير في الاتجاه الممنوع
1.19	267	عدم أخذ الحيطة من طرف السائق عند الرجوع إلى الخلف
1.04	234	عدم احترام إشارة قف
0.57	128	الوقوف أو التوقف الخطيرين
0.55	123	الانبهار بالأضواء
0.22	50	عدم أخذ الحيطة و الحذر من طرف المشاة أثناء اجتياز للسكة الحديدية
0.19	43	استعمال الهاتف المنقول أو سماعات الاذنين
4.16	937	أخرى
96.51	21721	المجموع

المصدر : وزارة النقل، إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق بتصرف

من خلال الجدول السابق نجد أن أسباب حوادث المرور تعود بشكل كبير إلى سائق المركبات وبنسبة كبيرة فيما نلاحظ أن المشاة يتسببون في حوادث المرور في بعض الأحيان .

أ: الأسباب التي تعود إلى السائق:

يعد سائقي المركبات أحد محاور المشكلة المرورية، ثمة نسبة كبيرة من السائقين الذين لا يتمتعون بالمهارات الفنية المطلوبة للقيادة التي من شأنها أن تحقق السلامة المرورية، وبالرجوع إلى نص القانون الذي يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرقات، وسلامة أمنها في الجزائر نجد أنه عرف السائق على أنه "كل شخص يتولى قيادة مركبة بما فيها الدراجات العادية، الدراجات النارية، أو يسوق حيوانات الجر، والحمل، والركوب، والقطعان عبر الطريق أو يتحكم فعلا في ذلك".¹

ويتضح ارتفاع عدد حوادث المرور التي تسبب بها السائق من خلال الجدول السابق، حيث يعتبر السائق هو المتسبب الأول والرئيس في حوادث المرور، ويعود إلى عدة عوامل أهمها استعمال السرعة المفرطة مما يدفع بالسائق إلى فقدان السيطرة على المركبة، أين تم تسجيل 3864 حادث مروري كأعلى نسبة بـ 17.17 % من حوادث المرور، فالسرعة المفرطة...التجاوز والمناورات الخطيرة...تحديات ومشاحنات تافهة كلها تصرفات خطيرة ولا مسؤولة يقوم بها بعض السائقين، خاصة الشباب، تخطف الأرواح يوميا على طرقاتنا، تليها التجاوزات الخطيرة بعدد 1341 بنسبة 5.96 % فالتجاوز هو تصرف صحيح أثناء السياقة إذا ما

¹ الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، الجريدة الرسمية، وثيقة تتعلق بتنظيم حركة المرور وسلامتها وأمنها، ع 12، الصادرة 2017/02/22، ص 6.

تم طبقا لقواعد السياقة الصحيحة، أما إذا لم يتم بطريقة صحيحة، فيصبح ما يسمى بالتجاوز الخطير، هذا السلوك الذي أصبحنا نشاهده يوميا على طرقاتنا، بل وأصبح شئ عادي عند بعض السائقين وأسلوب للسياقة أو للاستعراض، مآدى إلى العديد من حوادث المرور الخطيرة، بالإضافة إلى أن قانون المرور يعاقب بشدة السائقين الذين يقومون بهذا النوع من التجاوز ، ورفض الأولوية بعدد 991 بنسبة 4.40 % ناهيك عن :

❖ إن إجراء المكالمات الهاتفية أثناء السياقة، أو كتابة رسائل نصية أثناء المشي في الطريق ينقص من اليقظة ويخفض التركيز ويشتت الذهن بين السياقة و المحادثة، بالإضافة إلى أن المراقبة البصرية للمرآة العاكسة تصبح قليلة وغير متكررة، كما يجعل ردة الفعل بطيئة خاصة في حالة وجود طارئ مفاجئ على الطريق، أيضا، سماع خبر مفرح أو محزن على الهاتف أثناء السياقة يؤثر على نفسية السائق بالسلب أو بالإيجاب، مما قد يعرضه لحادث مرور.

❖ السياقة دون حيازة عن رخصة سياقة .

❖ عدم ترك مسافة الأمان القانونية بين المركبات مما يتيح الكبح في الحالات الاستعجالين

❖ السياقة تحت تأثير المشروبات الكحولية ، أو الأدوية، أو أي مادة يمكن أن تؤثر على العقل البشري.

❖ عدم اخذ السائق لاحتياطاته اثناء الرجوع إلى الخلف او الدخول إلى الإحياء السكنية أو عند خروجه من مكان التوقف .

ب: الأسباب التي تعود إلى الراجلين: فضلا عن سائقي المركبات فإن للراجلين ضلع كبير في حدوث حوادث المرور بعدم حيلتهم، وحذرهم، أو عدم التزامهم بقوانين السلامة المرورية، والراجل في القانون الجزائري حسب نص المادة 19/2 من قانون المرور 14/01 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامة أمنها في الجزائر هو : "كل شخص يتنقل سيرا على الأقدام، ويعد بمثابة راجلين الأشخاص الذين يدفعون أو يجرون عربات الأطفال أو المرضى أو العجزة وكذلك الدراجات العادية أو الآلية، والعجزة الذين يتنقلون في عربات يقودونها بأنفسهم بسرعة الخطى".¹

وعليه ومن خلال الجدول السابق نلاحظ أن في سنة 2019 تم تسجيل 1510 حادث مروري لسبب عدم أخذ المشاة الحيطة أثناء عبور الطريق كما تم تسجيل 925 حادث نتيجة للعب الأطفال في وسط الطريق وهذا يعود لقلة الوعي وإهمال لدى الأولياء، حيث يمكننا تلخيص هذه لأسباب فيما يلي:

- * بالنسبة للراجلين فاستعمال الهاتف يمكن أن يشتت تركيزهم، فلا ينتبهون للمنبهات الصوتية للمركبات الأخرى، أو يقومون بعبور الطريق بعشوائية ما يعرضهم لخطر الدهس.
- * الإهمال وعدم التقيد بالعبور على الأماكن المخصصة للراجلين، والسير على الأرصفة.
- * عدم استعمال الراجلين للمرارات المخصصة على مستوى الطرق.
- * عدم استجابة المواطنين لحملات التوعية خاصة الأسر التي لديها أطفال.

¹ المرجع نفسه، ص.7.

ج: الأسباب التي تعود إلى الركاب: خلافا للسائقين والراجلين لم يعرف المشرع الجزائري الركاب، وذلك لا ينفي من اعتبارهم الفئة الثالثة من العنصر البشري المتسببة في الحادث المروري، الراكبين كما يعرف الجميع، هم الذين يتواجدون في المركبة، بخلاف السائق، كالمسافرين، وأفراد الأسرة المرافقين، وقد يتبادر للذهن لماذا يعتبرون من العناصر الفاعلة في وقوع الحادث، لكن في الواقع قد يقع الحادث بسبب أحد الركاب و الذي يقوم بشغل السائق عن فعل السياقة، بالمحادثة، أو الملاعبة، أو بطلب المساعدة لفتح نافذة، أو تقديم شيء ما، وكل هذه الأفعال قد صدرت فعلا من أحد الركاب وكانت سببا في وقوع حوادث، في مواقع مختلفة لم ينجو منها سوى من سرد أسباب الحادث.

ثانيا : المركبة

المركبة وطبقا لما جاء في المادة 20/3 من الأمر رقم 03/09 المعدل والمتمم للقانون رقم 14/01 هي: " كل وسيلة نقل بري مزود بمحرك للدفع، أو غير مزودة بذلك ، تسير على الطريق بوسائلها الخاصة، أو تدفع أو تجر"، والمركبة بهذا المعنى تتضمن عدة أنواع بمختلف الأحجام، كالدراجات النارية، والعادية، الشاحنات، الحافلات، السيارات...¹.

و تعد المركبة صلاحيتها للاستعمال من العناصر المهمة التي تحفظ سلامة الفرد والآخرين وتقع سلامة صيانة المركبة على الفرد، الذي يعتبر المسؤول الأول والأخير عن سلامتها وأن أي خلل ينتج عن إهمال صاحب المركبة هو مسؤول عنها مسؤولية مباشرة،

¹ سعيدة لعموري، مرجع سابق، ص ص. 291، 292.

فالسائق الجزائري يتجاهل الصيانة الوقائية، ويركز بالخصوص على الصيانة التي تضمن استمرار السيارة في السير وتفاذي أي تعطيل كما أنه لا يدرك أهمية الصيانة الوقائية ودورها في تفادي حوادث المرور.¹

من خلال الإحصاءات المقدمة من طرف المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق لحوادث المرور خلال سنة 2019 يلاحظ أن المركبة تعتبر من مسببات حوادث المرور بالجزائر لكن بنسبة ضئيلة مقارنة بالعنصر البشري حيث تم تسجيل 472 حادث وبنسبة 2.10% . كما هو موضح في الجدول التالي :

جدول رقم 8: يوضح: الأسباب الرئيسية لحوادث المرور والتي تعود للمركبة خلال سنة 2019

النسبة (%)	العدد	الأسباب
0,84	189	ثقب و انفجار الأطر
0,47	105	فرامل غير فعالة
0,31	70	اختلالات ميكانيكية
0,23	52	انعدام الأضواء
0,09	20	اضاءة غير قانونية
0,08	18	الحمولة الزائدة أو غير المؤمنة
0,04	10	خلل في جهاز التوجيه
0,04	08	أخرى
2,10	377	المجموع

المصدر : وزارة النقل، إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق بتصرف

حيث تم تسجيل 189 حادث نتيجة لانفجار في الأطر ثم تليها أعطال على مستوى الفرامل، حيث يعتبر حدوث خلل في نظام الفرامل واحد من أخطر الأعطال التي تهدد سلامة

¹ مليكة عطوي وإيمان هاجر مقيش، مرجع سابق، ص.373.

سائقي المركبات، وهذا يرجع إلى عدم إجراء فحص دوري لها وعدم مراقبة عدد من العلامات التي تشير لتهالكها أو لوجود عطل فيها حتى وإن كانت السيارات جديدة، ومن هذه العلامات نجد :

- صدور ضجيج عن الفرامل عند الدوس عليها.
- بطئ الاستجابة و ملاحظة أن التوقف أو تخفيض السرعة يأخذ وقت أكثر من اللازم.
- انحراف السيارة لجهة أكثر من غيرها عند التوقف المفاجئ.
- اهتزاز المقود عند الضغط على الفرامل.
- كذلك قد يكون تسارع السيارة البطيء مؤشراً على خلل في الفرامل.
- إلا أن الضوء التحذيري على لوحة التحكم هو المؤشر الذي لا ينبغي تجاهله على الإطلاق.

ولذلك لابد من التطرق إلى بعض الأمور المتعلقة بالمركبة غير الملائمة للاستعمال وهي:

- الاختلاف في المواصفات التقنية الملائمة للمركبة من بلد لآخر.
- عدم القيام بالاختبارات الفنية، وبشكل دوري للمركبة، وحسبما هو مطلوب.
- استعمال المركبات الخاصة لغايات النقل الجماعي.
- عدم صيانة المركبات دورياً: خاصة الإطارات، المصابيح، المكابح، المقود،....
- الحمولة الزائدة، التي تفوق طاقة المركبة.

ولقد فصل المشرع الجزائري في تحديده للوسائل التي يمكن أن تحمل وصف المركبة حسب مفهوم هذا القانون، وذلك في نص المادة الثانية من القانون 14/01 كالتالي¹:

أ - **السيارة:** "هي كل مركبة تستعمل لنقل الأشخاص، أو البضائع وتكون مزودة بمحرك للدفع، تسير على الطريق".

ب - **المركبة المتمفصلة:** "كل سيارة نقل البضائع متنوعة بمقطورة بدون محور أمامي متزاوجة بحيث يكون جزء من المقطورة متكئا على المركبة الجارة، ويكون أكبر جزء من وزن هذه المقطورة بنصف مقطورة".

ت - **الحافلة المتمفصلة:** "مركبة متكونة من عدة أجزاء صلبة يتم فصل كل جزء بالنسبة للآخر، وتتصل الحجلات المخصصة للمسافرين المتعلقة بكل قسم فيما بينها بشكل يسمح لهم بالتنقل بحرية وتكون الأقسام الصلبة موصولة بشكل دائم لا يمكن فصلها".

ث - **المقطورة:** "كل مركبة موجهة لتكون موصولة بسيارة"

ج - **الدراجة:** "كل دراجة غير مزودة بجهاز محرك ذاتي".

وعرف المشرع الجزائري الطريق في هذا القانون بأنه " كل المسالك العمومية المفتوحة لحركة مرور المركبات". وعليه فإنه أي خلل يمس المركبة، أو المسلك الذي تسلكه سيكون سببا في حدوث حادث مروري، حيث توزعت حوادث المرور في الجزائر على حسب نوع المركبة على الشكل التالي كما هو مبين في الجدول أدناه :

¹ الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، الجريدة الرسمية، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، ع 46، الصادر في 2001/08/19، ص.6.5.

جدول رقم 9: الأسباب الرئيسية لحوادث المرور حسب نوع المركبة خلال سنة 2019

النسبة %	عدد الحوادث	نوعية المركبة
68.41	15396	المركبات الخفيفة
7.54	4698	مركبات الوزن الثقيل
15.85	3568	دراجات نارية
2.79	629	المواصلات العامة
2.92	658	سيارات الاجرة
0.69	155	دورات
1.24	280	الجرارات الزراعية
0.28	63	القطارات
0.16	35	ألات الاشغال العامة
0.04	9	ترام (قطار الانفاق)
0.07	16	غير محددة
100.00	22507	المجموع

المصدر : وزارة النقل، إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق بتصرف

والملاحظ من خلال الجدول أن أكثر من نصف عدد حوادث المرور تتسبب فيها

المركبات الخفيفة، حيث تم تسجيل 15396 حادث من أصل 22507 حادث، وبنسبة 68.41%

من الحوادث المسجلة سنة 2019 بالجزائر، وهذا يعود إلى السرعة التي تتميز بها هذه المركبات، مقارنة بالمركبات الأخرى والعدد الكبير بحظيرة المركبات بالجزائر للمركبات الخفيفة.

ثالثا: الأسباب المتعلقة بالطريق و المحيط

يعد الطريق والمحيط كذلك من مسببات حوادث المرور في الجزائر فخلال سنة 2019 تم تسجيل 314 حادث على المستوى الوطني نتيجة لذلك لكن يعتبر هذا العدد قليل جدا مقارنة بعدد حوادث المرور إذ يمثل نسبة 1.39% من المجموع الإجمالي لحوادث المرور في الجزائر. فالطرق وكما عرفها المشرع الجزائري هي: "كل المسالك العمومية المفتوحة لحركة مرور المركبات"، بتصنيفاتها وطنية ولائية أو بلدية بالنسبة لموقعها، أو طرق سريعة أو عادية بالنسبة لاستعمالاتها...، وقد اعتبرت من عناصر الحادث المروري على اعتبار أنها المكان الذي تجري عليه عملية سير المركبات والراجلين، إذ أن أي خلل في الطريق قد يكون سببا مباشرا، أو عاملا مساعدا في وقوع الحادث، كعدم صلاحيته للسير، بسبب وجود أشغال أو حفر أو عدم وجود إشارات المرور في بعض أجزائه، أو عدم وضوحها بسبب وجود ما يخفيها...إلخ، كل ذلك يحول دون حسن استعمالها للغرض الذي أنشئت لأجله.¹

¹ سعيدة لعموري، مرجع سابق، ص. 292.

حيث يمثل الجدول التالي توزيع الأسباب المتعلقة بالطريق والمحيط خلال سنة 2019 :

جدول رقم 10: يوضح توزيع الأسباب المتعلقة بالطريق والمحيط خلال سنة 2019

الأسباب	العدد	(%) النسبة
طريق غير صالح	61	0,35
سوء الأحوال الجوية	49	0,28
مرور الحيوانات	34	0,19
طريق زلج	39	0,22
انعدام إشارات المرور	19	0,11
تشويهاات بالطريق	1	0,01
تهيئة غير مناسبة بالطريق	4	0,02
حفر بالطريق	15	0,09
انعدام الإضاءة	3	0,02
إبهار الشمس	12	0,07
حواجز بالطريق	1	0,01
أخرى	8	0,05
المجموع	246	1,40

المصدر : وزارة النقل، إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق بتصرف

وهناك بعض العوامل الطبيعية البيئية التي تساهم في بعض حوادث المرور، ولعل أبرز هذه الظواهر التي تؤثر في عملية السير على الطرقات والتي تؤدي إلى وقوع الحوادث المرورية هي:

أ- الأمطار: حيث تتسبب الأمطار في تقليل الاحتكاك بين الإطارات والطريق فتتزلق السيارة وتفقد توازنها وبالتالي يفقد السائق القدرة على التحكم الصحيح بسيارته، كذلك يجب العمل على تصريف مياه الأمطار وذلك من خلال رفع كفاءة المجاري مع الأخذ بالاعتبار الأمطار الموسمية والتي تهطل على فترات منقطعة حيث تقل القدرة على التعامل مع الأمطار، وأخطر ما فيها في أول وقت هبوط.

ب- الضباب: يؤدي الضباب إلى تقليص حقل الرؤية ومعظم الحوادث التي تقع عند وجود الضباب، يكون بسبب السرعة العالية مع وجود الثقة المفرطة لدى السائق ومحاولة الإسراع للوصول إلى المكان المرغوب فيه دون تأخير.

من هنا نجد أن هذه الأسباب والعوامل 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، ولكن هذا لا يعني أن العنصر البشري لا يتحمل القسط الأكبر من

المسؤولية لأنه الطرف الواعي، وبإمكانه أن يتغلب على عيوب الطريق وخلل المركبة ورداءة الطقس إذا كان سائقاً ماهراً أو ملماً بكل النظم والقوانين المرورية.¹

الفرع الثاني : الأسباب الغير المباشرة لحوادث المرور في الجزائر

نجد أن هناك بعض الأسباب الخفية أو الغير مباشرة و التي قد تكون لها دور في وقوع حوادث المرور والتي تتمثل في :

1- قلة فعالية التكوين والتدريب على السياقة:

أثبتت المعاينة الميدانية التي قامت بها مصالح المراكز المختصة، أن طريقة التكوين والامتحانات تتميز بنقائص كبيرة لها عواقب خطيرة على الأمن المروري، حيث أن عددا هائلا من السائقين وحتى المحترفين منهم ينقصهم التكوين الكافي والتدريب اللازم لاكتساب المهارات والمعارف الضرورية التي تساعد على التحكم في سياقة المركبة.²

2- قلة العمليات التوعوية:

بالنظر إلى أهمية العمليات التوعوية ودورها الفعال الإيجابي في تحقيق السلامة والأمن المروريين، إلا أننا نرى أنه من البديهي أن كل الإجراءات المتعلقة بالتوعية في هذا المجال لا يمكن أن تكون فعالة إلا إذا وضعت في إطار استراتيجية مدروسة ومرفقة بإجراءات مكملية في مجالات أخرى.

¹ وفاء كعوس، " دور الإذاعية المحلية في نشر الوعي المروري إذاعة أم البواقي أنموذجا، دراسة ميدانية على عينة من مستخدمي الطرق بمدينة أم البواقي"، مذكرة لنيل شهادة الماستر في علوم الإعلام والاتصال، تخصص اتصال وعلاقات عامة (جامعة العربي بن مهيدي-أم البواقي-2015/2016)، ص ص. 71، 72.

² حارتي حسين وبالعلياء بلال، مرجع سابق، ص. 44.

3-عدم تنصيب اللجان الولائية:

تجدر الإشارة إلى أن النشاط كان ضئيلا وهذا لعدم تنصيب اللجان الولائية التي توكل لها مهمة التحضير للعمليات التوعوية، ودراسة مشاكل السلامة المرورية والتنسيق بين مختلف القطاعات العاملة في مجال السلامة المرورية على المستوى المحلي وبصفة عامة تطبيق وتنفيذ البرامج المسطرة على المستوى المركزي.¹

4-الاختلال بين حجم حظيرة المركبات و سعة المنشآت القاعدية:

إن زيادة الطلب على النقل يؤدي بالتبعية إلى الاتجاه لتعقيد مشاكل النقل، ومن ثم انخفاض مستوى الخدمة، فزيادة ملكية السيارات لمقابلة الاحتياطات المتزايدة للنقل، يؤدي إلى تعقد مشاكل المرور (زيادة الحوادث) ومقابلة هذه المشكلة تكون عن طريق توفير تسهيلات ووسائل أكبر لحركة المرور ووضع التنظيمات العملية المناسبة لضبط حركة المرور.

5- نقص المنشآت القاعدية المستعملة للسير:

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

•كثرة المنعطفات وخطورة حوادثها.

¹المرجع نفسه، ص. 45.

- عدم صلاحية بعض الطرق نتيجة لعدم تعبيدها أو إهمالها.
- إتجاه مصممي المدن إلى استعمال طرق مقفلة ذات نهايات مسدودة في المناطق السكنية.
- الطرق ذات اتجاهين غير المقسومة كثيرة الخطورة إذا ما قورنت بالطرق المقسومة.
- نقص إشارات تنظيم المرور وسوء توزيعها.
- نقص المعابر والممرات المحمية للراجلين وسوء توزيعها.
- نقص الأرصفة والطرق المخصصة للدراجات، يمثل خطر على المشاة والدراجين.
- نقص الإنارة العمومية داخل المدن.
- إقامة أشغال دون وضع إشارات أو أخذ الاحتياطات اللازمة لذلك.
- لحواجز الثابتة على حواف الطرق كالأشجار، الأعمدة، الجدران، الحيوانات،.....¹ إلخ.

المطلب الثالث: سبل ووسائل الوقاية من مشكلة حوادث المرور في الجزائر

- الوقاية في اللغة العربية لها عدة معان، نذكر منها الحفظ (وقى الرجل ماله إذا حفظه) وبمعنى الستر وقيت فلانا من الخطر، وبمعنى الحاجز، واجعل بينك وبين الظلم وقاية.
- إن المفهوم العلمي للوقاية من الحوادث هو بالأساس ضمن المفهوم العلمي للوقاية من الجريمة (الوقاية من تعاطي الكحول والمخدرات) وعليه فان الأساليب الوقائية من الحوادث نجدها دائما "لها علاقة بخصوصيات المجتمعات".¹

¹ يزيد شهلي، "المراقبة التقنية للمركبات و دورها في تخفيض حوادث المرور بالجزائر، الزيارة الميدانية لوكالة رملي للمراقبة التقنية للسيارات والشاحنات"، مذكرة تدخل ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر، (جامعة الحاج لخضر - باتنة -، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، تخصص النقل والإمداد، 2010/2011) ص ص. 17-19.

وتعرف الوقاية المرورية 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 سياسة واستراتيجية محكمة.²

وفي ظل كل الحقائق التي تعتبر من أهم المسببات التي تؤدي إلى وقوع حوادث مرورية وما تشير إليه الإحصائيات كذلك من إرتفاع نسب الحوادث عبر السنوات كل ذلك استدعى ضرورة إيجاد سبل جادة للحد من الحوادث المرورية .

ويمكن تحقيق الوقاية من حوادث المرور من خلال كل التدابير التي تتخذها الدولة أو المجتمع المحلي أو الجهات المختصة أو الجمعيات، التي تنشط في مجال السلامة المرورية، وتضافر جهودها بهدف التأثير على العوامل المؤدية لحوادث المرور(السائق، المركبة، الطريق)، والحيلولة دون حصول الحوادث المرورية أو التقليل منها ومن تأثيراتها في الفرد والمجتمع.

أولاً: السياسة الوقائية

1- الرقابة المرورية التي ترتبط بتنظيم شرطة المرور لحركة السير على الطرق، وضبط ما يقع من مخالفات من مستعملي الطرق، وكذا بمسؤولية قادة أجهزة المرور في اتخاذ القرارات الإدارية الصحيحة والسليمة، التي من شأنها الحد من وقوع حوادث الطرق، والحد من ارتكاب المخالفات المرورية التي تؤدي بدورها إلى وقوع العديد من الحوادث.

¹فضيل بوجلal، مرجع سابق، ص 20.

²مليلة عطوي، مرجع سابق، ص 371.

2- مراعاة أصول التخطيط السليم لشبكة الطرق، بحيث يتناسب مع كثافة وحجم المرور المستخدم لهذه الشبكة، وإتباع المواصفات القياسية في رصف الطرق وتزويدها بوسائل الإنارة العامة، والحد من خطورة المنحنيات والتقاطعات والمرتفعات والمنحدرات ومعالجة مواضع الاختناقات بالطرق وتحديد السرعات المناسبة لها، واستخدام أفضل الوسائل الحديثة في تنظيم وضبط حركة المرور بالطرق كإشارات المرور الضوئية.

3- دراسة حوادث المرور بأسلوب علمي، من خلال جمع المعلومات وتسجيلها وتنقيحها وتفسيرها، بحيث تكون مرتبة ومصنفة بعناية في نماذج وتقارير ورسومات وصور، حيث يمكن من خلال توفير هذه المعلومات عن الحوادث استفادة العديد من الجهات منها في إعداد خطط عملها، وتقييم أدائها بناء عليها.

4- أهمية نشر الوعي المروري لدى كافة أفراد المجتمع، خاصة أن بيانات حوادث المرور بينت أن حوادث المرور ترجع أساسا إلى قصور الوعي المروري لدى مستعملي الطرق، حيث تقع نتيجة للإهمال أو عدم الاحتياط أثناء عملية القيادة أو أثناء استخدام أفراد المشاة للطريق، والتوعية المرورية هي مسؤولية الدولة وأجهزة الأمن ومنظمات المجتمع المدني ووسائل الإعلام ومختلف مؤسسات التنشئة الاجتماعية كالأسرة والمدرسة والمسجد وغيرها.

5- تعزيز الإدارة، أي تعزيز إدارة المواطن وقناعاته في احترام قواعد المرور والسلوك المروري الحضاري، وبصورة أعم تركز على الوصول إلى رأي عام مضاد للحوادث المرورية، وهذا بإتباع برامج التوعية طويلة الأمد، المحترفة الإعداد والتطبيق، وتعتبر عملية التقويم للبرامج

الوقائية في المجال المروري ضرورة وحتمية، تبدأ بالتقييم القبلي، أي بمعرفة ما كان عليه الحال قبل تطبيق البرامج الوقائية أو بالتقييم من خلال عملية التطبيق للبرامج الوقائية والتقييم البعدي لها.

6- الضبط المروري من خلال تعميم استخدام تقنيات المراقبة المرورية الحديثة مثل الرادارات والكاميرات على الطرق التي تكثر فيها الحوادث الخطيرة، وفرض الغرامات المالية، وتفعيل المواد القانونية الخاصة بالمخالفين لقواعد وأنظمة المرور، إضافة إلى تكثيف الدوريات المرورية على الطرق السريعة، والتشديد على استخدام معدات السلامة المجهزة في المركبات، كأحزمة الأمن وطفاية الحريق ومقاعد خاصة بالأطفال وغيرها.

7- التركيز على الإسعافات والتجهيزات الصحية، من خلال زيادة مراكز الإسعاف على الطرق السريعة بين المدن، ورفع كفاءة المسعفين في التعامل مع حالات المصابين في الحوادث المرورية.¹

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

8- التشريع وتطبيق أنظمة المرور: إن وجود نظام مروري متكامل، من شأنه أن يوجد قاعدة أساسية تسهم في الحد من الحوادث المرورية وتحقيق الأمن الضروري أهداف النظام السياسي والاجتماعي من خلال تنظيم مرافق السير بالطرق العامة، وحتى تتحقق تلك الأهداف لابد

¹ وليدة حدادي، مرجع سابق، صص. 151، 152.

من مراجعة الأنظمة الحالية وتقويمها باستمرار، العمل على سن الأنظمة الجديدة عند ظهور قضايا تستلزم ذلك، وتدريب وتأهيل القائمين على تنفيذ أنظمة المرور ، والعمل على إلزام المشاة باحترام التعليمات وذلك بإتباع الممرات المخصصة لهم، ولابد من العمل على الرقابة والمتابعة المستمرة للمخالفين ، مع ضرورة تطبيق المخالفات المستحقة عليهم، إلى جانب الحزم والتطبيق الجدي للأنظمة لتحقيق أهداف الأمن المروري.

ثانيا: التدابير الوقائية للحد من حوادث المرور

1- دور الأسرة في غرس الثقافة المرورية لدى الطفل.

أصبحت حوادث المرور في الجزائر مشكلة وطنية، واجتماعية مثلها كمثل أي مشكلة أخرى تواجه المجتمع الجزائري، ولكن هذه المشكلة بالذات تفاقمت وازدادت انتشارا خصوصا في السنوات الأخيرة حتى أصبحت هي المشكلة الأولى التي تهدد كافة أفراد المجتمع، ومختلف فئاته العمرية.

وتعتبر الأسرة من أبرز مؤسسات التنشئة الاجتماعية التي تساعد في الحد من انتشار الحوادث المرورية، وذلك من خلال الإسهام في عملية التربية والتعليم، والتثقيف وتكوين الشخصية لدى الطفل وتنميتها، فدور الأسرة لا يقتصر على الوظيفة البيولوجية فحسب، بل يجب أن يمتد ليشمل الجانب الاجتماعي أيضا، فتبدأ بتعليم الطفل أمور بسيطة خاصة بالسلوك اليومي ، وفي نفس الوقت يقوم بغرس مجموعة من المعايير والقيم الأخلاقية والتربوية، كالتربية المرورية، فأصبح من اللازم أن يتعلم الفرد كيفية استغلاله للطريق استغلالا عقلانيا وأن يتم

تكوين القيم، والمهارات والاتجاهات والمدرجات اللازمة ليصبح هذا السلوك جزءاً من ثقافة المرورية الشاملة وهذا ما يسمى باكتساب ثقافة مرورية منها يتعلم الطفل كيفية الانضباط، والالتزام بقواعد السير والمرور، واحترام القوانين ليصبح هذا السلوك لدى قائدي السيارات في عالم الغد، فالأسرة باعتبارها الخلية الأساسية داخل المجتمع، فإنه يقع عليها المسؤولية في نشر الثقافة المرورية بين أبنائها وذلك لقدرتها على التأثير والتغيير في سلوك الأبناء الداخلي والخارجي.¹

2- دور المؤسسات التربوية

تهتم وزارة التربية والتعليم بنشر الثقافة المرورية في أوساط تلاميذ المدارس والعاملين بها وجميع مستعملي الطريق عموماً لتحقيق الأهداف التوعوية المرورية وذلك وفق مجموعة أنشطة يتم الاتفاق حولها مع وزارة النقل وتتعاون الوزارتين في حملات التوعية وفق خطة سنوية يتفق عليها وفي حدود الإمكانيات المادية والبشرية المتاحة مع تحديد الموارد والتجهيزات التكنولوجية والنشرات والدوريات ونتائج الدراسات والبحوث في مجالات النظم المرورية والبرمجيات والأدلة بمختلف أنواعها واستعمالها بما يساعد المرشدين والقادة من الطلاب وهيئة التدريس والمشاركين في المجتمع على نشر مفهوم السلوك المروري السليم، وزارة التربية والتعليم موكل لها وبحسب ما ورد في المادة 21 من قانون المرور 09/87 المؤرخ في فيفري 1987 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، والتي جاء فيها أنه "يتم تعليم قواعد المرور والوقاية

¹ حارتي حسين وبلعيا بلال، مرجع سابق، ص 68-69.

والأمن داخل مؤسسات التعليم"¹، وبذلك جاءت مرحلة إدخال مواد وأنشطة تعليمية مرورية لبعض المناهج الدراسية بهدف اطلاع الطلاب على الأنظمة والقواعد المرورية المعمول بها والتوعية المرورية لهم وبيان السلوكيات الخاطئة ويقوم بتدريسها كوادِر مؤهلين لتقديم هذه المواد بالمدارس لتزويد الطلاب بالمفاهيم الرئيسية والمهارات التي تنمي لديهم الإحساس بالمسؤولية وخلق جو من الود والصداقة مع رجال المرور فضلا عن تعزيز فكرة إقامة مدن مرورية مصغرة في المدارس الكبرى لتخدم أكبر فئة من الطلاب ويصاحب ذلك محاضرات وورش عمل لتوعية الطلاب وأولياء أمورهم وعروض حية من قبل المرور ودوريات تدريبية للطلاب على القيادة الآمنة وإشارات السلامة المرورية.

بما أن فهم وتطبيق النظم المرورية من العوامل المهمة التي تؤدي إلى انخفاض عدد الحوادث وخفض ضحاياها وبالإمكان تنفيذ ذلك من خلال العديد من أساليب التوعية المرورية المناسبة والتي تقوم على المستحدثات التكنولوجية وتسعى إلى توظيفها مما يؤدي إلى رؤية جديدة لاستراتيجية السلامة المرورية وأساليب التوعية بها والتي حددت في:

- ✓ التنسيق مع الأجهزة الإعلامية خاصة الإذاعة والتلفزيون والصحافة لتخصيص برامج للكبار والصغار تركز على الثقافة المرورية بصورة شبه بصورة شبه دائمة.
- ✓ استخدام المطبوعات والملصقات الورقية الالكترونية.

¹ الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، لجريدة الرسمية ، ع 07 ، سنة 1987، ص 227 .

✓ عرض المعلومات على الطلاب بالمدارس الكترونيا وإعداد برامج وبرمجيات للتوعية تزود بها المدارس لتكون ضمن البرامج الدراسية على مدار السنة تتضمن الإرشادات والتوجيهات المرورية التي يجب إتباعها.

✓ إنشاء جمعيات "أصدقاء المرور" في المدارس بالتنسيق مع مدراء إدارات التربية في المديريات وإقامة المعارض المرورية التي تظهر بشاعة الحوادث وأسبابها.

✓ إنشاء مركز تكنولوجيا التعليم والمعلومات للتوعية المرورية بالإدارات التعليمية.

وبتنفيذ برامج التوعية المرورية داخل المؤسسات التربوية يجب الاهتمام بالعناصر التي من شأنها أن تسهم في إيجاد نظام مروري متكامل وقادر على الاستفادة من تطبيق تلك البرامج ومن هنا تأتي أهمية جهود وزارة التربية والتعليم لكونها الجهة المسؤولة بشكل كبير عن غرس المفاهيم والسلوكيات في نفوس الطلاب التي قد تكون الأكثر تأثراً وتأثيراً فيهم وتحديد دور مشاركتها في التوعية المرورية لتنفيذ استراتيجية السلامة المرورية.¹

3- وسائل الإعلام:

تعتبر وسائل الإعلام من أكثر الوسائل تأثيراً وحضوراً لدى الجمهور، حيث أصبحت هذه الوسائل مسئولة كغيرها من جهات أخرى في معالجة المشاكل وتدارك النقائص وانعكس ذلك على شرائح واسعة من المجتمع.

¹ حفصي أمال، مرجع سابق، ص ص. 43، 44.

ويعرف سمير حسين الإعلام بأنه: " كافة أوجه النشاطات الاتصالية التي تستهدف تزويد الجمهور بكافة الحقائق والأخبار الصحيحة والمعلومات السليمة عن القضايا والموضوعات ومجريات الأمور بطريقة موضوعية وبدون تحريف بما يؤدي إلى خلق أكبر درجة ممكنة من المعرفة والوعي والإدراك والإحاطة الشاملة لدى فئات جمهور المتلقين للمادة الإعلامية بكافة الحقائق والمعلومات الموضوعية الصحيحة، عن هذه القضايا والموضوعات، وبما يسهم في تدوير الرأي العام وتكوين الرأي الصائب لدى الجمهور في الوقائع والموضوعات والمشكلات المثارة والمطروحة ".¹

إن النتائج المأساوية المترتبة عن المشاكل المرورية المتكررة يوميا والإحصاءات الرسمية تثبت أن هناك خسائر مادية وبشرية ولها آثار نفسية واجتماعية يصعب إزالتها بسهولة، مما يستدعي تكاثف جهود الجهات المختصة، لتشخيص الأسباب في أرض الواقع، واتخاذ الإجراءات المناسبة للتقليل من حدوثها، وبما أن العنصر البشري غالبا المتسبب في وقوع أغلب الحوادث المرورية فهو يحتاج إلى توعية مستمرة للتحكم في سلوكياته أثناء القيادة، وتبصيره إلى أمور المساعدة على تجنب الحوادث، وإتباع قواعد السير وآداب السلامة، التي تعني بتنظيم ديناميكية الأداء في الشوارع العامة، ووسائل الإعلام تضطلع بدور التوعية بناء على ما تملكه من خصائص ومميزات تمكنها من تحقيق مستوى أداء فعال، وتساهم أيضا في إرساء معالم الثقافة المرورية بين أفراد المجتمع.

¹ خضور أديب ، " أدبيات الصحافة " ، جامعة دمشق ، ط 2 ، 1992 ، ص.56 .

أ- دور الوسيلة السمعية: هي من أهم الوسائل انتشارًا، إذ يمكنها الوصول بسهولة إلى مختلف شرائح المجتمع، ويمكنها تحقيق نتائج هامة، والاستفادة من خصائصها الاتصالية في عملية التوعية المرورية، بحيث يمكن مخاطبة مستعملي الطريق خاصة السائقين في أي منطقة جغرافية أو موقع ما، بأسرع وقت ممكن من خلال البرامج المتعلقة بهذا الجانب، وتشكل الإذاعة إحدى وسائل الضبط الاجتماعي بطريقة غير مباشرة عندما توجه وترشد مستعملي الطريق إلى سلوكات إيجابية، في التعامل مع المركبة والطريق من خلال تناولهم لموضوع حوادث المرور.

تستطيع الإذاعة في سياق نشر التوعية المرورية ربط القرى بالمدن، وتكثيف البرامج باللهجات المحلية حسب كل منطقة، وتكثيف فترات البرامج الاجتماعية والإرشادية بمواضيع متتابعة لنشاطات الحملات المرورية، من خلال التغطيات الإخبارية، والتقارير الميدانية واللقاءات الصحفية، مع رجال المرور والمهتمين والخبراء لمناقشة أحداث الساعة واستعراض المشكلة المرورية في البلاد ، وحجمها وأسبابها وطرق معالجتها، من خلال حملات التوعية المرورية وتطبيق القوانين السارية. وأساليب تناول التوعية المرورية في البرامج التي تعدها أو تشارك في إعدادها بالتنسيق مع الجهات المعنية بالمرور، كالمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.

ب- الوسائل السمعية البصرية: يعتبر التلفزيون من أهم وسائل الاتصال انتشارًا، والأكثر جماهيرية ونفوذًا وقدرته إلى الوصول ومخاطبته الشرائح الاجتماعية المختلفة، والتأثير فيها

لذلك فإن المواد والبرامج المرورية التلفزيونية التي تقدم في إطار التوعية المرورية، يمكنها أن تستخدم هذه الخصائص الاتصالية والتقنية التي يتميز بها التلفزيون من أجل تقديم هذه البرامج والإسهام في تحقيق الوعي المروري. ويستطيع التلفزيون نقل جميع الفعاليات التي تقام في هذا المجال، كمادة جاهزة للبث في المعارض والندوات والمؤتمرات إلى جانب ما تقدمه من برامج.¹

إن الإعلام يحقق العديد من الأهداف، وفي مقدمتها الأهداف الوقائية التي تحقق من خلال توعية المواطنين بالأضرار المختلفة للحوادث المرورية وأثارها المختلفة للحفاظ على أمنهم واستقرارهم وسلامة ممتلكاتهم بإتباع أسلوب "الوقاية خير من العلاج" من خلال التواصل مع الجهود المبذولة من القائمين على الإعلام المروري وتوظيف الرسالة الإعلامية بكافة أنواعها لتوعية المواطنين بإتباع السلوكيات الرشيدة والحفاظ على أمن المجتمع واستقراره.²

3- دور مؤسسات المجتمع المدني:

أصبحت الحكومة قادرة وحدها على توفير احتياجات المجتمع، حيث أصبح لا غنى عن مساندة جهات أخرى غير حكومية والتي تعرف بمؤسسات المجتمع المدني أو الجمعيات أو الحركة الجمعوية.

ولا ينبغي الاستهانة بالدور الفعال الذي أصبحت تلعبه الحركة الجمعوية في التوعية المرورية في مختلف الدول سواء كانت متقدمة أم نامية، فهي اليوم لم تعد تقتصر في مهامها

¹ صدراتي كلثوم و صاب محفوظ، "التوعية المرورية كأحد آليات الوقاية من حوادث المرور"، مجلة سوسيلوجيا، جامعة الجزائر 2، ص 94-97.

² جاسم خليل ميرزا، " تكامل العلاقة بين الأجهزة المرورية والأجهزة الإعلامية: العلاقة بين الأجهزة المرورية ووسائل الإعلام: الأسس والمبادئ"، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2008، ص 20.

في تقديم المساعدات والعمل الخيري، بل تعدت ذلك ليصبح هدفها إحداث التنمية في المجتمع وتغيير السلوكات الخاطئة لأفراده، وهي تجسد عمليا فكرة التكافل الاجتماعي في الإسلام.

كما يمكن للجمعيات في مجال التوعية المرورية، دعم الجهود التطوعية للدفع بعجلة التنمية من خلال التشارك مع الحكومة والقطاع الخاص في الدولة، ولأنها تتواصل مباشرة مع أفراد المجتمع، بحيث تنزل إلى واقعهم اليومي من خلال احتكاكها المباشر مع مختلف الفئات المستهدفة من طرفها -مع العلم أن الجمعيات النشطة في مجال التوعية المرورية والوقاية من حوادث المرور، تستهدف كل فئات المجتمع من شيوخ وشباب ونساء ورجال وحتى الأطفال-، فإن هذا يمكنها من معرفة ما يعانونه بسبب حوادث المرور الخطيرة، فتوجه كلا من المتسبب في الحادث والضحية، كما تساهم في تثقيف أفراد المجتمع من خلال عقد المؤتمرات وورش العمل والحملات التحسيسية حول حسن استعمال الطريق والوقاية المرورية.

كما يمكنها أن تفيد الجهات المسؤولة باقتراحاتها البناءة لإيجاد الحلول الناجعة لتجسيد السلامة المرورية، والأمن عبر لطرق، وتحسين منظومة السياقة في الدولة، لذلك ينبغي على الحكومات السعي لتعزيز دور مؤسسات المجتمع المدني في كل المجالات، وفي مجال التوعية المرورية على وجه الخصوص، وذلك بإخراجها من الوضعية اللاموظيفية التي تعيشها، وتسهيل تواصلها مع الفئات التي من المفروض أن تستهدفها بنشاطها، وكذلك تزويدها بالإمكانيات

اللازمة لأداء واجبها. وتعتبر الجمعية الوطنية للسلامة المرورية واحدة من أهم الجمعيات الناشطة على المستوى الوطني في مجال السلامة المرورية.¹

¹ -سميرة عماروش، "دور مؤسسات المجتمع المدني في التوعية المرورية في الجزائر: الجمعية الوطنية للسلامة المرورية نموذجا"، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، م 06، ع 03، السنة 2019، ص ص. 404 - 407.

المبحث الثالث : دور المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق في الوقاية

من حوادث المرور بالجزائر

سعت الجزائر منذ عقود إلى تنظيم استعمال شبكة الطرق بإصدار القوانين والتشريعات قصد ضمان تنقل مستعمليها بكل سلامة و أمان أين عرفت المنظومة التشريعية المتعلقة بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها تطوراً كبيراً منذ الاستقلال إلى يومنا، كل هذا تماشياً مع التطورات و التغيرات التي عرفها المجتمع بصفة عامة والبنية التحتية للطرق وارتفاع حظيرة وطنية للمركبات بصفة خاصة.

الجزائر كبقية الدول تسعى جاهدة إلى انتهاج سياسة وقائية فعالة نظرا لفائدة الدور الوقائي و نتائجها الايجابية بالنسبة لهذه الظاهرة الخطيرة و عليه فانه تم استحداث هيئات تضطلع بهذا الدور بدايتها كانت باللجنة الدائمة لأمن الطرق و تم تعويضها بعد ذلك بالمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.

المطلب الأول: التعريف بالمركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق:

تعتبر الجزائر من البلدان التي أولت اهتماماً كبيراً للسلامة المرورية حيث بادرت منذ السنوات الأولى من الاستقلال إلى إنشاء اللجنة الوطنية للأمن الطرق خلال سنة 1967 وكلفتها بمهمة البحث لإيجاد انجاز السبل واتخاذ التدابير اللازمة لتوفير السلامة لمستعملي الطريق عبر التراب الوطني.

مع مرور الوقت تبين أن تنظيم هذه الهيئة وتواجدها على المستوى المركزي لم تستطيع تحقيق كل أهداف المسطرة لذا فكرت السلطات العمومية في إنشاء هيئة أخرى تتوفر على شروط جديدة وذلك عن طريق تنظيمها بكيفية تسمح لها بتنسيق بين كل قطاعات والهيئات المعنية وتقريبها من الميدان أكثر فأكثر لتمكينها من تحقيق نتائج أفضل حيث نص قانون المرور رقم 87/09 الصادر في 10 فيفري 1987 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق

وسلامتها وأمنها¹، على إنشاء المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق تحت وصاية وزير الداخلية والجماعات المحلية ، أين تم تجسيد هذا المشروع في 20 ابريل 1998، حيث تم افتتاح الرسمي للمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، وبصدور القانون 14/01 المؤرخ في 19 أوت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها² والذي حولت وصايته إلى الوزير المكلف بالنقل طبقا لإحكام المادة 64 منه ، وتتفرع عن هذا المركز لجان ولاتية للوقاية والأمن عبر الطرق ويتكفل المركز على وجه الخصوص باقتراح المسائل المناسبة والضرورية لتحديد وتطبيق سياسة وطنية للوقاية والأمن عبر الطرق ،أما اللجان الولائية فتقوم بتنسيق وتنفيذ العمليات المحددة في هذا المجال وتقتراح على المركز الوطني كل التدابير الضرورية والرامية إلى تقليص حوادث المرور.³

وهو: "مؤسسة عمومية ذات طابع إداري تتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي حيث يوضع المركز تحت وصايا الوزير المكلف بالنقل ويكون مقره مدينة الجزائر العاصمة" حسب ما جاء في المادة 02 من المرسوم التنفيذي رقم 03-502 المؤرخ في 27 ديسمبر 2003 ، والذي يتضمن مهام المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق وتنظيمه وسيره⁴، يقوم بتسيير المركز مدير عام الذي يعين بمرسوم بناء على اقتراح من الوزير المكلف بالنقل والذي يقوم بكل العمليات في إطار مهام المركز ويتوفر المركز على مصالح مركزية تتمثل في مجلس التوجيهي الذي بدوره يقوم بدراسته وإبداء الرأي في جميع التدابير المتعلقة بتنظيم وتسيير المركز كما تساعده اللجنة التقنية الاستشارية وتبدي رأيها في برنامج نشاط المركز وقد شرع المركز في أداء مهامه وأول ما بدأ به هو السعي لتشخيص أسباب وقوع حوادث المرور وتحديد مختلف العوامل التي تؤدي إلى تفاقم هذه الظاهرة مع ارتفاع نسبة

¹ الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، الجريدة الرسمية ، ع 07 ، سنة 1987، ص.225 .

² الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، الجريدة الرسمية ، ع 46 ، سنة 2001 ، ص.04 .

³ ميلودي سلامي ، جمال بوسته ، " دور المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق في التقليل من حوادث المرور "، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية ، م 06، ع 03 ، سنة 2019، ص . 289 .

⁴ الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، الجريدة الرسمية، ع 82 ،الصادرة بتاريخ 28 ديسمبر 2003 ، ص.6 .

الخطورة في الجزائر مقارنة بغيرها من البلدان وذلك بالتعاون مع كل أعضاء مجلس التوجيهي وبعض الأخصائيين والخبراء لرسم معالم السياسة الوطنية للوقاية من حوادث المرور وتحديد استراتيجيه لتنفيذها.

وطبقا للمادة 25 من المرسوم التنفيذي رقم 19-303 المؤرخ في 10 نوفمبر 2019، والذي يحدد طبيعة المندوبية الوطنية للأمن عبر الطرق ومهامها وتنظيمها وسيرها، "تحول ممتلكات وحقوق وواجبات ومستخدمو كل من المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق والمركز الوطني لرخص السياقة، إلى المندوبية الوطنية للأمن في الطرق".¹

حيث تمثل المندوبية الوطنية للأمن في الطرق، مؤسسة عمومية ذات طابع إداري، موضوعة لدى الوزير المكلف بالداخلية، تنظم وتسير كمصلحة خارجية للإدارة المركزية، كما تتولى تنفيذ السياسة الوطنية للأمن في الطرق عن طريق اقتراح استراتيجيات الأمن في الطرق وتنفيذها.²

المطلب الثاني : تنظيم ومهام المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق:

إن استحداث المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق جاء تعزيزاً للمجهودات التي تبذلها مختلف الجهات والمصالح المعنية بالوقاية عبر الطرق وكذلك رسم سياسة وقائية تعتمد على استراتيجية وطنية مبنية على دراسات علمية وميدانية بموجبه يتم ضبط برامج عمل دقيقة، حيث تم إحداث هذا المركز لرسم سياسة وقائية تلزم الجهات والمصالح المعنية بتنفيذها ومعالم هذه السياسة تتجلى في الدور الذي يقوم به، وهو ما نص عليه الفصل الأول من المرسوم

¹ الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، الجريدة الرسمية، ع 70، الصادرة بتاريخ 17 نوفمبر 2019، ص. 17.

² المرجع نفسه، ص. 17.

التنفيذي رقم 03-502 المؤرخ في 27 ديسمبر 2003 المادة 03 منه والمتضمنة : الشخصية القانونية - المقر - المهام.¹

يتكون التنظيم الإداري للمركز من مدير عام ومجلس التوجيه وكذلك لجنة تقنية استشارية:
1/المدير العام:

يعين المدير العام للمركز بموجب مرسوم بناء على اقتراح من وزير المكلف بالنقل وتنتهي مهامه بنفس الأشكال وله بهذه الصفة أن يتصرف باسم المركز مثله أمام العدالة وفي جميع أعمال الحياة المدنية، زيادة على ذلك له السلطة السلمية على جميع مستخدمي المركز وله حق التعيين في الوظائف ما عدا تلك التي لها طريقة أخرى للتعيين كما أنه يساعد في أداء مهامه أمين عام يعين بقرار من الوزير الوصي.

2/ مجلس التوجيه :

يكلف مجلس التوجيه بدراسة وإبداء الرأي في جميع تدابير المسائل المتعلقة بتنظيم وسير المركز وكذا إعداد برامج العمل السنوية ومتعددة السنوات وشروط إبرام الصفقات والاتفاقيات الذي تلزم المركز زيادة على ذلك يقوم بجميع الأعمال الكفيلة بتحسين بلوغ أهداف المركز وتشجيعها.

يتكون المجلس من 21 عضو بما فيهم المدير العام بصفة استشارية كما يمكن للمجلس زيادة على ذلك أن يستعين بأي شخص كفء في مداوالاته ويعين أعضاء مجلس التوجيه لمدة ثلاث سنوات قابلة للتجديد في قرار من الوزير المكلف بالنقل بناء على اقتراح من السلطات التي ينتمون إليها، ويجتمع المجلس في دورة عادية بناء على استدعاء من رئيسه مرتين في السنة على الأقل كما يمكن له الاجتماع في دورة غير عادية بناء على طلب من رئيسه أو ثلثي الأعضاء ولا تصح مداوالات المجلس إلا بحضور نصف عدد الأعضاء على الأقل وإذا لم

¹ الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، الجريدة الرسمية ، ع 82 ،الصادرة بتاريخ 28 ديسمبر 2003 ص. 06.

يكتمل النصاب يعقد اجتماع آخر بعد ثمانية أيام وتصح المداولات في هذه الحالة مهما كان عدد أعضاء الحاضرين.

3/ اللجنة التقنية الاستشارية:

من مهام اللجنة التقنية الاستشارية مساعدة المدير العام و ذلك بإبدائها الرأي التقني في برامج نشاط المركز ويعين أعضاؤها بمقرر من وزير المكلف بالنقل لمدة ثلاث سنوات قابلة للتجديد، حيث تجتمع مرة كل ثلاثة أشهر على الأقل بمبادرة من رئيسها أو من المدير العام للمركز أو من ثلثي أعضائها.

و طبقا للمادة 05 من مرسوم التنفيذي رقم 03-502 ، يتكون المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق تحت سلطة المدير العام الذي يساعده الأمين العام من¹ :

- قسم الوقاية والتنسيق المروريين

- قسم السلامة المرورية والدراسات .

- قسم الإحصاءات والتقييم .

- قسم الإدارة العامة.

- الملحقات.

1- قسم الوقاية وتنسيق المروريين :

حيث تتمثل مهام قسم الوقاية وتنسيق المروريين فيما يلي:

- إعداد استراتيجية الوقاية المرورية وضمان تنفيذها ولمتابعتها .

- ضمان تنسيق أعمال مختلف المتدخلين في مجال الوقاية المرورية .

¹ الجريدة الرسمية ، رقم 82 ، الصادرة سنة 2003 ، ص 6.

- إعداد برامج التوعية التي تسهم في الوقاية المرورية.
- تنشيط الجمعيات وتنسيق أعمالهم في مجال الوقاية والسلامة المرورية تقديم مختلف المساعدات لها.

- إعداد برامج التكوين والتربية في مجال الوقاية المرورية .
- إعداد تقرير السنوي للمركز في مجال الوقاية المرورية.
- * ويضم ثلاث مصالح وهي :

- مصلحة الوقاية المرورية .
- مصلحة التنسيق المروري.
- مصلحة التربية والتكوين والإعلام المروري.

2- قسم السلامة المرورية والدراسات :

- يكلف قسم السلامة المرورية والدراسات بمهام الآتية :
- إعداد استراتيجية السلامة المرورية والضمان تنفيذها ومتابعتها.
 - ضمان تنسيق أعمال مختلف المتدخلين في مجال السلامة المرورية .
 - القيام بدراسات في مجال السلامة المرورية أو تكليف جهات مختصة بالقيام بها وضمان نشرها على نطاق واسع .
 - إعداد برامج التي تسهم في السلامة المرورية .
 - إعداد التقرير السنوي لمركز في مجال السلامة المرورية.

* ويضم ثلاث مصالح وهي :

- مصلحة السلامة المرورية .

- مصلحة الدراسات

- مصلحة التخطيط .

3- قسم الإحصاءات والتقييم

يكلف قسم الإحصاءات والتقييم بالمهام الآتية:

- جمع الإحصاءات والمعطيات والمعلومات المختلفة المرتبطة بالوقاية والسلامة المرورية

والقيام بتحليلها ونشرها.

- انجاز دراسات استشرافية ذات صلة بالوقاية والسلامة المرورية والقيام بنشرها.

- مسك البطاقة الوطنية لحوادث المرور والقيام باستغلالها.

- تشكيل بنك معطيات يرتبط بالوقاية والسلامة المرورية و تسيير كافة وسائل المعلوماتية

للمركز.

- إعداد بوابة معلوماتية للمركز .

- القيام بإصدار مجلة للمركز .

- إعداد تقرير وإحصائيات والقيام بتقييم في مجال الوقاية والسلامة المرورية.

- تشكيل رصد وثائقي.

* ويضم ثلاث مصالح وهي :

- مصلحة الإحصائيات.

- مصلحة الإصدارات و الإعلام الآلي.

- مصلحة التقييم.

4- قسم الإدارة العامة

يكلف قسم الإدارة العامة بالمهام الآتية :

- تسيير المستخدمين تقدير وتنفيذ ميزانية التسيير والتجهيز

- تسيير وسائل المركز والمحافظة عليها .

- تسيير الشؤون القانونية والمنازعات.

* ويضم ثلاث مصالح وهي :

- مصلحة المستخدمين والتكوين.

- مصلحة المالية .

- مصلحة الوسائل العامة.

كما يتوفر المركز الوطني على أربعة ملاحق يحدد اختصاصها إقليميا حيث يدير هاته

الملحقة رئيس وتتكون من مصلحتين هما :

- مصلحة الوقاية المرورية.

- مصلحة السلامة المرورية.

المطلب الثالث: إنجازات السلامة المرورية من خلال المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق

يقوم المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق بمجموعة من الأدوار في مجال السلامة

المرورية، والوقاية من حوادث المرور والتي يهدف من خلالها إلى نشر الوعي والثقافة

المرورية، التي من شأنها الوقاية أو التقليل من حوادث المرور بالجزائر والتي تشهد تطور رهيبا

خلال السنوات الأخيرة و من بين هذه الأدوار نذكر: ¹

¹المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق ، تاريخ الزيارة على الساعة 08:30

أ- تنشيط أيام تحسيسية و حملات الوقاية .

1/ نظم المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق بالشراكة مع المجمع الطاقوي سوناطراك، قافلة تحسيسية للوقاية من حوادث المرور تجوب عدة ولايات ساحلية ، و ذلك من 15 جويلية إلى 30 أوت 2019.

القافلة التي اختير لها شعار "لا تفسد عطلة أطفالك...بتهورك"، بالولايات التالية: الجزائر التي شهدت فعاليات انطلاق التظاهرة يوم الاثنين 15 جويلية 2019، ثم بومرداس من 16 إلى 20 جويلية ، ولاية بجاية من 26 إلى 30 جويلية، بعد ذلك بولاية سكيكدة من 18 إلى 22 أوت ، وصولا إلى ولاية مستغانم من 26 إلى 30 أوت 2019.

وجاءت هذه المبادرة بهدف التوعية والتحسيس بمخاطر حوادث المرور خلال موسم الاصطياف، الذي شهد ارتفاعا رهيبا في ضحايا هذه الظاهرة .

وبهدف إيصال الرسالة التوعوية وترقية السلامة المرورية لدى أكبر عدد وأوسع شريحة من مستعملي الطريق .¹

2/ تنظيم قافلة تحسيسية بالشراكة مع مؤسسة سونطراك، والتي خصصت لولاية إليزي، حيث اختتمت فعاليات التظاهرة بدائرة إن أميناس، مدرسة ابن رشد و مدرسة ابن تومرت، بحضور كل من رئيس الدائرة، فوج من الكشافة الإسلامية، ممثلين عن الأمن والدرك الوطني والحماية المدنية، بالإضافة إلى تغطية الحدث من طرف إذاعة إليزي.

وقد قام فريق عمل المركز بتقديم دروس نظرية وتطبيقية في السلامة المرورية، بالإضافة إلى توزيع مجموعة من الدعائم التوعوية التي تحتوي على أهم النصائح لحماية الأطفال في طريقهم إلى المدرسة. (الملحق 02)

¹ موقع المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، " حملة تحسيسية تحت شعار - لا تفسد عطلة أطفالك...بتهورك"،
http://www.cnpsr.org.dz ، (20/03/2020)، على الساعة 17:50 .

أما الفريق الثاني فقد توجه إلى القاعدة السكنية الخاصة بمؤسسة سونطراك لتقديم مداخليتين حول الإطار القانوني للسلامة المرورية في الجزائر وموضوع « le pneumatique » نظرا للأهمية البالغة لسلامة العجلات في تفادي حوادث المرور، بالإضافة إلى مداخلتين من تقديم المؤسسة حول النظام الداخلي لها، وقواعد السياقة السليمة، حيث نظم هذا اليوم التكويني لفائدة السائقين المحترفين والإطارات المساهمة في تسيير حظيرة المركبات للمؤسسة.

كما قام المشاركون بتجربة فضاء السياقة الافتراضية، عن طريق les casques VR الجهاز الذي يقوم بعرض حادث مرور باستعمال تقنية D3 بهدف التوعية عبر هذه التجربة، وجهاز محاكاة السياقة.

3/ شارك المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق، ممثلا في مديره العام مع جمعية INFO-TRAFIC في العملية التحسيسية للوقاية من مخاطر الطرقات تحت عنوان " الوشاح الأبيض " بملعب 05 جويلية، يوم السبت 23 نوفمبر 2019.

حيث أشرف المدير العام للمركز عن انطلاق فعاليات هذه التظاهرة التي تهدف إلى لفت الانتباه إلى ظاهرة حوادث المرور وما تخلفه من قتلى و جرحى ، وكذا التركيز في هذا اليوم التحسيسية على فئتين هما الأطفال والشباب ، وذلك من خلال النشاطات التي ساهم بها المشاركون منها المركز الذي قام بتنصيب حظيرة السياقة البيداغوجية وتوزيع الدعائم على الأطفال، كما عمل على توعية فئة الشباب بتقديم النصائح و الإرشادات وتوزيع الدعائم المنجزة خصيصا لهم¹.

1 موقع المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، " حملة تحسيسية تحت شعار - الوشاح الأبيض -"، <http://www.cnpsr.org.dz> ، (20/03/2020)، على الساعة 20:15.

ب - التنسيق مع السلطة المؤهلة لتنظيم تعليم القواعد الخاصة بالوقاية والأمن عبر الطرق في المؤسسات المدرسية ومراكز التكوين .

1/ نظم المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق يوماً تحسيسياً لفائدة تلاميذ ابتدائية "الأمير عبد القادر" ببلدية الحراش، هذا في إطار الحملة التحسيسية الخاصة بحماية الأطفال المتمدرسين من حوادث المرور، حيث قام فريق عمل المركز بتقديم دروس توعوية في السلامة المرورية، كما تم توزيع مجموعة من الدعائم على الأطفال، التي تحتوي على أهم النصائح والإرشادات لسلامتهم في الطريق إلى المدرسة.

2/ قام فريق عمل المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق يوم 19 نوفمبر 2019 بزيارة إلى متوسطة اللوزات الكائنة ببلدية بن عكنون، أين تم تنظيم عدة نشاطات تحسيسية لفائدة التلاميذ .حيث استفاد تلاميذ السنة الأولى و الثانية متوسط من دروس في التربية المرورية و حظيرة السياقة البيداغوجية، في حين استفاد تلاميذ السنة الثالثة و الرابعة متوسط من دروس في التربية المرورية إلى جانب فضاء السياقة الافتراضية، كما كانت ورشة الرسم مجال للتعبير عن مفهوم السلامة المرورية أين أبدع التلاميذ في الرسومات. لقيت هذه المبادرة استحسان كبير من طرف التلاميذ والطاقم الإداري و التربوي، حيث قدمت شهادة شكر وتقدير للمركز عرفانا لما قدمه من عطاء لترقية الثقافة المرورية.

3/ نظم المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، بالشراكة مع مؤسسة رونو الجزائر، حملة توعوية لحماية الأطفال المتمدرسين من مخاطر حوادث المرور للموسم الدراسي 2019/2020، تحت شعار "قلل من سرعتك...تحمي حياة طفلك"، اليوم الثلاثاء 24 سبتمبر 2019.

تهدف هذه الحملة إلى:

- الحد من حوادث المرور التي تهدد يوميا حياة الأطفال المتمدرسين.

- تكثيف نشاطات التوعية والتحسيس لحماية هذه الفئة من طرف الأسرة والمدرسة والمجتمع ككل.

- رفع الوعي المروري لدى السائقين للاحترام الصارم للمنطقة 30 (المنطقة التي يرتادها الأطفال).

- تحسين شروط السلامة والأمن عبر المحيط المدرسي.

- غرس ثقافة مرورية لدى الأطفال بتقديم معارف نظرية وتطبيقية مدعمة بوسائل بيداغوجية.¹

4/ قام المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق يوم 02 أفريل 2019 بتنظيم يوم تحسيس للوقاية من حوادث المرور بالمركز التكويني المهني ببوزريعة، حيث قدم إدارات المركز دروسا في السياقة و السلامة المرورية عبر جهاز محاكاة السياقة (simulateur de conduit) ، وخوذات السياقة الافتراضية (casque veillère) بالإضافة إلى توزيع مجموعة من الدعائم على المتربصين التي تحتوي على أهم النصائح والإرشادات لتفادي حوادث المرور.

5/ المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق في زيارة كل من "مدرسة عيساني قويدر و مدرسة يحيى بركات " الواقعة بمقاطعة واد السمار في 30 اوت 2018، أين تلقى تلاميذ المقاطعة شروحات و معارف حول كيفية التعامل السليم مع الطريق باستعمال معلقات تحتوي على صور توضح كيفية استعمال الرصيف، و كيفية عبور الطريق بالإضافة إلى إشارات المرور الضوئية، و في الختام وزعت على التلاميذ الدعائم التوعوية من أجل ترسيخ مفاهيم السلامة المرورية في أذهانهم.

ج - المشاركة في أشغال الهيئات الوطنية والدولية التي لها نفس الغاية.

1/ شارك السيد أحمد نايت الحسين، مدير المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، في

¹ موقع المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، " حملة تحسيسية تحت شعار - قلل من سرعتك...تحمي حياة طفلك -"،

http://www.cnpsr.org.dz ، (20/03/2020)، على الساعة 21:10.

فعاليات المؤتمر الوزاري العالمي الثالث للسلامة على الطرق، والذي أقيم بدولة السويد، من 19-20 فيفري 2019.

المؤتمر حضره حوالي 1500 ممثل عن حوالي 140 دولة حول العالم، بهدف تبادل التجارب التي أبرزت نجاحها في بعض الدول، والدروس المستفادة من تنفيذ الخطة العالمية من أجل السلامة على الطرق (2011 - 2020)، وتحديد إستراتيجية مكافحة حوادث المرور للفترة الممتدة إلى سنة 2030، خاصة مع الحصيلة المرتفعة للحوادث والتي تسفر عن 1.35 مليون ضحية ، و50 مليون جريح سنويا، وأن حوادث المرور هي السبب الثامن للوفاة في العالم بصفة عامة، وأول سبب للوفاة بالنسبة لفئة الشباب ما بين 5-29 سنة.

2/ في 8 ديسمبر 2019 شارك المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق في معرض الإنتاج الجزائري في طبعته الثامنة و العشرون، منذ انطلاقاته إلى غاية اليوم الأخير من المعرض.

و تهدف مشاركة المركز في هذه التظاهرة الهامة، إلى تسليط الضوء على ظاهرة حوادث المرور، و لفت الانتباه إلى المجهودات والوسائل التي يستخدمها المركز بالتنسيق مع الهيئات الفاعلة في الميدان لمكافحة تفاقم هذه المعضلة.

كما يسعى المركز إلى مرافقة المؤسسات الناشطة في مجال تصنيع و بيع مختلف أنواع المركبات و حثها على إدراج السلامة المرورية في برامج عملها كمؤسسات مواطنة والمساهمة و بمختلف السبل في تعزيز شروط السلامة و الأمن عبر الطرق.

3/ترأست الجزائر ممثلة في المدير العام للمركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق السيد أحمد نايت الحسين أشغال المؤتمر العربي السابع عشر لرؤساء أجهزة المرور، المنعقد بمقر الأمانة العامة لمجلس وزراء الداخلية العرب في العاصمة تونس يومي 25 و 26 جويلية 2018.(الملحق 03)

و قد شهد المؤتمر مشاركة وفود رفيعة المستوى لممثلي وزارت الداخلية في الدول العربية إلى جانب الأمين العام لمجلس وزراء الداخلية العرب و رئيس جامعة نايف للعلوم الأمنية، وتمت خلال هذا اللقاء مناقشة مختلف الملفات ذات الصلة بالأمن المروري و السلامة عبر الطرق.¹

كما كانت هذه المناسبة فرصة لتبادل الخبرات و عرض تجارب الدول العربية الرامية إلى ترقية الوعي المروري لدى مختلف فئات مستعملي الطريق و تعزيز شروط السلامة و الأمن عبر الطرق.

و قد أثمر المؤتمر في يومه الختامي عدة توصيات ركزت في مجملها على ضرورة تكثيف الجهود و عصرنة الأساليب للقضاء على الأسباب المؤدية إلى وقوع حوادث المرور سيما تلك المتعلقة بالعامل البشري، و ذلك من خلال تحسين التكوين في السياقة مع دعمه ببرنامج تحسيبي وقائي، وتشديد العقوبات عند ارتكاب المخالفات المرورية الخطيرة و إيجاد السبل و الحلول الكفيلة بالقضاء على مشكل الازدحام الذي تعاني منه جل الدول العربية.

د - الاتصال مع الأجهزة والمؤسسات والهيئات التي لها نفس الغاية الكفيلة بتحسين الوقاية والأمن عبر الطرق واقتراحها وتطويرها.

1/ في 26 فيفري 2019 وقع السيد أحمد نايت الحسين، المدير العام للمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق CNPSR، والسيد أندري عبود، المدير العام لمجمع رونو الجزائر Renault-Algérie ، اتفاقية تعاون و شراكة في مجال السلامة و الأمن عبر الطرقات.

¹ موقع المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق،

. http://www.cnpsr.org.dz ، (21/03/2020)، على الساعة 11:50 .

هذه الاتفاقية جاءت في إطار مضاعفة حملات التوعية و تنويع أساليب التحسيس بمخاطر حوادث المرور، بالإضافة إلى توحيد جهود الطرفين الرامية إلى ترقية السلامة المرورية، و ضمان سلامة و أمان أكبر لمستعملي الطريق خاصة السائقين.

2/ إمضاء اتفاقية تعاون مساء الأربعاء 30 سبتمبر 2018 بين المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق، و مخبر مناهج تصميم الأنظمة بالمدرسة الوطنية العليا للإعلام الآلي.

و تكمن أهمية هذه الشراكة في كونها ستضع حيز العمل فريق من الخبراء والمهندسين في مجال تصميم التطبيقات و الأنظمة المعلوماتية من أجل تعزيز وتطوير الآليات و القدرات التقنية للمركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق وذلك بهدف ترقية و تفعيل نشاطاته في مجال السلامة و الأمن عبر الطرق.

3/ توقيع إتفاقية تعاون و شراكة بين المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق و شركة سونطراك للتحسيس والوقاية من حوادث المرور يوم الاربعاء 04 جويلية 2018، تهدف إلى تعزيز التبادل بين المركز والشركة من خلال تقديم المساعدة في مجال الوقاية و السلامة المروري لصالح مستخدميها ومن جهة أخرى توفير الدعم اللوجستي و التمويل لمختلف الحملات التوعوية و الوقائية التي ينظمها المركز الوطني عبر مختلف ولايات الوطن.¹

و لذلك جاء هذا المشروع ليغطي النقص المسجل في هذا المجال، حيث سيتم إنجاز أرضية إلكترونية للتربية المرورية تأخذ في الاعتبار سن و ميول الطفل يمكن الاستعانة بها أثناء أوقات الدراسة أو خارجها.

¹ موقع وزارة الداخلية الجزائرية، "إتفاقية شراكة بين المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق و شركة سونطراك " <https://interieur.gov.dz/index/ar> (25/06/2020)، على الساعة 18:20.

هـ - تقديم برامج إذاعية وتلفزية للتوعية من حوادث المرور

1/ مشاركة المركز الوطني للوقاية من حوادث المرور ممثلا في السيد أحمد نايت الحسين مدير المركز، في برنامج كلام في الميزان، عبر قناة Beur tv، موضحا من خلاله أهم النقاط الرئيسية حول حوادث المرور، والسلامة المرورية في الجزائر و طرق الوقاية منها.

2/ تقديم ركن السلامة المرورية، في برنامج صباح الخير يا جزائر، بعد نشرة الأخبار كل يوم أحد، على القناة الأرضية، من تقديم السيدة فاطمة خالف، والسيدة مروة بن عليا إطار على مستوى المركز.

يقدم خلال هذا الركن أهم النصائح والإرشادات السلامة المرورية في الطريق، السلوكات والظواهر الخطيرة الواجب تجنبها، وكل ما يخص مجال السلامة المرورية في الجزائر.¹

¹ موقع المؤسسة العمومية للتلفزيون، "برنامج صباح الخير، ركن السلامة المرورية" <https://www.entv.dz> (25/06/2020) على الساعة 20:30 .

ملخص الفصل الثاني

يعد استفحال ظاهرة حوادث المرور في الجزائر، ظاهرة اجتماعية باتت من الضروري محاربتها والتصدي لها، إذ تعتبر واحدة من أهم المشكلات التي تستنزف الموارد المادية والطاقات البشرية، ولهذا تسعى الدولة إلى انتهاج سياسات من شأنها الوقاية من حوادث المرور، ويظهر ذلك من خلال سن جملة من القوانين والتشريعات، وتبني استراتيجيات تتناسب وحجم الظاهرة تهدف إلى تحسين مستوى السلامة المرورية، والتحكم في سلوكات العنصر البشري الذي يعتبر من أهم العناصر المسببة لحوادث المرور إلى جانب عنصر الطريق والمركبة، هذه القوانين والاستراتيجيات يمكن حصر أساليبها في جانبين وقائي وردعي حسب قانون المرور الجديد 05/17 المعدل والمتمم للقانون 01/14، فالجانب الوقائي والمتمثل في مجموعة الإجراءات الوقائية الاستباقية وهذا من خلال نشر الوعي المروري في أوساط مستعملي الطريق، سائقين كانوا أو راجلين، وذلك بتعديل سلوكاتهم وتوجهاتهم لاحترام قانون المرور وقواعد السير، باستعمال الإمكانيات البشرية والمادية من قبل الجهات المعنية بالسلامة المرورية وأهمها وسائل الإعلام والمجتمع المدني والأسرة، أما الجانب الآخر فيتمثل في الجانب الردعي العلاجي وهذا يكون من خلال التطبيق الصارم لقانون المرور وردع المخالفين بكل حزم، ولقد شدد التعديل الأخير لقانون المرور في الجانب الجزائي، حيث رفع من قيمة الغرامات الجزافية وكذا مدة الحبس في بعض الجنح وإجراءات.

أما فيما يخص أسباب حوادث المرور في الجزائر ومن خلال بعض الإحصائيات الصادرة عن المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق نجد أن الأسباب المباشرة والمتمثلة في العنصر البشري والمركبة والطريق من أهم الأسباب المؤدية إلى حوادث المرور، إلا أن الدراسة خلصت إلى وجود هذه الأسباب متدخلة فيما بينها على الرغم من أن العنصر البشري هو من أهم الأسباب المباشرة والبارزة في حوادث المرور، بالرغم من أهمية نوعية الطرق وهندستها واختلافها من حيث عرضها واتساعها وما يحيط بها من أهم أسباب وقوع حوادث المرور،

إضافة للمركبة التي تعتبر العامل الوسيط في سلسلة العوامل المسببة للحوادث، ولا يمكن الفصل بين السيارة وبين شخصية قائدها، فسلامة المركبة وصلاحياتها وصيانتها المتكررة ودورية وتوفر جميع وسائل السلامة يساعد في تقليل الحوادث المرورية الناتجة عن ذلك، إضافة إلى أسباب غير مباشرة تساهم في وقوع بعض الحوادث السير.

وبالرغم من الإجراءات الردعية التي اتخذتها الدولة في السنوات الأخيرة من أجل توفير سبل ووسائل للوقاية من حوادث المرور، كذلك دور الهيئة المكلفة بالوقاية متمثلة في المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق الذي يعتبر من أهم الهيئات التي تسعى جاهدة إلى تحسين مستوى السلامة المرورية ويتجلى ذلك من خلال نشاطه حضور قوي في مجال الوقاية و التحسيس بضرورة التقيد بطرق السلامة المرورية، تبقى ظاهرة حوادث المرور موجودة وتشكل هاجساً وقلقاً كبيراً للسلطة العمومية والمجتمع في آن واحد.

الخاتمة

الخاتمة:

ليست السلامة المرورية والوقاية من حوادث المرور مسؤولية الدولة وحدها، بل هي مسؤولية مجتمع ككل بالنظر إلى نمط سلوك بعض الأفراد سواء سائقين أو مشاة، الأمر الذي يتطلب تكافل وتضافر جهود جميع الهيئات الفاعلة وكافة المعنيين بالوقاية من حوادث المرور، لذا ينبغي تبني سياسة وطنية للحد من هذه الظاهرة، حيث ساهم تزايد الحوادث في الآونة الأخيرة في تغيير سياسة المشرع الجزائري نحو تدعيم المنظومة الردعية، بما يؤكد اهتمام الدولة بوضع استراتيجية شاملة ووضعها موضع التنفيذ للحد من هذه الحوادث أو على الأقل معالجة أسبابها والتخفيف من آثارها السلبية، وهذا يتجسد في قانون المرور 05/17، الذي جاء من أجل إيجاد حلول لهذه الآفة، متضمنا إجراءات جديدة أكثر صرامة، ولكن هذه الإجراءات تظل عديمة الجدوى ما لم توضع آلية للتطبيق وتكثيف الرقابة المرورية قصد ضمان الامتثال لقواعد السلامة المرورية، إضافة إلى التوعية والتحسيس لمستعملي الطريق بضرورة احترام قانون المرور وترسيخ مفهوم الثقافة الوقائية وتبني برامج توعوية وخضوع هذه البرامج للتقييم والمساءلة، وهنا تلعب وسائل الإعلام والمدارس ومنظمات المجتمع المدني والمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات دورا هاما في نشر الوعي والسعي نحو خلق ثقافة مرورية، مع التركيز على إعطاء الفرص لتفعيل الشراكة المجتمعية لكل الفاعلين فيما يتعلق بالسلامة المرورية على جميع المستويات، لأن الغاية من القوانين المرورية ليست العقوبة بل هي غاية تربية وقائية تهدف إلى تنظيم حركة المرور عبر الطرق وأمنها وذلك من أجل الحد من إرهاب الطرقات.

التوصيات

• تطوير مدارس تعليم السياقة من أجل الإسهام في الرفع من كفاءة السائق وهذا من

خلال

اعتماد مناهج بيداغوجية متطورة مع استئناسها بالتجارب الأجنبية الناجحة في هذا المجال .

• إعادة النظر في شبكة الطرق وإعادة إصلاحها.

• استحداث السلامة المرورية كمادة ضمن المناهج التعليمية.

• زيادة توعية المواطنين بقواعد المرور .

قائمة المراجع

قائمة المراجع

القرآن الكريم

أولاً: الكتب

1. أحسن مبارك طالب ، "سبل الوقاية من حوادث المرور"، ندوة حول معايير الأمن والسلامة للطرق الطويلة، "الرياض: جامعة نايف للبحوث الأمنية، 2012/02/01.
2. جاسم خليل ميرزا، " تكامل العلاقة بين الأجهزة المرورية والأجهزة الإعلامية: العلاقة بين الأجهزة المرورية ووسائل الإعلام: الأسس والمبادئ"، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2008
3. حسين سعد الدين ،" مديرية الأمن العمومي ودور الأمن الوطني في تنظيم ومراقبة حركة المرور عبر الطرق"، أيام دراسية حول منهجية تنظيم حركة المرور والتجهيزات الأمنية عبر الطرق ، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق ، الجزائر، 2000.
4. خضور أديب ، " أدبيات الصحافة " ، جامعة دمشق ، ط 2، 1992
5. صونية بن طيبة ، "القتل الخطأ بين الشريعة والقانون الوضعي دراسة مقارنة "، دار الهدى عين مليلة ، الجزائر 2010
6. عامر بن ناصر المطير و ناصر بن المرشد الزير، "مستوى السلامة المرورية في الوطن العربي مقارنة بالدول الأخرى والإستراتيجية المقترحة لتحسينها"، جامعة الملك سعود، قسم الجغرافيا.
7. عميد عمرو صلاح الدين جمجوم ، "التحقيق في حوادث المرور الدورة التدريبية من 8-2003/03/19 " ، أكاديمية نايف للعلوم الامنية ، الرياض 2003.
8. لويس معلوف اليسوعي ، المنجد في اللغة والإعلام، باب الميم مادة مَر (بيروت، المطبعة الكاثوليكية، طبعة دار المشرق ، 1960) .
9. محمد راكان الدغمي ،"الجرائم المترتبة على حوادث المرور وعقوبتها في الشريعة الاسلامية"، الدليل الالكتروني للقانون العربي ArbLawInfo، 1999.

10. محمد شلبي، المنهجية في التحليل السياسي: مفاهيم، المناهج، الإقتراب الأدوات، الجزائر 1997.

11. مكي دردوس ، "القانون الجنائي الخاص في التشريع الجزائري "، ج 01 ، ديوان المطبوعات الجامعية، قسنطينة الجزائر 2005 .

12. وزارة النقل : المركز الوطني للوقاية والامن عبر الطرق إحصاءات حوادث المرور بالجزائر لسنة 2018-2019 .

ثانيا: المجالات العلمية

13. صدراتي كلتوم وصاب محفوظ ،"التوعية المرورية كأحد آليات الوقاية من حوادث المرور"،مجلة سوسيولوجيا ،جامعة الجزائر2.

14. بيران بن شاعة ،"مستوى وعي تلاميذ المرحلة الابتدائية بقواعد السلامة المرورية"، دراسة ميدانية لعينة من تلاميذ المدرسة الابتدائية عيسى عزوز بالأغواط، مجلة الباحث في العلوم الانسانية والاجتماعية"، جامعة عمار تليجي-الأغواط-(الجزائر)، ع.32 ، جانفي 2018.

15. رحيمة حوالف، "التكاليف الاقتصادية والاجتماعية لحوادث المرور بالجزائر"، مجلة الباحث"،ع11/2012،كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير،جامعة أبي بكر بلقايد- تلمسان - الجزائر .

16. رفيقة قصوري ، "النصوص القانونية ومدى تأثيرها في تحسين السلامة المرورية "، مجلة الباحث للدراسات الاكاديمية ، م 06، ع 03 ، (سبتمبر 2019)

17. سامي أحمد عباس الدليمي،" ممارسات دائرة الممر للحد من مخاطر الطرق وسبل معالجتها، دراسة تحليلية على محافظة اليمن"، مجلة الدنانير: الجامعة العراقية، عدد 11

18. سعيدة لعموري،"الوقاية من حوادث المرور في التشريع الجزائري"،مجلة الاجتهاد القضائي، ع.15(سبتمبر 2017).

19. سميرة عماروش، "دور مؤسسات المجتمع المدني في التوعية المرورية في الجزائر: الجمعية الوطنية للسلامة المرورية نموذجا"، *مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية*، م 06، ع 03، السنة 2019.
20. فاتح بوفروخ، "فواعل الشراكة المجتمعية و السلامة المرورية في الجزائر"، *مجلة الآداب والعلوم الاجتماعية*، م. 16، ع. 02 (2019).
21. فاطمة حساني، "قراءة إحصائية لحوادث المرور بالجزائر"، *مجلة الباحث في العلوم الانسانية و الاجتماعية*، ع 32، جانفي 2018.
22. مليكة عطوي، إيمان هاجر مقيدش، "إستراتيجية الإعلام الأمني وآليات ترسيخ ثقافة التوعية والوقاية المرورية، دراسة ميدانية على عينة من الشباب السائقين بولاية سطيف"، *مجلة البحوث والدراسات*، م 15، ع 01، 2018.
23. ميلودي سامي، جمال بوسنة، " دور المركز الوطني للوقاية والامن عبر الطرق في التقليل من حوادث المرور"، *مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية*، م 06، ع 03، سنة 2019
24. وليدة حدادي، "المشكلة المرورية في الجزائر الأسباب والوسائل"، *مجلة العلوم الانسانية*، جامعة محمد خيضر بسكرة، ع. 50 (2018).
25. خليفة مراد ونسيم رشاشي، "أثر تعديل قانون المرور الجزائري رقم 05/17 على واقع ظاهرة حوادث الطرقات"، *مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية*، م. 06، ع. 03 (سبتمبر 2019).

ثالثا: المذكرات والرسائل

26. يزيد شهلي، "المراقبة التقنية للمركبات و دورها في تخفيض حوادث المرور بالجزائر، الزيارة الميدانية لوكالة رملي للمراقبة التقنية للسيارات والشاحنات"، مذكرة تدخل ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر، (جامعة الحاج لخضر - باتنة -، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، تخصص النقل والإمداد، 2010/2011)
27. وفاء كعوس، دور الإذاعية المحلية في نشر الوعي المروري إذاعة أم البواقي انموذجا، دراسة ميدانية على عينة من مستخدمي الطرق بمدينة أم البواقي، مذكرة مكملة لنيل شهادة

الماستر في علوم الإعلام والاتصال تخصص: اتصال وعلاقات عامة، جامعة العربي بن مهيدي-أم البواقي-2015/2016.

28. هشام بنعبد العزيز بن عبد الله المرشد، "الاستعانة بالخبرة في حوادث المرور، دراسة نظرية تطبيقية من واقع ملفات الحوادث لدى إدارة المرور والمحاكم الشرعية بمدينة الرياض"، رسالة مقدمة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في العدالة الجنائية (أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، كلية الدراسات العليا، قسم العدالة الجنائية، تخصص التشريع الجنائي الإسلامي) 2001.

29. عيسى بوكرموش، "إستراتيجية الاتصال في الحملات الإعلامية، دراسة وصفية لإستراتيجية التوعية المرورية ولاية غرداية نموذجاً"، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في الإعلام والاتصال - فرع اتصال إستراتيجي - (جامعة الجزائر 3 -، 2012/2013)

30. عمر تركي وبوشليق نبيل، "أهمية القطاع العام في تحسين السلامة المرورية- دراسة حالة مدينة المسيلة - " مذكرة تخرج مكملة لنيل شهادة ماستر (جامعة محمد بوضياف -المسيلة- 2017/2018).

31. درقاوي عائشة، "دراسة قياسية لحوادث المرور في الجزائر تطبيق منهجية (BOX-JENINC) (1970-2009)"، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في علوم التسيير (جامعة عبد الحميد بن باديس - مستغانم - 2010-2011).

32. حفصي أمال، "الإستراتيجية الاتصالية لمؤسسات الأمن للوقاية من حوادث المرور دراسة حالة لمديرية أمن ولاية المسيلة"، تخصص اتصال وعلاقات عامة (جامعة محمد بوضياف -المسيلة- 2015/2016)

33. حارتي حسين وبالعلاء بلال، "السلوكيات الانحرافية لدى السائقين الشباب وعلاقتها بارتكاب حوادث المرور"، رسالة مقدمة لنيل شهادة الماستر في سوسيولوجيا العنف وعلم العقاب (جامعة الجيلاني بونعامة، خميس مليانة، كلية العلوم الانسانية والاجتماعية، قسم: العلوم الاجتماعية) 2017-2018.

34. تبناني عبير، " الحملات الإعلامية الإذاعية الخاصة بالتوعية المرورية في الجزائر - دراسة ميدانية على عينة من جمهور السائقين بولاية سطيف" - مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير في علوم الإعلام والاتصال، تخصص: وسائل الإعلام والمجتمع (جامعة محمد خيضر - بسكرة- 2011/2012).

35. بوقاسم محمد، "المخالفات والجنح المرورية في التشريع الجزائري"، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر في الحقوق كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة عبد الحميد بن باديس، (2017/2018) .

36. ابن عباس فتيحة ، "دور الإعلام في التوعية والوقاية من حوادث المرور في الجزائر : مقارنة بين المناطق الريفية والحضرية"، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في الإعلام والاتصال (جامعة الجزائر 3: كلية الإعلام والاتصال 2011-2012) .

37. بوقادوم عبد القادر، " أسباب حوادث المرور حسب مستعملي الطريق ،" مذكرة لنيل شهادة ماستر، تخصص علم النفس العمل والتنظيم وتسيير الموارد البشرية (جامعة العربي بن مهيدي -أم البواقي-:كلية العلوم الاجتماعية والإنسانية ، تخصص علم النفس) .

رابعاً: الجرائد الرسمية

38. منظمة الصحة العالمية ، التقرير العالمي عن السلامة على الطرق، 2015 .

39. منظمة الصحة العالمية، التقرير العالمي عن السلامة على الطرق 2009.

40. الجريدة الرسمية ، ع 70 ،الصادرة بتاريخ 17 نوفمبر 2019 .

41. الجريدة الرسمية ، ع 82 ،الصادرة بتاريخ 28 ديسمبر 2003 .

42. الجريدة الرسمية ، ع 12 ، الصادرة 2017/02/22

43. الجريدة الرسمية، ع 07،صادرة 11 فبراير 1987

44. الجمهورية اليمنية، المركز الوطني للمعلومات.

مواقع الأنترنت

45. موقع المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق،

، <http://www.cnpsr.org.dz>

46. موقع وزارة الداخلية الجزائرية، "إتفاقية شراكة بين المركز الوطني للوقاية والأمن

عبر الطرق و شركة سونطراك "

<https://interieur.gov.dz/index/ar>

47. موقع المؤسسة العمومية للتلفزيون، "برنامج صباح الخير، ركن السلامة المرورية"

. <https://www.entv.dz>

الملاحق

الملحق رقم (01)



الملحق رقم (02)



الملحق رقم (03)



REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE
Ministère de l'Intérieur, des Collectivités Locales et de l'Aménagement du Territoire
Centre National de Prévention et de Sécurité Routières



Baromètre statistique de l'année 2019

Accidents corporels	Zone urbaine	Zone rurale	Niveau national
Année 2018	15211	7780	22991
Année 2019	15992	6515	22507
Variation 2019 / 2018	781	-1265	-484
Evolution 2019 / 2018	5.13%	-16.26%	-2.11%

Personnes tuées	Zone urbaine	Zone rurale	Niveau national
Année 2018	693	2617	3310
Année 2019	676	2599	3275
Variation 2019 / 2018	-17	-18	-35
Evolution 2019 / 2018	-2.45%	-0.69%	-1.06%

Personnes blessées	Zone urbaine	Zone rurale	Niveau national
Année 2018	17948	14622	32570
Année 2019	19151	11859	31010
Variation 2019 / 2018	1203	-2763	-1560
Evolution 2019 / 2018	6.70%	-18.90%	-4.79%

Classement des Wilayas selon le nombre d'accidents et de victimes durant l'année 2019

	Accidents		Tués		Blessés	
1	Alger	1236	M'Sila	139	Alger	1432
2	Chlef	893	Alger	135	Chlef	1129
3	M'Sila	831	Sétif	125	M'Sila	1120
4	Mascara	810	Biskra	116	Ain Defla	1017
5	Tlemcen	723	Bouira	115	Mascara	1015
6	Ain Defla	698	Boumerdes	105	Batna	933
7	Biskra	690	Batna	102	Blida	921
8	Batna	662	Oran	98	Bouira	920
9	Blida	659	El oued	98	Biskra	904
10	B B A	636	Oum El Bouaghi	91	B B A	888
11	Skikda	627	Ain Defla	89	Tlemcen	885
12	Bouira	606	Bejaia	88	El oued	880
13	Sétif	585	Constantine	87	Skikda	844
14	Jijel	575	Blida	86	Bejaia	812
15	Tipaza	575	Tiaret	81	Tipaza	784
16	Bejaia	570	Chlef	78	Jijel	754
17	El oued	560	Djelfa	78	Medea	751
18	Tizi Ouzou	521	Tipaza	77	Constantine	735
19	Relizane	507	Mascara	76	Oran	697
20	Oran	501	Adrar	75	Tebessa	694
21	Constantine	496	B B A	75	Tizi Ouzou	693
22	Annaba	493	ouargla	73	Guelma	678
23	Medea	493	Tamenrasset	71	Sétif	665
24	Guelma	483	Sidi Bel Abbes	68	Mila	647
25	Mostaganem	478	Ghardaia	68	Annaba	642
26	Boumerdes	466	Skikda	63	Mostaganem	642
27	Tebessa	456	Tebessa	61	ouargla	638
28	Mila	447	Laghouat	55	Relizane	614
29	Djelfa	418	Tlemcen	54	Djelfa	609
30	Sidi Bel Abbes	418	Annaba	54	Boumerdes	602
31	ouargla	410	Medea	54	Oum El Bouaghi	550
32	Oum El Bouaghi	400	Relizane	50	Sidi Bel Abbes	543
33	Khenchela	313	Mila	46	Laghouat	533
34	Laghouat	312	Tizi Ouzou	45	Bechar	494
35	Tiaret	311	Ilizi	43	Khenchela	441
36	Bechar	280	Jijel	42	Adrar	438
37	El Bayadh	280	Guelma	42	Tiaret	430
38	Ain Témouchent	272	El Bayadh	41	Ghardaia	399
39	Adrar	270	Khenchela	41	Tamenrasset	376
40	Ghardaia	265	Tissemsilt	40	El Bayadh	366
41	Tissemsilt	245	Bechar	39	Tissemsilt	355
42	Tamenrasset	223	Saida	35	Ain Témouchent	338
43	Saida	190	Ain Témouchent	35	Saida	251
44	Souk Ahras	175	Mostaganem	31	Souk Ahras	236
45	Naama	145	Naama	31	Naama	206
46	El Taref	121	El Taref	29	Ilizi	199
47	Ilizi	112	Souk Ahras	27	El Taref	168
48	Tindouf	70	Tindouf	23	Tindouf	142
Total	22507		3275		31010	

Les victimes des accidents de la circulation selon l'âge et le sexe durant l'année 2019

a. Personnes tuées:

	Masculin		Féminin		Total	
< 5 ans	167	6,02	84	16,73	251	7,66
de 5 à 09 ans	90	3,25	55	10,96	145	4,43
de 10 à 14 ans	61	2,20	22	4,38	83	2,53
de 15 à 19 ans	191	6,89	17	3,39	208	6,35
de 20 à 24 ans	317	11,43	26	5,18	343	10,47
de 25 à 29 ans	377	13,60	22	4,38	399	12,18
de 30 à 34 ans	308	11,11	34	6,77	342	10,44
de 35 à 39 ans	263	9,48	23	4,58	286	8,73
de 40 à 44 ans	189	6,82	26	5,18	215	6,56
de 45 à 49 ans	158	5,70	27	5,38	185	5,65
Plus de 50 ans	652	23,51	166	33,07	818	24,98
Total	2773	100,00	502	100,00	3275	100,00

Age	Nombre	%
< 29 ans	1429	43,63

b. Personnes blessées:

	Masculin		Féminin		Total	
< 5 ans	1074	4,52	583	8,03	1657	5,34
de 5 à 09 ans	1581	6,66	966	13,31	2547	8,21
de 10 à 14 ans	1285	5,41	561	7,73	1846	5,95
de 15 à 19 ans	2271	9,56	590	8,13	2861	9,23
de 20 à 24 ans	3574	15,05	714	9,84	4288	13,83
de 25 à 29 ans	3512	14,79	633	8,72	4145	13,37
de 30 à 34 ans	2656	11,18	572	7,88	3228	10,41
de 35 à 39 ans	1961	8,26	512	7,05	2473	7,97
de 40 à 44 ans	1414	5,95	400	5,51	1814	5,85
de 45 à 49 ans	1180	4,97	406	5,59	1586	5,11
Plus de 50 ans	3244	13,66	1321	18,20	4565	14,72
Total	23752	100,00	7258	100,00	31010	100,00

Age	Nombre	%
< 29 ans	17344	55,93

Les causes des accidents durant l'année 2019

a. Facteur humain	Nombre d'accidents	%
Excès de vitesse	3864	17,17
Inattention ou baisse de vigilance du conducteur dans les quartiers	3453	15,34
Imprudence des piétons au moment de traverser la chaussée	1510	6,71
Perte de contrôle du véhicule	1404	6,24
Dépassement dangereux	1341	5,96
Refus de priorité	991	4,40
Jeux sur la chaussée ou marche au bord de la route	925	4,11
Non respect de la distance de sécurité	906	4,03
Non utilisation des passages pour piétons	877	3,90
Manœuvres dangereuses	806	3,58
Non respect du sens imposé à la circulation	602	2,67
Inattention du conducteur lors du passage d'un motocycle	589	2,62
Changement de file sans signalisation	552	2,45
Conduite sans permis	545	2,42
Non respect de la signalisation routière	518	2,30
Conduite en état d'ivresse ou sous l'effet de la drogue	397	1,76
Inattention du conducteur au moment de quitter l'endroit de stationnement	387	1,72
Circulation en sens interdit	272	1,21
Imprudence du conducteur au moment d'effectuer une marche arrière	267	1,19
Non respect du panneau stop	234	1,04
Arrêt ou stationnement dangereux	128	0,57
Éblouissement par les feux	123	0,55
Traversée de la voie ferrée par un piéton sans précaution	50	0,22
Utilisation manuelle du téléphone portable/ Port d'un casque audio	43	0,19
Autres	937	4,16
Total	21721	96,51
b. Etat de véhicule	Nombre d'accidents	%
Pneumatiques défectueux (éclatement)	189	0,84
Freinage défectueux	105	0,47
Défauts mécaniques	70	0,31
Absence de dispositif d'éclairage	52	0,23
Surcharge	20	0,09
Dispositif d'éclairage non réglementaire	18	0,08
Système de direction défectueux	10	0,04
Autres	8	0,04
Total	472	2,10
C. Etat des infrastructures routières et des conditions atmosphériques	Nombre d'accidents	%
Route défectueuse	76	0,34
Intempéries	61	0,27
Chaussée glissante	49	0,22
Passage d'animaux	45	0,20
Absence de plaques de signalisation	24	0,11
Nids de poule	19	0,08
Eblouissement par le soleil	17	0,08
Mauvais aménagement de la route	7	0,03
Absence d'éclairage public	4	0,02
Chaussée déformée	1	0,00
Obstacle sur la route	1	0,00
Autres	10	0,04
Total	314	1,39

La répartition des accidents de la circulation, durant l'année 2019,
selon le type du véhicule

	Nombre d'accidents	%
Véhicules légers	15396	68,41
Véhicules lourds	1698	7,54
Motocycles	3568	15,85
Transports en communs	629	2,79
Taxis	658	2,92
Cycles	155	0,69
Tracteurs agricoles	280	1,24
Trains	63	0,28
Engins de travaux publics	35	0,16
Tramways	9	0,04
Non déterminés	16	0,07
Total	22507	100,00

La répartition des accidents de la circulation, durant l'année 2019,
selon l'âge des conducteurs

	Nombre d'accidents	%
< 18 ans	776	3,45
de 18 à 24 ans	3686	16,38
de 25 à 29 ans	3992	17,74
de 30 à 39 ans	6166	27,40
de 40 à 49 ans	3875	17,22
de 50 à 59 ans	2370	10,53
> 59 ans	1584	7,04
Inconnus	58	0,26
Total	22507	100,00

Les conducteurs impliqués dans les accidents de la circulation selon l'ancienneté du permis de conduire durant l'année 2019

	Nombre d'accidents	%
< 2 ans	4675	20,77
2-5 ans	5666	25,17
5-10 ans	5728	25,45
> 10 ans	3044	13,52
Indéterminés	886	3,94
Sans permis	2508	11,14
Total	22507	100,00

Les conducteurs impliqués dans les accidents de la circulation selon la profession durant l'année 2019

	Nombre d'accidents	%
Chauffeurs professionnels	3253	14,45
Sans profession	5515	24,50
Commerçants	2089	9,28
Fonctionnaires	2781	12,36
Agriculteurs	1066	4,74
Autres	7803	34,67
Total	22507	100,00

Les piétons victimes des accidents de la circulation, durant l'année
2019, selon le sexe

	Nombre de tués /zone urbaine	%
Piétons masculins	276	74,19
Piétons féminins	96	25,81
Total	372	100,00

	Nombre de blessés/zone urbaine	%
Piétons masculins	5651	65,89
Piétons féminins	2925	34,11
Total	8576	100,00