

جامعة أحمد دراية أدرار - الجزائر
كلية العلوم الاقتصادية، التجارية، وعلوم التسيير
قسم العلوم الاقتصادية



مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر
ميدان العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير
شعبة العلوم الاقتصادية
تخصص اقتصاد نقدي وبنكي
الموضوع:

دراسة تحليلية لحوادث المرور بولاية ادرار

إشراف الأستاذ:
د.مدياني محمد

إعداد الطالبتين:
لوناسي حفصة
كنبس كريمة

الموسم الجامعي: 2018/2017م

الموضوع:

دراسة تحليلية لحوادث المرور بولاية ادرار

إهداء

قال تعالى " و قضى ربك ألا تعبدوا إلا إياه و بالوالدين إحسانا " و وصى بهما الحبيب و
خير الأنام صلى الله عليه و سلم ، أهدىكم سلاما لو رفع إلى السماء لكان قمرا منيرا و لو
نزل إلى الأرض لكساها سندسا و حريرا
إلى مثلي الأعلى و أعز و أغلى ما أملك في الدنيا فبدونه الحياة ليس لها معنى و الذي
الغالي أطال الله في عمره .
إلى التي زادتني عزما و إرادة في النجاح إلى أغلى و أعز ما أملك في الوجود أمي
حفظها الله و أطال عمرها .
إلى جميع إخواني و أخواتي كما أهدى تحياتي إلى صلة الرحم التي يسألني عليها ربي
يوم القيامة ، إلى أصدقائي الذين عشت معهم أحلى أيام حياتي .
إلى كل خريجي طلبة اقتصاد نقدي و بنكي

كريمة



شكر و عرفان

أشكر الله سبحانه و تعالى الذي وفقنا لإنجاز هذا العمل فهو القائل " لئن شكرتم لأزيدنكم" و نقول رسول الله صلى الله عليه وسلم " من لم يشكر الناس لم يشكر الله" نتقدم بأسمى عبارات الشكر و التقدير و الإحترام إلى الأستاذة المشرف " مدياني محمد" لقبوله الإشراف على هذا العمل وعلى نصائحها و توجيهاته التي لم تبخل علينا بها إلى كل الأساتذة الذي أشرفوا على تعليمنا من بداية مشوارنا الدراسي إلى غاية هذا العمل .

كما أتقدم بالشكرا إلى السادة أعضاء اللجنة على قبولهم مناقشة هذه المذكرة ، إلى كل من ساعدنا و لو بابتسامة صادقة إلى كل هؤلاء جزاهم الله كل خير .

كريمة و حفصة



إهداء

إلى القلب الذي يفيض كل لحظة بالحب و الرحمة التي قاسمتنا أفراحنا و آلامنا صغارا و كبارا إلى
أجمل بسمه و أزكى وردة إلى أغلى شيء في حياتي أُمي الحبيبة .
إلى الذي أحسن تربيتي و رعايتي و إرشادي و تكبد العناء من أجل إسعادنا إلى الذي رسم لي طريق
النجاح و كان لي عوناً و مدداً في كل خطوة أبي الغالي
إلى روح جدتي لأُمي و جدي أطال الله في عمره.
إلى من كانوا لي الصاحب و الرفيق و الأنيس إخوتي و حبيباتي في الله .
إلى الذين أناروا طريقي بالعلم كل أساذتي في جامعة احمد دراية ادرار
إلى رفقاء الدرب بالجامعة
إلى كل من يعيش الإسلام عقيدة و عبادة و أخلاقاً و إلى كل من رفع يده عالياً من أجلي
للمولى عز و جل
إلى كل هؤلاء أهدي ثمرة جهدي.

حفصة



الصفحة	فهرس المحتويات
	الإهداء
	الشكر
	قائمة الجداول والأشكال
أ- د	مقدمة عامة
06	الفصل الأول: مفاهيم عامة حول حوادث المرور في الجزائر
08	المبحث الأول: مفهوم حوادث المرور واسباب تطورها
08	المطلب الأول: مفهوم حوادث المرور
09	المطلب الثاني:العناصر التي ترتبط بعملية النقل المساعدة بكيفية أو بأخرى في حوادث المرور
13	المبحث الثاني:أسباب وقوع حوادث المرور
13	المطلب الأول:الأسباب المباشرة
15	المطلب الثاني: أسباب غير مباشرة
18	الفصل الثاني: تحليل تطور حوادث المرور بالجزائر
20	المبحث الأول: تطور عدد حوادث المرور بالجزائر
20	المطلب الأول: تطور حوادث المرور بالجزائر في الفترة(1970-2015)
24	المطلب الثاني: احصائيات الجرحى جراء حوادث المرور بالجزائر في الفترة(1970-2015)
26	المطلب الثالث: تطور عدد القتلى جراء حوادث المرور في الفترة(1970-2015)
29	المبحث الثاني: تطور حوادث المرور بولاية ادرار
29	المطلب الأول:تحليل التطور في شبكة وحظيرة السيارات والعدد السكاني لولاية ادرار
32	المطلب الثاني: احصائيات حوادث المرور لولاية ادرار
33	المطلب الثالث: ضحايا حوادث المرور لولاية ادرار حسب أنواع الطرق
36	الفصل الثالث:الإستراتيجية المنتهجة من طرف الدولة للحد من حوادث المرور

38	المبحث الأول: : الإجراءات والتدابير المتخذة للحد من ظاهرة حوادث المرور
38	المطلب الأول: التوعية والتحسين
38	المطلب الثاني: إجراءات تطوير الطريق والمركبات
40	المطلب الثالث: التشريع والتنظيم وإستراتيجية مواجهة المشكلة
42	لمبحث الثاني: : الإجراءات المتخذة من طرف هيئات ولاية أدرار للحد من الحوادث المرورية
42	المطلب الأول: المشاركات الأمنية الخاصة بأمن ولاية أدرار
42	المطلب الثاني: التوعية والتحسين عبر وسائل الإعلام والاتصال
44	المطلب الثالث: : الدروس النظرية والتطبيقية حول حوادث المرور
50	خاتمة عامة
	قائمة المصادر والمراجع
	قائمة الجداول والأشكال
	قائمة الملاحق

قائمة الجداول

الصفحة	العنوان	رقم الجدول
26	تطور عدد القتلى خلال (2011-2015)	01
29	شبكة الطرقات لولاية ادرار	02
30	الإحصائيات السنوية المكونة لحظيرة الولاية	03
31	تطور ونمو سكان ولاية أدرار	04
32	إحصائيات حوادث المرور لولاية ادرار خلال الفترة(2011- 17	05
34	ضحايا حوادث المرور في ولاية ادرار حسب أنواع الطرق	06

قائمة الأشكال

الصفحة	العنوان	رقم الشكل
08	تطور احصائيات حوادث المرور بالجزائر خلال الفترة (1970-1979)	01
14	تطور احصائيات حوادث المرور خلال (1980-02) 1990	02
15	تطور عدد حوادث المرور للفترة (1991-2000):	03
16	تطور حوادث المرور خلال (2001-2015)	04
17	تطور عدد الجرحى في الجزائر في الفترة (1970-1989)	05
18	يمثل تطور عدد جرحى حوادث المرور في الجزائر في الفترة (من 1990-2010)	06
19	تطور عدد الجرحى لحوادث المرور بالجزائر في الفترة (2011-2015)	07
20	تطور عدد القتلى جراء حوادث المرور بالجزائر خلال الفترة (1970-1989)	08
21	تطور عدد القتلى خلال الفترة (1990-2010)	09
21	تطور عدد سكان ولاية أدرار خلال الفترة الممتدة من 2010 إلى 2015:	10
26	إحصائيات حوادث المرور لولاية ادرار في الفترة (2011-2017)	11
27	ضحايا حوادث المرور حسب أنواع الطرق لولاية ادرار	12

حقائق

تمهيد

إن حوادث المرور في العالم أصبحت تشكل هاجسا خطيرا مما يترتب عليه من خسائر بشرية واقتصادية، وتتضح هذه المشكلة بشكل حاد وملحوس في البلدان النامية، حيث تؤكد كل من منظمة الصحة العالمية والبنك الدولي على أن حوادث المرور هي ثاني الأسباب الرئيسية للوفيات بين سكان العالم، خاصة بين المرحلة العمرية من 05 سنوات إلى 29 سنة، كما أنها السبب الرئيسي الثالث للوفيات بين سكان العالم في المرحلة العمرية من 30 سنة إلى 44 سنة. وتقتل حوادث المرور أكثر من مليون ونصف شخص سنويا أي بمعدل 3.300 قتيل كل يوم، أي قتيل كل ثلاثين ثانية، وتؤدي إلى إصابة وإعاقة ما بين 20 مليون إلى 50 مليون نسمة على مستوى العالم.

والجزائر كغيرها من البلدان تتكبد الكثير من الضحايا في طرقها حتى أضحي يسمى إرهاب الطرقات، حيث أنه يسقط ما يزيد يوميا عن عشرات الأشخاص القتلى و الجرحى ، وهذا راجع إلى عدة اعتبارات موضوعية تتلخص فيما يلي:

الزيادة المحسوسة في الكثافة السكانية، حيث أن عدد السكان في سنة 1970 كان يقدر بـ 17.523 مليون نسمة ليصل سنة 2009 ما يقارب 36.000 مليون نسمة، وفي سنة 2017 بلغ 40 مليون نسمة تقريبا هذا معناه أن الجزائر تعرف سنويا زيادة تقدر بنصف مليون نسمة تقريبا.

التطور الحاصل في الحضيرة الوطنية للمركبات التي تعرف نموا سريعا لتصل في سنة 2004 إلى 4.6 مليون مركبة وفي سنة 2008 إلى 5.2 مليون مركبة، وفي 2016 بلغ 5989181 مركبة وهذا يمكن أن نفسره من خلال الدخل الوطني المتاح الذي عرف ارتفاعا كبيرا هذا التحسن الملحوظ في الدخل الوطني انعكس إيجابيا على حياة المواطنين، وذلك من خلال اقتناء سيارات جديدة.

شبكة الطرق التي أصبحت لا تتلاءم والتطور الحاصل في المجتمع، حيث أن الجزائر تعرف تأخرا كبيرا فيما يخص هذا القطاع حسب وزارة الأشغال العمومية .ورغم الجهود المبذولة من طرف القطاعات المعنية بالتصدي لظاهرة حوادث المرور، فإنها مازالت في تزايد مستمر.

إن أمن الطرق في مفهومه العام يرمي إلى ضمان حرية التنقل للمواطنين عبر الطرق، وكذا سلامتهم وأمنهم، وهذا طبقا لمبدأ حرية المرور الموفر للمواطنين بموجب الدستور، وعلى هذا الأساس تكتسي مهمة أمن الطرق أهمية بالغة في مهام مصالح الأمن المروري وتتركز ظاهرة حوادث المرور على ثلاثة عناصر أساسية هي:(السائق، الراكب، الراجل ، المركبة ، الطريق والمحيط) . حيث يعتبر السائق هو المسئول الأول في وقوع حوادث المرور لكونه يتحكم في المركبة وفي كيفية القيادة، حسب حالة المركبة، حالة الطرق، وحالة الجو.

إشكالية الدراسة:

لمعالجة الموضوع تطرح الدراسة الإشكالية الآتية:

ماهي الإستراتيجية المنتهجة للحد والوقاية من حوادث المرور في الجزائر عامة وولاية ادرار خاصة؟
فالإجابة على هذا السؤال تكون بعد التطرق للسؤال الفرعية التالية:



- ماهي أسباب ارتفاع حوادث المرور؟
 - إلى أي مدى يساهم العامل البشري في وقوع الحوادث؟
 - ما هي مُخلفات حوادث المرور في الجزائر وفي ولاية ادرار؟
 - ما هي السياسات التي تتبعها الدولة والمجتمع المدني لضمان السلامة المرورية في ولاية ادرار؟
- الفرضيات: هذه التساؤلات التي سوف نحاول توضيحها والإجابة عنها انطلاقا من طرح بعض الفرضيات التي تعتبر أساسية وهي:

- تدخّل رداءة الطرق ضمن أحد مسببات حوادث المرور.
- توجد علاقة طردية بين مسافة السير والتعرض للحوادث المرورية.
- العامل بشري يتحمل نسبة معتبرة من وقوع الحوادث، وذلك راجع إلى خضوع القيادة إلى سلوكه وحالته النفسية، ورد فعله عند بروز المشكلات المرورية.
- يمكن كبح هذه الظاهرة عن طريق التنظيم القانوني للمرور وتطبيقه الصارم ومعالجة العوامل التي يتبين أنها تزيد من احتمالها باستعمال القياس الاقتصادي.

حدود الدراسة:

تعتمد الدراسة على الحدود الزمنية والمكانية الآتية:

الحدود الزمنية للدراسة: 1970- 2017.

الحدود المكانية للدراسة: دراسة على المستوى الوطني والمحلي (ولاية أدرار).

أهداف الدراسة:

تهدف الدراسة إلى تحقيق ما يلي:

- دراسة ظاهرة تفتك بأعلى شيء في الوجود، ألا وهي روح الإنسان.
- توضيح مختلف جوانب حوادث المرور من أسباب (تقنية وبشرية) ومخلفات (مادية ومعنوية).
- دراسة مختلف الإجراءات والتدابير التي تقوم بها السلطات المحلية للحد من هذه الظاهرة.

أهمية الدراسة:

- تكمن أهمية هذه الدراسة في إثارة موضوع اقتصادي له تأثيرات هامة على وتيرة التنمية في بلادنا.
- تظهر أهمية البحث في مدى الحد من حوادث المرور أو التخفيف منها.

أسباب اختيار الموضوع:

هناك عدة أسباب لاختيار الموضوع نذكر منها:

هناك عدة دوافع جعلتنا نختار هذا الموضوع كميدان للبحث، وهذا يرجع إلى ما يشهده المجتمع الجزائري من تغيرات في البنية الاقتصادية والاجتماعية، وما أفرزته من نتائج كتوسع شبكة المواصلات وتحسن مستوى الدخل، التي أدت إلى زيادة الطلب على المركبات، وبالتالي تفاقم ظاهرة حوادث المرور، التي

أصبحت تمثل هاجس مقلق لكافة أفراد المجتمع، وبذلك أضحت واحدة من أهم المشكلات التي تستنزف الموارد المادية والطاقات البشرية وتستهدف المجتمع في أهم مقومات الحياة ألا وهو العنصر البشري، إضافة إلى ما تنتج من مشاكل اجتماعية وأزمات نفسية وخسائر مادية ضخمة.

منهج الدراسة:

اقتضت طبيعة هذه الدراسة استخدام المنهج الإحصائي الوصفي التحليلي ، حيث تم جمع البيانات من مختلف المصادر المتاحة وتم تصنيفها بالكيفية التي تسمح بتفسيرها ومعرفة دلالاتها من أجل اتخاذ التدابير الوقائية الناجعة؛ حيث أن المعطيات الخاصة بهذه الدراسة سنوية تمتد من 1970 إلى 2017.

الدراسات السابقة:

- عقاري زكرياء، دراسة تحليلية لحوادث المرور في الجزائر، النقل والإمداد، جامعة الحاج لخضر باتنة، 2010/2011. بحيث توصلت هذه الدراسة إلى إعطاء وصف دقيق ومفصل لاحصائيات الحوادث المرورية وضحاياها ومقارنتها لكل سنة على حدة مع إبراز أهم الأسباب المؤدية لها وطرق مواجهتها - بن عباس فتيحة، دراسة وصفية استطلاعية لدور الإعلام في التوعية والوقاية من حوادث المرور في الجزائر، جامعة الجزائر 2011/2012. اهتمت هذه الدراسة بفهم الإطار العام لحوادث المرور في المناطق الريفية والحضرية في الجزائر وكذلك تبين ارتفاع نسبة حوادث المرور حيث أن الحادث الواحد يخلف عددا كبيرا من الضحايا لاسيما القتل بالإضافة إلى إظهار دور العناصر القانونية المستعملة للحد من الظاهرة. ومنه تسعى الدراسة إلى التقرب بالمختصين بأمن الطرقات لوضع إستراتيجية توعوية ووقائية لتوضيحها.

- درويش أحمد، دراسة وصفية تحليلية لأسباب حوادث المرور في الجزائر وطرق الوقاية منها، جامعة لونيبي على بالبليدة، 2009/2010. وتمثلت أهداف هذه الدراسة في ثلاث نقاط أساسية:

تحسيس السكان والسلطات العمومية بخطورة الوضع
تحديد الأوضاع التي أدت إليها الظاهرة للفت الانتباه

السهل على تطبيق سياسة وقائية فعالة للتخفيف من عدد ضحايا الطرق وتدرج نتائجها فيما يلي:
بالنسبة لتوزيع عدد الضحايا حسب القطاع فقط لوحظ أن المناطق الريفية هي الأكثر ضررا
اتضح أن العامل البشري هو المسئول الرئيسي لوقوع الحوادث في الجزائر وفي الأخير يشير الباحث إلى ضرورة نشر الوعي المروري باعتبار الوقاية تبقى حالة مستعجلة في الجزائر.

هيكل الدراسة:

بناء على ما سبق تم تشكيل الخطوط العريضة لبحثنا والتي جاءت في ثلاثة فصول وهي:

الفصل الأول: مفاهيم عامة حول حوادث المرور في الجزائر

المبحث الأول: مفهوم حوادث المرور وتطورها في الجزائر

المطلب الأول: مفهوم حوادث المرور بحيث تم تصنيفها إلى أربعة عناصر وهي تعريف الحادث المروري وعوامل وقوعها بالإضافة إلى أنواع الحوادث المرورية وأثارها

المطلب الثاني:العناصر المتسببة في حوادث المرور
المبحث الثاني:أسباب وقوع حوادث المرور في الجزائر
المطلب الأول:الأسباب المباشرة والتي تتعلق بالعامل البشري
المطلب الثاني:الأسباب الغير مباشرة
الفصل الثاني:تحليل إحصائيات حوادث المرور في الجزائر
المبحث الأول:إحصائيات حوادث المرور في الجزائر
المطلب الأول:تطور عدد حوادث المرور في الجزائر للفترة (1970-1979)
المطلب الثاني:إحصائيات الجرحى جراء حوادث المرور في الجزائر في الفترة(1970-2015)
المطلب الثالث:تطور عدد القتلى جراء حوادث المرور في الجزائر خلال الفترة(1970-1989)
المبحث الثاني:إحصائيات حوادث المرور بولاية أدرار
المطلب الأول:تحليل التطور في شبكة الطرق بحظيرة السيارات،العدد السكاني لولاية أدرار
المطلب الثاني :إحصائيات حوادث المرور لولاية ادرار
المطلب الثالث:ضحايا حوادث المرور في ولاية ادرار حسب أنواع الطرق خلال(2011-2017)
الفصل الثالث:الاستراتيجية المنتهجة من طرف الدولة للحد من ظاهرة حوادث المرور في الجزائر
المبحث الأول:الإجراءات والتدابير المتخذة للحد من ظاهرة حوادث المرور
المبحث الثاني: الإجراءات و التدابير المتخذة من طرف هيئات ولاية أدرار للحد من الحوادث المرورية



الفصل الأول

مفاهيم عامة حول حوادث المرور

تمهيد:

يعتبر النقل من الأنشطة الهامة التي يقوم بها الأفراد، والجماعات في كل الأزمنة والأمكنة من أجل تحقيق مآرب عديدة فالنقل يعبر عن انتقال الشيء أو الفرد المنقول من وسط جغرافي إلى آخر في وقت زمني طال أو قصر. إن المنتبغ لتطور المجتمعات على مر العصور يلاحظ أن الإنسان تنقل وارتحل من مكان إلى آخر لاعتبارات عديدة (مناخ، العمل، الأمن.....) ولازال على نفس الوتيرة غير أن السلوك البشري كانت تصاحبه حوادث لا تقل أهمية عن حوادث اليوم بالرغم من أنها كانت ذات طبيعة مغايرة تسبب أضرارا متفاوتة مثل الموت، الجروح، صدمات النفسية وغيرها... الخ.

إن وسائل النقل عرفت تطورا مذهلا سواء من حيث النوع أو السرعة أو التكلفة كل ذلك كان استجابة للتطورات المرتبطة بالشؤون الاقتصادية والاجتماعية والتكنولوجية وغيرها من العوامل والمتغيرات البيئية السائدة وهذا ما أدى إلى ارتفاع الحوادث المرورية وزيادة خطورتها.

المبحث الأول: مفهوم حوادث المرور وأسباب تطورها

أصبحت الحوادث المرورية تمثل وبشكل كبير هاجس وقلقا لكافة أفراد المجتمع، وأصبحت واحدة من أهم المشكلات التي تستنزف الموارد المادية والطاقات البشرية وتستهدف المجتمعات في أهم مقومات الحياة والذي هو العنصر البشري إضافة إلى ما تكبده من مشاكل اجتماعية ونفسية وخسائر مادية ضخمة مما أصبح لزاما العمل على إيجاد الحلول والاقتراعات ووضعها موضع التنفيذ للحد من هذه الحوادث أو على الأقل تقدير معالجة أسبابها والتخفيف من أثارها السلبية.

المطلب الأول: مفهوم حوادث المرور

1- تعريف الحادث المروري:

هو حدث اعتراضي يحدث بدون تخطيط مسبق من قبل سيارة (مركبة) واحدة أو أكثر من سيارات (مركبات) أخرى أو منشأة أو حيوانات أو أجسام على طريق عام أو خاص. وعادة ما ينتج عن الحادث المروري تلفيات متفاوتة تؤدي إلى الوفاة أو الإعاقة المستديمة. كما يعرف: أنه مستقلا عن الإرادة الإنسانية، ناتج عن قوة خارجية تؤثر عليها بسرعة والذي يخلف ضرا جسديا أو عقليا¹

2- عوامل وقوع الحوادث المرورية:

- القيادة تحت تأثير الضغوط النفسية
- نقص في كفاءة السائقين
- ضعف في كفاءة المركبة
- إهمال وسائل السلامة العامة

3- أنواع حوادث المرور: تتعدد أنواع حوادث، والتي نذكر منها²:

- تصادم بين سيارات متقابلة أي تصادم مباشر بين مركبتين متقابلتين
- تصادم على شكل زاوية (تصادم بين سيارات عند التقاطعات)
- تصادم من الخلف وهو تصادم مقدمة مركبة بخلفية مركبة تسير أمامها (سيارات تسير في نفس الاتجاه)
- تصادم جانبي وهو اصطدام مركبة بجانب مركبة أخرى
- تصادم أثناء الدوران (الالتفاف)
- صدم سيارة متوقفة
- صدم جسم ثابت

¹ BEZZOUDA.A, "Epidèmiologie des accidents de la circulation en Algerie", INES, Algerie, pas d Année, P115

² ياسر عبد الله العيسري، حوادث السيارات في مدينة الرياض، جامعة الملك سعود، كلية العلوم، قسم الأساليب الكمية، المملكة العربية السعودية، ص5.

- حادث سيارة واحدة (عادة انقلاب أو فقد السيطرة على السيارات)
- صدم دراجة
- صدم حيوان
- دهس مشاة

4- آثار الحوادث المرورية:

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

- 1- الآثار الاجتماعية: وهي تتمثل في الخسارة التي تنتج عن خسارة فرد بالنسبة إلى أسرته ودويه وأصدقائه وأيضا خسارة المجتمع عندما يكون هذا الفرد منتجا وفعالا. فعندما يكون هذا الفرد عائل لأسرته فان خسارة هذه الأسرة تكون فادحة من جراء فقدان راعيها فقد يؤدي إلى تفكك الأسرة وانهايار كيانها نظرا للدور الجسيم الذي يؤديه رب الأسرة في الحفاظ على أفراد أسرته ومتابعتهم وملاحظتهم
- 2- آثار طبية: هي عنصر مهم في قياس حجم المشكلة ويمكن تحويل تلك الآثار إلى خسائر محسوسة تتمثل في الإصابات الجسدية وخسائر مادية تعبر عنها بوحدة النقد.
- 3- الآثار الاقتصادية: أن تقدير تكلفة الحوادث المرورية والفاقد الاقتصادي منها خطوة مهمة نحو تحديد الآثار الاقتصادية في إي بلد ومدى تأثير ذلك على الناتج المحلي كما أنها مطلب ضروري في ترتيب أولويات تحسينات السلامة المرورية وقياس فعالية الحلول المقترحة لهذه التحسينات وقياس جدواها الاقتصادية¹.

المطلب الثاني: العناصر المساعدة في وقوع حوادث المرور:

1 الوسط الجغرافي

مما لا شك فيه إن حركة المرور تتم في وسط جغرافي متعدد (حضري، شبه حضري وريفي)، يتميز كل واحد بخصائص معينة تختلف باختلاف موقع هذا الوسط الجغرافي (جبال، سهول، صحاري) كل هذه الاعتبارات وأخرى مثل المناخ السائد، الظروف الطبيعية... الخ تساهم جميعها بكيفية أو أخرى وبنسب متفاوتة في حوادث المرور.

تمثل الجزائر الجزء المركزي لإفريقيا الشمالية والمغرب العربي، وتشمل مساحة تقدر بـ 2381741 كلم². تتباين التضاريس بين الشريط الساحلي في الشمال، سلسلتي جبال الأطلس والهضاب العليا في الوسط والصحراء الواسعة.

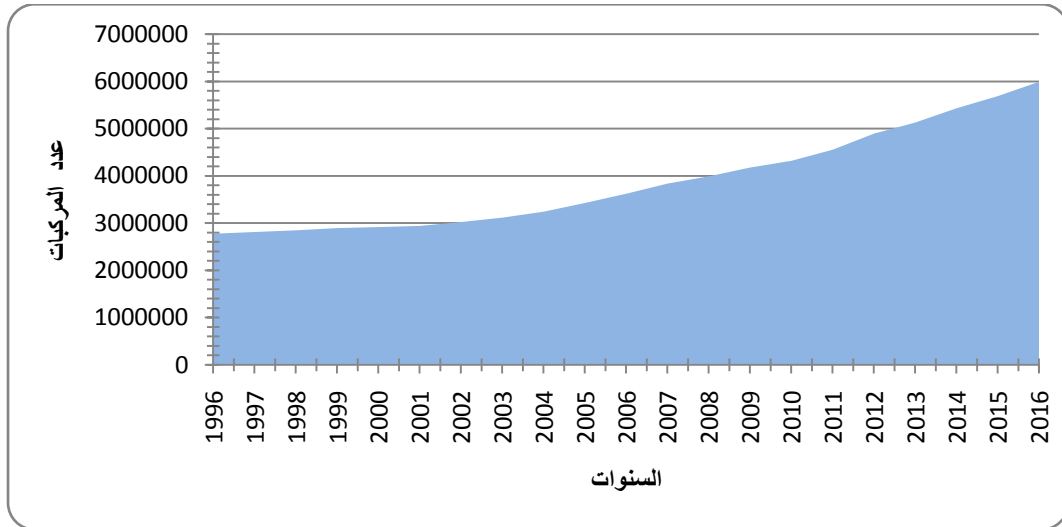
■ التل: يقع على امتداد ساحل الأبيض المتوسط، تتخلله سهول خصبة يتراوح عرضها بين 80 إلى 90 كلم²، مناخه متوسطي لذلك تتركز فيها كثافة سكانية عالية.

¹ عقاري زكرياء، دراسة تحليلية لحوادث المرور في الجزائر، النقل والإمداد، جامعة الحاج لخضر-باتنة، 2010-2011

- **الهضاب العليا:** تمتد الهضاب العليا على طول 1200 كلم تقريبا بشكل موازي للأطلس التلي. أمطارها أقل مقارنة بالتل، شتاؤها بارد تكسو الثلوج قمم جبالها، تصل درجة الحرارة في الشتاء إلى أقل من الصفر، وتتعددي في الصيف سقف 40 درجة مئوية. تتميز هي الأخرى بكثافة سكانية معتبرة تلامسه في الجنوب راضي سهبية رعوية نقطة.
 - **الصحراء:** تشمل معظم مساحة الجزائر، تكسو سطحها الكثبان الرملية المتحركة بسبب الرياح الموسمية التي تميز المنطقة. مناخها حار وجاف، تتواجد بها واحات متناثرة ومتباعدة على ربوعها، يكون التنقل فيها متعب ومكلف
- 2 تطور حظيرة المركبات في الجزائر**

عرفت الجزائر منذ استقلالها توسعا كبيرا في حظيرة مركباتها نتيجة التطور الاقتصادي والاجتماعي خلال هذه الفترة كما صاحب ذلك نموا ديمغرافيا عاليا، نوضح أهم تغيراتها في الفقرات الموالية¹:
 يعود تطور حظيرة المركبات إلى التغيرات الاقتصادية والاجتماعية التي شهدتها البلاد طوال هذه الفترة والتي أثرت بدورها على مختلف أصناف المركبات، وتشمل الحظيرة الأصناف التالية: السيارات الشخصية، الشاحنات، الحافلات، الجرارات، وأصناف أخرى من الجرارات والمركبات الخاصة. حيث تمثل المركبات أحد العناصر الأساسية المكونة لمثلث الخطر (المركبة، المحيط، مستعمل الطريق)².

الشكل رقم (01-01): يمثل تطور حظيرة المركبات في الجزائر في الفترة (1996-2016)



¹ المصدر: الديوان الوطني للإحصائيات.

نلاحظ من خلال الشكل (01-01) ارتفاع عدد المركبات المسجلة من 277 2738 مركبة سنة 1996 إلى أكثر من 5 ملايين مركبة سنة 2016 أي بزيادة تقدر بـ 17 مرة، لكن عرفت هذه الزيادة ثلاثة مراحل كالتالي:

المرحلة الأولى: من 1996-2004 عرفت ارتفاعا في عدد المركبات من 2772738 مركبة إلى 3238821 مركبة أي بنسبة 466083 مركبة وتفسر هذه الزيادة بإدخال رخص استيراد السيارات في جل المركبات المستوردة ، وبخصوص استيراد السيارات الجديدة يوضح ذات المصدر أن عدد السيارات المستوردة في اطار تجاري من قبل وكلاء السيارات وصل إلى 282119 سنة 2002 وخلال هذه الفترة عرفت الحظيرة الوطنية تسارعا في حالات الترقيم.

المرحلة الثانية: من 2005-2012 عرفت هي الأخرى ارتفاعا كبيرا في المركبات من 3422411 مركبة إلى 4888876 مركبة سنة 2012 أي بنسبة 1466465 وخلال هذه الفترة هيمنت العلامات الأوروبية على الحظيرة الوطنية للسيارات، حيث بلغت نسبة السيارات الفرنسية 46,33% والألمانية بنسبة 10,61% والبريطانية بنسبة 5,46% فيما بلغت نسبة السيارات ذات العلامات الأمريكية 8,01% والكورية والجنوبية بنسبة 0,58% وهي نسب زادت من الحظيرة الوطنية للمركبات¹

المرحلة الثالثة: من 2013-2016 عرفت ارتفاعا كبيرا في عدد المركبات من 5123836 إلى 5986181 مركبة سنة 2016 أي بمعدل سنوي 862345 مركبة² وهذا يرجع إلى تكثيف الإستثمارات العمومية وتوسيع وعصرنة شبكة الطرقات العمومية بحيث سمحت هذه الإستثمارات بتوسيع الشبكة الوطنية للطرق بالإضافة إلى ارتفاع المنشآت الفنية للطرق من 3600 منشأة إلى 10563 منشأة وذلك مابين سنوات التسعينات إلى غاية سنة 2016 وهذا يعتبر سببا رئيسيا في ارتفاع عدد المركبات بالإضافة إلى زيادة عدد ترقيم السيارات الجدد خلال سنة 2015 بأكثر من 900000 الف وحدة مع العلم أن ترقيم السيارات يعني هو الإنطلاق الفعلي للسيير³.

3 شبكة الطرقات بالجزائر

طالما كانت الجزائر تتربع على مساحة واسعة، فإن النقل فيها يصبح نشاطا اقتصاديا واجتماعيا مهما، وذلك يتطلب بدوره توفر إمكانات كبيرة ترتبط بالتنوع في وسائل النقل وشبكة الطرقات وبالمرافق الهيكلية الأخرى كالجسور والأنفاق والمحولات ومختلف المحطات الخدمية مثل محطات المسافرين ومحطات الاستراحة والوقود.... الخ

¹ المصدر: الديوان الوطني للإحصاءات 2011

² - شريفة حواس (1995)، دراسة تحليلية لتطور حوادث المرور داخل المدن، مذكرة تخرج لنيل شهادة تقني سام في النقل البري، المدرسة الوطنية لتطبيق تقنيات النقل البري، ولاية باتنة، ص 58.

³ المصدر: المركز الوطني للسجل التجاري 2015

3-1 كثافة شبكة الطرقات

نجد أكثرها يتركز في الشمال وهذا راجع لأسباب تاريخية وأخرى اقتصادية، حيث كان تصميم الشبكات الموروثة عن الاستعمار يعكس بوضوح مصالحه حيث ركز على ربط المدن في الشمال وشق العديد من الطرق للوصول إلى مناطق الإنتاج الزراعي، كما أن شبكة الطرقات عرفت استقرارا نسبيا في الفترة 1970-1990، ولم تشهد تطورات كبيرة إلا في السنوات القليلة الماضية من خلال تجسيد البرنامج الخماسي ببناء أول شبكة مهيكلة¹.

حاليا تملك الجزائر ما يقارب 112696 كلم منها 102696 معبدة و 10000 في طريق الإنجاز، ويتعلق الأمر بإطلاق حوالي 740 مشروع خاص بإنجاز 9345 كلم من مختلف الطرقات و 152 منشأة فنية من بينها أنفاق وجسور ومحولات خلال الفترة الممتدة من 2010-2016 ومن بين المشاريع التي تمت الموافقة عليها في إطار توسيع قدرة الهياكل الطرقية 2050 كلم من الطرقات و 130 منشأة فنية معنية بهذه العملية. ومن أصل 2050 طريق سيتم تطوير محاور طرقية تقدر مساحتها الإجمالية ب 1300 كلم تقع في الجنوب الكبير حسب معطيات وزارة الأشغال العمومية. وهناك مشاريع أخرى مبرمجة في إطار الخماسية الحالية وتتمحور حول تهيئة الطرقات الساحلية².

¹ مجلة الباحث، شربل علام، حوادث المرور، عدد 2012/11

² تاريخ الإطلاع: 2018/4/10. www.ouar-senis.com

المبحث الثاني: أسباب وقوع حوادث المرور

إن حوادث المرور تعود في مجملها إلى عوامل مباشرة وأخرى غير مباشرة ويتعلق الأمر أساسا بكل من مستعملي الطريق، المركبة و المحيط ، وتجدر الإشارة إلى أن هذه الأسباب قد تتداخل أو يتبدل موقعها لتصبح تارة سببا مباشرا و تارة أخرى سببا غير مباشر، فحادث المرور غالبا ما ينسب إلى السبب المباشر الذي أدى إلى ارتكاب الحادث ؛ وهذا يرجع لعدة أسباب كرفض الأولوية، التجاوز الخطير، الإفراط في السرعة.... الخ

المطلب الأول: الأسباب المباشرة

✓ الأسباب المتعلقة بالعامل البشري

يعتبر العنصر البشري العنصر الأساسي والفاعل في معادلة حوادث المرور وذلك بصفته راجلا أو سائقا، حيث تشير الإحصاءات إلى أن العامل البشري يتسبب في أكثر من 80% من حوادث المرور ليس فقط بالجزائر بل في معظم دول العالم.

إن الأخطاء المنسوبة للعنصر البشري عديدة ومتشعبة سواء تعلق الأمر بالسائقين أو الراجلين، بل حتى الركاب يساهمون أيضا في بعض الأحيان ويتسببون في وقوع حوادث المرور كفتح الباب من غير حذر، النزول من الجهة اليسرى للمركبة، وما يهمننا بالدرجة الأولى هي الأخطاء المرتكبة المقدمة من طرف السواق وبالدرجة الثانية أخطاء المشاة، هذه الأخطاء رغم تشعبها إلا أنه يمكن حصرها في نقطتين أساسيتين هما:

✓ عدم احترام قانون المرور بصفة عامة وإشارات المرور بصفة خاصة.

✓ عدم أخذ الحيطة والحذر¹.

وإذا تفحصنا أهم المخالفات المتسببة في وقوع حوادث المرور نجد إن الإفراط في السرعة يسبب ما لا يقل عن 50% من مجموع حوادث المرور الجسمانية أما عدم أخذ الحيطة والحذر فيأتي نتيجة الإهمال أو التهاون أو عدم التركيز خاصة لدى السائقين حديثي العهد بالسياقة الذين يفتقرون إلى التجربة الكافية.

كما أن المشاة الراجلين يساهمون بدورهم في وقوع الحوادث من خلال عبورهم في أماكن غير مخصصة للعبور، أو عبورهم بطريقة تدل على اللامبالاة اتجاه السائقين مستعملي الطريق²، وقد تفاقمت هذه السلوكيات في الآونة الأخيرة خاصة بعد إلغاء مخالفات الراجلين في قانون 14/01 المؤرخ في: 2001/08/19³ المعدل والمتمم بالقانون 16/04 المؤرخ في: 10 نوفمبر 2005⁴، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

¹ المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق (2017) دراسة إحصائية لحوادث المرور في الجزائر

² بوايك أ، تهيئة شروط تأمين السير داخل المناطق العمرانية، وزارة الأشغال العمومية، الجزائر، 2000، ص

³ قانون 14/01 المؤرخ في: 2001/08/19، المتعلق بتنظيم المرور، جريدة الباحث، 2001/2/15

⁴ قانون رقم 16/04 المؤرخ في 10 نوفمبر 2005، المتعلق بتنظيم المرور وأمنها وسلامتها، جريدة الجزائر، ص 13

ومن جهة أخرى احتلال الأرصفة من طرف بعض التجار (عرض السلع، وجود عوائق على الأرصفة، أشغال، أعمدة إشهارية، أكشاك ... الخ).

إضافة إلى ضيق الأرصفة أحيانا، وتوقيف المركبات فوق الأرصفة مما يخلق نوعا من الفوضى حيث يضطر الراجلون للسير وسط الطريق.

✓ الطريق والمحيط

من المعروف أن الطريق وكل ما يحيط به مثل إشارات المرور والإنارة العمومية والعوامل المناخية وغيرها تساهم بشكل مباشر أو غير مباشر في وقوع حوادث المرور، وغالبا ما تكون الأسباب غير المباشرة عوامل تساعد في وقوع هذه الحوادث ولكن الإحصاءات تشير إلى أن نسبة عاملي الطريق والمحيط تبقى ضئيلة أيضا مقارنة بالعامل البشري، حيث لا تتعدى هذه النسبة 10% من مجموع حوادث المرور.

فبالرغم من أن شبكة الطرق في الجزائر قد بلغت ما يقارب 110.000 كلم و هي تعادل في مجموعها طول شبكة طرقات الدول المغاربية الأربعة فإنها غير مستوفية للشروط الأمنية العالمية، لأن الطريق غير مجهز أو غير معبد يكون مهمل و غير صالح للاستعمال، أو يكون الطريق معبد وغير خاضع للمواصفات التقنية من جانب عدم الأخذ بعين الاعتبار الظروف الطبيعية للمنطقة و طبيعة المسلك (منحدر، منعرج..... إلخ)¹

إضافة إلى الطريق تلعب الظروف المناخية من أمطار، ثلوج، رياح، زوابع رملية، وغيرها وكذلك الحيوانات سواء كانت أليفة أو متوحشة دورا ثانويا في وقوع حوادث المرور.

وضع مهملات في الطريق دون دراسة ودون تقييد بمواصفاتها التقنية كما أن شبكة الطرقات بالجزائر تبقى منقوصة من الناحية الفنية والإشارات المرورية والتجهيزات الأمنية فضلا عن غياب الصيانة وعدم تحسين مخططات السير أو النقل مع التوسع العمراني والمؤسسات المستقطبة لأعداد الهائلة من المواطنين وكذا نقص حضائر التوقف لذلك فإنه من الضروري لتقادي حوادث المرور إنشاء الطرق حسب المقاييس العالمية التي تتلاءم والتنظيم المروري².

✓ المركبة

لقد عرفت حظيرة السيارات خلال السنوات الأخيرة ارتفاعا محسوسا لتصل حاليا إلى 4.650.000 مركبة، ويقدر أن تصل إلى 10 ملايين مركبة بحلول سنة 2030. بينما لم تكن تتعدى 1.200.000 مركبة سنة 1985 حيث تم استيراد 251.576 مركبة خلال: السنة 2005 بقيمة 1,9 مليار دولار، و188.006 مركبة خلال سنة 2006 بقيمة 1,2 مليار دولار وقد صاحب ذلك ارتفاع مفرط في عدد الحاصلين على رخص السياقة خاصة فئة الشباب التي تفتقر إلى التجربة في السياقة

¹ المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق(2017)،دراسة إحصائية لحوادث المرور في الجزائر مجريدة الباحث،2017/10/11
² صوالحي ربيعة،العالم يختنق، في مجلة الوقاية والسياقة، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، العدد 2،الجزائر 2000،ص11

والجنوح إلى السرعة، ومن جهة أخرى قدم حظيرة السيارات في غياب رقابة تقنية صارمة، ورغم هذا التزايد في عدد المركبات إلا أن الأسباب المنسوبة للمركبات تبقى ضئيلة مقارنة بالأسباب المنسوبة للعامل البشري.

المطلب الثاني: الأسباب غير المباشرة

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

✓ الاختلال بين حجم حظيرة المركبات وسعة المنشآت القاعدية

إن زيادة الطلب على النقل يؤدي بالتبعية إلى الاتجاه لتعقيد مشاكل النقل ومن ثم انخفاض مستوى الخدمة، فزيادة ملكية السيارات لمقابلة الاحتياجات المتزايدة للنقل يؤدي إلى تعقد مشاكل المرور ومقابلة هذه المشكلة تكون عن طريق توفير تسهيلات ووسائل أكبر لحركة المرور ووضع التنظيمات العلمية المناسبة لضبط حركة المرور¹.

وتعد الحظيرة الوطنية للمركبات في الجزائر هامة نظرا للعدد الذي بلغته السنة 2009، حيث بلغ 5.919.726 مركبة، أي مسجلة زيادة بنسبة 9,19% عن سنة 2008، فيما لم تواكب شبكة الطرقات هذه الزيادة في عدد المركبات، وأصبح الازدحام والاكنتاظ سببا من أسباب وقوع الحوادث وتجدر الإشارة إلى أن نسبة المركبات التي يفوق عمرها 60 سنة من مجموع المركبات 20%.

✓ 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 و أفقية، الأرصفة، الممرات المحمية، الإنارة العمومية.... الخ و لذلك فإن مشاريع إنشاء طرق جديدة يجب أن تنفذ حسب درجة التطور و الدراسات التي وصل إليها التنظيم المروري حتى تضمن الوقاية و الأمن من الحوادث، وكذلك تأخذ بعين الاعتبار النقائص الموجودة في الطرق الجزائرية التي تتمثل أهمها فيما يلي :

- ❖ كثرة المنعطفات وخطورة حوادثها.
- ❖ عدم صلاحية بعض الطرق نتيجة لعدم تعبيدها أو إهمالها.
- ❖ نقص إشارات تنظيم المرور وسوء توزيعها.
- ❖ نقص الأرصفة والطرق المخصصة للدراجات يمثل خطر على المشاة والدارجين.
- ❖ نقص الإنارة العمومية داخل المدن.
- ❖ إقامة أشغال دون وضع إشارات أو أخذ الاحتياطات اللازمة لذلك.
- ❖ الحواجز الثابتة على حواف الطرق كالأشجار، الأعمدة، الجدران، الحيوانات.... الخ.

¹ صوالحي لربيعة، حوادث المرور في الجزائر: مجازر رهيبية على الطرقات، الجزائر: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، 2000

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

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

✓ قلة فعالية منظومة التكوين والتدريب على السياقة

إن لمعاينة الميدانية التي قامت بها مصالح المركز المختصة، أثبتت أن طريقة التكوين و الامتحانات تتميز بنقائص كبيرة لها عواقب خطيرة على أمن المرور، كما أثبتت عددا هائلا من السواق و حتى المحترفين منهم ينقصهم التكوين الكافي و التدريب اللازم لاكتساب المهارات والمعارف الضرورية، التي تساعدهم على التحكم في سياقة المركبة¹.

✓ قلة العمليات التوعوية

بالنظر إلى أهمية العمليات التوعوية ودورها الفعال الايجابي 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 مكتملة في مجالات أخرى.

✓ 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، وعلى المستوى المحلي وبصفة عامة تطبيق وتنفيذ البرامج المسطرة على المستوى المركزي

✓ ضعف تنوع أنماط النقل

لعل من أهم الأسباب الأخرى المساعدة على ارتفاع نسبة حوادث المرور هو الاعتماد شبه الكلي على النقل البري الذي يخلف نسبة عالية من حوادث المرور مقارنة مع أنماط النقل الأخرى مثل النقل بالسكك الحديدية، المترو، النقل الجوي.... الخ

¹ علي بن سعيد أغمادي ، حوادث المرور في المملكة ، الأسباب والآثار والحلول، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، الرياض 2014

خلاصة

نستنتج من هذا أن هناك أسباب مباشرة وأسباب غير مباشرة تسهم في وقوع الحوادث المرورية، وبذلك يمكن وضع معادلة للعناصر الأساسية المكونة للحادثة المرورية وهي : سائق+ طريق+ سيارة + أسباب مباشرة +أسباب غير مباشرة =الحادثة المرورية ، وتم التوصل إلى أهم العناصر التي ترتبط بعملية النقل والتي من شأنها أن تساعد بكيفية أو بأخرى في حوادث المرور بالإضافة إلى تطور حظيرة المركبات وارتفاعها من سنة إلى أخرى وذلك بسبب التغيرات الاقتصادية والاجتماعية التي تشهدها البلاد وهي بدورها تمثل أحد العناصر الأساسية المكونة للخطر (المركبة، المحيط، مستعمل الطريق). ومع التزايد المستمر في حظيرة المركبات و تنوع شبكة الطرقات ازداد الازدحام والاكنتاظ وهو سببا مساعدا بطريقة أو بأخرى في وقوع الحوادث المرورية.

الفصل الثاني

تحليل تطور حوادث المرور

في ولاية ادرار

تمهيد:

لقد استعمل الإنسان وسائل نقل مختلفة تطورت بتطور نمط حياته، فأصبح الفرد يصل إلى أي مكان وفي كل الظروف في فترة قصيرة جدا وذلك يعود بالدرجة الأولى إلى استعمالات التكنولوجيا الحديثة ورغم هذا التطور والأهمية، فإن النقل لا يخلو من مخاطر يترتب عنه أحيانا كوارث مادية وبشرية.

فكثرة الحوادث المرورية في الآونة الأخيرة في الجزائر بشكل كبير وتعددت أسبابها ونتائجها ولهذه الحوادث آثار سلبية عديدة على المجتمع وأفراده خاصة وإن دولة الجزائر تم تصنيفها من أكثر الدول التي تزايدت فيها عدد الحوادث خلال السنوات الأخيرة وتساعدت أعداد الوفيات على إثرها وارتفاع في ضحايا حوادث الطرق حسب الإحصائيات التي نشرت في الصحف وغيرها. وبناء على هذا تم تقسيم الفصل الى مبحثين:

المبحث الأول: تطور حوادث المرور بالجزائر

المبحث الثاني: تطور حوادث المرور بولاية ادرار

المبحث الأول: تطور حوادث المرور بالجزائر:

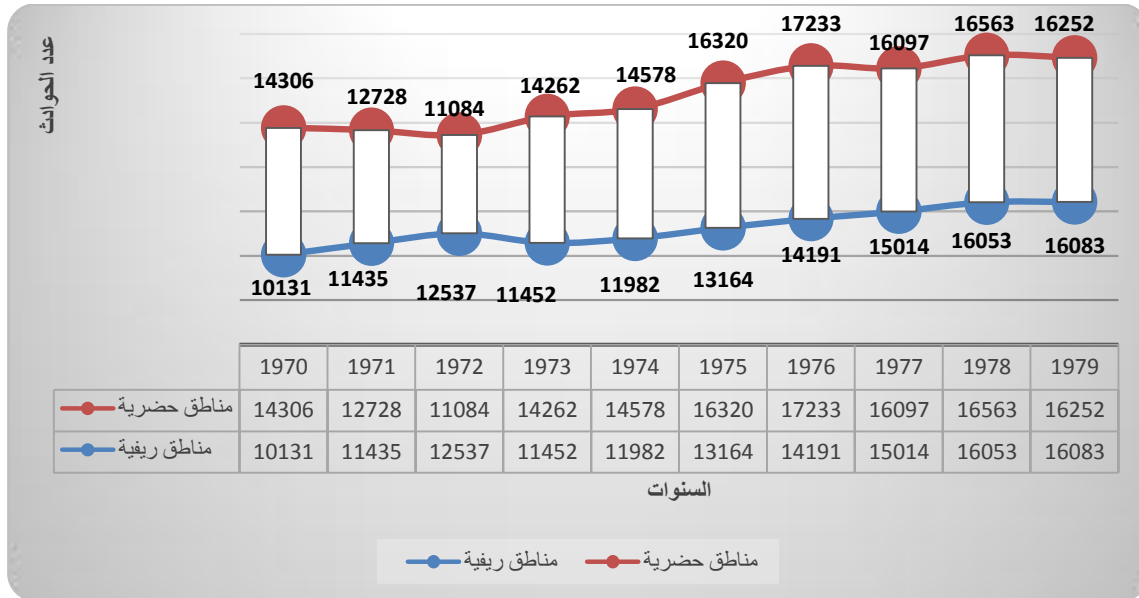
تحصد حوادث المرور يوميا عشرات الأرواح حيث يسجل 4100 ضحية سنويا و 50 الف جريح حسب المركز الوطني للوقاية من حوادث المرور في غياب الإنسانية والإحساس وغياب احترام القوانين مع تغيير الدهنيات والتعود على اللامبالاة وعدم الانضباط بما يمليه العقل والشرع والإنسياق وراء الهوى

المطلب الأول: تطور عدد حوادث المرور في الجزائر في الفترة (1970-2015)

1 تطور عدد حوادث المرور للفترة (1970-1979):

يتضح في الشكل رقم (01-01) التالي مختلف التغيرات التي عرفتھا ظاهرة حوادث المرور عبر الوطن في الوسطين: الريفية والحضري خلال الفترة الممتدة من 1970 إلى 1979.

الشكل رقم (01-02) تطور احصائيات حوادث المرور بالجزائر خلال الفترة (1970-1979)



المصدر: من اعداد الطالبتين بناء على بيانات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات.

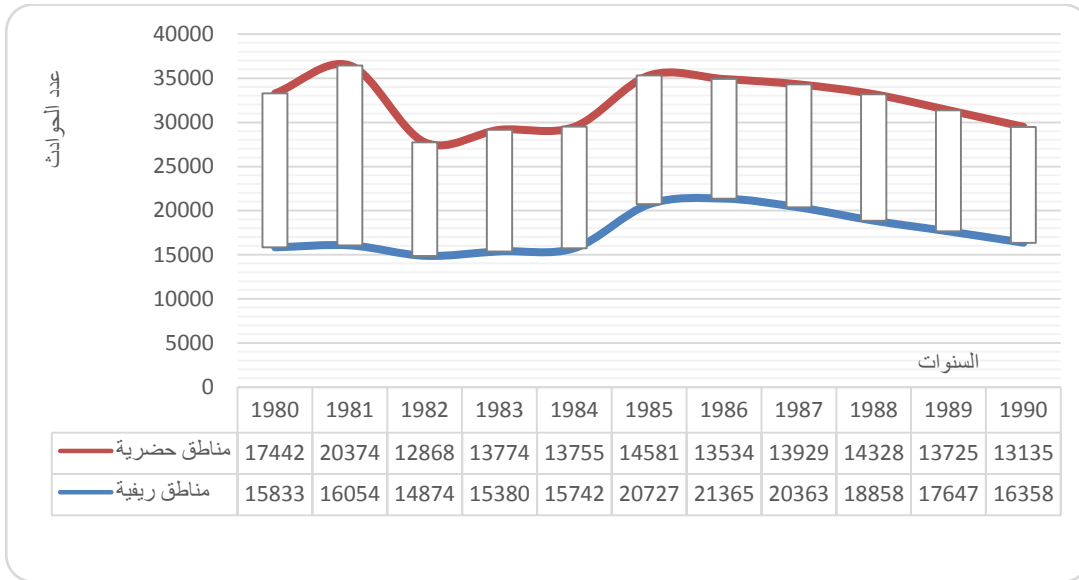
يمثل المخطط البياني رقم (01-01) تطور عدد الحوادث خلال الفترة (1970-1972)؛ حيث تميزت هذه الفترة بتزايد عدد الحوادث بشكل عام، ففي المناطق الريفية نلاحظ أن هناك تزايد في عدد الحوادث تراوحت بين 10131 و 12537 حادث، ثم حدث انخفاض نسبي وصل الى حدود 11452 حادث في نهاية سنة 1973. ثم عاود الصعود واستمر كذلك الى غاية نهاية الفترة 1979 حيث سجل 16083 حادث. أما المناطق الحضرية فقد شهدت خلال نفس الفترة انخفاضا في عدد الحوادث (عكس المناطق الريفية) تراوحت بين 14306 و 11084 حادث. ثم شهدت ارتفاعا ملحوظا وهذا في عام 1976 حيث بلغ عدد الحوادث فيه 17233 حادث بالرغم من صدور الأمر رقم 74-107 في 6 ديسمبر 1974 المنظم لحركة المرور، المتضمن لـ 322 مادة والمتعلقة بالقواعد الإدارية والتقنية بالسير عبر الطرق¹؛ ثم انخفض في عام 1979 الى 16252 حادث.

¹ الأمر رقم 74-107 المؤرخ في 6 ديسمبر 1974 يتعلق بالقواعد الإدارية والتقنية بالسير عبر الطرق

2 تطور عدد حوادث المرور للفترة (1980-1990):

يمثل المخطط البياني رقم (02-02) إحصائيات حوادث المرور خلال الفترة (1980-1990)، فمن خلال انحناءات المنحنى يمكننا أن نقسم هذه المرحلة إلى فترتين : الأولى تمتد من 1980-1985 وكانت تتميز بالتزاي المستمر في عدد الحوادث حيث سجل سنة 1985: 35308 حادث، منها 20727 حادث وقع في المناطق الريفية، وهذا في الوقت الذي عرفت فيه الحظيرة الوطنية زيادة في عدد المركبات قدرت بنسبة 39% خلال هذه الفترة.

الشكل رقم (02-02) احصائيات حوادث المرور خلال (1980-1990)



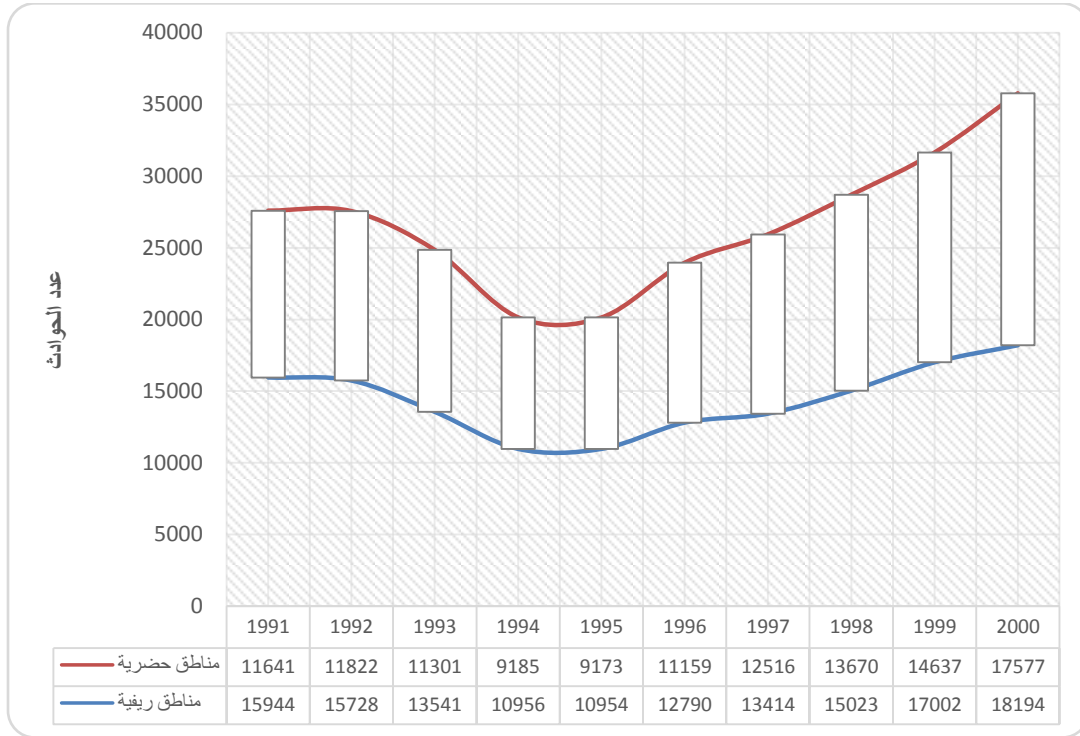
المصدر: من اعداد الطالبتين بناء على بيانات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق أما الثانية تمتد من 1986-1990 تميزت هذه الفترة بانخفاض في عدد حوادث المرور، حيث سجل 29493 حادث في نهاية سنة 1990، أي انخفاض بنسبة 16% مقارنة بسنة 1985، وربما يعود ذلك الى صدور القانون رقم 87-09 المؤرخ في 10 جانفي سنة 1987 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق للحفاظ على سلامتها وأمنها¹.

3 تطور عدد حوادث المرور للفترة (1991-2000):

الملاحظ خلال هذه الفترة هو استمرار انخفاض عدد الحوادث سنة بعد أخرى إلى أن وصل إلى 20127 حادث نهاية سنة 1995، وهذا يعتبر أدنى رقم لحوادث المرور خلال هذه الفترة بسبب الانتشار المكثف لأعوان الأمن عبر الطرقات في الفترات المسموح بها بالتنقلات، مما لزم مستعملي الطرق من احترام قانون المرور وذلك لانتشار أعوان الأمن الطرقي.

¹ القانون رقم 87-09 المؤرخ في 10 جانفي سنة 1987، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق

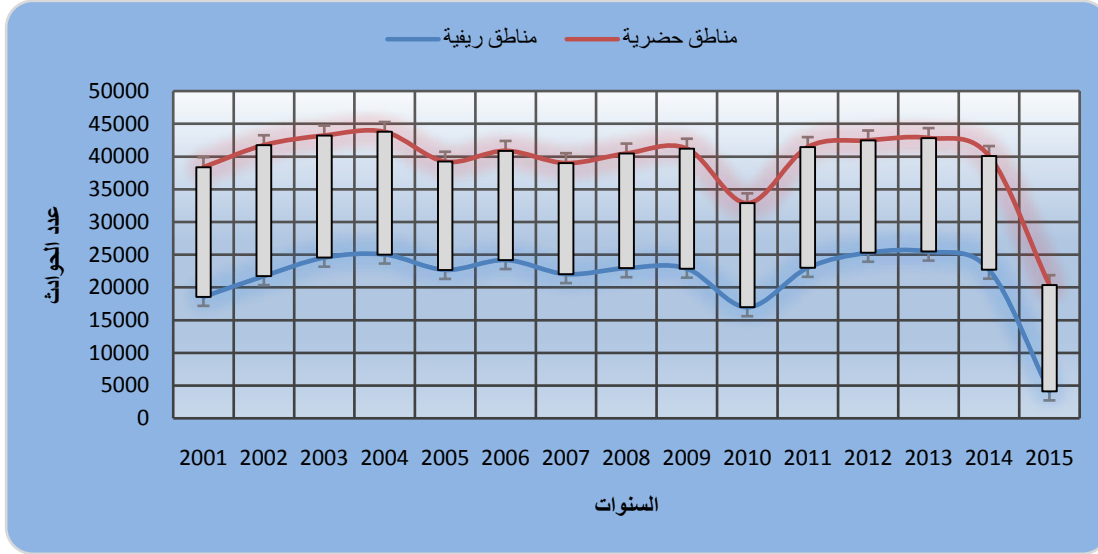
الشكل رقم (02-03): تطور عدد حوادث المرور للفترة (1991-2000):



المصدر: من اعداد الطالبتين اعتماد على بيانات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.

خلال هذه المرحلة يمكن ملاحظة أن سنة 1995 كانت نقطة تحول هام في منحى عدد حوادث المرور، حيث تم سنة 1996 تسجيل 23949 حادث ليصل إلى 35771 حادث سنة 2000 أي بنسبة زيادة قدرها 49%. ويعود هذا الارتفاع في عد الحوادث إلى انتعاش حركة المرور بسبب معاودة الأفراد حياتهم الاجتماعية والاقتصادية التي كانت شبه متوقفة خلال فترة الإرهاب.

4 تطور عدد حوادث المرور للفترة (2001-2015):
الشكل رقم (02-04): تطور حوادث المرور خلال (2001-2015)



المصدر: من اعداد الطالبتين اعتمادا على بيانات مقدمة من طرف المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق 2010
يمثل المخطط البياني رقم (02-04) إحصائيات حوادث المرور خلال (2001-2015) بحيث
عرفت حوادث المرور تزايدا خلال الفترة الممتدة من (2001-2004) وذلك بنسبة 14%.

ويعود هذا التزايد إلى عدة عوامل، منها:

- زيادة حظيرة السيارات بنسبة 56% خلال هذه الفترة خاصة بعد التسهيلات المقدمة من طرف الشركات المستثمرة في هذا المجال بعد دخول الجزائر في مرحلة اقتصاد السوق.
- تحرير النقل بعدما كان محتكرا من طرف الدولة.
- عدم مسايرة إنجاز الطرقات لهذه الزيادة في عدد وسائل النقل.
- وبتعديل القانون رقم 01-14 بالقانون رقم 04-16، عرفت سنة 2005 انخفاضا كبيرا في عدد الحوادث مقارنة بسنة 2004 وعاد الارتفاع سنة 2008 أين تم تسجيل 40481 حادث مرور وفي سنة 2009 سجل 46554 حادث مرور.

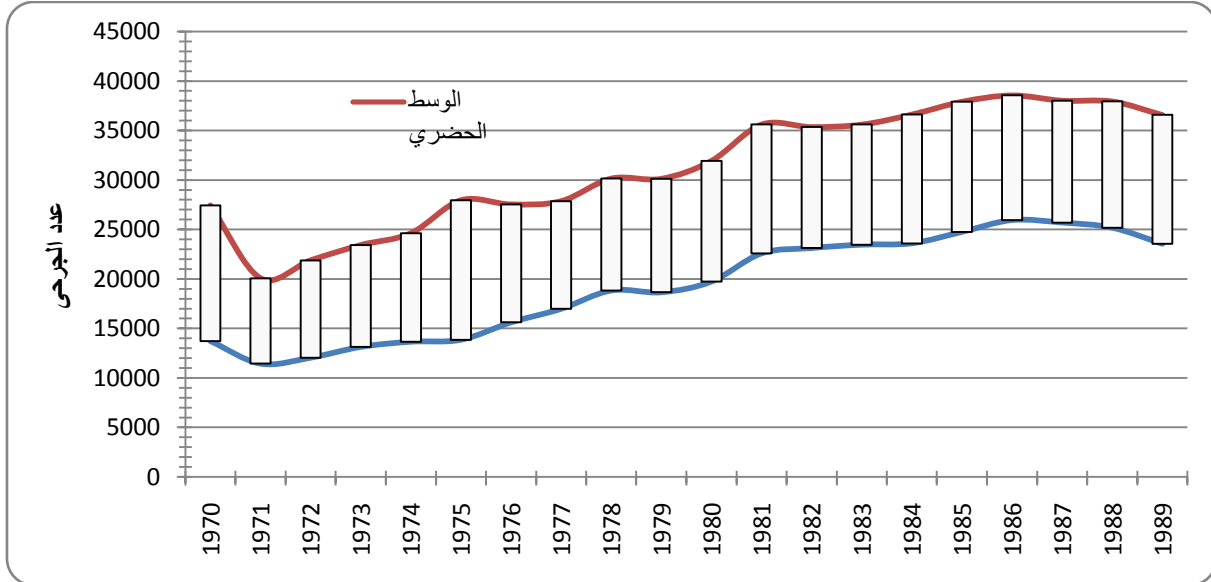
والملاحظ خلال السنوات الثلاث ابتداء من 2011 إلى غاية 2013 ارتفاع كبير في عدد الحوادث بحيث تم تسجيل 41467 حادث ليصل إلى 42846 حادث في سنة 2013 صاحبه انخفاض طفيف في سنة 2014؛ حيث تم تسجيل 40101 حادث وصولا إلى 20361 حادث سنة 2015 وهذا راجع إلى القيام بإجراءات ردية جديدة. حتى وإن تم تسجيل انخفاض يبق العنصر البشري هو المتسبب الرئيسي في وقوع هذه الحوادث بنسبة 96% بفعل التجاوز الخطير والإفراط في السرعة وعدم احترام إشارات المرور

المطلب ثاني: احصائيات الجرحى جراء حوادث المرور في الجزائر في الفترة (1970_2015)

1-تطور عدد الجرحى في الجزائر في الفترة (1970-1989)

يتضح من خلال الشكل رقم (02-05)الموالي عدد الجرحى عبر الوطن الناجمة عن حوادث المرور في الوسطين الريفي والحضري خلال الفترة الممتدة 1970_1989.

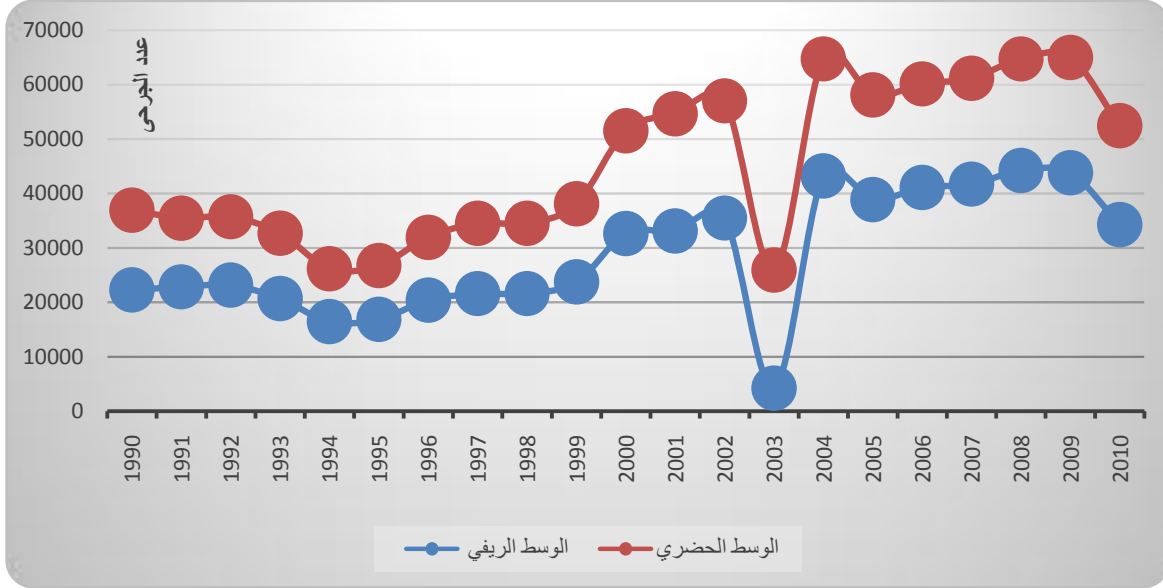
المخطط البياني رقم(02-05): تطور عدد الجرحى في الجزائر في الفترة (1970-1989)



يمثل المخطط البياني رقم (02-05) إحصائيات حوادث المرور خلال الفترة(1970-1989) بحيث شهدت هذه الفترة تزايدا مستمرا في عدد الجرحى تراوح بين 27430 و38548. أي بنسبة زيادة قدرها 41%، ماعدا السنتان 1976 و1982 فعرفتا انخفاضا نسبيا قدر بنسبة 1,3% و0,7 على التوالي. أما الفترة الممتدة من سنة 1987 إلى 1989 فعرفت انخفاضا في عدد الجرحى تراوح بين 38012 و36565 جريح على الترتيب.

2- تطور عدد الجرحى في الجزائر في الفترة (1990-2010)

الشكل رقم (02-06): يمثل تطور عدد جرحى حوادث المرور في الجزائر في الفترة (من 1990-2010)



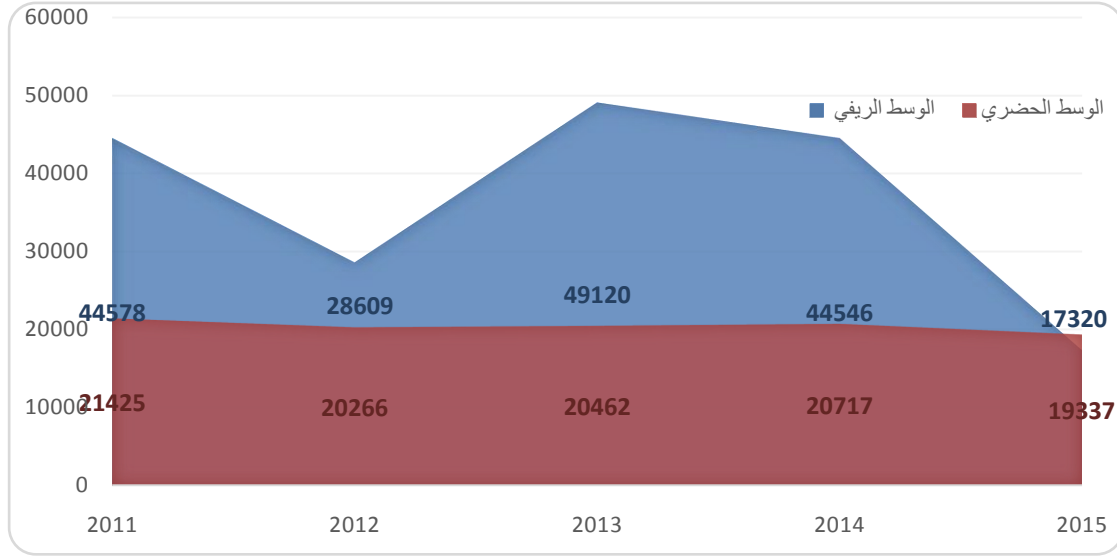
المصدر: من اعداد الطالبتين استناد الى معطيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق

خلال بداية هذه الفترة نلاحظ استمرار الانخفاض في أعداد الجرحى وهذا راجع لتناقص عدد الحوادث بسبب مختلف العوامل التي تمت الإشارة إليها سابقا، فنلاحظ أن هناك تناسبا طرديا بين عدد الحوادث وعدد الجرحى، حيث تم تسجيل 35955 جريح سنة 1990 بينما سجلت سنة 1994 26198 جريح ومع بداية سنة 1995 عرف المنحنى ارتفاعا بنسبة 2.2% واستمر هذا الارتفاع بشكل كبير والملاحظ أنه بعد تعديل القانون رقم 01-14 بالقانون رقم 04-16 الصادر في سنة 2004 عرف عدد الجرحى سنة 2005 انخفاضا بنسبة 10.3% بسبب الانخفاض في عدد الحوادث وبعد ذلك مباشرة عاودت هذه الأخيرة الارتفاع إلى غاية نهاية هذه المرحلة.

وعاد الارتفاع سنة 2008 أين تم تسجيل 64708 جريح وفي سنة 2009 سجل 68185 جريح. نلاحظ أيضا أن عدد الجرحى جراء الحوادث التي تقع في المناطق الريفية أكبر منه في الحضرية نظرا للفرق بينهما في عدد الحوادث.

2- تطور عدد الجرحى في الجزائر في الفترة (2011-2015)

الشكل رقم (02-07) تطور عدد الجرحى لحوادث المرور بالجزائر



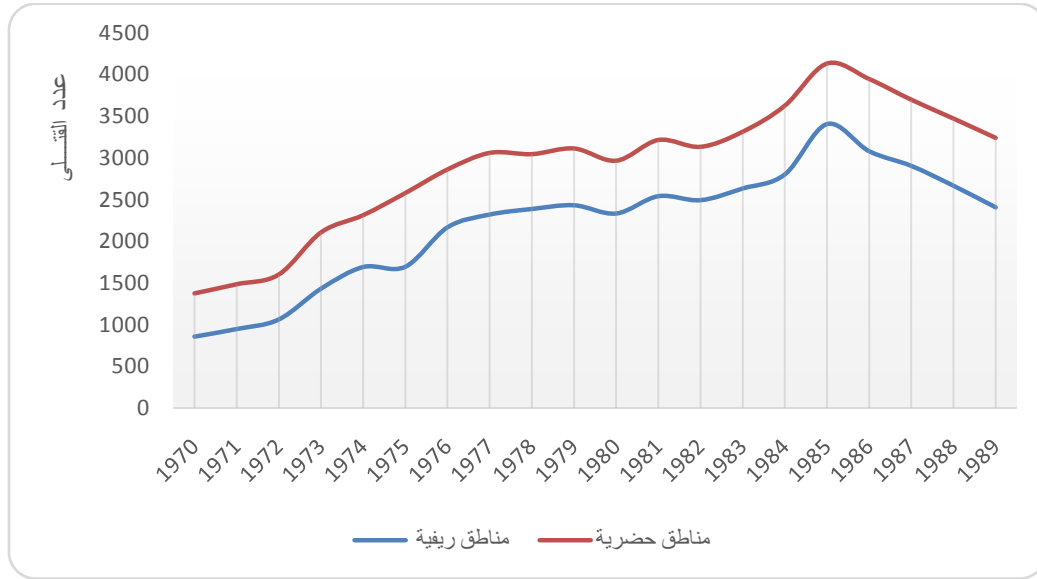
عرفت هذه الفترة ارتفاع في عدد الجرحى خلف 66003 جريح في سنة 2011 واستمر هذا الارتفاع إلى غاية 2013 حيث سجل 69582 جريح صاحبه انخفاض تدريجي خلال سنتي 2014 و 2015 وذلك بتسجيل 65263 و 36657 على التوالي. كما عرفت خلال هذه الفترة بأن عدد الجرحى في الوسط الريفي أكبر منه في الوسط الحضري نظرا للفرق بينهما في عدد الحوادث كما أن هذه الأخيرة (الوسط الحضري) إذا وقع به حوادث المرور فإنه يكون أقل حدة عن التي تقع في الوسط الريفي.

المطلب الثالث: تطور عدد القتلى جراء حوادث المرور في الجزائر خلال الفترة (1970-2015)

1- تطور عدد القتلى جراء حوادث المرور بالجزائر خلال الفترة (1970-1989)

يتبين في هذه المرحلة أن عدد القتلى استمر في الازدياد بشكل كبير خاصة في السنوات (1973-1985) نتيجة ارتفاع وخطورة حوادث المرور. حيث نلاحظ أن عدد القتلى في المناطق الريفية أكبر منه في المناطق الحضرية وذلك راجع إلى خطورة الحوادث بسبب السرعة المفرطة للمركبات على عكس المناطق الحضرية.

الشكل رقم(02-08): تطور عدد القتلى جراء حوادث المرور بالجزائر خلال الفترة (1970-1989)

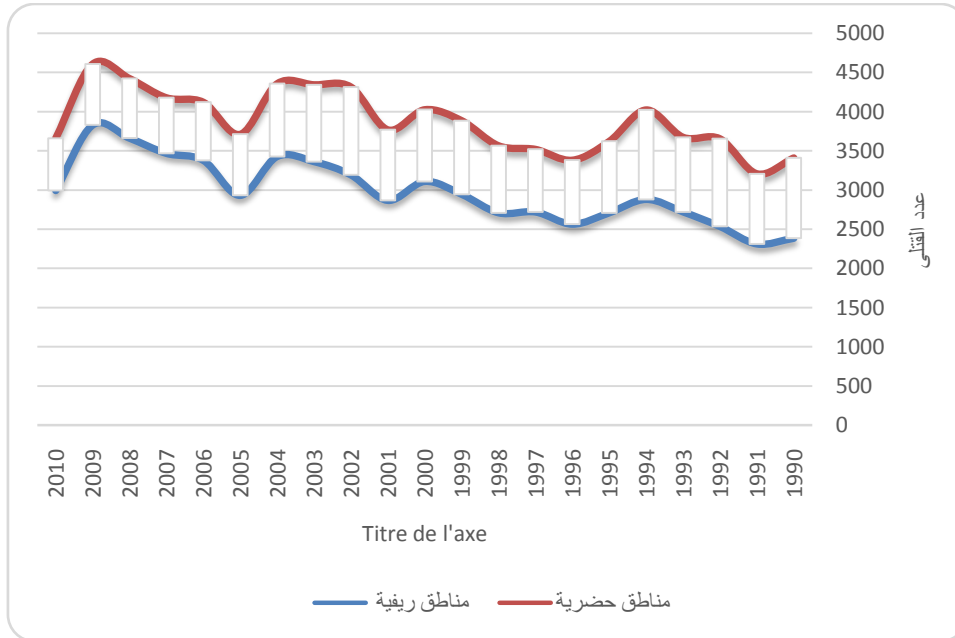


المصدر المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق

ولقد تم تسجيل 4134 قتيل في نهاية سنة 1985، حيث يمثل هذا العدد أعلى حصيلة لعدد القتلى في هذه المرحلة. أما الفترة (1986-1989) فتميزت بالانخفاض في عدد القتلى نتيجة لانخفاض عدد حوادث المرور حيث سجل 3241 قتيل نهاية سنة 1989.

2- تطور عدد القتلى جراء حوادث المرور بالجزائر خلال الفترة (1990-2010)

الشكل رقم(02-09): تطور عدد القتلى خلال الفترة(1990-2010)



من خلال المنحنى يمكن القول أن عدد قتلى حوادث المرور في الفترة الممتدة من 1990-2000 عرف عدة تغيرات صعودا ونزولا، حيث أن عدد القتلى في سنة 1991 عرف انخفاضا يقدر بنسبة

6%، ثم ارتفع سنة 1992 ليصل إلى 3654 قتيل واستمر في الارتفاع حتى وصل سنة 1994 إلى 4022 قتيل وهي السنة التي شهدت أقل عدد من حيث حوادث المرور وفي تقديرنا يعود ذلك إلى الحالة الأمنية، فرغم الانخفاض الكبير في عدد حوادث المرور سنة 1994، والذي تلاه انخفاض في عدد الجرحى إلا أنه تم تسجيل أكبر عدد القتلى يفوق حتى عدد القتلى سنة 2000، وهذا يعود إلى الخطورة الكبيرة لحوادث المرور نتيجة لعدة عوامل ميزت هذه الفترة فمثلا الإفراط في السرعة من أجل بلوغ المقصد في أسرع وقت ممكن تفاديا لمخاطر الإرهاب.

ومع بداية الفترة الممتدة بين (2000-2010) تزايدت حوادث المرور بدرجة كبيرة مما تسبب في ارتفاع عدد القتلى من 4025 قتيل سنة 2000 إلى 4356 قتيل سنة 2004، ومن المحتمل أن يعود ذلك في اعتقادنا إلى زيادة كثافة حركة المرور نتيجة الانفراج الأمني الذي ميز هذه الفترة. ولمجابهة هذه الظاهرة لجأت السلطات العمومية إلى تنظيم الحملات التحسيسية، وتشديد العقوبات الإدارية من خلال النصوص القانونية الصادرة في تلك الفترة. أما في سنة 2005 فلقد عرف فيها عدد الوفيات نقصا بنسبة 14,8% مقارنة مع السنة السابقة، لكنه في السنة الموالية، عاود عدد الوفيات في الارتفاع واستمر كذلك ليستقر عند 4607 سنة 2009، أي بمعدل 224 حالة وفاة سنويا. والملفت للانتباه، هو الانخفاض الحاد في عدد الوفيات سنة 2010 الذي بلغ 947 حالة مقارنة مع السنة الفارطة فقط:

2- تطور عدد القتلى جراء حوادث المرور بالجزائر خلال الفترة (2011-2015)

الجدول رقم(02-01): تطور عدد القتلى خلال(2011-2015)

السنة	مناطق ريفية	مناطق حضرية	المجموع
2011	3831	767	4598
2012	3457	710	4167
2013	3748	792	4540
2014	3984	828	4812
2015	2992	809	3801

المصدر: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق

يلاحظ في هذه الفترة ارتفاع في عدد القتلى بتسجيل 4598 قتيل مع استمرار الانخفاض إلى غاية 2013 وتواصلت مجازر الطرقات وصولا إلى 48125 قتيل خلال سنة 2014 مع تراجع في عدد القتلى من 48125 إلى 3801 قتيل في نفس الفترة.

المبحث الثاني: تطور حوادث المرور بولاية ادرار

يسهر الدرك الوطني على تأمين 85% من مجموع شبكة الطرقات الوطنية، من أجل ضمان التصدي لظاهرة الإجرام المروري، التي تترجمها أرقام حوادث المرور والخسائر البشرية والمادية المترتبة عنها.

المطلب الأول: تحليل التطور في شبكة الطرق، حظيرة السيارات، العدد السكاني لولاية أدرار

1. شبكة الطرقات لولاية ادرار

الجدول رقم (02-02): شبكة الطرقات لولاية ادرار

يتضمن إقليم المجموعة الإقليمية للدرك الوطني بأدرار 6996 شبكة هامة من الطرق تقدر بـ 3093 كلم موزعة كمايلي:

الطرق	العدد	الطول (كلم)
الطرق الوطنية	04	1691 كلم
الطرق الولائية	21	518 كلم
الطرق البلدية	75	484 كلم
الطرق الغير مصنفة	02	400 كلم
المجموع	124	3093 كلم

المصدر: الوحدة الإقليمية للدرك الوطني 2017

2- الإحصائيات السنوية المكونة لحظيرة الولاية

أن توسع شبكة الطرق الولائية لا يتناسب و تطور الحظيرة الولائية للسيارات ،التي تضاعف حجمها خلال السنوات الأخيرة

الجدول (02-03): الإحصائيات السنوية المكونة لحظيرة الولاية

السن	السيارات الخفيفة	الشاحنات	الشاحنات الصغيرة	الحافلات	جرار طريق	جرار فلاحي	السيارات المجهزة	المقطورة	الدراجات النارية	معدات الأشغال العمومية	المجموع
5-0 سنوات	9185	2823	6357	527	474	76	5	463	16	482	20408
10-6 سنوات	3149	1066	2495	177	258	44	2	253	1	201	7646
15-11 سنة	2214	957	1373	80	129	72	1	139	5	77	5047
20-16 سنة	1035	507	674	30	68	121	0	86	2	8	2531
أكثر من 20 سنة	1817	799	1299	9	156	230	0	156	8	19	4493
المجموع حسب الصنف	17400	6152	12198	823	1085	543	8	1097	32	787	40152

مقابلة مع سيد امير سليم، المكلف بتسيير شؤون الأمانة العامة بالولاية يوم 2018/02/15.

تتكون الحظيرة الولائية للمركبات من 20408 مركبة بمختلف الأصناف خلال السنوات الأربع الأخيرة (من يومنا هذا إلى 2014) بسبب الانفتاح الاقتصادي مقارنة بالسنوات العشر التي قبلها أي من 2014 إلى 2005 .

بحيث نلاحظ من خلال الجدول رقم (02-03) أعلاه ارتفاع عدد المركبات المسجلة من 4493 حظيرة سنة 1997 إلى 20408 حظيرة سنة 2018 بحيث عرفت هذه الزيادة 5 مراحل :

المرحلة الأولى: أكثر من 20 سنة أي خلال سنوات التسعينات عرفت ارتفاعا في عدد المركبات بحيث بلغت 4493 مركبة .

المرحلة الثانية: من 1999-2003 عرفت انخفاضا في عدد المركبات من 4493 مركبة إلى 2531 أي بمعدل سنوي 1926 مركبة

المرحلة الثالثة : من 2004-2008 عرفت ارتفاعا كبيرا في عدد المركبات حيث تم تسجيل 5047 مركبة أي بمعدل سنوي 2516 مركبة.

المرحلة الرابعة : من 2009-2013 عرفت هي الأخرى ارتفاعا كبيرا في عدد المركبات بمعدل 2599 مركبة في السنة .

المرحلة الخامسة :من 2014-2018 هي الأخرى عرفت ارتفاعا كبيرا في عدد المركبات وذلك بمعدل 12762 مركبة سنويا

نستخلص من التحليل أعلاه بأن معدل الزيادة السنوي في حظيرة السيارات خلال المرحلتين الثالثة والرابعة كان متقاربا ولكنه عرف ارتفاعا حاد خلال المرحلة الخامسة وذلك يعود إلى مختلف عوامل اقتصادية (تحرير التجارة الخارجية، التنمية الاقتصادية، والاجتماعية وتحسين مستوى المعيشة وزيادة عدد السكان).

3-تطور ونمو عدد السكان في ولاية ادرار:

مؤشر توزيع السكان:

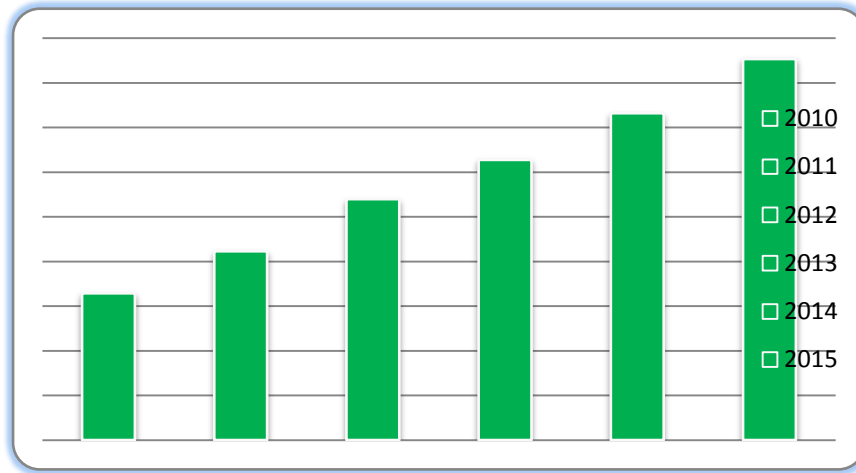
الجدول رقم:(02-04): يمثل تطور ونمو سكان ولاية أدرار:الوحدة (نسمة)

السنة	عدد السكان	معدل النمو (%)
2010	422859	2.06
2011	432265	2.02
2012	443936	2.35
2013	452726	2.36
2014	463169	2.47
2015	475298	2.53

المصدر:من إعداد الطالبات بالاعتماد على معطيات من مصلحة الإحصاء بمديرية البرمجة ومتابعة الميزانية لولاية ادرار .

انطلاقا من الجدول السابق نلاحظ أن هناك فوارق بين معدلات النمو بالنسبة ل لسنوات 2012-2013-2014 حيث كان معدل النمو أكبر مقارنة مع السنوات 2010 و 2011، في حين أنه في سنة 2015 سُجل أعلى معدل للنمو بقيمة 2.53% وهذا راجع إلى الفارق المعتبر لتوزيع السكان بين المناطق الريفية التي سجل فيها 299 390 ن أما في المناطق الحضرية فبلغت 175 90 ن، كما أن الكثافة السكانية بلغت 1.11 ن/كلم² وهو ما يشير إلى أن الولاية لا تعرف اكتظاظا مقارنة بالولايات الأخرى. أما تطور السكان فيوضح في الشكل التالي:

الشكل رقم(02-10): تطور عدد سكان ولاية ادرار خلال الفترة الممتدة من 2010 إلى 2015:



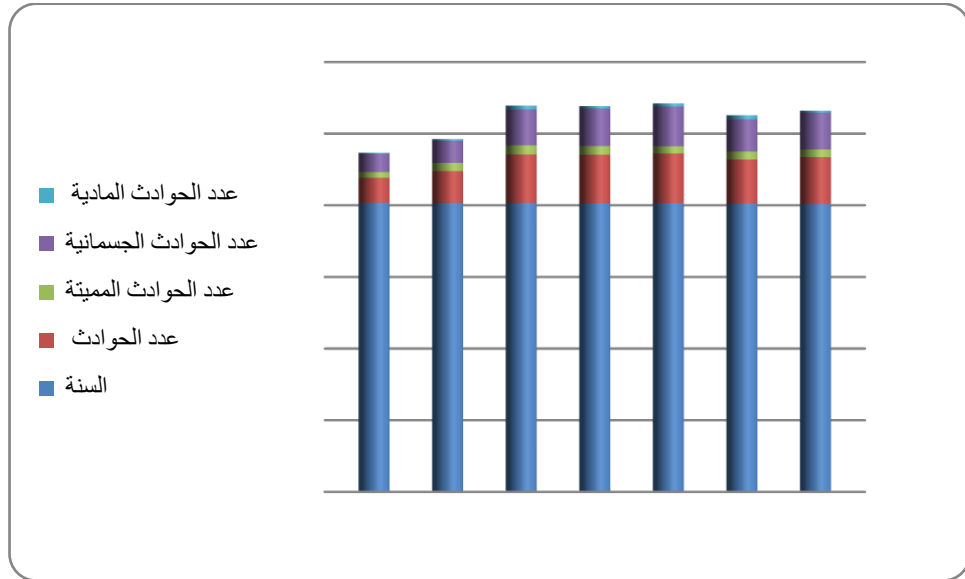
المطلب الثاني: إحصائيات حوادث المرور لولاية ادرار(2011-2017)

الجدول رقم (02-05): إحصائيات حوادث المرور لولاية ادرار خلال الفترة (2011-2017)

السنة	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
عدد الحوادث	325	308	349	339	340	223	175
عدد الحوادث المميتة	54	54	49	60	64	56	40
عدد الحوادث الجسمانية	256	226	277	262	250	155	130
عدد الحوادث المادية	15	28	23	17	26	12	5

المصدر: الوحدة الإقليمية للدرك الوطني 2017

الشكل رقم (02-11): إحصائيات حوادث المرور لولاية ادرار في الفترة (2011-2017)



يمثل المخطط البياني إحصائيات حوادث المرور لولاية ادرار، عدد الحوادث المميتة، والجسمانية والمادية بحيث نلاحظ من المخطط أن عدد الحوادث الجسمانية يفوق كل من عدد الحوادث المميتة والمادية، ومن الملاحظ أن عدد هذه الحوادث عرف تدبدا حيث عرفت سنة 2012 انخفاضا يقدر 308 حادث ثم ارتفع سنة 2013 حيث قدرت بـ 349 حادث واستمر هذا الارتفاع إلى غاية سنة 2015 وبعد ذلك شهدت انخفاضا كبيرا سنتي 2016 و 2017 بتسجيل 175 حادث.

المطلب الثالث: ضحايا حوادث المرور في ولاية أدرار حسب أنواع الطرق خلال (2011_2017)

1- ضحايا حوادث المرور في ولاية أدرار خلال (2011_2017)

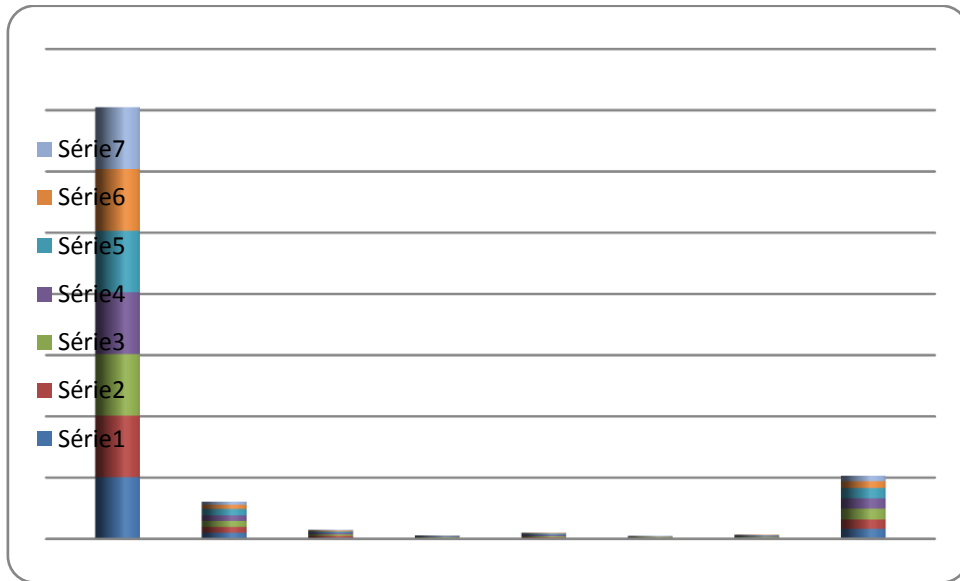
يمثل المخطط البياني رقم (02-12) ضحايا حوادث المرور حسب أنواع الطرق لولاية أدرار خلال الفترة (2011-2017) بما فيها (تجمع سكاني، مسلك، طريق غير مصنف وغير مرقم، طريق بلدي،) كما هو موضح في المخطط وحسب الأرقام المسجلة نلاحظ أن عدد الضحايا في الطرق الوطنية يفوق 50% مقارنة بالطرق الأخرى وهذا يعود إلى الحركة المرورية الزائدة في الطرق الوطنية .

الجدول رقم(02-06):ضحايا حوادث المرور في ولاية ادرار حسب أنواع الطرق خلال الفترة(2011-2017)

2017	تجمع سكاني	مسلك	طريق غير مصنف و غير مرقم	طريق بلدي	طريق ولائي	طريق وطني	نوع الطرق	لسنة
325	15	17	20	23	47	203	2011	
308	21	12	32	9	52	182	2012	
349	33	19	29	21	47	200	2013	
339	28	7	48	24	51	181	2014	
340	14	12	40	17	45	212	2015	
223	17	16	20	6	28	136	2016	
175	8	15	12	13	26	101	2017	

المصدر:الوحدة الإقليمية للدرك الوطني

الشكل رقم(02-12):ضحايا حوادث المرور حسب أنواع الطرق لولاية ادرار



واتضح لنا أن أعلى نسبة عرفها هذا المؤشر (حوادث المرور) تحققت في الفترة الممتدة من 2013-2015 حيث وقع (1028) حادث مرور عبر كافة الطرقات كما يمكن ترتيب هذه الطرق من حيث حوادث المرور على النحو التالي(الطريق الوطني يليه الطريق الولائي،طريق غير مصنف، تجمع سكاني، مسلك، وأخيرا الطرق البلدية)

خلاصة:

نستقرى مما سبق أن السنة التي تلي تطبيق أي قانون جديد، تعرف فيه عدد الحوادث، عدد الجرحى، عدد الوفيات تدنيا ملحوظا، لكن بعد ذلك مباشرة ترجع الأمور إلى سابق عهدها وهذا يدل على أن تطبيق القوانين لا يحظى بالرعاية والاهتمام بشكل مستمر من طرف كل الفئات التي لها ارتباط بالموضوع و أمام التزايد المستمر لخطورة حوادث المرور ندق ناقوس الخطر للفت انتباه المجتمع لعظم الظاهرة ونتائجها الاجتماعية والاقتصادية وعليه ، سطرت إستراتيجية محكمة قصد التصدي للظاهرة والتأثير فيها بكل وسائل اللازمة كما أولت للدرك الوطني للولاية اهتماما ملحوظا حيث تغطي 85% من شبكة الطرقات الوطنية وأصبحت مكافحة اللأمن المروري في السنوات الأخيرة تشكل النسبة الكبيرة من النشاط الإجمالي لوحدات أمن الطرق .

الفصل الثالث

الإستراتيجية المنتهجة من طرف الدولة
للحد من حوادث المرور

تمهيد:

يهدف العمل الأمني باختلاف تخصصه ومسارات عمله إلى بث مشاعر الطمأنينة والسكينة في النفوس، لذا تحرص كافة الدول على توجيه عناية خاصة للأمن المروري ورغم وضوح مضمون هذه الغاية، إلا ان القائمين على هذا العمل، غالبا ما يواجهون صعوبات في تطبيق القوانين لتأمين الأفراد. وإذا كان الجمهور، خاصة الجمهور السائق للمركبات والراجل هو الغاية النهائية التي ينشدها عمل هيئات أمن الطرق، فإن تشعب هذا العمل وتعدد تخصصاته وتداخله في العديد من الأنشطة للوقاية والأمن المروري للأفراد يشير إلى أهمية وجود آلية تدعيم الوعي من خلال تفعيل سبل الاتصال بين الهيئات المعنية بأمن الطرق من جانب والجمهور من جانب آخر. لذلك فإن الإعلام يحمل بين ثنايا أهدافه ورسالته، القيام بالوعي المروري من خلال تدعيم سبل وأواصل الصلات بين هيئات أمن الطرق والجمهور، وإعلامه بحقائق وثوابت العمل الذي تقوم به هذه الهيئات لمصلحته والكشف عن الحالة المرورية الخطيرة التي تمر بها البلاد وجهود رجال أمن الطرق في المحافظة على الأرواح والاقتصاد الوطني، و تبصير الجمهور المستعمل للمركبات خاصة بدوره الأساسي وبأساليب وقائية من حوادث المرور. وبالتالي فأهميته كبيرة في مجال التوعية والوقاية المرورية، خاصة في هذا العصر الذي بات فيه المجتمع باختلاف وتراحي أركانه قرية كونية صغيرة تتلاقى فيها وبسرعة، كافة البيانات والمعلومات لتؤثر في بعضها البعض، ولا يبرز ذلك تم تقسيم الفصل إلى مبحثين:

المبحث الأول: : الإجراءات والتدابير المتخذة للحد من ظاهرة حوادث المرور

المبحث الثاني: الإجراءات المتخذة من طرف هيئات ولاية أدرار للحد من الحوادث المرورية

المبحث الأول: الإجراءات والتدابير المتخذة للحد من ظاهرة حوادث المرور

يتطلب التصدي لظاهرة حوادث المرور اهتماما وحزما كبيرا من طرف جميع الهيئات المعنية بالوقاية والأمن عبر الطرقات، فهو يقتضي رسم إستراتيجية وطنية تعتمد على تسخير الإمكانيات المادية والبشرية المتاحة من أجل الوصول إلى أهداف واقعية ومدروسة على الأمدين المتوسط والطويل. وفي هذا الإطار نجد أن السلطات العمومية المختصة في الجزائر واعية بحجم الظاهرة، وهي تعمل من أجل مجابهة أخطار حوادث المرور¹.

المطلب الأول: التوعية والتحسيس

تعد المشكلة المرورية سلوك ووعي اجتماعي، حيث ترتبط إلى حد كبير بقيم وتربية الأفراد ارتباطا وثيقا، و من البديهي أن كل الإجراءات المتعلقة بالتوعية والتحسين في هذا المجال لا يمكن ان تكون فعالة إلا إذا وضعت في إطار إستراتيجية مدروسة، وكانت مرفقة بإجراءات مكتملة في مجالات أخرى و من هنا فإن تنظيم الحملات التوعوية يلعب دورا هاما، كونها تمثل حيز الزاوية في عملية الوقاية المرورية وفي هذا الإطار نرى ما يلي:

- استعمال اللوحات الإلكترونية ذات الرسائل المتغيرة لمبث ومضات تحسيسية.
- بث معلومات عن حالة الطريق متبوعة بمضات تحسيسية خاصة بالسلامة المرورية لمستعملي الطريق عبر القنوات الإذاعية.
- إدراج ركن النشرة المرورية عبر التلفزة الوطنية ولو مرة واحدة مع بداية الأسبوع، تقدم فيها نصائح وإرشادات للسواق مع تعريفهم بحالة الطرقات والنقاط السوداء.
- إشراك المراكز الثقافية كوسيط لنشر الثقافة المرورية.
- اتخاذ إجراءات تحسيسية لتحسين رؤية مستعملي الطريق الأكثر عرضة لحوادث المرور (المشاة والدارجين).

- حث المؤسسات المكلفة بالنقل العمومي للمسافرين والبضائع على ضرورة توعية سائقها بخطورة حوادث الطرقات والالتزام بقانون المرور و الحذر عند استعمال الطريق².

المطلب الثاني: إجراءات تطوير الطريق والمركبات

- 1- **الطريق:** أثبتت المعاينة الميدانية ان طرقتنا تعاني من نقائص عدة يجب الإسراع في معالجتها سواء خارج المدن أو داخلها و لتوفير طرق أكثر أمنا وسلامة لأبد من:
 - توفير التجهيزات الأمنية اللازمة عبر الطرق خاصة الوطنية منها التي لوحظ فيها غياب شبه كلي لإشارات الطرق، وعدم تطابق بعض الإشارات مع مدلولها عبر الطرق.

¹ محمد حريري عبد الله، "الأمن المروري"، في: مجلة الأمن والحياة، العدد، 230، المملكة العربية السعودية، سبتمبر/ أكتوبر 200.

² سعدي مراد، دور الجماعات المحلية في تفعيل الحركة الجمعوية في الوقاية من حوادث المرور، الجزائر: وزارة الأشغال العمومية، .

- اشتراط إخضاع مشاريع تشييد الطرق للتدقيق من حيث توفرها للسلامة المرورية، وذلك من قبل هيئة مستقلة من الهيئة التي صممت الطريق.
 - صيانة الطرق الوطنية التي تعرف حالة سيئة في بعض مقاطعها.
 - تعميم إنشاء الطرق المزدوجة بين المدن الكبرى.
 - إنشاء مسالك إضافية خاصة بمركبة الوزن الثقيل في المنحدرات و المرتفعات الخطيرة لاسيما في الطرق الوطنية.
 - الإسراع في صيانة الطرق داخل المدن ومعالجة الحفر وإلزام أصحاب المشاريع بإعادة الطريق إلى حالتها بعد الأشغال
 - توفير التجهيزات الأمنية قرب المؤسسات التربوية والأماكن التي تعرف حركة مرور كثيفة.
- 2- المركبات:** نظرا للارتفاع الملحوظ في الحظيرة الوطنية للمركبات والتي بلغ عددها 5683156 مركبة خلال سنة 2015، إلا أنه من الضروري العمل على:

- تشديد الرقابة وتكثيفها على وكالات الفحص التقني، خاصة تلك التابعة للخوادم.
- ضرورة الصرامة في الفحص التقني للمركبات.
- إيجاد آليات تمنع سير أي مركبة خضعت للمراقبة التقنية والذي أثبت الفحص وجود خلل فيها.
- سحب جميع المركبات التي يزيد عمرها عن 40 سنة من الحظيرة الوطنية.
- تشديد العقوبة على الوكالات المخالفة للإجراءات المعمول بها في مجال الفحص¹.

الرقابة المرورية:

- تطوير أساليب الرقابة المرورية لضمان الامتثال لقواعد السلامة المرورية.
- تشجيع إقامة نقاط مراقبة ثابتة في الطرقات الوطنية التي تعرف حركة المرور الكثيفة بالمحاور التي تعرف حوادث المرور المتكررة.
- تشجيع مصالح الأمن على مواصلة المجهودات الجبارة في سبيل تطبيق قانون المرور ليكون عملا دائما لا مجرد حملة مؤقتة.
- تكثيف الرقابة المرورية قصد فرض احترام قانون المرور.
- تدعيم مصالح الأمن بالوسائل البشرية و المادية لضمان مراقبة مكثفة لحركة المرور وردع المخالفين.
- تخصيص ميزانية سنوية لدعم دراسات السلامة المرورية في المراكز البحثية².

¹ خلاف فاطمة، حق المواطن في طريق آمن، الجزائر: الملتقى الوطني الثالث حول دور الجماعات المحلية في تهيئة ظروف الأمن والوقاية من حوادث المرور، 30 و 31 جويلية .

² أحمد بن محمد السالم (الأمين العام للسلامة المرورية)، كلمة الأسبوع العربي للسلامة المرورية من 04 - 10 ماي، 2001 الجزائر، 20.

المطلب الثالث: التشريع والتنظيم وإستراتيجية مواجهة المشكلة

1- التشريع والتنظيم

نرى أنه إذا وضع المشرع قانونا يجب عليه أن يسهر على تطبيقه بصفة دائمة ومستمرة وبصرامة حتى خلق إيمان بهذا القانون. كما أن القيام بإجراءات عديدة على هذه القوانين يعالج النقائص المسجلة فيها سابقا وذلك:

- ✓ برفع قيمة الغرامات الجزائية وإضافة عقوبات إدارية صارمة تمثلت في تعليق أو إلغاء رخصة السياقة للمخالفين .
- ✓ توفير كل الآليات لضمان التطبيق الفوري للقانون بإصدار النصوص التنظيمية في حينها.
- ✓ تعزيز صلاحية المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق.
- ✓ مطالبة مختلف المعنيين بالسلامة المرورية بجلسة عمل مع وزير النقل لمناقشة انشغالاتهم في هذا المجال.
- ✓ إنشاء مرصد وطني يتكفل بوضع سياسة وطنية للسلامة المرورية.¹

2- إستراتيجية مواجهة مشكلة المرور

لمشكلة المرور مجموعتين من الأسباب، أولاهما هي مجموعة الأسباب الهندسية، وثانيتها هي مجموعة الأسباب السلوكية، فإن وسائل المواجهة لا بد أن تكون مجموعتين كذلك، أولاهما لمواجهة الأسباب الهندسية أما الثانية فلمواجهة الأسباب السلوكية وفرض سيادة قانون المرور ونظمه وقواعده.

أولاً: مواجهة الأسباب الهندسية

تأخذ مواجهة الأسباب الهندسية لمشكلة المرور شعباً ثلاث :
أولها: العمل على جعل شبكة الطرق قادرة على استيعاب وتصريف تيارات حركة المرور بسرعة مأمونة ودون اختناقات، سواء كان ذلك بإدخال تعديلات على شبكة الطرق القائمة، أو بإنشاء طرق جديدة تعزز طاقة الشبكة

وثانيها: تحقيق الاستغلال الأمثل لشبكة الطرق، بما يمكن من الوصول بسعتها العملية إلى أقرب الدرجات مطابقة لسعتها التخطيطية، وذلك باستعمال مختلف أدوات ووسائل هندسة المرور .
أما ثالثها: فهي التحقيق المستمر من سلامة المركبات وتوفير مختلف شروط الأمن والمتانة بها، وذلك عن طريق عمليات الفحص الفني الدوري، وكذلك التفطيش المفاجيء على المركبات

ثانياً: مواجهة الأسباب السلوكية

إن أساليب مواجهة الأسباب السلوكية تدور كلها حول القانون وتطبيقه، وذلك إن وظيفة القانون هي تنظيم السلوك، ومن ثم فإن فرض الالتزام بأحكامه هو الوسيلة المثلى والوحيدة لمواجهة الأسباب السلوكية .
ولإمكان تحقيق ذلك فإنه يلزم اعتماد خطة متعددة الشعب تضمن ما يلي:

¹ بن عباس فتيحة دور الإعلام في التوعية والوقاية من حوادث المرور في الجزائر، كلية العلوم السياسية والإعلام، جامعة الجزائر 3، 2011-2012

- 1-دراسة مدى ملائمة قواعد قانون المرور ومناسبة العقوبات الواردة به لتحقيق مبدأ نفعية العقاب سواء فيما يتعلق بالردع العام أم بالردع الخاص بالإضافة إلى تكثيف الدوريات المرورية¹.
 - 2-التوعية بقواعد وآداب المرور ومختلف أحكام قانون المرور
 - 3- رقابة حالة الطرق وسلوك مستعملي الطريق
 - 4- تسجيل حالات المخالفة سواء كانت عيوباً في حالة بعض الطرق أو كانت أخطاء في سلوك بعض مستعملي الطريق.
 - 5-الأخطار بعيوب الطرق، واتخاذ الإجراءات القانونية حيال المخالفين من مستعملي الطريق
 - 6- المتابعة حتى يتم توقيع العقوبات المناسبة على أولئك المخالفين
 - 7- الإسراع بتنفيذ العقوبات الموقعة حتى تؤدي نتائجها المرجوة².
- ثالثاً: حجم مشكلة المرور بدولة الكويت
- تعاني دولة الجزائر شأنها في ذلك شأن غيرها من الدول من مشكلة المرور وآثارها الثلاثة، ألا وهي حوادث المرور، وازدحام المرور ومن ثم البطء في حركة المرور
- وإذا كان حجم هذه المشكلة يقاس بحجم الخسائر الناجمة عنها، فإنه يمكن القول، وفي ضوء الإحصاءات المتاحة بأن حجم المشكلة في دولة ال جزائر لا يُستهان به، فهو يحتل مركزاً بين الدول التي تعاني من خسائر حادة نتيجة لحوادث المرور .

¹ حوليات جامعة الجزائر، العدد 30، الجزء الثاني

² عبد الرحيم حسن صالح وآخرون، المشكلات المرورية : القوى الدافعة والكامنة وراء مشكلات المرور، الحلقة النقاشية الثانية عشر، حوادث المرور في مجتمعات دول مجلس التعاون الخليجي، الأبعاد النفسية والاجتماعية والتربوية، الكويت، 2002

المبحث الثاني: الإجراءات المتخذة من طرف هيئات ولاية أدرار للحد من الحوادث المرورية

انطلاقاً من الدور الأساسي لكل من المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرقات والدرك الوطني والمتمثل في التحسيس بخطر حوادث المرور والعمل بغية الوقاية منها، قام المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات بعدة نشاطات و عمليات تحسيسية توعوية على مستويات مختلفة تمثلت فيما يلي:

المطلب الأول:المشاركات الأمنية الخاصة بأمن ولاية أدرار

1- امن ولاية ادرار يشارك في الندوة الوطنية حول سلامة المعاق في الطريق:

شارك امن ولاية ادرار بتاريخ 2016/12/24 في أشغال الندوة التحسيسية الولاية حول سلامة المعاق في الطريق التي تم تنظيمها من طرف المكتب الولائي لجمعية طريق السلامة بالتنسيق مع جمعية المكفوفين لولاية ادرار بمشاركة مصالح الحماية المدنية والدرك الوطني وبعض الجمعيات الناشطة بالولاية، أين تضمن اليوم الأول من الندوة إقامة معارض حول إحصائيات حوادث المرور المسجلة بالمناطق الحضرية بولاية ادرار مع توزيع قصاصات تحتوي على إرشادات ونصائح لفائدة مستعملي الطريق (للسواق والراجلين) للتقليل من ظاهرة ارهاب الطرقات كما تم دعوة الحضور لمشاهدة حادث مرور افتراضي بالتنسيق مع مصالح الحماية المدنية وجمعية طريق السلامة ، فيما تخلل برنامج اليوم الثاني طرح مداخلات من طرف امن ولاية ادرار بالتنسيق مع الدرك الوطني والحماية المدنية تمحورت حول السلامة المرورية والاليات المنتهجة للحد من ارهاب الطرقات¹.

2- امن ولاية ادرار ينظم يوم تحسيسي حول السلامة المرورية لفائدة طلبة الوطني المتخصص في التكوين المهني رقم 02 الشيخ أحمد بن عالم

بتاريخ 2017.01.31، نظمت مصالح ولاية ادرار يوماً توعوياً تحسيسياً لفائدة طلبة المعهد الوطني المتخصص في التكوين المدني رقم 02 الشيخ أحمد بالعالم بادرار أين استفاد حوالي 120 طالب متربص من مداخلات تم عرضها من طرف إطارات تابعة لأمن الولاية تمحورت حول (آفة المخدرات- مخاطر الاستعمال السيئ للانترنت- السلامة المرورية- الرقم الأخضر 104- تطبيقية الو شرطة مع إقامة معرض للتجهيزات المستعملة من طرف قوات الشرطة) من خلال ذلك يتم إبرام الجهود المبذولة من طرف المديرية العامة للأمن الوطني في محاربة الجريمة بشتى أنواعها وكذلك إرهاب الطرقات. هذه المبادرة لقت استحسان كبير من طرف القائمين على هذا المعهد وكذا الطلبة، مشيدين بمثل هذه المبادرات القيمة من المديرية العامة للأمن الوطني مطالبين بتكرارها مرة أخرى.

3- أمن ادرار يشارك في ملتقى حول السلامة المرورية برقان

في إطار السياسة المنتهجة من طرف المديرية العامة للأمن الوطني الرامية إلى تعزيز العمل الوقائي والتوعوي بالاتصال والتواصل مع كافة شرائح المجتمع، شاركت مصالح امن دائرة رقان بتاريخ

¹الندوة الوطنية حول سلامة المعاق في الطريق يوم 2017/12/24 بادرار:المديرية العامة للأمن الوطني 2018

29/04/2017 في ملتقى حول "السلامة المرورية" في طبعته الثانية بالتنسيق مع جمعية طريق السلامة فرع بلدية رقان، الذي احتضنته دار السينما لبلدية رقان ولاية ادرار بحضور السلطات المدنية-الجمعية الولائية طريق السلامة بادرار- الحماية المدنية- ممثل مدارس تعليم السياقة- ممثلين عن الشؤون الدينية- المجتمع المدني- وإطارات من سلك التعليم¹.

حيث تمحورت مشاركة امن الدائرة بمداخلة تم تأطيرها من طرف أطار تابع لفرقة الأمن العمومي حول "الوقاية من حوادث المرور" أسبابها وطرق الوقاية منها المجهودات التي تبذلها المديرية العامة للأمن الوطني على رأسها السيد اللواء المدير العام للأمن الوطني وسعيه الحثيث لمحاربة ما يسمى بإرهاب الطرقات.

هذا الملتقى حظي بتجاوب من الحاضرين مستحسنين مثل هذه النشاطات الهادفة للتوعية والتحسيس من إرهاب الطرقات.

المطلب الثاني: التوعية والتحسيس عبر وسائل الإعلام والاتصال

امن ولاية ادرار يحسس المواطنين عبر وسائل الإعلام ومواقع التواصل الاجتماعي

بالإضافة إلى ذلك تم برمجة حصة إذاعية على مستوى الوطن تهتم بالتحسيس والتوعية من كافة الظواهر الاجتماعية بالمجتمع منها حصة لأمنكم وسلامتكم الخاصة بأمن ولاية ادرار كل يوم خميس التي تبث مباشرة على أمواج إذاعة ادرار الجهوية كل خميس بداية من 12:30 بعد منتصف النهار والتي تهتم بالنشاطات الأمنية للشرطة بالولاية، تحسيس المواطنين من خطورة بعض الظواهر كحوادث المرور ومخالفات قوانين المرور التي أصبحت تؤدي بحياة العديد من المواطنين فيما يتم أيضا بث ريبورتاجات تلفزيونية مع مختلف القنوات حول مصالح الأمن وحملات التحسيس وأيضا الصحف المحلية تحمل دلالات تحسيسية هادفة للمصلحة العامة وسلامة المواطنين².

فيما سجلت أيضا مصالح أمن ولاية ادرار خلال سنة 2017 (268) مداخلة إذاعية تضمنتها بيانات حول السلامة المرورية والتوعية من حوادث المرور، 206 دروس توعوية لفائدة المتدربين تعنى بالسلامة المرورية من خلال طرح مداخلات عليهم وتنظيم حضائر مرورية تسعى من خلالها الشرطة إلى تربية نشأ يهتم بالثقافة المرورية، 26 أبواب مفتوحة على المواطنين حملت في طياتها إحصائيات حول مختلف المصالح منها مصلحة الأمن العمومي تم فيها تقديم إحصائيات وإرشادات حول الحد من حوادث المرور والحفاظ على الأرواح.

أيضا هناك حملات تحسيسية من حوادث المرور تكون سنوية منها حملة رمضان بدون حوادث أو خيمة الإفطار للمديرية العامة للأمن الوطني يتم فيها إيقاف المركبات التي تقطع مسافات طويلة قبيل وقت الإفطار

¹ مقابلة مع رئيس مكتب الصحافة بمديرية الأمن الوطني يوم 2018/02/13

² مستخرج من وثائق مقدمة من طرف مديرية الأمن الوطني لولاية ادرار

وتقاسم معهم الوجبة الهدف منها تجنب الحوادث التي تحدث بسبب الإفراط في السرعة من بعض السائقين قبيل موعد الإفطار بسبب الصوم والتعب مما يؤدي إلى حوادث المرور.

المطلب الثالث: الدروس النظرية والتطبيقية حول حوادث المرور

5- مصالحي ادارر تقدم دروس نظرية وتطبيقية حول حوادث المرور وتفاديها لفائدة 90 طفل يتيم بساحة الشهداء ادارر

نظمت مصالحي امن ولاية ادارر بتاريخ 22/03/2017 بداية من الساعة الخامسة والنصف مساء، يوما تحسيسيا توعويا على مستوى ساحة الشهداء ادارر تم فيها تنظيم حظيرة مرورية لفائدة 90 طفل من بينهم 60 طفل يتيم استفادوا من دروس نظرية حول مفهوم الإشارات المرورية وأبجديات السياقة السليمة باستعمال سيارات تعليم الأطفال وكذا توزيع مطويات تتضمن إرشادات ونصائح لحمايتهم من إرهاب الطرقات وتوخي الحيطة والحذر أثناء العبور هذه المبادرة لاقت استحسان كبير من طرف مواطني ولاية ادارر

1- حملات تحسيسية لأمن ولاية ادارر تزامنا مع الدخول المدرسي

في إطار تجسيد مبادئ الشرطة الجوية وتعزيز قنوات التواصل بين الشرطة والمواطنين وخاصة فئة الأطفال لزرع الثقافة المرورية لديهم نظمت مصالحي الأمن منذ بداية شهر سبتمبر المتزامن مع الدخول المدرسي للتلاميذ بعدك عمليات تحسيسية وإلقاء دروس لفائدة أطفال المدارس مست كل من ابتدائية خالي علي بحي 20 أوت - المدرسة الابتدائية مناد محمد بحي 200 مسكن زيراري محمد ، حيث استفاد منها 1200 تلميذ وتلميذة، تم خلالها التذكير بالمهام الرئيسية للشرطة وخاصة الدور الوقائي في هذا المجال، التعريف بدور شرطي المرور والتحسيس بمخاطر الطرقات .

هذه الدروس لاقت استحسان كبير من طرف الأسرة التربوية والتلاميذ مستحسنين هذه المبادرة الحسنة من طرف قوات الشرطة والتي تواصلت في باقي المدارس بالولاية¹.

2- جمعية النادي السياحي تشارك مصالحي الأمن بأدرار في التحسيس من حوادث المرور

بتاريخ يومي 23/24/01/2018 شاركت مصالحي أمن ولاية أدرار بالتنسيق مع جمعية النادي السياحي الجزائري، المكتب الولائي لطريق السلامة بأدرار مصالحي الحماية المدنية وعناصر الدرك الوطني في تنشيط عدة حملات تحسيسية وتوعوية على مستوى النقاط التي تشهد حركة مرورية مكثفة من طرف المركبات والراجلين، أين تم توزيع مطويات وقصاصات من إعطاء جملة من النصائح والإرشادات لمستعملي الطريق، تقديم دروس نظرية وتطبيقية حول السلامة المرورية بالمؤسسات التربوية تضمنت نصائح حول الطريقة الآمنة أثناء التنقل مع تنشيط حظيرة التربية المرورية لفائدة الأطفال، هذه المبادرة استفاد منها قرابة 1000 تلميذ.

¹ ملتقى وطني بالتحسيس من حوادث المرور ،ادرار: المديرية العامة للأمن الوطني يوم 23/24/01/2018

في نفس السياق ومتابعة للبرنامج المسطر تم إجراء مناورتين لحادث مرور إفتراضي خلال اليومين التحسيسيين مع مصالح الحماية المدنية بهدف توعية المواطنين بضرورة التبليغ وكذا تبيين الإجراءات المتخذة أثناء وقوع حوادث المرور للحفاظ على سلامة المواطنين والتقليل من جسامتها للإشارة هذه المبادرات التحسيسية تم تغطيتها إعلاميا من أجل إبراز المجهودات المبذولة من طرف قوات الشرطة في جانب التحسيس والتوعية من حوادث المرور¹.

مواصلة للتحسيس والتوعية نشطت إدارات أمن الولاية حصتين إذاعيتين بمشاركة جمعية النادي السياحي الجزائري، المكتب الولائي لطريق السلامة بأدرار، مصالح الحماية المدنية والدرك الوطني بمناسبة تنظيم هذه الحملة التحسيسية، **الحملة الأولى بتاريخ 2018/1/23 على الساعة (9:00) صباحا** تمحورت حول دور الأسلاك الأمنية في التحسيس من مخاطر حوادث المرور بالشراكة مع الجمعيات الفاعلة في الميدان مع التطرق للبرنامج المنظمة من طرف جمعية النادي السياحي الجزائري، إبراز مجهودات قوات الشرطة في التقليل من حوادث المرور وكذا الحملات التحسيسية المنجزة للشرطة على مدار السنة في مجال السلامة المرورية.

الحملة الثانية بتاريخ 2018/01/24 على الساعة (14:00) زوالا هي حصة تقييمية لنجاح العملية وتجاوب المواطنين معها، تم فيها إبراز دور مصالح الأمن في التحسيس والتوعية للحد من هذه الظاهرة وكذا جهود المديرية العامة للأمن الوطني لتعزيز العمل الجوارى والوقائي من خلال تكثيف المبادرات التحسيسية في مختلف المجالات.

¹ أمسعودي، ورقة علمية مقدمة ضمن ملتقى بعنوان التحسيس من حوادث المرور، المديرية العامة للأمن الوطني، بتاريخ 2018/08/23

خلاصة:

يتضح من خلال هذا الفصل أن الدولة تعمل جاهدة على الحد من الظواهر المرورية وذلك باتخاذ مجموعة من التدابير الخاصة بكل من الطريق، المركبات والتنظيم المروري وتطبيقه الصارم، في حين أن وحدات الأمن على مستوى ولاية أدرار تلعب دورا هاما وفعالا في التقليل من حوادث المرور بالقيام بمجهودات جبارة ونشاطات قيمة من خلال الحملات التحسيسية، الندوات الوطنية والولائية، وكذا تقديم دروس نظرية وتطبيقية بالمدارس والعمل بمشاركات مع مختلف الجهات الأمنية منها الدرك الوطني والحماية المدنية والجمعيات التوعوية.

خاتمة

أمام الأعداد المخيفة لظاهرة حوادث المرور وما ينتج عنها من أضرار مادية وجسدية معتبرة في مجتمعنا، يعني على السلطات العمومية بذل جهود إضافية جديرة بمكافحة انعدام أمن الطرق. ويجب في المقام الأول أن تضطلع القوة العمومية بمختلف فصائلها (الدرك والأمن الوطنيين) بواسطة تقويم ومبادرة ذاتية جديرة بشرطة دولة القانون، تسهر بفعالية على حشد طاقاتها الذاتية في اتجاه منفعة المجتمع بإعطائها كل مكانتها لمستعمل الطرق (عامة الناس، المواطن) وبكلمة واحدة منفعة الجميع. إن موضوع حوادث المرور يكتسي أهمية بالغة نظرا إلى تأثيره على حياة المواطن بصفة خاصة وعلى النشاطين الاقتصادي والاجتماعي للبلاد بصفة عامة. لهذا، تتطلب دراسته عناية كبيرة كما أن أرقام الحوادث والقتلى والجرحى توضح أن لهذا الموضوع أهمية كبيرة ويجب منحه عناية خاصة أثناء دراسته. في ختام هذه الدراسة التي حاولنا من خلالها التطرق بشيء من الوصف والاستطلاع والتحليل، لواقع حوادث المرور في الجزائر وولاية أدرار بصفة خاصة والمقارنة بين المناطق الريفية والحضرية لمعرفة نسبة خطورتها وتفاقمها، هذا ما وجدناه من المعطيات والإحصائيات المعتمد عليها من جهة، ومن جهة أخرى وبالموازاة مع هذا، تم اتخاذ عدة إجراءات وتدابير خاصة بالوقاية من الحوادث من قبل مصالح الأمن (قيادة الدرك الوطني والمديرية العامة للأمن الوطني)، لكن الملاحظ أنه رغم كل الجهود المبذولة بقيت غير كافية، وخير دليل على ذلك الإحصائيات التي توضح مدى تزايد وارتفاع عدد الحوادث الجسمانية.

اختبار الفرضيات:

من خلال تناول الفصل الأول تبين لنا أن تهيئة الطرق تدخل ضمن أحد العناصر المساهمة بكيفية أو أخرى في حوادث المرور. يعد العنصر البشري أحد أهم العناصر المسببة في حوادث المرور بنسبة 80% فالأخطاء المنسوبة إليه عديدة ومتشعبة سواء تعلق الأمر بالسائقين أو الراجلين. توجد علاقة طردية بين مسافة السير والتعرض للحوادث المرورية بحيث كلما زادت مسافة السير كلما زادت نسبة وقوع حوادث المرور. يمكن كبح الظاهرة عن طريق التنظيم المروري وتطبيقه الصارم ومعالجة العوامل التي يتبين أنها تزيد من احتمالها باستعمال التحليل الإحصائي.

النتائج والتوصيات:

النتائج: من النتائج التي توصلت إليها هذه الدراسة هو أن عدد حوادث المرور في الجزائر في تزايد وترجع أسبابها إلى العامل البشري أي الإنسان بالدرجة الأولى، إلى جانب العوامل الأخرى كالمركبة والطريق والمحيط وللوقاية والتخفيف من حدة وخطورة هذه الظاهرة يجب على المسؤولين التطبيق الصارم لقانون المرور، خاصة الأحكام المتعلقة بالمشاة و حمايتهم و تواجد الأعوان قرب المؤسسات التربوية ; وكذلك توجيه المشاة و توعيتهم بقواعد السلامة المرورية بالإضافة إلى إصلاح الطرق

وتجهيزها بالإشارات والإنارة وغيرها. وهذه القضية ليست قضية وزارة وحدها بل قضية الكل لذا، لا بد من تنظيم الجهود للوصول إلى نتيجة مرضية، لأن الكثير من الأطراف لهم دورهم، والكل يبحث عن إحدى الوسائل التي تمكن من وضع حد لهذه الكارثة، أو على الأقل التقليل من حدة هذه الظاهرة التي أصبحت تفك العديد من الأرواح وخلق ضحايا وخسائر مادية تقدر بـ 100 مليار دينار سنويا¹ فهي حصيلة باهضة جدا فهي أدنى تقدير وقد تأول إلى أكثر من ذلك.

التوصيات

- تطوير نموذج تسجيل الحادث المروري و توحيد استخدامه بين إدارات الدوريات الأمنية في مختلف المناطق على أن يكون مبسط ويحتوي على معلومات ضرورية تفيد في خطط السلامة المرورية.
- تأهيل من يقوم بتعبئة تقرير الحادث المروري و تدريبه .
- التنسيق بين الجهات الأمنية التي تقوم بتسجيل حوادث المرور والجهات المسؤولة عن إنشاء الطرق وصيانتها لكي يكون واضح لمن يقوم بتعبئة تقرير الحادث المروري .
- التحقيق في حوادث المرور .
- تطوير وتحسين منظومة التدريب والتكوين على السياقة .
- وضع إطار قانوني يسمح بالتشخيص الدقيق للحالة الصحية للمترشح لنيل رخصة السياقة .
- التعريف بالقانون لاسيما الجانب المتعلق بالمخالفات والعقوبات .
- تحسين الخدمات الطبية الطارئة .
- توفير منح مالية ومادية للهيئات والجمعيات التي تقدم تكويننا خاصة بالسلامة المرورية في المدارس.
- إلزام شركات التأمين على تعويض المتضرر من جراء الحوادث المرورية بشكل سريع .
- نوصي أفراد المجتمع بالتقيد بأنظمة وقوانين المرور.
- إدماج مادة التربية المرورية في المدارس ، وذلك بتسطير برنامج شامل عبر أطوار التعليم الابتدائي والمتوسط مع توفير الوسائل البيداغوجية المحققة للهدف (وفي هذا المجال يشير إلى أنه سبق للمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات أن راسل وزارة التربية الوطنية من أجل إدراج مادة التربية المرورية ضمن البرنامج الدراسي العام غير أن الرد كان سلبيا بحجة أن هذا البرنامج مكثف مع وعد الوزارة انه سيتم إدراج دروس في التربية المرورية ضمن مادة التربية المدنية ومواد أخرى).

أفاق الدراسة:

- دراسة حوادث المرور دراسة قياسية

¹ التلغزة الوطنية الجزائرية، يوم 20180/03/25

- التقليل من حدة وخطورة حوادث المرور عن طريق إدخال التربية المرورية في المناهج الدراسية.

قائمة المصادر والمراجع

الكتب:

- 1 - ياسر عبد الله العسيري، حوادث السيارات في مدينة الرياض، جامعة الملك سعود، كلية العلوم، قسم الأساليب الكمية، المملكة العربية السعودية، ص5.
 - 2 - عقاري زكرياء، دراسة تحليلية لحوادث المرور في الجزائر، النقل والإمداد، جامعة الحاج لخضر- باتنة-، 2010-2011
 - 3 - شريفة حواس(1995)، دراسة تحليلية لتطور حوادث المرور داخل المدن، مذكرة تخرج لنيل شهادة تقني سام في النقل البري، المدرسة الوطنية لتطبيق تقنيات النقل البري، ولاية باتنة، ص58
 - 4 - بوايك أ، تهيئة شروط تأمين السير داخل المناطق العمرانية، وزارة الأشغال العمومية، الجزائر، 2000، ص
 - 5 - صوالحي ربيعة، العالم يختنق، في مجلة الوقاية والسياسة، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، العدد2، الجزائر 2000 ص11
 - 6 - صوالحي لربيعة، حوادث المرور في الجزائر: مجازر رهيبه على الطرقات، الجزائر: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، 2000
 - 7 - علي بن سعيد الغامدي، حوادث المرور في المملكة، الأسباب والآثار والحلول، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، الرياض
 - 8 - بن عباس فتيحة دور الإعلام في التوعية والوقاية من حوادث المرور في الجزائر، كلية العلوم السياسية والإعلام، جامعة الجزائر3، 2011-2012
 - 9 - سعدي مراد(مهندس دولة)، دور الجماعات المحلية في تفعيل الحركة الجموعية في الوقاية من حوادث المرور، الجزائر: وزارة الأشغال العمومية
المجلات والجرائد
11/مجلة الباحث، عدد 11/2012
12 www.ouar senis .com. تاريخ الإطلاع: 2018/4/10
13/حوليات جامعة الجزائر، العدد 30، الجزء الثاني
الأوامر والقوانين:
14/قانون 14/01 المؤرخ في: 2001/08/19، المتعلق بتنظيم المرور
15/قانون رقم 16/04 المؤرخ في 10 نوفمبر 2005، المتعلق بتنظيم المرور وأمنها وسلامتها الأمر رقم 74-107 المؤرخ في 6 ديسمبر 1974 يتعلق بالقواعد الإدارية والتقنية بالسير عبر الطرق
16/القانون رقم 87-09 المؤرخ في 10 جانفي سنة 1987، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق
- ## التقارير:
- 17/المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق (2017)، دراسة إحصائية لحوادث المرور في الجزائر
أحمد بن محمد السالم (الأمين العام للسلامة المرورية)، كلمة الأسبوع العربي للسلامة المرورية من
04 - 10 ماي، 2001، الجزائر، 20.

18/مستخرج من وثائق مقدمة من طرف مديرية الأمن الوطني لولاية ادرار

19/الديوان الوطني للإحصائيات سنة 2017

20/المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق(2017)دراسة إحصائية لحوادث المرور في الجزائر
الجراند والمجلات:

21/جريدة الخبر،الجزائر،15/03/2018

22/مجلة الشرطة (قانون المرور الجديد اعطى نتائج ايجابية) العدد 81-جويلية 2006ص35، الجزائر

23/محمد حريري عبد الله، "الأمن المروري"، في: مجلة الأمن والحياة ، العدد ،230المملكة العربية
السعودية ، سبتمبر/ أكتوبر .200.

الكتب:

24/عبد الرحيم حسن صالح وآخرون،المشكلات المرورية : القوى الدافعة والكامنة وراء مشكلات
المرور،الحلقة النقاشية الثانية عشر،حوادث المرور في مجتمعات دول مجلس التعاون الخليجي،الأبعاد
النفسية والإجتماعية والتربوية ،الكويت،2002

الندوات:

28/الندوة الوطنية حول سلامة المعاق في الطريق يوم 2017/12/24 ،ادرار:المديرية العامة للأمن
الوطني 2018

29/ملتقى وطني،التحسيس من حوادث المرور ،ادرار:المديرية العامة للأمن الوطني
يوم23/24/01/2018

30/أسعد مسعودي، ورقة علمية مقدمة ضمن ملتقى بعنوان التحسيس من حوادث
المرور بتاريخ23/08/2018

31/التلفزة الوطنية الجزائرية يوم 20180/03/25

32/خلاف فاطمة، حق المواطن في طريق آمن، الجزائر: الملتقى الوطني الثالث حول دور الجماعات
المحلية في تهيئة ظروف الأمن والوقاية من حوادث المرور، 30 و 31 جويلية 2018.
المقابلات:

33/مقابلة مع رئيس مكتب الصحافة بمديرية الأمن الوطني يوم2018/02/13
المراجع باللغة الفرنسية

9/HIMOURI Slimane 20053/11/MODELE THEORIQUE DE SUIVI DE
10/L'INSECURITE ROUTIERE EN ALGERIE BEZZOUDA.A,"Epidèmiologie des
accidents de la circulation en Algerie",INES,Algerie,pas d Annèe,P115

ملخص:

تهدف هذه الدراسة إلى معرفة حجم وتطور حوادث المرور على المستوى الوطني (الجزائر) و الولائي (ولاية أدرار) بحيث عرفت إرتفاعا حاد و متزايد خلف ورائه جرحى و قتلى كما تم التوصل إلى إبراز الأسباب الرئيسية منها المباشرة و غير المباشرة (العنصر البشري، المركبة ، المحيط) بحيث يمثل العنصر البشري من أهم العناصر المتسببة بطريقة أو بأخرى في ذلك هذا ما جعل التفكير في الحد من هذه الظاهرة وذلك بإستخدام مجموعة من الحملات التحسيسية و التوعوية و التطبيق الصارم للقوانين المشرعة .

الكلمات المفتاحية :

حوادث المرور، حوادث السير ، مركبة ، عنصر بشري،

Résume

L'objectif de cette étude est de connaître la taille et l'évolution des accidents de la circulation au niveau national (Algérie) et Al Walai (gouvernorat d'Adrar), où il y a eu une augmentation rapide et croissante des blessés et des morts.) Alors que l'élément humain des éléments les plus importants d'une manière ou d'une autre a fait réfléchir à la réduction de ce phénomène, en utilisant une série de campagnes de sensibilisation et de sensibilisation et l'application stricte des lois de la législation.

les mots clés:

-les accidents de la route, les accidents de la circulation, les véhicules, les éléments humains, les océans'