

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة وهران 2 محمد بن أحمد

كلية علوم الأرض والكون

قسم جغرافيا وتهيئة الإقليم

جامعة وهران 2
محمد بن أحمد
Université d'Oran 2
Mohamed Ben Ahmed



جامعة وهران 2
محمد بن أحمد
Université d'Oran 2
Mohamed Ben Ahmed



مذكرة التربص

أخطار حوادث المرور و طرق الوقاية منها دراسة إحصائية لولاية تيسمسيلت



المؤطر :

الأستاذة : قورين فريدة

انجزت من طرف الطالبين:

مفرج كريم

ملوك أحمد

Promotion : 2021

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

" وَإِذَا تَوَلَّى سَعَى فِي الْأَرْضِ لِيُفْسِدَ فِيهَا وَيُهْلِكَ الْحَرْثَ وَالنَّسْلَ وَاللَّهُ لَا يُحِبُّ الْفُسَادَ " الآية 205 سورة البقرة .

قال رسول الله صلى الله عليه وسلم لجيش أرسله " انطلقوا باسم الله وعلى بركة رسول الله ، لا تقتلوا هيذا فانبا ، ولا طفلا صغيرا ولا امرأة ولا تغلوا وضعوا تخائمكم وأطعوا وأحسنوا ، إن الله يحب المحسنين ."

وقد أوصى سيدنا أبو بكر الصديق رضي الله عنه يزيد بن أبي سفيان عندما أرسله على رأس جيش إلى الشام فقال: "... (أما بعد) فإني موصيك بحذر ، لا تقتلن امرأة ولا صبيا ، ولا كبيرا هرما ، ولا تقطعن شجرا مثمرا ، ولا نخلا ولا تخربن مأمرا ولا تحقرن شاة ولا بقرة إلا لمأكله ولا تجبن ولا تغلل" وأن الأساس في هذه الوصايا أنه لا تقتل في الميدان إلا من يقاتل بالفعل فالإسلام قد فرق بين المقاتل وغير المقاتل من المدنيين وهي التفرقة التي لم يعرفها العالم الغربي إلا في العصور الحديثة عندما نادى بها جان جاك روسو وغيره من الفقهاء والمفكرين وقد دعا الإسلام إلى الكرامة الإنسانية.

شكر وتقدير

نشكر الله تعالى ونحمده جل ثناؤه وتقدست أسماؤه على أن حجب إلينا العلم ويسر لنا سبله والحمد لله الذي أمدنا بالقوة والعون للتمكن من استكمال هذا البحث، ونرجوا منه أن يتقبل منا إنه السميع العليم.

من تمام شكره أن نشكر لأهل الفضل فضلهم وجهودهم وأن نعرف حقهم، فننقدم بجزيل الشكر والامتنان إلى الأستاذة المشرفة قورين فريدة على الاهتمام الذي خصتنا به وعلى الرعاية التي أحاطتنا بها، وحرصها الشديد على تقديم الإرشادات والنصائح القيمة التي كان لها الأثر البالغ في إتمام هذا البحث.

كما نتقدم بوافر الشكر للجنة المناقشة فلهم جزيل الشكر وكثير التقدير على مناقشة هذا العمل.

دون أن ننسى في هذا المقام جميع أساتذة قسم الجغرافيا والتهيئة العمرانية بصفة عامة وتخصص تسيير المخاطر خاصة بجامعة وهران الذين كان لهم الفضل علينا فلهم فائق الاحترام والتقدير.

كما نتقدم بالشكر والعرفان إلى كل من مد لنا يد العون من قريب أو من بعيد وعلى رأسهم مصالح الحماية المدنية بولاية تيسمسيلت، مصالح الدرك الوطني وسرية أمن الطرقات.

إلى كل هؤلاء وآخرون ألف تحية وشكر وامتنان.

الإهداء

الحمد لله والصلاة والسلام على رسول الله

وبعد شكر ربنا القدير على ما وفقنا إليه من الخير الكثير في ظل هذا الجهد اليسير الذي يعتبر خلاصة كفاح مرير في ميدان الدراسة والعمل والبحث الجاد المستمر.

أهدي هذا العمل الذي بذلت فيه قصارى جهدي وكلفت نفسي ما أستطيع، إلى روح والدي الطاهرة التي أسأل الله تعالى أن يتغمدها برحمته الواسعة ويجعل قبره روضة من رياض الجنة وأن يسكنه جنة الفردوس.

وإلى نبع الحنان وأمل الأيام والزمان، الابتسامة الرائعة، فيض المحبة والعطف التي حملتني تسعا وربتني طفلا وتعهدتني صبيا وأنشأتني شابا.

إليك أُمي الغالية أهدي ثمرة هذا الجهد وأسأل الله أن يحفظك ويرعاك، وإلى كل من أخوي محمد وحسين وزوجتيهما وإلى العزيزة نايا، وأخواتي دون أن أنسى أختي في المهجر وأولادهم آدم، لينا، إياد، ليديا وميرال.

إلى كل رفقاء مشواري الدراسي عبر كل الأطوار وأخص بالذكر: أحمد، خالد، محمد، عبد الحفيظ، رشيد، هشام، بلقاسم.

إلى جميع طلبة دفعة 2021 وأساتذة معهد الجغرافيا والتهيئة العمرانية.

إلى كل من وسعهم قلبي وضافت عنهم سطورى أهدي هذا العمل.

كريم

الإهداء

الحمد لله وكفى والصلاة والسلام على المصطفى وعلى من بآثاره اقتفى أما بعد:
الحمد لله الذي وفقنا لتثمين هذه الخطوة في مسيرتنا الدراسية بمذكرتنا هذه ثمرة الجهد والنجاح بفضلته تعالى مهداة إلى الوالدين الكريمين حفظهما الله وأدامهما نورا لدربي.
ولكل أفراد العائلة الكريمة أخوتي رشيد، محمد ويوسف وخطيبتى وسيلة.
إلى أصدقائي ورفقاء دربي كريم ومحمد.
إلى كل من ساهم في نجاحي وإلى كل الذين أحبهم.
إلى قسم تسيير المخاطر والأمن المدني دفعة 2021 بجامعة وهران.

أحمد

الرقم	العنوان	الصفحة
1	مقدمة.....	02
2	عموميات حول حوادث المرور.....	04
3	الفصل الأول أخطار حوادث المرور.....	08
4	المبحث الأول: اسباب حوادث المرور.....	08
5	أولاً: أسباب مباشرة.....	08
6	1- العامل البشري.....	08
7	أ- السائقون.....	08
8	ب- الركاب.....	09
9	ج- المشاة.....	09
10	2- عامل المركبة.....	09
11	3- عامل الطريق.....	09
12	4- عامل المناخ.....	10
13	ثانياً: الأسباب غير مباشرة	10
12	1- الاختلال بين حجم حظيرة المركبات و سعة المنشأة القاعدية.....	10
15	2- نقص في المنشآت القاعدية المستعملة للسير.....	10
16	3- قلة العمليات التوعوية.....	11
17	4- ضعف تنوع أنماط النقل.....	11
18	المبحث الثاني: آثار حوادث المرور.....	11
19	1- الآثار الاجتماعية.....	11

11	20	-2 الأثار الاقتصادية.....
11	21	-3 الأثار الطبية.....
12	22	-4 الأثار النفسية.....
12	23	المبحث الثالث :إحصائيات حوادث المرور في الجزائر.....
17	24	الفصل الثاني: طرق الوقاية من حوادث المرور.....
17	25	المبحث الأول: الإجراءات المتخذة للحد من تفاقم ظاهرة حوادث المرور.....
17	26	-1 التربية المرورية.....
17	27	-2 تطوير و تحسين منظومة التكوين و التدريب على السياقة.....
17	28	أ- شروط فتح مدرسة السياقة.....
18	29	ب- شروط الحصول على رخصة السياقة.....
18	30	ج- البرامج و الطرق و الوسائل البيداغوجية.....
18	31	د- طرق و أساليب الامتحانات.....
19	32	-3 التشريع و التنظيم.....
19	33	المبحث الثاني: الإجراءات السلامة المرورية.....
19	34	-1 المراقبة المرورية.....
19	35	-2 منظومة الاسعافات.....
20	36	-3 التوعية و التحسيس.....
20	37	المبحث الثالث: الإجراءات الخاصة بالبنية التحتية.....
20	38	-1 الطريق.....
20	39	اولا :خارج المدن.....
21	40	ثانيا: داخل المدن.....

21	المركبات.....-2	41
24	الفصل الثالث: دراسة احصائية لولاية تيسمسيلت.....	42
29	مقارنة عدد حوادث المرور من سنة 2018 إلى سنة 2021 -1	43
40	الخاتمة	44
41	قائمة المراجع	45

لقد أصبحت حوادث المرور من المشاكل الكبيرة في معظم بلدان العالم فهي تستنزف الموارد البشرية والمادية للمجتمع، فكل من الصحة العالمية والبنك الدولي يؤكد ان حوادث المرور هي ثاني الأسباب الرئيسية للوفيات بين سكان العالم، فهي تمس الفئة ما بين المرحلة العمرية من 9 سنوات إلى 25 سنة. كما تصنف على أنها السبب الرئيسي الثالث للوفيات بين سكان العالم في المرحلة العمرية من 30 سنة إلى 44 سنة.

تقتل حوادث المرور حوالي 1.3 مليون نسمة سنويا، و تؤدي إلى إصابة و إعاقة أكثر من 20 مليون نسمة على مستوى العالم. و بحلول عام 2023 يتوقع أن تزيد نسبة الوفيات بسبب حوادث المرور بحوالي 80% في البلدان النامية. و تقدر تكلفة الإصابات الناجمة عن حوادث المرور في البلدان النامية بحوالي 65 مليار دولار سنويا.

وتعاني الدول العربية هي الأخرى من ظاهرة حوادث المرور، بحيث تزداد يوميا وتتحمل نتائج مادية ومعنوية من إصابات ووفيات وإتلاف المركبات وأمراض نفسية واجتماعية لهذا حذرت منظمة الصحة العالمية من أن استمرار هذا الوضع في المنطقة العربية سيؤدي إلى زيادة أعداد الوفيات والإصابات، بسبب حوادث المرور بنسبة 60% عما هي عليه الآن وذلك بحلول عام 2023

الجزائر مثلها مثل بقية المجتمعات العربية الأخرى، تعاني وبشدة من الحوادث المرورية، هذا مع العلم أن الجزائر بها أكبر عدد من المركبات في القارة الإفريقية أكثر من خمسة ملايين مركبة)، بعد جمهورية جنوب إفريقيا، وربما أيضاً لديها أكبر عدد من المركبات في العالم العربي، (تتفوقها في ذلك المملكة العربية السعودية)، فحوادث المرور فيها تؤدي إلى مقتل 15 شخصا وإصابة نحو 200 شخص يوميا، وأن تكلفة الحوادث المرورية في الجزائر تتجاوز 75 مليار دينار جزائري، بحيث تحصد المناطق الريفية 14928 حادث بنسبة 60% و أن المناطق الحضرية تحصل حوالي 10929 حادث، ومن هذه الأرقام جعلت الجزائر تحتل المرتبة الأولى في العالم العربي والمرتبة الخامسة عالميا في تفاقم عدد حوادث المرور.

والجزائر بصورة عامة من بين قائمة الدول الأولى، في عدد حوادث المرور في العالم العربي وفي العالم كله، رغم أن عدد سكانها لا يزيد على اثني وأربعون مليون نسمة، وبالرجوع إلى الإحصاءات الرسمية للدرك الوطني الجزائري لسنة 2008، نجد أن هذه الأخيرة تشير إلى أن 2871 شخصا قتلوا، وخلف 31.212 مصاباً في التسعة أشهر الأولى من سنة 2008، وأن نحو عشرة أشخاص يموتون يوميا جراء حوادث المرور في الجزائر. نجد أن 60% منها حصلت في المناطق الريفية، بعدد 28 حادث، بالمقارنة 10.929 حادث حصلت في المناطق الحضرية، وأن ولاية وهران في الغرب الجزائري، تصدرت قائمة حوادث المرور في الجزائر متبوعة بولاية، تيبازة، وبعدها أنت ولاية باتنة، متبوعة بولاية سطيف، ثم ولاية الجزائر العاصمة، وولاية تلمسان.

الإشكالية:

ومن هنا تكمن العديد من الأسئلة حول أسباب حوادث المرور؟ والأخطار الناجمة عنها؟ وماهي الإجراءات و التدابير الوقائية المتبعة و المتخذة لمجابهة هذه المخاطر؟

تأتي الاجابة عن هذه الاشكالية في فصلين. حيث نتكلم في الفصل الأول عن اسباب حوادث المرور والأخطار الناجمة عنها، ونتطرق في الفصل الثاني للتدابير والسبل الوقائية للتقليل من حوادث المرور.

- تعريف حوادث المرور:

هي الحوادث التي تحدث في الطرق عند اصطدام سيارة بأخرى أو إنسان أو حيوانات أو اصطدامها بمنشأة أو أشياء أخرى، وتنتج عن هذه الحوادث خسائر مادية وإصابات بشرية وحالات وفاة وتعرف أيضا بأنها: " كل الإصابات التي تقع في الطرقات أو في الطريق المفتوح للسير العمومي، و قد تخلف ضحية أو عدة ضحايا من قتلى أو جرحى و إعاقات مستدامة ، و كانت على الأقل سيارة واحدة متورطة فيه" .

يرجع تاريخ حوادث السير مع وقوع أول حادثة سير في العالم عام 1896 حيث أعلنت صحيفة لندنية أن ما حدث يجب أن لا يتكرر، مما أدى بمنظمة الصحة العالمية لأن تدعو كافة الحكومات ومؤسسات المجتمع المدني لأن تتكاتف لإيقاف النزيف الدموي على الطريق والنظر لمعالجة هذا الموضوع .

تعريف آخر للحدث المروري - يعرف الحادث المروري على أنه واقعة تحدث بدون توقع وبدون تدبير سابق، بسبب توفر ظروف معينة يحتمل وقوعها وينتج عنها نتائج سيئة وغير مرغوب فيها . "وعرف أيضا بأنه مشكلة مرورية ينتج عنها إتلاف أو إصابات أو وفيات دون قصد من جراء استخدام المركبة . "من خلال استعراض التعاريف السابقة يمكن تعريف الحادث المروري. على أنه حادث سير مخطط له يسبب خسائر بالأرواح وينجم عنه إصابات وأيضا خسائر مادية بسبب المركبات و العنصر البشري (السائق) أو العوامل المحيطة التي تعترض المركبة في الطريق .

من خلال التعريفات السابقة يتضح أنه لا بد من توافر العناصر الآتية في تعريف الحادث المروري:

- ✓ **الخطأ:** هو الفعل الصادر من الشخص بدون قصد ويتحقق هذا الفعل بسبب الإهمال وعدم مراعاة القوانين والتعليمات وعدم الإحتياط .
- ✓ **المركبة:** وهي كل ما أعد للسير على الطريق مثل السيارة والجرارات والمقطورات و الشاحنات ينجم بسببها ضرر نتيجة لوجود خطأ .
- ✓ **الطريق العام:** بسبب استخدام المركبة للطريق وظروفها المحيطة بها ووجود خطأ أدى الى أن ينجم عن ذلك ضرر.
- ✓ **الخسائر المادية والبشرية:** وهي الخسائر بالوفيات والإصابات والإتلاف في الممتلكات العامة والخاصة .

عموميات حول حوادث المرور

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

3- أنواع حوادث المرور:

- حوادث الاصطدام: حيث تكون باصطدام مركبتين أو أكثر ببعضهما أو إحداهما تصطدم بالأخرى.
- حوادث الانقلاب أو الإنحراف: وهي الحوادث التي يتغير فيها اتجاه حركة المركبة بشكل لا يستطيع السائق السيطرة عليه.
- والنوعان السابقان هما الأكثر حدوثا.
- حوادث الدهس: حيث تكون بمركبة واحدة تصطدم بشخص أثناء مروره من الطريق.
- حوادث الإصطدام بجسم غريب: حيث تصطدم المركبة بجسم ثابت في الشارع مثل الصخور وأعمدة الكهرباء وغيرها.
- حوادث الإصطدام بحيوان: وفيه تصطدم المركبة بأحد الحيوانات المارة من الطريق.
- حوادث نقل المواد الخطيرة كحالة خاصة.

3-1- حوادث المرور في العالم

توجد في العالم اليوم أكثر من ثماني مئة وخمسين مليون مركبة، تجوب مختلف شوارع وطرق العالم وتزداد بمقدار 10% سنوياً في مقابل نحو ستة (6) مليارات من البشر هم سكان كوكب الأرض، وهو ما يعني أن ارتفاع عدد المركبات عبر العالم يزيد على ارتفاع سكان كوكب الأرض، كما أن المركبات التي تجوب طرق وشوارع العالم أدت في المتوسط (سنة 2004 م) إلى نحو مليون ومائتي ألف ضحية لحوادث المرور و نحو ثلاثة ونصف مليون .

ويتضح من المعطيات المذكورة أن الدول النامية تسيطر على القائمة السوداء سواء كان ذلك في ما يتعلق بالعدد الإجمالي لحوادث المرور، أو بعدد الإصابات الجسدية التي تخلفها حوادث المرور، هذا من جهة، ومن جهة ثانية، فإن القائمة السوداء لحوادث المرور تتضمن دولتين عربيتين، وهما المملكة العربية السعودية، والجمهورية العربية السورية، هذا رغم أن المعطيات العربية المتعلقة بحوادث المرور، كما هو الحال

عموميات حول حوادث المرور

بالمعطيات المتعلقة بمتوسط الجريمة أو معدل الجريمة، عليها الكثير من الملاحظات في اعتقادنا من حيث أنها، لا تظهر بالضرورة المعطيات الحقيقية لحوادث المرور، كما أنها لا تبين بالضرورة المعطيات الحقيقية للجرائم التي تحصل في المجتمعات العربية، أو على الأقل في بعض من المجتمعات العربية، والدليل على ذلك هو أن حوادث المرور في المجتمعات العربية، تشكل السبب الثالث للوفيات.

و يشير أحد الباحثين إلى أن حوادث السيارات عبر العالم تؤدي إلى وفاة مليون ومئتي ألف نسمة كل سنة تقريباً، وإصابة خمسين مليوناً، (إصابات جسدية) وأن 86% ست وثمانين في المئة منها تحصل في الدول النامية وعليه فهو يشير إلى أن حركة المرور في الدول النامية أصبحت عبارة عن كارثة " Traffic in developing countries is becoming a disaster".

ومن المتوقع أن يتضاعف هذا الرقم بحلول سنة 2030 م، وأن الزيادة المتوقعة في عدد المركبات عبر العالم سوف تحصل في الأساس في الدول النامية.

لمواجهة هذه المشكلة يجب ان تكون المواجهة مبنية على تضافر مختلف الجهود وحسب المنظمة العربية للسلامة المرورية، تأتي الجزائر في المرتبة الثالثة بعد مصر والمملكة العربية السعودية، فيما يتعلق بعدد الوفيات، التي تسببها حوادث المرور، فرغم الإجراءات التي اتخذتها الدولة للحد من الحوادث وخاصة قانون المرور بالنظر إلى ما تحصده هذه الحوادث من أرواح بشرية لاسيما من فئة الشباب فضلا عن استنزاف المواد المادية والمالية حيث أشارت الإحصائيات إلى تنامي الظاهرة واتخاذها منحنى خطير.

المبحث الأول: أسباب حوادث المرور.

يتكون حادث المرور من ثلاثة عناصر رئيسية وهي:

- ✓ السائق.
- ✓ الطريق و الظروف المحيطة.
- ✓ السيارة.

إذ ألقينا نظرة تحليلية جادة في جميع مسببات الحوادث سواء أخطاء بشرية تسبب فيها السائق، أو أخطاء هندسية كان السبب فيها الطريق، أو أخطاء ميكانيكية كان السبب فيها السيارة ، فإن جميع هذه المسببات يمكن حصرها في عاملين رئيسيين و هما أسباب مباشرة و أسباب غير مباشرة.

أولا : الأسباب المباشرة.

و هي التي تسهم إسهام كلي في وقوع الحادث. وهي كالآتي:

1- العامل البشري:

يأتي العامل البشري في الدرجة الأولى بمجموع 18.77 %، حيث تبقى سلوكيات الأفراد تؤثر بشكل مباشر على تصرفاتهم في الطريق خاصة في ظل التكوين المتواضع الذي يتلقونه في المدارس المتخصصة حيث تظهر الإحصائيات أن تداخل هذه التصرفات مع بعضها قد تسبب حوادث خطيرة فيمكن تلخيصها فيما يلي:

أ- **السائقون:** يعد سائق السيارة محور مشكلة المرور، فما من حادث مروري يقع إلا ويكون أحد أطرافه سائق أو أكثر و هذا لأسباب مختلفة منها:

- ❖ عدم كفاءة ومهارة السائق والإرهاق.
- ❖ التجاوزات الخطيرة.
- ❖ الإنشغال بالهاتف.
- ❖ عدم وجود خلفية كافية لديه عن الطريق.
- ❖ السياقة دون الحيازة على رخصة.
- ❖ عدم احترام إشارات المرور.
- ❖ عدم احترام السرعة القانونية.

أخطار حوادث المرور

- ❖ عدم احترام شروط تأمين الحمولة.
- ❖ المكوث أو التوقف الخطيرين.
- ❖ عدم احترام مبدأ الأولوية.
- ❖ تعاطي المشروبات الكحولية أثناء القيادة.

ب- الركاب:

- ❖ انشغال السائق وصرف انتباهه عن التركيز.
- ❖ إخراج الأطفال لرؤوسهم من نوافذ المركبة.
- ❖ عدم استخدام الركاب للأبواب المجاورة للأرصفة عند النزول.

ج- المشاة:

هم الأفراد و الجماعات ،الذين يستخدمون الشوارع و الطرقات سيرا على الأقدام ، و معظم هذه الحوادث تقع من الأطفال و كبار السن و المرضى ،حيث يكون الخطأ مشترك بين السائق و المشاة نتيجة عدم التقدير السليم للطريق أو كيفية العبور.

- ❖ عدم التقيد بقواعد المرور والجهل بها.
- ❖ عدم توفر الخبرة الكافية لدى صغار وكبار السن في التعامل مع الشارع وحاجتهم لمن يساعدهم على قطع الطريق.
- ❖ عدم الحيطة و الحذر أثناء العبور.
- ❖ استعمال الطريق مكان للعب أو بالقرب منه من طرف الأطفال.

2- عامل المركبة:

تتلخص في عيوب السيارة التي تؤدي إلى وقوع الحوادث المرورية ،وعدم إخضاعها للفحص الدوري، وعدم مطابقتها للمواصفات والمقاييس، وعدم صلاحية مكابحها وأنوارها وإشاراتهما ومساحات المطر، وعدم التأكد من سلامة الإطارات وضغط الهواء بها، وكذلك الإهمال في صيانتها.

- ❖ خلل في جهاز التوجيه.
- ❖ إضاءة غير قانونية.
- ❖ كوابح معطلة.
- ❖ إختلالات ميكانيكية.
- ❖ إنفجار الأطر أو عدم صلاحيتها.

3- عامل الطريق:

لقد شهد العالم نسبة كبيرة في الإتساع العمراني بالإضافة الى زيادة عدد السيارات خلال العقود الثلاثة الماضية مما أثر على حجم الإزدحام المروري و زيادة الحوادث عبر الطرق التي لم تعد تستوعب حجم الحركة المرورية

- ❖ العيوب الهندسية المتمثلة في التصميم الخاطئ للطريق، بالإضافة إلى غياب التخطيط السليم.

- ❖ الحفر التي تسببها أعمال الصيانة.
- ❖ الحيوانات السائبة على الطرق.
- ❖ عدم وجود الإضاءة الكافية، وكذلك قلة اللوحات الإرشادية المرورية.
- ❖ وجود مياه راكدة على سطح الطريق أو التربة أو الرمال.

4- عامل المناخ:

يتعرض سائقو السيارات أحيانا خلال قيادتهم على الطرقات لظروف مناخية طارئة تتسبب في انخفاض مدى الرؤية بسبب الأمطار الغزيرة أو الضباب الكثيف، مع احتمال حدوث إنزلاقات نتيجة الصقيع أو الثلوج المتراكمة على الطريق، الرياح القوية تغير من مسار سير السيارة الأمر الذي يؤدي غالبا إلى حدوث حوادث سير.

ثانيا: الأسباب غير مباشرة

1- الاختلال بين حجم حظيرة المركبات و سعة المنشأة القاعدية:

إن زيادة الطلب على النقل يؤدي بالتبعية إلى الإلتجاه لتعقيد مشاكل النقل و من ثم إنخفاض مستوى الخدمة، فزيادة ملكية السيارات لمقابلة الاحتياجات المتزايدة للنقل يؤدي الى تعقد مشكلة المرور (زيادة الحوادث) و مقابلة هذه المشكلة تكون عن طريق توفير تسهيلات و وسائل أكبر لحركة المرور و وضع تنظيمات عملية مناسبة لضبط حركة المرور.

و تعد الحظيرة الوطنية للمركبات في الجزائر قطبا هاما نظرا للعدد الذي بلغته لسنة 2016، حيث بلغ 8.3 مليون مركبة، فيما لم تواكب شبكة الطرقات هذه الزيادة في عدد المركبات، و أصبح الازدحام و الاكتظاظ سببا من أسباب وقوع الحوادث و تجدر الإشارة إلى نسبة المركبات التي يفوق عمرها 20 سنة بنسبة 62% من مجموع المركبات

2- نقص في 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. 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 ، كذلك تأخذ بعين الاعتبار النقص الموجودة في الطرق الجزائرية التي تتمثل فيما يلي:

- ✓ كثرة المنعطفات و خطورة حوادثها.
- ✓ عدم صلاحية بعض الطرق نتيجة لعدم تعبيدها أو إهمالها.
- ✓ إتجاه مصممي المدن إلى استعمال طرق مقلدة ذات نهايات مسدودة في المناطق السكنية.
- ✓ نقص إشارات المرور و سوء توزيعها.
- ✓ نقص المعابر والممرات المحمية للراجلين و سوء توزيعها.

- ✓ نقص الأرصفة والطرق المخصصة للدراجات يمثل خطرا على المشاة والدراجين.
- ✓ نقص الإنارة العمومية.
- ✓ إقامة أشغال دون وضع إشارات أو أخذ الاحتياطات اللازمة لذلك.

3- قلة العمليات التوعوية:

بالنظر إلى أهمية العمليات التوعوية و دورها الفعال الإيجابي في تحقيق السلامة و الأمن المرورين 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 و مرفقة بإجراءات مكملة في مجالات أخرى.

4- ضعف تنوع أنماط النقل:

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

المبحث الثاني: آثار حوادث المرور.

يمكن تقسيم آثار حوادث المرور إلى ثلاث أقسام تتعلق بالخسائر المادية والبشرية وهي:

الآثار الاجتماعية:

تتمثل في فقدان الأسرة لفرد من أفرادها أو أصدقاءها، أيضا خسارة المجتمع عندما يكون هذا الفرد منتجا و له دور كبير في المجتمع. وقد يكون الفرد معيلا لأسرته وذلك قد يؤدي بانتهيار كبير للأسرة وقد يسبب تفكك عائلي ودمار اجتماعي.

الآثار الاقتصادية:

لحوادث المرور آثار على الجانب الاقتصادي في أي بلد بسبب ما ينتج عنها من إتلاف وإصابات و وفيات، و التي تعتبر من معوقات عملية التنمية في الدول النامية و خصوصا الدول العربية، فالأضرار الاقتصادية تلحق الأذى بالمتلكات و المنشآت العامة، و ما يتعرض له الأشخاص من أضرار قد تصل للوفاة أو العجز و ما تنفقه الدولة على مصاريف علاج المصابين.

الآثار الطبية:

تتمثل بالإصابات الجسدية، التي تسبب العجز من جراء الإعاقة و ما لذلك أيضا من تأثيرات نفسية.

أخطار حوادث المرور

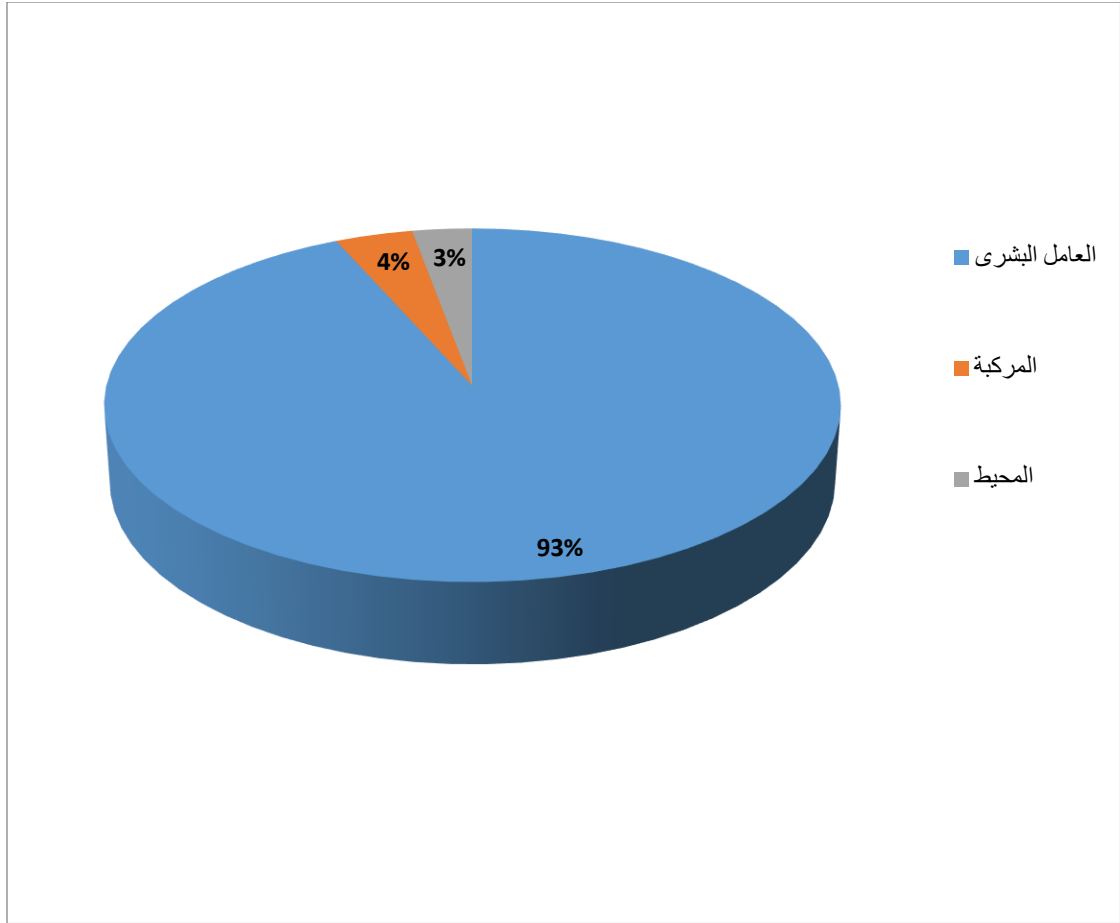
الآثار النفسية:

هي من أشد المخلفات خطورة و تأثيرا على المصاب لأنها تسبب الاضطراب ما بعد الصدمة الذي يعزلهم عن العالم الخارجي و يشعرهم بالوحدة النفسية .

المبحث الثالث: إحصائيات حوادث المرور في الجزائر.

أسباب وقوع حوادث المرور على المستوى الوطني لسنة 2014.

المجموع	المحيط	المركبة	العامل البشري	
40101	1168	1524	37409	عدد الحوادث
%100	2,91	3,80	92,29	النسبة %

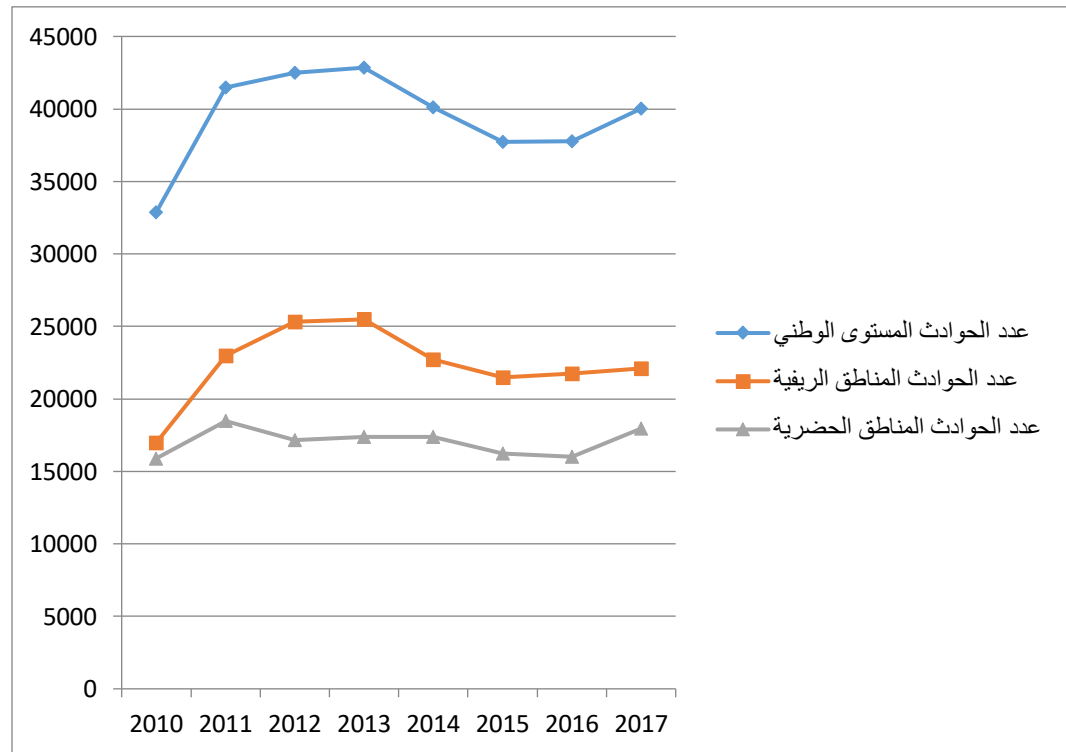


تطور عدد حوادث المرور على المستوى الوطني في الفترة 2010-2017 .

عدد الحوادث			
المناطق الحضرية	المناطق الريفية	المستوى الوطني	
15894	16979	32873	2010
18467	23000	41467	2011
17170	25307	42477	2012
17363	25483	42846	2013

أخطار حوادث المرور

17383	22718	40101	2014
16245	21480	37725	2015
16003	21766	37769	2016
17944	22079	40023	2017



توزيع حوادث المرور حسب أيام الأسبوع خلال سنة 2017.

النسبة %	الأحد	الاثنين	الثلاثاء	الأربعاء	الخميس	الجمعة	السبت
14,86	14,41	14,02	14,86	15,61	12,48	13,75	

أخطار حوادث المرور

المركبات المتورطة في وقوع حوادث المرور.

توزيع المركبات المتورطة في وقوع الحوادث حسب الصنف خلال 2014.

المستوى الوطني		
%	العدد	
75.49	30271	المركبات الخفيفة
9.36	3754	الشاحنات
9.67	3877	الدراجات النارية
3.72	1490	حافلات النقل وسيارات الأجرة
0.67	271	الدراجات الهوائية
0.59	236	الآليات الفلاحية
0.19	78	القطارات
0.13	53	آليات الأشغال العمومية
0.81	71	غير معروف
100	40101	المجموع

كخلاصة لإحصائيات الحوادث:

- يعتبر العامل البشري السبب الرئيسي في الحوادث.
- عدد حوادث المرور مرتفعة في بداية الأسبوع ونهايته.
- الحوادث مرتفعة في المساء أثناء العودة من العمل والصبح أثناء التوجه للعمل والدراسة .
- المركبات الخفيفة في صدارة المركبات المتورطة في الحوادث .
- الحوادث مرتفعة في المناطق الريفية أكثر من المناطق الحضرية.

تعتبر السلامة المرورية مطلبا هاما و رئيسيا للحفاظ على حياة مستخدمي الطريق و التخفيف من الآثار الاجتماعية و الاقتصادية و النفسية الناتجة عنها.

المبحث الأول: الإجراءات المتخذة للحد من تفاقم ظاهرة حوادث المرور.

1- التربية المرورية:

إدماج مادة التربية المرورية في المدارس و ذلك بتسطير برنامج شامل عبر أطوار التعليم الابتدائي و المتوسط، مع توفير الوسائل البيداغوجية المحققة للهدف(و في هذا المجال نشير إلى أنه سبق للمركز الوطني للأمن و الوقاية عبر الطرق أن راسل وزارة التربية الوطنية من أجل إدراج مادة التربية المرورية ضمن البرنامج الدراسي العام غير أن الرد كان سلبيا، بحجة أن البرنامج الدراسي مكثف مع وعد الوزارة أنه سيتم إدراج دروس في التربية المرورية ضمن مادة التربية المدنية و مواد أخرى).

- ✓ تكوين أشخاص مختصين في التوعية و التحسيس على مستوى المدارس.
- ✓ تكليف المركز الوطني بتنظيم و تنسيق العمليات الخاصة بالتربية المرورية.
- ✓ توفير منح مالية و مادية للهيئات و الجمعيات التي تقدم تكويننا خاصا بالسلامة المرورية في المدارس.
- ✓ تعميم إنشاء حظائر التربية المرورية عبر كامل التراب الوطني نظرا لاهتمامها بتعليم الأطفال قواعد المرور و آداب استعمال الطريق.
- ✓ تخصيص أيام توعوية في المدارس حول الوقاية من حوادث المرور.
- ✓ تكثيف الرقابة المرورية قصد فرض إحترام قانون المرور.

2- تطوير و تحسين منظومة التكوين و التدريب على السياقة:

الحرص على تطوير هذه المنظومة و تدارك مايشوبها من نقائص أوكلت مهمة إنجاز دراسة حول هذا الموضوع لمخبر الوقاية، والتي أسفرت بعد مناقشة نتائجها في يوم دراسي على جملة من الاقتراحات يمكن استغلالها على ضوء التوصيات المعتمدة:

أولا: شروط فتح مدرسة السياقة.

- ✓ وضع دليل يضبط أخلاقيات مهنة التكوين في السياقة.
- ✓ إدخال الوسائل السمعية البصرية، و الأدوات المساعدة على تحسين أداء المتعلم مع ضرورة الإعلام الواسع حول مدى امتلاك كل مدرسة لهذه الوسائل، حتى تكون موضع تنافس بين مختلف المدارس في استقطاب مختلف المترشحين على أساس ماتقدمه من إمكانيات حديثة في التكوين لا غير.
- ✓ ضرورة قيام وزارة النقل بتوفير الميكانيزمات الضرورية، لمساعدة مدارس السياقة على انتقاء التجهيزات و الأدوات المطابقة للنظم و المعايير المعمول بها دوليا، حتى تفتح لهم مجال الاستثمار و المنافسة.

ثانياً: شروط الحصول على رخصة السياقة

- ✓ وضع إطار قانوني يسمح بالتشخيص الدقيق للحالة الصحية للمترشح، لنيل رخصة سياقة.
- ✓ تعميم التكوين للحصول على شهادة السائق المحترف على المستوى الوطني.
- ✓ تشجيع إعادة رسكلة سواق الوزن الثقيل.
- ✓ إدراج شهادات جديدة في مجال النقل المتخصص مثل نقل الأطفال، نقل المواد الخطيرة.
- ✓ تشجيع الشباب على تعلم السياقة بداية من سن 16 سنة بشرط وجود السائق.

ثالثاً: البرامج والطرق والوسائل البيداغوجية.

- ✓ مراجعة منظومة التكوين الخاصة بمدارس تعليم السياقة، بما فيها الممرنين والممتحنين.
- ✓ مراجعة وضبط البرامج التكوينية وإيجاد برنامج موحد مع إدخال مواد جديدة:
 - مبادئ الإسعافات الأولية.
 - الوقاية المرورية.
 - التعريف بالقانون لاسيما الجانب المتعلق بالمخالفات والعقوبات.
 - التعريف بالسيارة ومكوناتها.
- ✓ إعادة النظر في الكتب المتداولة لدى مدارس تعليم السياقة وذلك باعتماد كتب موحدة تحت إشراف هيئة مختصة.
- ✓ خلق شبكة معلوماتية وطنية خاصة بمدارس تعليم السياقة.
- ✓ اعتماد مسالك خاصة بتعليم السياقة.
- ✓ رسكلة الممرنين ورفع مستوى الممرنين الجدد.
- ✓ ضرورة المتابعة والمراقبة من طرف الجهة الوصية.

رابعاً: طرق وأساليب الامتحانات.

- ✓ تخصص ميزانية من طرف وزارة النقل، من أجل تهيئة المسارات بمعايير دولية موحدة وتسييرها على مستوى كل البلديات. وذلك كون أن المسار لديه مردودية مالية لاحقاً على الوزارة، نظراً لحاجة المترشحين المكونين والممتحنين وذلك من أجل تحسين الظروف المكانية والزمانية.
- ✓ تحديد مدة الامتحان التطبيقي بـ 30 دقيقة.
- ✓ تحديد عدد المترشحين بين 10 و 15 مترشح لكل ممتحن في اليوم.
- ✓ ان يكون امتحان نظري في مفاهيم حول قوانين المرور، صيانة ومبادئ ميكانيكية للمركبة، الإسعافات الأولية.
- ✓ توفير المسارات الآمنة للمناورات الخاصة بالشاحنات.
- ✓ رسكلة الممتحنين لمتابعة التطورات والمستجدات في امتحان السياقة.

3- التشريع والتنظيم:

يعتبر الأمر 03-09 المؤرخ في 22 جويلية 2009 المعدل و المتمم للقانون 14/01 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرقات و سلامتها و أمنها، المحدد لقواعد حركة المرور عبر الطرق قفزة نوعية هامة في مجال تنظيم المرور و سلامة مستعملي الطريق و فرض النظام و الأمن عبر الطرقات، حيث تضمن اجراءات جديدة هامة عالجت النقائص المسجلة في القوانين السابقة، و ذلك برفع قيمة الغرامات الجزائية و إضافة عقوبات إدارية صارمة تمثلت في تعليق أو الغاء رخصة سياقة المخالفين لمدة معينة وفقا لدرجة خطورة المخالفة نرى أنه إذا وضع المشرع قانونا، يجب عليه ان يسهر على تطبيقه بصفة دائمة و مستمرة و بصرامة حتى نخلق معتقد و إيمان بهذا القانون.

المبحث الثاني: إجراءات السلامة المرورية.

1- المراقبة المرورية:

- ✓ تكثيف الرقابة المرورية قصد فرض احترام قانون المرور.
- ✓ تشجيع مصالح الأمن على مواصلة المجهودات الجبارة في سبيل تطبيق قانون المرور ليكون عملا دائما لا مجرد حملة مؤقتة لحدث معين.
- ✓ تدعيم مصالح الأمن بالوسائل البشرية والمادية لضمان مراقبة مكثفة لحركة المرور وردع المخالفين.
- ✓ تطوير أساليب الرقابة المرورية لضمان الإمتثال لقواعد السلامة المرورية.
- ✓ ضمان تكوين مستمر و رسكلة فعلية للأعوان المكلفين بالمرور.
- ✓ تشجيع إقامة نقاط مراقبة ثابتة في الطرقات الوطنية التي تعرف حركة مرور كثيفة و بالمحاور التي تعرف حوادث مرور متكررة.

2- منظومة الإسعافات:

- ✓ إنشاء وحدات ثانوية أو مراكز متقدمة عبر الطرق الوطنية و المحاور التي تعرف حوادث مرور متكررة.
- ✓ تطوير وسائل و طرق التدخل و الإسعاف العاجل.
- ✓ إدماج مادة ثقافة الإسعاف ضمن البرامج التعليمية لطلاب الثانويات و المعاهد و الجامعات.
- ✓ تحسين خدمات الرعاية في المستشفيات.
- ✓ اعادة رسكلة أعوان الحماية المدنية و هذا بإقامة تريبص او تكوين في عملية إسعاف الطرقات.
- ✓ القيام بأيام تحسيسية و توعوية .
- ✓ استخدام أساليب وتقنيات التدريب المستحدثة حسب المستجدات المعاصرة.
- ✓ تقييم البرامج التدريبية وتحديد ومعالجة نقاط الضعف وتعزيز مواطن القوة فيها الخاصة بعناصر أعوان الحماية المدنية.
- ✓ توفير المعدات الجديدة.

✓ تطوير أساليب الرقابة المرورية لضمان الإمتثال لقواعد السلامة.

3- التوعية و التحسيس:

تعد المشكلة المرورية مشكلة سلوك و وعي اجتماعي، حيث ترتبط إلى حد كبير بقيم و تربية الأفراد ارتباطا وثيقا و من البديهي أن كل الاجراءات المتعلقة بالتوعية و التحسيس في هذا المجال لايمكن أن تكون فعالة إلا إذا وضعت في إطار إستراتيجية مدروسة و كانت مرفقة بإجراءات مكاملة في مجالات أخرى، و من هنا فإن تنظيم الحملات التوعية يلعب دورا هاما كونها تمثل حجر الزاوية في عملية الوقاية المرورية و في هذا الاطار نرى:

أولا: في مجال الإعلام و الإتصال

- ✓ استعمال اللوحات الإلكترونية ذات رسائل المتغيرة لبث ومضات تحسيسية.
- ✓ بث معلومات عن حالة الطريق متبوعة بمضات تحسيسية خاصة بالسلامة المرورية، لمستعملي الطريق عبر القنوات الاذاعية(وطنية أو محلية) أثناء ساعات الذروة (بداية و نهاية الدوام).
- ✓ إدراج ركن 'النشرة المرورية' عبر القنوات الوطنية(عمومية أو خاصة) على الأقل مرة واحدة في الاسبوع.
- ✓ تقديم نصائح و إرشادات للسواق مع تعريفهم بحالة الطرقات و النقاط السوداء.
- ✓ نشر معلومات خاصة بالسلامة المرورية في بعض الصحف الوطنية اليومية(باللغتين عربية و فرنسية) .
- ✓ إشراك المراكز الثقافية كوسيط لنشر الثقافة المرورية.
- ✓ بث كل المعلومات الخاصة بالسلامة المرورية عبر المواقع الإلكترونية في الشبكة العنكبوتية.

ثانيا: محتوى عمليات التوعية.

- ✓ إتخاذ إجراءات تحسيسية لتحسين رؤية مستعملي الطريق الأكثر عرضة لحوادث المرور.
- ✓ حث المؤسسات المكلفة بالنقل العمومي للمسافرين و البضائع على ضرورة توعية سائقيها بخطورة حوادث الطرقات، و الإلتزام بقانون المرور و الحذر عند استعمال الطريق .

المبحث الثالث: الإجراءات الخاصة بالبنية التحتية.

1- الطريق:

أثبتت المعاينة الميدانية أن طرفنا تعاني من نقائص عدة، يجب الإسراع في معالجتها سواء خارج المدن أو داخلها و لتوفير طرق أكثر أمنا و سلامة نقترح مايلي:

أولا: خارج المدن

- ✓ الإسراع في ضبط مفهوم محدد للنقاط السوداء لدى جميع المصالح.
- ✓ معالجة النقاط السوداء الموجودة في أقرب وقت.

- ✓ إنجاز خارطة وطنية للنقاط السوداء.
- ✓ إنجاز خارطة وطنية لشبكة الطرقات و تحيينها.
- ✓ صيانة الطرق الوطنية التي تعرف حالة سيئة في بعض مقاطعها.
- ✓ تفعيل إدارة المؤسسة التي مهمتها السهر على ترميم و صيانة الطرق و تزويدها بالوسائل اللازمة من أجل تعزيز السلامة المرورية.
- ✓ توفير التجهيزات الأمنية اللازمة عبر الطرق خاصة الوطنية و هذا للغياب كلي لإشارات الطرق ، و عدم تطابق بعض الاشارات مع مدلولها عبر الطرق.
- ✓ توفير الإجراءات الأمنية اللازمة في ورشات الأشغال حتى لا تكون خطرا على مستعملي الطريق، حيث يتم فتح ورشات للأشغال دون توفير الإجراءات الأمنية بها، و إن وجدت فهي بدائية و فوضوية مما يتسبب في حالات كثيرة لحوادث مرور خطيرة.
- ✓ إشتراط إخضاع مشاريع تشييد الطرق، للتدقيق من حيث توفرها للسلامة المرورية، و ذلك من قبل هيئة مستقلة من الهيئة التي صممت الطريق.
- ✓ إقامة مرافق ملائمة لراحة المسافرين، لتشجيع السواق على احترام فترات السياقة و الراحة.
- ✓ إنشاء مسالك إضافية خاصة بمركبات الوزن الثقيل في المنحدرات و المرتفعات الخطيرة لاسيما في الطرق الوطنية.
- ✓ تعميم إنشاء الطرق المزدوجة بين المدن.

ثانيا: داخل المدن

- تعرف حركة المرور داخل المدن تازما كبيرا، مما أدى إلى كثرة الإزدحام و تفاقم ظاهرة حوادث المرور، و لتفادي ذلك يجب مايلي:
- ✓ الإسراع في إنجاز مخططات المرور و النقل خاصة بجميع المدن خصوصا المدن الكبرى.
 - ✓ إنجاز المحولات المبرمجة حتى يتم تفادي الإزدحام المروري خاصة بالمدن التي تمر بها الطرق الوطنية.
 - ✓ صيانة الطرق داخل المدن، و معالجة الحفر و إلزام أصحاب المشاريع بإعادة الطريق إلى حالتها بعد الأشغال.
 - ✓ توفير التجهيزات الأمنية قرب المؤسسات التربوية و الأماكن التي تعرف حركة مرور كثيفة.
 - ✓ تنظيم النقل الحضري و ذلك بتنظيم الخطوط و تهيئة المحطات، لتوفير وسائل نقل ملائمة و مؤمنة .
 - ✓ تهيئة الأرصفة و منع أي نشاط تجاري عليها ، و ذلك ضمنا لسلامة الراجلين.
 - ✓ وضع طرق أكثر أمانا للراجلين و راكبي الدراجات.
 - ✓ توفير المعابر المخصصة للراجلين و مراقبتها.
 - ✓ إتخاذ إجراءات تخفف من حالة إكتظاظ حركة المرور.

- ✓ تقييد حرية النفاذ إلى الطريق التي تسيير فيها السيارات بسرعة بحواجز في وسط الطريق و مفارق طرق ذات مراحل منفصلة.
- ✓ مراعاة شروط السلامة المرورية عند إقامة المدن و الأحياء الجديدة أو توسيعها.
- ✓ مراعاة تنقل فئة ذوي الإحتياجات الخاصة.

2- المركبات:

- نظرا للارتفاع الملحوظ في الحظيرة الوطنية و التي بلغ عددها 8.3 مليون مركبة بمعدل 62% حسب إحصائيات وزارة الداخلية و الجماعات المحلية يجب وضع آليات لهذا منها:
- ✓ ضرورة الصرامة في الفحص التقني للمركبات.
 - ✓ تشديد الرقابة و تكثيفها على وكالات الفحص التقني خاصة تلك التابعة للخوادم.
 - ✓ تشديد العقوبة على الوكالات المخالفة للإجراءات المعمول بها في مجال الفحص التقني.
 - ✓ دراسة إمكانية سحب جميع المركبات التي يزيد عمرها عن 40 سنة من الحظيرة الوطنية.
 - ✓ إيجاد آليات تمنع سير أي مركبة خضعت للمراقبة التقنية والذي أثبت الفحص وجود خلل فيها.

مرحلة البحث الميداني:

من خلال البحث النظري واطلاعنا على عدد من الدراسات والكتب التي لها علاقة بالموضوع، تكونت لدينا خلفية علمية وتصور عن كيفية معالجة هذه الدراسة، توجهنا بعدها إلى الدراسة الميدانية وذلك قصد جمع أكبر قدر ممكن من المعطيات والمعلومات حول موضوع الدراسة، وكذا مختلف البيانات التي تخدم الموضوع حيث توجهنا إلى مختلف المصالح بولاية تيسمسيلت نذكر منها:

- المقر الولائي للحماية المدنية
- سرية أمن الطرقات بولاية تيسمسيلت.
- الفرقة الإقليمية للدرك الوطني بولاية تيسمسيلت.

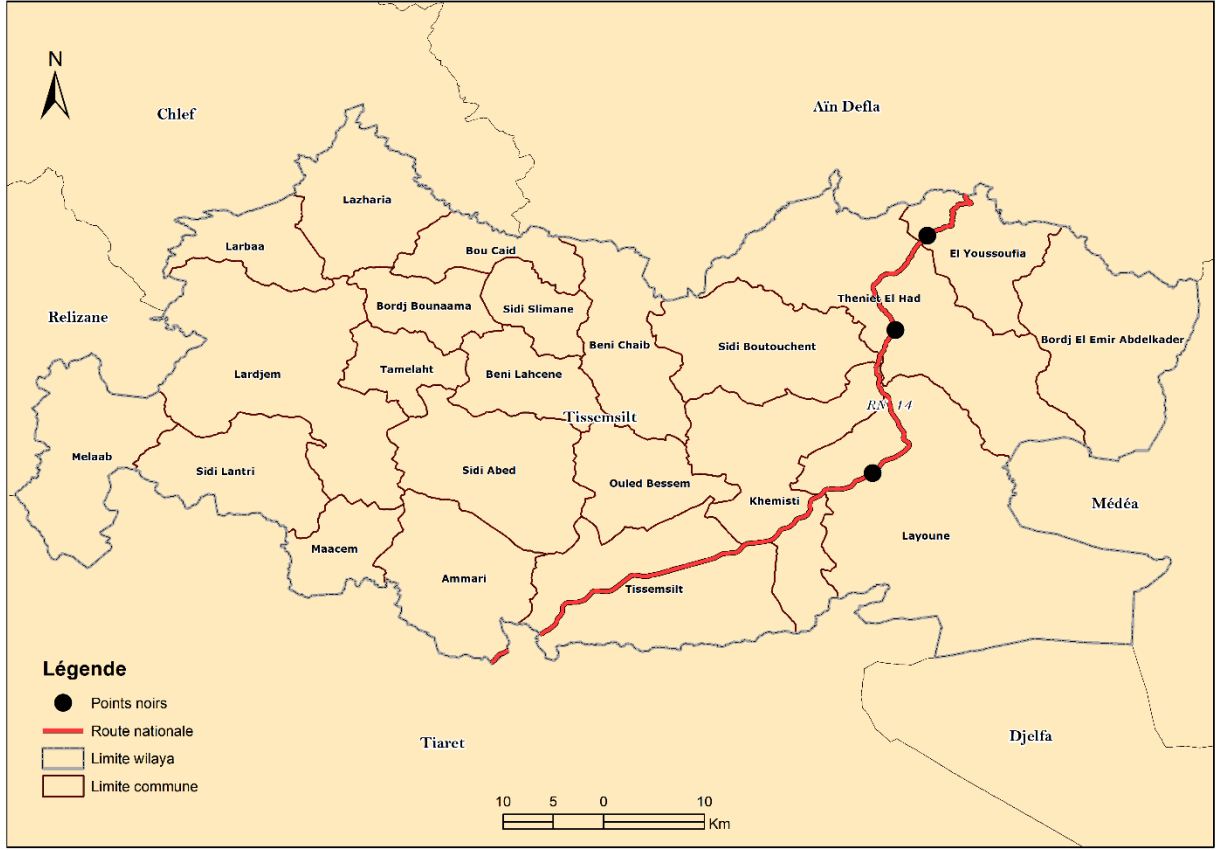
تعتبر حوادث المرور من المشاكل المؤثرة على المجتمعات لما تسببه من خسائر بشرية ومادية على حد سواء وما لذلك من تأثير سلبي على الفرد والمجتمع. لذا سنقوم بدراسة إحصائية لحوادث المرور الخاصة بولاية تيسمسيلت المسجلة من سنة 2018 إلى غاية سنة 2021.

الموقع الجغرافي لولاية تيسمسيلت:

تقع ولاية تيسمسيلت غرب البلاد في منطقة الهضاب العليا على مسافة 220 كم جنوب غرب الجزائر العاصمة و 275 كم شرق وهران، يحدها من الشمال كلا من ولايتي عين الدفلى والشلف، ومن الغرب ولاية غيليزان، ومن الجنوب ولاية تيارت، ومن الشرق ولاية المدية.

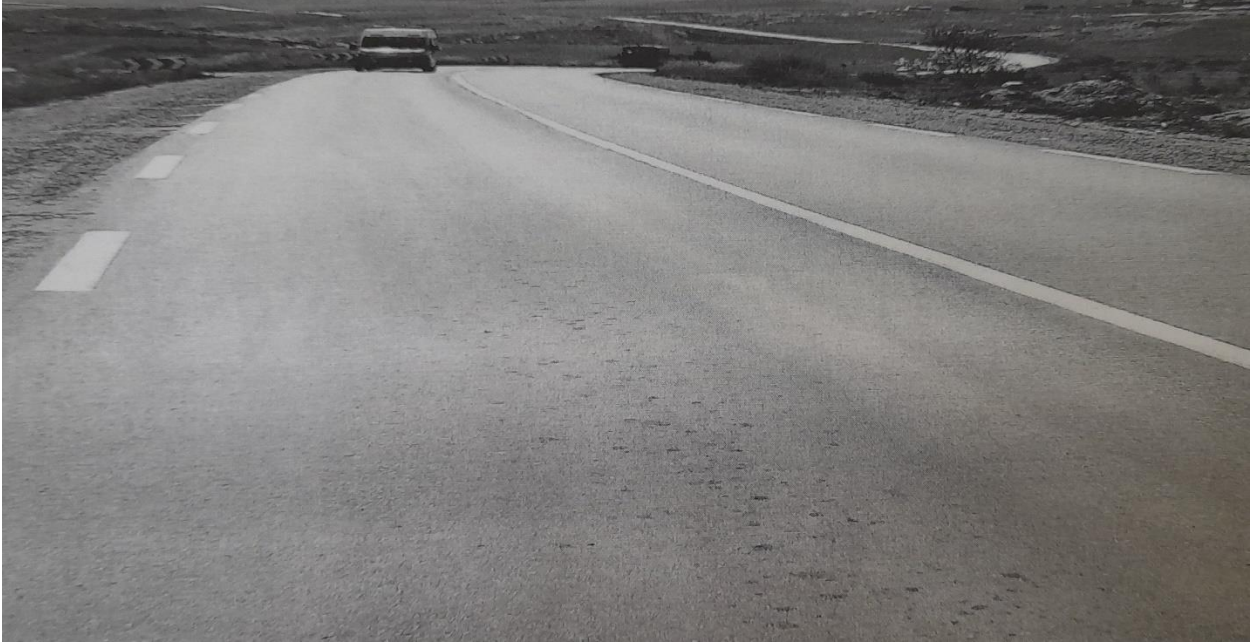
تتكون أراضي الولاية من مناطق جبلية والتي تمثل 65 % من إجمالي مساحة الولاية، والباقي تشغلها المرتفعات ودرجة أقل السهول حيث تغطي الغابات نسبة 20% من أراضي الولاية.

النقاط السوداء لحوادث المرور بولاية تيسمسيلت:



1- لارام بالطريق الوطني رقم 14 ببلدية اليوسفية:

تمتاز بلدية اليوسفية بطابعها الجبلي الذي ينتج عنه تعرجات كبيرة للطرق وكذلك إنزلاقات التربة على الطريق مما يتسبب في ضيقها وهذا ماينتج عنه مختلف حوادث المرور.



2- منحرج سيمو ببلدية العيون:

نظرا للتصدعات وتدهور حالة الطريق بهذه المنطقة يجبر السائق على الإبتعاد عن الحفر في مناطق صعبة مما يؤدي إلى التصادم، كذلك غياب لافتات إشارات المرور التي تحدد السرعة وتحذر من المنعرجات الخطيرة.



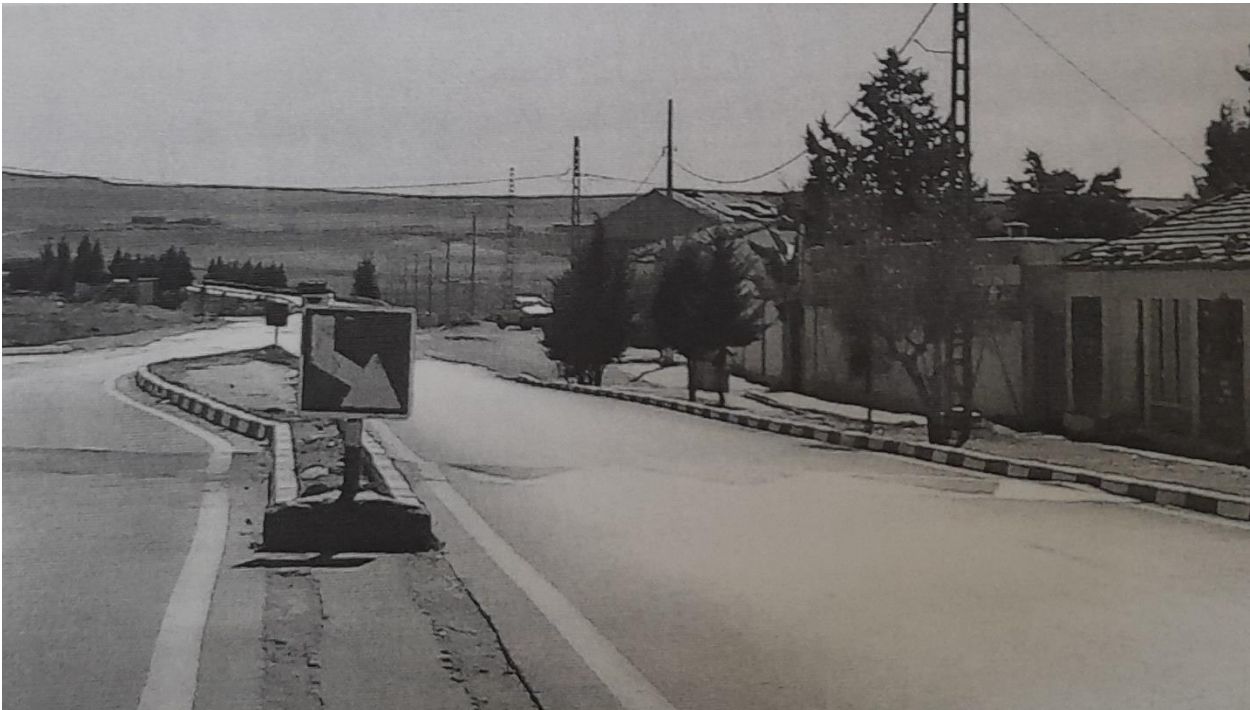
3- سيدي غالم ببلدية العيون:

بما أن منطقة العيون تمتاز بطابعها السهبي فإن طبيعة النشاط الممارس فيها هو الرعي، ونظرا لكثرة المواشي على الحافة وقطعها العشوائي للطريق يؤدي إلى عدة حوادث مرور.



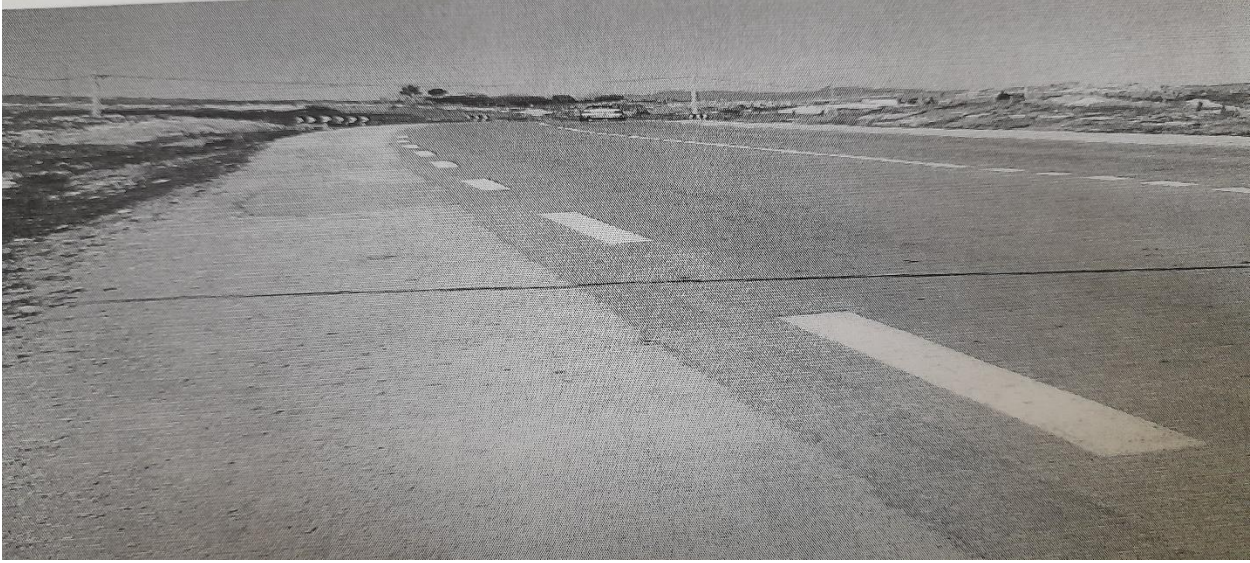
4- منطقة القطار:

عادة ما يكون الخطر في هذه المنطقة في الليل وهذا لعدم وجود الإنارة العمومية علما أن هذه المنطقة هي منطقة عمرانية تتوفر على مدرسة ابتدائية وكذا قاعة علاج وهي تبعد ب 12 كم على بلدية العيون.



5- منحرج دوار الحنايش:

يقع هذا المنعرج بمنحدر بدوار الحنايش والمعروف بخطورة حوادث المرور التي تقع به خاصة في فصل الشتاء الناتجة عن تشكل الجليد أو سقوط الأمطار.



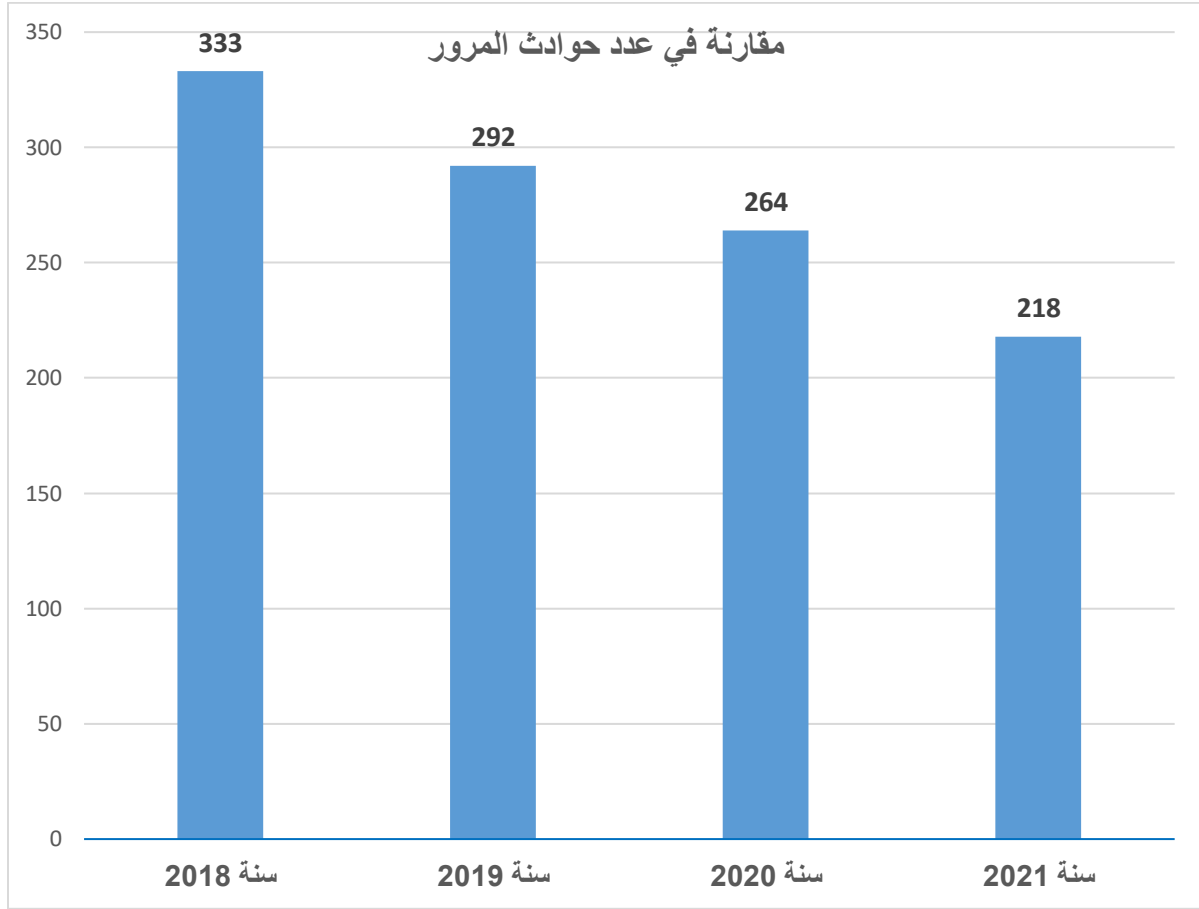
6- منحرج دوار حركاش:

هو منعطف يقع في موقع مرتفع بدوار حركاش في منطقة رعوية معروفة بمرور الأغنام والحيوانات الأليفة مع وجود طريق ريفي يقطعها دون أي إشارة منبهة لذلك علما أن هذا الأخير لا يرى إلا من جهة واحدة كونه يقع في مرتفع.



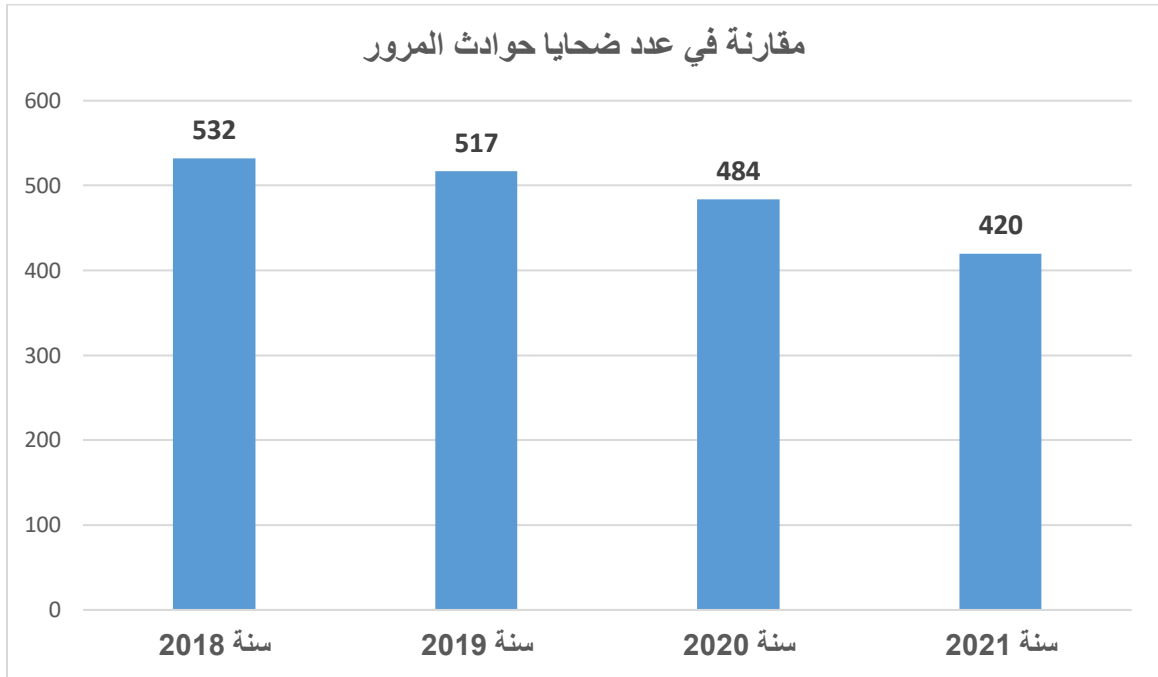
إحصائيات سنة 2018 إلى غاية سنة 2021

1- مقارنة في عدد حوادث المرور.



من خلال الرسم البياني نلاحظ أن عدد الحوادث انخفض بصفة ملحوظة للسنوات الأخيرة ربما هذا راجع لنجاعة ما تطبقه كل من المصالح المعنية وخاصة سلك الحماية المدنية في حملات التوعية والتحسيس عبر مراكز التدريس والتكوين وبين السواق أنفسهم عن خطر الطرقات واستعمال السرعة أيضا اللامبالاة في قيادة العربات.

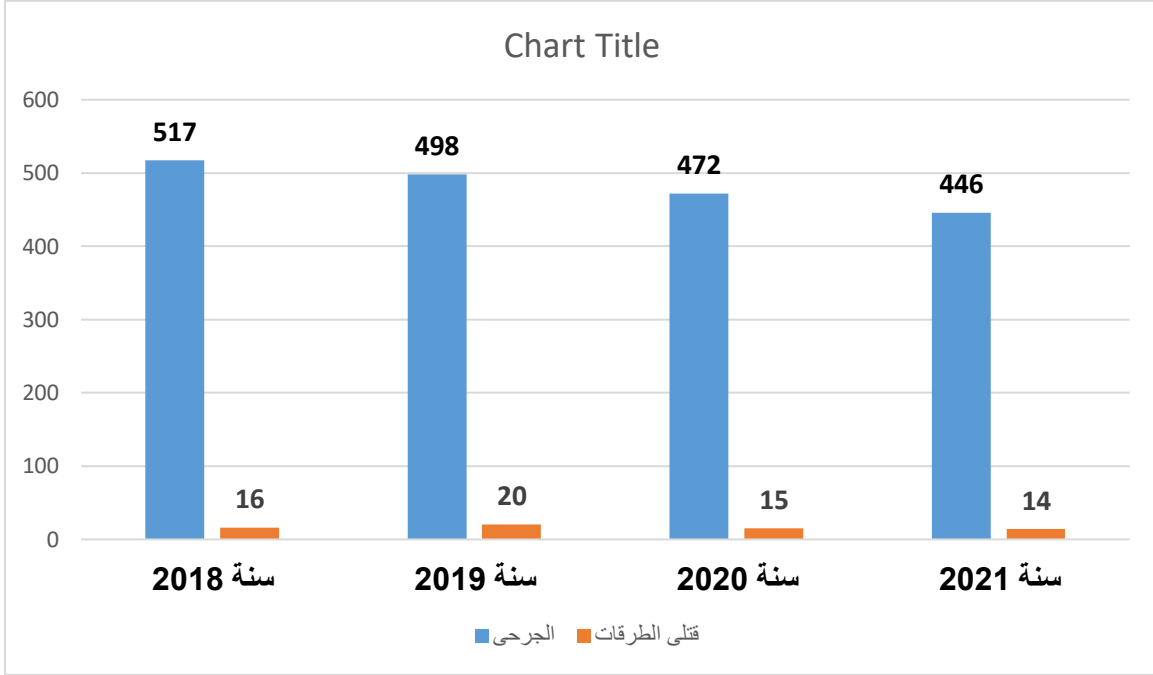
2- مقارنة تخص الخسائر البشرية لحوادث المرور.



نلاحظ حسب هذا المعلم البياني الانخفاض في مجموع ضحايا هذه الحوادث للسنوات الأخيرة وهذا راجع لنجاعة ما تطبقه كل من المصالح المعنية وخاصة سلك الحماية المدنية في حملات التوعية والتحسيس عبر مراكز التدريس والتكوين وبين السواق أنفسهم عن خطر الطرقات واستعمال السرعة أيضا اللامبالاة في قيادة العربات وتركيز المصالح الامنية من جهتها على العمل الردعي بخصوص استعمال وسائل الأمان كحزام الأمان للراكبين وعدم تجاوز السرعة المسموح بها.

إحصائيات سنة 2018 إلى غاية سنة 2021:

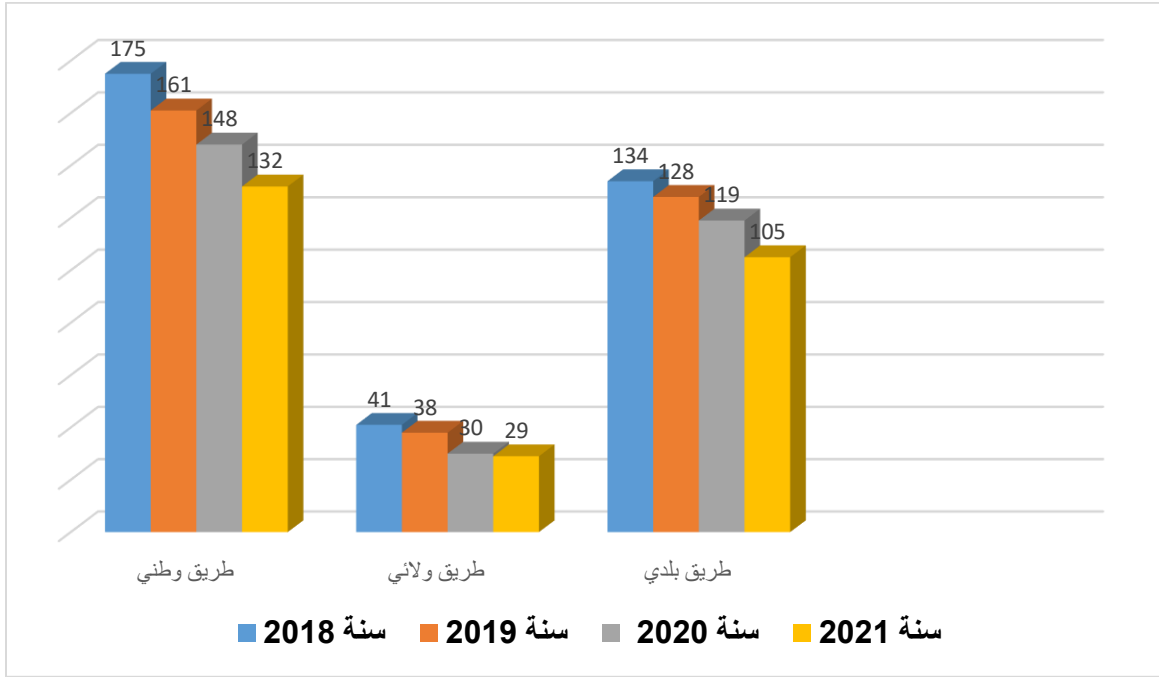
3- مقارنة تخص الخسائر البشرية في حوادث المرور (حسب الحالات).



يظهر هذا المعلم البياني بشكل واضح الانخفاض الشديد في جرحى حوادث المرور للسنوات الأخيرة مع الانخفاض الطفيف في عدد القتلى لنفس الفترة، ذلك يشجع كل مصالح الدولة وعلى رأسها المديرية العامة للحماية المدنية عملا يدا بيد مع جمعيات المجتمع المدني على السير في نفس المسار للسنوات القادمة وذلك لخفض هذه الأرقام المرعبة عن طريق توسيع مجال حملات التوعية والتحسيس.

إحصائيات سنة 2018 إلى غاية سنة 2021:

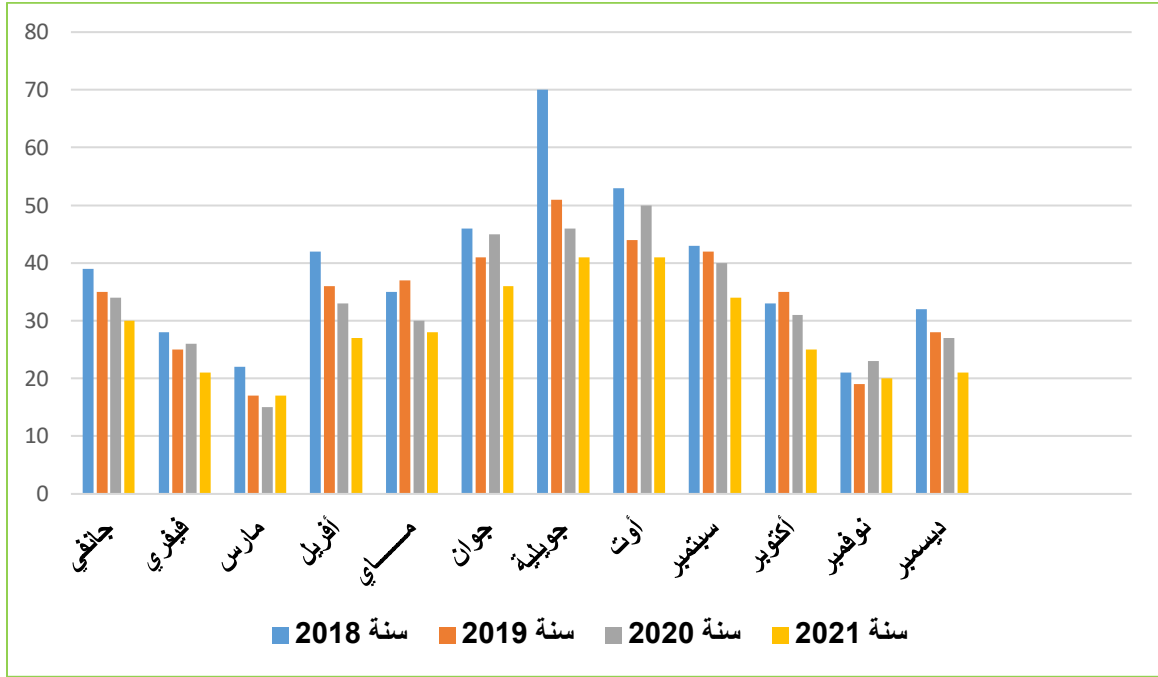
4- مقارنة تخص عدد حوادث المرور (حسب نوع الطريق).



نلاحظ من خلال الشكل البياني، أن عدد الجرحى المسجل في المناطق الريفية أكبر بكثير من عدد الجرحى المسجل داخل المناطق الحضرية، إضافة إلى ذلك فإن نسبة الخطورة تبقى مرتفعة في المناطق الريفية، وكل هذا راجع إلى الإفراط في السرعة في المناطق الريفية، وكذا التجاوزات الخطيرة.

إحصائيات سنة 2018 إلى غاية سنة 2021:

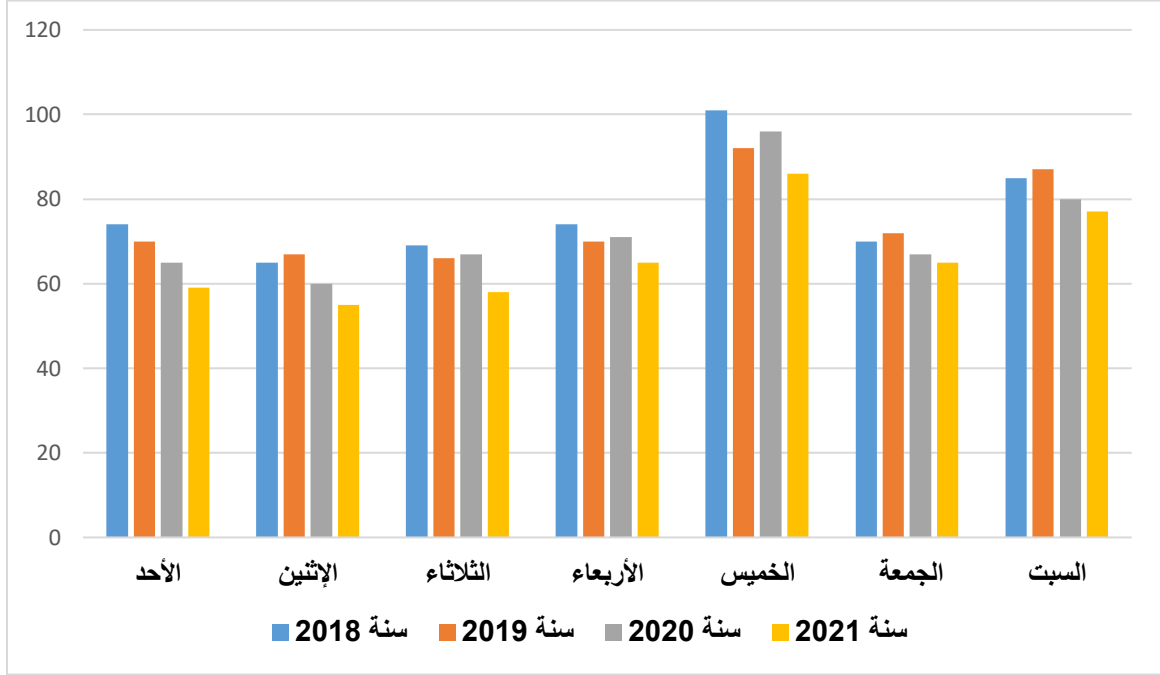
4- مقارنة تخص حوادث المرور (حسب أشهر السنة).



من خلال الرسم البياني نلاحظ أن عدد الحوادث ارتفع خلال أشهر الصيف حيث تبدأ بارتفاع في شهر جوان وتصل إلى الذروة في شهر جويلية ثم ترجع تنخفض في الأشهر الأخيرة من فصل الصيف. طبعاً هذا راجع لفترة العطلة الصيفية وموسم التنقلات والأفراح والظروف الطبيعية التي تساعد وتحفز المواطن على التنقل.

إحصائيات سنة 2018 إلى غاية سنة 2021:

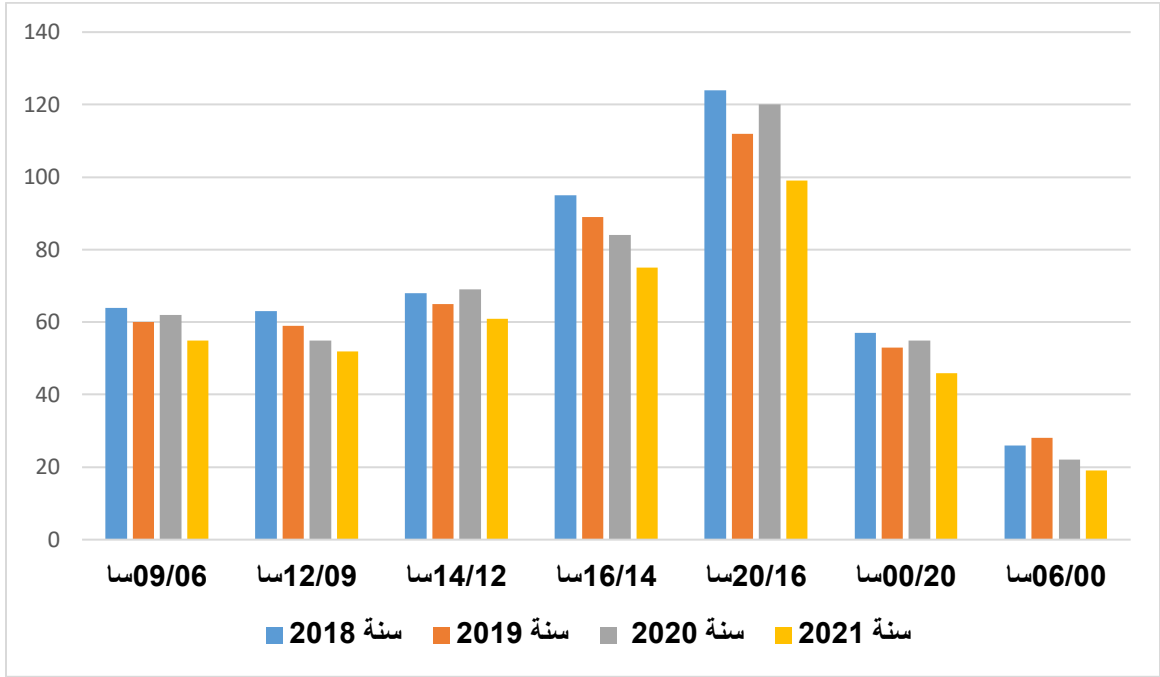
5- مقارنة تخص حوادث المرور (حسب أيام الأسبوع).



نلاحظ أن عدد هذه الحوادث يرتفع بشكل ملحوظ خلال أيام عطلة نهاية الأسبوع وهذا راجع منطقيا لنهاية أسبوع من الدراسة أو العمل و بداية الأسبوع الموالي، هذا بسبب كثرة مستعملي الطريق خلال هذه الفترة فتشهد الطريق ازدحام مروري و زيادة في استعمال السرعة.

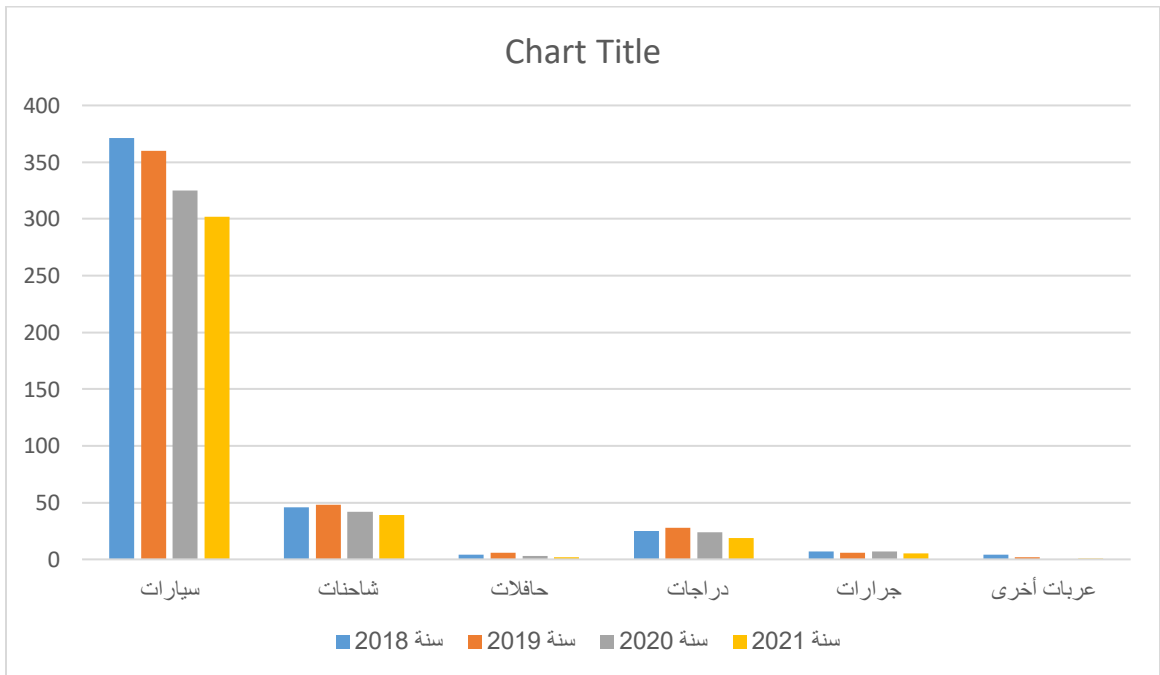
إحصائيات سنة 2018 إلى غاية سنة 2021:

7-التوزيع الزمني في حوادث المرور.



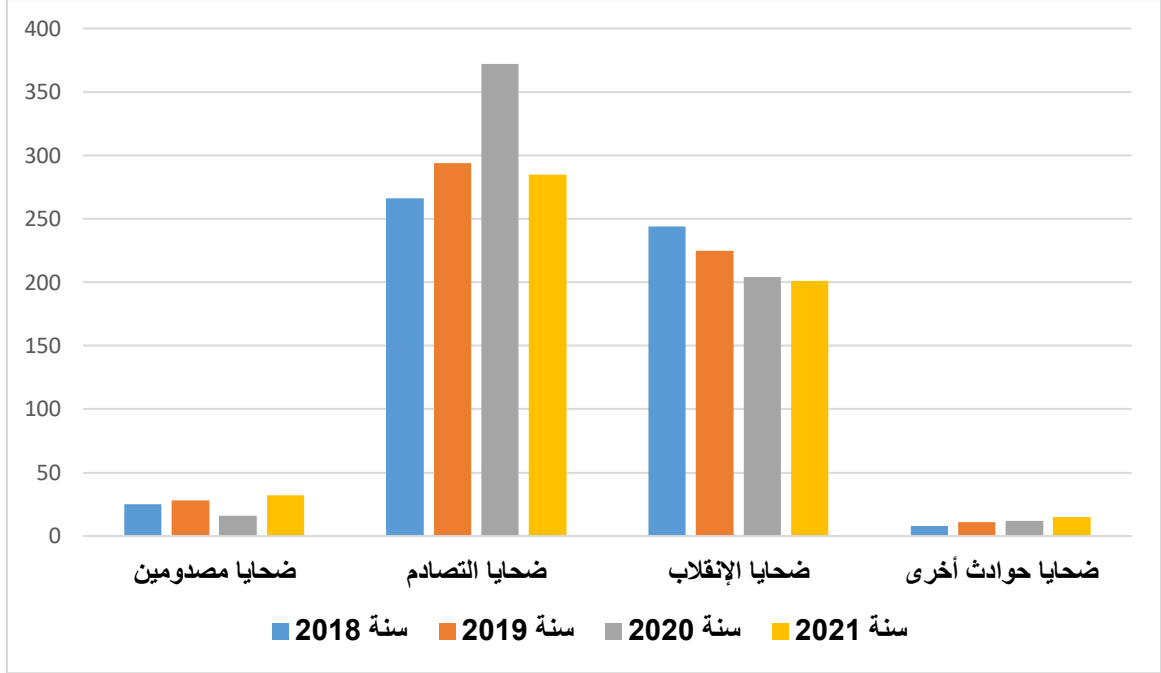
إحصائيات سنة 2018 إلى غاية سنة 2021:

8-الخسائر المادية في حوادث المرور.



إحصائيات سنة 2018 إلى غاية سنة 2021:

9- حوادث المرور حسب الأسباب.



الإقتراحات:

- يجب أن تساهم وسائل الإعلام بصورة دائمة في توعية المواطنين وسائقي المركبات بأهمية السلامة وكيفية التقيد بالأنظمة واحترام قانون المرور.
- عدم التهاون في تطبيق قوانين المرور من قبل الجهة المختصة (الشرطة أو الدرك الوطني).
- جعل الفحص الدوري للمركبة بشكل إلزامي.
- في المشاريع التحتية تحسين شبكة الطرق للحد من زيادة الحوادث.
- حث وسائل الإعلام المقروءة على تخصيص حيز للتحسيس بمخاطر حوادث المرور.
- إدراج ركن النشرة المرورية عبر التلفزة الوطنية ولو مرة واحدة في الأسبوع تقدم فيه نصائح وإرشادات للسواق مع تعريفهم بحالة الطرقات.
- تهيئة الأرصفة ومنع أي نشاط تجاري عليها وذلك ضمانا لسلامة الراجلين.
- حقن أساليب حديثة لتعليم السياقة.
- تعليم المبادئ الأولية في الإسعافات إجبارية لكل حامل رخصة سياقة.
- إجراءات الردع، توقيع عقوبة صارمة على حديثي الخبرة في القيادة الذين تقع منهم حوادث سير خطيرة مثل الدهس و التهور كسحب رخصة القيادة منهم لمدة طويلة حتى تؤدي الى الردع العام للمجتمع و الردع الخاص للسائق.
- ينبغي تنسيق الجهود التي تبذلها كل القطاعات وإشراك جميع القطاعات والهيئات المعنية بسلامة المرور على الطرق لأن توفر الاتصال والتشاور والتعاون عوامل رئيسية لمقومات الاستمرار وتعزيز الجهود بشكل فعال من أجل وضع خطة عمل وطنية تحدد مواعيد مستهدفة لتنفيذ الإجراءات المحددة.

خاتمة

من خلال دراستنا لحوادث المرور وأثرها على حياة الفرد و المجتمع، فقد كشفت إحصائيات عالمية ان هناك ما يقدر بمليوني شخص يموتون سنويا في العالم و يصاب خمسة عشر مليون شخص ما يترتب عنه إعاقات مختلفة.

وتعد مشكلة حوادث المرور من أقدم و أعقد المشاكل التي شهدتها الجزائر، و ازدادت هذه المشكلة مع ارتفاع عدد السكان و زيادة طرق المواصلات، و زيادة إنتاج السيارات بمختلف الأنواع و الأشكال فأصبحت السيارة مع فوائدها الجمة سلاح ذو حدين أودت في جانبها السلبي بحياة آلاف الأشخاص من سن الشباب. فقد أصبحت حوادث المرور هما يوميا يؤرق سكينه المجتمع الجزائري و هي من جملة الهموم الجديدة، و التي لم تكن معروفة قبل قرن من الزمان ووجودها متوافق مع وجود السيارة كوسيلة مواصلات لا غنى عنها، لا يمكن القول بمنع وقوع حوادث المرور نهائيا فحدوث حوادث المرور شيء حتمي لا مفر منه و لكن ما نسعى إليه من هذه الإجراءات هو العمل بقدر الإمكان على إيقاف التصاعد المستمر لأعداد حوادث المرور، و التقليل من آثارها المدمرة من خلال تضافر الجهود و العمل من خلال خطط علمية للسلامة المرورية فبدل أن تكون وفاة تكون إصابات وبدلا من الإصابات الجسيمة نتقبل إصابات بسيطة.

قائمة المراجع:

- 1- د/راضي عبد المعطي السيد، الاثار الاقتصادية لحوادث المرور، جامعة نايف العربية للعلوم العمية- الرياض 2008.
- 2- صبيحة نعمة زهد، دراسة استطلاعية حول ظاهرة حوادث المرورية-الأسباب و الحلول، جامعة بابل، العراق، 2015.
- 3- أ/عقاري زكريا، دراسة تحليلية لحوادث المرور في الجزائر 1970-2010،مذكرة نيل شهادة ماجستير، 2010،جامعة الحاج لخضر،باتنة،كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير.
- 4- احصائيات حوادث المرور لولاية تيسمسيلت، مكتب الدراسات و الاحصائيات ،مصلحة الوقاية.
- 5- الوحدة الرئيسية للحماية المدنية لولاية تيسمسيلت.
- 6- سرية أمن الطرقات لولاية تيسمسيلت.