

### عنوان المقال

## تكريس السلامة المرورية على ضوء المنظومة القانونية الجزائرية

### ملخص:

تتفاقم مشكلة حوادث المرور بشكل متصاعد على المستوى الدولي، بما يستدعي بذل المزيد من الجهود للحد من الخسائر البشرية والمادية الناجمة عنها، والتي اتضح أنه يمكن تفاديها عبر استراتيجيات فعالة، تكفل تحقيق سجل أفضل للسلامة على الطرق، وحدا أدنى من تلك الخسائر، وقد سعت الدول إلى تبني خطط واستراتيجيات تعمل في اتجاه التقليل من حوادث المرور، وهو ما تعمل عليه الجزائر انسجاما مع تصاعد الوعي بالسلامة المرورية على المستويات الرسمية وغير الرسمية، لمواجهة ظاهرة حوادث المرور، عبر التأكيد على كل الجوانب المتصلة بالسائق والمركبة والطريق، وتبني ترسانة قانونية تضبط سلوكيات السياقة وإدارة حركة المرور، وتعزيز متطلبات السلامة المرورية بقدر يضاهي تجارب الدول المتطورة.

الكلمات المفتاحية: قانون المرور: السائق: المركبة، الجزائر: معايير السلامة.

### Abstract :

Problem of traffic accidents is getting worse at the international level, this requires more efforts to reduce the human and material losses resulting from it, which can be avoided through effective strategies to ensure a better road safety record, and a minimum of those losses. Countries have sought to adopt plans and strategies to reduce traffic accidents, which Algeria is working on in line with the growing awareness of the traffic safety in the official and informal levels, by emphasizing all aspects related to the driver, vehicle and road, adopting a legal arsenal that controls driving behavior and traffic management, and enhancing traffic safety requirements to match the experiences of developed countries.

**key words:** Traffic law; driver; vehicle; Algeria; safety standards.

### مقدمة:

يشهد العالم تطورا هائلا في وسائل الرفاهية والنقل، وذلك في انسجام مع متطلبات الحياة العصرية، ومع حرص الأفراد على اكتساب تلك الوسائل، تتعاظم الأخطار المقترنة بها، ويزداد حجم الخسائر المرتبطة باستعمالها، حيث تجسد مشكلات السير واحدة من أسوأ الكوارث وأكثرها تكلفة، لما تسببه من أضرار وخسائر اقتصادية واجتماعية، والجزائر كغيرها من البلدان متضررة جدا من تبعات ذلك، على نحو صار يتم فيه تناول تلك الحوادث باعتبارها شكلا من الإرهاب؛ بما يطلق عليها إرهاب الطرقات، والواقع أن هذه المشكلة المعاصرة مرتبطة ارتباطا وثيقا بسوء استعمال المركبات، وعدم التقيد بقواعد السلامة المرورية عموما، وقلة الالتزام بقوانين السير، والجزائر على غرار بقية الدول المتضررة من تبعات هذا الوضع، تتجه لمواجهة فعالة للظاهرة، مع

ما يصحب ذلك من بلورة مستوى عال من الوعي، على المستويات الرسمية وغير الرسمية، بشأن خطر ظاهرة حوادث المرور، خصوصا مع ازدياد تأثير وسائل الإعلام في تبيان الأثر السلبي، وساهم هذا الوضع في الإسراع بإجراء إصلاحات تمس القوانين المتعلقة بالسير عبر الطرقات، وكذلك اتخاذ التدابير في مجال السلامة المرورية، وقد تبني المشرع الجزائري هذا التوجه من خلال ترسانة من النصوص القانونية، التي تضبط استيراد المركبات، وشروط السلامة، وكذا تنظيم حركة المرور، ورافق ذلك التنظيم بسلسلة من العقوبات، على توقع تحسين متطلبات السلامة المرورية، وبالتالي التوصل إلى الأمن المروري، وهذا ما تجسد مثلا من خلال القانون رقم 04/01 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، والذي عدل بالقانون رقم 16/04 ثم القانون 07/09 وصولا إلى القانون 05/17، مع توقع أن يستمر مسار التشريع في هذا الاتجاه مواكبا للتطورات الحاصلة في المجتمع، وارتباطا بحركية التشريع التي تعلي سلامة الأشخاص والممتلكات، وتأخذ من التجارب العالمية في هذا المجال.

بناء على ما تقدم بشأن أهمية البحث في متطلبات السلامة المرورية، فإنه يمكن طرح الإشكال المحوري لهذه الورقة البحثية، على النحو التالي:

ما مدى كفاية وفعالية هذه الترسنة القانونية في تحقيق وتجسيد السلامة المرورية، وصولا إلى حالة الأمن المروري في ظل الارتفاع المتزايد للحوادث المرورية؟

تقترب معالجة هذه الإشكالية بالوقوف على واقع السلامة المرورية في الجزائر، وطموحات الارتقاء بها، على ضوء القوانين التي يجري إعدادها، وتطبيقها في سبيل ترشيد استعمال المركبات والطريق، والتقليل من التبعات السلبية لحوادث المرور، وتمر هذه المعالجة من خلال استعمال المنهج التحليلي في الربط بين القوانين ومجال تطبيقها، والقدرة على معرفة الآثار الإيجابية لذلك التطبيق، وما يجدر إضافته أو تعديله، أو تغييره ليكون القانون في مرحلة متقدمة دوما بشأن تحقيق السلامة المرورية، وسيكون من المفيد جدا اعتماد المقارنة بخصوص تجارب الدول المتقدمة في هذا الإطار.

تنبني هذه الورقة البحثية على تنظيم المادة العلمية المتصلة بالموضوع في محورين، يتصل الأول بمؤشرات السلامة المرورية، فيما يرتبط المحور الثاني بالاستراتيجية المتبعة لتفعيل متطلبات السلامة المرورية، وتمكن هذه التغطية من الوصول إلى جملة من النتائج والتوصيات المرتبطة بالموضوع محل الدراسة.

#### المحور الأول: مؤشرات السلامة المرورية:

أكدت منظمة الصحة العالمية أن حوادث الطرق هي ثاني الأسباب الرئيسية للوفاة بين سكان العالم، بالنسبة للفئة العمرية بين 05 سنوات إلى 29 سنة، وثالثها بالنسبة للفئة العمرية بين 30 سنة و 44 سنة، وتقدر المنظمة بأن عدد الوفيات ستزداد بنسبة 80% في الدول النامية وذات الدخل المتدنية بحلول عام 2020م، إذا لم تتخذ إجراءات فورية للتصدي لهذه الحوادث وأسبابها، وفي هذا الإطار تبدي الدول المتقدمة اهتماما بالغا بمشكلة حوادث المرور ضمن استراتيجية السلامة المرورية في هذه الدول، والتي تعني تبني كافة الخطط والبرامج واللوائح المرورية، والإجراءات الوقائية للحد من أو منع وقوع الحوادث المرورية، ضمانا لسلامة الإنسان وممتلكاته وحفاظا على أمن البلد ومقوماته البشرية والاقتصادية، ومن الدول الرائدة في تبني خطط السلامة المرورية نجد

بريطانيا بتبنيها هدفا استراتيجيا ، يهدف إلى خفض عدد الوفيات التي تحدث لفئة العمر 19-05 سنة بسبب حوادث المرور ، ووضع هذا للهدف في وثيقة أطلق عليها اسم "طريق الغد أكثر سلامة للجميع" . وفي السويد تم وضع هدف استراتيجي أطلق عليه الرؤية صفر ، الذي يهدف إلى عدم وجود إصابات بليغة أو وفيات بسبب حوادث المرور ، وتعمل الولايات المتحدة الأمريكية إلى زيادة استخدام حزام الأمان في السيارات إلى نسبة 90%<sup>(1)</sup> ، وعلى هذا الأساس فقد وضعت هذه الدول المتقدمة في مجال السلامة المرورية استراتيجيات وخطط وأهداف، تعمل على تحقيقها لأجل التقليل من حوادث المرور ، ومن ثم خفض المصابين والقتلى من جراء هذه الحوادث، ويمكن على أساسها الوقوف على مؤشرات مهمة للسلامة المرورية.

إن هناك ثلاثة عوامل للسلامة المرورية هي: المركبة والطريق والسائق، وهي تتأثر في مجموعها بالبنية التحتية وحظيرة المركبات، بالإضافة إلى مجال التشريعات والتنظيمات المتعلقة بقانون المرور، وحيث أن حالة المركبة تؤثر بشكل مباشر في وقوع الحوادث، فإن أي سيارة تقل كفاءتها مع الاستعمال المستمر، وينعكس ذلك في مدى صلاحيتها للسير على الطريق بأمان<sup>20</sup> ، كما أن العنصر البشري هو المتسبب الرئيسي، ففي الجزائر يتحمل القسط الأعظم من المسؤولية في وقوع الحوادث بنسبة قدرت سنة 2010 ب 93,65 % من إجمالي أسباب حوادث المرور، بينما الأسباب المتعلقة بحالة المركبة تأتي في المرتبة الثانية بنسبة 03,60 % ويتسبب المحيط بنسبة 02,75 % من الأسباب<sup>(3)</sup> .  
ستتم معالجة هذه الأبعاد الثلاثة على النحو التالي:

أولاً: السائق كبعد من أبعاد السلامة المرورية:

يعتبر السائق المحور الذي تدور حوله حوادث المرور، فعدم تقيد السائق بقواعد القيادة السليمة متجاهلا أداب الطريق وقواعده، تزيد من درجة احتمال وقوعه في حادث مروري، وتدني نسبة الوعي المروري لدى بعض السائقين يعد من أسباب حوادث المرور، وكذا بعض السلوكات السلبية التي يتبعها السائق في القيادة، كحالات التسابق والتهور في قيادة المركبة بين الشباب، أو محاولة إغاضة السائق المجاور في الطريق أو مناكדתه، أو محاولة تجريب أقصى سرعة للسيارة الجديدة ، وقيادة المركبة بسرعة أكبر من الحد المسموح به، فكل هذه السلوكات غير الآمنة تؤدي إلى حوادث<sup>(4)</sup> ، ونظرا لجهل الكثيرين بقواعد السلامة المرورية وإهمالهم واستهتارهم، وجب على المهتمين والمختصين في السلامة المرورية، بحث ودراسة كيف يمكن مساعدة السائق في تفادي الوقوع في الحوادث ، وكذلك حمايته ومن معه من ركاب من شدة خطورة الحوادث لعدة مسببات ، إما لعدم كفاءة ومهارة السائق ، أو بسبب الإرهاق، أو عدم التقيد بقواعد المرور، وكذا المرض المفاجئ، وأحيانا بسبب عدم كفاءة السائق الجسدية العقلية والعصبية ، المشاعر الاندفاعية ، وعدم الصبر أمام الإجراءات الأمنية للشرطة والدرك ، وكذا عدم صبر السائق على المواطن الذي يصادفه في الطريق سواء كان سائق سيارة أو عابر طريق<sup>(5)</sup> . ولتجنب هذه السلوكات وتقييد السائق بمقتضيات السلامة المرورية ، ينبغي أن يتحلى ببعض الصفات الواجب توافرها في السائق نذكرها على النحو التالي:

أ - الإحساس بالمسؤولية:

يكون الإحساس بالمسؤولية تجاه نفسه، ومن معه من مستعملي الطريق، فإذا ما شعر هذا السائق بالمسؤولية كانت تصرفاته سليمة وصحيحة، فمادام حاصل على رخصة القيادة فهذا يدل على أنه توفرت فيه متطلبات الحصول

على هذه الرخصة، وفق ما تنص عليه قوانين المرور، والمتمثلة في ضرورة تقديم شهادة تثبت فصيلة دم المترشح، وشهادة طبية تثبت أهلية المترشح على السياقة.<sup>(6)</sup>

#### ب- التركيز والانتباه:

لابد أن يكون هناك تركيز على الطريق فقط، وتجنب الإلهاء بعوامل أخرى كالمشاكل الشخصية أو الحديث مع الركاب، وتجنب القيادة في حالات نفسية وانفعالية قوية، كما أن السرعة مع الشرود الذهني ولو للحظات قليلة تؤدي إلى نتائج خطيرة، لذا يتوجب على السائق أن يركز اهتمامه أثناء القيادة أخذا بعين الاعتبار حركة المرور، وحالة الطريق.

#### ج- أخلاقية القيادة:

يتم تكريس ذلك بالتعاون مع سائر مستعملي الطريق، ويكون لكل سائق حقوق وعليه واجبات ، ولا يمكن لأي سائق الحصول على حقوقه دون مساهمة السائقين الآخرين بتنفيذ ما عليهم من واجبات ، ويظهر هذا التعاون بصفة خاصة عند ازدحام الطرق<sup>(7)</sup> ، ويعتبر هذا الأمر نقطة محورية في السلامة المرورية ، ليس لكون قيادة المركبة عملية خطيرة بل لأن إهمال خطورتها هو العامل الرئيسي المتسبب في قيام السائق بسلوكات غير آمنة ، يمكن أن تتسبب في وقوع ، بالتالي يمكن القول أن السائق يبقى المسؤول الأول والأخير على حياته مادام قادرا على الالتزام بسلوك سياقة صحي يضمن له قيادة آمنة ، ويأبى إلا أن يسلك سلوكا خطرا منافيا لقواعد السلامة المرورية ، معتقدا أنه ماهر في قيادة مركبته بشكل يمنع تعرضه لخطر الحوادث .

#### د- التمتع بالحالة النفسية والجسدية:

لتكون قيادة السائق قيادة آمنة ، ينبغي أن يتمتع باللياقة البدنية والنفسية ، من سلامة الجسم والحواس ، والخلو من العاهات التي تؤثر تأثير مباشر على متطلبات السلامة المرورية ، وبالتالي تكون أمام حالة لا أمن المروري ، إذ يعد هذا شرط واجب وإلزامي لكل من يرغب في الحصول على رخصة للقيادة ، سواءا سيارة سياحية أو أجرة أو مركبة مخصصة للنقل العمومي للمسافرين ، أو نقل البضائع ، والملاحظ أن المشرع الجزائري ألزم فقط المترشحين على ضرورة الحصول على شهادة طبية للأمراض العضوية من دون التأكيد على الأمراض النفسية التي تشكل فعلا خطرا محققا على السائق نفسه ، وعلى غيره من مستعملي الطريق<sup>(8)</sup> ، لذا يتعين أن يتوفر السائق على حالة جسمية ونفسية سليمة تؤهله للقيادة الآمنة ، كعدم معاناته من ضعف البصر أو السمع أو توتر الأعصاب أو تواجده بحالة سكر لما لذلك من تأثير على السلامة المرورية .

#### هـ- تجنب الضغط والإجهاد:

تتطلب السياقة مستوى عال من الانتباه والتركيز، حيث تسمح للسائق بفهم وتحديد التغيرات التي يمكن أن تواجهه بشكل مفاجئ، خاصة بالنسبة للأفراد الذين يمتنون السياقة كمهنة لكسب العيش، ويتعرضون لمستويات مختلفة من الضغط والإجهاد بسبب نوعية السيارة وطبيعة العمل وطول ساعات العمل، وتذبذب ساعات النوم والإعياء، وانعكاس ذلك على الحالة الصحية للسائق. فالعمل في ظل هذه الظروف يؤدي إلى ضعف التعرف على إشارات المرور وقراءتها بشكل سليم، مما يؤدي إلى أخطاء تكون عواقبها وخيمة.<sup>(9)</sup>

ثانيا: المركبة كبعد من أبعاد السلامة المرورية:

تؤثر حالة المركبة بشكل مباشر في وقوع حوادث المرور ، خاصة إذا كانت مرفقة بسلوك لا وقائي كالثقة الزائدة في النفس للتحكم في المركبة ، إضافة إلى أسباب أخرى تتعلق بالمركبة كانهيار الإطارات المطاطية ، نظرا لعدم مراقبة الضغط في العجلات وأنقطاع السيور الخارجية للمحرك ، وهذا الخلل عادة ما يصيب السيارات القديمة بسبب عدم فعالية الصيانة بسبب عدم صلاحية بعض الأجزاء من السيارة ، ومن الأسباب أيضا الخلل الميكانيكي ، أو وقوع خلل في أجهزة الكبح<sup>(10)</sup> ، لذلك فإنه يتوجب تأمين وسائل السلامة المرورية في المركبة وذلك كما يلي:

• أن تكون المصابيح صالحة للاستعمال، وإلا تعرض صاحب المركبة إلى عقوبات مرورية، وأن تكون واضحة وعلى مستوى عالي من الإضاءة خاصة وأن السائق يحتاج إليها عند السير ليلا؛  
• أن تحتوي المركبة على إشارات ضوئية تدل على الانعطاف أو التنبيه، إلى جانب أن الإطارات التي ينبغي أن تكون على مقاس يتلاءم مع معدل السرعة ولها قدرة على التحمل، خاصة إذا ما تم الأخذ بعين الاعتبار نوعية الطريق المستعملة يوميا؛

• أن تحتوي المركبة على المرايا العاكسة لكشف الطريق أمام السائقين، وأن تحتوي على فرامل تتحكم في حركة المركبة وأقفال للأبواب ومساند للرأس؛

• أن تحتوي المركبة على عجلات احتياطية مع أدوات فك وتركيب وطفاية حريق في حال حدوث حادث مروري في الطريق سواء الفائدة المركبة، أو لمركبات أخرى، وهو ما يجعل حقيبة الإسعافات الأولية أمرا ضروريا؛

• لا يجوز أن يزيد عدد الركاب عن العدد المحدد في المركبة<sup>(11)</sup> ، كما يمنع نقل الأطفال الذين تقل أعمارهم عن 10 سنوات في المقاعد الأمامية، وهذا ما إستوجبه المادة 11 من قانون 05/17 المعدل للقانون رقم 14/01 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، وبذلك تعد المركبة من العناصر الأساسية والمهمة لضمان السلامة المرورية من حيث العلاجية وإجراء الفحوصات الدورية؛

• التأكد من وجود إطارات جيدة وفحص مستوى الهواء فيها والتأكد من عدم وجود تآكل أو تمزق؛

• ضرورة الصرامة في الفحص التقني للمركبة؛

• التأكد من سلامة مساحات المطر والمرايا العاكسة، وفرامل الوقوف والأقفال والإشارات الضوئية وحزام

الأمان.

إليه ولأجل الصيانة الوقائية للمركبة، يقدم المختصين عبر وسائل الإعلام نصائح بسيطة في إجراءاتها مهمة في مضمونها لضمان استمرارية عمل السيارة بشكل سلس والتقليل من الأخطار الناجمة عن القيادة، وبالتالي تحقيق السلامة المرورية ونذكر منها ما يلي:

• التأكد من مستوى سائل التبريد في السيارة " أسبوعي " مع ملاحظة المستوى في الخزان البلاستيكي المجاور

للمشع، والتنبيه إلى كون محرك السيارة بارد تماما عند هذا الإجراء؛

• فحص الأحزمة والخراطيم بشكل دوري كل 03 أشهر والتأكد من عدم تآكلها وتقادمها، وعدم وجود شقوق أو

اهتراء في بنيتها، أو حتى جفاف في ملمسها بسبب الحرارة عند الضغط عليها، كما يمكن الانتباه لوجود أي تسريب في صلابتها؛

- التأكد من مستوى زيت المحرك "أسبوعياً"، ويجري هذا الفحص بعد إيقاف المحرك عن العمل حيث تسحب عصاة قياس زيت المحرك من مكانها وتنظيفها بخرقه جافة، ثم إرجاعها لمكانها والتأكد من مطابقة مستوى الزيت للحدود المبينة عليها في حال وجود نقص، أو تغيير لون الزيت إلى الأسود فإنه يفضل استبدال لون المحرك بالكامل؛
- تنظيف فلتر الهواء الخاص بمحرك السيارة كل شهرين، وذلك بتعريضه لنفخ الهواء بضغط عالي لطرد الغبار والأوساخ، أو استبداله في حال قدمه أو استحالة تنظيفه؛
- فحص مستوى زيت الفرامل شهرياً بتنظيف علبة غطاء الزيت قبل فتحها وإضافة الزيت، للتأكد من عدم سقوط الأتربة فيه وفي حال نقص الزيت باستمرار يجب فحص نظام فرملة السيارة لدى مختص؛
- التأكد من وجود سائل تزييف الزجاج في المكان المخصص له، والتأكد من عمل المساحات جيداً وتغييرها عند تآكلها.<sup>(12)</sup>

#### ثالثاً: الجانب الهندسي للطريق كبعد من أبعاد السلامة المرورية:

من بين مهام سلطات الضبط الإداري في مجال السلامة المرورية: متابعة ما يتعلق بصيانة الطرقات وإشارات المرور، حيث أنه ولضمان السلامة المرورية: لا بد من الأخذ بعين الاعتبار أن صيانة الطرقات تشكل عاملاً مهماً، وسبباً للتخفيف من حدة الحوادث المرورية، لذا أوكل المشرع هذه المهمة للجماعات المحلية، حيث نصت المادة 123 من القانون رقم 10/11 المتضمن قانون البلدية، أن البلدية تسهر بمساهمة المصالح التقنية للدولة على احترام التشريع الخاص بالمرور<sup>(13)</sup>، خاصة فيما يتعلق بصيانة الطرقات إذ نلاحظ غياب التخطيط عند إنشاء الطرق فوجود الأخطاء الهندسية المتمثلة في وجود المنعطفات الحادة، وضيق الطريق، وميلان سطح الأرض وعدم الاهتمام بالبنية التحتية مثل إيجاد أماكن لتصريف المياه وتجميعها على الطريق في فصل الشتاء، مما يسبب وقوع عطل مفاجئ للسيارات يعرضها للصدمة من قبل المركبات التي تسيير خلفها، إضافة إلى عدم تأمين الطرق بالعدد الكافي والحواجز على المنعطفات الخطرة، عدم كفاية الأرصفة الخاصة بالمشاة، إهمال أماكن عبور المشاة على سطح الطريق عند التقاطعات، وجود الحفر والمطبات على الطريق، والإبطاء في معالجتها، عدم توفر المساحات والحدائق العامة، والملاعب بشكل كاف مما يضطر للعب في الشوارع، ناهيك عن الكثير من الممهلات التي أنجزت دون مراعاة لأدنى الشروط الفنية، مع غياب ما يدل عليها وما يميزها خاصة أثناء السياقة الليلية مما يتسبب في كوارث<sup>(14)</sup>، وبالتالي تشكل كل هذه العوامل إعاقة للسلامة المرورية، فالتصميم الهندسي للطريق بمختلف جوانبه وملحقاته لا بد أن يكون متكامل ومنسجم مع معايير السلامة المرورية ليكون السائق أكثر استجابة للبيئة التي حوله سواء في مجال الرؤية، أو المنحنيات، لذا فإن الدولة بمختلف منشأتها، وبغرض تجسيد استراتيجية السلامة المرورية المطبقة عالمياً فهي تسعى جاهدة لصيانة طرقاتها المهترئة والتي تساهم بشكل كبير في الحوادث المرورية وذلك على النحو التالي: \* إضاءة الطريق أدوات تنظيم المرور كالإشارات الضوئية واللوحات التحذيرية؛

- مراقبة الحمولات الزائدة للشاحنات\* ينبغي أن يراعى في إعداد المشروع العام لإنشاء شبكة طريق جديدة حجم السير اليومي والمستقبلي، لذا وجب على الجماعات المحلية تصنيف الطرقات من حيث كونها طرقاً رئيسية، أو فرعية حتى يمكن تحديد السرعة التصميمية<sup>(15)</sup>؛

• إنشاء ممرات سفلية أو علوية للمشاة في المناطق التي يكثر فيها مرور المركبات والمشاة معا ، وذلك لنقل الركاب من وسائل النقل العامة إلى أرصفة الشوارع المجاورة . وقد تزود بعض معابر المشاة بإشارة ضوئية توقف المركبات عند مسافة تفصلها عن ممر المشاة، بحيث يستطيعون العبور ، حيث توجد لدى بعض الدول ، إشارات ذكية للمشاة ، إذ ينبغي على الشخص الذي يريد العبور الضغط على زر ليؤكد رغبته في عبور الطريق ، وتقوم إشارة المرور الضوئية باستخدام هذه المعلومة لبرمجة نفسها وإيقاف السيارات ، وعند عدم وجود مشاة فإن حركة مرور المركبات لا تتوقف دون داعي<sup>(16)</sup>؛

• تهيئة الأرصفة ومنع أي نشاط تجاري عليها، وذلك ضمانا لسلامة الراجلين؛

• وضع طرق أكثر أمانا للراجلين وراكبي الدراجات؛

• مراعاة تنقل فئة ذوي الاحتياجات الخاصة؛

• توفير الإجراءات الأمنية اللازمة في ورشات الأشغال، حتى لا تكون خطرا على مستعملي الطريق حيث يتم في بعض الحالات فتح ورشات للأشغال دون توفير للإجراءات الأمنية بها، وإن وجدت فهي بدائية وفوضوية مما يسبب في حالات كثيرة حوادث مرور خطيرة؛

• إقامة مرافق ملائمة لراحة المسافرين لتشجيع السواق على احترام فترات القيادة والراحة؛

• إنشاء مسالك إضافية خاصة بمركبة الوزن الثقيل في المنحدرات والمرتفعات الخطيرة، لاسيما في الطرق الوطنية<sup>(17)</sup>؛

• تحديد عرض كاف للأرصفة المخصصة تستوعب كثافة حركة المشاة في المناطق التجارية السكنية؛

• وضع الإشارات الطرقية مع المسافات الكيلومترية وتخطيطها بالدهان، وترقيمها وتنظيم الإعلانات على جانب الطرق على ألا تتعدى حرم الطريق ولا تعوق الرؤية؛

• العمل على استقامة الطرق عن طريق التقليل من المنعرجات، وتحسين رصفها؛

ضمن هذا الإطار يمكن القول أن تهيئة الطريق وصيانته يعتبر عامل مهم لا يستهان به، وتعزيزه بمختلف الإشارات والمخططات يساعد على تجنب الحوادث ويحقق السلامة المرورية، لأن عدم صلاحية أجزاء من الطريق أو انعدام الإشارات والإنارة قد يؤدي إلى وقوع حادث، خاصة عند سوء الأحوال الجوية كهطول الأمطار أو الضباب، فتتغير اتجاهات السائق، وتعيق التحكم في المركبة.

رابعا: الالتزام بالسرعة المحددة:

إن القيادة المتأنية هي القيادة التي يلتزم فيها السائق بالسرعة المطلوبة على الطريق ، دون إحداث خلل في حركة السير ، فالقيادة بسرعة جنونية أو القيادة البطيئة تؤدي إلى خلق أزمة مرورية ، قد تتسبب أحيانا في وقوع حوادث المرور، لأن ما يزيد من فرص التعرض لحوادث المرور هي السرعة التي تقترن بالطيش والتهور ، والرعونة ، ويذهب ضحيتها العديد من الشباب في مقتبل العمر ، أو قد يصابون بعجز دائم يقعدهم ويشل حركتهم ، والمستشفيات مكتظة بهذه الحالات، التي يؤدي تصرفهم إلى مردود سلبي عليهم، وعلى مجتمعهم بالضرر، بسبب خرق قواعد السلامة المرورية<sup>(18)</sup>، فكلما زادت سرعة المركبة كلما صعب التحكم فيها ، سواء بإيقافها أو تجنب حوادث قد تعترضها أثناء سيرها في الطريق، وقد نصت المادة 66/ج من قانون المرور 05/17 على كل مخالف للسرعة القانونية المرخص بها والتي

قامت التجهيزات المعتمدة بمعاينتها ، وبنسبة تفوق 10 % وتقل عن 20 % ، حيث حددت لها غرامة جزافية تقدر ب 3000 دج<sup>(19)</sup> ، كما عاقبت المادة 89 بغرامة من 10000 إلى 50000 كل سائق تجاوز حد السرعة القانونية المرخص بها بنسبة 30% فما فوق والتي قامت التجهيزات المعتمدة بمعاينتها ، وتم تكييف هذا التجاوز على أنه مخالفة من الدرجة الثالثة.

#### خامسا: احترام مسافة الأمان:

يجب على السائق احترام مسافة الأمان، لأنها تحمي من خطر الاصطدام بالمركبة التي تسبقه، كما أنها تسمح له بالكبح السليم في الوقت المناسب، إذا تعرضت لأي خطر أو لأي عائق مفاجئ يستدعي نقص السرعة أو التوقف.

سادسا: الالتزام بتوقيف المركبات في الأماكن المخصصة لها:

قد تشير اللافتات إلى الأماكن المخصصة لركن وتوقيف المركبات، وقد تنعدم في أماكن أخرى مما يدفع بالكثيرين إلى ركنها وتوقيفها بصورة عشوائية، تؤدي إلى فوضى كبيرة عبر الطرقات والشوارع، كتوقيف هذه المركبات على الأرصفة أو في أماكن عامة، يحظر توقيفها<sup>(20)</sup> ، لذا فإن قواعد السلامة المرورية تقتضي توقيف هذه المركبات في الأماكن المعدة لها.

#### سابعاً: تجنب استعمال الهاتف النقال أثناء القيادة:

قد يجري سائق المركبة مكالمات هاتفية ، أو يبعث برسائل نصية من خلال هاتفه ، غير منتبه في ذلك للطريق، وما يضمنه من مشاة أو مركبات مما يجعله وغيره ، عرضة للحادث المروري لقلته تركيزه وتشتت انتباهه ، وعلى هذا الأساس عمد المشرع ولدواعي ضبط متطلبات السلامة المرورية إلى التشدد في ضبط الغرامة المفروضة على مستعملي الهاتف أثناء القيادة ، فبعد أن كيفت في ظل قانون 14/01 المتعلق بتنظيم حرمة المرور في المادة 66 على أنها مخالفة من الدرجة الثالثة ، ويعاقب عليها بغرامة جزافية من 2000 إلى 4000 ، فإن قانون 05/17 المعدل للقانون سالف الذكر ضمن نص المادة 66/د منه كيفها على أنها مخالفة من الدرجة الرابعة وقرر لها غرامة جزافية تقدر ب 5000 دج ، نتيجة هذا الاستعمال اليدوي للهاتف المحمول ، أو التصنت بكلتا الأذنين بوضع خوذة التصنت الإذاعي والسمعي أثناء السياقة مع إمكانية رفع هذه المخالفة إلى 7000 دج في حال تجاوز القائم بالمخالفة لأجال التسديد<sup>(21)</sup> ، وهذا التشدد يجسد لنا إرادة المشرع في تحقيق السلامة المرورية بمختلف أبعادها ، وبالتالي تحقيق الأمن المروري ، لأن كل سائق مخترق لهذا الأمر ويخضع لهذا الجزاء سيكون حذرا وحريصا في التقيد بمعايير السلامة المرورية .

#### ثامنا: الالتزام بوضع حزام الأمان:

من بين قواعد المرور الواجب احترامها والتقيد بها، والتي من شأنها أن تزيد من فرصة سلامة الفرد والمجتمع، والتقليل من احتمالية التعرض لحوادث المرور، الالتزام بوضع حزام الأمان، فأحزمة الأمان تعد من وسائل السلامة المرورية، وهي مصممة في الأساس لمنع تعرض الركاب للإصابة ، أو للحد منها عند حدوث التصادم ، وبالتالي فهي تعمل على تخفيض مخاطر الارتطام بالأجزاء الداخلية للمركبة ، أو تخفيض خطورة الإصابة في حال حدوثها ، كما تحول دون انقذاف الراكب من السيارة في حال التصادم<sup>(22)</sup> ، ويفترض أن يكون الالتزام بهذا السلوك مترسخا في ذهنية السائق ، وأن يتم تطبيقه طواعية على أنه مطلب أساسي لتحقيق السلامة المرورية ، ولا يكون استعماله اضطراري ، لأننا من الناحية الواقعية نجد بعض السواق يستهترون ويتهاونون ، في التقيد بهذا الإجراء من منطلق نظرتهم السلبية له ، في

كونه يشكل انتقاص وتقييد لحريتهم ، وبذلك يخرقون استعماله ، وحتى إذا تم استعماله سيكون خوفا من توقيع مخالفة ، أو في حالة مصادفة رجال الأمن ، وهذا السلوك السلبي يتجسد لدى السائق غير الواعي بأدبيات قانون المرور وغير المحترم لأصول القيادة الآمنة. وهذا مايشكل مساسا بقواعد السلامة المرورية .

### المحور الثاني: الاستراتيجية المتبعة لتفعيل متطلبات السلامة المرورية:

أصبحت حوادث المرور من أهم المشكلات التي تستنزف الموارد المالية والطاقات البشرية، وتستهدف المجتمعات في أهم مقومات الحياة، وهو العنصر البشري، إضافة إلى ما تخلفه من آثار اجتماعية ونفسية وخسائر مادية، وهو الامر الذي اقتضى وضع استراتيجية ملائمة للوقاية من أثار ومخاطر هذه الأفة، وهذا ما سنحاول إبرازه في هذا المحور على النحو التالي:

#### أولا: التوعية المرورية:

يعد الوعي المروري من الموضوعات التي ترتبط بشكل واضح بحياة الفرد وسلامته، ومسؤولية السائق كإنسان واعي هي العامل الذي يقلل الحوادث والمشاكل المرورية، فأهمية الوعي المروري تكمن في تقييد الفرد بأنظمة المرور وأدابه، ويجب أن لا يكون هذا التقييد خوفا من العقاب ، وإنما يكون انصياع ذاتي للأنظمة المرورية ، وذلك لتحقيق الهدف المنشود هو تحقيق السلامة المرورية ، لكل مستخدمي الطريق وبالتالي خفض معدلات المخالفات المرورية<sup>(23)</sup> ، والوصول إلى الامن المروري .

إن التوعية المرورية هي أحد جوانب السلامة المرورية لأنها تسعى إلى نشر الوعي المروري، بين أفراد المجتمع من مستعملي الطريق لحمايتهم من أي خطر يحدق بهم ، إضافة إلى وسائل الإعلام؛ فإن جميع المؤسسات الحكومية المسؤولة في المرور تسعى جاهدة لنشر الوعي المروري ، بكل الوسائل المتاحة لها إذ لديها أقسام خاصة مهمتها فقط التوعية المرورية، كالمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات، والذي أحدث أساسا لإعداد برامج التوعية التي تساهم في الوقاية والسلامة المرورية، وأبرز ما قام به المركز هو حملات التوعية، التي يتم بثها يوميا على القنوات الوطنية ، لتحسيس المواطن بخطورة الحوادث المرورية، لأن الكثير من مشاكل المرور تحدث نتيجة جهل مستخدمي الطريق لعناصر السلامة المرورية، كما يطلق على الوعي المروري بالثقافة المرورية التي تتضمن الالتزام بالتعليمات المرورية ، والتي من شأنها أن تضمن السلامة على الطريق سواء على للمشاة أو السائقين أو المركبات.

يعد وعي الفرد بمثابة الأساس في الوقاية من أخطار استعمال الطريق ، ويعني إدراك المرء لقواعد السلامة ، وإلمامه بالكيفية السليمة للسياسة والسير في الطريق، ثم الاقتناع بجدوى الالتزام بتطبيق هذه التدابير وإتباع واحترام القواعد المرورية عن قناعة حفاظا على سلامته ، وسلامة غيره، وليس خوفا من العقوبات والإجراءات الردعية ، فالتوعية المرورية هي نوع من أنواع التوعية الاجتماعية ، وتعني إكساب الفرد جملة من المعارف والمعلومات، التي تحكم سلوكه عند التعامل مع الطريق سائقا كان أو راكبا أو راجلا ، وتهدف التوعية المرورية في الأساس إلى تحقيق غاية واضحة هي تمكين مستعملي الطريق من تفادي الأخطار التي تحدق بهم<sup>(24)</sup> ، لذا وفي إطار تحقيق وتفعيل السلامة المرورية فإن الأمر يقتضي إتباع بعض الإرشادات على النحو التالي :

- استعمال لوحات إلكترونية ذات رسائل متغيرة لبث ومضات تحسيسية، وبث معلومات عن حالة الطريق خاصة بالسلامة المرورية لمستعملي الطريق عبر القنوات الإذاعية؛
- إدراج ركن النشر المرورية عبر التلفزة الوطنية، ولو مرة واحدة مع بداية الأسبوع، تقدم فيه نصائح وإرشادات للسواق وتعريفهم بحالة الطرقات.
- بث كل المعلومات الخاصة بالسلامة المرورية عبر الواقع الإلكتروني في شبكة الأنترنت.
- اتخاذ إجراءات تحسيسية لتحسين رؤية مستعملي الطريق الأكثر عرضة لحوادث المرور " المشاة والدراجين " (25).

وعليه نخلص إلى القول بأن التوعية المرورية لا تقتصر على الطريق والالتزام بالقواعد المرورية فقط، بل يتعدى ذلك ليشمل الوعي بالآثار المترتبة عليها، لما لهذا الأمر من أهمية يمكن أن تساهم في التقليل من الحوادث المرورية، إذ أن إحساس الفرد بخطورة هذه الأفة، يجعله أكثر حرصا على تجنبها والابتعاد عن مسبباتها، وبالتالي التقليل من الحوادث المرورية، والتقليل من المآسي والخسائر التي يسببها الاستعمال السيء للطريق.

**ثانيا: التربية المرورية:**

يرتبط الأمن المروري ارتباطا وثيقا وجوهريا بالتربية والتعليم ، وأمام ازدياد عدد السكان في المدن وزحمة السير وضيق الطرقات وكثرة الحوادث المرورية ، اقتضى الأمر تضاعف عدة جهود الجميع للوقاية من الحوادث وسلامة المشاة وضبط السلوك المنحرف ، بدءا بالأسرة والمدرسة ، ومختلف المؤسسات الاجتماعية ، التي ينبغي أن تسعى إلى تلقين الطفل آداب المرور وكيفية السير في الطريق ، لأن رجل الأمن لا يستطيع لوحده القيام بهذا الدور دون التظافر الجماعي، لذا كان لزاما على المجتمع بمختلف هيئاته الرسمية وغير الرسمية التحسيس والتوعية لمخاطر حوادث المرور (26) ، بالتالي يضمن الأمن المروري للأفراد استعمال الطرقات بسلام دون التعرض لأي حادث طارئ يدفعون حياتهم ثمنا لهم ، وضرورة إدراج هذه التربية المرورية في المدارس ، لغرس السلوك المروري السليم لدى الطفل من خلال تنمية المفاهيم الإيجابية نحو المركبات والطريق وأخطارهما ، وكيفية تحقق المدرسة ذلك؛ يتوجب عليها إدخال مادة التربية المرورية كمادة مستقلة أو نشاط مدرسي ، لتدريب الأطفال على آداب السلوك المروري ، وتزويدهم بمعلومات مرورية عن قواعد النزول والركوب من السيارة أو الحافلة ، قواعد عبر الطرق ، وكذا تدريب الأطفال على مهارات العناية بالذات كتجنب اللعب في الطرقات وتعريفهم بالإشارات الضوئية والمرورية المتعلقة بالسائقين والمشاة وكيفية التعامل معها (27) ، وعلى هذا الأساس نجد المجتمعات المتقدمة تولي عملية التربية المرورية ، عناية بالغة حيث أدرجتها ضمن مناهج التربية والتعليم ، وجعلتها مادة أساسية فحددت مواضيع كل طور تناسب أعمار الأطفال والطلاب وقدراتهم العقلية ، كما طورت أساليب تعليم هذه المادة ، ووفرت الوسائل المناسبة لتحسينها لقلوب الأطفال وتشويقهم للإقبال عليها وتدريبهم على الالتزام بقواعد السلامة المرورية ، خلال تعاملهم مع الطريق في حياتهم اليومية (28) ، فالتربية المرورية إذن تقتضي تظافر جهود أفراد المجتمع ككل ، فهي لا تنحصر من خلال الوظيفة التعليمية التي تقوم بها المدارس ، والتي تقتصر على شريحة المتمدرسين وإنما لا بد من توسيع مجال نشر التربية المرورية لتكون مسؤولة للجميع.

### ثالثا: تطبيق أنظمة المرور:

إن وجود نظام مروري متكامل من شأنه أن يوجد قاعدة أساسية تساهم في الحد من الحوادث المرورية، ولتحقيق الأمن المروري، يقتضي تنظيم مرافق السير بالطرق العامة، ومراجعة الأنظمة التشريعية باستمرار، والعمل على سن أنظمة جديدة عند ظهور قضايا تستوجب ذلك، وتدريب وتأهيل القائمين على تنفيذ أنظمة المرور، وكذا العمل على إلزام المشاة باحترام التعليمات، وذلك بإتباع الممرات المخصصة لهم، كما يجب أن تكون رقابة ومتابعة مستمرة للمخالفين، مع ضرورة وجود حزم وتطبيق جدي للعقوبات المستحقة في حالة خرق الأنظمة المرورية، وذلك لتحقيق أهداف الأمن المروري<sup>(29)</sup>، فقانون المرور هو أهم مطلب من مطالب السلامة المرورية، لأنه يحافظ ويضمن تبليغ الجزاءات وتحصيل الغرامات وتحقيق الردع، مما يجعل مستخدمي الطريق أكثر انتباها ومراعاة للقوانين، وبالتالي فهو يتضمن القواعد الأساسية للسلامة المرورية، ويحدد إجراءات فرض احترامها ويقرر الجزاءات المناسبة لمخالفة هذه القواعد.

### رابعا: فعالية منظومة التكوين والتدريب على السياقة:

إن طريقة التكوين والامتحانات التي يجتازها السائقين والمرشحيين تتميز بنقائص كبيرة لها عواقب خطيرة على الأمن المروري، لأن عددا هائلا من السواق وحتى المحترفين منهم ينقصهم التكوين الكافي، والتدريب اللازم لاكتساب المهارات والمعارف الضرورية التي تساعدهم على التحكم في سياقة المركبة، على هذا الأساس لابد أن تعنى مدارس السياقة بالتكوين الجيد للسائق، لأنها تشكل الدعامة الأساسية في تحقيق السلامة المرورية، إذ ينبغي تهتم بتكوينه بشكل يجعله ملما بقواعد السلامة المرورية بصفة عامة، وملتزما بإتباعها وعارفا لقانون المرور بصفة خاصة، ومقتنعا بجدوى احترامه والتقيد بأحكامه، لذا ينبغي أن تولي للسائق العناية الكاملة لتكوينه تكوينا جيدا، وتدريبه تدريبا جيدا.<sup>(30)</sup>

ينبغي التأكيد في مجال الأمن المروري بأن حوادث المرور ترجع بعض أنواعها إلى التدريب الخاطئ والعادات السيئة التي يكتسبها السائق في بداية تعلمه، وإلى ضعف مستوى التدريب المعمول به في المدارس الخاصة بالسياقة، وقلة إمكانياتها المادية كوجود سيارة واحدة يتدرب عليها عدد كبير من المرشحيين، مما يضطر بالمدرّب إلى التخفيض في المدة الزمنية المحددة في التدريب بغرض تغطية الطلب الهائل على تعلم السياقة، إلى جانب التكوين البيداغوجي للمدرّبين وطريقة تعاملهم مع المرشحيين، وأحيانا أخرى يوكل فيها التدريب إلى تعلم القوانين والإشارات إلى مدرّبين عديدي الخبرة المهنية<sup>(31)</sup>، فلمدة التدريب دور أساسي في تكوين السائق لتكون قيادته آمنة، وهذا ما تداركته بعض الدول مثل الولايات المتحدة الأمريكية، من خلال البدء في تعليم السياقة في سن مبكر، وكذا اعتماد قواعد المرور في المنهاج التربوية.

إضافة إلى البرنامج التدريبي لأجل الحصول على الرخصة، الذي لابد أن يعتمد على حجم ساعي كاف في مرحلة التعلم على القيادة، فمثلا في المملكة العربية السعودية تقدر بـ 40 ساعة، في حين أنها تقدر في الجزائر بـ 18 ساعة، ولمن أراد المزيد أن يدفع<sup>(32)</sup>، ويثار إشكال بهذا الخصوص حول ما إذا كان جميع من يقود مركبة له رخصة السياقة، وهل كل من يحمل رخصة السياقة مؤهل لقيادة مركبته؟ فالواقع العملي يثبت أنه ليس كل من يحمل رخصة السياقة مؤهلا للقيادة، بل أصبحت هذه الرخصة إحدى الوثائق، التي مست الاستفادة منها قدر من الفساد والتلاعب هذا من

ناحية ، ومن ناحية أخرى أصبح المترشح ، لا يمتحن ليتعلم ويختبر قدراته في السياقة بل يمتحن لينال رخصة كوثيقة وحسب<sup>(33)</sup> ، لذا فإنه لتحقيق مبتغى السلامة المرورية يتعين أن تولي مدارس السياقة أهمية كبيرة لتدريب وتأهيل المترشحين للحصول على الرخصة ، لأنه كلما كانت عملية التأهيل والتدريب جيدة ، كلما قلت أخطاء السائقين ، ونقصت المخالفات المرتكبة وبالتالي تقل الأخطار وتعم السلامة المرورية .

ضمن هذا الإطار نص المرسوم التنفيذي رقم 101/12<sup>(34)</sup> وكذا المرسوم التنفيذي رقم 141/16<sup>(35)</sup> ، على وضع شروط جديدة لتنظيم مدارس السياقة ، خاصة وأن الواقع العملي أثبت أن جل حوادث المرور يتسبب فيها السائقين الجدد وذلك لضعف تكوينهم كونهم يحظون بتدريب متدن في غالب الأمر ، ومن طرف أشخاص ضعيفي التأهيل ، لهذا الأساس تم التشدد في مسألة تلقين أصول المرور ، لتحقيق متطلبات السلامة المرورية وذلك على النحو التالي :

• تم رفع المستوى التعليمي للذين يمارسون النشاط إلى المستوى الجامعي ، ورفع عدد سنوات الخبرة للذين يفتقدونه إلى 07 سنوات وذلك بهدف تلقين تقنيات السياقة للحصول على الرخصة ، مع اشتراط أن يستجيب تعليم تقنيات سياقة المركبات لمقاييس بيداغوجية ، كما هو منصوص عليه في دفتر الشروط . \* ضرورة أن يتوفر بالمعني شروط لمنح اعتماد فتح مدرسة تعليم السياقة أهمها أن يثبت تأهيلا مهنيا من خلال أن يكون حائزا على شهادة التعليم العالي ، وخبرة مدتها 03 سنوات على الأقل بصفة ممرن مدرسة سياقة تثبتها السلطة المؤهلة ، وأن يتمتع بخبرة 07 سنوات على الأقل بصفة ممرن مدرسة سياقة في حال لم يكن حائزا على شهادات دراسات عليا ؛

• ضرورة أن يستجيب المحل والتجهيزات البيداغوجية والمركبات ، للشروط المحددة في دفتر الشروط الذي يحدده الوزير المكلف بالنقل بقرار ، مع خضوع صاحب الاعتماد لتحقيق إداري تقوم به مصالح الأمن المختصة ، التي يتعين عليها تبليغ مديرية النقل بالولاية المختصة بنتائج التحقيق ، وتتوفر هذه الشروط وتطبيقها نصل إلى بناء شخصية السائق ذي الكفاءة الفنية والقدرات العقلية في احترام قانون المرور ، وبالتالي تحقيق السلامة المرورية .

خامسا: دور أجهزة الأمن في تفعيل السلامة المرورية وتحقيق الأمن المروري :

تسعى الهيئات الامنية من درك وطني وأمن وطني إلى أداء مهامها ، وتطبيق استراتيجيتها للحد من تفاقم حوادث المرور ، إذ تبقى التوعية والردع الدعامة الأساسية ، التي تعتمد عليها المديرية العامة للأمن الوطني ، في استراتيجيتها لمكافحة حوادث المرور ، بصفة عامة ، فضلا عن التشجيع إلى اللجوء إلى أساليب أخرى من شأنها دعم السلامة المرورية ، وتحقيق الأمن المروري كوضع المهملات وفق الشروط والمعايير الصحيحة ، ومن الأطر الرئيسية لدور مصالح الأمن في مجال السلامة المرورية نذكر ما يلي :

- تنظيم حركة المرور والنقل على الطرق .
- مراقبة أوضاع الطرق ومدى سلامتها للمرور ، وتقديم الاقتراحات لتصويب أوضاعها .
- تنفيذ قانون المرور والتعليمات الصادرة بموجبه ؛
- ضبط وتحرير المخالفات واتخاذ الإجراءات القانونية بحق المخالفين ؛
- عمل تقارير حوادث المرور ؛
- جمع المعلومات الإحصائية عن حوادث المرور والمخالفات ، ومعرفة أسباب الحوادث ووضع الحلول المناسبة لها .

- الاشتراك في الدورات التدريبية والندوات العلمية المتخصصة بمجال المرور وإصدار نشرات مرورية بالتنسيق مع الجهات المختصة؛
- الوجود الأمني في الأماكن الحساسة وتلقي البلاغات والشكاوى المختلفة، وتمير المعلومات التي لها علاقة بالأمن المروري.<sup>(36)</sup>

#### سادسا: الضبط المروري:

- الأخذ بأدوات الضبط المروري الحديثة مثل نظام النقاط السوداء، والتي تمثل نوعا من الردع الإضافي حيث يكون التركيز فيه على السائق بذاته وسلوكياته؛
- تعميم استخدام تقنيات المراقبة المرورية الحديثة مثل الرادارات، والكاميرات على الطرق التي تكثر عليها الحوادث المرورية الخطيرة؛
- تعديل الغرامات المالية المتعلقة بمخالفات السرعة القصوى على الطرق، بحيث تندرج وتزيد بمقدار التجاوز عن السرعة المحددة، وهذا ما تداركه المشرع الجزائري بموجب تعديل قانون المرور 05/17 ضمن المادتين 66 و89 منه، بحيث شدد في الغرامة المفروضة بحسب حدود السرعة المتجاوزة؛
- تكثيف الدوريات المرورية على الطرق السريعة، وتزويدها بالسيارات الحديثة وإدخال المراقبة الجوية لهذه الطرق بصورة مستمرة.<sup>(37)</sup>

#### خاتمة:

- نصل في نهاية هذه الورقة البحثية إلى بأن الوقاية من الحوادث المرورية، تتطلب عملا جادا وتضافر عدة جهود، لتحقيق مطلب السلامة المرورية، الذي يعد رهانا أساسيا في حياة مختلف المجتمعات نظرا لما تخلفه الحوادث المرورية من أثار سلبية على الفرد والمجتمع، لذا تسعى مختلف الدول جاهدة لوضع خطط وإجراءات لرفع مستوى السلامة المرورية وتحسينه، والحد أو التقليل من أثار الحوادث المرورية، وذلك من خلال مشاركة عدة هيئات. هي مسؤولة الجميع، والهدف منها هو الحد من الحوادث المرورية، وتحديد الأماكن التي تكثر بها هذه الحوادث في شبكة الطرق، وتحديد المعالجات اللازمة للحد من هذه الحوادث، بناء على ذلك نقترح بعض الاقتراحات لتفعيل مطلب السلامة المرورية وذلك وفقا لما يلي:
- العمل على رفع الوعي المروري لأجل تحقيق المزيد من السلامة المرورية، وتحسين سلوكيات مستخدمي الطريق

- مراجعة الطرق التي تكررت فيها الحوادث بالتنسيق مع مختلف الجهات المسؤولة بما فيها وزارة النقل.
- احترام السرعة المحددة وإشارات المرور\* أنتباه الراجلين والسير في الأماكن المخصصة لهم.
- الاهتمام أكثر بمدارس السياقة.
- وضع برامج مقررّة منذ السنوات التعليمية الأولى تهدف إلى تعليم الطفل وتوجيهه للتأقلم مع الطريق.
- الحزم الجدي في تطبيق الجزاءات المرورية على كل مخالف للأنظمة المرورية، وحرى بالمشرع الجزائري أن يساير بعض التشريعات، التي تشدد في تطبيق هذه الجزاءات كما هو الشأن، بالنسبة للمشرع الفرنسي، حيث يفرض

قانون السير الفرنسي غرامات على الأشخاص الذين يضبطون بتناول السندويتش والتدخين، وهذا ما يدل على حرص المشرع الفرنسي بتفعيل السلامة المرورية إلى أبعد حد.

قائمة الهوامش:

- (1)- راضي السيد، الآثار الاقتصادية لحوادث المرور، الرياض، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 2008، ص 6-10.
- (2)- أشارت مجموعة "بوسطن كونسلتنغ غروب" الاستشارية إلى ان الفرملة الاوتوماتيكية واجهزة التنبيه من الانحراف عن المسارات على الطرقات من شأنها لوحدها تقليص عدد الحوادث المرورية بنسبة 28%. كما أن تعميم السيارات المستقلة بالكامل منشأته تقليص عدد الحوادث حتى 90% بحسب المصدر نفسه. أنظر: قناة فرانس 24، التكنولوجيا قد تقلص نسبة الوفيات جراء الحوادث المرورية، تقرير بتاريخ 30 سبتمبر 2015، متاح على الرابط: <http://www.france24.com/ar/20150930>
- (3)- يزيد شهلي، المراقبة التقنية للمركبات ودورها في تخفيض حوادث المرور بالجزائر، مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات نيل شهادة الماستر، فرع: اقتصاد وتسيير الخدمات، تخصص: النقل والإمداد، جامعة الحاج لخضر-باتنة، 2011م، ص: 11.
- (4)- مقرن سعد الرشيد، انعكاسات تعديلات أنظمة المرور على الحوادث من وجهة نظر العاملين في المرور والسائقين، رسالة ماجستير في علم الاجتماع، تخصص علم الجريمة، جامعة مؤتة، الأردن، 2010، ص: 10.
- (5)- أسماء مصطفى الصديق محمد، صديق عمر محبوب، دراسة حوادث الطرق والسلامة المرورية: دراسة في حالة السودان، بحث لنيل درجة البكالوريوس، جامعة السودان، أكتوبر، ص: 04.
- (6)- المادة 184 من المرسوم التنفيذي رقم 381/04 المؤرخ في 2004/17/28 المحدد لقواعد المرور عبر الطرق، جريدة رسمية عدد 76 لسنة 2004 المعدل والمتمم بموجب المرسوم التنفيذي 376/11 المؤرخ في 2001/11/12، جريدة رسمية رقم 62 لسنة 2011.
- (7)- مشري راضية، مسببات حوادث المرور، مداخلة ضمن فعاليات اليوم الدراسي حول السلامة المرورية في الجزائر بين الواقع والمأمول، يوم 16 نوفمبر 2015، جامعة 08 ماي 1945، قائمة، ص: 03.
- (8)- عز الدين بوجلطي، أثر سلوك قائدي المركبات على حوادث المرور، مداخلة ضمن فعاليات الملتقى الوطني حول الرقابة المرورية في الجزائر، يومي 02، 03 نوفمبر، 2016، جامعة 08 ماي 1945 قائمة، ص: 25.
- (9)- بلخيري وفاء، دور العوامل النفسية في عدم احترام السائقين لقانون المرور، مداخلة ضمن فعاليات الملتقى الوطني حول حوادث المرور بين مستعملي الطريق وتنظيم المرور، يومي 24، 25 أفريل 2013 قسم العلوم الاجتماعية، كلية الحقوق، جامعة باتنة 01، ص: 11.1.
- (10)- عقاري زكريا، دراسة تحليلية لحوادث المرور في الجزائر في الفترة من 1970- 2010، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة باتنة، 2011، ص: 45.
- (11)- محمد الصغير بعلي، حدود السلامة المرورية في الجزائر، اليوم الدراسي سالف الذكر، ص: 05.
- (12)- شيعاوي وفاء، الرقابة على السائق والمركبة للحد من حوادث المرور، الملتقى سالف الذكر، ص: 39، 40.
- (13)- المادة 123 من قانون 10/11 المتعلق بالبلدية
- (14)- مشري راضية، مرجع سابق، ص: 09.
- (15)- محمد الصغير بعلي، مرجع سابق، ص: 06.
- (16)- بموصنورة خليل، دور قانون المرور في فرض الرقابة المرورية في الجزائر، الملتقى السالف الذكر، ص: 52.
- (17)- يزيد شهلي، المراقبة التقنية للمركبات ودورها في تخفيض حوادث المرور بالجزائر، مذكرة لنيل شهادة ماستر، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة باتنة، 2010، 2011، ص: 53.
- (18)- لامية بوبدي، دور بعض مؤسسات التنشئة الاجتماعية في إكساب الثقافة المرورية للأطفال المتدربين، مجلة الدراسات والبحوث الاجتماعية، جامعة الشهيد محمد لخضر الوادي، العدد 10 مارس، 2015، ص: 126.

- (19) - المادة 66/ج من القانون 05/17 المؤرخ في 22 فيفري 2017 المعدل والمتمم للقانون 04/01 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها، رسمياً ، جريدة رسمية ، عدد 12.
- (20) - لامية بويبيدي ، مرجع سابق ، ص: 127.
- (21) - المادة 66/ف د من قانون 05/17 المعدل للقانون 14/01 سالف الذكر.
- (22) - لامية بويبيدي ، مرجع سابق ، ص: 128.
- (23) - بن عليّة هجيرة ، بالصحراوي علي ، الإرشادات الإذاعية ودورها في غرس الوعي المروري، مذكرة لنيل شهادة ليسانس، شعبة الإعلام والاتصال ، جامعة قاصدي مرباح ، ورقلة ، 2013 ، ص: 35.
- (24) - الهاشمي بن بوزيد بوطالي، فعاليات حملات التوعية المرورية، مؤتمر التعليم والسلامة المرورية، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، 2006 ، ص: 10.
- (25) - يزيد شهلي ، مرجع سابق ، ص: 52.
- (26) - قاشي محمد ، الأسباب النفسية لحوادث المرور من وجهة نظر سائقي مركبات الوزن الثقيل ، دراسة ميدانية ، حوادث المرور بين مستعملي الطريق وتنظيم المرور ، يومي 24 ، 25 أبريل 2013 ، قسم العلوم الاجتماعية، جامعة الحاج لخضر باتنة ، ص: 83.
- (27) - حدة يوسف ، محمد روبي ، رؤية تربوية لدور المسرح المدرسي في تعزيز الوعي المروري لدى الطفل ، الملتقى نفسه ، ص: 229.
- (28) - الهاشمي بن بوزيد طالي ، مرجع سابق ، ص: 12.
- (29) - مقرن سعود الرشيد ، مرجع سابق، ص: 17.
- (30) - الهاشمي بوطالي ، السلامة والأمان في النقل الجماعي ، مركز الدراسات والبحوث ، جامعة نايف للعلوم الأمنية ، ص: 11.
- (31) - قاشي محمد ، مرجع سابق ، ص: 84.
- (32) - فارة سماح / المسؤولية القانونية للدولة عن تحقيق السلامة المرورية ، اليوم الدراسي سالف الذكر ، ص: 06.
- (33) - امينة حمراي ، الإعلام الأمني في الجزائر ودور العلاقات العامة في تطويره ، الأمن المروري نموذجاً ، مذكرة لنيل شهادة ماجستير في الإعلام والاتصال ، جامعة باتنة ، ص: 102.
- (34) - المرسوم التنفيذي رقم 110/12 المؤرخ في 06 مارس 2012 المحدد لشروط وتنظيم مؤسسات تعليم سيطرة السيارات ومراقبتها.
- (35) - المرسوم التنفيذي رقم 141/12 المعدل والمتمم للمرسوم التنفيذي رقم 110/12.
- (36) - بن عباس فتيحة ، دور الإعلام في التوعية والوقاية من حوادث المرور في الجزائر ، دراسة مقارنة بين المناطق الحضرية والريفية ، قسم علوم الإعلام والاتصال ، كلية العلوم السياسية ، جامعة الجزائر 03 ، ص: 113.
- (37) - عامر بن ناصر المطير، ناصر بن مرشد الزير، مستوى السلامة المرورية في الوطن العربي مقارنة بالدول الأخرى والاستراتيجية المقترحة لتحسينها، محاضرات مقدمة لطلبة قسم الجغرافيا، كلية الآداب ، جامعة الملك سعود، 2014 ص: 17.