

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
وزارة التعليم و البحث العلمي  
جامعة عبد بن باديس - مستغانم-  
كلية العلوم الإنسانية و الاجتماعية  
قسم علوم الإعلام و الاتصال  
السنة الثانية ماستر تخصص صحافة مكتوبة

الموضوع:

مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر الموسومة: المعالجة  
الصحفية لحوادث المرور في الصحافة المكتوبة

تحت إشراف الأستاذ المؤطر:

لعماري بوجمعة

من إعداد الطالبة:

- شعبان نورة

لجنة المناقشة:

- 1

- 2

السنة الجامعية: 2015/2014

[... الحمد لله

الذي هدانا لهذا و ما كنا لنهتدي لولا ان هدانا الله...]

الاعراف (43)

"النجاح كلمة لها بريق الذهب

لكنها احلى و لها طعم العسل

لكنها احلى

و لها شموخ الجبل

و لكنها اعلى"

## اهداء

الى اعز و اعلى ما منحني الخالق، صاحبة القدوة الحسنة و الخلق الرفيع الى من صبرت و صابرت و حنت و سهرت و علمتني معنى الثقة بالنفس امي الحبيبة "يمينة" الى كل اخوتي محمد، عبد القادر، العيد، سليمان، العجال، و الى كل اخواتي فاطمة، خيرة، عايده، فتيحة.

الى كل قطرات الندى اولاد و ابناء اخوتي و اخواتي: حواء، هبة الرحمن، شيماء، هوارى، فردوس، منصورية، ايوب، هاجر، عبد الاله، اسامة، رانيا، الياس، هديل ، عبد المجيد، نريمان عبد الحق، منور، احمد، طاهر، فاطمة، ميلود، و الى روح ابي الطاهرة "احمد" رحمك الله و اسكنك فسيح الجنان.

و اتقدم باهداء ثمرة الجهد الى كل من كان سببا مباشرا او غير مباشر ساهم في تخطي مراحل البحث.

و الى كل من كانوا في هذه الحياة، و مشعل النور، الذي رايت به خطوط امنياتي و حملت دوما انا كون لهم خلفا فهم دوما سيكونون اساتذتي، في مدرسة العلم، و مدرسة الحياة.

و اتقدم باهدائي الخاص حول هذ العمل رغم تواضعه الى من كان نافذة استغاثتي و طوق نجاتي و صبر على اوقات انفعالاتي، احزاني، احباطاتي، قدوتي الكبرى، و استاذي المحترم، و مؤطري 'العماري بوجمعة'.

كما لن انسى من ساهمت في مساعدة و رفعت معنوياتي "قادة حورية" و اتمنى لها حياة اسعد و احلى في كل جوانب حياتها. كما لا انسى جميع الصديقات في الجامعة: بسعاد، زهية، كريمة، فاطمة، وحيدة، نعيمة، انيسة، سعدية مع تمنياتي لهم بالتوفيق انشاء الله.

'نورة'

## الفهرس

-الإهداء	
-مقدمة.....أ	
02.....الجانب المنهجي	
02.....إشكالية الدراسة وفرضياتها	
03.....تحديد المصطلحات	
04.....الدراسات السابقة	
05.....مجال الدراسة	
05.....منهج الدراسة وتقنيات البحث	
05.....مجتمع البحث	
05.....عينة الدراسة	
08.....الجانب النظري	
09.....الفصل الأول: الصحافة المكتوبة المفهوم والوظائف	
	ملخص الفصل
09.....المبحث الأول: مفهوم الصحافة المكتوبة	
13.....المبحث الثاني: وظائف الصحافة المكتوبة	
15.....المبحث الثالث: الصحافة المكتوبة في الجزائر	
18.....المبحث الرابع: أهمية و خصائص الصحافة المكتوبة	
24.....الفصل الثاني: مدخل إلى حوادث المرور	
	ملخص الفصل
25.....المبحث الأول: تعريف حوادث المرور	
26.....المبحث الثاني: أنواع الحوادث المرورية	

35.....-المبحث الثالث :ظاهرة حوادث المرور في الجزائر

37.....المبحث الرابع :شبكة الطرق في الجزائر

45.....الفصل الثالث :المراحل والنقاط الأساسية للتوعية و الوقاية من حوادث المرور

ملخص الفصل

48.....-المبحث الأول :تنظيم و مراقبة حركة المرور

-المبحث الثاني :دور أجهزة الأمن في السلامة المرورية و الحد من ظاهرة حوادث المرور.....56

-المبحث الثالث :الإجراءات المستعجلة للحد من ظاهرة تفاقم حوادث المرور .....65

-المبحث الرابع :المنظومة القانونية في مجال أمن الطرق .....70

الجانب التطبيقي.....74

-الفصل الأول :إحصائيات الكوارث المرورية حسب تعليمات مصالح الدرك الوطني...75

ملخص الفصل الأول

-المبحث الأول :إحصائيات حوادث المرور الضحايا خلال الثلاثي الأول من سنتي

2015/2014.....77

-المبحث الثاني :إحصائيات حوادث المرور حسب الأيام و شرائح الوقت خلال الثلاثي

الأول من سنتي 2015/2014.....77

-المبحث الثالث :إحصائيات حوادث المرور حسب أنواع الطرق و الأشهر خلال الثلاثي

الأول من سنة 2015.....78

-المبحث الرابع :إحصائيات حوادث المرور سبب الأسباب العامة خلال الثلاثي الأول من

سنة 2015.....79

-الفصل الثاني :الولايات الأكثر عرضة لحوادث المرور و مدى خطورتها .....80

ملخص الفصل

-المبحث الأول :توزيع الحوادث حسب الولايات .....81

المبحث الثاني :الولايات الأكثر تسجيلا للحوادث..... 84

-المبحث الثالث:مؤشرات خطورة الحوادث المرورية ..... 85

-المبحث الرابع:الأولويات العملية و مخاور الجهود ..... 86

-تحليل المقابلة..... 89

-خاتمة

-قائمة المصادر و المراجع



مقدمة عامة

## مقدمة

تعتبر الحوادث المرورية من ابرز المشكلات المعاصرة التي تعيق التطور و التنمية في المجتمعات لما يترتب عليها من خصائص بشرية و اقتصادية و تتضح هذه المشكلة بشكل حاد و ملموس في البلدان النامية فكل من منظمة الصحة العالمية و البنك الدولي يؤكد ان حوادث الطرقات هي ثاني الاسباب الرئيسية للوفيات بين سكان العالم و تمس خاصة فئة ما بين المرحلة العمرية من تسع سنوات الى 25 سنة كما تصنف على انها السبب الرئيسي الثالث للوفيات بين سكان العلم في المرحلة العمرية من 30 سنة الى 44 سنة.

تحتل حوادث الطرقات حوالي 1.3 مليون نسمة سنويا، و تؤدي الى اصابة و اعاقا اكثر من 20 مليون نسمة على مستوى العالم و بحلول عام 2020 يتوقع ان تزيد نسبة الوفيات بسبب حوادث المرور بحوالي 80% في البلدان النامية و تقدر تكلفة الاصابات الناجمة عن حوادث الطرقات في البلدان النامية بحوالي 65 مليار دولار سنويا و الغريب في الامر ان هذا المبلغ يفوق ما تحصل عليه هه البلدان من معونات انمائية و مع ذلك معظم هذه الدول تتجاهل او لا تعير اهتمام مناسب بمسببات و نتائج حوادث الطرقات، بينما ابدت الدول المتقدمة مجال السلامة المرورية اهتماما بالغا بمشكلة حوادث الطرقات و بنتائجها ضمن استراتيجياتها للسلامة المرورية كهدف قومي يتمثل في تقليص عدد الاصابات المرورية، و من التجارب التي اعتمدها عدد من الدول المتقدمة في هذا الاطار بريطانيا التي وضعت عام 1999 هدفا استراتيجيا يرمي الى خفض عدد الوفيات التي تحدث لفئة العمر 5-19 سنة بسبب حوادث المرور و اولته عناية اعلامية و اشهارية تحت مسمى "طريق الغد اكثر سلامة للجميع".

وفي السويد قامت الجهات المختصة بالسلامة المرورية بوضع هدف استراتيجي اطلق عليه 'الرؤية صفر' يهدف الى تحقيق صفر اصابات بالغة تسببها حوادث المرور و تمكنت كل من سويسرا و اليابان، استراليا و هولندا عام 1997 من تقليل عدد الوفيات بسبب حوادث المرور الى ادنى مستوياتها منذ نهاية الحرب العالمية الثانية.

تعاني الدول العربية كباقي الدول الاخرى في العالم من ظاهرة زيادة حيادة الحوادث المرورية يوما بعد يوم و تتحمل اقتصادياتها نتائجها المادية و المعنوية التي تتمثل في الاصابات، الوفيات، اتلاف المركبات، الامراض النفسية و الاجتماعية ولهذه الدواعي حذرت منظمة الصحة العالمية من ان استمرار الوضع الحالي في المنطقة العربية سيؤدي الى زيادة اعداد الوفيات و الاصابات بسبب حوادث المرور بنسبة 60 % كما عليه الان و ذلك مع حلول عام 2020.

اما في الجزائر فلقد ظهر نوع من الوعي على المستويات الرسمية و غير الرسمية لمجابهة خطر نتائج ظاهرة حوادث المرور ساهم في الاسراع باجراء اصلاحات في القوانين التي تمس السير عبر الطرقات و كذلك اتخاذ التدابير الوقائية في مجال السلامة المرورية.

### المبحث الأول: تعريف حوادث المرور

هو حدث اعتراضي يحدث بدون تخطيط مسبق من قبل سيارة "مركبة" واحدة أو أكثر مع سيارات "مركبات" أخرى أو منشأة أو حيوانات أو أجسام على طريق عام أو خاص.

و عادة ما ينتج عن الحادث المروري تلفيان تتفاوت من طفيفة بالممتلكات و المركبات جسيمة تؤدي الى الوفاة أو الإعاقة المستديمة.

كما عرفه J.Léplat على انه نتيجة غير مرغوب فيها و لم تكن لتحدث لو ان النظام المعين ساريا لطريقة المستهدفة من طرف مصممه، يمكن اعتبار الحادث كثمرة لعدم عمل النظام.

و يتكون النظام هنا من ثلاثة عناصر هي الإنسان و المركبة و المحيط.

بالرجوع على مثل هذا النظام يمكن التأكيد على العلاقات بين العناصر المختلفة المكونة له:

- أخذ المعلومات و معالجتها (العلاقة بين المحيط و الإنسان).
- الإجراءات المتخذة على المركبة (العلاقة بين الإنسان و المركبة)
- السلوك الحركي على قارعة الطريق(العلاقة بين المركبة و المحيط).<sup>1</sup>

### المبحث الثاني: أنواع الحوادث المرورية و أسبابها.

#### أنواع الحوادث المروري:

- تصادم بين سيارات متقابلة (وجه لوجه).
- تصادم على شكل زاوية (تصادم بين سيارات عند التقاطعات).

<sup>1</sup> مرابط مسوسي- النصوص القانونية المنظمة لحركة المرور ومدى تأثيرها في تحسين مستوى السلامة المرورية(مذكرة تخرج لنيل شهادة مفتش رئيسي في النقل البري)-2010-ص 11.

- تصادم من الخلف (سيارات تسير في نفس الاتجاه).<sup>1</sup>
- تصادم جانبي.
- تصادم أثناء الدوران.
- صدم سيارة متوقفة.
- صدم جسم ثابت.
- حادث سيارة واحدة (عادة انقلاب او فقد السيطرة على السيارات).
- دهس منشأة.
- صدم دراجة.
- صدم حيوان.

تصنيف أسباب حوادث المرور بالجزائر:

تتكون معادلة وقوع الحادث المروري من ثلاثة عناصر رئيسية و هي:

1- السائق.

2- الطريق و الظروف المحيطة.

3- السيارة.

اذ القينا نظرة تحليلية جادة في جميع مسببات الحوادث المرورية سواء كانت أخطاء بشرية تسبب فيها السائق أو أخطاء هندسية كان السبب فيها الطريق أو أخطاء ميكانيكية كانت السبب فيها السيارة.

فجميع هذه المسببات يمكن حصرها في عاملين رئيسيين هما أسباب مباشرة و أسباب غير مباشرة.

<sup>1</sup> مرابط موسى - نفس المرجع السابق - ص 20

اذ نستنتج من هذا أن هناك أسباب مباشرة و أسباب غير مباشرة تسهم في وقوع الحوادث المرورية و بذلك يمكن وضع معادلة العناصر الأساسية المكونة للحدث و هي :

- سائق+ طريق+سيارة + أسباب مباشرة + أسباب غير مباشرة =الحدث المروري.

رغم وجهة نظر هذا التقسيم الا أننا نرى أن الحادث من الناحية الواقعية يعود لعدة أسباب و المحققون لا يشيرون إلا لأسباب الرئيسية الظاهرة كرفض الأولوية التجاوز الخطير،الإفراط في السرعة، التوقف الخطير، عدم احترام الإشارات ، هندسة الطريق...الخ، و كما سبق الذكر فإن الأسباب الظاهرة ليست الوحيدة المسببة لحوادث المرور ، حيث أنه و كما سبق الذكر فإن الأسباب الظاهرة ليست الوحيدة المسببة لحوادث المرور، حيث انه من الضروري المرور على بعض الأسباب الثانوية المهمشة من طرف المحققين، وللتفصيل أكثر في الدراسة ارتأينا تدعيمها باحصائيات لحوادث المرور بالجزائر التي سجلت اكبر عدد من حوادث المرور على الإطلاق خلال السنوات الاخيرة.

### الاسباب المباشرة لحوادث المرور بالجزائر:<sup>1</sup>

يتضح لنا من الاطلاع على احصائيات حوادث المرور بالجزائر أنه من الاسباب المباشرة حيث يتحمل القسط الاعظم من المسؤولية في وقوع الحوادث بنسبة تقدر ب 93.65% من اجمالي أسباب حوادث المرور، بينما الاسباب المتعلقة بحالة المركبة تاتي في المرتبة الثانية بنسبة 3.60% و يتسبب المحيط ب 2.75% من الاسباب.

### الاسباب المتعلقة بالعامل البشري:

تبقى سلوكيات الافراد تؤثر بشكل مباشر على تصرفاتهم في الطريق خاصة في ظل التكوين المتواضع الذي يتلقونه في المدارس المتخصصة، حيث تظهر الاحصائيات أن تداخل هذه التصرفات مع بعضها قد يتسبب في حوادث خطيرة و بالتالي يمكن تلخيصها حسب درجة الخطورة كالتالي:

<sup>1</sup>نفس المرجع السابق ص 25.

تاتي على راس القائمة ( ما ينسب عادة الى الشباب ) الافراط في السرعة في سنة 2014 أخذ عامل السرعة بنسبة 24.84%.

و قد ينتج عن هذا الافراط في السرعة فقدان السيطرة على المركبة، ما يمثل 13.91 من نسبة الحوادث، لما يبدو أن عدم احترام اشارات المرور تسبب في وقوع 10.82% لامبالاة المشاة ومزاحمة المركبات و السير على الجزء المخصص لها يمثل نسبة 10.39% من اجمالي الحوادث، كما افرزت سلوكيات المناورات الخطيرة للسائقين نسبة 3.47% من عدد الحوادث او تدفع السائق الى التجاوز الخطيرة الذي يمثل 10.33% كما أن استعمال بعض السائقين لمواد مسكرة أو مخدرة قد تدفع الى تغييرات مهمة في التصرفات التي تخلق بدورها عدم تحكمه في المركبة، و حسب الاحصاءات فهذه الحالة تمثل نسبة 1.6% من مجمل اسباب حوادث المرور.<sup>1</sup>

الجدول رقم (01): يوضح درجة الخطورة و الاعراض حسب نسبة الكحول:

نسبة الكحول	الاعراض الملاحظة	الخطورة مضاعفة
05 غ/ل	لا شيء	1
0.8 غ/ل	شعور بالغبطة	10
1.20 غ/ل	اضطراب رد الفعل	35
2.00 غ/ل	رؤية غير واضحة.	80
فوق 2.20 غ/ل	سكر	اكثر من 100

من الملاحظ أيضا ان الاسباب التي تخص المكوث أو التوقف الخطيرين، جنحة الفرار، الحمولة الزائدة، استعمال الهاتف النقال، او التصنت الاذاعي كانت نسبها على التوالي:

0.72%، 0.67%، 0.26%، 0.20%.

<sup>1</sup> المرجع السابق، ص 22.

جدول رقم (02) يوضح الاسباب المتعلقة بالعامل البشري في حوادث المرور:<sup>1</sup>

الاسباب	العدد	النسبة %
عدم احترام السرعة القانونية	10239	24.84 %
فقدان السيطرة	5733	13.91 %
عدم احترام اشارات المرور	4461	10.82 %
لامبالاة المارة	4285	10.39 %
التجاوزات الخطيرة	4259	10.33 %
عدم احترام مسافة الامان	2308	5.60 %
عدم احترام مبدأ الاولوية	1990	4.83 %
المناورات الخطيرة	1432	3.47 %
السياقة دون الحيازة على الرخصة	751	1.82 %
السياقة في حالة السكر	658	1.60 %
المكوث او التوقف الخطيرين	297	0.72 %
جنحة الفرار	275	0.67 %
عدم احترام شروط تامين الحمولة	110	0.26 %
استعمال الهاتف النقال او الاالتصنت الاذاعي	81	0.20 %
المجموع	368779	89.46 %

## الاسباب المتعلقة بالمركبة:<sup>2</sup>

تحتل المركبة مكانا أساسيا بين عناصر النظام المروري الذي يشمل السائق و الطريق، و البيئة التي تنظم العلاقة بين هذه العناصر فالمركبة أصبحت ضرورة ملحة في حياتنا المعاصرة لا يمكن الاستغناء عنها خاصة بعد انتشار الطرق و توسع المناطق الحضرية، و

<sup>1</sup> المرجع نفسه ص 27.

<sup>2</sup> بن عباس فتيحة، دور الاعلام في التوعية و الوقاية من حوادث المرور في المناطق الريفية الجزائرية، دراسة وصفية استطلاعية (مذكرة ماجستير غير منشورة) جامعة الجزائر، 2004، ص 76.

يعد التطور المذهل في اعداد المركبات المسجلة عبر السنوات دليلا على اهمية دور المركبة كوسيلة نقل اساسية.

فعلى سبيل المثال تطور عدد المركبات المسجلة في الجزائر من 2 947 517 مركبة في عام 2000 إلى 5 919 726 مركبة في عام 2009 و نتيجة طبيعية لهذا التطور تضاعف الاقبال على استخدام المركبة و يعد الخلل الميكانيكي من اهم امشاكل الظاهرية المتعلقة بالمركبة حيث ان هذا الخلل عادة ما يصيب السيارات القديمة بسبب عدم فاعلية الصيانة لها نظرا لعدم صلاحية بعض الاجزاء من السيارات و التي تؤثر مباشرة على قطع الغيار المستبدلة، و كذلك من الاسباب انفجار الاطارات المطاطية لعدم مراقبة الضغط في العجلات، أو بسبب بقايا الزجاج، أو لدرجة الحرارة المرتفعة، أو لعدم هذه العجلات و كذلك من الاسباب انكسار محاور العجلات و انقطاع السيور الخارجية للمحرك، او وقوع خلل في اجهزة الكبح، و أثبتت التجارب في فرنسا أن العينة التي وضعت للدراسة هي 10 آلاف سيارة و ان ما يعادل نسبة 33% من إجمالي عدد السيارات المتسبب في حوادث المرور القاتلة كانت نتيجة لسبب العطل الميكانيكي و تتميز حالات العطب الميكانيكي المتسببة في الحوادث فيما يلي:<sup>1</sup>

- الانارة: نسبة 58% من الحالات.

- المكابح: نسبة 19% من الحالات.

- العجلات: نسبة 16% من العجلات.

- النوابض: نسبة 16% من الحالات.

و تتعدى هذه النسبة و ذلك بسبب العطل الميكانيكي من 40% إلى 72% في الولايات المتحدة الأمريكية و من بين الاسباب الاخرى نذكر مفعول اكسيد الكربون حيث ان تركيزه في الغازات المحترقة يقدر بـ 17% و يمكن لهذا الغاز ان ينفذ من هيكل السيارة او عبر الزجاج المفتوح حيث يمكن ان يؤدي للخمول و كذلك الهواء المحصور داخل السيارة

<sup>1</sup> بن عباس فتيحة، المرجع نفسه، ص 80.

المحكمة للغلاق لفترة طويلة من سكونها مما يؤدي الى تاثير السائق اذ يستلزم تجديد التهوية لاجراج الغازات الهادمة.<sup>1</sup>

رغم أنها لا تمثل الا نسبة 4.24% من مجموع اسباب الحوادث الا ان حالة المركبة قد تؤثر هي الاخرى بشكل مباشر في وقوع الحوادث، خاصة اذا كانت مرفقة بسلوك وقائي كالثقة الزائدة في النفس للتحكم في المركبة، فقد يؤدي انفجار الاطر في حالة سرعة مفرطة الى انقلاب السيارة او فقدان السيطرة عليها، و قد تؤدي الكوابح المعطلة الى عدم القدرة على تفادي عائق الطريق اذ تعد المركبة من العناصر الاساسية و الهامة لضمان السلامة المرورية من حيث الصلاحية و اجراء الفحوصات الدورية و تفقد التجهيزات الفنية من اضوية و مكابح (فرامل) و حزام امان و مسند راس و كذلك التقيد بالحمولات المسموح بها وزنا و حجما.

جدول رقم (03) يوضح الاسباب المتعلقة بالمركبة في حوادث المرور:

الاسباب	العدد	النسبة (%)
انفجار الاطر او عدم صلاحيتها	730	1.77%
اختلالات ميكانيكية	453	1.10%
كوابح معطلة	447	1.08%
اضاءة غير قانونية	78	0.19%
خلل في جهاز التوجه	38	0.08%
المجموع	1746	4.24%

## الاسباب المتعلقة بالمحيط:<sup>2</sup>

<sup>1</sup> الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية: امر رقم 03-09، الجريدة الرسمية ع، 45 (29 يوليو)، 2009، المادة 68.

<sup>2</sup> بن عباس فتيحة، المرجع نفسه، ص 79.

يعتبر المحيط عاملا مساعدا على زيادة الحوادث حتى و ان لم يكن العامل الاساسي، حيث ان عدم صلاحية اجزاء من الطريق او انعدام الاشارات و الانارة قد يؤدي الى وقوع حادث، خاصة عند سوء الاحوال الجوية لتهاطل الامطار و هبوب الرياح او زوايع رملية او الضباب، فقد تعتبر من اتجاهات السائق و تعيق التحكم في المركبة فتهيئة الطريق عامل لا يستهان به، و تعزيزه بمختلف الاشارات و المخططات قد تساعد على تجنب الحوادث.

جدول رقم (04) يوضح الاسباب المتعلقة بالمحيط في حوادث المرور:

الاسباب	العدد	النسبة (%)
حالة الطرقات	818	1.98
سوء الاحوال الجوية	254	0.62
عبور الحيوانات	143	0.35
انعدام الاشارات المرورية او عدم ملائمتها	120	0.29
انعدام الاضاءة	30	0.07
المجموع	1365	3.31

#### الاسباب غير المباشرة لحوادث المرور بالجزائر:

بعد تناولنا للاسباب المباشرة لوقوع حوادث المرور، نتطرق الان الى الاسباب غير المباشرة لحوادث المرور بالجزائر و المتمثلة في:

- الاختلال بين حجم حظيرة المركبات و سعة المنشآت القاعدية:<sup>1</sup>

ان زيادة الطلب على النقل يؤدي بالتبعية الى الاتجاه لتعقيد مشاكل النقل و من ثم انخفاض مستوى الخدمة، فزيادة ملكية السيارات لمقابلة الاحتياجات المتزايدة للنقل يؤدي الى تعقد

<sup>1</sup> المرجع نفسه، ص 81

مشاكل المرور (زيادة الحوادث) و مقابلة هذه المشكلة تكون عن طريق توفير تسهيلات و وسائل اكبر لحركة المرور و وضع التنظيمات العلمية المناسبة لضبط حركة المرور و تعد الحظيرة الوطنية للمركبات في الجزائر هامة نظرا للعدد الهائل الذي بلغته فيما لم تواكب شبكة الطرقات هذه الزيادة في عدد المركبات، و اصبح الازدحام و الاكتظاظ سببا من اسباب وقوع الحوادث.

- نقص في المنشآت القاعدية المستعملة للسير: و يشمل كل المنشآت القاعدية المستعملة لسير المركبات، سواء تعلق الامر بالطريق في حد ذاته او التجهيزات المتصلة به من اشارات عمودية و افقية، الارصفة، الممرات المحمية، الانارة العمومية...

و لذلك فان مشاريع انشاء طرق جديدة يجب ان تنفذ حسب درجة التطور و الدراسات التي وصل اليها التنظيم المروري حتى تضمن الوقاية و الامن من الحوادث.

و كذلك تاخذ بعين الاعتبار النقائص الموجودة في الطرق الجزائرية التي تتمثل أهمها فيما يلي:

- كثرة المنعطفات و خطورة حوادثها.
- عدم صلاحية بعض الطرق نتيجة لعدم تعبيدها او اهمالها.
- اتجاه مصممي المدن الى استعمال طرق مقفلة ذات نهايات مسدودة في المناطق السكنية.
- الطرق ذات اتجاهين غير المقسومة كثيرة الخطورة اذا ما قورنت بالطرق المقسومة .
- نقص اشارات تنظيم المرور و سوء توزيعها.
- نقص المعابر و الممرات المحمية للراجلين و سوء توزيعها.
- نقص الارصفة و الطرق المخصصة للدرجات يمثل خطر على المشاة و الدراجين.
- نقص الانارة العمومية داخل المدن.
- اقامة اشغال دون وضع اشارات او اخذ الاحتياطات اللازمة لذلك.

- الحواجز الثابتة على حواف الطرق كالأشجار، الاعمدة، الجدران، الحيوانات.. الخ.  
و في هذا المجال، فان شبكة الطرق بالجزائر تقدر بـ 110000 كلغ خارج الطريق السياح  
شرق غرب.

### قلة فعالية منظومة التكوين و التدريب على السياقة:<sup>1</sup>

ان لمعاينة الميدانية التي قامت بها مصالح المراكز المختصة، اثبتت ان طريقة التكوين و الامتحانات تتميز بنقائص كبيرة لها عواقب خطيرة على الامن المروري، كما اثبتت عددا هائلا من السواق و حتى المحترفين منهم ينقصهم التكوين الكافي و التدريب اللازم لاكتساب المهارات و المعارف الضرورية، التي تساعدهم على التحكم في سياقة المركبة.

### قلة العمليات التوعوية:<sup>2</sup>

بالنظر على اهمية العمليات التوعوية و دورها الفعال الايجابي في تحقيق السلامة و الامن المرورية، الا اننا نرى انه من البديهي ان كل الاجراءات المتعلقة بالتوعية في هذا المجال لا يمكن ان تكون فعالة الا اذا وضعت في اطار استراتيجية مدروسة، و مرفقة باجراءات مكتملة في مجالات اخرى.

### عدم تنصيب اللجان الولائية:

تجدر الاشارة الى ان النشاط كان ضئيلا و هذا لعدم تنصيب اللجان الولائية التي توكل لها مهمة التحضير لعمليات التوعية، و السلامة المرورية، على المستوى المحلي و بصفة عامة تطبيق و تنفيذ البرامج المسطرة على المستوى المركزي.

### المبحث الثالث: ظاهرة حوادث المرور في الجزائر

يهدف هذا المبحث الى تقديم وصف مختصر حول ظاهرة حوادث المرور في الجزائر و تطورها و كذا شبكة الطرق بمختلف انواعها، و يليه تكوين الحظيرة الوطنية للمركبات تحصد حوادث المرور يوميا عشرات الالواح حيث يسجل ما يقارب 4100 ضحية قتل

<sup>1</sup> المرجع نفسه، 84.

<sup>2</sup> ملتقى وطني، دور الجماعات في التوعية للوقاية من حوادث المرور، الجزائر: وزارة الداخلية و الجماعات المحلية، 25 نوفمبر 2000.

سنويا و 50 الف جريح حسب المركز الوطني للوقاية من حوادث المرور، في غياب الانسانية و الاحساس بالمسؤولية و غياب احترام القوانين مع تغيير الدهنيات و التعود على اللامبالاة و عدم الانضباط بما يمليه العقل و الشرع و الانسياق وراء الهوى.

لقد سجلت سنة 2013 قرابة 39233 حادث عبر عبر الطرق، خلفت ما لا يقل 58082 جريح و 3711 قتيل من مختلف الاعمار اي بمعدل 107 حادثا و 159 جريحا و 10 قتيلا يوميا، يبقى حوالي 10 أشخاص منهم معاقين اعاقة دائمة، هذا الى جانب الخسائر المادية، التي تخلفها، من تحطيم منشآت و تكاليف صحية و تعويضات، تقدر بـ 100 مليار دج، و اذا اردنا ان نجري مقارنة وجدنا ان الجزائر التي تملك حظيرة معتبرة للمركبات و التي تحصي ما لا يقل عن 1000 قتيل لكل مليون مركبة تفوق تسع مرات ايطاليا التي تملك حظيرة اكبر من حظيرةها 10 مرة.<sup>1</sup>

ان جريمة الطرق التي اصبحنا نتقن فيها قد أدت الى زهق حوالي 4500 روح خلال سنة 2013 و تنين الاحصائيات ان خمس (1/5) هؤلاء براعم شابة لا تتعدى أعمارهم 14 سنة فيما يشكل الشباب نسبة 30% من هذا العدد(1).

ان ارقام عدد حوادث المرور في الجزائر مرعبة اذ اودت بحياة الآلاف، كما انها خلقت آلاف اخرى من الجرحى، و قد يكون منهم عدد قليل من المصابين بهاهات مستديمة.

ان تصنيف الجزائر في المرتبة الرابعة عالميا و الاولى مغاربيا و عربيا من حيث حوادث المرور يؤكد خطورة الامر، و يدق ناقوس الخطر، ان لم تؤخذ قضية معالجة الاوضاع بجد.

و السؤال الذي يطرح نفسه بالحاح في هذا المقام، هو: لماذا وصلنا الى هذا الوضع الخطير في حوادث المرور المرور؟ فالاجابة تكمن في عدم نجاعه الإستراتيجية المتبعة للحد من الظاهرة.

<sup>1</sup> عقاري زكرياء، دراسة تحليلية لحوادث المرور في الجزائر في الفترة 1970،2010(مذكرة لنيل شهادة الماستر، 2011،ص 65).

هناك تساؤلات لا يفرض نفسه، هو هل الارادة متوفرة للتكف بهذا المشكل الخطير؟ و يكفي أنها متوفرة على أعلى مستوى و على أعلى هرم.<sup>1</sup>

تعتبر الجزائر من الدول التي لا تزال تعاني من ظاهرة ألاء من عبر طرقاتها و تستوجب هذه الوضعية بذل جهود كبيرة و القيام بنشاطات علمية و عملية معتبرة لمعرفة و حصر أهم مسببات الظاهرة و ما ينجز عنها خاصة مع ظهور عوامل جديدة تؤثر بدورها على الفضاء الطرقي (خاصة الهاتف النقال).

ففي جميع أنحاء العالم تحتل المشكلة المرورية مكانة بارزة نظرا لتفاقم نتائجها و تزايد أضرارها و آثارها على الوضع الصحي و الاجتماعي و الاقتصادي للفرد و المجتمع، فكلما ازداد التقدم الحضاري في بلد ما ازداد عدد السيارات، و بدأت في الظهور مشكلة حوادث المرور، فالنهضة العمرانية العمرانية تستوجب اتساع حجم المدن و القرى بإنشاء أحياء جديدة و طرق جديدة، كما ان زيادة حجم التبادل التجاري بين المدن بالإضافة الى نقل الأشخاص للعمل او الزيادة او السياحة، كل هذه الامور تستوجب زيادة حركة السير على الطرق و ما يترتب عليها من مشاكل مرورية تنعكس آثارها على المجتمعات، بالإضافة الى حوادث السير هناك الازدحام المروري و ما يسببه من بطء زمن الرحلة و تأثيره على البيئة من حيث التلون و غير ذلك.<sup>2</sup>

فبقدر ما ترك اختراع السيارات في نفس الانسان من شعور بمتعة النصر العلمي على مشاققة السفر و على طي الزمان و المراحل و تواصل الناس و المجتمعات البشرية المتباعدة في بضع ساعات بقدر ما تحولت هذه النعمة الى نقمة مست جميع أفراد المجتمع على اختلاف اعمارهم و اجناسهم و مستوياتهم الثقافية و المهنية و الاجتماعية بحيث تحصد في كل حيث أرواحا بشرية و تسبب مآسي من حيث تزايد الارامل و اليتامى بالإضافة الى الخسائر الاقتصادية التي اصبحت تمس بالدخل القومي بالدول و تقدر بملايين الدولارات. و بالتالي فانه يمكن القول ان خطر السيارة على حياة الانسان و صحته يعتبر هو مصدر تشريع العديد من قواعد المرور تعبئة جيش من رجال المرور و الجولات على الطرق

<sup>1</sup> قانون رقم 01-13 المؤرخ في 17 جمادى الاولى عام 1422 الموافق 7 غشت 2001 المتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه.

<sup>2</sup> عقاري زكرياء، المرجع نفسه ص 67.

حيث تعمل هذه الاجهزة لمطاردة هذا الشبح و التقليل من وجوده من أجل عافية و سلامة الانسان. ان 90% من مجموع عدد الضحايا التي تخلفها حوادث المرور يعود الى البلدان المتخلفة و الذي يقدر بمليون و مائتي الف (1200000) قتيل و 50 مليون مصاب سنويا عبر العالم يضاف الى تلك المآسي الاجتماعية، الخسائر المادية المعتبرة التي تشكل نزيفا خطيرا للاقتصادي و التي تتراوح بين 1 و 2 %

من ناتجها القومي الاجمالي (الدخل القومي لها)<sup>1</sup>

### المبحث الرابع: شبكة الطرق في الجزائر

تلعب منشآت الطرق دورا هاما في إنعاش اقتصادي بلد، ففي الجزائر اكثر من 85 من مبادلات الأشخاص و البضائع تتم عبر النقل البري و بواسطة استخدام الطريق و لان الطريق يبقى الوسيلة المهيمنة على كل المبادلات المختلفة، مهما تعددت وسائل النقل، فتطور و سائل النقل مرتبطا ارتباطا وثقيا بمستوى تطور البلدان، ارتبطت اهمية الطريق بحاجة الانسان الى الحركة و الاتصال و البادلة، و ازدادت أهميتها بتطور هذه الحاجة و منه اصبحت من اهم عوامل رقي المجتمعات في تحقيق

### مطالب التطور الاقتصادي و الاجتماعي.

تتمتع الجزائر باقليم شاسع، يحتل المرتبة العاشرة عالميا بمساحة تقدر ب 2 381 741 كغ<sup>2</sup> تمتد الشبكة الوطنية للطرق على طول 110 125 كغ منها 28 655 كغ طرق وطنية، 23 879 كغ طرق ولائية و 5 591 كغ طرق بلدية<sup>2</sup>.

يلعب النقل البري دورا هاما في المبادلات التجارية بحيث 85 على حساب النقل بالسكة الحديدية و النقل البحري الشيء الذي يفرض على وحدات امن بذل مجهودات جبارة اثناء تنفيذ مهامهم خاصة في الطرق.

<sup>1</sup> المرجع نفسه، ص 67.

أمينة حمراي، الاعلام الامني في الجزائر و دور العلاقات العامة في تطويره (الامن المروري نموذجا ) مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير 2010، ص 102.

إن معظم الواجبات الامنية المختلفة التي تقوم بها مصالح الامن العمومي تصب في تحقيق امن المواطن و ضمان استقرار الوطن و اتاحة المناخ المناسب للشعور بالامن و الطمانينة و بالتالي المساعدة في توفير اجواء الاستقرار في كافة نواحي الحياة الاقتصادية و الاجتماعية... الخ.

و لما كانت السلامة و الامن على الطريق من اهم الامور التي تساعد في توفير الامن الاجتماعي و النفسي للأفراد و المجتمعات فقد اولت هذه المصالح هذا الجانب الهام جل اهتمامها و لاعتماد التنظيم كاساس لاي حل عملي فقد تم تشكيل تنظيم هيكل حديث لادارات المرور لهدف المصالح الدور الكبير في وضع الاجراءات و الفعاليات الهادفة على حفظ امن المواطن و ضمان سلامته و أمنه من خلال استخدامه للطريق و المركبة و محاولة ضبط الهاتين بهذا الامر.

شهد عام 1973 ارتفاعا كبيرا في اسعار البترول، وحدث بعد ذلك رخاء اقتصادي و اجتماعي ادى الى دفع المستوى المعيشي و انتشار الرفاهية و بالتالي: سمح بزيادة حظيرة السيارات الوطنية حيث تضاعف سبعة مرات عما كانت عليه خلال سنة 1962.

وجدت الجزائر نفسها قد دخلت في الحياة العصرية، اذ لا بد ان تطور منشاتها الاقتصادية، من بينها شبكة الطرق التي وضعت لها ثلاثة مراحل خصتها نصوص قانونية.

- تميزت العشرية الأولى غداة الاستقلال بصيانة المنشات الموروثة من المستعمر.
- عرفت المرحلة الثانية انطلاق بعض الأشغال الكبرى (الطرق الصحراوية و تقوية بعض المحاور الكبرى)<sup>1</sup>.
- تميزت المرحلة الثالثة بإزالة الزحام على مستوى عاصمة الجزائر و المدن الكبرى (عنابة، وهران).

- تم انهاء الطرق الصحراوية الى غاية تمناست.

- انطلاق اول دورات الطريق السريع.

<sup>1</sup> امينة حمراي، مرجع سابق، ص 110.

- تحقيق و تقوية بعض المطارات و العمليات الكبرى للطرق الوطنية.
- ان الطريق الوطني شرق-غرب الجديد يتسع على مساحة طولها 1216 كلغ تربط بين ولاية الطارف و تلمسان و في وسطهما 24 ولاية.
- يندرج هذا الطريق في اطار المشروع الجهوي الضخم للطريق المغربي و الذي يضم 7000 كم و تسعى الجزائر لاتمام هذا المشروع باكملة<sup>1</sup>.

### الطرق في الجزائر:

- يسير شبكة الطرق ادارة مركزية للاشغال العمومية تهدف الى:
- وضع قوانين الانشاء و البناء و التهيئة و صيانة قطاع الطرق خاصة الطرق الوطنية.
- تحقيق الشروط التقنية للقيام بالانجازات الفنية.
- وضع القوانين المرتبطة باشارات الطرق و كيفية استعمالها.
- وضع قوانين حماية الطرق.
- و تعمل هذه الادارة مع القطاعات و الهيئات المكلفة باستخدام و انشاء نصوص قانون الطرق.
- اذ كان العدد الكبير من الحوادث نسب الى الزيادة في السرعة و الخلل الميكانيكية و الى سلوك السائقين فان الطريق و ارتباطها بصفة مباشرة و غير مباشر بالحوادث ليس اقل اهمية فهو ذلك المسلك الذي هيأته الدولة و فتحته للاستعمال العام للمشاة و السيارات.
- تتمتع الجزائر بثلاثة انواع من الطرقات هي الطرق الوطنية:<sup>2</sup>
- تسير هذه الطرق مباشرة من طرف مصالح مديريات الاشغال العمومية للولاية، و تغطي ميزانية الدولة تكلفة الاشغال المتعلقة بتطوير و صيانة هذه الطرق.

<sup>1</sup> أمينة حمراي، المرجع السابق، ص104، 108.

<sup>2</sup> المرجع نفسه، ص110.

**الطرق الولائية:**

تسير هذه الطرق من قبل مديرية الاشغال العمومية للولاية و لحسابها، و خلاف بما هو الامر بالنسبة للطرق الوطنية فتكلفة الاشغال المتعلقة بالتطوير تعود على ميزانية الدولة، اما تلك المتعلقة بالصيانة تخص ميزانية الولاية.

**الطرق البلدية:**

تسير هذه الطرق من قبل المجالس الشعبية البلدية بالمساعدة التقنية لمديريات الاشغال العمومية و تمويلها عاى عاتق ميزانية الدولة فيما يخص تكاليف التطوير و على ميزانية البلدية فيما يتعلق بتكاليف اشغال الصيانة.

**مراحل حياة الطرق:**

ان مدى حياة طريق جديدة هي (20) سنة تميزها مرحلتين :

**المرحلة الاولى:**

تدوم من خمسة (05) الى (10) سنوات اين تتعرض الطريق على تدهورات بطيئة لا يحس بها المستعمل، في هذه الحالة صيانة دائمة و غير مكلفة، تحافظ على سلامة الطريق مثل ترامواي مستغانم الذي هو في الانجاز.

**المرحلة الثانية:**

تتميز هذه المرحلة بتدهور مفاجئ و سريع للقاعة، و اذا لم تتخذ التدابير اللازمة فان الطريق تصل الى حد كبير من التدهور يتطلب مباشرة اعادة البناء.

فالبرغم من الانجازات الملموسة التي تحققت في مجال شبكة الطرق، خصوصا في السنوات الاخيرة، فانه ما يزال عجز مسجل مقارنة بالعدد المتزايد للمركبات خصوصا في الجزء الشمالي من البلاد الذي يشهد كثافة عالية في المرور ادت الى تسجيل نوع من

الاختناق لا سيما في المراكز الحضرية الكبرى حيث نجد عشر مساحة الطرق الموجودة حاليا تتحمل حوالي 80 من حركة المرور<sup>1</sup> و اذا كانت الطرق تعد عاملا اساسيا لتحقيق التقدم، الا انها مع الاسف تتسبب في حوادث جسامانية اليمه.

تكون عاقبتها في معظم الحالات الموت، اصف الى ذلك عامل امتثال مستعملي الطريق، لا سيما منهم سائقوا المركبات، لقواعد المرور، يتسبب المحيط و الطريق قي وقوع الكثير من الحوادث سنويا.

تشهد الطرق في الجزائر كثافة كبيرة تقدر بحوالي 300 نسمة في الكيلومتر الواحد، تتركز على مستوى المحور (شرق-غرب) و الذي يتفرغ في شكل طرق وطنية تتمثل في الطريق الوطني رقم 01 الطريق الوطني رقم 04 و الطريق الوطني رقم 05 التي تنفرد وحدها بمعظم عمليات التنقل على المستوى و تسجل فيها عدد كبير من حوادث المرور.

## الطرق الريفية و الحضرية:<sup>2</sup>

- الطرق الريفية: المبادئ العامة للطرق الريفية و الحضرية تبقى نفسها إلا انه يجب مراعاة المقاييس التالية، ان الشوارع لا تكون مخصصة فقط للسائقين بل تمثل ايضا اماكن للالتقاءات، أقطابي الترفيه و الاماكن المفضلة للعب الاطفال.

## هناك نوعين من الطرق:

- شبكة طرق مواصلات عبور الحركة الرئيسية.

- شبكة طرق مواصلات ثانوية.

تكون شبكة طرق المواصلات للعبور مخصصة لحركة المركبات حسب قياسات مناسبة و هي توضع خارج المناطق السكنية.

الملتقى الوطني الثالث حول دور الجماعات المحلية في تهيئة ظروف الامن و الوقاية من حوادث المرور ليومي 30-31 جويلية 2000، الجزائر،  
<sup>1</sup>وزارة الداخلية و الجماعات المحلية.  
<sup>2</sup> المرجع نفسه، ص 112.

في شبكة طرق المواصلات الاولوية تعطى للراجلين و الدراجات و حركة المركبات يجب ان تكون محددة.

بنقاط البدء و الوصول للتنقلات الداخلية و لتحقيق ذلك يجب اتخاذ الاحتياطات فيما يتعلق بمسالك الراجلين و الممرات الخاصة بالدراجات و القيام بانجازات موجهة لتخفيض سرعة المركبات.

### الطرق الحضرية:

على المستوى الحضري، و بالخصوص في التجمعات العمرانية الكثيفة، يجب تحسين تهيئة و عصرنة شبكة الطرق و ذلك قصد حماية الراجلين.

ان سلوكيات السائقين و حماية و حماية الراجلين ترتبط بالعوامل المتعلقة بالطريق من جهة و العمران من جهة أخرى.

### تهيئة الطرق:

بالنسبة للراجلين: ننجز ممرات الراجلين بمواد مختلفة عن تلك التي تستعمل في تلبيس شبكة الطرق و عادة ما يكون تلبيس ممرات الراجلين ببلاط من مادة الاسمنت الملون بالابيض و الاسود وفق هندسة الوسط الطبيعي، و يكون طولها مصفر الى درجة قصوى للحصول على ممرات اكثر استقامة للراجلين.

- بالنسبة للسائقين: يجب ان يكون مداخل ملتقيات الطرق تضمن حقل رؤية أوسع و هذا للدلالة على الميز الحضري كما يمكن ايضا غرس اشجار ذات اغصان طويلة في كل زاوية التقاء لتحقيق ذلك.

يتضمن برنامج تهيئه الطرق المسطر على المدى المتوسط ما يلي:

- الانطلاق في انجاز 160 كلغ من الطرق السريعة.

- عصرنة 300 كلغ من الطرق.

- توسيع منطقة الهضاب العليا.

تتحمل كل هذه القطاعات اكثر من 20000 مركبة يوميا مع 30 % من مركبات الوزن الثقيل، تساهم تهيئة الطرق في تحسين الحركة المرورية و في تخفيض عدد حوادث المرور<sup>1</sup>

### العوامل المتعلقة بالبنى التحتية للطريق:

تتمحور فعالية المقاييس العمرانية في ميدان امن الطرق و الوقاية حول مبادئ التخفيض من حوادث المرور مع ادخال في تهيئة المحيط بمقاييس تقنية للوقاية الناجحة، الخاصة بكل موقع.

تعرف الجزائر حاليا نمو عمراني فوضوي و غير مراقب لمعظم المباني و المنجزات العمومية المجاورة للطرق الرئيسية.

هذا النمو العمراني لا يأخذ بعين الاعتبار امن الممتلكات و تنقل الاشخاص و المحيط الذي احتل مرتبة ثانوية في غياب التخطيط على المدى البعيد.

اضافة الى هذه الفوضى العمرانية التي ساهمت في عدم الامن المروري هناك عوامل اخرى زادت من رداءة الوضعية من بينها:

- نقص نوعية تهيئة التجهيزات.

- تدهور مساحة قارعة الطريق.

- نقص او انعدام الاشارات.

- انارة رديئة.

- نقص الصيانة.

- تصميم رديء للطريق.

<sup>1</sup> المرجع نفسه، ص 113-114.

- الظروف المناخية.

### اهداف التهيئة<sup>1</sup>:

تهدف التهيئة العمرانية الى:

- وضع اشارات تحسيسية خارج و داخل المناطق السكنية.
  - تخطيط حضري منسجم مع الوضع الحالي.
  - القضاء على النقاط السوداء عن طريق اساليب التهيئة الناجحة.
  - بناء حواجز الامن و عوازل من مادة الاسمنت حسب المعايير الدولية .
  - حماية الاشجار و الحواجز الموجودة على القارعة.
  - اعادة توازن النسيج الحضري و القضاء على المركزية لصالح المناطق المعزولة.
  - ربط الامن المروري بتقنية مراقبة البنايات.
  - توفير المحيط الملائم للمعوقين.
  - ادراج التهيئة العمرانية في المشاريع المتعلقة بالطرق.
  - تحسين حركة المرور في المناطق الحضرية عن طريق التهيئة و التجهيزات الملائمة.
  - تحسين التسيير الاداري لنشاطات النقل العمومي و البضائع<sup>2</sup>.
- عموما ان حالة شبكة الطرق في الجزائر هي وضعية حسنة لكن تبقى بعيدة عن المقاييس الدولية و الوطنية للدول المتطورة، اذ ان تصميم الطرق و الشبكة الحضرية مفترقات الطرق و محولاتها ليست دائما في خدمة سلامة مستعملي الطريق و يمكن اعادة النظر في عدة مواقع على طول الشبكة الطرقية اذ اخذنا بعين الاعتبار عامل الامن المروري.

<sup>1</sup> المرجع نفسه ص 116.

<sup>2</sup> الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 37، المادة 123 (التي تنص على النظافة و حفظ الطرقات).

ان اعتبار الراجلين من الاولويات راجع الى الاسباب التالية:

- الراجلون يمثلون خطر امني في المناطق الحضرية الريفية.
- السير على الاقدام يضمن جزء كبير من حركة الاشخاص في المدن و يشكل النمط المعيشي الرئيسي في التنقلات.

غالبا ما يكون الراجلون في المناطق الحضرية و الريفية او في التجمعات السكنية عرضة لحوادث مرورية قد تكون مميتة خصوصا في الطرق ذات الحركة الكثيفة، و من اجل امنهم لا بد من تهيئتها، كاستخدام ممرات الراجلين او وضع ممرات علوية ا و انفاق ... للتخفيض من حوادث المرور يجب ان تكون تهيئة المدنية وفق النمط الحضري السائد بها السهيل التنقلات.

### محاور الطرق الخطيرة:

خلال سنة 2013 لم تساير شبكة الطرق وتيرة ارتفاع حظيرة السيارات، الشيء الذي يتسبب في اختناق محاور الطرق الرئيسية، التي وقع بها اكبر عدد لحوادث المرور، لا سيما الطرق الوطنية الآتية:<sup>1</sup>

- الطريق الوطني رقم 01 الرابط بين الجزائر – تمنراست.
- الطريق الوطني رقم 05 الرابط بين الجزائر- قسنطينة.
- الطريق الوطني رقم 04 الرابط بين الرابط الجزائر – وهران.
- الطريق الوطني رقم 03 الرابط بين سكيكدة- اليزي.
- الطريق الوطني رقم 11 الرابط بين الجزائر- مستغانم.
- الطريق الوطني رقم 06 الرابط معسكر- ادرار.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> المرجع نفسه ص 118.

<sup>2</sup> عامر بن ناصر المطير، حجم حوادث المرور مؤشرات خطورتها في دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية، 2009، ص 84.

## المبحث الاول: مفهوم الصحافة المكتوبة.

## 1- مفهوم الصحافة:

تكتسي الصحافة اهمية كبرى لدى الباحثين و المنشغلين بها في جميع المجالات و لعل تعدد تعريفاتها لدليل قاطع على ذلك، لهذا فان حديثنا عن الصحافة سوف ينطلق ككل بداية من تحديد هذا المصطلح انطلاقا من مختلف التعريفات التي وضعت له.

## أ: التعريف اللغوي:

ورد في المعجم الوسيط ان "الصحافة" تدل على معنيين: معنى مقابل الكلمة "journalism" اي المهنة الصحفية و معنى مقابل لكلمة press اي مجموعة ما ينشر في الصحف و قد فرق المعجم بين هذين المعنيين فدل على الاول بلفظ الصحابة الصحافة (بكسر الصاد) و على الثاني بلفظ الصحافة (بفتح الصاد) و هذا ما ورد ايضا في قاموس "اوكسفورد" اذ تستخدم بمعنى "press" و هي شيء مرتبط بالطباعة و الطبع و نشر الاخبار و المعلومات، و تعني ايضا journal و يقصد بها الصحفية و "journalism" بمعنى الصحافة "journalist" بمعنى الصحفي.

## ب-التعريف الاصطلاحي:

ورد في معجم مصطلحات الاعلام ان الصحافة هي:

" صناعة اصدار الصحف و ذلك باستقاء الانباء و نشر المقالات بهدف الاعلام و نشر الراي و التعليم و التسلية كما انها واسطة تبادل الاراء و الافكار بين افراد المجتمع و بين الهيئة الحاكمة و الهيئة المحكومة، فضلا عن انها من اهم وسائل توجيه الراي العام" (احمد زكي بدوي) يعتبر هذا التعريف الصحافة صناعة، و يوضح وظيفتها و اهدافها و يعتبرها وسيلة من وسائل التأثير على الراي العام، الا انه لم يوضح دورية النشر.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> محمد الهادي الحسني اشعة الشروق، دار الامة، 2010 ص 360، 366.

## و عرفت الصحافة ايضا بانها:

" نشرة تطبع اليا من عدة نسخ و تصدر عن مؤسسة اقتصادية و تظهر بانتظام في فترات متقاربة جدا اقصاها اسبوع و يشترط في هذه النشرة ان تكون ذات طابع عالمي، و ذات فائدة عامة تتعلق بشكل خاص بالاحداث الجارية و يشترط فيها ان تنشر الاخبار و تذيب الافكار و تحكم الاشياء و تعطي معلومات بقصد تكوين جمهورها و الاحتفاظ به" اصلاح عبد اللطيف (2002، 08) اضافة الى توضيح وظيفه الصحافة و التطرق لطبيعتها 'نشرة' و وظيفتها في التأثير، يربط هذا التعريف الصحافة بالاقتصاد لكونها تصدر عن مؤسسة اقتصادية.

و هي ايضا " مطبوع دوري نشر الاخبار في مختلف المجالات و يشرحها و يعلق عليها و يكون ذلك عن طريق الصحف و المجلات العامة منها و الخاصة " (فضيل دليو، 2002، 56) الملاحظ على هذا التعريف انه لم يذكر الهدف من الصحافة رغم اشارته الى طبيعتها، انواعها و وظيفتها (الشرح و التعليق على الاخبار) لذلك فقد اصطلح على مساحات الورق المطبوع بطريقة آلي لنقل الرسائل الاتصالية من القائم بالاتصال او المرسل الى اعداد كبيرة و منتشرة من الافراد بالصحف (محمد عبد الحميد 44، 1997).<sup>2</sup>

و هناك ايضا من قام باعطاء نظرة مخالفة لتعريف الصحافة نستشفها من خلال التعريف التالي: " الصحافة عملية اجتماعية، تسهم في تحقيق عدد من الحاجات الاجتماعية، التي يتطلع المجتمع لتحقيقها من خلال عدد من المؤسسات الاجتماعية، و منها المؤسسة الصحفية مهما اختلف الهدف من قيامها، مرتبطة بطبيعة اجتماعية في تحقيقها لعدد من الحاجات الفردية، التي تجتمع من الفئات، تشكل فيما بعد مجموع القراء او الراي العام او جمهور العملية الاتصالية (محمد عبد الحميد 23، 1992) يرى هذا التعريف بان الصحافة هي مؤسسة اجتماعية تلبي العديد من الحاجات المشتركة للقراء و تشكل جمهور العملية الاتصالية في اطار اوسع هو العملية الاجتماعية.

و في قانون الاعلام الجزائري تعرف الصحافة في المادة 15 منه بما يلي:

<sup>2</sup> محمد الهادي الحسني، نفس المرجع السابق، ص 410، 414.

" تعتبر نشرية دورية في مفهوم القانون، كل الصحف و المجلات بكل انواعها و التي تصدر في فترات منتظمة، و تصنف النشريات الى صنفين:

#### - الصحف الاخبارية.

#### - النشريات الدورية المتخصصة.

و جاء في المادة 16: تعتبر صحف اخبارية عامة بمفهوم هذا القانون النشريات الدورية التي تشكل مصدر للاعلام حول الاحداث الوطنية او الدولية و الموجه الى الجمهور (قانون الاعلام 1990، 04).

و من خلال هذه التعريفات يتضح مدى مرونة هذا المصطلح و تعدد معانيه اذا يتعدر علينا ان نجد تعريفا شاملا له، و على هذا الاساس يمكن القول ان للصحافة عدة معني هي (فاروق ابو زيد 1998، 46-48).

#### المعنى الاول:

الصحافة بمعنى الحرفة او المهنة، وهذا المعنى يتصل بالصناعة و التجارة من خلال عمليات الطباعة و التصوير و التوزيع و التسويق و الادارة و الاعلان من جانب، و بالشخص الذي اختار مهنة الصحافة و منها اشتقت كلمة صحفي اي الشخص الذي يجمع الاخبار و تحليلها و التعليق عليها.<sup>3</sup>

#### المعنى الثاني:

و فيه ياخذ معنى الصحافة بعدا آخر يرتبط بالفن و العلم، و هي تعني المادة التي تنشرها الصحيفة و ما يرتبط بها من مختلف الاشكال الصحفية، او كما عبر عنها بفنون التحرير الصحفي و الصحافة فن لان الموهبة شرط اساسي للصحفي، و علم لانها تشتد الى قواعد و قوانين علمية في التحرير.

<sup>3</sup> المرجع نفسه، ص420.

**المعنى الثالث:**

تدل الصحافة هنا الشكل الذي تصدر به، اي الصحف و التي هي دوريات مطبوعة تصدر في عدة نسخ و يشترط فيها صفة الانتظام في هذ المعنى يفرق الدكتور بين مصطلح الاعلام و مصطلح الصحافة، حيث يقف موقف المعارض لتباين، يزعم الاول ان الصحافة قديمة قدم الحياة الاجتماعية للانسان اي منذ ظهور الحاجة الى نقل الاخبار، و المعلومات و تبادلها، و الملاحظ ان هذا المعنى اقرب الى الاعلام منه الى نقل الاخبار و المعلومات و تبادلها، و الملاحظ ان هذا المعنى اقرب الى الاعلام منه الى الصحافة هذه الاخيرة، و التي لم تظهر الا مع اكتشاف المطبعة اما التيار الثاني و الذي لا يختلف كثيرا عن الاول فهو يعمم المفهوم ليشمل وسائل الاعلام الاخرى، اذ لا يكتفي بتلك التي ظهرت قبل اكتشاف الطباعة فيزيد عليها تلك التي ظهرت بعدها، لتظهر صحافة مقروءة و صحافة مسموعة و صحافة مرئية.

**المعنى الرابع:**

يرتبط معنى الصحافة هنا الصحافة بوظيفتها في المجتمع باعتبارها رسالة تستهدف خدمة المجتمع، و بذلك خدمة الافراد مما يؤكد ارتباطها بطبيعة الواقع الاجتماعي و الاقتصادي و السياسي و الايديولوجيا التي تصدر فيه الصحفية.

**ج- التعريف الاجرائي:****الصحافة المكتوبة:**

هي مطبوع دوري، يصدر بانتظام في اوقات متقاربة او متباعدة في عدة نسخ، يعني بجمع الاخبار و الظواهر و القضايا التي تهتم القراء في جميع المجالات يحللها و يعلق عليها و هي اما يوميات او مجلات و لكننا نقصد مصطلح الصحافة يحللها و يعلق عليها و هي اما يوميات او مجلات و لكننا نقصد مصطلح الصحافة في دراستنا على اليوميات اي الصحافة اليومية (الجراند)<sup>4</sup>.

<sup>4</sup> المرجع نفسه، ص 436،438.

## المبحث الثاني: وظائف الصحافة المكتوبة

للصحيفة جمهورها الخاص الذي ليس بإمكانه التخلي عنها بسهولة او حتى استبدالها بالوسائل السمعية و البصرية و الذي ينتظر دائما ان تفيده (محمد منير حجاب 2002، 207).

- معلومات عن الاحداث المحلية و الوطنية و العالمية.

- تحليل اخباري، يساعد على فهم الاخبار و تقييمها.

- تقديم تفسيرات للاحداث.

- معلومات و مقالات متعددة تناسب معظم الاذواق.

- كما يستمتع بما تقدمه له من صفحات للترفيه و التسلية.

هذه العلاقة الارتباطية بين القارئ و الصحيفة و ان كانت تحكمها العادة، الا انها تتوقف على مدى التزام الصحيفة بالسياسة التي ارتضاها القارئ، و تلبية احتياجاته رغم اختلافها و تفاوت اجنحة القراء، فالصحيفة الناجحة هي التي تستطيع ان نوقف بقدر المستطاع بين الاجنحة المختلفة و تراعي متطلبات الافراد و رغباتهم، التي تتغير مع الزمن استجابة الى مثيرات و حاجات مختلفة الا ان الصحيفة اثبت منذ ظهورها قدراتها على مواكبة هذه المستجدات و احرزت تطورا ملحوظا في وظائفها، و نحن في سبيل معرفة هذه الوظائف لا باس ان نربطها بسياقها التاريخي لنقف خطوة خطوة مع سبب ظهور كل وظيفة كما اوضحه الدكتور "فاروق ابو زيد" (1998، 55، 66).<sup>5</sup>

## - الوظيفة الاخبارية:

ظهرت الصحافة في البداية لتؤدي وظيفة اساسية واحدة هي نشر الاخبار دون التعليق عليها (فاروق ابو زيد 1998، 56، نقلا قيل- جورج: الجريدة، ترجمة، ادرجار موصللي و حسن سلومة، الالف كتاب، القاهرة، 13-14) أما لماذا بدأت الصحافة خبرية؟ فانه يعود الى نشأة الصحافة، اذ تحولت المجتمعات الاوربية من النظام الاقتصادي الى النظام الراسمالي اين

<sup>5</sup> المرجع نفسه 445-448.

برزت لوجود الطبقة البرزواجية هذه الاخيرة كانت على النشاط التجاري في ذلك الوقت و وجدت ضالتها في الصحف التي زودتها باهم الاخبار عن التجارة و المال و تغيرات السوق.

- وظيفة التوعية و التنقيف و التأثير في الراي العام: لعبت البرجوازية دور البطل في تطوير الصحافة، كيف لا و يعد ان ساعدت على ظهور الصحافة الخبرية هاهي تهيأ لظهور وظيفة اساسية ثابتة لا تقل اهمية عن وظيفة نشر الاخبار فبعد ان كانت الطبقة البرجوازية مالية، تجارية، تحولت في النصف الاول من القرن التاسع عشر الى برجوازية صناعية، لتستكمل بذلك سيطرتها، و كان سلاحها الفكر الليبرالي و نزعته التحررية التي تجسدت في جميع الاصعدة تحت لواء الدولة العلمانية، و لتحطيم بقايا النظام الاقطاعي المخالف لهذه المبادئ و الاحكام سيطرتها على الفكر الاروبي، احتاجت الفلسفة الليبرالية الى اداة تمكنها من ذلك و كانت الصحف جاهزة لاداة المهمة على اكمل وجه فاسحة المجال لظهور صحافة الراي كضرورة حتمية للتاثير في الراي العام و الترويج للايديولوجية الجديدة، فازدادت فنون الكتابة الصحفية و على راسها فن المقال الصحفي، و ظهرت وظيفة التوعية و التنقيف و التأثير على الراي العام.

هذه الوظيفة وجدت تصدى من طرف الحكومات في ذلك الوقت، اما بداية التاريخ لصحافة الراي العام فيرجع الى قيام الثورة الفرنسية، مما زاد اهمية الصحافة على عكس ما كانت تجده من نظرة احتقار و عدم تقدير من طرف المثقفين في تلك الفترة، كما اعلنت الثورة الفرنسية مبادئ حرية الصحافة و طبقت ذلك لفترة وجيزة، و منذ ذلك الحين و حرية الصحافة باتت الحلم الذي راودها و مزال يراود الصحفيين في كل انحاء العالم.<sup>6</sup>

- الصحافة و وسيلة التسلية مع ظهور الصحافة الجماهيرية و انخفاض سعر الصحيفة و خفض قيمة الاشتراك ظهرت المنافسة بين الصحف في جذب اكبر من القراء مما استلزم عليها استحداث مواد صحفية مثيرة تزيد من اقبال القراء على الصحيفة، فظهرت بذلك وظيفة التسلية، و كانت بدايتها المسلسلات و الروايات الادبية الرفيعة، لتصل الى المسلسلات

<sup>6</sup> المرجع نفسه ص 451، 460.

البوليسية و المغامرات العاطفية او القصص بمختلف انواعها كما ظهرت الكلمات المتقطعة و الابراج و غيرها من الفنون الصحفية التي تستهدف التسلية.

### المبحث الثالث: الصحافة المكتوبة في الجزائر

كان الهدف من عرضنا السابق بكل نقاطها المشار اليها ابراز المكانة التي تحتلها الصحافة كوسيلة اتصال في الساحة الاعلامية و الاجتماعية على المستوى العالمي و منذ زمن ليس بقريب الى الان من خلال الدراسات و الابحاث التي قام بها علماء و باحثين و مهتمين بهذه الاخيرة و معرفة مدى تطور وظائفها و تاثيرها في المجتمع. و كما ان لكل مجتمع خصوصية التي تؤثر على مختلف انظمتها، و الجرائد بلد له خصوصية الثقافة و التاريخية التي تتجلى في نظمه الاقتصادية، السياسية و حتى الاعلامية، فحديثنا عن الصحافة المكتوبة الجزائرية يفرض علينا التطرق الى المناخ الذي نشأت و تطورت فيه لنستنتج اهم سماتها و ذلك من خلال اجابتنا على السؤال التالي:

كيف و متى عرفت و تطورت الصحافة الجزائرية المكتوبة و ما هو وضعها الحالي؟

رأينا فيما سبق ان الصحافة المكتوبة عرفت في أوروبا و ازدادت هناك أما وصولها الى الدول العربية و الاسلامية فلم يكن الا لخدمة لاغراضها التجارية، الصناعية و الإيديولوجية تحت غطاء الحملات التبشيرية، كان هذا في أواخر القرن الثامن عشر علي يد الحملة الفرنسية التي جاءت الى مصر سنة 1798م، حاملة معها مطبعة، حيث أصدرت جريدتان بالفرنسية، و جريدة واحدة بالعربية هي جريدة المنبه 1800 توقفت هذه الصحف عن الصدور بعد خروج نابليون من مصر سنة 1801م لتظهر بعد ذلك اول صحيفة مصرية على يد "محمد علي" و هي جريدة "الوقائع المصرية" 1828م معلنة عن بداية الصحافة العربية، و هكذا شيئاً فشيئاً و الأسباب و صدف مختلفة، انتشرت الصحافة في جميع الدول العربية (اصلاح عبد اللطيف 2002، 10).<sup>7</sup>

<sup>7</sup> هلال ناتوت: الصحافة نشأة و تطورا الدار الجامعية للطباعة و النشر، ط1، ص 210.

قبل ان تنتقل الى الصحافة الجزائرية لا بد ان ننوه الى نقطة غي غاية الاهمية، فيما يخص الصحافة العربية حيث ورد في تقرير التنمية البشرية لعام 1993م الصادر عن برنامج الامم المتحدة الانمائي ان توزيع الصحف اليومية العربية يعادل 41 نسخة لكل الف نسمة، وهي دون معدل الدول النامية، 50 نسخة لكل الف و لا تتعدى ثلث النسبة العالمية، 130 نسخة لكل الف نسمة، و ثمن النسبة لدى الدول الصناعية و التي تعادل 304 نسخة لكل الف نسمة، هذا التوزيع يشير الى ان العرب لا يقرؤون (حافظ قبيسي: 1995، 80، 84) و لعل الاجابة تكمن في الظروف التاريخية و الاجتماعية و الاقتصادية التي عاشتها و تعيشها هذه الدول و الجزائر ليست باحسن حال منها كما سنرى طبيعتها بمستوى متواضع على العموم.

تعتبر الجزائر اول دولة في المغرب العربي تعرف الصحافة المكتوبة كان ذلك مع بداية الاحتلال الفرنسي لانه استعمل سلاح الصحافة الى جانب السلاح العسكري في حملته على الجزائر كيف لا في جريدة بريد الجزائر l'estafette d'Alger الناطقة باللغة الفرنسية دليل قاطع على ذلك و الاكثر من هذا رافقت المطبعة و هيئة التحرير الجنود و معداتهم لعسكرية جنبا الى جنب مما يؤكد خطورة الصحافة و دورها في سياسة الاستعمار الاستدمارية، و على راسها القضاء على اللغة العربية حتى بعد الاستقلال و هذاه اتفاقية ايفيان تؤكد على ضرورة ابقاء الصحافة الاستعمارية بعد انسحابها من الجزائر، لتكرس وجودها بوجود من نوع آخر اكثر ضراوة من سابقه.<sup>8</sup>

#### أ- الصحافة المكتوبة الجزائرية ابان الاحتلال:

نعود الى جريدة "بريد الجزائر" صدر العدد الاول منها يوليو 1830 في شاطئ سيدي فرج، ليفتح بذلك هذه الصحافة الاحتلالية في الجزائر و التي لم يحد توقفها بعد صدور العدد الثالث منها من عزيمة الاستعمار الذي عمد الى اصدار غيرها في شكل منشورات و معلقات على المستويين القطري و المحلي (فضيل دليو، 2002، 72) الا ان الشعب الجزائري لم يعرها اي اهتمام في بادئ الامر لاسباب عدة اهمها على الخصوص:

- عدم فهم الجزائريين اللغة التي كتبت بها اذ استثنينا اشخاص يعدون على الاصابع.

<sup>8</sup> هلال ناتوت، نفس المرجع السابق، ص 215، 220.

- اهتمام الصحافة بشؤون المستعمرين فقط.

- لا ننسى ان الصحافة كظاهرة جديدة لم تعرف من قبل في الجزائر.

و مع مرور الوقت و معرفة الجزائريين لهذا الفن عن طريق النخبة المثقفة بالعربية و الفرنسية بدا المجتمع الجزائري يعرف فن الصحافة، حيث ظهرت الصحف بكثرة في الخمس عشر سنين الاولى من الاحتلال في العديد من المدن النان ادرك المستعمر ضرورة ايجاد وسيلة تخاطب اهل البلد الذين لا يعرفون اللغة الفرنسية، فانشؤوا اول جريدة ناطقة باللغة العربية الى جانب اللغة الفرنسية و هي جريدة "المبشر" و في عام 1847 باقلام اجنبية تدل عليها فلا غرابة في تحسن اسلوبها عند ما تولى كتابتها جزائريون (الزبير سيف الاسلام، 1989، 11-13).

و أنشئت جريدة "المبشر" بغرض تعريف الجزائريين التعاليم و القوانين الصادرة من المستعمر و لتخذل بها الروح الثورية المقاومة وفي سنة 1881 تغير الامر باصدار الحكومة الفرنسية قانون بشأن حرية الصحافة بفرنسا، و قد ظهرت اول جريدة عربية عن مصدر غير حكومي من طرف فرنسي و هي جريدة "المنتخب" سنة 1882 و لانها تدعوا الى حقوق و واجبات المسلمين.<sup>9</sup>

و بعد الحرب العالمية صدرت صحف اخرى باسلوب جديد و بنفس جديد كان ابرزها رجال العلماء المسلمين الجزائريين و الصحف التابعة لبعض الشخصيات الدينية او الجمعيات بالاضافة الى صحف بعض الاحزاب لكن نهايتها كانت امرا محتوما لانها كانت تنادي بحقوق الجزائريين مهما كان مصدرها جزائري او فرنسي نذكر منها: كوكب الشرق، فريضة الحج، الاسلام و الصديق المنتقد، البصائر الاقدام، الاصلاح..

بقي الوضع على حالة الى غاية اندلاع ثورة التحرير اين فرض الاستعمار الحضر التام على صدور اي صحيفة تساند الثورة و الثوار الووطنيين، بغض النظر عن مصدرها اكان جزائري او فرنسي و هنا ظهرت الصحافة الثورية لتساند الكفاح المسلح و ذلك بعد اصدار جبهة

<sup>9</sup> هلال ناتوت، المرجع نفسه، ص 244.

التحرير الوطنية الجزائرية جريدة " المجاهد " ابتداء من 1956 من العاصمة التونسية (نازلي معوض احمد 1980، 78) في طبعتين بالعربية و الفرنسية لتستقر في الجزائر بعد الاستقلال.

نلخص من هذا العرض الموجز ان الصحافة رغم الصعوبات التي واجهتها، و رغم نقص الامكانيات فقد حاولت ان تجد مكانها في المجتمع حيث استغلت خير استغلال و وجهت الوجهة الصحيحة في الشقيق و التعليم و الارشاد.

ب- الصحافة الجزائرية بعد الاستقلال (1962-2002): يجب ان نشير هنا الى احداث صحفية بارزة مثلت المراحل الاساسية التي عرقتها الصحافة الجزائرية بعد الاستقلال و انها لم تكن عنصرا حياديا عن الوضع العام في الجزائر بل عانت هي الاخرى من مخلفات الاستعمار الثقافي (فضيل دليو 2002، 73):

- انتشار الامية مما يعني عرقلة مسير الصحافة المكتوبة.
- انعدام الخبرة في مجال الاعلام اليومي.
- سيطرة المثقفين الاندماجين المتفرنسين على بعض مراكز القرار بمعظم وسائل الاتصال المكتوبة و السمعية البصرية مما يعني:
- محاصرة الاعلام العربي خاصة و غير العلماني عامة.
- تركيز الدعم على الصحف الصادرة بالفرنسية.

كل هذه المشاكل و غيرها من الظروف التي عرقتها الصحافة المكتوبة و لعل النظام السياسي حاز على حصة الاسد مهدت نقلة نوعية لم تكن شاملة و لا جذرية للصحافة الجزائرية.<sup>10</sup>

#### المبحث الرابع: اهمية وخصائص الصحافة المكتوبة

من خلال العرض الموجز لتاريخ الصحافة نلاحظ بوضوح مدى لاهمية التي لعبتها هذه الاخيرة في حياة المجتمعات الشيء الذي لاحظ علماء الاجتماع في نهاية القرن التاسع عشر و

<sup>10</sup> المرجع نفسه، ص 246، 249.

هذا "تشارلز هورتون كولي" في عام 1909 يؤكد ان وسائل الاعلام المطبوعة كانت اكبر تاثير من حيث قدرتها على التغيير و نقل الافكار و المشاعر على نطاق واسع ففي حديثه عن الصحافة قال: "ان الاعلام الجديد ثورة في جميع مراحل الحياة في التجارة و السياسة و التعليم و حتى في الامور الاجتماعية" (حسن عماد مكاوي ليلي حسين السيد: 2001، 103).

اما في عصرنا الحالي فكثير ما تلقب الصحافة بالسلطة الرابعة الى جانب السلطات التنفيذية و التشريعية و القضائية و لا عجب في هذا ابدا فكثير من زعماء هذا العصر يقرون بذلك فعلى سبيل المثال لا الحصر تذكر "توماس جيفرس" الذي قال اذا كان لي حق الاختيار ... بين حكومة بدون صحف او صحف بدون حكومة ..ما ترددت في تفضيل الاخيرة " لكن من الطرافة ان هذا الكلام قاله عندما كان شخصا عاديا فلا غرابة في انه هاجم الصحافة بعد انا صبح هو رجل ! ليست الابيض الاول (احمد بدر 1998، 30) اما "كاستروا" اجد رؤساء حكومة فنزويولا السابق فقد وصف اهمية الصحافة قائلا: ' لا اخاف بوابة جهنم اذا فتحت بوجهي و لكن ارتعش من صرير فلم محرر صحيفة' (خليل صابات 1959، 13) و الدكتور نور الدين طراف في هذا المجال قول آخر: ' الصحافة قوة ضخمة، عظيمة الاثر بالغة النفوذ اكتسبت بل انتزعت بقامتها المديدة تفرض نفسها بين القوى الموجهة في كل بلد فسميت "السلطة الرابعة" و مع ذلك فالصحافة لا تقنع بكل ما جمعته في يدها من قوة و سلطان و هي تطلب دائما المزيد و هي تكتسب دائما في هذا الذي تلب ... حتى ان كثيرا من المفكرين يلقبون العصر الذي نعيش فيه بعصر الصحافة لانها من ابرز القوى التي تعمل فيه (خليل صابات 1956، 11).<sup>11</sup>

كما ان رجل سئل عن طبيعته فقال استاذ مؤدب، فقيل له كيف ذلك و قد سمعنا انك تصدر صحيفة؟ قال نعم فاني لما رايت الناس لا يرسلون اولادهم الى المدرسة ارسلت المدرسة الا في بيوتهم (خليل صابات 1959، 12).

ان هذا الكلام عن الصحافة يوضح مدى اهميتها في جميع المجالات السياسية و الاقتصادية و الاجتماعية (على السنة زعمائم) و برغم كثرة المخاوف التي اجيبت بها على الساحة

<sup>11</sup> محمد مثير حجاب مهارات الاتصال الاعلاميين و التربويين و الدعاة، دار الفجر للنشر و التوزيع، ط2، 2008، ص 201، 203.

الإعلامية "فان الأبحاث التي أجريت على الخدمات الإشباعات و الرغبات التي تلبتها الصحيفة اليومية لقراءها توضح انها أصبحت جزء من نسيج الحياة اليومية للناس العاديين فالصحيفة اليومية تقدم قرائتها فانه يفقدها بشدة و من الواضح انها تلعب دورا في نظام الاتصال المعاصر.<sup>12</sup>

رغم ما كان يعرف عن الصحافة في عهدها الأول بانها كانت تخدم فئة قليلة تتمثل في الطبقة التي تتميز بشيء من التعليم و الثقافة و ذلك لانها تستلزم استحضار العقل و استعمال الخيال كسمة ينفرد بها الاعلام المكتوب لذلك لم نجد ممر الجذب انتباه القراء او لدفعهم للقراءة و لقد ساعد انتشار التعليم و التطور العلمي و ظهور البريد و وكالات الانباء في منتصف القرن التاسع عشر على انتشار الصحف و ظهور الصحافة الجماهيرية كمؤشر آخر على اهمية الصحافة، حيث اصبح في العالم عام 1960م، 145 صحيفة، توزع 200 مليون نسخة يوميا، و يوجد ثلث هذه الصحف في امريكا الشمالية و الثلث الاخر في اوروبا و الثلث الاخر في بقية انحاء العالم.

و في عصرنا الحالي الذي يشهد اتساعا في مجالات المعرفة بشكل لم تعرفه البشرية من قبل و يشتمل هذا الاتساع موضوعات المعرفة التي تقدمها الصحافة، و كما راينا فقد ارتبط ظهور الصحافة المطبوعة و خاصة في الغرب بالاقتصاد و السياسة، و تركز اهتمامهم بداية على المجال السياسي ثم الاقتصادي و في مراحل لاحقة من التطور، و في السياق العام لانتشار التعليم و الثقافة و تطور التقسيم الاجتماعي للعمل في المجتمع، و ظهور وسائل اعلامية جديدة اتسعت مجالات المعارف التي يقدمها الاعلام لتشمل مجالات الحياة كافة (الرياضة، العلم، البيئة، التكنولوجيا، الصحة و الثقافة... الخ) و لم يعد الاعلام العام مما فيه الصحافة المكتوبة و بالرغم من مقدرته على التكيف و سعيه لتنويع موضوعاته، قادرا على مواجهة هذا التحدي الجديد وفق المستوى المطلوب، الامر الذي دفع باتجاه ظهور اعلام متخصص.

<sup>12</sup> يوسف مرزوق فن الكتابة للاذاعة و التلفزيون، دار المعرفة الجامعية، 2009، ص 115، 118.

و بذلك صحافة متخصصة، يستطيع ان يقدم معالجة نوعية، تتميز بمستوى من الجدية و العمق و الشمولية (اديب خضار: 2003، 8-9) و بظهور الصحافة المتخصصة تكون الصحافة المكتوبة قد ضمنت البقاء على الساحة الاعلامية كوسيلة مواكبة لمتطلبات العصر.

لكن السؤال الذي يطرح نفسه هو الى متى ستحافظ الصحافة المكتوبة على اهميتها في المستقبل؟ و بطبيعة الحال فهذا امر يرتبط بجانبين، اما الاول فيتعلق بإمكانيتها في استحداث استثمارات جديدة و ضرورية لتحديثها و تجديدها، و من جانب آخر قدرة الصحفيين على اشباع اهتمامات الجيل الجديد، اي مواكبة تطورات العصر، و ما دام تهديد الصحيفة الالكترونية لا زال بعيد المنال بسبب الاعاقة التي تجدها الجرائد الالكترونية و الى ان تستطيع الصحافة الكبرى و على رأسها الصحافة الامريكية، اختراع جهاز معجزة محمول و خفيف و بسيط و رخيص الثمن و يمكن قراءته بسهولة فالقلق على الصحف الورقية لمن يحن أوانه (مي العبد الله سنة: 1999، 86)، و أهميتها لم تعرف التراجع بعد لان لها من الخصائص ما يبقيها على عرش وسائل الاعلام كسلطة رابعة .

### خصائص الصحافة:

ان الاهمية التي حضيت بها الصحافة منذ القديم و تقدمها جنباً الى جنب مع تقدم الحياة، تجرنا للحديث عن خصائصها و ميزاتهما، هذه السمات التي سمحت لها بالصمود امام ثورة التكنولوجيا بدأ بالراديو و التلفزيون وصولاً الى شبكة الاتصالات العالمية (الانترنت) بكل ما تحمله من مغريات و خدع في ظل عالم الصورة و ثقافة العين فما هو سر هذا البقاء؟<sup>13</sup>

تقول الدكتورة " جيهان احمد رشتي ": " تعد الصحف من اقدم وسائل الاعلام فهي اقدم بلا شك من السينما و الراديو و التلفزيون بما يزيد عن 250 سنة و نجد في الصحف خصائص موجودة في كل وسائل الاعلام الاخرى، فبينما لا تستطيع الجريدة ان تقدم الاخبار بالسرعة التي يقدمها بها الراديو، و لا تستطيع ان تحتفظ بالمعلومات بالشكل الذي يقوم به الكتاب و لا تستطيع ان يقدم وجهات النظر بتحويل مثل المجلات و لا بشكل اقرب الى الواقع مثل

<sup>13</sup> يوسف مرزوق، نفس المرجع السابق، ص 120، 123.

التلفزيون الا انها تستطيع ان تفعل كل هذه الاشياء بشكل ربما افضل من اي وسيلة اخرى و لهذا اصبحت الصحف جزءا لا يتجزء من حياة الافراد (جيهات احمد رشتي: 1978، 365).

و تتميز الوسائل المطبوعة (الصحف و المجلات) بمزايا حافظت من خلالها على حضورها في المجتمع الجماهيري على الرغم من انجذاب اعداد كبيرة من الجمهور اتجاه وسيله الترفيه الاولي (التلفزيون) التي زاحمت الوسيلة المطبوعة بشراسة في بدايتها عندما استحوذت حتى على نسب كبيرة من ارقام السوق الاعلانية، فالصحيفة تتيح للقارئ ميزة الاختيار من بين عدد كبير من الوسائل و المضامين و الاخبار و الموضوعات التي تقدمها يوميا او اسبوعيا، فالقارئ بإمكانه تجاهل المادة او الموضوع الذي يتنافر معرفيا معه او الخبر او التعليق الذي لا يتوافق و اتجاهاته السياسية و الفكرية (عبد الله الطويرقي، 1997، 60).

كما ان الصحيفة على غرار وسائل الاعلام الاخرى تسمح للقراء بالسيطرة على طرف التعرض لها فالفرد يقرأ الصحيفة في المكان و الزمان اللذان يراها مناسبا، و بالطريقة التي يريد، كما باستطاعته تحديد من اين يبدا او متى ينتهي و توفر له الصحيفة ايضا امكانية قراءة الرسالة اكثر من مرة مما يتيح له فرصة كافية لاستعاب معناها و اعادة النظر في تفاصيلها (عاطف عدلي 1998، 181)، و لهذا ما يبرره، فسهولة الحفض و الاقتناء و حت حملها تسهل على القارئ ذلك، و اذا كانت هذه الخاصية تتوفر ايضا للرسائل الاخرى، و ذلك بعد انتشار المسجلات الصوتية و الفلمية و استخدام اجهزة التسجيل و الفيديو، الا انه يتطلب تكلفة عالية على مستوى الفرد في الوقت الراهن على الاقل و قد تدعمت هذه الخاصية بفضل وسائل تسجيل الصحف و الوسائل المصغرة الى مقاسات صغيرة جدا مما يسهل استرجاع المعلومات و قراءتها وقت الحاجة بواسطة اجهزة القراءة المخصصة لذلك، الا ان الصحيفة الورقية كما سبق ذكره اسهل بكثير.

و اتباعا لهذه الخاصية "تشير التجارب الا ان المواد المعقدة من الافضل تقديمها مطبوعة من تقديمها شفويا" (جيهان احمد رشتي: 1978، 366) لذلك فالصحف تصلح المواد الطويلة و الصعبة التي تحتاج تفرغا من القارئ لعمية القراءة و بما انها تمكن الفرد من التحكم في ظرف

التعرض لها فهي تسهل عملية الاستعاب و ترسخ الافكار و المعتقدات من خلال تكرار عملية قراءتها، لذلك يفضل استخدام المطبوع اكثر للوصول الى الجماهير المتخصصة.<sup>14</sup>

لكن من واجبنا التساؤل عن كيفية تحقق هذه الخاصية؟ و لعل الاجابة تكون عند "مارشال ماكلوهان" اذ انه يصنع الصحيفة في خانة الوسائل الساخنة في تصنيفه لوسائل الاتصال، هذه الاخيرة في رايه لا تحافظ على التوازن في الحواس بتعاملها مع حاسة واحدة شأنها شأن الراديو اي انها تقدم الرسالة جاهزة، مما لا يستدعي الكثير من الجهد (محمد عبد الحميد: 1997، 44-46).

و من جهة اخرى توجب الصحيفة على القارئ استحضار خياله لاستكمال مقومات الاشكال المختلفة للادراك، بعيدا عن خصائص الاتصال المواجهي، مما يسهل عملية التفسير عنده بصورة سليمة بعيدا عن كثرة المنبهات السمعية و البصرية، و لا شك هذا ما تراه الدكتورة جهان احمد راشتي بقولها: " ان المطبوع (بما فيه الصحيفة) يحتاج الى مساهمة من جانب القارئ اكبر من تلك التي تتطلبها الوسائل الأخرى من جمهورها، لان الرسالة المطبوعة تكوينها اقل اكتمالا ... و لهذا يسمح المطبوع بحرية اكبر في التخيل و توزيع الطلال و التفسيرات و ما شابه ذلك... و يفترض بعض الباحثين ان مثل هذه المساهمة الخلاقة لها مزايا اقناعية " (جهان احمد راشتي: 1978، 367) الأمر الذي جعل "مكلوهان " يعترف بان الصحافة من الوسائل الباردة في ذاتها و لكنها ساخنة في تعديها لجمهورها.

<sup>14</sup> المرجع نفسه، ص ص 127، 129.

الفهرس

**تمهيد :**

تعتبر حوادث المرور و تزايد معداتها في الجزائر من أقصى الظواهر التي تعاني منها البلاد و رغم أسبابها و عواقبها التي تبقى معروفة لدى الجميع .

**الإطار العام لنشاط الدرك الوطني:**

-لا تتدخل وحدات الدرك الوطني في مهمة شرطة الطرقات إلا في المناطق التي تسند إليها صراحة مهمة الأمن العمومي غير أنه ، و الاعتبار عدة يتحكم على كل وحدات الدرك رفع ومعاينة الجرائم و السهر على الأمن و النظام العموميين حتى في المناطق العمرانية المسندة فيها مهمة الأمن إلى مصالح الشرطة يتحقق تنفيذ مهمة ضمان حركة المرور و أمن الطرقات أساس على المبدأين التاليين:

-الاستغلال الجيد للمعلومات .

-تحليل العوامل التالية<sup>1</sup> .

-تدفق و انسياب حركة المرور .

-عدد و عوامل وقوع الحوادث .

-الأحوال الجوية و فصول السنة

-نوعية و طبائع الجرائم المحلية المرتكبة على شبكة طرقات الاقليم .

و يتحقق هذا بواسطة خمسة (05) مهام تعتبر في حد ذاتها أهدافا يتم من خلالها توفير النظام و

الأمن العموميين في الطرقات و هي :

- الوقاية

-التوعية

<sup>1</sup> -ماروك نصر الدين ،جريمة السباقة في حالة السكر في القانون الجزائري ،مديرية الدراسات بالمعهد الوطني للقضاء .بدون تاريخ.

-الاعلام والرشد

-المساعدة،الإسعاف و النجدة .

-الردع

المبحث الاول: احصائيات حوادث المرور الضحايا خلال الثلاثي الأول من سنتي

:2015/2014

الجرحي	القتلى	مادي	مमित	جسماني	
118	08	07	07	49	الثلاثي الأول لسنة 2015
73	14	03	12	29	الثلاثي الأول لسنة 2014
45+	06-	04+	05-	20+	الفارق

المبحث الثاني: احصائيات حوادث المرور حسب الأيام و شرائح الوقت خلال الثلاثي الأول من

سنة<sup>2</sup> 2015

المجموع	06-00	00-18	18-15	15-12	12-09	09-06	الأيام
05	01	01	02	01	00	00	الأحد
13	00	05	05	01	01	01	الاثنين
10	00	02	05	01	01	01	الثلاثاء

<sup>2</sup> احصائيات الحوادث المرورية من طرف رجال الدرك لوطني.

08	01	00	01	04	00	02	الأربعاء
12	01	05	02	02	02	00	الخميس
10	01	03	01	03	02	00	الجمعة
05	00	01	00	02	01	01	السبت
63	4	17	16	14	7	5	المجموع

المبحث الثالث: احصائيات حوادث المرور حسب أنواع الطرق و الأشهر خلال الثلاثي الأول  
من سنة 2015:

المجموع	مارس	فيفري	جانفي	
29	15	06	08	طريق وطني
26	09	05	12	طريق ولائي
01	00	00	01	طريق بلدي
06	03	01	02	طريق غير مرقم
01	00	00	01	تجمع سكاني
63	27	12	24	المجموع

<sup>3</sup> احصائيات الحوادث المرورية حسب قيادة الدرك الوطني.

المبحث الرابع: احصائيات حوادث المرور حسب الأسباب العامة خلال الثلاثي الأول من سنة 2015:4

العدد	الأسباب العامة
52	متعلقة بالسواق
07	متعلق بالمارة
03	متعلقة بالطريق و المحيط
01	متعلقة بالمركبات
63	المجموع

<sup>4</sup> المرجع السابق.

تحليل المقابلة:

المبحوث	الجنس	السن	المستوى	المهنة
01	ذكر	28	ثالثة ثانوي	الدرك الوطني
02	ذكر	36	جامعي	الدرك الوطني
03	ذكر	44	ثالثة ثانوي	الدراك الوطني
04	ذكر	31	ثانية ثانوي	الدرك الوطني
05	ذكر	29	جامعي	الدرك الوطني
06	ذكر	38	أولى ثانوي	الدرك الوطني
07	ذكر	27	جامعي	الدركالوطني
08	ذكر	40	ثانية ثانوي	الدرك الوطني

المحور الأول : مدى خطورة الأزمة المرورية على حياة البشر .

بالنسبة للسؤال الأول :برأيك هل مؤشرات الحوادث المرورية في ازدياد مستمر أم هي في تنازل ؟بطرح نا لهذا التساؤل تمكنا من مغرفة التأثير المباشر و الغيرلحوادث المرور على حياة البشر من طرف بعض المبحوثين و تم إعلامنا أن حوادث المرور كالمروور في تناقص مستمر حسب المجهودات التي تقوم بها مصالح الدرك الوطني و نجد نموذج عن ذلك .

إجابة المبحوث رقم (2): "يمكن القول أننا نساهم بكل جهدنا في التقليل من حوادث المرور خاصة خاصة في وقتنا الحالي بسبب تطور الامكانيات "

**بالنسبة للسؤال الثاني:** هل كل الوادث المرورية تؤدي بصاحبها إلى الموت؟ كيف ذلك؟  
اختلفت اجابات المبحوثين حول هذا السؤال حيث أكد البعض أن بعضها مميتة و بعضها عبارة عن جروح أو صدمات نفسية وهذا ما أكد عليه المبحوث رقم(01) الأزمات المرورية تختلف أنواعها أي حسب نوعية حدوث - الكارثة من حيث المكان ، وكذلك الاضطرابات الجوية هذه الأسباب يمكنها الحكم على السائق ، وهذا ما صرح به المبحوثين (04-05-06)" الوادث المرورية التي تكون أخطر ترجع في الكثير من الأحيان الى السائق و عدم تركيزه أو ابتلاعه أنواع من المخدرات مثلا"

**بالنسبة للسؤال الثالث:** هل هناك نقاط سواد تكرر فيها حوادث المرور؟  
أجمع أغلب المبحوثين على أن الكارثة المرورية تحصل دائما في نفس النقاط كالمنعرجات مثلا خاصة في حالة سقوط الأمطار و نجد نموذج يؤكد على ذلك المبحوث رقم(08)" يمكن ذكر أمثلة عن هذه النقاط السوداء مثل قرطوفة في ولاية تيارت، أولاد علي في ولاية مستغانم"

**بالنسبة للسؤال الرابع:** هل يعد العامل البشري السبب الوحيد في حدوث الكارثة؟  
يرغب أغلب المبحوثين في القاء اللوم دائما على السائق باعتباره المتسبب الوحيد في الحادث و الدليل على ذلك اجابة المبحوث رقم (07): " العامل البشري يتسبب في الحادث بنسبة 28% كذلك الأمن وضع عدة عواقب أثناء هذه المخالفات"

**المحور الثاني: دور السائق و حمايته من الكوارث المرورية.**  
**بالنسبة للسؤال الأول:** برأيكم هل الجهود التي تقومون بها تساهم حقا في توعية السائقين أم لا؟

مما لا شك فيه أنه لولا توفير الأمن في البلد لكنت الكوارث كبيرة و هذا ما أكد عليه المبحوث(08)" قبل تطور الامكانيات و عكس عصرنا الحالي" كانت الوادث تحصل بنسبة كبيرة جدا منها كوارث جسمانية و منها مميتة يوميا ، فكلما شهدنا سنة جديدة شهدنا معها تطورا جديدا في أنواع السيارات، فالسيارة القديمة ليست كالحديثة"

**بالنسبة للسؤال الثاني:** هل الأزمة المرورية تحدث بنسبة كبيرة في المدن أم لا في المناطق الريفية يتفق أغلب المبحوثين على اجابة واحدة حول هذا السؤال حيث أكد المبحوث رقم (03) "تعتبر المناطق الريفية هي الأكثر عرضة لحوادث المرور لأن طرقها فارغة عكس المدن التي تشهد اكتضاض السيارات"

**بالنسبة للسؤال الثالث:** هل معلم السياقة هل معلم السياقة هل معلم السياقة هل معلم السياقة هل معلم السياقة هل معلم السياقة؟  
اتفق اجابات المبحوثين تقريبا على اجابة واحدة حيث وضع المبحوث رقم (01)،  
"يكون المعلم السياقة دخل في حالة اذا تحصل السائق على رخصة السياقة دون دروس أو اختبارات بل أخذها الرشوة"

**بالنسبة للسؤال الرابع:** هل السياقة في حالة السكر تعد جريمة؟  
مما لا فيه أن السياقة الجيدة تعود الى الجسم الجيد و هذا ما اتفق عليه المبحوثين اذا أكد المبحوث (05) " السياقة في حالة السكر تعد جريمة و يعاقب عليه القانون"  
**المحور الثالث: الدرك الوطني و علاقته مع الصحافة المكتوبة في نشر النوعية.**  
**بالنسبة للسؤال الأول:** أثناء حصول الأزمة هل تقومون بإعطاء كل التفاصيل للصحفيين من أجل تغطية الحادث؟

أكد المبحوث رقم(08) " نعم نعطي كل المعلومات منها الأسباب المباشرة و غير المباشرة للحادث لأن الصحفيين ينقلون انشغالات المواطنين و تساهم الصحافة في التوعية و لها دور كبير في تغطية الأزمات بكل أشكالها"

**بالنسبة للسؤال الثاني :** هل تكفي الصحافة بمجرد نشر أخبار الحادث أم تخصص مساحات لمناقشة أسبابه معكم؟

من منطلق أن الصحافة المكتوبة تعتمد على مبدأ التنظيم و تعمل على تعزيز الروابط بينها و بين الجماهير فقد أكد المبحوث(07) " الاعلام له دور كبير في نشر الأحداث بكل أنواعها سواء السمعية البصرية أو المكتوبة فلولا توفر هذا المجال و توفر صحفيين و مجهوداتهم في البحث عن الحقائق لها علمنا بكل ما يحصل في هذا البلد" .

**بالنسبة للسؤال الثالث:** في ظل الجريمة المرورية ما رأيك في العقوبات الحالية للمخالفين؟

في جملة من الاقتراحات التي صرح بها المبحوثين فإن العقوبات الحالية تقود الى سلامة السائق بالدرجة الأولى و هذا ما أكد عليه المبحوث رقم(04)" العقوبات المصممة للمخالفين برأي هي جيدة لأنها ساهمت في التخفيض من الحوادث المرورية"

**بالنسبة للسؤال الرابع:** في نظركم ما الطريقة المثلى لترسيخ قناعة احترام قوانين المرور؟  
التزم المبحوثين في الإجابة على هذا السؤال بفكرة واحدة حيث أكد المبحوثين رقم(04،07،08) أن " يمكن القول إن العقوبات الحالية للمخالفين من بين الطرق المثلى لتجنب الأزمة خاصة و أن الدور التوعوي الذي تقوم به الشرطة و الحماية المدنية و الدرك الوني قد اكسب نوعا ما السائقين و الراجلين الخبرة التي تقودهم إلى سلامتهم".

#### المحور الرابع: الحلول و العراقيل

**بالنسبة للسؤال الاول:** العمل من خلال مبدأ التنظيم الذاتي لمهنة الصحافة على تعزيز مجموعة من القيم و الأخلاقيات المهنية في ضمير الصحفيين، فيما يتعلق بتناول الظاهرة في المجتمع ، حيث يكون رقبيا ذاتيا لدى الممارسين.

- عدم نشر ما يتعلق بالحادثة الا بعد الحاكمت و ثبوت الإدانة.  
- عدم نشرها يمكن أن يضع أفكار البراءة او الادان للمخالفين في أذهان القراء قبل محاكمتهم.

-مراعاة عدم نشر صور و أسماء و صفات المخالفين و الضحايا قدر الإمكان حرصا على حقوقهم

- الحرص على نشر العقوبات الرادعة لأنماط معينة من المخالفين حتى يمكن تحقيق ضبط اجتماعي قوي و ردع لكل ما تصول له نفسه الخروج على القانون.

-لا تقتصر الصحافة على المصادر الأمنية، قيادة الدرك الوطني و الشرطة و الهيئات المعنية الأخرى في نشر كل ما يتعلق بحوادث المرور، يجب أن تعتمد على محررين اكفاء في كشف خطورة الظاهرة.

- التركيز على جهود الهيئات المعنية المبذولة في مكافحة الظاهرة و من بينها الجمعيات ، و تنشيط أدوارها كمنظمات الدفاع الاجتماعي.

- التحري بالدقة قبل نشر أي تفاصيل حتى لا تقع الصحافة في تناقضات تفقدها ثقة القراء.

- اشعار القراء بمصلحة حقيقية لهم في الوقاية.

- الاعتماد على محررين لديهم حس اجتماعي و قانوني في تغطية انباء حوادث المرور.  
بالنسبة للسؤال الثاني: ورغم أنه لا بد من كثرة نشر أنباء حوادث المرور في الصحف ، لأن نشر أنباء هذه الظاهرة يحقق " الردع " و لأنه يحمل توجيهها للجمهور بخطورة الظاهرة ذلك أن نشر أنباء حوادث المرور و أخبار القبض علة مركبيها و المحاكمات و العقوبات الرادعة يوميا، يحذر الجمهور من الإقدام على ارتكاب المخالفة، كما أن نشر أنباء الحوادث، يساعد على تداول أوصاف السائقين المخالفين للقانون ، و هذا يمكن رجال الأمن من سرعة القبض عليه، و مناهضة السلوك المخالف للقانون و هذا ما يؤكد خبراء الاتصال حول دور الإعلام في مراقبة البيئة و اطلاع الجمهور على حقائق الحياة ، و أن من حق الجمهور أن يعرف ما يدور حوله من أخطار و أن حظر النشر حول الظاهرة يفتح المجال أمام الشائعات التي تستمد قوتها من التعليم الإعلامي و الغموض ، كما أن النشر في حالة القبض على مرتكبي المخالفات يطمئن الجمهور.

الصحافة لها دور في تغطية أنباء حوادث المرور و ذلك يؤثر في الوقاية منها .  
على الصحافة أن تقوم بدورها الاجتماعي في الضبط و الدفاع ضد السلوك المخالف لقوانين المرور.

### نتائج الدراسة:

من خلال الدراسة الميدانية التي قمنا بها توصلنا الى أن :  
معظم المبحوثين من فئة الدرك الوطني لديهم اجابات متحدة تقريبا حول موضوعنا، الذين ينتمون الى الفئة العمرية 28-40 سنة حيث لاحظنا من خلال مجموعة من المقابلات المحصل عليها على نتائج غير متوقعة اذ تعرفنا على نسبة الحوادث المرورية خلال هذه السنوات أنها في الانخفاض بشكل تدريجي و بلغة سهلة و بسيطة أنه يجب على السائق فقط التحكم و التقيد بخطوات قوانين المرور لأن مصالح الأمن و الصحافة تقومان بدورهما في توعية و تحسيس المواطن بأكمل وجه.

المبحث الاول: توزيع الحوادث حسب الولايات:<sup>1</sup>

الترتيب	الولايات	عدد الحوادث	عدد القتلى	عدد الجرحى
01	الجزائر	1927	90	2235
02	سطيف	843	22	1015
03	المسيلة	782	18	881
04	ام البواقي	662	16	751
05	بسكرة	641	30	740
06	تلمسان	571	28	641
07	عنابة	500	32	586
08	بجاية	610	25	872
09	قسنطينة	451	35	552
10	معسكر	448	10	504
11	ميلة	413	18	497
12	تيزي وزو	417	24	498
13	غرداية	335	12	357
14	الشلف	454	29	449

<sup>1</sup> المركز الوطني للامن و الوقاية عبر الطرق، 2011.

352	17	332	الجلفة	15
448	14	371	تيارت	16
507	15	411	برج بوعريريج	17
364	15	300	الوادي	18
345	08	306	سوق اهراس	19
349	25	329	باتنة	20
399	18	348	تبسة	21
361	17	311	ورقلة	22
402	40	334	البلدية	23
313	07	245	المدية	24
328	05	319	سيدي بلعباس	25
270	07	230	مستغانم	26
374	40	339	وهران	27
238	07	191	غليزان	28
222	08	184	البويرة	29
199	12	179	الأغواط	30
250	12	196	سكيكدة	31

247	11	236	قالمة	32
182	03	175	البيض	33
223	03	187	الطارف	34
283	07	247	تيازة	35
287	07	245	جيجل	36
177	05	168	سعيدة	37
172	07	164	بشار	38
249	08	232	عين تمونشنت	39
184	09	153	بومرداس	40
130	07	115	أدرار	41
81	11	74	تسمسيات	42
207	10	161	عين الدفلى	43
156	05	133	خنشلة	44
112	70	107	النعامة	45
108	16	109	تمنراست	46
67	05	56	تندوف	47
11	00	09	اليزي	48

19255	778	16549	المجموع
-------	-----	-------	---------

## المبحث الثاني: الولايات الأكثر تسجيلًا للحوادث

الترتيب	الولايات	عدد الحوادث	النسبة %	عدد القتلى	النسبة %	عدد الجرحى	النسبة % <sup>1</sup>
01	الجزائر	2660	14.19	126	13.65	3145	14.61
02	سطيف	962	05.13	/	/	1062	04.93
03	مسيلة	778	04.15	/	/	877	04.08
04	شلف	635	03.39	/	/	737	03.42
05	بجاية	617	03.29	42	04.55	819	03.81
06	وهران	/	/	51	05.53	/	/
07	تيزي وزو	/	/	49	05.31	/	/
08	البلدية	/	/	48	04.12	/	/

## تحليل الاجرام المروري خلال الثلاثي الأول من سنة 2015-06-03

إن دراسة هذه الظاهرة، تبين أن مرتكبي حوادث المرور أغلبهم من فئة الشباب تتراوح أعمارهم ما بين 18 إلى 39 سنة أي نسبة تقدر بـ 69.85%.

تعود أغلب أسباب هذه الحوادث إلى العنصر البشري، لسلوكه السلبي و عدم تحليله بثقافة أمنية طرقية، وذلك بعدم مراعاته لقواعد السياقة و احترام قانون المرور و ذلك بنسبة 93.65% بارتكابه للمخالفات التالية :

السرعة المفرطة ، التجاوزات الخطيرة ، عدم احترام الأولوية ، تغيير الاتجاه بدون حذر ، السياقة في حالة السكر ، عدم احترام المسافة الأمنية بينما تعود حالة الطرقات و المحيط 04.76% أما للمركبات بنسبة 01.58%.

<sup>1</sup>المركز الوطني للأمن و الوقاية عبر الطرق – نفس المرجع-

قد سمحت معاينة هذه الحوادث لوحدات المجموعة الإقليمية، من تحديد كثافة حركة المرور مختلف محاور الطرق، و تحديد النقاط السوداء بها و المقدر عددها بعشرة (10) نقاط سوداء و التي تم حصرها حسب الأولوية في بعض الطرق الوطنية وهي: 90،90، أ، 11 و 17 بينما تم حصر مختلف شرائح الوقت التي تعرف كثافة حركة المرور و وقوع حوادث المرور أثناءها، في النهار بين الساعة الثالثة (15:00) زوالا و الساعة منتصف الليل (00:00).

### المبحث الثالث: مؤشرات خطورة الحوادث المرورية<sup>1</sup>

لمعرفة مستوى السلامة في الوطن العربي فقد تم استخدام عدد من أهم المؤشرات المتفق عليها دوليا لقياس خطورة حوادث المرور:

1- مؤشر عدد المتوفين إلى عدد المصابين بسبب حوادث المرور و يتم حسابه : عدد المتوفين بسبب حوادث المرور / عدد المصابين بسبب حوادث المرور .

2- مؤشر عدد المصابين الى كل مئة حادث مرور جسيم و يحسب كالآتي: (عدد المصابين\* حوادث مرور/ عدد حوادث المرور الجسيمة)\*100.

3- مؤشر عدد المتوفين الى كل مئة حادث مرور جسيم و يحسب كالآتي: (عدد المتوفين في حوادث المرور/ عدد حوادث المرور الجسيمة)\*100.

4- مؤشر عدد المصابين الى حوادث المرور ، و يتم حسابه بالطريقة التالية: عدد المصابين في حوادث المرور/ عدد الحوادث المرورية .

5- مؤشر عدد المتوفين الى حوادث المرور و يتم حسابه بالطريقة التالية: عدد المتوفين في حوادث المرور/ عدد الحوادث المرورية.

6- مؤشر عدد ضحايا الحوادث المرورية الى عدد حوادث المرور ، و يحسب كالآتي ( عدد المصابين + عدد المتوفين) / عدد الحوادث المرورية

<sup>1</sup> قياس خطورة الحادث المروري من طرف قيادة الدرك الوطني.

- 7- مؤشر عدد المصابين بسبب حوادث المرور لكل 100000 نسمة ، ويتم حسابه بالطريقة التالية: (عدد المصابين في حوادث المرور / عدد السكان)\*100000
- 8- مؤشر عدد المتوفين بسبب حوادث المرور لكل 100000 نسمة و يتم حسابه بالطريقة التالية: ( عدد المتوفين في حوادث المرور / عدد السكان)\* 100000
- 9- مؤشر عدد الضحايا بسبب حوادث المرور لكل 100000 نسمة و يحسب كالآتي: ( عدد المصابين + عدد المتوفين بسبب حوادث المرور)/ عدد السكان \*100000 .
- 10- مؤشر عدد المصابين بسبب حوادث المرور لكل 10000 سيارة و يحسب كالآتي: (عدد المصابين في حوادث المرور / عدد السيارات)\*. 10000 .
- 11- مؤشر عدد المتوفين بسبب حوادث المرور لكل\*10000 سيارة .و يحسب كالآتي: (عدد المتوفين في حوادث المرور / عدد السيارات ) \* 10000.<sup>1</sup>
- 12- مؤشر عدد ضحايا حوادث المرور لكل 10000 سيارة و يحسب كالآتي ( عدد المصابين + عدد المتوفين بسبب حوادث المرور)/ عدد السيارات\*100
- فهذه المؤشرات تعد من أهم المؤشرات لفهم خطورة الحوادث المرورية في الوطن العربي، خاصة اذا تم مقارنتها بما يماثلها في الدول المتقدمة في مجال السلامة المرورية.

#### المبحث الرابع: الأولويات العملية و محاور الجهود:

بناء على توجيهات و تعليمات القيادة، يتم دراسة الوضع على مستوى اقليم المجموعة ، بهدف التوصل الى الأساليب الأنجع للتقليل من حوادث المرور مع التركيز على النقاط التالية :

- وضع مخططات السدود و الدوريات مع الأخذ بعين الإعتار المعطيات الإحصائية لحوادث المرور و أماكن وقوعها.
- التكتيف من السدود و الدوريات في المقاطع خطيرة و التي تشهد حوادث مميتة.
- التركيز على المخالفات الرئيسية المسببة لحوادث المرور خاصة السرعة المفرطة.
- المناورة و التجاوز الخطيرين – عدم احترام الأولوية – السير علةى اليسار أثناء القيام بمختلف خدمات شرطة الطريق.

<sup>1</sup> قياس خطورة الحادث المروري من طرف قيادة الدرك الوطني.

- الاستغلال الأمثل للأجهزة التقنية خاصة الرادار بمختلف أنواعه و تفعيله نشاطه أثناء تنفيذ الخدمات الخارجية و خاصة في الفترات الليلية و ذلك لقمع المخالفات المتعلقة بالسرعة بغرض التقليل من حوادث المرور.
- برمجة لقاءات تنسيقية مع الحركات الجهوية ، بهدف دفعها و تنشيطها للقيام بمكافحة و الوقاية من حوادث المرور.
- وضع سدود و نشر دوريات بالاعتماد على المعطيات الإحصائية لحوادث المرور، بغرض تقسيم و توجيه عمل السرية .
- وضع مخططات تكميلية أسبوعية للسدود و الدوريات موجهة خصيصا لردع بكل صرامة سواق أصناف النقل المشترك مخالفين لقانون المرور.
- المساهمة الفعالة في العمل الوقائي من خلال الحضور المستمر و الدائم في الميدان، مما يسمح للأفراد الاحتكاك بالمواطنين و القيام بعمل جوارى وقائي ، و ذلك عن طريق التحسيس و التوعية كما يسمح بالوقوف على انشغالات المواطنين و رفعها الى السلطات المختصة<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> أهم المراحل التي يمكن اتباعها بدقة لضمان السلامة المرورية حسب تعاليم رجال الدرك الوطني.

## المبحث الأول: تنظيم ومراقبة حركة المرور.

### أولاً: تنظيم حركة المرور.

#### القواعد الامرة

هذه القواعد خاصة بالإعتداء الخطير الذي يسببه السائق مثل: السياقة في حالة السكر

القواعد القانونية المتنازع فيها :

هي خاصة بالمحافظة على السرعة المتبعة من قبل السابق .

القواعد الغير متنازع فيها :<sup>1</sup>

هي القواعد المقبولة من أي سائق كالتوقف عند الضوء الأحمر .

#### القواعد القليلة التطبيق

هي القواعد التي لا يعطيها السائق أهمية مثلا :وضع حزام الأمن .

تبين هذه القواعد أن عدم احترام قوانين المرور من طرف الكثير من السائقين يرجع بصفة نسبية إلى:

-قلة الصرامة في معاقبتهم .

-قدرتهم على دفع الغرامة .

-تقليد بعضهم البعض .

-اعتقادهم أن رجل الأمن لا يهتم بذلك .

<sup>1</sup>يزيد شهلي المراقبة التقنية للمركبات و دورها في تخفيض حوادث المرور بالجزائر (مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر)، 2011، ص 101.

إذ لا يحترم بعض من السائقين قانون المرور لقلة الصرامة في معاقبة المخالفين ، و بهذا فعندما يرتكب أي سائق مخالفة ، فإن معاقبته لا تكون هامة ، تجعله يأخذها كعبرة للكف عن مخالفة القوانين ، كذلك قدرة بعض منحرفي المرور على دفع الغرامة المالية و بالتالي ، فإن تأثير هذه العقوبة يبقى جد محدود و كذا نجد أن عدم الإحترام راجع إلى عملية التنافس و العناد بين السواق <sup>1</sup>.

و هناك من يقدر أن عدم احترام قانون المرور راجع إلى نقص ملموس في برامج التوعية و التدريب التي تدرس في السائق أخلاقيات القيادة الجيدة كالصبر و المسؤولية و التوقع و الثقة بالنفس و التركيز ... الخ

من هنا، يتضح أن الكثير من السائقين يهملون هذا الجانب (احترام قانون المرور ) و لا يشعرون بالمسؤولية الملقاة على عاتقهم أثناء قيادة السيارة ، فتراهم لا يتوقفون أمام إشارة قف ، و يقومون بعملية التجاوز حتى ولو أدى ذلك إلى عبور الخط المستمر ... الخ .

بحيث من المفروض أنه ، عندما يكون السائق في الطريق العمومي، يجب عليه أن يمتثل لأخلاقيات المرور و تطبيق قوانينه حتى يضمن الأمن لنفسه و للآخرين ، لكن ما نلاحظه عكس ذلك ألا وهي اللامبالاة .

يحدد قانون المرور القواعد الخاصة بحركة المرور و يلاحظ المتخصص لهذا القانون أن أغلب فصوله تناول حقوق وواجبات مستعملي الطريق، أي الاستعمال العادل للطريق ، بهدف ضمان أحسن الظروف الأمنية لهم ، هذا الاستعمال للطريق ، مبني على قواعد و قوانين يجب مراعاتها ، و على الجميع احترامها ، وفي مقدمتها إشارات المرور، بمختلف أشكالها ، و لكن السؤال الذي يطرح بإلحاح هو ، هل مجرد وضع قانون المرور و إشارات كفيل لوضع حد لحوادث المرور؟

<sup>1</sup>يزيد شهلي ، المراقبة التقنية للمركبات و دورها في تخفيض حوادث المرور بالجزائر (مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر )

لا يختلف اثنان في أن اشارات المرور لا يمكن الاستغناء عنها داخل المدن أو خارجها ، فهي تساهم بشكل كبير في تنظيم حركة المرور و توجيه مستعملي الطريق من جهة و الحد من حوادث المرور من جهة أخرى ، إلا أن هذه الاشارات إذ لم توضع بطريقة علمية مدروسة ، يمكن أن تؤدي إلى عكس الهدف الذي من اجله وجدت ، وحتى في حالة وضع الاشارات بطريقة صحيحة قد لا تؤدي الوظيفة المبتغاة عنها ، إذ تطاولت أنانية الانسان على خرقها و الذي يعني عدم احترام الاخرين في الطريق، لذلك ، فإن تدخل مصالح الأمن يعتبر أمرا ضروريا لتنظيم حركة المرور عبر الطرق.<sup>1</sup>

من المعروف أن تنظيم المرور تنظيم المرور سواء للمركبات ، أو المشاة تضبطه قواعد تتمثل بالدرجة الاولى في إشارات المرور، وعليه، فإن مستعملي الطريق يجدون أنفسهم مجبرين على احترامها والتقيدها بها في كل الظروف والأوقات إلا أنه، في كثير من الأحيان يجد مستعمل الطريق نفسه لا يابى بهذه الإشارات خاصة حينما تبلغ كثافة المرور دوراتها، ففي هذه الحالة تفقد إشارات المرور مصداقيتها

وتتعدم قيمتها، وبالتالي فإن تدخل رجال المرور في مثل هذه الحالة شيء ضروري وذلك لتسهيل حركة المرور .

ينظم المرور بواسطة وسائل .

### إشارات الطرق :

تنظم إشارات المرور حركة السير في الطرق بحيث تعطي لكل ذي حقه من مستعملي الطريق ، سواء كانوا مشاة أم سائقين ، من بين أهم الاشارات المنظمة لحركة المرور ، نجد إشارات الأولوية ، و الاشارات الضوئية .

إلا أنه أثناء ساعات الذروة تكاد تفقد هذه الاشارات مصداقيتها ، نظرا للعدد الهائل من المركبات التي تجوب الشوارع ، في هذه الحالة يتدخل اعوان المرور .

<sup>1</sup>يزيد شهلي ، المرجع السابق ، ص104، 106.

الهدف من الاشارات على الطرق هو توجيه و تنبيه السائقين بالاضافة إلى تنظيم الحركة المرورية و القيادة على الطرق ، و تعتبر الإشارات المرورية وسيلة اتصال و تخاطب بين الطريق و مستخدمه ، و تتكون الإشارات المرورية من عدة أنواع :<sup>1</sup>

#### -الإشارات التحذيرية أو إشارات الخطر :

شكلها العام مثلت متساوي الأضلاع محاط بإطار(خط) أحمر ، أما الكتابة و الرموز فتكون باللون الأسود على خلفية بيضاء ، و الهدف منها جلب انتباه مستعملي الطريق للأماكن التي تتطلب منهم اليقظة بصفة خاصة حتى لا تكون خطر على تكون خطر على حياتهم أو حياة الآخرين مع تباين طبيعة الأخطار .

#### -الإشارات التنظيمية :

و هي علامات تنظم حركة المرور و تذكر بقواعد المرور على الطرق و خاصة عند التقاطعات و مداخل الطرق الرئيسية و الهدف هو إعلام مستعمل الطريق و ما يترتب عليه اتخاذ ، حقوقه ، و واجباته .

تنقسم الاشارات التنظيمية إلى:

-إشارات الأولوية .

-إشارات المنع .

-إشارات إجبارية أو الزراعية .

#### -الإشارات العمومية :

تم اعتماد تصنيف الاشارات المرورية بدلالة مفهومها ،حيث تم اعتماد أشكال و ألوان لكل صنف ليسهل التمييز بينها .

<sup>1</sup> المرجع نفسه، ص110

تصنف الإشارات المرورية بدلالة مفهومها كما يلي<sup>1</sup>:

-إشارات تحذيرية.

-إشارات تنظيمية .

-إشارات إرشادية .

و من الأمور الهامة الواجب مراعاتها هي تثبيت الإشارات المرورية في الأماكن المحددة ، بحيث تكون مرئية و تعطي مستعمل الطريق انطباعا جيدا في الوقت المحدد و توضع عادة على جانب الطريق في اتجاه المرور .

-الإشارات الأولوية :

ومنها على سبيل المثال :

5-إشارة أعط الأولوية أو (افسح الطريق) و التي توضع على التقاطعات ، وهي على شكل مثلث مقلوب ، رأسه للأسفل.

-إشارة قف التي توضع عادة على الطريق الفرعية عند التقائها بالطرق الرئيسية و على السائق التوقف التام .

-إشارات المنع:

توضع لتدل مستعملي الطريق بالقواعد المتبعة في حالات المنع و هي ذات بشكل دائري أغلبها محاطة بإطار أحمر ، و الكتابة و الرموز بلون أسود على خلفية بيضاء .

<sup>1</sup>قانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق ل 19 غشت 2001 ، و ينص على تنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها.

**-الإشارات الإلزامية :<sup>1</sup>**

توضع هذه الإشارات لإلزام مستعملي الطريق بالتقيد ببعض الأوامر التي يجب اتباعها ، وهي غالبيتها ذات شكل مستدير تتضمن كتابة أو رموز باللون الأبيض على خلفية زرقاء .

**الاشارات الإرشادية :**

تستعمل هذه الإشارات لإرشاد مستعملي الطريق و تزويدهم بالمعلومات التي تفيدهم في تنقلاتهم وهي غالبيتها ذات شكل مربع أو مستطيل بأحجام مختلفة ، تحمل كتابة أو رموز بلون أزرق على خلفية زرقاء ، أو الكتابة و الرموز باللون الأسود على خلفية بيضاء ، و الهدف منها إرشاد مستعملي الطرق بالمعلومات التي قد تفيدهم في رحلتهم .

**-تنقسم هذه الاشارات إلى :**

-إشارات تحديد المسالك.

-إشارات الاتجاهات.

-إشارات تحديد الأماكن.

-إشارات الخدمة .

-إشارات أخرى تعطي مستعملي الطرق أية معلومات قد تفيدهم.

-ثانيا :مراقبة حركة المرور .

<sup>1</sup> المرجع نفسه، ص114.

**-أعوان المرور :**

إن كل مفترق الطرق التي تشهد حركة مرور واسعة يديرها أعوان المرور ، هؤلاء الأعوان على اتصال دائم و مستمر بقاعة الارسال و بالتالي ، فهم على إطلاع فيما يخص حركة المرور كافة المناطق الريفية و الحضرية .

بديهي أن نظام إشارات المرور لا يكفي للقضاء على حوادث المرور في أماكن النقاط الخطيرة ، تكمله الإشارات ، غالبا ما تتخذ ترتيبات أمنية لتنبية المستعملين من الخطر الذي يتعرضون له.

في الجزائر الترتيب المتخذ أكثر هو بدون شك "المهمل" .

و من جهة أخرى ، لا يكفي و ضع إشارة تحديد السرعة كي يحترم مستعملي الطريق السرعة القصوى المسموحة ، أن تكون الإشارة ، صادقة و تستجيب للحاجة الحقيقية لتحديد السرعة .

**ترمي عملية مراقبة حركة المرور لتحقيق هدفين رئيسيين هما :<sup>1</sup>**

-ضمان سيولة المرور و سرعة حركته .

-السهر على إحترام قانون المرور بالتالي التقليل من حوادث المرور .

**-الدوريات:**

تلعب الدوريات دورا هاما في السهر على احترام قانون المرور ، خاصة الدوريات على متن الدراجات النارية التي أثبتت نجاعتها نظرا لصغر حجمها الذي يساعدها على سرعة التنقل في كل الظروف ، ومهما كان حجم المرور.

بالموازاة مع تنظيم حركة المرور ، تقوم هذه الدوريات بمراقبة المركبات سواء تعلق الأمر بالوثائق أو بالتجهيزات الضرورية للمركبة .

<sup>1</sup> المرجع نفسه، ص 120.

-الحواجز :<sup>1</sup>

يقوم أعوان المرور المكلفين بالمراقبة على مستوى الحواجز بالتأكد من:

-الحالة الجسمانية و النفسية للسائق التي تسمح له بالسياسة في أحسن الظروف(الإرهاق ، التعب ، السياسة في حالة السكر... إلخ ) .

-الوثائق الازمة للمركبة و مدى صلاحيتها (رخصة السياسة ،شهادة التأمين... إلخ )

-شروط السلامة (الأمن للمركبة ، الأضواء... إلخ).

-كما أن هذه الحواجز تسهل على المواطن عملية الاتصال سواء للإستفسار أو للإبلاغ ، أو طلب يد المساعدة ، و من خلال عملية المراقبة ، يمكن إرشاد و توجيه و توعية مستعملي الطريق ، خاصة السائقين منهم (حثهم على استعمال حزام الأمن ،التمهل و عدم استعمال السرعة... إلخ )، إلا أنه من جهة أخرى ، قد يلجأ أعوان المرور إلى تطبيق القانون بكل حزم إذا ما كانت المخالفة تشكل خطرا على السائق نفسه أو على مستعملي الطريق الآخرين .

هذه هي بعض الإجراءات التي تقوم الإجراءات التي تقوم بها مصالح أمن الطرق بتطبيق قانون المرور ، و ذلك لمنع و قوع الحوادث بإزالة مسبباتها قدر المستطاع .

هذا و تجدر الإشارة إلى أن مصالح الأمن المكلفة بتنظيم و مراقبة حركة الأمن في المناطق الريفية و الحضرية ، لا يقتصر دورها فقط في تنظيم المرور و معاينة المخالفات ، بل و كذلك القيام بإعداد تقارير عن حالات الطرق و إشارات الأنارة العمومية و كل ما من شأنه أن يتسبب في وقوع حوادث المرور ، هذه التقارير ترسل للجهات المعنية قصد إتخاذ التدابير اللازمة .

<sup>1</sup> المرجع نفسه ص 125.

### المبحث الثاني: دور أجهزة الأمن في السلامة المرورية و الحد من ظاهرة حوادث المرور

تسمى الهيئات الأمنية من درك وطني و أمن وطني إلى أداء مهامها و تطبيق استراتيجيتها للحد من تفاقم ظاهرة حوادث المرور ،فالقيادة العامة للدرك الوطني تركز في سياستها لمكافحة الحوادث على تكوين الفرد باعتباره أهم عامل في التوعية و الوقاية المرورية و إعادة رسكلة العاملين في الميدان لضمان مواكبة التطور العلمي و التكنولوجي ،خصوصا فيما يتعلق بالمعدات و التجهيزات .

فيما تبقى التوعية و الردع الدعامة الرئيسية التي تعتمد عليها المديرية العامة للأمن الوطني في إستراتيجيتها لمكافحة حوادث المرور بصفة عامة ،فضلا عن التشجيع على اللجوء إلى أساليب أخرى من شأنها دعم السلامة المرورية ،كوضع الممهلات وفق الشروط و المعايير الصحيحة .

تنظم كذلك الأجهزة الأمنية المرور عن طريق الإعلام المروري ،و اعتماد مخططات السير بأساليب فنية و علمية و انتهاج عملية ردعية و متوازنة ،بحيث تصبح نسبة الإفلات من العقوبة 0٪.

### الاطر الرئيسية للسلامة المرورية :<sup>1</sup>

-يمكن تحديد الأطر الرئيسية لدور مصالح الأمن في مجال السلامة ،من خلال استعراض الواجبات الخاصة بالمرور و الدوريات الخارجية .

#### الواجبات الخاصة بالمرور :

-تنظيم حركة المرور و النقل على الطرق .

-مراقبة أوضاع الطرق و مدى سلامتها للمرور و تقديم الاقتراحات لتصويب أوضاعها .

<sup>1</sup> -خلاف فاطمة ،حق المواطن في طريق امن ،الجزائر ،الملتقى الوطني الثالث حول دور الجماعات المحلية في تهيئة ظروف الأمن و الوقاية من حوادث المرور ،30،31جويلية 2000 .

- تنفيذ قانون المرور و التعليمات و الأنظمة الصادرة بموجبه<sup>1</sup>.
- ضبط و تحرير المخالفات و اتخاذ الاجراءات القانونية بحق المخالفين .
- الإسهام بوضع السياسة العامة المرورية لتنظيم المرور و النقل .
- عمل تقرير حوادث المرور .
- الإسهام في تدريب العاملين بمجال المرور و وضع المناهج التدريبية و التأهيلية و التنسيق على الجهات المختصة .
- متابعة تنفيذ قرارات لجان المرور .
- جمع المعلومات الإحصائية عن حوادث المرور و المخالفات و معرفة أسباب الحوادث و وضع الحلول المناسبة لها و إجراء الدراسات الميدانية للقضايا المرورية .
- الإشتراك في الدورات التدريبية و الندوات العلمية المتخصصة بمجال المرور إصدار نشرات مرورية بالتنسيق مع الجهات المختصة .
- الواجبات الخاصة بالدوريات :
- تنفيذ أحكام قانون المرور داخل و خارج المدن و تسيير حركة المرور .
- تلقي البلاغات و تمرير المعلومات عن حوادث المرور على الطريق .
- القيام بأعمال النجدة و الاغاثة و الاطفاء و الارشاد .
- إزالة العوائق عن الطريق و تمرير المعلومات المتعلقة بأوضاعها .
- إجراء الدراسات الإحصائية من خلال ما يتوفر من معلومات عن حوادث المرور أو المخالفات أو المضبوطات الأمنية أو الواجبات .

<sup>1</sup>-مجلة الحدث "الشرطة" العدد 125،نوفمبر 2015(الأمن في البلد نعمة لا تقدر)

-الوجود الأمني في الأماكن الحساسة و تلقي البلاغات و الشكاوي المختلفة و تمرير المعلومات التي لها علاقة بالأمن المروري .

### التشريع (القوانين و الأنظمة المرورية )

إن جهاز الأمن باعتباره أحد الجهات المهمة و القريبة من احتياجات المواطن يقوم بدور مهم في مجال التشريع من خلال اشتراكه في وضع التشريعات و القوانين و الأنظمة التي تهدف إلى ضبط و تنظيم النقل و المرور على الطريق و وضع القواعد المرورية ، كما يشترك في شؤون المرور و الدراسات و المخططات التي تصدرها المصالح الأخرى حول المركبات و المعلومات و البيانات الخاصة بالمركبات و كذلك المشاركة في الأنظمة و التعليمات التي يجرى اصدارها أو تعديلها طبقا للمتطلبات التي تتعلق بنقل المواطنين بصورة امنية و سليمة .

### الرقابة و التنفيذ :<sup>1</sup>

لغاية تحقيق الأهداف التي وجدت من أجلها القوانين و الأنظمة و التشريعات المرورية كان لا بد من وجود تنفيذ و رقابة دائمة و فاعلة على عملية التنفيذ المناطة بجهاز الأمن و الذي يقوم بها من خلال عدة واجبات و تتلخص هذه الواجبات في :

-تنظيم المرور:يقوم جهاز الأمن بجهود متواصلة من خلال إدارته المختلفة بعملية توجيه و تنظيم و ضبط حركة المرور في جميع أنحاء البلاد سواء كان هذا الضبط و التنظيم داخل المدن أو خارجها على الطرق المختلفة و ذلك من خلال عناصره العاملين في الميدان الذين يقومون بجهد في جعل حركة المرور انسيابية دون إعاقة لحركة المرور خاصة في الساعات التي تكثر فيها الأحجام المرورية و كذلك عند حصول اختناقات مرورية ناتجة عن عوائق غير متوقعة ،و خاصة عند حصول اختناقات مرورية قد تكون ناتجة عن عوائق غير متوقعة ،و خاصة عند هطول الأمطار أو وقوع حوادث المرور هذا يحتاج إلى جهد كبير و معرفة بكيفية توزيع السيارات و تغيير اتجاهاتها و تنظيمها مستخدمة كافة

<sup>1</sup> خلاف فاطمة، المرجع السابق .

إمكاناتها المتوفرة في سبيل ذلك حتى تصل إلى الاستغاثة بالطائرات المروحية في هذا المجال .

### المخالفات :<sup>1</sup>

إن الدور الوقائي و التنظيمي الذي يقوم به جهاز الأمن في العملية يحتاج إلى دور اخر للمساعدة في تنفيذه و هو الردع المناسب الذي يأتي عن طريق ضبط المخالفات و تحريرها بحق المخالفين و ذلك لهدفين :

**الأول :** إزالة العوائق عن طريق المتمثلة في ضبط مخالفات الوقوف المعيقة لحركة المرور .

**الثاني :** التقليل من حوادث المرور المتمثلة في ضبط المخالفات المتعلقة بتصرفات السائق و جاهزية المركبة .

-تنظيم مخططات الحوادث :يقوم جهاز الأمن في عملية تنظيم مخطط وكتابة تقرير لكل حادث مرور يقع على الطريق و تتبع هذه الاجراءات ضبط السيارات و محتوياتها و سحبها إلى مواقع امنة بعيدا عن أيدي العابثين بالاضافة إلى الطلبات المتكررة للإدلاء بالشهادة في هذه الحوادث.<sup>2</sup>

### -الاجراءات الهندسية و الفنية :

نظرا لأهمية هذا العنصر في السلامة المرورية باعتباره الركيزة الثالثة بعد الرقابة و التوعية المرورية في الحد من حوادث المرور و تشكيل سلامة مرورية سواء على الطرق و الشوارع أو في الجوانب الفنية و الهندسية للمركبات هذه مجموعة من الاجراءات التي تتم بالتعاون و التنسيق مع الجهات الأخرى (وزارة النقل ، وزارة الأشغال العمومية (... ذات العلاقة في هذا المجال و أهمها :

<sup>2</sup> المرجع نفسه، قانون المرور.

-تحديد اتجاهات السير في الشوارع و الطرقات و وضع الاشارات و الشواخص المرورية اللازمة لها .

-تحديد المواقع للمركبات العمومية و مراكز الانطلاق و تسهيل دخولها وخروجها .

-المشاركة في الندوات المتعلقة بالنقل و الطرق و المرور و تقديم الدراسات فيها .

## وزارة النقل :<sup>1</sup>

هناك مديرتان في وزارة النقل تتكلف مباشرة بأمن الطرق .

-مديرية النقل البري .

-مديرية النقل الحضري و حركة المرور

و تنقسم هذه الأخيرة إلى مديرتين فرعيتين :

-المديرية الفرعية للنقل الحضري .

المديرية الفرعية لحركة المرور و هي المسؤولة عن أمن الطرق.

إن المديرية الفرعية لأمن الطرق لها مسؤوليات خاصة ، من بينها :

-إعداد قانون المرور .

-تنظيم إمتحانات السياقة .

-تقبل المرائب التي تقوم بتفقد السيارات المتحركة .

-ترويج الحملات الإشهارية .

<sup>1</sup> بدر الدين مسعودي، استراتيجيات معالجة احداث القبائل في الصحاف الجزائرية 'جريدة الخير نموذجاً' مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير 2005، ص96

-وضع تحت تصرف وزارة التربية الوسائل الإرشادية و التعليمية الضرورية الخاصة بأمن الطرق على مستوى المدارس .

-تضمين عملية تنسيق الجهود و السياسة الوطنية لأمن الطرق.

### **-مصالح الأمن العمومي :**

قيادة الدرك الوطني :تعمل قيادة الدرك الوطني تحت رعاية وزارة الدفاع الوطني و هي مسؤولة عن عملية شرطة حركة المرور خارج المناطق الحضرية

-تتشابه مسؤوليات قيادة الدرك الوطني و الشرطة باستثناء أن الدرك الوطني يتدخل في المناطق المتبسة المكشوفة أي المناطق الريفية ،حفي حالة وقوع حادث تتوجه عناصر قيادة الدرك الوطني إلى عين المكان للمعاينة ،تسجل تفاصيل الحادث في المحضر الذي يرسل بدوره إلى الهيئة المعنية .

يسير على المستوى المركزي أمن الطرقات ،قسم أمن الطرقات .

### **يحتوي هذا الأخير على ثلاثة مكاتب :<sup>1</sup>**

-يحتوي الوقاية و الإعلام.

-مكتب الإحصائيات و التقسيم .

-مكتب التنسيق و حركة المرور.

ترسل إحصائيات قيادة الدرك الوطني إلى وزارة النقل و تنسق مع إحصائيات الشرطة لتكوين الإحصائيات الوطنية لحوادث المرور.

### **المديرية العامة للأمن الوطني :**

في نطاق المسؤوليات ،تغطي الشرطة المناطق الحضرية و العمرانية .

<sup>1</sup> بدر الدين مسعودي، المرجع السابق، ص 102،98.

على المستوى الوطني ، تدير الشرطة من طرف المديرية العامة للأمن الوطني .

يسير أمن الطرق المديرية الفرعية و هي مقسمة بدورها إلى ثلاثة مكاتب:

-مكتب حركة المرور الذي يهتم بتنظيم حركة المرور .

-مكتب الوقاية الذي يهتم بترقية التقنيات التحسيسية لمختلف مستعملي الطرق .

-المكتب التقني الذي يهتم بجمع و معالجة و استغلال المعطيات التي لها علاقة بحوادث المرور .

-في الميدان ، تسهر الشرطة على التطبيق الصارم لقانون المرور .

تقوم كذلك الشرطة بتقديم و عرض في المناطق الحضرية ،تمثل الشرطة على مستوى اللجان الولائية فيما يخص أمن الطرق .

### المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق :<sup>1</sup>

-من مهام هذا المركز نذكر :

-إعداد الدراسات التي لها صلة بتطوير الاعلام و التربية .

-الإدلاء بالرأي حول كل المسائل المتعلقة بالمرور .

-تدعيم كل الأبحاث المختصة بالوقاية التي تقوم تحت اشراف المؤسسات العلمية الأخرى كما يعمل هذا المركز مع إحدى عشرة قطاع وزارى ،إلى جانب بعض القطاعات التي لها علاقة بمثل هذه الحوادث كالحماية المدنية ،شركات التأمين و الحركة الجمعاعوية (جمعية طريق السلامة ، وزارة النقل...الخ)

من أجل ممارسة صلاحيات الدولة الهادفة إلى النهوض بسياسة وقاية المرور عبر الطرق و أمنها ،و تحدد للمركز بالاتصال مع المصالح و المؤسسات الوطنية التي لها نفس الغاية

<sup>1</sup> المرجع نفسه، ص 106.

مهام التصوير و اقتراح التدابير تهدف إلى السير عبر الطرق و أمنها، بهذه الصفة يكلف المركز بجمع الوسائل المختلفة ، الكافية بتفادي حوادث الطرق المرتبطة بالفرد و السيارة و الطريق أو بكل حدث له صلة بهذا الغرض ، و كذا إعدادها و توجيهها و التنسيق فيما بينها و ذلك للقيام بأعمال و هي:

-إعداد كل الدراسات التي لها صلة بحوادث المرور أو المشاركة في مثل هذه الدراسات .  
-السعي إلى تقليص عدد الحوادث و خطورتها بتطوير الإعلام و التربية و البحث التطبيقي في هذا المجال <sup>1</sup>.

-تكوين و إرشاد موجه للتلاميذ و المعلمين و ممرني السياقة .  
-جمع الإحصائيات و التقارير ، و المستخلصات الدورية و البيانات المتعلقة بحوادث المرور عبر الطرق التي أعدتها مصالح أو مؤسسات و استغلالها

### الحماية المدنية :

توجد مصحة للإسعافات المنبثقة من الحماية المدنية و فرق التدخل السريع المتمركزة في معظم قطع الطرق الوطنية التي برهن على أنها طرق قاتلة من طرف الأخصائيين .

### وزارة الصحة:

إن وزارة الصحة مكلفة عن طريق المصالح الخارجية (أطباء محلفون ) بإعطاء رأي عن الحالة الجسدية لمرشحين لرخصة السياقة .

تلعب الوزارة دورا مباشرا في التخفيف من عدد الضحايا في حين أن التزويد بالأدوية لا يمنع و قوع الحوادث ، فإن المعالجة السريعة و الفعالة بإمكانها إنقاذ حياة جريح .

تلعب كذلك الوزارة دورا هاما في التزويد بالمعلومات التي لها علاقة بحسابات تكاليف حوادث المرور

<sup>1</sup> بدر الدين مسعودي المرجع السابق، ص، ص89، 102

## شركات التأمين :

إن دور التأمينات في الوقاية من الحوادث جدير بالمناقشة .

يعتقد بعض السائقين أن تأمينهم يسمح لهم بالقيادة دون حذر الشيء ي ودي غالبا إلى ارتفاع عدد حوادث المرور.

تعد إحصائيات التأمينات مصدرا هاما فيما يخص حسابات تكلفة الحوادث ، و ينطبق هذا أيضا على الحوادث الجسدية و المادية.

## وزارة التربية :

من بين مهام وزارة التربية ، ضمان التعليم فيما يخص أمن الطرق على مستوى المدارس ، و لقد أصبح التدريس في ميدان أمن الطرق إجباريا بمرسوم شهر ديسمبر 1989، تقدم الوسائل التعليمية (مثل الملصقات و الألعاب ... الخ) من طرف وزارة النقل .

تشارك وزارة التربية في وضع البرامج و مراقبة الجانب البيداغوجي .

## الجمعيات :<sup>1</sup>

يمكن لجمعية من المواطنين أن يكون لها دورا هاما في تجنيد الجمهور الكبير فيما يخص المشاكل المتعلقة بأمن الطرق ، كما يمكنها في نفس الوقت التأثير على القرارات المأخوذة بشأن حل هذه المشاكل .

أصبحت اليوم الجمعيات الوطنية و المحلية القريبة من هموم المواطنين ، منابرو منتديات لطرح القضايا و المشاكل التي يعاني منها الفرد ، و قد أثبتت معظمها قدرتها على بلورة الأفكار بمناقشتها و اقتراح الحلول الملائمة لها ، و على ضوء ذلك ، ظهرت إلى الوجود الجمعية الوطنية للوقاية من حوادث الطرق ، ألا وهي جمعية "طريق السلامة " التي يعاني

<sup>1</sup> المرجع نفسه، 110.

منها الفرد ، التي هي امتداد للنشاط الإعلامي و التربوي عبر مختلف وسائل الاعلام وفي كل أنحاء الوطن ،ذلك بتوجيه و مساعدة المديرية العامة للأمن الوطني

يزداد الجهد المبذول حتى الان في ميدان أمن الطرق شيئا فشيئا حسب الوسائل الموجودة و الإمكانيات المعطاة لأجهزة أمن الطرق التي هي واعية بما يجب القيام به .<sup>1</sup>

### المبحث الثالث :الإجراءات المستعملة للحد من تفاقم ظاهرة حوادث المرور .

يتطلب التصدي لظاهرة حوادث المرور كفاحا شاملا و نضالا حقيقيا من طرف جميع الهيئات المعنية بالوقاية و الأمن عبر الطرقات ، وفق استراتيجية وطنية تنطلق من توفير الشروط و الوسائل الضرورية في هذا الإطار و من أجل تدخل مستعجل للتحكم في هذه الافة تقترح مايلي :

1-التربية المرورية :إدماج مادة التربية المرورية في المدارس و ذلك بتسطير برنامج شامل عبر أطوار التعليم الإبتدائي و المتوسط ،مع توفير الوسائل البيداغوجية المحققة للهدف (وفي هذا المجال نشير أنه سبق للمركز 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 المدنية و مواد أخرى).<sup>2</sup>

-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 .

<sup>1</sup> المرجع نفسه .ص109.

<sup>2</sup>بن عباس فتيحة :دور الاعلام في التوعية والوقاية من حوادث المرور حفي المناطق الريفية الجزائرية.

-تعميم إنشاء حظائر التربية المرورية عبر كامل التراب الوطني نظرا لإهتمامها بتعليم الأطفال قواعد المرور و اداب استعمال الطريق.

-تخصيص أيام توعوية في المدارس حول الوقاية من حوادث المرور .

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

لحرص المركز على تطوير هذه المنظومة و تدارك ما يشوبها من نقائص أوكلت مهمة إنجاز دراسة حول هذا الموضوع لمخبر الوقاية و الأغونوميا ،و التي أسفرت بعد مناقشة نتائجها في يوم دراسي على جملة من اقتراحات يمكن استغلالها على ضوء التوصيات المعتمدة.

3-التوعية و التحسيس :<sup>1</sup>

تعد المشكلة المرورية مشكلة سلوك ووعي اجتماعي ،حيث ترتبط إلى حد كبير بقيم و تربية الأفراد ارتباطا وثيقا ،ومن البديهي أن كل الاجراءات المتعلقة بالتوعية و التحسيس في هذا المجال لا يمكن أن تكون فعالة إلا إذا وضعت في إطار استراتيجية مدروسة و كانت مرفقة بإجراءات مكملة في كونها تمثل حيز الزاوية في عملية الوقاية المرورية و في هذا الإطار نرى مايلي:

-استعمال اللوحات الإلكترونية ذات الرسائل المتغيرة لبث ومضات تحسيسية .

-بث معلومات عن حالة الطريق (المرور ) متبوعة بمضات تحسيسية خاصة بالسلامة المرورية ،لمستعملي الطريق عبر القنوات الإذاعية أثناء ساعات الذروة (بداية و نهاية الدوام).

-إدراج ركن النشرة المرورية عبر التلفزة الوطنية ولو لمرة واحدة مع بداية الأسبوع تقدم فيه نصائح و إرشادات للسواق مع تعريفهم بحالة الطرقات و النقاط السوداء .

<sup>1</sup> بن عباس فتيحة، المرجع السابق، ص 111.

- نشر المعلومات خاصة بالسلامة المرورية في بعض المجالات و الصحف الوطنية .
- إشراك المراكز الثقافية كوسيط نشر الثقافة المرورية .
- بث كل المعلومات الخاصة بالسلامة المرورية عبر المواقع الإلكترونية في شبكة الأنترنت
- اتخاذ إجراءات تحسيسية لتحسين رؤية مستعملي الطريق الأكثر عرضة لحوادث المرور (المشاة و الدراجين )
- حث المؤسسات المكلفة بالنقل العمومي للمسافرين و البضائع على ضرورة توعية سائقيها بخطورة حوادث المرور .

#### 4-الطريق :

أثبتت ا لمعاينة الميدانية الميدانية أن طرقتنا تعاني من نقائص عدة ،يجب الإسراع في معالجتها سواء خارج المدن أو داخلها و لتوفير طرق أكثر أمنا و سلامة تقترح مايلي :<sup>1</sup>

#### 4-1-خارج المدن :

- 01-الإسراع في ضبط مفهوم مجدد للنقاط السوداء لدى جميع المصالح.
- 02-الإسراع في معالجة هذه النقاط السوداء.
- 03-الإسراع في إنجاز الخارطة الوطنية للنقاط السوداء .
- 04-الإسراع في إنجاز الخارطة الوطنية لشبكة الطرق .
- 05-صيانة الطرق الوطنية التي تعرف حالة سيئة في بعض مناطقها .
- 06-توفير التجهيزات الأمنية اللازمة عبر الطرق ،وعدم تطابق بعض الإشارات مع مدلولها عبر الطرق.

<sup>1</sup>نفس المرجع السابق، ص114، 116.

07-توفير الإجراءات الأمنية اللازمة في ورشات الأشغال حتى لا تكون خطرا على مستعملي الطريق ،حيث لاحظنا في عدة حالات فتح ورشات للأشغال دون توفير الإجراءات الأمنية بها ، وإن وجدت فهي بدائية و فوضوية مما سبب في حالات كثيرة حوادث مرور خطيرة .

08-اشتراط إخضاع مشاريع تشييد الطرق ،للتدقيق من حيث توفرها للسلامة المرورية و ذلك من قبل هيئة مستقلة من الهيئة التي صممت الطريق .

09-إقامة مرافق ملائمة لراحة المسافرين ، لتشجيع السواق على احترام فترات السياقة و الراحة .

10-إنشاء مسالك إضافية خاصة بمركبة الوزن الثقيل في المنحدرات و المرتفعات الخطيرة لاسيما في الطرق الوطنية .

11-إقامة الماوي في المنحدرات بغية استعمالها في توقيف المركبات عند الحالات الإضطرارية .

#### 4-2-داخل المدن:<sup>1</sup>

تعرف حركة المرور داخل تازما كبيرا مما أدى إلى كثرة الإزدحام و تفاقم ظاهرة حوادث المرور و لتفادي ذلك يجب مايلي:

01-الإسراع في إنجاز مخططات المرور و النقل خاصة بالمدن الكبرى .

02-الإسراع في إنجاز المحولات المبرمجة حتى تتفادي الازدحام المروري خاصة بالمدن التي تمر بها طرق وطنية .

03-الاسراع في صيانة الطرق داخل المدن و معالجة الحفرو إلزام أصحاب المشاريع بإعادة الطريق إلى حالتها بعد الأشغال .

<sup>1</sup> دور الجمعيات في التوعية للوقاية من حوادث المرور، المركز الوطني للوقاية و الامن عبر الطرق، عدد خاص 2004.

04-توفير التجهيزات الأمنية قرب المؤسسات التربوية و الأماكن التي تعرف حركة مرور كثيفة .

05-تنظيم النقل الحضري و ذلك بتنظيم الخطوط وتهيئة المحطات،لتوفير وسائل نقل ملائمة و بأسعار يمكن للمواطنين تحمل تكاليفها .

06-تهيئة الأرصفة و منع أي نشاط تجاري عليها وذلك ضمانا لسلامة الراجلين .

07-وضع طرق أكثر أمانا للراجلين وراكبي الدراجات .

08-توفير المعابر المخصصة و مراقبتها .

09-الإسراع في اتخاذ إجراءات تخفف من اكتظاظ حركة المرور .

10-اتخاذ إجراءات لتهيئة حركة المرور ،وتتضمن هذه الإجراءات تضيق مساحات الطرق ، وتشيد الطرق الغير المباشرة،ووضع شرائط صائتة ونبوءات التنبيه لتخفيف السرعة .

11-تقييد حركة النفاذ إلى الطرق التي تسير فيها السيارات بسرعة ،بحواجز في وسط الطريق ، ومفارق طرق ذات مراحل منفصلة .

## 05-المركبات :<sup>1</sup>

-نظرا للإرتفاع الملحوظ في الحظيرة الوطنية وحسب احصاءات وزارة الداخلية و الجماعات المحلية نرى أنه من الضروري ضرورة الصرامة في الفحص التقني للمركبات .

-تشديد الرقابة و تكثيفها على وكالات الفحص التقني خاصة تلك التابعة للخوادم.

-تشديد العقوبة على الوكالات المخالفة المعمول بها في مجال الفحص التقني .

<sup>1</sup> المرجع نفسه.

-دراسة إمكانية سحب جميع المركبات التي تزيد عمرها عن أربعين سنة من الحظيرة الوطنية .

إيجاد اليات تمنع سير أي مركبة خضعت للمراقبة التقنية و الذي اثبت الفحص وجود خلل فيها .

### المبحث الرابع: المنظومة القانونية في مجال أمن الطرق :

ترتبط الحركة المرورية بالطريق و تعتبر عنصرا استراتيجيا في التنقل و عاملا من أهم عوامل الرقي و التطور لأهميتها و حاجة الإنسان لها ،و يرتبط المرور وارتباطا وثيقا بالتمتية ،فحركة الانتقال من مكان لآخر سواء للأفراد أو للبضائع لها أهميتها في تحقيق مطالب التطور الإقتصادي و الاجتماعي ،وفي تلبية حاجات الأفراد ،و إذا كانت المركبة و ما وصلت إليه من تطور،تعد أهم الأدوات الرئيسية في حركة المرور ،فإنها رغم ما حققته للبشرية من منافع ((سرعة نقل الأشخاص و البضائع وتوفير الوقت والجهد ...الخ) إلا أن لها اثار ضارة على الفرد والمجتمع و البيئة .<sup>1</sup>

وفي خضم التطور الإقتصادي و الاجتماعي وتنامي حاجات الأفراد و الازياد الهائل في النمو الديموغرافي ،تزداد حركة المرور تعقيدا من يوم لآخر ،لذا تنظم حركة المرور عبر الطرق و إذا كان المرور أداة صلة في جميع المجالات و شريانا حيويا داخل المجتمع ،فإن تنظيمه و تحسين تسيير دواليبه و ضمان أمنه و سلامته لأن عملية المرور و النقل بصفة عامة ،أصبحت من ضروريات الحياة .

إن تنظيم النقل علميا يؤدي لامحالة إلى تقوية روابط المجتمع في مختلف تركيباته و مؤسساته كما يرى أن النتائج التي يحققها المجتمع من تنظيم حركة المرور هي:

-سهولة التنقل عبر مختلف أنحاء البلاد ،الشيء الذي يجعل الوصول إلى مختلف نقاطه و جهاته يتم بكيفية سهلة و ميسورة و امانة .

<sup>1</sup>مرابط موسى، النصوص القانونية، منظمة، و مدى تأثيرها في مستوى السلامة المرورية، في تحسين مستوى السلامة المرورية، مذكرة تخرج لنيل شهادة مفتش رئيسي في النقل البري،2010، ص 87.

- تنمية الإقتصاد الوطني و الرفع من قدراته بفضل حفاظه على موارده المادية و البشرية و ايصال المواد الأولية و البضائع إلى أماكن صنعها وتسويقها تحقيقا للرخاء الذي يهدف اليه المجتمع .

-تقديم خدمات عديدة لكافة المواطنين.

-إن تطبيق قوانين المرور من شأنه أن يكون أنماطا حركية ملائمة لردود الأفعال في أوضاع مختلفة ،كما يؤدي إلى استقرار سلوك مناسب و تصرفات قانونية تعمل على تسهيل الحياة اليومية للمواطنين ،وإن إلقاء نظرة على الإحصائيات الخاصة بحوادث المرور يجعل المرء يشعر بخوف شديد إزاء هذه الحوادث التي تذهب برأس المال البشري الذي يعتمد عليه الوطن في بناء ه و ازدهاره وتتسبب في إتلاف العديد من الثروات الوطنية ،لذا فإن تنظيم المرور بقوانين محددة و دقيقة و ممكنة التطبيق من شأنه أن يضع حدا لهذه الافة التي تخلق سنويا خسائر مادية وبشرية ليس الوطن في غنى عنها ،معتقدا أنه يمكن التقليل من هذه الخسائر عن طريق تطبيق مبدأ "الوقاية خير من العلاج " على أن يتم ذلك بإنشاء مؤسسات يشرف عليها رجال لديهم اختصاص ،تعمل للقضاء على العوامل المتسببة في هذه الخسائر بفرض عقوبات مالية و معنوية على مرتكبي المخالفات إلى جانب توفير الشروط الضرورية لاتقاء الحوادث .<sup>1</sup>

لهذا الغرض ، يهدف قانون المرور إلى تحديد الشروط المتعلقة بتنظيم حركة المرور عبر الطرق ، وسلامتها و أمنها ،تنظم من خلاله حركة المرور عبر الطرق قصد ضمان أفضل شروط الأمن و السيولة ، واستعمال الطرق العمومية بصفة تحقق نقلا عادلا للمواطنين و سير المركبات بهدف ضمان أحسن الظروف الامنية .

إن تطبيق القانون بكيفية سليمة و فعالة معلق على وضوحه ودقته و على تماثيه مع الظروف الإقتصادية و الاجتماعية و السياسية للمجتمع ،إن التطور بكافة أشكاله و أنواعه يتطلب معه الحديث المستمر للقوانين السارية بما يواكب التطور المشهود وبما أن قانون

<sup>1</sup> المرجع نفسه، ص89.

المرور يحتاج إلى تحديث مستمر و مراجعة على الأقل مرة كل سنة ، فارتفاع نسب الحوادث و القتلى و الجرحى كل سنة يجعلنا ندق ناقوس الخطر حيث أن جريمة الطرق فاقت كل شيء .

إذا كانت حوادث المرور أحد أهم الأسباب التي تؤدي بحياة البشر أو تتسبب لهم في عاهات تحد من قدرتهم على النشاط الفعال فقد اجتهد الانسان بما وهبه الله من عقل لتنظيم حركة المرور خلال منظومة من قواعد المرور من التزم بها سلم ومن خالفها خاب و خسر .

يعتبر تنظيم حركة المرور عبر الطرق أولوية الأولويات و ما يسهل تنقل وسائل التنقل و تأديتها المهام المنوط بها و سلامة للمواطن و يجعل الحركية دعوية و فعالة تجعلنا نرقى في المستوى التطلعات و الافاق لما لهذا الموضوع من أهمية قصوى كما أن مشكلة أمن المرور تشكل عقبة كبرى في الجزائر لأسباب مختلفة تجعلنا نفكر مليا في الطرق و الأساليب الكفيلة لتنظيم حركة المرور لسلامة و أمن المواطن ، فالأرقام المسجلة من طرف الدرك الوطني و الأمن الوطني و الحماية المدنية التي تبين هدى حجم ظاهرة حوادث المرور على الطرق مرعبة جدا و تدعو إلى دق ناقوس الخطر لتجنب المزيد من الضحايا و التفكير في السبل التي يجب اتخاذها لتحسين الوضعية وجعلها أكثر أمانا<sup>1</sup>.

غير أنه لن يأتي ذلك إلا بتحقيق جملة من الاجراءات الهامة و المفيدة على رأسها التشريعات التي تتماشى و متطلبات العمر الذي يحتاج إلى المرونة والدقة و الفعالية .

من هنا بات من الضروري اتخاذ تدابير ملائمة منها مراجعة الإطار القانوني الذي يعد عنصرا ملائما للتأثير بصفة إيجابية على الوضعية .

إن الحديث عن القانون المتعلق بتنظيم حركة المرور جدير بالأهمية لما الت إليه حوادث المرور في بلادنا . و قانون المرور هو أولا وثيقة إعلامية و الجزائر لا تنقصها قوانين هي جديرة بالاحترام بقدر ما تفتقر إلى النجاعة في تطبيقها ميدانيا .

<sup>1</sup> المرجع نفسه، ص 92.

مما لا شك فيه كل تعديل قانوني سوف يعزز آليات تنظيم حركة المرور بصفة أكثر دقة و موضوعية و يدعم السلطات العمومية بأدوات قانونية إضافية .

إن قوانين المرور في الجزائر متعددة و متسلسلة و لا يمكن حصرها في صفحات قليلة ،فهي تشمل أحكام و مبادئ عامة ،وتحديد لحركة مرور مختلف الفئات المستعملة للطريق،و أحكام خاصة ،و تحديد للعقوبات و المخالفات ...الخ.

و مع التغييرات التي تعرفها الجزائر في مجال المرور ،فقد تستدعي الظروف في كل مرة إصدار قوانين جديدة قد تكون أكثر تشددا ،أو تعديل لقوانين سابقة ، أو سدا لفراغ كان مهملًا ...الخ.ويعسر سرد كل هذه القوانين المتعاقبة في هذا البحث لأنها وحدها تكون موضوع بحث قانوني .لذا أكتفي بذكر بعضها الذي أراه أكثر أهمية ،و لا يغيب هذا مطلقا بأن البعض الآخر منها ليس جديرا بالأهمية ،فكل فيها مكمل لبعضه.<sup>1</sup>

القانون رقم 09 / 07 المؤرخ في 11 اكتوبر 2009 المعدل و المتمم للقانون رقم 14/01 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها.<sup>1</sup>

# **الفصل الاول :احصائيات الكوارث المرورية حسب تعليمات مصالح الدرك الوطني**

**المبحث الاول:احصائيات حوادث المرور و الضحايا خلال الثلاثي الاول من سنتي 2014-2015**

**المبحث الثاني:احصائيات حوادث المرور حسب الايام و شرائح الوقت خلال الثلاثي الاول من سنة 2015**

**المبحث الثالث:احصائيات حوادث المرور حسب انواع الطرق و الاشهر خلال الثلاثي الاول من سنة 2015**

**المبحث الرابع: احصائيات حوادث المرور حسب الاسباب العامة خلال الثلاثي الاول من سنة 2015**

# **الفصل الثاني :الولايات الاكثر عرضة لحوادث المرور و مدى خطورتها**

**المبحث الاول:توزيع الحوادث حسب الولايات**

**المبحث الثاني:الولايات الاكثر تسجيلا للحوادث**

**المبحث الثالث:مؤشرات خطورة الحوادث المرورية**

**المبحث الرابع: الاولويات المعلوماتية و محاور الجهود**

الفصل الثالث:

تحليل مقابلة

الجانب التطبيقي

الجانب المنهجي

الجانب النظري

## مقابلة

### السمات العامة

- 1-الجنس.
- 2-السن
- 3-المستوى التعليمي
- 4-المهنة

### المحور الأول:مدى خطورة الأزمة المرورية على حياة البشر .

- 1-برأيكم هل مؤشرات الحوادث المرورية في ازدياد مستمر أم هي في تنازل ؟
- 2-هل كل الحوادث المرورية تؤدي بصاحبها إلى الموت ؟كيف ذلك ؟
- 3-هل هناك نقاط سواء تتكرر فيها حوادث المرور ؟
- 4-هل بعد العامل البشري السبب الوحيد في حدوث الكارثة ؟

### المحور الثاني:دور السائق و حمايته من الكوارث المروري

- 1-برأيكم هل الجهود التي تقومون بها تساهم حقا في توعية السائقين ام لا؟
- 2-هل الازمة المرورية تحدث بنسبة كبيرة في المدن ام في المناطق الريفية؟ كيف ذلك؟
- 3- هل لمعلم السياقة دخل في الحوادث المرورية؟
- 4- هل السياقة في حالة السكر تعد جريمة؟

### المحور الثالث:الدرك الوطني و علاقته مع الصحافة المكتوبة في نشر التوعية .

- 1-أثناء حدوث الأزمة هل تقومون باعطاء كل التفاصيل للصفين من أجل تغطية الحادث ؟  
اراء الدرك الوطني ؟كيف ذلك .
- 2-هل تكفي الصحافة بمجرد نشر أخبار الحادث أم تخصص مساحات لمناقشة أسبابها  
معكم؟

3-في ظل الجريمة المرورية ما رأيك في العقوبات الحالية للمخلفين ؟

4-في نظركم ما الطريقة المثلى لترسيخ قناعة احترام قوانين المرور؟

### المحور الرابع: الحلول والعراقل

- 1- ما هو دور الصحافة المكتوبة في تغطية الأزمة المرورية؟
- 2- هل التفاصيل التي تقدم من طرف الدرك الوطني إلى الصحفيين ومن ثم إلى الجمهور تحقق "الردع".

الملاحق

## اشكالية الدراسة و فرضياتها:

تعد ظاهرة ازدياد الحوادث المرورية في الجزائر وما ينتج عنها من آثار سلبية من أهم المشاكل التي تواجهها الدولة و السلطات العمومية التي تضاف الى اخرى كالأمراض التي يسببها تلوث البيئة ، استهلاك المخدرات، البطالة...الخ، و لهذه الاعتبارات مكون التساؤلات على النحو التالي:

ما هي عوامل ارتفاع نسبة حوادث المرور و ما هو حجم الخسائر الناجمة عنه، و ما هي السياسات الوطنية التي تتبعها الدولة و المجتمع المدني لضمان السلامة المرورية في الجزائر.

و للإجابة على هذه التساؤلات المحورية يتطلب منا كذلك طرح بعض الأسئلة الفرعية التي يتحدد على ضوئها نطاق البحث و من ثم عناصره مثل:

1- ماهي أسباب حوادث المرور في الجزائر؟

2- ماهي مختلف الآثار المترتبة عن حوادث المرور في الجزائر؟

3- ماهي الإمكانيات المسخرة للتقليل من الظاهرة؟

4- ما هو دور مصالح الأمن في مجال الأمن المروري؟

### مصطلحات الدراسة:

#### 1- الحادث المروري:

الحادث المروري هو كل حادث ينتج عنه اضرار مادية، أو جسمية و غير مقبولة. فالحادث المروري هو ما يقع للمركبة أو منها أثناء سيرها، فهو كل فعل مزهق للنفس أو متلف لأطراف الإنسان أو الأموال ، نشأ عن سير الإنسان أو وقوفه، أو مركبته على الطريق.

#### 2- الأثر- رجع الصدى:

لا تقتصر العملية الإعلامية على مجرد ارسال رسالة معينة و لكن المهم هو أن تحدث تلك الرسالة الأثر المطلوب و التأثير المطلوب، فثمة فرق بين أن يستهدف الإعلام نقل رسالة معينة و أن تنتقل هذه الرسالة فعلا و يعلمها و يستوعبها المتلقي ( و هذا هو أثر الرسالة و تأثيرها) و بين أن يقتنع المتلقي بما احتوته تلك الرسالة من أفكار و اتجاهات .

ينبغي اذن أن يتأكد مرسل الرسالة أن رسالته وصلت فعلا كما يريدتها الى المتلقي و يظهر ذلك على سبيل المثال من ردود القراء للصحف و اتصالات و مستمعين أو المشاهدين.

### 3- الأزمة:

هي تغير فجائي ( ظهور فجائي)، مرحلة حاسمة أو خطيرة، قطيعة في التوازن. وهي عبارة عن قطيعة عنيفة التي يتورط فيها العدد من الفاعلين، الأزمة هي حدث غير منتظر يعرض سمعة و سير منظم ما للخطر مما يستوجب العمل في جو من الإستعجال و عدم الإستقرار(1).

### 4- الأمن المروري:

#### أ/ الأمن:

لغة: نقيض الخوف، و يقابلها باللاتينية (sécurité)، و معناها الطمأنينة و الثقة و هدوء النفس الناتج عن عدم الإحساس بالخوف في كل ما يهدد الإنسان في نفسه أو ماله سواء من أخطار عدية، طبيعية كانت أو بشرية.

اصطلاحا: يرى الدكتور أديب خظور أن مفهوم الأمن صعب في تحديد تعريفه نتيجة الغموض و الالتباس الذي لا يزال محيطا بالظاهرة الأمنية كموضوع للدراسات الأمنية و منه صعوبة إخضاعها لقواعد<sup>1</sup> المعرفة النظرية، و ديناميكية الحالة الأمنية وصبغتها الخاصة ، اضافة الى اختلاف الموقع العلمي التي تتم من خلاله النظرة للأمن و كذا تنوع الباحثين و التداخل بين العلوم، فإن هذا لن يؤدي الى انضاج علم أمني ، بل يؤدي تعميق التنوع الإرتباك.

#### ب- الأمن المروري:

يعتبره الدكتور أحمد يمانى أنه الأمن بمفهوم الشرطة أي: "الأمن الذي تقوم الشرطة بحمايته و معنى هذا هو المعنى المباشر لكلمة الأمن، الذي تختص به الشرطة، حين تعمل لكشف غموض جريمة وقعت أو لمنع وقوع جريمة تدبر أو لتنظيم حركة المرور في الشوارع المزدهمة و هذا بالتحديد ما يعرف بالأمن المروري القائم على خفض مشاكل

<sup>1</sup> جمال محمد أبو شنب ، الإتصال و الغلام و المجتمع: المفاهيم و القضايا و النظرية، دار المعرفة الجامعية ، 2009، ص210، 214.

المرور و تحسين حركته حفاظا على أمن و حياة المواطن ، و هي عمليات مباشرة تدخل في صميم اختصاص مهنة معينة يتولاها رجال مدربون عليها"<sup>1</sup>

#### 5- التوعية الأمنية المرورية:

هي جهود اعلامية تثقيفية تلبوية لجعل الناس يلتزمون بقواعد المرور و قاعدة و قوانين السير الحسن ، من أجل الحد من فداحة الخسائر البشرية و المادية بتنمية الشعور بمسؤولية تجنب أخطاء تجاوز أنظمة المرور لتفادي الأثر السيئ لحوادث المرور

#### 6- ضحايا حوادث المرور هم :

أ- **القتيل** : هو كل شخص لقي مصرعو فور الحادث أو بعد ستة أيام من وقوعه.  
ب- **الجريح** : هو كل شخص أصيب بجروح استلزمت علاج طبي بدخوله أو عدم دخوله الى المستشفى .

7- **الإقناع**: هو ان تجعل شخصا يقوم بعمل ما ، عن طريق النصح و الحجة و المنطق أو القوة ( ابراهيم أبور عرقوب 1993، 189) يوضح هذا التعريف الهدف من الإقناع و الذي هو التأثير على الآخر، كما يوضح طرق الإقناع و هي النصح و الحجة و المنطق و القوة.

#### الدراسات السابقة:

لا يستطيع أي باحث أن ينكر دور الدراسات السابقة و أهميتها و كذلك الخدمة الكبيرة التي تقدمه له على المستوى النظري أو الميداني أو كليهما حيث تعد بمثابة تجارب سابقة يلتبس من خلال الباحث الخطوات المنهجية التي عليه أن يتقيد بها و الأدوات التي يستعملها، و العقبات التي يتفادها، و النفاص التي يتداركها، اضافة الى كونها دليل و مرشد عملي لمختلف المراجع و المصادر و موضع مقرنة مستمرة في كل مراحل اعداد الدراسة فهي إذن بمثابة عامل "مدعم للباحث" منهجيا و علميا رغم ذلك فإن عملية البحث عن دراسات سابقة للدراسة التي بين أيدينا" المعالجة الصحفية لحوادث المرور في الصحافة المكتوبة" أثمرت بالفشل و كل ما حصلنا عليه هو دور قيادة الدرك الوطني في

<sup>1</sup> جمال محمد ابو شنب ، نفس المرجع السابق ، ص 220 ، 223.

حماية المواطنين و التقليل من حوادث الطرقات التي باتت كثيرة في وقتنا الحالي حسب ما تذكره الرسائل الإعلامية من جرائد و غيرها ، اذ تمثل الدراسات التي سيرد ذكرها كل ما أمكننا للحصول عليها.

-  **مجال الدراسة:** يعتبر مجال الدراسة بمثابة خطوة أساسية في البناء المنهجي لأي بحث علمي و منه يتعين علينا تحديد مجال دراستنا البشري، الجغرافي ، و كذا الزمني.

(أ) **المجال البشري:** ( مجتمع البحث) من أجل علمية للدراسة و نتائج واقعية و موضوعية لا بد من تحديد المجتمع الأصلي تحديدا دقيقا و واضحا ، حيث أنه يسمح بتحديد نوع العينة المختارة لجمع المعطيات من أفرادها عن طريق استخدام الأدوات البحثية المناسبة و فيما يتعلق بالمجال البشري لموضوع دراستنا المسمى : " المعالجة الصحفية لحوادث المرور في الصحافة المكتوبة" فقد حبذنا أن نحصر المجال البشري في فئة رجال الدرك الوطني و هذا اعتقادا منا أنهم يمثلون مجتمع الدراسة

(ب) **المجال الجغرافي:** نظرا لطبيعة مجتمع البحث فقد تعين علينا أن نقصد أماكن يتوقع أن تتوفر فيها وحدات المجتمع البشري المقصود من خلال الدراسة .

-  **منهج الدراسة:**

اقتضت طبيعة هذه الدراسة استخدام المنهج التحليلي الوصفي حيث تم جمع البيانات من مختلف المصادر المتاحة و تم تصنيفها بالكيفية التي تسمح بتفسيرها و معرفة دلالتها من أجل اتخاذ تدابير الوقائية الناجعة .

-  **عينة الدراسة:**

تمثل العينة عددا محدودا من المفردات يكون مثلا في خصائصه وسماته لمجموع أفراد الجمهور أو الوثائق المطبوعة أو المسجلة من المجتمع الكلي بما يتفق مع أهداف الدراسة في حدود الوقت و الامكانيات المتاحة لذلك فإن العينة تعتبر جزءا معيناً أو نسبة معينة من أفراد المجتمع الأصلي ثم تعمم نتائج الدراسة على المجتمع و نظرا لشمولية موضوع هذا البحث المسمى ب : "المعالجة الصحفية لحوادث المرور في الصحافة المكتوبة " لإستحالة اجراء الدراسة الميدانية على كل أفراد المجتمع نظرا لكبر حجم مجتمع البحث و لتعقد الحركة المرورية و اتساع عدد السيارات اللامحدود سيكون من الضروري تحديد عينة

مناسبة تخدم هذه الدراسة و قد وقع الإختيار على فئة الدرك الوطني من مجتمع البحث  
لوصول الرسالة بدقة و اقناع الى كافة الجماهير المهمة.

# الفصل الاول : الصحافة المكتوبة المفهوم و الوظائف

المبحث الاول: مفهوم الصحافة المكتوبة

المبحث الثاني: وظائف الصحافة المكتوبة

المبحث الثالث: الصحافة المكتوبة في الجزائر

المبحث الرابع: اهمية و خصائص الصحافة المكتوبة

# الفصل الثاني :مدخل الى حوادث المرور

المبحث الاول:تعريف حوادث المرور

المبحث الثاني:انواع حوادث المرورية

المبحث الثالث:ظاهرة حوادث المرور في الجزائر

المبحث الرابع: شبكة الطرق في الجزائر

# الفصل الثالث :المراحل و النقاط الاساسية للتوعية و الوقاية من حوادث المرور

المبحث الاول:تنظيم و مراقبة حركة المرور

المبحث الثاني:دور اجهزة الامن في السلامة المرورية و الحد من  
ظاهرة حوادث المرور

المبحث الثالث:الاجراءات المستعجلة للحد من ظاهرة تفاقم حوادث المرور

المبحث الرابع: المنظومة القانونية في مجال امن الطرق



## خطة البحث

-مقدمة

-الاطار المنهجي الدراسة

-إشكالية الدراسة و فرضياتها

-تحديد المصطلحات

-الدراسات السابقة

-مجال الدراسة

-منهج الدراسة وتقنيات البحث

الاطار النظري

الفصل الأول : الصحافة المكتوبة المفهوم والوظائف

المبحث الأول : مفهوم الصحافة المكتوبة

المبحث الثاني : وظائف الصحافة المكتوبة

المبحث الثالث : الصحافة المكتوبة في الجزائر

المبحث الرابع : أهمية و خصائص الصحافة المكتوبة

الفصل الثاني : مدخل إلى حوادث المرور

المبحث الأول: تعريف حوادث المرور

المبحث الثاني :أنواع حوادث المرور

المبحث الثالث :ظاهرة حوادث المرور

المبحث الرابع :شبكة الطرق في الجزائر

الفصل الثالث :المراحل و النقاط الأساسية للتوعية و الوقاية من حوادث المرور

المبحث الأول :تنظيم وحركة المرور .

المبحث الثاني :دور أجهزة الأمن في السلامة المرورية و الحد من ظاهرة حوادث المرور

المبحث الثالث: الاجراءات المستعجلة للحد من ظاهرة تفاقم حوادث المرور

المبحث الرابع: المنظومة القانونية في مجال أمن الطرق

الاطار التطبيقي

الفصل الأول: إحصائيات الكوارث المرورية حسب تعليمات مصالح الدرك الوطني

المبحث الأول: إحصائيات حوادث المرور الضحايا خلال الثلاثي الأول من سنة 2015.

المبحث الثاني: إحصائيات حوادث المرور حسب الأيام و شرائح الوقت خلال الثلاثي

الأول من سنة 2015.

المبحث الثالث: إحصائيات حوادث المرور حسب أنواع الطرق و الأشهر خلال الثلاثي

الأول من سنة 2015.

المبحث الرابع: إحصائيات حوادث المرور حسب الأسباب الهامة خلال الثلاثي الأول من

سنة 2015.

الفصل الثاني: الولايات الأكثر عرضة لحوادث المرور و مدى خطورتها

المبحث الأول: توزيع الحوادث حسب الولايات

المبحث الثاني: الولايات الأكثر تسجيلا للحوادث

المبحث الثالث: مؤشرات خطورة الحوادث المرورية

المبحث الرابع: الأولويات العملية و محاور الجهود

الخاتمة

قائمة المصادر و المراجع

الملاحق

خاتمة

## خاتمة

ان حادث المرور ما ينجر عنه من عواقب وخيمة على السلامة الجسدية للأشخاص و ممتلكاتهم ، يفرض على الدركيين الكثير من الاحترافية و الصرامة المطلقة في التحقيقات المتعلقة بها، تسمح عند الضرورة بإعادة تمثيل الحادث يهدف تحديد المسؤوليات و حماية حقوق الضحايا ، هذه التحقيقات لا يمكن انجازها الا من طرف افراد مختصين في هذا الميدان .

علاوة على ذلك، الوضع في السير لمركبات جد متطورة ، لاسيما من حيث السرعة ، تزايد الحظيرة الوطنية للسيارات ، سوء حالة بعض مقاطع الطرق و عدم الإمتثال لقواعد حركة السير كلها عوامل تؤدي الى وقوع حوادث مرور معقدة يصعب تحديد ظروفها بدقة .

في هذا السياق ، اعتمدت قيادة الدرك الوطني إستراتيجية تركز أساسا على تكوين أفراد مختصين في علم حوادث المرور، كخطوة حاسمة في سياق عملية تخصص من خلال إدراج مناهج عمل جديدة و وسائل تقنية جد متطورة ، ان التحري في حوادث المرور شأنه شأن التحري في ميدان الشرطة القضائية باعتباره تحقيق قائم بذاته يهدف الى تمكين السلطات القضائية من تحديد المسؤولية الجزائية و المدنية ضد مخالفين قواعد السير .

من بين التنظيمات الجديدة في سلاح الدرك الوطني، الاعتماد على المورد البشري المتخصص في المنصب و هذا من أجل التحكم الأفضل في تنفيذ مختلف المهام و مثال ذلك تقني علم حوادث المرور الذين ينحصر دورهم أساسا في التدخل في مسرح حوادث المرور من أجل مد يد المساعدة للمحققين ، بالإضافة الى توجيه التحقيقات مع الوقوف على الأسباب الحقيقية لوقوع الحادث و بطريقة علمية ، تترجم في انجاز تقرير تقنية الخاصة بالحوادث و التي ترسل بدورها الى السلطات المختصة .

التقنيون في علم حوادث المرور ، المشكلون كخلايا مكلفون بالقيام بالتحريات النوعية المطابقة للمتطلبات التقنية و العلمية لعلم حوادث المرور، مع اعداد عقب كل تدخل ملف تقني يرفق بمحضر تحقيق المرسل للعدالة و وكالات التأمينات.

رفع القرائن و الأدلة بمصرح الحادث لاستغلالها و السهر على إرسالها الى المعهد الوطني للأدلة الجنائية و علم الإجرام /د لتحليلها من طرف المختصين، و المساهمة مع الضباط و الخبراء للمعهد الوطني للأدلة الجنائية و علم الإجرام /د .

و في حالة تسخيرهم من طرف الجهات القضائية لإعادة تمثيل حوادث المرور اضافة الى تأطير و مساعدة و تقييم خلايا معاينة حوادث المرور العاملة على مستوى الوحدات و المشاركة في التكوين المتواصل للأعوان.

# قائمة المصادر و المراجع

## قائمة المصادر و المراجع

### - المصادر:

- 01- المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق، 2011.
- 02- ملتقى وطني ، دور الجماعات في التوعية للوقاية من حوادث المرور ، الجزائر ، وزارة الداخلية و الجماعات المحلية، 25 نوفمبر2000.
- 03- الملتقى الوطني الثالث حول دور الجماعات المحلية في تهيئة ظروف الأمن و الوقاية من حوادث المرور اليومي 30.31 جويلية 2000، الجزائر ، وزارة الداخلية و الجماعات المحلية .
- 04-مجلة السياقة و الوقاية،2009.
- 05- دور الجمعيات في التوعية للوقاية من حوادث المرور ، المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق، عدد خاص، 2004.
- 06- مجلة الشرطة الأمن في البلد نعمة لا تقدر، العدد 125 ، 2014.
- 07-خلاف فاطمة، حق المواطن في طريق امن ، الجزائر ، الملتقى الوطني الثالث حول دور الجماعات المحلية في تهيئة ظروف الأمن و الوقاية من حوادث المرور 30.31 جويلية2000.

### - القوانين:

- 01- قانون رقم 01-13 المؤرخ في 17 جماد الأولى 1422 الموافق ل 7 غشت ، 2001.
- 02- قانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جماد الأولى عام 1422 الموافق ل 19 غشت ، 2001. المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها .
- 03- الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية / العدد 37، المادة 123 التي تنص على النظافة و حفظ الصحة و الطرقات.
- 04- القانون رقم 09-07 المؤرخ في 11 اكتوبر 2009 المعدل و المتمم للقانون رقم 01-14 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرقات و سلامتها و أمنها.

- 05- قانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جماد الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت ،  
2001 يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرقات و سلامتها و أمنها.
- 06- القانون رقم 16-04 المؤرخ في نوفمبر 2004 المعدل و المتمم للقانون رقم 14  
01- المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرقات و سلامتها و أمنها.

المراجع:

- 01-ماروك نصر الدين ،جريمة السياقة في حالة السكر في القانون الجزائري  
،مديرية الدراسات بالمعهد الوطني للقضاء ،بدون انتاج.
- 02-جمال محمد أبو شنب ، الاتصال و الاعلام و المجتمع ،دار المعرفة  
الجامعية،2009.
- 03-هلال ناتوت ،الصحافة نشأة وتطورا ،الدار الجامعية للطباعة والنشر  
،ط1،2006.
- 04-محمد الهادي الحسني ،دار الأمة ،2010.
- 05-محمد منير حجاب ،مهارات الاتصال للإعلاميين و التربويين و الدعاة ،دار  
الفجر للنشر و التوزيع ،ط1،2008.
- 06-يوسف مرزوق ،فن الكتابة للاذاعة و التلفزيون ،دار المعرفة الجامعية  
،2009.
- 07-فاطمة الزهراء تنبو،المعالجة الإعلامية للأحداث الجهوية في الصحافة  
الجزائرية حالة يومية "النصر"2006.

## المذكرات :

- 01-أمنية حمراني ،الإعلام الأنفي الجزائري و دور العلاقات العامة في تطويره  
(الأمن المروري نموذجا )،مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير ،2010.
- 02-بدر الدين مسعودي ،استراتيجية معالجة أحداث القبائل في الصحافة الجزائرية  
(جريدة الخبر نموذجا )،مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير ،2005.

03-مرابط موسى ،النصوص القانونية المنظمة لحركة المرور و مدى تأثيرها في تحسين مستوى السلامة المرورية ،مذكرة تخرج لنيل شهادة مفتش رئيسي في النقل البري ،2010.

04-بن عباس فتيحة ،دور الاعلام في التوعية و الوقاية من حوادث المرور في المناطق الريفية الجزائرية ،دراسة وصفية استطلاعية ،مذكرة ماجستر غير منشورة ،جامعة الجزائر ،2004.

05-عقاري زكرياء ،دراسة تحليلية لحوادث المرور في الجزائر في الفترة الممتد 1970-2010،مذكرة لنيل شهادة الماستر ،2011.

#### المعاجم:

-عمر معن خليل ،معجم علم الاجتماع المعاصر ،دار الشروق ،عمان الأردن ،ط1،2006.