

مقال بعنوان

الممهلات وعلاقتها بحوادث المرور

في المنظورين القانوني والشرعي

تأليف: الدكتور/ يحيى شراد

الرتبة: أستاذ محاضر قسم - ب -

كلية الحقوق والعلوم السياسية

جامعة لونيبي علي - البليدة 2 - قطب العفرون

ملخص المقال باللغة العربية:

في النقطة الأولى: تكلمت عن موضوع الممهلات من حيث التعريف بمصطلحاتها، ثم تكلمت عن الجانب القانوني الذي ينظم بناء هذه الممهلات، التي أصبحت توضع في أماكن غير لائقة، وبأشكال غير قانونية، من طرف أشخاص غير مؤهلين، وتتسبب يوميا في خسائر معتبرة في الأرواح والأموال.

في النقطة الثانية: ناقشت حصيلة دراسة ميدانية أجرتها المديرية العامة للحماية المدنية، وأخرى قامت بها المديرية العامة للأمن الوطني، فوجدت الحوادث المرورية والخسائر البشرية والمادية تزداد عاما بعد عام، مما يدل على عدم جدوى وسائل الردع التي تنتهجها السلطات الأمنية ضد سائقي السيارات.

وفي الختام ذكرت أهم النتائج التي توصلت إليها من خلال هذا المقال.

Résumé en français:

Dans le premier point; je parlais au sujet de ralentisseurs, en termes de la définition de la terminologie, et également j'ai parlé de l'aspect juridique de la construction de ces ralentisseurs, qui sont devenus placés dans des endroits inappropriés, par des personnes non qualifiées, et causer une perte quotidienne de vies et de matériel.

Dans le second point: j'ai discuté les résultats d'une étude de terrain menée par la direction générale de la protection civile, et une étude réalisée par la direction générale de la sécurité nationale, je remarquai que les accidents de la circulation et des pertes humaines et matérielles, continue d'augmenter année par année, ce qui montre la futilité de la dissuasion par les autorités de sécurité contre les conducteurs des voitures.

En conclusion, j'ai mentionné les résultats les plus importants de cet article.

الكلمات المفتاحية: الممهلات العشوائية - حوادث المرور - الممهلات القانونية.

مقدمة:

1- التعريف بموضوع المقال: إن الممهلات تنقسم إلى نوعين؛ نوع قانوني ونوع عشوائي، وهذا الأخير هو: تلك الممهلات غير القانونية التي توضع من طرف أشخاص غير معينين وغير مؤهلين من أجل بنائها، حيث يقومون بوضعها في أماكن لا تصلح أن توضع فيها، ويتخذون في بنائها أشكالاً مختلفة المقاييس والأحجام ومن مواد مختلفة، خلافاً لما ينص عليه القانون.

وهذه الممهلات les ralentisseurs أو "الدودانات"، كما يسميها العوام تأثراً باللغة الفرنسية التي يستعملها الفرنسيون في لغتهم المتداولة بينهم "les dos-d'ânes".

فإن المتقل في ربوع الجزائر، سواء في مداشرها أو قرأها أو في مدنها الصغيرة منها والكبيرة، وحتى في الفضاء الخالي من السكان بين تلك المداشر والقرى أو بين تلك المدن، أكيد سيعيش أزمة نفسية حقيقية لما يحدث له من متاعب كثيرة، وما يقع من حوادث خطيرة يراها هنا وهناك، لعل السبب الرئيس في وقوعها هو تلك الممهلات غير القانونية، التي توضع هنا وهناك بطرق عشوائية وغير عقلانية.

2- إشكالية الموضوع: في هذا المقال أريد معالجة مشكلة خطيرة تتعلق بالأسباب المباشرة وغير المباشرة لوقوع الحوادث المرورية عبر الطرق العمومية، والتي أرى بأنها تتمثل في بناء تلك الممهلات العشوائية، المنتشرة تبعا لأهواء واضعيها، خلافاً لما ينص عليه القانون، وبناء عليه لا بد من طرح تساؤلات الإشكالية التالية:

(أ) ما هي الممهلات القانونية؟، وما هي الممهلات العشوائية؟، وما علاقتهما بحوادث المرور؟

(ب) وهل هناك قوانين تنظم هذه الممهلات، وأخرى جزائية رادعة للمخالفين؟

(ج) وهل الوسائل الردعية المفروضة على السائقين، قللت من حوادث المرور أم لا؟

وسأحاول الإجابة عن تساؤلات هذه الإشكالية بالقدر المستطاع، وذلك فيما يلي:

المطلب الأول

الممهلات القانونية والعشوائية

حتى يمكننا التفرقة بين الممهلات القانونية والعشوائية حقيقة، يتطلب مني التعرض لتعريف كلا النوعين؛ من الناحية اللغوية والقانونية.

الفرع الأول: تعريف الممهلات لغة وقانونا.

1- تعريف الممهلات لغة: [الممهلات: ج، مفردا مهمل]، وممهل السرعة؛ يعني مخفض لها، والمَهْل والمَهْل والمُهْلَة كله السكينة والثَّوْدَة والرَّفْق، وأمَّهله أنظره ورَفَّق به ولم يعجل عليه، ومَهَّله تمهِيلاً أَجَّله والاستمَهل الاستنظار، وتمَهَّل في عمله اتَّادَ وكلُّ ترفُّقٍ تمَهَّل¹.

قال الله: {فَمَهَّلِ الْكَافِرِينَ أَمَّهُمْ رُؤُودًا}².

أي أحرهم، ولا تسأل الله تعجيل إهلاكهم، وارض بما يدبره في أمورهم³.

ثم نسخت آية الإمهال بآية السيف، التي جاء فيها قوله: {فَأَقْتُلُوا الْمُشْرِكِينَ حَيْثُ وَجَدْتُمُوهُمْ}⁴. و"أمهلم": أي أنظرهم، ومهله تمهيلا، والاسم: المهلة. والاستمهال: الاستنظار. وتمهل في أمره أي اتَّادَ. ويقال: مهلا يا فلان؛ أي رفقا وسكونا. "رويدا" أي قريبا؛ وعند ابن عباس وقتادة: قليلا. والتقدير: أمهلم إمهالا قليلا⁵.

2- تعريف الممهلات قانونا: الممهلات القانونية هي: التي لا بد أن تأخذ في بنائها؛ شكل طبيعي "حدبة" بغير⁷، أو شكل هندسي "شبه منحرف"⁸، والتي لا يمكن بناؤها إلا من طرف أعوان مؤهلين مهنيا، ومعينين من قبل السلطات المحلية المعنية بالأمر، ويتم بناؤها بواسطة الخرسانة الزفتية أو الخرسانة الاسمنتية⁹.

أما مقاييس الممهلات؛ بالنسبة للممهل الذي يكون على شكل طبيعي "حدبة بغير bosses de chameau"، أو شكل هندسي "شبه منحرف trapézoïdal"، حسب ما جاء في ملحق القرار المؤرخ في 2006/04/09م، المنشور بـ الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية - العدد 27، بتاريخ: 2006/04/26م، الذي أشارت إليه المادة: الثالثة منه¹⁰، بأن

يبدأ تحميل الممهل بـ 5م، ثم يستمر في الارتفاع مسافة مترين، ليكون عند ارتفاع وسط الحدبة 10سم، ثم يستمر في الهبوط مسافة مترين لينتهي بـ 5م، فيكون بذلك: (مقياس عرض الممهل 4م، يكون في نقطة البداية بـ 5م، ويكون في نقطة الوسط بـ 10سم، ويكون في نقطة النهاية بـ 5م)¹¹، وهذا هو الوضع القانوني لبناء الممهلات.

لكن للأسف الشديد فإن هذه المقاييس القانونية، لا نجد لها أثرا في واقع الممهلات، التي نسير عليها مئات المرات يوميا إلا القليل جدا، وهي متناثرة في عدد من المدن هنا وهناك، وإذا ما أردنا أن نعرف النسبة المئوية للممهلات القانونية، من بين الممهلات العشوائية، فإننا لا نجافي الصواب، إذا ما قدرناها بـ 5% فقط، وهي نسبة ضئيلة جدا لحد لا يطاق.

وعليه يبدو أن السلطات الولائية والبلدية، في جميع أنحاء الوطن، ودون استثناء، إلى حد الآن، لم تقم بالسهر على تنظيم هذه الممهلات بجدية طبقا للقانون، وتركت الأمر هملا دون رقيب ولا حسيب، لأن حتى بعض الولايات التي حاولت تنظيم هذه الممهلات في بعض الجهات من ترابها الإقليمي كبلدية غرداية مثلا: والتي نظمت وسط المدينة بممهلات قانونية، فإننا نجد بعض البلديات خارج المدينة الولائية مهملة، وكأن الكثير من البلديات لا تعنيها مثل هذه القوانين، إذا علمنا أن القوانين المنظمة للممهلات بدأت تصدر في الجرائد الرسمية للجمهورية الجزائرية قبل سنة 2005م، ونحن الآن في سنة 2017م، ولم تطبق ولم تحترم من طرف السلطات المعنية، فبماذا نفسر مثل هذه الوضعية، أهو عصيان أم ماذا؟، فالقانون في دولة القانون يجب أن يحترم، لما يصدر في الجريد الرسمية، بعد يوم واحد يصبح ساري المفعول، ويجب تطبيقه على الجميع، وفي كامل التراب الوطني، وإلا فالدولة سيحكمها إذن قانون الغاب¹².

الفرع الثاني: التعريف بالممهلات العشوائية وأضرارها.

لمعرفة حقيقة هذا النوع من الممهلات غير القانونية التي يتم وضعها من طرف أناس غير مؤهلين، والتي لا تمت بأية صلة للقوانين التي سنتها الدولة، بهدف سلامة المواطنين، وليس الفتك بأرواحهم وتحطيم سياراتهم، يجب أن أتكلّم عنها بشيء من التوضيح، للتعريف

بها في النقطة (1)، وعن الأضرار البشرية والخسائر المادية، التي تتسبب فيها في النقطة (2)، وهذا فيما يلي:

1- إن الممهلات العشوائية "les dos-d'ânes": هي: تلك الممهلات غير القانونية التي توضع من طرف أشخاص غير مؤهلين، وغير معنيين ببنائها، حيث يقومون بوضعها في الأماكن غير اللائقة، وغير المدروسة حسب القوانين المتعلقة بها، وبذلك فهي تشكل خطرا كبيرا على السلامة المرورية، إذ تهدد حياة المواطنين وممتلكاتهم بالأخطار في كل لحظة، حيث يتخذون في بنائها أشكالا مختلفة المقاييس والأحجام ومن مواد مختلفة كذلك، خلافا لما تنص عليه قوانين الدولة الجزائرية¹³.

حيث يقول الأستاذ: "بلقاسم حوام"¹⁴، (تحولت الممهلات أو "الدودانات" في الجزائر إلى مرادفٍ للفوضى والعشوائية عبر الطرقات، وأصبحت هاجسا يوميا لأصحاب المركبات الذين ينامون ويستيقظون على ممهلات جديدة، توضع بطريقة انفرادية وعشوائية من طرف المواطنين، ما يجعلها تتسبب في كوارث وحوادث بالجملة، فلاهي بنيت بالطريقة الصحيحة ولا توجد أي إشارة للدلالة عليها، كما أنها لا تتوفر على الطلاء الأبيض، ما يجعل رؤيتها صعبة، بل منعدمة في الليل، ما حوّلها إلى مصدر لحوادث مرور مميتة ومصدر لإتلاف وتكسير السيارات)¹⁵.

ويضيف في نفس السياق؛ أن السيد "سليم قاسمي"¹⁶، أكد أنه قدم مراسلات متعددة لوزارة النقل، قصد الوقف الفوري للبناء العشوائي للممهلات، التي شوّهت شوارع وطرقات الجزائر، مضيفا أن أغلبها توضع في الطرق البلدية داخل المدن من طرف المواطنين بهدف إرغام السائقين على التقليل من السرعة، كما تأتي أيضا كرد فعل لبعض العائلات التي تعرض أحد أفرادها للوفاة بسبب صدمة من طرف سيارة أو شاحنة في الطرقات البلدية أو الولائية¹⁷.

حيث أوضح السيد: سليم قاسمي، بأن المرسوم الوزاري المشترك حدد بالتفصيل المقاييس التي يجب أن تتوفر في إنجاز الممهلات، بداية بالمواد المستعملة، التي يجب أن تكون من المطاط أو الزفت، بالإضافة إلى الارتفاع الذي يجب أن لا يتعدى 10 سم

والعرض الذي يتراوح بين متر ونصف وأربعة أمتار، بالإضافة إلى وجوب وجود إشارتين، الأولى تنبيهية على مسافة 50 أو 30 متراً قبل الممهلة، والثانية موقعية أمام الممهلة التي يجب أن تظلي بلون مميز لإظهارها في الليل¹⁸.

مضيفاً بأن 90% من البلديات لا تحترم هذه المقاييس، بإنجازها لممهلات أشبه بالحواجز المانعة للسير، لأن بعض السيارات لا تستطيع حتى أن تمر فوقها إلا بعد خدش بعض الأجزاء السفلية للمركبة، ما جعل هذه الممهلات محل انتقاد وتذمر شديدين لدى السائقين، وأغلب المواطنين، مشيراً إلى هذه الوضعية التي تشوه جمال المحيط والطرق والشوارع¹⁹.

ويتضح للوهلة الأولى، أن السيد: "سليم قاسمي"، وهو يتكلم عن هذه الممهلات العشوائية، كان اهتمامه بالأساس، منصبا على جمال المحيط، وعدم تشويه شوارع وطرق الجزائر فحسب، بغض النظر عما تسببه من خسائر مادية وبشرية، وإلا كان أشار إليها هي أيضاً في سياق حديثه لأنها الأهم، وربما قد يكون ألمه ذلك مثل باقي المواطنين، ولكن لم يفصح عنه لسبب ما، وأثر ذكر تشويه جمال المحيط فقط.

حيث إن المحافظة على جمال المحيط من التحسينات، هو مطلب حضاري وقانوني وشرعي أيضاً، بالأخص في عصرنا هذا الذي نعيشه بين الأمم المتقدمة، فهو يدل بلا ريب على الرقي والازدهار، والمشرع قد سن العديد من القوانين في هذا الجانب، وأيضاً ديننا الحنيف يحث دائماً على النظافة والجمال، لأن الله جميل يحب الجمال، كما جاء في الحديث الشريف: {...عن عبد الله بن مسعود عن النبي صلى الله عليه وسلم قال: "لا يدخل الجنة من كان في قلبه مثقال ذرة من كبر"، قال رجل: إن الرجل يحب أن يكون ثوبه حسناً ونعله حسنة، قال: "إن الله جميل يحب الجمال، الكبر بطر الحق وغمط الناس"²⁰، والله Ψ يحب كذلك أن يرى أثر نعمته على عباده، كما جاء في الحديث الشريف: {...عن أبي هريرة، رفعه "إن الله يحب أن يرى أثر نعمته على عبده"²¹، أما المحافظة على الأنفس والأموال فهي من الضروريات الخمس²²، وحفظ الضروريات مقدم شرعاً على حفظ التحسينات²³.

2- أما عن الأضرار المنجزة عن وضعية هذه الممهلات العشوائية، فيمكن حصرها في نوعين من الأضرار؛ أحدهما جسماني يتعلق بالمسافرين، والآخر مادي يتعلق بالمركبات التي تقل المسافرين وتقل البضائع، وفي هذا المقال يكفي أن أذكر عينتين فحسب، ولنقس عليهما:

النوع الأول: الأضرار الجسمانية؛ بودي التكلم في هذه العينة عن الأضرار الجسمية والنفسية التي تلحقها الممهلات العشوائية بالركاب والمسافرين، وخاصة كبار السن والنساء الحوامل، حيث أكدت الدكتورة/ سمية بوصيف²⁴، أنها عادة ما تتصح النساء الحوامل بتجنب استعمال الطرقات قدر الإمكان، لاحتوائها على ممهلات مرتفعة كثيرا تجعل المركبة تهتز بشدة للأعلى والأسفل ثم اليمين والشمال في نفس الوقت، مما قد يتسبب في سقوط الجنين، مثلما حدث لبعض النساء، خاصة إذا كانت المرأة جالسة في مؤخرة الحافلة، واستغربت المتحدثة صمت السلطات الوصية أمام الانتشار الفطري للممهلات العشوائية، التي تحولت إلى خطر كبير على الصحة العمومية، ما يستدعي إرادة حقيقية لإصلاح الأوضاع والحفاظ على صحة وحياة المواطنين وسلامتهم²⁵.

ومثل هذه الأضرار المذكورة، فهي تكون أثناء السير العادي للمركبات فقط، بعيدا عن حوادث المرور، أما إذا وقع حادث مروري إذا قدر الله، فحدث ولا حرج عن الأضرار الجسمانية والمادية والنفسية المعتبرة، التي تصيب شريحة عريضة من المواطنين الأبرياء.

النوع الثاني: الأضرار المادية؛ أما عن الأضرار المادية التي تلحقها الممهلات العشوائية بالسيارات، فإن المسافر داخل الجزائر من شرقها إلى غربها ومن جنوبها إلى شمالها، فسيرى العجب، وسيصادف حوادث مرعبة تفوق الخيال، وسيارات محطمة بالكامل، أما عن السيارات الناجية من الحطام، فيؤكد لنا السيد: "مزيان شميل"²⁶، بأن القانون يسمح بوضع "الممهلات ذات المواصفات القانونية"²⁷، لحث صاحب السيارة على التخفيف من سرعتها، وليس التوقف النهائي²⁸، على عكس "الدودانات" العشوائية التي ترغم السائق على التوقف التام، بهدف المحافظة على سيارته، وإن هذه "الدودانات" بشكلها الموجود في الجزائر، تساهم في إنقاص العمر الافتراضي للعديد من أجزاء السيارة، في مقدمتها ممتص الصدمات، ونظام الفرملة، بالإضافة إلى التأثير السلبي على علبة السرعات والمحرك،

وأضاف أنه استقبل في ورشته عددا كبيرا من السيارات، التي تعرضت إلى أضرار بالغة على مستوى ممتص الصدمات وموجه العجلات، بسبب تعرضها إلى صدمة قوية مع الممهلّات المرتفعة في حجمها، أو التي تكون غير مرئية بسبب الظلام، ما يجعلها العدو الأول للسيارات في الجزائر²⁹.

ويتضح إن مثل هذه الممهلّات منافي لأحكام القانون الجزائري، المنشور في الجرائد الرسمية المذكورة أعلاه³⁰، كما هو منافي أيضا لأحكام الشريعة الإسلامية، التي من ضرورياتها الخمس المحافظة على النفس والمال³¹.

وعليه يبدو مما تدارسناه أنفا؛ إن هذه الممهلّات العشوائية يستنكرها المجتمع الجزائري وإنها في أحسن أحوالها تجلب له المتاعب والانزعاج، وفي أسوأ أحوالها تتسبب له في الموت المؤكد أو الإعاقة الدائمة للكثير من المواطنين، وتحطيم الكثير من السيارات.

وعليه يجب على كل مسؤول أن يعي المسؤولية الملقاة على عاتقه، وأيما رئيس بلدية أو والي ولاية، يقع في دائرة إقليمه حادث مرور مروّع للمواطنين، ويكون سبب هذا الحادث ممهلا عشوائيا، أو طريقا مهترئا اهتراء فادحا، يجب أن يُسأل عنه قانونا أمام العدالة، لجبر الضرر الذي يلحق بالضحايا، وهو مسؤول أيضا أمام الله يوم القيامة، كما جاء في الحديث الشريف: {... عن عبد الله بن عمر ١٧: أن رسول الله صلى الله عليه وسلم قال: "كلكم راع ومسؤول عن رعيته فالإمام راع وهو مسؤول عن رعيته والرجل في أهله راع وهو مسؤول عن رعيته والمرأة في بيت زوجها راعية وهي مسؤولة عن رعيته والخادم في مال سيده راع وهو مسؤول عن رعيته قال: سمعت هؤلاء من رسول الله صلى الله عليه وسلم وأحسب النبي صلى الله عليه وسلم قال: والرجل في مال أبيه راع وهو مسؤول عن رعيته، فكلكم راع، وكلكم مسؤول عن رعيته"³².

وبالمقارنة مع دول أخرى غير مسلمة ولكنها تحترم المواطن وتحترم القانون، كفرنسا مثلا: - التي كثيرا ما يتأثر المشرع الجزائري بتشريعاتها فيقتبس منها- فهي أيضا عندها نفس المشكل في تنظيم "الممهلّات les ralentisseurs"، حيث أطلعنا الصحافية الفرنسية: ("آن-كلود مارتين anne-claud martin" من جريدة - لوفيقارو lefigaro.fr)³³، على

معاناة السائقين الفرنسيين مع الممهلات العشوائية، ولكن نجدهم أحسن حظا من الجزائريين، فهم على الأقل يُعوّضون في حالة وقوع خسائر بشرية أو مادية تنجم عن استعمال الطريق مهما كان السبب، ومنها "الممهلات العشوائية"، فالتشريع الفرنسي يلزم رؤساء البلديات بالتعويض لأصحاب السيارات عن الخسائر الناجمة بسبب الطرقات المهترئة، أو بسبب الممهلات العشوائية، التي لا تحمل المواصفات القانونية، وهذا ما يجب على المشرع الجزائري التقطن إليه وإدراجه في قانون العقوبات ليتحمل الكل مسؤوليته أمام القانون، كي يكون هذا القانون من جهة أولى: رادعا للمسؤولين الذين لا يقومون بأداء مهامهم على أحسن حال، ومن جهة ثانية: حتى لا تضيع حقوق ضحايا حوادث الطرقات، بسبب عدم معرفة المسؤول المدني من الناحية القانونية³⁴.

المطلب الثاني

الممهلات العشوائية وحوادث المرور

بودي في هذا المطلب أن أشخص الداء وأبحث له عن دواء، وذلك بسرد بعض الوقائع التي حدثت وتحدث يوميا للمواطن الجزائري بسبب هذه الممهلات وخاصة العشوائية، وذلك في الفرع الأول، ثم نتكلم بلغة الأرقام، بواسطة حصيلة ميدانية قدمتها المديرية العامة للحماية المدنية، من خلال عملها العادي عن حوادث المرور، وأخرى مماثلة ولكنها أكثر دقة، قدمتها المديرية العامة للأمن الوطني، فهي محصورة في سنوات معينة وفي جدول يبين لنا الزيادة بالنسب المئوية، وهذا في الفرع الثاني:

الفرع الأول: معاناة الشعب الجزائري بسبب الممهلات العشوائية.

إن المواطن الجزائري وهو يتنقل بسيارته في ربوع الوطن، يتعرض في غدوه ورواحه لمعوقات كثيرة تجعله غير آمن على حياته وعلى مركبته، وسبب ذلك يعود إلى الحواجز التي توضع في طريقه، وهذه الممهلات التي توضع في طريق الناس تنقسم في شكلها إلى نوعين؛ نوع نجده مطابقا للمقاييس القانونية، ولا يشكل أي خطر على المسافرين، وهو ما أسميه في هذا المقال بـ"الممهلات القانونية"، ونوع آخر غير مطابق للمقاييس القانونية، وهو يشكل خطرا حقيقيا على المسافرين ومستعملي الطرقات، فيتسبب في إزهاق الأرواح وتحطيم المركبات، وهو ما يسمى بـ"الممهلات العشوائية"³⁵.

حيث إن هذه الممهلات العشوائية، جعلت أمن المواطنين يتحول إلى رعب وتوتر وقلق معيش يوميا، وهم يمرون عليها حذرين بدرجة السرعة الأولى عند بعض الممهلات العشوائية، وبالتوقف التام عند البعض الآخر ليسلموا من أذاها وقد يفاجأ بهذه الممهلات الغير معلن عنها مسبقا وما أكثرها، فتكون النتيجة وخيمة إما وفاة الركاب أو جرحهم مع التحطم الكلي أو الجزئي للمركبة، وإن حالف الحظ صاحب السيارة ولم يكن الموت محققا، فسيكون الفزع والهلع والعطب والخسارة واقعين لا محالة، فهذه "الممهلات العشوائية" القاتلة أو المسببة للرعب والخسارة، توضع في كل مكان ومن طرف أي أحد ممن يرغب في

وضعها، بأحجام وأشكال مختلفة وهي مصنوعة من الحديد، ومن الحصى المزفت ومن الإسمنت المحشو بفتات الحجارة وغيرها، وهي مسلطة على الناس من طرف واضعها سواء بالقانون أو بغير القانون، لأن الكثير من هواة وضع هذه الممهلات القاتلة، أو التي تكون في أحسن أحوالها مزعجة وسببا في عطب السيارات التي تمر فوقها، فهي في نظري - والكثير من المواطنين يشاطرنى الرأي- توحى بنية سيئة للغاية عند وضعها، وبالتالي فهي ممنوعة قانونا لأنها مخالفة للمواصفات القانونية الموصي بها من طرف السلطات العليا في البلاد، وإن الأضرار الناتجة عن هذه الممهلات العشوائية محرمة شرعا وقانونا، ولا بد أن تكون محل تعويض³⁶.

حتى لا يكون المواطن الجزائري في همل لا قانون يحميه، من جرائم ترتكب ضده كل حين ببشاعة ووحشية بسبب الممهلات العشوائية، على مرأى ومسمع من السلطات المخول لها حفظ الأمن عبر الطرقات، بدعوى حفظ المارة، ولكن أليس للركاب أيضا مثل هذا الحق³⁷؟

الفرع الثاني: حوادث المرور، أسبابها والوقاية منها.

يبدو إن السائق الجزائري يُحمّل دائما المسؤولية الكاملة لوحده، رغم أن له شركاء في المسؤولية، فهو في الكثير من الحالات لا يُحترم في شعوره أثناء السياقة، فهو بشر ومن حقه أن ينصفه المجتمع ولو قليلا، حيث نجده في الطريق الذي يسير فيه مغبون بسبب اهتزاز الطريق وامتلأها بالحفر، أو بالممهلات العشوائية المنتشرة بكثرة، وهذا الشيء يسبب له انزعاج نفسي كبير، لأنه يسوق في وضعية غير مريحة، وإذا كان يسير في طريق جيد نوعا ما كالطريق السيارة، فالرادار يترصده في كل حين، وهذا الشيء أيضا يسبب له انزعاج نفسي، لأنه يسوق في وضعية مقلقة وتحت تأثير الخوف، لأن القانون يعاقبه على مخالفة واحدة عقوبات متعددة، مثلا: عن الزيادة في السرعة، يعاقب السائق بعقوبات أصلية هي: سحب رخصة السياقة، وتسديد الغرامة الجزافية، وعقوبات أخرى تبعية هي: حرمانه من استعمال سيارته، إذا كانت مصدر قوت عائلته لمدة شهر أو أكثر، أيضا: التنقل لجلسة الحكم يكلف السائق مصاريف إضافية بسبب الإطعام والإيواء في الفنادق إذا كان بعيدا عن مقر الدائرة التي يحاكم فيها، وأكثر من تسحب منهم رخص السياقة هم مسافرون خارج

ولاياتهم، وهذا ما يجعل السائق الجزائري، يحس بالظلم وبالتالي متهور في سياقته، مما جعل حوادث المرور مرتفعة في البلدان العربية أكثر من غيرها بل تحتل المراتب الأولى عالمياً من حيث حوادث المرور³⁸.

والسؤال المطروح: هل الوسائل المختلفة المسخرة لأمن الطرقات، بالأخص منها الإجراءات الوقائية كالممهلات، والإجراءات الردعية كالغرامات المالية، وسحب رخص السياقة ضد السائقين، قللت من حوادث المرور، أم أكثرت منها؟

والجواب على هذا الإشكال سنعرفه بعد التعرض للدراستين التاليتين:

الدراسة الأولى: تتمثل فيما نشرته جريدة الفجر بقلم الأستاذ: إدريس قديح، حيث شهدت حوادث المرور خلال العشر سنوات مابين: (1999 و 2008)، ارتفاعاً مذهلاً حسب حصيلة قدمتها المديرية العامة للحماية المدنية، حيث ارتفع عدد الحوادث من 13516 سنة 1999 إلى 24718 سنة 2008م، وحسب مسؤول بالقطاع، فإن السبب يرجع إلى ارتفاع عدد المركبات إلى جانب الإفراط في السرعة والتجاوزات الخطيرة، وفي عرض تفصيلي تم تسجيل 4984 حادث خلال سنة 1994م تسبب في وفاة 1134 شخصاً، ليرتفع بعد ذلك عدد الحوادث خلال الخمس سنوات التالية، حيث تم إحصاء 13516 حادث، أي ما يفوق الضعف إلى جانب تسجيل 1522 حالة وفاة في نفس السنة، أما سنة 2007م فأحصت 21867 حادث مرور، خلف وفاة 2123 شخص خلال سنة 2007م، ورغم حملات التحسيس للحد من إرهاب الطرقات، إلا أن عدد الحوادث سجل ارتفاعاً محسوساً خلال السنة الماضية، كما سجلت الخسائر المادية ارتفاعاً هي الأخرى، ويأتي ذلك رغم الحملات التحسيسية والقوانين الصارمة، وتكثيف نشاطات أعوان الشرطة المرورية، وأعوان الدرك في مراقبة الطرقات واعتماد أجهزة تحديد السرعة وغيرها من التحركات التي تهدف إلى التقليل من حوادث المرور، إلا أن ذلك لم يحد من الظاهرة التي أصبحت تحصد أرواحاً بالآلاف، وتفتح هذه الأرقام الخطيرة المجال، للتساؤل عن كان السبب وراء ارتفاع عدد الحوادث، أهو ضعف تكوين السائقين؟ أم أنها حالة الطرقات، أم أن الخلل الحقيقي يكمن في انعدام الوعي والإحساس بالمسؤولية³⁹؟

الدراسة الثانية: تتمثل في حصيلة نشرتها المديرية العامة للأمن الوطني خلال السنوات التالية حسب الجداول أدناه⁴⁰:

أ) سنة 2012 ومقارنتها بسنة 2011م

التعيين	سنة 2011	سنة 2012	الفارق	النسبة
عدد الحوادث	18467	17170	-1297	-07,02%
عدد الجرحى	21425	20266	-1159	-05,41%
عدد القتلى	767	710	-57	-07,43%

ب) سنة 2013 ومقارنتها بسنة 2012م

التعيين	سنة 2012	سنة 2013	الفارق	النسبة
عدد الحوادث	17170	17363	+193	+1,12%
عدد الجرحى	20266	20462	+196	+0,96%
عدد القتلى	710	792	+82	+11,54%

ج) سنة 2014 ومقارنتها بسنة 2013م

التعيين	سنة 2013	سنة 2014	الفارق	النسبة
عدد الحوادث	17363	17383	+20	+00,12%
عدد الجرحى	20462	20717	+255	+01,25%
عدد القتلى	792	828	+36	+04,55%

د) عينة من سنة 2015م

التعيين	من 02 إلى 08/06/2015	من 09 إلى 15/08/2015	الفارق	النسبة
عدد الحوادث	262	267	+05	+01,90%
عدد الجرحى	304	314	+10	+03,29%
عدد القتلى	03	13	+10	+333,33%

أما في سنة 2016م، فإن الوسائل الردعية التي قامت بها مجموعات الدرك الوطني، ضد سائقي السيارات ومركبات نقل المسافرين والبضائع، قد بلغت رقما خياليا.

حيث وضعت قيادة الدرك الوطني خلال سنة 2016م عدة إجراءات وقائية، ووسائل حديثة من خلال توفير 571 رادار، يعمل بالنظام الثابت للحد من حوادث المرور.

وفي هذا الإطار، أكد "العقيد محمد تريكي"⁴¹ اليوم الثلاثاء: 28/02/2017م، خلال عرضه لحصيلة حوادث المرور ونشاط أمن الطرقات لوحدات الدرك الوطني خلال سنة 2016م، أن وحدات الدرك الوطني تدعمت بوسائل عمل جديدة للتقليص من حوادث المرور، خاصة عبر الطرق والنقاط التي تعرف حركة مرورية كبيرة.

وبخصوص تعزيز مجال التوعية والتحسيس، ذكر المسؤول ذاته أنه تم في سنة 2016م تسجيل أزيد من 160 ألف نشاط تحسيسي ووقائي، في مجال السلامة المرورية، مشيرا إلى إطلاق مشروع "الدركي الرقمي" المزود بوسائل تكنولوجية حديثة لتقديم "خدمة نوعية ومتميزة في الميدان تتماشى مع متطلبات العصر في مجال الوقاية المرورية.

وبخصوص المجال الردعي، فقد قُدرت القيمة المالية للغرامات الجزافية المسددة من طرف مرتكبي المخالفات المرورية خلال سنة 2016م بـ 3 ملايين دج.

وتم أيضا تسجيل أزيد من 200 ألف جنحة، وأزيد من 855 ألف مخالفة، ارتكبت من طرف سائقي مركبات نقل البضائع والمسافرين، بالإضافة إلى سحب 1.657.000 رخصة سياقة⁴².

الخاتمة:

يتضح من خلال ما تدارسناه آنفا، بحثا عن سبب ارتفاع حوادث المرور، وخاصة ما لاحظناه من حصيلة المديرية العامة للحماية المدنية لعشر سنوات، ممتدة من سنة: 1999 إلى 2008م، وكذا من حصيلة المديرية العامة للأمن الوطني لخمس سنوات ممتدة من سنة: 2011 إلى 2015م، وأخيرا ما نشرته قيادة الدرك الوطني كحصيلة وقائية وردعية، خلال سنة 2016م، تؤكد لي بأن السبب الرئيس في ارتفاع هذه الحوادث المرورية المرعبة هو الجهل الأعمى للكثير من السائقين وعدم أهليتهم للسياسة، لأن من يعلم بالخطر المميت لا يقبل عليه، ولنضرب مثلا عن العلم الحقيقي بخطر الهلاك، هل لأحد من الناس، إذا فرضنا أنه يعلم يقينا لو تجاوز بسيارته سيارة أخرى في منعرج خطير، سيتقابل حتما مع شاحنة في مواجهته، وستدوسه وستحطم سيارته تماما وسيموت لا محالة أو يتعوق مدى الحياة، هل سيقدم على هذا التجاوز الخطير المميت؟ والجواب أكيد لا، لأن من يقوم بذلك أو يقدم عليه هو المتهور في السياسة، والجاهل بعواقب تهوره فقط.

أما السبب الثاني الذي لا يقل خطورة عن الأول فهو تلك الممهلات العشوائية التي تبنى في كل مكان وبكثرة، خلافا لما ينص عليه قانون الدولة الجزائرية وينظمه.

وعليه فالجاهل بأخلاقيات السياسة، وبتطبيق القانون عند بناء الممهلات، وبأخطار الطريق، وبالقانون والشرع، هو السبب الرئيس في زيادة ارتفاع حوادث المرور بأفعاله المخالفة للقانون.

ولهذا فلا ينفع الردع المادي والمعنوي، ما لم يتعلم السائق أخلاقيات السياسة، ويؤهل تأهيلا علميا أكاديميا، فالسائق الجزائري جاهل من حيث إتقان فن السياسة، وأنه لم يتلق تكويننا ملائما يؤهله لقيادة السيارات، فهو لا يعلم أخطار الطريق حقيقة، ولا يعلم أن القوانين ستسلط عليه إن ارتكب مخالفة أو جرما، ويعلم فقط كيف يجلس خلف المقعد ويحرك السيارة وبأن شركة التأمين ستحمي سيارته من الخسائر المادية، ولا يعلم علم اليقين، أنه إذا تعرض لحدث مرور ما، ربما ستصيبه الموت أو الإعاقة الدائمة، ولا يعلم علم اليقين أن من يكون هو سببا في جرحهم أو موتهم سيحاسب عنهم يوم القيامة أمام الله، وربما كانوا سببا في

دخوله إلى نار جهنم حتى لو صلى وزكى وصام وحج البيت، وهو كذلك لا يعلم يقينا أنه بتهوره في نشوة السياقة بسرعة غير مسموح بها في مكان معين، ويصادف أن يرتكب حادث مرور، يتسبب في قتل الغير، سيكون قتله عمدي شرعا، وربما هذا الغير له أولاد قصر يعيلهم وليس لهم غيره إلا الله، فيأتي هو برعونته ويقضي عليه فيموت ويترك أولادا جياعا عراة يكون ويشتكون قاتل أبيهم إلى الله، فكيف له من الله يوم القيامة وهو يحاسبه عن قتل هذا الرجل وعن أبنائه الذين تسبب في تركهم يتامى لا معيل لهم يتكفون الناس؟

النتائج المتوصل إليها:

1- لا بد على السلطات من إيجاد الحل الأمثل لمعالجة هذه الظاهرة وتطبيق القانون بصرامة على المخالفين للقانون في بناء هذه الممهلات، وتجعل بنائها من اختصاص البلديات فقط، طبقا للمراسيم التنفيذية والقرارات التنظيمية الصادرة في هذا الشأن، وتدرج جرائم الممهلات العشوائية صراحة ضمن قانون العقوبات، وتحمل البلديات المخالفة مسؤولية الحوادث المنجرة عنها.

2- يجب على الدولة أن تفتح مدارس تأهيلية خاصة بتعليم فنون السياقة تعليما أكاديميا، يتلقى فيها السائقون العلم التقني للسيارات، والعلم النفسي لأخلاقيات السياقة، والعلم القانوني ليعلم من خلاله جرائم المخالفات والجنح والجنايات وما يترتب عن كل جرم من عقاب، والعلم الشرعي ليعلم أنه إذا نجا في الدنيا من جرم ارتكبه في حق الغير وفر هاربا فإن الله سيحاسبه يوم القيامة حسابا عسيرا.

3- لا تسلم رخصة السياقة إلا بعد استيفاء شروط دقيقة تكون مدروسة من قبل خبراء، حتى يكون حاملها أهلا لها من جميع النواحي؛ العقلية، العلمية، الأخلاقية، القانونية، الشرعية، وحينئذ لا نحتاج إلى بذل الكثير من الجهد من طرف قوات الأمن والدرك ووسائل الردع، فالكل سيكون مسؤولا عن نفسه بنفسه، سيردعه ضميره في كل حين، وستقل الحوادث وستهدأ النفوس وتطمئن، ولا نحتاج إلى ممهلات ولا إلى رادارات وسيبقى تنظيم المرور سهلا على الجميع، الكل يعلم ماله وما عليه.

الهوامش:

- 01- انظر: أبا الفضل جمال الدين ابن منظور - لسان العرب - تحقيق عبد الله علي الكبير ومن معه - دار المعارف، القاهرة - مج6 - دط والسنة - ص 4289.
- 02- سورة الطارق - الآية: 17.
- 03- انظر: أبا عبد الله محمد القرطبي - الجامع لأحكام القرآن - تحقيق: هشام سمير البخاري - دار عالم الكتب - الرياض، المملكة العربية السعودية _ مج 20- دط - سنة 2003م - ص12.
- 04- سورة التوبة - من الآية: 4.
- 05- انظر: أبا عبد الله محمد القرطبي - الجامع لأحكام القرآن - المرجع نفسه والصفحة.
- 06- راجع: الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية - عدد 27 بتاريخ: 2006/04/26م - قرار وزاري - مؤرخ في: 2006/04/09م - ص22.
- 07- انظر: ابن منظور - لسان العرب - المرجع نفسه - ص.311. ش: البَعِيرُ الجَمَلُ، والجمع أَبْعَرَةٌ في الجمع الأقل، وَأَبَاعِرٌ وَأَبَاعِيرٌ وَيُعْرَانٌ وَيُعْرَانٌ، قال ابن بري: أَبَاعِرٌ جمع أَبْعَرَةٍ وَأَبْعَرَةٌ جمع بَعِيرٍ وَأَبَاعِرٌ جمع الجمع وليس جمعاً لبعير، قال الجوهري والبعير من الإبل بمنزلة الإنسان من الناس، يقال للجمل بَعِيرٌ وللناقة بَعِيرٌ، قال: وإنما يقال له بعير إذا أُجذع، يقال رأيت بعيراً من بعيد ولا يبالي ذكراً كان أو أنثى.
- 08- راجع: الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية - المرجع نفسه - ص.23.
- 09- انظر: المادة: 2 - الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية - المرجع نفسه - ص.20.
- 10- المرجع نفسه والصفحة.
- 11- راجع: الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية - العدد 27 - المرجع السابق - ص.23.
- 12- قانون الغاب يعني: تحكم القوي في الضعيف، واستخدام القوة دون الرجوع إلى القانون، راجع: أحمد مختار عمر ومن معه - معجم اللغة العربية المعاصرة - عالم الكتاب، للطباعة والنشر والتوزيع، القاهرة - ط1 - سنة 2008م - ص1864.
- 13- راجع: الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية - العدد 27 - المرجع السابق - ص. 20 إلى 23. انظر أيضاً: الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية - العدد 18 - بتاريخ: 2008/04/02م - قرار وزاري مشترك - بتاريخ: 2007/07/10م - المواد: من 01 إلى 09 - ص.23.
- 13 مكرر- انظر أيضاً: الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية - العدد 84 - بتاريخ: 2005/12/29م - مرسوم تنفيذي رقم: 05 - 499 - المواد من 01 إلى 12 - ص.25 و 26.
- 14- بلقاسم حوام، هو: كاتب صحفي - جريدة الشروق اليومي - الجزائر.
- 15- انظر: بلقاسم حوام - مقال منشور في الشروق أونلاين <http://www.echoroukonline.com/ara> - بعنوان: "الدودانات" العشوائية دولة داخل دولة - بتاريخ: 2013/09/28م - تاريخ الاطلاع: 2015/06/19م.

- 16- سليم قاسمي، هو: رئيس الجمعية الجزائرية للسلامة المرورية.
- 17- انظر: بلقاسم حوام - مقال منشور في الشروق أونلاين - المرجع السابق.
- 18- راجع: الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية - العدد: 27 - المرجع السابق - ص. 23.
- 19- راجع: بلقاسم حوام - مقال - المرجع نفسه.
- 20- انظر: مسلم بن الحجاج - صحيح مسلم - مراجعة محمد فؤاد عبد الباقي - دار إحياء التراث العربي - بيروت، لبنان - سنة 1954م - ح رقم: 91.
- 21- انظر: أحمد بن حنبل - مسند الإمام أحمد (مسند أبي هريرة) - ج 13 - دط والسنة - ح رقم: 8107 - ص 468.
- 22- انظر: علي بن محمد الأمدي - الإحكام في أصول الأحكام - تعليق عبد الرزاق عفيفي - دار الصمعي للنشر والتوزيع - ط 1 - ج 3 - سنة 2003م - ص 243.
- 23- راجع: أبا حامد الغزالي - المستصفى من علم الأصول - دار إحياء التراث العربي - بيروت، لبنان - ج 1 - ط 1 - دس - ص 217.
- 24- سمية بوصيف، هي: صاحبة عيادة لأمراض النساء والتوليد - ببلدية مفتاح، ولاية بالبلدية.
- 25- راجع: بلقاسم حوام - مقال - المرجع نفسه.
- 26- مزيان شميل: هو ميكانيكي محترف، وصاحب ورشة ميكانيكية في الكالينوس بالعاصمة.
- 27- راجع: المادة: 2 من القرار الوزاري - المؤرخ في: 2006/04/09م - الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية - العدد: 27 - المرجع السابق.
- 28- وهو يشير طبعا إلى ما جاء في القانون الجزائري - الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية - العدد 27 - المرجع السابق - ص. 23.
- 29- راجع: بلقاسم حوام - مقال - المرجع نفسه.
- 30- راجع: الجرائد الرسمية: الأعداد: 18، 27، 84، المذكورة بالتفصيل أعلاه.
- 31- انظر: علي بن محمد الأمدي - الإحكام في أصول الأحكام - المرجع السابق - ص 343.
- 32- انظر: محمد بن اسماعيل البخاري - صحيح البخاري - دار ابن كثير اليمامة، بيروت - مراجعة مصطفى ديب البغا - ج 2 - ح رقم: 2278 - دط - سنة 1987م.
- 33- راجع: anne-claud martin - Un tiers des dos d'âne seraient non conformes
- le figaro.fr/automobile/2013 - publie le 07/10/2013

حيث تقول:

Un tiers des dos d'âne seraient non conformes - Sur 300 ralentisseurs examinés à Paris et en province par le magazine Auto Plus, un tiers ne serait pas conforme à la législation.

Trop haut, trop raide ou pas signalé, le dos d'âne est critiqué. Selon le magazine auto Plus, un tiers des ralentisseurs en France ne seraient pas conformes à la législation française. Les chiffres sont sans appel. Sur les 300 ralentisseurs passés au crible dans 23 villes de France, 18% sont considérés comme trop hauts, trop raides ou trop courts, 32 % sont mal ou pas du tout signalés et 22% sont implantés au mauvais endroit.

Apparu dans les années 90, le ralentisseur est l'un des équipements les plus efficaces pour limiter la vitesse des automobilistes en agglomération. Avec l'essor des zones à 30 kilomètres/heure et des zones de rencontre, en 2008, il est devenu un moyen privilégié par les municipalités pour «casser la vitesse. «

»C'est avant tout la vitesse des automobilistes qui doit être mise en cause», réagit le Centre d'étude sur les réseaux, les transports et l'urbanisme (Certu). En effet, bien souvent la limitation à 30 kilomètres/heure n'est pas respectée.

Une législation pourtant stricte:

Qu'il s'agisse du dos-d'âne classique ou du ralentisseur trapézoïdale, un plateau surélevé avec un passage pour piétons, les normes sont strictes. Celles-ci sont régies par un décret de 1994 relatif aux caractéristiques et aux conditions de réalisation des ralentisseurs. Ainsi, sa longueur, sa largeur et sa hauteur sont clairement définis. Par exemple, un ralentisseur ne doit pas dépasser onze centimètres de hauteur. Au delà, il y a des risques pour le véhicule et pour la sécurité routière. De même, la signalisation des ralentisseurs et le marquage au sol sont obligatoires et s'ils font défaut, il y a un risque d'accident. Cependant, il n'existe pas de norme pour les coussins et les plateaux. Seules des recommandations émises par le Certu sont prises en compte pour leur mise en place.

La législation est également très stricte pour les zones d'implantation des ralentisseurs .

Ceux-ci ne peuvent être implantés que dans les zones où les voies limitées à 30 kilomètres/heure.

D'un autre côté, ils sont interdits:

- sur les voies de grande circulation dont le trafic est supérieur à 3000 véhicules par jour
- à moins de 200 mètres des limites d'une agglomération
- sur les voies en forte pente, c'est-à-dire dont la déclivité dépasse 4%
- dans les virages serrés (rayon inférieur à 200 mètres) et à moins de 40 mètres de ceux-ci
- sur les voies de desserte de transports publics.

Les municipalités responsables en cas d'accident:

En cas d'accident, les usagers bénéficient de la «présomption de défaut d'entretien de l'ouvrage». C'est alors à la collectivité locale de prouver le bon entretien de l'ouvrage public ayant causé l'accident. La responsabilité de la commune peut aussi être engagée en cas de dommages causés par un dispositif non conforme.

Même si aucun dommage n'est survenu, le code pénal prévoit tout de même que les maires puissent être poursuivis pour non-respect des normes ou encore manquement à l'obligation de sécurité et de prudence car il y a en danger de la vie d'autrui.

34- حيث: تنص المواد من 124 الى 133 من القانون المدني الجزائري على المسؤولية عن الأعمال الشخصية، وهو نوع من أنواع المسؤولية التقصيرية، والتي تشمل الخطأ، الضرر، والعلاقة السببية، فهذه المواد المدنية، لا بد أن يحيل إليها المشرع الجزائري، في قانون العقوبات الجزائري، في مواد الجزائية عند الكلام عن المسؤولية التقصيرية، وذكر المتسبب في الأضرار البشرية والمادية بعينه، لأنه كثيرا ما يصطدم صاحب المركبة بممهل لا يحمل المواصفات القانونية، ويتسبب له في أضرار بشرية وخسائر مادية معتبرة، قد تصل إلى الوفاة، أو إلى تحطيم مركبته جزئيا أو كليا، ولا يجد لنفسه من يجبر ضرره، خاصة إذا كان مؤمنا على مركبته تأمينا عاديا.

35- وهذه الممهلات قد تجد لها عدة تسميات منها: "حذبة البعير bosses de chameau" كما أسميتها في هذا المقال، أو "ظهر حمار dos d'âne" كما تسمى عند الفرنسيين، أو ممهل ralentisseur... إلخ.

36- جاء في الموطأ: (... عن مالك عن عمرو بن يحيى المازني عن أبيه إن رسول الله ﷺ قال لا ضرر ولا ضرار)، راجع: مالك بن أنس - موطأ مالك - كتاب الأفضية - ج2 - ح رقم: 2171 - ص290.

36 مكرر- أيضا: جاء في مستدرك الحاكم: (... عن أبي سعيد الخدري أن رسول الله ﷺ قال: "لا ضرر ولا ضرار"، وزاد "من ضار ضاره الله ومن شاق شاق الله عليه"، وقال: هذا حديث صحيح الإسناد على شرط مسلم ولم يخرجاه - ح رقم: 2345.

37- كشفت مصالح الدرك الوطني عن تسجيل ما يقارب 22 ألف حادث مرور خلال العشرة أشهر الأولى من سنة 2011م، تم خلالها تسجيل أكثر من ثلاثة آلاف قتيل وما يقارب 39 ألف جريح أغلبهم أصيب بإعاقات ما جعل الجزائر تحتل المرتبة الثالثة من حيث عدد حوادث المرور.

وذكر رئيس خلية الاتصال بقيادة الدرك الوطني بالشرافة "المقدم عبد الحميد كروود" أن حوادث المرور أصبحت تمثل هاجس مخيف لكل الجهات الرسمية وهذا ما يتطلب مضاعفة الجهود وكذا الحملات التحسيسية، معتبرا أن الردع والقمع لا يكفيان لمحاربة الظاهرة فلا بد من الوقاية والتحسيس. وأضاف المقدم كروود أمس خلال الزيارة التي نظمتها قيادة الدرك للمؤسسة الإستشفائية الشاطئ الأزرق المتخصصة بمناسبة اليوم العالمي للمعوقين ان قيادة الدرك الوطني ضاعفت هذه السنة من الحملات التحسيسية من اجل توعية المواطنين من خطورة تصعيد حوادث المرور على المجتمع وما تتركه من آثار سلبية على الفرد وهذا ما استوجب برأيه التنظيم لأبواب مفتوحة للتوعية والإرشاد.

38- طالعتنا النهار أون لاين - بأن العالم العربي يأتي في المرتبة الأولى عالميا من حيث عدد الوفيات الناجمة عن حوادث المرور، حيث تنصدر المملكة العربية السعودية، الإمارات، الجزائر، والأردن قائمة الدول الأكثر تسجيلا في عدد الوفيات، إثر حوادث المرور. ففي السعودية تحصد حوادث المرور سنويا أرواح 5000 شخص إضافة إلى 40 ألف جريح وينتج عنها 1000 معاق، أما في الإمارات العربية المتحدة يصل عدد الوفيات الناجمة عن حوادث المرور إلى 27 حالة وفاة في كل 100 ألف نسمة، نتيجة إرهاب الطرقات. وتحتل الجزائر المركز الثالث عالميا من حيث عدد الوفيات في حوادث المرور إذ يقع حادث في كل 20 دقيقة وقتيل في كل 3 ساعات، كما بلغت خسائر الجزائر بسبب الحوادث 100 مليار دينار. وتليها الأردن حيث يقع حادث سير في كل 5 دقائق، أما في مصر تتسبب حوادث المرور في إزهاق 5000

روح، لتتكبد الحكومة بسبب هذه الحوادث سنويا 959 مليون دولار. ويكون العامل البشري المتسبب الأول في الحواث، تليه حالة المركبات السيئة، والطرق المتهترئة والفاصلة.

المصدر: النهار أونلاين <http://www.ennaharonline.com> - موضوع: الجزائر تحتل المراتب الأولى بقتيل كل

3 ساعات إثر حوادث المرور - تاريخ النشر: 2014/08/22م - تاريخ التصفح: 2015/06/20م.

39- راجع: ادريس قديح - حصيلة قدمتها المديرية العامة للحماية المدنية - نشرت بـ جريدة الفجر - يومية جزائرية مستقلة - بتاريخ: 2009/03/20م. تاريخ الاطلاع: 2015/06/21م.

40- انظر: موقع المديرية العامة للأمن الوطني - <http://www.dgsn.dz> - تاريخ الاطلاع: 2015/06/21م.

41- محمد تريكي - مدير الوحدات المتشكلة لقيادة الدرك الوطني - الجزائر.

42- جريدة الخبر أونلاين - نقلا عن وكالة الأنباء الجزائرية - بتاريخ: 2017/02/28م.