

الوقاية من حوادث المرور في الجزائر، التحديات والبدائل

إعداد: الأستاذ الدكتور فوزي بودقة

أستاذ التعليم العالي

كلية علوم الأرض والجغرافيا والتهيئة العمرانية

جامعة هواري بومدين للعلوم والتكنولوجيا

الملخص:

بلغت حوادث المرور في الدول السائرة في طريق النمو، حداً مقلقاً بما تلحقه من خسائر بشرية ومادية، ومن انعكاسات سلبية على التنمية الاقتصادية، وما يزيد الأمر قلقاً أن حوادث المرور، تحصد من أرواح البشر ما لا تحصده الحروب، حسب ما تقرّه الهيئات والمنظمات الأممية، كمنظمة الصحة العالمية، التي تشير بياناتها عام 2014، إلى أن عدد الوفيات الناتجة عن حوادث المرور، قد بلغت 1.5 مليون نسمة، عدا عن 50 مليون من المصابين سنوياً في بلدان العالم أجمع، وأنّ النسبة الأكبر أي حوالي 90% من عدد الوفيات، قد وقعت أيضاً في البلدان السائرة في طريق النمو، وتمثل نسبة الوفيات والإصابات، حوالي 59% من فئة الشباب بين 15-44 عاماً، وتتسبب في ارتفاع التكاليف المادية والصحية الباهظة، التي تصل إلى 1.5% من الناتج الوطني الخام، في بعض البلدان الفقيرة.

وتشير إحصاءات منظمة الصحة العالمية أيضاً، إلى أن الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، تحتل المرتبة التاسعة في سلم الأمراض عام 1990، ونظراً لتفاقم هذه الظاهرة الخطيرة، فقد تحتل المرتبة الثالثة في السنوات الخمس القادمة بحلول عام 2020. ونعتقد أن مثل هذه البيانات والمعلومات، التي تدفع إلى قلق أكبر، والعبرة تكمن في نقل هذا القلق، إلى ممارسة عملية ضمن استراتيجية شاملة، يتم تبنيها من طرف السلطات والمجتمع المدني، لمواجهة أخطار حوادث المرور، والعمل على تجنب وقوعها، وتفعيل سبل الوقاية للحد منها، وذلك أضعف الإيمان. ولقد أدركت الكثير من الدول أهمية الوقاية من حوادث المرور، ومحددات ربطها بالتنمية الاقتصادية، وما يترتب عنها من مآسٍ اجتماعية، فضلاً عن الخسائر المادية والمالية المرتفعة.

والجزائر إحدى بلدان العالم السائر في طريق النمو، التي تعرف تفاقمًا من سنة إلى أخرى، لظاهرة حوادث المرور، رغم جهود الدولة في الحد من الظاهرة، الأمر الذي يطرح ضرورات التكفل بطرق الوقاية، وتبنيها من طرف الجميع، عندما نعلم أن الجزائر تأتي في المرتبة الثالثة في عدد وفيات حوادث المرور، بعد كل من مصر والمملكة العربية السعودية، حيث تشير الإحصائيات إلى أن عدد حوادث المرور، قد بلغت 4699 حادثاً، أدت إلى وفاة 3055 شخص، وجرح 8281 بالأشهر الثمانية الأولى من العام 2012، ويتسبب مستعملي الطريق بعدم احترام قانون المرور، لاسيما السرعة المفرطة،

والتجاوزات الخطيرة وفقدان السيطرة، بما لا يقل عن 90% من مجموع الحوادث. ولمناقشة الموضوع، فإن ورقة العمل تتناول المشكلة والنتائج المترتبة عنها، والبحث عن فرص الوقاية من حوادث المرور القاتلة، وتصورات ببدائل ممكنة، من شأنها الحد من تفاقم الظاهرة، ومحاصرة مسبباتها ونتائجها، والتقليص من حجم الظاهرة، ما أمكن إلى ذلك سبيلا. وعلى هذا الأساس تقدمنا بورقة العمل هذه، بغية المساهمة في نقاش النقاط المشتركة والمقاربة بين تخصصنا في التهيئة الحضرية، والموضوعات والحوار التي يناقشها المؤتمر، والتركيز على القضايا المرتبطة بالوقاية من المخاطر، بما يخدم التنمية الوطنية في الجزائر، وفي البلدان السائرة في طريق النمو عامة، ضمن هذا المنظور فإننا، سنركز على النقاط الأساسية التالية:

1- حوادث المرور بالجزائر؛

2- أسباب وانعكاسات حوادث المرور؛

3- التحديات والوقاية من حوادث المرور؛

4- بدائل وتوصيات.

الكلمات المفتاحية: الجزائر، حوادث المرور، الوقاية، السلامة المرورية، التنمية، التحديات

Abstract:

prevention of traffic accidents in Algeria, challenges and alternatives

The traffic accidents in countries in the path of development, have reached an anxious limit in view of the significant human and material losses, and negative impact on the economic development, and more than this anxious, that the traffic accidents, are killing more than to be killed in wars, according to united nations data, especially the world health organization, which indicate their data in 2014, that the number resulting from traffic accidents deaths of 1.5 million people, and 50 million injured, annually in the countries of the whole world, but about 90% of the number ratio deaths have occurred in the countries in the path of development, and represents the death and injury rate, about 59% of young people between 15-44 years, and cause the rise in physical and health costs exorbitant, amounting to 1.5% of the national GDP, in some poor countries.

The statistics of the world health organization, also, that the injuries caused by traffic accidents, occupies ninth place in the list of diseases in 1990, due to the worsening of this dangerous phenomenon, it occupies third place in the next five years by 2020. The situation in Algeria, remains alarming in despite of the state's efforts to reduce the phenomenon, which has become the necessities of prevention adopted by everyone, while the statistics demonstrate that, When we know that Algeria ranks third in the number of traffic deaths, after both Egypt and

Saudi Arabia, where statistics indicate that the number of traffic accidents, has reached 4699 accident, it led to the death of 3055 people and injured 8281 first eight months of 2012 and cause road users not to respect traffic law, especially the excessive speed, serious abuses and loss of control, at least 90% of the total accidents.

The aim of research represents in the analytic, and debates the relationship between urban transport and traffic in Algiers, as well as to mobilizing the efforts, among all institutions concerned

Research consist of an introduction, then the current state of accidents traffic, and the causes of accidents, and prevention methods, finally search end by suggestions and recommendations.

The paper answers the following questions:

- Urban transportation and roads accidents in Algeria;
- The causes and implications of traffic accidents;
- Challenges and prevention of traffic accidents;
- Alternatives and recommendations.

Keywords: Algeria, traffic accidents, prevention, road safety, development, challenges

المقدمة:

رغم الإجراءات الردعية التي اتخذتها الدولة في السنوات الأخيرة، للوقاية من الحوادث على الطرقات، لاسيما تلك التي وردت في قانون المرور عام 2010، فلا تزال حوادث المرور في الجزائر، تشكل هاجساً وقلقاً كبيراً، للسلطة العمومية وللمجتمع في آن واحد، لما تحصد من الأرواح والمآسي الاجتماعية الناتجة عنها، ولما تستنزفه من مال وإسراف للجهد وهدر للوقت.

وحسب المنظمة العربية للسلامة المرورية، تأتي الجزائر في المرتبة الثالثة، بعد كل من مصر والمملكة العربية السعودية، فيما يتعلق بعدد الوفيات، التي تتسبب فيها حوادث المرور في الدول العربية، حيث تشير الإحصائيات إلى أن عدد حوادث المرور، قد بلغت 4699 حادثاً، أدت إلى وفاة أكثر من 3600، وجرح حوالي 9000 شخص عام 2013. ويتسبب مستعملي الطريق بعدم احترام قانون المرور، لاسيما السرعة المفرطة، والتجاوزات الخطيرة وفقدان السيطرة، بما لا يقل عن 90% من مجموع حوادث المرور.

عطفاً على هذه العوامل والحثيات، فإن الوقاية من حوادث المرور، ليست مسؤولية الدولة وحدها، بل هي مسؤولية فرقاء كثر، بالنظر إلى نمط سلوك بعض أفراد المجتمع التي تبيينها الإحصائيات، الأمر الذي يتطلب تكافل جهود كافة المعنيين، بالوقاية من حوادث

المرور والسلامة المرورية، كشرركات التأمين والنقل، ووكالات استيراد السيارات ومدارس تعليم السياقة، وهيئات المجتمع المدني، والأفراد أنفسهم، للحد من حوادث المرور وآثارها الاجتماعية، وترسيخ مفهوم ثقافة الوقاية، وتبني برامج توعوية، تقوم على المشاركة والشفافية، وخضوع هذه البرامج للتقييم والمساءلة، وهنا تلعب وسائل الإعلام والمدارس، دوراً مهماً في نشر وتعميم هذه الثقافة.

تشكل حوادث المرور في الجزائر قلقاً كبيراً للسلطة العمومية، ولأفراد المجتمع على حد سواء، فرغم الإجراءات التي اتخذتها الدولة، للحد من الحوادث، وخاصة قانون المرور عام 2010، بالنظر إلى ما تحصده هذه الحوادث من أرواح بشرية، لاسيما من الفئة الشابة، فضلاً عن استنزاف الموارد المادية والمالية، حيث أشارت الإحصائيات، إلى وقوع 29232 حادث مرور، أي بمعدل 120 حادثاً في اليوم، أدت إلى وفاة 3055 فرد وجرح 8281 بالأشهر الثمانية الأولى من العام 2012. ويتسبب الإنسان بسبب السرعة المفرطة، والتجاوزات الخطيرة بنسبة 90% من الحوادث، ما استدعى الجهات المسؤولة المعنية، إلى التنبيه من الأخطار والخسائر البشرية والمادية والاقتصادية، التي تسببها هذه الحوادث، واستصدار القوانين الرادعة، لتحقيق نسب مرتفعة من السلامة المرورية. لقد أدركت الكثير من الدول بما فيها البلدان السائرة في طريق النمو، ضرورات السلامة المرورية، ومحددات ربطها بالنمو الاقتصادي والاجتماعي، وتقليص الإعاقات التي تتسبب فيها حوادث المرور، وما يترتب عنها من مآسٍ اجتماعية في أوساط العائلات. ولهذا فإن السلامة المرورية، ليست مسؤولية الدولة وحدها، بل مسؤولية المجتمع، ما يتطلب تضافر جهود قطاعات عمومية عدة، مع الهيئات والشركات ذات الصلة المباشرة بالسلامة المرورية، كشرركات التأمين والنقل ووكالات السيارات ومدارس تعليم السياقة، بترسيخ ثقافة السلامة المرورية، وتبني برامج توعوية، قائمة على المشاركة والشفافية، وخاضعة للتقييم والمساءلة، وعليه فإن البحث يركز على تحليل المعطيات الكمية، والبيانات المتوفرة من خلال النقاط التالية:

- حوادث المرور بالجزائر؛
- أسباب حوادث المرور؛
- تنظيم حركة المرور وسبل تحقيق السلامة المرورية؛

- نتائج وتوصيات.

أهداف البحث:

- تسليط الضوء على حوادث المرور والنتائج المترتبة عنها في كافة الميادين.
- تبين التكاليف المباشرة وغير المباشرة المترتبة عن حوادث المرور.
- تحسيس السائقين ومستعملي الطرق باحترام قواعد السلامة العمومية.
- تحقيق الوعي بتحديات حوادث المرور وأخطارها والنتائج المترتبة عنها.

منهج وأدوات الدراسة:

- المنهج الوصفي التحليلي في الجانب النظري.
- المنهج الإحصائي الذي يبين باللموس أخطار حوادث المرور في الجزائر.
- الاعتماد على التقارير والدراسات كأدوات توضح الظاهرة وتسلسل الضوء على موضوع الدراسة.

نتائج الدراسة:

- حصاد حوادث المرور بعد اتخاذ الإجراءات الردعية للحد من تلك الأخيرة.
- ارتفاع عدد الحوادث عند التساهل في تطبيق الإجراءات الردعية.
- تعميم ثقافة السلامة المرورية في المجتمع.

1- اختناقات حركة المرور:

تكشف مشكلة حركة المرور، عن قصور استراتيجية التخطيط العمراني بالمدن، وقد يتجلى ذلك في مظاهر عدة، كانهدام الانسجام بين التخطيط العمراني، وخطة النقل ومخطط حركة المرور، والاعتماد على وسائل النقل الفردي بصفة أساسية، في التنقل من مكان السكن إلى مكان العمل، أو في التسوق أو زيارة أماكن الراحة بالمدينة، بكل ما يترتب عن ذلك، من تضخم لحظيرة المركبات، وبالتالي ازدحام مراكز المدن، ومدخلها ومخارجها، ما يساهم في وقوع حوادث المرور، خاصة عند مخالفة قوانين المرور وقواعد السلامة المرورية، وتتمثل أهم مظاهر المشكلة في التالي:

- الاختناقات المرورية في المدن.
- حوادث المرور القاتلة التي تحصد الأرواح البشرية.
- ما يترتب عن حوادث المرور من مآسٍ اجتماعية كبيرة.

- التكاليف المادية والاقتصادية الباهظة التي تقع على كاهل الدولة والأفراد.
أمام شح المعلومات الحديثة المتعلقة بحوادث المرور في البلدان العربية، فلقد استعنا
بآخر ما نشر عن المنظمة العربية للسلامة المرورية، كما هو مبين في الجدول التالي:

المتوفون	البلد	الترتيب
15983	مصر	1
6358	السعودية	2
4177	الجزائر	3
3838	المغرب	4
3663	سوريا	5

الجدول رقم 1 ترتيب الجزائر حسب تصنيف المنظمة العربية للسلامة المرورية

المصدر: المنظمة العربية للسلامة المرورية 2007

يبين الجدول رقم 1 ترتيب الجزائر في المرتبة الثالثة، حسب تصنيف المنظمة العربية للسلامة المرورية، وتعود المعطيات التي يحتوي عليها الجدول إلى عام 2007، وعدم تحديث المعلومات بسبب وبطيء إرسالها من طرف الدول إلى المنظمة، ما يؤثر سلباً على عملية التحليل ويحرم الباحثين ومراكز البحث من إمكانية التعامل مع المعلومة وطرح البدائل.

2-1- ضغوطات حركة المرور:

تتزايد التنقلات وتتعدد حركة المرور بالمدن الكبرى، وخاصة بمدينة الجزائر بين يوم وآخر، كنتيجة لتطور حركة التنقل من مكان السكن إلى مكان العمل، ولتأمين الانتقال إلى مختلف المؤسسات التعليمية ذهاباً وإياباً، والتي بلغت في مدينة الجزائر 70% من مجموع التنقلات عام 2004. ورغم التحسن النسبي للعرض من الناحية الكمية، إلا أنه لا يقو على مواجهة الطلب، فالتنقلات تزيد عن 6 مليون تنقل يومياً، أكثر من نصفها بواسطة المركبات، في مدينة يزيد عدد سكانها عن 3 مليون نسمة، وحوالي 6 مليون نسمة في حاضرة مدينة الجزائر العاصمة عام 2008.

2-2- النمو السكاني وحظيرة المركبات

يساهم نمو المدينة ونقص مواجهة الطلب على الحركة والتنقل، في زيادة ميل الأفراد إلى اقتناء المركبة الخاصة، حتى باتت حظيرة المركبات بمدينة الجزائر مثلاً، تمثل 24% من الحظيرة الوطنية، 35% من مجموع المركبات بالحاضرة، يؤدي ذلك إلى ازدحام الطرق، وما ينجر عنها من حوادث فعلية وأخرى محتملة. فلا يمكن تجاهل المشكلة الأصلية، وهي ضعف التحكم بنمو وتسيير المدينة، ورغم جهود الدولة للتخفيف من وزن مدينة الجزائر، لصالح المدن الداخلية، تبقى مدينة الجزائر وحاضرتها القطب الاقتصادي الرئيسي في البلاد، ما يزيد من الحوادث الناتجة عن كثافة حركة المرور، وتعريض السلامة المرورية للأخطار.

3- مؤشرات حركة المرور:

تشير البحوث والدراسات التطبيقية، التي قمنا بإنجازها مؤخراً، في إطار مشاريع البحث الأكاديمي، حول التخطيط العمراني بالمدن، وخاصة بالجزء المتعلق بمنظومة النقل الحضري، وحركة المرور في الجزائر، فيمكننا رصد المؤشرات التالية:

- اختناقات مرورية، والازدحام أخذ في الزحزحة من وسط المدينة إلى ضواحيها.



الازدحام تياراً في رحلة الإياب بالمدخل الشرقي من مدينة الجزائر 2013



ازدحام وسط المدينة وقت الخروج من العمل، ف. بودقة 2010

- صعوبة التدخّل في الحالات الطارئة لعدم توفر بدائل.
- الازدحام عند تقاطعات الطرق والساحات العمومية في معظم مراكز المدن.
- نقص أماكن الوقوف داخل المدن.

- قليل من إعاقة الاهتمام للسلامة المرورية للراجلين حيث التنافس على استعمال الطريق بمراكز المدن.
- تغطية النقل الحضري الذي يتكفل به القطاع العمومي، بجزء من الطلب لا يتعدى 24%، ما يؤدي إلى ضعف ثقة قسم معتبر من السكان، وانصرافهم عن استعمال وسائل النقل العمومي، ومحاوله اقتناء السيارات الخاصة لدى البعض الآخر، نتج عن ذلك مشكلات نذكر أهمها:
 - ازدحام الطرق بالمركبات، ما يؤدي إلى، فالرابط الجنوبي مثلاً يعرف ازدحاماً كبيراً في ساعات الذروة، 120000 مركبة يومياً، بينما طاقته الفعلية 40000 مركبة يومياً، ما يزيد من ثقل حركة المرور، عندما يتراوح متوسط السرعة، بين 6-20 كم/الساعة ببعض الأماكن، واعتقاداً من بعض السائقين بتعويض التعطل، ما يؤدي إلى حوادث مرورية، في أماكن أخرى من فرط السرعة.
 - ازدحام الطرق وعدم توفر إشارات المرور، والتسبب في الحوادث، التي بلغت في مدينة الجزائر 2441 حادث، أي 6% من حوادث المرور بالبلاد عام 2008.
 - قلة الوعي بمفهوم السلامة المرورية وضرورات تأمينها على الطرقات.

3-1- عوامل مؤثرة في اشتداد حركة المرور:

- لا شك أن للديناميكية العمرانية، أثرها المباشر على زيادة التنقلات، وبالحصول على كثافة حركة المرور، بالنظر إلى العوامل المترابطة التالية:
- النمو الديموغرافي والاقتصادي؛
 - تطور الأنشطة والخدمات؛
 - اتساع بنية ومساحة المدينة وبالتالي زيادة حجم التنقلات؛
 - التنقل من أماكن السكن بالجزء الغربي، إلى أماكن العمل بالجزء الشرقي؛
 - تنقلات طلبة الجامعات، والمؤشرات، التي تدفع إلى ارتفاع مستوى التنقلات والحركة، يبينها الجدول التالي:

المعطيات	السنوات	2004	2007	2010	2020
السكان		2815258	3034272	3122592	3387394
السكان ≥ 20 عاماً		%34	%31	%30	27%
الشغل		739471	770920	811942	970537
النشطون		%39	%39	%39	%42
المتمدرسون		319489	338881	363342	428506
الجامعيون		134676	164198	200193	387782
الأحياء الجامعية		33112	39829	44326	63315
Source: ONS (2005), population à l'horizon 2020, Alger					
الجدول رقم (2) المعطيات الاجتماعية الاقتصادية بمدينة الجزائر بين 2004 وآفاق 2020					
Source: ONS (2005), population à l'horizon 2020, Alger					

يبين الجدول رقم (2) تطور المعطيات الاجتماعية والجانب السكاني على وجه التحديد، الأمر الذي من شأنه أن يزيد من حاجة الأفراد وخاصة فئة الشباب إلى الحركة والتنقل، لأغراض مختلفة دراسية عمل، أنشطة تجارية وغيرها من النشاطات، ما يزيد من حجم التنقلات، فضلاً عن ارتفاع منسوب الحركية، وهذا بدوره يزيد من حركة المرور، ولأسباب مختلفة تتسبب في رفع حوادث المرور، وتصبح عملية الوقاية من الحوادث أمر أكثر إلحاحاً.

3-2- حركة المرور والتنقلات:

يكن حل مشكلة الازدحام برأينا، في تبني مشاريع النقل الاستراتيجية كالمetro والترامواي، ذات الطاقة الاستيعابية الكبيرة، التي تستجيب للطلب المتزايد، ما يؤدي بالحصلة إلى التخفيف، من ازدحام حركة المرور بالمدن الكبرى على وجه الخصوص.

وتفيد تجارب المدن الكبرى في الدول المتقدمة، أنّ وسائل النقل العمومي، ذات الطاقة الاستيعابية الكبيرة (المetro، قطار الضواحي، الحافلة) هي وحدها التي تتمكن من ضمان التنقلات الكبيرة، وعندما لا تتوفر هذه الوسائل أو لا تستجيب بالقدر الكافي للطلب

على النقل وزيادة تنقلات السكان، فإن ذلك يؤدي إلى زيادة استعمال السيارة الفردية. فحسب التحقيق الذي أجرته وزارة النقل، لدراسة النقل الحضري، تبين أن السيارات الفردية تساهم بنسبة 38.62% من مجموع التنقلات عام 2010 أي بنسبة 20.22%. وهذه النسبة مرشحة للارتفاع لتصل حوالي 58.88%، من مجموع التنقلات، 41.12% سيراً على الأقدام في آفاق 2020.

بيد أنه من غير الممكن تجنب الأثر المباشر لهذه المعطيات والمؤشرات، في زيادة حوادث المرور، فكلما زاد حجم التنقلات، تزيد معها استعمال مختلف وسائل النقل، وزيادة هذه الأخيرة، سيؤدي بالضرورة إلى ضغوطات حركة المرور، التي من شأنها أن تضغط نفسياً على السائقين، ما يشجع على ارتكاب حوادث المرور، ويبين وهذه المعطيات والمؤشرات، لها أثرها المباشر في زيادة الحوادث، وترتيب الجزائر في حوادث المرور يبينه الجدول التالي:

الترتيب	البلد	المتوفون
1	الهند	105725
2	الصين	96611
3	أميركا	42642
10	مصر	15983
16	السعودية	6358
29	الجزائر	3663

الجدول رقم (3): ترتيب حوادث المرور بالجزائر حسب تصنيف منظمة الصحة العالمية
المصدر: منظمة الصحة العالمية 2007.

لقد صنفت منظمة الصحة العالمية، الجزائر في المرتبة التاسعة والعشرين، في عدد الوفيات حوادث المرور، وتأقي كل من مصر والسعودية في مراتب متقدمة، ولقد قمنا باستقاء المعلومات على هذا النحو، لتفادي اتساع الحيز الذي سيشغله الجدول.

4-1- الأسباب المباشرة لحوادث المرور في الجزائر:

بينت الدراسة التي قام بها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، أن النسبة الأكبر من حوادث المرور في الجزائر، التي وقعت في الأشهر الثمانية الأولى من العام 2012، قد تسبب

بها السائقون، كما يبين ذلك الجدول التالي:

النسبة	العدد	الأسباب
90.20	26366	السائقون
5.37	1569	حالة المركبة
4.44	1297	حالة الطرق
100	29232	المجموع

الجدول رقم (4): الأسباب المباشرة لحوادث المرور بالجزائر عام 2012
المصدر: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، 2013.

تبين المعطيات الواردة بالجدول أعلاه أن الإنسان، هو المتسبب الأكبر في حوادث المرور، كما تبين ارتفاع منسوب عدم احترام قانون المرور من طرف السائقين، كلما كان التساهل ممكناً، وينخفض منسوب الحوادث، كلما كان بأمن الطرقات رادعاً، حيث تتسبب السرعة المفرطة والتجاوزات، في وقوع 13011 حادثاً، بنسبة 44,51% أي ما يقرب من نصف الحوادث، وحسب المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، فإنّ التهاون في المراقبة، من طرف بعض مراكز الفحص التقني للسيارات، يساهم بدوره في زيادة حوادث المرور.

4-2- الأسباب غير المباشرة لحوادث المرور:

تكمن الأسباب الرئيسية غير المباشرة في التالي:

- التهاون في تطبيق قانون المرور، ولقد تبين أن الحوادث تزيد كلما تم التهاون في تطبيق القانون، وحسب المصالح المعنية بالمرور (وزارة النقل، قيادة الدرك الوطني والمديرية العامة للأمن الوطني) فلقد تبين أنّ الحوادث التي أدت إلى الوفيات قد ارتفعت بـ 56% عام 2011 مقارنة بسنة 2010 التي تم تطبيق قانون المرور بصرامة، جزاء تعديل المخالفات والغرامات، الأمر الذي جعل السائقون أكثر حيطة وحذراً حتى لا يقعون تحت طائلة التطبيق الصارم للعقوبات وفق التعديل الجديد مطلع عام 2010، وبعد دراسة أسباب تدهور السلامة المرورية في السنتين الأخيرتين، خرجت هذه المصالح بتوصيات تكاملية: التوعية والتربية والمراقبة والردع.

- تهاون بعض مراكز الفحص الفني في المراقبة الجدية لحالة المركبات.
- عدم الصرامة في منح رخص السياقة، ولقد كشف المركز الوطني للوقاية عبر الطرق، أن الذين تحصلوا على رخصة السياقة قبل أقل من 5 سنوات، هم المتسببون في 60% من الحوادث، ولمواجهة اتساع الظاهرة، يدرس المركز اتخاذ إجراءات جديدة.

5- استراتيجية الشراكة الوطنية لتأمين السلامة المرورية:

وتتمثل هذه الاستراتيجية، في اتخاذ مجموعة الإجراءات والمشاريع، التي تبنتها الدولة وتنفيذها وإنجازها في الفترات الزمنية المحددة، سواء تلك التي تقع على كاهل الدولة، كالمشاريع الكبرى للبنية التحتية، أو تلك التي تنجز تحت يافطة الشراكة الوطنية، أو الإجراءات، التي يتم اتخاذها بتفعيل التنسيق والتعاون والشراكة، مع مؤسسات المجتمع المدني التي تقوم بأعمال تحسيس المجتمع للأخطار التي تنجر عن حوادث المرور في كافة المجالات الاجتماعية والاقتصادية.

5-1- مشاريع الدولة البنية التحتية:

- قيام الدولة بإنشاء الطرقات والجسور والمحولات، في المدن الكبرى، التي تعرف ازدياداً شديداً، من أجل سهولة الحركة، والتخفيف من حدة الازدحام، الذي قد يتسبب في الحوادث، ولعل إنجاز المزيد من الممرات العلوية، والسفلية للراجلين والممرات الآمنة، لذوي الاحتياجات الخاصة، ما يجنب وقوع حوادث المرور.
- تحديث أنماط النقل وتنوعها، وزيادة عدد خطوطها بالمدن، التي استفادت من مشاريع كالمetro والتراموي، وإنشاء شبكة جديدة للسكة الحديدية، حسب المقاييس الدولية الحديثة، وسوف يساهم استعمال السكة الحديدية في توفير السلامة المرورية، بتخفيف الضغط على الطرق، فكلما قل الازدحام، قلت مخاطر حوادث المرور.

5-1-1- الهيئات والمؤسسات المعنية

- إنشاء المركز الوطني للأمن والوقاية عبر الطرق، منذ عام 1998، الذي يتوفر على مجلس توجيهي، يمثل القطاعات ذات العلاقة بالسلامة المرورية، كالوزارات والمصالح الأمنية والحماية المدنية والجمعيات، ويجتمع المجلس دورياً، لمناقشة كل القضايا

- المتعلقة بالوقاية والأمن عبر الطرق، والقيام بدراسات وتطوير الإعلام ونشر ثقافة الوقاية والأمن عبر الطرق، التي تهدف إلى تحقيق السلامة المرورية.
- إنشاء جمعية السلامة المرورية، والتي تلعب دور التوعية والإرشاد، ونشر الثقافة المرورية، والتنسيق مع جمعيات المجتمع المدني، لتأمين السلامة المرورية.

5-1-2- تفعيل القوانين والتشريعات

- قامت مصالح الدولة المعنية، بإعداد وتطوير القوانين والتشريعات منذ قانون 2001، مروراً بالقانون 2005 فقانون 2009، والقانون الحالي الذي صدر عام 2010، والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها والذي تضمن تدابير أحكام جديدة وإجراءات رادعة تحقق السلامة المرورية.
- وكان من النتائج الإيجابية لتطبيق قانون المرور، أن انخفض عدد حوادث المرور، بنسبة كبيرة وتقلص عدد القتلى إلى 1000، بينما عندما تم التركيز على التوعية، والتخفيف من الإجراءات الرادعة، كانت النتيجة عكسية، وما حقق في العام المنصرم، لم يحقق في عام 2011.
- إجراءات مستدامة لتنظيم المرور، وتهيئة شروط السلامة في الطرق، بالموازاة مع الإجراءات الرادعة، التي تأخذ في الاعتبار ارتفاع الطلب الناتج عن زيادة السكان، وما يرتبط به من ارتفاع لحظيرة المركبات جهة، وارتفاع معدلات الحركة تبعاً لذلك.

5-2- تفعيل المسؤولية الاجتماعية:

- ساهمت وسائل الإعلام بفعالية، في تخفيض حوادث المرور، من خلال الحملة التوعوية والتربوية، التي أطلقتها الإذاعة الجزائرية، للتنبيه من أخطار حوادث المرور عام 2010.
- إيقاظ حس المسؤولية من طرف وسائل الإعلام، لدى مستعملي الطرق وتذكيرهم بالإخطار التي تنجم عن مخالفة أو التهاون بقوانين المرور، وهو ما يجعلها من بين الشركاء الدائمين في المجلس المشترك ممثلة في وزارة الاتصال، وإن ما تقوم به حالياً من حملة توعية، يؤكد الدور المنوط بها، في التقرب من المواطنين وسائقي المركبات.
- تفعيل التنسيق بين الجهات المعنية بالسلامة المرورية، كمجلس السلامة المرورية،

- الذي يجتمع دورياً، بالمركز الوطني للوقاية من حوادث المرور، ممثلين عن 14 وزارة، فضلاً عن الدرك الوطني والأمن الوطني والحماية المدنية، وجمعيات السلامة المرورية.
- وضع الممهلات والإشارات، التي تدل على خروج الأطفال والتلاميذ من المدارس.
 - تبني إعلان الجمعية العامة للأمم المتحدة، بتحسين السلامة المرورية في العالم بالعشرية بين 2011-2020.
 - الاستفادة من الفرص، التي يقدمها الاتحاد الدولي للاتصالات، بوضع مقاييس متطورة بأنظمة النقل الذكية وسلامة سائقي المركبات، كاستعمال تقنيات الإعلام الآلي وتكنولوجيا الاتصال، وتحديد المواقع، من اجل تفادي الاصطدام.
 - تحليل اتجاه حوادث المرور، ونسبة التعرض للخطر، وتقييم تكلفتها الاجتماعية والاقتصادية.
 - إرساء ثقافة السلامة المرورية لدى جميع فئات المجتمع.

5-3- استراتيجية الدولة لتحقيق السلامة المرورية:

- تقوم الدولة بسلسلة من الإجراءات الفنية والتشريعية الرديعية، للحد من حوادث المرور، وتحقيق السلامة المرورية، يتمثل أهمها في التالي:
- مناهج جديدة موحدة لتعليم السياقة.
 - تطبيق شروط جديدة على مدارس تعليم السياقة تتناسب مع المناهج الجديدة.
 - إدخال نظام الإعلام الآلي في اختبار قواعد السلامة المرورية.
 - نظام عقوبات أكثر ردةً للسائقين المتهورين.
 - مبدأ الجزاء برفع قيمة التأمين للسائقين مرتكبي المخالفات المتكررة.
 - استخدام نظام التنقيط، لتحفيز السائقين الذين يحترمون قانون المرور، ولا يرتكبون مخالفات مرورية.

6- التوصيات:

- وللتخفيف من حدة حركة المرور بالمدينة، وتحسين شروط تنقل السكان، وضمان السلامة المرورية تتجلى أهم التوصيات في ما يلي:

- إدخال التقنيات الحديثة كنظام الإعلام الآلي في تسيير منظومة النقل الجماعي.
- الاستعانة بنظام المعلومات الجغرافي (GIS) لتقييم وتحليل معطيات حوادث المرور.
- الجدية في المراقبة التقنية للمركبات، ودورية الصيانة المستدامة للطرق وللبنية التحتية بصفة عامة.
- دراسة المؤثرات النفسية والاجتماعية والاقتصادية في سلوك سائقي المركبات.
- رعاية الدولة لذوي الاحتياجات الخاصة وضمان حقهم في طريق آمن وفي استعمال وسائل النقل.
- تعميم نظام الإشارات الضوئية بالتقاطعات، لتفادي حوادث المرور.
- وضع الممهلات وإشارات خروج الأطفال من المدارس.
- التوعية في المدارس وعبر مختلف وسائل الإعلام وخاصة المرئية.
- إدراج مادة التربية المرورية في المنظومة التربوية.
- اهتمام أكبر بحاجة ذوي الاحتياجات الخاصة من السلامة المرورية.

الخلاصة:

تجمع الدراسات والبحوث المتعلقة بالسلامة المرورية، أن تصاعد وتيرة حوادث المرور، أصبحت من الظواهر الخطيرة في العالم، التي تحصد الأرواح البشرية، والتي تتسبب في الإعاقات الجسدية الدائمة أو شبه الدائمة. فضلاً عن الخسائر الاقتصادية. ولقد تناول البحث ظاهرة حوادث المرور في الجزائر باعتبارها واحدة من البلدان التي تعاني من الظاهرة، رغم الجهود التي تبذلها الدولة، للسلامة المرورية، كإصدار التشريعات والقوانين، وإقامة البنى التحتية، التي من شأنها التقليل من حوادث المرور. فضلاً عن برامج التوعية وتحسيس المواطنين بخطورة الظاهرة، وتبني إجراءات الوقاية، التي من شأنها تحقيق السلامة المرورية، والحفاظ على أرواح الناس، من السائقين والراكبين والمارة على الطرقات، وإشراك المؤسسات والهيئات الحكومية والعمومية والخاصة وجمعيات المجتمع المدني في شراكة حقيقية، لمواجهة مشتركة وفعالة، لحوادث المرور كخطر داهم، يحصد أرواح الناس أكثر مما تحصد الحروب نفسها. لقد أدى التساهل في تطبيق القانون، حسب المركز الوطني للوقاية من حوادث الطرق في الجزائر، إلى تزايد عدد قتلى حوادث المرور 2011، بالمقارنة بالعام

الذي سبقه حيث الصرامة في تطبيق القانون والإجراءات الرادعة لمخالفين قانون المرور، الذين يعرضون حياتهم وحياة الآخرين للخطر، حينما نعلم أن النسبة الأعلى التي تصل إلى 90% من حوادث المرور، يتسبب فيها سائقي المركبات.

وقد تشكل الإجراءات الرادعة والتوعوية، بأخطار الحوادث باستعمال وسائل الإعلام، ووضع المشاريع والبرامج من طرف الدولة، بالشراكة مع مختلف الهيئات المعنية، ضمن استراتيجية شاملة، من شأنها مواجهة المشكلة، وتحقيق نسب معتبرة من السلامة المرورية والوقاية من حوادث المرور القاتلة.

المراجع باللغة العربية:

1. المنظمة العربية للسلامة المرورية، (2014) موقع المنظمة على شبكة العنكبوتية
2. المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، (2009) دراسة حول حوادث المرور
3. المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، (2012) معطيات وبيانات
4. المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، (2013) معطيات وبيانات
5. بودقة، فوزي، (2005) منظومة النقل الحضري والتنمية العمرانية المستدامة بمدينة الجزائر، ندوة التخطيط العمراني وقضايا الحركة المرور والنقل في المدن العربية، المعهد العربي لإنماء المدن، مجلس مدينة حمه، سوريا
6. بودقة، فوزي، (2012) النقل والحركة والوقاية من حوادث المرور، مثال مدينة الجزائر، الملتقى الدولي: أهمية الأرغنوميا ودورها في الوقاية والتنمية في البلدان النامية، 29-30 أبريل 2012، مخبر الوقاية والأرغنوميا، جامعة الجزائر II
7. منظمة الصحة العالمية، (2014) موقع المنظمة على شبكة العنكبوتية

المراجع باللغات الأجنبية:

1. Banque mondiale, (2009), Plan bleu, Mobilité urbaine dans l'agglomération d'Alger
2. CNERU, (1991), le plan directeur d'aménagement et d'urbanisme, rapport d'orientation, PDAU d'Alger
3. EMA, 2010, tramway d'Alger
4. EMA, (2002) BETUR, Mémoire, mobilité à Alger
5. Encarta encyclopaedia, (2003), transport urbain
6. H. Carter, (1995) the Study of Urban Geography, Fourth Edition, London, Arnold
7. Boudaqa, F. (2004), "Défis du transport urbain à Alger" colloque international, Alger face aux nouveaux défis de l'urbanisation, usthb, Alger

8. Boudaqqqa, F. (2003), "étalement urbain de la périphérie algéroise", article in: Alger face au nouveaux défis de l'urbanisation, édition Harmattan, Paris
9. Boudaqqqa, F. (2014), "urban transportation and road traffic in Algeria, problem and Alternatives" in neo International Conference on "Habitable Environments" 31st October– 2nd November, 2014, Indian's largest university Punjab, India, Lovely School of Architecture, design and urban planning
10. ONS, (2005), population à l'horizon 2020, Alger
11. ONS, (2008), RGPH
12. Systra consult, (2007), étude, transport urbain à Alger
13. Wilaya d'Alger, (2004), annuaire statistique, DPAT
14. Wilaya d'Alger, (2009), annuaire statistique, DPAT