



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي  
جامعة 8 ماي 1945 قالمة  
كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير  
قسم: علوم التسيير



فرع: علوم تسيير

تخصص: إدارة أعمال

مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر  
بعنوان

**التحليل الإستراتيجي لتدابير السلامة والوقاية  
من حوادث المرور  
دراسة حالة في ولاية قالمة**

الأستاذة المشرفة:

- بركات غنية

من إعداد الطالبتين:

• خلايفية مروة

• أكرود خولة

السنة الجامعية

2017-2018

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

اللَّهُ لَا إِلَهَ إِلَّا هُوَ الْحَيُّ الْقَيُّومُ لَا تَأْخُذُهُ سَنَةٌ وَلَا  
نَوْمٌ لَهُ مَا فِي السَّمَاوَاتِ وَمَا فِي الْأَرْضِ مَنْ ذَا  
الَّذِي يَشْفَعُ عِنْدَ إِلَّا بِإِذْنِهِ يَعْلَمُ مَا بَيْنَ أَيْدِيهِمْ  
وَمَا خَلْفَهُمْ وَلَا يُحِيطُونَ بِشَيْءٍ مِنْ عِلْمِهِ إِلَّا بِمَا  
شَاءَ وَسِعَ كُرْسِيُّهُ السَّمَاوَاتِ وَالْأَرْضَ وَلَا يَئُودُهُ  
حِفْظُهُمَا وَهُوَ الْعَلِيُّ الْعَظِيمُ.

صَدَقَ اللَّهُ الْعَظِيمُ

## شكر وعرافان

أشكر الله عز وجل الذي أتم علينا نعمته وأعاننا على إتمام هذا  
البحث المتواضع ونسأله التوفيق إن شاء الله

نتوج هذا العمل بجزيل الشكر والامتنان إلى:

الأستاذة "بركات غنية" الفاضلة المشرفة على عملنا هذا، لما منحتنا  
لنا من وقت وجهد وتوجيه وإرشاد وتشجيع.

كما نتقدم بجزيل الشكر للأستاذ بن قيراط عبد العزيز على نصائحه  
وتوجيهاته التي قدمها لنا.

والأستاذة المحترمين الذين أشرفوا على دراستنا في الماجستير، دون أن  
ننسى توجيه الشكر والاحترام إلى إدارة كلية العلوم الاقتصادية  
والتجارية وعلوم التسيير وبالخصوص إدارة قسم الماجستير.

إلى كل من ساعدنا بنصيحة أو فكرة، أو حتى ابتسامه.

ولا يفوتني أيضا التوجه بالشكر الجزيل إلى السادة أعضاء لجنة  
المناقشة على مساهمتهم في مناقشة هذه الرسالة العلمية لإخراجها  
في أحسن صورة

# الإهداء

بعد بسم الله الرحمن الرحيم والصلاة والسلام على أشرف الأنبياء والمرسلين.

"وقل ربي زدني علما وما أتيتم من العلم إلا قليلا "

إلى أعز الناس وأقربهم إلى قلبي إلى والدتي العزيزة ووالدي العزيز اللذان كانا عوننا وسندا لي.

إلى من ساندني وخطى معي خطواتي، ويسر لي الصعاب إلى زوجي العزيز الذي تحمل الكثير، ووقوفني في هذا المكان ما كان لي حدث لو لا تشجيعه المستمر لي.

إلى شموع أضاءت لي دربي إخوتي وأخواتي: أسامة، خير الدين، رميسة، أماني، عبد القدوس.

إلى كافة زملائي وزملائي في مجال إدارة أعمال.

إلى أساتذتي وأهل الفضل علي الذين غمروني بالنصيحة والتوجيه والإرشاد.

إل كل هؤلاء أهديهم هذا العمل المتواضع.

خولة

## الإهداء

قال تعالى: "وأخفض لهما جناح الذل من الرحمة وقل رب ارحمهما كما  
رباني صغيرا "

إلى التي لا معنى لحياتي دونها أُمي حبيبتي الغالية على قلبي حفظها الله  
لي وأطال في عمرها.

إلى من جرع الكأس فارغا ليسقيني قطرة حب دون مقابل ومن أحمل اسمه  
بكل عزة وافتخار والذي العزيز الذي ساندني وخطى معي خطواتي ويسر  
لي الصعاب وتحمل الكثير ووقوفني في هذا المكان ما كان ليحدث لولا  
تشجيعه المستمر لي، أطال الله في عمره.

إلى إخوتي وأخواتي الأعزاء على قلبي: راوية، نجم الدين، ياسمين، صفاء.  
إلى زملائي وزميلاتي وأحبتي وكل من تعرفت عليهم في مشوار دراستي  
وخاصة سارة، خولة، إيمان، مريم.

إلى كل من ساعدني في إنجاز هذا العمل. إلى من وسعهم قلبي ونسيهم  
قلمي.

إليهم جميعا أهدي هذا العمل المتواضع سائلتا الله العلي القدير أن ينفعنا به  
ويمدنا بتوفيقه

مروة

الصفحة	العنوان
-	الإهداء
-	الشكر
I	قائمة المحتويات
IV	قائمة الأشكال
V	قائمة الجداول
أ - ب	المقدمة العامة
<b>الفصل الأول: التحليل الإستراتيجي</b>	
02	مقدمة الفصل
03	المبحث الأول: ماهية التحليل الإستراتيجي
03	المطلب الأول: مفهوم التحليل الإستراتيجي
05	المطلب الثاني: أهمية التحليل الإستراتيجي ومجالاته
08	المطلب الثالث: التحليل الإستراتيجي للبيئة الداخلية والخارجية
13	المبحث الثاني: أدوات التحليل الإستراتيجي
13	المطلب الأول: تحليل SWOT
16	المطلب الثاني: تحليل Porter
20	المطلب الثالث: تحليل pestel
22	خلاصة الفصل

<b>الفصل الثاني: السلامة والوقاية المرورية في الجزائر</b>	
24	مقدمة الفصل
25	المبحث الأول: ماهية حوادث المرور
25	المطلب الأول: مفهوم حوادث المرور
27	المطلب الثاني: أنواع حوادث المرور
29	المطلب الثاني: أشكال حوادث المرور
31	المطلب الثالث: أسباب حوادث المرور
37	المطلب الرابع: نظريات حوادث المرور
39	المبحث الثاني: الوقاية والسلامة المرورية
39	المطلب الأول: تعريف السلامة والوقاية المرورية
41	المطلب الثاني: مصفوفة هادن
45	المطلب الثالث: نظام إدارة السلامة المرورية
48	المطلب الرابع: تجارب بعض الدول لتدابير السلامة والوقاية المرورية
58	خلاصة الفصل
<b>الفصل الثالث: دراسة حالة ولاية قالمة</b>	
60	مقدمة الفصل
61	المبحث الأول: الهيئات الفاعلة في السلامة والوقاية من حوادث المرور في الجزائر
61	المطلب الأول: وزارة النقل والأشغال العمومية

65	المطلب الثاني: وزارة الداخلية والجماعات المحلية
69	المطلب الثالث: مؤسسات فاعلة أخرى
74	المبحث الثاني: تدابير السلامة والوقاية المرورية في ولاية قالمة
74	المطلب الأول: حوادث المرور في مدينة قالمة
97	المطلب الثاني: مصفوفة هادن لولاية قالمة
98	المطلب الثالث: التحليل الإستراتيجي لتدابير السلامة والوقاية المرورية في ولاية قالمة
111	خاتمة الفصل
113	الخاتمة العامة
117	قائمة المراجع
126	الملاحق



الصفحة	العنوان
12	شكل رقم (01): خطوات التحليل الإستراتيجي للبيئة الخارجية
17	شكل رقم (02): نموذج perter
26	شكل رقم (03): يوضح عناصر نظام حادث المرور
46	شكل رقم (04): نظام إدارة السلامة المرورية
49	شكل رقم (05): الهيكلية المقترحة لجهاز سلامة المرور
50	شكل رقم (06): منهجية معالجة النقطة السوداء بالنمسا
74	شكل رقم (07): خريطة شبكة الطرقات لولاية قالمة
78	شكل رقم (08): أعمدة بيانية لمقارنة عدد القتلى خلال السنتين 2016 و2017
79	شكل رقم (09): أعمدة بيانية لمقارنة عدد الجرحى خلال السنتين 2016 و2017
80	شكل رقم (10): أعمدة بيانية لمقارنة عدد الحوادث خلال السنتين 2016 و2017
81	شكل رقم (11): الأسباب المباشرة لوقوع حوادث المرور خلال سنة 2017
85	شكل رقم (12): أعمدة بيانية لمقارنة عدد القتلى خلال السنتين 2016 و2017
86	شكل رقم (13): أعمدة بيانية لمقارنة عدد الجرحى خلال السنتين 2016 و2017
87	شكل رقم (14): أعمدة بيانية لمقارنة عدد الحوادث خلال السنتين 2016 و2017
88	شكل رقم (15): أعمدة توزيع المركبات المتورطين في حوادث المرور لسنة 2017

الصفحة	العنوان
15	جدول رقم (01): نموذج SWOT
35	جدول رقم (02): حصيلة حوادث المرور حسب نوع الطريق لسنة 2017
42	جدول رقم (03): يمثل مصفوفة William Haddon
55	جدول رقم (04): يمثل عدد الحوادث والوفيات في فرنسا
75	جدول رقم (05): الطرق الوطنية بولاية قالمة
76	جدول رقم (06): الطرق الولائية لولاية قالمة
77	جدول رقم (07): الطرق البلدية لولاية قالمة
77	جدول رقم (08): مقارنة عدد القتلى خلال السنتين 2016 و 2017
78	جدول رقم (09): مقارنة عدد الجرحى خلال السنتين 2016 و 2017
79	جدول رقم (10): مقارنة عدد الحوادث خلال السنتين 2016 و 2017
80	جدول رقم (11): الأهمية النسبية لحوادث المرور وضحاياها حسب المناطق
81	جدول رقم (12): الأسباب المباشرة لوقوع حوادث المرور خلال سنة 2017
82	جدول رقم (13): الأسباب المتعلقة بمستعملي الطرق خلال سنة 2017
82	جدول رقم (14): الأسباب المتعلقة بالمركبة خلال سنة 2017
82	جدول رقم (15): الأسباب المتعلقة بالمحيط خلال سنة 2017
83	جدول رقم (16): توزيع السواق المتورطين في وقوع الحوادث حسب السن خلال سنة 2017
83	جدول رقم (17): حوادث المرور حسب أنواع الطرق لسنة 2017
84	جدول رقم (18): مقارنة عدد القتلى خلال السنتين 2016 و 2017
85	جدول رقم (19): مقارنة عدد الجرحى خلال السنتين 2016 و 2017

86	جدول رقم (20): مقارنة عدد الحوادث خلال السنتين 2016 و 2017
87	جدول رقم (21): توزيع حوادث المرور حسب نوع الطريق خلال سنة 2017
88	جدول رقم (22): توزيع المركبات المتورطة في وقوع الحوادث حسب الصنف خلال سنة 2017
89	جدول رقم (23): توزيع عدد الجرحى والقتلى حسب الجنس خلال سنة 2017
89	جدول رقم (24): توزيع عدد الجرحى والقتلى حسب أنواع الحوادث خلال سنة 2017
90	جدول رقم (25): توزيع الحوادث حسب أيام الأسبوع لسنة 2017
90	جدول رقم (26): توزيع حوادث المرور حسب الشرائح الزمنية لسنة 2017
91	جدول رقم (27): ترتيب البلديات حسب عدد الحوادث
93	جدول رقم (28): ترتيب البلديات حسب عدد القتلى
94	جدول رقم (29): ترتيب البلديات حسب عدد الجرحى
96	جدول رقم (30): النقاط السوداء في ولاية قالمة
97	جدول رقم (31): مصفوفة هادن لولاية قالمة
98	جدول رقم (32): نموذج تحليل SWOT لولاية قالمة

## مقدمة:

تعد حوادث المرور من أبرز وأخطر المشكلات المعاصرة التي تعيق التطور والتنمية الاجتماعية والاقتصادية في المجتمعات، لأنها تستهدف الإنسان إما بالموت أو بالعجز الدائم أو بإصابة تعوقه عن تقديم الخدمات لفترة من الزمن، ويترتب عن ذلك خسائر مادية وبشرية واقتصادية. وفي هذا المجال صنفت منظمة الصحة العالمية (OMS) حوادث السير كسبب من بين أسباب الوفيات العشر الأكثر شيوعا في العالم واحتلت هذه المعضلة الرتبة الأولى لدى وفيات الشباب ذوي الأعمار 25-35 سنة وأصبحت بذلك من بين أكبر تحديات العصر الحديث.

في ظل هذه المعطيات، بات تسليط الضوء على هذه الظاهرة أمرا حتميا نظرا لنتائجها الوخيمة على الاقتصاد والمجتمع على حد سواء، بحيث قدرت التقارير الدولية حجم الأضرار المادية وتكاليف الرعاية الصحية بحوالي 500 مليار دولار سنويا، وبلغت في الجزائر حصيلة الحوادث بـ 57328 حادثا سنة 2017، ناهيك عن الآثار الاجتماعية الرهيبة من تيتيم للأطفال وترميل للنساء بشكل مشابه لما يحدث في الحروب الأكثر بشاعة. إذ بلغت تكاليف الخسائر المادية 2.5 مليار سنتيم.

فمسؤولية السلامة والوقاية المرورية تقع على عاتق الجميع، المكلفين بتسيير شبكة الطرق وحركة المرور ومراقبتها، كما تقع كذلك على عاتق مختلف المصالح الأمنية المعنية بالمراقبة الميدانية، وكذلك الدولة في إصدار القوانين والتنسيق العملي بين هذه الإدارات إذ نجد غياب تام لبنية معلوماتية لهذه المصالح، كما تقع أيضا على جميع سائقي السيارات في الطريق وكذلك الراجلين باحترام قانون المرور وحقوق الآخرين.

في خضم التداعيات الخطيرة لمعضلة العصر عملت معاهد البحث العلمي المتخصصة في الموضوع والمنظمات الدولية على الدفع بالدراسات الرامية إلى التحكم في ميكانيزمات الظاهرة وكبحها، إذ تمكنت من إحراز نجاحات باهرة مع بداية سبعينيات القرن الماضي بدفع الشركات الصناعية على الرفع من مستوى أمن المركبات من خلال تحسينات ميكانيكية نوعية. في نفس الإطار قطعت هندسة الطرقات أشواطاً مهمة بفضل التجهيزات العصرية المصاحبة لتهيئة الطرقات وتعبيدها واختيار المواد الأكثر ملائمة والأقل إضرارا بمستعملي الطريق في حالة وقوع حوادث على الطرقات.

وعليه فإن التحكم في العامل التقني للظاهرة خطى خطوات مهمة مقلصا جزءا معتبرا من حجمها، في حين أصبح العامل البشري هدفا دراسيا صبت الأبحاث العلمية كامل جهودها بغية تعميق الفهم بمحتويات عناصره. في هذا الصدد انفردت الدراسات حول سائق المركبة بأولى الاهتمامات أين تعددت الأوجه واختلفت الآراء والتي يمكن اختصارها في الجانب النفسي للسائق، حالات السائق أثناء القيادة والهفوات المركبة من طرف السائق أثناء القيادة. كل هذه البحوث وأخرى صبت في اتجاه واحد وهو التركيز على سلوك مرتكبي الحوادث كأفراد مشتتين لا كمجموعة لها خصائص معينة تميزها عن باقي السائقين.

تعد الجزائر من بين دول العالم التي تعاني بشكل كبير من مشكلة الحوادث المرورية، والتي ازدادت حدتها خاصة في السنوات الأخيرة جراء التحولات السريعة التي عرفتها البلاد على المستويين الاقتصادي والاجتماعي وازدياد حاجة الأفراد إلى التنقل.

فالزيادة المعتبرة في اقتناء المواطن والمؤسسات والهيئات للعدد الهائل من المركبات الجديدة لم تتناسب مع شبكة الطرق الحالية التي لم تعرف تغيير جوهري. فأصبحت المشكلة المرورية إحدى أهم القضايا التي يعاني منها المجتمع الجزائري، الأمر الذي يتطلب معالجة الأوضاع بجدية، وتصنف ضمن الأولويات الكبرى الحكومة، وأن تبحث لها عن حلول جذرية التي تشترك في إيجادها جميع الشركاء الاجتماعيين بدءا بالمدرسة، وزارة النقل والأشغال العمومية، وزارة الصحة والسكان وغيرها من الهيئات من أجل رسم معالم سياسة وطنية، وذلك بالارتكاز على إستراتيجية واضحة المقاصد قابلة للتجسيد العملي ومتماشية وطبيعية الإشكاليات الملحوظة ميدانيا.

## 1- إشكالية الدراسة:

تبرز مشكلة الدراسة من خلال التزايد المستمر في حوادث المرور نتيجة الاستعمال الغير عقلاني للمركبات وعدم تهيئة البنية التحتية بالمعايير العالمية وعليه سنسلط الضوء من خلال هذه الدراسة على معرفة نقاط القوة والضعف والفرص والتحديات لتدابير السلامة والوقاية المرورية في ولاية قالمة ومما سبق يمكن إيجاز مشكلة الدراسة من خلال طرح الإشكالية التالية:

ماهي نقاط القوة والضعف والفرص والتحديات لتدابير السلامة والوقاية المرورية في ولاية

قالمة؟

ولكشف جوانب الدراسة والإجابة عن التساؤل المحوري ارتأينا إلى وضع تساؤلات فرعية كالتالي:

- كم تبلغ كثافة حوادث المرور لولاية قالمة؟
- ما مدى التكامل بين الأطراف الفاعلة للسلامة والوقاية المرورية لولاية قالمة؟
- هل يعتبر العامل البشري أكثر العوامل المتسببة في حوادث المرور لولاية قالمة؟
- كيف تؤثر عوامل البيئة المحيطة لولاية قالمة على السلامة في الطرقات؟

## 2-فرضيات البحث:

يمكن فيما يلي طرح فرضيات وذلك في محاولة مبدئية للإجابة على الإشكال الرئيسي والتساؤلات الفرعية السابقة كما يلي:

**الفرضية الأولى:** كثافة حوادث المرور في ولاية قالمة كبيرة.

**الفرضية الثانية:** التكامل ضعيف بين الأطراف الفاعلة في تحليل حوادث المرور لولاية قالمة.

**الفرضية الثالثة:** نعم، يعتبر العامل البشري هو المتسبب الرئيسي لحوادث المرور في ولاية قالمة.

**الفرضية الرابعة:** عوامل البيئة المحيطة لولاية قالمة تؤثر سلبا على السلامة في الطرقات.

## 3-أسباب اختيار الموضوع:

إن اختيارنا لهذا الموضوع جاء نتيجة جملة من الأسباب التي دفعتنا إلى انجازه وجاءت هذه الأسباب كالتالي:

- معرفة أسباب تفاقم ظاهرة حوادث المرور في ولاية قالمة.
- محاولة إثراء المكتبة الجامعية بمعلومات ومراجع في هذا المجال.
- قلة الأبحاث التي تناولت موضوع حوادث المرور.
- الميل وحب الإطلاع على الأرقام والإحصائيات التي خلفتها حوادث المرور في ولاية قالمة.
- زيادة رصيدنا المعرفي وتقريب الصورة الذهنية من الواقع.
- ما شد إنتباهي ذات يوم وأنا أقرأ الصحف اليومية أن الجزائر تفقد 13 قتيل كل يوم فقررت أن أحاول التعرف عن الموضوع من قرب.

#### 4- أهمية الموضوع:

تظهر أهمية هذا الموضوع من خلال:

- الكشف عن مفهوم السلامة والوقاية المرورية.
- محاولة لفت أنظار الباحثين لأهمية الموضوع ومحاولة التخصص فيه
- إبراز أهمية السلامة والوقاية المرورية لولاية قالمة.
- الإهتمام العالمي الواسع بمشكلة حوادث المرور.

#### 5- أهداف الموضوع:

لقد حاولنا من خلال هذا الموضوع الوقوف على جملة من الأهداف تتمثل في:

- توضيح مختلف جوانب حوادث المرور من أسباب (تقنية وبشرية).
- إبراز نقاط القوة والضعف لتدابير السلامة والوقاية المرورية في ولاية قالمة.
- إبراز الفرص والتحديات لتدابير السلامة والوقاية المرورية في ولاية قالمة.
- معرفة دور الوقاية والسلامة المرورية في التقليل من حوادث المرور.

#### 6- المنهج المستخدم:

من أجل دراسة إشكالية موضوع البحث، وتحليل أبعادها، جوانبها، نتائجها والإجابة على تساؤلات الإشكالية، تمت الدراسة بالاعتماد على منهجين في هذا البحث: المنهج الإحصائي من خلال التعامل مع الأرقام والمعدلات والمنهج الوصفي التحليلي كونه يمتاز بالوصف التفصيلي الدقيق للمعلومات ويساعد على التحليل الشامل والعميق للمشكلة قيد الدراسة.

كما إستعملنا الملاحظة والمقابلة مع الهيئات الفاعلة

#### 7- أدوات الدراسة:

تتمثل الأدوات فيما يلي:

الدراسة النظرية: إستخدمنا المسح المكتبي بجميع المراجع والوثائق المكتبية التي كان بإستطاعتنا جمعها.

الدراسة التطبيقية: قمنا بجمع الإحصائيات الخاصة بحوادث المرور من طرف مديرية النقل والأشغال العمومية، أعوان الدرك الوطني، الحماية المدنية، الأمن الوطني.

## 8- حدود الدراسة:

بغيت تحقيق أهداف البحث قمنا بوضع حدود وأبعاد الدراسة، والمتمثلة أساسا في ولاية قالمة، وتمت دراستنا في الفترة الممتدة ما بين 2018/01/02 إلى غاية 2018/05/16 ومحاولة التعرف لأهم المجالات التي تخص موضوعنا

## 9- صعوبات الدراسة:

### ففي الجانب التطبيقي:

- ✓ ضيق الوقت لجمع المعلومات الكافية.
- ✓ الحضور الشخصي عند القيام بالدراسة الميدانية .
- ✓ عدم تزويدنا بالإحصائيات الكافية الخاصة بالموضوع خوفا من تسرب المعلومات.

### أما في الجانب النظري:

- ✓ -نقص المراجع مما أدى بنا إلى استعمال بعض مذكرات التخرج واستعمال بعض محاضرات ومدخلات الأساتذة.

## 10- هيكل البحث:

من خلال الإشكالية والفرضيات والتساؤلات المطروحة ، تم تقسيم البحث إلى فصلين نظري وفصل تطبيقي وقد كانت كما يلي: الفصل الأول جاء بعنوان التحليل الاستراتيجي وتم التعرف فيه إلى ماهية التحليل الاستراتيجي ( المفهوم الأهمية والمجالات، التحليل الاستراتيجي للبيئة الداخلية والخارجية) وأدوات التحليل الاستراتيجي ( swot , perter, pestel ) .

أما الفصل الثاني فقد جاء بعنوان: السلامة والوقاية المرورية وقد تم التعرف فيه إلى ماهية حوادث المرور (تعريف حوادث المرور، الأنواع والأشكال، الأسباب، نظريات) .



وكذلك السلامة والوقاية المرورية ( تعريف السلامة والوقاية المرورية، مصفوفة هادن، نظام إدارة السلامة المرورية، تجارب بعض الدول لتدابير السلامة والوقاية المرورية).

أما الفصل الثالث فكان الجزء التطبيقي، وتم فيه إسقاط الدراسة النظرية على ولاية قالمة وجمع مختلف إحصائيات حوادث المرور من طرف (مديرية النقل والأشغال العمومية، ومديرية الأمن الوطني، والفرقة المركزية للدرك الوطني، ومديرية الحماية المدنية) لولاية قالمة، وتحليلها بواسطة أدوات التحليل (هادن، سوات) واستخلاص نقاط القوة والضعف والفرص والتهديدات لتدابير السلامة والوقاية المرورية في ولاية قالمة وفي الأخير تقديم خاتمة يتم التطرق فيها إلى أهم النتائج التي تم التوصل إليها.

## مقدمة الفصل

يعد التحليل الإستراتيجي أحد مكونات المهمة لعمليات الإدارة الإستراتيجية، حيث يهتم بمتابعة وتحليل المتغيرات البيئية الداخلية والخارجية للمؤسسة، أي أنها تشمل الكيفية التي يتم من خلال إدارة علاقتها بالبيئة لتقرز في النهاية عن تحديد مواطن القوة والضعف، والفرص والتهديدات البيئية الحالية والمتوقعة مما يؤدي في النهاية إلى تحديد طبيعة الخيار الإستراتيجي الملائم للمؤسسة، وبالتالي تكون قد حددت التوجهات التي تتبعها بصفة تضمن لها النمو والتطور، لهذا ارتأينا تقسيم هذا الفصل إلى المبحثين التاليين:

المبحث الأول: تحليل الاستراتيجي

المبحث الثاني: أدوات التحليل الإستراتيجي

## المبحث الأول: ماهية التحليل الإستراتيجي

يعتمد التحليل الإستراتيجي للبيئة على تحليل مكونات البيئة الداخلية والخارجية للمؤسسة، للوصول إلى نقاط الضعف والقوة في بيئتها الداخلية واكتشاف التهديدات التي تعيق عمل المؤسسة في بيئتها الخارجية والفرص الممكن استثمارها.

### المطلب الأول: مفهوم التحليل الإستراتيجي

إن محيط المؤسسة ما هو إلا المجال الذي تمارس فيه نشاطها، ومن مميزاته التغير والتعقيد وهو ما يستدعي دراسته وتحليله، لذلك أولاً وقبل الشروع في التعريف بالتحليل الإستراتيجي لابد أن نتطرق إلى التعريف بالإستراتيجية

#### أولاً: تعريف الإستراتيجية

استخدمت كلمة "الإستراتيجية" منذ زمن بعيد في المجال العسكري وتعني "فن القيادة الحربية" عند اليونانيون "stratèges" أي كيف يستغل القائد العسكري كل العوامل المحيطة به من أجل ضمان النصر في المعركة.<sup>1</sup>

وقد انتقل هذا المصطلح إلى مجال الأعمال في بداية القرن الماضي، مما جهل معظم المؤسسات الاقتصادية الكبرى تستخدم الخطة الإستراتيجية لإفتكاح مكانة و حصة سوقية معتبرة في السوق العالمية.

وتعرف الإستراتيجية على أنها: "خطة وأنشطة المؤسسة التي يتم وصفها بطريقة تضمن خلق درجة من التوافق بين رسالة المؤسسة وأهدافها، وبين هذه الرسالة والبيئة التي تعمل فيها بصورة فعالة وذات كفاءة عالية".<sup>2</sup>

<sup>1</sup> ثابت عبد الرحمان إدريس، جمال الدين محمد المرسي، الإدارة الإستراتيجية: مفاهيم ونماذج تطبيقية، الدار الجامعية للنشر والتوزيع، مصر، 2006، ص62.

<sup>2</sup> فلاح حسين حسيني، الإدارة الإستراتيجية: مفاهيمها، مداخلها، عملياتها المعاصرة، طبعة الثانية، دار وائل للنشر، الأردن، 2006، ص19.

الإستراتيجية هي " السياسات والقرارات المهمة التي تتخذها الإدارة والتي يكون لها تأثير بالغ الأهمية على الأداء المالي للشركات وتتضمن هذه السياسات والقرارات في الغالب التزاما بالموارد كما لا يمكن تغيير مثل هذه السياسات والقرارات بسهولة".<sup>1</sup>

الإستراتيجية هي "الإطار الرئيسي الشامل الذي يحدد كيف تحقق المنظمة أو الشركة أغراضها وأهدافها من خلال تعظيم ما تتمتع به من مزايا وتقليل ما تعانيه من مساوئ".<sup>2</sup>

ومما سبق يعني أن الإستراتيجية تصف طرق تحقيق المؤسسة لأهدافها مع الأخذ في الاعتبار التهديدات والفرص البيئية والموارد والإمكانيات الحالية للمؤسسة.

### ثانيا: تعريف التحليل الإستراتيجي

للتحليل الإستراتيجي عدة تعاريف نذكر منها:

يعرف اليسون وجود (Allison; Jude;2005) التحليل الإستراتيجي على أنه "عملية نظامية توافق من خلالها أحد المنظمات- ويلتزم بذلك الشركاء الرئيسيون في المنظمة- على الأوليات التي تعتبر ضرورية لتحقيق أهدافها وفي نفس الوقت تستجيب للبيئة المحيطة بها".<sup>3</sup>

ويعرفه (Thompson) أن التحليل الإستراتيجي يعني فهم المنظمة لبيئتها الداخلية والخارجية، وتحديد أفضل سبل الاستجابة للتغيرات السريعة، واستغلالها لتحقيق أفضل أداء.<sup>4</sup>

كما يعرف أيضا بأنه: "المحدد الأساسي لأي إستراتيجية يمكن لمؤسسات الأعمال إتباعها".<sup>5</sup>

<sup>1</sup> ختيم محمد العيد، إدارة الجودة الشاملة وإستراتيجية المؤسسة دراسة ميدانية للمؤسسة سونلغاز، تخصص: إستراتيجية، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير، الجزائر، 2009، ص17.

<sup>2</sup> نعيم إبراهيم الطاهر، الإدارة الإستراتيجية، الطبعة الأولى جدار للكتاب العالمي للنشر والتوزيع، الأردن، 2009، ص 33.

<sup>3</sup> إسماعيل محمد الصرايرة، التحليل الإستراتيجي في إعادة هندسة العمليات الإدارية، الطبعة الأولى، دار الحامد للنشر والتوزيع، الأردن، 2012، ص22.

<sup>4</sup> فاضل حمد القيسي، على حسون الطائي، الإدارة الإستراتيجية، الطبعة الأولى، دار صفاء للنشر والتوزيع، الأردن، 2014، ص134.

<sup>5</sup> عبد الحميد الفتاح المغربي، الإدارة الإستراتيجية لمواجهة تحديات القرن الحادي والعشرين، الطبعة الأولى، مجموعة النيل العربية للنشر، مصر، 1999، ص 152.

كما يعرف على أنه مجموعة من المراحل المتلاحقة والمتسلسلة والتي تهدف إلى دراسة وتحليل العوامل والمتغيرات المؤثرة في اتجاهات ومستقبل المنظمة.<sup>1</sup>

من خلال ما سبق يمكننا القول بأن:

التحليل الإستراتيجي هو مكون رئيسي للإستراتيجية وأداة فعالة، باعتبار المسؤول عن دراسة وضبط متغيرات بيئة المؤسسة، حيث يسعى للوصول إلى التوفيق بين الفرص الخارجية وعناصر القوة الداخلية للمؤسسة وذلك في ظل التهديدات الخارجية وعناصر الضعف الداخلية.

### المطلب الثاني: أهمية التحليل الإستراتيجي ومجالاته

يعتبر التحليل الاستراتيجي الأداة الرئيسية لتحديد العناصر الإستراتيجية في البيئة الخارجية من فرص متاحة ومخاطر تحد من قدرة المنظمة على الاستفادة من هذه الفرص، وموازنتها مع عناصر القوة والضعف في البيئة الداخلية للمنظمة. ولذلك اختلفت مجالاته كما ونوعا استجابة للتطورات التي تواجهها.

#### أولاً: أهمية التحليل الإستراتيجي

- ✓ الهدف الرئيسي من التحليل الاستراتيجي هو معرفة أربعة مفاهيم أساسية هي نقاط القوة والضعف الداخلية، والفرص والتهديدات الخارجية، وهذا التحليل يبني على دراسة المنظمة من جوهرها الداخلي والمحيط الذي حولها.<sup>2</sup>
- ✓ حدود البيئة بمعنى أن كل ما يقع داخل حدود المنظمة أو خارجه يقع ضمن إطار دراسة بيئة المنظمة.
- ✓ المساهمة في تقييم القدرات والإمكانيات المادية و البشرية والمعنوية المتاحة للمنظمة، وإيضاح موقف المنظمة بالنسبة لغيرها من المنظمات في الصناعة ، وبيان وتحديد نقاط القوة وتعزيزها للاستفادة منها والبحث عن طرق تدعيمها مستقبلا، وبيان وتحديد نقاط الضعف وذلك حتى يمكن التغلب عليها ومعالجتها، أو تفاديها بعض نقاط القوة الحالية للمنظمة، وضرورة الترابط بين

<sup>1</sup> فلاح حسن عداوي الحسني، الإدارة الإستراتيجية مفاهيمها - مداخلها - عملياتها المعاصرة، الطبعة الثانية، دار وائل للنشر والتوزيع، الأردن، 2006، ص 126.

<sup>2</sup> أميرة محمد النعمة، أثر التحليل البيئي على صياغة الإستراتيجية، مجلة كلية الاقتصاد العلمية العدد الثاني، جامعة أمدرمان الإسلامية، السودان، أبريل 2012، ص 50.

التحليل الداخلي (نقاط القوة والضعف) والتحليل الخارجي (الفرص والتهديدات)، لانتهاز الفرص المتاحة من خلال نقاط القوة الداخلية، وتجنب المخاطر أو تحجيمها من خلال إزالة نقاط الضعف.<sup>1</sup>

- ✓ كما يساعد التحليل الإستراتيجي على تخصيص الموارد المتاحة وتحديد طرق لاستخدامها.<sup>2</sup>
- ✓ تحديد الفرص المتاحة أمام المؤسسة، وبالنظر إلى إمكانيات وخيارات وموارد هذه الأخيرة تتم المفاضلة بين الفرص التي يمكن استغلالها أي الفرص الممكن استبعادها.<sup>3</sup>

### ثانياً: مجالات التحليل الإستراتيجي

اتسمت مجالات التحليل الإستراتيجي بالاختلاف النوعي والكمي استجابة للتطورات التي تواجهها المؤسسات العملاقة والمتعددة الجنسيات الدولية والعالمية في محيط أعمالها الذي يتصف هو الآخر بالتغير والتعقيد والغموض، وتتخلص هذه المجالات فيمايلي:

#### 1- في المؤسسة: وتشمل مايلي:

- ✓ الحصة السوقية الحالية والمفروض البحث عنها.
- ✓ المركز في الأسواق الحالية المحتملة.
- ✓ الزبائن الأساسيين والحاليين والمطلوب البحث عنه.
- ✓ موقع المؤسسة باعتماد أسلوب سلسلة القيمة.
- ✓ تطورات ذوي المصالح عن المؤسسة.
- ✓ المرونة في استخدام التكنولوجيا الحالية والمحتملة والمهارات.
- ✓ التدفق النقدي بحجم الأعمال المتعاقد عليها.
- ✓ المنتج ودورة حياته، المنتجات الجديدة وأنشطة البحث والتطور.

<sup>1</sup> إسماعيل محمد الصرايرة، مرجع سبق ذكره، ص 24.

<sup>2</sup> زهوه حمودة، أمانة عيادي، التحليل الإستراتيجي ودوره في تعزيز المركز التنافسي للمؤسسة الاقتصادية، تخصص: إدارة أعمال مالية، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر، الجزائر، 2014/2015، ص 11.

<sup>3</sup> أحمد القطامين، الإدارة الإستراتيجية مفاهيم وحالات تطبيقية، دار مجداوي للنشر والتوزيع، الأردن، 2003، ص 73.

## 2- عوامل الجذب والاستقطاب: وتشتمل على العوامل الآتية:

- ✓ حجم السوق الحالي والمطلوب البحث عنه.
- ✓ مواقع السوق الحالية والمطلوب البحث عنها.
- ✓ حالة السوق من نمو ونضج واستقرار واضطراب وتراجع.
- ✓ تركيب السوق المستهدف.
- ✓ ربحية السوق المستهدف.
- ✓ حالة المنافسين في القطاع الذي تنتمي إليه المؤسسة.
- ✓ الدخول إلى السوق والقيود الموجودة.
- ✓ حالة القطاع التكنولوجي الحالي والمطلوب البحث عنه.
- ✓ التصورات عن القطاع الذي تنتمي المؤسسة إليه وما يرتبط به.

## 3- اعتبارات البيئة: وتتألف من:

- ✓ الأنشطة النظامية/ القانونية.
- ✓ المدركات العامة للمؤسسة.
- ✓ القيود والعوامل القانونية.
- ✓ المعطيات الاجتماعية وعلاقة المؤسسة بالمجتمع والتزاماتها الاجتماعية.
- ✓ العوامل الأخلاقية، خاصة ما يتعلق بطبيعة الأنشطة والعلاقات بين الكادر والمجتمع والأخلاق والضغوط الاجتماعية.
- ✓ المقاومات السلوكية وقيود الإدراك.
- ✓ الأوجه العامة للاستقرار والاضطراب والتأكد.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> نعمة عباس خضير الخفاجي، الإدارة الإستراتيجية: المداخل - المفاهيم والعمليات، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2004، ص ص 115-118.

### المطلب الثالث: التحليل الإستراتيجي للبيئة الداخلية والخارجية

لابد من تحليل البيئة الداخلية لتحديد نقاط القوة والضعف فيها من خلال مجموعة من العمليات المحكمة، وكذلك دراسة المحيط الخارجي من أجل حصر القيود والفرص التي يقدمها المحيط في توجهاته، حتى تتمكن المؤسسة من تحديد مركز تنافسي قوي، لذا سنحاول التعريف بكل من البيئة الداخلية والخارجية والتحليل الاستراتيجي لكل منهما.

#### أولاً: التحليل الإستراتيجي للبيئة الداخلية

##### 1- تعريف البيئة الداخلية للمؤسسة

هناك عدة تعاريف للبيئة الداخلية نذكر منها:

هي مجموعة العوامل والمكونات والمتغيرات المادية والمعرفية والتنظيمية ذات الصلة الوثيقة بحدود المؤسسة الداخلية فهي تمثل المستوى البيئي التنظيمي الداخلي المرتبط بشكل محدود ودقيق بالتطبيقات الإدارية والتنظيمية لمنظمة الأعمال.<sup>1</sup>

كما عرفت على أساس أنها تتكون: من مجموعة العوامل والقوى الداخلية التي تؤثر في عمل المنظمة وتحدد عناصر القوة والضعف في المنظمات، وتتكون من البناء التنظيمي ( الهيكل التنظيمي)، والثقافة التنظيمية، والموارد المتاحة من موارد مالية، وموارد بشرية، وموارد تسويقية، وموارد البحث والتطوير، ونظم المعلومات الإدارية.<sup>2</sup>

##### 2- تعريف التحليل الإستراتيجي للبيئة الداخلية

يعني تحليل البيئة الداخلية إلقاء نظرة تفصيلية إلى داخل المنظمة لتقييم مستويات الأداء واكتشاف مجالات القوة والضعف النسبية بخصوص كل الموارد التي تتعامل معها الآن أو في المستقبل القريب.<sup>3</sup> ويعرف تحليل البيئة الداخلية على أنه: "عملية فحص وتحليل العوامل الخاصة بوظائف وأنشطة الإدارات الإنتاجية والتسويقية والمالية والموارد البشرية وغيرها، لتحديد عناصر القوة والضعف الداخلية لكي

<sup>1</sup> خالد محمد بني حمدان، وائل محمد إدريس، الإستراتيجية والتخطيط الإستراتيجي، دار اليازوري للنشر والتوزيع، الأردن، 2007، ص 74.

<sup>2</sup> أمين محمد الشديفات، أثر البيئة الخارجية على الخيار الإستراتيجي، الطبعة الأولى، دار وائل للنشر والتوزيع، الأردن، 2017، ص 69.

<sup>3</sup> مؤيد سعيد السالم، الإدارة الإستراتيجية: الأصول والأسس العلمية، الطبعة الأولى، دار الكتاب الجامعي، الإمارات العربية المتحدة، 2006، ص 123.



تستطيع المنظمة أن تعمل بأقصى كفاءة للاستغلال الفرص المتاحة ومواجهة التهديدات في البيئة الخارجية.<sup>1</sup>

عند إجراء عمليات التوصيف والتحليل والتقييم الداخلي، يجب دراسة كافة العوامل التي تمثل القدرات والإمكانات المتاحة للمنظمة سواء كانت هذه القدرات والإمكانات مادية كالأموال، والآلات، والمباني، والموارد... وغيرها. أو كانت بشرية وذلك من حيث كفاءة البناء التنظيمي ومدى توافر الكفاءات الإدارية المطلوبة بالكم والنوع المناسب هذا إلى جانب العوامل المعنوية التي تمثل مدى قوة العلاقات بين الأفراد وتماسك جماعات العمل ومدى حرصهم على منظماتهم، كذلك مدى شهرة المنظمة واسمها التجاري في السوق، والصورة الذهنية لدى الجمهور عنها.....الخ.<sup>2</sup>

### 3- خطوات التحليل الإستراتيجي للبيئة الداخلية

إن هدف تحليل البيئة الداخلية للمؤسسة هو التعرف على نقاط الضعف أو قوة المؤسسة، وبناءا عليها نستطيع أن نتعرف على قدراتها المتوفرة حاليا، وعليه نتبع الخطوات التالية:

✓ **تحديد المعلومات الخاصة بالأداء الداخلي:** والهدف من هذه الخطوة هو تحديد المعلومات التي تميز البيئة الداخلية للمؤسسة، وهذا من خلال جمع المعلومات عنها عن طريق تحديد أهم البيانات الخاصة بأداء إدارة محددة أو قسم معين أو وحدة كل مدير، ثم وضع هذه البيانات في شكل قائمة وعرضها على المديرين لضمان تغطية كاملة لكل البيانات ذات الصلة بالبيئة الداخلية، حيث أن كل مدير في موقعه يقوم بإعطاء المعلومات اللازمة في شكل تقرير رسمي.

✓ **اكتشاف نقاط القوة ونقاط الضعف لدى المؤسسة:** بعد القيام بجمع المعلومات الخاصة بالأداء الداخلي للمؤسسة، نتعرف على نقاط القوة ونقاط الضعف، وذلك عن طريق عقد الاجتماعات والتي يحضرها كل المديرين المهمين بتقييم الأداء الداخلي للمؤسسة وتحديد بياناتهم واتجاهاتهم لتحديد نقاط القوة والضعف، بالإضافة إلى مقارنة أنفسهم بالمنافسين وكذا ربط أدائهم

<sup>1</sup> محمد فخري راضي، الإدارة الإستراتيجية، الطبعة الأولى، دار مجد للنشر والتوزيع، الأردن، 2016، ص 97.

<sup>2</sup> بلال خلف الله السكرانه، الإستراتيجية والتخطيط الإستراتيجي، الطبعة الأولى، دار المسيرة للنشر والتوزيع، الأردن،

2015، ص 157.

بأهداف المؤسسة وكذلك استخدام نسب الكفاءة، وأسلوب المراجعة الإدارية لاكتشاف نقاط القوة ونقاط الضعف.<sup>1</sup>

✓ **تحليل نقاط القوة ونقاط الضعف:** إن إتباع العناصر السابقة يضمن لنا التوصل إلى نقاط

القوة ونقاط الضعف في المؤسسة، ويبقى تحليلها لكي نتعرف على مدى الأهمية الإستراتيجية لها وذلك بإتباع الخطوات التالية:

- وضع نقاط القوة ونقاط الضعف في قائمة.
- تحديد مدى تأثير كل بند في نقاط القوة ونقاط الضعف على كفاءة المؤسسة وعلى مدى تحقيقها لأهدافها.
- تحديد احتمال حدوث استمرار لكل بند من نقاط القوة ونقاط الضعف.<sup>2</sup>

## ثانياً: التحليل الإستراتيجي للبيئة الخارجية

### 1- تعريف البيئة الخارجية للمؤسسة

تعريف البيئة الخارجية للمؤسسة على أنها مجموعة العناصر التي تتعامل معها المنظمة وتشكل علاقات سببية مركبة معها، أنها الإطار الكلي لمجموعة العوامل المؤثرة على عمل المنظمة، وفي البيئة الخارجية تكمن إمكانية تحقيق الميزة التنافسية للمنظمة.<sup>3</sup>

كما يتم تعريفها بأنها "البيئة التي تقع خارج المنظمة، وتحيط بها وتؤثر عليها، وقد تؤثر على منظمة دون سواها. ويتم تقسيمها إلى بيئة خارجية عامة وبيئة خارجية خاصة.<sup>4</sup>

### 2- تعريف التحليل الإستراتيجي للبيئة الخارجية

تعتبر عملية التحليل الاستراتيجي للبيئة الخارجية من أولويات المؤسسة وذلك بحكم تأثيرها السريع بالعوامل المحيطة بها وكذا مرونتها، فالتحليل يمكنها من التصدي للتهديدات التي تواجهها واغتنام الفرص المعروضة قصد تحقيق الأهداف المرجوة.

<sup>1</sup> الشريف بقة، فائزة محلب، تأثير التحليل البيئي كآلية من آليات اليقظة الإستراتيجية في بناء الميزة التنافسية في

المؤسسة الاقتصادية، دراسة ميدانية لمجموعة من المؤسسات الصغيرة والمتوسطة بولاية برج بوعرييج وسطيف، المجلة الجزائرية للتنمية الاقتصادية، العدد 02، جوان 2015، ص ص 139-140.

<sup>2</sup> كباب منال، دور إستراتيجية الترويج في تحسين القدرة التنافسية للمؤسسة الوطنية، رسالة ماجستير، قسم علوم التسيير جامعة المسيلة، الجزائر، 2007، ص 33.

<sup>3</sup> مؤيد سعيد سالم، مرجع سبق ذكره، ص 101.

<sup>4</sup> مهدي زويلف، علي العضيلية، إدارة المنظمة: النظريات والسلوك، الطبعة الأولى، دار مجدلاوي للنشر والتوزيع، الأردن، 1996، ص 144.

هناك العديد من التعاريف نذكر منها مايلي:

"هو فهم المؤسسة لبيئتها الخارجية وتحديد أفضل السبل للاستجابة والتأقلم للتغيرات السريعة واستغلالها لتحقيق أفضل الأداء".

كما يعرف كذلك بأنه: "مجموعة من الوسائل التي تستخدمها الإدارة في تحديد مدى التحيز في البيئة الخارجية وتحديد الميزة التنافسية أو الكفاءة المميزة للمؤسسة في السيطرة على بيئتها الداخلية"<sup>1</sup>.  
ومن خلال ما سبق يمكننا القول بأن:

التحليل الاستراتيجي للبيئة الخارجية يعتمد على مجموعة من العوامل والمتغيرات المحيطة والمؤثرة بشكل أو بآخر على استراتيجيات المؤسسة، حيث يصعب على هذه الأخير التحكم بها والتأثير عليها بحكم شموليتها حيث أن التحليل يحدد القوى الفاعلة في المؤسسة التي تعمل على تحديد الفرص السانحة لاستغلالها وكذا مواجهة التهديدات لتحقيق أفضل أداء وذلك باستغلال وسائلها الداخلية.

### 3-خطوات التحليل الإستراتيجي للبيئة الخارجية

✓ إن تحليل البيئة الخارجية ليست بالعملية السهلة، بل إنها عملية تحتاج إلى خبرات وتراكم معرفي وإمكانات، لذلك نجد أن المنظمات الأعمال الكبيرة لديها منهجياتها الخاصة وطرقها وأساليبها للتعامل مع مفردات ومتغيرات البيئة الخارجية، لقد قام كل من الباحثين (Jonnon and Scholes, 1997) بوضع مجموعة من خطوات التحليل الإستراتيجي للبيئة الخارجية تتمثل بالآتي:

✓ تدقيق وفحص متغيرات البيئة الخارجية وتأثيراتها بهدف التعرف على أكثر هذه العوامل تأثيرا في إمكانات المنظمة ومستوى أدائها.

✓ التعرف على طبيعة الثبات والتغيير في قطاعات البيئة وعواملها المختلفة، بحيث يساعد ذلك الإدارة العليا على تحديد العوامل البيئية الواجب التركيز عليها، وتوضيح إمكانات التكيف معها والطرق المناسبة لذلك.

✓ إجراء التحليل الهيكلي لعوامل البيئة الخارجية المباشر بهدف تحديد تأثيرات قوى البيئة الرئيسية، وإمكانات الإدارة في مواجهتها وخاصة في البيئة التنافسية، ويشير (Porter, 1980: 26) إلى أن الإدارة العليا تسعى لتحديد مركزها التنافسي من خلال تقييم التهديدات البيئية المتمثلة بالقوة

<sup>1</sup> خالد محمد بني حمدان، مرجع سبق ذكره، ص 71.

التساومية للموردين والعملاء، وتهديدات المنافسين بدخول قطاع الصناعة والأعمال الذي تنتمي إليه منظمة الأعمال.

- ✓ التعرف على المركز التنافسي لمنظمة الأعمال قياساً بالمنافسين لها في نفس الصناعة والذين يستخدمون مدخلات إنتاج متشابهة ويعملون في نفس الأسواق ويستهدفون نفس العملاء.
- ✓ تحديد الفرص والتهديدات والتي يساهم التحليل الإستراتيجي باكتشافها، أي تحديد مجالات الاستثمار المربحة والسعي لتجنب التهديدات.
- ✓ تحديد المركز الإستراتيجي النهائي للمنظمة من خلال دمج الفرص والتهديدات مع نقاط القوة والضعف التي يتم تحديدها لنتيجة لتحليل البيئة الداخلية للمنظمة.<sup>1</sup>
- ✓ والشكل التالي يوضح هذه الخطوات:

### شكل رقم (01): خطوات التحليل الإستراتيجي للبيئة الخارجية



المصدر: خالد محمد بني حمدان، وائل محمد إدريس، الإستراتيجية و التخطيط الإستراتيجي، دار اليازوري للنشر والتوزيع الأردن، 2007، ص 105.

<sup>1</sup> خالد محمد بني حمدان، مرجع سبق ذكره، ص 104.

## المبحث الثاني: أدوات التحليل الإستراتيجي

## المطلب الأول: تحليل SWOT

لقد عرف بأنه "تحليل يهدف إلى مقارنة نقاط القوة والضعف في المنظمة بالفرص والتهديدات التي تعرضها البيئة، وأعطى كل من (Robinson & Pearce, 1994: 175) وصفا لتحليل SWOT بأنه "تشخيص نظامي لعوامل القوة والضعف الداخلية والفرص والتهديدات الخارجية، وللإستراتيجية التي هي تمثل التوافق الأفضل بينهما.<sup>1</sup>

لكي تستطيع المنظمات أن تتمكن من تحقيق أهدافها فلا بد لها من إجراء تحليل دقيق لـ swot و(الصوات) ترمز لبدائيات أحرف كل من الفرص و التهديدات و نقاط الضعف ونقاط القوة حيث يرمز:

– الحرف S: Strengths نقاط القوة.

– الحرف w: Weaknesses نقاط الضعف.

– الحرف O: Opportunities الفرص.

– الحرف T: Threats التهديدات.<sup>2</sup>

ويتمثل تحليل S.W.O.T في تحديد الفرص والتهديدات و جوانب القوة والضعف، وهو ما ينتج عن تحليل البيئتين الداخلية والخارجية، حيث ينتهي تحليل البيئة الخارجية بتحديد الفرص والتهديدات التي تواجه المنظمة، وفي المقابل فإن تحليل البيئة الداخلية ينتهي بتحديد جوانب القوة و الضعف داخل المنظمة.

وقد يكون هذا التحليل في شكل كشف يحوي كل العناصر التي تهدد المنظمة وتلك التي توفر فرصا للمنظمة وكشف آخر يبين النواحي التي تكون المنظمة فيها قوية وتلك التي تكون فيها المنظمة ضعيفة.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> طاهر محسن منصور الغالبي، وائل محمد صبحي إدريس، الإدارة الإستراتيجية: منظور منهجي متكامل، الطبعة الأولى، دار وائل للنشر والتوزيع، الأردن، 2007، ص 323.

<sup>2</sup> خضر مصباح إسماعيل الطيطي، الإدارة الإستراتيجية، الطبعة الأولى، دار الحامد للنشر والتوزيع، الأردن، 2013، ص 204.

<sup>3</sup> حسن محمد أحمد محمد مختار، الإدارة الإستراتيجية، الشركة العربية المتحدة للتسويق والتوريدات، السودان، 2009، ص 97.

## ❖ تعريف الفرص والتهديدات

عرف Thompson and Stricland (1995) الفرص والتهديدات كما يلي: "تتمثل الفرص الخاصة بمنظمة ما في تلك العناصر التي توفر للمنظمة فرص النمو، وهي تلك التي تجد فيها المنظمة إمكانية تحقيق ميزات تنافسية عالية في سوقها واستخدام أمثل لمواردها المالية.

أما التهديدات فهي تلك العناصر التي تؤثر سلبا على منظمة بعينها أكثر من غيرها من المنظمات المنافسة مثل دخول تكنولوجيا جديدة بأقل تكلفة، دخول سلع جديدة منافسة أكثر جودة من سلع المنظمة، دخول منافسون جدد يستخدمون تكلفة أقل من تكاليف المنظمة، بروز سياسات حكومية جديدة في غير صالح المنظمة، زيادة في معدل الفائدة، تحرك سكاني معاكس، تغيير سلبي في سعر الصرف.<sup>1</sup>

كما تعرف التهديدات على أنها أحداث محتملة ومعقولة إذا ما ظهرت تسبب ضرر حقيقي للمنظمة.<sup>2</sup>

## ❖ تعريف نقاط القوة والضعف الداخلي

تشير نقاط القوة إلى مجموعة من الكفاءات المحددة وجوانب التميز التي تعطي المنظمة ميزة تنافسية عن المنافسين.<sup>3</sup>

كما تعرف نقاط القوة على أنها: بعض العوامل المتوفرة في المنظمة والتي تساهم بشكل إيجابي في العمل، أو الخصائص التي تعطي المنظمة إمكانيات جيدة تعزز عناصر القوة وتساهم في إنجاز العمل بمهارة وخبرة عالية، وتتمثل عناصر القوة في منظمات الأعمال بكفاءة الموارد المالية، وتوفير الكفاءات الإدارية والتنظيمية، وانخفاض تكاليف الإنتاج، وجود شبكة واسعة لتسويق المنتجات، قدرة عالية للتنافس، تحقيق ميزة سوقية عالية، وامتلاك المنظمة إنتاجا أحسن، تكنولوجيا مثالية، ثم تقديم أفضل الخدمات للمستهلك.

<sup>1</sup> حسن محمد أحمد محمد مختار، مرجع نفسه، ص 97 98.

<sup>2</sup> أمين محمد الشديقات، مرجع سبق ذكره، ص 57.

<sup>3</sup> نبيل محمد مرسى، أحمد عبد السلام سليم، الإدارة الإستراتيجية، المكتب الجامعي الحديث للنشر و التوزيع، مصر، 2007، ص 99.

كما عرفت أيضا بالنشاطات التي تقوم بها أية منظمة بكفاءة واقتدار، وهي كذلك الموارد المتميزة التي تمتلكها المنظمة، وهي تتمثل في القدرات والكفايات والخصائص التي تمتلكها الإدارة، وكفاءة التنظيم وتراكم الخبرات والقدرة على تحقيق أفضل الانجازات.<sup>1</sup>

نقاط الضعف: تتمثل نقاط الضعف في مجموعة من أوجه القصور و الخلل الداخلية في المنظمة و التي تجعلها تعاني من مشاكل و تحديات.

فهي تمثل بعض النقاط التي تأسر نقص أو فقر في إمكانيات المنظمة وخصوصا عند مقارنة مواردها مع موارد المنظمات المنافسة لها، أو هي الحالة التي تجعلها غير قادرة على التنافس أو ترغمها في عدم الوصول إلى الميزة المنافسة.<sup>2</sup>

إن المنظمات تستخدم التحليل SWOT ليكون إطارا منطقيًا يقود إلى مناقشة نظامية بخصوص وضع المنظمة التنافسي، كما يمكن استخدام SWOT للتوصل إلى تحليل استراتيجي من خلال مقارنة نقاط القوة والضعف الداخلية بالفرص والتهديدات الخارجية، والهدف من هذه العملية هو من أجل تشخيص أحد الأنماط الأربعة المتميزة من مجال المواءمة ما بين أوضاع المنظمة الداخلية وأوضاعها الخارجية، وتتضح هذه الخلايا من خلال الجدول التالي:

### جدول رقم (01): نموذج SWOT

نقاط الضعف الداخلية W	نقاط القوة الداخلية S	التحليل الخارجي والداخلي للبيئة.
إستراتيجية علاجية: W/O التغلب على مواقع الضعف الداخلية من خلال استغلال الفرص المتاحة خارجيا (تعديل).	إستراتيجية نمو: S/O استخدام نقاط القوة الداخلية لاستغلال الفرص المتاحة خارجيا (الوضع المثالي الجيد).	الفرص البيئية المتاحة O
إستراتيجية انكماشية: W/T تقليل مواطن الضعف الداخلية لتحاكي المخاطر الخارجية (التهديدات).	إستراتيجية دفاعية: S/T استخدام نقاط القوة الداخلية لتجنب التهديدات الخارجية أو الحد من أثارها (يمكن عن فرص في ظل التهديدات).	التهديدات البيئية الخارجية T

المصدر: إسماعيل الصرايرة، التحليل الإستراتيجي في إعادة هندسة العمليات الإدارية، الطبعة الأولى، دار

الحامد للنشر والتوزيع، الأردن، 2012، ص 36.

<sup>1</sup> عبد البارئ إبراهيم درة، ناصر محمد سعود جوادات، الإدارة الإستراتيجية في القرن الحادي والعشرين، الطبعة الأولى، دار وائل للنشر والتوزيع، الأردن، 2013، ص 520.

<sup>2</sup> نعيم إبراهيم الظاهر، مرجع سبق ذكره، ص ص 89- 90.

- 1- **الخلية الأولى S/O**: وهذه المجموعة تبين نقاط قوة المنظمة وفرصها، فمن حيث الأساس والجوهر، يجب أن تسعى المنظمة إلى تعظيم نقاط قوتها، والاستفادة من الفرص الجديدة، مما يجعل المنظمة تتبع إستراتيجية ذات توجه نحو النمو أو إستراتيجيات هجومية للحصول على أفضل موقع في السوق (إستراتيجية النمو).
- 2- **الخلية الثانية S/T**: هذه المجموعة تبين نقاط قوة المنظمة مع أخذ التهديدات بنظر الاعتبار، أي التهديدات من المنافسين على سبيل المثال، ومن حيث الأساس يجب على المنظمة أن تستخدم نقاط قوتها من أجل تقليل التهديدات (إستراتيجية علاجية).
- 3- **الخلية الثالثة W/O**: هذه المجموعة تبين نقاط ضعف المنظمة بشكل تبادلي في مع الفرص، أي بمعنى محاولة المنظمة السيطرة على نقاط ضعفها من خلال استغلال أقصى الفرص التي تتاح أمامها (إستراتيجية دفاعية).
- 4- **الخلية الرابعة W/T**: وهي تعد أكثر الأوضاع سوءاً، وتبين نقاط ضعف المنظمة بالمقارنة مع التهديدات الخارجية الحالية، وهنا يجب أن تكون الإستراتيجية بشكل دفاعي، لتقليل نقاط الضعف الداخلية للمنظمة، وتفاذي التهديدات الخارجية (إستراتيجية انكماشية).<sup>1</sup>

### المطلب الثاني: تحليل Porter

يعود الفضل إلى "مايكل بورتر" أستاذ إدارة الأعمال في كلية إدارة الأعمال في جامعة "هارفرد" في تطوير هذا النموذج الهام من نماذج الإدارة الإستراتيجية، وتتمحور الفكرة الرئيسية التي يطرحها هذا النموذج حول فكرة أن مؤسسة العمل تنجح أو تفشل في إدارة شؤونها بتأثير مجموعة في القوى الفاعلة في بيئتها التنافسية، ويضيف بأن البناء التنظيمي لبيئة التنافس التي تشتمل المؤسسة ذاتها والمؤسسات الأخرى العاملة في نفس صناعتها تحدد سلوك تلك المؤسسة في بيئتها التنافسية، ويعتقد "بورتر" أن السلوك التنافسي لهذه المؤسسات ينتج مستوى معين من الأداء يؤدي على المدى البعيد إلى التأثير في البناء التنظيمي لبيئة التنافس وربما يقود إلى تغييرها، ويترجم "بورتر" سلوك المؤسسة إلى مجموعة من

<sup>1</sup> إسماعيل محمد الصرايرة، مرجع سبق ذكره، ص 35.



العوامل التي تؤدي إلى نجاحها أو فشلها، ويرتكز هذا النموذج على خمس قوى يقول عنها "بورتر" أنها تشكل استراتيجيات التنافس في البيئة التنافسية بمجموعة من المؤسسات التي تعمل في صناعة واحدة.<sup>1</sup> ويتوقف مستوى قوة المنافسة على مجموعة عوامل أو قوى تنافسية أساسية، يوضحها الشكل الآتي، ولذا ينبغي أن تقوم المنظمة عند مسح الصناعة، بمراجعة وتقييم الأهمية النسبية لكل عنصر من هذه العناصر ودرجة تأثيرها على نجاعة المنظمة.

✓ المزاحمة بين الشركات المنافسة في الصناعة.

✓ المنافسون الجدد المحتمل دخولهم الصناعة.

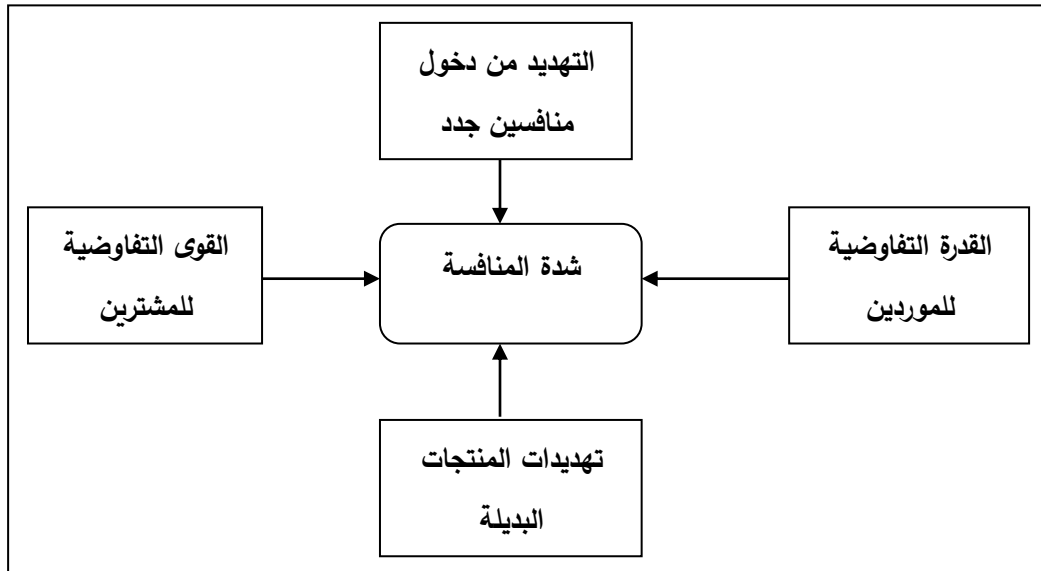
✓ مدى توفر السلع البديلة أمام المستهلك.

✓ القوة التفاوضية للموردين.

✓ القوة التفاوضية للمشتريين.

وكلما ازدادت قوة كل من هذه العوامل ضعفت قدرة الشركة على رفع أسعار منتجاتها أو خدماتها وضعفت مقدرتها في الحصول على أرباح أكثر.<sup>2</sup>

### شكل رقم (02): نموذج porter



المصدر: ثابت عبد الرحمان إدريس، جمال الدين محمد المرسي، الإدارة الإستراتيجية (مفاهيم ونماذج تطبيقية)،

الدار الجامعية للنشر والتوزيع، مصر، 2002/2003، ص 165.

<sup>1</sup> أحمد القطامين، مرجع سبق ذكره، ص 21.

<sup>2</sup> مؤيد سعيد السالم، أساسيات الإدارة الإستراتيجية، الطبعة الأولى، دار وائل للنشر، 2005، الأردن، ص 95.

## 1- التهديد من دخول منافسين جدد

يجلب المنافسين الجدد عند دخولهم في الصناعة زيادة في الطاقة، والرغبة للحصول على حصة جيدة في السوق، وغالبا ما يمتلكون موارد بديلة، وإن دخول منافس جديد أو أكثر يمثل تهديدا بارزا للشركات القائمة حاليا، وبالتالي سوف لن يؤدي فقط إلى زيادة حدة المنافسة وخفض المبيعات والحصة السوقية، بل سيؤثر على هيكل الأسعار وبدوره يؤثر على الأرباح، ويتوقف هذا التهديد على العوائق الموجودة أمام دخول منافسين جدد في الصناعة من جهة، وتعتمد على ردود الفعل المتوقعة من المنافسين الحاليين إزاء المنافسين الجدد من جهة أخرى، فإذا كانت العوائق عالية فإن المنافسين الجدد يتوقعون بأن المنافسين الحاليين سينتقمون منهم بشكل سريع، أما إذا كانت العوائق بسيطة فقد يتمكن المنافسون الجدد من الدخول في الصناعة وتحقيق الأرباح لشركاتهم، وقد بورت سنة عوائق رئيسية للدخول في الصناعة هي:

- ✓ اقتصاديات البعد.
- ✓ تمييز المنتج.
- ✓ الاحتياجات الرأسمالية.
- ✓ تكلفة التبديل العالية.
- ✓ سهولة الوصول إلى منافذ التوزيع.
- ✓ سياسة الحكومة.<sup>1</sup>

## 2- القدرة التفاوضية للموردين

يعتمد قوة الموردين على عدد من الخصائص وموقف السوق الذي يتعاملون معه، وعلى أهمية العلاقة بمبيعاتهم في الصناعة ومقارنتها بالأعمال الكلية للمنظمة، فإن تحليل الموقف التنافسي للسوق يعد أمر بالغ الأهمية بالنسبة للموردين، إذ أنهم يستطيعون زيادة قوتهم التفاوضية في الحالات الآتية:

- ✓ عدم وجود مواد خام بديلة منافسة لتلك التي يقدمها الموردين.
- ✓ عدم تمتع الصناعة بجاذبية تكفل دخول مجهزين جدد.
- ✓ تتحمل المنظمات نفقات حالية في حالة تفكرها إلى اللجوء لمصادر بديلة.
- ✓ عند الوثوق بأن الموردين يشكلون تهديدا لأية محاولة للتكامل العمودي في أعمال الصناعة.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> زكريا مطلق الدوري، الإدارة الإستراتيجية: مفاهيم وعمليات وحالات دراسة، دار اليازوري للنشر والتوزيع، الأردن، 2005، ص105.

<sup>2</sup> Porter ME. How competitive advantage For ceshapestratigy. Harvard business review, 1979, p140.

## 3- القوى التفاوضية للمشتريين

تعتبر عاملا هاما أيضا في مجال تحليل الموقف التنافسي السوق، لما لها من قوة تأثيرية على المركز التفاوضي للمنظمات القائمة وعلى إمكانية دخول منظمات جديدة للسوق، وموقف قوي في الحالات الآتية:

- ✓ عندما تكون هناك درجة كبيرة من التركيز لدى المشتريين، ويتم الشراء بكميات كبيرة جدا حيث أن الشراء بكميات كبيرة لهما قوة رئيسية في السوق.
- ✓ عندما تتسم المنتجات المشتريات بالتمطية وعدم التميز.
- ✓ في حالة كون المنتجات الصناعية لا تحمي أموال المشتريين.
- ✓ عند الوثوق بوجود تهديد من جانب المشتريين بالتكامل الخلفي.<sup>1</sup>

## 4- تهديدات المنتجات البديلة

يعتمد نجاح إستراتيجية المنظمة بصورة جزئية أو كلية على توفر منتجات بديلة للمنتجات التي تقدمها المنظمة، ولكن التهديد الحقيقي الذي تمثله المنتجات البديلة إذا ما استطاعت تقديم المنتجات بنوعية مشابهة أو أفضل أو بأسعار أقل من الأسعار المطروحة من قبل المنظمات الحالية.<sup>2</sup> وتمثل المنتجات البديلة تلك السلع التي تبدو مختلفة، ولكنها تشبع نفس الحاجة. وكلما زاد تهديد هذه المنتجات دعا ذلك لزيادة الاستثمار في البحوث والتطوير كمحاولة لتخفيض الأسعار ورفع الجودة ويزداد تهديد السلع والخدمات البديلة في الحالات التالية:

- ✓ قدرة السلع والخدمات البديلة على إشباع حاجات العملاء بطريقة أرخص وأفضل.
- ✓ عدم توافر المعرفة لدى العميل التي تمكنه من المقارنة بين سعر وجودة المنتج البديل وسعر وجودة المنتج الأصلي.
- ✓ إذا كان المنتج الأصلي هو المنتج الوحيد ولا يمكن تعديم المنتجات نظرا لقصور الإمكانيات المادية والآلات وعدم قدرتها على إنتاج منتج آخر.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> نادية العارف، الإدارة الإستراتيجية، الدار الجامعية، الإسكندرية، 2005، ص 175.

<sup>2</sup> زكريا مطلق الدوري، مرجع سبق ذكره، ص 107.

<sup>3</sup> بن واضح الهاشمي، محاولة لتشخيص البيئة الخارجية لبناء الإستراتيجية في المؤسسة الاقتصادية الجزائرية، دراسة حالة: مؤسسة الأقمشة الصناعية الجزائرية Tindal، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص علوم تجارية، جامعة محمد بوضياف، المسيلة، الجزائر، 2005-2006، ص 53-54.

## 5- شدة المنافسة

تعد شدة المنافسة حالة طبيعية بين المنافسين الموجودين في السوق من استخدام استراتيجيات وتكتيكات مثل الأسعار، وتقديم منتجات بجودة عالية وبالتالي تستطيع المنظمة المنافسة بتحقيق أرباح عالية جدا.<sup>1</sup>

## المطلب الثالث: تحليل Pestel

يهدف هذا التحليل إلى تحليل وإيجاز التأثيرات البيئية على منظمة الأعمال. يشتمل تحليل Pestel على التعرف على التأثيرات السياسية والاقتصادية والاجتماعية-الثقافية، والتكنولوجية على المنظمة، الأمر الذي يوفر طريقة لتدقيق التأثيرات البيئية التي تكون قد أثرت في المنظمة في الماضي وكيف سيكون تأثيرها في المستقبل. ونتيجة لتزايد الاعتراف بأهمية العوامل البيئية لمنظمة الأعمال أدى لأن يكون هناك تصنيفا عاما آخر، وهو تحليل pestel. إن المقصود بتحليل pestel هو تحليل الظروف والعوامل السياسية والاقتصادية والاجتماعية والتكنولوجية والقانونية والبيئية الخارجية بالنسبة للمنظمة. ويمكن تحليل pestel من صياغة الإستراتيجيات والخطط الإستراتيجية من خلال المساعدة في فهم البيئة الخارجية التي تعمل فيها منظمات الأعمال الآن وفي المستقبل. ولكون هذه الظروف تقع خارج سيطرة أي منظمة من المنظمات، فإن الدراية والإحاطة الواسعة بهذه العوامل تمكن للمنظمات من التخطيط والاستعداد لها.<sup>2</sup>

وفيما يلي تعريف مختصر لعناصر ومكونات تحليل Pestel

✓ **العوامل السياسية (politique):** هي في الأساس كيف تتدخل الحكومة في الاقتصاد، وعلى وجه التحديد تشتمل هذه العوامل على مجالات تشمل السياسة الضريبية وقانون العمل وقانون البيئة والقيود التجارية والتعريفات الجمركية والاستقرار السياسي. قد تشمل العوامل السياسية السلع والخدمات التي تهدف الحكومة إلى تقديمها أو توفيرها وتلك التي لا ترغب الحكومة في توفيرها ( السلع

<sup>1</sup> روبرت بيتس، ديفيد لي، الإدارة الإستراتيجية، بناء المزايا التنافسية: ترجمة عبد الحكيم الخزامي، الطبعة الأولى، دار الفجر للنشر والتوزيع، مصر، 2008، ص 156.

<sup>2</sup> خالد محمد بني حمدان، وائل محمد إدريس، مرجع سبق ذكره، ص ص 93-94

الافتراضية أو أضرار تستحق). علاوة على ذلك الحكومات لها تأثير كبير على الصحة والتعليم والبنية التحتية للبلد.

✓ **العوامل الاقتصادية (Economique):** وتشمل هذه العوامل النمو الاقتصادي وأسعار الفائدة وأسعار الصرف ومعدل التضخم. هذه العوامل تؤثر بشكل كبير على كيفية عمل المؤسسات واتخاذ القرارات على سبيل المثال تؤثر أسعار الفائدة على تكلفة رأس مال المؤسسة وبالتالي إلى أي مدى ينمو ويتوسع العمل، يمكن أن تؤثر أسعار الصرف على تكاليف تصدير السلع وأسعار السلع المستوردة من الخارج.<sup>1</sup>

✓ **العوامل الاجتماعية (Socioculturel):** وتشمل هذه العوامل الجوانب الثقافية والوعي الصحي، ومعدل النمو السكاني، وتوزيع السن، والمواقف المهنية والتركيز على السلامة. تؤثر الاتجاهات العالية في العوامل الاجتماعية على منتجات المؤسسة وكيف تعمل هذه المؤسسة. على سبيل المثال قد يشير تواجد السكان المتقدمين في السن إلى قوة عاملة أصغر وأقل رغبة (مما يزيد من تكلفة العمالة). وعلاوة على ذلك قد تغير المؤسسات إستراتيجيات الإدارة المختلفة للتكيف مع الإتجاهات الاجتماعية الناجمة مثل توظيف العمال كبار السن.

✓ **العوامل التكنولوجية (technologique):** تشمل هذه العوامل الجوانب التكنولوجية مثل نشاط البحث والتطوير والأتمتة والحوافز التكنولوجية و معدل التغير التكنولوجي. كما تبين تأثير التكنولوجيا الجديدة والناشئة على عمليات منظمات الأعمال. وتعتبر التكنولوجيا من العامل الرئيسي في ميدان المنافسة ويعطي للمنظمة موقعا رياديا في تطوير وتحسين خدماتها ومنتجاتها باستمرار.

✓ **البيئة (Ecologique):** وتعني قضايا البيئة المحلية والوطنية والعالمية المؤثرة على عمليات منظمات الأعمال. قوانين حماية البيئة، إعادة معالجة النفايات، استهلاك الطاقة.

✓ **العوامل القانونية (Légal):** فالقوانين الحالية والمستقبلية والجهات المسؤولة عنها ومنهجية إصدار القوانين والأنظمة وقوانين العمل والتشغيل وقوانين الحماية الاجتماعية لها الأثر الكبير على فعالية الإجراءات التي تريد المنظمة تنفيذها الآن وفي المستقبل. كما أن صدور قرارات وقوانين وتعليمات من الحكومة لتقييد أو إطلاق قضايا معينة في المجتمع يؤثر على نشاط المنظمة ويصعب عليها التنبؤ بها لكونها تقع خارج سيطرتها.<sup>2</sup>

<sup>1</sup><https://www.les-grandes-techniques-de-ventre.fr/analyse-pestel-methode-exemple/>

<sup>2</sup> مجيد الكرخي، التخطيط الإستراتيجي عرض نظري وتطبيقي، دار المناهج للنشر والتوزيع، الأردن، 2009، ص 165.

## خاتمة الفصل

إن عملية التحليل الاستراتيجي لها أهمية بالغة في المؤسسات باعتبار أن كل مؤسسة في الوقت الراهن تستخدم الإدارة الإستراتيجية كأداة فعالة للوصول إلى الأهداف المرجوة. حيث أن التحليل الاستراتيجي يعتبر الدعامة الأساسية التي تبني عليها المؤسسة استراتيجياتها وذلك من خلال دراسة المتغيرات البيئية المحيطة المتمثلة في تحليل إمكانيات وموارد المؤسسة من أجل إبراز نقاط القوة والضعف من خلال تقييم البيئة الداخلية ورصد الفرص والتهديدات بتقييم البيئة الخارجية، سعياً من وراء هذا التحليل المزدوج إلى فهم كيفية تأثير الأحداث الحالية والمستقبلية على المؤسسة والتي من الممكن أن تؤثر على إمكانية الوصول إلى الأهداف المرجوة تحقيقها وانتقال المؤسسة من الوضع الراهن إلى وضع مستقبلي واعد.

## مقدمة الفصل:

تعود مشكلة الحوادث المرورية لتزايد الاستعمال غير العقلاني للمركبات ومازالت جميع الدول تعاني من هذه المشكلة التي تتفاقم يوما بعد يوم، وتؤدي بحياة الملايين من البشر أو تسبب إعاقة الكثيرين، هذا بالإضافة لما تخلفه من أثر نفسي عليهم وعلى ذويهم، يضاف إلى ذلك الخسائر المادية الجسيمة في مقدار الدخل القومي للمجتمعات.

والسلامة المرورية على الطرق من أهم المسائل التي تهتم بها المجتمعات وخاصة بعد زيادة الوعي بالخسائر الاقتصادية للحوادث المرورية، إذ يكلف وفاة شخص واحد جراء حادث مرور قرابة مليارين ونصف سنتيم، وكذلك الرغبة عند الكثير في الحركة والتنقل بين مكان وآخر سواء داخل المدن أو خارجها، ومن المؤسف أنه بالرغم من أن هذه المشكلة تمس كافة شرائح المجتمع، إلا أن موضوع السلامة المرورية لم يلق حتى الآن اهتماما كافيا على الصعيدين الدولي والوطني، ويقدر حاليا عدد الأشخاص الذين توفوا نتيجة للإصابات الناجمة عن حركة المرور في العالم بأسره بـ1.26 مليون شخص في عام 2000 وتمثل الإصابات الناجمة عن حركة المرور 2.2% من الوفيات في العالم وهي مسؤولة عن 25% من مجموع الناجمة عن الإصابات. وتعد هذه الإصابات السبب الرئيسي لوفاة الأشخاص الذين تتراوح أعمارهم بين 25 و33 سنة.

ولهذا ارتأينا تقسيم هذا الفصل إلى المبحثين التاليين:

المبحث الأول: ماهية حوادث المرور في الجزائر

المبحث الثاني: السلامة والوقاية المرورية في الجزائر

## المبحث الأول: ماهية حوادث المرور في الجزائر

إن تطور وسائل النقل والمواصلات، حقق للإنسان منافع زمنية ومكانية غير أن سوء استعمال هذه الوسائل حولها من نعمة إلى نقمة تمثلت في ظاهرة حوادث المرور، التي خلفت الكثير من الخسائر المادية والبشرية.

### المطلب الأول: مفهوم حوادث المرور

بدأت حوادث المرور بالظهور منذ استخدام الإنسان السيارة في تنقلاته ولقد كان أول حادث وقع عام 1779 حيث تدهورت العربة البخارية التي صنعها الفرنسي نيكولاس كند عند أحد المنحنيات وكانت تسير بسرعة ثلاثية أميال في الساعة تقريبا.

يوجد للحدث المروري العديد من التعريفات نذكر منها ما يلي:

- ✓ عرفه: قاموس "المورد" الحادث المروري بأنه "مصادفة" أو "حادث مفاجئ"
- ✓ وعرفه: قاموس "ويبسترز" الانجليزي بأنه أي حدوث عرضي أو غير متوقع وهذا يعني عدم القدرة على التصدي لهذا الحادث وإيجاد حل لهو لان المفاجئة أمر لايمكن تلافيه<sup>1</sup>
- ✓ وتعرف أيضا: على أنها الحوادث التي تحدث في الطرق عند اصطدام سيارة بأخرى أو إنسان أو حيوانات واصطدامها بمنشأة أو أشياء أخرى، وتنتج عن هذه الحوادث خسائر مادية وإصابات بشرية وحالات وفاة.<sup>2</sup>
- ✓ وتعرف أيضا بأنها كل الاصطدامات التي تقع في الطرقات، أو في الطريق المفتوح للسير العمومي، وقد تخلف ضحية أو عدة ضحايا من قتلى أو جرحى، وكانت على الأقل سيارة واحدة متورطة فيه.<sup>3</sup>

<sup>1</sup>درديش احمد، مداني نور الدين، "أسباب حوادث المرور في الجزائر وطرق الوقاية منها" دراسة وصفية تحليلية"، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية جامعة لونيبي علي البليدة، الجزائر، حوليات جامعة الجزائر 1، العدد30، الجزء الثاني، ص 177.

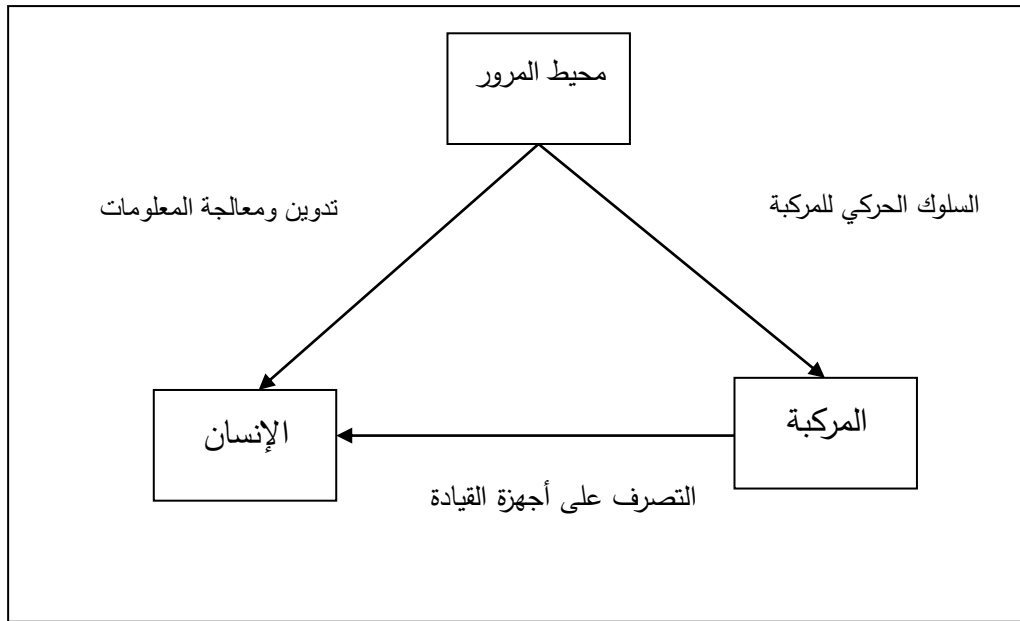
<sup>2</sup>بشرى بواب، صالحة براج، ريبورتاج مصور حول: حوادث المرور في ولاية ورقلة، مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات شهادة ماستر أكاديمي، التخصص: تكنولوجيا الاتصال الجديدة، 2016/2015، الجزائر، ص11.

<sup>3</sup>مرجع نفسه، ص11.



- ✓ 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.
- ✓ كما عرفه J.leplat "على انه نتيجة غير مرغوب فيها ولم تكن لتحدث لو أن النظام المعين بالطريقة المستهدفة من طرف مصممه، يمكن اعتبار الحادث كثمرة لعدم عمل النظام<sup>1</sup>.
- بالرجوع إلى مثل هذا النظام يمكن التأكيد على العلاقات بين العناصر المختلفة المكونة له:
  - أخذ المعلومات ومعالجتها (العلاقة بين الإنسان والمركبة).
  - الإجراءات المتخذة على المركبة (العلاقة بين الإنسان والمركبة).
  - السلوك الحركي على قارة الطريق (العلاقة بين المركبة والطريق).

### شكل رقم (03): يوضح عناصر نظام حادث المرور



المصدر: بوعافية لزهري، كباسي عبد الله، دراسة إحصائية حول حوادث المرور والطرق والوقائية المتبعة، مذكرة نهاية الدراسة، المدرسة الوطنية لتطبيق النقل البري باتنة، الجزائر، 2004، ص 04.

**تعريف شامل:** "الحادث المروري هو حدث اعتراضي يحدث بدون تخطيط مسبق من قبل سيارة (مركبة) واحدة أو أكثر مع سيارات (مركبات) أخرى أو مشاة أو حيوانات أو أجسام على طريق عام أو خاص.

<sup>1</sup>فضيل بوجلال، محاولة تقييم التكلفة الاقتصادية للحوادث المرورية في الجزائر، مذكرة نيل شهادة ماستر، التخصص: النقل والإمداد، الجزائر، 2011/210، ص9.

وعادة ما ينتج عن الحادث المروري تلفيات تتفاوت من طفيفة بالمتلكات و المركبات إلى جسيمة تؤدي إلى الوفاة أو الإعاقة المستديمة".

من التعاريف السابقة يتضح أن الحادث المروري لابد أن تتوفر فيه العناصر التالية :

✓ **عنصر الخطأ:** وقد يكون بسبب الإهمال، عدم الاحتياط، عدم مراعاة القانون.

✓ **عنصر المركبة:** أن يكون هذا الفعل بسبب استخدام المركبة.

✓ **الطريق العام أو الخاص:** أن يكون هذا الفعل الخاطئ قد وقع بسبب استخدام المركبة

للطريق العام أو الخاص.

✓ **حدوث خسائر في الأرواح أو الممتلكات أو كليهما:** ويترتب عن ذلك مسؤولية مدنية

أو جزائية إذ تترتب عنه ضحايا وتعلق الأمر بمخالفة القانون.

**Accidentalité:** عدد الحوادث / عدد حظيرة المركبات أو عدد السكان.

**النقاط السوداء:** هي مكان عجز النظام، كلما تمكنا من معرفتها كلما تم تحديدها بدقة، يتم التحكم في

النظام بفعالية أكثر.

### المطلب الثاني: أنواع حوادث المرور

يمكن تقسيم حوادث المرور إلى حادث جسماني وحادث مادي:

#### أولاً: الحوادث الجسمانية:

هو كل اصطدام وقع في طريق عمومي وكانت مركبة واحدة على الأقل متورطة فيه، مخلفا على

الأقل ضحية سواء كان جريح أو قتيل أو جرحى وقتلى معا<sup>1</sup>.

ومن خلال التعريف يمكن أن يأخذ الحادث الجسماني حالتين هما:

<sup>1</sup>الامية وناس، النقاط السوداء لحوادث المرور في ولاية باتنة، مذكرة ضمن متطلبات شهادة الماستر، تخصص: نقل وإمداد، الجزائر، 2010/2011، ص7.

## ✓ حالة الوفاة (ضحية):

يعني تكون هناك ضحية من جراء الحادث، إذ يوجد خلاف بين دول العالم في تحديد تعريف حادث الوفاة وتعين صفاته مثل:

في أمريكا: تعتبر الحادث حادث وفاة، إذا حدثت وفاة خلال سنة من تاريخ الحادث.

في إنجلترا: يعتبر حادث وفاة إذا تمت الوفاة خلال شهر من تاريخ الحادث بشرط وجود علاقة سببية بين الحادث والوفاة.

حيث بلغ في الجزائر عدد القتلى سنة 2017 على المستوى الوطني 1882 قتيلا.<sup>1</sup>

## ✓ حالة الإصابة (الجرحي):

هو الحادث الذي يترتب عليه إصابة شخص أو أكثر، يمكن أن تكون الإصابة بصورة جروح أو كسر أو هتك في الأنسجة، وتكون متفاوتة من حيث الخطورة.<sup>2</sup>

حيث بلغ في الجزائر سنة 2017 عدد الجرحى 69754 جريح.<sup>3</sup>

## ثانيا: الحوادث المادية:

وهي الحوادث التي تنجم عنها خسائر مادية فقط، ولا تسبب جروحا ولا وفاة لمستعملي الطريق وتكون في غالب الأحيان من جراء الحوادث بين السيارات أو اصطدام بين السيارة وشيء ثابت أو حيوان ولا تترتب عنها إلا المسؤولية المدنية.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> المديرية العامة للحماية المدنية، حصيلة حوادث المرور لسنة 2017.

<sup>2</sup> بشري أمينة بن دعاس، حوادث المرور: أثر الهياكل القاعدية على حوادث المرور، التخصص: اقتصاد النقل والإمداد، الجزائر، 2010/2011، ص 05.

<sup>3</sup> المديرية العامة للحماية المدنية، حصيلة حوادث المرور لسنة 2017.

<sup>4</sup> أمال بلحين، فعالية قانون المرور وإشكالية تطبيقه في الجزائر، مذكرة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر، تخصص: اقتصاد النقل والإمداد، 2010/2011، الجزائر، ص 14.

**المطلب الثاني: أشكال حوادث المرور.**

نقصد بأشكال حوادث المرور الكيفية التي يتخذها الحادث، وهناك صور عديدة لحوادث السير ولكنها في الغالب تأخذ الأشكال المتعارف عليها، فإما يكون حادث التصادم أو التدهور أو انزلاق، حادث دهن، حدوث حريق في السيارة، والحادث المروري قد يأخذ أكثر من شكل في وقت واحد.

**1- الاصطدام:**

هو حادث بسيارتين أو أكثر أو الحيوانات أو أجسام أخرى على الطريق.<sup>1</sup> حادث التصادم له صور وأسباب مختلفة، يقع التصادم بين مركبتين، أو بين مركبة ودراجة بخارية أو هوائية، أو بين مركبة أو أحد الحواجز، كل هذه التصادمات ينتج عنها خسائر في الأرواح وخاصة في الممتلكات. ومن أهم أسبابه:

- خطأ ارتكبه السائق أو عيب في السيارة أو في الطريق، أو خطأ من المشاة أو الحيوانات السائبة.
- الإهمال واللامبالاة والسرعة والتهور وتناول المسكرات والمخدرات.
- العيوب المتعلقة بالطريق والعوامل الجوية.
- كثافة المرور.

حيث بلغ عدد الوفيات المصدومة بالمركبات (الراجلين) 331 قتيلا، أما بالنسبة للجرحى 7944 جريحا في الجزائر سنة 2017.<sup>2</sup>

**2- التدهور:**

هو فقدان السيطرة على المركبة، انقلاب أو تدرج سيارة أو مركبة واستقرارها على جانبها أو بشكل تكون فيه الإطارات إلى أو عودتها إلى وضعها الطبيعي مع وجود أو عدم أضرار بالأرواح أو الممتلكات أو بهما معا" حيث بلغ عدد وفيات انقلاب المركبات 631 قتيلا و26394 جريحا في الجزائر سنة 2017 ومن أهم أسبابه:

<sup>1</sup>صبيحة نعمة زهد، دراسة استطلاعية حول ظاهرة الحوادث المرورية في محافظة ذي قار- الأسباب والحلول-، مجلة كلية التربية الأساسية للعلوم التربوية والإنسانية /جامعة بابل، العدد 20، العراق، 2015، ص643.

<sup>2</sup> المديرية العامة للحماية المدنية، حصيلة حوادث المرور لسنة 2017.

- انزلاق السيارة.
- السرعة الزائدة.
- تأثير القوة الطاردة المركزية.
- تعاطي المخدرات والمسكرات.
- انفجار الإطارات

### 3- الانزلاق:

هو اختلال توازن المركبة أثناء السير ويحدث الانزلاق عندما يقل تماسك إطارات السيارة مع سطح الطريق مما يجعل القوى الأخرى في السيارة تبدأ في الانزلاق أي الخروج عن خط السير السليم أثناء السير للأمام أو الخلف، أو عند الدوران. ومن أهم أسبابه:

- وجود سوائل على سطح الطريق كالزيوت والشحوم ومياه الأمطار.
- قيادة السيارة بسرعة أكثر مما يتناسب مع حالة الطريق.
- استعمال الفرامل بشدة في وقف العجلات الأربعة عن الدوران مما يؤدي إلى الانزلاق نتيجة عدم تماسك العجلات مع سطح الأرض.
- نعومة سطح الطريق فأثناء عملية استعمال الطرق، والمرور المستمر للسيارات عليه، فإنه يفقد خشونته الأولية ويصبح سطحه أملس وزلقاً، وبهذا يقل معامل احتكاك الإطارات مع الرصيف، الأمر الذي يؤدي إلى زيادة مسافة الفرملة، وهذا يجعل السيارات تتحرف جانبا حتى عند الفرملة على الأجزاء المستقيمة للطريق.
- ركود المياه على سطح الطريق في الحفر غير العميقة والأماكن غير الممهدة قد يتسبب في الانزلاق السطحي المائي لإطارات السيارات.

### 4- حوادث حرائق السيارات:

تعد حرائق السيارات من ضمن الحوادث التي تؤثر في حركة السير، تتطلب اتخاذ إجراءات مرورية خاصة لمنع تفاقم الحادث وامتداد أثاره الضارة إلى الأشخاص والسيارات والممتلكات المحيطة بالسيارة التي اشتعل فيها الحريق.

## المطلب الثالث: أسباب حوادث المرور

هناك أسباب مباشرة وأسباب غير مباشرة تؤدي إلى وقوع حوادث المرور

أولاً: الأسباب المباشرة: وتتكون من:

## 1- العنصر البشري:

حيث تشير الإحصائيات إلى أنه المسبب في أكثر من 80% من حوادث المرور في معظم دول العالم ويتكون العنصر البشري من:

## ✓ السائق:

يعتبر السائق الأكثر استعمالاً للطريق وسبباً في الحوادث خاصة فئة الشباب منهم والمبتدئين ولهذا ينبغي عليهم التحكم في حركة مركباتهم باحترام أو قوانين السير والوقوف.<sup>1</sup>

إذ أشارت بعض الدراسات إلى أن عدم التفكير الجدي والوعي الكامل ولا سيما لدى المراهقين هو السبب في ارتفاع نسبة الحوادث بين تلك الفئة من فئات المجتمع.<sup>2</sup> حيث أصبحت تعد بالملايين.<sup>3</sup>

وسلوك السائق الذي يستمد من ثقافته لها علاقة وطيدة بنمط قيادته للمركبة<sup>4</sup>

كما عرفه القانون: انه كل شخص يولى قيادة مركبة بما فيها الدراجات، والدراجات النارية أو يسوق حيوانات الجر والحمل والركوب والقطعان عبر الطريق أو يتحكم فعلا في ذلك.<sup>5</sup>

<sup>1</sup>أمال بلحين، مرجع سبق ذكره، ص15.

<sup>2</sup>Beamish, J. and Malfetti, A psychological Comparison of Violator and non-violator automobile drivers in 16 to 19 years age group, traffic research Review, 1962. P53.

<sup>3</sup> هاجر جاب الله، النصوص القانونية ومدى تأثيرها في تحسين السلامة المرورية "دراسة حالة الأمر 09-03"، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، مذكرة لنيل شهادة الماستر التخصص: نقل وإمداد، الجزائر، 2010-2011، ص 21.

<sup>4</sup>Lauer A.R. "The Psychology of driving" Chales C. Thomas publishing Co. U.S.A.1972.P10.

<sup>5</sup>الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد45، الجزائر، 2009، ص 04.

✓ **الراجل:**

يعتبر الراجل المسؤول الأول على سلامته وأمنه، لذا عليه التحلي بالحيطه الحذر واحترام إشارات وقواعد المرور، وهو كل شخص ينتقل سيراً على الأقدام ويعد بمثابة راجلين الأشخاص الذين يدفعون أو يجرون عربات الأطفال أو المرضى أو العجزة وكذلك الدراجات العادية أو الآلية، والعجزة الذين ينتقلون في عربات يقودونها بأنفسهم بسرعة الخطى.<sup>1</sup>

**2- المركبة:**

عرفها القانون الجزائري على أنها " كل وسيلة نقل بري مزودة بمحرك للدفع أو غير مزودة بذلك، تسير على الطريق بوسائلها الخاصة أو تدفع أو تجر.<sup>2</sup>

تعد سلامة المركبة وصلاحيتها للاستعمال من العناصر المهمة التي تضمن سلامة الفرد والآخرين، وتقع مسؤولية صيانة المركبة على السائق، فهو المسؤول الأول والأخير عن سلامتها وذلك من خلال إجراء الفحوصات الدورية وتفقد التجهيزات الفنية، كالإضاءة والفرامل وكذلك التقيد بالحمولات المسموح بها وزناً وحجماً، إذ عرفت السنوات الأخيرة ازدياداً هائلاً في عدد المركبات.<sup>3</sup>

حيث بلغ عدد السيارات المتسببة في وقوع الحوادث على المستوى الوطني 59342 سيارة خلال سنة 2017.<sup>4</sup>

**3- المحيط:**

ويشمل المحيط كل من المنشآت القاعدية المستعملة لسيير المركبات، سواء تعلق الأمر بالطريق في حد ذاته أو التجهيزات المتصلة به من إشارات عمودية أو أفقية، والأحوال الجوية التي يمكن أن تؤثر بشكل مباشر في وقوع الحادث، كالانزلاق نتيجة الجليد أو التأثير على الرؤية بسبب الضباب.

<sup>1</sup> أمال بلحين، مرجع سبق ذكره، ص 15.

<sup>2</sup> الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، مرجع سبق ذكره، ص 04.

<sup>3</sup> أمال بلحين، مرجع سبق ذكره، ص 16.

<sup>4</sup> المديرية العامة للحماية المدنية، حصيلة حوادث المرور لسنة 2017.

ويجب على السائق اتخاذ احتياطات عند توفر هذه الظروف والعوامل من أجل تفادي وقوع الحادث:

### ✓ ارتفاع درجة الحرارة:

تؤدي الحرارة الشديدة إلى ازدياد الضغط النفسي لدى السائق، كذلك تأثر على رؤيته وقدرته على التركيز وتساهم في إجهاده البدني، ولذلك تقل درجة التحكم لديه، كما أن ارتفاع درجة الحرارة يؤدي إلى ارتفاع درجة حرارة السيارة، ويساهم في انفجار الإطارات وما يؤدي إليه ذلك من الخروج المفاجئ عن المسار وكل ذلك يقلل من القدر المطلوب للقيادة السليمة.

### ✓ الرياح والعواصف الشديدة:

تكون الرياح والعواصف في العادة مصحوبة بالرمال والأتربة، ويمكن أن تؤدي إلى خلخلة توازن السيارة واهتزازها مع الرياح، وتزداد خطورة الرياح عند المرور فوق الجسور العالية أو بجانب الشاحنات الكبيرة، وقد تؤدي الرياح إلى تكوين الكثبان الرملية في وسط الطرق أو سقوط الأشجار واللوحات مسببة الحوادث.

### ✓ الأمطار:

حيث تتسبب الأمطار في تقليل الاحتكاك بين الإطارات والطريق فتتزلق السيارة وتفقد توازنها، وبالتالي يفقد السائق القدرة على التحكم الصحيح بسيارته، كذلك يجب العمل على تصريف مياه الأمطار وذلك من خلال رفع كفاءة المجاري المائية.

### ✓ الضباب:

معظم الحوادث التي تقع عند وجود الضباب تكون بسبب السرعة العالية مع وجود الثقة المفرطة لدى السائق ومحاولة الإسراع للوصول إلى المكان المرغوب فيه دون تأخير.<sup>1</sup>

### ثانياً: الأسباب غير المباشرة:

وبعد تناولنا للأسباب المباشرة لوقوع حوادث المرور، نتطرق الآن إلى الأسباب غير المباشرة لحوادث المرور، والمتمثلة في:

<sup>1</sup> بشرى أمينة بن دعاس، مرجع سبق ذكره، ص ص 77-78.



### 1- الاختلاف بين حجم حظيرة المركبات وسعة المنشآت القاعدية:

إن زيادة الطلب على النقل يؤدي بالتبعية إلى الاتجاه لتعقيد مشاكل النقل ومن ثم انخفاض مستوى الخدمة، فزيادة ملكية السيارة لمقابلة الاحتياجات المتزايدة للنقل يؤدي إلى تعقد مشاكل المرور (زيادة الحوادث) ومقابلة هذه المشكلة تكون عن طريق توفير تسهيلات ووسائل أكبر لحركة المرور و وضع التنظيمات العلمية المناسبة لضبط حركة المرور.

### 2- نقص في المنشآت القاعدية المستعملة للسير:

إن مشاريع إنشاء طرق جديدة يجب أ، تنفذ حسب درجة التطور والدراسات التي وصل إليها التنظيم المروري حتى تضمن الوقاية الأمن من الحوادث، وكذلك تأخذ بعين الاعتبار النقائص الموجودة في الطرق الجزائرية التي تتمثل أهمها فيما يلي:

- ✓ كثرة المنعطفات وخطورة حوادثها.
- ✓ عدم صلاحية بعض الطرق نتيجة لعدم تعبيدها أو إهمالها.
- ✓ اتجاه مصممي المدن إلى استعمال طرق مقفلة ذات نهايات مسدودة في المناطق السكنية.
- ✓ الطرق ذات اتجاهين غير المقسومة كثيرة الخطورة إذا ما قورنت بالطرق المقسومة.
- ✓ نقص إشارات تنظيم المرور وسوء توزيعها.
- ✓ نقص الأرصفة والطرق المخصصة للدراجات يمثل خطر على المشاة والدارجين.
- ✓ نقص الإنارة العمومية داخل المدن.
- ✓ إقامة أشغال دون وضع إشارات أو أخذ الاحتياطات اللازمة لذلك.
- ✓ الحواجز الثابتة على حواف الأشجار، الأعمدة، الجدران، الحيوانات.....الخ.

وفي هذا المجال، فإن شبكة الطرق بالجزائر تقدر ب 110000 كلم خارج الطريق السيار شرق غرب.<sup>1</sup>

حيث بلغت حصيلة حوادث المرور حسب نوع الطريق لسنة 2017 بالجزائر كالتالي:

<sup>1</sup> عقاري زكرياء، دراسة تحليلية لحوادث المرور في الجزائر في الفترة 2010/1970، مذكرة لنيل شهادة الماستر، تخصص النقل والإمداد، الجزائر، 2011/2010، ص ص 48-49.

**جدول رقم (02): حصيلة حوادث المرور حسب نوع الطريق لسنة 2017.**

طريق ولائي	طريق وطني	طريق سيار	عدد الحوادث
3718	12314	3232	

المصدر: المديرية العامة للحماية المدنية، حصيلة حوادث المرور لسنة 2017.

**3- نقص الخبرة في السياقة:**

إن السائق صاحب الخبرة الفائقة في السياقة قد لا يجد صعوبة في تجنب المخاطر والحوادث عكس السائق الذي لم يكتسب خبرة في السياقة فقد لا يستطيع هذا السائق التحكم اللازم والسيطرة التامة على مركبته عند الخطر أو في حالات سوء الأحوال المناخية وقد يكون عرضا لحادث مرور وعليه نؤكد على الممارسة المستمرة التي تجعل السائق يكتسب خبرة ومهارة تؤدي به إلى التكيف والتغلب على المواقف الحرجة الصعبة أثناء السياقة.

**4- الخمر والمخدرات:**

من المعلوم أن الخمر والمخدرات يؤثران بنسب متفاوتة من الدماغ أي في الجهاز العصبي مما يفقدانه توازنه الكيميائي والعملي وفي تحكمه في العضوية الجسدية والعقلية وهو الأمر الذي يجعل الفرد فاقدًا لتوازنه الجسمي والعقلي وأحيانًا لوعيه إذا ما أكثر الفرد من تناول المخدرات أو الخمر لذلك منع قانون المرور منعًا باتًا السياقة في حالتي السكر أو تحت تأثير مخدر ما. لأنهما يؤديان حتماً بالفرد السائق إلى ارتكاب حادث سياقة أكيد أو الوقوع في حادث مرور وشيك.<sup>1</sup>

**5- الوساطة:**

تلعب الوساطة أدوارًا مؤذية أحيانا كثيرة، حيث يتجاوز عن مخالفي أنظمة المرور، وتمنح تصاريح القيادة للصغار وضعاف النظر، وغير القادرين على قراءة مؤشرات العربة، أو إشارات الطريق مما يجعل جزءا كبيرا من مستخدمي الطريق هم من الفئة التي لا يحق لها استخدام المركبات أصلا

<sup>1</sup> حمدي عبد الحميد، الخدمة الاجتماعية في مجال حوادث المرور، دراسة ميدانية في مدينة قالمة في الفترة ما بين 01-01-2013 / 15-05-2013، مذكرة لنيل شهادة الليسانس في علم الاجتماع، تخصص خدمة اجتماعية، الجزائر، 2012/2013، ص ص 38-40.

كسائقين، لعدم توفر شروط السلامة لديهم، ولكن عمليات التساهل الناجمة عن المعرفة الشخصية لاستخراج التصاريح والمعرفة الشخصية الموظفة لتجاوز عقوبات نظام المرور، كلها تتضافر لتضع فئات من الناس أمام مقود العربة ما كان لها أن يكون ضمن المصرح لهم بالقيادة الآمنة.<sup>1</sup>

### 6- عدم ارتداء حزام الأمان:

يعتبر حزام الأمان أحد أهم الإجراءات الفاعلة التي تكفل الأمان أثناء القيادة، حيث أن فرض حزام الأمان يمكن أن يقلل من الوفيات الناجمة عن حوادث المرور بنسبة تتراوح ما بين 20% و30%، وأكدت دراسة نشرت في مجلة بريطانية أن استخدام حزام الأمان يقلل من مخاطر الإصابة بنسبة 65%، كما أن عدم استعمال الخوذة لراكبي الدراجات النارية يزيد من خطورة حوادث المرور المرتكبة.

### 7- استعمال الهواتف النقالة أثناء القيادة:

برزت الهواتف المحمولة كواحدة من المشكلات التي تهدد السلامة المرورية، فقد أشارت البحوث التي أجريت في هذا الإطار إلى ازدياد الوقت الذي يستغرقه السائق لاتخاذ رد فعل إذا كان يتحدث عبر الهاتف المحمول، وكذلك صعوبة محافظته على السيارة في وضع السير السليم أو على السرعة المناسبة، وعدم انتباهه إلى الفجوات الموجودة في الطريق وإدراك خطورتها، كما أن الهواتف تصرف السائق عن مراقبة حركة المرور، ويحظر استعماله حالياً في مختلف دول العالم.

### 8- قلة العمليات التوعوية:

بالنظر إلى أهمية العمليات التوعوية ودورها الفعال والإيجابي في تحقيق السلامة والأمن المروريين، إلا أننا نرى أنه من البديهي أن كل الإجراءات المتعلقة بالتوعية في هذا المجال لا يمكن أن تكون فعالة إلا إذا وضعت في إطار إستراتيجية مدروسة، ومرفقة بإجراءات مكملة في مجالات أخرى. كما وجد بعض الباحثين أن انخفاض المستوى التعليمي لدى السائقين والذي بدوره يؤثر في الوعي الاجتماعي والثقافي لدى الأفراد كان من أهم الأسباب وراء حوادث المرور.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> محمد سليمان الوهيد وآخرون، أساليب ووسائل الحد من حوادث المرور، الطبعة الأولى، دار الحامد للنشر والتوزيع، الأردن، 2014، ص 49.

<sup>2</sup>Jinadu, M.K. **Epidemiology Of Motor Vehicle accidents in a developing country**, a case of Oyo state of Nigeria. J.R.S.H. vol 4, 1992, P35.

**9- الظواهر السلبية:**

وتتمثل في أنانية السائق الذي يعتقد أن الطريق ملك له والذي لا يراعي ما لديه من حقوق، وفي السائق الذي يتصف بهذه الصفة ويظهر نفاذ صبره بالسرعة واستعمال المنبه بشكل مستمر، وكذلك السائق سريع الغضب والمتباهي الذي يعرض مستعملي الطريق للخطر ليجذب الأنظار إليه.<sup>1</sup>

**10- الإرهاق والتعب:**

ويتعلق هذا السبب خاصة بسائقي الشاحنات والحافلات المخصصة لنقل البضائع والأشخاص، وهي متعلقة بعدد ساعات العمل "القيادة" لها أثر على السياقة.<sup>2</sup>

**11- الإهمال وعدم الانتباه:**

منها انشغال السائق أثناء قيادة المركبة إما بجهاز الراديو أو جهاز التبريد أو التحدث مع الركاب أو غير ذلك.<sup>3</sup>

**المطلب الرابع: نظريات حوادث المرور:**

هناك عدد من النظريات التي تفسر الحوادث المرورية ومن بينها:

**✓ النظرية الطبية:**

وتقول هذه النظرية أن الشخص دائم الإصابة، وعادة ما يعاني خلا عصبيا أو جسديا وهذا الخلل هو السبب في هذه الحوادث حتى وإن لم يكن سببا قويا، وقد وجد أن السائقين الذين يعانون من ضغط الدم المرتفع مثلا تبلغ حوادثهم ضعف حوادث الذين لا يعانون من ضغط الدم.

<sup>1</sup> درديش أحمد، مداني نور الدين، أسباب حوادث المرور في الجزائر وطرق الوقاية منها: دراسة وصفية تحليلية، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية جامعة لونيبي علي بالبليدة 2، حوليات جامعة الجزائر 1، العدد 30، الجزء الثاني، الجزائر، ص 190-192.

<sup>2</sup> لامية وناس، مرجع سبق ذكره، ص 13.

<sup>3</sup> سعيد محمود جرس، المشكلات المرورية وحالة الطرق في قطاع غزة، مجلة جامعة فلسطين للأبحاث والدراسات، العدد الثامن- يناير 2015، الجزء الأول، ص 203.

## ✓ نظرية التحليل النفسي:

وتعتبر هذه النظرية الحوادث أفعال مقصودة لا شعوريا وهي تشبه الهفوات، والإصابة الجسدية إنما هي عدوان لا شعوري موجه للذات ويرى "فرويد" أن معظم الحوادث هي تعبير عن صراعات عصبية وأن عقاب الذات هو إحدى المركبات التي تستند إليها سببية الحوادث<sup>1</sup>.

## ✓ نظرية علم النفس التجريبي:

هذه النظرية تلتقي مع فكرة خبراء النقل في أن للحوادث أسباب كثيرة ومتعددة فالسائق مثلا يكون تحت تأثير متغيرات عديدة فالمركبات والمارة وقواعد المرور كلها مؤثرات لها فعلها وأثرها على الوظائف النفسية للسائق (الإدراك الحسي، الذاكرة، التفكير).

## ✓ النظرية القدرية:

تفترض أن هناك من الناس من هم مستهدفون أكثر من غيرهم، وأن هذا الاستهداف يرجع إلى القدر، وهي بهذا تنفي دور الإنسان في وقوع الحادث<sup>2</sup>.

## ✓ نظرية الميل أو النزوع إلى استهداف الحوادث:

هناك صفات وراية خاصة تجعلهم أكثر نزوعا أو ميلا لارتكاب الحوادث من غيرهم، ممن ليس لديهم هذه الصفات.

## ✓ نظرية الحرية والأهداف واليقظة:

الحادث هو مجرد سلوك عملي رديء تحت ظروف سيكولوجية غير مناسبة.

## ✓ نظرية الضغط والتكيف:

أهمية المناخ السيكولوجي السوي بالنسبة للفرد في محيط عمله في التقليل من وقوع الحوادث فالضغط والتوتر يزيد من إمكانية تعرض الفرد للحوادث<sup>3</sup>.

<sup>1</sup>يزيد شهلي، المراقبة التقنية للمركبات ودورها في تخفيض حوادث المرور في الجزائر، تخصص النقل و الإمداد، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير باتنة، الجزائر، 2010/2011، ص 32.

<sup>2</sup>عبد العزيز بن عبد الله العوين، دور بعض العوامل الاجتماعية في الحوادث المرورية في منطقة السعودية، بحث تكميلي مقدم لنيل درجة الماجستير في علم الاجتماع، السعودية، 2011، ص 45.

<sup>3</sup>رحيمة حوالم، التكاليف الاقتصادية والاجتماعية لحوادث المرور بالجزائر، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، مجلة الباحث - عدد 2012/11، الجزائر، ص 105.

## المبحث الثاني: السلامة والوقاية المرورية في الجزائر

يعد الاهتمام بموضوع السلامة المرورية بصورة عامة والوقاية من حوادث المرور بصفة خاصة من الموضوعات الحديثة وهذا راجع للتزايد المفرط في حوادث المرور، والنتائج السلبية المترتبة عليها فيما تخلفه من ضحايا ومصائبين.

### المطلب الأول: تعريف السلامة والوقاية المرورية

سنتطرق في هذا المطلب إلى تسليط الضوء على تعريف السلامة والوقاية المرورية

#### أولاً: تعريف الوقاية المرورية:

الوقاية في اللغة العربية لها عدة معانٍ، منها الحفظ وقى الرجل ماله إذا حفظه وبمعنى الستر (وقيت فلانا من الخطر)، وبمعنى الحاجز، (واجعل بينك وبين الظلم وقاية).

فضلنا البداية بهذه المعاني اللغوية نظراً لمدلولاتها وعلاقتها بالموضوع فالوقاية من حوادث المرور، نريد بها فعلاً: الحفاظ على أرواح أبنائنا وبناتنا من الأخطار المرورية، والستر نريد به ستر مجتمعاتنا العربية من مضار ومهالك الحوادث المرورية، والحواجز نريد أن نجعل من الوقاية المرورية حاجزاً بيننا وبين حوادث المرور.<sup>1</sup>

وعليه فإن مفهوم الوقاية من حوادث المرور هو عبارة عن تدابير مجتمعية قبلية محسوبة ذات طابع عملي ميداني احترافي يمكن أن تكون على شكل واحدة أو أكثر أو كلها من تدابير على شكل:

1- برامج توعوية.

2- تأهيلية.

3- تدريبية.

على شكل تدابير إدارية قانونية في مجال:

1- النظام المروري ككل (Traffic system)

2- قواعد المرور

3- تعليمات وتوجيهات يومية حسب الظروف والحاجة (تعليمات موقفية)

تدابير تتعلق بالمحيط- والتجهيزات

1- الطرق والشوارع

2- إشارات المرور

<sup>1</sup> أحسن مبارك طالب وآخرون، التجارب العربية والدولية في تنظيم المرور، الطبعة الأولى، دار الحامد للنشر والتوزيع، الأردن، 2014، ص 13.

## 3- استخدام وسائل تقنية (تكنولوجية)

فالوقاية من حوادث المرور هي قبل كل شيء تدابير فعلية عملية، وليست مجرد نصائح أو وعظ أو إرشادات لأن هذه الأخيرة موجودة فعلا ولكنها ليست مرادفة أو بديلة عن الوقاية المرورية، بل إن الوقاية المرورية هي تدابير فعلية وعملية قبلية وليست بعدية أي بعد حصول الحوادث المرورية، والتدابير الوقائية تكون إذا بهدف الحيلولة دون وقوع الحوادث المرورية من أصله، أو على الأقل التقليل منها ومن نتائجها السلبية على الفرد والمجتمع على حد سواء.<sup>1</sup>

ومن خلال التعاريف السابقة فالوقاية بمفهومها الشامل في المجال المروري: تعني التدابير القبالية الضرورية لتحقيق السلامة المرورية لجميع مستخدمي الطريق، بمن فيهم السائقين، الركاب، والمشاة.

## ثانيا: تعريف السلامة المرورية

السلامة المرورية على الطرق تمثل مختلف المعايير والآليات والتدابير التي تتخذها الجهات الفاعلة المسؤولة عن بناء البنية التحتية لإدارة حركة المرور على الطرق لضمان حماية مستخدمي الطريق.<sup>2</sup>

كما عرفت على أنها "الوقاية والحد من وقوع الحوادث المرورية ضمان لسلامة الإنسان وممتلكاته وحفاظا على أمن البلاد ومقوماته البشرية والاقتصادية". محور السلامة المرورية يتمثل في ثلاث عناصر هي (المركبة، الطريق، العنصر البشري)<sup>3</sup>

كما عرفت السلامة المرورية أيضا: أنها مجموعة من البرامج والخطط والتي تصمم من نظام مروري معين وتنفيذ من أجل تحقيق بعض أو كل الأهداف الآتية:

- التقليل من أعداد الحوادث المرورية
- التقليل من خطورة حوادث المرور عند وقوعها
- التقليل من احتمالية وقوع الحادث المروري.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> أحسن مبارك طالب آخرون، مرجع نفسه، ص 15.

<sup>2</sup> Beradjah fatma. Berkemal Warda. **Etude prévisionnelle de l'évolution des Accidents de la circulation en Algérie : cas de l'autoroute Est-Ouest.** Mémoire de fin de Cycle Pour l'obtention du diplôme de Master en Sciences Economiques. Algérie. 2016-2017.p 05.

<sup>3</sup> صبيحة نعمة ضهد، مرجع سبق ذكره، ص 644.

<sup>4</sup> خليل مصباح الزيان، فاعلية برنامج بالرسوم المتحركة في اكتساب مفاهيم السلامة المرورية لدى طلبة المرحلة الأساسية بغزة، رسالة لاستكمال متطلبات الحصول على درجة الماجستير في المناهج وطرق التدريس في الجامعة الإسلامية بغزة، فلسطين، 2012، ص31.

## المطلب الثاني: مصفوفة هادن

تعتبر مصفوفة هادن أداة من أدوات الإدارة في السلامة والوقاية المرورية وهي من الأدوات المساعدة على اتخاذ القرار، وسميت هذه المصفوفة بمصفوفة هادن نسبة إلى مقترح هذه الأداة الدكتور الأمريكي (WILLIAM HADON)\*.

الذي قسم إجراءات وتدابير السلامة والوقاية المرورية إلى ثلاث مراحل أساسية: ما قبل، أثناء، وبعد الحادث، وتأثيرها على العناصر الثلاثة الأساسية لنظام الحادث: السائق، المركبة، المحيط.

وتعتبر أمريكا أول الدول التي اعتمدت هذه المصفوفة كأساس لبرنامج السلامة والأنظمة ومواصفات السلامة التي تضعها منذ عام 1968، حيث وضعت مواصفات وبرامج لكل مربع أو خلية من خلايا المصفوفة ويلاحظ أن الأمثلة المعطاة تتعلق بحوادث الطرق ولكنه يمكن تطبيقها على كوارث السكك الحديدية (أو مشكلة سلامة أخرى) وهو ذات البرنامج المعمول به لدى المنظمة العالمية للصحة "O.M.S" إلى غاية اليوم.

تطبيق هذه الأداة أثمر عن فهم أكثر لحوادث المرور ونجاعة أكثر في إدارة السلامة والوقاية المرورية. والجدول التالي يمثل مصفوفة William Haddon.

\*ويليام هادن: ولد في 24 مايو 1926 في Orange في الولايات المتحدة الأمريكية درس في معهد التكنولوجيا ثم في كلية الصحة العامة في جامعة هارفارد ثم عمل لمدة 10 سنوات بوزارة الصحة العامة في نيويورك، وهنا اكتسب خبرة في أبحاثه وتحليلاته في مجال السلامة على الطرق، لاسيما في مجال الحوادث المتعلقة بالكحول، كتب وثيقة أبحاث الحوادث "طرق ونهج"

وفي عام 1966 عين مسؤول على الوكالة الوطنية للسلامة على الطرق التي أنشأت حديثا للمساعدة للحد من العدد المتزايد للحوادث في الولايات المتحدة، لتصبح هذه الوكالة في عام 1970، الإدارة الوطنية للسلامة على الطرق، وبصفته مسؤول مدير الوكالة شرع ويليام هادن في تأسيس أول معايير فيدرالية للسلامة على طرق سيارات وهكذا كان من المروجين للوسادة الهوائية.



جدول رقم (03): يمثل مصفوفة William Haddon

مرحلة ما قبل الحادث	مرحلة أثناء الحادث	مرحلة ما بعد الحادث	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- الصرامة في تطبيق قانون المرور</li> <li>- النوعية بخطر مسكرات</li> <li>- تحسين برامج تعليم السياقة وتطويرها</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- إجبارية استعمال حزام الأمن أو توفير الوسادة الهوائية في المركبات الحديثة من طرف صانعي السيارات</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- تقديم الإسعافات الأولية بصفة استعجاليه</li> <li>- توفير سيارات الإسعاف لنقل المصابين إلى مركز العلاج</li> </ul>	وقاية أولية السائق
<ul style="list-style-type: none"> <li>- مراقبة دورية للفرامل (المكابح) ومستوى مختلف السوائل</li> <li>- مواصفات أجهزة القيادة والرؤية</li> <li>- اختيار الإطارات</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ليونة لوح القيادة الداخلي للسيارة</li> <li>- قابلية الالتواء لعجلة القيادة لحماية صدر السائق</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- سهولة تفكيك هيكل المركبة</li> <li>- توفير منافذ النجدة</li> <li>- تقوية خزانات وأبواب الوقود</li> </ul>	وقاية ثانوية المركبة
<ul style="list-style-type: none"> <li>- تحسين الإدارة العمومية للطريق</li> <li>- وضع علامات وإشارات مرور ملائمة</li> <li>- صيانة الطريق</li> <li>- احترام قواعد الفرملة في الطريق</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- حواجز جانبية للطريق في المنعرجات الخطيرة</li> <li>- قابلية أعمدة الإضاءة للانكسار</li> <li>- إبعاد أعمدة الجسور عن حافة الطريق</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- توفير هواتف الطوارئ</li> <li>- مسارات عريضة للطوارئ على جانبي الطريق</li> </ul>	وقاية ثالثة

المصدر: محاضرات الدكتورة: بن الشريف حورية، مقياس (السلامة المرورية)، السنة 2 ماستر، اقتصاد النقل والإمداد،

2011.

وانطلاقاً من المصفوفة ينتج لدينا أنماط الوقاية والسلامة التالية:

أولاً: الوقاية الأولية Prévention primaire

تشمل هذه المرحلة كل الإجراءات الأولية والوقائية التي تكون قبل الحادث والتي تتأثر بالسائق،

المركبة، والهياكل القاعدية ومحيطها.

**السائق:** يعتبر السائق العنصر البشري الأكثر عرضة للخطر أو هو المسؤول والضحية بالدرجة الأولى، والسائق هو أول عنصر يجب سلامته عند حدوث الأخطار ويتميز برنامج وقايته حسب مصفوفة هادون فيما يلي:

**1. مرحلة ما قبل الحادث:** وفي هذه المرحلة يستوجب علينا توفير الإجراءات التالية:

- الصرامة في تطبيق قانون المرور: من واجبات الدولة وأعوانها السهر على تطبيق القوانين والعمل على احترامها من طرف السائقين ومعاينة المخالفين بدءا بفرض غرامات مالية معتبرة إلى حد سحب رخص السياقة لفترات محددة.
- برنامج التحكم بالمسكرات: بما أن المسكرات تعتبر أهم أسباب حوادث المرور لذلك يجب على الدولة وأعوانها التغلب عليها بوضع برنامج للوقاية وللتنوعية.
- تحسين وتوفير مدارس السياقة: وذلك بمحاربة البيروقراطية، وتسهيل إجراءات الحصول على رخص السياقة والعمل على توفير الوسائل الضرورية من أجل تكوين سائقين أكفاء.

**2. مرحلة أثناء الحادث:** يجبر القانون الجزائري على كل سائق استعمال حزام الأمان سواء داخل مناطق العمران أو خارجها، نظرا للدور الكبير الذي يلعبه هذا الأخير في حماية السائق أثناء وقوع الحادث.

**3. مرحلة ما بعد الحادث:** يجب على المصالح المعنية التدخل السريع وتقديم مختلف الإسعافات، كما ينصح بعدم تدخل الأفراد غير المؤهلين نظرا لما يخلفونه من مآسي تتمثل أساسا في شلل المصاب، وقد أثبتت الدراسات ذلك.

**ثانيا: الوقاية الثانوية prevention secondaire**

**المركبة:** هي جهاز ميكانيكي ذاتي الحركة يستخدم في الأشخاص والسلع وتتميز بسرعتها وطبيعة المنقول

**1. مرحلة ما قبل الحادث:** يشترط أن تتوفر المركبة في هذه الحالة على المواصفات التالية:

- الفرامل: يجب مراقبة عمل الفرامل (المكابح) بصفة دورية وتصليحها في حالة سوء العمل.
- مواصفات أجهزة القيادة والرؤية: وذلك بتوفير حاميات الأكتاف ومسدد الرأس وكذا الوسادة الهوائية (air bag) والتي تحمي السائق عند وقوع الصدمات العنيفة وتعتبر هذه التقنية من

أحداث التقنيات التي تحمي السائق إلى جانب ذلك توفر مساحات الزجاج، المرايا، والمراقبة الدورية للأضواء.

- اختيارات الإطارات: تعتبر هذه العملية شيء واجبا حيث على السائق اختيار الإطارات من حيث الحجم والنوع وكذلك مراقبة الضغط الموجود بداخلها كما توجد اختبارات للإحداث توازي العجلات لتعديل الاتجاه للمركبة.

## 2. مرحلة أثناء الحادث:

- يجب أن يكون لوح القيادة الداخلي للسيارة لين.
- يجب أن تكون جوانب المركبة والأبواب مزودة بهيكل قابل للامتصاص الصدمات.
- يجب أن تكون عجلة قيادة المركبة قابلة للالتواء وذلك لحماية صدر السائق.

## 3. مرحلة ما بعد الحادث:

- أن تكون المواد داخل العربة بطيئة الاستعمال أو غير قابلة لذلك.
- لتجنب مخلفات الصدمة العنيفة والحريق يجب جعل خزانات وأنباب الوقود صلبة ومتينة.
- يجب أن يكون هيكل السيارة سهل للفك والانفصال.
- يجب توفر منافذ النجدة.

## ثالثا: الوقاية الثالثية: prévention tertiaire

الطريق والظروف المحيطة به: أو بمعنى آخر الهياكل القاعدية ومحيطها.

### 1. مرحلة ما قبل الحادث:

- تحسين الإنارة والعمل على متابعتها واستبدال أجهزتها عند العطب.
- وضع علامات وإشارات مرورية ملائمة وفي أماكن قابلة للرؤية.
- التخطيط الأرضي الواضح للمسارات وأطراف الطريق وإعادة طلائها قبل أن تتلاشى.

### 2. مرحلة أثناء الحادث:

- لوحات مرورية لأعمدة الإنارة قابلة للانكسار.
- حواجز جانبية للطريق خاصة في المنعرجات الخطيرة.
- إبعاد أعمدة الجسور على حافة الطريق وهذا لتفادي الاصطدام بها.

## 3. مرحلة ما بعد الحادث:

- توفير أجهزة الاتصال بالطوارئ (هواتف النجدة).
- توفير مسارات عريضة ومرصوفة للطوارئ على جانب الطريق السريعة وكذا العادية.<sup>1</sup>

## المطلب الثالث: نظام إدارة السلامة المرورية

## ❖ المخاطر:

إدارة مخاطر الطرق: تقييم مخاطر المرور بشكل ضروري إذا أردنا أن نتصرف بفعالية للقضاء عليها أو تخفيضها. وهي تشمل ثلاث خطوات أساسية:

- تحديد المخاطر: ما هي مصادر حوادث المرور التي يمكن أن تتضرر، وكيف يمكن أن يحدث هذا الضرر؟
- تقييم المخاطر الكامنة في كل خطر، فضلا عن احتمال وقوع الضرر وشدته.
- تقرير ما إذا كان الخطر كبيرا ويجب أن يكون موضوعا لإجراء لمراقبته، أو ما إذا كان لا يستهان بها، أي خفضها إلى أدنى مستوى يمكن تحقيقه بشكل معقول.

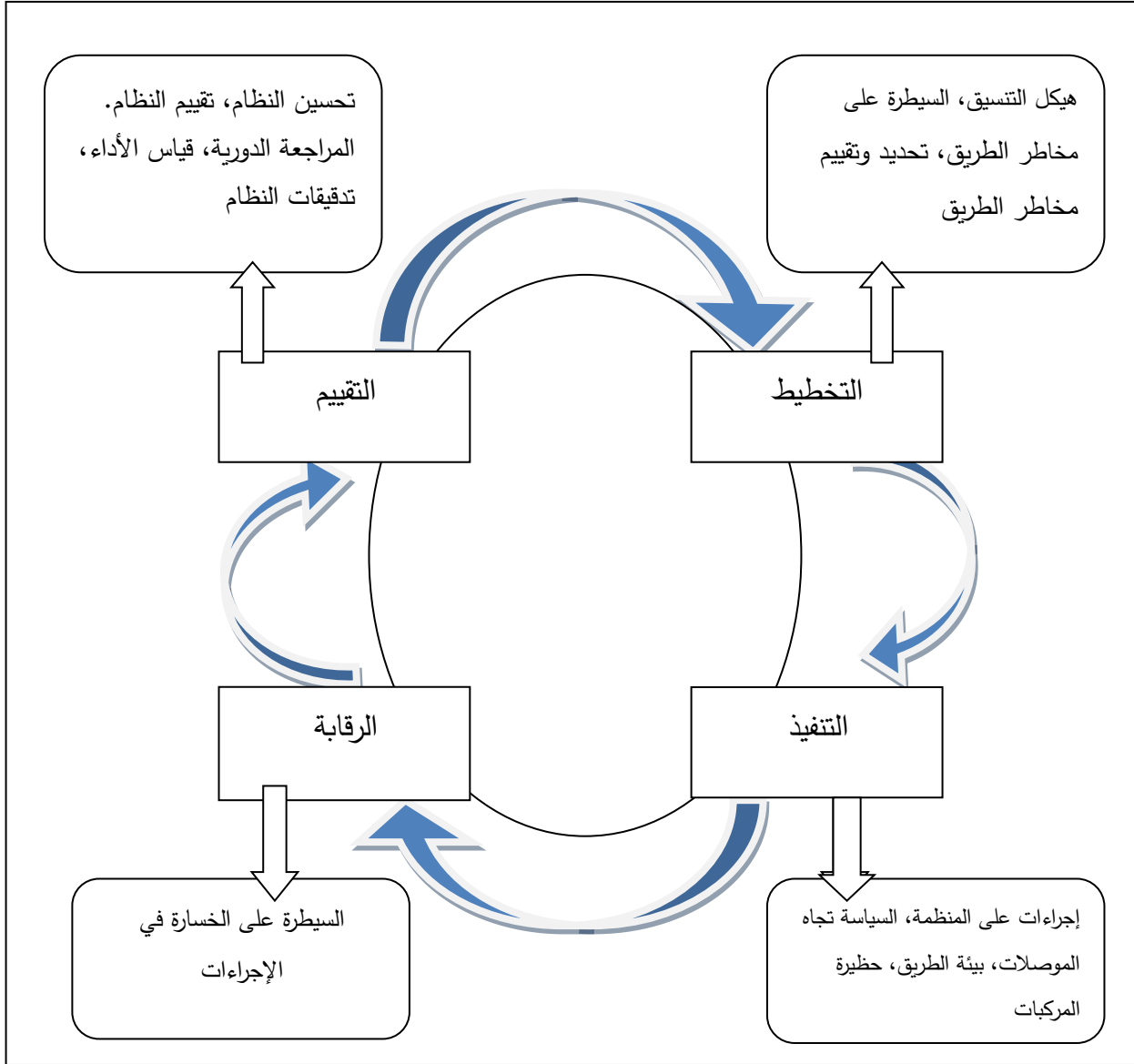
نتيجة لتقييم المخاطر يؤدي إلى تعريف وتخطيط وتنفيذ برنامج إجراءات للتحكم في مخاطر الطرق الهامة، من المهم أن تكون مخاطر الطريق وليس الحد منها، ومن الضروري لذلك إنشاء نظام إدارة حقيقي لإدارة السلامة على الطرق يضمن العلاج.

## ❖ نظام إدارة السلامة:

نظام إدارة السلامة المرورية سيتم تنظيمه وفقا لحلقة التحسين المستمر (عجلة دومينغ):

<sup>1</sup> جلال نجيب، نظام التعويض عن الأضرار الناتجة عن حوادث المرور، مذكرة تدخل ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر، تخصص: النقل والإمداد، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير باتنتة، الجزائر، 2010-2011، ص ص 16-20.

شكل رقم (04): نظام إدارة السلامة المرورية



المصدر: Fédération française des Sociétés d'Assurances ; système de management sécurité routière dans les entreprises et autres organismes ; Octobre 2002 ; p 5

1- القيام بتحليل أولي لمخاطر الطريق للتنظيم:

إنها تنطوي على تحديد وتحليل جميع العوامل التي ولدت أو لها القدرة على توليد الحوادث، لتحليل تجربة خسارة الكائن الحي فيما يتعلق بـ:

- تنظيمها العام وتنظيم التنقل.
- السياسة المطبقة على السائقين.

- بيئة الطريق.
- حظيرة المركبات المعنية.
- نسبة الخسارة من حظيرة المركبات.

## 2- تعريف سياسة السلامة على الطريق:

تقرر الدولة وضع سياسة وأهداف في السلامة على الطرق. حيث تضيف الطابع الرسمي على التزامها في هذا المجال، التي تشمل التزام المصالح المعنية بالسلامة المرورية بأكملها تجاه جميع مستعملي الطريق.

## 3- تخطيط ووضع خطة لنظام:

الدولة تحدد وتضع خطة لنظام السلامة المرورية لتحقيق أهدافها، ويشمل تعيين وتقييم نسبة الخطر على الطريق وكذلك إنشاء هيكل للتنسيق والوسائل والجدول الزمني للتنفيذ والمراقبة، إن مؤشرات الأداء تسمح بقياس النتائج.

## 4- وضع النظام قيد التنفيذ:

هذه المرحلة تنطوي على الإعداد:

✓ الهيكل والمسئوليات، والإجراءات لسيطرة على التوثيق والتحكم على المستوى التشغيلي وإتقان التسجيلات.

✓ أنشطة وإجراءات النظام مثل التحليل الأولي، تتعلق المنظمة (الإجراءات وطرق التشغيل والهيكل وكذلك طرق العمل) وسياسة السائق (التدريب، المعلومات، الاتصال)، بيئة الطريق (خطط المرور مسارات)، أسطول المركبات (الاختيار والاستحواذ والصيانة).

## 5- المراقبة:

يجب أن ترافق المراقبة الدورية لنظام إدارة السلامة المرورية بتسجيل وقياس النتائج والإحصائيات و التحقق من جدوى الخيارات المحددة، تقديم المعلومات للمصالح المعنية و على وجه الخصوص تشمل مراقبة: تطور نسبة حوادث المرور، تطبيق الإجراءات للحد من حوادث المرور، وعدم الامتثال المحتمل لقواعد الحد من مخاطر حوادث المرور وتنفيذ الإجراءات التصحيحية، وصيانة السجلات.

## 6- التقييم:

يتم تقديم تقرير دوري للإدارة المتبينة للنظام مما يسمح لها بمباشرة النشاط التالي في إطار مبدأ التحسين المستمر.<sup>1</sup>

## المطلب الرابع: تجارب بعض الدول لتدابير السلامة والوقاية المرورية

## أولاً: التجربة العربية المعتمدة

تعد الإستراتيجية العربية للسلامة المرورية نتوجاً لهذا الجهد الإصلاحي ومنطلقاً جديداً للإرتقاء بالعمل المروري، فاعتبار لآزدياد المركبات في الوطن العربي الذي أصبح واقعا ملموسا، وما ترتب عليه من ازدياد في معدلات الحوادث ومضاعفة نتائجها الوخيمة اجتماعيا واقتصاديا وبيئيا وصحيا، فقد اتجهت الاهتمامات إلى اعتماد هذه الإستراتيجية التي تركز على منطلقات وأهداف وبرامج، فمن حيث المنطلقات فقد أكدت أن:

- ✓ التخفيف من المآسي والأضرار الناجمة عن حوادث المرور مرهون بمدى توفير السلامة المرورية.
- ✓ توفير السلامة المرورية يعتمد على تأمين مرفق مرور منظم، وأداء ناجح من قبل الأجهزة المعنية بالمرور، ووعي مروري من قبل مستخدمي الطرق.
- ✓ التعاون العربي والدولي في مجال السلامة المرورية يتحقق من خلال إستراتيجية عربية للسلامة المرورية.

كما تحددت أهدافها فيما يلي:

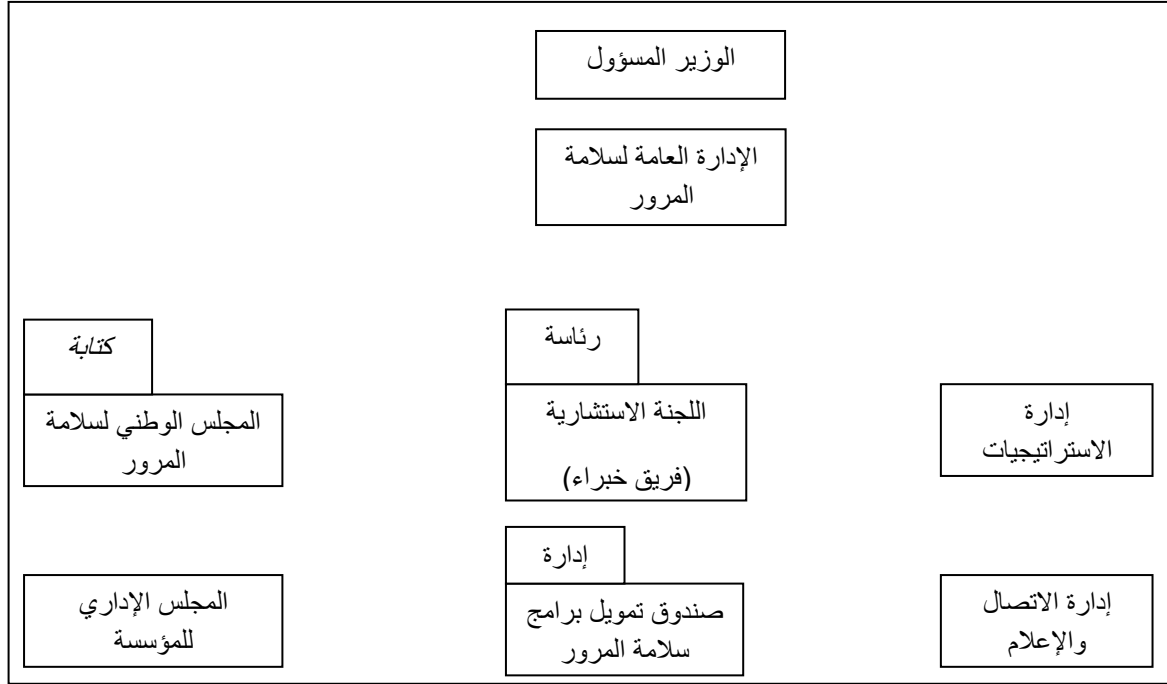
- حماية المجتمع من الآثار الناجمة عن حوادث المرور.
- توعية أفراد المجتمع بكل الجوانب المتعلقة بالمرور لضمان احترام وتطبيق القواعد المرورية.
- تنمية إحساس المواطن العربي بمسؤوليته المشتركة تجاه تحقيق السلامة المرورية.
- تحسين مستوى كفاءة العاملين في مجال المرور.

<sup>1</sup>Fédération française des Sociétés d'Assurances ; système de management sécurité routière dans les entreprises et autres organismes ; Octobre 2002 ; pp 5-7.

- تطوير التعاون بين الأجهزة المختصة بالمرور والمجتمعات الأهلية المعنية.
- توثيق التعاون العربي والدولي في مجال السلامة المرورية.

أما بخصوص مجالاتها وبرامجها، فإن توفير السلامة المرورية يعتمد على وضع سياسة وطنية ملائمة، وتعاون مشترك على الصعيدين العربي والدولي.<sup>1</sup>

### شكل رقم (05): الهيكلية المقترحة لجهاز سلامة المرور



المصدر: محسن العجمي عيسى، السلامة المرورية الواقع والتطلعات، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، دار حامد للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، 2014، الرياض، ص 146

ومن أهم المجالات التي لها انعكاس على سلامة المرور وتعد من أولويات عمل هذه الآليات الرسمية:

- 1- تطوير منظومة جمع وتحليل المعطيات واعتماد برنامج عمل للأبحاث والدراسات في مجال سلامة المرور.
- 2- مراجعة خطط العمل المرورية الميدانية نحو توجيهها إلى أهم المخالفات والسلوكيات الخطرة وتطوير هيكلية الإدارة.

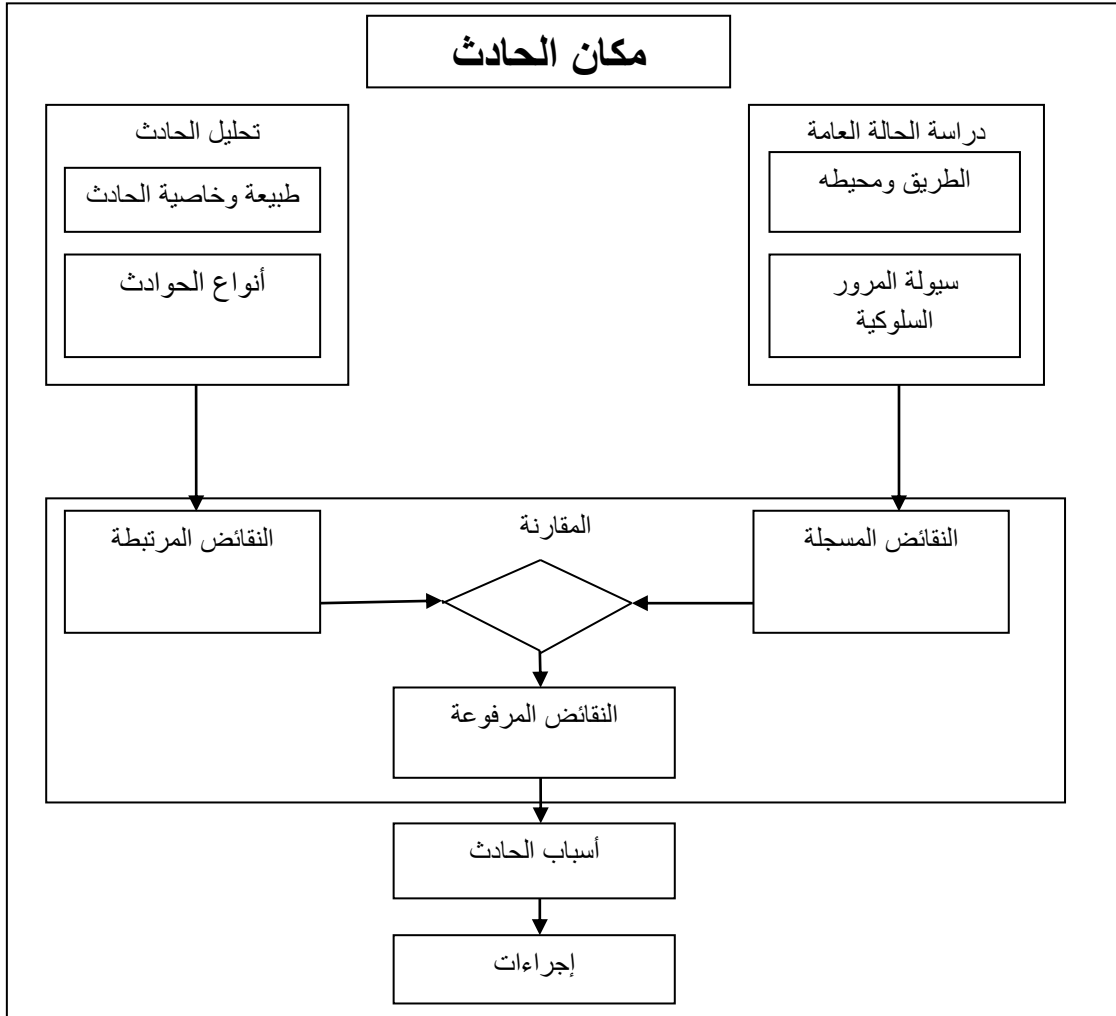
<sup>1</sup> محسن العجمي عيسى، السلامة المرورية الواقع والتطلعات، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الطبعة الأولى، دار حامد للنشر والتوزيع، السعودية، 2014، ص ص 146-149.



3- تدعيم مقتضيات السلامة على شبكة الطرقات من خلال اعتماد برنامج لمعالجة النقاط السوداء (أماكن تكرار الحوادث) وإعداد برنامج تعهد وتجديد الإشارات والعلامات المرورية واعتماد التقنيات الحديثة لتنظيم المرور (ممرات، محولات....)

ولدينا منهجية معالجة النقطة السوداء بالنمسا كالتالي:

**شكل رقم (06): منهجية معالجة النقطة السوداء بالنمسا**



المصدر: محسن المعجمي عيسى، مرجع سبق ذكره، ص 187.

**ثانياً: التجربة النرويجية**

إن مجال الوقاية في النرويج نشير إلى أنها تنطلق من نشر المعلومات والمعارف بطريقة وأسلوب احترافي مستمر ولا تعتمد على الحملات الظرفية الموقفة والمعلومات تكون مستقاة أصلاً من الحوادث المرورية نفسها (التي حدثت في النرويج) ومن المعارف العلمية المتعلقة بالمرور والسلامة المرورية، وذلك بواسطة

جهاز مختص (NPRA) وهو جهاز احترافي مختص في السلامة المرورية أنشأته الحكومة النرويجية لهذا الغرض.

قدمت الحكومة النرويجية خطة وقائية متطورة جدا في مجال الإستراتيجية الوطنية للوقاية والسلامة المرورية وهي خطة عشرية ( لمدة عشر سنوات)، هذه الخطة اعتمدت في سنة 2008م، ويبدأ تطبيقها في 2010م إلى وتنتهي في سنة 2019.

(National Transport Plan- NTP) والهدف من هذه الخطة الوقائية هو تخفيض عدد الحوادث المرورية وعلى الخصوص تخفيض عدد الإصابات الجسدية الناجمة عن الحوادث المرورية، بمقدار الثلث في مدة عشر سنوات، وهو ما يعني تخفيضها من نحو (1200) ألف ومنتى إصابة سنة 2008م إلى أقل من ثماني مائة (800) إصابة بحلول سنة 2020م.

والخطة الوقائية هي عبارة عن بداية الطريق للنقطة الصفرية، كما يشير له مصدر هذه الخطة، وهو ما يعني محاولة الوصول إلى صفر وفيات في مجال الحوادث المرورية. كما خصص لهذه الخطة ميزانية تفوق عشر مرات ما كانت عليه في السابق

الخطة الوقائية النرويجية هي خطة متكاملة، بل إستراتيجية نقل متكاملة وتهدف بصورة عامة إلى تحقيق أكبر قدر من الأمن والسلامة المرورية وأكبر قدر من الفاعلية في مجال نظام المرور وأكبر قدر من الرفاهية في مجال النقل العمومي، والنقل بصورة عامة.

### المحاور الأساسية للخطة الوقائية النرويجية:

1- انطلقت الخطة الوقائية (أو الاستراتيجية النرويجية) من دراسات وأبحاث ميدانية، أعدت خصيصا لهذا الغرض، وانطلقت من المعطيات والبيانات المتراكمة، في مجال حوادث المرور، وفي مجال أنظمة المرور وأنظمة المرور في النرويج، ومن المعارف والعلوم والمستجدات في مجال المرور وأنظمتها عبر العالم.

2- اعتمدت الخطة النرويجية على نشر المعلومات والمعارف حول، عوامل ومسببات حوادث المرور في النرويج، إنطلاقا من تحليل المعطيات والدراسات والبحوث المتوفرة في هذا المجال.

- 3- تهدف الخطة النرويجية إلى تعزيز السلوكيات الإيجابية في مجال المرور، وتثبيط (كبح) السلوكيات السلبية، في مجال المرور، وهو ما يعني المزوجة بين نشر المعلومات والمعارف، وتعزيز السلوك الإيجابي وكبح السلوكيات السلبية وتستهدف بالدرجة الأولى الشباب (16-24).
- 4- اهتمت الخطة النرويجية بشكل خاص بمعرفة ورصد العوامل المؤدية (أو التي قد تؤدي) إلى الحوادث المرورية المسفرة عن أضرار بشرية (أضرار جسدية) أي معرفة عوامل الخطر بالدرجة الأولى واهتمت بالحفاظ على الحياة البشرية بالدرجة الأولى، (قيمة الإنسان تأتي أولاً) في الخطة النرويجية.
- 5- اعتمدت الخطة النرويجية في الإعداد (التطبيق على المحترفين واعتمدت على المؤسسات التربوية كأفضل مجال للتوعية، ونشر المعلومات والمعارف (ومن جملة من شارك في إعداد هذه الخطة مثلاً) المعهد النرويجي لاقتصاديات النقل).
- 6- اعتمدت الخطة النرويجية عملياً على تقديم حملة من الإرشادات (المكتوبة) حول السلوك المروري المطلوب، وحول إجراءات وتدابير السلامة المرورية التي يجب على السائقين أن يعرفوها وأن يطبقوها هم أنفسهم، بالإضافة إلى التقنيات والتكنولوجيات المساعدة في ذلك.
- 7- اعتمدت أيضاً الخطة الوقائية على جملة من التدابير الميدانية التي من شأنها تحسين السلامة المرورية التي يجب أن تطبق فعلياً من طرف كل الجهات المختصة، ومنها تحسين الطرق والشوارع والممرات والتقاطعات الطرقية ونقاط العبور، وممرات الراجلين التي كانت مسرحاً لحوادث المرور، حسب الدراسات السابقة.
- 8- اعتمدت الخطة النرويجية أيضاً على إعداد جملة من التدابير والإرشادات والمعلومات الخاصة بالسائقين وأخرى بالمركبات وأخرى خاصة بالطرق والشوارع وأنظمة وقوانين المرور.
- 9- تم إعداد معدات ووسائل خاصة (احترافية) للاستعانة بها في مجال الحملات الوقائية، وفي نشر المعلومات المرورية، وهذه المعدات والوسائل المساعدة تختلف باختلاف الفئات الاجتماعية المستهدفة فمنها ما هو للاستعمال مرة واحدة، ومنها ما هو لغرض الشرح أو العرض فقط، وتم إعداد الفرق التطبيقية وتأهيلهم بما يناسب مهامهم وأدوارهم في الخطة الوقائية.

10- تم اعتماد التقييم كجزء من الخطة والتقييم يشمل التقييم القبلي (قبل بدأ تنفيذ الخطة) والتقييم خلال تطبيق الخطة والتقييم بعد الانتهاء من الخطة.<sup>1</sup>

### ثالثاً: التجربة السويدية (الرؤية صفر)

تتمتع السويد بأقل معدل ضحايا لحوادث المرور بالنسبة لعدد السكان في العالم، فعدد القتلى بالنسبة لعدد السكان في حوادث الطرق في السويد هي الأقل على مستوى العالم، والحقيقة أن الفضل في ذلك يعود إلى خطة الحكومة السويدية، المعروفة باسم "الرؤية صفر" التي تستهدف إقامة نظام للسلامة على الطرق السريعة، يضمن عدم وقوع حوادث مميتة أو إصابات خطيرة على كل الطرق وبحسب منظمة الصحة العالمية فإن معدل الوفيات في حوادث الطرق في السويد انخفض إلى ثلاثة حالات لكل 100 ألف شخص من السكان، وهو ما يشير إلى نجاح خطة الحكومة السويدية في تحقيق أهدافها.

حيث طبقت السويد الرؤية صفر لأول مرة في عام 1998، وبحلول عام 2007 انخفض معدل الوفيات حوادث الطرق بنسبة 30%، وانخفض المعدل الإجمالي للإصابات الخطيرة والوفيات بنسبة 50%، تعتبر الرؤية صفر مبادرة ناجحة في السويد، فقد أخفضت معدل الإصابات الخطيرة والوفيات الناتجة عن حوادث الطرق بالرغم من ارتفاع نسبة القيادة بين السكان.

تتألف الرؤية صفر من أربع عناصر أساسية:

**الأخلاق:** حياة وصحة وسلامة الإنسان لها أهمية قصوى ولها الأولوية في منظومة حركة المرور على الطرق.

**المسؤولية:** مقدموا الخدمات والجهات المتقدمة حركة المرور على الطرق تتحمل المسؤولية مع المستخدمين.

**السلامة:** ينبغي لأنظمة المرور أن تأخذ في الحسبان عدم عصمة الكائن البشري من الخطأ والعمل على تقليل فرص الأخطاء والأذى الذي قد يقع عند حدوثها.

**الآليات من أجل التغيير:** على الجهات المنظمة ومقدمي الخدمات أن يبذلوا قصارى جهدهم لضمان سلامة جميع المواطنين ويجب أن يتعاون الطرفان مع مستخدمي الطريق ويجب على الأطراف الثلاثة أن تكون على استعداد للتغيير من أجل تحقيق السلامة.

<sup>1</sup>أحسن مبارك طالب، معايير الأمن والسلامة للطرق الطويلة، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، ورقة علمية مقدمة لندوة بقطر خلال الفترة من 7-1433/3/9 هـ (الموافق 1/30 - 2012/2/1م)، ص ص 31 و 32.

-والمبدأ الأهم في خطة "الرؤية صفر" هو أن حياة وصحة الإنسان تمثل الأولوية الأولى لنظام الطرق وتأتي قبل الحاجة إلى سهولة الحركة وغيرها من أهداف أي النظام للمرور البري. في الوقت نفسه فإن موفري أنظمة المرور الجهات الرقابية يتقاسمون المسؤولية مع مستخدمي الطرق.

-وتستهدف السلطات السويدية خفض معدل الوفيات في حوادث الطرق إلى الصفر بحلول 2020 في الوقت الذي يزداد فيه عدد مستخدمي الطرق السريعة في البلاد.

-وقد نجحت السويد في تحسين معدلات السلامة المرورية من خلال:

- ✓ وضع حدود قصوى للسرعة على الطرق.
- ✓ مراقبة الالتزام بالسرعات حيث يوجد حوالي 1500 كمين ثابت لمراقبة السرعة على الطرق، حيث أن 10 بالمائة فقط من هذه الكمائن تعمل في كل وقت.
- ✓ تحليل الحوادث حيث يتولى الخبراء تحليل أي حادث خطير لتحديد سببه وكيفية حدوثه والإصابة الناجمة عنه ودور حالة الطريق في الحادث ومسؤولية السيارة نفسها في الحادث وكذلك سرعة السائق.

#### رابعاً: تجربة فرنسا

تعتبر السلامة على الطرق في فرنسا تحدياً كبيراً للصحة العامة وحماية الأفراد، تهدف الحملات الرئيسية للسلامة على الطرق وتطور الأنظمة ووسائل التحكم التي قدمتها الحكومة إلى تشجيع السائقين على الالتزام بقانون الطرق، ولا سيما التحكم في سرعتهم، لتقاسم الطريق بين مختلف فئات المستخدمين، (غالبا ما يكون سائقي السيارات، والمشاة، والعربات ذات العجلتين، والضعفاء ضحايا حوادث خطيرة....)، كانت فرنسا منذ فترة طويلة واحدة من أخطر البلدان في أوروبا الغربية، ولكن منذ عام 1972، تغيرت طريقة إدارة سلامة الطرق هذه بشكل عميق في هذا البلد، وبدأت الإجراءات التي نفذتها السلطات العامة على وجه الخصوص في إيجاد كفاءة، مع تخفيض عدد القتلى على الطرق، حيث تم إدخال سلسلة تعليمية من المدرسة الابتدائية إلى الكلية، بالتنسيق مع التعليم الوطني، وتم تقديم دورات توعية للسائقين المخالفين مع ترخيص النقاط، تعمل العديد من المنظمات على هذا الموضوع من السلامة على الطرق حتى لو كانت إعادة التجميع تجري في السنوات الأخيرة، مؤخرا في عام 1982، أصبح العمل المحلي بشأن السلامة على الطرق موضوعا للعمل والتواصل الذي يتمتع به المحافظون، كما أظهرت الحكومات المتعاقبة شهية تنظيمية كبيرة، مع تكيفات متتالية، من أجل قياس التأثير الحقيقي

والتحكم في التدابير التي يمكن اتخاذها، ونجد الانخفاض في عدد حوادث المرور وضحاياها يظهر لنا في الجدول التالي:<sup>1</sup>

**جدول رقم(04): يمثل عدد الحوادث والوفيات في فرنسا**

الحوادث		السنة
التطور	العدد	
-1.0	87026	<b>2005</b>
-4.6	82993	<b>2006</b>
+1.0	83850	<b>2007</b>
-8.4	76767	<b>2008</b>
-3.0	74409	<b>2009</b>
-6.8	69379	<b>2010</b>
-3.4	66974	<b>2011</b>
-8.0	62250	<b>2012</b>
-6.2	58397	<b>2013</b>
+2.5	59854	<b>2014</b>
-2.0	58654	<b>2015</b>
+2.1	59919	<b>2016</b>
-2.8	58894	<b>2017</b>

المصدر: <https://fr.wikipedia.org/wiki/wikip%C3%A9>

<sup>1</sup> <https://fr.wikipedia.org/wiki/wikip%C3%A9>

## ✓ السياسة الوطنية للسلامة على الطريق:

الرئاسة الفرنسية للاتحاد الأوروبي في هذا السياق، عقد اليوم الأوروبي الثاني للسلامة على الطرق، الذي نظّمته المفوضية الأوروبية بالتعاون مع DSCR، في باريس يوم 13 أكتوبر 2008 حول موضوع "السلامة على الطرق في مدننا" جعل هذا اليوم من الممكن تقديم التقدم في النظر في المستخدمين الضعفاء تحت اسم "نهج رمز الشارع" وقد أدت إلى تغييرات كبيرة في قانون المرور على الطرق السريعة، تميز هذا اليوم الأوروبي بالتوقيع على اتفاقية ثنائية مع بلجيكا حول فرض عقوبات على الطرق عبر الحدود.

## ✓ اللجنة الوزارية المشتركة للسلامة على الطرق (CISR):

قررت استمرار التزام الحكومة في الكفاح ضد السلامة على الطرق من خلال تعزيز الضوابط والجزاءات، والإجراءات المحددة للحد من السياقة بالكحول والمخدرات على جانب الطريق، وتحسين سلامة البنية التحتية ولكن أيضا من خلال تدريب أفضل السائقين الشباب. ولتحقيق هذه الأهداف، تم اتخاذ تدابير قوية (CISR) وهي تشمل:

- تعزيز آليات الرقابة والعقوبات المفروضة على جرائم الطرق.
- تعزيز مكافحة المخاطر المرتبطة بالكحول والمخدرات.
- تحسين تدريب السائقين المستقبليين عن طريق إصلاح رخصة القيادة.
- تحسين تدريب سلامة مستخدمي الطرق المستضعفين بوجه خاص.
- خفض معدل وفيات الشباب الذين تتراوح أعمارهم بين 15 و 24 سنة.
- تحسين سلامة البنية التحتية للطرق.
- دعم لراية رخصة القيادة.
- تعزيز السلامة على الطرق في مكان العمل.
- تعزيز أمن النقل العام للأشخاص.
- تعزيز سلامة النقل البري للبضائع.
- تحسين سلامة المركبات الخفيفة.

### الاتصال وسيلة فعالة للحد من حوادث المرور:

حملات المعلومات والتوعية العامة في عام 2008، كانت أربعة مواضيع ذات أولوية موضوع حملة تواصل رئيسية موجهة إلى عامة الناس.

استمرار حملة "فقط قليلا" (التي أطلقت في أكتوبر/ تشرين الأول 2007)، بهدف استتكار الحريات الصغيرة المسموح بها عموما فيما يتعلق باحترام القواعد (من 4 إلى 24 فبراير).

الدعوة إلى "التزام جديد" للسلامة على الطرق (من 7 إلى 27 مايو) من أجل تعزيز وتغيير سلوك السائقين للفرنسيين، مما أثار غضبا على واقع حادث والدعوة للمسؤولية الجماعية والفردية. وانعكس هذا الانعكاس أيضا في اعتماد توقيع جديد "السلامة على الطرق" لجميع المسؤولين "الذي يمثل درجة إضافية من الالتزام الجماعي.

حملات الوقاية التي تهدف إلى مكافحة القيادة تحت تأثير المشروبات: هدفها الشباب، وتشجيعهم على عدم شرب الكحول على الإطلاق قبل القيادة



**خاتمة الفصل:**

إدارة السلامة والوقاية المرورية من أهم الإدارات التي تهتم بها الدول المتقدمة وحتى النامية لارتباطها بحياة الأفراد، فإن كان هناك مجال يستحق البحث فلا يوجد أهم من ذلك المجال المتعلق بحياة الأفراد لما له من نتائج سلبية مباشرة وغير مباشرة.

وكما رأينا ممارسات الدول والتجارب الرائدة في هذا المجال تزودنا بدروس يمكن الاستفادة منها في الجزائر خاصة فيما يتعلق بالتعامل مع تدابير السلامة والوقاية قبل، أثناء، وبعد الحادث، كيفية انتقال المعلومات، تكوين قاعدة البيانات وتقدير المخاطر، كل هذه النقاط تشكل أهم حلقات الضعف التي تحول دون بروز وتطبيق مفهوم إدارة السلامة والوقاية المرورية في الجزائر، والتي سنتعرض لها أكثر في الجانب التطبيقي.

## مقدمة الفصل

تعتبر ولاية قالمة من أكثر الولايات المتضررة من حوادث المرور، رغم صغر مساحة الولاية 4125 كلم<sup>2</sup>، قلة كثافتها السكانية 430 482 نسمة وحظيرة السيارات بها.

هذا ما يؤدي بنا إلى التساؤل عن كثافة الحوادث بهذه المدينة، وكيفية إدارة برامج السلامة والوقاية المرورية، ومع سوء الهياكل القاعدية وانتشار سيارات الموت، وسوء تعريف السائقين في الكثير من الحالات تزداد عوامل المخاطرة، وهذا ما تنعكس في النهاية في عدد أرقام لا تكف عن التزايد للضحايا وحوادث يومية أصبحت تشكل جزء لا يتجزأ من صورة المدينة، والوجه الآخر للطرق.

ومن هنا قسمنا هذا الفصل إلى مبحثين:

**المبحث الأول:** الهيئات الفاعلة في السلامة والوقاية المرورية لحوادث المرور في الجزائر.

**المبحث الثاني:** تدابير السلامة والوقاية المرورية لولاية قالمة.

## المبحث الأول: الهيئات الفاعلة في السلامة والوقاية من حوادث المرور في الجزائر

تقع مسؤولية السلامة والوقاية المرورية على عاتق المكلفين بتسيير شبكة الطرق وحركة المرور ومراقبتها، كما تقع كذلك على عاتق مختلف المصالح الأمنية المعنية بالمراقبة الميدانية لحركة المرور، حيث يلعب المسؤولون السياسيون والإداريون المعنيون بتطوير حركة المرور دورا هاما في اعتماد إستراتيجية شاملة في مجال أمن الطرق بالتنسيق مع كل الجمعيات والفعاليات.

### المطلب الأول: وزارة النقل والأشغال العمومية

تم دمج وزارة النقل ووزارة الأشغال العمومية كوزارة موحدة، حسب المرسوم تنفيذي رقم 01/311/16 ديسمبر 2016.

#### ❖ وزارة النقل

ويمكن إيجاز صلاحيات وزارة النقل في:

- ✓ التشريع: اقتراح مشاريع قوانين.
- ✓ التنظيم: إصدار النظم القانونية والإشراف على أعمال مختلف المجالس واللجان ذات الصلة.
- ✓ التكوين: اعتماد مدارس تعليم السياقة وتكوين المكونين.
- ✓ الدراسات والبحوث: الاحتياجات، المعاينات والحلول.
- ✓ منح مختلف رخص الاستغلال والنقل بصفة عامة.
- ✓ الرقابة التقنية.
- ✓ التوعية والتحسيس: القيام بحملات التوعية المرورية.

وتضطلع هذه الوزارة بدور حيوي وهام للنهوض وتحسين مستوى السلامة بالمشاركة والتعاون مع الجهات الأخرى كالجهاز الأمنية لجمع المعلومات الخاصة بالحوادث، وإيجاد الاستراتيجيات لرفع مستوى السلامة المرورية حيث تعمل على:

- ✓ إقامة الندوات والملتقيات وطنيا وعربيا ودوليا في مجال السلامة مع جهات الإدارة والأمن المروري وكذا هيئات المجتمع المدني.

- ✓ الإشراف على إعداد وتأطير برامج وحملات التوعية المرورية.
- ✓ إصدار الملصقات والمنشورات الخاصة والتوعية المرورية.
- ✓ التواصل مع الجهات الأخرى ضمن اللجنة الوطنية للسلامة المرورية.
- ✓ التنسيق والمشاركة مع لجان السلامة المرورية في الدول العربية.<sup>1</sup>

ولتطبيق هذه المهام، هناك عدة مكاتب ومديريات ومراكز تابعة لوزارة النقل تسهر على تطبيق مختلف السياسات، وتنظيم حركة المرور، ومن بينها:

### ➤ مديريات النقل الولائية

توجد على مستوى 48 ولاية، وهي تقوم بعدة وظائف نذكر منها:

- ✓ تطبيق مختلف القوانين والقرارات الصادرة من وزارة النقل.
- ✓ السهر على تطبيق مخطط النقل داخل الولاية.
- ✓ تنظيم امتحانات السياقة.
- ✓ نشر تقارير فصلية وسنوية عن حوادث المرور في الولاية.

كما تنظم مديرية النقل دورات تدريبية لأطفال المدارس من أجل تحسيسهم بخطورة حوادث المرور وكذا إعطائهم المعلومات الخاصة بقانون المرور الذي له دور كبير في مجال الوقاية وحركة المرور. وتحتوي مديرية النقل على عدة مكاتب نذكر منها:

### ➤ مكتب حركات المرور

يعتبر مكتب حركة المرور وأمن الطرقات والتفتيش من بين أهم المكاتب المتواجدة في مديرية النقل بحيث يهدف إلى وضع برامج خاصة لتنظيم حركة المرور داخل المدن، وبالتالي وضع سياسة أمن الطرقات.

<sup>1</sup> تباي عبير، الحملات الإعلامية الإذاعية الخاصة بالتوعية المرورية في الجزائر، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير في علوم الإعلام والاتصال، تخصص: وسائل الإعلام والمجتمع، الجزائر، 2011-2012، ص169.

مهامه: حسب المرسوم التنفيذي رقم 381/90 المؤرخ في 24 نوفمبر 1990 فإن المكتب مكلف

بالمهام التالية:

- ✓ السهر على تطبيق النظام المتعلق بحركة المرور وأمن الطرقات.
- ✓ جمع الإحصائيات المتعلقة بالنقل البري واقتراح كل القضايا والمعايير لتحسين الوضعية العامة لنقل البري داخل الولاية.
- ✓ ضمان السير العادي للجان الولائية في مجال نقل البري والحضري وإعداد الملفات والوثائق المطلوبة لذلك.
- ✓ المساهمة في الخدمات المختصة في تجنيد مراقبة الحالة التقنية للسيارات.
- ✓ تفتيش مدارس تعليم السياقة.
- ✓ دراسة ملف اعتماد مدارس تعليم السياقة.<sup>1</sup>

#### ➤ المراقبة المرورية (هيئة المركز الوطني للدراسة والبحث في التفتيش التقني للسيارات)

لا يكتمل تنظيم المرور إذ لم يشتمل على منظومة فعالة لمراقبة حركة المرور والسهر على تقييد مستعملي الطريق بقواعد السلامة والتزامهم باحترام القواعد المنصوص عليها في قانون المرور. وعادة ما تعرف المراقبة أنها "كل التدابير والإجراءات والتقنيات والوسائل التي يستعملها كل من أهله القانون لإجبار مستعملي الطريق على الالتزام بقواعد المرور" وتتوع المراقبة إلى نوعين: وقائية وزجرية وتتخلص أهدافها في:

- ✓ اعتمادها على مبدأ تواتر رفع المخالفات.
  - ✓ تكريسها للجانب التربوي تجاه السائقين.
- وحتى تكون ذات نجاعة يجب أن تكون سهلة من حيث الإجراءات ومولدة لشعور عام لدى مستعملي الطريق بإمكانية الخضوع لهذا الإجراء في أي وقت.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> جلال نجيب، مرجع سبق ذكره، ص 22.

<sup>2</sup> تباري عبير، نفس المرجع، ص 171.

ومن أجل الوقوف على السياسة الوطنية في مجال المرور والوقاية والأمن في الطرقات، وفي مجال المراقبة التقنية للسيارات، أصبح من الضروري أو الحتميات إنشاء هيئة تقوم بهذه العملية، قامت وزارة النقل بإنشاء هيئة تابعة للدولة تتكلف بترقية سياسة الوقاية والأمن في الطرقات لاسيما اعتماد على تصميم السيارات، وصناعتها تسمى هذه الهيئة "المركز الوطني للدراسة والبحث في التفتيش التقني للسيارات" وذلك بموجب المرسوم التنفيذي رقم 78/91 المؤرخ في 16 مارس 1991 والذي غير اسمه إلى المؤسسة الوطنية للمراقبة التقنية للسيارات بموجب المرسوم التنفيذي رقم 271/98 المؤرخ في 29 أوت 1998.

**التعريف بالمركز وهدفه:** المركز مؤسسة عمومية إدارية تخضع للقواعد التي تطبق على الإدارة معتمدة من طرف الدولة من أجل القيام بالمهام والأعمال وانجاز المراقبة للسيارة حسب الشروط التي يحددها وزير النقل.

انشئ بموجب المرسوم التنفيذي رقم 78/91 المؤرخ في 19 مارس 1991 والذي عدل بموجب المرسوم التنفيذي رقم 271/98 المؤرخ في 29 أوت 1998 ومقره في مدينة الجزائر العاصمة، ويمكن نقله إلى أي مكان من التراب الوطني.

والهدف من إنشاء هذه المؤسسة هو ممارسة اختصاصات السلطة العمومية فيما يخص التكفل بالطابع الإلزامي للصيانة الدورية للسيارات والمراقبة التقنية للمركبات التي يجب أن تصمم وتصنع وتضان بكيفية تستجيب للمقاييس المحددة قصد الحصول على أفضل ظروف الأمن والوقاية من حوادث المرور الناجمة عن نقص الصيانة.

### مهام المركز:

- ✓ اعتماد التجهيزات الخاصة بالسيارات.
- ✓ تحديد الطرق الأكثر ملائمة للقيام بمراقبة تقنية كاملة ومحكمة من شأنها أن تؤدي إلى إقرار ظروف الأمن والوقاية من الحوادث التي تعود أسبابها إلى الخلل الميكانيكي، وإقرار كفاءات مراقبة سيارات نقل المواد الخطيرة قصد التأكد من مطابقة تجهيزات الأمن في حالة صيانتها.
- ✓ المبادرة بكل دراسة وبحث انجاز معد لإجراء التنفيذ الحسن للتفتيش التقني للمركبات السيارة ومقطورتها.

✓ جمع مركزي للمعلومات التي تتعلق بالفحوص التقنية المنجزة ومعالجتها وتوزيعها.

### ❖ وزارة الأشغال العمومية

تجدر الإشارة إلى أن مهام تطوير الشبكة الطرقية وصيانتها وتنظيم استعمالها قد وضعت على عاتق وزارة الأشغال العمومية التي تحوي بدورها مديرية خاصة تتكلف بصيانة واستغلال الطرق والتي يطلق عليها اسم: مديرية الصيانة واستغلال الطرق، ومن مهامها:

✓ تحديد قواعد الاستغلال.

✓ الصيانة وإعداد سياسة لأجل ذلك للطرق السريعة والطرق الوطنية والمنشآت الفنية بالإتصال مع الوزارة المكلفة بالجماعات المحلية المتعلقة بالطرق الولائية والطرق البلدية.

## المطلب الثاني: وزارة الداخلية والجماعات المحلية

### ❖ المجالس المحلية

إن كلا من الولاية أو البلدية ترصد أموال كبيرة وهذا بغرض تجهيز، صيانة، إنارة وتهيئة الطرقات إضافة إلى هذا فالولاية معززة بمصالح تقنية مختصة تضطلع بمهام الإنجاز والصيانة وكذلك الشأن بالنسبة للبلدية فهي بدورها تتمتع بمصالح تقنية من بين مهامها صيانة الطرق والتكفل بالإشارات المرورية، وكل هذه الصلاحيات محددة سواء في قانون الولاية أو قانون البلدية من قبل المشرع الجزائري الذي أحسن إتقانه حيث أفسح المجال للمبادرة التي ترمي إلى تحسين ظروف معيشة المواطن، إلا أن في غالب الأحيان حسب ما يمليه الواقع المشرف على المجالس المحلية في غياب التجربة الكافية يجد نفسه غير قادر على استغلال الفرص المتاحة له للقيام بمهامه رغم وجود سبل كثيرة.<sup>1</sup>

وخول قانون البلدية لرئيس المجلس الشعبي البلدي كامل الصلاحيات لتنظيم طرق البلدية الواقعة داخل المناطق العمرانية حيث تقوم المصالح التقنية للمجالس الشعبية البلدية بوضع التجهيزات الأمنية قرب المؤسسات التربوية باحترام المواصفات والمقاييس المضبوطة أمام مناطق الاستقطاب في الطرق كالطرق الرئيسية المجاورة والتي يفوق عرضها 12م توضع عزلة مركزية تسمح للراجلين وخاصة الفئة ذات الحركة البطيئة بقطع الطريق على مرحلتين:

<sup>1</sup> جلال نجيب، مرجع سبق ذكره، ص 25.

- ✓ تقديم الرصيف في نقطة عبور الطفل وهذا للسماح له بالرؤية لحظة عبوره ورؤيته كذلك من طرف مستعملي الطريق.
- ✓ أجهزة تضيق القارعة لغرض تخفيض السرعة وذلك بوضعها خاصة قرب المؤسسات التربوية.
- ✓ توسيع الأرصفة وهذا بعد إجراء تحقيقات مع الراجلين.
- ✓ العرض الأدنى الكافي بمرور معوقين اثنين فوق كرسيهما المتحركين وهو 1.80م.
- ✓ منع غرس الأشجار على مستوى المنعطفات.
- ✓ أن تكون الأشجار المتواجدة على الحواف على بعد 3.50م على الأقل من حدود قارعة الطريق.
- ✓ أن تكون المسافة بين الأشجار تتراوح بين 15 إلى 20م بالنسبة للأشجار المتوسطة النمو فالمسافة تتراوح بين 10 إلى 15م.
- ✓ إنشاء أعمدة علب الرسائل يكون علوها على الأقل 1.20م وهذا ما يسمح للمعوقين بوضع الرسائل بكل حرية.
- ✓ تعديل نقاط العبور المحمية وذلك عن طريق تعديل الرصيف بميلان قدره 5% وهذا لعبور المعوق بمفرده.
- ✓ تحصين المعابر بوضع شبابيك من الجهتين على طول 100م وهذا لتوعية الراجلين بوجود استعمال المعابر.
- ✓ من أجل تحقيق أحسن الشروط لاستعمال الطريق فقد عهد إلى رئيس البلدية ضبط تسطير الطريق العمومي وهذا بـ:
- تهيئة المنعطفات الخطيرة: ويتم ذلك عن طريق إصلاح الرؤية بتوضيح مثلث الرؤية عن طريق تهذيب النباتات وتقليم الأشجار.
- تهيئة نقاط تقاطع الطرق الخطيرة.
- تهيئة المنحدرات الخطيرة.
- وضع لوحات إشارة المرور.
- تفضيل التوقف ذو الفترة القصيرة: المحدد بالزمن على اليمين واليسار.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> الأخضر عمر دهيمي، مشكلات المرور وسبل معالجتها، الندوة العلمية التجارب العربية والدولية في تنظيم المرور، مركز الدراسات والبحوث قسم الندوات واللقاءات العلمية، الجزائر، 2009، ص ص 8-9.



## ❖ الدرك الوطني

إن الدرك الوطني مؤسسة أمنية تابعة لوزارة الدفاع الوطني على نفس خطى الأمن الوطني ومن خلال مجموعات الدرك الوطني المتواجدة عبر كل ولايات الوطن التي تضم بدورها فرقا تتوزع عبر كل الدوائر وكذا وحدات خاصة بالدراجات النارية ووحدات أمن الطرقات ومن أجل سلامة المواطن خارج الإقليم الحضري.

من بين مهام الدرك والأمن الوطني السهر على تطبيق قوانين المرور وبالتالي لا بد من معرفة كل قانون جديد يتعلق بالسلامة المرورية من أجل تطبيقه لتقليل حجم خسائر حوادث المرور وهذا ما كشفه الرائد "عبد الحميد كروود" مكلف بالعلاقات العامة بخلية الاتصال بقيادة الدرك الوطني عن التكوين الدائم والمتواصل لأعوان الدرك الوطني في إطار الآنية والحدثة لكل ما هو جديد على مستوى القوانين في الجزائر، وفي هذا الإطار أكد الرائد عبد الحميد كروود أن أعوان الدرك الوطني قد شرعوا منذ صدور هذا القانون في جويلية 2009 من خلال برنامج التكوين المتواصل في التزويد بكل ما تضمنه هذا الأمر 03-09 من جديد وتعديل.

كما تم توزيع نسخ متضمنة للقانون بصفة شاملة على كل وحدات وتشكيلات الدرك الوطني، كما أشار ذات المتحدث إلى بداية تدريس هذا القانون في المدارس بالنسبة للدفعات القادمة ولا يتعلق الأمر بقوانين المرور، ويتم في هذا الإطار شرح كل تفاصيل القانون الجديد، الذي وكما أشار المكلف بالعلاقات العامة بخلية الاتصال بقيادة الدرك الوطني لم يبلغ سابقه، بل عدله وتممه.<sup>1</sup>

## ❖ الأمن الوطني

إن مديرية الأمن الوطني وبغرض التكفل الأمثل في حركة المرور عمدت إلى إنشاء مديرية متخصصة في هذا الميدان أولا وهي مديرية النظام العمومي حيث تضم هذه الأخيرة مجموعة من المصالح تتوزع عبر كل الولايات الموجودة في التراب الوطني. إن المصالح الولائية للنظام العمومي ومن خلال فرقة المرور، فرقة التطهير، فرقة التدخل والنجدة، فرقة الدراجات النارية، فرقة سيارات الأجرة تعمل على:

<sup>1</sup> أمال بلحين، مرجع سبق ذكره، ص 65.

- ✓ إرشاد مستعملي الطريق.
  - ✓ السهر على احترام قانون المرور.
  - ✓ معاينة إشارات المرور الغير صالحة واقتراح تجديدها أو وضعها ثانية.
  - ✓ السهر على تنظيم حركة المرور في النقاط الحساسة، التجمعات السكنية ومراقبة محاور الطرق.
  - ✓ مد يد العون لمستعملي الطريق من مرضى، عجرة، تائهين، ضحايا، حوادث المرور.
  - ✓ المراقبة التقنية للسيارات.
  - ✓ الإبلاغ عن حوادث المرور وتقديم الإسعافات الأولية للضحايا إن أمكن.
  - ✓ السهر على احترام اللوائح والتنظيمات الخاصة بالسيارات، الشاحنات والمارة.
  - ✓ مراقبة السيارات، الشاحنات وسيارات تعليم السياقة.
  - ✓ كشف المناطق الحساسة والعراقل المانعة للسير العادي لحركة المرور والمساهمة في إزالتها.
- ❖ **المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق (CNPSR)**

المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق مؤسسة عمومية ذات طابع إداري، يتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي.

أنشأ المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق بموجب القانون 87-09 المؤرخ في فيفيري 1987، (المادة رقم 24) المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

تم التدشين الفعلي له بتاريخ 20 أفريل 1998 تحت وصاية وزارة الداخلية والجماعات المحلية. وبصور القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق ل 19 أوت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، حولت وصايته إلى الوزارة المكلفة بالنقل طبقاً لأحكام المادة 64 منه.

وفي إطار سياسة الوقاية والأمن عبر الطرق تحدد مهام المركز طبقاً للمرسوم التنفيذي رقم 03-502 المؤرخ في 27 ديسمبر 2003 حيث يطلع بالاتصال مع الأجهزة والمؤسسات والهيئات التي لها نفس الغاية بمهام تصور العناصر الكفيلة بتحسين الوقاية والأمن عبر الطرق و اقتراحها وتطويرها، وفي هذا الصدد يكلف المركز، بمايلي:

- ✓ القيام بكل الأعمال واتخاذ كل التدابير الكفيلة بترقية الوقاية والأمن عبر الطرق.
  - ✓ تأطير وتنشيط أشغال اللجان الولائية المكلفة بتنفيذ برامج الوقاية والأمن عبر الطرق وتنظيمها.
  - ✓ إعداد تقارير سنوية ومتعددة السنوات تتعلق بالوقاية والأمن عبر الطرق.
  - ✓ القيام بدراسات وبحوث لها صلة بمهامه.
  - ✓ تطوير الإعلام والتربية والتكوين في ميدان الوقاية عبر الطرق.
  - ✓ ترقية الحركة الجمعوية في مجال الوقاية والأمن عبر الطرق.
  - ✓ تنظيم أشغال الهيئات الوطنية والدولية التي لها نفس الغاية والمشاركة فيها.
- وضع البطاقة الوطنية لحوادث المرور عبر الطرق ونشر الإحصائية المتعلقة بها.<sup>1</sup>

### المطلب الثالث: مؤسسات فاعلة أخرى

#### ❖ الإعلام

نستطيع القول أن وسائل الإعلام عبارة عن أجهزة الإعلام المتمثلة في التلفزيون، الراديو، المجلات والصحف.... الخ، مهمتها الأخبار ونقل المعلومات والأفكار و الاتجاهات للأفراد باستخدام رموز ذات معنى.

ونظرا لمجموع الخسائر المادية والبشرية الفادحة التي تخلفها الحوادث بالإضافة للاضطرابات والأمراض النفسية التي تخلفها للأفراد والأسر، ناهيك عن مجمل المشاكل الاجتماعية والاقتصادية بالرجوع لنتائجها السلبية على الأسر، من هنا كان لزاما على مختلف مؤسسات المجتمع من تكثيف جهودهم إزاء ظاهرة حوادث المرور للتوعية والتحسيس بمخاطر ارتكابها ونتائجها السلبية على الفرد من إعاقات وعاهات والأسرة من فقدان فرد له عائلة يرعاها وترعاه والمجتمع لمجمل الخسائر المادية والممتلكات والتعويضات. ولما أصبحت أهمية التوعية بمخاطر حوادث المرور تتطلب مهارة فائقة في الوصول لوجدان الأفراد كانت ولازالت وسائل الإعلام بمختلف أنواعها المرئية والمسموعة والمكتوبة العامل المشترك بين مختلف مؤسسات المجتمع لمحاربة الظاهرة، فقد غدا الإعلام في عصرنا الحالي دعامة مهمة وقوة فاعلة في المجتمع لما له

<sup>1</sup> تباري عيبر، مرجع سبق ذكره، ص 170.

من دور فاعل في نشر الثقافة المرورية، حيث أصبح الاهتمام بنوعية المواد الإعلامية المقدمة للأفراد ذات أبعاد هادفة للتوعية الأمنية، وكل وسيلة وطريقة تقديمها لمختلف البرامج.<sup>1</sup>

ويتلخص لنا دورها الهام في الوقاية من حوادث المرور، وذلك من خلال:

- ✓ تخصيص حصص تلفزيونية تتعلق بحوادث المرور و ما ينجر منها من آثار.
- ✓ التوعية من خلال تخصيص مساحات إخبارية عبر وسائل الإعلام.
- ✓ إنتاج برامج توعية بالمشاركة مع مختلف الهيئات المسؤولة عن حوادث المرور.<sup>2</sup>

### ❖ الجمعيات

تعتبر من المؤسسات الفاعلة في المجتمع والتي لها قدرة هائلة على التأثير في القرارات الاجتماعية، حيث تكمن أهميتها في مدى فعاليتها وتأثيرها في المجتمع، واهتمامها بشؤون المواطنين ومعاناتهم من مختلف الظواهر السلبية، وتتنوع الجمعيات بتنوع الأنشطة التي تزاولها.

وفي الجزائر فتح القانون رقم 09/01 المؤرخ في 04/02/1990 والمتعلق بالجمعيات، المجال واسعا لكل من له إرادة ورغبة في تقديم خدمات للمجتمع والتعبير عن رأيه كل حسب تخصصه وقدرته، وهو ما أدى إلى بروز عدد هائل من الجمعيات المحلية والوطنية.

وفي المجال المروري تنشط العديد من الجمعيات التي تقوم بعدة نشاطات تتراوح بين القيام والمساهمة في عمليات التوعية والتحسيس بمخاطر حوادث المرور وعواقبها، وتنشيط الملتقيات والأيام الدراسية والندوات حول الأنظمة المرورية وكذا تقديم التوصيات والاقتراحات للجهات المرورية المعنية...

تعد الجمعية الوطنية للوقاية المرورية (طريق السلامة) من أبرز الجمعيات التي تنشط في مجال التوعية المرورية والتي تم اعتمادها وفقا للمرسوم رقم 05 في جانفي 1996 ويرأس هذه الجمعية السيد "محمد العزوني" ورغم الصعوبات إلا أن السيد "العزوني" ويسعى إلى تنصيب مكاتب للجمعية في 48 ولاية، وحلم "الشرطي المخفي" كما يعرف أن يجد فريق عمل من الشباب مستعد للنضال في مجال مكافحة حوادث الطرقات عبر دوائر الوطن وبلدياته وصولا إلى نواة المجتمع الأول وهي "الأسرة".

<sup>1</sup> رجال غربي محمد الهادي، حوادث المرور بين مستعملي الطريق وتنظيم المرور، الملتقى الوطني الأول يومي 24/25 أبريل 2013، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية والإسلامية- باتنة، الجزائر، 2013، ص 357.

<sup>2</sup> جلال نجيب، مرجع سبق ذكره، ص 28.

وهناك جمعيات أخرى تنشط في المجال مثل جمعية "أصدقاء الطريق" للوقاية من حوادث المرور، تأسست سنة 2005 ويترأسها "شريف خدام" تقوم بعمل جوارى تحسيسي كما تتعاون مع الإتحاد الأوروبي للحد من تفاقم ظاهرة حوادث المرور، تقوم هذه الجمعية بعدد من النشاطات كحضورها في مختلف المناسبات، تركيزها على توعية الأطفال...الخ

**جمعية البركة:** وهي جمعية لمساعدة فئة المعاقين من جهة والتوعية والتحسيس من مخاطر حوادث المرور لتفادي الإعاقة من جهة أخرى، تأسست في 1999 تحت رئاسة السيدة "فلور أبو بوغوت" وباعتماد من وزارة الداخلية والجماعات المحلية بدأت الجمعية محلية وفي فترة وجيزة تمت ترقيتها إلى جمعية وطنية من خلال تعاونها مع عدة منظمات وهيئات عالمية، تسعى هذه الجمعية في نشاطها المروري إلى المشاركة في الملتقيات والتظاهرات الوطنية قصد التحسيس بمخاطر حوادث الطرقات وكذا الاعتماد على العمل الجوارى لإيصال الرسالة التوعوية.

وغيرها من الجمعيات المحلية المساهمة في عملية التوعية المرورية غير أن هذه الجمعيات تواجه العديد من الصعوبات وتحتاج إلى دعم حكومي ومجتمعي واسع لتقوم بدورها على أكمل وجه.<sup>1</sup>

### ❖ المؤسسات الدينية

نعلم أن جميع وسائل النقل هي من تسخير الله تعالى ولولا أن الله عزوجل سخرها لنا ما كنا لنقترب بها ونستفيد منها، ولذلك يقول الله تعالى: {والذي خلق الأزواج كلها وجعل لكم من الفلك والأنعام ما تركبون لتستنوا على ظهوره ثم تذكروا نعمة ربكم إذا استويتم عليه وتقولوا سبحان الذي سخر لنا هذا وما كنا له مقرين وإنا إلى ربنا لمنقلبون} الزخرف 12-14 وانتهت الآية بقوله تعالى: { وإنا إلى ربنا لمنقلبون } بمعنى أن البقاء في الدنيا محدود وإننا سنقلب إلى الله، وأن كل خطوة نسيرها تقربنا من أجلنا.

وهنا إشارة ودلالة على ضرورة التأنى وعدم العجلة والإسراع، والناس لو التزموا بهذا المبدأ كالتشعار المتعارف عليه في طرقتنا "لا تسرع فالموت أسرع" فإننا بالتأكيد نقلل من مشاكل المرور وأسبابها، والله سبحانه وتعالى يجعلنا نتذكر رحلة الآخرة.

<sup>1</sup> تباي عبير، مرجع سبق ذكره، ص 166-168.

وأن الله لولا نعمته ورحمته وتفضله علينا لا نستطيع ولن نتمكن من الاقتران بهذه الوسائل، والإعجاز هنا في قوله تعالى: {ويخلق ما لا تعلمون} النحل 1.08<sup>1</sup>

ومن المؤسسات الكبرى التي ينبغي ألا يغفل دورها في التوعية والتحسيس، والتي لا ينبغي أن تغفل هي أيضا عن دورها في مجال السلامة والوقاية المرورية ودمجها في نشاطات المساجد والمؤسسات الدينية بشكل عام، وإن إلقاء نظرة على هذه النقاط في الجزائر يوحي بتلك الأهمية:

- ✓ ما يقرب من 15000 مسجد عبر التراب الوطني.
- ✓ يؤم في خطبة الجمعة في المساجد ما معدله نصف المجتمع أو أزيد.
- ✓ للخطاب الديني في نفوس الجزائريين أثر لا ينكر، وكثيرة القضايا التي تحتاج إلى خطاب ديني هادف وهادئ وعلى رأسها حوادث الطرقات والتي يجب أن تلعب فيها هذه المؤسسات الدور المنوط بها على أكمل وجه وذلك بتفعيل الخلق الإسلامي وتفعيل الوازع الديني وتذكير الناس بأن من أهم مقاصد الشريعة حفظ النفس، وأن الاعتداء على حق الحياة يعد جريمة وأمر غير مقبول.

#### ❖ مدارس السياقة

تعد مدارس تعليم السياقة مؤسسة تربوية شأنها شأن المؤسسات التربوية الأخرى، ولقد اهتمت قرارات "مؤتمر فينا" سنة 1968 بمدارس تعليم السياقة وبرامجها، وتبنت هاته القرارات الهيئات العربية المتفرعة عن جامعة الدول العربية كمؤتمر المرور الذي انعقدت في القاهرة عام 1972، ومؤتمر مديري المرور بالدول العربية في تونس 1985، حيث تمت التوصية في المؤتمر الأول بالتوسع في إنشاء مدارس تعليم السياقة على أن يتعلم فيها سائقوا السيارات فن القيادة السليمة وأصولها، أما في المؤتمر الثاني تم التوجيه يجعل التوعية المرورية جزء من السياسة التربوية في جميع المراحل الدراسية.

وفي هذا الإطار توصلت إحدى الدراسات في الجزائر والتي أنجزت من طرف المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق معهد الأرغونوميا بجامعة الجزائر حول "تقويم منظومة التكوين في السياقة" والتي عرضت نتائجها في يوم دراسي تحت شعائر "أعطني تكويننا ناجحا... أعطيك سائق بارعا" على النحو التالي:

<sup>1</sup> الأخضر عمر دهيمي، مرجع سبق ذكره، ص 14.

- ✓ إن شروط وظروف وإمكانيات التكوين في السياقة غير متوفرة لدى المكون.
- ✓ إن الوسائل المستعملة في التكوين جد محدود خاصة فيما يتعلق بالتجهيزات السمعية البصرية والوسائل الحديثة.
- ✓ إن أهداف التكوين ومدته غير محدودة.<sup>1</sup>

وبالتالي فإن مدارس السياقة في الجزائر تعتمد على الجانب النظري أكثر من اعتمادها على الجانب العملي، كما أن مدارس تعليم السياقة يجب ألا يقتصر دورها على تعليم المتدرب على كيفية قيادة المركبة فحسب، فهناك الكثيرون ممن يحضرون إلى مدارس تعليم السياقة وهم يجيدون القيادة ولا ينقصهم سوى الحصول على رخصة القيادة التي تجيز لهم ذلك، بل يقع على عاتقها أيضا مسؤولية زرع القيم الإيجابية في المتدرب.

<sup>1</sup> فاطمة خلاف، فعاليات اليوم الدراسي حول تطوير منظومة التكوين والسياسة، (مجلة الوقاية والسياسة) العدد 07، ص 40، 39.

## المبحث الثاني: تدابير السلامة والوقاية المرورية في ولاية قالمة

يهدف هذا المبحث إلى تحليل الإحصائيات المتعلقة بالدرك الوطني بالنسبة للمناطق الريفية والأمن الوطني بالنسبة للمناطق الحضرية، وكذلك تحليل الإحصائيات المتعلقة بالحماية المدنية واستخدام مصفوفة هادن كأداة إدارية مساعدة وذلك من أجل تحديد نقاط القوة والضعف والفرص والتهديدات لتدابير السلامة والوقاية المرورية لولاية قالمة.

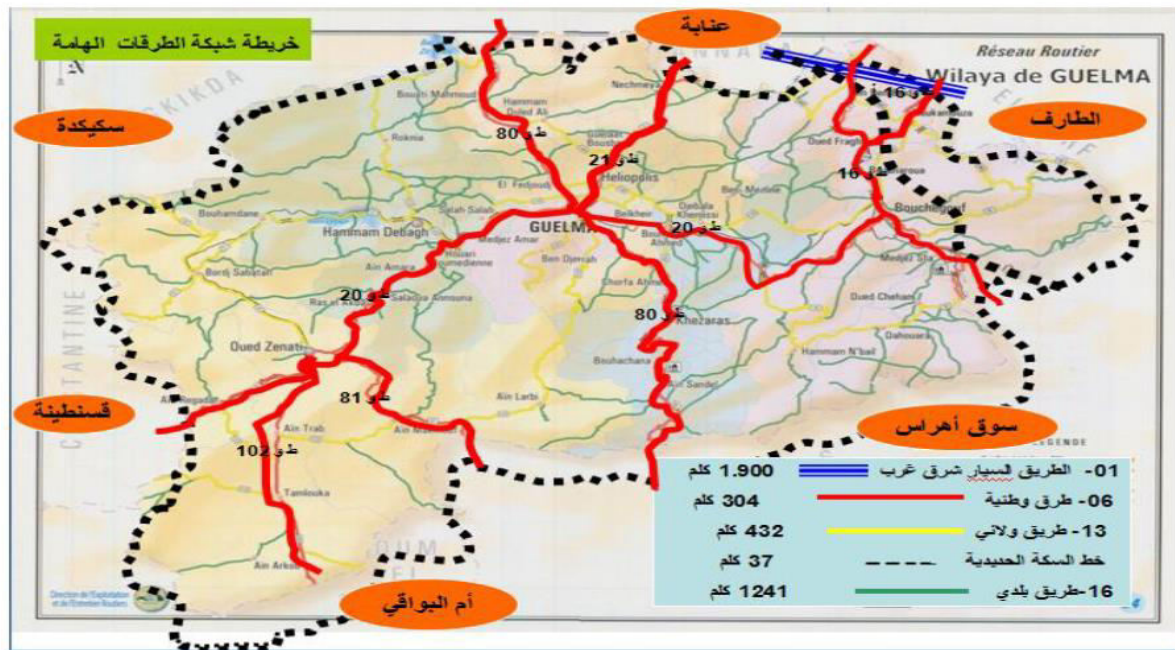
### المطلب الأول: حوادث المرور في مدينة قالمة

تقع ولاية قالمة في الشرق الجزائري، حيث تحتل موقعا يتوسط مجموعة من الولايات كما تعتبر همزة وصل بينها، إذ تحدها 06 ولايات، من الشمال ولايتي عنابة وسكيكدة، ومن الجنوب ولاية أم البواقي وسوق أهراس، ومن الشرق ولاية الطارف، ومن الغرب ولاية قسنطينة، كما تعتبر الولاية منطقة فلاحية بامتياز إذ تمتاز بكثير المنحدرات والمنعرجات، إضافة إلى تميزها بالطابع الحروي مما يجعلها قبلة للمواطنين من مختلف أنحاء الوطن.

### شبكة الطرقات

لولاية قالمة شبكة طرقات واسعة النطاق، والتي تقدر بـ 2398.55 كلم منها 293.4 كلم طرق وطنية، 421.05 كلم طرق ولائية، 1683.65 كلم طرق بلدية.

### شكل رقم (07): خريطة شبكة الطرقات لولاية قالمة



المصدر: من إعداد الطالبتين بالاعتماد على إحصائيات الدرك الوطني لولاية قالمة.



## الطرق الوطنية

تحتوي على 08 طرق وطنية تربطها بمختلف الولايات المجاورة لها، حيث يقدر طولها كما يأتي:

### جدول رقم(05): الطرق الوطنية بولاية قالمة

طولها	طريق وطني
42.3 كلم	رقم: 16
7.7 كلم	رقم: 16 أ
94 كلم	رقم: 20
24.4 كلم	رقم: 21
69 كلم	رقم: 80
03 كلم	رقم: 80أ
23 كلم	رقم: 81
30 كلم	رقم: 102

المصدر: من إعداد الطالبتين بالاعتماد على إحصائيات الدرك الوطني لولاية قالمة.

ما يميز شبكة الطرقات الوطنية لولاية قالمة أنها تكاد تنعدم فيها الازدواجية، حيث يقدر طول الطرق الوطنية المزدوجة في ذات الولاية بـ 13.2 كلم، موزعة كالتالي:

- الطريق الوطني رقم 16: يقدر بـ 1.3 كلم.
- الطريق الوطني رقم 20: يقدر بـ 10.35 كلم.
- الطريق الوطني رقم 16: يقدر بـ 1.3 كلم.

أما من حيث الحالة الوصفية والتقنية للطرق الوطنية، تم إحصاء 193.07 كلم في حالة جيدة، 88.33 كلم في حالة متوسطة، و3 كلم في حالة سيئة.

## الطرق الولائية

تحتوي ولاية قالمة على 14 طريق ولائيا بمجموع 421.05 كلم موزعة كالتالي:

جدول رقم(06): الطرق الولائية لولاية قالمة

الطريق الولائي	طولها
رقم 19	43 كلم
رقم 27	50.45 كلم
رقم 33	33.25 كلم
رقم 103	17 كلم
رقم 106	17 كلم
رقم 111	22.5 كلم
رقم 122	37 كلم
رقم 123	63 كلم
رقم 43	126 كلم
رقم 133	11.15 كلم
رقم 138	8.9 كلم
رقم 156	12.5 كلم
رقم 162	22 كلم
رقم 168	13 كلم

المصدر: من إعداد الطالبتين بالاعتماد على إحصائيات الدرك الوطني لولاية قالمة.

أما من حيث الحالة الوصفية والتقنية للطرق الولائية، تم إحصاء 274.4 كلم في حالة جيدة، 128.95 كلم في حالة متوسطة، و 17.7 كلم في حالة سيئة.

الطرق البلدية

تحتوي ولاية قالمة على طرق بلدية بمجموع 1683.65 كلم، منها 871.94 كلم طرق غير معبدة، 811.71 كلم طرق معبدة منها 549.25 كلم في حالة حسنة، 89.45 كلم في حالة متوسطة، و 173.01 كلم في حالة سيئة.

جدول رقم(07): الطرق البلدية لولاية قالمة

طرق معبدة			طرق غير معبدة
في حالة سيئة	في حالة متوسطة	في حالة حسنة	
173.01 كلم	89.45 كلم	549.25 كلم	871.94 كلم

المصدر: من إعداد الطالبتين بالاعتماد على إحصائيات الدرك الوطني.

حوادث المرور في ولاية قالمة حسب:

➤ مديرية النقل - الدرك الوطني - الأمن الوطني:

1-حصيلة الحوادث وضحاياها:

أ. مقارنة حصيلة القتلى: بلغ عدد قتلى حوادث المرور 49قتيلا، خلال سنة 2017، منها 04

قتلى داخل المناطق الحضرية، و45 قتيلا في المناطق الريفية، وبمقارنة هذه الحصيلة مع

حصيلة الفترة نفسها من السنة 2016 نلاحظ ما يلي:

✓ انخفاضا في عدد القتلى داخل المناطق الحضرية بـ 09 قتلى، أي بنسبة -69.23%

✓ ارتفاعا في عدد القتلى في المناطق الريفية بـ 06 جريحا، أي بنسبة 15.38%

✓ انخفاضا في عدد القتلى على المستوى الولائي بـ 03 جريحا، أي بنسبة -5.76%

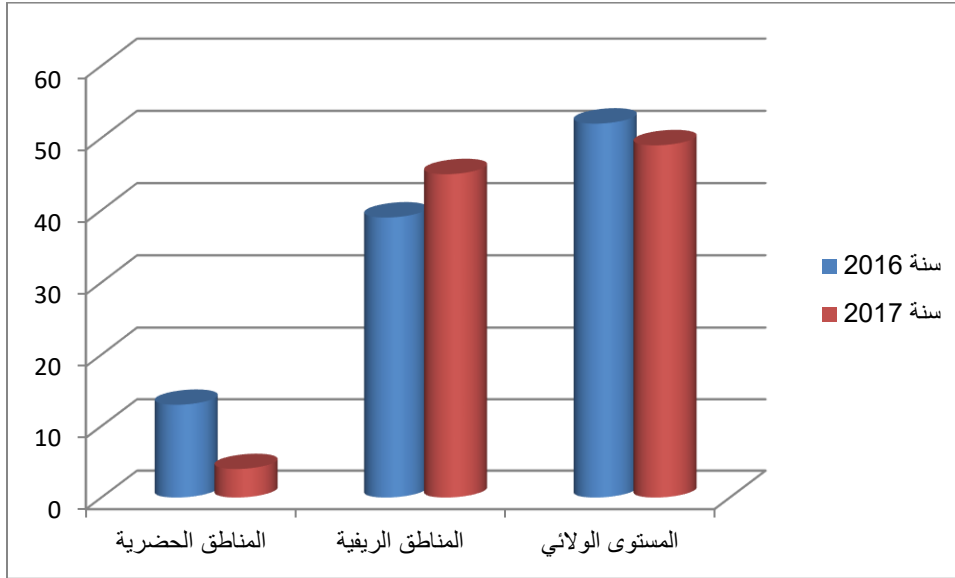
جدول رقم(08): مقارنة عدد القتلى خلال السنتين 2016 و2017

المستوى الولائي	المناطق الريفية	المناطق الحضرية	
52	39	13	سنة 2016
49	45	04	سنة 2017
-03	06	-09	الفارق
-5.76	15.38	-69.23	النسبة (%)

المصدر: من إعداد الطالبتين بالاعتماد على إحصائيات مديرية النقل.

شكل رقم (08): أعمدة بيانية لمقارنة عدد القتلى خلال السنتين 2016 و

2017



المصدر: من إعداد الطالبتين بالاعتماد على معطيات الجدول رقم(08).

ب. مقارنة حصيلة الجرحى: بلغ عدد الجرحى 600 جريحا خلال سنة 2017، منها 364 جريحا داخل المناطق الحضرية و236 جريحا في المناطق الريفية. وبالمقارنة مع حصيلة الفترة نفسها من سنة 2016 نلاحظ ما يلي:

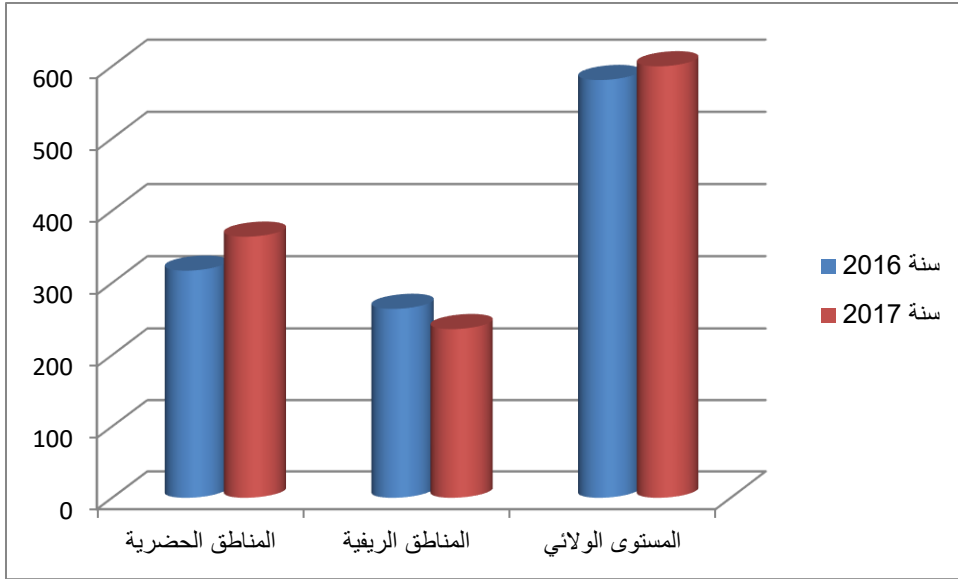
- ✓ ارتفاعا في عدد الجرحى داخل المناطق الحضرية بـ 47 جريحا، أي بنسبة 14.82%
- ✓ انخفاضا في عدد الجرحى في المناطق الريفية بـ 28 جريحا، أي بنسبة -10.60%
- ✓ ارتفاعا في عدد الجرحى على المستوى الولائي بـ 19 جريحا، أي بنسبة 3.27%

جدول رقم(09): مقارنة عدد الجرحى خلال السنتين 2016 و2017

المستوى الولائي	المناطق الريفية	المناطق الحضرية	
581	264	317	سنة 2016
600	236	364	سنة 2017
19	-28	47	الفارق
3.27	-10.60	14.82	النسبة (%)

المصدر: من إعداد الطالبتين بالاعتماد على إحصائيات مديرية النقل لولاية قالمة.

شكل رقم (09): أعمدة بيانية لمقارنة عدد الجرحى خلال السنتين 2016 و2017



المصدر: من إعداد الطالبتين بالاعتماد على معطيات الجدول رقم(09).

ج. مقارنة حصيلة الحوادث: بلغ عدد حوادث المرور 450 حادثا خلال السنة 2017، منها 334

حادثا داخل المناطق الحضرية و116 حادثا في المناطق الريفية. وبالمقارنة مع حصيلة الفترة نفسها من السنة 2016 نلاحظ ما يلي:

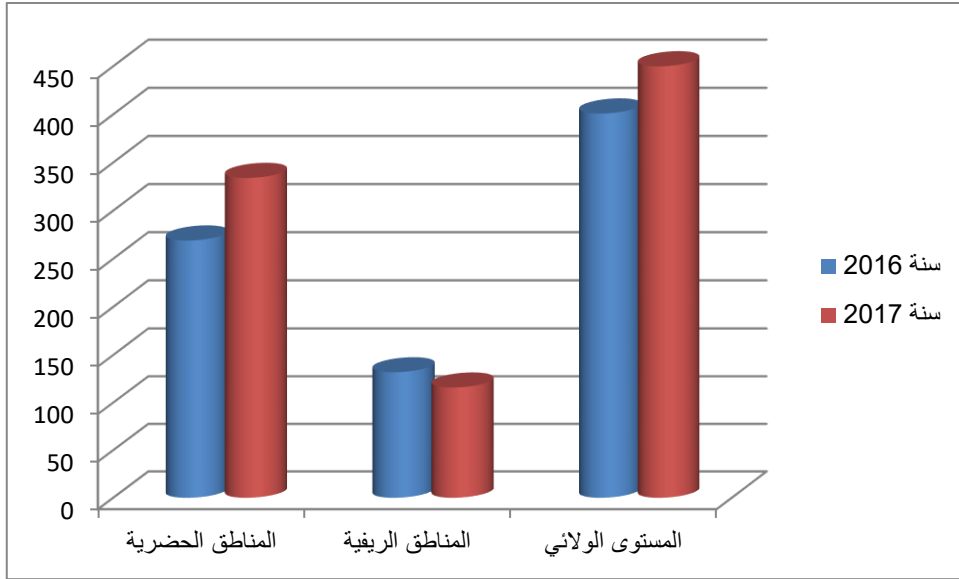
- ✓ ارتفاعا في عدد الحوادث داخل المناطق الحضرية بـ 65 حادثا، أي بنسبة 24.16%
- ✓ انخفاضا في عدد الحوادث في المناطق الريفية بـ 16 حادثا، أي بنسبة -12.12%
- ✓ ارتفاعا في عدد الحوادث على المستوى الولائي بـ 49 حادثا، أي بنسبة 12.21%

جدول رقم(10): مقارنة عدد الحوادث خلال السنتين 2016 و2017

المستوى الولائي	المناطق الريفية	المناطق الحضرية	
401	132	269	سنة 2016
450	116	334	سنة 2017
49	-16	65	الفارق
12.21	-12.12	24.16	النسبة(%)

المصدر: من إعداد الطالبتين بالاعتماد على إحصائيات مديرية النقل لولاية قالمة.

شكل رقم (10): أعمدة بيانية لمقارنة عدد الحوادث خلال السنتين 2016 و2017



المصدر: من إعداد الطالبتين بالاعتماد على معطيات الجدول رقم(10).

2- الأهمية النسبية لحوادث المرور وضحاياها حسب المناطق:

جدول رقم (11): الأهمية النسبية لحوادث المرور وضحاياها حسب المناطق

المناطق الحضرية	المناطق الريفية	المستوى الولائي	
%8.16	%91.84	%100	القتلى
%60.67	%39.33	%100	الجرحي
%74.22	%25.78	%100	الحوادث

المصدر: من إعداد الطالبتين بالاعتماد على إحصائيات مديرية النقل لولاية قالمة.

3- الأسباب المباشرة لوقوع حوادث المرور:

نظرا لعدم توفر قاعدة بيانات موثقة (مجرد أرقام عن عدد ومكان الحوادث) مجردة من أسباب الحادث ومتابعته لسوء تقدير من طرف المسؤولين عن نوع حوادث المرور الواقعة في الوسط الحضري والتي يرون بأنها حوادث بسيطة لا تخلف في أغلب الأحيان وفيات ولكن تقتصر على خسائر مادية فقط وهي من مسؤولية التأمينات.

لذلك وللحصول على تحليل علمي مبني على قاعدة بيانات مفصلة ارتأينا الاعتماد فقط على إحصائيات المناطق الريفية في بقية البحث.

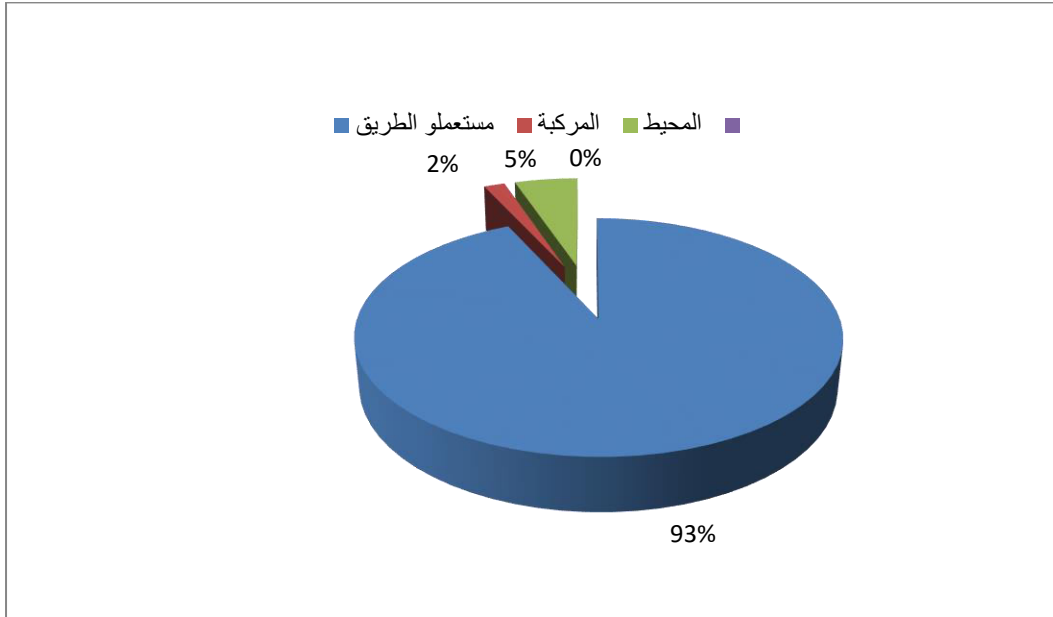
### ❖ الأسباب المباشرة لوقوع حوادث المرور خلال سنة 2017

جدول رقم (12): الأسباب المباشرة لوقوع حوادث المرور خلال سنة 2017

المجموع	المحيط	المركبة	مستعملو الطريق	العدد
116	06	02	108	
100	5.17	1.72	93.10	النسبة (%)

المصدر: من إعداد الطالبتين بالاعتماد على إحصائيات الدرك الوطني لولاية قالمة.

### شكل رقم (11): الأسباب المباشرة لوقوع حوادث المرور خلال سنة 2017



المصدر: من إعداد الطالبتين بالاعتماد على معطيات الجدول رقم (12).

من خلال دراستنا للأسباب المباشرة لوقوع حوادث المرور على مستوى ولاية قالمة خلال سنة 2017، نلاحظ أن مستعملي الطريق هم المتسببون الرئيسيون، حيث يتحملون القسط الأعظم من المسؤولية في

وقوع الحوادث بنسبة 93.10% من إجمالي أسباب حوادث المرور، بينما الأسباب المتعلقة بعامل المحيط تأتي في المرتبة الثانية بنسبة 5.17%، ثم يليه في المرتبة الثالثة حالة المركبة بنسبة 1.72%.

❖ الأسباب المتعلقة بمستعملي الطريق:

جدول رقم (13): الأسباب المتعلقة بمستعملي الطرق خلال سنة 2017

النسبة (%)	العدد	الأسباب
1.85	02	عدم انتباه المارة
98.15	106	مخالفة قانون المرور
100	108	المجموع

المصدر: من إعداد الطالبتين بالاعتماد على إحصائيات الدرك الوطني لولاية قالمة.

❖ الأسباب المتعلقة بالمركبة:

جدول رقم (14): الأسباب المتعلقة بالمركبة خلال سنة 2017

النسبة (%)	العدد	الأسباب
50	01	فرامل غير فعالة
50	01	خلل ميكانيكي
100	02	المجموع

المصدر: من إعداد الطالبتين بالاعتماد على إحصائيات الدرك الوطني لولاية قالمة.

❖ الأسباب المتعلقة بالمحيط:

جدول رقم (15): الأسباب المتعلقة بالمحيط خلال سنة 2017

النسبة (%)	العدد	الأسباب
100	06	سوء حالة الطريق
100	06	المجموع

المصدر: من إعداد الطالبتين بالاعتماد على إحصائيات الدرك الوطني لولاية قالمة.



4-السواق المتورطين في وقوع حوادث المرور:

جدول رقم (16): توزيع السواق المتورطين في وقوع الحوادث حسب السن خلال سنة

2017

المستوى الريفي		
النسبة(%)	العدد	
0.52	01	أقل من 18 سنة
29.17	56	من 18 إلى 29 سنة
36.45	70	من 30 إلى 40 سنة
18.23	35	من 41 إلى 51 سنة
15.11	29	أكثر من 51 سنة
0.52	01	سن غير معروف
100	192	المجموع

المصدر: من إعداد الطالبتين بالاعتماد على إحصائيات الدرك الوطني لولاية قالمة.

5-حوادث المرور حسب أنواع الطرق لسنة 2017

جدول رقم (17): حوادث المرور حسب أنواع الطرق لسنة 2017

المجموع	السكة الحديدية	طرق مناطق عمرانية	الطرق غير المرقمة	الطرق البلدية	الطرق الولائية	الطرق الوطنية	العدد
116	04	05	01	08	24	74	
100	03.45	04.31	0.86	06.90	20.69	63.79	النسبة (%)

المصدر: من إعداد الطالبتين بالاعتماد على إحصائيات الدرك الوطني لولاية قالمة.

نظرا لعدم توفر قاعدة بيانات موثقة (مجرد أرقام) مجردة من أسباب الحادث ومتابعته لسوء تقدير من طرف المسؤولين عن نوع حوادث المرور الواقعة في الوسط الحضري والتي يرون بأنها حوادث بسيطة لا تخلف في أغلب الأحيان وفيات ولكن تقتصر على خسائر مادية فقط وهي من مسؤولية التأمينات. لذلك وللحصول على تحليل علمي مبني على قاعدة بيانات مفصلة لحوادث المرور لولاية قالمة، إلا أننا ارتأينا إلى الحصول على الإحصائيات من طرف هيئة أخرى.

### ➤ الحماية المدنية:

#### 1- حصيلة الحوادث:

أ- مقارنة حصيلة القتلى: بلغ عدد قتلى حوادث المرور 34 قتيلا، خلال سنة 2017، وبمقارنة هذه الحصيلة مع حصيلة القتلى لسنة 2016 نلاحظ ما يلي:

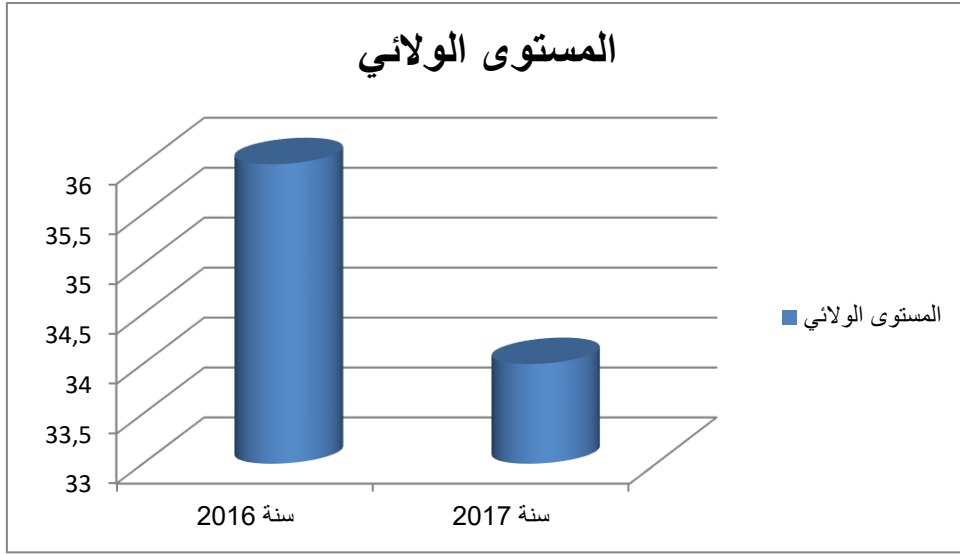
- انخفاضا في عدد القتلى على مستوى ولاية قالمة بـ 02 قتلى، أي بنسبة -5.55 %

#### جدول رقم (18): مقارنة عدد القتلى خلال السنتين 2016 و2017

المستوى الولائي	
36	سنة 2016
34	سنة 2017
-02	الفارق
-5.55	النسبة (%)

المصدر: المديرية العامة للحماية المدنية، حصيلة حوادث المرور 2017

شكل رقم (12): أعمدة بيانية لمقارنة عدد القتلى خلال السنتين 2016 و2017



المصدر: من إعداد الطالبتين بالاعتماد على معطيات الجدول رقم (18).

ب- مقارنة حصيلة الجرحى: بلغ عدد الجرحى 1249 جريحا خلال سنة 2017، وبالمقارنة مع

حصيلة الجرحى لولاية قالمة لسنة 2016 نلاحظ ما يلي:

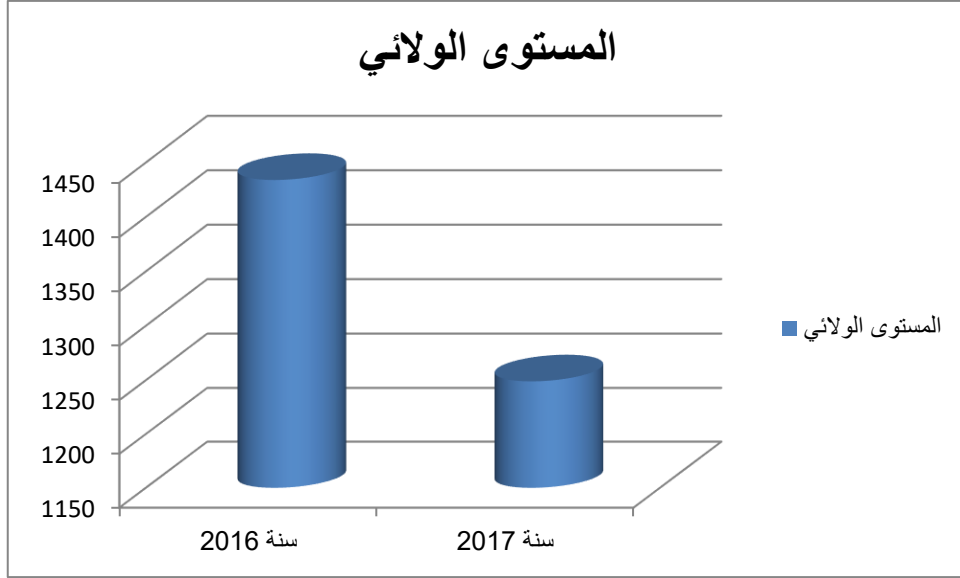
- انخفاضا في عدد الجرحى على مستوى ولاية قالمة بـ 185 جريحا، أي بنسبة -12.90%

جدول رقم (19): مقارنة عدد الجرحى خلال السنتين 2016 و2017

المستوى الولائي	
1434	سنة 2016
1249	سنة 2017
-185	الفارق
-12.90	النسبة (%)

المصدر: المديرية العامة للحماية المدنية، حصيلة حوادث المرور 2017.

شكل رقم (13): أعمدة بيانية لمقارنة عدد الجرحى خلال السنتين 2016 و2017



المصدر: من إعداد الطالبتين بالاعتماد على معطيات الجدول رقم (19).

ت- مقارنة حصيلة الحوادث: بلغ عدد حوادث المرور 1000 حادثا خلال السنة 2017، منها. وبالمقارنة مع حصيلة الفترة نفسها من السنة 2016 نلاحظ ما يلي:

- انخفاضا في عدد الحوادث على المستوى الولائي بـ 88 حادثا، أي بنسبة -8.08%

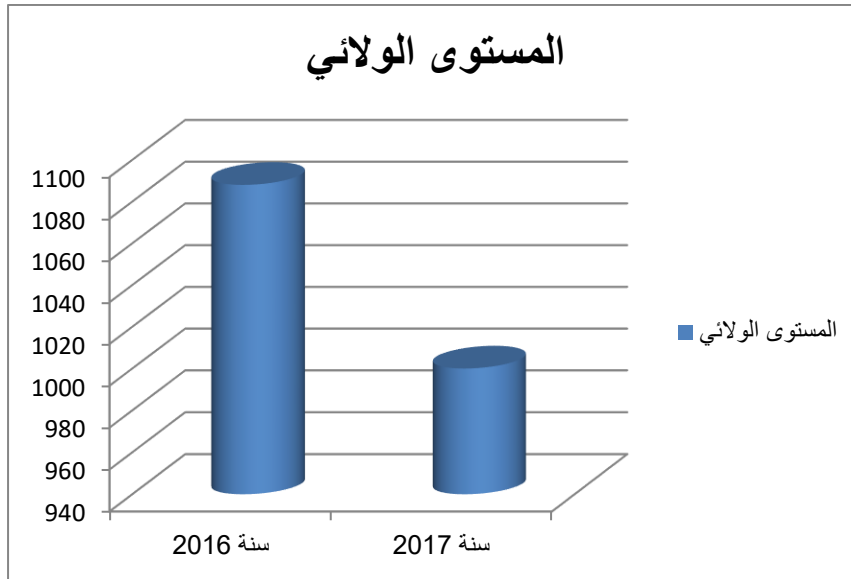
جدول رقم (20): مقارنة عدد الحوادث خلال السنتين 2016 و2017

المستوى الولائي	
1088	سنة 2016
1000	سنة 2017
-88	الفارق
-8.08	النسبة (%)

المصدر: المديرية العامة للحماية المدنية، حصيلة حوادث المرور 2017.

من خلال الجدول نلاحظ انخفاضا في عدد حوادث المرور بولاية قالمة سنة 2017 بنسبة 8.08% بالمقارنة مع حصيلة الحوادث لسنة 2016.

شكل رقم (14): أعمدة بيانية لمقارنة عدد الحوادث خلال السنتين 2016 و2017



المصدر: من إعداد الطالبتين بالاعتماد على معطيات الجدول رقم (20).

2- توزيع حوادث المرور حسب نوع الطريق:

جدول رقم (21): توزيع حوادث المرور حسب نوع الطريق خلال سنة 2017

عدد القتلى		عدد الجرحى		عدد الحوادث		
النسبة (%)	العدد	النسبة (%)	العدد	النسبة (%)	العدد	
97.05	33	83.9	1048	80.9	809	طريق وطني
-	-	4.57	57	5.4	54	طريق ولائي
-	-	11.45	143	13.6	136	طريق بلدي
2.95	1	0.80	1	0.4	1	طرق أخرى
100	34	100	1249	100	1000	المجموع

المصدر: المديرية العامة للحماية المدنية، حصيلة حوادث المرور 2017.

من خلال الجدول نلاحظ أن أكبر عدد من الحوادث سجل على مستوى الطريق الوطني، بأهمية نسبية تقدر بـ 80.9%، ثم يليه الطريق البلدي والولائي بنسبة 13.6% و 5.4% على الترتيب.

### 3- المركبات المتورطة في وقوع حوادث المرور:

جدول رقم (22): توزيع المركبات المتورطة في وقوع الحوادث حسب الصنف خلال سنة

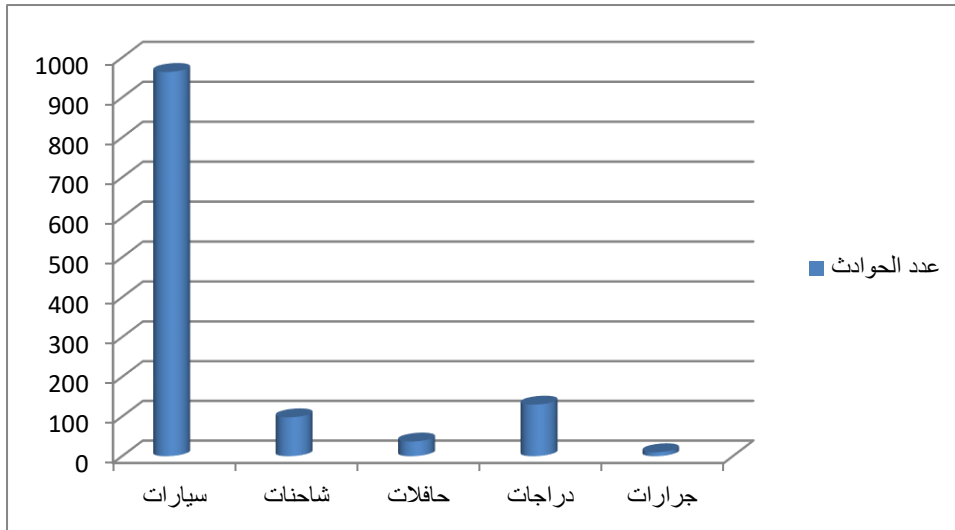
2017

عدد الحوادث		
النسبة	العدد	
77.80	964	سيارات
7.93	98	شاحنات
2.98	37	حافلات
10.49	130	دراجات
0.80	10	جرارات
100	1239	المجموع

المصدر: المديرية العامة للحماية المدنية، حصيلة حوادث المرور 2017.

من خلال الجدول نلاحظ أن حوادث المرور مسست كافة أنواع المركبات حيث بلغت 964 سيارة و130 دراجة نارية، فضلا عن 98 شاحنة و37 حافلة في حين بلغ عدد الجرارات 10 جرارات.

شكل رقم (15): أعمدة توزيع المركبات المتورطين في حوادث المرور لسنة 2017



المصدر: من إعداد الطالبتين بالاعتماد على معطيات الجدول رقم (22).

4-توزيع ضحايا حوادث المرور حسب الجنس:

جدول رقم (23): توزيع عدد الجرحى والقتلى حسب الجنس خلال سنة 2017

عدد القتلى		عدد الجرحى		
النسبة(%)	العدد	النسبة(%)	العدد	
88.24	30	71.58	894	رجال
2.94	01	18.01	225	نساء
8.82	03	10.41	130	أطفال
100	34	100	1249	المجموع

المصدر: المديرية العامة للحماية المدنية، حصيلة حوادث المرور 2017.

من خلال الجدول نلاحظ أن حوادث المرور مست مختلف شرائح المجتمع، فأكبر عدد من القتلى رجال بنسبة 88.24% ثم الأطفال بنسبة 8.82%، والنساء بنسبة 2.94%.

5-توزيع ضحايا حوادث المرور حسب أنواع الحوادث:

جدول رقم (24): توزيع عدد الجرحى والقتلى حسب أنواع الحوادث خلال سنة 2017

عدد القتلى		عدد الجرحى		
النسبة(%)	العدد	النسبة(%)	العدد	
5.88	02	9.77	122	ضحايا مصدومة بالمركبات
55.88	19	49.96	624	ضحايا تصادم المركبات
35.30	12	40.19	502	ضحايا انقلاب المركبات
0.94	01	0.08	01	ضحايا مصدومة بالقطار
100	34	100	1249	المجموع

المصدر: المديرية العامة للحماية المدنية، حصيلة حوادث المرور 2017.

من خلال الجدول نلاحظ أن أكبر عدد من الضحايا تمثل في ضحايا تصادم المركبات بالنسبة للجرحي بنسبة 49.96% وكذلك بالنسبة للقتلى بنسبة 55.88% ثم يليه ضحايا الانقلاب بالنسبة للجرحي والقتلى بنسبة 40.19% و 35.30% على الترتيب.

### 6- توزيع حوادث المرور حسب أيام الأسبوع:

#### جدول رقم (25): توزيع الحوادث حسب أيام الأسبوع لسنة 2017

اليوم	السبت	الأحد	الاثنين	الثلاثاء	الأربعاء	الخميس	الجمعة	المجموع
عدد الحوادث	222	369	360	354	303	288	210	2106
النسبة %	10.45	17.52	17.09	16.8	14.38	13.67	9.97	100

المصدر: المديرية العامة للحماية المدنية، حصيلة حوادث المرور 2017

من خلال الجدول نلاحظ أن أكبر عدد للحوادث يقع في بداية الأسبوع، أي يومي الأحد و الإثنين بنسبة 17.52 و 17.09 على الترتيب، في حين أن يوم الجمعة يسجل أقل عدد من الحوادث بنسبة 9.97 وذلك راجع لقلّة تنقل الأشخاص (يوم راحة).

### 7- توزيع الحوادث حسب الشرائح الزمنية:

#### جدول رقم (26): توزيع حوادث المرور حسب الشرائح الزمنية لسنة 2017

الساعات	09-06	12-09	14-12	16-14	20-16	00-20	-00 06	المجموع
عدد الحوادث	364	312	254	269	475	253	179	2106
النسبة %	17.28	14.81	12.06	12.77	22.55	12.01	8.49	100

المصدر: المديرية العامة للحماية المدنية، حصيلة حوادث المرور 2017.

من خلال الجدول نلاحظ أن عدد حوادث المرور مرتفع في الفترة 16سا- 20سا بنسبة 22.55% والتي تصادف انتهاء ساعات العمل القانونية وتتميز هذه الفترة بكثرة وقوع الحوادث، في حين أن الفترة الممتدة



بين منتصف الليل والسادسة صباحا، هي الفترة التي تقل فيها حوادث المرور بنسبة 8.49% وذلك لنقص التنقلات (فترة راحة).

### 8-ترتيب البلديات حسب عدد الحوادث وضحاياها:

❖ حسب عدد الحوادث:

#### جدول رقم (27): ترتيب البلديات حسب عدد الحوادث

الترتيب	البلدية	عدد الحوادث	
		العدد	النسبة (%)
01	قالمة	318	31.8
02	واد الزناتي	134	13.4
03	هيليوبوليس	79	7.9
04	حمام دباغ	64	6.4
05	بوشقوف	59	5.9
06	عين حساينية	36	3.6
07	عين مخلوف	32	3.2
08	بلخير	28	2.8
09	الفجوج	27	2.7
10	بومهرة أحمد	26	2.6
11	عين بن بيضاء	24	2.4
12	لخزارة	22	2.2
13	النشماية	19	1.9
14	تاملوكة	19	1.9
15	حمام النبائل	18	1.8
16	قلعة بوصبع	16	1.6
17	مجاز الصفاء	15	1.5

18	مجاز عمار	10	1
19	برج صباط	07	0.7
20	سلاوة عنونة	07	0.7
21	جباله خميسي	06	0.6
22	بن جراح	06	0.6
23	بوعاتي محمود	06	0.6
24	عين رقادة	05	0.5
25	راس العقبة	04	0.4
26	بني مزلين	03	0.3
27	واد فراغة	03	0.3
28	بوحمدان	02	0.2
29	الدهوارة	02	0.2
30	عين صندل	01	0.1
31	الركنية	01	0.1
32	عين العربي	01	0.1
	المجموع	1000	100

المصدر: المديرية العامة للحماية المدنية، حصيلة حوادث المرور 2017.

من خلال الجدول نلاحظ أن البلديات الأكثر تسجيلا لحوادث المرور هي:

- قالمة بنسبة 31.8 %
- واد زناتي بنسبة 13.4 %
- هليوبوليس بنسبة 7.9 %

❖ الترتيب حسب القتلى:

جدول رقم (28): ترتيب البلديات حسب عدد القتلى

الترتيب	البلدية	عدد القتلى	النسبة
01	بوشقوف	06	17.66
02	واد الزناتي	05	14.72
03	هليو بوليس	03	8.82
04	النشماية	03	8.82
05	مجاز الصفاء	03	8.82
06	الفجوج	02	5.88
07	بلخير	02	5.88
08	بومهرة أحمد	02	5.88
09	بورجصباط	02	5.88
10	قلعة بوصبع	01	2.94
11	عين رقادة	01	2.94
12	راس العقبة	01	2.94
13	واد فراغة	01	2.94
14	حمام الدباغ	01	2.94
15	عين مخلوف	01	2.94
المجموع		34	100

المصدر: المديرية العامة للحماية المدنية، حصيلة حوادث المرور 2017.

من خلال الجدول البلديات الأكثر تسجيلاً للقتلى هي:

- بوشقوف بنسبة 17.66%
- واد زناتي بنسبة 14.72%
- هليوبوليس بنسبة 8.82%

❖ الترتيب حسب الجرحى:

جدول رقم (29): ترتيب البلديات حسب عدد الجرحى

الترتيب	البلدية	عدد الجرحى	
		العدد	النسبة (%)
01	قالمة	333	26.66
02	واد الزناتي	165	13.21
03	هيليوبوليس	99	7.92
04	بوشقوف	76	6.08
05	حمام الدباغ	76	6.08
06	الفجوج	49	3.68
07	عين حساينية	49	3.68
08	بلخير	49	3.68
09	عين مخلوف	42	3.36
10	بومهرة أحمد	32	2.56
11	النشماية	31	2.48
12	عين بن بيضاء	28	2.24
13	تاملوكة	23	1.84
14	حمام النياثل	23	1.84
15	قلعة بوصبع	20	1.6
16	مجاز الصفاء	20	1.6
17	لخزارة	19	1.52
18	عين رقادة	16	1.28
19	راس العقبة	14	1.12
20	برج صباط	13	1.04
21	مجاز عمار	12	1.04

0.88	11	بن جراح	22
0.80	10	بوعاتي محمود	23
0.80	10	جباله خميسي	24
0.80	10	واد فراغة	25
0.80	10	سلاوة عنونة	26
0.32	04	بني مزلين	27
0.32	04	عين العربي	28
0.24	03	بوحمدان	29
0.08	01	الدهوارة	30
0.08	01	الركنية	31
100	1249	المجموع	

المصدر: المديرية العامة للحماية المدنية، حصيلة حوادث المرور 2017.

من خلال الجدول البلديات الأكثر تسجيلاً للجرحى هي:

- قالمة بنسبة 26.66%
- واد زناتي بنسبة 13.21%
- هليوبوليس بنسبة 7.92%

❖ **النقاط السوداء الخاصة بولاية قالمة:** هي مكان عجز النظام كلما تم تحديدها بدقة يتم التحكم في النظام بأكثر فعالية، لأنها تمثل المصدر المكاني للتكلفة.

جدول رقم (30): النقاط السوداء في ولاية قالمة

النقاط السوداء من خلال إحصائيات الدرك الوطني	النقاط السوداء من خلال إحصائيات الأمن الوطني	النقاط السوداء من خلال إحصائيات الدرك الوطني
<p>عين بن بيضاء ط و 16</p> <p>قرية بوضروة ط و 16</p> <p>قرية مجاز الصفاء ط و 16</p> <p>مخرج بوشقوف ط و 16</p> <p>عين مخلوف (منطقة الشبكة) ط و 16</p> <p>الطريق الرابط بين هليوبوليس- الفجوج</p> <p>قرية السويدية بلدية النشماية ط و 21</p> <p>مدخل هليوبوليس (قالمة-عنابة)</p> <p>مدخل بلدية بلخير ط و 20</p> <p>الطريق الرابط بين قالمة قسنطينة ط و 20</p> <p>منعرج محطة سريدي</p> <p>قرية صالح سرفاني</p>	<p>المخرج الشمالي للمدينة باتجاه عنابة (ط و 21).</p> <p>المخرج الغربي للمدينة باتجاه قسنطينة (ط و 20).</p> <p>المخرج الشرقي للمدينة باتجاه سوق أهراس (ط و 20)</p> <p>الطريق الإستراتيجي (ط و 20)</p> <p>المدخل الغربي للبلدية من بلدية قالمة (ط و 20)</p> <p>المدخل الشرقي للبلدية من سوق أهراس (ط و 20)</p> <p>طريق الملعب الجديد باتجاه قسنطينة (ط و 20)</p> <p>حي الحرية (ط و 20)</p> <p>شارع جبهة التحرير الوطني (ط و 20)</p> <p>حي كاف سيدي برا هيم</p> <p>حي نحينح محمد</p> <p>منعرج المخرج الجنوبي لبلدية قاعة بوضبع (ط و 21)</p> <p>المنحدر بالمدخل الشمالي لبلدية قلعة بوضبع (ط و 21)</p> <p>مدخل مجمع السلام بلدية هليوبوليس (ط و 21)</p> <p>مدخل شارع عبيد عبد الله بلدية هليوبوليس (ط و 21)</p> <p>منعرج المدخل الجنوبي لبلدية هليوبوليس (ط و 21)</p>	<p>راس الفج بلدية قلعة بوضبع.</p> <p>بلدية واد زناتي أمام مؤسسة تربية الدواجن، قرية عين تراب، مخزن الحبوب والبقول الجافة.</p> <p>واد المالح تاملوكة.</p> <p>قرية عين تراب.</p> <p>الحجر الأساسي النشماية.</p> <p>مفترق الطرق حمام ولاد علي/الفجوج.</p>

المصدر: من إعداد الطالبتين بالاعتماد على إحصائيات الدرك الوطني والحماية المدنية والأمن الوطني.

### المطلب الثاني: مصفوفة هادن لولاية قالمة

اعتمدنا على مصفوفة وليام هادن كأساس لبرنامج السلامة والوقاية في ولاية قالمة، وقمنا بتطبيق هذه الأداة من أجل فهم أعمق لحوادث المرور في ولاية قالمة. وفيما يلي جدول يلخص هذه المصفوفة:

#### جدول رقم (31): مصفوفة هادن لولاية قالمة

مرحلة ما قبل الحادث	مرحلة أثناء الحادث	مرحلة ما بعد الحادث	
تحسين برامج تعليم السائقين ومتابعة السائقين	إجبارية استعمال حزام الأمان في المركبات الحديثة من طرف صانعي السيارات	تقديم الإسعافات الأولية بصفة استعجاليه	وقاية أولية السائق
الصرامة في تطبيق قانون المرور		توفير سيارات الإسعاف لنقل المصابين إلى مركز العلاج	
التوعية بمخاطر السكر والتعب والنعاس....		الإعلام بالحادث لتجنب حوادث أخرى	وقاية ثانوية المركبة
التربية والثقافة المرورية		تكوين الإسعافات الأولية في تعليم السائقين.	
توعية السائق بالإهتمام بمعايير السلامة في السيارة أثناء الإقتناء وأنها لا تقل شأن عن المواصفات التي يهتم بها الزبون في ولاية قالمة(الراحة، القوة، المحرك)			
مراقبة دورية للفرامل (المكابح) ومستوى مختلف السوائل	ليونة لوح القيادة الداخلي للسيارة	سهولة تفكيك هيكل المركبة	وقاية ثانوية المركبة
مواصفات أجهزة القيادة والرؤية	قابلية الالتواء لعجلة القيادة لحماية صدر السائق	توفير منافذ النجدة	
حسن اختيار الإطارات	توفير الوسادة الهوائية، ABS ...	تقوية خزانات وأبواب الوقود	
سن قوانين خاصة بمعايير السلامة في المركبات سواء المستوردة أو المركبة			

وقاية ثلاثية المحيط وظروف الطريق	—	تحسين الإنارة العمومية للطريق	—	توفير هواتف الطوارئ
—	—	وضع علامات وإشارات مرور ملائمة	—	مسارات عريضة للطوارئ على جانبي الطريق
—	—	صيانة الطريق	—	إبعاد أعمدة الجسور عن حافة الطريق
—	—	احترام قواعد الفرملة في الطريق	—	قابلية أعمدة الإضاءة للانكسار
—	—	الإستثمار في إزدواجية الطريق	—	إبعاد أعمدة الجسور عن حافة الطريق
—	—	الإهتمام بتهيئة الطريق خاصة للراجلين.	—	توفير هواتف الطوارئ

المصدر: من إعداد الطالبتين

### المطلب الثالث: التحليل الإستراتيجي لتدابير السلامة والوقاية المرورية في ولاية قالمة

بعد دراستنا لمنظومة حوادث المرور للولاية، ومقارنتنا لمختلف الإحصائيات ووجهات النظر في التحليل لمختلف الفاعلين، وبالاعتماد على مصفوفة هادن السابقة، سنتطرق الآن للتحليل الاستراتيجي لمختلف تدابير السلامة والوقاية بالولاية اذ اعتمدنا على تحليل SWOT باعتباره الاداة الانسب في هذه الحالة لأخذه بعين الاعتبار للبيئة الداخلية والخارجية .

### جدول رقم(32): نموذج تحليل SWOT لولاية قالمة

البيئة الداخلية	
نقاط القوة الداخلية S	نقاط الضعف الداخلية W
—	—
تطبيق إجبارية إستعمال حزام الأمان	غياب التكوين في ادارة السلامة والوقاية
—	—
التدخل بسرعة لتقديم الإسعافات الأولية	لدى الأطراف الفاعلة (مما أدى الى نسب الحادث في كل مرة للعامل البشري)
—	—
توفر سيارات الإسعاف	غياب التنسيق والتكامل بين الهيئات الفاعلة
—	—
توفر خط أخضر	وسوء انتقال في المعلومة
—	—
توفر حس المسؤولية لدى أعوان الدرك، الشرطة والحماية	غياب قاعدة بيانات موحدة لحوادث المرور
—	—
توفر الرادارات الثابتة والمتنقلة	عدم المتابعة للحادث (للحصول على احصائيات أكثر دقة ...)
—	—
الحواجز الامنية خاصة في النقاط السوداء	الوساطة والمحسوبية في تطبيق المخالفات



البيئة الخارجية	
التهديدات T	الفرص O
تفاقم أعداد حظيرة السيارات الشخصية	الاهتمام بالتوعية والتربية المرورية
نوعية السيارات المتواجدة (نقص معايير السلامة)	الاستثمار في النقل الجماعي الآمن والمستدام (كالنقل بالسكة الحديدية لتخفيض الضغط على الطرقات)
أسعار البنزين المطبقة في الجزائر (يشجع على شراء السيارات وعدم التفكير في تكاليف الاستعمال)	الاستعانة بالتكنولوجيا والنقل الذكي (لإدارة أكثر فعالية للسلامة على الطرقات).
انتشار المسكرات والمخدرات	الاهتمام بالتكوين ونشر الثقافة المرورية
سوء صيانة المركبات.	الاهتمام بالبنية التحتية وتهيئة الطرق (ازدواجية الطرق).
ضعف مستوى التكوين في مدارس السياقة.	أعمدة الإنارة القابلة للانكسار.
هواتف الطوارئ على حافة الطريق.	
مسارات عريضة للطوارئ على حافة الطريق.	
ممارسات المراقبة التقنية للسيارات.	

المصدر: من إعداد الطالبتين.

ومن خلال تحليل SWOT لولاية قالمة لدينا:

### ➤ تحليل البيئة الداخلية

#### ❖ نقاط القوة

تتوفر ولاية قالمة على بعض عوامل السلامة والوقاية والتي تساهم بشكل إيجابي في التخفيض من حوادث المرور وهي تتمثل في الآتي:

#### • تطبيق إجبارية استعمال حزام الأمان

هذا الأمر يخص السائق والراكب في المقعد الأمامي، ورفع الغرامة في حالة المخالفة إلى 2000 دج. بعد رفع هذه الغرامة نجد أن معظم السائقين في ولاية قالمة أصبحوا ملتزمين باستعمال حزام الأمان في المناطق الحضرية والريفية لولاية قالمة.

### • التدخل بسرعة لتقديم الإسعافات الأولية وتوفير سيارات الإسعاف

نجد في ولاية قالمة مسؤولية تقديم الإسعافات الأولية ترجع للأعوان الحماية المدنية، يتلقى مركز التنسيق العملي بوحدة الحماية المدنية المركزية لولاية قالمة المعلومة الخاصة بوقوع حادث مرور، ثم يتم توجيه الإسعافات إلى مكان الحادث حيث يتم خروج شاحنة (تحتوي أجهزة الإسعافات) و سيارة إسعاف خاصة بالأشخاص، ويزداد العتاد حسب نوع الحادث.

كما يتم خروج فريق يتكون من أعوان الحماية بمختلف الرتب ( طبيب، ضابط، أعوان)، يقوم الفريق بتقديم الإسعافات اللازمة للضحايا في عين المكان ثم تنقل إلى المستشفى.

رئيس العدد ( الضابط) يقوم بالتنسيق مع مركز التنسيق العملي ويعطيه كل تفاصيل الحادث في كل مراحل الحادث.

### • توفر خط أخضر

هو خط مجاني صالح للاستعمال 24/24سا، حيث يمكن لأي شخص تبليغ الهيئات المسؤولة إثر وقوع حادث مروري، حيث أن الدرك الوطني رقم 1055، الأمن الوطني رقم 1548، الحماية المدنية رقم 14.

### • توفر حس المسؤولية لدى أعوان الدرك، الأمن الوطني والحماية المدنية

تتوفر مختلف هذه الجهات على وحدات مركزية وفرق مختصة في أماكن مختلفة ومتفرقة، وتقوم بالسهر بصفة منتظمة ودائمة على تنظيم حركة المرور.

### • توفر الرادارات الثابتة والمتنقلة

يسهر أعوان الدرك الوطني لولاية قالمة على توفير الرادارات الثابتة والمتنقلة على حواف الطر في أماكن مخفية وذلك من أجل تتبع حركة المرور ومراقبة مخالفتي قانون المرور خاصة بالنسبة للسرعة الزائدة، يتم السحب الفوري لرخصة السياقة لفترة ممتدة من شهر إلى ثلاثة أشهر وفرض غرامة مالية من 4000دج إلى 20000دج حسب قرار اللجنة الولائية المختصة.

### • الحواجز الأمنية خاصة في النقاط السوداء

سواء في المناطق الريفية أو الحضرية نجد أعوان الدرك والأمن الوطني لولاية قالمة يقوم بوضع حواجز أمنية في مناطق النقاط السوداء في كل مرة و ذلك من أجل تخفيض السرعة وتقليل ضغط الحوادث في هذه المناطق. كما أن هذه الحواجز تسهل على المواطن عملية الاتصال والاستفسار وطلب يد المساعدة.

### ❖ نقاط الضعف

تتمثل نقاط ضعف ولاية قالمة في القصور والخلل الموجود في البيئة الداخلية التي تجعلها تعاني من زيادة في حجم حوادث المرور.

### • غياب التكوين في إدارة السلامة والوقاية لدى الأطراف الفاعلة

من خلال الزيارة الميدانية في الهيئات المختصة في إدارة حوادث المرور بولاية قالمة، والمقابلات لاحظنا عدم التخصص في التوظيف إذ نجد مسؤولي وموظفي الهيئات الفاعلة ذو شهادات في غير تخصص النقل.

### • غياب التنسيق والتكامل بين الهيئات الفاعلة وسوء انتقال المعلومة بينها

إن مسؤولية السلامة والوقاية المرورية تقع على عاتق المكلفين بتسيير شبكة الطرق وحركة المرور ومراقبتها، المتمثلين في مديرية النقل والأشغال العمومية، ومديرية الأمن، والدرك الوطني لولاية قالمة، والحماية المدنية لا يوجد تنسيق فيما بينها ويظهر ذلك من خلال الاختلاف في الإحصائيات السابقة لذلك لا بد من ضرورة بناء نظام معلومات فعال وقاعدة بيانات خاصة بحوادث المرور وعمليات اتصالية فعالة بين هذه الهيئات.

### • غياب قاعدة بيانات موحدة لحوادث المرور

إن إدارة السلامة والوقاية المرورية تتطلب نظام معلومات محكم تعمل به على تحليل أسباب الحوادث لذلك يجب أولاً أن تبني قاعدة بيانات ومعلومات خاصة بحوادث المرور في ولاية قالمة من

قبل الهيئات الفاعلة من خلال جمع كل أرقام وأسباب الحادث المروري أثناء المعاينة. وكذلك كيف ومتى وأين ولماذا وقع الحادث.

### • عدم المتابعة للحادث

في أمريكا يتم متابعة الحادث سنة كاملة بعد وقوعه، في حالة وفاة الشخص خلال هذه السنة يضاف إلى إحصائيات الحوادث، وكذلك فرنسا وإنجلترا تكون المتابعة شهر كامل. أما في الجزائر إذا توفي الشخص في مكان الحادث تعتبر وفاة بسبب حادث مرور أما إذا توفي بعد نقله للمستشفى يعتبر وفاة عادية. ولا يتم إضافته إلى الإحصائيات وهنا نجد أن 34 قتيل رقم قليل بالنسبة للواقع.

### • الوساطة والمحسوبة في تطبيق المخالفات

تلعب الوساطة والمحسوبة في ولاية قالمة شكل كبير في عدم تطبيق القانون من قبل سلطات الأمن والدرك الوطني فهي المسؤولة بصفة عامة ورسمية، وذلك من خلال عمليات التساهل الناجمة عن المعرفة الشخصية الموظفة لتجاوز عقوبات ومخالفات قانون المرور، ومعاقبة المخالفين بدءًا بفرض غرامات مالية مرتفعة. وأتمتة المخالفات لكي لا يستطيع أي أحد أن يغيرها بعد أن يتم تدوينها في نظام خاص بالمخالفات.

### ➤ تحليل البيئة الخارجية

#### ❖ الفرص

تتوفر ولاية قالمة على بعض العناصر التي توفر لها فرص التي يجب الاستثمار فيها من أجل تخفيض حوادث المرور

### • الاهتمام بالتوعية والتربية المرورية

بالنظر إلى أهمية العمليات التوعوية ودورها الفعال والإيجابي في تحقيق السلامة والأمن المروري، إذ يعتبر الوعي هو الأساس في الوقاية من أخطار استعمال الطريق، والوعي يعني إدراك الفرد لقواعد السلامة وإمامه بالكيفية السليمة للسياقة والسير في الطريق ثم الاقتناع بجدول التزام بتطبيق هذه التدابير

حفاظا على سلامته، كما أن إدراج مادة التربية المرورية أصبح ضرورة ملحة لما لها من أهمية كبيرة خاصة بالنسبة للطفل فهي تعلمهم الانتباه الدائم وتعودهم على احترام قواعد المرور.

### • الاستثمار في النقل الجماعي الآمن والمستدام

في ظل تردي جودة النقل الجماعي نجد ذهاب كل الحصاص السوقية للنقل لصالح الطرقات وخاصة لصالح النقل الفردي لذلك يجب على ولاية قالمة الاستثمار في النقل الجماعي ذو جودة ومستدام كالسكك الحديدية لو أن ولاية قالمة بها نقل جماعي ذو جودة لأستقطب كم هائل من التنقلات الضرورية لأن أكبر التنقلات الضرورية (منزل-مدرسة-عمل) هي التنقلات التي تكون أكثر عرضت لمخاطر الطرقات وهنا يمكن أن نخفض من حظيرة المركبات للولاية.

### • الاستعانة بالتكنولوجيا والنقل الذكي

يقصد بنظام النقل الذكي ذلك النظام الذي يعمل على تطبيق مختلف التكنولوجيات الحديثة في النقل من أجل التوصل إلى تحقيق ما يلي:

- تسيير حركة المرور وتسهيل انسياب تدفقات الحركة المرورية وذلك عن طريق التحكم في الإشارات الضوئية المرورية
- إدارة السلامة المرورية عن طريق إرسال معلومات لمستعملي الطريق (مثلا إرسال معلومات حول الأحوال الجوية كالضباب)، بطريقة إلكترونية لكي تصل المعلومة بسهولة وفي الوقت المناسب، وتكون مضبوطة

وبالنظر لأهمية نظم النقل الذكية (فإن وزارة النقل الأمريكية قامت بإنشاء برنامج الطرق الأوتوماتيكية، لتحقيق هدف النظام الذكي البعيد المدى الأكثر تحديا من الناحية الفنية للحصول على نظام للطرق والمركبات كامل من الناحية التشغيلية يقوم بجعل عملية السياقة عملية أوتوماتيكية، ويقدم بأوتوماتيكية عملية السياقة إمكانية السيطرة من خلال الطريق الذكي على المركبة عند دخولها إليه مما يجعل سيطرة السائق على مركبة منعقدة، الأمر الذي من شأنه أن يجعل المركبات تلتزم السير ضمن مسار واحد، كما يساعد في خفض السرعات ويجعل المسافات بين المركبات منتظمة.

### • الاهتمام بالتكوين ونشر الثقافة المرورية

إن الثقافة المرورية هي كل ما يحمله السائق من أفكار واتجاهات يعيها وعيا تاما ويطبّقها باهتمام وتتمثل فيما يجب أن يعرفه عن نظام المرور وما لديه من إحساس بالمسؤولية وما يتصف به من ذوق عام وأخلاق حميدة تمنعه من الحصول على حقه في الطريق على حساب الآخرين، لأن السائقين في ولاية قالمة ليس لديهم ثقافة مرورية ويظهر في المناورات والتجاوزات الخطيرة، وأيضا الراجلين في عدم إحترام الإشارات الأفقية (ممر الراجلين) ولهذا يجب القيام بنشر ثقافة مرورية عن طريق الحملات التحسيسية واضحة ولكل فئات المجتمع،

### • الاهتمام بالبنية التحتية وتهيئة الطرق

وتشمل كل المنشآت القاعدية المستعملة لسير المركبات سواء تعلق الأمر بالطريق في حد ذاته، أو التجهيزات المتصلة به من إشارات عمودية (الصبغة على الأرضية) أو أفقية (اللافتات)، إن شبكة الطرق في ولاية قالمة في مجملها تفتقر على المواصفات العالمية، علاوة على نقص الصيانة، وكذلك عدم دراسة إستراتيجية لإنجاز الطرق بشكل فني وتقني، خاصة في مقاطعة السكك الحديدية، لذا كثيرا ما يكون الطريق عامل من العوامل المؤدية للحوادث في ولاية قالمة، ومن أجل التخفيض من حوادث المرور، يجب تحسين حالة الطرق وذلك بوضع ممرات تحت الأرض ومدرجات من أجل الراجلين على مستوى المناطق الخطيرة وإنشاء طرق جديدة بمعايير السلامة المرورية لأن ولاية قالمة تحتوي على 871.94 كلم طرق غير معبدة، و 811.71 كلم طرق معبدة منها 89.46 كلم في حالة متوسطة و173.01 كلم في حالة سيئة.

كما أن شبكة الطرق في ولاية قالمة تنعدم فيها الازدواجية مما يجعل احتمالية وقوع حوادث المرور كبير، إلا الطريق الرابط بين وسط مدينة قالمة وبلدية مجاز عمار فقط (2 كلم).

إذ نجد ارتفاع حركة السير لمستعملي الطريق خاصة الطريق ولائي (قالمة- عنابة)، (قالمة- قسنطينة)، (قالمة- سوق أهراس)، (قالمة- سكيكدة)، ترد على حجم حركة المرور المتزايد، بازدياد نسبة امتلاك السيارة الشخصية. وهذا يرجع في المقابل لغياب تام للنقل بالسكة الحديدية باعتباره مؤشر هام في تحسين وضعية السلامة المرورية.

### • السكك الحديدية

تبرز أهمية النقل بالسكك الحديدية من خلال قدرتها الكبيرة على تقديم خدمات تتميز بالأمان ودقة المواعيد وكذلك تعتبر وسيلة نقل مثالية تجمع بين فترات السفر القصيرة مع سهولة الوصول وكذلك السيطرة على التكاليف.

فولاية قالمة كانت تحتوي على خط للسكك الحديدية ولكنه تعرض للإهمال والتخريب وانهارت منه مقاطع كثيرة ولم يبق منه سوى محور (قالمة- بوشقوف) ولكنه كذلك توقف نتيجة غلق المؤسسات التي كان يتعامل معها لنقل البضائع والمواد الأولية.

ونظرا للأهمية البالغة لهذا الخط فقد تم رصد مشروع جديد لإعادة بعث خط السكك الحديدية الرابط بين قالمة والخروب في إطار برنامج رئيس الجمهورية، فقد أعد من قبل أفواج من مكاتب الدراسات التي عرضت الدراسة أمام أعضاء المجلس الولائي قالمة، حيث تم إظهار البطاقة الفنية، حيث أشارت البطاقة التقنية ولم يتم طرح المشروع على أرض الواقع نظرا للأسباب الشكلية التي تتمثل في التوسع العمراني و ظهور تجمعات سكانية جديدة بصورة فوضوية أقيمت على مسار السكك المدروسة، حيث لا يقل مخطط المرور بمدينة قالمة أهمية عن مشروع السكك الحديدية بالنظر إلى الاختناق الكبير الذي تعيشه الولاية.

ومن أجل التخفيف من هذا الاختناق لابد من الاستثمار في مشروع النقل بالسكك الحديدية فهي تمثل راحة وموعد وسلامة للمتنقل في ولاية قالمة.

### • أعمدة الإنارة القابلة للانكسار

تعتبر هذه الأعمدة من بين الوسائل المساعدة في التخفيض من خسائر حوادث المرور فولاية قالمة من بين الولايات التي سعت إلى تغيير أعمدة الإنارة من أعمدة إسمنت إلى أعمدة قابلة للانكسار.

## ❖ التهديدات

### • تفاقم أعداد حظيرة السيارات الشخصية

يعود تطور حظيرة المركبات إلى التغيرات الاقتصادية والاجتماعية التي عرفت الجزائر طوال هذه الفترة، والتي أثرت بدورها على مختلف أصناف المركبات، كما يعود تطور حظيرة السيارات إلى زيادة الطلب على السيارات الحديثة و استبدال السيارات غير الصالحة تقنيا، ويساعد على ذلك القروض التي تمنحها البنوك لشراء السيارات بالتقسيط، حيث أصبح متاحا للمواطن اقتناء سيارة عن طريق الدفع بالتقسيط، وإذا كانت إيجابيات هذه الإجراءات تتمثل أساسا في التخفيض من أعباء التنقل على خلفية وسائل النقل وتجديد حظيرة السيارات التي عرفت تحسنا، حيث أن متوسط عمر السيارات أقل من ثلاث سنوات، إلا أن ارتفاع الحظيرة انعكس سلبا في ظل ضيق الطرقات خاصة في المدن الكبرى وتسبب حوادث مرور قاتلة.

### • نوعية السيارات المتواجدة في ولاية قالمة

كل السيارات في السوق الجزائري هي سيارات مستوردة، وبالتالي فأسعارها مرتفعة ومع انخفاض القدرة الشرائية للزبون في ولاية قالمة أدى ذلك إلى توجيهه نحو البحث عن السيارات بتكلفة منخفضة مهماً بذلك معايير السلامة إضافة إلى عامل التكلفة نجد عامل آخر لا يقل أهمية وهو ثقافة السلامة المرورية وغياب الوعي بأهمية اقتناء سيارة تتوفر على معايير السلامة من طرف أغلبية الزبائن بالإضافة إلى سوء حالة الطرقات أدى بالزبون في ولاية قالمة إلى اقتناء أنواع معينة من السيارات لا تتوفر على معايير السلامة من وسادة هوائية لكل جوانب السيارة، و ABS و.....

### • أسعار البنزين المطبقة في الجزائر

إن الجزائر تدعم أسعار البنزين بحوالي 49 دج للتر الواحد، إذ تقوم بشراءه حوالي 90 دج، والمستهلك يستهلكه بـ 41 دج للتر، أي أن الدولة تدفع أكثر من المستهلك، وهذا ما يشجع المجتمع على شراء السيارات وعدم التفكير في تكاليف الاستعمال، ويجعل السيارة هي الوسيلة الأولى للتنقل في الجزائر، عندما تم رفع لزيادة في الأسعار العام الفارط نجد ردة فعل للسواق وهذا أثر على التقليل من استعمال السيارة إلا للضرورة، ثم عاد بأدرجه.



### • انتشار المسكرات والمخدرات

إن المخدرات والمسكرات تشكل تهديدا للسلامة والوقاية المرورية في ولاية قالمة لذلك يجب الحرص على الفئة المتعاطية للمخدرات أن لا يسمح لها بتاتا السياقة في حالة سكر لان ذلك مؤدي حتما لحادث، إن برنامج التحكم بالمسكرات، خلال سنة 2018 وفي إطار تطور الوسائل المستخدمة في مجال الوقاية من حوادث المرور بهدف الحد من الخسائر البشرية والمادية الفادحة التي تترتب عنها، استثمرت الجزائر في هذا المجال وذلك بتزويد سلطات الدرك الوطني بجهاز جديد لقياس الكحول والكشف المبكر في الحالات الايجابية للقيادة في حالة سكر أو تحت تأثير المخدرات أو المؤثرات العقلية حيث أن الجهاز الأول يتمثل في جهاز الكشف عن الكحول éthylomètre هو بديل لجهاز alcootest ويتميز عن سابقه بسهولة الاستعمال والسرعة والدقة في إظهار النتيجة أي أنه وبمجرد تمرير الجهاز على حسد السائق المحتمل أن يكون في حالة سكر تظهر النتيجة فورا على شاشة الجهاز والجهاز الثاني drogue test أي الكاشف اللعابي الذي يسمح بتحديد نوعية المخدرات والأقراص بكل أنواعها عن طريق تحليل العاب. إلا أنه لا يزال هذا العامل يشكل تهديد خطر على السلامة والوقاية المرورية في ولاية قالمة لانتشار أنواع عديدة من المخدرات لذلك يجب على أعوان الأمن والدرك الوطني بذل أكبر الجهود في حماية الولاية من آفة المخدرات والمسكرات.

### • سوء صيانة المركبات

تؤدي عمليات الصيانة دورا هاما في تمديد عمر وسائل النقل وحفظها من الأعطال وحماية مستعملها خاصة إذا تم برمجتها بدقة وتطبق إجراءات الصيانة منذ اليوم الأول لاقتناء السيارة وقبل كل استعمال لها وهي عملية يقوم بها السائق وتهدف إلى تطبيق قواعد السلامة والوقاية المرورية عن طرق تفقد حالة السيارة قبل قيادتها إن الخبراء بمجال السيارات ينصحون بأهمية الصيانة الدورية والكشف عن السيارة واستبدال بعض القطع بعد السير لمسافات محددة وفي ولاية قالمة معظم أصحاب السيارات يشكون من قلة مراكز صيانة السيارات عند عمل الصيانة اللازمة لسياراتهم ونقص الكفاءات المختصة في مجال الصيانة بالإضافة إلى نقص قطع الغيار الأصلية الخاصة بمواصفات السيارات.

### • ضعف مستوى التكوين في مدارس السياقة

وذلك بإعادة النظر في تكوين مدارس السياقة أي يجب وضع برنامج تكويني وطني موحد، وكذلك إدخال دروس خاصة بالميكانيك، ودروس خاصة بالإسعافات الأولية، وفرض عقوبات باهظة على المتحايين في تقديم رخص السياقة لغير مستحقيها والتلاعب في برامج تعليم السياقة، وإنشاء هيئة تفتيشية تقوم بدورات مراقبة لمدارس السياقة لأن في ولاية قالمة يغزو عليها طابع الوساطة في الحصول على رخص السياقة.

لذلك لابد من إعادة النظر في طريقة تسليم رخص السياقة من خلال تكوين جيد وتعليم نوعي، وامتحان صارم بسواق المستقبل.

### • هواتف الطوارئ على حافة الطريق

هي عبارة عن هواتف عمومية تتواجد على حواف الطريق مجانية صالحة للاتصال بالهيئات الفاعلة والمسؤولة على أمن الطرقات، من أجل التدخل السريع في حالة وقوع حادث مرور فولاية قالمة لا تحتوي على هذه الهواتف لذلك يجب توفر أجهزة الاتصال على حواف الطريق لطلب النجدة بعد وقوع حادث.

### • مسارات عريضة للطوارئ على حافة الطريق

هو المسلك الأيمن في الطريق، ويسمى بشريط التوقف الإستعجالي لا يمكن السير عليه إلا سيارات الأولوية (الدرك، الأمن، الإسعاف) وكذلك في الضرورة القصوى كعطب السيارة وبعد التوقف يجب مباشرة الاتصال بالنجدة، فنجد طرق ولاية قالمة لا تحتوي على هذه المسارات لذلك يجب تخصيص مسارات عرضية ومرصوفة على جانب الطريق خاص للسيارات التي يحصل بها عطل لكي لا تساهم في زحمة أو التسبب في وقوع حادث أثناء ركنها في الطريق.

### • ممارسات المراقبة التقنية للسيارات

تعتبر إجراء ذو منفعة عامة يهدف بالدرجة الأولى إلى الوقاية من حوادث المرور، لذا فمن واجب كل فرد من أفراد ولاية قالمة أن ينظر إلى هذه العملية كوسيلة لضمان الأمن والسلامة اللذان يتحققان

بالحفاظ على الأرواح البشرية واحترام البيئة، الكثير يجهل هذا الدور الفعال الذي تلعبه الصيانة الدورية للمركبات والفحص الدقيق لمستلزماتها، إن الكثير من السواق يعتقدون بأن المراقبة التقنية للمركبات لم تكن موجودة إلا بعد صدور أحكام "القانون 14/01"<sup>1</sup> الذي فرض مراقبة دورية على كافة أصناف المركبات، غير أنها كانت موجودة ولكن ليس بالتطور الذي هي عليه اليوم، حيث كانت تتم باستعمال أدوات ووسائل بسيطة والنتائج لم تكن بالدقة المعروفة حاليا وكان 1 مارس 2003 هو تاريخ أول فحص يتم فيه استعمال أجهزة وأدوات متطورة فالمراقبة التقنية إجبارية من أجل مكافحة الأمن المروري. إن صدور القانون 14/01 المعدل والمتمم للقانون رقم 16/04<sup>2</sup> جعل المراقبة التقنية إجبارية بالنسبة لجميع أصناف المركبات بعد ما كانت مقتصرة على المركبات المستعملة في النشاطات المنظمة وهي:

- سيارات النقل الاجتماعي.
- سيارات نقل البضائع.
- سيارات الأجرة.
- سيارات تعليم القيادة.
- سيارات نقل المواد الخطرة.
- سيارات الإسعاف.
- السيارات المجهزة للسير بغاز البترول المميع أو الغاز الطبيعي المضغوطة.
- سيارات الإصلاح.
- سيارات الاستئجار.

تخضع جميع أصناف السيارات إلى المراقبة التقنية، وهذا في الحالات التالية:

- عند أول استعمال للسير.
- عند كل تغيير لمالك السيارة.
- عند كل إعادة توقيع للسيارة.

<sup>1</sup> القانون 14/01 المؤرخ في 19 أوت 2001 المعدل والمتمم المتعلق بتنظيم حركة المرور غير الطرق وسلامتها وأمنها.  
<sup>2</sup> القانون 16/04 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004 المعدل والمتمم للقانون 14/01 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

ونتيجة لهذا فإن كل مركبة لابد أن تتوفر على محضر للمراقبة التقنية والذي يعتبر وثيقة إدارية وهو ما تنص عليه المادة 9 مكرر من قانون 16/04. كما هناك تعديلات في الوقت المحدد للمراقبة حيث أصبح مخصص لكل سيارة 20 دقيقة

إلا أنها لا تعتبر هذه المراقبة ذات مصداقية إذ لا تتم على أساس معايير السلامة في السيارة، وتوجد في ولاية قالمة إلا أربع وكالات للمراقبة التقنية للسيارات (بلخير، مجاز الصفاء، الفجوج، واد الزناتي) وهذا ما يجعل أصحاب السيارات في ولاية قالمة تجد ضغط في القيام بالمراقبة التقنية لسياراتهم.

## خاتمة الفصل

إن التنسيق بين الهيئات الفاعلة في ولاية قالمة ليس له وجود إذ نجد الأرقام تتغير من هيئة لأخر لذلك يجب أن تكون هنا إدارة للسلامة تقوم برصد كافة الظواهر المرورية من خلال إحصائيات دقيقة تساهم في تشخيص العديد من أسباب المشكلة المرورية. فتخزين المعلومات المرورية كالحوادث بأنواعها وأسبابها وظروفها ومكانها ولحظة وقوعها والأضرار والإصابات والوفيات والعوامل التي أدت إليها كما تساهم بإعداد الدراسات التي تعتمد على تحليل هذه المعلومات والوصول إلى مؤشرات أو عوامل تسببت فيها بالتالي يصبح بالإمكان وصف العلاج الناجح لأسباب هذه المشكلات. ويجب أن توضع هذه الإحصاءات والمعلومات تحت تصرف الباحثين والدارسين، حتى يتمكنهم من القيام بالأحداث والدراسات للتوصل إلى الظواهر المرورية المختلفة، ووضع التصورات التي تؤدي إلى الحلول الناجحة لبعض مشكلات المرور والتقليل من أسباب الحوادث.

ومسايرة لهذه الجهود حاولنا أن نساهم في تسليط الضوء على نقاط القوة والضعف والتهديدات والفرص في هذا النظام من أجل ضمان أكثر فعالية لإجراءات المطبقة.

## خاتمة عامة:

أمام الأرقام المخيفة لظاهرة حوادث المرور وما ينتج عنها من أضرار مادية وجسدية معتبرة في مجتمعنا، يتعين على السلطات العمومية بذل جهود إضافية جديرة بمكافحة انعدام السلامة على الطرق. ويجب في المقام الأول أن تضطلع الهيئات الفاعلة بمختلف فئاتها (الدرك، الأمن، الحماية، مديرية النقل والأشغال العمومية) على السهر بفعالية من أجل حشد طاقاتها الذاتية في اتجاه منفعة المجتمع بإعطائها كل مكانتها لمستعملي الطرق (عامة الناس) وبكلمة واحدة منفعة الجميع.

فمن خلال هذه الدراسة توصلنا إلى أن ولاية قالمة تحتوي على كثافة حوادث مرور مرتفعة تقدر بـ 104.35 حادث/نسمة.

كما تبين لنا أنه لا يوجد أدنى تنسيق وتكامل بين مختلف الهيئات الفاعلة في السلامة والوقاية المرورية في ولاية قالمة إذ نجد هناك اختلاف واضح في إحصائيات حوادث المرور المسجلة من طرف الدرك الوطني ( المناطق الريفية) والأمن الوطني ( المناطق الحضرية) والإحصائيات المسجلة من طرف الحماية المدنية وهذا راجع لغياب نظام المعلومات فعال لإدارة السلامة والوقاية في ولاية قالمة وإدخال تكنولوجيا في تفعيل الاتصال بين مختلف الهيئات الفاعلة.

وتوصلت الدراسة أيضا إلى أن العامل البشري هو المتسبب الرئيسي في حوادث المرور لولاية قالمة وهذا راجع إلى نقص التكوين في مدارس السياقة وضعف الثقافة المرورية والوساطة في الحصول على رخص السياقة لغير المؤهلين ونقص التكوين لدى الهيئات الفاعلة في عملية تحليل السبب الأساسي للحوادث ونسبه مباشر للعامل البشري.

كما أن عوامل البيئة المحيطة لولاية قالمة تؤثر سلبا على السلامة في الطرقات مما يزيد من احتمالية وقوع الحوادث، وهذا يرجع انعدام الإنارة في الطرقات، وعدم الدراسة الإستراتيجية لإنجاز الطرق بشكل فني وتقني و قلة الإشارات العمودية والأفقية وانعدام الإشارات الضوئية للراجلين والتي تساعدهم على قطع الطريق.

وبالرغم من أن الهيئات الفاعلة في السلامة والوقاية المرورية في ولاية قالمة تسهر على تطبيق قانون المرور ونشر الثقافة المرورية عن طريق الحملات التحسيسية إلا أن حوادث المرور في تزايد

مستمر، لذلك يجب على هذه الهيئات أن تقوم بتنظيم إدارة خاصة بالسلامة والوقاية المرورية من أجل تخفيض معدل الحوادث.

### النتائج:

- بناءا على إحصائيات حوادث المرور لولاية قالمة نجد أن العامل البشري هو المتسبب الرئيسي لحوادث المرور.
- غياب التنسيق لدى الهيئات الفاعلة في السلامة والوقاية المرورية في ولاية قالمة.
- اختلاف في إحصائيات حوادث المرور في ولاية قالمة، إذ نجد أرقام الحماية المدنية تختلف عن أرقام الدرك والأمن الوطني.
- غياب التكوين في إدارة السلامة والوقاية لدى الأفراد الفاعلة مما أدى إلى نسب الحادث المروري في كل مرة للعامل البشري.
- عدم المتابعة للحادث من طرف الهيئات الفاعلة مما أدى إلى عدم الدقة في الإحصائيات وبالتالي نقص في عدد القتلى.
- نوعية السيارات المتواجدة في ولاية قالمة لا تتوفر على معايير السلامة والوقاية المرورية.
- نقص في عدد وكالات المراقبة التقنية للسيارات في ولاية قالمة.
- إنعدام الطرق المزدوجة في ولاية قالمة مما يزيد من احتمالية وقوع الحادث المروري.
- عدم وجود دراسة إستراتيجية لبنية الطرق لولاية قالمة.
- عدم وجود مسارات على حواف الطريق في ولاية قالمة.
- عدم توفر الإنارة خارج المناطق السكنية في ولاية قالمة.
- ضعف مستوى التكوين في مدارس السياقة في ولاية قالمة وتغشي الوساطة في تقديم رخص السياقة.
- قلة مراكز الصيانة بولاية قالمة وكذلك نقص الكفاءات المختصة في هذا المجال.

### الاقتراحات:

- توفير نقل جماعي ذو جودة ينافس السيارة الشخصية، والاتجاه نحو السكة الحديدية لتخفيف الضغط على الطرقات كحل هيكلي ومستدام.

- إدارة السلامة المرورية كمنظومة واحدة وتكامل بين جميع الأطراف الفاعلة في ولاية قالمة.
- توفير نظام معلومات يتحكم في هذه المنظومة من أجل زيادة فاعلية الإجراءات والحصول على المعلومات وأتمتة المخالفات للقضاء على التجاوزات مثل الوساطة.
- إنشاء المرصد الوطني للأمن عبر الطرق (عنصر جهود الفاعلين).
- التحسين المستمر للتشريعات المتعلقة بقانون المرور.
- إصلاح الطرقات وتصميمها وبرمجة الإشارات الضوئية بما يتناسب مع حركة المرور.
- إعادة النظر في شروط إسترداد السيارات حيث يجب أن تتوفر على معايير السلامة والوقاية المرورية.
- طرح معايير محددة ومبرمجة في نموذج موحد.

#### التطلعات:

بعد الانتهاء من هذه الدراسة، فإننا نقترح مواضيع بحث ذات صلة بما تم تقديمه في الدراسة كما يلي:

- إدارة السلامة والوقاية المرورية لولاية قالمة؟
- نظام المعلومات خاص بحوادث المرور لولاية قالمة؟
- ما مدى تأثير البنية التحتية لولاية قالمة على حوادث المرور؟
- ما تأثير الثقافة المرورية على حوادث المرور في ولاية قالمة؟



قائمة المصادر والمراجع

المراجع:

1. أحسن مبارك طالب وآخرون، التجارب العربية والدولية في تنظيم المرور، الطبعة الأولى، دار الحامد للنشر والتوزيع، الأردن، 2014.
2. أحمد القطامين، الإدارة الإستراتيجية مفاهيم وحالات تطبيقية، دار مجداوي للنشر والتوزيع، الأردن، 2003.
3. إسماعيل محمد الصرايرة، التحليل الإستراتيجي في إعادة هندسة العمليات الإدارية، الطبعة الأولى، دار الحامد للنشر والتوزيع، الأردن، 2012.
4. أمين محمد الشديفات، أثر البيئة الخارجية على الخيار الإستراتيجي، الطبعة الأولى، دار وائل للنشر والتوزيع، الأردن، 2017.
5. بلال خلف الله السكرانه، الإستراتيجية والتخطيط الإستراتيجي، الطبعة الأولى، دار المسيرة للنشر والتوزيع، الأردن، 2015.
6. ثابت عبد الرحمان إدريس، جمال الدين محمد المرسي، الإدارة الإستراتيجية: مفاهيم ونماذج تطبيقية، الدار الجامعية للنشر والتوزيع، مصر، 2006.
7. حسن محمد أحمد محمد مختار، الإدارة الإستراتيجية، الشركة العربية المتحدة للتسويق والتوريدات، السودان، 2009.
8. خالد محمد بني حمدان، وائل محمد إدريس، الإستراتيجية والتخطيط الإستراتيجي، دار اليازوري للنشر والتوزيع، الأردن، 2007.
9. خضر مصباح إسماعيل الطيبي، الإدارة الإستراتيجية، الطبعة الأولى، دار الحامد للنشر والتوزيع، الأردن، 2013.

10. روبرت بيتس، ديفيد لي، الإدارة الإستراتيجية، بناء المزايا التنافسية: ترجمة عبد الحكيم الخزامي، دار الفجر للنشر والتوزيع، مصر، الطبعة الأولى، 2008.
11. زكريا مطلق الدوري، الإدارة الإستراتيجية: بمفاهيم وعمليات وحالات دراسة، دار اليازوري للنشر والتوزيع، الأردن، 2005.
12. طاهر محسن منصور الغالبي، وائل محمد صبحي إدريس، الإدارة الإستراتيجية: منظور منهجي متكامل، الطبعة الأولى، دار وائل للنشر والتوزيع، الأردن، 2007.
13. عبد البارئ إبراهيم درة، ناصر محمد سعود جوادات، الإدارة الإستراتيجية في القرن الحادي والعشرين، الطبعة الأولى، دار وائل للنشر والتوزيع، الأردن، 2013.
14. عبد الحميد الفتاح المغربي، الإدارة الإستراتيجية لمواجهة تحديات القرن الحادي والعشرين، الطبعة الأولى، مجموعة النيل العربية للنشر، مصر، 1999.
15. فاضل حمد القيسي، على حسون الطائي، الإدارة الإستراتيجية، الطبعة الأولى، دار صفاء للنشر والتوزيع، الأردن، 2014.
16. فلاح حسن عداوي الحسني، الإدارة الإستراتيجية مفاهيمها - مداخلها - عملياتها المعاصرة، الطبعة الثانية، دار وائل للنشر والتوزيع، الأردن، 2006.
17. فلاح حسين حسيني، الإدارة الإستراتيجية: مفاهيمها، مداخلها، عملياتها المعاصرة، طبعة الثانية، دار وائل للنشر، الأردن، 2006.
18. مجيد الكرخي، التخطيط الإستراتيجي عرض نظري وتطبيقي، دار المناهج للنشر والتوزيع، الأردن، 2009.
19. محسن العجمي عيسى، السلامة المرورية الواقع والتطلعات، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، دار حامد للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى، 2014، السعودية.

20. محمد سليمان الوهيد وآخرون، أساليب ووسائل الحد من حوادث المرور، الطبعة الأولى، دار الحامد للنشر والتوزيع، الأردن، 2014.
21. محمد فخري راضي، الإدارة الإستراتيجية، الطبعة الأولى، دار مجد للنشر والتوزيع، الأردن، 2016.
22. مهدي زويلف، على العضائيلية، إدارة المنظمة: النظريات والسلوك، الطبعة الأولى، دار مجد لاوي للنشر والتوزيع، الأردن، 1996.
23. مؤيد سعيد السالم، أساسيات الإدارة الإستراتيجية، الطبعة الأولى، دار وائل للنشر، 2005، الأردن.
24. مؤيد سعيد السالم، الإدارة الإستراتيجية: الأصول والأسس العلمية، الطبعة الأولى، دار الكتاب الجامعي، الإمارات العربية المتحدة، 2006.
25. نادية العارف، الإدارة الإستراتيجية، الدار الجامعية، مصر، 2005.
26. نبيل محمد مرسي، أحمد عبد السلام سليم، الإدارة الإستراتيجية، المكتب الجامعي الحديث للنشر والتوزيع، مصر، 2007.
27. نعمة عباس خضير الخفاجي، الإدارة الإستراتيجية: المداخل - المفاهيم والعمليات، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2004.
28. نعيم إبراهيم الطاهر، الإدارة الإستراتيجية، الطبعة الأولى جدار للكتاب العالمي للنشر والتوزيع، الأردن، 2009.

### المذكرات والرسائل الجامعية

1. أمال بلحين، فعالية قانون المرور وإشكالية تطبيقه في الجزائر، مذكرة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر، تخصص: اقتصاد النقل والإمداد، 2011/2010، الجزائر.

2. بشرى أمينة بن دعاس، حوادث المرور: أثر الهياكل القاعدية على حوادث المرور، التخصص: اقتصاد النقل والإمداد، الجزائر، 2011/2010.
3. بشرى بواب، صالحة براج، ريبورتاج مصور حول: حوادث المرور في ولاية ورقلة، مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات شهادة ماستر أكاديمي، التخصص: تكنولوجيا الاتصال الجديدة، 2016/2015، الجزائر.
4. بن واضح الهاشمي، محاولة لتشخيص البيئة الخارجية لبناء الإستراتيجية في المؤسسة الاقتصادية الجزائرية، دراسة حالة: مؤسسة الأقمشة الصناعية الجزائرية Tindal، مذكرة لنيل شهادة الماجستير، تخصص علوم تجارية، جامعة محمد بوضياف، المسيلة، الجزائر، 2005-2006.
5. تباني عبير، الحملات الإعلامية الإذاعية الخاصة بالتوعية المرورية في الجزائر، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير في علوم الإعلام والاتصال، تخصص: وسائل الإعلام والمجتمع، الجزائر، 2012-2011.
6. جلال نجيب، نظام التعويض عن الأضرار الناتجة عن حوادث المرور، مذكرة تدخل ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر، تخصص: النقل والإمداد، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير باتنة، الجزائر، 2010-2011.
7. حمدي عبد الحميد، الخدمة الاجتماعية في مجال حوادث المرور، دراسة ميدانية في مدينة قالمة في الفترة ما بين 01-01-2013 / 15-05-2013، مذكرة لنيل شهادة الليسانس في علم الاجتماع، تخصص خدمة اجتماعية، الجزائر، 2013/2012.
8. ختيم محمد العيد، إدارة الجودة الشاملة وإستراتيجية المؤسسة دراسة ميدانية للمؤسسة سونلغاز، تخصص: إستراتيجية، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير، الجزائر، 2009.
9. خليل مصباح الزيان، فاعلية برنامج بالرسوم المتحركة في اكتساب مفاهيم السلامة المرورية لدى طلبة المرحلة الأساسية بغزة، رسالة لاستكمال متطلبات الحصول على درجة الماجستير في المناهج وطرق التدريس في الجامعة الإسلامية بغزة، فلسطين، 2012.

10. زهوة حمودة، أمنة عيادي، التحليل الإستراتيجي ودوره في تعزيز المركز التنافسي للمؤسسة الاقتصادية، تخصص: إدارة أعمال مالية، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر، الجزائر، 2015/2014.
11. عبد العزيز بن عبد الله العوين، دور بعض العوامل الاجتماعية في الحوادث المرورية في منطقة السعودية، بحث تكميلي مقدم لنيل درجة الماجستير في علم الاجتماع، السعودية، 2011.
12. عقاري زكرياء، دراسة تحليلية لحوادث المرور في الجزائر في الفترة 2010/1970، مذكرة لنيل شهادة الماستر، تخصص النقل والإمداد، الجزائر، 2011/2010.
13. فضيل بوجلال، محاولة تقييم التكلفة الاقتصادية لحوادث المرورية في الجزائر، مذكرة نيل شهادة ماستر، التخصص: النقل والإمداد، الجزائر، 2011/210.
14. كباب منال، دور إستراتيجية الترويج في تحسين القدرة التنافسية للمؤسسة الوطنية، رسالة ماجستير، قسم علوم التسيير جامعة المسيلة، الجزائر، 2007.
15. لامية وناس، النقاط السوداء لحوادث المرور في ولاية باتنة، مذكرة ضمن متطلبات شهادة الماستر، تخصص: نقل وإمداد، الجزائر، 2011/2010.
16. هاجر جاب الله، النصوص القانونية ومدى تأثيرها في تحسين السلامة المرورية "دراسة حالة الأمر 03-09"، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، مذكرة لنيل شهادة الماستر التخصص: نقل وإمداد، الجزائر، 2010-2011.
17. يزيد شهلي، المراقبة التقنية للمركبات ودورها في تخفيض حوادث المرور في الجزائر، تخصص النقل والإمداد، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير باتنة، الجزائر، 2011/2010.

### المراسيم والقوانين:

1. الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 45، الجزائر، 2009.
2. القانون 16/04 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004 المعدل والمتمم للقانون 14/01 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.
3. القانون 14/01 المؤرخ في 19 أوت 2001 المعدل والمتمم المتعلق بتنظيم حركة المرور غير الطرق وسلامتها وأمنها.

### الندوات:

1. أحسن مبارك طالب، معايير الأمن والسلامة للطرق الطويلة، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، ورقة علمية مقدمة لندوة بقطر خلال الفترة من 7-9/3/1433 هـ (الموافق 1/30 - 1/2012 م).
2. الأخضر عمر دهيمي، مشكلات المرور وسبل معالجتها، الندوة العلمية التجارب العربية والدولية في تنظيم المرور، مركز الدراسات والبحوث قسم الندوات واللقاءات العلمية، الجزائر، 2009.

### الملتقيات:

1. رحال غربي محمد الهادي، حوادث المرور بين مستعملي الطريق وتنظيم المرور، الملتقى الوطني الأول يومي 24/25 أفريل 2013، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية والإسلامية - باتنة، الجزائر، 2013.

### المجلات والحواليات:

1. أميرة محمد النعمة، أثر التحليل البيئي على صياغة الإستراتيجية، مجلة كلية الاقتصاد العلمية العدد الثاني، جامعة أمدرمان الإسلامية، السودان، أفريل 2012.
2. رحيمة حوالم، التكاليف الاقتصادية والاجتماعية لحوادث المرور بالجزائر، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، مجلة الباحث - عدد 2012/11، الجزائر.

3. سعيد محمود جرس، المشكلات المرورية وحالة الطرق في قطاع غزة، مجلة جامعة فلسطين للأبحاث والدراسات، العدد الثامن- يناير 2015، الجزء الأول.
4. الشريف بقة، فايضة محلب، تأثير التحليل البيئي كآلية من آليات اليقظة الإستراتيجية في بناء الميزة التنافسية في المؤسسة الاقتصادية، دراسة ميدانية لمجموعة من المؤسسات الصغيرة والمتوسطة بولاية برج بوعرييج وسطيف، المجلة الجزائرية للتنمية الاقتصادية، العدد 02، جوان 2015.
5. صبيحة نعمة زهد، دراسة استطلاعية حول ظاهرة الحوادث المرورية في محافظة ذي قار- الأسباب والحلول-، مجلة كلية التربية الأساسية للعلوم التربوية والإنسانية /جامعة بابل، العدد 20، العراق، 2015.
6. فاطمة خلاف، فعاليات اليوم الدراسي حول تطوير منظومة التكوين والسياسة، (مجلة الوقاية والسياسة) العدد 07.
7. درديش احمد، مداني نور الدين، "أسباب حوادث المرور في الجزائر وطرق الوقاية منها" دراسة وصفية تحليلية"، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية جامعة لونيبي على البليدة، الجزائر، حوليات جامعة الجزائر 1، العدد 30، الجزء الثاني.
8. درديش أحمد، مداني نور الدين، أسباب حوادث المرور في الجزائر وطرق الوقاية منها: دراسة وصفية تحليلية، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية جامعة لونيبي على بالبليدة 2، حوليات جامعة الجزائر 1، العدد 30، الجزء الثاني، الجزائر.

#### المواقع الالكترونية:

1. [https://fr.wikipedia.org/wiki/wikip\\_%C3\\_%A9](https://fr.wikipedia.org/wiki/wikip_%C3_%A9)
2. <https://www.les-grandes-techniques-de-ventre.fr/amalyse-pestel-methode-exemple/>

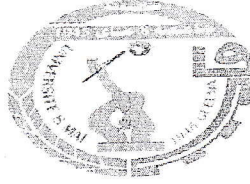
المراجع باللغة الأجنبية:

1. Beamish, J. and Malfetti, A **psychological Comparison of Violator and non-violator automobile drivers in 16 to 19 years age group**, traffic research Review, 1962.
2. Beradjah fatma. Berkemal Warda. **Etude prévisionnelle de lévolution des Accidents de la circulation en Algérie : cas de làutoroute Est-Ouest**. Mémoire de fin de Cycle Pour l’obtention du diplôme de Master en Sciences Economiques. Algérie. 2016-2017.
3. Fédération française des Sociétés d’Assurances ; système de management sécurité routière dans les entreprises et autres organismes ; Octobre 2002.
4. Jinadu, M.K. **Epidemiology of Motor Vehicle accidents in a developing country**, a case of Oyo state of Nigeria. J.R.S.H. vol 4, 1992.
5. Lauer A.R. **“The Psychology of driving”** Chales C. Thomas publishing Co. U.S.A.1972.
6. Porter ME. **Howcompetitive advantage for ceshapestratigy**. Harvard business review, 1979.



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

MINISTRE DE L'ENSEIGNEMENT  
SUPERIEUR ET DE LA  
RECHERCHE SCIENTIFIQUE  
UNIVERSITE 8 MAI 1945 GUELMA



وزارة التعليم العالي والبحث العلمي  
جامعة 8 ماي 1945 قالمة

FACULTE DES SCIENCES ECONOMIQUES ET  
COMMERCIALES ET SCIENCES DE GESTION  
DEPARTEMENT DE SCIENCES DE GESTION

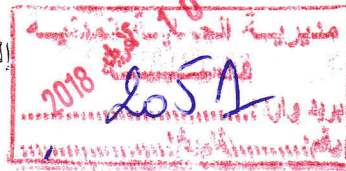
كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير

قسم علوم التسيير

Ref : ..... D.G/F.S.E.C.S.G/UG/20.....  
Guelma le : .....

الرقم : 67 ق.ع.ت.ك.ع.ات.ع.ت.ج.ق / 20.18  
قالمة في : 20 مارس 2018

إلى السيد : .....  
الحماية المدنية  
ولاية قالمة



الموضوع : ف / ي إجراء زيارة ميدانية

نحن رئيس قسم علوم التسيير نشهد بأن :

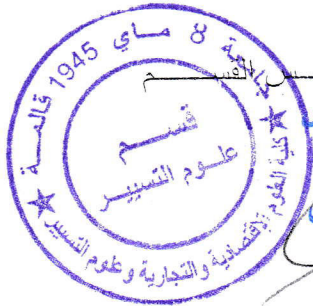
الطالب (ة) : .....  
خليل بنينة مروة  
الطالب (ة) : .....  
أسرود خولة

مسجل (ة) بقسم علوم التسيير سنة (أولى) / (ثانية) ماستر فرع : (علوم التسيير) / (علوم مالية)  
تخصص : .....  
في حاجة لأجراء زيارة ميدانية بمؤسستكم

موضوع الزيارة : .....  
التحليل الإستراتيجي لتدابير السلامة والوقاية  
الضرورية في ولاية قالمة

لذا نرجو من سيادتكم الموافقة لتحقيق هذه الغاية.

ولكم منافق التقدير والاحترام



رئيس مصلحة التدريس  
بقسم تسيير  
إمضاء : صليحي منال

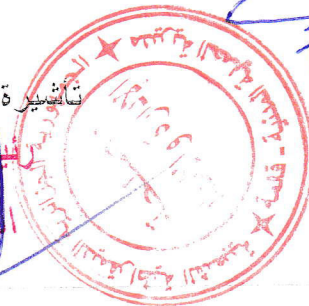
اسم و لقب و إمضاء الأستاذ المشرف

بركات عنبة

ناشرة المؤسسة المستقبلية

رئيس مصلحة الإدارة والإمداد

المرشد : خومنيس



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
REPUBLICQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT  
SUPERIEUR ET DE LA  
RECHERCHE SCIENTIFIQUE  
UNIVERSITE 8 MAI 1945 GUELMA



وزارة التعليم العالي والبحث العلمي  
جامعة 8 ماي 1945 قالمة

FACULTE DES SCIENCES ECONOMIQUES ET  
COMMERCIALES ET SCIENCES DE GESTION

كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير

DEPARTEMENT DE SCIENCES DE GESTION  
Ref : ..... D.G/F.S.E.C.S.G/UG/20.....  
Guelma le : .....

قسم علوم التسيير  
الرقم: 76 ق.ع.ت.ك.ع.ات.ع.ت.ج.ق/ 20.18  
قالمة في : 13 فيفري 2018

إلى السيد: .....  
مستشار الأمن والطرقان  
الحزب الوطني قالمة

الموضوع : ف/ي إجراء زيارة ميدانية أو تربص

نحن رئيس قسم علوم التسيير نشهد بأن:

الطالب(ة): .....  
خلال فترة تجريبية

الطالب(ة): .....  
أ. كرو. د. خولة

مسجل(ة) بقسم علوم التسيير سنة (أولى)/(ثانية) ماستر فرع: (علوم التسيير)/(علوم مالية)

تخصص: ..... إدارة الأعمال  
في حاجة لأجراء زيارة ميدانية أو تربص

بمؤسستكم.

موضوع الزيارة: التحليل الاستراتيجي لإجراءات السلامة والوقاية المرورية  
لولاية قالمة

لذا نرجو من سيادتكم الموافقة لتحقيق هذه الغاية.

ولكم منافائق التقدير والاحترام

اسم و لقب و إمضاء الأستاذ المشرف

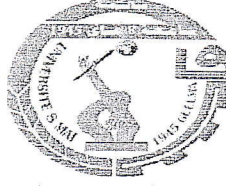
بركات عنبة  
[Signature]



تأشيرة المؤسسة المستقبلة

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE

MINISTRE DE L'ENSEIGNEMENT  
SUPERIEUR ET DE LA  
RECHERCHE SCIENTIFIQUE  
UNIVERSITE 8 MAI 1945 GUELMA



وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة 8 ماي 1945 قالمة

FACULTE DES SCIENCES ECONOMIQUES ET  
COMMERCIALES ET SCIENCES DE GESTION

كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير

DEPARTEMENT DE SCIENCES DE GESTION

قسم علوم التسيير

Ref : ..... D.G/F.S.E.C.S.G/UG/20.....

الرقم : 7/ج.ق.ع.ت.ك.ع.ات.ع.ت.ج.ق.ر.ر. 20.....

Guelma le : .....

قالمة في : 01/04/2018

إلى السيد: مسؤول أمن والمرحلات  
السنة

الموضوع : ف/ي إجراء زيارة ميدانية أو تريض

نحن رئيس قسم علوم التسيير نشهد بأن:

0,7.83.32.63.45

الطالب(ة): ..... خلا بنية مروية

0.6.62.41.05.45

الطالب(ة): ..... أ.ك.س.و.د. حوالة

مسجل(ة) بقسم علوم التسيير سنة (أولى)/(ثانية) ماستر فرع : (علوم التسيير)/(علوم مالية)

تخصص : إدارة أعمال ..... في حاجة لأجراء زيارة ميدانية أو تريض

بمؤسستكم

موضوع الزيارة: ..... التحليل الإحصائي لإجراءات السلامة

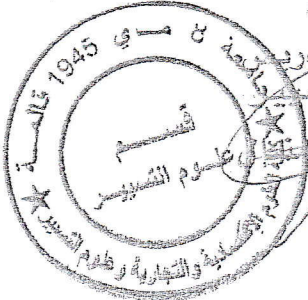
والحماية المرورية لتروية قالمة

لذا نرجو من سيادتكم الموافقة لتحقيق هذه الغاية.

ولكم منافائق التقدير والاحترام

رئيس القسم

اسم و لقب و إمضاء الأستاذ المشرف



رئيس مصلحة التسيير

بقسم علوم التسيير

إمضاء: .....

عنية بركات

تأشيرة المؤسسة المستقبلة

## حصيلة الغرامات الجزافية سنة 2017

المجموع	ديسمبر	نوفمبر	أكتوبر	سبتمبر	أوت	جويلية	جوان	ماي	أفريل	مارس	فيفري	جانفي	طبيعة المخالفات
1061		64	91	100	86	101	29	102	111	132	147	98	الدرجة الأولى
786		85	80	91	65	54	40	59	81	86	84	61	الدرجة الثانية
5756		488	569	567	405	506	188	520	621	692	700	500	الدرجة الثالثة
2440		222	295	183	173	181	74	227	235	298	340	212	الدرجة الرابعة
10043		859	1035	941	729	842	331	908	1048	1208	1271	871	المجموع

- جنح المرور لسنة 2017 -

الشهر	جانفي	فيفري	مارس	أفريل	ماي	جون	جويلية	أوت	سبتمبر	أكتوبر	نوفمبر	ديسمبر	المجموع
عدد الجنح	26	37	44	29	19	09	30	20	36	38	27		315

- الوضع في الحضيرة و التوقيفات 2017 -

المجموع	ديسمبر	نوفمبر	أكتوبر	سبتمبر	أوت	جويلية	جون	ماي	أفريل	مارس	فيفري	جانفي	التوقيف الوضع في الحضيرة
402		71	38	67	26	43	12	21	23	29	38	34	
46		02	/	01	07	04	02	02	06	12	06	04	

## حالات سحب رخص السياقة سنة 2017

المجموع	ديسمبر	نوفمبر	أكتوبر	سبتمبر	أوت	جويلية	جون	ماي	أفريل	مارس	فيفري	جانفي	طبيعة العمليات
1855		176	248	247	114	171	48	162	181	197	182	129	رخص مسحووبة لفرض التطبيق لمدة 03 أشهر
2299		193	279	174	169	177	67	222	215	284	323	196	رخص مسحووبة لفرض التطبيق لمدة 06 أشهر
83		23	18	04	10	06	04	10	06	02	/	/	رخص سياقة محالة للجنة التطبيق بعد إنقضاء 10 أيام لعدم التسديد
22		/	02	02	02	01	/	04	03	02	04	02	رخص سياقة محالة للعدالة

(خلية الاتصال و الصحافة )

نشاطات شرطة المرور سنة 2017

5260.....	حواجز المراقبة المرورية
393560.....	المركبات المراقبة
13237.....	الدريات الراجلة
13060 .....	الدوريات الراكبة

349 .....	جنح المرور
131.....	جنح التنسيق
19.....	جنح نقل الأشخاص (سيارات الأجرة).....
150.....	مجموع الجنح.....
447.....	التوقيفات
49.....	الوضع في المحشر.....

المخالفات المرورية

1144.....	الدرجة الأولى
841.....	الدرجة الثانية
6245.....	الدرجة الثالثة
2693.....	الدرجة الرابعة
10923.....	مجموع المخالفات المرورية

حالات سحب رخص السياقة

2066.....	المخالفات المستوجبة لسحب رخص السياقة لمدة 03 أشهر.....
2544.....	المخالفات المستوجبة لسحب رخص السياقة لمدة 06 أشهر.....
4610.....	مجموع السحب.....

القتلى		الجرحي				عدد الحوادث		الأشهر	السنة
الإناث	الذكور	الإناث	الذكور	بالغات	قاصرون	بالغون	جسمانية		
قاصرات	قاصرون	بالغون	قاصرات	بالغات	قاصرون	بالغون	23	/	
	/	01	01	06	07	13	23	02	
	/	01	01	04	07	20	23	01	
	02	/	02	02	04	04	13	02	
			02	08	09	23	29	01	
01		01	03	08	06	12	24	01	
			02	02	06	05	15	01	
		03	03	04	07	15	28	02	
		01		05	07	22	32	02	
		01	02	07	05	15	20	02	
		01	01	04	04	09	13	02	
	01		02	11	07	15	20	02	
			02	03	02	10	13	01	
01	03	08	19	64	71	163	253	16	

سنة 2016

القتلى		الجرحي				عدد الحوادث		الأشهر	السنة
الإناث	الذكور	الإناث	الذكور	بالغات	قاصرون	بالغون	جسمانية		
قاصرات	قاصرون	بالغون	قاصرات	بالغات	قاصرون	بالغون	24	04	
	/	01	01	04	05	16	16	01	
	/	/	03	01	05	10	25	01	
	/	/	02	05	08	13	24	/	
	/	/	01	07	05	17	36	03	
	/	01	05	04	12	20	15	01	
	/	/	01	01	09	12	32	03	
	01	/	/	02	15	17	27	04	
	/	/	03	04	06	19	37	05	
	/	01	05	03	09	28	21	07	
	/	/	/	05	03	19	24	01	
	/	/	05	09	11	13	19	04	
	/	/	03	/	07	11	300	34	
01	01	03	29	45	95	195			

سنة 2017



قائمة

السنوية 2016

تصنيف حوادث المرور حسب طبيعة الخسائر ج ف 1-2

عربات أخرى	جرارات	دراجات	الخسائر المادية				الخسائر البشرية				الجمعي	رجال	عدد التدخلات	عدد الحوادث	البلدية	الوحدة
			حافلات	شاحنات	سيارات	الوفيات		الجرحى								
						المجموع	أطفال	نساء	رجال	المجموع						
-	-	44	4	23	213	3	-	-	3	253	22	30	440	212	قائمة	
-	-	9	2	8	67	1	-	-	1	87	8	15	152	73	هيليوبوليس	
-	2	1	-	7	19	2	-	-	2	30	7	6	36	16	قلعة بوصيع	
-	-	1	-	9	34	1	-	-	1	45	4	10	59	26	التشممية	
-	-	6	-	6	27	2	1	-	1	72	9	10	83	40	الفجوج	الرئيسية
-	1	-	1	-	13	1	-	-	1	24	1	1	24	11	بوعاتي. م	
-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	1	-	-	4	2	بني مرلين	
-	2	4	-	5	23	-	-	-	-	57	9	12	66	31	بلخير	
-	1	6	-	4	29	1	-	-	1	54	10	5	68	34	بومهرة أحمد	
-	1	-	-	1	6	2	-	-	2	10	-	1	14	7	جباله خميسي	
-	-	-	-	4	74	1	1	-	-	97	11	10	192	96	قائمة	مركز متقدم
-	-	30	11	4	8	1	-	-	-	13	1	1	24	12	بن جراح	
-	1	3	1	3	8	-	-	-	-	205	26	28	320	157	واد الزناتي	
-	2	8	4	15	172	2	-	-	2	41	13	4	39	20	عين رقادة	
-	-	-	-	1	24	2	-	-	2	18	1	5	21	10	عين مخلوف	
-	1	-	1	-	11	1	-	-	1	7	-	-	6	3	راس العقبة	وادي الزناتي
-	-	-	1	1	3	-	-	-	-	-	-	-	16	8	عين العربي	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	42	21	برج صباط	
-	1	-	-	-	9	1	-	-	1	13	2	5	320	157	تاملوكة	
-	-	-	-	-	27	4	1	-	3	30	3	4	154	76	بوشقوف	
-	-	9	2	3	72	4	1	-	2	90	6	30	33	16	واد فراغة	بوشقوف
-	-	1	-	6	18	-	-	-	-	25	5	3	30	15	مجاز الصفاء	
-	-	1	-	-	16	-	-	-	-	13	-	2	39	18	عين بن بيضاء	
-	-	-	-	2	15	6	-	-	6	18	2	7	73	35	حمام النبال	
-	-	6	-	3	28	1	-	-	1	36	6	6	4	2	حمام الشحم	حمام النبال
-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	1	-	-	6	3	الدهوارة	

الجدول العام لحوادث المرور ج ف 2

البيانية	الوحدة	عدد الحوادث	أنواع الحوادث لمختلف المركبات												عدد التداخلات	عدد الموقوفين	المجموع
			ضحايا حوادث أخرى	ضحايا مصدومة بالقطار	ضحايا وفيات	جرمي	ضحايا تصادم المركبات	ضحايا وفيات	جرمي	ضحايا انقلاب المركبات	ضحايا وفيات	جرمي	ضحايا تصادم بالمركبات	ضحايا وفيات			
قائمة		170	-	-	-	74	-	-	71	-	-	44	-	-	-	361	
هلبوبوليس		79	-	-	40	1	53	1	6	1	184	6	1	1	184		
قلعة بوسبع		16	-	-	11	1	8	1	1	1	41	1	1	1	41		
الشمسية		19	-	-	14	1	17	1	8	1	45	-	-	-	45		
الفجوج	الوحدة الرئيسية	27	-	-	16	1	32	1	1	1	66	1	1	1	66		
بوعاتي. م		6	-	-	2	2	7	-	1	-	15	1	-	-	15		
بني مزلين		3	-	-	2	2	2	-	2	-	7	-	-	-	7		
بلخير		28	-	-	13	2	29	-	3	-	67	3	-	-	67		
بومهرة أحمد		26	-	-	17	2	13	-	2	-	57	2	-	-	57		
جيلة خميسي		6	-	-	3	-	7	-	-	-	14	-	-	-	14		
قائمة	مركز متقدم	148	-	-	39	-	67	-	38	-	288	38	-	-	288		
بن جراح		6	-	-	10	-	1	-	-	-	12	-	-	-	12		
واد الزناتي		134	-	-	83	4	68	-	14	-	274	14	-	-	274		
عين رقادة	وادي الزناتي	5	-	-	3	1	13	-	-	-	12	-	-	-	12		
راس العقبة		4	-	-	7	-	7	-	-	-	9	-	-	-	9		
برج صباط		7	-	-	-	2	13	-	-	-	15	-	-	-	15		
بوشقوف	بوشقوف	59	-	-	19	4	51	-	5	-	121	5	-	-	121		
مجاز الصفاء		15	-	-	6	-	13	1	-	-	33	-	-	-	33		
ع بن بيضاء		24	-	-	6	1	21	-	1	-	48	1	-	-	48		
واد فراغة	ع م ع م ع م	3	-	-	0	-	10	-	-	-	7	-	-	-	7		
حمام التابل		18	-	-	20	-	3	-	-	-	36	-	-	-	36		
الدهورة	حمام التابل	2	-	-	-	-	1	-	-	-	2	-	-	-	2		
واد الشحم		1	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	2		
حمام دباغ		64	-	-	43	-	29	-	4	-	129	4	-	-	129		
الركنية	حمام التباغ	1	-	-	-	-	1	-	-	-	2	-	-	-	2		
مجاز عمار		10	-	-	4	-	8	-	-	-	20	-	-	-	20		
بوهمدان		2	-	-	3	-	-	-	-	-	4	-	-	-	4		
عين احسانية	ع م ع م ا	36	-	-	29	-	20	-	1	-	75	1	-	-	75		
سلاوة عنونة		7	-	-	4	-	6	-	-	-	14	-	-	-	14		
لخزارة	لخزارة	22	-	-	9	-	10	-	-	-	45	-	-	-	45		
عين صندل		1	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	2		
ع/مخوف	عين مخوف	32	-	-	10	1	32	-	-	-	64	-	-	-	64		
عين العربي		1	-	-	-	-	4	-	-	-	2	-	-	-	2		
تاملوكة		19	-	-	15	-	7	-	1	-	39	1	-	-	39		
المجموع		1000	1	12	502	19	624	2	122	2112	1000						

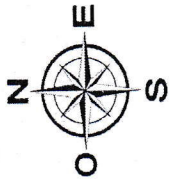
تصنيف حوادث المرور حسب التوقيت الزمني ج ف 2-2

الوحدة	ع ت الاجمالية	التوقيت الزمني							أيام الأسبوع						
		06-09 سا	09-12 سا	12-14 سا	14-16 سا	16-20 سا	20-00 سا	00-06 سا	الأحد	الاثنين	الثلاثاء	الأربعاء	الخميس	الجمعة	السبت
الوحدة الرئيسية	857	145	123	85	95	226	106	71	162	157	134	113	123	70	92
المركز المتقدم	300	45	37	52	46	63	39	18	49	54	45	45	36	34	37
بوشقوف	154	26	25	12	18	32	20	21	22	31	18	17	25	15	24
م م ع بن بيضاء	55	12	9	10	9	10	3	3	12	10	8	8	4	6	7
وادي الزنتي	310	55	36	41	44	66	31	36	46	35	59	54	43	39	34
حمام النبال	40	14	6	2	6	6	6	-	2	10	10	8	4	8	0
حمام الدباغ	155	22	40	17	24	16	26	10	27	25	30	15	28	20	10
ح م ح	89	13	16	10	6	29	9	6	16	13	20	12	10	8	10
لغازة	53	18	6	7	4	6	4	2	7	11	10	9	4	2	4
م م عين مخلوف	105	14	14	18	17	21	9	12	26	14	20	22	11	8	4
المجموع	2112	364	312	254	269	475	253	179	369	360	354	303	288	210	222

تصنيف حوادث المرور حسب نوع الطريق ج ف 2-3

نوع الطريق														الوحدة		
طرق أخرى				طريق بلدي				طريق ولائي				طريق وطني				
وفيات	جرحي	ع ت	ح ع	وفيات	جرحي	ع ت	ح ع	وفيات	جرحي	ع ت	ح ع	وفيات	جرحي		ع ت	ح ع
-	-	-	-	-	15	18	8	-	18	46	19	13	456	793	353	الرئيسية
-	-	-	-	-	128	248	128	-	27	52	26	-	-	-	-	المركز المتقدم
-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	6	3	9	202	304	147	وادي الزناتي
1	1	4	1	-	-	-	-	-	-	-	-	8	95	150	73	بوشقوف
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24	40	20	حمام التبانل
-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	12	6	1	86	143	71	حمام الدباغ
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	59	89	43	م م عين احساينية
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19	47	23	الخرارة
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	69	105	52	عين مخلوف
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	38	55	27	م م عين بن بيضاء
1	1	4	1	-	143	266	136	-	57	116	54	33	1048	1726	809	المجموع

**WILAYA DE GUELMA**  
**Réseau Routier**



ولاية  
سكيكدة

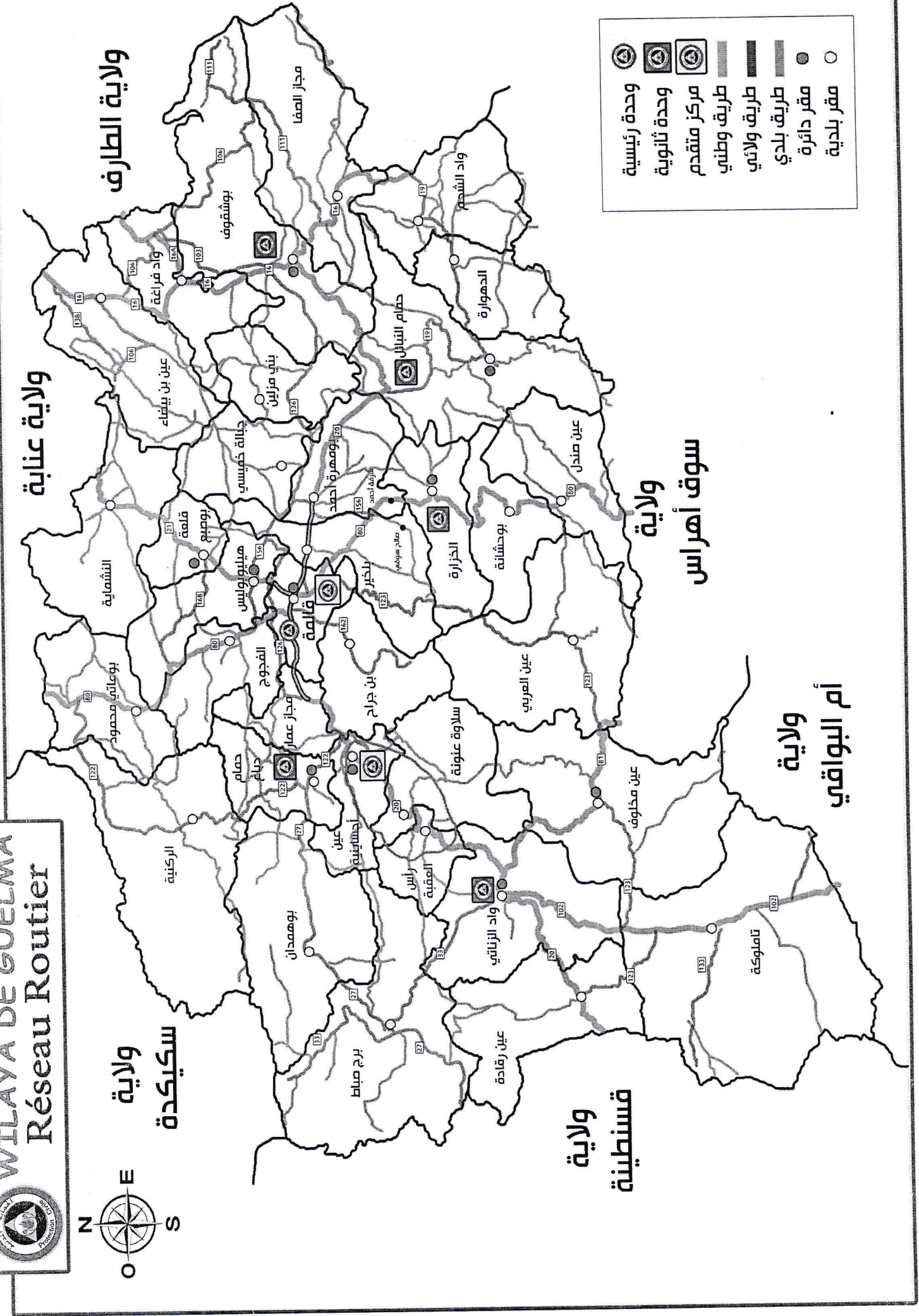
ولاية  
قسنطينة

ولاية  
أم البواقي

ولاية  
سوق أهراس

ولاية  
عنابة

ولاية  
الطارف



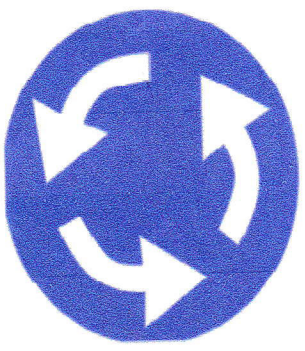
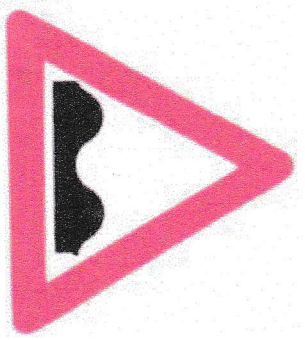
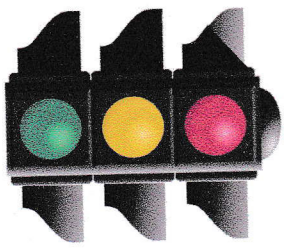
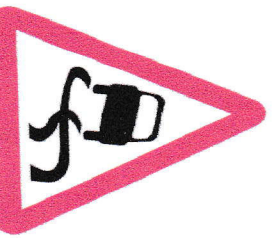
- وحدة رئيسية
- وحدة ثانوية
- مركز متقدم
- طريق وطني
- طريق ولائي
- طريق بلدي
- مقر دائرة
- مقر بلدية



# نصائح لإجتياز حوادث المرور (تلميذ حذر يعني تلميذ مجتهد) أطلب ضحايا حوادث المرور الأطفال



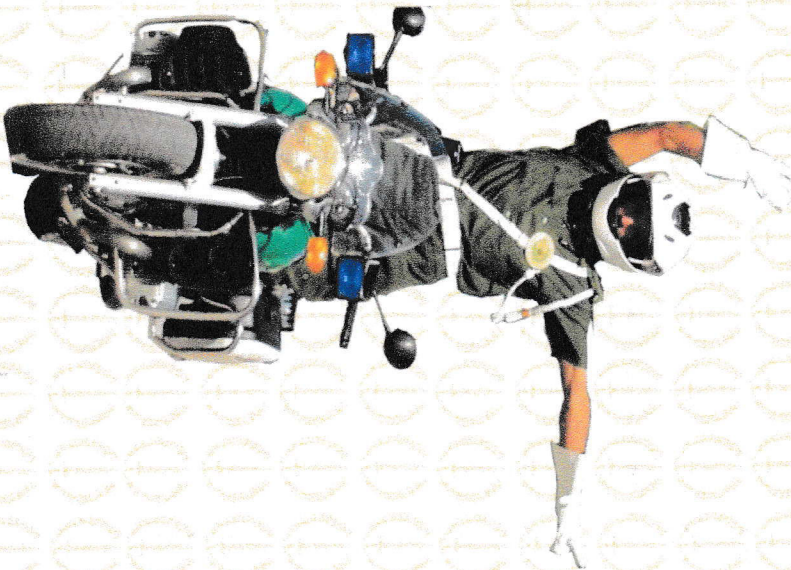
- 1- أخرج من المنزل باكرا لكي لا أجبر على الجري للوصول الى المدرسة في الوقت المحدد.
- 2- أنا حذر أمشي دائما في منتصف الرصيف.
- 3- أنزل من السيارة من جهة الرصيف لتفادي الخطر.
- 4- المقعد الخلفي للسيارة يجعلني في مأمن.
- 5- تسلايك خاف المركبات يعرفك للخطر.
- 6- أحترم بصرامة الإشارة الضوئية، في إنتظار اشتعال الضوء الأخضر، أنتظر بهدوء وسط الرصيف.
- 7- أعبر الممر الخاص بالراجلين.
- 8- أنا ذو قامة قصيرة لا أغامر بقطع صف من السيارات.
- 9- لا أعبر الطريق قرب المنعرج و الأماكن المحجوبة.
- 10- لا أعب بين السيارات و لا في الطريق، يمثل خطرا كبيرا لاسيما إذا كانت سيارات عديدة تمر باستمرار من هناك.
- 11- لا أخرج من المدرسة جاريا، أنا تلميذ حذر و أسير ببطء.
- 12- عندما أنزل من الحافلة، و قبل أن أقطع الطريق أنتظر على الرصيف حتى تنطلق الحافلة.



## أبواب مفتوح على الدرك الوطني

أيام 20، 21، و22 جوان 2017

### صالح المستعلمي الحارثي



## الدرك الوطني

أبواب وحدات الدرك الوطني مفتوحة دائما للجميع، للتكفل بانعقاد الامم والاستماع لآرائكم المتطابقة بأمن الطرقات وكل ما يسر بأمن الأشخاص والممتلكات.

اتصلوا بنا على الرقم الأخضر 1055 أو

الموقع الإلكتروني

[HTTPS://PPGN.MDN.DZ](https://ppgn.mdn.dz)



### موقع الانترنت للإعلام المروري تدمج اسم "حارثي"

([HTTP://TARIKI.DZ](http://TARIKI.DZ))

تم وضع في الخدمة القاعدة مستعلمي الطرق موقع الإلكتروني على شبكة الانترنت تحت اسم "حارثي" على العنوان "http://tariki.dz" باللغتين العربية والفرنسية والذي يشكل لبنة جديدة تكون بمثابة دعم لخدمات الدرك الوطني العمومية المقدمة للمواطن.

ان موقع الانترنت "حارثي" المطور من طرف مهتسي قيادة الدرك الوطني جراء تعيين استعمال الانترنت في بلدنا بهدف من خلال التواجد الدائم لوحات الدرك الوطني عبر أكثر من 85% من شبكة الطرقات العميرة للتراب الوطني الى تزويد المواطنين عموما ومستعلمي الطرق خصوصا، بوسيلة تمكنهم من التعرف في الوقت الحقيقي عن حالة الطرقات لتوجيههم في مختلف تقاطعهم.

## عمل الدرك الوطني في ميدان أمن الطرقات



- إعلام وتوجيه مستعلمي الطريق.
- المشاركة في حملات الوقاية وتحسيس المواطنين حول مخاطر الطرقات.
- إعلام السلطات المحلية بالثقاقص المسجلة على شبكة الطرقات وإحصاء النقاط السوداء وحوادث المرور.
- المشاركة في اللجان المحلية الولائية للمعقوبات الإدارية.
- إقامة نقاط مراقبة وتنظيم حركة المرور.
- تنفيذ مخططات السدود والدوريات عبر شبكة الطرقات.
- قمع المخالفات ومعابنة حوادث المرور.
- ضمان المرافقات في إطار تنفيذ مخطط تنظيم الإسعاف والإنقاذ وتوجيه حركة المرور.



معا... نحو جيل مروري، أكثر وصيا.

# الرقم الأخضر المجاني '1055'



## للاتصال بالدرك الوطني

- متاح عبر كافة متعاملي الهاتف الثابت والنقال، يوجد في الخدمة على مستوى جميع مراكز العمليات للمجموعات الإقليمية بجميع الولايات عبر التراب الوطني.
- تخصص التكنلوجيا المتقني بالاتصالات المستعدة للأمن المطلوبة من طرف المواطنين في وقتها الآني وذلك باستعمال هذا الرقم القصير المجاني والسهل للتذكر.
- **لماذا تحصل بمصالح الدرك الوطني في هذا الرقم؟**

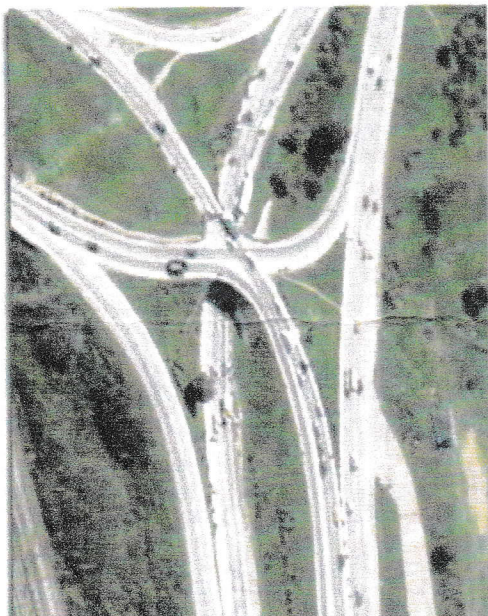
- تعرضت لاعتداء.
- أنت في الطريق بحاجة ماسة إلى مساعدة.
- رأيت حادث مرور خطير، يتطلب التدخل العاجل للمساعدة الطبية أو فتح الطريق.
- تريد التبليغ عن أحوال خطيرة أو الإبداء بمعلومات هامة.

### كيف تحصل بمصالح الدرك الوطني؟

- ترقيم "1055" هاتفاك النقال أو الثابت.
- **خصائص ومزايا الرقم "1055"**
- الاتصال بهذا الرقم مجاني لكافة متعاملي الهاتف النقال (موبايلس، نجمة وجيزي) وكذلك بالنسبة للثابت.
- يمكنك الاتصال بهذا الرقم حتى بدون رصيد.
- يمكنك إتخاذ حياة إنسان بفضل الرقم 1055.
- يمكنك أيضا ذلك، إذا أصحبت استغلاله بتركة للذين هم بحاجة إليه.

## فرصة تغيير المنكر باللسان.

## السرعة حسب صنف الطريق ونوع المركبة

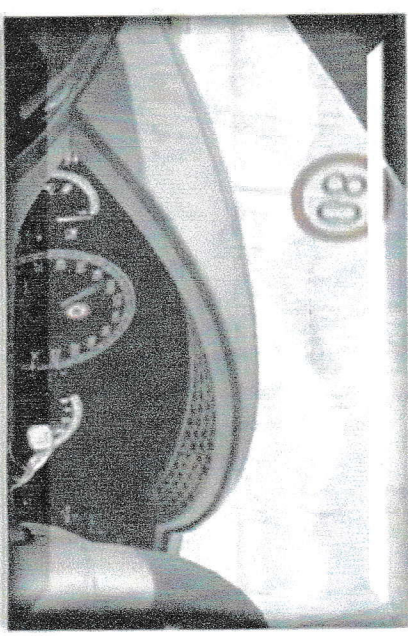


- إن السير بسرعة مفرطة يشكل أخطارا عدة منها:
- قدرة السائق على التحكم في المركبة تقل بشكل ملحوظ.

- وزن وقامسك المركبة يقل.
- تزايد شدة الجاذبية الخارجية.
- المسافة اللازمة للتوقف تطول.
- مجال الرؤية يصف.
- وبالطبع يزيد احتمال وقوع المأساة في أية لحظة.
- تحسبا لهذه الأخطار وسعيا لتأديها فرض المشرع حدودا قصوى للسرعة، حسب الطرق والمناطق أصناف المركبات وحالات الطقس.

## السرعة حسب أصناف الطرق والأحوال الجوية.

نوع الطريق	الحالة العادية	رداءة الطريق
الطريق السريع	120 كم/سا	100 كم/سا
الطرق السريعة وخارج المناطق العمرانية	100 كم/سا	80 كم/سا
داخل المناطق العمرانية	50 كم/سا	40 كم/سا في الحالات الأخرى



## السرعة حسب أنواع المركبات

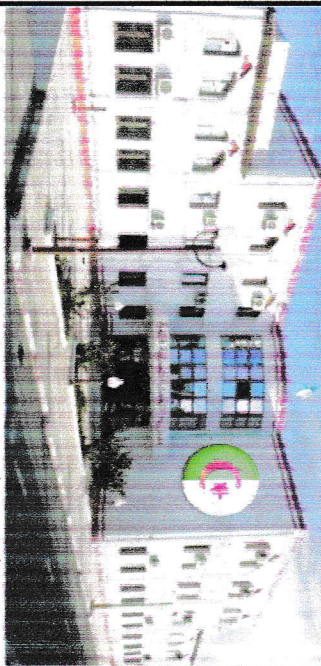
السرعة القصوى الإجمالي مع الحمولة	بين 5.5 و 10 طن	بين 15 و 19 طن	بين 19 و 26 طن	يفوق 26 طن
90 كم/سا	بين 5.5 و 10 طن	بين 15 و 19 طن	بين 19 و 26 طن	يفوق 26 طن
85 كم/سا	بين 5.5 و 10 طن	بين 15 و 19 طن	بين 19 و 26 طن	يفوق 26 طن
75 كم/سا	بين 5.5 و 10 طن	بين 15 و 19 طن	بين 19 و 26 طن	يفوق 26 طن
65 كم/سا	بين 5.5 و 10 طن	بين 15 و 19 طن	بين 19 و 26 طن	يفوق 26 طن
60 كم/سا	بين 5.5 و 10 طن	بين 15 و 19 طن	بين 19 و 26 طن	يفوق 26 طن

إذا كانت سيطرة السيارة متعبة ظرفية فإنها مسؤولة دائما يتحملها السائق





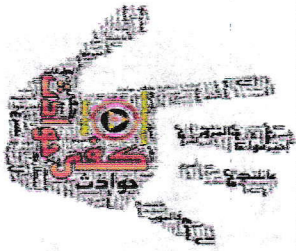
مديرية الحماية المدنية لولاية غالمة  
Direction de la Protection Civile M. STEMA



توصيات أمنية للوقاية من

حوادث المرور

- DPC Guelma 24
- DPC Guelma 24
- DPC Guelma
- 037.14.53.83
- 037.14.53.73



أخي العزيز! عن في الجول يجب على السؤال لأنه

مسافة كم	100	100	100	100	100	سرعة - كلم
100	100	100	100	100	100	200
100	100	100	100	100	100	180
100	100	100	100	100	100	160
100	100	100	100	100	100	140
100	100	100	100	100	100	120
الزمن بالثاني	30.00	33.33	37.50	42.86	50.00	
الزمن الذي ستوفره بالثاني	20.00	16.67	12.50	7.14	/	

السؤال! مقارنة بالزمن الذي تستولي هذه الدقائق التي توفرها على حساب سلامتك وسلامة أمك وأولادك وكذلك سلامة الآخرين

اصطدام

السرعة



سلامتكم غايتنا



المشاكل والمركبات الثقيلة

- تجنب تصليح الأخطاء والعربة في حالة تشغيل لأن الجهاز الناقل للمركبة قد يسحب المصلح.
- الانتباه أثناء عبور الجسر ونقل واحترام الانزلاق والحمولة.
- تجنب الحمولة الزائدة التي تغير من عمل أجهزة القيادة والفرملة.
- التأكد من ضغط العجلات، المتكث الأمامي وثبيت الحمولة جيدا.
- ترك المركبة في حالة تشغيل إلى غاية امتلاء خزالتها بالهواء اللازم.
- عند سقوط السلع وضع المشابك وراءها والحذر من ترك المركبة مشغولة لو حدتها خاصة بنحدر

العجلات ونقل الحمولة

- اجتناب السرعة لما تخففه من عواقب لأن الحافلة مختلفة على المركبات وتحمل المسافرين
- التأكد من صعود ونزول الركاب قبل الانطلاق حفاظا لسلامتهم خاصة الأطفال، الكبار والمرضى
- مراعاة الإنطلاق المطاوع والفرملة لتجنب سقوط الراكبين
- احترام عدد الركاب القانوني وتبنيه الركاب بخطر قطع الطرق
- التأكد من التوقف في المحطة وتجنب الإضرار المشغولي للركاب
- الانتباه من إمكانية إخراج الأطفال لروسهم من النوافذ

## حوادث المرور لسنة 2017

المجموع	الحوادث المادية	الحوادث الجسمانية	الحوادث المميتة	الأشهر
05	00	03	02	جانفي
06	00	02	04	فيفري
14	00	10	04	مارس
10	00	08	02	أفريل
05	01	03	01	ماي
07	00	05	02	جوان
18	01	09	08	جويلية
17	02	10	05	أوت
10	00	06	04	سبتمبر
10	00	06	04	أكتوبر
10	02	07	01	نوفمبر
04	00	04	00	ديسمبر
<b>116</b>	<b>06</b>	<b>73</b>	<b>37</b>	<b>المجموع العام</b>

## حوادث المرور حسب أنواع الطرق لسنة 2017

الأشهر	الطريق السيارة	الطرق الوطنية	الطرق الولائية	الطرق البلدية	غير المرقمة	مناطق عمرانية	السكة الحديدية	المجموع
جانفي	00	04	01	00	00	00	00	5
فيفري	00	04	01	00	00	01	00	06
مارس	00	11	02	01	00	00	00	14
أفريل	00	06	04	00	00	00	00	10
ماي	00	03	01	00	00	00	01	05
جوان	00	05	00	01	01	00	00	07
جويلية	00	15	02	00	00	01	00	18
أوت	00	09	04	02	00	01	01	17
سبتمبر	00	03	06	01	00	00	00	10
أكتوبر	00	06	01	03	00	00	00	10
نوفمبر	00	06	01	00	00	01	02	10
ديسمبر	00	02	01	00	00	01	00	04
<b>المجموع</b>	<b>00</b>	<b>74</b>	<b>24</b>	<b>08</b>	<b>01</b>	<b>05</b>	<b>04</b>	<b>116</b>

## توزيع الحوادث حسب الضحايا لسنة 2017

عدد الجرحى	عدد القتلى	عدد الحوادث	الأشهر
15	04	05	جانفي
18	05	06	فيفري
27	04	14	مارس
32	05	10	أفريل
11	01	05	ماي
16	02	07	جوان
44	08	18	جويلية
25	05	17	أوت
13	04	10	سبتمبر
15	06	10	أكتوبر
13	01	10	نوفمبر
07	00	04	ديسمبر
<b>236</b>	<b>45</b>	<b>116</b>	<b>المجموع العام</b>

## أسباب حوادث المرور لسنة 2017

أسباب حوادث المرور لسنة 2017											عدد الحوادث	الأشهر	
عوامل متعلقة بالحيط و حالة الطرقات					عوامل متعلقة بالمركبات					العامل البشري			
تساقط الحجارة	مرور الحيوانات	سوء الأحوال الجوية	إنعدام الإشارات	سوء حالة الطريق ( حفر... إلخ )	إنفجار، إنفزار أو انفصال العجلات	إنعدام الإنارة	خلل كهربائي	عدم فعالية الفرامل	خلل ميكانيكي	مخالفة قانون المرور			عدم إنتباه المارة
00	00	00	00	00	00	00	00	00	00	05	00	05	جانفي
00	00	00	00	00	00	00	00	00	00	06	00	06	فيفري
00	00	00	00	00	00	00	00	00	00	12	02	14	مارس
00	00	00	00	01	00	00	00	00	00	09	00	10	أفريل
00	00	00	00	01	00	00	00	00	01	03	00	05	ماي
00	00	00	00	01	00	00	00	00	00	06	00	07	جوان
00	00	00	00	01	00	00	00	00	00	17	00	18	جويلية
00	00	00	00	01	00	00	00	00	00	16	00	17	أوت
00	00	00	00	00	00	00	00	00	00	10	00	10	سبتمبر
00	00	00	00	00	00	00	00	01	00	09	00	10	أكتوبر
00	00	00	00	01	00	00	00	00	00	09	00	10	نوفمبر
00	00	00	00	00	00	00	00	00	00	04	00	04	ديسمبر
00	00	00	00	06	00	00	00	01	01	106	02	116	المجموع

## توزيع السواق المتورطين في حوادث المرور لسنة 2017 حسب شرائح العمر

الأشهر	أقل من 18	18 - 29	30 - 40	41 - 51	أكثر من 51 سنة	سن غير معروف	المجموع
جانفي	00	03	02	01	02	00	08
فيفري	00	05	04	02	00	00	11
مارس	00	05	08	07	02	00	22
أفريل	00	05	07	06	01	00	19
ماي	01	03	05	01	02	00	12
جوان	00	01	04	01	05	00	11
جويلية	00	04	15	06	04	00	29
أوت	00	10	09	01	02	00	22
سبتمبر	00	07	03	03	02	00	15
أكتوبر	00	05	04	03	05	00	17
نوفمبر	00	05	06	04	03	00	18
ديسمبر	00	03	03	00	01	01	08
<b>المجموع</b>	01	56	70	35	29	1	192

## الملخص :

تهدف هذه الدراسة إلى التعرف على نقاط القوة والضعف والفرص والتحديات لتدابير السلامة والوقاية من حوادث المرور في ولاية قالمة. ولغرض تحقيق هذه الدراسة أستخدم المنهج الوصفي التحليلي بالإضافة إلى الملاحظة والمقابلة مع مختلف الهيئات الفاعلة في السلامة والوقاية المرورية في ولاية قالمة. وقد توصلنا إلى مجموعة من النتائج أهمها: غياب التنسيق والتكوين لدى الهيئات الفاعلة في السلامة والوقاية المرورية، عدم المتابعة للحوادث، العامل البشري المتسبب الرئيسي في حوادث المرور، غياب الدراسات الاستراتيجية لبنية الطرق في ولاية قالمة وانعدام الطرق المزدوجة أدى إلى زيادة كثافة الحوادث. كما اقترحنا مجموعة من الحلول لإدارة أحسن لهذه المنظومة.

**الكلمات المفتاحية:** التحليل الاستراتيجي، حوادث المرور، السلامة والوقاية المرورية، الجزائر، قالمة.

## Le résumé

L'objectif de notre étude est d'identifier les forces et les faiblesses, les opportunités et les menaces des mesures de la sécurité et la prévention routière de la wilaya de Guelma. A cet égard une approche à la fois descriptive et analytique a été utilisée, en plus de l'observation et des entretiens avec les différents acteurs de la sécurité et de la prévention routière à Guelma. Les résultats les plus importants sont : un manque de coordination et de formation des acteurs de la sécurité et prévention, la non traçabilité de l'accident, le facteur humain est à l'origine des accidents de la route, manque d'étude stratégique de la construction des routes et l'absence des doubles voies a augmenté l'accidentalité. A la fin on a recommandé des solutions pour un management meilleur du système.

**Mots-clés :** Analyse stratégique, accidents de la route, sécurité et prévention routière, Algérie, Guelma.

# مقدمة



# الفصل الأول: التحليل الإستراتيجي

## الفصل الثاني:

السلامة والوقاية المرورية في الجزائر

الفصل الثالث:

دراسة حالة ولاية قلمة

خاتمة

# قائمة المصادر والمراجع

# فهرس المحتويات

الملاحق