

جامعة سعيدة. د الطاهر مولاي
كلية الحقوق والعلوم السياسية
قسم العلوم السياسية والعلاقات الدولية



تقييم سياسات النقل في الجزائر

مذكرة لنيل شهادة ماستر في العلوم السياسية والعلاقات الدولية

تخصص: سياسات عامة وتنمية

تحت إشراف:

أ. شيخاوي أحمد

إعداد الطالب:

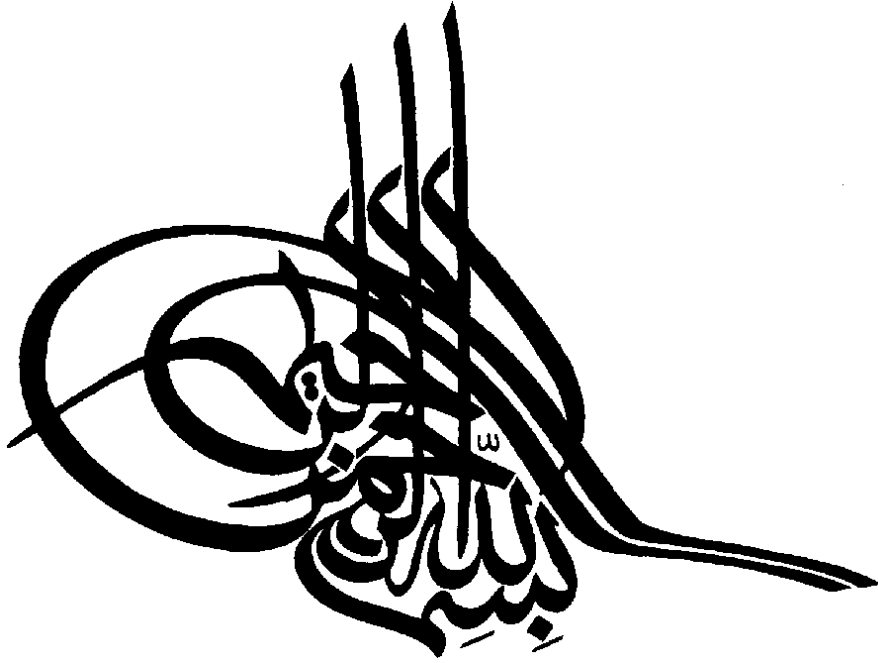
موساوي محمد رياض

لجنة المناقشة والتحكيم:

أ. شيخاوي أحمد مشرفا ومقررا

أ. بن زايد أحمد رئيسا

أ. العطري علي عضوا مناقشا



الإهداء:

إلى من أنار لي الدرب وسهل لي سبل العلم والمعرفة وحرص علي منذ صغري واجتهد في تربيته وتوجيهي أبي أطل الله في عمره.

إلى والدتي التي أعزها والتي سهرت الليالي من أجلي وحثتني على الصبر والمثابرة رزقها الله العافية.

إلى جدي أحمد الأزرق الذي هو قدوتي ومنهاج حياتي أطل الله في عمره.
إلى زوجتي وأولادي، وجميع أفراد عائلتي.

إلى أساتذتي بالجامعة وخاصة الأستاذ أحمد شيخاوي المشرف على انجاز هذا العمل.
إلى الأستاذ الدكتور بن حميدة محمد الذي لم يبخل عليا بتوجيهاته وإرشاداته.
إلى جميع زملائي وأصدقائي في الدراسة.

إلى جميع موظفي مؤسسة E.NA.C.TA، و زملائي بالوكالة التي أشتغل فيها.
إلى موظفي مديرية النقل بولاية سعيدة.

إلى كل من فارقتنا، وأخص بالذكر: جدتي الحاجة راضية "تسيمه"، جدي الحاج عبد القادر "لحسن" وجدتي الحاجة خديجة.

أهدي عملي هذا إلى كل هؤلاء وأرجو من الله سبحانه وتعالى أن يتقبل منا ثمرة هذا الاجتهاد.

" اللهم انفعنا بما علمتنا وانفع غيرنا بعملنا "

موساوي محمد رياض

المقدمة

تعتبر عملية النقل من أبرز الأنشطة التي يقوم بها الأفراد من أجل قضاء حاجات متعددة ولعل من أهم وأبرز المشكلات المعاصرة التي تعيق تنمية وتطور المجتمعات، تلك المتعلقة بالنقل وبالخصوص تلك المشاكل التي تتجم عن عدم تبني سياسات محكمة في تنظيم عملية النقل والتحكم فيها وكذلك عدم الوصول إلى وضع حد للحوادث المرورية؛ وتتضح هذه المشاكل بشكل واضح وملوم في البلدان النامية وعلى رأسها الجزائر التي أصبحت تصدر الدول العربية والإفريقية بل تحتل المرتبة الرابعة عالميا في عدد حوادث المرور والتي بدورها أضحت تحصد عددا كبيرا من الأرواح ناهيك عن ما خلفته من معاقين وأرامل، بالإضافة إلى التكاليف المادية الكبيرة التي تتحملها الدولة للتكفل بالمتضررين منها فبذلك تكون النتيجة وخيمة والتكاليف باهظة وهذا ما يعيق ويؤثر بصورة مباشرة على عملية التنمية في بلد ينبغي عليه النهوض لمواكبة المجتمعات المعاصرة.

تسعى كل الحكومات ومن بينها الحكومة الجزائرية إلى حل المشاكل العامة المجتمعية من خلال تبني سياسات عامة هادفة، حيث تعتبر هذه الأخيرة بمثابة العمل الذي تطمح الحكومة من خلاله إلى إيجاد الحلول المناسبة للمشاكل العامة التي تمس كل القطاعات والتي تؤثر على المواطن من جهة وتعيق عجلة التنمية من جهة أخرى؛ وتصنف المشاكل العامة حسب درجة خطورتها وحسب عدد المتضررين منها حيث أن أهمها وأخطرها تلك المشاكل التي تمس بسلامة البشر الذي لا تقدر حياته بأي ثمن.

باعتبار أهمية عملية النقل وارتباطها الوثيق بعملية التنمية، وباعتبار أن حوادث المرور أصبحت من بين أهم المشاكل اليومية التي يعاني منها الأفراد؛ وجب على الدولة النظر إلى هذا القطاع الحيوي من خلال تبني سياسات عامة تهدف إلى إيجاد حلول للمشاكل المتعلقة به والتي يعاني منها الأفراد يوميا وخاصة تلك التي تعنى بالسلامة المرورية.

لقد تبنت الجزائر وخاصة في الآونة الأخيرة مجموعة من الإجراءات والتدابير، كما اعتمدت سلسلة من السياسات العامة في صورة قوانين وقرارات تسعى من خلالها إلى تنظيم وضبط عملية النقل والتحكم فيها للتصدي إلى أبرز المشاكل الاجتماعية التي أصبح المواطن الجزائري يعاني منها يوميا والتي تمثلت في الارتفاع المدهش لحوادث المرور الرهيبة التي أصبحت تشكل خطرا على حياة المواطنين.

أسباب اختيار الموضوع:

أسباب علمية موضوعية:

إن العلاقة الوثيقة التي تربط عملية النقل بالتنمية والارتفاع المدهش لحوادث المرور التي أصبحت تشكل خطرا على حياة البشر وخاصة في بلادنا بالإضافة إلى قلة البحوث الأكاديمية في هذا المجال وبحكم تخصصنا، كل ذلك جعلنا نتحرك ونسعى إلى تقديم عمل خاص بهذا القطاع محاولين تقييم أهم السياسات العامة التي تم انتهاجها من طرف الحكومة؛ للوقوف عند ايجابياتها وسلبياتها عسانا نخرج بنتائج تعود على مجتمعنا بالفائدة.

أسباب شخصية:

إن ميولي الشخصي إلى هذا القطاع الذي أشتغل فيه، و التزايد الكبير في عدد ضحايا حوادث المرور في بلادنا، ومحاولتي تطبيق ما حصلته من معلومات نظرية على أرض الواقع، كلها عوامل جعلتني شخصا أختار هذا الموضوع.

أهمية الموضوع:

تكمن أهمية دراسة هذا البحث في تسليط الضوء على أحد أهم المواضيع التي تؤثر على التنمية في بلادنا من خلال تقييم علمي موضوعي للسياسات العامة الخاصة بقطاع النقل بهدف إبراز أهم الايجابيات والسلبيات الناجمة عن تنفيذها وتحديد أهم العوامل المؤثرة في السلامة المرورية بوجه خاص.

الهدف من الدراسة:

تهدف الدراسة إلى تحقيق ما يلي:

- إبراز أهمية السياسة العامة كوسيلة لحل المشاكل المجتمعية العامة.
- إبراز أهمية قطاع النقل وبالخصوص النقل البري كأبرز القطاعات الحيوية التي تساهم في دفع عجلة التنمية.
- حصر أبرز المشاكل العامة الخاصة بالنقل البري وخاصة تلك المتعلقة بالسلامة المرورية.
- عرض أهم السياسات العامة المنتهجة من طرف الحكومة الجزائرية لتحقيق السلامة المرورية.

- تقييم سياسات الحكومة في قطاع النقل وبالخصوص الإجراءات المتخذة للحد من حوادث المرور وضمان السلامة المرورية.

الأدبيات الأساسية حول الموضوع:

لقد حاولنا البحث عن بعض الدراسات المتعلقة بموضوع بحثنا في عدة مكتبات عسى أن نتخذ منها مراجع نبني عليها دراستنا؛ لكننا لم نعثر على أي عمل يتناول الموضوع في إطار تخصصنا فكانت أغلب الدراسات تتناول الموضوع من الناحية الاقتصادية فقط، وهذا ما جعلنا نجتهد ونبذل جهدا مضاعفا لنقدم عملا جديدا.

مشكلة البحث:

سننطلق في بحثنا هذا إلى عملية تقييم سياسات النقل الهادفة لتحقيق السلامة المرورية في الجزائر ولأجل ذلك قمنا بصياغة الإشكالية التالية:

- هل تمكنت الحكومة الجزائرية من تحقيق السلامة المرورية بعد تبني مجموعة من السياسات العامة الخاصة بقطاع النقل؟

كما يمكن أن ندرج تحت إطار هذه الإشكالية الرئيسية الإشكاليات الفرعية التالية:

- ماذا نقصد بالسياسة العامة وما مدى أهميتها؟
- هل تعتبر مشاكل النقل من بين أهم المشاكل المجتمعية؟
- كيف واجهت الحكومة الجزائرية المشاكل المتعلقة بالسلامة المرورية؟
- ما مدى فعالية السياسات العامة المنتهجة لمواجهة مشاكل السلامة المرورية في الجزائر؟

الفرضيات:

وهذه بعض الإجابات المؤقتة عن الأسئلة التي تم طرحها من خلال الفرضيات التالية:

- يعتبر قطاع النقل من أهم القطاعات الحيوية وتعتبر مشاكله من بين المشاكل التي تعيق عملية التنمية في المجتمع.

- قامت الحكومة الجزائرية بتبني مجموعة من السياسات العامة لمواجهة المشاكل المتعلقة بقطاع النقل وخاصة تلك التي تهدف إلى تحقيق السلامة المرورية.
- لم توفق الحكومة الجزائرية في تحقيق السلامة المرورية رغم كل السياسات والإجراءات المتخذة.

مجال وحدود الدراسة:

الحيز الزمني: يشمل المجال الزمني للدراسة الفترة الممتدة من سنة 2001 إلى وقتنا الحالي، و لقد تم اختيار هذا الحيز الزمني بسبب ارتفاع عدد حوادث المرور في الجزائر وكذلك بحجة أن مجمل القوانين المتعلقة بالسلامة المرورية قد صدرت في تلك الفترة، مما يسهل علينا عملية البحث والحصول على نتائج أكثر دقة.

الحيز المكاني: تهدف هذه الدراسة إلى تقييم سياسات النقل على المستوى الوطني وفي الجانب التطبيقي حصرنا الدراسة على ولاية سعيدة كعينة من المجتمع.

المناهج والاقترابات المستعملة في الدراسة:

لمعالجة إشكالية البحث وباعتبار أن هذا الأخير مقسم إلى فصلين الأول نظري والثاني تطبيقي تم اعتماد المنهج الوصفي في الفصل الأول لإبراز أهم المفاهيم النظرية المتعلقة بموضوع الدراسة ويعرف المنهج الوصفي على أنه ذلك المنهج الذي يهتم بذكر خصائص ومميزات الشيء الموصوف معبرا عنها بصورة كمية وكيفية كما أنه عبارة عن طريقة لوصف الظاهرة المدروسة وتصويرها كميًا من خلال جمع المعلومات وتصنيفها ثم تحليلها بدقة.¹

بينما في الفصل الثاني وزيادة على المنهج الوصفي قمنا باستخدام المنهج التحليلي من أجل التعامل مع المعلومات والإحصائيات التي تم جمعها، حيث قمنا بجمع مختلف القوانين والمراسيم والقرارات الصادرة ثم قمنا بتصنيفها حسب أهدافها وحسب المؤشرات المراد دراستها ثم إسقاطها على أرض الواقع لتتوصل في النهاية إلى تقييم موضوعي يحدد مدى فعالية تلك الإجراءات المتخذة؛ ونقصد بتحليل

¹ صلاح الدين شروخ، منهجية البحث العلمي، عناية: دار العلوم للنشر و التوزيع، 2003، ص147

المحتوى: " رد محتوى الشيء، أو الفكرة، أو الخطاب المحلل، إلى عناصره الأولية البسيطة، بمعنى أنها تخالف المركب المحلل في خصائصه ".¹

كذلك فيما يخص الاقتراب المستعمل في الدراسة وحسب طبيعة الموضوع قمنا باستعمال الاقتراب المؤسساتي وهو الذي يركز على دراسة المؤسسات من عدة زوايا ويبين الغرض من تكوين المؤسسة وأبنيتها وعلاقتها بغيرها من المؤسسات، ويحدد اختصاصاتها، ففي هذه الدراسة قمنا باستخدام هذا الاقتراب في الاتجاه المؤسساتي الذي تخضع له السياسة العامة لقطاع النقل.

كيفية جمع المعطيات:

من بين أدوات جمع المعلومات التي استخدمناها في هذه الدراسة:

- **المسح المكتبي:** من خلال الاطلاع على كافة المراجع المتعلقة بالسياسات العامة وقطاع النقل وكذلك قمنا بجمع كل القوانين المنشورة في الجرائد الرسمية والدراسات التي لها علاقة بموضوع بحثنا رغم قلتها.
- **المقابلة الشخصية:** وهي الأداة الأكثر استخداما، حيث قمنا بإجراء مقابلات شخصية مع كافة الأطراف المعنية بالسلامة المرورية خاصة في الدراسة الميدانية. و تعرف المقابلة على أنها: " محادثة موجهة يقوم بها فرد مع آخر، أو مع آخرين، بهدف الحصول على المعلومات اللازمة للاستخدام في بحث علمي، أو في التوجيه، والتشخيص والعلاج أو من أجل معرفة حقيقة أمر محدد، وجوهر المحادثة السؤال والجواب ".²

الصعوبات الخاصة بالموضوع:

من أهم الصعوبات التي واجهتنا خلال الدراسة التي قمنا بها هي:

- قلة المراجع والدراسات والبحوث المتخصصة المعمقة في هذا المجال.
- نذره المعلومات والمعطيات وصعوبة الحصول عليها، خاصة في الدراسة الميدانية وذلك بحجة سر المهنة.

¹ المرجع نفسه، ص 156.

² المرجع نفسه، ص 35.

- رفض بعض المؤسسات المعنية بالسلامة المرورية تزويدنا بالإحصائيات، رغم أهمية البحث العلمي بصفة عامة وهذه الدراسة بصفة خاصة.

هيكل الدراسة:

إن طبيعة الموضوع فرضت علينا تقسيم هيكل الدراسة إلى فصلين:

الفصل الأول: خصصناه لمعالجة كل المفاهيم النظرية المرتبطة بموضوع الدراسة، فقمنا في المبحث الأول بالتطرق للسياسة العامة وتبيان أهميتها وكيفية صنعها ثم تحليلها وتقييمها؛ بينما خصصنا المبحث الثاني لعملية النقل وكل ما تحمله من مفاهيم مبرزين أهميته وأهم المشاكل التي يعاني منها القطاع خاصة في مجال النقل البري كما تطرقنا إلى مفهوم السلامة المرورية والأطراف المعنية بتحقيقها، وأخيرا في المبحث الثالث قمنا بالتطرق إلى سياسات النقل وذلك بتعريف وزارة النقل والمديريات الولائية التابعة لها مع إبراز أهم السياسات العامة المنتهجة من طرف الدولة لمواجهة مشاكل هذا القطاع.

الفصل الثاني: قمنا بتقسيم مباحث هذا الفصل التطبيقي إلى ثلاثة وهو نفس عدد الأطراف المساهمة والمعنية بالسلامة المرورية، حيث قمنا بمعالجة كل طرف في مبحث خاص ففي المبحث الأول تطرقنا إلى مستعملي الطريق كعنصر يتأثر ويؤثر على السلامة المرورية مستعرضين أهم الإجراءات المتخذة من طرف الحكومة للتحكم في هذا المؤشر وتقييم النتائج بعد تنفيذ السياسات العامة الخاصة به؛ وبنفس الطريقة قمنا بمعالجة عاملي المركبة والمحيط من خلال المبحثين المتبقين.

الفصل الأول:

السياسة العامة و النقل: إطار مفاهيمي

يدور موضوع بحثنا حول تقييم سياسات النقل في الجزائر وقبل الشروع في الدراسة التطبيقية التي تشمل عملية التقييم لابد لنا أن نتطرق إلى كافة المفاهيم النظرية المتعلقة بعناصر موضوع الدراسة، فمن خلال عنوان البحث نجد أن مصطلح سياسات النقل هو عبارة عن مصطلح مركب من عنصرين هما: السياسة العامة وقطاع النقل لذلك قمنا بتخصيص مبحث لكل عنصر حيث سنتناول في المبحث الأول الإطار المفاهيمي للسياسة العامة لنبرز أهميتها وكيفية صنعها مع التطرق إلى مفهوم تحليلها وتقييمها؛ بينما سنخصص المبحث الثاني لمفهوم النقل بصفة عامة والنقل البري بصفة خاصة مع التطرق إلى مفهوم السلامة المرورية وأهم الفواعل المشاركين في تحقيقها.

وفي المبحث الثالث سنحاول إبراز مفهوم سياسات النقل في الجزائر من خلال التعريف بوزارة النقل ومديرياتها مع عرض أهم سياساتها العامة الهادفة إلى حل مشاكل القطاع.

المبحث الأول: مفاهيم عامة حول السياسة العامة

المطلب الأول: مفهوم السياسات العامة ورسمها

1/ مفهوم السياسة العامة:

تعنى السياسة العامة بذلك المسار الذي تتخذه الحكومات، وبتلك القرارات التي تقوم بتفضيلها عن غيرها، وكذلك بممارسة عدة نشاطات من أجل تحقيق أهداف معينة؛ كما تعنى بدراسة المنهجية التي تطورت فيها أساليب عمل الحكومات في طريقة اتخاذ القرارات، والعمليات والنشاطات والهيكل التنظيمية مع مرور الزمن.

وفي حقل السياسة العامة يتم التعرف على تلك التفاعلات التي تحدث بين كل من شارك في العملية السياسية ونقصد هنا كل من يؤثر ويتأثر بالسياسة العامة في مختلف الدول والمجتمعات.

إن مفهوم السياسة العامة يتعدى ما تقوم به الحكومات ويشمل كذلك ما تمتع وتتصرف عنه حيال أي موضوع أو قضية، فسكوت الحكومة عن أمر معين يعتبر في حد ذاته كسياسة مقصودة تعبر عن الموافقة على ما هو واقع وإقراره.¹

تتميز السياسة العامة بكونها ذات طبيعة نشطة تتضمن ذلك التفاعل الحاصل بين الحكومة وبيئتها، وتكون السياسة العامة صادرة من جهة رسمية وتعتبر عن إرادة الحكومة بل تتكلم باسمها فبذلك يمكن القول أن السياسات الحكومية هي ذاتها السياسات العامة، أي أنها تتصف بالعموم لأنها تمثل الوطن وكل المواطنين.²

تشمل السياسة العامة تلك الأعمال الموجهة والمقصودة، فهي لا تعبر عن أي تصرفات عشوائية كما أنه تشمل تلك البرامج الصادرة عن القادة الحكوميين دون تلك القرارات المنفصلة والمتقطعة، وفي نفس الوقت لا تعبر السياسة العامة عن تلك الوعود والأمانى وإنما تشمل القرارات الفعلية والضابطة لأي قطاع من أجل معالجة مشاكله والوقوف عند مختلف المطالب.³

¹ محمد قاسم القريوتي، رسم وتنفيذ وتقييم وتحليل السياسة العامة، ط 1، الكويت: مكتبة الفلاح للنشر والتوزيع، 2006، ص 28.

² عبد الفتاح ياغي، السياسة العامة النظرية والتطبيق، جمهورية مصر العربية: المنظمة العربية للتنمية الإدارية، 2010، ص 6.

³ جيمس أندرسن، صنع السياسة العامة. (تر: عامر الكبيسي)، عمان: دار المسيرة، 1999، ص 16.

1-1/ تعريف السياسة العامة:

للسياسة العامة عدة تعريفات تختلف من باحث لآخر، كل حسب وجهة نظره وحسب طريقة تفكيره، وسنحاول عرض مجموعة من أهم التعاريف والتي تعالج الموضوع من زوايا مختلفة، لنصل في النهاية إلى تعريف شامل وجامع نضبط به مفهوم السياسة العامة.

تعريف توماس داي: " إن السياسات العامة هي كل ما تقرر الحكومة عمله أو عدم عمله "

من خلال هذا التعريف يتضح لنا أن التقرير والإقرار يلعبان نفس الدور في تنظيم شؤون الدولة وأن صمت الحكومة عن أمر ما يعبر عن رضاها عنه.

تعريف بي غاي بيترز: " إن السياسة العامة هي مجموع الأنشطة الحكومية التي تؤثر في حياة الناس سواء قامت الحكومة بهذه الأنشطة بنفسها أم قامت بها من خلال مندوبين أو وكلاء لها ".

يعتبر هذا التعريف كتعريف إداري مستحدث فهو يعبر عن الاتجاه الجديد للإدارة العامة حيث يشير إلى التعاقد وحق الشراكة بين الحكومة والجهات الأخرى غير الحكومية في مجال معين مع اكتساب المؤسسات المتعاقدة تلك الشرعية والصفة العامة.

تعريف هارولد لازويل: " إن السياسة العامة تشبه السياسة فهي معرفة من هو الذي يأخذ؟ وماذا يأخذ؟ وكيف يأخذ؟ ومتى يأخذ؟ ولماذا يأخذ؟ ".

يركز هذا التعريف على الجانب الاقتصادي للسياسة العامة، حيث يعبر عن سياسة الدولة كونها عملية توزيع الموارد المالية، فالمخصصات المالية الكبيرة تكون من نصيب المؤسسات التي تعتبرها الحكومة مهمة.¹

تعريف جيمس أندرسن: " السياسة العامة هي نمط محدد من نشاطات وسلوك الحكومة بشأن موضوع ما لتحقيق هدف معين ".

¹ عبد الفتاح ياغي، مرجع سبق ذكره، ص 8-9.

تعريف "لي": " السياسة العامة هي مجموعة من المبادئ التي توجه الأفعال المتصلة بالمجتمع سواء كان ذلك صراحة عن طريق إصدار تشريعات أو أنشطة وفعاليات للمؤسسات الحكومية، أو بشكل ضمني مثل السكوت على ممارسة معينة ".

تعريف شامل للسياسة العامة: " السياسة العامة هي كل عمل أو تعهد بالقيام بعمل، أو امتناع مقصود عن القيام بعمل أو تعبير عن موقف، تقوم به الحكومة بشكل مباشر أو غير مباشر، يهدف لمعالجة مشكلة عامة متوخية بذلك الوصول لحلول بقدر أنها في مصلحة المجموع، ومتعمدة في هذا السبيل الطرق العلمية وأفضل الوسائل ضمن الظروف البيئية المحيطة بها ".¹

1-2/ أهمية دراسة السياسة العامة:

إن الفهم الجيد والعلمي للسياسات العامة يساعد في الاهتمام بالإنسان وجعله كهدف للحكومة، وإن دراسة السياسات العامة يفيدنا في عدة أمور سنحاول ذكرها باختصار:

- إدراك الثقافة السياسية في الدولة من خلال فهم محيط السياسات العامة وبيئتها، حيث أن الحقائق الإنسانية والمالية والإجرائية التي تؤثر في سلوك الحكومة لا يمكن إدراكها إلا بعد معرفة البيئة التي يتم فيها صنع السياسة العامة.
- تفيدنا دراسة السياسة العامة في التحليل العلمي الدقيق لسياسات الدولة من خلال تطبيق أسس موضوعية وعلمية.
- إجراء دراسات متخصصة لسياسات حكومية عديدة توفر ذاك الكم الهائل من المعلومات التي يمكن الاستفادة منها.
- خدمة صانعي القرار في الدولة من خلال تزويدهم بتوصيات وحلول لمشكلات معقدة، مما يسهل عملهم بعد الإجابة على الكثير من التساؤلات المطروحة.²

2/ رسم السياسة العامة :

إضافة إلى أهمية عملية صنع السياسة العامة، فهي تمتاز بالتعقيد والدقة في نفس الوقت حيث تمر بعدة مراحل خلال رسمها والتي يمكن حصرها فيما يلي:

¹ محمد قاسم القريوتي، مرجع سبق ذكره، ص 30.

² عبد الفتاح ياغي، مرجع سبق ذكره، ص 22-23.

2-1/ تحديد المشكلة:

تعتبر هذه المرحلة من أهم المراحل التي تمر بها عملية صنع السياسة العامة، ذلك لأن معظم المجتمعات تعاني من تزايد وتعقد للمشاكل مما يتطلب فهم واهتمام أكثر بها من طرف الحكومة. وتحديد المشكلة في ذاته يتضمن مجموعة من العناصر هي:

التعريف بمشاكل السياسة العامة:

تعتبر المشكلة كظاهرة محددة مرتبطة بموقف أو قضية معينة أو بحاجة مطلوبة، وتتميز بأن لها آثار مباشرة وغير مباشرة كما أنها قابلة للحل في إطار المقومات البيئية؛ بينما المشكلة العامة تمتاز بأنها تمس شريحة واسعة من المجتمع وتشغل بال الحكومة وتدفع صناع السياسة العامة للتحرك بسرعة كونها تمثل تلك المطالب التي يجب الاستجابة لها وكونها تتصف بالعمومية.

مراحل تحليل المشكلة:

تمر المشكلة خلال تحليلها بمجموعة من الخطوات هي:

- 1- التعريف بالمشكلة.
- 2- تحليل المشكلة وتحديد أسبابها وأهدافها.
- 3- اقتراح الحلول المناسبة لحل المشكلة.
- 4- تقييم الحلول وفق معيار الملائمة.
- 5- تحديد أفضل الحلول الممكنة مع اتخاذ القرار المناسب.
- 6- وضع الخطة من أجل التنفيذ.
- 7- متابعة عملية التنفيذ وتقييمها.¹

¹ ابتسام قرقاح، "دور الفواعل غير الرسمية في صنع السياسة العامة في الجزائر (1989-2009)", رسالة ماجستير، جامعة باتنة: الحاج لخصر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2011، ص 22.

2-2/ الأجندة السياسية أو جدول الأعمال:

تحاول الحكومة حل جميع المشاكل العامة وإيجاد حلول لمختلف المطالب والقضايا المجتمعية لكنه يتعذر عليها إدراجها كلها في جدول أعمال السياسة العامة أو ما يسمى بأجندة سياسة الحكومة فبذلك تقوم بترتيب المطالب العامة حسب درجة الأولوية، ففي هذه المرحلة وبعد تحديد المشكلة تبدأ الحكومة بالاهتمام بها عمليا وذلك بوضعها ضمن برنامج عمل تتم من خلاله بلورة السياسات لمعالجتها.

وقد تضغط بعض الجهات على الحكومة لاتخاذ القرارات اللازمة وتؤثر عليها كوسائل الإعلام مثلا التي تقوم بتعبئة الرأي العام مما ينعكس على تحديد القضايا العامة والأجندة السياسية وتغيير سلوك الناخبين ومتخذي القرارات، دون أن ننسى جماعات الضغط التي تعتبر من بين المنظمات الأكثر تأثيرا على السياسات العامة إذا ما تمت مقارنتها بالفئات الاجتماعية الأخرى.¹

2-3/ صياغة وبلورة السياسة العامة:

يمكن أن نقول أن عملية صياغة السياسة العامة هي عملية قانونية سياسية وهي تمثل الجزء الرئيسي في صنع السياسة العامة وإقرارها رسميا من قبل الحكومة. وتشمل العملية ذلك التعاون والتكامل بين سلطتي الحكم التنفيذية والتشريعية مع عدم طغيان أي منهما على الأخرى، لكن وفي نفس الوقت تبقى عملية صياغة السياسات العامة خاضعة لتأثيرات البيئة المحيطة بالحكومة والتي تؤثر بشكل واضح في عملية تنفيذ الإجراءات التي تتضمنها عملية الصياغة.²

ومن أهم العوامل المؤثرة في هذه العملية :

المساومة: عملية تفاوض بين شخص أو أكثر يتمتعون بالسلطة والاتفاق على حل يخدم مصالحهم.

التنافس: هو سعي طرف أو أكثر إلى تحقيق نفس الهدف دون أي فائدة للخصم، مثل تنافس الأحزاب السياسية بغية كسب الانتخابات.

الصراع: هو حالة تفاعل بين طرفين قد تنشأ عن موقف تنافسي، بمعنى أن تطور المنافسة قد يصل إلى حالة صراع عندما يحاول أحد الأطراف إبعاد منافسه.

¹ محمد قاسم القريوتي، مرجع سبق ذكره، ص 221.

² عبد الفتاح ياغي، مرجع سبق ذكره، ص 116.

التعاون والإقناع: إقناع طرف لآخر بسلامة الرأي أو القضية المعروضة عليه واستمالاته من أجل الحصول على تأييده وكسب رضاه .

الفرض أو الأمر: ويكون موجها من الرؤساء إلى المرؤوسين داخل النظام الواحد، وحثهم على الموافقة على برامجهم ومواقفهم مستغلين في ذلك السلطة التي يتمتعون بها.

2-4/ إقرار السياسة العامة:

بعد عملية بلورة السياسة العامة يتم الانتقال إلى المرحلة التي تليها مباشرة والتي خلالها يتخذ القرار أو يصدر التشريع أو القانون الذي يجسد الأهداف المراد بلوغها؛ حيث أن هذه المرحلة تكتفي باختيار قرار حول بديل معين وتفضيله؛ وإقرار السياسة العامة يمر بمراحل حيث أنها في البداية تقدم في شكل مشاريع قوانين للسلطة التشريعية فتسلمها الأمانة العامة لمجلس الأمة أو مجلس النواب حسب الاختصاص من أجل الدراسة، ليتم عرضها بعد ذلك على لجنة قانونية التي تعد بدورها تقريرا خاصا بالمشروع كلمسة أخيرة ليقدّم إلى المجلس من أجل التصويت وفي حالة قبوله يرفع من أجل المصادقة عليه من طرف رئيس الدولة لينشر أخيرا في الجريدة الرسمية فيصبح ساري المفعول بعد مدة معينة، أما في حالة الرفض يتم إرجاعه مرة ثانية إلى المجلس من أجل المراجعة.¹

2-5/ تنفيذ السياسة العامة:

بعد عملية إقرار السياسات العامة تقوم الحكومة بترجمتها إلى الواقع العملي حيث أن تنفيذها يعتبر ذروة النشاط الحكومي فهو يحدد مصير السياسة ويحدد حتى مصير الحكومة ذاتها، وتلعب الأجهزة الإدارية دورا محوريا في تنفيذ السياسات العامة كما تتولى الإدارة العامة مهامها التشريعية أخرى من خلال تفسير القوانين ووضع اللوائح والتعليمات التنفيذية للسياسة العامة.²

كما أن للسلطة التشريعية دخل في عملية تنفيذ السياسات العامة فهي تقوم بالضغط على الإدارة العامة وتحديد مساراتها ومبرراتها، فالاعتمادات المالية السنوية لا بد وأن تحظى بموافقة من طرف السلطة

¹ ايتسام قرقاح، مرجع سبق ذكره، ص 24-25.

² عبد الفتاح ياغي، مرجع سبق ذكره، ص 159.

التشريعية، بينما السلطة القضائية يقتصر دورها من خلال وحداتها الإدارية التي تتمتع بسلطة إجراء التحقيقات وتطبيق اللوائح القانونية.¹

2-6/ تقييم السياسة العامة:

تهدف هذه العملية إلى إنجاح العمل الحكومي من خلال مراجعة السياسات العامة وتحديد جوانب النجاح والفشل فيها، وتتم هذه العملية بناء على مقارنة ما تم تحديده والسعي إليه من أهداف مع ما تم تحقيقه جراء تطبيق السياسات العامة.

وتتولى عملية تقييم السياسات العامة جهات عديدة، حيث أن الهيئات التشريعية ومن خلال لجانها المختصة تقوم بمتابعة وتقييم السياسات الحكومية المختلفة فدورها غالبا يتركز على الأمور المالية، بينما تقوم الحكومة هي الأخرى بعملية التقييم لمعرفة مدى قبول الناس للسياسات العامة التي تم تنفيذها إضافة إلى ذلك يقوم منفذو السياسات العامة وحرصا على كسب تأييد الأجهزة التي يديرونها، بتقييم السياسات التي قاموا بتنفيذها ويستغلون فرصة عرض نتائج التقييم الخاص بالبرامج الفعالة لزيادة نفوذهم.

ويمكن كذلك أن تتولى عملية تقييم السياسات العامة مجموعة من مراكز البحث المتخصصة وهيئات رئاسية مختلفة بالإضافة إلى أجهزة الرقابة غير الرسمية التي تضم وسائل الإعلام والمؤسسات الأكاديمية والأحزاب وجماعات الضغط.²

وسوف نتطرق إلى عملية التقييم بالتفصيل في المبحث الثالث باعتبار أهميتها في معالجة موضوع بحثنا.

المطلب الثاني: مفهوم تحليل السياسة العامة

1/ تعريف تحليل السياسة العامة:

هناك عدة تعريفات لتحليل السياسة العامة تم طرحها من طرف مجموعة من المفكرين، ولعل من أبرزها نذكر:

¹ ابتسام قرقاح، مرجع سبق ذكره، ص 26.

² محمد قاسم القريوتي، مرجع سبق ذكره، ص 296، 297.

- عرفه المفكر ج جيلبرت " G.R.GILBERT " بأنه: " مصطلح شمولي يعني البحث الهادف لتحديد بدائل السياسة العامة، التي يمكن أن تؤمن أقصى درجة من الأهداف المطلوبة في إطار الظروف والصعوبات البيئية الماثلة ".¹
 - كما عرفه " ت.بواستر T.A.Poister " بأنه: " يعني تحليل خصائص ومحددات السياسة العامة وما يتصل بها من برامج وبصفة خاصة العلاقة بين محتوى السياسات والبرامج، وما ينبع من هذه العلاقة من آثار ومقتضيات ونتائج ".¹
 - ويرى " بنتيل M.A.Bentil " بأن تحليل السياسة العامة هو: " منهج يساعد متخذ القرار لاختيار البديل الأفضل لحل مشكلة عامة ذات أهمية مستعينا في ذلك باستعمال الطرق العلمية الرشيدة ".¹
 - ويعرفه "حسن أبشر الطيب" بأنه: " الجهد المنظم للبحث والدراسة والتحليل لبدائل السياسة العامة بهدف توافر وتكامل المعلومات، التي تحدد مواطن القوة والضعف في كل بديل، وبالتالي لتحقيق هذا الهدف، فهي تشمل: تجميع وتفسير دلالات المعلومات واستخدام أساليب حل المشكلات ومحاولة استكشاف الآثار المترتبة على اختيار كل بديل من البدائل الممكنة."¹
- من خلال التعاريف السابقة يمكننا أن نستنتج أن تحليل السياسة العامة هو عبارة عن منظومة متكاملة تتماشى مع عملية صنع السياسة العامة في كل مراحلها؛ ومنه تعتبر عملية التحليل كمنهجية علمية وعملية ترتبط بمشاكل المجتمع العامة وتستخدم مجموعة من الأساليب الفنية والكمية في حل تلك المشاكل.

2/ خصائص تحليل السياسة العامة:

تقوم عملية تحليل السياسة العامة بملازمة السياسة العامة في كل مراحلها بشكل مستمر ومتواصل فهي مرتبطة بمختلف نشاطاتها، في مدخلاتها وعملياتها ووسائلها ومخرجاتها، وعليه فإن من بين أهم خصائص عملية تحليل السياسة العامة ما يلي:

- تتميز عملية تحليل السياسة العامة بالطابع الإشكالي لأنها تعنى بمختلف القضايا والمشكلات المجتمعية.

¹ حسن أبشر الطيب، "تحليل السياسات العامة"، مجلة الإداري، العدد 56، مسقط، مارس 1994، ص 24-25.

- تهتم عملية تحليل السياسة العامة بالمشكلات المجتمعية الماثلة والمتوقعة بالإضافة إلى اهتمامها بالسياسات العامة موضع التنفيذ.
- تعتمد عملية تحليل السياسة العامة على الأسلوب الوقائي لمعالجة المشكلات قبل وقوعها، كما قد تتبنى الأسلوب العلاجي لدعم أو تطوير أو حتى إلغاء أي سياسة عامة.
- تعنى عملية تحليل السياسة العامة بتحديد القيم التي تبنى عليها السياسات المستقبلية.
- إن تحليل السياسة العامة ومن خلال استخدامه لأساليب علمية في جمع المعلومات والبحث والتحليل يكتسب بعدا معياريا يساعده في اتخاذ القرارات الرشيدة والسليمة.
- تمتاز عملية تحليل السياسة العامة بصفة الإبداع والابتكار فهي تساهم في بلورة سياسات عامة جديدة تسمح بالاستفادة من كل الموارد المتاحة.
- يسعى تحليل السياسة العامة كمنهج علمي إلى تقديم كل المعلومات المتعلقة بمضمون السياسة العامة ومراحلها ولأجل ذلك نجده متفتحا على مختلف المحاور العلمية الأخرى.¹

3/ مراحل تحليل السياسة العامة:

هناك عدة تصنيفات لمراحل تحليل السياسة العامة فهي تختلف من مفكر لآخر وكل حسب المدرسة التي ينتمي إليها، ولعل من أبرزها تصنيف المفكر " وليام جونسن " **William Johnson** الذي قسمها إلى ثمانية مراحل وهي:

3-1/ مرحلة تحديد وتصور المشكلة:

في هذه المرحلة يتم تحديد المشكلة ومن أجل ذلك لابد من التعرف عليها في البداية وتشخيصها ودراستها حتى تتضح الحلول والبدائل اللازمة لحلها. ويعرفها الدكتور محمد عبد الفتاح ياغي في كتابه مبادئ الإدارة العامة: " إن المشكلة اصطلاحا هي انحرافات عما هو محدد مسبقا، أو الفرق بين ما يحدث فعلا وما يجب أن يكون، أو مجموعة من الصعوبات تمنع الوصول إلى هدف معين."²

¹ سلمى الإمام، "صنع السياسة العامة في الجزائر"، رسالة ماجستير، جامعة الجزائر: بن يوسف بن خدة، كلية العلوم السياسية والإعلامية، 2008، ص 27-28.

² محمد عبد الفتاح ياغي، مبادئ الإدارة العامة، ط1، الرياض: مطابع الفرزدق التجارية، 1993، ص 84.

ونشير إلى أن هناك عدة طرق للتعرف على المشكلة، حيث يمكن ظهورها بصورة واضحة أو اكتشافها من خلال دراسة الظواهر والوقائع أو بواسطة وسائل الاستخبارات والتبليغ؛ كما يمكن اكتشاف المشكلة بواسطة قياس ردة الفعل أو التغذية العكسية.

وهناك عدة معايير تصنف على أساسها المشكلات حيث يمكن تصنيفها وفق درجة تأثيرها وحدود الأشخاص المعنيين بها، كما تصنف المشكلات وفق نوعيتها أو الظروف الزمنية التي برزت فيها.

وتتميز مشاكل السياسات العامة عن دونها بما يلي:

- **التبادلية:** بمعنى أن مشاكل السياسة العامة تؤثر وتتأثر ببعضها البعض.
- **الذاتية:** بمعنى أن القائمين بتحليل السياسة العامة وصياغتها يقومون وفق خبرتهم الذاتية بتصنيف وتشخيص المشاكل.
- **الوضعية:** أي أن مشاكل السياسات العامة تتواجد بتواجد الأفراد والجماعات.
- **الديناميكية:** يقصد بها أن لمشاكل السياسات العامة عدة حلول حسب التعاريف المحتملة لها.¹

3-2/ مرحلة جمع المعلومات عن المشكلة:

تعتبر المعلومات كأساس كل مراحل تحليل السياسات العامة، فكل مشكلة أو قضية معلومات خاصة متعلقة بأسباب ظهورها لذلك يجب على محلل السياسة العامة جمع كافة المعلومات المتعلقة بالمشكلة موضع الدراسة، ثم القيام بفحصها وتصنيفها ثم ترتيبها. وتختلف المعلومات في طبيعتها من حيث الكم والنوع والمصدر، كما يشترط لتحقيق الإفادة الكاملة من المعلومات أن تتصف هذه الأخيرة بالدقة والموضوعية وكذلك بالشمول والملائمة.²

وهناك عدة طرق وأساليب لجمع المعلومات نذكر منها:

¹ سلمى الإمام، مرجع سبق ذكره، ص 30.

² حسن أبشر الطيب، مرجع سبق ذكره، ص 26.

أ/ استخدام الأدوات الإحصائية:

هي بمثابة أدوات تستخدم لجمع البيانات العددية الحقيقية التي تعكس مشكلات وظواهر معينة، وتستعمل كذلك في وصف وتحليل تلك البيانات العددية للحصول على النتائج المطلوبة. و تستخدم هذه الأدوات بكثرة لمعالجة الظواهر الاجتماعية.

ب/ الملاحظة:

وتعرف الملاحظة بأنها: " مشاهدة الوقائع على ما هي عليه في الواقع، أو في الطبيعة، بهدف إنشاء الواقعية العلمية، وتكون الملاحظة علمية حين تكون إشكالية ".

ج/ الاستبيان وسبر الآراء:

هو عبارة عن مجموعة من الأسئلة التي يتم تحديدها وتوجيهها نحو عينة من الأفراد للإجابة عنها بصورة كتابية، ويأخذ الاستبيان شكل استمارة تشمل الأسئلة المراد طرحها مع ترك مكان خاص بالإجابة مقابلها.

د/ المقابلة:

وهي عبارة عن وسيلة فنية وأداة رئيسية لجمع المعلومات، ودراسة الأفراد والجماعات فهي تسمح بتشخيص المشكلات الإنسانية، وتسمح بالحصول على المعلومات اللازمة والمستمدة في البحث العلمي.¹

3-3/ مرحلة استكشاف البدائل الممكنة وتقويمها:

يقوم محلل السياسة العامة في هذه المرحلة بتحديد كافة البدائل الممكنة القابلة للتنفيذ مراعيًا في ذلك عملي التكلفة والعائد مما يتطلب منه أكثر تصور ومرونة في استقراء المعلومات لاستكشاف البدائل الممكنة لحل المشكلة.²

¹ صلاح الدين شروخ، مرجع سبق ذكره، ص ص 28-50

² عبد الرحمان أحمد هيجان، "دور تحليل السياسات العامة في حل مشكلاتنا المعاصرة"، مجلة الإدارة العامة، العدد 55، الرياض، 1987، ص

وتتطلب هذه المرحلة من محلل السياسة العامة أن يستعمل الأساليب المناسبة لضمان دقة تحليل البدائل وتحديد نتائجها ومن بين هذه الأساليب:

ا/ أسلوب بناء السيناريو:

يتم بناء السيناريوهات للتنبؤ بالمستقبل وهي عملية معقدة وذات نتائج غير مؤكدة، ويمكن تعريف السيناريو على أنه: " وصف الحالة المستقبلية وأنه يتضمن كيفية الوصول إلى هذه الحالة مع الأخذ بعين الاعتبار العوامل الحالية والممكنة للحالة المدروسة " والهدف من وضع السيناريوهات هو الحصول على فكرة عامة عن التوجه الرئيسي الممكن لمسار الأحداث في المستقبل بناء على المعطيات الحالية.¹

ب/ أسلوب دلفي:

ويعرفه الدكتور محمد نصحي ابراهيم على أنه: " أسلوب حدسي منظم، ويعتمد على مشاركة جماعية للتنبؤ بالمستقبل، ويستخلص المعلومات من عدة أشخاص من ذوى الكفاءة من غير أن يقع أحدهم تحت التأثيرات التي تحول بينه وبين إبداء الرأي بحرية وموضوعية ".²

ج/ أسلوب النماذج الرياضية:

و هذه مجموعة من التعريفات الخاصة بأسلوب النماذج الرياضية والتي طرحها الدكتور محمد نصحي ابراهيم:

" النموذج الرياضي هو استعمال لغة الرياضيات لوصف مظاهر نظام ما للتعرف عليه والتنبؤ بما سيحدث مستقبلا ".

" هو صياغة علمية للعلاقات المتداخلة بين عناصر نظام معين (اجتماعي أو اقتصادي) مثل النظام التعليمي، أو بين أكثر من نظام واحد ويصور الواقع في هذه النماذج دوال رياضية ".

¹ موقع المركز السوري لبحوث السياسات، منهجية بناء السيناريوهات، http://scpr-syria.org/att/1371387815_RLkI9.pdf، تم الاطلاع على صفحة الويب يوم 30-04-2015، ص1.

² د محمد نصحي ابراهيم، " أساليب الدراسات المستقبلية (السيناريوهات - النماذج) "، مقال تم نشره في 31 ماي 2011 في موقع كنانة أونلاين، <http://kenanaonline.com/users/drnoshy/posts/269418>، تم الاطلاع على صفحة الويب يوم 30-04-2015، ص1.

" هو توضيح تصويري يتم التعبير عنه بالرموز الرياضية التي تستخدم مع المشكلات المتعلقة بقياس وتحليل المتغيرات، حيث يهدف النموذج الرياضي إلى توضيح العلاقة القائمة بين متغيرات النظام بأسلوب رياضي " ¹.

د/ أسلوب بحوث العمليات:

هناك عدة تعريفات لهذا الأسلوب، و من بينها نذكر:

- " بحوث العمليات هي إحدى الأدوات الكمية التي تساعد الإدارة في عملية اتخاذ القرارات".
- "هي عبارة عن استخدام الطرق والأساليب والأدوات العلمية لحل المشاكل التي تتعلق بالعمليات الخاصة بأي نظام بغرض تقديم الحل الأمثل لهذه المشاكل للقائمين على إدارة هذا النظام".
- "هي مجموعة من الأدوات القياسية التي تمكن الإدارة من الوصول إلى قرارات أكثر دقة وموضوعية، وذلك بتقديم الأساس الكمي لتحليل البيانات والمعلومات" ².

3-4/ مرحلة تحديد واختيار أفضل بديل:

يستخدم محلل السياسة في هذه المرحلة مجموعة من الوسائل والنظريات لاختيار أفضل بديل ولعل من أبرزها:

أ/ شجرة القرارات:

وهو أسلوب يوفر إمكانية تتابع التأثيرات المترتبة عن اختيار المحلل في السياسة العامة لأي بديل، ومن خلاله يتم تقييم أفضل بديل بطريقة جيدة ويكون ذلك من خلال عرض الشجرة لنتائج كل الاحتمالات في شكل تفرعات ثانوية.

ب/ نظرية المباراة:

يعتبر هذا الأسلوب كوسيلة لترشيد عملية المفاضلة بين البدائل فهو يعطي تصورا رياضيا وعقلانيا يساعد متخذ القرار في انتهاج أفضل سلوك، ويتم تصنيف نماذج المباريات وفقا لعدد اللاعبين

¹ المرجع نفسه، ص 1.

² سليمان محمد مرجان، بحوث العمليات، ط1، بنغازي: دار الكتب الوطنية، 2002، ص 29.

أو مجموع العائد الكلي أو عدد الاستراتيجيات المعتمدة في المباراة؛ ومنه يمكن التمييز بين لعبتين: الأولى صفرية وهي تضم فاعلين فقط بينما الثانية غير صفرية وتضم فاعلين أو أكثر.¹

ونعني بالبديل الأفضل ذلك البديل الأكثر نجاعة والأكثر فعالية في حل المشكلة والذي يمكن تطبيقه وفق الإمكانيات المتوفرة والظروف الزمانية والمكانية المناسبة؛ ونشير أن هناك مجموعة من المعايير التي يجب مراعاتها خلال عملية المفاضلة ونذكر منها:

- قدرة البديل على استغلال الموارد المتاحة.
- تكلفة البديل المترتبة عن تنفيذه.
- نوعية المعالجة التي يقدمها.
- السرعة والتوقيت في تحقيق الهدف.
- درجة المخاطرة المتوقعة.
- مدى انسجام البديل مع أهداف السياسة العامة.²

3-5/ مرحلة اختبار البديل:

يقوم محلل السياسة العامة في هذه المرحلة بإخضاع البديل المختار إلى الاختبار التجريبي حتى يتأكد من سلامة الاختيار وبذلك ضمان أفضل النتائج تمهيدا لاعتماده في المستقبل ميدانيا،³ مع مراعاة مدى توافر أسس الكفاءة والفعالية والعدالة والمساواة.

3-6/ مرحلة تنفيذ البديل :

تعتبر هذه المرحلة كمرحلة حاسمة ويتطلب تنفيذ البديل مجموعة من الإجراءات نذكر منها:

- صياغة جيدة وواضحة للبديل بحيث تكون بصفة قرار دال على مضمونه.
- توفير الموارد والإمكانيات اللازمة مع تهيئة البيئة الداخلية المعنية بتنفيذ القرار.
- إعلان القرار أو البديل في الوقت المناسب.

¹ ضميري عزيزة، "الفاعلات السياسية ودورها في صنع السياسة العامة في الجزائر"، رسالة ماجستير، جامعة باتنة: الحاج لخضر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2008، ص 53.

² فهمي خليفة الفهداوي، السياسة العامة: منظور كلي في البنية والتحليل. ط1، عمان: دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة، 2001، ص 108.

³ المرجع نفسه، ص 104-105.

- تهيئة البيئة الخارجية بما فيها الرأي العام والمجتمع لضمان التجاوب الايجابي مع القرار وتنفيذه.¹

3-7/ مرحلة متابعة البديل:

تعتبر هذه المرحلة مكملة لسابقتها فمن الضروري خلق نظام متكامل لمتابعة مرحلة التنفيذ، حيث يتم في هذه المرحلة تحقيق بعض التعديلات الضرورية التي تفرضها بعض المتغيرات ونذكر منها الاقتصادية والسياسة والاجتماعية؛ ويمكن اعتبار هذه المتابعة كصمام أمان للنظر في إمكانية العودة لاختيار بديل آخر.

3-8/ مرحلة تقييم النتائج والآثار:

تقوم عملية التقييم بالكشف عن التأثيرات التي أنتجتها السياسة العامة المتخذة ومدى تحقيقها للأهداف التي وجدت من أجلها، لذلك يجب على محلل السياسة العامة بمباشرة التقييم الموضوعي للنتائج المحققة والآثار المترتبة عن تنفيذ البديل مباشرة بعد مرحلة التنفيذ.

المطلب الثالث: مفهوم تقييم السياسة العامة

1/ تعريف تقييم السياسة العامة:

إذا رجعنا إلى القاموس بغية تعريف كلمة تقييم نجدها تدل على " تقدير قيمة شيء ما " ورغم أن هذا التعريف بسيط إلا أنه يشير إلى أساس التقييم، ولقد تم اختيار هذا المصطلح في السياسة العامة من بين مرادفاته كونه يشمل مدلولات ضمنية وعلنية أكثر شمولية.

ويعرفه الدكتور عبد الفتاح ياغي في كتابه السياسات العامة النظرية والتطبيق على أنه: " عملية تبني معايير محددة لتقدير القيمة والأهمية ثم تحديد قيمة معينة لكل معيار، يتبع ذلك عملية تعريف وتوضيح وتطبيق لهذه المعايير من أجل التوصل إلى الأهمية أو القيمة النهائية لنتائج قرار ما."²

¹ سلمى الامام، مرجع سبق ذكره، ص 32.

² عبد الفتاح ياغي، مرجع سبق ذكره، ص 176.

كما يرى الدكتور عبد الفتاح ياغي أن التقييم هو عبارة عن عملية فردية بمعنى أن المؤسسة التي تقوم بتقييم السياسة العامة تتولى بنفسها وضع معايير عملية التقييم، ويرى كذلك أنه لا يمكن حصر عملية التقييم في لغة الأرقام أو الحساب بداعي أن هناك من السياسات العامة بل أكثرها غير اقتصادية. وفي نفس السياق يشير الدكتور إلى ضرورة تبني الموضوعية في عملية التقييم خاصة في حالة عدم وجود معايير ثابتة وموحدة له؛ فالكثير من المسؤولين يرغبون في أن تكون نتائج عملية التقييم ايجابية ويحاولون توجيه هذه النتائج لتبدو أن أعمالهم قد حققت نتائج مشرفة وعظيمة.¹

2/ أساليب تقييم السياسة العامة:

تقوم الحكومات بتقييم السياسات العامة من خلال تقييم أداء البرامج والمشاريع العامة، وتتبع في ذلك مجموعة من الأساليب يمكن تلخيصها فيما يلي:

2-1/ الأساليب العامة: وتشمل الأساليب التالية:

أ/ التقارير والجلسات:

وهو أسلوب تتبعه الحكومة أو السلطة التشريعية للتعرف على واقع الإنجازات المحققة والمتعلقة بسياسة معينة، ويسمح هذا الأسلوب بالوقوف على النتائج المترتبة عن كل سياسة عامة.

ب/ الزيارات الميدانية:

المقصود بهذا الأسلوب إجراء عمليات تفتيشية من طرف أحد اللجان البرلمانية أو كبار المسؤولين بغية التقرب من المؤسسات وتحديد مستوى الأداء.

ج/ التعرف على مؤشرات الأداء:

هي وسيلة دقيقة يتم من خلالها التعرف بدقة على آثار السياسة العامة المراد تقييمها، حيث تعكس هذه المؤشرات مدى نجاح السياسة العامة.

¹ المرجع نفسه، ص 177.

د/ مقارنة الأداء بمعايير عالمية:

في بعض الأحيان يتم اللجوء إلى المعايير العالمية لتحديد مستوى الأداء المحلي وفعاليتته، ويكون ذلك بمقارنة المؤشرات المحلية مع المؤشرات العالمية والتأكد من مدى المطابقة.

ه/ عمل الاستقصاءات أو المسوحات:

ونعني بهذا الأسلوب سبر آراء المعنيين بالسياسة العامة والمستفيدين من برامجها لتحديد مدى رضاهم عنها وعن الخدمة المقدمة.

2-2/ الأساليب الفنية التخصصية:

وهي أساليب متخصصة تحدد من خلالها الآثار المترتبة على تطبيق السياسة العامة ومنها:

أ/ مقارنة نتائج ما بعد تطبيق السياسة العامة بالوضع السابق:

ويقصد بذلك تقييم الوضع بعد تطبيق السياسة العامة ومقارنته بالوضع السابق لتطبيقها، فعلى سبيل المثال بعد تعديل قانون المرور وتشديد العقوبات على مستعملي الطريق يتم تقييم وضع السلامة المرورية بعد تطبيق القانون الجديد مقارنة بالوضع السابق.

ب/ مقارنة الاتجاه العام لأداء برنامج عام قبل وبعد تطبيق السياسة العامة وخلال فترات منتظمة:

لا يختلف هذا الأسلوب عن سابقه وإنما يكمن الفرق فقط في كون أن المقارنة والقياس يكونان في فترات زمنية منتظمة.

ج/ مقارنة أداء المشاركين في برنامج معين مع غير المشاركين:

من خلال هذا الأسلوب يتم مقارنة بين أداء فئتين: الأولى قد شاركت في برنامج معين أو تلقت تكويناً على سبيل المثال مع فئة أخرى لم تكن معنية بالبرنامج ولم تشارك فيه ومن هنا يتضح لنا مدى نجاح وفعاليتته هذا البرنامج.¹

¹ محمد قاسم القريوتي، مرجع سبق ذكره ص 289-291.

د/ التجارب العلمية المنضبطة:

ويكون بإخضاع مجموعة تجريبية إلى سياسة عامة جديدة ومقارنة نتائجها مع نتائج مجموعة أو عينة لم تخضع للسياسة باعتبارها مجموعة ضابطة وعندئذ يمكن التعرف على مدى نجاح أو فشل تلك السياسة العامة.

3/ توقبت تقييم السياسة العامة:

يتم تقييم السياسات العامة في أوقات مختلفة ويكون ذلك على النحو التالي:

1-3 التقييم السابق للتنفيذ:

خلال هذا النوع من التقييم يتم دراسة جدوى السياسة العامة نفسها وقبل الشروع في تنفيذها وتبرز أهميته في التأكد من ضرورة وأهمية تنفيذ هذه السياسة.

2-3 التقييم الملازم للتنفيذ:

هو تقييم مواكب لعملية تنفيذ السياسة العامة، حيث يتم من خلاله تحليل العمليات التنفيذية ودراسة التكاليف بغرض تحسين عملية الأداء.

3-3 التقييم اللاحق للتنفيذ:

وهو التقييم الذي يبين مدى نجاح السياسة العامة المنفذة ومدى تحقيقها للأهداف المرجوة والمحددة سابقا، كما يحدد هذا التقييم الإيجابيات والسلبيات المترتبة على تنفيذ السياسة العامة معتمدا على عدة عوامل منها:

- الجهد المبذول والوقت المستغرق.
- حجم الانجاز أو العائد.
- الفاعلية في تحقيق الأهداف.
- درجة الكفاية.

- طبيعة الإجراءات المتخذة لتنفيذ السياسة العامة.¹

4/ الجهات المعنية بتقييم السياسة العامة:

4-1 الهيئات التشريعية:

تقوم هذه الهيئات بتقييم السياسات العامة من خلال لجان متخصصة ويتركز دورها غالبا على الأمور المالية لكنها في السنوات الأخيرة أصبحت تلعب دورا كبيرا في تقييم السياسات العامة من حيث مدى تحقيقها لأهدافها.

4-2 الحكومة نفسها:

تقوم الحكومة ومن خلال مراكز دراسات متخصصة تعمل لحسابها بإجراء عدة مسوحات كاستطلاع رأي الجمهور فيما يخص سياسة معينة مثلا وذلك لإدراك مدى قبول الناس للسياسة العامة التي تم تنفيذها.²

4-3 منفذو السياسة العامة:

حرصا على كسب الدعم والتأييد يقوم منفذو السياسة العامة بتقييم السياسات التي نفذوها وفي غالب الأحيان يقومون باختيار تلك البرامج التي تم تنفيذها بكفاءة وفعالية، حيث يستغلون الفرصة لزيادة نفوذهم وفي الوقت نفسه يتجاهلون البرامج التي لم يتم تنفيذها بشكل جيد.

4-4 مراكز البحث المتخصصة:

تضم هذه المركز مجموعة من الخبراء المتخصصين في مواضيع السياسات العامة، وهي متواجدة بكثرة خاصة في الدول المتقدمة.

والى جانب هذه الجهات هناك مشاركون آخرون يقومون بتقييم السياسات العامة ونذكر منهم:

- الهيئات الرئاسية المختلفة كمجلس الوزراء مثلا.
- الإدارات الحكومية الأخرى على اختلاف مستوياتها.

¹ المرجع نفسه، ص 298.

² المرجع نفسه، ص 296.

- وسائل الإعلام والمؤسسات الأكاديمية والأحزاب السياسية وغيرها من أجهزة الرقابة غير الرسمية.¹

5/ قرارات الحكومة بعد تقييم السياسة العامة:

بعد انتهاء عملية التقييم تجد الحكومة نفسها أمام ثلاث خيارات:

- ترقيع وصيانة السياسة العامة.
- إلغاء وإنهاء السياسة كلياً.
- استمرار واستكمال السياسة الحالية.

5-1 ترقيع وصيانة السياسة السابقة:

يتمثل الترقيع في تلك الإصلاحات الجوهرية التي تحدث على السياسة العامة، وتلجأ إليه الحكومة في حالة عدم توافر بدائل أفضل من السياسة الحالية، ويكمن دوره في إصلاح العيوب التي لم تظهر إلا بعد عملية تنفيذ السياسة العامة.

5-2 إنهاء السياسة كلياً:

إذا ثبت بعد عملية التقييم أن السياسة التي تم تنفيذها فاشلة وتبين أن مستقبلها غير واعد، تقوم الحكومة في هذه الحالة بإنهائها كلياً، غير أن الواقع يظهر عكس ذلك فالحكومة نادراً ما تقوم بإلغاء سياسة عامة قائمة وإنما تقوم بتبني سياسات عامة أخرى مرادفة لها.

5-3 استكمال السياسة الحالية:

إذا أظهر التقييم أن السياسة العامة قد نجحت وأنها حققت الأهداف المسطرة، فهذا يعني أن الحكومة ستسعى إلى المواصلة والاستمرار في تبنيها، لكن ذلك لا يتم بصفة تلقائية وإنما يستدعي من الحكومة رفع تقرير للجهة المختصة يتضمن توصية ضرورة الاستمرار في السياسة التي تنوي تجديدها؛

¹ المرجع نفسه، ص 297.

فيقدم المشروع من جديد إلى البرلمان من أجل الموافقة إلى غاية استنفاد باقي الإجراءات المعتادة في تبني سياسة عامة جديدة.¹

¹عبد الفتاح ياغي، مرجع سبق ذكره ص 213-214

المبحث الثاني: مفاهيم عامة حول النقل والسلامة المرورية

المطلب الأول: مفهوم النقل وأنواعه

1/ تعريف النقل:

يعود أصل كلمة النقل لغة إلى نقل ينقل نقلا، فنقل الشيء يعني تحويله من مكان إلى آخر، بينما اصطلاحا يعبر عنه بتلك الخدمة التي توفر للإنسان سهولة التنقل من مكان لآخر، وكلما كانت هذه الخدمة متطورة زادت من سرعة التنقل وقللت من الوقت المستغرق في الرحلة.¹

ويعرفه " هانز ادلر " وهو خبير في شؤون النقل لدى البنك الدولي للإنشاء والتعمير (BIRD): " يعبر النقل عن خدمة أو حدث لإيصال مراكز الإنتاج والمناطق الأهلة بالسكان ببعضها، أي مع مركز الاستهلاك " .

كما يعرف الباحث المصري الدكتور الحسن عبد الغني عمليات النقل على أنها: " عبارة عن نشاط اقتصادي يتعلق بحركة الأشخاص والأشياء من مكان إلى آخر، وأن وظيفة النقل هي عبور عنصري الزمان والمكان، ويترتب عليه خلق للبضائع الزمانية والمكانية" ويضيف بأن النقل " يعتبر خدمة إنتاجية وأنه في حالات أخرى كثيرة يكون هدفا بحد ذاته مثلما يحدث للمسافر خلال التنزه أو المتعة، وعندئذ يدخل النقل في عداد الخدمات الاستهلاكية".²

2/ أهمية النقل:

للنقل مكانة وأهمية كبيرين يمكن تلخيصهما في النقاط التالية:

- إنتقال العمالة وزيادة رأس المال من خلال توفير فرص عمل في المجتمع لأن العنصر البشري هو الأساس الذي تقوم عليه عملية النقل كما أن خدمات قطاع النقل تسمح بانتقال المعرفة التكنولوجية ورفع معدلات النمو الاقتصادي.

¹ مسعودة بوزيدي، "سياسات تخطيط النقل الحضري في إطار ضوابط التنمية المستدامة دراسة حالة مدينة الجزائر"، رسالة ماجستير، جامعة سطيف: فرحات عباس، كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير، 2012، ص 9.

² عبدون نور الدين، "النقل ودوره في فك العزلة"، تقرير تريض لنيل شهادة ماستر، جامعة مستغانم: عبد الحميد بن باديس، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2015، ص 7.

- يعتبر النقل بمثابة الركيزة الأساسية للاقتصاد القومي فهو الذي يؤمن كافة احتياجات قطاعات الاقتصاد ويقوم كذلك بربط الإنتاج بمناطق الاستهلاك.
- يؤثر النقل في تكوين المجتمعات الحضرية ويساهم في نقل التكنولوجيا والتقنيات الحديثة، وهنا نشير إلى الدور المهم الذي يلعبه النقل في العولمة.
- يساهم النقل ولو بطريقة غير مباشرة في تحسين مركز ميزان المدفوعات وذلك من خلال زيادة القدرة التصديرية للدولة وجلب العملات الأجنبية وتوفير بدائل عن الواردات الذي ينجم عنها تخفيض في معدل عجز ميزان المدفوعات.
- يعالج النقل عامل المسافة والبعد ويساعد في توسيع السوق واستغلال الموارد الطبيعية والبشري، كما يساهم في زيادة الإنتاج وسرعة انتقال السلع واليد العاملة من مكان إلى آخر.¹

3/ أنواع النقل:

يمكن لنا أن نصنف أنواع النقل وفق عدة معايير وهي كالتالي:

3-1/ أنواع النقل حسب المسار:

يصنف النقل حسب معيار طبيعة المسار إلى ثلاث أنواع، أهمها النقل البري الذي يشمل: الطرق، سكك الحديد وخطوط الأنفاق؛ بالإضافة إلى النقل الجوي الذي تستعمل فيه الطائرات بمختلف أنواعها، و في الأخير النقل البحري أو النهري وهو خاص بالسفن والبواخر التي تتخذ من البحر أو النهر مسارا لها.

3-2/ أنواع النقل حسب مجال التشغيل:

يمكن تصنيف أنواع النقل حسب مجال التشغيل، فهناك نقل داخلي يتم ضمن نطاق الدولة وآخر خارجي يجري بين الدول بالإضافة إلى النقل الحضري الذي لا يتعدى مجاله المدينة.

¹ المرجع نفسه، ص 15.

3-3/ أنواع النقل حسب القوى المحركة:

يصنف النقل كذلك حسب القوى المحركة وهو يشمل النقل العضلي الذي يكون بشري أو حيواني وذلك باستعمال الدراجات الهوائية والعربات التي يتم جرّها؛ هناك كذلك نقل يعتمد على قوى الطبيعة كالرياح التي تدفع السفن الشراعية وآخر يعتمد على الطاقة كالوقود والكهرباء.

3-4/ أنواع النقل حسب نوعية الخدمة:

يصنف النقل حسب نوعية الخدمة التي قد تكون خدمة متخصصة في مجال معين كنقل الركاب مثلا أو نقل البضائع، كما أنها قد تكون مشتركة لنقل الركاب والبضائع معا.

3-5/ أنواع النقل حسب مستوى الخدمة:

بالنسبة لمستوى الخدمة في مجال النقل ومن ناحية السرعة يمكن أن تكون عادية أو سريعة، بينما من ناحية الانتظام يمكنها أن تكون دائمة أو تحت الطلب.

3-6/ أنواع النقل حسب طبيعة وسيلة الخدمة:

ويشمل هذا المعيار في تصنيفه النقل الخاص والنقل العام؛ فالنقل الخاص هو ذلك الذي يستعمل لأغراض شخصية من طرف الأفراد أو الشركات الخاصة، بينما النقل العام فهو موجه لتلبية الحاجات العامة، وكلاهما يؤثر في عملية النقل بشكل عام وفي النقل الحضري بشكل خاص.¹

المطلب الثاني: مفهوم النقل البري ومشاكله

يعتبر النقل البري من أهم وسائل النقل باعتبار درجة الاستجابة العالية التي يتصف بها وكذلك بسبب مرونته التي تسمح له بتلبية حاجات الأفراد وتزويدهم بمختلف السلع والبضائع، ويمكن حصر مفهوم النقل البري في تلك العملية التي تعنى بنقل الأفراد والبضائع من مكان إلى آخر بالاعتماد على مركبات ذات عجلات كالسيارات والشاحنات والقاطرات، ويكون ذلك برا وفوق اليابسة.

¹ مسعودة بوزيدي ، مرجع سبق ذكره، ص 19.

1/ تعريف النقل البري:

هو كل نشاط يقوم من خلاله شخص طبيعي أو اعتباري بنقل أشخاص أو بضائع من مكان إلى آخر، عبر الطريق أو السكة الحديدية على متن مركبة ملائمة.¹

لقد أصبح النقل البري كأداة إنتاج حيوية يعتمد عليها أي اقتصاد حديث، وذلك بسبب جودة الخدمة المميزة التي يقدمها. لذلك وجب على الحكومة إزالة كل العقبات التي تواجهه من خلال إجراء دراسات وحصر المشاكل المتعلقة به ووضع خطط عمل وسياسات عامة تسهل من عملية النقل البري وتحقق السلامة المرورية.²

2/ مشاكل النقل البري:

إن للنقل البري عدة فوائد باعتبار مكانته والدور الكبير الذي يقوم به على المستوى الاقتصادي والتموي، لكن هذا لا يعني أنه لا يتسبب في مشاكل بل أصبح يشكل خطرا على الإنسان والبيئة المحيطة به، ويمكن حصر مشاكل النقل البري في النقاط التالية:

1-2/ مشكلة التلوث البيئي:

يؤثر النقل البري على صحة البيئة وسلامتها من خلال التلوث البيئي الذي فاقت نسبته ما تخلفه المصانع. ففي الجزائر على سبيل المثال توجد 4.2 مليون سيارة مقابل 20000 مصنع ونفس الأمر بالنسبة لباقي دول العالم؛ فكثرة السيارات ينجم عنها ارتفاع في مستوى التلوث المضر بالبيئة، وقد يكون هذا التلوث أرضي أو جوي أو حتى مائي، حيث أن الدخان المنبعث من السيارات يحتوي على غاز الكربون CO المضر بالبيئة وصحة البشر، كذلك الزيوت المتسربة من محركات المركبات خاصة الشاحنات منها قد تختلط مع مياه الآبار والأنهار وحتى مع المياه الجوفية.

2-2/ مشكلة الضوضاء:

تعاني معظم المدن وخاصة الكبرى منها من مشكلة الضوضاء أو الضجيج المتمثل في تلك الأصوات العالية الصادرة عن ملايين السيارات ووسائل النقل الأخرى ليلا ونهارا، ويكمن مصدر هذه

¹ الجريدة الرسمية رقم 44 المؤرخة في 18 جمادى الأولى 1422 الموافق 08 غشت 2001، ص 5.

² سكة جهينة فرج، "الواقع والأفاق المستقبلية للنقل البري"، مجلة دراسات البصرة، عدد 17، البصرة، السنة التاسعة 2014، ص 25-26.

الأصوات في محركات السيارات وأجهزة التنبيه مما يزيد من حجم الضجيج ويؤثر على الإنسان في صحة سمعه وقد يتسبب في زيادة توتره وقلقه ليعرضه في النهاية إلى اضطرابات نفسية.¹

2-3/ مشكلة الازدحام المروري:

يعتبر الاختناق المروري من أبرز مشاكل النقل البري وخاصة في المدن الكبرى، فهو ناتج عن ارتفاع عدد السيارات مقارنة بالطرق والهيكل القاعدية المتوفرة والتي لا يمكنها استيعاب الكم الهائل من وسائل النقل المتزايد عددها سنويا؛ وكل هذا يتسبب في:

- بطء حركة المرور وعرقلة حركة المسافرين والبضائع وفي بعض الأحيان يؤدي إلى إلغاء المواعيد الهامة.
- زيادة في وقت الرحلات وتأخرها.
- تبديد الطاقة والجهد في الازدحام المروري.
- زيادة نسبة التلوث وتلف السلع.
- ارتفاع درجة الحرارة بسبب المحركات.
- الإرهاق النفسي من شدة القلق.

2-4/ مشكلة استهلاك الحيز المكاني وتشويه المنظر العام:

قد تشغل الهياكل القاعدية الخاصة بالنقل البري حيزا مكانيا معتبرا ويكون ذلك على حساب المناظر الطبيعية والغابات بينما في وسط المدينة يكون على حساب المجمعات السكنية والإقامات؛ أما فيما يخص وسائل النقل كالسيارات وخاصة عند توقفها فهي تشغل حيزا مكانيا هاما باعتبار أنها لا تتحرك سوى بنسبة 5 % فقط من الوقت أي أن الوقوف هو الذي يستهلك المكان والوقت أكثر.

2-5/ مشكلة حوادث المرور:

تتسبب السيارات المستعملة للطريق في حوادث المرور وتعتبر هذه المشكلة كأهم وأخطر مشكلة تعاني منها معظم بلدان العالم بما فيها الجزائر؛ وذلك باعتبار ما تخلفه هذه الحوادث من نتائج وخيمة

¹ حليلة بن عبد العزيز، "واقع النقل المستدام في الجزائر حالة النقل البري"، مذكرة ماستر، جامعة باتنة: الحاج لخضر، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، 2011، ص ص 3-5.

فهي تشكل خطرا على حياة البشر من جهة ومن جهة أخرى تمثل عبئا اقتصاديا يتقل كاهن الاقتصاد الوطني.

ولعل من بين أبرز أسباب حوادث المرور:

- ارتفاع عدد السيارات الخاصة وانخفاض معدل استخدام وسائل النقل الجماعي.
- قصور في سلوكيات مستعملي الطريق كالسرعة المفرطة والتجاوزات الخطيرة.
- عدم الاهتمام بصيانة الطرق والمنشآت القاعدية.
- غياب التخطيط المحكم لشبكة الطرق لكفاية ومواجهة التدفقات المرورية.¹

المطلب الثالث: مفهوم السلامة المرورية

تعتبر عملية السير عبر الطرق كعملية معقدة تتداخل فيها مجموعة من العوامل. يمكن حصرها في مستعملي الطريق، المركبة والمحيط؛ وتحقيق السلامة المرورية يستدعي تنسيق الجهود بين مختلف القطاعات ولعل أبرزها قطاع النقل الذي يسهر من خلال سياساته العامة على تنظيم حركة المرور والتحكم فيها والقضاء على حوادث المرور لتحقيق السلامة المرورية.

ويتضمن قطاع النقل تحت وصايته مجموعة من الهياكل والأجهزة التي تعنى بتنفيذ سياساته العامة خاصة تلك التي تهدف إلى الحد من حوادث المرور وتحقيق السلامة المرورية؛ بالإضافة إلى فواعل أخرى خارج القطاع لكنها تعنى بالسلامة المرورية وتشارك في تنفيذ سياساتها ولقد قمنا بحصر جميع الأطراف المشاركة في العملية وإبراز الدور الخاص لكل طرف أو فاعل ونذكر منها:

1/ مديرية النقل:

تقوم مديرية النقل بالسهر على تطبيق تدابير الوقاية والسلامة المرورية كما تقوم بالتنسيق بين مختلف المصالح التي تشرف عليها كمدارس تعليم السياقة ووكالات المراقبة التقنية للسيارات؛ فهي تقوم بالتنظيم والتوجيه والرعاية، وضمان التنفيذ المحكم للسياسة العامة التي تهدف إلى تحقيق السلامة المرورية.²

¹ المرجع نفسه، ص 6-7.

² مقابلة مع الموظف المكلف بالإعلام والاتصال في مديرية النقل لولاية سعيدة بتاريخ 04 ماي 2015.

2/ مدارس تعليم السياقة:

هي عبارة عن مدارس مختصة تهدف إلى تلقين تقنيات سياقة السيارات من أجل الحصول على رخصة السياقة؛ وزيادة على نشاطها الرئيسي تقوم بتقديم تكوين متواصل أو تحسين المستوى أو تجديد المعارف بغرض رفع التأهيل في مجال تعليم السياقة.¹

يكن دور مدارس تعليم السياقة في السلامة المرورية كونها مرتبطة بأهم عامل وهو العامل البشري الذي كان ولا يزال أكبر متسبب في حوادث المرور لذلك تقوم وزارة النقل ومن خلال سياساتها العامة في هذا المجال بتنظيم هذه المؤسسات والسهر على مراقبتها حتى تضمن الأداء الحسن لمهمتها وبذلك يتم تحقيق السلامة المرورية من خلال التكوين الحسن لمستعملي الطريق المقبلين على الحصول على رخصة السياقة بصفتهم سائقي المستقبل.²

3/ وكالات المراقبة التقنية للسيارات:

هي عبارة عن منشآت نوعية ثابتة أو متنقلة تتضمن تجهيزات معدة للمراقبة التقنية للسيارات.³ وتلعب هذه الوكالات دورا كبيرا في السلامة المرورية فهي مرتبطة بعامل المركبة الذي يتسبب هو الآخر في حوادث المرور؛ ولقد شرعت وزارة النقل في العملية منذ مطلع سنة 2003 وهي تحاول من خلال هذه السياسة تحقيق السلامة المرورية وتقليص حوادث المرور التي يرجع سببها إلى المركبة.⁴

4/ وكالات بيع السيارات الجديدة:

هي وكالات تمارس نشاط بيع السيارات الجديدة وفق شروط وكيفيات محددة، وتساهم هذه الأخيرة في السلامة المرورية من خلال التزامها بمراعاة معايير السلامة والأمان في السيارات الجديدة التي تقوم باستيرادها قبل عرضها في السوق؛ لأن هذه المركبات ستدخل في الحظيرة الوطنية وعدم توفر تلك المعايير قد يشكل خطرا على مستعملي الطريق.⁵

¹ الجريدة الرسمية رقم 15 المؤرخة في 21 ربيع الثاني عام 1433 هـ الموافق ل 14 مارس سنة 2012 م، ص 19.

² مقابلة مع مدير مؤسسة لتعليم السياقة في ولاية سعيدة بتاريخ 04 ماي 2015.

³ الجريدة الرسمية رقم 37 المؤرخة في 14 ربيع الثاني عام 1424 هـ الموافق ل 14 يونيو سنة 2003 م، ص 14.

⁴ مقابلة مع مدير وكالة المراقبة التقنية للسيارات بولاية سعيدة بتاريخ 04 ماي 2015.

⁵ مقابلة مع مدير وكالة بيع السيارات الجديدة بولاية سعيدة بتاريخ 05 ماي 2015.

5/ محطات رصد الأحوال الجوية:

هي عبارة عن محطات تابعة للديوان الوطني للأرصاد الجوية الذي تشرف عليه وزارة النقل ويكمن دورها في السلامة المرورية من خلال تزويد مستعملي الطريق بالتنبؤات الخاصة بحالة الطقس والمرتبقة خلال فترة زمنية معينة؛ وباعتبار أن هناك حوادث مرور يرجع سببها إلى سوء الأحوال الجوية ينبغي على سائقي المركبات أخذ الحيطة والدراية بأحوال الطقس قبل الشروع في أي سفر وهنا تظهر أهمية هذه المحطات ودورها في السلامة المرورية.¹

6/ فواعل مختصة في تهيئة المحيط:

هناك مجموعة من الفواعل تساهم في السلامة المرورية من خلال الدور الذي تلعبه في تهيئة المحيط؛ حيث يعتبر الطريق بمثابة المكان الذي تقع فيه حوادث المرور، وتشير الإحصائيات أن 2.91% من حوادث المرور يعود سببها إلى سوء حالة المحيط؛ وهذا ما يبين لنا العلاقة التي تربط السلامة المرورية بهذا الأخير، ومن بين أهم المشاركين في عملية تهيئة المحيط:

- مديرية الأشغال العمومية التي تعنى بتهيئة الطرقات والمنشآت الفنية.
- مصالح البلدية المختصة في الإنارة العمومية.

7/ فواعل تمارس دور التوعية والتحسيس:

ونقصد بها كل المشاركين في أنشطة التوعية المرورية التي من خلالها يتم تذكير مستعملي الطريق بالأخطار التي تشكلها بعض السلوكات المخالفة لقواعد السلامة المرورية والتي غالبا ما تكون سببا مباشرا في حوادث المرور.² ومن بين أهم هذه الفواعل نذكر:

- وسائل الإعلام كالإذاعة والتلفزيون وحتى الانترنت.
- مديرية النقل، الحماية المدنية، وكالات المراقبة التقنية للسيارات، مدارس تعليم السياقة. أجهزة الأمن والدرك الوطني؛ فالكل يساهم في عملية التوعية والتحسيس من خلال تلك الحملات والأبواب المفتوحة على المواطنين التي تقدم من خلالها الإرشادات المتعلقة بالسلامة المرورية.

¹ مقابلة مع تقني في محطة الأرصاد الجوية بولاية سعيدة بتاريخ 05 ماي 2015.

² عيشوش فريد، الاتصال في إدارة الأزمات حوادث المرور نموذجا، الجزائر: دار الخلدونية للنشر والتوزيع، 2011، ص 148.

- مديرية الشؤون الدينية هي الأخرى تقوم بدور التوعية والتحسيس من خطر حوادث المرور من خلال تلك الخطب الدينية المبرمجة والتي تهدف إلى تنمية الثقافة المرورية للمواطنين وربطها بتعاليم ديننا الحنيف.
- جمعيات ذوي الاحتياجات الخاصة كمؤسسة من مؤسسات المجتمع المدني تشارك هي الأخرى في حملات التوعية كونها تمثل شريحة المتضررين من حوادث المرور؛ ومشاركتها في عملية التوعية يرفع من درجة الفعالية والاهتمام بالسلامة المرورية.

8/ أجهزة الأمن والدرك الوطني:

تقوم أجهزة الأمن الوطني "الشرطة" بالسهر على تنظيم حركة المرور عبر الطرق داخل المدينة بينما تقوم أجهزة الدرك الوطني بنفس المهمة خارجها؛ ويعتبر دور هذه الأجهزة مهما جدا كونها تزاوّل نشاطها ميدانيا وبصفة منتظمة ودون انقطاع، حيث تقوم بالسهر على تطبيق القانون وردع كل من تسول له نفسه تجاوز قواعد المرور فبذلك يمكن القول أنها تسعى إلى تحقيق السلامة المرورية من خلال السلطة التي يمنحها لها القانون؛ وإلى جانب الردع تقوم ذات المصالح بتوجيه مستعملي الطريق وتزويدهم بالمعلومات والنصائح وأخيرا أصبح للمواطن إمكانية التواصل مع هذه الأجهزة عبر أرقام هاتفية مخصصة حفاظا على سلامتهم وسعيا إلى تحقيق السلامة المرورية.¹

9/ الحماية المدنية:

يعد دور الحماية المدنية هي الأخرى مهما في السلامة المرورية باعتبارها أول المتدخلين خلال حوادث المرور فبتواجدها وتقديمها للإسعافات الأولية يتم التخفيف من خطورة الإصابات المحتملة؛ كذلك تقوم ذات أجهزة ببعض المناورات لتحسيس مستعملي الطريق بخطورة حوادث المرور ولتنمية الثقافة المرورية لدى المواطنين.²

¹ مقابلة مع أحد عناصر الدرك الوطني بولاية سعيدة بتاريخ 07 ماي 2015.

² مقابلة مع الموظف المكلف بالإعلام بمصلحة الحماية المدنية لولاية سعيدة بتاريخ 07 ماي 2015.

المبحث الثالث:

سياسات النقل في الجزائر.

المطلب الأول:

التعريف بوزارة النقل ومهامها

يقوم وزير النقل في إطار السياسة العامة للحكومة وبرنامج عملها المعتمد وفق الدستور باقتراح عناصر السياسة الوطنية في قطاع النقل والأرصدة الجوية ويكون ذلك وفقا للقوانين السارية المفعول. ويمكننا حصر نشاط وزير النقل ومهامه فيما يلي:

- اقتراح عناصر السياسة الوطنية في مجال النقل.
- تقديم تقارير لنتائج الأنشطة الخاصة بقطاع النقل إلى رئيس الحكومة، مجلس الحكومة ومجلس الوزراء.
- ممارسة الصلاحيات الخاصة بالأنشطة الهادفة إلى ضمان نقل الأشخاص والبضائع على الطرق البرية والسكك الحديدية أو عن طريق البحر والجو.
- ممارسة الصلاحيات المتعلقة بمجال الأرصاد الجوية والأنشطة التي ترتبط بها مباشرة.
- تصميم، تنظيم، تشغيل وتسويق الأرصاد الجوية لتلبية الطلب بأحسن تكلفة وأجود خدمة.
- تنفيذ كافة التدابير بالاشتراك مع الوزراء المعنيين لضمان التنسيق والمواءمة، خاصة في الدراسات العامة التي تهدف وتساهم في تحديد إستراتيجية تنمية القطاع وتنظيمه.¹

ولقد حدد المرسوم التنفيذي رقم 89-164 المؤرخ في 27 محرم عام 1410هـ الموافق 29 غشت سنة 1989م صلاحيات وزير النقل وحصرها في المجالات التالية:

- مجال التخطيط في جميع المستويات.
- مجال ضبط المقاييس والصيانة الخاصة بالمنشآت والتجهيزات.
- مجال التقنين والرقابة في الميادين التالية:
 - ميدان النقل البري.
 - ميدان حركة المرور والوقاية والأمن الطرقيين.

¹ وزارة النقل الجزائرية، "الهيكل التنظيمي"،

صفحة الويب يوم 2015-05-07، ص1. transports.gov.dz/index.php?option=com_content&view=article&id=15&Itemid=21&lang=ar، تم الاطلاع على

- الميدان البحري والمينائي.
- ميدان الطيران.
- ميدان الأرصاد الجوية.¹

الهيكل التنظيمي للوزارة:

تشمل الإدارة المركزية الموضوعة تحت سلطة وزير النقل على مجموعة من الهياكل، ولقد حددها التنظيم الساري المفعول منذ سنة 2010 وفق المرسوم التنفيذي رقم 10-98 المؤرخ في 18 مارس سنة 2010، كما يبينه الشكل 1.

ويتشكل الهيكل التنظيمي لوزارة النقل في الجزائر من الهياكل التالية:

الأمانة العامة: تتضمن الأمانة العامة أمينا عاما ومديران للدراسات ويلحق به مكتب البريد والمكتب الوزاري للأمن الداخلي للمؤسسة.

الديوان: يتضمن هذا الهيكل رئيسا للديوان بمساعدة ثماني (8) مكلفين بالدراسات.

المفتشية العامة: لقد حدد المرسوم التانفيذي رقم 91-327 المؤرخ في 22 سبتمبر 1991 مهام المفتشية كما حدد تنظيمها وسيرها.

المديريات: وهي مقسمة بالشكل التالي:

1/ مديرية الطيران المدني والأرصاد الجوية:

وهي مكلفة بدراسة الأشغال المرتبطة بتطوير مجال الطيران والأرصاد الجوية وتنسيقها ومراقبتها كما تسهر على أمن وانتظام الملاحة الجوية في الفضاء الجوي الوطني وتطوير المنشآت والمعدات الجوية، بالإضافة إلى ذلك تلعب دورا هاما في ضمان سلامة وأمن النقل الجوي والتزويد بخدمات الأحوال الجوية للمستعملين لها؛ وهي بدورها تضم أربع مديريات فرعية: الأولى مختصة في المنشآت الأساسية للمطارات والثانية تهتم بضبط النقل الجوي بينما الثالثة تختص بمراقبة السلامة والملاحة الجوية، وأخيرا الرابعة تختص بالأرصاد الجوية.

¹ الجريدة الرسمية رقم 36 المؤرخة في 28 محرم عام 1410 هـ الموافق 30 غشت سنة 1989 م، ص 1037-1038.

2/ مديرية البحرية التجارية والموانئ:

وهي مكلفة باقتراح التدابير السياسية المتعلقة بالبحرية التجارية والموانئ وتنفيذها، كما تسهر على ضمان التزامات الدولة اتجاه الاتفاقيات الدولية البحرية وتقوم بتحديد إجراءات تنفيذ المعايير والقواعد المتعلقة بالملاحة البحرية؛ في نفس الوقت تقوم ذات المديرية بتنظيم ومراقبة المهن البحرية والمينائية وحرفها وتقييم إمكانية تطويرها، إضافة إلى ذلك تسعى إلى ترقية سلامة الأرواح البشرية في البحر والوقاية من التلوث وسلامة الملاحة البحرية والأمن البحري والمينائي.

تضم مديرية البحرية التجارية والموانئ أربع مديريات فرعية: الأولى تختص بالنقل البحري والثانية تعنى بالسلامة والأمن البحريين والموانئ بينما الثالثة تهتم المنشآت الأساسية المينائية وأخيرا الرابعة تختص بالنشاطات المينائية.

3/ مديرية النقل البري والحضري:

تقوم هذه المديرية بالمبادرة بعناصر السياسة العامة للنقل البري والحضري واقتراحها والسهر على تطبيقها، كما تقوم بترقية وتطوير وعصرنة النقل البري والحضري، واقتراح السبل والوسائل من أجل تقديم أفضل الخدمات فيما يتعلق بنقل الأشخاص والسلع برا، وفي نفس الوقت تسهر المديرية على متابعة عمل وتسيير الهيئات والمؤسسات التي تدخل في مجال اختصاصها وتشرف على تكوين وتحسين المستوى بالنسبة للحرف والمهن الخاصة بالنقل البري والحضري.

تضم مديرية النقل البري والحضري أربع مديريات فرعية: الأولى خاصة بالسكك الحديدية والثانية تختص في النقل عبر الطرق بينما الثالثة تعنى بالنقل الحضري وأخيرا الرابعة تختص بحركة المرور والوقاية عبر الطرق.¹

4/ مديرية التخطيط والتنمية:

تقوم هذه المديرية بالتنسيق لإعداد سياسة تطوير وتخطيط النقل وتقييمها وتشارك في أشغال الهياكل المكلفة بإعداد دراسات ومخططات قطاعية مع ضمان التكفل بالجوانب الاقتصادية، كما تساهم

¹ الجريدة الرسمية رقم 20 المؤرخة في 8 ربيع الثاني عام 1431 هـ الموافق 24 مارس سنة 2010 م، ص ص 6-10.

في انجاز دراسات استشرافية والقيام بالتشاور مع المصالح المختصة لقطاعات النقل والتجهيزات العمومية لتحديد توقعات وأجال إنجاز المنشآت الأساسية.

تضم مديرية التخطيط والتنمية ثلاث مديريات فرعية: الأولى مكلفة بالتخطيط والثانية تختص بالتنمية والدراسات الإستشرافية وأخيرا الثالثة تخص أنظمة الإعلام والإحصائيات.

5/ مديرية التقنين والتعاون:

تقوم المديرية بتنسيق الأشغال المرتبطة بإعداد مشاريع النصوص التشريعية والتنظيمية التي يبادر بها القطاع ثم توزيعها ومتابعة تنفيذها وتدوينها، كما تقوم بدراسة قضايا منازعات الوزارة المعلقة لدى الهيئات القضائية، وتحليل مشاريع النصوص التي تقترحها القطاعات الأخرى وتجميع تحليلها.

تضمن المديرية متابعة تنفيذ البروتوكولات والاتفاقات الدولية التي تهتم القطاع وتقييم برامج نشاط التعاون، كما تساهم وتشارك في اللقاءات الثنائية الجهوية والمتعددة الأطراف التي تعني بمجال النقل ومتابعتها، وتقوم بالاتصال مع الهياكل المعنية الأخرى.

تضم مديرية التقنين والتعاون ثلاث مديريات فرعية: الأولى مخصصة للتقنين والشؤون القانونية والمنازعات، والثانية مكلفة بالتعاون وأخيرا الثالثة خاصة بالوثائق والأرشيف.

6/ مديرية الإدارة العامة:

تكلف مديرية الإدارة العامة باقتراح سياسة تكوين مستخدمي الإدارة المركزية والمصالح غير المركزية التابعة للقطاع والسهر على تنفيذ مخططات التكوين بالتعاون مع المديريات الأخرى، كما تسهر على تطبيق التنظيم في مجال تسيير المسار المهني لمستخدمي الإدارة المركزية والمصالح غير المركزية. تقوم المديرية بإعداد الميزانية التقديرية للتسيير المخصصة للقطاع ومراقبة استعمالها، كما تساهم إلى جانب مديرية التخطيط في إعداد قوانين المالية.

تضم مديرية الإدارة العامة أربع مديريات فرعية: الأولى خاصة بالمستخدمين والثانية تختص في التكوين بينما الثالثة مكلفة بالميزانية والمحاسبة وأخيرا الرابعة تختص بالوسائل العامة.¹

¹ المرجع نفسه، ص ص 10-13.

المطلب الثاني: التعريف بمديرية النقل

تعتبر مديرية النقل الولائية الممثل الرسمي لوزارة النقل على مستوى الولاية فهي تجمع بين المصالح المكلفة بأنشطة النقل والأرصاد الجوية وتنظيمها، ولقد حدد القانون القواعد الخاصة بتنظيم مصالح النقل وسيرها في الولايات من خلال المرسوم التنفيذي رقم 90-381 مؤرخ في 7 جمادى الأولى عام 1411هـ الموافق 24 نوفمبر سنة 1990م والمتعلق بتنظيم مديريات النقل في الولايات وعملها.

وتتمثل مهام مديرية النقل فيما يلي:

- تسهر على تطبيق التنظيم المتعلق بمختلف أنماط النقل وبالأرصاد الجوية.
- تتسق بين مختلف أنماط النقل وتنظيمها وتقوم كذلك بتنفيذها ومراقبتها.
- تسهر على تطبيق تدابير الوقاية والسلامة المرورية.
- تقوم بأعداد فهرس لأنشطة النقل البري وتضبطه باستمرار.
- تسلم مستندات النقل والرخص والشهادات الخاصة بالكفاءة المهنية.
- تسهر على تطبيق التدابير الخاصة بمتابعة نشاط تعليم قيادة السيارات ومراقبتها.
- تنظم أشغال الأجهزة المكلفة بالعقوبات في مجال النقل البري وكذلك الأجهزة المكلفة برخص سيارات الأجرة.
- تنظم الامتحانات الخاصة برخص القيادة.
- تسلم الرخص الخاصة بالعمل الجوي وكذلك الملاحة الجوية.
- تنتشط أعمال التكوين في مجال الطيران.
- تسهر على ضمان السير الحسن لشبكة الأرصاد الجوية على مستوى الولاية.
- توفر الحماية للأملاك العمومية البحرية.
- تسلم مستندات الملاحة وتقوم بتجديد شهادات سلامة السفن.
- تسعى إلى ضمان أمن وسلامة السفن من خلال تفقدها عند إقلاعها.
- تقوم بجمع الإحصاءات الخاصة بمجال النقل وحوادث المرور.¹

¹ الجريدة الرسمية رقم 51 المؤرخة في 11 جمادى الأولى عام 1411 هـ الموافق 28 نوفمبر سنة 1990 م، ص 1629-1630.

مديرية النقل لولاية سعيدة:

تتواجد مديرية النقل لولاية سعيدة بالحي الإداري إلى جانب مقر الولاية في انتظار تحويل مقرها إلى المبنى الجديد الكائن بمنطقة "جبارات" في الطريق المؤدي إلى ولاية تيارت. وتزاول المديرية نشاطاتها ومهامها على غرار المديرية الولائية الأخرى ما عدا المهام المتعلقة بالمجال البحري باعتبار الموقع الجغرافي للولاية كونها ولاية داخلية .

يبلغ عدد موظفي المديرية 23 موظفا موزعين عبر المصالح والمكاتب لأداء مهامهم وفق الهيكل التنظيمي الذي يوضحه الشكل 2.¹

في قمة الهرم نجد مديرا للنقل وهو موظف معين من طرف الوزارة الوصية ليزاول مهامه الإدارية كونه المسؤول الأول عن القطاع على مستوى الولاية.

إلى جانب المدير نجد الأمانة أو السكرتارية الذي يكمن دورها في تنظيم مواعيد الاستقبالات ومؤازرة المدير، بالإضافة إلى استقبال البريد الوارد.

بالنسبة للمصالح. يوجد على مستوى المديرية مصلحتين: الأولى خاصة بالطيران المدني والأرصاد الجوية بينما الثانية خاصة بالنقل البري والتي بدورها تشمل خمسة مكاتب:

- مكتب السكك الحديدية.
- مكتب التحقيقات الإدارية.
- مكتب نقل المسافرين.
- مكتب نقل البضائع.
- مكتب سيارات الأجرة.

إلى جانب المصالح السابقة نجد على مستوى المديرية مجموعة من المكاتب هي:

- مكتب لإدارة الوسائل
- مكتب الصفقات العمومية.
- مكتب المحاسبة.

¹ مقابلة مع الموظف المكلف بالإعلام والاتصال في مديرية النقل لولاية سعيدة بتاريخ 04 ماي 2015.

- مكتب الأرشيف.
- خلية الإعلام والاتصال.
- مكتب للمنازعات.¹

باعتبار أن موضوع بحثنا يتعلق بجانب النقل البري حاولنا التقرب من المصلحة المعنية للتعرف أكثر على المهام التي يقوم بها كل مكتب على مستوى مصلحة النقل البري وهي كالتالي:

1/ مهام مكتب التحقيقات الإدارية:

- تنظيم عملية تكوين سائقي سيارات الأجرة.
- دراسة ملفات المقبلين على التكوين.
- تحديد وقت انطلاق التكوين لكل دفعة.
- إعداد قوائم المقبلين على التكوين.²

2/ مهام مكتب سيارات الأجرة:

- التكفل بملفات سائقي سيارات الأجرة أثناء:
 - بداية النشاط.
 - تغيير المركبة.
 - تجديد العقد.
 - إنهاء النشاط.
- تقديم مختلف الخدمات الإدارية لسائقي سيارات الأجرة ومنها:
 - استخراج شهادات العمل.
 - استخراج دفتر المقاعد.
 - استخراج رخصة الاستغلال.
 - منح شهادات التوقف عن العمل.
 - منح شهادات الموافقة المبدئية لممارسة النشاط.

¹ مقابلة مع الموظف المكلف بالإعلام والاتصال في مديرية النقل لولاية سعيدة بتاريخ 04 ماي 2015.

² مقابلة مع موظفة مكلفة بالتحقيقات الإدارية بمديرية النقل لولاية سعيدة بتاريخ 11 ماي 2015.

- تزويد الوزارة الوصية بمختلف الإحصائيات المتعلقة بالنشاط.¹

3/ مهام مكتب نقل المسافرين:

- استقبال الناقلين الجدد وتوجيههم.
- دراسة مختلف الملفات الخاصة بـ:
 - بداية النشاط.
 - تغيير الخط.
 - تغيير الحافلة.
- تنظيم نقل الجماعي للأشخاص بمختلف أنواعه: الحضري، الريفي، ما بين الولايات.
- تخطيط وتوزيع الناقلين حسب الخطوط المتوفرة عبر الولاية.
- تقديم مختلف الخدمات الإدارية لأصحاب الحافلات ومنها:
 - تقديم بطاقات المسار للناقلين المختصين في النقل الحضري.
 - تقديم بطاقات التوقيت للناقلين المختصين في النقل الريفي وما بين الولايات.
- منح رخص استثنائية خاصة بالتنقلات الموسمية كالرحلات السياحية.
- تنظيم نقل العمال الخاص بالمؤسسات.²

4/ مهام مكتب نقل البضائع:

- دراسة ملفات الناقلين للبضائع الجدد. العموميين منهم والخواص.
- إصدار رخص السير الخاصة بعربات نقل البضائع ونقل المواد الخطيرة.
- منح رخص العمل للناقلين العموميين.
- منح شهادات التوقف عن مزاوله نشاط النقل العمومي.
- منح الموافقة المبدئية قبل البداية في أي مشروع متعلق بنقل البضائع وقبل الحصول على أي قروض في إطار ANSEJ. ANJEM. CNAC.³

¹ مقابلة مع عون مكتب سيارات الأجرة بمديرية النقل لولاية سعيدة بتاريخ 11 ماي 2015.

² مقابلة مع عون مكتب نقل المسافرين بمديرية النقل لولاية سعيدة بتاريخ 11 ماي 2015.

³ مقابلة مع عون مكتب نقل البضائع بمديرية النقل لولاية سعيدة بتاريخ 11 ماي 2015.

المطلب الثالث: أهم سياسات النقل في الجزائر

تهدف السياسة العامة إلى معالجة مشكلة عامة وذلك بتقديم حلول مناسبة تعتمد في تنفيذها على أساليب علمية ووسائل مناسبة مع مراعاة الظروف البيئية المحيطة بها، ولعل سياسات النقل من أبرز السياسات العامة القطاعية والتي تعتبرها الحكومة من الأولويات بل تسخر لها كافة الوسائل المادية والمعنوية اللازمة.

إن كل مشكلة عامة يقابلها نشاط حكومي يسعى للتصدي لها وتكون المعالجة حسب طبيعة المشكلة ودرجة الأولوية ونسبة المتضررين منها؛ ولقد سبق لنا وأن حددنا أهم وأبرز المشاكل التي تواجه النقل البري في الجزائر، والتي أجبرت الحكومة على التحرك والسعي إلى تبني مجموعة من الإجراءات والخطط من خلال سياساتها العامة الخاصة بقطاع النقل الذي بدوره أصبح يؤثر ويتأثر بالقطاعات التجارية والصناعية الأخرى، خاصة في ظل التطورات المتلاحقة التي تشهدها هذه الأنشطة والتي لا يمكن لنا تصور نموها وتطورها دون قطاع نقل متطور هو الآخر؛ وسنحاول فيما يلي استعراض أهم الحلول والإجراءات والتدابير التي قامت بها الحكومة سعياً منها إلى القضاء على مشاكل النقل البري.

1/ الإجراءات الخاصة لمواجهة حوادث المرور:

تعتبر مشكلة حوادث المرور وانعدام السلامة المرورية أكثر ما يشغل بال الحكومة بل أصبحت المشكلة التي استعصى على رجال السياسة حلها رغم كل الخطط والبرامج التي تم إعدادها؛ ونشير إلى أن تحقيق السلامة المرورية يتحقق بعد التحكم في ثلاث عوامل هي:

• مستعملي الطريق:

نقصد بمستعملي الطريق كل من له علاقة بالطريق سواء كان سائقاً أو من الراجلين ونعني بالسائق: " كل شخص يتولى قيادة مركبة بما فيها الدراجات العادية، والدراجات النارية أو يسوق حيوانات الجر والحمل والركوب والقطعان عبر الطريق أو يتحكم فعلاً في ذلك "، بينما نقصد بالراجل: " كل شخص ينتقل سيراً على الأقدام " ¹.

¹ مولود ديدان، مدونة حركة المرور عبر الطرق، الجزائر: دار بلقيس، 2007، ص 6.

• المركبة:

نقصد بالمركبة: " كل وسيلة نقل بري مزودة بمحرك للدفع أو غير مزودة بذلك، تسير على الطريق بوسائلها الخاصة"¹.

• المحيط:

للمحيط عدة تعاريف لكن في دراستنا هذه نقصد به كل العوامل التي تحيط بمستعملي الطريق والمركبة والمتمثلة في: حالة الطريق ومنشآته الفنية، نسبة تغطية الطرقات بالإضاءة العمومية، حالة الأحوال الجوية، وضعية لافتات وإشارات المرور..إلخ.

حيث قامت الحكومة الجزائرية بمجموعة من الإجراءات خصصتها لكل عامل من العوامل السابقة وذلك على الشكل التالي:

1-1/ بالنسبة لمستعملي الطريق:

- ضبط نشاط مدارس تعليم السياقة.
- تكوين خاص بسائقي سيارات الأجرة.
- تعديل قانون المرور خاصة فيما يتعلق بالعقوبات.
- الزيادة في أنشطة التوعية والتحسيس.

1-2/ بالنسبة للمركبة:

- المراقبة التقنية الإجبارية للمركبات.
- التحكم في نشاط وكلاء بيع السيارات الجديدة.

1-3/ بالنسبة للمحيط:

- تهيئة الطرق والمنشآت الفنية.
- تزويد الطرق بالإضاءة العمومية.
- تنصيب وتعيين اللافتات المرورية.

¹ الجريدة الرسمية رقم 45 المؤرخة في 7 شعبان عام 1430 هـ الموافق 29 جويلية سنة 2009 م، ص 5.

- تزويد مستعملي الطريق بحالة الأحوال الجوية.

وسوف نتطرق إلى هذه الإجراءات بالتفصيل في الفصل التطبيقي الذي خصصناه لسياسات النقل الهادفة إلى تحقيق السلامة المرورية.¹

2/ الإجراءات الخاصة لمواجهة الازدحام المروري:

إن الازدحام المروري كمشكلة لا يقل أهمية عن حوادث المرور بل يعتبر هو الآخر من أهم المشاكل العامة التي يواجهها المواطن الجزائري والتي يعيشها يوميا، مما يستدعي التدخل من طرف الحكومة لإيجاد الحلول المناسبة؛ ومن أهم الإجراءات المتخذة في هذا المجال:

• الاهتمام بالنقل الجماعي للأشخاص:

تقوم الجزائر مثلها مثل كافة الدول خاصة الكبرى منها على تشجيع المواطنين باقتناء وسائل النقل الجماعية باعتبارها من أبرز الحلول التي تقضي على الازدحام المروري، ولقد لاحظنا مؤخرا حركة نوعية في مشاريع انجاز أنماط جديدة للنقل الجماعي للأشخاص "الترامواي" و "الميترو" "القطار" التي تم انجازها بالمدن الكبرى والتي تساهم في تقليص مستوى الازدحام المروري، بالإضافة إلى ذلك يعتبر النقل الجماعي للأشخاص أقل تكلفة من ناحية استهلاك الطاقة وأقل تلوثا للبيئة.

• استحداث ما يسمى بالخط الأزرق على مستوى مدينة الجزائر العاصمة وهو عبارة عن خط خاص بالمركبات التي تقوم بنقل ثلاث أشخاص على الأقل؛ والهدف هنا هو تقليص عدد المركبات المستعملة للطريق.

• إنشاء محطات برية مركزية تجمع بين مختلف المحطات الثانوية التي كانت متواجدة في وسط المدن.

• توسعة الطرق وإنشاء طرق سيارة مزدوجة وأبرزها الطريق السيار شرق غرب الذي يمر عبر كافة الولايات الشمالية حيث يسهل على مستعمل الطريق تجاوز العبور عبر المدن في سفره.

• انجاز مجموعة من المنشآت الفنية كالجسور والأنفاق التي تقلص من الازدحام المروري.

• منع الشاحنات ذات الوزن الثقيل من عبور بعض الطرقات أو تحديد الوقت المناسب لذلك.

¹ مقابلة مع رئيس مصلحة النقل البري بمديرية النقل لولاية سعيدة بتاريخ 12 ماي 2015.

- إنشاء طرق اجتنابية جديدة تساهم في تخفيف الإزدحام داخل المدينة.
- إنشاء مباني الخاصة بالإدارات المركزية في أماكن خارج وسط المدينة مما يسهل الوصول إليها.¹

3/ الإجراءات الخاصة لمواجهة مشكلة التلوث البيئي:

إن ارتفاع عدد السيارات والشاحنات على مستوى الحظيرة الوطنية نجم عنه ارتفاع في مستوى التلوث البيئي، وتحاول الحكومة التحكم في هذا المؤشر من خلال الإجراءات التالية:

- إعفاء مالكي السيارات المجهزة بغاز GPL عن دفع الضريبة السنوية على السيارات، ويمكن اعتبار هذه المبادرة كسياسة تهدف من خلالها الحكومة إلى تشجيع المواطنين على اقتناء سيارات مجهزة بهذا النوع من الطاقة الذي لا يعتبر ملوثاً للبيئة.
- الفحص التقني الدوري والإجباري للسيارات الذي يقوم برفض ومنع السيارات الملوثة للبيئة عن السير وذلك طبعا بعد إجراء فحوصات خاصة.
- حرص أجهزة الأمن الوطني والدرك على ردع أصحاب السيارات الملوثة للبيئة وتوقيفها.
- المراقبة الدورية للأجهزة المعنية بالمحيط والبيئة للورشات التي تمارس نشاط غسل وتشحيم السيارات. لضمان عدم اختلاط الزيوت المستعملة بالمياه الجوفية ومياه الشرب.

4/ الإجراءات الخاصة لمواجهة مشكلة شغل الحيز المكاني:

قد تشغل السيارات حيزا مكانيا مهما في المدينة وحتى خارجها ويكون ذلك طبعا على حساب المساحات الخضراء والمناظر الجميلة، ولمواجهة هذه المشكلة تقوم الحكومة بما يلي:

- تنصيب لافتات مرورية خاصة بتوقيت التوقف للسيارات في إطار عملية تنظيم المرور.
- إنشاء حظائر لتوقف السيارات وخاصة على المستوى السفلي للبنىات.
- تشديد الرقابة وردع مخالفين القوانين المتعلقة بأماكن ركن السيارات.
- تزويد الهياكل والبنىات الحكومية وحتى التجمعات السكنية الحديثة بحظائر خاصة للسيارات.

¹ مقابلة مع رئيس مصلحة النقل البري بمديرية النقل لولاية سعيدة بتاريخ 12 ماي 2015.

5/ الإجراءات الخاصة لمواجهة مشكلة الضوضاء:

أصبح الضجيج والضوضاء واقع تعيشه مدننا يوميا وخاصة الكبرى منها وهذا ما يؤثر على الحالة النفسية للمواطن ويجعله أكثر عرضة للأزمات الصحية بسبب التوتر العصبي الذي ينتج عنها ونشير إلى أنه يصعب على الحكومة معالجة هذا المشكل إلا بواسطة:

- التحكم في معدل المركبات التي تجوب شوارعنا يوميا وخاصة الشاحنات منها.
- الفحص التقني يقوم هو الآخر بمراقبة مستوى الضجيج في السيارة لكن ارتفاعه قد لا يمنع السيارة عن السير.
- توعية وإرشاد سائقي المركبات بعدم استعمال منبهات الصوتية إلا للضرورة.¹

¹ مقابلة مع رئيس مصلحة النقل البري بمديرية النقل لولاية سعيدة بتاريخ 12 ماي 2015.

خاتمة:

مما سبق نستنتج أن للسياسة العامة دور وأهمية كبيرين فهي تمثل العمل الحكومي الذي من خلاله تسعى الحكومة للتصدي إلى المشاكل المجتمعية العامة؛ كذلك عملية النقل تعتبر من بين أهم العمليات الأكثر حيوية والأكثر دعماً لعجلة التنمية في المجتمع لكن هذه العملية لا تخلو من مشاكل تعيقها وتؤثر عليها، لذلك تسعى الحكومة من خلال أجهزتها وبرامجها المعبرة عن سياستها العامة الخاصة بقطاع النقل بالتصدي إلى كافة المشاكل العامة التي يعاني منها هذا القطاع الحيوي؛ ولقد تناولنا في هذا الفصل النظري مجمل المفاهيم الخاصة بالسياسة العامة وبقطاع النقل والسلامة المرورية، كذلك قمنا بتعريف أجهزة الدولة التي يتضمنها القطاع مع إبراز أهم السياسات المنتهجة كحلول لمواجهة المشاكل المعيقة لقطاع النقل في الجزائر.

الفصل الثاني:

سياسات النقل الهادفة إلى تحقيق السلامة المرورية

إن تحقيق السلامة المرورية يستدعي التصدي إلى حوادث المرور، ومن أجل ذلك يجب الوقوف أمام الأسباب الرئيسية لهذه الحوادث؛ ولقد أبرزت الإحصائيات التي نشرها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق لسنة 2014 أن 93.29 % من الأسباب المباشرة لحوادث المرور تعود إلى مستعملي الطريق و 3.80 % منها تعود إلى المركبة، بينما 2.91 % ترجع إلى المحيط؛ وهذا يدل على أن السلامة المرورية مرتبطة بثلاث متغيرات، لذلك حاولنا أن نعالج في هذا الفصل التطبيقي سياسات النقل الهادفة إلى تحقيق السلامة المرورية من خلال تقسيمه إلى ثلاث مباحث، ففي كل مبحث سنقوم بدراسة كل متغير وتقييمه، ولقد قمنا بترتيب المباحث حسب درجة أهمية المؤشرات المراد دراستها، ففي المبحث الأول سنتناول مؤشر مستعملي الطريق لنبرز كل الإجراءات التي قامت بها الحكومة للتحكم في العامل البشري بينما في المبحث الثاني سنتطرق إلى الحالة التقنية المركبة التي بسلامتها تتحقق السلامة المرورية.

وأخيرا خصصنا المبحث الثالث لدراسة المحيط والسياسات المنتهجة من طرف الحكومة من أجل تهيئته كونه أحد أبرز أسباب حوادث المرور ولو بنسبة ضئيلة.

المبحث الأول: مستعملي الطريق كمؤشر للسلامة المرورية

المطلب الأول: ضبط قواعد حركة المرور عبر الطرق

يتسبب مستعملي الطريق وخاصة سائقي المركبات منهم في 93.29 % من حوادث المرور حسب إحصائيات سنة 2014؛ ويعتبر هذا الرقم معبرا عن وضع السلامة المرورية في بلادنا التي تستدعي ضرورة التحكم في هذا المؤشر واتخاذ كافة الإجراءات الممكنة من خلال تقرير سياسات عامة تهدف للتصدي إلى هذه المشكلة ووضع حلول لها.

لعل من أبرز السياسات المنتهجة من طرف الحكومة والتي تهدف إلى تحقيق السلامة المرورية من خلال التحكم في مستعملي الطريق، نجد تلك التي تعنى بتنظيم حركة المرور عبر الطرق والتي جاء بها الأمر رقم 03-09 المؤرخ في 29 رجب 1430 الموافق 22 يوليو سنة 2009 المعدل والمتمم للقانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.¹

يعتبر الأمر سابق الذكر بمثابة قفزة نوعية هامة في مجال تنظيم حركة المرور وسلامة مستعملي الطريق وفرض النظام والأمن عبر الطرقات، حيث جاء بإجراءات جديدة هامة تم تدارك فيها ومعالجة جميع النقائص التي سجلت في القوانين السابقة وذلك بتعديل قيمة الغرامات الجزافية ورفعها مع تشديد العقوبات الإدارية وهذا بهدف ردع كل من يخالف قوانين المرور ولا يؤمن بهذا القانون.²

يصنف هذا الأمر المخالفات للقواعد الخاصة بحركة المرور إلى أربع درجات:

- مخالفات من الدرجة الأولى ويعاقب عليها بغرامة جزافية من 2000 دج إلى 2500 دج.
- مخالفات من الدرجة الثانية ويعاقب عليها بغرامة جزافية من 2000 دج إلى 3000 دج.
- مخالفات من الدرجة الثالثة ويعاقب عليها بغرامة جزافية من 2000 دج إلى 4000 دج.
- مخالفات من الدرجة الرابعة ويعاقب عليها بغرامة جزافية من 4000 دج إلى 6000 دج.

¹ الجريدة الرسمية رقم 45 المؤرخة في 7 شعبان عام 1430 هـ الموافق 29 جويلية سنة 2009 م، ص 4.

² عقاري زكرياء، دراسة تحليلية لحوادث المرور في الجزائر في الفترة 1970-2010، مذكرة ماستر في العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة الحاج لخضر-باتنة، 2011، ص 81.

بينما في القسم الثاني لهذا الأمر تم حصر جميع الجرح والعقوبات المحددة لكل جنحة وذلك طبقاً حسب درجة الخطورة فعلى سبيل المثال تنص المادة 69 من ذات الأمر على أن يعاقب بالحبس من سنة (1) إلى ثلاث (3) سنوات وبغرامة من 50.000 دج إلى 200.000 دج كل سائق ارتكب إحدى المخالفات التي تترتب عليها جريمة القتل الخطأ وهي كالتالي:

- الإفراط في السرعة.
- التجاوز الخطير.
- عدم احترام الأولوية القانونية.
- عدم الامتثال لإشارات الأمر بالتوقف التام.
- المناورات الخطيرة.
- السير في الاتجاه الممنوع.
- سير مركبة بدون إنارة أو إشارة أو وقوفها في وسط الطريق ليلاً أو أثناء انتشار الضباب في مكان خال من الإنارة العمومية.
- الاستعمال اليدوي للهاتف المحمول أو التصنت بكلتا الأذنين بوضع خوذة التصنت الإذاعي والسمعي أثناء السياقة.
- تشغيل الأجهزة السمعية البصرية أثناء السياقة.¹

ويمثل الجدول 8 و الشكل 9 المرافق له أبرز الأسباب المباشرة لحوادث المرور التي ترجع إلى مستعملي الطريق والتي من بينها الجرح المذكورة في المادة السابقة.

كما تضمن القسم الثالث من ذات الأمر الحالات التي تكون فيها رخصة السياقة موضع احتفاظ أو تعليق أو إلغاء، بينما تناول القسم الرابع مختلف الإجراءات.

بعد التطرق إلى الجانب القانوني لعملية تنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها نلاحظ أن الارتفاع المدهش لعدد حوادث المرور التي يعود سببها إلى العنصر البشري تمت مواجهته بسياسة ردية صارمة من خلال سن قوانين وأوامر حددت فيها مختلف العقوبات التي تم تكيفها مع درجة الخطورة المحتملة؛ ومع ذلك لا تزال حوادث المرور تحصد الأرواح يوماً بعد يوم حيث تشير إحصائيات

¹ الجريدة الرسمية رقم 45 المؤرخة في 7 شعبان عام 1430 هـ الموافق 29 جويلية سنة 2009 م، ص 9-10.

ضحايا حوادث المرور من قتلى وخلال الأشهر الأربعة الأولى لسنة 2015 إلى 1284 قتيلا على المستوى الوطني مقارنة بالأشهر الأربعة الأولى لسنة 2014 والتي بلغ فيها عدد القتلى من ضحايا حوادث المرور 1317 قتيلا.¹

ويمثل الجدولين (1). (2) إحصاءات ضحايا حوادث المرور من قتلى وجرحى للأشهر الأربعة الأولى للسنتين 2014 و2015 مع معدلها اليومي.

في هذا الموقف يجدر في بالنا السؤال التالي:

أين يكمن الخلل؟ هل في السياسة العامة بذاتها أم في تطبيقها؟

تعتبر الإجراءات المتخذة مؤخرا من بين الإجراءات الأكثر صرامة والأكثر ردعا لمخالفتي قوانين المرور في العالم، ومع ذلك لم تحقق هذه السياسة أهدافها وهذا لا يعني أن هناك خلا في المواد القانونية وإنما يكمن الخلل حسب اعتقادنا في تطبيق هذه السياسة التي تتطلب أكثر صرامة من جهة وأكثر استجابة من طرف مستعملي الطريق من جهة أخرى.

لذلك أصبحت الرقابة المرورية أمرا حتميا وأصبح من الضروري:

- تكثيف الرقابة المرورية قصد فرض احترام قانون المرور.
- تشجيع مصالح الأمن على مواصلة المجهودات الجبارة في سبيل التطبيق السليم لقوانين المرور.
- تدعيم مصالح الأمن بالمعدات والأجهزة التكنولوجية المتطورة التي تساعد في مراقبة حركة المرور.
- التكوين الفعال والمستمر للأعوان المكلفين بتنظيم ومراقبة حركة المرور.
- تطوير تقنيات المراقبة عبر الطرقات الوطنية.

بالإضافة إلى الرقابة المرورية يجب على مستعملي الطريق التحلي بالثقافة المرورية والإذعان بالقوانين واحترامها سعيا نحو تحقيق السلامة المرورية وتجنبنا لحوادث المرور التي أصبحت تمثل المشكل

¹ المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، إحصائيات حوادث المرور الجسمانية خلال الأشهر الأربعة الأولى من سنة 2015، <http://www.cnpsr.org.dz/files/download/12%20mois%202014.pdf> ، تم الاطلاع على صفحة الويب يوم 01-06-2015، ص1.

الذي استعصى على الحكومة حله إلى وقتنا الحالي رغم ما اعتمدته من سياسات وما وفرته من إمكانيات بشرية ومادية ضخمة.

المطلب الثاني: تكوين سائقي المركبات

1/ تكوين سائقي المركبات على مستوى مدارس تعليم القيادة:

تساهم مدارس تعليم القيادة في تطبيق السياسة الوطنية للأمن عبر الطرق، فهي تهدف إلى تعليم تقنيات قيادة السيارات بغية الحصول على رخصة القيادة، كما تقوم بتكوين متواصل من أجل تحسين المستوى للرفع من درجة التأهيل في مجال رخصة القيادة، وهذا ما نص عليه المرسوم التنفيذي رقم 12-110 المؤرخ في 13 ربيع الثاني عام 1433 الموافق 6 مارس سنة 2012. والذي يحدد شروط تنظيم مؤسسات تعليم قيادة السيارات ومراقبتها.¹

يتم فتح مدرسة تعليم القيادة بعد الحصول على اعتماد يمنحه الوالي المختص إقليمياً، وذلك بعد توفر شروط محددة في المرسوم السابق ذكره؛ ويتم الشروع في استغلال مدرسة تعليم القيادة بطلب من صاحب الاعتماد ويخضع للحصول على رخصة استغلال مسبقة تسلمها مديرية النقل المختصة إقليمياً عند التصريح باستيفاء الشروط على إثر عملية الرقابة التي تقوم بها المصالح المختصة التابعة للمركز الوطني لرخص القيادة.

ولقد حدد المرسوم السابق الكيفية التي يتم بها استغلال مدرسة تعليم القيادة محددًا ما يجب على مالكيها القيام به. ونلخص أبرزها في ما يلي:

- تقديم أحسن نوعية للخدمات.
- احترام القوانين والتنظيمات التي تحكم النشاط.
- قيد جميع العمليات التي ينفذها في سجل مرقم ومؤشر عليه من طرف مصالح مختصة تابعة لوزارة النقل.
- مسك دفتر الاحتجاجات الموضوع تحت تصرف الزبائن.
- تقديم تقرير سنوي للمركز الوطني لرخص القيادة يتضمن نشاطات مدرسته.

¹ الجريدة الرسمية رقم: 15 المؤرخة في 21 ربيع الثاني عام 1433 هـ الموافق 14 مارس سنة 2012 م، ص 18.

- الالتزام بالخضوع للرقابة للأعوان المؤهلين قانونا.
- الالتزام بالسر المهني.
- توظيف ممرنين يستوفون على الشروط المحددة بقرار من وزير النقل.
- الالتزام بجميع الواجبات تجاه المترشحين طبقا لما نص عليه المرسوم.
- الالتزام بإبرام عقد التعليم مع المترشح أو مع وليه الشرعي.

كما حدد المرسوم السابق العقوبات الادارية التي قد تترتب في حالة وقوع أي تجاوزات ونذكر منها:

- السحب المؤقت للاعتماد لمدة لا تتجاوز ستة (6) أشهر.
- السحب التلقائي للاعتماد.

وفي الحالتين السابقتين يقوم المركز الوطني لرخص السياقة بتحويل المترشحين تحت عقد التكوين تلقائيا إلى مدارس تعليم سياقة أخرى في نفس مكان الإقامة وتكون التكلفة على عاتق مدرسة السياقة التي تم توقيف نشاطها.

بعد استعراض الجانب القانوني المنظم لاستغلال مدرسة تعليم السياقة توجهنا إلى مديرية النقل وبالضبط نحو المصلحة المختصة لجمع بعض المعلومات والإحصائيات التي تساعدنا في عملية تقييم هذا المؤشر، من خلال مقابلة مع رئيس مكتب حركة المرور والذي زدنا ببعض الأرقام التي تخص موضوع بحثنا.

تتوفر ولاية سعيدة على 62 مدرسة لتعليم السياقة موزعة عبر كافة الدوائر والبلديات، كلها تقوم باستقبال المترشحين المقبلين على اقتناء رخص السياقة الخاصة بالمركبات صنف (ب)، بينما سبعة (07) منها مختصة في الصنف (ج) وخمسة (05) أخرى تختص في الصنف (د) و(هـ) ، كما تتوفر الولاية على مضامين لتعليم السياقة، الأول على مستوى بلدية سعيدة والثاني على مستوى بلدية أولاد ابراهيم، وتمارس مدارس تعليم السياقة نشاطها بشكل منتظم طوال السنة باستثناء شهر أوت الذي تم تخصيصه كشهر عطلة وطنية للمدارس قصد إتاحة الفرصة لهم من أجل الترميم وصيانة العتاد.

كما أن وزارة النقل قد خصصت لولاية سعيدة خمسة (5) مفتشين مؤهلين ومعتمدين يزاولون نشاطهم كل أسبوع ابتداء من يوم الأحد إلى غاية الأربعاء.¹

يمثل الجدول 3 و الشكل 3 المرافق له تطور عدد مدارس السياقة على مستوى ولاية سعيدة خلال الفترة 2008 - 2015 تحسبا لاستقبال عدد المترشحين المتزايد سنويا.

كما يمثل الجدول 4 و الشكلين (4)،(5) المرافقين له تطور عدد المترشحين المقبلين للحصول على رخصة السياقة خلال الفترة 2008 - 2014 مع عدد الناجحين منهم ونسبة النجاح لكل سنة.

بعد الحصول على هذه المعلومات من طرف مديرية النقل لولاية سعيدة توجهنا إلى أحد مدارس تعليم السياقة على مستوى الولاية حيث أجرينا مقابلة مع مديرها محاولة منا إدراك الواقع العملي لعملية التكوين ومقارنتها بالجانب القانوني المنظم لها.

في البداية وما لفت انتباهنا هو حالة المدرسة التي تفتقد لأدنى المواصفات المتعلقة بمهنة التكوين حيث لاحظنا أنها مجهزة بتجهيزات تقليدية تخلو من تلك الوسائل السمعية البصرية التي تستعملها مدارس تكوين السياقة في البلدان المعاصرة؛ وكذلك فيما يخص المنهجية المعتمدة في التدريس لا تسمح للمترشح بالتركيز واستيعاب الدروس في ظروف لائقة.

أما بالنسبة لساعات التدريس فقد أفادنا مدير المدرسة أنه قد خصصت مدة 25 ساعة لتعليم قوانين المرور بينما 30 ساعة أخرى خاصة بحصص تطبيقية على مستوى المضمار؛ والواقع لا يعكس ذلك فالمترشح أثناء تدريبه قد لا يتجاوز مدة 15 دقيقة وهي موزعة ثلاث مرات في الأسبوع كأقصى حد وبإمكانه إجراء الامتحان بعد مضي أسبوعين فقط في التدريب.²

مما سبق نستنتج أن مدارس تعليم السياقة في بلدنا بحاجة إلى إعادة تهيئة لتساير المعايير المعمول بها دوليا وذلك بتوفير التجهيزات العصرية وإدخال الوسائل السمعية البصرية والأدوات المساعدة على تحسين أداء المتكون.

¹ مقابلة مع رئيس مكتب حركة المرور بمديرية النقل لولاية سعيدة بتاريخ 08 جوان 2015.

² مقابلة مع مدير مدرسة لتعليم السياقة بولاية سعيدة بتاريخ 09 جوان 2015.

أما بالنسبة لمدة التكوين يجب أن تكون بالقدر الكافي الذي يسمح للمتكون باستيعاب جميع الدروس النظرية والتطبيقية، مع إدراج بعض المواد الجديدة كمبادئ الإسعافات الأولية والوقاية المرورية والتعريف بالسيارة ومكوناتها.

كذلك نقص في الرقابة المسلطة على هذه المدارس جعلها تمتع بنوع من الحرية في التصرف في ظل انعدام وعي المواطن الذي همه الوحيد هو الحصول على رخصة السياقة بأي طريقة كانت.

إذا كان الهدف من السياسة العامة المعبر عنها بالمرسوم التنفيذي السابق هو تحديد شروط تنظيم مؤسسات تعليم سياقة السيارات ومراقبتها فالواقع العملي يعكس عدم تنفيذ هذه السياسة بشكل فعال مما يؤثر على نجاحها، فالمشكل هنا متعلق بمرحلة تنفيذ السياسة العامة الذي يستدعي تشديد الرقابة على هذه المدارس ومدى استجابتها لما تم تحديده في دفتر الشروط وذلك لضمان أكثر نجاح لهذه العملية.

لا يمكن تعميم هذا الواقع على جميع المدارس لكن الأغلبية منها لم تؤدي دورها كما يلزم ولعل أكبر دليل على ذلك ارتفاع حوادث المرور التي يرجع سببها إلى مستعملي الطريق وخاصة حاملي رخص السياقة الجدد.

2/ تكوين سائقي سيارات الأجرة:

إضافة إلى تكوين سائقي المركبات على مستوى مدارس تعليم السياقة، قامت وزارة النقل ومنذ سنة 2002 في إعداد برنامج خاص يعنى بتكوين فئة سائقي سيارات الأجرة من أجل حصولهم في النهاية على شهادة تمكنهم من ممارسة المهنة، ويهدف هذا التكوين إلى تطوير معارف سائق سيارة الأجرة وتقييمه في النهاية حتى يستطيع أداء وظيفته على أكمل وجه.

ولقد حدد المنشور الوزاري رقم 1163 والمؤرخ في 16 أكتوبر 2001 إجراءات منح دفتر المقاعد الخاص بعملية نقل المسافرين بواسطة سيارة الأجرة، حيث يتابع المترشحين لنيل دفتر المقاعد إجبارياً تكويناً منظماً من طرف المركز الوطني للتعليم المهني عن بعد طبقاً لما ورد في الإتفاقية المبرمة في 12 سبتمبر 2001 بين مديرية النقل الحضري والمركز الوطني للتعليم عن بعد.¹

¹ المنشور الوزاري رقم 1163 المؤرخ في 29 رجب عام 1422 هـ الموافق 16 أكتوبر سنة 2001 م، ص ص 1-5.

تستدعي مهنة سائق سيارات الأجرة مجموعة من المعارف المسبقة لذلك تم برمجة التكوين ليشمل

المواد التالية:

- جغرافيا المدينة.
- ميكانيكا السيارة.
- الإسعافات الأولية.
- تنظيم.
- قانون المرور.

ويكون التكوين لمدة أسبوعين وهو يشمل المواد السابق ذكرها بمعدل حصتين لكل مقياس وتقدر مدة التكوين بـ 42 ساعة، ويقوم المركز الوطني للتعليم المهني عن بعد CNEPD كونه المؤسسة المعنية بالتكوين بالسهل على نجاح العملية حيث تسلم في النهاية شهادة تأهيل وتمنح من طرف مديرية النقل إلى سائق سيارة الأجرة لإتمام باقي الإجراءات الإدارية.¹

يمثل الجدول 5 الإحصائيات الخاصة بالدفعات التي تم تكوينها من سائقي سيارات الأجرة في الفترة الممتدة من سنة 2010 إلى غاية سنة 2015 والخاصة بولاية سعيدة، والتي تم الحصول عليها بعد إجراء مقابلة مع موظفة بمكتب التحقيقات الإدارية على مستوى مديرية النقل لولاية سعيدة.

إن طبيعة مهنة سائق سيارة الأجرة تتطلب بعض الخصوصيات والمواصفات تختلف عن تلك التي يتحلى بها سائق السيارة العادي، فسائق سيارة الأجرة هو أكثر استعمالا للطريق وهو الأكثر عرضة لحوادث المرور كونه يقضي ثلث يومه أو أكثر أمام مقود السيارة؛ لذلك قامت وزارة النقل بالشروع منذ سنة 2002 بعملية تكوين هذه الفئة تكوينا مهنيا واحترافيا يهدف إلى تحقيق السلامة المرورية.

وبالنظر إلى طبيعة المقاييس التي يتم تدريسها تظهر لنا أهمية هذا التكوين، حيث أن سائق سيارة الأجرة المحترف لابد وأن يكون على دراية بجغرافيا المدينة، الإسعافات الأولية، ميكانيكا السيارة، قواعد حركة المرور.

¹ مقابلة مع موظفة مكلفة بالتحقيقات الإدارية بمديرية النقل لولاية سعيدة بتاريخ 08 جوان 2015.

لذلك يمكن اعتبار هذا التكوين كخطوة ناجحة، خاصة إذا تمت في ظروف ملائمة وبتقييم محكم ونزيه.

المطلب الثالث: توعية وإرشاد مستعملي الطريق

تعتبر عملية التوعية والتحسيس من بين أهم السياسات والطرق التي تعتمد عليها الحكومة قصد التحكم في مؤشر مستعملي الطريق، سواء كانوا سائقي مركبات أو راجلين، حيث تقوم بالاتصال بطريقة مباشرة أو غير مباشرة مع المواطنين قصد التأثير فيهم وتحريك مشاعرهم وتحسيسهم بأهمية الموضوع كما تقوم بتزويدهم بمختلف الإرشادات الخاصة بالسلامة المرورية وخطورة حوادث المرور، مستعملة في ذلك مختلف الوسائل الاتصالية التي تملكها، مع مشاركة جميع الفواعل المعنيين بالسلامة المرورية.

تقوم وزارة النقل سنويا وبالتنسيق مع الجامعة العربية بتسطير برنامج يخص السلامة المرورية وذلك بهدف التخفيف من حوادث السير في الطرقات، وذلك عن طريق برنامج مسطر من الوزارة الوصية وموزع عبر كل ولايات الوطن حتى يتم تفعيله؛ ويشارك في هذا البرنامج مجموعة من الفواعل حيث أن كل قطاع يقوم بالدور أو المهمة المسندة إليه من أجل تحقيق نجاح هذا البرنامج، ومن بين المشاركين في هذه العملية:

- مديرية النقل.
- أجهزة الأمن الوطني.
- أجهزة الدرك الوطني.
- الحماية المدنية.
- وكالات المراقبة التقنية للسيارات.
- مدارس تعليم السياقة.
- مديرية الشؤون الدينية والأوقاف.
- جمعيات ممثلة عن فئة ذوي الاحتياجات الخاصة.
- الإذاعة الجهوية لولاية سعيدة.

وتحت إشراف مديرية النقل لولاية سعيدة وبمشاركة جميع الأطراف السابق ذكرها، تم تنفيذ برنامج الأسبوع العربي للسلامة المرورية لسنة 2015 والذي حمل شعار: " ابدأ بنفسك ... كن ملتزما " ¹. ولقد تضمن البرنامج عدة نشاطات منها:

- تقديم دروس تحسيسية لأطفال المدارس باعتبارهم سائقي المستقبل.
- تنظيم قافلة تحسيسية بخصوص السلامة المرورية.
- تنظيم أبواب مفتوحة في كافة القطاعات المعنية بالسلامة المرورية.
- توزيع منشورات تحسيسية على مستوى حواجز الشرطة والدرك الوطني.
- تنظيم زيارات ميدانية على مستوى وكالات المراقبة التقنية للسيارات.
- التوجه نحو مدارس تعليم السياقة داخل المضمار للوقوف على مدى جاهزية المترشحين لأداء الامتحان.
- برمجة حصص إذاعية على المباشر، وأخرى مسجلة.

كما تضمن البرنامج الذي دامت فعالياته خلال الفترة الممتدة من 04 ماي 2015 إلى غاية 31 ماي 2015، توزيع مجموعة من المنشورات التي تحتوي على بعض الإرشادات والنصائح موجهة إلى المواطنين قصد توعيتهم ومنها ما هو خاص بضرورة احترام القواعد السليمة في القيادة لضمان السياقة الآمنة، وأخرى تخص الراجلين ².

كتنظيم لعملة التوعية باعتبارها أحد الآليات المهمة أو المؤشرات التي من خلالها يتم ضبط وتوجيه مستعملي الطريق، نلاحظ أنها معتمدة سنويا من طرف وزارة النقل وهيكلها ولكن يتم ذلك خلال فترات معينة ومناسبات محددة؛ وباعتبار أن حوادث المرور أصبحت تشكل خطرا كبيرا على المواطنين وتخلف ضحايا وخسائر كبيرة، بات من الضروري مضاعفة الجهود وتكثيف العمليات التوعوية الهادفة إلى تحقيق السلامة المرورية.

إن مقارنة عدد البرامج التحسيسية التي تهدف إلى السلامة المرورية مع الأرقام الرهيبة لحوادث المرور التي يرجع سببها إلى مستعملي الطريق يبين لنا أن ما تم إعداده وتطبيقه من سياسات وإجراءات

¹ مقابلة مع رئيس مكتب حركة المرور بمديرية النقل لولاية سعيدة بتاريخ 15 جوان 2015.

² مقابلة مع رئيس مكتب حركة المرور بمديرية النقل لولاية سعيدة بتاريخ 15 جوان 2015.

هو غير كاف؛ إذ يتحتم على الحكومة مضاعفة جهودها عن طريق تكثيف عدد البرامج التحسيسية مستعملة في ذلك تكنولوجيا الاتصال الحديثة ونحن في عصر تكنولوجيا المعلومات، حيث يمكنها استهداف أكبر عدد ممكن من المواطنين بأقصى سرعة وأقل تكلفة.

كما يمكن لوزارة النقل التنسيق مع وزارة التربية الوطنية من أجل إدراج حصص تربية خاصة ضمن برامجها والتي من خلالها يكتسب أطفالنا ونقصد بذلك سائقي المستقبل تلك الثقافة المرورية السليمة وهذا على المدى البعيد، بينما على المدى القريب لا بد على وزارة النقل وبالتنسيق مع أجهزة الاتصال الأكثر فعالية كالإذاعة والتلفزيون مثلا بتنظيم حصص دورية تنمي من خلالها الثقافة المرورية لدى مستعملي الطريق.

كذلك نشير إلى ضرورة إنشاء مواقع إلكترونية خاصة وصفحات للتواصل الاجتماعي عبر شبكة الانترنت تهدف إلى التحسيس بخطورة حوادث المرور بحيث يمكن للمواطن الولوج إليها بكل سهولة لتنمية ثقافته المرورية.

الاستعانة بقطاع الشؤون الدينية من خلال تقديم دروس على مستوى المساجد يتم خلالها إبراز خطورة حوادث المرور وضرورة المحافظة على النفس البشرية التي نصت عليها تعاليم ديننا الحميد، فالمساجد هي الأخرى تنمي من ثقافة المجتمع بحكم الرابط الديني والثقة التي تربطها بأفراده.

إن التحكم في العنصر البشري وتوجيهه يعتبر أمرا صعبا للغاية، وما هذه الإجراءات والآليات إلا سياسات ترسمها الحكومة للقضاء على مشكلة حوادث المرور التي تكلفها خسائر بشرية ومادية هائلة لذلك نشير إلى أن بالرغم من تكثيف الجهود وتعديل البرامج المرورية إلا أنه لا بد من توفر بيئة صالحة لتطبيقها ونشير هنا إلى ضرورة تكاتف جهود المواطنين مع ما تم إعداده من برامج حكومية وذلك من خلال استيعاب الدروس التوعوية واحترام قوانين المرور اقتداء بالمجتمعات المعاصرة.

المبحث الثاني: الحالة التقنية للمركبة كمؤشر للسلامة المرورية

المطلب الأول: المراقبة التقنية للسيارات الإطار القانوني والعملية

يقصد بالمراقبة التقنية للسيارات تلك المعاينة التقنية المخصصة للتأكد من حالة صيانة السيارة ومدى قابليتها للسير في الطريق بدون خطر، وتجري هذه العملية في شكل مراقبة دورية أو مراقبة غير دورية أو معاينة مضادة كما نص عليه المرسوم التنفيذي رقم 03-223 المؤرخ في 9 ربيع الثاني عام 1424 الموافق 10 يونيو سنة 2003 والمتعلق بتنظيم المراقبة التقنية للسيارات وكيفيات ممارستها.¹

وتطبيقاً لأحكام لمادة 43 من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها،² معدل ومتمم بالقانون رقم 04-16 المؤرخ في 27 رمضان عام 1425 الموافق 10 نوفمبر سنة 2004.³

ويتم إجراء عملية المراقبة التقنية للسيارات على مستوى محطات مختصة ومعتمدة من طرف وزارة النقل تسمى بوكالات المراقبة التقنية للسيارات، وهي عبارة عن منشآت نوعية ثابتة أو متنقلة تتضمن تجهيزات معدة لهذا الغرض، كما تحتوي وكالة المراقبة التقنية للسيارات بالإضافة إلى التجهيزات التقنية على موارد بشرية مؤهلة ومعتمدة من طرف وزارة النقل تتمثل في رئيس الوكالة والمراقبين التقنيين وهم عبارة عن أعوان مؤهلين ومكلفين بالقيام بالمراقبة التقنية للسيارات.

تعتبر عملية المراقبة التقنية للسيارات عملية إجبارية تهدف إلى:

- الوقاية والأمن في الطرقات.
- المساهمة في تقليص حوادث المرور والتكاليف الناجمة عنها.
- الحفاظ على الصحة العمومية وحماية البيئة.
- تمديد عمر الحظيرة الوطنية للسيارات.⁴

¹ الجريدة الرسمية رقم: 37 المؤرخة في 14 ربيع الثاني عام 1424 هـ الموافق 15 جوان سنة 2003 م، ص 14.

² الجريدة الرسمية رقم: 46 المؤرخة في 29 جمادى الأولى عام 1422 هـ الموافق 19 غشت سنة 2001 م، ص 4.

³ الجريدة الرسمية رقم: 72 المؤرخة في 30 رمضان عام 1425 هـ الموافق 13 نوفمبر سنة 2004 م، ص 3.

⁴ مولود ديدان، مرجع سبق ذكره، ص 144-145.

تقوم وكالات المراقبة التقنية للسيارات المعتمدة بممارسة نشاطها في ظروف ملائمة وبتجهيزات مصادق عليها، ولا يجوز لها ممارسة أي نشاط تجاري آخر عدى النشاط الذي أنشأت من أجله، وهي بدورها مراقبة من طرف أعوان المؤسسة الوطنية للمراقبة التقنية للسيارات E.NA.CTA التي تم إنشائها للسهر على تسيير وضمان السير الحسن لعملية المراقبة التقنية للسيارات في الجزائر.

بالنسبة للمدة القانونية للفحوصات الدورية التي تجريها وكالات المراقبة التقنية للسيارات تتفاوت وفق طبيعة السيارة ونشاطها، فهناك فحوصات دورية تجرى كل ستة (6) أشهر وهي أقصر مدة، وتشمل هذه الفحوصات الأصناف التالية:

- سيارات الأجرة.
- مركبات تعليم السياقة.
- مركبات النقل الصحي.
- مركبات النقل الجماعي للأشخاص.
- المركبات الناقلة للمواد الخطيرة.¹

لقد تم تعمد تحديد أقصر مدة للفحص الدوري بالنسبة للأصناف التي سبق ذكرها وذلك طبعاً بداعي النشاط الذي تقوم به، وبسبب كثرت التنقلات مما يجعلها أكثر عرضة للحوادث والأعطاب.

هناك كذلك فحوصات دورية تجرى لمدة اثني عشر شهراً (12) وهي تخص:

- السيارات الخاصة التي يفوق عمرها ستة (6) سنوات.
- سيارات المخصصة للكراء.
- سيارات نقل البضائع الخفيفة (وزنها الإجمالي أقل من 3.5 طن) يفوق عمرها أربع (4) سنوات.
- سيارات نقل البضائع الثقيلة (وزنها الإجمالي أكبر من 3.5 طن).
- سيارات الجر.

وكأقصى مدة نجد الفحوصات التي تمتد إلى غاية 24 شهراً وهي تخص:

- السيارات الخاصة التي ينحصر عمرها بين سنتين وستة (6) سنوات.

¹ المرجع نفسه، ص 154.

- سيارات نقل البضائع الخفيفة (وزنها الإجمالي أقل من 3.5 طن) يقل عمرها عن أربع (4) سنوات.

يقوم المراقب خلال الفحوصات الدورية بفحص المركبة المعرضة للمراقبة التقنية، حيث يبدأ أولاً بالتأكد من مدى مطابقة أرقام التسلسل والترقيم المكتوبة على المركبة مع البطاقة الرمادية؛ ففي حالة عدم المطابقة يقوم هذا الأخير بتحرير الوثيقة 1 و توجيه مالك السيارة إلى مصلحة المناجم لتسوية وضعيته.

أما إذا ثبتت المطابقة يشرع المراقب بفحص السيارة مستعملاً في ذلك التجهيزات والعتاد المتوفر على مستوى الوكالة، كما يعتمد على العين المجردة والخبرة المكتسبة في تحديد بعض الأعطاب التي يستعصى على الآلة اكتشافها، ويشمل الفحص الأنظمة التالية:

- الكبح.
- القيادة.
- الرؤية.
- الإضاءة والإشارات.
- اتصال المركبة بالأرض.
- هيكل المركبة وقاعدتها.
- التجهيزات.
- العناصر الميكانيكية.
- التلوث والحجم الصوتي.

ويجب أن تتم المراقبة التقنية طبقاً لنقاط المراقبة الملحقة بدفتر الأعباء النموذجي، ويقوم المراقب التقني بتدوين كل خلل يكتشفه سواء كان ذلك باستعمال بصره أو من خلال التقرير الذي يتم طباعته انطلاقاً من النتائج التي تحررها التجهيزات.¹

بالنسبة للتجهيزات التي تتوفر عليها الوكالات المعتمدة والمختصة في المراقبة التقنية للسيارات يمكن أن نحصرها في:

¹ المرجع نفسه، ص 155 156.

- جهاز خاص بتحليل الغاز المنبعث من السيارة ذات محرك بنزين analyseur de gaz .
- جهاز خاص بتحليل الغاز المنبعث من السيارة ذات محرك ديزل opacimètre .
- جهاز لقياس فعالية المكابح banc de freinage .
- جهاز لقياس فعالية أنظمة التعليق banc de suspension .
- جهاز كشف الخلل بالنسبة لغاز GPL détecteur de fuite GPL .
- جهاز لقياس مستوى الانحراف plaque de ripage .
- جهاز لقياس ضغط الهواء على مستوى الإطارات manomètre .
- جهاز لمراقبة مستوى الإضاءة réglaphare .
- جهاز لقياس مستوى الضوضاء sonomètre .
- جهاز لرفع المركبات Pont élévateur .
- جهاز خاص بالمكابح pedometer .
- جهاز لقياس سمك الإطارات jauge de mesure des pneus .

بعد نهاية كل فحص تقني يتم تحرير الوثيقة 2 تدعى بمحضر المراقبة التقنية للسيارات تدون فيه كل عمليات المراقبة التي تتم والعيوب الملاحظة، ويتم التأشير عليه من طرف المراقب التقني الذي أجرى الفحص بالإضافة إلى تأشير الوكالة التي تمت على مستواها عملية المراقبة التقنية، وتقوم هذه الأخيرة بالاحتفاظ بنسخة من المحضر الصادر.

بالإضافة إلى محضر المراقبة التقنية تسلم الوثيقة 3 تدعى بقسيمة المراقبة التقنية، التي يقوم المراقب التقني بوضعها مباشرة في الركن الأسفل يسار زجاج السيارة، وتحمل هذه القسيمة رقم تسجيل السيارة ورقم المحضر المرفق بها وكذا تاريخ الفحص الدوري أو الفحص المضاد المقبل.¹

بالنسبة لنتائج الفحص التقني فهي مربوطة بدرجة خطورة العيوب التي تم اكتشافها من طرف المراقب التقني مما يستدعي اتخاذ أحد الإجراءات التالية:

- السيارة مقبولة: في حالة عدم ظهور أي عيوب بالسيارة.

¹ مقابلة مع مدير وكالة المراقبة التقنية للسيارات بولاية سعيدة بتاريخ 01 جوان 2015.

- السيارة مرفوضة دون منعها عن السير: في حالة إذا ما لاحظ المراقب التقني عيوباً تستدعي إعادة تصليح المركبة في أجل قصير، وفي هذه الحالة يتعين على المالك القيام بالتصليحات وتقديم السيارة للمراقبة التقنية من جديد من أجل فحص مضاد في أجل تتراوح بين خمسة عشر (15) وثلاثين (30) يوماً حسب خطورة العيوب الملاحظة.
- السيارة مرفوضة مع منعها عن السير: في حالة ما إذا اكتشف المراقب التقني عيوباً خطيرة تستدعي تصليحات فورية، وفي هذه الحالة يلزم مالك السيارة بالتصليحات ويقوم بتقديم سيارته من جديد لمعاينة مضادة.¹

المطلب الثاني: عرض نتائج المراقبة التقنية للسيارات وتقييمها

بعد التطرق إلى الإطار القانوني والعملية للمراقبة التقنية للسيارات والشرح التفصيلي للطريقة التي تتم بها العملية توجهنا إلى أحد وكالات المراقبة التقنية للسيارات المعتمدة بولاية سعيدة - وكالة موساوي رحال - المتواجدة بالمنطقة الصناعية رقم 01 سعيدة، والتي شرعت في نشاطها منذ 30 أبريل 2003.

قمنا بإجراء مقابلة مع مديرها الذي زدنا بمجمل الإحصائيات التي تخص المراقبة التقنية على مستوى الوكالة، والتي من خلالها سنحاول تقييم هذا المؤشر ونبرز دوره في السلامة المرورية.

تقوم الوكالة كما أشار لنا مديرها والمراقبين التقنيين الناشطين بها باستقبال السيارات المعرضة للفحص التقني يوميا، حيث يتم رفض السيارات التي لا يتطابق رقم تسجيلها أو رقمها التسلسلي أو حتى طبيعة محركها مع ما هو عليه في البطاقة الرمادية، كما أنه لا تقبل أي وثيقة بدلا عن هذه الأخيرة، ففي حالة الرفض يقوم المراقب التقني بتحرير وثيقة رفض المراقبة ويوجه مالك السيارة نحو مصلحة المناجم لتصحيح البيانات الغير متطابقة.

كما وضح لنا المراقب التقني أن أغلب الأعطاب والعيوب التي يتم اكتشافها تكون على مستوى أنظمة التعليق بدرجة أولى ثم تليها تلك العيوب التي تخص الفرامل بالإضافة إلى جهاز الإنارة، حيث يتم في هذه الحالة تحرير محضر مراقبة تقنية مدون عليه جميع العيوب المكتشفة مع تحديد أجل الفحص المضاد أو المنع عن السير وذلك حسب درجة الخطورة، أما في حالة عدم وجود أي عيوب يكون المحضر هو الآخر خال من أي ملاحظات.

¹ مواد ديدان، مرجع سبق ذكره، ص 157.

من هنا يتضح لنا أن الفحص التقني يشمل جميع أجزاء السيارة فلكل جزء دور يقوم به، وأي خلل يمس أي جزء قد يؤثر على السيارة وكذا على مستوى سلامة مستعملها، لذلك تم تكييف نتائج الفحص مع درجة خطورة العيوب المكتشفة.

ومن أجل تقييم عملية المراقبة التقنية كعملية تهدف إلى تحقيق السلامة المرورية قمنا بجمع المعلومات المتعلقة بالنتائج التي أسفرت عنها هذه الأخيرة من خلال الإحصائيات التي تحصلنا عليها من طرف وكالة المراقبة التقنية للسيارات، بالإضافة إلى تحديد نسبة حوادث المرور التي تكون المركبة سببا في وقوعها وكذلك بحصر أبرز أنواع الأعطاب والعيوب التي تساهم بشكل مباشر في حوادث المرور.

ويمثل الجدول 6 إحصائيات متعلقة بنتائج عملية الفحص التقني وهي ممثلة في الشكلين البيانيين (6)، (7) وهذا ما يساعدنا في تقييم مؤشر المراقبة التقنية للسيارات.

وكتقييم لهذا المؤشر نشير في البداية إلى أن عملية المراقبة التقنية في الجزائر تم اعتمادها منذ بداية سنة 2003، وقبل ذلك كانت تتم على مستوى مصلحة المناجم من طرف مهندسين مختصين كانوا يزاولون نشاطهم في ظروف لا تسمح لهم بالحصول على نتائج دقيقة في غياب ورشات خاصة وأجهزة حديثة تساعدهم في ذلك، وإنما كانوا يعتمدون على عامل الخبرة في اكتشاف العيوب التي يمكن أن تعرض مستعمل الطريق للخطر.

إن الشروع في عملية المراقبة التقنية للسيارات بطريقتها الجديدة والانتقال من تلك الطرق التقليدية نحو طرق ومناهج حديثة في هذا المجال بات أمرا حتميا، وأصبحت الجزائر مجبرة على تبني سياسات جديدة تتماشى مع العصر الحديث وما صاحبه من تقدم في العلوم والتكنولوجيا، لذلك تعتبر هذه العملية الانتقالية كخطوة ايجابية نحو التحكم الفعال في الحظيرة الوطنية من خلال تلك الفحوصات الدورية الفعالة والمدعمة بوسائل تكنولوجية حديثة التي لا تختلف عن تلك التجهيزات المستعملة في البلدان المتقدمة التي سبقتنا في هذا النهج .

من خلال الجدول 6 والتمثيل البياني 6 الذي يرافقه يتضح لنا أن عملية المراقبة التقنية الدورية للسيارات كانت تسير بشكل منتظم وذلك يرجع إلى التوزيع العادل لوكالات المراقبة والمرافق لعدد المركبات التي تحتويها الولاية، ونلاحظ أن أعلى نسبة كانت سنة 2005 وهذا يرجع إلى وجود وكالة وحيدة على مستوى ولاية سعيدة، أما بالنسبة للفحوصات المضادة والمركبات التي منعت عن السير كانت

نسبتها مرتفعة في الفترة ما بين 2003 و 2008 وهذا راجع إلى طبيعة المركبات التي كانت تحتويها الحظيرة على مستوى الولاية في ذلك الوقت، إذ أنه ابتداء من سنة 2008 شهدت ولاية سعيدة وعلى غرار معظم ولايات الوطن تجديدا ملحوظا على مستوى المركبات مما أثر على نتائج المراقبة التقنية للسيارات حيث أن أغلب مالكي السيارات تخلوا عن سياراتهم القديمة وتم استبدالها بأخرى جديدة في ظل التسهيلات البنكية والمساعدات والامتيازات التي وفرتها الدولة لتجديد الحظيرة الوطنية.

من خلال الجدول 7 والشكل 8 نتبين لنا الأسباب المباشرة لوقوع حوادث المرور، والأمر الذي يلفت انتباهنا هو تلك الأسباب المتعلقة بالمركبة والتي تمثل نسبة 3.80% من مجمل الأسباب.

تعتبر هذه النسبة كنسبة ضئيلة، لكن هذا لا يعني أن عملية المراقبة التقنية للسيارات أصبحت تضمن سلامة المركبات وأن نتائجها أصبحت دقيقة، وإنما لا زالت الوزارة المعنية تسعى نحو تخفيض هذه النسبة إلى أقصى حد ممكن من خلال ضبط العقوبات وتكليفها مع درجة الخطورة المتوقعة عن العيوب المكتشفة خلال الفحص الدوري.

فمن خلال الجدول 9 والشكل 10 المرافق له يظهر لنا ترتيب الأسباب المؤدية لحوادث المرور المتعلقة بالمركبة حسب درجة الخطورة، وبناء على هذه الإحصائيات يتضح لنا أن نجاح عملية المراقبة التقنية مربوط بهذه الأرقام إلا أن هناك عوامل أخرى يجب علينا أخذها بعين الاعتبار، والمتمثلة في طبيعة قطاع الغيار المتوفر وحالة الطرقات، فالكامل يساهم ويؤثر على المركبة.

وكتقييم عام وشامل وبناء على المعلومات والإحصائيات التي تمت معالجتها يمكن أن نقول أن تنفيذ هذه السياسة قد جرى كما تم التخطيط له، حيث أن وكالات المراقبة التقنية للسيارات أصبحت موزعة عبر كامل التراب الوطني، وتقوم بأداء وظيفتها دون انقطاع وبشكل دوري وأن الفحص التقني باعتباره عملية وقائية قد تلقى قبولا من طرف مالكي السيارات، وأن جل السيارات المستعملة للطريق قد تم عرضها للفحص التقني.

بينما بالنسبة لنتائج العملية لاحظنا أن المركبة لا زالت تتسبب في حوادث المرور ولو كان ذلك بنسبة ضئيلة مما يستدعي على وزارة النقل:

- تشديد الرقابة على الوكالات المعتمدة لضمان السير الحسن والصارم للعملية.

- إعادة النظر في تكييف العقوبات.
- إجبار وكلاء بيع السيارات على جلب قطاع الغيار الأصلي.
- تضافر الجهود مع وزارة الأشغال العمومية لتهيئة المحيط.

المطلب الثالث: تسويق السيارات الجديدة الإطار القانوني والعملية

إن السيارات الجديدة والتي تم استيرادها مؤخرا وتسويقها لتصبح جزءا من الحضيرة الوطنية تتسبب هي الأخرى في حوادث المرور في حالة إذا ما كانت لا تستوفي على معايير السلامة والأمان، لذلك قامت وزارة النقل بوضع سياسات تتحكم من خلالها في نشاط تسويق السيارات الجديدة وهذا ما جاء به المرسوم التنفيذي رقم 07-390 المؤرخ في 3 ذي الحجة عام 1428 الموافق 12 ديسمبر سنة 2007 والمحدد لشروط وكيفيات ممارسة نشاط تسويق السيارات الجديدة.¹

حيث أن المرسوم سابق الذكر يشترط أن تكون السيارات الجديدة المستوردة مطابقة للأنماط المعتمدة من السلطة المكلفة بمراقبة مطابقة السيارات والمقاييس المرتبطة على الخصوص بأمن السيارات وحماية البيئة، كما أن الوكيل الذي قام بعملية الاستيراد والبيع يكون ملزما بتوفير قطع الغيار واللوازم الأصلية للتكفل بالضمان وتأدية خدمة ما بعد البيع المتعلقة بالسيارات الجديدة التي قام ببيعها.

ويشير المرسوم السابق إلى أن الوكيل الذي يمارس نشاط بيع السيارات الجديدة لابد له أن يوفر منشآت ملائمة للتخزين وخدمة ما بعد البيع تساوي مساحتها أو تزيد عن 5000 متر مربع، وزيادة على ذلك لابد أن يوفر مساحات أخرى خاصة بالعرض والبيع، كما أنه ملزم بتوفير مستخدمين ذوي مؤهلات مهنية كافية في المجال.

وقبل تسليم السيارة الجديدة يجب على الوكيل مراعاة مواصفاتها التقنية بكل دقة كما يجب عليه القيام بفحصها والتأكد من سلامتها وضمان تسليمها عبر وسائل نقل آمنة؛ وبالإضافة إلى ذلك يقوم الوكيل بتوفير الضمان القانوني الخاص بالسيارة المسلمة والذي يتم تقديمه دون تكاليف إضافية حيث أن كل الضمانات الأخرى تمنح مجانا.

¹ الجريدة الرسمية رقم 78 مؤرخة في 3 ذو الحجة عام 1428 هـ الموافق 12 ديسمبر سنة 2007 م، ص 19.

وبعد عملية التسليم يلتزم الوكيل بتأدية خدمة ما بعد البيع للسيارات المباعة وذلك عن طريق مستخدميهم يتمتعون بمؤهلات تقنية ومهنية خاصة وتتضمن هذه الخدمة:

- المراجعات الدورية التي يغطيها الضمان.
- صيانة السيارات.
- بيع قطع الغيار واللوازم الأصلية.

زيادة على ذلك، نص المرسوم ذاته وحدد العقوبات المترتبة على عدم احترام أي حكم من أحكامه وتتفاوت العقوبات من تعليق مؤقت للاعتماد إلى السحب النهائي له وشطب سجله التجاري.

ومن أجل إسقاط الجانب القانوني على الجانب العملي قمنا بزيارة ميدانية إلى أحد وكالات بيع السيارات الجديدة المتواجدة بولاية سعيدة، حيث قمنا بطرح مجموعة من الأسئلة على مديرها علنا نحصل على بعض الأجوبة التي تساعدنا في عملية التقييم.

بناء على أسباب وقوع حوادث المرور المتعلقة بالمركبة المدونة في الجدول 9 والتي من أبرزها الانفجار على مستوى إطارات السيارة، وأخرى متعلقة بالاختلالات الميكانيكية المختلفة؛ وبعد مقابلتنا لمدير وكالة بيع السيارات الجديدة اتضح لنا عدم وفرة الإطارات الجديدة الأصلية على مستوى الوكالة.

ونفس الأمر بالنسبة لقطع الغيار الأخرى بما فيها مصابيح الإنارة، وإن وجدت فقد يتطلب اقتناءها مدة زمنية معتبرة كما أن ثمنها قد يكون باهظاً.¹

إن عدم وفرة قطع الغيار الأصلية على مستوى الوكالات المعتمدة لبيع السيارات الجديدة يدفع بأصحاب السيارات إلى التوجه نحو السوق لاقتناء ما يحتاجون إليه وفي بعض الأحيان تكون السلع باهظة الثمن ومع ذلك تفتقد إلى الجودة المطلوبة، وهذا طبعا يؤثر بصورة مباشرة على السلامة المرورية حيث أن قطع الغيار غير الأصلية كإطارات السيارة مثلا قد تتفجر في أي وقت ودون إشعار مسبق حيث أننا نجهل مصدرها والمواد المستعملة في صنعها.

¹ مقابلة مع مدير وكالة حسين عبد الكريم لبيع السيارات الجديدة في ولاية سعيدة بتاريخ 15 جوان 2015.

وفي ما يخص خدمة ما بعد البيع أشار لنا صاحب الوكالة أنها تتم بشكل دوري لكن أصحاب السيارات يفضلون القيام بعملية الصيانة على مستوى ورشات أخرى بسبب غلاء فاتورة خدمة ما بعد البيع خاصة بعد انقضاء أجل الضمان القانوني.¹

إن استيراد السيارات ذات المواصفات والجودة العالية مع توفر قطع الغيار الأصلية على مستوى الوكالات المعتمدة وبأثمان معقولة مع الصيانة الدورية للمركبات من طرف تقنيين مختصين ومؤهلين وضمن خدمة ما بعد البيع، كلها عوامل تزيد من ثقة صاحب السيارة بهذه الخدمة وتزيد من درجة الأمن والسلامة المرورية وتحسن من نوعية وطبيعة المركبات التي تحتويها الحظيرة الوطنية.

¹ مقابلة مع مدير وكالة لبيع السيارات الجديدة في ولاية سعيدة بتاريخ 15 جوان 2015.

المبحث الثالث: المحيط كمؤشر للسلامة المرورية

المطلب الأول: إنجاز وتهيئة الطرقات والمنشآت الفنية الأخرى

تتسبب حالة الطرقات غير الصالحة في 1.09% من حوادث المرور، وهذا ما يدعو إلى ضرورة الاهتمام بها كونها مرتبطة بعملية التنمية الاقتصادية من جهة وبالسلامة المرورية من جهة أخرى؛ لذلك وفي إطار برنامج دعم النمو الاقتصادي لفخامة رئيس الجمهورية السيد عبد العزيز بوتفليقة للفترة الزمنية (2010-2014) تم تخصيص مبالغ مالية معتبرة لهذا الغرض والتي مست جميع ولايات التراب الوطني. وولاية سعيدة كانت من بين الولايات التي استفادت من هذا البرنامج بغلاف مالي قدر بـ: 12.740.000.000.00 دج، وذلك من أجل التكفل بشبكة الطرقات وصيانتها وكل ما يخص قطاع الأشغال العمومية من منشآت.¹

لكن قبل التطرق إلى ما تم التخطيط له من إنجازات للفترة (2010-2014) قمنا بحصر كل ما تتوفر عليه ولاية سعيدة من شبكة طرقات ووصف حالتها، وهي كالتالي:

- طريق وطني: 402 كلم.
- طريق ولائي: 615 كلم.
- طريق بلدي: 588 كلم.
- مسلك ترابي: 110 كلم.

و يمثل الجدول 11 و الشكل 12 المرافق له حالة شبكة الطرقات لولاية سعيدة خلال سنة 2010 قبل الشروع في تطبيق البرنامج.

1/ أهم الانجازات المبرمجة خلال الفترة 2010 - 2014 :

- دعم شبكة الطرقات لمسافة 231 كلم.
- إعادة تأهيل ما يعادل 125 كلم من الطرقات.
- توسعة 18 كلم من الطرقات وتحويلها إلى طرقات مزدوجة.
- إنجاز ما يقارب 22 كلم من الطرقات الإجتابية ومنشآت فنييتين.

¹ مقابلة مع رئيس مصلحة بمديرية الأشغال العمومية في ولاية سعيدة بتاريخ 22 جوان 2015.

- عصرنة 61 كلم من الطرقات.
- انجاز 60 كلم من الطرقات الجديدة.
- انجاز أربع منشآت فنية.
- دراسة مشروع الطريق المزدوج الرابط بين ولاية سعيدة وولاية معسكر.
- تهيئة الطرقات الوطنية على مسافة 69 كلم.
- تخصيص مبلغ 55.000.000.00 دج لإشارات السلامة المرورية.
- تخصيص مبلغ 577.000.000.00 للصيانة الدورية لشبكة الطرقات.
- استحداث ثلاث مقاطعات على مستوى الدوائر (يوب، أولاد ابراهيم، سيدي بويكر).

2/ الانجازات الخاصة بسنة 2010 :

خصص لسنة 2010 غلاف مالي مقدر بـ: 3.490.000.000.00 دج من أجل تغطية الأعمال

التالية:

- إنشاء منشأتين فنيتين خاصة بشرق مدينة سعيدة.
- إنجاز طرق إجتابية.
- انجاز منشأتين فنيتين بالطريقين الوطنيين رقم 6. 92 على مدى 18 كلم.
- صب الخرسانة الزفتية لمسافة 47 كلم.
- إنشاء المقاطعات التابعة لمديرية الأشغال العمومية (يوب، أولاد ابراهيم، سيدي بويكر).¹

3/ الانجازات الخاصة بسنة 2011:

خصص لسنة 2011 غلاف مالي مقدر بـ 5.230.000.000.00 دج من أجل تغطية الأعمال

التالية:

- عصرنة الطريقين الوطنيين رقم 104 ورقم 94 على مسافة 61 كلم.
- توسعة الطريق الوطني رقم 92 وتحويله إلى طريق مزدوج لمسافة 18 كلم. وهو الطريق الرابط بين مدينتي سعيدة والحساسنة.

¹ مقابلة مع رئيس مصلحة بمديرية الأشغال العمومية في ولاية سعيدة بتاريخ 22 جوان 2015.

- صيانة الطرق البلدية.
- صب الخرسانة الزفتية للطرق الولائية رقم (6. 8. 9. 15. 36) لمسافة 100 كلم.
- صب الخرسانة الزفتية للطرق الوطنية رقم (6. 94. 92) لمسافة 80 كلم.

4 /الانجازات الخاصة بسنة 2012 :

خصص لسنة 2012 غلاف مالي مقدر ب 2.100.000.000.00 دج من أجل تغطية الأعمال

التالية:

- تأهيل الطريق الولائي رقم 81 لمسافة 36.15 كلم.
- تأهيل الطريق الولائي رقم 1 لمسافة 27.50 كلم.
- تأهيل الطريق الولائي رقم 7 لمسافة 14.50 كلم.
- تأهيل الطريق الولائي رقم 4 لمسافة 09 كلم.
- تأهيل الطريق الولائي رقم 5 لمسافة 10 كلم.
- تأهيل الطريق الولائي رقم 102 لمسافة 10 كلم.
- تأهيل الطريق الولائي رقم 77 لمسافة 15 كلم.
- تأهيل الطريق الولائي رقم 2 لمسافة 10 كلم.¹

وهذا يعني أنه في هذه السنة تم التكفل بالطرق الولائية وتأهيلها على مسافة تعادل 132.15 كلم.

5 /الانجازات الخاصة بسنة 2013:

بحلول سنة 2013 تم برمجة أشغال منشأة فنية والمتمثلة في نفق على مستوى وسط مدينة سعيدة والذي تم انجازه من طرف المؤسسة ENGOA المختصة في هذه الأشغال، حيث قدرت قيمة المشروع 89.666.050.50 دج وأسندت مهمة متابعة الأشغال إلى مؤسسة LTPO بتكلفة 3.099.660.00 دج.

¹ مقابلة مع رئيس مصلحة بمديرية الأشغال العمومية في ولاية سعيدة بتاريخ 22 جوان 2015.

كذلك تميزت سنة 2013 بانطلاق دراسات خاصة بالطريق المزدوج الذي يربط ولاية سعيدة بولاية معسكر من طرف مؤسسة SAETI ALGER والتي نتج عنها بعض التعديلات على مسافة الطريق وذلك بإضافة 17 كلم.

6/ الانجازات الخاصة بسنة 2014:

تميزت هذه الفترة بإجراء مجموعة من الدراسات وهي كالتالي:

- دراسة ربط الطريق الولائي رقم 81 بالطريق الوطني رقم 6 على مسافة تقدر ب 6 كلم على مستوى منطقة " بوراشد".
- دراسة ربط الطريق الوطني رقم 94 بالطريق الوطني رقم 92 لمسافة 10 كلم على مستوى منطقة "عين الزرقاء".
- دراسة ربط بين بلدية سيدي أحمد والطريق الوطني رقم 6.
- دراسة إنشاء طريق اجتنابي لمسافة 2 كلم في بلدية الحساسنة.
- دراسة ربط الطريق الوطني رقم 6 مع الطريق الإجتنابي شرق مدينة سعيدة لمسافة 6 كلم.
- دراسة عصرنة الطريق الوطني رقم 93 بمسافة 23.5 كلم بمنطقة "عين السلطان".
- دراسة عصرنة الطريق الوطني رقم 92 بمسافة 67.80 كلم بالمناطق: الحساسنة، المعمورة، عين السخونة.
- ترميم مخلفات سوء الأحوال الجوية في الطرقات الوطنية رقم: 6. 90. 92.
- ترميم مخلفات سوء الأحوال الجوية في الطرقات الولائية رقم: 36. 98. 15 مع انجاز منشآت فنية على مستوى المناطق: هونت، سيدي بوبكر، يوب.
- ترميم مخلفات سوء الأحوال الجوية في الطرقات البلدية مع انجاز منشآت فنية على مستوى بلدية تيرسين.¹

اعتماد على معطيات الجدول 10 و الشكل 11 المرافق له و من خلال الشكل البياني 12 الذي يوضح لنا حالة الطرقات على مستوى ولاية سعيدة سنة 2010 يتضح لنا أن الشبكة لا تتناسب مع معايير السلامة المرورية، خاصة الطرق الولائية والبلدية منها وهذا ما دفع السلطات المعنية لاتخاذ

¹ مقابلة مع رئيس مصلحة بمديرية الأشغال العمومية في ولاية سعيدة بتاريخ 22 جوان 2015.

الإجراءات اللازمة للتكفل بحالة الطرقات والتي تضمنها البرنامج الوطني لدعم النمو الاقتصادي الذي استفادت منه ولاية سعيدة بغية تهيئة وعصرنة شبكة الطرقات فيها.

فإذا تكلمنا عن تكلفة المشاريع المبرمجة نجدها ضخمة لكن العائد كان ضئيلاً؛ حيث أن ما تم انجازه على مستوى ولاية سعيدة من طرقات ومنشآت فنية لا يتناسب مع المبالغ الضخمة التي تم تخصيصها على مستوى هذا القطاع، كما أن هذه المشاريع لم تساهم بشكل فعال في السلامة المرورية بل في بعض الأحيان كانت سببا في حوادث المرور وخلق نقاط سوء خاصة في وسط المدينة، فعلى سبيل المثال نلاحظ أن المنشأة الفنية "النفق" التي تم انجازها قرب حي النصر أحد أحياء مدينة سعيدة أصبحت تشكل خطراً على مستعملي الطريق والإحصائيات تشير إلى ارتفاع حوادث المرور على مستوى هذه النقطة السوداء وهذا راجع إلى عدم أخذ بعين الاعتبار معايير السلامة المرورية أثناء دراسة المشروع؛ كذلك من بين أهم النقاط السوداء في المدينة نجد مفترق الطرق الذي يجاور مركز الضمان الاجتماعي CNAS حيث تتعدم الإشارات الضوئية وإن تم إصلاحها فإن الوضع لا يدوم طويلاً بسبب عدم صيانتها، ونشير كذلك إلى الارتفاع المدهش لعدد الحفر الذي أصبح يشوه صورة المدينة وذلك بسبب الأشغال التي تقوم بها بعض المؤسسات الوطنية بالإضافة إلى تلك الممهلات التي تتسبب هي الأخرى في حوادث المرور.

يشكل الازدحام المروري هو الآخر مشكلاً كبيراً في مدينة سعيدة، ويؤثر بصفة مباشرة على السلامة المرورية وهذا راجع إلى تبني السلطات المحلية حلولاً ظرفية وعدم خلق شبكات جديدة من الطرقات تخفف من شدة الاكتظاظ الذي يتسبب هو الآخر في حوادث المرور، والذي نتج عن ارتفاع في عدد سيارات الحظيرة الولائية من جهة وتواجد مختلف الأجهزة الإدارية وسط المدينة من جهة أخرى.

بينما إذا تكلمنا عن الطرقات التي تربط الولاية بالولايات المجاورة، نلاحظ أن ولاية سعيدة لم تكن محظوظة وذلك لبعدها عن الطريق السيار شرق غرب الذي تم انجازه مؤخراً، في انتظار إتمام الأشغال الخاصة بالطريق المزدوج الذي يربط ولاية سعيدة بولاية معسكر حيث أن الطرقات المزدوجة تساهم في السلامة المرورية، وولاية سعيدة بحاجة إلى تعديلات على مستوى طرقاتها وتحويلها إلى طرقات مزدوجة خاصة التي تربطها بالولايات المجاورة، فالإحصائيات تشير إلى ارتفاع حوادث

الممرور وبالضبط على مستوى الطريق الذي يربط ولاية سعيدة بولاية سيدي بلعباس والأخر الذي يربطها بولايات الجنوب بسبب ضيق الطريق والتجاوزات الخطيرة.

إن لإنجاز شبكة الطرقات وعصرنتها بعدين: الأول هو بعد اقتصادي تنموي والثاني يعتبر كبعد وقائي يهدف إلى السلامة المرورية؛ وإذا تكلمنا عن واقع شبكة الطرقات في مدينة سعيدة بعد الشروع في البرامج المخصصة لها نلاحظ أن ما تم إنجازه غير كاف لضمان محيط آمن وإنما لابد من مضاعفة الجهود والسعي إلى تبني سياسات على المدى البعيد؛ وهذا لا يعني أن قطاع الأشغال العمومية لم يؤدي دوره بل هو الآخر تواجهه مجموعة من العراقيل تحول دون تحقيق الأهداف المسطرة، ومن بينها النقاط التالية:

- ندرة مواد البناء الخاصة بأشغال انجاز الطرقات.
- نقص في خبرة الشركات المختصة في إنجاز المنشآت الفنية.
- نقص مكاتب الدراسات المؤهلة في الأشغال العمومية.
- بطء الإجراءات الخاصة بعملية نزع ملكية الأراضي من أصحابها والتي تتجز على مستوياتها الأشغال.
- مشاكل مع المؤسسات التي تقوم بتقديم بعض الخدمات للمواطنين والتي تؤثر على شبكة الطرقات كالتزويد بالمياه. الكهرباء. الألياف البصرية... إلخ.
- نقص دراسات معمقة في ميدان الأشغال العمومية وتهيئة المحيط.

المطلب الثاني: تجهيزات الإنارة العمومية

بالإضافة إلى الدور الكبير الذي تلعبه حالة الطرقات في السلامة المرورية لا يمكننا إهمال جانب الإنارة العمومية باعتبارها أحد أهم الإجراءات التي تهدف إلى تهيئة المحيط حفاظا على مستعملي الطريق وكوسيلة يتم من خلالها القضاء على حوادث الممرور التي يرجع سببها إلى انعدام الإنارة والتي قدرت سنة 2014 بنسبة 0.06%¹.

¹ المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، إحصائيات حوادث الممرور الجسمانية خلال الأشهر الأربعة الأولى من سنة 2014، <http://www.cnpsr.org.dz/files/download/12%20mois%202014.pdf> ، تم الاطلاع على صفحة الويب يوم 01-06-2015، ص8.

ومن أجل جمع المعلومات والأرقام الخاصة بما تم إنجازه من أشغال للإنارة العمومية توجهنا إلى المصلحة التقنية المختصة في الإنارة العمومية على مستوى بلدية سعيدة لكن في الأخير لم نجد ضاللتنا مما أجبرنا على الاجتهاد والتوجه نحو المقاولات التي قامت بانجاز الأعمال لنحصر كل ما تم إنجازه من نقاط للإنارة ونقيّم مستوى التغطية عبر كل بلدية من بلديات ولاية سعيدة.

والجدول 12 يمثل انجازات نقاط الإنارة العمومية لسنة 2014 الخاصة ببلديات ولاية سعيدة مع تقدير ما تحتاج إليه هذه الأخيرة من نقاط أخرى سيتم إنجازها مستقبلا.¹

من خلال الأرقام الموضحة في الجدولين السابقين وبعد مقابلتنا مع ممثلي مقاولات انجاز أشغال الإنارة العمومية على مستوى ولاية سعيدة تبين لنا أن أعمال تجهيزات الطرقات بالإنارة تنجز سنويا وكذلك عملية الصيانة التي ترافقها تتم بشكل دوري، وكذلك البرامج المخططة تهدف إلى تغطية أكبر قدر ممكن من الطرقات وتمثل نسبة 30% كنسبة تعبر عن ما تم إنجازه في ولاية سعيدة من أشغال خاصة بالإنارة العمومية في انتظار استكمال الأشغال المخطط لها؛ ولعل من أبرز العراقيل التي تؤثر في سرعة الانجاز هي تلك العراقيل الإدارية ونقص تأهيل بعض المقاولات، لكن على العموم وباعتبار أن نقص الإنارة أو انعدامها عبر الطرقات يتسبب في 0.06% من إجمالي حوادث المرور ورغم أن هذه النسبة ضعيفة إلا أن المشكلة لم يتم حلها نهائيا بل هناك ما يقارب نسبة 70% من الانجازات ينبغي استكمالها للتحكم نهائيا في هذا المؤشر ولتحقيق السلامة المرورية وهذا ما يبينه الشكل 13، لذلك يجب على الحكومة اتخاذ جميع التدابير من أجل تسهيل الإجراءات الإدارية وبالمقابل خلق جهاز رقابي يضمن فعالية الانجازات المحققة ومدى صيانتها.

إن تهيئة الطرقات وصيانتها ثم تزويدها بإنارة عمومية تسهل على مستعملي الطريق التنقل وخاصة في فترة الليل كما تجنبهم التعرض لحوادث المرور التي يعود سببها إلى سوء حالة المحيط، لذلك لا يجب على الحكومة إهمال هذه المشاريع لأنها مشاريع تنموية من جهة ووقائية من جهة أخرى.

¹ مقابلة مع مديري مقاولات انجاز أشغال الإنارة العمومية لولاية سعيدة بتاريخ 22 جوان 2015.

المطلب الثالث: تنبؤات الأحوال الجوية

يتسبب سوء الأحوال الجوية في 0.43 % من حوادث المرور عبر الطرقات، وتصنف في الرتبة الثالثة من بين الأسباب المباشرة لحوادث المرور التي ترجع إلى حالة المحيط وهذا ما أشارت إليه إحصائيات سنة 2014.¹

لذلك خصصنا هذا المطلب لنبيين أهم الإجراءات المتخذة من طرف وزارة النقل كونها الهيئة الوصية والمعنية بهذا المؤشر؛ فتوجهنا نحو محطة الأرصاد الجوية "المجاهد خوجة عبد القادر" المتواجدة على مستوى بلدية أولاد خالد بولاية سعيدة حيث أجرينا مقابلة مع أحد التقنيين الذين ينشطون فيها ويقومون بعملية رصد الأحوال الجوية والذي أفادنا بما يلي:

لقد قامت وزارة النقل بإنشاء محطات للأرصاد الجوية عبر كافة ولايات الوطن والتي تم ربطها بمديريات جهوية تابعة للديوان الوطني للأرصاد الجوية المتواجد في الجزائر العاصمة، وتقوم هذه المحطات بعدة مهام يمكن حصرها فيما يلي:

- رصد الحالة الجوية الخاصة بالولاية بصفة دورية ودائمة لمدة كل ساعة.
- إرسال المعلومات الخاصة بحالة الجو على مستوى الولاية إلى المديرية الجهوية للأرصاد الجوية والتي بدورها تقوم بإعادة إرسالها إلى الديوان الوطني للأرصاد الجوية في الجزائر العاصمة حتى يتم على أساسها بناء التنبؤات والتوقعات.
- تزويد مصالح الإعلام كالإذاعة مثلا بكل المعلومات المتعلقة بحالة الطقس على مستوى الولاية.
- تقوم المحطة وفي حالة سوء الأحوال الجوية بإعلام كافة المصالح من خلال نشرة خاصة تحثهم فيها على توخي الحذر والحيطه واتخاذ التدابير اللازمة.
- تقوم المحطة بخدمة كافة المؤسسات كمقاولات الأشغال العمومية مثلا من خلال تزويدهم بالمعلومات المتعلقة بحالة الجو والتنبؤات المستقبلية. حتى يتسنى لهم القيام بأعمالهم في أحسن الظروف.

¹ المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، إحصائيات حوادث المرور الجسمانية خلال الأشهر الأربعة الأولى من سنة 2014، <http://www.cnpsr.org.dz/files/download/12%20mois%202014.pdf> ، تم الاطلاع على صفحة الويب يوم 01-06-2015، ص8.

بالنسبة للإمكانيات البشرية المتوفرة على مستوى محطة الأرصاد الجوية، هناك فريق عمل مكون من رئيس للمحطة ومجموعة من التقنيين يتناوبون على مهمة رصد حالة الطقس وإرسال المعلومات إلى المديرية الجهوية المتواجدة بولاية وهران، أما فيما يخص التجهيزات والمعدات التي من خلالها تتم عملية الرصد هي متكونة من ما يلي:

- جهاز لقياس ضغط الهواء.
- جهاز لرسم المنحنى الخاص بضغط الهواء.
- جهاز لقياس درجة الحرارة.
- جهاز لقياس سرعة الرياح.
- جهاز لتحديد اتجاه الرياح.
- جهاز لقياس نسبة الرطوبة.
- جهاز لقياس كمية الأمطار.
- جهاز لقياس نسبة التبخر.
- جهاز لقياس مدة إشعاع الشمس.¹

بعد استعراض اختصاصات محطة رصد الأحوال الجوية وما تحتويه هذه الأخيرة من إمكانيات مادية وبشرية يظهر لنا أن دورها في السلامة المرورية لا يتعدى البعد الوقائي، حيث أن هذه المحطات تقوم بتزويد المواطن بحالة الطقس يوميا وبالتنبؤات المستقبلية التي على أساسها يقوم مستعمل الطريق بأخذ الحيطة والتدابير اللازمة فعلى سبيل المثال يكون سائقي المركبات مجبرين على تقليل السرعة في الظروف التي تكون فيها الرؤية ضعيفة أو تشتت فيها غزارة الأمطار، ومن هنا يظهر لنا أن إجراءات رصد الحالة الجوية ونشرها عبر وسائل الإعلام حتى يدركها مستعملي الطريق تعتبر الوسيلة الوقائية الوحيدة التي بواسطتها نتصدى لشبح حوادث المرور التي ترجع أسبابها إلى سوء الأحوال الجوية؛ لذلك يجب على سائقي المركبات قبل إجراء أي تنقلات إدراك حالة الجو وأخذ الحيطة كما على الحكومة تطوير وسائل الإعلام الخاصة بالأحوال الجوية كتصويب لوحات إلكترونية على مستوى الطرقات وخاصة الكبرى منها لتزويد السائقين بحالة الطقس المرقبة.

¹ مقابلة مع التقني المكلف برصد الأحوال الجوية بولاية سعيدة بتاريخ 29 جوان 2015.

خاتمة:

مما سبق نستنتج أن تحقيق السلامة المرورية يتطلب من الحكومة التحكم في ثلاث مؤشرات: مستعملي الطريق، المركبة، المحيط؛ حيث أن لكل مؤشر مهما كانت درجة أهميته دور يلعبه، ولقد سبق لنا وأن تناولنا في هذا الفصل أهم مشاكل قطاع النقل والمتمثلة في حوادث المرور وبيننا أهم العوامل المؤدية إليها، كما أبرزنا الدور الذي لعبته الحكومة الجزائرية ومحاولتها للتحكم في المؤشرات السابقة من خلال سياسات عامة تهدف من خلالها إلى تحقيق السلامة المرورية.

لكن رغم إدراك الحكومة للأسباب الحقيقية لحوادث المرور ورغم السياسات العامة المنتهجة والإجراءات والقوانين الصادرة إلا أن الإحصائيات لازالت تحمل أرقاما ضخمة، وهذا ما يعكس فشل الدولة في القضاء على إحدى أهم المشاكل المجتمعية العامة رغم الإمكانيات الضخمة المتوفرة ورغم الجهود المبذولة.

الخاتمة

من خلال هذه الدراسة التي قمنا بتقسيمها إلى فصلين حيث تناولنا في الفصل الأول مجمل المفاهيم المتعلقة بالسياسة العامة وعملية النقل وبالخصوص النقل البري كما تطرقنا إلى مفهوم السلامة المرورية وكل الأطراف المشاركة في تحقيقها مع حصر أهم المشاكل التي يعاني منها النقل البري في بلادنا، إضافة إلى ذلك قمنا بتعريف وزارة النقل والمديريات التابعة لها وباستعراض مختلف سياسات النقل المنتهجة من طرف الحكومة الجزائرية لمواجهة المشاكل العامة للقطاع؛ فبذلك نكون قد تحققنا من الفرضيات التي تم طرحها في المقدمة وهي أن السياسة العامة تعتبر حقا عمل حكومي يهدف إلى إيجاد حلول للمشاكل المجتمعية المطروحة، كذلك وبالفعل يعتبر قطاع النقل من أهم القطاعات الحيوية وتعتبر مشاكله من بين المشاكل التي تعيق عملية التنمية في المجتمع، ولقد بينا في ذات الفصل أن الحكومة الجزائرية قد تبنت مجموعة من السياسات العامة لمواجهة المشاكل المتعلقة بقطاع النقل وخاصة تلك التي تهدف إلى تحقيق السلامة المرورية وهذا ما يؤكد الفرضية المطروحة سابقا.

أما بالنسبة للفصل الثاني والذي خصصناه كفصل تطبيقي قمنا خلاله بعدة زيارات ميدانية ومقابلات مع أهم الأطراف المشاركة في السلامة المرورية بغية جمع أكبر عدد ممكن من المعلومات والمعطيات التي تساعدنا في عملية التقييم، و لقد قسمنا هذا الفصل إلى ثلاث مباحث والذي يمثل نفس عدد المؤشرات والعوامل المؤثرة في السلامة المرورية حيث عالجنا كل مؤشر في مبحث مستقل متطرقين إلى الجانب القانوني والعملية له ومستخلصين في النهاية أهم نتائج تطبيق السياسات العامة التي تهدف إلى التحكم فيه؛ وبذلك نكون قد وقفنا على فعالية السياسات العامة المنتهجة لمواجهة مشاكل السلامة المرورية في الجزائر مؤكداين صحة الفرضية الأخيرة التي تشير إلى أن الحكومة الجزائرية لم توفق في تحقيق السلامة المرورية رغم كل السياسات والإجراءات المتخذة، و نشير إلى أن الأرقام والاحصائيات التي تم جمعها واعتمادها في التحليل كانت من مصادر رسمية وموثوقة حيث يعود مصدرها إلى المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق الذي تم اعتماده رسميا من طرف وزارة النقل.

من خلال ما تقدم وكتقييم عام لسياسات النقل الهادفة إلى تحقيق السلامة المرورية في الجزائر نستخلص أن الحكومة الجزائرية ومنذ سنة 2001 إلى يومنا الحالي قد تبنت مجموعة من الإجراءات والتدابير وفق سياستها العامة لهذا القطاع وذلك في شكل قوانين وقرارات حاولت من خلالها التحكم في مؤشرات السلامة المرورية، لكن بعد تنفيذ هذه السياسات اتضح لنا أنها لم تحقق الأهداف المرجوة، حيث أنه بعد تناولنا لمؤشر مستعملي الطريق كعامل يؤثر في السلامة المرورية من خلال تحليل محتوى

القوانين والمراسيم الصادرة والهادفة للتحكم فيه وبعد إسقاطها على أرض الواقع ودراسة النتائج اتضح لنا أن هذه السياسات لم تأتي بثمارها وإنما أصبح مستعملي الطريق أكثر عرضة لحوادث المرور وأكثر تسببا فيها ولعل الأرقام المدهشة لعدد حوادث المرور في الجزائر مقارنة بباقي بلدان العالم خير دليل على ذلك و فيما يخص مؤشر المركبة فرغم الإجراءات المتخذة من طرف الحكومة والمتمثلة في إخضاع المركبات إلى المراقبة التقنية الإلزامية وتحديد معايير لاستيراد وتسويق السيارات الجديدة إلا أن هذه الأخيرة ما زالت تتسبب هي الأخرى في حوادث المرور ولو بدرجة أقل؛ ونفس الشيء بالنسبة لعامل المحيط الذي يفتقد إلى التهيئة المناسبة والملائمة التي تضمن سلامة الأفراد في تنقلاتهم عبر الطرق وهذا راجع لعدم احترام المعايير العالمية في انجاز شبكة الطرقات والإنارة العمومية وتسليم المشاريع إلى مقاولات غير خبيرة ومختصة فإذا تناولنا هذا المؤشر من جانب التكلفة نجد أن هذه الأخيرة كانت باهظة مقارنة بالعائد والانجازات المحققة؛ كل ذلك زاد من تأزم الوضع فأصبحت الجزائر تحتل المرتبة الرابعة عالميا في حوادث المرور، حيث تعكس هذه النتائج فشل السياسات الحكومية في هذا المجال مما يستدعي إعادة النظر فيها وتعديلها بما يتماشى مع طبيعة البيئة وطبيعة أفراد هذا المجتمع؛ وهكذا أعتقد أننا أجبنا عن الإشكالية العامة المطروحة في المقدمة.

توصيات الدراسة:

إن التعمق في هذا الموضوع ودراسة مؤشرات السلامة المرورية بدقة جعلنا ندرك بعض النقائص يمكن حصرها فيما يلي:

- إن لعملية توعية وتوجيه مستعملي الطريق دور كبير يؤثر على السلامة المرورية مع ذلك نجد أنها تتم إلا في مناسبات معينة في الوقت الذي ينبغي أن تكون فيه بشكل دوري و منتظم.
- إعادة النظر في طريقة تكوين سائقي السيارات وطريقة تقييمهم في الامتحانات.
- اعتماد طرق وتقنيات أكثر حداثة لمراقبة سرعة مستعملي الطريق عبر الطرقات وردع المخالفين منهم لقوانين المرور.
- منع بعض المركبات كالجرارات الفلاحية مثلا من استعمال الطريق ما دامت غير معنية بالمراقبة التقنية للسيارات.
- تسليم الاعتمادات الخاصة بوكالات المراقبة التقنية للسيارات بشكل يتناسب مع حجم الحظيرة الولائية للسيارات وذلك لتجنب المنافسة بين الوكالات.

- اعتماد معايير وشروط السلامة المرورية والأمان فيما يخص مواصفات السيارات الجديدة المستوردة.
- توفير قطاع الغيار الأصلية خاصة الإطارات لأنها من أبرز الأسباب المباشرة لحوادث المرور .
- تحسين طرق صيانة المركبات من خلال إنشاء ورشات حديثة تشمل معدات حديثة ووسائل بشرية مكونة وخبيرة في مجال الصيانة.
- تهيئة شبكة الطرقات حسب المواصفات العالمية وتقديم مشاريع الانجاز إلى مفاوضات مختصة وخبيرة في الميدان.
- تحيين وتجديد اللافتات الخاصة بإشارات المرور والسلامة المرورية وتنصيبها عبر الطرقات من طرف مختصين.
- توفير الإنارة العمومية خاصة في الطرقات التي تتعدم فيها الرؤية.
- تطوير النقل السككي الذي يعتبر من بين أهم الحلول لحوادث المرور باعتباره أقل عرضة لها.
- تشجيع المواطنين على استعمال النقل الجماعي للأشخاص والتخلي عن سياراتهم الشخصية للتخفيف من الازدحام المروري ونسبة استهلاك الوقود والتلوث البيئي.
- التعاون بين وزارة النقل ووزارة التربية والتعليم من أجل إدراج حصص تعليمية مقدمة لطلاب المدارس وتكون خاصة بالثقافة المرورية.
- التعاون بين وزارة النقل ووزارة الأشغال العمومية للقضاء على النقاط السوداء التي تتسبب في حوادث المرور والراجعة إلى سوء حالة الطرقات.
- التعاون بين وزارة النقل ووزارة الداخلية والجماعات المحلية من خلال تبادل المعلومات والإحصائيات لحصر الأسباب الحقيقية لحوادث المرور.
- التعاون فيما بين وكالات المراقبة التقنية للسيارات والمؤسسة الوطنية للمراقبة التقنية للسيارات ENACTA عن طريق تنصيب شبكة محلية تسهل من تدفق المعلومات وانتقالها.
- تشجيع الدراسات والبحوث الأكاديمية في هذا المجال مع الاستفادة من تجربة بعض الدول.
- ضرورة الاهتمام بالجانب النفسي لمستعملي الطريق وخاصة الفئة المدمنة على الكحول والمخدرات كون هذه الأخيرة تتسبب بنسبة كبيرة في حوادث المرور.
- تقييم سياسات النقل من طرف مراكز أبحاث متخصصة حتى تكون النتائج موضوعية.

الملاحق

الجداول

الأشكال البيانية

الوثائق النموذجية

1 - الجداول

الجدول 1: حصيلة ضحايا حوادث المرور من قتلى خلال الأشهر الأربعة الأولى

لسنتي 2014 و 2015

المستوى الوطني	المناطق الريفية	المناطق الحضرية	
1317	1046	271	4 أشهر 2014
1284	1022	262	4 أشهر 2015
33-	24-	09-	الفارق
2.51-	2.29-	3.32-	النسبة %
11	09	02	المعدل اليومي 2014
11	09	02	المعدل اليومي 2015

المصدر: المركز الوطن للأمن و الوقاية عبر الطرق /2015

الجدول 2: حصيلة ضحايا حوادث المرور من جرحى خلال الأشهر الأربعة الأولى

لسنتي 2014 و 2015

المستوى الوطني	المناطق الريفية	المناطق الحضرية	
19180	12317	6863	4 أشهر 2014
16967	10757	6210	4 أشهر 2015
2213-	1560-	653-	الفارق
11.54-	12.67-	9.51-	النسبة %
160	103	57	المعدل اليومي 2014
142	90	52	المعدل اليومي 2015

المصدر: المركز الوطن للأمن و الوقاية عبر الطرق /2015

الجدول 3: تطور عدد مدارس تعليم السياقة لولاية سعيدة

في الفترة (2008-2015)

عدد المدارس	السنة
28	2008
28	2009
28	2010
34	2011
41	2012
43	2013
60	2014
62	2015

المصدر: مديرية النقل لولاية سعيدة / 2015

الجدول 4: تطور عدد المترشحين لنيل رخصة السياقة و الناجحين منهم

لولاية سعيدة في الفترة (2008-2014)

السنة	عدد المترشحين	عدد الناجحين	نسبة النجاح %
2008	13195	8797	66.67
2009	15233	9405	61.74
2010	19873	8873	44.65
2011	16678	9927	59.52
2012	22246	12045	54.14
2013	21282	12108	56.89
2014	23553	14060	59.70
المجموع	132060	75215	56.95

المصدر: مديرية النقل لولاية سعيدة /2015

الجدول 5: دفعات سائقي سيارات الأجرة التي تم تكوينها خلال الفترة (2010-2015)

لولاية سعيدة

السنة	عدد الدفعات المكونة	معدل المتربصين في كل دفعة
2010	07	70
2011	03	70
2012	06	70
2013	10	70
2014	08	70
2015	09	70

المصدر: مديرية النقل لولاية سعيدة / 2015

الجدول 6: نتائج الفحص التقني لوكالة موساوي رجال -سعيدة-

للفترة (2003-2015)

السنة	فحص دوري	فحص مضاد	منع عن السير
ماي...ديسمبر 2003	3705	232	----
2004	7047	834	----
2005	11780	1585	1095
2006	9347	733	227
2007	7985	468	74
2008	7545	386	25
2009	8521	87	----
2010	9916	75	----
2011	9517	22	----
2012	9785	29	----
2013	8251	11	----
2014	8218	33	1
جانفي...جوان 2015	4579	14	1
المجموع	106196	4509	1423

المصدر: وكالة المراقبة التقنية للسيارات موساوي رجال /2015

الجدول 7: الأسباب المباشرة لوقوع حوادث المرور خلال السنة 2014

المحيط	المركبة	مستعملو الطريق	
1168	1524	37409	العدد
2.91	3.80	93.29	النسبة (%)

المصدر: المركز الوطن للأمن و الوقاية عبر الطرق /2015

الجدول 8: طبيعة أسباب وقوع حوادث المرور المتعلقة بمستعملي الطريق لسنة 2014

النسبة (%)	العدد	الأسباب
27.32	10956	السرعة المفرطة
9.22	3696	التجاوزات الخطيرة
5.94	2382	عدم انتباه السائق داخل الأحياء
5.29	2119	عدم استعمال ممرات الراجلين
5.05	2026	عدم احترام المسافة الأمنية
4.89	1962	المناورات الخطيرة
4.25	1705	رفض الأولوية
3.94	1580	عدم احترام إشارات المرور
3.16	1266	عدم أخذ الحيطة من طرف المشاة عند عبور الطريق
3.07	1230	السير على اليسار
2.94	1177	اللعب وسط الطريق أو السير على حافة الطريق
2.91	1168	فقدان السيطرة
2.63	1056	تغيير الاتجاه دون إشارة
1.59	639	السياقة في حالة سكر أو تحت تأثير مخدر
1.32	529	السياقة دون الحيازة على الرخصة المقررة
1.22	490	عدم احترام إشارة قف
1.05	420	عدم أخذ الحيطة من طرف السائق عند عبور الدراجات
1.04	416	السير في الاتجاه الممنوع
1.02	410	عدم انتباه السائق عند خروجه من مكان التوقف
0.88	351	عدم أخذ الحيطة من طرف السائق عند الرجوع إلى الخلف
0.74	296	الوقوف أو التوقف الخطيرين
0.53	211	جنحة الفرار
0.47	190	الانبهار بالأضواء
0.25	102	استعمال الهاتف المنقول أو التصنت الإذاعي
2.57	1032	أخرى
93.29	37409	المجموع

المصدر: المركز الوطني للأمن و الوقاية عبر الطرق /2015

الجدول 9: طبيعة أسباب وقوع حوادث المرور المتعلقة بالمركبة لسنة 2014

النسبة (%)	العدد	الأسباب
1.73	693	ثقب و انفجار الأطر
0.73	293	اختلالات ميكانيكية
0.65	260	فرامل غير فعالة
0.18	72	الحمولة الزائدة أو غير المؤمنة
0.16	65	خلل في جهاز التوجيه
0.14	55	انعدام الأضواء
0.12	50	إضاءة غير قانونية
0.09	36	أخرى
3.80	1524	المجموع

المصدر: المركز الوطن للأمن و الوقاية عبر الطرق /2015

الجدول 10: طبيعة أسباب وقوع حوادث المرور المتعلقة بالمحيط لسنة 2014

النسبة (%)	العدد	الأسباب
1.09	439	طريق غير صالح
0.44	175	مرور الحيوانات
0.43	172	سوء الأحوال الجوية
0.34	138	طريق زلج
0.20	81	انعدام إشارات المرور
0.11	45	حفر بالطريق
0.07	29	تهيئة غير مناسبة بالطريق
0.07	28	تشويهاً بالطريق
0.06	24	انعدام الإضاءة
0.04	15	إبهار الشمس
0.01	02	حولجز بالطريق
0.05	20	أخرى
2.91	1168	المجموع

المصدر: المركز الوطن للأمن و الوقاية عبر الطرق /2015

الجدول 11: حالة شبكة الطرق لولاية سعيدة

خلال سنة 2010

حالة متردية (كلم)	حالة متوسطة (كلم)	حالة جيدة (كلم)	الحالة نوع الطريق
---	52	350	طريق وطني
218	113	284	طريق ولائي
171	175	352	طريق بلدي و مسالك ترايبية

المصدر: مديرية الأشغال العمومية لولاية سعيدة / 2015

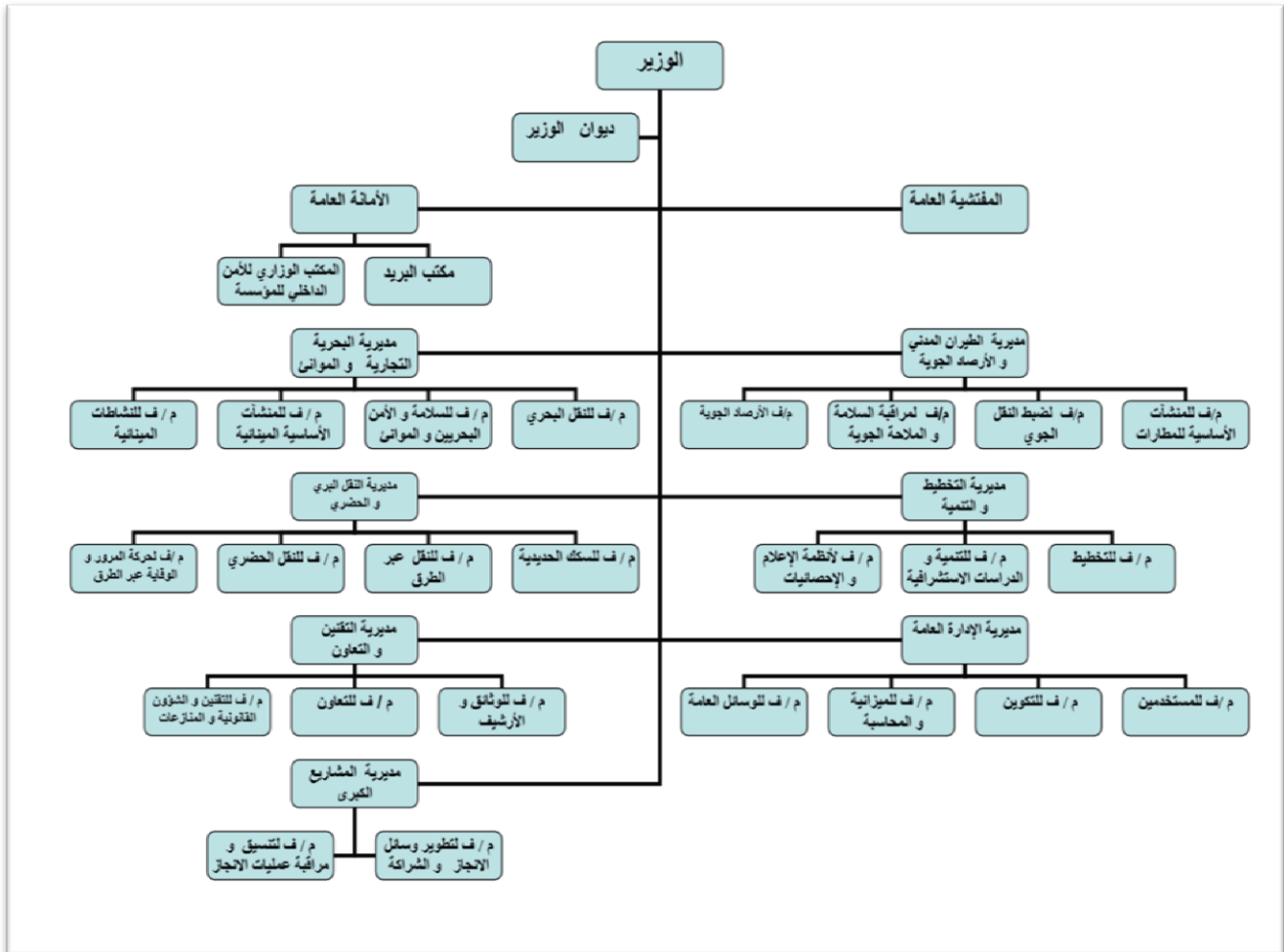
الجدول 12 انجازات نقاط الإنارة العمومية عبر بلديات ولاية سعيدة

لسنة 2014

النقاط المبرمج انجازها	النقاط التي تم انجازها	البلدية
5000	2000	سعيدة
700	120	مولاي العربي
700	70	يوب
500	200	الحساسنة
300	80	أولاد ابراهيم
500	200	أولاد خالد
200	80	سيدي اعمر
200	500	سيدي بوبكر
400	----	المعمورة

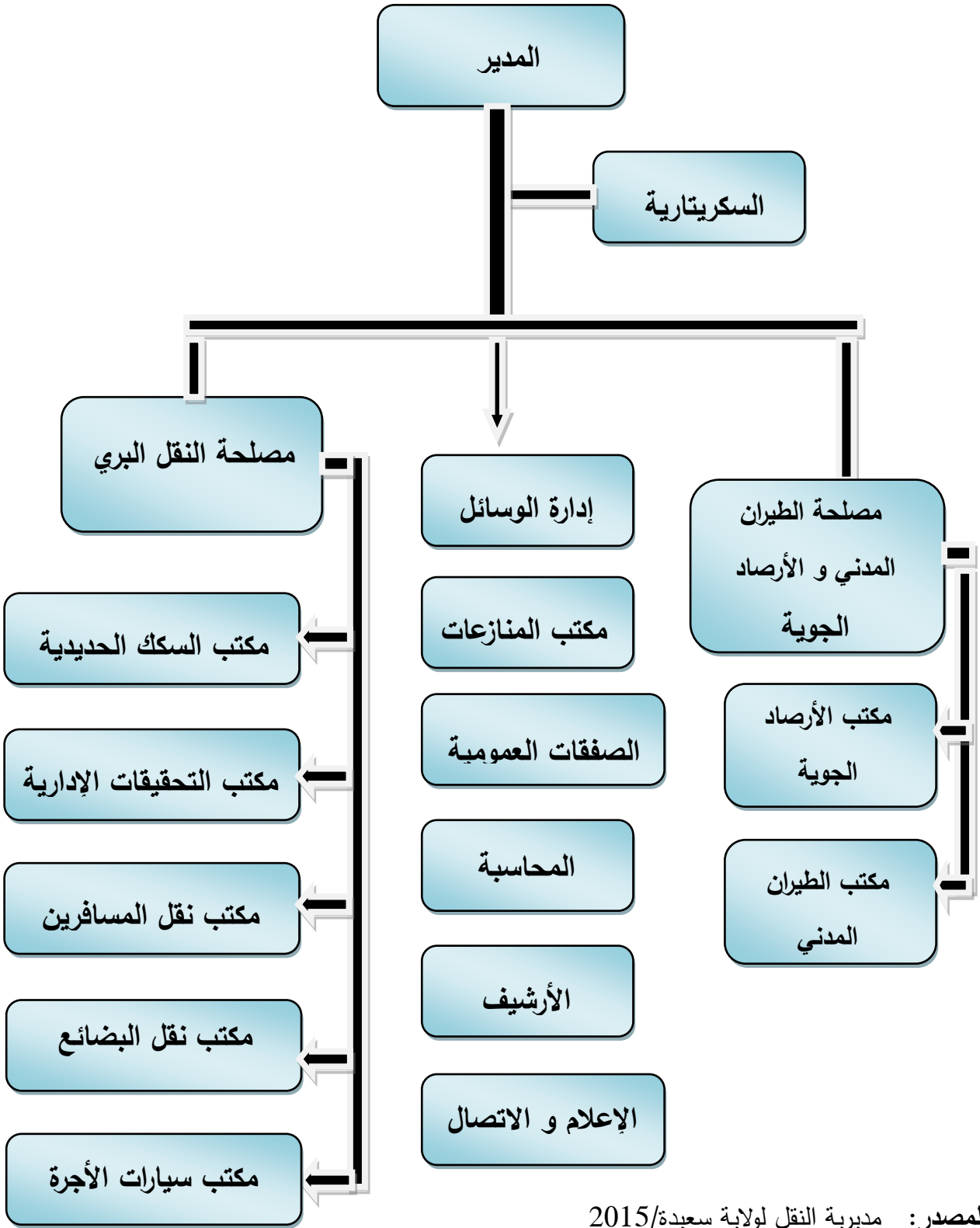
المصدر: مقاولات انجاز أشغال الإنارة العمومية على مستوى ولاية سعيدة / 2015

الشكل 1 : الهيكل التنظيمي لوزارة النقل



المصدر: موقع وزارة النقل الجزائرية <http://www.ministere-transport.gov.dz>

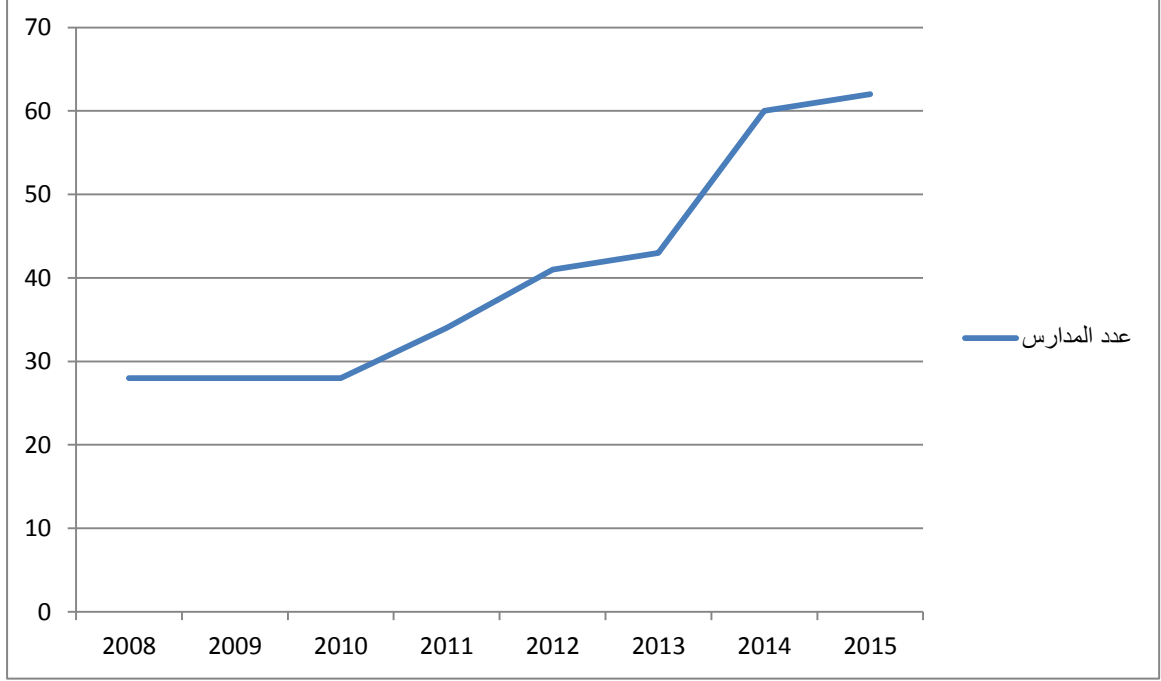
الشكل 2 : الهيكل التنظيمي لمديرية النقل لولاية سعيدة



المصدر: مديرية النقل لولاية سعيدة/2015

الشكل 3 : تطور عدد مدارس تعليم السياقة لولاية سعيدة

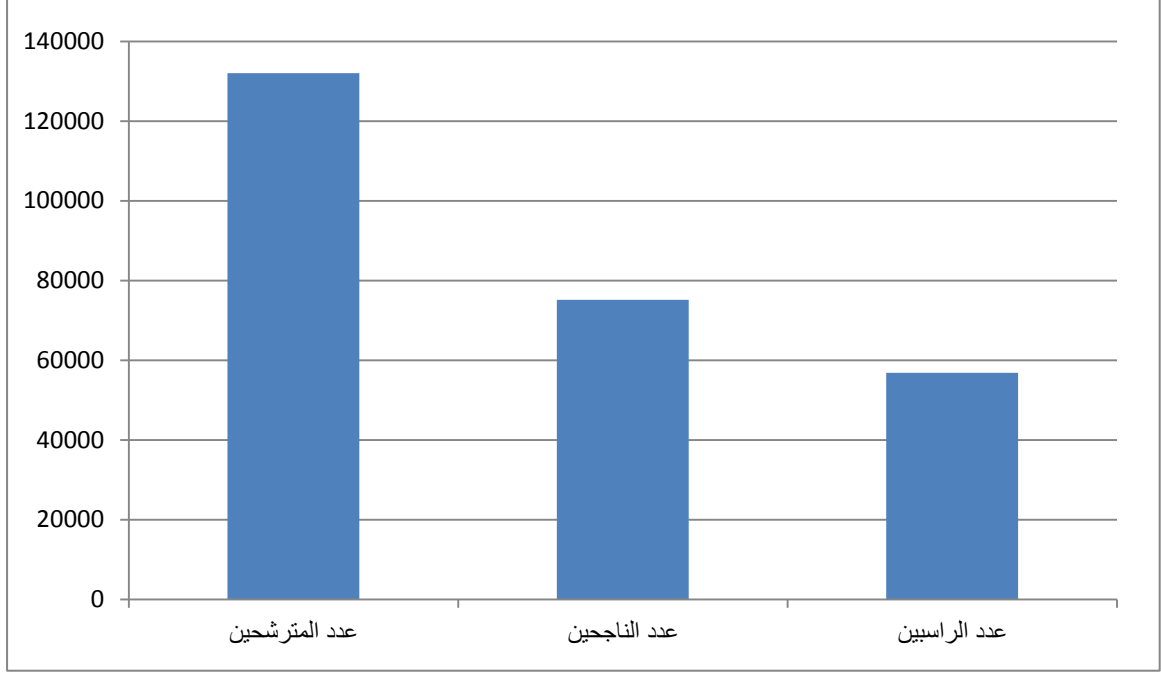
في الفترة (2008-2015)



المصدر: مديرية النقل لولاية سعيدة / 2015

الشكل 4 : نسبة المترشحين لنيل رخصة السياقة و نسب النتائج

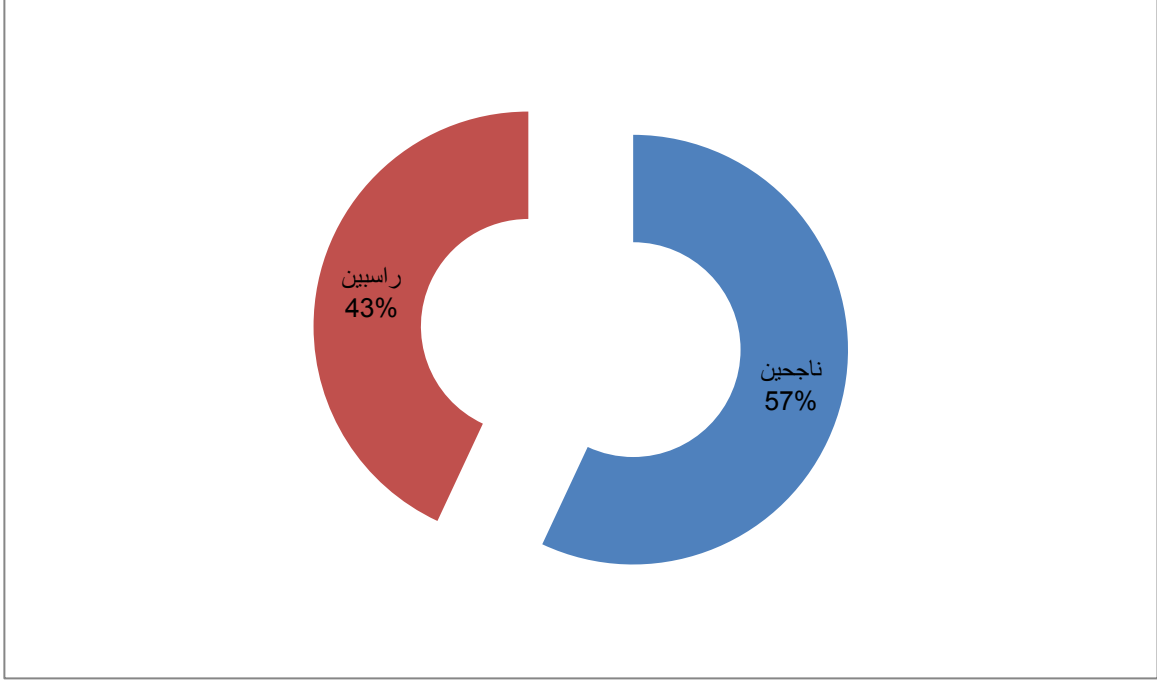
لولاية سعيدة في الفترة (2008-2014)



المصدر: مديرية النقل لولاية سعيدة /2015

الشكل 5 : نسبة النجاح للمقبلين على نيل رخصة السياقة

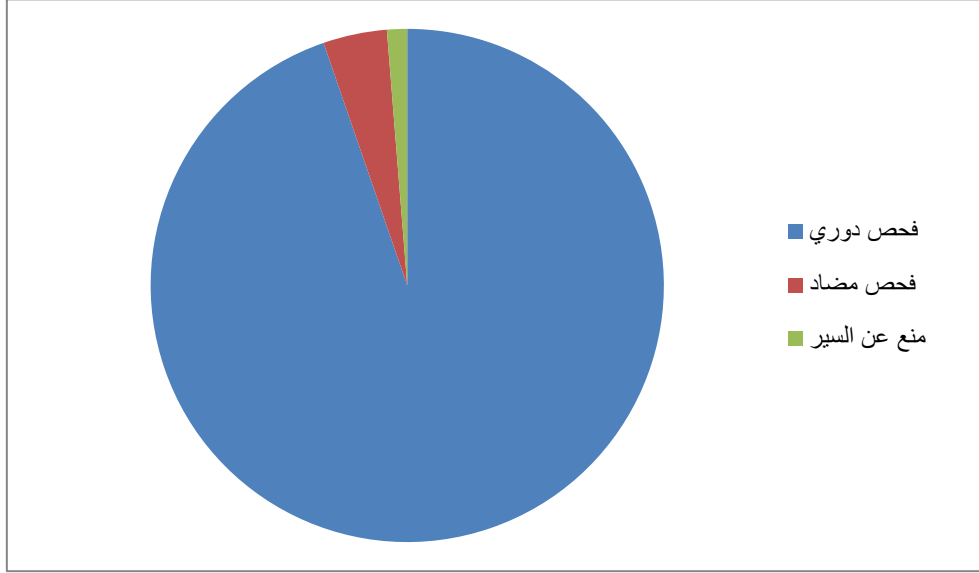
لولاية سعيدة في الفترة (2008-2014)



المصدر: مديرية النقل لولاية سعيدة /2015

الشكل 6 : نتائج الفحص التقني لوكالة موساوي رحال -سعيدة-

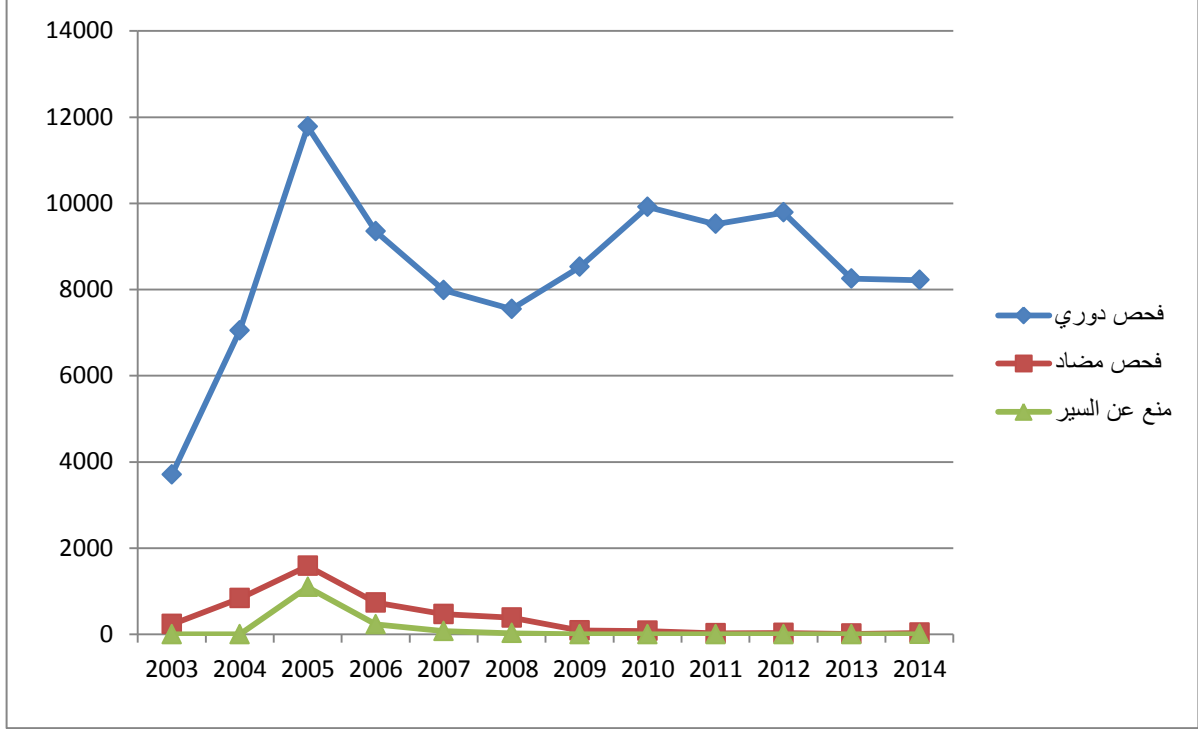
خلال الفترة (2015-2003)



المصدر: وكالة المراقبة التقنية للسيارات موساوي رحال / 2015

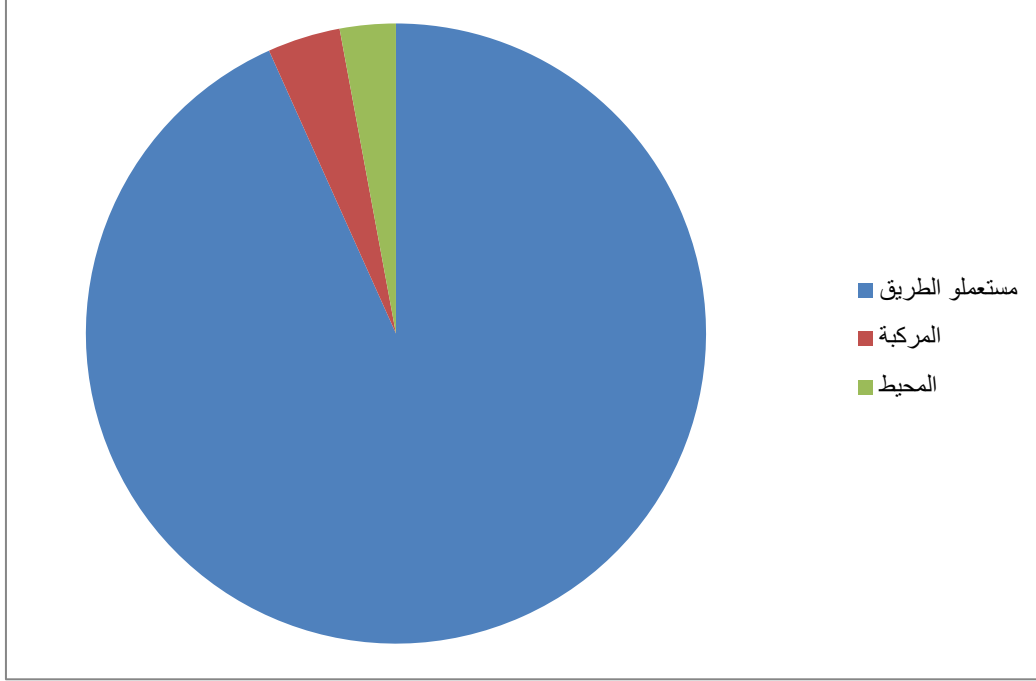
الشكل 7 : تفصيل نتائج الفحص التقنية لوكالة موساوي رجال -سعيدة-

خلال الفترة (2014-2003)



المصدر: وكالة المراقبة التقنية للسيارات موساوي رجال /2015

الشكل 8 : الأسباب المباشرة لوقوع حوادث المرور سنة 2014



المصدر: المركز الوطن للأمن و الوقاية عبر الطرق /2015

الشكل 9 : طبيعة الأسباب المباشرة لحوادث المرور

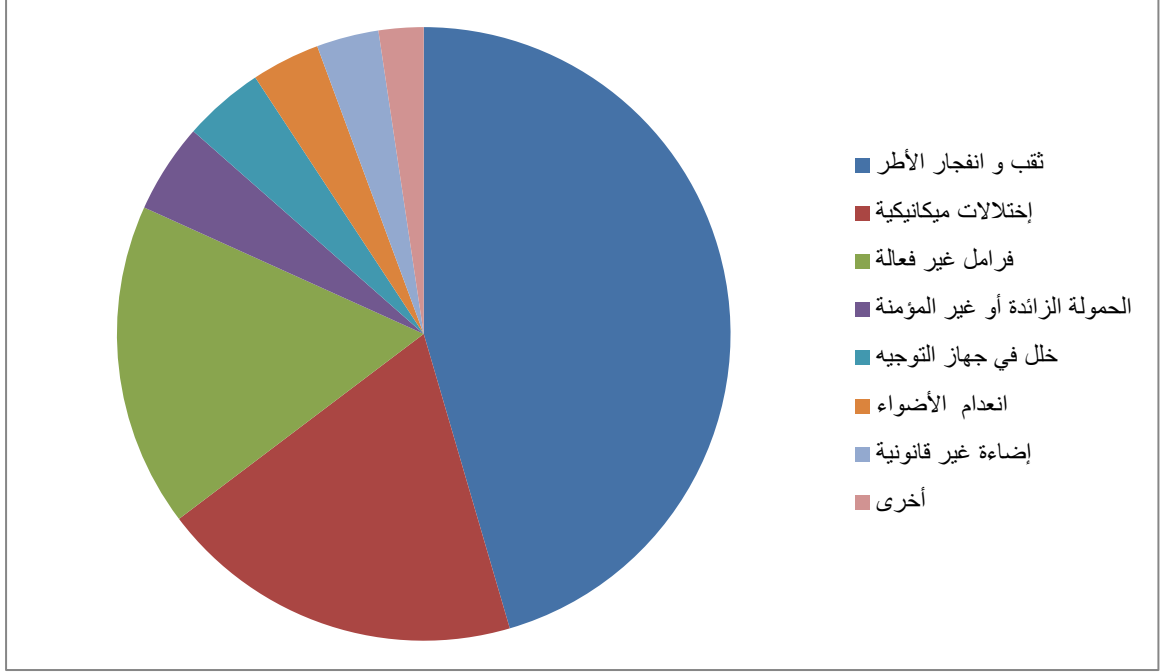
التي ترجع إلى مستعملي الطريق في سنة 2014



المصدر: المركز الوطن للأمن و الوقاية عبر الطرق /2015

الشكل 10 : طبيعة الأسباب المباشرة لحوادث المرور

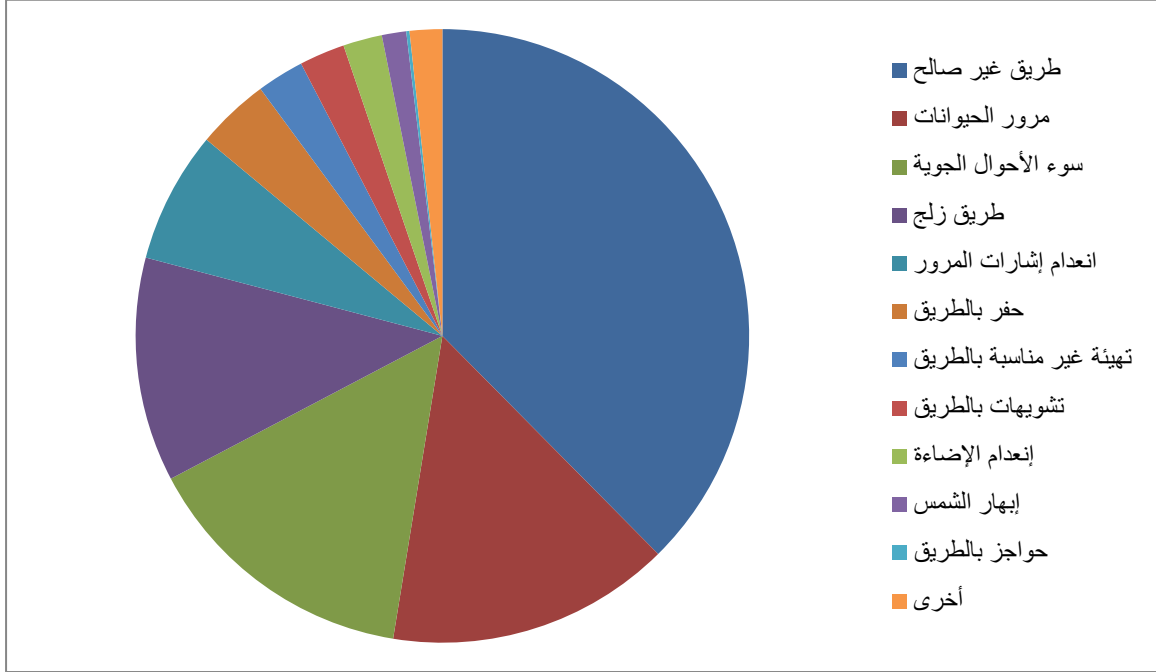
التي ترجع إلى المركبة في سنة 2014



المصدر: المركز الوطن للأمن و الوقاية عبر الطرق /2015

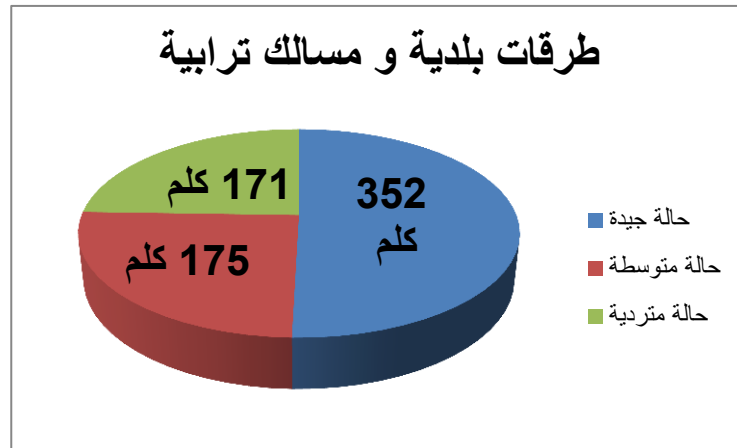
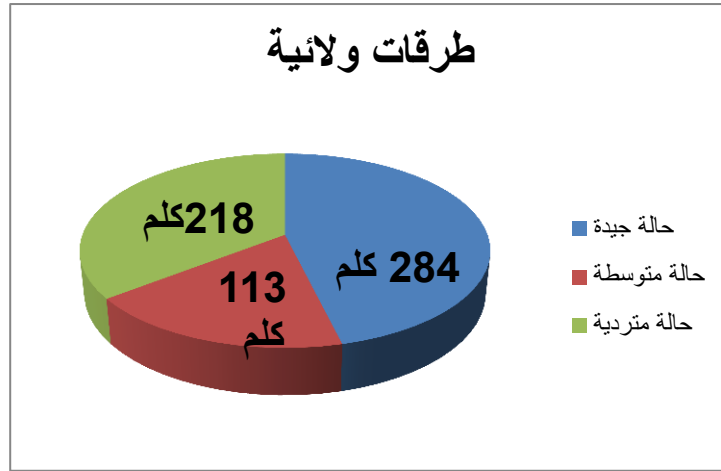
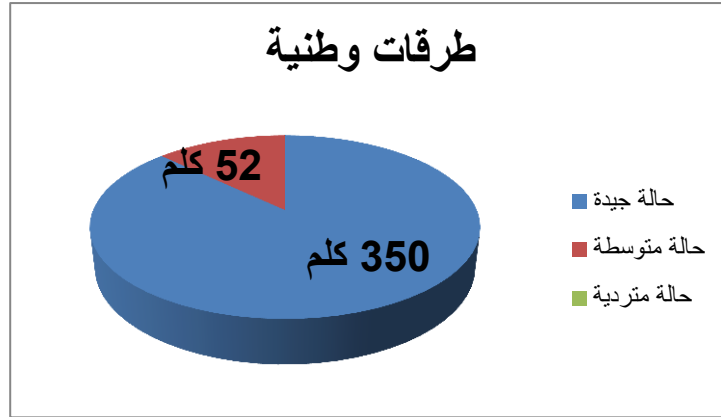
الشكل 11 : طبيعة الأسباب المباشرة لحوادث المرور

التي ترجع إلى المحيط في سنة 2014



المصدر: المركز الوطن للأمن و الوقاية عبر الطرق /2015

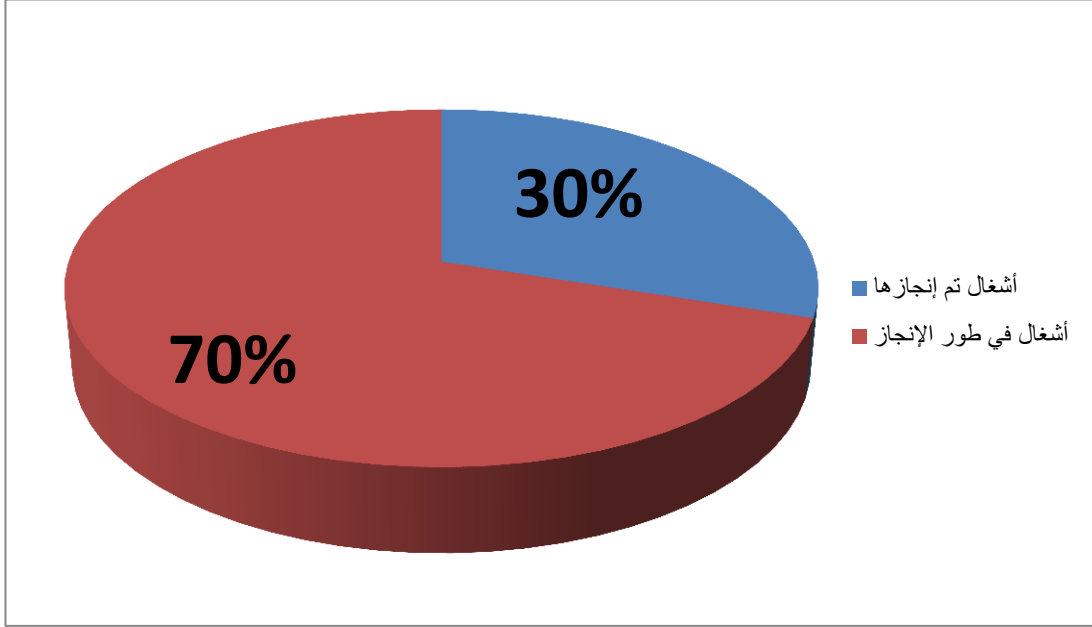
الشكل 12 : حالة شبكة الطرق لولاية سعيدة سنة 2010



المصدر: مديرية الأشغال العمومية لولاية سعيدة /2015

الشكل 13 : نسبة أشغال الإنارة العمومية التي تم إنجازها

في بلديات ولاية سعيدة إلى غاية سنة 2014



المصدر: مقاولات انجاز أشغال الإنارة العمومية على مستوى ولاية سعيدة / 2015

وثيقة الرفض لعدم المطابقة

الوثيقة 1:

République Algérienne Démocratique et Populaire
Ministère de Transport

**NOTIFICATION DE REFUS D'ADMISSION D'UN VEHICULE
AU CONTROLE TECHNIQUE AUTOMOBILE**

Agence : MOUSSAOUI

Wilaya : SAIDA

Date : 05/08/2015

Propriétaire

Nom :

Prénom :

Adresse :

Identification du Véhicule

Immatriculation :

Genre : Voiture Particulière

Marque : PEUGEOT

Type :

N°Série :

Energie : Gazoil

Conformément aux articles 40 et 41 du décret N°03 223 du 10 juin 2003 relatif à l'organisation du contrôle technique des véhicules automobile et les modalités de son exercice, le véhicule ci-dessus désigné est orienté vers les services des mines pour les motifs suivants:

Nom - Prénom Propriétaire
Lu et approuvé

Nom - Prénom Contrôleur
Signature-Cachet de l'agence

الوثيقة 2:

محضر المراقبة التقنية للسيارات

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وزارة النقل محضر المراقبة التقنية للسيارات يجب أن تكون هذه الوثيقة موجودة بالمركبة		
رقم المحضر	تاريخ المراقبة	طبيعة المراقبة
صاحب المركبة	اللقب/ الاسم: العنوان:	المراقبة السابقة
	يوم:	محضر رقم: صادر عن الوكالة:
تعريف المركبة (*)		
الطراز:	رقم التسجيل:	التاريخ:
الرقم في سلسلة الطراز:	أول وضع المركبة في السير:	النوع:
الطاقة:	القدرة:	العلامة:
المسافة المسجلة في العداد الكيلومتري:		
التسمية التجارية للمركبة:		
(*) بيانات واردة في شهادة تسجيل المركبة		
نتائج المراقبة : العيوب الملاحظة		
طبيعة وتاريخ المراقبة اللاحقة		
ختم المراقب	ختم الوكالة	تعريف المراقب
		تعريف وكالة المراقبة
		رقم الاعتماد: اسم الوكالة: العنوان:
وكالة المراقبة التقنية للسيارات فاتورة رقم		
الزبون	الوكالة:	رقم الاعتماد:
	العنوان:	الهاتف / الفاكس:
	رقم السجل التجاري:	الترقيم الجبائي رقم:
مبلغ معفي من الرسوم	طبيعة المعاينة التقنية	محضر رقم
حدد مبلغ هذه الفاتورة بـ: رسم على القيمة المضافة : ضريبة شبه جبائية : ضريبة المراقبة التقنية: الطابع : المبلغ الصافي للدفع :		
		يوم:
		الختم والتوقيع

قسمة المراقبة التقنية للسيارات

الوثيقة 3:

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة النقل
المراقبة التقنية

N° []
رقم التسجيل

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

تنتهي صلاحيتها يوم

--	--	--	--	--	--

محضر رقم

قائمة المراجع

قائمة المراجع:

الكتب:

- أندرسن، جيمس ، صنع السياسة العامة. (تر: عامر الكبيسي)، عمان: دار المسيرة، 1999.
- ديدان، مولود. مدونة حركة المرور عبر الطرق، الجزائر: دار بلقيس، 2007.
- ياغي، محمد عبد الفتاح. مبادئ الإدارة العامة، ط1، الرياض: مطابع الفرزدق التجارية، 1993.
- ياغي، محمد عبد الفتاح. السياسة العامة النظرية والتطبيق، جمهورية مصر العربية: المنظمة العربية للتنمية الإدارية، 2010.
- مرجان، سليمان محمد ، بحوث العمليات، ط1، بنغازي: دار الكتب الوطنية، 2002.
- الفهداوي، فهمي خليفة. السياسة العامة: منظور كلي في البنية والتحليل. ط1، عمان: دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة، 2001.
- فريد، عيشوش. الاتصال في إدارة الأزمات حوادث المرور نموذجاً، الجزائر: دار الخلدونية للنشر والتوزيع، 2011.
- القريوتي، محمد قاسم. رسم وتنفيذ وتقييم وتحليل السياسة العامة، ط 1، الكويت: مكتبة الفلاح للنشر والتوزيع، 2006.
- شروخ، صلاح الدين، منهجية البحث العلمي، عناية: دار العلوم للنشر والتوزيع، 2003.

المجلات:

- حسن أبشر الطيب، "تحليل السياسات العامة"، مجلة الإداري، العدد 56، مسقط، مارس 1994، ص ص 24-26.
- سكرة جهينة فرج، "الواقع والأفاق المستقبلية للنقل البري"، مجلة دراسات البصرة، عدد 17، البصرة، السنة التاسعة 2014، ص 25-26.
- عبد الرحمان أحمد هيجان، "دور تحليل السياسات العامة في حل مشكلاتنا المعاصرة"، مجلة الإدارة العامة، العدد 55، الرياض، 1987، ص 118.

الأطروحات والرسائل الجامعية:

- الإمام، سلمى. "صنع السياسة العامة في الجزائر"، رسالة ماجستير، جامعة الجزائر: بن يوسف بن خدة ، كلية العلوم السياسية و الإعلامية، 2008.
- بوزيدي، مسعودة. "سياسات تخطيط النقل الحضري في إطار ضوابط التنمية المستدامة دراسة حالة مدينة الجزائر"، رسالة ماجستير، جامعة سطيف: فرحات عباس، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، 2012.
- بن عبد العزيز، حليلة. "واقع النقل المستدام في الجزائر حالة النقل البري"، مذكرة ماستر، جامعة باتنة: الحاج لخضر، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، 2011.
- زكرياء، عقاري. "دراسة تحليلية لحوادث المرور في الجزائر في الفترة 1970 - 2010"، مذكرة ماستر، جامعة باتنة: الحاج لخضر، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، 2011.
- عزيزة، ضميري. "الفواعل السياسية ودورها في صنع السياسة العامة في الجزائر"، رسالة ماجستير، جامعة باتنة: الحاج لخضر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2008.
- قرقاح، ابتسام. "دور الفواعل غير الرسمية في صنع السياسة العامة في الجزائر (1989-2009)"، رسالة ماجستير، جامعة باتنة: الحاج لخضر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2011.

الوثائق الحكومية و الرسمية:

- الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، مرسوم تنفيذي رقم 89-165 مؤرخ في 27 محرم عام 1410 هـ الموافق 29 غشت سنة 1989م يحدد صلاحيات وزير النقل. العدد 36، 30 غشت 1989.
- الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، مرسوم تنفيذي رقم 90-381 مؤرخ في 7 جمادى الأولى عام 1411 هـ الموافق 24 نوفمبر سنة 1990م يتعلق بتنظيم مديريات النقل في الولايات وعملها. العدد 51، 28 نوفمبر 1990.
- الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، قانون رقم 01-13 مؤرخ في 17 جمادى الأولى عام 1422 هـ الموافق 7 غشت سنة 2001م المتضمن توجيه النقل البري و تنظيمه. العدد 44، 8 غشت 2001.

- الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، قانون رقم 01-14 مؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 هـ الموافق 19 غشت سنة 2001م يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها. العدد 46، 19 غشت 2001.
- الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، منشور وزاري رقم 1163 المؤرخ في 29 رجب عام 1422 هـ الموافق 16 أكتوبر سنة 2001 م يتعلق بإجراءات منح دفتر المقاعد. رقم 1163، 18 أكتوبر 2001.
- الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، مرسوم تنفيذي رقم 03-223 مؤرخ في 9 ربيع الثاني عام 1424 هـ الموافق 10 يونيو سنة 2003م يتعلق بتنظيم المراقبة التقنية للسيارات و كفاءات ممارستها. العدد 37، 15 يونيو 2003.
- الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، قانون رقم 04-16 مؤرخ في 27 رمضان عام 1425 هـ الموافق 10 نوفمبر سنة 2004م يعدل و يتم القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها. العدد 72، 13 نوفمبر 2004.
- الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، مرسوم تنفيذي رقم 07-390 مؤرخ في 3 ذي الحجة عام 1428 هـ الموافق 12 ديسمبر سنة 2007م بحدد شروط و كفاءات ممارسة نشاط تسويق السيارات الجديدة. العدد 78، 12 ديسمبر 2007.
- الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، أمر رقم 09-03 مؤرخ في 29 رجب عام 1430 هـ الموافق 22 يونيو سنة 2009م يعدل و يتم القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها. العدد 45، 29 يونيو 2009.
- الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، مرسوم تنفيذي رقم 10-98 مؤرخ في 02 ربيع الثاني عام 1431 هـ الموافق 18 مارس سنة 2010م يتضمن تنظيم الإدارة المركزية في وزارة النقل. العدد 20، 24 مارس 2010.
- الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، مرسوم تنفيذي رقم 12-110 مؤرخ في 13 ربيع الثاني عام 1433 هـ الموافق 6 مارس سنة 2012م يحدد شروط تنظيم مؤسسات تعليم سيطرة السيارات و مراقبتها. العدد 15، 14 مارس 2012.

التقارير:

- نور الدين، عبدون، "النقل ودوره في فك العزلة"، تقرير تربص لنيل شهادة ماستر، جامعة مستغانم: عبد الحميد بن باديس، كلية الحقوق و العلوم السياسية، 2015.

المقابلات:

- مقابلة مع السيد: موساوي رحال، في زيارة ميدانية على مستوى وكالة المراقبة التقنية للسيارات- سعيدة يوم الاثنين 04 ماي 2015.
- مقابلة مع السيد: بن علي أمين، موظف في مديرية النقل لولاية سعيدة يوم الاثنين 04 ماي 2015
- مقابلة مع السيد: بن صغير سيد أحمد، مدير لمدرسة تعليم السياقة في زيارة ميدانية يوم الاثنين 04 ماي 2015.
- مقابلة مع السيد: حسين عبد الكريم، مدير وكالة لبيع السيارات الجديدة في زيارة ميدانية يوم الثلاثاء 05 ماي 2015.
- مقابلة مع تقني في مصلحة الأرصاد الجوية في زيارة ميدانية يوم الثلاثاء 05 ماي 2015.
- مقابلة مع أحد أعوان الدرك الوطني يوم الخميس 07 ماي 2015.
- مقابلة مع السيد: طاقين، المكلف بالإعلام والاتصال في جهاز الحماية المدنية يوم الخميس 07 ماي 2015.
- مقابلة مع السيدة: سعدي أسماء موظفة في مديرية النقل لولاية سعيدة مكلفة بالتحقيقات الإدارية يوم الاثنين 11 ماي 2015.
- مقابلة مع السيد: نور الدين عبدون موظف في مديرية النقل لولاية سعيدة مكلف بمكتب سيارات الأجرة يوم الاثنين 11 ماي 2015.
- مقابلة مع السيد: جلولي عبد الكريم عبد الكريم موظف في مديرية النقل لولاية سعيدة مكلف بمكتب نقل المسافرين يوم الاثنين 11 ماي 2015.
- مقابلة مع السيد: مختار مالكي موظف في مديرية النقل لولاية سعيدة مكلف بمكتب نقل البضائع يوم الاثنين 11 ماي 2015.

- مقابلة مع السيد: رشيد بوراس مهندس في مديرية النقل لولاية سعيدة مختص بالنقل الحضري يوم الثلاثاء 12 ماي 2015.
- مقابلة مع السيد: لعروسي الحبيب موظف في مديرية النقل لولاية سعيدة مكلف بمكتب حركة المرور يوم الاثنين 08 جوان 2015.
- مقابلة مع السيد: رماس محمد موظف في مديرية الأشغال العمومية لولاية سعيدة مكلف بالطرقات و المنشآت الفنية يوم الاثنين 22 جوان 2015.
- مقابلة مع السيد: مرزوق بن يخلف مقال مختص في الإنارة العمومية يوم الاثنين 22 جوان 2015.

الجرائد اليومية و الأسبوعية:

الواب غرافيا (الوثائق الالكترونية):

- موقع المركز السوري لبحوث السياسات، منهجية بناء السيناريوهات،
http://scpr-syria.org/att/1371387815_RLkI9.pdf، تم الاطلاع على صفحة الويب يوم 30-04-2015.
- د محمد نصحي إبراهيم، " أساليب الدراسات المستقبلية (السيناريوهات - النماذج) "، مقال تم نشره في 31 ماي 2011 في موقع كنانة أونلاين،
http://kenanaonline.com/users/drnoshy/posts/269418، تم الاطلاع على صفحة الويب يوم 30-04-2015.
- وزارة النقل الجزائرية، "الهيكل التنظيمي"،
transports.gov.dz/index.php?option=com_content&view=article&id=15&Itemid=mid=21&lang=ar، تم الاطلاع على صفحة الويب يوم 07-05-2015.
- المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، إحصائيات حوادث المرور الجسمانية خلال الأشهر الأربعة الأولى من سنة 2015،
http://www.cnpsr.org.dz/files/download/12%20mois%202014.pdf، تم الاطلاع على صفحة الويب يوم 01-06-2015.

- المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، إحصائيات حوادث المرور الجسمانية خلال الأشهر الأربعة الأولى من سنة 2014،
تم الاطلاع على صفحة الويب يوم 2015-06-01. <http://www.cnpsr.org.dz/files/download/12%20mois%202014.pdf> ، تم

الفهارس

فهرس الجداول

فهرس الأشكال البيانفة

فهرس الوثائق النموذجفة

الفهرس العام

فهرس الجداول:

- جدول 1:** حصيلة ضحايا حوادث المرور من قتلى خلال الأشهر الأربعة الأولى لسنتي: 2014 و 2015 85
- جدول 2:** حصيلة ضحايا حوادث المرور من جرحى خلال الأشهر الأربعة الأولى لسنتي: 2014 و 2015 85
- جدول 3:** تطور عدد مدارس تعليم السياقة لولاية سعيدة في الفترة (2008-2015) 86
- جدول 4:** تطور عدد المترشحين لنيل رخصة السياقة و الناجحين منهم لولاية سعيدة في الفترة (2008-2014) 87
- جدول 5:** دفعات سائقي سيارات الأجرة التي تم تكوينها خلال الفترة (2010-2015) لولاية سعيدة. 88.
- جدول 6:** نتائج الفحص التقني لوكالة موساوي رحال -سعيدة- للفترة (2003-2015) 89
- جدول 7:** الأسباب المباشرة لوقوع حوادث المرور خلال السنة 2014 90
- جدول 8:** طبيعة أسباب وقوع حوادث المرور المتعلقة بمستعملي الطريق لسنة 2014 91
- جدول 9:** طبيعة أسباب وقوع حوادث المرور المتعلقة بالمركبة لسنة 2014 92
- جدول 10:** طبيعة أسباب وقوع حوادث المرور المتعلقة بالمحيط لسنة 2014 93
- جدول 11:** حالة شبكة الطرقات لولاية سعيدة خلال سنة 2010 94
- جدول 12:** انجازات نقاط الإنارة العمومية عبر بلديات ولاية سعيدة لسنة 2014 95

فهرس الأشكال البيانية:

- 96 الشكل 1: الهيكل التنظيمي لوزارة النقل
- 97 الشكل 2: الهيكل التنظيمي لمديرية النقل لولاية سعيدة
- 98 الشكل 3: تطور عدد مدارس تعليم السياقة لولاية سعيدة في الفترة (2008-2015)
- 99 الشكل 4: نسبة المترشحين لنيل رخصة السياقة و نسب النتائج لولاية سعيدة في الفترة (2008-2014)
- 100 الشكل 5: نسبة النجاح للمقبلين على نيل رخصة السياقة لولاية سعيدة في الفترة (2008-2014)
- 101 الشكل 6: نتائج الفحص التقني لوكالة موساوي رحال خلال الفترة (2003-2015)
- 102 ... الشكل 7: تفصيل نتائج الفحص التقني لوكالة موساوي رحال خلال الفترة (2003-2014)
- 103 الشكل 8: الأسباب المباشرة لوقوع حوادث المرور سنة 2014
- 104 الشكل 9: طبيعة الأسباب المباشرة لحوادث المرور التي ترجع إلى مستعملي الطريق في سنة 2014
- 105 .. الشكل 10: طبيعة الأسباب المباشرة لحوادث المرور التي ترجع إلى المركبة في سنة 2014
- 106 ... الشكل 11: طبيعة الأسباب المباشرة لحوادث المرور التي ترجع إلى المحيط في سنة 2014
- 107 الشكل 12: حالة شبكة الطرقات لولاية سعيدة سنة 2010
- 108 الشكل 13: نسبة أشغال الإنارة العمومية التي تم انجازها في بلديات ولاية سعيدة إلى غاية سنة 2014

فهرس الوثائق النموذجية:

- الوثيقة 1 : وثيقة الرفض لعدم المطابقة 109
- الوثيقة 2 : محضر المراقبة التقنية للسيارات 110
- الوثيقة 3 : قسيمة المراقبة التقنية للسيارات 111

الفهرس العام:

المقدمة	أ - و
الفصل الأول: السياسة العامة و النقل الإطار المفاهيمي	1
مقدمة الفصل	2
المبحث الأول: مفاهيم عامة حول السياسة العامة	3
المطلب الأول: مفهوم السياسة العامة و رسمها	3
المطلب الثاني: مفهوم تحليل السياسة العامة	9
المطلب الثالث: مفهوم تقييم السياسة العامة	17
المبحث الثاني: مفاهيم عامة حول النقل و السلامة المرورية	24
المطلب الأول: مفهوم النقل و أنواعه	24
المطلب الثاني: مفهوم النقل البري و مشاكله	26
المطلب الثالث: مفهوم السلامة المرورية	29
المبحث الثالث: سياسات النقل في الجزائر	33
المطلب الأول: التعريف بوزارة النقل و مهامها	33
المطلب الثاني: التعريف بمديرية النقل و مصالحها	37
المطلب الثالث: أهم سياسات النقل في الجزائر	41
خاتمة الفصل:	46
الفصل الثاني: سياسات النقل الهادفة إلى تحقيق السلامة المرورية	47
مقدمة الفصل:	48

49	المبحث الأول: مستعملي الطريق كمؤشر للسلامة المرورية
49	المطلب الأول: ضبط قواعد حركة المرور عبر الطرق
52	المطلب الثاني: تكوين سائقي المركبات
57	المطلب الثالث: توعية و إرشاد مستعملي الطريق
60	المبحث الثاني: الحالة التقنية للمركبة كمؤشر للسلامة المرورية
60	المطلب الأول: المراقبة التقنية للسيارات الإطار القانوني و العملي
64	المطلب الثاني: عرض نتائج المراقبة التقنية للسيارات و تقييمها
67	المطلب الثالث: تسويق السيارات الجديدة الإطار القانوني و العملي
70	المبحث الثالث: المحيط كمؤشر للسلامة المرورية
70	المطلب الأول: انجاز وتهيئة الطرقات والمنشآت الفنية الأخرى
75	المطلب الثاني: تجهيزات الإنارة العمومية
77	المطلب الثالث: تنبؤات الأحوال الجوية
79	خاتمة الفصل:
80	الخاتمة:
84	الملاحق:
85	- الجداول
96	- الأشكال البيانية
109	- الوثائق النموذجية
112	قائمة المراجع:

120 فهرس الجداول:
121 فهرس الأشكال البيانية:
122 فهرس الوثائق انموزجية:
123 الفهرس العام:

المخلص

يعتبر قطاع النقل من بين أهم ركائز الاقتصاد الوطني وأبرز دعائم التنمية للمجتمعات، حيث يظهر ذلك من خلال الدور الكبير الذي يلعبه في المجالين الاجتماعي والاقتصادي، فهو يدعم الاقتصاد الوطني من جهة ويقدم خدمات للأفراد من جهة أخرى، وفي نفس الوقت يعاني هذا القطاع كباقي القطاعات الحيوية الأخرى في الوطن من مشاكل عامة متعددة ولعل أبرزها تلك التي تعنى بالسلامة المرورية كونها تمس بسلامة الأفراد وحياتهم.

تلعب السياسة العامة دورا هاما في حل المشاكل الاجتماعية العامة؛ وباعتبار أن ارتفاع حوادث المرور ونقص معدل السلامة المرورية في بلادنا أضحى من بين أهم المشاكل العامة، شرعت الحكومة الجزائرية في اتخاذ مجموعة من الإجراءات وفق سياستها العامة للتصدي إلى هذه المشاكل وذلك بالتحكم في مجموعة من العوامل تشمل مستعملي الطريق المركبة، المحيط، باعتبارها الأسباب المباشرة لحوادث المرور؛ لكن بعد تنفيذ تلك البرامج وتقييمها اتضح أن النتائج لم تكن ايجابية بل لازال المواطن الجزائري يعاني من ذات المشاكل مما يستدعي من الحكومة تعديل سياساتها العامة في هذا القطاع والاعتماد على برامج وحلول أكثر فعالية.

الكلمات المفتاحية: قطاع النقل، السياسة العامة، السلامة المرورية، مستعملي الطريق، المركبة، المحيط، التقييم، سياسات النقل.

Abstract

The present study is about the evaluation of transport policies in Algeria. The transport sector is among the most important pillars of both national economy and the development of societies. this is shown through the significant role it plays in economic and social fields where it supports national economy on the one hand and provides services to individuals on the other. Meanwhile, this sector is suffering like the rest of other vital sectors in the homeland from many problems, most notably those dealing with traffic safety as being the safety of individuals and that affect their lives.

Furthermore, Public policy plays an important role in the resolution of the general social problems, as the rising traffic accidents and lack of traffic safety rate in our country has become one of the most important public problems, the Algerian government has embarked on a series of actions in accordance with the overall policy to address these problems and controlling a variety of factors, including road users, vehicles, and environment, as being by direct causes of traffic accidents. However, after the implementation of these programs and their evaluation, it turns out that the results were not positive. The Algerian citizen still suffers from the same problems, which required the government to amend its policies in this sector and rely on more effective solutions.

Keywords: the transport sector, public policy, traffic safety, road users, vehicles, environment evaluation, transport policies.