



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي



جامعة العقيد الحاج لخضر - باتنة - 1
كلية العلوم الإنسانية و الاجتماعية
قسم علم الاجتماع و الديمغرافيا

الوفيات بسبب حوادث المرور

دراسة مقارنة بين الجزائر وكيبك (2000-2010)

أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه علوم في تخصص الديمغرافيا

تحت إشراف

إعداد الطالب

د/ عمراوي صلاح الدين

بوفضه الأمين

أعضاء لجنة المناقشة

رئيساً	جامعة باتنة 1	أستاذ محاضراً	بغزة عادل
مشرفاً ومقرراً	جامعة باتنة 1	أستاذ التعليم العالي	عمراوي صلاح الدين
عضواً مناقشاً	جامعة باتنة 1	أستاذ محاضراً	دوبه سعاد
عضواً مناقشاً	جامعة سطيف 1	أستاذ محاضراً	عبد العزيز سهام
عضواً مناقشاً	جامعة قلمة	أستاذ محاضراً	يخلف سهيل
عضواً مناقشاً	جامعة مسيلة	أستاذ التعليم العالي	مامش نجية

السنة الجامعية 2022/2023



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ
بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ
بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ
بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

صَدَقَ اللَّهُ الْعَظِيمُ

شكر و عرفان

في البداية ، الشكر والحمد لله ، جل في علاه، فالإيه ينسب الفضل كله في إكمال – و الكمال يبقى لله وحده- هذا العمل و بعد الحمد لله فإنني أتوجه بالشكر لكل أساتذتي في كل مراحل دراستي، كما أتوجه إلى أساتذتي المشرفين، وأخص بالذكر البروفسور علي قواوسي والدكتور صلاح الدين عمراوي على ما قدموه من نصائح قيمة طوال فترة الإشراف.

شكرًا أيضًا للبروفسور روبرو بوربو بقسم الديقوغرافيا – جامعة مونتريال، البروفسور فرانسوا بيلافانس ، أستاذ علوم القرار في HEC مونتريال، و البروفيسور إتيان بلايس، أستاذ علم الإجرام في جامعة مونتريال ، لمشاركتهم لي في هذه الرسالة بعقد جلسات عمل وتعليقاتهم البناءة التي قدموها لي.

أود أيضا أن أشكر شركة التأمين على السيارات في كيبك على رأسها السيدة نادية ماراندا مما قدمته لي من معطيات قيمة و كذلك البروفيسور ماري سولاي كلوتيي أستاذة جغرافيا الصحة بجامعة كيبك بمونتريال.

أعضاء لجنة المناقشة الذين قبلوا مناقشة هذا العمل من أجل إثرائه.

إهداء

أهدي هذا العمل إلى كل باحث وطالب علم داخل و خارج
الوطن راجيا من المولي أن يستفيد منه وأن يفيد به.

الصفحة	قائمة المحتويات
ب	• شكر وعرقان
ج	• إهداء
د	• ملخص الدراسة
1	➤ المقدمة
الفصل الأول	
الإطار المنهجي للدراسة	
6	1. الدراسات السابقة
6	1. دراسة الوفيات بسبب حوادث المرور - دراسة حالة: ولاية باتنة
07	2. الحوادث المرورية في الجزائر
08	3. أهم أسباب حوادث المرور ومقاييس تخفيضها في الجزائر
08	أ- تغير عدد الوفيات حسب حوادث المرور من منطقة إلى أخرى في العالم
08	ب- الفئات الأكثر عرضة لحوادث المرور من مستعملي الطرقات في العالم
09	ج- تزايد عدد الوفيات، الجرحى وحوادث المرور في الجزائر
09	د- أسباب حوادث المرور في الجزائر
10	4. تحليل مشاكل أمن الطرقات في الكويت
12	5. الحوادث المرورية في العالم العربي
13	6. التغيرات الجغرافية لخطورة حوادث الطرق في كيبك 1985 - 1987
14	7. العوامل الجغرافية لحوادث الطرق: اختبار المقارنة بين كيبك وبلجيكا
17	8. تأثيرات مقاييس أمن الطرق على حوادث المرور في فرنسا، 1988-1995
17	أ- التشريع
18	ب- التقييم السنوي
18	ج- المعدلات بالنسبة للحضيرة
19	د- أنواع الحوادث
20	9. مجلة الإحصائيات المطبقة حول بعض توزيعات الاحتمالات المطبقة على مشاكل أمن الطرق
21	10. الوقاية من الحوادث المرورية
25	11. النمذجة التركيبية لتقارير اللأمن الطريقي
27	1-12 الدراسة الديموغرافية والوبائية لحوادث المرور في كيبك
26	2-12 حوادث الطرقات من أهم أسباب الوفاة

29	1. إشكالية الدراسة
31	2. أهداف الدراسة
الفصل الثاني مصادر المعطيات والمنهجية المتبعة	
33	1. مفاهيم الدراسة
34	1. ضحايا حوادث الطريق
38	2. مستخدم الطريق
40	3. التمكن من القيادة
41	II مصادر البيانات وحدودها
44	III المنهجية
45	III المؤشرات المستخدم
47	IV مصادر المعطيات
48	1. مديرية النقل لولاية باتنة
50	2. وزارة النقل الجزائرية
50	3. شبكة أبحاث السلامة عبر الطرق في كيبك RRSR
51	4. شركة تأمين السيارات كيبك SAAQ
51	5. جامعة مونتريال UdeM
52	6. المعهد الوطني للبحث العلمي INRS
53	IV- المنهجية المتبعة في تحليل المعطيات
53	2. المناهج المستعملة
53	أ- المنهج الوصفي التحليلي
54	ب- المنهج المقارن
الفصل الثالث مقارنة حوادث الطرق مع الإصابات الجسدية	
56	1. مقارنة تطور الخصائص الديموغرافية والاجتماعية-الاقتصادية
57	1.1- تطور المجتمعات السكانية والاتجاهات الديموغرافية من 2000 إلى 2010
59	2.1- توزيع السكان على الأراضي
61	3.1- الوضعية الاقتصادية
61	4.1- الاتجاهات التاريخية لتقرير حوادث الطرق الجسدية
63	1.2- الاتجاهات الحالية
63	1.1.2- حاملي رخص السياقة في كيبك
66	2.1.2- الوفيات بسبب حوادث الطرق

68	3.1.2- الوفيات والإصابات بشكل عام
	الفصل الرابع
	عرض وتحليل ومناقشة نتائج الدراسة
72	أولاً: تحليل المعطيات الخاصة بالجزائر
72	1. حصيلة الحوادث والضحايا خلال الفترة (2000-2010)
74	2. خطورة حوادث المرور
74	2.1- عدد القتلى والجرحى لكل 100 حادث
74	2.2- نسبة عدد الحوادث والضحايا إلى عدد المركبات والسكان
74	1.2.2- عدد الحوادث
75	2.2.2- عدد القتلى
76	3.2.2- عدد الجرحى
78	3. تطور الحضيرة الوطنية والنمو الديموغرافي في الجزائر
79	4. توزيع عدد حوادث المرور بين المناطق الريفية والحضرية خلال 2000-2010
80	5. إحصائيات الجرحى جراء حوادث المرور ما بين 2000-2010
80	6. إحصائيات عدد القتلى جراء حوادث المرور ما بين 2000-2010
82	1.1.6- مقارنة عدد القتلى بسبب حوادث المرور حسب التوزيع الفصلي لسنتي 2009-2010
83	2.1.6- مقارنة عدد القتلى بسبب حوادث المرور حسب التوزيع الشهري لسنتي 2009-2010
84	2.6- التوزيع الجغرافي لعدد القتلى بسبب حوادث المرور (خلال 2010)
85	3.6- إحصاء وفيات حوادث المرور حسب السن والجنس
86	7. التكلفة الكلية لحوادث المرور
87	ثانياً: تحليل حوادث المرور بكيبك خلال 2000-2010
87	1- عدد السائقين المتورطين في حادث حسب نوع الضرر والجنس والعمر، كيبك والمقاطعات الإدارية
87	1.1- عدد السائقين القتلى حسب الفئات العمرية خلال 2000/2010
88	2.1- عدد السواق المصابين إصابات بليغة حسب الفئات العمرية خلال 2000/2010
90	3.1- عدد السواق المصابين إصابات خفيفة حسب الفئات العمرية خلال 2000/2010
91	4.1 - عدد السواق المصابين إصابات جسمانية حسب الفئات العمرية خلال 2000/2010
93	5.1- عدد الحوادث المادية حسب الفئات العمرية للسواق خلال 2000/2010

94	6.1- إجمالي عدد الحوادث لدى السواق حسب الفئات العمرية خلال 2010/2000
96	2. عدد حاملي رخصة السياقة حسب الجنس والعمر، كيبك خلال 2010-2000
96	1.2- عدد حاملي رخص السياقة حسب الفئات العمرية جنس إناث
97	2.2- عدد حاملي رخص السياقة حسب الفئات العمرية جنس الذكور
98	3.2- عدد حاملي رخص السياقة الإجمالي حسب الفئات العمرية
99	3. عدد المركبات المتداولة حسب نوع الاستخدام وصنف المركبة، كيبك، المقاطعات الإدارية وبلديات إقامة مالِك السيارة.
99	1.3- عدد المركبات المتداولة حسب الصنف من 2000 – 2010
100	2.3- عدد المركبات المتداولة حسب نوعية الإستعمال (2000 – 2010)
101	3.3- عدد السيارات المقيدة حسب الصنف C خلال 2000 – 2010
102	4.3- تطور عدد المركبات حسب الصنف خارج حظيرة الخاصة بـ مقاطعات كيبك 2000-
103	5.3- تطور حظيرة المركبات في كيبك من 2000 – 2010
	4. عدد الضحايا حسب نوع الإصابة، العمر، الجنس، المركبة المشغولة والوظيفة، كيبك والمقاطعات الإدارية
104	1.4- عدد الوفيات بسبب حوادث المرور حسب الفئات العمرية بكيبك من 2000 – 2010
105	2.4- عدد الإصابات الخطيرة بسبب حوادث المرور حسب الفئات العمرية بكيبك 2000 -
106	3.4- عدد الإصابات الخفيفة بسبب حوادث المرور حسب الفئات العمرية بـ كيبك 2000 -
108	4.4- إجمالي عدد الضحايا حسب نوع الإصابة والفئات العمرية، كيبك والمقاطعات الإدارية 2000- 2010
109	5. عدد الحوادث حسب طبيعة الضرر ونوع السيارة المعنية ، كيبك والمقاطعات الإدارية
109	1.5- عدد الوفيات بسبب حوادث المرور حسب نوع المركبة بكيبك من 2000 - 2010.
110	2.5- عدد المصابين إصابات خطيرة بسبب حوادث المرور حسب نوع المركبة بـ كيبك من 2000 - 2010.
111	3.5- عدد المصابين إصابات خفيفة بسبب حوادث المرور حسب نوع المركبة بـ كيبك من 2000 - 2010.
112	4.5- عدد الحوادث الجسمانية بسبب حوادث المرور حسب نوع المركبة بـ كيبك من 2000 - 2010.
113	5.5- عدد الحوادث المادية بسبب حوادث المرور حسب نوع المركبة بـ كيبك من 2000 - 2010.
114	6.5- إجمالي عدد الحوادث حسب نوع المركبة بـ كيبك من 2000 - 2010.
116	مناقشة النتائج

119	الخاتمة
122	• قائمة المراجع
128	• الملاحق

قائمة الوثائق

الرقم	العنوان	الصفحة
أ	طريقة ترتيب إحصائيات حوادث المرور على مستوى مديريات النقل	49
01	الإتجاه التاريخي للوفيات بسبب حوادث المرور حسب الجنس ومصدر المعطيات	62
02	الهرم العمري لحاملي رخصة القيادة لكل 100000 حامل رخصة	64
04	منحنى بياني للتغير السنوي لعدد الحوادث والضحايا خلال الفترة 2000-2010	72
05	توزيع عدد حوادث المرور بين المناطق الريفية والحضرية خلال 2000-2010	79
06	إحصائيات الجرحى جراء حوادث المرور ما بين 2000-2010	80
07	الأهمية النسبية لعدد القتلى بين المناطق الريفية والحضرية سنة 2010	81
08	إحصائيات القتلى جراء حوادث المرور ما بين 2000-2010	81
09	مقارنة عدد القتلى حسب التوزيع الثلاثي لسنتي 2009/2010	83
10	التوزيع الجغرافي لعدد القتلى بسبب حوادث المرور (خلال 2010)	84
11	إجمالي عدد وفيات السواق خلال 2000-2010	87
12	إجمالي عدد وفيات السواق حسب الفئات العمرية خلال 2000-2010	88
13	إجمالي عدد السواق المصابين إصابات بليغة خلال 2000-2010	89
14	إجمالي عدد السواق المصابين إصابات بليغة حسب الفئات العمرية خلال 2000-2010	89
15	إجمالي عدد السواق المصابين إصابات خفيفة خلال 2000-2010	90
16	إجمالي عدد السواق المصابين إصابات خفيفة حسب الفئات العمرية خلال 2000-2010	91
17	إجمالي عدد السواق المصابين إصابات جسمانية خلال 2000-2010	92
18	إجمالي عدد السواق المصابين إصابات جسمانية حسب الفئات العمرية خلال 2000-2010	92

93	إجمالي عدد الحوادث المادية للسواق خلال 2010-2000	19
94	عدد الحوادث المادية حسب الفئات العمرية للسواق خلال 2010-2000	20
95	إجمالي عدد الحوادث للسواق خلال 2010-2000	21
95	إجمالي عدد الحوادث حسب الفئات العمرية للسواق خلال 2010-2000	22
96	عدد حاملي رخص السياقة حسب الفئات العمرية جنس الإناث خلال 2000-2010	24
97	عدد حاملي رخص السياقة جنس الذكور خلال 2010-2000	25
97	عدد حاملي رخص السياقة حسب الفئات العمرية جنس الذكور خلال 2000-2010	26
98	عدد حاملي رخص السياقة الإجمالي خلال 2010-2000	27
98	عدد حاملي رخص السياقة الإجمالي حسب الفئات العمرية خلال 2000-2010	28
99	إجمالي عدد المركبات في مقاطعات كيبك 2010-2000	29
99	عدد المركبات المتداولة حسب الصنف في مقاطعات كيبك 2010-2000	30
100	إجمالي عدد المركبات المتداولة في مقاطعات كيبك 2010-2000	31
100	عدد المركبات المتداولة حسب نوعية الإستعمال في مقاطعات كيبك 2000-2010	32
101	عدد المركبات المقيدة حسب الصنف خلال 2010-2000	33
102	تطور إجمالي عدد المركبات خارج الحضيرة الخاصة بمقاطعات كيبك 2010-2000	34
103	تطور عدد المركبات حسب الصنف خارج الحضيرة الخاصة بمقاطعات كيبك 2010-2000	35
103	تطور حضيرة المركبات في كيبك 2010-2000	36
104	عدد الوفيات بسبب حوادث المرور بكيبك 2010-2000	37
104	عدد الوفيات بسبب حوادث المرور حسب الفئات العمرية بكيبك 2000-2010	38
105	عدد الإصابات الخطيرة بسبب حوادث المرور بكيبك 2010-2000	39
106	عدد الإصابات الخطيرة بسبب حوادث المرور حسب الفئات العمرية بكيبك 2010-2000	40
107	عدد الإصابات الخفيفة بسبب حوادث المرور بكيبك 2010-2000	41

107	عدد الإصابات الخفيفة بسبب حوادث المرور حسب الفئات العمرية بكيبيك 2010-2000	42
108	إجمالي عدد الضحايا حسب نوع الإصابة بكيبيك والمقاطعات الإدارية 2010-2000	43
108	إجمالي عدد الضحايا حسب نوع الإصابة والفئات العمرية بكيبيك والمقاطعات الإدارية 2010-2000	44
109	عدد الوفيات بسبب حوادث المرور بكيبيك 2010-2000	45
109	عدد الوفيات بسبب حوادث المرور حسب نوع المركبة بكيبيك 2010-2000	46
110	عدد المصابين إصابات خطيرة بسبب حوادث المرور بكيبيك 2010-2000	47
110	عدد المصابين إصابات خطيرة بسبب حوادث المرور حسب نوع المركبة بكيبيك 2010-2000	48
111	عدد المصابين إصابات خفيفة بسبب حوادث المرور بكيبيك 2010-2000	49
111	عدد المصابين إصابات خفيفة بسبب حوادث المرور حسب نوع المركبة بكيبيك 2010-2000	50
112	عدد الحوادث الجسمانية بسبب حوادث المرور بكيبيك 2010-2000	51
112	عدد الحوادث الجسمانية بسبب حوادث المرور حسب نوع المركبة بكيبيك 2010-2000	52
113	عدد الحوادث المادية بسبب حوادث المرور بكيبيك 2010-2000	53
113	عدد الحوادث المادية بسبب حوادث المرور حسب نوع المركبة بكيبيك 2000- 2010	54
114	أجمالي عدد الحوادث بكيبيك 2010-2000	55
114	أجمالي عدد الحوادث حسب نوع المركبة بكيبيك 2010-2000	56

قائمة الجداول

الرقم	العنوان	الصفحة
02	تعريف الأنواع المختلفة من الإصابات في كيبك والجزائر	35
03	تطور مؤشر الخصوبة ومتوسط العمر عند الولادة (AMA)	57
04	الاتجاهات الديموغرافية، كيبك والجزائر (2000 و 2010)	58
05	الكثافة السكانية والمساحة الإجمالية، كيبك والجزائر 2000 و 2010	60

06	إجمالي عدد حاملي رخصة القيادة في عامي 2000 و2010 في كيبك	65
07	مقارنة عدد الوفيات لكل 100.000 نسمة، 10000 مركبة في حالة سير، مليار كيلومتر مقطوعة، 10000 حادث مرور شخصي بين كيبك والجزائر، 2000 و2010	67
08	عدد الوفيات والإصابات بسبب حوادث الطرق، كيبك والجزائر، 2000-2010	69
09	التغير السنوي لعدد الحوادث والضحايا خلال الفترة 2000-2010	ملحق أ-
10	تغير مؤشر خطورة القتلى والجرحى خلال الفترة 2000-2010	74
11	نسبة عدد الحوادث والضحايا إلى عدد المركبات والسكان 2000-2010	75
12	تغير نسبة القتلى إلى المركبات والسكان خلال الفترة 2000-2010	76
13	تغير نسبة الجرحى إلى عدد المركبات والسكان خلال الفترة 2000-2010	77
14	تطور حظيرة السيارات والنمو الديموغرافي في الجزائر خلال 2000-2010	78
15	توزيع عدد حوادث المرور بين المناطق الريفية والحضرية خلال 2000-2010	ملحق أ-
16	إحصائيات الجرحى جراء حوادث المرور ما بين 2000-2010	ملحق أ-
17	إحصائيات القتلى جراء حوادث المرور ما بين 2000-2010	ملحق أ-
18	مقارنة عدد القتلى حسب التوزيع الثلاثي لسنتي 2009/2010	82
19	مقارنة عدد القتلى حسب التوزيع الشهري لسنتي 2009/2010	ملحق أ-
20	نسب حوادث المرور حسب السن و الجنس	ملحق أ-
21	التكلفة الكلية لحوادث المرور	ملحق أ-
22	يمثل عدد السواق القتلى حسب الفئات العمرية خلال 2000-2010	ملحق أ-
23	يمثل عدد السواق المصابين إصابات بليغة حسب الفئات العمرية خلال 2000-2010	ملحق أ-
24	يمثل عدد السواق المصابين إصابات خفيفة حسب الفئات العمرية خلال 2000-2010	ملحق أ-
25	يمثل عدد السواق المصابين إصابات جسمية حسب الفئات العمرية خلال 2000-2010	ملحق أ-
26	يمثل عدد الحوادث المادية للسواق حسب الفئات العمرية خلال 2000-2010	ملحق أ-
27	إجمالي عدد الحوادث لدى السواق خلال 2000-2010	ملحق أ-
28	عدد حاملي رخص السياقة جنس الإناث حسب الفئات العمرية بين 2000 و 2010	ملحق أ-

ملحق أ-	عدد حاملي رخص السياقة جنس الذكور حسب الفئات العمرية بين 2000 و 2010	29
ملحق أ-	عدد حاملي رخص السياقة الإجمالي بين 2000 و 2010	30
ملحق أ-	عدد المركبات المتداولة حسب الصنف من 2000-2010	31
ملحق أ-	عدد السيارات المقيدة حسب الصنف C خلال 2000-2010	32
ملحق أ-	تطور عدد المركبات حسب الصنف خارج الحاضرة الخاصة بمقاطعات كيبك 2000-2010	33
ملحق أ-	عدد وفيات حوادث المرور حسب الفئات العمرية بكيبك خلال 2000-2010	34
ملحق أ-	عدد الإصابات الخطيرة جراء حوادث المرور حسب الفئات العمرية خلال 2000-2010	35
ملحق أ-	عدد الإصابات الخفيفة جراء حوادث المرور حسب الفئات العمرية خلال 2000-2010	36
ملحق أ-	إجمالي عدد الضحايا حسب نوع الإصابة والفئات العمرية بكيبك والمقاطعات الإدارية خلال 2000-2010	37
ملحق أ-	عدد الوفيات بسبب حوادث المرور حسب نوع المركبة بكيبك من 2000-	38
ملحق أ-	2010	
ملحق أ-	عدد المصابين إصابات خطيرة بسبب حوادث المرور حسب نوع المركبة بكيبك من 2000-	39
ملحق أ-	2010	
ملحق أ-	عدد المصابين إصابات خفيفة بسبب حوادث المرور حسب نوع المركبة بكيبك من 2000-	40
ملحق أ-	2010	
ملحق أ-	عدد الحوادث الجسمانية بسبب حوادث المرور حسب نوع المركبة بكيبك من 2000-	41
ملحق أ-	2010	
ملحق أ-	عدد الحوادث المادية بسبب حوادث المرور حسب نوع المركبة بكيبك من 2000-	42
ملحق أ-	2010	
ملحق أ-	إجمالي عدد الحوادث حسب نوع المركبة بكيبك 2000-2010	43

ملخص:

الهدف الرئيسي من هذه الأطروحة هو تحليل المعدلات التي حصلت عليها كيبك بالمقارنة مع تلك الموجودة في الجزائر، من أجل تحديد خصائص الحوادث التي تجعل كيبك تسجل معدلات أقل. يتم استخدام التحليلات المقارنة لتحقيق هذا الهدف الرئيسي. تظهر التحليلات أن عدة متغيرات تفسر انه توجد اختلافات هامة بين كيبك والجزائر. إن عمر وجنس السائقين المعنيين والضحايا وفئة استخدام الطريق وخطورة الحادث ووقت وقوع الحادث، كلها خصائص تجعل الجزائر تتميز بمعدلات الوفيات أعلى مما كانت عليه في كيبك.

القوانين المتعلقة بالوصول التدريجي للقيادة هي أكثر تقييداً في كيبك منها في الجزائر. لا يؤثر نوع رخصة القيادة على المقارنة بين الدولتين فيما يتعلق بهذا النوع من الحوادث. يتيح هذا البحث رسم صورة مقارنة للوفيات على الطرق في كيبك والجزائر من أجل إيجاد حلول ممكنة لتقليل تواتر الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث الطرق. الكلمات المفتاحية: الوفيات، الوفيات بسبب، المرض، حوادث الطرق، كيبك، الجزائر.

Résumé :

La mortalité et la morbidité dues aux accidents de la route sont plus faibles au Québec qu'en Algérie. L'objectif principal de cette thèse est d'analyser les taux obtenus par le Québec à ceux de l'Algérie afin de déterminer qu'elles sont les caractéristiques des accidents qui font que le Québec enregistre des taux plus faibles. Des analyses comparatives sont utilisées afin de répondre à cet objectif principal.

Les analyses démontrent que plusieurs variables expliquent les différences entre le Québec et l'Algérie. L'âge et le sexe des conducteurs impliqués et des victimes, la catégorie d'usage de la route, la gravité de l'accident sont toutes des caractéristiques pour lesquelles l'Algérie détient des taux de mortalité et de morbidité plus élevés qu'au Québec.

Les lois entourant l'accès graduel à la conduite sont plus restrictives au Québec qu'en Algérie.

Le type de permis de conduire n'influence pas sur la comparaison des deux Etats dans l'implication de ce type d'accident.

Cette recherche permet de dresser un portrait comparatif de la mortalité et de la morbidité routière du Québec et de l'Algérie afin de trouver des pistes de solutions pour diminuer la fréquence de décès et de blessés dus aux accidents de la route.

Mots-clés : mortalité, morbidité, accidents de la route, Québec, Algérie.

Abstract:

Mortality and morbidity due to road accidents are lower in Quebec than in Algeria. The main objective of this thesis is to analyze the rates obtained by Quebec compared to those of Algeria in order to determine which are the characteristics of the accidents that cause Quebec to record lower rates. Comparative analyzes are used in order to meet this main objective.

The analyzes show that several variables explain the differences between Quebec and Algeria. The age and sex of the drivers involved and the victims, the category of road use, the severity of the accident as well as the time of the accident are all characteristics for which Algeria has rates of mortality and morbidity higher than Quebec.

The laws surrounding gradual access to driving are more restrictive in Quebec than in Algeria.

The type of driver's license does not influence the comparison of the two states in the implication of this type of accident.

This research makes it possible to draw up a comparative portrait of road mortality and morbidity in Quebec and Algeria in order to find possible solutions to reduce the frequency of deaths and injuries due to road accidents.

Keywords: mortality, morbidity, road accidents, Quebec, Algeria.

مقدمة :

تمثل حوادث المرور على الطرق مشكلة صحية عامة كبرى على مستوى العالم، حيث تؤثر على حياة الملايين كل عام، وتحصد الآلاف من الضحايا في العديد من دول العالم، وفقا لبيانات منظمة الصحة العالمية لسنة 2010، يفقد أكثر من 1.24 مليون شخص حياتهم كل عام على الطرق، في حين يتعرض ما بين (25 و 50) مليون شخص لإصابات خطيرة أو إعاقات مستديمة، كما تصنف حوادث المرور السبب الرئيسي للوفيات بالنسبة للفئة العمرية (15- 29) سنة ، حسب ذات المصدر (OMS) .

هذا الواقع المأساوي ليس مشكلة إحصائية فحسب، بل له تداعيات عميقة على الأفراد والأسر والاقتصادات الوطنية، وما تخلفه من آثار عميقة على المجتمعات، بما في ذلك الألم النفسي لذوي الضحايا والمجتمعات المتأثرة بشكل عام، بالإضافة إلى الخسائر المادية المقدرة بملايين الدولارات سنويا.

هذا الارتفاع في حوادث المرور دفع العديد من الدول لوضع معايير من اجل التقليل من حوادث المرور مع وضع الاحتياطات لجعل الطريق أكثر أمانا (اقل خطورة) لمختلف أصناف المستعملين، حيث توصل (Gilbret llande- 2010) ان عدد الوفيات في الطرقات انخفض في 88 دولة ذات 1.6مليار نسمة وهذا ما يدل على إمكانية حماية البشرية في الطرقات مع تطبيق أوسع لمعايير الوقاية.

بالمقابل نجد أن عدد الوفيات حسب حوادث المرور يتغير من منطقة إلى أخرى في العالم، حيث نلاحظ تغيرات معتبرة في عدد ضحايا الطرقات حسب تغير المناطق ويعود ذلك إلى المستوى المعيشي لكل منطقة في الدول ذات الدخل المتوسط نلاحظ أن الطرقات تخلف عدد اكبر من الوفيات بمعدل 20.1 وفاة لكل 100000 نسمة أما الدول ذات الدخل الضعيف فتتميز بمعدل 18.3 وفاة لكل 100000 نسمة بالمقابل فان الدول ذات الدخل المرتفع تتميز بمعدل 8.7 وفات لكل 100000 نسمة ، وحسب تقسيم (OMS) ان القارة السمراء سجلت اكبر معدل المقدر بـ 24.1 وفاة لكل 100000 نسمة وجاءت في المرتبة الثانية دول الشرق

الوسط بمعدل 21.3 وفاة لكل 100000 نسمة أما أوروبا فتميزت بمعدل وفاة جد منخفض مقدر ب10.3 وفاة لكل 100000 نسمة.

يبين تقسيم الوفيات بسبب حوادث المرور ان الدول ذات الدخل المتوسط والتي تحوي 72% من إجمالي السكان سجلت 80% من الوفيات بسبب حوادث الطرقات، أما الدول ذات الدخل المرتفع والممثل ب 16% من سكان العالم فإنها لا تسجل سوى 8% من الوفيات.¹

يظل عدد حوادث المرور في الجزائر في الارتفاع ب 42477 حادث على مستوى التراب الوطني بمعدل 116 حادث لكل يوم وذلك خلال عام 2010.

وخلال الفترة الممتدة 2003-2010 لم نلاحظ تغير معتبر في حوادث المرور المنحصر في المجال 39000 الى 43800 حادث اما بنسبة لعدد الوفيات وعدد الجرحى في ارتفاع بترتيب كما يلي 3660 الى 4447 ومن 52435 الى 69141.

أما توزيع حوادث المرور على القطر الوطني فان الحصيلة تتغير من منطقة لأخرى لعدة أسباب وجاء توزيع الحوادث على اربع مناطق رئيسية علي مستوى الوطن (الشرق، الوسط، الغرب، الجنوب) منطقة الشرق احتلت المرتبة الاولى في حوادث المرور ب16007 حادث خلال 2010 و التي أثرت بشكل كبير على شبكة الطرقات وجاءت منطقة الوسط في المرتبة الثانية بحصيلة معتبرة ومقدرة ب12323 حادث مرور خلال نفس السنة اما المنطقة الغربية والجنوبية فقد سجلت اقل حصيلة وكانت على الترتيب 10109 و 4038 حادث مرور.

ونلاحظ ان الوسط الريفي في الجزائر أكثر عرضة لحوادث المرور مقارنة ب المدينة بحصيلة قدرت ب 25307 حادث مرور في الوسط الريفي مقابل 17170 حادث في المدينة خلال عام 2010

تعود اسباب حوادث المرور الى ثلاث عوامل هي عامل البشري عامل المركبة عامل البيئة وعموما العامل البشري هو السبب الرئيسي في حوادث المرور حسب المركز الوطني للوقاية والامن عبر الطرق.

¹ تقرير منظمة الصحة العالمية، 2013.

في عام 2000 فان الأسباب المباشرة لحوادث المرور تتعلق بالعامل البشري.90.64% وعامل المركبة ب 5.09 % اما عامل البيئة فيساهم ب4.27% اما فيما يخص عام 2010 فكانت نسبة 92.03% من حوادث المرور تعود الى العامل البشري²

وجاء الافراط في السرعة في مقدمة الترتيب للعامل البشري ب24.63% و يليه التجاوز الخطير ب 9.24 % ثم عدم استعمال ممر الراجلين وعدم ترك مسافة الامان ب 6.02 % و 5.59 % على الترتيب وهي نفس نتائج المحصل عليها في دراسة حالة لولاية باتنة³

بالمقابل خلال عام 2010 كان توزيع حوادث المرور حسب المهن 24.17% بسبب البطالون، السواقون الموظفون ساهموا ب 17 % من اجمال حوادث المرور، الموظفون ب 15.86%، التجار ب 10.77%، الفلاحون ب 6.01%، و 2.57 % وزعت على الفئات الأخرى.⁴

اما فيما يخص بطبيعة المركبات فان الإحصائيات بينت ان المركبات ذات الوزن الخفيف والشخصية كانت سببا في وقوع 75.37 % من حوادث على مستوى الوطن خلال سنة 2010 اما المركبات ذات الوزن الثقيل فتمثل نسبة 10.41% من اسباب وقوع حوادث حسب طبيعة المركبات، وتمثل المركبات ذات الوزن الخفيف 68.38% من الحظيرة الوطنية فيما يبين أن هذا النوع من المركبات تستعمل بكثرة بالمقارنة مع مركبات النقل الجماعي والوسائل الأخرى للنقل.

كما تميزت بالمقابل مقاطعات كيبك ب 487 حالة وفاة على الطرق في عام 2010، أي أقل ب 29 حالة وفاة بسبب حوادث الطرق مقارنة مع سنة 2009، وهو ما يمثل انخفاضا بنسبة 5.6%. مقارنة مع متوسط السنوات الخمس السابقة، عدد القتلى عام 2010 انخفض بنسبة 22.1%. يمثل عدد الوفيات 6.2 حالة وفاة لكل 100.000 نسمة. خلال الخمس سنوات السابقة، يتراوح المعدل من 6.6 إلى 9.5 حالة وفاة لكل 100.000 من السكان.

أما عدد الإصابات الخطيرة فإنه ارتفع بنسبة 2.8%، ب 2313 ضحية بدلا من 2251 العام الذي يسبقه. المقارنة مع في المتوسط 2005-2009 يظهر انخفاضا بنسبة 23.9%. وبلغ عدد

² تقرير المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات، 2010

³ الامين بوفضة، علي قواوسي، دراسة الوفيات بسبب حوادث المرور-دراسة حالة باتنة (رسالة ماجستير)، جامعة باتنة، 2013.
⁴تقرير المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات، 2010.

الضحايا 41053 في عام 2010 مقابل 40832 ضحية في عام 2009 زادت الإصابات الطفيفة ب 0.5% سنة 2010.⁵

بناء على نتائج خمس سنوات سابقة، يظهر هذا الرقم انخفاضاً بنسبة 6.7%. منذ عام 1978 وهو العام الذي بدأت فيه شركة التأمين السيارات نشاطها في كيبك SAAQ، انخفض عدد الوفيات بنسبة 72.4%. نسبة السائقين المتوفين بمستوى كحول في الدم أكثر من 80 مجم لكل 100 مل من الدم 35.2% لعام 2009. هذه النسبة أعلى مما كانت عليه من 2000 إلى 2007، التي كانت تقارب 30%. يعود إلى ترتيب حجم المعدلات تم الحصول عليها من عام 1992 إلى عام 1998، والتي كانت 35% في المتوسط.

وبغرض الإلمام بموضوع الدراسة من مختلف الجوانب، يرى الباحث أنه من الضروري تقسيم هذه الدراسة على الشكل التالي :

الفصل الأول: وقد خصصه الباحث للتعريف بالدراسة من حيث؛ طرح الإشكالية ، وإبراز أهداف وأهمية الموضوع، بالإضافة إلى الدراسات السابقة والمشابهة.

الفصل الثاني: مفاهيم الدراسة، مع تقديم مصادر المعطيات في كل من الجزائر وكيبك والتطرق إلى طرق تحليلها

الفصل الثالث: مقارنات حوادث الطرق مع الإصابات الجسدية

الفصل الرابع: عرض وتحليل ومناقشة نتائج الدراسة

وفي الأخير انصب الاهتمام على تقديم أهم وأبرز الاستنتاجات، ثم خلاصة عامة حول النتائج المتحصل عليها من خلال الجانبين النظري والتطبيقي، خاتمة، التوصيات والاقتراحات، ثم قائمة المصادر والمراجع والملاحق.

⁵ شركة تأمين السيارات كيبك، 2011.

الفصل الأول

الإطار المنهجي

للدراسة

الفصل التمهيدي: الدراسات السابقة وطرح الإشكالية

من أجل الإحاطة بموضوع الدراسة، إرتئينا إلى عرض جملة من الدراسات السابقة في كل من الجزائر ومقاطعات كيبك ومقارنتها مع بعض الدول الإفريقية العربية والأوروبية وإبراز أهمية التغيرات الزمكانية لمثل هذه الدراسات، نستهلها بحوصلة حول دراسة الوفيات بسبب حوادث المرور-دراسة حالة: ولاية باتنة، التي كانت موضوع بحثنا في رسالة الماجستير، كما قمنا بعرض بعض الدراسات السابقة التي تم تقديمها في رسالة الماجستير وذلك من أجل نقدها بكل موضوعية في هذه الرسالة نظرا لأهميتها في بحثنا هذا، بالإضافة إلى بعض الدراسات الأخرى التي لا تقل عنها أهمية.

1. الدراسات السابقة:

أولا: الدراسات الجزائرية (المحلية):

1. دراسة الوفيات بسبب حوادث المرور-دراسة حالة: ولاية باتنة.¹

من خلال دراسة الباحث لموضوع الوفيات بسبب حوادث المرور لولاية باتنة، سنة 2012-2013 توصل إلى أن هذه الأخيرة تقع نتيجة عدة أسباب متفاوتة الخطورة، حيث وجد أن: الإفراط في السرعة، التجاوز الخطير وعدم إحترام إشارات المرور هي الأسباب الأساسية للوفيات بسبب حوادث المرور.

كما تبين أيضا أن متوسط سن الوفاة بسبب حوادث المرور قدر ب: 34.77 سنة، هذا إن دل على شيء فإنه يدل على أن فئة الشباب هي الفئة الأكثر عرضة للحوادث المرورية المميتة، كما توصل الباحث أيضا إلى أن الحوادث المميتة معظمها وقعت في الوسط الريفي، ما يؤكد أن أهم سبب للوفاة بسبب الحوادث المرورية هو الإفراط في السرعة والتجاوز الخطير، كما تطرقنا إليه سابقا.

من جهة أخرى، احتلت ولاية باتنة المرتبة الأولى وطنيا، في عدد الوفيات بسبب حوادث المرور بالنسبة للثلاثي الأول من سنة 2013.

¹الأمين بوفضه- دراسة الوفيات بسبب حوادث المرور-دراسة حالة: ولاية باتنة، رسالة ماجستير،كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية- جامعة باتنة، الجزائر، 2013.

2. الحوادث المرورية في الجزائر:

حسب المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق فإن عدد قتلى حوادث المرور في الجزائر في المتوسط السنوي (الفترة ما بين 2000 و 2010) يتراوح بين 3000 و 4000 قتيل سنويا بسبب حوادث المرور، ويتعدى عدد الجرحى حاجز ال 37000 جريحا، بنسبة تتعدى ال 60% في المناطق الريفية، وهي نفس النتائج التي تم التوصل إليها في دراسة حالة لولاية باتنة في رسالة الماجستير، وتأتي في المراتب الأولى عموما (خلال نفس الفترة) كل من ولاية وهران، سطيف، الجزائر العاصمة، باتنة وتيبازة.

ومن جهة أخرى، فإن الديوان الوطني للإحصائيات (ONS) صرح بوجود 4314607 مركبة خلال سنة 2010، بزيادة قدرها 142780 مركبة مقارنة مع سنة 2009 منها: 97795 سيارات سياحية، 38158 سيارات نفعية، 1131 دراجات نارية، 5696 سيارات أخرى ومقطورات، في سنة 2011 ارتفع العدد بزيادة قدرها 234883 مركبة منها: 165441 سيارات سياحية، 62527 سيارات نفعية، 1531 دراجات نارية، 5384 سيارات أخرى ومقطورات، بينما صرحت الحضيرة الوطنية للسيارات سنة 2000 بوجود 2913596 مركبة بزيادة قدرها 21563 مركبة مقارنة مع سنة 1999 منها: 13432 سيارات سياحية، 6600 سيارات نفعية، 38 دراجات نارية، 1493 سيارات أخرى.

تشمل السيارات النفعية كل من الشاحنات، الشاحنات الصغيرة، الحافلات، الحافلات الصغيرة والجرارات بالعجلات، أما السيارات الأخرى تشمل كل من الجرارات الفلاحية والسيارات المتخصصة.

كما يوجد في الجزائر سنة 2011 م 58 مركزا للمراقبة التقنية وهي إجبارية منذ سنة 2008 م، وما نتج عنها من التوقيف عن الصلاحية ل: 208998 مركبة.²

² https://www.ons.dz/IMG/pdf/aqc_r_2014_ed_2015_-_arabe.pdf Consulté le 10-10-2015.

3. أهم أسباب حوادث المرور ومقاييس تخفيضها في الجزائر:³

في دراسة للمنظمة العالمية للصحة (OMS , 2013) بين عام 2007 و2010 وجدت ان عدد الوفيات في الطرقات انخفض في 88 دولة ذات 1.6 مليار نسمة، وهذا ما يدل على إمكانية حماية البشرية في الطرقات مع تطبيق أوسع لمعايير الوقاية.

أ- عدد الوفيات حسب حوادث المرور يتغير من منطقة إلى أخرى في العالم

نلاحظ تغيرات معتبرة في عدد ضحايا الطرقات حسب تغير المناطق ويعود ذلك إلى المستوى المعيشي لكل منطقة في الدول ذات الدخل المتوسط نلاحظ أن الطرقات تخلف عدد أكبر من الوفيات بمعدل 20.1 وفاة لكل 100000 نسمة، أما الدول ذات الدخل الضعيف فتتميز بمعدل 18.3 وفاة لكل 100000 نسمة، بالمقابل فإن الدول ذات الدخل المرتفع تتميز بمعدل 8.7 وفيات لكل 100000 نسمة.

وحسب تقسيم المنظمة العالمية للصحة، فإن القارة السمراء سجلت أكبر معدل، قدر بـ 24.1 وفاة لكل 100000 نسمة، وجاءت في المرتبة الثانية دول الشرق الأوسط بمعدل 21.3 وفاة لكل 100000 نسمة، أما أوروبا فتميزت بمعدل وفاة جد منخفض قدر بـ 10.3 وفاة لكل 100000 نسمة.

تقسيم الوفيات بسبب حوادث المرور يبين ان الدول ذات الدخل المتوسط والتي تحتوي 72% من إجمالي السكان، أين سجلت 80% من الوفيات بسبب حوادث الطرقات، اما الدول ذات الدخل المرتفع والمتمثل في 16% من سكان العالم، فإنها لم تسجل سوى 8% من الوفيات

ب- الفئات الأكثر عرضة لحوادث المرور من مستعملي الطرقات في العالم

في معظم دول العالم يتقاسم المشاة، سائقي الدراجات النارية وسائقي الدراجات الهوائية 50% من إجمالي وفيات حوادث المرور

³ Dr Madani Azzeddine , Dr Tello Ghiat , **Les principales causes des accidents de la circulation routiere et les mesures d'atténuation en Algérie**, European scientific journal, Vol.11 No 20, July 2015.

ج- تزايد عدد الوفيات، الجرحى وحوادث المرور في الجزائر (CNPSR)⁴

يظل عدد حوادث المرور في الجزائر في الارتفاع ب 42477 حادث على مستوى التراب الوطني بمعدل 116 حادث لكل يوم وذلك خلال عام 2012.

وخلال الفترة الممتد 2003-2012 لم نلاحظ تغير معتبر في حوادث المرور المنحصر في المجال 39000 الى 43800 حادث اما بنسبة لعدد الوفيات وعدد الجرحى في ارتفاع بترتيب كما يلي 3660 الى 4447 ومن 52435 الى 69141 فيما تم تسجيل أعلى حصيلة عام 2012 69141 جريح

أما توزيع حوادث المرور على القطر الوطني فان الحصيلة تتغير من منطقة لأخرى لعدة أسباب وجاء توزيع الحوادث على أربع مناطق رئيسية على مستوى الوطن (الشرق، الوسط، الغرب، الجنوب)، منطقة الشرق احتلت المرتبة الاولى في عدد حوادث المرور ب 16007 حادث خلال 2012 طبوغرافية المنطقة (حسب الكاتب) و التي أثرت بشكل كبير على شبكة الطرقات، وجاءت منطقة الوسط في المرتبة الثانية بحصيلة معتبرة ومقدرة ب 12323 حادث مرور خلال نفس السنة 2012 اما المنطقة الغربية والجنوبية فقد سجلت اقل حصيلة وكانت على الترتيب 10109 و 4038 حادث مرور.

ونلاحظ ان الوسط الريفي في الجزائر أكثر عرضة لحوادث المرور مقارنة بالمدينة بحصيلة قدرت ب 25307 حادث مرور في الوسط الريفي، مقابل 17170 حادث مرور في المدينة خلال عام 2012.

د- أسباب حوادث المرور في الجزائر:

تعود أسباب حوادث المرور الى ثلاث عوامل: العامل البشري، عامل المركبة وعامل البيئة عموما العامل البشري هو السبب الرئيسي في حوادث المرور حسب المركز الوطني للوقاية والامن عبر الطرق (CNPSR)

⁴ Dr Madani Azzeddine , Dr Tello Ghiat ,op.cit.

في عام 2012 تسبب العامل البشري في 90.64 % من حوادث المرور، متبوعا بعامل المركبة بنسبة 5.09 % من الحوادث، أما عامل البيئة فساهم بـ 4.27% من حوادث المرور، أما فيما يخص عام 2011 فكانت نسبة 92.03% من حوادث المرور تعود الى العامل البشري، حيث كان الإفراط في السرعة في مقدمة الترتيب بـ 24.63% و يليه التجاوز الخطير بـ 9.24 % ثم عدم استعمال ممر الراجلين وعدم ترك مسافة الامان بـ 6.02 % و 5.59 % على الترتيب وهي نفس نتائج المحصل عليها في دراسة حالة باتنة في رسالة الماجستير.

بالمقابل خلال عام 2012 كان توزيع حوادث المرور حسب المهن والنسب كما يلي:

ساهم الموظفون بنسبة 15.86%، التجار بـ 10.77%، الفلاحون بـ 6.01%، كما تسبب العاطلين عن العمل والبطالين في 24.17% من الحوادث، النسبة المتبقية وزعت على الفئات الأخرى.

أما فيما يخص طبيعة ونوع المركبات، فإن الإحصائيات بينت ان المركبات ذات الوزن الخفيف والشخصية كانت سببا في وقوع 75.37 % من حوادث على مستوى الوطن خلال سنة 2012، بينما المركبات ذات الوزن الثقيل فتمثل نسبة 10.41% من أسباب وقوع الحوادث، وتمثل المركبات ذات الوزن الخفيف 68.38% من الحظيرة الوطنية، مما يبين أن هذا النوع من المركبات تستعمل بكثرة بالمقارنة مع مركبات النقل الجماعي والوسائل الأخرى للنقل، كما جاء موضحا في الدراسة السابقة (ص7).⁵

ثانيا: الدراسات العربية:

4. تحليل مشاكل أمن الطرقات في الكويت⁶

قام الباحث في معهد البحوث العلمية بالكويت بدراسة مفادها:

أن حوادث المرور احتلت المركز التاسع كسبب للوفاة في العالم اجمع، كما توقع أنها ستتقدم الى المركز الثالث بحلول العام 2020، كما قدر الخسائر المادية الناجمة عن حوادث المرور بحوالي

⁵ Dr Madani Azzeddine , Dr Tello Ghat ,op.cit.

⁶ www.kisr.edu.kw . Consulté le 15-12-2016.

518 بليون دولار كل سنة، وأضاف أيضا ان الكويت من بين الدول الرائدة في عدد الوفيات الناجمة عن حوادث المرور في العالم، ورأى ان المشكل عويص ويجب التدخل من طرف صناع القرار وفي هذا الصدد ارتأى الباحث لتحديد المشكل واقتراح بعض الحلول:

وكان أهم أهداف الدراسة هو: تعريف أهم الإستراتيجيات الواجب اتخاذها من طرف السلطات في الكويت من أجل تقليل تأثيرات مشاكل الحركة المرورية على الإنسان من جهة، وعلى البيئة من جهة أخرى، ومن هذا المنطلق اقترح المختصون أهم الأهداف والإستراتيجيات الواجب التطرق إليها كما يلي:

الأهداف:

- تخفيض حوادث المرور
- تخفيض التلوث
- تخفيض اللامبالاة
- تقليل الإزدحام

السياسة المنتهجة:

- التطبيق الصارم لقوانين المرور
- التوعية المرورية
- إعطاء أهمية بالغة للمراقبة التقنية
- تشجيع النقل العمومي
- التوسع للكتيبة الفنية

وتأخذ حوادث المرور في الكويت بجدية عالية وستصبح أكثر تعقيد مع مرور السنين، وتبين الدراسات ان صانعي القرار في الكويت، اتخذوا إجراءات فعلية لوضع حلول لمشكل الطرقات وما يتعلق بها من اخطار ومخاطر كما وجدو عدة عوامل ساهمت في مشكل الطرقات أهمها:

- عدم احترام قوانين المرور من طرف السواق
- لامبالاة السواق
- السيارات القديمة التي تساهم في تلويث الجو⁷

⁷ <https://www.moi.gov.kw/gdt/traffic-news/details/52969> Consulté le 15-12-2016.

وفي هذه الدراسة تم اقتراح الحل التالي:

تعريف ووضع اهم القوانين الطارئة لتقرير قوانين المرور من اجل تخفيض مشاكل الطرقات وخاصة فيما يتعلق بتخفيض معدل الوفيات والجرحى بسبب حوادث المرور.

5. الحوادث المرورية في العالم العربي⁸:

أشار الدكتور أحسن مبارك طالب إلى أن الحوادث المرورية في العالم العربي تفوق مثيلاتها في العالم المتطور كمًا وخطورة رغم قلة الإحصائيات وعدم دقتها، كما تشير المنظمة العربية للسلامة المرورية إلى أن الحصيلة السنوية لحوادث المرور في العالم العربي هي 36 ألف قتيل و400 ألف مصاب، كما يقع في العالم العربي ما لا يقل عن نصف مليون حادث مروري سنويًا، وهو ما يحدث فقدان مواطن عربي واحد كل 15 دقيقة جراء الحوادث المرورية.

وتحذر المنظمة العالمية للصحة أنه إذا استمر الوضع الحالي لحوادث المرور على ما هو عليه في المنطقة العربية، سيؤدي إلى ارتفاع عدد الوفيات والاصابات بنسبة 60% بحلول عام 2020م.

أما الخسائر الاقتصادية لحوادث المرور في العالم العربي فتقدر ب 25 مليار دولار سنويًا.

مما سبق ذكره يتضح أن حوادث المرور في العالم العربي تشكل إحدى أكبر المعضلات الإجتماعية العربية ويكفي أن نذكر أنها تشكل السبب الثالث للوفيات، و أشار في هذا الإطار الباحث السعودي عبد الرحمان الهيجان(1424هجري) إلى أن المشكلة الأساسية في حوادث المرور تكمن في الإنسان العربي نفسه.

⁸ أ.د أحسن مبارك طالب، الوقاية من الحوادث المرورية، في ورقة علمية مقدمة لندوة " معايير الأمن والسلامة للطرق الطويلة" خلال الفترة 30/01-01/02/2012،الدوحة، قطر.

ثالثا: الدراسات الأجنبية:

6. التغيرات الجغرافية لخطورة حوادث الطرق في كيبك 1985 - 1987 " 9.

ليست المرة الأولى في كيبك التي يطرح فيها السؤال عن تغير نسبة الوفيات الناجمة عن الحوادث في الطرقات.

في هذه النقطة اهتم الباحثون في دراستهم على الحوادث الجسدية والوفيات الناجمة عن حوادث الطرقات في وسط المدن الصغيرة والمتوسطة.

ثم قاموا بوضع عوامل المقارنة بين مختلف الأوساط، قبل ربط العوامل لمتغيرات الحوادث والضحايا بمختلف المتغيرات كما يلي:

المعدلات هي:

CORPTITU =	عدد الحوادث الجسدية / 1000 المتحصلين على رخصة السياقة
ACVECIR =	عدد الاجمالي للحوادث/ 1000 مركبة في المرور
ACTHAB =	عدد الحوادث الإجمالي / 10000 نسمة

النسب هي:

VIACCO =	عدد الضحايا / 1000 حادث جسماني
VICVEAC =	عدد الضحايا / 1000 مركبة وقع لها حادث
ACTKM =	العدد الاجمالي الحوادث / 100 كم مقطوعة في الطريق

هذه النسب والمعدلات تم تطبيقها على قاعدة المعطيات التي تم تمويلها من طرف العديد من المنظمات.

⁹Marie-Hélène Vendersmissen, Denis Morin et Marcel Pouliot, *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 37, n° 102, 1993, p.517-537.

وصف معدل الضحايا والحوادث جعلنا نستخرج تغير في ظواهر حوادث الطرقات في الوسط الريفى والمدن الصغيرة في كيبك، كذلك عدد الضحايا حسب المركبة المطبقة جد مرتفعة في المناطق الريفية.

النقد والتحليل

تعتبر هذه الدراسة كمية أكثر منها نوعية إلا أنه ينقصها بعض الدقة خاصة الإشارة إلى عدد الجرحى وكذا عدد القتلى {الوفيات} الناجمة عن الحوادث المرورية كيفا وليس عدد الضحايا كما

أما المعدل CORPTITU حسب الرأي الشخصي فلا أرى له أهمية بالغة وخاصة أن هذه الدراسة جاءت بعد تعديل قوانين المرور في كيبك وما له من تأثير إيجابي على حوادث المرور.

7. العوامل الجغرافية لحوادث الطرق: اختبار المقارنة بين كيبك وبلجيكا¹⁰

كان الهدف من وراء هذا المقال: المقارنة بين التركيبة الفضائية (تحليل تقسيم حوادث المرور في مكان معين) لحوادث الطرق بين كل من بلجيكا وكيبك، أين توصلوا إلى أن التركيبة الفضائية مستقلة عن الدولة، والتي تقاس فيها الظاهرة (والمتمثلة في الوفيات بسبب حوادث المرور) والعامل السلمي (الترجي) وحده من يشكل الفرق (la létalité).

أما الاختلاف فيكم في التركيبة الفضائية للمركبات في كيبك كما في بلجيكا، من أجل إثبات هذه الدراسة تم اختيار كيبك وبلجيكا كعينات، وذلك لتشابههما في الخصائص الديموغرافية للوفيات بسبب حوادث الطرق، رغم اختلافهما في المساحة وكثافة السكان، إلا أنهما يتشابهان في حجم السكان وتركيبته.

¹⁰ Marie-Hélène Vendersmissen, Denis Morin, Isabelle Thomas et Marcel Pouliot, *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 40, n° 109, 1996, p.49-66.

تم تكييف التركيبة الفضائية لحوادث الطريق وتمت مقارنتها بالإستناد على ثلاث نماذج للشرح وأربع متغيرات مساعدة بالتعرض إلى 52 قطاع في بلجيكا و97 قطاع في كيبك خلال سنة 1991.

النتائج تشير إلى وجود بعض التشابه في التركيبة الفضائية لكثافة الحوادث، معدلات حوادث المرور ومعدلات الوفيات بسبب الحوادث.

من خلال الدراسة توصل الباحثون إلى أن: كثافة السكان توحى بوضوح كمؤشر لكثافة الحوادث الجسمانية ومعدلات الوفيات.

إن المتغيرات المفسرة للحوادث وضحايا الطرق متعددة و أشار الباحثون سنة 1991 في المقال عن النسب المرتفعة للضحايا بالمقارنة (745 ضحية لكل 10000 نسمة في كيبك و823 ضحية لكل 10000 نسمة في بلجيكا) من جهة، وعدد الوفيات بالنسبة لعدد الضحايا و المقدرة ب 1.94 و 2.27 على التوالي من جهة أخرى.

ومن هذا المنطلق استند الباحثون على النموذج التفسيري وهذا الأخير محدد حسب نوع الخطورة

النماذج التفسيرية:¹¹

اعتمدت النماذج المقدمة في المقال على عدة متغيرات متعلقة بعاملين من الثلاث مجموعات المعروفة عالميا: العامل البشري، العامل البيئي وعامل المركبة (treat, 1987)

أ/العامل البشري: عموما يتعلق بالحالات الاجتماعية والاقتصادية اي العلاقات بين العوامل الاقتصادية ومختلف انواع الحوادث، والتي كانت موضوع بحث في عدة دراسات:

NHTA (National Highway Traffic Safety Administration)

استخلص إلى أن الانخفاض ب 14 % من عدد الوفيات ما بين 1981 و1982 في الولايات المتحدة، يعود إلى أربع عوامل: أهمها العامل الاقتصادي وفي هذا الصدد استعمل

¹¹ Marie-Hélène Vendersmissen, opcit.

(Gaudry ,1984) نموذج اقتصادي من اجل تقييم تأثير مختلف العوامل على متطلبات الطريق و على عدد الخسائر الجسمانية الناجمة عن حوادث الطرق.

أما (Wagenear, 1984) تساءل حول العلاقات بين البطالة و عدد حوادث المرور بالاستناد إلى الفرضية التالية:

le non-emploi amenait des conditions de plus grand "stress" et par conséquent une conduite plus agressive avec en bout de ligne un plus grand nombre d'accidents.

وبالاعتماد على معطيات 1972 و 1982 فان الزيادة ب 1% شهريا من نسبة البطالة تنتج انخفاض صافي ل 52 سائق تعرضوا لحوادث المرور.

ولكن (Wagenear, 1984) لم يثبت الفرضية المقترح فيها بأنه يمكن لعدد الحوادث ان ينخفض بانخفاض المسافات المقطوعة (ب كم)، أما (Joly و اخرون ، 1993) فلاحظوا ان العلاقة عكسية ($r = - 0.69$) بين نسبة البطالة وعدد الحوادث الجسمانية

ب/العامل البيئي: يتم تقييمه بالاعتماد على ثلاث متغيرات: كثافة السكان، اشراف الشرطة (عدد الشرطة لكل 1000 ساكن)، وكذلك عدد المركبات، أما العلاقة بين كثافة السكان و عدد الحوادث فتحت دراستها من طرف عدة باحثين فحسب (National Safety council) NSC فوجدوا ان الحوادث المميتة تتكرر اكثر في المناطق الريفية مقارنة بالمدينة

تم تقسيم المتغيرات في هذه الدراسة إلى متغيرات مستقلة ومتغيرات تابعة كما يلي:¹²

أ. المتغيرات المستقلة هي:

1. كثافة السكان (ن /كم²)
2. معدل البطالة (بطلال / 1000 مشغل)
3. معدل المركبات 'سيارة /ن). (سيارة سياحية)
4. إشراف الشرطة (شرطي / 1000 ن)

¹² Marie-Hélène Vendersmissen, opcit.

ب. المتغيرات التابعة هي:

1. كثافة الحوادث (حادث/ كم²)
2. معدل الحوادث (حادث/ 1000 نسمة)
3. معدل الوفيات (عدد الوفيات/ 100 حادث جسماني)

النقد والتحليل

تعتبر هذه الدراسة أكثر دقة من سابقتها حيث قام الباحثون باختبار مقارنة بين بلجيكا وكيبك، إلا أنهم اكتفوا في ملاحظاتهم على المقارنة بين النسب والمعدلات، التي تبدوا متقاربة جدا ويصعب الجزم في الحكم على الفرضيات، سواء بتحقيقها أو بنفيها، ومن أجل إعطاء الدراسة أكثر مصداقية، نرى أنه يجب تطبيق بعض قوانين اختبار الفرضيات.

8. تأثيرات مقاييس أمن الطرق على حوادث المرور في فرنسا، 1988-1995.¹³

يرى جون لويس رالو أنه من الصعب قياس آثار السياسات الصحية على الوفيات لأنها لا تتسم بالأنية كما تتدخل هناك على الوفيات.

و من هذا المنطلق قام الباحث جون لويس رالو بمحاولة تقييم اثار مقاييس أمن الطرقات على الوفيات بسبب حوادث المرور في فرنسا، وذلك في الفترة الممتدة مابين 1988 و 1995، و في دراسته هذه اعتمد على المنهج المقارن بين ايطاليا وفرنسا¹⁴

أ- التشريع:

عرفت فرنسا ثلاث تغيرات مهمة في تشريعها فيما يخص قوانين المرور

¹³RALLU Jean Louis, *Les effets des mesures de sécurité routière sur les accidents de la circulation en France*, 1988- 1995, INED, Paris, France.

¹⁴

Les accidents de la circulation en Italie et en France, W. Maffeni, J. L. Rallu, *Population* N°4, 1991, INED, Paris.

- تحديد السرعة ب 50 كم/سا في المناطق السكانية وذلك في ديسمبر 1990 وفي ذات السنة أجبرو على وضع حزام الأمن في المقاعد الخلفية للسيارات المجهزة.
- في منتصف عام 1992 وضع رخصة السياقة بالتنقيط (النقاط) والتي عرفت عدة تغييرات في السنوات الجارية، وفي ذات السنة أجبرت الدولة على المراقبة التقنية للسيارات التي لا تتجاوز حمولتها 3.5 طن وذلك بصفة دورية مع الإلزام على استعمال مقاعد خاصة للأطفال الأقل من 10 سنوات.
- تخفيض عتبة نسبة الكحول في الدم إلى 0.5 غ/ل وذلك في صيف 1995 طبقا للمقاييس الأوروبية.

ب- التقييم السنوي:

رغم تزايد عدد المركبات إلا أن عدد القتلى بسبب حوادث المرور انخفض منذ 1988، وبالتالي انخفضت معدلات الوفيات.

و بالمقابل لاحظ الباحث أن معدلات الوفيات بالنسبة لفئة الشباب منخفضة بالمقارنة مع الأشخاص المسنين (personnes âgées)، وذلك يعود إلى كون الفئة الشابة غير نشيطة (عاطلة عن العمل) وذلك ما قلص من تنقلها، و من جهة أخرى نسبة الأشخاص الحاملين لرخصة السياقة ويملكون سيارة عالية جدا عند الفئة الأكثر من 60 سنة.

ت- المعدلات بالنسبة للحضيرة:

يرى جون لويس رالو أنه من المهم دراسة تطور الحضيرة وما لها من نتائج حسب السن فعلى سبيل المثال سجل انخفاض معتبر في وفيات الحوادث الناجمة عن سواق الدراجات النارية والتي تركز على فئة الشباب بالمقابل انخفض معدل الوفيات الناتج عن المركبات بالنسبة لحضيرة السيارات لسنة 1993 ب 16 % مقارنة بسنة 1988، كما لاحظ أيضا الاختلاف المعتبر في الوفيات بسبب الحوادث بين الوسط الريفي والحضري.¹⁵

¹⁵RALLU Jean Louis, op.cit.

ث- أنواع الحوادث:

إن التطور في أنواع الحوادث أبرز اختلاف مهم بين فرنسا وإيطاليا والتي لا تكفي بالإعتماد على الحظيرة والإزدحام فقط ولكن أيضا طبيعة شبكات النقل والتغيرات التي تطرأ على البنى التحتية.

كما أخذ الباحث بعين الاعتبار الحوادث حسب مكان وقوعها (تقاطع الطرق أو بعيدا عن ملتقى الطرق) ووجد اختلاف مهم في تطور الوفيات، وذلك بانخفاض سريع جدا بالمقارنة مع الوسط الريفي.

ولاحظ أيضا أن كل أنواع الحوادث انخفضت وجاء ذلك بعد تدخل وتطبيق المقياس الأول للأمن والمتمثل في تحديد السرعة بـ 50 كم/سا في المدينة وتوصل إلى أن انخفاض عدد الوفيات بسبب حوادث المرور في المدينة يتعلق دون شك بالتخفيض في السرعة وتحديدها، رغم أن التخفيض في السرعة يؤدي إلى الزيادة في الازدحام وبالتالي زيادة عدد الحوادث.

تأثير رخصة السياقة بالتنقيط منذ 1992 في انخفاض عدد حوادث المرور بمختلف أنواعها وفي مختلف الأوساط.

ج- مؤشر الوفيات بسبب حوادث المرور (*la létalité*): هو عدد الوفيات بسبب حوادث المرور بالنسبة إلى إجمالي الحوادث الجسمانية.

ح- المؤشرات الأخرى: اعتمد فيها على توزيع عدد الحوادث حسب الشهور مع الإلتباه إلى التغيرات الجوية التي تتغير حسب المنطقة، بالإضافة إلى توزيع عدد الحوادث على حسب أيام وقوعها شهريا، وكذا توزع أيام المناسبات (*jours fériés*) مع تحديد التوقيت الزمني لكل حادث (التوزيع الساعي).¹⁶

في مجال علم الحوادث، يمكن ملاحظة تأثيرات المقاييس على المدى القصير كما وضح مثال رخصة السياقة بالتنقيط، شرط تطبيق هذه المقاييس بانضباط وبطريقة سريعة، التخفيض في

¹⁶ RALLU Jean Louis, op.cit.

نسبة الكحول في الدم إلى 0.5 غ/ل ، كذلك تحسين البنية التحتية ، وتغيير التقنين فيما يخص المراقبة التقنية ...

كلها عوامل يمكن أن تسجل تطورات شهرية في انخفاض معدلات الوفيات السنوية حسب المسافات المقطوعة.

النقد والتحليل

تعتبر هذه الدراسة من أهم الدراسات الواجب اتباعها منهجيا وذلك باعتمادها على المنهج المقارن بين كل من فرنسا وإيطاليا، كما أحاطت بمختلف المتغيرات المهمة في الدراسة إلا أنها أعطت أهمية بالغة لدراسة حوادث المرور في فرنسا أكثر منها في إيطاليا.

9- مجلة الإحصائيات المطبقة حول بعض توزيعات الإحتمالات المطبقة على مشاكل أمن الطرق:¹⁷

قام الباحث **David SROUR** بطرح إشكالية حول المقارنة في الزمان أو في المكان لمعدلات الحوادث وهذه الأخيرة عبر عنها بالنسبة بين عدد حوادث المرور والمسافات المقطوعة بالكيلومتر وتوصل إلى أنه:

▪ يؤخذ عدد الضحايا من قانون بواسون (loi de poisson) مع تحديد المجال الأعلى لأنه نادرا ما يتعدى عدد الضحايا العتبة المعنية كنهاية حدية.

كما قام الباحث بتقسيم الحوادث إلى ثلاث أنواع:

- حادث اصطدام مركبة واحدة
- حادث اصطدام مركبتين
- حادث اصطدام ثلاث مركبات فأكثر

¹⁷ David SROUR, sur quelques distributions de probabilité applicables aux problèmes de sécurité routière, revue de statistique appliquée, tome 19, n 2, 1971, p77-94.

أما الطريقة المستعملة في حساب عدد الجرحى لكل حادث هي نفسها من أجل حساب عدد الوفيات، والاختلاف يكمن في تغير عدد الحوادث (1،2،3،4...)، بالاستناد إلى طريقة قانون الاحتمالات الثنائي.

أما قانون بواسون فيستعمل عندما يكون مكان الخطورة معروف ويتم أخذه كمرجع.

نقد وتحليل:

إشكالية المقارنة في الزمان أو في المكان لمعدلات الحوادث من أهم المعايير المعتمد عليها خاصة و أنها تستند على بعض توزيعات الاحتمالات المطبقة على مشاكل أمن الطرق، إلا أن هذه الأخيرة عبر عنها بالنسبة بين عدد حوادث المرور والمسافات المقطوعة بالكيلومتر أما الخلل فيعود إلى طبيعة السائق الجزائري الذي لا يعطي أي أهمية للمسافات المقطوعة لعدة عوامل أهمها التخفيض في عدادات المسافات المقطوعة للمركبات و ما له من فوائد {رغم أنها ربوية} على التجار، تغيير المركبات دون إعطاء أي أهمية للمسافات المقطوعة رغم وضع أجهزة خاصة بالمراقبة التقنية للسيارات و هذه الأخيرة تكتفي بوضع المسافات المقطوعة بصفة عشوائية

10- الوقاية من الحوادث المرورية¹⁸.

عرض الأستاذ الدكتور أحسن مبارك طالب في ورقته العلمية حوادث المرور في العالم وذلك بالاستناد إلى احصائيات البنك الدولي (FMI) إلى أن عدد المركبات سنة 2007 نحو 900 مليون مركبة وسوف يرتفع إلى مليار مركبة في سنة 2010 وسيصل إلى 2.9 مليار مركبة في الفترة الممتدة ما بين 2040 و 2050 م.²⁰¹⁹

¹⁸ أ.د أحسن مبارك طالب، مرجع سابق.

¹⁹ Aktouf ,Warda , (2009), "Crise Mondiale de L' automobile", Lemghreb , Alger, 5 Octobre, 2003 .

أما الباحث النرويجي **Gabrielsen (2008) Carl** أشار إلى أنه في سنة 2008 أكثر من 850 مليون مركبة تجوب مختلف شوارع و طرقات العالم، وتزداد بمقدار 10% سنويا، في مقابل 6 مليارات من البشر هم سكان الأرض، وهذا ما يعني أن ارتفاع عدد المركبات يزيد على ارتفاع عدد السكان.

كما أشار الباحث البريطاني **De Beukelear, Robert (2004)** إلى أن المركبات التي تجوب طرقات وشوارع العالم أدت في المتوسط (إلى سنة 2004 فقط) إلى نحو مليون ومائتي ألف ضحية لحوادث المرور، ونحو ثلاث ونصف مليون إصابة.

وفي إحصائيات أخرى لسنة 2009 أشارت إلى أن الدول الأكثر معانات لحوادث المرور كانت في سنة 2009 كما يلي:²¹

1. إثيوبيا	2. تنزانيا
3. ليسوتو	4. كينيا
5. كولومبيا	6. الكامرون
7. بنجلادش	8. سوريا
9. البيرو	10. كازخستان

وأضاف ذات المصدر مشيراً إلى عدد الإصابات لكل مائة ألف نسمة فكان الترتيب كما يلي:

1. ماليزيا	2. كوريا
3. لاتفيا	4. السعودية
5. كولومبيا	6. نيوزيلندا
7. الأرجنتين	8. كازخستان
9. ليسوتو	10. و.م.أ.

من المعطيات المذكورة آنفا يتضح أن الدول النامية تسيطر على القائمة السوداء لحوادث المرور، سواء كان ذلك فيما يتعلق بالعدد الإجمالي لحوادث المرور أو بعدد الإصابات الجسدية،

²¹ يومية الرياض السعودية، العدد 14816، الجمعة 16 يناير 2009، ص 46.

وفي السياق نفسه أشار الباحث النرويجي C.Gabrielsen إلى أن حوادث السيارات عبر العالم تؤدي إلى وفاة مليون مائتي ألف نسمة كل سنة تقريبا، (وإصابة خمسين مليون إصابات جسدية)²² وحسب ذات المصدر فإن 86% منها تحصل في الدول النامية.

أما خبراء منظمة الصحة الدولية فإنهم يتوقعون أن الإصابات الناجمة عن حوادث المرور سوف تزداد وتؤدي إلى وفاة مالا يقل عن مليونين و400 ألف نسمة بحلول عام 2030م، الغالبية منهم سوف يكون في الدول النامية. وتتوقع المنظمة الإنخفاض في عدد ضحايا الحوادث المرورية في الدول الصناعية المتطورة بنسبة تصل إلى 28% بحلول نفس العام 2030م، وارتفاعها بمعدل 44% في دول أمريكا اللاتينية، وبنسبة 80% في دول إفريقيا جنوب الصحراء وبنسبة 144% في منطقة جنوب آسيا.

وأشار أ.د. أحسن مبارك طالب أنه لا يمكن أن تتوقف الحوادث المرورية، إلا بتوقف الحركة المرورية نفسها وتوصل وبدون جدال أنه لا يوجد مجتمع خال من حوادث المرور تماما.

وتوصل كذلك إلى أن السلامة المرورية (وأكثر منها الوقاية المرورية) ليست مرتبطة فقط بعدد أو معدلات حوادث المرور، بقدر ما هي مرتبطة بالخطورة في مجال الحوادث المرورية، والخطورة المرورية هي الأخرى مرتبطة أساسا بمتغيرين هما:

1. معدل الوفيات (الناجمة عن الحوادث المرورية)
2. معدل الإصابات الجسدية (الناجمة عن الحوادث المرورية).

وعليه فإن الفهم الصحيح لخطورة الحوادث المرورية يجب أن ينصب على عدد الوفيات و الإصابات الجسدية على العدد الكلي لحوادث المرور في المجتمع المعني، أو على العلاقة الإرتباطية بين المعدل العام لحوادث المرور، وما ينجم عنها من وفيات و إصابات جسدية، و عليه فإن الدول تصنف في مجال الحوادث المرورية على أساس درجة الخطورة، و ليس على العدد الكلي و الإجمالي لحوادث المرور.

²²Gabrielsen, Carl, Chr. 'Global Traffic Safety' in NORDIC, Road and Transport Research, Review. No.21, 2008, P.14.

فرغم وجود أكبر عدد من المركبات في العالم بالولايات المتحدة الأمريكية والذي يعادل تقريبا عدد السكان (نحو 300 مليون مركبة)، وبالرغم من ذلك فإن عدد قتلى حوادث المرور هو نحو 40 ألف سنويا، بينما عدد المركبات في الجزائر يتعدى 5 ملايين بقليل سنة 2009 وسكانها نحو 35 مليون نسمة ، وعدد قتلى حوادث المرور سنة 2008 كان نحو 4000 قتيل وهو ما يساوي 1/10 قتلى ال: و.م.أ وبناءا عليه يمكن أيضا اعتماد متوسط الإصابات الجسدية أو الوفيات أو كليهما لكل 100 ألف نسمة ، وعليه تصبح الدول تصنف كالتالي:

- عدد الوفيات من 4.5 إلى 9 (لكل 100 ألف نسمة) تصنيف منخفض
- عدد الوفيات من 10 إلى 18 (لكل 100 ألف نسمة) تصنيف متوسط
- عدد الوفيات من 19 إلى 35 (لكل 100 ألف نسمة) تصنيف عال²³

وأضاف الأستاذ الدكتور الخلل الوارد في مفهوم "خطورة حوادث المرور" في المجتمعات العربية وهي صحيفة البيانات المعتمدة في الكثير من المجتمعات العربية والتي لا نجد فيها التفرقة بين الحوادث التي ليس فيها إصابات جسدية، والحوادث المرورية التي فيها إصابات جسدية، وتعتمد صحيفة واحدة لكلتا الحالتين.

الدليل الآخر على سوء فهم "خطورة الحوادث المرورية" هو اعتماد مقارنة مجمل الحوادث المرورية (ببعضها البعض) من فترى لأخرى، ونفس الخطأ عند المقارنة بين الدول النامية ومنها الدول العربية : معدلات حوادث المرور مع معدلات حوادث المرور في دولة نامية أخرى ، رغم أن هذه المقارنة لا تعني شيء إذ ما أخذنا بالاعتبار مؤشرات الخطورة في حوادث المرور .

²³ المطير(2005)، استخدام بعض المؤشرات الإحصائية في خطورة بعض الحوادث المرورية، مركز الدراسات والبحوث، الرياض، ص16.

11- النمذجة التركيبية لتقارير اللأمن الطرقي²⁴.

بالإستناد إلى اختبار 155 سنة من المعطيات السنوية على ضحايا الطرقات في فرنسا توصل الباحثون إلى أن تحليل التقارير الوطنية يجب أن يخضع إلى التغير في مستوى واتجاه مختلف المؤشرات وذلك بالاعتماد على النماذج التفسيرية (تم شرحها في إحدى الدراسات السابقة). وفي هذا الصدد تطرقوا إلى الإشكالية التالية:

الإحصائيات العمومية تهتم بالحوادث الجسمانية والمميتة وكذلك الحوادث المادية وذلك بنشر التقارير السنوية والشهرية من طرف مجموعات لدراسة سياسات وطنية تنتقد الأهداف الوطنية (ITF/ OCDE / JTRC, 2008a, 2008b)

إضافة إلى مختلف الهيئات الدولية اللائي قمن بإسقاطات عالمية لعدد الوفيات وعدد الجرحى بسبب حوادث الطرق (WHO et al, 1996; WHO,1999,2004)السؤال المطروح:إذا كانت 600 مليون مركبة تخلف 1.4مليون قتيل (أكثر من 300 وفاة يوميا) ومن 20 إلى 50 مليون جريح سنويا فأين الوجهة إذا كانت التوقعات تشير إلى الوصول إلى 3 ملايين مركبة في المستقبل القريب.

وأفاد الباحثان أن الإحصائيات حول الحوادث المرورية تتم على مستوى قطاع العدل فالكثير من الدول تهتم بالوفيات من أجل التعويضات بالإضافة إلى بعض القضايا المتعلقة بالجنايات

في فرنسا كانت العدالة الجنائية تقوم بمتابعة الوفاة منذ عام 1826 إلى غاية 1906 أين تم تصنيف أسباب الوفيات، إلا أن الإهتمام بحوادث المرور ومتابعتها عن قرب وشرحها جاء بعد الحرب العالمية الثانية (Ghesnais, 1974).

²⁴ Marc Gaudry, Mattieu de Lapparent, Un état de l'art de la modélisation structurelle des bilans de l'insécurité routière, université de Montréal, version 13, le 26 juin 2008.

أما **Bortkiewicz** في القرن التاسع عشر فإنه قام بوضع جدول للفرسان المتوفين كل عام لمدة 20 سنة (1875-1894)، ومن أجل تمثيل المعدلات اعتمد على التوزيع البواسوني، وبعد ذلك بكثير جاء نموذج حوادث الطرقات الذي شرحه **Weber (1971,1970)** مع الاستناد إلى خمس متغيرات التفسيرية، (إضافة إلى كثافة المرور وسن السائق أخذ كذلك ملف السياقة الخاص بالسائق و ملف السوابق العدلية).

ويرى **Smeed (1949)** أهمية العدد الإجمالي السنوي للوفيات لكل مركبة بين مختلف الدول التي لها معطيات أنذاك، وكذا الأهمية بالنسبة للمسافات المقطوعة ب(كم) وبالتالي أهمية العدد السنوي: الوفيات/ مركبة-كم. ومن هذا المنطلق قام **Smeed** بوضع نموذج بسيط يربط بين عدد الوفيات لكل مركبة، وعدد المركبات لكل دولة.

وتتطرق الباحثان في دراستهم هذه إلى أن العدد الإجمالي لضحايا الحوادث في القرن العشرين في العالم قدر ب 18 مليون قتيل (**Bergeron, 1999**) أما عدد الجرحى فقدر ب 40 ضعفا مقارنة مع عدد الوفيات.

كما توصل الباحثان إلى أنه يوجد فرق مهم لدى كل الدول في توزع معدلات الوفيات بين الوسط الحضري والريفي من جهة وبين المسافات المقطوعة من جهة أخرى

أما منظمة الصحة العالمية (**OMS, 2010**) فصرحت بأن الحصيلة السنوية لحوادث المرور تقدر ب 1.3 مليون قتيل وحوالي 50 مليون جريح سنويا، وبمعدل 3000 وفاة و140000 جريح يوميا، واعتبرت ذات الجهة أن الحوادث المرورية تعتبر السبب الأول للوفيات لدى الفئة 05-29 سنة.

1-12 الدراسة الديموغرافية والوبائية لحوادث المرور في كيبك²⁵

وجاء في هذه الدراسة اختبار ظاهرة حوادث المرور في كيبك بالضبط حيث منذ 1926 حوالي 120 ألف وفاة سببها الحوادث منها خمسين 5/2 ما يقارب 50000 وفاة سببها حوادث المرور وفي الفترة الأخيرة وجد ان حضور الحوادث المميتة خفض من امل حياة الرجال لأكثر من سنة كما انخفض امل حياة النساء لنصف عام وبنسبة أربع حظوظ من مائة لوفاة رجل بسبب حوادث المرور قبل سن 85 سنة وحظين من مائة بالنسبة للمرأة بالإضافة الى هذه المتغيرات بالنسبة للجنس فانه توجد متغيرات أخرى بالنسبة للسن وتمثل الفئة العمرية (15-35) سنة الفئة الأكثر عرضة للحوادث المميتة وهذا ما يؤثر على المدى البعيد على نمو السكان وتشير الاحصائيات على أنه ما بين 1933-1978 حوالي مليون شخص صرع بسبب حوادث المرور في كيبك.²⁶

أما المعطيات الحديثة على الوفيات بسبب حوادث المرور فتشير إلى أن احتمال إصابة رجل هو 0.7 (سبع حالات من عشرة) ما بين (0-65) سنة و0.4 (أربع حالات من عشرة) بالنسبة للأمراض وبالطبع الخطر يتغير حسب الجنس والسن (فئة الشباب هي الأكثر عرضة).

وقدرت الخسائر المادية بمليار دولار في عام 1978 الخاصة بالحوادث الجسمانية، بالإضافة إلى الخسائر الاقتصادية الأخرى المقدرة ب 300 مليون دولار للوفيات، والتعويضات المالية حوالي 600 مليون دولار، 100 مليون دولار للمصالح الطبية والاستشفائية، 300 مليون للأضرار المادية، 200 مليون دولار متمثلة في التعويضات القضائية، تعويضات الشرطة، الإدارة، تعويض للأقارب، خسارة الوقت

²⁵ ROBERT GOURBEAN, Les accédent se la route au Québec 1962-1978 Etude démographique et épidémiologique Colleoto démographie canadienne les presse de l'unirent de Montréal, Isbn : 978-1-61804-071-8

²⁶ Journal the gazette 13/1/1979.

12-2 حوادث الطرقات من أهم أسباب الوفاة:

في خمس دراسات على حوادث المرور والتي توصلت إلى النتائج الأساسية لأهم أسباب حوادث المرور في كيبك، حيث استعملت في هذه الدراسات احصائيات الحالة المدنية لعدة سنوات أهمها في المجال الزمني 1951-1971 حيث عرفت تطور ملحوظ في أخطار الوفاة بسبب حوادث المرو.

اذ تعتبر حوادث المرور ثالث أسباب الوفاة خلال الفترة 1961/1971، أما الفئة العمرية (1-34) سنة فتمثل السبب الأول للوفاة، وما لها من تأثيرات على الفئة النشيطة خاصة الرجال، كما توصلت الدراسات إلى أن عدد الوفيات بسبب حوادث المرور لدى فئة الرجال 3 أضعاف بالمقارنة مع فئة²⁷ النساء، في عام 1966 وفي الفئة العمرية (0-60) سنة يصير احتمال الوفاة للرجال 26% مقارنة بالنساء المقدر ب 0.9% مع غياب الأسباب الأخرى للوفاة.

²⁷ Journal the gazette 13/1/1979 Op.cit.

1. إشكالية البحث وأهداف الدراسة:

1. إشكالية البحث:

تعتبر ظاهرة حوادث المرور من أهم المواضيع المطروحة للدراسة في الآونة الأخيرة، كيف لا وقد أصبح مصطلح حوادث المرور جزءاً من القاموس اليومي سواء تعلق الحال بالسائق والمسافرين أم المشاة حيث نستعمل كلنا ويومياً شبكة الطرقات وبالتالي خطر التعرض لحوادث المرور، وهو تصادم غير مقصود، يحدث على شبكة الطرق بين مركبة أثناء السير (على وجه الخصوص: السيارات، الشاحنات، الدراجات النارية والدراجات الهوائية) مع مركبة أخرى أو شخص أو حيوان، متحرك أو غير متحرك، مما يتسبب في أضرار مادية على الأقل، أو حتى صدمة أو وفاة شخص أو أكثر من الأشخاص المعنيين.

تساهم العديد من العوامل في خطر الاصطدام ووقوع الحوادث المرورية مثل حالة الطريق، حجم حركة المرور، سرعة المرور غير المناسبة، بيئة الطريق، الطقس، تجربة السائق ولكن أيضاً سلوكهم وحالتهم العقلية والبدنية.

يعود التحقيق في أول حالة وفاة نتيجة حادث مرور إلى عام 1896، ورد أن الطبيب الشرعي قال: "يجب ألا يحدث هذا مرة أخرى أبداً"؛ ووفقاً لمنظمة الصحة العالمية، تقتل حوادث الطرق في جميع أنحاء العالم حوالي 1.3 مليون شخص كل عام وتختلف ما بين 25 إلى 50 مليون جريح. وهو أيضاً السبب الرئيسي للوفاة بين الشباب الذين تتراوح أعمارهم بين 15 إلى 29 عاماً والسبب الرئيسي لاضطراب ما بعد الصدمة، تعد حوادث الطرق السبب الرئيسي الحادي عشر للوفاة و2.1% من معدل الوفيات العالمي لجميع الفئات العمرية، حيث يموت أكثر من 3000 شخص كل يوم في جميع أنحاء العالم نتيجة لحوادث المرور، أين يتم تسجيل 85% من إجمالي الوفيات و90% من سنوات العمر المعدلة حسب القدرة المفقودة نتيجة لحوادث المرور على الطرق في البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل، ووفقاً للتوقعات، ستخفض الوفيات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق في الفترة ما بين عامي 2000 و2020 بنحو 30% في البلدان ذات الدخل المرتفع؛ ولكنها ستزداد بشكل كبير في البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل، إذا لم يتم اتخاذ التدابير المناسبة، فمن المتوقع أن تمثل حوادث المرور بحلول عام 2020 السبب

العالمي الثالث الرئيسي للمرض والإصابات، كما تتسبب في تكاليف اجتماعية وتأمينية كبيرة، في حين يمكن تصنيف معظم حوادث الطرق في فئة الحوادث التي يمكن تجنبها والوفيات التي يمكن تجنبها، والتي نسعى إلى تقليلها من خلال الوقاية، لا سيما عن طريق قواعد السلامة والتدريب والتحسين الفني للمركبات وشبكات البنية التحتية، وتغيير في السلوك.²⁸

أكثر من 50% من حوادث المرور سببها الشباب المنحصر في الفئة العمرية (15-44) سنة منها 73% ذكور، اما الخسائر المادية فتقدر بـ 518 بليون دولار أمريكي، كما قدر معدل الوفيات بسبب حوادث المرور بـ 619 حالة وفاة لكل 100000 نسمة²⁹

الجزائر، مثلها مثل باقي دول العالم، تشكل حوادث المرور خطرا كبيرا على الصحة العامة وعواقبها الاقتصادية والاجتماعية كارثية، أبعد من المأساة الإنسانية التي تحزن كل عام آلاف العائلات، بالرغم من الإجراءات المتخذة لتحقيق ذلك طرق أكثر أمانا، الجزائر تعرب عن أسفها لوقوع 18.949 حادث مرور في عام 2020، منها 2844 وفاة و25836 إصابة حيث بلغ عدد الحوادث أوجه خلال عام 2012 بـ 42477 حادث على مستوى التراب الوطني بمعدل 116 حادث لكل يوم.

وتشير الاحصائيات على انه ما بين 1933-1978 حوالي مليون شخص جريح بسبب حوادث المرور في مقطعات كيبك، اما المعطيات الحديثة على الوفيات بسبب حوادث المرور فتشير الى ان احتمال إصابة رجل هو 0.7 (سبع حالات من عشرة) ما بين (0-65) سنة و0.4 (أربع حالات من عشرة) بالنسبة للنساء وبالطبع الخطر يتغير حسب الجنس والسن (فئة الشباب الذكور هي الأكثر عرضة)

وقدرت الخسائر المادية بمليار دولار في عام 1978 الخاصة بالحوادث الجسمانية بالإضافة الى الخسائر الاقتصادية الأخرى المقدرة بـ 300 مليون دولار للوفيات والتعويضات المالية حوالي 600 مليون دولار، 100 مليون دولار للمصالح الطبية والاستشفائية، 300 مليون للأضرار

²⁸ <https://www.who.int/fr/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>

²⁹ I-H.Ahycon , and all ,**Road traffic injuries :hidden epidemic in less developed countries**, journal of national medical association, v.98,n°1/01/2006 p73,82.

المادية ،200 مليون دولار متمثلة في التعويضات القضائية، تعويضات الشرطة، الإدارة، تعويض للأقارب، خسارة الوقت³⁰

من هذا المنطلق وبالإستناد إلى الدراسات السابقة يتبادر إلى أذهاننا تساؤلات عدة يمكن حصرها في التساؤل الرئيسي التالي:

■ ماهي أسباب الارتفاع في عدد الحوادث والوفيات على الطرق في الجزائر مقارنة بمقاطعات كيبك وما هي الإجراءات الواجب اتخاذها من أجل القضاء عليها أو تخفيضها على الأقل؟

من أجل رؤية أوضح يتبادر إلى أذهاننا التساؤلات الفرعية التالية:

■ ما هو التوزيع الجغرافي لحوادث المرور، الوفيات والجرحى في كل من الجزائر ومقاطعات كيبك؟

■ ماهي الفئة العمرية المستهدفة من طرف حوادث المرور في كل من الجزائر وكيبك؟

2. أهداف الدراسة

مما لا شك فيه أن كل دراسة تضع نصب أعينها جملة من الأهداف تسعى لتحقيقها أو تنبه لأهميتها ويمكن تقسيمها إلى مايلي:

الهدف الأول من الدراسة هو وضع نقد بناء للمعطيات حول حوادث الطرقات في كل من الجزائر و كيبك و خاصة بما يتعلق بالحوادث الجسمانية

أما **الهدف الثاني** فيمكن في دراسة الوفيات بسبب حوادث الطرقات في الفترة الزمنية 2010/2000 في كل من الجزائر و كيبك و توضيح أهمية الحوادث كسبب للوفاة

ويكمن **الهدف الثالث** في الحصول على أحسن قياس للظاهرة سواء فيما يخص الحجم او البنية في كل من الجزائر و كيبك.

³⁰ Journal the gazette ,13/01/1979.

الفصل الثاني

مصادر المعطيات

والمنهجية المتبعة

الفصل الثاني: مفاهيم الدراسة، مصادر البيانات والمنهجية المتبعة.

في هذا الفصل سنقوم بتقديم بعض المفاهيم وشرحها بوصف وشرح المنهجية المتبعة بالتفصيل من أجل الوصول إلى الأهداف الموضحة في الفصل الأول.

ابتداء بوصف مصادر المعطيات ووصولاً إلى طرق التحليل الإحصائية للمعطيات.

1. مفاهيم الدراسة:

العديد من المصطلحات والمفاهيم ستتم مناقشتها في هذه الرسالة. المفاهيم ذات المعنى المبهم أو غير المحدد بدقة، تم تعريفها في هذا القسم، وأيضاً بعض التعاريف تختلف بين كيبك والجزائر، أين تكمن أهمية التمييز بين الاثنين قبل البدء في تحليل النتائج. بسبب بعض الاختلافات، فإنه يمكن تجميع فئات المتغير للتمكن من تنسيق المقارنات بين المنطقتين.

بداية، إن حادث الطريق المصاحب بإصابات جسدية¹ هو تصادم ينطوي على سيارة واحدة متحركة على الأقل وضحية واحدة تتعرض لإصابات جسدية. وقوع الحادث يكون على الطريق العام. يجب على شرطة كيبك والجزائر، الإبلاغ عن جميع الحوادث من هذا النوع. الشرطة أيضاً تبلغ عن الحوادث ذات الأضرار المادية الكبيرة، ولكن في هذه الرسالة سنهتم فقط بدراسة الحوادث التي تسبب إصابات جسدية.

¹ - (قانون رقم 14-01 المؤرخ في 19 أوت 2001، يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و أمنها

1- ضحايا حوادث الطريق:

ضحية حادث الطريق، يعني شخص تعرض لإصابات جسدية بسبب حادث، يمكن تعريفه بعدة طرق،² في كيبك، يتم تصنيف الضحايا وفقًا لشدة الإصابات إلى أربع فئات، بينما يتم تقسيمهم في الجزائر إلى فئتين.³

نجد الأشخاص المتوفين، المصابين بدرجة خطيرة، المصابين بدرجة طفيفة (كيبك فقط)، والأشخاص الذين ليس لديهم إصابات واضحة. الجدول رقم (01) يلخص تعاريف لمختلف التصنيفات في كيبك والجزائر.

² - يجب على عون الأمن المتواجد بماكن الحادث، في غضون ثمانية أيام، إبلاغ الشركة عن هذا الحادث، وذلك بإرساله تقريرًا (المادة 173). ص 28، تقرير المراجعة الإحصائية 2011، SAAQ

³ Commission économique pour l'Europe, "statistique des accidents de la circulation routière en Europe et en Amérique du nord, Nations Unies, New York, Vol.43, 1998, P.133.

الجدول رقم (01): تعاريف الأنواع المختلفة من الإصابات في كيبك والجزائر

الجزائر	كيبك	نوع الإصابة
الوفاة على الفور أو يتوقع حدوثها قبل الخروج من المستشفى	الموت الفوري أو يتوقع حدوثه خلال ثمانية أيام من وقوع الحادث. ⁴	مميّنة
إصابة تتطلب دخول المستشفى.	إصابة تتطلب دخول المستشفى، بما في ذلك الإصابة التي تتطلب بقاء الشخص تحت المراقبة في المستشفى.	خطيرة(كيبك)/
	الإصابة لا تتطلب البقاء في المستشفى ولا وضع الضحية تحت المراقبة الصحية، حتى لو كانت تتطلب العلاج عند الطبيب أو في مركز استشفائي.	طفيفة
شخص غير مصاب	الشخص لا يظهر أو لا يشتكي من إصابات جسدية	بدون إصابات واضحة

⁴ على الشرطة الإبلاغ عن الوفيات الناتجة عن الحادث بعد إرسال تقرير عن الحادث، بغض النظر عن الوقت المنقضي. في هذه الحالة، يجب أن يرسلوا تقريرًا عن الحادث لإعطاء هوية الضحية التي ماتت نتيجة الحادث والإشارة، في قسم "التعليقات الأخرى"، إلى تاريخ وفاته. دليل تقرير الحادث: ص 9 في قسم الموت بعد حادث.

يتم تصنيف الأشخاص الذين لقوا حتفهم نتيجة حادث مروري على أنهم متوفين. في حين أنه قد يبدو واضحاً أن شخصاً مات نتيجة حادث، فإن هذا ليس هو الحال دائماً، خاصةً عندما لا يحدث الموت في غضون الساعات التي تلي وقوع الحادث. المواعيد النهائية لتصنيف وفاة شخص بسبب الحادث مختلفة بين المنطقتين.⁵

في كيبك، ضباط الأمن لديهم الالتزام القانوني بالإبلاغ عن الحادث في غضون ثمانية أيام التالية لـ (SAAQ) مؤسسة تأمين السيارات بكيبك.

من جهة أخرى تشجع شركة التأمين على السيارات كيبك (SAAQ) الشرطة على المتابعة لمدة ثلاثين يوماً على الأقل بعد الحادث للإقتراب من المعيار الدولي للثلاثين يوماً. يمكن تصحيح تقرير الحادث حتى بعد عام واحد من تاريخ الحادث في كيبك.

بالإضافة إلى ذلك، بالنسبة للبيانات من عام 2007 إلى غاية عام 2011، أجرى SAAQ عمليات التحقق من الوفيات مع بيانات من صندوق كيبك للتأمين على السيارات، يكون المعيار لاعتبار شخص متوفى في حادث طريق هو ثلاثون يوماً. وتجدر الإشارة إلى أن نسبة الوفيات التي حدثت في مكان الحادث أو قبل ثمانية أيام كبيرة جداً مقارنة بتلك التي حدثت بعد ثمانية أيام، مما يعني أن فقدان الوفاة ضئيل ولا يؤثر بنسبة كبيرة على تحليلات الوفيات.

هناك حالتين من حالات الوفاة التي لم تحسب من بين وفيات الطرق: حالات الانتحار المتخفية في حوادث الطرق والوفيات التي حدثت قبل الحادث. قد يكون من الصعب أحياناً التمييز بين حالات الانتحار والوفيات الأخرى الناجمة عن حوادث الطرق، ولكن هذه الحالات

⁵ BEN ABDELLEAH. F, "Mortalité et morbidité routière en Algérie 1968, Etude de profil des accidents et accidentés dans la wilaya d'Oran 1982", thèse de doctorat 3 ème cycle, Paris, décembre 1987, P.24

قليلة، والتي لا ينبغي أن تؤثر على تقارير الطرق. نعتبر بين الذين ماتوا قبل الحادث وأصيبوا بأزمة قلبية والذين توفوا بمرض آخر، وبالتالي ترجع هذه الوفيات إلى هاته الامراض الأخرى وليس إلى حادث الطريق.

المصابين بجروح خطيرة معرفين بطريقة مماثلة بالنسبة للمنطقتين، حتى إذا كانت تسمى إصابات خطيرة في الجزائر. هو شخص يعاني من إصابات تتطلب دخول المستشفى.

في كيبك، تضيف مؤسسة تأمين السيارات (SAAQ) أن هذا النوع من الإصابات يشمل تلك التي لا يزال فيها الشخص تحت المراقبة في المستشفى.

ملاحظة: تم تعديل البيانات المتعلقة بالوفيات على ضوء عمليات التحقق الإضافية التي أجريت باستخدام بيانات من صندوق تأمين السيارات في كيبك. هذا ما سمح لنا بإدخال تعديلات على تعريف وفيات الطريق لجعلها متوافقة مع المعيار المعترف به دوليًا، إن مفهوم الوفاة يشمل الوفيات التي تحدث في غضون 30 يومًا بعد الحادث.

ما يسمى إصابات خفيفة⁶ تطرح المزيد من المشاكل في المقارنات بسبب تعاريف والغموض المحتمل لوجود الإصابات.

في كيبك كما في الجزائر، نجد فقط فئة الضحايا الذين يعانون من إصابات طفيفة وهم أولئك الذين "لا يحتاجون إلى دخول المستشفى أو الوضع تحت المراقبة للضحية، حتى إذا كانت تحتاج إلى علاج من طرف طبيب أو مركز استشفائي".

⁶ SAAQ, 2009 :35.

يجب أن يؤخذ في الاعتبار أيضًا أن بعض الحوادث قد تم تصنيفها بشكل خاطئ بين الحوادث ذات الضرر المادي فقط والحوادث ذات الضرر الجسدي لأن تقارير الحوادث تخضع لحكم الشرطة، ربما تم إجراء هذا التصنيف السيء لفائدة فئة أو أخرى، ولكن من المرجح أن يتم تصنيف الحوادث الجسدية مع الحوادث المادية أكثر منه في العكس.

تشمل الفئة الأخيرة من ضحايا حوادث الطرق الموجودة في كل من كيبك والجزائر أشخاصًا بدون إصابات ظاهرة.

تتمثل في جميع الأشخاص الذين تعرضوا لحادث سير مع أضرار جسدية، لكنهم لم يتعرضوا لأي إصابة جسدية، ولا يتم الإبلاغ عن هؤلاء الضحايا بشكل منهجي لأنهم لم يصابوا بأي بجروح.

2- مستخدمي الطريق:

تم تصنيف الأشخاص المعنيين بحوادث المرور وفقًا لستة فئات جد متميزة فيما يتعلق بوظيفتهم كمستخدمين للطريق: سائقي السيارات بمحرك وركاب السيارات بمحرك وراكبي الدراجات النارية وراكبي الدراجات والمشاة ومستخدمي الطرق الآخرين.

يشمل السائقون جميع الأشخاص الذين يشغلون مركبة بمحرك، والتي تشمل، على سبيل المثال لا الحصر، السيارات، الشاحنات، جميع أنواع الحافلات، مركبات الطوارئ، مركبات الأدوات والجرارات.⁷

⁷ SAAQ, 2013, Op.cit.

يشمل الركاب جميع الأشخاص المتواجدين داخل نفس المركبات مع السائقين، باستثناء السائقين، ويعتبر الأشخاص المتشبهين بالمركبات يتم تصنيفهم من الركاب، حيث يشمل راكبو الدراجات النارية جميع الأشخاص الذين يقودون، أو الراكبين أو الذين يتشبثون على دراجة نارية. أما راكبو الدراجات فيتضمنون سائقي الدراجات الهوائية وركابها والأشخاص المتشبثين بها. المشاة هم جميع الأشخاص المشين على الأقدام، على كرسي متحرك (بمحرك أم لا)، المتزلجين على الجليد بأحذية التزلج أو على لوح التزلج، هذه الفئة تتضمن أيضًا كل شخص يستخدم معدات غير مصرح بها على الطرق العامة.

يشمل مستخدمو الطريق الآخرون جميع الأشخاص الآخرين المعنيين بحادث طريق، وتشمل هذه الفئة بشكل أساسي ركاب المركبات على الطرق الوعرة (مثل مركبات الدفع الرباعي وعربات الثلج)، والدراجات البخارية، القطارات، الترامواي (موجودة في كيبك فقط) والمركبات الترفيهية. هذه الفئة الأخيرة من مستخدمي الطرق تشمل أيضًا جميع الأفراد الآخرين الذين لم يتم تحديد مركباتهم في تقرير الحادث.

وتجدر الإشارة أيضًا إلى أن مركبات هذه الفئة لا يتم أخذها بعين الاعتبار إلا إذا كانت على الطرق العامة.⁸

⁸ SAAQ, 2013 ,Op.cit.

3- التمكن من القيادة⁹

القوانين التي تقيد الحق في القيادة تخضع للاختصاص الإقليمي، وهذا ما يفسر وجود اختلافات في برامج الحصول التدريجي على رخصة القيادة في كيبك والجزائر. ومع ذلك، يتضمن كلاهما مرحلتين متتاليتين: رخصة التدريب (في كيبك G1)، أو القيادة تحت الإشراف، والرخصة المؤقتة في كل من الجزائر وكيبك، التي تسمح لك بالقيادة لوحدها، ولكنها تفرض قيودًا إضافية مقارنة بالرخصة الكاملة والنهائية.

في كيبك، أول تنفيذ لنظام الحصول التدريجي على رخصة القيادة كان في 30 جوان 1997. صالح حتى 17 جانفي 2010، يختلف التنفيذ الأول عن الثاني بشكل رئيسي من خلال الفترات والشروط المطلوبة للانتقال من فترة تدريب إلى أخرى. في الجزائر، لم نتمكن من الحصول على أول تاريخ، لكنه لا يزال يخضع لبعض التعديلات منذ ذلك الحين.

عندما ننظر¹⁰ إلى الخصائص المختلفة ككل، لا تتسامح المنطقتين مع الكحول والقيادة والتي تم جمعها، لدى السائقين الشباب.

منذ 19 جوان 2011، مددت كيبك هذا التقييد الخاص بالخلو النهائي من الكحول لجميع السائقين الذين يبلغون من العمر 21 عامًا أو أقل، بغض النظر عن نوع الترخيص، بينما تفرض الجزائر قيودًا على الكمية المستهلكة، وحسب دراسة أجريتها فإن الشرطي أو الدركي يلجأ إلى

⁹ SAAQ, 2013, Ibid.

¹⁰ شركة تأمين السيارات بكيبك، 2013، مرجع سابق.

السبب الأساسي لوقوع الحادث كالإفراط في السرعة أو التجاوز الخطير أو غيرها من الاسباب دون ذكر السبب الرئيسي وهو القيادة تحت مواد مخدرة بصفة عامة.

II. مصادر البيانات وحدودها

هناك حاجة إلى عدة مصادر للبيانات لتحليل الحوادث في الطريق، ومع ذلك لا يوجد أي مصدر للبيانات يوفر معلومات مثالية وخالية من العيوب. في هذا البحث يعرض هذا القسم مصادر البيانات بالإضافة إلى الحدود الضرورية التي يجب مراعاتها للتحليلات التي تليها.

البيانات حول حوادث الطرق من عام 2000 إلى غاية 2010، ووزارة النقل في الجزائر (الاحصائيات المقدمة للمركز الوطني للإحصاء). هاتان المنظمتان مفوضتان لتعزيز السلامة على الطرق في منطقتيها.

للقيام بذلك، من المهم بالنسبة لهم متابعة تطور حوادث الطرق وعواقبها من أجل العمل على منع حوادث الطرق وتعزيز السلامة المرورية.

مؤسسة تأمين السيارات SAAQ أيضًا لديها التفويض لضمان تعويض ضحايا حوادث الطرق، بغض النظر عن المسؤول عن الحادث، مما يلغي إمكانية المتابعة القضائية للشخص المسؤول عن الحادث¹¹. ومع ذلك، في الجزائر، من الممكن رفع دعوى قضائية على الخسائر المالية وتكاليف الرعاية الصحية والألم والمعاناة أثناء الإصابات الخطيرة.

¹¹ SAAQ, 2014

تحتوي البيانات المقدمة من طرف هاتين المنظمتين على جميع المعلومات المفيدة لتحليلاتنا التي تم العثور عليها في تقرير الحادث الذي قدمته الشرطة. يختلف تقرير الحادث من دولة إلى أخرى، لكن المتغيرات المفيدة لنا موجودة في كلتا الدولتين. تحتوي قاعدتا البيانات على جميع الأفراد المعنيين في حوادث جسدية وقعت بين عامي 2000 و 2010. يمثل كل فرد صفًا في قواعد البيانات، مما يجعل من الممكن تجميع المتغيرات المطلوبة.

تم القيام بعمل كبير لمطابقة، توحيد وانسجام قواعد البيانات الواردة خلال كل السنوات في كيبك والجزائر. بالإضافة إلى ذلك، تم فحص قواعد البيانات وتنظيفها للتأكد من أن جميع المتغيرات المهمة موجودة وصالحة.

من أجل الحصول على لمحة عامة عن الظاهرة التي تمت دراستها، تم نشر البيانات المجمعة من طرف SAAQ ووزارة النقل الجزائرية، سيتم استخدامها للتمكن من رؤية تطور تقارير السلامة على الطرق، سيتم تحليل الوفيات والأنواع المختلفة من الإصابات حسب الجنس أيضا.

المتغيرات الرئيسية التي تهتمنا في هذه الدراسة هي عمر وجنس الشخص المعني وسائق السيارة ومكان الحادث وزمانه، بالإضافة إلى بعض الخصائص المتعلقة بركاب المركبات. سنهتم أيضًا بالفئات المختلفة لمستخدمي الطرق: السائقين، الركاب، راكبي الدراجات البخارية، راكبي الدراجات الهوائية، المشاة ومستخدمي الطريق الآخرين.

من المهم أن نلاحظ أن هناك قدر معين من التشخيص عند تصنيف المصابين من طرف عناصر الشرطة الذين ليس لديهم تدريب طبي، يمكن للشرطة أن تصنّف بعض الضحايا أو الحوادث بشكل خاطئ، خاصة في حالة الإصابات الطفيفة، خاصة وأن بعض الأشخاص قد

يعانون من الآلام لعدة ساعات بعد وقوع الحادث، دون أن يدون هذا في تقرير الشرطة. كما أن المراقبة من قبل الشرطة ليست دائما منهجية وكاملة. ومع ذلك، يقوم SAAQ بإجراء عمليات التحقق من الشكاوي لدى التأمين لضمان صحة التصنيف بالمقابل فإن الشرطة الجزائرية بمختلف المديرية تتكفل بمتابعة وتسجيل الحوادث داخل المدينة باستثناء الحوادث التي يكون أحد الضحايا ينتمي إلى صفوف الجيش الوطني، اين يتدخل الدرك الوطني من أجل المعاينة كما يتدخل في إحصاء جميع الحوادث الواقعة بالوسط الريفي (خارج المدينة)، تجمع الإحصائيات بصفة دورية لتبعث لمديرية النقل التي تضمها وترسلها إلى الوزارة المعنية¹². من أجل ضمان مقارنات كافية.

في هذه الرسالة نقارن بشكل أساسي بين الضحايا المتوفين والمصابين إصابات خطيرة حيث أن التعاريف المتقاربة تسمح لنا بذلك.

يتم تضمين الفئتين الأخيرتين في جميع الحسابات التي تستخدم جميع الجرحى وجميع الإصابات الجسدية، كما هو معمول في الإحصائيات الجزائرية.

قد تكون الاختلافات في تعريف أنواع الإصابة هي سبب الاختلاف الموجود بين المنطقتين. ومع ذلك، لا يمكنهم تفسير الفجوة بأكملها لأن هذه التعاريف متشابهة، سوف توضح التحليلات التي أجريت في الفصلين 3 و4 تأثير مختلف المتغيرات في الاختلافات في الوفيات والأمراض.

¹² تقرير لمديرية أمن ولاية باتنة، 2013.

في كيبك، قد يكون عمر حامل رخصة القيادة 14 عامًا أو أكثر بينما يكون الحد الأدنى للسن في الجزائر هو 18 عامًا.

بالنسبة للمعطيات حول عدد سكان الجزائر وكيبك، يتم حساب التقديرات ابتداء من 1 جويلية من كل عام ويتم نشرها بواسطة إحصاء كندا والمركز الوطني للإحصاء (الجزائر). هذه التقديرات السكانية هي نهائية حتى عام 2010، أين تم حسابها وتعديلها وفقًا لتعداد 2011 و2008.

العديد من المتغيرات مثيرة للاهتمام بشكل خاص لتحقيق أهداف هذه الرسالة، للمقارنة بين كيبك والجزائر على المستوى العام والتي سيتم تغطيتها في الفصل 3 ، سيتم استخدام المتغيرات التالية: تاريخ الحادث، ظروفه ومكانه، حالة الشخص المعني (متوفى، مصاب إصابة خطيرة ، أو إصابات طفيفة أو مع عدم وجود إصابات واضحة) ،الجنس، العمر، صنف المستخدم وقت وقوع الحادث، ونوع رخصة القيادة التي تم الاحتفاظ بها والأسباب المحتملة للحادث.

III. المناهج المستعملة:

سيتم إجراء مقارنات بين الجزائر وكيبك باستخدام الإحصائيات الوصفية وبعض الاختبارات الإحصائية.

برنامج Microsoft Excel ضروري لإجراء التحليلات والرسوم البيانية التي سيتم عرضها في الفصول التالية.

.IV المؤشرات المستخدمة

معدل الوفيات لكل 100000 نسمة

هو مؤشر رئيسي يستخدم في التحليل، يتم حساب ذلك عن طريق ربط عدد الضحايا بالسكان المعرضين للخطر للسنة التي تم تحليلها، يمكن أيضًا حساب هذا المعدل حسب الفئة العمرية عن طريق مطابقة عمر السكان والضحايا حسب الضرورة، وذلك سينجز بصفة خاصة للسائقين الشباب.

عندما يتم تحليل السائقين المعنيين فقط، هؤلاء يمكن تجميعهم للسكان الحائزين على رخص السياقة، والذي يمثل معدل الوفيات لكل 100.000 شخص حامل لرخصة سياقة.

هذا المعدل يسمح بالحصول على السكان الحقيقيين المعرضين لخطر السائقين المعنيين، مما يحسن دقة التحليلات، من المؤكد أن بعض السائقين المعنيين بالحوادث لا يحملون رخصة قيادة، ولكن نظرًا لقلّة عددهم، فإن تأثيرهم لا يمكن ملاحظته في المعدلات الإجمالية.

نوعين من المعدلات لحاملي رخص القيادة سيتم نشرهما: وفاة السائق أو مشاركته في حوادث الطرق التي تخلف إصابات جسدية، للأسف يتعذر وجود إحصاء خاص لعدد السائقين في بيانات حوادث المرور في الجزائر، حيث تكتفي المصالح الأمنية في تقاريرها المقدمة بعدد الضحايا، جنسها، وعمرها بغض النظر إن كان راكبا أو سائقا.

من المهم والأصح تحليل تورط السائقين في حوادث الطرق لأنه يتيح لنا معرفة أنواع السائقين الأكثر مشاركة في حوادث الطرق، ولكن للأسف لا يمكن المقارنة في هذا المتغير.

نظرًا لأن الدراسة تتضمن مقارنة بين مجتمعين مختلفين، فمن الضروري توحيد معدلات الخام المتحصل عليها قبل مقارنتها. توحيد المعدلات يزيل آثار التغييرات في الهيكل العمري للسكان من أجل مقارنة فقط الاختلافات بين المنطقتين. ومع ذلك، تجدر الإشارة إلى أن المعدلات الموحدة التي تم الحصول عليها ليس لها قيمة في حد ذاتها لأنها لا يتم حسابها للسكان في نفس العام وبنية العمر الحقيقية. هذه المؤشرات صالحة لأغراض المقارنة فقط، وليس للتحليل الفردي. إن استخدام المعدلات الموحدة يجعل من الممكن مقارنة كيبك والجزائر بشكل مناسب من حيث السلامة المرورية.

طريقة التوحيد المستخدمة في هذه الرسالة هي التوحيد المباشر. تتمثل في استعارة الهيكل العمري للسكان في وقت معين وتطبيقه على كل من معدلات الوفيات في المقاطعات.

في هذه الرسالة، نموذج الهيكل العمري للسكان سيكون هو كيبك في عام 2010. وبالتالي فإن هذا يعني أن كل معدل سيتم تويده لهذا الهيكل العمري.

يتم استخدام هذه المعدلات الموحدة فقط عندما تشمل المعدلات جميع الأعمار، عندما يتم حساب المعدلات حسب العمر، لا يلزم توحيدها لمراعاة التغييرات في الهيكل العمري حيث يتم أخذها بعين الاعتبار في الحسابات.

.V مصادر المعطيات:

إن تحليل المعطيات يهدف إلى فهم التطور في الزمان والمكان للوفيات بسبب حوادث المرور وفي هذا الصدد يجب وضع معطيات كافية للدراسة من أجل الحصول على نتائج مرضية، بالاعتماد على المصادر التالية:

1. مديرية النقل لولاية باتنة
2. المركز الوطني للإحصاء
3. المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.
4. وزارة النقل والأشغال العمومية - الجزائر.
5. RRSR Du Québec (Réseau de recherche en sécurité routière)
6. SAAQ (Société d'assurance automobile de Québec).
7. UdeM (Université de Montréal)
8. INRS (institut national de la recherche scientifique)

1. مديرية النقل لولاية باتنة:

بعد الحصول على المعلومات الخاصة بالحوادث المرورية عن طريق مراسلة الأمن الولائي (الحوادث الواقعة داخل المدينة)، ومجموعة الدرك الوطني (الحوادث الواقعة خارج المدينة)، تقوم مديرية النقل لولاية باتنة بوضع إحصائيات شهرية لحوادث المرور، وترتيبها ترتيبا تصاعديا مع الزمن مع تعيين طبيعة الحادث (جسماني، مادي) و مكان وقوع الحادث مع تعيين السبب الحقيقي والمباشر لوقوع الحادث من جهة، وعدد الضحايا (عدد الجرحى والموتى)، سن الضحية وجنسها وكذا نوع المركبة وسنة أول استعمال من جهة أخرى كما هو مبين في الوثيقة التالية:

رت.	التاريخ والساعة	طبيعة الحادث	المكان	السن	الجنس	نوع المركبة	سنة أول استعمال	الضحايا		السبب الحقيقي والمباشر
								جرحى	موتى	
1	2012/07/01	جسماني	ط.ولائي 13	22	ذكر	بيجو	2000	1	0	عدم تخفيض السرعة في منعرج
	09:30 سا									عدم تخفيض
2	2012/07/01	جسماني	ط.وطني 78	44	//	دايو	1998	1	0	عدم تخفيض
	16:30 سا									عدم تخفيض

										السرعة في منعرج
3	2012/07/01	جسماني	ط وطني	53	//	سايبا	2008	2	0	التجاوز
	17:30 سا		88							الخطير
4	2012/07/01	مادي	ط وطني	28	//	صافيام	1978	0	0	عدم
	22:45 سا		75	27	//	بيجو	1984			إحترام الأولوية
5	2012/07/01	جسماني	ط.وطني	32	//	دراجة نارية	/	1	0	عدم
	23:00 سا		78							تخفيض السرعة
6	2012/07/01	جسماني	ط	29	//	دايو	2002	1	0	السير
	19:00 سا		ولائي	32	//	بيجو	1996			على اليسار
7	2012/07/02	جسماني	ط.وطني	39	//	رونو	1998	2	0	التغيير
	10:00 سا		78	19	//	سونيليك	2011			الهام للإتجاه

وثيقة رقم 03: تبين طريقة ترتيب إحصائيات حوادث المرور على مستوى مديرية النقل.

المصدر: مديرية النقل لولاية باتنة.

4- وزارة النقل الجزائرية:

تقدم أحد المهندسين في التخطيط والإحصاء بوزارة النقل بمساعدتنا بإرسال بعض الدراسات المهمة في حوادث المرور، والتي نشرت غالبيتها في جامعة نايف بالمملكة العربية السعودية، وبعد الإطلاع عليها وجدناها مترجمة في غالبيتها من اللغات الأجنبية إلى اللغة العربية لبعض الدراسات السابقة التي تطرقنا إليها في بحثنا هذا.

كما تحصلنا كذلك من ذات المصدر على بعض الإحصائيات الخاصة بترتيب الولايات حسب عدد القتلى وعدد الجرحى بسبب حوادث المرور بالنسبة لعدد السكان وكذلك بالنسبة لعدد المركبات.

5. شبكة أبحاث السلامة عبر الطرق في كيبك (RRSR) :

شبكة أبحاث السلامة عبر الطرق في كيبك (RRSR) يجمع بين الباحثين الجامعيين في هذا المجال والشركاء الرئيسيين من القطاعين العام والخاص المعنيين، ويلعب دور توفير الوصول إلى الخبرة في أبحاث السلامة على الطرق في كيبك والتوسط في احتياجات الشركاء والمستخدمين.

والهدف المراد تحقيقه هو تطوير ونقل المعرفة للمساعدة في صياغة وتنفيذ البرامج والسياسات العامة لتحسين سجلات السلامة على الطرق، ويقوم بمنح تسهيلات وامتيازات لأحسن البحوث في هذا المجال

7. شركة تأمين السيارات كيبك (SAAQ):

هي شركة تابعة لتأمين السيارات ومسؤولة عن ترخيص السائقين والمركبات في مقاطعة كيبك وتوفير التأمين العام على السيارات الذي يؤمن جميع السائقين والركاب والمشاة وراكبي الدراجات وسائقي الدراجات النارية المتورطين في حوادث الطرق سواء كانوا مخطئين أم لا (تأمين ضد الأخطاء). ومع ذلك، فإن التغطية تقتصر على الإصابات الشخصية - وتغطي شركات التأمين الخاصة الأضرار التي تلحق بالمتلكات.

يدير SAAQ أيضًا رخص القيادة في كيبك ولوحات ترخيص المركبات، ويسعى إلى منع حوادث الطرق، لا سيما من خلال الحملات الإعلانية في وسائل الإعلام والمدارس. حيث تمكنا من الحصول على إحصائيات عن طريق رئيسة المصلحة: Nadia Maranda بمونتريال-كندا.

8. جامعة مونتريال (UdeM)

جامعة مونتريال (UdeM) هي جامعة حكومية كندية، وهي واحدة من سبع مؤسسات للتعليم العالي التي يوجد مقرها الرئيسي في مونتريال. إنها واحدة من الجامعات الخمس الكبرى في كندا (الثانية من حيث عدد الطلاب)، وفي الوقت نفسه الأكثر أهمية في العالم الناطق بالفرنسية بأكمله بالنسبة لعدد الطلاب وكذلك للبحث.

تم تصنيفها من بين أفضل الجامعات في العالم وتتمتع بسمعة طيبة باعتبارها واحدة من أفضل مؤسسات ما بعد الثانوية في الفرنكوفونية.

هنا التقى الباحث بالبروفيسور ROBERT BORBEAU المعروف في مجال الديموغرافيا والوفيات خاصة، واهتم بدراسة الوفيات بسبب حوادث المرور كما أشرف على العديد من أعمال البحث في هذا المجال وأهمها بالنسبة للباحث دراسة مقارنة للوفيات بسبب حوادث المرور بين كيبك وأونتاريو خلال 2000 و 2010 وهنا اعتمد الباحث على نفس متغيرات البحث بعد اقتراحها من طرف البروفيسور ، كما قام هذا الأخير بإطلاعه على أعمال الباحث في هذا المجال أهمها مقال نشر باللغة الإنجليزية بجامعة ورقلة بشراكة مع مشرف الباحث والموسوم ب أهم أسباب حوادث المرور في الجزائر .

9. المعهد الوطني للبحث العلمي (INRS):

المعهد الوطني للبحث العلمي (INRS) هو المؤسسة الجامعية الوحيدة في كيبك المخصصة حصرياً للبحث رفيع المستوى وتدريب الخريجين. الجامعة الرائدة في كندا لكثافة البحث (منح لكل أستاذ)، تجمع INRS بين 150 أستاذاً وما يقارب من 700 طالب وزملاء ما بعد الدكتوراه في أربعة مراكز في مونتريال ومدينة كيبك ولافال وفارين.

وهنا عقد الباحث جلسات البحث مع البروفيسور MARIE SOLEIL CLOUTIER أستاذة التعليم العالي لجغرافية الصحة بجامعة كيبك بمونتريال ومديرة فرعية بالمعهد أين قدمت لنا شروحات هامة حول التوزيع الجغرافي لحوادث المرور بمقاطعات كيبك وكيفية استعمال بعض البرامج الخاصة بالتوزيع الجغرافي، وللأسف لم نتمكن من استعمال هذه لأنها تحتاج إلى التفعيل عن طريق البطاقات البنكية والتي لا تتوفر لدى الباحث.

.VI المنهجية المتبعة في تحليل المعطيات:

من أجل تحليل معطيات البحث بطريقة علمية اعتمدنا على تطبيقات وبرامج المجدول Excel:

.1 المجدول Excel:

بعد الحصول على المعطيات والإحصائيات اللازمة بالبحث من طرف الهيئات المعنية، قمنا بإدخال كل المعلومات في المجدول Excel باللغتين العربية والفرنسية، من أجل التحليل والمقارنة.

.2 المناهج المستعملة:

أ- المنهج الوصفي التحليلي:¹³

يعد المنهج الوصفي التحليلي أحد أهم مناهج البحث العلمي وأكثرها شيوعاً، ويعود السبب الرئيسي وراء شيوع استخدام هذا المنهج المرنة الكبيرة الموجودة فيه، ولشموليته الكبيرة. من خلال المنهج الوصفي التحليلي يستطيع الباحث دراسة الواقع بشكل دقيق للغاية، حيث يتعرف الباحث على الأسباب التي أدت إلى حدوث الظاهرة ويساهم في اكتشاف الحلول لها. ومن خلال المنهج الوصفي التحليلي يقوم الباحث بتحليل الظاهرة المدروسة، وبعد أن ينتهي من دراسة هذه الظاهرة يقوم بعقد المقارنات بينها وبين الظواهر الأخرى ومن ثم يحللها.

¹³ <https://portal.arid.my/CVFiles/%D9%85%D9%86%D9%87%D8%AC%D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%AB-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D9%84%D9%85%D9%8A-%D8%A7%D9%84%D8%AC%D8%AF%D9%8A%D9%8A%D8%AF184615661.pdf> consulté le 18/09/2020

من خلال هذه الدراسة نقوم بتحليل ووصف إحصائي ديمغرافي إحصائي للوفيات بسبب حوادث المرور في كل الجزائر وكندا من سنة 2000 إلى سنة 2010

ب- المنهج المقارن

المنهج المقارن هو منهج متعدد الأدوات، يستخدم في مجالات الوصف، التفسير، التحليل التنبؤ وهو لا ينفصل عن مجالات البحث المعروفة: المنهج الوصفي التحليلي، المنهج التاريخي والمنهج التجريبي.

يقارن الباحث في مجال الديموغرافيا وعلم الاجتماع بين الظواهر الديموغرافية والاجتماعية في بحثه، بين مجتمعات متجانسة أو مجتمعات غير متجانسة أو في مجتمع واحد بين فترة زمنية وأخرى، لذلك قمنا بتوظيف المنهج المقارن¹⁴ الذي يسمح لنا بإعداد سلسلة مقارنات إحصائية بين معطيات الجزائر وكندا.

¹⁴ <https://www.politics-dz.com/%D8%A7%D9%84%D9%85%D9%86%D9%87%D8%AC-%D8%A7%D9%84%D9%85%D9%82%D8%A7%D8%B1%D9%86-%D8%AF-%D8%B3%D9%84%D9%8A%D9%85-%D8%B4%D9%8A%D8%AE%D8%A7%D9%88%D9%8A/> consulté le 18/9/2020

الفصل الثالث

مقارنات حوادث الطرق مع

الإصابات الجسدية

الفصل 3: مقارنات حوادث الطرق مع الإصابات الجسدية

في هذا الفصل الثالث، السياقات الديموغرافية والاجتماعية والاقتصادية لكبيك والجزائر سيتم عرضها لتحديد موقع بيانات حوادث الطرق.

سيتم استخدام البيانات التاريخية والاتجاهات الناشئة عنها لمقارنة حوادث الطرق بشكل كاف بين عامي 2000 و2010 في كبيك والجزائر سيتم تحليل الوفيات والوفيات بسبب، ومشاركة السائقين في حوادث الإصابة الجسدية وفقاً للفئة العمرية والجنس ونوع المستخدم وخصائص السائق المتورط في الحادث.

1- مقارنة تطور الخصائص الديموغرافية والاجتماعية-الاقتصادية

قبل إجراء مقارنات بين كبيك والجزائر فيما يتعلق بالحوادث المرورية، من المهم رسم صورة ديموغرافية واجتماعية اقتصادية موجزة عن هاتين المنطقتين هذا ما يسمح بإلقاء نظرة عامة على الظاهرة وبالتالي وضع السياق الأفضل للاختلافات بينهما.

تمتد فترة المقارنة بشكل أساسي من 2000 إلى 2010 من أجل تناسق البيانات المتاحة عن الإصابات الجسدية لحوادث الطرق.

1.1- تطور المجتمعات السكانية والاتجاهات الديموغرافية من 2000 إلى 2010

على الرغم من أن الفترة التي تمت دراستها كانت قصيرة نسبياً، فقد ازداد عدد سكان كيبك والجزائر بين عامي 2000 و2010، وقد تقدمت البنية العمرية، ولكن بشكل أسرع في الجزائر. ارتفع عدد سكان مقاطعات كيبك، التي يبلغ عدد سكانها 7.4 مليون نسمة في عام 2000¹، إلى 7.9² مليون في عام 2010، وهو ما يمثل زيادة بنسبة 7.8 ٪ بينما عدد السكان المقيمين في الجزائر عام 2010 ارتفع بمقدار 0.87 مليون نسمة، بمعدل نمو طبيعي بلغ 2.04٪.

على الرغم من أن هذا المعدل يعتبر مرتفعاً مقارنةً بالمستوى الذي لوحظ في العقد الأول من القرن الحادي والعشرين (سنوات 2000) حيث قدر بـ 1.48٪ ليرتفع تدريجياً إلى غاية 2.04٪، حسب المركز الوطني للإحصاء.³

يعرض الجدولين رقم 3 و4 المؤشرات الديموغرافية المستخدمة لتفصيل هذه الزيادة في عدد السكان في كل بلد، زادت خصوبة المرأة من 1.43 إلى 1.71 من إجمالي معدل الخصوبة في كيبك من 2000 إلى 2010، في حين انخفضت مؤشرات الخصوبة في الجزائر إلى أدنى مستوياتها حسب تقرير الديوان الوطني للإحصائيات (المسح الجزائري حول صحة الأسرة 2006، 2002) رغم ذلك فإن الزيادة الطبيعية في الجزائر تبقى الأعلى مقارنة مع مقاطعات كيبك، كما هو موضح في الشكل التالي:

الجدول رقم 3: تطور مؤشر الخصوبة ومتوسط العمر عند الولادة (AMA)

السنة المؤشر	1999	2002	2005	2008	2010
I.S.F	4.5	2.48	2.56	2.81	2.87
AMA(السنوات)	29.5	32	31.9	31.9	31.7

المصدر: المركز الوطني للإحصاء، 2012.

¹ Institut de la statistique du Québec (2006, 28 septembre)

² Institut de la statistique Québec, 2013

³ المركز الوطني للإحصاء، 2011.

معدل الوفيات يمثل متوسط العمر المتوقع عند الولادة، مما يمكننا من تلخيص وفيات السكان من حيث الهجرة، فإن صافي الهجرة الدولية أعلى في كيبك، على الرغم من انخفاضه، إلا أنه ازداد بين عامي 2000 و 2010 في كيبك ومع ذلك، تفقد كيبك السكان أكثر في 2000 منه في 2010.

الجدول 4: الاتجاهات الديموغرافية، كيبك والجزائر، 2000 و 2010

كيبك		الجزائر		
2010	2000	2010	2000	
7 975 559	7 356 951	/34.452.759 2008	/10 ⁶ *30.5 2008	إجمالي عدد السكان
1.71	1.43	2.87	(1999)4.5	ISF
79.4	76.0	75.5	71.5	امل الحياة رجال
83.6	81.8	77.0	73.4	عند الولادة نساء
44207	28557	/	/	صافي الهجرة الدولية ⁴

المصدر: الهيئة الكندية للإحصاء: السكان: الجدول 051-0001؛ الخصوبة: الجدول 102-4505؛ المركز الوطني للإحصاء، الجزائر.

لدى كيبك بنية عمرية أقدم من الجزائر حيث مرت خلال عام 1946 إلى عام 1964، ما يسمى بفترة طفرة المواليد بعد الحرب baby-boom، كانت أكثر وضوحًا في كيبك، أدى إلى ظهور نسبة أكبر من الأشخاص الذين ولدوا في هذه الأجيال، أما الجزائر فقد

Sources : Statistique Canada : Population : tableau 051-0001; Fécondité : tableau 102-4505; Espérance de vie : tableau 102-4505 et publication 84-537-X au catalogue; Migration internationale : 051-0011 (Calcul de l'auteur); Migration interprovinciale : 051-0018.

مرت بهذه الطفرة بعد الإستقلال أي بعد 1962 وسرعان ما عادت مرة أخرى بعد العشرية السوداء) جداول الملحق 10 توضح أهم المؤشرات الديموغرافية) يوجد في الجزائر عدد أكبر من السكان في الفئات العمرية الأصغر.

2.1- التوزيع الجغرافي للسكان

بالإضافة إلى معرفة سكان كل منطقة، فإن توزيعهم في انحاء البلاد مهم عند دراسة حوادث الطرق. عدد الحوادث أكبر في المناطق المأهولة، وبالتالي اين تكون الكثافة السكانية كبيرة. يوجد في كيبك والجزائر توزيعات متشابهة إلى حد ما في مناطق كل منهما، على الرغم من أن الجزائر تتمتع بكثافة إجمالية أعلى كما هو موضح وملخص في الجدول التالي، ويعد تعداد سكان كيبك هو الثاني من حيث العدد بعد أونتاريو. يعيش معظم السكان في المناطق الحضرية بالقرب من نهر سانت لورانس بين مونتريال، وهي أكبر مدنها، ومدينة كيبك. أما المناطق الوسطى الشمالية من المقاطعة فهي قليلة السكان ويقطنها في المقام الأول من شعوب أميركا الأصليين⁵. كما وزع سكان الجزائر بشكل غير متساو إطلاقا على الأراضي الإقليمية، يعيش 91% من السكان على طول ساحل البحر الأبيض المتوسط بنسبة 12% من إجمالي مساحة الأراضي في البلد. تمثل الولايات ال 12 ذات الكثافة الأقل من 20 ساكن لكل كيلومتر مربع (الجلفة، الأغواط، الوادي، النعامة، البيض، ورقلة، غرداية، أدرار، بشار، تمنراست، إليزي وتتدوف) 89% من مساحة البلد لكن بالكاد تمثل 13% من السكان⁶.

⁵ http://www.stat.gouv.qc.ca/publications/referenc/quebec_stat/ter_ter/ter_ter_2.htm 12/04/2020

⁶ المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات، 2010.

أما الولايات الـ 36 الأخرى، التي يزيد كثافتها عن 20 ساكن في كل كيلومتر مربع، وكلها تقع في شمال البلاد، فهي تمثل 11% من مساحة البلد (حوالي 240 ألف كم²) وتمثل 87% من السكان⁷.

يعيش 45 في المائة من السكان في المناطق الحضرية، يستمر التحضر على الرغم من الجهود الحكومية الرامية إلى تثبيت الهجرة إلى المدن. يعيش حاليا 24,182,736 جزائريا في المناطق الحضرية، بينما يعيش نحو 1,5 مليون بدوي في المنطقة الصحراوية.

الجدول 5: الكثافة السكانية والمساحة الإجمالية، كيبك والجزائر 2000 و2010

كيبك		الجزائر		
2010	2000	2008	1998	
5.84	5.39	15.10	12.38	الكثافة السكانية الإجمالية
7 975 559	7356951	35978000	29507000	عدد السكان الإجمالي
1 365 128		2382000		المساحة الإجمالية (كم ²)

المصدر: الهيئة الكندية للإحصاء سنة 2013، المكتب الوطني الجزائري للإحصاء، 2010.

⁷<https://ar.wikipedia.org/wiki/%D8%AC%D8%B2%D8%A7%D8%A6%D8%B1%D9%8A%D9%88%D9%86>
12/04/2020

3.1- الوضعية الاقتصادية

الاضاع الاقتصادية في كيبك والجزائر مختلفة تمامًا. رغم انه حسب الهيئات والمصادر الحكومية فكلاهما فيهما معدلات البطالة منخفضة نسبيا، وتعتمد الجزائر على نظام المحروقات الذي يدر أكثر من 92 بالمائة من عائدات الصادرات، أما اقتصاد كيبك فهو في تقدم، والذي يعتمد بشكل أساسي على الأسواق والاقتصاد المفتوح. في سنة 2009، وصل الناتج المحلي الإجمالي في كيبك إلى 32,408 دولار أمريكي للفرد، كما أن تعادل القدرة الشرائية تضعها بجانب اليابان وإيطاليا وإسبانيا، ولكنه يظل أقل من المعدل الكندي العام والذي يصل إلى 37,830 دولار أمريكي للفرد الواحد⁸. صُنّف اقتصاد كيبك كأكبر 37 اقتصاد في العالم بجانب اليونان، وصنف كأكبر 28 اقتصاد في ناتج محلي إجمالي للفرد الواح، بينما الدخل الفردي في الجزائر سنة 2000 قدر ب 1650 دولار أمريكي⁹ للفرد ليتضاعف أكثر من اربع مرات ليبلغ 7500 دولا أمريكي سنة 2010 مع احتياطي 150 بليون دولار¹⁰.

4.1- الاتجاهات التاريخية لتقرير حوادث الطرق الجسدية

قبل تقديم تحليلات تقييمات حركة المرور على الطرق في كيبك والجزائر للعشرية 2000-2010، من المهم العودة إلى السجلات الأولى للوفيات بسبب حوادث الطرق. إن متابعة التطور بمرور الوقت يجعل من الممكن فهم الوضع الحالي بشكل كاف مع العلم أنه في كثير من الأحيان يعتبر استمرارية الماضي..

⁸ INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC, Le bilan démographique du Québec, Québec, Institut de la statistique du Québec, 2017, 176 p.

⁹ http://www.laits.utexas.edu/arabic/firstsecond/refugees_docs/bbcallfiles/algeria.html consulté le 05/03/2020.

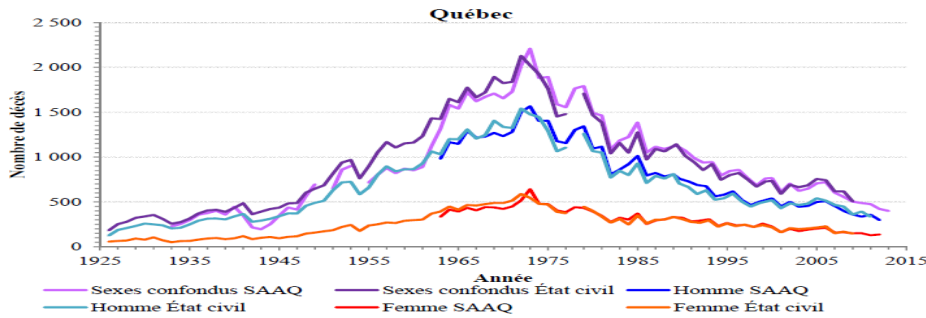
¹⁰ http://www.muqatel.com/openshare/Behoth/Dwal-Modn1/Algeria/Sec05.doc_cvt.htm consulté 05/03/2020.

على الرغم من أنها كانت موجودة منذ وصول السيارة في بداية القرن الماضي، إلا أن وفيات حوادث الطرق لم تتم ملاحظتها دائماً بنفس الأهمية.

على مر السنين، تم إدخال قوانين جديدة تحكم القيادة للحد من مخاطر السائقين والركاب والأشخاص خارج السيارة مثل المشاة وراكبي الدراجات. من بينها، تم وضع قانون مهم في عام 1976 في كيبيك لإجبار ارتداء أحزمة الأمان لجميع ركاب المقاعد الأمامية للمركبات السياحية (1990 لجميع ركاب السيارة)، ظهر الالتزام بتوفير حزام الأمان لجميع الركاب في عام 1971، والذي يتزامن مع بداية انخفاض معدل الوفيات بسبب حوادث المرور في كيبيك¹¹.

بالمقابل أسند المشرع الجزائري قوانين عدة في هذا المجال أهمها رخصة السياقة بالتنقيط إلا أنها لم تطبق إلى يومنا هذا عكس كندا التي باشرت في تطبيقها خلال العشرية الأخيرة من القرن الماضي، الملحق رقم 8 يحدد الشروط المتعلقة بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها في التقنين الجزائري.

وثيقة رقم 01: تبين الإتجاه التاريخي للوفيات بسبب حوادث المرور حسب الجنس ومصدر المعطيات.



État civil : Statistique Canada
SAAQ : Société de l'assurance automobile du Québec

المصدر

¹¹ Le chapitre C-24 est remplacé par le Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2), sauf certaines dispositions qui sont abrogées. 1986, c. 91, a. 674; D. 861-87 du 87.06.03, (1987) 119 G.O. 2, 3494 modifié par D. 1028-87 du 87.06.23, (1987) 119 G.O. 2, 3651; D. 1750-87 du 87.11.18, (1987) 119 G.O. 2, 6485. 1986, c. 91, a. 674.

1.2- الاتجاهات الحالية

1.1.2- حاملي رخص السياقة في كيبك:

توضح الوثيقة رقم 2 الهرم العمري لكل 100000 حامل رخصة سياقة خلال عامي 2000 و2010. في كيبك، كما هو الحال بالنسبة للعدد الإجمالي للسكان، نلاحظ شيخوخة في عمر حاملي رخص السياقة بين 2000 و2010، كما نلاحظ أيضاً أنه توجد نسبة كبيرة من السائقين لكلا الجنسين تزيد أعمارهم عن 45 سنة.

من جهة أخرى تبين الوثيقة أن النساء اللواتي تتراوح أعمارهن بين 15 و19 سنة حصلن على حصة أكبر قليلاً في عام 2010 مقارنة بعام 2000 بالنسبة لكيبك.¹²

في حين كانت الجزائر تمتلك نسبة أعلى من حاملي الرخصة في الفئات العمرية الأخرى باستثناء الذين تتراوح أعمارهم بين 20 و24 عاماً أين يتواجد هؤلاء الحائزين على الرخصة أيضاً في كلا المنطقتين في عام 2000. وفي عام 2010، بصفة الحاملين للرخصة قد زادت أعمارهم بعشر سنوات، نرى أن حصة حاملي الرخص من 45 إلى 49 عاماً متشابهة بين المنطقتين، في حين أن كيبك بها عدد أكبر نسبياً من كبار السن من الجزائر ابتداء من سن 50 عاماً، في الفئة العمرية تحت سن 45 عاماً،¹³ يوجد في الجزائر عدد أكبر نسبياً من الموجود في كيبك، وفي كل فئة من الفئات العمرية.

بشكل عام، نلاحظ أن كيبك لديها بنية عمرية لحاملي رخصة القيادة أقدم من الجزائر.

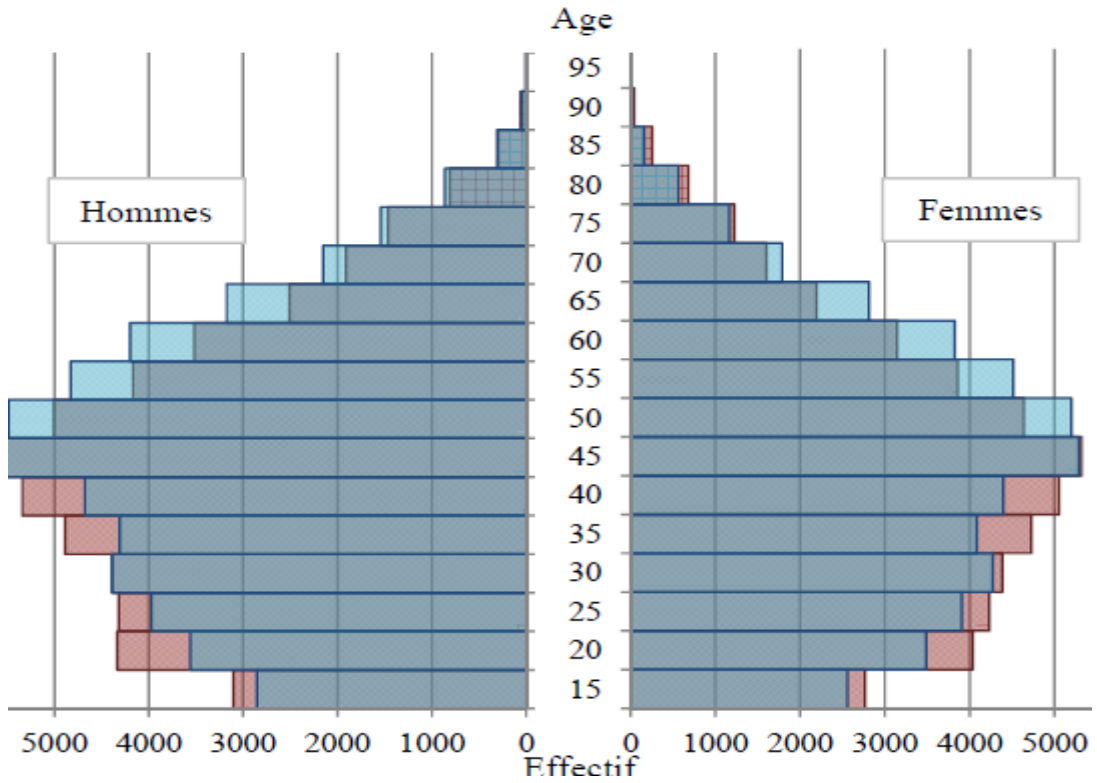
¹² مؤسسة تأمين السيارات بكيبك، 2011.

¹³ بتطبيق العلاقة التناسبية الطردية بين الحاصلين على رخص السياقة وعلى السكان حسب الفئات العمرية في كل من الجزائر وكيبك.

نلاحظ أن قاعدة الهرم السكاني الخاص بحاملي رخص السياقة تتطوق من السن 14 تماما لكلا الجنسين، كون الشباب المنتمي لتلك الفئة العمرية الحصول على رخصة سياقة، كما جاء موضحا بما التالي:

*Au Québec, les jeunes âgés de 14 et 15 ans peuvent être titulaires d'un permis de conduire pour les mobylettes.

الوثيقة 2: الهرم العمري لحاملي رخصة القيادة لكل 100000 حامل رخصة



المصدر: مؤسسة تأمين السيارات بكيبك، 2011.

يعرض الجدول التالي إجمالي عدد حاملي رخصة القيادة في عامي 2000 و2010 في كيبك

(أما الجزائر فالإحصائيات غير متوفرة)

الجدول رقم 06: إجمالي عدد حاملي رخصة القيادة في عامي 2000 و2010 في كيبك

كيبك				
المتغير	2010	2000		
+ 10 %	3 238 478	2 903 356	ذكور	السكان
+ 10 %	3 335 447	3 042 664	إناث	(16 سنة و أكثر)
+ 11 %	2 725 336	2 453 590	ذكور	الحاملين لرخصة القيادة
+ 17 %	2 527 369	2 154 124	إناث	(16 سنة و أكثر)
+ 27 %	5 913 850	4 660 947		عدد المركبات المتحركة
-0,3 %	84,2 %	84,5 %	ذكور	معدل الحيازة على
+5,0 %	75,8 %	70,8 %	إناث	رخصة السياقة ¹⁴
+11,2 %	89,6 %	78,4 %		درجة المكننة ¹⁵

المصدر: هيئة الإحصاء الكندية، SAAQ

14

$Taux\ de\ titularisation = \frac{Nombre\ de\ titulaires\ de\ permis\ de\ conduire\ de\ 16\ ans\ et\ plus}{Population\ de\ 16\ ans\ et\ plus} \times 100\ %$

$Degré\ de\ motorisation = \frac{Nombre\ de\ véhicules\ en\ circulation}{Population\ de\ 16\ ans\ et\ plus} \times 100\ %$

15

2.1.2- الوفيات بسبب حوادث الطرق

يتم استخدام العديد من المؤشرات في الأدبيات (الدراسات السابقة) لوصف ومقارنة تقارير حركة المرور على الطرق بمرور الوقت وبين مناطق مختلفة.

هناك ستة أنواع رئيسية: الأعداد المطلقة وخمسة أنواع من المعدلات، البسط منها هو عدد الجرحى أو الأشخاص المتوفين والمقام السكان، حاملي رخص القيادة، والمركبات المتداولة، وإجمالي عدد الحوادث المتسببة في أضرار جسدية أو عدد الكيلومترات المقطوعة.

تسمح هذه المؤشرات معًا لكتابة تقرير حركة المرور بطريقة متكاملة إلى حد ما (شرح وتبسيط المعدلات متواجد في الدراسات السابقة) ومع ذلك، ليست جميع المعلومات متاحة أو مفيدة لغرض هذه الدراسة خاصة فيما يخص الإحصائيات المقدمة من طرف وزارة النقل الجزائرية.

يعد معدل الوفيات والجرحى لكل كيلومتر يتم قطعه هو المؤشر الأنسب لإجراء المقارنات بين المناطق المختلفة، لأنه يلغي الاختلافات في استعمالات السيارات، ولكن المعلومات عن الكيلومترات المقطوعة هي مجرد تقدير تقريبي لجميع السكان، دون التمييز بين الأعمار المختلفة أو نوع رخصة القيادة للسائق، لذلك لا يمكننا استخدام هذا المؤشر¹⁶.

تُظهر الأنواع الخمس من المعدلات المستخدمة لحساب وفيات حوادث الطرق ارتفاع معدل الوفيات في الجزائر مقارنة بكيبك، لكل من سنة 2000 وسنة 2010.

MAAG U., LABERGE-NADEAU C., CÉDRAS L. et al. 1999. « Performance at licensing examinations and crash rates over the first three years of new licensing in Quebec », 43e proceedings annuel, Association for the advancement of automobile medicine, p.187-201.

يختلف مستوى المعدلات وحجم الاختلاف بين أنواع القواسم المستخدمة، ولكن الاستنتاج يبقى كما وهو عند مقارنة معدلات الوفيات حسب السكان بين المنطقتين، تكون الوفيات بنسبة زائدة في الجزائر.

لمزيد من التحليل للوفيات الناجمة عن حوادث الطرق، سيتم النظر فقط في المعدلات التي تستخدم عدد السكان حسب المقاطعة وعدد حاملي رخص القيادة، يسمح هذان النوعان من المعدلات بإعطاء تفاصيل أكثر عن الوفيات والوفيات بسبب (la létalité كما تم تعريفها في الدراسات السابقة) حسب الجنس والعمر ونوع رخصة القيادة، ومع ذلك، سيتم استخدام حاملي رخصة القيادة فقط لتحليل وفيات والوفيات بسبب (la létalité) للسائقين المتورطين في حوادث الطرق، يسمح هذا القاسم بربط الأرقام والمعدلات بصفة جيدة.¹⁷

الجدول 07: مقارنة عدد الوفيات لكل 100.000 نسمة، 10000 مركبة في حالة سير، مليار كيلومتر مقطوعة، 10000 حادث مرور شخصي بين كيبك والجزائر، 2000 و2010.

كيبك		الجزائر		
2010	2000	2010	2000	
487	766	3660	4025	عدد الوفيات
6.2	10.5	10.17	13.64	عدد الوفيات لكل 100000 نسمة
9.2	16.6	/	/	عدد الوفيات لكل 100000 حامل لرخصة السياقة
8.1	16.4	5.91	13.66	عدد الوفيات لكل 10000 سيارة في حالة سير
/	9.1	/	/	عدد الوفيات لكل مليار كيلومتر مقطوع
14.9	22.4	111.33	112.52	عدد الوفيات لكل 1000 حادث شخصي في السير

المصدر: SAAQ هيئة الإحصاء الكندية، مركز الوقاية والأمن عبر الطرقات.

¹⁷ RAMAGE-MORIN, P. L. 2008. « Décès dus aux accidents de véhicules à moteur ». Rapports sur la santé, Statistique Canada.P8.

3.1.2- الوفيات والإصابات بشكل عام

كما كان الحال منذ عدة سنوات، فإن معدلات الوفيات في الجزائر أكثر منها في كيبك، بين عامي 2000 و2010، لم يكن الانخفاض في معدلات الجزائر ثابتاً دائماً، ولكن مع ذلك تابع الانخفاض المستمر (سياسة منتهجة فيما يخص حوادث المرور)، على عكس تلك الموجودة في كيبك، حيث تم تأكيد الإنخفاض في معدلات الوفيات في كيبك خاصة خلال عام 2006¹⁸.

لا يزال الفرق في معدل الوفيات بين البلدين، على الرغم من التذبذب من سنة إلى أخرى، يبقى في نهاية الفترة التي تم تحليلها في الفصل الرابع.

كانت ولا تزال وفيات حوادث الطرق في الجزائر، لديها معدلات أكثر من تلك الموجودة في كيبك. من خلال تحليل الفئات المختلفة للإصابات، تظهر الوفيات الإجمالية تقاطعاً بين المنطقتين لأن معدل الإصابات الطفيفة ارتفع من عام 2001 إلى عام 2005 قبل الملاحظة، في عام 2010، معدلات مماثلة لعام 2000.

في الجزائر، انخفضت معدلات الاصابات، خلال فترة التحليل (2000-2010) ومع ذلك، تفوق معدلات الإصابات مقارنة بمقاطعات كيبك، نظراً لأن الاصابات الإجمالية تتأثر بشكل أساسي بإصابات خفيفة وصغرى وطفيفة، حسب تقسيماتها في كيبك (des blessures légères, mineures et minimes). ولذلك ينبغي إيلاء اهتمام خاص لمقارنات الوفيات بسبب الإجمالية بمرور الوقت، وينبغي زيادة الاعتماد على البيانات المتعلقة بالإصابات الشديدة. من أجل محاولة تحديد مفهوم هذا التقاطع بشكل أكثر دقة، سيتم تقسيم معدلات الاعتلال المختلفة، في الأقسام التالية، حسب الجنس والعمر وفئة المستخدم.

¹⁸ Institut de la statistique Québec, 2010

الجدول 08: عدد الوفيات والإصابات بسبب حوادث الطرق، كبيك والجزائر، 2000-2010

كبيك				الجزائر			السنة
عدد الضحايا	اصابات خفيفة	اصابات خطيرة	عدد الوفيات	عدد الضحايا	عدد الجرحى	عدد الوفيات	
47 569	42 935	3 868	766	55531	51506	4025	2000
43 824	41 043	2 293	488	56095	52435	3660	2010

المصادر: كبيك SAAQ ، مركز الوقاية والأمن عبر الطرقات

يجمع الجدول 08 الأعداد المطلقة للضحايا في المنطقتين بين عامي 2000 و2010. على الرغم من أن الأرقام المطلقة أقل في كبيك، إلا أن المعدلات أعلى لأن عدد السكان أكبر في الجزائر، باعتماد العلاقة التناسبية من أجل القراءة الصحيحة للمعطيات ولا يمكن الحكم والمقارنة من خلال المعطيات الخامة.

ملخص:

كان الهدف الرئيسي من هذا الفصل هو تحديد الاختلافات الأكثر أهمية بين كيبك والجزائر وبشكل أكثر تحديداً لتحديد المجموعات المحددة أين توجد الاختلافات الهامة وكذلك الخصائص التفاضلية للإصابات الشخصية في حوادث المرور على الطرق. في البداية، كما رأينا في الأقسام السابقة، فإن الاختلافات في الوفيات والوفيات بسبب حوادث الطرق بين كيبك والجزائر لا تقتصر على خاصية أو مجموعة محددة. لوحظت الاختلافات بين جميع المتغيرات. ومع ذلك، فإن الاختلافات ليس لها نفس الحجم، لكنها تبقى طوال الفترة المعنية بالتقرير. تظهر مجموعات معينة فروقاً أكثر أهمية ويجب تحليلها بمزيد من التفصيل في الفصل التالي ومن المهم إيجاد الحلول الممكنة لحل هذه المشكلة. للقيام بذلك، يحلل الفصل التالي المعطيات الخاصة بحوادث المرور في كل من كيبك والجزائر كل على حدة حسب توفر المعطيات.

الفصل الرابع

عرض وتحليل ومناقشة بيانات الدراسة

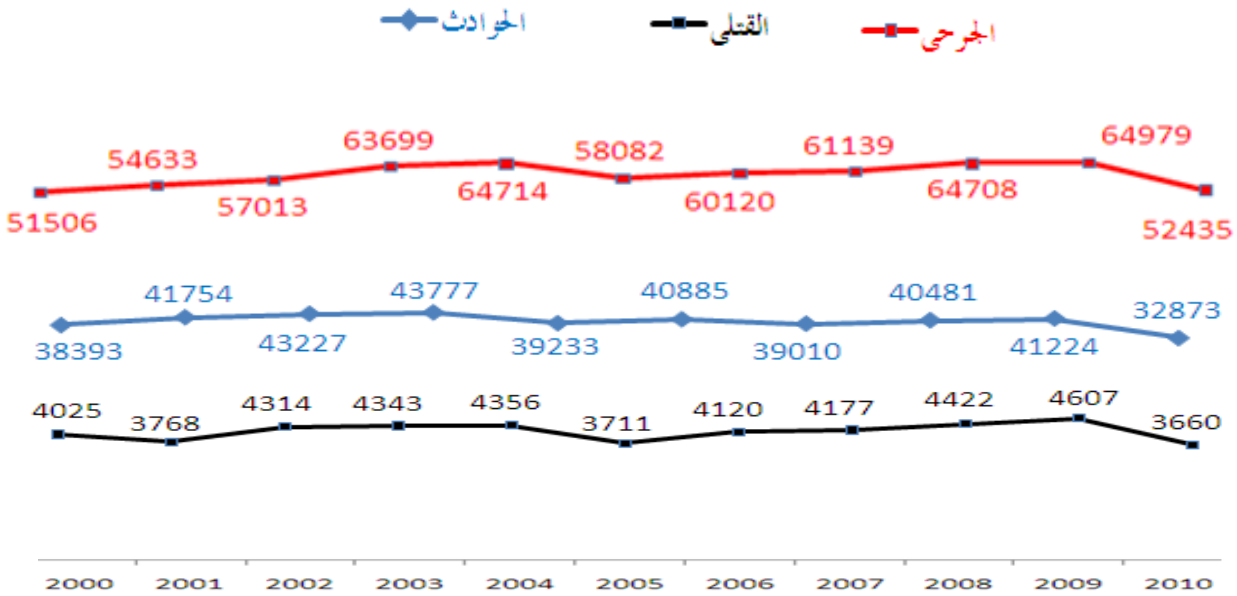
الفصل الرابع: عرض وتحليل ومناقشة النتائج

في هذا الفصل الرابع سنقوم بعرض وتحليل النتائج عن طريق المجدول Excel كل على حدى، حيث نبدأ بعرض المعطيات الخاصة بالجزائر كونها شاملة بعض الشيء عكس المعطيات المحصل عليها من شركة تأمين السيارات بكيبك (SAAQ) الدقيقة والتي تساعد الباحث في التحليل المناقشة.

أولاً: تحليل المعطيات الخاصة بالجزائر

1. حصيلة الحوادث والضحايا خلال الفترة (2000-2010):

وثيقة رقم 04: منحنى بياني للتغير السنوي لعدد الحوادث والضحايا خلال الفترة 2000-2010



المصدر: مركز الوقاية والأمن عبر الطرقات، 2011.

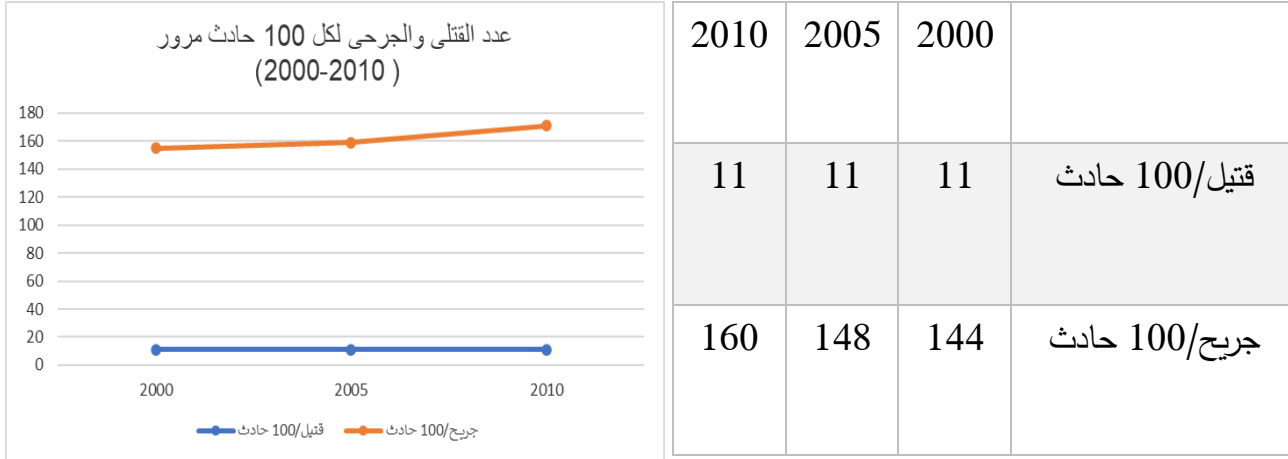
من خلال الجدول (الملحق -أ-) والمنحنى البياني (الوثيقة رقم 4)، يتضح أنه خلال الفترة 2000-2010 تم تسجيل ارتفاع عدد الحوادث وعدد الضحايا (القتلى والجرحى) باستثناء سنتي تطبيق قانون المرور (2005 و2010):

- ارتفع عدد الحوادث خلال هذه الفترة بمعدل 0.78% سنويا، حيث وصل هذا العدد إلى 41224 حادثا خلال السنة 2009، وتم تسجيل أعلى نسبة من الحوادث خلال هذه الفترة في السنتين 2000 و2002 بـ: 13.06% و8.75% على التوالي. كما نلاحظ أن خلال السنين 2010 و2005، تم تسجيل انخفاض محسوس بـ: 20.26% و10.38% على التوالي، ويعود هذا الانخفاض في عدد الحوادث إلى تطبيق قوانين المرور الجديدة.
- بالنسبة لعدد القتلى فكان يتذبذب خلال الفترة 2000-2010 بين الارتفاع والانخفاض، حيث وصل هذا العدد خلال السنة 2009 إلى 4607 قتيلًا، وتم تسجيل أعلى نسبة من الوفيات خلال السنتين 2002 و2006 بـ: 14.49% و11.02%. وتشير الإحصائيات أنه خلال السنوات 2001، 2005 و2010 (بداية تطبيق قوانين المرور الجديدة في كل سنة) تم تسجيل انخفاض محسوس في عدد القتلى بـ: 6.39%، 14.81% و20.5%.
- أما فيما يخص عدد الجرحى فارتفع خلال هذه الفترة بمعدل 2.12% سنويا، حيث تم تسجيل أكبر عدد من الجرحى خلال هذه الفترة في السنة 2009 بـ: 64979 جريح. ونلاحظ أن السنتين 2005 و2010 سجلت انخفاض محسوس في عدد الجرحى بـ: 10.25% و19.30% على التوالي.

2. خطورة حوادث المرور:

1.2 عدد القتلى والجرحى لكل 100 حادث:

جدول رقم 10 تغير مؤشر خطورة القتلى والجرحى خلال الفترة 2000-2010



المصدر: مركز الوقاية والأمن عبر الطرقات، 2011.

من خلال الجدول أعلاه، نلاحظ أن مؤشر خطورة القتلى مستقرا عند 11 قتيلا لكل 100 حادث (حسب مركز الوقاية والأمن عبر الطرقات) (في الفترة 2000-2010) كما نلاحظ أن مؤشر خطورة جرحى حوادث المرور يرتفع باستمرار خلال الفترة 2000-2010، حيث انتقل من 144 جريح لكل 100 حادث إلى 160 جريح لكل 100 حادث.

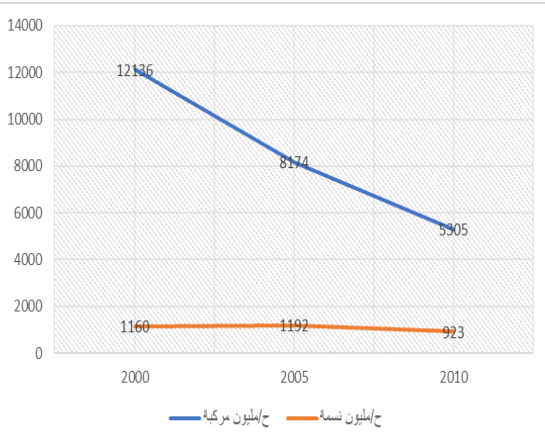
2.2- نسبة عدد الحوادث والضحايا إلى عدد المركبات والسكان:

1.2.2 عدد الحوادث:

من خلال الجدول رقم (11) نلاحظ أن عدد الحوادث لكل مليون مركبة انخفض من 12136 سنة 2000 إلى 8147 سنة 2005 ليستمر في الإنخفاض إلى

غاية 5305 حادث لكل مليون مركبة حسب إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات، كما نلاحظ أنه لا يوجد ارتباط بين عدد الحوادث لكل مليون مركبة من جهة، وعدد الحوادث لكل مليون نسمة من جهة أخرى، حيث ارتفع هذا المؤشر ارتفاعاً طفيفاً خلال سنوات 2000-2005 من 1160 إلى 1192 حادث لكل مليون نسمة لينخفض بعد ذلك إلى 923 حادث سنة 2010.

جدول رقم 11 تغير نسبة الحوادث إلى المركبات والسكان خلال الفترة 2000-2010



2010	2005	2000	
5305	8174	12136	ح/مليون مركبة
923	1192	1160	ح/مليون نسمة

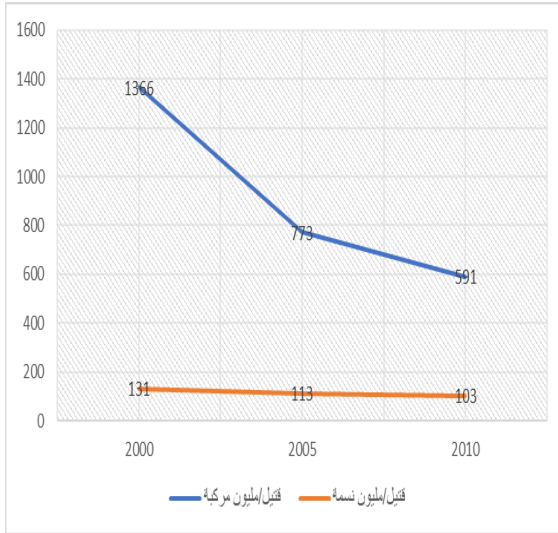
المصدر: مركز الوقاية والأمن عبر الطرقات، 2011.

2.2.2 عدد القتلى:

نلاحظ من خلال الجدول رقم (12) أن عدد القتلى لكل مليون مركبة انخفض تدريجياً من 1366 قتل سنة 2000 إلى 773 قتل سنة 2005 ليستمر في الانخفاض التدريجي إلى غاية 591 قتل سنة 2010، كما نلاحظ أنه توجد علاقة طردية بين عدد القتلى لكل مليون مركبة وعدد القتلى لكل مليون نسمة، حيث انخفض هذا المؤشر من 131 قتل إلى 103

أما عدد القتلى لكل مليون نسمة انخفض من 131 وفاة سنة 2000 إلى 103 حالة وفاة بسبب حوادث المرور لكل مليون نسمة سنة 2010.

جدول رقم 12 تغير نسبة القتلى إلى المركبات والسكان خلال الفترة 2000-2010



2010	2005	2000	
591	773	1366	قتيل/مليون مركبة
103	113	131	قتيل/مليون نسمة

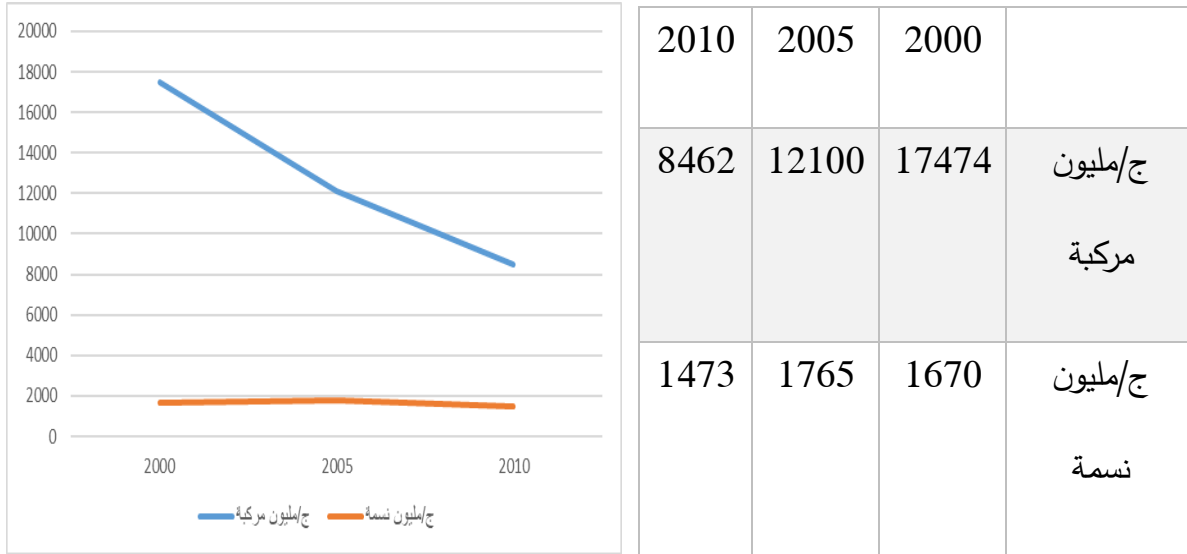
المصدر: مركز الوقاية والأمن عبر الطرقات، 2011.

3.2.2 عدد الجرحى:

من خلال الجدول رقم (13) نلاحظ أن عدد الجرحى لكل مليون مركبة انخفض بنسبة ال 50% خلال العشر سنوات، انطلاقاً من 17474 جريح سنة 2000 إلى 12100 جريح سنة 2005 ليستمر في الانخفاض ليصل إلى 8462 جريح لكل مليون مركبة سنة 2010. بالمقابل نلاحظ أن مؤشر عدد الجرحى لكل مليون نسمة مستقر نسبياً خلال نفس الفترة وبالتالي لا يوجد ارتباط بين المتغيرين، أين سجلنا حسب المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات 1670 جريح لكل مليون نسمة سنة

2000 مع ارتفاع طفيف الى 1765 جريح سنة 2005، لتنخفض مرة أخرى إلى 1473 جريح لكل مليون نسمة سنة 2010.

جدول 13: تغير نسبة الجرحى إلى عدد المركبات والسكان خلال الفترة 2000-2010



المصدر: مركز الوقاية والأمن عبر الطرقات، 2011.

3. تطور الحضيرة الوطنية والنمو الديموغرافي في الجزائر

جدول رقم 14: تطور حضيرة السيارات والنمو الديموغرافي في الجزائر خلال 2000-2010

السنة	عدد السكان	الحظيرة
2000	30 835 000	2 947 517
2001	31 150 000	3 400 000
2002	31 320 000	3 800 000
2003	31 848 000	4 160 000
2004	32 364 000	4 600 000
2005	32 906 000	4 800 000
2006	34 000 000	5 000 000
2007	34 400 000	5 386 726
2008	34 800 000	5 421 626
2009	35 100 000	5 919 726
2010	35 600 000	/

المصدر: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات، 2010.

من خلال الجدول أعلاه نلاحظ أن عدد السكان ارتفع ب 4765000 نسمة بنسبة نمو إجمالية تقدر ب 13.84%، بمعدل نمو 1.4% سنويا، بالمقابل فإن الحضيرة الوطنية للمركبات تضاعفت ب 2972212 مركبة من مختلف الأصناف، بمعدل نمو 50.20% وذلك بين 2000 و 2010 (خلال 10 سنوات فقط).

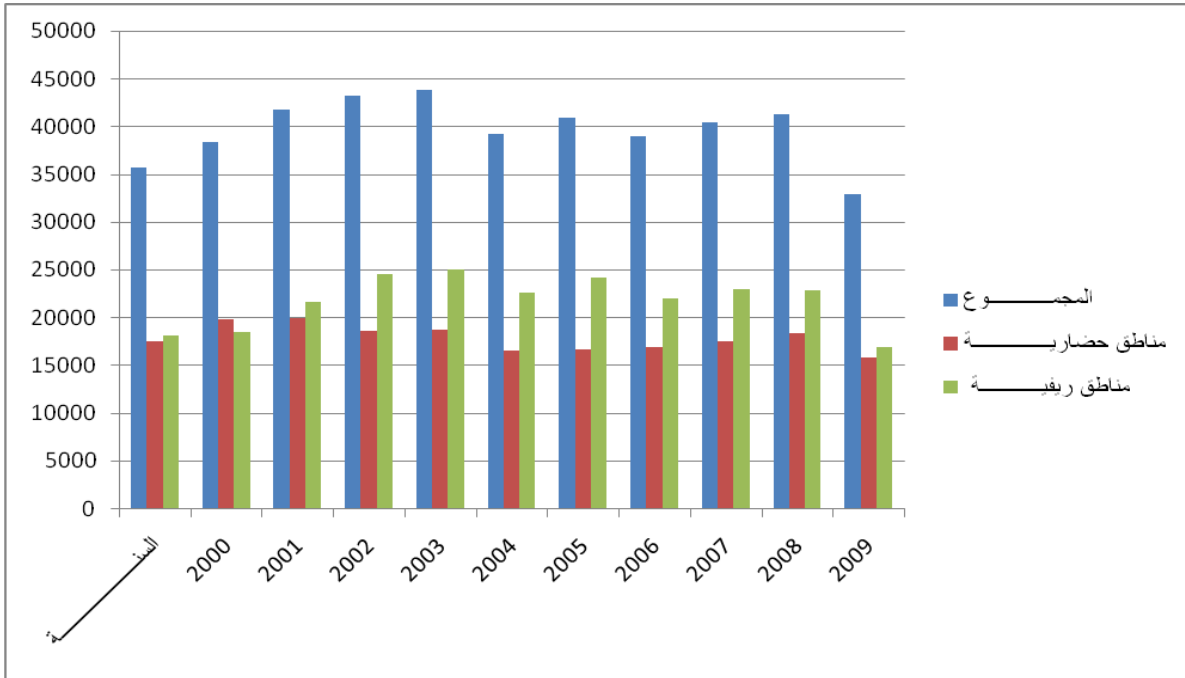
من خلال الدراسة وجدنا أن تضاعف عدد المركبات ونمو عدد السكان لا يؤثر على عدد الضحايا (الجرحى والقتلى) بسبب حوادث المرور.

4. توزيع عدد حوادث المرور بين المناطق الريفية والحضرية خلال 2000-2010

من خلال الجدول رقم 15 (الملحق-أ-) والوثيقة رقم 05، نلاحظ أن عدد حوادث المرور في المناطق الريفية أكثر من عدد الحوادث المرتكبة في المناطق الحضرية، ابتداءً من سنة 2002 إلى غاية سنة 2010، بينما لاحظنا أن عدد الحوادث في المناطق الحضرية أكثر بقليل من عدد الحوادث في المناطق الريفية خلال 2000-2001

كما تجدر الإشارة إلى أن المقاطع السوداء والنقاط السوداء تنحصر كلها في المناطق الريفية وبالتالي تكون أكثر خطورة (حوادث مميتة)، حسب دراسة حالة لولاية باتنة أين أثبتنا أن الإفراط في السرعة والتجاوزات الخطيرة من أهم أسباب الوفيات بسبب حوادث المرور والسبب الأول للوفاة بالنسبة لفئة الشباب، هذه الأسباب يمكن أن تحدث بنسبة أكبر في الوسط الريفي مقارنة بالمدينة، حيث نجد أن الحوادث التي تقع في المدينة تكون أقل خطورة (حوادث مادية). الوثيقة التالية تبين توزيع عدد حوادث المرور بين المناطق الريفية والحضرية خلال 2000-2010

وثيقة رقم 5: توزيع عدد حوادث المرور بين المناطق الريفية والحضرية خلال 2000-2010

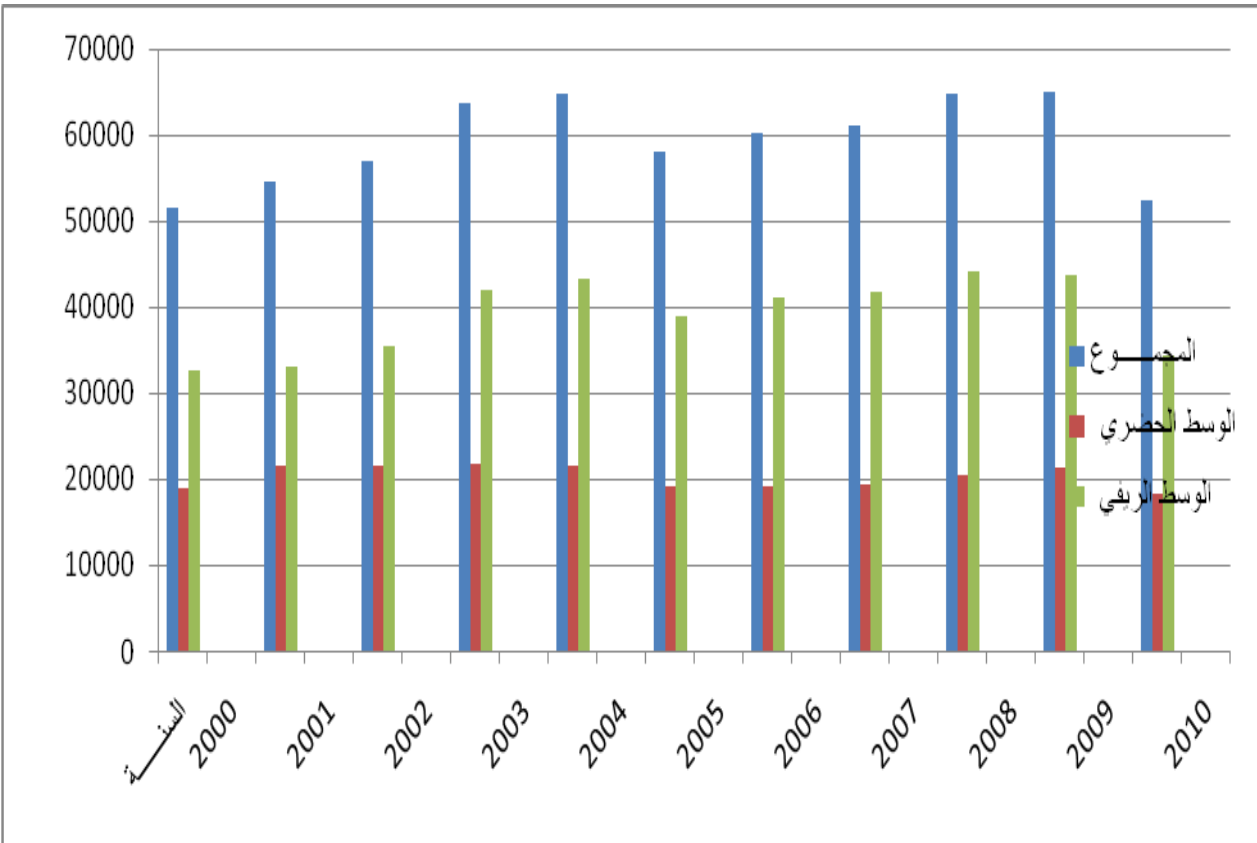


المصدر: مركز الوقاية والأمن عبر الطرقات، 2011.

5. إحصائيات الجرحى جراء حوادث المرور ما بين 2000-2010

من خلال الوثيقة رقم 06 والجدول رقم 16 من الملحق أ- نلاحظ أن إحصائيات عدد الجرحى بسبب حوادث المرور، مرتفعة بنسبة معتبرة في الوسط الريفي مقارنة مع الوسط الحضري خلال الفترة 2000 و2010 (تصل الضعف تارة، وتتجاوز تارة أخرى) ما يثبت تأكيد وتأييد الفرضية التي تطرقنا إليها في الدراسات السابقة عن دراسة الحالة، وأن العلاقة عكسية بين عدد حوادث المرور الجسمانية (قتلى وجرحى) والكثافة السكانية، فكلما انتقلنا إلى الحضر كلما نقص عدد الجرحى والعكس صحيح.

وثيقة رقم 06: إحصائيات الجرحى جراء حوادث المرور ما بين 2000-2010



المصدر: مركز الوقاية والأمن عبر الطرقات، 2011.

6. إحصائيات عدد القتلى جراء حوادث المرور ما بين 2000-2010

من خلال الجدول رقم 17 من الملحق أ- نلاحظ أن: عدد القتلى بسبب حوادث المرور في الوسط الريفي يتجاوز الأربعة أضعاف عدد وفيات الوسط الحضري، خلال المدة 2000-2010، حيث بلغت أقصاها سنة 2009 و2010 ب 3829 قتيل جراء حوادث السير في الوسط الريفي، مقابل

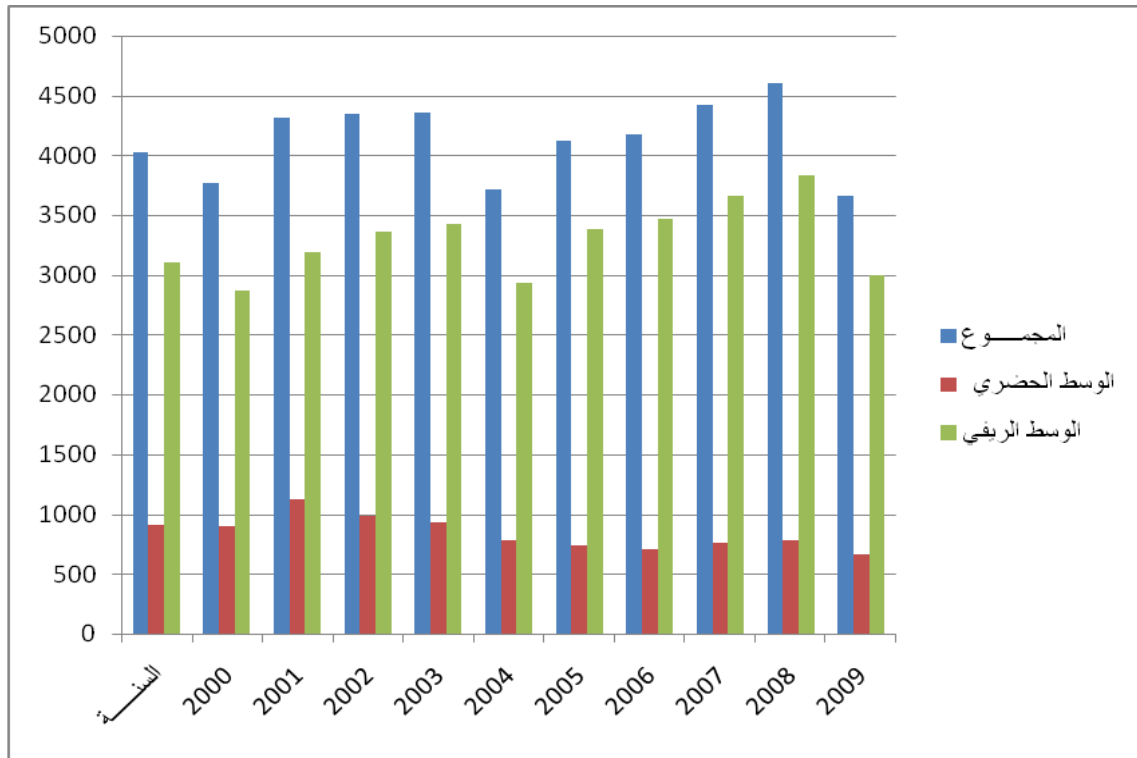
778 قتيل في الوسط الحضري، ما يمثل 20.32 % أي الخمس من إجمالي الوفيات بسبب حوادث المرور، كما جاء موضحاً في الوثيقة رقم 07 و08.

وثيقة رقم 07: الأهمية النسبية لعدد القتلى بين المناطق الريفية والحضرية سنة 2010



المصدر: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات

وثيقة رقم 08: إحصائيات القتلى جراء حوادث المرور ما بين 2000-2010



المصدر: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات، 2010.

1.6 مقارنة عدد القتلي بسبب حوادث المرور حسب التوزيع الثلاثي والشهري لسنتي 2010/2009

1.1.6 مقارنة عدد القتلي بسبب حوادث المرور حسب التوزيع الفصلي لسنتي 2010/2009

يتضح من خلال الجدول التالي أن الثلاثي الثالث يعتبر الأكثر دموية سواء لعام 2009 أو 2010 بتسجيل 1141 وفاة خلال 2010، حيث تكثر الحركة والتنقلات من أجل الإصطياف حيث يتزامن والعطلة الصيفية وبالتالي تزداد درجة الخطورة، بالمطابقة نجد أن: موسم الإصطياف الموافق للثلاثي الثالث من كل سنة يكون الأكثر دموية، مما يتوجب على السلطات المحلية والأمنية، اتخاذ التدابير اللازمة من أجل إنجاح الموسم بأقل عدد ممكن من الخسائر المادية منها والبشرية، وبالتالي الحفاظ على الممتلكات والأرواح بوضع مخططات طوارئ خاصة بأمن الطرقات، وتكون الأولوية للوسط الريفي، كونه الأكثر دموية.

جدول رقم 18: مقارنة عدد القتلي حسب التوزيع الثلاثي لسنتي 2010/2009

الفترة	الثلاثي الأول	الثلاثي الثاني	الثلاثي الثالث	الثلاثي الرابع	المجموع
السنة 2009	951	1108	1466	1082	4607
السنة 2010	765	859	1141	895	3660
الفارق	- 186	- 249	- 325	- 187	- 947
نسبة التغير (%)	- 19.56	- 22.47	- 22.17	- 10.79	- 20.56

المصدر: المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق.

وثيقة رقم 8: مقارنة عدد القتلي حسب التوزيع الثلاثي لسنتي 2010/2009



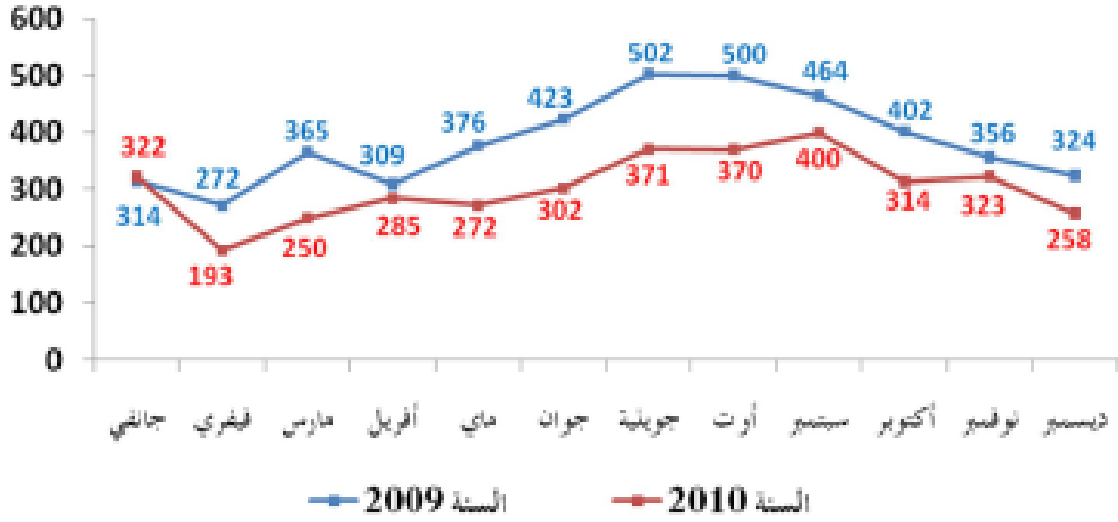
المصدر: المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق

2.1.6 مقارنة عدد القتلي بسبب حوادث المرور حسب التوزيع الشهري لسنتي

2010/2009

من خلال الجدول رقم 18 ملحق -أ- والوثيقة رقم 8: نلاحظ تذبذب في عدد الوفيات بسبب حوادث المرور خلال سنتي 2009، 2010 بمعدل شهري قدر بـ 384 قتيل خلال سنة 2009 مع ارتفاع نسبي مستمر ابتداء من شهر أبريل ليصل أوجه خلال شهر جويلية وأوت ليبدأ العد التنازلي للوفيات ويعود ذلك لفترة الإصطيف وكثرة التنقلات كما سبق وأن تطرقنا لهذه النقطة، بالمقابل نلاحظ إنخفاض طفيف في معدل الوفيات بسبب حوادث المرور لسنة 2010 بمعدل قدر بـ 305 قتيل شهريا، مع نسبة انخفاض معتبرة قدرت بـ 20.56% وبنفس الوتيرة الشهرية مقارنة مع سنة 2009 (ارتفاع نسبة الوفيات ابتداء من شهر ماي إلى غاية شهر سبتمبر).

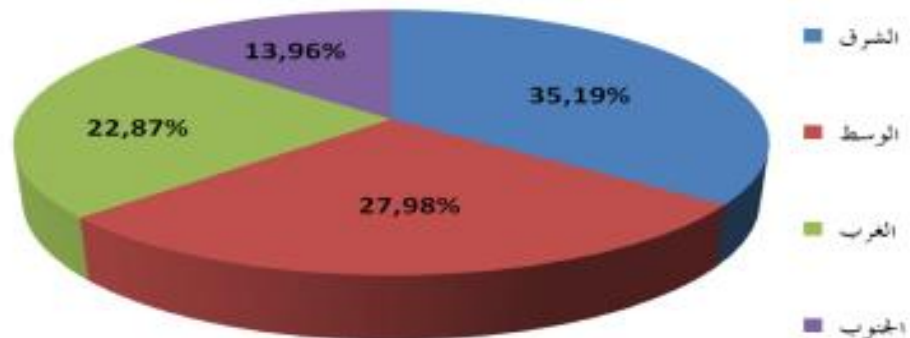
وثيقة رقم 08: مقارنة عدد القتلى حسب التوزيع اشهري لسنتي 2010/2009



2.6 التوزيع الجغرافي لعدد القتلى بسبب حوادث المرور (خلال 2010).

من خلال الجدول أدناه (رقم 19) نلاحظ أن ولايات الشرق الجزائري تحتل الصدارة من حيث الوفيات بسبب حوادث المرور بنسبة تفوق 35%، إعتباره نقطة عبور من جهة ومن جهة أخرى الكثافة السكانية المرتفعة نسبيا، بالإضافة إلى عدد المركبات، مقارنة مع باقي المناطق ويأتي الوسط الجزائري في المرتبة الثانية بنسبة 28%، ولايات الغرب ثالثا بنسبة 23% من إجمالي الوفيات، وفي الأخير الجنوب الكبير ب 511 قتيل بنسبة 13.96%.

وثيقة رقم 9: التوزيع الجغرافي لعدد القتلى بسبب حوادث المرور (خلال 2010).



جدول رقم 19: التوزيع الجغرافي لعدد القتلى بسبب حوادث المرور (خلال 2010).

النسبة (%)	عدد القتلى	المنطقة
35,19	1288	الشرق (أم الوافي، باتنة، بجاية، بسكرة، تبسة، جيجل، سطيف، مكيندة، عنابة، قالمة، قسنطينة، برج بوعريج، الطارف، عنسة، سوق أهراس، ميلة).
27,98	1024	الوسط (الضلع، البليدة، البويرة، تيزي وزو، الجزائر، الجلفة، المدية، المسيلة، بومرداس، تيارت، عين الدفلى).
22,87	837	الغرب (تلمسان، تيارت، سعيدة، سيدي بلعاس، مستغانم، مسكرا، وهران، البيض، تسميلت، العاقبة، عين تموشنت، غليزان).
13,96	511	الجنوب (أدرار، الأغواط، بشار، غرداية، ورقلة، إليزي، تلمسان، الوادي، غرداية).
100.00	3660	المجموع

المصدر: المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق

3.6 إحصاء وفيات حوادث المرور حسب السن والجنس

يتضح لنا من خلال الجدول رقم 20 من الملحق -أ- أن: فئة الكبار هي الأكثر عرضة لحوادث المرور بنسبة تقدر بـ 37.54% من إجمالي عدد القتلى، كونها الفئة النشيطة (فرضية مقترحة لدراسة لاحقة) وبالتالي تكثر تنقلاتها أثناء العمل وكذلك من وإلى مكان العمل، تأتي في المرتبة الثانية فئة الشباب بنسبة 34.83% ثم فئة الأطفال في المرتبة الثالثة بنسبة 27.63%، فيما يخص الجنس فإن فئة الشباب الذكور تمثل نسبة 41.37% من إجمالي الوفيات، وهذا أمر منطقي في مجتمعنا كون أغلبية السائقين من جنس الذكور، بالإضافة الى تنقلاتهم بالنسبة ل المسافات الطويلة التي تحسب عن طريق مؤشر عدد الوفيات بسبب حوادث المرور بالنسبة

لمليون كم مقطوعة كما بينما فئة الأطفال الإناث تمثل نسبة 44.87% من مجموع القتلى الإناث.

وجاءت في المرتبة الأولى للوفيات حسب الفئات العمرية، الفئة العمرية الأقل من خمس سنوات تليها الفئة العمرية [25-29] سنة، حيث تعتبر حوادث المرور السبب الأول للوفاه بالنسبة لهذه الفئة العمرية.

7. التكلفة الكلية لحوادث المرور

إن التكلفة الإجمالية لحوادث المرور لسنة 2000 قدرت ب 35 مليار دينار جزائري ما يعادل 100 مليون دج يوميا (10مليار سنتيم)، حسب تصريح مدير المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات أثناء مداخلته في اليوم البرلماني لدراسة القانون المتعلق بتنظيم حركة المرور وسلامتها وامنها، بأن تكاليف حوادث المرور بلغت سنة 2001 65 مليار دج أي ما يقارب 180 مليون دينار جزائري يوميا، كما ارتفعت حسب ذات المصدر إلى أكثر من 100 مليار دينار أي ما يفوق 270 مليون دينار جزائري يوميا.¹ (جدول رقم 21 من الملحق -أ-).

ما يؤسفنا أن نعلم بحجم الخسائر الإجمالية الحقيقية خلال عشرية من الزمن (2000-2010) التي تتجاوز لا محالة ال 350 مليار دينار جزائري، بالإضافة إلى الخسائر الجسمانية التي لا تقدر بثمن.

¹ تصريح مدير المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق أثناء مداخلته في اليوم البرلماني لدراسة القانون المتعلق بتنظيم حركة المرور وسلامتها وأمنها يوم 2006/04/26، وثيقة صادرة عن المجلس الشعبي الوطني، ص41.

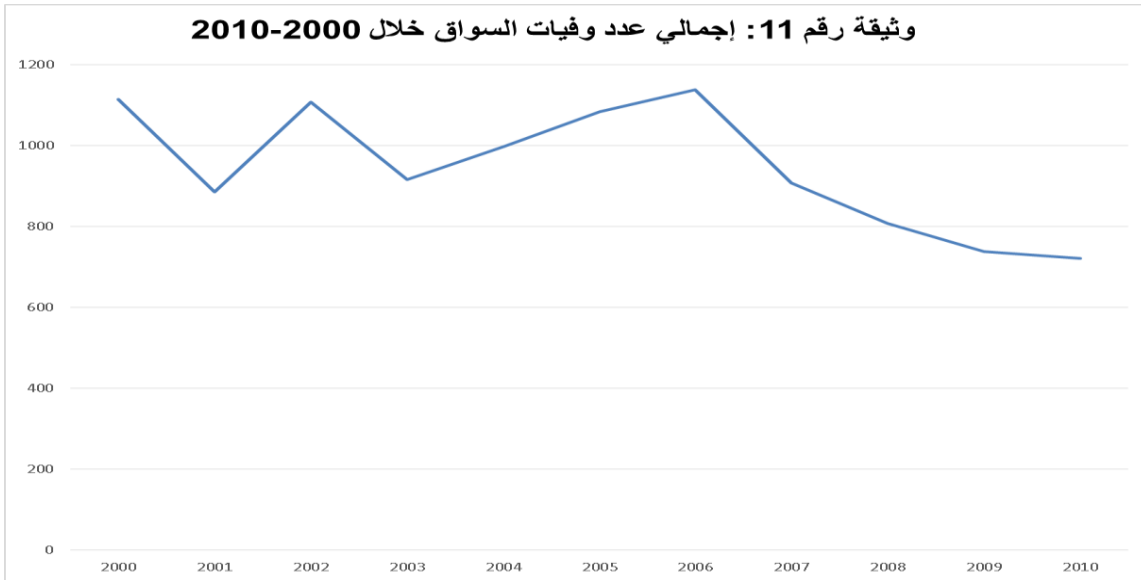
ثانيا: تحليل حوادث المرور ب كيبك 2000 – 2010

بعد تحليل حوادث المرور بالجزائر، سنعرض فيما يلي تحليل حوادث المرور بكيبك خلال نفس الفترة (2000-2010)، ونفس المتغيرات عموما لأن التصنيف مختلف باختلاف الهيئات المسؤولة على الإحصائيات في كل من الجزائر وكيبك، حيث تقوم شركة تأمين السيارات بكيبك la SAAQ بمختلف الإحصائيات المادية والجسمانية منها، بينما تقوم مديريات النقل بالتنسيق مع مديريات الأمن وفرق الدرك بإحصاء الحوادث، والتنسيق مع المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات ووزارة النقل الجزائرية.

1- عدد السائقين المتورطين في حادث حسب نوع الضرر والجنس والعمر، كيبك والمقاطعات الإدارية

1.1- عدد السائقين القتلى حسب الفئات العمرية خلال 2010/2000

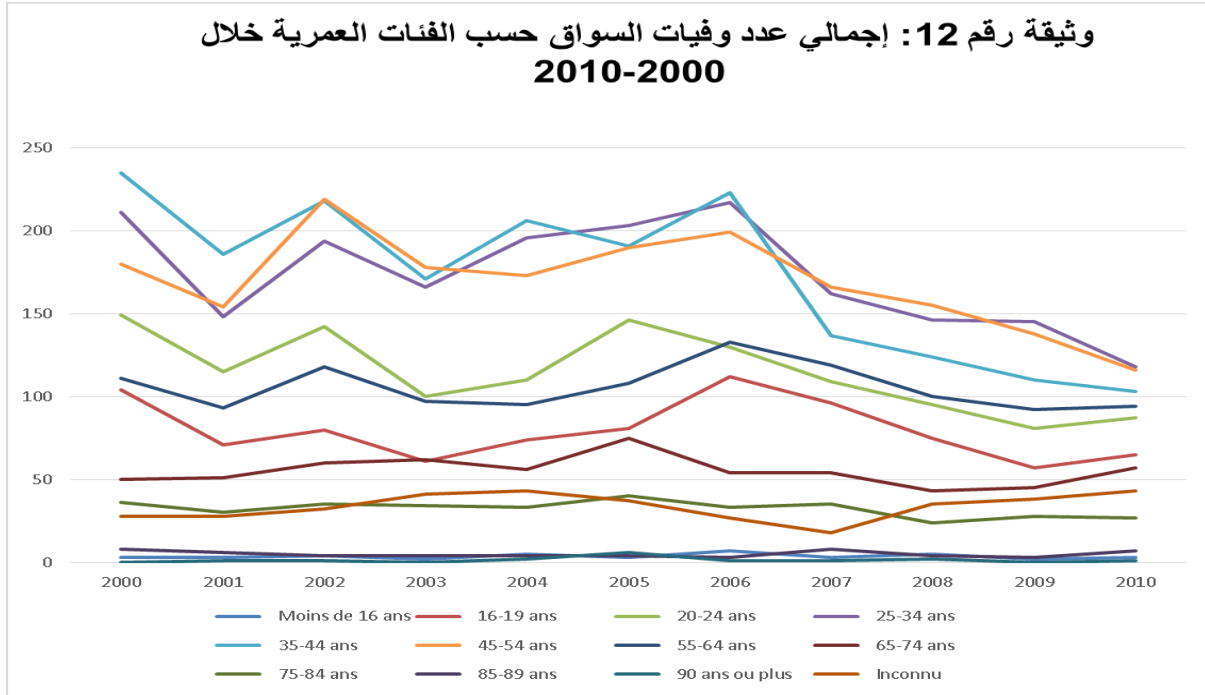
من خلال الجدول رقم 22 من الملحق أ- نلاحظ أن عدد وفيات السواق بسبب حوادث المرور مرتفعة نسبيا خلال سنة 2000 إلى غاية 2005 لتتخفف تدريجيا ابتداء من سنة 2005، حيث بلغ 1139 قتيل جراء حوادث المرور إلى غاية سنة 2010 بحصيلة قدرها 721 وفاة، كما نلاحظ أن الفئات العمرية [20-54] الأكثر دموية بالمقارنة مع الفئات العمرية الأخرى، كونها الفئة العمرية النشيطة.



المصدر: شركة تأمين السيارات ب كيبك

من خلال الوثيقة رقم 12 نلاحظ أن عدد الوفيات مرتفع نسبيا بالنسبة للفئة العمرية 25-54 سنة، خلال سنة 2000-2006 بالمقارنة مع باقي الفئات العمرية وهذا أمر منطقي كونها الفئة النشيطة من السواق، لينخفض عدد الضحايا تدريجيا ابتداء من سنة 2006 إلى غاية 2010 كما جاء موضحا في الوثيقة رقم

11 أعلاه، بينما بقي عدد الوفيات مستقرا بالنسبة لباقي الفئات العمرية الأخرى الخاص بالسواق والذي يعتبر منخفض نسبيا مقارنة مع الفئات المذكورة.

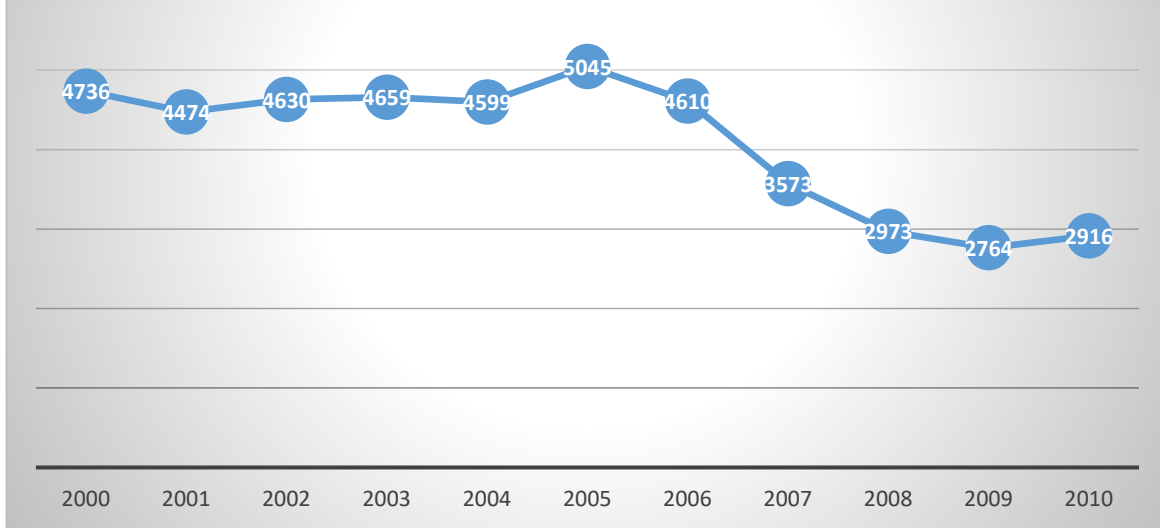


المصدر: شركة تأمين السيارات بكيبك

2.1- عدد السواق المصابين إصابات بليغة حسب الفئات العمرية خلال 2010/2000

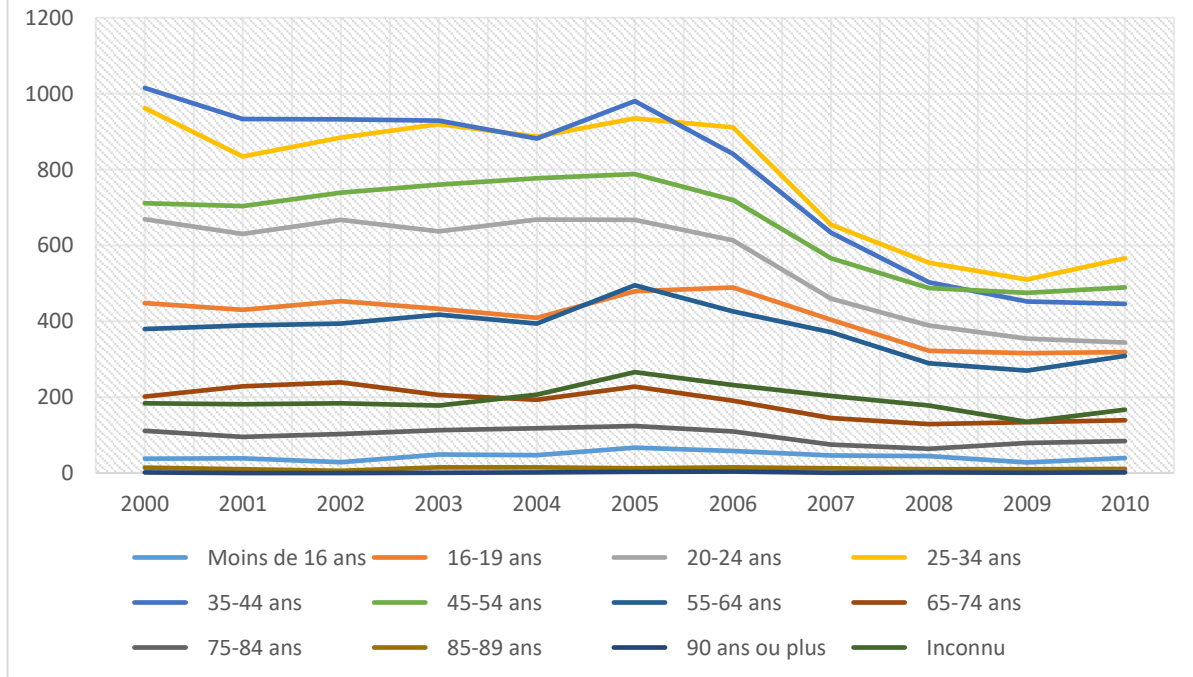
نلاحظ أن عدد المصابين إصابات بليغة، من فئة السواق بسبب حوادث المرور مستقرة نسبيا ابتداء من سنة 2000 إلى غاية 2005 لتتخف تدريجيا انطلاقا من 5045 إصابة بليغة سنة 2005 إلى غاية 2916 إصابة بليغة سنة 2010، كما نلاحظ أيضا أن الفئات العمرية [20-54] الأكثر إصابة بالمقارنة مع الفئات العمرية الأخرى، كما جاء موضحا في الوثيقة رقم 13 لإجمالي عدد السائقين المصابين إصابات بليغة، حسب تقرير شركة تأمين السيارات بكيبك خلال 2010-2000، أما الوثيقة رقم 14 فهي تبين عدد السواق المصابين إصابات بليغة حسب الفئات العمرية، وإبراز مدى أهميتها في حساب عدد ضحايا حوادث المرور لاسيما الفئات الأقل من 55 سنة، أين تظهر الفئات العمرية [25-54] سنة، هي الفئات الأكثر عرضة للإصابات البالغة، وبالتالي الأكثر دموية كما تبين في الوثيقة السابقة.

وثيقة رقم 13: إجمالي عدد السواق المصابين إصابات بليغة خلال
2010-2000



المصدر: شركة تأمين السيارات ب كيبك

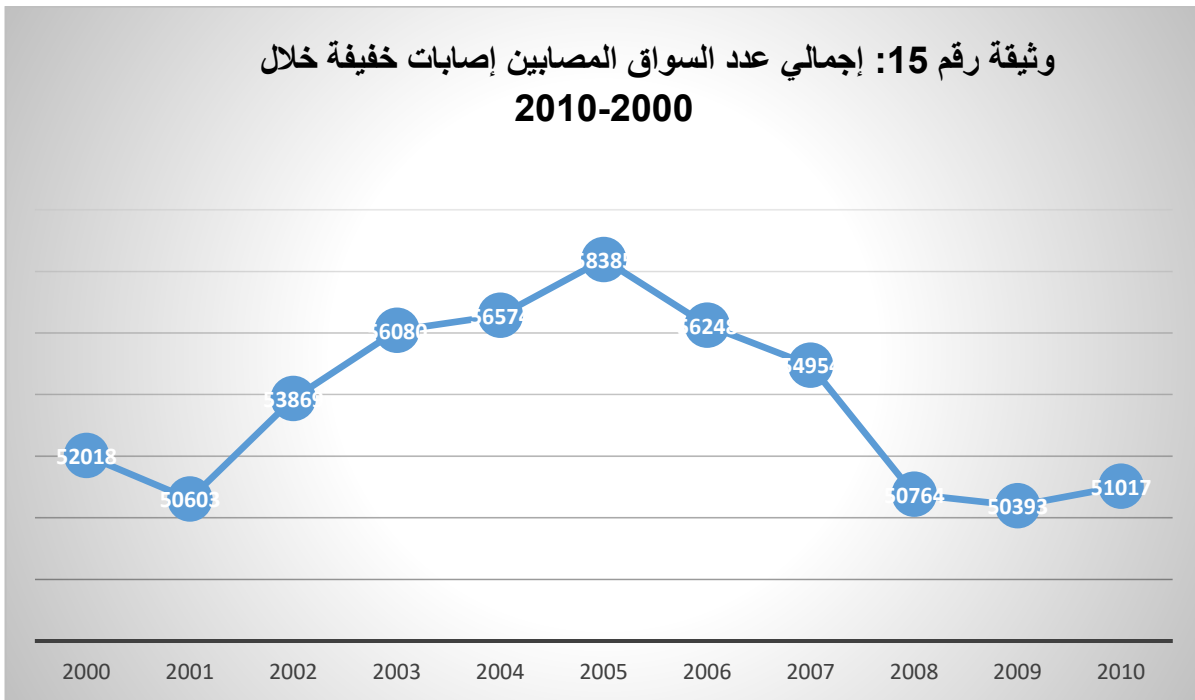
وثيقة رقم 14: إجمالي عدد السواق المصابين إصابات بليغة حسب الفئات
العمرية خلال 2010-2000



المصدر: شركة تأمين السيارات ب كيبك

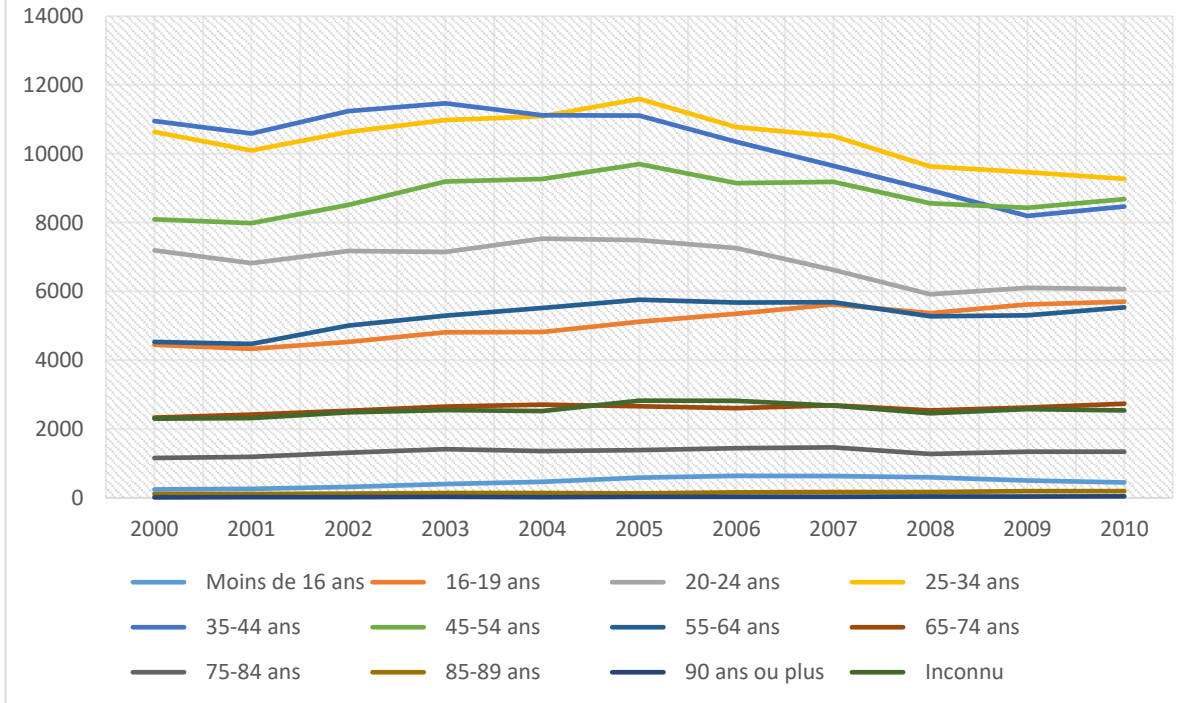
3.1- عدد السواق المصابين إصابات خفيفة حسب الفئات العمرية خلال 2010/2000

نلاحظ أن عدد السواق المصابين إصابات خفيفة بسبب حوادث المرور ارتفع تدريجيا من 50603 سنة 2001 سائق مصاب إصابة خفيفة إلى غاية 58385 إصابة خفيفة 2005 لتتخف تدريجيا ابتداء من سنة 2006 إلى غاية سنة، 2008 لتستقر بعد ذلك في حدود ال 50000 إصابة خفيفة سنويا ، كما هو موضح في الوثيقة رقم 15 ، أما الوثيقة رقم 16 فتبين بوضوح تأثير الفئة العمرية 25-34 والفئة 35-44 على منحى الإصابات الخفيفة بالنسبة للسواق، عكس الفئات العمرية الأقل من 16 سنة والأكثر من 65 سنة كونها فئات غير نشيطة في كيبك، مع معدلات سواق أقل بكثير مقارنة مع الفئات العمرية الأخرى.



المصدر: شركة تأمين السيارات ب كيبك

وثيقة رقم 16: إجمالي عدد السواق المصابين إصابات خفيفة
حسب الفئات العمرية خلال 2010-2000



المصدر: شركة تأمين السيارات بـ كيبك

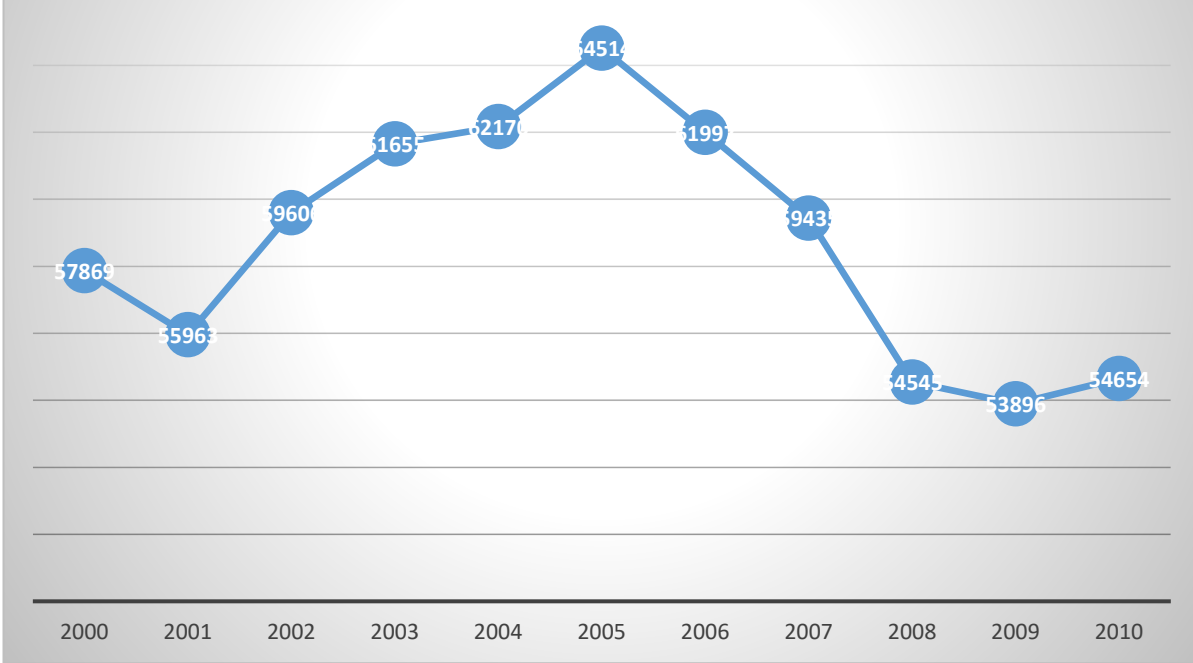
4.1- عدد السواق المصابين إصابات جسمانية حسب الفئات العمرية خلال 2010/2000

نلاحظ أن عدد إصابات السواق مهما كانت درجة خطورتها (الطفيفة والبليغة)، بسبب حوادث المرور مستقرة نسبياً خلال سنة 2000 إلى غاية 2005 لتتخف تدريجياً ابتداء من 64500 إصابة سنة 2005 إلى غاية 54600 إصابة سنة 2010. (الوثيقة رقم 17).

كما نلاحظ أن الفئات العمرية [20-54] تعتبر الفئات الأكثر إصابة، بالمقارنة مع الفئات العمرية الأخرى، كونها الفئة النشيطة من جهة وكذلك الفئة الأكثر حصولاً على رخص السياقة من جهة أخرى، بينما نلاحظ أن الفئات العمرية الأكثر من 65 سنة هي الفئات الأقل دموية والأقل عرضة للإصابات بسبب حوادث الطرقات، كما جاء موضحاً في الوثيقة رقم 18 من الجدول رقم 25 ملحق -أ-.

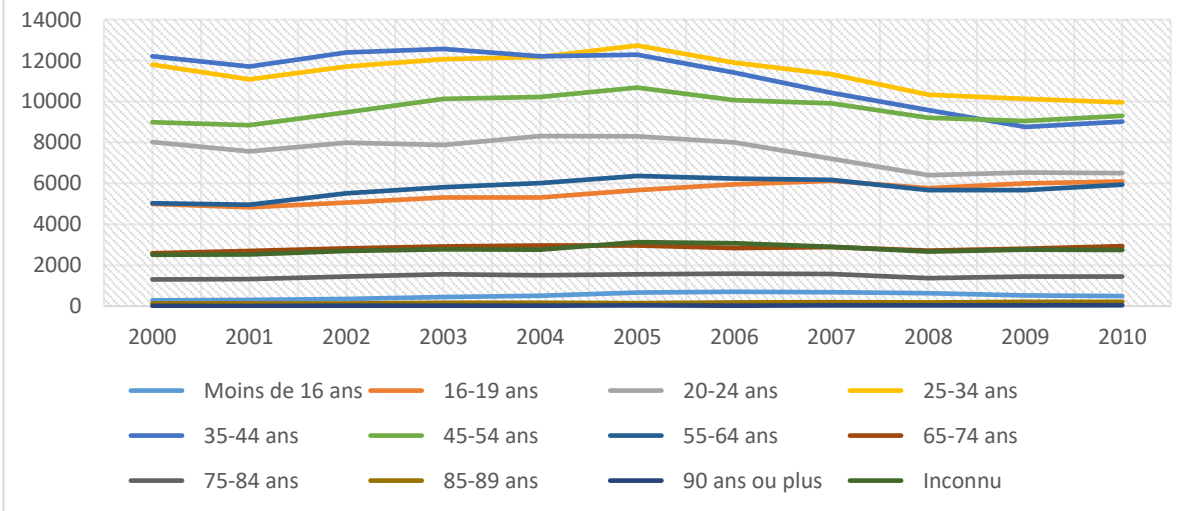
وبالتالي يمكن الاستنتاج: بأنه توجد علاقة طردية في عدد إصابات السواق وعدد الوفيات بسبب حوادث المرور.

وثيقة رقم 17: إجمالي عدد السواق المصابين إصابات جسمانية
خلال 2010-2000



المصدر: شركة تأمين السيارات بكيبيك

وثيقة رقم 18: إجمالي عدد السواق المصابين إصابات جسمانية
حسب الفئات العمرية خلال 2010-2000

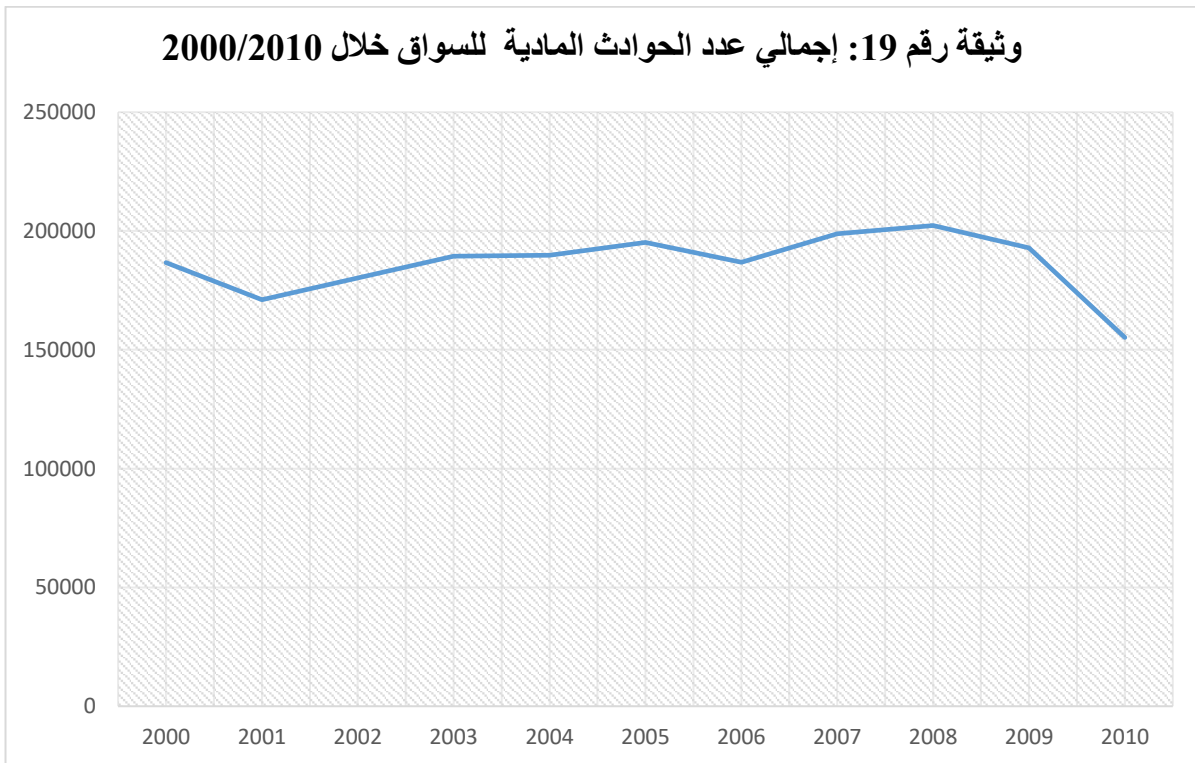


المصدر: شركة تأمين السيارات بكيبيك

5.1- عدد الحوادث المادية حسب الفئات العمرية للسواق خلال 2010/2000

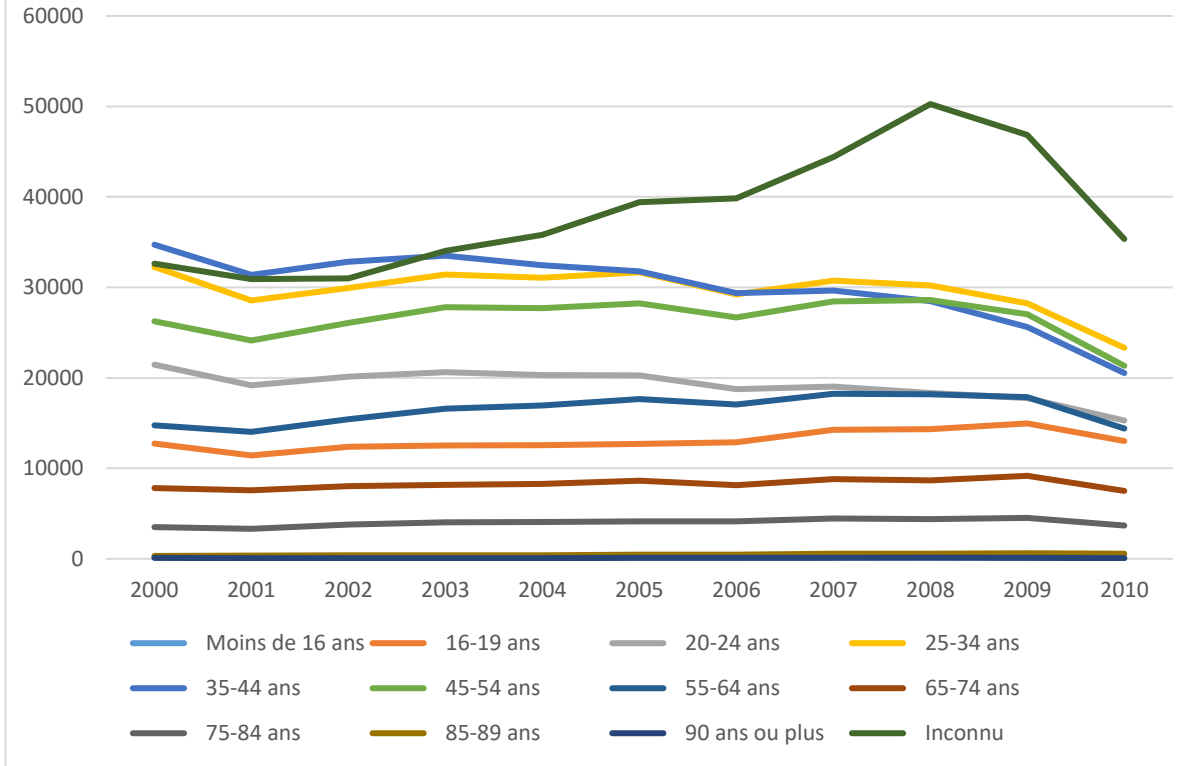
من خلال الوثائق 19 و20 نلاحظ استقرار تام في عدد الحوادث المادية لمختلف الفئات العمرية خلال 2000-2010، حيث استقر عدد الحوادث في المجال 186 ألف و200 ألف حادث مادي سنويا، إلى غاية 2009 أين انخفض عدد الحوادث المادية إلى حدود الـ 155 ألف حادث، أما الفئات الأكثر عرضة للحوادث المادية تتمثل في فئات الشباب من 25-44 سنة، بالإضافة إلى فئة غير معروفة كونها تفر بعد الحادث مباشرة نظرا للإجراءات الرديعية، والغرامات المالية المرتفعة، من أجل تعويض الضرر من جهة، والردع للحد من الظاهرة من جهة أخرى، نلاحظ أن عدد الحوادث المادية في مقاطعات كيبك يفوق عدد الحوادث المادية في الجزائر، وذلك لعدم التبليغ ببعض الحوادث المادية، خاصة إذا كان نوع التأمين لا يشمل كل الأخطار، وبالتالي لا توجد تعويضات خاصة إذا كان السائق المعني هو المتسبب في الحادث، وفي هذا الصدد نرى أنه من الأهم الإشارة إلى: توحيد شبكات شركات تأمين السيارات كما هو الحال بمقاطعات كيبك.

كما جاء موضحا في الوثيقة رقم 20 والجدول رقم 26 من الملحق -أ-



المصدر: شركة تأمين السيارات بـ كيبك

وثيقة رقم 20: عدد الحوادث المادية حسب الفئات العمرية للسواق خلال
2000/2010

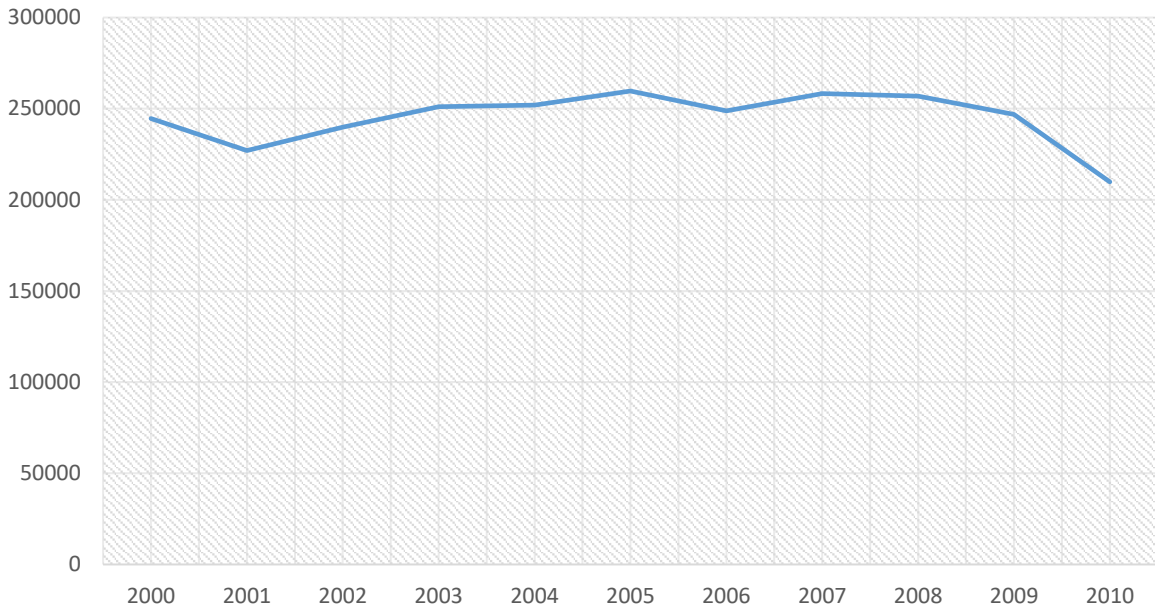


المصدر: شركة تأمين السيارات بكيبك

6.1- إجمالي عدد الحوادث لدى السواق حسب الفئات العمرية خلال 2010/2000

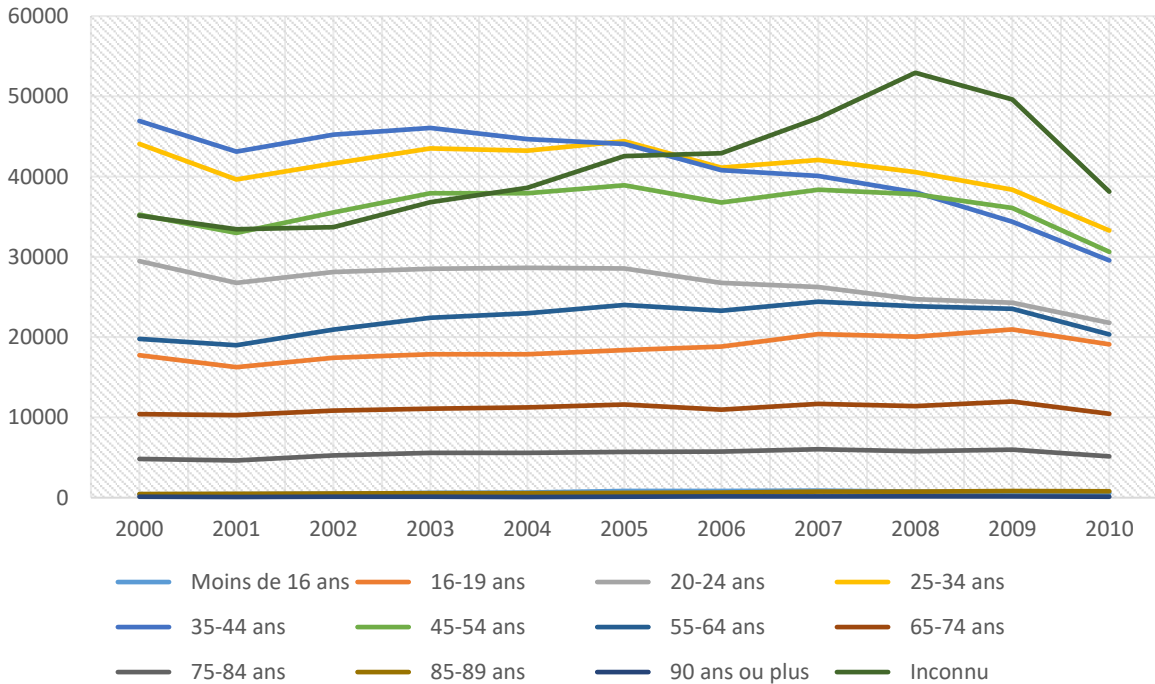
من خلال الوثيقتين 21 و 22 المفسرة لإحصائيات الجدول رقم 27 الملحق -أ- نلاحظ استقرار في عدد الحوادث الإجمالي المادية منها والجسمانية، في حدود الـ 250 ألف حادث سنويا، لمختلف الفئات العمرية خلال 2000-2010، بتفاوت عدد الضحايا حسب الفئات العمرية، كما نلاحظ نسبة مرتفعة جدا من الحوادث بالنسبة للفئات النشيطة وبشكل حاد بالنسبة للفئات 25-44 سنة، وكذلك بالنسبة لحالات الفرار التي قد تكون من نفس الفئة العمرية المرتفعة في أغلب الحالات، التي لم يتم تسجيل المعلومات الخاصة بها، بينما الفئة العمرية الأكثر من 65+ سنة، سجلت نسبة منخفضة جدا من الحوادث لدى السواق، كون هذه الفئة العمرية تكون عموما غير نشيطة (التقاعد)، وتستهمل وسائل المواصلات الأخرى من أجل تسهيل عملية التنقل وبالتالي عدم التورط في الحوادث المرورية جراء القيادة.

وثيقة رقم 21: إجمالي عدد الحوادث لدى السواق خلال 2000/2010



المصدر: شركة تأمين السيارات بكيبك

وثيقة رقم 22: إجمالي عدد الحوادث لدى السواق حسب الفئات العمرية خلال 2000/2010



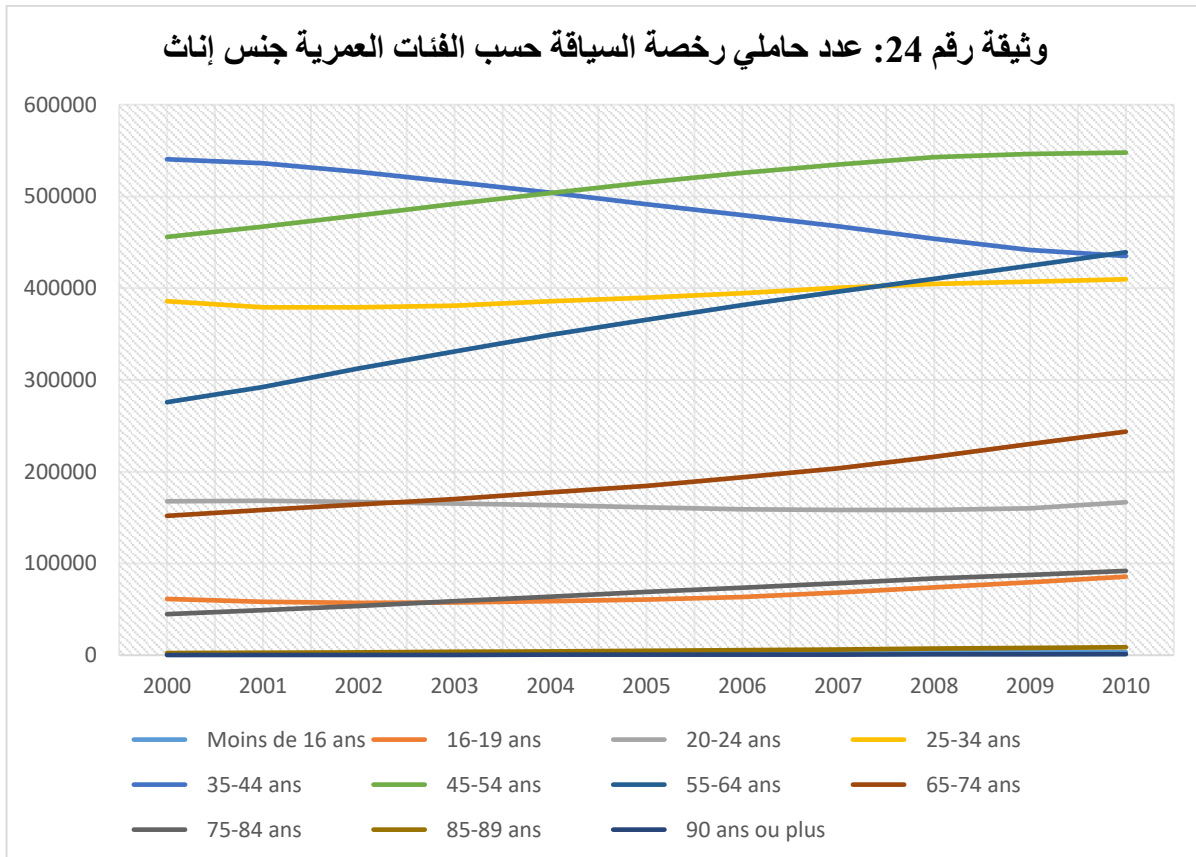
المصدر: شركة تأمين السيارات بكيبك

2- عدد حاملي رخصة السياقة حسب الجنس والعمر، كيبك خلال 2000-2010

يعتبر عدد حاملي رخص السياقة حسب الجنس والسن خاصة، كمؤشر هام في دراسة الظاهرة بدراسة مقارنة لعدد الحوادث مع عدد حاملي رخص السياقة، كما سبق وأشرنا في الفصل التمهيدي لأهم المؤشرات التي سنتطرق إليها في بحثنا هذا.

1.2- عدد حاملي رخص السياقة حسب الفئات العمرية جنس إناث

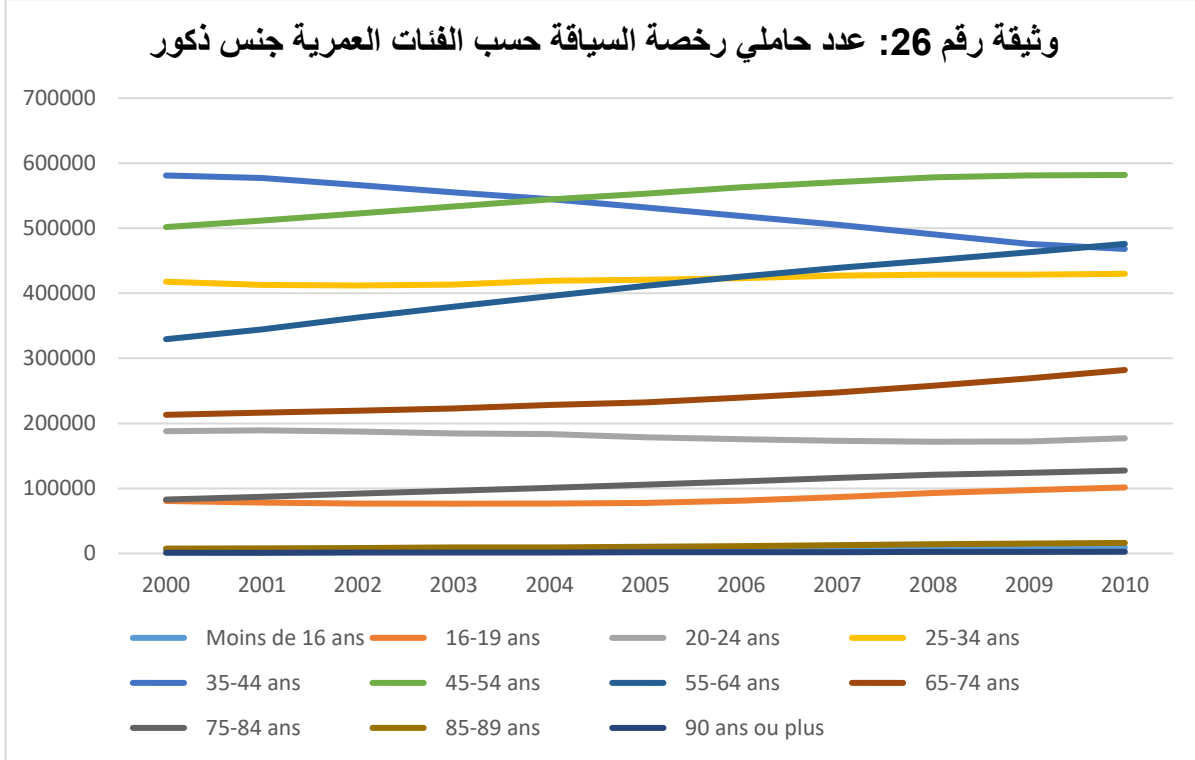
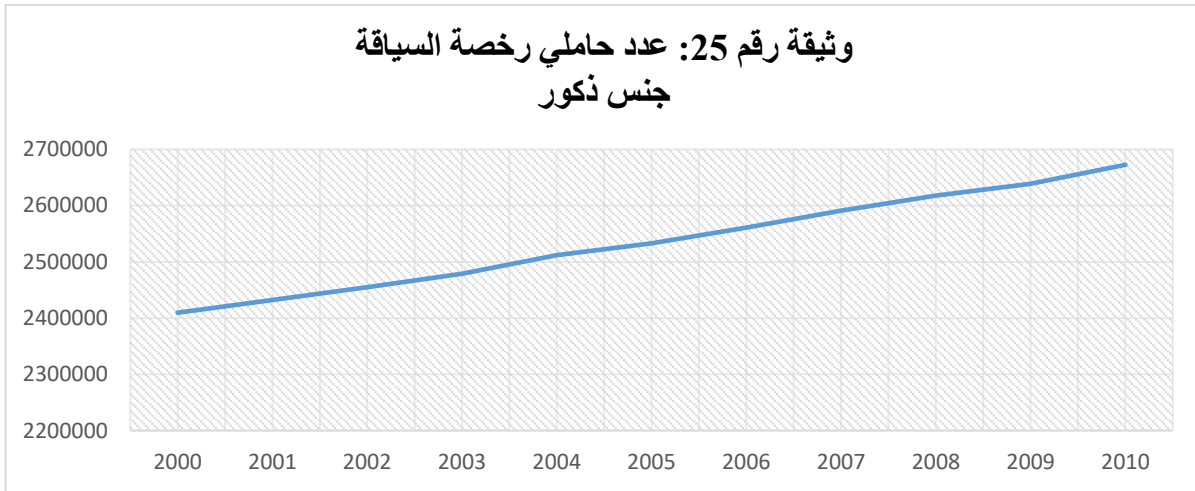
من خلال الجدول رقم 28 (ملحق أ-) نلاحظ أن عدد حاملي رخصة السياقة حسب الفئات العمرية جنس إناث ارتفع تدريجيا من 2087442 إلى 2433053 بين 2000-2010 كونها علاقة طردية أي: كلما زاد عدد السكان، زاد عدد حاملي رخص السياقة، على عكس الفئة العمرية 35-44 سنة، حيث نلاحظ انخفاض تدريجي في عدد حاملي رخص السياقة من جنس الإناث من 540585 إلى 435118 كما جاء موضحا في الوثيقة رقم 24 أغلب الظن يرجح إلى عودتهن إلى البلد الأصلي أمريكا اللاتينية، آسيا وإفريقيا، بعد الإنتهاء من مدة التكوين.



المصدر: شركة تأمين السيارات ب كيبك

2.2- عدد حاملي رخص السياقة حسب الفئات العمرية جنس الذكور

من خلال الجدول رقم 29 (الملحق أ-) نلاحظ أن عدد حاملي رخص السياقة حسب الفئات العمرية جنس الذكور ارتفع تدريجيا من 2409555 إلى 2672570 بين 2000-2010، كما هو موضح في الوثيقة رقم 25 أي أن العلاقة طردية بين عدد السكان وعدد حاملي رخص السياقة، على عكس الفئة العمرية 35-44 سنة حيث نلاحظ انخفاض تدريجي في عدد حاملي رخص السياقة من جنس الذكور من 581107 إلى 468166 (الوثيقة رقم 26).

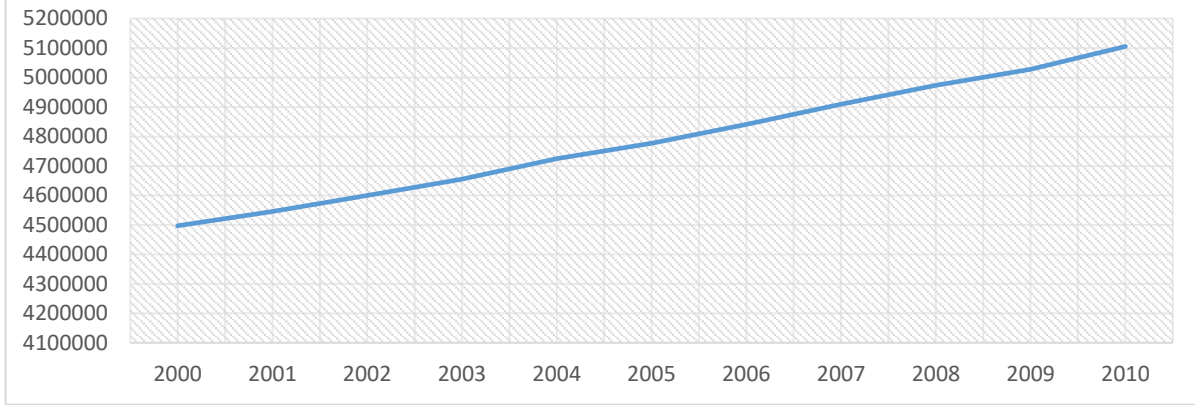


المصدر: شركة تأمين السيارات بكيبك

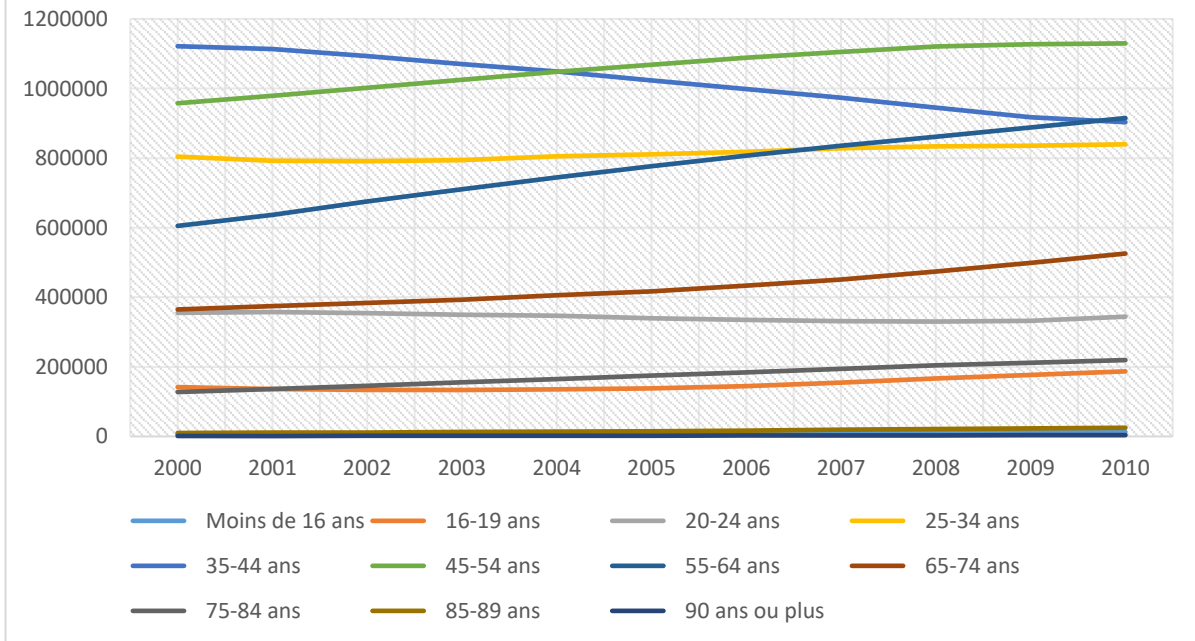
3.2- عدد حاملي رخص السياقة الإجمالي حسب الفئات العمرية

من خلال الجدول رقم 30 (الملحق أ-) نلاحظ أن عدد حاملي رخص السياقة الإجمالي (ذكور وإناث) حسب الفئات العمرية ارتفع تدريجيا من 4496997 إلى 5105623 حامل رخصة سياقة خلال سنوات 2000-2010 (وثيقة رقم 27)، على عكس الفئة العمرية 35-44 سنة أين لاحظنا انخفاض تدريجي في عدد حاملي رخص السياقة من 1121692 إلى 903284 حامل رخصة سياقة، كون كيبك قطب مستقطب بامتياز لطلبة العالم الثالث، والذين يعودون بدورهم إلى بلدانهم الأصلية بعد نهاية التكوين وهم في الأصل الفئة العمرية 25-34 سنة خلال سنة 2000، أما باقي الفئات العمرية فإننا لاحظنا ارتفاعا تدريجيا لحاملي رخص السياقة وهو الأمر المنطقي.

وثيقة رقم 27: عدد حاملي رخصة السياقة الإجمالي خلال 2000-2010



وثيقة رقم 28: عدد حاملي رخصة السياقة الإجمالي حسب الفئات العمرية

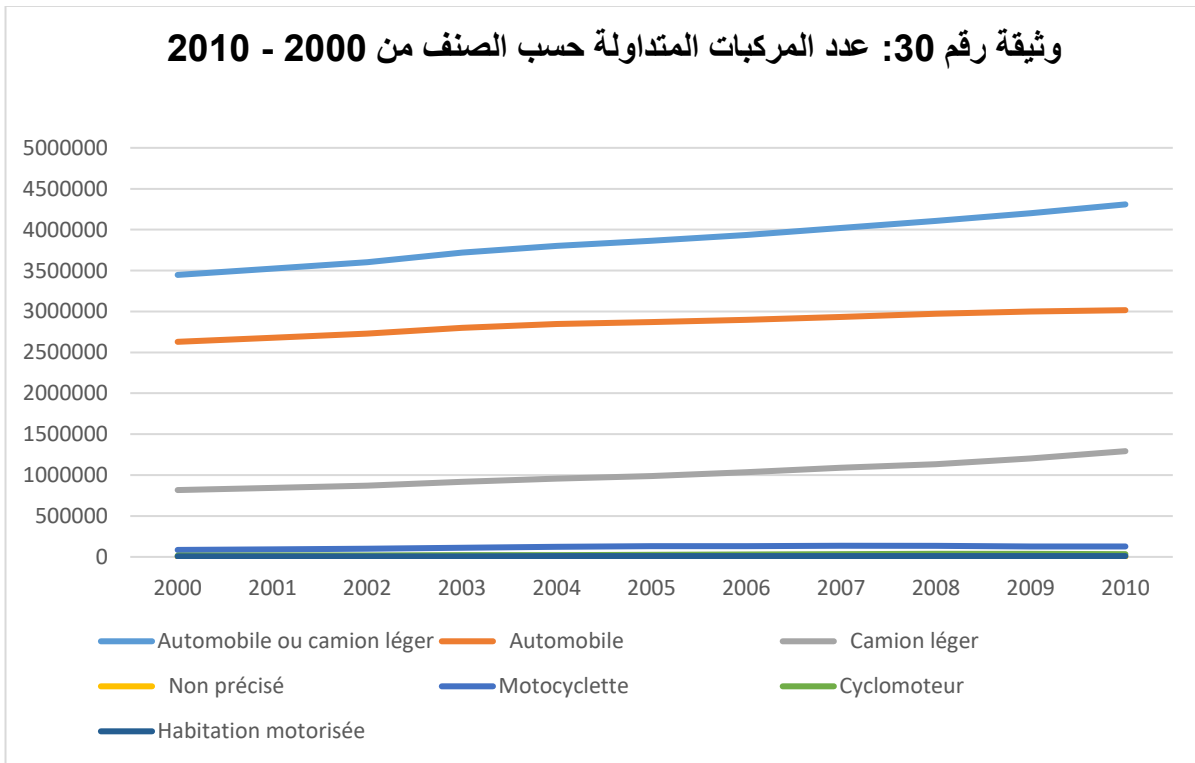
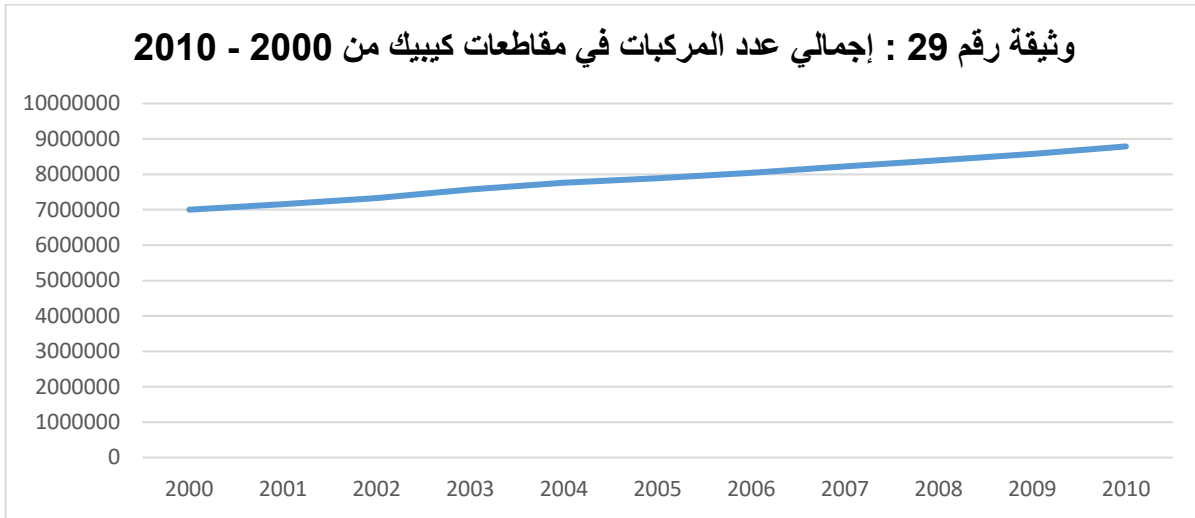


المصدر: شركة تأمين السيارات بكيبك

3- عدد المركبات المتداولة حسب نوع الاستخدام وصنف المركبة، كيبك، المقاطعات الإدارية وبلديات إقامة مالك السيارة.

1.3- عدد المركبات المتداولة حسب الصنف من 2000 - 2010

تطورت حظيرة المركبات المتداولة بقطاع كيبك من 7001594 إلى 8788377 مركبة بزيادة قدرها 19% بمختلف الأصناف، حيث شهد صنف السيارات السياحية وشاحنات الوزن الخفيف ارتفاعا ملحوظا مقارنة بباقي الأصناف بزيادة قدرها 23% وهو الصنف السائد في مقاطعات كيبك، كما جاء موضحا في الوثيقة رقم 30 من الجدول رقم 31 (ملحق أ-).

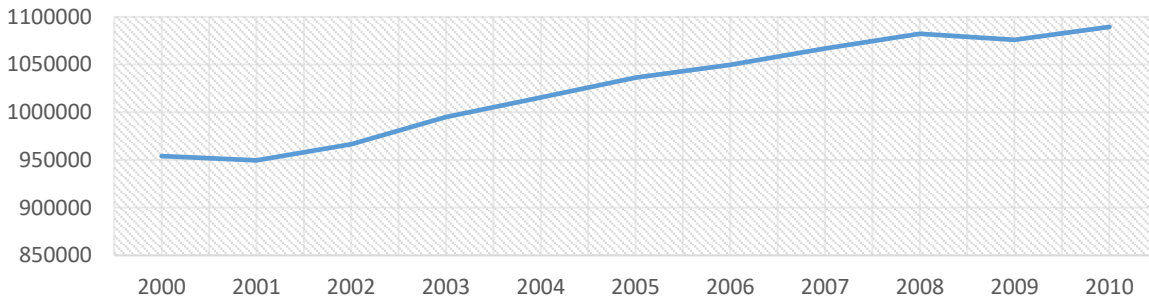


المصدر: شركة تأمين السيارات بكيبك

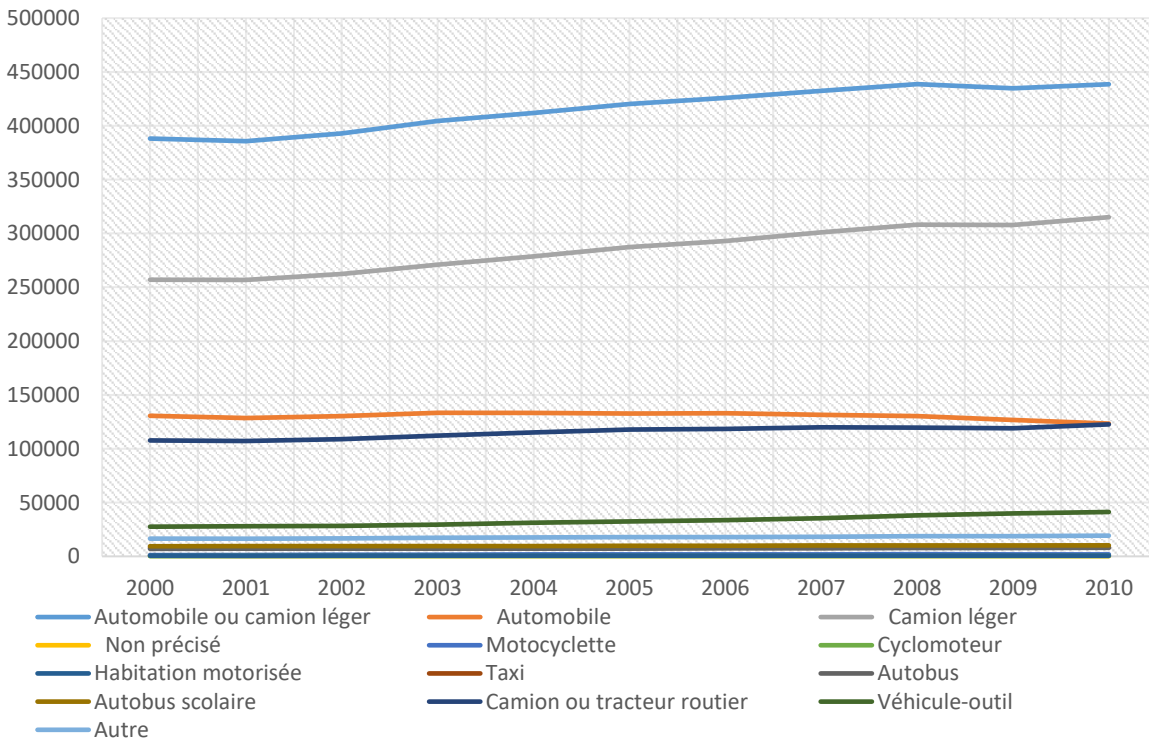
2.3- عدد المركبات المتداولة حسب نوعية الإستعمال (2000 – 2010)

تطورت الحظيرة الخاصة بقطاع كيبك من 954092 إلى 1089468 مركبة بمختلف الأصناف بمعدل 12.42 % خلال العشرية 2000-2010 (وثيقة رقم 31)، ويمثل صنف السيارات السياحية وشاحنات الوزن الخفيف أغلبية المركبات، عكس الدراجات الهوائية، والدراجات النارية التي تمثل 1بالالف و0.1 بالألف على الترتيب من إجمالي المركبات. كما جاء موضحا في الوثيقة رقم 32.

وثيقة رقم 31: إجمالي عدد المركبات المتداولة من 2000 - 2010



وثيقة رقم 32: عدد المركبات المتداولة حسب نوعية الإستعمال من 2000 - 2010

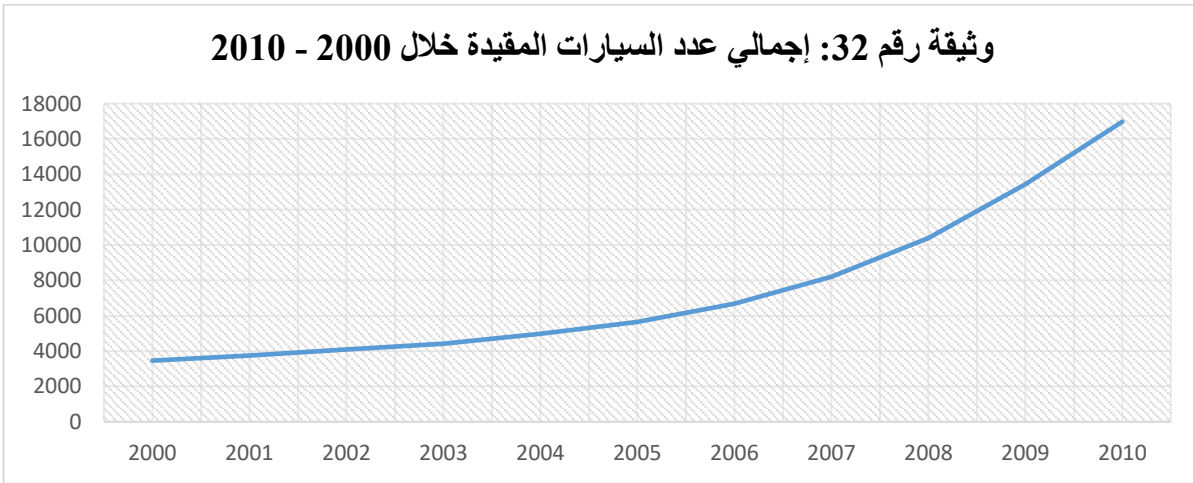


المصدر: شركة تأمين السيارات بكيبك

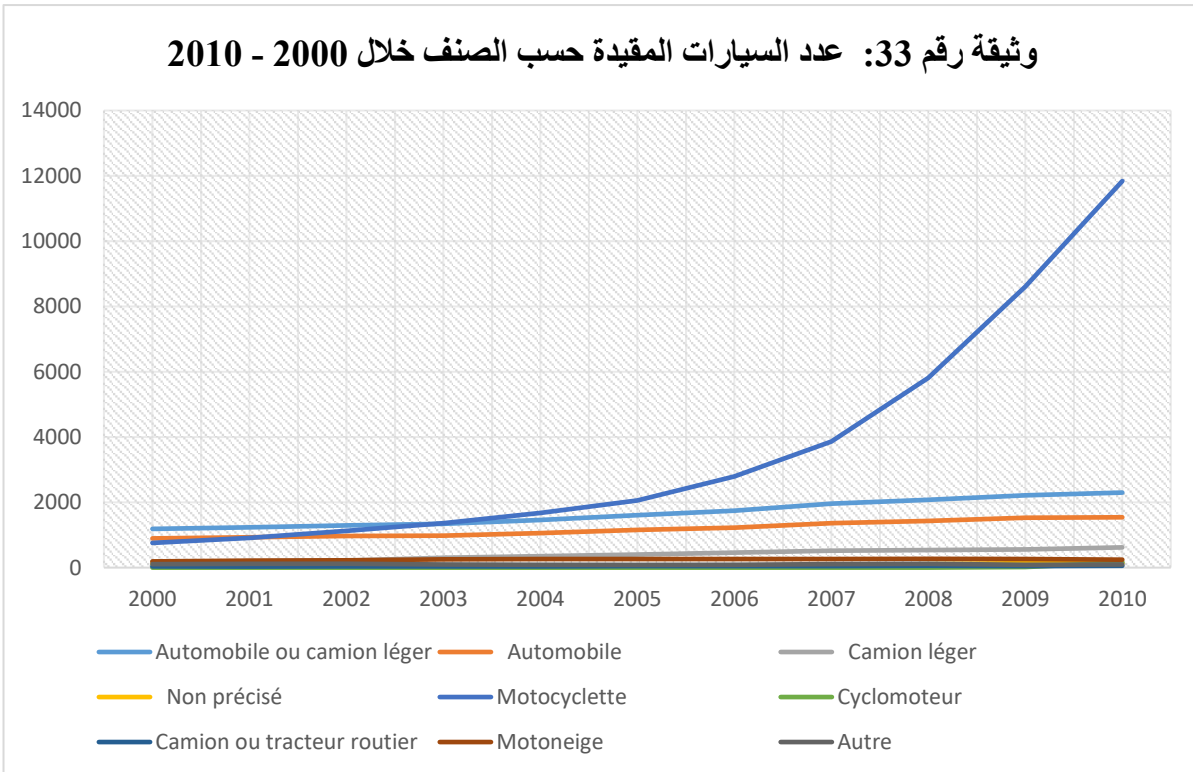
3.3- عدد السيارات المقيدة حسب الصنف C خلال 2000 - 2010

هذا الصنف من السيارات والذي يبدأ بحرف C في لوحة الترخيم مرفقا بالأرقام، ما ميزه أنه لا يمكن السير بمثل هذه المركبات على جميع شبكات الطرقات الخاصة بمقاطعة كيبك، وشهد هذا النوع من المركبات ارتفاعا معتبرا من 3461 إلى 16978 مركبة، حيث تضاعفت الحظيرة الإجمالية بأكثر من أربع مرات خلال فترة الدراسة (2000-2010)، خاصة ما يتعلق بحظيرة الدراجات أين تم تقييد 756 دراجة سنة 2000، ليرتفع عددها إلى 11839 دراجة سنة 2010 (جدول 32 ملحق-أ)، كما جاء موضحا في الوثائق التالية:

وثيقة رقم 32: إجمالي عدد السيارات المقيدة خلال 2000 - 2010



وثيقة رقم 33: عدد السيارات المقيدة حسب الصنف خلال 2000 - 2010

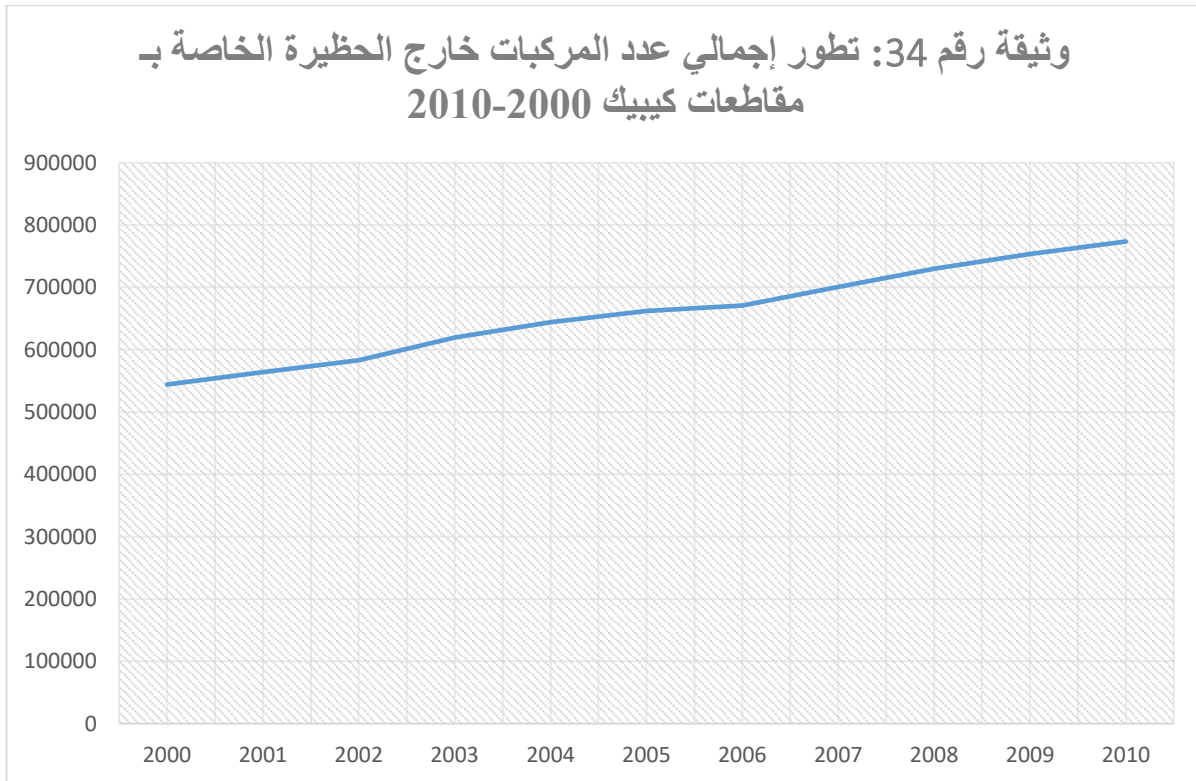


المصدر: شركة تأمين السيارات بكيبك

4.3- تطور عدد المركبات حسب الصنف خارج الحظيرة الخاصة بمقاطعات كيبيك 2000-2010

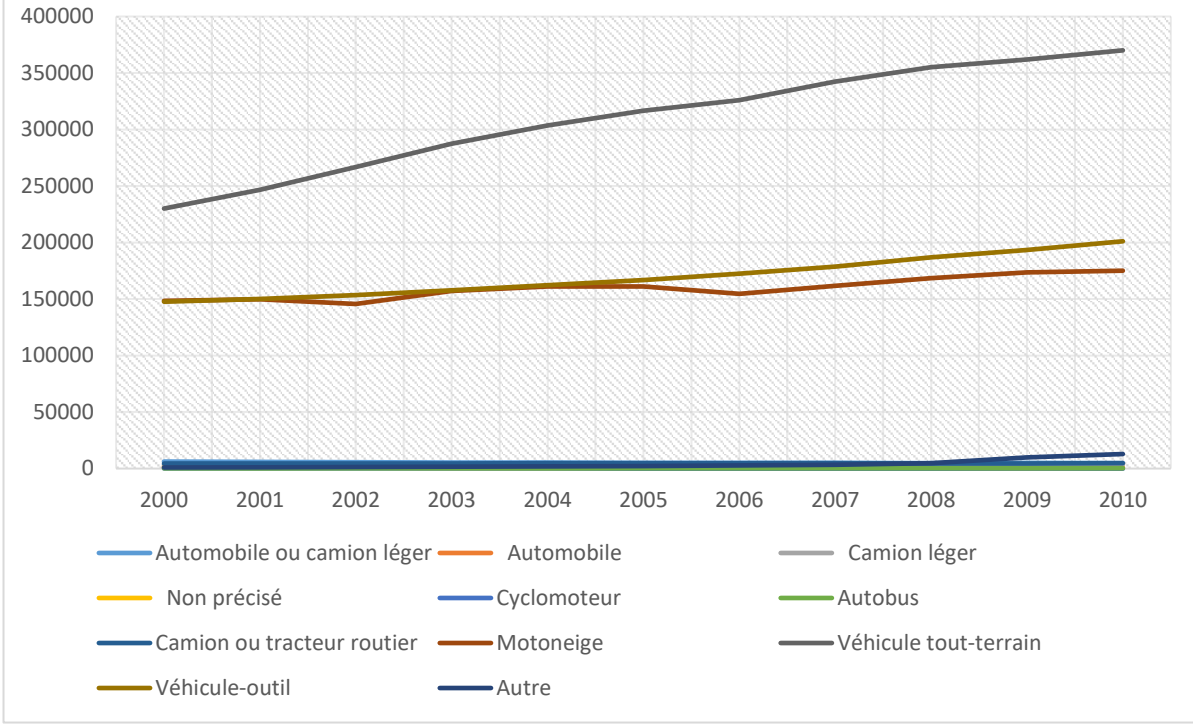
ارتفع عدد المركبات خارج الحظيرة الخاصة بمقاطعات كيبيك خلال 2000 - 2010 من 544188 إلى 773666 مركبة بمختلف الأصناف، وشهد صنف سيارات الدفع الرباعي ارتفاعا هاما حيث انتقل عدد المركبات خارج الحظيرة من هذا الصنف من 230065 إلى 370027 مركبة خلال نفس الفترة، يأتي في المرتبة الثانية والثالثة على التوالي السيارات النفعية وكاسحات الثلوج، كون المنطقة معروفة بكميات الثلوج المتساقطة على مختلف القطاعات وعلى مدار الشتاء، مما يستدعي تدخل كاسحات الثلوج والسيارات النفعية القادمة من جنوب كندا، التي تعرف بتساقط كميات أقل من الثلوج مقارنة بالشمال.

بينما الحافلات والدراجات وباقي الأصناف خارج الحظيرة، لم يتم التسجيل إلا بنسب ضعيفة جدا، نتيجة توفر شبكة نقل جد متطورة، كيف لا وهي تمتلك أكبر شبكة أنفاق بالعالم بمدينة مونتريال، مما يسهل تنقلات الأشخاص عبر وسائل النقل المختلفة (جدول 33 ملحق -أ).



المصدر: شركة تأمين السيارات بكيبيك

وثيقة رقم 35: تطور عدد المركبات حسب الصنف خارج الحظيرة الخاصة بـ
مقاطعات كيبيك 2010-2000



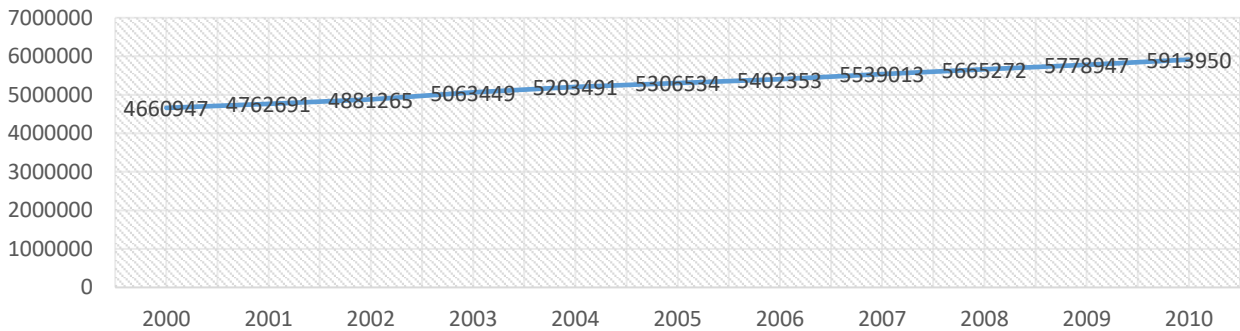
المصدر: شركة تأمين السيارات بكيبك

5.3- تطور حظيرة المركبات في كيبك من 2000 – 2010

شهدت حظيرة المركبات تطورا هاما في مختلف مقاطعات كيبيك ومختلف أصناف المركبات أين بلغت 5913950 مركبة خلال 2010، حيث كان عددها 4660947 مركبة سنة 2000، بزيادة قدرها 1253003 وبمعدل 21.19 % خلال 2010-2000.

نلاحظ وجود علاقة طردية بين نمو السكان وتطور حظيرة السيارات كما جاء موضحا في الوثيقة التالية:

وثيقة رقم 36: تطور حظيرة المركبات في كيبك من 2000 - 2010



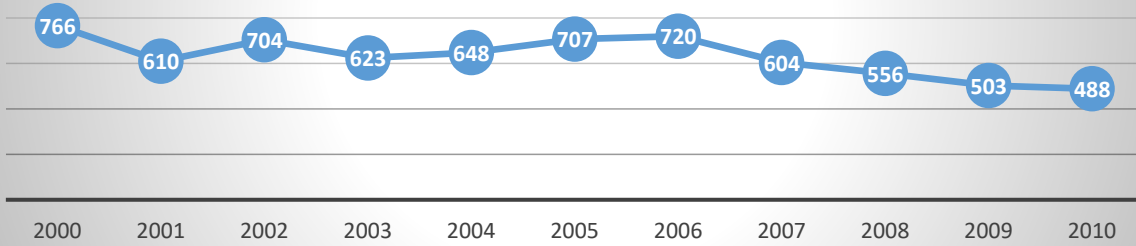
المصدر: شركة تأمين السيارات بكيبك.

4- عدد الضحايا حسب نوع الإصابة، العمر، الجنس، المركبة المشغولة والوظيفة، كيبك والمقاطعات الإدارية

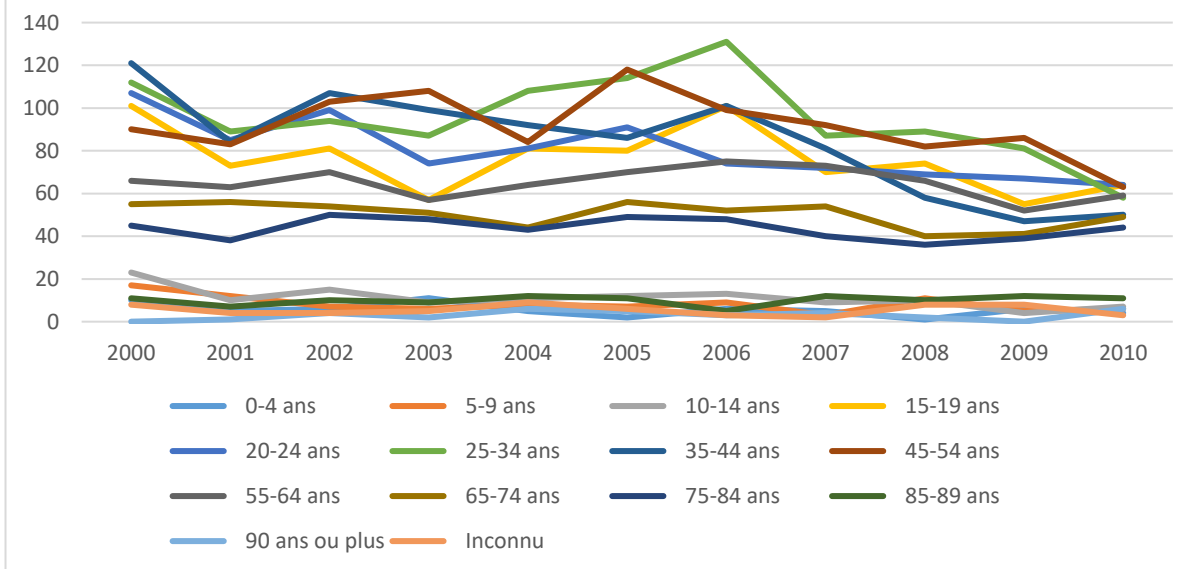
1.4- عدد الوفيات بسبب حوادث المرور حسب الفئات العمرية بكيبك من 2000 – 2010

من خلال الجدول رقم 35 (الملحق -أ-) وثيقة رقم 37 نلاحظ أن: عدد القتلى بسبب حوادث المرور حسب شركة تأمين السيارات بكيبك مستقر نسبيا بين 750 و650 وفاة سنويا خلال 2000-2006، لينخفض تدريجيا الى غاية 488 حالة وفاة سنة 2010. وهو نفس منحنى الوفيات بسبب حوادث المرور في الجزائر كما تم التطرق إليه سابقا، حيث لاحظنا بداية انخفاض معدلات الوفيات ابتداء من سنة 2006 إلى غاية 2010.

وثيقة رقم 37: عدد الوفيات بسبب حوادث المرور بكيبك من 2010 - 2000



وثيقة رقم 38: عدد الوفيات بسبب حوادث المرور حسب الفئات العمرية بكيبك من 2010 - 2000



المصدر: شركة تأمين السيارات بكيبك

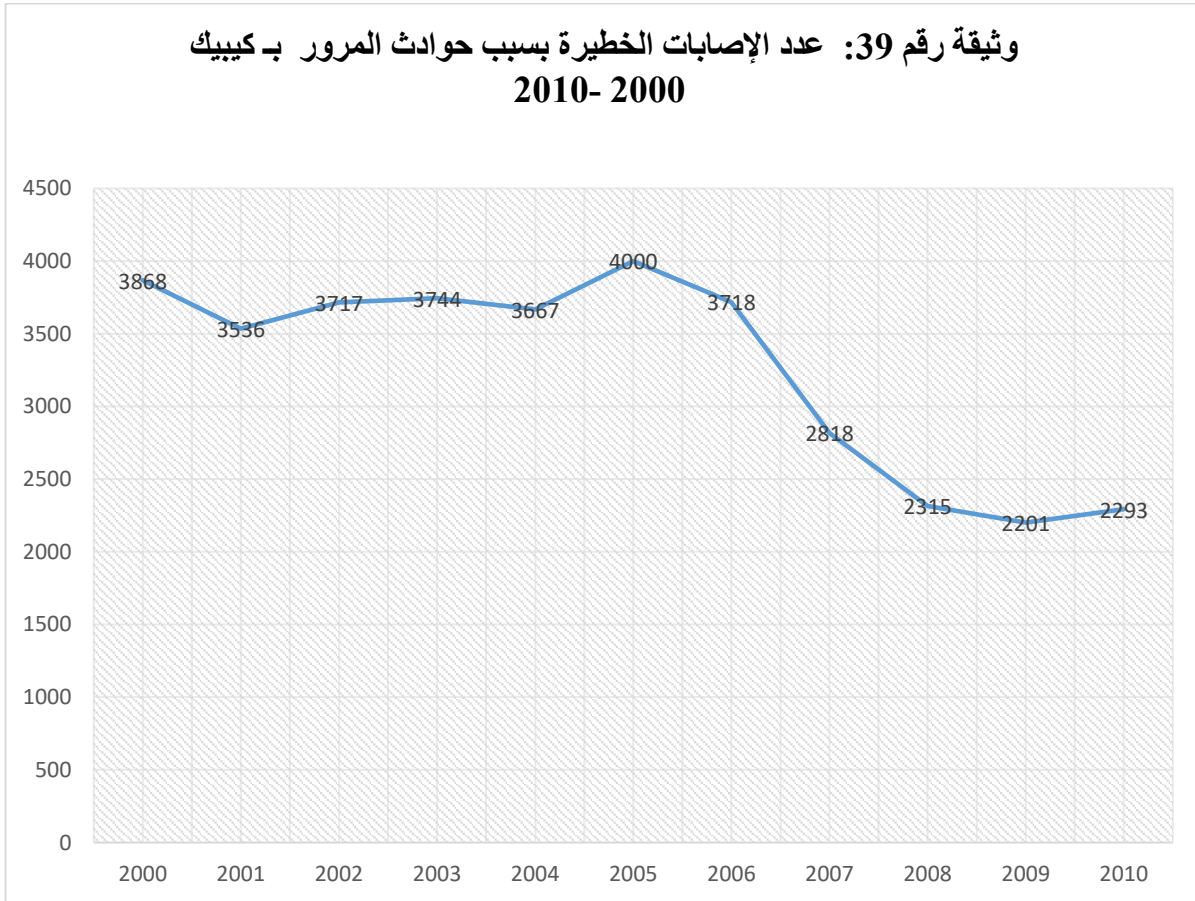
تبين الوثيقة رقم 38 أن أغلبية حالات الوفاة بسبب حوادث المرور مركزة في الفئات العمرية 15-64 سنة وذلك خلال 2000-2010، خاصة الفئة العمرية (25-34 سنة)، الأكثر دموية حيث تعتبر حوادث المرور السبب الأول للوفاة لهذه الفئة العمرية في كل من الجزائر ومقاطعات كيبك.

2.4- عدد الإصابات الخطيرة بسبب حوادث المرور حسب الفئات العمرية بكيبك 2000-2010

من خلال الجدول رقم 35 ملحق أ- نلاحظ أن عدد الإصابات الخطيرة بسبب حوادث المرور بكيبك مستقر نسبيا من 2000 إلى غاية 2005 في حدود 3800 إصابة خطيرة لينخفض تدريجيا إلى غاية 2010 ليصل إلى 2293 إصابة (وثيقة رقم 39)، وتعتبر الفئات العمرية 15-65 الأكثر إصابة، خاصة الفئة العمرية 25-34 سنة، عكس الفئات العمرية الأقل من 15 سنة والأكثر من 65 سنة التي تعتبر الأقل إصابة بسبب حوادث المرور.

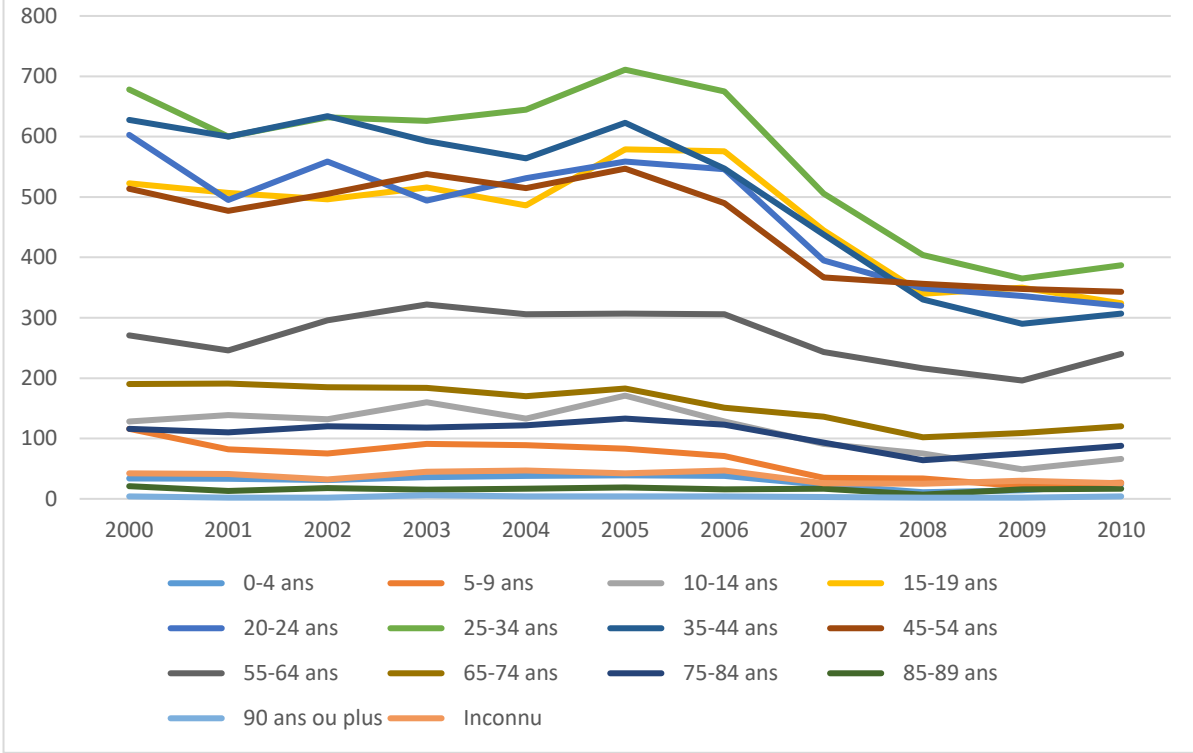
كما جاء موضحا في الوثيقة رقم 40

وثيقة رقم 39: عدد الإصابات الخطيرة بسبب حوادث المرور بكيبك
2010-2000



المصدر: شركة تأمين السيارات بكيبك

وثيقة رقم 40: عدد الإصابات الخطيرة بسبب حوادث المرور حسب الفئات العمرية بـ كيبك 2010- 2000

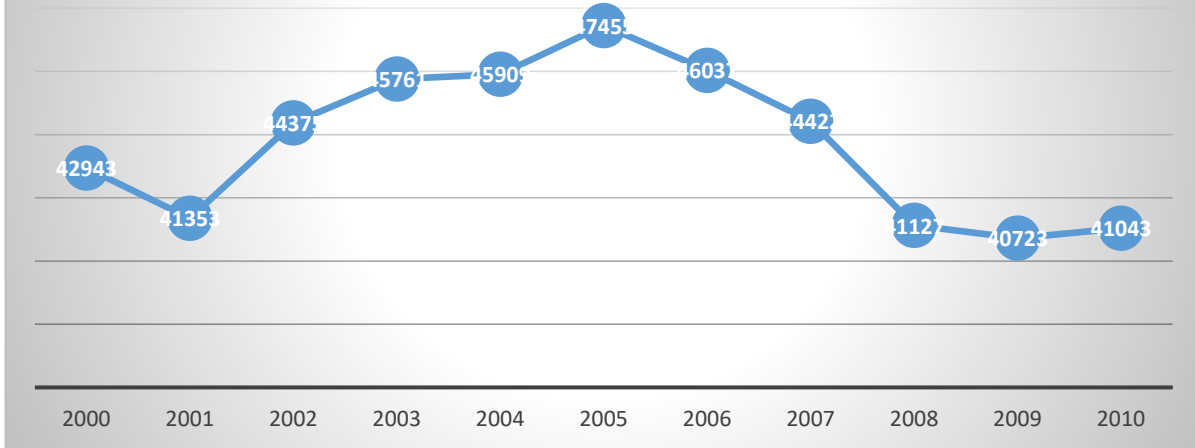


المصدر: شركة تأمين السيارات بـ كيبك

3.4- عدد الإصابات الخفيفة بسبب حوادث المرور حسب الفئات العمرية بـ كيبك 2010- 2000

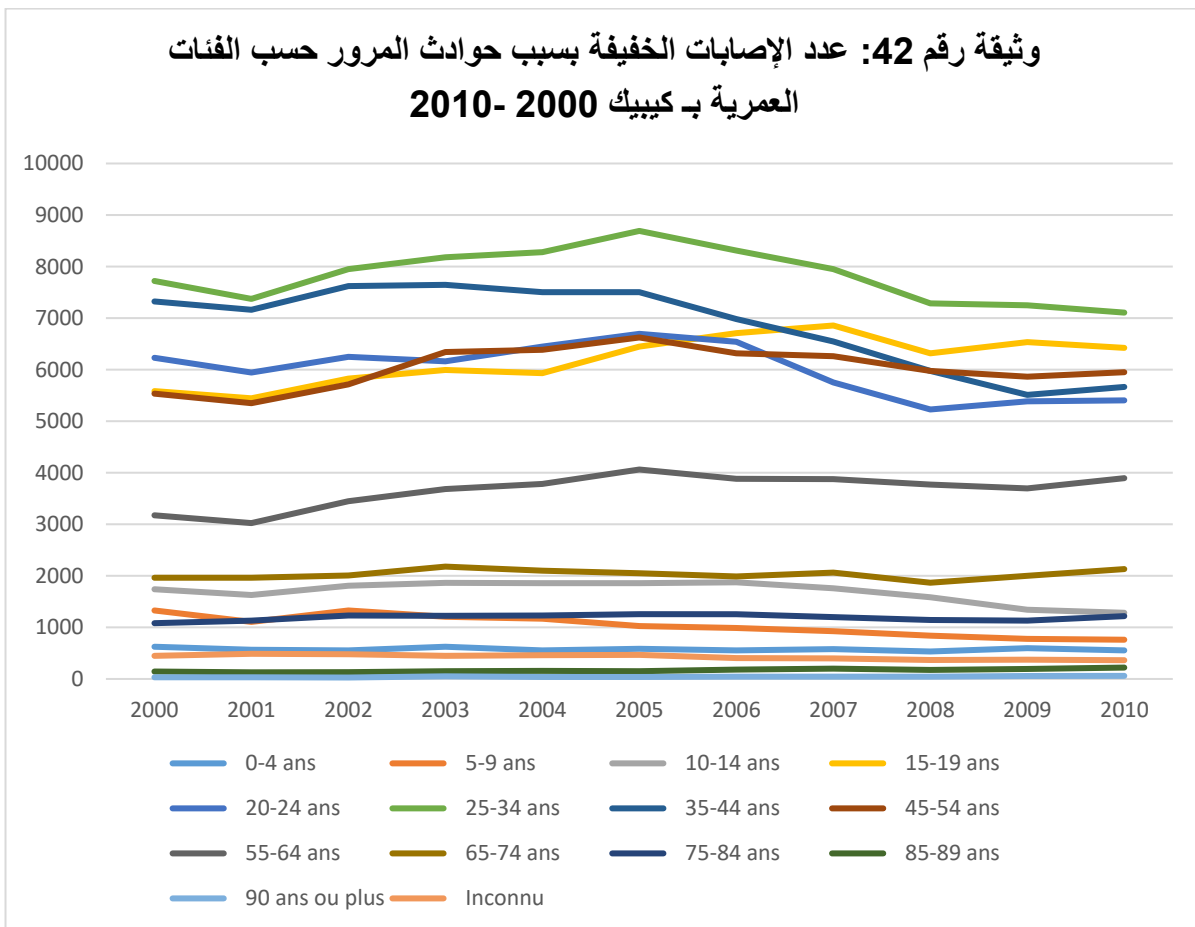
من خلال الجدول أعلاه نلاحظ أن عدد الإصابات الخفيفة بسبب حوادث المرور بـ كيبك ارتفع تدريجيا من 42000 إصابة طفيفة سنة 2000 إلى غاية 47500 إصابة طفيفة سنة 2005 خطيرة لينخفض تدريجيا إلى غاية 2010 ليصل إلى 41000 إصابة طفيفة، وتعتبر الفئة العمرية 25-34 الأكثر إصابة كما جاء موضحا في الوثيقة رقم 41. وهو نفس المنحى الخاص بالإصابات بسبب حوادث المرور بالجزائر ونفس الإحصائيات تقريبا إلى أن مؤشر الإصابات بسبب حوادث المرور بـ كيبك أعلى منه في الجزائر وذلك مقارنة بالتعداد السكاني لكل منطقة.

وثيقة رقم 41: عدد الإصابات الخفيفة بسبب حوادث المرور ب كيبك
2010- 2000



المصدر: شركة تأمين السيارات ب كيبك

وثيقة رقم 42: عدد الإصابات الخفيفة بسبب حوادث المرور حسب الفئات العمرية ب كيبك
2010- 2000

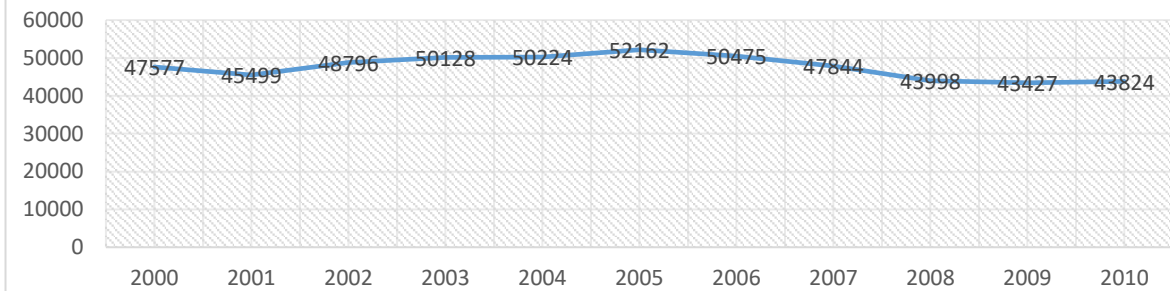


المصدر: شركة تأمين السيارات ب كيبك

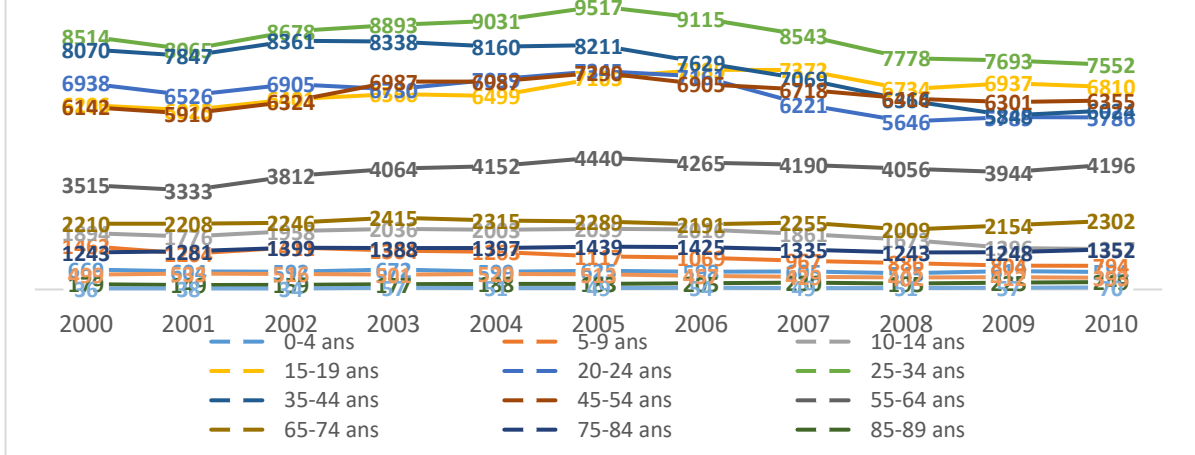
4.4- إجمالي عدد الضحايا حسب نوع الإصابة والفئات العمرية، كيبك والمقاطعات الإدارية 2000 - 2010

من خلال الجدول رقم 37 (ملحق أ-) نلاحظ أن إجمالي عدد الضحايا حسب نوع الإصابة، ب كيبك والمقاطعات الإدارية، ارتفع تدريجيا من 47577 ضحية سنة 2000 إلى غاية 52162 ضحية سنة 2005 بنسبة قدرها 8.78 %، لينخفض بعد ذلك، بوتيرة أسرع ليستقر في حدود 43824 ضحية، وبنسبة تقدر ب 16 % (الوثيقة 43)، وتعتبر فئة الشباب 25-34 سنة الأكثر إصابة وتليها الفئة 35-44 سنة، نفس الإحصائيات بالنسبة لضحايا حوادث الطرق بالجزائر ونفس المنحنى البياني الإجمالي، الإختلاف يكمن في مؤشر عدد ضحايا حوادث الطرق في مقاطعات كيبك بالنسبة للسكان أكبر منه في الجزائر وبالتالي نسبة عدد الضحايا حسب نوع الإصابة في مقاطعات كيبك أكبر منه في الجزائر، حسب المعطيات المتوفرة من شركة تأمين السيارات بكيبك، وكذا وزارة النقل والمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات بالجزائر (الوثيقة 44).

وثيقة رقم 43: إجمالي عدد الضحايا حسب نوع الإصابة
ب كيبك والمقاطعات الإدارية 2000- 2010 ،



وثيقة رقم 44: إجمالي عدد الضحايا حسب نوع الإصابة والفئات العمرية ، ب كيبك والمقاطعات الإدارية 2000- 2010

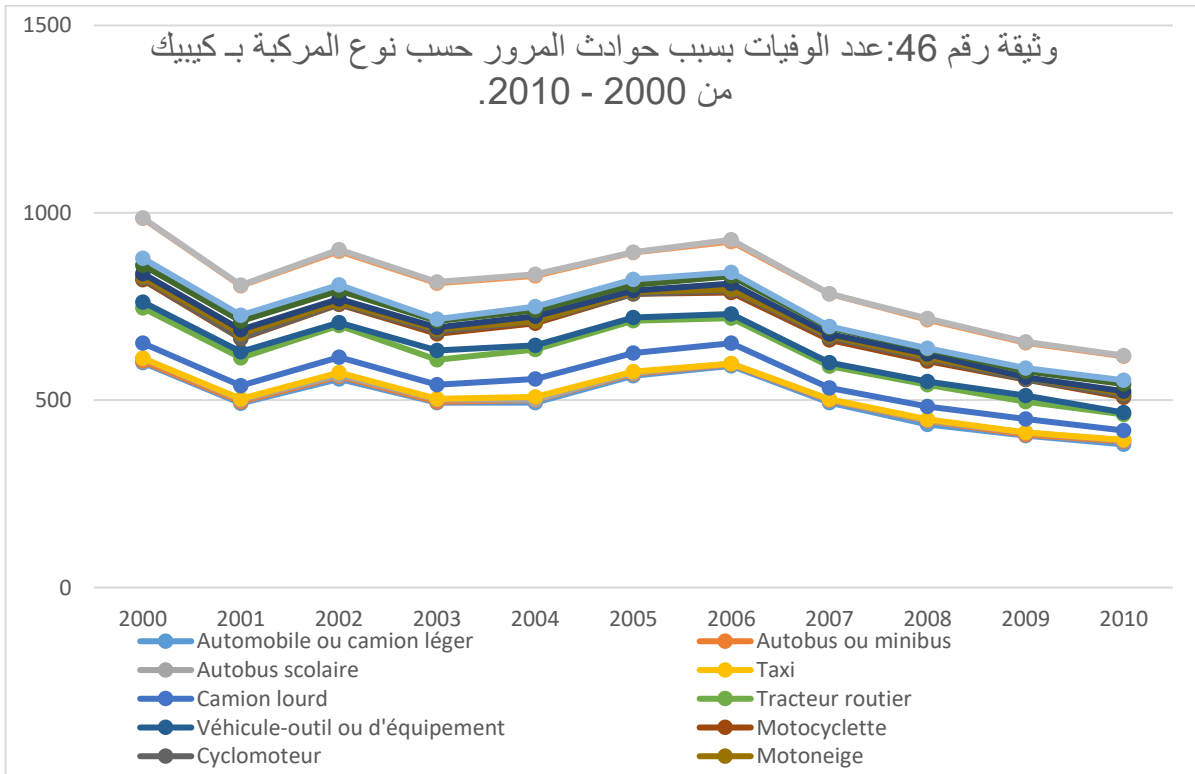
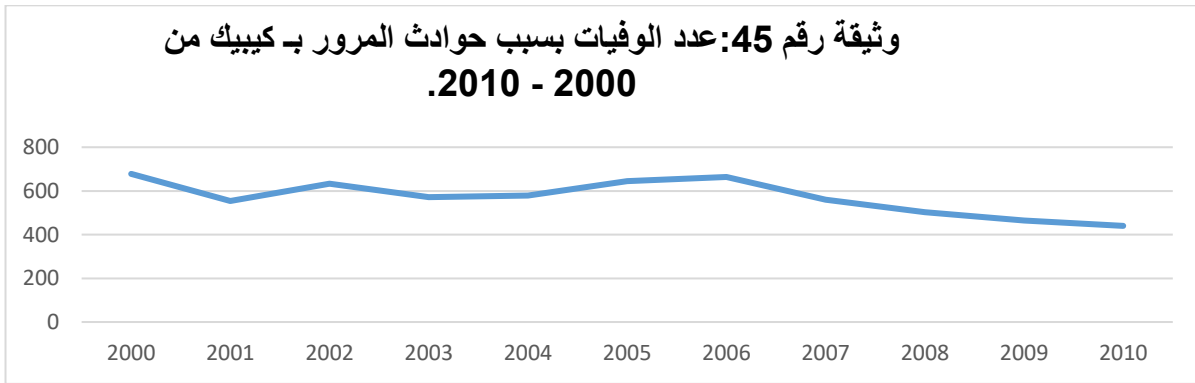


المصدر: شركة تأمين السيارات كيبك

5- عدد الحوادث حسب طبيعة الضرر ونوع السيارة المعنية ، كيبك والمقاطعات الإدارية

1.5- عدد الوفيات بسبب حوادث المرور حسب نوع المركبة بكيبك من 2000 - 2010.

من خلال الجدول رقم 38 (ملحق -أ-) نلاحظ أن عدد الوفيات بسبب حوادث المرور حسب نوع المركبة صنف الوزن الخفيف والسيارات السياحية بكيبك من 2000 - 2010، انخفض تدريجيا من 678 إلى 440 وفاة، بنسبة تقدر ب 35.10% (وثيقة رقم 45)، وتسبب السيارات السياحية، وشاحنات الوزن الخفيف في أكثر من 86% من وفيات الحوادث خلال 2000-2010 بكيبك، بينما تمثل سيارات الأجرة نسبة أقل من 1% من إجمالي الوفيات (وثيقة رقم 46). لم نتحصل على الإحصائيات الوافية من أجل مقارنة عدد الوفيات بالنسبة لصنف السيارة ولكن من المنطقي أن تكون هناك علاقة متعددة بين نسبة الوفيات بسبب حوادث المرور مع نسبة المركبات المتواجدة على مستوى الحضيرة الوطنية.



المصدر: شركة تأمين السيارات كيبك

2.5- عدد المصابين إصابات خطيرة بسبب حوادث المرور حسب نوع المركبة ب كيبك من 2000 - 2010.

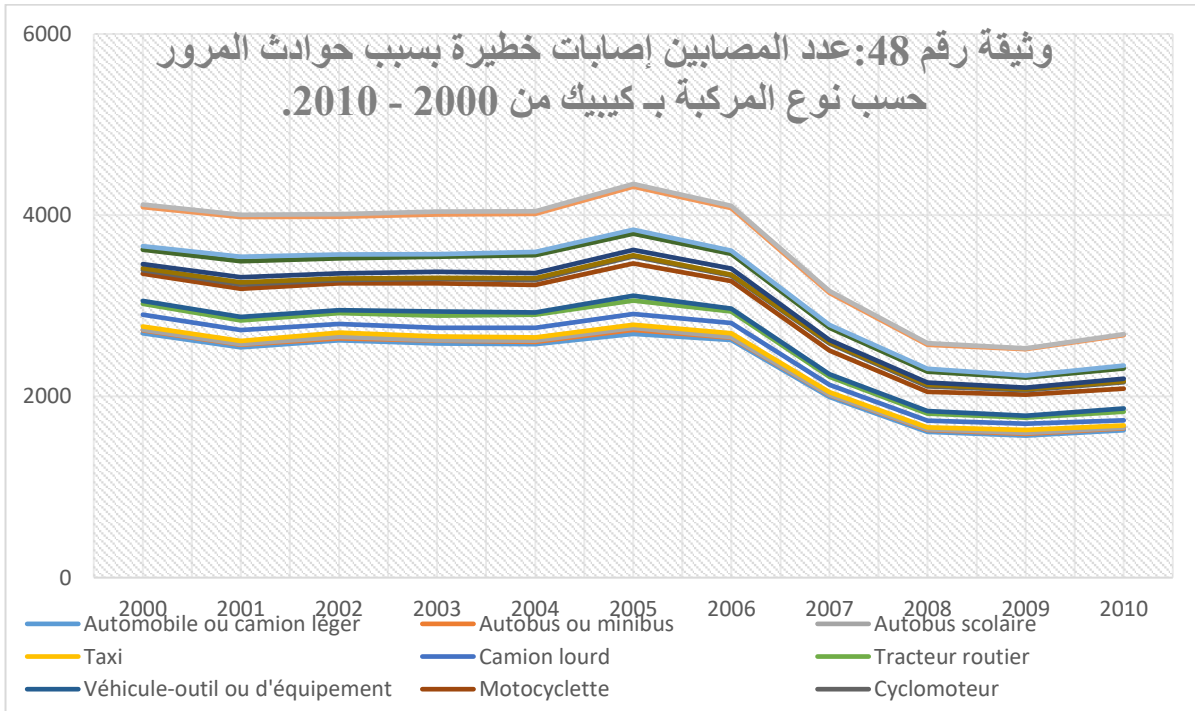
من خلال الجدول رقم 39 (ملحق أ-) نلاحظ أن عدد المصابين إصابات خطيرة بسبب حوادث المرور حسب نوع المركبة، صنف الوزن الخفيف والسيارات السياحية ب كيبك، انخفض تدريجيا من 2697 سنة 2000 إلى غاية 1628 إصابة خطيرة سنة 2010، بنسبة تفوق 86% من إجمالي المركبات، بالمقابل لاحظنا أن سيارات الأجرة وحافلات النقل المدرسي الخاصة بالأطفال لم تتخطى ال 40 إصابة خطيرة سنويا كأقصى تقدير خلال ال 10 سنوات ابتداء من 2000 إلى غاية 2010 (وثيقة رقم 47-48).

ويعود ذلك للإجراءات الردعية التي تطبقها مؤسسة تأمين السيارات ب كيبك على كل سائق، خاصة سائقي النقل المدرسي والنقل الجماعي من أجل الحفاظ على سلامة الركاب وخاصة التلاميذ، حيث أولت لهم أهمية بالغة من كل الجوانب التعليمية، الاجتماعية، الترفيهية، توفير النقل،...

وثيقة رقم 47: عدد المصابين إصابات خطيرة حسب نوع المركبة ب كيبك من 2000 - 2010.



وثيقة رقم 48: عدد المصابين إصابات خطيرة بسبب حوادث المرور حسب نوع المركبة ب كيبك من 2000 - 2010.

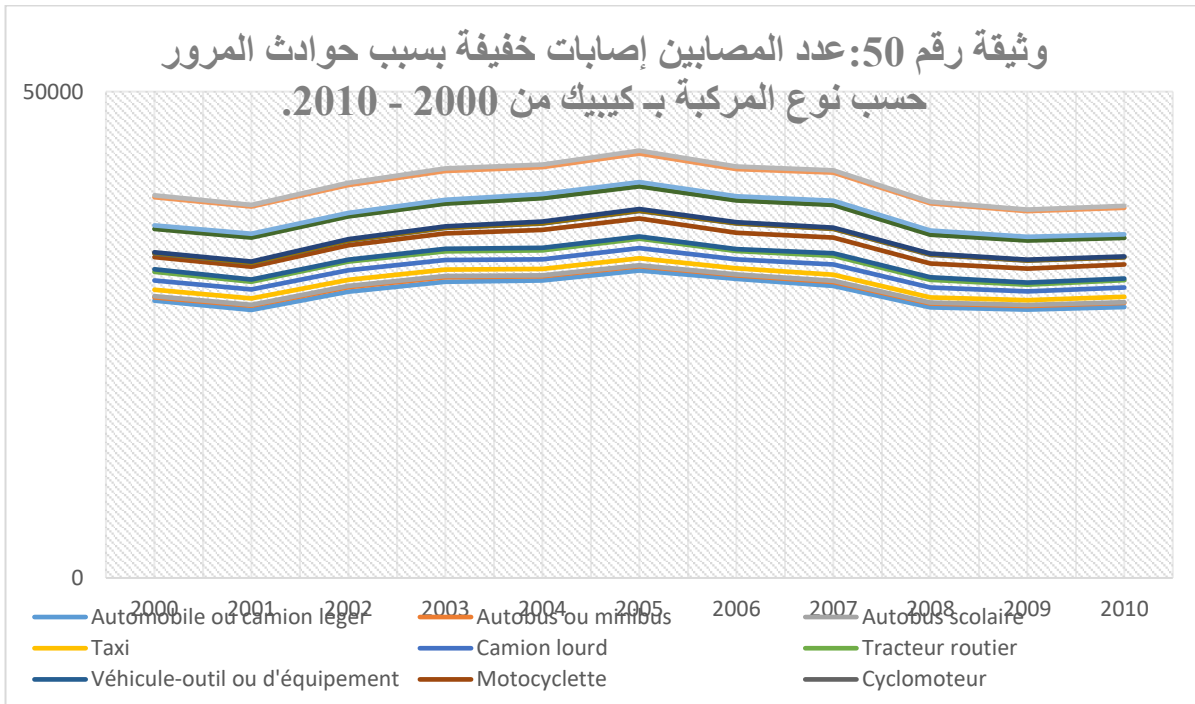
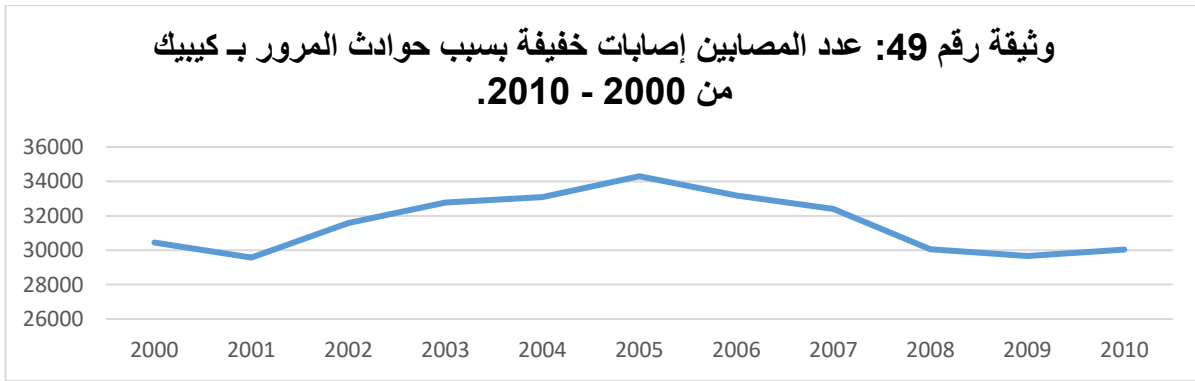


المصدر: شركة تأمين السيارات كيبك

3.5- عدد المصابين إصابات خفيفة بسبب حوادث المرور حسب نوع المركبة ب كيبك من 2000 - 2010.

من خلال الجدول رقم 40 (ملحق-أ-) نلاحظ أن عدد المصابين إصابات خفيفة بسبب حوادث المرور حسب نوع المركبة صنف الوزن الخفيف والسيارات السياحية ب كيبك ارتفع تدريجيا من 29571 إصابة خفيفة سنة 2001 إلى 34302 إصابة سنة 2005 لتبلغ العتبة ثم تنخفض تدريجيا إلى غاية 29665 إصابة خفيفة، سنة 2009، بينما إجمالي عدد الإصابات بسبب حوادث المرور استقر في حدود 30 ألف إصابة خلال 2000-2010 (الوثيقة رقم 50).

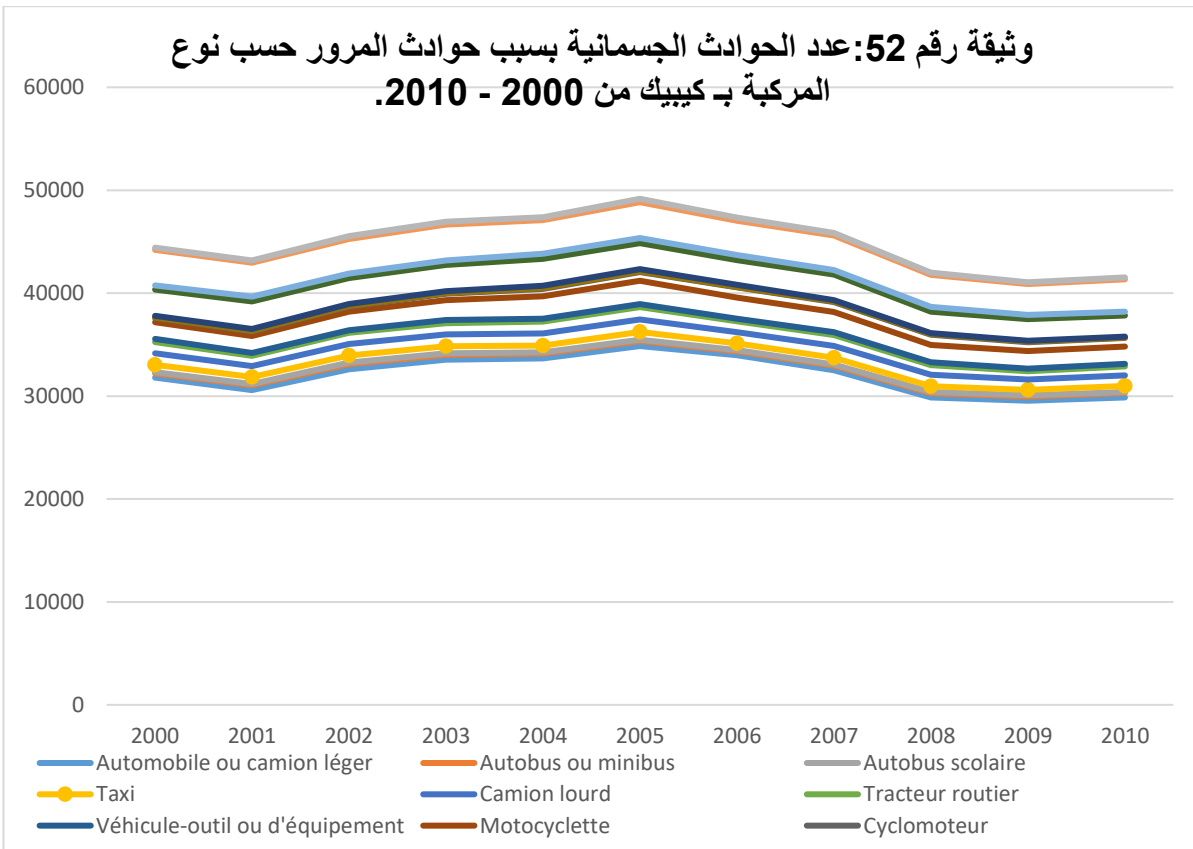
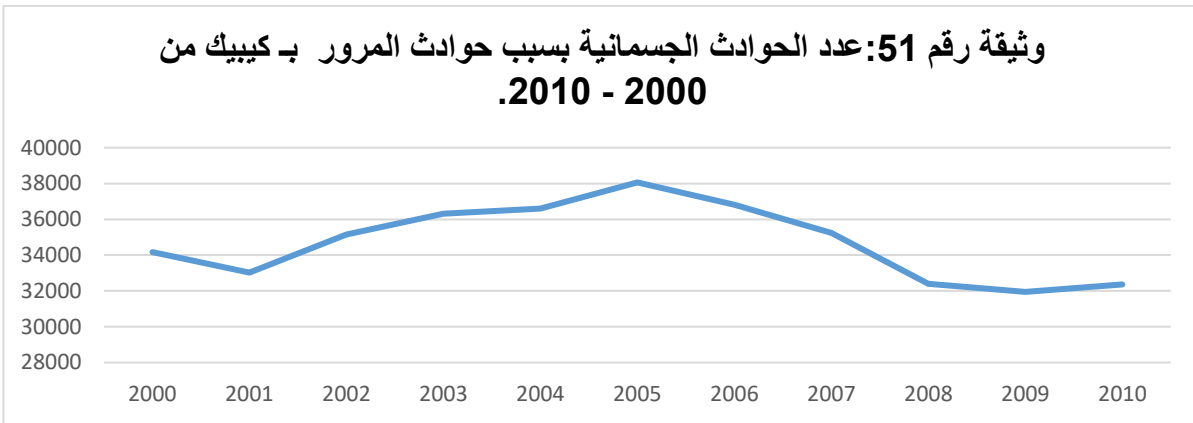
نلاحظ أيضا، إصابات خفيفة ومنخفضة لدى سيارات الأجرة، النقل المدرسي، وكذلك سائقي دراجات الثلج (هذه الأخيرة غير موجودة في تصنيف المركبات المتواجدة على مستوى الحظيرة الوطنية الجزائرية وذلك لإختلاف المناخ، وندرة الثلوج المتساقطة في الجزائر)



المصدر: شركة تأمين السيارات كيبك

4.5- عدد الحوادث الجسمانية بسبب حوادث المرور حسب نوع المركبة بـ كيبك من 2000 - 2010.

من خلال الجدول رقم 41 (ملحق أ-) نلاحظ أن عدد الحوادث الجسمانية (تشمل عدد الوفيات، الإصابات الخفيفة والإصابات الخطيرة) بسبب حوادث المرور، حسب نوع المركبة لجميع الأصناف المتواجدة بحضيرة قطاعات كيبك، ارتفع تدريجيا من 33025 سنة 2001 إلى 38061 إصابة سنة 2005 لتبلغ العتبة ثم تنخفض تدريجيا إلى 31945 سنة 2009، والذي يتبع نفس منحنى الإصابات الخفيفة كونها السائدة في الإصابات الجسمانية، حيث تسبب صنف الوزن الخفيف والسيارات السياحية بأكثر من 86% من إجمالي الحوادث الجسمانية.

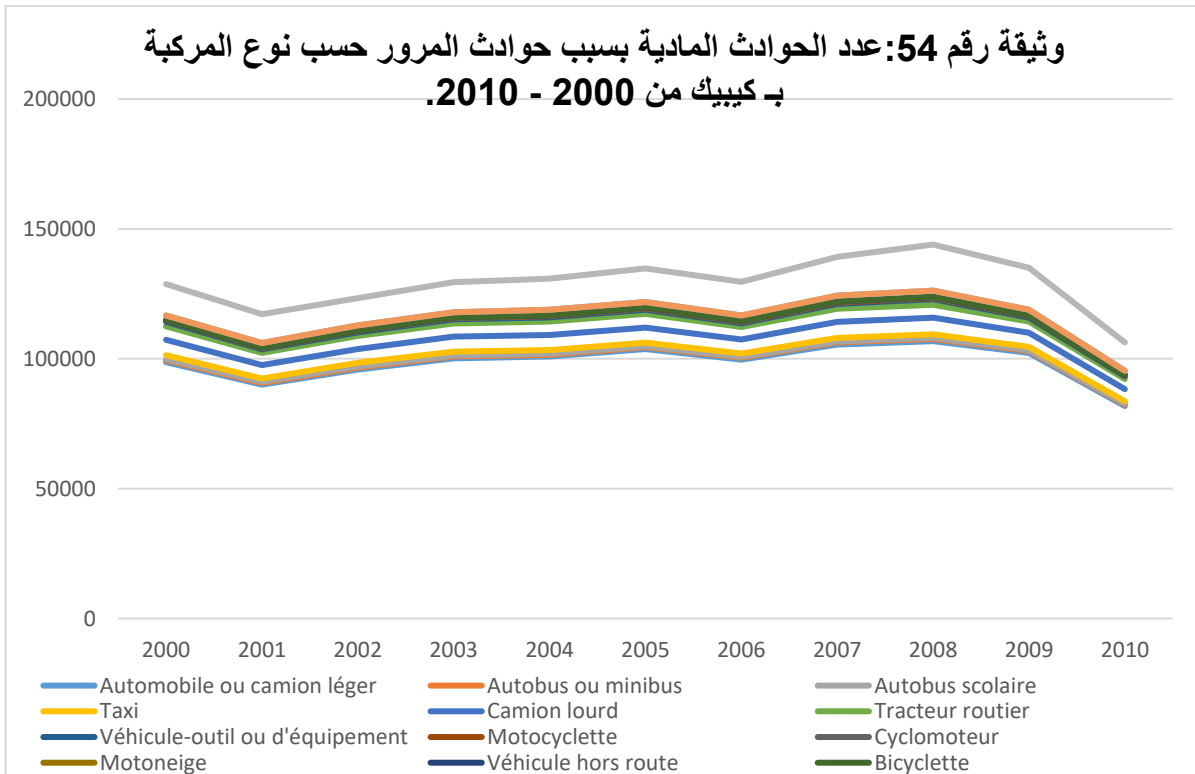
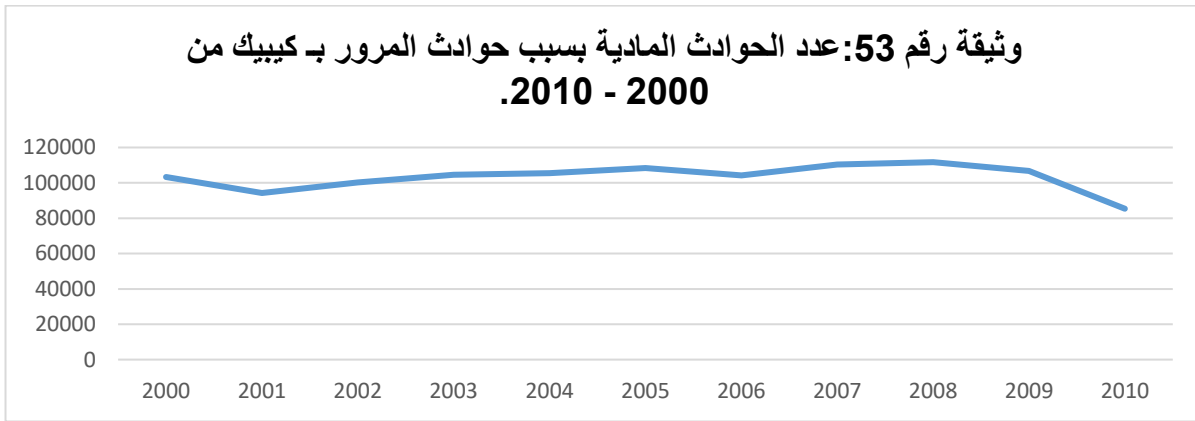


المصدر: شركة تأمين السيارات كيبك

5.5- عدد الحوادث المادية بسبب حوادث المرور حسب نوع المركبة ب كيبك من 2000 - 2010.

من خلال الجدول رقم 42(الملحق -أ-) نلاحظ أن عدد الحوادث المادية حسب نوع المركبة ب كيبك مستقر في عتبة الـ 100 ألف حادث/ سنويا ابتداء من 2000 إلى غاية 2009 لينخفض تدريجيا مع سنة 2010 ليسجل 85366 حادث مادي، إذ تسبب المركبات السياحية وشاحنات الوزن الخفيف في أكثر من 85% من إجمالي الحوادث المادية.

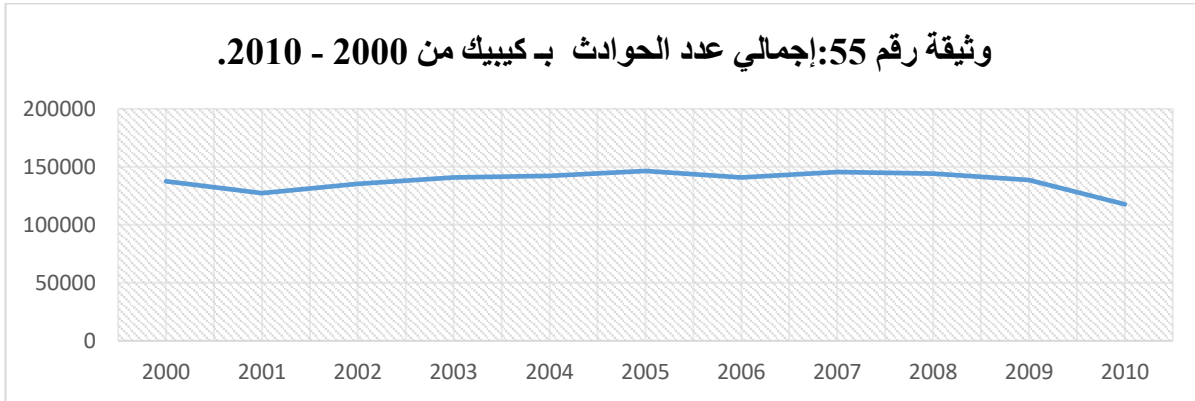
تجدر الإشارة إلى أن الحوادث المادية لا تخلف ضحايا (جرحى أو قتلى)، ولكن التكلفة المادية لها، تنهك عاتق الدولة، لما تتحمله من ملايين الدولارات سنويا كما تم نشره من طرف الباحث روبرو من جامعة مونتريال، قسم الديمغرافيا حول التكلفة الإجمالية لحوادث المرور في كيبك.



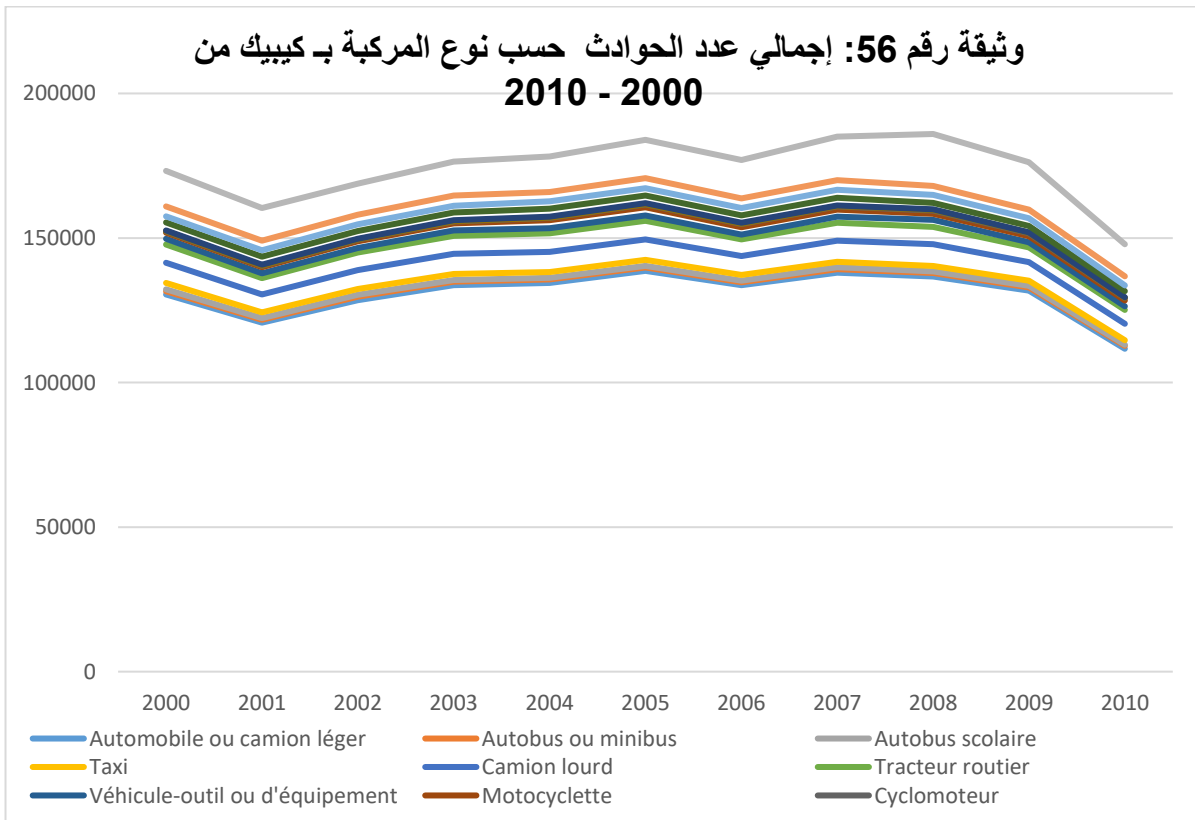
المصدر: شركة تأمين السيارات كيبك

6.5- إجمالي عدد الحوادث حسب نوع المركبة ب كيبك من 2000 - 2010.

من خلال الجدول رقم 43 (ملحق-أ-) نلاحظ أن إجمالي عدد الحوادث المادية منها والجسمانية، حسب نوع المركبة ب كيبك، مستقر في عتبة الـ 146467 حادث تقريبا من 2000 إلى غاية 2008 لينخفض تدريجيا إلى غاية 117734 حادث سنة 2010 (وثيقة رقم 55)، وتسبب السيارات النفعية وشاحنات الوزن الخفيف غالبية الحوادث كما جاء موضحا في الوثيقة رقم 56.



المصدر: شركة تأمين السيارات كيبك



المصدر: شركة تأمين السيارات كيبك

مناقشة

النتائج

مناقشة النتائج

استنادا للنتائج التي توصلنا إليها في الفصل التطبيقي من خلال دراستنا للمعطيات المقدمة من طرف وزارة النقل الجزائرية، فرق الدرك الوطني، الأمن الوطني، ومديريات الحماية المدنية في الجزائر وشركة تأمين السيارات بكيبك من جهة أخرى

في الأخير نختم بحثنا هذا بمناقشة النتائج المتوصل إليها، مع الخروج ببعض التوصيات

❖ يعتبر تصنيف عدد الوفيات بسبب حوادث المرور مرتفع في الجزائر بالمقارنة مع كيبك بينما توصلنا إلى أن تصنيف عدد حوادث المرور في كيبك أعلى منه في الجزائر:

انخفض عدد الوفيات في كيبك من 16.4 وفاة لكل 10000 سيارة سنة 2000 إلى 8.1 وفاة لكل 10000 سيارة سنة 2010، بالمقابل فإن الجزائر احصت 13.66 وفاة لكل 10000 سيارة في حالة سير سنة 2000 لينخفض إلى 5.91 وفاة كل 10000 سيارة في حالة سير سنة 2010.

بالمقابل فإن عدد الوفيات بسبب حوادث المرور لكل 100000 نسمة (La létalité)، والنتيجة الأصح هي النسب والتناسب أو الطريقة اللوغاريتمية بالنسبة لمجموع السكان والنتيجة تكون متقاربة جدا، بين المنطقتين بالاعتماد على الطريقة الثلاثية وجدنا 13.64 وفاة لكل 10^5 نسمة سنة 2000 لينخفض إلى 10.17 وفاة لكل 10^5 نسمة سنة 2010 بالجزائر، بينما تحصلنا على 10.17 وفاة لكل 10^5 نسمة سنة 2000 لينخفض إلى 6.2 وفاة لكل 10^5 نسمة سنة 2010.

أما الاختلاف الواضح يكمن في عدد الوفيات لكل 1000 حادث مرور، حيث استقر عدد الوفيات في حدود 112 وفاة لكل 1000 حادث مرور خلال 2000-2010 في الجزائر، بينما انخفض عدد الوفيات من 22.4 وفاة لكل 1000 حادث مرور سنة 2000 إلى غاية 14.9 وفاة لكل 1000 حادث مرور سنة 2010 بكيبك.

هنا نجد أنفسنا أمام أمرين، أما الأول وهو الأقرب للصواب، وهو التهرب وعدم الإبلاغ على الحوادث المادية منها وكذلك الجسمانية (خاصة الإصابات الطفيفة منها)، بوضع حلول وسطية بين الطرفين (السائقين) دون اللجوء إلى السلطات الأمنية ومؤسسات التأمين، وبالتالي عدد الحوادث الفعلي والحقيقي يكون أكثر مما هو مصرح به، وبالتالي نسبة الوفيات تكون أقل، كون عدد الوفيات المصرح به بسبب حوادث المرور هو نفسه، أما

الرأي الثاني أين نفترض أنه تم الإبلاغ على كل الحوادث المادية منها والجسمانية فهنا يجب التدخل بطريقة استعجالية من أجل تخفيض الظاهرة لأنه لا يمكن الحد منها في الوقت الراهن

❖ معظم الحوادث المرورية بمختلف تصنيفاتها المادية والجسمانية تتركز في الفئة العمرية [20 سنة _ 60 سنة] التي تعتبر الفئة العمرية النشيطة في كل من الجزائر وكيبك خلال 2000-2010، وترتكز بصفة خاصة في فئة الشباب (25-34 سنة).

❖ عدد حوادث المرور تحت تأثير مواد مخدرة قدر بحادثين فقط أي بنسبة 0.184 % من إجمالي أسباب حوادث المرور، حسب دراسة سابقة للباحث (نتائج رسالة الماجستير) حيث غالبا ما ينظر الضابط المحرر للسبب الثاني للوفاة، كالإفراط في السرعة أو التجاوز الخطير أو ما إلى ذلك من أسباب ويتجاوز السبب الرئيس إحتراما للميت، كون الكحول خاصة و المخدرات عامة من الطابوهات والممنوعات في المجتمع الجزائري المحافظ، بينما في كيبك فالكحول مسموح به ولكن القانون واضح وردعي للسائق أثناء القيادة، والذي قد يصل إلى السحب الفوري والنهائي لرخصة السياقة في حالة نجاة السائق من الحادث، وبالتالي عدد الحوادث المميتة بأسباب المواد المخدرة يكون متساو تقريبا مع نسبة التعاطي في الجزائر. ومن أجل إحاطة أفضل للظاهرة، يجب الإستناد إلى طرق علمية لتحليل مخاطر ظاهرة حوادث المرور، نذكر منها على سبيل المثال لا الحصر (AdD, AdE, AMDE,...)، وفي هذا الصدد نشير كذلك إلى أن أهم أسباب الحوادث المشار إليها هو الإفراط في السرعة والتجاوزات الخطيرة كأسباب أساسية (Principal causes)، بغض النظر على السبب الرئيس (Main cause)، المتمثل في القيادة تحت مواد مخدرة على سبيل المثال، كما يجب الإشارة إلى الأسباب الثانوية كعامل الطبيعة مثلا، من أجل الإحاطة بكل جوانب الحادث وتبقى بعض الأسباب مجهولة كالانتحار أثناء السياقة وتصنف الوفاة بسبب حوادث الطرقات إلا أن السبب الرئيس مختلف تماما.

لاحظنا أن حوادث المرور في كل من الجزائر وكيبك، لا تزال بعيدة كل البعد على مثل هذه الطرق من التحليل، (بالإضافة إلى طريقة الاحتمالات بتطبيق قانون بواسون التي أشرنا إليها في الأدبيات، بعد تعيين النقاط السوداء التي لا يعلم بها غالبية السواق خاصة الأجانب عن تلك المنطقة.

وتكتفي بالتقارير الأسبوعية، الشهرية والسنوية من أجل تقديم الإحصائيات الخاصة بالظاهرة من جهة والتقارير الأمنية من أجل تقييم تكلفة الخسائر والتعويضات المادية، أكثر منه الحد من الظاهرة.

❖ لا توجد علاقة طردية بين عدد حوادث المرور الجسمانية بصفة عامة والمميتة منها بصفة خاصة وكثافة السكان في كل من كيبك والجزائر، الحوادث المميتة في الوسط الريفي أكثر منه في الوسط الحضري من جهة ومن جهة أخرى نلاحظ تزايد عدد الحوادث مع النمو السكاني إلى غاية 2005 في كيبك (قمة الهرم كما سبق وفسرناها) ثم إنخفاض تدريجي مقابل نمو سكاني بطيء مقارنة مع النمو السكاني في الجزائر إلى غاية سنة 2010. مما يبين أن الزيادة في عدد السكان أو الكثافة السكانية، أو ارتفاع عدد المركبات في الحضائر لا يؤثر بصفة رئيسية في عدد حوادث المرور، ولكن من الطبيعي أن يكون هناك تأثير ثانوي إن لم يكن أساسي، كما سبق وأن أشرنا إلى ذلك في التحليل السابق. من الطبيعي أن المخاطرة 0 (0 Risque) لا توجد بوجود الحركة، رغم الدراسات المركزة والمعقدة مع نهاية القرن الماضي حول نظام السياقة الآلية والذكوية.

الخلاصة

من خلال دراستنا لموضوع الوفيات بسبب حوادث المرور دراسة مقارنة بين الجزائر وكيبك توصلنا إلى أن هذه الأخيرة تقع نتيجة عدة أسباب متفاوتة الخطورة ووجدنا أن: السرعة المفرطة، التجاوز الخطير وعدم احترام إشارات المرور، هي الأسباب الرئيسية للوفيات بسبب حوادث المرور.

كما وجدنا أيضا أن متوسط سن الوفاة بسبب حوادث المرور، ينحصر في الفئة العمرية 30-40 سنة في كل من الجزائر وكيبك، وهذا ما يدل على أن فئة الشباب هي الأكثر عرضة للحوادث المرورية المميتة، ومن جهة أخرى فإنه لا توجد أية علاقة بين الكثافة السكانية وعدد الحوادث المرورية الجسمانية فجل الحوادث المميتة وقعت خارج المدينة (الريف)، وهذا ما شد انتباه فرقة الدرك الوطني والتي تقوم بمتابعة كل أنواع الحوادث المرورية (الجسمانية والمادية) الواقعة خارج المدينة لتعيين النقاط السوداء.

باستثناء عدد الوفيات لكل 1000 حادث مرور التي تعتبر مرتفعة جدا في الجزائر بالمقارنة مع مقاطعات كيبك، تبقى المتغيرات الأخرى كلها متقاربة ومتشابهة وهذا ما جعل من موضوع الدراسة أهمية بالغة إلى غاية الوصول للنتائج النهائية من أجل معرفة التباين.

وفي هذا الصدد ومن أجل التخفيض في عدد الحوادث المرورية بصفة عامة والجسمانية منها بصفة خاصة يجب الإشارة إلى التوصيات التالية:

❖ تطبيق نظام رخصة السياقة بالتنقيط وبالمساواة بين كل السواق في الجزائر، كما هو الحال في مقاطعات كيبك.

❖ إجبار السائق المخالف دفع قيمة الغرامة الجزافية فور ارتكابه للمخافة مهما كانت صفته، ورتبته، وفي هذا الصدد يجب الإشارة كذلك بوضع مخالفات خاصة بالمشاة (كونهم السبب الأساسي للحوادث داخل المدينة)

❖ مراجعة وإعادة النظر في قانون المرور الحالي لأحتوائه على كثير من النصوص النظرية والفلسفية والتي يتيه بين موادها رجل الأمن والسائق والمواطن.

❖ الدعوة إلى ندوات و ملتقيات وطنية حول حوادث الطرقات والسلامة المرورية على أعلى مستوى، كما تقوم الهيئات الكندية عامة ومقاطعات كيبك خاصة، أهمها شركة تأمين السيارات كيبك (la saaq بمونتريال و Réseau de Québec RRSR Du recherche en sécurité routière) شبكة البحث في أمن الطرق بجامعة شاربروك،

بالمقابل في الجزائر نلاحظ غياب المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات في الأونة الأخيرة

- ❖ تعزيز حملات التوعية وإدراج التربية المرورية في مقررات المدرسة.
- ❖ تعميم إشارات المرور المناسبة على كامل الطرق وقمع كل مخالف لها وكذلك القضاء على النقاط السوداء عبر شبكة الطرقات الوطنية.
- ❖ وضع ممهلات تتطابق مع المعايير المعمول بها في النقاط السوداء على الطرق إن لم يتم القضاء عليها، مع وضع إشارات تنبه بوجودها.
- ❖ إدخال التكنولوجيا الحديثة، والتقنيات الجديدة في المراقبة: فبالإضافة إلى أنظمة الرادار توجد تكنولوجيات وأنظمة مراقبة حديثة أخرى مثل:
 - (Système de Transport Intelligent) STI
 - (System d'Information Géographique) SIG
 - (Global Positioning System) GPS

وأهم وأبرز نظام هو نظام القيادة الذاتية والتي تسعى من خلاله شركات تصنيع السيارات لتخفيض عدد الحوادث إلى الصفر وبالتالي القضاء على ظاهرة الوفاة بسبب حوادث المرور، حسب المعلومات المتوفرة، فإن شركة طويوتا قامت بشراء الخدمة من شركة تسلا الرائدة في عالم السيارات الكهربائية وتكنولوجيا المعلومات في هذا المجال، ب 500 بليون دولار أمريكي، رغم كل التحديات يبقى العامل الرئيسي لحوادث المرور هو العامل البشري وبالتالي يجب التوعية ، التربية والتوجيه من جهة، وبالمقابل الردع في حالة مخالفة التوجيهات الأمنية كما هو الحال بمقاطعات كيبك .

قائمة المراجع

قائمة المصادر والمراجع

المراجع باللغة العربية:

1. أ.د أحسن مبارك طالب، الوقاية من الحوادث المرورية، في ورقة علمية مقدمة لندوة " معايير الأمن والسلامة للطرق الطويلة" خلال الفترة 30/01-01/02/2012، الدوحة، قطر.
2. التقرير المفصل حول: حوادث المرور الجسمانية المسجلة خلال 2000. ل: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.
3. التقرير المفصل حول: حوادث المرور الجسمانية المسجلة خلال 2001. ل: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.
4. التقرير المفصل حول: حوادث المرور الجسمانية المسجلة خلال 2002. ل: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.
5. التقرير المفصل حول: حوادث المرور الجسمانية المسجلة خلال 2003. ل: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.
6. التقرير المفصل حول: حوادث المرور الجسمانية المسجلة خلال 2004. ل: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.
7. التقرير المفصل حول: حوادث المرور الجسمانية المسجلة خلال 2005. ل: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.
8. التقرير المفصل حول: حوادث المرور الجسمانية المسجلة خلال 2006. ل: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.
9. التقرير المفصل حول: حوادث المرور الجسمانية المسجلة خلال 2007. ل: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.
10. التقرير المفصل حول: حوادث المرور الجسمانية المسجلة خلال 2008. ل: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.
11. التقرير المفصل حول: حوادث المرور الجسمانية المسجلة خلال 2009. ل: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.
12. التقرير المفصل حول: حوادث المرور الجسمانية المسجلة خلال 2010. ل: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.
13. المطير (2005)، استخدام بعض المؤشرات الإحصائية في خطورة بعض الحوادث المرورية، مركز الدراسات والبحوث، الرياض، ص16.
14. يومية الرياض السعودية، العدد 14816، الجمعة 16 يناير 2009، ص46.
15. يومية الشروق، الطيب بودواو، تراجع في حوادث المرور بعد تطبيق القانون الجديد، 19-04-2005، ص6.

القوانين:

1. قانون المرور
2. قانون رقم 13-01 المؤرخ في 07 أوت 2001 ، المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه
3. قانون رقم 14-01 المؤرخ في 19 أوت 2001، يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها
4. القانون رقم 16/ 04 المؤرخ في نوفمبر 2004 المعدل والمتمم للقانون رقم 14-01 يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها
5. أمر رقم 03-09 الموافق 22 يوليو 2009، يعدل ويتمم القانون رقم 14-01
6. Le chapitre C-24 est remplacé par le Code de la sécurité routière (chapitre C-24.2), sauf certaines dispositions qui sont abrogées. 1986, c. 91, a. 674; D. 861-87 du 87.06.03, (1987) 119 G.O. 2, 3494 modifié par D. 1028-87 du 87.06.23, (1987) 119 G.O. 2, 3651; D. 1750-87 du 87.11.18, (1987) 119 G.O. 2, 6485. 1986, c. 91, a. 674.

المراجع باللغة الفرنسية:

1. Aktouf Warda, (2009), ‘**Crise Mondiale de L’automobile**’, Maghreb, Alger, 5 Octobre, 2003.
2. BEN ABDELLEAH. F, "**Mortalité et morbidité routière en Algérie 1968, Etude de profil des accidents et accidentés dans la wilaya d’Oran 1982**", thèse de doctorat 3 ème cycle, Paris, décembre 1987, P.24
3. BOURBEAU, Robert et al. (1990) **La géographie de la mortalité par accident de la route au Québec, 1983-1988.**
4. CNPSR, Le centre national de la prévention et de la sécurité routière, 2012.
5. David SROUR, « **sur quelques distributions de probabilité applicables aux problèmes de sécurité routière** », *revue de statistique appliquée*, tome 19, n 2, 1971, p77-94.
6. Gabrielsen, Carl, Chr. ‘**Global Traffic Safety**’ in **NORDIC, Road and Transport Research**, Review. No.21, 2008, P.14.
7. H.Ahycon , and all , **Road traffic injuries :hidden epidemic in less developed countries**, journal of national medical association, v.98,n°1/01/2006 p73,82.

8. Jean Louis RALLU, **Les effets des mesures de sécurité routière sur les accidents de la circulation en France**, 1988- 1995, INED, Paris, France.
9. Journal the gazette 13/1/1979.
10. MAAG, Urs et al. (1991) **How to define, estimate, and compare accident rates of strata of drivers**. Comptes rendus de la VIIe Conférence canadienne multidisciplinaire sur la sécurité routière, Vancouver, pp. 284-292.
11. MAAG U., LABERGE-NADEAU C., CÉDRAS L. et al. 1999. « **Performance at licensing examinations and crash rates over the first three years of new licensing in Quebec** », 43e proceedings annuel, Association for the advancement of automobile medicine, p.187-201.
12. Dr Madani Azzeddine, Dr Tello Ghiat, **Les principales causes des accidents de la circulation routière et les mesures d'atténuation en Algérie**, European scientific journal, Vol.11 No 20, July 2015.
13. Kwan, M.-P. 2000. « **Analysis of human spatial behavior in a GIS environment: Recent development and future prospects** ». Journal of Geographical Systems, Vol. 2, no.1, p. 85-90.
14. Marc Gaudry^{1,2} et Mattieu de Lapparent², **Un état de l'art de la modélisation structurelle des bilans de l'insécurité routière**, ¹ Département de sciences économiques, université de Montréal,² Département économie et sociologie des transports, INRETS, V.13, AJD, juin 2008.
15. Marie-Hélène Vendersmissen, Denis Morin, Isabelle Thomas et Marcel Pouliot, «**aspects macrogéographiques des accidents de la route: essai de comparaison Québec - Belgique**» *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 40, n^o 109, 1996, p.49-66.
16. Marie-Hélène Vendersmissen, Denis Morin et Marcel Pouliot, «**Les variation géographiques de la gravité des accidents de la route dans les MRC du Québec, 1985-1987.**» , *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 37, n^o 102,1993, p.517-537.
17. RAMAGE-MORIN, P. L. 2008. « **Décès dus aux accidents de véhicules à moteur** ». Rapports sur la santé, Statistiques, Canada.P8.
18. ROBERT GOURBEAN, **Les accident se la route au Québec 1962-1978 Etude démographique et épidémiologique** Colleoto démographie canadienne les presse de l'unirent de Montréal, Isbn : 978-1-61804-071-8
19. Peltzman, S., SD, “**The Effects of Automobile Safety Regulation: Reply**”, *Accident Analysis and Prevention* 8, 139-142.

20. VANDERSMISSEN M.-H., THOMAS I. et MORIN D. 1996. « **Mortalité et morbidité dues aux accidents de la route. Essai de comparaison Belgique-Québec** » Institut National d'Études Démographiques, Population, 51(1) : 196-206.
21. World, Traffic News», in, Traffic Technology International, Fe/Mar.2004, Surry (UK). P. 4.

مواقع الانترنت:

1. www.cnpsr.org.dz (11/2013)
2. www.ons.dz (11/2013)
3. <http://forum.univbiskra.net/index.php/topic> (04/2016)
4. www.joradp.dz (06/2019)
5. www.kisr.end.kw (12/2016)
6. https://www.researchgate.net/publication/5181197_DRAG_un_Modele_de_la_Demande_Routiere_des_Accidents_et_de_leur_Gravite_applique_au_Quebec_de_1956_a_1982
7. <https://saaq.gouv.qc.ca/fileadmin/documents/publications/espace-recherche/statistiques-2010-accidents-permis-vehicules.pdf>.
8. https://www.erudit.org/fr/revues/cgq/1996-v40-n109_cgq2681/022544ar.pdf 15/05/20
9. <https://portal.arid.my/CVFiles/%D9%85%D9%86%D9%87%D8%AC%D9%8A%D8%A9%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%AB%D8%A7%D9%84%D8%B9%D9%84%D9%85%D9%8A%D8%A7%D9%84%D8%AC%D8%AF%D9%8A%D9%8A%D8%AF184615661.pdf> 18/9/2020
10. <https://www.politicsdz.com/%D8%A7%D9%84%D9%85%D9%86%D9%87%D8%AC%D8%A7%D9%84%D9%85%D9%82%D8%A7%D8%B1%D9%86%D8%AF%D8%B3%D9%84%D9%8A%D9%85%D8%B4%D9%8A%D8%AE%D8%A7%D9%88%D9%8A> 18/9/2020
11. http://www.stat.gouv.qc.ca/publications/referenc/quebec_stat/ter_ter/ter_ter_2.htm 12/04/2020
12. http://www.laits.utexas.edu/arabic/firstsecond/refugees_docs/bbcallfiles/alg_eria.html
13. <https://ar.wikipedia.org/wiki/%D8%AC%D8%B2%D8%A7%D8%A6%D8%B1%D9%8A%D9%88%D9%86> 12/04/2020
14. http://www.muqatel.com/openshare/BetDwal-Modn1/Algeria/Sec05.doc_cvt.ht consulté 05/03/2020.

الهيئات والمصادر الحكومية:

1. مديرية النقل لولاية باتنة
2. المركز الوطني للإحصاء
3. المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.
4. وزارة النقل والأشغال العمومية - الجزائر.
5. الديوان الوطني للإحصائيات
6. الهيئة الكندية للإحصاء
7. OMS, L'organisation mondiale de la santé.
8. RRSR Du Québec (Réseau de recherche en sécurité routière).
9. SAAQ (Société d'assurance automobile de Québec).
10. UdeM (Université de Montréal)

الملاحق

الملحق -أ-

جدول رقم 09: التغير السنوي لعدد الحوادث والضحايا خلال الفترة 2000-2010

السنوات	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
الحوادث	35771	38393	41754	43227	43777	39233	40885	39010	40481	41224	32873
(%)	13,06	7,33	8,75	3,53	1,27	10,38	4,21	4,59-	3,77	1,84	20,26
القتلى	4025	3768	4314	4343	4356	3711	4120	4177	4422	4607	3660
(%)	4,14	6,39-	14,49	0,67	0,30	14,81	11,02	1,38	5,87	4,18	20,56
الجرحى	51506	54633	57013	63699	64714	58082	60120	61139	64708	64979	52435
(%)	17,69	6,07	4,36	11,73	1,59	10,25	3,51	1,69	5,84	0,42	19,30

المصدر: مركز الوقاية والأمن عبر الطرقات، 2011.

الملحق -أ-

جدول رقم 15: توزيع عدد حوادث المرور بين المناطق الريفية والحضرية خلال 2000-2010

السنة	مناطق ريفية	مناطق حضرية	المجموع
2000	18194	17577	35771
2001	18567	19826	38393
2002	21729	20025	41754
2003	24555	18672	43227
2004	25033	18744	43777
2005	22684	16549	39233
2006	24193	16692	40885
2007	22042	16968	39010
2008	22947	17534	40481
2009	22873	18351	41224
2010	16979	15894	32873

المصدر: مركز الوقاية والأمن عبر الطرقات، 2011.

الملحق -أ-

جدول رقم 16: إحصائيات الجرحى جراء حوادث المرور ما بين 2000-2010

السنة	الوسط الريفي	الوسط الحضري	المجموع
2000	32632	18874	51506
2001	33098	21535	54633
2002	35462	21551	57013
2003	41958	21741	63699
2004	43193	21521	64714
2005	38857	19225	58082
2006	41091	19029	60120
2007	41699	19440	61139
2008	44209	20499	64708
2009	43782	21197	64979
2010	34262	18173	52435

المصدر: مركز الوقاية والأمن عبر الطرقات، 2011.

جدول رقم 17: إحصائيات القتلى جراء حوادث المرور ما بين 2000-2010

السنة	الوسط الريفي	الوسط الحضري	المجموع
2000	3110	915	4025
2001	2868	900	3768
2002	3193	1121	4314
2003	3363	980	4343
2004	3428	928	4356
2005	2932	779	3711
2006	3379	741	4120
2007	3468	709	4177
2008	3662	760	4422
2009	3829	778	4607
2010	2994	666	3660

المصدر: مركز الوقاية والأمن عبر الطرقات، 2011.

الملحق -أ-

جدول رقم 18: مقارنة عدد القتلى حسب التوزيع الشهري لسنتي 2010/2009

الأشهر	السنة 2009	السنة 2010	الفرق	نسبة التغير (%)
جانفي	314	322	08	02,55
فيفري	272	193	79 -	29,04 -
مارس	365	250	115 -	31,51 -
أفريل	309	285	24 -	07,77 -
ماي	376	272	104 -	27,66 -
جوان	423	302	121 -	28,61 -
جويلية	502	371	131 -	26,10 -
أوت	500	370	130 -	26,00 -
سبتمبر	464	400	64 -	13,79 -
أكتوبر	402	314	88 -	21,89 -
نوفمبر	356	323	33 -	09,27 -
ديسمبر	324	258	66 -	20,37 -
المجموع	4607	3660	947-	20,56 -
المعدل الشهري	384	305	79 -	20,56-

المصدر: مركز الوقاية والأمن عبر الطرقات، 2011.

جدول رقم 21: التكلفة الكلية لحوادث المرور

نوع الخطورة	العدد الحوادث في 2000	التكلفة الوحدوية	التكلفة الكلية (دج)
الحادث	40.300	85.022	3.426.386.600
جريح	50.500	169.707	8.570.203.500
قتيل	4.100	5.650.581	23.167.382.100
التكلفة الكلية للحوادث في سنة 2000			35.163.972.200

المصدر: Ministère des transports, Etude d'évaluation des coûts des accidents routières, Alger 2001, P 49.

الملحق -أ-

جدول رقم 20: يبين نسب حوادث المرور حسب السن و الجنس.

النسبة (%)	الاجموع	النسبة (%)	الإناث	النسبة (%)	الذكور	الفئة
13,36	89	18,59	29	11,76	60	أقل من 5 سنوات
10,21	68	21,79	34	6,67	34	من 5 إلى 9 سنوات
4,05	27	4,49	7	3,92	20	من 10 إلى 14 سنة
27,63	184	44,87	70	22,35	114	الاجموع 1
4,80	32	1,92	3	5,69	29	من 15 إلى 19 سنة
9,76	65	3,21	5	11,76	60	من 20 إلى 24 سنة
10,36	69	4,49	7	12,16	62	من 25 إلى 29 سنة
4,95	33	1,92	3	5,88	30	من 30 إلى 34 سنة
4,95	33	1,92	3	5,88	30	من 35 إلى 39 سنة
34,83	232	13,46	21	41,37	211	الاجموع 2
4,20	28	1,28	2	5,10	26	من 40 إلى 44 سنة
5,71	38	3,85	6	6,27	32	من 45 إلى 49 سنة
4,05	27	3,21	5	4,31	22	من 50 إلى 54 سنة
3,90	26	6,41	10	3,14	16	من 55 إلى 59 سنة
3,15	21	3,21	5	3,14	16	من 60 إلى 64 سنة
3,45	23	4,49	7	3,14	16	من 65 إلى 69 سنة
4,65	31	5,13	8	4,51	23	من 70 إلى 74 سنة
8,41	56	14,10	22	6,67	34	أكبر من 75 سنة
37,54	250	41,67	65	36,27	185	الاجموع 3
100,00	666	100,00	156	100,00	510	الاجموع الكلي

المصدر: المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق

الملحق -أ-

جدول رقم 22: عدد السائقين القتلى حسب الفئات العمرية خلال 2010/2000

2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	
3	2	5	3	7	3	5	2	4	3	3	أقل من 16 سنة
65	57	75	96	112	81	74	61	80	71	104	[19-16]
87	81	95	109	130	146	110	100	142	115	149	[24-20]
118	145	146	162	217	203	196	166	194	148	211	[34-25]
103	110	124	137	223	191	206	171	218	186	235	[44-35]
116	138	155	166	199	190	173	178	219	154	180	[54-45]
94	92	100	119	133	108	95	97	118	93	111	[64-55]
57	45	43	54	54	75	56	62	60	51	50	[74-65]
27	28	24	35	33	40	33	34	35	30	36	[84-75]
7	3	4	8	3	4	4	4	4	6	8	[89-85]
1	-	2	1	1	6	2	-	1	1	-	<=90
43	38	35	18	27	37	43	41	32	28	28	غير معروف
721	739	808	908	1139	1084	997	916	1107	886	1115	المجموع

المصدر: شركة تأمين السيارات ب كيبك

الملحق -أ-

جدول رقم 23: عدد السواق المصابين إصابات بليغة حسب الفئات العمرية خلال 2010/2000

2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	
40	28	45	46	58	67	47	49	29	39	38	أقل من 16 سنة
319	316	322	404	489	479	409	433	453	430	448	[19-16]
344	354	389	460	613	667	668	637	667	630	669	[24-20]
566	510	554	655	911	935	887	920	884	834	962	[34-25]
446	452	503	634	841	980	882	929	932	933	1015	[44-35]
489	475	488	566	720	788	777	760	739	704	711	[54-45]
309	270	289	371	426	495	394	418	394	389	380	[64-55]
139	134	129	145	191	228	193	206	239	229	202	[74-65]
84	79	64	75	110	124	118	113	103	95	111	[84-75]
11	10	10	13	15	13	15	15	6	10	14	[89-85]
2	1	2	1	4	3	2	1	-	-	2	<=90
167	135	178	203	232	266	207	178	184	181	184	غير معروف
2916	2764	2973	3573	4610	5045	4599	4659	4630	4474	4736	المجموع

المصدر: شركة تأمين السيارات ب كيبك

الملحق -أ-

جدول رقم 24: عدد السواق المصابين إصابات خفيفة حسب الفئات العمرية خلال 2010/2000

2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	
443	498	591	629	639	590	462	400	313	262	243	أقل من 16 سنة
5701	5618	5365	5623	5351	5116	4824	4815	4533	4330	4451	[19-16]
6063	6102	5916	6628	7261	7487	7534	7145	7174	6823	7190	[24-20]
9272	9467	9631	10516	10773	11596	11092	10980	10633	10095	10635	[34-25]
8472	8194	8946	9651	10351	11109	11125	11467	11245	10588	10954	[44-35]
8686	8433	8566	9182	9149	9701	9271	9191	8515	7984	8100	[54-45]
5534	5300	5273	5685	5674	5759	5518	5296	5002	4473	4536	[64-55]
2735	2624	2539	2691	2601	2661	2711	2656	2528	2415	2332	[74-65]
1337	1340	1276	1466	1445	1389	1357	1413	1308	1192	1158	[84-75]
193	194	168	170	160	128	142	139	119	114	108	[89-85]
42	41	35	31	24	25	20	25	19	14	11	<=90
2539	2582	2458	2682	2820	2824	2518	2553	2480	2313	2300	غير معروف
51017	50393	50764	54954	56248	58385	56574	56080	53869	50603	52018	المجموع

المصدر: شركة تأمين السيارات بـ كيبك

الملحق -أ-

جدول رقم 25: عدد السواق المصابين إصابات جسمانية حسب الفئات العمرية خلال 2010/2000

2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	أقل من 16 سنة
486	528	641	678	704	660	514	451	346	304	284	
6085	5991	5762	6123	5952	5676	5307	5309	5066	4831	5003	[19-16]
6494	6537	6400	7197	8004	8300	8312	7882	7983	7568	8008	[24-20]
9956	10122	10331	11333	11901	12734	12175	12066	11711	11077	11808	[34-25]
9021	8756	9573	10422	11415	12280	12213	12567	12395	11707	12204	[44-35]
9291	9046	9209	9914	10068	10679	10221	10129	9473	8842	8991	[54-45]
5937	5662	5662	6175	6233	6362	6007	5811	5514	4955	5027	[64-55]
2931	2803	2711	2890	2846	2964	2960	2924	2827	2695	2584	[74-65]
1448	1447	1364	1576	1588	1553	1508	1560	1446	1317	1305	[84-75]
211	207	182	191	178	145	161	158	129	130	130	[89-85]
45	42	39	33	29	34	24	26	20	15	13	<=90
2749	2755	2671	2903	3079	3127	2768	2772	2696	2522	2512	غير معروف
54654	53896	54545	59435	61997	64514	62170	61655	59606	55963	57869	المجموع

المصدر: شركة تأمين السيارات ب كيبك

الملحق -أ-

جدول رقم 26: عدد الحوادث المادية حسب الفئات العمرية للسواق خلال 2010/2000

2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	
83	143	131	197	148	162	135	146	120	115	132	أقل من 16
13028	14964	14313	14254	12884	12699	12569	12534	12371	11424	12744	[19-16]
15284	17756	18335	19041	18758	20261	20309	20635	20125	19181	21458	[24-20]
23321	28250	30217	30734	29232	31670	31071	31435	29936	28543	32257	[34-25]
20531	25624	28478	29664	29363	31771	32447	33494	32842	31386	34720	[44-35]
21332	27042	28599	28435	26684	28235	27712	27807	26065	24143	26257	[54-45]
14406	17853	18199	18240	17044	17649	16951	16579	15428	14031	14737	[64-55]
7502	9173	8679	8799	8132	8628	8284	8176	8020	7584	7833	[74-65]
3696	4523	4402	4456	4151	4139	4072	4037	3799	3315	3500	[84-75]
563	615	561	549	444	451	396	396	382	341	318	[89-85]
78	108	123	113	109	89	65	85	76	64	89	<=90
35364	46850	50262	44392	39839	39422	35817	34022	31009	30916	32611	غير معروف
155188	192901	202299	198874	186788	195176	189828	189346	180173	171043	186656	المجموع

المصدر: شركة تأمين السيارات بـ كيبك

الملحق -أ-

جدول رقم 27: إجمالي عدد الحوادث لدى السواق حسب الفئات العمرية خلال 2010/2000

2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	أقل من 16 سنة
569	671	772	875	852	822	649	597	466	419	416	
19113	20955	20075	20377	18836	18375	17876	17843	17437	16255	17747	[19-16]
21778	24293	24735	26238	26762	28561	28621	28517	28108	26749	29466	[24-20]
33277	38372	40548	42067	41133	44404	43246	43501	41647	39620	44065	[34-25]
29552	34380	38051	40086	40778	44051	44660	46061	45237	43093	46924	[44-35]
30623	36088	37808	38349	36752	38914	37933	37936	35538	32985	35248	[54-45]
20343	23515	23861	24415	23277	24011	22958	22390	20942	18986	19764	[64-55]
10433	11976	11390	11689	10978	11592	11244	11100	10847	10279	10417	[74-65]
5144	5970	5766	6032	5739	5692	5580	5597	5245	4632	4805	[84-75]
774	822	743	740	622	596	557	554	511	471	448	[89-85]
123	150	162	146	138	123	89	111	96	79	102	<=90
38113	49605	52933	47295	42918	42549	38585	36794	33705	33438	35123	غير معروف
209842	246797	256844	258309	248785	259690	251998	251001	239779	227006	244525	المجموع

المصدر: شركة تأمين السيارات بكيبك

الملحق -أ-

جدول رقم 28: عدد حاملي رخصة السياقة حسب الفئات العمرية جنس إناث

2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	
3387	3521	3370	3318	2875	2353	1825	1354	1109	1106	1167	أقل من 16 سنة
85592	79550	74021	68247	63382	60461	58792	57370	57067	58251	61321	[19-16]
166701	160055	158392	158311	159090	161042	163522	165153	167183	168316	167583	[24-20]
409776	407067	404765	400625	394569	389632	385885	381040	379205	379373	385911	[34-25]
435118	441791	453917	467621	479606	491580	504049	515802	526899	536384	540585	[44-35]
547877	546523	542979	534725	525669	515191	503728	491760	479521	467223	455913	[54-45]
439228	424512	410335	396253	381522	365700	349047	331031	312492	292264	275787	[64-55]
243673	230069	216390	203747	193932	184514	177470	170192	164171	158302	151875	[74-65]
91877	87425	83692	78524	73620	68864	63668	58861	53792	49132	44752	[84-75]
8702	7772	7176	6348	5537	4828	4167	3667	3139	2776	2349	[89-85]
1122	939	835	734	628	553	463	368	304	256	199	<=90
2433053	2389224	2355872	2318453	2280430	2244718	2212616	2176598	2144882	2113383	2087442	المجموع

المصدر: شركة تأمين السيارات بكيبك

الملحق -أ-

جدول رقم 29: عدد حاملي رخص السياقة حسب الفئات العمرية جنس ذكور

2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	أقل من 16 سنة
9333	9350	9588	10072	9845	9092	7723	6342	5731	5326	5769	
101461	97659	92794	86685	81144	77539	76612	76532	76699	78338	80725	[19-16]
177324	172105	171782	172979	175501	178756	183448	184615	187618	189275	188068	[24-20]
429920	428610	428610	427184	423239	420707	419033	413540	412001	412844	417974	[34-25]
468166	475935	490827	505618	518660	531740	544900	554903	566363	577108	581107	[44-35]
581927	580987	578308	570967	563025	553152	544508	533429	522605	511988	501821	[54-45]
475947	463299	450766	439115	425494	411274	395760	379643	362727	344486	329426	[64-55]
282042	269126	257819	247296	239725	232501	228154	222862	219429	216391	213135	[74-65]
127560	124098	120894	116047	110804	105825	100881	96579	92049	87135	82917	[84-75]
16253	15087	14049	12909	11403	10418	9493	9116	8426	8022	7515	[89-85]
2637	2368	2264	2055	1906	1707	1582	1453	1285	1165	1098	<=90
2672570	2638624	2617701	2590927	2560746	2532711	2512094	2479014	2454933	2432078	2409555	المجموع

المصدر: شركة تأمين السيارات بكبيك

الملحق -أ-

جدول رقم 30: عدد حاملي رخص السياقة الإجمالي حسب الفئات العمرية

2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	
12720	12871	12958	13390	12720	11445	9548	7696	6840	6432	6936	أقل من 16 سنة
187053	177209	166815	154932	144526	138000	135404	133902	133766	136589	142046	[19-16]
344025	332160	330174	331290	334591	339798	346970	349768	354801	357591	355651	[24-20]
839696	835677	833375	827809	817808	810339	804918	794580	791206	792217	803885	[34-25]
903284	917726	944744	973239	998266	1023320	1048949	1070705	1093262	1113492	1121692	[44-35]
1129804	1127510	1121287	1105692	1088694	1068343	1048236	1025189	1002126	979211	957734	[54-45]
915175	887811	861101	835368	807016	776974	744807	710674	675219	636750	605213	[64-55]
525715	499195	474209	451043	433657	417015	405624	393054	383600	374693	365010	[74-65]
219437	211523	204586	194571	184424	174689	164549	155440	145841	136267	127669	[84-75]
24955	22859	21225	19257	16940	15246	13660	12783	11565	10798	9864	[89-85]
3759	3307	3099	2789	2534	2260	2045	1821	1589	1421	1297	<=90
5105623	5027848	4973573	4909380	4841176	4777429	4724710	4655612	4599815	4545461	4496997	المجموع

المصدر: شركة تأمين السيارات بكيبك

جدول رقم 31: عدد المركبات المتداولة حسب الصنف من 2000 - 2010

2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	
4308814	4202447	4105208	4022129	3935448	3862986	3803547	3717698	3601293	3522559	3446903	Automobile ou camion léger
3015902	3000245	2972370	2932451	2899086	2871969	2847525	2799402	2729651	2678598	2629106	Automobile
1292658	1201962	1132018	1088787	1035485	990193	955337	917540	870812	843160	816997	Camion léger
254	240	820	891	877	824	685	756	830	801	800	Non précisé
126988	129139	135505	136202	132806	131952	122865	110441	100864	92084	85447	Motocyclette
33882	36469	38034	34616	30618	26108	22899	20161	18178	17021	16046	Cyclomoteur
9879	9900	9400	9635	8829	8320	8143	7418	6824	6348	6295	Habitation motorisée
8788377	8580402	8393355	8224711	8043149	7892352	7761001	7573416	7328452	7160571	7001594	المجموع

المصدر: شركة تأمين السيارات بكيبك

الملحق -أ-

جدول رقم 32: عدد السيارات المقيمة حسب الصنف C خلال 2000 - 2010

2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	
2298	2209	2072	1960	1745	1602	1457	1338	1293	1237	1186	Automobile
1541	1524	1426	1364	1221	1151	1059	978	964	931	894	Camion léger
620	553	537	516	460	401	351	301	216	193	177	Non précisé
137	132	109	80	64	50	47	59	113	113	115	Motocyclette
11839	8606	5809	3858	2797	2056	1677	1356	1130	912	756	Cyclomoteur
157	19	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Camion ou tracteur routier
52	50	55	50	44	43	42	41	35	32	36	Motoneige
241	258	268	262	259	264	260	257	219	210	190	Autre
93	89	111	106	90	83	85	95	118	115	107	
16978	13440	10387	8196	6680	5650	4978	4425	4088	3743	3461	المجموع

المصدر: شركة تأمين السيارات بكيبك

الملحق -أ-

جدول رقم 33: تطور عدد المركبات حسب الصنف خارج الحظيرة الخاصة بمقاطعات كيبك 2000-2010

2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	
4845	4938	4887	4990	5056	5122	5323	5449	5591	5920	6213	Automobile ou camion léger
915	982	954	1043	1168	1241	1422	1537	1649	1835	1997	Automobile
3605	3597	3567	3552	3472	3431	3387	3320	3206	3251	3263	Camion léger
325	359	366	395	416	450	514	592	736	834	953	Non précisé
85	63	69	65	67	81	103	110	132	160	174	Cyclomoteur
166	172	168	164	164	178	185	158	148	134	152	Autobus
4660	4548	4610	4643	4727	4660	4661	4629	4592	4542	4466	Camion ou tracteur routier
175074	173519	168431	161606	154603	161140	161180	157113	145624	149705	148308	Motoneige
370027	362013	355112	342441	326036	316713	303479	287302	266700	246558	230065	Véhicule tout-terrain
201103	193313	186787	178551	172530	166881	162149	157738	153420	150084	147630	Véhicule-outil
12861	9916	4894	3368	2696	2292	1927	1619	1384	1173	967	Autre
773666	753420	729845	700818	670935	662189	644330	619567	583182	564196	544188	المجموع

المصدر: شركة تأمين السيارات بكيبك

الملحق -أ-

جدول 34: عدد الوفيات بسبب حوادث المرور حسب الفئات العمرية بكيبك (2000 - 2010)

2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	
4	6	1	5	6	2	5	11	6	5	10	0-4 ans
6	5	11	3	9	7	8	6	7	12	17	5-9 ans
7	4	10	9	13	12	11	9	15	10	23	10-14 ans
64	55	74	70	101	80	81	57	81	73	101	15-19 ans
64	67	69	72	74	91	81	74	99	85	107	20-24 ans
58	81	89	87	131	114	108	87	94	89	112	25-34 ans
50	47	58	81	101	86	92	99	107	84	121	35-44 ans
63	86	82	92	99	118	84	108	103	83	90	45-54 ans
59	52	66	73	75	70	64	57	70	63	66	55-64 ans
49	41	40	54	52	56	44	51	54	56	55	65-74 ans
44	39	36	40	48	49	43	48	50	38	45	75-84 ans
11	12	10	12	5	11	12	9	10	7	11	85-89 ans
6	-	2	4	3	5	6	2	4	1	-	90 ans ou plus
3	8	8	2	3	6	9	5	4	4	8	Inconnu
488	503	556	604	720	707	648	623	704	610	766	المجموع

المصدر: شركة تأمين السيارات بكيبك

الملحق -أ-

جدول رقم 35: عدد الإصابات الخطيرة بسبب حوادث المرور حسب الفئات العمرية بـ كيبك

2010- 2000

2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	
24	14	11	23	38	39	38	36	31	33	34	0-4 ans
27	21	34	35	71	83	89	91	75	82	116	5-9 ans
66	49	75	91	128	171	133	160	132	139	128	10-14 ans
324	350	340	445	576	579	486	516	496	507	523	15-19 ans
320	336	349	395	546	559	531	494	559	495	603	20-24 ans
387	365	404	506	675	711	645	626	632	600	678	25-34 ans
307	290	330	438	547	623	564	593	634	600	628	35-44 ans
343	348	356	367	490	547	515	538	505	477	514	45-54 ans
240	196	216	243	306	307	306	322	296	246	271	55-64 ans
120	109	102	136	151	183	170	184	185	191	190	65-74 ans
88	75	64	93	123	133	122	118	120	110	116	75-84 ans
17	16	7	17	16	19	17	15	18	13	21	85-89 ans
4	2	2	3	4	4	4	6	2	2	4	90 ans ou plus
26	30	25	26	47	42	47	45	32	41	42	Inconnu
2293	2201	2315	2818	3718	4000	3667	3744	3717	3536	3868	المجموع

المصدر: شركة تأمين السيارات بـ كيبك

الملحق -أ-

جدول رقم 36: عدد الإصابات الخفيفة بسبب حوادث المرور حسب الفئات العمرية بـ كيبك 2000 - 2010

2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	
556	599	533	577	554	584	556	625	555	566	625	0-4 ans
761	778	841	929	989	1027	1166	1207	1329	1110	1329	5-9 ans
1284	1343	1588	1761	1875	1856	1859	1867	1811	1627	1743	10-14 ans
6422	6532	6320	6857	6708	6446	5932	5993	5824	5445	5582	15-19 ans
5402	5386	5228	5754	6541	6695	6447	6162	6247	5946	6228	20-24 ans
7107	7247	7285	7950	8309	8692	8278	8180	7952	7376	7724	25-34 ans
5667	5511	5976	6550	6981	7502	7504	7646	7620	7163	7321	35-44 ans
5949	5867	5978	6259	6316	6625	6388	6341	5716	5350	5538	45-54 ans
3897	3696	3774	3874	3884	4063	3782	3685	3446	3024	3178	55-64 ans
2133	2004	1867	2065	1988	2050	2101	2180	2007	1961	1965	65-74 ans
1220	1134	1143	1202	1254	1257	1232	1222	1229	1133	1082	75-84 ans
221	197	178	201	184	153	159	153	131	129	147	85-89 ans
60	55	47	42	47	40	41	49	28	35	32	90 ans ou plus
364	374	369	401	407	465	464	451	480	488	449	Inconnu
41043	40723	41127	44422	46037	47455	45909	45761	44375	41353	42943	المجموع

المصدر: شركة تأمين السيارات بكيبك

الملحق -أ-

جدول رقم 37: إجمالي عدد الضحايا حسب نوع الإصابة والفئات العمرية، بكيبك والمقاطعات الإدارية
2010- 2000

2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	
584	619	545	605	598	625	599	672	592	604	669	0-4 ans
794	804	886	967	1069	1117	1263	1304	1411	1204	1462	5-9 ans
1357	1396	1673	1861	2016	2039	2003	2036	1958	1776	1894	10-14 ans
6810	6937	6734	7372	7385	7105	6499	6566	6401	6025	6206	15-19 ans
5786	5789	5646	6221	7161	7345	7059	6730	6905	6526	6938	20-24 ans
7552	7693	7778	8543	9115	9517	9031	8893	8678	8065	8514	25-34 ans
6024	5848	6364	7069	7629	8211	8160	8338	8361	7847	8070	35-44 ans
6355	6301	6416	6718	6905	7290	6987	6987	6324	5910	6142	45-54 ans
4196	3944	4056	4190	4265	4440	4152	4064	3812	3333	3515	55-64 ans
2302	2154	2009	2255	2191	2289	2315	2415	2246	2208	2210	65-74 ans
1352	1248	1243	1335	1425	1439	1397	1388	1399	1281	1243	75-84 ans
249	225	195	230	205	183	188	177	159	149	179	85-89 ans
70	57	51	49	54	49	51	57	34	38	36	90 ans ou plus
393	412	402	429	457	513	520	501	516	533	499	Inconnu
43824	43427	43998	47844	50475	52162	50224	50128	48796	45499	47577	المجموع

المصدر: شركة تأمين السيارات بكيبك

الملحق -أ-

جدول رقم 38: عدد الوفيات بسبب حوادث المرور حسب نوع المركبة بـ كيبك من 2000 - 2010.

2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	
382	405	435	493	592	565	493	493	557	492	600	Automobile ou camion léger
8	3	10	6	4	5	7	3	6	4	4	Autobus ou minibus
3	5	1	2	2	3	1	6	4	5	7	Autobus scolaire
1	1	3	2	-	3	8	2	7	3	1	Taxi
25	36	34	30	54	50	48	37	41	35	40	Camion lourd
43	46	58	58	67	86	78	67	84	74	94	Tracteur routier
5	16	9	9	11	9	11	25	8	16	16	Véhicule-outil ou d'équipement
41	43	54	61	57	63	59	44	49	35	59	Motocyclette
5	1	6	6	5	-	5	6	1	2	4	Cyclomoteur
5	5	5	4	4	5	1	6	4	11	3	Motoneige
6	-	8	5	15	3	13	5	9	11	10	Véhicule hors route
19	16	13	17	20	16	15	17	22	23	22	Bicyclette
10	9	3	4	10	14	11	5	16	16	19	Autres véhicules
64	67	76	87	82	72	82	96	89	78	106	Piéton
2	3	3	-	5	1	4	3	5	2	1	Non précisé
440	465	502	560	664	645	579	571	633	554	678	المجموع

المصدر: شركة تأمين السيارات بكيبك

الملحق -أ-

جدول رقم 39: عدد المصابين إصابات خطيرة بسبب حوادث المرور حسب نوع المركبة ب كيبك من 2010 - 2000

2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	
1628	1568	1608	1994	2624	2692	2576	2586	2621	2541	2697	Automobile ou camion léger
21	19	21	21	24	43	27	29	20	28	33	Autobus ou minibus
7	11	7	5	8	21	12	6	19	9	6	Autobus scolaire
25	32	21	26	41	35	38	40	44	36	36	Taxi
55	69	76	83	115	119	106	95	95	117	131	Camion lourd
94	67	76	89	124	148	145	136	120	106	120	Tracteur routier
37	21	31	27	34	54	22	45	32	40	31	Véhicule-outil ou d'équipement
220	233	212	260	303	356	304	312	297	310	301	Motocyclette
71	48	59	81	61	77	54	49	37	46	38	Cyclomoteur
11	11	17	9	11	13	22	11	17	25	21	Motoneige
27	18	25	29	67	59	54	66	57	59	47	Véhicule hors route
112	111	120	132	162	179	198	167	164	176	160	Bicyclette
31	23	31	34	36	44	38	27	44	49	39	Autres véhicules
337	291	265	354	470	475	418	440	416	437	431	Piéton
11	9	19	18	24	30	28	30	28	26	25	Non précisé
1889	1815	1854	2275	2975	3114	2937	2959	2953	2900	3047	المجموع

المصدر: شركة تأمين السيارات ب كيبك

الملحق -أ-

جدول رقم 40: عدد المصابين إصابات خفيفة بسبب حوادث المرور حسب نوع المركبة بـ كيبك من 2000 - 2010.

2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	
27858	27573	27815	30012	30758	31603	30575	30462	29432	27552	28508	Automobile ou camion léger
405	377	384	414	342	438	447	443	467	425	340	Autobus ou minibus
83	116	113	120	117	102	102	130	137	106	125	Autobus scolaire
551	490	528	631	613	720	628	651	626	667	667	Taxi
967	903	1011	1043	929	1045	1011	997	968	907	946	Camion lourd
737	692	802	899	849	967	923	892	888	805	880	Tracteur routier
186	214	244	252	206	228	264	256	217	227	262	Véhicule-outil ou d'équipement
1438	1435	1419	1621	1682	1849	1821	1577	1467	1300	1260	Motocyclette
740	806	908	899	929	768	653	561	449	387	363	Cyclomoteur
26	45	46	30	31	45	46	47	41	26	45	Motoneige
60	65	70	95	130	161	157	119	128	124	96	Véhicule hors route
1916	1972	1956	2329	2231	2329	2398	2346	2334	2463	2377	Bicyclette
356	382	420	423	423	437	454	407	375	397	357	Autres véhicules
2740	2640	2785	2895	2786	2936	2767	2952	2848	2795	2909	Piéton
171	159	188	239	285	299	245	257	239	178	189	Non précisé
30039	29665	30047	32406	33175	34302	33092	32782	31573	29571	30442	المجموع

المصدر: شركة تأمين السيارات بكيبك

الملحق -أ-

جدول رقم 41: عدد الحوادث الجسمانية بسبب حوادث المرور حسب نوع المركبة ب كيبك من 2000 - 2010.

2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	
29868	29546	29858	32499	33974	34860	33644	33541	32610	30585	31805	Automobile ou camion léger
434	399	415	441	370	486	481	475	493	457	377	Autobus ou minibus
93	132	121	127	127	126	115	142	160	120	138	Autobus scolaire
577	523	552	659	654	758	674	693	677	706	704	Taxi
1047	1008	1121	1156	1098	1214	1165	1129	1104	1059	1117	Camion lourd
874	805	936	1046	1040	1201	1146	1095	1092	985	1094	Tracteur routier
228	251	284	288	251	291	297	326	257	283	309	Véhicule-outil ou d'équipement
1699	1711	1685	1942	2042	2268	2184	1933	1813	1645	1620	Motocyclette
816	855	973	986	995	845	712	616	487	435	405	Cyclomoteur
42	61	68	43	46	63	69	64	62	62	69	Motoneige
93	83	103	129	212	223	224	190	194	194	153	Véhicule hors route
2047	2099	2089	2478	2413	2524	2611	2530	2520	2662	2559	Bicyclette
397	414	454	461	469	495	503	439	435	462	415	Autres véhicules
3141	2998	3126	3336	3338	3483	3267	3488	3353	3310	3446	Piéton
184	171	210	257	314	330	277	290	272	206	215	Non précisé
32368	31945	32403	35241	36814	38061	36608	36312	35159	33025	34167	المجموع

المصدر: شركة تأمين السيارات كيبك

الملحق -أ-

جدول رقم 42: عدد الحوادث المادية بسبب حوادث المرور حسب نوع المركبة بـ كيبك 2000-2010.

2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	
81817	102301	106795	105530	99690	103770	100864	100176	95907	90110	98672	Automobile ou camion léger
568	679	821	801	666	693	699	709	732	619	777	Autobus ou minibus
318	409	458	434	381	415	457	448	450	437	507	Autobus scolaire
961	1195	1350	1325	1313	1328	1337	1375	1328	1191	1465	Taxi
4648	5446	6406	6156	5444	5855	5794	5792	5389	5199	5860	Camion lourd
3910	4284	4964	5076	4747	5239	5224	5166	5041	4705	5264	Tracteur routier
1022	1501	2154	1834	1397	1555	1528	1541	1310	1314	1663	Véhicule-outil ou d'équipement
319	462	470	504	512	566	529	481	442	416	448	Motocyclette
61	152	151	173	131	119	102	72	71	55	48	Cyclomoteur
39	72	88	57	35	60	69	69	40	73	81	Motoneige
63	90	109	91	129	119	119	130	100	104	91	Véhicule hors route
77	143	121	110	120	118	137	111	116	94	114	Bicyclette
1584	2206	2371	2279	2076	2032	1993	1902	1896	1770	1748	Autres véhicules
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Piéton
10911	16168	17725	14860	13024	12884	11980	11492	10464	11070	12011	Non précisé
85366	106660	111697	110371	104155	108406	105545	104621	100225	94270	103302	المجموع

المصدر: شركة تأمين السيارات كيبك

الملحق -أ-

جدول رقم 43: إجمالي عدد الحوادث حسب نوع المركبة بـ كيبك من 2000 - 2010.

2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	
111685	131847	136653	138029	133664	138630	134508	133717	128517	120695	130477	Automobile ou camion léger
1002	1078	1236	1242	1036	1179	1180	1184	1225	1076	1154	Autobus ou minibus
411	541	579	561	508	541	572	590	610	557	645	Autobus scolaire
1538	1718	1902	1984	1967	2086	2011	2068	2005	1897	2169	Taxi
5695	6454	7527	7312	6542	7069	6959	6921	6493	6258	6977	Camion lourd
4784	5089	5900	6122	5787	6440	6370	6261	6133	5690	6358	Tracteur routier
1250	1752	2438	2122	1648	1846	1825	1867	1567	1597	1972	Véhicule-outil ou d'équipement
2018	2173	2155	2446	2554	2834	2713	2414	2255	2061	2068	Motocyclette
877	1007	1124	1159	1126	964	814	688	558	490	453	Cyclomoteur
81	133	156	100	81	123	138	133	102	135	150	Motoneige
156	173	212	220	341	342	343	320	294	298	244	Véhicule hors route
2124	2242	2210	2588	2533	2642	2748	2641	2636	2756	2673	Bicyclette
1981	2620	2825	2740	2545	2527	2496	2341	2331	2232	2163	Autres véhicules
3141	2998	3126	3336	3338	3483	3267	3488	3353	3310	3446	Piéton
11095	16339	17935	15117	13338	13214	12257	11782	10736	11276	12226	Non précisé
117734	138605	144100	145612	140969	146467	142153	140933	135384	127295	137469	المجموع

المصدر: شركة تأمين السيارات كيبك

الملحق رقم 1

إحصاءات حوادث المرور و ضحاياها خلال الفترة (1990-2010)

الجرحي						القتلى						الحوادث						السنة
وطني		ريفي		حضري		وطني		ريفي		حضري		وطني		ريفي		حضري		
%	العدد	%	العدد	%	العدد	%	العدد	%	العدد	%	العدد	%	العدد	%	العدد	%	العدد	
1,07	36955		22252		14703	5,21	3410		2386		1024	-5,99	29493		16358		13135	1990
-3,98	35484		22811		12673	-5,92	3208		2313		895	-6,47	27585		15944		11641	1991
0,68	35726		23132		12594	13,90	3654		2536		1118	-0,13	27550		15728		11822	1992
-8,50	32689		20666		12023	0,52	3673		2722		951	-9,83	24842		13541		11301	1993
-19,86	26198		16423		9775	9,50	4022		2881		1141	-18,92	20141		10956		9185	1994
2,18	26768		16835		9933	-9,97	3621		2710		911	-0,07	20127		10954		9173	1995
19,37	31952		20391		11561	-6,63	3381		2565		816	18,99	23949		12790		11159	1996
8,08	34534		21578		14374	4,08	3519		2720		799	8,27	25930		13414		12516	1997
10,30	38092		23718		14374	1,31	3565		2710		855	10,66	28693		15023		13670	1998
14,89	43765		28327		15438	8,42	3865		2946		939	10,27	31639		17002		14637	1999

17,69	51506		32632		18874	4,14	4025		3110		915	13,06	35771		18194		17577	2000
6,07	54633		33098		21535	-6,39	3768		2868		900	7,33	38393		18567		19826	2001
4,36	57013		35462		21551	14,49	4314		3193		1121	8,75	41754		21729		20025	2002
11,73	63699		41958		21741	0,67	4343		3363		980	3,53	43227		24555		18672	2003
1,59	64714		43198		21521	0,30	4356		3428		928	1,27	43777		25033		18744	2004
-10,25	58082		38857		19225	-14,81	3711		2932		779	-10,38	39233		22684		16549	2005
3,51	60120		41091		19029	11,02	4120		3379		741	4,21	40885		24193		16692	2006
1,69	61139		41699		19440	1,38	4177		3468		709	-4,59	39010		22042		16968	2007
5,84	64708		44209		20499	5,87	4422		3662		760	3,77	40481		22947		17534	2008
0.42	64979		43782		21197	4.18	4607		3929		778	1.84	41224		22873		18351	2009
-19.30	52435		34262		18173	-20.56	3660		2994		666	-20.26	32873		16979		15894	2010

الملحق رقم 2

MUNI	cl		nb_2000	nb_2001	nb_2002	nb_2003	nb_2004
Ensemble du Québec	P	Automobile et camion léger	3446903	3522559	3601293	3717698	3803547
Ensemble du Québec	P	Automobile	2629106	2678598	2729651	2799402	2847525
Ensemble du Québec	P	Camion léger	816997	843160	870812	917540	955337
Ensemble du Québec	P	Non précisé(1)	800	801	830	756	685
Ensemble du Québec	P	Motocyclette	85447	92084	100864	110441	122865
Ensemble du Québec	P	Cyclomoteur	16046	17021	18178	20161	22899
Ensemble du Québec	P	Habitation motorisée	6295	6348	6824	7418	8143
Ensemble du Québec	T	Automobile et camion léger	388086	385704	392895	404520	412008
Ensemble du Québec	T	Automobile	130493	128463	130269	133338	133270
Ensemble du Québec	T	Camion léger	257094	256786	262201	270895	278548
Ensemble du Québec	T	Non précisé(1)	499	455	425	287	190
Ensemble du Québec	T	Motocyclette	1143	1280	1433	1586	1803
Ensemble du Québec	T	Cyclomoteur	160	172	170	180	182
Ensemble du Québec	T	Habitation motorisée	523	456	481	506	520
Ensemble du Québec	T	Taxi	8049	8048	8064	8095	8174

Ensemble du Québec	T	Autobus	6971	7191	7188	7190	7212
Ensemble du Québec	T	Autobus scolaire	9392	9482	9500	9587	9675
Ensemble du Québec	T	Camion et tracteur routier	107678	107149	108988	112069	115236
Ensemble du Québec	T	Véhicule-outil	27552	27956	28329	29591	31133
Ensemble du Québec	T	Autres	16452	16459	16672	17202	17566

MUNI	cl	nb_2000	nb_2001	nb_2002	nb_2003	nb_2004	
Ensemble du Québec	V	Automobile et camion léger	1186	1237	1293	1338	1457
Ensemble du Québec	V	Automobile	894	931	964	978	1059
Ensemble du Québec	V	Camion léger	177	193	216	301	351
Ensemble du Québec	V	Non précisé(1)	115	113	113	59	47
Ensemble du Québec	V	Motocyclette	756	912	1130	1356	1677
Ensemble du Québec	V	Cyclomoteur	0	0	0	0	0
Ensemble du Québec	V	Camion et tracteur routier	36	32	35	41	42
Ensemble du Québec	V	Motoneige	190	210	219	257	260
Ensemble du Québec	V	Autres	107	115	118	95	85
Ensemble du Québec	X	Automobile et camion léger	6213	5920	5591	5449	5323
Ensemble du Québec	X	Automobile	1997	1835	1649	1537	1422
Ensemble du Québec	X	Camion léger	3263	3251	3206	3320	3387
Ensemble du Québec	X	Non précisé(1)	953	834	736	592	514
Ensemble du Québec	X	Cyclomoteur	174	160	132	110	103
Ensemble du Québec	X	Autobus	152	134	148	158	185
Ensemble du Québec	X	Camion et tracteur routier	4466	4542	4592	4629	4661
Ensemble du Québec	X	Motoneige	148308	149705	145624	157113	161180
Ensemble du Québec	X	Véhicule tout-terrain(2)	230065	246558	266700	287302	303479

MUNI	cl		nb_2005	nb_2006	nb_2007	nb_2008	nb_2009	nb_2010
Ensemble du Québec	P	Automobile et camion léger	3862986	3935448	4022129	4105208	4202447	4308814
Ensemble du Québec	P	Automobile	2871969	2899086	2932451	2972370	3000245	3015902
Ensemble du Québec	P	Camion léger	990193	1035485	1088787	1132018	1201962	1292658
Ensemble du Québec	P	Non précisé(1)	824	877	891	820	240	254
Ensemble du Québec	P	Motocyclette	131952	132806	136202	135505	129139	126988
Ensemble du Québec	P	Cyclomoteur	26108	30618	34616	38034	36469	33882
Ensemble du Québec	P	Habitation motorisée	8320	8829	9635	9400	9900	9879
Ensemble du Québec	T	Automobile et camion léger	420189	425885	432586	438546	434749	438582
Ensemble du Québec	T	Automobile	132666	132882	131342	130151	126683	123336
Ensemble du Québec	T	Camion léger	287351	292823	301080	308215	307897	315095
Ensemble du Québec	T	Non précisé(1)	172	180	164	180	169	151
Ensemble du Québec	T	Motocyclette	1877	1752	1765	2034	1865	1781
Ensemble du Québec	T	Cyclomoteur	236	276	328	373	399	423
Ensemble du Québec	T	Habitation motorisée	579	557	614	600	669	646
Ensemble du Québec	T	Taxi	8239	8281	8287	8289	8254	8256
Ensemble du Québec	T	Autobus	7246	7357	7454	7682	7729	7970
Ensemble du Québec	T	Autobus scolaire	9812	9969	10023	10062	10154	10206
Ensemble du Québec	T	Camion et tracteur routier	117810	118268	119941	119526	118890	122600
Ensemble du Québec	T	Véhicule-outil	32306	33543	35302	38096	39812	41209
Ensemble du Québec	T	Autres	17759	17950	18067	18644	18758	19213
Ensemble du Québec	V	Automobile et camion léger	1602	1745	1960	2072	2209	2298

البضائع أو تفريغها مع بقاء السائق في مكان قيادة السيارة أو على مقربة منها ليتمكن، عند الاقتضاء، من تغيير مكانها، ويكون المحرك مشتعلًا دائمًا،

- **الوقوف**، مكوث مركبة في طريق خارج الظروف المميزة للتوقف ويكون المحرك صامتًا،

- **ممر الدراجات**، وسط الطريق المخصص للدراجات العادية والدراجات النارية فقط،

- **شريط مرور الدراجات**، مسلك مخصص فقط للدراجات العادية والدراجات النارية في وسط طريق له عدة مسالك،

- **الطريق السريع**، طريق مفتوح لحركة المرور العامة ويمكن أن تقطعه طرق أو سكك حديدية، ويشتمل في اتجاهي حركة المرور على وسطي طريقين متميزين قد يفصل بينهما شريط أرضي وسطي،

- **الطريق السريع للسيارات**، طريق أعد وأنجز خصيصًا لمرور السيارات دون أن يقطعه طريق آخر أو سكة حديدية أو ممر للدراجين، ولا يمكن الدخول إليه إلا في نقاط مهياة لذلك، ولا يؤدي إلى الممتلكات المتاخمة، ويشتمل في اتجاهي حركة المرور، على وسطي طريقين متميزين، يفصل بينهما شريط أرضي وسطي غير مخصص للمرور ويمكن استعماله بصفة استثنائية، لوسائل النقل الجماعي، ويبين ذلك بصورة متميزة،

- **فرع طريق موصل إلى الطريق السريع للسيارات**، الطريق أو الطرق التي تربط الطرق السريعة للسيارات بباقي شبكة الطرق،

- **شريط التوقف الاستعجالي**، جزء من الحافة يقع جنب وسط الطريق والطرق السريعة والطرق السريعة للسيارات أعد خصيصًا لتوقف المركبات أو وقوفها في حالة الضرورة،

- **الحافة**، شريط أرضي يمتد من حدود وسط الطريق إلى حدود قاعدة الطريق،

- **قاعدة الطريق**، المساحة التي تشمل وسط الطريق وحافته،

- وبمقتضى القانون رقم 90-35 المؤرخ في 8 جمادى الثانية عام 1411 الموافق 25 ديسمبر سنة 1990 والمتعلق بالأمن والسلامة والاستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية،

- وبمقتضى الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 23 شعبان عام 1415 الموافق 25 يناير سنة 1995 والمتعلق بالتأمينات،

- وبعد مصادقة البرلمان،

يصدر القانون الآتي نصه:

الفصل الأول

أحكام عامة

المادة الأولى : يهدف هذا القانون إلى تحديد الشروط المتعلقة بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

الفرع الأول

تعاريف

المادة 2 : يقصد في مفهوم هذا القانون بما يأتي :

- **الطريق**، كل المسالك العمومية المفتوحة لحركة مرور المركبات،

- **وسط الطريق**، جزء من الطريق يستعمل لمرور المركبات،

- **المسلك**، أحد تفرعات وسط الطريق له العرض الكافي لمرور رتل من المركبات،

- **المجمّع السكاني**، فضاء أرضي يتجمّع فيه عدد من المباني المتقاربة وتبين مداخله ومخارجه لأفتات توضع لهذا الغرض على طول الطريق الذي يقطع هذا الفضاء أو يحاذيه،

- **التقاطع**، مكان التقاء أو تقاطع وسطي طريقين أو أكثر مهما كانت زاوية أو زوايا محاور هذه الطرق،

- **التوقف**، مكوث مركبة مؤقتًا على الطريق، طوال المدة اللازمة لركوب أشخاص أو نزولهم، وشحن

- مقياس الكحول (ألكوتاست)، جهاز يدوي يسمح بالتحقق الفوري من وجود الكحول في جسم الشخص من خلال الهواء المستخرج،

- مقياس الإيثيل، جهاز يسمح بالقياس الفوري والدقيق لنسبة الكحول بتحليل الهواء المستخرج،

- مقياس السرعة، جهاز يسمح بالقياس الفوري لسرعة مركبة في حالة السير.

القسم الثاني

مبادئ عامة

المادة 3 : ينظم استعمال المسالك العمومية بصفة تحقق تنقلا متساويا للمستعملين.

المادة 4 : يتعين على الدولة ترقية سياسة خاصة بالوقاية والأمن في الطرق.

المادة 5 : يشجع السير على الأقدام و الدراجات العادية و الدراجات النارية ووسائل النقل الجماعي في المناطق الحضرية.

وتستفيد وسائل التنقل هذه بالأولوية ويتم تشجيعها بمنحها المشالك والمعابر الرواقية أو التهيات الملائمة بجعل المرور فيها يسيرا.

المادة 6 : تحدد أسبقية المرور بالنسبة إلى بعض الطرق أو بعض المستعملين عن طريق التنظيم.

المادة 7 : ينبغي تصميم المركبات وصناعتها بصفة تستجيب للمقاييس المحددة عن طريق التنظيم.

المادة 8 : يجب على كل سائق مركبة أن يكون حاملا لرخصة سياقة موافقة للمركبة التي يقودها.

بالإضافة إلى رخصة السياقة، تحدث شهادة مهنية للنقل العمومي للمسافرين والبضائع.

تعد بمثابة رخصة سياقة، الشهادات المنصوص عليها في التنظيمات الخاصة بقيادة المركبات ذات محرك، عندما لا تكون رخصة السياقة مطلوبة.

- الشريط الأرضي الوسطي، الحيز الذي يفصل وسطي طريقين متعاكسي الاتجاه،

- الرصيف، حيز مهياً على جانب الطريق لمرور الراجلين، يجب أن يكون أكثر ارتفاعاً من وسط الطريق و يكون معبداً، عادة أو مبلطاً،

- السائق، كل شخص يتولى قيادة مركبة بما فيها الدراجات العادية، والدراجات النارية أو يسوق حيوانات الجر والحمل والركوب والقطعان عبر الطريق أو يتحكم فعلا في ذلك.

- الراجل، كل شخص يتنقل سيراً على الأقدام.

ويعد بمثابة راجلين، الأشخاص الذين يدفعون أو يجرون عربات الأطفال أو المرضى أو العجزة وكذلك الدراجات العادية أو الآلية، والعجزة الذين يتنقلون في عربات يقودونها بأنفسهم بسرعة الخطى،

- السيارة، كل مركبة تستعمل لنقل الأشخاص أو البضائع وتكون مزودة بمحرك للدفع، وتسير على الطريق،

- المركبة المتفصلة، كل سيارة نقل البضائع متبوعة بمقطورة بدون محور أمامي متزاوجة بحيث يكون جزء من المقطورة متكئاً على المركبة الجارة ويكون أكبر جزء من وزن هذه المقطورة وحمولتها واقعا على المركبة الجارة وتسمى هذه المقطورة، "نصف مقطورة"،

- الحافلة المتفصلة، مركبة متكونة من عدة أجزاء صلبة يتم فصل كل جزء بالنسبة للآخر وتتصل الحجرات المخصصة للمسافرين المتعلقة بكل قسم فيما بينها بشكل يسمح لهم بالتنقل بحرية وتكون الأقسام الصلبة موصولة بشكل دائم لا يمكن فصلها،

- المقطورة، كل مركبة موجهة لتكون موصولة بسيارة.

- الدراجة، كل دراجة غير مزودة بجهاز محرك ذاتي،

- الوزن الإجمالي للحمولة المرخص بها، وزن المركبة بالجمع مع الحمولة،

المادة 16 : يجب اتخاذ كل الاحتياطات حتى لا تتسبب حمولة سيارة أو مقطورة، في إلحاق الضرر بالغير أو تشكل خطرا عليهم.

تم كل حمولة أيا كان المنتج المنقول وفقا للشروط المحددة عن طريق التنظيم.

المادة 17 : يجب على كل سائق أن يكون باستمرار في حالة ووضعية تمكنه من القيام بكل عمليات قيادة السيارة بسهولة ودون تأخير.

المادة 18 : يجب أن يمتنع كل سائق عن القيادة عندما يتعاطى مسكرا أو يكون تحت تأثير أية مادة أخرى من شأنها أن تؤثر في ردود أفعاله وقدراته في القيادة.

المادة 19 : في حالة وقوع أي حادث مرور جسماني، يجري ضبط أو أعوان الشرطة القضائية على السائق أو على المرافق للسائق المتدرب المتسبب في وقوع حادث المرور، عملية الكشف عن تناول الكحول عن طريق جهاز زفر الهواء.

كما يمكنهم إجراء نفس العمليات على كل سائق أثناء إجراء التفتيش في الطريق.

يتم إجراء هذه العمليات بواسطة جهاز معتمد يسمى "مقياس الكحول (ألكوتاست) و/أو مقياس الإيثيل"، الذي يسمح بتحديد نسبة الكحول بتحليل الهواء المستخرج. ويمكن إجراء فحص فوري ثان بعد التأكد من اشتغال الجهاز بصفة جيدة.

وعندما تبين عمليات الكشف عن احتمال تناول مشروب كحولي أو في حالة اعتراض السائق أو المرافق للسائق المتدرب على نتائج هذه العمليات أو رفضه إجراء الكشف، يقوم ضبط أو أعوان الشرطة القضائية بإجراء عمليات الفحص الطبي والاستشفائي والبيولوجي للوصول إلى إثبات ذلك.

المادة 20 : في حالة وقوع حادث مرور أدى إلى القتل الخطأ، يجب أن يخضع ضبط أو أعوان الشرطة القضائية السائق إلى فحوص طبية واستشفائية وبيولوجية لإثبات ما إذا كان يقود سيارته تحت تأثير مواد أو أعشاب مصنفة ضمن المخدرات.

تحدد كفاءات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم.

المادة 9 : يجب على كل سائق مركبة الامتثال للقواعد الخاصة بحركة المرور، حتى لا يشكل أي خطر عليه أو على غيره من مستعملي الطريق.

المادة 10 : يحق لكل مواطن الحصول على رخصة القيادة.

تحدد كفاءات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم.

المادة 11 : استعمال حزام الأمن إجباري.

تحدد كفاءات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم.

المادة 12 : يتحمل سائق المركبة المسؤولية الجزائية والمدنية عن المخالفات التي يرتكبها.

الفصل الثاني

حركة مرور مختلف فئات

مستعملي المسالك العمومية

القسم الأول

حركة المرور على المسالك العمومية

المادة 13 : تنظم حركة المرور عبر الطرق قصد ضمان أفضل شروط الأمن والسيولة.

وفي هذا الإطار، تكلف الجماعات الإقليمية بإعداد وتنفيذ مخطط حركة المرور في المنطقة الحضرية للتحكم في تطور حركة السيارات وتقليص تأثيراتها السلبية.

تحدد كفاءات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم.

المادة 14 : يمكن المنع أو الحد من استعمال السيارات لا سيما الخاصة منها في مساحات محددة وفقا للشروط المحددة عن طريق التنظيم.

المادة 15 : تنظم سباقات العدو وسباقات المركبات ذات محرك وسباقات الدراجات العادية والدراجات النارية على المسالك العمومية وفقا للشروط المحددة عن طريق التنظيم.

سرعة مركبته، أو السير بدون سبب بسرعة منخفضة جدا شريطة ألا يؤدي ذلك الى عرقلة سيولة حركة المرور.

يمكن التنصيص على حد أدنى لسرعة السيارات في الطرق السريعة للسيارات عن طريق التنظيم.

المادة 25 : تحدد السرعة وفقا للشروط المحددة عن طريق التنظيم.

ترتب السرعات القصوى المسموح بها حسب الأخطار المرتبطة بكل صنف من الطريق، ونوع المركبة وسيولة الحركة المسجلة عادة على المسلك العمومي.

المادة 26 : يجب أن يتم التقاطع والتجاوز وفقا للشروط المحددة عن طريق التنظيم.

المادة 27 : يحدد تنظيم استعمال المهنات والشروط المتعلقة بوضعها وأماكنها عن طريق التنظيم.

المادة 28 : يجب التنبيه إلى وجود الخطوط الحديدية المحاذية للطريق أو التي تقطعه ، بواسطة وضع إشارة ملائمة،

ويقع هذا الواجب على عاتق مستغل الخط الحديدي.

تحظى بأسبقية المرور الآليات والمركبات التي تسير على الخطوط الحديدية.

يتعين على المستعملين الآخرين الذين يعبرون هذه الخطوط ، أن يلتزموا الحيطة والحذر وألا يشكلوا في أي حال من الأحوال عائقا يعيق مرور الآليات والمركبات التي خصصت لها هذه الخطوط.

المادة 29 : يجب أن تتوفر المركبات على أنظمة وأجهزة إنارة وإشارة ملائمة.

المادة 30 : يمنع على السائق الاستعمال اليدوي للهاتف المحمول أو خوذة التصنت الإذاعي والسمعي عندما تكون المركبة في حالة السير.

المادة 31 : يقتصر استعمال المنبهات الصوتية في حالات الضرورة لوجود خطر فوري.

غير أنه يمكن منع استعمالها بواسطة وضع إشارة ملائمة.

المادة 21 : عندما يتم التحقق بواسطة وسائل التحليل والفحوص الطبية والاستشفائية والبيولوجية المذكورة في المادتين 19 و20 أعلاه، يجب الاحتفاظ بعينة من التحليل.

تحدد كيميائيات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم.

المادة 22 : تبليغ نتائج التحاليل الطبية والاستشفائية والبيولوجية إلى وكيل الجمهورية لدى الجهة القضائية المختصة وإلى والي مكان وقوع الحادث.

المادة 23 : يجب على كل سائق أن يضبط ويكيّف سرعة سيارته حسب صعوبات المرور وعوائقه وحالة وسط الطريق والظروف الجوية.

يجب عليه دوماً أن يتحكم في سرعة المركبة ويقودها بحذر.

يجب عليه أن يخفض السرعة بوجه خاص :

- عندما لا يبدو له الطريق فارغا،

- عندما تكون الظروف الجوية سيئة،

- عندما تكون ظروف الرؤية غير جلية بما فيه

الكفاية،

- عندما تكون الرؤية محدودة بفعل استعمال

بعض أجهزة الإنارة لا سيما أضواء التلاقي،

- في المنعرجات و المنحدرات السريعة، ومقاطع

الطرق الضيقة أو المزدحمة أو المحفوفة بمساكن ،

وعند الاقتراب من قمم المرتفعات والتقاطعات،

- عند التقاء أو تجاوز مجموعة من الراجلين

السائرين (مدنيين أو عسكريين) أو قافلة متوقفة،

- عند التقاء أو تجاوز مركبات النقل الجماعي

للأشخاص التي تحمل إشارة خاصة لنزول أو صعود

المسافرين،

- عند التقاء أو تجاوز الحيوانات.

المادة 24 : لا تشكل الإجراءات الواردة في

المادة 23 أعلاه عائقا لإلزام السائق بعدم التقليل من

يجب أن يشار لكل سرب أو فرقة أو جماعة من الراجلين تسير كقافلة على وسط الطريق، عند حلول الظلام وأثناء النهار إذا اقتضت الظروف ذلك، خصوصا حين انتشار الضباب، بواسطة وضع إشارة ضوئية بيضاء في الأمام وإشارة ضوئية حمراء في الخلف.

يجب أن يحمل هاتين الإشارتين الضوئيتين، عضوان من هذه القافلة يسير كل منهما على بعد 10 أمتار من مقدمتها و 10 أمتار من مؤخرتها.

المادة 38 : في حالة انعدام الإشارات الضوئية، يلزم السائقون بالسماح بمرور الراجلين الموجودين في الممرات.

عند الاقتراب من الممرات المخصصة للراجلين، يجب على السائقين الامتناع عن تجاوز السيارات، دون التأكد من عدم وجود أحد الراجلين في هذا الممر.

المادة 39 : يمنع على كل سائق التوقف أو الوقوف على ممر مخصص للراجلين.

المادة 40 : إذا كانت حظائر وقوف المركبات مقامة على الأرصفة أو على الأشرطة الترابية، يجب على السائقين عند مرورهم عليها، السير بسرعة جد منخفضة مع أخذ كل الاحتياطات من أجل عدم الإضرار بالراجلين.

الفصل الثالث

الشروط الإدارية و قواعد مطابقة المركبات و تجهيزاتها

المادة 41 : لا تقبل أية مركبة للسير إذا لم تكن مطابقة للمواصفات التقنية السارية المفعول.

المادة 42 : عملا بالمادة 7 أعلاه، تخضع السيارات قبل وضعها للسير لأول مرة، للمراقبة قصد التأكد من مطابقتها للمواصفات التقنية و التنظيمية.

المادة 43 : المراقبة التقنية للسيارات إجبارية.

يحدد تنظيم هذه المراقبة وكيفية ممارستها عن طريق التنظيم.

المادة 32 : يرخص التوقف والوقوف في المسالك العمومية ويمنع، حسب الحالة، بواسطة إشارات ملائمة تتكفل الدولة والجماعات الإقليمية بوضعها.

المادة 33 : الوقوف المرخص في المسالك العمومية مجاني.

غير أنه يمكن الجماعات الإقليمية أن تبادر بإجراءات تجعله مقابل ثمن.

تحدد كيفيات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم.

القسم الثاني

أحكام خاصة مطبقة على الراجلين

المادة 34 : يجب على الراجلين السير على الأرصفة أو حواف الطرقات المهيأة خصيصا لاستعمالها لهذا الغرض.

يمنع كل استعمال آخر للأرصفة يعيق حركة المارة.

المادة 35 : يجب على الراجلين عند عبور وسط الطريق التأكد مسبقا من عدم وجود أي خطر داهم، والأخذ في الحسبان أيضا المسافة التي تفصلهم عن المركبة السائرة وسرعتها، واستعمال الممرات المخصصة لهم والمسماة "ممر الراجلين"، وذلك كلما وجدت هذه الممرات على مسافة أقل من 30 مترا.

يجب عبور وسط الطريق على خط مستقيم، أي تعامدا مع محور وسط الطريق.

يمنع على الراجلين التوقف في وسط الطريق.

المادة 36 : عندما يستحيل عبور وسط الطريق من طرف الراجلين أو يشكل خطرا، بسبب الأشغال وتهيئة الطريق، يجب اتخاذ التدابير اللازمة لتمكين الراجلين من ممرات بديلة ملائمة ومؤمنة.

المادة 37 : خارج المجمعات السكنية، يجب على الراجلين في اتجاه سيرهم، اتخاذ الجهة اليسرى لوسط الطريق إذا كان ذلك لا يضر بأمنهم.

المادة 53 : يجب أن تحمل مركبات المعوقين والمعطوبين إشارة ملائمة.

المادة 54 : تحدث بطاقيّة وطنية لبطاقات تسجيل المركبات تدعى "بطاقات رمادية".

تحدد شروط وكيفيات مسك هذه البطاقيّة عن طريق التنظيم.

الفصل الرابع

تكوين السائقين

المادة 55 : تسلم رخصة السياقة كما هو منصوص عليها في المادة 8 أعلاه للمتروشح الذي أجرى بنجاح الامتحانات النظرية والتطبيقية الخاصة بسياسة المركبات.

تحدد شروط الالتحاق بالامتحانات المذكورة أعلاه ، وتجديد رخصة السياقة عن طريق التنظيم.

المادة 56 : يكون الفحص الطبي الدوري إجباريا لكل السائقين. ويتم وفقا للشروط المحددة عن طريق التنظيم.

المادة 57 : يلحق تعليم سياقة السيارة بمقابل مالي في مؤسسات التكوين المعتمدة.

تنظم وتراقب هذه المؤسسات وفقا للشروط المحددة عن طريق التنظيم.

المادة 58 : يرخص بتعليم سياقة السيارة بدون مقابل مالي بالنسبة للأصناف "أ"، "ب" من رخصة السياقة، وفقا للكيفيات المحددة عن طريق التنظيم.

المادة 59 : تتولى المؤسسات المعتمدة، التكوين المهني لسائقي المركبات المخصصة للنقل العمومي للأشخاص والبضائع والمواد الخطيرة. تحدد شروط وكيفيات اعتماد هذه المؤسسات عن طريق التنظيم.

المادة 60 : يكون تعليم القواعد الخاصة بحركة المرور والوقاية والأمن في الطرق، إجباريا في المؤسسات المدرسية.

المادة 44 : يجب أن تستجيب كل تجهيزات وهياكل المركبات ذات الصلة بالسلامة للمقاييس المحددة عن طريق التنظيم.

المادة 45 : لا يجوز أن تتجاوز كمية الدخان والغازات السامة التي تنفثها السيارات وكذا الضجيج الذي تحدثه، المستويات المحددة عن طريق التنظيم.

المادة 46 : يجب أن تتوفر كل مركبة على تجهيزات تسمح للسائق أن يكون له مجال رؤية كاف نحو الأمام وإلى الخلف وكذا نحو اليمين واليسار ، حتى تتسنى له السياقة في أمان.

المادة 47 : يجب أن يكون الزجاج كله بما فيه الزجاج الأمامي الواقي من مادة شفافة، ومطابقا للمقاييس المحددة عن طريق التنظيم.

المادة 48 : يمنع إصاق شريط بلاستيكي أو استعمال أي طريقة أخرى تعتم زجاج المركبة.

المادة 49 : يجب أن تكون كل مركبة نقل البضائع يفوق وزنها الإجمالي مع الحمولة 3500 كلغ، وكل مركبة نقل الأشخاص تشتمل على أكثر من خمسة عشر (15) مقعدا، مجهزة بجهاز مراقبة وتسجيل السرعة.

تحدد كيفيات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم.

المادة 50 : ينبغي أن يكون لكل مركبة رقم تسجيل، وأن تتوفر على الرخص والوثائق الإدارية اللازمة لسيرها وفقا للشروط المحددة عن طريق التنظيم.

المادة 51 : يجب أن تتوفر كل مركبة على لوحة تسجيل.

تحدد مواصفات لوحات التسجيل وشروط وكيفيات صنعها وتركيبها عن طريق التنظيم.

المادة 52 : يخضع تحويل ملكية المركبة أو إتلافها إلى تصريح.

تحدد كيفيات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم.

يمكن أن تنشأ هيئات تكلف بمتابعة تطبيق أحكام هذا القانون.

تحدد كفايات تطبيق هذه المبادئ عن طريق التنظيم.

الفصل السادس

المخالفات والعقوبات

القسم الأول

العقوبات الخاصة بمخالفة القواعد

المتعلقة بسياسة المركبات والحيوانات

المادة 65 : يعاقب طبقا لأحكام المادتين 288 و 289 من قانون العقوبات، كل سائق ارتكب جريمة الجرح أو القتل الخطأ نتيجة خطأ منه أو تهاونه أو تغافله وعدم امتثاله لقواعد حركة المرور في الطريق.

المادة 66 : يعاقب بالحبس من سنة (1) إلى خمس (5) سنوات وبغرامة من 50.000 إلى 150.000 دج، كل سائق ارتكب جريمة الجرح أو القتل الخطأ وهو في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات.

في حالة العود، تضاعف العقوبة.

المادة 67 : يعاقب بالحبس من شهرين (2) إلى ثمانية عشر (18) شهرا وبغرامة من 5.000 إلى 50.000 دج، أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، كل شخص يقود مركبة أو يرافق السائق المُنْدَرَب في إطار التمهين بدون مقابل أو بمقابل، وفقا لما هو منصوص عليه في هذا القانون، وهو تحت تأثير مشروب كحولي يتميز بوجوده في الدم بنسبة تعادل أو تزيد على 0,10 غ في الألف.

تطبق نفس العقوبة على كل شخص يقود مركبة وهو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات.

في حالة العود، تضاعف العقوبة.

المادة 68 : يعاقب بالحبس من شهرين (2) إلى ثمانية عشر (18) شهرا، وبغرامة من 5.000 إلى 50.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، كل سائق مركبة رفض الخضوع للفحوص الطبية والاستشفائية والبيولوجية المنصوص عليها في المادة 19 أعلاه.

تحدد كفايات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم.

المادة 61 : يحدث مركز وطني لرخص السياقة.

يقوم المركز الوطني لرخص السياقة بتأطير نشاطات تعليم سياقة السيارة وتنظيم الامتحانات الخاصة برخص السياقة.

يحدد تنظيم وسير هذا المركز عن طريق التنظيم.

المادة 62 : تحدث بطاقيّة وطنية لرخص السياقة.

تحدد شروط وكفايات مسك هذه البطاقيّة عن طريق التنظيم.

الفصل الخامس

أمن الطرق والوقاية من حوادث المرور

المادة 63 : في إطار تطبيق المادة 4 أعلاه المتعلقة بترقية السياسة الخاصة بالوقاية في الطرق، تتكفل الدولة بما يأتي :

- تربية وإعلام المواطن من أجل ترقية الانضباط في استعمال المسالك العمومية الكفيلة بضمان أمنه،
- التنظيم الدوري للحملات الخاصة بالوقاية والأمن في الطرق،
- الحراسة والمراقبة الدائمتين لحركة المرور في الطرق من طرف المصالح المؤهلة،
- التهيئة الملائمة للمنشآت القاعدية للطرق،
- وضع التجهيزات الأمنية في الطرق وصيانتها بصفة دائمة،
- تشجيع نشاط الحركة الجمعوية،
- السهر على تطبيق المراقبة التقنية للمركبات.

المادة 64 : يحدث مركز وطني ولجان ولائية للوقاية والأمن في الطرق.

يوضع هذا المركز تحت وصاية الوزارة المكلفة بالنقل.

المادة 69 : يعاقب بالحبس من شهرين (2) إلى ثمانية عشر (18) شهرا، وبغرامة من 5.000 إلى 50.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، كل سائق مركبة يعلم بأن هذه المركبة قد ارتكب بها حادث أو تسبب في ارتكابه دون أن يتوقف محاولا بذلك الإفلات من المسؤولية الجزائية أو المدنية التي يمكن أن تلقى على عاتقه من جراء هذا الحادث، دون المساس بالعقوبات المتعلقة بالجرائم أو الجنح المرتكبة.

وفي حالة ما إذا ارتكب هذا السائق في نفس الظروف جريمة الجرح أو القتل الخطأ، يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى خمس (5) سنوات وبغرامة من 50.000 إلى 150.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط.

في حالة العود، تضاعف العقوبة.

المادة 70 : يعاقب بالحبس من شهرين (2) إلى ستة (6) أشهر وبغرامة من 1.500 إلى 5.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، كل سائق لا يمثل عمدا إنذار التوقف الصادر عن الأعوان المشار إليهم في المادة 130 من هذا القانون المكلفين بمعاينة المخالفات والحاملين للشارات الخارجية الظاهرة والبالغة على صفتهم، أو يرفض الخضوع لكل التحقيقات المفروضة والمتعلقة بالمركبة أو الشخص، والمنصوص عليها في هذا القانون.

في حالة العود، تضاعف العقوبة.

المادة 71 : يعاقب بغرامة من 800 إلى 1.500 دج، كل سائق يخالف الأحكام المتعلقة بما يأتي :

1 - الحد من سرعة المركبات ذات محرك بمقطورة أو بدون مقطورة أو نصف مقطورة والحد من السرعة في بعض مخارج الطرق وبكل صنف مركبة.

2 - التخفيض غير العادي للسرعة بدون أسباب حتمية من شأنه تقليص سيولة حركة المرور.

3 - التقاطع والتجاوز.

4 - إشارات الأمر بالتوقف التام.

5 - منع المرور أو تقييده في بعض الاتجاهات بالنسبة لبعض أصناف المركبات أو بالنسبة للمركبات التي تقوم ببعض أنواع النقل.

6 - حالات الإلزام أو المنع المتعلقة بعبور الخطوط الحديدية الواقعة على الطريق.

7- التوقف أو الوقوف الخطيرين.

8 - التوقف أو الوقوف بدون ضرورة حتمية على شريط الوقوف الاستعجالي للطريق السريع للسيارات والطريق السريع.

9 - شد حزام الأمن بالنسبة للجالسين في المقاعد الأمامية للمركبة إذا كانت مزودة بهذا الجهاز.

10 - الارتداء الإجباري للخوذة بالنسبة لسائقي الدراجات النارية والراكبين.

11 - القواعد المنظمة لحركة مرور الراجلين لاسيما عند مرورهم في الممرات الخاصة بالراجلين.

في حالة العود، تضاعف العقوبة.

المادة 72 : يعاقب بغرامة من 1.500 إلى 5.000 دج، كل سائق يخالف الأحكام المتعلقة بما يأتي:

1 - اتجاهات المرور الإلزامية.

2 - تقاطع الطرق و أسبقية المرور.

3 - استعمال أجهزة الإنارة والإشارة.

4 - حركة السياقة الممنوعة في الطرق السريعة للسيارات والطرق السريعة، والمكوث على الشريط الأرضي الوسطي الفاصل بين أوساط الطرق المكونة للطريق السريع للسيارات والطريق السريع والسير إلى الورا والتراجع أو استعمال الشريط الوسيط الفاصل.

5 - السير على الخط المتواصل أو اجتيازه، عندما يكون هذا الخط منفردا أو مزدوجا مع الخط المتقاطع عندما تكون هذه الحركة ممنوعة.

6 - التغيير الخطير للاتجاه دون تأكد السائق من عدم خطورة هذه الحركة على المستعملين الآخرين وبدون تنبيههم عن رغبته في تغيير الاتجاه.

بتجهيزات ملائمة معتمدة من السلطات المختصة، يعاقب بغرامة مالية من 5.000 إلى 10.000 دج كل شخص تجاوز به :

- 40 كلم/سا السرعة القانونية المرخص بها في الطريق السريع للسيارات والطريق السريع.

- 30 كلم/سا السرعة القانونية المرخص بها خارج المجمع السكاني.

- 20 كلم/سا السرعة القانونية المرخص بها داخل المجمع السكاني.

في حالة العود، تضاعف العقوبة.

المادة 75 : يعاقب بغرامة من 1.500 إلى 5.000 دج ، كل شخص يخالف الأحكام التنظيمية المتعلقة بمنع الوقوف أو التوقف على أجزاء الطريق التي يعبر سطحها خط حديدي أو سير المركبات غير مرخص لها بذلك على السكك الحديدية.

في حالة العود، يرفع مبلغ الغرامة إلى 10.000 دج.

المادة 76 : يعاقب بغرامة من 800 إلى 1.500 دج كل سائق يستعمل أثناء سير المركبة الهاتف المحمول أو يرتدي خوذة التصنت الإذاعي والسمعي.

في حالة وقوع حادث جسماني أدى إلى الجرح أو نتج عنه القتل الخطأ وثبت بوسائل ملائمة أن السائق كان مستعملا للأجهزة المذكورة في الفقرة السابقة حال وقوع الحادث، يعاقب بغرامة من 5.000 إلى 50.000 دج وبالحبس من ثلاثة (3) أشهر إلى ثلاث (3) سنوات أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط.

في حالة العود، تضاعف العقوبة.

القسم الثاني

العقوبات الخاصة بالمخالفات المتعلقة باستعمال المسالك المفتوحة لحركة المرور

المادة 77 : يعاقب بغرامة من 1.500 إلى 5.000 دج، كل سائق يعبر بعض أجزاء الطرق غير الصالحة للسير بسبب رداءة الطقس أو الأشغال المنبه عليها بإشارات نظامية أو يعبر بعض الجسور ذات الحمولة المحدودة.

7 - زيادة السرعة من طرف سائق المركبة أثناء محاولة تجاوزه من طرف سائق آخر.

8 - سير أو وقوف مركبة في وسط الطريق ليلا أو أثناء انتشار الضباب في مكان خال من الإنارة العمومية، إذا كانت هذه المركبة بدون إنارة ولا تحمل إشارة.

9 - منع المرور على مسلك يقع مباشرة على يسار طريق يتضمن ثلاثة مخارج أو أكثر ذات اتجاه واحد للمرور، بالنسبة لمركبات نقل الأشخاص أو البضائع التي يتجاوز طولها 7 أمتار وذات وزن إجمالي للحمولة المرخص بها يفوق طنين (2) .

10 - منع نقل الأطفال الذين تقل أعمارهم عن عشر (10) سنوات في الأماكن الأمامية.

في حالة العود، تضاعف العقوبة.

المادة 73 : يعاقب بغرامة من 300 إلى 800 دج كل شخص يخالف الأحكام المتعلقة بما يأتي :

(1) سرعة المركبات بدون محرك بمقطورة أو بدون مقطورة أو بدون نصف مقطورة،

(2) استعمال المنبهات،

(3) عدد الحيوانات المقرونة،

(4) الالتزام بتشغيل ضوء أو أضواء المركبة المجرورة بواسطة الحيوانات.

(5) الوقوف التعسفي المؤدي إلى التوقف أو الوقوف المعيق، عندما ترتكب المخالفة في أوساط الطريق أو المسالك أو الدروب أو أشرطة الطريق أو الأرصفة أو حافة الطرق المخصصة لمرور مركبات النقل الجماعي والمركبات الأخرى المرخص لها بذلك خصيصا، ولمرور الراجلين.

(6) المرور في وسط الطريق أو المسالك أو الدروب أو أشرطة الطريق أو الأرصفة أو حافة الطرق المخصصة لمرور مركبات النقل الجماعي والمركبات الأخرى المرخص لها بذلك خصيصا، ولمرور الراجلين.

المادة 74 : دون المساس بالعقوبات المتعلقة بسحب رخصة السياقة وعندما تعين المخالفة

150.000 دج، أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، كل شخص يضع للسيير مركبة ذات محرك أو مقطورة مزودة بلوحة تسجيل أو علامة لا تتطابق مع نوع هذه المركبة أو الصفة الخاصة بالمنافع بها.

في حالة العود، تضاعف العقوبة .

فضلا عن ذلك، يمكن المحكمة الحكم بمصادرة العتاد المستعمل لصنع لوحات التسجيل والمركبة.

المادة 85 : يعاقب بغرامة من 1.500 إلى 5.000 دج، كل سائق يخالف الأحكام المتعلقة بما يأتي :

1- وزن المركبات، وطبيعة الأطر المطاطية للمركبات ذات محرك وشكلها وحالتها وشروط استعمالها.

2- مكابح المركبات المخصصة للنقل الجماعي للأشخاص والبضائع التي يزيد وزن حمولتها المرخص به عن 3500 كلغ.

3- معيار المركبات، وتركيب أجهزة الإنارة والإشارة للمركبات.

4- الحمولة القصوى لكل محور.

ينبغي الأمر بتوقيف المركبة طبقا لأحكام المادة 121 من هذا القانون.

في حالة العود، تضاعف العقوبة .

المادة 86 : يعاقب بغرامة من 1.500 إلى 5.000 دج، كل سائق يخالف أحكام المادة 16 أعلاه، دون المساس بالتوقيف الفوري للمركبة إلى غاية مطابقتها للأحكام التشريعية والتنظيمية.

في حالة العود، تضاعف العقوبة.

المادة 87 : يعاقب بغرامة من 800 إلى 1.500 دج، كل سائق يخالف الأحكام التنظيمية المتعلقة بتركيب جهاز المراقبة الذي يسمح بتسجيل السرعة ومواصفاته وصيانته.

في حالة العود، تضاعف العقوبة.

المادة 88 : يعاقب بغرامة من 800 إلى 1.500 دج، كل سائق يخالف الأحكام التنظيمية المتعلقة بمكابح المركبات في غير الحالات المحددة.

في حالة العود، يعاقب بالحبس من شهر (1) إلى شهرين (2) وتضاعف الغرامة أو يعاقب بإحدى هاتين العقوبتين فقط.

المادة 78 : يعاقب بغرامة من 50.000 إلى 150.000 دج، كل من يقوم بتنظيم سباقات العدو أو سباقات المركبات ذات محرك أو سباقات الدراجات العادية والدراجات النارية بدون ترخيص من السلطة المختصة.

المادة 79 : يعاقب بغرامة من 1.500 إلى 5.000 دج، منظمو السباقات المذكورة في المادة 15 أعلاه الذين خالفوا الأحكام السارية المفعول، رغم حصولهم على الرخصة.

في حالة العود، تضاعف العقوبة.

المادة 80 : يعاقب طبقا للأحكام المنصوص عليها في المادة 408 من قانون العقوبات ، كل من يضع أو يحاول وضع على مسلك مفتوح لحركة المرور، أو على حافته المباشرة قصد عرقلة حركة المرور، شيئا من شأنه إعاقة سير المركبات.

المادة 81 : يعاقب بغرامة من 1.500 إلى 5.000 دج، كل مستعمل طريق تسبب في إلحاق ضرر بالمسلك العمومي أو ملحقاته، نتيجة خطأ منه أو تهاونه أو تغافله.

المادة 82 : يعاقب بغرامة من 5.000 إلى 10.000 دج كل من قام باشغال أحدثت ضررا بالمسلك العمومي نتيجة حفر لتوصيل المياه أو الغاز أو التطهير دون إصلاحها.

القسم الثالث

العقوبات الخاصة بالمخالفات المتعلقة بالمركبات و تجهيزاتها

المادة 83 : يعاقب بغرامة من 1.500 إلى 5.000 دج، كل شخص يقود في المسالك المفتوحة للسيير، مركبة ذات محرك أو مقطورة دون أن تكون هذه المركبة حاملة للوحتي التسجيل.

المادة 84 : يعاقب بالحبس من شهرين (2) إلى سنتين (2) وبغرامة من 50.000 إلى

المادة 94 : يعاقب بغرامة من 800 إلى 1.500 دج، كل شخص يخالف أحكام المادة 52 أعلاه والأجال المنصوص عليها في الأحكام التنظيمية المتعلقة ببيع المركبات أو إتلافها واسترجاع بطاقة التسجيل، وتغيير مقر إقامة أي صاحب سيارة أو مقطورة أو نصف مقطورة يزيد وزنها الإجمالي بالحمولة على 500 كلغ.

المادة 95 : يعاقب بغرامة من 1.500 إلى 5.000 دج، كل شخص لم يصرح بالتغييرات التي أجراها على المركبة.

المادة 96 : خلافا لأحكام المادة 12 أعلاه، يتحمل صاحب بطاقة تسجيل المركبة المسؤولية المدنية عن مخالفة التنظيم المتعلق بوقوف المركبات، والتي يترتب عليها وحدها دفع غرامة، إلا إذا أثبت وجود قوة قاهرة أو قدّم معلومات تمكن من اكتشاف المرتكب الحقيقي للمخالفة.

في حالة تأجير المركبة للغير، تقع المسؤولية ضمن الشروط نفسها، على عاتق المستأجر.

وعندما تكون بطاقة تسجيل المركبة باسم شخص معنوي، تقع المسؤولية المدنية المنصوص عليها في الفقرة الأولى أعلاه، ضمن الشروط نفسها على عاتق الممثل الشرعي لهذا الشخص المعنوي.

المادة 97 : يعاقب بغرامة من 50.000 إلى 150.000 دج وبالحبس من شهرين (2) إلى ثمانية عشر (18) شهرا أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، كل شخص يعرض للبيع أو يبيع آلة أو تجهيز مركبة غير معتمد، وذلك عندما يكون الاعتماد قد فرضه التشريع والتنظيم المعمول بهما.

في حالة العود، تضاعف العقوبة.

المادة 98 : يعاقب بغرامة من 200 إلى 300 دج، كل شخص يستخدم آلة أو تجهيزا لمركبة غير مطابق للأحكام التشريعية والتنظيمية.

المادة 99 : يعاقب بغرامة من 50.000 إلى 150.000 دج وبالحبس من شهرين (2) إلى ثمانية

في المادة 85 أعلاه، ومقاسات لوحات التسجيل والتجهيزات وإشارة النقل الاستثنائي ومؤشرات السرعة وربط المقطورات ونصف المقطورات.

وفي جميع الحالات، يمكن أن يؤمر بتوقيف المركبة طبقا لأحكام المادة 121 من هذا القانون.

في حالة العود، تضاعف العقوبة.

المادة 89 : يعاقب بغرامة من 200 إلى 300 دج، كل من خالف الأحكام المتعلقة بالإشارة والإشارة ومكابح الدراجات غير المزودة بمحرك.

في حالة العود، تضاعف العقوبة.

المادة 90 : يعاقب بغرامة من 800 إلى 1.500 دج، كل سائق يخالف أحكام المواد 45 و 47 و 48 من هذا القانون، دون الإخلال بالتوقيف الفوري للمركبة إلى غاية جعلها مطابقة للأحكام التشريعية والتنظيمية.

المادة 91 : يعاقب بغرامة من 300 إلى 800 دج، كل سائق يضع للسيير مركبة دون أن تكون مزودة بالتجهيزات التي تسمح للسائق بأن يكون له مجال رؤية كاف مثلما هو منصوص عليه في المادة 46 من هذا القانون.

القسم الرابع

العقوبات الخاصة بالمخالفات للأحكام المتعلقة بالوثائق الإدارية وقواعد تطابق المركبات

المادة 92 : يعاقب بغرامة من 1.500 إلى 5.000 دج وبالحبس من شهرين (2) إلى ستة (6) أشهر، أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، كل من خالف أحكام المادة 50 أعلاه والنصوص التنظيمية المتخذة لتطبيقها.

في حالة العود، تضاعف العقوبة.

المادة 93 : يعاقب بغرامة من 200 إلى 300 دج، كل سائق يخالف أحكام هذا القانون المتعلقة بتقديم الوثائق الخاصة بالمركبة ورخصة السياقة و/أو الشهادة المهنية التي تسمح له بقيادة المركبة المعنية.

من سنتين ، وتجاوز حدود السرعة المنصوص عليها لهذه الفئة من السائقين.

المادة 104 : عندما يكون السائق غير حائز الرخصة المقررة للمركبة التي حكم عليه نتيجة سياقتها بعقوبة قد تكون سببا في تعليق أو إلغاء هذه الوثيقة، تستبدل هذه العقوبات بعقوبة تمنعه من الحصول على رخصة السياقة وتتراوح مدة العقوبة من ستة(6) أشهر إلى سنتين (2) .

في حالة العود، تضاعف المدة القصوى للعقوبة المنصوص عليها أعلاه.

المادة 105 : يعاقب بالحبس من شهرين (2) إلى ستة (6) أشهر وبغرامة من 1.500 إلى 5.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، كل شخص يستمر في قيادة مركبة ذات محرك يقتضي لأجل قيادتها وثيقة ما، رغم تبليغه القرار الصادر بشأنه والمتضمن تعليق أو إلغاء رخصة السياقة أو منع تسليمها .

تطبق نفس العقوبات على كل شخص يستلم تبليغ قرار صادر بشأنه ويتضمن تعليق أو إلغاء رخصة السياقة ، ويرفض تسليم الرخصة المعلقة أو الملغاة إلى العون التابع للسلطة المكلفة بتنفيذ هذا القرار.

المادة 106 : يعاقب كل شخص يحصل على رخصة سياقة أو يحاول الحصول عليها بواسطة تصريح كاذب طبقا لأحكام المادة 223 من قانون العقوبات.

المادة 107 : يعاقب بغرامة من 800 إلى 1.500 دج، كل سائق يستمر في السياقة، دون أن يقوم بالفحص الطبي على نحو ما هو منصوص عليه في المادة 56 من هذا القانون.

في حالة العود، تضاعف العقوبة.

المادة 108 : يجوز للوالي عندما يحال عليه محضر إثبات إحدى المخالفات المبينة في المادة 111 أذناه، إذا رأى من غير الواجب حفظ الملف، أن

عشر (18) شهرا أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، كل شخص يعرض للبيع أو يبيع مركبة أو عنصرا من عناصرها خلافا للأحكام التنظيمية المتعلقة باستلامها التقني، وذلك دون المساس عند الاقتضاء، بإلغاء محضر الاستلام التقني.

في حالة العود، تضاعف العقوبة.

ويمكن مصادرة المركبة أو عنصر من عناصرها المخالفة للأحكام المتعلقة باستلامها.

المادة 100 : دون المساس بالعقوبات المنصوص عليها في المادتين 108 و 111 أذناه، يعاقب بالحبس من ثمانية (8) أيام إلى شهر (1)، وبغرامة من 1.500 إلى 5.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، كل شخص يعرض للبيع أو يبيع أو يحوز أو يستعمل أو يكيّف أو يضع أو يركب أو ينقل بأية صفة كانت جهازا أو آلة مخصصة إما للكشف عن الأدوات المستعملة لمعاينة مخالفات التشريع أو التنظيم المتعلق بمرور السيارات، وإما للتشويش على سيرها.

يصادر هذا الجهاز أو هذه الآلة.

القسم الخامس

العقوبات الخاصة بالمخالفات المتعلقة برخص السياقة

المادة 101 : يعاقب بالحبس من شهرين (2) إلى سنة (1) وبغرامة من 1.500 إلى 5.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، كل شخص يقود مركبة دون أن يكون متحصلا على رخصة سياقة أو تكون غير موافقة لصنف المركبة المعتبرة.

المادة 102 : يعاقب بغرامة من 300 إلى 800 دج، كل سائق تحصل على رخصة سياقة منذ أقل من سنتين، ولم يضع الإشارة الملائمة.

المادة 103 : يعاقب بغرامة من 800 إلى 1.500 دج، كل سائق تحصل على رخصة سياقة منذ أقل

المادة 111 : يمكن أن تأمر الجهات القضائية المختصة بتعليق رخصة السياقة لمدة ثلاث (3) سنوات في حالة إصدار حكم قضائي لارتكاب سائقي المركبات إحدى المخالفات الآتية :

- السياقة في حالة سكر،
- سياقة مركبة تحت تأثير مواد أو أعشاب مصنفة ضمن المخدرات،
- جنحة الفرار،
- رفض الخضوع،
- مخالفة الأحكام المتعلقة بتحديد السرعة،
- عبور بعض الجسور المحدودة الحمولة،
- استعمال أجهزة أو آلات مخصصة إما للكشف عن المخالفات المتعلقة بالتشريع أو التنظيم المتعلق بحركة مرور السيارات، وإما للتشويش على سير الأدوات المستعملة لمعاينة تلك المخالفات.

المادة 112 : مع مراعاة أحكام المادتين 108 و111 من هذا القانون، يقوم الأعوان المؤهلون بسحب رخصة السياقة فوراً لمدة لا تتجاوز خمسة عشر (15) يوماً في الحالات المنصوص عليها في المواد 65 و66 و67 و69 من هذا القانون.

المادة 113 : عندما يرتكب السائق مخالفة أدت إلى الجرح أو القتل الخطأ أثناء سياقة مركبة ذات محرك كان أحد الراجلين ضحية ذلك وعندما يكون هذا السائق قد حكم عليه بعقوبة تطبيقاً للمادتين 66 و69 من هذا القانون والمادتين 288 و289 من قانون العقوبات، يمكن الجهات القضائية المختصة الحكم بإلغاء رخصة السياقة.

يمكن الجهات القضائية المختصة ضمن الشروط نفسها المذكورة في الفقرة الأولى أعلاه، إصدار حكم بإلغاء رخصة السياقة، ومنع مرتكب المخالفة من الحصول عليها نهائياً.

يصدر بصفة مؤقتة وبعد أخذ رأي لجنة خاصة قرار تعليق رخصة السياقة أو منع اجتياز امتحانها عندما يكون السائق المعني غير متحصل عليها.

تحدد كيفيات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم.

المادة 109 : لا يمكن أن تتجاوز مدة التعليق أو منع تسليم رخصة السياقة سنة واحدة في الحالات المنصوص عليها في المادة 111 أعلاه.

ترفع هذه المدة إلى سنتين (2) في حالة ارتكاب جريمة الجرح أو القتل الخطأ والتي قد تؤدي إلى العجز الكلي للشخص عن العمل.

لا يمكن أن تتجاوز مدة التعليق ثلاثة (3) أشهر بالنسبة لمرتكب إحدى المخالفات المنصوص عليها في الفقرات 2 و4 و6 من المادة 71 والفقرات 1 و2 و4 من المادة 72 والمادة 103 أعلاه.

يبطل مفعول القرار الذي يصدره الوالي بتعليق رخصة السياقة، أو منع الحصول عليها مهما كانت المدة تطبيقاً لهذه الأحكام، عندما يصبح القرار القضائي الذي ينص على إجراء تقييد حق السياقة، نهائياً.

تبطل الإجراءات الإدارية المنصوص عليها في هذه المادة في حالة إصدار أمر بأن لا وجه للمتابعة أو حكم بالتسريح.

تحسم مدة التدابير الإدارية، عند الاقتضاء، من مدة التدابير المماثلة الصادرة عن المحكمة.

المادة 110 : يمكن أن يكون تعليق رخصة السياقة أو إلغاؤها وكذا منع تسليمها، من العقوبات التكميلية التي يمكن أن تحكم بها الجهات القضائية المختصة.

ويمكن الحكم بالتنفيذ المعجل لهذه العقوبات التكميلية كتدبير وقائي.

تحدد الشروط التي يتسنى بمقتضاها للسائق طلب رخصة سياقة جديدة عن طريق التنظيم.

القسم السادس

العقوبات الخاصة بالمخالفات المتعلقة بتعليم سياقة المركبات ذات محرك

المادة 114 : يعاقب بغرامة من 1.000 إلى 5.000 دج، كل من خالف أحكام هذا القانون، والنصوص التنظيمية المتخذة لتطبيقه والمتعلقة بتعليم سياقة المركبات ذات محرك.

في حالة العود، تضاعف العقوبة.

المادة 115 : يعاقب بغرامة من 1.500 إلى 5.000 دج، كل شخص يخالف الأحكام التنظيمية التي تنظم تعليم سياقة السيارة بدون مقابل مالي.

القسم السابع

المخالفات المتعلقة بالأحكام المشتركة

المادة 116 : خلافا لأحكام قانون العقوبات، يعتبر العود في ارتكاب المخالفات الخاصة بسلامة المرور في الطرق مستقلا عن المكان الذي وقعت فيه المخالفة الأولى.

تحدد كيفية إثبات العود في ارتكاب هذه المخالفات وفقا لأحكام المواد من 655 إلى 665 من قانون الإجراءات الجزائية.

المادة 117 : عندما يتعذر على مرتكب مخالفة خاصة بسلامة المرور في الطرق إثبات محل إقامته أو عمله في التراب الوطني، يمكن فيما عدا حالة دفع غرامة جزافية، توقيف المركبة موضوع المخالفة إلى أن يودع لدى أحد محاسبي الخزينة كفالة يحدد وكيل الجمهورية مقدارها.

وفي حالة عدم تقديم مرتكب المخالفة أيا من هذين الضمانين، يمكن أن توضع المركبة في المحشر وأن تكون النفقات الناجمة عن ذلك على عاتقه.

المادة 118 : كل شخص يخالف الأحكام الخاصة بالتشريع أو التنظيم المتعلق بسلامة المرور في الطرق والمعاقب عليها بغرامة لا يتجاوز حدها الأقصى 5.000 دج، يدفع في غضون الثلاثين (30) يوما التي تلي معاينة المخالفة، غرامة جزافية.

في حالة عدم دفع الغرامة الجزافية في الأجل المذكورة أعلاه، يرسل المحضر إلى الجهة القضائية المختصة.

في هذه الحالة، ترفع الغرامة إلى أقصى حد طبقا لأحكام المادة 120 أدناه.

المادة 119 : لا يمكن تطبيق الإجراء المتعلق بالغرامة الجزافية في الحالات الآتية :

1- إذا كانت المخالفة المثبتة تعرض مرتكبها إما لعقوبة أخرى غير العقوبة المالية، وإما لتعويض عن الضرر المسبب للأشخاص أو الممتلكات.

2- في حالة المخالفات المتزامنة والتي لا يترتب على إحداها على الأقل تطبيق الإجراء المتعلق بالغرامة الجزافية.

المادة 120 : تحدد قيمة الغرامة الجزافية على النحو الآتي :

- 200 دج للمخالفات المستوجبة غرامة لا تتجاوز قيمتها القصوى 300 دج ،

- 300 دج للمخالفات المستوجبة غرامة لا تتجاوز قيمتها القصوى 800 دج ،

- 800 دج للمخالفات المستوجبة غرامة لا تتجاوز قيمتها القصوى 1.500 دج ،

- 1.500 دج للمخالفات المستوجبة غرامة لا تتجاوز قيمتها القصوى 5.000 دج.

المادة 121 : يمكن توقيف المركبات المخالفة لقواعد حركة المرور والوقوف المنصوص عليها في هذا القانون ووضعها في المحشر.

125 أعلاه، أو المصرح بها كذلك بموجب حكم قضائي، إلى مصلحة أملاك الدولة قصد التصرف فيها وفقا للتنظيم المعمول به.

إذا لم تجد المركبات مقتنيا بعد الأجل المحدد من طرف كل والي ولاية، تسلم هذه المركبات للتدمير بمبادرة من السلطة الإدارية المختصة بسلطات سلامة المرور.

المادة 127 : يتحمل مالك المركبة المهجورة مصاريف رفعها ووضعها في المحشر وإجراء الخبرة وبيعها أو تدميرها.

يوضع حاصل البيع بعد أن تخضم منه المصاريف المذكورة في الفقرة أعلاه، تحت تصرف المالك أو ذوي حقوقه، أو عند الانقضاء، الدائن الضامن الذي يتمكن مسن إثبات حقوقه خلال أجل مدته سنتان (2).

عند انقضاء هذا الأجل، يعود هذا الحاصل إلى الدولة.

عندما يقل حاصل البيع عن مبلغ المصاريف المذكورة أعلاه، يبقى المالك مدينا بالفارق.

المادة 128 : تسيج المحاشر المعينة قانونا من طرف السلطات المحلية وتحرس ليلا ونهارا.

تكون الهيئة المكلفة بحراسة المركبات الموضوعة في المحشر مسؤولة عن الخسائر والسرقات وأضرار التلف التي تتعرض لها هذه المركبات.

تحدد كيفيات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم.

المادة 129 : يعاقب طبقا لأحكام المادة 350 من قانون العقوبات كل من حطم أو سرق أو أتلف أو حاول تحطيم أو سرقة أو إتلاف مركبة موضوعة في المحشر.

وإذا كان الفاعل مسؤولا عن الحظيرة تضاعف العقوبة.

تحدد حالات وضع المركبة في المحشر وتوقيفها، وشروط ومدة ذلك عن طريق التنظيم.

المادة 122 : يمكن الشخص المعني بالأمر أن يطعن في قرار وضع المركبة في المحشر أمام وكيل الجمهورية الذي وقعت المخالفة في دائرة اختصاصه.

يمكن وكيل الجمهورية أن يؤكد الإجراء المتخذ أو يلغيه في أجل أقصاه خمسة (5) أيام .

المادة 123 : عملا بالمادة 121 أعلاه، وبناء على أمر يصدره ضابط الشرطة القضائية المختص إقليميا، يمكن رجال الشرطة المرتدين البذلة و أعوان الدرك الوطني المؤهلين قانونا لإثبات المخالفات الخاصة بسلامة المرور في الطرق بمحاضر، أن يقوموا في حال غياب السائق، بنقل المركبة بحضورهم إلى المحشر، وذلك باستعمال وسائل غير وسائل الدفع الذاتية التي تتوفر عليها المركبة.

المادة 124 : لا يجوز أن تسحب المركبات التي لا تسمح حالتها بالسير حسب الشروط العادية للأمن من المحشر، إلا من قبل مصلحين يكلفهم أصحاب المركبات بالقيام بالتصليحات الضرورية.

إذا حصل اختلاف على حالة المركبة، يتم تعيين خبير حسب الشروط التي يحددها التنظيم.

في حالة إثباته أن المركبة ليست في حالة تمكنها من السير حسب الشروط العادية للأمن، يحدد التصليحات الواجب القيام بها قبل تسليمها لصاحبها.

المادة 125 : تعتبر مركبات مهجورة، المركبات التي تترك في المحشر بعد انقضاء أجل ستين (60) يوما ابتداء من إشعار صاحب المركبة بوجود سحبها.

وفي حالة ما إذا كانت المركبة موضوع رهن مسجل قانونا، يبلغ هذا الإشعار أيضا إلى الدائن الضامن.

وإذا تعذر التعرف على صاحب المركبة، يبلغ الملف إلى الجهة القضائية المختصة.

المادة 126 : تسلم المركبات المهجورة حسب الشروط المنصوص عليها في الفقرة الأولى من المادة

الفصل السابع

الأعوان المؤهلون لمعاينة المخالفات الخاصة
بسلامة المرور في الطرق

المادة 130 : طبقا لأحكام قانون الإجراءات الجزائية، تتم معاينة المخالفات المنصوص عليها في هذا القانون والنصوص التنظيمية المتخذة لتطبيقه، بموجب محضر محرر من طرف :

- 1- ضباط الشرطة القضائية،
- 2- الضباط وذوي الرتب وأعوان الدرك الوطني،
- 3- محافظي الشرطة والضباط ذوي الرتب وأعوان الأمن الوطني.

المادة 131 : يمكن مهندسي الأشغال العمومية ورؤساء المناطق والأعوان التقنيين للغابات وحماية الأراضي واستصلاحها، معاينة المخالفات المنصوص عليها في أحكام هذا القانون عندما ترتكب على المسالك الغابية المفتوحة للسير العمومي.

المادة 132 : يمكن مهندسي وتقنيي الأشغال العمومية، دون المساس بالحق المخول لجميع الموظفين والأعوان المذكورين في المادة 130 أعلاه، معاينة الأضرار التي تلحق بالمسالك العمومية، وإعداد محضر عن الأعمال التخريبية المرتكبة بحضورهم.

المادة 133 : يختص الأعوان المذكورون في المادة 130 أعلاه بمعاينة المخالفات المنصوص عليها في هذا القانون ونصوصه التطبيقية بموجب محضر :

(أ) عند اقترانها بالمخالفات المتعلقة بسلامة الأملاك العمومية الخاصة بالطرق،

(ب) عندما تكون مرتكبة في موقع الورشات الواقعة على المسلك العمومي أو بجوارها، وينتج عنها أو يمكن أن ينتج عنها ضرر يضر بالاستغلال العادي لتلك الورشات المذكورة أو بحماية المستخدمين فيها.

المادة 134 : يختص مفتشو النقل البري بمعاينة مخالفة أحكام الفقرتين 1 و4 من المادة 85 أعلاه وإعداد محضر بذلك.

المادة 135 : يؤدي الأعوان محررو المحاضر، من غير الضباط وأعوان الشرطة القضائية المذكورين في المادة 130 أعلاه، اليمين أمام المحكمة التابعة لمكان إقامتهم، هذا إن لم يسبق لهم أداء اليمين من قبل.

تكون صيغة اليمين كما يأتي :

" أقسم بالله العلي العظيم وأتعهد بأن أقوم بأعمال وظيفتي بأمانة وأن أراعي في كل الأحوال الواجبات التي تفرضها عليّ ."

المادة 136 : يكون للمحاضر المحررة تطبيقا لأحكام هذا القانون قوة الثبوت ما لم يثبت العكس.

المادة 137 : تبلغ هذه المحاضر مباشرة ودون تأخير إلى وكيل الجمهورية.

وترسل نسخة إلى الوالي عندما يحتمل أن يترتب عن المخالفة تعليق رخصة السياقة.

المادة 138 : تحدث بطاقة وطنية للمخالفات الخاصة بقواعد حركة المرور في الطرقتحدد مواصفات وشروط مسكها عن طريق التنظيم.

الفصل الثامن

أحكام ختامية

المادة 139 : تلغى أحكام القانون رقم 87-09 المؤرخ في 11 جمادى الثانية عام 1407 الموافق 10 فبراير سنة 1987 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

تبقى النصوص التنظيمية المتخذة لتطبيق القانون المذكور أعلاه، سارية المفعول ما لم تكن مخالفة لهذا القانون إلى غاية نشر النصوص التنظيمية المنصوص عليها في هذا القانون خلال أجل لا يتجاوز أربعة وعشرين (24) شهرا.

المادة 140 : ينشر هذا القانون في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

حرر بالجزائر في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001.

عبد العزيز بوتفليقة

أوامر

المادة 3 : تعدّل وتتمّم أحكام المادة 2 من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 و المذكور أعلاه وتحرر كما يأتي :

المادة 2 : يقصد في مفهوم هذا القانون بما يأتي :

- **الطريق :** كل مسلك عمومي مفتوح لحركة مرور المركبات،

- **وسط الطريق :** الجزء من الطريق المستعمل لمرور المركبات،

- **المسلك :** أحد تفرعات وسط الطريق له العرض الكافي لمرور رتل من المركبات،

- **المجمع السكاني :** فضاء أرضي يتجمع فيه عدد من المباني المتقاربة وتبين مداخله ومخارجه لافتات توضع لهذا الغرض على طول الطريق الذي يقطع هذا الفضاء أو يحاذيه،

- **التقاطع :** مكان التقاء أو تقاطع وسطي طريقين أو أكثر مهما تكن زاوية أو زوايا محاور هذه الطرقات،

- **التوقف :** المكوث المؤقت لمركبة يبقى محركها مشغلا على الطريق خلال مدة معينة تستلزمها ضرورات عدم السير،

- **الوقوف :** مكوث مركبة في طريق خارج الظروف المميزة للتوقف، ويكون المحرك متوقفا،

- **ممر الدراجات :** وسط الطريق المخصص للدراجات والدراجات النارية فقط،

- **شريط مرور الدراجات :** مسلك مخصص فقط للدراجات العادية والدراجات النارية في وسط طريق له عدة مسالك،

- **الطريق السريع :** طريق أو مقطع من طريق لا يمكن أن تقطعه طرق أخرى أو سكك حديدية ويمكن منعه على بعض فئات المستعملين والمركبات. ويشتمل في كلا اتجاهي حركة المرور على وسطي طريقين متميزين ذوي اتجاه وحيد يتشكل كل واحد منهما على مسلكي مرور على الأقل وقد يفصل بينهما شريط أرضي وسطي،

- **الطريق السيار:** طريق أعد وأنجز خصيصا للمرور السريع للسيارات، لا يقطع طريق أو سكة

أمر رقم 09 - 03 مؤرخ في 29 رجب عام 1430 الموافق 22 يوليو سنة 2009، يعدّل ويتمّم القانون رقم 01 - 14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

إن رئيس الجمهورية،

- بناء على الدستور ، لاسيما المادتان 122 و 124 منه،

- وبمقتضى القانون رقم 01 - 14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، المعدّل والمتّم،

- وبعد الاستماع إلى مجلس الوزراء،

يصدر الأمر الآتي نصه :

المادة الأولى : يهدف هذا الأمر إلى تعديل وتتميم أحكام القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، المعدّل والمتّم.

المادة 2 : تتمم أحكام المادة الأولى من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 و المذكور أعلاه وتحرر كما يأتي :

المادة الأولى : يهدف هذا القانون إلى تحديد القواعد المتعلقة بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

ويهدف، بهذه الصفة، خصوصا إلى ما يأتي :

- تقليص وضعية انعدام الأمن في الطرقات،

- تحديد قواعد استعمال المسالك العمومية وكيفيات ضبط حركة المرور عبر الطرق وسيولها،

- توفير شروط تطوير متوازن لنقل نوعي في إطار المصلحة العامة،

- تحديد إطار مؤسساتي يكلف بوضعه حيز التنفيذ،

- إقامة تدابير ردية في مجال عدم احترام القواعد الخاصة بحركة المرور عبر الطرق ."

- المركبة المتفصلة : كل سيارة نقل البضائع متبوعة بمقطورة بدون محور أمامي متزاوجة بحيث يكون جزء من المقطورة متكئا على المركبة الجارة ويكون أكبر جزء من وزن هذه المقطورة وحمولتها واقعا على المركبة الجارة. وتسمى هذه المقطورة، "نصف مقطورة"،

- الحافلة المتفصلة : مركبة متكونة من عدة أجزاء صلبة يتم فصل كل جزء بالنسبة للآخر وتتصل الحجرات المخصصة للمسافرين المتعلقة بكل قسم فيما بينها بشكل يسمح لهم بالتنقل بحرية وتكون الأقسام الصلبة موصولة بشكل دائم لا يمكن فصلها،

- المقطورة : كل مركبة موجهة لتكون موصولة بسيارة،

- الدراجة : مركبة ذات عجلتين أو أكثر غير مزودة بجهاز محرك ذاتي تخصص لنقل الأشخاص،

- الدراجة النارية : مركبة ذات عجلتين أو أكثر، مزودة بمحرك لا تتجاوز سعة أسطوانته 50 سم³. تكون مزودة أو غير مزودة بعربة خلفية أو جانبية تخصص لنقل الأشخاص أو الأشياء،

- الدراجة المتحركة : مركبة ذات عجلتين، مزودة بمحرك تتجاوز سعة أسطوانته 50 سم³. وتكون مجهزة أو غير مجهزة بعربة جانبية أو خلفية، تخصص لنقل الأشخاص أو الأشياء،

- الوزن الإجمالي المرخص به مع الحمولة: وزن المركبة مجموعا مع الحمولة،

- حالة السكر: حالة تتمثل في وجود كحول في الدم بنسبة تعادل أو تزيد عن 0,20 غ في الألف (1000 ملل)،

- مقياس الكحول : جهاز محمول يسمح بالتحقق الفوري من وجود الكحول في جسم الشخص من خلال الهواء المستخرج،

- مقياس الإيثيل : جهاز يسمح بالقياس الفوري والدقيق لنسبة الكحول بتحليل الهواء المستخرج،

- مقياس السرعة : جهاز متحرك محمول يسمح بالقياس الفوري لسرعة المركبات أثناء سيرها،

- دليل السرعة (الرادار) : جهاز يسمح بقياس سرعة المركبات أثناء سيرها،

- جهاز تسجيل وقت السرعة باليقت : جهاز يسمح بالمراقبة البعدية للسرعة المطبقة وأوقات السياقة والاستراحة وكذا المسافة المقطوعة في وقت معين،

حديدية أو ممر للراجلين، ولا يمكن الدخول إليه إلا في نقاط مهياة لذلك، ولا يؤدي إلى أي ملك متاخم. ويشتمل في اتجاهي حركة المرور، على وسطي طريقتين متميزين ذوي اتجاه وحيد يفصل بينهما شريط أرضي وسطي غير مخصص للمرور،

- فرع الطريق الموصل إلى الطريق السيار: الطريق الذي يربط شبكة الطرق بالطريق السيار ويسمح بالدخول إليه والخروج منه،

- شريط التوقف الاستعمالي : جزء من الحافة يقع جنب وسط الطريق والطرق السريعة والطرق السيارة، هيء خصيصا لتوقف المركبات أو وقوفها في حالة الضرورة،

- الحافة : شريط أرضي يمتد من حدود وسط الطريق إلى حدود قاعدة الطريق،

- قاعدة الطريق : المساحة التي تشمل وسط الطريق وحافته،

- الشريط الأرضي الوسطي : الحيز الذي يفصل وسطي طريقتين متعاكسي الاتجاه،

- الرصيف : حيز مهياً على جانبي الطريق لمرور الراجلين، ويجب أن يكون أكثر ارتفاعا من وسط الطريق ويكون معبدا عادة أو مبلطا،

- السائق : كل شخص يتولى قيادة مركبة بما فيها الدراجات، والدراجات النارية أو يسوق حيوانات الجر والحمل والركوب والقطعان عبر الطريق أو يتحكم فعلا في ذلك،

- الراجل : كل شخص يتنقل سيراً على الأقدام،

- ويعد بمثابة الراجلين : الأشخاص الذين يدفعون أو يجرون عربات الأطفال أو المرضى أو المعطوبين أو الذين يجرون الدراجات أو الدراجات النارية، والمعطوبين الذين يتنقلون في عربات متحركة يقودونها بأنفسهم بسرعة الخطى،

- المركبة : كل وسيلة نقل بري مزودة بمحرك للدفع أو غير مزودة بذلك، تسيير على الطريق بوسائلها الخاصة أو تدفع أو تجر،

- مركبة ذات محرك : مركبة برية مزودة بمحرك للدفع، تسيير على الطريق بوسائلها الخاصة،

- السيارة : كل مركبة موجهة لنقل الأشخاص أو البضائع، تكون مزودة بجهاز ميكانيكي للدفع تسيير على الطريق،

تحدد كيميائيات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم".

المادة 7 : تدرج ضمن أحكام القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه، المادة 10 مكرراً تحرراً كما يأتي :

"المادة 10 مكرراً : تتضمن رخصة السياقة الأصناف الآتية :

أ1، أ2، ب، ج1، ج2، د، هـ، و.

تحدد كيميائيات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم".

المادة 8 : تعدل وتتمم أحكام المادة 19 من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه، وتحرر كما يأتي :

"المادة 19 : في حالة وقوع حادث مرور جسماني، يجري ضبط وأعوان الشرطة القضائية على كل سائق أو مرافق للسائق المتدرب من المحتمل أن يكون في حالة سكر والمتسبب في وقوع الحادث، عملية الكشف عن تناول الكحول بطريقة زفر الهواء وعملية الكشف عن استهلاك المخدرات أو المواد المهلوسة عن طريق جهاز تحليل اللعاب.

عندما تبين عمليات الكشف احتمال وجود حالة سكر أو الوقوع تحت تأثير المخدرات أو المواد المهلوسة، أو عندما يعترض السائق أو مرافق السائق المتدرب على نتائج هذه العمليات أو يرفض إجراءها، يقوم ضبط أو أعوان الشرطة القضائية بإجراء عمليات الفحص الطبي والاستشفائي والبيولوجي للوصول إلى إثبات ذلك".

المادة 9 : تدرج ضمن أحكام القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه، المادة 19 مكرراً تحرراً كما يأتي :

"المادة 19 مكرراً : يمكن ضبط أو أعوان الشرطة القضائية أثناء القيام بكل عملية مراقبة في الطرق، إخضاع كل سائق يشتبه في وجوده في حالة سكر، لنفس العمليات المنصوص عليها في المادة 19 أعلاه".

المادة 10 : تعدل أحكام المادة 55 من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 و المذكور أعلاه، وتحرر كما يأتي :

- جهاز تحليل اللعاب : جهاز يسمح بالكشف عن وجود مخدرات أو مواد مهلوسة عن طريق تحليل اللعاب،

- رخصة السياقة : ترخيص إداري يؤهل صاحبه لقيادة مركبة متحركة ذاتيا في المسالك المفتوحة لحركة المرور،

- الرخصة بالنقاط : أداة معيارية وبيداغوجية تهدف إلى جعل السائقين يتحملون مسؤولياتهم وتدعم مكافحة انعدام الأمن في الطرق،

- رخصة السياقة الاختبارية : رخصة سياقة مؤقتة بالنسبة للصفة المتحصل عليه منذ أقل من سنتين (2) ابتداء من تاريخ النجاح في الاختبارات التطبيقية .

المادة 4 : تعدل أحكام المادة 8 من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه، وتحرر كما يأتي :

"المادة 8 : يجب (بدون تغيير حتى) للمركبة التي يقودها.

تحدث رخصة السياقة والرخصة بالنقاط ورخصة السياقة الاختبارية وكذا شهادة الكفاءة المهنية من أجل النقل العمومي للمسافرين والبضائع.

تعد بمثابة (بدون تغيير حتى) مطلوبة.

تحدد كيميائيات تطبيق هذه المادة ونماذج رخصة السياقة والرخصة بالنقاط ورخصة السياقة الاختبارية وكذا شهادة الكفاءة المهنية وشروط الحصول عليها عن طريق التنظيم".

المادة 5 : تدرج ضمن أحكام القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه، المادة 8 مكرراً تحرراً كما يأتي :

"المادة 8 مكرراً : يمكن أن تكون رخصة السياقة محل احتفاظ أو تعليق أو إلغاء وفق الأشكال المقررة بموجب أحكام هذا القانون".

المادة 6 : تعدل أحكام المادة 10 من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 و المذكور أعلاه، وتحرر كما يأتي :

"المادة 10 : يحق لكل شخص الترشح لنيل رخصة السياقة.

- 2 - مخالفة الأحكام المتعلقة باستعمال أجهزة التنبيه الصوتي،
- 3 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالالتزام بتشغيل ضوء أو أضواء المركبة المجرورة بواسطة الحيوانات،
- 4 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالمرور في أوساط الطرق أو المسالك أو الدروب أو أشرطة الطريق أو الأرصفة أو حواف الطرق المخصصة لمرور مركبات النقل الجماعي وغيرها من المركبات المرخص لها بذلك خصيصا، ولمرور الراجلين،
- 5 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالتخفيض غير العادي للسرعة بدون أسباب حتمية، من شأنه تقليص سيولة حركة المرور،
- 6 - مخالفة الأحكام المتعلقة بلوحات التسجيل والتجهيزات وإشارات النقل الاستثنائي وكذا مؤشرات السرعة،
- 7 - مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع الإشارة الملائمة من قبل كل سائق صاحب رخصة سياقة اختبارية،
- 8 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالسير على الخط المتواصل.

ج) المخالفات من الدرجة الثالثة مثلما هي مبينة أدناه، ويعاقب عليها بغرامة جزافية من 2000 دج إلى 4000 دج :

- 1 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالحد من سرعة المركبات ذات محرك، بمقطورة أو بدون مقطورة أو نصف مقطورة، في بعض مقاطع الطرق ولكل صنف من أصناف المركبات،
- 2 - مخالفة الأحكام المتعلقة بمنع المرور أو تقييده في بعض خطوط السير بالنسبة لبعض أصناف المركبات أو بالنسبة للمركبات التي تقوم ببعض أنواع النقل.
- 3 - مخالفة الأحكام المتعلقة بحالات الإلزام أو المنع المتعلقة بعبور السكك الحديدية الواقعة على الطريق.
- 4 - مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع حزام الأمان.
- 5 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالارتداء الإجباري للخوذة بالنسبة لسائقي الدراجات النارية والدراجات المتحركة وراكبيها.
- 6 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالمرور أو التوقف أو الوقوف بدون ضرورة حتمية على شريط التوقف الاستعجالي للطريق السيار أو الطريق السريع،
- 7 - مخالفة الأحكام المتعلقة باستعمال أجهزة إنارة وإشارة المركبات المتحركة ذاتيا،

" المادة 55 : تسلّم السلطة المختصة لكل شخص أجرى بنجاح الاختبارات النظرية والتطبيقية الخاصة بسياسة السيارات رخصة سياقة اختبارية صالحة لمدة سنتين (2).

وبعد انقضاء هذه المدة، وعندما لا يكون صاحب هذه الرخصة محل الإجراءات المنصوص عليها في هذا القانون، تسلّم له رخصة سياقة.

تحدد شروط وكيفيات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم".

المادة 11 : تعدّل وتتمّم أحكام الفصل السادس من القانون رقم 01 - 14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه، وتحرّر كما يأتي :

" الفصل السادس

المخالفات والعقوبات والإجراءات

المادة 65 : تصنف المخالفات للقواعد الخاصة بحركة المرور، حسب خطورتها، إلى مخالفات وجنح.

القسم الأول

المخالفات والعقوبات

المادة 66 : تصنف المخالفات للقواعد الخاصة بحركة المرور إلى أربع درجات :

أ) المخالفات من الدرجة الأولى مثلما هي مبينة أدناه، ويعاقب عليها بغرامة جزافية من 2000 دج إلى 2500 دج :

- 1 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالإشارة والإشارة وكبح الدراجات.
- 2 - مخالفة الأحكام المتعلقة بتقديم وثائق المركبة وكذا رخصة السياقة و/أو الشهادة المهنية التي ترخص بقيادة المركبة المعنية.
- 3 - مخالفة الأحكام المتعلقة باستخدام آلة أو جهاز مركبة غير مطابق.
- 4 - مخالفة الراجلين للقواعد التي تنظم سيرهم، لاسيما القواعد المتعلقة باستعمال الممرات المحمية.

ب) المخالفات من الدرجة الثانية مثلما هي مبينة أدناه، ويعاقب عليها بغرامة جزافية من 2000 دج إلى 3000 دج:

- 1 - مخالفة الأحكام المتعلقة بسرعة المركبات بدون محرك، بمقطورة أو بدون مقطورة أو نصف مقطورة،

(د) المخالفات من الدرجة الرابعة مثلما هي مبينة أدناه، ويعاقب عليها بغرامة جزافية من 4000 دج إلى 6000 دج :

- 1 - مخالفة الأحكام المتعلقة باتجاه المرور المفروض،
- 2 - مخالفة الأحكام المتعلقة بتقاطع الطرقات وأولوية المرور،
- 3 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالتقاطع والتجاوز،
- 4 - مخالفة الأحكام المتعلقة بإشارات الأمر بالتوقف التام،
- 5 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالمنارات الممنوعة في الطرق السيارة والطرق السريعة،
- 6 - مخالفة الأحكام المتعلقة بزيادة السرعة من طرف سائق المركبة أثناء محاولة تجاوزه من طرف سائق آخر،
- 7 - مخالفة الأحكام المتعلقة بسير مركبة بدون إنارة أو إشارة أو وقوفها في وسط الطريق ليلا أو أثناء انتشار الضباب في مكان خال من الإنارة العمومية،
- 8 - مخالفة الأحكام المتعلقة بمنع المرور على مسلك يقع مباشرة على يسار طريق يتضمن ثلاثة مسالك أو أكثر ذات اتجاه واحد للمرور بالنسبة لمركبات نقل الأشخاص أو البضائع التي يتجاوز طولها سبعة (7) أمتار، أو ذات وزن إجمالي مرخص به مع الحمولة يفوق طنين (2).
- 9 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالوقوف أو التوقف على أجزاء الطريق التي تعبر سطحها سكة حديدية أو سير مركبات غير مرخص لها بذلك على الخطوط الحديدية،
- 10 - مخالفة الأحكام المتعلقة بعبور بعض مقاطع الطرق الممنوعة للسير أو بعض الجسور ذات الحمولة المحدودة،
- 11 - مخالفة الأحكام المتعلقة بوزن المركبات، وطبيعة الأطر المطاطية للمركبات ذات محرك غير المطابقة للمعايير المقبولة، وشكلها وحالتها،
- 12 - مخالفة الأحكام المتعلقة بمكايح المركبات ذات محرك وربط المقطورات ونصف المقطورات.
- 13 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالحمولة القصوى لكل محور،

- 8 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالاستعمال اليدوي للهاتف المحمول أو التصنت بكلتا الأذنين بوضع خوذة التصنت الإذاعي والسمعي أثناء السياقة،
- 9 - مخالفة الأحكام المتعلقة بتجاوز حدود السرعة المنصوص عليها بالنسبة لصنف السائقين الحائزين رخصة سياقة اختبارية،
- 10 - مخالفة الأحكام المتعلقة بأولوية مرور الراجلين على مستوى الممرات المحمية،
- 11 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالتوقف أو الوقوف الخطيرين،
- 12 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالمسافة القانونية بين المركبات أثناء سيرها،
- 13 - مخالفة الأحكام المتعلقة بمنع نقل الأطفال الذين تقل أعمارهم عن عشر (10) سنوات في الأماكن الأمامية،
- 14 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالتوقف أو الوقوف التعسفي المعيق لحركة المرور،
- 15 - مخالفة الأحكام المتعلقة باحترام قواعد السياقة السليمة،
- 16 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالأضرار الملحقة بالمسالك العمومية أو بملحقاتها،
- 17 - مخالفة الأحكام المتعلقة بمرور مركبة ذات محرك أو مقطورة في المسالك المفتوحة لحركة المرور دون أن تكون هذه المركبة مزودة بلوحتي التسجيل،
- 18 - مخالفة الأحكام المتعلقة بتصاعد الأدخنة والغازات السامة وصدور الضجيج عند تجاوز المستويات المحددة،
- 19 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالمركبات غير المزودة بالتجهيزات التي تسمح للسائق بأن يكون له مجال رؤية كاف،
- 20 - مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع شريط بلاستيكي أو أية مادة معتمة أخرى على زجاج المركبة،
- 21 - مخالفة الأحكام المتعلقة بعدم التصريح بنقل ملكية المركبة أو عدم التصريح بتغيير إقامة مالك المركبة،
- 22 - مخالفة الأحكام المتعلقة بعدم التصريح بالتغييرات التي أجريت على المركبة.

المادة 69 : يعاقب بالحبس من سنة (1) إلى ثلاث (3) سنوات وبغرامة من 50.000 دج إلى 200.000 دج ، كل سائق ارتكب إحدى المخالفات أدناه التي ترتبت عليها جريمة القتل الخطأ :

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

وعندما يرتكب القتل الخطأ في نفس الظروف بواسطة مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطيرة، يعاقب السائق بالحبس من سنتين (2) إلى خمس (5) سنوات وبغرامة من 100.000 دج إلى 500.000 دج.

المادة 70 : يعاقب بالحبس من سنة (1) إلى ثلاث (3) سنوات وبغرامة من 50.000 دج إلى 150.000 دج، كل سائق ارتكب جنحة الجرح الخطأ وهو في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات.

وعندما ترتكب جنحة الجرح الخطأ في نفس الظروف بواسطة مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطيرة، يعاقب السائق بالحبس من سنتين (2) إلى خمس (5) سنوات وبغرامة من 100.000 دج إلى 250.000 دج.

المادة 71 : يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنتين (2) وبغرامة من 20.000 دج إلى 50.000 دج ، كل سائق ارتكب إحدى المخالفات أدناه التي ترتبت عليها جنحة الجرح الخطأ :

- الإفراط في السرعة،
- التجاوز الخطير،
- عدم احترام الأولوية القانونية،

14 - مخالفة الأحكام المتعلقة بتركيب جهاز تسجيل السرعة بالمليقت وخصوصياته وتشغيله وصيانته،

15 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالتغيير الهام للاتجاه دون تأكد السائق من أن المناورة لا تشكل خطرا على المستعملين الآخرين ودون تنبيههم برغبته في تغيير الاتجاه،

16 - مخالفة الأحكام المتعلقة باجتياز خط متواصل،

17 - مخالفة الأحكام المتعلقة بتشغيل الأجهزة السمعية البصرية في مقدمة المركبة أثناء القيادة،

18 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالموث على الشريط الوسطي الذي يفصل أوساط الطرق في الطريق السريع، والطريق السريع،

19 - مخالفة الأحكام المتعلقة بعدم مطابقة القواعد الخاصة بتنظيم السباقات على المسالك العمومية،

20 - مخالفة الأحكام المتعلقة بحجم المركبات وتركيب أجهزة إنارة وإشارة المركبات،

21 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالاستمرار في قيادة مركبة دون إجراء الفحص الطبي الدوري،

22 - مخالفة الأحكام المتعلقة بتعليم سيطرة المركبات ذات محرك بمقابل أو بدون مقابل.

القسم الثاني

الجنح والعقوبات

المادة 67 : يعاقب طبقا لأحكام المادتين 288 و 289 من قانون العقوبات، كل سائق ارتكب جريمة القتل الخطأ و/أو الجرح الخطأ نتيجة خطأ منه أو تهاونه أو تغافله أو عدم امتثاله لقواعد حركة المرور في الطرق .

المادة 68 : يعاقب بالحبس من سنتين (2) إلى خمس (5) سنوات وبغرامة من 100.000 دج إلى 300.000 دج، كل سائق ارتكب جريمة القتل الخطأ وهو في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات.

وعندما يرتكب القتل الخطأ في نفس الظروف بواسطة مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطيرة، يعاقب السائق بالحبس من خمس (5) إلى عشر (10) سنوات وبغرامة من 500.000 دج إلى 1.000.000 دج.

سائق أو مرافق لسائق متدرب يرفض الخضوع للفحوص الطبية والاستشفائية والبيولوجية المنصوص عليها في المادة 19 أعلاه.

المادة 76 : يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى ثمانية عشر (18) شهرا، وبغرامة من 20.000 دج إلى 30.000 دج، كل سائق يرفض الامتثال لإنذار التوقف الصادر عن الأعوان المنصوص عليهم في المادتين 130 و131 من هذا القانون والحاملين للشارات الخارجية الظاهرة والدالة على صفتهم، أو يرفض الخضوع لكل التحقيقات المنصوص عليها في هذا القانون والمتعلقة بالمركبة أو بالشخص.

المادة 77 : يعاقب بالحبس من شهرين (2) إلى سنتين (2)، وبغرامة من 50.000 دج إلى 150.000 دج، كل شخص يضع للسير مركبة ذات محرك أو مقطورة مزودة ب لوحة تسجيل أو تحمل كتابة لا تتطابق مع المركبة أو مع مستعملها. ويمكن فضلا عن ذلك، الحكم بمصادرة المركبة.

المادة 78 : يعاقب كل شخص حصل على رخصة سياقة أو حاول الحصول عليها أو على نسخة ثانية منها بواسطة تصريح كاذب، طبقا لأحكام المادة 223 من قانون العقوبات.

المادة 79 : يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنة (1)، وبغرامة من 20.000 دج إلى 50.000 دج، كل شخص يقود مركبة دون أن يكون حائزا رخصة سياقة صالحة بالنسبة لصنف المركبة المعنية.

ويمنع، علاوة على ذلك، لمدة سنة من الترشح للحصول على رخصة السياقة للأصناف الأخرى.

المادة 80 : يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنة (1)، وبغرامة من 20.000 دج إلى 50.000 دج، كل شخص يقود مركبة دون أن يكون حائزا رخصة سياقة.

المادة 81 : يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنة (1)، وبغرامة من 20.000 دج إلى 50.000 دج، كل شخص استمر رغم تبليغه بواسطة الطرق القانونية بالقرار الصادر بشأنه والمتضمن تعليق أو إلغاء رخصة السياقة أو منع استصدار رخصة جديدة في قيادة مركبة يقتضي لأجل قيادتها مثل هذه الوثيقة.

ويعاقب بنفس العقوبات، كل شخص استلم تبليغ قرار صادر بشأنه يتضمن تعليق أو إلغاء رخصة السياقة، ورفض رد الرخصة المعلقة أو الملغاة إلى العون التابع للسلطة المكلفة بتنفيذ هذا القرار.

- عدم الامتثال لإشارات الأمر بالتوقف التام،

- المناورات الخطيرة،

- السير في الاتجاه المنوع،

- سير مركبة بدون إنارة أو إشارة أو وقوفها في وسط الطريق ليلا 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.

وعندما ترتكب جنحة الجرح الخطأ في نفس الظروف بواسطة مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل أو النقل الجماعي أو نقل المواد الخطيرة، يعاقب السائق بالحبس من سنة (1) إلى ثلاث (3) سنوات وبغرامة من 50.000 دج إلى 150.000 دج.

المادة 72 : يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنتين (2) وبغرامة من 50.000 دج إلى 100.000 دج، كل سائق لم يتوقف، بالرغم أنه على علم بأنه قد ارتكب حادث، أو تسبب في وقوعه بواسطة المركبة التي يقودها، وحاول الإفلات من المسؤولية الجزائية أو المدنية التي قد يتعرض لها.

المادة 73 : يعاقب بالحبس من سنتين (2) إلى خمس (5) سنوات وبغرامة من 100.000 دج إلى 200.000 دج كل سائق ارتكب في الظروف نفسها مثل تلك المذكورة في المادة 72 أعلاه، جريمة القتل الخطأ.

وفي حالة ما إذا ارتكب السائق في نفس الظروف، جنحة الجرح الخطأ، فإنه يعاقب بالحبس من سنة (1) إلى ثلاث (3) سنوات وبغرامة من 50.000 دج إلى 150.000 دج.

المادة 74 : يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنتين (2) وبغرامة من 50.000 دج إلى 100.000 دج، كل شخص يقود مركبة أو يرافق السائق المتدرب في إطار التمهين بدون مقابل أو بمقابل مثلما هو محدد في هذا القانون، وهو في حالة سكر.

تطبق نفس العقوبة على كل شخص يقود مركبة وهو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات.

المادة 75 : يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنتين (2) وبغرامة من 50.000 دج إلى 100.000 دج، كل

- السرعة القانونية المرخص بها في الطرق
وخارج التجمعات السكانية بـ 30 كلم/سا.

- السرعة القانونية المرخص بها داخل التجمعات
السكانية بـ 20 كلم/سا.

المادة 90 : يعاقب بغرامة من 20.000 دج إلى
30.000 دج، كل شخص يقوم بأشغال على رحاب الطريق
بدون ترخيص.

وتصدر نفس العقوبة ضد كل شخص لم يمتثل
لأحكام الرخصة بالرغم من حصوله عليها.

المادة 91 : في حالة العود لارتكاب المخالفات
المنصوص عليها في هذا القانون، تضاعف العقوبة.

القسم الثالث

الاحتفاظ برخصة السياقة وتعليقها وإلغاؤها

المادة 92 : في حالة ارتكاب مخالفات يعاينها
قانونا الأعوان المؤهلون، يجب أن تكون رخصة السياقة
في جميع الحالات، موضوع احتفاظ طبقا للإجراءات
المنصوص عليها في هذا القانون.

المادة 93 : في حالة المخالفات للحالات 1 و2 و3 من
النقطة أ والحالات 1 إلى 8 من النقطة ب والحالات 11
إلى 22 من النقطة ج والحالات 18 إلى 22 من النقطة د
من المادة 66 من هذا القانون، يقوم العون محرر
المضرب بالاحتفاظ برخصة السياقة فورا لمدة لا تتجاوز
عشرة (10) أيام.

لا يكون الاحتفاظ برخصة السياقة في الحالات
المنصوص عليها أعلاه، موقفا للقدرة على السياقة خلال
نفس المدة.

و يتم ذلك مقابل تسليم العون، في الحال، وثيقة
تثبت الاحتفاظ.

لا يتم رد رخصة السياقة إلا بعد دفع الغرامة
الجزافية إلى حدها الأدنى في الأجل المنصوص عليه
أعلاه.

ومع انقضاء هذا الأجل، وفي حالة عدم دفع
الغرامة الجزافية بحدها الأدنى، يرفع مبلغ الغرامة
الجزافية بحدها الأقصى وتقوم لجنة التعليق المختصة
بتعليق رخصة السياقة لمدة شهرين (2).

وبعد انقضاء هذا الأجل، وفي حالة عدم دفع
الغرامة الجزافية بحدها الأقصى، يرسل المحضر إلى
الجهة القضائية المختصة.

المادة 82 : يعاقب بالحبس من شهرين (2) إلى ستة
(6) أشهر وبغرامة من 25.000 دج إلى 100.000 دج، أو
بإحدى هاتين العقوبتين، كل شخص وضع ممهلا على
مسلك مفتوح لحركة المرور بدون ترخيص.

المادة 83 : يعاقب بالحبس من شهرين (2) إلى ستة
(6) أشهر، وبغرامة من 20.000 دج إلى 50.000 دج، أو
بإحدى هاتين العقوبتين، كل شخص لا يخضع مركبته
للمراقبة التقنية الدورية الإلزامية.

المادة 84 : يعاقب بالحبس من شهرين (2) إلى ستة
(6) أشهر، وبغرامة من 20.000 دج إلى 50.000 دج، أو
بإحدى هاتين العقوبتين، كل شخص يقوم بحيازة أو
استعمال بأية صفة كانت، جهاز أو آلة تخصص إما
للكشف عن وجود أدوات تستخدم لمعاينة المخالفات
للتشريع والتنظيم المتعلقة بحركة المرور أو عرقلة
تشغيلها.

وتتم مصادرة هذا الجهاز أو هذه الآلة.

المادة 85 : يعاقب بغرامة من 50.000 دج إلى
150.000 دج كل شخص يخالف أحكام المادتين 16 و16
مكرر أعلاه، دون الإخلال بالتوقيف الفوري للمركبة
والعقوبات الإدارية المنصوص عليها في هذا القانون.

المادة 86 : يعاقب بغرامة من 50.000 دج إلى
150.000 دج، كل شخص يخالف الأحكام التي تنظم
النقل الخاضع للرخصة، دون الإخلال بالتوقيف الفوري
للمركبة والعقوبات الإدارية المنصوص عليها في هذا
القانون.

المادة 87 : يعاقب بغرامة من 50.000 دج إلى
150.000 دج، كل شخص يقوم بتنظيم سباقات العدو أو
سباقات المركبات ذات محرك أو سباقات الدراجات
والدراجات النارية على المسلك العمومي بدون ترخيص
من السلطة المختصة.

المادة 88 : يعاقب بغرامة من 50.000 دج إلى
150.000 دج، كل شخص لم يرد في الأجل المقررة،
البطاقة الرمادية للمركبة بعد السحب النهائي للمركبة
المذكورة من السير، طبقا لأحكام المادة 52 مكرر من هذا
القانون.

المادة 89 : يعاقب بغرامة من 10.000 دج إلى
50.000 دج كل سائق تجاوز السرعة القانونية المرخص
بها التي قامت التجهيزات المعتمدة بمعابنتها :

- السرعة القانونية المرخص بها في الطريق
السيار بـ 40 كلم/سا.

وفي حالة العود، تقوم الجهة القضائية المختصة بإلغاء رخصة السياقة.

المادة 99 : في حالة ارتكاب صاحب رخصة السياقة الاختبارية المخالفات المدرجة ضمن القسم الثاني من هذا الفصل، التي تتم معابنتها قانونا تصدر الجهة القضائية المختصة قرار إلغاء رخصة السياقة الاختبارية، بالإضافة إلى العقوبات الجزائية. وفي هذه الحالة، لا يمكن هذا الأخير طلب الحصول على رخصة سياقة جديدة خلال أجل مدته ستة (6) أشهر ابتداء من تاريخ إصدار قرار الإلغاء.

القسم الرابع الإجراءات

المادة 100 : خلافا لأحكام المادة 12 أعلاه، يكون صاحب بطاقة تسجيل المركبة مسؤولا مدنيا عن المخالفات للتنظيم الخاص بوقوف المركبات التي يترتب عليها دفع غرامة لا غير، إلا إذا أثبت وجود قوة قاهرة أو قدم معلومات تسمح بالكشف عن مرتكب المخالفة الحقيقي.

وفي حالة تأجير المركبة للغير، تقع هذه المسؤولية مع نفس التحفظات، على عاتق المستأجر.

وعندما تكون بطاقة تسجيل المركبة معدة باسم شخص معنوي، فإن المسؤولية المدنية المنصوص عليها في الفقرة الأولى أعلاه، تقع ضمن الشروط نفسها، على عاتق الشخص المعنوي.

المادة 101 : طبقا لأحكام المواد من 655 إلى 665 من قانون الإجراءات الجزائية، تقيد المخالفات في مجال سلامة المرور في الطرق في صحيفة المخالفات الخاصة بالمرور.

المادة 102 : عندما يتعذر على مرتكب مخالفة خاصة بسلامة المرور في الطرق إثبات محل إقامته أو عمله في التراب الوطني، يمكن، فيما عدا حالة دفع غرامة جزافية، توقيف المركبة التي استخدمت لارتكاب المخالفة إلى أن تدفع لأحد محاسبي الخزينة كفالة يحددها وكيل الجمهورية مبلغها.

وفي حالة عدم تقديم مرتكب المخالفة أيا من هذه الضمانات، يمكن أن توضع المركبة في المحشر وتكون النفقات الناجمة عن ذلك على عاتقه.

المادة 103 : يمكن توقيف المركبات المستعملة مخالفة لقواعد حركة المرور والوقوف المنصوص عليها في هذا القانون، ووضعها في المحشر.

المادة 94 : في حالة المخالفات للحالات 1 إلى 10 من النقطة ج والحالات 1 إلى 17 من النقطة د المنصوص عليها في المادة 66 من هذا القانون، يقوم العون محرر المحضر بالاحتفاظ برخصة السياقة فورا مقابل تسليم وثيقة تثبت الاحتفاظ في الحال.

يكون الاحتفاظ برخصة السياقة في الحالات المنصوص عليها أعلاه، موقفا للقدرة على السياقة بعد أجل مدته ثمان وأربعون (48) ساعة.

وفي هذه الحالة، ترسل رخصة السياقة إلى لجنة تعليق رخصة السياقة.

المادة 95 : يمكن اللجنة المختصة عندما يحال عليها محضر إثبات إحدى المخالفات المبينة في المادة 94 أعلاه، أن تقرّر تعليق رخصة السياقة.

يحدد تنظيم لجنة التعليق وعملها عن طريق التنظيم.

المادة 96 : تحدد مدة تعليق رخصة السياقة بثلاثة (3) أشهر في الحالات المنصوص عليها في الحالات 1 إلى 10 من النقطة ج وبسته (6) أشهر في الحالات المنصوص عليها في الحالات 1 إلى 17 من النقطة د من المادة 66 أعلاه.

وفي حالة العود، تضاعف مدة التعليق.

المادة 97 : عندما تترتب على المخالفات المنصوص عليها في المادة 94 أعلاه إحدى الجنح المنصوص عليها في القسم الثاني من هذا الفصل، ترسل رخصة السياقة إلى الجهة القضائية المختصة.

المادة 98 : يمكن الجهة القضائية المختصة عندما يحال عليها محضر إثبات إحدى المخالفات المبينة في القسم الثاني من هذا الفصل، بالإضافة إلى العقوبات الجزائية الأخرى، القيام بتعليق رخصة السياقة كما يأتي:

1 - لمدة سنة (1) ، بالنسبة للجنح المنصوص عليها في المواد 67 و72 و74 إلى 77 و79 و82 إلى 85 و88 أعلاه.

2 - لمدة سنتين (2)، بالنسبة للجنح المنصوص عليها في المواد 70 و71 و73 (الفقرة 2) أعلاه.

3 - لمدة ثلاث (3) سنوات، بالنسبة لجنحة القتل الخطأ المنصوص عليه في المادة 67 أعلاه.

4 - لمدة أربع (4) سنوات، بالنسبة للجنح المنصوص عليها في المواد 68 و69 و73 (الفقرة الأولى) أعلاه.

المادة 109 : يتحمل مالك المركبة مصاريف رفعها ووضعها في المحشر وإجراء الخبرة عليها وبيعها أو تدميرها.

يوضع حاصل البيع بعد أن تخضع منه المصاريف المذكورة في الفقرة السابقة، تحت تصرف المالك أو ذوي حقوقه، أو عند الاقتضاء، الدائن الضامن الذي يتمكن من إثبات حقوقه خلال أجل مدته سنتان (2).

وعند انقضاء هذا الأجل، يعود هذا الحاصل إلى الدولة.

وعندما يقل حاصل البيع عن مبلغ المصاريف المذكورة أعلاه، يبقى المالك مدينا بالفارق.

المادة 110 : تسيج المحاشر المعينة قانونا من طرف السلطات المحلية وتحرس ليلا ونهارا.

تكون الهيئة المكلفة بحراسة المركبات الموضوعة في المحشر مسؤولة عن الخسائر والسرقات وأضرار التلف التي تتعرض لها هذه المركبات.

تحدد كيميائيات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم.

المادة 111 : يعاقب بالحبس من سنة (1) إلى خمس (5) سنوات، وبغرامة من 100.000 دج إلى 500.000 دج، كل من يتلف أو يسرق أو يحطم أو يحاول إتلاف أو سرقة أو تحطيم مركبة موضوعة في المحشر.

وتضاعف العقوبة عندما يرتكب الجنحة عون من المحشر".

المادة 12 : تعوض الإحالة المنصوص عليها في المادة 134 من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه بالإحالة إلى المادة 66 (د-11).

المادة 13 : تلغى أحكام المادة 55 مكرر من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه.

المادة 14 : ينشر هذا الأمر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

حرر بالجزائر في 29 رجب عام 1430 الموافق 22 يوليو سنة 2009.

مبد العزيز بوتفليقة

تحدد حالات توقيف المركبات ووضعها في المحشر ومددها، وشروط ذلك عن طريق التنظيم.

المادة 104 : يمكن صاحب المركبة أن يطعن في قرار وضع المركبة في المحشر أمام الجهة القضائية المختصة التي يمكنها أن تؤكد الإجراء المتخذ أو تأمر بإلغائه في أجل أقصاه خمسة (5) أيام.

المادة 105 : يمكن موظفي الشرطة المرتدين البذلة وأعوان الدرك الوطني المؤهلين قانونا لمعاينة المخالفات الخاصة بسلامة المرور في الطرق بمحاضر، أن يعملوا في حال غياب السائق، على نقل المركبة بحضورهم إلى المحشر، بناء على أمر يصدره ضابط الشرطة القضائية المختص إقليميا.

المادة 106 : لا يجوز أن تسحب المركبات التي لا تسمح حالتها بالسير وفقا للشروط العادية للأمن من المحشر، إلا من قبل مصلحين يكلفهم أصحاب المركبات بالقيام بالتصليحات الضرورية.

وفي حالة الخلاف بشأن حالة المركبة، يتم تعيين خبير وفقا للشروط التي يحددها التنظيم.

وإذا أثبت هذا الخبير أن المركبة ليست في حالة تمكنها من السير وفقا للشروط العادية للأمن، فإنه يحدد التصليحات الواجب القيام بها قبل تسليمها لصاحبها.

المادة 107 : تعتبر مركبات مهجورة، المركبات التي تترك في المحشر بعد انقضاء أجل ستين (60) يوما ابتداء من إشعار صاحب المركبة بوجوب سحبها.

وفي حالة ما إذا كانت المركبة موضوع رهن مسجل قانونا، يبلغ هذا الإشعار أيضا إلى الدائن الضامن.

وإذا تعذر التعرف على صاحب المركبة، يبلغ الملف إلى الجهة القضائية المختصة.

المادة 108 : تسلّم المركبات المهجورة، وفقا للشروط المنصوص عليها في الفقرة الأولى من المادة 109 أدناه، أو المصرح بها كذلك بموجب حكم قضائي، إلى مصلحة الأملاك الوطنية قصد التصرف فيها.

تحدد شروط وكيميائيات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم.