

**مقدمة:**

من خلال تطور وتيرة نمو المجتمع الجزائري وتحسن مستواه، زادت الحاضرة الوطنية للمركبات، وبالمقابل صارت الطرق تشهد حوادث مرورية مروعة تخلف آلاف الضحايا سنويا، لتحتل الجزائر بذلك المراتب الأولى إقليميا وحتى عالميا من حيث عدد الحوادث والضحايا.

ولمواجهة الظاهرة عكفت السلطات على بذل مجهودات جبارة من خلال خلق آليات قانونية، وكذا آليات رقابة وردع، دون إهمال الجانب التوعوي لتكريس ثقافة مرورية للفرد حتى يساهم باحترام قانون المرور.

ففي خطاب فخامة رئيس الجمهورية السيد: عبد العزيز بوتفليقة بمناسبة الملتقى الوطني حول الوقاية من حوادث المرور المنعقد بجامعة سعد دحلب بالبلدية يومي 18-19 ماي 2004، قال " إن التصدي لآفة حوادث المرور ينبغي من الآن فصاعدا أن تشكل كفاحا حقيقيا وبلا انقطاع وأن النضال في هذا الشأن ستمم مباشرته في إطار إستراتيجية وطنية تكتسي طابع الوطنية و الديمومة وتقحم ضمنها ليست مختلف المستويات المؤسساتية فحسب بل كذلك المجتمع المدني والحركة الجمعوية".

من خلال هاته الكلمة يستشف إرادة وعزيمة الدولة لمجابهة الظاهرة بإشراك المجتمع المدني والحركة الجمعوية، أي ترسيخ ثقافة مرورية للأفراد من أجل المساهمة في خلق انضباط ذاتي لاحترام قواعد المرور.

حيث أنه ورغم التعديلات المتعاقبة لقانون المرور والتي تضمنت تشديد العقوبات إلا أن منحى الحوادث لا يزال يأخذ منحى تصاعدي.

كما أن نسبة كبيرة من السواق يحترمون قانون المرور فقط أمام الجهات المكلفة بالرقابة، مما يدل على عدم ترسخ ثقافة ووعي مروري لديهم، باعتبار أن السلوك المبني على الانضباط الذاتي يدخل ضمن مقومات ثقافة المواطنة.

**الثقافة المرورية كآلية للحد من****ظاهرة حوادث المرور****الأستاذ: نواري رشيد****قسم العلوم السياسية جامعة****الجلفة****ملخص:**

تشير التوقعات إلى أن الإصابات الناجمة عن حوادث المرور ستنقل من المرتبة التاسعة إلى المرتبة الثالثة في سنة 2020 ضمن جدول الأسباب الرئيسية العشر للوفيات، وبذلك فهي تعد ضمن أهم أسباب الوفيات في العالم.

وحين تكون الخسائر البشرية والمادية المترتبة على حوادث المرور في الدول ضمن أهم الخسائر تبرز الحاجة الملحة لوجوب القيام بترتيبات وقائية وردعية لمحاربة الظاهرة.

فإيجاد الوسائل القانونية من خلال وضع قوانين صارمة لتنظيم حركة المرور، وكذا آليات تسهر على فرض رقابة صارمة من أجل احترام قانون المرور والقوانين المرتبطة به، تقتضي أيضا إيجاد آليات وقائية من خلال توعية مرورية سواء بالإلمام بالقوانين وكذا وجوب الاقتناع بالقواعد المنظمة للمرور ووجوب تطبيقها من خلال فرض رقابة ذاتية إضافة لآليات الرقابة الأخرى.

تتجلى هاته الرقابة من خلال ثقافة مرورية يتحلى بها قائد المركبة، الراجل، سلطات إنفاذ القانون وكل الأطراف الأخرى لتكريس سلامة مرورية تضي نوع من الأمن داخل المجتمع وتساهم في تنميته.

### الإشكالية:

بالرغم من المجهودات المبذولة للحد من حوادث المرور، من خلال الترسنة القانونية المنظمة للمرور والقوانين المرتبطة، ومن خلال سلطات إنفاذ القانون، إلا أن وجوب ترسيخ الرقابة الذاتية للفرد من أجل احترام قواعد المرور تعتبر أكثر من ضرورة، ويتجلى ذلك من خلال تطوير ثقافته المرورية، فما مدى مساهمة الثقافة المرورية في التقليل من حوادث

### المرور؟

ويتفرع على هاته الإشكالية إشكاليات فرعية يمكن اختصارها في:

- هل الاجراءات الردعية كافية للوقاية من حوادث المرور.
- هل يقتصر دور المصالح الأمنية على المعاقبة على المخالفات المسجلة في قانون المرور.
- هل يساهم توجيه واعلام المجتمع في الوقاية من حوادث المرور
- هل الثقافة المرورية مرتبطة بالتحصيل العلمي لقائد المركبة
- من هم الأشخاص المستهدفين بالعمل التوعوي في مجال الوقاية المرورية.
- ماهي المجهودات التي تقوم بها المديرية العامة للأمن الوطني في مجال الثقافة المرورية ومن هي الفئات المستهدفة.

### أهداف الدراسة:

تهدف هذه الدراسة لمعرفة معنى الثقافة المرورية وأهميتها في دعم نظام المرور، تقديم شروحات مفصلة لمعناها وأهميتها في دعم نظام المرور وعلاقتها بحوادث السير، المجهودات المبذولة من طرف الدولة لترسيخ ثقافة مرورية كوسيلة للحد أو على الأقل التخفيض من حوادث المرور، دور المديرية العامة للأمن الوطني في مجال ترسيخ وتكريس الثقافة المرورية.

### منهج الدراسة:

كل هاته التساؤلات سنحاول الإجابة عنها من خلال الاعتماد على المنهج الوصفي التحليلي باعتباره

يقوم بدراسة الحقائق الراهنة المتعلقة بطبيعة الظاهرة ويعتمد على جمع الحقائق وتحليلها وتفسيرها واستخلاص دلالاتها ونتائجها، بالاعتماد على مجموعة من الأدوات في جمع المادة العلمية سواء عن طريق الكتب ذات الصلة أو المقالات العلمية بهذا الخصوص، وكذلك الإحصاءات الرسمية حول حوادث المرور في منطقة الدراسة.

### 01- معضلة حوادث المرور

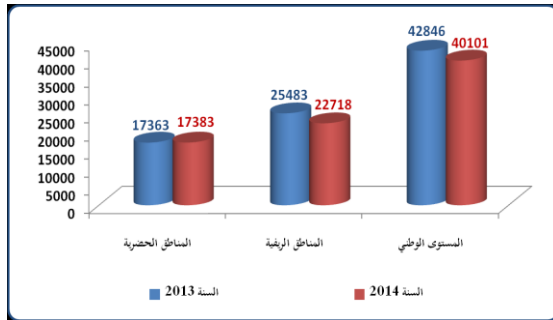
سنحاول ضمن هاته المقاربة، أولاً الوقوف على الخسائر المترتبة على حوادث المرور، من أجل إبراز خطورة الظاهرة، لنحاول تشريح الأسباب، في مرحلة أخرى، حتى نصل إلى السبب الرئيسي وغير المباشر لحوادث المرور وهو موضوع مداخلتنا، أي الثقافة المرورية

### -الآثار المترتبة على حوادث المرور:

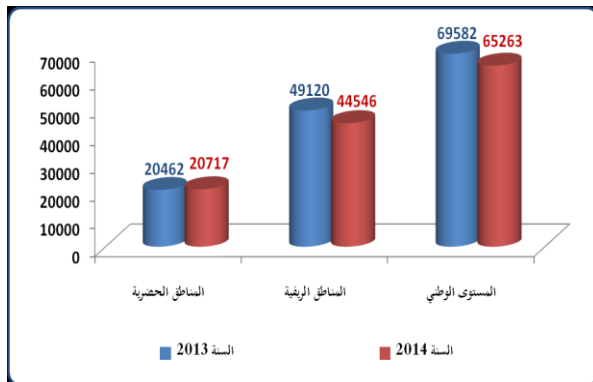
تؤدي تصادمات المرور على الطرق كل عام بحياة نحو 1,3 مليون شخص أي ما يربو على 3000 وفاة كل يوم، نصف هؤلاء المصابين من الراجلين، كما يتعايش ما بين عشرين وخمسين مليوناً آخرين مع إصابات غير قاتلة ناجمة عن التصادمات، وتعد هذه الإصابات سبباً مهماً للعجز في العالم قاطبة، يقع تسعون بالمئة من الوفيات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق في البلدان المتوسطة الدخل والبلدان المنخفضة الدخل، والتي تمتلك أقل من نصف أسطول المركبات المسجلة في العالم، وتعتبر الإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق من الأسباب الثلاثة الرئيسية لوفيات الناس بين سن 5 سنوات و 44 عاماً، وما لم يتم اتخاذ تدابير فورية فعالة، فيتوقع أن تصبح الإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق، خامس سبب رئيسي للوفيات في العالم، وهو ما يسفر عن زهاء 2.4 مليون وفاة كل عام، ويعزى هذا، نوعاً ما، إلى الزيادة السريعة في استخدام المحركات الآلية، دون أن يطرأ تحسن كاف على استراتيجيات السلامة على الطرق، وقدر أن العواقب الاقتصادية الناجمة عن تصادمات المركبات الآلية،

## الثقافة المرورية كآلية للحد من ظهيرة حوادث المرور

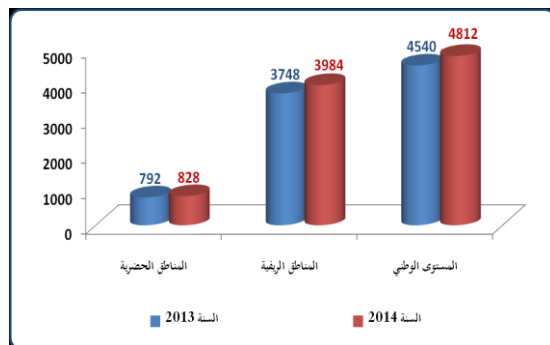
### أعمدة بيانية لمقارنة عدد الحوادث خلال السنتين 2013 و 2014



### أعمدة بيانية لمقارنة عدد الجرحى خلال السنتين 2013 و 2014



### أعمدة بيانية لمقارنة عدد القتلى خلال السنتين 2013 و 2014



إحصائيات حوادث المرور للفترة من 13-10-2015 إلى 26-10-2015 في المناطق الحضرية:

تتراوح ما بين 01٪ و 03٪ من الناتج المحلي الإجمالي لبلدان العالم، ليصل الإجمالي إلى ما يربو على 500 مليار دولار<sup>1</sup>.

بالنسبة للجزائر تخلف حوادث المرور يوميا ما يزيد على 15 قتيل واصابة نحو 200 شخص<sup>2</sup>

وكمقارنة احصائية لعدد القتلى جراء حوادث المرور لسنوات 1970، 1980، 1990، 2000، 2010، حسب الاحصائيات المقدمة من المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق<sup>3</sup>

-سنة 1970 نسجل القتلى 1374 منها 518 بالمناطق الحضرية و 856 بالمناطق الريفية؛

-سنة 1980 أي بعد 10 سنوات تم تسجيل عدد القتلى 2967 منها 632 بالمناطق الحضرية و 2335 بالمناطق الريفية؛

-سنة 1990 القتلى 3410 منها 1024 بالمناطق الحضرية و 2386 بالمناطق الريفية؛

-سنة 2000 القتلى 4025 منها 915 بالمناطق الحضرية و 3110 بالمناطق الريفية؛

-سنة 2010 القتلى 3660 منها 666 بالمناطق الحضرية و 2994 بالمناطق الريفية.

في السنوات الأخيرة نختصر الاحصائيات كالتالي:

#### المناطق الحضرية:

| التعيين    | 2013  | 2014  | الفارق | النسبة  |
|------------|-------|-------|--------|---------|
| عدد الجرحى | 17363 | 17383 | 20+    | 00.12 % |
| عدد القتلى | 792   | 828   | 36+    | 04.55 % |
| عدد الجرحى | 20462 | 20717 | 255+   | 01.25 % |

<sup>1</sup> - الخطة العالمية الخاصة بالسلامة على الطرق 2011-

2020 الأمم المتحدة، الاصدار الثالث.

<sup>2</sup> - د لامية بويدي، دور بعض مؤسسات التنشئة الاجتماعية في اكتساب الثقافة المرورية للأطفال المتدربين، مجلة الدراسات والبحوث الاجتماعية، جامعة حمة لخضر الوادي، العدد 10 مارس 2015.

<sup>3</sup> عقاري زكرياء، دراسة تحليلية لحوادث المرور في الجزائر في الفترة 1970-2010، مذكرة متطلبات ماستر، جامعة الحاج لخضر، باتنة 2011.

الثقافة المرورية كآلية للحد من ظواهر حوادث المرور

تخلف حوادث المرور آثار اقتصادية فادحة، سواء بصفة مباشرة من خلال تكاليف التعويض، التأمين، تكاليف العلاج، والتعويضات، حيث قدرت منظمة الصحة العالمية أن بعض الدول النامية تتكبد خسائر تتجاوز قيمة المساعدات التي تتحصل عليها.

أو بصفة غير مباشرة من خلال تكاليف الصيانة التصليح، الوسائل المادية المسخرة للتدخل والانقاذ، حيث أن أكثر من 20% من الأسرة بالمستشفيات محجوزة من طرف ضحايا حوادث المرور.

آثار اجتماعية:

من خلال فقدان أفراد من العائلة وما يترتب

عنها، سواء الفقدان المعيل للعائلة أو أحد الأفراد، أو وجود حالات الإعاقة داخل المجتمع وتأثيراتها على أفراد العائلة.

كما أن حالة الخوف والغضب، والرقب، التي تسود نتيجة تزايد حوادث المرور، قد تساهم في خلق

جو من فقدان أو نقص الثقة، وما يترتب عن ذلك من آثار اجتماعية.

آثار صحية:

زيادة على عدد القتلى المسجلين إثر حوادث المرور، والتي صارت من بين أهم أسباب حوادث المرور، تظهر آثار أخرى من خلال نسبة الإعاقة لدى ضحايا الحوادث، والعاهات المزمنة، أو المؤقتة، ناهيك على إرهاق وأعباء إضافية للمؤسسات الصحية، والأجهزة المكلفة بالإنقاذ.

آثار نفسية:

سواء بالنسبة للناجين من حوادث المرور، أو أهالي وأقارب الضحايا، وحتى من شهد أو شاهد الحادث، تتفاوت الآثار النفسية بحسب درجة الصدمة والقدرة على التحمل.

-أسباب حوادث المرور:

بغض النظر على التقسيمات التقليدية والتي تلخص أسباب حوادث المرور إلى عامل المحيط، حالة المركبة والعامل البشري، إلا أنه يمكننا تقسيمها إلى أسباب مباشرة وأسباب غير مباشرة:

| التعيين     | 13 إلى 19<br>أكتوبر<br>2015 | 20 إلى 26<br>أكتوبر<br>2015 | الفارق | النسبة  |
|-------------|-----------------------------|-----------------------------|--------|---------|
| عدد الحوادث | 230                         | 203                         | 27-    | 11.73-% |
| عدد الجرحى  | 273                         | 239                         | 34-    | 12.45-% |
| عدد القتلى  | 09                          | 08                          | 1-     | 11.11-% |

جدول مقارنة لحوادث المرور الجسمانية المسجلة خلال الفترات الممتدة

في الفترة الممتدة من 22 إلى 28/08/2017 ومن 29/08 إلى 04/09/2017

في المناطق الحضرية<sup>4</sup>

| التعيين     | من 2017.08.28 إلى 2017.09.04 | من 2017.08.22 إلى 2018.08.28 |
|-------------|------------------------------|------------------------------|
| عدد الحوادث | 288                          | 272                          |
| عدد الجرحى  | 341                          | 290                          |
| عدد القتلى  | 11                           | 08                           |

الأسباب الرئيسية للحوادث الجسمانية المسجلة خلال الفترة الممتدة من 29 أوت إلى 04 سبتمبر 2017 في المناطق الحضرية<sup>5</sup>

| السبب          | العدد | النسبة المئوية |
|----------------|-------|----------------|
| العنصر البشري  | 258   | 94.85%         |
| المركبة        | 09    | 3.31%          |
| الطريق والمحيط | 05    | 1.84%          |
| المجموع        | 272   | 100%           |

زيادة على الحصيلة الرقمية لعدد حوادث وضحايا المرور، تترتب آثار أخرى يمكن اختصارها في:

آثار اقتصادية:

<sup>4</sup> الموقع الرسمي للمديرية العامة للامن الوطني <http://www.algeriepolice.dz>

<sup>5</sup> نفس المرجع السابق

**1- الأسباب المباشرة لحوادث المرور:**

وهي المعروفة لدى العامة وتختصر في العامل البشري، المحيط وحالة المركبة

**العامل البشري:**

من خلال عدم احترام السائق أو الراجل لقانون المرور والتعليمات المرتبطة، نذكر على سبيل المثال لا الحصر: عدم احترام السرعة القانونية، عدم احترام إشارات المرور، التجاوز الخطير، عدم احترام مبدأ الأولوية...

ويعتبر هذا العامل أقوى سبب مباشر لارتكاب الحوادث، بنسبة تتجاوز 90% من خلال الخطأ البشري الناجم عن عدم احترام قانون المرور والقيادة تحت ظروف ومؤثرات، تساهم في ارتكاب خطأ خلال القيادة، أو عدم تحكم فيها.

ويساهم في العامل البشري بصفة مباشرة نفسية السائق، حالته الصحية، القدرة الجسدية، التركيز، ثقافته المرورية، إضافة للتعود على عدم احترام إشارات المرور وقانون المرور بصفة عامة.

**عامل المركبة:**

من خلال حالتها، يمكن أن تكون سببا مباشرا لحوادث المرور، بالرغم أنها بنسبة ضئيلة مقارنة بالعوامل الأخرى، ونذكر على سبيل المثال: عدم صلاحية الأطر، اختلالات ميكانيكية، تعطل المكابح، خلل في الإنارة، وتعطل أجهزة التوجيه، وجود قطع غيار مقلدة، ويتجسد هذا العامل بصفة أوضح في المركبات القديمة والتي لا تخضع لصيانة دورية.

**عامل المحيط:**

حيث أن هذا العامل يأتي في المرتبة الثانية بعد العامل البشري ويتجسد من خلال: حالة الطريق، سوء الأحوال الجوية، عبور المارة والحيوانات بصفة عشوائية ومفاجئة، انعدام الإشارات المرورية أو نقصها.

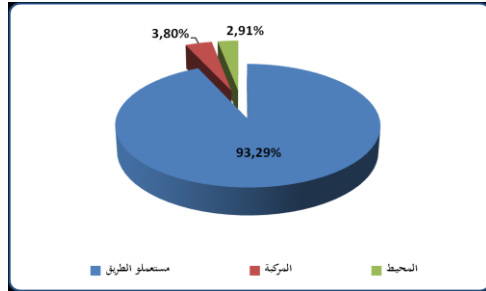
**1- الأسباب غير المباشرة:**

قد لا تظهر هاته الأسباب بصفة مباشرة في الحادث من المعاينة الأولية أو بالنظر اليه بصفة مجردة، فعند المعاينة لحادث مرور، يظهر الخطأ

البشري، أو خلل المركبة، وحتى حالة الطريق، إلا أن الدراسة الكلية لظاهرة حوادث المرور، تبرز أسباب أخرى لها تأثير كبير في زيادة عدد الحوادث، وتساهم بصفة فعالة في زيادة حوادث المرور.

نذكر من بين هاته الأسباب: ضعف الأنماط الأخرى للنقل، عدم فعالية الإجراءات الردعية، فضعف المنشآت القاعدية، والهوة الناتجة على عدم تكافؤ حجم حضيرة المركبات وسعة الطرق والمنشآت القاعدة، قد يساهم بصفة غير مباشرة في حوادث المرور.

إلا أن أهم سبب غير مباشر وله تأثير على كل العوامل السابقة دون استثناء، هو ضعف التكوين والتدريب لدى السواق، عدم الاهتمام بالعمل التوعوي سواء من جهة الملحق أو المتلقي، عدم تطبيق وعدم الالتزام بتنفيذ المعارف والمهارات التي تم تحصيلها.

**دائرة نسبية تحدد النسب المئوية للأسباب المباشرة لحوادث المرور**

ومن هنا نختصر السبب غير المباشر المرتبط بالأسباب المباشرة الأخرى في نقص أو ضعف **الثقافة المرورية**.

**02- مفهوم الثقافة المرورية:****مفهوم الثقافة المرورية**

تعرف الثقافة المرورية على أنها اليقظة والمعرفة والإلمام الواسع بكل ما يتعلق بالمرور من مركبة وطريق وإشارات وأنظمة وقوانين وغيرها مما ينعكس إيجابا على الشخص وحسن قيادته ومراعاته للأنظمة المرورية المختلفة<sup>6</sup>

<sup>6</sup> ويكيبيديا، الموسوعة الحرة.

أساسيين: الأول يتضمن التربية المرورية، والثاني يتضمن التحسيس بخطر حوادث المرور<sup>10</sup>

حقيقة أن حوادث المرور ظاهرة موجودة في كل المجتمعات، إلا أنه يوجد تباين واختلاف في نوع وعدد حوادث المرور في أغلب الأحيان إلى الثقافة المرورية المرتبطة بالإنسان السائق نفسه على الرغم من وجود أسباب كثيرة ومتداخلة تؤدي إلى الحادث.

أما العامل الأكثر سبباً للحوادث كما تقول الدراسات بهذا الخصوص هو العنصر البشري المتمثل في السائق الذي له الدور الرئيسي في وقوع الحوادث فخصائص السائق الثقافية والتعليمية والعمرية وخصائصه النفسية تلعب دوراً بارزاً في وقوع الحوادث المرورية، فقد أكدت بعض الدراسات أن الحوادث المرورية تقل بين الفئات ذات المستوى التعليمي المتقدم لما يؤدي ذلك من إكساب للخبرة ورفع الكفاءة وحسن التصرف مع مستجدات الطريق، كما أن العوامل الانفعالية والاتجاهات النفسية السلبية تجاه بعض المواقف الاجتماعية في الحياة اليومية تؤدي إلى حالة نفسية مضطربة وغير مستقرة تكون عاملاً قوياً في ارتكاب حوادث مرورية<sup>11</sup>

كما يؤكد بعض الباحثين أن الصفات الإنسانية كالعادات والمستوى التعليمي تلعب دوراً كبيراً في اكتساب الخبرة ورفع الكفاءة وحسن الخلق فاللامبالاة هي التي تؤدي إلى القيادة بسرعة فائقة وإلى تخطي الإشارات والتقاطعات وعدم الالتزام بالمسارات المحددة.

وتعرف على أنها درجة معينة من التعلم والوعي التي يصل إليها الفرد حول معرفة الحقوق والواجبات وقوانين الطريق وكيفية التعامل مع الآخرين<sup>7</sup>.

يمكن النظر إلى الثقافة المرورية على أنها ضرورية في المجتمع أيًا كان مستواه الحضاري طالما توجد به حركة سير للمركبات، كما لكل مجتمع ثقافة مرورية تدعم نظام المرور وتكون عاملاً هاماً سلباً أو إيجاباً في حركة السير وعدد الحوادث ونوعها. كما أنها ذات علاقة مباشرة في زيادة حجم الحوادث أو نقصها.

فالثقافة المرورية عبارة عن محصلة سلوك الكائن وليست تجريداً كما هي الثقافة بصفة عامة، فالسائق الذي يحافظ على نظام المرور ويتقيد به، ويسير وفق تعليماته يكون قليل المساهمة في حوادث المرور، إن لم يكن غير مساهم فيها بشكل مباشر، وهذا يعني أن لديه ثقافة مرورية تضبط سلوكه وحركته في السير بالمركبة<sup>8</sup>.

وإذا كان للثقافة قطاعات تتشكل على هيئة عناصر ثقافية صغرى وتشكل عند اتحادها مع بعضها مركباً ثقافياً ومن ثم نماذج ثقافية، فإن ثقافة المرور ليست بعيدة عن ذلك، فإدراك السائق لمعاني إشارات المرور على اعتبار أنها صغرى في نظام المرور الأكبر، وتقيدته بالتعليمات الخاصة بالسير في الاتجاهات المختلفة وتحديد السرعة داخل المدينة وخارجها، تشكل عناصر أخرى من نظام المرور<sup>9</sup>.

فالثقافة المرورية هي مفهوم يحمل الأبعاد الأساسية لإشكالية حوادث المرور ويتضمن بعدين

<sup>7</sup> لعلال فوضيل، الثقافة المرورية أم العقوبات القانونية، أيهما أفضل كحل للتقليل من حوادث المرور، ورقة مقدمة للملتقى الوطني الأول حول حوادث المرور بين مستعملي الطريق وتنظيم المرور، جانعة الحاج لخضر باتنة 25/24 افريل 2013.

<sup>8</sup> د. محمد بن سعيد الغامدي، الثقافة المرورية وعلاقتها بحوادث السير دراسة استطلاعية بمحافظة جدة

<sup>9</sup> المرجع السابق.

<sup>10</sup> د سليمان الكامل. مقارنة سوسولوجية للثقافة المرورية في الجزائر، ورقة مقدمة للملتقى الوطني الأول حول حوادث المرور بين مستعملي الطريق وتنظيم المرور، جامعة الحاج لخضر باتنة 25/24 افريل 2013

<sup>11</sup> د. محمد بن سعيد الغامدي، الثقافة المرورية وعلاقتها بحوادث السير دراسة استطلاعية بمحافظة جدة

-المواطنين بصفة عامة؛  
-السواق؛  
-طلاب المدارس والجامعات؛  
-تلاميذ المدارس؛  
-الموظفين المكلفين بمهام مرتبطة بحركة المرور، من عمال صيانة الطرق وصيانة المركبات، إلى رجال الرقابة والضبط وتنفيذ القانون والانقاذ والنجدة؛  
-المجتمع المدني والجمعيات؛  
مضمون رسائل التوعية المرورية:  
تعدد وتختلف حسب الظرف والحاجة وتماشيا مع المناسبة المستغلة، فيمكن ان تتضمن تلقين قواعد مرورية مستمدة من نصوص قانونية، أو توضيح السلوك السليم للقيادة أو مرور الطريق، إلى التحسيس بخطورة مخالفة القوانين والتعليمات، إلى ابراز الأدوار المنوطة بكل فئة مستهدفة بالعمل التوعوي.  
دور الإعلام:  
إن وزارة الإعلام عبر وسائلها المختلفة، يمكنها أن تؤدي دورا "هاما" في العمل الوقائي من حوادث المرور نذكر منها ما يلي:  
-معالجة المشاكل الاجتماعية الناجمة عن استعمال الطرق؛  
- يمكن للمؤسسات المهتمة بموضوع الوقاية من حوادث المرور ان تنتج برامج توعية بالمشاركة مع مختلف الوسائل "الوسائل السمعية البصرية"؛  
- نقل الأخبار عن الحوادث الخطيرة وتغطيتها في ساعات البث الأساسية والتعليق عنها من طرف أخصائيين؛  
- تخصيص حصص إذاعية و تلفزيونية تتعلق بواقع حوادث المرور وما ينجر عنه من عواقب و من آثار؛  
- تدعيم الوسائل المقروءة المهتمة بموضوع الوقاية؛  
- التوعية من خلال تخصيص مساحات إخبارية عبر مختلف وسائل الإعلام؛

إن عدم الامتثال لقواعد المرور وسلامة السير سلوكا عفويا ومصدره ضعف التأهيل للاندماج في النظام الحضري من خلال التأهيل والتنشئة التي تقوم بها المؤسسات الاجتماعية الرسمية وغير الرسمية في المجتمع.

ومن أجل تحديد مفهوم الثقافة المرورية بصفة أدق، نوضح بعض المفاهيم المرتبطة:

#### التوعية المرورية:

وهي الأعمال التي تجعل الفرد على علم بقواعد المرور وعلى اقتناع بضرورة الالتزام بها.

#### أهداف التوعية المرورية:

تكوين نسق معرفي مروري لدى مختلف الأطراف المعنية بالمسألة المرورية؛

توضيح أهمية استخدام الأنظمة واتباع التعليمات المرورية، تعويد الناس على التقيد بإشارات المرور، تقوية العلاقة بين المواطن ورجال المرور؛

تبصير المواطن بمشاكل المرور وأثره على سلامته؛  
تعويد المواطن على ممارسة السلوك الصحيح؛

تنمية روح التعاون وبث الألفة بين مستعملي الطرق؛  
شرح القرارات والتعليمات التي تصدر عن الجهات ذات العلاقة بالمرور.<sup>12</sup>

#### مكونات عملية التوعية المرورية:

وتتضمن:

الجهات المسؤولة على اعداد برامج وخطط التوعية المرورية:

وتشترك فيه كل الأجهزة التابعة للدولة والموكل لها مهام المساهمة في التقليل من حوادث المرور، إضافة للمنظمات والمؤسسات المهتمة بالموضوع.

#### المستهدفين بالتوعية المرورية:

يمكن أن نصنفهم إلى:

<sup>12</sup> حدة يوسف، رؤية تربوية لدور المسرح المدرسي في تعزيز الوعي المروري، ورقة مقدمة للملتقى الوطني الأول حول حوادث المرور بين مستعملي الطريق وتنظيم المرور، جامعة الحاج لخضر باتنة 24/25 افريل 2013

النشأ وتمكينه من اكتساب مجموعة من المعارف حول الطريق بمختلف مكوناتها وتنمية المهارات الحسية والحركية اللازمة للتعامل معهم بكفاءة ذاتية.

إن موضوع أمن الطفل يجب أن تخصص له وزارة التربية الوطنية قسط وافرا من الأهمية نظرا لأهميته في نجاح عملية التعليم، وقد بينت الإحصائيات أن نسبة 21% من مجموع القتلى تشكل فئة الأطفال الذين تتراوح أعمارهم من سنة إلى 14 سنة<sup>14</sup>.

وأهم ما جاء به القانون 14/01 المؤرخ في 19 أوت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها ما تنص المادة 60 منه " يكون تعليم القواعد الخاصة بحركة المرور والوقاية والأمن في الطرق إجباريا في المؤسسات التربوية".

#### التكوين:

من الضروري جدا ان يستفيد السواق من التكوين الكافي للتحكم في السياقة تحكما فعليا، والتمكن من استعمال المركبة استعمالا سليما، من خلال التكوين النظري، الذي نقصد به الإلمام التام بقانون المرور، إلى النظري من خلال الإقتناع بضرورة الالتزام به والتهيئة النفسية للخضوع لأحكامه.

ولإضفاء فعالية على التكوين يستوجب مراجعة منظومة التكوين من حيث البرامج و المضامين، تأطير مدارس السياقة، وتحديث المناهج والوسائل وتطوير نظام الامتحانات.

### 03- السياسة الوطنية في مجال الوقاية

#### من حوادث المرور :

ترسم الدولة سياساتها للإسهام في تطوير وتحسين الثقافة المرورية للفرد، من خلال ما تقوم به ضمن مخططاتها من تطوير في مجال البحث، التربية

- التركيز في عملية التوعية المرورية على الجانب البشري باعتباره يمثل أعلى نسبة تتسبب في وقوع الحوادث؛

- إقحام الحركات الجموعية في عمليات التحسيس والتوعية؛

#### دور الحملات الوقائية:

تنظم هذه الحملات في إطار السياسة العامة لأمن الطرقات في البلاد، تكون دورية منتظمة ومستمرة وتشمل:

- مشاركة كل الأطراف الفاعلة و المؤسسات المعنية بأمن الطرقات؛

- مشاركة أجهزة الإعلام المختلفة نظرا لقدرتها على التأثير على الرأي العام؛

- تمس هذه الحملات كل الشرائح خاصة منها شريحة الشباب، نظرا لما سببته هذه الشريحة من حوادث المرور؛

- مشاركة الجمعيات الوطنية التي تعمل من اجل الوقاية من حوادث المرور.

تنظيم أبواب مفتوحة لوحداث الشرطة والدرك الوطني وفسح المجال للمجتمع المدني للتعرف عن قرب على مدى أهمية هذه المؤسسات في الوقاية من حوادث المرور ومجالات نشاطاتها عبر الطرق.

#### التربية المرورية:

عملية تربية تهدف الى تكوين القيم والاتجاهات والمهارات التي توجه سلوك الطفل حول كيفية استغلال الطريق أفضل استغلال من أجل سلامته المرورية وحمايته من حوادث المرور وتجعله قادرا على حل مشكلات الطريق المختلفة<sup>13</sup>

تعتبر نشاط تربوي مستمر متعدد الوسائط والاختصاصات، تتطلع المدرسة فيه بمسؤولية تكوين

<sup>13</sup> عياشي صباح، دور الأسرة في غرس الثقافة المرورية، ورقة مقدمة للملتقى الوطني الأول حول حوادث المرور بين مستعملي الطريق وتنظيم المرور، جامعة الحاج لخضر باتنة 25/24 افريل 2013.

الأحكام و الإجراءات التي جاءت في اتفاقية باريس وواشنطن، وهي المعاهدة المعمول بها إلى يومنا هذا.

بعد استقلال الجزائر بقي التشريع المتعلق بقانون المرور ساري المفعول إلى غاية صدور الأمر رقم 107/74 المؤرخ في 06 ديسمبر 1974، والمتضمن تعديل قانون المرور، وفي سنة 1975 صدر الأمر رقم 60/75 المؤرخ في 26 ديسمبر 1975 والمتعلق بتعديل بعض مواد القانون رقم 107/74، والذي بقي حتى صدور القانون رقم 01/84 المؤرخ في 02 جانفي 1984 والذي جاء بتعديل بعض مواد الأمر رقم 60/73 والمتضمن قانون المرور.

و بتاريخ 10 فيفري 1987 صدر القانون رقم 09/87 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، والذي ألغى جميع التشريعات السابقة. إن صدور القانون رقم : 09-87 المؤرخ في : 10 فبراير سنة 1987 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها جاء بنوع من التغيير وجاء بتغييرات جديدة لا نجدها في القوانين التي سبقتها، أهم ما جاء به في جانب التثقيف والتكوين في الباب الرابع جاء تحت عنوان تكوين السائقين من المادة 17 إلى المادة 22، والباب الخامس بعنوان أمن الطرق والوقاية من الحوادث الجسدية وفيه: المادة 23 " تتكفل الدولة بترقية سياسة خاصة بالوقاية والأمن عبر الطرق من خلال :

- التنظيم الدوري لحملات وطنية للوقاية والأمن؛
- تربية وإعلام المواطن من أجل ترقية الانضباط في استعمال الطرق العمومية بهدف ضمان الأمن؛
- الحراسة والمراقبة الدائمتين لحركة المرور من طرف المصالح المعنية؛
- التهيئة الملائمة للمنشآت الأساسية للطرق؛

المرورية، التكوين، التوعية و التحسيس، المحيط و الطريق، التخطيط العمراني، تطوير الحضيرة الوطنية، إلا أننا سنركز على تطوير التشريع، مجهودات المركز الوطني للأمن والوقاية عبر الطرق، ومجهودات المديرية العامة للأمن الوطني، في مجال الثقافة المرورية.

### التطور التكنولوجي للقوانين والتشريعات للوقاية من حوادث المرور وتحسين السلامة المرورية:

تحول الدولة من خلال اجراء تعديلات متتالية للقوانين سواء تعديلات جزئية أو جذرية، مسارية التطورات الحاصلة مع الأخذ بالمقترحات المقدمة والحلول المقترحة فبدراسة ومتابعة التعديلات نجد التركيز على الجانب التوعوي من خلال النص على الزامية ادخال التربية المرورية في مقررات الدراسة وفق ما جاء به القانون 14/01 المؤرخ في 19 أوت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها والتي تنص المادة 60 منه " يكون تعليم القواعد الخاصة بحركة المرور والوقاية والأمن في الطرق إجبارياً في المؤسسات التربوية"، إلا أن هذا التنظيم لم يندرج بعد في مدارسنا بالرغم من أهميته في تربية هذا النشأ على احترام قواعد السير السليم والامتثال لقانون المرور، وتهيئتهم مستقبلاً ليكونوا سائقين مثاليين.

إن التنظيم المروري على المستوى العالمي يعود إلى بداية القرن العشرين، حيث ادركت الدول مدى أهمية الموضوع، وضرورة الاعتناء به، حيث تم التوقيع على أول اتفاقية دولية لتنظيم المرور بباريس في 24 أبريل 1926.

غير أن بعض الدول العظمى لم توقع على هذه المعاهدة مثل الولايات المتحدة الأمريكية، وأستراليا، بسبب خلافات سياسية كانت تغطي على الساحة الدولية آنذاك، أما الاتفاقية الثانية لتنظيم المرور فقد تم التوقيع عليها من طرف معظم الدول بواشنطن في 15 ديسمبر 1943.

أما المعاهدة الثالثة والأخيرة فهي اتفاقية جنيف 1949، التي تم فيها الاتفاق على إلغاء جميع

- الفصل الخامس نص على أمن الطرق و الوقاية من حوادث المرور.

- الفصل السادس نص على المخالفات و العقوبات.

- الفصل الثامن تضمن الأحكام الختامية.

القانون رقم 16-04 الذي يعدل و يتمم القانون رقم 14-01:

ان هذا القانون عدل و تمم القانون 14-01 المؤرخ في 10-11-2004، من بين الامور الجديدة التي جاء بها هذا القانون نذكر:

- اجبارية المراقبة التقنية الذي يعتبر كوثيقة ادارية اجبارية.

- تحديد السن القانوني لقيادة المركبات المسماة ذات الوزن الثقيل ب 25 سنة.

- وضع المهمات بمعايير و مقاسات موحدة عبر التراب الوطني و برخصة من الوالي

بناء على اقتراح من رئيس المجلس الشعبي البلدي.

- تحديد السرعة بالنسبة لمختلف المركبات.

- اهم نقطة احتواها القانون الجديد هي ادراج اجراءات مشددة تسحب فيها رخصة السياقة من خلال :

سحب فوري مع عدم القدرة على السياقة؛

-سحب فور مع القدرة على السياقة؛

-معاناة مخالفة تستوجب سحب أو تعليق رخص السياقة؛

الأمر رقم 03-09 المعدل للقانون رقم 14/01:

ثاني تعديل للقانون رقم 14-01 كان بموجب الأمر رقم 03-09 المؤرخ في : 22 يوليو 2009 يعدل ويتمم القانون رقم 14-01 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

جاء هذا القانون بالتعديلات التالية :

-تعديل المواد ( الأولى ، 2، 8، 10، 19، و55 بالإضافة إلى الفصل السادس المتعلق بالمخالفات والإجراءات الذي تم تعديله بالكامل.

-كما تم إدراج ثلاثة (03) مواد جديدة وهي المواد 8مكرر ، 10مكرر و19مكرر) وتم إلغاء مادة واحدة وهي المادة 55مكرر.

- وضع التجهيزات الأمنية في الطرق وصيانتها الدائمة".

والمادة 23 تنص على " يحدث مركز وطني ولجان ولائية للوقاية والأمن عبر الطرق".

الجزء الثاني فجاء تحت عنوان مخالفات حركة المرور عبر الطرق والذي تم فيه تقسيم هذه المخالفات إلى ثمانية (08) أبواب ، الباب السادس تحت عنوان تعليم سياقة المركبات ذات محرك يتضمن المادة 63 التي تنص " يعاقب على مخالفة الأحكام التشريعية المعمول بها والمتعلقة بتعليم سياقة المركبات ذات محرك بغرامة من 750 إلى 5000 دج وفي حالة العود بغرامة من 1500 إلى 10000 دج وبالإضافة إلى ذلك يمكن الإقرار بالحرمان من حق التعليم بصفة مؤقتة أو نهائية ومصادرة العتاد المستعمل في الممارسة غير القانونية لتعليم السياقة "

القانون رقم 14-01 المتعلق بتنظيم حركة

المرور عبر الطرق و سلامتها و امنها: وهو القانون الساري المفعول حاليا مع التعديلات الجوهرية التي مسته بالمراسيم 04-16 و 03-09.

في مادته الأولى " يهدف هذا القانون الى تحديد الشروط المتعلقة بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها و امنها".

و احتوى هذا القانون على 140 مادة موزعة في سبعة فصول.

-الفصل الاول هو عبارة عن احكام عامة من تعاريف بخصوص الطرقات، المركبات السائق و الراجل.

-الفصل الثاني متعلق بحركة المرور لمختلف فئات مستعملي المسالك العمومية و القسم الثاني فيه احكام خاصة مطبقة على الراجلين.

-الفصل الثالث فيه الشروط الادارية و قواعد مطابقة للمركبات و تجهيزاتها.

الفصل الرابع تكوين السائقين، إحداث مركز وطني لرخص السياقة، احداث بطاقة وطنية لرخص السياقة.

28 نوفمبر سنة 2004 في المادة 180 منه (الجريدة الرسمية عدد 76).

- تعديل المادة 19 بإدراج عملية الكشف عن استهلاك المخدرات والمواد المهلوسة عن طريق جهاز تحليل اللعاب بالإضافة إلى إخضاع السائق أو إخضاع مرافق السائق المتدرب عن عملية الكشف عن تناول الكحول بطريقة زفر الهواء وهذا في حالة وقوع حادث مرور جسماني، بينما النص القديم الذي بموجبه كانت تجري عملية الكشف عن الكحول فقط دون المخدرات حيث أن عملية الكشف عن المخدرات كانت فقط في حالة حادث مرور أدى إلى القتل الخطأ كما هو منصوص عليه في المادة 20.

- تصنيف المخالفات للقواعد الخاصة بحركة المرور إلى أربعة درجات :

الدرجة الأولى : وفيها أربع (04) حالات معاقب عليها بالغرامة من 2000 إلى 2500 دج.

الدرجة الثانية : وفيها ثمانية (08) حالات معاقب عليها بالغرامة من 2000 إلى 3000 دج

الدرجة الثالثة: وفيها اثنان وعشرون (22) حالة معاقب عليها بالغرامة من 2000 إلى 4000 دج.

الدرجة الرابعة: وفيها اثنان وعشرون (22) حالة معاقب عليها بالغرامة من 4000 إلى 6000 دج.

- ابتكار اجراء جديد يسمى بالاحتفاظ، أي وجوب الاحتفاظ برخص السياقة لمرتكبي المخالفات والجنح المرورية في كل الأحوال مع التفرقة بين انواع المخالفات حسب درجة الخطورة:

- الاحتفاظ برخص السياقة الى غاية تسديد المخالفة الجزافية :

- الاحتفاظ برخص السياقة مع ارسال رخص السياقة الى اللجنة الولائية أو لجنة الدائرة:

- الاحتفاظ برخص السياقة وارسالها للجهات القضائية؛ تعليق والغاء رخص السياقة الاختبارية، مع اعادة الامتحان بعد آجال قانونية محددة.

توالي التعديلات التي مست قانون المرور تظهر من الناحية الشكلية والظاهرة التركيز على الجانب

-تعديل المادة الأولى التي تنص على تحديد الأهداف المرجوة من هذا القانون بالإضافة إلى الهدف العام وهو تحديد القواعد المتعلقة بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها وهي خمسة (05) أهداف وهي:

- تقليص وضعية انعدام الأمن في الطرقات؛

- تحديد قواعد استعمال المسالك العمومية وكيفيات ضبط حركة المرور عبر الطرقات وسيولتها؛

- توفير شروط تطوير متوازن لنقل نوعي في إطار المصلحة العامة؛

- تحديد إطار مؤسساتي يكلف بوضعه حيز التنفيذ؛

- إقامة تدابير ردعية في مجال عدم احترام القواعد الخاصة بحركة المرور عبر الطرق.

-تعديل المادة 2 التي تخص تعريف بعض المصطلحات في قانون المرور فهذا التعديل عدل بعض التعريفات وإضافة تعريفات أخرى ، فبعد أن كان النص القديم يتضمن ثمانية وعشرون (28) تعريف ، النص الجديد أصبح يتضمن أربعين (40) تعريف.

-تعديل المادة 8 واستحداث رخصة السياقة الاختبارية ورخصة السياقة بالنقاط ، هذه الأخيرة التي تم تعريفها في المادة 2 المعدل كما يلي : " أداة معيارية وبيداغوجية تهدف إلى جعل السائقين يتعلمون مسؤوليتهم وتدعم مكافحة انعدام الأمن في الطرق " ليتم اصدار مرسوم تنفيذي رقم 11-376 المؤرخ في 12 نوفمبر 2011 والمتعلق برخص السياقة بالتنقيط.

-كما تم إدراج المادة 8 مكرر لتؤكد أن رخصة السياقة يمكن أن تكون محل احتفاظ أو تعليق أو إلغاء وفق الأشكال المقررة بموجب أحكام هذا القانون.

-أدرجت المادة 10 مكرر التي جاءت بالأصناف التي تتضمنها رخصة السياقة محددة بدون تفصيل التي تم تفصيلها في المرسوم التنفيذي رقم : 04-381 المؤرخ في

إعداد برامج لتربية التلاميذ في مجال المرور، وتسطير مناهج التكوين في السياقة. جمع كل المعطيات المتعلقة بحوادث المرور واستغلالها في إعداد دراسات علمية حول مخاطر الحوادث و استخلاص عواملها المختلفة وتقديم توصيات دقيقة للجهات المعنية للقضاء على ما يمكن من السلبيات.

#### مجهودات المديرية العامة للأمن الوطني في مجال الثقافة المرورية:

بالإضافة للمهام التي تدخل ضمن مهام الضبط الإداري والقضائي من خلال تطبيق قانون المرور وإيجاد الآليات الفعلية الكفيلة بضمان رقابة ميدانية لحركة المرور وضبط المخالفات واتخاذ الاجراءات القانونية حيالها.

تبذل المديرية العامة مجهودات جبارة للمساهمة في ترسيخ وتطوير الثقافة المرورية لجميع افراد المجتمع مع التركيز على فئات خاصة كرهان من أجل تنشئة اجتماعية سليمة متشعبة بثقافة المواطنة والتي من متجلياتها ثقافة مرورية سليمة من خلال الامام بقواعد المرور.

#### التربية المرورية:

من خلال القيام بعمليات تحسيس داخل المؤسسات التربوية والتعليمية، و ابراز آثار حوادث المرور ومسبباته، واعطاء دروس نظرية وتطبيقية حول قانون المرور والقوانين المرتبطة به، وقواعد السياقة السليمة والقواعد السليمة للراجلين وكيفية التعامل.

إضافة إلى انشاء حضائر التربية المرورية، بالتنسيق مع الشركاء والتي تقدم دروس تطبيقية ونظرية حول قانون المرور، قواعد وسلوك السائق والراجل.

كما تشدد القيادة دائما وفي جميع المناسبات السانحة على ضرورة تطبيق القانون الخاص بإدراج التربية المرورية في المقررات المدرسية كمادة مستقلة، والذي ينص على إجبارية إدماج قواعد المرور والمبادئ العامة للسلامة المرورية بين صفوف المدارس والتي

الردعي من خلال تشديد الرقابة والعقوبات، الا أن النصوص التي تضمنتها مختلف القوانين السابقة في عدة مواد تظهر الحرص والحاجة لترسيخ ثقافة مرورية مع التركيز على التنشئة الاجتماعية من خلال دور المدرسة بواسطة ادخال الثقافة المرورية أو التربية المرورية ضمن المقررات الدراسية، والتركيز على ضرورة مساهمة جميع الفاعلين لإبراز ضرورة احترام قانون المرور باعتباره من مقومات ثقافة المواطنة.

#### نشاط المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق:

إن القانون 09/87 المؤرخ في 10 فبراير 1987 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، نص في المادة 24 منه على إنشاء مركز وطني ولجان ولائية للوقاية والأمن عبر الطرق، حيث صدر في 16 مارس 1991 مرسوم تنفيذي رقم 77/91 الذي يضبط كيفية تنظيم وعمل هذا المركز إلا أن التدشين الرسمي لهذا المركز لم يتم إلى غاية 1998.04.20، وقد وضع حينئذ تحت الوصاية المباشرة للوزارة الداخلية و الجماعات المحلية.

أما القانون 14/01 المؤرخ في 19 أوت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها (الذي ألغى أحكام القانون 09/87)، فقد جاء في المادة 64 منه أنه يحدد مركز وطني ولجان ولائية للوقاية والأمن عبر الطرق و يوضع تحت وصاية الوزارة المكلفة بالنقل.

يتكفل المركز الوطني باقتراح الوسائل المناسبة والتدابير الضرورية لرسم سياسة وقائية واعتماد إستراتيجية وطنية لتأمين السير في الطرق بناءاً على نتائج مستخلصة من دراسات علمية ميدانية. و من بين مهامه ما يلي:

إعداد كل الدراسات التي لها صلة بتنظيم حركة المرور والوقاية من الحوادث.

السعي إلى تقليص أخطار المرور بتطوير الإعلام و التربية والبحث التطبيقي.

تنشيط حملات الوقاية والتوعية بأخطار الطرق وتنظيمها بالتعاون مع المصالح المعنية المشاركة في

-تنظيم معارض وندوات خلال المناسبات العالمية الوطنية والمحلية لتمرير رسائل وتوجيهات متعلقة بالموضوع؛

-تنشيط حصص اذاعية وتلفزيونية عبر القنوات الوطنية، والمحلية لعرض النشاطات والنصائح مع عرض دروس وتوجيهات ونصائح تلمس السواق، الركاب والراجلين؛

-استغلال حواجز المراقبة، نقاط المراقبة، أماكن الراحة والترفيه لبرمجة نشاطات تعليمية تربية؛

-المشاركة في المعارض والممتلكات والتظاهرات المتعلقة مباشرة بالموضوع، وحتى بطريقة غير مباشرة في التظاهرات التحسيسية الأخرى؛

-استغلال وسائل الاتصال الحديثة لتمرير رسائل ذات طابع عام أو خاص كالرسائل النصية عبر الهاتف المحمول التي تتضمن توجيه أو تحذير السواق، تمرير ومضات اشهارية ذات طابع اعلامي للمنفعة العامة، توزيع المطويات والنشرات الخاصة، استغلال مواقع الانترنت العمومية خاصة المواقع الرسمية بومضات اعلامية مع استغلال مواقع التواصل الاجتماعي، سواء المتخصصة أو العامة؛

-تنظيم والمشاركة في دورات تكوينية وتدريبية لفئات خاصة من أجل المساهمة في رفع المستوى المعرفي لها، حسب درجة الفئة المستهدفة من المستوى العادي إلى الفئات المحترفة؛

#### النتائج والتوصيات:

-ضعف الثقافة المرورية تساهم في ارتكاب حوادث المرور.

-التركيز على الإجراءات الردعية والعقوبات لا تكفي للحد من تفاقم حوادث المرور.

تسمح بحماية الطفل باعتباره الضحية الأولى في حوادث المرور واكتسابه مهارات وثقافة مرورية

حيث أن تكريس الثقافة المرورية ضمن الحس المدني يتطلب تجسيد القانون، الذي ينص على إدراج التربية المرورية كمادة مستقلة في المقررات المدرسية وإدماج قواعد المرور والمبادئ العامة للسلامة المرورية بين صفوف المدارس والتي تسمح بحماية الطفل واكتسابه مهارات وثقافة مرورية يشهدها وقت الحاجة، وكذا التخلص تدريجيا من الظواهر والسلوكات السلبية في الطرقات، لأن المنظومة المرورية الحديثة أجبرت الهيئات الفاعلة في القطاع بضرورة تحصين الأطفال الصغار من إرهاب الطرقات، مركزة على تكوين جيل مشبع بالمبادئ والثقافة المرورية، كما ان التوعية والتحسيس خير من الردع والعقاب وطفل اليوم هو رجل وسائق الغد وإن شب على تربية مرورية صحيحة شاب علميا وتتضمن عمليات التحسيس السلامة والوقاية المرورية، التحسيس بأخطار حوادث المرور، التعريف بإشارات المرور وضرورة احترامها، تقديم نصائح وإرشادات حول العبور السليم بالنسبة لمستعملي الطريق خصوصا أطفال المدارس، التذكير بدور مصالح الشرطة في السهر على حماية التلاميذ تأمين محيط المؤسسات التعليمية.

#### العمل التوعوي:

تقوم المديرية العامة للأمن الوطني بـ:

-تنظيم حملات توعية وتحسيس سواء داخل مقرات الشرطة، في الطريق العمومي، داخل المؤسسات التعليمية والمؤسسات الأخرى، من خلالها يتم عرض مختلف الاحصاءات، والنصائح والارشادات اضافة لترسيخ وتوضيح القواعد القانونية المتعلقة بقانون المرور؛

-ترسيخ ثقافة مرورية يتطلب بذل مجهودات جبارة تتجاوز المعارض والدروس النظرية، ويتطلب الأمر الوصول إلى إقناع شرائح المجتمع بوجوب تطبيق المعارف واحترام قواعد المرور.

-ثقافة المرور تتطلب توفر انضباط ذاتي لاحترام قواعد السياقة السليمة.

-الثقافة المرورية تتعدى سائق المركبة لتصل إلى الراجلين، المكلفين بتنظيم المرور، أجهزة الرقابة، المكلفين بصيانة الطرقات وانجازها، الطلبة، التلاميذ وكل افراد المجتمع باعتبار ثقافة المرور تدخل ضمن ثقافة المواطنة، ويجب أن تصل لكل المواطنين.