

ملحق

البرنامج الوطني لتعليم السياقة

(أ) مقدمة عامة

يتضمن البرنامج الوطني لتعليم السياقة مجموعة المهارات التي يتعين على الفرد اكتسابها للتنقل داخل فضاء مشترك يضمن سلامته وسلامة الغير. ويعتبر بمثابة مرجع أساسي عام وشامل للأهداف التي ينبغي بلوغها من خلال تعليم وتكوين مستعمل الطريق. فهو أساس مجموع التكوينات التي ينبغي توفيرها طيلة حياة مستعمل الطريق ولا سيما السائقين.

إن هذا البرنامج الوطني لا يشكل حصريا موضوعا للتكوين، فبيداغوجية تعليم السياقة هي التي تساعد على اكتساب المهارات العملية وتنمية السلوكات الآمنة والملائمة للسياقة، ومن هذا المنطلق فإن هذا البرنامج موجه إلى مستعملي الطريق ويتمحور على المعارف والمهارات التي يتعين تفصيلها في دلائل خاصة.

وفي هذا الإطار، فإن البرنامج الوطني لا يهدف إلى تحديد المناهج أو الوسائل البيداغوجية أو الآليات التي ينبغي وضعها، فالهدف هو تمكين مهني القطاع من الرجوع إلى مبادئ هذا البرنامج من أجل تحديد الأهداف التي يتعين بلوغها باعتماد منهجية معينة أو وسائل بيداغوجية خاصة وفقا لما جاء في هذا البرنامج.

فالغاية إذن أن يُستعمل هذا البرنامج كمرجع وإطار لجميع مهني القطاع (المدرسين والمكونين والمنشطين والممتحنين ...) بهدف تطوير تربية طريقية مندمجة ومنسجمة تتلاءم مع مختلف مستعملي الطريق والمواطنين كافة.

وبالتالي، يتعين على كل متدخل في مجال التكوين على السياقة والسلامة الطريقية أن يكون قادرا على الربط بين مجال تدخله وأحد المواضيع أو الأهداف العامة المحددة في هذا البرنامج الوطني.

إن هذا البرنامج الوطني لتعليم السياقة هو الأساس المعتمد للمصادقة على برامج التكوين المقدمة والتي يتعين العمل بها من طرف مهني القطاع ومختلف المتدخلين. فهو يساعد أيضا على إرساء نظام تربوي دائم مدى الحياة على مستوى التراب الوطني في مجال تعليم السياقة وتكوين السائقين.

قرار لكاتب الدولة لدى وزير التجهيز والنقل واللوجيستيك والماء المكلف بالنقل رقم 584.18 صادر في 6 جمادى الآخرة 1439 (23 فبراير 2018) بتحديد البرنامج الوطني لتعليم السياقة.

كاتب الدولة لدى وزير التجهيز والنقل واللوجيستيك والماء المكلف بالنقل،

بناء على القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق الصادر بتنفيذه الظهير الشريف رقم 1.10.07 بتاريخ 26 من صفر 1431 (11 فبراير 2010) كما وقع تغييره وتتميمه، ولا سيما المادة 243 منه؛

وعلى المرسوم رقم 2.10.432 الصادر في 20 من شوال 1431 (29 سبتمبر 2010) بتطبيق أحكام القانون رقم 52.05 المتعلق بمدونة السير على الطرق، بشأن تعليم السياقة، كما تم تغييره وتتميمه، ولا سيما المادة الأولى منه؛

وعلى قرار وزير التجهيز والنقل واللوجيستيك والماء رقم 1217.17 الصادر في 8 شوال 1438 (3 يوليو 2017) بتفويض بعض الاختصاصات إلى كاتب الدولة لدى وزير التجهيز والنقل واللوجيستيك والماء المكلف بالنقل،

قرر ما يلي :

المادة الأولى

تطبقا لمقتضيات الفقرة الثانية من المادة الأولى من المرسوم رقم 2.10.432 المشار إليه أعلاه، كما تم تغييره وتتميمه، يحدد بملحق هذا القرار البرنامج الوطني لتعليم السياقة.

المادة الثانية

ينشر هذا القرار في الجريدة الرسمية.

وحرر بالرباط في 6 جمادى الآخرة 1439 (23 فبراير 2018).

الإمضاء : محمد نجيب بوليف.

*

* *

إن هذا البرنامج يميز بين ثلاثة مراحل ويضع أهدافا لكل مرحلة :

- مرحلة ما قبل الحصول على رخصة السياقة ؛

- مرحلة التكوين في السياقة ؛

- مرحلة ما بعد الحصول على رخصة السياقة.

يشمل البرنامج الوطني لتعليم السياقة 7 محاور. تعتمد منطلقا بيداغوجيا وعلميا يمكن من التطرق للمواضيع والمهارات الخاصة بشكل يتناسب مع عمر مستعمل الطريق والغاية من استعمال الطريق.

ويتضمن كل محور من المحاور السبعة مواضيع قد تتفرع إلى أخرى خاصة ذات أهداف يتوجب بلوغها في مختلف التكوينات المقدمة لمستعملي الطريق.

(ب) التصميم العام للبرنامج الوطني لتعليم السياقة

1. المحور الأول : الصحة العمومية والسلامة الطرقية.

1.1. نشأة وتطور التنقل بواسطة المركبات.

2.1. الأضرار الصحية الناجمة عن حوادث السير على المستوى الوطني والدولي.

3.1. الوقاية الصحية والسلامة الطرقية.

4.1. استخدام المواد المخدرة المحظورة وغير المحظورة.

5.1. المؤسسات والفاعلون في مجال السلامة الطرقية.

6.1. المعلومات ذات الطابع المؤسسي والتجاري.

2. المحور الثاني: القواعد المرتبطة بالعقوبات وتحديد المسؤوليات

1.1. السلوكيات المقننة : المخالفات والعقوبات.

2.2. قواعد نظامية وغير نظامية.

3.2. المسؤوليات الفردية والجماعية.

3. المحور الثالث : التنقل النشط وغير النشط.

1.3. تجديد مختلف فئات مستعملي الطريق.

2.3. التنقل حسب المجال الخاص أو المهني.

3.3. التنقل مشيا على الأقدام.

4.3. التنقل على مركبة ذات عجلتين.

5.3. التنقل بواسطة الحيوانات.

6.3. التفاعل بين مستعملي الطريق.

4. المحور الرابع : البيئة الطرقية.

1.4. السيمولوجية الطرقية (التشوير الطريقي).

2.4. خاصيات البنيات التحتية الطرقية.

3.4. خاصيات مستعملي الطريق المتشاركين في الفضاء الطريقي.

4.4. الظروف المناخية.

5.4. ظروف الإضاءة.

6.4. الأوراش الطرقية.

5. المحور الخامس : الكفاءات البشرية.

1.5. التعامل مع المعلومة والخاصيات الفيزيولوجية للجسم.

2.5. الاستراتيجية البصرية.

3.5. التواصل.

4.5. تقاسم قارعة الطريق.

5.5. اختيار سرعة السير.

6.5. تدبير الحالات الحرجة (الوقوف المفاجئ وحالة الاستعجال).

6. المحور السادس : المركبة.

1.6. المظاهر الميكانيكية والوضعية الصحيحة للجلوس والسياسة:

2.6. المظاهر الديناميكية.

3.6. المظاهر الاقتصادية.

7. المحور السابع : مشاريع الحياة والسلامة الطرقية.

1.7. التنقل والحركية.

2.7. أسلوب العيش وخرق قواعد السلامة أو أسلوب العيش

والسلامة.

3.7. تقبل المخاطر والسياسة.

4.4.1 استعمال المواد المخدرة المحظورة وغير المحظورة

1.4.1. القدرة على شرح مفاهيم المواد المخدرة، ومفهوم التعاطي لهذه المواد وتأثيراتها.

2.4.1. تقييم استعمال المواد المخدرة.

5.1.5.1 المؤسسات والفاعلون في مجال السلامة الطرقية

1.5.1. القدرة على تحديد دور مختلف المؤسسات المغربية المكلفة بالسلامة الطرقية.

2.5.1. شرح كيف يساهم فاعلو القطاعين العام والخاص في الوقاية المرتبطة بالسلامة الطرقية بالمغرب.

6.1.6.1 المعلومات ذات الطابع المؤسسي والتجاري

1.6.1. شرح الاختلاف في معالجة المعلومة الرسمية والمعلومة التجارية.

2.6.1. القدرة على تحديد المبررات الإشهارية المستعملة من طرف صانعي السيارات.

المحور الثاني : القواعد المرتبطة بالعقوبات وبتحديد المسؤوليات

يهدف هذا المحور إلى تحديد الكفاءات التي تسهل فهم القانون من أجل الانخراط في احترام قواعد التعايش في فضاء مشترك. سواء في المرحلة التي تسبق التكوين لنيل رخصة السياقة أو أثناء التكوين لنيل رخصة السياقة أو في مرحلة ما بعد الحصول على رخصة السياقة.

على هذا المستوى سيتم التمييز بين المواضيع الفرعية التالية مع تحديد أهدافها :

1.2 السلوكيات المقننة : المخالفات والعقوبات.

1.1.2. معرفة الغاية من توحيد السلوكات الطرقية في مجال تراخي معين .

2.1.2. شرح تأثير ارتكاب المخالفات على تقاسم فضاء مشترك.

3.1.2. شرح دواعي التدرج في اتخاذ العقوبات حسب الأخطاء.

وتتضمن محاور البرنامج الوطني لتعليم السياقة ما يلي :

(ج) محاور وأهداف البرنامج الوطني لتعليم السياقة.

المحور الأول : الصحة العمومية والسلامة الطرقية

يهدف هذا المحور إلى حصر التوجهات والأهداف البيداغوجية المرتبطة بالصحة العمومية وذلك بتحديد الكفاءات التي تمكن من التقليل من الأضرار ومن حماية الصحة على المستوى الفردي والجماعي طيلة حياة الفرد سواء خلال مرحلة ما قبل الحصول على رخصة السياقة أو مرحلة التكوين في السياقة أو مرحلة ما بعد الحصول على رخصة السياقة.

كما يتطرق هذا المحور إلى التطور الذي عرفته أنواع النقل في علاقتها بالجانب الصحي والسلامة الطرقية وكذا إلى الاكراهات الفيزيولوجية والاقتصادية والاجتماعية.

1.1.1 نشأة وتطور التنقل بواسطة المركبات

1.1.1. القدرة على شرح الإكراهات الفيزيولوجية والاقتصادية والاجتماعية لمختلف أنماط النقل.

2.1.1. تحديد المبرر عن الاختيارات الاقتصادية والاجتماعية لمختلف وسائل النقل.

2.2.1 الأضرار الصحية الناجمة عن حوادث السير على المستوى الوطني والدولي.

1.2.1. معرفة تطور حوادث السير خلال العشرين سنة الماضية.

2.2.1. القدرة على شرح أهداف سياسات السلامة الطرقية وأثارها على المستوى الوطني والدولي.

3.1.3.1 الوقاية الصحية والسلامة الطرقية

1.3.1. القدرة على تصنيف حدود الميكانيك الحيوية عند الاصطدام بسرعات سير مختلفة.

2.3.1. شرح مفاهيم الصحة العمومية وعلاقتها بالسلامة الطرقية.

3.3.1. التمييز بين الوقاية والزجر في مجال التربية الطرقية.

- 3.2.3. القدرة على قياس عواقب الطلبات الصادرة عن الأمر بالنقل على سياقة المركبات.
- 4.2.3. شرح كفاءات وضرورة استخدام لوازم الربط في المركبة المستعملة.
- 3.3. التنقل مشيا على الأقدام.
- 1.3.3. القدرة على تقييم العوامل المسببة للحوادث المرتبطة بالتنقل مشيا على الأقدام.
- 2.3.3. القدرة على تحديد مناطق الخطر أثناء التنقل مشيا على الأقدام.
- 3.3.3. القدرة على تطبيق قواعد السير أثناء التنقل مشيا على الأقدام داخل التجمع العمراني.
- 4.3.3. القدرة على تطبيق قواعد السير عند التنقل مشيا على الأقدام خارج التجمع العمراني.
- 4.3. التنقل على مركبة ذات عجلتين
- 1.4.3. القدرة على تقييم العوامل المسببة للحوادث المرتبطة بالتنقل على مركبة ذات عجلتين.
- 2.4.3. القدرة على تحديد مناطق الخطر عند التنقل على مركبة ذات عجلتين.
- 3.4.3. القدرة على تطبيق قواعد السير عند التنقل على مركبة ذات عجلتين دون محرك.
- 4.4.3. القدرة على تطبيق قواعد السير عند التنقل على مركبة ذات عجلتين بمحرك.
- 5.3. التنقل بواسطة الحيوانات
- 1.5.3. القدرة على تقييم العوامل المسببة للحوادث المرتبطة بسياسة الحيوانات.
- 2.5.3. القدرة على تحديد مناطق الخطر أثناء سياقة الحيوانات.
- 3.5.3. تطبيق قواعد السير عند التنقل بواسطة الحيوانات داخل التجمع العمراني.
- 4.5.3. تطبيق قواعد السير عند التنقل بواسطة الحيوانات خارج التجمع العمراني.

2.2. قواعد نظامية وغير نظامية

- 1.2.2. تحديد وسائل التواصل النظامية وغير النظامية.
- 2.2.2. التواصل في غياب قاعدة نظامية.
- 3.2.2. القدرة على التمييز ما بين القواعد القانونية والضوابط الاجتماعية والفردية.
- 3.3.2. القدرة على التمييز ما بين القواعد القانونية والضوابط الاجتماعية والفردية.
- 3.3.2. قدرة السائق على تقييم مسؤوليته الفردية من خلال سلوكه.
- 2.3.2. معرفة حدود الحرية الفردية خلال التنقلات الطرقية.
- 3.3.2. معرفة دور أنظمة التعاضديات في اقتصاديات الحد من حوادث السير.
- 4.3.2. تحديد مفاهيم التأمين الإجباري والاختياري.

المحور الثالث : التنقل النشط وغير النشط

يهدف هذا المحور إلى تحديد كفاءات التحرك أو التنقل بواسطة وسيلة من وسائل النقل، وكذا فهم التفاعلات بين مختلف مستعملي الطريق راكبين كانوا أو راجلين وذلك دون إحداث ضرر بنظام السير والجولان.

يهم هذا المحور كذلك مرحلة ما قبل الحصول على رخصة السياقة لتيسير فهم استعمال الطريق منذ المراحل الأولى من العمر. وبالنظر إلى الطابع الخاص الذي تكتسيه التنقلات في المغرب، ينص هذا المحور على مجموعة من الأهداف يتعين بلوغها تأخذ بعين الاعتبار تواجد مستعملي الطريق يسوقون مركبات مجرورة بحيوانات على الطرق العمومية.

1.3. تحديد مختلف فئات مستعملي الطريق

- 2.3. التنقل حسب المجال الخاص أو المهني : الإكراهات والعواقب.
- 1.2.3. معرفة إكراهات التنقلات الخاصة حسب أنماط النقل.
- 2.2.3. تحديد إكراهات الولوج إلى نظام التنقل بالنسبة للنشاط المهني.

- 3.3.4. القدرة على ملائمة السياقة حسب وجود مستعملي الطريق عديهي الحماية.
- 4.3.4. القدرة على توقع الأماكن التي يتواجد بها مستعملو الطريق عديهي الحماية باستمرار.
- 5.3.4. وصف السلوك الواجب القيام به عند وجود محتمل لمستعملي الطريق عديهي الحماية.
- 6.3.4. القدرة على شرح التأثير المحتمل لباقي مستعملي الطريق على سلوكي أثناء السياقة.
- 4.4. الظروف المناخية**
- 1.4.4. القدرة على ملائمة السياقة قبل التساقطات المطرية وخلالها وبعدها.
- 2.4.4. القدرة على قياس تأثير اتجاه الرياح على قوة التحام المركبة بالقارعة.
- 3.4.4. شرح ملائمة السياقة حسب كثافة واضطرابات العواصف.
- 4.4.4. شرح ملائمة السياقة قبل الضباب الكثيف وخلالها وبعده.
- 5.4.4. شرح ملائمة السياقة قبل الرخات الثلجية وخلالها وبعدها.
- 6.4.4. شرح ملائمة السياقة قبل الزوبعة الرملية وخلالها وبعدها.
- 5.4. ظروف الإضاءة**
- 1.5.4. معرفة الأخذ في الحسبان خطر الإبهار عند السياقة (مرتفع، خروج من النفق، انعكاس الضوء، ...).
- 2.5.4. تحديد المخاطر المرتبطة بالسياقة عند طلوع الشمس وغروبها (مسار السير شرق-غرب).
- 3.5.4. تحديد الاحتياطات التي يتعين اتخاذها عند السياقة من أجل الحد من المخاطر المرتبطة بالظروف السيئة للإضاءة.
- 4.5.4. القدرة على ملائمة السياقة مع حالة الإضاءة.
- 6.4. الأوراش الطرقية**
- 1.6.4. القدرة على تحديد أماكن تواجد عمال الأشغال الطرقية وهم يشتغلون.

6.3. التفاعل بين مستعملي الطريق.

- 1.6.3. القدرة على تحديد الإكراهات المتعلقة برؤية مستعملي الطريق حسب نوع التنقل.
- 2.6.3. معرفة مختلف وسائل التواصل بين مستعملي الطريق.
- 3.6.3. القدرة على شرح أسباب الخطورة المفترطة لحوادث السير التي تقع بين فئات مختلفة من مستعملي الطريق.
- المحور الرابع: البيئة الطرقية**
- لتطوير استعمال الطريق حسب احتياجات التنقل وخصائصه، يتعين معرفة قراءة الإشارات، لهذا يتناول هذا الجزء بوضوح الطريق ووضوح الرؤية التي ينبغي معالجتها حسب ظروف السير واستعمال الطريق. هذا المحور يعالج كل مرحلة من مراحل التكوين وذلك عبر مختلف فترات الحياة أو خلال اليوم.

1.4. السيميولوجية الطرقية (التشوير الطريقي) (sémilogie routière)

- 1.1.4. شرح ملائمة السياقة حسب التشوير العمودي.
- 2.1.4. شرح ملائمة السياقة حسب إشارات اللوحات ذات الرسائل المتغيرة.
- 3.1.4. شرح ملائمة السياقة حسب التشوير الأفقي.
- 4.1.4. شرح ملائمة السياقة عند غياب أي تشوير طريقي.
- 2.4. خاصيات البنيات التحتية الطرقية.**
- 1.2.4. شرح ملائمة السياقة حسب خصائص قارعة الطريق (المسطور، والانحناءات...).
- 2.2.4. شرح ملائمة السياقة حسب حالة إتلاف بنية قارعة الطريق.
- 3.4. خاصيات مستعملي الطريق المتشاركين في الفضاء الطريقي**
- 1.3.4. القدرة على تقييم التنقلات المحتملة لمستعملي الطريق عديهي الحماية حسب الزمن.
- 2.3.4. القدرة على تقييم التنقلات المحتملة لمستعملي الطريق عديهي الحماية حسب المكان.

2.5. الاستراتيجية البصرية

1.2.5. شرح الفرق بين البحث عن معلومات بصرية مباشرة وغير مباشرة وتأثيرها على قرارات القيادة.

2.2.5. القدرة على تقييم تنقل السائق في الثواني الموالتين (منطقة التصحيح).

3.2.5. القدرة على تقييم تنقل السائق في الثواني الأربع الموالية (منطقة التوقع).

4.2.5. القدرة على تقييم تنقل السائق في الثواني العشر الموالية (منطقة الاستباق).

5.2.5. معرفة استخدام مختلف الأضواء للتأقلم مع ظروف الإضاءة دون إهمار باقي مستعملي الطريق.

6.2.5. معرفة استخدام مختلف الأضواء حتى يكون الشخص مرئياً بوقت كاف ومبكر من قبل باقي مستعملي الطريق.

7.2.5. القدرة على تقييم ظروف الرؤية الملائمة حتى يرانا باقي مستعملي الطريق في الوقت المناسب.

8.2.5. السير مع مراعاة مسافة وضوح الرؤية.

9.2.5. الأخذ في الحسبان مسافة الإضاءة في اختيار سرعة سيرى.

10.2.5. الأخذ في الحسبان وجود زوايا بصرية خفية.

3.5. التواصل

1.3.5. الظاهر وغير الظاهر:

1.1.3.5. القدرة على شرح الفرق بين الإخبار والتواصل أثناء القيادة.

2.1.3.5. القدرة على تحديد الوسائل الظاهرة وغير الظاهرة المستعملة للتواصل على الطريق.

3.1.3.5. القدرة على تقييم عواقب الخطأ في فهم الإشارة غير الظاهرة بين مستعملي الطريق.

2.6.4. القدرة على معرفة الاحتياطات التي يجب اتخاذها أثناء القيادة لتجنب مخاطر تطاير بعض المواد على عمال الأشغال الطرقية وغيرهم من مستعملي الطريق وتقييم فعالية سلوكي في هذه الحالة.

3.6.4. القدرة على ملاءمة سرعة السير والتموضع حسب ظروف السير بالقرب من الأوراش الطرقية وبيجانها.

المحور الخامس: الكفاءات البشرية

يعرف هذا المحور بالقدرة الذهنية والبدنية وبكيفية التموضع وكذا كيفية التعامل مع المعلومة وآثارها على تصرفات السائقين، خصوصاً في مرحلة التكوين في القيادة، وذلك من خلال الكفاءات الأساسية التالية:

- تدبير القدرات الذهنية؛

- تدبير الحالة البدنية والقدرات الجسمانية؛

- البحث عن المعلومة؛

- طريقة التواصل في وضعية حركة؛

- كيفية تقاسم قارعة الطريق واختيار سرعة السير.

1.5. التعامل مع المعلومة والخصائص الفيزيولوجية للجسم

1.1.5. معرفة الاحتياطات المتخذة للحد من المخاطر المرتبطة بالمسارات الروتينية.

2.1.5. شرح مدى تأثير تجربة القيادة على معالجة المعلومة بالنسبة للسائق.

3.1.5. معرفة استخدام الأجهزة المعلوماتية المساعدة على القيادة أثناء السير.

4.1.5. شرح حدود الحركة البصرية أثناء القيادة.

5.1.5. قدرة السائق على ملاءمة تواصله وسرعة سيره حسب زمن رد فعل مختلف مستعملي الطريق في نفس المحيط الطريقي.

6.1.5. تقييم القدرة على مواجهة ضغوطات باقي مستعملي الطريق.

2.2.4.5. القدرة على الأخذ بعين الاعتبار باقي مستعملي الطريق للموضوع قبل تغيير الاتجاه.

3.2.4.5. القدرة على استباق خصائص قارعة الطريق التي نرغب السير عليها.

4.2.4.5. القدرة على استباق تواجد مستعملين آخرين لقارعة الطريق التي نرغب السير عليها.

3.4.5. عند التجاوز:

1.3.4.5. القدرة على تحديد مختلف سرعات السير وتسارع باقي أنواع المركبات.

2.3.4.5. القدرة على تقييم سرعة المركبة المراد تداركها.

3.3.4.5. معرفة قياس المدة الزمنية اللازمة لتجاوز سيارة بفارق سرعة بسيط (أقل من 20 كلم في الساعة).

4.3.4.5. تقييم مسافة وضوح الرؤية اللازمة قبل التجاوز.

5.3.4.5. القدرة على استباق المكان الذي يكون فيه التجاوز غير منظر أو مستحيلا.

6.3.4.5. القدرة على الحفاظ على المسافة بين سائق المركبة وبين المركبة التي يتم تجاوزها، قبل وأثناء وبعد المناورة.

7.3.4.5. المحافظة على المسافة بين سائق المركبة وبين المركبة المستدركة في انتظار التمكن من تجاوزها.

4.4.5. عند التقابل:

1.4.4.5. القدرة على تقييم الحيز الفاصل عند التقابل.

2.4.4.5. القدرة على استباق الأماكن التي يكون فيها التقابل صعبا أو مستحيلا.

3.4.4.5. الأخذ بعين الاعتبار حالة الأماكن والمستعمل الآخر للطريق من أجل التوضع مع ملاءمة سرعة السير.

5.4.5. السير في صف من المركبات:

1.5.4.5. معرفة كيفية تقييم الوقت الفاصل بين المركبات نحو الأمام.

2.3.5. وضعية السائق ليرى ويراه الغير:

1.2.3.5. تحديد المؤشرات التي ينبغي تحريمها لمعرفة أن مستعملا آخر للطريق قد فهم.

2.2.3.5. القدرة على تقييم الوقت اللازم لمستعمل آخر للطريق ليتعرف على نية السائق في السير.

3.2.3.5. معرفة استخدام مختلف الأضواء للتأقلم مع وضعيات الإضاءة وحركة السير، دون إبهام باقي مستعملي الطريق.

3.3.5. التنبيه:

1.3.3.5. القدرة على الأخذ بعين الاعتبار الوقت اللازم لرد فعل باقي مستعملي الطريق للتنبيه بتغيير سرعتهم في السير.

2.3.3.5. القدرة على الأخذ بعين الاعتبار الوقت اللازم لرد فعل باقي مستعملي الطريق للتنبيه بتغيير المسار.

4.5. تقاسم قارعة الطريق

1.4.5. في السير العادي (خارج وأثناء الملتقى الطريقي).

1.1.4.5. تقييم الحيز الذي تشغله المركبة في الفضاء الطريقي.

2.1.4.5. تقييم مسافة وضوح الرؤية عند الملتقى الطريقي.

3.1.4.5. القدرة على قياس المدة اللازمة لعبور قارعة الطريق حسب نوع مستعملي الطريق.

4.1.4.5. القدرة على الأخذ بعين الاعتبار حالة الأماكن وتواجد مستعملين آخرين للطريق عند عبور قارعة الطريق.

5.1.4.5. القدرة على تقييم المدة الزمنية اللازمة لعبور قارعة الطريق.

6.1.4.5. القدرة على تقييم المدة الزمنية اللازمة بين الانطلاق و بلوغ مختلف سرعات السير.

2.4.5. عند الانعطاف:

1.2.4.5. القدرة على تقييم المساحة الجانبية المتاحة في طرفي المركبة المسافة.

- 2.5.4.5. معرفة كيفية تقييم الوقت الفاصل بين المركبات نحو الخلف.
- 3.5.4.5. القدرة على استباق تغيير سرعات السير أو تغيير الاتجاه في المجال الأمامي للمركبة التي تسير في الأمام.
- 4.5.4.5. القدرة على الأخذ بعين الاعتبار تغيير سرعات الروجان عند تدبير المدة الزمنية الفاصلة بين المركبات (نحو الأمام ومن الخلف).
- 5.5.4.5. القدرة على الأخذ بعين الاعتبار حجب الرؤية الذي تحدثه بعض المركبات نحو الأمام بهدف الرفع من المدة الزمنية الفاصلة بين المركبات نحو الأمام.
- 6.5.4.5. الأخذ في الحسبان انعدام الحماية لدى بعض مستعملي الطريق عند اختيار المسافة الفاصلة بيني وبينهم.
- 6.4.5. عند التوقف :
- 1.6.4.5. الأخذ في الحسبان وضوح الرؤية لاختيار مكان الوقوف.
- 2.6.4.5. ملاءمة السياقة للبحث عن فسحة للتوقف.
- 3.6.4.5. ملاءمة السياقة للبحث عن فسحة للتوقف متعامدة مع السير.
- 4.6.4.5. ملاءمة السياقة للبحث عن فسحة للتوقف في وضعية مائلة.
- 5.6.4.5. الأخذ في الحسبان المجال المتوفر للتوقف حسب حجم المركبة (في فسحة موازية للسير، أو متعامدة مع السير، أو في وضعية مائلة).
- 7.4.5. الحصر الدقيق :
- 1.7.4.5. تقييم القدرة على تخفيض سرعة المركبة.
- 2.7.4.5. تقييم المسافة اللازمة للوقوف بسرعات سير مختلفة.
- 3.7.4.5. الأخذ في الحسبان قياس المركبة للقيام بوقوف دقيق نحو الأمام أو على جانب المركبة.
- 5.5. اختيار سرعة السير
- 1.5.5. التكيف مع المحيط :
- 1.1.5.5. القدرة على شرح خصائص سرعة السير الملائمة للمحيط.
- 2.1.5.5. معرفة الفرق بين السرعة المفرطة والإفراط في السرعة.
- 3.1.5.5. الأخذ في الحسبان فارق السرعة لاختيار سرعة السير.
- 4.1.5.5. تحديد حالة الأماكن لملاءمة سرعة السير.
- 5.1.5.5. ملاءمة سرعة السير مع كثافة مستعملي الطريق المتواجدين بالمحيط المباشر للسير.
- 2.5.5. السياقة المراعية للبيئة :
- 1.2.5.5. السير مع ملاءمة مستويات السرعة بمسطور الطريق.
- 2.2.5.5. المحافظة على سرعة السير بالمسارات الطويلة.
- 3.2.5.5. الأخذ في الحسبان الإكراهات البيئية لملاءمة سرعة السير.
- 6.5. تدبير الحالات الحرجة (الوقوف المفاجئ وحالة الاستعجال)
- 1.6.5. الحصر :
- 1.1.6.5. القدرة على تقييم مسافات الحصر حسب خصائص المركبة.
- 2.1.6.5. القدرة على قياس تأثير البيئة المحيطة على مسافة الفرملة.
- 3.1.6.5. محاكاة التباطؤ القوي في السرعة حسب تجهيز المركبة.
- 2.6.5. تجنب الخطر :
- 1.2.6.5. محاكاة الحدود الممكنة لتجنب الخطر في البيئات المتدهورة.
- 3.6.5. الوقوف وإعادة الانطلاق :
- 1.3.6.5. تقييم مسافة الوقوف بسرعات سير مختلفة.
- 2.3.6.5. محاكاة التوقف الإجباري بسبب عامل خارجي.
- 3.3.6.5. القدرة على محاكاة إعادة الانطلاق بعد توقف المحرك في حالة خطورة.
- 4.6.5. حوادث السير :
- 1.4.6.5. شرح إجراءات حماية مكان وقوع حادثة سير.
- 2.4.6.5. شرح إجراءات إشعار مصالح الإغاثة عند وقوع حادثة سير.

- 4.1.6.4. سلسلة نظام الحركة :
- 1.4.1.6. الوقود وزيوت التشحيم: القدرة على الأخذ بعين الاعتبار توصيات الصانع في اختيار الوقود وزيوت التشحيم.
- 2.4.1.6. أنواع المحركات : معرفة تأثير خصائص محرك المركبة على القيادة.
- 3.4.1.6. أنواع المحركات : معرفة تشغيل المحرك واستخدامه حسب درجات أنظمة تغذية - المحرك المعمول بها.
- 4.4.1.6. جهاز الواصل اليدوي والآلي (embrayage) : القدرة على شرح مزايا استعمال مختلف أنواع وسائل التحكم في جهاز الواصل.
- 5.4.1.6. جهاز الواصل اليدوي والآلي (embrayage) : القدرة على استخدام الواصل اليدوي استخداما رشيدا عند الانطلاق، وتغيير درجات السرعة ثم الإقدام على الوقوف.
- 6.4.1.6. علبة تغيير السرعة حسب نظام تغذية المحرك و سرعة السير.
- 7.4.1.6. علبة تغيير السرعات اليدوية أو الآلية : القدرة على ملاءمة درجة السرعة مع سرعة السير، والانحدارات الشديدة للطريق وكذلك بالنسبة للحمولة.
- 8.4.1.6. النوابض: الأخذ في الحسبان الجهد الذي تتحمله النوابض أثناء نقل الكتلة بالسيارة .
- 9.4.1.6. أجهزة الحصر : معرفة استعمال ومزايا نظام المساعدة على الحصر.
- 10.4.1.6. أجهزة الحصر: القدرة على استباق تخفيضات السرعة لملاءمة الضغط على دواسة الحصر.
- 11.4.1.6. الإطارات المطاطية : القدرة على مراقبة حالة وتآكل الإطارات المطاطية المستخدمة و عجلة الاحتياط بشكل منتظم.
- 12.4.1.6. الإطارات المطاطية : القدرة على قياس ضغط الإطارات المطاطية لضبطها وفق توصيات دليل استعمال المركبة وكذلك حسب درجة حرارتها.
- 13.4.1.6. الإطارات المطاطية: القدرة على استباق تشوهات قارعة الطريق ومناطق الدرجان للحفاظ على حالة الإطارات المطاطية.

- 3.4.6.5. القدرة على إغاثة الضحايا حسب الكفاءات الشخصية.
- 4.4.6.5. القدرة على محاكاة عملية القيام بإجراءات حماية الضحايا وإشعار مصالح الإغاثة عند الاقتراب من مكان وقوع حادثة سير.
- المحور السادس : المركبة
- يتطرق هذا المحور لكفاءات استخدام المركبة بطريقة رشيدة وأمنة. ويتم تفصيل هذا الجزء أساسا في مرحلة التكوين في القيادة.
- 1.6. المظاهر الميكانيكية والوضعية الصحيحة للجلوس والقيادة :
- 1.1.6. وضعية السائق والراكبين :
- 1.1.1.6. الجلوس على مقعد القيادة والتكيف مع خصائص المركبة.
- 2.1.1.6. معرفة الخصائص المورفولوجية (التشكلات الجسمانية) اللازم أخذها بعين الاعتبار لتثبيت الركاب في المركبة.
- 3.1.1.6. القدرة على تحديد مناطق الرؤية المباشرة وغير المباشرة، وزوايا حجب الرؤية المرتبطة بالمركبة.
- 2.1.6. لوازم التحكم في القيادة ووسائل الراحة :
- 1.2.1.6. القدرة على شرح موقع وكيفية استعمال مأمورات التحكم في الإنارة والتنبيه والمساعدة على القيادة.
- 2.2.1.6. القدرة على شرح دور التجهيزات المعلوماتية المساعدة على القيادة ومحدوديتها.
- 3.2.1.6. القدرة على استعمال مختلف مأمورات التحكم حسب تطور وظروف القيادة وطبيعة الطريق.
- 3.1.6. مأمورات التحكم في تجهيزات السلامة.
- 1.3.1.6. محاكاة استعمال مختلف مأمورات التحكم في تجهيزات السلامة لمركبة جديدة قبل السير بها.
- 2.3.1.6. القدرة على مراقبة حالة اشتغال أضواء التحذير قبل كل انطلاق في السير.

3.2.2.6. القدرة على خفض السرعات القصوى حسب حالة تكسية الطريق.

4.2.2.6. محاكاة عملية الحصر باستعمال مختلف أنظمة المساعدة على الحصر أو بدونها.

5.2.2.6. معرفة العوامل الميكانيكية والبيئية التي تغير القوة النابذة.

6.2.2.6. الأخذ في الحسبان القوة النابذة للماء السرعة قبل دخول المنعرجات.

7.2.2.6. محاكاة دخول المنعرجات بسرعات غير متلائمة مع مسطور الطريق.

8.2.2.6. الأخذ في الحسبان أنظمة المساعدة على السياقة سواء المندرجة في سلسلة الصنع أو تلك الاختيارية. وذلك لانتقاء المركبة عند الشراء.

9.2.2.6. التحقيقات الداخلية والخارجية : أخذًا في الحسبان الجدول الزمني للصيانة الذي يحدده الصانع لمراقبة المركبة.

10.2.2.6. إصلاح المركبة أو العدول عن السير حسب حالة أداة من الأدوات الأساسية للسلامة.

3.2.6. السلامة الكامنة أو الثانوية (sécurité passive ou secondaire).

1.3.2.6. ردود فعل مختلف مستعملي الطريق عند محاكاة حالات السياقة التي تمثل عوامل رئيسية لوقوع حوادث سير خطيرة.

2.3.2.6. تقييم آثار الاصطدام على السائق والراكب.

3.3.2.6. شرح وظائف مختلف لوازم السلامة الوقائية ولوازم السلامة الكامنة.

4.3.2.6. تحديد ردود فعل السائقين وتغيرات الوقع عند محاكاة الاصطدامات سواء في وجود أو في عدم وجود لوازم السلامة الوقائية ولوازم السلامة الكامنة.

4.2.6. السلامة التكميلية (sécurité tertiaire) :

1.4.2.6. محاكاة السلوك الواجب القيام به للإشعار بوقوع حادث حسب المكان.

2.4.2.6. إخبار مصالح الإغاثة بشكل فعال عند وقوع حادثة سير.

3.4.2.6. استخدام المعلومات أو وظائف جهاز تحديد الموقع لإخبار مصالح الإغاثة بوقوع حادثة سير.

5.1.6. المقاييس والحمولة :

1.5.1.6. معرفة تحديد التشوير الواجب احترامه حسب أبعاد المركبة.

2.5.1.6. القيام بتقييم الحجم المستعمل من قارعة الطريق حسب الاتجاه الذي أختاره.

3.5.1.6. القيام بتقييم المخاطر المحتملة والمرتبطة بالحمولة حسب مسطور الطريق.

4.5.1.6. المقطورات : القيام بتقييم المخاطر المحتملة عند جر مقطورة حسب مسطور الطريق.

5.5.1.6. القدرة على الأخذ بعين الاعتبار أبعاد المركبة الجارة والمقطورة من أجل السير بهما.

6.5.1.6. البارز الخلفي لهيكل المركبة : القدرة على تقييم المساحة اللازمة في مؤخر المحور الأمامي من أجل الانعطاف أو الدوران.

7.5.1.6. البارز الخلفي لهيكل المركبة : القدرة على تقييم المساحة اللازمة في بداية المحور الخلفي من أجل الانعطاف أو الدوران.

8.5.1.6. القدرة على الأخذ بعين الاعتبار زوايا حجب الرؤية للمركبة الجارة و/أو المقطورة للإعلان عن تغييرات الاتجاه أو سرعة السير.

9.5.1.6. وضع الإشارة الإيجابية على المركبة أو المقطورة حسب الحمولة أو خاصيات المركبة.

2.6. المظاهر الديناميكية

1.2.6. تأثير الحمولة :

1.1.2.6. شرح عواقب الشحن غير السليم على وضوح الرؤية للسائق.

2.1.2.6. شرح عواقب الشحن غير السليم على حركية السائق.

3.1.2.6. شرح عواقب الشحن غير المربوط بإحكام أثناء الاصطدام.

2.2.6. السلامة النشيطة أو الأولية (sécurité active ou primaire) :

1.2.2.6. معرفة عواقب تغيرات مركز الجاذبية على السياقة.

2.2.2.6. معرفة تأثير العوامل الميكانيكية والبيئية عند الحصر.

2.7. أسلوب الحياة وخرق قواعد السلامة أو أسلوب العيش والسلامة

- 1.2.7. تقييم أثر أسلوب العيش على السياقة.
- 2.2.7. تقييم تأثير المعارف على سلوكي وعلى اختياراتي في الحياة.
- 3.2.7. تحديد الأسباب التي يمكن أن تدفع شخصا إلى خرق قاعدة متعارف عليها.
- 4.2.7. تحديد الإنتظارات المرتبطة بخرق قانون السير.
- 5.2.7. تقييم استيعاب السائق للقانون وتأثيره على السلوك الطرقي.

3.7. تقبل المخاطر والسياسة

- 1.3.7. الركاب والخطر:
- 1.1.3.7. معرفة تموضع الركاب داخل المركبة حسب خصائص بنيتهم.
- 2.1.3.7. شرح المخاطر الناجمة عن تجربة السائق في نقل الركاب الراشدين على متن المركبة.
- 3.1.3.7. تحديد نوع الركاب الذين قد يتسببون في تغيير سلوك السائق أثناء السياقة.
- 2.3.7. تأثير الغير على السلوك الطرقي:
- 1.2.3.7. قياس تأثير الأسرة أو الأصدقاء على تمثالي وسلوكي.
- 2.2.3.7. تحديد تأثير الغير على سلوكي وعلى السلامة.
- 3.2.3.7. تحديد التصرفات والمبررات التي تمكّن من مقاومة الضغط الاجتماعي عند اختيار سرعة السير وقرارات السياقة.
- 3.3.7. استيعاب الخطر:
- 1.3.3.7. معرفة محفزات الشخص على المخاطرة.
- 2.3.3.7. تحديد عوامل الحماية التي تحد من المخاطرة.
- 3.3.3.7. معرفة التصرفات اللازمة لخفض المخاطر أثناء السياقة.
- 4.3.3.7. معرفة السيناريوهات الممكنة للحد من المجازفة الشخصية وحماية الجماعة.
- 5.3.3.7. شرح الأنواع الرئيسية للمجازفين وأنواع السلوك المرتبطة بهم.
- 6.3.3.7. تقييم أسلوب السياقة في مختلف لحظات التعلم ولدى مختلف مستعملي الطريق (الدراجة الهوائية، الدراجة النارية، السيارة، ...).

3.6. المظاهر الاقتصادية

- 1.3.6. الصيانة المنتظمة:
- 1.1.3.6. تقييم التكلفة الشهرية للصيانة المنتظمة للمركبة حسب التنقلات المعتادة.
- 2.3.6. الصيانة الدورية:
- 1.2.3.6. تصنيف المعايير التي تسمح باختيار المؤسسة المكلفة بصيانة المركبة.
- 2.2.3.6. تقييم التكلفة الشهرية للصيانة الدورية للمركبة حسب التنقلات المعتادة.

المحور السابع: مشاريع الحياة والسلامة الطرقيّة

يركز هذا الجزء على الكفاءة التي تمكن من الربط بين الكيفية التي ننظر بها إلى أنفسنا وطريقة تصرفنا على الطريق. بمعنى مدى التأثير الذي يمكن أن يحدثه أسلوب الحياة و/أو الأسلوب الذي نرغب في اكتسابه، على سلوكنا في الطريق. ولأن مفهوم أسلوب وأهداف الحياة يتجاوز المفهوم المجرد للسلوك الطرقي، فهو جزء من بناء هوية الشخص. ولكونه يرتبط كثيرا بالوجدان وبالطريقة التي ننظر بها إلى الأشياء، فإن هذا المحور بهم مرحلة التعلم ما قبل رخصة السياقة وأثناءها، وأساسا يتم تفصيله في مرحلة ما بعد نيل الرخصة. ويمكن هذا الموضوع من معالجة الأسئلة من قبيل:

- كيف يتأثر استعمالنا للطريق بما أنا عليه وما أفكر فيه وأسعى إليه في الحياة؟

- كيف يمكن لمشاعري وبحثي عن الأحاسيس والطريقة التي أدبر بها الأمور أن تؤثر على قراراتي في السياقة؟

- كيف يمكن أن يؤثر استعمالنا للطريق على مشاريعي في الحياة والطريقة التي أتطور بها؟ ...

1.7. التنقل والحركية

- 1.1.7. تحديد التطلعات المرتبطة بالحصول على رخصة السياقة حسب الصنف المقصود.
- 2.1.7. معرفة أهداف التنقلات في مختلف الحالات.
- 3.1.7. تحديد تأثير أهداف التنقل على السلوك الطرقي.