

قراءة إحصائية لحوادث المرور في الجزائر

د. فاطمة مساني أستاذة محاضرة "أ"

قسم علم الاجتماع ، جامعة البويرة (الجزائر)

الملخص:

نحاول من خلال هذه المقالة التطرق إلى حوادث المرور في الجزائر من حيث أسبابها ومخلفاتها. إذ أصبحت هذه الظاهرة أكثر إنتشارا في المجتمع الجزائري، من المسببات الرئيسية للوفيات والإعاقات، وهذا بسبب عدة عوامل منها العنصر البشري الذي يعتبر المسبب الرئيسي لحوادث المرور. ولهذا فإن التربية المرورية والقوانين الردعية كلاهما يساهمان في التقليل من حوادث المرور.

الكلمات المفتاحية: حوادث المرور، الإصابات، الوفيات، التربية المرورية.

Summary:

Through this article we try to tackle the problem of traffic accidents in Algeria in terms of its causes and its consequences. This phenomenon has become increasingly widespread in Algerian society and is also considered to be the leading cause of death and disability, and this is due to several factors, including the human element which is the main cause of death road accidents. Thus traffic education and dissuasive laws both contribute to the reduction of traffic accidents.

Keywords: Traffic Accidents, Injuries, Deaths, Traffic Education.

Résumé:

Nous essayons à travers cet article aborder le problème des accidents de la circulation en Algérie en termes de ses causes et ses conséquences. Or ce phénomène s'est répandu de plus en plus dans la société algérienne, est considéré aussi parmi les principales causes de décès et d'invalidité, et cela est dû à plusieurs facteurs, y compris l'élément humain qui est la cause principale des accidents de la route. ainsi l'éducation de la circulation et les lois dissuasives contribuent tous deux à la réduction des accidents de la circulation.

Mots-clés: Accidents de la circulation, les blessures, les décès, l'éducation routière.

مقدمة:

شهدت الجزائر عدة تغيرات وتطورات متسارعة في نمط الحياة بسبب التصنيع والتحديث، ونتيجة لهذه التغيرات في الحياة اليومية للمواطن عرف المجتمع عدة مشاكل بيئية وسكانية تتجلى مظاهرها في الإزدحام والإختناق السكاني، وهذا أدى كله إلى التأثير على حركة المرور خاصة في المدينة. إذ أصبح الفرد لا يجد مكانا للسير لا في الطريق ولا على الرصيف بسبب كثرة المركبات وعدم وجود شبكات طرق موسعة. ولهذا فإن حوادث المرور أضحت من المسببات الرئيسية للوفيات والإعاقات حسب المنظمة العالمية للصحة، حيث تؤكد في تقريرها حول حالة السلامة على الطرق على أنه "يلقى أكثر من 1.2 مليون شخص حتفهم سنويا من جراء تصادمات الطرق في العالم، ويعاني ما يتراوح عدده بين 20 مليون و 50 مليون شخص من إصابات غير قاتلة. ومازال وباء الإصابات الناجمة عن تصادمات الطرق يتزايد في معظم أنحاء العالم".¹

1- منظمة الصحة العالمية، التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق، موجز، 2009، ص 2.

أما في الجزائر خاصة في السنوات الأخيرة، فقد سجلت المديرية العامة للأمن الوطني 16245 حادث مرور سنة 2015، تسبب في 19337 جريحا و 809 قتلى في نفس السنة في المناطق الحضرية. أما في سنة 2017 فإنه تم تسجيل خلال الفترة من 07 إلى 13 مارس 2017، 238 حادث مرور و 282 جريح و 06 قتلى في المناطق الحضرية. أما في نفس السنة من 14 إلى 20 مارس 2017، 240 حادث و 272 جريحا و 10 قتلى في المناطق الحضرية.¹ وترجع أسباب وقوع حوادث المرور في الجزائر إلى العنصر البشري بالدرجة الأولى نتيجة غياب الوعي المرور وعدم إحترام قانون المرور. ونظرا لخطورة هذه الظاهرة تسعى الدولة جاهدة للتقليل من هذه الحوادث من خلال برامجها التوعوية وسنها لقوانين رديعية تطبق على المخالفين لقانون المرور.

وللاقترب أكثر من الموضوع نعالج في هذه المقالة العناصر التالية:

- 1- مفهوم حوادث المرور وأنواعها.
 - 2- أسباب حوادث المرور في الجزائر.
 - 3- قراءة إحصائية لعدد حوادث المرور في الجزائر.
 - 4- الإصابات والوفيات بحوادث المرور في الجزائر.
 - 5- الخصائص الديموغرافية للضحايا والسائقين المتورطين في وقوع حوادث المرور في الجزائر.
 - 6- آليات وسبل الوقاية من حوادث المرور في الجزائر.
- خاتمة-

1- مفهوم حوادث المرور وأنواعها:

يعرف حادث المرور على أنه "كل حالة إصطدام أو تدهور تقع على الطريق، ويكون أحد أطرافه على الأقل وسيلة من وسائل النقل وينتج عنه خسارة مادية أو إصابات أو قتلى".² يعني أن حادث المرور هو أي إصطدام يقع على الطريق سواء كان بين المركبات في حد ذاتها أو بين المركبة والمشاة أو مستعملي الطريق أو إنحراف المركبة وإصطدامها بأحد الأعمدة أو غير ذلك من الأشياء المتواجدة على الطريق وفي حافتها. وهذا كله يمكن أن يخلف خسائر.

وتتقسم حوادث المرور إلى عدة أنواع، يمكن تصنيفها من حيث حوادث سير جسيمة ومن حيث الأطراف المشاركة.

أ- حوادث السير الجسيمة: والتي تندرج فيما يلي:

- حوادث ينتج عنها تلف بالمركبات: وهي تلك الحوادث التي يقع فيها إصطدام بين مركبتين أو أكثر، يخلف هذا الإصطدام خسائر مادية تتمثل في تلف المركبات أو الممتلكات دون تسجيل خسائر بشرية.

- حوادث تنتج عنها إصابات للركاب أو مستعملي الطريق: تخلف هذه الحوادث إصابات أي جرحى لركاب المركبات أو حتى لمستعملي الطريق دون تسجيل وفيات.

- حوادث تنتج عنها وفيات: في هذا النوع من الحوادث نسجل خسائر مادية و بشرية تتمثل في خسائر بالنسبة للمركبات وتسجيل إصابات تؤدي إلى الوفيات.

ب- حوادث المرور من حيث الأطراف المشاركة: والتي يمكن حصرها فيما يلي:

- حادث السير الفردي: هو حادث يقع لمركبة واحدة، وينتج عن ذلك إصطدام بين المركبة وأجسام ثابتة مثل الإصطدام في شجرة، عمود... إلخ. وهذا بسبب تهور السائق، السرعة المفرطة والوقوع تحت تأثير الكحول أو لأي سبب آخر. وقد يسبب خسائر مادية وحتى بشرية.

1- <http://www.dgsn.dz>

2- شربل علام وآخرون، السلامة المرورية في لبنان، تطوير قانون السير الإستفادة من التجارب الدولية، شمالي أند شمالي، لبنان، ب س، ص 21.

-حادث السير الثنائي: هو حادث يقع بين مركبتين، يمكن أن يحدث أضرارا.
-حادث السير الجماعي: هو الحادث الذي يقع بين عدة مركبات، أو عدة وسائل نقل مختلفة، مثل إصطدام عدة سيارات مع بعضها البعض، إصطدام قطار بعدة مركبات.....إلخ. ويخلف هذا الحادث إصابات ووفيات.¹
وفي هذا الصدد يمكن القول أنه مهما كانت أنواع حوادث المرور إلا أنها تتسبب في أضرار مادية وبشرية لا تحمد عقباها، تخلف إعاقات حركية بالدرجة الأولى وتكلف الدولة أموالا طائلة.

2- أسباب حوادث المرور في الجزائر:

إن مسببات حوادث المرور تنقسم إلى ثلاثة مسببات هي: العنصر البشري وهو السائق، نوعية الطرقات والمركبة، وهي أسباب تساهم بشكل كبير في وقوع الحوادث المرورية. وفي هذا الصدد تؤكد المديرية العامة للأمن الوطني بأن الأسباب الرئيسية لحوادث المرور في الجزائر هي "العنصر البشري بالدرجة الأولى والذي يعتبر أهم العوامل المؤدية لوقوع الحوادث والمؤثرة بنسبة 89.17% نتيجة عدم إحترام السرعة القانونية والسياسة في حالة السكر أو تحت تأثير مخدر أو عدم استعمال ممرات الراجلين. أما ثاني سبب فهو العامل المرتبط بالمركبة كإندماج الفرامل والأضواء والذي يشارك بنسبة 3.98% من نسبة الخطر. كما أن لعامل المحيط أثره السلبي وكذلك نتيجة إندماج الإشارات المرورية والتشويهاة في الطرق والحفر ووضع الحواجز بالطريق وغير ذلك، حيث سجلت نسبة تأثيره السلبي 6.85%². من خلال ما سبق ذكره فإن العنصر البشري هو المسبب الرئيسي لحوادث المرور في الجزائر، ويؤكد ذلك من خلال المهام الميدانية للمديرية العامة للأمن الوطني، ويتضح ذلك من خلال الجدول التالي:

جدول رقم (01): يوضح الأسباب الرئيسية للحوادث الجسمية المسجلة حسب السنوات في المناطق الحضرية.

السبب	سنة 2013		سنة 2014		سنة 2015	
	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة
العنصر البشري	16664	95.97%	16818	96.95%	15916	97.97%
المركبة	340	1.96%	269	1.70%	154	0.95%
الطريق والمحيط	359	2.07%	296	1.55%	175	1.08%
المجموع	17363	100%	17383	100%	16245	100%

المصدر: إحصائيات مأخوذة من المديرية العامة للأمن الوطني من موقع: <http://www.dgsn.dz> بتصرف

من خلال معطيات الجدول السابق، نرى بأن العنصر البشري هو المسبب الرئيسي لحوادث المرور في الجزائر سواء في سنة 2013 أو 2014 أو 2015، وهذا بنسب مرتفعة جدا تكاد تصل إلى 100%، وهذا راجع إلى عدم إحترام السائقين لقانون المرور واللامبالاة أثناء القيادة والسرعة المفرطة. وفي هذا المجال يؤكد مسؤولي المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق أنه "من خلال دراستنا للأسباب المباشرة لوقوع حوادث المرور على المستوى الوطني خلال السنة 2014، نلاحظ أن مستعملي الطريق هم المتسببون الرئيسيون، حيث يتحملون القسط الأعظم من المسؤولية في وقوع الحوادث بنسبة 93.29% من إجمالي أسباب حوادث المرور، بينما الأسباب المتعلقة بحالة المركبة تأتي في المرتبة الثانية بنسبة 3.80% ويتسبب عامل المحيط بنسبة 2.91%³. وإذا إتجهنا إلى الإحصائيات الأخيرة لبعض الشهور لسنة 2017 المقدمة من طرف المديرية العامة للأمن الوطني، فإننا نسجل نفس الملاحظة السابقة، قائد المركبة هو المسبب الرئيسي لحوادث المرور في الجزائر. ويتضح ذلك من خلال الجدول التالي:

1- نفس المرجع، ص ص 22-24.

2- ف.ل، "قانون المرور الجديد حرص على تقليص جرائم الطرقات وغرس لثقافة تطبيق القانون"، الشرطة، وحدة الطباعة، الروبية، العدد 78، أكتوبر 2005، ص 35.

3- وزارة العمل، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، إحصائيات حوادث المرور الجسمية خلال السنة 2014، ص 6.

جدول رقم (02): يوضح الأسباب الرئيسية للحوادث الجسمانية المسجلة خلال الفترة الممتدة من 14 إلى 20/03/2017 في المناطق الحضرية.

النسبة المئوية	العدد	السبب
96,67%	232	البشري العنصر
01,25%	03	المركبة
02,08%	05	الطريق والمحيط
100%	240	المجموع

المصدر: إحصائيات مأخوذة من المديرية العامة للأمن الوطني من موقع: <http://www.dgsn.dz>

كما أشرنا سابقا فإن السائق هو المسبب الرئيسي في حوادث المرور، وهذا راجع إلى غياب الوعي المرور وعدم التكوين الجيد في فن السياقة.

3- قراءة إحصائية لعدد حوادث المرور في الجزائر:

تعتبر الجزائر من بين الدول التي تعرف نسبة مرتفعة من حوادث المرور التي أصبحت من المسببات الرئيسية للوفيات والإعاقات، ولهذا السبب وبالرغم من السياسة المنتهجة في هذا الإطار من أجل التقليل من حوادث المرور سواء كانت توعوية أو عقابية إلا أن المشكل لا يزال يهدد الجزائر. وهذا ما كشفت عنه الإحصائيات المقدمة من طرف المديرية العامة للأمن الوطني ومن طرف المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق. ويمكن توضيح الصورة أكثر من خلال الجدول التالي:

جدول رقم (03): يبين عدد حوادث المرور حسب السنوات في المناطق الحضرية.

السنوات	2011	2012	2013	2014	2015
عدد الحوادث	18467	17170	17363	17383	16245

المصدر: إحصائيات مأخوذة من المديرية العامة للأمن الوطني من موقع: <http://www.dgsn.dz> بتصرف

من خلال معطيات الجدول رقم (03) نلاحظ تفاوت في عدد حوادث المرور حسب السنوات، ولكن على العموم تبقى مرتفعة تتسبب في حدوث إعاقات ووفيات يوميا، تخلف خسائر بشرية وإقتصادية. وقد يعود السبب الرئيسي في هذه الحوادث إلى قلة الوعي المرور لدى مستعملي الطريق الذين يتصرفون بسلوكات غير وقائية. وفي نفس السياق فإن الإحصائيات المقدمة من طرف المديرية العامة للأمن الوطني لشهر مارس 2017 أنه من 07 مارس إلى 13 مارس 2017 تم تسجيل 238 حادث مرور في المناطق الحضرية أي في ظرف أيام فقط. ومن تاريخ 14 مارس إلى 20 مارس 2017 وقع 240 حادث مرور، أي بفارق +02 ونسبة +0,84%¹. أما إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق تؤكد بأن "عدد حوادث المرور 40101 حادثا خلال السنة 2014، منها 17383 حادثا داخل المناطق الحضرية و 22718 حادثا في المناطق الريفية. وبالمقارنة مع حصيلة الفترة نفسها من السنة 2013 نلاحظ ما يلي:

-ارتفاعا في عدد الحوادث داخل المناطق الحضرية ب 20 حادثا، أي بنسبة 0.12%.

-انخفاضا في عدد الحوادث في المناطق الريفية ب 2765 حادثا، أي بنسبة -10.85%.

-انخفاضا في عدد الحوادث على المستوى الوطني ب 2745 حادثا، أي بنسبة -6.41%².

وتتضح الصورة أكثر من خلال الجدول التالي:

1 - <http://www.dgsn.dz>

2- وزارة العمل، مرجع سابق، ص 4.

جدول رقم (04): يبين عدد الحوادث خلال السنتين 2013 و 2014.

عدد الحوادث على المستوى الوطني	عدد الحوادث في المناطق الريفية	عدد الحوادث في المناطق الحضرية	عدد الحوادث / السنوات
42846	25483	17363	سنة 2013
40101	22718	17383	سنة 2014
2745-	2765-	20	الفارق
6.41-	10.85-	0.12	النسبة %

المصدر: وزارة العمل، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، إحصائيات حوادث المرور الجسمانية خلال السنة 2014، ص 4.

من خلال العرض السابق نرى بأن حوادث المرور في إرتفاع مستمر، حيث تم تسجيل إرتفاع في عدد الحوادث بين سنة 2013 و 2014 في المناطق الحضرية أي بفارق 20 أي بنسبة 0.12%، وهذا راجع إلى السرعة المفرطة وإلى إكتظاظ المناطق الحضرية بالمركبات وإلى نوعية الطرقات. وبالرغم من ذلك إلا أن السبب الرئيسي يرجع لقائد المركبة، لأن هذه الأخيرة هي آلة يمكن أن يتحكم فيها السائق كما يشاء. وفيما يتعلق بعدد الحوادث بالمناطق الحضرية نسجل إنخفاض بين سنتي 2013 و 2014 أي بنسبة -10.85 % وهذا راجع ممكن إلى نقص المركبات بالمناطق الريفية.

4- الإصابات والوفيات بحوادث المرور في الجزائر:

يشهد العالم بصفة عامة والجزائر بصفة خاصة اليوم إرتفاع محسوس لحوادث المرور عكس ما كان في الماضي، وهذا الإرتفاع يشكل عبئا ثقيلا على الدول، يخلف خسائر بشرية ومادية وحتى إقتصادية تكلف خزينة الدولة أموالا طائلة. والمشكل الكبير نجده في الدول النامية، حيث تؤكد المنظمة العالمية للصحة أنه "يقع أكثر من 90 % من الوفيات الناجمة عن تصادمات الطرق في العالم في البلدان المنخفضة الدخل والبلدان المتوسطة الدخل، والتي يوجد فيها أقل من نصف المركبات الموجودة في العالم".¹ فإستنادا على إحصائيات المديرية العامة للأمن الوطني فإن حوادث المرور في المناطق الحضرية خلال الفترة الممتدة من 2011 إلى 2015 خلفت خسائر بشرية هائلة من جرحى وقتلى، تتفاوت من سنة لأخرى. وتتضح الصورة أكثر من خلال الجدول التالي:

جدول رقم (05): يبين عدد حوادث المرور حسب السنوات في المناطق الحضرية.

السنوات	2011	2012	2013	2014	2015
عدد الضحايا	21425	20266	20462	20717	19337
عدد الجرحى	767	710	792	828	809
عدد القتلى					

المصدر: إحصائيات مأخوذة من المديرية العامة للأمن الوطني من موقع: <http://www.dgsn.dz> بتصرف

يوضح الجدول السابق بأن حوادث المرور خلفت عدد كبير من الخسائر البشرية في كل السنوات، تارة يرتفع عدد الجرحى والقتلى وتارة ينخفض، ولكن على العموم نبقى نسجل عدد مرتفع من الإصابات والوفيات الناتجة عن هذه الحوادث، مما ينتج عن ذلك مشاكل عديدة على مستوى التكفل بهذه الفئات الإجتماعية خاصة المعاقين حركيا. وهذا ما تؤكد المنظمة العالمية للصحة، حيث "أنه إعتراف بالعبء الثقيل الذي تلقىه إصابات حوادث الطرق على الإقتصاديات

1- منظمة الصحة العالمية، مرجع سابق، ص 2.

الوطنية والأسر، ما يجعلها تتماشى مع الخطتين الأوسع نطاقا المرتبطتين بالتنمية والبيئة والتتين تتناولهما أهداف التنمية المستدامة".¹ وفي نفس السياق سجل المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق " 65263 جريحا خلال السنة 2014، منها 20717 جريحا داخل المناطق الحضرية و 44546 جريحا في المناطق الريفية. وبالمقارنة مع حصيلة الفترة نفسها من السنة 2013 نلاحظ ما يلي:

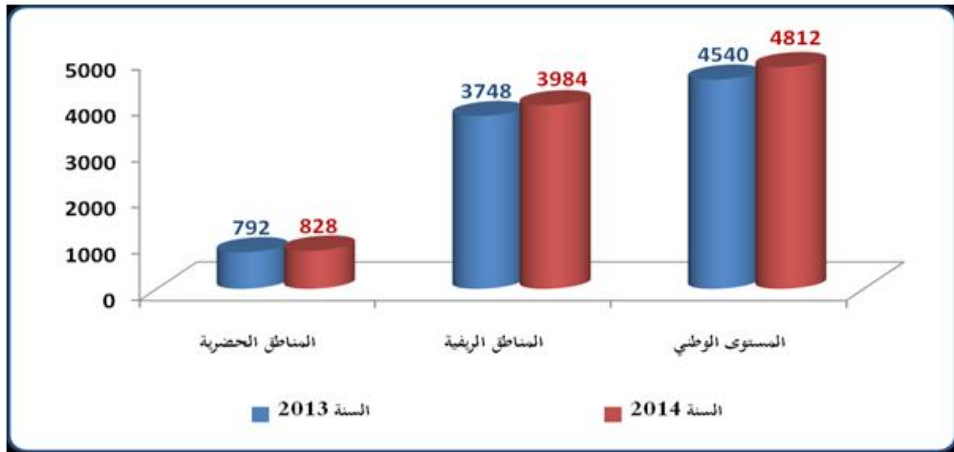
-ارتفاعا في عدد الجرحى داخل المناطق الحضرية ب 255 جريحا، أي بنسبة 1.25%.

-انخفاضا في عدد الجرحى في المناطق الريفية ب 4574 جريحا، أي بنسبة - 9.31%

- انخفاضا في عدد الجرحى على المستوى الوطني ب 4319 جريحا، أي بنسبة -6.21%².

أما بالنسبة لعدد الوفيات بحوادث المرور في الجزائر سنة 2013 و 2014 فنجد إرتفاع من سنة 2013 إلى 2014 سواء في المناطق الحضرية أو الريفية وحتى على المستوى الوطني. والشكل البياني المقدم من طرف المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق يوضح ذلك:

الشكل رقم (01): أعمدة بيانية لمقارنة عدد القتلى خلال السنتين 2013 و 2014.



المصدر: وزارة العمل، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، إحصائيات حوادث المرور الجسدية خلال السنة 2014، ص 2.

لقد أكد المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق أنه "بلغ عدد قتلى حوادث المرور خلال السنة 2014: 4812 قتيلا، منها 828 قتيلا داخل المناطق الحضرية و 3984 قتيلا في المناطق الريفية . وبمقارنة هذه الحصيلة مع حصيلة الفترة نفسها من السنة 2013 نلاحظ ما يلي:

-ارتفاعا في عدد القتلى داخل المناطق الحضرية ب 36 قتيلا، أي بنسبة 4.55%.

-ارتفاعا في عدد القتلى في المناطق الريفية ب 236 قتيلا، أي بنسبة 6.30%

-ارتفاعا في عدد القتلى على المستوى الوطني ب 272 قتيلا، أي بنسبة 5.99%³.

وتؤكد الإحصائيات الأخيرة المقدمة من طرف المديرية العامة للأمن الوطني بأن شهر مارس لسنة 2017 سجل عدد مرتفع من المخلفات البشرية لحوادث المرور في المناطق الحضرية من الفترة 07 مارس إلى 13 مارس والفترة من 14 مارس إلى 20 مارس من سنة 2017. ويتضح ذلك من خلال الجدول التالي:

1- منظمة الصحة العالمية، التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق 2015، موجز، جنيف، 2015، ص 1.

2- وزارة العمل، مرجع سابق، ص 3.

3- نفس المرجع، ص 2.

جدول رقم (06): مقارنة لحوادث المرور الجسمانية المسجلة خلال الفترات الممتدة من 07 إلى 2017/03/13 ومن 14 إلى 2017/ 03/20 في المناطق الحضرية.

التعيين	من 07 إلى 2017/03/13	من 14 إلى 2017/03/20	الفارق	النسبة
عدد الجرحى	282	272	10-	3,54-%
عدد القتلى	06	10	04+	66,66-%

المصدر: إحصائيات مأخوذة من المديرية العامة للأمن الوطني من موقع: <http://www.dgsn.dz>

تؤكد إحصائيات المنظمة العالمية للصحة أنه تصف من يلقون حتفهم من جراء تصادمات الطرق هم تقريبا (46%) من المشاة أو راكبي الدراجات أو راكبي المركبات (...). وهذه النسبة أعلى أيضا في البلدان ذات الإقتصاديات الأفقر. وفي بعض البلدان المنخفضة الدخل والبلدان المتوسطة الدخل يقع ما يصل إلى 80% من الوفيات الناجمة من تصادمات الطرق بين مستخدمي الطرق المعرضين للمخاطر¹. والجزائر من بين هذه الدول التي تعرف وفيات مرتفعة بسبب حوادث المرور أغلبهم شباب.

5- الخصائص الديموغرافية للضحايا والسائقين المتورطين في وقوع حوادث المرور في الجزائر:

ترى المنظمة العالمية للصحة أن حوادث المرور تشكل السبب الرئيسي للوفيات في العالم والسبب الأساسي للوفاة من تتراوح أعمارهم بين 15-29 سنة²، حيث بين المركز الوطني للوقاية عبر الطرق أن الشباب هم الأكثر تسببا في حوادث المرور. إذ أثبت المركز أن السائقين المتورطين في حوادث المرور خلال سنة 2014 هم الشباب في الفئة العمرية 30-39 سنة سواء على المستوى الوطني أو في المناطق الحضرية أو حتى في المناطق الريفية، وهذا مقارنة بفئات السن أكثر من 59 سنة. ويرجع هذا إلى السرعة المفرطة عند الشباب وإلى بعض السلوكات غير الوقائية عند استخدام الطريق. ويتضح هذا كله من خلال الجدول التالي:

جدول رقم (07): توزيع السواق المتورطين في وقوع الحوادث حسب السن خلال السنة 2014.

عدد الحوادث	عدد الحوادث على المستوى الحضري		عدد الحوادث على المستوى الريفي		عدد الحوادث على المستوى الوطني	
	النسبة %	العدد	النسبة %	العدد	النسبة %	العدد
أقل من 18 سنة	4.26	741	1.18	269	2.52	1010
18-24 سنة	20.85	3624	15.42	3503	17.77	7127
25-29 سنة	19.98	3473	18.35	4168	19.05	7641
30-39 سنة	25.14	4371	28.87	6558	27.25	10929
40-49 سنة	15.40	2677	17.03	3868	16.32	6545
50-59 سنة	8.99	1562	10.73	2439	9.98	4001
أكثر من 59 سنة	5.38	935	5.83	1325	5.64	2260
غير معروف	-	-	2.59	588	1.41	588
المجموع	100	17383	100	22718	100	40101

المصدر: وزارة العمل، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، إحصائيات حوادث المرور الجسمانية خلال السنة 2014، ص 12.

1- منظمة الصحة العالمية، التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق، مرجع سابق، ص 3.

2- منظمة الصحة العالمية، التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق 2015، مرجع سابق، ص 1.

من خلال الجدول السابق نرى بأن المسبب الرئيسي لحوادث المرور هو العنصر البشري المتمثل في قائدي المركبات وهم من الفئات العمرية الشابة التي تتراوح أعمارهم ما بين الفئة العمرية 30-39 سنة مقارنة بالفئات العمرية الشابة الأخرى ومقارنة بفئة كبار السن الذين تتخفف نسبة تسببهم في حوادث المرور سواء على المستوى الوطني أو في المناطق الحضرية أو الريفية. فإرتفاع عدد حوادث المرور أكثر عند فئة الشباب يرجع بالدرجة الأولى إلى مميزات هذه المرحلة. فالشباب غالبا ما يتميزون باللامبالاة، يسوقون بتهور وبالسرع المفرطة، غير واعين بمخاطر الطريق. أما بالنسبة لإنخفاض نسبة تورط المسنين في حوادث المرور، فهذا يرجع إلى نوعية تكوينهم في مجال السياقة وإلى إتباعهم الطرق الوقائية عند إستخدام الطريق.

وفيما يتعلق بالخصائص الديموغرافية لضحايا حوادث المرور فنجد أن الذكور أكثر تعرضا للإصابات بحوادث المرور مقارنة بالإناث. أما بالنسبة للسن فنجد أن الشباب هو الأكثر ضحايا لحوادث المرور، أكثر تعرضا للإصابات مقارنة بفئة الأطفال وكبار السن. وتتضح الحقائق أكثر من خلال الجدول التالي:

جدول رقم (08): توزيع عدد الجرحى حسب السن والجنس خلال السنة 2014.

الفئة العمرية	الذكور		الإناث		المجموع	
	العدد	النسبة %	العدد	النسبة %	العدد	النسبة %
أقل من 5 سنوات	1908	3.66	974	7.38	2882	4.42
5-9 سنوات	2533	4.87	1412	10.70	3945	6.04
10-14 سنة	1874	3.60	862	6.54	2736	4.19
المجموع 1	6315	12.13	3248	24.62	9563	14.65
15-19 سنة	4326	8.31	987	7.48	5313	8.14
20-24 سنة	8748	16.80	1350	10.23	10098	15.47
25-29 سنة	8323	15.98	1269	9.62	9592	14.70
30-34 سنة	6410	12.31	1185	8.98	7595	11.64
35-39 سنة	4319	8.29	863	6.54	5182	7.94
المجموع 2	32126	61.69	5654	42.85	37780	57.89
40-44 سنة	3284	6.31	714	5.41	3998	6.13
45-49 سنة	2890	5.55	827	6.27	3717	5.69
أكبر من 50 سنة	7454	14.32	2751	20.85	10205	15.64
المجموع 3	13628	26.18	4292	32.53	17920	27.46
المجموع الكلي	52069	100	13194	100	65263	100

المصدر: وزارة العمل، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، إحصائيات حوادث المرور الجسدية خلال السنة 2014، ص 15.

أما بالنسبة لعدد القتلى، فنجد أن ضحايا حوادث المرور سنة 2014 خلفت وفيات بالنسبة للذكور والإناث، وتتفاوت النسبة بين الفئات العمرية. إذ تم تسجيل إرتفاعا في عدد الوفيات عند فئة الذكور مقارنة بالإناث. كما أن النسبة ترتفع عند فئة الشباب مقارنة بفئة الأطفال والمسنين. وهذا يرجع إلى عدة عوامل منها عدم إحترام الإجراءات الوقائية اللازمة من طرف الشباب ومن طرف الجنس الذكوري. وأيضاً إستعمال السرعة المفرطة عند هذه الفئات العمرية الشابة. ولهذا السبب لا بد من تكثيف برامج التوعية المرورية للتقليل والحد من حوادث المرور. ويمكن توضيح الرؤية أكثر من خلال الجدول التالي:

جدول رقم (09): توزيع عدد القتلى حسب السن والجنس خلال السنة 2014.

الفئة العمرية	الذكور		الإناث		المجموع	
	العدد	النسبة %	العدد	النسبة %	العدد	النسبة %
أقل من 5 سنوات	254	6.37	141	17.07	395	8.21
5-9 سنوات	145	3.64	67	8.11	212	4.41
10-14 سنة	98	2.46	24	2.91	122	2.53
المجموع 1	497	12.47	232	28.09	729	15.15
15-19 سنة	217	5.44	33	3.99	250	5.20
20-24 سنة	513	12.87	54	6.54	567	11.78
25-29 سنة	577	14.47	51	6.17	628	13.05
30-34 سنة	463	11.62	54	6.54	517	10.74
35-39 سنة	330	8.28	30	3.63	360	7.48
المجموع 2	2100	52.68	222	26.87	2322	48.25
40-44 سنة	281	7.05	35	4.24	316	6.57
45-49 سنة	263	6.60	64	7.75	327	6.80
أكبر من 50 سنة	845	21.20	273	33.05	1118	23.23
المجموع 3	1389	34.85	372	45.04	1761	36.60
المجموع الكلي	3986	100	826	100	4812	100

المصدر: وزارة العمل، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، إحصائيات حوادث المرور الجسمانية خلال السنة 2014، ص 14.

ما يمكن توضيحه من خلال ما سبق هو أن ضحايا حوادث المرور من سائقين ومرافقيهم ومستعملي الطريق هم من الفئات الشابة ومن الجنس الذكري، هذا ما يدق ناقوس الخطر، ويؤثر على البنية السكانية للمجتمع وحتى على البنية الاقتصادية. إذ أن ارتفاع عدد الإعاقات عند الشباب وخاصة عند الذكور سوف يؤثر على اليد العاملة ويكلف الدولة أموالا طائلة من أجل التكفل بهذه الفئة تكفلا صحيا، إجتماعيا وغيرها من الرعاية. لهذا السبب لا بد من تكثيف الجهود لوضع إستراتيجيات وقائية للتقليل من حوادث المرور التي أصبحت تهدد كيان المجتمع.

6-آليات وسبل الوقاية من حوادث المرور في الجزائر:

إن الإرتفاع المحسوس لحوادث المرور في الجزائر جعل المختصين في هذا الشأن يكتفون بجهودهم للتقليل من حوادث المرور، وذلك من خلال نشر التربية المرورية وسن قوانين ردية لمعاقبة المخالفين لقانون المرور. وفي هذا الصدد فإن المنظمة العالمية للصحة من خلال تقاريرها حول حالة السلامة على الطرق خاصة تقرير 2015 فقد تطرقت إلى مسألة التنمية المستدامة التي تهدف إلى خفض عدد الوفيات بحوادث المرور، إذ تؤكد أنه تشمل أهداف التنمية المستدامة غاية تقضي بخفض عدد الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث الطرق إلى النصف بحلول عام 2020¹. وتحقيق هذا الهدف لا يتم إلا عن طريق إتباع عدة سبل وقائية منها نشر التربية المرورية وأيضا من خلال سن القوانين والتشريعات في مجال المرور.

6-1- دور التربية المرورية في تنمية الوعي المروري لدى مستعملي الطريق في الجزائر:

تعتبر التربية المرورية أسلوب تعليمي يزود أفراد المجتمع السائقين والمشاة بالخبرات والمعلومات اللازمة الخاصة بالسياقة وبكل ما يتعلق بالمسائل المرورية بشكل عام، وهذا من أجل تنمية مهاراتهم وتزويدهم بالتقافة المرورية والتأثير في إتجاهاتهم وممارساتهم المرورية اللائقة، حيث يكون هذا التأثير إيجابيا، أي الهدف من التربية

1- منظمة الصحة العالمية، التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق 2015، مرجع سابق، ص 1.

المرورية تغيير السلوكات غير المرورية وتعزيز الآداب العامة والقواعد المرورية لدى السائقين والمشاة، تلقين الأفراد الإرشادات المرورية وكيفية استخدام الطريق بالشكل الصحيح. بمعنى أنها عملية تعليمية تهدف إلى ترجمة المعلومات المرورية التي يتلقاها الفرد من مؤسسات التربية المرورية إلى أنماط سلوكية صحيحة أثناء ممارسته لفن السياقة. ومن أهم مؤسسات نشر التربية المرورية نجد ما يلي:

- **الأسرة:** الأسرة هي مؤسسة من مؤسسات التنشئة الإجتماعية دورها تنشئة الفرد تنشئة سليمة تقوم بتقديم التربية المرورية بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، هذه العملية هي جزء من مهامها، حيث تلقن الأسرة أطفالها القواعد الأساسية عند استخدام الطريق، تقديم لهم توجيهات عند عبور الطريق والتقيد بالحيطه والحدز. كما يمكن لأعضاء الأسرة السائقين أن يلقنوا المترشح المقبل على السياقة بعض المبادئ الأساسية في هذا المجال. فالتربية المرورية في الأسرة لا تقتصر فقط على الأطفال، بل تشمل أيضا الكبار.

- **المدرسة:** المدرسة هي ثاني مؤسسة من مؤسسات التنشئة الإجتماعية تسعى إلى نشر التربية المرورية من خلال المناهج الدراسية، من خلال تلقين التلاميذ مفاهيم وقواعد المرور وكيفية التعامل مع الناس والمركبات في الطريق. والهدف الأساسي من ذلك هو تنمية الوعي المروري لديهم.

- **مدارس تعليم السياقة:** هي الأخرى مؤسسة من مؤسسات نشر التربية المرورية، تسعى إلى تزويد المترشحين المقبلين على الحصول على رخصة السياقة والذين بلغوا السن القانوني من الجنسين القواعد النظرية والتطبيقية لممارسة فن السياقة سواء بالنسبة لقيادة المركبات الثقيلة أو الخفيفة. ولكن الحديث عن مدارس السياقة في الجزائر قليل عنها الكثير والكثير نظرا لنوعية التكوين، وهذا بالرغم من القوانين التي تصدرها وزارة النقل في هذا المجال، حيث أننا لم نصل لحد الآن إلى المستوى العالي في مجال تكوين المترشحين لتعليم السياقة.

- **وسائل الإعلام:** تلعب وسائل الإعلام دورا كبيرا في نشر التربية المرورية من خلال الحملات التوعوية والتحسيسية التي تقوم بها في مؤسساتها الإعلامية، مثلا في التلفزيون الجزائري نجد حصص في هذا المجال نذكر على سبيل المثال حصة طريق السلامة التي يشرف عليها السيد "محمد العزوني".

إلى جانب وسيلة التلفزيون نجد كل من المذياع والصحف هي أيضا تقوم بتنقيف المواطنين مروريا بطريقة مباشرة أو غير مباشرة. وبالرغم من هذا كله إلى أن الجزائر تبقى تشهد حوادث مرور تخلف جرحى وقتلى يوميا.

- **المؤسسات الأمنية (الأمن والدرك الوطني المكلفين بالوقاية عبر الطرقات):** يلعب رجال الأمن عدة أدوار لتوعية المواطنين في مجال المرور من خلال برامج التوعية التي يقومون بها وحتى من خلال الإجراءات الردعية للمخالفين لقوانين المرور. فمن خلال هذه العقوبات رجال الأمن يحاولون غرس ثقافة مرورية لدى الأفراد وإقناعهم بتغيير سلوكياتهم. ويمكن القول أن قانون المرور خاصة إذا كان جديدا فهو حرص على تقليص جرائم الطرقات وغرس لتقافة تطبيق القانون. وفي المجال الوقائي فإن الشرطة تقوم بدور وقائي من خلال عمليات التحسيس في الطرقات وحتى في المؤسسات التربوية، ويظهر ذلك من خلال نشاطاتها، حيث أن الجدول التالي يوضح ذلك:

جدول رقم (10): يوضح نشاطات الشرطة في المجال الوقائي خلال السنوات في المناطق الحضرية.

التعيين	سنة 2011	سنة 2012	الفارق
دروس نظرية بمؤسسات التربية والتعليم	1066	1301	235+
تقديم دروس تطبيقية بحضائر التربية المرورية	876	1549	673+
النشاط التوعوي وتحسيسي اتجاه مستعملي الطريق	70616	141727	71111+

المصدر: إحصائيات مأخوذة من المديرية العامة للأمن الوطني من موقع: <http://www.dgsn.dz> بتصرف

من خلال معطيات الجدول نلاحظ بأن رجال الشرطة يقومون بدور فعال في مجال الوقاية من حوادث المرور، ويظهر ذلك من خلال النشاطات الميدانية في مجال التربية المرورية والوقاية من حوادث المرور، إذ أنهم يقومون بخرجات ميدانية إلى المدارس لتلقين التلاميذ تربية مرورية من خلال الدروس النظرية المرتبطة بالمرور، وكما هو معروف فإنه من الواجب تلقين الطفل المبادئ الأساسية في المجال المروري، أي تزويده بالثقافة المرورية التي هي ليست مجرد معلومات مرتبطة بالسير فقط وإنما هي ممارسات مرورية يجب أن يتحلى بها الطفل الجزائري، لأن الضحية الأولى هم الأطفال، فغالبا ما نسمع بوفاة طفل نتيجة حادث مرور، لذا لا بد من تكثيف التربية المرورية لدى تلاميذ المدارس، وهذا يتطلب تظافر الجهود، خاصة إدراج بعض الدروس المرتبطة بالتربية المرورية في المناهج الدراسية.

6-2- القوانين الردعية ودورها في التقليل من حوادث المرور في الجزائر: بالرغم من النشاطات التوعوية والتحسيسية التي تقوم بها المؤسسات الأمنية من الشرطة والدرك الوطني التي تسعى إلى توعية السائقين بمخاطر السرعة المفرطة، وتنمية الوعي المروري لديهم إلى جانب القوانين الصارمة المسننة في مجال المرور، والعقوبات والجنح، والمخالفات وسحب مستمر لرخص السياقة... إلخ إلا أن الجزائر تسجل يوميا ضحايا جرحى وقتلى نتيجة حوادث المرور. ويظهر ذلك من خلال الجدول التالي:

جدول رقم (11): يوضح النشاطات الميدانية المسجلة خلال السنوات في المناطق الحضرية.

السنوات				التعيين
2014	2013	2012	2011	
59234	62919	60122	45969	جنح المرور
16798	17000	17184	13061	مخالفات التنسيق
20755	15723	18973	12291	الوضع في الحظيرة
47131	61358	56388	35198	التوقيف
704061	775511	656753	387977	المخالفات الجزافية
159648	170419	135414	78105	سحب رخص السياقة

المصدر: إحصائيات مأخوذة من المديرية العامة للأمن الوطني من موقع: <http://www.dgsn.dz> بتصرف.

نلاحظ من خلال الجدول أن قانون المرور في الجزائر يمكن أن تكون له فعالية في مجال التقليل من حوادث المرور إذ تم تطبيقه بكل صرامة، حيث أن معطيات الجدول تؤكد أن جنح المرور، مخالفات التنسيق، المخالفات الجزافية، سحب رخص السياقة كلها عقوبات إرتفعت من سنة 2011 إلى غاية 2013 لتعرف إنخفاض نوعا ما في سنة 2014. وهذا راجع ممكن إلى الصرامة في تطبيق قانون المرور خاصة إذا كان قانونا جديدا.

وفي هذا الصدد فإن الدراسات الميدانية في المجال الأكاديمي أثبتت بأن المواطن الجزائري لا يحترم قانون المرور، ويتظاهر باحترامه في حالة وجود شرطي المرور، حيث أثبتت دراسة الدكتور "بوظريفة حمو وآخرون" سنة 1991 بعنوان "فعالية قانون المرور الجديد في الجزائر" أن 56% من السائقين المستجوبين يعتقدون بأن عدم إحترام قانون المرور أصبح عادة طبيعية مقبولة لدى أغلبية الناس، وأن 57.76% منهم يرون أن الناس يميلون إلى عدم إحترام إشارات المرور إذا كانت غير موضوعة وفي غير محلها. في حين وجد بأن 60.95% منهم يحترمون إشارات المرور دائما عندما يتوقعون وجود شرطي في الطريق و 15.75% غالبا ما يفعلون ذلك بينما 4.76% نادرا ما يقومون بذلك و 8.57% لا يفعلون ذلك أبدا.

كما توصلت نفس الدراسة إلى أن 73.81 % من أفراد العينة يوافقون على ضرورة تشديد العقوبات على السائقين للمحافظة على إحترام قوانين المرور. ويرى 70.91 % من المستجوبين بأن ظاهرة عدم إحترام قوانين المرور بالجزائر قد أصبحت عادة متقبلة إجتماعيا، ويعتقد 46.9 % منهم بأنها أصبحت بمثابة تقليد، في حين يرى 62.28 % بأن عدم إحترام قوانين المرور يرجع لنقص المتابعة القانونية¹. وهذا إن دل على شيء فإنما يدل على أن الفرد الجزائري لا يحترم قانون المرور، ليس بسبب نقص المعلومات المرورية وإنما بسبب عدم تطبيقه لهذه المعلومات على أرض الواقع بشكل صحيح والنّي نتّرجم على شكل ممارسات وعادات مرورية صحيحة، فالمشكل يكمن في سلوكات، إتجاهات وعادات مستعملي الطريق غير المقبولة إجتماعيا.

خاتمة:

إن التحضر والإكتظاظ السكاني في الجزائر أدى بدوره إلى خلق مشكلات مرورية أثرت على عملية السير، وأدت إلى إرتفاع نسبة حوادث المرور التي أثرت على الفرد والمجتمع، خلفت ومازالت تخلف خسائر بشرية ومادية، عدد كبير من المعاقين ونسبة مرتفعة من الوفيات، حيث أن التحكم في هذه الظاهرة من المسائل البالغة الأهمية التي تحتاج إلى تكثيف الجهود على كل المستويات خاصة فيما يتعلق بالصرامة في تطبيق قانون المرور. إذ أن الدراسات الميدانية في هذا الشأن توضح بأن البعض من أفراد المجتمع الجزائري لا يحترمون قانون المرور، أصبحت هذه الظاهرة عادة شائعة، يتم إحترام قانون المرور في حالة واحدة وهي عند التنبؤ بوجود شرطي في الطريق، لهذا لا بد من تغيير هذه العادات المرورية السيئة التي أصبحت تهدد المجتمع الجزائري، وهذا التغيير لا يأتي بين عشية وضحاها بل بفضل التربية المرورية أي التنقيف المروري والذي يفترض أن يبدأ منذ الصغر، فعلى مؤسسات نشر التربية المرورية تسطير برامج توعوية في هذا المجال من أجل التقليل من حوادث المرور.

قائمة المراجع:

الكتب:

1- شربل علام وآخرون، السلامة المرورية في لبنان، تطوير قانون السير الإستفادة من التجارب الدولية، شمالي آند شمالي، لبنان، ب س.

المجلات:

1- بوظريفة حمو، تير رضا وآخرون، "فعالية قانون المرور الجديد في الجزائر، دراسة ميدانية على عينة من السائقين"، الوقاية والأرغوميا، دار الملكية للطباعة والنشر والتوزيع والإعلام، الجزائر، العدد 01، 2007.

2- ف.ل، "قانون المرور الجديد حرص على تقليص جرائم الطرقات وغرس لثقافة تطبيق القانون"، الشرطة، وحدة الطباعة، الروبية، العدد 78، أكتوبر 2005.

التقارير والمنشورات:

1- منظمة الصحة العالمية، التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق، موجز، 2009.

2- منظمة الصحة العالمية، التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق 2015، موجز، جنيف، 2015.

3- وزارة العمل، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، إحصائيات حوادث المرور الجسمانية خلال السنة 2014.

المواقع الإلكترونية:

1- <http://www.dgsn.dz>

1- بوظريفة حمو، تير رضا وآخرون، "فعالية قانون المرور الجديد في الجزائر، دراسة ميدانية على عينة من السائقين"، الوقاية والأرغوميا، دار الملكية للطباعة والنشر والتوزيع والإعلام، الجزائر، العدد 01، 2007، ص 10.