

واقع حوادث المرور في الجزائر - دراسة مقارنة بين الجزائر والدول المتقدمة -
The reality of traffic accidents in Algeria - A comparative study between Algeria and the developed countries -

د. أحمد درديش / عبد المنعم شريط، جامعة البليدة-2، الجزائر.

تاريخ التسليم: (2016/11/20)، تاريخ القبول: (2017/06/02)

le résumé:

ملخص:

This study aims to determine the size of traffic accidents and their seriousness index in Algeria, and to disclose the reasons of their occurrence in order to take the necessary preventive measures to reduce the aggravation, and to consider as well the position of Algeria between the developed countries in the field of traffic safety.

The findings of this study, therefore that the number of traffic accidents in Algeria continues to increase, and the human factor is the main culprit in its occurrence. Obtained indicators showed the seriousness of incidents committed, and these indicators exceeded those recorded in some developed countries.

Key words: driver, traffic accident, prevention.

تهدف هذه الدراسة إلى معرفة حجم حوادث المرور في الجزائر، والكشف عن أسباب حدوثها قصد اتخاذ الإجراءات الوقائية اللازمة للحد من تفاقمها، وكذا معرفة موقع الجزائر بين الدول المتقدمة.

ومن النتائج التي توصلت إليها هذه الدراسة، هو أن عدد حوادث المرور في الجزائر في تزايد مستمر، ويعتبر العامل البشري هو المتسبب الرئيسي في حدوثها. وبينت المؤشرات المحصل عليها خطورة الحوادث المرتكبة، وفاقته هذه المؤشرات تلك المسجلة في بعض البلدان المتقدمة.

الكلمات المفتاحية: سائق، حادث مرور، وقاية.

مقدمة:

تعتبر حوادث المرور من أخطر المشاكل الأمنية الاجتماعية التي تعاني منها غالبية الدول في عصرنا الحديث دون استثناء، سواء النامية أو المتقدمة منها، ويرجع ذلك إلى الاهتمام الكبير الذي حظيت به المركبات في السنوات الأخيرة، مما أدى إلى تضاعف أعدادها. فرغم أنها تعتبر وسيلة نقل وترفيه يستفيد منها الجميع، إلا أنها تحولت مع ذلك إلى خطر لما تخلقه من خسائر بشرية واقتصادية نتيجة سوء استعمالها، والتي مست مختلف فئات المجتمع باختلاف أعمارهم وأجناسهم، ومستوياتهم الثقافية والاجتماعية والمهنية.

وتتضح هذه المشكلة بشكل حاد وملحوس في البلدان النامية، حيث تؤكد كل من منظمة الصحة العالمية والبنك الدولي على أن حوادث المرور هي ثاني الأسباب الرئيسية للوفيات بين سكان العالم، خاصة بين المرحلة العمرية من 5 سنوات إلى 29 سنة، كما أنها السبب الرئيسي الثالث للوفيات بين سكان العالم في المرحلة العمرية من 30 سنة إلى 44 سنة. وتقتل حوادث المرور أكثر من 1,2 مليون شخص سنويا أي بمعدل 3300 قتيل كل يوم، أي قتيل كل ثلاثين ثانية، وتؤدي إلى إصابة وإعاقة ما بين 20 و 50 مليون نسمة على مستوى العالم. وقدرت تكلفة الإصابات الناجمة عن حوادث المرور في البلدان النامية حوالي 65 مليار دولار سنويا، وهذا المبلغ يفوق ما تحصل عليه هذه البلدان من معونات مالية (www.emro.who.int/press-Releases/2004). وهي بذلك تمثل واحدة من أهم معوقات عملية التنمية في الدول النامية، حيث تكمن خطورة الحوادث المرورية فيما تتركه على الفرد والمجتمع من آثار عدة، منها الاقتصادية والاجتماعية والنفسية.

تعاني الدول العربية كباقي الدول الأخرى في العالم من ظاهرة زيادة حدة ظاهرة حوادث المرور يوما بعد يوم، وتحمل اقتصادياتها نتائجها المادية والمعنوية التي تتمثل في الإصابات، الوفيات، إتلاف المركبات، الأمراض النفسية والاجتماعية. ولهذه الدواعي حذرت منظمة الصحة العالمية من أن استمرار الوضع الحالي في المنطقة العربية سيؤدي إلى زيادة عدد الوفيات والإصابات بسبب حوادث المرور. أما في الجزائر فلقد ظهر نوع من الوعي على المستويات الرسمية وغير الرسمية لمجابهة خطر نتائج ظاهرة حوادث المرور، ساهم في الإسراع بإجراء إصلاحات في القوانين التي تمس السير عبر الطرقات، وكذلك اتخاذ التدابير الوقائية في مجال السلامة المرورية. على ضوء ما تقدم نقوم بطرح التساؤلات الآتية:

ما هي اتجاهات ومستويات حوادث المرور في الجزائر؟ ما هو موقع الجزائر في مجال حوادث المرور بين الدول المتقدمة؟ وما هي الإجراءات الوقائية المتخذة للحد من تفاقم هذه الظاهرة؟

2- أهداف الدراسة:

تهدف هذه الدراسة إلى تحقيق ما يلي:

- معرفة حجم حوادث المرور ومؤشرات خطورتها في الجزائر؛
- الكشف عن أسباب حوادث المرور في الجزائر؛
- معرفة موقع الجزائر بين الدول المتقدمة في مجال حوادث المرور؛
- عرض الإجراءات الوقائية المتخذة للحد من تفاقم ظاهرة حوادث المرور.

3- منهج الدراسة:

اقتضت طبيعة هذه الدراسة استخدام المنهج الوصفي التحليلي حيث تم جمع البيانات من مختلف المصادر المتاحة وتم تصنيفها بالكيفية التي تسمح بتفسيرها ومعرفة دلائلها من أجل اتخاذ التدابير الوقائية الناجعة. كما تدخل هذه الدراسة ضمن الدراسات السببية من خلال عرض لأهم العوامل المسببة لحوادث السيارات في الجزائر للوصول إلى الإستراتيجية المناسبة التي اقترحتها الدراسة للحد من النتائج السلبية لهذه الظاهرة. وإذا كان المنهج الإحصائي قاسما مشتركا لمنهج البحث المختلفة، فاستخدمت هذه الدراسة تحليل البيانات في ثانيا عرض الظاهرة، حتى يمكن الوثوق فيما وصل إليه هذا البحث من نتائج.

4- مصدر المعطيات:

تم الاعتماد في هذه الدراسة على المعطيات السنوية، الفصلية والشهرية التي يقدمها المركز الوطني لحماية أمن الطرقات، وهي بيانات شاملة لكل القطر الوطني تعطي صورة عامة لحوادث المرور على المستوى الوطني وهي أول هيئة تقنية في مجال السلامة المرورية في الجزائر.

5- أهمية الدراسة:

ترتكز أهمية هذه الدراسة في محاولة الكشف عن ظاهرة خطيرة في بلادنا وهي حوادث المرور، ولفت النظر لخطورتها التي تزداد من يوم لآخر. وتعد هذه الظاهرة من الظواهر الاجتماعية السلبية التي تحاول كل دول العالم مكافحتها والوقاية منها عبر مختلف الطرق ووسائل الإعلام من خلال تقديم برامج لتثقيف وتوعية المواطنين لإدراك خطورة الظاهرة حتى تكون عملية الوقاية سهلة ومشتركة بين الجميع.

6- تحديد المفاهيم العامة:

عرف قاموس "المورد" الحادث المروري بأنه "مصادفة" أو "حادث مفاجئ"، وعرفه قاموس "ويبسترز" الإنجليزي بأنه أي حدوث عرضي أو غير متوقع، وهذا يعني عدم القدرة على التصدي لهذا الحادث وإيجاد حل له لأن المفاجأة أمر لا يمكن تلافيه.

وعرفه البعض بأنه حدث اعتراضي يحدث بدون تخطيط مسبق من قبل سيارة (مركبة) واحدة أو أكثر مع سيارات (مركبات) أخرى أو منشأة أو حيوانات أو أجسام على طريق عام أو خاص. وعادة ما ينتج عن الحادث المروري تلفيات تتفاوت من طفيفة بالملكات والمركبات إلى جسيمة تؤدي إلى الوفاة أو الإعاقة المستديمة (العسيري، وآخرون، 2009، ص.4).

ويرى البعض الآخر بأن حوادث المرور هي التي ينجم عنها الكثير من الإصابات والوفيات للأفراد، وتلف للممتلكات العامة والخاصة، وأن هذه الحوادث هي أحد أبعاد المشكلة المرورية، التي هي مجموعة من التصرفات والسلوكيات الشاذة من بعض أفراد المجتمع، والتي لا يقرها المجتمع، ويعمل على التخلص من هذه السلوكيات (حسن صالح، وآخرون، 2002).

وهناك من عرفه بأنه "كل ما يحدث للمركبة أو فيها أثناء سيرها بسبب توافر ظروف معينة، ودون توقع أو تدبير سابق من أي طرف من الأطراف المشاركة في الحادث، وينتج عنه إزهاق للأرواح أو خسارة في الممتلكات أو إصابة في الأجسام" (بن محسن محمد الصبحي، 1998، ص.29). وعرفته هيئة الصحة العالمية بأنه "واقعة غير متعمدة، ينتج عنها إصابة ظاهرة" (طعيمة، 1990، ص.7).

وعليه، نعرف حوادث المرور بأنها كل ما يحدث جراء استخدام المركبة وينتج عنها إزهاق للأرواح، أو إصابات جسمية، أو خسائر في المعدات والممتلكات، وأن الأفراد يتورطون فيها دون توقع أو معرفة مسبق. فمن صفات الحوادث هو عدم التوقع والمفاجأة في وقوعها، مما يستوجب على الفرد الإحاطة الكاملة والوعي بالمخاطر التي تسببها له ولمعداته وللآخرين. ويتضمن تعريف الحادث المروري توفر العناصر الآتية: الخطأ، المركبة، الطريق العام والخسائر المادية أو البشرية أي الخسائر الناتجة عن وفيات وإصابات وتلف في الممتلكات العامة والخاصة.

- حادث المرور الجسماني: هو حادث السير الذي يخلف ضحية على الأقل سواء كان جريحا أو قتيلا ويستثنى من هذا التعريف كل الحوادث المادية التي لم تخلف إصابات. ونميز ثلاث أصناف من الحوادث الجسمانية وهي (Ministère des Transports, 1974, p.15):

الحادث المميت: هو كل حادث يسبب على الأقل قتيلا واحدا ولو بعد 30 يوما من وقوع الحادث.

الحادث الخطير: هو كل حادث يسبب على الأقل جريحا واحدا يستدعي دخوله المستشفى أو مصلحة طبية لمدة تفوق 24 ساعة.

الحادث الخفيف: هو كل حادث يخلف إصابات لا تستدعي دخول المستشفى أو المصلحة الطبية لمدة تفوق 24 ساعة. وعرفته اللجنة الاقتصادية الأوروبية بأنه كل اصطدام وقع في طريق عمومي، وكانت مركبة واحدة على الأقل متورطة فيه، وخلف على الأقل ضحية (Commission économique pour l'Europe, 1998, P.133).

- **الحادث المادي:** هو كل حادث يقع في الطريق العمومي وتكون مركبة واحدة على الأقل سببا فيه ويخلف خسائر مادية فقط دون خسائر بشرية (صوالحي، 2000، ص.11).

- **السائق:** هو كل من يقود مركبة أو دراجة عادية نارية، أو يقود حيوان كالجر أو الركوب في الطريق ويتحكم فعلا في ذلك.

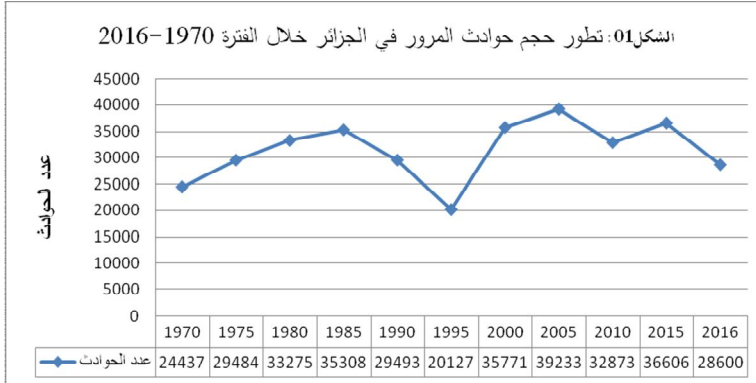
- **المركبة:** وهي كل ما أعد للسير على الطريق العام كالسيارات والجرارات والمقطورات وغيرها.

7- تطور حجم وحصيلة حوادث المرور في الجزائر

7-1- تطور حجم حوادث المرور

تحصّد حوادث المرور يوميا عشرات الأرواح حيث يسجل ما يقارب 4100 ضحية قتل سنويا و 50 ألف جريح حسب المركز الوطني للوقاية من حوادث المرور، في غياب الإنسانية والإحساس بالمسؤولية وغياب احترام القوانين مع تغيير الذهنيات والتعود على اللامبالاة وعدم الانضباط.

الشكل رقم1: يوضح تطور عدد حوادث المرور خلال الفترة 1970-2016.



المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على معطيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات يشير الشكل رقم1 إلى أن تطور حجم حوادث المرور خلال الفترة 1970-2016 مر بخمسة مراحل مختلفة وهي:

المرحلة الأولى (1970-1985): تميزت هذه المرحلة بالارتفاع المستمر في عدد حوادث المرور، حيث تم تسجيل 24437 حادثا سنة 1970 ثم ارتفع بشكل تدريجي ليصل إلى 35308 حادثا سنة

1985. في حين عرفت نسبة الزيادة تناقصا مستمرا خلال نفس الفترة فبعد أن كانت 3.94% خلال الفترة 1970-1975 انخفضت إلى 2.49% خلال الفترة 1975-1980 ثم إلى 2.32% خلال الفترة 1980-1985.

المرحلة الثانية (1986-1995): عرفت هذه المرحلة انخفاضا محسوسا في عدد حوادث المرور، فبعد أن كان 35308 حادثا سنة 1985 انخفض إلى 29493 حادثا سنة 1990 ثم إلى 20127 حادثا سنة 1995، وقدرت نسبة الانخفاض 3.52% خلال الفترة 1985-1990 و 7.08% خلال الفترة 1990-1995. ويمكننا تفسير ذلك بالظروف الأمنية التي كانت تعيشها البلاد آنذاك من جهة وتطبيق قانون المرور 09/87 المؤرخ في 10 فيفري والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها من جهة أخرى.

المرحلة الثالثة (1996-2005): تميزت هذه المرحلة بعودة ارتفاع عدد الحوادث من 20127 حادثا سنة 1995 إلى 35771 حادثا سنة 2000 ثم إلى 39233 حادثا سنة 2005. وقدرت نسبة الزيادة 12.25% خلال الفترة 1995-2000 و 2.1% خلال الفترة 2000-2005. ويمكن تفسير ذلك بالتحسن النسبي في الوضع الأمني للبلاد من جهة، وعدم ملائمة ما جاء به القانون 01/14 الصادر في أوت 2001، والذي جاء معدلا ومتمما لقانون 09/87 وهو خاص بالجانب الردعي، غير أنه لم يحقق الهدف المنشود منه وذلك لعدم توفر الصرامة اللازمة لإنجاح مختلف مواد هذا القانون، كما أن القانون 09/87 طبق لمدة 14 سنة مما جعله لا يتناسب والتطورات الحاصلة في مجال النقل من جهة أخرى.

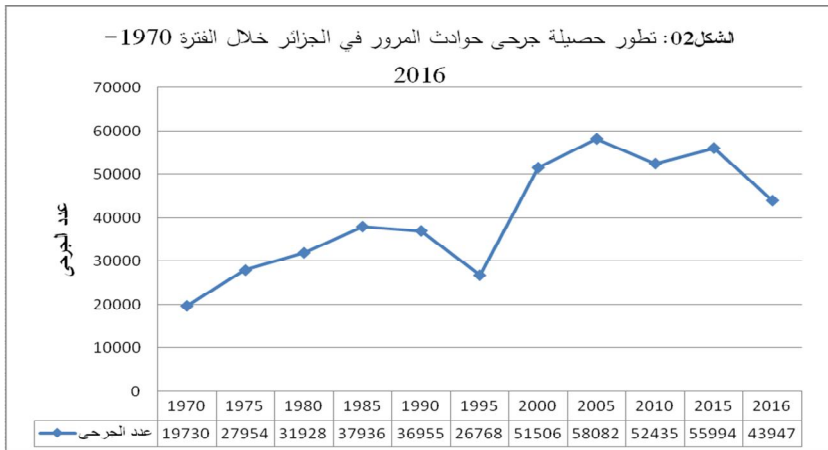
المرحلة الرابعة (2006-2010): تميزت هذه المرحلة بانخفاض عدد حوادث المرور من 39233 حادثا سنة 2005 إلى 32873 حادثا سنة 2010 أي بنسبة انخفاض 3%. وتزامنت هذه المرحلة بوضع قانون المرور 03/09 والذي هدف إلى تحسين وتنظيم أكبر لحركة المرور والذي ساهم بشكل كبير في التقليل من الحوادث خلال هذه الفترة.

المرحلة الخامسة (2011-2015): تميزت هذه المرحلة بعودة ارتفاع عدد الحوادث من 32837 حادثا سنة 2010 إلى 136606 حادثا سنة 2015، ويرجع هذا الارتفاع في عدد حوادث المرور إلى عدة عوامل وأهمها ارتفاع الحظيرة الوطنية عدم احترام قانون المرور والتقييد بشروط السلامة المرورية وأيضا قلة وعي المواطنين الذين يتعلقون بالسيارات ويعتمدون عليها كوسيلة نقل حتى في المسافات القصيرة، حيث تملأ المنشآت العمرانية بالسيارات لتتسبب في اختناق رهيب ومنه تنتج حوادث المرور. وأيضا عدم احترام قانون المرور والتقييد بشروط السلامة المرورية.

- بالنسبة لسنة 2016 عرفت انخفاضا محسوسا في عدد حوادث المرور، وقد فسر المشكلة مدير الوحدات بقيادة الدرك الوطني العقيد تريكي محمد أن نسبة انخفاض حوادث المرور في الجزائر بلغت 28.68 بالمائة خلال هذه السنة، و قال إن هذه النتيجة الإيجابية جاءت لجهود كل الفاعلين الاجتماعيين و القيادات الأمنية مثمنا الدور الكبير الذي لعبته وسائل الإعلام من خلال الحملات التحسيسية المستمرة.

7-2- تطور عدد جرحى حوادث المرور:

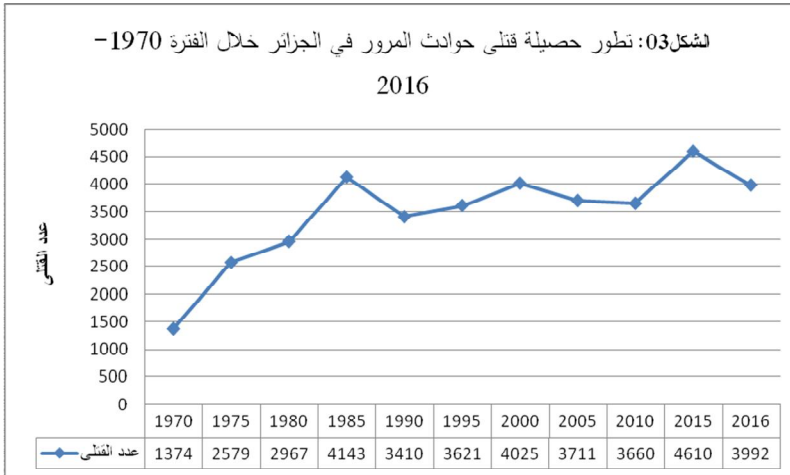
الشكل رقم 2 : يوضح تطور عدد الجرحى عرف نفس المسار أي نفس المراحل التي مر بها تطور عدد الحوادث خلال الفترة الممتدة من 1970 إلى 2016.



المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على معطيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات وعند ملاحظتنا للمنحنى البياني نجد بأن عدد جرحى حوادث المرور تغير بنفس وتيرة تغير عدد الحوادث تقريبا، وهذا يعبر عن خطورة حوادث المرور المرتكبة.

7-3- تطور عدد قتلى حوادث المرور:

يعتبر تطور عدد القتلى الناتجة عن حوادث المرور الوجه الأول للخسائر الناتجة عن هذه الظاهرة خلال الفترة الممتدة ما بين 1970 و 2016، الشكل رقم 3 : يوضح مسار تطور عدد القتلى في هذه الفترة.



المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على معطيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات عرف تطور عدد القتلى الناجمة عن حوادث المرور خلال الفترة الممتدة من 1970 إلى 2016 بأربعة مراحل وهي:

المرحلة الأولى (1970-1985): تميزت هذه المرحلة بالارتفاع المستمر والسريع في عدد القتلى حيث انتقل من 1374 قتيلا سنة 1970 إلى 4134 قتيلا سنة 1985، فنسبة الزيادة بلغت 17% خلال الفترة 1985-1980.

المرحلة الثانية (1986-1990): تميزت هذه الخماسية بانخفاض محسوس في عدد القتلى بنسبة 3.68% حيث انتقل عدد القتلى من 4143 قتيلا سنة 1985 إلى 3410 قتيلا سنة 1990.

المرحلة الثالثة (1991-2000): وتميزت بارتفاع تدريجي في عدد القتلى حيث انتقل من 3410 قتيلا سنة 1990 إلى 4025 قتيلا سنة 2000 بنسبة ارتفاع قدرت بلغت 1.62% خلال الفترة 1991-1995 و 2.26% خلال الفترة 2000-1995.

المرحلة الرابعة (2001-2010): تميزت هذه العشرية بانخفاض تدريجي في عدد القتلى، حيث انتقل من 4025 قتيلا سنة 2000 إلى 3660 قتيلا سنة 2010. وبلغت نسبة الانخفاض 1.14% خلال الفترة 2000-2005 و 0.37% خلال الفترة 2010-2005.

- بالنسبة للفترة (2011-2016) وعند ملاحظتنا للمنحنى البياني نجد بأن عدد قتلى حوادث المرور تغير بنفس وتيرة تغير عدد الحوادث و الجرحى تقريبا.

8- أسباب وقوع حوادث المرور

تتميز حوادث المرور باعتبارها ظاهرة اجتماعية بالتعقيد عند دراستها وتحليلها، وكلمة حادث توحي بوجود أسباب أدت إلى وقوعه. فمن البديهي أن يعرف كل سائق عناصر السلامة المرورية الثلاثة المتمثلة في السائق، المركبة، الطريق والظروف المحيطة، فهي من الأبجديات التي يتعلمها مستخدمو الطريق عندما يبدأون أول خطوة في مجال قيادة أي مركبة. فحوادث المرور تبقى ظاهرة معقدة في تركيبها ومكونة من عدة عناصر تؤثر فيها بشكل مباشر أو غير مباشر، وتجعلها في النهاية مشكلة تفرض نفسها على المجتمعات المختلفة وتؤثر في تقدمها نتيجة لعدم قيام أحد العناصر المرورية أو جميعها بدورها على الوجه الكامل. فإذا القينا نظره تحليلية جادة في جميع مسببات الحادث سواء كانت أخطاء بشرية تسبب فيها السائق أو أخطاء هندسية كان السبب فيها الطريق، أو أخطاء ميكانيكية كانت السبب فيها السيارة، فجميع هذه المسببات يمكن حصرها في أسباب مباشرة وأسباب غير مباشرة.

8-1- الأسباب المباشرة: إن تحديد الأسباب المؤدية للحوادث بكيفية دقيقة يتطلب فعلا عملا مهنيا واحترافيا بدءا من المصالح المكلفة بالتحقيق في الحادث إلى المميزات والخصوصيات التي تشترط في شبكة الطرقات، ورغم تعدد الأسباب وتنوعها إلا أن مردها الأساسي يعود إلى الإنسان باعتباره المدرك والقادر على التأقلم مع كل الأوضاع وفي كل الحالات. وفي هذا المجال صرحت معظم الدول أن ما بين 80% إلى 90% من حوادث المرور ترجع إلى العامل البشري، في حين أن ما بين 10% إلى 20% فقط تنسب إلى حالة البيئة والطريق أو لظروف السيارة. وحسب إحصائيات حوادث المرور في الجزائر الصادرة عن المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق المبنية في الجدول رقم 2 فإن العامل البشري هو المتسبب الرئيسي في حوادث المرور. ففي سنة 2014 ساهم العنصر البشري في حدوث حوادث المرور بنسبة 93.29% من إجمالي أسباب حوادث المرور، واحتلت الأسباب المتعلقة بحالة المركبة المرتبة الثانية بنسبة 3.80% وتسبب المحيط بنسبة 2.91% من الأسباب.

جدول رقم 2: يوضح توزيع حوادث المرور حسب السبب (%) للسنوات 2008، 2012 و 2014.

السبب	السنة					
	2008		2012		2014	
	التكرار	النسبة	التكرار	النسبة	التكرار	النسبة
العامل البشري	36199	89.4	38500	90.6	37409	93.29
المركبة	2702	6.7	2162	5.1	1524	3.80
المحيط	1580	3.9	1815	4.3	1168	2.91
المجموع	40481	100.0	42477	100.0	40101	100.0

المصدر: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات.

ومن الأسباب المتعلقة بالعامل البشري نذكر: الإفراط في السرعة، التجاوزات الخطيرة، عدم استعمال ممرات الرافلين، عدم احترام المسافة القانونية الأمنية، المناورات الخطيرة، فقدان السيطرة على المركبة وغيرها. وتتمثل الأسباب المرتبطة بالمركبة في انفجار الإطارات المطاطية، الاختلالات الميكانيكية، الفرامل غير فعالة، الحمولة الزائدة أو غير المؤمنة، انعدام الأضواء وغيرها. أما الأسباب المتعلقة بالطريق والمحيط تتمثل في عدم صلاحية أجزاء من الطريق، انعدام الإشارات والإنارة، سوء الأحوال الجوية، تشوهات بالطريق وغيرها.

8-2- الأسباب غير المباشرة: بعد تناولنا للأسباب المباشرة لوقوع حوادث المرور سنتطرق إلى الأسباب غير المباشرة لهذه الأخيرة، والتي نستعرضها فيما يلي:

- **عدم المعرفة بأصول القيادة:** يعتبر السائق المحور الرئيسي الذي تدور حوله حوادث السير، وقد تبين من خلال الإحصائيات السابقة بأن أكثر من 93% من هذه الحوادث تقع بسبب السائق، إذ أن قيادة المركبة فن له أصوله وعلم له قواعده، لهذا نجد كثيرا من الحوادث ترجع إلى عدم إتباع السائق لأصول القيادة أو عدم إلمامه بقواعد وآداب المرور كمدلول الشاحصات والإشارات الضوئية والخطوط الأرضية، بالإضافة إلى التجاوزات الخطيرة دون مراعاة شروط التجاوز وعدم احترام الأسبقية في السير وعدم ترك الأولوية، ويرجع ذلك إلى عدم فعالية منظومة التكوين والتدريب على السياقة. ومن مظاهر اهتمام بعض الدول بتأهيل السائقين أنها تشترط للحصول على رخصة السياقة اجتياز الاختبار المعد لذلك والخضوع لدورة تدريبية بإحدى مدارس تعليم قيادة المركبات يشرف عليها مختصون بشؤون التدريب والتعليم، كما تشترط بعض الأنظمة إجراء اختبار نفسي للمتقدمين الراغبين في الحصول على إجازة السياقة العامة.

- **قصور المعرفة حول طبيعة المركبة:** لقد أصبحت السيارة اليوم مصدر تهديد لسلامة الآخرين، سواء كانوا مشاة أم ركابا، وذلك نتيجة لسوء استعمالها أو الجهل بكل عنصر من عناصر السيارة، إذ تتعرض السيارة للإهمال، أو لانعدام معايير الصيانة، إذ أن معظم السائقين لا يراقبون سياراتهم إلا في حالة وجود عطب لها، وفي بعض الأحيان عطب يمنعها من السير وهذا يعني بأن هناك فئة من السائقين تقنقر إلى تطبيق معايير الصيانة الوقائية اللازمة لمركباتهم، من تغير بعض المكونات بعد سير مسافة معينة أو مدة محددة (الوهد، 1998، ص.56).

- **عدم القدرة على السياقة:** قد يكون السائق ملما بأصول القيادة إلا أنه لا يستطيع لأسباب متعددة قيادة سيارته بشكل آمن توفر له ولغيره السلامة، ومن بين هذه الأسباب إصابة السائق بمرض يحد من كفاءته في القيادة، ولذلك أولت التشريعات عناية خاصة للحالة الصحية للسائقين فأوجبت عند طلب الحصول على رخصة السياقة لأول مرة إجراء فحص طبي.

- **قلة العمليات التوعوية:** بالنظر إلى أهمية العمليات التوعوية ودورها الفعال والإيجابي في تحقيق السلامة والأمن المروريين، إلا أننا نرى أنه من البديهي أن كل الإجراءات المتعلقة بالتوعية في هذا المجال لا يمكن أن تكون فعالة إلا إذا وضعت في إطار إستراتيجية مدروسة، ومرفقة بإجراءات مكملّة في مجالات أخرى.

- **السن والخبرة:** كثيرا ما يجد السائق المسن صعوبة في عملية رد الفعل السريع أثناء ظهور الخطر نتيجة لضعف التأثر الحسي الذي يقل مع تقدم الفرد في السن، ونفس الشيء بالنسبة لصغار السن، إذ أن المميزات الرئيسية لديهم هي اللامبالاة وعدم احترام قوانين المرور.

- **الانشغال الذهني:** إن شroud الذهن أثناء السياقة ولو للحظات قليلة يترتب عنه حادث، لأنه يؤدي إلى إضعاف اليقظة التي يجب أن يتصف بها السائق، والتي يتوقف عليها رد الفعل عند رؤيته للخطر أو محاولة تفاديه. لذلك وجب على السائق أن يركز اهتمامه أثناء القيادة آخذا في الاعتبار حركة المرور وحالة الطريق ومتبها لما يدور حوله وما يحتمل أن يحدث من مفاجآت وخاصة أثناء الليل.

- **تناول المشروبات الكحولية وتعاطي المخدرات والعقاقير المهدئة:** أثبتت التجارب العلمية أن السائق الذي يقع تحت تأثير الخمر يكون رد الفعل لديه بطيء وتتضاءل عنده القدرة على الرؤية الواضحة، كما تقل قدرته على الانتباه المطلوب أثناء السياقة. كما أن تعاطي بعض الأدوية يزيد من خطورة الحادث، وذلك لتأثيرها المباشر أو غير المباشر على النشاط العصبي ويمكن أن تحدث بعض المهدئات نقص أو تخفيض في التنسيق الحركي، ببطء السرعة في رد الفعل، نقص في زمن الانعكاس، نقص في الحذر، عدم انسجام المعلومات ونقص الذاكرة، ويبقى الفرد الشخص الوحيد القادر على التحكم في استعمال هذه المهدئات.

- **الشعور بالإرهاق:** يعتبر هذا العنصر من بين الأسباب التي تؤدي إلى ارتكاب حوادث المرور أثناء القيادة.

- **عدم استعمال حزام الأمان:** يعتبر حزام الأمان أحد أهم الإجراءات الفعالة التي تكفل الأمان أثناء القيادة، حيث أن فرض حزام الأمان يمكن أن يقلل من الوفيات الناجمة عن حوادث المرور بنسبة تتراوح ما بين 20% و 25%، وأكدت دراسة نشرت في مجلة بريطانية أن استخدام حزام الأمان يقلل من مخاطر الإصابة بنسبة 65% (Cumming et al, 2002, p.20). كما أن عدم استعمال الخوذة لراكبي الدرجات النارية يزيد من خطورة حوادث المرور المرتكبة.

* **استعمال الهواتف النقالة أثناء السياقة:** برزت الهواتف المحمولة كواحدة من المشكلات التي تهدد السلامة المرورية، فقد أشارت البحوث التي أجريت في هذا الإطار إلى ازدياد الوقت الذي يستغرقه

السائق لاتخاذ رد فعل إذا كان يتحدث عبر الهاتف المحمول، وكذلك صعوبة محافظته على السيارة في وضع السير السليم أو على السرعة المناسبة وعدم انتباهه إلى الفجوات الموجودة في الطريق وإدراك خطورتها، كما أن الهواتف تصرف السائق عن مراقبة حركة المرور، ويحظر استعماله حاليا في مختلف دول العالم (منظمة الصحة العالمية، 2004، ص.34).

- **الظواهر السلبية:** وتتمثل في أنانية السائق الذي يعتقد أن الطريق ملك له والذي لا يراعي ما لديه من حقوق، وفي السائق الذي يتصف بهذه الصفة ويظهر نفاذ صبره بالسرعة واستعمال المنبه بشكل مستمر، وكذلك السائق سريع الغضب والمتباهي الذي يعرض مستعملي الطريق للخطر لجذب الأنظار إليه. وللقضاء على هذه الظواهر يجب تجسيد الاحترام المتبادل بين السائقين والمشاة ورفع مستوى النضج لدى الأفراد، حتى يتم القضاء على الأنانية وحب الذات، كما يجب أن تطبق قوانين المرور بطريقة حازمة وودية في نفس الوقت، وذلك من خلال إدراك مفهوم "أن النظام المروري لحمايتك وليس لمضايقتك" (الفارسي، 1990، ص.17).

- **الاختلال بين حجم حظيرة المركبات وسعة المنشآت القاعدية:** إن زيادة الطلب على النقل يؤدي بالتبعية إلى الاتجاه لتعقيد مشاكل النقل ومن ثم انخفاض مستوى الخدمة. فزيادة ملكية السيارات لمقابلة الاحتياجات المتزايدة للنقل يؤدي إلى تعقد مشاكل المرور، ومقابلة هذه الأخيرة تكون عن طريق توفير تسهيلات ووسائل أكبر لحركة المرور ووضع التنظيمات العلمية المناسبة لضبط حركة المرور. وتعد الحظيرة الوطنية للمركبات في الجزائر هامة نظرا للعدد الذي بلغته سنة 2016، حيث قدرت بحوالي 8.3 مليون مركبة بعد أن كانت 5.4 مليون مركبة سنة 2014 و 2.9 مليون مركبة سنة 2000. فيما لم تواكب شبكة الطرقات هذه الزيادة في عدد المركبات ولا زالت الأشغال على الطرقات سارية لحد يومنا، وأصبح الازدحام والاكنتاظ سببا من أسباب وقوع الحوادث.

- **نقص في المنشآت القاعدية المستعملة للسير:** ويشمل كل المنشآت القاعدية المستعملة لسير المركبات، سواء تعلق الأمر بالطريق في حد ذاته أو التجهيزات المتصلة به من إشارات عمودية وأفقية، الأرصفة، الممرات المحمية، الإنارة العمومية وغيرها. ولذلك فإن مشاريع إنشاء طرق جديدة يجب أن تنفذ حسب درجة التطور والدراسات التي وصل إليها التنظيم المروري حتى تضمن الوقاية والأمن من الحوادث، وكذلك تأخذ بعين الاعتبار القائص الموجودة في الطرق.

9- موقع الجزائر بين الدول الأخرى في مجال حوادث المرور

إنه من السهل الآن مقارنة مشكلة حوادث المرور بين مختلف دول العالم، وذلك بسبب وجود منظمات عالمية، مثل هيئة الطرق العالمية ومنظمة الصحة العالمية، فكلهما تصدر إحصائيات تتعلق بحوادث الطرق تشمل معظم دول العالم، إضافة إلى الدراسات والأبحاث العالمية المنشورة والدوريات العالمية المتخصصة. لكنه في هذا الإطار يجب الأخذ بعين الاعتبار المفاهيم المستخدمة في هذا المجال وذلك لعدة أسباب نذكر منها:

- يختلف أسلوب تسجيل حوادث المرور من بلد لآخر، فهناك بلدان لا تسجل الحوادث البسيطة ضمن إحصائياتها.

- يختلف تعريف الوفاة الناتجة عن حوادث المرور من بلد لآخر، حيث تعرفها بعض البلدان بأنها حالة الوفاة في موقع الحادث فقط، وهناك دول تتابع حالة المصاب حتى الوفاة في المستشفى أثناء العلاج لفترة أسبوع أو أسبوعين أو شهر أو قد تطول عن ذلك.

- بعض الدول تصنف حوادث المرور حسب شدتها مثل حوادث إصابات طفيفة ومتوسطة وبالغة ووفيات، لكنها تسجل حوادث الإصابات الطفيفة مع الحوادث البسيطة.

- سنقوم بإجراء مقارنة مشكلة حوادث المرور بالجزائر مع بعض الدول المتقدمة، آخذين في الاعتبار الفروقات المذكورة وذلك من أجل الحصول على مؤشرات عامة ونتائج دقيقة.

9-1- وضعية الجزائر بين الدول المتقدمة

تجرى في كثير من الأحيان دراسات مقارنة من أجل التعرف على الوضع السائد في مجال معين مقارنة مع نفس الوضع في دول أخرى، لأن ذلك يسمح بتقييم ذلك الوضع واستقراء أهم السياسات الناجمة للتعامل معه. ومن هنا سنقوم بإجراء مقارنات حول مختلف عناصر حوادث المرور بين الجزائر والدول الأخرى من أجل استكشاف حجم فجوة الخلاف، ومعرفة مكانة حوادث المرور في السياسة الداخلية لكل بلد، مستخدمين في ذلك منظمة الصحة العالمية لسنة 2013.

يتضح من خلال بيانات الجدول رقم 3 بأن الولايات المتحدة احتلت المرتبة الأولى من حيث عدد القتلى الناجمة عن حوادث المرور بتسجيلها 34064 قتيلا ثم نجد روسيا والمكسيك في المرتبتين الثانية والثالثة بتسجيلهما 27025 و15062 قتلى على التوالي، ونجد الجزائر في المرتبة الرابعة بتسجيلها 4540 قتيلا ويأتي بعد ذلك كل من إيطاليا وألمانيا وفرنسا في المرتبة الأخيرة.

جدول رقم 3: مؤشرات حوادث المرور للجزائر والدول المتقدمة لسنة 2013

الترتيب	الدولة	عدد القتلى	قتيل/م مركبة النسبة (%)
1	الولايات المتحدة الأمريكية	34064	10.6
2	روسيا	27025	18.9
3	المكسيك	15062	12.3
4	الجزائر	4540	23.8
5	إيطاليا	3721	6.1
6	ألمانيا	3540	4.3
7	فرنسا	3268	5.1

أما عن معدل عدد الوفيات لكل مليون مركبة، نلاحظ بأن الجزائر احتلت المرتبة لكل مليون مركبة، وذلك بعد روسيا والمكسيك والولايات المتحدة. وجاءت بعدها كل من فرنسا وألمانيا، وذلك بالرغم من أن الجزائر تمتلك 9% ما تملكه ألمانيا من مركبات و 13.4% ما تملكه فرنسا و 12.4% ما تملكه إيطاليا (البكري، 1997، ص 28). وقد يرجع ذلك إلى خبرة هذه الدول في حقل السلامة المرورية وأسلوب تعاملها مع مشكلة الحوادث، فضلا عن تطور خدمات الطوارئ الطبية فيها.

* الخاتمة والتوصيات:

تبقى ظاهرة حوادث المرور مشكلة خطيرة تهدد حياة المجتمع الجزائري من جراء ما تخلفه من قتلى وجرحى ومعطوبين، إلى جانب الخسائر المادية التي تنتج عنها، وهي بذلك تمثل واحدة من أهم معوقات عملية التنمية، حيث تكمن خطورة هذه الظاهرة فيما تتركه على الفرد والمجتمع من آثار عدة، منها الاقتصادية والاجتماعية والنفسية.

بينت إحصائيات حوادث المرور في الجزائر الصادرة عن المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق بأن عدد حوادث المرور شهد تطورا كبيرا خلال الفترة 1970-2016، ويعتبر العامل البشري أي الإنسان المتسبب الرئيسي في حدوثها من خلال قيامه بتصرفات خاطئة، إلى جانب العوامل الأخرى كالمركبة والطريق والمحيط وغيرها. وفي هذا المجال يمكننا القول بأن تحديد الأسباب المؤدية لحوادث المرور بكيفية دقيقة يتطلب فعلا عملا مهنيا واحترافيا بدءا من المصالح المكلفة بالتحقيق في الحوادث إلى المميزات والخصوصيات التي تشترط في شبكة الطرقات.

وبينت المؤشرات المحصل عليها كمعدل عدد القتلى لكل مليون مركبة خطورة الحوادث المرتكبة. وللتخفيف من حدة هذه الظاهرة يجب تدعيم حملات التوعية والقضاء على كل ما يعترض تسهيل حركة المرور، وهذا بتوسيع شبكة الطرقات وتعليمها بالعلامات اللازمة لذلك، وفرض عقوبات صارمة

على كل من يخالف القوانين المنصوص عليها، أي لابد من القضاء على كل المشكلات التي تعترض السلامة المرورية، ولتحقيق ذلك يجب العمل على:

- الاهتمام بإدراج مادة التربية المرورية في المقررات الدراسية؛
- البحث الجاد والدائم في ميدان الإعلام المروري وكذا التخصص في الأدوار والاستعداد التام لبث معلومات تبين خطورة حركة المرور باعتبار أنها نابعة من سلوكيات مخالفة لقانون المرور مجسدة من طرف جميع شرائح المجتمع؛
- التطبيق الصارم للإجراءات الردعية المنصوص عليها في القانون؛
- القضاء على العمليات غير القانونية في الحصول على رخص السياقة وهذا بالوقاية المشددة؛
- توسيع شبكات الطرق داخل وخارج المدن؛
- تصليح الطرقات وتجهيزها بالعلامات والإشارات الضوئية حسب المواصفات والمقاييس العالمية؛
- إنشاء ممرات أرضية للراجلين في النقاط التي تكثر فيها حركة المرور؛
- إنشاء مجلس أعلى للمرور يضم ممثلين من وزارات الداخلية والنقل والمواصلات والتربية والإعلام والقضاء والصحة تكون مهمته وضع الحلول لمشكلة المرور والوقاية من حوادث الطرق والتخفيف من أثارها الضارة؛
- استحداث إدارة جديدة لتحليل الإحصائيات وبيانات حوادث المرور لمعرفة أسبابها وتحديد الأماكن التي تتكرر فيها والعمل على إيجاد حلول لها.

قائمة المراجع:

أولا - المراجع باللغة العربية:

- بن محسن، محمد الصبحي عبد العزيز. (1998)، الآثار الاجتماعية للحوادث المرورية في المملكة العربية السعودية، رسالة ماجستير، الرياض.
- العسيري، ياسر عبد الله، وآخرون. (2009). حوادث السيارات في مدينة الرياض، جامعة الملك سعود، المملكة العربية السعودية.
- يوسف، أحمد طعيمة. (1990)، بحث في تحليل حوادث السيارات بالطريق السريع، عواملها، أسباب الحد منها، أكاديمية الشرطة بجمهورية مصر العربية.
- عبد الرحيم، حسن صالح، وآخرون. (2002)، المشكلات المرورية: القوى الدافعة والكامنة وراء مشكلات المرور، الحلقة النقاشية الثانية عشر: حوادث المرور في مجتمعات دول مجلس التعاون الخليجي - الأبعاد النفسية والاجتماعية والتربوية - الكويت.

- صوالحي، ربيعة.(2000)، العالم يختنق، في مجلة الوقاية والسياسة، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، العدد2، الجزائر.
- حمد سلمان، الوهيد.(1198)، الجريمة المنظمة وسبل مكافحتها، دار المعارف، الرياض.
- منظمة الصحة العالمية.(2004)، التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، جنيف.
- الفارسي، فؤاد.(1990)، الحادثة والتقليد، لندن.
- يوسف البكري، علاء عبد الرحمان.(1997)، مرجع في السلامة المرورية، الرياض.
- العسيري، ياسر عبد الله، وآخرون.(2009)، حوادث السيارات في مدينة الرياض، جامعة الملك سعود، المملكة العربية السعودية.
- طعيمة، يوسف احمد.(1990)، بحث في تحليل حوادث السيارات بالطريق السريع، عواملها، أسباب الحد منها، أكاديمية الشرطة بجمهورية مصر العربية.
- ثانيا - المراجع باللغة الأجنبية:

- Commission économique pour l'Europe. (1998), statistique des accidents de la circulation routière en Europe et en Amérique du nord, Nations Unies, New York, Vol.43.
- CUMMINGS, peter. (2002), Association of driver air bags with driver fatality In British medical journal, N°324.
- HAGEN, jonas,(2009), Les accidents de la route ne sont pas une fatalité, Chronique, ONU, New york, n°152, 15 Septembre .
- Ministère des Transports. (1974), Recueil des termes du transport terrestre, Dictionnaire de transport, Algérie.
- www.emro.who.int/press-Releases/2004