

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة ابن خلدون - تيارت -



كلية العلوم الإنسانية والعلوم الاجتماعية
قسم: العلوم الاجتماعية

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في علم الاجتماع : تخصص اتصال

دور الدرك الوطني في التوعية من خطورة حوادث المرور سائقي سيارات ولاية تيسمسيلت - نموذجاً -

إشراف:
* أ.أم الرثم نور الدين

إعداد:
* محمد الشريف فايزة
* صالح حليلة

السنة الجامعية:
2016/2015

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

وَاللَّهُ جَعَلَ لَكُمْ الْأَرْضَ بِسَاطًا {19}
لِتَسْأَلُوا مِنْهَا سُبُلًا فِجَابًا {20}

من سورة نوح

صدق الله العظيم

شكر وتقدير

في البداية نتوجه بشكرنا الجزيل و عرفانا منا إلى
كل من:

عميد كلية العلوم الاجتماعية والإنسانية

السيد قائد المجموعة الإقليمية للدرك الوطني

(تسيمسيات ، تيارت) .

السيد قائد سرية أمن الطرقات بتيارت
(الرائد عباسية رضا)

والأستاذ المشرف (أم الرتم نور الدين) الذي

سهر على تأطيرنا طيلة عام بأكمله. لم يبخل

علينا بنصائحه وإرشاداته.

أساتذة قسم علم الاجتماع وبالخصوص علم
الاجتماع الاتصال.

الموضوع.

البسمة.

الشكر.

مقدمة

أ

الفصل الأول: الإطار التصوري للدراسة.

- أولاً: أسباب اختيار الموضوع. 5
- ثانياً: أهمية الموضوع. 5
- ثالثاً: أهداف الدراسة. 5
- رابعاً: الإشكالية. 5
- خامساً: المفاهيم الأساسية. 7
- سادساً: الدراسات السابقة. 8
- سابعاً: المقاربات النظرية للدراسة. 11
- ثامناً: صعوبات الدراسة. 16

الفصل الثاني: الأبعاد النظرية للدراسة

- تمهيد. 19

أولاً: الدرك الوطني

- 1- نبذة تاريخية حول نشأة الدرك الوطني. 19
- 2- مراحل تطور الدرك الوطني. 22
- 3- تنظيم الدرك الوطني. 23
- 4- مهام الدرك الوطني. 26
- 5- البرامج المستقبلية للدرك الوطني في ميدان تأمين الطرقات. 26

ثانياً: حوادث المرور

- 1- نبذة تاريخية حول حوادث المرور. 27
- 2- تصنيف حوادث المرور. 29
- 3- تطور شبكة الطرقات في الجزائر. 30
- 4- خصائص شبكة الطرقات في الجزائر. 32
- 5- تحليل إحصائيات حوادث المرور. 34
- 6- أسباب حوادث المرور. 47
- 7- آثار حوادث المرور. 49
- 8- آليات التصدي لظاهرة حوادث المرور. 51
- 9- مهام الأجهزة في مجال أمن الطرقات. 57
- 10- الحملات المنظمة وآثارها في الوقاية من حوادث المرور. 59
- خلاصة. 60

الفصل الثالث: الإجراءات المنهجية

- أولاً: مجالات الدراسة (المكانية، الزمنية، البشرية) 63
ثانياً: المنهج 64
ثالثاً: أدوات جمع البيانات 65
رابعاً: العينة، كيفية اختيارها وخصائصها 71

الفصل الرابع: عرض وتحليل ومناقشة النتائج

- تمهيد 82
أولاً: عرض وتحليل بيانات الدراسة 82
ثانياً: مناقشة وتفسير النتائج الجزئية والكلية للدراسة 128
ثالثاً: استنتاج عام الدراسة 129
خاتمة 131
التوصيات والاقتراحات 134
قائمة المراجع 137
قائمة الملاحق 144
استمارة بالمقابلة.
الصور.

جداول الدراسة النظرية

الصفحة	عنوان الجدول	رقم الجدول
31	حالة الطرقات غداة الاستقلال 1962.	01
34	جدول مقارنة لتطور حوادث المرور خلال 5 سنوات الأخيرة	02
36	الأسباب العامة لحوادث المرور لسنة 2015	03
38	توزيع حوادث المرور الجسمانية بين المناطق الريفية والحضرية خلال 05 سنوات الأخيرة	04
39	مقارنة عدد الحوادث حسب الثلاثيات السنتين 2015-2014 (مقارنة عدد القتلى والجرحى)	05
40	توزيع السواق المتورطين حسب أقدميه رخصة السياقة	06
42	توزيع حوادث المرور حسب محاور الطرق على المستوى الريفي خلال سنة 2015-2014.	07
43	توزيع عدد القتلى حسب الجنس والسن خلال السنة 2015	08
46	ترتيب الولايات حسب عدد الحوادث خلال سنة 2015.	09

جداول الدراسة الميدانية

الصفحة	عنوان الجدول	رقم الجدول
82	يبين توزيع أفراد عينة الدراسة حسب متغير الجنس	01
83	يبين توزيع أفراد عينة الدراسة حسب متغير السن	02
84	يبين توزيع أفراد عينة الدراسة حسب متغير الحالة الاجتماعية	03
85	يتبين توزيع أفراد عينة الدراسة حسب متغير المستوى التعليمي	04
86	يبين توزيع أفراد عينة الدراسة حسب متغير الخبرة في السياقة	05

87	يبين توزيع أفراد عينة الدراسة حسب متغير عدد مرات التعرض لحادث مرور	06
88	يبين شكل تطبيق السائقين لأحكام قانون المرور	07
89	يبين مدى تأثير متغير الجنس على طبيعة وشكل تطبيق السائقين لأحكام وقوانين المرور	08
90	يبين مدى تأثير متغير المستوى التعليمي على طبيعة وشكل تطبيق السائقين لأحكام وقوانين المرور	09
92	يبين إمكانية عودة السائقين لارتكاب نفس المخالفة إذا فرضت عليهم عقوبة بسببها	10
93	يبين مدى تأثير متغير الجنس على إمكانية عودة السائقين لارتكاب نفس المخالفة إذا فرضت عليهم عقوبة بسببها	11
94	يبين مدى تأثير متغير السن على إمكانية عودة السائقين لارتكاب نفس المخالفة إذا فرضت عليهم عقوبة بسببها	12
96	يبين رأي السائقين في مدى فعالية القانون كحل للمشكلة المرورية	13
97	يبين أسباب انخفاض حوادث المرور من وجهة نظر السائقين مع دخول قانون المرور الجديد حيز التنفيذ	14
98	يبين رأي السائقين في إمكانية الاستغناء عن الحملات التوعوية في وجود القانون	15
99	يبين أسباب عدم احترام السائقين لقانون المرور من وجهة نظرهم	16
100	يبين رؤية السائقين لأنجع الطرق لمعالجة المشكلة المرورية	17
102	يبين مدى تأثير متغير الجنس على الأساليب الأكثر ردية من وجهة نظر السائقين	18
103	يبين مدى تأثير الجنس على اطلاع السائقين لمواضيع الحملات التحسيسية	19
104	يبين الفئة التي يراها السائقين أكثر استعابا وتطبيقا للقوانين	20
105	الحالة الاجتماعية ودورها في فترة استماع السائقين للإذاعة	21
106	يوضح نوعية البرامج التي يستمع إليها السائقين على أمواج إذاعة تسميلىت	22

107	يوضح الجدول طبيعة البرامج التوعوية التي يفضل السائقين الاستماع إليها على أمواج إذاعة تيسمسيلت الجهوية	23
108	يبين الجدول مدى اطلاع السائقين على الفواصل التي تعالج مواضيع التوعية المرورية على إذاعة تيسمسيلت	24
109	يوضح نوع المنبهات التي تلقت انتباه السائق عند استماعه للحملات التوعوية.	25
110	يبين الأوقات التي يراها السائقون مناسبة للقيام بالحملات التحسيسية من خلال فصول السنة	26
111	يبين غرس الغرامة المالية للوعي المروري	27
112	يبين مدى تأثير متغير الجنس على فعالية سحب رخصة السياقة في الحد من خطورة حوادث المرور	28
113	يبين مدى تأثير الجنس على فعالية الحواجز الأمنية في تطبيق القوانين	29
114	يبين مدى تأثير متغير السن على تأثير الخبرة في السياقة على السائق.	30
115	مدى تأثير متغير الجنس على علم السائقين بإجراءات الدرك الوطني في التوعية من خطورة حوادث المرور	31
116	مدى تأثير متغير الجنس في تقديم الإجراءات المعتمدة من طرف رجال الدرك الوطني تصورا كافيا عن مفهوم الوعي المروري.	32
117	يبين مدى تأثير متغير المستوى التعليمي في رأي السائقين حول تكثيف البرامج التي تقي من حوادث المرور	33
119	يبين تكثيف جهود الدرك الوطني مع مؤسسات الدولة للوقاية من حوادث المرور	34
119	يبين نسبة حوادث المرور بولاية تيسمسيلت	35

120	يبين واقع التوعية المرورية في ولاية تيسمسيلت	36
120	يبين مدى تأثير متغير المستوى التعليمي في صعوبة فهم السائقين للقوانين	37
123	يبين مدى تأثير متغير الجنس على ما تضيفه الإجراءات المعتمدة من طرف رجال الدرك الوطني للسائق في التخفيف من خطورة حوادث المرور	38

أشكال الدراسة الميدانية

الصفحة	عنوان الشكل	رقم الشكل
25	التنظيم الإقليمي للدرك الوطني	01
35	رسم بياني لتطور حوادث المرور خلال 5 سنوات الأخيرة	02
37	الأسباب العامة لحوادث المرور لسنة 2015	03
38	توزيع حوادث المرور الجسمانية بين المناطق الريفية والحضرية خلال 05 سنوات الأخيرة	04
39	مقارنة عدد الحوادث حسب الثلاثيات السنتين 2014-2015 (مقارنة عدد القتلى والجرحى)	05
41	توزيع السواق المتورطين حسب أقدميه رخصة السياقة	06
42	توزيع حوادث المرور حسب محاور الطرق	07
44	توزيع عدد القتلى ذكور خلال السنة 2015	08
44	توزيع عدد القتلى الإناث خلال السنة 2015	09

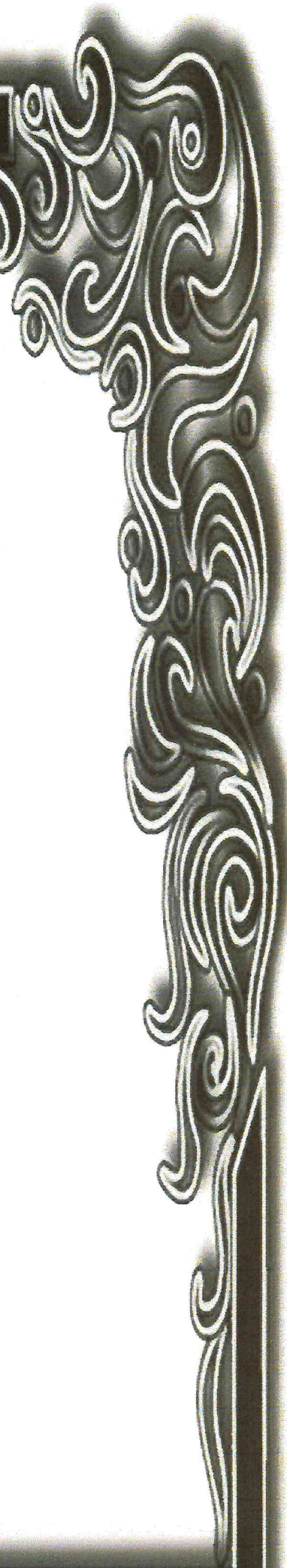
أشكال الدراسة الميدانية

الصفحة	عنوان الشكل	رقم الشكل
82	يبين توزيع أفراد عينة الدراسة حسب متغير الجنس	01
83	يبين توزيع أفراد عينة الدراسة حسب متغير السن	02
84	يبين توزيع أفراد عينة الدراسة حسب متغير الحالة الاجتماعية	03
85	يتبين توزيع أفراد عينة الدراسة حسب متغير المستوى التعليمي	04
86	يبين توزيع أفراد عينة الدراسة حسب متغير الخبرة في القيادة	05
87	يبين توزيع أفراد عينة الدراسة حسب متغير عدد مرات التعرض لحادث مرور	06
88	يبين شكل تطبيق السائقين لأحكام قانون المرور	07
89	يبين مدى تأثير متغير الجنس على طبيعة وشكل تطبيق السائقين لأحكام وقوانين المرور	08
91	يبين مدى تأثير متغير المستوى التعليمي على طبيعة وشكل تطبيق السائقين لأحكام وقوانين المرور	09
92	يبين إمكانية عودة السائقين لارتكاب نفس المخالفة إذا فرضت عليهم عقوبة بسببها	10
93	يبين مدى تأثير متغير الجنس على إمكانية عودة السائقين لارتكاب نفس المخالفة إذا فرضت عليهم عقوبة بسببها	11
95	يبين مدى تأثير متغير السن على إمكانية عودة السائقين لارتكاب نفس المخالفة إذا فرضت عليهم عقوبة بسببها	12
96	يبين رأي السائقين في مدى فعالية القانون كحل للمشكلة المرورية	13
97	يبين أسباب انخفاض حوادث المرور من وجهة نظر السائقين مع دخول قانون المرور الجديد حيز التنفيذ	14
98	يبين رأي السائقين في إمكانية الاستغناء عن الحملات التوعوية في وجود القانون	15

99	يبين أسباب عدم احترام السائقين لقانون المرور من وجهة نظرهم	16
101	يبين رؤية السائقين لأنجع الطرق لمعالجة المشكلة المرورية	17
102	يبين مدى تأثير متغير الجنس على الأساليب الأكثر ردية من وجهة نظر السائقين	18
102	يبين مدى تأثير الجنس على اطلاع السائقين لمواضيع الحملات التحسيسية	19
103	يبين الفئة التي يراها السائقين أكثر استعابا وتطبيقا للقوانين	20
104	الحالة الاجتماعية ودورها في فترة استماع السائقين للإذاعة	21
105	يوضح نوعية البرامج التي يستمع إليها السائقين على أمواج إذاعة تسميلت	22
106	يوضح الجدول طبيعة البرامج التوعوية التي يفضل السائقين الاستماع إليها على أمواج إذاعة تسميلت الجهوية	23
107	يبين الجدول مدى اطلاع السائقين على الفواصل التي تعالج مواضيع التوعية المرورية على إذاعة تسميلت	24
108	يوضح نوع المنبهات التي تلتفت انتباه السائق عند استماعه للحملات التوعوية.	25
109	يبين الأوقات التي يراها السائقون مناسبة للقيام بالحملات التحسيسية من خلال فصول السنة	26
110	يبين غرس الغرامة المالية للوعي المروري	27
111	يبين مدى تأثير متغير الجنس على فعالية سحب رخصة السياقة في الحد من خطورة حوادث المرور	28
112	يبين مدى تأثير الجنس على فعالية الحواجز الأمنية في تطبيق القوانين	29
113	يبين مدى تأثير متغير السن على تأثير الخبرة في السياقة على السائق.	30
114	مدى تأثير متغير الجنس على علم السائقين بإجراءات الدرك الوطني في التوعية من خطورة حوادث المرور	31
115	مدى تأثير متغير الجنس في تقديم الإجراءات المعتمدة من طرف رجال الدرك الوطني تصورا كافيا عن مفهوم الوعي المروري.	32

116	يبين مدى تأثير متغير المستوى التعليمي في رأي السائقين حول تكثيف البرامج التي تقي من حوادث المرور	33
118	يبين تكثيف جهود الدرك الوطني مع مؤسسات الدولة للوقاية من حوادث المرور	34
119	يبين نسبة حوادث المرور بولاية تيسمسيلت	35
120	يبين واقع التوعية المرورية في ولاية تيسمسيلت	36
120	يبين مدى تأثير متغير المستوى التعليمي في صعوبة فهم السائقين للقوانين	37
122	يبين مدى تأثير متغير الجنس على ما تضيفه الإجراءات المعتمدة من طرف رجال الدرك الوطني للسائق في التخفيف من خطورة حوادث المرور	38

مقدمه



تعتبر ظاهرة حوادث المرور من أكبر المشكلات التي تعاني منها المجتمعات، حيث أكدت الدراسات التي قامت بها الهيئة الدولية للوقاية من حوادث المرور، أنها تخلف سنويا ما يقارب (2.2) مليون قتيل و(50) مليون جريح يبقى منهم (5.5) مليون شخص معاق مدى الحياة⁽¹⁾، وبذلك تكون حوادث المرور من الأسباب الرئيسية للوفيات في العالم، والتي تنافس أسباب الوفيات الأخرى، مثل الحروب والأمراض الفتاكة، الأمر الذي دفع بالمنظمة العالمية للصحة بوصفها "سرطان العصر" الذي يتعين استئصاله أو على الأقل التخفيف من آثاره وتخفيض درجة خطورته.

إن الوقاية من حوادث المرور تكمن في معالجة أسبابها، وترتكز هذه المعالجة في إجراءات توعوية ومرورية وهندسية وتشريعية متعددة، تعمل على تنفيذها جميع الجهات المعنية سواء منها الحكومية أو الخاصة. لعل المنتبغ للوضع المروري في الجزائر خلال السنوات الأخيرة، يلاحظ ارتفاع نسبة الحوادث من سنة إلى أخرى وبشكل ملفت للانتباه، هذا الوضع لا يبعث على الارتياح إطلاقا نتيجة لعجز الطرق الوطنية عن استيعاب التدفق اليومي لحركة المرور، ضف إلى ذلك غياب طرق سريعة بمقاييس دولية لم تساير وتيرة التزايد السريع للحظيرة الوطنية للسيارات، التي تضاعف حجمها خلال عشرية واحدة ليقفز عددها من 3.000.000 مركبة سنة 2005 إلى 5.200.000 مركبة سنة 2007⁽²⁾ بالإضافة إلى التزايد المستمر للنشاطات التجارية نظرا للانفتاح الاقتصادي للسوق الوطنية، كلها أسباب أدت إلى تسجيل حركة مرورية هامة وبالتالي تسببت في وقوع حوادث المرور.

أمام خطورة هذه الظاهرة التي أصبحت تشكل هاجسا حقيقيا لدى الهيئات المسؤولة التي تحاول العمل على تقليص عدد الحوادث بسن القوانين الردعية وبتجديد وسائل الأمن في الطرقات للمراقبة، أثمرت هاته الجهود بإعادة إصلاح النظام التشريعي المعمول به وإيجاد وسائل قانونية أكثر صرامة وردعا للوقاية من حوادث المرور، إلا أن الإشكال بقي مطروحا ولم تف المنظومة التشريعية بالغرض الذي أنشئت من أجله.

من هذا المنطلق وجب على الدولة وضع سياسة وطنية شاملة ومنسجمة للوقاية من هذه الآفة الخطيرة، مبنية على إجراءات وطنية تكتسي طابع الأولوية والديمومة وتقم ضمنها مختلف المستويات المؤسساتية وكذا المجتمع المدني والحركة الجمعوية المعنية بقضية الأمن المروري، حيث اهتمت الجزائر في السنوات الأخيرة بتأسيس هيكل المؤسسات الاقتصادية والاجتماعية وعملت على استكمالها وتطويرها من أجل تهيئة محيط تتوفر فيه ظروف الأمن والسلامة المرورية، وذلك من خلال التحكم في جميع المعطيات الميدانية إحصائيا أو معطيات حول مستعملي الطريق، وكيفية أداء الهيئات والأجهزة المعنية

(1) إحصائيات صادرة عن الدرك الوطني.

(2) إحصائيات صادرة عن الدرك الوطني.

بقضايا المرور لمهبتها، إلى جانب نشر الوعي المروري لدى فئة مستعملي الطريق وفق خطة محكمة.

إن قيادة الدرك الوطني سخرت كل الوسائل البشرية والمادية وخصصت هياكل خاصة لمواجهة هذا الوضع لتأمين حركة المرور، تقوم بتغطية نسبة 80% من شبكة الطرقات وهو العامل الذي أجبرها على التكفل بهذا الجانب ضمن إستراتيجية الدولة المنتهجة في مجال تأمين السير والسلامة المرورية، فبالإضافة إلى الوحدات الإقليمية قامت بنشر عدة سرايا وفرق أمن الطرقات موزعة على ستة (06) قيادات جهوية للدرك الوطني، تضمن مراقبة شبكة الطرقات البالغ طولها 110.125 كلم وحظيرة سيارات مقدره بـ 5.200.000 مركبة. الإجراءات الوطنية للوقاية والأمن المروري ودور وحدات أمن الطرقات ضمن هذه الإجراءات.

من أجل معرفة الكثير عن الدور الذي يقوم به رجال الدرك الوطني في التوعية من خطورة حوادث المرور وجب دراسة العناصر التي تتضمنها إشكالية البحث قسمناه إلى مقدمة وأربعة فصول، خاتمة، توصيات واقتراحات. في الفصل الأول تناولنا فيه أسباب اختيار الموضوع، وأهمية الدراسة، وأهدافها، وإشكالية الدراسة، إضافة إلى ضبط المفاهيم والمصطلحات الواردة فيها، وكذا الدراسات السابقة، وفي الفصل الثاني تناولنا الأبعاد النظرية للدراسة وقسمناه إلى قسمين: أولاً الدرك الوطني :- نبذة تاريخية عن نشأته، مراحل تطوره، تنظيمه، مهامه. ثانياً حوادث المرور :- نبذة تاريخية حول حوادث المرور، تصنيفه، تحليل إحصائياتها، أسبابه، أثاره، آليات التصدي لظاهرة حوادث المرور، مهام الأجهزة الأمنية، تأثير الحملات المنظمة. أما في الفصل الثالث فقد تناولنا الإجراءات المنهجية : مجالات الدراسة (المكانية، الزمنية، البشرية)، المنهج ، الأدوات المستخدمة لجمع البيانات، العينة ومواصفاتها. وأخيراً الفصل الرابع تناولنا عرض وتحليل ومناقشة النتائج، وتفسيرها، وإعطاء استنتاج عام للدراسة، وأخيراً قمنا بإعطاء خاتمة عامة للبحث، والخروج بتوصيات واقتراحات، وتقديم الصعوبات. معتمدين في ذلك على جملة من المصادر والمراجع أشرنا إليها في البحث أهمها قانون المرور، مراسيم وتقارير من وزارة الأشغال العمومية وكذا المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، لوائح وتعليمات، مجلات دورية ومحاضرات، دراسات وبحوث.

الفصل الأول



الإطار التصوري لِلدراسة

- أولاً: أسباب اختيار الموضوع.
- ثانياً: أهمية الموضوع.
- ثالثاً: أهداف الدراسة.
- رابعاً: الإشكالية.
- خامساً: المفاهيم الأساسية.
- سادساً: الدراسات السابقة.
- سابعاً: المقاربات النظرية للدراسة.
- ثامناً: صعوبات الدراسة.

أولاً: أسباب اختيار الموضوع:

- معرفة معطيات وأسباب حوادث المرور في ولاية- تيسمسيلت.-
 - نيل شهادة الماستر.
 - التمكن من تطبيق ما اكتسبناه من معارف قبلية.
 - إثراء المكتبة المحلية بموضوع الدراسة بحيث أن الموضوع جديد الدراسة في الكلية.
 - موضوع يهتم به الرأي العام لأنه حديث الساعة.
 - كثرة حوادث المرور وما تخلفه من إحصائيات رهيبية عن ضحايا هذه الآفة.
- ثانياً: أهمية الدراسة :

أهمية الدراسة تبرز من خلال التطرق لظاهرة حوادث المرور إذ لا يمكن بأي حال من الأحوال أن تختفي عن أذهاننا حجم الحصيلة السنوية الناجمة عن حوادث المرور وتكلفتها الاجتماعية والاقتصادية المرتفعة فقد باتت تهدد السلامة المرورية في المجتمع وأمنه محدثة هلعا وقلقا كبيرين على مستقبل الأمن المروري في بلادنا الشيء الذي يجعلنا بحاجة ماسة إلى إيجاد آليات مناسبة تتماشى وإستراتيجية الدولة للتصدي لهذه الآفة.

ثالثاً: أهداف الدراسة:

- الحصول على إحصائيات وأرقام حول حوادث المرور .
- معرفة أسباب حوادث المرور.
- معرفة إجراءات رجال الدرك الوطني للحد من خطورة حوادث المرور.
- معرفة نجاعة هاته الإجراءات في التوعية لسائقي السيارات.
- معرفة وجهة نظر سائقي السيارات حول إجراءات الدرك الوطني .

رابعاً: الإشكالية:

تعتبر آفة حوادث المرور من أكبر التحديات التي تواجه المجتمعات المعاصرة كونها أضحت أبرز من يهدد حياة الأفراد وراحته في المجتمع وتشكل عائقا حقيقيا يمس الحياة الاجتماعية وتنعكس بالسلب عليها، حيث أصبحت الوضعية كارثية بآتم معنى الكلمة. فهي تخلف حسب دراسات قامت بها الهيئة الدولية للوقاية من حوادث المرور مليون ومائتي قتيل(1200مليون) وخمسين (50) مليون جريح وخمسة ملايين وخمسمائة ألف (5500000) معاق إعاقة كاملة.(1)

والجزائر كغيرها من البلدان عرفت فيها وضعية المرور توسعا كبيرا طبعته سلسلة من الإختلالات تجلت من خلال عدم التوازن بين معدلات النمو في هياكل الحظيرة إذ تشير آخر الإحصائيات أنه تم تسجيل 42477 حادث خلال سنة 2015 خلق 4447 قتيل و69141 جريح وما ترتب عنها من آثار سلبية في الميدان الاجتماعي والصحي ناهيك عن

(1) التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور. منظمة الصحة العالمية جونييف، 2004، ص10.

الأضرار المادية التي تتسبب في نزيف مالي على حساب الخزينة العمومية، تحتل الجزائر المرتبة الرابعة عالميا والأولى مغاربيا وعربيا إذ بلغ المعدل اليومي لحوادث المرور 12 قتيل و174 جريحا وهذه الحصيلة في ارتفاع مستمر، مما استوجب دق ناقوس الخطر الذي أعلنه فخامة رئيس الجمهورية في خطاب بمناسبة انعقاد الملتقى الوطني حول حوادث المرور بالبلدية يومي 18 و19 ماي 2009⁽¹⁾.

إن الموضوع يكتسي أهمية بالغة في حياة الجزائر التي تعرف قفزة اقتصادية متزايدة، وثمّلك حظيرة معثّرة من السيارات، فعلى سبيل المثال يتجاوز عدد سيارات الحظيرة الإيطالية مثلتها في الجزائر باثنتي عشر (12) مرة لكن عدد حوادث المرور في الجزائر يتجاوز ما تسجله إيطاليا من حوادث المرور بتسع مرات (09)⁽²⁾.

الوقاية من حوادث المرور تعد مركبة ومعقدة فهي عملية عويصة لأنها متعددة الجوانب لارتباطها بتعدد أسبابها ووقوعها، فالحوادث هي نتيجة لأسباب جمة تتصل بمستعملي الطريق بالدرجة الأولى وعوامل أخرى ثانوية منها المحيط والمركبة، لذا يتبين بأن التصدي لهذه الظاهرة يتطلب جهود متضافرة ومتواصلة من طرف جميع القطاعات، هذه المعاينة تستدعي تضافر مختلف المتدخلين في ميدان تسيير الأمن المروري لتحقيق تحدي تقليص حوادث المرور، للأسف فإن هذه المجهودات سرعان ما تبوء بالفشل جراء طابعها الكلاسيكي والروتيني وكذا هشاشة السياسة الوطنية التي تجعلها عاجزة أمام هذه الظاهرة، ولذا وجب استحداث هيئة وطنية ووزارة منتدبة تساعد على قيادة هذه المجهودات، ومن ثم الدخول في مرحلة التحكم في جميع المبادرات وتقييمها بغية مكافحة إرهاب الطرقات لحماية المواطنين ومستعملي الطريق، وفي انتظار ذلك فإن قيادة الدرك الوطني بادرت إلى تأهيل أفراد السلاح عامة، وأمن الطرقات خاصة والعمل على تجسيد سياسة التخصص والاحترافية، كما عمدت إلى التكيف المستمر مع الواقع المعاش عن طريق انتهاج إستراتيجية واعدة تركز على ظهور وتوفير محيط مهني جديد يسيطر عليه المورد البشري الأكثر مهنية واحترافية، بحيث أن كل هذه الجهود الأساسية للتعامل تعاملًا سليماً مع المحيط، هذا عبر غرس روح الانضباط والالتزام في نفوس الأجيال الصاعدة، فينشؤون على حب التقيد بضوابط السلام المرورية، لأنه من المؤسف أن نرى مجهودات الدولة المبذولة في مرافقة الطفل منذ ولادته صحياً وتربوياً تذهب هباءاً عند فقدانه وهو شاب يافع نتيجة حادث مرور.

ولهذا السبب أخذنا سائقي السيارات نموذجاً لأنهم أكثرهم عرضة لهذه الآفة والمستعملين الدائمين للطرق وكذا محاولة معرفة وجهة نظر سائقي السيارات لولاية-

(1) الملتقى الوطني حول حوادث المرور يومي 18 و19 ماي 2004، البلدية، الجزائر، 2004.
(2) التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، مرجع سابق، ص 03.

تيسمست - في الإجراءات المعتمدة من طرف رجال الدرك الوطني في التوعية من ظاهرة حوادث المرور، ونظرا لكبر حجم هذه الظاهرة وعموميتها جاء بحثنا هذا لمعرفة السبيل للوقاية من إرهاب الطرقات والإجراءات المعتمدة للتوعية من خطورتها .

سؤال الإشكالية:

- ما دور الدرك الوطني في التوعية من خطورة حوادث المرور من وجهة نظر سائقي السيارات ؟

الأسئلة الفرعية:

- ما الدور الذي يلعبه رجال الدرك الوطني في تنمية الوعي المروري لدى سائقي السيارات لولاية - تيسمست - ؟

- ماهي أساليب رجال الدرك الوطني في غرس الوعي المروري لدى السائقين ؟

- كيف ينظر سائقي السيارات لإجراءات رجال الدرك الوطني في التوعية من خطورة حوادث المرور ؟

خامسا: المفاهيم الأساسية

1- الدور: هو سلوك متوقع من شاغل أو لاعب المركز الاجتماعي والمركز الاجتماعي هو العلاقة أو الإشارة التي تحدد طبيعة الدور الاجتماعي.

تعريف "هيلين برلمان" helenperlman

أنماط الشخص السلوكية المنظمة من حيث تأثرها بالمكانة التي يشغلها أو الوظائف التي يؤديها في علاقته بشخص واحد أو أكثر، ويتم اختيار وتشكيل تلك الأنماط السلوكية من خلال عدة عوامل ديناميكية هي :

- أ- حاجات ودوافع الشخص الشعورية واللاشعورية .
- ب- أفكار الشخص وتصوراته عن الالتزامات والتوقعات المتبادلة والقائمة من خلال العادات والأعراف والتقاليد في المكانة المعنية والوظائف التي يقوم بها.
- ت- الاتفاق أو التعارف بين تصورات الشخص عن الإلتزامات والتوقعات وتصورات الآخر والآخرين اللذين يتعامل معهم عنها .

تعريف "تيودر ساربن" Theodore R. sarbin

الدور هو نمط الأفعال أو التصرفات التي يتم تعلمها إما بشكل مقصود أو بشكل عارض والتي يقوم بها شخص ما في موقف يتضمن تفاعلا.

التعريف الإجرائي للدور: هو مدى مساهمة رجال الدرك الوطني في توعية أفراد المجتمع بخطورة حوادث المرور من خلال الإجراءات التي وضعها رجال الدرك الوطني في توعية أفراد المجتمع .

2- الدرك الوطني : الدرك الوطني جزء لا يتجزأ من الجيش الوطني الشعبي وهو قوة المنشأة للسهر على الأمن العمومي وعلى حفظ النظام وتنفيذ القوانين والتنظيمات .

3- حادث المرور : نعني به كل الإصطدامات التي تقع في الطرقات أو في الطريق المفتوح للسير العمومي، وقد تخلف ضحية أو عدة ضحايا من قتلى أو جرحى وكانت على الأقل سيارة واحدة متورطة فيه⁽¹⁾.

" لا يوجد تمييز بين الحوادث التي تقع على الطريق العمومي، أو التي تقع خارج هذا الأخير فمجموعة الحوادث تمثل كل ما يسير بشرط أن تتورط فيه سيارة بمحرك أو عربة مجرورة ..."⁽²⁾.

"حادث المرور يعتبر مستقلا عن الإرادة الإنسانية، ناتج عن قوة خارجية تؤثر عليها بسرعة والذي يخلق ضررا جسديا أو عقليا"⁽³⁾.

التعريف الإجرائي لحادث المرور:

هو كل الاصطدامات الواقعة في الطرقات المفتوحة للسير، والتي نجمت عليها خسائر بشرية دون المادية .

4- التوعية: تتحقق التوعية أساسا من خلال

- توجيه مستعملي الطرقات نحو التطبيق السليم لقواعد حركة المرور.
- تصحيح الأخطاء أو التجاوزات المرتكبة من طرف مستعملي الطرقات.
- مساعدة المنظمات والجمعيات والمصالح المهمة بحركة المرور.

سادسا: الدراسات السابقة :

الدراسة الأولى:

منصور التركي " تطوير النظام للمراقبة الذاتية في إدارات المرور: تطبيق التنظيم الإداري لتقييم الأداء الميداني لرجال المرور" دراسة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية المملكة العربية السعودية 1994.

تهدف هذه الدراسة إلى تحديد أفضل وسائل التقويم للعمل الميداني لرجال المرور قام الباحث بزيارات عمل لعدد من الإدارات الفرعية للمرور بهدف التعرف على النظام الحالي لتقويم الأعمال الميدانية.

- ثم تم إجراء تحليل للعمل وتحديد المهام المطلوب من رجال المرور ميدانيا، وعلى أساس ذلك تم وضع نظام نموذجي للتقويم وتصميم نماذج لتنمية احتياجات هذا النظام، ووضع برنامج للحاسب الآلي يسمح بالتعامل مع هذه النماذج واستخراج تقارير عن الأداء الميداني لكل رجل مرور وبالتالي للإدارات التي يتبع لها هذا الرجل .

(1) commission économique pour l'Europe, (statistiques des accidents de la circulation routière en Europe et en Amérique du nord nation units , new York, vole 43,1998,page 133)

(2) ministère du transport (étude du cout de la circulation routière, Alger ,juillet,2000,page 01)

(3) B. Ezzouda. A(Epidonologie des accidents de la circulation en Algérie) Alger , pas

- المستفيد المباشر من هذه الدراسة هي الإدارة العامة للمرور، وفروعها المختلفة تعتبر دراسة كنموذج لتطوير الخدمة في أحد القطاعات باستخدام دراسات تحليل العمل ويستفاد منه في الخدمة المدنية والشركات والمصانع والجهات العسكرية الأخرى، كما إن مساهمتها في وضع برنامج للحساب يلاءم هذا النظام المقترح ويعتبر خطوة هامة يجب إتباعها دائما في بحوث التطوير وتحسين الأداء.

الدراسة الثانية:

DEKKAR, N.BEZZAOCHA.A, « les accidents de la circulation en Alger »SNED, Alger ,1983.

- تعتبر هذه الدراسة من بين الدراسات السابقة التي تناولت موضوع حوادث المرور في الجزائر التي امتدت من 01-01-1970 إلى 31-12-1979.

تمثلت أهداف الدراسة في ثلاثة نقاط هي:

- تحسين السكان والسلطات العمومية بخطورة الوضع.
- تحديد الأوضاع التي أدت إليها الظاهرة للفت الانتباه.
- سهر على تطبيق سياسة وقائية فعالة للتخفيف من عدد ضحايا الطرق.

تدرج نتائجها فيما يلي :

1- بالنسبة لتوزيع معدل الوفيات والإصابات خلال الفترة 1970-1979، فقد انتقل معدل الإصابات من 126.8 لكل 100.000 ساكن لسنة 1970 إلى 164.9 لكل 100.000 ساكن لسنة 1970. في حين، نجد معدل الوفيات انتقل من 10 وفيات لكل 100 ألف ساكن إلى 17 قتيل لكل 100 ألف ساكن لسنتي 1970 و1979.

2- أما عن توزيع عدد الضحايا حسب القطاع فقد لوحظ أن المناطق الريفية هي أكثر ضرا، حيث سجلت 26% جريح و78% قتيل. كما تبين أن فئة الرجال هي أكثر عرضة لحوادث الطرق من النساء. لوحظ خلال الفترة 1970-1979 أن الرجال، راكبي الدراجات سواء العادية أو النارية معرضين للخطر بصفة أكثر من سائقي السيارات. أيضا، قد سجل أن الفئة المهدة لخطر الحوادث هي فئة الأطفال التي تتراوح أعمارها ما بين 10-14 سنة، حيث سجلت 41.6% جريح، 30.3% قتيل، وباقي الحوادث موزعة على الفئة التي تتراوح أعمارها أكثر من 15 سنة، لهذا يبقى الطفل الجزائري معرض 50 مرة من غيره.

3- تعتبر أيام العطل والأعياد بمثابة أيام قاتلة عن باقي الأيام الأخرى، كذا تبين أن فصل الصيف (أوت، جويلية، سبتمبر)، يعرف عدد مرتفع من ضحايا حوادث الطرق.

4- أما عن مقارنة وفيات حوادث المرور بالوفيات العامة، فقد عرفت ارتفاع من 0.6% سنة 1970 إلى 1.2% سنة 1979. تبين كذلك أن، ساعات الدخول والخروج من العمل أو المدرسة هي ساعات خطيرة، خاصة ما بين 16 و20 سا.

5- أتضح أن العامل الإنساني هو المسؤول الرئيسي لوقوع حوادث المرور في الجزائر، بنسبة تفوق 75.6%، ثم تأتي السيارة والطريق بما يعادل 9.8%. وفي الأخير، يشير الباحث إلى ضرورة نشر الوعي المروري، باعتبار الوقاية تبقى حالة مستعجلة في الجزائر. فمهما كان الحال، فلا بد من محاربة هذه الظاهرة التي باتت تحصد الآلاف من الأرواح البريئة سنويا، وهذا ما يتطلب برنامج شامل ودائم، مبني على الموضوعية، تحت وصاية مؤهلين ومختصين في الميدان.

الدراسة الثالثة:

د. خالد عبد الرحمن السيف. "برنامج تعليم سلامة المرور في كلية التربية".
دراسة - مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية- المملكة العربية السعودية -1983.

يلعب التعليم دورا هاما في سلوك الإنسان، فالمعارف والمهارات والقيم التي يتعلمها الإنسان تشكل الجزء الأساسي من سلوكه، فقيادة السيارة إنما هو سلوك يحدده تعلم الإنسان لمعارف وقيم معينة، أي أن عدم معرفة قائد السيارة بمعارف ومهارات وقيم معينة قد يؤثر على سلوكه في القيادة ولذا فقد هدفت هذه الدراسة :-

- 1- إجراء دراسة مسحية بمشاكل حوادث السيارات.
 - 2- تحديد المعارف والمهارات والقيم في صيغة مقررات دراسية.
 - 3- وضع تلك المعارف والقيم في صيغة مقررات دراسية.
- وقد قام الباحث بإعداد برنامج يشمل على مقررين دراسيين تم إعداد محتوياتها الدراسية، إحداهما يتناول نظام المرور، والثاني يتناول مبدأ السلامة المرورية يقدم هذين المقررين كجزء من برنامج تربوي يعد الطالب لأن يكون مدرسا لسلامة المرور في المدارس المتوسطة والثانوية.
- الدراسة الرابعة:

د. عبد الله النافع آل شارع. "إدخال تعليم سلامة المرور في مقررات المرحلة المتوسطة في التعليم العام". دراسة، مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتقنية، المملكة العربية السعودية، 1986. تهدف هذه الدراسة إلى استعراض إمكانية دمج تعليم سلامة المرور ضمن المناهج المقدمة لطلاب المرحلة المتوسطة بالتعليم العام كالعلوم والجغرافيا واللغة العربية والدينية، أو تخصيص مقرر مستقل لتعليم الطلاب كما تهدف إلى تحديد شكل ومضمون هذه المواد التعليمية المرورية، إجراءات تدريسها ومقاييس تقويمها، والوسائل التعليمية المساعدة، وتعتبر دراسة لإعداد منهج دراسي جديد، اتبعت في الخطوات النموذجية لإعداد المناهج الدراسية وعلى الأخص تجريب وحدات المنهج على عينة طلابية محددة وقياس أثر هذا المقرر على تعديل سلوكهم بما يتفق مع الأهداف الموضوعية من أجلها.

كما أن مضمون هذا المنهج هو تعديل السلوك المروري ونشر الثقافة المرورية بين الطلاب، ولهذا فوائد كثيرة أيضا.

ويمكن تحديد نواحي الاستفادة من هذه الدراسة على النحو التالي :

1. استفادة لواعي المناهج: يمكن أن تستفيد الجهات المسؤولة عن وضع المناهج من هذه الدراسة في تعديل طريقتها في وضع مناهجها أو تعديلها على ضوء الخطوات التي اتبعتها هذه الدراسة.

2. استفادة إرشادية: يتمكن الطلاب الذين يدرسون هذا البرنامج الإرشادي مما يلي:-

أ. اكتساب الحقائق والمعلومات الخاصة بسلامة استخدام الشوارع والسيارات.

ب. اكتساب المهارات العلمية اللازمة لضمان سلامة استخدامهم للشوارع والسيارات.

ت. اكتساب اتجاهات وقيم ايجابية تخص سلامة استخدام الشوارع والسيارات.

ث. تعديل السلوك في نواحي السلامة المرورية.

ج. مساعدة الغير على تعديل سلوكهم في نواحي السلامة المرورية.

ح. تقليل الحوادث والإصابات.

سابعاً: المقاربة النظرية للدراسة

تعد المقاربة أو المدخل النظري للدراسة المرجعية العلمية والمعرفية التي يمكن طرح مشكلة البحث وتفسير نتائج الدراسة في إطارها⁽¹⁾، وتمثل الإجراءات المستخدمة من طرف رجال الدرك الوطني في التوعية من خطورة حوادث المرور عملية اتصال إقناعي بالسائقين وليس اتصالاً عارضاً، إذ أن الهدف النهائي لرجال الدرك الوطني من هاته الإجراءات هو خلق اتجاهات ايجابية للتخفيف من خطورة حوادث المرور . ولقد اهتمت النماذج والنظريات في مجال الحملات الإعلامية بدراسة الرسائل الإقناعية ودورها في التأثير على اتجاهات السائقين وسلوكياتهم مثل حملات التوعية المرورية وتؤكد هذه النظريات على ضرورة دراسة العوامل المؤثرة في المعرفة والوعي والاتجاهات والسلوكيات في مجال الاتصال الاجتماعي وفيما يلي عرض لنظريتين ذات العلاقة المباشرة لموضوع الدراسة.

نظرية الدور الاجتماعي :

يعتبر مفهوم الدور من أعقد المفاهيم الاجتماعية، فهو نمط السلوك الذي يتوقعه الآخرون من شخص يحتل مركزاً اجتماعياً معيناً خلال تفاعله مع أشخاص يشغلون هم الآخرون أوضاعاً اجتماعية أخرى⁽²⁾ تركز هذه النظرية على مفهومين رئيسيين في تفسير عملية التنشئة الاجتماعية وهما: المكانة الاجتماعية والدور الاجتماعي.

1-المكانة الاجتماعية: يقصد بها وضع الفرد في بناء اجتماعي يتحدد اجتماعياً وترتبط به التزامات وواجبات تقابلها حقوق وامتيازات ويرتبط بكل مكانة نمط من السلوك المتوقع وهو الدور الاجتماعي .

(1) محمد عبد الحميد: البحث العلمي في الدراسات الإعلامية، عالم الكتاب، القاهرة، 2000، ص29.

(2) عبد العزيز خواجه: مبادئ في التنشئة الاجتماعية، دار الغرب للنشر والتوزيع، وهران، 2005، ص78.

2- الدور الاجتماعي: الذي يتضمن تلك الأفعال التي تتقبلها الجماعة في ضوء مستويات السلوك في الثقافة السائدة وعادة ما يكون للفرد أكثر من دور داخل النظام الذي ينتمي إليه ففي عملية التفاعل الاجتماعي يكتسب سائقي السيارات أدوارا اجتماعية من خلال السياسة المنتهجة من قبل رجال الدرك الوطني للتخفيف من خطورة حوادث المرور لأنها تحرك دوافع في السائقين نحو التعلم. وتتوزع الأدوار كما يلي:

أ- أدوار الحياة: دور الطفل، المراهق، الراشد...

ب- الأدوار المفروضة: الجنس، الطبقة...

ج- الأدوار المكتسبة: داخل العمل، المهنة، الثقافة... (1).

ويكتسب سائقي السيارات دورهم الاجتماعي عن ما يلي:

- **التعلم المباشر:** حيث يتعلم سائقي السيارات بصورة مباشرة من رجال الدرك الوطني كيفية التخفيف من حوادث المرور، كما يتعلم قيما معينة مرتبطة بمكانة اجتماعية أو بأدوار اجتماعية أو يتعلم السائق معايير سلوكية معينة بصورة مباشرة.

- **المواقف:** حيث نجد أن السائق يتعلم أدواره الاجتماعية عن طريق المواقف العديدة التي يسلك في بعضها سلوكا مناسباً لما هو متوقع منه، ويلقى المساندة من الآخرين أو يسلك سلوكا منافياً لذلك التوقع في البعض الآخر فيلقى معارضة ويطلب منه التغيير.

- **النمذجة:** هنا يتخذ السائق من إجراءات الدرك الوطني نماذج له وتوعية يقتدي بها فيتعلم عن طريق اتجاهاتهم التي يعبرون عنها بحملات تحسيسية توعوية (انظر الملحق رقم: 03) فالسائق بدوره يتعلم ويقتدي بها لمحاربة ما يسمى بإرهاب الطرقات والتخفيف من أفة خطورة حوادث المرور فالإقضاء بالقوانين وتطبيقها تنمو التوعية المرورية ومنها يبدأ تفادي هذه الآفة بالظهور.

نظرية التئات الثلاثة:

إن الاتصال الاجتماعي يعني بالدرجة الأولى اتصال الدولة بالمواطنين، وهو يستمد شرعيته من واجبات الدولة في توعية المواطن بالقيم المشتركة، والتشريع الملائم لحماية المجتمع وتذكير المخالفين للقانون بضرورة احترام القانون فالتشريع يتعين عند فشل التوعية باعتبار أن إقرار تغيير سلوك ما لم يحصل فهمه أو قبوله على الوجه المطلوب قد تنتج عنه ردود فعل تكون في البداية مجرد معارضة تؤول إلى رفض بات للمبادرات الحكومية. ولكي يقع تلافى هذا المكروه، يجدر بذل مجهودات كبيرة عن طريق الاتصال الاجتماعي، في مرحلة الإقناع وقبل سن التشريع الهادف لتكريس القرار، فالإقناع إذن يرمي إلى التأثير على الرأي السائد لغاية الوصول إلى تغيير السلوك المخل بالمصلحة

(1) عبد العزيز خواجه: مبادئ في التنشئة الاجتماعية، مرجع سابق، ص 78.

العامة للفرد أو الجماعة ولا يجب إغفال أن المعرفة هي المرحلة الأولى لا يقاض الو اعز الضميري والرأي. إن نشر مقدار وافر من المعلومات يؤثر على المفاهيم السابقة ويغير الرأي تدريجيا ويجعل عامة الناس ينحازون، بصفة طبيعية لأهداف الحملة، وبما أن يستجيب التطبيق لما رسم له من تطورات في كل الحالات فقد وجب أن تتكامل مجهودات الاتصال الاجتماعي للتوعية مع وسائل الإعلام الأخرى، ويجب على الرسالة الإعلامية أن تكون مقنعة للغاية كي تستطيع مجابهة الدعايات المضادة يوميا وتتجه بالرأي العام الوجهة المرجوة. وأخيرا فإن جدوى هذا المنهج تتمثل في تغيير السلوك، وقد يكون ذلك أعسر التحديات الاجتماعية، وكمثل لهذه الصعوبة يذكر أنه في فرنسا، وخلال سنة 1987 تبين من عملية لاستطلاع الرأي أن 83% من الفرنسيين يعتبرون التدخين آفة مضرّة بالصحة ومع ذلك فإن تجارة التبغ قد بلغت في ذلك العهد أوجها، وكانت نسبة المدخنين في أعلى مستواها⁽¹⁾، فالأمر يفترض إذن تغيير الظاهرة المراد معالجتها حسب ترتيب منطقي يبدأ بالمعرفة وينتهي إلى الشرعية واعتماد الترتيب أي التشريع والتكريس القانوني. وعلى الرغم من أن هذا الحل الإضافي لا يمثل أنجح دواء ويتنافى ظاهريا مع فاعلية الاتصال الاجتماعي التي لا بد أن تركز على تكثيف الاستعدادات السيكولوجية من حيث الكيف والكم قبل مرحلة الضغوط، وأطلق عليها قاعدة التاءات الثلاث: توعية، تشريع، تتبع.

المرحلة الأولى : التوعية

وتتضمن التوعية آليات الإقناع اللساني والتوضيح والتفهيم وتعزيز كل ذلك بالأدلة والبراهين المقنعة والتي تناسب إلى عقول المستقبلين، ويشترط في الأفكار المراد إيصالها ببساطة وعدم التناقض لتتال المصادقية لدى الجمهور والصياغة الواضحة للرسالة الإقناعية بحيث تكون ذات معنى واضح ومباشر ومن غير التباس، أو تتداخل مع معاني أخرى، ومما يساعد على وضوح الرسالة الإقناعية، ووضوح الهدف من التوعية، ويشترط أيضا الموضوعية في التوعية وعدم التحيز أو الانطلاق من أحكام مسبقة ذاتية والتي من شأنها أن تنقر المستمع وتدفعه إلى تبني مواقف مضادة إزاء ما يتلقى، يضاف إلى ذلك اختيار الوقت المناسب، واستغلال الظروف المناسبة والمواتية لتمرير الرسالة الإقناعية⁽²⁾. أي أنه ومن أجل الحصول على النجاح الفعال يجب تكثيف الاستعدادات السيكولوجية من حيث الكيف والكم، خاصة وأن الإقناع أو التوعية لا يتجاوز تأثيره على الاتجاهات وتعديل السلوكات نسبة 30%⁽³⁾ في حالة يكون مستوى الانطلاق (0) أو ضعيف إلى حد ما وهذه

(1) مشال لونات: الإعلام الاجتماعي، ترجمة: صالح بن حليمة، المنظمة العربية للربية والثقافة والعلوم، تونس، 1993، ص ص. 14.13.

(2) عامر مصباح: الإقناع الاجتماعي، خلفية نظرية وآليات العملية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2005، ص، 59.

(3) مشال لونات: الإعلام الاجتماعي، مرجع سابق، ص. 15.

الفرضية مرتبطة أساسا ببعض الشروط كطبيعة الموضوع المعالج والظروف المحيطة بالجمهور المستهدف.

- تقدر الفترة الزمنية بعشريات بالنسبة لمواضيع كحزام الأمن، الإفراط في السرعة
 - تقدر الفترة الزمنية بسنوات بالنسبة لمواضيع كالتبغ والاقتصاد.....
 - تقدر الفترة الزمنية بأشهر بالنسبة لمواضيع كالصحة والتلقيح.....
- وإذا أردنا زيادة (k°) علينا أن نزيد بصفة معتبرة مجهود الإعلام وذلك عن طريق:
- البحث عن الحلول المحتملة التي تؤدي بالجمهور إلى القبول بتعديل سلوكياته بصفة إرادية.
 - البحث عن أفكار جديدة (جذابة) وذات فعالية كبير للتأثير في الجمهور .

المرحلة الثانية : التشريع

تظهر أهمية هذه المرحلة في الحملات الإعلامية العمومية، لكنها غير مؤثرة في الاتصال الإشهاري، فهي تنص على أن التوعية لا تلبى الغرض لوحدها فهي تبين مخاطر الموضوع وفوائده، لكن التشريع يلعب دورا ايجابيا في ممارسة نوع من الضغط على المتلقي من أجل مسايرة المرسل في ما يدعوا إليه (1) ويرى "مشال لونات" أنه يجب أن تعزز مرحلة التوعية والتفهم بمرحلة موائية وهي إصدار قانون يدعم الفكرة ويمنع الفرد من مخالفتها، فهو يرى أن التوعية وتوضيح الأشياء وبيان المخاطر والفوائد أمر غير كافي للتأثير في سلوك الفرد وتغييره، أو لصد أفراد معينين عن فعل شيء ما فية مضرة لهم وللمجتمع، ولذا يجب أن يسن قانون يحدد طبيعة المخالفة، ويترتب عليها طبيعة العقوبات التي يواجهها الفرد في حالة المخالفة، بمعنى آخر الإقناع والتأثير لا بد أن يحمل في طياته معنى السلطة والمسؤولية والإجبار والترغيب والترهيب، والمبرر الذي يقدمه أن الإنسان يجد نفسه عاجزا أمام سلوكاته ونزواته ورغباته ودوافعه. ولذا لا بد حمايته من نفسه عن طريق سن القوانين، هذا القانون يستعان به على أساس سلطان مستقل عن الذات، يحمل معنى القهر والجبر المنفذ والمساعد للإنسان من جموح واندفاع حاجاته (2) ويرى "مشال لونات" أن نسبة التأثير وتغيير السلوك ستزداد في الارتفاع من 30% إلى 60% بعد صدور القانون إلا أنها لن تتجاوز هذا الحد، ذلك أن الاقتناع بفائدة القرار لا ينجم عنه تلقائيا الالتزام به والشروع في تنفيذ مقتضياته (3) فالإنسان بطبيعته في حاجة إلى التأكيد والتوضيح والتوعية وتكرار ذلك باستمرار إلى غاية الوصول بالفرد إلى الهدف المقصود وهذا ما يأتي في المرحلة التالية. كما أن لهذه الخطوة آثار ايجابية وأخرى سلبية، فأما الأثر الإيجابي فإنه مرتبط بتكثيف الاستعدادات السيكولوجية من حيث الكم والكيف قبل مرحلة الضغط ويتعدى

(1) بشير العلاق: نظريات الاتصال: مدخل متكامل، دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع، عمان، 2010، ص، 69.

(2) عامر مصباح: الإقناع الاجتماعي، خلفية النظرية وآلياته العلمية، مرجع سابق، ص، 61.60.

(3) مشال لونات: الإعلام الاجتماعي، مرجع سابق، ص، 16.

ذلك ثلاثة عوامل تتمثل في الخوف من السلطة العامة والتجارب مع الرأي المنتشر ومفعول الوسط أو المحيط.

أما الأثر السلبي وهو مخالفة للتراتب المتخذة وتعود لواحد من السببين التاليين:

- الإقناع الأول كان غير متوفر وغير كافي محمل الأفراد على القيام بالفعل المقنن.
- الإقناع الثاني يتم إعداده بصفة محكمة بالشرح اللازم فيرفض الفرد إذن الالتزام مما ينال من النظام الذي تعود عليه وينعكس المردود السلبي في كلتا الحالتين على مفعول الترتيب المتخذة.

ويتولد عن صدور القرار جفاء لا يساعد على إدراك الوضع المنتظر، وتهرب أكثر من ذي قبل من القانون، لذلك يستحسن اتخاذ الاحتياطات التام منذ بداية تنفيذ الخطة وقد أثبتت التجربة نجاعة ضد المبدأ الاجتماعي، وكذلك أمكن إقبال المعنيين عليه بشرط أن يكون للمراقبة مفعول الردع بصفة كافية، وبدون انقطاع لحملات التوعية، وهو ما يؤكد تلك الضرورة الوراثية المتصلة بالكائن البشري من حيث شعوره بالحاجة لحماية ضد نفسه عندما لا يفقيه عقله وشجاعته لضمان ذلك⁽¹⁾.

المرحلة الثالثة: التتبع والمراقبة.

يرى "مشال لونات" أنه لا بد من المراقبة والمتابعة للعملية ككل وذلك من أجل نجاح عملية الإقناع والتأثير خاصة وأن الإنسان بحاجة إلى التذكير والتأكيد باستمرار. ففي هذه المرحلة يستوجب التأكد على ضرورة احترام القانون والتنبيه على المخالفين، ومتابعة ومراقبة غير المكترئين، وهذه المرحلة تعطي المصدقية لجدية العملية، وتزيد من درجة الأهمية لدى المتلقي للرسالة الإقناعية، كما أنها تجذب انتباه غير المهتمين ابتداءً، وتزيد من حيوية الرسالة وفعاليتها في الإقناع والتأثير وتصبح العملية في شكلها النهائي⁽²⁾ وعليه فإن هذه النظرية تفترض أن تغيير الظاهرة المراد معالجتها تتم عبر ثلاث مراحل تبدأ بالتوعية وتنتهي بالتتبع مروراً بالتشريع، وهي على عكس النظريات الأخرى، إذ أنها تدخل عنصر السلطة والقوة الخارجية لحمل الفرد على تعديل أو تغيير سلوكه، فهي تفترض أن تعديل أو تغيير السلوك لا يتم عبر الرغبة الذاتية للفرد فحسب، وإنما يجب أن تكون المساعدة من قوة خارجة عن إطار الذات والمتمثلة في القانون، والذي في هذه الحالة يحمي الفرد بنفسه. غير أن النظرية يتخللها عدد من النقائص لعل أبرزها:

- لا تنسحب هذه النظرية على كل فئات المجتمع خاصة الفئات غير المعنية بالقاعدة القانونية كالأطفال مثلاً وذلك نظراً لمحدودية إدراكهم لمعاني السلطة والعقاب وعواقب القواعد القانونية وبالتالي لا تشكل لديهم حافزاً أو دافعاً على الإقناع بفكرة معينة.

(1) مشال لونات: الإعلام الاجتماعي، مرجع سابق، ص، 14.

(2) عامر مصباح: الإقناع الاجتماعي: خلفية النظرية وآلياته العملية، مرجع سابق، ص62.

- عدم مراعاتها لطبيعة الإنسان النفسية الراضة لكل شيء يفرض بقوة القانون دون حدوث اقتناع بذلك، وهذا ما يجعل الفرد في حالة تملص كلما سمحت له الفرصة وغابت القوة الحامية للقاعدة القانونية، بمعنى أن الإنسان يقاوم الأفكار التي فرضت عليه بالقوة .

- هناك تضاد حاصل بين عملية الإقناع كعملية تقوم بتعديل السلوك أو تغييره بشكل تلقائي ونابع من إرادة الفرد، وبين تعديل السلوك أو تغييره عن طريق قوة خارجية عن إطار النفس والمتمثلة في قوة القانون⁽¹⁾. اهتمت هذه النظرية وبشكل ملفت بعنصر التشريع أو القوة الخارجية، وهو العنصر الذي يبرز في دراستنا هذه من خلال إصدار قانون المرور المتعلق بتنظيم حركة المرور وسلامتها وأمنها في المحاولة للتقليل من حدة المشكلة المرورية والتأثير على السائقين، وبالتالي فإن عرض هذه النظرية يساعد ولا شك في الإلمام بمختلف جوانب هذه الجزئية خاصة فيما يتعلق بتحليل نتائج التساؤلات الفرعية لمشكلة الدراسة وهي دور رجال الدرك الوطني في التوعية من خطورة حوادث المرور في عملية التوعية المرورية بالنسبة للسائق لولاية تيسمسيلت.

ثامنا : صعوبات الدراسة:

- 1- شساعة الموضوع و تحديد الصفحات لإنجازه مما اضطر بنا إلى الاكتفاء بأهم النقاط دون التعمق في الجزئيات.
- 2- لا يفوتنا هنا أن نشير إلى أن الصعوبات التي واجهتنا هي ضيق الوقت للتعلم في هذا الموضوع الهام، وكذا الاتصال بالمتخصصين ومختلف المتدخلين في ميدان الأمن المروري.
- 3- قلة المراجع وانعدام أهمها وهذا ما عرقل عملية الحصول على معلومات ثرية تخدم الموضوع.

(1) عامر مصباح: الإقناع الاجتماعي: خلفية النظرية وآليات العملية، مرجع سابق، ص ص.63.64.

الفصل الثاني

الإطار النظري للدراسة

تمهيد

أولاً: الدرك الوطني

- 1- نبذة تاريخية حول نشأة الدرك الوطني
- 2- مراحل تطور الدرك الوطني
- 3- تنظيم الدرك الوطني
- 4- مهام الدرك الوطني
- 5- البرامج المستقبلية للدرك الوطني في ميدان تأمين الطرقات

ثانياً: حوادث المرور

- 1- نبذة تاريخية حول حوادث المرور
 - 2- تصنيف حوادث المرور
 - 3- تطور شبكة الطرقات في الجزائر
 - 4- خصائص شبكة الطرقات في الجزائر
 - 5- تحليل إحصائيات حوادث المرور
 - 6- أسباب حوادث المرور
 - 7- آثار حوادث المرور
 - 8- آليات التصدي لظاهرة حوادث المرور
 - 9- مهام الأجهزة في مجال أمن الطرقات
 - 10- الحملات المنظمة وآثارها في الوقاية من حوادث المرور
- خلاصة

تمهيد

إن حياة الإنسان هي مهددة بجملة من المخاطر ولعلّ أعظمها هو خطر الموت، الذي يصيبها في زمان ومكان غير معلومان، غير أن الصيرورة التاريخية والعلمية مكنت من معرفة ولو نسبيا البعض من مصادر هذه المخاطر دون تحديد الضحايا، ولقد ساهم التطور العلمي الممثل في الاختراعات الهائلة من آلات ومعدات ميكانيكية في تطور الحياة المدنية وأصبحت هذه المعدات في خدمة الإنسان، غير أنه بالمقابل أصبحت هذه المعدات تشكل خطراً كبيراً على حياته كأن يغادر الإنسان عائلته وأحبائه إلى الأبد بسبب تهور وطيش سائق. ما يشد الانتباه بلا شك الأرقام والإحصائيات المخيفة المسجلة عن حوادث المرور ببلادنا حيث جاءت الجزائر في المرتبة الأولى مغربياً، من حيث عدد حوادث المرور والقتلى المسجلة خلال السنة وهو دليل قاطع على الخطر المحدق. لهذه الظاهرة حيث أصبحت تتخر البلد وتلتهم أبنائه، بل نجم عنها أيضاً انعكاسات سلبية على الصعيدين الاجتماعي والاقتصادي، فالوفيات المسجلة هي ناجمة في معظمها عن عدم احترام قانون المرور وعدم الوعي المدني بمخلفات إرهاب الطرقات بالإضافة إلى المركبات ووضع شبكة الطرقات، لذا أضحي من الضروري تضافر وتكاتف جهود كل الهيئات المعنية بموضوع السلامة المرورية مع التركيز على مكافحة هذه الآفة انطلاقاً من معرفة مسبباتها.

أولاً-الدرك الوطني

1- نبذة تاريخية حول نشأة الدرك الوطني

من الدراسات التاريخية تبين أن الدرك قوة شرطية استمدت تكوين مهامها من الحضارة العربية الإسلامية العريقة، حيث يرى المؤرخون أن تاريخ الدرك يعود إلى القرن السابع الميلادي وأن الخليفة عمر بن الخطاب (رضي الله عنه) هو أول من قام بإنشاء هيئة سميت آنذاك بـ "العسس" أي حراس الليل، وسماها بعده الخليفة علي بن أبي طالب (رضي الله عنه) "الشرطة"، كما أن الأمير عبد القادر قام بإنشاء فرق خاصة منظمة خاضعة مباشرة لسلطته، وهذا بمهمة الحفاظ على الأمن وتنفيذ المهام الشرطية وتحصيل الضرائب.⁽¹⁾

بعض المؤرخون يرى أن نابليون في سنة 1789، اقتبس نظام الشرطة خلال غزوته لمصر وكون بما كان يسمى بـ : المارشوسي (la marechaussee) "رجال الخيالة" التي أصبحت في سنة 1791 تسمى بـ : الجند رمة (la gendarmerie) أي "ناس السلاح" هذا التنظيم نقله فرنسا إلى بعض مستعمراتها بأفريقيا ومن بينها الجزائر بعد استعادة السيادة الوطنية تم إنشاء "جهاز الدرك الوطني" بموجب رقم 62-019 المؤرخ في 23 أوت 1962، المنشور في الجريدة الرسمية للجريدة الجزائرية الديمقراطية الشعبية بتاريخ 04-

(1) القرار رقم 35/94 ودو/أ/2/س بتاريخ 20-04-1994 المتضمن إنشاء الدرك الوطني وسرايا أمن الطرقات.

1962-09 يستمد الدرك الوطني شرعيته من حيث التنظيم والمهام، من خلال النصوص القانونية التالية: (1)

1 النصوص التشريعية:

أ. الدستور: جاء فيه أن الملكية العامة هي ملك المجموعة الوطنية وتشمل باطن الأرض، المناجم والمقاطع، المواد الطبيعية للطاقة، والثروات المعدنية، الطبيعية والحية في مختلف مناطق الأملاك الوطنية البحرية، والمياه والغابات كما تشمل النقل بالسكك الحديدية، والنقل البحري والجوي والبريد والمواصلات السلوكية واللاسلكية، والأملاك الأخرى المتعددة المادة (17).

ب. القوانين:

- الأمر رقم 74/107 المؤرخ في 06/12/1974 والتضمن قانون المرور المعدل.
- الأمر رقم 75/60 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المعدل والمتمم للأمر رقم 74/107.
- القانون رقم 87/09 المؤرخ في 10 فبراير 1987 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

- القانون رقم 88/17 المؤرخ في 10 ماي 1988 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه.
- القانون رقم 01/14 المؤرخ في 19 أوت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

- القانون رقم 01/13 المؤرخ في 07 أوت 2001 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، المعدل والمتمم للقانون رقم 88/17 المؤرخ في 05/10/1988.
- القانون رقم 04/16 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004 المعدل والمتمم للقانون رقم 01/14 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

2- النصوص التنظيمية:

أ. المراسيم:

- المرسوم رقم 82/148 المؤرخ في 17 أبريل سنة 1982 والمتضمن الإجراءات التي تتعلق بممارسة أعمال النقل البري.

- المرسوم رقم 87/42 المؤرخ في 10 فبراير سنة 1987 المعدل والمتمم للمرسوم رقم 82/148 المتضمن الإجراءات التي تتعلق بممارسة أعمال النقل البري.

- المرسوم رقم 381/04 المؤرخ في 28 نوفمبر 2004 الذي يحدد قواعد حركة المرور.
- المرسوم التنفيذي رقم 91/195 المؤرخ في أول جويلية 1991 الذي يحدد الشروط العامة لممارسة نشاط النقل البري للمسافرين والبضائع.

- المرسوم التنفيذي رقم 94/231 المؤرخ في 27 يوليو 1994 الذي يحدد شروط ممارسة مهنتي وسيط الشحن ووكيل نقل البضائع وكيفيةها.

(1) منهجية الدرك الوطني في أمن الطرقات المدرسة العليا للدرك الوطني ببيسر.

- المرسوم التنفيذي رقم 90/79 المؤرخ في 27 فيفري 1990 المتضمن نقل المواد الخطرة.
- المرسوم التنفيذي رقم 91/78 المؤرخ في 16 مارس 1991 المتضمن القانون الأساسي للمركز الوطني للدراسة والبحث في التفتيش التقني للسيارات.
- المرسوم التنفيذي رقم 98/271 المؤرخ في 29 أوت 1998 المتضمن تغيير القانون الأساسي للمركز الوطني للدراسات والبحث في التفتيش التقني للسيارات وتعديل تسميته (المؤسسة الوطنية للمراقبة التقنية للسيارات).
- ب القرارات الوزارية المشتركة:
 - القرار الوزاري المشترك مؤرخ في 20 مايو 1987 يحدد إجراءات اعتماد الأشخاص الطبيعيين أو المعنويين المهتمين بأعمال النقل العمومي البري للبضائع.
 - القرار الوزاري المشترك مؤرخ في 30 يونيو 1988 يحدد قائمة معدات الأشغال العمومية التي تخضع للقواعد الإدارية الخاصة لحركة المرور.
 - القرار الوزاري المشترك مؤرخ في 02 نوفمبر 1988 يحدد الشروط الخاصة بالمرور في الطرق السريعة للمركبات التي تقوم بالنقل الاستثنائي.
 - القرار الوزاري المشترك مؤرخ في 01 أوت 1989 يحدد شروط تسليم رخصة السياقة وصلاحيته.
- ج - القرارات الوزارية:
 - القرار الوزاري المؤرخ في 20 يونيو 1983 يتضمن حركة المركبات المستعملة في نقل الأشخاص المشتركة.
 - القرار الوزاري المؤرخ في 01 ديسمبر 1984 يتعلق بفهرس الناقلين وسيارات نقل المسافرين وخطوطه.
 - القرار الوزاري المؤرخ في 15 يناير 1985 يحدد شروط ممارسة أعمال النقل العمومي البري للمسافرين.
 - القرار الوزاري المؤرخ في 20 مايو 1987 يحدد شروط ممارسة الأشخاص الطبيعيين أو المعنويين لأعمال النقل العمومي البري للبضائع/ للمسافرين وكيفياتها.
 - القرار الوزاري المؤرخ في 05 أكتوبر 1987 يحدد شروط اقتناء بعض سيارات النقل التي تستعمل للحساب الخاص لفائدة أشخاص طبيعيين أو معنويين من القطاع الخاص وكيفيات ذلك.
 - القرار المؤرخ في 05 ماي 1988، يحدد القواعد الإدارية المتعلقة بأرقام تسجيل المركبات الذاتية الحركة.
 - القرار المؤرخ في 01 جوان 1988، يحدد العلامة المميزة والزامية وضعها على مركبات ذات محرك.
 - القرار المؤرخ في 01 جوان 1988، يتعلق بالعلامات المميزة للمركبات السيارة المخصصة للنقل العام للمسافرين.

- القرار المؤرخ في 10 جوان 1988، يتعلق بسياقه الدراجات النارية.
- القرار المؤرخ في 10 جويلية 1988، يحدد الشروط التي يرخص فيها للسائقين الحائزين لسياسة سيارات الأجرة والسيارات المؤجرة بسائق.
- القرار المؤرخ في أول أوت 1989، يحدد صفات الأطر المعدنية للمحركات والأجهزة الفلاحية وسلاسل الالتصاق في الأرض للجرارات الفلاحية والآلات الفلاحية الذاتية الحركة.
- القرار المؤرخ في 16 ديسمبر 1989، يتضمن إنشاء لجنة العقوبات الوزارية وتشكيلها وصلاحياتها.
- القرار المؤرخ في 02 ديسمبر 1989، يحدد شروط تسليم المركبات المحجوز أو المهملة لإدارة أملاك الدولة للتصرف فيها للبيع أو الترحيم.
- القرار المؤرخ في 10 جانفي 1990، المعدل والمتمم القرار المؤرخ في 30 جوان 1988 والذي يحدد القواعد الإدارية المطبقة على معدات الأشغال العمومية.
- القرار المؤرخ في 01 يونيو 1991، يحدد كفاءات استعمال السيارات المملوكة للحساب الخاص في النقل العمومي.
- القرار المؤرخ في 08 أوت 1993، ينظم النقل الذي تقوم به سيارة الأجرة.
- القرار المؤرخ في 07 نوفمبر 1994، يحدد كفاءات إنشاء ساحات النقل الحضري ورسم حدوده للاستغلال.
- القرار المؤرخ في 26 افريل 1997، المتضمن المضادقة على النظام النموذجي لخدمة النقل العمومي للمسافرين.
- القرار المؤرخ في 09 أوت 1997، المحدد لشروط وكفاءات إعداد مخططات النقل البري للمسافرين.

2- مراحل تطور الدرك الوطني:

- يمكن تقسيم مراحل الدرك الوطني إلى ثلاثة مراحل هي:
- أ- المرحلة الأولى (1962-1973): تميزت في 03 أوت 1962
- ب- المرحلة الثانية (1973-1988): تم خلاله إعادة هيكلة الدرك الوطني، طبقاً للمرسوم رقم 108/73/ع.أ بتاريخ 06-06-1973 المتضمن تنظيم الدرك الوطني .
- ت- المرحلة الثالثة: (1988 إلى يومنا هذا) : تم إعادة تنظيم الدرك الوطني بموجب المرسوم رقم 88-19/رج المؤرخ في 02/05/1988 المتضمن المهام والتنظيم، حيث شهد تطورا في تعداده ومعداته ومن حيث المهام المسندة إليه على النحو التالي:
- إلحاق به قيادة الحرس الجمهوري تبعا للمرسوم رقم 88-97/رج بتاريخ: 09/08/1988.
- كما تم إنشاء مفروزة خاصة للتدخل الدرك الوطني بموجب المرسوم رقم 89 - 39/رج بتاريخ 27/08/1989.

- في سنة 1991 ألحقت به هيئة حرس الحدود بموجب المرسوم رقم 91-04/ر.ج بتاريخ 08/01/991.

- في سنة 2002، شهد الدرك الوطني لأول مرة في تاريخه، التحاق النصر السنوي بصفوفه، كطالبة ضباط عاملات بالمدرسة العليا الدرك الوطني ببيسر⁽¹⁾.

3- تنظيم الدرك الوطني:

أ- الهيكل التنظيمي للدرك الوطني:

1- قيادة الدرك الوطني: يقود الدرك الوطني ضابط عميد برتبة لواء ويساعده في أداء

مهامه رئيس الأركان برتبة عميد:

- مركز العمليات

- مفتشيه مركزية

وهناك عشرة أقسام متحكمة وهي:

1- قسم الموارد البشرية

2- قسم الوقاية والأمن العمومي

3- قيم الشرطة القضائية

4- قسم الدراسات والتنظيم والأنظمة

5- قسم الاستغلال والبحث

6- قسم حفظ النظام

7- قسم أمن الطرقات

8- قسم التشكيلات الجوية

9- قسم التكوين

10- قسم المصالح المشتركة التي تتولى مهمة الدعم والحماية والإسناد .

وستة مصالح مركزية هي: (المالية- العتاد - المعتدية - المنشآت - الإشارة والإعلام الآلي) مكاتب ملحقة تابعة مباشرة لقائد الدرك الوطني . من بينها خلية الاتصال هي: (مكتب التحليل والتفكير، التعاون، الصحة، الشؤون الاجتماعية ومكتب الشؤون العامة)⁽²⁾.

2- قيادة وحدات حراس الحدود: تشكل هيئة حرس الحدود من هيئة مركزية ودوائر

جهوية ملحقة بالقيادات الجهوية ومجموعات لحرس الحدود تتمفصل إلى سرايا وفصائل

ومراكز حدودية. تناط بها حماية ومراقبة الحدود البرية الجزائرية بالإضافة إلى معاينة

جرائم التهريب، المخدرات، والهجرة الغير الشرعية⁽³⁾

(1) مجلة الوقاية والسياسة العدد رقم (09) صادرة عن الدرك الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.

(2) المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، واقع وتحديات، مجلة الوقاية والسياسة، العدد 06، السنة 2007، ص10

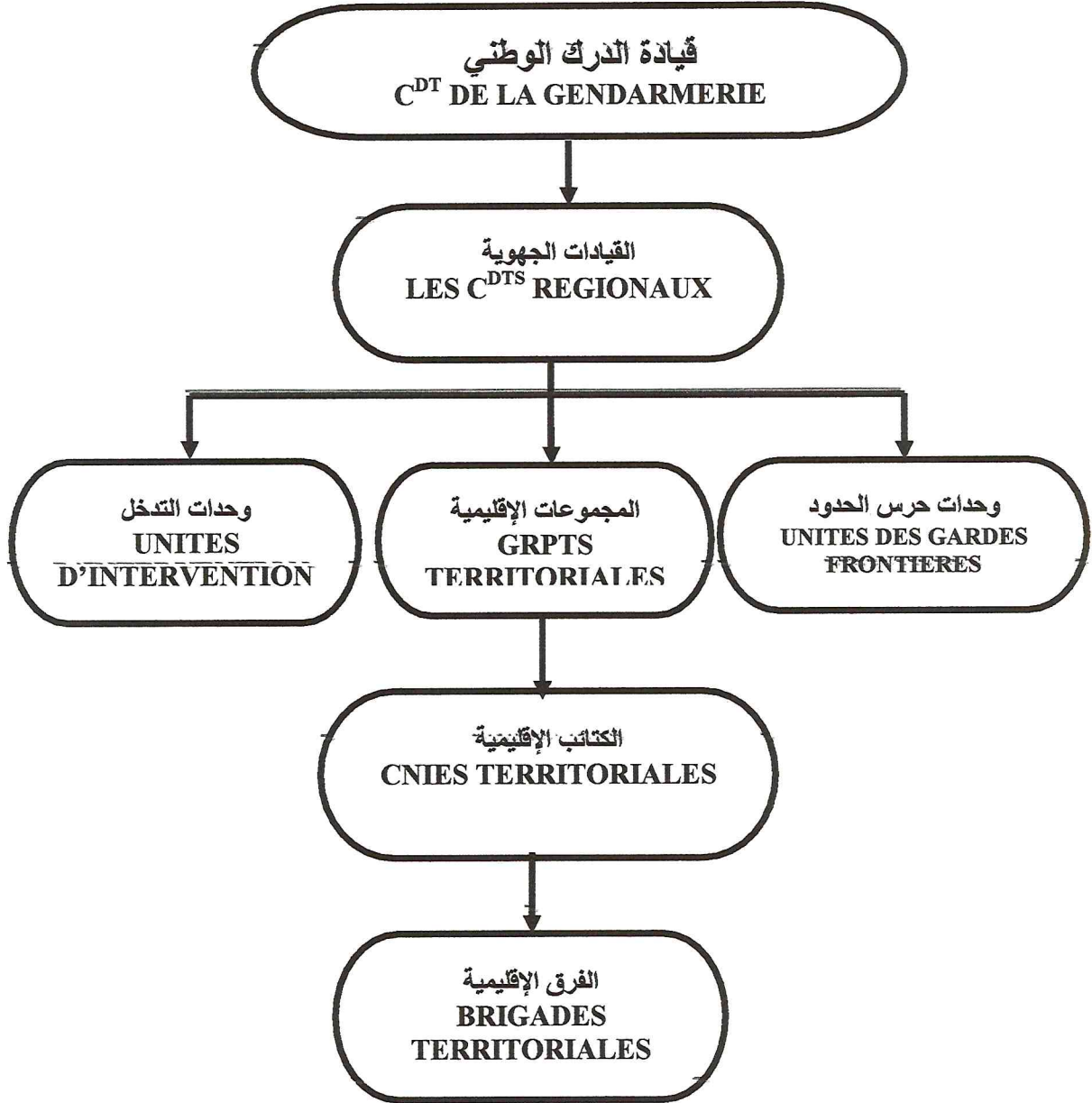
(3) بان كي مون: الخطة العالمية الخاصة لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق من سنة 2011-2020، الإصدار الثالث.

- 3- الوحدات الإقليمية: تتبع التقسيم الإداري والعسكري للبلاد وتتمفصل إلى: ستة (06) قيادات جهوية (قيادة جهوية مقابل كل ناحية عسكرية).
- (48) مجموعة إقليمية (مجموعة على مستوى كل ولاية).
- كتائب إقليمية (فرقة على مستوى بلدية أو أكثر).
- وهي الوحدات القاعدية التي تمارس المهام الرئيسية للدرك الوطني (294 فرقة).
- بالإضافة إلى وحدات إقليمية متخصصة تتمثل في :
- فصائل وفرق الأبحاث سرايا وفرق أمن الطرقات، المتخصصة أساساً لحماية شبكة الطرقات وتأمين القوافل وقمع مخالفات المرور
- فرق مختصة: البيئة، حماية الأحداث⁽¹⁾
- ب- مؤسسات التكوين:
- المدرسة العليا للدرك الوطني بيسر.
- مدرسة ضباط صف للدرك الوطني بسيدي بلعباس .
- المدرسة التطبيقية لضباط الصف بسطيف
- المدرسة الوطنية للشرطة القضائية بزرالدة (عملياتية ابتداء من مارس 2008)
- مدرسة وحدات التدخل بمداور وش (ولاية سوق أهراس)
- مركز تدريب وطني بمليانة لفئة رجال الجند (دركيين أعوان) ومراكز تدريب أخرى
- موزعة عبر التراب الوطني
- مركز لتكوين الدراجين الناريين ببنيان ولاية الجزائر
- مركز متخصص لترويض الكلاب البوليسية ببنيان ولاية الجزائر⁽²⁾.

(1) هشام سالم: المراقبة التقنية للسيارات واجب وضرورة لضمان السلامة، مجلة الوقاية والسياسة، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق العدد 04، سنة 2005، ص ص، 57.51.

(2) مجلة دور تنظيم المرور في السلامة الطرقية، مجلة الوقاية والسياسة، العدد 08، ص ص، 26.24

الشكل رقم 01 :
التنظيم الإقليمي للدرك الوطني



المصدر: قسم أمن الطرقات قيادة الدرك الوطني.

- 4- مهام الدرك الوطني: تسند لمهام الدرك الوطني ثلاث مهام رئيسية هي: (1)
- أ- الشرطة القضائية: يناد بالضبط القضائي:
- مهمة البحث والتحري عن الجرائم المقررة في قانون العقوبات المادة 12 من (ق.إ.ج)
- جمع الأدلة المتعلقة بالجريمة وإلقاء القبض عليهم، المادة 12 من (ق.إ.ج)
- تنفيذ تفويضات وأوامر الجهات القضائية المكلفة بالتحقيق القضائي وتلبية طلباته المادة 13 من (ق.إ.ج) والمادة 138 من (ق.إ.ج)
- ب- الشرطة الإدارية: هي مجموع المهام المتمثلة في المحافظة على:
- النظام العام .
- الأمن العمومي .
- السكينة العامة.
- الصحة العمومية.
- الجمال العمومي.
- وتكتسب هذه المهمة طابعا وقائيا، إذ تهدف إلى الحيلولة دون وقوع الجرائم والاخلالات بالنظام العام.
- ج- الشرطة العسكرية: نظرا للطابع العسكري الذي يميز سلاح الدرك الوطني، فإنه يؤدي مهمة الشرطة العسكرية على شكلين مختلفين:
- الشرطة القضائية العسكرية.
- الشرطة العسكرية العامة (2).
- 5- البرامج المستقبلية للدرك الوطني في ميدان تأمين الطرقات:
- أعدت قيادة الدرك الوطني برنامجا من 2005 إلى 2010 لتطوير إمكانيات ووسائل الدرك الوطني في ميدان تأمين الطرق ويتمثل في (3):
- أ- مضاعفة وحدات أمن الطرقات
- تحقيق 1 إلى 3 سرايا أمن الطرقات بكل ولاية.
- تحقيق 1 إلى 2 فرقة أمن الطرقات بكل دائرة.
- ب- تطوير المعدات التقنية لأمن الطرقات والواردة في قانون الرادارات
- ج- المشاريع الكبرى:
- 1 -المعهد الوطني لعلوم الإجرام و03 مخابر جهوية للشرطة العلمية، وتتمثل مهام المعهد بالنسبة لأمن الطرق فيما يلي:

(1) المرسوم الرئاسي رقم 19-88 المؤرخ في 12مايو 1988 المتضمن مهام الدرك الوطني وتنظيمه.

(2) التخطيط في ميدان الأمن والوقاية المرورية على مستوى قيادة الدرك الوطني، المجموعة الإقليمية سرايا أمن الطرقات والكتيبة الإقليمية، المدرسة العليا للدرك الوطني، أبريل 2001.

(3) الملتقى الوطني حول حوادث المرور -فندق الرياض-22-02-2005.

- تطوير طرق ووسائل التحقيق والبحث في تمثيل سيناريوهات حوادث المرور.
- التحليل والكشف عن نسب الكحول في الدم.
- 2- الشبكة الموحدة للمعلومات والاتصالات (ريني تال): وهو مشروع مسجل في إطار المخطط الخاص لتطوير الدرك الوطني ويهدف إلى:
 - الاستجابة إلى المتطلبات العملية في ميدان الأمن العمومي وأمن الطرق.
 - معالجة النقائص في جمع، تحليل وتوجيه المعلومات.
 - عصرنة وتطوير وسائل الأمن العمومي وأمن الطرقات في الدرك الوطني.
- 3- إقامة مراكز للمعلومات والتنسيق عبر الطرق على المستوى المركزي، الجهوي والمحلي ومن مهامها: (1)
 - أمن الطرقات.
 - مراقبة حركة المرور عبر الطرق.
 - تنسيق المرور عبر الطرقات.
 - متابعة حالات الأزمة والانسداد على الطرقات السريعة والطرقات الوطنية.
- 4 - تحقيق في إطار إنجاز طريق سريع شرق-غرب مراكز المراقبة للدرك الوطني كل 50 كلم وعلى النقاط الأخيرة، ووضع في الخدمة كاميرات للمراقبة الدائمة لحركة المرور تعمل ليل نهار على طول الطريق السريع.
- 5- إحداث تخصصات جديدة بالنسبة للأفراد في ميدان أمن الطرقات وفي تمثيل سيناريوهات حوادث المرور.

ثانيا- حوادث المرور

1-نبذة تاريخية عن حوادث المرور.

تعد مشكلة حوادث المرور من أهم القضايا التي شغلت بال المجتمعات المعاصرة وبالرغم من أن هذه المشكلة بدأت مع اختراع السيارة في نهاية القرن الماضي، إلا أن بروزها كان بعد نهاية الحرب العالمية الثانية وعلى وجه التحديد خلال الستينيات وفي الدول الصناعية على وجه التحديد. فقد عرف تاريخ البشرية أول حادث مرور جسماني خلال سنة 1896 ببريطانيا تسببت فيه مركبة ذات محرك ميكانيكي، خلف هذا الحادث التاريخي مقتل شخصين وبعد ثلاث سنوات من تاريخ وقوعه تلاه حادث آخر للمرور في الولايات المتحدة الأمريكية سنة 1899 أدى إلى مقتل شخصين أيضا ومنذ ذلك التاريخ إلى غاية يومنا هذا لم تتوقف حوادث المرور بل ازدادت وتفاقت وأصبحت كأحد أكبر المشاكل المعاصرة التي تواجهها البشرية والحقيقة أن البلدان جميعها منشغلة بملايين الضحايا التي تخلفها هذه الحوادث وبجسامة الأعطاب النفسية والعواقب الاقتصادية والاجتماعية الناجمة عنها والتي ترمي بالعائلات المصابة في يأس عميق.

(1) قسم أمن الطرقات، قيادة الدرك الوطني.

كما بينت الدراسات والأبحاث أن حوادث المرور تؤدي بحياة نحو 1,3 مليون شخص أي ما يقارب 3000 وفاة كل يوم، نصف هؤلاء المصابين من غير متخذي المركبات، كما يتعايش ما بين عشرين وخمسين مليوناً آخرين مع إصابات غير قاتلة ناجمة عن التصادمات، وتعد هذه الإصابات سبباً مهماً للعجز في العالم .

يقع تسعون بالمائة من الوفيات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق في البلدان المتوسطة الدخل والبلدان المنخفضة الدخل والتي تملك أقل من نصف أسطول المركبات المسجلة في العالم وتعتبر الإصابات الناجمة عن حوادث المرور على الطرق خامس سبب رئيسي للوفيات في العالم وهو ما يسفر عن زهاء 2,4 مليون وفاة كل عام هذا من جهة ومن جهة أخرى فإن العواقب الاقتصادية الناجمة عن هذه الحوادث تتراوح ما بين 1 و 3 % من الناتج المحلي الإجمالي لبلدان العالم، ليصل الإجمالي إلى ما قيمته 500 مليار دولار.⁽¹⁾ في الدول النامية ومنها الدول العربية.

تشير إحصائيات منظمة الصحة العالمية بأن حوادث المرور، كل عام تقف سبباً رئيسياً للوفيات بل أنها تنافس أسباب الوفاة الأخرى مثل أمراض القلب والسرطان وقد أثبتت دراسات متخصصة أن معدلات الوفيات لكل عشرة (10) آلاف مركبة مسجلة في الدول النامية تعادل عشرين ضعفاً لتلك المسجلة في الدول الأوروبية ودول أمريكا الشمالية، كما أن معدلات الحوادث المرورية سجلت انخفاضاً خلال العقدين الماضيين في الدول الصناعية بينما لا تزال هذه المعدلات تتصاعد في الدول النامية، مما دعا منظمة الصحة العالمية إلى إطلاق تسمية هذه المشكلة بأنها مرض العصر ولا بد من العمل الجاد لاستئصاله أو على الأقل التخفيف من أعراضه وآثاره.

لقد نجحت الدول الصناعية في مواجهة مرض العصر حوادث المرور وذلك من خلال جهود ضخمة بذلتها تلك الدول منذ نهاية الستينات وقد تركزت هذه الجهود في العمل على أبعاد متعددة في الطريق نحو مواجهة المشكلة، فكان التركيز كبيراً على البعد البشري والبعد الصناعي للسيارة، البعد الهندسي للطرق وبعض الخدمات الإسعافية الطارئة، فالبعد البشري يضمن العمل على رفع مستوى أداء السائق على الطريق وكيفية الرقي بمستوى الوعي المروري لديه، أما البعد الصناعي للسيارات فقد تمثل في تحسين أجهزة ومواصفات السلامة داخل المركبة من أجل تخفيف خطورة الصدم على سائقي المركبة أثناء وقوع الحادث كما أن التصميم الهندسي للطريق تطور ودخل عامل السلامة المرورية أساساً فيه لتخفيف عناء السفر.

أما البعد الأخير يركز في تطوير الخدمات الإسعافية الطبية الطارئة وسرعة استجابتها بعد وقوع الحادث لإنقاذ المصابين والتخفيف من درجة خطورة إصابتهم، مع

(1) بان كي مون: الخطة العالمية الخاصة لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق من سنة 2011-2020، الإصدار الثالث. مرجع سابق.

زيادة القدرة على الاستجابة لحالات الطوارئ بعد التصادم وتنظيم المعالجة المناسبة لحالات الطوارئ.

بيد أن العمل على الأبعاد أعلاه لم يأت نتيجة صدفة أو جهود عشوائية ولكن نتيجة لتنسيق ضخم وتعاون متواصل بين مصنعي السيارات ومهندسي الطرق والجهات المعنية بالسلامة المرورية في تلك الدول وقد كان وقود هذه الجهود التنسيقية والتعاونية متمثلا في البحث العلمي الذي كان ولم يزل حجر الزاوية في تحسين مستوى السلامة المرورية على أبعادها المختلفة فمن خلال البحث العلمي المنهجي المتخصص استطاعت الدول الصناعية قياس فعالية إجراءات السلامة المرورية وتقنياتها التي تطورت خلال السنوات الماضية.

الجزائر بدورها عرفت حضريتها تطورا بتطور ظروفها الاجتماعية والاقتصادية خاصة بتحسين الأوضاع المالية لفئات سكانها فنجد في هذا الإطار بأن الحظيرة الوطنية للمركبات بعدما كانت خلال سنة 2003 تقدر بـ 2913821 مركبة وصل عددها بعد أربعة سنوات إلى 4330429 خلال نهاية سنة 2007 ثم ارتفع العدد إلى 5421626 سنة 2011 ليصل فيما بعد إلى 7308612 مركبة بمختلف أنواعها وهذا خلال سنة 2015 وتشهد هذه الحظيرة تجديدا ملحوظا وتنوعا في نوعياتها لانفتاح السوق الجزائرية على العديد من المتعاملين المختصين في هذا المجال ومن عديد الدول المنتجة لهذه الوسيلة الحيوية ونظرا لاستمرار اتساع الحظيرة، أصبح من الضروري اعتماد آليات لتحقيق السلامة المرورية نظرا للأثار المترتبة عن زيادة استعمال المركبات وخاصة في ظل التحولات التي تشهدها البلاد خاصة من الناحية الاجتماعية والاقتصادية والتي لها أثر على سلوكيات مستعملي الطرق باعتبارهم العنصر الأكثر تحكما في نسب حوادث المرور⁽¹⁾

2 - تصنيف حوادث المرور.

لقد تطورت المجتمعات بشكل مذهل في كل المجالات من بينها صناعة السيارات وتسخيرها لتحقيق مآرب الراحة والرفاهية وتوفير جو من السعادة والمتعة بملذات الحياة فأضحت المنشآت القاعدية عاجزة عن استيعاب هذا العدد الهائل من المركبات، مما جعل قيادة السيارة أكبر من مجموعة المعارف المكتسبة بل هي علم وفن ومن ثم فإن البحث لتحقيق هذه الغاية أصبح من الضروري التفكير في إيجاد آلية نظرية وعملية للوصول لتكوين جدي وفعال يكون له التأثير الإيجابي على تصرفات السائق مستقبلا، كما يجب أن يوجه هذا التكوين نحو أمن المرور وسلامته ولا شك أن مثل ذلك يشعرنا بالأمن والإطمئنان عند ارتياد الطرقات ويجعلنا مدركين بأن الطريق ملك للجميع، يمكن التنقل فيه بكل حرية وأمان إلا أن واقعنا الحالي يعكس صورا قاتمة عن الأرواح التي تزهق يوميا والخسائر المادية التي أثرت سلبا على الاقتصاد الوطني وكذلك ما تخلفه من مأساة وما ينجم عنها من آثار وخيمة وهي تنقسم إلى ما يلي:

(1) إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق سنة 2015.

أ- الحوادث المادية للمرور: هي الحوادث التي تنجر عنها خسائر مادية فقط ولا تسبب وفاة ولا جروح لمستعملي الطريق ولا تترتب عنها سوى المسؤولية المدنية.

ب- الحوادث الجسمانية للمرور: هي الحوادث التي تنجم عنها خسائر بشرية وتترتب عنها مسؤولية مدنية وجزائية معاً، فالمتسبب في الحادث زيادة على تعويض الخسارة المادية فهو معرض لعقوبة جزائية.⁽¹⁾

كما يوجد تصنيف آخر للحوادث على الطرق وهي كالتالي:

أ- حوادث الانقلاب: حيث يكون انقلاب المركبة هو المؤذي الأول للضحية.
ب- حوادث اصطدامية: حيث يكون اصطدام مركبة متحركة على الطريق بمركبة أخرى أو بممتلكات أو بأجسام أخرى أو بالمشاة هو المؤذي الأول للضحية.
ت- حوادث غير اصطدامية: وتشمل أية حوادث عدا تلك التي تحدث فيها اصطدامات وهي كالتالي:

- التسمم بأول أكسيد الكربون.
- كسر أو تحطيم أي جزء من المركبة محدثاً بذلك جروحاً أو أضراراً في الممتلكات.
- انفجار أي جزء من المركبة.
- إصابة الركاب أو المركبة بجسم من خارجها (ويستثنى من هذا قذف المركبة أو من فيها بجسم من الخارج بواسطة شخص ما لأنها جرم متعمد) أو إصابة الركاب بجسم متحرك من داخلها.⁽²⁾ كما يتبين من خلال مختلف التعاريف والتصنيفات المتعلقة بحوادث المرور وجود عدة أنواع من التصادمات ويمكن جملها على النحو التالي:
- تصادم بين سيارات متقابلة وجه لوجه.
- تصادم على شكل زاوية (تصادم بين سيارات عند التقاطعات).
- تصادم من الخلف (بالنسبة للسيارات التي تسير في نفس الاتجاه).
- تصادم جانبي.
- تصادم أثناء الدوران.
- صدم جسم ثابت.
- حادث لسيارة واحدة (عادة يتمثل في الانقلاب أو فقد السيطرة على السيارة).
- دهس المشاة.
- صدم دراجة.
- صدم حيوان.

(1) هاشم محمد نور المدني: الخطر الكامن بين الإنسان والمركبة، الدار العربية للعلوم، الطبعة الأولى، لبنان، ص 54، 55.

(2) هاشم محمد نور المدني: الخطر الكامن بين الإنسان والمركبة، مرجع سابق، ص 34، 35.

3- تطور شبكة الطرقات في الجزائر.

غداة الاستقلال ورثت الجزائر عن الاستعمار شبكة طرقات بطول 80 ألف كلم، حيث عمل المستعمر على وضع هذه الشبكة والاهتمام بهاو لتسهيل عمليات نهب خيرات البلاد من مختلف مناطق الوطن ونقلها لفرنسا عبر الموانئ وميز تلك الشبكة محوران أساسيان هما، محور شرق-غرب ومحور شمال-جنوب.

جدول رقم 01: حالة الطرقات غداة الاستقلال سنة 1962.

مناطق	مختلف الطرق	أنواع الطرق	الطرق المعبدة	الطرق الغير معبدة	مسالك مفتوحة للاستعمال	التقانس	المجموع
الشمال	طرق وطنية	7600	100	600	200	8500	
	طرق ولائية	10600	1400	700	1700	14400	
	طرق بلدية	600	440	2800	4800	8640	
	طرق ريفية	/	/	18700	/	18700	
الجنوب	مسالك رئيسية	600	/	11700	/	12300	
	مسالك ثانوية	/	/	13300	/	13300	
المجموع		19400	1940	47800	6700		

المصدر: وزارة النقل سنة 2008 (الصادرة عن قسم أمن الطرقات)

وقد ضمت شبكة الطرقات 47 طريقا وطنيا، من بينها الطرق الوطنية رقم 01، 03 و06 الرابطة بين الشمال والجنوب، انطلاقا على التوالي، الجزائر العاصمة، سكيكدة وسعيدة والطريقان الوطنيان رقم 04 و05 الرابطان بين الشرق والغرب مرورا بالجزائر، أما المنشآت الفنية فكانت تضم 766 منشأة، 227 منها أنشأت قبل سنة 1900 و639 الأخرى ما بين 1900 و1962.

كما واجهت الجزائر بعد الاستقلال تحديات لنقص الموارد المادية والإطارات الفنية المؤهلة لكنها واصلت ضمان سير منشآتها القاعدية بما تملكه من وسائل. في السنوات الأولى من الاستقلال كان مخطط عشري من سنة 56- 66 قد وضع من طرف الفرنسيين، تمت مراجعته وتنفيذه من طرف الجزائريين لتقوض الموارد المالية والمساعدات الدولية الضئيلة غير أنه بداية من سنة 1963 وضعت دراسة طويلة الأمد لآفاق 1980 أخذت كأهداف لها إنعاش الاقتصاد الوطني، تحقيق التوازن الجهوي، بمدارس المواطنين في سن محددة وعليه تم تبني ثلاث مخططات وهي المخطط الثلاثي سنة 67- 69 والمخططان الرباعيان سنة 70- 73 و74- 77 حيث تمثلت أهدافها في قطاع الأشغال العمومية في النقاط التالية⁽¹⁾.

(1) قسم أمن الطرقات، رجال الدرك الوطني، مرجع سابق.

- تعزيز وتحسين المحاور للطرق الوطنية، كتلك الرابطة للوسط بالشرق والوسط بالغرب والشمال بالجنوب.
- تنمية شبكة الطرق الصحراوية لأجل تغطية أكبر مساحة ممكنة في جنوب الوطن لتقليص العزلة وتنمية التبادل التجاري بين الولايات.
- غير أن الانطلاقة الحقيقية للأشغال العمومية جاءت في المخططين الخماسيين سنة 80-84 و85-89 اللذان خصصا غلفا ماليا هاما للمنشآت القاعدية من أجل⁽¹⁾
- زيادة نسبة الإنتاج.
- بدء أشغال إنجاز محولات المدن الكبرى.
- مواصلة الأشغال المحلية لفك العزلة عن المناطق النائية.
- بداية القرن الجديد أصبحت شبكة الطرق الوطنية غير ملائمة للتطور الاقتصادي وللنقل الحضري ولا حتى في مسابرة واستغلال المنشآت المينائية والمطارية، حيث تطلب ذلك تعزيز الكثافة الطرقية التي تبلغ 3,3 كلم لكل 1000 شخص رغم أهميته بالمقارنة مع النسبة الإفريقية التي لا تتعدى 0,5 كلم لكل ألف شخص وعليه تم وضع مخطط مديرا لسير الطريقي (SDRA)(2005-2025) وهو برنامج ذو ثلاث أبعاد (قريب- متوسط- بعيد المدى)، يكلف خزينة الدولة 2846 مليار دينار أي 40 مليار دولار.
- * المرحلة من 2005 إلى 2010:(انظر الملحق رقم 04)
- تعزيز وتهيئة المنشآت الطرقية المتواجدة (طرق- جسور- أنفاق...).
- تطوير وتوسيع شبكة الطرق (الطريق شرق- غرب، الطرق الساحلية، الطريق العابر للصحراء...).
- إنجاز المسالك والمنشآت الفنية المختلفة للتخفيف من الازدحام داخل المراكز الحضرية الكبرى.
- توسيع الطرق المعروفة بالازدحام.
- * المرحلة من 2010 إلى 2025:
- وهي مرحلة يتوقع فيها انتعاش اقتصادي وتسيير عقلاني لمنشآت النقل البري ويركز على:
- مواصلة توسيع شبكة الطرق.
- المحافظة على المحيط والتراث.
- تطوير المحاور المتواجدة بالهضاب العليا حتى تنسجم والشبكة الوطنية.
- تطوير المحاور المتواجدة بالجنوب لتحقيق انفتاح أكثر على إفريقيا.
- الطريق السيار.

(1) إحصائيات وزارة الأشغال العمومية 2015.

4- خصائص شبكة الطرقات في الجزائر:

تملك الجزائر حاليا شبكة طرقات بطول 114.993 كلم⁽¹⁾ وهي ثالث أكبر شبكة على المستوى القاري بعد جنوب إفريقيا والكونغو الديمقراطية وتتكون هذه الشبكة من:

- الطريق السيار: 1216 كلم.

- الطرق السريعة الإجتنايبية: 435 كلم.

- طرق وطنية: 30260 كلم.

- طرق ولائية: 23849 كلم.

- طرق بلدية: 59408 كلم.

شبكة الطرقات الجزائرية تعكس من خلال توزيعها سياسة الدولة الاقتصادية المركزة على المناطق الصناعية هذا من جهة وعلى الخاصية الجغرافية للبلد من جهة أخرى، فهي إذا شبكة متداخلة تتراوح بين توزيع المدن وتمركز السكان، تدور حول اتجاهين هما شرق- غرب، شمال- جنوب.

* الاتجاه الأول: شرق- غرب: ويشمل المحاور التالية: (2)

- المحور الأول: يمتد من مدينة الطارف- عنابة - قسنطينة- سطيف- الجزائر- وهران وصولا إلى مدينة تلمسان.

- المحور الثاني: يمتد من مدينة تبسة- باتنة- المسيلة- تيارت- بلعباس وصولا إلى مدينة تلمسان.

- المحور الثالث: يمتد من مدينة تبسة- بسكرة- الجلفة- الأغواط وصولا إلى مدينة البيض.

*الاتجاه الثاني: شمال- جنوب: ويشمل المحاور التالية:

- المحور الأول: الطريق العابر للصحراء من جهة الوسط والذي يمتد من مدينة الجزائر - الأغواط - غرداية- عين صالح وصولا إلى مدينة تمنراست.

- المحور الثاني: المدخل الشرقي الذي يمتد من مدينة سكيكدة- باتنة- ورقلة- إيليزي وصولا إلى مدينة جانت.

- المحور الثالث: المدخل الغربي الذي يمتد من مدينة سيدي بلعباس- بشار وصولا إلى مدينة تندوف.

وتتركز 50% من الطرق المعبدة بحوالي 55 ألف كلم في المنطقة الشمالية التي تضم ثلثي السكان و32% أي حوالي 35 ألف كلم في الهضاب العليا و18% أي 20 ألف كلم في الجنوب.

(1) إحصائيات وزارة الأشغال العمومية 2015، مرجع سابق.

(2) المادة 16 من قانون 30-90 المتضمن الأملاك العمومية.

*الطريق السيار شرق غرب: (1)

يعد هذا المشروع الرابط بين ولايتي الطارف وتلمسان والممتد على مسافة 1216 كيلومتر محورا لحركة السير على أهم الأقطاب الحضرية في الجزائر، كونه يمر على 18 ولاية التي تغطي 4% من المناطق الصناعية على مستوى التراب الوطني، أين يتمركز 70% من السكان الإجمالي للبلاد وله عدة أهداف كخلق حركية تجارية بأزيد من 100 ألف منصب عمل تسهيل حركة المرور والمساهمة في تسريع النمو الاقتصادي للبلاد، بالإضافة إلى أهداف اجتماعية أخرى كمساهمة في تنمية المراكز والأقطاب الحضرية الكبرى والنشاطات الفلاحية والصناعية للبلاد، مما يسمح بخفض الاختناق وتحسين الأوضاع المعيشية للسكان وظروف الدخول إلى السوق الوطنية وامتصاص البطالة أما من الناحية الأمنية فهو يساعد وحدات السلاح المنتشرة عبر طول مشروع الطريق. المزدوج في المراقبة الجيدة لحركة المرور ومراقبة مدى تطبيق القوانين والأنظمة في مجال تنظيم حركة المرور وأمنها وسلامتها، كذلك يسمح بمراقبة المحور ورفع النقائص المسجلة في ميدان الطرق، حالة المركبات ووثائقها، سهولة التدخلات مع مختلف الهيئات وخاصة في حالة وقوع حوادث المرور مع الإسعاف، تقديم المساعدة اللازمة لمستعملي الطريق في حدود الإمكانيات المتوفرة.

5 - تحليل إحصائيات حوادث المرور.

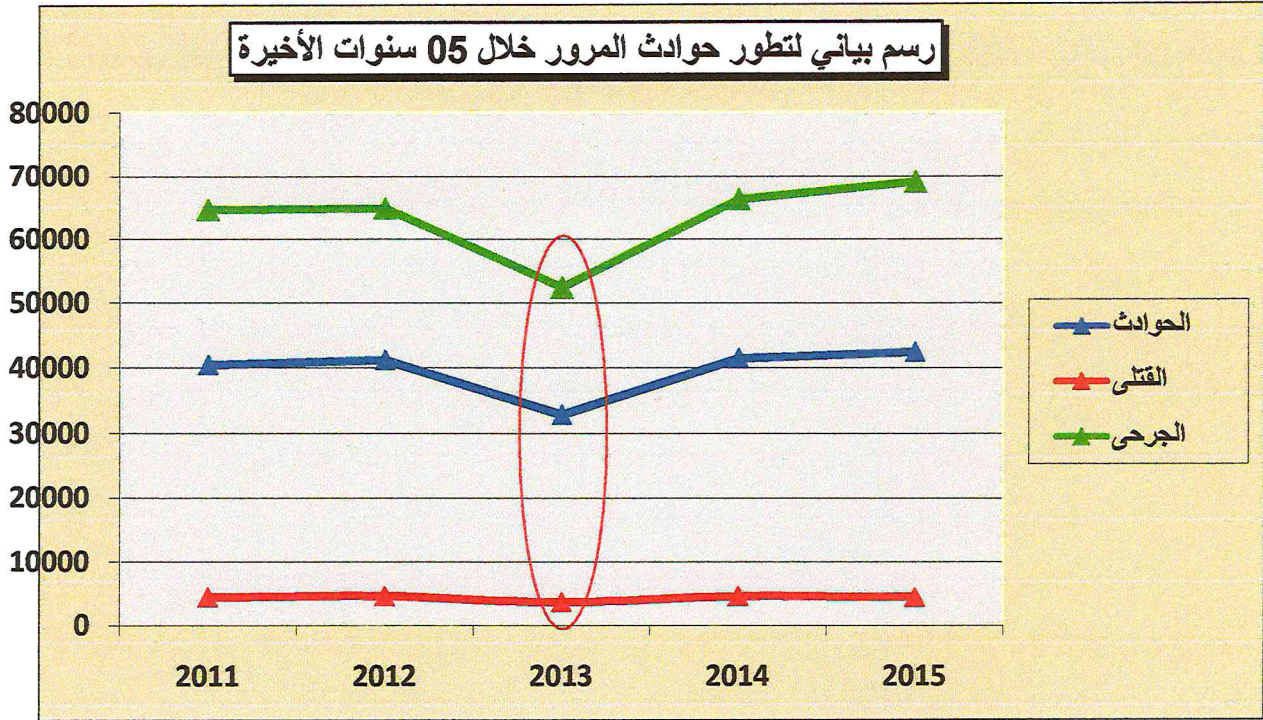
إحصائيات حوادث المرور خلال الفترة (2011-2015).

01 جدول مقارنة لحوادث المرور خلال 05 سنوات الأخيرة:

السنة	2011	2012	2013	2014	2015
التعيين					
الحوادث	481.40	224.41	873.32	467.41	477.42
القتلى	422.4	607.4	660.3	598.4	447.4
الجرحي	708.64	979.64	435.52	361.66	141.69

المصدر: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق
(قيادة الدرك الوطني)

(1) المادة الثانية من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001.



من خلال الجدول يتبين لنا أن حوادث المرور سجلت ارتفاعا نسبيا من سنة 2011 إلى سنة 2013 لتتخفف بشكل ملحوظ مع عدد الجرحى والقتلى خلال سنة 2012، ليرتفع عدد حوادث المرور وعدد الجرحى بشكل لافت للانتباه خلال سنتي 2014 و2015 بينما بقي عدد القتلى تقريبا في نفس المستوى وذلك لكون أن حوادث المرور في أغلب الأحيان تخلف جرحى أي تناسب طردي، بينما ليس بالضرورة أن تخلف حوادث المرور القتلى، أما الانخفاض المسجل يعود أساسا إلى تطبيق الأحكام الجديدة التي جاء بها القانون رقم 07/09 والذي كان أكثر ردها لمخالفات قانون المرور، خاصة خلال بداية تطبيقه ونظرا للأحداث السياسية التي عرفها العالم وخاصة العالم العربي وما تبعه من مواقف كالتسامح والتساهل في تطبيق أحكام هذا القانون على مستعملي الطرقات، ساهم بشكل كبير في عودة السواق إلى ارتكاب المخالفات من جديد.

02- توزيع حوادث المرور حسب فئة أعمار السواق خلال الفترة (2015):

السن	العدد	النسبة	
أقل من 18 سنة	855	02,01	37,83% أقل من 30 سنة 83,14% أقل من 50 سنة
18 - 24 سنة	6957	16,38	
25 - 29 سنة	8256	19,44	
30 - 39 سنة	11804	27,79	
40 - 49 سنة	7443	17,52	
50 - 59 سنة	4332	10,20	
أكثر من 59 سنة	2830	06,67	16,87% أكثر من 50 سنة
المجموع	42477	100	

المصدر: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق
(صادرة عن قيادة الدرك الوطني)

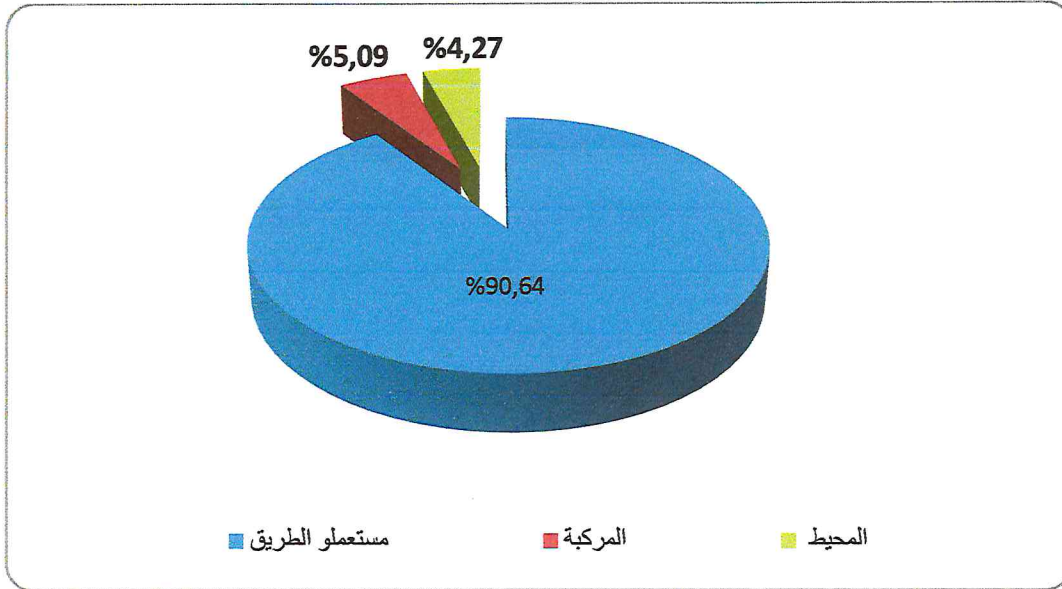
من خلال قراءة الجدول يتضح جليا أن شريحة الأعمار الأكثر تورطا في حوادث المرور تبقى محصورة ما بين 30 و39 سنة بتسجيلهم 11804 حادث ما يعادل 27,79% من المجموع الكلي للحوادث فالشباب أكثر مغامرة من الفئات الأخرى، كما أنهم يبدون بعض السلوكيات المجحفة بحقوق الآخرين كإبراز الشخصية بطريقة مميزة والرغبة في إظهار التفوق على غيرهم في السرعة والقيادة وفي المقابل يجد بعض الشباب في التهور أثناء القيادة متعتهم وخير وسيلة للتعبير عن نشاطهم والتنفيس عن مشاكلهم.

03- الأسباب العامة لحوادث المرور لسنة 2015:

التعيين	العدد	النسبة (%)
مستعملي الطريق	38500	90,64
المركبة	2162	5,09
المحيط	1815	4,27
المجموع	42477	100,00

المصدر: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق
(صادرة عن قيادة الدرك الوطني)

الأسباب العامة لحوادث المرور لسنة 2015



من خلال قراءة الجدول يتبين بأن الإنسان يتحمل المسؤولية الكبيرة في وقوع الحوادث المرورية ثم تأتي المركبة ثم المحيط وإن كانت جميع هذه العوامل متداخلة فيما بينها، أي أن السائق أو الإنسان بصفة عامة لو كان واعيا وملما بكل النظم والقوانين وقواعد السلامة المرورية لما كانت هناك خسائر بشرية ومادية.

04- توزيع حوادث المرور لسنة 2015 حسب أصناف المركبات:

أصناف المركبات	العدد	النسبة
المركبات الخفيفة	32016	75,37%
الشاحنات	4422	10,41%
الدراجات النارية	3397	8,00%
حافلات نقل المسافرين وسيارات الأجرة	1785	4,20%
الدراجات الهوائية	332	0,78%
الآليات الفلاحية	358	0,84%
القطارات	100	0,24%
آليات الأشغال العمومية	67	0,16%
المجموع	42477	100%

المصدر: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق

(صادرة عن قيادة الدرك الوطني)

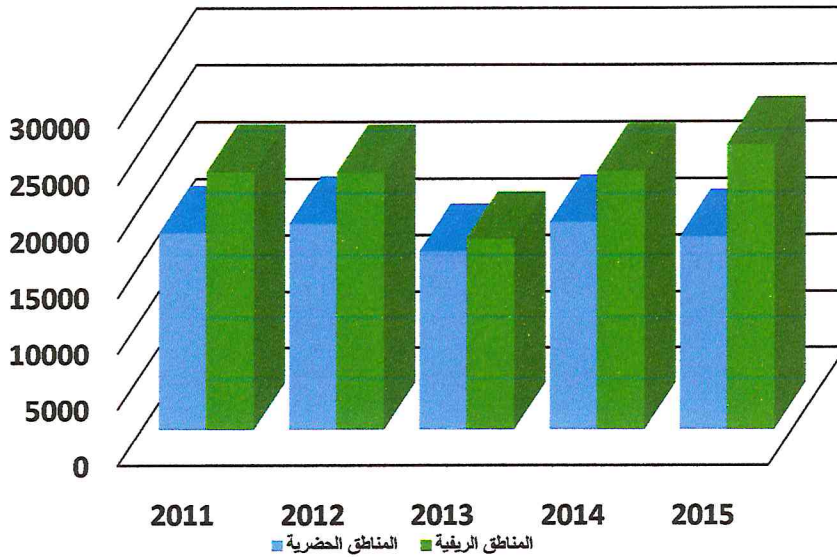
من خلال قراءة الجدول يتبين بأن المركبات الخفيفة هي الأكثر تسببا في الحوادث بنسبة 75,37%، ثم تليها الشاحنات بنسبة 10,41% وهذا يمكن إرجاعه إلى ارتفاع عدد السيارات الخفيفة مقارنة بالمركبات الأخرى بالإضافة إلى سرعتها وسهولة المناورة بها.

05 توزيع حوادث المرور الجسمانية بين المناطق الريفية والحضرية خلال 05 سنوات الأخيرة:

التعيين	2011	2012	2013	2014	2015
المناطق الحضرية	17534	18351	15894	18467	17170
المناطق الريفية	22947	22873	16979	23000	25307
المجموع	40481	41224	32873	41467	42477

المصدر: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق
(صادرة عن قيادة الدرك الوطني)

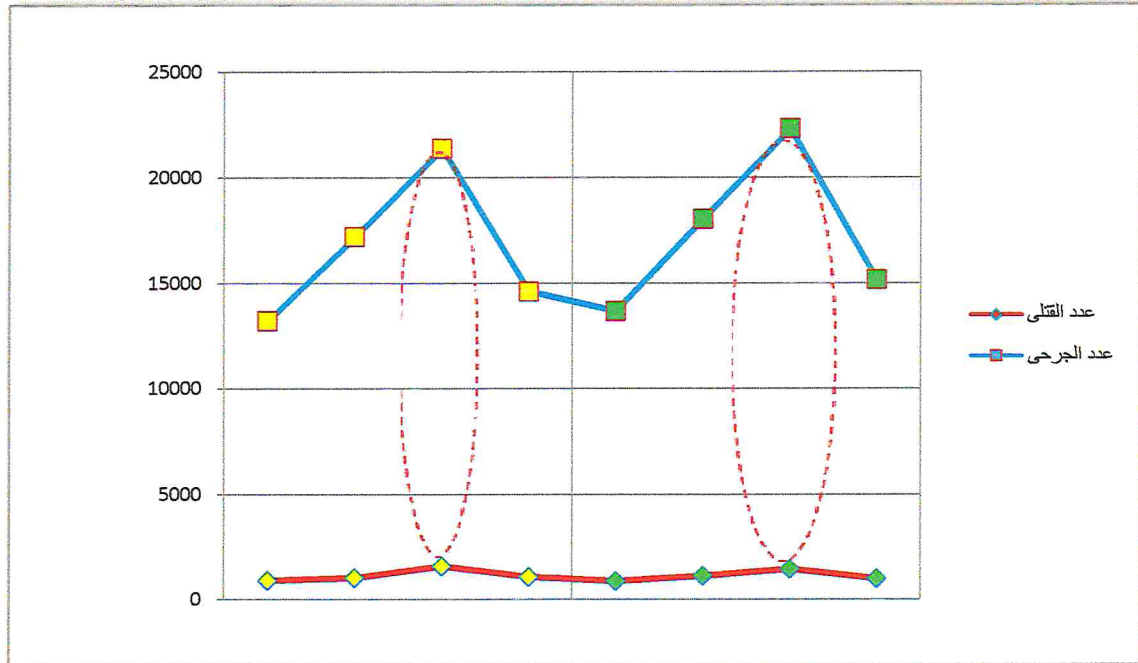
توزيع حوادث المرور الجسمانية بين المناطق الريفية والحضرية خلال 05 سنوات الأخيرة



من خلال الجدول والمنحنى البياني يتبين أن عدد حوادث المرور في المناطق الريفية أكثر من المناطق الحضرية وهذا راجع إلى كون الطرق في المناطق الريفية مفتوحة ويمكن السير فيها بسرعة أكبر مقارنة بالمناطق الحضرية المعروفة بالازدحام المروري، قلة المراقبة عبر طرق هذه المناطق نظرا لكثرتها، كما توجد بها مجموعة من الأخطار مثل المنعرجات، الارتفاعات والمنخفضات، عبور الحيوانات، التجمعات الرملية بالمناطق الصحراوية،... إلخ وهي كلها عوامل تساهم في وقوع حوادث المرور.

06- مقارنة عدد الحوادث حسب الثلاثيات السنتين 2014-2015:
"مقارنة عدد القتلى والجرحى حسب الثلاثي لسنتي 2014-2015"

المجموع	الثلاثي 4		الثلاثي 3		الثلاثي 2		الثلاثي 1		العدد	2014
	القتلى	الجرحى	القتلى	الجرحى	القتلى	الجرحى	القتلى	الجرحى		
66361	4598	14606	1069	21359	1583	17198	1039	13198	907	العدد
100,00	100,00	01,22	23,25	19,32	34,43	92,25	22,60	89,19	19,73	(%)
69141	4447	15144	990	22292	1466	18039	1116	13666	875	العدد
100,00	100,00	90,21	22,26	24,32	32,97	09,26	25,10	77,19	19,68	(%)
2780	151 -	538	79 -	933	117 -	841	77	468	32 -	العدد
19,4	3,28-	3,68	7,39-	37,4	7,39-	89,4	7,41	55,3	3,53-	(%)
										الفارق



المصدر: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.

من خلال الإحصائيات نلاحظ أن كل ثلاثيات لسنة 2015 سجلت ارتفاعا في عدد الحوادث مقارنة بمثلتها من السنة 2014، كما اتضح أن الثلاثي الثالث من السنة 2015 عرف تسجيل أكبر عدد من الحوادث مقارنة ببقية الثلاثيات الأخرى، حيث تم تسجيل

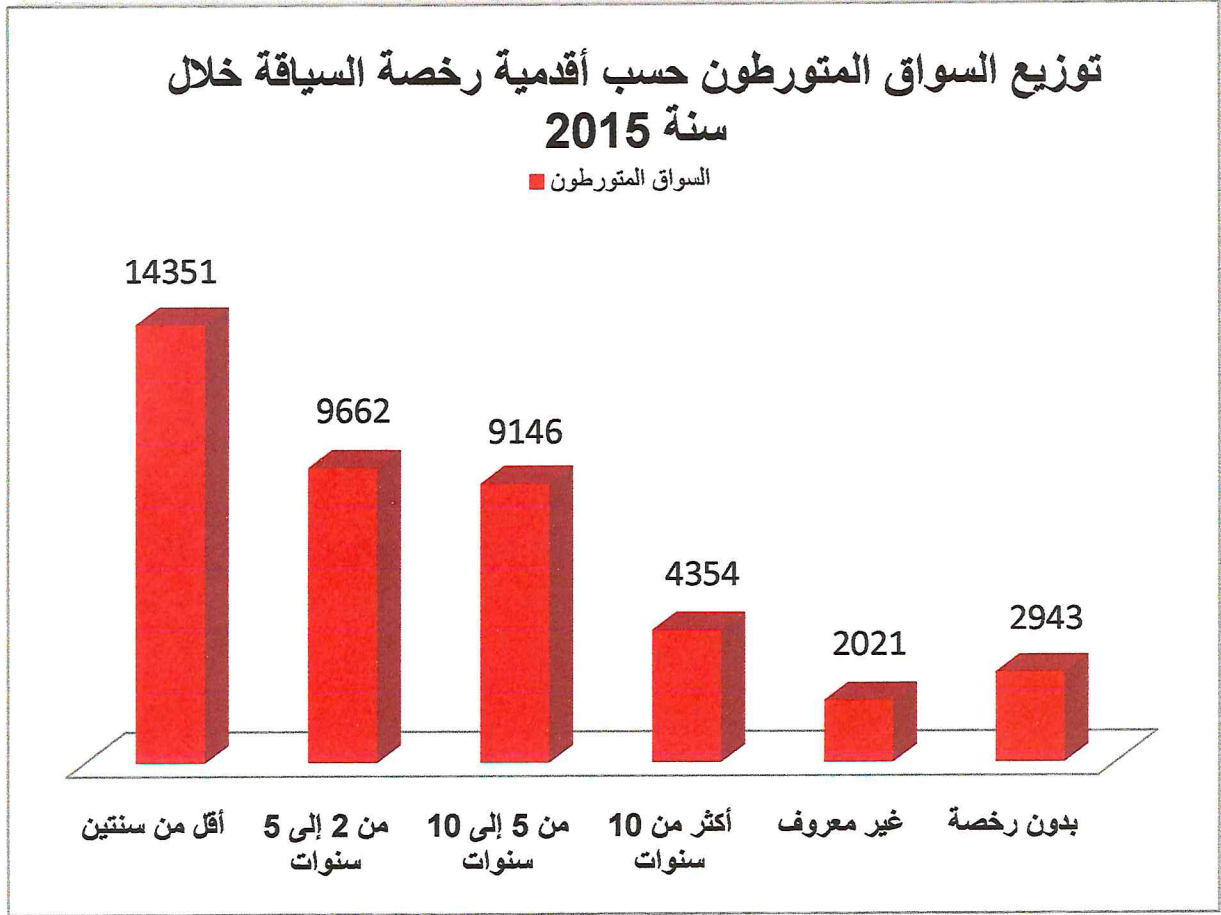
12959 حادثاً أي بنسبة 30,52% من إجمالي الحوادث وهذا راجع إلى كون هذا الثلاثي يدخل في موسم الاصطيايف حيث تكثر التنقلات خاصة من وإلى المناطق الساحلية. كما يتبين من خلال الإحصائيات بأن كل الثلاثيات لسنة 2015 عرفت ارتفاعات في عدد الجرحى مقارنة بثلاثيات السنة 2014 وكانت أكبر نسبة من الارتفاع خلال الثلاثي الثالث وذلك ب 933 جريح، أما الثلاثي الذي عرف أقل عدد من الجرحى خلال سنة 2015 هو الثلاثي الأول ب 13666 جريح.

أما بخصوص القتلى فقد تبين بأن الثلاثي الثالث لسنة 2015 عرف تسجيل أكبر عدد من القتلى مقارنة ببقية الثلاثيات الأخرى، حيث تم تسجيل 1466 قتيلاً بنسبة 32,97% من إجمالي عدد قتلى حوادث المرور وهذا راجع لكون الثلاثي الثالث تكثر فيه التنقلات خاصة نحو المدن الساحلية (فترة الاصطيايف) مما يؤدي إلى ارتفاع عدد الحوادث وضحاياها.

07- توزيع السواق المتورطين حسب أقدمية رخصة السياقة:

"توزيع السواق المتورطين حسب أقدمية رخصة السياقة خلال السنة 2015"

المستوى الوطني		المستوى الريفي		المستوى الحضري		أقدمية رخصة السياقة
النسبة (%)	العدد	النسبة (%)	العدد	النسبة (%)	العدد	
33,79	14351	40,50	10248	23,90	4103	أقل من سنتين
22,75	9662	20,81	5267	25,60	4395	من 2 إلى 5 سنوات
21,53	9146	18,31	4635	26,27	4511	من 5 إلى 10 سنوات
15,01	6374	14,38	3640	15,93	2735	أكثر من 10 سنوات
6,93	2943	6,00	1517	8,31	1426	بدون رخصة
100,00	42477	100,00	25307	100,00	17170	المجموع



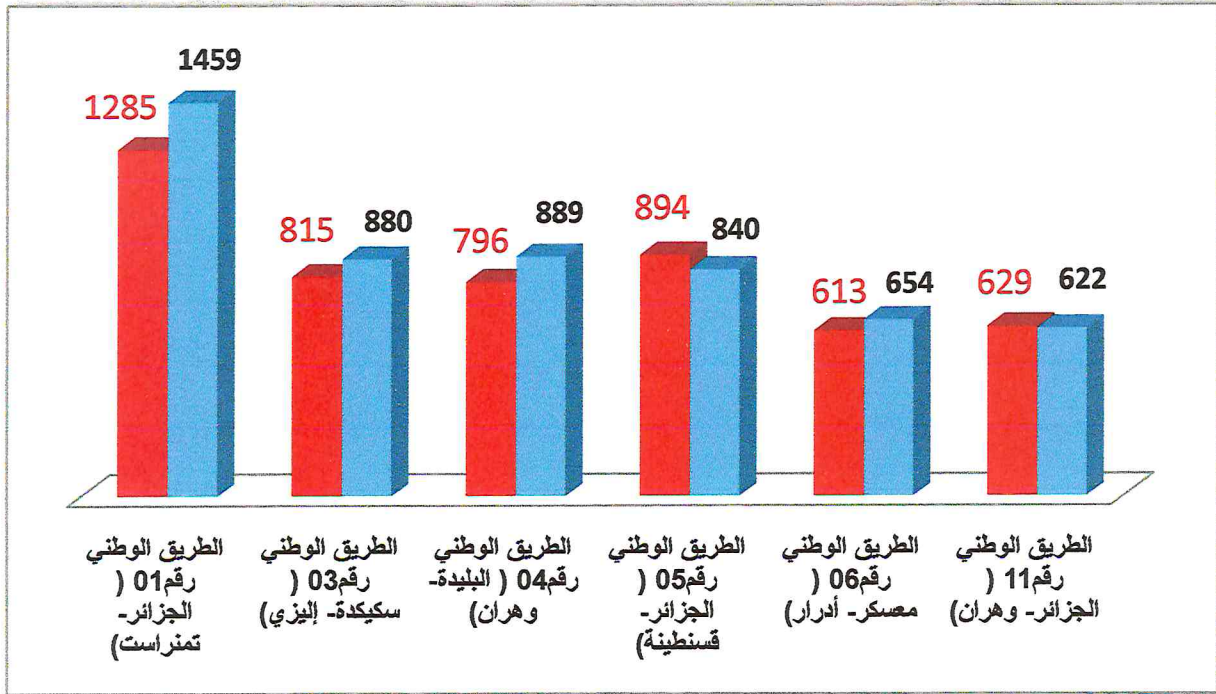
المصدر: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق
(صادرة عن قيادة الدرك الوطني)

من خلال الإحصائيات يتبين بأن السواق الحائزين على رخصة القيادة من أقل من سنتين (02) هم المتسببون الأوائل في حوادث المرور بـ 14351 حادث أي بنسبة 33,79% ويأتي في المرتبة الثانية السواق الذي لهم أقدمية في الحصول على رخصة قيادة من 2 إلى 5 سنوات بـ 9662 حادث أي بنسبة 22,75%، أما الذين لهم أقدمية بأكثر من عشرة سنوات فقد تسببوا في وقوع 4354 حادث أي بنسبة 10,25% في حين الذين لا يحوزون على رخصة قيادة فقد تسببوا في وقوع 2943 حادث أي بنسبة 6,93%، ما يبين بأن عامل الخبرة والأقدمية في القيادة يساعد مستعملي الطريق على اكتساب المهارات اللازمة في القيادة وكذا زيادة الشعور بالمسؤولية وتقدير خطر حوادث المرور وانعكاساتها.

08- توزيع حوادث المرور حسب محاور الطرق:

"توزيع الحوادث حسب محاور الطرق على المستوى الريفي خلال السنة 2014-2015"

الطريق	السنة 2014		السنة 2015		الفارق	
	العدد	(%)	العدد	(%)	العدد	(%)
الطريق الوطني رقم 01 (الجزائر- تمنراست)	1285	5,59	1459	5,77	174	13,54
الطريق الوطني رقم 03 (سكيكدة- إليزي)	815	3,54	880	3,48	65	7,98
الطريق الوطني رقم 04 (البليدة- وهران)	796	3,46	889	3,51	93	11,68
الطريق الوطني رقم 05 (الجزائر- قسنطينة)	894	3,89	840	3,32	54-	6,04-
الطريق الوطني رقم 06 (معسكر- أدرار)	613	2,67	654	2,58	41	6,69
الطريق الوطني رقم 11 (الجزائر- وهران)	629	2,73	622	2,46	7-	1,11-



المصدر: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.

(صادرة عن قيادة الدرك الوطني)

من خلال تفحص الإحصائيات يتضح من خلال الفرق بين السنتين سجلت أغلب الحوادث بالطريق الوطني رقم 01 الرابط بين الجزائر وتمنراست ب 174 حادث أي بنسبة 13,54%، يليه الطريق الوطني رقم 04 الرابط بين البليدة و وهران ب 93 حادث أي بنسبة 11,68%، ثم الطريق الوطني رقم 03 الرابط بين سكيكدة وإليزي ب 65 حادث أي بنسبة 7,98% فالطريق الوطني رقم 06 الرابط بين معسكر وأدرار ب 41 حادث أي بنسبة

69,06% بعده الطريق الوطني رقم 05 الرابط بين الجزائر وقسنطينة ب ناقص 54 حادث أي ناقص 04,06% وفي الأخير الطريق الوطني رقم 11 الرابط بين الجزائر ووهران ب ناقص 7 حوادث أي بنسبة 11,01% ويعود النقص المسجل بالطريقين الوطنيين رقم 05 و11 إلى الاستعمال الكبير للطريق للسيار الذي خفف الضغط المروري وملائمته وتفضيله من قبل السواق لربح الوقت وتوفره على عناصر الأمن.

09 - توزيع ضحايا حوادث المرور حسب السن والجنس.

" توزيع ضحايا حوادث المرور حسب السن والجنس "

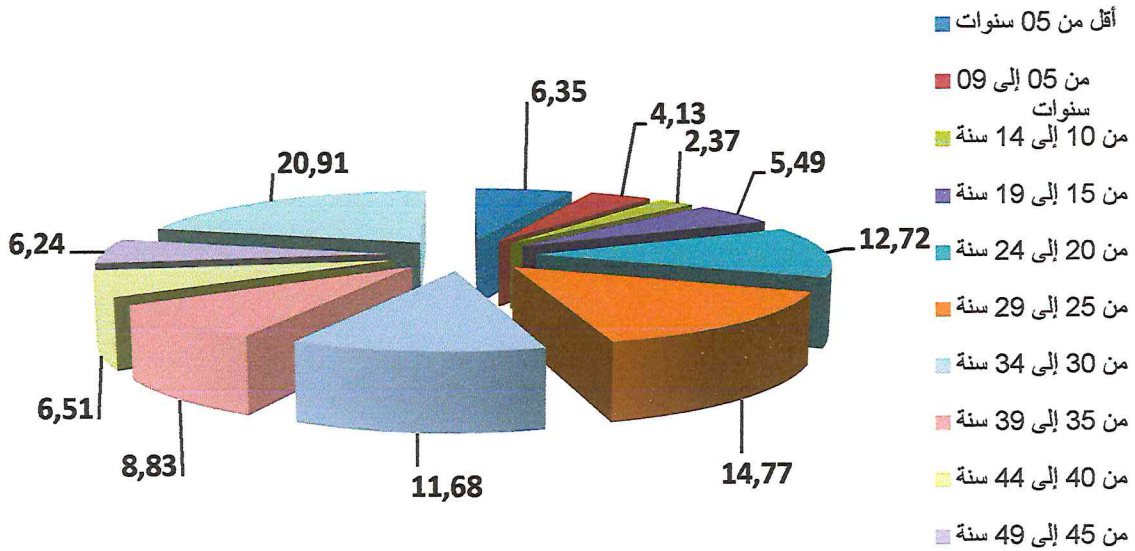
أ توزيع عدد القتلى حسب السن والجنس خلال السنة 2015

الفئة	الذكور	النسبة (%)	الإناث	النسبة (%)	المجموع	النسبة (%)
أقل من 5 سنوات	238	6,35	104	14,92	342	7,69
من 5 إلى 9 سنوات	155	4,13	65	9,32	220	4,95
من 10 إلى 14 سنة	89	2,37	25	3,59	114	2,56
المجموع 1	482	12,85	194	27,83	676	15,20
من 15 إلى 19 سنة	206	5,49	26	3,73	232	5,22
من 20 إلى 24 سنة	477	12,72	49	7,03	526	11,83
من 25 إلى 29 سنة	554	14,77	39	5,60	593	13,33
من 30 إلى 34 سنة	438	11,68	40	5,74	478	10,75
من 35 إلى 39 سنة	331	8,83	37	5,31	368	8,27
المجموع 2	2006	53,49	191	27,41	2197	49,40
من 40 إلى 44 سنة	244	6,51	29	4,16	273	6,14
من 45 إلى 49 سنة	234	6,24	42	6,02	276	6,21
أكبر من 50 سنة	784	20,91	241	34,58	1025	23,05
المجموع 3	1262	33,66	312	44,76	1574	35,39
المجموع الكلي	3750	100,00	697	100,00	4447	100,00

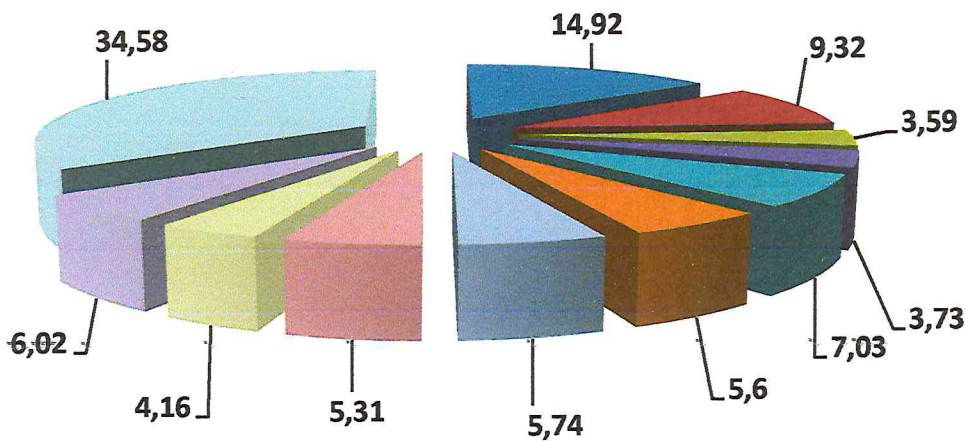
المصدر: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.

(صادرة عن قيادة الدرك الوطني)

توزيع عدد القتلى الذكور لسنة 2015



توزيع عدد القتلى الإناث لسنة 2015



من حيث عدد القتلى يتبين من الإحصائيات بأن الفئة العمرية الأقل، من 14 سنة قد سجل بها 15,20% قتل، منهم 12,85% ذكور و27,83% إناث، أما الفئة العمرية من 15 إلى 39 سجل بها 49,40% قتل، منهم 53,49% ذكور و27,41% إناث، في حين الفئة التي يفوق عمرها 40 سنة سجل بها 35,39% قتل، منهم 33,66% ذكور و44,76% إناث

ب "توزيع عدد الجرحى حسب السن والجنس خلال السنة 2015"

الفئة	الذكور	النسبة (%)	الإناث	النسبة (%)	المجموع	النسبة (%)
أقل من 5 سنوات	1957	3,55	1027	7,31	2984	4,32
من 5 إلى 9 سنوات	2738	4,97	1433	10,20	4171	6,03
من 10 إلى 14 سنة	2046	3,71	902	6,42	2948	4,26
المجموع 1	6741	12,23	3362	23,93	10103	14,61
من 15 إلى 19 سنة	4144	7,52	1104	7,86	5248	7,59
من 20 إلى 24 سنة	8941	16,23	1548	11,02	10489	15,17
من 25 إلى 29 سنة	8901	16,16	1379	9,82	10280	14,87
من 30 إلى 34 سنة	6584	11,95	1109	7,90	7693	11,13
من 35 إلى 39 سنة	4734	8,59	880	6,27	5614	8,12
المجموع 2	33304	60,45	6020	42,87	39324	56,88
من 40 إلى 44 سنة	3592	6,52	799	5,69	4391	6,35
من 45 إلى 49 سنة	3453	6,27	945	6,73	4398	6,36
أكبر من 50 سنة	8007	14,53	2918	20,78	10925	15,80
المجموع 3	15052	27,32	4662	33,20	19714	28,51
المجموع الكلي	55097	100,00	14044	100,00	69141	100,00

المصدر: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.

(الصادرة عن قيادة الدرك الوطني)

أما من حيث عدد الجرحى فقد سجل لدى الفئة العمرية الأقل من 14 سنة ما يمثل 14,61% جريح، منهم 12,23% ذكور و 23,93% إناث، أما الفئة العمرية من 15 إلى 39 سنة فقد سجل بها 56,88% جريح، منهم 60,45% ذكور و 42,87% إناث، في حين الفئة العمرية الأكثر من 40 سنة فقد سجل بها 28,51% جريح، منهم 27,32% ذكور و 33,20% إناث.

الأرقام السالفة الذكر تبين بأن الفئة العمرية من 15 إلى 39 هي الأكثر تعرضاً لحوادث المرور وما تخلفه من قتلى أو جرحى ويعود ذلك لكثرة استعمال هذه الفئة للطريق سواء كانوا سائقين أو مشاة.

10- ترتيب الولايات حسب عدد الحوادث سواء قتلى أو جرحى.
"ترتيب الولايات حسب عدد الحوادث خلال السنة 2015"

الترتيب	الولاية	العدد	النسبة (%)	الترتيب	الولاية	العدد	النسبة (%)
01	الجزائر	2522	5,94	25	غيليزان	858	2,02
02	سطيف	2311	5,44	26	بومرداس	819	1,93
03	معسكر	1533	3,61	27	عنابة	767	1,81
04	تلمسان	1447	3,41	28	قائمة	758	1,78
05	باتنة	1413	3,33	29	الوادي	735	1,73
06	وهران	1330	3,13	30	جيجل	719	1,69
07	برج بوعريج	1283	3,02	31	ورقلة	713	1,68
08	بسكرة	1255	2,95	32	سيدي بلعباس	604	1,42
09	المسيلة	1244	2,93	33	تيزي وزو	599	1,41
10	قسنطينة	1236	2,91	34	سوق أهراس	584	1,37
11	الشفل	1187	2,79	35	عين تموشنت	576	1,36
12	تيارت	1143	2,69	36	غرداية	566	1,33
13	البلدية	1089	2,56	37	الأغواط	561	1,32
14	البويرة	1056	2,49	38	الطارف	527	1,24
15	المدية	1051	2,47	39	البيض	520	1,22
16	تبسة	1028	2,42	40	بشار	453	1,07
17	ميلة	968	2,28	41	سعيدة	438	1,03
18	تيزازة	965	2,27	42	خنشلة	419	0,99
19	مستغانم	954	2,25	43	أدرار	415	0,98
20	أم البواقي	923	2,17	44	تيسمسيلت	390	0,92
21	سكيكدة	912	2,15	45	النعامة	316	0,74
22	عين الدفلى	905	2,13	46	تمنراست	286	0,67
23	بجاية	904	2,13	47	إليزي	161	0,38
24	الجلفة	886	2,09	48	تندوف	148	0,35
المجموع		42477				100.00	

المصدر: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.

من خلال الإحصائيات الخاصة بسنة 2015 نجد بأن الولايات التي تعرف حركة كبيرة هي الأكثر تسجيل لعدد الحوادث وخاصة الولايات التي توجد بها شبكات طرق وربط كبيرة وكثيرة حيث احتلت ولاية الجزائر المرتبة الأولى ب 2522 حادث، خلف 145 قتيل و3456 جريح تليها سطيف ب 2311، خلف 168 قتيل و3660 جريح، أما المراتب الأخيرة فقد كانت من نصيب ولايات الجنوب تندوف وإليزي بمجموع 309 حادث، خلف 33 قتيل و553 جريح.

6- أسباب حوادث المرور في الجزائر

المعطيات الإحصائية لسنة 2015 توضح أنه من بين العوامل المؤدية إلى حوادث المرور يبقى سلوك وتصرف الإنسان العامل المسبب الرئيسي بنسبة 90,64% من العدد الإجمالي لحوادث المرور وبنسبة أقل عاملي المركبة بنسبة 5,09% والطريق بنسبة 4,27%⁽¹⁾ وفي هذا السياق بالضبط يتضح جليا بأنه من بين المخالفات الرئيسية المتسببة في حوادث المرور المعاينة نجد مايلي:

- الإفراط في السرعة 24,63%.
- التجاوزات الخطيرة 26,9%.
- عدم استعمال ممرات الراجلين 6,02%.
- عدم احترام المسافة الأمنية 5,59%.
- المناورة الخطيرة 4,46%.
- السياقة في حالة سكر 1,37%.

أولا - الأسباب المتعلقة بالعنصر البشري (الإنسان):⁽²⁾

لقد أثبتت الإحصائيات والتحليلات أن الإنسان سواء كان سائقا أو راجلا، فهو العامل الرئيسي والمتسبب الأول في حوادث المرور في الجزائر، فالسائق له أهمية كبيرة باعتباره صاحب القرار والقادر على تغيير وجهة السير ولكي يصل إلى المستوى المطلوب وجب توفر عنصرين متلازمين ومتكاملين في الأسلوب القيادي للسائق وهما:

- التمكن من مهارات السياقة: وهي القدرة التي يكتسبها بعد اجتيازه دورة تدريبية متكاملة تؤهله لاستخدام السيارة بشكل صحيح وترشده إلى السياقة السليمة.
- الأخلاقيات: يجب أن تكون لديه رقابة ذاتية تنبع من ضميره وإحساسه بالمسؤولية بحيث يحترم القانون ويحافظ على سلامة غيره من مستعملي الطريق .

كما اهتمت البحوث البيكولوجية بالعامل الإنساني وشملته الدراسة، كونه ظاهرة معقدة وخلصت إلى تحديد الأسباب التي تدفع به إلى ارتكاب الأخطاء المرورية والتي تم حصرها فيما يلي:

1 - الاعتبارات البيكولوجية:

- الغضب: ينشأ عن الانفعالات المرضية أو الاضطرابات النفسية.
- مضطربي المزاج.
- ذوي ميول معادية للمجتمع: الذين يجدون في مخالفة قوانين المرور شكلا رمزيا من أشكال التمرد على المجتمع.
- المدمنون الواقعون تحت تأثير المنشطات العصبية.

(1) المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.

(2) قسم أمن الطرقات قيادة الدرك الوطني.

- فاقدى المودة: من مظاهرها إهمال صيانة السيارة ووسائل الأمن بها.

2- المشروبات الكحولية:

أثبتت الدراسات التي أجريت في العديد من الدول أن ارتكاب الكثير من جرائم المرور يرجع إلى تناول الكحول ومن أهم مخلفات السكر فيما يخص حوادث المرور نجد هناك جملة من الأخطاء في الإدراك اتخاذ القرار وإهمال مراقبة المحرك.

3- السرعة:

لقد بينت الدراسات أنه كلما زاد تسارع المركبة تعرض السائق إلى أخطار كبيرة ففوة الصدمة تزداد مع قوة السرعة.

4 - الإرهاق:

يصاب الإنسان بعد أداء نوع من الجهد جسديا كان أو فكريا، بتعب حيث أنه يحتاج بعده إلى راحة من أجل استرجاع قواه، فقد نجد الشخص بعد العمل اليومي مضطرا إلى قيادة سيارته وهو متعب مما يجعله عرضة للحوادث.

5 - الخبرة:

تلعب الخبرة دورا هاما في السياقة فقد يشكل السائق الجديد خطرا على غيره طالما أنه لم يتعلم كيفية استعمال الطريق .

6 - الحالة الصحية:

تسبب سوء الحالة الصحية فقدان السيطرة على السيارة مما ينتج عنه وقوع حوادث مرور مثلا مرض سكري، ارتفاع الضغط.

7 - تناول الأدوية:

تناول الأدوية يؤثر على تصرف السائق، فرغم نقص توفر الدراسات حول دور الأدوية في الحوادث مقارنة مع بعض الدراسات التي تبرز دور الكحول إلا أن بعض الأدوية قد صنفت كأدوية خطيرة على مستعملي الطريق.

ثانيا : الأسباب المتعلقة بالمركبات: تعتبر المركبات السبب الثاني لوقوع حوادث المرور بنسبة 5,09% من نسبة الحوادث المسجلة بالجزائر.

- الحظيرة الوطنية للسيارات: حسب الإحصائيات المقدمة من طرف الديوان الوطني للإحصائيات إلى غاية 1999/12/31، فإن الحظيرة الوطنية تتكون من 2.0886.064 مركبة بمختلف أنواعها، أما في سنة 2012 فقد ارتفع عدد السيارات إلى 2.926.667 مركبة بينما وصل عددها في سنة 2013 إلى ⁽¹⁾4.600.000 ووصلت خلال سنة 2014 إلى 6.196259 مركبة بمختلف أنواعها منها 3.635.241 سيارات سياحية تمثل نسب 58,67% لتصل سنة 2015 إلى 7.308.612 مركبة من كل الأصناف ⁽²⁾

⁽¹⁾ إحصاءات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، جانفي، 2014.
⁽²⁾ إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، ديسمبر، 2015.

ثالثاً: المحيط (الطريق وتوابعه):

- الطريق: حسب الإحصائيات فإن الطريق تشكل نسبة 05.73% من مجموع حوادث المرور وتعتبر من إحدى الحلقات المتعلقة بمسببات حوادث المرور ومن المعروف أنه كلما كانت الطريق معبدة وممهدة بطريقة هندسية مثلى تتوفر فيها الشروط العلمية وزودت باللوائح الإرشادية والتوجيهية، كلما أدى ذلك إلى إعطاء السائق فرصاً أكبر لتجنب حوادث المرور.

- النقاط السوداء: هي نقاط اتفق على تسميتها بهذا المصطلح لتعبر عن مدى خطورتها وتأثيرها الواضح على مستعملي الطريق وهي عبارة عن عيوب فنية هندسية تساهم بشكل مباشر في حوادث المرور. (انظر الملحق رقم 05)

7- آثار حوادث المرور في الجزائر.

تعتبر حوادث المرور كافة تهدد أمن وسلامة المواطن ولها آثار سلبية على الصعيد الاقتصادي والاجتماعي، كونها تعد من أهم المشاكل التي تواجه العصر الحديث وذلك لما ينجر عنها من آثار تمس كافة شرائح المجتمع.

فالعالم يشهد سنوياً حوالي مليون ومائتي ألف قتيل ومن 20 إلى 50 مليون شخص يتعرضون لإصابات بعضها تسبب إعاقات مستديمة بسبب حوادث المرور.

والجزائر تشهد في هذا المجال بالقياس إلى حظيرتها الوطنية للسيارات كارثة حقيقية، حيث تبين من الإحصائيات الأخيرة بأنها تحتل المرتبة الأولى مغاربية من حيث عدد القتلى بمعدل 12 قتيل يومياً و61 قتيل لكل 100.000 مركبة أي بمجموع 4.447 قتيل بالنسبة للحظيرة الوطنية للمركبات المقدرة بـ 7.308.612 مركبة بمختلف أصنافها.

وعلى الصعيد الاقتصادي تتمثل الآثار السلبية في الاعتمادات المالية التي تتحملها الخزينة العمومية من خلال الميزانية المخصصة لها والمقتطعة على حساب القطاعات الأخرى ذات أولوية للمجتمع، حيث تقدر تكلفة حوادث المرور لحساب سنة 2014 بحوالي خمسة وستون (65) مليار دينار جزائري وقدرت خلال سنة 2015 بـ مائة (100) مليار دينار.

أولاً: الآثار الاجتماعية:

شهدت الجزائر خلال سنة 2011 وقوع 40.481 حادث خلف 4.422 قتيل و64.708 جريح على المستوى الوطني⁽¹⁾ ووصل عدد الحوادث خلال سنة 2014 إلى 41.467 حادث تسبب في 4.598 قتيل و66.361 جريح، أما خلال سنة 2015 فقد وصل عددها إلى 42.477 حادث خلفت 4.447 قتيل و69.141 جريح ومن هذه المعطيات نستخلص أن هذه الظاهرة لا تزال تضرب بقوة سواء في عددها أو في خطورتها.

(1) إحصاءات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، جانفي 2014، مرجع سابق.

وتتمثل الآثار السلبية في الميدان الاجتماعي في إدخال الحزن والصدمات النفسية على آلاف الأسر جراء فقدان أحد أبنائها أو إصابة أحد أفرادها بإعاقة مدى الحياة وبشكل هؤلأ نسبة 10% من العدد الإجمالي للجرحى أي ما يعادل 4200 معوق حركيا سجلوا لحساب سنة 2015 و بزيادة قدرها 700 معوق مقارنة بسنة 2014.

بالإضافة إلى الخسائر البشرية في الأرواح الناجمة عن حوادث المرور (القتلى والجرحى) هناك آثار اجتماعية نذكرها على وجه الخصوص كما يلي:

- الآلام التي تخلفها ليس لها ثمن بالنسبة للشخص المصاب أو العائلة المتضررة من جراء فقدان أحد أفرادها إثر حادث مرور، حيث يبقى من الصعب تقييم حجم مأساة العائلات المتضررة من الحادث.

- تخلف أرامل واليتامى في العائلات.

- ضرر في المظهر والتشويه الخلقي والأضرار العقلية.

- التشرذم في الشوارع خاصة للأبناء.

- الإعاقة وعدم القدرة على القيام بالنشاطات المهنية والرياضية وبالتالي يصبح الفرد المتضرر في حاجة ماسة لعائلته وزملائه.

إن من بين الآثار الاجتماعية والنفسية التي تنجم على حوادث المرور، يمكن أن

نحصرها في نوعين منها ما يتعلق ب :

- الفوضى التي طغت على الحياة الاجتماعية العامة، حتى أصبح الهدوء مستحيل في شوارعنا وطرق مواصلتنا، فلقد أصبحت هذه الأخيرة مسرح وميدان قلق وضغط لأنها محتلة من طرف أشخاص عاجزين على التحكم في عدوانهم.

- العلاقة التي تربط العنف الاجتماعي بالعنف المادي، حيث لا يقتصر السلوك العدواني الذي يميز الحياة الاجتماعية على تخويف وإفلاق وإتعايب الناس، بل يتسبب من حين لآخر في عواقب متشعبة⁽¹⁾.

إن الآثار المنجرة عن هذه الحوادث لا يشعر بها سوى الأولياء، أصدقاء الضحايا رجال الأمن والمصالح المختصة، بالرغم من أن هؤلأ الضحايا قد يكونون من خيرة أبناء المجتمع (مفكرين، متفقين، أطباء، مهندسين أو رجال العلم)، حيث بفقدانهم يبقى المجتمع في حاجة ماسة لأعمالهم وخدماتهم التي كانوا يقدمونها ومن الصعب جدا استخلافهم في مناصبهم لتغطية الفراغ الذي يتركونه في شتى مجالات الحياة، كما يضاف لهؤلأ الضحايا عدد كبير من المصابين بإعاقة مدى الحياة، بحيث هذه الفئة تتطلب عناية خاصة من طرف أسرهم والمجتمع بصفة عامة وبالتالي النتائج تكون خطيرة ومؤلمة من جميع النواحي.

(1) مظهر سليمان، محاضرة حول نفسية السائق الجزائري، الملتقى الوطني حول حوادث المرور.

ثانيا: الآثار النفسية.

إن الصدمات النفسية الناجمة عن حوادث المرور قد لا تنسى بسهولة، فالصور المأسوية تلازم الضحية لعدة شهور وربما لعدة سنوات قد يترتب عنها مشاكل نفسية أخرى يصعب التغلب عليها بالإضافة إلى الآثار النفسية لأهله وذويه ولتجنب المآسي أو على الأقل التخفيف من حدتها علينا أن نسعى إلى التقليل من ظاهرة حوادث المرور، مركزين على الجانب الوقائي دون إهمال الجانب الردعي إذا كانت المخالفة تعرض حياة الشخص أو حياة الآخرين للخطر⁽¹⁾.

ثالثا: الآثار الاقتصادية لحوادث المرور:

تعد الآثار الاقتصادية الناجمة عن حوادث المرور ذات أهمية بالغة في الاقتصاد الوطني نظرا لارتفاع فاتورة الحوادث وما يترتب عنها من التصليحات سواء كانت جزئية أو كلية بالنسبة للمركبة أو ما يؤدي أحيانا إلى التخلي عنها كاملة عوض تصليحها. بالإضافة إلى ذلك يمكن أن تكون السيارة محل الحادث سببا رئيسيا في إلحاق أضرار بالغة بالطرق وإشارات المرور أو التجهيزات الأمنية الملحقة بها، فهي تسبب نزيفا ماليا له انعكاسا مباشرا على الاقتصاد الوطني بقياس حجم الخسائر البشرية والمادية التي يخلفها، بحيث تقدر تكاليف حوادث المرور في الجزائر حاليا بحوالي 100 مليار دينار جزائري سنويا منها جزء بالعملة الصعبة.

كما أن المضاريف الناجمة عن حوادث المرور تعد بمثابة ضرائب باهظة تدفعها البشرية في مختلف تجمعاتها، ضف إلى ذلك فإن الحاجة لإيجاد الوسائل الكفيلة للحد من عدد الوفيات والتقليل من الأعباء الاقتصادية المترتبة عنها يتطلب لا محالة إنجاز دراسات مهمة تهدف إلى معرفة حجم التلف الواقع على المال العام والخاص، حجم الخسائر وهذا كله يستدعي تأسيس المعاهد والمؤسسات والهيئات البحثية والاستشارية التي لها علاقة بالموضوع والتكلفة الاقتصادية لحوادث المرور يمكن أن نجملها في ما يترتب عن الخدمات الصحية والعلاجية، تضرر المركبات والممتلكات الأخرى، الفقد في الإنتاج نتيجة (الوفيات والإصابات) دارة حوادث المرور، إدارة الدفاع المدني التكلفة الإدارية لشركات التأمين القضاء والإعانات الحكومية⁽²⁾.

8- آليات التصدي لظاهرة حوادث المرور.

1- تطوير المنظومة القانونية.

لقد عرف قانون المرور في الجزائر تطورا تاريخيا من خلال القوانين، المراسيم واللوائح التي جاء بها قصد تنظيم حركة المرور بالنسبة للمركبات والمشاة على حد سواء، بهدف إلزام السائق والراجل على التقيد بها واحترامها في المكان والزمان لضمان الأمن والسلامة

(1) الطالب سايح ياسين: ظاهرة حوادث المرور في الجزائر وآليات التصدي لها، بحث نهاية التبرص، ص 33.31.

(2) هاشم محمد نور المدني، الخطر الكامن بين الإنسان والمركبة، مرجع سابق، ص 40.39.

ولكون قانون المرور يتسم بالمرونة عرف عدة تعديلات وكذا لمسايرة المتغيرات والمستجدات كارتفاع حظيرة المركبات وتوسع شبكة الطرقات، الارتفاع المذهل لحوادث المرور، ظهور التكنولوجيا الحديثة مثل الهاتف النقل وضعف قيمة الغرامات الجزافية والتي قابلها سن جملة من القوانين تم تعديلها باستمرار تماشياً والسلامة المرورية التي يسعى إليها الجميع في المجتمع، حيث اهتمت هذه القوانين بحركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، لتحقيق هدف منشود وهو التقليل من حوادث السير التي لا تزال تحصد آلاف الأرواح، ناهيك عن الخسائر المادية بالنسبة للفرد أو الدولة وتم التركيز في هذا الإطار على القوانين المعدلة ابتداءها من سنة 2001 وهي القانون رقم 14/01 المؤرخ في 07/09/2001، القانون رقم 16/04 المؤرخ في 10/11/2004 والقانون رقم 07/09 المؤرخ في 22/07/2009 وقد سبق هذه القوانين الثلاثة قوانين وأوامر أخرى وهي :

- الأمر رقم: 107/74 المؤرخ في 06/12/1974.

- الأمر رقم: 60/75 المؤرخ في 26/09/1975.

- القانون رقم: 01/84 المؤرخ في 02/01/1984.

- القانون رقم: 09/87 المؤرخ في 10/02/1987.

- القانون رقم: 06/88 المؤرخ في 19/01/1988 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه.

أ- القانون رقم 14/01 المؤرخ في 19/08/2001: لقد كان لصدور هذا القانون ارتياح لدى الكثير من مستعملي الطريق، لتغيير الوضع الرهيب الذي وصلت إليه الطرق التي أصبحت مسرحاً يومياً لوقوع حوادث مرور أليمة وهذا الارتياح هو ناتج عن الخصائص التي يحملها هذا التعديل، حيث جاء شاملاً لكلّ العوامل التي تعتبر رئيسية في وقوع حوادث المرور (الإنسان المركبة والطريق) ومكملاً للنقائص التي كان يحملها القانون الذي سبقه رقم 09/87 المؤرخ في 10 فبراير 1987 وأهم ما جاء فيه تقوية الجانب الردعي وذلك عن طريق :

- التشدد في قيمة الغرامات الجزافية المتعلقة بالمخالفات ورفعها.

- التشدد في مكافحة ظاهرة السياقة تحت تأثير المشروبات الكحولية والمخدرات بالرفع من قيمة الغرامة الجزافية وتخفيض نسبة الكحول في الدم.

- إجبارية المراقبة التقنية للسيارات بعدم السماح للمركبة بالسير إذا كانت غير مطابقة للقواعد والمقاييس التقنية المعمول بها وخضوع أي سيارة قبل وضعها للسير لهذه المراقبة

وكل هذا بهدف احتواء ظاهرة تفاقم حوادث المرور والتحكّم فيها⁽¹⁾

- القانون رقم 16/04 المؤرخ في 10/11/2004: تم خلاله تعديل بعض أحكام القانون 14/01 التي لم تحقق الأهداف المرجوة منه، رغم أنه غير من سلوك الكثير من السواق،

(1) الجريدة الرسمية، العدد 46، بتاريخ 19 أوت 2001.

بجعلهم يحترمون قواعد السير والأمان، إلا أنه لم يحقق الأهم وهو الحد والتقليل من ظاهرة تزايد حوادث المرور.

لهذا تضمن القانون 16/04 جملة من النقاط جعل فيها العقاب أكثر قوة من سابقه ووسّع من خلاله حالات سحب رخص السياقة ووضح نقاطا كانت غامضة في القانون 14/01 وأوجب بعض الأحكام كتوفر كل مركبة على محضر للمراقبة التقنية والذي يعتبر وثيقة إدارية إجبارية تقدم لمصالح المراقبة والأعوان المنوه عنهم في القانون وتحديد السن القانونية لقيادة المركبات ذات الوزن الثقيل ب 25 سنة كما أوجب أن تكون كل مركبة معدة لنقل الحاويات مجهزة بنظام ترسيخ قطع الزاوية تصادق عليه المصالح المعنية وخصص المرور على شريط التوقف الإستعجالي لحالات الاستعجال ولمركبات الأمن العمومي ومنع ذلك على جميع المركبات الأخرى، مع الزيادة في حالات السحب الفوري لورخصة السياقة وتقليص المدة الممنوحة للشخص المخالف لتخليص الغرامة الجزافية المرفوعة ضده من شهر إلى (15) يوم⁽¹⁾

ت- القانون رقم 07-09 المؤرخ في 2009.10.11: لقد جاء هذا القانون ليعدل ويتمم القانون رقم 14-01 المؤرخ في 19 غشت 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها وهو عبارة عن مصادقة للأمر 03/09 المؤرخ في 22 جويلية 2009⁽²⁾ ويهدف هذا القانون إلى :

- تحديد قواعد استعمال المسالك العمومية وكيفيات ضبط حركة المرور عبر الطرق وسيولتها.

- إقامة تدابير ردية في حال عدم احترام القواعد الخاصة بحركة المرور عبر الطرق.

- توفير شروط التطوير المتوازن لنقل نوعي في إطار المصلحة العامة.

تحديد إطار مؤسستي يكلف بوضعه حيز التنفيذ.

المحاور الأساسية للقانون 07/09 المعدل والمتمم للقانون 14/01:

1- المحور الأول: تضمن توسيع أهداف القانون قصد تقليص ظاهرة اللأمن المروري في الطرقات إدراج مصطلحات جديدة متعلقة بتنظيم حركة المرور، تحديد قواعد استعمال المسالك العمومية وكيفيات ضبط حركة المرور عبر الطرق وسيولتها، إحداث الرخصة بالنقاط ورخصة السياقة الإختبارية.

2- المحور الثاني: ترسيخ تقنين الاحتفاظ برخصة السياقة لمدة 10 أيام على مستوى الوحدة من أجل إرغام المخالفين على تسديد الغرامات الجزافية، إدخال إجراءات جديدة أثناء وقوع حادث جسماني للمرور (جهاز تحليل اللعاب للكشف عن تناول المخدرات أو مواد مهلوسة) وتحديد نسبة الكحول في الدم ب 0.2 غ في اللتر.

(1) الجريدة الرسمية، العدد 72، بتاريخ 13 نوفمبر 2004.

(2) الجريدة الرسمية، العدد 45 صادرة بتاريخ 29 يوليو 2009.

3- المحور الثالث: تشديد العقوبة على المتسببين في حوادث المرور خاصة إذا كان السائق يقود مركبة تابعة لأصناف الوزن الثقيل، النقل الجماعي ونقل المواد الخطيرة جراء مخالفات كالإفراط في السرعة إقامة تدابير ردية في مجال عدم احترام القواعد الخاصة بحركة المرور عبر الطرق وتشديد العقوبة على السياقة في حالة سكر.

4- المحور الرابع: إعادة تصنيف مخالفات قانون المرور حسب درجة خطورتها، الرفع من قيمة الغرامات الجزافية وتشديد العقوبات الخاصة بالجنح خاصة تلك المتعلقة بحوادث المرور كما تم في هذا القانون تصنيف المخالفات للقواعد الخاصة بحركة المرور إلى أربعة درجات⁽¹⁾

- المخالفات من الدرجة الأولى ويعاقب عليها بغرامة جزافية من 2000 دج إلى 2500 دج.
- المخالفات من الدرجة الثانية ويعاقب عليها بغرامة جزافية من 2000 دج إلى 3000 دج.
- المخالفات من الدرجة الثالثة ويعاقب عليها بغرامة جزافية من 2000 دج إلى 4000 دج.
- المخالفات من الدرجة الرابعة، ويعاقب عليها بغرامة جزافية من 4000 دج إلى 6000 دج.

ويمكن أن تكون رخصة السياقة محل احتفاظ أو تعليق أو إلغاء وفق الأشكال المقررة فيه وهذا القانون تضمن تشديد العقوبات سواء من حيث رفع قيمة الغرامات الجزافية أو من خلال رفع مدة سحب أو تعليق رخصة السياقة وتضمن أيضا فرض غرامات على الراجلين الذين لا يحترمون الممرات المحمية ورفع مدة الحبس إلى عشر سنوات وقد شملت هذه التعديلات بعض المواد وأبقت على مواد أخرى على حالتها وتم إدراج وإعادة تحديد بعض المفاهيم.

المرسوم التنفيذي رقم 11- 376 المؤرخ في 2011.11.12: جاء هذا المرسوم ليعدل ويتم المرسوم التنفيذي رقم 04- 381 المؤرخ في 2004.11.28 المحدد لحركة المرور عبر الطرق تم التطرق فيه إلى رخصة السياقة الإختبارية، رخصة السياقة ورخصة السياقة بالنقاط وشهادة الكفاءة المهنية أهم المواد المكونة له هي:

فقد نصت المادة 177 مكرر بأنه لا يجوز لأي كان الترشح لنيل رخصة السياقة ما لم تتوفر فيه شروط السن القانونية المطلوبة واللياقة البدنية والعقلية كما هي محددة أدناه.

أما المادة 178 مكرر فهي تخص رخصة السياقة الإختبارية هي رخصة مؤقتة للسياسة تسلّم لكل مترشح نجح في مختلف الاختبارات التنظيمية الإجبارية من أجل الحصول على رخصة السياقة وتكون صالحة خلال أربعة وعشرون (24) شهرا، تسلّم عقبها لحائزها رخصة السياقة عندما لا يكون قد ارتكب أية مخالفة أدت إلى سحبها.

في حين المادة 191 أوجبت على كل سائق سيارة أو مجموعة من المركبات أن يقدم كلما طلب منه الأعوان المؤهلون لذلك ما يلي (رخصة السياقة وعند الاقتضاء شهادة الكفاءة المهنية، وثائق السيارة رخصة بالنقاط، بطاقة ترقيم السيارة، محضر المعاينة التقنية الدورية

(1) الجريدة الرسمية، العدد 45 صادرة بتاريخ 29 يوليو 2009، مرجع سابق.

للمركبة وشهادة التأمين) وهي شهادة. كما بينت المادة 191 مكرر بأن سيطرة المركبات من الصنف (ج، د، و، هـ) يخضع لحيازة شهادة الكفاءة المهنية وهي شهادة التأهيل التي تسلم لكل حائز رخصة سيطرة للأصناف المذكورة يكون نجاح في التكوين من أجل الحصول عليها.

أما المادة 191 مكرر 1 جاء فيها بأن الرخصة بالنقاط تسلم لكل حائز رخصة سيطرة وتعتبر وثيقة من وثائق السيارة، في الحين المادة رقم 191 مكرر 2 فقد بينت بأن هذه الرخصة تساهم باعتبارها إجراء بيداغوجي في تحقيق الأهداف الخاصة بالأمن عبر الطرق وبخصوص الرخصة بالنقاط باعتبارها نظاماً معيارياً، رصيد من النقاط، يحدد بأربعة وعشرون (24) نقطة. يخفض عدد النقاط المخصصة للرخصة بالنقاط بقوة القانون في حالة ما إذا ارتكب حائز رخصة السيادة مخالفة تم بموجبها النص على هذا التخفيض ويمكن حائز الرخصة بالنقاط استرجاع نصف النقاط الضائعة من رصيده في حالة ما إذا تابع تكويننا خاصاً على نفقته يتضمن وجوب برنامجاً تحسيسياً في أسباب وقوع حوادث المرور في الطريق والحوادث الناجمة عنها، يعد وفقاً لكيفيات يحددها الوزير المكلف بالنقل بقرار تسلم له بعد هذا التكوين شهادة تكوين ويحق لحائز الرخصة بالنقاط متابعة تكوينين (2) في السنة على الأكثر.

كما أكدت المادة رقم 191 مكرر 3 بأنه عندما تصدر لجان تعليق رخص السيادة والجهات القضائية المختصة قرار سحب رخص السيادة بشأن المخالفات والجرح المذكورة في القانون رقم 01-14 ويتم نتيجة لذلك سحب النقاط حسب الجدول أدناه، بالنسبة للمخالفات من الدرجة الثالثة الحالات من 1 إلى 10 بأربعة نقاط، بالنسبة للمخالفات من الدرجة الرابعة الحالات من 1 إلى 17 بستة نقاط بالنسبة للجرح ثمانية نقاط وترسل نسخة من مقرر سحب عدد النقاط إلى البطاقة الوطنية للمخالفات للقواعد الخاصة بحركة المرور عبر الطرق.

أما المادة 191 مكرر 4 فقد بينت بأن الهيئات المذكورة أعلاه تقوم بإعلام السائق الذي كان موضوع سحب للنقاط وتتولى البطاقة الوطنية للمخالفات القواعد الخاصة بحركة المرور عبر الطرق بعد السحب المنتظم لرصيد نقاط كل حائز رخصة سيطرة بإرسال ذلك على التوالي إلى الجهات القضائية المختصة ومديريات النقل في الولايات.

المادة 191 مكرر 5 نصت بدورها بأنه في حالة فقدان حائز رخصة السيادة لكامل رصيده من النقاط بسبب عدم احترامه المتكرر للقواعد الخاصة بحركة المرور عبر الطرق يتم ذكر وضعيته كسائق عائد لارتكاب المخالفة في البطاقة الوطنية للمخالفات للقواعد الخاصة بحركة المرور عبر الطرق، مع مراعاة لجان تعليق رخص السيادة والجهات القضائية هذه الإشارة أثناء إصدار العقوبات المذكورة في القانون رقم 01-14 المؤرخ في 2001.08.19 وتحذف الصفة المذكورة من البطاقة الوطنية للمخالفات للقواعد الخاصة بحركة المرور عبر الطرق في حالة عدم ارتكاب حائز رخصة السيادة بالنقاط لأي مخالفة خلال السنتين الموالتين.

أما المواد من 8 إلى 12 فقد خصصت لتبيان النماذج التي ترفق بملاحق هذا المرسوم وهي رخصة السياقة الإختبارية ورخصة السياقة والرخصة بالنقاط والشهادة المهنية وتبيان إلغاء أحكام الفقرة 3 من المادة 177 من المرسوم التنفيذي رقم 381-04 المؤرخ في 2004.11.28 وتعديل وتعويض ترقيم الأقسام (4-5-6-7-8) من الفصل الثاني من هذا المرسوم ونشر هذه الأحكام.

2- التوعية والتربية المرورية⁽¹⁾.

أ- التوعية المرورية: تعتبر التوعية المرورية نوعاً من أنواع التوعية الاجتماعية وتعني بصورة عامة تلقي الفرد جملة من المعارف والمعلومات وتدريبه على تطبيقها ميدانياً وإكسابه قيماً وعادات تحكم سلوكه عند التعامل مع الطريق سائقاً كان أو راكباً أو راجلاً وتتحقق التوعية المرورية من خلال ثلاثة أساليب رئيسية وهي:

- الأسلوب المعرفي: ويعني تزويد الفرد بكل المعارف والمعلومات الخاصة بالمرور وقواعد تنظيمه أي تمكينه من الإلمام بقواعد تنظيم السير والقوانين والتنظيمات التي تحكم سير المركبات والمشاة في الطريق العام، مثل الإشارات والعلامات ومبادئ الأولوية وشروط التجاوز والمكوث وغيرها وإلمام الجمهور بهذه المعارف يحقق وحدة الفكر والمفاهيم بين مستخدمي الطريق العام.

- الأسلوب المهاري: ويعني تنمية قدرات الجمهور وصقل مهارته في الاستعمال الأمثل للطريق سواء أثناء سياقة المركبات، مثل الامتثال للإشارات واللوحات والالتزام بأولويات المرور وترك مسافة الأمان أو أثناء السير مترجلاً مثل المشي على الرصيف والتقيد بقواعد قطع الطريق أي التدريب على تطبيق ما تلقاه من معارف نظرية تطبيقاً سليماً أثناء استعمال الطريق.

- الأسلوب السلوكي: ويعني تهذيب سلوك مستعمل الطريق من خلال التركيز على الجوانب النفسية له والسعي إلى إقناعه بتقبل قواعد السلامة المرورية وجعله يؤمن بجدوى الامتثال لها وغرس قيم التسامح في نفسه والإحساس بمسؤوليته على سلامته وسلامة غيره من مستخدمي الطريق.

وعليه يمكن القول أن التوعية المرورية تهدف في الأساس إلى تحقيق غاية واضحة وهي تمكين مستعملي الطريق من تفادي الأخطار التي تحدث بهم، مما يترتب عليه التقليل من الحوادث المرورية وبذلك التقليل من المآسي والخسائر التي يسببها الاستعمال السيء للطريق.

ب- التربية المرورية: وتعني تربية الناشئ تربية متينة تؤهله للإلمام بشروط السلامة المرورية وتمكنه من الاقتناع بوجود التقيد بقواعد الوقاية من شتى الأخطار التي تحدث

(1) الهاشمي بو طالبي، التوعية المرورية، مجلة الوقاية والسياسة، ص ص 26.27.

بمستعملي الطريق مشاة أو سواق إلى درجة أنها تصبح عادة راسخة فيه مثل العادات الاجتماعية والمبادئ الأخلاقية التي يتلقاها ويكتسبها منذ نعومة أظفاره.

لذا نجد المجتمعات المتقدمة تولى للتربية المرورية عناية فائقة، حيث أدرجتها في منظومتها التربوية وحددت المواضيع المناسبة لكل طور وتناسب مع أعمار الأطفال والطلاب وقدراتهم العقلية وميولهم النفسية، كما اجتهدت لتطوير أساليب تعليم هذه المادة حسب أحدث النظريات التربوية البيداغوجية، فوفرت لها الوسائل المناسبة لتحبيبها إلى قلوب الأطفال وتثقيفهم للإقبال عليها وتبسيط مفاهيمها لهم وتسهيل عملية استيعابها وتمرينهم على تطبيق نظمها وتدريبهم على الالتزام بقواعد السلامة المرورية خلال تعاملهم مع الطريق في حياتهم اليومية.

وفي هذا الإطار وحرصا من الدول العربية على تربية الناشئ على الاستعمال الأمثل للطريق فقد نظم بالجزائر في ديسمبر 2004 ملتقى عربي شاركت فيه جل البلدان العربية كرس لدراسة سبل تفعيل تطوير تعليم هذه المادة، حضره خبراء وأخصائيين عرب ودوليين في هذا المجال وقد أسفر عن إصدار عدة توصيات عملية ومفيدة منها:

- إدراج مادة التربية المرورية في المناهج التعليمية وجعلها مادة مستقلة إجبارية يمتحن فيها التلاميذ والطلبة.

- إعداد برنامج دقيق ومتكامل لكل الأطوار وذلك بالاستعانة بأخصائيين في هذا المجال.

- تحديد وتوفير وسائل الإيضاح اللازمة للاستعانة بها داخل المؤسسات التربوية وإقامة مسالك تربوية وتجهيزها بالدراجات والسيارات المناسبة لأعمار التلاميذ.

- إقامة حضائر تربوية وتعميمها تدريجيا لتشمل كل البلديات والأحياء، لما لها من دور فعال في تدريب الأطفال على التعود على السلوك الإيجابي في الطريق والالتزام طواعية بتطبيق قواعد السلامة المرورية وذلك بفضل توفر هذه الحضائر على كل العناصر الضرورية وتقاربها مع المحيط الحقيقي (الشوارع والطرق وخلافه).⁽¹⁾

9- مهام الأجهزة الأمنية في مجال أمن الطرقات.

تتجلى مهام مصالح الأمن المكلفة بأمن الطرقات في ضمان مراقبة دائمة وفعالة لشبكة الطرقات، مع تأمين حركة المرور ويكون ذلك من خلال التواجد المستمر لعناصر الأمن عبر الطرقات وكذا من خلال معرفتهم الجيدة للأماكن التي تهدد الأمن المروري، بالإضافة إلى احتكاكهم المباشر والدائم مع مستعملي الطريق قصد التخفيف من عدد الضحايا عبر الطرق ويتم ذلك من خلال تطبيق جملة من الإجراءات الوقائية والأمنية الضرورية لضمان سلامة الأشخاص والأملاك. وهذه الوحدات الأمنية تمارس هذه المهام حسب اختصاصها الإقليمي فتجد تواجد مصالح الأمن الوطني في المناطق الحضرية، أما مصالح

(1) المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، طفل اليوم سائق الغد، مجلة الوقاية والسياسة، العدد 04، ص ص 77.68.

الدرك الوطني فتواجدها بالمناطق الريفية والشبه حضرية وهي المسؤولة على ما يمثل من 75% إلى 80% من مجموع الطرقات سواء حضرية أو ريفية ولهذه الوحدات الأمنية مهام عدة وهي في نفس الوقت عبارة عن أهداف يتم من خلالها توفير النظام والأمن العموميين في الطرقات وملحقاتها وهي:⁽¹⁾

1- الوقاية: يقصد بها الوقاية العملية التي تهدف أساسا إلى إقناع مستعملي الطرقات بتجنب ارتكاب الجرائم واحترام القوانين والأنظمة ويتحقق ذلك من خلال التواجد الظاهر لعناصر أمن على الطرقات بمناسبة الخدمات المختلفة.

2- التوعية: تتحقق على وجه الخصوص خلال توجيه مستعملي الطرقات نحو التطبيق السليم لقواعد حركة المرور، تصحيح الأخطاء أو التجاوزات المرتكبة من طرف مستعملي الطريق مساعدة المنظمات والجمعيات والمصالح المهمة بحركة المرور عبر الطرقات، المساهمة في عملية تعليم قانون المرور وتلقين مبادئه على مستوى المؤسسات التربوية وتربية الإنسان على الدوام بأمل ترسيخ ردود فعل وطباع عنده تجعله يتحلى برزانة في القيادة وفي كيفية التصرف على الطرقات.

3- الإعلام والإرشاد: مهمتا الإعلام والإرشاد تتمثلان في توفير كل المعلومات الضرورية للسلطات المختصة ولمستعملي الطرقات عند طلبها حول شبكة الطرقات المحلية أو المجاورة التي تهمهم أو التي يعتزمون عبورها (أشغال، سوء الأحوال الجوية... الخ)، تطوير الحلقات الضرورية للاستعلامات من أجل إبلاغ السلطات العمومية حول تجهيز الإشارات سواء العمودية أو الأفقية، الحالات غير العادية للطرقات، التدابير الموجهة لتحسين حركة المرور والعمل مع السلطات والأجهزة المعنية على تصور وضع وتطوير الاستعلامات الضرورية لصالح مستعملي الطرقات.

4- المساعدة، الإسعاف والنجدة: يتم ذلك من خلال القيام بعدة أعمال كتطوير أنماط العمل في ميدان مساعدة مستعملي الطرقات، القيام لدى السلطات المعنية بكل عمل نافع من أجل تنسيق التدخلات في مجال حوادث المرور، مساعدة مستعملي الطرقات عند وقوع أعطاب لمركباتهم أو إصابتهم بعوائق تمنعهم عن القيادة وتعرضهم للخطر بالإضافة إلى توفير الأفراد والوسائل المتخصصة لمساعدة أو إسعاف مستعملي الطرقات المتضررين.

5- الردع والقمع: يؤدي الردع دور لا يستهان به عند مراقبة حركة المرور وضمان أمن الطرقات من خلال التأثير القمعي للعقوبة ويتحقق ذلك برفع الجرائم المعايينة عبر الطرقات وملحقاتها المرتكبة من طرف مستعملي الطرقات، لكن البحث عن الفعالية والجدوى يتأتى من تطبيق الردع بصرامة أكثر على الجرائم ذات العواقب الوخيمة على الأمن والسلامة المرورية مثل (القيادة في حالة سكر، الإفراط في السرعة، رفض الأولوية، التجاوزات الخطيرة، عدم ربط حزام الأمن... الخ)، أو الجرائم الأكثر أهمية في شرطة نقل المسافرين،

(1) مداخلة بملتقى أمن الطرقات بقيادة الدرك الوطني من 2 إلى 6 ماي 1989.

البضائع، المواد الخطيرة والحساسة، النقل الاستثنائي والجرائم الأخرى وحتى تكون هذه المصالح فعالة في تدخلاتها وجب تزويدها بالتجهيزات العصرية والعتاد الملائم والكافي.

10- الحملات المنظمة وأثارها في الوقاية من حوادث المرور (1).

1- **النشاطات الإعلامية :** بإعلان انطلاق فعالية الحملة بحضور جميع ممثلي الهيئات الفاعلة في مجال الوقاية والأمن المروري، الصحافة المرئية، المسموعة والمكتوبة إضافة إلى بث ومضات إخبارية يومية على الإذاعة والتلفزيون بحمل شعار الحملة مثلا "لا تسرع وعد إلى أسرته سالما" وتبرمج حصص تلفزيونية وإذاعية حول موضوع الوقاية من حوادث المرور .

2- التعاون مع الهيئات العمومية

- **مديريات النقل :**

حيث تكلف على المستوى الوطني بالتنسيق بين مختلف المصالح والهيئات الولائية المعنية بالعمليات التوعوية في مجال السلامة المرورية وتتكفل باستلام دعائم الحملة التوعوية من ملصقات، معلقات ومطويات من المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق وتوزيعها على الهيئات المعنية وضمان تعليق وإصاق اللفتيات عبر الأماكن العمومية كما يطلع هذه المديريات بإعداد تقارير تقييمية لعملية التوعية المنظمة .

- **مصالح الأمن:**

تكثيف وتعزيز دوريات الأمن عبر المحاور الأكثر خطورة المشاركة في قوافل التوعية المنظمة عبر الولايات وتأمينها توزيع الدعائم للسواق وتوعيتهم بمخاطر الطريق

المشاركة في الحصص التلفزيونية، الإذاعية عبر المحطات المحلية وتوعية التلاميذ والطلبة المشاركة في المعارض المقامة عبر الولايات

- **وزارة الداخلية والجماعات المحلية :**

إعداد وتعليق اللفتات عبر الشوارع والساحات العمومية

المشاركة في الخرجات الميدانية لمعاينة النقاط السوداء

صيانة الأرصفة مع توفير الشروط الأمنية لحامية المارة .

- **الحماية المدنية:**

المشاركة في التوعية من قبل القوافل التوعية المنظمة عبر الولايات.

المشاركة في الحصص التلفزيونية الإذاعية عبر المحطات المحلية .

القيام بمناورات افتراضية لحدث المرور في الساحات العمومية .

- **وزارة التربية:**

(1) أديب محمد حضور : حملات التوعية المرورية العربية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض لسنة 2007، ص120.

المشاركة في المعارض وبرمجة الدروس في التربية المرورية
المشاركة في القوافل التوعوية
فتح أبواب المدارس لمصالح الأمن والحماية المدنية لتقديم دوري للتلاميذ
تنظيم مسابقات للرسم والنشر والتوزيع للدعائم والدروس التوعوية.
خلاصة:

وفي الأخير عمدت الأجهزة الرسمية الممثلة في مختلف الوزارات والهيكل الفاعلة في مجال الأمن والسلامة المروريين وكذا الحركة الجمعوية وممثلة المجتمع المدني كل من موقعه، إلى اتخاذ التدابير وبذل الجهود التي من شأنها أن تساعد على التقليل من حوادث المرور، وقد أخذ الجانب التوعوي نصيبا بارزا في هذه العملية من خلال تنظيم مختلف الخارجات الميدانية للقيام بالعمليات التوعوية والتحسيسية بغرض ترسيخ سلوك التقيد بأداب قوانين المرور وجعل ذلك دليل حضارة وثقافة وشعور بالمسؤولية لدى جميع مستعملي الطريق باعتبار أن العنصر البشري هو المسؤول الأول على هذه الحوادث.

الفصل الثالث



الإجراءات المنهجية

- أولاً: مجالات الدراسة (المكانية، الزمنية، البشرية)
- ثانياً: المنهج.
- ثالثاً: أدوات جمع البيانات.
- رابعاً: العينة، كيفية اختيارها وخصائصها.

1- مجالات الدراسة:

أ- **المجال المكاني:** من المهم استعراض بعض خصائص المجال الجغرافي الذي تجرى فيه الدراسة، ولكن هذا لا يعني أننا نأخذه كمسبب بقدر ما نعتبرها مجموعة من الظروف أو الشروط الشاملة التي تتلاءم مع قيام نمط معين من أنماط الحياة الاجتماعية. والمجال الجغرافي لدراستنا هذه هو ولاية تيسمسيلت- تقع على بعد 220 كلم عن الجزائر العاصمة، تبلغ مساحتها (3157,37) كلم²، يشغل هذه المساحة (300000) فرد⁽¹⁾ ونظرا للتطور الكبير الذي عرفته في السنوات الأخيرة ولاحتوائها على عدد من المعاهد والمراكز العلمية والتكنولوجية كل هذه المعطيات ساهمت ولاشك في تفعيل حركية الولاية وتكثيف التنقلات بها، حيث بلغ عدد الحوادث المرورية بها 390 حادث خلال 2015 بنسبة 0.92% ⁽²⁾، وهذا رغم الجهود الأمنية التوعوية المبذولة من طرف الجهات المعنية بالولاية للحد من تنامي مشكلة الحوادث المرورية.

ب- **المجال الزمني:** يمثل المجال الزمني الفترة التي استغرقتها الدراسة أو البحث، خاصة ما يتعلق منها بالجانب الميداني، فتحديد مجالات البحث وأطرها الزمانية والمكانية هو أمر مهم لارتباطه بإمكانية تعميم النتائج من جهة، وتحديد مسار البحث وخطواته المنهجية من جهة ثانية. ⁽³⁾ لقد تم جمع البيانات المتعلقة بالدراسة أول شهر نوفمبر 2015 حيث كانت البداية عبارة عن زيارة استطلاعية بناء على تصريح من إدارة القسم موجهة إلى قائد مجموعة الدرك الوطني - تيارت، تيسمسيلت- حيث جمعت منهما المعلومات المتعلقة بالدرك الوطني مع التركيز بالدرجة الأولى على دوره في التوعية من خطورة حوادث المرور، ولقد وجدنا منهم حسن الاستقبال والضيافة وفتحوا لنا صدورهم فلم منا كل التقدير والاحترام.

استغرقت مرحلة الدراسة الميدانية حوالي 03 أشهر، حيث انطلقت أواخر شهر فيفري واستمرت إلى أواخر شهر أفريل. هكذا تم جمع البيانات المتعلقة بالدراسة ومن ثم بدأنا في التفكير في الإعداد لأسئلة الاستمارة النهائية، وتحكيم بعض جوانبها مع المشرف وبعض الأساتذة، وبعدها التفكير في النزول إلى الميدان والإعداد لذلك بالتحضير الجيد، ثم النزول وتوزيع الاستمارات البحثية حيث استغرقت مدة التوزيع 20 يوما نظرا لاعتمادنا طريقة التوزيع بالمقابلة وحضورنا الشخصي في ذلك، ثم بعدها مرحلة جمع الاستمارات ومراجعتها، والقيام بتفريغ البيانات بعد ترميزها وإعداد جداول تفريغها وأخيرا القيام بعملية تحليل وتفسير

(1) - دائرة تيسمسيلت- ولاية تيسمسيلت .

(2) وزارة النقل، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق: دراسة إحصائية لحوادث المرور في الجزائر خلال السنة 2015، ص11.

(3) محي الدين مختار: الاتجاهات النظرية والتطبيقية في منهجية العلوم الاجتماعية. الجزء الأول : منشورات جامعة باتنة، 1999، ص235.

النتائج المتحصل عليها وقراءتها وتفسير معانيها وربطها بالإطار النظري ومقارنتها بالدراسات السابقة وبالإحصائيات ذات العلاقة، ومنه الإجابة على التساؤلات الفرعية والسؤال الرئيسي.

ج- المجال البشري: أجريت الدراسة على مجموعة من السائقين الذين يقطنون بولاية تيسمسيلت- وهي الفئة التي تشغل وظائف مختلفة سواء خاصة أو عامة.

2- المنهج: يعد المنهج العمود الفقري لأي بحث علمي فهو عبارة عن " جملة من الخطوات المنظمة التي يجب على الباحث إتباعها في إطار الالتزام بتطبيق قواعد معينة تمكنه من الوصول إلى النتيجة المسطرة⁽¹⁾ ونظرا للدقة المطلوبة في البحث العلمي كان لزاما تقديم المنهج الذي تستخدمه هذه الدراسة قصد الوصول إلى نتائج تجيب عن الإشكالية المطروحة والمتحورة حول: دور الدرك الوطني في التوعية من خطورة حوادث المرور ولعل أنسب منهج لدراستنا هذه هو منهج المسح الاجتماعي* و الذي يعتبر من أبرز المناهج العلمية المستخدمة في مجال الدراسات الإعلامية خاصة الوصفية منها؛ حيث يستخدم فيها بهدف "وصف وتقرير واقع معين لمجتمع أو جماعة أو نظام محدد في فترة زمنية محددة بوقت إجراء الدراسة؛ وتهدف طريقة المسح إلى الحصول على المعلومات اللازمة عن المجتمع المبحوث مستعينة في ذلك بالعديد من أدوات البحث العلمي شريطة أن تكون تلك المعلومات مرتبة ومصنفة بدرجة تسمح باستمرارها في المستقبل القريب"⁽²⁾ كما يعرف أنه "أسلوب لجمع البيانات يتم من خلاله الحصول على معلومات مباشرة من الأفراد الذين يتم اختيارهم ليكونوا بمثابة أساس للوصول إلى استنتاجات عن المجتمع البحثي موضع الدراسة وتتيح البحوث المسحية الحصول على خمسة أنواع من المعلومات عن المبحوثين: الحقائق، إدراك، آراء، اتجاهات وتقارير سلوكية"⁽³⁾ وهي تقريبا المعلومات التي نسعى للحصول عليها من خلال دراستنا هذه وهو ما يظهر جليا من خلال تساؤلاتنا حيث نسعى لمعرفة دور الدرك الوطني في التوعية من خطورة حوادث المرور ومدى تأثير سائقي السيارات بهذه الحملات التوعوية ومحتوياتها سواء على مستوى مدركاتهم أو سلوكياتهم وأفعالهم غير أننا لن نكتفي في دراستنا هذه عند حدود الوصف* وجمع المعلومات والبيانات.

(1) بن مرشلي أحمد: مناهج البحث العلمية في علوم الإعلام والاتصال، ط2، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2005، ص283.

* يطلق "موريس أنجرس" على المنهج المسحي منهج البحث الميداني، ويعرفه "أنه المنهج الذي يتم اللجوء إليه عادة لدراسة ظواهر موجودة في الوقت الراهن والمتعلقة بمجموعات كبيرة"

(2) صلاح مصطفى الفوال: مناهج البحث في العلوم الاجتماعية، مكتبة غريب، القاهرة، 1982، ص169

(3) عامر مصباح: منهجية البحث في العلوم السياسية والإعلام، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2008، ص51.

* المنهج الوصفي: يهدف إلى تصوير وتوثيق الوقائع والحقائق كما هي عليه ويتجه إلى وصف العناصر والمتغيرات في أطر مستقلة.

سنحاول القيام بتحليل* هذه المعلومات والبيانات وتقديم تفسيرات بشأنها وكذا الكشف عن العلاقات الكامنة بين متغيرات الدراسة وتفسير الأنماط السلوكية والاتجاهات والآراء في علاقاتها بالسمات الفردية والاجتماعية للجمهور المستهدف وتنظيمها والتعبير عنها كما وكيفا بهدف تحقيق فهم أكثر دقة عن الظاهرة محل البحث . وقد اعتمدنا على المسح بالعينة.

3- أدوات جمع البيانات: يحتاج كل بحث علمي هادف على الإجابة على التساؤلات المتعلقة بظاهرة أو مشكلة إلى جمع معلومات وبيانات معينة، وذلك بهدف التعرف على كل الحقائق المرتبطة بموضوع البحث، ثم معالجة هذه الحقائق والمعلومات بأسلوب علمي للخروج بنتائج منطقية ومحددة للمشكلة التي يتصدى الباحث لها عند دراستها، ولما كانت البيانات هي مادة البحث التي يتكون منها، كان لزاما على الباحث أن يبين مصادرها وكيفية الحصول عليها وعادة ما تنقسم إلى نوعين حسب المصادر المستقاة منها وهي: -

- **البيانات الثانوية:** وهي البيانات السابق تجميعها وتسجيلها والمتعلقة بموضوع الدراسة والتي تحصلنا عليها في دراستنا هذه من الكتب والدوريات والمجلات العلمية والدراسات الأكاديمية وكذا من خلال الوثائق والتقارير الصادرة عن بعض الجهات المتخصصة في جمع البيانات وتسجيلها وتقديم الإحصائيات والدراسات كالوثائق الصادرة عن وزارة النقل والمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق وأجهزة الدرك الوطني.

- **البيانات الأولية:** وهي البيانات التي عادة ما يقوم الباحث بجمعها مباشرة ولأول مرة ولأغراض البحث الذي يقوم به وذلك لصعوبة أن تفي البيانات الثانوية بجميع الاحتياجات التي يتطلبها البحث وقد اعتمدنا في هذه الدراسة على مجموعة من الأدوات والتي تمكن من جمع البيانات والمعلومات الأولية لمعرفة دور رجال الدرك الوطني في التوعية من خطورة حوادث المرور وتحقيق الوصول إلى نتائج يمكن تعميمها وهذه الأدوات هي:

أ- الملاحظة: تعد الملاحظة أداة هامة من أدوات البحث العلمي وجزءا جوهريا من المنهج العلمي الإمبريقي حيث تعرف "أنها مشاهدة الظاهرة محل الدراسة عن كثب، في إطارها المتميز ووفق ظروفها الطبيعية، حيث يتمكن الباحث من مراقبة تصرفات وتفاعلات المبحوثين ومن التعرف على أنماط وطرق معيشتهم ومشاكلهم اليومية... وهي عملية مقصودة هدفها ينحصر في مشاهدة الجوانب الخاضعة للدراسة، ليس بالمعنى التسجيلي السلبي لهذه الجوانب -عبر استخدام الحواس- بل يتعدى إلى تدخل العقل في إجراء المقارنات

* المسح الوصفي التحليلي: يهدف إلى وصف وتحليل البيانات والى شرح وتفسير لماذا تستمر ظاهرة ما أو لماذا تظهر بالشكل الذي هي عليه، ويهدف إلى اختيار العلاقة بين المتغيرات لتفسير الأنماط السلوكية والآراء والاتجاهات في علاقاتها بالسمات العامة والدوافع والحاجات وغيرها من لسمات الاجتماعية والفردية، وكذا تحديد اتجاهات الاستخدام والإشباع والتأثير في علاقتها بهذه السمات.

واستخلاص النتائج⁽¹⁾ ونظرا لحاجة بحثنا إلى معلومات دقيقة لا نستطيع ملاحظتها في المجال المبحوث، لكونها معلومات لا يملكها إلا أصحابها فلقد اعتمدنا على الملاحظة كأداة مساعدة فحسب وهو الأمر الذي جعلنا نقنصر على استخدام أبسط أنواعها وهي الملاحظة البسيطة والتي يقصد بها "ملاحظة الظواهر والوقائع كما تحدث تلقائيا وفي ظروفها الطبيعية ودون إخضاعها للضبط والشروط العلمية ودون استخدام أدوات دقيقة للقياس"⁽²⁾ ورغم ذلك لعبت دورا هاما منذ المراحل الأولى للدراسة حيث:

- ساهمت وبشكل كبير في استطلاع موضوع الدراسة وإعطاء فكرة واضحة عنه.
- أكدت على أهمية الظاهرة محل الدراسة وعلى ضرورة دراستها.
- لعبت دورا في تشكيل التصور المبدئي لإشكالية الدراسة وبلورة أفكارها وتساؤلاتها.
- أتاحت لنا رصد تفاعلات المبحوثين ونقحص الجوانب المبحوثة في الظاهرة عن قرب وفي إطار ظروفها الطبيعية العادية غير المصنعة، بفعل أنها تحدث دون علم المبحوثين أنهم محل فحص وأن تصرفاتهم مراقبة عكس أداتي الاستمارة والمقابلة والتي يعلم فيهما المبحوث أنه تحت الدراسة .

- ساهمت في اختيار متغيرات الدراسة ذات العلاقة الوطيدة بموضوع الدراسة كما لعبت دورا في تحديد مؤشرات عدد من أسئلة الاستمارة خاصة التساؤلات التي ارتبطت مؤشراتنا بطبيعة المجتمع الجزائري وخصوصية أفرادها. ساعدتنا الملاحظة على تفصيل عدد من نقاط المقاومة المرتبطة بالفرد الجزائري مثل المفهوم السلبي للقدرية³ لدى بعض السائقين، والنظرة السلبية لرجال الأمن وتأثير ذلك على سلوكياتهم...

- ساهمت بشكل كبير في قراءتنا للحملات التحسيسية وتسجيلنا لعدد كبير من الملاحظات بخصوصها الأمر الذي ساعدنا على طرح تساؤلات الاستمارة بدقة أكبر.
- ب- الاستمارة: تعرف أنها " تلك القائمة من الأسئلة التي يحضرها الباحث بعناية في تعبيرها عن الموضوع المبحوث في إطار الخطة الموضوعية، لنقدم إلى المبحوث من أجل الحصول على إجابات تتضمن المعلومات والبيانات المطلوبة لتوضيح الظاهرة المدروسة وتعريفها من جوانبها المختلفة"⁽³⁾ ولقد استخدمنا في هذه الدراسة طريقة توزيع الاستمارة بالمقابلة التي تتم

(1) أحمد بن مرسلني: مناهج البحث العلمية في علوم الإعلام والاتصال، مرجع سابق، ص 203، 204.

(2) رشيد زرواتي: مناهج وأدوات البحث العلمي في العلوم الاجتماعية، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع، عين مليلة، الجزائر، 2007، ص 261.

* من بين الملاحظات: إن بعض السائقين حينما يطلب منهم بعض الركابيين معهم التقليل من السرعة أو اتخاذ أي إجراءات وقائية، يجيبون مثلا بأن "الموت وحدة" أو يقولون "لي مكتوب في الجبين لازم تشوفوا العين" وهي أقوال متداولة إلا أن توظيفها في غير محلها يعكس المفهوم السلبي للإيمان بالقضاء والقدر لديهم.

(3) أحمد بن مرسلني: مناهج البحث العلمية في علوم الإعلام والاتصال، مرجع سابق، ص 220.

عن طريق الطرح الشفوي للأسئلة وتسجيل الإجابات⁽¹⁾، وعلى الرغم مما تتطلبه هذه الطريقة من جهد ووقت إلا أنه من الضروري مراعاة كل الفئات بما فيها ذات المستوى التعليمي المحدود، وذلك في محاولة لتجنب إقصاء أي شريحة من شرائح المجتمع المدروس، ونظرا لحاجتنا للحصول على معلومات دقيقة وشاملة عن موضوع الدراسة خاصة فيما يتعلق بالإجابة عن الأسئلة المفتوحة.

- إعداد الاستمارة : قبل تطبيق الاستمارة في مجال البحث العلمي لجمع المعلومات والبيانات هناك مجموعة من الخطوات التي يجب إتباعها في بنائها بغرض إكسابها المصدقية العلمية والتي تجعل من نتائجها قابلة للتعميم ولقد اعتمدنا في دراستنا على هذه الخطوات المنهجية وذلك على النحو التالي:-

- قمنا بتحديد وتلخيص هدف الدراسة الميدانية، حيث تهدف الاستمارة في دراستنا هذه إلى معرفة دور رجال الدرك الوطني في التوعية بخطورة حوادث المرور.

- حددنا كمية ونوعية البيانات المطلوب تجميعها وذلك من خلال قيامنا بالمراجعة الدقيقة لمشكلة البحث وتساؤلاته وما نسعى للوصول إليه من معلومات وبيانات تغطي معلوماتي ما يحقق التساؤلات الفرعية للدراسة، ليعقب ذلك تقسيم هذه المحاور الرئيسية إلى أسئلة تعكس الموضوعات المكونة لهذه المحاور.

- اختبار الاستمارة للتأكد من صلاحيتها منطقيا ونظريا: وتم ذلك من خلال:

- تحكيم الاستمارة: لقد تم اقتراح مشروع الاستمارة في شكلها الأول وعرضها على الأستاذ المشرف وعلى عدد من المحكمين* وهذا بهدف معرفة مواطن النقص والقصور فيها، ومدى ارتباطها بتساؤلات الدراسة وتحقيقها لأهدافها وبالفعل تم تقديم ملاحظات منهجية ومعرفية وعدلت الاستمارة وفق هذه الملاحظات.

- إعداد الاستمارة في شكلها النهائي: بعد الأخذ برأي المحكمين والمختصين وإجراء التعديلات التي اقتضتها مرحلة الاختبار ثم إخراج الاستمارة في شكلها النهائي

- الاستمارة : لقد تم توزيع الاستمارة بطريقة التوزيع بالمقابلة، وتطلبت منا هذه الطريقة وقتا وجهدا إضافيين خاصة مع رفض عدد من السائقين التعامل معنا والإجابة على الأسئلة بحجة الوقت أو لخفيات معينة لم نتمكن من التعرف عليها وذلك على الرغم من تأكيدنا لهم إننا بصدد انجاز بحث علمي أكاديمي وإن المعلومات المجموعة لن تستخدم إلا للبحث العلمي، رغم ذلك مكنتنا هذه الطريقة من استرجاع كل النسخ والتي كانت الإجابات فيها على كل الأسئلة، وذلك راجع إلى إشرافنا الشخصي على توزيعها وملئها. تجدر الإشارة أن عملية التوزيع تمت بمدينة - تيسمسيلت - والتي رأينا أنه في الغالب تضم سكان من المدينة ومن مختلف الدوائر

(1) موريس أنجرس: منهجية البحث في العلوم الإنسانية: تدريبات عملية، ترجمة: بوزيد صحراوي كمال، بوشرف وآخرون، دار القصة للنشر، الجزائر، ص206.
* المحكمين: مجموعة أساتذة في إطار التخصص.

(8 دوائر) والبلديات التابعة لها (22 بلدية)، نظرا لأنها تعتبر المركز لمختلف النشاطات الاجتماعية والاقتصادية ... وقد قمنا بالتوزيع في أماكن متفرقة منها حيث حاولنا الاستفادة من تجمع السائقين في عدد من الأماكن كمحطة نقل المسافرين وأماكن توقف السيارات.

ج- المقابلة : حوار يتم بين شخصين، المقابل وهو الشخص الذي يجري المقابلة والمقابل (بفتح الباء) وهو الشخص الذي تُجرى له المقابلة، وذلك بهدف استثارة معلومات المبحوث أو آرائه أو مواقفه ذات الصلة بمشكلة بحثية معينة.

وهي تفاعل لفظي يتم عن طريق موقف مواجهة يحاول فيه شخص القائم بالمقابلة أن يستشير معلومات أو آراء أو معتقدات شخص آخر أو أشخاص آخرين للحصول على بعض البيانات الموضوعية⁽¹⁾.

وهي ليست أداة منفصلة عن الأدوات الأخرى بل هي أداة إضافية تضاف إلى الأدوات التكنيكية الأخرى . تستخدم المقابلة في الكثير من العلوم الإنسانية ، خاصة علم النفس وعلم الاجتماع والانتروبولوجيا ولفظ الاستبصار مشتقة من سبر واستبر الجرح أو البئر أو الماء أي امتحن غوره ليعرف مقداره .

- أهداف المقابلة:

- من المقابلات ما يهدف إلى جمع المعلومات وزيادة تبصير الباحث بالمشكلة التي يتصدى لدراستها، حيث تعرفه على جوانب جديدة لبحثه أو تعرفه على الفروض والاستجابات البديلة لعناصر البحث، بغض النظر عن نوعية البحوث المرادة.

- إتاحة الفرصة أمام المقابل بتشكيل الجو الاجتماعي الذي يسمح بمعالجة بعض الضغوط الاجتماعية لدى المبحوث مما يسهل إمكانية الحصول على معلومات صريحة منه.

- تتحقق بالمقابلة أهداف لا يمكن أن تتحقق بأساليب أخرى خاصة إذا كان المقابل طفلا، أو أميا...⁽²⁾

- تفسير البيانات والمعلومات بالإضافة إلى جمعها⁽³⁾.

(1) فوزي غرابية، وآخرون، أساليب البحث العلمي في العلوم الاجتماعية والإنسانية، الجامعة الأردنية، 1977م، ص 43.

(2) ربحي مصطفى عليان، البحث العلمي، أسسه، مناهجه، وأساليبه، وإجراءاته، بيت الأفكار الدولية، ص 106.

(3) صبحي عبد اللطيف المعروف، أساليب الإرشاد النفسي والتوجيه التربوي، المقابلة الإرشادية، الملاحظة، السجل، والاختبارات والمقاييس، دار القادسية، بغداد، ط1، 1986م، ص 18.17.

د- تحليل المحتوى:

ارتبطت نشأة تحليل المضمون " كأداة علمية وأسلوب منهجي في التحليل بالدراسات الإعلامية ، حيث يمكن القول أن الاحتياجات المنهجية الإعلامية دفعت بعض الباحثين في البدايات المبكرة للقرن العشرين إلى بلورة أسلوب جديد في جمع المعلومات وتحليلها وفقا لأشكال وأنماط متنوعة مما يؤدي إلى استنباط مزيد من التحليلات والتفسيرات والاستدلالات والإستبصارات منها ، وربطها مع مجموعة المعارف الأخرى المتصلة بموضوع التحليل ، وهو الأسلوب الذي أصطلح على تسميته" (تحليل المضمون " أو تحليل المحتوى)⁽¹⁾

وقد برزت أهمية تحليل المضمون قبل وأثناء الحرب العالمية الثانية حيث أستخدم على نطاق واسع في تحليل المواد الصحفية المنشورة في الجرائد والمجلات ، والمواد الإذاعية والتلفزيونية والفيلمية فضلا عن تحليل الخطاب والصور للوصول إلى المعرفة الكامنة وراء هذا الإنتاج الإعلامي ، وكشف الميول والاتجاهات السياسية والعقائدية من خلال التعبيرات المكتوبة أو المنطوقة.

ومنذ بداية النصف الثاني من القرن العشرين ظهرت مجموعة من المؤلفات العلمية في مجال تحليل المضمون ، وقد اتجهت أغلب هذه المؤلفات للربط بين تحليل المضمون والدراسات الإعلامية مما يؤكد على مدى التلازم الوثيق بين هذا الأسلوب التحليلي وبحوث الإعلام ، وقد اعتمد كثير من الباحثين على المادة العلمية المتوافرة لهذه المؤلفات في تطوير أساليب (تحليل المضمون المستخدمة وترشيدها بما يؤدي إلى أفضل النتائج)⁽²⁾ وعلى الرغم من التوضوح النسبي لمفهوم تحليل المضمون منذ البداية ، إلا أن عدد كبير من الباحثين اجتهدوا في وضع تعريفات له كما سنتطرق إليه فيما يلي:

تحليل المضمون : بأنه أسلوب فني يتم في ضوءه تصنيف الرموز و " يعرفه :كابلان Kaplan " بعبارة أخرى العد الإحصائي للمعاني مبينا معدل تكرارها ونسبها المئوية.

(1) سمير محمد حسين :بحوث الإعلام، عالم الكتب، القاهرة، 1995، الطبعة الثانية، ص 227-228.

(2) سمير محمد حسين :بحوث الإعلام، مرجع سابق، ص229.

ويستخدم مصطلح الأسلوب والأداة للدلالة على نفس المعنى على الرمز من أن هناك من ينظر إلى الأداة كوعاء لجمع المعطيات البحثية ، والأسلوب كطريقة لاستخدام تلك المعطيات ومعالجتها ، (في حين يرى البعض الآخر أنه يمكن استخدام أحد المصطلحين للدلالة على الآخر)⁽¹⁾ أما الباحث الفرنسي " جاك كايرز " فيعرف تحليل المضمون بأنه " الدراسة التي تجري لتحليل مضمون الصحيفة ، وتهدف إلى كشف ما تود توصيله إلى القراء ، وإحداث تأثير معين عليهم من خلال المادة"⁽²⁾.

-أساليب التحليل:

تجدر الإشارة إلى استخدام أسلوبين أساسيين :

أ- أسلوب التحليل الكمي :

- تفرغ البيانات في جداول إحصائية .
- = حساب التكرارات المطلقة .
- حساب النسب المئوية بالاستعانة بنظام SPSS.

ب- أسلوب التحليل الكيفي :

ويتمثل في التأويل السوسولوجي للمعطيات الميدانية (الرقمية ، الكمية).

4- عينة الدراسة ومواصفاتها: يقصد بمجتمع البحث جميع المفردات أو الأشياء التي نود معرفة حقائق معينة عنها، قد تكون هذه المفردات جمهور معين وكل ما كان التحديد أكثر دقة كلما ساعد ذلك على دقة النتائج⁽³⁾ ويمثل مجتمع السائقين المجتمع البحثي في مثل هذا النوع من الدراسات، غير أن تحديدنا للمجال الجغرافي وهو ولاية - تيسمسيلت - يجعل مجتمع بحثنا محصورا في سائقي الولاية وبالتالي فإنه يشمل جميع الوحدات التي ترغب في دراستنا

- العينة ،كيفية اختيارها وخصائصها: انطلاقا من أن دراستنا هذه تدرج ضمن الظواهر التي لا يمكن قياسها بدقة كافية خاصة وإنها تتعلق بالاتجاهات ومستويات التأثير، ونظرا لأن دراسة مثل هذا المجتمع البحثي تحتاج إلى وقت وجهد كبير، كما انه يصعب حصره بالشكل الكامل، إضافة إلى أن حصر الدراسة في عدد قليل نسبيا يمكننا من جمع عدد اكبر من البيانات وأكثر

(1) صال بن وزه : مناهج بحوث الإعلام ، التصنيفات المختلفة وبعض القضايا الخلافية، المجلة 1995 . ، ص- 23
-12الجزائرية للاتصال ، العدد 11.

(2) جاك كيرزة : ترجمة عواطف عبد الرحمان وآخرون : تحليل المضمون في الدراسات الإعلامية ، القاهرة ، العربي للنشر والتوزيع ، 1982 ، ص86 .

(3) محمد منير حجاب:الأسس العلمية لكتابة الرسائل الجامعية، ط3، دار الفجر للنشر والتوزيع، القاهرة، 2000، ص29.

تفصيلاً، وعلية يظهر أن أنسب أسلوب لدراسة هذا المجتمع هو أسلوب المعاينة والذي يعتبر احد الدعائم الأساسية للبحث الإمبريقي⁽¹⁾، خاصة وانه يسمح للباحث باستنتاج خصائص عدد كبير من المفردات من خلال الاتصال مع عدد محدد منهم⁽²⁾، هذا العدد المحدد يطلق عليه مصطلح العينة والتي تعرف إنها "جزء من مجتمع الدراسة الذي تجمع منه البيانات الميدانية، وهي تعتبر جزء من الكل، بمعنى انه تؤخذ مجموعة من المجتمع الأصلي على أن تكون ممثلة لمجتمع البحث لتجرى عليها الدراسة، فالعينة إذن جزء من أفراد المجتمع الأصلي، ويتم من خلالها تعميم نتائج الدراسة علي المجتمع كله"⁽³⁾ ويختلف نوع العينة حسب طبيعة المشكلة وحجم الجمهور المستهدف والخصائص الأساسية المميزة للمجتمع الأصلي ونوع المعلومات المستهدفة بالبحث على مستواه، والعينة المثالية هي التي تؤدي إلي التوصل إلي أدق النتائج وبأقل خطأ معياري ممكن بغض النظر عن نوعها وذلك لتعميم نتائجها والإجابة علي الإشكالات المطروح في الدراسة ويتوفر للباحث في المجال العلمي عند وصوله إلي مرحلة تحديد العينة على اختيارات عديدة تتحدد وفق الأهداف المسطر للباحث، في مجموعتين عامتين وهما العينات الاحتمالية والعينات الغير الاحتمالية.

وقد تم اختيارنا لنوع من العينات الغير احتمالية، نظرا لأنها انسب نوع يحقق جمع البيانات التي تدخل في إطار دراستنا، حيث عادة ما يستخدم هذا النوع في الحالات التي تكون فيها جميع مفردات جمهور البحث غير معروفة لدى الباحث ولا تتم حسب الأسس الاحتمالية ولكن يتم اختيارها بمعايير تحكيمية يضعها الباحث طبقا لما يراه مؤديا إلى تمثيل العينة للمجتمع

وعلي الرغم من أن عناصر مجتمع الدراسة الأصلي في هذا النوع لا تعطي نفس الفرصة بالظهور في العينة، كما لا يمكن تحديد نسبة احتمال ظهور كل عنصر في العينة بشكل مسبق إلا إن ذلك لا يعني أن العينات غير الاحتمالية لا تمثل المجتمع الأصلي أو إنها تتصف بالضعف ولا يمكن الاعتماد عليها لتعميم نتائجها على المجتمع الأصلي، بل على العكس من ذلك فقد تكون في بعض أنواع البحوث ممثلة لمجتمع الدراسة الأصلي وتعطي نتائج جيدة وتخدم أهداف البحث بشكل أفضل من العينات العشوائية وذلك إذا ما تم اختيارها بشكل دقيق⁽⁴⁾ انطلاقا من ذلك ونظرا لخصائص مجتمع بحثنا السائقين بولاية- تيسمسيلت -والمتمثلة في صعوبة حصره وما يتطلبه ذلك من إمكانيات وقت وجهد، كما أن غياب إطار مضبوط وواضح جعل من اختبارنا للعينة بطريقة عشوائية أمر غير ممكن، لهذه الأسباب وقع اختيارنا على نوع

(1) فضيل دليو: أنواع العينات في العلوم الاجتماعية (أسس المنهجية في العلوم الاجتماعية)، منشورات جامعة منتوري، قسنطينة، 1999، ص142.

(2) محمد منير حجاب: أساسيات البحوث الإعلامية والاجتماعية، ط2، دار الفجر للنشر والتوزيع، القاهرة، 2003، صص106.107.

(3) رشيد زرواتي: مناهج وأدوات البحث العلمي في العلوم الاجتماعية، مرجع سابق، ص304.

(4) محمد عبيدات، محمد أبو نصار وآخرون: منهجية البحث العلمي: القواعد والمراحل والتطبيقات، دار وائل للنشر، عمان، 1997، ص101.

من العينات غير الاحتمالية وهي العينة القصدية* وهي التي يقوم الباحث باختيار مفرداتها بطريقة تحكيمية لا مجال فيها للصدفة، بل يقوم هو شخصيا باقتناء المفردات الممثلة أكثر من غيرها لما يبحث عنه من معلومات وبيانات وهذا لإدراكه المسبق ومعرفته الجيدة لمجتمع البحث ولعناصره الهامة⁽¹⁾ تتمثل خصائص عينة بحثنا في:

- ضرورة أن يكون السائقون المستجوبون من المتطلعين على إستراتيجية رجال الدرك الوطني في التوعية من خطورة حوادث المرور وبالخصوص سائقي ولاية - تيسمسيلت- نظرا للمجال الجغرافي للدراسة.

- حصر مفردات العينة في سائقي المركبات الخفيفة وذلك نظرا لعدد من الأسباب منها العدد المرتفع لهذا النوع من المركبات في الحظيرة الوطنية، وكذا ارتفاع تورطها في الحوادث المرورية وهو ما تؤكد الإحصائيات، حيث بلغت نسبة تورط هذا النوع من المركبات في الحوادث المرورية 75.37% من إجمالي المركبات المتورطة في الحوادث، وهذا حسب إحصائيات وزارة النقل والمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق سنة 2015⁽²⁾.

- حجم العينة: يتحدد حجم العينة في ضوء عدد من الاعتبارات أهمها :

- طريقة اختيار العينة: فاختيار العينة بطريقة عشوائية قد يتطلب زيادة العدد عن اختيار العينة بطريقة عمدية⁽³⁾.

- طبيعة المعالجة ومستواها العلمي للموضوع.

- التوزيع الجغرافي للوحدات :- حيث كلما كانت المفردات موزعة على مناطق جغرافية عديدة كلما تطلب الأمر زيادة حجم العينة والعكس.

- إمكانياتنا الخاصة وأجال انجاز البحث.

- طبيعة التكوين الداخلي للمجتمع الأصلي من حيث تجانس وتباين وحداته :- ففي حالة تجانس وحدات المجتمع الأصلي فإن أي عدد مكون للعينة كاف لتمثيل العدد الكلي للمجتمع المبحوث بحكم إن المفردات تحمل المعلومات المطلوبة الواحدة، أما في حالة تباين مفردات مجتمع البحث فإن الأمر يختلف، لأن هذه المفردات لا تحمل المعلومات الواحدة، وبالتالي يجب على الباحث في اختيار حجم العينة أن يحرص على أن تكون جميع هذه التباينات مضمنة داخلها، حرصا على تمثيلها السليم لمجموع مفردات المجتمع الأصلي⁽⁴⁾.

* العينة القصدية: تسمى أيضا العينة، النمطية، والعمدية.

(1) أحمد بن مرسل: مناهج البحث العلمي في مجال الإعلام والاتصال، مرجع سابق، ص 197.

(2) وزارة النقل، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق: دراسة إحصائية لحوادث المرور في الجزائر، ص 17.

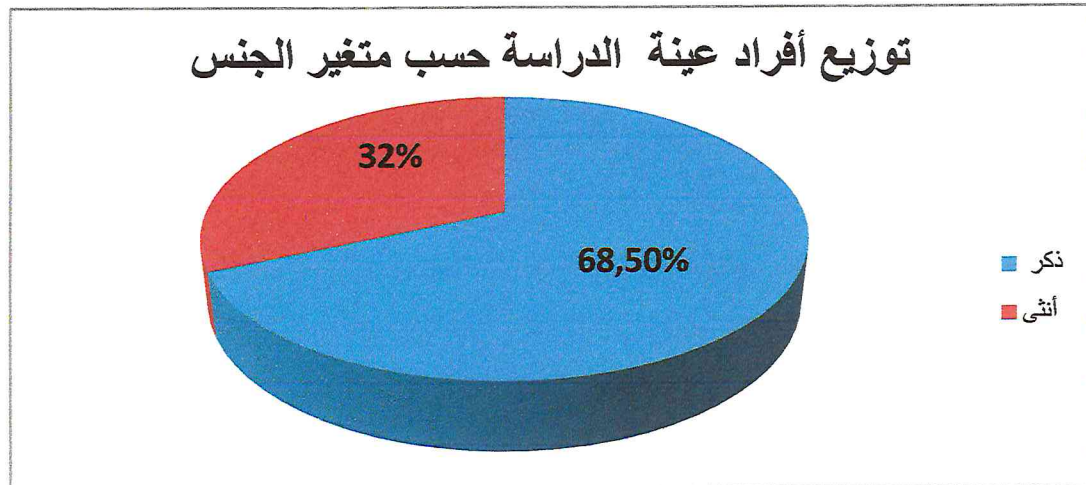
(3) مروان عبد المجيد إبراهيم: أسس البحث العلمي لإعداد الرسائل الجامعية، مؤسسة الوراق، عمان، 2000، ص 160.

(4) أحمد بن مرسل: مناهج البحث العلمية في علوم الإعلام والاتصال، مرجع سابق، ص ص، 173.176.

انطلاقاً من هذه الاعتبارات وربطاً بموضوع بحثنا يمكن القول انه وعلى الرغم من وجود نوع من التباين بين مفردات مجتمع بحثنا، إلا أننا سعيينا أن تكون كل هذه التباينات متضمنة داخل العينة حرصاً منا على تمثيلها السليم لمجموع مفردات المجتمع الأصلي حيث أدرجنا اغلب المتغيرات التي يفترض أن تكون لها تأثيرات كمتغير السن، الجنس، المستوى التعليمي، الحالة الاجتماعية، الخبرة في السياقة وعدد مرات التعرض لحادث مرور. كما أن نوعية العينة المختارة وتوزيع مفردات دراستنا في منطقة جغرافية واحدة ولاية- تيسمسيلت - وكذا تركيزنا على الحصول على معلومات ونتائج دقيقة وصادقة أي اهتمامنا بالجانب النوعي وفي حدود الإمكانيات المتوفرة، وبالتالي قدرت عينة البحث ب 200 مفردة (سائق) .

الجدول رقم 01: يبين توزيع أفراد عينة الدراسة حسب متغير الجنس

الجنس	التكرار	النسبة
ذكر	137	68,5%
أنثى	63	31,5%
المجموع	200	100%

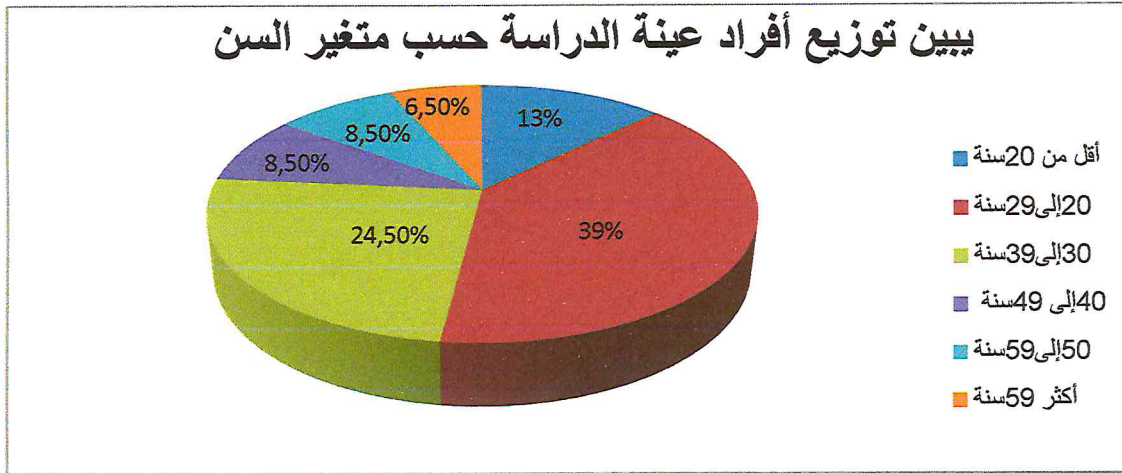


تظهر نتائج الجدول أعلاه أن الذكور يمثلون نسبة 68.5% من عينة الدراسة، في حين بلغت نسبة الإناث 31.5%، وهي نسبة تعكس واقع قيادة السيارة من طرف الجنسين في الجزائر خاصة في المناطق الداخلية، فعلى الرغم من ازدياد امتلاك المرأة للسيارة بالمقارنة مع السنوات القليلة السابقة وإقبالها المعبر على مدارس تعليم السياقة، إلا أن قيادة المرأة للسيارة في الجزائر لا تزال في بداياتها الأولى إذا ما قورنت بالرجل، بالإضافة إلى ارتباط قيادتها للسيارة بعدد من المتغيرات الأخرى كالمستوى التعليمي والعمل، وهو ما

سنحاول التأكد منه من خلال البيانات الخاصة بالمستوى التعليمي لعينة الدراسة، كما أن الملاحظة الميدانية تؤكد ذلك.

الجدول رقم 02: يبين توزيع أفراد عينة الدراسة حسب متغير السن (*).

السن	التكرار	النسبة
أقل من 20 سنة	26	13,0%
من 20 إلى 29 سنة	78	39,0%
من 30 إلى 39 سنة	49	24,5%
من 40 إلى 49 سنة	17	8,5%
من 50 إلى 59 سنة	17	8,5%
أكثر من 59 سنة	13	6,5%
المجموع	200	100%



يظهر من خلال الجدول أعلاه أن نسبة 39% من مفردات العينة تتراوح أعمارهم من 30 إلى 29 سنة، و 24% منهم تتراوح أعمارهم من 30 إلى 39 سنة، تلي ذلك نسب الفئتين العمريتين من 40 إلى 49 سنة و 50 إلى 59 سنة بنسبة 8.5% في حين سجلت أدنى نسبة في فئة المبحوثين الذين تزداد أعمارهم عن 59 سنة وبنسبة 6.5% هذه النسب تبدو

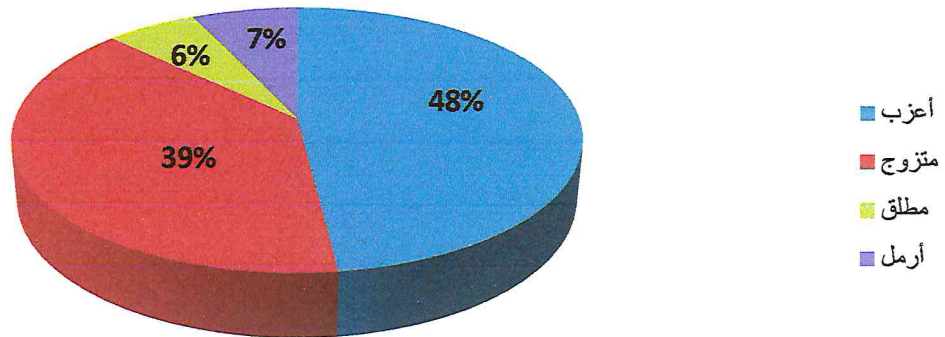
(*): التقسيم كان على أساس المعلومات التي تم أخذها من رجال الدرك الوطني .

منطقية ومتناسبة وبنية المجتمع الجزائري الذي تغلب فيه فئة الشباب على تركيبة الفئات العمرية لسكان الجزائر . أما المبحوثين الذين تقل أعمارهم عن 20 سنة فقد مثلوا نسبة 13%، وذلك راجع إلى أن السن القانوني الواجب للحصول على رخصة السياقة هو 18 سنة، وبالتالي فإن مبحوثي هذه الفئة العمرية هم المبحوثين الذين تتراوح أعمارهم - على الأرجح - من 18 إلى 20 سنة هذا عدا بعض الحالات الشاذة التي يقوم فيها بعض الأشخاص الذي تقل أعمارهم عن السن القانوني بقيادة السيارة.

الجدول رقم 03 : يبين توزيع أفراد عينة الدراسة حسب متغير الحالة الاجتماعية

الحالة الاجتماعية	التكرار	النسبة
أعزب	96	48%
متزوج	78	39%
مطلق-ة	12	6%
أرمل-ة	14	7%
المجموع	200	%100

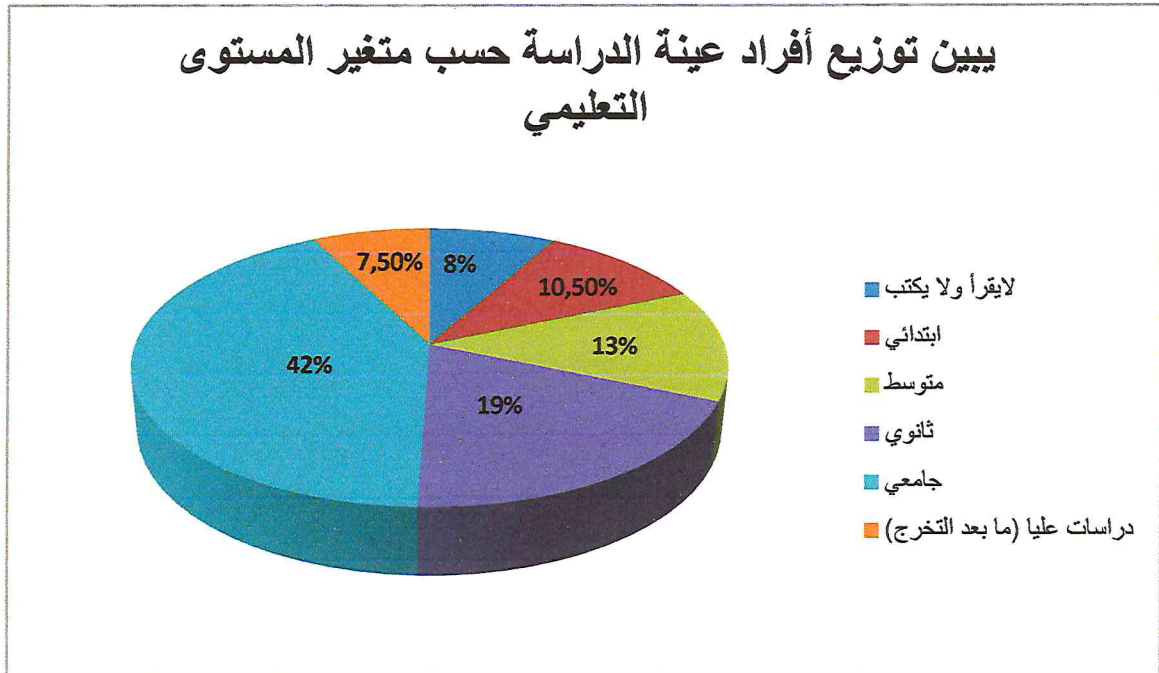
يبيّن توزيع أفراد عينة الدراسة حسب متغير الحالة الاجتماعية



يتضح من خلال الجدول أعلاه أن نسبة العزاب هي الأعلى في عينة الدراسة حيث بلغت نسبتهم 48 % وهي تقريبا نصف العينة وتليها نسبة المتزوجين 39% في حين بلغت نسبة الأراامل 7 % وأخذت نسبة المطلقين 6% من إجمال العينة.

الجدول رقم 04: يتبين توزيع أفراد عينة الدراسة حسب متغير المستوى التعليمي

النسبة	التكرار	المستوى التعليمي
8%	16	لا يقرأ ولا يكتب
10,5%	21	ابتدائي
13%	26	متوسط
19%	38	ثانوي
42%	84	جامعي
7,5%	15	دراسات عليا (ما بعد التدرج)
100%	200	المجموع

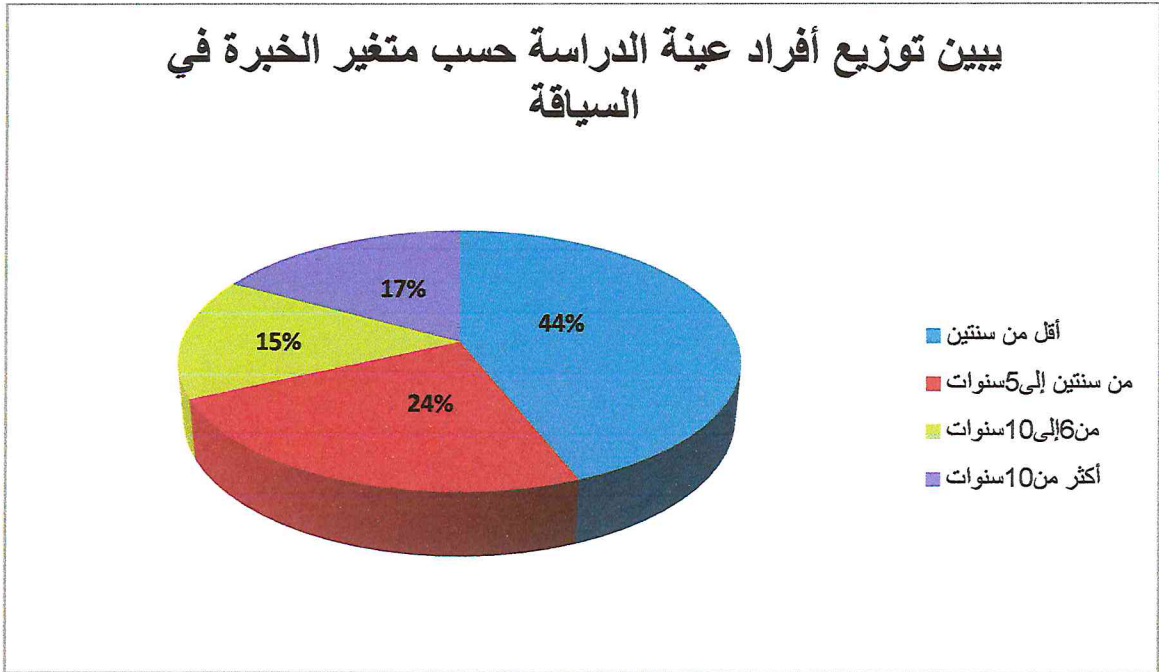


يظهر من خلال الجدول رقم: 04 تقاربا في عدد المبحوثين الممثلين لكل مستوى تعليمي هذا عدا المستوى الجامعي الذي بلغ عدد المبحوثين فيه 84 مبحوث بنسبة 42%، ويرجع ذلك إلى احتواء العينة على 31.5% من المبحوثات واللواتي مثلت نسبة الجامعيات

وهو الأمر الذي يفسر ارتفاع نسبة هذا المستوى مقارنة بباقي النسب الأخرى حيث جاءت نسبة كل منهم على النحو التالي وعلى الترتيب: - دراسات عليا ما بعد التدرج، لا يقرأ ولا يكتب، ابتدائي، متوسط، ثانوي: 7.5%، 8%، 10.5%، 13%، 19%.

الجدول رقم 05: يبين توزيع أفراد عينة الدراسة حسب متغير الخبرة في السياقة

الخبرة في السياقة	التكرار	النسبة
أقل من سنتين	88	44%
من سنتين إلى 5 سنوات	48	24%
من 6 إلى 10 سنوات	30	15%
أكثر من 10 سنوات	34	17%
المجموع	200	100%

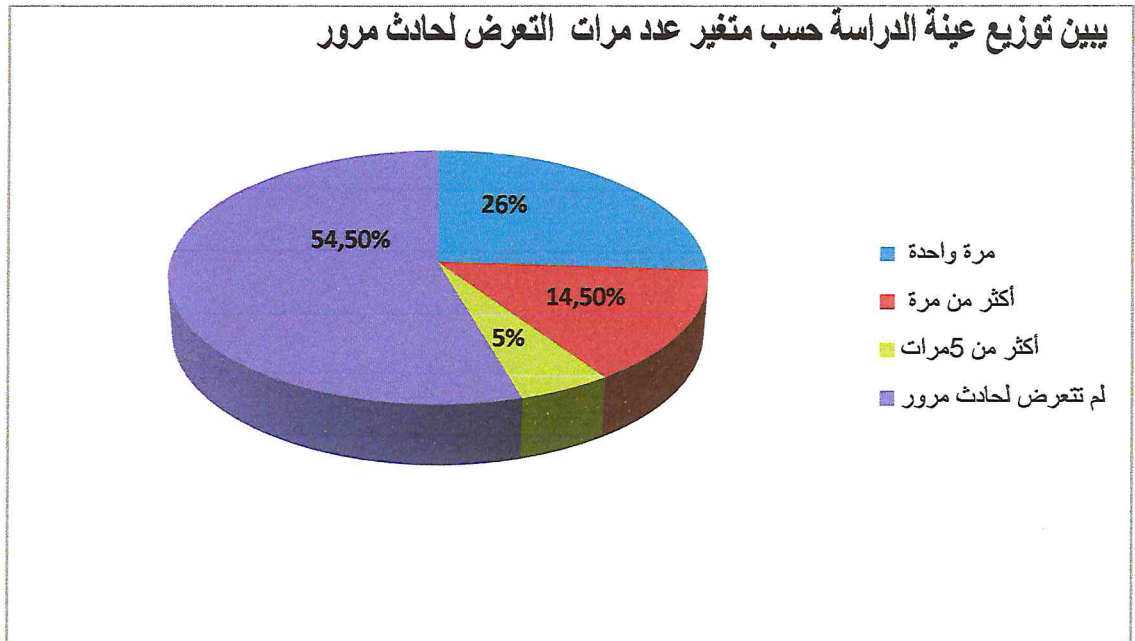


تبين الأرقام المتضمنة في الجدول أعلاه أن نسبة 44% عبر عنها المبحوثين الذين تقل خبرتهم في السياقة عن السنتين، و24% منهم لديهم خبرة من 2 إلى 5 سنوات وبلغت

نسبة المبحوثين الذين تجاوزت خبرتهم عن 10 سنوات 17%، أما أدنى نسبة وهي 15% عبر عنها المبحوثين الذين لديهم خبرة من 6 إلى 10 سنوات .

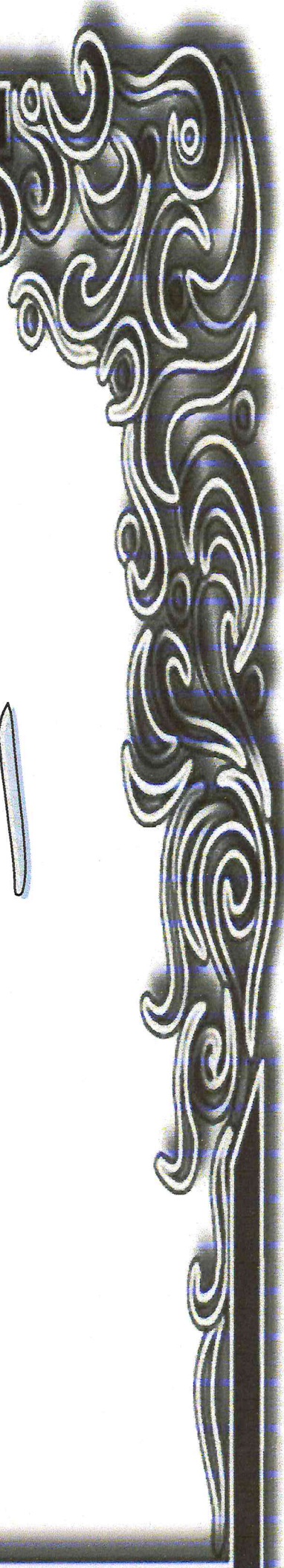
الجدول رقم 06 :يبين توزيع أفراد عينة الدراسة حسب متغير عدد مرات التعرض لحادث مرور

النسبة	التكرار	كم مرة تعرضت لحادث
26%	52	مرة واحدة
14,5%	29	أكثر من مرة
5%	10	أكثر من 5 مرات
54,5%	109	لم تتعرض لحادث مروري
100%	200	المجموع



يلاحظ من خلال الجدول ارتفاع نسبة المبحوثين الذين صرحوا بعدم تعرضهم لأي حادث مروري طوال فترة قيادتهم للسيارة حيث بلغت نسبتهم 54.5 % في المقابل سجلت أدنى نسبة والمقدرة 5 % في فئة التعرض لأكثر من 5مرات لحادث مروري، أما نسبة المبحوثين الذين تعرضوا لمرة واحدة ولأكثر من مرة فبلغت نسبتهم على الترتيب 26%، 14.5 %

الفصل الرابع



عرض وتحليل ومناقشة النتائج

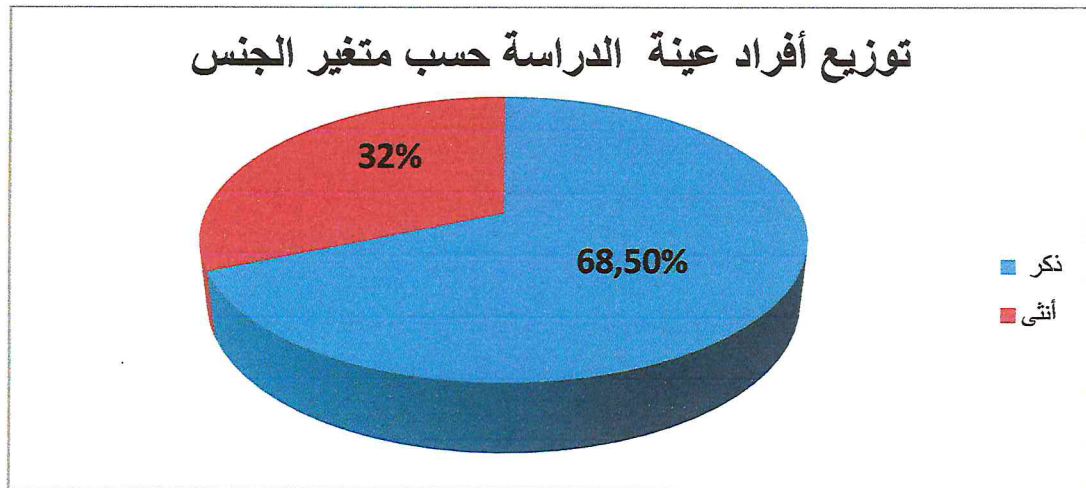
- أولاً: عرض وتحليل بيانات الدراسة
- ثانياً: مناقشة وتفسير النتائج الجزئية والكلية للدراسة
- ثالثاً: استنتاج عام الدراسة

تمهيد : بعد تطرقنا في الجانب النظري إلى تحديد الإشكالية، وبعد التطرق لأهم الجوانب التي لها علاقة بموضوع البحث، يستدعي بالضرورة التطرق إلى الجانب التطبيقي الذي يعتبر من أهم خطوات البحث العلمي الذي يعتمد عليها الباحث وذلك للتوظيف والتأكد من المعطيات التي وردت في الفصول السابقة وإعطاء الدراسة جانب كمي وإحصائيا أي تحويل المعطيات الكيفية إلى معطيات كمية بواسطتها يستطيع الباحث أن ينفى أو يثبت تساؤلات البحث.

أولا : عرض وتحليل بيانات الدراسة

الجدول رقم 01: يبين توزيع أفراد عينة الدراسة حسب متغير الجنس

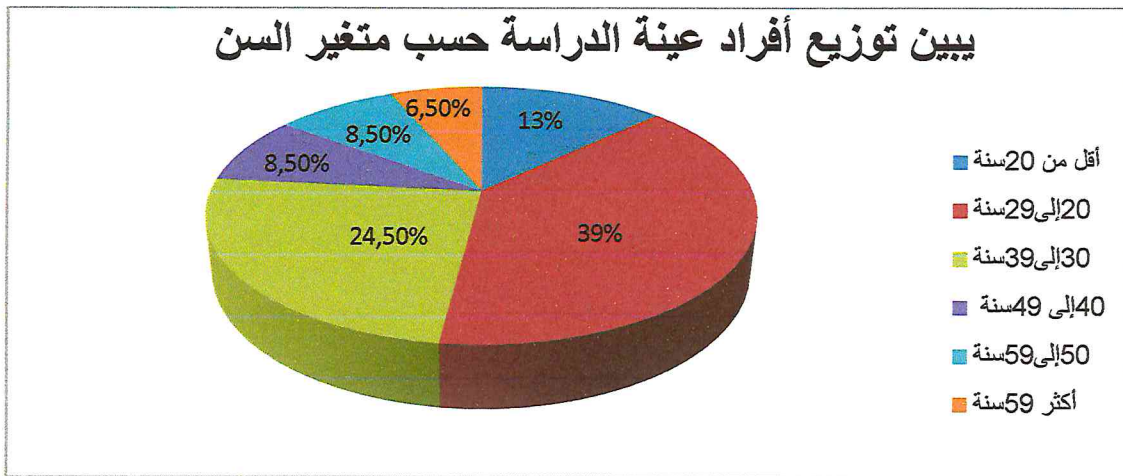
الجنس	التكرار	النسبة
ذكر	137	68,5%
أنثى	63	31,5%
المجموع	200	100%



تظهر نتائج الجدول أعلاه أن الذكور يمثلون نسبة 68.5% من عينة الدراسة، في حين بلغت نسبة الإناث 31.5%، وهي نسبة تعكس واقع قيادة السيارة من طرف الجنسين في الجزائر خاصة في المناطق الداخلية، فعلى الرغم من ازدياد امتلاك المرأة للسيارة بالمقارنة مع السنوات القليلة السابقة وإقبالها المعبر على مدارس تعليم القيادة، إلا أن قيادة المرأة للسيارة في الجزائر لا تزال في بداياتها الأولى إذا ما قورنت بالرجل، بالإضافة إلى ارتباط قيادتها للسيارة بعدد من المتغيرات الأخرى كالمستوى التعليمي والعمل، وهو ما سنحاول التأكد منه من خلال البيانات الخاصة بالمستوى التعليمي لعينة الدراسة، كما أن الملاحظة الميدانية تؤكد ذلك.

الجدول رقم 02: يبين توزيع أفراد عينة الدراسة حسب متغير السن(*)

السن	التكرار	النسبة
أقل من 20 سنة	26	13,0%
من 20 إلى 29 سنة	78	39,0%
من 30 إلى 39 سنة	49	24,5%
من 40 إلى 49 سنة	17	8,5%
من 50 إلى 59 سنة	17	8,5%
أكثر من 59 سنة	13	6,5%
المجموع	200	100%

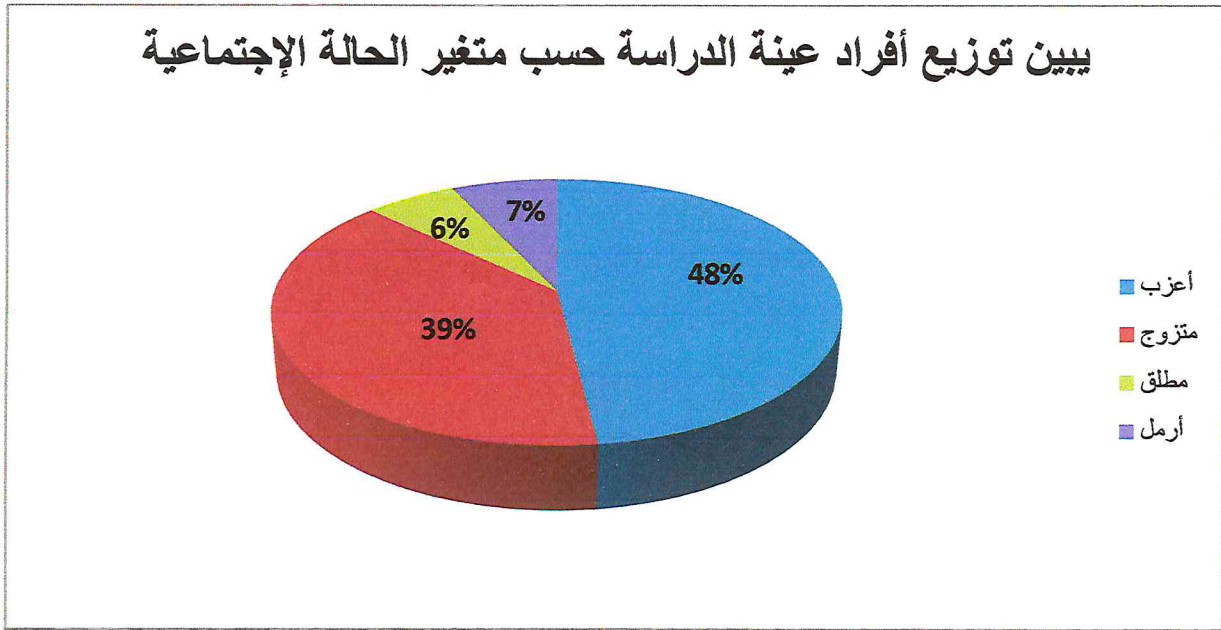


يظهر من خلال الجدول أعلاه أن نسبة 39% من مفردات العينة تتراوح أعمارهم من 30 إلى 29 سنة، و24% منهم تتراوح أعمارهم من 30 إلى 39 سنة، تلي ذلك نسب الفئتين العمريتين من 40 إلى 49 سنة و50 إلى 59 سنة بنسبة 8.5% في حين سجلت أدنى نسبة في فئة المبحوثين الذين تزداد أعمارهم عن 59 سنة وبنسبة 6.5% هذه النسب تبدوا منطقية ومنتاسبة وبنية المجتمع الجزائري الذي تغلب فيه فئة الشباب على تركيبة الفئات العمرية لسكان الجزائر. أما المبحوثين الذين تقل أعمارهم عن 20 سنة فقد مثلوا نسبة 13%، وذلك راجع إلى أن السن القانوني الواجب للحصول على رخصة السياقة هو 18 سنة، وبالتالي فإن مبحوثي هذه الفئة العمرية هم المبحوثين الذين تتراوح أعمارهم - على الأرجح - من 18 إلى 20 سنة هذا عدا بعض الحالات الشاذة التي يقوم فيها بعض الأشخاص الذي تقل أعمارهم عن السن القانوني بقيادة السيارة.

(*) التقسيم كان على أساس المعلومات التي تم أخذها من رجال الدرك الوطني .

الجدول رقم 03 : يبين توزيع أفراد عينة الدراسة حسب متغير الحالة الاجتماعية

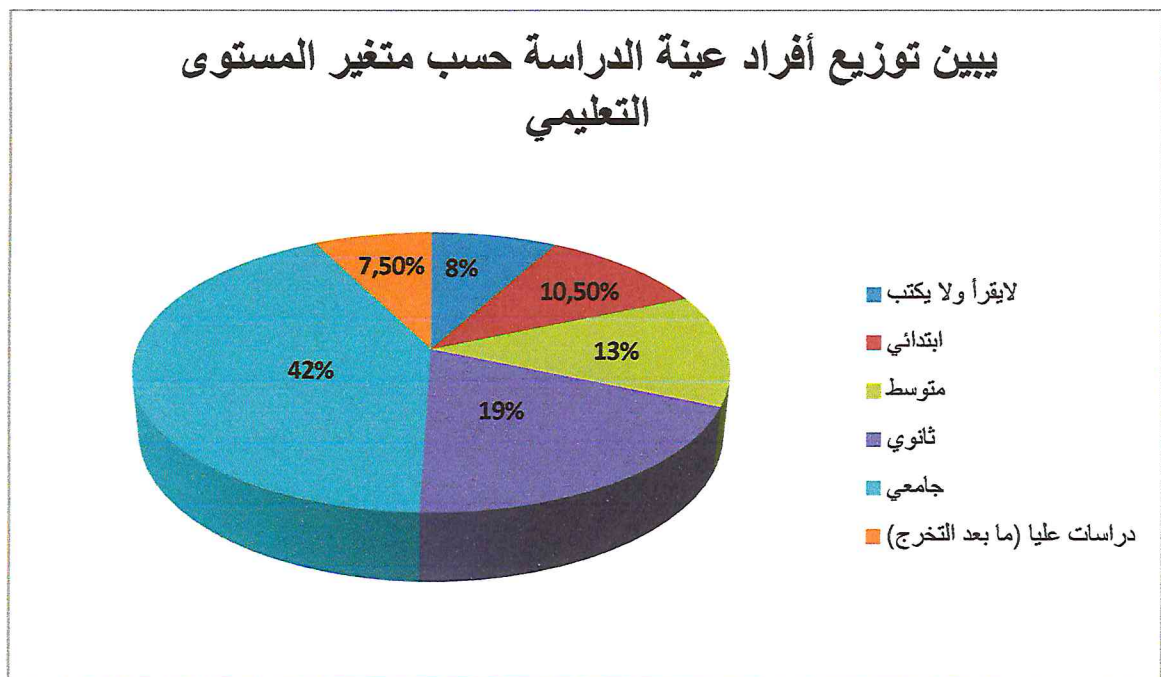
الحالة الاجتماعية	التكرار	النسبة
أعزب	96	48%
متزوج	78	39%
مطلق-ة	12	6%
أرمل-ة	14	7%
المجموع	200	%100



يتضح من خلال الجدول أعلاه أن نسبة العزاب هي الأعلى في عينة الدراسة حيث بلغت نسبتهم 48 % وهي تقريبا نصف العينة وتليها نسبة المتزوجين 39% في حين بلغت نسبة الأراامل 7 % وأخذت نسبة المطلقين 6% من إجمال العينة.

الجدول رقم 04: يتبين توزيع أفراد عينة الدراسة حسب متغير المستوى التعليمي

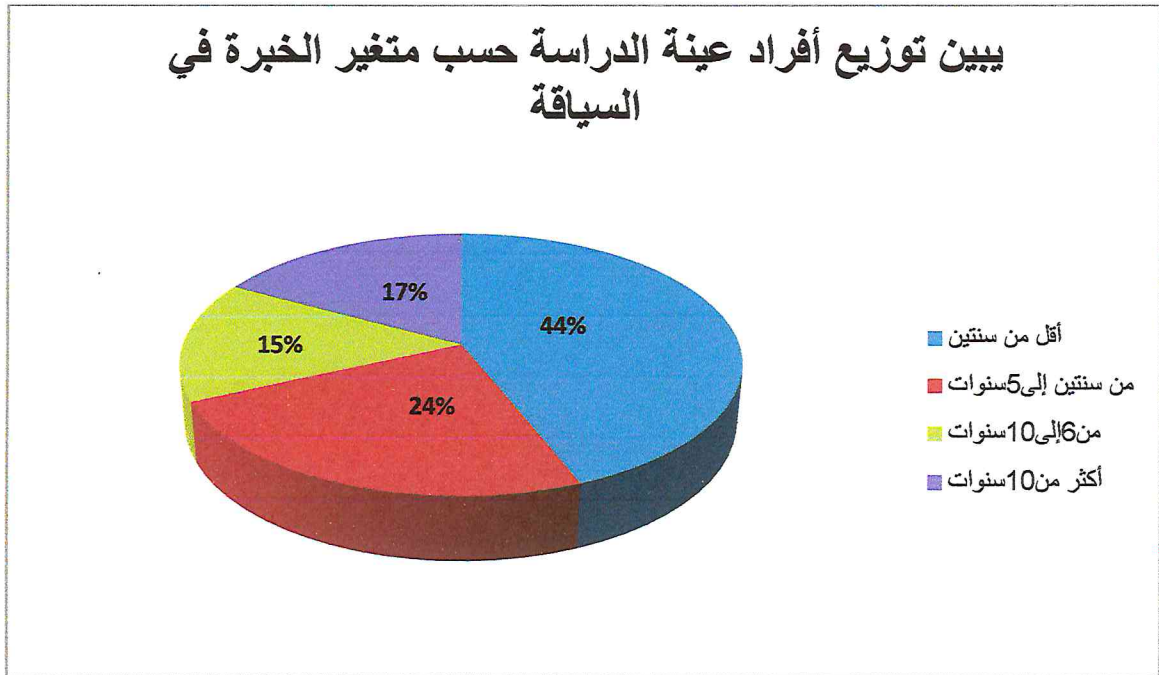
النسبة	التكرار	المستوى التعليمي
8%	16	لا يقرأ ولا يكتب
10,5%	21	ابتدائي
13%	26	متوسط
19%	38	ثانوي
42%	84	جامعي
7,5%	15	دراسات عليا (ما بعد التدرج)
100%	200	المجموع



يظهر من خلال الجدول رقم: 04 تقريبا في عدد المبحوثين الممثلين لكل مستوى تعليمي هذا عدا المستوى الجامعي الذي بلغ عدد المبحوثين فيه 84 مبحوث بنسبة 42%، ويرجع ذلك إلى احتواء العينة على 31.5% من المبحوثات واللواتي مثلت نسبة الجامعيات وهو الأمر الذي يفسر ارتفاع نسبة هذا المستوى مقارنة بباقي النسب الأخرى حيث جاءت نسبة كل منهم على النحو التالي وعلى الترتيب: - دراسات عليا ما بعد التدرج، لا يقرأ ولا يكتب، ابتدائي، متوسط، ثانوي: 7.5%، 8%، 10.5%، 13%، 19%.

الجدول رقم 05: يبين توزيع أفراد عينة الدراسة حسب متغير الخبرة في السياقة

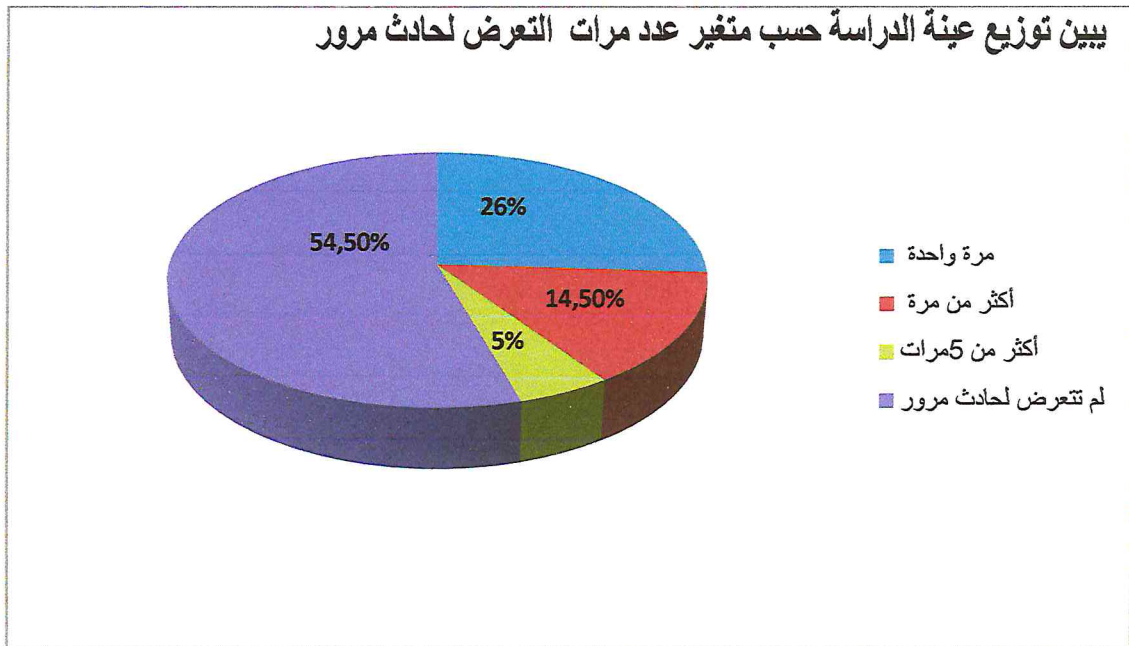
الخبرة في السياقة	التكرار	النسبة
أقل من سنتين	88	44%
من سنتين إلى 5 سنوات	48	24%
من 6 إلى 10 سنوات	30	15%
أكثر من 10 سنوات	34	17%
المجموع	200	100%



تبيّن الأرقام المتضمنة في الجدول أعلاه أن نسبة 44% عبر عنها المبحوثين الذين تقل خبرتهم في السياقة عن السنتين، و24% منهم لديهم خبرة من 2 إلى 5 سنوات وبلغت نسبة المبحوثين الذين تجاوزت خبرتهم عن 10 سنوات 17%، أما أدنى نسبة وهي 15% عبر عنها المبحوثين الذين لديهم خبرة من 6 إلى 10 سنوات .

الجدول رقم 06: يبين توزيع أفراد عينة الدراسة حسب متغير عدد مرات التعرض لحادث مرور

النسبة	التكرار	كم مرة تعرضت لحادث
26%	52	مرة واحدة
14,5%	29	أكثر من مرة
5%	10	أكثر من 5 مرات
54,5%	109	لم تتعرض لحادث مروري
100%	200	المجموع

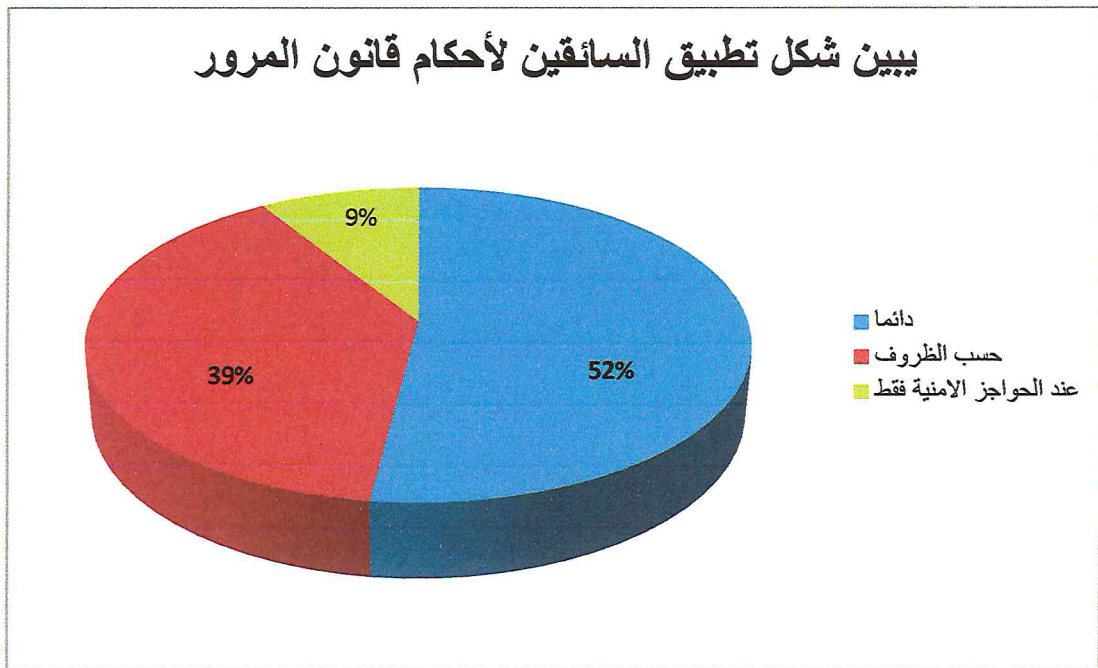


يلاحظ من خلال الجدول ارتفاع نسبة المبحوثين الذين صرحوا بعدم تعرضهم لأي حادث مروري طوال فترة قيادتهم للسيارة حيث بلغت نسبتهم 54.5% في المقابل سجلت أدنى نسبة والمقدرة 5% في فئة التعرض لأكثر من 5 مرات لحادث مروري، أما نسبة المبحوثين الذين تعرضوا لمرة واحدة ولأكثر من مرة فبلغت نسبتهم على الترتيب 26%، 14.5%

المحور الأول: دور الدرك الوطني في تنمية الوعي المروري لدى السائقين لولاية
- تيسمسيلت -

الجدول رقم 07 : يبين شكل تطبيق السائقين لأحكام قانون المرور

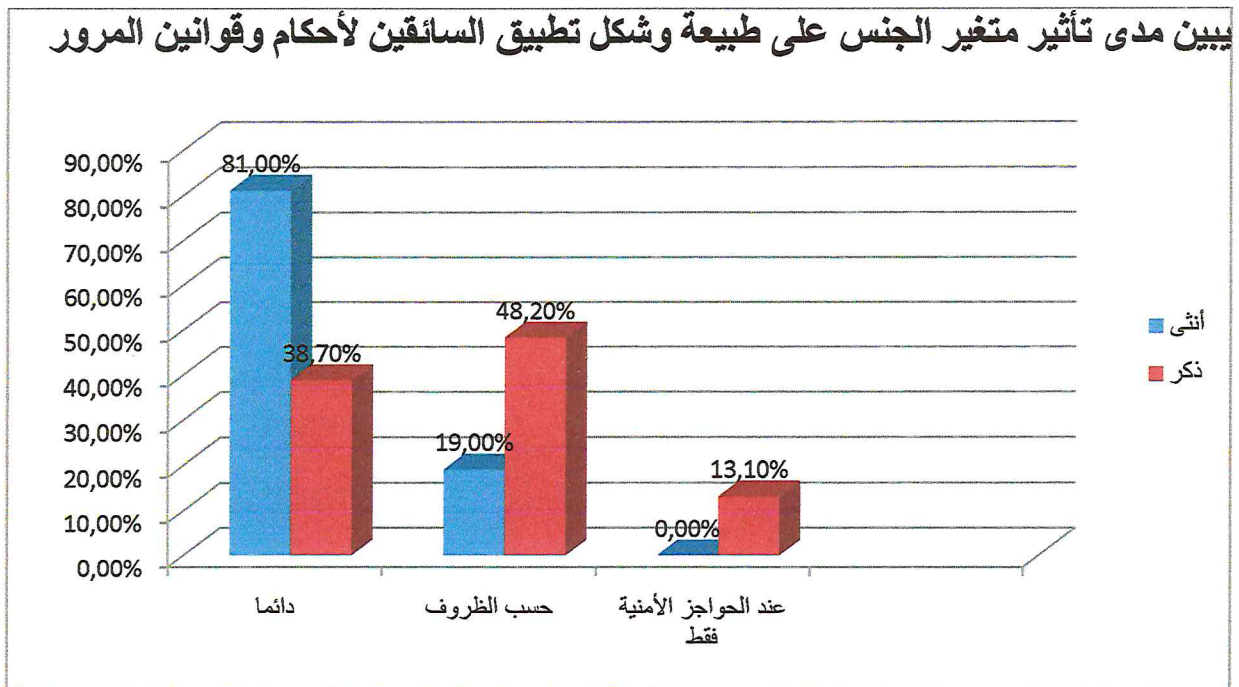
النسبة	التكرار	شكل تطبيق السائقين لأحكام قانون المرور
52%	104	دائما
39%	78	حسب الظروف
9%	18	عند الحواجز الأمنية فقط
100%	200	المجموع



يبيّن شكل تطبيق السائقين لأحكام قانون المرور: صرحت نسبة 52% من المبحوثين أجابوا أنهم يحترمون القانون وأحكامه بشكل دائم ومن تلقاء أنفسهم أما نسبة 39% من المبحوثين أجابوا أن تطبيقهم لقوانين المرور تحكمها الظروف المختلفة بما في ذلك المكان، الزمان والحالة النفسية... إلى غير ذلك من العوامل التي قد تكون داخلية متعلقة بنفسية السائق ومزاجه، وقد تكون خارجية كوضعية الطريق ودرجة الكثافة المرورية... وأعطوا أمثلة على ذلك بزيادة السرعة في الطريق الذي تكون الحركة فيها قليلة كما أن الرغبة في الوصول في وقت معين مثلا قد تفرض تجاوز بعض الإشارات والزيادة في السرعة أما نسبة 9% منهم أكدوا على أن احترامهم للقوانين لا يكون إلا إذا توقعوا وجود عناصر الأمن والدرك الوطني أو علموا بذلك مسبقا، وسنحاول معرفة ما إذا كان لمتغير الجنس والمستوى التعليمي تأثير على هذه النسب.

الجدول رقم 08: يبين مدى تأثير متغير الجنس على طبيعة وشكل تطبيق السائقين لأحكام وقوانين المرور

المجموع	هل تطبق أحكام قانون المرور			الاختيارات متغير الجنس
	عند الحواجز الأمنية فقط	حسب الظروف	دائما	
137 100,0%	18 13,1%	66 48,2%	53 38,7%	ذكر
63 100,0%	0 0,0%	12 19,0%	51 81,0%	أنثى
200 100,0%	18 9,0%	78 39,0%	104 52,0%	المجموع

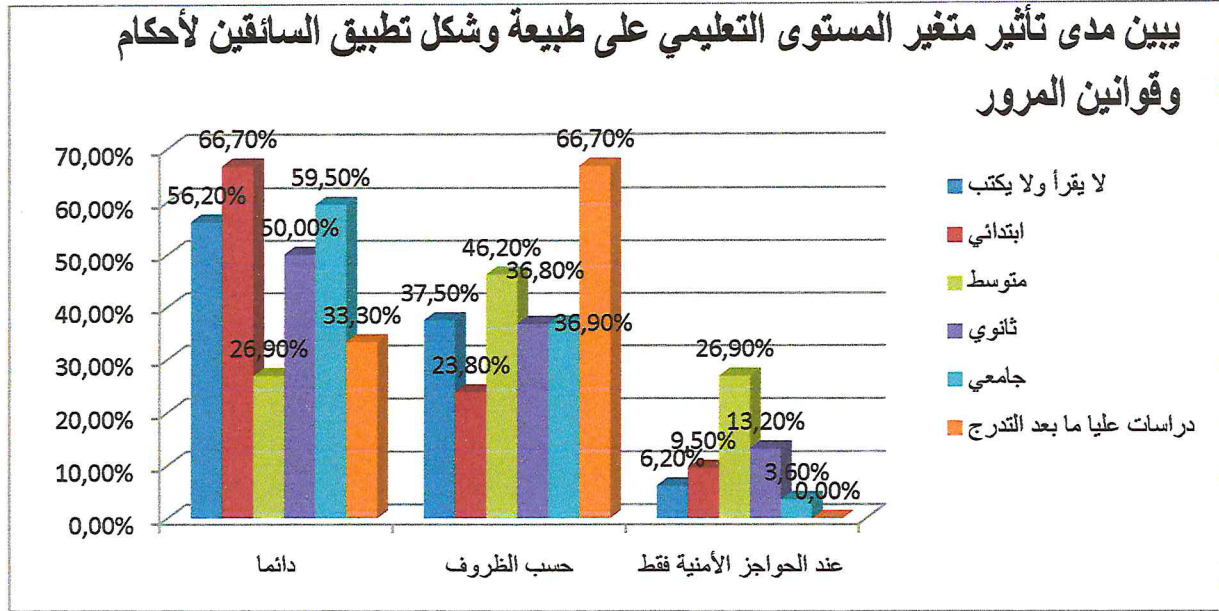


سجلت أعلى نسبة عند الذكور في إجاباتهم بأن احترامهم للقانون وتطبيقهم له تحكمه الظروف نسبة 48.2 % متبوعة بنسبة 38.7% وهي نسبة المبحوثين الذين صرحوا بأن احترامهم لقوانين المرور يكون بشكل دائم وأخيراً نسبة 13.1 % نسبة المبحوثين الذين صرحوا بأن احترامهم لقوانين المرور يكون عند توقع وجود عناصر الأمن أو الحواجز الأمنية أما بالنسبة للإناث فقد سجلت نسبة عالية جدا 81 % في إجابة احترام القانون بشكل دائم من طرفهن وهو ما أشرنا إليه سابقا من أن المرأة أكثر تعقلا واحتراما لقوانين المرور

ومراعاتها لشروط السياقة من الرجل في حين سجلت نسبة 19 % عند المبحوثات اللواتي أجبين أن الظروف في بعض الأحيان تحكم تطبيقهن للقوانين في حين انعدمت النسبة في إجابتهن في احترام القواعد المرورية عند توقع وجود المراقبة الأمنية، تجدر الإشارة أيضا إلى أن هذه النتائج تحكها أيضا طبيعة التنقل لدى المرأة فهي أقل تنقلا من الرجل وبالتالي الأقل احتكاكا بعناصر الأمن والأقل تعرضا للظروف المختلفة خاصة وأن قيادتها للسيارة عادة ما تكون لمسافات قصيرة . ومن خلال مقارنة النتائج الخاصة بالجنسين يظهر وبشكل واضح اختلافاً بينهما حيث سجلت أعلى النسب عند الذكور في احترام القوانين حسب الظروف وحسب التوقعات، في حين سجلت المبحوثات في ذلك أدنى النسب، وسجلت المبحوثات نسبة جد عالية في احترامهن للقوانين بشكل دائم على عكس الذكور الذين جاءت نسب إجابتهم على هذا الاختيار منخفضة مقارنة بالإناث، ومنه يمكن القول أن الإناث أكثر احتراما للقوانين المرورية من الذكور .

الجدول رقم 09: يبين مدى تأثير متغير المستوى التعليمي على طبيعة وشكل تطبيق السائقين لأحكام وقوانين المرور

المجموع	هل تطبق أحكام قانون المرور			الاختبارات متغير المستوى التعليمي
	عند الحواجز الأمنية فقط	حسب الظروف	دائما	
16 100,0%	1 6,2%	6 37,5%	9 56,2%	لا يقرأ ولا يكتب
21 100,0%	2 9,5%	5 23,8%	14 66,7%	ابتدائي
26 100,0%	7 26,9%	12 46,2%	7 26,9%	متوسط
38 100,0%	5 13,2%	14 36,8%	19 50,0%	ثانوي
84 100,0%	3 3,6%	31 36,9%	50 59,5%	جامعي
15 100,0%	0 0,0%	10 66,7%	5 33,3%	دراسات عليا ما بعد التدرج
200 100,0%	18 9,0%	78 39,0%	104 52,0%	المجموع



يظهر الجدول الخاص بمدى تأثير متغير المستوى التعليمي على احترام المبحوثين القواعد والقوانين المرورية ما يلي: بالنسبة للمبحوثين الذين لا يقرؤون ولا يكتبون ومبحوثي المستوى الجامعي تقاربت نسبة إجاباتهم وتشابه ترتيبها حيث سجلت أعلى النسب في إجاباتهم باحترامهم للقوانين بشكل دائم ونسب 56.2%، 59.5% على الترتيب ونسب 37.5%، 36.9%، في إجاباتهم باحترامهم للقانون حسب الظروف وعلى الترتيب أيضاً، في حين سجلت نسب 6.2%، 13.2% في إجاباتهم باحترام للقانون عند توقع وجود حواجز أمنية فحسب بالنسبة للمستوى الابتدائي والثانوي فقد تشابه أيضاً ترتيب نسب إجاباتهم حيث سجلت أعلى نسبة 66.7%، 50% في إجاباتهم باحترامهم الدائم لمواد القانون وإجراءاته ونسبة 23.8%، 36.8% سجلت في إجاباتهم بالتحكم الظروف في تطبيقهم للقانون في حين أن أدنى نسبة إجابات سجلت في احترام القواعد المرورية عند الحواجز الأمنية فقط ونسب 9.5%، 3.6% أما بالنسبة للمبحوثين ذوي المستوى التعليمي المتوسط والدراسات العليا ما بعد التدرج فقد جاءت نسب إجاباتهم بنفس الترتيب أيضاً لكن يتصدر نسب إجاباتهم بأن الظروف تحكم هذا الاحترام في بعض الأحيان نسب 46.2%، 66.7% على الترتيب، ثم جاءت إجاباتهم بشكل دائم بنسب 26.9% و 33.3%، وسجلت نسبة 26.9%، بالنسبة لإجابة المبحوثين لتطبيق أحكام قانون المرور عند الحواجز الأمنية فقط بالنسبة للمستوى المتوسط في حين انعدمت النسبة بالنسبة للمبحوثين لما بعد التدرج، تظهر هذه النتائج وهذه الاختلافات في ترتيب النسب بين مجموعة كل مستويين تعليميين مدى تأثير المستوى التعليمي على طبيعة احترام جمهور السائقين للقوانين التي تحكم الحركة المرورية، كما أن الملاحظة لهذه النتائج بشكل عام تظهر الارتفاع الملحوظ في نسب الاحترام الدائم للقانون بارتفاع المستوى التعليمي كما تؤكد هذه النتائج ما توصلنا إليه سابقاً من أن لمتغير المستوى التعليمي دور حازم في القيام بالسلوكيات المرغوبة واحترام القوانين وتؤكد هذه النتائج أيضاً ما ذهب إليه

"سعد الدين محمد عماوي" في كتابه "إدارة المرور" من أن "المستوى التعليمي له انعكاس كبير على سلوكيات الأفراد ومدى احترامهم للقوانين ونظم وتعليمات المرور، مما يؤدي إلى الحفاظ على الممتلكات العامة ككل والرقابة عليها واحترام حقوق الآخرين وحقوقهم أنفسهم"⁽¹⁾

الجدول رقم 10: يبين إمكانية عودة السائقين لارتكاب نفس المخالفة إذا فرضت عليهم عقوبة بسببها

النسبة	التكرار	إمكانية العودة لارتكاب نفس المخالفة
5,5%	11	دائما
47%	94	أحيانا
47,5%	95	أبدا
100%	200	المجموع



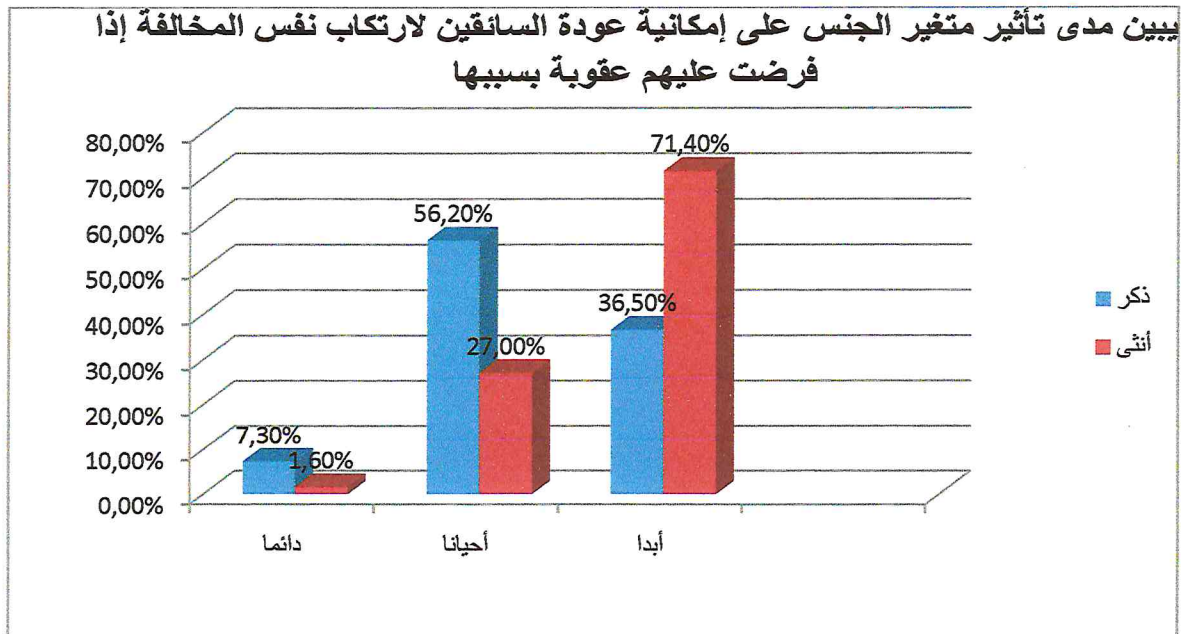
يبيّن إمكانية عودة السائقين لارتكاب نفس المخالفة إذ فرضت عليهم عقوبة بسببها: نفت نسبة 47.5% من المبحوثين إمكانية العودة إلى ارتكاب نفس المخالفة إذا فرضت عليهم عقوبة بسببها، تبداوا هذه النسبة ايجابية. في حين صرحت نسبة 47% من المبحوثين بإمكانية العودة لارتكاب نفس الأخطاء خاصة إذا لم تطل العقوبة الأولى سحب الرخصة، كما أن لعامل العادة وكذلك الظروف دورا في القيام ببعض المخالفات، وهو ما يشير إليه الباحثون حيث يؤكدون أن السلوك المحدث عن طريق الإكراه يتخلى عليه الفرد لصالح السلوك المعتاد عليه بمجرد انقطاع هذا الإكراه وهذا يحصل عندما لا يؤدي السلوك الجديد إلى تغيرات لدى الفرد في اتجاهاته وعاداته التي هي لوحدها قادرة على تثبيت هذا السلوك وتدعيمه وترسيخه، أما نسبة 5.5% منهم فقد أجابوا بعودتهم وفي غالبية الأحيان لارتكاب

(1) سعد الدين محمد عماوي: إدارة المرور، جامعة نايف، العربية للعلوم الأمنية، مركز الدراسات والبحوث، الرياض، 2006، ص20.

نفس المخالفات وهؤلاء في غالبية الأحيان من القادرين على دفع الغرامة أو استرجاع الرخص

الجدول رقم 11: يبين مدى تأثير متغير الجنس على إمكانية عودة السائقين لارتكاب نفس المخالفة إذا فرضت عليهم عقوبة بسببها

المجموع	هل تعود للارتكاب نفس المخالفة إذا فرضت عليك عقوبة بسببها			الاختيارات	متغير الجنس
	أبدا	أحيانا	دائما		
137	50	77	10		ذكر
100%	36,5%	56,2%	7,3%		
63	45	17	1		أنثى
100%	71,4%	27,0%	1,6%		
200	95	94	11		المجموع
100 %	47,5%	47,0%	5,5%		

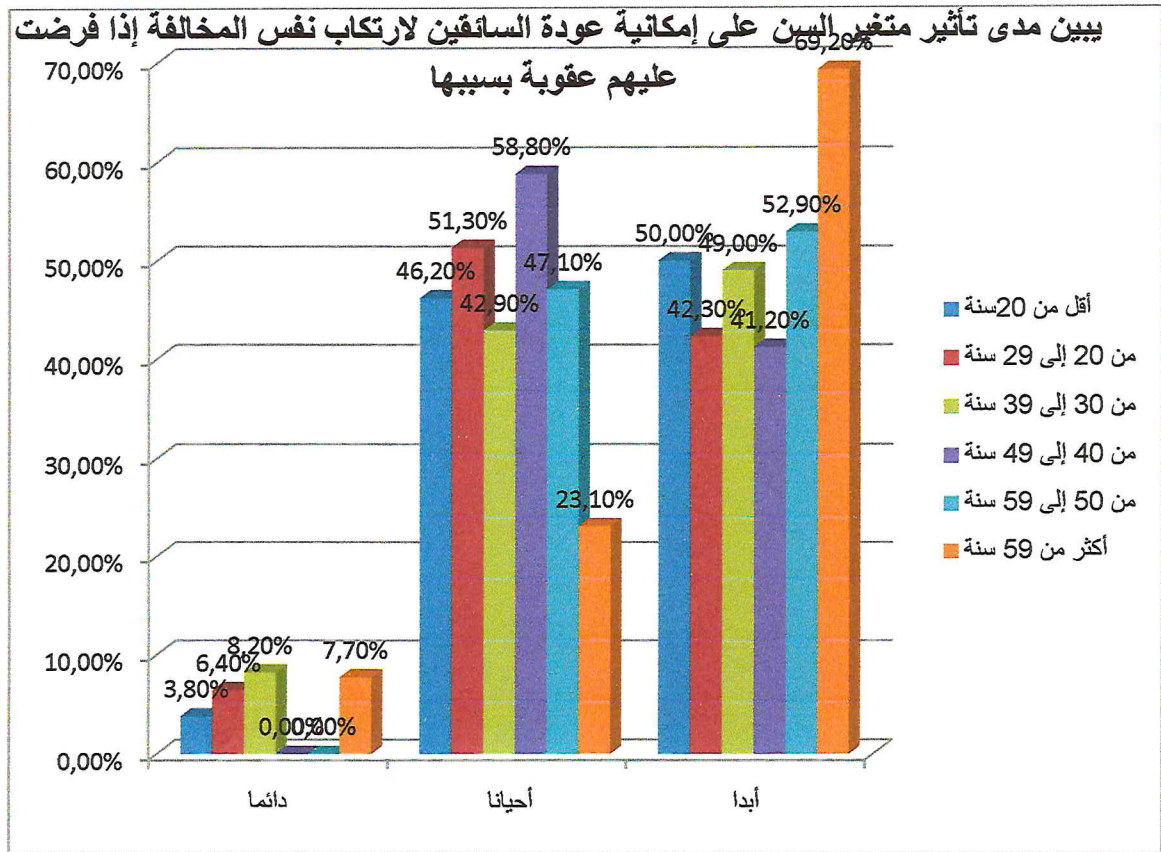


يبيّن مدى تأثير متغير الجنس على إمكانية عودة السائقين لارتكاب المخالفات التي فرضت عليهم عقوبات بشأنها أجاب المبحوثون الذكور بنسبة 56.2% أنهم يعودون لارتكاب بعض المخالفات التي عوقبوا من قبل عليها في بعض الأحيان في حين نفت نسبة 36.5% من المبحوثين عودتهم للقيام بذلك، أما نسبة 7.3% منهم فقد سجلت في إجاباتهم بعودتهم وفي غالبية الأحيان إلى مثل تلك المخالفات ومثلت هذه النسب كل إجابات المبحوثين الذين أقرروا بذلك والبالغ عددهم 10 مبحوثين أما بالنسبة للإناث فقد سجلت نسبة إجابات عالية 71.4% في

تصريحهن بعدم عودتهن أبدا لارتكاب نفس الأخطاء، في حين أن نسبة 27% منهن أجبن أن الظروف قد تفرض عليهن في بعض الأحيان العودة لارتكاب نفس المخالفة وانعدمت نسبة إجابتهن في العودة لذلك في غالبية الأحيان تبدا هذه النتائج مكملة لنتائج الجداول السابقة المتعلقة بمدى تأثير الجنس على مدى احترامهم للقوانين، حيث تؤكد النتائج دائما التزاما أكثر من طرف السائقات مقارنة بالسائقين .

الجدول رقم 12: يبين مدى تأثير متغير السن على إمكانية عودة السائقين لارتكاب نفس المخالفة إذا فرضت عليهم عقوبة بسببها

المجموع	هل تعود للارتكاب نفس المخالفة إذا فرضت عليك عقوبة بسببها			الاختيارات
	أبدا	أحيانا	دائما	متغير المستوى التعليمي
26 100,0%	13 50,0%	12 46,2%	1 3,8%	أقل من 20 سنة
78 100,0%	33 42,3%	40 51,3%	5 6,4%	من 20 إلى 29 سنة
49 100,0%	24 49,0%	21 42,9%	4 8,2%	من 30 إلى 39 سنة
17 100,0%	7 41,2%	10 58,8%	0 0,0%	من 40 إلى 49 سنة
17 100,0%	9 52,9%	8 47,1%	0 0,0%	من 50 إلى 59 سنة
13 100,0%	9 69,2%	3 23,1%	1 7,7%	أكثر من 59 سنة
200 100,0%	95 47,5%	94 47,0%	11 5,5%	المجموع

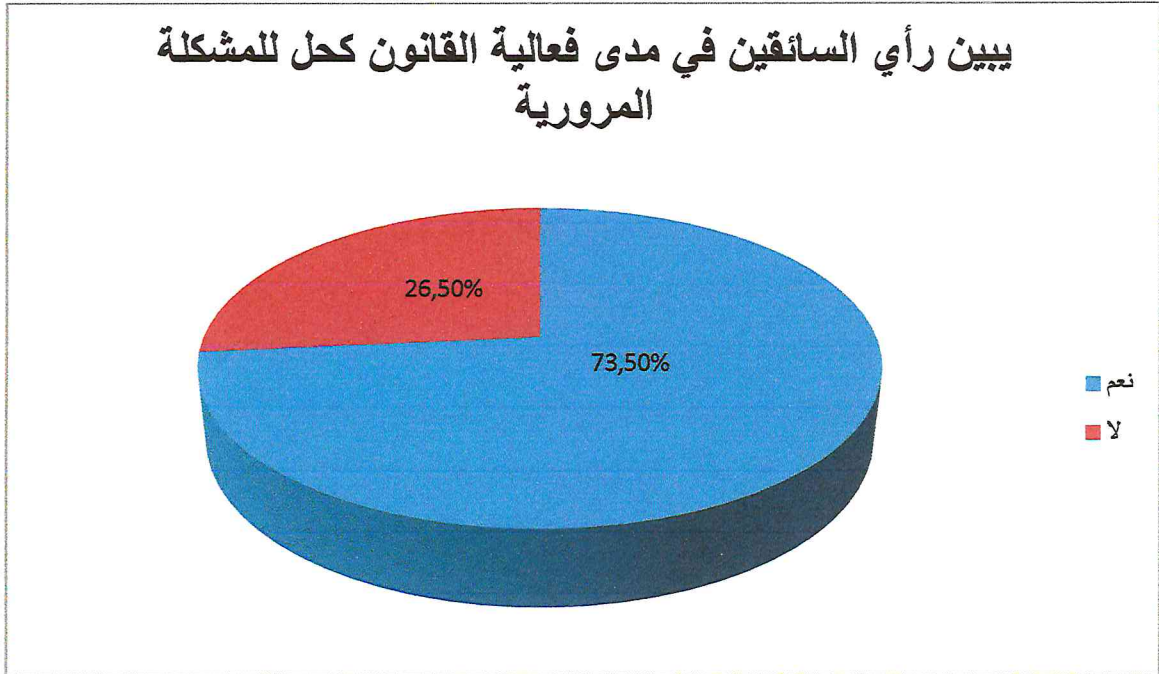


يبين مدى تأثير متغير السن على إمكانية عودة السائقين لارتكاب المخالفات التي فرضت عليهم عقوبات بشأنها: تظهر النتائج تسجيل أعلى نسبة إجابات بعدم العودة أبدا للقيام بنفس المخالفات في فئة المبحوثين أكثر من 59 سنة بنسبة 69.2% أما المبحوثين الذين تقل أعمارهم عن 20 سنة قدرت نسبة 50% وقد يرجع ذلك إلى امتلاكهم الجديد لرخصة القيادة وهو ما قد يشكل نوع من التخوف لديهم نتيجة نقص الخبرة، وبنفس الخصوص سجلت نسب معتبرة في إجابات المبحوثين الذين تتراوح أعمارهم بين 30-59 سنة في حين انخفضت في إجابات المبحوثين الشباب الذين تتراوح أعمارهم 20-29 سنة وهو ما قد يرجع إلى خصائص هذه الفئة الشابة التي عادة ما تتصف بعدم تقدير المواقف وعدم الإحساس بالخطر والتعجل وغيرها و⁽¹⁾ هي الصفات التي تجعلهم أكثر تكرارا لمثل تلك الأخطاء، حيث تم تسجيل نسبة 51.3% في إجاباتهم بعودتهم في بعض الأحيان لارتكاب هذه المخالفات في حين الذين صرحوا بعودتهم لارتكاب نفس المخالفات ينتمون إلى الفئات العمرية أقل من 20 إلى 49 سنة.

(1) بن علي الشهراني سعد: اتجاهات الشباب نحو المشكلة المرورية: دراسة مسحية على طلاب التعليم الثانوي بالرياض (المجلة العربية للدراسات الأمنية والتدريب) (المجلة 18، العدد 35، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2004، ص 306.

الجدول رقم 13: يبين رأي السائقين في مدى فعالية القانون كحل للمشكلة المرورية

مدى فعالية القانون	التكرار	النسبة
نعم	147	73,5%
لا	53	26,5%
المجموع	200	100%

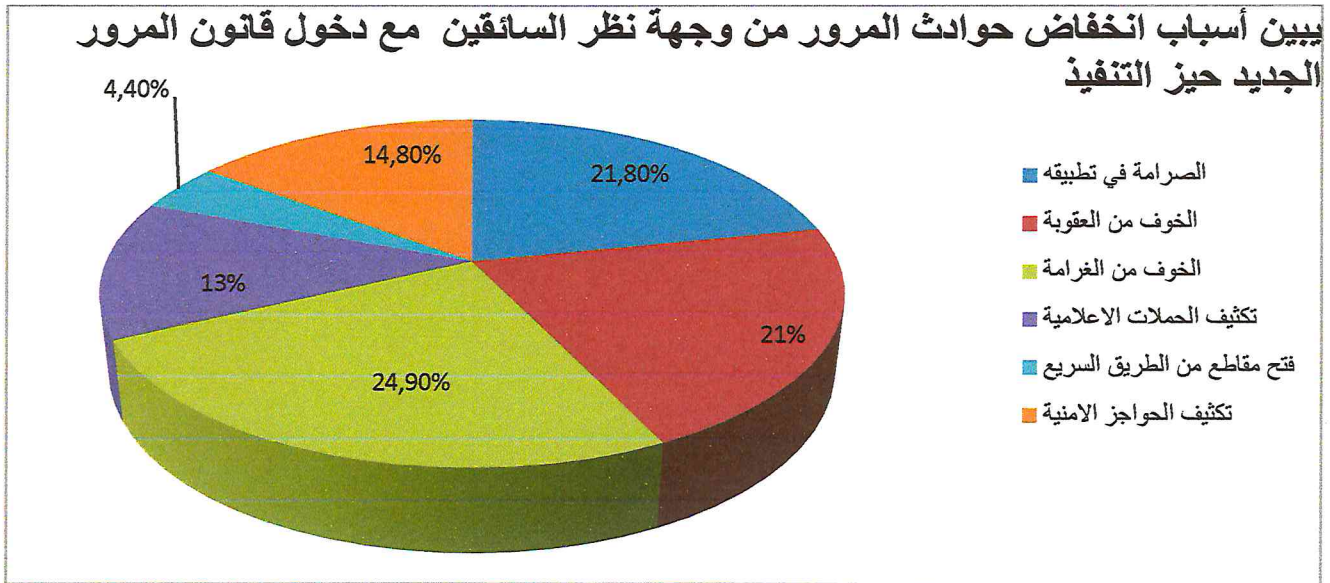


يبيّن رأي السائقين في مدى فعالية القانون كحل للمشكلة المرورية، لجأت السلطة المعنية بالمرور في الجزائر إلى اعتماد أسلوب الردع كحل للحد من الارتفاع المذهل للحوادث المرورية معتبرة أنه الحل الأمثل للتخفيف من حدة هذه المشكلة ومن الآثار السلبية الناجمة عنها، لكن هل وجهة النظر هذه والتي ترى في القانون الحل الأمثل تتوافق ووجهة نظر السائقين الذين يعتبرون أكثر المعنيين بهذه القوانين وبالتعديلات الواردة فيها، وفي محاولة لمعرفة وجهة نظرهم حول ما إذا كان القانون حلاً فعالاً للمشكلة المرورية في الجزائر أم لا سألناهم عن ذلك وجاءت إجاباتهم على النحو التالي: نسبة 73% من المبحوثين أنه وعلى الرغم من أهمية القانون إلا أن هنالك العديد من النقائص يجب تداركها ليحقق القانون الفعالية المرجوة وأكدوا أن تطبيقه في هذه الظروف أمر غير معقول ولا مجدي، وفي سياق متصل أشارت الدراسة التي أجراها " بوفلاح فاتح " حول الاتصال الاجتماعي ودوره في تطبيق قانون المرور 2004 إلى أن السائقين يعتبرون القانون غير كافي لحل المشكلة. في المقابل جاءت نسبة 26.5 % منهم يرون أن القانون هو الحل الوحيد الفعال لتجنب الكوارث التي تحدثها الحوادث المرورية يوميا منطلقين من فكرة أن الفرد الجزائري لا بد وأن يمارس عليه الضغط لحمايته من نفسه كما أنه يخاف من العقوبة والغرامة أكثر من

خوفه على حياته مستدلين على ذلك بانخفاض الحوادث المرورية مع دخول القانون الجديد حيز التنفيذ، قد تكون وجهة النظر هذه صائبة خاصة وأن تقدير العامل المادي يعتبر أحد السمات المميزة للشخصية الجزائرية (1) مع تأكيد بعض خصوصيات الفرد الجزائري في هذا المجال حيث تمت الإشارة في ندوة عقدتها جريدة الشروق اليومي إلى أن "الجزائريين لا يخافون على حياتهم بقدر ما يخافون على جيوبهم" (2)

الجدول رقم 14 : يبين أسباب انخفاض حوادث المرور من وجهة نظر السائقين مع دخول قانون المرور الجديد حيز التنفيذ

الأسباب	التكرار	النسبة
الصرامة في تطبيقه	84	21,8%
الخوف من العقوبة	81	21%
الخوف من الغرامة	96	24,9%
تكثيف الحملات الإعلامية	50	13%
فتح مقاطع من الطريق السريع	17	4,4%
تكثيف الحواجز الأمنية	57	14,8%
المجموع	385	100%



(1) أحمد بن نعمان: سمات الشخصية الجزائرية من منظور الأنتروبولوجيا النفسية، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، 1988، ص413.

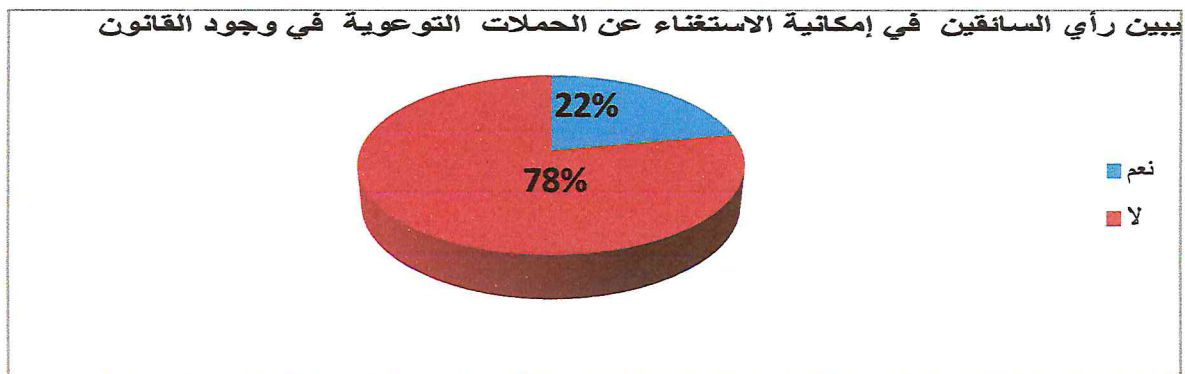
(2) نائلة ب: الجزائريون لا يخافون على حياتهم بقدر خوفهم على جيوبهم (الشروق أون لاين)

[http:// www.echorouk.com/ara/?news:25270/2008/08/27](http://www.echorouk.com/ara/?news:25270/2008/08/27)

يبين أسباب انخفاض حوادث المرور من وجهة نظر السائقين مع دخول قانون المرور الجديد حيز التنفيذ من خلال الجدول أشار المبحوثون إلى أن انخفاض الحوادث المرورية مع دخول القانون الجديد حيز التنفيذ سببه الخوف من الغرامة بالدرجة الأولى وهو ما عبر عنه 96 مبحوث بنسبة 24.9% ثم الصرامة في تطبيقه ونسبة الإجابات بلغت 21.8% هذه النتائج تبوا مدعمة لمبررات المبحوثين الذين قالوا بفعالية القانون كحل للمشكلة المرورية في الجزائر، لكن هذا الخوف يبرر عند القائلين بعدم فعاليته بأنه مؤشر سلبي لا يعبر عن وعي السائق وعن احترامه لذاته وللقوانين مؤكداً على أن هذا الخوف يزول مع نقص الصرامة في آليات التطبيق وبالتالي تزول فعالية هذا القانون في حين أشار عدد من المبحوثين والبالغ عددهم 57 مبحوث وبما يمثل نسبة 14.8% من نسبة الإجابات إلى أن تكشف الحواجز الأمنية ودوريات المراقبة وزيادة عدد الرادارات هو السبب وراء تراجع الحوادث المرورية حيث أن السائق حتى وإن لم يكن يحترم القانون فبمجرد توقعه لوجود حاجز أمني أو رادار يتخذ أوتوماتيكياً الاحتياطات اللازمة ودائماً بدافع الخوف طبعاً أما نسبة 13% هو تكثيف الحملات الإعلانية حيث يرى المبحوثون أن تقصيرها في الدور التمهيدي لهذا القانون الجديد انعكس سلبياً على الاهتمام بها بعد دخول القانون حيز التنفيذ لكن هذا لا ينفي مساهمتها الدائمة في تذكير السائقين بالسلوكات والإجراءات الصحيحة في حين أن السبب الذي حضي بأدنى نسبة هو فتح مقاطع من الطريق السيارة (شرق-غرب) بنسبة 4.4% ساهم وبقسط كبير بفك الخناق عن الطرق الداخلية كما ساهم في تسهيل حركة النقل وفي انخفاض حوادث المرور مؤكداً في هذا السياق أن تحسين وضعيات الطرقات عامل مهم جداً في التقليل من الحوادث المرورية

الجدول رقم 15: يبين رأي السائقين في إمكانية الاستغناء عن الحملات التوعوية في وجود القانون.

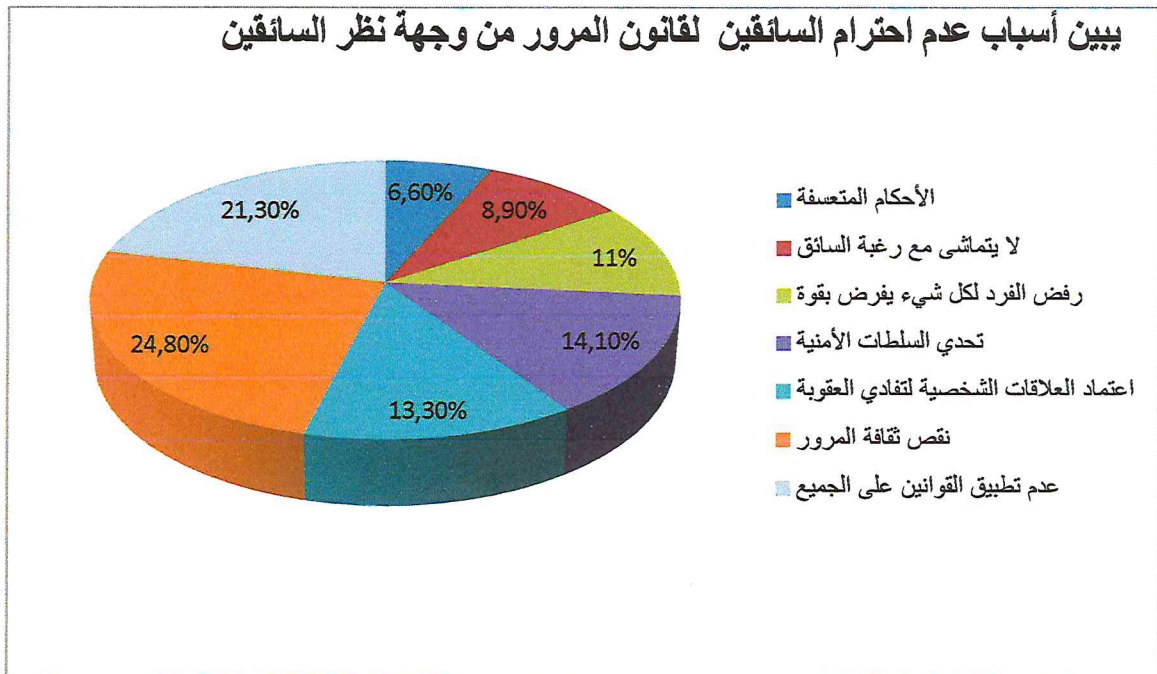
إمكانية الاستغناء عن الحملات	التكرار	النسبة
نعم	44	22%
لا	156	78%
المجموع	200	100%



يبين رأي السائقين في إمكانية الاستغناء عن الحملات التوعوية في وجود القانون: أجابت نسبة 78% من المبحوثين عند سؤالهم عن إمكانية الاستغناء عن الحملات التوعوية في وجود القانون بالنفي، في حين أن نسبة 22% منهم صرحوا بإمكانية الاستغناء عنها إذا طبق القانون بشكل عادل .

الجدول رقم 16: يبين أسباب عدم احترام السائقين لقانون المرور من وجهة نظرهم

النسبة	التكرار	أسباب عدم احترام السائقين لقانون المرور
6,6%	38	الأحكام المتعسفة
8,9%	51	لا يتماشى مع رغبة السائق
11%	63	رفض الفرد لكل شيء يفرض بقوة
14,1%	81	تحدي السلطات الأمنية
13,3%	76	اعتماد العلاقات الشخصية لتفادي العقوبة
24,8%	142	نقص ثقافة المرور
21,3%	122	عدم تطبيق القوانين على الجميع
100%	573	المجموع



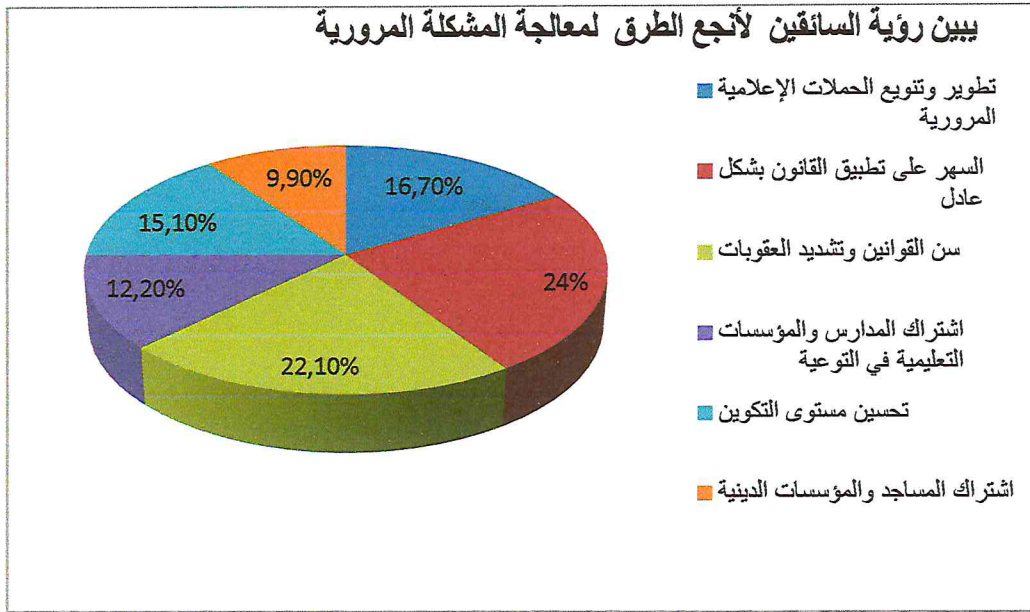
أسباب عدم احترام السائقين لقانون المرور من وجهة نظرهم: من خلال الجدول يتضح أن نسبة 24.8% من المبحوثين فقد أرجعت ذلك إلى نقص الثقافة المرورية، وعدم إدراك السائقين لأهمية احترام القوانين المرورية وللدور الفعال الذي يلعبه القانون في الحد من

الآثار السلبية للحوادث المرورية هذا السبب أعتبر أهم أسباب عدم احترام السائقين للقوانين في الدراسة السابقة الذكر والتي أجراها "بوفلاح فاتح"⁽¹⁾ في حين عبرت نسبة 21.3% على أن عدم تطبيق القانون على الجميع ولد اتجاهها سلبياً نحو القانون في حد ذاته ونحو القائمين على تطبيقه وبالتالي فإن اعتقاد السائق بأن القانون لن يطبق يؤدي به ذلك في غالبية الأحيان إلى ارتكاب المخالفات وتكرارها كما أن الإحساس بعدم تطبيق مواد القانون على الجميع وإدخال العلاقات الشخصية والمكانة الاجتماعية للسائق كلها أمور من شأنها خلق اتجاه سلبي ودفع السائقين إلى التعنت وتحدي الجهات الأمنية، هذا السلوك الأخير عبر عنه المبحوثون أيضاً بنسبة 14.1% واعتبروا ذلك أيضاً من الأسباب المؤدية إلى عدم احترام القواعد المرورية وتؤكد هذه النظرية السلبية نحو رجال الأمن حيث أن السائقين لديهم نظرة سلبية واضحة نحو رجال الأمن ونحو قانون المرور في حد ذاته ونسبة 13.3% عبر عنها المبحوثون الذين يرجعون سبب عدم احترام القوانين المرورية إلى اعتماد السائقين على العلاقات الشخصية لتفادي العقوبة ولاسترجاع الرخصة وأشاروا إلى الانتشار الواسع لهذا الأسلوب في التعامل خاصة مع دخول القانون الجديد حيز التنفيذ وخاصة حالة التيه التي كان يعاني منها معظم السائقين في البدايات الأولى من تطبيقه والتي استغلتها بعض الجهات في تطبيق منطقتها والضغط على المواطن أما نسبة 8.9% قدم المبحوثون أسباب أخرى لعدم احترام السائقين للقوانين المرورية وهي اعتقاد السائق أن القانون لا يتمشى مع مصالحهم في غالبية الأحيان وقد يقيد في أحيان أخرى في حين صرح البعض الآخر بأن بعض السائقين لديهم مناعة في خرق القوانين وفي التمييز وحب الظهور وفي تحدي السلطات الأمنية أيضاً... وعادة ترتبط هذه السلوكيات بالسائقين الشباب .

الجدول رقم 17: يبين رؤية السائقين لأنجع الطرق لمعالجة المشكلة المرورية

النسبة	التكرار	طرق ووسائل حل المشكلة المرورية
16,7%	71	تطوير وتنويع الحملات الإعلامية المرورية
24%	102	السهر على تطبيق القانون بشكل عادل
22,1%	94	سن القوانين وتشديد العقوبات
12,2%	52	اشتراك المدارس والمؤسسات التعليمية في التوعية
15,1%	64	تحسين مستوى التكوين
9,9%	42	اشتراك المساجد والمؤسسات الدينية
100%	425	المجموع

(1) بوفلاح فاتح : الاتصال الاجتماعي ودوره في تطبيق قانون المرور 2004:دراسة وصفية تحليلية (رسالة ماجستير غير منشورة) قسم علوم الإعلام والاتصال جامعة الجزائر، 2006، ص120.



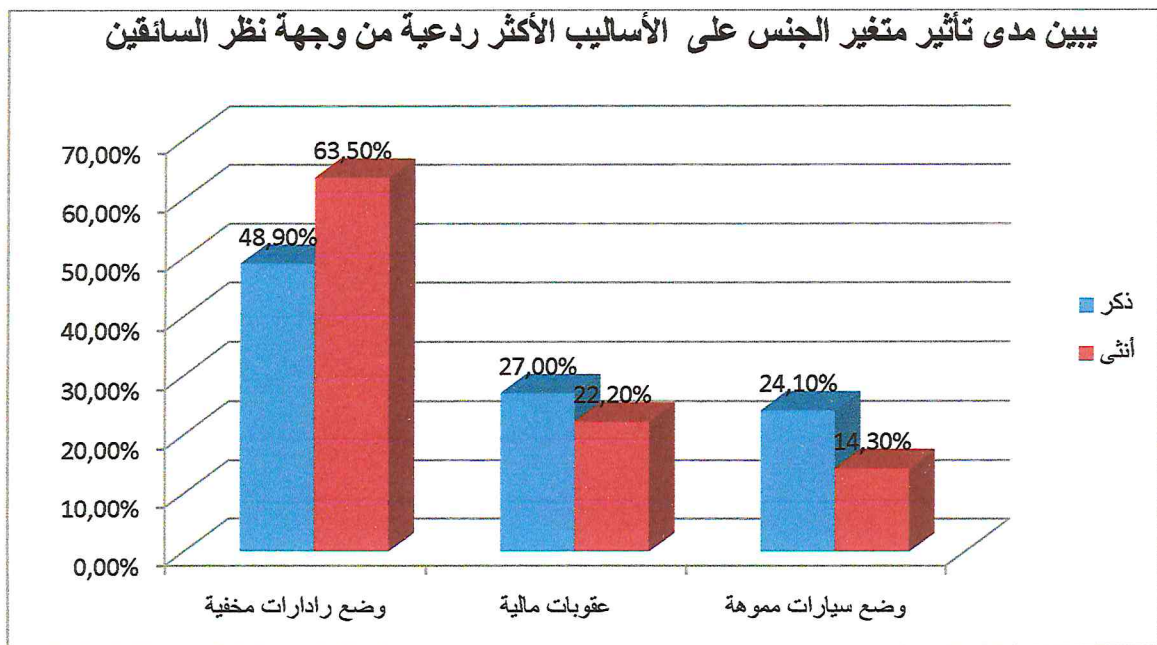
يبين رؤية السائقين لأنجع الطرق لمعالجة المشكلة المرورية: المبحوثون يرون في تطبيق القانون بشكل عادل أكثر الحلول نجاعة لحل المشكلة المرورية وقد عبر عن ذلك 102 مبحوث بنسبة 24% واعتبر هؤلاء أن المساواة في تطبيق القانون وفي تسليط العقوبات ودون تمييز ولا استغلال هو الحل الأنجع لهذه المشكلة معتبرين العدل أساس كل شيء أما نسبة 22.1% فعبر عنها المبحوثون بسبب القوانين وتشديد العقوبات ونسبة 16.7% من إجابات المبحوثين ركزت في إشارتهم إلى ضرورة تطوير تنويع الحملات الإعلامية معتبرين أنها عامل أساسي في توعية السائق وفي تذكيره وفي تهيئته لتقبل القوانين والتعديلات وتطبيقها مشيرين إلى ضرورة تدارك النقائص والسلبيات وتحسين الحملات الإعلامية الحالية وجعلها أكثر مصداقية وتأثيراً ومواكبة للمستجدات، في حين أعتبر 64 مبحوث ممثلين بنسبة 15% فافت 15% أن المشكلة المرورية تكمن في التكوين، فنقص التكوين وعدم كفايته هو السبب الرئيسي لجهل السائقين وقيامهم بسلوكات خاطئة وحمل المبحوثون المسؤولية لمدارس التكوين في السياقة داعيين إلى ضرورة منح المترشح الوقت الكافي ليحصل على تكوين متكامل وأشاروا إلى أن مهمتها من المفترض ألا يقتصر دورها على الجانب الأدائي أي على تعليم المترشحين كيفية قيادة السيارة بل يقع على عاتقها أيضاً مسؤولية زرع القيم الإيجابية في المتدرب . وعبر المبحوثون أيضاً على ضرورة إشراك المدارس نظراً للدور الذي تستطيع أن تقوم به هذه المؤسسات التعليمية في إكساب الطفل الوعي المروري وتنمية المهارات والسلوكات الصحيحة لديهم وكذا تحديد النماذج التي يقتدي بها فهم يرون أن تعويد الأطفال منذ الصغر على السلوكات الصحيحة وعلى ضرورة احترام قوانين وتشبعهم بهذه المبادئ من شأنه أن يوجد في المستقبل جيل على درجة عالية من الوعي أما إشراك المؤسسات الدينية في عملية التوعية حضيت بأدنى قيمة بنسبة 9.9% أضاف المبحوثون عدد

من الاقتراحات الأخرى منها تحسين مواد القانون وصياغة مواده وتعديلها بمراعاة الوضعية المرورية المحلية وبمراعاة ظروف المواطن ومختلف المعطيات التي من شأنها التأثير على تطبيق القانون واحترامه كوضعية الطرقات ووجود الإشارات وظروف المواطن وكذا السائقين، اقترح المبحوثون ضرورة اعتماد طرق جديدة عوض الطرق القديمة في معاقبة المخالفين كاعتماد نظام الرخصة بالتنقيط عوض السحب الفوري للرخصة وهو الإجراء الذي أجمع المبحوثون على أنه مجحف ومتعسف في حق المواطن .

المحور الثاني : أساليب رجال الدرك الوطني في غرس الوعي المروري لدى السائقين

الجدول رقم 18: يبين مدى تأثير متغير الجنس على الأساليب الأكثر ردية من وجهة نظر السائقين

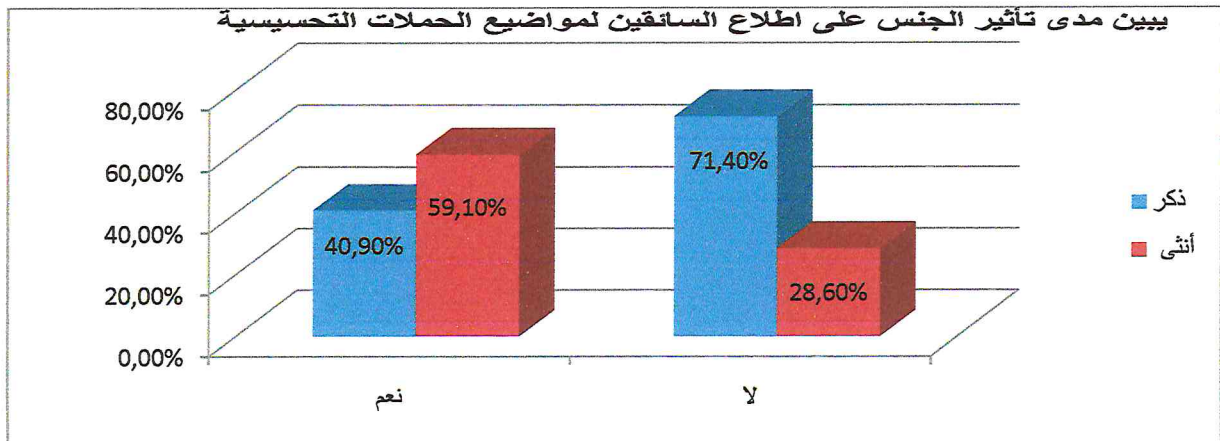
المجموع	في رأيك ما هي الأساليب الأكثر ردية على سائقي السيارات			الاختيارات
	وضع سيارات مموهة	عقوبات مالية	وضع رادارات مخفية	متغيرات الدراسة
137 100,0%	33 24,1%	37 27,0%	67 48,9%	ذكر
63 100,0%	9 14,3%	14 22,2%	40 63,5%	أنثى
200 100,0%	42 21,0%	51 25,5%	107 53,5%	المجموع



من خلال البيانات الملاحظة في الجدول أعلاه تقدر نسبة 63.5%، تخص وضع الرادارات المخفية كأحد الأساليب الردعية على سائقي السيارات الذي صرحت به فئة الإناث تليها نسبة 48.9% تخص فئة الذكور فيما يتعلق بالعقوبات المالية كأحد أساليب الردعية على السائقين كانت أعلى نسبة تقدر ب 27% تخص فئة الذكور بينما وضع السيارات المموهة كأسلوب لردع السائقين قدرت النسبة 14.1% تخص فئة الذكور ومنه نستنتج أن الفئة الأكثر تعرض للأساليب الردعية التي يتخذها الدرك الوطني كانت فئة الذكور من أسباب ذلك التهور والطيش لدى الشباب والسرعة المفرطة مقارنة بفئة النساء .
وضع الرادارات المخفية لها نسب جد ايجابية في التخفيف من حوادث المرور ربما يرجع ذلك للتواجد الميداني لرجال الدرك الوطني.

الجدول رقم 19 : يبين مدى تأثير الجنس على اطلاع السائقين لمواضيع الحملات التحسيسية

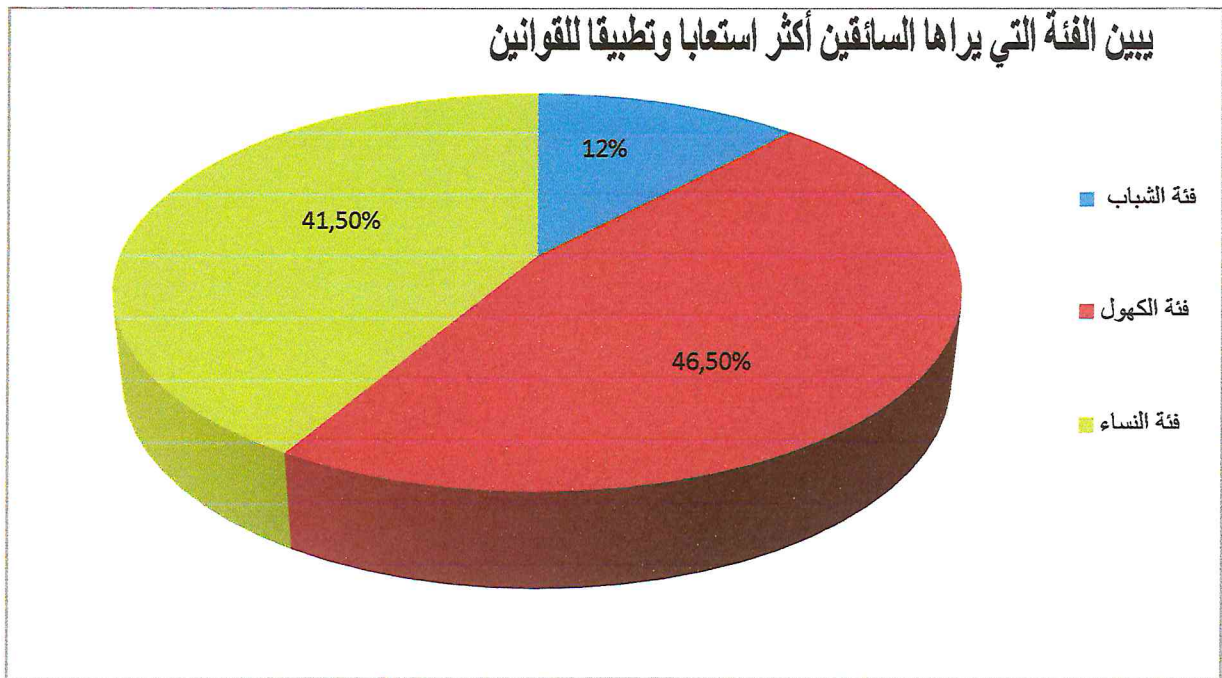
المجموع	هل اطلعك على مواضيع الحملات التحسيسية بشكل دائم		الاختيارات متغيرات الدراسة
	لا	نعم	
137 100,0%	81 59,1%	56 40,9%	ذكر
63 100,0%	45 71,4%	18 28,6%	أنثى
200 100,0%	126 63,0%	74 37,0%	المجموع



من خلال البيانات الملاحظة في الجدول أعلاه يتضح أن الإطلاع على المواضيع الخاصة بالحملات التحسيسية قدرت أعلى نسبة ب 71.4% لعبارة "لا" تخص فئة الإناث، تليها نسبة 59.1% تخص فئات الذكور ، في حين الإطلاع على مواضيع الحملات التحسيسية بشكل دائم فإن أعلى نسبة قدرت ب 40.9% بعبارة "نعم" تخص فئة الذكور.

الجدول رقم 20 : يبين الفئة التي يراها السائقين أكثر استعابا وتطبيقا للقوانين.

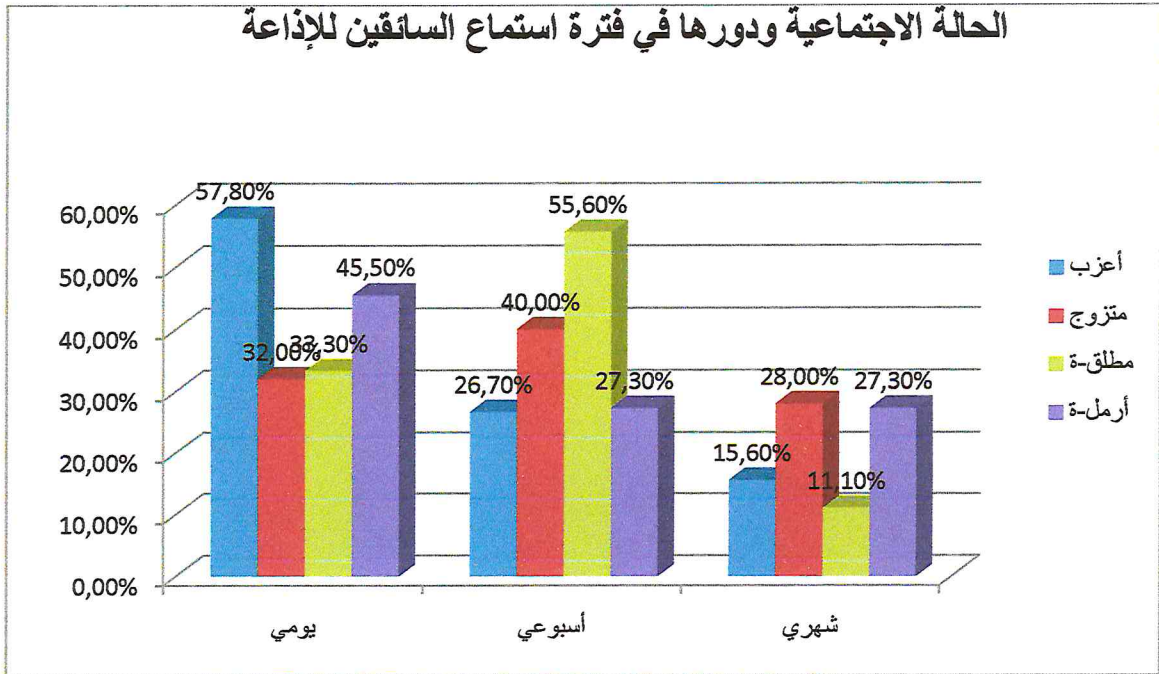
الفئات	التكرار	النسبة
فئة الشباب	24	12,0%
فئة الكهول	93	46,5%
فئة النساء	83	41,5%
المجموع	200	100,0%



تظهر نتائج الجدول أعلاه الفئة التي يراها السائقين أكثر استعابا للقوانين حيث نجد 93 مبحوث أجابوا بفئة الكهول بنسبة 46,5% وتليها فئة النساء بنسبة 41,5% وهذا الترتيب راجع لسن الحكمة والمسؤولية اتجاه العائلة والنضج الكامل والخبرة في السياقة وخوف المرأة من القانون واحترامه مقارنة مع فئة الشباب الذين احتلوا أدنى النسب .

الجدول رقم 21 : الحالة الاجتماعية ودورها في فترة استماع السائقين للإذاعة

المجموع	إذا كانت إجابتك بنعم هل تستمع لها بشكل			الاختيارات متغير الحالة الاجتماعية
	شهري	أسبوعي	يومي	
45 100,0%	7 15,6%	12 26,7%	26 57,8%	أعزب
50 100,0%	14 28,0%	20 40,0%	16 32,0%	متزوج
9 100,0%	1 11,1%	5 55,6%	3 33,3%	مطلق-ة
11 100,0%	3 27,3%	3 27,3%	5 45,5%	أرمل-ة
115 100,0%	25 21,7%	40 34,8%	50 43,5%	المجموع



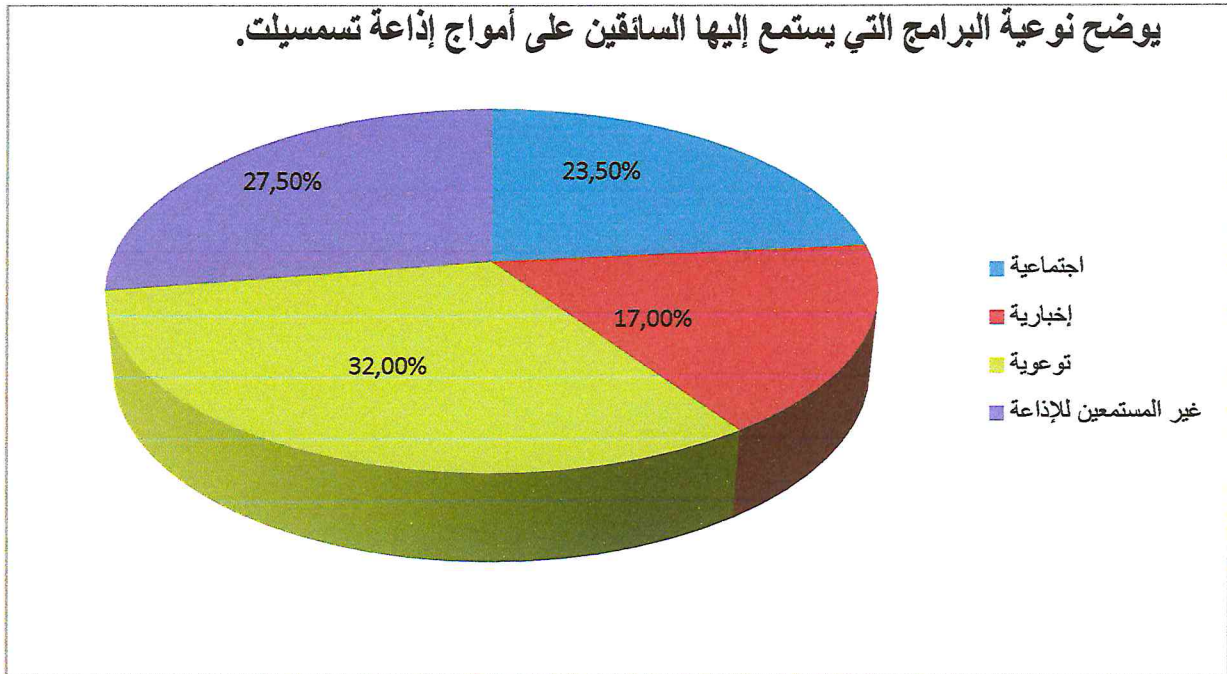
من خلال الجدول يتبين أن السائقين الذين يحملون صفة العزوبة هم أحسنهم وضعية لاستماع للإذاعة بنسبة 57.8% و بشكل يومي، وسجلت ثاني نسبة عند المطلقين بنسبة 55.6% لاستماعهم للإذاعة بشكل أسبوعي، دونت ثالث نسبة للأرامل 45.5% لاستماع للإذاعة بشكل يومي تفسر هذه النتائج ما يلي: أن فئة العزاب فئة متحررة وإمكانها أخذ وقتها

الكافي في ميدان العمل لعدم ارتباطهم بالالتزامات الشخصية وهذا ما يجعلهم أكثر عرضة للبرامج الإذاعية على عكس الفئات السابقة .

الجدول رقم 22 : يوضح نوعية البرامج التي يستمع إليها السائقين على أمواج إذاعة تسميـلت.

النسبة	التكرار	البرامج
23,5%	47	اجتماعية
17,0%	34	إخبارية
32,0%	64	توعوية
72,5%	145	المجموع
27,5%	55	غير المستمعين للإذاعة
100,0%	200	المجموع

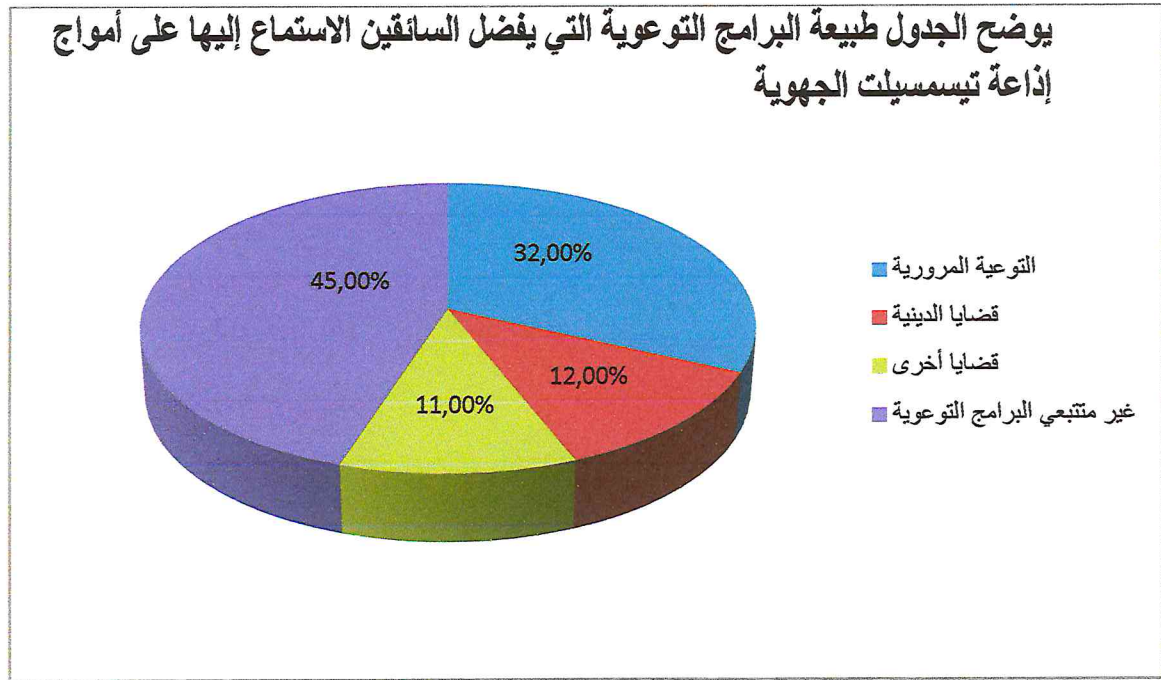
يوضح نوعية البرامج التي يستمع إليها السائقين على أمواج إذاعة تسميـلت.



من خلال الجدول يتبين أن البرامج التي تعالج المواضيع التوعوية قد أثارت مسامح المبحوثين بنسبة 32% تليها المواضيع الاجتماعية بنسبة 23.5% وسجلت نسبة 27.5% للجمهور الغير متابعين للبرامج الإذاعية، ربما نفس انخفاض نسبة استماع المبحوثين للمواضيع الإخبارية مقارنة بالمواضيع التوعوية إلى الفترة الزمنية التي أجريت فيها الحملة التوعوية ومصادقتها للاستحقاقات التي شهدتها الجزائر في هذه الفترة، ولهذا من الضروري اختيار التوقيت المناسب لمراعاة هذا النوع من الإرشادات التوعوية لأن التوقيت مهم جدا في تحقيق استجابة عالية .

الجدول رقم 23: يوضح الجدول طبيعة البرامج التوعوية التي يفضل السائقين الاستماع إليها على أمواج إذاعة تيسمسيلت الجهوية

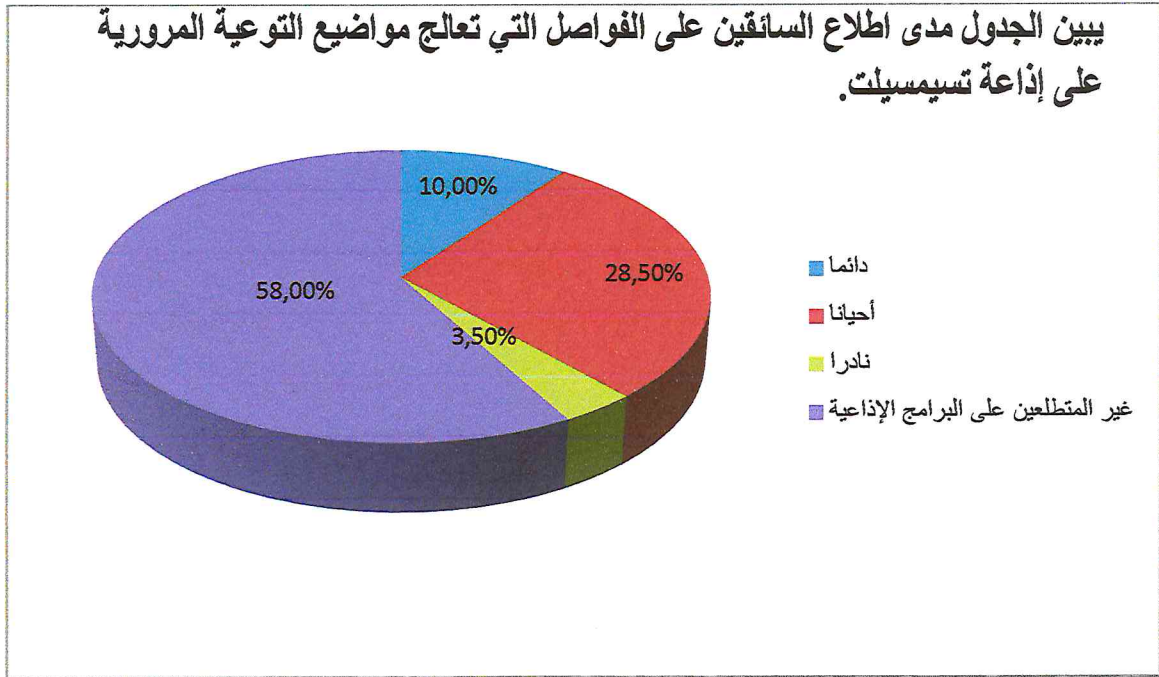
النسبة	التكرار	البرامج التوعوية
32,0%	64	التوعية المرورية
12,0%	24	قضايا الدينية
11,0%	22	قضايا أخرى
55,0%	110	المجموع
45,0%	90	غير متتبعي البرامج التوعوية
100,0%	200	المجموع



كانت النسبة الأكثر استماعا وهي تلك المتعلقة بالتوعية المرورية حيث قدرت بنسبة 32% وذلك نظرا لأهميتها لديهم في حياتهم المهنية، باعتبارهم كسائقين في حين أن القضايا الدينية لم تجد إقبالا كبيرا ويرجع هذا ربما لقلّة الاهتمام من طرف هؤلاء السائقين .

الجدول رقم 24 : يبين الجدول مدى اطلاع السائقين على الفواصل التي تعالج مواضيع التوعية المرورية على إذاعة تيسيمسيلت.

النسبة	التكرار	الإطلاع على البرامج الإذاعية
10,0%	20	دائما
28,5%	57	أحيانا
3,5%	7	نادرا
42,0%	84	المجموع
58,0%	116	غير المتطالعين على البرامج الإذاعية
100,0%	200	المجموع



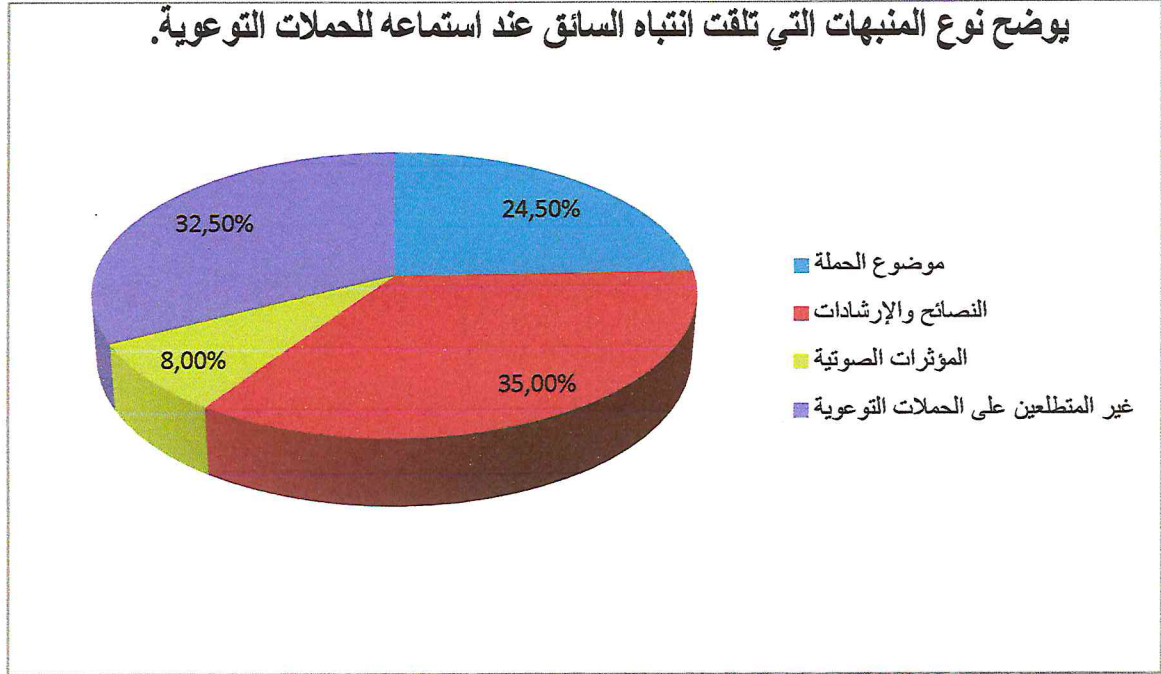
نلاحظ من خلال الجدول كان اطلاع السائقين على الفواصل التوعوية المرورية في أغلب الأحيان 28.5% وربما يعود هذا إلى ندرة هذه البرامج التوعوية على أمواج إذاعة تيسيمسيلت الجهوية، إضافة إلى اهتمام السائقين بأمر خارجة عن نطاق العمل في حين سجلت نسبة 10% في اطلاع السائقين على فواصل التوعية المرورية بشكل دائم وهذا يعود في الأغلب إلى مدى اهتمام السائق بموضوع التوعية المرورية لأنها في أغلب الأحيان تخاطب شعورهم بحكم تواجدهم في هذا المجال، أما الذين أجابوا بنادرا فهي أقل نسبة ب3.5% ويرجع هذا إلى عدم توافق عرض هذه البرامج مع فترات في حين نجد نسبة 58% منهم لا يستمعون للإذاعة وهي نسبة فاقت نصف العينة وهذا راجع ربما لعدة أسباب من

بينها أن معظمهم يفضلون مشاهدة القنوات التلفزيونية وقراءة الجرائد أكثر من الاستماع للإذاعة.

الجدول رقم 25: يوضح نوع المنبهات التي تلقت انتباه السائق عند استماعه للحملات التوعوية.

النسبة	التكرار	المنبهات
24,5%	49	موضوع الحملة
35,0%	70	النصائح والإرشادات
8,0%	16	المؤثرات الصوتية
67,5%	135	المجموع
32,5%	65	غير المتطلعين على الحملات التوعوية
100,0%	200	المجموع

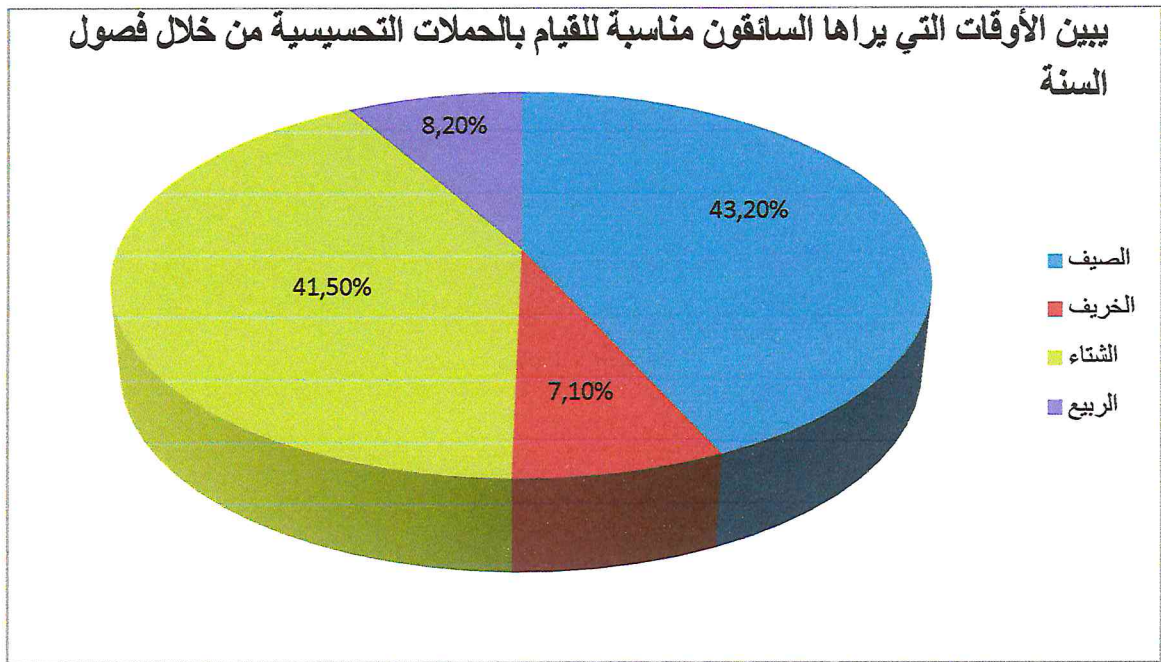
يوضح نوع المنبهات التي تلقت انتباه السائق عند استماعه للحملات التوعوية.



يوضح الجدول نوع المنبهات التي تلقت انتباه السائق عند استماعه للحملات التوعوية حيث كانت أكبر نسبة للنصائح والإرشادات بـ35% نظراً لاهتمام السائق بالنصائح التي تقدم من طرف الإطاعة في إطار التوعية المرورية والتي تجذب الانتباه في حين ركز بعضهم على موضوع الحملة وقدرت نسبتهم بـ24.5% في حين بلغت نسبة المؤثرات الصوتية بـ8%.

الجدول 26 : يبين الأوقات التي يراها السائقون مناسبة للقيام بالحملات التحسيسية من خلال فصول السنة

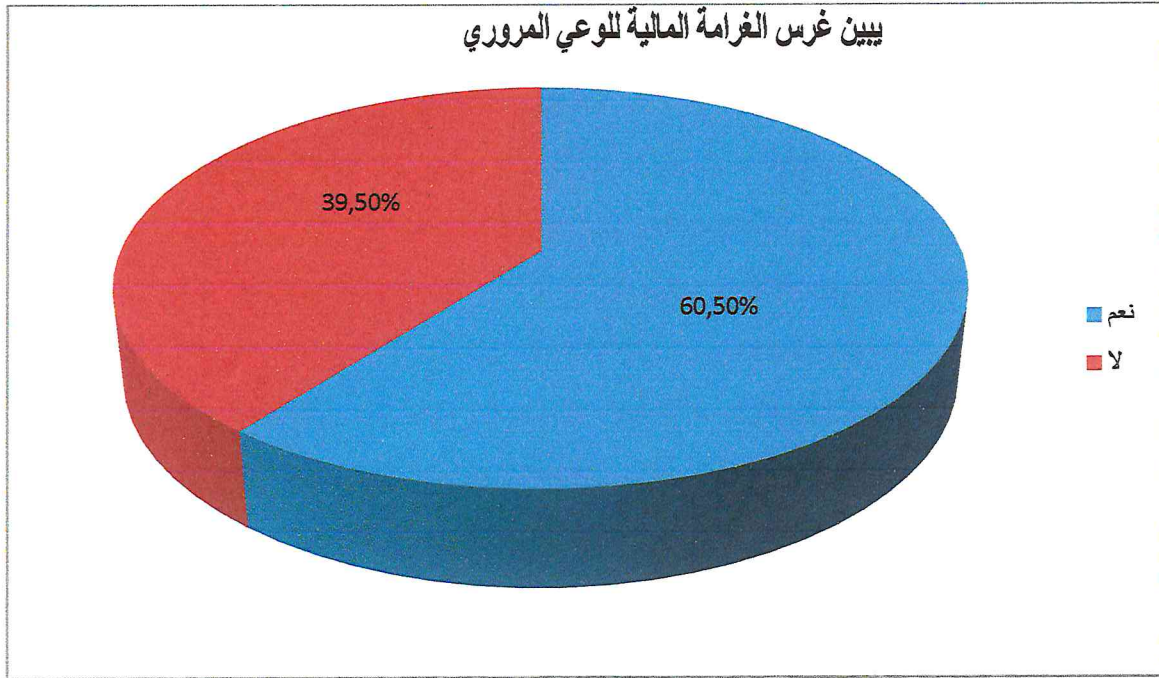
الفصول	التكرار	النسبة
الصيف	153	43,2%
الخريف	25	7,1%
الشتاء	147	41,5%
الربيع	29	8,2%
المجموع	354	100,0%



من خلال الجدول يتضح أن الأوقات المناسبة للقيام بالحملات التحسيسية من خلال فصول السنة فصل الصيف بنسبة 43.2% وهذا لكثرة التنقلات للاصطياف والعطل الصيفية ودخول المغتربين لزيارة الأقارب ما وجب على الدرك الوطني تعزيز المناطق الساحلية برجال الدرك للسلامة وأمن المواطن كوضع مخطط الدلفين وهو تصعيد أمني على المناطق الداخلية وتليها نسبة 41.5% من المبحوثين أجابوا بفصل الشتاء وذلك لسوء الطريق بسبب الأحوال الجوية والعوامل الطبيعية.

الجدول رقم 27: يبين غرس الغرامة المالية للوعي المروري.

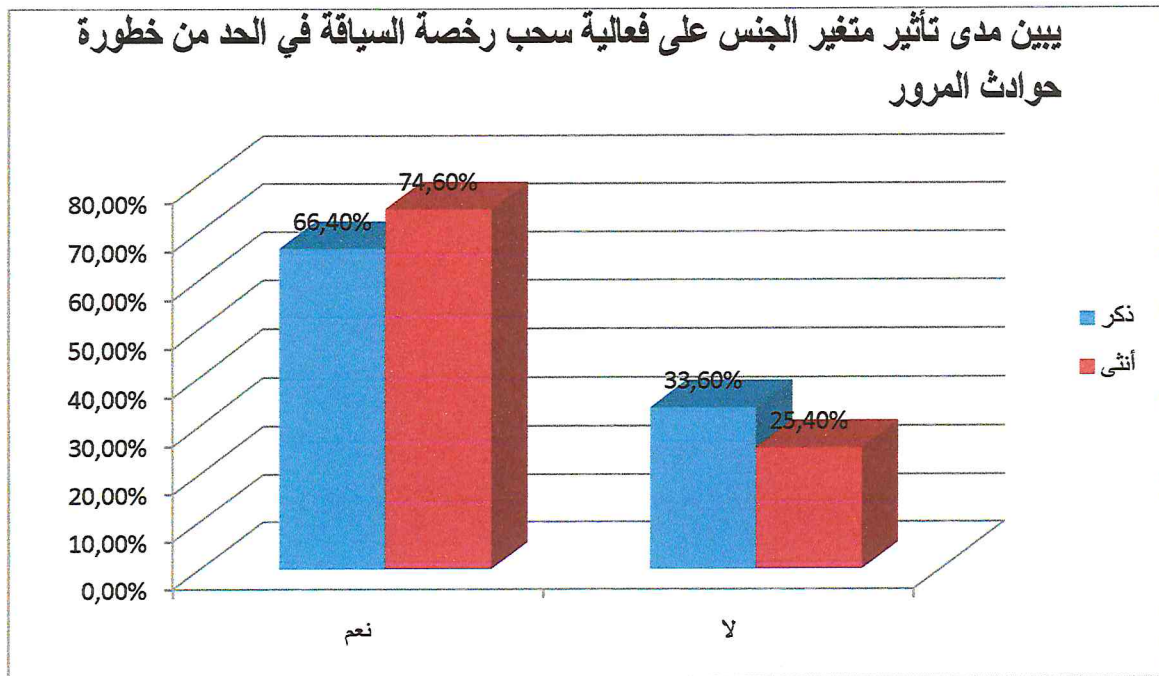
النسبة	التكرار	كفاية الغرامة المالية
60,5%	121	نعم
39,5%	79	لا
100,0%	200	المجموع



يبيّن الجدول أعلاه مدى غرس الغرامة المالية للوعي المروري حيث أجاب 121 مبحوث بنسبة 60.5% بتأييدهم لغرس الغرامة المالية للوعي المروري في حين نفى ذلك 79 مبحوث بنسبة 39.5% ويرجع ذلك للقيمة المرتفعة للغرامة مقارنة بالحالة الاجتماعية والقدرة الشرائية لدى السائقين.

الجدول رقم 28: يبين مدى تأثير متغير الجنس على فعالية سحب رخصة السياقة في الحد من خطورة حوادث المرور

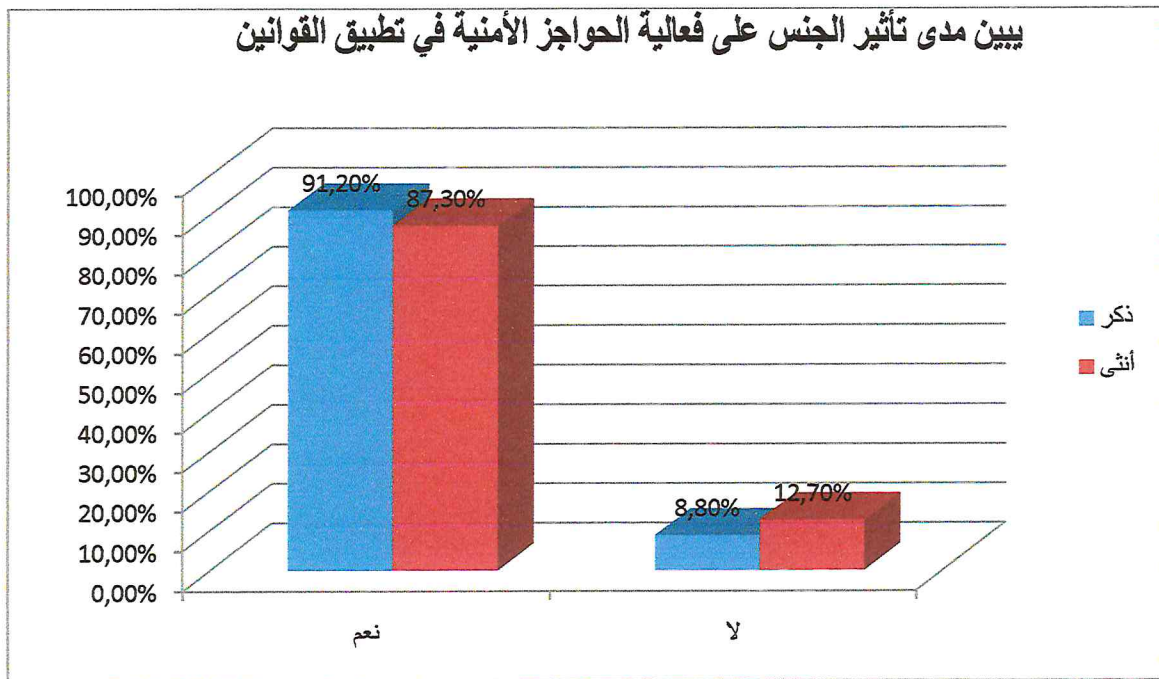
المجموع	هل سحب الرخصة فعال في الحد من خطورة حوادث المرور		الاختيارات متغير الجنس
	لا	نعم	
137 100,0%	46 33,6%	91 66,4%	ذكر
63 100,0%	16 25,4%	47 74,6%	أنثى
200 100,0%	62 31,0%	138 69,0%	المجموع



يبين الجدول أعلاه مدى تأثير متغير الجنس على فعالية سحب رخصة السياقة في الحد من خطورة حوادث المرور حيث أجاب المبحوثون بنسبة 74.6% من الإناث ونسبة 66.4% من الذكور بفعالية سحب رخصة السياقة في الحد من خطورة حوادث المرور وذلك كون رخصة السياقة مصدر رزق لكثير من السائقين وأعلى درجات الردع.

الجدول رقم 29: يبين مدى تأثير الجنس على فعالية الحواجز الأمنية في تطبيق القوانين

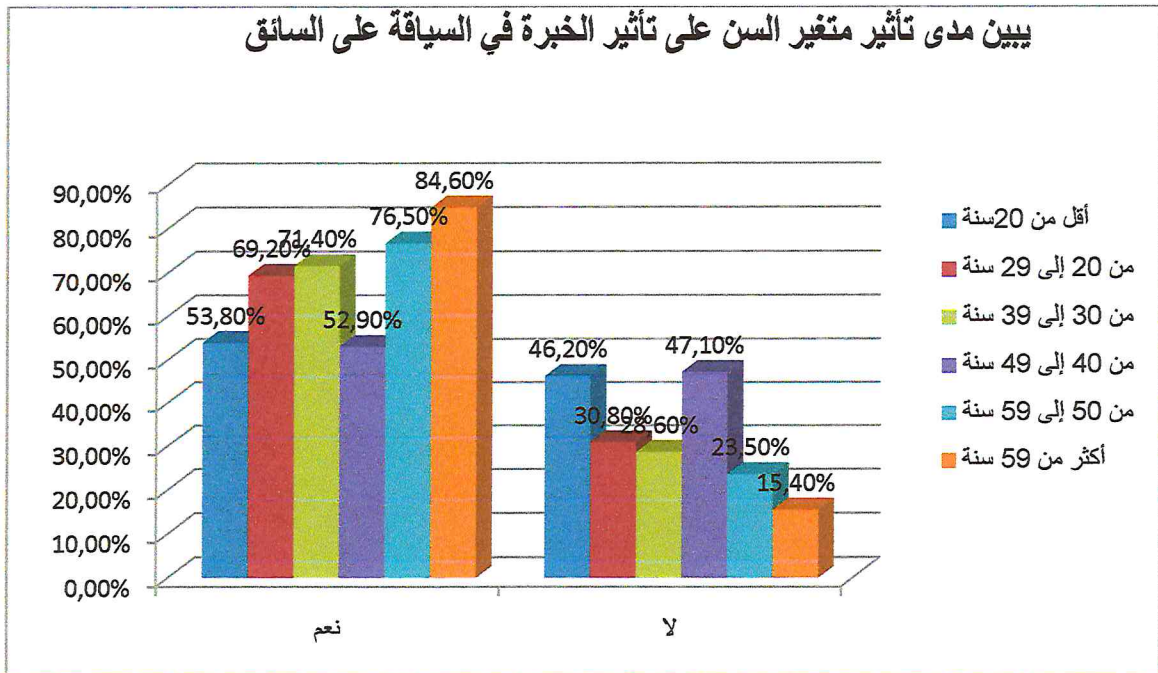
المجموع	هل الحواجز الأمنية تؤدي بك إلى تطبيق القوانين المرور		الاختيارات
	لا	نعم	
137 100,0%	12 8,8%	125 91,2%	متغيرات الجنس نكر
63 100,0%	8 12,7%	55 87,3%	أنثى
200 100,0%	20 10,0%	180 90,0%	المجموع



بين الجدول أعلاه مدى تأثير متغير الجنس على فعالية الحواجز الأمنية في تطبيق القوانين حيث سجلت أعلى النسب في تأييد كلا الجنسين بفاعلية الحواجز الأمنية في الحد من خطورة حوادث المرور فكانت النسب كالتالي 91,2% بالنسبة للذكور و87,3% سجلت للإناث كون الحواجز الأمنية تؤدي بالسائق للتخفيف من السرعة والتدخل الذكي لرجال الدرك الوطني على مستوى شبكة الطرقات.

الجدول 30 : يبين مدى تأثير متغير السن على تأثير الخبرة في السياقة على السائق.

المجموع	في رأيك هل الخبرة في السياقة لها تأثير على السائق		الاختبارات متغير السن
	لا	نعم	
26 100,0%	12 46,2%	14 53,8%	أقل من 20 سنة
78 100,0%	24 30,8%	54 69,2%	من 20 إلى 29 سنة
49 100,0%	14 28,6%	35 71,4%	من 30 إلى 39 سنة
17 100,0%	8 47,1%	9 52,9%	من 40 إلى 49 سنة
17 100,0%	4 23,5%	13 76,5%	من 50 إلى 59 سنة
13 100,0%	2 15,4%	11 84,6%	أكثر من 59 سنة
200 100,0%	64 32,0%	136 68,0%	المجموع

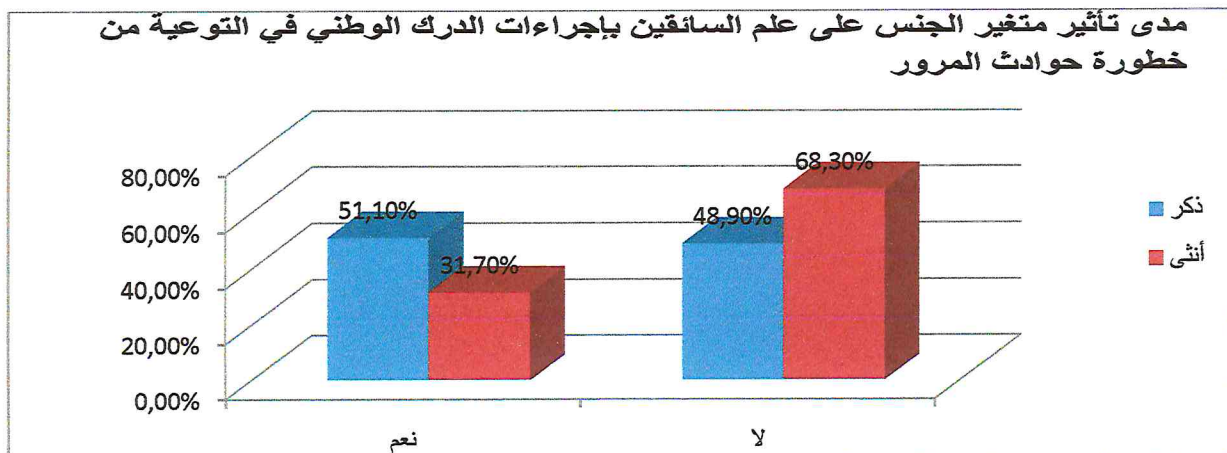


تظهر النسب الواردة في الجدول أعلاه أن الخبرة في السياقة لها أثر على السائق سواء بإيجاب أو السلب حيث قدرت أعلى نسبة 84.6% تخص عبارة "نعم" فيما يتعلق 76.5% للفئة العمرية من 50 إلى 59 سنة بأثر الخبرة على السائق بالنسبة للفئة العمرية أكثر من 59 سنة تليها نسبة 71.4% بالنسبة لعبارة "نعم" تخص الفئة العمرية من 30 إلى 39 سنة تليها نسبة 69.2% لعبارة "نعم" تخص الفئة العمرية من 20 إلى 29 سنة فيما يتعلق بعدم وجود أي أثر للخبرة في السياقة على السائق بعبارة "لا" كانت النسب كالتالي 47.1% تخص الفئة العمرية من 40 إلى 49 سنة تليها نسبة 30.8% تخص الفئة العمرية من 20 إلى 29 سنة و23.5% تخص الفئة العمرية من 50 إلى 59 سنة ومنه فإن معظم الفئات العمرية أكثر من 30 سنة فما فوق تؤكد أن للخبرة في السياقة أثر على السائق .

المحور الثالث : وجهة نظر سائقي السيارات لإجراءات رجال الدرك الوطني في التوعية من خطورة حوادث المرور

الجدول رقم 31: مدى تأثير متغير الجنس على علم السائقين بإجراءات الدرك الوطني في التوعية من خطورة حوادث المرور

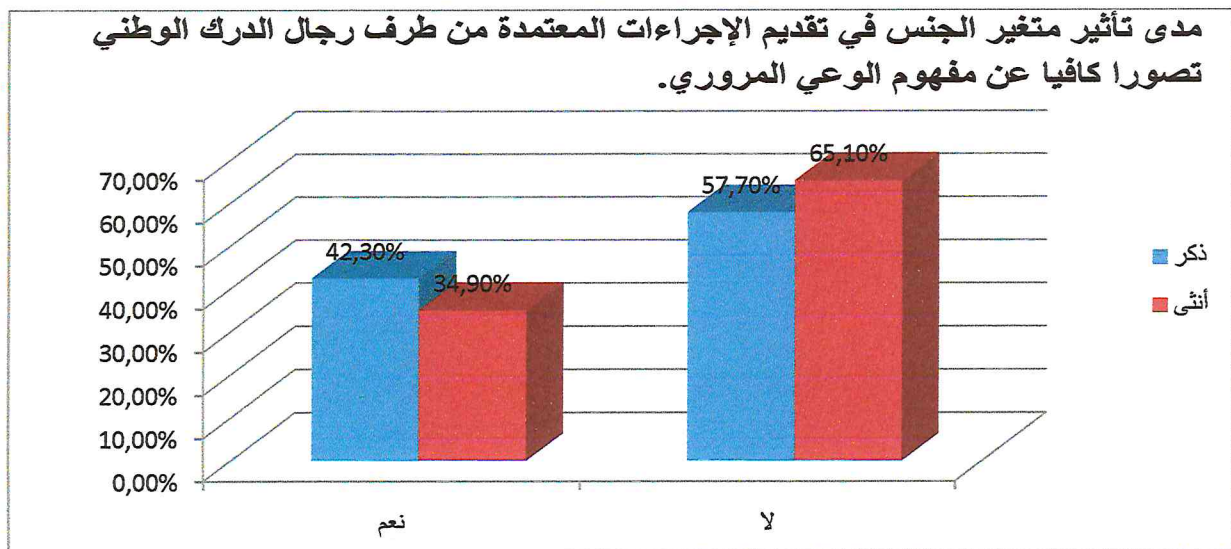
المجموع	هل لديك علم بإجراءات الدرك الوطني في التوعية من حوادث المرور		الاختيارات متغير الجنس
	لا	نعم	
137 100,0%	67 48,9%	70 51,1%	ذكر
63 100,0%	43 68,3%	20 31,7%	أنثى
200 100,0%	110 55,0%	90 45,0%	المجموع



يوضح الجدول رقم 31 مدى تأثير متغير الجنس على عدم علم السائقين بإجراءات الدرك الوطني في التوعية من خطورة حوادث المرور حيث قدرت أعلى النسب ب68.3% بعدم علم المبحوثين بإجراءات الدرك الوطني في التوعية من حوادث المرور تخص الإناث وتليها نسبة 48.9% تخص الذكور و قدرت نسبة 51.1% بعلم المبحوثين بإجراءات الدرك الوطني في التوعية من حوادث المرور تخص الذكور وتليها نسبة 31.7% تخص الإناث وهذا راجع إلى عدم اطلاع المبحوثين على الإجراءات والتعديلات الجديدة لقانون المرور وبالخصوص فئة النساء لعدة اختبارات منها انشغال المرأة بأمور عائلية كأشغال البيت والتربية .

الجدول رقم 32: مدى تأثير متغير الجنس في تقديم الإجراءات المعتمدة من طرف رجال الدرك الوطني تصورا كافيا عن مفهوم الوعي المروري.

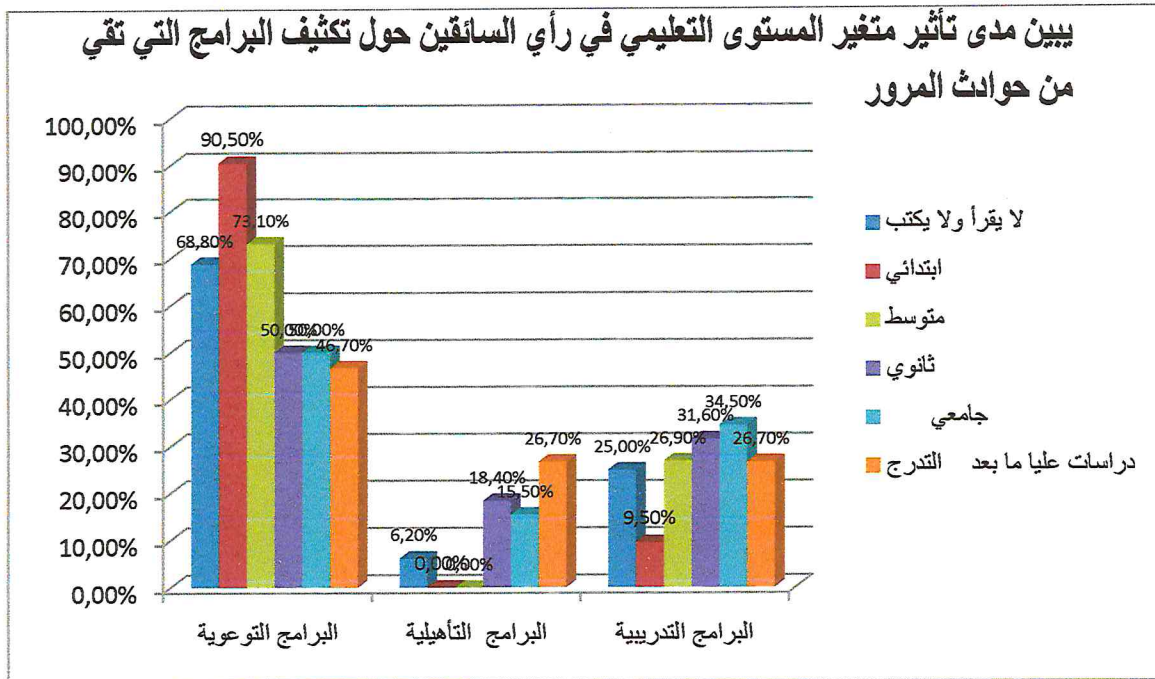
المجموع	هل قدمت لك الإجراءات المعتمدة من طرف رجال الدرك الوطني تصورا كافيا عن مفهوم الوعي المروري		الاختيارات
	لا	نعم	
137 100,0%	79 57,7%	58 42,3%	متغير الجنس ذكر
63 100,0%	41 65,1%	22 34,9%	أنثى
200 100,0%	120 60,0%	80 40,0%	المجموع



يبين الجدول رقم 32 مدى تأثير متغير الجنس في تقديم الإجراءات المعتمدة من طرف رجال الدرك الوطني تصورا كافيا عن مفهوم الوعي المروري حيث كانت أعلى نسبة إجابات المبحوثين بنفيهم بإعطاء إجراءات الدرك الوطني تصورا كافيا عن مفهوم الوعي المروري بنسبة 65.1% تخص الإناث وتليها نسبة 57.7% تخص الذكور وقدرت أعلى النسب 42.3% بأن الإجراءات المعتمدة من طرف رجال الدرك الوطني قدمت للمبحوثين تصورا كافيا عن مفهوم الوعي المروري تخص الذكور وتليها نسبة 34.9% تخص الإناث وذلك راجع إلى عدم تكثيف جهود الدرك الوطني ووجود نقائص في الرسائل الصادرة عن رجال الدرك الوطني وعدم تداركهم للنقائص وكون هذه الرسالة أقل فعالية .

الجدول رقم 33 : يبين مدى تأثير متغير المستوى التعليمي في رأي السائقين حول تكثيف البرامج التي تقي من حوادث المرور

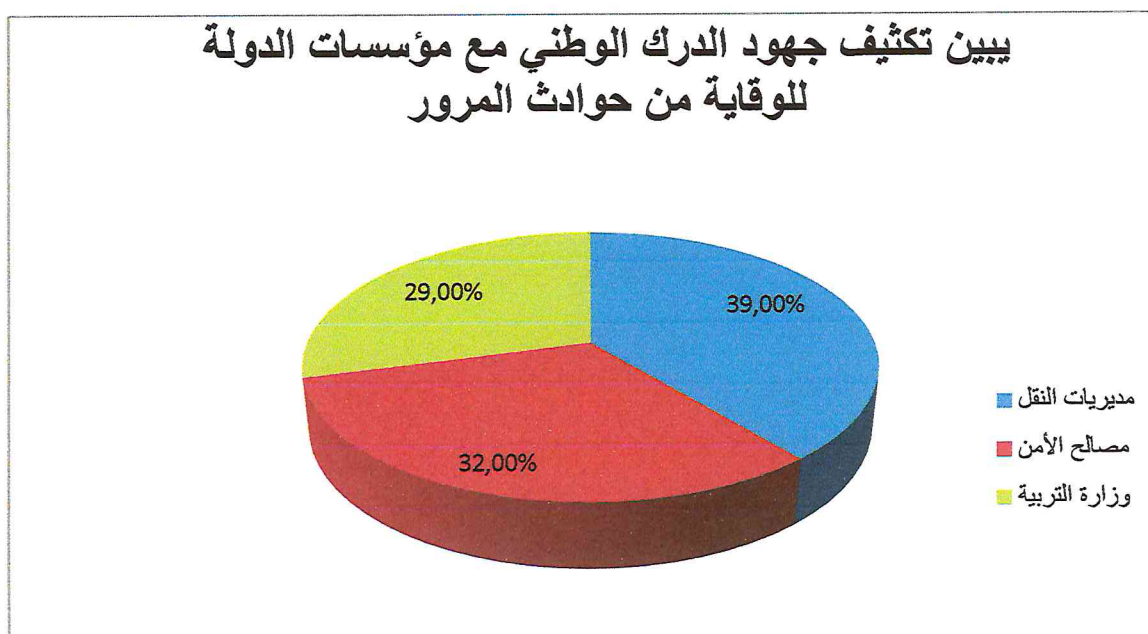
المجموع	حسب رأيك الوقاية من حوادث المرور راجع إلى التكتيف من			الاختيارات
	البرامج التدريبية	البرامج التأهيلية	البرامج التوعوية	
16 100,0%	4 25,0%	1 6,2%	11 68,8%	لا يقرأ ولا يكتب
21 100,0%	2 9,5%	0 0,0%	19 90,5%	ابتدائي
26 100,0%	7 26,9%	0 0,0%	19 73,1%	متوسط
38 100,0%	12 31,6%	7 18,4%	19 50,0%	ثانوي
84 100,0%	29 34,5%	13 15,5%	42 50,0%	جامعي
15 100,0%	4 26,7%	4 26,7%	7 46,7%	دراسات عليا ما بعد التدرج
200 100,0%	58 29,0%	25 12,5%	117 58,5%	المجموع



إن التعرض لوسائل الإعلام يختلف باختلاف المستويات التعليمية خصوصا فيما يتعلق بالبرامج المتعلقة بمواضيع الحساسية كموضوع حوادث المرور فحسب النسب الواردة في الجدول أعلاه فإن الوقاية من حوادث المرور يعود لعدة أسباب منها البرامج التوعوية حيث كانت النسب كالتالي أعلى نسبة بـ 90.5% تخص فئة الابتدائي تليها نسبة 73.1% تخص فئة "المتوسط" تليها نسبة 68.8% تخص فئة لا يقرأ ولا يكتب في حين كانت نسبة متساوية بـ 50% تخص فئتين "ثانوي" و"جامعي" فيما يتعلق بالبرامج التأهيلية أحد عوامل الوقاية من حوادث المرور كانت النسب كالتالي: 26.7% تخص فئة "دراسات عليا ما بعد التدرج"، تليها نسبة 18.4% تخص فئة "ثانوي" أما فيما يتعلق بالبرامج التدريبية أحد عوامل الوقاية من حوادث المرور كانت النسب كالتالي: 34.5% تخص فئة جامعي، تليها نسبة 31.6% تخص عبارة ثانوي ، وكانت نسب متساوية 26% لفئتي متوسط ،دراسات ما بعد التدرج، هذا راجع إلى التنسيق الدائم لرجال الدرك الوطني مع وزارة التربية في الرسائل والحصص والحملات التحسيسية المنشورة في المدارس الابتدائية وذلك لاستدراك النقائص وإعطاء الحملات التحسيسية أكثر فعالية وزرع الثقافة المرورية.

الجدول رقم 34: يبين تكثيف جهود الدرك الوطني مع مؤسسات الدولة للوقاية من حوادث المرور

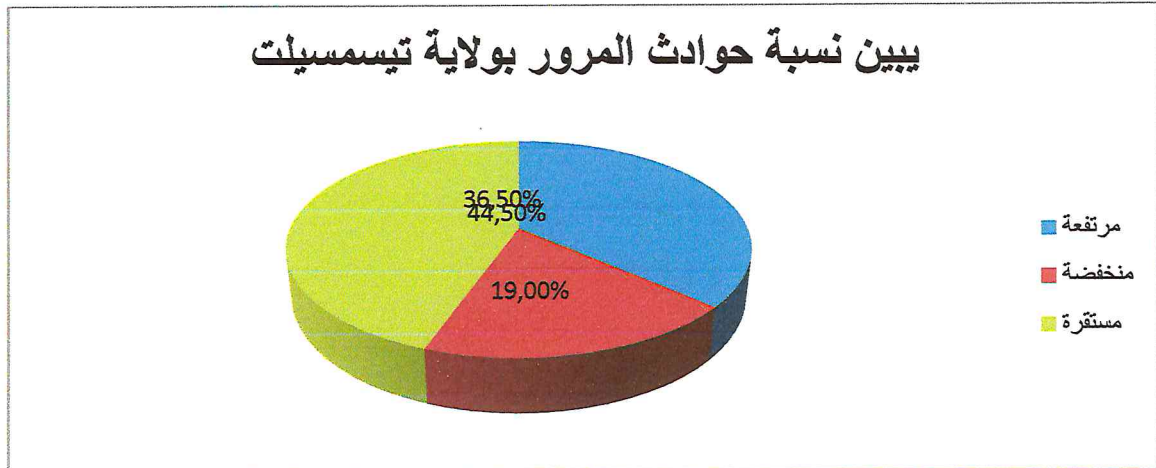
المؤسسات	التكرار	النسبة
مديريات النقل	78	39,0%
مصالح الأمن	64	32,0%
وزارة التربية	58	29,0%
المجموع	200	100,0%



يبيّن رقم 34 تكثيف جهود الدرك الوطني مع مؤسسات الدولة للوقاية من حوادث المرور حيث سجلت أعلى النسب بـ 39% تكثيف الجهود مع مديريات النقل وتليها نسبة 32% تكثيف الجهود مع مصالح الأمن وتليها نسبة 29% تكثيف الجهود مع وزارة التربية وهذا راجع إلى أن السائقين أكثر تعامل مع مديرية النقل ولهذا يجب تكثيف الحملات التحسيسية مع مديريات النقل لتنمية الوعي المروري لدى السائقين.

الجدول رقم 35: يبين نسبة حوادث المرور بولاية تيسمسيلت

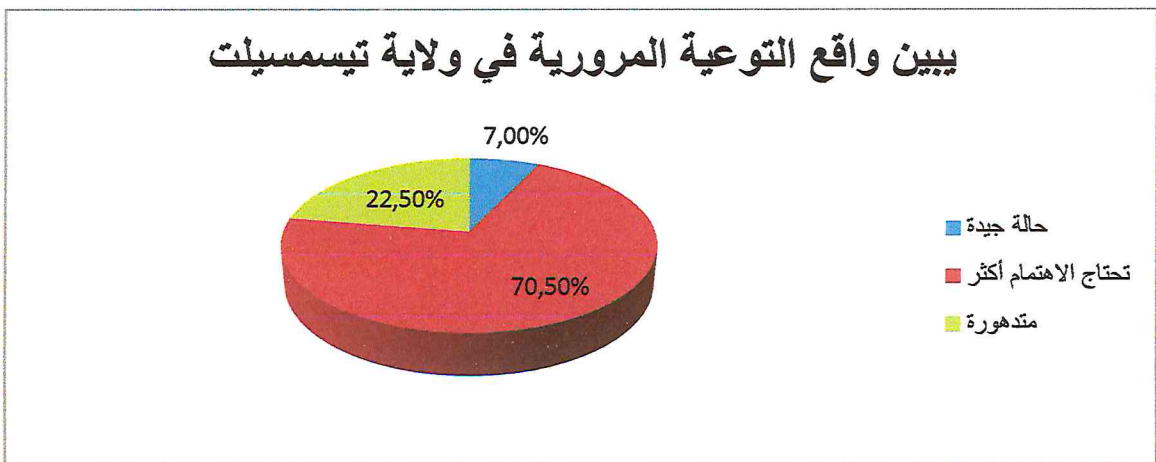
نسبة حوادث المرور بولاية تيسمسيلت	التكرار	النسبة
مرتفعة	73	36,5%
منخفضة	38	19,0%
مستقرة	89	44,5%
المجموع	200	100,0%



نلاحظ من خلال الجدول الذي تمحور حول نسبة حوادث المرور في ولاية تيسمسيلت، حيث عبر أغلبية المبحوثين على أن نسبة حوادث المرور مستقرة بنسبة 44.5% وتليها نسبة 36.5% أجابوا بارتفاعها في حين كانت نسبة الذين أجابوا بانخفاضها 19% ويعود ربما هذا التباين في الإجابات إلى المعلومات الإحصائية المقدمة لهم أو إلى مدى إطلاع واهتمام المبحوثين بواقع حوادث المرور بالولاية.

الجدول رقم 36 : يبين واقع التوعية المرورية في ولاية تيسمسيلت

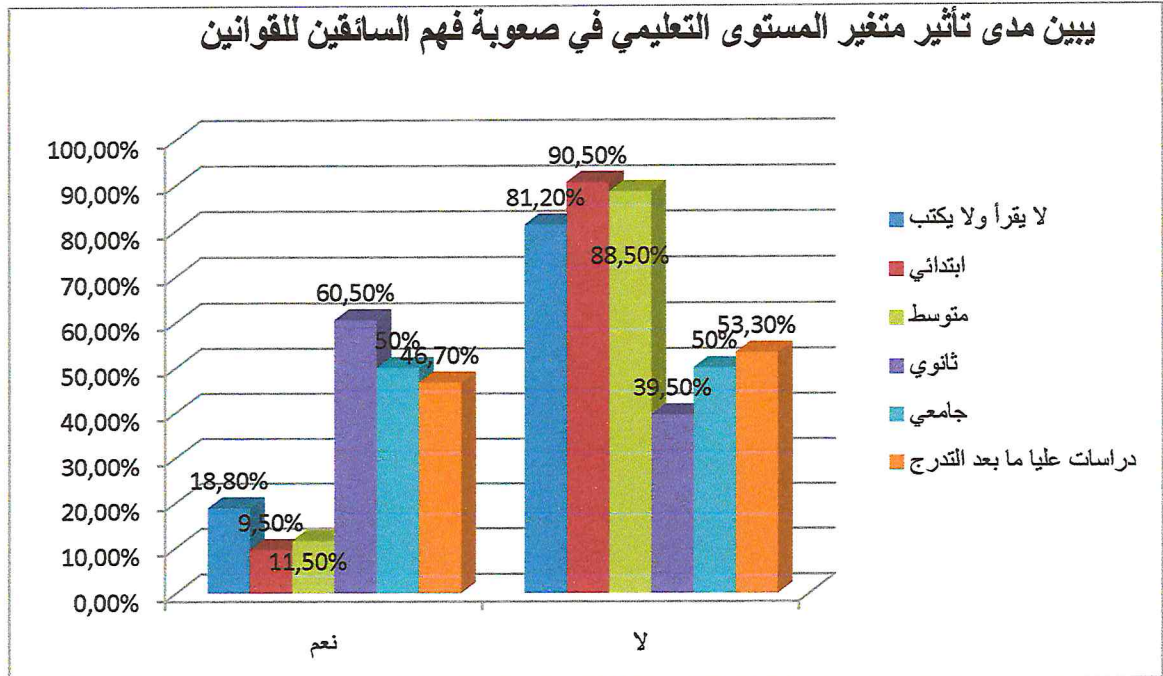
النسبة	التكرار	واقع التوعية
7,0%	14	حالة جيدة
70,5%	141	تحتاج الاهتمام أكثر
22,5%	45	متدهورة
100,0%	200	المجموع



يوضح الجدول أعلاه نظرة السائقين لواقع التوعية في ولاية تيسمسيات حيث يرى العديد منهم بأنها تحتاج لاهتمام أكثر وقدرت نسبتهم ب 70.5% وهذا يعود أساسا لعدم الاستقرار الذي يؤدي إلى كثرة حوادث المرور في أغلب الأحيان في حين يرى البعض الآخر بأنها متدهورة نظرا لقلّة الوعي وكذلك لعدم التحسيس بالتوعية وقدرت بنسبة 22.5% أما الصنف الثالث الذي يرى بأن واقع التوعية في الولاية في حالة جيدة فقدرت ب 7% .

الجدول رقم 37: يبين مدى تأثير متغير المستوى التعليمي في صعوبة فهم السائقين للقوانين

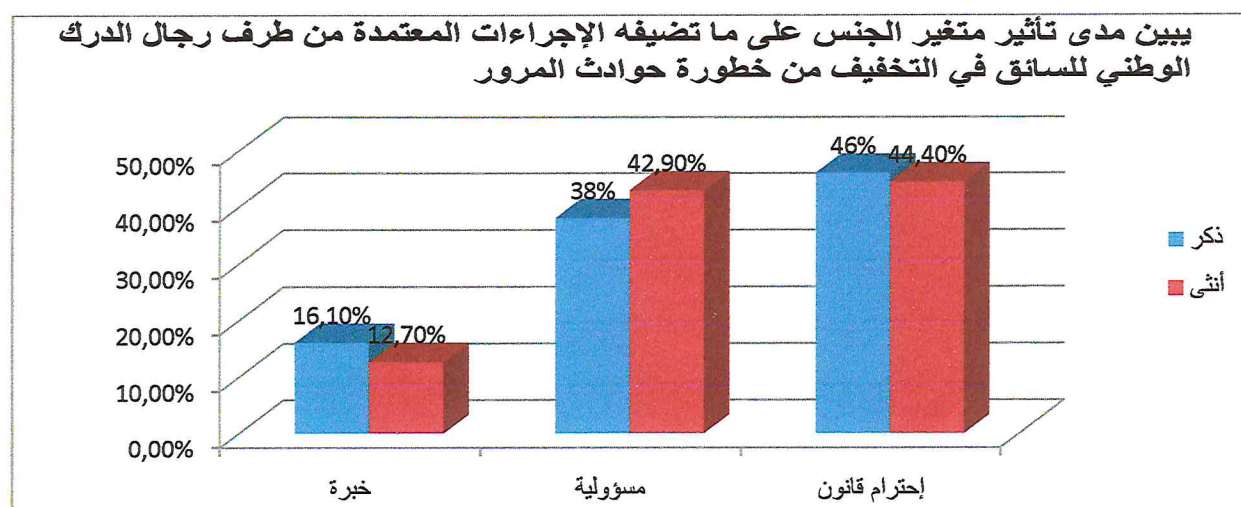
المجموع	هل يجد سائقي السيارات صعوبة في فهم القوانين المعتمدة		الاختيارات متغير المستوى التعليمي
	لا	نعم	
16 100,0%	13 81,2%	3 18,8%	لا يقرأ ولا يكتب
21 100,0%	19 90,5%	2 9,5%	ابتدائي
26 100,0%	23 88,5%	3 11,5%	متوسط
38 100,0%	15 39,5%	23 60,5%	ثانوي
84 100,0%	42 50,0%	42 50,0%	جامعي
15 100,0%	8 53,3%	7 46,7%	دراسات عليا ما بعد التدرج
200 100,0%	120 60,0%	80 40,0%	المجموع



وضح الجدول رقم 37 مدى تأثير متغير المستوى التعليمي في صعوبة فهم القوانين حيث قدرت أعلى نسبة 90.5% بعدم وجود صعوبة في فهم القوانين المعتمدة لدى المستوى الابتدائي وتليها نسبة 88.5% مستوى متوسط و71.2% لدى المستوى الذي لا يقرأ ولا يكتب ونسبة 53.3% للمستوى الدراسات العليا ما بعد التدرج ونسبة 50% للمستوى الجامعي ونسبة 39.5% للمستوى الثانوي و قدرت أعلى نسبة 60.5% بوجود صعوبة في فهم القوانين المعتمدة لدى المستوى الثانوي وتليها ثاني نسبة 50% بالنسبة للمستوى الجامعي ونسبة 46.7% بالنسبة للدراسات العليا ما بعد التدرج في حين نجد نسبة 18.8% للمستوى الذي لا يقرأ ولا يكتب ونسبة 11.5% للمستوى المتوسط ونسبة 9.5% للمستوى الابتدائي وهذا راجع إلى أن الحصول على رخصة السياقة يؤدي إلى فهم القوانين ودور مؤسسات تدريب السياقة في توعية السائق بقوانين المرور.

الجدول رقم 38: يبين مدى تأثير متغير الجنس على ما تضيفه الإجراءات المعتمدة من طرف رجال الدرك الوطني للسائق في التخفيف من خطورة حوادث المرور

المجموع	ماذا تضيف لك الإجراءات المعتمدة من طرف رجال الدرك الوطني في التخفيف من خطورة حوادث المرور			الاختيارات متغير الجنس
	احترام القوانين	مسؤولية	خبرة	
137 100,0%	63 46,0%	52 38,0%	22 16,1%	ذكر
63 100,0%	28 44,4%	27 42,9%	8 12,7%	أنثى
200 100,0%	91 45,5%	79 39,5%	30 15,0%	المجموع



يوضح الجدول رقم 38 مدى تأثير متغير الجنس على ما تضيفه الإجراءات المعتمدة من طرف رجال الدرك الوطني للسائق في التخفيف من خطورة حوادث المرور حيث قدرت أعلى نسبة بـ 46% تخص احترام القوانين أحد الإجراءات المعتمدة من التخفيف من حدة خطورة حوادث المرور بالنسبة للذكور و 44.4% بالنسبة للإناث أما بما يتعلق بالمسؤولية تؤكد الإجراءات المعتمدة للتخفيف من خطورة حوادث المرور كانت النسب كالتالي 42.9% تخص الإناث و 38% تخص الذكور أما بما يتعلق بالخبرة كأحد الإجراءات المعتمدة من طرف رجال الدرك الوطني للتخفيف من خطورة الحوادث فكانت النسب كالتالي 16.1% تخص الذكور و 12.7% تخص الإناث وهذا راجع إلى أن الذكور لهم مسؤولية أكبر اتجاه العائلة وتليها نسبة الإناث لأن المرأة تخاف القانون وتحترمه.

تحليل المحتوى:

1- تحليل مقابلة تسجيلية:

من خلال مقابلة أجريت مع قائد مجموعة الدرك الوطني "العقيد بوطالب فريد" حول فعالية الرقم الأخضر في التقليل من خطورة حوادث المرور تمحور تلخيصها فيما يلي:
الرقم الأخضر (1055)

وضعت قيادة الدرك الوطني بجميع المجموعات الإقليمية الرقم المجاني الأخضر 1055 تحت تصرف المواطنين ، وكانت نتائجه إيجابية من قبل المواطنين بالتبليغ عن الجرائم و الفساد و قد ساهمت المعلومات بتمكن عناصر فرقة الدرك الوطني بالإطاحة بأهم و أخطر العناصر والشبكات الإجرامية الوطنية.
وعن فائدة الرقم المجاني الذي وضع تحت تصرف المواطنين بالتقديم و التبليغ عن الجرائم أو أي تحركات لمشبهين ، فإنه إلى جانب مكافحة شتى أنواع الجريمة و الإطاحة بالعصابات ، فقد ساهم في مساعدة المواطنين خلال تنقلاتهم كأعطاب السيارة مثلا أو تقديم معلومات في شتى المجالات

في إطار تعزيز قدرات الدرك الوطني في مجال الاتصالات و بغية ضمان خدمة عمومية ذات نوعية و توطيد العمل الجوّاري والاستماع ، تم وضع في الخدمة رقم اخضر "1055" للاتصال الحر و المجاني، لفائدة المواطنين .

هذا الرقم متاح عبر كافة متعاملي الهاتف الثابت و النقال ، حيث يوجد في الخدمة على مستوى جميع مراكز عمليات المجموعات الإقليمية لغرض تمكين المواطن من الاتصال بأي مصلحة للدرك الوطني على سائر التراب الوطني .

يهدف تثبيت هذا الخط الهاتفي إلى وضع في متناول المواطن خدمة إعلام ومساعدة كما سيسهل مصدر استعلامات وإنذار يساهم في جعل عمل التدخل أكثر خفة وفعالية ، لاسيما في حالات الكوارث والأحداث الخطيرة
إحصائيات حول الرقم الأخضر (1055).

أحصت قيادة الدرك الوطني، منذ وضعها الرقم الأخضر 1055 حيز الخدمة سنة 2011، 5.7 مليون جزائري كان قد طلب النجدة أو بلغ عن جريمة خلال الأربع سنوات الأخيرة.



الرقم الأخضر 1055 في الخدمة دائما

حسب قيادة الدرك الوطني حول تقييم العمل بالرقم الأخضر، إن هذا الأخير عرف منحى تصاعديا منذ استحداثه، إذ وصل في سنة 2014 إلى حوالي 1.5 مليون متصل بين طالب نجدة ومبلغ ومستفسر، يقابله 6 آلاف تدخل ميداني، فيما حولت باقي الاتصالات إلى المصالح المعنية كالحماية المدنية وسونلغاز والشرطة والمستشفيات. وانعكس استغلال الدرك لنداءات النجدة والاستغاثة في حوالي 109 ألف مكالمة تتعلق بالتهديد واعتداء ضد الأشخاص والممتلكات. وتدخلت وحدات الدرك ميدانيا على أساس معلومات وردت عبر هذا الرقم أكثر من 153 مرة في مختلف مجالات الأمن.

سجلت ولاية تيارت خلال الثلاثي الأول من هذه السنة استقبال كبير للمكالمات من طرف المواطنين خاصة مستعملي الطريق 2081 مكالمة، و427 تدخل من طرف الدرك الوطني متنوع بنتائج ايجابية .

و في هذا السياق فعلى أي مواطن التحلي بروح من المسؤولية اتجاه وحدة تسهر على بعث الراحة و الطمأنينة للمواطن و ليس الإزعاج ، ففي الوقت الذي نكون قد أخذنا فيه قسطا من الراحة يكونون هم مجندون و مستيقظون 24/24 لحمايتنا و سهرنا رجال واقفون صامدون لخدمة الوطن و استقراره و هي رسالة لفئة الشباب و النساء يتقدم بها المسؤولون على أهم جهاز في الدولة بالتوعية و معرفة الفوائد دون اللجوء إلى الإجراءات الردعية لمعاقبة هؤلاء، فلولا الأمن لا وجود لكيان دولة اسمها الجزائر.

2- تحليل محتوى الحملة التحسيسية:

تعد حوادث المرور من أكبر المشكلات الأمنية التي تستدعي قلق مختلف الهيئات الأمنية والمنظمات الصحية والاجتماعية، نظرا لما تخلفه من أضرار مادية واقتصادية وما تسببه من مآسي اجتماعية ونفسية للمتضررين وذويهم على اختلاف أعمارهم وأجناسهم ومستوياتهم .

الجزائر من الدول النامية التي تعاني من هذه الآفة الخطيرة، حيث تزداد حدتها يوما بعد يوم خاصة خلال العشرية الأخيرة بسبب زيادة الكثافة السكانية من جهة، تطور النقل واتساع رقعة النشاط الاقتصادي والاجتماعي من جهة ثانية، كل هذا أدى إلى تزايد حركة السير عبر الطرق في ظل تطور شبكة الطرقات والارتفاع الكبير والمتزايد لحظيرة السيارات.

شرعت قيادة الدرك الوطني، في القيام بحملة تحسيسية لفائدة مستعملي الطريق بإقليم ولاية تيسمسيلت لمدة (02) يومين من تاريخ: 2016/04/15 إلى غاية 2016/04/16 تحت شعار " حان الوقت لتحريك الضمائر والالتزام بقواعد السلامة المرورية " يتوخى من خلالها التقرب أكثر وتعريف المواطن و تذكيره بالنصائح و الإرشادات السلامة المرورية و بمهام الدرك الوطني في ميدان الطريق ، لغرس في أرواح مستعملي الطريق الثقافة

المرورية ، قصد احتواء ظاهرة اللأمن المروري التي أصبحت تخلف خسائر بشرية ومادية معتبرة .

بدأت الحملة التحسيسية على الساعة الثانية بعد الزوال ، تم إجراء هذه الحملة التحسيسية للأطفال ذوي الاحتياجات الخاصة بمدرسة الأطفال المعاقين سمعياً بتيسمسيات حيث حضر حوالي 38 تلميذ من مختلف الأطوار من السنة الأولى ابتدائي إلى غاية السنة أولى متوسط بحضور المشرف البيداغوجي للمدرسة وبعض الأساتذة لمختلف الأقسام أين تم التطرق إلى كيفية التواصل مع مؤسسة الدرك الوطني حيث تجاوب التلاميذ وبدأت عليهم الرغبة في التعرف على السلاح لعدم إمامهم به .

المعطيات الإحصائية توضح أنه من بين العوامل المؤدية إلى حوادث المرور يبقى سلوك وتصرف الإنسان العامل المسبب الرئيسي بنسبة 75% من العدد الإجمالي لحوادث المرور وبنسبة أقل عاملي المركبة بنسبة 10% والطريق بنسبة 08 % وعامل الأحوال الجوية 07% في هذا السياق بالضبط يتضح جلياً بأنه من بين المخالفات الرئيسية المتسببة في حوادث المرور نجد يلي:

1- العامل البشري:

- الإفراط في السرعة.
- التجاوزات الخطيرة.
- عدم استعمال ممرات الراجلين.
- عدم احترام المسافة الأمنية.
- المناورة الخطيرة.
- السياقة في حالة سكر.

2- عامل الأحوال الجوية :

- رداءة الأحوال الجوية .
- سقوط زخات المطر في بدايته .
- الجليد .
- الصقيع .
- الثلوج التي تؤدي في الكثير من الأحيان إلى إنزلاقات و إصطدماتالخ.

3- عامل المحيط :

- تمثل في عدم صلاحية بعض شبكة الطرقات للسير (التصدعات ، الحفر ، انجراف التربةالخ.)

4- عامل حالة المركبات:

- أعطال تقنية متمثلة في : - عدم صلاحية منظومة الفرملة.
- لافرزاز العجلات المطاطية الأمامية .

- عدم صلاحية الإنارة ليلا... الخ.

بعدها تم التعريف بموضوع الحملة

حوادث الطرق تعتبر في الجزائر أحد الأسباب الرئيسية في الوفيات والإصابات وتمثل عبئا على الخطط المستقبلية للتنمية الاجتماعية والاقتصادية للدولة.

إن الوقاية من حوادث المرور تكمن في معالجة أسبابها، وتتركز هذه المعالجة في إجراءات توعوية ومرورية وهندسية وتشريعية متعددة، تعمل على تنفيذها جميع الجهات المعنية سواء منها الحكومية أو الخاصة أو الأهلية التطوعية.

أمام خطورة هذه الظاهرة التي أصبحت تشكل هاجسا حقيقيا لدى الهيئات المسؤولة التي تحاول العمل على تقليص عدد الحوادث بسن القوانين الردعية وبتجنيد وسائل الأمن في الطرقات للمراقبة، أثمرت هاته الجهود بإعادة إصلاح النظام التشريعي المعمول به وإيجاد وسائل قانونية أكثر صرامة وردعا للوقاية من حوادث المرور، إلا أن الإشكال بقي مطروحا ولم تفي المنظومة التشريعية بالغرض الذي أنشئت من أجله.

من هذا المنطلق وجب على الدولة وضع سياسة وطنية شاملة ومنسجمة للوقاية من هذه الآفة الخطيرة، مبنية على إستراتيجية وطنية تكتسي طابع الأولوية والديمومة وتقدم ضمنها مختلف المستويات المؤسساتية وكذا المجتمع المدني والحركة الجمعوية المعنية بقضية الأمن المروري، حيث اهتمت الجزائر في السنوات الأخيرة بتأسيس هياكل المؤسسات الاقتصادية والاجتماعية وعملت على استكمالها وتطويرها من أجل تهيئة محيط تتوفر فيه ظروف الأمن والسلامة المرورية، وذلك من خلال التحكم في جميع المعطيات الميدانية إحصائية أو معطيات حول مستعملي الطريق، وكيفية أداء الهيئات والأجهزة المعنية بقضايا المرور لمهمتها، إلى جانب نشر الوعي المروري لدى فئة مستعملي الطريق وفق خطة محكمة. حيث ترجع التجاوزات و استعمال الهاتف النقال على سبيل الذكر لا للحصر ، أثناء السير من الأسباب الرئيسية لظاهرة حوادث المرور.

وتم تعريف التجاوزات على أنها كل مناورة خطيرة لسائق المركبة للقيام بعملية التجاوز في الأماكن الغير مسموح بها (منعرجات ، خط المتواصل... الخ) أو القيام بهذه العملية دون إمكانية تحقيقها (المسافة للاتجاه المعاكس غير كافية...).

كما تم الحديث عن تطورات النهضة التكنولوجية واستعمالاتها السلبية ، أخترع الهاتف النقال للقيام بمختلف الاتصالات اللاسلكية ، غير أن هذا الاختراع أصبح يشكل خطرا حقيقيا لمستعملي الطريق أثناء قيادة المركبات ، يؤدي في غالب الأحيان إلى عدم الانتباه و التركيز للقيام بالسياقة المثالية وبالتالي فقدان السيطرة على المركبة .

كما و نبه رجال الدرك الوطني إلى أن المخالفات المذكورة أعلاه قد تكون سبب وجيه لارتكاب الحوادث المرورية.

كما تم تقديم نصائح وإرشادات لغرض التقليل من حدة هذه الآفة المتمثلة في تنامي ظاهرة حوادث المرور ، أصبح من الضروري التقيد والالتزام الصارم بالنصائح و الإرشادات السلامة المرورية المتمثلة في :

(1)- قبل الشروع في عملية القيادة : يجب على سائق أن يتمتع بالقدرة البدنية والذهنية الجيدة بعيدة عن حالات الإرهاق و التوتر الشديد.

(2)- التأكد من صلاحية وجاهزية أجهزة ومنظومات المركبة : يجب التأكد من صلاحية الأطر المطاطية ونسبة ضغط الهواء بها ، منظومة الفرامل ، الأضواء ، المرآة العاكسة الداخلية والجانبية ، الغلق المحكم لغطاء المحرك ، مراقبة نظافة الزجاج الواقي للرياح الأمامي لإزالة كل العوائق التي تمنع الرؤية الجيدة....الخ.

(3) الالتزام بالتطبيق الصارم لقانون المرور و العمل بكامل الإرشادات و التوجيهات لأعوان الأمن العاملين في الميدان.

(4) السير بسرعة معتدلة وفق ما هو منصوص عليه في حالات قانون المرور حتى يتمكن سائق المركبة من السيطرة عليها عند حدوث أي طارئ.

(5) عدم القيام بالتجاوزات الخطيرة السالفة الذكر و التأكد من شروط إجراء مناورة التجاوز.

وفي الأخير تم التطرق بعدها لكيفية استعمال الرقم الأخضر 1055 من طرفهم بعد إعطائهم نبذة عن الرقم الأخضر وفعاليتيه في الحد من الجرائم بمشاركة جميع فئات المجتمع في التبليغ عن أي جريمة أو مشتبه فيه غير أنهم طرحوا انشغال يتمثل في كونهم من فئة الصم والبكم فهم لا يستطيعون التكلم عبر الهاتف حينها تم توجيههم لاستعمال الموقع الإلكتروني (PPGM) الخاص بالشكوى المسبقة وطرح انشغالاتهم واختتمت الحملة التحسيسية على الساعة الرابعة مساءا من اليوم الثاني في ظروف حسنة .

ثانيا: مناقشة وتفسير النتائج الجزئية والكلية للدراسة

استهدفت تمثلات الدراسة التعرف على دور الدرك الوطني في التوعية من خطورة حوادث المرور وذلك من خلال دراسة ميدانية على عينة من السائقين بولاية تيسمسيلت وذلك من خلال تسليط الضوء على دور الدرك الوطني في التوعية من خطورة حوادث المرور وعلى مدى تعرض وتذكر جمهور السائقين لقوانين رجال الدرك الوطني وعلى آرائهم وتوجهاتهم نحو مضامينهم إضافة إلى التعرف على وجهة نظرهم في الدور الذي يمكن أن يلعبه القانون في عملية التوعية المرورية.

وقد أسفرت هذه النتائج تأثير المتغيرات السوسيوديموغرافية المعمول بها في الدراسة (الجنس، المستوى التعليمي) في آراء وتوجهات وسلوكات جمهور السائقين حيث أظهرت أن المرأة أقل تعرضا لحوادث المرور من الرجل والأكثر احتراما لقواعد وقوانين المرور، كما أن المستوى التعليمي له تأثير أيضا في التطبيق الدائم لأحكام وقوانين المرور.

انطلاقا من نتائج الدراسة الميدانية يمكن القول أن دور رجال الدرك الوطني في تنمية الوعي المروري من وجهة نظر السائقين بولاية تيسمسيلت لم تحقق درجة عالية من الفعالية

،فتسجيل نسبة تعرض معتبرة من طرف جمهور السائقين لإجراءات الدرك الوطني في التوعية المرورية وكذلك نسبة تذكر معتبرة للقانون ،وعلى الرغم من أن حجم التعرض يعتبر أهم المعايير التي يمكن الاعتماد عليها لتقييم مدى النجاح والفعالية، إلا أن ذلك لم ينعكس إيجابيا على المستوى السلوكي للسائقين حيث لم يتعدى دورها التأثير الآني في سلوكيات السائقين وبالتالي لم يتمكن الدرك الوطني من توليد شعور عميق بالمسؤولية وبضرورة الاحترام الدائم للقوانين والقواعد المرورية وتجسيد ذلك في سلوكيات دائمة ومستمرة.

السائقون لا يعتمدون على الحملات التوعوية كمصدر للمعلومات حيث أكدوا عدم استفادتهم منها معرفيا نظرا لبساطة معلوماتها وعدم جديتها ، غير أنهم أشاروا إلى دور آخر لهذه الحملات وهو إشعارهم بالمسؤولية أثناء قياد السيارة وهو تأثير إيجابي نظرا لأهمية الشعور بالمسؤولية في مجال السياقة، حيث يساهم وبشكل كبير في تحكم السائق في تصرفاته وتقديره الجيد لمختلف المواقف والمشكلات التي قد تعترض طريقه .

ثالثا: استنتاج عام للدراسة

- نقص الاتصال كون الاتصال يمثل الدور في المجتمع .
- عدم فعالية الرسالة لأنها باهتة غير واقعية (غير متناسقة).
- اللامبالاة بالحملات التوعوية التحسيسية الصادرة عن رجال الدرك الوطني.
- نقص الضبط الاجتماعي المدني (غياب التربية المدنية).
- الفرد الجزائري فرد حراق بطبعه (واقع الحرقه سلوك اجتماعي) (حرق ستوب stop، حرق النفس) كون الحرقه معطى سوسولوجي يساهم في التغيير اليومي الجزائري.
- المرأة أكثر امتثالا من الرجل بطبيعة المجتمع ذكوري وسلطته ذكورية (ثقافة).
- طبيعة المجتمع المحلي.
- عدم تكثيف البرامج التكوينية الخاصة بمدارس السياقة.
- عدم توافق إشارات المرور مع حالة الطرقات .
- عدم احترام مسافة الأمان.
- الاستهزاء بفاعلية حزام الأمان في التخفيف حوادث المرور .
- تطور حظيرة السيارات مقارنة مع تدهور الطرقات .
- ضعف التوعية والثقافة المرورية.
- عدم كفاية العملية الاتصالية في التقليل من خطورة حوادث المرور.
- فعالية الرقم الأخضر في حد من خطورة حوادث المرور.
- دور الحملات التحسيسية في نشر الوعي المروري.
- اعتبار الهاتف النقال سبب من أسباب ارتكاب الحوادث المرورية.
- التجاوزات وأثرها في ارتكاب الحوادث المرورية.

خاتمه

إن نجاح إستراتيجية السلامة الطرقية يظل رهينا بأن تكون لها تمثيلية لدى لجان التخطيط والتدبير، ولمعاييرها صدى في الواقع والميدان، ولضوابطها حضور عند الممارسة ولدى المراقبة. وذلك بإبراز أهمية إشكالية حوادث المرور عبر وصف انشغال الدولة بهذه الظاهرة وتقديمها لبعض الإحصائيات حول تفاقمها، حيث يبقى العامل البشري أهم أسبابها حسب تحقيقات مصالح الأمن، وهو العامل الذي يتحدى مع غياب ثقافة السلامة المرورية وازدحام الطرقات، وهذا ما تم تأكيده في الندوة الصحفية التي نظمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، بمناسبة إحياء الأسبوع العربي للسلامة المرورية السنة الماضية.

إن معالجة مشكلة الأمن المروري وإيجاد أنجع الحلول لها، هي من القضايا الهامة التي يستوجب بخصوصها حشد الطاقات وتوفير الإمكانيات المادية لرصد السلبيات واستنباط الحلول قصد الحد أو التقليل من تفاقم هذه الظاهرة، فالمسؤولية لا تعد حكرا على الدولة ومؤسساتها المختصة وذلك أمام تطور دور المجتمع المدني واقتحامه ميادين مختلفة. إن نجاح عمل الجمعيات المدنية يتطلب وضوح القانون الخاص بالجمعيات المدنية، ووجود سياسة وطنية للوقاية من حوادث المرور توفر إرادة قوية لدى السلطات العمومية لإشراك المجتمع المدني في مجال الوقاية.

إنه بات من الضروري الأخذ بعين الاعتبار طريقة تصميم وصيانة الطرق وإعطاء الأهمية البالغة لمختلف أنواع الإشارات والحرص على تعميم وتفعيل الفحص التقني للمركبات، والعمل على توفير الشروط الضرورية الملائمة لمصالح الأمن (الدرك والأمن) للاضطلاع بمهامهما في مجال احترام وتطبيق القوانين المنظمة لحركة السير والتقيد بقواعد السلامة المرورية، وكذا توفير ما يلزم لمصالح الحماية المدنية لمواصلة عملها المتمثل في إسعاف الجرحى في الوقت المناسب وتجنبيهم المضاعفات التي تزيد في خطورة إصابتهم.

فقانون المرور يحتاج إلى تحديث مستمر ومراجعتة، تنقيحه وتنظيمه باستمرار لاستدراك ما به من نقص والذي يظهر بالتجربة الميدانية والعمل على تكييفه لمواكبة تطور المجتمع في شتى المجالات، مع تحسين جهاز المتابعات القضائية والتحصيلات الجبائية، كون حالة اللاعقاب لا يجب السكوت عنها بل يجب التصدي لها بقوة القانون والبحث عن آليات لتحسين طريقة تسديد الغرامات الجزافية وحقن النزيف الاقتصادي الذي يسببه سوء استعمال المركبات في بلادنا. إن حوادث المرور المسجلة طيلة السنة الماضية مقلقة وتبين أن العوامل المؤدية لها ترجع أساسا إلى غياب الانضباط ونقص الحس المدني، تعزيز عمل الأعدان المكلفين بالسلامة المرورية فيما يخص التسديد الفوري للغرامات الجزافية سيساهم في احترام القانون أكثر من طرف مستعملي الطريق، وكذا التقليل من ظاهرة حوادث المرور التي ما فتئت تتزايد باستمرار.

ولن يتأتى ذلك إلا ببسط معالم سياسة وطنية فعالة وذلك بالارتكاز على إستراتيجية واضحة المعالم قابلة للتجسيد العملي تكتسي طابع الشمولية، الأولوية والديمومة وتقدم

خاتمة

ضمنها مختلف المستويات المؤسسية للدولة فلا مجال للتراخي والتأخير. وعليه يجب تحقيق هدفين أساسيين يتمثلان في ضمان انخراط المسؤولين في تفعيل الإستراتيجية الوطنية للسلامة الطرقية، وتسجيل اهتمام متزايد للرأي العام بموضوع السلامة الطرقية من شأنه أن يفرض هذا الموضوع كأولوية وطنية ومجتمعية، ومواكبة الخطة الاستعجالية الاستراتيجية المندمجة بواسطة مخطط تواصل يوفّر لها شروط النجاح.

التوضيحات والافتراحات

التوصيات

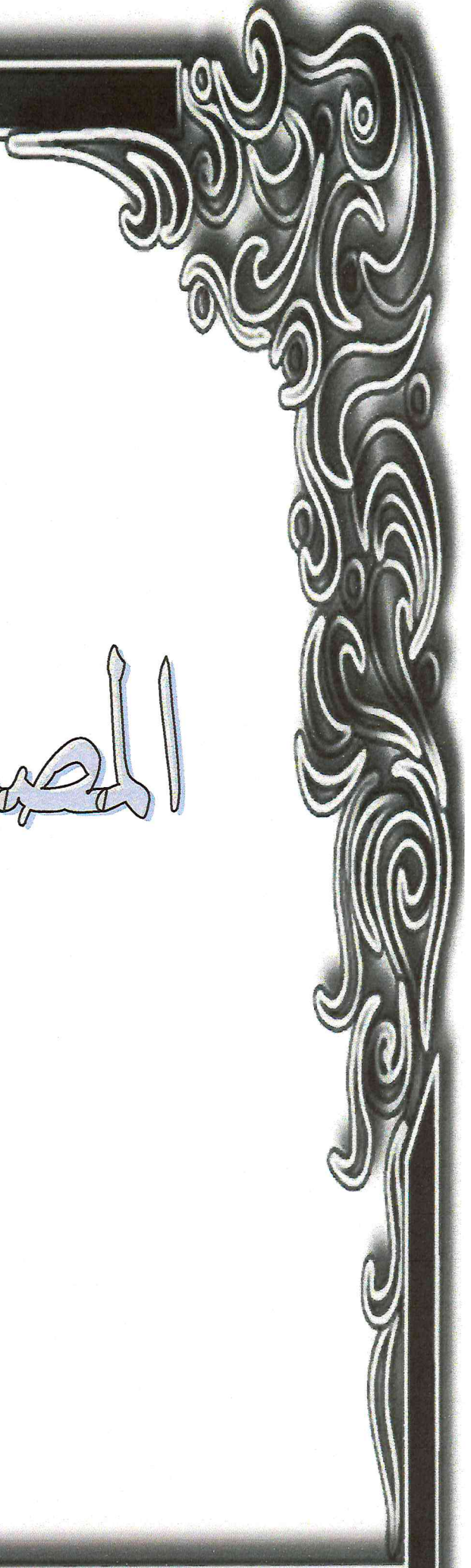
- 1- التعجيل في المصادقة على مشروع إعادة النظر في القوانين الرديعية الذي وعد به وزير النقل، كون المشروع قد يساهم هو الآخر في التقليل من المخالفات والانصياع للقوانين.
- 2- تطوير منظومة النقل وتنويع أنماطه (بري، بحري، جوي) مع التركيز على النقل بالسكك الحديدية.
- 3- التكتيف من الحملات الإعلامية والتحسيسية عن طريق مختلف وسائل الإعلام والحركة الجمعوية، شريطة أن تتسم بالدوام والاستمرار حتى تضفي المزيد من الثقافة المرورية في أوساط المجتمع، والتعاون ما بين الجهات الرسمية وجمعيات الوقاية من الحوادث، وتعديل قانون السير وتطويره من خلال إدخال نظام النقط وتشديد العقوبات.
- 4- توثيق أواصر التعاون مع البلدان المجاورة على المستويات العربية، القارية والدولية للاستفادة من تجاربهم وخبراتهم في هذا الميدان.
- 5- تجهيز الطريق السيار (شرق- غرب)، ومشروع طريق الهضاب بكل التجهيزات الضرورية، مع وضع برنامج استعجالي ميداني خاص بمتابعة وصيانة إشارات المرور بصفة دائمة، والعمل على تهيئة الطرق والقضاء على المقاطع والنقاط السوداء.
- 6- تعميم إنشاء حظائر التربية المرورية، عبر كامل بلديات الوطن، تتوفر على مسارات لائقة تستجيب لكل المعايير الضرورية لعملية التكوين، وفقا لما يتم تحديده من طرف وزارة النقل.
- 7- الإسراع في التجسيد الميداني للهيكل المقررة في القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001، مع بعث ديناميكية جديدة للمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق ووضع لجانة الولائية ميدانيا، وكذا آليات عملها المنصوص عليها في نفس القانون.

الإقتراحات

وانطلاقاً من قناعة راسخة بأن القانون وحده لا يكفي لتغيير السلوكات، نقترح مجموعة من الإستراتيجيات من أجل تدبير أفضل لمجال السلامة الطرقية تتمثل في: تكوين رؤية واضحة لوصف المشكلة المرورية مبنية على معطيات صحيحة وإحصائيات دقيقة.

- 1- وضع إستراتيجية للمستقبل بناءاً على الرؤية السابقة.
- 2- تكوين بنية تحتية لمعالجة أسباب الحوادث المرورية.
- 3- تكوين أجيال مثقفة مرورياً تلتزم عن طواعية وعقلانية.
- 4- اعتبار مسألة الأمن المروري مقدمة الأولويات الوطنية.
- 5- الإشراف الدائم لقطاع الشؤون الدينية في التوعية والتحسيس بمخاطر حوادث المرور.
- 6- إعادة النظر في نظام تحصيل الغرامات الجزافية والرفع من قيمتها، بتقنين إجراء السحب المؤقت للوثائق، وأن تكون المخالفة متابعة بالردع كسحب رخصة السياقة ، مع إرغام المخالف على التسديد الفوري للغرامة.
- استغلال البحوث والدراسات العلمية للكفاءات الجامعية في مجال الوقاية من حوادث المرور (مخبر الارغونوميا بجامعة بوزريعة، مخبر الدراسات لبطاقة حوادث المرور بجامعة مستغانم).
- 7- على غرار الدول المتقدمة، اعتماد نظام ما يعرف باسم نقاط المخالفات المرورية للمساهمة في الحد من تزايد عدد حوادث المرور، هذا النظام يتم بمقتضاه تحديد عدد معين من النقاط مقابل كل مخالفة مرورية يرتكبها السائق، بحيث يتناسب عدد هذه النقاط مع جسامة المخالفة، بعدها يتم تجميع النقاط تراكمياً في ملف الالكتروني خاص بكل سائق، وعندما يبلغ مجموع النقاط مقداراً معيناً خلال فترة زمنية محددة، يتم اتخاذ إجراءات معينة بحق السائق وذلك بعد إنشاء البطاقة الوطنية لرخص السياقة.

المصادر والمراجع



- 1- القرآن الكريم:
- 2 - الكتب بالعربية
- 1- أحمد بن نعمان :سمات الشخصية الجزائرية من منظور الأنتروبولوجيا النفسية، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر.
- 2- أديب محمد حضور :حملات التوعية المرورية العربية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض لسنة 2007.
- 3- بشير العلاق: نظريات الاتصال: مدخل متكامل، دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع، عمان، 2010.
- 4- بن مرسلي أحمد: مناهج البحث العلمية في علوم الإعلام والاتصال، ط2، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2005.
- 5- د.هاشم محمد نور المدني:الخطر الكامن بين الإنسان والمركبة، الدار العربية للعلوم، الطبعة الأولى، لبنان.
- 6- رشيد زرواتي:مناهج وأدوات البحث العلمي في العلوم الاجتماعية، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع، عين مليلة، الجزائر، 2007.
- رحبي مصطفى عليان، البحث العلمي، أسسه، مناهجه، وأساليبه، وإجراءاته، بيت الأفكار الدولية.
- 7- سعد الدين محمد عماوي :إدارة المرور، جامعة نايف، العربية للعلوم الأمنية، مركز الدراسات والبحوث، الرياض.
- 8- سمير محمد حسين :بحوث الإعلام، عالم الكتب، القاهرة، 1995، الطبعة الثانية.
- 9- صلاح مصطفى الفوال:مناهج البحث في العلوم الاجتماعية، مكتبة غريب، القاهرة، 1982.
- 10- صبحي عبد اللطيف المعروف، أساليب الإرشاد النفسي والتوجيه التربوي، المقابلة الإرشادية، الملاحظة، السجل، والاختبارات والمقاييس، دار القادسية، بغداد، ط1، 1986م.
- 11- عامر مصباح: الإقناع الاجتماعي، خلفية نظرية وآليات العملية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2005.
- 12- عامر مصباح: منهجية البحث في العلوم السياسية والإعلام، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2008.
- 13- عبد العزيز خواجه:مبادئ في التنشئة الاجتماعية، دار الغرب للنشر والتوزيع، وهران، 2005.

فهرس المراجع

- 14- فضيل دليو :أنواع العينات في العلوم الاجتماعية (أسس المنهجية في العلوم الاجتماعية)، منشورات جامعة منتوري، قسنطينة، 1999.
- 15- فوزي غرابية، وآخرون، أساليب البحث العلمي في العلوم الاجتماعية والإنسانية، الجامعة الأردنية، 1977م.
- 16- محمد عبد الحميد:البحث العلمي في الدراسات الإعلامية، عالم الكتاب، القاهرة، 2000.
- 17- محمد عبيدات، محمد أبو نصار وآخرون:منهجية البحث العلمي:القواعد والمراحل والتطبيقات، دار وائل للنشر، عمان، 1997.
- 18- محمد منير حجاب:أساسيات البحوث الإعلامية والاجتماعية، ط2، دار الفجر للنشر والتوزيع، القاهرة، 2003.
- 19- محمد منير حجاب:الأسس العلمية لكتابة الرسائل الجامعية، ط3، دار الفجر للنشر والتوزيع، القاهرة، 2000.
- 20- محي الدين مختار :الاتجاهات النظرية والتطبيقية في منهجية العلوم الاجتماعية. الجزء الأول : منشورات جامعة باتنة، 1999.
- 21- مروان عبد المجيد إبراهيم :أسس البحث العلمي لإعداد الرسائل الجامعية، مؤسسة الوراق، عمان، 2000.
- 22- مشال لونات :الإعلام الاجتماعي، ترجمة:صالح بن حليلة، المنظمة العربية للربية والثقافة والعلوم، تونس، 1993.
- 23- موريس أنجريس:منهجية البحث في العلوم الإنسانية :تدريبات عملية، ترجمة:بوزيد صحراوي كمال، بوشرف وآخرون، دار القصة للنشر، الجزائر.
- 24- جاك كيرزة : ترجمة عواطف عبد الرحمان و آخرون : تحليل المضمون في الدراسات الإعلامية ، القاهرة ، العربي للنشر و التوزيع ، 1982 .
- 3- المراجع باللغة الفرنسية:

- 1- commission économique pour l 'Europe ,(statistiques des accidents de la circulation routière en Europe et en Amérique du nord nation units , new York, vole 43,1998.)
- 2- ministère du transport (étude du coute des accidents de la circulation routière, Alger ,juillet,2000.
- 3- B. Ezzouda. A(Epidonologie des accidents de la circulation en Algérie) Alger.

4 - القوانين:

- 1- المادة الثانية من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001 الأمر رقم 74/107 المؤرخ في 06/12/1974 والتضمن قانون المرور المعدل.
 - 2- الأمر رقم 75/60 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المعدل والمتمم للأمر رقم 74/107.
 - 3- القانون رقم 87/09 المؤرخ في 10 فبراير 1987 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.
 - 4- القانون رقم 88/17 المؤرخ في 10 ماي 1988 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه.
 - 5- القانون رقم 01/14 المؤرخ في 19 أوت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.
 - 6- القانون رقم 01/13 المؤرخ في 07 أوت 2001 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، المعدل والمتمم للقانون رقم 88 /17 المؤرخ في 05/10/1988.
 - 7- القانون رقم 04/16 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004 المعدل والمتمم للقانون رقم 01/14 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.
- ### 5 - المراسيم:

- 1- المرسوم رقم 82/148 المؤرخ في 17 أبريل سنة 1982 والمتضمن الإجراءات التي تتعلق بممارسة أعمال النقل البري.
- 2- المرسوم رقم 87/42 المؤرخ في 10 فبراير سنة 1987 المعدل والمتمم للمرسوم رقم 82/148 المتضمن الإجراءات التي تتعلق بممارسة أعمال النقل البري.
- 3- المرسوم رقم 381/04 المؤرخ في 28 نوفمبر 2004 الذي يحدد قواعد حركة المرور.
- 4- المرسوم التنفيذي رقم 91/195 المؤرخ في أول جويلية 1991 الذي يحدد الشروط العامة لممارسة نشاط النقل البري للمسافرين والبضائع.
- 5- المرسوم التنفيذي رقم 94/231 المؤرخ في 27 يوليو 1994 الذي يحدد شروط ممارسة مهنتي وسيط الشحن ووكيل نقل البضائع وكيفيةها.
- 6- المرسوم التنفيذي رقم 90/79 المؤرخ في 27 فيفري 1990 المتضمن نقل المواد الخطرة.
- 7- المرسوم التنفيذي رقم 91/78 المؤرخ في 16 مارس 1991 المتضمن القانون الأساسي للمركز الوطني للدراسة والبحث في التفتيش التقني للسيارات.
- 8- المرسوم التنفيذي رقم 98/271 المؤرخ في 29 أوت 1998 المتضمن تغيير القانون الأساسي للمركز الوطني للدراسات والبحث في التفتيش التقني للسيارات وتعديل تسميته (المؤسسة الوطنية للمراقبة التقنية للسيارات).
- 9- القرار الوزاري المشترك مؤرخ في 20 مايو 1987 يحدد إجراءات اعتماد الأشخاص الطبيعيين أو المعنويين المهتمين بأعمال النقل العمومي البري للبضائع و/أو الأشخاص.

فهرس المراجع

- 10- القرار الوزاري المشترك مؤرخ في 30 يونيو 1988 يحدد قائمة معدات الأشغال العمومية التي تخضع للقواعد الإدارية الخاصة لحركة المرور.
- 11- القرار الوزاري المشترك مؤرخ في 02 نوفمبر 1988 يحدد الشروط الخاصة بالمرور في الطرق السريعة للمركبات التي تقوم بالنقل الاستثنائي.
- 12- القرار الوزاري المشترك مؤرخ في 01 أوت 1989 يحدد شروط تسليم رخصة السياقة وصلاحيته.
- 13- القرار الوزاري المؤرخ في 20 يونيو 1983 يتضمن حركة المركبات المستعملة في نقل الأشخاص المشتركة.
- 14- القرار الوزاري المؤرخ في 01 ديسمبر 1984 يتعلق بفهارس الناقلين وسيارات نقل المسافرين وخطوطه.
- 15- القرار الوزاري المؤرخ في 15 يناير 1985 يحدد شروط ممارسة أعمال النقل العمومي البري للمسافرين.
- 16- القرار الوزاري المؤرخ في 20 مايو 1987 يحدد شروط ممارسة الأشخاص الطبيعيين أو المعنويين لأعمال النقل العمومي البري للبضائع/ للمسافرين وكيفياتها.
- 17- القرار الوزاري المؤرخ في 05 أكتوبر 1987 يحدد شروط اقتناء بعض سيارات النقل التي تستعمل للحساب الخاص لفائدة أشخاص طبيعيين أو معنويين من القطاع الخاص وكيفيات ذلك.
- 18- القرار المؤرخ في 05 ماي 1988، يحدد القواعد الإدارية المتعلقة بأرقام تسجيل المركبات الذاتية الحركة.
- 19- القرار المؤرخ في 01 جوان 1988، يحدد العلامة المميزة وإلزامية وضعها على مركبات ذات محرك.
- 20- القرار المؤرخ في 01 جوان 1988، يتعلق بالعلامات المميزة للمركبات السيارة المخصصة للنقل العام للمسافرين.
- 21- القرار المؤرخ في 10 جوان 1988، يتعلق بسياقه الدراجات النارية.
- 22- القرار المؤرخ في 10 جويلية 1988، يحدد الشروط التي يرخص فيها للسائقين الحائزين لسياقة سيارات الأجرة والسيارات المؤجرة بسائق.
- 23- القرار المؤرخ في أول أوت 1989، يحدد صفات الأطر المعدنية للمحركات والأجهزة الفلاحية وسلاسل الالتصاق في الأرض للجرارات الفلاحية والآلات الفلاحية الذاتية الحركة.
- 24- القرار المؤرخ في 16 ديسمبر 1989، يتضمن إنشاء لجنة العقوبات الوزارية وتشكيلها وصلاحياتها.
- 25- القرار المؤرخ في 02 ديسمبر 1989، يحدد شروط تسليم المركبات المحجوز أو المهملة لإدارة أملاك الدولة للتصرف فيها للبيع أو التحطيم.
- 26- القرار المؤرخ في 10 جانفي 1990، المعدل والمتمم القرار المؤرخ في 30 جوان

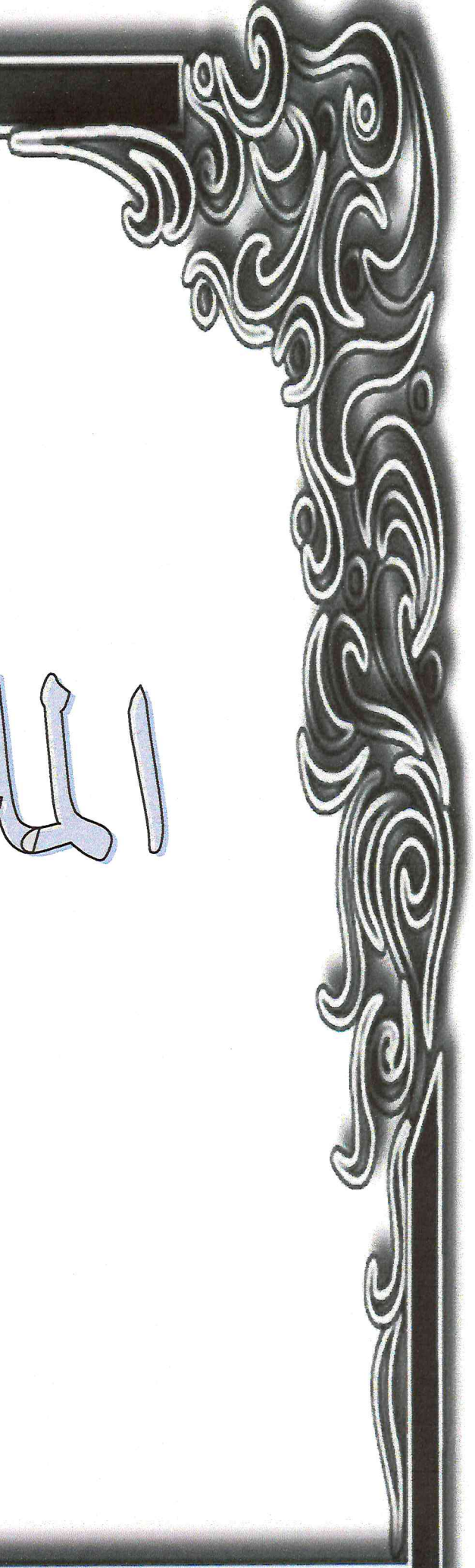
فهرس المراجع

- 1988 والذي يحدد القواعد الإدارية المطبقة على معدات الأشغال العمومية.
- 27- القرار المؤرخ في 01 يونيو 1991، يحدد كفيات استعمال السيارات المملوكة للحساب الخاص في النقل العمومي.
- 28- القرار المؤرخ في 08 أوت 1993، ينظم النقل الذي تقوم به سيارة الأجرة.
- 29- القرار المؤرخ في 07 نوفمبر 1994، يحدد كفيات إنشاء ساحات النقل الحضري ورسم حدوده للاستغلال.
- 30- القرار المؤرخ في 26 افريل 1997، المتضمن المصادقة على النظام النموذجي لخدمة النقل العمومي للمسافرين.
- 31- القرار المؤرخ في 09 أوت 1997، المحدد لشروط وكفيات إعداد مخططات النقل البري للمسافرين.
- 6 - البحوث والدراسات:
- 1- بان كي مون: الخطة العالمية الخاصة لعقد العمل من أجل السلامة على الطرق من سنة 2011-2020، الإصدار الثالث.
- 2- بوفلاح فاتح : الاتصال الاجتماعي ودوره في تطبيق قانون المرور 2004: دراسة وصفية تحليلية (رسالة ماجستير غير منشورة) قسم علوم الإعلام والاتصال جامعة الجزائر، 2006.
- 3- د.مظهر سليمان، محاضرة حول نفسية السائق الجزائري، الملتقى الوطني حول حوادث المرور.
- 4- الطالب سايح ياسين: ظاهرة حوادث المرور في الجزائر وآليات التصدي لها، بحث نهاية التريص.
- 5- مداخلة بملتقى أمن الطرقات بقيادة الدرك الوطني من 2 الى 6 ماي 1989.
- 6- الملتقى الوطني حول حوادث المرور -فندق الرياض- 22-02-2005.
- 7- الملتقى الوطني حول حوادث المرور يومي 18 و19 ماي 2004، البليدة، الجزائر، 2004.
- 8- منهجية الدرك الوطني في أمن الطرقات المدرسة العليا للدرك الوطني ببيسر.
- 9- نائلة ب: الجزائريون لا يخافون على حياتهم بقدر خوفهم على جيوبهم (الشروق أو ن لاين)
- 10- الهاشمي بو طالبي، التوعية المرورية، مجلة الوقاية والسياسة.
- 7 - المجلات:
- 1- بن علي الشهراني سعد: اتجاهات الشباب نحو المشكلة المرورية: دراسة مسحية على طلاب التعليم الثانوي بالرياض (المجلة العربية للدراسات الأمنية والتدريب) (المجلة 18، العدد 35، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2004.

فهرس المراجع

- 2- الجريدة الرسمية، العدد46، بتاريخ 19 أوت2001.
- 3- مجلة الوقاية والسياسة العدد رقم (09) صادرة عن الدرك الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.
- 4- مجلة دور تنظيم المرور في السلامة الطرقية، مجلة الوقاية والسياسة، العدد 08.
- 5- المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، طفل اليوم سائق الغد، مجلة الوقاية والسياسة، العدد04.
- 6- المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، واقع وتحديات، مجلة الوقاية والسياسة، العدد 06، السنة 2007.
- 7- هشام سالمة :المراقبة التقنية للسيارات واجب وضرورة لضمان السلامة، مجلة الوقاية والسياسة، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق العدد 04، سنة2005.
- 8 - التقارير السنوية:
 - 1- المادة 16من قانون30-90المتضمن الأملاك العمومية.
 - 2- إحصاءات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، جانفي، 2014.
 - 3- إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق سنة 2015.
 - 4- إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، ديسمبر، 2015.
 - 5- إحصائيات وزارة الأشغال العمومية 2015.
 - 6- التخطيط في ميدان الأمن والوقاية المرورية على مستوى قيادة الدرك الوطني، المجموعة
 - 7- الإقليمية سرايا أمن الطرقات والكتيبة الإقليمية، المدرسة العليا للدرك الوطني، أفريل 2001.
 - 8- التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور.منظمة الصحة العالمية جونييف، 2004.
 - 9- الجريدة الرسمية، العدد 45صادرة بتاريخ 29 يوليو2009.
 - 10- الجريدة الرسمية، العدد72، بتاريخ 13نوفمبر2004.
 - 11- دائرة تيسمسيلت- ولاية تيسمسيلت .
 - 12- القرار رقم 35/94/ودو/أ2/س بتاريخ 20-04-1994المتضمن إنشاء الدرك الوطني وسرايا أمن الطرقات.
 - 13- قسم أمن الطرقات قيادة الدرك الوطني.
 - 14- وزارة النقل، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق:دراسة إحصائية لحوادث المرور في الجزائر.

اللا حق



الملحق رقم: 01
الاستمارة

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة ابن خلدون
كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية
قسم العلوم الاجتماعية
تخصص: علم الاجتماع والاتصال

استمارة بالمقابلة

سيدي السائق، سيدي السانقة:

نحن بصدد إعداد مذكرة تخرج ماستر في ميدان علم الاجتماع والاتصال تحت عنوان: دور الدرك الوطني في التوعية من خطورة حوادث المرور. لذلك نضع بين أيديكم هذه الاستمارة ونرجو منكم الإجابة عن الأسئلة الواردة في صفحاتها بكل صدق وأمانة، وما عليكم سوى وضع علامة (X) أمام العبارة التي تناسب أجوبتكم ونحيطكم علماً أن المعلومات المقدمة من طرفكم ستبقى في كنف السرية والكتمان ولن تستعمل إلا لغرض البحث العلمي.

وشكراً

1. الجنس:

ذكر

2. أنثى

2. السن:

1. أقل من 20 سنة

2. من 20 إلى 29 سنة

3. من 30 إلى 39 سنة

4. من 40 إلى 49 سنة

5. من 50 إلى 59 سنة

6. أكثر من 59 سنة

3. الحالة الاجتماعية:

1. أعزب

2. متزوج

3. مطلق

4. أرمل

4. المستوى التعليمي:

1. لا يقرأ ولا يكتب

2. ابتدائي

3. متوسط

4. ثانوي

5. جامعي

6. دراسات عليا ما بعد التخرج

5. الخبرة في السياقة:

1. أقل من سنتين

2. من سنتين إلى 5 سنوات

3. من 6 إلى 10 سنوات

4. 10 سنوات فأكثر

6. كم مرة تعرضت لحادث مرور؟

1. مرة واحدة

2. أكثر من مرة

3. أكثر من 5 مرات

4. لم تتعرض أبداً

7. هل تطبق أحكام قانون المرور بشكل:

1. دائماً

2. حسب الظروف

3. عند الحواجز الأمنية فقط

8 . هل تعود لارتكاب نفس المخالفة إذا فرضت عليك عقوبة بسببها:

1. دائما 2. أحيانا 3. أبدا

9. هل ترى أن قانون المرور الجديد هو حل فعال للمشكلة المرورية في الوقت الراهن؟

1. نعم 2. لا

10 . إذا كانت إجابتك ب :لا لماذا

11. إلى ماذا ترجع انخفاض نسبة حوادث المرور مع دخول قانون المرور الجديد حيز التنفيذ ؟

1. الصرامة في تطبيقه 2. الخوف من العقوبة 3. الخوف من الغرامة

4. تكثيف الحملات الإعلامية 5. فتح مقاطع من الطريق للسيار 6. تكثيف الحواجز الأمنية

12 . هل تعتقد أنه يمكن الاستغناء عن الحملات التوعوية المرورية في وجود القانون؟

1. نعم 2. لا

13. من وجهة نظرك لماذا لا يحترم السائقون قوانين المرور؟

1. الأحكام المتعسفة 2. لا يتمشى مع رغبة السائق 3. رفض الفرد لكل شيء يفرض بالقوة

4. تحدي السلطات الأمنية 5. اعتماد العلاقات الشخصية لتفادي العقوبة 6. نقص الثقافة المرور

7. نظرا لعدم تطبيق القوانين على الجميع

14. هل تعتقد انه يمكن معالجة المشكلة المرورية من خلال :

1. تطوير وتنويع الحملات الإعلامية المرورية 2. السهر على تطبيق القانون بشكل عادل

3. سن القوانين وتشديد العقوبات 4. اشراك المدارس والمؤسسات التعليمية في التوعية

5. تحسين مستوى التكوين 6. اشراك المساجد والمؤسسات الدينية

15. ما هي حسب رأيك الأساليب الأكثر ردية على سائقي السيارات؟

1. وضع رادارات مخفية 2. عقوبات مالية 3. وضع سيارات ممهوهة

16. هل اطلعك على مواضيع الحملات التحسيسية بشكل دائم؟

1. نعم 2. لا

17. إذا كانت إجابتك بنعم ماذا أضافت لك:

18. ما هي الفئة التي تراها أكثر استيعابا وتطبيقا للقوانين؟

1. فئة الشباب 2. فئة الكهول 3. فئة النساء

19. إذا كانت إجابتك فئة النساء لماذا؟

20. هل تستمع لإذاعة تيسمسيلت؟

1. نعم 2. لا

21. إذا كانت إجابتك بنعم، هل تستمع لها بشكل:

1. يومي 2. أسبوعي 3. شهري

22. ما نوع البرامج التي تستمع إليها؟

1. اجتماعية 2. إخبارية 3. توعوية

23. إذا كنت من متبعي البرامج التوعوية تلك المتعلقة ب:

1. التوعية المرورية 2. قضايا دينية 3. قضايا أخرى

24. إذا كانت إجابتك النوعية المرورية هل أنت من المتطعين على الفواصل التي تعالجها؟

1. دائما 2. أحيانا 3. نادرا

25. ما الذي يلفت انتباهك عند استماعك لفواصل الحملات التوعوية؟

1. موضوع الحملة 2. النصائح والإرشادات 3. المؤثرات الصوتية

26. ما هي الأوقات التي تراها مناسبة للقيام بهذه الحملات من حيث فصول السنة؟

1. الصيف 2. الخريف 3. الشتاء 4. الربيع

27. هل الغرامة المالية كافية لغرس الوعي المروري؟

1. نعم 2. لا

28. إذا كانت لا فما هو الحل في نظرك؟

29. هل سحب رخصة السياقة فعال في الحد من خطورة حوادث المرور؟

1. نعم 2. لا

30. هل الحواجز الأمنية تؤدي بك إلى تطبيق قوانين المرور؟

1. نعم 2. لا

31. في رأيك هل الخبرة في السياقة لها تأثير على السائق؟

1. نعم 2. لا

32. في حالة نعم كيف ذلك؟

33. هل لديك علم بإجراءات الدرك الوطني في التوعية من خطورة حوادث المرور ؟

1.نعم 2.لا

34. هل قدمت لك الإجراءات المعتمدة من طرف رجال الدرك الوطني تصورا كافيا عن مفهوم الوعي المروري؟

1.نعم 2.لا

35.حسب رأيك هل الآليات التي اعتمدها رجال الدرك الوطني كفيلة بالحد من خطورة حوادث المرور؟

1.نعم 2.لا

36. حسب رأيك الوقاية من حوادث المرور راجع إلى تكثيف:

1.البرامج التوعوية 2.البرامج التأهيلية 3. البرامج التدريبية

37.في رأيك الوقاية من حوادث المرور هو التكثيف لجهود الدرك الوطني مع:

1.مديريات النقل 2. مصالح الأمن 3. وزارة التربية

38. كيف ترى نسبة حوادث المرور في ولاية تيارت؟

1.مرتفعة 2.منخفضة 3.مستقرة

39. كيف ترى واقع التوعية المرورية في الولاية؟

1.حالة جيدة 2. تحتاج لاهتمام أكثر 3. متدهورة

40. حسب رأيك هل يجد سائقي السيارات صعوبة في فهم القوانين المعتمدة؟

1.نعم 2.لا

41. ماذا تضيف لك الإجراءات المعتمدة من طرف رجال الدرك الوطني في التخفيف من خطورة حوادث المرور؟

1.خبرة 2.مسؤولية 3.احترام قانون

الملحق رقم 02:

Frequencies

Statistics

		جنس المبحوث	سن المبحوث	الحالة الاجتماعية للمبحوث	المستوى التعليمي للمبحوث	الخبرة في السياقة
N	Valid	200	200	200	200	200
	Missing	0	0	0	0	0

Statistics

		كم مرة تعرضت لحادث مرور
N	Valid	200
	Missing	0

Frequency Table

جنس المبحوث

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ذكر	137	68,5	68,5	68,5
	أنثى	63	31,5	31,5	100,0
Total		200	100,0	100,0	

سن المبحوث

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	أقل من 20 سنة	26	13,0	13,0	13,0
	من 20 الى 29 سنة	78	39,0	39,0	52,0
	من 30 الى 39 سنة	49	24,5	24,5	76,5
	من 40 الى 49 سنة	17	8,5	8,5	85,0
	من 50 الى 59 سنة	17	8,5	8,5	93,5
	أكثر من 59 سنة	13	6,5	6,5	100,0
	Total	200	100,0	100,0	

الحالة الاجتماعية للمبحوث

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
أعزب	96	48,0	48,0	48,0
متزوج	78	39,0	39,0	87,0
Valid مطلق-ة	12	6,0	6,0	93,0
أرملة-ة	14	7,0	7,0	100,0
Total	200	100,0	100,0	

المستوى التعليمي للمبحوث

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
لا يقرأ ولا يكتب	16	8,0	8,0	8,0
ابتدائي	21	10,5	10,5	18,5
متوسط	26	13,0	13,0	31,5
Valid ثانوي	38	19,0	19,0	50,5
جامعي	84	42,0	42,0	92,5
دراسات عليا ما بعد التخرج	15	7,5	7,5	100,0
Total	200	100,0	100,0	

الخبرة في السياقة

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
أقل من سنتين	88	44,0	44,0	44,0
من سنتين الى 5 سنوات	48	24,0	24,0	68,0
Valid من 6 الى 10 سنوات	30	15,0	15,0	83,0
أكثر من 10 سنوات	34	17,0	17,0	100,0
Total	200	100,0	100,0	

كم مرة تعرضت لحادث مرور

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
مرة واحدة	52	26,0	26,0	26,0
أكثر من مرة	29	14,5	14,5	40,5
Valid أكثر من 5 مرات	10	5,0	5,0	45,5
لم تتعرض لحادث مروري	109	54,5	54,5	100,0
Total	200	100,0	100,0	

Frequencies

Statistics

هل تطبيق احكام قانون المرور

N	Valid	200
	Missing	0

هل تطبيق احكام قانون المرور

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	دائما	104	52,0	52,0
	حسب الظروف	78	39,0	91,0
	عند الحواجز الامنية فقط	18	9,0	100,0
	Total	200	100,0	100,0

Frequencies

Statistics

هل تعود للارتكاب نفس المخالفة اذا فرضت عليك عقوبة

بسيبها

N	Valid	200
	Missing	0

هل تعود للارتكاب نفس المخالفة اذا فرضت عليك عقوبة بسيبها

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	دائما	11	5,5	5,5
	احيانا	94	47,0	52,5
	أبدا	95	47,5	100,0
Total	200	100,0	100,0	

Frequencies

Statistics

هل ترى ان قانون المرور الجديد هو الحل الفعال للمشكلة

المرورية في الوقت الراهن

N	Valid	200
	Missing	0

هل ترى ان قانون المرور الجديد هو الحل الفعال للمشكلة المرورية في الوقت الراهن

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid نعم	147	73,5	73,5	73,5
Valid لا	53	26,5	26,5	100,0
Total	200	100,0	100,0	

Multiple Response

ترجعFrequencies

	Responses		Percent of Cases
	N	Percent	
الصرامة في تطبيقه	84	21,8%	42,0%
الخوف من العقوبة	81	21,0%	40,5%
الخوف من الغرامة	96	24,9%	48,0%
تكثيف الحملات الاعلامية	50	13,0%	25,0%
فتح مقاطع من الطريق السريع	17	4,4%	8,5%
تكثيف الحواجز الامنية	57	14,8%	28,5%
Total	385	100,0%	192,5%

Frequencies

Statistics

هل تعتقد أنه يمكن الاستغناء عن الحملات التوعوية المرورية

في وجود القانون

N	Valid	200
	Missing	0

هل تعتقد أنه يمكن الاستغناء عن الحملات التوعوية المرورية في وجود القانون

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid نعم	44	22,0	22,0	22,0
Valid لا	156	78,0	78,0	100,0
Total	200	100,0	100,0	

Case Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
\$الوجبة ^a	200	100,0%	0	0,0%	200	100,0%

a. Dichotomy group tabulated at value 1.

Frequencies \$الوجبة

	Responses		Percent of Cases
	N	Percent	
الاحكام المتحصنة	38	6,6%	19,0%
لايتماشى مع رغبة السائق	51	8,9%	25,5%
رفض الفرد لكل شئ يفرض بقوة	63	11,0%	31,5%
تحدي السلطات الامنية	81	14,1%	40,5%
اعتماد العلاقات الشخصية لتفادي العقوبة	76	13,3%	38,0%
نقص ثقافة المرور	142	24,8%	71,0%
عدم تطبيق القوانين على الجميع	122	21,3%	61,0%
Total	573	100,0%	286,5%

Multiple Response

Frequencies \$تعدد\$			
	Responses		Percent of Cases
	N	Percent	
تطوير وتنويع الحملات الإعلامية المرورية	71	16,7%	35,5%
السيهر على تطبيق القانون بشكل عادل	102	24,0%	51,0%
سن القوانين وتشديد العقوبات	94	22,1%	47,0%
اشتراك المدارس والمؤسسات التعليمية في التوعية	52	12,2%	26,0%
تحسين مستوى التكوين	64	15,1%	32,0%
اشتراك المساجد والمؤسسات الدينية	42	9,9%	21,0%
Total	425	100,0%	212,5%

Crosstabs

Case Processing Summary						
	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
جنس المبحوث * هل تعود للارتكاب نفس المخالفة إذا فرضت عليك عقوبة بسببها	200	100,0%	0	0,0%	200	100,0%

Crosstabulation جنس المبحوث * هل تعود للارتكاب نفس المخالفة إذا فرضت عليك عقوبة بسببها						
		هل تعود للارتكاب نفس المخالفة إذا فرضت عليك عقوبة بسببها			Total	
		دائما	أحيانا	أبدا		
جنس المبحوث	ذكر	Count	10	77	50	137
	within % جنس المبحوث		7,3%	56,2%	36,5%	100,0%
أنثى	Count	1	17	45	63	
	within % جنس المبحوث		1,6%	27,0%	71,4%	100,0%
Total	Count	11	94	95	200	
	within % جنس المبحوث		5,5%	47,0%	47,5%	100,0%

Case Processing Summary

سن المبحوث * هل تعود للارتكاب نفس المخالفة اذا فرضت عليك عقوبة بسببها Crosstabulation

		هل تعود للارتكاب نفس المخالفة اذا فرضت عليك عقوبة بسببها			Total
		دائماً	احياناً	أبداً	
سن المبحوث	أقل من 20 سنة	Count 1	12	13	26
		% within سن المبحوث 3,8%	46,2%	50,0%	100,0%
	من 20 الى 29 سنة	Count 5	40	33	78
		% within سن المبحوث 6,4%	51,3%	42,3%	100,0%
	من 30 الى 39 سنة	Count 4	21	24	49
		% within سن المبحوث 8,2%	42,9%	49,0%	100,0%
	من 40 الى 49 سنة	Count 0	10	7	17
	% within سن المبحوث 0,0%	58,8%	41,2%	100,0%	
من 50 الى 59 سنة	Count 0	8	9	17	
	% within سن المبحوث 0,0%	47,1%	52,9%	100,0%	
أكثر من 59 سنة	Count 1	3	9	13	
	% within سن المبحوث 7,7%	23,1%	69,2%	100,0%	
Total	Count 11	94	95	200	
	% within سن المبحوث 5,5%	47,0%	47,5%	100,0%	

Crosstabs

Case Processing Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
جنس المبحوث * هل تطبق احكام قانون المرور	200	100,0%	0	0,0%	200	100,0%

جنس المبحوث * هل تطبق احكام قانون المرور Crosstabulation

		هل تطبق احكام قانون المرور			Total
		دائماً	حسب الظروف	عند الحواجز الامنية فقط	
جنس المبحوث	ذكر	Count 53	66	18	137
		% within جنس المبحوث 38,7%	48,2%	13,1%	100,0%
أنثى	Count 51	12	0	63	
	% within جنس المبحوث 81,0%	19,0%	0,0%	100,0%	
Total	Count 104	78	18	200	
	% within جنس المبحوث 52,0%	39,0%	9,0%	100,0%	

Case Processing Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
المستوى التعليمي للمبحوث * هل تطبيق احكام قانون المرور	200	100,0%	0	0,0%	200	100,0%

Crosstabulation المستوى التعليمي للمبحوث * هل تطبيق احكام قانون المرور

		هل تطبيق احكام قانون المرور	
		دائما	حسب الظروف
المستوى التعليمي للمبحوث	لا يقرأ أو لا يكتب	Count 9	6
	% within	56,2%	37,5%
	ابتدائي	Count 14	5
	% within	66,7%	23,8%
	متوسط	Count 7	12
	% within	26,9%	46,2%
	ثانوي	Count 19	14
	% within	50,0%	36,8%
	جامعي	Count 50	31
	% within	59,5%	36,9%
دراسات عليا ما بعد التدرج	Count 5	10	
% within	33,3%	66,7%	
Total	Count 104	78	
% within	52,0%	39,0%	

Crosstabulation المستوى التعليمي للمبحوث * هل تطبيق احكام قانون المرور

		هل تطبيق احكام قانون المرور		Total
		عند الحواجز الامنية فقط		
المستوى التعليمي للمبحوث	لا يقرأ أو لا يكتب	Count 1		16
	% within	6,2%		100,0%
	ابتدائي	Count 2		21
	% within	9,5%		100,0%
	متوسط	Count 7		26
	% within	26,9%		100,0%
ثانوي	Count 5		38	

	جامعي	within % المستوى التعليمي للمبحوث	13,2%	100,0%
		Count	3	84
	دراسات عليا ما بعد التدرج	within % المستوى التعليمي للمبحوث	3,6%	100,0%
		Count	0	15
	Total	within % المستوى التعليمي للمبحوث	0,0%	100,0%
		Count	18	200
		within % المستوى التعليمي للمبحوث	9,0%	100,0%

في رايك ماهي الاساليب الاكثر رغبة على سائقي السيارات

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid وضع ردارات مخفية	107	53,5	53,5	53,5
عقوبات مالية	51	25,5	25,5	79,0
وضع سيارات مموهة	42	21,0	21,0	100,0
Total	200	100,0	100,0	

جنس المبحوث * هل اطلاعك على مواضيع الحملات التحسيسية بشكل دائم Crosstabulation

		هل اطلاعك على مواضيع الحملات التحسيسية بشكل دائم		Total
		نعم	لا	
ذكر	Count	56	81	137
	within % جنس المبحوث	40,9%	59,1%	100,0%
انثى	Count	18	45	63
	within % جنس المبحوث	28,6%	71,4%	100,0%
Total	Count	74	126	200
	within % جنس المبحوث	37,0%	63,0%	100,0%

سن المبحوث * هل اطلاعك على مواضيع الحملات التحسيسية بشكل دائم Crosstabulation

		هل اطلاعك على مواضيع الحملات التحسيسية بشكل دائم		Total
		نعم	لا	
اقل من 20 سنة	Count	8	18	26
	within % سن المبحوث	30,8%	69,2%	100,0%
من 20 الى 29 سنة	Count	32	46	78
	within % سن المبحوث	41,0%	59,0%	100,0%
من 30 الى 39 سنة	Count	21	28	49
	within % سن المبحوث	42,9%	57,1%	100,0%
من 40 الى 49 سنة	Count	4	13	17
	within % سن المبحوث	23,5%	76,5%	100,0%

من 50 الى 59 سنة	Count	6	11	17
	% within	35,3%	64,7%	100,0%
أكثر من 59 سنة	Count	3	10	13
	% within	23,1%	76,9%	100,0%
Total	Count	74	126	200
	% within	37,0%	63,0%	100,0%

4

ماهي الفئة التي تراها أكثر استعابا وتطبيقا للقوانين

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
فئة الشباب	24	12,0	12,0	12,0
فئة الكهول	93	46,5	46,5	58,5
فئة النساء	83	41,5	41,5	100,0
Total	200	100,0	100,0	

سن المبحوث * هل تستمع للاذاعة تيارات Crosstabulation

		هل تستمع للاذاعة تيارات		Total
		نعم	لا	
أقل من 20 سنة	Count	7	19	26
	% within	26,9%	73,1%	100,0%
من 20 الى 29 سنة	Count	46	32	78
	% within	59,0%	41,0%	100,0%
من 30 الى 39 سنة	Count	23	26	49
	% within	46,9%	53,1%	100,0%
من 40 الى 49 سنة	Count	15	2	17
	% within	88,2%	11,8%	100,0%
من 50 الى 59 سنة	Count	14	3	17
	% within	82,4%	17,6%	100,0%
أكثر من 59 سنة	Count	7	6	13
	% within	53,8%	46,2%	100,0%
Total	Count	112	88	200
	% within	56,0%	44,0%	100,0%

الحالة الاجتماعية للمبحوث * اذا كانت اجابتك بنعم هل تستمع لها بشكل Crosstabulation

		اذا كانت اجابتك بنعم هل تستمع لها بشكل			Total	
		يومي	اسبوعي	شهري		
الحالة الاجتماعية للمبحوث	أعزب	Count	26	12	7	45
		% within الحالة الاجتماعية للمبحوث	57,8%	26,7%	15,6%	100,0%
	متزوج	Count	16	20	14	50
		% within الحالة الاجتماعية للمبحوث	32,0%	40,0%	28,0%	100,0%
	مطلق-ة	Count	3	5	1	9
		% within الحالة الاجتماعية للمبحوث	33,3%	55,6%	11,1%	100,0%
	أرمل-ة	Count	5	3	3	11
		% within الحالة الاجتماعية للمبحوث	45,5%	27,3%	27,3%	100,0%
	Total	Count	50	40	25	115
		% within الحالة الاجتماعية للمبحوث	43,5%	34,8%	21,7%	100,0%

ماتوع البرامج التي تستمع اليها8

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	اجتماعية	47	23,5	32,4	32,4
	اخيارية	34	17,0	23,4	55,9
	توعوية	64	32,0	44,1	100,0
	Total	145	72,5	100,0	
Missing	System	55	27,5		
	Total	200	100,0		

9

اذا كنت من متتبعي البرامج التوعوية تكو المتعلقة ب

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	التوعية المرورية	64	32,0	58,2	58,2
	قضايا الدينية	24	12,0	21,8	80,0
	قضايا أخرى	22	11,0	20,0	100,0
	Total	110	55,0	100,0	
Missing	System	90	45,0		
	Total	200	100,0		

10

إذا كانت اجابتك التوعية المرورية هل انت من المتطلعين على فواصلها

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	دائما	20	10,0	23,8	23,8
	احيانا	57	28,5	67,9	91,7
	نادرا	7	3,5	8,3	100,0
	Total	84	42,0	100,0	
Missing	System	116	58,0		
	Total	200	100,0		

مالذي يلفت انتباهك عند استماعك لفواصل التوعية المرورية

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	موضوع الحملة	49	24,5	36,3	36,3
	النصائح والارشادات	70	35,0	51,9	88,1
	المؤثرات الصوتية	16	8,0	11,9	100,0
	Total	135	67,5	100,0	
Missing	System	65	32,5		
	Total	200	100,0		

الفصول Frequencies

		Responses		Percent of Cases
		N	Percent	
\$الفصول ^a	الصيف	153	43,2%	76,5%
	الخريف	25	7,1%	12,5%
	الشتاء	147	41,5%	73,5%
	الربيع	29	8,2%	14,5%
	Total	354	100,0%	177,0%

هل الغرامة المالية كافية لغرس الوعي المروري 13

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	نعم	121	60,5	60,5	60,5
	لا	79	39,5	39,5	100,0
	Total	200	100,0	100,0	

Crosstabulation جنس المبحوث * هل سحب الرخصة فعال في الحد من خطورة حوادث المرور

		هل سحب الرخصة فعال في الحد من خطورة حوادث المرور		Total
		نعم	لا	
ذكور	Count	91	46	137
	% within جنس المبحوث	66,4%	33,6%	100,0%
أنثى	Count	47	16	63
	% within جنس المبحوث	74,6%	25,4%	100,0%
Total	Count	138	62	200
	% within جنس المبحوث	69,0%	31,0%	100,0%

Crosstabulation جنس المبحوث * هل الحواجز الامنية تؤدي بك الى تطبيق القوانين المرور

		هل الحواجز الامنية تؤدي بك الى تطبيق القوانين المرور		Total
		نعم	لا	
ذكور	Count	125	12	137
	% within جنس المبحوث	91,2%	8,8%	100,0%
أنثى	Count	55	8	63
	% within جنس المبحوث	87,3%	12,7%	100,0%
Total	Count	180	20	200
	% within جنس المبحوث	90,0%	10,0%	100,0%

Crosstabulation سن المبحوث * في رايتك هل الخبرة في السياقة لها تأثير على السائق

		في رايتك هل الخبرة في السياقة لها تأثير على السائق		Total
		نعم	لا	
أقل من 20 سنة	Count	14	12	26
	% within سن المبحوث	53,8%	46,2%	100,0%
من 20 الى 29 سنة	Count	54	24	78
	% within سن المبحوث	69,2%	30,8%	100,0%
من 30 الى 39 سنة	Count	35	14	49
	% within سن المبحوث	71,4%	28,6%	100,0%
من 40 الى 49 سنة	Count	9	8	17
	% within سن المبحوث	52,9%	47,1%	100,0%
من 50 الى 59 سنة	Count	13	4	17
	% within سن المبحوث	76,5%	23,5%	100,0%

	within % من المبحوث	76,5%	23,5%	100,0%
	Count	11	2	13
أكثر من 59 سنة	within % من المبحوث	84,6%	15,4%	100,0%
	Count	136	64	200
Total	within % من المبحوث	68,0%	32,0%	100,0%

جنس المبحوث * هل يجد سائقي السيارات صعوبة في فهم القوانين المعتمدة Crosstabulation

		هل يجد سائقي السيارات صعوبة في فهم القوانين المعتمدة		Total
		نعم	لا	
ذكر	Count	53	84	137
	within % من المبحوث	38,7%	61,3%	100,0%
أنثى	Count	27	36	63
	within % من المبحوث	42,9%	57,1%	100,0%
Total	Count	80	120	200
	within % من المبحوث	40,0%	60,0%	100,0%

جنس المبحوث * في رايك ماهي الاساليب الأكثر ردية على سائقي السيارات Crosstabulation

		في رايك ماهي الاساليب الأكثر ردية على سائقي السيارات			Total
		وضع ردارات مخفية	عقوبات مالية	وضع سيارات مموهة	
ذكر	Count	67	37	33	137
	within % من المبحوث	48,9%	27,0%	24,1%	100,0%
أنثى	Count	40	14	9	63
	within % من المبحوث	63,5%	22,2%	14,3%	100,0%
Total	Count	107	51	42	200
	within % من المبحوث	53,5%	25,5%	21,0%	100,0%

المستوى التعليمي للمبحوث * حسب رايك الوقاية من حوادث المرور راجع الى التثقيف من Crosstabulation

		حسب رايك الوقاية من حوادث المرور راجع الى التثقيف من	
		البرامج التوعوية	البرامج التأهيلية
لا يقرأ ولا يكتب	Count	11	1
	within % من المستوى التعليمي للمبحوث	68,8%	6,2%
ابتدائي	Count	19	0
	within % من المستوى التعليمي للمبحوث	90,5%	0,0%
متوسط	Count	19	0
	within % من المستوى التعليمي للمبحوث	73,1%	0,0%

	ثانوي	Count	19	7
	% within المستوى التعليمي للمبحوث		50,0%	18,4%
	جامعي	Count	42	13
	% within المستوى التعليمي للمبحوث		50,0%	15,5%
	دراسات عليا ما بعد التدرج	Count	7	4
	% within المستوى التعليمي للمبحوث		46,7%	26,7%
	Total	Count	117	25
	% within المستوى التعليمي للمبحوث		58,5%	12,5%

المستوى التعليمي للمبحوث * حسب رايبك الوقائية من حوادث المرور راجع الى التكثيف من Crosstabulation

		حسب رايبك الوقائية من حوادث المرور راجع الى التكثيف من البرامج التدريبية		Total
المستوى التعليمي للمبحوث	لا يقرأ ولا يكتب	Count	4	16
	% within المستوى التعليمي للمبحوث		25,0%	100,0%
	ابتدائي	Count	2	21
	% within المستوى التعليمي للمبحوث		9,5%	100,0%
	متوسط	Count	7	26
	% within المستوى التعليمي للمبحوث		26,9%	100,0%
	ثانوي	Count	12	38
	% within المستوى التعليمي للمبحوث		31,6%	100,0%
	جامعي	Count	29	84
	% within المستوى التعليمي للمبحوث		34,5%	100,0%
	دراسات عليا ما بعد التدرج	Count	4	15
	% within المستوى التعليمي للمبحوث		26,7%	100,0%
	Total	Count	58	200
	% within المستوى التعليمي للمبحوث		29,0%	100,0%

Case Processing Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
جنس المبحوث * هل لديك علم باستراتيجية الدرك الوطني في التوعية من حوادث المرور	200	100,0%	0	0,0%	200	100,0%

جنس المبحوث * هل لديك علم باستراتيجية الدرك الوطني في التوعية من حوادث المرور Crosstabulation

		هل لديك علم الإجراءات الدرك الوطني في التوعية من حوادث المرور		Total
		المرور		
		نعم	لا	
ذكر	Count	70	67	137
	% within جنس المبحوث	51,1%	48,9%	100,0%
انثى	Count	20	43	63
	% within جنس المبحوث	31,7%	68,3%	100,0%
Total	Count	90	110	200
	% within جنس المبحوث	45,0%	55,0%	100,0%

Case Processing Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
جنس المبحوث * هل قدمت لك استراتيجيات المعتمدة من طرف رجال الدرك الوطني تصورا كافيا عن مفهوم الوعي المروري	200	100,0%	0	0,0%	200	100,0%

جنس المبحوث * هل قدمت لك استراتيجيات المعتمدة من طرف رجال الدرك الوطني تصورا كافيا عن مفهوم الوعي المروري Crosstabulation

		هل قدمت إجراءات المعتمدة من طرف رجال الدرك الوطني تصورا كافيا عن مفهوم الوعي المروري		Total
		المرور		
		نعم	لا	
ذكر	Count	58	79	137
	% within جنس المبحوث	42,3%	57,7%	100,0%
انثى	Count	22	41	63
	% within جنس المبحوث	34,9%	65,1%	100,0%
Total	Count	80	120	200
	% within جنس المبحوث	40,0%	60,0%	100,0%

Case Processing Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
جنس المبحوث * حسب رايك هل الاليات التي اعتمدها رجال الدرك الوطني كقيلة بالحد من خطورة حوادث المرور	200	100,0%	0	0,0%	200	100,0%

Crosstabulation جنس المبحوث * حسب رايك هل الاليات التي اعتمدها رجال الدرك الوطني كقيلة بالحد من خطورة حوادث المرور

		حسب رايك هل الاليات التي اعتمدها رجال الدرك الوطني كقيلة بالحد من خطورة حوادث المرور			Total
		نعم	لا	3	
جنس المبحوث	ذكر	Count 64	72	1	137
	% within جنس المبحوث	46,7%	52,6%	0,7%	100,0%
جنس المبحوث	انثى	Count 34	29	0	63
	% within جنس المبحوث	54,0%	46,0%	0,0%	100,0%
Total	Count 98	101	1	200	
	% within جنس المبحوث	49,0%	50,5%	0,5%	100,0%

Case Processing Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
جنس المبحوث * حسب رايك هل الاليات التي اعتمدها رجال الدرك الوطني كقيلة بالحد من خطورة حوادث المرور	200	100,0%	0	0,0%	200	100,0%

جنس المبحوث * حسب رأيك هل الآليات التي اعتمدها رجال الدرك الوطني كقيلة بالحد من خطورة حوادث المرور Crosstabulation

		حسب رأيك هل الآليات التي اعتمدها رجال الدرك الوطني كقيلة بالحد من خطورة حوادث المرور			Total
		المرور			
		نعم	لا	3	
ذكر	Count	64	72	1	137
	% within جنس المبحوث	46,7%	52,6%	0,7%	100,0%
أنثى	Count	34	29	0	63
	% within جنس المبحوث	54,0%	46,0%	0,0%	100,0%
Total	Count	98	101	1	200
	% within جنس المبحوث	49,0%	50,5%	0,5%	100,0%

Crosstabs

Case Processing Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
جنس المبحوث * حسب رأيك هل الآليات التي اعتمدها رجال الدرك الوطني كقيلة بالحد من خطورة حوادث المرور	200	100,0%	0	0,0%	200	100,0%

جنس المبحوث * حسب رأيك هل الآليات التي اعتمدها رجال الدرك الوطني كقيلة بالحد من خطورة حوادث المرور Crosstabulation

		حسب رأيك هل الآليات التي اعتمدها رجال الدرك الوطني كقيلة بالحد من خطورة حوادث المرور		Total
		المرور		
		نعم	لا	
ذكر	Count	64	73	137
	% within جنس المبحوث	46,7%	53,3%	100,0%
أنثى	Count	34	29	63
	% within جنس المبحوث	54,0%	46,0%	100,0%
Total	Count	98	102	200
	% within جنس المبحوث	49,0%	51,0%	100,0%

Frequencies

Statistics

حسب رايك الوفاية من حوادث المرور راجع الى التكثيف

من

N	Valid	197
	Missing	3

حسب رايك الوفاية من حوادث المرور راجع الى التكثيف من

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent	
Valid	البرامج التوعوية	117	58,5	59,4	59,4
	البرامج التأهيلية	24	12,0	12,2	71,6
	البرامج التدريبية	56	28,0	28,4	100,0
	Total	197	98,5	100,0	
Missing	System	3	1,5		
	Total	200	100,0		

Frequencies

Statistics

حسب رايك الوفاية من حوادث المرور راجع الى التكثيف

من

N	Valid	197
	Missing	3

حسب رايبك الوقاية من حوادث المرور راجع الى التكتيف من

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	البرامج التوعوية	117	58,5	59,4
	البرامج التأهيلية	24	12,0	71,6
	البرامج التدريبية	56	28,0	100,0
	Total	197	98,5	100,0
Missing	System	3	1,5	
	Total	200	100,0	

Statistics

في رايبك الوقاية من حوادث المرور هو تكتيف لجهود

الدركاوطني مع

N	Valid	200
	Missing	0

في رايبك الوقاية من حوادث المرور هو تكتيف لجهود الدركاوطني مع

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	مديريات النقل	78	39,0	39,0
	مصالح الامن	64	32,0	71,0
	وزارة التربية	58	29,0	100,0
	Total	200	100,0	100,0

Frequencies

Statistics

ماهو تكتيفك لحوادث المرور في ولاية تسميلت

N	Valid	200
	Missing	0

ماهو تقييمك لحوادث المرور في ولاية تسمسيلت

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
مرتفعة	73	36,5	36,5	36,5
منخفضة	38	19,0	19,0	55,5
مستقرة	89	44,5	44,5	100,0
Total	200	100,0	100,0	

Frequencies

Statistics

ماهو واقع التوعية المرورية في الولاية

N	Valid	200
	Missing	0

ماهو واقع التوعية المرورية في الولاية

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
حالة جيدة	14	7,0	7,0	7,0
تحتاج الاهتمام اكثر	141	70,5	70,5	77,5
متدهورة	45	22,5	22,5	100,0
Total	200	100,0	100,0	

Case Processing Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
المستوى التعليمي للمبحوث * هل يجد سائقي السيارات صعوبة في فهم القوانين المعتمدة	200	100,0%	0	0,0%	200	100,0%

Crosstabulation المستوى التعليمي للمبحوث * هل يجد سائقي السيارات صعوبة في فهم القوانين المعتمدة

		هل يجد سائقي السيارات صعوبة في فهم القوانين المعتمدة	
		نعم	لا
المستوى التعليمي للمبحوث	لا يقرأ أو لا يكتب	Count 3 % within 18,8%	13 81,2%
	ابتدائي	Count 2 % within 9,5%	19 90,5%
	متوسط	Count 3 % within 11,5%	23 88,5%
	ثانوي	Count 23 % within 60,5%	15 39,5%
	جامعي	Count 42 % within 50,0%	42 50,0%
	دراسات عليا ما بعد التدرج	Count 7 % within 46,7%	8 53,3%
	Total	Count 80 % within 40,0%	120 60,0%

Crosstabulation المستوى التعليمي للمبحوث * هل يجد سائقي السيارات صعوبة في فهم القوانين المعتمدة

		Total
المستوى التعليمي للمبحوث	لا يقرأ أو لا يكتب	Count 16 % within 100,0%
	ابتدائي	Count 21 % within 100,0%
	متوسط	Count 26 % within 100,0%
	ثانوي	Count 38 % within 100,0%
	جامعي	Count 84 % within 100,0%
	دراسات عليا ما بعد التدرج	Count 15 % within 100,0%
	Total	Count 200 % within 100,0%

Case Processing Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
جنس المبحوث * ماذا تصنيف لك الإجراءات المعتمدة من طرف رجال الدرك الوطني في التخفيف من خطورة حوادث المرور	200	100,0%	0	0,0%	200	100,0%

Crosstabulation جنس المبحوث * ماذا تصنيف لك الإجراءات المعتمدة من طرف رجال الدرك الوطني في التخفيف من خطورة حوادث المرور

		ماذا تصنيف لك الإجراءات المعتمدة من طرف رجال الدرك الوطني في التخفيف من خطورة حوادث المرور			Total
		خبرة	مسؤولية	احترام القوانين	
		ذكر	Count	22	
جنس المبحوث	% within	16,1%	38,0%	46,0%	100,0%
انثى	Count	8	27	28	63
جنس المبحوث	% within	12,7%	42,9%	44,4%	
Total	Count	30	79	91	200
جنس المبحوث	% within	15,0%	39,5%	45,5%	

ملحق رقم: 03

الحملة التحسيسية

نصائح لإجتناح حوادث

عدم احترام قانون المرور السبب الرئيسي لحوادث المرور

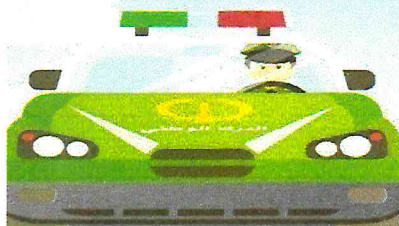
- 01 استعمال الهاتف أثناء القيادة يضاعف من خطر حوادث المرور.
5 حرات
- 02 عدم استعمال حزام الأمان عامل مهم في ارتفاع عدد الوفيات بالطرق بعد السرعة، في كل الأحوال استعمال حزام الأمان بالمقاعد الامامية والطفلية.
- 03 عدم استعمال حزام الأمان من طرف أحد الركاب يضاعف من خطر الموت بالنسبة الآخرين أكثر.
- 04 السرعة المفرطة هي السبب الأول المادي إلى الموت بالحوادث. احترام تحديد السرعة وتنظيم سرعتك مع مختلف حالات المرور، لا تعالج في البقاة تقنيات لردة الفعل في حالة مطاردة - أترن مسافة الأمان إلى الأمام.
- 05 سكتات جديدة - على طريق جاف ومدة رد الفعل محددة ثمانية واحدة :
ل 30 كلم/س - بترم 13 م لتوقف
ل 50 كلم/س - بترم 28 م لتوقف
ل 90 كلم/س - بترم 70 م لتوقف
ل 130 كلم/س - بترم 129 م لتوقف



CONSEILS POUR ÉVITER UN ACCIDENT

LE NON RESPECT DU CODE DE LA ROUTE EST LA PRINCIPALE CAUSE DES ACCIDENTS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE

- 01 Téléphoner en conduisant multiplie par 5 les risques d'accident.
- 02 Le défaut de port de ceinture de sécurité est un facteur important de mortalité sur les routes après la vitesse. En toute circonstance, bouclier votre ceinture à l'avant comme à l'arrière.
- 03 Si un passager n'attache pas sa ceinture de sécurité, le risque de décès pour les autres passagers au cours d'un accident est plus important.
- 04 La vitesse est la première cause de mortalité sur les routes. Respecter les limitations de vitesse et adapter votre vitesse aux conditions de circulation. Ne surestimer pas votre capacité à réagir face à une situation d'urgence. Garder vos distances avec le véhicule qui vous précède.
- 05 Avec de bons freins, sur route sèche et avec un temps de réaction d'une seconde :
à 50 km/h, il faut 13 m pour s'arrêter.
à 90 km/h, il faut 70 m.
à 130 km/h, il faut 129 m.



حملة تحسيسية تمحور عنوانها حول "نصائح لإجتناح حوادث المرور" جاء فيها عدم احترام القانون هو السبب الرئيسي لحوادث المرور كما أن استعمال الهاتف النقال أثناء القيادة يضاعف من حوادث المرور وعدم استعمال حزام الأمان يؤدي إلى ارتفاع الوفيات.

ملحق رقم : 04
إحدى المنشآت الحديثة الإنجاز

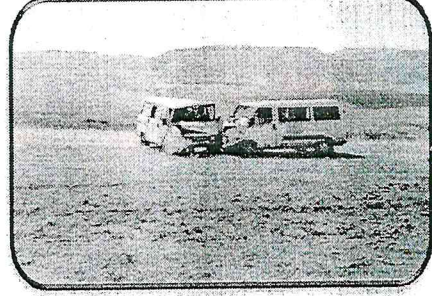
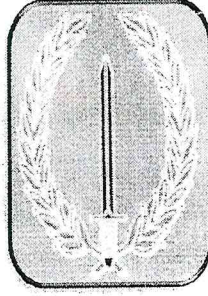
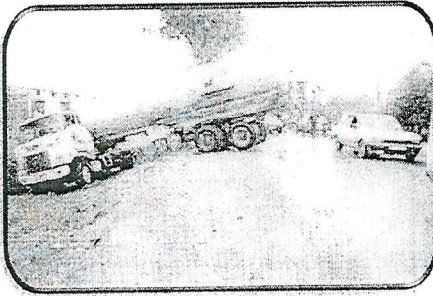




النقاط والمقاطع السوداء



النقطة السوداء: هي المكان الذي سجل خلال سنة واحدة ما يقل عن ثلاثة (03) حوادث ذات إصابات جسدية أسفرت عن قتلى أو جرحى .



قسم الطريق الأسود: هو كل قسم من الطريق على مدى 100 متر ، سجل خلال سنة واحدة ما يقل عن ثلاثة (03) حوادث ذات إصابات جسدية أسفرت عن قتلى أو جرحى .

ملحق رقم 06
المرسوم تنفيذي رقم 77/91 المؤرخ في 16 مارس 1991

424 الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية / العدد 12 4 رمضان عام 1411 هـ

* تنشيط حملات التوعية والوقاية من أخطار الطرق وتنظيمها بالاتصال مع المصالح أو السلطات المعنية.
* تكوين وارشاد موجه للتلاميذ، والمعلمين وممرني السياقة.

* تجميع الاحصائيات والتقارير، والمستخلصات الدورية والبيانات المتعلقة بحوادث المرور عبر الطرق التي أعدها مصالح أو مؤسسات أخرى واستغلالها.
* تطوير الاعلام والتربية والبحث التطبيقي.

وبهذه الصفة، يشارك المركز فيما يلي :
- أعمال الهيئات الدولية المتخصصة في هذا الميدان،
- التربية ونشر الاحصائيات والمعلومات والوثائق في مظاهرها التربوية في ظل احترام الاحكام التشريعية والتنظيمية المتعلقة بقانون الاعلام

وبالاضافة الى ذلك يدي المركز برأيه في كل مسألة تتصل بميدانه وتتعلق بالسير عبر الطرق.
ويساعد على الاعمال ويشارك فيها ويتكفل عند الحاجة بكل المبادرات التي تقوم بها الجمعيات التي تعمل لبولوج الغاية المنشودة

المادة 5 : تساعد لجان ولانية مختصة، تنشأ بموجب القانون رقم 87 - 09 المؤرخ في 10 فبراير سنة 1987 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، المركز وفقا لصلاحياتها، وفي اطار وسائل العمل المتوفرة لديها لبولوج اهدافها كما يساعد المركز هذه اللجان.

الفصل الثالث

التنظيم

المادة 6 : يسير المركز مدير ويزود بمجلس توجيهي.
المادة 7 : يعين المدير بمرسوم تنفيذي بناء على اقتراح من السلطة الوصية وتنتهي مهامه بنفس الشكل.

المادة 8 : يتصرف المدير، تحت إشراف السلطة الوصية، باسم المركز.

ويمثل هذا الاخير في كل اعمال الحياة المدنية، ويمثله أمام العدالة.

- يعتبر مسؤولا عن السير العام للمركز.

يرسم ما يلي :

الفصل الاول

احكام تمهيدية

المادة الاولى : يحدد هذا المرسوم مهام المركز الوطني للوقاية والامن عبر الطرق وتنظيمه وسيره والذي أسس بموجب القانون رقم 87 - 09 المؤرخ في 10 فبراير سنة 1987 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، ويدعى فيما يلي "المركز".

المادة 2 : طبقا للاحكام التشريعية المعمول بها، يعتبر المركز مؤسسة عمومية إدارية يخضع للقواعد المعمول بها في الادارة ولابدأ التخصص وكذا لاحكام هذا المرسوم.

المادة 3 : يوجد مقر المركز في الجزائر العاصمة ويمكن نقله الى أي مكان آخر من التراب الوطني بمرسوم يتخذ بناء على تقرير من الوزير الوصي.

الفصل الثاني

المهام

المادة 4 : من أجل ممارسة صلاحيات الدولة الهادفة إلى النهوض بسياسة وقاية المرور عبر الطرق وأمنها، تحدد للمركز بالاتصال عند الاقتضاء، بالمصالح والمؤسسات الوطنية التي لها نفس الغاية مع مراعاة صلاحياتها الخاصة بها، مهام تصور واقتراح عناصر سديدة كندابير تهدف الى السير عبر الطرق واستعمالها لتحديد سياسة وطنية لوقاية السير عبر الطرق وأمنها وتطبيق ذلك.

وبهذه الصفة، يكلف المركز بجمع الوسائل المختلفة، الكفيلة بتفادي حوادث الطرق المرتبطة بالفرد والسيارة والطريق أو بكل حدث له صلة بالفرض المنشود، وكذا إعدادها وتوجيهها والتنسيق فيما بينها، وذلك بالقيام بأعمال تتفق عليها وهي :

* إعداد كل الدراسات التي لها صلة بها أو المشاركة في مثل هذه الدراسات.

* السعي الى تقليص عدد الحوادث وخطورتها بتطوير الاعلام، والتربية والبحث التطبيقي في هذا المجال.

- ممثل وزير الصحة.
- ممثل الوزير المنتدب لدى البحث والتكنولوجيا.
- ممثل المجلس الوطني للاعلام.
- ممثل المديرية العامة للامن الوطني.
- ممثل الدرك الوطني.
- ممثل مهنة المؤمنين.
- ممثل المديرية العامة للحماية المدنية.
- ممثل الجمعيات التي تعمل لمطوع الاعمال المنشودة في ميدان أمن المرور عبر الطرق والوقاية من حوادثها.
- يمكن المجلس أن يستشير في أشغاله كل شخص تعتبر مساهمته مفيدة.
- يحضر المدير الاجتماعات حضورا استشاريا ويتولى كتابة المجلس.
- المادة 12: يرأس المجلس التوجيهي ممثل الوزير المكلف بالوقاية من حوادث المرور.
- ويعين من بين أعضائه نائبا أو نائبين للرئيس.
- المادة 13: يعين أعضاء المجلس التوجيهي بموجب قرار من السلطة الوصية بناء على اقتراح من السلطة التي يتبعونها.
- تدوم مدة العضوية ثلاث سنوات قابلة للتجديد.
- تنتهي عضوية الممثلين الذين عينوا بحكم وظيفتهم بانتهاء هذه الوظيفة.
- وفي حالة شغور منصب، يعوض خلال شهر واحد على الأكثر بعد معاينة الشغور.
- المادة 14: يتداول المجلس فيما يلي :
 - التنظيم والسير العام.
 - برنامج النشاطات السنوية والمتعددة السنوات وحصائل نشاطات السنة المنصرمة.
 - الحالات التقديرية للايرادات والنفقات.
 - الشروط العامة لابرام الصفقات والعقود والاتفاقات.
 - حساب التسيير.
 - قبول الهبات والوصايا.
 - التدابير الكفيلة بتحسين السير والتي تسمح ببلوغ الاهداف.
- تخضع مداوات المجلس لموافقة السلطة الوصية في الأجال التنظيمية حتى يمكن تنفيذها.

- يتمتع بكامل سلطات التسيير والادارة من أجل السير الحسن للمركز.
- يمارس السلطة السلمية على مجموع الموظفين.
- يعين الاعوان الموضوعين تحت سلطته والذين لا توجد بشأنهم كيفية أخرى للتعيين، وينهي مهامهم.
- يعد التقرير السنوي عن النشاط ويرفعه الى السلطة الوصية بعد موافقة المجلس التوجيهي عليه.
- ينفذ مقررات اللجنة التوجيهية.
- يأمر بصرف الميزانية حسب الشروط التي تحددها القوانين والتنظيمات المعمول بها.
- وبهذه الصفة يقوم بما يلي :
 - يحضر مشروع الميزانية ويلتزم بتفقات التسيير والتجهيز ويأمر بصرفها مع احترام الاجراءات والقواعد المعمول بها.
 - يبرم كل الصفقات والعقود والاتفاقات المتصلة ببرنامج النشاط. باستثناء التي تتطلب موافقة السلطة الوصية.
 - يمكنه تفويض إمضائه لنوابه الرئيسيين في حدود صلاحياتهم.
- المادة 9: يساعد المدير، في نطاق صلاحياته، مدير مساعد يعين بموجب قرار من السلطة الوصية.
- المادة 10: يحدد التنظيم الداخلي للمركز بقرار مشترك بين السلطة الوصية ووزير الاقتصاد والسلطة المكلفة بالوظيفة العمومية.
- المادة 11: يضم المجلس التوجيهي كلا من :
 - ممثل وزير الداخلية.
 - ممثل وزير النقل.
 - ممثل وزير الدفاع الوطني.
 - ممثل وزير التجهيز.
 - ممثل وزير التربية.
 - ممثل وزير الاقتصاد.
 - ممثل وزير العدل.
 - ممثل وزير الشؤون الاجتماعية.
 - ممثل وزير المناجم والصناعة.

الفصل الرابع

السير

المادة 15 : يجتمع المجلس أربع مرات في السنة على الأقل في دورة عادية، بدعوة من رئيسه. ويمكن أن يجتمع في دورة استثنائية بطلب من الرئيس أو المدير أو ثلث (1/3) أعضاء.

يحدد الرئيس جدول الاعمال بناء على اقتراح المدير. توجه الاستدعاءات مرفوقة بجدول الاعمال خمسة عشر (15) يوما قبل تاريخ الاجتماع. ويمكن تقليص هذا الاجل بالنسبة للدورات الاستثنائية على أن لا يقل عن ثمانية (8) أيام.

المادة 16 : لا تصح مداوات المركز الا بحضور نصف الاعضاء على الأقل.

وإذا لم يكتمل النصاب، يعقد إجتماع آخر خلال مدة خمسة عشر (15) يوما تلي موعد الاجتماع الاول، وفي هذه الحالة تصح المداولة مهما يكن عدد الاعضاء الحاضرين.

تتخذ المداوات بالأغلبية البسيطة وفي حالة تعادل الاصوات، يرجح صوت الرئيس.

المادة 17 : يوقع الرئيس وكاتب الجلسة على المحاضر وتدوين في سجل خاص. وترسل نسخة من هذه المحاضر الى السلطات المعنية.

المادة 18 : النظام المالي والحسابي للمركز هو النظام نفسه المطبق على الإدارة.

المادة 19 : تمسك الحسابات حسب الشكل الإداري تبعاً لقواعد المحاسبة العمومية.

يسند مسك الحسابات وتداول الاموال الى محاسب يعتمده وزير المالية.

المادة 20 : يمارس مراقب مالي الرقابة القبلية لتنفقات المركز يعينه وزير الاقتصاد، وفق الشروط المنصوص عليها في الاحكام القانونية والتنظيمية المعمول بها في مجال الرقابة المالية للمؤسسات العمومية للدولة التي تتمتع بالاستقلال المالي.

المادة 21 : تتكون موارد المركز مما يلي :

* مساعدات الدولة، والجماعات المحلية والهيئات العمومية والخاصة عند الاقتضاء،

* الهبات والوصايا.

* كل الموارد الاخرى المتصلة بنشاطها.

المادة 22 : تتكون نفقات المركز مما يلي :

- نفقات التسيير،

- نفقات التجهيز.

المادة 23 : تعرض ميزانية المركز في ابواب، ومواد، بعدها المركز وتخضع لمداولة المجلس التوجيهي.

وترسل إلى السلطة الوصية والى وزير الاقتصاد للمصادقة عليها قبل بداية السنة المالية الخاصة بها وفقاً للتنظيم المعمول به.

المادة 24 : تبلغ حسابات التسيير الى السلطة الوصية ووزير الاقتصاد ومجلس المحاسبة حسب الشروط المنصوص عليها في التنظيم المعمول به.

الفصل الخامس

الوصاية والرقابة

المادة 25 : مع مراعاة الاحكام المتعلقة بصلاحيات السلطة والمؤسسات المختصة في هذا الميدان يوضع المركز تحت رقابة السلطة التي خول لها صلاحيات تتصل بنشاطات المركز ومهامه.

وبهذه الصفة ودون الاخلال بهذه الصلاحيات المناسبة يكلف وزير الداخلية بالوصاية على المركز.

الفصل السادس

احكام ختامية

المادة 26 : يلغى المرسوم رقم 67 - 91 المؤرخ في 17 يونيو سنة 1967 والمتضمن إنشاء لجنة دائمة لأمن الطرق.

المادة 27 : ينشر هذا المرسوم في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

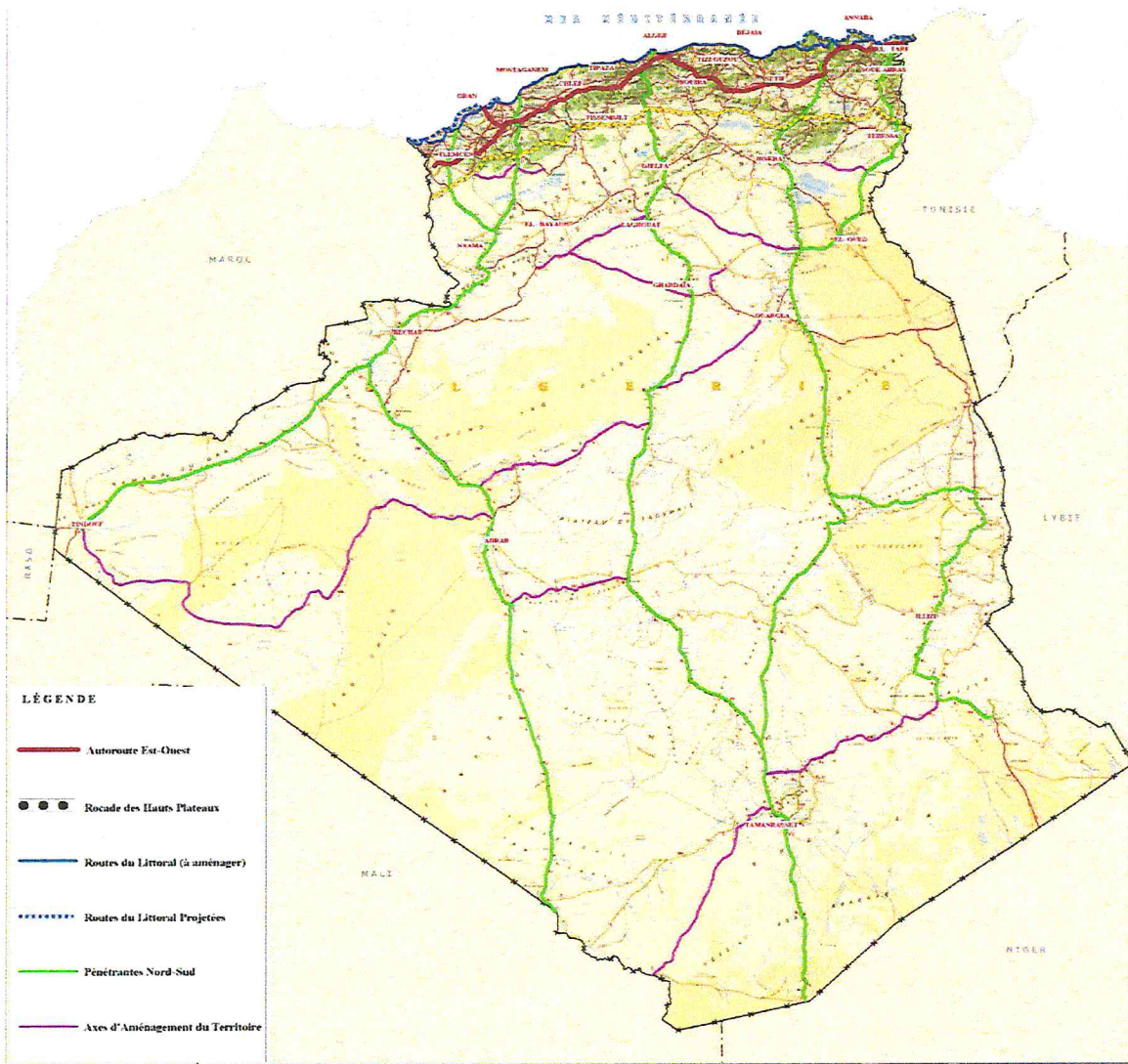
حرر بالجزائر في 29 شعبان عام 1411 الموافق 16 مارس سنة 1991.

مولود حصروش

الملحق رقم : 07

الرقم	الأستاذ	التخصص
1	هشام بريقل	أستاذ مساعد علم الاجتماع الحضري
2	المحي ليلي	أستاذة مساعدة تخصص علم الاجتماع الجنائي
3	موهوب مراد	أستاذ علم الاجتماع

الملحق رقم : 08



شبكة الطرقات بالجزائر والمشاريع المبرمجة

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية



عرض بمناسبة الحملة التحسيسية

لفائدة مستعملي الطريق

تحت شعار

" حان الوقت لتحريك الضمان والالتزام بقواعد السلامة المرورية "

إيماناً من قيادة الدرك الوطني، أن العمل الجوّاري و التحسيّسي في ميدان الأمن المروري، هو جوهر الإستراتيجية التي تريد مؤسسة الدرك الوطني الوصول إليها ، كما شرعت في القيام بحملة تحسيّسية لفائدة مستعملي الطريق بإقليم ولاية تيسمسيلت لمدة (02) يومين من تاريخ: 2016/04/15 إلى غاية 2016/04/16 تحت شعار " حان وقت لتحريك الضمائر والالتزام بقواعد السلامة المرورية "

يتوخى من خلالها التقرب أكثر وتعريف المواطن و تذكيره بالنصائح و الإرشادات السلامة المرورية و بالمهام الجسيمة التي أونيّطت بالدرك الوطني في ميدان شرطة الطريق ، لغرس في أرواح مستعملي الطريق الثقافة المرورية ، قصد احتواء ظاهرة اللأمن المروري التي أصبحت تخلف خسائر بشرية ومادية معتبرة .

/ أسباب حوادث المرور :

على ضوء نتائج الدراسة التحليلية لأسباب ارتكاب حوادث المرور، وفق معطيات الخريطة الإجرامية المرورية تبين جليا أن العامل الرئيسي لارتكابها ، يكمن أساسا في :

* العمل البشري: بنسبة 75 %

- المتعلقة بمخالفات الإفراط في السرعة ، التجاوز الخطير ، عدم احترام المسافة الأمنية ، سياقة في حالة سكر عدم التحكم في مقاليد المركبة.....الخ.

* عامل حالة المركبات: بنسبة 10 %

- أعطال تقنية متمثلة في : عدم صلاحية منظومة الفرملة ، فرزاز العجلات المطاطية الأمامية ، عدم صلاحية الإنارة ليلاالخ.

* عامل المحيط : قدر بنسبة 08 %

- تمثل في عدم صلاحية بعض شبكة الطرقات للسير (التصدعات ، الحفر ، انجراف التربةالخ.)

* عامل الأحوال الجوية : قدر بنسبة 07 %

- رداءة الأحوال الجوية ، سقوط زخات المطر في بدايته ، الجليد ، الصقيع ، الثلوج الذي يؤدي في الكثير من الأحيان إلى إنزلاقات و إصطدماتالخ.

/ تعريف بموضوع المداخلة:

من مواضيع الساعة، ظاهرة حوادث المرور التي أصبحت تشكل تحديا كبيرا وهاجسا للمجتمعات المعاصرة، حيث أخذت أبعادا خطيرة فاقت حدود التصور و أصبحت تشكل خطرا محققا بها ، بحيث ترجع التجاوزات و استعمال الهاتف النقال على سبيل الذكر لا للحصر ، أثناء السير من الأسباب الرئيسية لظاهرة حوادث المرور.

*/ التجاوز :

هو كل مناورة خطيرة لسائق المركبة للقيام بعملية التجاوز في الأماكن الغير مسموح بها (منعرجات ، خط المتواصل...الخ) أو القيام بهذه العملية دون إمكانية تحقيقها (المسافة للاتجاه المعاكس غير كافية...).

*/ الهاتف النقال:

من تطورات النهضة التكنولوجية ، أخترع الهاتف النقال للقيام بمختلف الاتصالات اللاسلكية ، غير أن هذا الاختراع أصبح يشكل خطرا حقيقيا لمستعملي الطريق أثناء قيادة المركبات ، يؤدي في غالب الأحيان إلى عدم الانتباه و التركيز للقيام بالسياقة المثالية وبالتالي فقدان السيطرة على المركبة .

- **تنبيه :** المخالفات المذكورة أعلاه إذا اقترنت وكانت سببا لارتكاب الحوادث المرورية تصبح ظرف مشدد في الجرائم المرورية .

/ **النصائح والإرشادات حول الموضوع الداخلة :**

لغرض التقليل من حدة هذه الأفة المتمثلة في تنامي ظاهرة حوادث المرور ، أصبح من الضروري التقيد والالتزام الصارم بالنصائح و الإرشادات السلامة المرورية المتمثلة في :

(1)- **قبل الشروع في عملية السياقة :**

يجب على سائق أن يتمتع بالقدرة البدنية والذهنية الجيدة بعيدة عن حالات الإرهاق و التوتر الشديد.

(2)- **التأكد من صلاحية و جاهزية أجهزة و منظومات المركبة :**

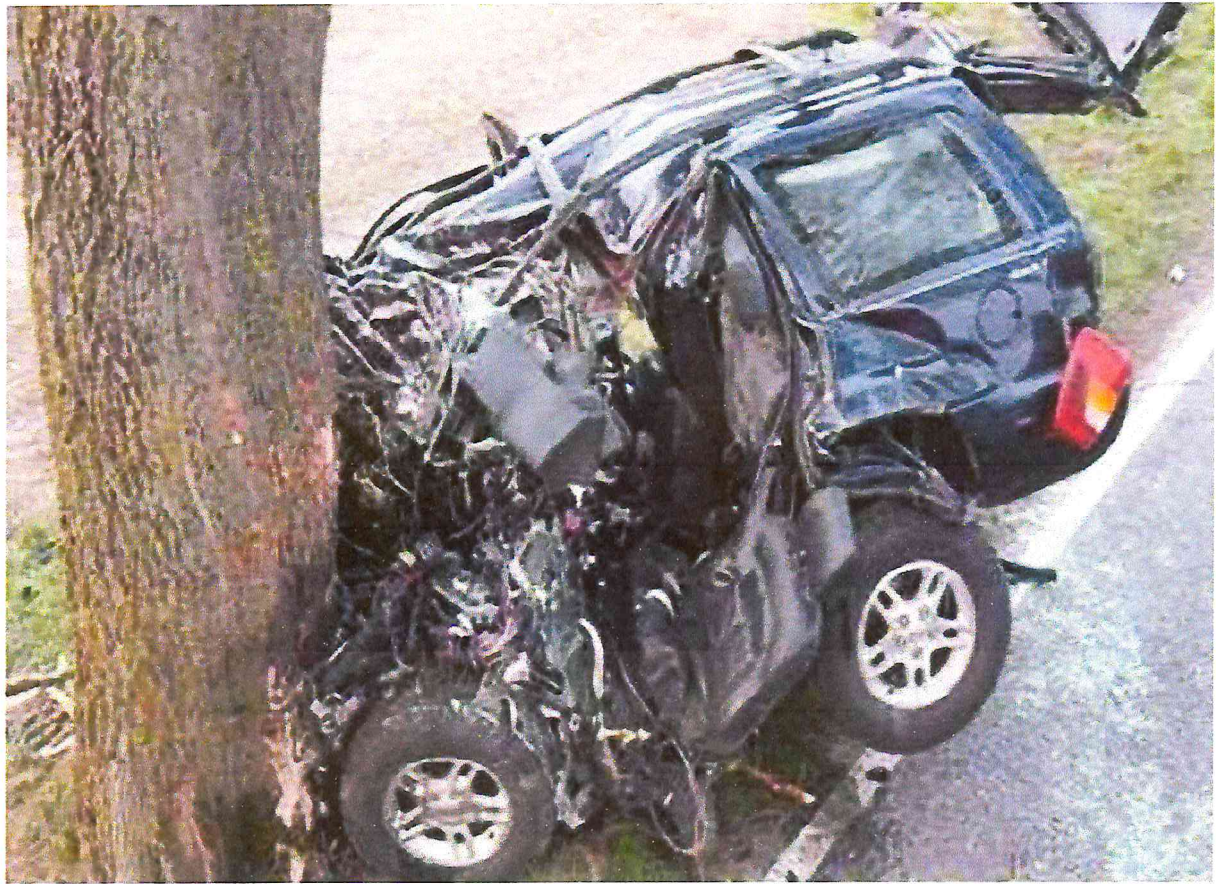
يجب التأكد من صلاحية الأطر المطاطية ونسبة ضغط الهواء بها ، منظومة الفرامل ، الأضواء ، المرآة العاكسة الداخلية والجانبية ، الغلق المحكم لغطاء المحرك ، مراقبة نظافة الزجاج الواقي للرياح الأمامي لإزالة كل العوائق التي تمنع الرؤية الجيدة....الخ.

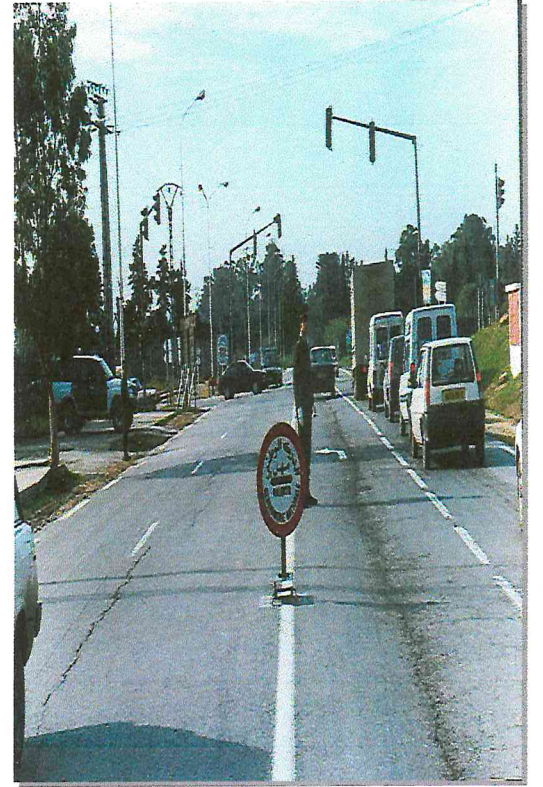
(3) الالتزام بالتطبيق الصارم لقانون المرور و العمل بكامل الإرشادات و التوجيهات لأعوان الأمن العاملين في الميدان.

(4) السير بسرعة معتدلة وفق ما هو منصوص عليه في حالات قانون المرور حتى يتمكن سائق المركبة من السيطرة عليها عند حدوث أي طارئ.

(5) عدم القيام بالتجاوزات الخطيرة السالفة الذكر و التأكد من شروط إجراء مناورة التجاوز.

قائمة الصور





المراقبة المستمرة لحركة المرور وشبكة الطرقات







وأخيرا يا الله

يا رب

إذا أعطيتني مالا..... فلا تأخذ سعادتي

وإذا أعطيتني قوة..... فلا تأخذ عقلي

وإذا أعطيتني جاهًا..... فلا تأخذ تواضعي

وإذا أعطيتني تواضعًا..... فلا تأخذ عزتي