الجمهـــوريـــة الجـزائـــرية الديمقراطيـة الشعبيـــة
République Algérienne démocratique et Populaire
وزارة التعليـــم العـــالـــي و البحـــث العلمـــي
Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique
جامعة وهران 2 محمد بن أحمد
Universitéd'Oran 2Mohamed Ben Ahmed

كلية العلوم الاجتماعية
Faculté des Sciences Sociales
قسم علم الاجتماع و الأنثروبولوجيا
Département de Sociologie & d'Anthropologie

مذكرة التخرج ماستر 02 علم اجتماع التنظيم و العمل

مذكرة الـــــــتخرج بـــعنوان:

" حوادث المرور في الجزائر "

دراسة سوسيولوجية حول بلدية بطيوة - وهران

من إعداد الطالب:
دهيبي محمد

الاستاذة المشرفة:
د. حساين زاهية

السنة الجامعية: 2025 / 2026

بِسْمِ اللهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ.

الإهداء

أريد تقديم هذا العمل المتواضع إلى عائلتي الصغيرة و الكبيرة، كل فرد بإسمه و صفته و إلى كل من علمني حرف أو عدد أو معلومة طوال مسيرتي التعليمية من المرحلة الابتدائية إلى المرحلة الجامعية و إلى كل شخص تشرفت بمعرفته في حياتي الشخصية و التعليمية و إلى كل من ساعدني ماديا و معنويا دون استثناء

الشكر

الحمد والشكر لله أولا على كل شيء و على توفيقي للوصول إلى هذا المقام، أما بعد أتوجه بالشكر إلى كل من عائلتي الصغيرة و الكبيرة على الدعم المادي و المعنوي، وإلى كل من تتلمذت على يديه في كل الأطوار و إلى الأستاذة القديرة التي أشرفت علي الدكتورة **حساين زاهية**، و إلى كل أصدقائي دون استثناء

فهرس المواضيع

فهرس المواضيع

الإهداء.....

الشكر.....

فهرس المواضيع.....

مقدمة عامة.....01

الحوافز الذاتية والموضوعية.....02

المقاربة النظرية.....04

الدراسات السابقة.....06

الإشكالية.....17

الأسئلة الفرعية.....18

الفرضيات.....18

أهداف البحث.....18

تحديد المفاهيم.....18

الحالات المعنية بالدراسة.....20

حدود الدراسة.....21

هيكلة الدراسة.....22

الفصل الأول: الإطار النظري

تعريف حوادث المرور.....24

أنواع حوادث المرور.....24

الوقاية من حوادث المرور.....26

تكاليف حوادث المرور.....27

مصادر الثقافة المرورية 29

أبعاد الثقافة المرورية.....29
الفصل الثاني: الإطار التطبيقي للدراسة
مضمون المقبلات.....27
تحليل مضمون المقبلات.....32
النتائج.....36
الإجابة على الفرضيات.....37
الاستنتاج العام.....37
الخاتمة.....39
قائمة المصادر و المراجع.....41
الملاحق.....43
ملخص الدراسة.....46

مقدمة عامة:

تُعد حوادث المرور في الجزائر ظاهرة اجتماعية يومية تخلف خسائر بشرية ومادية كبيرة، مما يحولها إلى قضية تستدعي البحث في آليات احتوائها والحد من تناميها، إذ لا تخلو وسائل الإعلام أو الأحاديث اليومية من خبر أو شهادة عن حادث مرور جديد أودى بحياة ضحايا أو تسبب في إصابات بليغة، بعضها يغير مجرى حياة أسر بأكملها، وبعضها الآخر يترك ندوباً نفسية وجسدية لا تلتئم بسرعة. هذه الظاهرة التي أصبحت مألوفة إلى حد التطبيع معها، تحمل في طياتها تعقيدات كثيرة لا يمكن اختزالها في مجرد "خطأ بشري" أو "سوء حظ"، بل هي نتاج لتفاعل مجموعة من العوامل المتشابكة التي تبدأ من الفاعل نفسه (السائق، المار، راكب الدراجة) وتمتد إلى التنظيمات التي تؤطر حركته (القوانين، الشرطة، الإشارات، البنية التحتية)، وصولاً إلى الثقافة السائدة في المجتمع حول مفهوم السلامة المرورية وأهمية الالتزام بالقواعد. وفي الجزائر تحديداً، تكتسي هذه الظاهرة حدة خاصة بالنظر إلى الإحصائيات المرعبة التي تسجل سنوياً مئات القتلى وآلاف الجرحى، إضافة إلى الخسائر المادية الضخمة التي تثقل كاهل الاقتصاد الوطني ونظام الصحة والتأمينات، كما أن هذه الظاهرة لا تتوزع بشكل عشوائي على كامل التراب الوطني، بل تتركز في نقاط سوداء معروفة، كالمدن الكبرى والمحاور الطرقية السريعة والمنعطفات الخطيرة، مما يجعل منها قضية جغرافية وتنظيمية أيضاً. إن ما يجعل من حوادث المرور إشكالية سوسيولوجية بامتياز، هو أنها تجمع بين متناقضات ظاهرية: فالقوانين موجودة لكنها لا تطبق دائماً، والوعي بالخطر حاضر لكنه لا يمنع المخالفة، والطرقات قد تكون مهيأة لكنها تحمل عيوباً خفية، والسائقون يعرفون القواعد لكنهم يخالفونها أحياناً بدافع النشوة أو التحدي أو الاستعجال أو التقليد الاجتماعي، وفي هذا التداخل بين البنية والفاعل، بين القاعدة والممارسة، بين النظام والفوضى، تبرز الحاجة إلى مقاربة سوسيولوجية تتجاوز النظرة الأمنية أو القانونية الضيقة، لتضع الظاهرة في سياقها الاجتماعي والتنظيمي والثقافي الأوسع. وعلى الرغم من الجهود التي تبذلها الدولة الجزائرية ممثلة في المندوبية الوطنية للأمن في الطرق (DNSR)، ومصالح الأمن الوطني والدرك الوطني، ووزارة النقل، من خلال حملات التوعية وتشديد العقوبات وإعادة تهيئة بعض الطرقات، إلا أن إحصائيات سنة 2025 أظهرت ارتفاعاً في عدد حوادث المرور بنسبة 2.68% مقارنة بالسنة التي سبقتها، مما يعني أن هذه الجهود وحدها لم تكن كافية لقلب المنحنى، بل إن بعض الخبراء والمختصين يرون أن القانون الجديد الذي صادق عليه مجلس الأمة في التاسع من أفريل 2026، ورغم ما حمله من تدابير ردعية وتحميل لكافة الأطراف المسؤولية الجزائية والمدنية، قوبل باحتجاجات من بعض المهنيين (نقل البضائع والمسافرين) مما يعكس وجود فجوة بين النص القانوني ومقبولية تطبيقه من قبل الفاعلين المعنيين، وهذا بالضبط ما يجعل من مقاربة فيبر حول المشروعية البيروقراطية للقوانين،

ومقاربة كروزييه حول الاستراتيجيات الفردية ومناطق عدم اليقين في التنظيمات، أدوات نظرية مناسبة لتفكيك هذه الظاهرة وفهمها بعمق. إن فهم أسباب حوادث المرور لا يمكن أن يتوقف عند حدود استعمال الهاتف أو السرعة المفرطة، بل لا بد من الغوص في البنية التحتية للطرقات (من حفر، مطبات، إنارة، إشارات غير واضحة، وحواجز حديدية تحتوي على مواد مغناطيسية كما كشفت إحدى المقابلات الميدانية في هذه الدراسة)، وفي جودة تكوين مدارس تعليم السياقة (التي يختلف دورها بين مساعدة السائقين على القيادة الآمنة، أو دفعهم إلى الطرقات وهم غير مؤهلين لمواجهة الظروف الصعبة)، وفي الدوافع النفسية والاجتماعية للسائقين (من نشوة وأدرينالين، وتمرد على السلطة، وتقليد اجتماعي، واستخفاف بالمخاطر)، وفي مدى فعالية آليات الرقابة والردع (من كاميرات مراقبة، وحملات توعوية، وعقوبات رادعة تطبق على الجميع دون تمييز). من هنا، تنطلق هذه الدراسة من قناعة راسخة بأن الحد من حوادث المرور في الجزائر ليس مستحيلاً، لكنه يتطلب مقاربة شاملة ومتكاملة لا تترك جانباً على حساب آخر، ولا تكتفي بتشخيص الأعراض بل تتعامل مع الجذور العميقة للظاهرة، وهذا ما ستحاول هذه المذكرة المساهمة فيه، ولو بشكل متواضع، من خلال دراسة ميدانية معمقة تعتمد على مقابلات مع فاعلين أساسيين في هذا المجال: ضابطة شرطة رئيسية تعمل في مصلحة الصحافة بمقر أمن ولاية وهران، وستة سائقين من الجمهور العادي سبق لهم التعرض لحوادث مرور، معتمدين في ذلك على منهج وصفي تحليلي يسعى إلى الكشف عن خبايا هذه الظاهرة واقتراح حلول عملية قابلة للتطبيق، بعيداً عن الإنشاء الأكاديمي الجاف أو الأحكام المسبقة التي لا تقدم حلاً ولا تزيد الواقع إلا تعقيداً.

الحوافز الذاتية والموضوعية:

أولاً: الحوافز الذاتية:

يعود السبب الرئيسي الذي شجع على اختيار هذا الموضوع الشيق والصعب في نفس الوقت، نظراً لما يحمله من أهمية بالغة وأبعاد إنسانية واجتماعية عميقة، إلى فترة اجتياز رخصة السياقة، حيث كانت تلك الفترة محطة مفصلية في حياة الباحث، ليس فقط لأنه كان يتعلم مهارة جديدة تمنحه الاستقلالية والحركية، بل لأنه كان يلاحظ يومياً وبشكل مباشر واقعاً مريراً على الطرقات، واقعاً يتناقض مع ما تقدمه كتب تعليم السياقة من قواعد مثالية وسيناريوهات مبسطة. فخلال فترة التكوين، كان الباحث يرى بعينيه كيف يتجاوز السائقون الإشارات الحمراء، وكيف يقود البعض بسرعة جنونية، وكيف تتوقف السيارات في أماكن ممنوعة، وكيف تختفي الأرصفة تحت أقدام المارة بسبب احتلالها من قبل الباعة المتجولين وأصحاب المقاهي، وكيف تتحول الطرقات في الليل إلى مساحات مظلمة خطيرة تختفي فيها معالم الطريق والإشارات العاكسة للضوء، وكيف يصبح القيادة تحت المطر مغامرة

حقيقية بسبب الحفر الممتلئة بالمياه والطرقات الزلقة. وفي أحد الأيام، وبعد أن أنهت المهندسة المشرفة على التكوين حصة نظرية حول مخاطر السرعة وعدم استعمال حزام الأمن، دار نقاش بينها وبين المتدربين حول أسباب كثرة الحوادث في الجزائر، وعندما علمت المهندسة أن الباحث طالب جامعي في تخصص علم الاجتماع، طلبت منه بشكل شخصي وجاد أن يقوم بدراسة أكاديمية حول كل ما يتعلق بهذا الموضوع، قائلة له: "أنتم علماء اجتماع، بإمكانكم أن تدرسوا السلوكيات والثقافات والتنظيمات التي تقف وراء هذه المأساة اليومية، نحن في مدارس تعليم السياقة نعلم القوانين، لكننا لا نستطيع تغيير المجتمع". هذا الطلب، الذي جاء من شخص يعمل في قلب الميدان، ترك أثراً كبيراً في نفس الباحث، وجعله يدرك أن هناك فجوة هائلة بين المعرفة النظرية للقوانين والممارسة الفعلية على الطريق، وأن هذه الفجوة تحتاج إلى مقاربة سوسيولوجية حقيقية تدرس الظروف الاجتماعية والثقافية والتنظيمية التي تجعل من المخالفة سلوكاً عادياً ومقبولاً اجتماعياً في بعض الأحيان. وبناءً على ذلك، تم تبني الفكرة وتطويرها وتحويلها إلى موضوع مذكرة التخرج في الماستر، مع إضافة أبعاد جديدة إليها انطلاقاً من القراءات النظرية والملاحظات الميدانية الأولية، فلم يعد الموضوع مجرد دراسة ظاهرة حوادث المرور، بل أصبح محاولة لفهم التفاعل المعقد بين التنظيمات والفاعلين، بين القانون والممارسة، بين النظام والفوضى، بين الخوف من الموت والرغبة في النشوة، وهذا ما جعل الباحث يشعر بأنه أمام مسؤولية أكاديمية وإنسانية في نفس الوقت، لأن أي جهد يبذل لفهم هذه الظاهرة بشكل أعمق قد يساهم ولو بقدر بسيط في إنقاذ أرواح بشرية أو تخفيف معاناة أسر فقدت عزيزاً لها في حادث مرور.

ثانياً: الحوافز الموضوعية:

أما على المستوى الموضوعي، فتتمثل الدوافع في مجموعة من الملاحظات الميدانية والإحصائية التي لا يمكن تجاهلها، وأولها ظاهرة السياقة المتهورة في الطرقات، وهي ظاهرة لم تعد تقتصر على فئة عمرية معينة أو منطقة جغرافية محددة، بل أصبحت سمة عامة للمشهد المروري في معظم المدن الجزائرية، حيث يمكنك في أي شارع أو طريق سريع أن تشاهد سيارات تتجاوز السرعة المسموحة بأضعاف، وسيارات أخرى تتسابق وكأن الطريق مضمار سباق، وسيارات ثالثة تقوم بمناورات خطيرة تعرض حياة الجميع للخطر، وسائقين يستعملون الهاتف بأيديهم وكأنهم في منازلهم وليسوا خلف مقود سيارة تزن طناً يمكن أن تتحول في جزء من الثانية إلى آلة قتل. هذه المشاهد اليومية ليست مجرد سلوكيات فردية شاذة، بل هي نتاج لثقافة مرورية متداعية ولتنظيمات رقابية غير فعالة ولتكوين غير كافٍ ولعقوبات لا تطبق بشكل صارم على الجميع. وما يجعل الأمر أكثر خطورة هو ما تخلفه هذه السلوكيات من خسائر بشرية ومادية فادحة، فكل يوم تعلن وسائل الإعلام عن حصيلة جديدة من القتلى والجرحى، معظمهم من الشباب في مقتبل العمر،

وآخرون من الأطفال وكبار السن، وتتحول أسر بأكملها من فرح إلى حزن ومن استقرار إلى فوضى ومن غنى إلى فقر بسبب تكاليف العلاج والإعاقة وفقدان العائل. كما أن هذه الحوادث تخلف شعوراً بالرعب وعدم الأمان أثناء السياقة، حتى بالنسبة للسائقين الملتزمين بالقانون، لأنهم لا يستطيعون التحكم في سلوك الآخرين، فالخطر لا يأتي فقط مما يفعله السائق بنفسه، بل يأتي أيضاً مما يفعله به السائق الآخر الذي يقرر فجأة تجاوزه من اليمين أو التوقف فجأة أو قطع الطريق دون سابق إنذار. إن غياب تطبيق النص القانوني بشكل رادع ومنتظم وعادل يجعل من الطريق فضاءً للفوضى، حيث تنتصر القوة والسرعة والتهور على الالتزام والحذر والمسؤولية. بالإضافة إلى كل ما سبق، فإن العلم بطبيعته تراكمي، ولا يمكن لأي باحث أن يدعي أنه يأتي بجديد كامل لم يسبقه إليه أحد، لكن الطموح الأكبر في هذه الدراسة هو محاولة ترك بصمة خاصة، ولو متواضعة، في فهم هذه الظاهرة المعقدة، وذلك من خلال تقديم دراسة سوسيولوجية أكاديمية جادة، تعتمد على ميدان حقيقي ومقابلات معمقة مع فاعلين أساسيين، وتستند إلى مقاربات نظرية تعترف بتعقيد الظاهرة وتنوع أبعادها، ولا تختزلها في عامل واحد أو تفسير مبسط. وهذه الدراسة موجهة في المقام الأول للمصالح المعنية بالقضية، كالمندوبية الوطنية للأمن في الطرق (DNSR)، ومديريات الأمن الوطني والدرك الوطني، ووزارة النقل، وكذلك لوزارة التربية الوطنية التي يمكنها إدراج مفاهيم السلامة المرورية في المناهج الدراسية منذ سن مبكرة، وأيضاً لوزارة التكوين والتعليم المهنيين التي يمكنها الإشراف على تكوين السائقين بشكل أكثر احترافية، وأخيراً للطلاب والباحثين والأجيال القادمة الذين سيواصلون البحث في هذا الموضوع من زوايا مختلفة، لعلهم يصلون إلى حلول أكثر نجاعة مما وصلنا إليه اليوم، ولعل هذه الدراسة المتواضعة تكون نقطة انطلاق لهم أو مرجعاً يستفيدون منه في أبحاثهم المستقبلية.

المقاربة النظرية:

لفهم سلوكيات الأفراد وتعاملهم مع الفضاء الطرقي، لا يمكن الاقتصار على الوصف السطحي للظواهر المرورية كالازدحام أو المخالفات. بل تتطلب هذه الظواهر تحليلاً أعمق يستند إلى أطر نظرية تفسر كيف تتشكل ظاهرة حوادث المرور منظومة معقدة من القيم والاتجاهات والمعتقدات والسلوكيات المكتسبة.

الإطار النظري العام:

تعد ظاهرة حوادث المرور من بين أكبر المشاكل التي يعاني منها العالم، و في نفس الوقت تعتبر من بين أكبر المخاطر التي تهدد العنصر البشري، و بعتبارها ظاهرة لا يمكن الخوض فيها إلا بالتقعيد النظري، و في هاد السياق يرى ماركس فيبر أن **الضرورة المتعلقة بإدارة الأشخاص كما الأشياء تقتضي تبني البيروقراطية كنمط في التسيير، وأن**

شرعية النمط البيروقراطي في التسيير ناجمة على قناعة أن الإجراءات والحقوق والواجبات ترتكز على مجموعة من المبادئ المتفق عليها من قبل أعضاء التنظيم[1]، كما ينطلق ماكس فيبر من تصور التنظيم البيروقراطي بوصفه نسقاً يقوم على قواعد مكتوبة وعقلانية-قانونية، تستمد مشروعيتها من الاعتقاد في صلاحيتها الإجرائية وفي وجوب الامتثال لها. ومن هذا المنظور، يُمثل قانون المرور وأجهزة تطبيقه نموذجاً للتنظيم البيروقراطي الذي يُؤطر حركة الأفراد على الطريق. غير أن هذا التنظيم لا يوجد في فراغ اجتماعي، بل يتفاعل مع الفاعلين الذين يتحركون داخله. هنا يأتي إسهام ميشيل كروزييه، الذي يُحلل التنظيم لا بوصفه بنية جامدة، بل كنسق من العلاقات يتحكم فيه الفاعلون في مناطق من عدم اليقين، ويمارسون في ظلها استراتيجيات مبنية على هوامش حريتهم أي **ينطلق التحليل الاستراتيجي لميشيل كروزييه من مسلمة بديهية مردها أن الفرد في حالة العمل لا يمكن تحديد سلوكه كلية و لا أن نتحكم فيه أو أن نتنبأ به ونظرا لهذا التعقيد والتشابك الواقع**[2]. فكل فاعل، مهما كان موقعه، يمتلك قدرة على المناورة والتفاوض على القاعدة الرسمية انطلاقاً من موارده الخاصة (المعرفة، الخبرة، المكانة، القدرة على الإفلات من الجزاء). يُصبح التنظيم المروري، في هذا المنظور المزدوج، مجالاً للتوتر بين نظام قانوني يسعى إلى ضبط السلوكيات وفق قواعد كلية، وبين ممارسات فاعلين يُنتجون، من خلال تفاعلاتهم اليومية، تنظيماً فعلياً قد يتطابق أو يتباعد عن التنظيم الرسمي. هذا التوتر بين القاعدة والممارسة، بين المشروعية القانونية والاستراتيجية الميدانية.

الإطار النظري الخاص:

يقتضي ذلك أولاً النظر في طبيعة القاعدة القانونية ذاتها، لا من حيث مضمونها التشريعي فحسب، بل من حيث شروط إنتاجها وتكييفها مع واقع الطريق. فالتنظيم المروري الرسمي يُنتج نصوصاً عامة، غير أن تطبيقها يصطدم ببيئة طرقية تتميز بخصائص معينة، تجعل الامتثال الحرفي لتلك النصوص غير بديهي بالنسبة للفاعلين. السائق في تعدده الاجتماعي والمهني، لا يُختزل في صورة المخالف أو الممتثل، بل هو فاعل يتخذ قراراته في سياق عوامل(ثقافية، تكوينية وسلوكية وطبيعة البنية التحتية) حول القيادة اما رجل المرور بدوره ليس مجرد منفذ للقاعدة، بل يتفاعل يومياً مع ضغوط تنظيمية داخل جهازه، ومع توقعات المواطنين، ومع هامش تقديري يسمح له بتكييف تطبيق القانون. فالمرجعية القانونية ليست الوحيدة الحاضرة، بل تزاحمها مرجعية ثقافية، هذه التعددية تجعل من القاعدة المرورية مجرد مرجعية من بين مرجعيات، يتفاوض الفاعلون على أسبقيتها وفق السياق. وهكذا، تتموقع خصوصية المجال المدروس، حيث تتشكل ظروف الحادث المروري في ملتقى هذه العوامل المتشابكة.

[1] د.زرفة بولقواس، نظريات التنظيم، جامعة محمد خيضر بسكرة، 2025، ص2
[2] التحليل الاستراتيجي لميشيل كروزييه، جامعة سوق أهراس، ص1

الدراسات السابقة:

دراسات محلية:

الدراسة الأولى بعنوان: الثقافة المرورية و علاقتها بمؤسسات التنشئة الاجتماعية في الوسط الحضري[3]

هي دراسة قام بها كل من الطالبتين عجالي وهيبة و ملاك لمين نور الدين تحت عنوان الثقافة المرورية و علاقتها بمؤسسات التنشئة الاجتماعية في الوسط الحضري إذ حدد المجال الزمني فيها ب: 5 اشهر و نصف و كان الهدف منها :

- كشف العلاقة بين الثقافة المرورية ومؤسسات التنشئة الاجتماعية في الوسط الحضري.
- معرفة العلاقة بين مستوى الوعي المروري بمؤسسات التنشئة الاجتماعية في الوسط الحضري.
- معرفة علاقة مستوى الالتزام بأخلاقيات القيادة بمؤسسات التنشئة الاجتماعية في الوسط الحضري.
- معرفة علاقة بين مستوى التزام السائقين بمؤسسات التنشئة الاجتماعية في الوسط الحضري.

ولتحقيق هذه الأهداف اعتمد في هذه الدراسة على مجتمع البحث المتكون من العينة المتمثلة في بعض الأسر المقيمة في تيارت و بعض المعلمين في الابتدائيات في مدينة تيارت أما من اهم النتائج المتحصل عليها في هذه الدراسة كالتالي:

- وعليه يمكن أن يعتبروا في مرحلة النضج الوظيفي والإعداد للتقاعد، ويمكن أيضا أن يكون لديهم دور في توجيه الأجيال الأصغر ونقل الخبرة، هذه التوزيعات بالنسب يمكن أن تشير إلى كيفية تخصيص الأدوار الاجتماعية والمسؤوليات حسب العمر، حيث يقدم كل فئة عمرية مساهمات مميزة تعود بالفائدة على النظام الاجتماعي ككل، ويمكن أن يساعد هذا التنوع في الفئات العمرية على إحداث توازن يمكن المجتمع من العمل بكفاءة.
- من وجهة نظر النظرية الوظيفية تساهم كل واحدة من هذه المستويات التعليمية في ديناميكيات النظام الاجتماعي والاقتصادي، مع العلم أن المستويات الأعلى من التعليم عادة

[3] ط.عجالي وهيبة و ملاك لمين نور الدين، الثقافة المرورية و علاقتها بمؤسسات التنشئة الاجتماعية في الوسط الحضري، جامعة ابن خلدون تيارت، 2023-2024

ما تقود إلى مستويات أعلى من التخصص والإنتاجية. وهذا التوزيع التعليمي يعكس التنوع في القدرات ويساهم في النمو والتطور الشامل للمجتمع.

- تشير البيانات إلى التنوع في المستويات التعليمية بين الأمهات، وهو ما يدعم الفكرة الوظيفية بأن التعليم يخلق هياكل اجتماعية متنوعة ومتكاملة تعمل على تعزيز النسيج الاجتماعي. هذا التنوع في التعليم بين الأمهات يمكن أن يساهم في بناء مجتمع أكثر تشابكا وثراء على مختلف الأصعدة، سواء كان ذلك في الأسرة، السوق العمل، أو المجتمع بشكل عام.

- وفقا للبيانات المقدمة، يتبين أن الوالدين كانوا ملتزمين بصورة كاملة (100%) بقواعد المرور أمام أطفالهم، وهذا يضمن تأسيس جيل يُقدر النظام المروري ويتعاطى معه بمسؤولية، وهو مكون أساسي لاستدامة وتحسين الأمن العام.

- بتجنب الحديث عن موضوع التربية المرورية بنسبة منعدمة وتوزعت أيضا على إهمال تعليمهم قواعد المرور لم يتم الإشارة إلى هذين الخيارين في الاستبيان، مما يعكس وعي الأسر بأهمية التربية المرورية.

- مما لا شك فيه أن الأسرة لديها دورا مهما في تعزيز السلوك المروري الآمن للأطفال من خلال التعليم والممارسة. تُظهر البيانات المقدمة التزام الأسر بتوفير تعليم مروري فعال ودورها في خلق بيئة آمنة لأطفالها .

الدراسة الثانية بعنوان: حوادث المرور في الجزائر أسبابها و سبل الوقاية منها [4]

هي دراسة قام بها الطالب مراد سالي تحت عنوان حوادث المرور في الجزائر أسبابها و سبل الوقاية منها إذ حدد المجال الزمني فيها ب: شهرين و كان الهدف منها :

- التعرف على مدى تأثير العنصر البشري في وقوع حوادث المرور انطلاقا من سمات السائق والراجل معا.

- التعرف أكثر على خطورة ظاهرة حوادث المرور وما يمكن أن تخلفه من خسائر فادحة في الأرواح والممتلكات.

- التعرف على مدى تسبب المركبة والطريق في وقوع حوادث المرور، باعتباريهما عنصرين لا تقل أهميتهما عن العنصر البشري في وقوع الحوادث.

[4] ط.مراد سالي، حوادث المرور في الجزائر اسبابها و سبل الوقاية منها، جامعة الجزائر، 2007-2008

و لتحقيق هذه الأهداف اعتمد في هذه الدراسة على مجتمع البحث المتكون من العينة المتمثلة في سائقين و راجلين الذين شاهدوا أو تعرضوا لحوادث مرور، و المقدر عددهم ب 400 مبحوث، و من أهم النتائج المتحصل عليها في هذه الدراسة كالتالي:

- معظم المبحوثين الذين تعرضوا لحوادث مرورية سنهم يتراوح مابين 20 و 40 سنة بالنسبة لفئة الراجلين والسائقين معا.
- جل المبحوثين من فئة الراجلين يقطنون في المدينة ومن فئة أفراد السائقين يقطنون في الريف.
- معظم المبحوثين عزاب بالنسبة للراجلين والسائقين
- غالبية السائقين لديهم أقدمية في السياقة من 5 إلى 9 سنوات ، ومعظم سياراتهم ملكية خاصة
- جل المبحوثين تعرضوا لحوادث مرورية والبقية الذين لم يتعرضوا لحوادث مرورية صرحوا لنا أنهم شاهدوا حوادث وقعت أمام مرأى أعينهم.
- معظم الحوادث التي تعرض لها غالبية الراجلين وقعت في الفترة الصباحية داخل المدينة، وذلك يتزامن مع التحاق التلاميذ والطلاب إلى أماكن الدراسة والعمال إلى أماكن عملهم
- جل الحوادث التي تقع على فئة الراجلين ترجع إلى عدم التحلي بالحذر والإنتباه عند قطع الطريق ، والعزوف عن استعمال الممرات الأرضية والعلوية إضافة إلى عدم استعمال الرصيف.
- يؤكد معظم المبحوثين من الراجلين أن سبب عدم استعمالهم للممر العلوي الخاص بهم راجع إلى وجوده في المكان غير المناسب وعلوه مما يعجزهم على صعوده ، أما فيما يخص الممر الأرضي فيرجعون سبب استعماله إلى عدم توفره بالشكل الكافي وعدم وجوده في المكان المناسب ، وفي حالة وجوده فهو غير واضح ولا توجد إشارات تبين مكان وجوده.
- يضطر الراجلون إلى استعمال طريق السيارات وذلك لغياب الرصيف في بعض الأحيان أو احتلال الرصيف من قبل أصحاب المقاهي أو المحلات لعرض سلعهم.
- يعتبر غالبية الراجلين أن ممر الراجلين هو حقهم في الطريق، فيجب على السائق احترامهم عند دخولهم الممر.

- فئة الراجلين جد متذمرة من الجهات الوصية الخاصة بتنظيم حركة المرور ، وذلك راجع إلى عدم وجود إشارات مرورية خاصة بهم وذلك ما يدفعهم إلى عدم احترام الإشارات المرورية الأخرى الموجودة في الطريق

- معظم السائقين يصرحون باحترامهم لقانون المرور ويعتبرونه السبيل الوحيد للحد من حوادث المرور.

- غالبية السائقين يحترمون إشارة " قف " حتى ولو كان الطريق خال من السيارات ، وكذلك بالنسبة لعملية التجاوز فإن معظمهم يسمحون لسائقين آخرين بتجاوزهم بدون مضايقة إلا في حالات نادرة كالتجاوز الخطير في المنعرجات والطرق الضيقة.

- السبب الدافع إلى عدم احترام السائقين لإشارات المرور هو الوضعية السيئة الموجودة فيها الإشارات على حافة الطريق لأن البعض منها غير واضحة ، زيادة على شخصية السائق ومدى نجاعة التكوين الذي تلقاه في مدرسة تعليم السياقة

- يؤكد غالبية السائقين أن احترام إشارات المرور مرهون بالثقافة المرورية لدى السائقين ، ومدى تطلعهم على أهمية إشارات المرور في السلامة المرورية وتنظيم حركة السير.

- يعتبر غالبية السائقين أن عدم احترام قانون المرور أصبح عبارة عن عادة سيئة تعلمها السائقون عن سائقين آخرين

- معظم السائقين يلتزمون باستعمال حزام الأمن وهذا راجع إلى العقوبة المطبقة على السائق المخالف لهذا الإجراء والمتمثلة في نزع رخصة السياقة مع تعليق السياقة

- يؤكد غالبية السائقين أن العقوبات لا تطبق بشكل صارم ، وذلك راجع إلى التقصير والإهمال من قبل رجال الأمن ، إذا أن السائق الذي يتمتع بمكانة اجتماعية مرموقة وصاحب نفوذ لا يتعرض للعقوبة مهما كان نوع المخالفة التي اقترفها.

- معظم السائقين يؤكدون بأن التدريب الذي تلقوه لم يكن كافيا للسياقة الآمنة والجيدة ، ويبرزون أهمية التكوين في الحد والتقليل من حوادث المرور ، ويرجعون السبب في عدم تعلمهم بالشكل الجيد إلى قلة ساعات السياقة ونقص كفاءة المدرب

- معظم حوادث المرور عادت إلى إنشغال السائقين بأمور أخرى أثناء السياقة، كانشغالهم بالهاتف النقال والراديو.

- تتسبب المركبة في وقوع الكثير من الحوادث المرورية التي تقع على مختلف الطرق ، وتعتبر من أهم الأسباب المؤدية إلى وقوع حوادث مرورية.

- عدم صيانة الأضواء يعتبر كذلك من الأسباب التي تجعل المركبة تتسبب في وقوع حوادث مرورية خاصة أثناء الليل

- للطريق نصيب كبير من الحوادث المرورية ، وهذا يؤكد بأن العنصر البشري ليس هو المتسبب الوحيد في وقوع حوادث المرور، بل هناك أسباب أخرى منها المركبة وحالة الطريق.

- لا تستوفي طرقنا السريعة على الشروط الآمنة لاستعماله، وخاصة الجانب الأمني في حالة العطب أثناء الليل.

- السائقين يصرحون بأن الرصيف غير مهيأ بشكل كاف لاستعماله من طرف الراجلين ، لذا يلجئون إلى استعمال طريق السيارات.

- يرجع غالبية السائقين السبب الرئيسي لوقوع حوادث المرور إلى الإفراط الكبير في السرعة مع التجاوز الأخير، إضافة إلى استعمال الهاتف النقال مع إهمال المارة.

دراسات أجنبية:

الدراسة الأولى بعنوان: حجم حوادث المرور و مؤشرات خطورتها في دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية إستراتيجية مقترحة لرفع مستوى السلامة المرورية[5]

هي دراسة قام بها د. عامر بن ناصر المطير تحت عنوان حجم حوادث المرور و مؤشرات خطورتها في دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية إستراتيجية مقترحة لرفع مستوى السلامة المرورية إذ أجريت الدراسة في 1430هـ/2009م و كان الهدف منها:

- التعرف على حجم الحوادث المرورية في دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية ومدى خطورتها من خلال استخدام أهم المؤشرات المتفق عليها دوليا.
- تقدير تطور حجم الحوادث المرورية ونتائجها خلال السنوات القادمة في دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية.
- عرض مختصر للفاقد الاقتصادي الذي تفقده دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية بسبب الحوادث المرورية ونتائجها وتقدير لهذه التكلفة.
- اقتراح إستراتيجية للتقليل من مشكلة الحوادث المرورية ورفع مستوى السلامة المرورية في دول مجلس التعاون.

و من أهم النتائج المتحصل عليها في هذه الدراسة كالتالي:

[5] د. عامر بن ناصر المطير، حجم حوادث المرور و مؤشرات خطورتها في دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية إستراتيجية مقترحة لرفع مستوى السلامة المرورية، جامعة الملك سعود ـ كلية الأداب ـ قسم الجغرافيا، 2009

- مؤشر عدد المتوفين إلى عدد المصابين بسبب الحوادث المرورية بلغ أعلى قيمة له في دولة الكويت (0.539) ، أما متوسط هذا المؤشر في دول مجلس التعاون فبلغ نحو 0.178 أي أن لكل ألف مصاب بسبب الحوادث المرورية يقابلهم 178 متوفي في هذه الحوادث. وهذا المتوسط يزيد بثلاثة أضعاف على نفس المؤشر في فرنسا (أعلى مؤشر في دول المقارنة الأجنبية) .
- مؤشر عدد المتوفين بسبب الحوادث المرورية لكل 100 ألف نسمة يبلغ أعلى قيمة له في دولة قطر (32.77) ، أما متوسط هذا المؤشر في دول مجلس التعاون فبلغ نحو 21.81 ، أي أن مقابل كل مليون نسمة يتوفى نحو 218 شخصا بسبب الحوادث المرورية . وهذا المتوسط يزيد بثلاثة أضعاف على نفس المؤشر في بريطانيا (أعلى مؤشر في دول المقارنة الأجنبية) .
- مؤشر عدد المتوفين بسبب الحوادث المرورية لكل 10 آلاف مركبة يبلغ أعلى قيمة له في سلطنة عُمان (12.41) ، ومتوسط هذا المؤشر في دول مجلس التعاون يبلغ نحو 7.32 ، أي أن مقابل كل مليون مركبة يتوفى نحو 73 شخصا بسبب الحوادث المرورية. وهذا المتوسط يزيد بثلاثة أضعاف على نفس المؤشر في فرنسا (أعلى مؤشر في دول المقارنة الأجنبية) على الرغم من أن دول مجلس التعاون ليست من الدول المصنعة للسيارات.
- إذا استمرت هذه الزيادة السنوية المطردة في أعداد المركبات وأعداد الحوادث المرورية فالدراسة تتوقع في عام 2015م أن ترتفع أعداد الحوادث المرورية بنسبة نحو 150 % وترتفع أعداد المصابين بسبب هذه الحوادث بنسبة تقترب من 34 % وترتفع أعداد المتوفين بسبب هذه الحوادث بحوالي 86% عما هي عليه في عام 2006م
- قدرت الدراسة أن ما تفقده دول مجلس التعاون بسبب هذه الحوادث المرورية ونتائجها السلبية على المجتمعات يصل إلى نحو 11 مليار دولار أمريكي سنوياً، وحوالي 7 % من هذا التقدير في مقابل تكلفة المصابين والمتوفين . مع الأخذ في الاعتبار أن هناك آثار معنوية ونفسية بسبب تلك الحوادث لا يمكن تقديرها ماديا.
- إلحاقاً لما قامت به الدراسة من تقديرات لعدد الحوادث المرورية ونتائجها في عام 2015م، فقدرت الدراسة أن الفاقد الاقتصادي بسبب هذه الحوادث سوف يرتفع في المقابل ليصل إلى نحو 26.822 مليار دولار أمريكي في عام 2015م. إي بنسبة زيادة تقترب من 144.6 % عن عام 2006م .

الدراسة الثانية بعنوان: أطر معالجة الصحف المصرية لدور الدولة في التصدي لمشكلة حوادث الطرق [6]

هي دراسة قام بها ما من الدكاترة: شريف درويش اللبان و غادة موسى صقر و محمد سامي صبري سالم بالإضافة إلى الباحثة دعاء فتحي محمد حسب الله، تحت عنوان أطر معالجة الصحف المصرية لدور الدولة في التصدي لمشكلة حوادث الطرق إذ حدد المجال الزمني فيها من 2024/10/01 إلى 2025/03/31، وكان الهدف منها رصد أطر معالجة الصحافة المصرية لدور الدولة في التصدي لمشكلة حوادث الطرق، وينبثق من هذا الهدف مجموعة من الأهداف الفرعية تتمثل في التعرف علي ما يلي:

- الموضوعات التي تناولت مشكلة حوادث الطرق في الصحف المصرية عينة الدراسة.
- القالب الصحفي المستخدم في تناول مشكلة حوادث الطرق في الصحف المصرية عينة الدراسة.
- عناصر الإبراز ونوع الصور الموظفة في الموضوعات المتعلقة بمشكلة حوادث الطرق في الصحف المصرية عينة الدراسة.
- مصادر المادة الصحفية المنشورة عن مشكلة حوادث الطرق في الصحف المصرية عينة الدراسة.
- الموضوعات المتعلقة بمشكلة حوادث الطرق في الصحف المصرية عينة الدراسة.
- الأطر الإعلامية المستخدمة في الموضوعات المتعلقة بحوادث الطرق بالصحف المصرية عينة الدراسة.
- أطر معالجة الصحف المصرية لدور الدولة في التصدي لمشكلة حوادث الطرق
- الجهود المبذولة من الدولة المصرية لإدارة وحل أزمة حوادث الطرق الواردة بالموضوعات المنشورة في الصحف المصرية
- مضمون المادة الصحفية التي تنشر عن حوادث الطرق بالصحف المصرية عينة الدراسة.
- الهدف من المعالجة الصحفية لمشكلة حوادث الطرق بالصحف المصرية عينة الدراسة.
- مستوى معالجة مشكلة حوادث الطرق في الصحف المصرية عينة الدراسة.
- تأثير الخسائر المترتبة على حوادث الطرق كما تعرضها الصحف المصرية عينة الدراسة.

[6] د. شريف درويش اللبان و د. غادة موسى صقر و د. محمد سامي صبري سالم و ب. دعاء فتحي محمد حسب الله، أطر معالجة الصحف المصرية لدور الدولة في التصدي لمشكلة حوادث الطرق، جامعة دمياط، 2026

- القوي الفاعلة الواردة في الموضوعات المتعلقة بمشكلة حوادث الطرق بالصحف المصرية عينة الدراسة والأدوار المنسوبة لها.
- أهداف المعالجة الصحفية لحوادث الطرق في الصحف المصرية عينة الدراسة.
- أساليب الإقناع المستخدمة في الصحف المصرية عينة الدراسة.

و لتحقيق هذه الأهداف اعتمد في هذه الدراسة على مجتمع البحث المتكون من عينة عمدية من المواد الصحفية المنشورة المتعلقة بمشكلة حوادث الطرق بالصحف المصرية عينة الدراسة صحف (الأهرام)، وصحيفة (الوفد)، وصحيفة (اليوم السابع)، خلال عامي (2024: 2025) في الفترة من 2024/10/01 حتي 2025/03/31، و من اهم النتائج المتحصل عليها في هذه الدراسة كالتالي:

- جاء اهتمام صحيفة "الأهرام" بحوادث الطرق في المركز الأول بنسبة (57.1%)، ويرجع ذلك إلى أن صحيفة الأهرام صحيفة قومية ذات طابع رسمي غالباً ما تعكس أولويات الدولة وتركز على القضايا التي تمس المصلحة العامة.
- جاء اهتمام الصحف المصرية الثلاثة عينة الدراسة بالخبر الصحفي في تغطية مشكلة حوادث الطرق حيث جاء في المرتبة الأولي بنسبة (68) ، وجاء " التقرير الصحفي " في المرتبة الثانية بنسبة (23.6%) ، ثم تلاه "التحقيق الصحفي في المرتبة الأخيرة بنسبة (8.4%) ، ويرجع ذلك إلى رغبة الصحف المصرية في تقديم المعلومة بسرعة ودقة بما يتناسب مع طبيعة الحدث الطارئ، كما أن استخدام هذا القالب يمنح الصحف مصداقية ومهنية، إذ يركز على الموضوعية والإختصار بعيداً عن المبالغة أو الرأي الشخصي
- اتفقت الصحف الثلاث بالإهتمام (بالعناوين) كعنصر إبراز أساسي في معالجة مشكلة حوادث الطرق حيث جاءت صحيفة الأهرام في المركز الأول بنسبة (35.2%)، تلاها صحيفة اليوم السابع بنسبة (31.1%) ثم جاءت صحيفة الوفد في المركز الثالث بنسبة (29.1%) ، ويرجع ذلك إلى الدور الحيوي الذي تلعبه العناوين في جذب انتباه القارئ وتوجيهه إلى مضمون الخبر، فالعنوان يعد المدخل الأول للمادة الصحفية، ومن خلاله تبرز الصحف خطورة الحوادث وتلفت نظر الجمهور إلى حجم المشكلة وأبعادها الإنسانية والإجتماعية.
- بالمقارنة بين الصحف الثلاث في نوع الصور المستخدمة في تقديم مشكلة حوادث الطرق وجد أن (الصور الموضوعية جاءت في المركز الأول بنسبة (42.7%) ، وقد جاءت صحيفة اليوم السابع في الصدارة بالنسبة لاستخدام الصور الموضوعية وذلك بنسبة (67.5%) ، ويرجع ذلك إلى إدراكها لأهمية الصورة كوسيلة تعبيرية

مؤثرة تجسد الحدث وتنقل تفاصيله بوضوح، بينما جاءت صور شخصية للضحايا في المركز الأخير بنسبة (5.8%) وذلك للحفاظ على خصوصية الضحايا وذويهم.

- جاء (المراسل الصحفي في المرتبة الأولى بنسبة (55.1%) كأهم مصدر من مصادر المادة الصحفية، بينما جاء (السائقين) في المرتبة الأخيرة بنسبة (1%) فقط، ويرجع ذلك إلى إعتماد الصحف المصرية بدرجة كبيرة على مراسليها الميدانيين في جمع الأخبار وتغطية الوقائع فور حدوثها حيث اعتمدت عليه صحيفة الأهرام بنسبة (54.6%) وبذلك احتلت المركز الأول، أما (السائقون) جاءت في المركز الأخير كمصدر للمعلومات وذلك لضعف ثقة الصحفيين في دقة رواياتهم، بالإضافة إلى صعوبة الوصول اليهم أحياناً بعد وقوع الحادث.
- جاء أسباب الحادث (سرعة، إهمال، تعاطي) في المركز الأول بنسبة (25.2) بالنسبة للموضوعات المتعلقة بمشكلة حوادث الطرق في الصحافة المصرية، بينما جاء الإستعداد للتقلبات الجوية في المركز الأخير بنسبة (0.3%) نظراً لاهتمام الصحف بتفسير الحدث وتوضيح ملابساته للقارئ، باعتبار ذلك عنصراً أساسياً في الخبر الصحفي، فالجمهور لا يكتفي بمعرفة وقوع الحادث، بل يسعى إلى فهم أسبابه ومسبباته، مثل السرعة الزائدة أو الإهمال أو سوء حالة الطريق بينما الإستعداد للتقلبات الجوية جاء في المركز الأخير حيث أنه يعد جانباً ثانوياً وغير مباشر من المشكلة
- جاء إطار المسئولية في المرتبة الأولى بنسبة (27.5%) في تغطية الصحف المصرية عينة الدراسة لمشكلة حوادث الطرق، ثم تلاها بالتساوي في المرتبة الثانية الإطار الإنساني) بنسبة (24.9%) ، ثم تلاها إطار المصلحة العامة بنسبة (22.1) ، وجاء الإطار التوعوي في المرتبة الأخيرة بنسبة (0.8%)، لأن الصحف تميل إلى تحميل أطراف محددة مثل السائقين أو الجهات المسؤولة عن الطرق أو الدولة مسؤولية وقوع الحادث في محاولة لتفسير الأسباب وتحديد المقصرين أما الإطار الإنساني) جاء في المركز الثاني لأنه يركز على الجوانب العاطفية والوجدانية للموضوع من خلال تصوير معاناة الضحايا وأسرهم، بينما جاء إطار المصلحة العامة) لكونه أكثر جذباً من الإطارين السابقين إذ يتناول القضية من منظور شامل يتعلق بالصالح العام والمجتمع ككل وهو منظور يحتاج إلى معالجة تحليلية دقيقة لا تفضله أغلب الصحف اليومية التي تركز على على السرعة والإثارة الخبرية، كما أن صحيفة "الأهرام" تنوعت في استخدامها للأطر الإعلامية المختلفة، بينما صحيفة "اليوم السابع" لم توظف الإطار القانوني والإطار التحذيري ، بينما صحيفة "الوفد" لم توظف الإطار التوعوي.
- اهتمت الصحف المصرية الثلاث عينة الدراسة بالتساوي في إبرازها لجهود الدولة المصرية في إدارة وحل أزمة حوادث الطرق من خلال تكثيف الرقابة المرورية

التي احتلت المرتبة الأولى بنسبة (1 21% مواي تطوير مسائل النقل في المرتبة الثانية بنسبة (2 19%) ثم جاء لتطوير الطرق (21.1%)، وجاء تطوير وسائل النقل في المرتبة الثانية بنسبة (19.2%) ، ثم جاء تطوير الطرق) في المرتبة الثالثة بنسبة (14.1%) ، ثم تلاها المتابعة الصحية للضحايا في المستشفيات في المرتبة الرابعة بنسبة (13.5%) ، ويرجع ذلك إلى رغبة الصحف المصرية عينة الدراسة في التأكيد على الدور الفعال الذي تقوم به مؤسسات الدولة في الحد من الحوادث وحماية الأرواح فإجراءات الرقابة المرورية تمثل الجانب العملي والملموس من جهود الدولة.

- جاء (السائقون وسلوكياتهم في المركز الأول بنسبة (50.7) بالنسبة للأطر المرجعية لمشكلة حوادث الطرق لأنهم يعدون العامل البشري الأكثر تأثيراً في وقوع الحادث إذ تشير معظم الدراسات والإحصاءات المرورية إلى أن نسبة كبيرة من حوادث الطرق ترجع إلى أخطاء السائقين، مثل السرعة الزائدة، وعدم الإلتزام بقواعد المرور واستخدام الهاتف المحمول أثناء القيادة، والقيادة تحت تأثير التعب والإنفعال.
- جاء (صور) الحادث في المركز الأول بنسبة (38%) من مضمون المادة الصحفية التي تنشر عن حوادث الطرق فقد جاءت في الصدارة في الصحف الثلاث عينة الدراسة ففي صحيفة "الأهرام" جاءت في المركز الأول بنسبة (41.6%)، وفي صحيفة اليوم السابع جاءت في المركز الأول بنسبة (48.1%)، وفي صحيفة "الوفد" جاءت في المركز الأول بنسبة (30.8)، ويرجع ذلك إلى أن الصورة الصحفية تعد أكثر العناصر جذباً للجمهور، فهي تنقل الحدث بصورة مباشرة وواقعية وتحدث أثراً عاطفياً فورياً لدى القارئ يفوق ما يمكن أن تنقله الكلمات، بينما احتلت المقابلات مع المسؤولين" المرتبة السادسة والأخيرة بنسبة (2%) فقط، ويرجع ذلك إلى صعوبة الوصول إلى المسؤولين في توقيت النشر ، حيث أن الحوادث دائماً مفاجئة وفورية.
- جاء (الإخبار) كهدف من أهداف المعالجة الصحفية لمشكلة حوادث الطرق في المركز الأول بنسبة (73.1%) ، بينما جاء (النقد والتبرير) في المركز الأخير بنسبة (8.2%) فقط، ويرجع ذلك للطبيعة الخبرية للموضوع وإشباع حاجة الجمهور للمعلومة السريعة حيث أن القارئ يهتم أولاً بمعرفة تفاصيل الحادث وعدد الضحايا والموقع والملابسات ، قبل أي تحليل أو نقد.
- جاءت المعالجة المجردة في المركز الأول في مستوى المعالجة في الصحف المصرية بنسبة (67.4%)، بينما جاءت المعالجة التفسيرية في المركز الثاني بنسبة (32.6%)، ويرجع ذلك إلى طبيعة العمل الصحفي اليومي الذي يفرض على الصحف التركيز على عرض الوقائع الأساسية للحوادث بصورة سريعة ومباشرة

تلبي احتياجات الجمهور للمعلومات العاجلة، في حين تتطلب المعالجة التفسيرية وقتاً وجهداً إضافيين لجمع البيانات وتحليلها وربطها بالسياسات العامة والأسباب الهيكلية للمشكلة.

- جاء الإهتمام بالخسائر في العنصر البشري في المركز الأول في صحيفة "الأهرام" بنسبة (48%)، بينما جاءت الخسائر في المركبات في المركز الأول في صحيفة اليوم السابع" بنسبة (45.7%)، ويرجع ذلك للطابع الإنساني لصحيفة الأهرام حيث تميل إلى إبراز الجوانب الاجتماعية والانسانية للأحداث، كما تهتم بتسليط الضوء على معاناة المواطن بوصفه محور التنمية، بينما اهتمت صحيفة اليوم السابع" بالمركبات والممتلكات المتضررة من الحوادث حيث أن جمهوره يميل إلى متابعة التفاصيل المادية والاقتصادية مثل تكاليف الاصلاح والخسائر المادية وذلك يعمل على جذب الجمهور.
- احتلت وزارة الداخلية المرتبة الأولي كقوة فاعلة في صحيفتي (الأهرام والوفد) عينة الدراسة بنسبة (33.3) ، بينما جاءت وزارة النقل" كقوة فاعلة في المركز الأول بنسبة (67.5%) في صحيفة اليوم السابع) ، ويرجع ذلك إلى تركيز صحيفتي الأهرام والوفد على الجانب الأمني والرقابي، وصحيفة الأهرام باعتبارها صحيفى قومية تتبنى الخطاب الرسمي للدولة وتركز على إبراز جهود وزارة الداخلية، بينما صحيفة اليوم السابع) تركز على البنية التحتية والمشروعات القومية وتعتمد في تغطيتها الإعلامية على بيانات وزارة النقل ووسائلها الإعلامية.
- جاء الهدف الإخباري) في المركز الأول بنسبة (66.3) بالنسبة لأهداف المعالجة الصحفية لحوادث الطرق في الصحف المصرية حيث احتل المركز الأول في صحيفة الأهرام بنسبة (87.4%)، كما احتل المركز الأول في صحيفة اليوم السابع بنسبة (61.5%) بينما احتل الهدف التفسيري) في صحيفة الوفد المركز الأول بنسبة (32.7%) ، ويرجع ذلك إلى عدة أسباب منها طبيعة السياسة التحريرية لكل صحيفة، واختلاف نوعية الجمهور المستهدف.
- جاءت الأساليب العقلانية المستخدمة في الصحف الثلاثة عينة الدراسة في المرتبة الأولى وتمثلت أهم الأساليب العقلانية في الاستعانة بالصور) بنسبة (35) ، وذلك لاهتمام الصحف بعرض الصور لإضافة المصداقية علي الخبر ، تلاها أسلوب عرض نسب واحصائيات بنسبة (25.2%)، ثم جاء أسلوب ربط الأسباب بالنتائج في المرتبة الثالثة بنسبة (23.7%) ، بينما جاء أسلوب الإستشهاد بمصادر مختلفة في المرتبة السادسة والأخيرة بنسبة (2.8%). بينما جاءت (الأساليب العاطفية) التي استخدمتها الصحف المصرية عينة الدراسة في المرتبة الثانية بنسبة (38.6%) وقد احتل فيها أسلوب التركيز علي الجوانب الإنسانية المرتبة الأولى وبلغت نسبته (34)، ويرجع ذلك لاهتمام الصحف المصرية عينة الدراسة بالجانب

الإنساني من خلال عرضها لأخبار المصابين واهتمامها بالمشاكل التي تواجه المواطن في التنقل ووسائل النقل المختلفة، بينما جاء أسلوب التخويف والترهيب) في المرتبة الثانية وبلغت نسبته 31.6%) ، حيث ظهر في بعض الموضوعات التخويف من المخالفات المرورية، والترهيب من السرعة المفرطة، والتخويف من الآثار الناتجة عن الحوادث وعدم الالتزام بقوانين الطريق، وجاء الترغيب والترحيب في المرتبة الثالثة بنسبة (20%) .

الإشكالية:

يُشكّل الفضاء العمومي في الجزائر مسرحاً يومياً لحوادث المرورعن طريق تفاعلات كثيفة بين فاعلين متعددي المواقع والأدوار، تتداخل فيه الأبعاد القانونية والتنظيمية و والثقافية و تكوينية وسلوكية وطبيعة البنية التحتية. هذا التشابك يجعل من حادث المرور واقعة تتجاوز التفسير التقني أو الخطأ الفردي المعزول، لتطرح أسئلة حول أنماط الضبط الاجتماعي وطرق اشتغال التنظيمات الرسمية وغير الرسمية التي تؤطر الحركة على الطريق. ضمن هذا الأفق يرى ماكس فيبر للسلطة البيروقراطية والمشروعية، مدخلاً لفهم الأنساق القانونية التي تنتظم بها حركة المرور. فالتنظيم المروري، باعتباره جهازاً بيروقراطياً يقوم على قواعد مكتوبة وسلطة مركزية، يجد شرط قوامه في الامتثال الطوعي لتلك القواعد من قبل الفاعلين. غير أن ميشيل كروزييه، بمقاربته الاستراتيجية للتنظيم، يزيح التحليل من افتراض الامتثال الآلي للقاعدة إلى قراءة التنظيم كبنية تتخللها مناطق من عدم اليقين، يمارس الفاعلون في ظلها استراتيجياتهم الخاصة. وهنا يُصبح الطريق تنظيماً مفتوحاً يُنتج فيه السائق ، فالمشروعية الفيبرية للقاعدة المرورية تصطدم بأنماط التنشئة المحلية وموروث ثقافة الطريق، كما أن تحليل كروزييه لمناطق عدم اليقين يتجسد في خصوصية المجال الجزائري ، وهي ممارسات تنظيمية فعلية وإن لم تكن مقننة، فمفاهيم المشروعية البيروقراطية ومناطق عدم اليقين، التي بلورها فيبر وكروزييه لوصف تنظيمات العمل الحديث، تسمح بتفكيك الفضاء المروري الجزائري كنسق تنظيمي له منطقه الداخلي، حيث ينتج التفاعل بين قاعدة رسمية يُفترض أن تكون عقلانية-قانونية، وأخرى ضمنية تمارس يومياً شروطاً تنظيمية خاصة تُسهم في تشكيل احتمالات وقوع الحادث. وبقدر ما تُضيء هذه المفاهيم خصوصية الحالة المدروسة، فإن هذه الأخيرة تفتح بدورها إمكانية إعادة النظر في مدى شمولية تلك المفاهيم وقدرتها التفسيرية في سياقات مغايرة لتلك التي أُنتجت فيها. كما يشكل الفضاء المروري في الجزائرمجالاً تنظيمياً مركباً، تتداخل فيه قواعد قانونية مكتوبة مع ممارسات يومية تنتج عن تفاعل فاعلين متعددي المواقع، هذا التداخل يطرح تساؤلات حول الطريقة التي ينتظم بها السلوك المروري فعلياً، وحول المنطق الذي يحكم العلاقة بين القاعدة الرسمية والممارسة الميدانية، وحول العوامل

التنظيمية التي تسهم في تشكيل ظاهرة حوادث المرورتُطرح الإشكالية الكبرى ما هي طبيعة أسباب حوادث المرور في الجزائرفي مجتمع تتداخل فيه كل هذه العناصر؟

الأسئلة الفرعية:

إلى أي مدى تساهم البنية التحتية للطرقات في الجزائر (كحالة الطرقات، الإشارات المرورية، الإنارة العمومية، الممرات العلوية والأرضية، الحواجز الحديدية) في وقوع الحوادث، خاصة في الظروف الجوية السيئة أو أثناء الليل؟

ما هو دور مدارس تعليم السياقة في الجزائر، من حيث جودة التكوين وطرق التقييم ومدى تأهيل السائقين الجدد لمواجهة الظروف الصعبة (كالمطر الغزير، الازدحام، المنعطفات الحادة) في تشكيل سلوكيات السائقين ومن ثم في زيادة أو تقليل احتمالات وقوع الحوادث؟

هل تطبيق القانون وحده، حتى لو كان صارماً وشاملاً، كافٍ للحد من حوادث المرور، أم أن هناك حاجة إلى مقاربة متكاملة تدمج بين الجانب القانوني والجانب التوعوي والجانب التنظيمي والجانب الهندسي؟

الفرضيات:

1. قصور في التكوين على مستوى مدارس تعليم السياقة
2. إختلال البنية التحتية مثل الطرقات و الإشارات الغير واضحة خصوصا عندما تكون الأحوال الجوية سيئة أو ليلا
3. عدم إلتزام السائقين بالقانون و بمعايير السلامة في الطرقات

أهداف البحث:

- أين يكمن الخلل في السياقة المتهورة و ما هي ابعاد هذه الظاهرة
- الأسباب الرئيسية و العناصر المسؤولة في حوادث المرو المروز
- الغوص في أعماق الظاهرة للوصول إلى حقائق جديدة.

تحديد المفاهيم:

يحتوي كل بحث علمي أكاديمي على جملة من المفاهيم و المصطلحات العلمية التي يغذي بها الباحث بحثه، لتعطي نوع من السهولة في تعبير الباحث عن أفكاره و تصل المعاني بشكل سلس و واضح في نفس الوقت.

و لقد إستخدمت هذه المفاهيم و المصطلحات في بحثي المتمثلة في ما يلي:

1. القانون المروري:

ويندرج هذا المشروع، الذي يتضمن قانون المرور الجديد، في هذا الاطار ويهدف إلى تحديد القواعد المتعلقة بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها وتعزيز السياسة المتعلقة بالسلامة المرورية، لاسيما في جوانبها المتصلة بتحسين نظام جمع ومعالجة المعطيات المتعلقة بحوادث المرور وتحسين الأدوات والأساليب ذات الصلة بتحسين سلوك مستعملي الطرق وغير ذلك من المعايير التي من شأنها أن تؤدي إلى تجنيب بلادنا الآلاف من ضحايا حوادث الطرق سنويا، وإدارة المخاطر المتعلقة بالبنية التحتية للطرق ومراجعة العقوبات وتجريم بعض الأفعال الجديدة و ضمان مطابقة قطع غيار المركبات للمعايير المطلوبة في السلامة المرورية.[7]

2. البنية التحتية:

يمكن تعريف البنية التحتية على أنها الهياكل والمرافق المادية والتنظيمية الأساسية، مثل المباني والطرق وإمدادات الطاقة اللازمة لتشغيل مجتمع المؤسسات وبالتالي، تدعم البنية التحتية الاتصالات والتجارة الفعالة والكفاءة، والتي تعتبر ضرورية لمجتمع المؤسسات الاقتصاد الفعال وصحة ورفاهية المجتمعات.[8]

3. الفضاء العمومي:

وأحيانا يترجم بالمجال العمومي ، فكرة طرحها الفيلسوف الألماني يورغن هابر ماس في كتاب له صدر عام 1962 ، و عرف على أنه فضاء للنقاش الحر و النقد العقلاني يسمح بإثارة القضايا العامة من طرف الأفراد ، ويسمح بأن يتحول الرأي الخاص في انشأن العام إلى فكرة تصل لعموم الناس ، ويضيف أنه عبارة عن دائرة وسطية تكونت تاريخيا في عصر الأنوار بين المجتمع المدني و الدولة.[9]

4. حوادث المرور:

يعرف حادث المرور على أنه كل حالة إصطدام أو تدهور تقع على الطريق، ويكون أحد أطرافه على الأقل وسيلة من وسائل النقل وينتج عنه خسارة مادية أو إصابات أو قتلى يعني أن حادث المرور هو أي إصطدام يقع على الطريق سواء كان بين المركبات في حد ذاتها أو بين المركبة والمشاة أو مستعملي الطريق أو إنحراف المركبة وإصطدامها بأحد الأعمدة

---

[7] وزارة الداخلية و الجماعات المحلية و النقل، مشروع قانون يتضمن قانون المرور، ص2

[8] حوالة نسرين و مهني مريم رجينة، البنى التحتية و تأثيرها على نوعية الخدمات السياحية، جامعة 8 ماي 1945 قالمة، 2023-2024، ص 20

[9] صدوقي نبيلة و أخرون، أبعاد الفضاء العمومي، جامعة البليدة -2 لونيسي علي العفرون، 2022/2023, ص1

أو غير ذلك من الأشياء المتواجدة على الطريق وفي حافتها. وهذا كله يمكن أن يخلف خسائر.[10]

5. البيروقراطية:

من الناحية السوسيولوجية فهي تنظيم ذكى ورشيد للأجهزة والمنظمات - سواء كانت هذه المنظمات عامة أو خاصة - قائم على مبادئ أساسية أهمها: التدرج في السلطة وعدم التحيز والخضوع للرقابة والمساءلة؛ فهي تعد خطوة للأمام في سبيل تمكين المجتمعات من التعامل فنياً مع مشكلة تضخم المؤسسات وتعقيدها في العصور الحديثة[11]

منهج البحث:

استعملنا في دراستنا هذه المنهج الوصفي التحليلي، أي نأخذ إجابات المبحوثين بعد طرح الاسئلة في المقابلة وبناءً على تصريحات المبحوثين نحلل الإجابات بطريقة سوسيولوجيا

أدوات جمع البيانات:

لكل دراسة أو بحث تقنيات يعتمد عليها الباحث لجمع المعطيات و المعلومات في مجتمع البحث، أما في بحثنا هذا اعتمدنا على المقابلة، إذ هي أداة من أدوات البحث العلمي يستعملها الباحث للحصول على معلومات تساعده أو تمكنه من الإجابة على تساؤلات بحثه أو اختبار فرضيات دراسته، وتعتمد على مقابلة الباحث للمبحوث وجها لوجه بغية طرح مجموعة من الأسئلة تكون محددة من قبل بدقة أو على شكل نقاط و هذا من قبل الباحث ويجيب عليها المبحوث.[12]

الحالات المعنية بالدراسة:

لقد قمنا بإختيار الحالات المعنية حسب طبيعة موضوع الدراسة، و بما أن موضوعنا عن حوادث المرور حاولنا أن تكون الحالات المعنية لها تجربة مع حوادث المرور بكل أنواعه،للاستفادة منهم

العينة:

يمكن تعريف العينة بأنها : " نموذج يشمل جانبا أو جزءا من وحدات المجتمع الاصلي المعني بالبحث, تكون ممثلة له بحيث تحمل صفاته المشتركة, و هذا النموذج أو الجزء يغني الباحث عن دراسة كل وحدات ومفردات المجتمع الاصلي."

---

[10] د.فاطمة مساني، قراءة إحصائية لحوادث المرور في الجزائر، جامعة البويرة(الجزائر)، جانفي 2018, ص 254

[11] الباحث/وائل إبراهيم إبراهيم عبد السلام، البيروقراطية والفساد الإداري و علاقتهما بالحوكمة الرشيدة، كلية الحقوق جامعة المنصورة، ص7

[12] د.نبيل حميشة،المقابلة في البحث الاجتماعي، جامعة سكيكدة(الجزائر)، 08جوان2012،ص99

و هذا يعني أن العينة تشكل جزءا من الكل, بمعنى أن نسبة معينة من أفراد المجتمع الكلي الذي يكون موضوع البحث, شريطة أن تكون هذه النسبة أو الجزء معبرا ويحمل خصائص المجتمع الذي يمثله لكي يتمكن الباحث لاحقا من تعميم نتائج بحثه على المجتمع الاصلي[13] ، لذلك قمنا باختيار عينة متكونة من 6 أفراد مقسمة الى 3 ذكور و 3 إناث لجمع المعطيات، بالإضافة إلى مقابلة مع ضابطة شرطة رئيسية

حدود الدراسة:

لكل دراسة حدود تتمثل في:

حدود مكانية:

يتحدد الحدود المكاني في مركز أمن ولاية وهران، حيث يعد جزءاً لا يتجزأ من المديرية العامة للأمن الوطني (DGSN) التي تأسست بموجب مرسوم 22 جويلية 1962 غداة استقلال الجزائر. وشهد هذا الجهاز تطوراً مستمراً لتحديث هياكله وتعزيز التغطية الأمنية في ولاية وهران الاستراتيجية. و يقوم أمن ولاية وهران بمكافحة الجريمة، حماية الأشخاص والممتلكات، وتعزيز الامن العمومي، وضمان تطبيق القانون في مختلف القطاعات التابعة لولاية وهران.

انبثق أمن ولاية وهران عن هيكلة الشرطة الجزائرية الجديدة بعد الاستقلال، ليحل محل مديرية الشرطة الوطنية الفرنسية.

حدود زمانية:

تتحدد الحدود الزمانية في يوم 2026/04/26 على الساعة 14:00

حدود بشرية:

تتحدد الحدود البشرية في مقابلة مع ضابطة شرطة رئيسية و عينة من السائقين الذين تعرضوا لحوادث مرور متكونة من 6 سائقين 3 ذكور و 3 إناث

صعوبات الدراسة:

واجهت هذه الدراسة جملة من الصعوبات، سواء تعلق الأمر بحساسية الموضوع ذاته أو بالظروف التي أحاطت بجمع البيانات الميدانية أو بطبيعة المبحوثين أنفسهم، ولعل أول هذه الصعوبات هو حجم الموضوع ومدى تشعبه وتداخله مع عدة قطاعات حساسة ومختلفة، فحوادث المرور في الجزائر ليست قضية أمنية فقط، بل هي قضية صحية (لما تخلفه من

[13] العقبي الازهر، أنواع العينة و كيفية إختيارها، جامعة محمد خضر بسكرة،ص1

جرحى ومصابين يحتاجون إلى رعاية مستشفوية طويلة الأمد)، وقضية اقتصادية (لما تسببه من خسائر مادية فادحة للأفراد والدولة على حد سواء)، وقضية اجتماعية (لما تخلفه من أيتام وأرامل وأسر مفككة)، وقضية نفسية (لما تتركه من صدمات واضطرابات نفسية لدى الضحايا وعائلاتهم)، وقضية تربوية (لارتباطها بثقافة المرور ومؤسسات التنشئة الاجتماعية)، وقضية قانونية (لارتباطها بالقوانين والعقوبات وآليات تطبيقها)، وقضية هندسية (لارتباطها بالبنية التحتية والطرقات والإشارات والإنارة)، وهذا التداخل بين القطاعات جعل من الصعب حصر الموضوع في إطار واحد أو الاعتماد على جهة واحدة لجمع المعلومات، فالباحث كان بحاجة إلى تنسيق افتراضي بين وزارة النقل، وزارة الداخلية، وزارة الصحة، وزارة التربية الوطنية، وزارة التكوين المهني، والمجتمع المدني، وهو تنسيق يكاد يكون معدوماً في الواقع العملي. زادت هذه الصعوبة تعقيداً الأحداث التي شهدها شهر جانفي الماضي، أي بداية سنة 2026، حيث قام المهنيون العاملون في قطاع النقل (نقل البضائع والمسافرين) بإضرابات واحتجاجات واسعة ضد مشروع قانون المرور الجديد الذي قدمته وزارة الداخلية والجماعات المحلية والنقل، وهو المشروع نفسه الذي صادق عليه مجلس الأمة في التاسع من أفريل 2026، وقد أثرت هذه الإضرابات سلباً على إمكانية الوصول إلى بعض المبحوثين من فئة السائقين المهنيين الذين كانوا في حالة احتقان ورفض للتعاون مع أي جهة بحثية قد تُفهم من زاوية "مؤيدة للحكومة" أو "ضد مطالب المهنيين"، كما أن بعض المبحوثين من الجمهور العادي كانوا يحملون انطباعات سلبية عن القانون الجديد، معتبرين إياه "قانون قمعي" يستهدف المواطن البسيط بدلاً من معالجة الخلل الحقيقي المتمثل في البنية التحتية وتكوين السائقين، مما جعل النقاش حول الموضوع يخرج أحياناً عن المسار العلمي إلى مسار سياسي أو احتجاجي، وكان على الباحث أن يتحلى بحذر شديد ويدير المقابلات بمهارة كبيرة لتجنب الانجراف إلى مواضيع جانبية لا تخدم الدراسة.

أما الصعوبة الثانية والأكثر تأثيراً، فتتمثل في طبيعة المبحوثين أنفسهم، فالدراسة تعاملت مع ستة أشخاص سبق لهم التعرض لحوادث مرور، والحديث عن حادث المرور ليس كالحديث عن أي موضوع آخر، لأنه يحمل في طياته جراحاً نفسية عميقة تختلف درجة حدتها من شخص إلى آخر، مما جعل استعادة ذاكرة الحادث أشبه بفتح جرح قديم.

الصعوبة الثالثة تمثلت في الخوف الذي كان يبديه بعض المبحوثين من ذكر تصريحات دقيقة أو مفصلة قد تستخدم ضدهم، خاصة عندما يتعلق الأمر باعترافات حول القيادة بسرعة عالية، أو القيام بمناورات خطيرة، أو استعمال الهاتف أثناء السياقة، كما يمكن تقسيم صعوبات الدراسة إلى قسمين و هما:

المادي:

الذي يعتبر جد مهم للباحث لتغطيات كل نفقات الدراسة من طباعة للاوراق إلى مصاريف التنقل إلى الأستاذة المؤطرة و التنقل إلى المبحوثين

المعنوي:

و هو الصعوبة التي يواجهها الطالب عند لبس قبعة الباحث و الغوص في البحث لأول مرة في مسيرته التعلمية أي بدون خبرة سابقة في هذا الميدان

هيكلة الدراسة:

لقد قمت بتقسيم هذه الدراسة إلى فصلين رئيسيين، وذلك تسهيلاً للقارئ وتنظيماً للمادة العلمية وفق التسلسل المنطقي للبحث الميداني.

الفصل الأول: الإطار النظري

وقد خصصته للجانب النظري من الدراسة، حيث تناولت فيه تعريف حوادث المرور، كما قمت بتصنيف أنواع حوادث المرور

الفصل الثاني: الإطار التطبيقي

الفصل الثاني فقد خصصته للجانب التطبيقي والميداني من الدراسة، حيث قمت أولاً بعرض مضمون المقابلات التي أجريتها مع ضابطة الشرطة الرئيسية في مصلحة الصحافة بمقر أمن ولاية وهران، ومع ستة مبحوثين من الجمهور العادي ممن سبق لهم التعرض لحوادث مرور، حيث تم تدوين تصريحاتهم بشكل دقيق وأمين دون تحريف أو انتقاء، ثم انتقلت بعد ذلك إلى تحليل مضمون هذه المقابلات بطريقة سوسيولوجية، معتمداً في ذلك على المنهج الوصفي التحليلي، مستعيناً (بمقاربتي فيبر وكروزييه)، ومحاولاً الكشف عن الأبعاد الخفية للتمثلات والاستراتيجيات الفردية التي لا تظهر مباشرة في التصريحات السطحية للمبحوثين، كما قمت في هذا الفصل بعرض النتائج التي توصلت إليها الدراسة بشكل منظم وواضح، ثم انتقلت بعد ذلك إلى الإجابة عن الفرضيات الثلاث التي افترضتها في بداية البحث (فرضية قصور التكوين في مدارس تعليم السياقة، فرضية اختلال البنية التحتية، وفرضية عدم التزام السائقين بالقانون)، حيث قمت بتفنيد أو تأكيد كل فرضية بناءً على المعطيات الميدانية التي جمعتها، وفي نهاية هذا الفصل، وبعد أن استنفدت كل خطوات التحليل ومناقشة النتائج، وضعت الاستنتاج العام للدراسة، والذي يلخص أهم ما توصلت إليه من حقائق جديدة، ويقدم رؤية شاملة للظاهرة المدروسة، ويجيب بشكل نهائي عن الإشكالية الكبرى التي انطلقت منها هذه المذكرة.

الفصل الأول:

الإطار النظري للدراسة

الفصل الأول:

الإطار النظري للدراسة

تعريف حادث المرور:

يعرف حادث المرور على أنه كل حالة إصطدام أو تدهور تقع على الطريق، ويكون أحد أطرافه على الأقل وسيلة من وسائل النقل وينتج عنه خسارة مادية أو إصابات أو قتلى، يعني أن حادث المرور هو أي إصطدام يقع على الطريق سواء كان بين المركبات في حد ذاتها أو بين المركبة والمشاة أو مستعملي الطريق أو إنحراف المركبة وإصطدامها بأحد الأعمدة أو غير ذلك من الأشياء المتواجدة على الطريق وفي حافتها. وهذا كله يمكن أن يخلف خسائر.[14]إضافة إلى الحالات التي تنتج عن خلل فني مفاجئ في المركبة، أو نتيجة ظروف جوية سيئة كالضباب الكثيف أو الجليد، طالما تحقق الشرط الأساسي بوقوع الحادث على الطريق وتورط وسيلة نقل. كما تدخل في نطاق الحوادث تلك التي تحدث في الطرق الخاصة غير المفتوحة للمرور العام، شريطة أن تتوفر فيها عناصر التعريف نفسه. وتتفاوت خطورة الحوادث تبعاً لسرعة المركبات، وحجمها، وطبيعة الاصطدام، مما يجعل دراسة أسبابها وإجراءات الوقاية منها أولوية قصوى لدى مؤسسات السلامة المرورية في جميع الدول.

أنواع حوادث المرور:

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

I. حوادث السير الجسيمة والتي تندرج فيما يلي:

- حوادث ينتج عنها تلف بالمركبات وهي تلك الحوادث التي يقع فيها إصطدام بين مركبتين أو أكثر، يخلف هذا الإصطدام خسائر مادية تتمثل في تلف المركبات أو الممتلكات دون تسجيل خسائر بشرية.
- حوادث تنتج عنها إصابات للركاب أو مستعملي الطريق تخلف هذه الحوادث إصابات أي جرحي لركاب المركبات أو حتى لمستعلمي الطريق دون تسجيل وفيات.
- حوادث تنتج عنها وفيات في هذا النوع من الحوادث نسجل خسائر مادية وبشرية تتمثل في خسائر بالنسبة للمركبات وتسجيل إصابات تؤدي إلى الوفيات.

II. حوادث المرور من حيث الأطراف المشاركة والتي يمكن حصرها فيما يلي:

[14] مرجع سبق ذكره ص254

- حادث السير الفردي هو حادث يقع المركبة واحدة، وينتج عن ذلك إصطدام بين المركبة وأجسام ثابتة مثل الإصطدام في شجرة، عمود .... إلخ. وهذا بسبب تهور السائق السرعة المفرطة والوقوع تحت تأثير الكحول أو لأي سبب آخر وقد يسبب خسائر مادية وحتى بشرية.
- حادث السير الثنائي هو حادث يقع بين مركبتين، يمكن أن يحدث أضرارا.
- حادث السير الجماعي هو الحادث الذي يقع بين عدة مركبات، أو عدة وسائل نقل مختلفة، مثل إصطدام عدة سيارات مع بعضها البعض، إصطدام قطار بعدة مركبات ..... إلخ. ويخلف هذا الحادث إصابات ووفيات.

وفي هذا الصدد يمكن القول أنه مهما كانت أنواع حوادث المرور إلا أنها تتسبب في أضرار مادية وبشرية لا تحمد عقباها، تخلف إعاقات حركية بالدرجة الأولى وتكلف الدولة أموالا طائلة[15].

الوقاية من حوادث المرور:

من المعروف أن الأمن المروري يرتبط ارتباطا وثيقا وجوهريا بالتربية والتعليم، حتى نغرس القيم الأخلاقية النبيلة في نفوس أفراد المجتمع.

ويمثل النسق التربوي احد الأنساق الاجتماعية المهمة التي تلعب دورا حيويا وهاما في نشر الثقافة المرورية والمحافظة على بناء واستقرار المجتمع، وهذا ما أكده الوظيفيون " أن النظام التربوي وظيفة هامة وحيوية في بقاء وتجانس المجتمع من خلال ما يقوم به النظام التعليمي في نقل معايير وقيم المجتمع من جيل إلى جيل، حيث يرى دوركاييم - وهو ابرز علماء الاتجاه الوظيفي - أن " المجتمع يكتب له البقاء فقط إذا وجد بين أعضائه درجة مناسبة من التجانس والتكامل. والنظام التربوي في المجتمع متمثلا في المدرسة والأسرة، لأنهما الركيزتان الهامتان في زيادة الوعي المروري لدى الأطفال والتلاميذ، لأنه يغرس قيم معايير النظام الاجتماعي، في المجتمع، ومن الأهمية أن يتعلم التلاميذ والطلاب كيف يحقق امن المجتمع بصفة عامة، وأمنه بصفة خاصة من خلال التهيئة النفسية والاجتماعية، وذلك للتكيف مع القيم والأمال والتطلعات التي يناشد من اجلها المجتمع لتحقيق السلوكات المثالية في تحقيق الأمن المروري.

وفي ظل تعقد الحياة وازدياد عدد السكان في المدن وزحمة السير وضيق الطرقات وكثرة الحوادث المرورية، أصبح ضبط السلوك والتحكم فيه عملية معقدة تحتاج إلى تضافر جهود الجميع للوقاية من حوادث المرور وسلامة المشاة، وضبط السلوك المنحرف، حيث أن رجل الأمن لا يستطيع لوحده أن يقوم بهذا الدور دون تضافر جهود الجميع، لذا يصبح

[15] مرجع سبق ذكره ص254-255

لزاما على المجتمع بجميع مؤسساته الرسمية وغير الرسمية تنشئة أفراده تنشئة أسرية اجتماعية ومعرفية وثقافية وحضرية، تعزز وتدعم ضرورة التعاون مع رجال الأمن الذين يقون على حماية حقوق أفراد المجتمع وسلامته من حوادث السير المرورية، ولا يمكن الوصول إلى هذه التربية الأمنية المرورية إلا من خلال تعميق الحوار والانفتاح الفعال بين المؤسسات التربوية والمؤسسات الأمنية، من خلال مناقشة المشاكل التي تواجه أفراد المجتمع ووضع تطورات وخطط واستراتيجيات مشتركة بين المؤسسات التربوية والأمنية لمواجهة هذه المشاكل والتحديات.

ورغم البرامج التربوية المقدمة للتلاميذ خلال المراحل الابتدائية حول حوادث المرور وكيفية تجنبها من خلال تعلمهم لقواعد السير وقوانين السير اللازم إتباعها، إلا أن هذه البرامج يكتنفها النقص في إيصال المعلومات الدقيقة حول حوادث المرور وقوانين السير، لذا فمن المكن جدا إعادة النظر في الكثير من المناهج والبرامج الدراسية، والأساليب التربوية بعقلية انفتاحية جديدة يكون لديها الرغبة والقدرة والصلاحيات والإمكانيات المادية والبشرية لحذف ما أصبح غير ملائم لمعطيات العصر، وإضافة ما هو ضروري وملائم لمعطيات الوقت الحاضر، في زمن العولمة والفضاء المفتوح، وإعادة النظر تلك يجب ألا تكون انفعالات وقتية أو ردود أفعال عاجلة، وإنما يجب أن تنطلق من دراسات معمقة للتغيرات التي يمر بها المجتمع والمستجدات العصرية، في مجال حوادث السير وما يتعلق بها من طريق ومركبة.

زيادة على ذلك إضافة مناهج جديدة حول الوقاية من حوادث المرور توضح كيف يمكن للتلاميذ والطلبة أن يحافظوا على أنفسهم وغيرهم من حوادث السير المرورية، ومعرفة السبل الناجحة للابتعاد عن مهاوي الموت والتشوه والإعاقة، وذلك من خلال تفعيل دور المؤسسات التربوية في الوقاية من حوادث المرور والحث على التوعية والتربية، وذلك بربط المدرسة والجامعة بالمجتمع المحلي وتفعيل دورها في حماية امن المجتمع من مخاطر حوادث السير وعدم حصر نشاطها داخل أروقة المدرسة والجامعة.[16]

تكاليف حوادث المرور:

هي عبارة عن مجموع ما يسببه الحادث من أضرار مادية ومعنوية على مستوى الفرد والمجتمع حيث تنقسم تكاليف حوادث المرور إلى نوعين من التكاليف هما:

التكاليف المباشرة :

وهي عبارة عن جملة من التكاليف المادية تشمل تكلفة الخدمات العلاجية المقدمة للمصابين أثناء وقوع الحادث، وتتضمن تكلفة العلاج، الإقامة في المستشفيات، تكلفة

[16] مرجع سبق ذكره

الإسعاف وتكلفة الفحص والمراقبة الطبية للمصابين، كما تتضمن التكاليف المباشرة على تكلفة الأضرار في الممتلكات العامة والخاصة ومنها الأضرار التي تلحق بالمركبة وإزالتها من الطريق والأضرار التي لحقت بالطريق مثل تلف أعمدة أو أسوار المباني أو إنارة الطريق، كما تتضمن أيضا تكاليف إدارة الحوادث المرورية ومنها تكاليف التحقيق في الحوادث وفحص المركبات ورفع المركبات المتضررة وخدمات الإطفاء والإنقاذ وإزالة مخلفات الحادث، إضافة لذلك يوجد تكاليف ما تتحمله شركات التأمين من مبالغ طائلة تصرف على المركبة المؤمن عليها تأمين شاملا حيث تقوم هذه الشركات بتحديد تكلفة إصلاح هذه السيارة وتكلفة اصلاح السيارات الأخرى وكذلك دفع المبالغ للمتضررين من الحادث خاصة إذا كان مالك المركبة يملك تأمينا شاملا على مركبته وعلى غيره.

ولقد صنفت هذه التكاليف وفق عناصر متفق عليها دوليا في غالب الأحيان تتمثل في:

- 1تكلفة الخدمات العلاجية المقدمة للمصابين وتعني : تكلفة العلاج تكلفة الإقامة في المستشفيات، تكلفة الإسعاف تكلفة الفحص الدوري الطبي للمصابين.

- 2تكلفة الأضرار في الممتلكات العامة والخاصة من حيث ما يصيب : الأضرار التي تلحق بالسيارات، أضرار حمولات السيارات، الأضرار التي لحقت بالطريق وما يوجد على جانبيه من إشارات وأعمدة وأسورة مباني.

- 3تكاليف ادارة الحوادث المرورية وتعني : التحقيق في الحوادث، فحص المركبات، رفع المركبات المتضررة

خدمات الإطفاء والإنقاذ وإزالة المخلفات.

التكاليف غير المباشرة :

وهي عبارة عن تكاليف يتكبدها العنصر البشري من إعاقة أو مرض أو حالة نفسية واجتماعية واقتصادية، وتتضمن تكلفة الفاقد في الإنتاج نتيجة الإصابة بمعنى أن العنصر البشري في حالة إصابته بحادث فقد يتوقف عن العمل نتيجة الإصابة أو الإعاقة وذلك يؤثر على مستوى الإنتاج، إضافة إلى تكلفة في غاية الأهمية وهي تضرر الأسرة من الناحية المادية مما سوف يؤثر على دخل الأسرة المتناقص كلما كان الضرر كبيرا، أما من الناحية الاجتماعية من حيث زيادة المشاكل الاجتماعية في الأسرة وتتفاقم الوضعية من الناحية النفسية في حالة العجز أو توفي المتضرر، كما تتضمن التكاليف غير المباشرة تكاليف تسبب ضرر للمجتمع ففي حال وقوع الحادث في الطرقات سوف يتسبب في عرقلة وتأخير الكثير عن أعمالهم، بالإضافة لتكلفة الإعانات الحكومية التي تقدم إلى المتضررين في حال

أصاب المتضرر حالة إعاقة أو موت، كل هذه التكاليف يصعب في كثير من الأحيان تحديدها وقياسها وذلك لتشعبها المعقد. [17]

مصادر الثقافة المرورية:

كأي عملية تربوية توجد عدة منشآت تُسهم في التربية المرورية، وبالتالي تحقق ثقافة مرورية. وكملاحظة أولية نقول بأنه لا يمكن للإجراءات الردعية أن تنقص من حوادث المرور ما لم ترافق بل تسبق بتربية مرورية، تكسب الأفراد ثقافة معينة، والأكيد أن ذلك من أسباب اختلاف نسب الحوادث من مجتمع لآخر.

التثقيف المروري أو التربية المرورية هي عملية تعليمية اجتماعية، تهدف للتقليل من حوادث المرور وتسعى للرفع من مستوى السلامة والأمان عبر الطرقات.

يتكون المفهوم من كلمتين هما: التربية وهي عملية منظمة تهدف إلى إحداث تغيرات مرغوب فيها في سلوك الفرد، من أجل إحداث تطور متكامل للشخصية من جميع جوانبها الجسمية، العقلية الاجتماعية والانفعالية أما المرور فهو التنقل عبر الطرقات لقضاء حاجات يومية. وعلى ذلك فإنّ التربية المرورية هي منهج تربوي يهدف لتكوين الوعي المروري لدى الأفراد عبر تزويدهم بالمعارف والقيم والاتجاهات وحتى المهارات التي تنظم سلوكهم وتحدد تصرفاتهم وتجعلهم أيضا يحترمون القوانين والأنظمة المرورية ولو في غياب الرقابة. لا تقتصر على مرحلة الطفولة فقط في صورة الأسرة والمدرسة، إنها تمس كل المراحل عبر مختلف المنشآت الاجتماعية.

أبعاد الثقافة المرورية:

للثقافة المرورية عدة أبعاد أهمها:

البعد المروري : يتمثل في قواعد المرور وضرورة الانضباط في الطرقات وفق مبادىء معينة . أصله ومصدره إشتراك أكثر من فرد في السير في طريق مما يفرض ضرورة احترام الغير باحترام كيفية السير والالتزام بقواعده . فهو كالجار في السكن، نتجنب كل ما يقلقه ويضره أو يؤذيه.

البعد البيئي: يرتبط بالحفاظ على عناصر المرور الطبيعية كالطريق إشارات المرور .. أليست الصحة من نقاوة وسلامة الطريق ؟

البعد الأمني: هو التعامل مع شركاء الطريق كالأشياء المشاة السائقون الآخرون . والأمن من الحاجات العليا للإنسان ومن شروط الحياة الكريمة والسعيدة، وأمن الغير من أمننا.

[17] مرجع سبق ذكره

البعد الاجتماعي: هو آداب التعامل مع غير القادرين كالمسنين الأطفال المرضى والمعاقين أليس من حقهم التنقل والسفر، وفي آمان ؟!

إذا كان للتعليم علاقة بالثقافة ودور كبير في تكوينها فإن للتنشئة الاجتماعية دور أيضا. « وتتم التنشئة الاجتماعية بواسطة علاقات حميمية بين الطفل والبالغين تتضمن مكونات عاطفية وتلعب فيها وسائل الاتصال دورا هاما وهي عملية تربية وتعليم تتمثل في ضبط السلوك بالثوابت والممنوعات والكف عن الأفعال التي لا يقبلها المجتمع وتشجيعه عما يرضاه حتى تكون متوافقا مع الثقافة التي يعيش فيها ..[18]

[18] مرجع سبق ذكره

الفصل الثاني:

الإطار التطبيقي للدراسة

الفصل الثاني:

الإطار التطبيقي للدراسة

مضمون المقبلات:

أولا:

قمنا بمقابلة مع **ضابطة شرطة رئيسية** في **مقر أمن ولاية وهران** في يوم **2026/04/26** على الساعة **14:00**، و تمثلت وثيقة المقابلة في الوثيقة رقم (1) حاولنا أن نطرح عليها بعض الاسئلة التي تخص ظاهرة **حوادث المرور**:

1. كيف تقيمين **تكوين مدارس تعليم السياقة؟**

غير كافي بالإضافة إلى طرق النجاح الغير موضوعية، مستقبلا يوجد مقترح رقمنة رخصة السياقة للحد من التلاعبات و رفع مستوى القيادة

2. هل صادفتي خلال تأدية مهماك حوادث ناتجة عن **البنية التحتية؟**

- مؤخراً إكتشفنا أن سبب الحوادث في **جسر الطريق الموجود في محور الدوران الباهية** هو أن **الحواجز الحديدية تحتوي على المغناطيس** مم يؤدي إلى إنجداب السيارة عندما تكون في وضعية سرعة
- سوء حالة الطرق، نقص الإشارات الضوئية والتحذيرية والتركيب العشوائي للمخففات السرعة (الممهلات) تساهم في الحوادث، مما يجعل التركيز على معاقبة السائق فقط غير كاف.
- وجود لوحات إرشادية غير واضحة، أو سوء تخطيط الطرق، أو عدم صيانة الشوارع، قد يدفع السائقين أحياناً إلى التصرف بشكل غير متوقع لتفادي المخاطر المباشرة على الطريق

3. ما هو السبب الرئيسي في حوادث المرور إذا ذكرنا عامل **التكوين للسائق، البنية التحتية، السلوك؟**

- **السلوك**، سواء كان عن قصد مثل عدم إحترام المؤشرات الضوئية رغم أنها أوضح ما يوجد في إشارات المرور أو الوقوف في أماكن ممنوع الوقوف فيها أما بدون قصد مثل وضع إشارة مرور غير واضحة للسائق ما يؤدي إلى دوخله في الطريق الخطأ
- أظهرت إحصائيات **2025** ارتفاعاً في عدد حوادث المرور بنسبة **2,68%**,مما يشير إلى أن القانون وحده لا يكفي

- (السرعة، عدم الانتباه)تمثل أكثر من **96%** من الحوادث
- الاستخفاف بالمخاطر مثل(لن يحدث لي حادث، أنا سائق محترف، إستخدام الهاتف، عدم إحترام الإشارات)
- الاستعجال و عدم الصبر بمبرر ربح الوقت
- القيادة بسرعة لأن الالتزام بالسرعة المسموحة يزعج الأخرين (الخوف من ردود الفعل الغاضبة)
- التمرد على السلطة بمخالفة القانون لان الالتزام به عند بعض الشباب نوع من الضعف و المخالفة دليل على القوة و التحرر
- يقوم البعض بكسر القانون لان الجميع يقوم بهذا الفعل
- الشباب هم من يتسببون بحوادث المرور بنسبة **30%**، بينما متوسطو العمر هم الأكثر إلتزاما، أما كبار السن فرغم الالتزام إلا أنهم يعانون من تراجع قدراتهم الجسدية مما يجعلهم أكثر عرضة للحوادث

4. من هو المسؤول الأول في رأيك عن تحسين **الثقافة المرورية** في الجزائر ؟

- المسؤول الأول عن تحسين الثقافة المرورية ونشر الوعي بالسلامة المرورية في الجزائر والتهيئة العمرانية. هي المندوبية الوطنية للأمن في الطرق (DNSR) ، التابعة لوزارة الداخلية والجماعات المحلية، تتولى إعداد وتنفيذ استراتيجيات الوقاية، نشر الوعي، وتنسيق الجهود بين القطاعات المختلفة(الأمن،النقل،التربية)
- المصالح الأمنية المديرية العامة للأمن الوطني + الدرك الوطني تتولى الجانب الميداني والردعي من خلال حملات التحسيس والتوعية المباشرة مثل (حملات ومراقبة الطرق لفرض الالتزام بقواعد المرور)

ثانيا:

لقد قمنا بمقابلات مع 6 مبحوثين الذين سبق لهم و أن قاموا بحوادث مرور للاطلاع على أسباب هذه الظاهرة، وتتمثل وثيقة المقابلة في الوثيقة رقم (2) تضم (20) سؤال مقسمة إلى محاور للبحث في خبايا الظاهرة، و كانت الإجابات متقاربة تتضح فيما يلي:

1. يمثل الجنس:

6/3 ذكور و 6/3 إناث

2. كم عمرك(ي)؟

يتمثل سن الحالات المبحوثة من23 سنة إلى32 سنة أي يمثلون عنصر الشباب

3. ماهومستواك(ي)التعليمي؟

يمثل المستوى التعليمي للحالات المبحوثة في6/5 جامعيين

4. ما هي حالتك(ي)العائلية؟

تمثل الحالة الاجتماعية للحالات المبحوثة 6/6 عزاب

5. ما هو نشاطك(ي)المهني؟

يمثل النشاط المهني للحالات المبحوثة 5/6 موظفين

6. هل تملك(ين)سيارة؟

5/6 من الحالات المبحوثة لا يملكون سيارة

7. ما نوع حادث المرور الذي قمت(ي)به؟

يتنوع نوع الحوادث للحالات المبحوثة من انحراف ثم إنقلاب و إصطدام مع مشاة و إصطدام مع حاجز و تصادم متسلسل مع السيارات في الطريق السريع و تصادم مع مع سيارة أخرى

8. ما كان سببه؟

تمثل السبب في إستعمال الهاتف أثناء القيادة و السهو أثناء القيادة و منورات خطيرة و سرعة عالية عدم الالتزام بالإشارة الضوئية و عدم إمتلاك رخصة سياقة

9. هل تذكر(ين)وقته؟

يتمثل التوقيت لحوادث المرور للحالات المبحوثة في الصباح و المساء و الليل و في أيام الاسبوع و week-end

10. هل أنت راضي(ة)عن الطرقات؟

تمثل رضا الحالات المبحوثة عن الطرقات في 6/6 غير راضيين

لماذا؟

لأنها مهترئة و يوجد فيها حفر و مطبات بالإضافة إلى إنعدام الإضاءة في الليل و إنعدام الإشارات العاكسة للضوء في حواف الطرقات و موضع الإشارات المرورية الغير واضح في الطرقات بالإضافة إلى الإشارات المتسخة و الخطوط التي تفصل بين الوضعيات و الطرقات غير واضحة و خلل في مستوى إتزان الطرقات

11. هل الطرقات بنفس الوضوح في الليل و النهار؟

تمثل الوضوح للطرقات في الليل و النهار في 5/6 غير واضحة

لماذا؟

لان تصعب الرؤية في الليل لغياب الإنارة

12.هل تختلف الطرقات عند تساقط الأمطار؟

تمثل الاختلاف للطرقات عند تساقط الأمطار للحالات المبحوثة 6/6 بأنها تختلف

كيف ذلك:

لأنها تصبح مملوءة بالمياه خاصة الحفر الموجودة فيها لعدم تنضيف البالوعات مما يتسبب في عرقلة حركة السير بالإضافة إلى أنها تصبح زلقة نظرا لزيوت الموجودة في الطرقات

13.هل تلتزم(ين)بقوانين و إشارات المرور عند السياقة؟

تمثل الالتزام بقوانين و إشارات المرور عند السياقة للحالات المبحوثة ب6/5

لماذا؟

لأن بالنسبة إلى الذين يلتزمون فبسبب الخوف و تفادي حوادث المرور و الحفاض على السلامة الشخصية و سلامة الغير و تفادي الغرامات المالية المنجرة عن عدم الالتزام و ليسود النظام في الطرقات، أما الذين لا يلتزمون فهي عادة مكتسبة من الغير

14.هل سبق لك(ي)أن قدت(ي) بسرعة عالية؟

تمثلت السياقة بسرعة عالية للحالات المبحوثة ب 6/3

لماذا؟

لان تعتبر السياقة بسرعة عالية للحالات التي تقود بسرعة عالية سلوك يمدهم بنشوة في بعض الحالات(L'adrénaline) و بسبب التأخر في بعض الأحيان، أما انعدام السرعة للحالات التي لا تقود بسرعة عالية فبسبب الخوف من الحوادث و تفاديها و تفادي أيضاً الخسائر البشرية و المادية و بسبب أيضا القلق أثناء السياقة

15.هل قمت(ي)بمناورات من قبل؟

يمثل القيام بمناورات لدى الحالات المبحوثة 6/3

لماذا؟

لان القيام بها إنقسمت إلى قيام من أجل النشوة(L'adrénaline) و بسبب المنافسة أيضا و إستفزاز من قبل الذي يمر بسرعة و للزوم لاكن ف وضعيات مناسبة

16.حسب رأيك(ي)هل لمدارس تعليم السياقة دور في حوادث المرور؟

جاءت أراء الحالات المبحوثة حول إذا كان لمدارس تعليم السياقة دور في حوادث المرور ب6/2و6/2 و6/2

لماذا؟

لان:

- ليس لها دور لانها تدرس السياقة و قوانين المرور جيدا
- لها دور بسبب نقص في التكوين و الخوف على سيارة المدرسة المخصصة للتعليم
- حسب جودت تكوين المعلمين و جودة التعليم الذي تقدمه المدرسة

17.هل شعرت(ي)أنك(ي) غير قادر(ة)على القيادة في ظروف صعبة (مطر غزير، إزدحام، منعطفات حادة)بعد حصولك(ي)على رخصة السياقة؟

تمثل القدرة على القيادة في الظروف الصعبة للحالات المبحوثة 6/2

18.كيف تعلمت(ي)التعامل مع هذه الظروف؟

تعلمت الحالات المبحوثة على القيادة في الظروف الصعبة عن طريق الاستمرارية في السياقة و التدرب على القيادة في هذه الظروف و خفض السرعة و التركيز و حصص إضافية لدى مدارس تعليم السياقة

19.ما هو السبب الرئيسي في حوادث المرور حسب رأيك(ي)؟

تمثلت الأسباب الرئيسية في حوادث المرور للحالات المبحوثة في:

- عدم الإنتباه أثناء القيادة
- التسابق في الطريق
- التعب
- المنورات الخطيرة
- عدم إحترام قوانين المرور
- تهور السائقين
- الطرقات المهترئة
- أخطاء السائقين سواء العمدية أو الغير عمدية

- السرعة المفرطة
- عدم مراقبة السيارة كالعجلات و المكابح و غيرها
- السياقة في حالة سكر و تحت تاثير المخدرات
- قلة النوم
- نقص التكوين
- عدم إمتلاك رخصة السياقة للبعض السائقين

20.ما هو الحل للحد من حوادث المرور؟

- تطبيق عقوبات قاسية على السائقين المتهورين
- الاستفادة من الكميرات الموجودة في الطرقات للردع
- اعادة إصلاح الطرقات
- توفير الإنارة العمومية داخل وخارج التجمعات السكنية
- صيانة السيارات بشكل دوري
- عدم السياقة في حالة سكر او التعب او نعاس
- عدم القيام بالمناورات الخطيرة
- الالتزام بقوانين المرور و غيرها
- الخفض من السرعة
- تفادي السياقة في أيام المطر الغزير
- عدم استعمال الهاتف أثناء السياقة
- احترافية في التكوين + تكوين لدى الدولة
- الأخذ بعين الإعتبار أن عائلتكم بنتظاركم

تحليل مضمون المقبلات:

قبل الخوض في تحليل تصريحات المبحوثين حول أسباب حوادث المرور وعلاقتها بالفرضيات الثلاث، من الضروري التوقف عند خصائصهم السوسيو-ديموغرافية، لأنها ترسم صورة أولية عن الفئة الاجتماعية الأكثر تعرضاً للحوادث وفق عينة هذه الدراسة.

أولاً: الجنس

توزع المبحوثون الستة بين ثلاثة ذكور وثلاث إناث، أي بنسبة 50% لكل جنس. هذه النتيجة تخالف بعض التصورات الشائعة التي ترى أن حوادث المرور ظاهرة ذكورية بامتياز ، لكن في عينتنا الصغيرة، ظهرت النساء بنفس مستوى الرجال. يمكن تفسير ذلك بعدة احتمالات: إما أن عدد النساء السائقات في الجزائر ازداد بشكل ملحوظ في السنوات الأخيرة مما جعلهن أكثر عرضة للحوادث، أو أن النساء أكثر استعداداً للاعتراف

بتعرضهن لحوادث المرور مقارنة بالرجال الذين قد يتحفظون أو يقللون من شأن هذه التجارب خوفاً من وصمة العار أو التشكيك في قدراتهم على القيادة.

ثانياً: العمر

تتراوح أعمار المبحوثين الستة بين 23 و32 سنة، أي أنهم جميعاً ينتمون إلى فئة الشباب. هذه النتيجة تتطابق تماماً مع ما ذكرته ضابطة الشرطة الرئيسية في مقابلتها، حيث أكدت أن "الشباب هم من يتسببون بحوادث المرور بنسبة 30%". ويمكن تفسير ذلك سوسيولوجياً بأن الشباب هم الأكثر اندفاعاً والميل إلى المغامرة والمخاطرة، والأقل خبرة في القيادة مقارنة بمتوسطي العمر، والأكثر تأثراً بالضغوط الاجتماعية كالمنافسة والاستفزاز والرغبة في إثبات الذات، والأكثر ميلاً إلى الاستخفاف بالمخاطر بنوع من الشعور "بالخلود" أو "لن يحدث لي شيء"، وهذا ما أكدته الضابطة حين تحدثت عن الاستخفاف بالمخاطر بعبارات مثل "لن يحدث لي حادث" و"أنا سائق محترف."

ثالثاً: المستوى التعليمي

يمثل المبحوثون ذوو المستوى الجامعي 5 من أصل 6، في مقابل واحد فقط بمستوى تعليمي أقل هذه نتيجة لافتة ومفاجئة نوعاً ما، لأنها تعني أن ارتفاع المستوى التعليمي لا يحمي من حوادث المرور، بل قد يكون الجامعيون أكثر عرضة أو على الأقل ممثلين بنسبة كبيرة في عينتنا. يمكن تفسير ذلك بأكثر من وجه: إما أن الجامعيين يقودون سيارات أكثر من غيرهم (لأنهم موظفون أو طلاب يحتاجون إلى التنقل يومياً)، أو أن الجامعيين كانوا أكثر استعداداً للتعاون والمشاركة في المقابلة الأكاديمية مقارنة بغير الجامعيين، أو أن للجامعيين ثقافة مرورية نظرية مرتفعة (يعرفون القوانين) لكنهم يخالفونها عمداً أو سهواً بسبب الانشغال أو الاستعجال أو الإحساس بالثقة المفرطة، وهو ما يتوافق مع ما ذكرته الضابطة عن "الاستخفاف بالمخاطر" و"التمرد على السلطة"، فالمتعلم قد يشعر أحياناً أنه فوق القانون أو أنه قادر على التحكم في المخاطر أكثر مما هو عليه في الواقع.

رابعاً: الحالة العائلية

جميع المبحوثين الستة عزاب. هذه نتيجة قوية ودلالية. يمكن تفسيرها بأن العزاب، خاصة في فئة الشباب، يتحملون مسؤوليات أقل مقارنة بالمتزوجين الذين لديهم أسر وأطفال ينتظرون عودتهم بالسلامة. المتزوج قد يقود بهدوء وحذر أكبر لأنه يدرك أن حياته ليست ملكه وحده، بل هي ملك لأسرته التي تعتمد عليه. أما العزاب، فقد يكونون أكثر ميلاً للمخاطرة والسرعة والمناورات، وأكثر انشغالاً بأنفسهم وبرغباتهم الآنية، وأقل شعوراً بالخطر لأن الخسارة المتوقعة (في حال وقوع حادث) تبدو لهم أقل فداحة على المستوى

العاطفي والعائلي مقارنة بالمتزوج. كما يمكن أن تكون العزوبة مؤشراً على المرحلة العمرية (الشباب) التي ترتبط بطبيعتها ببعض السلوكات المندفعة.

خامساً: النشاط المهني

5من الـ6 مبحوثين موظفون، مقابل واحد غير موظف. هذه النتيجة طبيعية نسبياً، لأن الموظفين يقودون سياراتهم يومياً للذهاب إلى العمل والعودة منه، مما يعرضهم لخطر الحوادث بشكل أكبر من غير الموظفين الذين قد لا يخرجون يومياً أو لا يستعملون السيارة بنفس الكثافة. كما أن العمل يخلق ضغوطاً زمنية (الوصول في الوقت المحدد، الخوف من التأخر) مما يدفع إلى السرعة والاستعجال، وهو ما أكدته الضابطة حين ذكرت "الاستعجال وعدم الصبر بمبرر ربح الوقت" كأحد الدوافع الرئيسية لعدم الالتزام.

سادساً: ملكية السيارة

5من الـ6 مبحوثين لا يملكون سيارة، وهذا تناقض ظاهري مع كونهم جميعاً سائقين وتعرضوا لحوادث. كيف يقودون سيارة لا يملكونها؟ التفسير الأكثر قبولاً هو أنهم يقودون سيارات عائلية (سيارة الأب أو الأم أو الأخ) أو سيارات تابعة لمؤسسة العمل. هذا الوضع قد يضعف حس المسؤولية تجاه السيارة، لأنها ليست ملكاً شخصياً للسائق، مما قد يجعله أقل حرصاً على صيانتها (العجلات، المكابح، الأضواء) وأقل تردداً في المخاطرة بها لأن الخسارة المادية في حال وقوع حادث لن تقع عليه وحده، بل ستتقاسم معه مالك السيارة الأصلي. كما أن السيارة غير المملوكة قد تعني أن السائق لم يتحمل تكلفة شرائها، وبالتالي لم يبذل جهداً اقتصادياً كبيراً للوصول إليها، مما يقلل من تقديره لقيمتها ومن ثم من حرصه عليها.

من خلال تحليل تصريحات الـ6 مبحوثين الذين سبق لهم التعرض لحوادث مرور، نكتشف عدة حقائق سوسيولوجية حول ظاهرة حوادث المرور.

ففيما يخص الفرضية الأولى المتعلقة **بالقصور في تكوين مدارس تعليم السياقة**، انقسمت آراء المبحوثين إلى ثلاثة أثلاث متساوية:

1) ثلثان (6/2) يرى أن للمدارس دوراً في الحوادث بسبب نقص التكوين والخوف على سيارة المدرسة
2) ثلثان آخران (6/2) يرى أنه ليس لها دور لأنها تدرس القوانين جيداً
3) ثلثان ثالثان (6/2) جعلوا الأمر مرتبطاً بجودة المعلمين والمدرسة

وهذا التوزيع يتوافق جزئياً مع ما صرحت به ضابطة الشرطة الرئيسية، حيث أكدت أن **التكوين "غير كافٍ** وأن هناك **طرق نجاح غير موضوعية**، مما يعني أن **القصور موجود**

لكنه ليس مطبقاً على جميع المدارس بنفس الدرجة. كما أظهرت تصريحات المبحوثين أن 4 منهم شعروا بعدم القدرة على القيادة في الظروف الصعبة (مطر غزير، ازدحام، منعطفات حادة) بعد حصولهم على الرخصة مباشرة، وتعلموا التعامل مع هذه الظروف لاحقاً عن طريق "الاستمرارية في السياقة والتدرب"، مما يعكس فعلاً **نقصاً في التكوين الأولي.**

أما بخصوص الفرضية الثانية المتعلقة **باختلال البنية التحتية،** فقد جاءت تصريحات المبحوثين **بالإجماع (6/6) على عدم رضاهم عن الطرقات،** وفسروا ذلك **بوجود "حفر ومطبات، انعدام الإضاءة في الليل، انعدام الإشارات العاكسة للضوء، موضع الإشارات غير الواضح، إشارات متسخة، خطوط غير واضحة بين الوضعيات، وخلل في مستوى اتزان الطرقات".**

كما أكد **5 منهم أن الطرقات غير واضحة ليلاً بسبب غياب الإنارة،** وأكد **الـ6 أن الطرقات تختلف عند تساقط الأمطار،** حيث تصبح **"مملوءة بالمياه خاصة الحفر الموجودة لعدم تنظيف البالوعات، وزلقة بسبب الزيوت".**

وهنا يمكن الاستشهاد بما صرحت به الضابطة لتأكيد هذه المعطيات، حيث كشفت عن اكتشاف أن سبب **بعض الحوادث في جسر الطريق بمحور الدوران الباهية** يعود إلى أن **"الحواجز الحديدية تحتوي على المغناطيس مما يؤدي إلى انجذاب السيارة عندما تكون في وضعية سرعة"،** وأقرت بتدهور حالة الطرق في بعض المناطق ، نقص الإشارات الضوئية والتحذيرية، التركيب العشوائي للمخففات السرعة ، اللوحات الإرشادية غير الواضحة، وخلصت إلى أن **"التركيز على معاقبة السائق فقط غير كاف".**

أما بخصوص الفرضية الثالثة المتعلقة **بعدم التزام السائقين بالقانون،** فقد صرح **5 من الـ6 بأنهم يلتزمون بقوانين وإشارات المرور،** وعللوا ذلك بـ"الخوف، تفادي الحوادث، الحفاظ على السلامة الشخصية وسلامة الغير، تفادي الغرامات المالية، وليسود النظام في الطرقات" و جاءت هذه التصريحات من **الإناث ما يدل على إلتزام العنصر الأنثوي بالقوانين أكثر مقارنتا بالعنصر الذكوري في الطروقات** ، بينما ذكر المبحوث الوحيد غير الملتزم أن السبب هو **"عادة مكتسبة من الغير".** غير أن هذا التصريح بالالتزام **يتناقض مع اعتراف 3 منهم بالقيادة بسرعة عالية،** وأرجعوا ذلك إلى **"النشوة (l'adrénaline) والتأخر"،** واعتراف **3 آخرين بالقيام بمناورات خطيرة لأسباب "النشوة، المنافسة، الاستفزاز، أو للزوم في وضعيات مناسبة".** ويمكن هنا الاستشهاد **بالضابطة** التي قدمت تحليلاً أعمق لهذه التناقضات، حيث أكدت أن **السلوك هو السبب الرئيسي،** وميزت بين المخالفات "عن قصد" كعدم احترام المؤشرات الضوئية رغم وضوحها، و"بدون قصد" كوجود إشارة غير واضحة، وأضافت أن دوافع عدم الالتزام

تشمل "الاستخفاف بالمخاطر (لن يحدث لي حادث، أنا سائق محترف)، الاستعجال، القيادة بسرعة لأن الالتزام بالسرعة المسموحة يزعج الآخرين، التمرد على السلطة (مخالفة القانون عند بعض الشباب دليل على القوة والتحرر)، والتقليد الاجتماعي (لأن الجميع يفعله)".

وخلص المبحوثون إلى تحديد أسباب رئيسية للحوادث، من بينها: عدم الانتباه، التسابق، التعب، المناورات الخطيرة، عدم احترام القانون، التهور، السرعة المفرطة، عدم صيانة السيارة (كالعجلات والمكابح)، السياقة في حالة سكر أو تحت تأثير المخدرات، قلة النوم، نقص التكوين، وعدم امتلاك رخصة السياقة للبعض. وهذه الأسباب تلتقي بشكل كبير مع ما ذكرته **الضابطة** حول أن "السرعة وعدم الانتباه تمثلان **أكثر من 96% من الحوادث**".

النتائج:

- تعد الأسباب الرئيسة لحوادث المرور: عدم الانتباه أثناء القيادة، التسابق في الطريق، التعب، المناورات الخطيرة، عدم احترام قوانين المرور، تهور السائقين، السرعة المفرطة، عدم صيانة السيارة (كالعجلات والمكابح)، السياقة في حالة سكر أو تحت تأثير المخدرات، قلة النوم، نقص التكوين، وعدم امتلاك رخصة السياقة للبعض.
- تعتبر السيارة عند بعض الأفراد وسيلة للترفيه و رفع منسوب(l'adrénaline) و الشعور بالنشوة، عند القيادة بسرعة و القيام بمنورات خطيرة، ما يفتح المجال للمختصين النفسيين للقيام بدراسات حول هذه السلوكيات
- تعد مدارس تعليم السياقة من بين العوامل التي تحد أو تزيد من حوادث المرور عن طريق جودة التعليم و إحترافيته
- تعد كاميرات المراقبة الموجودة في الطرقات ألية من الأليات التي يمكن الاعتماد عليها في الضبط ما يترتب عليه سلامة مرورية
- يعد الهاتف سبب من الأسباب التي تساهم بشكل مباشر في حدوث حوادث المرور
- إدخال تقنية الكشف عن تعاطي المخدرات و السكر في السيارة مثل(الحافلات المستوردة حديثا) و وضع قوانين تعاقب من لا يمتلك هذه التقنية في سياراته
- إشراف الدولة على تكوين السائقين عن طريق إنشاء مدارس تعليم السياقة تابعة للدولة
- الأخذ بعين الاعتبار أي جزئية في إنشاء الطرقات من المواد و المعادن
- تطبيق القانون وحده على المخالفين لا يكفي للحد من حوادث المرور
- القيام بحملات توعوية دائمة ترتكز على العامل الاجتماعي و النفسي

الإجابة على الفرضيات:

1. لقد فندت فرضية قصور في التكوين على مستوى مدارس تعليم السياقة كسبب في حوادث المرور، باعتبار أن طبيعة و إحترافية التعليم تختلف من مدرسة إلى أخرى و تكوين المعلمين يختلف من معلم إلى معلم
2. لقد أكدت فرضية إختلال البنية التحتية مثل الطرقات و الإشارات الغير واضحة خصوصا عندما تكون الأحوال الجوية سيئة أو ليلا، عن طريق إجماع المبحوثين بإهتراء الطرقات و نقص الإشارات الإضاءة
3. لقد تأكدت فرضية عدم إلتزام السائقين بالقانون و بمعايير السلامة في الطرقات، عن طريق تصرحات المبحوثين و بالإستشهاد ب تصريحات الضابطة

الاستنتاج العام:

نستنتج وبعد تحليل مضمون المقابلات التي أجريت مع ضابطة الشرطة الرئيسية في مقر أمن ولاية وهران ومع ستة مبحوثين من الجمهور العادي ممن سبق لهم التعرض لحوادث مرور، وبعد اختبار الفرضيات الثلاث في ضوء الإطار النظري المستند إلى مقاربتي ماكس فيبر حول المشروعية البيروقراطية وميشيل كروزييه حول التحليل الاستراتيجي ومناطق عدم اليقين، يمكن القول إن ظاهرة حوادث المرور في الجزائر ليست ظاهرة بسيطة يمكن ردها إلى سبب واحد كالسرعة أو الإهمال أو سوء الطرقات، بل هي ظاهرة معقدة ومتشابكة الأبعاد، تنتج عن تفاعل عدة عوامل تتداخل فيما بعضها البعض تداخلاً يصعب معه فصل تأثير عامل عن آخر، فهناك العامل البشري المتمثل في سلوكيات السائقين ودوافعهم النفسية والاجتماعية (كالبحث عن النشوة، التمرد على السلطة، الاستعجال، التقليد الاجتماعي، والاستخفاف بالمخاطر)، وهناك العامل التكويني المتمثل في جودة التعليم في مدارس تعليم السياقة ومدى تأهيل السائقين الجدد لمواجهة الظروف الصعبة، وهناك العامل الهيكلي المتمثل في البنية التحتية للطرقات (من حفر، مطبات، إضاءة، إشارات، حواجز حديدية، مصارف مياه، وغيرها)، كما تبين من خلال هذه الدراسة أن هناك فجوة واضحة بين ما يصدره السائقون من تصريحات حول التزامهم بقوانين المرور وبين ما يعترفون به من ممارسات فعلية كالسرعة والمناورات واستعمال الهاتف، مما يؤكد أن الالتزام التصريحي لا يعكس بالضرورة الالتزام الفعلي، وأن هناك حاجة إلى أدوات بحث نوعية معمقة لكشف هذه الفجوة ، كما أظهرت الدراسة أن البنية التحتية تشكل العامل الأكثر إجماعاً بين المبحوثين، حيث أجمع الستة على عدم رضاهم عن حالة الطرقات ووصفوها بالحفر والمطبات وسوء الإضاءة وعدم وضوح الإشارات، وكشفت ضابطة الشرطة عن اكتشاف خطير يتمثل في وجود مادة مغناطيسية في الحواجز الحديدية بجسر الطريق في محور الدوران الباهية تؤدي إلى انجذاب السيارات عند

السرعة، مما يؤكد أن البنية التحتية ليست مجرد خلفية سلبية للحوادث، بل يمكن أن تكون فاعلاً مباشراً في إنتاجها، كما أظهرت الدراسة أن فئة الشباب (23-32 سنة)، والعزاب، والموظفين، والجامعيين، ومن لا يملكون سياراتهم الخاصة، هم الأكثر عرضة للحوادث في عينة هذه الدراسة، وهي نتيجة تفتح الباب أمام تساؤلات حول علاقة التعليم العالي والوظيفة والعزوبة بسلوكيات المخاطرة على الطريق، وفي ضوء كل هذه النتائج، يمكن القول إن الحد من حوادث المرور في الجزائر يتطلب مقاربة شاملة ومتكاملة لا تقتصر على الجانب القانوني الزجري فقط، بل تشمل تحسين جودة التكوين في مدارس تعليم السياقة، وإعادة تأهيل البنية التحتية للطرقات بكل تفاصيلها الصغيرة والكبيرة، وتفعيل آليات الرقابة التقنية الحديثة كالكاميرات وأجهزة الكشف عن السرعة والمخدرات، وإشراف الدولة على تكوين السائقين، وتنظيم حملات توعوية دائمة تركز على الأبعاد النفسية والاجتماعية للسلوك المروري ، وبمدى قدرة المجتمع الجزائري على إحداث تحول ثقافي عميق في علاقته بقواعد المرور، ينتقل فيها من منطق "المخالفة دليل القوة والتحرر" إلى منطق "الالتزام دليل الوعي والمسؤولية"، وهذا التحول لا يحدث بين ليلة وضحاها، ولا يتحقق بقوانين فقط، بل يحتاج إلى زمن وجهد متواصلين وإلى تضافر جهود كل الفاعلين: الدولة، المؤسسات، الأسرة، المدرسة، الإعلام، والمجتمع المدني.

الخاتمة:

انطلاقاً من الإشكالية المركزية التي طرحت في بداية هذه الدراسة، والمتمثلة في التساؤل حول كيف يمكن الحد من حوادث المرور في الجزائر في مجتمع يتحول فيه الفضاء العمومي إلى مسرح يومي لحوادث المرور عبر تفاعلات كثيفة بين فاعلين متعددي المواقع والأدوار، تتداخل فيه الأبعاد القانونية والتنظيمية والتكوينية والثقافية والسلوكية وطبيعة البنية التحتية، مما يجعل من حادث المرور واقعة تتجاوز التفسير التقني أو الخطأ الفردي المعزول، لتطرح أسئلة حول أنماط الضبط الاجتماعي وطرق اشتغال التنظيمات الرسمية وغير الرسمية التي تؤطر الحركة على الطريق، اعتمدنا في هذه المذكرة على المنهج الوصفي التحليلي، محاولين تفكيك هذه الظاهرة المعقدة من خلال مقاربة سوسيولوجية تمزج بين رؤية ماكس فيبر للسلطة البيروقراطية والمشروعية، حيث يشكل التنظيم المروري باعتباره جهازاً بيروقراطياً يقوم على قواعد مكتوبة وسلطة مركزية شرط قوامه في الامتثال الطوعي لتلك القواعد من قبل الفاعلين، وبين رؤية ميشيل كروزييه في مقاربته الاستراتيجية للتنظيم التي تزيح التحليل من افتراض الامتثال الآلي للقاعدة إلى قراءة التنظيم كبنية تتخللها مناطق من عدم اليقين، يمارس الفاعلون في ظلها استراتيجياتهم الخاصة، مما يجعل الفضاء المروري في الجزائر مجالاً تنظيمياً مركباً تتداخل فيه قواعد قانونية مكتوبة مع ممارسات يومية تنتج عن تفاعل فاعلين متعددي المواقع، وهو ما يحيلنا إلى العودة إلى الإشكالية الكبرى التي قادت هذه الدراسة: كيف يمكن الحد من حوادث المرور في الجزائر في مجتمع تتداخل فيه كل هذه العناصر؟ لقد كشفت هذه الدراسة، من خلال التحليل السوسيولوجي لمضمون المقابلات التي أجريت مع ضابطة شرطة رئيسية ومع ستة مبحوثين سبق لهم التعرض لحوادث مرور، أن ظاهرة حوادث المرور في الجزائر لا يمكن ردها إلى سبب واحد أو تفسيرها كخطأ فردي معزول، بل هي بالأساس نتاج تفاعل عدة عوامل متداخلة ومتشابكة، حيث تبين أن الأسباب الرئيسية للحوادث تتوزع بين عدم الانتباه أثناء القيادة، والتسابق في الطريق، والتعب، والمناورات الخطيرة، وعدم احترام قوانين المرور، وتهور السائقين، والسرعة المفرطة، وعدم صيانة السيارة كالعجلات والمكابح، والسياقة في حالة سكر أو تحت تأثير المخدرات، وقلة النوم، ونقص التكوين، وعدم امتلاك رخصة السياقة للبعض، كما كشفت الدراسة أن السيارة تتحول عند بعض الأفراد، وخصوصاً من فئة الشباب، إلى وسيلة للترفيه ورفع منسوب الأدرينالين والشعور بالنشوة عند القيادة بسرعة والقيام بمناورات خطيرة، وهو ما يفتح المجال أمام المختصين النفسيين للقيام بدراسات معمقة حول هذه السلوكيات، كما تبين أن مدارس تعليم السياقة تشكل عاملاً مزدوجاً في هذه المعادلة، إذ يمكنها أن تحد من حوادث المرور إذا توفرت فيها جودة التعليم والاحترافية، كما يمكنها أن تزيد من نسبتها إذا كان التكوين فيها ناقصاً أو غير موضوعي أو إذا كانت طرق النجاح فيها غير عادلة، كما أظهرت الدراسة أن كاميرات المراقبة

الموجودة في الطرقات تشكل آلية من الآليات التي يمكن الاعتماد عليها في الضبط والردع، مما يترتب عليه تحسين في مستوى السلامة المرورية، كما أكدت الدراسة أن استعمال الهاتف أثناء السياقة يشكل سبباً مباشراً وواضحاً في حدوث العديد من الحوادث، كما اقترحت الدراسة أفكاراً جديدة مثل إدخال تقنية الكشف عن تعاطي المخدرات والسكر في السيارة على غرار ما هو موجود في بعض الحافلات المستوردة حديثاً، مع وضع قوانين تعاقب من لا يمتلك هذه التقنية في سياراته، كما أوصت الدراسة بضرورة إشراف الدولة على تكوين السائقين عن طريق إنشاء مدارس تعليم سياقة تابعة للدولة لضمان جودة التكوين وعدم التلاعب بنتائج الامتحانات، كما شددت الدراسة على ضرورة الأخذ بعين الاعتبار أي جزئية في إنشاء الطرقات حتى ولو كانت دقيقة كطبيعة المواد والمعادن المستعملة في الحواجز الحديدية، وذلك بعد أن كشفت إحدى المقابلات الميدانية مع ضابطة الشرطة عن وجود مادة مغناطيسية في بعض الحواجز تؤدي إلى انجذاب السيارات عند السرعة، كما أكدت الدراسة بشكل قاطع أن تطبيق القانون وحده على المخالفين، رغم ضرورته وأهميته، لا يكفي للحد من حوادث المرور ما لم يرافقه تدخلات في باقي العوامل الأخرى، وأخيراً شددت الدراسة على ضرورة القيام بحملات توعوية دائمة ترتكز على العامل الاجتماعي والنفسي وليس فقط على الجانب القانوني الزجري، وذلك لأن دوافع السلوك المروري كما كشفت عنها المقابلات تتجاوز الجهل بالقانون إلى أبعاد نفسية عميقة كالبحث عن النشوة والتمرد على السلطة والتقليد الاجتماعي والخوف من ردود فعل الآخرين، وبناء على كل هذه النتائج، توصلت هذه الدراسة إلى أن الإجابة عن الإشكالية المطروحة تتمثل في أن ظاهرة حوادث المرور في الجزائر هي نتاج طبيعي لتفاعل عدة عوامل متداخلة فيما بينها، بحيث إذا اختل عامل واحد أو كان ناقصاً أصبح المجتمع أكثر عرضة لهذه الظاهرة، بينما إذا توفرت كل هذه العوامل بشكل متكامل ومتوازن، أي إذا تحسن التكوين في مدارس تعليم السياقة، وأصلحت البنية التحتية للطرقات بكل تفاصيلها الصغيرة والكبيرة، وتم تفعيل آليات الرقابة التقنية الحديثة، وأشرفت الدولة بشكل مباشر على تأهيل السائقين، وتم شن حملات توعوية مستدامة تراعي الأبعاد النفسية والاجتماعية للسلوك المروري، مع الاستمرار في تطبيق القانون بشكل عادل ورادع، فإنه يمكن عندئذ الحد تدريجياً من هذه الظاهرة، ليس بشكل كامل ومطلق لأن الحوادث ستبقى موجودة في كل المجتمعات، لكن بشكل ملحوظ ينقذ أرواحاً بشرية ويقلص الخسائر المادية والمعنوية التي تخلفها هذه الحوادث سنوياً، وهذا هو الرهان الحقيقي الذي ينبغي أن تراهن عليه كل الفاعلين في هذا المجال، من مؤسسات رسمية كالمندوبية الوطنية للأمن في الطرق والمصالح الأمنية ووزارة النقل، إلى فاعلين غير رسميين كالسائقين والمشاة ومدرسي تعليم السياقة والمجتمع المدني، لأن السلامة المرورية كما أثبتت هذه الدراسة ليست مسؤولية طرف واحد، بل هي نتاج جهد جماعي ومشترك يبدأ من حسن بناء الطريق، ويمر بجودة تكوين السائق، ولا ينتهي عند رادع القانون ووعي الفرد.

قائمة المصادر و المراجع:

1. الباحث/وائل إبراهيم إبراهيم عبد السلام، البيروقراطية والفساد الإداري و علاقتهما بالحوكمة الرشيدة، كلية الحقوق جامعة المنصورة، ص7
2. التحليل الاستراتيجي لميشيل كروزييه، جامعة سوق أهراس، ص1
3. حوالة نسرين و مهني مريم رجينة، البنى التحتية و تأثيرها على نوعية الخدمات السياحية، جامعة 8 ماي 1945 قالمة، 2023-2024، ص 20
4. د. شريف درويش اللبان و د. غادة موسى صقر و د. محمد سامي صبري سالم و ب. دعاء فتحي محمد حسب الله، أطر معالجة الصحف المصرية لدور الدولة في التصدي لمشكلة حوادث الطرق، جامعة دمياط، 2026
5. د.زرفة بولقواس، نظريات التنظيم، جامعة محمد خيضر بسكرة، 2025، ص2
6. د.فاطمة مساني، قراءة إحصائية لحوادث المرور في الجزائر، جامعة البويرة(الجزائر)، جانفي 2018, ص 254
7. د٠عامر بن ناصر المطير، حجم حوادث المرور و مؤشرات خطورتها في دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية إستراتيجية مقترحة لرفع مستوى السلامة المرورية، جامعة الملك سعود ـ كلية الأداب ـ قسم الجغرافيا، 2009
8. د٠نبيل حميشة، المقابلة في البحث الاجتماعي، جامعة سكيكدة(الجزائر)، 08جوان2012، ص99
9. صدوقي نبيلة و أخرون، أبعاد الفضاء العمومي، جامعة البليدة -2 لونيسي علي العفرون، 2022/2023, ص1
10. ط.عجالي وهيبة و ملاك لمين نور الدين، الثقافة المرورية و علاقتها بمؤسسات التنشئة الاجتماعية في الوسط الحضري، جامعة ابن خلدون تيارات، 2023-2024
11. ط.مراد سالي، حوادث المرور في الجزائر اسبابها و سبل الوقاية منها، جامعة الجزائر، 2007-2008
12. العقبي الازهر، أنواع العينة و كيفية اختيارها، جامعة محمد خضر بسكرة، ص 1
13. وزارة الداخلية و الجماعات المحلية و النقل، مشروع قانون يتضمن قانون المرور، ص2

الملاحق

الوثيقة رقم -1-

وهران في: 2026/04/07

إلى السيد/ة: **مراقب الشرطة رئيس أمن ولاية وهران**

أنا الطالب **دهيبي محمد** التابع إلى **جامعة وهران 02 محمد بن أحمد**، سنة ثانية ماستر تخصص علم إجتماع تنظيم و عمل.

أتشرف أن أتقدم إلى سيادتكم بطلبي المتمثل في مقابلة للرد على بعض الاسئلة التي تخدم مذكرة تخرجي تحت عنوان **حوادث المرور في الجزائر**.

وتتمثل الاسئلة كالتالي:

1. كيف تقيمين تكوين مدارس تعليم السياقة؟
2. هل صادفتي خلال تأدية مهماك حوادث ناتجة عن البنية التحتية؟
3. ما هو السبب الرئيسي في حوادث المرور إذا ذكرنا عامل التكوين للسائق، البنية التحتية، السلوك؟
4. من هو المسؤول الأول في رأيك عن تحسين الثقافة المرورية في الجزائر ؟

الوثيقة رقم -2-

السلام عليكم، أنا الطالب **دهيبي محمد** في **جامعة واهران 2 محمد بن أحمد**، أنا بصدد تحضير مذكرة تخرج في تخصص **السنة الثانية ماستر علم اجتماع تنظيم وعمل**، حول موضوع: **حوادث المرور في الجزائر**.

الهدف من هذه المقابلة هو فهم كيف تتفاعل عدة عوامل مثل **التكوين في مدارس تعليم السياقة** و **حالة البنية التحتية**، و**سلوكيات السائقين.**

1. الجنس:
2. كم عمرك(ي)؟ .....
3. ما هو مستواك(ي)التعليمي؟.....
4. ما هي حالتك(ي)العائلية؟.....
5. ما هو نشاطك(ي)المهني؟.....
6. هل تملك(ين)سيارة؟.....
7. ما نوع حادث المرور الذي قمت(ي)به؟.....
8. ما كان سببه؟.....
9. هل تذكر(ين)وقته؟.....
10. هل أنت راضي(ة)عن الطرقات؟....لماذا؟.....
11. هل الطرقات بنفس الوضوح في الليل و النهار؟....لماذا؟..
12. هل تختلف الطرقات عند تساقط الأمطار؟....كيف ذلك.....
13. هل تلتزم(ين)بقوانين و إشارات المرور عند السياقة؟....لماذا؟.....
14. هل سبق لك(ي)أن قدت(ي) بسرعة عالية؟....لماذا؟.....
15. هل قمت(ي)بمناورات من قبل؟....لماذا؟.....
16. حسب رأيك(ي)هل لمدارس تعليم السياقة دور في حوادث المرور؟..لماذا؟
17. هل شعرت(ي)أنك(ي) غير قادر(ة)على القيادة في ظروف صعبة (مطر غزير، إزدحام، منعطفات حادة)بعد حصولك(ي)على رخصة السياقة؟....
18. كيف تعلمت(ي)التعامل مع هذه الظروف؟.....
19. ما هو السبب الرئيسي في حوادث المرور حسب رأيك(ي)؟ .....
20. ما هو الحل للحد من حوادث المرور؟.....

ملخص الدراسة:

تتناول هذه الدراسة ظاهرة حوادث المرور في الجزائر، وهي ظاهرة اجتماعية يومية تخلف خسائر بشرية ومادية كبيرة، مما جعلها قضية تستدعي البحث في آليات احتوائها والحد من تناميها. تنطلق الدراسة من إشكالية مركزية تتمثل في التساؤل حول كيف يمكن الحد من حوادث المرور في الجزائر، وذلك من خلال فحص العلاقة بين العوامل التنظيمية والعوامل السلوكية (تمثلات السائقين، دوافع المخالفة، الثقافة المرورية). ولتفسير هذه العلاقة، تستند الدراسة إلى مقاربة نظرية مزدوجة تجمع بين نموذج ماكس فيبر حول المشروعية البيروقراطية للقوانين، ونموذج ميشيل كروزييه حول التحليل الاستراتيجي للتنظيمات ومناطق عدم اليقين.

تفترض الدراسة ثلاث فرضيات رئيسية: وجود قصور في التكوين على مستوى مدارس تعليم السياقة، اختلال البنية التحتية (كالطرقات والإشارات غير الواضحة خاصة ليلاً أو في الظروف الجوية السيئة)، وعدم التزام السائقين بالقانون وبمعايير السلامة. ولاختبار هذه الفرضيات، اعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي، واستخدمت المقابلة كأداة رئيسية لجمع البيانات، حيث تم إجراء مقابلة مع ضابطة شرطة رئيسية في مصلحة الصحافة بمقر أمن ولاية وهران، بالإضافة إلى مقابلات مع ستة مبحوثين من الجمهور العادي ممن سبق لهم التعرض لحوادث مرور.

توصلت الدراسة إلى أن الأسباب الرئيسية للحوادث متعددة ومتشابكة، وتشمل: عدم الانتباه، التسابق، التعب، المناورات الخطيرة، عدم احترام القانون، التهور، السرعة المفرطة، عدم صيانة السيارة، السياقة تحت تأثير المخدرات أو السكر، قلة النوم، نقص التكوين، وعدم امتلاك رخصة السياقة. كما كشفت الدراسة أن السيارة تتحول عند بعض الأفراد، وخصوصاً فئة الشباب، إلى وسيلة للترفيه ورفع منسوب الأدرينالين، وأن مدارس تعليم السياقة تشكل عاملاً مزدوجاً يمكن أن يحد من الحوادث أو يزيدها حسب جودة التعليم، وأن البنية التحتية تعاني من اختلالات متعددة (حفر، إضاءة، إشارات غير واضحة، مواد مغناطيسية في الحواجز الحديدية)، وأن تطبيق القانون وحده لا يكفي للحد من الظاهرة. كما بينت الدراسة أن المبحوثين الستة هم من فئة الشباب (23-32 سنة)، عزاب، موظفون، جامعيون، لا يملكون سياراتهم الخاصة، ويتوزعون بالتساوي بين الذكور والإناث.

خلصت الدراسة إلى أن الحد من حوادث المرور في الجزائر يتطلب مقاربة شاملة ومتكاملة تدمج بين: إصلاح البنية التحتية للطرقات بدقة، إعادة هيكلة تكوين مدارس تعليم السياقة وجعله أكثر احترافية مع إمكانية إشراف الدولة عليه مباشرة، تفعيل آليات الرقابة التقنية كالكاميرات وأجهزة الكشف عن المخدرات والسكر، تطبيق القانون بشكل عادل

ورادع، مع شن حملات توعوية مستدامة تركز على الأبعاد النفسية والاجتماعية للسلوك المروري.