الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة وهران – 2 –

كلية العلوم الاجتماعية

قسم علم السكان

أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم في الديموغرافيا تخصص ديموغرافيا اجتماعية واقتصادية الموسومة ب

حوادث المرور في ولاية وهران في الفترة الممتدة مابين 2017-2021 وعلاقتها بالمتغيرات السوسيوديمغرافية

تقديم الطالب

بوتليليس مراد

تحت اشراف الأستاذ

أ.د. حمزة شريف علي

أعضاء لجنة المناقشة

الاسم واللقب	الرتبة	جامعة الانتماء	الصفة
داودي نورالدين	أستاذ	جامعة وهران 2	رئيسا
حمزة شريف علي	أستاذ	جامعة تلمسان	مشرفا و مقررا
الوادي الطيب	أستاذ	جامعة وهران 2	مناقشا
صديق خوجة خالد	أستاذ	جامعة مستغانم	مناقشا
شنافي فوزية	أستاذة	جامعة وهران 2	مناقشا(ة)
بن مغنية قادة	أستاذ محاضر أ	جامعة معسكر	مناقشا

السنة الجامعية

2026/2025

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي



جامعة وهران – 2 –

كلية العلوم الاجتماعية

قسم علم السكان

أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم في الديموغرافيا تخصص ديموغرافيا اجتماعية واقتصادية الموسومة ب

حوادث المرور في ولاية وهران في الفترة الممتدة مابين 2017-2021 وعلاقتها بالمتغيرات السوسيوديمغرافية

تقديم الطالب

بوتليليس مراد

تحت اشراف الأستاذ

أ.د. حمزة شريف علي

السنة الجامعية

2026/2025

بسم الله الرحمن الرحيم

الاهداء

أهدي هذا العمل المتواضع:

إلى من رفعت رأسي عاليا افتخارا بهما على مر الزمان، والدي رحمهما الله.

إلى سندي، زوجتي الغالية.

إلى فلذات أكبادي، أبنائي: محمد، فردوس وجواد.

إلى إخوتي وأخواتي، وأبناء إخوتي حمو، معتصم وسلسبيل.

إلى جميع الأصدقاء، وزملاء العمل.

إلى كل من أعطاني يد العون من قريب أو من بعيد وساعدني في انجاز هذه الأطروحة وأخص بالذكر بن مغنية، بن عطية و العسة.

الشكر والتقدير

الحمد لله والصلاة والسلام على أشرف المرسلين وعلى آله وصحبه أجمعين

إن الحمد والشكر لله عز وجل الذي وفقني على انجاز هذا العمل،

و يسرني أن أتقدم بالشكر والتقدير والعرفان إلى الأستاذ الدكتور حمزة شريف علي لحرصه على المتابعة والتوجيه وكل من ساهم في هذه الدراسة.

كما أتقدم بالشكر الجزيل إلى المجموعة الإقليمية للدرك الوطني بوهران و أخص بالذكر الرائد وهاب عادل.

فهرس المحتويات

الإهداء.....ت

الشكر والتقدير.....ث

فهرس المحتويات.....ج

الفصل الأول: البناء المنهجي والنظري للدراسة

المقدمة العامة.....11

1- أسباب اختيار الموضوع 13

2- الدراسات السابقة 14

3- الإشكالية.....21

4- الفرضيات 23

5- منهج الدراسة 24

6- أهداف الدراسة 25

7- أهمية الدراسة 26

8- المفاهيم العامة 26

9- الأساليب الإحصائية المستخدمة في هذه الدراسة 29

10- صعوبات الدراسة 29

الفصل الثاني: القوانين المرورية في الجزائر وأهم التعديلات

مقدمة.....31

1- القوانين المرورية وأهم التعديلات منذ الاستقلال 32

1-1- المرسوم رقم 63-245 المؤرخ في 03 يوليو 1963.....32

1-2- الأمر رقم 71-15 المؤرخ في 05 أفريل 1971.....32

1-3- الأمر رقم 71-72 المؤرخ في 02 نوفمبر 1971.....34

1-4- الأمر رقم 73-52 المؤرخ في 01 أكتوبر 1973.....34

1-5- الأمر رقم 74-46 المؤرخ في 03 أفريل 1974.....34
1-6- الأمررقم 74-104 المؤرخ في 06 ديسمبر 1974.....35
1-7- الأمر رقم 75-60 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975.....38
1-8- قانون رقم 84-01 المؤرخ في 02 يناير 1984.....38
1-9- قانون رقم 87-09 المؤرخ في 10 فبراير 1987.....38
1-10- المرسوم رقم 88-06 المؤرخ في 19 يناير 1988.....40
1-11- المرسوم التنفيذّي رقم 98-300 المؤرخ في 21 ديسمبر 1998.....42
1-12- الأمر 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001.....42
1-13- القانون رقم 04-16 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004.....46
1-14- الأمر 09-03 المؤرخ في 22 جويلية 2009.....48
1-15- الأمر 17-05 المؤرخ في 16 فبراير 2017.....49
2- المخالفات والجنح.....51
2-1- المخالفات 51
2-1-1- المخالفات من الدرجة الأولى 51
2-1-2- المخالفات من الدرجة الثانية 51
2-1-3- المخالفات من الدرجة الثالثة 52
2-1-4- المخالفات من الدرجة الرابعة 53
2-2- الجنح وعقوباتها 57
خاتمة الفصل.....60

الفصل الثالث: حوادث المرور

مقدمة.....62
1- حوادث المرور في العالم.....63
2 -حوادث المرور في الجزائر.....68
2-1- عدد حوادث المرور في الجزائر حسب المناطق.....68
2-2- عدد القتلى في الجزائر حسب المناطق.....70

2-3- عدد الجرحى في الجزائر حسب المناطق.....71
3- أسباب حوادث المرور في الجزائر 73
3-1- الأسباب المباشرة 73
3-1-1- العنصر البشري.....73
3-1-2- المركبة.....77
3-1-3- الطريق والمحيط.....79
3-2- الأسباب الغير مباشرة.....81
4- تطور مؤشرات الحوادث في الجزائر من 2017 الى 2019 83
5- حظيرة السيارات في الجزائر.....85
5-1- عدد المركبات في الجزائر منذ الاستقلال 85
5-2- حظيرة السيارات في الجزائر حسب الصنف.....87
5-3- حظيرة السيارات حسب فئة أعمار السيارات.....89
6- شبكة الطرقات في الجزائر..... 90
7- المراقبة التقنية للسيارات 92
8- الآثار المترتبة عن حوادث المرور.....94
8-1- الآثار الاجتماعية.....94
8- -2الآثار الاقتصادية.....98
8-3- الآثار النفسية.....99
خاتمة الفصل.....101

الفصل الرابع:حوادث المرور في ولاية وهران

مقدمة.....103
1- دراسة ديمغرافية لولاية وهران.....104
2- حوادث المرور في ولاية وهران.....110
2-1- عدد الحوادث، عدد القتلى وعدد الجرحى في ولاية وهران حسب المناطق.....110

2-2- عدد الحوادث، عدد القتلى وعدد الجرحى في ولاية وهران حسب أشهر السنة لسنتي 2017 و2021.....113

2-3- توزيع عدد الوفيات وعدد الجرحى حسب السن في المناطق الحضرية.....116

2-4- توزيع عدد الوفيات وعدد الجرحى حسب الجنس في المناطق الحضرية.....118

2-5- توزيع السواق المتسببين في الحوادث حسب جنسية السائق في المناطق الريفية.....120

2-6- توزيع السواق المتورطين في الحوادث حسب جنسية السائق في المناطق الريفية.....121

2-7- توزيع عدد حوادث المرور حسب أيام الأسبوع في المناطق الحضرية.....122

2-8- توزيع عدد حوادث المرور حسب التوقيت الزمني في المناطق الحضرية.....124

2-9- توزيع عدد الحوادث، عدد القتلى وعدد الجرحى حسب أيام الأسبوع في المناطق الريفية.....126

2-10- توزيع عدد الحوادث، عدد القتلى وعدد الجرحى حسب التوقيت الزمني في المناطق الريفية.....128

2-11- توزيع السواق المتورطين في حوادث المرور حسب المستوى التعليمي في المناطق الريفية.....130

2-12- توزيع حوادث المرور على الطرق في المناطق الريفية.....132

2-13- توزيع حوادث المرور حسب مكان الحادث في المناطق الحضرية.....135

2-14- توزيع المركبات المتسببة والمتورطة في الحوادث حسب سنة أول سيرها في المناطق الريفية.....137

2-15- توزيع السواق المتسببين في الحوادث حسب سن رخصة السياقة في المناطق الريفية.....139

2-16- توزيع السواق المتورطين في الحوادث حسب سن رخصة السياقة في المناطق الريفية.....141

2-17- توزيع السواق المتسببين والسواق المتورطين في حوادث المرور حسب السن في المناطق الريفية.....143

2-18- توزيع السواق المتسببين والمتورطين في حوادث المرور حسب الجنس قي المناطق الريفية.....145

3- أسباب حوادث المرور في ولاية وهران.....147

3-1- في المناطق الحضرية.....147

3-1-1- الأسباب المتعلقة بالعنصر البشري في المناطق الحضرية.....147
3-1-2- العوامل المرتبطة بالمركبة.....151
3-1-3- العوامل المرتبطة بالمحيط.....151
3-2- في المناطق الريفية.....152
3-2-1-الأسباب المتعلقة بالعنصر البشري في المناطق الريفية.....152
3-2-2- المتعلقة بالمركبة.....153
3-2-3- المتعلقة بالمحيط.....154
4- مؤشرات الحوادث في ولاية وهران من 2017 الى 2019.....155
5- شبكة الطرق في ولاية وهران.....157
6- حظيرة السيارات في ولاية وهران.....159
خاتمة الفصل 160

الفصل الخامس: عرض و تحليل النتائج

عرض وتحليل النتائج.....162
خاتمة الفصل 193
نتائج وتوصيات الدراسة 194
المراجع 199
الملاحق 204
فهرس الجداول 226
فهرس الرسوم البيانية 229
فهرس الخرائط 231
فهرس الملاحق 231

الفصل الأول

الإطار النظري والمنهجي للدراسة

المقدمة العامة:

تعتبر حوادث المرور من أبرز وأخطر المشكلات المعاصرة التي تعيق التطور والتنمية الاجتماعية والاقتصادية في المجتمعات لأنها تستهدف الإنسان إما بالموت أو بالعجز الدائم وهذا حسب ما تقره الهيئات والمنظمات الأممية كمنظمة الصحة العالمية التي نشرت في تقرير عالمي لها حول السلامة المرورية أن حوادث المرور باتت السبب الرئيسي لوفيات الأطفال والشباب بين سن الخامسة والتاسعة والعشرين سنة، وفي السنوات الأخيرة تواصل ارتفاع العدد الإجمالي لضحايا الحوادث المرورية في العالم ليصل 1,35 مليون قتيلا احتسبوا في تقرير العام 2018 فيما كان عددهم 1,2 مليون قتيل في تقرير لمنظمة الصحة العالمية صدر العام 2009، وتودي حوادث السير بقتيل كل 24 ثانية في العالم، وهذا ما يتسبب في ارتفاع التكاليف المادية والصحية الباهظة التي تصل إلى 1,5 % من الناتج الوطني الخام في بعض البلدان الفقيرة.

تشير بعض الإحصائيات في الولايات المتحدة الأمريكية أن أكثر من 300 ألف طفل يتعرضون لإصابات ويتلقى أكثر من مليوني شخص سنويا رعاية في أقسام الطوارئ قي المستشفيات نتيجة لحوادث المرور، وما ينبغي ذكره أن حوادث المرور في الدول النامية تزيد بمقدار عشرين إلى ثلاثين مرة عنها في الدول المتطورة.

إن منظمة الصحة العالمية والبنك الدولي يؤكدان على أن حوادث المرور هي ثاني الأسباب الرئيسية للوفيات بين سكان العالم ومع ذلك فان معظم الدول خاصة النامية منها ليس لديها أي اهتمام بأسباب ونتائج الحوادث المرورية ولا تزال تعاني ويلات هذه الآفة لعدم اتخاذها للتدابير اللازمة للحد منها بينما الدول المتقدمة تبدي اهتماما بالغا بمشكلة حوادث المرور ونتائجها حيث رسمت سياسات وقائية واعتمدت استراتيجيات فعالة للتصدي لها، كما حذرت منظمة الصحة العالمية من استمرار الوضع الحالي في المنطقة العربية التي تعاني كباقي الدول الأخرى في العالم من ارتفاع رهيب في الحوادث المرورية وتتحمل اقتصادياتها نتائجها المادية والمعنوية من وفيات وإصابات بليغة وعاهات دائمة وإتلاف للمركبات.

والجزائر كغيرها من البلدان ليست بمنأى عن هذه الظاهرة حتى أطلق عليها "إرهاب الطرقات"، حيث أصبحت حوادث المرور آفة اجتماعية وهاجس مخيف لكل الجهات الرسمية في البلاد لما حققته من ارتفاع رهيب و مرعب في الأرقام ما جعلها تحتل المرتبة الثالثة عربيا من حيث عدد حوادث المرور، حيث أنها تخلف ما يقارب 4500 قتيل سنويا غالبيتهم شباب، وهذا رغم الجهود المبذولة من طرف القطاعات المعنية كتحديث المنظومة التشريعية وتشديد العقوبات لمخالفي قانون تنظيم السير وفرض الفحص التقني للسيارات، والسهر على مراقبة حركة المرور والإجراءات الوقائية والقوانين الردعية كسحب رخص السياقة للسائقين المخالفين والحملات التحسيسية لمستعملي الطريق من طرف قيادة الدرك والأمن الوطنيين والجمعيات ذات الصلة المباشرة بالسلامة المرورية التي تقام عبر التراب الوطني، والتي تساهم بشكل كبير وواسع في تطبيق القانون، ولا يتم ذلك إلا بالعمل الجاد والنزاهة والإخلاص التي يجب على رجال المراقبة التقيد بها وتطبيق العقوبات بشدة دون التسامح، إلا أن الحوادث المرورية في ارتفاع مستمر حيث أنها تتسبب في خسائر بشرية واقتصادية فادحة للأفراد وأسرهم متمثلة في تكاليف العلاج وفقدان إنتاجية الأشخاص الذين يلقون حتفهم أو يصابون بالعجز بسبب إصاباتهم البليغة وهذا راجع إلى عدة أسباب نذكر منها:

- ✓ ارتفاع عدد السكان في الجزائر حيث قارب 36 مليون نسمة في تعداد 2008 بعدما كان يقارب 31 مليون نسمة في تعداد 1998، وهذا معناه أن الجزائر تعرف زيادة سنوية تقدر بنصف مليون نسمة.
- ✓ تطور الحظيرة الوطنية للمركبات والتي تجاوزت 6 ملايين مركبة سنة 2019 بعدما كانت أكثر من 3 ملايين نسمة سنة 2005 أي أنها عدد المركبات تضاعف خلال 14 سنة خاصة بعد التسهيلات البنكية بمنح القروض للمواطن لاقتناء السيارات بالتقسيط.
- ✓ الطرقات المهترئة التي أصبحت لا تتلاءم مع التطورات الحاصلة في المجتمع.

سجلت الجزائر 23409 حادثا سنة 2021 خلفت 3293 قتيلا و 31675 جريحا وقد انخفض عدد الحوادث ب 1629 حادثا أي بنسبة 6,5 %، وعدد القتلى ب 346 قتيلا أي بنسبة 9,5% وعدد الجرحى ب 4612 جريحا أي بنسبة 12,7 % مقارنة مع سنة 2017.

1- أسباب اختيار الموضوع:

1-1- الأسباب الذاتية:

- ✓ نظرا لما نعيشه في الواقع من تزايد كبير في حوادث المرور وما تخلفه من خسائر بشرية كالقتلى و الجرحى والعاهات المستديمة و خسائر مادية كأملاك الدولة وخسائر اقتصادية كالتأمين على التعويضات، كل هذه الأسباب دفعتني وحفزتني إلى الاهتمام بهذه الدراسة وكشف خبايا هذه الظاهرة.
- ✓ تفاقم مشكلة حوادث المرور في الجزائر بصفة عامة خاصة في الآونة الأخيرة دفعني إلى الرغبة في دراسة هذا الموضوع.

1-2- الأسباب الموضوعية:

- ✓ الارتفاع المذهل في حوادث المرور.
- ✓ كثرة الحديث عن حوادث المرور خلال الآونة الأخيرة خاصة لدى المواطن ووسائل الإعلام السمعية والبصرية والمكتوبة.
- ✓ إلحاح الدولة والمواطن على وجوب وجود إستراتيجية نافعة من أجل الوقاية والتوعية في الحد من خطورة حوادث المرور.
- ✓ محاولة الوقوف على النصوص القانونية المتعلقة بالمخالفات المرورية.
- ✓ الخسائر المادية والبشرية الفادحة جراء حوادث المرور.
- ✓ مشكلة حوادث المرور من الموضوعات التي يجب أن تحظى باهتمام واسع خاصة وأنها تستهدف العنصر البشري واعتبارها مساهمة في حجم الوفيات العامة.

2- الدراسات السابقة:

الدراسة الأولى: دراسة د.أحمد بن حمد بن حمدان الربعاني ، د.خلفان بن محمد الفهدي وأ. نعيمة بنت حميد البلوشية تحت إشراف دائرة الدراسات والمؤشرات الاجتماعية بوزارة التنمية الاجتماعية: أسباب الحوادث المرورية وآثارها على الأسرة العمانية (اجتماعيا واقتصاديا) من وجهة نظر المتسببين.

تطرقت هذه الدراسة إلى أهم الآثار الاجتماعية والاقتصادية التي تخلفها حوادث المرور على الأسرة العمانية من وجهة نظر مرتكبي هذه الحوادث.

تمحورت إشكالية الدراسة عن أسباب حوادث المرور في سلطنة عمان من وجهة نظر المتسببين والضحايا وما هي الآثار الاجتماعية والاقتصادية الناجمة عن الحوادث المرورية، ومن بين أهداف الدراسة ما يلي:

- ✓ التعرف على أسباب الحوادث المرورية في سلطنة عمان
- ✓ التعرف على أبرز الآثار الاجتماعية والاقتصادية الناجمة عن الحوادث المرورية.
- ✓ التعرف على أهم الخدمات المقدمة للمصابين في الحوادث المرورية.
- ✓ التوصل إلى توصيات من أجل إيقاف هذا الخطر الذي تسببه الحوادث المرورية.

ولتحقيق هذه الأهداف تم استخدام استبيان لمعرفة وجهات نظر المتسببين مكونة من 50 فقرة موزعة على تسعة مجالات، وقد طبقت الدراسة على عينة متكونة من 595 فردا منهم 457 ذكورا و 137 إناثا من مختلف محافظات السلطنة.

وقد أظهرت نتائج الدراسة أن من أهم أسباب حوادث المرور ما يلي:

- ✓ سوء تصميم الشارع.
- ✓ الانشغال داخل السيارة بالأحاديث والهاتف.
- ✓ تجاوز السرعة المحددة.
- ✓ عدم ترك مسافة الأمان.
- ✓ تناول بعض المواد المسببة للنعاس.

- كما أشارت النتائج إلى أن الحوادث المرورية لها آثارا نفسية وأسرية واجتماعية كبيرة من بينها الخوف من تكرار وقوع الحادث، الشعور بالخوف من استخدام الطرقات، زعزعة العلاقات التي يمتاز بها مجتمعنا وهي الترابط الأسري بين المجتمع، أما الآثار الاقتصادية فقد أظهرت النتائج ما يلي:

- الغياب عن العمل لفترة مؤقتة وأضرار بالغة بالمركبات المتسببة بالحوادث والمركبات الأخرى والكلفة المالية الباهظة التي تدفع من فبل شركات التأمين أو من عمل الأفراد الذين يعتمدون على المركبات في مصدر دخلهم كأصحاب سيارات الأجرة وغيرها.

الدراسة الثانية: دراسة صقر حمد الجيباني، وائل محمد جبريل، عبدالعزيز علي صداقة (2021): تقدير التكاليف الاقتصادية للحوادث المرورية في ليبيا – دراسة قياسية خلال الفترة 1995-2017 :

تطرقت هذه الدراسة إلى معرفة الآثار الاقتصادية للحوادث المرورية في ليبيا التي تواجه معاناة أشد ضررا وأسوأ النتائج خاصة في ظل تزايد عدد المركبات المستعملة في الطريق، حيث تمحورت الإشكالية كالتالي:

- ✓ ما هو عدد الوفيات السنوية الناجمة عن حوادث المرور في ليبيا ؟
- ✓ ما هو حجم الأثر الاقتصادي لحوادث المرور في ليبيا ؟
- ✓ ما هي أهم أساليب التغلب على ظاهرة حوادث المرور بقصد التقليل من آثارها الاقتصادية ؟

وكانت أهداف الدراسة تتمثل في:

- ✓ الوقوف على عدد وفيات حوادث المرور في ليبيا .
- ✓ تقدير الأثر الاقتصادي للحوادث المرورية في ليبيا .
- ✓ إبراز أهم أساليب التغلب على ظاهرة حوادث المرور بقصد التقليل من آثارها الاقتصادية.

ولتحقيق هذه الأهداف تم استخدام نموذج متجه الانحدار الذاتي الذي يحوي متغير الناتج المحلي الإجمالي وعدد الوفيات الناجمة عن الحوادث المرورية، وأظهرت نتائج الدراسة أن كل شخص يتوفى بسبب حادث مروري يتسبب في تراجع الناتج المحلي الإجمالي بنسبة 0,0000004، وتشمل هذه النسبة حالة الوفاة وتكاليف العلاج والإيواء والدواء وقطع الغيار للسيارات، وأهم توصيات الدراسة ما يلي:

- ✓ ضرورة تطوير وتحسين نظام معلومات الحوادث بإدخال ميزة تحديد المواقع الجغرافية للحادث بالطرق الحديثة.
- ✓ دور الإعلام في التوعية للحد من المخالفات والحوادث المرورية .
- ✓ حث مؤسسات المجتمع المدني والقطاع الخاص نحو المساهمة في دعم برامج التوعية المرورية التي تقوم بها الجهات المعنية نحو رعاية وطباعة الكتيبات الإرشادية المرورية واللوحات الإرشادية والندوات الخاصة بذلك.
- ✓ إنشاء وحدة بحوث أمنية تعني بالمشكلات الأمنية والتي من أهمها الحوادث المرورية.
- ✓ الاهتمام بالطرق والجسور من حيث إنشاء الجديد منها وصيانة وتطوير المتهالك وتوسيع القائم منها وتخطيطه.
- ✓ تزويد الطرق بالإنارة واللافتات الإرشادية والإشارات المرورية.
- ✓ نصب أجهزة مراقبة السرعة المسموح بها على الطرق السريعة.
- ✓ تفعيل القوانين المرورية وذلك للحد من الحوادث المرورية.

الدراسة الثالثة: دراسة د.فضيل رابح ظاهرة حوادث المرور، أسبابها، آثارها وسبل الحد منها – حالة الجزائر- مجلة علوم الاقتصاد والتسيير والتجارة- العدد 27- المجلد 1- 2014.

تطرقت هذه الدراسة إلى خطورة تفاقم ظاهرة حوادث المرور و إبراز أسبابها الرئيسية وتكاليفها الاقتصادية خاصة في الجزائر وتحديد الفئات الأكثر عرضة للحوادث المرورية.

تمحورت إشكالية هذه الدراسة عن الأسباب الرئيسية لحوادث المرور في الجزائر وما هي أبرز تطوراتها وما هي التكاليف والآثار الاقتصادية المترتبة عن الحوادث المرورية.

وللإجابة على هذه الأسئلة قام الباحث بتحديد المفاهيم والأسباب المؤدية إلى حوادث المرور ثم الوعي المروري والعوامل المؤثرة فيه لينتقل بعدها إلى تطور حوادث المرور وعدد الوفيات والجرحى في الجزائر من 1990 إلى 2009، حيث أن عدد الوفيات كان يتراوح بين 3000 و 4000 وفاة سنويا من 1990 إلى غاية 2001 ليرتفع إلى أكثر من 4000 وفاة ابتداء من 2002 ليصل إلى أعلى قيمة سنة 2009 ب 4607 وفاة، ثم تحدث الباحث عن الأسباب المباشرة لحوادث المرور المتمثلة في العامل البشري، المركبة والمحيط والأسباب الغير مباشرة المتمثلة في الاختلال بين حجم حظيرة السيارات والمنشآت القاعدية، نقص في تهيئة المنشآت القاعدية المستعملة للسير وقلة فعالية منظومة التكوين والتدريس على السياقة وقلة العمليات التوعوية.

لتختتم هذه الدراسة بمقارنة الجزائر مع بعض الدول المتقدمة من حيث عدد القتلى لسنة 2007 ومقارنتها أيضا مع بعض الدول العربية لنفس السنة مع تقديم بعض الاقتراحات لغرض تفعيل إجراءات المواجهة والعمل على الحد من حجم الخسائر الاقتصادية والمتمثلة في:

- ✓ التوسع في إدخال برامج السلامة المرورية في منهاج التعليم العام.
- ✓ القيام بالعمليات التحسيسية وبشكل خاص لفئة الشباب.
- ✓ تعديل الغرامات المالية المتعلقة بمخالفات السرعة.
- ✓ تكثيف الدوريات المرورية على الطرق السريعة.
- ✓ تحديد النقاط السوداء التي تكثر فيها نسبة حوادث المرور والإسراع في معالجة الخطورة.
- ✓ توسيع وتحسين شبكة الطرق الحالية وصيانتها بصفة دورية وتزويدها بمستلزمات السلامة.

الدراسة الرابعة: دراسة لقبج حمزة المحددات الديمغرافية والاقتصادية لحوادث المرور في الجزائر خلال الفترة (2000- 2019)- مجلة المنتدى للدراسات والأبحاث الاقتصادية- المجلد 06/ العدد 01 (2022).

تطرقت هذه الدراسة إلى الكشف عن المحددات الديمغرافية والاقتصادية لحوادث المرور في الجزائر خلال الفترة (2000- 2019) وهذا جراء التحولات السريعة التي عرفتها البلاد على المستوى الاقتصادي والاجتماعي وازدياد حاجة الفرد إلى التنقل.

تمحورت إشكالية هذه الدراسة عن المحددات الديمغرافية والاقتصادية لحوادث المرور في الجزائر وما هي أهم عوامل حوادث المرور وما الإستراتيجية الناجعة للوقاية والحد من حوادث المرور ومن بين أهداف هذه الدراسة ما يلي:

- ✓ تسليط الضوء على حجم وتطور حوادث المرور في الجزائر.
- ✓ معرفة أثر المتغيرات الديمغرافية والاقتصادية على حوادث المرور.
- ✓ نشر الوعي المروري لمستعملي الطريق بمختلف الطرق.

ولتحقيق هذه الأهداف استخدم الباحث المنهج الوصفي [1]التحليلي بعد جمع البيانات من مختلف المصادر والهيئات الرسمية كما استخدم تطبيق نموذج [2] (DRAG) الذي يعتبر نموذج مرجعي لغالبية النماذج الكلية لحوادث المرور مع اعتماده على برنامج SPSS حيث جاءت النتائج كالتالي:

- ✓ يؤثر متغير عدد السكان في المناطق الريفية على عدد حوادث المرور وهذا يدل على وجود فرق بين المناطق الحضرية والريفية.
- ✓ تتأثر المسافة المقطوعة من طرف المركبات والتي تمثل خطر التعرض للطريق تأثرا ايجابيا بمبيعات الوقود.
- ✓ معدل الجرحى الذي يعتبر مؤشرا لجسامة الحوادث الجسمانية يتأثر طرديا ونسبة مبيعات الوقود بأنواعه.

1

[2] DemandeRoutière Accidents et Gravité

- ✓ التناسب الطردي لمبيعات الغاز ومعدل القتلى كونه مؤشر ثاني لقياس جسامة حوادث المرور.

ومن أهم توصيات الدراسة ما يلي:

- ✓ الاهتمام بالجانب الحسي التوعوي.
- ✓ تهيئة وتحسين شبكة الطرقات الوطنية و الولائية.
- ✓ العمل على تهيئة الطرق المتواجدة في المناطق الريفية.
- ✓ تحديث وتعديل القوانين الخاصة بجانب التكوين و كيفيات الحصول على رخص السياقة.

الدراسة الخامسة: دراسة دردیش أحمد و مداني نورالدين : أسباب حوادث المرور في الجزائر وطرق الوقاية منها –دراسة وصفية تحليلية- حوليات جامعة الجزائر 1، العدد 30- الجزء الثاني (2016).

تهدف هذه الدراسة إلى معرفة حجم وتطور حوادث المرور في الجزائر والكشف عن أسباب وقوعها مع اقتراح إستراتيجية فعالة وشاملة لرفع مستوى السلامة المرورية في الجزائر، حيث تمحورت إشكالية الدراسة عن أسباب تطور وقوع حوادث المرور وما هي الإستراتيجية الناجعة للوقاية ومحاربة هذه الآفة.

وللإجابة على هذه الإشكالية، ولتحقيق أهداف الدراسة استخدم الباحث المنهج الإحصائي من خلال التعامل مع الأرقام والمعدلات والمنهج الوصفي التحليلي كونه يمتاز بالوصف التفصيلي الدقيق للمعلومات ويساعد على التحليل الشامل والعميق للمشكلة قيد الدراسة، كما تطرق الباحث إلى حظيرة السيارات التي عرفت تحسنا خاصة في ظل القروض التي تمنحها البنوك لشراء السيارات بالتقسيط حيث تضاعف عدد السيارات من سنة 2000 إلى سنة 2010 وهذا ما انعكس سلبا وتسبب في حوادث مرور مميتة خاصة في المدن الكبرى وهذا في ظل ضيق و اهتراء الطرقات.

مرت حوادث المرور خلال الفترة من 1970 إلى 2010 بأربعة مراحل مختلفة تميزت بالارتفاع تارة والانخفاض تارة أخرى سواء في عدد الحوادث، القتلى أو الجرحى.

إن من الأسباب المباشرة لحوادث المرور أرجعها الباحث إلى العامل البشري بالدرجة الأولى بنسبة 90.6 % كالإفراط في السرعة والتجاوزات الخطيرة، ثم المركبة بنسبة 5.1% كانفجار الأطر والمشاكل الميكانيكية، ثم الطريق والمحيط بنسبة 4.3 % كاهتراء الطريق أو انعدام الإشارات والإنارة، أما الأسباب الغير مباشرة كعدم القدرة على السياقة، قلة العمليات التوعوية، قلة الخبرة، تعاطي المشروبات الكحولية والمخدرات واستعمال الهاتف النقال.

وقد اختتمت هذه الدراسة باقتراح إستراتيجية شاملة للوقاية والتخفيف من حدة حوادث المرور وهي كالتالي:

- ✓ إدراج برامج السلامة المرورية في مناهج التعليم.
- ✓ تخصيص أيام توعوية في المدارس حول الوقاية من حوادث المرور.
- ✓ القيام بأيام دراسية ومؤتمرات علمية في مجال حوادث المرور.
- ✓ تشجيع طلاب الجامعات والمدارس العليا على تناول مواضع السلامة المرورية في مذكرات الليسانس، الماستر والدكتوراة.
- ✓ استحداث إدارة جديدة لتحليل إحصائيات وبيانات حوادث المرور لمعرفة أسبابها وتحديد الأماكن التي تتكرر فيها والعمل على إيجاد حلول لها.
- ✓ إشراك الجمعيات التي تهتم بالسلامة المرورية وأئمة المساجد والجهات المعنية في حملات التوعية وإعداد برامج تحسيسية لمستخدمي الطريق.
- ✓ تطوير وتحسين منظومة التكوين والتدريب على السياقة.
- ✓ تكثيف الدوريات المرورية على الطرق السريعة وتزويدها بالسيارات الحديثة وإدخال المراقبة الجوية لهذه الطرق بصورة مستمرة.
- ✓ رفع مستوى السلامة المرورية على شبكة الطرق البرية عن طريق وضع اللافتات المرورية وصيانة الطرق الوطنية وتزويدها بالإنارة العمومية.
- ✓ ضرورة الصرامة في الفحص التقني للسيارات.

3- الإشكالية:

أصبحت حوادث المرور في الجزائر آفة اجتماعية وهاجس مخيف لكل الجهات الرسمية في البلاد لما حققته من ارتفاع مرعب في الأرقام رغم الجهود المبذولة وهذا لأسباب مختلفة يكون فيها العنصر البشري هو المسؤول الأول عنها كالتجاوز الخطير، السياقة في حالة سكر والسرعة المفرطة دون أن ننسى الطرقات المهترئة وعدد المركبات خاصة في فصل الصيف نظرا لارتفاع حجم الحركة على مستوى الطرقات خاصة الساحلية منها وهذا ما ينتج عنه أضرارا اجتماعية واقتصادية، فمن الناحية الاجتماعية تكون حوادث المرور في غالب الأحيان السبب الرئيسي في سقوط ضحايا بشرية وقد يتعرضون لإصابات غالبا ما تكون دائمة كالتشوهات والعاهات أما من الناحية الاقتصادية فتتمثل في التأمينات والتعويضات على الخسائر المادية.

وبما أن الجزائر جزء لا يتجزأ من هذا العالم، فإنها أصبحت تواكب العصر من خلال تطوره حيث باتت تعاني من هذه الظاهرة نظرا للتطور السريع الذي عرفته خلال السنوات القليلة الماضية وما انجر عن هذه الحوادث من نتائج وخيمة تعود على الفرد والمجتمع على حد سواء، فقد شهدت حوادث المرور في الجزائر ارتفاعا رهيبا ومستمرا حيث لا يمر يوم إلا ويضاف العديد من الضحايا إلى سلم حوادث المرور، وهذا في ظل تزايد عدد المركبات وعجز المنشآت القاعدية على استيعابها، حيث أصبحت السوق الجزائرية مربحة بالنسبة لصانعي السيارات زيادة على ذلك ضعف التمارين الخاصة بالسائقين ولا مبالاة بعضهم وانعدام المسؤولية لدى البعض الآخر.[1]

[1] مراد سالي، حوادث المرور في الجزائر، أسبابها وسبل الوقاية منها- دراسة ميدانية بالطريق الوطني السريع رقم 1 ، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير ، جامعة الجزائر ، ص 10.

إن حوادث المرور في الجزائر تشهد ارتفاعا رهيبا حيث لا يمر يوم دون تسجيل العشرات من الحوادث في مختلف ربوع الوطن رغم الجهود المبذولة من قبل القطاعات المعنية بالتصدي لهذه الظاهرة، حيث مازال مستعملي الطرق في بلادنا يعانون من قلة الأمن عبر الطرق، الأمر الذي بات يطرح ضرورات التكفل بطرق الوقاية والأمن أو تبنيها من طرف الجميع خاصة عندما نعلم أنها تأتي في المرتبة الثالثة عربيا بعد مصر والمملكة العربية السعودية في عدد الوفيات التي تتسبب فيها حوادث المرور.

يتسبب العنصر البشري بأكثر من 90 % من الحوادث بسبب السرعة المفرطة والتجاوزات الخطيرة واللامبالاة للسائقين، ما استدعى الجهات المعنية إلى دق ناقوس الخطر والتنبه بالخسائر البشرية والمادية والاقتصادية، وهذا ما يتطلب تظافر جهود جميع القطاعات المعنية والهيئات ذات الصلة المباشرة بالسلامة المرورية كشركات التأمين ومدارس تعليم السياقة بترسيخ ثقافة السلامة المرورية وتكثيف الحملات التحسيسية لمستعملي الطريق.

ولاية وهران هي إحدى مدن الجزائر التي تعاني من حوادث المرور، تقع شمال غرب الجزائر على بعد 432 كم عن الجزائر العاصمة وتعتبر عاصمة الغرب الجزائري نظرا إلى طبيعتها الاقتصادية وموقعها الاستراتيجي الهام الذي يفرض عليها أكبر عدد من عربات المواطنين القادمين من مختلف ولايات الوطن كونها نقطة عبور ومفترق طريق لعدد من ولايات الغرب الجزائري فبالإضافة إلى الأسباب السالفة الذكر هناك المتغيرات الاجتماعية والديمغرافية كالسن والجنس والمهنة والمستوى التعليمي، حيث أكدت معظم الدراسات الإحصائية أن فئة الشباب والذكور هما الأكثر تعرضا لهذه الحوادث.

هل تؤثر المتغيرات السوسيوديمغرافية على عدد حوادث المرور؟

وتحت هذه الإشكالية يمكننا طرح الأسئلة التالية:

- ✓ ماهي الأسباب الرئيسية المؤدية لحوادث المرور؟
- ✓ ماهي الحلول الممكنة للحد من هذه الظاهرة والتقليل من حوادث المرور؟

4- الفرضيات:

الفرضية1: لا يوجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط عدد حوادث المرور مابين القطاع الحضري والقطاع الريفي عند مستوى الدلالة 0,05 .

الفرضية 2: لا يوجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط عدد وفيات حوادث المرور مابين القطاع الحضري والقطاع الريفي عند مستوى الدلالة 0,05 .

الفرضية 3: لا يوجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط عدد جرحى حوادث المرور مابين القطاع الحضري والقطاع الريفي عند مستوى الدلالة 0,05.

الفرضية 4: لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية في عدد حوادث المرور حسب السنوات.

الفرضية 5: لا يوجد فروق ذات دلالة إحصائية في عدد وفيات حوادث المرور حسب السنوات.

الفرضية 6 : لا يوجد فروق ذات دلالة إحصائية في عدد جرحى حوادث المرور تعود لمتغير السنوات.

الفرضية 7: لا يوجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط عدد وفيات حوادث المرور مابين الذكور و الإناث عند مستوى الدلالة 0,05.

الفرضية 8: لا يوجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط عدد جرحى حوادث المرور مابين الذكور والإناث عند مستوى الدلالة 0,05.

الفرضية 9: لا يوجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطي عدد وفيات حوادث المرور مابين الفئة العمرية 0-18 سنة والفئة العمرية 18سنة فأكثر عند مستوى الدلالة 0,05 .

الفرضية 10: لا يوجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطي عدد جرحى حوادث المرور مابين الفئة العمرية 0-18 سنة والفئة العمرية 18سنة فأكثر عند مستوى الدلالة 0,05 .

الفرضية 11: لا يوجد فروق ذات دلالة إحصائية في عدد السواق المتورطين في حوادث المرور في المناطق الريفية تبعا لمتغير المستوى التعليمي.

الفرضية 12 :لا يوجد فروق ذات دلالة إحصائية في عدد وفيات حوادث المرور في المناطق الريفية تبعا لمتغير السنوات.

الفرضية 13: لا يوجد فروق ذات دلالة إحصائية في عدد جرحى حوادث المرور في المناطق الريفية تبعا لمتغير السنوات.

الفرضية 14: لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية في عدد الحوادث حسب العوامل الرئيسية المسببة لحوادث المرور عند مستوى الدلالة 0.05 .

الفرضية 15 : لا يوجد فروق ذات دلالة إحصائية في عدد السواق المتسببين في الحوادث المرورية حسب السن في المناطق الريفية عند مستوى الدلالة 0.05.

الفرضية 16: لا يوجد فروق ذات دلالة إحصائية في عدد السواق المتورطين في الحوادث المرورية حسب السن في المناطق الريفية عند مستوى الدلالة 0.05.

الفرضية 17: يوجد تأثير ذو دلالة إحصائية لعدد الحوادث في وقوع الوفيات.

الفرضية 18: يوجد تأثير ذو دلالة إحصائية لعدد الحوادث في وقوع الجرحى.

5- منهج الدراسة:

يمثل البحث العلمي أهمية كبيرة في تحقيق التقدم من خلال المناهج الخاصة به والتي تساعد على تحقيق نهضة فكرية واجتماعية فهو يلعب دورا كبيرا في اكتشاف والوصول إلى الحقائق وهو بمثابة الأسلوب الذي يتبعه الباحث في دراسته للوصول إلى المعرفة العلمية الصحيحة. [1]

[1] بوقندورة يمينة، ابريعم سامية، قراءات في بعض مناهج البحث في العلوم الاجتماعية، مجلة الرسالة للدراسات والبحوث الانسانية، جامعة العربي بن مهيدي-أم البواقي- المجلد 04- العدد 04/ ديسمبر 2019، ص 25-ص32.

يعتبر المنهج الوصفي أحد المناهج التي يجب على الباحث في مجال العلوم الاجتماعية والإنسانية التمكن منه ومن آلياته وتقنياته وأساليبه، وهذا لا يتأتى إلا إذا تم تحديد المفاهيم المرتبطة بهذا المنهج حيث أن تحديد المفاهيم يكتسي أهمية بالغة في مجال البحث العلمي الأكاديمي .[1]

استخدمنا في هذه الدراسة المنهج الوصفي التحليلي وهذا نظرا لطبيعة البيانات التي تم جمعها من مختلف الهيئات الرسمية ذات الصلة بموضوع الدراسة، حيث أن هذا المنهج يعتمد على دراسة الظاهرة كما توجد في الواقع ويهتم بوصفها وصفا دقيقا ويعبر عنها كيفيا أو كميا، فالتعبير الكيفي يصف الظاهرة ويوضح خصائصها أما التعبير الكمي فيعطيها وصفا رقميا يوضح مقدار هذه الظاهرة أو حجمها، ومن أهداف هذا المنهج الكشف عن هذه الظاهرة وتحديد المشكلات الموجودة وتفسير الظاهرة بتوضيح الأسباب الحقيقية وراءها ومحاولة إيجاد الحلول المناسبة.

6- أهداف الدراسة:

- ✓ رفع مستوى الوعي لدى السلطات العليا للبلاد.
- ✓ توفير الإحصائيات اللازمة حول ظاهرة حوادث المرور لوضع مخطط وسياسات وتحديد الأولويات وتقييم الوسائل الوقائية.
- ✓ وضع برنامج مشترك بين كل المتعاملين بما في ذلك الدرك الوطني والأمن الوطني والجمعيات ذات الصلة بالظاهرة.
- ✓ اقتراح إستراتيجية شاملة للتقليل من عدد الحوادث المرورية ورفع مستوى السلامة المرورية في الجزائر.
- ✓ الوصول إلى حلول علمية وعملية لهذه المشكلة.

[1] بوراس منير، المنهج الوصفي في الدراسات الإنسانية والاجتماعية- العلوم القانونية نموذجا- جامعة الشهيد الشيخ العربي التبسي- تبسة- المجلد 06- العدد 04/ أفريل 2023، ص184- ص193.

7- أهمية الدراسة:

تعتبر حوادث المرور من أبرز وأخطر المشكلات المعاصرة وعاملا مؤثرا في ضياع الطاقات المادية والبشرية وهذا بتزايد عدد الوفيات والمصابين من جرائها.

إن الوضعية المرورية في الجزائر أدت إلى خسائر بشرية واقتصادية على الدولة والمجتمع مما دفعنا إلى تسليط الضوء على هذه الظاهرة وتتمثل أهمية الدراسة فيما يلي:

- ✓ التعرف على الأسباب الرئيسية والعوامل المسببة لحوادث المرور في الجزائر بصفة عامة وولاية وهران بصفة خاصة.
- ✓ معرفة مدى تأثير العنصر البشري في وقوع حوادث المرور.
- ✓ معرفة مدى تسبب المركبة والطريق في وقوع حوادث المرور باعتبارهما عنصرين لا يقلان أهمية عن العنصر البشري.
- ✓ معرفة الخسائر الفادحة في الأرواح والممتلكات التي تخلفها حوادث المرور رغم تجنيد كل الوسائل والطرق الردعية.
- ✓ معرفة ما جاء به قانون المرور فيما يتعلق بالمخالفات المرورية ومدى تأثير التعديلات التي حصلت منذ الاستقلال إلى يومنا هذا في التخفيض من حوادث المرور.

8- المفاهيم العامة:

الحادث المروري:

يعرف البعض الحادث المروري بأنه كل واقعة ينجم عنها وفاة أو اصابة أو خسارة في الممتلكات بدون قصد سابق، بسبب المركبات أو حمولتها أو أثناء حركتها، ويدخل ضمن ذلذ حوادث الاحتراق أثناء حركة المركبة على الطريق العام.[1]

[1]- د.هناء بوحارة –دراسة لأسباب ارتكاب الحوادث المرورية- دراسة ميدانية من وجهة نظر سائقي سيارات الأجرة- مجلة دراسات وأبحاث- المجلة العربية في العلوم الانسانية والاجتماعية – العدد 27 جوان 2017- السنة التاسعة.

يتمثل الحادث المروري في اصطدام مركبة أو عدة مركبات مع بعضها أو اصطدام مركبة شخص أو حيوان أو أي أجسام أخرى ثابتة كالأشجار مما يؤدي إلى خسائر بشرية ومادية.

أنواع الحوادث المرورية:

1- حوادث الاصطدام: تكون باصطدام سيارتين أو أكثر ببعضهما أو إحداهما تصطدم بالأخرى.

2- حوادث الانقلاب: انقلاب السيارة بسبب السرعة المفرطة أو انزلاق الطريق أو خلل ميكانيكي في السيارة.

3- حوادث الدهس: دهس المركبة للمشاة لحظة اجتيازهم للطريق.

4- حوادث الاصطدام بالجسم الثابت: اصطدام المركبة بالأشجار أو الأعمدة الكهربائية أو الصخور.....الخ.

5- حوادث الاصطدام بالحيوانات: اصطدام المركبة بالحيوانات المارة من الطريق.

الطريق:

هو أحد العناصر الثلاثة الرئيسية في معادلة وقوع الحادث المروري، وإذا ما توافرت في الطريق مواصفات السلامة فانه يلعب دورا رئيسيا في التقليل من وقوع الحادث أو على الأقل تخفيف حدة خطورتها لهذا يسعى مهندسو الطرق إلى إضافة معايير السلامة في كافة العناصر الهندسية للطريق ومراعاة شروط السلامة التي تكفل الأمان لمستخدميه، وتتمثل وسائل السلامة في الطريق في التصميم والتخطيط الهندسي، الإضاءة، الصلاحية، إزالة العوائق وتوافر أدوات تنظيم المرور.[1]

[1] المقدم علي بن ضبيان الرشيدي- أجهزة التنفيذ الرسمية في مجال السلامة المرورية(المهام والآليات)- جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، حجم حوادث المرور وسبل معالجتها ، الطبعة الأولى، الرياض، 2006، ص 57.

الطريق السريع:

هو الذي أعد وأنجز خصيصا لمرور السيارات دون أن يقطعه طريق آخر أو سكة حديدية أو ممر للراجلين ولا يمكن الدخول إليه إلا في نقاط مهيأة لذلك ولا يؤدي إلى الملكيات المجاورة، ويشتمل في اتجاهي حركة المرور على وسطي طريقين متميزين يفصل بعضهما عن الآخر شريط أرضي غير مخصص للمرور أو وسائل أخرى استثناءا ويبين هذا بخصائص معينة.[1]

الطريق الوطني:

هي صفة كل الطرق البرية المهمة التي تربط بين المجمعات السكانية الكبرى في ولايات الجزائر، يرمز للطريق الوطني ب "ط.وط" .

اقتناء هذه الطرق مجاني وصالح لكل أنواع المركبات، وبعض هذه الطرق مزدوجة أو طرق سريعة.[2]

السائق:

كل شخص يقوم بقيادة المركبات بما فيها الدراجات العادية أو الدراجات النارية أو يسوق حيوانات الجر أو الحمل أو الركوب أو القطعان في الطريق أو من كانت له السيطرة الفعلية على ذلك.[3]

السيارة:

يعني أي مركبة مجهزة بجهاز ميكانيكي للدفع تسير في الطريق بوسائلها الخاصة غير الوسائل التي تنتقل بها على السكك الحديدية أو التي يتصل بموصل كهربائي وتستعمل عادة لنقل الأشخاص أو البضائع.[4]

[1] الجريدة الرسمية رقم 88-06 المؤرخة في 19 يناير 1988- ص 59.
[2] - https:// ar.m.wikipedia.org
[3] الجريدة الرسمية رقم 104 المؤرخة في 27 ديسمبر 1974-ص 1306.
[4] الجريدة الرسمية رقم 88-06 المؤرخة في 19 يناير 1988- ص 59.

9- الأساليب الإحصائية المستخدمة في هذه الدراسة:

- تم جمع البيانات من مختلف الهيئات وهي:
- ✓ الديوان الوطني للإحصائيات.
- ✓ المركز الوطني للوقاية والأمن في الطرق.
- ✓ المجموعة الإقليمية للدرك الوطني لولاية وهران.
- ✓ الأمن الوطني لولاية وهران.
- ✓ مديرية الأشغال العمومية لولاية وهران.
- تم الاستعانة ببرنامج SPSS (25) لإجراء الإحصاءات اللازمة.
- تم حساب المتوسط الحسابي و الانحراف المعياري.
- تم استعمال جداول بسيطة ومركبة مع حساب النسب.
- اختبار (ت) لمتغيرين مستقلين.
- تحليل التباين (ANOVA).
- الانحدار الخطي البسيط.
- الرسومات البيانية.

10- صعوبات الدراسة:

- ✓ قلة المراجع والدراسات المعمقة حول الموضوع رغم أهميته في ظل ارتفاع عدد الحوادث والوفيات والإصابات البليغة.
- ✓ صعوبة الوصول إلى الإحصائيات الخاصة بحوادث المرور على المستوى الوطني أو الولائي.
- ✓ بداية رقمنة المعطيات الخاصة بحوادث المرور منذ 2017، الأمر الذي صعب من مهمة الحصول على المعطيات قبل هذه السنة لعدم وجود أرشيف في المؤسسات الوطنية.

الفصل الثاني

الدساتير المرورية في الجزائر وأهم التعديلات

مقدمة:

تعاني الجزائر كغيرها من البلدان بشكل كبير من ظاهرة حوادث المرور لما ينتج عنها من خسائر بشرية واقتصادية، وهذا نظرا لما تحصده يوميا من أرواح ولما تخلفه من تبعات مالية على الاقتصاد الوطني.

فالأرقام التي تقدمها مختلف الهيئات النظامية للدولة كالدرك الوطني والأمن الوطني والحماية المدنية عن عدد القتلى والجرحى هي مرعبة ومخيفة وتدق ناقوس الخطر لإعادة النظر في كيفية ردع المخالفين للقوانين والمتسببين في الحوادث المرورية، حيث أنه في سنة 2021 أحصت المندوبية الوطنية للأمن عبر الطرق عن 23409 حادثا مروريا نتج عنه 3293 قتيلا و31675 جريحا، وللحد من هذه الآفة أو على الأقل التخفيف منها سعت الدولة الجزائرية منذ الاستقلال إلى سن العديد من القوانين وعرفت عدة تعديلات منذ صدور القانون الأول سنة 1963 الخاص بقانون المرور، وقد خص المشرع الجزائري قواعد المرور وسير المركبات في الطرقات بأحكام خاصة ضمن منظومة تشريعية مرنة قابلة للتعديل والإضافة، كما أن محتوى أحكام السياسة الخاصة للمرور تتضمن أحكاما جزائية إلى جانب القواعد المرورية الأخرى، وهذه الأحكام تطورت عبر مختلف الحقب الزمنية للمجتمع الجزائري.

2- القوانين المرورية وأهم التعديلات منذ الاستقلال:

2-1- المرسوم رقم 63-245 المؤرخ في 03 يوليو 1963.[1]

2-2- الأمر رقم 71-15 المؤرخ في 05 أفريل 1971.[2]

أهم ما جاء به هذا الأمر نذكر ما يلي:

1- مخالفات القواعد المتعلقة بقيادة المركبات والحيوانات:(من المادة 01الى المادة 13) أهمها ما يلي:

المادة 01 :"كل شخص يقود مركبة أو يشرع في قيادتها وهو في حالة سكر أو تحت تأثير الكحول يعاقب بالحبس من 3 شهور إلى 30 شهرا وبغرامة من 500 دج إلى 5000 دج "

المادة 02: أحالت عقوبة القتل الخطأ أو الجرح الخطأ على قانون العقوبات في مواده 288 و289 والتي تنصان على:

المادة 288 : كل من قتل خطأ أو تسبب في ذلك برعونته أو عدم احتياطه أو عدم انتباهه أو إهماله أو عدم مراعاته الأنظمة يعاقب بالحبس من 6 أشهر إلى 3 سنوات وبغرامة من 1000 دج إلى 20000 دج.

المادة 289 : إذا نتج عن الرعونة أو عن عدم الاحتياط إصابة أو جرح أو مرض أدى إلى العجز الكلي عن العمل لمدة تجاوز 3 أشهر فيعاقب الجاني بالحبس من شهرين إلى سنتين وبغرامة من 500 دج إلى 15000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين.

كما جاءت **المادة 290** من قانون العقوبات مضاعفة العقوبة في حالة السكر والتي تنص على: تضاعف العقوبات المنصوص عليها في المادتين **288 و 289** إذا كان مرتكب الجنحة في حالة سكر أو حاول التهرب من المسؤولية الجنائية أو المدنية التي يمكن أن تقع عليه، وذلك بالفرار أو بتغيير حالة الأماكن أو بأي طريقة أخرى.

[1] الجريدة الرسمية رقم 47 المؤرخة في 1963/07/12، ص712.
[2] الجريدة الرسمية رقم 33 المؤرخة في 1971/04/23، ص 482.

2- أحكام متعلقة برخصة القيادة: (من المادة 14 إلى المادة 21) أهمها ما يلي:

قيادة المركبة مع مقطورة أو نصف مقطورة بدون رخصة تتمثل في الحبس من 8 أيام إلى 3 أشهر وغرامة مالية من 200 دج إلى 2000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين مع تعطيل رخصة القيادة أو إلغاؤها، كما أعطت المادة 19 من هذه العقوبات الحق للوالي في تعليق رخصة السياقة لمدة لا تتجاوز 3 سنوات.

3- أحكام عامة: (من المادة 22 إلى المادة 29) أهمها ما يلي:

نصت **المادة 24** بأن الجرائم المتعلقة بأحكام هذا القانون والمراسيم والقرارات تحقق من قبل ضباط الشرطة القضائية ومن قبل الضباط وذوي الرتب في الدرك الوطني ومن قبل محافظي الشرطة والضباط ورؤساء المراكز وجميع موظفي الأمن الوطني المكلفين بتأمين نظام السير.

كما نصت **المادة 25** على أن التحقيق في الأضرار المسببة للطرق العمومية يتولاه المهندسون والأعوان التقنيون للأشغال العمومية وغيرهم من مستخدمي الأشغال العمومية المنتدبين لهذا الغرض.

4- أحكام عامة متعلقة بالمرور عبر الطرق والمطبقة على جميع مستعملي الطريق: ومنها:

قيادة المركبات والحيوانات- السرعة- التقاطع والتجاوز- مفارق الطرق وأسبقية المرور- السكك الحديدية الممتدة عبر الطرق- استخدام المنبهات- الوقوف- الإضاءة والإشارات الخاصة بالمركبات- استعمال الطرق المعدة للمرور الخصوصي- الإشارات- صعوبات المرور بسبب ظروف الأحوال الجوية أو الاستثنائية- عبور الجسور- المرور الخاص بمجموعة مركبات تشتمل على مقطورة واحدة أو أكثر- النقل الاستثنائي- السباق والمنافسات الرياضية- حمل الخوذة.

5- أحكام عامة متعلقة بالإضاءة والإشارات.

6- أحكام خاصة مطبقة على السيارات بما فيها الحافلات ومجموعة المركبات.

7- أحكام خاصة مطبقة على الدراجات النارية والدراجات الخفيفة الآلية والدراجات الآلية الثلاثية الأطر والرباعية الأطر ومقطوراتها.

2-3- الأمر رقم 71-72 المؤرخ في 02 نوفمبر 1971. [1]

يعدل ويتمم هذا الأمر المرسوم رقم 71-15 المؤرخ في 05 أفريل 1971 بشأن قانون المرور، حيث تم إلغاء المادة ن252 من الأمر 71-15 المؤرخ في 05 أفريل 1971 والذي يؤهل لاستفاء الغرامات الإجمالية المنصوص عليها في المادة ق 29 رجال الدرك الوطني المزودون بدفتر إيصالات ذات أرومة وتممت ب "يؤهل لاستفاء الغرامات الإجمالية المنصوص عليها في المادة ق 29 أعوان المجموعات المتنقلة للشرطة والدرك الوطني المزودين بدفاتر الإيصال ذات الأرومات والمشار إليها في المادة ن 256" .

2-4- الأمر رقم 73-52 المؤرخ في 01 أكتوبر 1973. [2]

يعدل ويتمم هذا الأمر المرسوم رقم 71-15 المؤرخ في 05 أفريل 1971 بشأن قانون المرور حيث ألغيت بعض المواد وأضيفت أخرى كما تم تعديل مواد أخرى مثل إضافة المادة ن 239 مكرر والتي تسمح للمعنيين المعارضة في مقرر الوضع في الحظيرة وذلك أمام وكيل الدولة التابع لمكان وقوع المخالفة ويتعين على هذا القاضي تأييد التدبير أو رفعه في مهلة لا تتجاوز 5 أيام.

2-5- الأمر رقم 74-46 المؤرخ في 03 أفريل 1974.[3]

يعدل ويتمم هذا الأمر المرسوم رقم 71-15 المؤرخ في 05 أفريل 1971 بشأن قانون المرور بمادتين وهما المادة 28 مكرر والمادة 29 مكرر.

[1] الجريدة الرسمية رقم 92 المؤرخة في 1971/11/12 ، ص 1549.
[2] الجريدة الرسمية رقم 81 المؤرخة في 1973/10/09 ، ص 1205.
[3] الجريدة الرسمية رقم 30 المؤرخة في 1974/04/12 ، ص 414.

2-6- الأمر رقم 74-104 المؤرخ في 06 ديسمبر 1974.[1]

حل هذا الأمر محل الأمر 71-15 المؤرخ في 05 أفريل 1971 وهذا ما جاء في نص المادة 04 من قانون المرور: "يحل هذا الأمر المتضمن قانون المرور محل الأمر رقم 71-15 المؤرخ في 09 صفر 1391 ه الموافق ل 05 أفريل 1971 ويسري مفعوله ابتداء من نشره في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، بيد أن تحصيل الغرامات الإجمالية بواسطة طابع الغرامة لا يعمل به إلا ابتداء من أول يناير 1975 "

أهم ما جاء في هذا الأمر ما يلي:

1- القواعد الإدارية والتقنية المتعلقة بالسير عبر الطرق والمطبقة على مختلف مستعملي الطرق.

2- الأحكام الخاصة المطبقة على السيارات بما فيها الحافلات ومجموعة المركبات.

3- الأحكام العامة المتعلقة بالمرور عبر الطرقات والمطبقة على جميع مستعملي الطريق: ومنها:

3-1- قيادة المركبات والحيوانات (من المادة 2 إلى المادة 14): ومنها:

- ترك مسافة الأمن المقدرة بما لا يقل عن 50 مترا بين المركبات أو مجموعة المركبات التي يتجاوز وزنها المرخص به مع الحمولة 3500 كغ أو يتجاوز طولها 7 أمتار خارج المناطق العمرانية.
- التوقف التام أمام كل إشارة حمراء.

3-2- السرعة (من المادة 15 إلى المادة 19) : ومنها:

- تحديد السرعة التي لا يجب أن تتجاوز 60 كم/سا في المناطق العمرانية وأن لا يتجاوز السائق 80 كم/سا بالنسبة للحائزين على رخصة قيادة أقل من سنتين.
- منع السير بسرعة مخففة تخفيفا غير اعتيادي لعدم عرقلة السير العادي للمركبات.

[1] الجريدة الرسمية رقم 104 المؤرخة في 1974/12/27 ، ص 1306.

3-3- التقاطع والتجاوز (من المادة 20 إلى المادة 29): ومنها:

- عند إتمام التجاوز ينبغي على السائق الرجوع إلى اليمين بعد تأكده من إمكانية ذلك دون مانع.

3-4- مفارق الطرق وأسبقية المرور (من المادة 30 إلى المادة 37): ومنها:

- ترك الأولوية لمركبات مصالح الشرطة والدرك الوطني ومكافحة الحريق وسيارات الإسعاف.

3-5- السكك الحديدية الممتدة عبر الطرق (المادة 38 و المادة 39).

3-6- استخدام المنبهات (من المادة 40 إلى المادة 44): ومنها:

- منع استعمال الأبواق المتعددة الأصوات وأنواع الصفارات.

3-7- الوقوف والمكوث (من المادة 45 إلى المادة 51): ومنها:

- منع فتح باب المركبة والنزول منها قبل التأكد مسبقا من ذلك بدون خطر.

3-7- الإضاءة والإشارات الخاصة بالمركبات (من المادة 52 إلى المادة 57).

3-8- الإشارات (المادة 59).

3-9- صعوبات المرور بسبب ظروف الأحوال الجوية أو الاستثنائية (المادة 60).

3-10- عبور الجسور (المادة 61).

3-11- السباق والمباريات الرياضية (المادة 68).

3-12- الأوزان والأطر (من المادة 71 إلى المادة 78): ومنها:

- إن الوزن الكلي مع الحمولة لمركبات ذات محورين 19 طن ومركبات ذات 3 محاور ب 26 طن، أما بالنسبة للأطر يجب أن تكون مطاطية محتوية على النقش المدرج في مدار مساحتها وجوانبها خالية من أي تمزيق عميق.

13-3- عناصر المناورة والقيادة والرؤية وأجهزة مراقبة السرعة (من المادة 89 إلى المادة 96): ومنها أن يتمكن السائق من الرؤية بما فيه الكفاية نحو الأمام واليمين واليسار بحيث يتسنى له قيادتها بأمان.

14-3- مكابح المركبات (من المادة 97 إلى المادة 99).

15-3- تزويد المركبات بالإضاءة والإشارات (من المادة 100 الى المادة 111): وهي كالتالي: أنوار تحديد الوضع- أنوار الطريق- أنوار التقاطع- الأنوار الحمراء الخلفية- أنوار الحجم- جهاز إضاءة لوحة التسجيل الخلفية- إشارة الكبح- إشارة تحويل الاتجاه- أنوار المكوث- الأجهزة العاكسة للنور- الأنوار والإشارات الخاصة كالمضادة للضباب وأنوار السير إلى الخلف.

16-3- المعاينات التقنية للمركبات (المادة 136) والتي تنص على تقديم كل سيارة للمعاينة التقنية للتحقق من سلامتها للسير.

17-3- شروط تسليم وصلاحيات رخصة القيادة (من المادة 140 إلى المادة 143): ومنها سياقة المركبة حسب صنف الرخصة.

4- الأحكام الخاصة المطبقة على المركبات والآلات الزراعية ومعدات الأشغال العمومية وبعض الآليات الخاصة: ومنها: الأوزان والأطر- الحجم الخارجي للمركبات- قياسات الحمولة- العناصر الخاصة بالمحركات- عناصر المناورة والاتجاه والرؤية- الكبح- الإضاءة والإشارات- إشارات التنبيه- الألواح والتسجيلات- السرعة- المعاينات التقنية.

5- الأحكام الخاصة المطبقة على الدراجات النارية والدراجات الخفيفة الآلية والدراجات الآلية الثلاثية العجلات والرباعية العجلات ذات المحرك وقاطراتها: ومنها: الأطر- القواعد المتعلقة بنقل الركاب وبالحمولة- الإضاءة والإشارات- الكبح- رخصة القيادة- مراقبة الطرق- إشارات التنبيه.

هذه بعض المواد التي جاءت في الأمر رقم 74-104 المؤرخ في 06 ديسمبر 1974 ويعتبر ثاني تعديل كلي لقانون المرور منذ قانون 1963.

2-7- الأمر رقم 75-60 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975.[1]

تعديل وتتميم الأمر رقم 74-104 المؤرخ في 22 ذو القعدة عام 1394 ه الموافق ل 06 ديسمبر 1974 والمتضمن قانون المرور.

2-8- قانون رقم 84-01 المؤرخ في 02 يناير 1984.[2]

عدل هذا القانون بعض مواد الأمر رقم 74-104 المؤرخ في 06 ديسمبر 1974 والمتضمن قانون المرور ومنها:

- ✓ رفع الغرامات المالية في بعض المواد دون التغيير في محتواها وهي كالتالي: من المادة 241 حتى المادة 261 ، المادة 267 ، المادة 275 ، من المادة 281 حتى المادة 286 ، المادتين 288 و 289.
- ✓ تم تحديد نسبة الكحول في الدم ب 0,8 غرام/1000 ملل بعدما كانت غير محددة في الأمر 74-104 وتتم عن طريق الزفير.
- ✓ الحبس من شهرين الى 3 سنوات وبغرامة مالية من 500 دج الى 5000دج كل سائق يرفض الامتثال للكشف عن الكحول وأيضا كل شخص لم يتوقف بعد ارتكابه لحادث.

2-9- قانون رقم 87-09 المؤرخ في 10 فبراير 1987.[3]

في هذا القانون تم تعديل بعض المواد منها:

- ✓ الامتثال لقواعد الانضباط الخاصة بحركة المرور من طرف السائقين حتى لا يشكل أي خطر على مستعملي الطريق الآخرين.
- ✓ إنشاء المراقبة التقنية للسيارات للوقاية من الحوادث الناتجة عن الاختلالات الميكانيكية.
- ✓ حيازة شهادة تثبت قدرة السائق على سياقة السيارات.

[1] الجريدة الرسمية رقم 79 المؤرخة في 1975/10/03 ، ص 1062.
[2] الجريدة الرسمية رقم 01 المؤرخة في 1984/01/03 ، ص 4.
[3] الجريدة الرسمية رقم 07 المؤرخة في 1987/02/11، ص 225.

- ✓ إحداث مركز وطني ولجان ولائية للوقاية والأمن في الطرق.
- ✓ كل شخص يسوق مركبة وهو في حالة سكر يتميز بوجوده في الدم بنسبة تعادل أو تزيد على 0,8غ/1000ملل يعاقب بالحبس من شهرين إلى 3 سنوات وبغرامة من 1000دج إلى 5000دج.
- ✓ يقوم ضباط وأعوان الشرطة القضائية بعمليات الكشف لشرب الكحول على كل سائق متهم في وقوع حادث مرور عن طريق الزفير.
- ✓ إذا تبين هذا الكشف احتمال وجود مشروب كحولي أو في حالة رفض السائق إجراء هذا الكشف يقوم ضباط وأعوان الشرطة القضائية بإجراء عمليات الفحص الطبي والاستشفائي والبيولوجي للوصول إلى إثبات الدليل القاطع.
- ✓ يعاقب كل شخص يرفض الامتثال للتحقيق الطبي والاستشفائي والبيولوجي لنفس عقوبة قيادة مركبة في حالة سكر أو تحت تأثير المخدرات.
- ✓ كل سائق يتغافل عمدا عن الامتثال للتوقف الصادر عن الأعوان المكلفين بالمعاينة، يعاقب بالحبس من شهر إلى 6 أشهر وبغرامة مالية من 750دج إلى 2000دج.
- ✓ يعاقب بغرامة مالية من 400دج في حدها الأدنى بدل 100دج إلى 1000دج في حدها الأقصى بدل 400دج كل سائق يخالف الأحكام التالية: اتجاهات المرور الإلزامية- سرعة المركبات ذات المحرك مع أو بدون مقطورة أو نصف مقطورة- التقاطع أو التجاوز- تقاطع الطرقات وأسبقية المرور- استعمال أجهزة الإنارة والإشارات- الإشارات الآمرة بالتوقف التام- السير على الخط المتواصل أو اجتيازه- التغيير الخطير للاتجاه- التوقف أو المكوث الخطيرين.
- ✓ يعاقب بغرامة مالية من 100دج في حدها الأدنى بدل 50دج إلى 250دج في حدها الأقصى بدل 70دج كل شخص يخالف الأحكام التالية: استعمال المنبهات- الوضع الإجباري للخوذة بالنسبة لسائقي الدراجات النارية- الحزام إجباري لراكبي السيارات بالمقاعد الأمامية- منع نقل الأطفال التي تقل أعمارهم عن 10سنوات في المقاعد الأمامية.

2-10- المرسوم رقم 88-06 المؤرخ في 19 يناير 1988.[1]

يعدل هذا المرسوم كليا الأمر 74-104 المؤرخ في 06 ديسمبر 1974 والقانون 87-09 المؤرخ في 10 فبراير 1987 إلا أنه أبقى على نفس العقوبات المقررة في الأمرين السالفين الذكر، ومن بين الأحكام الواردة في هذا المرسوم ما يلي:

1- أحكام عامة متعلقة بحركة المرور في الطرق وتطبق على مستعمليها : ومنها:

سياقة المركبات والحيوانات- السرعة- التلاقي والتجاوز- تقاطع الطرق وأسبقية المرور- السكك الحديدية عبر الطريق- استعمال المنبهات- التوقف والوقوف- إنارة السيارات وإشاراتها – استعمال المسالك ذات السير المتخصص والسير في الطرق السريعة- إشارات المرور- المرور فوق الجسور- التجهيزات الخاصة بمستعملي المركبات- سباقات ومباريات رياضية .....الخ.

2- أحكام خاصة تطبق على المركبات السيارة بما في ذلك الحافلات القطارية ومجموعات الركاب: ومنها:

الوزن والأطر الأمامية- حجم المركبات- أبعاد الحمولة- المحركات- أجهزة المناورة والسياقة والرؤية ومراقبة السرعة- الكبح- الإنارة والإشارة- إشارات الإنذار والتجهيزات الخاصة- الألواح والتسجيلات.....الخ.

3- أحكام تطبق على المركبات والآلات الفلاحية ومعدات الأشغال العمومية وبعض الآليات الخاصة: ومنها:

الأوزان والأطر الأمامية- حجم المركبات- شروط ربط المقطورة- السرعة وهي محددة ب 35كم/سا- المعاينات التقنية- الترقيم- سياقة الجرارات الفلاحية ومعدات الأشغال العمومية- المراقبة عبر الطرق.....الخ

[1] الجريدة الرسمية رقم 03 المؤرخة في 1988/01/20 ، ص 58.

4- أحكام خاصة تطبق على الدراجات النارية ذات عجلتين وثلاث عجلات وأربع عجلات ذات محرك وعلى مقطوراتها: ومنها:

الأطر- السرعة- الكبح- أجهزة المناورة والتوجيه و الرؤية وأجهزة مراقبة السرعة- الإنارة والإشارة- الألواح والتسجيلات- رخصة السياقة.

5- أحكام خاصة تطبق على الدراجات العادية والدراجات المتحركة وعلى مقطوراتها: ومنها: قواعد تتعلق بحركة المرور الخاصة بالدراجين العاديين وسائقي الدراجات المتحركة- الإنارة- الكبح- إشارات التنبيه- اللوحات واستلام الدراجات المتحركة.

6- أحكام خاصة تتعلق بالمركبات التي تجرها الحيوانات وبالعربات اليدوية: ومنها:

عدد حيوانات الربط- الأطر- الكبح- الإنارة والإشارة- الحجم- أبعاد الحمولة.

7- أحكام خاصة بالراجلين وسائقي الحيوانات غير المربوطة: ومنها:

الراجلون- الالتزامات الخاصة بسائقي المركبات اتجاه الراجلين- القطعان أو الحيوانات المنعزلة أو في مجموعة.

8- تعليم سياقة المركبات ذات محرك.

كما وضع هذا القانون صلاحيات سحب رخصة السياقة للوالي والعدالة فقط ، ويعتبر هذا الأمر ثالث تعديل كلي المتعلق بتنظيم المرور.

2-11- المرسوم التنفيذّي رقم 98-300 المؤرخ في 21 ديسمبر 1998.[1]

يعدل ويتمم هذا المرسوم أحكام المرسوم رقم 88-06 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1408 ه الموافق ل 19 يناير 1988 والذي يحدد القواعد المتعلقة بشروط اعتماد الوكالات للأشخاص الراغبين في استغلال محطة المراقبة التقنية للمركبات، والمراقبين المكلفين بالمعاينات التقنية لأجهزة المركبة التي يجب فحصها وإجراءات وتنظيم المراقبة التقنية، وكيفيات المراقبة التقنية على المركبات.

2-12- الأمر 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001.[2]

بعد الارتفاع الكبير لحوادث المرور وما خلفته من وفيات وجرحى، صدر هذا القانون الذي تميز بالردع حيث مست التعديلات المخالفات والعقوبات كما نصت المادة 64 على إحداث مركز وطني ولجان ولائية للوقاية والأمن في الطرق تحت وصاية وزارة النقل وأهم العقوبات ما يلي:

- ✓ الحبس من سنة في حدها الأدنى بعدما كانت 3 أشهر إلى 5سنوات في حدها الأقصى بعدما كانت 30 شهرا وبغرامة مالية من 50000دج في حدها الأدنى بعدما كانت 500دج إلى 150000دج في حدها الأقصى بعدما كانت 5000دج لكل سائق يرتكب جريمة القتل أو الجرح الخطأ وتتضاعف العقوبة في حالة العود. (المادة 66).
- ✓ الحبس من شهرين إلى 18 شهرا وبغرامة مالية من 5000دج إلى 50000دج لكل شخص تحت تأثير مشروب كحولي يتميز بوجوده في الدم نسبة تعادل أو تزيد على 0,10غ/1000ملل بعدما كانت النسبة سابقا تعادل أو تزيد على 0,80غ/1000ملل وتضاعف العقوبة في حالة العود. (المادة 67).

[1] الجريدة الرسمية رقم 71 المؤرخة في 1998/09/23 ، ص 10.
[2] الجريدة الرسمية رقم 46 المؤرخة في 2001/08/19، ص 4.

- ✓ رفع الغرامة المالية من 5000دج في حدها الأدنى بعدما كانت 1000دج إلى 50000دج في حدها الأقصى بعدما كانت 5000دج لكل سائق يرفض الخضوع للفحوص الطبية و الاستشفائية والبيولوجية كما خففت عقوبة الحبس من 3 سنوات إلى 18 شهرا في حدها الأقصى. (المادة 68).

العقوبات الخاصة بالمخالفات المتعلقة برخص السياقة : ومنها:

- ✓ الحبس من شهرين إلى سنة وبغرامة مالية من 1500دج إلى 5000دج لكل سائق غير متحصل على رخصة السياقة أو غير موافقة لصنف المركبة الملائمة. (المادة 101).
- ✓ الغرامة من 300دج إلى 800دج لكل سائق متحصل على رخصة سياقة أقل من سنتين ولم يضع الإشارة الملائمة. (المادة 102).
- ✓ الغرامة من 800دج إلى 1500دج لكل سائق متحصل على رخصة سياقة أقل من سنتين وتجاوز السرعة المحدودة. (المادة 103).
- ✓ تعليق رخصة السياقة لمدة 3 سنوات في حالة إصدار حكم قضائي لارتكاب سائقي المركبات إحدى المخالفات التالية: السياقة في حالة سكر- سياقة مركبة تحت تأثير مواد أو أعشاب مصنفة ضمن المخدرات- جنحة الفرار- رفض الخضوع- مخالفة الأحكام المتعلقة بتحديد السرعة- عبور بعض الجسور المحدودة الحمولة- استعمال أجهزة أو آلات مخصصة إما للكشف عن المخالفات المتعلقة بالتشريع أو التنظيم المتعلق بحركة مرور السيارات وإما للتشويش على سير الأدوات المستعملة لمعاينة تلك المخالفات.

أما **غرامات المخالفات فقد قسمها هذا القانون إلى أربع أقسام وهي**:

1- **الغرامة من 300دج إلى 800دج :** حسب نص المادة 73 مخالفة الأحكام المتعلقة ب:

- ✓ سرعة المركبات دون محرك مع أو بدون مقطورة أو بدون نصف مقطورة.
- ✓ استعمال المنبهات.
- ✓ عدد الحيوانات المقرونة.

- ✓ الالتزام بتشغيل ضوء أو أضواء المركبة المجرورة بواسطة الحيوانات.
- ✓ الوقوف التعسفي المؤدي إلى التوقف أو الوقوف المعيق عندما ترتكب المخالفة في أوساط الطرق أو أشرطة الطريق أو الأرصفة أو حافة الطرق المخصصة لمرور مركبات النقل الجماعي والمركبات الأخرى المرخص لها بذلك خصيصا ومرور الراجلين.
- ✓ المرور في وسط الطريق أو المسالك أو الدروب أو أشرطة الطريق أو الأرصفة أو حافة الطريق المخصص لمرور مركبات النقل الجماعي أو المركبات الأخرى المرخص لها بذلك خصيصا ولمرور الراجلين.

2- **الغرامة من 800دج إلى 1500دج** نص المواد 71، 76، 88 مخالفة الأحكام التالية:

- ✓ الحد من سرعة المركبات ذات محرك بمقطورة أو بدون مقطورة أو نصف مقطورة والحد من السرعة في بعض مخارج الطرق وبكل صنف مركبة.
- ✓ التخفيض الغير عادي للسرعة بدون أسباب حتمية من شأنه تقليص سيولة حركة المرور.
- ✓ التقاطع والتجاوز
- ✓ إشارات الأمر بالتوقف التام
- ✓ منع المرور أو تقييده في بعض الاتجاهات بالنسبة لبعض أصناف المركبات أو بالنسبة للمركبات التي تقوم ببعض أنواع النقل.
- ✓ استعمال الهاتف النقال أو استعمال خوذة التصنت الإذاعي والسمعي أثناء السير.
- ✓ حالات الإلزام أو المنع المتعلق بعبور السكك الحديدية الممتدة عبر الطريق.
- ✓ الوقوف والتوقف الخطيرين.
- ✓ التوقف والوقوف دون ضرورة حتمية.
- ✓ شد الحزام الواقي بالنسبة لراكبي السيارات في المقاعد الأمامية.
- ✓ الارتداء الإجباري للخوذة بالنسبة لسائقي الدراجات النارية والراكبين.
- ✓ القواعد المنظمة لحركة مرور الراجلين.

3- **الغرامة من 1500دج الى 5000دج** نصت المواد 72، 75، 77، 79، 83، 85، 86، 95 مخالفة الأحكام التالية:

- ✓ اتجاهات المرور
- ✓ تقاطع الطرقات وأسبقية المرور.
- ✓ استعمال أجهزة الإضاءة والإنارة.
- ✓ حركة السياقة الممنوعة في الطرق السريعة للسيارات والطرق السريعة والمكوث على الشريط الأرضي الوسطي الفاصل بين أوساط الطرق المكونة للطريق السريع للسيارات والطريق السريع والسير إلى الوراء والتراجع أو استعمال الشريط الوسيط.
- ✓ السير على الخط المتواصل أو اجتيازه عندما يكون الخط منفردا أو مزدوجا مع الخط المتقطع عندما تكون هذه الحركة ممنوعة.
- ✓ التغيير الخطير للاتجاه دون تأكد السائق من خطورة هذه الحركة على المستعملين الآخرين.
- ✓ زيادة السرعة من طرف سائق المركبة أثناء محاولة تجاوز من طرف سائق آخر.
- ✓ سير أو وقوف مركبة وسط الطريق ليلا أو أثناء انتشار الضباب في مكان خال من الإنارة العمومية اذا كانت هذه المركبة بدون إنارة ولا تحمل إشارة.
- ✓ منع المرور على مسلك يقع مباشرة على يسار طريق يتضمن ثلاث مخارج أو أكثر ذات اتجاه واحد للمرور بالنسبة لمركبات نقل الأشخاص أو البضائع التي يتجاوز طولها 7أمتار ذات وزن إجمالي للحمولة المرخص بها يفوق طنين
- ✓ منع نقل الأطفال التي تقل أعمارهم عن 10 سنوات في المقاعد الأمامية.
- ✓ منع الوقوف والتوقف على أجزاء الطريق التي يعبر سطحها خط حديدي.(المادة 76)

- ✓ كل سائق يعبر بعض أجزاء الطرق غير الصالحة للسير بسبب رداءة الطقس أو الأشغال المنبه عليها بإشارات نظامية أو يعبر الجسور ذات الحمولة المحددة.

4- **الغرامة من 5000دج إلى 10000دج :** المادة 74 رفعت الغرامة المالية من 5000دج إلى 10000دج لكل شخص تجاوز السرعة القانونية بمقدار 40كم/سا في الطرق السريعة، 30كم /سا في الطرق خارج المجمعات السكانية و 20كم/سا داخل المجمعات السكانية بالإضافة إلى سحب رخصة السياقة.

2-13- القانون رقم 04-16 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004.[1]

يعدل هذا القانون ويتمم بعض أحكام القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى 1422ه الموافق ل 19 أوت 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها و|أمنها (المادة1)

وأهم التعديلات التي جاء بها هذا القانون ما يلي:

- ✓ توفر كل مركبة على محضر المراقبة التقنية الذي يعتبر وثيقة إدارية إجبارية تقدم لمصالح المراقبة والأعوان عند الحاجة. (المادة 9 مكرر).
- ✓ احترام المسافة الأمنية بين المركبات أثناء السير. (المادة 9 مكرر 1).
- ✓ تحديد السن القانونية لقيادة المركبات ذات الوزن الثقيل ب25 سنة. (المادة 10 مكرر).
- ✓ وضع الممهلات للحد من السرعة في بعض المسالك برخصة من الوالي بناءا على اقتراح رئيس المجلس الشعبي البلدي وتوضع بمعايير ومقاسات موحدة عبر التراب الوطني. (المادة 27).
- ✓ يخضع كل متحصل جديد على رخصة سياقة إلى فترة تدريبية مدتها سنتان. (المادة 55 مكرر).

[1] الجريدة الرسمية رقم 72 المؤرخة في 2004/11/13، ص 3.

- ✓ رفع الغرامة المالية المتعلقة بتجاوز السرعة القانونية إلى 50000دج في حدها الأقصى بدلا من 10000دج. (المادة 74).

تعليق رخصة الساقة:

1- تحديد تعليق رخصة السياقة بشهر واحد في الحالات التالية:

- ✓ عدم استعمال حزام الأمن بالنسبة للجالسين في المقاعد الأمامية للمركبة. (الفقرة 9- المادة 71).
- ✓ عدم ارتداء الخوذة بالنسبة لسائقي الدراجات النارية والراكبين.(الفقرة 10- المادة 71).

2- تحديد تعليق رخصة السياقة ب 3 أشهر في الحالات التالية:

- ✓ المنع التام بتثبيت الحاويات بواسطة أسلاك أو أحزمة أو أية وسائل أخرى. (المادة 16 مكرر).
- ✓ الحد من سرعة المركبات ذات محرك بمقطورة أو بدون مقطورة أو نصف مقطورة و الحد من السرعة في بعض مخارج الطرق وبكل صنف مركبة. (الفقرة 1- المادة 71).
- ✓ التخفيض الغير عادي للسرعة بدون أسباب حتمية من شأنه تقليص سيولة حركة المرور. (الفقرة 2- المادة 71).
- ✓ التقاطع والتجاوز. (الفقرة 3- المادة 71).
- ✓ إشارات الأمر بالتوقف التام. (الفقرة 4- المادة 71).
- ✓ حالات الإلزام أو المنع المتعلقة بعبور الخطوط الحديدية الواقعة على الطريق. (الفقرة 6- المادة 71).
- ✓ المرور على شريط التوقف الاستعجالي. (الفقرة 8- المادة 71).
- ✓ اتجاهات المرور الإلزامية. (الفقرة 1- المادة 72).
- ✓ تقاطع الطرق وأسبقية المرور. (الفقرة 2- المادة 72).

- ✓ التغيير الخطير للاتجاه دون تأكد السائق من عدم خطورة هذه الحركة على المستعملين الآخرين وبدون تنبيههم عن رغبته في تغيير الاتجاه. (الفقرة 6- المادة 72).
- ✓ زيادة السرعة من طرف سائق المركبة أثناء محاولة تجاوزه من طرف سائق آخر. (الفقرة 7- المادة 72).
- ✓ سير أو وقوف مركبة في وسط الطريق ليلا أو أثناء انتشار الضباب في مكان خال من الإنارة العمومية إذا كانت هذه المركبة بدون إشارة ولا تحمل إشارة. (الفقرة 8- المادة 72).
- ✓ منع المرور على مسلك يقع مباشرة على يسار طريق يتضمن ثلاثة مخارج أو أكثر ذات اتجاه واحد للمرور بالنسبة لمركبات نقل الأشخاص أو البضائع التي يتجاوز طولها 7 أمتار وذات وزن إجمالي للحمولة المرخص بها يفوق طنين. (الفقرة 9- المادة 72).
- ✓ منع نقل الأطفال الذين تقل أعمارهم عن 10 سنوات في الأماكن الأمامية. (الفقرة 10- المادة 72).

2-14- الأمر 09-03 المؤرخ في 22 جويلية 2009.[1]

يعدل هذا الأمر ويتمم أحكام القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى 1422ه الموافق ل 19 أوت 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها (المادة01)، وأهم ما جاء به هذا القانون ما يلي:

- ✓ تصنيف المخالفات للقواعد الخاصة بحركة المرور إلى أربع درجات وهي:

1- المخالفات من الدرجة الأولى ويعاقب عليها بغرامة جزافية من 2000دج إلى 2500دج.

2- المخالفات من الدرجة الثانية ويعاقب عليها بغرامة جزافية من 2000دج إلى 3000دج.

3- المخالفات من الدرجة الثالثة ويعاقب عليها بغرامة جزافية من 2000دج إلى 4000دج.

[1] الجريدة الرسمية رقم 45 المؤرخة في 2009/07/29، ص 4.

4- المخالفات من الدرجة الرابعة ويعاقب عليها بغرامة جزافية من 4000دج إلى 6000دج.

أما الجنح فكانت عقوباتها أكثر تشديدا ومنها:

- ✓ الحبس من سنتين إلى 5 سنوات وبغرامة مالية من 100000دج إلى 300000دج لكل سائق ارتكب جريمة القتل الخطأ وهو في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات. (المادة 67).
- ✓ الحبس من 6 أشهر إلى سنتين وبغرامة مالية من 20000دج إلى 50000دج لكل سائق ارتكب إحدى المخالفات التالية التي ترتبت عليها جنحة الجرح الخطأ وهي: الإفراط في السرعة- التجاوز الخطير- عدم احترام الأولوية القانونية- عدم الامتثال لإشارات الأمر بالتوقف التام- المناورات الخطيرة- السير في الاتجاه الممنوع- سير المركبة بدون إنارة أو إشارة أو وقوفها في وسط الطريق ليلا أو أثناء انتشار الضباب في مكان خال من الإنارة العمومية- الاستعمال اليدوي للهاتف المحمول أو التصنت بكلتا الأذنين بوضع خوذة التصنت الإذاعي والسمعي أثناء السياق. (المادة 71).
- ✓ يعاقب بالحبس من 6 أشهر إلى سنة واحدة وبغرامة من 20000دج إلى 50000دج:

- كل شخص يقود مركبة دون أن يكون حائزا على رخصة سياقة صالحة بالنسبة لصنف المركبة المعنية. (المادة 79).
- كل شخص يقود مركبة دون أن يكون حائزا على رخصة سياقة. (المادة 80).
- كل شخص استمر رغم تبليغه بواسطة الطرق القانونية بالقرار الصادر بشأنه والمتضمن تعليق أو إلغاء رخصة السياقة أو منع استصدار رخصة جديدة في قيادة مركبة يقتضي لأجل قيادتها مثل هذه الوثيقة. (المادة 81).

2-15- الأمر 17-05 المؤرخ في 16 فبراير 2017.[1]

يهدف هذا القانون إلى تعديل وتتميم القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى 1422 ه الموافق ل 19 أوت 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها المعدل والمتمم. (المادة الأولى).

[1] الجريدة الرسمية رقم 12 المؤرخة في 2017/02/22، ص 3.

أهم التعديلات مايلي: **نظام الرخصة بالنقاط:**

- تعديل المادة 8 التي نصت على وجوب حيازة رخصة سياقة موافقة للمركبة التي يقودها في الأمر 01-14 والتي أضيفت إليها ما يلي:
  - ✓ تخصيص 24 نقطة كرصيد نهائي من النقاط لكل سائق.
  - ✓ سحب النقاط من هذا الرصيد كلما ارتكب السائق مخالفة.
  - ✓ تسحب النقاط مرة أخرى في حالة عدم دفع الغرامة المترتبة عن السائق.
  - ✓ تخصص لرخصة السياقة خلال الفترة الاختبارية (أقل من سنتين) رصيد أولي يحدد ب 12 نقطة وفي حالة عدم ارتكابه لأي مخالفة في هذه الفترة يخصص له رصيد نهائي يقدر ب 24 نقطة، أما إذا سحبت منه بعض النقاط في الفترة الاختبارية لا تمنح له سوى النقاط المتبقية من الرصيد النهائي.
- أما المادة 11 فنصت على إجبارية حزام الأمن بالمقاعد الأمامية وحتى الخلفية بالنسبة لمركبات نقل الأشخاص والمجهزة بهذا التجهيز كما منعت نقل الأطفال الأقل من 10 سنوات في المقاعد الأمامية مع إلزام ارتداء الخوذة لسائقي الدراجات النارية والمتحركة وراكبوها.
- وضع الممهلات بمعايير ومقاييس موحدة عبر التراب الوطني برخصة من الوالي. (المادة 27).
- كما نصت المادة 62 مكرر على كيفية سحب النقاط من المخالفين وهو كالتالي:
  - ✓ بالنسبة للمخالفات من الدرجة الأولى: سحب نقطة واحدة.
  - ✓ بالنسبة للمخالفات من الدرجة الثانية :سحب نقطتان.
  - ✓ بالنسبة للمخالفات من الدرجة الثالثة: سحب نقطتان.
  - ✓ بالنسبة للمخالفات من الدرجة الرابعة: سحب 6 نقاط.
  - ✓ بالنسبة للجنح: سحب 10 نقاط باستثناء الجنح المذكورة في المواد 78، 80، 81، 82، 87 (الفقرة الأولى)، وفي حالة عدم دفع الغرامة الجزافية المتعلقة بالمخالفات يتم سحب نقطتين تلقائيا بعد أجل 45 يوما ابتداء من تاريخ معاينة المخالفة.
- أما المادة 66 فنصت على تثبيت الغرامات على المخالفات كالتالي:

- ✓ المخالفات من الدرجة الأولى: يعاقب عليها بغرامة جزافية تحدد ب2000دج.
- ✓ المخالفات من الدرجة الثانية: يعاقب عليها بغرامة جزافية تحدد ب 2500دج.
- ✓ المخالفات من الدرجة الثالثة: يعاقب عليها بغرامة جزافية تحدد ب 3000دج.
- ✓ المخالفات من الدرجة الرابعة: يعاقب عليها بغرامة جزافية تحدد ب 5000دج.

3- المخالفات والجنح:

3-1- المخالفات:

3-1-1- المخالفات من الدرجة الأولى: يعاقب عليها بغرامة جزافية تحدد ب 2000دج وهي:

- ✓ مخالفة الأحكام المتعلقة بالإنارة وكبح الدراجات.
- ✓ مخالفة الأحكام المتعلقة بالإنارة والإشارة و كبح الدراجات المتحركة و الدراجات النارية .
- ✓ مخالفة الأحكام المتعلقة بتقديم وثائق المركبة وعند الاقتضاء شهادة الكفاءة المهنية.
- ✓ مخالفة الأحكام المتعلقة باستخدام آلة أو جهاز مركبة غير مطابق.
- ✓ مخالفة الأحكام المتعلقة بمخالفة الراجلين للقواعد التي تنظم سيرهم، لاسيما القواعد المتعلقة باستعمال الممرات المحمية.
- ✓ مخالفة الأحكام المتعلقة بالخلل في أجهزة الإنارة وإشارة السيارات.
- ✓ مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع حزام الأمن من قبل راكبي المركبات ذات محرك.

3-1-2- المخالفات من الدرجة الثانية: يعاقب عليها بغرامة جزافية تتحدد ب 2500دج وهي :

- ✓ مخالفة الأحكام المتعلقة باستخدام أجهزة التنبيه الصوتي.
- ✓ مخالفة الأحكام المتعلقة بالمرور في أوساط الطريق أو المسالك أو الدروب أو أشرطة الطريق أو الأرصفة أو حواف الطرق المخصصة لمرور المركبات النقل العمومي وغيرها من المركبات المرخص لها بذلك خصيصا ولمرور الراجلين.

- ✓ مخالفة الأحكام المتعلقة بالتخفيض الغير عادي للسرعة بدون أسباب حتمية من شأنه تقليص سيولة حركة المرور.
- ✓ مخالفة الأحكام المتعلقة بلوحات التسجيل والتجهيزات وإشارات النقل الاستثنائي وكذا مؤشرات السرعة.
- ✓ مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع الإشارة الملائمة من قبل كل سائق صاحب رخصة سياقة في الفترة الاختبارية.
- ✓ مخالفة الأحكام المتعلقة بالسير على الخط المتواصل.
- ✓ مخالفة الأحكام المتعلقة بالتوقف أو الوقوف التعسفي المعيق لحركة المرور.
- ✓ مخالفة الأحكام المتعلقة بمرور مركبة ذات محرك أو مقطورة في المسالك المفتوحة لحركة المرور دون أن تكون هذه المركبة مزودة بلوحتي التسجيل.
- ✓ مخالفة الأحكام المتعلقة بعدم التصريح بنقل ملكية المركبة أو عدم التصريح بتغيير إقامة مالك المركبة.
- ✓ مخالفة الأحكام المتعلقة بتجاوز حد السرعة القانونية المرخص بها بنسبة لا تفوق 10% والتي قامت التجهيزات المعتمدة بمعاينتها للمركبات ذات محرك بمقطورة أو بدون مقطورة أو نصف مقطورة في بعض مقاطع الطرق ولكل صنف من أصناف المركبة.

3-1-3- المخالفات من الدرجة الثالثة: يعاقب عليها بغرامة جزافية تتحدد ب 3000دج وهي:

- ✓ مخالفة الأحكام المتعلقة بتجاوز حد السرعة القانونية المرخص بها بنسبة تفوق 10% وتقل عن 20 % والتي قامت التجهيزات المعتمدة بمعاينتها للمركبات ذات محرك بمقطورة أو دون مقطورة أو نصف مقطورة في بعض مقاطع الطرق ولكل صنف من أصناف المركبات.
- ✓ مخالفة الأحكام المتعلقة بمنع المرور أو تقييده في بعض خطوط السير بالنسبة لبعض أصناف المركبات أو بالنسبة للمركبات التي تقوم ببعض أنواع النقل.

- ✓ مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع حزام الأمن من قبل سائق مركبة ذات محرك.
- ✓ مخالفة الأحكام المتعلقة بالارتداء الإجباري للخوذة بالنسبة لسائقي الدراجات المتحركة والدراجات النارية وراكبيها.
- ✓ مخالفة الأحكام المتعلقة بالمرور أو التوقف أو الوقوف بدون ضرورة حتمية على شريط الوقوف الاستعجالي للطريق السيار أو الطريق السريع.
- ✓ مخالفة الأحكام المتعلقة بالتوقف أو الوقوف الخطيرين.
- ✓ مخالفة الأحكام المتعلقة بمنع نقل الأطفال الذين تقل أعمارهم عن 10 سنوات في المقاعد الأمامية.
- ✓ مخالفة الأحكام المتعلقة بالمركبات غير المزودة بالتجهيزات التي تسمح للسائق بأن يكون له مجال رؤية كاف.
- ✓ مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع شريط بلاستيكي أو أية مادة معتمة أخرى على زجاج المركبة.
- ✓ مخالفة الأحكام المتعلقة بعدم التصريح بالتغييرات التي أجريت على المركبة.
- ✓ مخالفة الأحكام المتعلقة بإلزام حائزي رخص السياقة في الفترة الاختبارية للتكوين وعلى نفقتهم.
- ✓ مخالفة الأحكام المتعلقة بطبيعة الأطر المطاطية للمركبات ذات محرك الغير مطابقة للمعايير المقبولة وشكلها و حالتها.
- ✓ مخالفة الأحكام المتعلقة بإلزامية المراقبة التقنية الدورية للمركبات.

3-1-4- المخالفات من الدرجة الرابعة: يعاقب عليها بغرامة جزافية تتحدد ب 5000دج وهي:

- ✓ مخالفة الأحكام المتعلقة باتجاه المرور المفروض.
- ✓ مخالفة الأحكام المتعلقة بتقاطع الطرقات وأولوية المرور.
- ✓ مخالفة الأحكام المتعلقة بالتقاطع والتجاوز.
- ✓ مخالفة الأحكام المتعلقة بإشارات الأمر بالتوقف التام.

- ✓ مخالفة الأحكام المتعلقة بالمناورات الممنوعة على الطرق السيارة والطرق السريعة.
- ✓ مخالفة الأحكام المتعلقة بزيادة السرعة من طرف سائق المركبة أثناء محاولة تجاوزه من قبل سائق آخر.
- ✓ مخالفة الأحكام المتعلقة بسير مركبة بدون إنارة أو إشارة أو وقوفها في وسط الطريق ليلا أو أثناء انتشار الضباب في مكان خال من الإنارة العمومية.
- ✓ مخالفة الأحكام المتعلقة بمنع المرور على مسلك يقع مباشرة على يسار طريق يتضمن ثلاثة مسالك أو أكثر ذات اتجاه واحد للمرور بالنسبة لمركبات نقل الأشخاص التي تشتمل على أكثر من 9 مقاعد أو لمركبات نقل البضائع التي يتجاوز طولها 7 أمتار أو ذات وزن إجمالي مرخص به مع الحمولة يفوق 3,5 طن .
- ✓ مخالفة الأحكام المتعلقة بمنع الوقوف أو التوقف على أجزاء الطريق التي تعبر سطحها سكة حديدية أو سير مركبات غير مرخص لها بذلك على الخطوط الحديدية.
- ✓ مخالفة الأحكام المتعلقة بعبور بعض مقاطع الطرق الممنوعة للسير أو بعض الجسور ذات الحمولة المحدودة.
- ✓ مخالفة الأحكام المتعلقة بوزن المركبات ذات محرك غير المطابقة للمعايير المقبولة.
  - غرامة 5000دج لكل 250كغ من الحمولة الزائدة في مركبات يقل وزنها الإجمالي المرخص به مع الحمولة 3,5 طن.
  - غرامة 5000دج لكل 500كغ من الحمولة الزائدة في مركبات يفوق وزنها الاجمالي المرخص به مع الحمولة 3,5 طن.
- ✓ مخالفة الأحكام المتعلقة بمكابح المركبات ذات محرك وربط المقطورات ونصف المقطورات.
- ✓ مخالفة الأحكام المتعلقة بالحمولة القصوى لكل محور.
  - غرامة من 5000دج لكل 200كغ من الحمولة الزائدة في كل محور.
- ✓ مخالفة الأحكام المتعلقة بتركيب جهاز تسجيل وقت السرعة بالميقت وخصوصياته وتشغيله واستعماله الملائم وصيانته.

- ✓ مخالفة الأحكام المتعلقة بالتغيير الهام للاتجاه دون تأكد السائق من أن المناورة لا تشكل خطرا على المستعملين الآخرين ودون تنبيههم برغبته في تغيير الاتجاه.
- ✓ مخالفة الأحكام المتعلقة باجتياز خط متواصل.
- ✓ مخالفة الأحكام المتعلقة بتشغيل الأجهزة السمعية البصرية في مقدمة المركبة أثناء السياقة.
- ✓ مخالفة الأحكام المتعلقة بالمكوث على الشريط الوسطي الذي يفصل أوساط الطرق في الطريق السيار والطريق السريع.
- ✓ مخالفة الأحكام المتعلقة بحجم المركبات وتركيب أجهزة إنارة وإشارة المركبات.
- ✓ مخالفة الأحكام المتعلقة بالاستمرار في قيادة مركبة دون إجراء الفحص الطبي الدوري.
- ✓ مخالفة الأحكام المتعلقة بتعليم سياقة المركبات ذات محرك بمقابل أو بدون مقابل.
- ✓ مخالفة الأحكام المتعلقة بعدم احترام مدة السياقة ومدة الراحة من قبل سائقي مركبات نقل البضائع التي يفوق وزنها الاجمالي المرخص به مع الحمولة أو وزنها الإجمالي السائر المرخص به 3500كغ ومركبات نقل الأشخاص التي تشتمل على أكثر من تسعة مقاعد بما في ذلك مقعد السائق.
- ✓ مخالفة الأحكام المتعلقة بحالات الإلزام أو المنع الخاصة بعبور السكك الحديدية الواقعة على الطريق.
- ✓ مخالفة الأحكام المتعلقة بالاستعمال اليدوي للهاتف المحمول أو التنصت بكلتا الأذنين بوضع خوذة التنصت الاذاعي والسمعي أثناء السياقة.
- ✓ مخالفة الأحكام المتعلقة بتجاوز حدود السرعة المنصوص عليها بالنسبة لصنف السائقين الحائزين رخصة السياقة في الفترة الاختبارية.
- ✓ مخالفة الأحكام المتعلقة بأولوية مرور الراجلين على مستوى الممرات المحمية.
- ✓ مخالفة الأحكام المتعلقة بالمسافة القانونية بين المركبات أثناء سيرها.
- ✓ مخالفة الأحكام المتعلقة بالضرر أو الخطر الملحق بالغير أو بالمسلك العمومي وبتجهيزاته أو بملحقاته.

- ✓ مخالفة الأحكام المتعلقة بتصاعد الدخان والغازات السامة وإصدار الضجيج عند تجاوز المستويات المحددة.
- ✓ مخالفة الأحكام المتعلقة بتجاوز حد السرعة القانونية المرخص بها بنسبة تفوق 20% وتقل عن 30% والتي قامت التجهيزات المعتمدة بمعاينتها للمركبات ذات محرك بمقطورة أو دون مقطورة أو نصف مقطورة في بعض مقاطع الطرق ولكل صنف من أصناف المركبة.

ملاحظات عامة حول المخالفات:

1- بالنسبة للمخالفات من الدرجتين الأولى والثانية يحتفظ برخصة السياقة مقابل وصل صالح للسياقة لمدة 10 أيام، وفي حالة عدم تسديد الغرامة خلال 10 أيام تعلق الرخصة لمدة شهرين.

2- بالنسبة للمخالفات من الدرجة الثالثة يحتفظ برخصة السياقة مقابل وصل صالح للسياقة لمدة 48 ساعة وتعلق الرخصة لمدة 3أشهر وفي حالة العود تضاعف العقوبة.

3- بالنسبة للمخالفات من الدرجة الرابعة يحتفظ برخصة السياقة مقابل وصل صالح للسياقة لمدة 48 ساعة وتعلق الرخصة لمدة 6 أشهر وفي حالة العود تضاعف العقوبة.

ملاحظة حول سحب رخصة السياقة:

بناءا على قرار وزاري مشترك بين الداخلية والنقل المؤرخ في 20-01-2022، تم إلغاء سحب رخصة السياقة بداية من 01 فيفري 2022، وبدلا من سحب الرخصة لمدة 48 سا يتم الاحتفاظ بها لمدة 10 أيام مقابل وثيقة تثبت ذلك ويجب دفع الغرامة في أجل أقصاه 45 يوما، وفي حالة عدم الدفع في الآجال المحددة (45 يوما) يتم إرسال محضر عدم الدفع إلى الجهة القضائية المختصة مرفقة برخصة السياقة.

3-2- الجنح وعقوباتها:

3-2-1- جنحة القتل والجرح الخطأ نتيجة خطأ من السائق أو تهاونه أو تغافله أو عدم احترامه لقواعد حركة المرور:

يعاقب مرتكب القتل الخطأ في هذه الحالة بالحبس من 6أشهر إلى 3 سنوات و بغرامة من 20000دج إلى 100000دج مع إمكانية سحب رخصة السياقة لمدة 3 سنوات أما الجرح الخطأ فيعاقب بالحبس من شهرين إلى سنتين وبغرامة من 20000دج إلى 100000دج مع إمكانية سحب رخصة السياقة لمدة سنة واحدة.

3-2-2- جنحة القتل والجرح الخطأ في حالة سكر أو تحت تأثير مواد مخدرة أو أعشاب:

يعاقب مرتكب القتل الخطأ في هذه الحالة بالحبس من سنتين إلى 5 سنوات وبغرامة من 100000دج إلى 300000دج مع إمكانية سحب رخصة السياقة لمدة 4 سنوات أما الجرح الخطأ فيعاقب بالحبس من سنة واحدة إلى 3 سنوات وبغرامة من 50000دج إلى 150000دج مع إمكانية سحب رخصة السياقة لمدة سنتين.

3-2-3- جنحة القتل والجرح الخطأ نتيجة ارتكاب إحدى المخالفات التالية:

الإفراط في السرعة- التجاوز الخطير- عدم احترام الأولوية القانونية- عدم الامتثال لإشارات الأمر بالتوقف التام- المناورات الخطيرة- السير في الاتجاه الممنوع- سير مركبة بدون إنارة أو إشارة أو وقوفها في وسط الطريق ليلا أو أثناء انتشار الضباب في مكان خال من الإنارة العمومية- الاستعمال اليدوي للهاتف المحمول أو التنصت بكلتا الأذنين بوضع خوذة التنصت الإذاعي والسمعي أثناء السياقة- تشغيل الأجهزة السمعية البصرية أثناء السياقة.

يعاقب مرتكب القتل الخطأ في هذه الحالة بالحبس من سنة واحدة إلى 3 سنوات وبغرامة من 50000دج إلى 200000دج مع إمكانية سحب رخصة السياقة لمدة 4 سنوات أما في حالة الجرح الخطأ فيعاقب بالحبس من 6 أشهر إلى سنتين وبغرامة من 20000دج إلى 50000دج مع إمكانية سحب رخصة السياقة لمدة سنتين.

3-2-4- جنحة القتل والجرح الخطأ مع محاولة الإفلات من المسؤولية :

يعاقب مرتكب القتل الخطأ بالحبس من سنتين إلى 5 سنوات وبغرامة من 100000دج إلى 200000دج مع إمكانية سحب رخصة السياقة لمدة 4 سنوات أما الجرح الخطأ فيعاقب بالحبس من سنة واحدة إلى 3 سنوات وبغرامة من 50000دج إلى 150000دج مع إمكانية سحب رخصة السياقة لمدة سنتين.

3-2-5- جنحة قيادة مركبة أو مرافقة السائق المتدرب في إطار التمهين بمقابل أو بدون مقابل وهو في حالة سكر أو تحت تأثير مواد مخدرة وكذلك في حالة رفض الخضوع للفحوص الطبية للكشف عن الكحول أو المواد المخدرة من طرف السائق أو المرافق للسائق المتدرب:

يعاقب مرتكب هذه الجنحة بالحبس من 6أشهر إلى سنتين وبغرامة من 50000دج إلى 100000دج مع إمكانية سحب رخصة السياقة لمدة سنة واحدة كما يمكن إلغاء الرخصة في حالة الرخصة الاختبارية.

3-2-6- جنحة السياقة دون الحيازة على رخصة السياقة :

يعاقب السائق بالحبس من 6أشهر إلى سنة واحدة وبغرامة من 20000دج إلى 50000دج.

3-2-7- جنحة عدم الحيازة على رخصة سياقة موافقة لصنف المركبة:

يعاقب السائق بالحبس من 6 أشهر إلى سنة واحدة وبغرامة من 20000دج إلى 50000دج مع إمكانية سحب رخصة السياقة لمدة سنة واحدة ويمكن إلغاء الرخصة بالنسبة للسائق في حالة الرخصة الاختبارية كما يمنع لمدة سنة من الترشح للحصول على رخصة سياقة الأصناف الأخرى.

3-2-8- جنحة الاستمرار في القيادة رغم التبليغ بواسطة الطرق القانونية بالقرار الصادر بشأنه والمتضمن تعليق أو إلغاء رخصة السياقة أو منع استصدار رخصة جديدة في قيادة مركبة تقتضي لأجل قيادتها مثل هذه الوثيقة وكذلك رفض رد الرخصة بالرغم من استلام تبليغ قرار تعليقها أو إلغائها:

يعاقب السائق بالحبس من 6 أشهر إلى سنة واحدة وبغرامة من 20000دج إلى 50000دج

3-2-9- جنحة رفض الامتثال لإنذار التوقف أو رفض الخضوع لكل التحقيقات:

يعاقب السائق بالحبس من 6 أشهر إلى 18 شهرا وبغرامة من 20000دج إلى 30000دج مع إمكانية سحب رخصة السياقة لمدة سنة واحدة وإلغائها في حالة الرخصة الاختبارية.

3-2-10- جنحة ارتكاب حادث أو التسبب في وقوعه مع محاولة الإفلات من المسؤولية الجزائية أو المدنية:

يعاقب السائق بالحبس من 6 أشهر إلى سنتين وبغرامة من 50000دج إلى 100000دج مع امكانية سحب رخصة السياقة لمدة سنة واحدة وإلغائها في حالة الرخصة الاختبارية.

3-2-11- جنحة الحصول على رخصة السياقة أو محاولة الحصول عليها أو على نسخة ثانية بواسطة تصريح كاذب:

يعاقب السائق بالحبس من 3 أشهر إلى 3 سنوات وبغرامة من 20000دج إلى 100000دج .

خاتمة:

رغم كل هذه القوانين الوقائية والردعية وتشديد العقوبات لمخالفي قانون المرور للحد من هذه الظاهرة إلا أن حوادث المرور في تزايد مستمر ورهيب ويعود ذلك بالدرجة الأولى إلى الأسباب المباشرة والتي تتمثل في العنصر البشري أي السائق والمشاة بسبب السرعة المفرطة و السياقة في حالة سكر وتعاطي المخدرات والمؤثرات العقلية وقلة الوعي المروري وعدم توخي الحيطة والحذر من الراجلين، والمركبة ووضعية الطرقات التي يجب أن تكون صيانتها بصفة دورية.

الفصل الثالث

حوادث المرور في الجزائر

مقدمة:

لم تسلم الجزائر من ظاهرة حوادث المرور كغيرها من البلدان في العالم خاصة في البلدان النامية ، حيث تعتبر من بين الأسباب الرئيسية للوفاة بشكل عام والتي تحصد أرواح الآلاف من المواطنين والتي ازدادت حدتها في الآونة الأخيرة بسبب الزيادة المحسوسة في عدد السكان والتطور الحاصل في الحظيرة الوطنية للسيارات وحتى شبكة الطرقات التي لا تتلاءم مع هذا الوضع.

لتفسير ظاهرة حوادث المرور يجب مراعاة مجموعة واسعة جدا من العوامل التي تمثل المثلث (العنصر البشري، المركبة والمحيط)، حيث تظهر أسباب الحوادث سنة 2016 أن 95,47% من إجمالي الحوادث المسجلة تعود إلى العامل البشري منها 25% بسبب السرعة المفرطة، أما النسب المتبقية فتعود إلى حالة المركبة ب 2,83% والمحيط ب 1,7%.[1]

وقد أكدت جل الدراسات أن العنصر البشري هو السبب الرئيسي في هذه الحوادث رغم الجهود المبذولة و الحملات التوعوية و التحسيسية من طرف أعوان الأمن والدرك الوطنيين والحرص على التكوين الجيد للرفع من مستوى معرفة ووعي السائق وتحليه بالمسؤولية أثناء القيادة.

إن إحصائيات المندوبية الوطنية للأمن في الطرق خير دليل على ذلك حيث تم تسجيل 24078 حادث مروري سنة 2021 أسفر عن وفاة 2863 شخص وجرح 24817 شخص آخر، أي ما يعادل 66 حادثا، 8 وفيات و 71 جريحا يوميا ، أي ما يعادل حوالي 3 حوادث كل ساعة، وهذا ما يدل على مشكلة و خطورة هذه الظاهرة.

[1] -HIDRA younes, KENDI nabila, KAID TLILANE nouara, Evaluation de l'occurrence des accidents de la route en Algerie. Approche par modélisation logistique, Les cahiers de MECAS, volume 18, N:1, juin 2022.

1- حوادث المرور في العالم:

إن حوادث المرور في العالم أصبحت تشكل هاجسا خطيرا ومخيفا، ويعتبر من أخطر المشاكل الأمنية الاجتماعية التي تعاني منها غالبية الدول في عصرنا خاصة الدول النامية، وهذا راجع إلى الاهتمام الكبير للمركبات مما أدى إلى تضاعفها في السنوات الأخيرة، وقد تحولت إلى خطر لما تخلفه من آثار سلبية نتيجة سوء استعمالها وهي تمس جميع الفئات باختلاف أعمارهم وأجناسهم.

إن عدد وفيات حوادث المرور في العالم في ارتفاع مستمر حيث وصل سنة 2016 إلى 1,35 مليون وفاة بعدما كان 1,15 مليون وفاة سنة 2000 مع أخذ بعين الاعتبار الزيادة في عدد السكان في العالم والزيادة السريعة في عدد المركبات خلال نفس الفترة فهذا يشير إلى أن تدابير السلامة المرورية منعت الوضع من التفاقم.

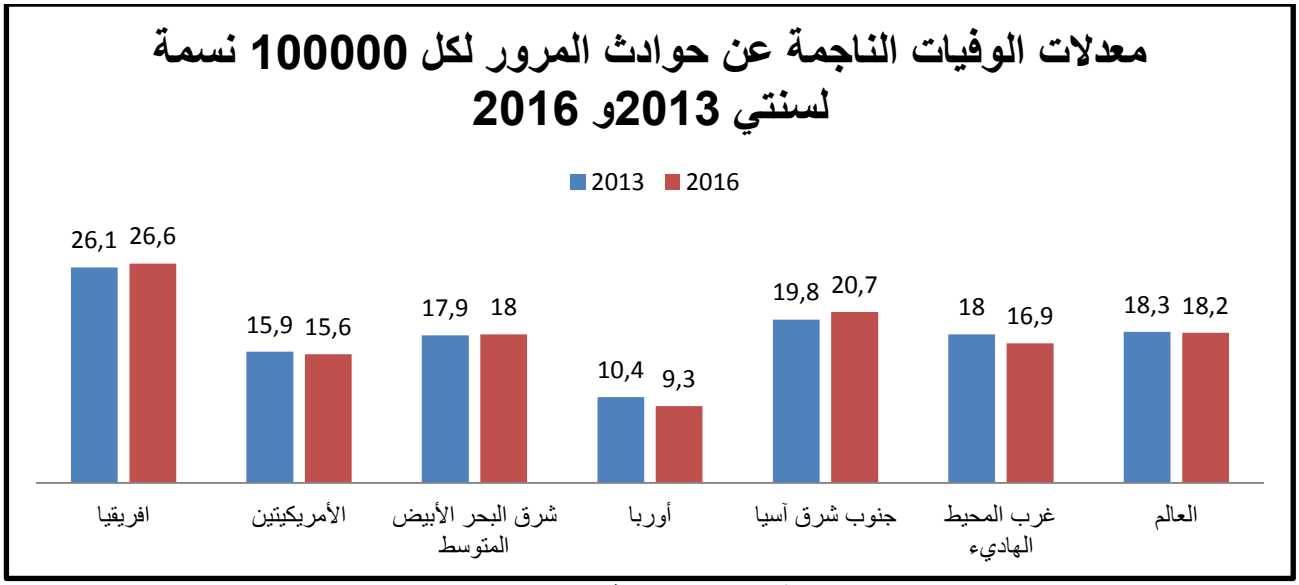
يبلغ معدل الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق في العالم 18,2 لكل 100000 نسمة ويختلف حسب كل منطقة حيث يتراوح بين 9,3 إلى 26,6 لكل 100000 نسمة كما نلاحظ في الجدول التالي:

الجدول رقم 01: معدلات الوفيات الناجمة عن حوادث المرور لكل 100000 نسمة في العالم لسنتي 2013 و2016 :

المنطقة / السنوات	افريقيا	الأمريكيتين	شرق البحر الأبيض المتوسط	أوربا	جنوب شرق أسيا	غرب المحيط الهاديء	العالم
2013	26,1	15,9	17,9	10,4	19,8	18	18,3
2016	26,6	15,6	18	9,3	20,7	16,9	18,2

المصدر: منظمة الصحة العالمي 2018 ، التقرير العالمي عن السلامة على الطرق.

رسم بياني رقم 01: معدلات الوفيات الناجمة عن حوادث المرور لكل 100000نسمة في العالم لسنتي 2013 و 2016.



المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على معطيات الجدول رقم 01.

نلاحظ في الجدول أن منطقة إفريقيا تحتل المرتبة الأولى عالميا حيث بلغت 26,6 لكل 100000 نسمة سنة 2016 بعدما كانت 26,1 لكل 100000 نسمة سنة 2013 تليها منطقة جنوب شرق آسيا ب 20,7 لكل 100000 نسمة بعدما كانت 19,8، تليها منطقتا شرق البحر الأبيض المتوسط وغرب المحيط الهادي ب 18و 16,9 لكل 100000 نسمة على التوالي، وتتمتع منطقتا الأمريكيتين وأوربا بأدنى المعدلات ب 15,6 و 9,3 لكل 100000 نسمة على التوالي حيث انخفضت معدلات الوفيات في كل من الأمريكيتين، أوربا وغرب المحيط الهادي منذ سنة 2013.

الجدول رقم 02: أمثلة على الأهداف المقررة للحد من حوادث المرور في بعض بلدان العالم:

البلد	السنة المرجعية	السنة التي يتعين فيها تحقيق الهدف	خفض عدد الوفيات المستهدف لحوادث المرور
المملكة العربية السعودية	2000	2015	% 30
أستراليا	1997	2005	%10
النمسا	2000-1998	2010	%50
كندا	1996-1991	2010-2008	%30
الدانمارك	1998	2012	%40
الو.م.أ	1996	2008	% 20
فنلندا	2000	2010 2025	% 37 %75
فرنسا	1997	2002	% 50
اليونان	2000	2005 2015	% 20 % 40
ايرلندا	1997	2002	%20
ايطاليا	2000-1998	2010	% 40
ماليزيا	2001	2010	3وفيات لكل 10000مركبة
نيوزيلندا	1999	2010	% 42
هولندا	1998	2010	% 30
بولندا	1999-1997	2010	% 43
المملكة المتحدة	1998-1994	2010	**%** 40
السويد	1996	2007	**%** 50
الاتحاد الأوربي	2000	2010	**%50**

المصدر: تقرير عالمي حول الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور لعام 2004 (OMS) .

لقد نجحت الدول الصناعية في مواجهة مرض العصر (حوادث المرور) وذلك من خلال جهود ضخمة بذلتها تلك الدول منذ نهاية الستينيات، وقد تركزت هذه الجهود في العمل على أبعاد متعددة في الطريق نحو مواجهة المشكلة، فكان التركيز كبيرا على البعد البشري، البعد الصناعي للسيارة، البعد الهندسي للطرق وبعض الخدمات الاسعافية الطارئة.

فالبعد البشري تضمن 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 شاغلي المركبة أثناء وقوع الحادث، كما أن التصميم الهندسي للطريق تطور ودخل عامل السلامة المرورية أساسا فيه لتخفيف آثار الصدم ومساعدة السائق أثناء رحلة القيادة على تفادي الحادث المروري والبعد الأخير والمهم أيضا التركيز في تطوير الخدمات الاسعافية الطبية الطارئة وسرعة استجابتها بعد وقوع الحادث لإنقاذ المصابين والتخفيف من درجة خطورة إصاباتهم.[1]

فالملفت للانتباه في الجدول أن الدول الصناعية المتقدمة تبدي اهتماما بالغا بمشكلة حوادث المرور بينما الدول النامية ليس لديها الاهتمام بمسببات ونتائج هذه المشكلة، حيث نلاحظ أن المملكة العربية السعودية وضعت هدفا استراتيجيا يهدف إلى خفض عدد الوفيات الناجمة عن حوادث المرور ب 30%، كما سجلت أستراليا أقل مستوى في وفيات حوادث الطرق لكل سيارة مسجلة سنة 1997، كما وضعت في نفس السنة هدفا آخر يهدف إلى خفض عدد الوفيات إلى 10% سنة 2005، أما الو.م.أ فالهدف الاستراتيجي لها هو خفض عدد الوفيات إلى 20% سنة 2008 كما تعمل أيضا على زيادة استخدام حزام الأمان في السيارات إلى نسبة 90% وخفض الوفيات بسبب شرب الكحوليات بنسبة 37% بنهاية سنة 2005 مقارنة بسنة 1994.

[1] د.علي سعيد الغامدي، أساليب ووسائل الحد من حوادث المرور، الندوة العلمية الأربعون، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 1997، ص 6.

بينما في بريطانيا تم وضع متوسط الإصابات المرورية خلال الفترة من 1981 إلى 1985 أساسا لهدف قومي يتطلع إلى تقليص عدد الإصابات المرورية في المستقبل بحيث يصبح ثلث المتوسط سنة 2000، كما وضعت أيضا سنة 1999 هدفا استراتيجيا آخر يهدف إلى خفض عدد الوفيات للفئة العمرية 5-19 سنة بسبب الحوادث المرورية ووضع هذا الهدف في وثيقة أطلق عليها اسم " طريق الغد أكثر سلامة للجميع"، أما في السويد فقد تم وضع هدف استراتيجي أطلق علية "الرؤية صفر" يهدف إلى عدم وجود إصابات بليغة أو وفيات بسبب الحوادث المرورية، وهدفا آخر لخفض عدد الوفيات إلى 50% بداية من 1996 ولمدة 10 سنوات، كما وضعت فنلندا هدفا استراتيجيا لخفض عدد الوفيات إلى 75% في مدة 25 سنة بداية من سنة 2000، أما اليابان فتعتبر أنها قد وصلت بالفعل الى هدف تقليل وفيات حوادث الطرق مع بداية القرن 21، وسجلت أستراليا أقل مستوى في وفيات حوادث الطرق الى النصف مقارنة بمستوى سنة 1986، وتعمل الو.م.أ على زيادة استخدام حزام الأمان في السيارات الى نسبة 90%وخفض وفيات حوادث الطرق بسبب شرب الكحوليات بنسبة 37% بنهاية سنة 2005 مقارنة مع سنة 1994.[1]

يرجع هذا الاختلاف الكبير بين البلدان المتقدمة والبلدان النامية إلى عدة عوامل مشتركة بين جميع البلدان النامية:

- ✓ سوء نوعية شبكة الطرق.
- ✓ انخفاض مستوى التعليم.
- ✓ عدم التعود على قواعد المرور.
- ✓ نقص الهياكل الصحية.
- ✓ غياب سياسة السلامة المرورية.[2]

[1]- أ.د. عامر بن ناصر المطير، حوادث المرور في الوطن العربي، حجمها وتقدير تكاليفها الاقتصادية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض 2006.

[2]- Noureddine DEKKAR, Abdeljellil BEZZAOUCHA, Les accidents de la circulation en Algerie, Approche epidemiologique, Société Nationale d'Edition et de Diffusion, ALGER, 1983.

وبذلك نلاحظ أن أغلب الدول الصناعية المتقدمة قد وضعت استراتيجيات وأهداف لخفض عدد الوفيات بنسب متفاوتة من 10% إلى 75% تعمل على تحقيقيها وتتابعها وبالتالي التقليل من حوادث المرور.

2- حوادث المرور في الجزائر:

2-1- عدد حوادث المرور في الجزائر حسب المناطق:

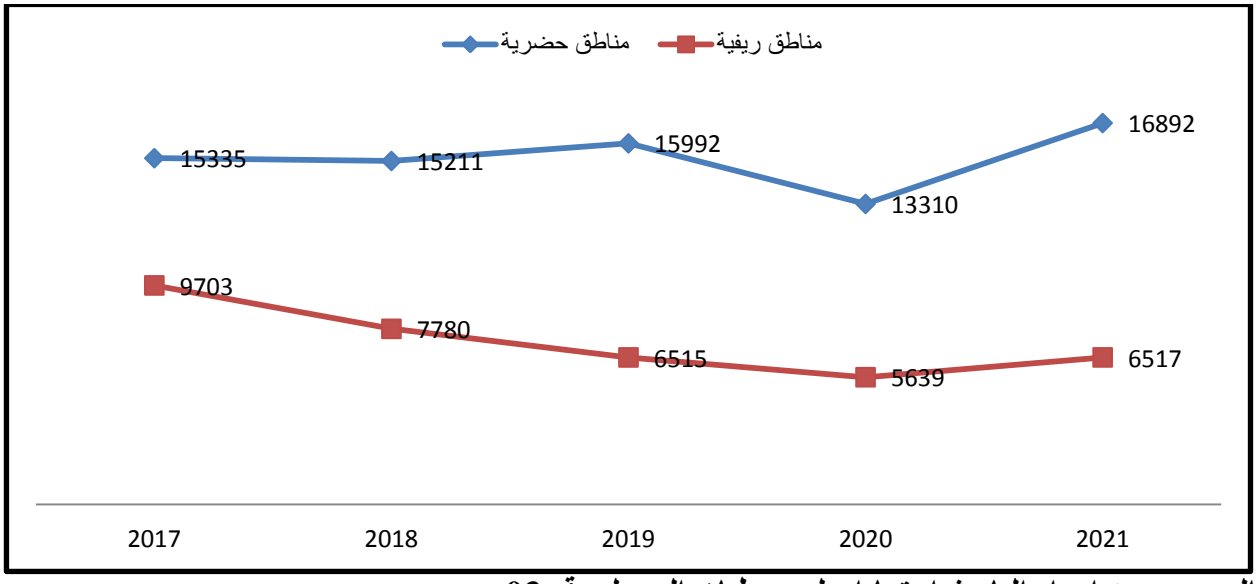
الجدول رقم 03 : عدد حوادث المرور في الجزائر حسب المناطق:

السنوات	مناطق ريفية		مناطق حضرية		المجموع	
	عدد الحوادث	النسبة	عدد الحوادث	النسبة	عدد الحوادث	النسبة
2017	9703	38,75	15335	61,25	25038	100
2018	7780	33,83	15211	66,17	22991	100
2019	6515	28,94	15992	71,06	22507	100
2020	5639	29,75	13310	70,25	18949	100
2021	6517	27,83	16892	72,17	23409	100

المصدر: المندوبية الوطنية للأمن في الطرق.

من خلال النسب الموجودة في الجدول رقم "01" نلاحظ أن نسبة عدد الحوادث في المناطق الريفية تنخفض تدريجيا حيث أن النسبة كانت 38,75 % سنة 2017 لتنخفض حتى بلغت 27,83% سنة 2021، بينما بالمقابل نسبة عدد الحوادث في المناطق الحضرية ترتفع تدريجيا حيث أن النسبة كانت تبلغ 61,25 % سنة 2017 لترتفع حتى بلغت 72,17% سنة 2021 .

رسم بياني رقم 02 : عدد حوادث المرور في الجزائر حسب المناطق.



المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على معطيات الجدول رقم 03.

نلاحظ في الرسم البياني رقم 02 الذي يمثل عدد حوادث المرور في الجزائر حسب المناطق أن عدد الحوادث المرورية في المناطق الحضرية أكثر من المناطق الريفية، حيث أنه سنة 2017 بلغت عدد الحوادث في المناطق الحضرية 15335 حادثا لترتفع سنة 2019 إلى 15992 حادثا ثم تنخفض سنة 2020 لتصل إلى 13310 حادثا، لترتفع مرة أخرى سنة 2021 وتبلغ أعلى مستوى لها منذ 2017 ب 16892 حادثا، أما في المناطق الريفية بعدما بلغت 9703 حادثا سنة 2017 وهي أعلى حصيلة في السنوات الأخيرة بدأت بالانخفاض التدريجي حتى بلغت 5639 حادثا سنة 2021 وهي أدنى حصيلة منذ 2017، ثم ترتفع مرة أخرى سنة 2022 لتبلغ 6517 حادثا.

2-2- عدد القتلى في الجزائر حسب المناطق:

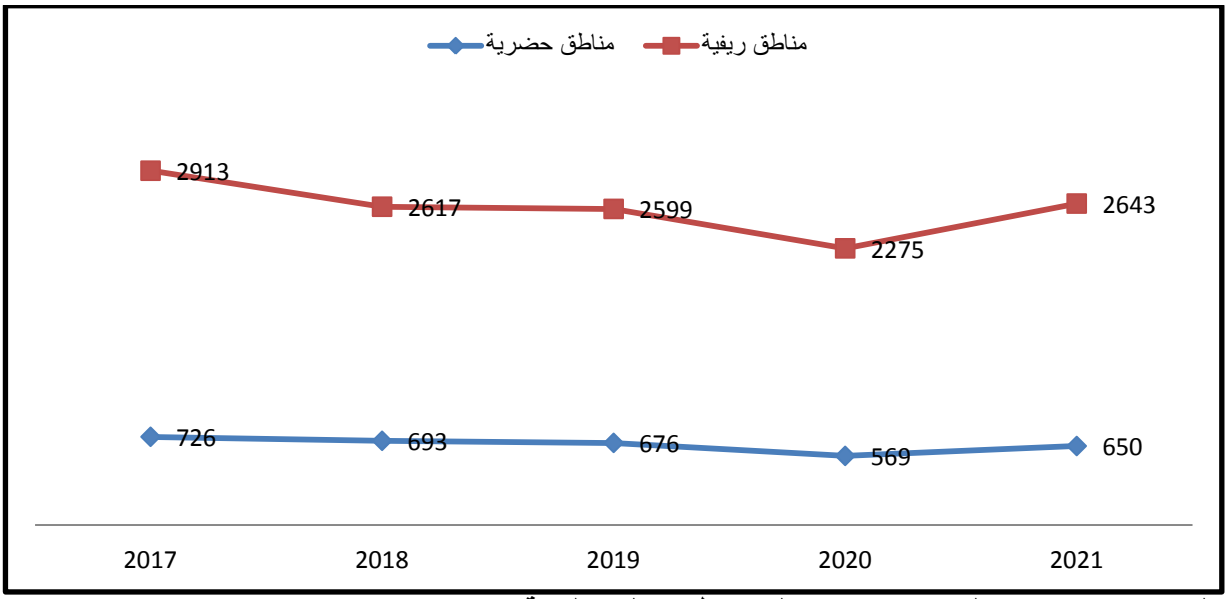
الجدول رقم 04: عدد وفيات حوادث المرور في الجزائر حسب المناطق:

السنوات	مناطق ريفية		مناطق حضرية		المجموع	
	عدد الوفيات	النسبة	عدد الوفيات	النسبة	عدد الوفيات	النسبة
2017	2913	80,04	726	19,96	3639	100
2018	2617	79,06	693	20,94	3310	100
2019	2599	79,35	676	20,65	3275	100
2020	2275	79,99	569	20,01	2844	100
2021	2643	80,26	650	19,74	3293	100

المصدر: المندوبية الوطنية للأمن في الطرق.

نلاحظ من خلال الجدول أن عدد الوفيات في المناطق الريفية بلغ نسبة 80% بينما في المناطق الحضرية بلغ نسبة 20% وهذا ما يفسر الأسباب الكامنة وراء هذه النسب خاصة في الطرق السريعة.

رسم بياني رقم 03: عدد وفيات حوادث المرور في الجزائر حسب المناطق.



المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على معطيات الجدول رقم 04.

من خلال الرسم البياني لعدد الوفيات في الجزائر حسب المناطق نلاحظ أن عدد الوفيات في المناطق الريفية يتضاعف 4 مرات عن عدد الوفيات في المناطق الحضرية رغم أن عدد الحوادث المرورية في المناطق الريفية أقل من عدد الحوادث في المناطق الحضرية، والسبب في ذلك راجع إلى السرعة المفرطة والتجاوز الخطير والمناورات الخطيرة التي يقوم بها السائقون في الطرق السريعة على عكس المناطق الحضرية التي تتوفر في الأغلب على الطرق الولائية والبلدية المحددة غالبا ب 60كم/سا، فالحوادث المرورية في المناطق الريفية تكون دائما مميتة عكس المناطق الحضرية التي غالبا ما تكون مميتة، فعدد الوفيات في كلا المنطقتين (الحضرية والريفية) كانت في انخفاض تدريجي منذ 2017 إلى غاية 2020 ثم ارتفعت نسبيا في المناطق الحضرية بزيادة قدرها 81 قتيلا سنة 2021، أما المناطق الريفية فارتفعت ارتفاعا رهيبا بزيادة قدرها 368 قتيلا أي بمعدل وفاة واحدة يوميا.

2-3- عدد الجرحى في الجزائر:

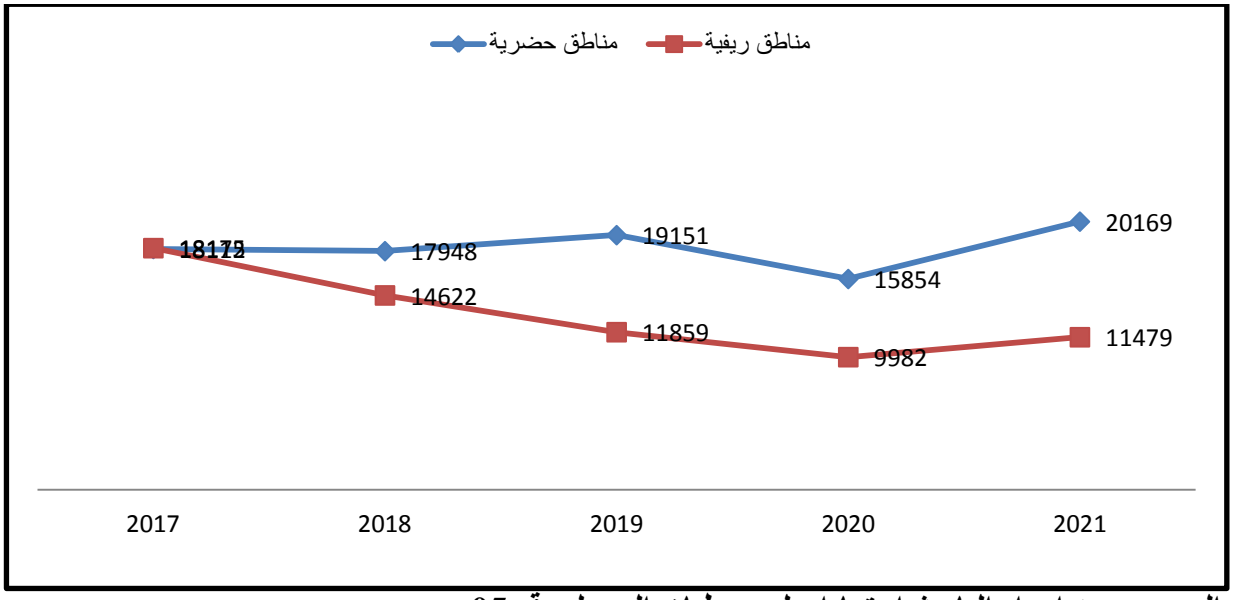
الجدول رقم 05: عدد جرحى حوادث المرور في الجزائر حسب المناطق:

السنوات	مناطق ريفية		مناطق حضرية		المجموع	
	عدد الجرحى	النسبة	عدد الجرحى	النسبة	عدد الجرحى	النسبة
2017	18175	50,09	18112	49,91	36287	100
2018	14622	44,89	17948	55,11	32570	100
2019	11859	38,24	19151	61,76	31010	100
2020	9982	38,64	15854	61,36	25836	100
2021	11479	36,24	20169	63,76	31675	100

المصدر: المندوبية الوطنية للأمن في الطرق.

نلاحظ من الجدول أن عدد الجرحى في المناطق الريفية تنخفض تدريجيا مقارنة بالمناطق الحضرية، حيث أنه في سنة 2017 كانت النسبة متقاربة (50% لكلا المنطقتين) حتى سنة 2021 أين وصلت النسبة إلى 36,24% في المناطق الريفية و 63,76% في المناطق الحضرية، وهذا ما يدل على ارتفاع عدد الوفيات في المناطق الريفية مقارنة بالمناطق الحضرية عكس عدد الجرحى الذي ينخفض في المناطق الريفية مقارنة بالمناطق الحضرية.

رسم بياني رقم 04: عدد جرحى حوادث المرور في الجزائر حسب المناطق.



المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على معطيات الجدول رقم 05.

من خلال المنحنى البياني لعدد الجرحى في الجزائر حسب المناطق نلاحظ أن عدد الجرحى في المناطق الريفية سنة 2017 كان 18175 جريحا لينخفض تدريجيا حتى سنة 2020 حيث وصل عدد الجرحى إلى 9982 جريحا، أي أنه انخفض ب 8193 جريح أي بنسبة 45% مقارنة بسنة 2017، ثم ارتفع نسبيا سنة 2021 ليصل إلى 11479 جريحا بزيادة قدرها 1497 جريحا أي بنسبة 15 % مقارنة بسنة 2020، عكس المناطق الحضرية التي ارتفع بها عدد الجرحى نسبيا سنة 2019 مقارنة بسنة 2017، حيث وصل عدد الجرحى إلى 19151 جريحا بعدما كان 18112 جريحا سنة 2017 ثم انخفض تدريجيا سنة 2020 ليصل إلى 15854 جريحا ليرتفع مجددا سنة 2021 ب 4315 جريحا أي بمعدل يومي بلغ 12 جريحا.

3- أسباب حوادث المرور في الجزائر

3-1- الأسباب المباشرة:

يعتبر العنصر البشري (سائقين ومشاة)، المركبة والمحيط (الطريق والحالة الجوية) من العناصر الرئيسية والأسباب المباشرة في الحوادث المرورية، وقد يكون أحد هذه العناصر أو تداخل اثنين منهم أو اشتراكهم جميعا سببا في وقوع الحادث.

3-1-1- العنصر البشري:

3-1-1-1- السائق:

لاشك أن السائق هو المحرك للمركبة، فهو أهم العناصر المسببة للحوادث المرورية ولقد أثبتت التقارير في عدد من الدول أن العنصر البشري يشكل 85% من مجموع أسباب حوادث المرور، وهذا ناتج عن السلوك البشري الذي يتأثر بعدة عناصر أهمها السن وخبرة القيادة والحالة الاجتماعية، كما أثبتت بعض الدراسات أن عمر الفرد يلعب دورا أساسيا في سلوكياته وتصرفاته كسائق حيث أن السائقين في عمر الشباب تزيد مخالفاتهم لقواعد وأنظمة المرور مما ينتج عنه نسبة عالية من الحوادث بخلاف من هم أكبر سنا[1]، ويلاحظ بشأنه السائق التصرفات الخاطئة التالية:

- ✓ عدم التقيد بنظام السير على الطرق مثل تجاوز السرعة المقررة والتجاوز الخاطيء وعدم التقيد بأولويات الأمور والانعطاف والوقوف الخاطيء والسير بعكس السير.....الخ.
- ✓ قيام بعض السائقين بقيادة مركباتهم بظروف صحية ونفسية غير ملائمة كالسياقة تحت تأثير المسكرات والمخدرات والارهاق البدني.
- ✓ عدم مراعاة قواعد المرور عند التعامل مع الركاب والمشاة نتيجة نقص التكوين.
- ✓ عدم كفاءة نسبة كبيرة من السائقين وتدني أهليتهم وثقافتهم المرورية نتيجة نقص التدريب.

[1] د.جمال عبد المحسن عبد العال-الحوادث المرورية والعناصر الحاكمة لها- ندوة بأكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية بالرياض الندوة العلمية الأربعون –أساليب ووسائل الحد من حوادث المرور- يومي 28 و29 ماي 1996، ص 24.

- ✓ العمل لساعات طويلة في اليوم مما يسبب التعب والارهاق ويؤدي بالضرورة الى عدم التركيز الذهني أثناء القيادة.[1]

3-1-1-2- المشاة:

المشاة هم أكثر فئات المجتمع تضررا من وقوع الحوادث المرورية لسوء استخدامهم للطريق وبالتالي تعرضهم للخطر وتسببهم في وقوع الحوادث ومن بينها:

- ✓ عدم التقيد بممرات عبور المشاة.
- ✓ التجمع حول مواقع حوادث المرور.
- ✓ لهو الأطفال على الطرقات نتيجة إهمال ذويهم لهم.
- ✓ تعدي أصحاب المحلات أو الباعة المتجولين على الأرصفة يؤدي بالمشاة استخدام الطريق بدل الرصيف.
- ✓ بعض المشاة يجدون في عبور الجسور مشقة فيفضلون المجازفة بحياتهم على أن يسلكوا طريق السلامة وبذلك يكون سببا في الحوادث المرورية بسبب عدم إدراكهم لقواعد المرور وعدم الانتباه والحذر.[2]

[1] - محمد الأخضر بن عمران، فارس مزوزي، آليات الوقاية من حوادث الطرقات في الجزائر- مقاربة تحليلية لأحكام قانون المرور- مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، المجلد 6، العدد 3، السنة 2019، ص 236-254.

[2] محمد مرسي محمد –الحوادث المرورية وأثرها على الأطفال، مجلة الطفولة العربية، العدد 15، الكويت، 2003، ص82.

الجدول رقم 06 : أسباب حوادث المرور في الجزائر المتعلقة بالعنصر البشري:

السنوات / الأسباب	2017		2018		2019		2020		2021	
	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة
السرعة المفرطة	5448	21,76	4528	19,69	3864	17,17	3249	17,15	3625	15,49
عدم الانتباه أو قلة اليقظة	3413	13,63	3778	16,43	3453	15,34	2601	13,73	3233	13,81
التجاوز الخطير	1586	6,33	1361	5,92	1341	5,96	1207	6,37	1412	6,03
تهور المشاة عند العبور	1486	5,93	1403	6,10	1510	6,71	1014	5,35	1576	6,73
فقدان السيطرة على السيارة	1318	5,26	1317	5,73	1404	6,24	1259	6,64	1380	5,90
المناورة الخطيرة	1090	4,35	761	3,31	806	3,58	588	3,10	804	3,43
عدم استعمال ممر الراجلين	1086	4,34	990	4,31	877	3,90	677	3,57	858	3,67
عدم احترام الأسبقية	1038	4,15	996	4,33	991	4,40	965	5,09	1261	5,39
عدم احترام المسافة الأمنية	1020	4,07	982	4,27	906	4,03	667	3,52	960	4,10
عدم احترام اشارات المرور	811	3,24	694	3,02	518	2,30	412	2,17	405	1,73
المشي على جانب الطريق	766	3,06	775	3,37	925	4,11	670	3,54	849	3,63
عدم احترام التوجيهات المفروضة على حركة المرور	686	2,74	593	2,58	602	2,67	498	2,63	623	2,66
تغيير الاتجاه بدون اشارة	625	2,50	600	2,61	552	2,45	432	2,28	437	1,87
عدم انتباه السائق عند اجتياز دراجة نارية	443	1,77	473	2,06	589	2,62	487	2,57	656	2,80
النعاس	/	/	/	/	/	/	459	2,42	667	2,85
السياقة بدون رخصة	434	1,73	406	1,77	545	2,42	395	2,08	657	2,81
السياقة في حالة سكر أو تحت تأثير المخدرات	385	1,54	347	1,51	397	1,76	295	1,56	422	1,80
عدم انتباه السائق عند مغادرة مكان الوقوف	324	1,29	332	1,44	387	1,72	405	2,14	395	1,69
تهور السائق عند الرجوع للخلف	292	1,17	259	1,13	267	1,19	225	1,19	281	1,20
عدم احترام اشارة قف	275	1,10	253	1,1	234	1,04	174	0,92	193	0,82

السير في الاتجاه المعاكس	258	1,03	237	1,03	272	1,21	227	1,20	275	1,17
التوقف أو الوقوف الخطير	109	0,44	112	0,49	128	0,57	98	0,52	98	0,47
انزلاق السيارة	103	0,41	101	0,44	123	0,55	103	0,54	76	0,32
الاستعمال اليدوي للهاتف النقال	44	0,18	40	0,17	43	0,19	36	0,19	27	0,12
عبور المشاة على مسار السكة الحديدية دون احتياطات	9	0,04	39	0,17	50	0,22	114	0,60	8	0,03
أخرى	999	3,99	707	3,08	937	4,16	1040	5,49	1467	6,27
المجموع	24048	96,05	22084	96,05	21721	96,51	18297	96,56	22645	96,73

المصدر: المندوبية الوطنية للأمن في الطرق.

إن سلوكيات الأفراد تؤثر بشكل مباشر على تصرفاتهم في الطريق حيث يمكن تلخيصها حسب درجة الخطورة في الجدول الذي يبين لنا أنه من بين الأسباب التي تأتي على رأس القائمة هو الإفراط في السرعة بنسبة 21,76% سنة 2017 لتنخفض سنة 2020 إلى 15,49%، وهذا السبب عادة ما ينسب إلى فئة الشباب والمراهقين، تليها عدم الانتباه أو قلة اليقظة بنسبة 13%، ثم التجاوز الخطير، تهور المشاة عند العبور وفقدان السيطرة على السيارة مابين 5% و 6% من 2017 إلى 2021، تليها المناورات الخطيرة، عدم استعمال ممر الراجلين، عدم احترام الأسبقية وعدم احترام المسافة الأمنية مابين 4% و 5% من 2017 إلى 2021، أما بقية الأسباب كعدم احترام إشارات المرور، عدم احترام إشارة قف، السير في الاتجاه المعاكس، انزلاق السيارة.....الخ، فالنسبة تبقى أقل من 3% من 2017 إلى 2021.

3-1-2- المركبة:

تعتبر المركبة من العناصر الرئيسية لتحقيق السلامة المرورية والتي لها علاقة مباشرة بمشكلة حوادث المرور، فالزيادة الكبيرة والسريعة في عدد المركبات شكل ضغطا كبيرا على الشوارع والطرقات، وعلى انسياب حركة المركبات والناس، وجعل المركبات من الأطراف المباشرة والمتسببة لحوادث السيارات في جميع دول العالم، وتساهم المركبة وتتسبب بحوادث المرور عندما تفقد التجهيزات المرورية للسلامة المرورية، أو تصبح غير صالحة للاستعمال، وإهمال فحص هذه المركبات بالفحص الميكانيكي الشامل وعلى فترات منتظمة.[1]

إن حالة المركبة قد تؤثر هي الأخرى بشكل مباشر في وقوع الحوادث خاصة إذا كانت مرفقة بسلوك لاوقائي كالثقة الزائدة في النفس للتحكم في المركبة، فقد يؤدي انفجار الأطر في حالة سرعة مفرطة إلى انقلاب السيارة أو فقدان السيطرة عليها وقد تؤدي الكوابح المعطلة إلى عدم القدرة على تفادي عائق الطريق.[2]

تعتبر صلاحية المركبة من العناصر الرئيسية والمهمة لضمان السلامة المرورية والسائق هو المسؤول الأول والأخير عن هذه الصلاحية وذلك بإجراء الفحوصات الدورية وتفقد التجهيزات الفنية وكذلك التقيد بالحمولات المسموح بها وزنا وحجما، كما أن زيادة عدد المركبات وضعف مستوى الصيانة رفع من عدد الحوادث المرورية، وهذا ما أدى إلى تطبيق المراقبة التقنية للسيارات وتتمثل في فحص المركبة من حيث الإطارات، المصابيح، الفرامل وغيرها ومن أهداف برنامج المراقبة التقنية الدورية للسيارات ما يلي:

- ✓ تحسين مستوى صيانة المركبة.
- ✓ التقليل من حجم الحوادث المرورية.
- ✓ اطالة عمر المركبة الافتراضي.
- ✓ المحافظة على أمن وسلامة مستخدمي الطريق من سائق، مشاة وركاب.

[1] -د.وليدة حدادي، المشكلة المرورية في الجزائر...الأسباب وسبل الوقاية، مجلة العلوم الانسانية- جامعة محمد خيضر- بسكرة، العدد 50.
[2] د.فضيل رابح، ظاهرة حوادث المرور، أسبابها، آثارها وسبل الحد منها- حالة الجزائر- مجلة علوم الاقتصاد والتسيير والتجارة، العدد 27، المجلد1-2013- ص351- ص376.

✓ كشف الأعطال مبدئيا للسائق قبل استفحالها.[1]

الجدول رقم07: أسباب حوادث المرور في الجزائر المتعلقة بالمركبة:

السنوات / حالة المركبة	2017		2018		2019		2020		2021	
	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة
الإطارات الفاسدة (انفجار)	278	1,11	185	0,81	189	0,84	151	0,8	145	0,62
ضرر في المكابح	153	0,61	161	0,7	105	0,47	121	0,64	137	0,59
عيوب ميكانيكية	98	0,39	104	0,45	70	0,31	50	0,26	59	0,25
الوزن الزائد	28	0,10	37	0,16	20	0,09	10	0,05	10	0,04
نظام التوجيه الخاطئ	/	/	21	0,09	10	0,04	10	0,05	40	0,17
جهاز الإضاءة غير قانوني	15	0,06	20	0,09	18	0,08	11	0,06	15	0,06
غياب جهاز الإضاءة	15	0,06	12	0,05	52	0,23	17	0,09	33	0,14
أخرى	6	0,02	04	0,02	08	0,04	12	0.06	12	0,05
المجموع	618	2,47	544	2,37	472	2,10	382	2,02	451	1,93

المصدر: المندوبية الوطنية للأمن في الطرق.

رغم أنها لا تمثل إلا نسبة مابين 2% و 3% من مجموع أسباب الحوادث، إلا أن حالة المركبة قد تؤثر بشكل مباشر في وقوع الحوادث، ففي الجدول نلاحظ أن الإطارات الفاسدة تأتي على رأس القائمة ب 1% تليها ضرر في المكابح بنسبة مابين 0,5% و 1%، والأسباب الأخرى كالعيوب الميكانيكية والوزن الزائد وغياب جهاز الإضاءة بأقل من 0,3%.

[1] المقدم علي بن ضبيان الرشيدي- أجهزة التنفيذ الرسمية في مجال السلامة المرورية(المهام والآليات)- جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، حجم حوادث المرور وسبل معالجتها ، الطبعة الأولى، الرياض، 2006، ص 56.

3-1-3- المحيط (الطريق والحالة الجوية):

يعتبر المحيط من العوامل التي تساعد على زيادة الحوادث المرورية حتى وان لم يكن العامل الأساسي، حيث أن عدم صلاحية أجزاء من الطريق أو انعدام الإشارات و الإنارة قد يؤدي إلى وقوع حادث خاصة عند سوء الأحوال الجوية كتهاطل الأمطار وهبوب الرياح أو زوابع رملية أو الضباب، فقد تغير من اتجاهات السائق وتعيق التحكم في المركبة، فتهيئة الطريق عامل لا يستهان به وتعزيزه بمختلف الإشارات والمخططات تساعد على تجنب الحوادث[1].

كما تعتبر الطريق سببا مباشرا في وقوع بعض الحوادث أو سببا في حوادث أخرى وهذا بسبب وجود الأخطاء التالية:

1- غياب التخطيط عند إنشاء الطرق فتجد الأخطاء الهندسية المتمثلة بوجود المنعطفات الحادة وضيق الطريق وميلان سطح الأرض وعدم الاهتمام بالبنية التحتية مثل إيجاد أماكن لتصريف المياه وتجميعها على الطريق في فصل الشتاء مما يسبب أعطال مفاجئة للسيارات ويعرضها للصدم من قبل المركبات التي تسير خلفها.

2- عدم تأمين الطرق بالعدد الكافي من الحواجز على المنعطفات الخطيرة.

3- عدم كفاية الأرصفة الخاصة بالمشاة.

4- إهمال أماكن عبور المشاة على سطح الطريق أو عند التقاطعات.

5- وجود الحفر والمطبات على الطريق والإبطاء في معالجتها.

6- عدم توفير الساحات والحدائق العامة والملاعب بشكل كاف مما يضطر الأطفال للعب في الشوارع.[2]

[1] د.فضيل رابح، ظاهرة حوادث المرور، أسبابها، آثارها وسبل الحد منها- حالة الجزائر- مجلة علوم الاقتصاد والتسيير والتجارة، العدد 27، المجلد1-2013- ص351- ص376.

[2] الرائد يوسف محمد عبده- حجم مشكلة المرور في الأردن، أسبابها ودور مديرية الأمن العام في الحد من حوادث السير، الندوة العلمية الأربعون - أساليب ووسائل الحد من حوادث المرور- أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية بالرياض يزمي 28و 29 ماي 1996، ص 111.

الجدول رقم 08: أسباب حوادث المرور المتعلقة بالمحيط (الطريق والحالة الجوية):

السنوات / السبب	2017		2018		2019		2020		2021	
	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة
طريق خاطئ	108	0,43	101	0,44	76	0,34	72	0,38	58	0,25
مرور الحيوانات	67	0,27	50	0,22	45	0,20	50	0,26	58	0,25
الطقس السيء	65	0,26	89	0,39	61	0,27	44	0,23	60	0,26
طريق زلج	56	0,22	46	0,20	49	0,22	36	0,19	33	0,14
غياب اللافتات الخاصة بحركة المرور	24	0,10	27	0,12	24	0,11	16	0,08	18	0,08
الحفر	13	0,05	19	0,08	19	0,08	14	0,07	12	0,05
غياب الانارة العمومية	12	0,05	8	0,03	4	0,02	12	0,06	36	0,15
انبهار بالشمس	10	0,04	6	0,03	17	0,08	12	0,06	6	0,03
طريق تالف	7	0,03	7	0,03	1	0,00	3	0,02	3	0,01
وجود عقبات على الطريق	1	0.00	/	/	1	0,00	1	0,01	4	0,02
تهيئة غير مناسبة بالطريق	7	0,03	6	0,03	7	0,03	1	0,01	12	0,05
أخرى	2	0,01	3	0,01	10	0,04	9	0,05	13	0,06
المجموع	372	1,49	363	1,58	314	1,39	270	1,42	313	1,34

المصدر: المندوبية الوطنية للأمن في الطرق.

إن عدم صلاحية أجزاء من الطريق أو انعدام الإشارات والإنارة قد يؤدي إلى وقوع الحوادث خاصة عند سوء الأحوال الجوية، ففي الجدول نلاحظ أن كل من الطريق الخاطئ، مرور الحيوانات، الطقس السيء، الطريق الزلج وغياب اللافتات تساعد على زيادة الحوادث المرورية بنسبة تتراوح مابين 0,1% و 0,5%، تليها كل من الحفر، غياب الإنارة العمومية، انبهار الشمس، طريق تالف،.....الخ بنسب أقل من 0,1%.

3-2- الأسباب الغير مباشرة:

- ✓ قصور المعرفة حول طبيعة المركبة.
- ✓ عدم القدرة على السياقة.
- ✓ السن والخبرة.
- ✓ الانشغال الذهني.
- ✓ الاختلال بين حجم حظيرة المركبات وسعة المنشآت القاعدية.
- ✓ نقص في المنشآت القاعدية المستعملة للسير.[1]
- ✓ التهاون في تطبيق قانون المرور .
- ✓ التهاون في بعض مراكز الفحص التقني.
- ✓ عدم الصرامة في منح رخص السياقة.[2]

وهناك أسباب أخرى نذكر منها:

1- قلة خبرة السائق في القيادة: إن قلة خبرة السائق في القيادة تزيد من احتمالية وقوعه في الحوادث حيث أنه إذا واجه أي ظرف كالازدحام أو وقوف السيارات أمامه فجأة أو انزلاق السيارة أو الاصطدام بسيارة أخرى فانه لا يعرف كيف يتصرف، وهذا ما يتسبب فيه الكثير من الشباب والمراهقين.

[1]- أحمد دردیش، نورالدين مداني، أسباب حوادث المرور في الجزائر وطرق الوقاية منها- دراسة وصفيت تحليلية- حوليات جامعة الجزائر 1 ، مجلة نصف سنوية، العدد 30، ديسمبر 2016، ص 189.

[2]- أ.د. فوزي بودقة، الوقاية من حوادث المرور، التحديات والبدائل، مجلة الوقاية والأرغنوميا، المجلد 13، العدد 1، السنة 2019، ص132-148.

2- تشتت الانتباه: يعني به عدم الانتباه إلى الطريق ويكون مشغولا بأشياء أخرى كالهاتف المحمول أو الأكل أو أي شيء آخر غير القيادة مما يؤدي إلى عدم ترك مسافة أمان أو الامتثال لإشارات المرور، وهذا شائع عند السائقين الشباب.

3- عدم الإلمام بقواعد المرور: ان عدم معرفة السائق بقواعد و قوانين المرور من أكثر أسباب وقوع الحوادث، حيث أن عدم ترك الأولوية وعدم احترام الأسبقية وتجاوز إشارات المرور الحمراء والتجاوزات الخطيرة تزيد من فرص وقوع الحوادث.

4- قلة العمليات التوعوية و التحسيسية: بالنظر إلى أهميتها ودورها الفعال والايجابي في تحقيق الأمن المروري، إلا أن قلة هذه العمليات التحسيسية بمخاطر الحوادث المرورية تؤدي إلى استمرار سلوكيات خاطئة مثل تجاوز الإشارات المرورية والسرعة المفرطة وعدم الالتزام بقوانين المرور.

5- القيادة في الليل: إن القيادة ليلا تزيد من خطر وقوع الحوادث بمقدار الضعف تقريبا بسبب ضعف الرؤية وقلة الوقت والمسافة للاستجابة للحوادث وانبهار الأضواء الساطعة من السيارات الأخرى، مما يتطلب من السائق أن يكون في حالة تركيز كامل وأخذ قسط من الراحة في حالة الشعور بالتعب والنعاس.

6- عدم استخدام ممرات المشاة: إن عبور المشاة للطريق في أماكن أخرى غير المخصصة لهم يؤدي إلى وقوع حوادث ويجب أن يكون عبور الطريق بسرعة وبشكل مستقيم، كما يجب تجنب استخدام الهاتف أو سماعات الأذن أثناء عبور الطريق للحفاظ على الانتباه الكامل.

7- الإرهاق: إن الإرهاق والتعب أثناء القيادة يؤدي إلى ضعف اليقظة والتركيز والانتباه للطريق ويطيل وقت رد الفعل ويقلل من مجال رؤية السائق ويشبه تأثيره تأثير الكحول على السائق، وهذا ما يتطلب الحصول على قسط كاف من النوم قبل القيادة.

4- تطور مؤشرات الحوادث في الجزائر من 2017 الى 2019:

الجدول رقم 09: تطور مؤشرات الحوادث في الجزائر من 2017 الى 2019:

السنوات / المؤشرات	2017	2018	2019
عدد المركبات	6162542	6418212	6577188
عدد الحوادث المرورية	25038	22991	22507
عدد القتلى	3639	3310	3275
عدد الجرحى	36287	32570	31010
متوسط الحوادث في اليوم	69	63	62
متوسط القتلى في اليوم	10	9	9
متوسط الجرحى في اليوم	100	90	85
عدد الحوادث لكل 10000 مركبة	41	36	34
عدد القتلى لكل 10000 مركبة	6	5	5
عدد الجرحى لكل 10000 مركبة	59	51	47
عدد السكان في منتصف السنة	39628157	40262207	40906403
معدل الحوادث لكل 100000نسمة	63	57	55
معدل الوفيات لكل 100000نسمة	9	8	8
معدل الخطورة	1,6	1,6	1,5
حدة الحوادث	0,09	0,09	0,09

المصدر: حساب شخصي.

معدل الخطورة: هو من المؤشرات التي تقيس حجم المأساة الناتجة عن الحوادث المرورية وهو نسبة مجموع عدد الوفيات والجرحى إلى مجموع الحوادث المرورية.

حدة الحوادث: هو من المؤشرات التي تقيس حجم المأساة الناتجة عن الحوادث المرورية وهو نسبة عدد الوفيات إلى مجموع عدد الوفيات وعدد الجرحى.

يشير الجدول التالي إلى التطور الذي طرأ على أهم مؤشرات الحوادث المرورية في الجزائر خلال الفترة من 2017 إلى 2019 ومنه يتضح لنا ما يلي:

- ✓ ارتفاع عدد المركبات سنة 2019 بزيادة قدرها 6,7 % عن سنة 2017.
- ✓ انخفاض عدد الحوادث المرورية في الجزائر حيث أنه في سنة 2017 سجلت 25038 حادثا لتنخفض تدريجيا لتسجل 22507 حادثا سنة 2019.
- ✓ انخفاض تدريجي لعدد الوفيات حيث سجلت 3275 وفاة سنة 2019 بعدما سجلت 3639 وفاة سنة 2017.
- ✓ انخفاض تدريجي لعدد الجرحى حيث سجلت 31010 جريح سنة 2019 بعدما سجلت 36287 جريحا سنة 2017.
- ✓ انخفاض نسبي في عدد الحوادث، عدد القتلى وعدد الجرحى في اليوم.
- ✓ انخفاض نسبي في عدد الحوادث، عدد القتلى وعدد الجرحى بالنسبة لكل 10000 مركبة.
- ✓ انخفاض تدريجي لمعدل الحوادث لكل 100000نسمة، فبعدما كان 63 حادثا لكل 100000 نسمة سنة 2017 أصبح 55 حادثا لكل 100000 نسمة سنة 2019.
- ✓ معدل الوفيات لكل 100000نسمة يبقى مستقرا بين 8 وفيات و9 وفيات لكل 100000نسمة من 2017 الى 2019.
- ✓ اتجاه معدل الخطورة إلى الانخفاض نسبيا فبعدما كان 1,6 سنتي 2017 و 2018 أصبح 1,5 سنة 2019.
- ✓ استقرار في حدة الحوادث حيث أنه يمثل 0,09 في المتوسط.

5- حظيرة السيارات في الجزائر بعد الاستقلال:

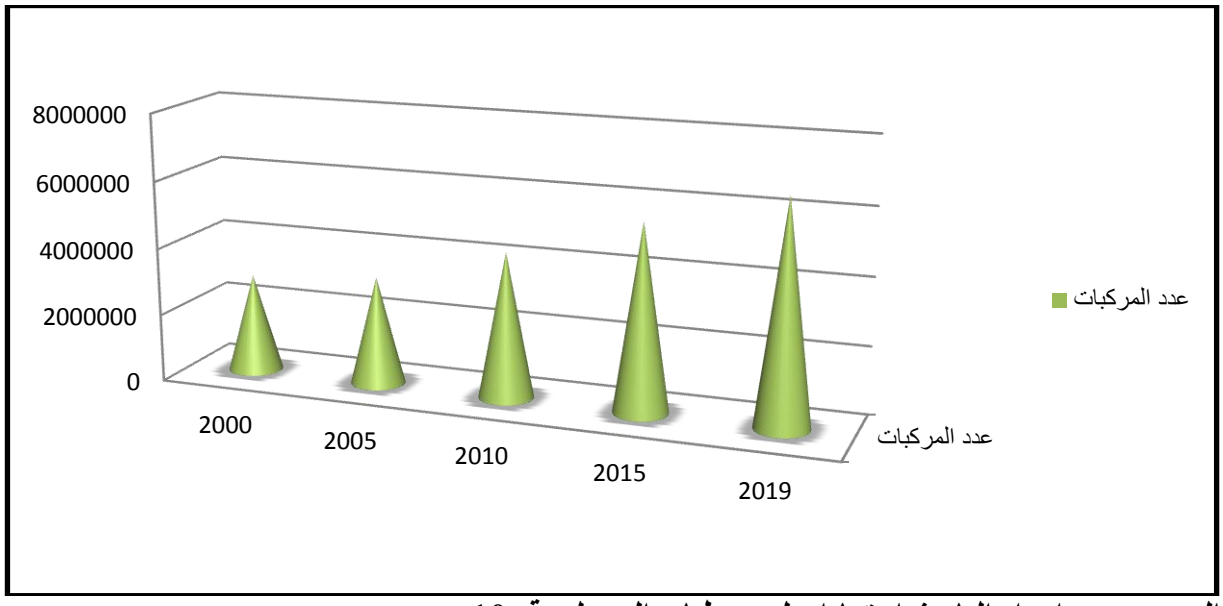
5-1- عدد المركبات في الجزائر منذ الاستقلال:

الجدول رقم 10: عدد المركبات في الجزائر ونسبة التغير السنوي:

السنوات	عدد المركبات	نسبة التغير السنوي	النسبة
2000	2914272	———	100
2005	3211052	10,2	110,2
2010	4314607	34,4	144,6
2015	5543957	28,5	173,1
2019	6577188	18,6	191,7

المصدر: www.ons.dz

رسم بياني رقم 05: عدد المركبات في الجزائر



المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على معطيات الجدول رقم 10.

عرفت الجزائر تطورا وانتعاشا ملحوظا في استعمال وامتلاك السيارة الشخصية خاصة بعد استقرار الأوضاع الاجتماعية والاقتصادية وتطور المستوى المعيشي للأفراد، حيث قدرت حظيرة السيارات في الجزائر سنة 2000 ب 2914272 مركبة وبدأت في الارتفاع التدريجي لتصل سنة 2010 إلى 4314607 مركبة بنسبة زيادة قدرت ب 47 % تقريبا.

وبعد سنة 2010 شهدت حظيرة السيارات قفزة نوعية لتصل سنة 2019 إلى 6577188 مركبة بنسبة زيادة قدرت ب 47%

يمكن تفسير هذه الزيادة بتطبيق برنامج المساعدة في إطار الوكالة الوطنية لدعم تشغيل الشباب (ANSEJ) للشباب الراغبين في إنشاء شركات النقل منذ سنة 1996، وبفضل سياسة خلق فرص العمل على وجه الخصوص وتمكين الشباب العاطلين عن العمل من الحصول على شاحنات صغيرة أو شاحنة للاستخدام المهني، علاوة على ذلك فان إعادة تقييم الرواتب وتقديم قروض للمواطن سنة 2000 هما السبب الرئيسي وراء اقتناء العديد من العائلات الجزائرية للسيارات الخاصة مما يفسر النسبة الكبيرة لهذا النوع من المركبات في أسطول النقل.[1]

[1] - HIDRA younes, KAID TLILANE nouara Imcpact la motorisation sur les accidents de la route en Algerie. Etude sur la période 2001-2022 **, Les cahiers de MECAS**, volume 19, N:1, juin 2023.

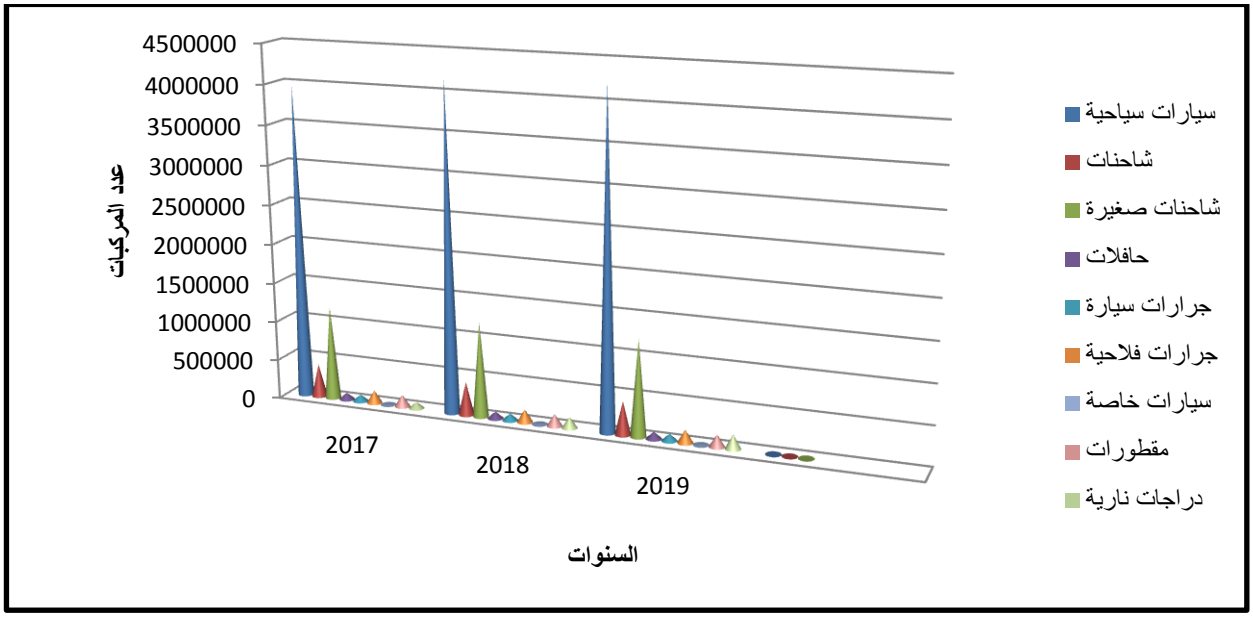
2-5- حظيرة السيارات في الجزائر حسب الصنف:

الجدول رقم 11: حظيرة السيارات في الجزائر حسب الصنف:

السنوات / النوع	2017		2018		2019	
	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة
سيارات سياحية	3984250	64,64	4151041	64,68	4245307	64,55
شاحنات	417286	6,77	421689	6,57	424822	6,46
شاحنات صغيرة	1190641	19,32	1204552	18,77	1219476	18,54
حافلات	86741	1,41	87968	1,37	88707	1,35
جرارات سيارة	85504	1,39	87169	1,36	88242	1,34
جرارات فلاحية	161885	2,63	164477	2,56	165968	2,52
سيارات خاصة	7164	0,12	7293	0,11	7420	0,11
مقطورات	151503	2,46	154243	2,40	155788	2,37
دراجات نارية	77568	1,26	139780	2,18	181458	2,76
المجموع	6162542	100	6418212	100	6577188	100

المصدر: www.ons.dz

رسم بياني رقم06: حظيرة السيارات في الجزائر حسب الصنف



المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على معطيات الجدول رقم 11.

تشمل حظيرة السيارات الأصناف التالية: السيارات السياحية، الحافلات ، الشاحنات، الجرارات بمختلف أنواعها، السيارات الخاصة، المقطورات والدراجات النارية، حيث تمثل المركبات أحد أهم الأسباب المباشرة المسببة لحوادث المرور، وتختلف المركبات من حيث السرعة، الأجهزة الوقائية، آداة الكبح .....

نلاحظ في الجدول والرسم البياني أن عدد السيارات السياحية سنة 2019 وصل إلى 4245307 بنسبة بلغت 65 % تليها عدد الشاحنات الصغيرة 1219476 بنسبة بلغت 18% ثم الشاحنات 424822 بنسبة بلغت 6%، بينما الأصناف الأخرى كالحافلات، الجرارات بمختلف أنواعها ، المقطورات والدراجات النارية لم تتجاوز النسبة 3% بينما السيارات الخاصة لم تتجاوز النسبة 0,2 %.

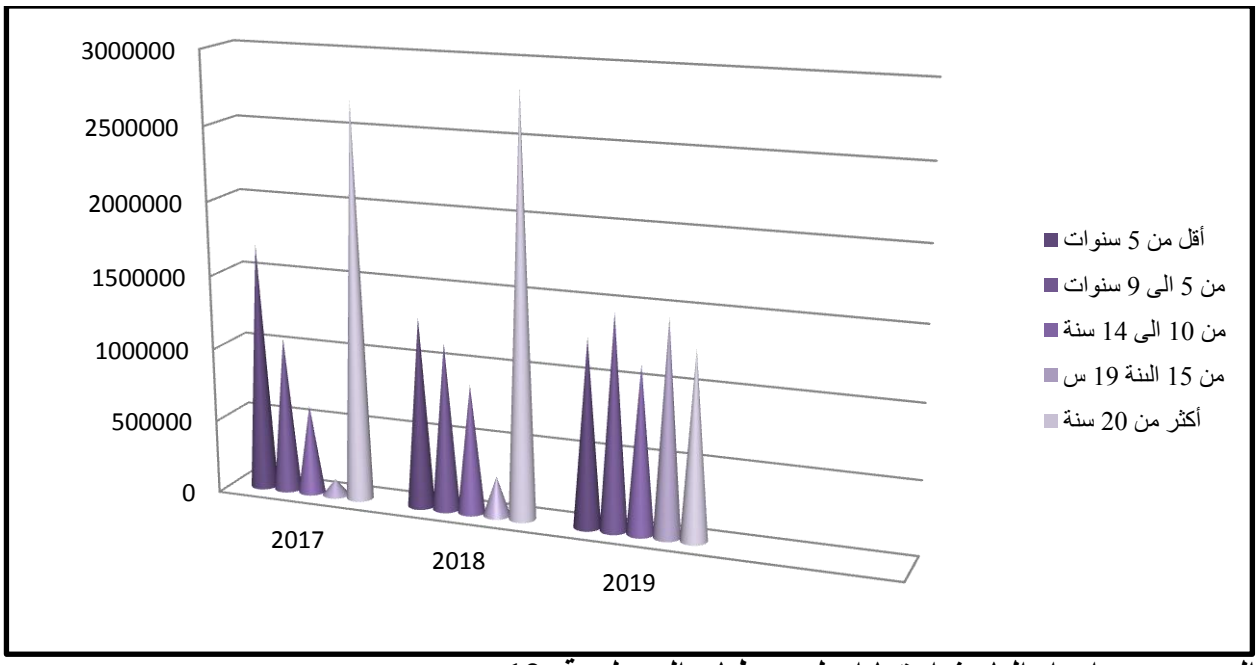
3-5- حظيرة السيارات حسب فئة أعمار السيارات:

الجدول رقم 12: حظيرة السيارات في الجزائر حسب فئة أعمار السيارات:

عمر السيارات / السنوات		أقل من 5 سنوات	من 5 الى 9 سنوات	من 10 الى 14 سنة	من 15 الى 19 سنة	أكثر من 20 سنة
2017	العدد	1684918	1060314	606308	107511	2703491
	النسبة	27,34	17,21	9,84	1,74	43,87
2018	العدد	1293011	1137830	872896	268237	2846238
	النسبة	20,15	17,72	13,60	4,18	44,35
2019	العدد	1270678	1452182	1132288	1452182	1269858
	النسبة	19,32	22,07	17,22	22,08	19,31

المصدر: www.ons.dz

رسم بياني رقم 07: حظيرة السيارات في الجزائر حسب فئة أعمار السيارات



المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على معطيات الجدول رقم 12.

نلاحظ في الجدول والرسم البياني أن :

- ✓ السيارات الأقل من 5 سنوات في انخفاض مستمر من 2017 إلى 2019 حيث بلغت النسبة سنة 2017 إلى 27 % وبدأت في الانخفاض حتى بلغت 19% سنة 2019 ويعود سبب الانخفاض إلى الأزمة الاقتصادية العالمية وارتفاع أسعار السيارات الجديدة مع منع الحكومة استيراد السيارات الأقل من 3 سنوات.
- ✓ السيارات من 5 إلى 9 سنوات، السيارات من 10 إلى 14 سنة، السيارات من 15 إلى 19 سنة ارتفعت النسبة بهم حيث بلغت 22% سنة 2019 بعدما كانت 17% سنة 2017 ، ومن 9% سنة 2017 إلى 17 % سنة 2019 ، ومن 1 % سنة 2017 إلى 22 % سنة 2019 على التوالي، ويعود هذا الارتفاع إلى احتفاظ معظم المالكين لسياراتهم بسبب ارتفاع أسعار السيارات منذ هذه الفترة.
- ✓ السيارات الأكثر من 20 سنة انخفضت النسبة من 44% سنة 2018 إلى أن بلغت 19% سنة 2019 ويعود هذا الانخفاض إلى عزم الدولة بتجديد حظيرة السيارات وسحب كل السيارات القديمة و المهترئة خاصة الحافلات القديمة .

6- شبكة الطرقات في الجزائر:

تلعب منشآت الطرق دورا هاما في إنعاش اقتصادي أي بلد ففي الجزائر أكثر من 85 % من مبادلات الأشخاص والبضائع تتم عبر النقل البري وبواسطة استخدام الطريق، ولأن الطريق يبقى الوسيلة المهيمنة على كل المبادلات المختلفة مهما تعددت وسائل النقل، فتطور وسائل النقل مرتبطا ارتباطا وثيقا بمستوى تطور البلدان كما ارتبطت أهمية الطريق بحاجة الإنسان إلى الحركة والاتصال والمبادلة وازدادت أهميتها بتطور هذه الحاجة ومنه أصبحت من أهم عوامل رقي المجتمعات في تحقيق مطالب التطور الاقتصادي والاجتماعي.

إن قطاع النقل والمواصلات يعتبر قطاعا مهما في أي مجتمع لأن نظامه يشمل بعدا اقتصاديا واجتماعيا وسياسيا، مما يتطلب تدخلا مباشرا من السلطات الوطنية لتحقيق أهداف متعددة على النطاق الوطني والإقليمي، فهو مهم اقتصاديا لأنه متطلب أساسي لتنمية المجتمع وكونه يلعب دورا كبيرا في الحياة الاقتصادية بالإضافة إلى ذلك فانه يحتل حوالي 5% من النفقات الحكومية في الدول المتقدمة وما يزيد عن 20 % من الناتج القومي في الدول النامية.

تعتبر الجزائر من الدول التي تتربع على مساحة واسعة، وعليه يصبح النقل فيها ظاهرة اجتماعية ونشاطا اقتصاديا يتأثر و يؤثر في العديد من المتغيرات، وهذا يتطلب توفير إمكانيات كبيرة ترتبط بالتنوع في وسائل النقل وشبكة الطرقات والمرافق الهيكلية الأخرى كالجسور والأنفاق والمحولات ومختلف المحطات الخدماتية، مثل محطات المسافرين ومحطات الاستراحة والوقود وإنشاء طرق مزدوجة وسريعة والاعتماد على وسائل نقل جديدة مثل الترامواي والقطارات.....الخ، للتخفيف من حدة الزحام ومن حوادث المرور.[1]

تقدر مساحة الجزائر ب 2381741 كم^2 حيث تحتل المرتبة العاشرة عالميا، وتمتد الشبكة الوطنية للطرق على طول 140000 كم منها أكثر من 122 طريق وطني على مسافة تزيد على 30000كم، ولهذا يحظى قطاع النقل باهتمام كبير من مختلف القطاعات حيث يعتبر من أبرز القطاعات التي تبني عليها الدولة دعائمها وركائزها من أجل التنمية والازدهار، ولتطور وسائل النقل يجب معرفة حالة شبكة الطرق التي لها دور كبير وفعال في حركية وتنظيم المرور حيث تتميز الطرقات خاصة الوطنية منها حركة مرور كثيفة لما لها من أهمية في الربط بين الولايات المختلفة ببعضها البعض وهذا يعود إيجابا بخلق حركية وديناميكية للمدينة وسلبا يعمل على خلق اختناقات مرورية بسبب كثافة الحركة.

تمتلك الجزائر شبكة طرق بطول أكثر من 140000 كم منها :

- ✓ أكثر من 7000 كم طرق مزدوجة ولائية (2/2).
- ✓ أكثر من 2317 كم طرق سريعة (2/3).

[1] حليس جنيدي- استخدام الأساليب الاحصائية في دراسة تأثير المتغيرات الاجتماعية، الاقتصادية والبيئية على وقوع حوادث المروربالجزائر، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراة في علم الاجتماع، تخصص الاحصاء الاجتماعي، ص 57.

✓ الطرق المعبدة منها أكثر من 117000 كم.

كما تتوفر الجزائر على العديد من الطرق السيارة ويعتبر الطريق السيار شرق غرب بطول 1216 كم هو الأطول من بين الطرق السيار الأخرى، وقد وفرت الدولة الجزائرية مبالغ ضخمة لانجاز هذه الوسيلة من وسائل البنية التحتية إلى جانب الطرق الوطنية والطرق السريعة الأخرى، حيث تعتبر شبكة الطرق السيارة الجزائرية هي الثانية الأكثر امتدادا على الصعيد الإفريقي بعد جنوب إفريقيا.

الجدول رقم 13: التطور التاريخي للطرق الوطنية:

السنوات	عدد الطرق الوطنية	المسافة (كم)
1999	99	25500
2010	106	28655
2011	111	29280
2018	122	30166

7- المراقبة التقنية للسيارات:

استنادا للمادة 43 من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى 1422ه الموافق ل 19 أوت 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها المعدل والمتمم، أصبحت المراقبة التقنية للسيارات إجبارية وتتم على مستوى الوكالات المعتمدة وينجزها مراقبون مؤهلون ومعتمدون، وقد نصت المادة 09 من القانون رقم 04-16 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004 على أنه "يجب أن تتوفر كل مركبة على محضر المراقبة التقنية الذي يعتبر وثيقة إدارية إجبارية تقدم لمصالح المراقبة والأعوان المذكورين في المادة 130 من نفس القانون".

كما نصت المادة 66 من القانون رقم 05-17 المؤرخ في 16 فبراير 2017 الذي يعدل ويتمم القانون رقم 01-14 والمتعلق بتنظيم حركة المرور وسلامتها وأمنها عن مخالفة من الدرجة الثالثة ويعاقب عليها بغرامة مالية قدرها 3000دج عن عدم إخضاع المركبة للمراقبة التقنية.

إن عملية الفحص التقني أو المراقبة التقنية للسيارات أو المركبات تكتسي العديد من الأهداف ولها أهمية بالغة في سلامة وأمن مستعملي الطريق ومنها:

- ✓ الوقاية والأمن في الطرقات حيث نجد أنه من خلال القيام بعملية الفحص التقني للمركبة نتمكن من معرفة أي خلل فيها وبالتالي نتفادى قدر المستطاع الاختلالات والأعطاب المفاجئة التي قد تصيب السيارة أثناء القيادة خاصة في الطرق العامة.
- ✓ المساهمة في الحد وتقليص عدد ضحايا حوادث المرور والخسائر البشرية الناجمة عنها إذ أن معظم حوادث المرور سببها المركبة.
- ✓ بفضل المراقبة التقنية تتقلص حوادث المرور وكذا الخسائر المادية التي يتكبدها المجتمع والدولة جراء هذه الحوادث.
- ✓ الحفاظ على الصحة العمومية وحماية البيئة حيث تخلف السيارات يوميا كميات معتبرة من الغازات الملوثة للهواء والتي تكون يوما بعد يوم أخطر سواء على الفرد أو المجتمع.
- ✓ تمديد عمر الحظيرة الوطنية للسيارات حيث أنه من خلال متابعة المركبة دوريا والكشف عن أي خلل بها يؤدي إلى الصيانة الدورية للمركبة.
- ✓ تحسين نوعية خدمة النقل وهذا الجانب يخص وسائل نقل المسافرين بدرجة كبيرة حيث يساهم هذا الفحص في توفير الأمن والراحة للمسافرين.
- ✓ ضبط بيانات الملكية وكشف عمليات السرقة والتزوير وتطبيق الإجراءات الأمنية وغيرها من المزايا.

المركبات المعنية بالمراقبة التقنية:

إن المراقبة التقنية للسيارات إجبارية لجميع المركبات وهذا بموجب القانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001 وهي:

- ✓ المركبات الخاصة
- ✓ سيارات الأجرة
- ✓ المركبات المعدة لتعليم السياقة
- ✓ المركبات المعدة للنقل الصحي
- ✓ مركبات النقل الجماعي للأشخاص
- ✓ المركبات المعدة لنقل المواد الخطيرة
- ✓ المركبات المعدة لنقل البضائع ولمقطوراتها ونصف مقطوراتها
- ✓ مركبات التصليح
- ✓ المركبات المؤجرة.

8- الآثار المترتبة عن حوادث المرور

8-1- الآثار الاجتماعية:

إن مشكلة حوادث المرور تعتبر من معوقات التنمية في المجتمع، وذلك بالنظر لآثارها السلبية المتعددة على مختلف جوانب الحياة، وما يلحق المجتمع من خسائر في الأرواح أو ما يصيب البشر من إصابات وعاهات، فكم يتمت حوادث المرور وكم رملت وكم أبكت وكم آلمت، إلى جانب تكلفة الشخص المصاب على الدولة وأثر ذلك على عملية الإنتاج حيث يكلف المصاب الدولة خسائر اقتصادية تتمثل فيما يحتاج إليه العلاج.[1]

[1] أحمد بن بيه، مشكلة حوادث المرور بالجزائر خلال الفترة 2000-2014 من أسبابها الى آثارها الاجتماعية والاقتصادية، دراسات في التنمية والمجتمع، المجلد 4، العدد 1، ص 229-246.

يترتب على الحوادث المرورية العديد من العاهات المؤقتة والدائمة التي ربما يظل بعضها ملازما لضحايا الحوادث طوال العمر وخاصة إذا كانوا شباب، ولا ينتهي الأمر عند حدود معاناة هؤلاء الشباب الذين يعانون أضرارا صحية جسمية، بل تمتد المعاناة إلى أسرهم الذين يدخلون معاناة لا تقل حدتها وشدتها عما يعنيه أصحاب العاهات، وربما يؤدي ذلك إلى اضطراب العلاقة الأسرية بين الوالدين وإلقاء اللوم من كل منهما على الآخر في أنه هو السبب.[1]

نقصد بالآثار الاجتماعية للحوادث المرورية تأثير هذه الحوادث على كيان الفرد والأسرة وكيان المجتمع ككل، وتعد حوادث المرور من أكثر العوامل التي أدت إلى تفكك بعض الأسر وضعف تربية الأبناء وانحراف بعضهم وما سببته من آلام ومعاناة أضف إلى ذلك ما يتكبده المجتمع من خسارة اقتصادية سواء بفقد فرد منتج أو ما آلت إليه من تكاليف باهظة في العلاج والأضرار المادية المترتبة على هذه الحوادث، وتشير الدراسات إلى أن مراعاة سائقي المركبات لأنظمة المرور وتعليمات السير في الجزائر على وجه الخصوص متدني جدا وربما يعطي انطباعا أن هناك خلل ما إما في السائقين أنفسهم أو بالتعليمات والإرشادات والعلامات المرورية أو لعدم وجود آلية لتطبيق القانون الصارم الذي يجعل الآخرين يحترمون هذه التعليمات المرورية، كما أن الأمر لم يعد متعلقا ببعض سائقي المركبات المتهورين بل تعداه ليصل إلى الدراجات النارية والحافلات وغيرها من الوسائل الخطيرة التي لا يراعي سائقوها أدنى حدود السلامة المرورية ويتسببون بالآلام والمآسي للأفراد والأسر التي باتت تعاني من فقدان أحد أفرادها أو المعاناة من جراء الإعاقة التي لحقت به.[2]

ومن الآثار الاجتماعية التي تخلفها الحوادث المرورية ترمل بعض نساء ضحايا الحوادث المتوفين وهذا يشكل مرحلة قاسية على حياة المرأة والأطفال، فالمرأة بمفردها عاجزة عن السيطرة على الأسرة بالشكل المناسب فيما لو كان الأب مازال على قيد الحياة وهذا يؤثر على تنشئة الأطفال وتهربهم من الدراسة وانحرافهم وضعف تربيتهم.

[1] د.نهايلي حفيظة – أسباب حوادث المرور في الجزائر وسبل الوقاية منها- مجلة حقائق للدراسات النفسية والاجتماعية، العدد الثالث، المجلد 1، 2016، ص 30- ص44.

[2] الملتقى الوطني الأول حول حوادث المرور بين مستعملي الطريق وتنظيم المرور يومي 24و 25 أفريل 2013 – كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية والإسلامية- قسم العلوم الاجتماعية- جامعة الحاج لخضر- باتنة-.

فقد أظهرت بعض الدراسات مدى أهمية تواجد الأب في تربية الأبناء حيث أوضحت الأسر التي تكون الأم هي المسؤول الرئيسي تكون أقل تماسكا أسريا عن تلك الأسر التي يكون الأب المسؤول الرئيسي بها.

فمن الصعوبة أن يستطيع أحد تحديد التكاليف الاجتماعية أو التكاليف التي يفقدها المجتمع في هذا المجال، وعلى وجه الدقة لاشك أن المجتمع والأسرة سيفقد أمورا ومسائل مادية جراء الحوادث المرورية، ولكن التكلفة الاجتماعية تنطوي على تكاليف مختلفة منها ما يتعلق بالجانب الروحي و النفسي والذي تتعرض له الأسرة الفاقدة أحد أفرادها أو ما يتعلق بفقدان الدولة والمجتمع لأحد عناصرها المنتجين، سيما إذا كان هذا المفقود من ذوي الخبرة والكفاءة وبالتالي تكون عملية الخسارة كبيرة وكبيرة جدا وقد تصل عملية الخسارة أحيانا إلى فقدان البلد لفرصة تطور، ولعل فقدان ذوي الكفاءات العلمية والفكرية جراء الحوادث المرورية سيؤدي إلى تأخير مسيرة الجزائر وتطوره لا يمكن تعويضها بسهولة.[1]

ومن الآثار الاجتماعية التي تخلفها الحوادث المرورية ما يلي:

1- بالنسبة للمتضرر:[2]

- ✓ عدم قدرة الفرد على الزواج وحرمانه من ممارسته للحياة الزوجية .
- ✓ عدم تمتع الفرد بقضاء وقت سعيد مع عائلته.
- ✓ حرمانه من ممارسة هواياته ونفور الأصدقاء والأقرباء منه أي أن نظرة الأصدقاء والأقرباء إليه قد تتغير نظرا لإصابته بعاهة .
- ✓ عدم قدرته على مواصلة دراسته أو تعليمه إذا أصيب بعاهة مستديمة في العقل أو الأعضاء السمعية أو البصرية.

[1] د.فضيل رابح، ظاهرة حوادث المرور، أسبابها، آثارها وسبل الحد منها- حالة الجزائر- مجلة علوم الاقتصاد والتسيير والتجارة، العدد 27، المجلد1-2013- ص351- ص376.

[2] د.وردة برويس و د.دليلة بدران - الآثار الاجتماعية لحوادث المرور في المجتمع الجزائري وآليات الوقاية والعلاج – مجلة علوم الإنسان والمجتمع – المجلد 09- العدد 03(جوان 2020)- ص145- ص 162.

2- بالنسبة للمتسبب:[1]

أما المتسبب في حادث مروري عليه أيضا أعباء اجتماعية لا تقل أهمية عن الأعباء الاجتماعية للمتضرر تظهر آثارها كالتالي:

- ✓ فقدان صفته الاجتماعية كمواطن صالح يعرف واجباته كالمحافظة على الأمن والاطمئنان للآخرين.
- ✓ يعيش في جو من القلق نتيجة تسببه بوفاة طفل أو شخص بالغ.
- ✓ شعوره بالذنب تجعله في حالة عدم استقرار مع نفسه ومع الآخرين.
- ✓ تجريده من بعض حقوقه وواجباته كمواطن بدخوله السجن.
- ✓ حرمانه من إجازة القيادة لفترة من الزمن.
- ✓ حرمانه من الدراسة لأسباب ترجع إلى الاضطرابات النفسية أو التخلف بسبب المحاكمة ودخوله السجن.

3- بالنسبة للأسرة و المجتمع:[2]

- ✓ التوتر داخل المحيط الأسري والمجتمع ككل.
- ✓ انقطاع الدخل.
- ✓ ضعف القدرة على الأداء.
- ✓ فقد رب الأسرة بالوفاة أو الإعاقة والعجز يليه الاختلال في التركيبة الاجتماعية داخل الأسرة.
- ✓ انحراف الأبناء وضعف تربيتهم.
- ✓ خسارة العناصر البشرية المنتجة.
- ✓ ضعف سلطة الضبط الاجتماعي في الأسرة نتيجة لعجز بعض الأمهات عن قيادة الأسرة لوفاة الأب في الحادث أو لضعفه البدني والعقلي الذي حدث من جراء الحادث.
- ✓ التفكك الأسري والمعاناة النفسية بسبب وفاة أو إصابة رب الأسرة أو أحد أفرادها.

[1] نفس المصدر السابق.

[2] الملتقى الوطني الأول حول حوادث المرور بين مستعملي الطريق وتنظيم المرور يومي 24و 25 أفريل 2013 – كلية العلوم النسانية والاجتماعية والاسلامية- قسم العلوم الاجتماعية- جامعة الحاج لخضر- باتنة-.

2-8- الآثار الاقتصادية لحوادث المرور:

إن التكاليف الاقتصادية لحوادث المرور تكون على نوعين، ما يلحق بالعنصر البشري من أضرار، وما يلحق بالممتلكات العامة والخاصة، وهي ما يتعرض له الأشخاص من أضرار قد تصل للوفاة أو العجز أو ما تنفقه كثير من العناصر وهو أمر مهم للتذكير به من أجل تحسيس المواطنين سواء كانوا سائقين أو مشاة بهدف غرس نوع من الوعي المروري واحترام ثقافة المرور وقانونها.[1]

يفقد المجتمع من الناحية الاقتصادية مجهود الأفراد المصابين والمرضى نفسيا ويكون دورهم سلبيا إضافة إلى أنهم قد يشكلون عبئا في رعايتهم وعلاجهم وإعادة تأهيلهم.[2]

ومن الآثار الاقتصادية التي تخلفها حوادث المرور ما يلي:

- ✓ تسبب الإصابات والإعاقات في فقدان الأفراد لأجورهم مما يؤثر على إنتاجية العمل.
- ✓ فقدان المجتمع طاقات بشرية قد تكون من النوع القليل في الذكاء والتفكير والإبداع والاختراع والتفوق العلمي مما يؤثر سلبا على قدرة المجتمع على الإنتاج.
- ✓ معاناة المصابين وعجزهم عن كسب قوتهم مما يؤدي إلى الفقر.
- ✓ تحميل العائلة دية القتل الخطأ.
- ✓ العلاج المستمر في المستشفيات والعيادات مما يكلف العائلة مصاريف كثيرة قد تعجز عنها.
- ✓ تتطلب الإعاقة المستمرة من حوادث المرور رعاية طويلة الأمد مما يزيد من التكاليف الاقتصادية.
- ✓ خسائر مادية في ممتلكات الأفراد والمجتمع عن طريق إتلاف السيارة أو حدوث بعض الأضرار التي تتطلب تكاليف مالية لإصلاحها.

[1] د.نهايلي حفيظة – أسباب حوادث المرور في الجزائر وسبل الوقاية منها- مجلة حقائق للدراسات النفسية والاجتماعية، العدد الثالث، المجلد 1، 2016، ص 30- ص44.

[2] صقر حمد الجيباني، وائل محمد جبريل، عبد العزيز علي صداقة، تقدير التكاليف الاقتصادية للحوادث المرورية في ليبيا، دراسة قياسية خلال الفترة 1995-2017، مجلة النمو الاقتصادي وريادة الأعمال، المجلد 4، العدد 1، ص 26-ص43.

- ✓ تسبب السيارة في تلف أو إلحاق الضرر لبعض المنشآت العامة التي يمتلكها المجتمع مما يكلف الدولة مبالغ مالية طائلة لإعادة إصلاح أو ترميم ما تسببه الحوادث المرورية من خسائر ومنها أعمدة الإنارة، اللافتات المرورية، الأشجار، الأرصفة؛.....الخ.

3-8- الآثار النفسية لحوادث المرور:

قد ينتج عن الحوادث المرورية صدمات نفسية للمصابين وهي لا تقتصر على مرتكب الحادث بل تمتد إلى مرافقيه وأسرهم جميعا وحتى من يشاهد الحادث، وقد تظهر أعراض هذه الاضطرابات بعد عدة أسابيع من الإصابة بالصدمة أو عدة شهور أو سنوات حسب ظروف كل حالة على حدى وتتمثل أعراض الضغوط النفسية في:[1]

- ✓ فقدان بعض الأعضاء الجسمية أو عاهات أو شلل أو إعاقة مما يؤثر في حياته العلمية والعملية والأسرية.
- ✓ الإصابة ببعض الأمراض النفسية المتولدة نتيجة الإصابة البدنية مما يخلق جو من التوتر داخل المحيط الأسري والمجتمع ككل.
- ✓ الصدمة النفسية الشديدة.
- ✓ المخاوف المرضية (الفوبيا) من بعض الأشخاص أو الأحداث أو الأماكن العادية التي لا يخاف منها الآخرون.
- ✓ حالات الاكتئاب المتدرجة من البسيطة إلى الحادة.
- ✓ معاناة الناجون من الحوادث المرورية من ذكريات الماضي والكوابيس والأفكار المتعلقة بالحادث.
- ✓ الشعور بالقلق والتوتر الدائم خاصة عند القيادة.
- ✓ الخوف الشديد من ركوب السيارة أو القيادة مرة أخرى مما يعيق الحركة اليومية.
- ✓ تجنب التواصل مع الآخرين والشعور بالوحدة النفسية بسبب الحادث.

[1] عمارة محمد، (2013). «الآثار النفسية والاجتماعية لحوادث المرور من منظور ديني». مجلة الحكمة للدراسات التربوية والنفسية، مركز الحكمة للبحوث والدراسات- الجزائر-، المجلد1 ،العدد 2، ص264-ص279.

- ✓ اضطرابات ما بعد الصدمة [1](PTSD) ومنها:
  - الشعور بالضيق الشديد.
  - محاولة تفادي الأماكن أو الأشخاص الذين يذكرون بالحادث.
  - أحلام مزعجة تتعلق بالحادث تسبب اضطرابات في النوم.
  - ذكريات متكررة ومزعجة ومفاجئة عن الحادث.

من الممكن أن يتعرض أي فرد للإصابة بهذه الاضطرابات الناتجة عن الصدمات النفسية من سن الطفولة حتى عمر الشيخوخة، غير أن حدة الإصابة بها تتوقف على عوامل اجتماعية وثقافية ومادية وسمات شخصية تتعلق بالشخص الذي يتعرض لأي صدمة نفسية، وقد تظهر أعراض هذه الاضطرابات بعد عدة أسابيع من الإصابة بالصدمة أو عدة شهور أو سنوات حسب ظروف كل حالة على حدى، والشخص العادي قد يستطيع أن يتغلب عليها ويستكمل حياته إذا لم تتداخل هذه الضغوط مع طريقة المعيشة اليومية.[2]

يؤكد المختصون أن على المصابين وعائلاتهم أن يعلموا بأن المشاعر التي تصاحب تعرضهم للحوادث المرورية هي عبارة عن ردود أفعال نفسية طبيعية، وأنها قد تتلاشى مع مرور الوقت، لكن إذا استمرت لأكثر من شهر أو كانت حدتها قوية جدا، فمن المهم في هذه الحالة أن يعرض المصاب نفسه على طبيب نفسي مختص، لأنه يكون في هذه الحالة قد أصيب بدون أدنى شك باضطراب ما بعد الصدمة.[3]

[1] **P**ost **t**raumatic **s**tress **d**isorder

[2]- أ. محمد عمارة، الآثار النفسية والاجتماعية لحوادث المرور من منظور ديني، مجلة الحكمة للدراسات التربوية والنفسية، المجلد1، العدد2، جوان2013.

[3]- بوزيد سراغني، خولة بوناب، التداعيات الاجتماعية والاقتصادية لحوادث المرور في الجزائر، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، المجلد 06، العدد 03، سبتمبر 2019، ص 126-141.

خاتمة:

تعتبر حوادث المرور مشكلة رئيسية في العصر الحديث لما تشكله من أخطار وما ينجم عنها من وفيات وإصابات ومآس اجتماعية وتكاليف وأعباء اقتصادية، فحوادث المرور في الجزائر في تزايد مستمر ورهيب ويعود ذلك بالدرجة الأولى إلى الأسباب المباشرة والمتمثلة أساسا في العنصر البشري (أي السائق والمشاة) بنسبة تزيد عن 94% بسبب قلة الوعي والسرعة المفرطة والتجاوزات الخطيرة والسياقة في حالة سكر، دون أن ننسى عاملي المركبة والطريق (المحيط والأحوال الجوية)، فهي من العوامل التي تساعد على زيادة الحوادث المرورية وأسباب أخرى كقلة الخبرة في القيادة، تشتت الانتباه وعدم الإلمام بقوانين وقواعد المرور، كما شهدت حظيرة السيارات قفزة نوعية بعد سنة 2010 حيث عرفت زيادة قدرها 50% .

الفصل الرابع

حوادث المرور في ولاية وهران

مقدمة:

أدى تفاقم حوادث المرور وعدم الاكتراث بقوانين المرور إلى استنزاف الطاقات البشرية والموارد المادية، حيث أصبحت من أخطر المشكلات التي تواجهها الدول المعاصرة خاصة وأنها في منحى تصاعدي، حيث يعتبر السائق المسؤول الأول في وقوعها لكونه يتحكم في المركبة، وتحتل ولاية وهران المراتب المتقدمة في الجزائر من حيث نسب وخطورة حوادث المرور، حيث تشير الإحصائيات إلى أن عدد الحوادث المرورية في ولاية وهران بلغ 770 حادثا سنة 2021 خلف 102 قتيلا و 646 جريحا.

وأمام هذا الوضع المقلق بات من الضروري الاهتمام بالبحث عن موضع الخلل في تركيبة منظومة المرور بكل عناصرها (البشرية والمادية)، وأصبح لزاما العمل على إيجاد الحلول والمقترحات ووضعها موضع التنفيذ للحد من هذه الظاهرة أو على الأقل تقدير معالجة أسبابها والتخفيف من آثارها وتحسيس الأفراد بمدى خطورتها.

1- دراسة ديمغرافية لولاية وهران:

1-1- تقديم ولاية وهران:

تعتبر ولاية وهران عاصمة الغرب الجزائري وثاني أكبر مدن الجزائر بعد العاصمة، حيث أنها تقع شمال غرب الجزائر على بعد 432 كم عن الجزائر العاصمة، تقدر مساحتها الإجمالية ب 195659 كم^2، يحدها من الشمال البحر الأبيض المتوسط، من الشرق ولاية مستغانم، من الغرب ولاية عين تموشنت، من الجنوب ولاية سيدي بلعباس ومن الجنوب الشرقي ولاية معسكر.

تتضمن ولاية وهران على 26 بلدية و9 دوائر حسب تقسيم 1984 كالتالي:

الدوائر	البلديات التابعة لكل دائرة
وهران	وهران
السانيا	السانيا- الكرمة- سيدي الشحمي
عين الترك	عين الترك- المرسى الكبير- بوسفر- العنصر
أرزيو	أرزيو- سيدي بن يبقى
بوتليليس	بوتليليس – مسرغين- عين الكرمة
بطيوة	بطيوة- مرسى الحجاج- عين البية
قديل	قديل – بن فريحة- حاسي مفسوخ
واد تليلات	وادي تليلات- طافراوي- البرية- بوفاطيس
بئرالجير	بئرالجير – حاسي بونيف- حاسي بن عقبة

المصدر: الديوان الوطني للإحصائيات.

2-1- تطور سكان ولاية وهران حسب التعدادات الخمسة:

حسب نتائج التعدادات السكانية التي يقوم بها الديوان الوطني للإحصائيات كل عشر سنوات، نلاحظ أن ولاية وهران عرفت تطورا ديمغرافيا ملحوظا منذ الاستقلال إلى يومنا هذا، فقد قدر عدد سكان الولاية خلال تعداد 1966 ب 451258 نسمة ليرتفع هذا العدد خلال تعداد 1977 إلى 691660 نسمة بمعدل نمو سنوي قدره 4,01 %، هذا المعدل يبدو مرتفعا إذا ما قورن بمعدل النمو الوطني، ونفسر هذا الارتفاع إلى تحسين الظروف المعيشية وتوفر أنواع الخدمات وخاصة في هذه الفترة أي ما بعد الاستقلال مما أدى إلى انخفاض عدد الوفيات وارتفاع عدد المواليد.

خلال التعداد الثالث للسكان والسكن لسنة 1987 بلغ عدد سكان الولاية إلى 930481 نسمة بمعدل نمو سنوي قدره 3 % ليرتفع عدد سكان الولاية إلى 1213839 نسمة خلال التعداد الرابع للسكان والسكن لسنة 1998 بمعدل سنوي قدره 1,92 %، أما التعداد العام الخامس للسكان والسكن لسنة 2008 بلغ عدد سكان الولاية 1454078 نسمة بمعدل نمو سنوي قدره 1,9 % .

هذا الانخفاض المحسوس في معدل النمو راجع إلى عدة أسباب نذكر منها:

- ✓ التباعد بين الولادات.
- ✓ استعمال وسائل منع الحمل.
- ✓ تأخر سن الزواج لكلا الجنسين.
- ✓ مشاركة المرأة في ميدان العمل.

1-3- بنية سكان ولاية وهران:

1-3-1- التركيب العمري والنوعي لولاية وهران:

يعتبر التركيب النوعي والعمري من أهم العوامل المؤثرة في الظواهر الديمغرافية والاقتصادية، إذ أن توزيع السكان حسب فئات السن والنوع يحدد نموهم، فهو يؤثر من ناحية على الولادات والوفيات وبالتالي على الزيادة الطبيعية، وعلى حركة السكان الداخلية وتوزيعهم ونموهم من ناحية أخرى، ويكشف عن جوانب هامة وعديدة في المجتمع بحيث أنه يوضح حجم القوة العاملة ومقدار فاعليتهم الاقتصادية والتي تؤثر بدورها على الهجرة الداخلية وفاعليتها واتجاهاتها.

الجدول رقم 14: توزيع سكان ولاية وهران حسب فئات الأعمار والجنس لتعدادات 1987، 1998، 2008:

التعداد	تعداد 1987			تعداد 1998			تعداد 2008		
فئات العمر	ذكور	اناث	المجموع	ذكور	اناث	المجموع	ذكور	اناث	المجموع
4-0	61894	59369	121222	59773	58077	117850	72455	69512	141967
9-5	62058	60489	122547	64666	60819	125447	59498	57547	117045
14-10	58330	57060	115390	68108	68101	136209	64211	62081	126292
19-15	55370	54350	109720	66553	67549	134102	66506	65372	131878
24-20	51691	52421	104112	61862	62727	124589	72160	73163	145323
29-25	38006	37726	75792	56711	55535	112306	70391	70800	141191
34-30	32418	29959	62377	49944	51485	101429	62042	62203	124245
39-35	23651	23671	47322	41830	40669	82499	55000	55137	110137
44-40	17144	18353	35497	32448	34002	66450	49667	50082	99749
49-45	17207	16454	33661	26737	27618	54355	39798	40200	79998
54-50	15654	15075	30729	19251	18038	37289	33154	33092	66246
59-55	11036	11596	22632	15790	16815	23605	26840	25573	52413
64 -60	8027	8097	16114	14322	15478	29300	17251	17832	35083
69-65	5658	5678	11336	10659	10842	21501	14806	14745	29551
74-70	4148	4658	8806	6602	7632	11034	11187	12288	23475
75 فأكثر	5518	7597	13115	7482	10615	8497	12252	15474	27726
غير مسجلين	47	10	57	76	76	152	1006	754	1760
المجموع	467920	467920	930483	613982	597041	1213838	728221	725857	1454078

المصدر: الديوان الوطني للإحصائيات.

يتضح لنا من الجدول الخاص بتوزيع سكان ولاية وهران حسب فئات الأعمار والجنس للتعدادات الأربعة الأخيرة أن أغلبهم شباب، إذ أن الفئة العمرية 0-4 سنة توضح كثرة الولادات المميزة لسكان الولاية لكنهم في تناقص مستمر من أول تعداد إلى أخر تعداد لسنة 2008 ، نتيجة الانخفاض التدريجي لمعدل المواليد الخام .

كما نلاحظ أيضا عدم التوازن بين الجنسين حيث نشاهد ارتفاع نسبة الذكور على الإناث في فئات السن الأولى وهذا تماشيا مع نسبة الجنس عند الميلاد 105 ذكر لكل 100 أنثى، والعكس نلاحظه في فئات السن الأخرى وهذا راجع إلى الوفيات التي تمس الذكور أكثر من الإناث بسبب حوادث العمل وارتفاع نسبة هجرة الذكور.

1-3-2- التركيب العمري حسب فئات السن الكبرى لولاية وهران:

هو نسبة عدد من السكان موزعة حسب فئات السن قد تكون خماسية أو عشرية أو حسب فئات السن الكبرى بهدف تقديم فكرة واضحة عن فئات السكان الشباب وعن شيخوختهم، إذ تعتبر دراسة التركيب العمري مهمة في أي دراسة علمية لأنها تكشف عن كثير من الظواهر الديمغرافية.

الجدول رقم 15: التركيب العمري حسب فئات السن الكبرى لولاية وهران:

التعداد	0- 4	% *	5- 19	%*	20- 59	%*	60 فأكثر	%*	المجموع
1966	90702	20,1	163002	36,12	172702	38,27	24852	5,51	451258
1977	114139	17,07	271165	40,56	251199	37,57	32100	4,80	668603
1987	121222	13,03	347657	37,37	412122	44,29	49431	5,31	930432
1998	117850	9,93	395758	33,35	602522	50,78	70484	5,94	1186614
2008	141967	9,76	375215	25,8	819302	56,35	117596	8,09	1454080

المصدر:- الديوان الوطني للإحصائيات.

-* : حساب شخصي.

نلاحظ من الجدول رقم 15 أن:

- ✓ الفئة العمرية 0-4 سنة كانت مرتفعة حيث وصلت النسبة إلى 20% وبدأت بالانخفاض تدريجيا حتى بلغت النسبة 9% في تعداد 2008، هذا الانخفاض المستمر في النسب راجع إلى إتباع سياسة التباعد بين الولادات وارتفاع المستوى التعليمي للمرأة ومشاركتها في ميدان العمل اللذان يعتبران عاملان مرتبطان بانخفاض الخصوبة .
- ✓ الفئة العمرية 5- 19 سنة هي التي تضم الأطفال الذين هم في سن التمدرس، هذه الفئة عرفت ارتفاعا طفيفا من تعداد 1966 إلى تعداد 1977، حيث بلغت النسبة أكثر من 36% في تعداد 1966 لترتفع إلى 40% في تعداد 1977، ثم بدأت بالانخفاض التدريجي حتى بلغت النسبة 25% في تعداد 2008.
- ✓ الفئة العمرية 20-59 سنة هي الفئة النشطة في المجتمع والتي تمثل النسبة العالية من السكان، حيث كانت النسبة متقاربة في تعدادي 1966 و1977 ب 38% ، لترتفع تدريجيا لتصبح تمثل أكثر نصف سكان الولاية في تعداد 2008 ب نسبة ناهزت 55 %، ويرجع سبب هذا الارتفاع إلى النزوح الريفي منذ السبعينات باعتبار ولاية وهران منطقة صناعية تتوفر على مناصب الشغل إضافة إلى الاستقرار الأمني والسياسي الذي تعرفه هذه الولاية.
- ✓ أما بالنسبة للفئة العمرية 60 سنة فأكثر قد عرفت انخفاضا طفيفا من سنة 1966 إلى سنة 1977 حيث بلغت النسبة بين 4% و 5% لترتفع نسبيا في تعداد 1998 لتبلغ تقريبا 6%، في حين في تعداد 2008 بلغت أعلى نسبة لها بأكثر من 8%، ويرجع سبب هذا الارتفاع إلى اهتمام الدولة بالرعاية الصحية وتقدم الخدمات الطبية بالمجان إلى جانب انتشار المراكز الصحية والمستشفيات وهذا ما أدى إلى ارتفاع معدل الحياة وانخفاض الوفيات.

4-1- توقعات عدد سكان ولاية وهران من 2017 إلى 2021:

لتقدير عدد سكان ولاية وهران لسنة 2017 اعتمدنا على الفرضيات التالية:

1- معدل النمو السنوي ثابت= 1,9% (معدل النمو السنوي مابين تعدادي 1998 و 2008).

2- صافي الهجرة معدوم.

نقوم بحساب عدد السكان سنة 2017 باستخدام الصيغة التالية:

عدد السكان سنة 2017= عدد السكان سنة 2008 *(1+ معدل النمو السنوي)^عدد السنوات

عدد السكان سنة 2008= 1454078.

معدل النمو السنوي= 1,9%= 0,019.

عدد السنوات= 2017 – 2008=9.

عدد السكان سنة 2017= 1454078 *(1+ 0,019) ^9

عدد السكان سنة 2017= 1722485نسمة.

وبنفس الطريقة قمنا بحساب السنوات من 2018 إلى 2021 وكانت النتائج كالتالي:

عدد السكان سنة 2018= 1755212.

عدد السكان سنة 2019= 1788561.

عدد السكان سنة 2020= 1822544.

عدد السكان سنة 2021= 1857172.

2- حوادث المرور في ولاية وهران:

2-1- عدد الحوادث، عدد الوفيات وعدد الجرحى حسب المناطق:

الجدول رقم 16 :عدد الحوادث، عدد الوفيات وعدد الجرحى في ولاية وهران حسب المناطق:

السنوات	المناطق الحضرية *			المناطق الريفية **		
	عدد الحوادث	عدد القتلى	عدد الجرحى	عدد الحوادث	عدد القتلى	عدد الجرحى
2017	338	47	355	260	75	380
2018	307	37	343	195	21	80
2019	373	46	490	142	61	215
2020	412	32	512	108	44	165
2021	556	26	338	214	76	308

المصدر: *: الأمن الوطني لولاية وهران

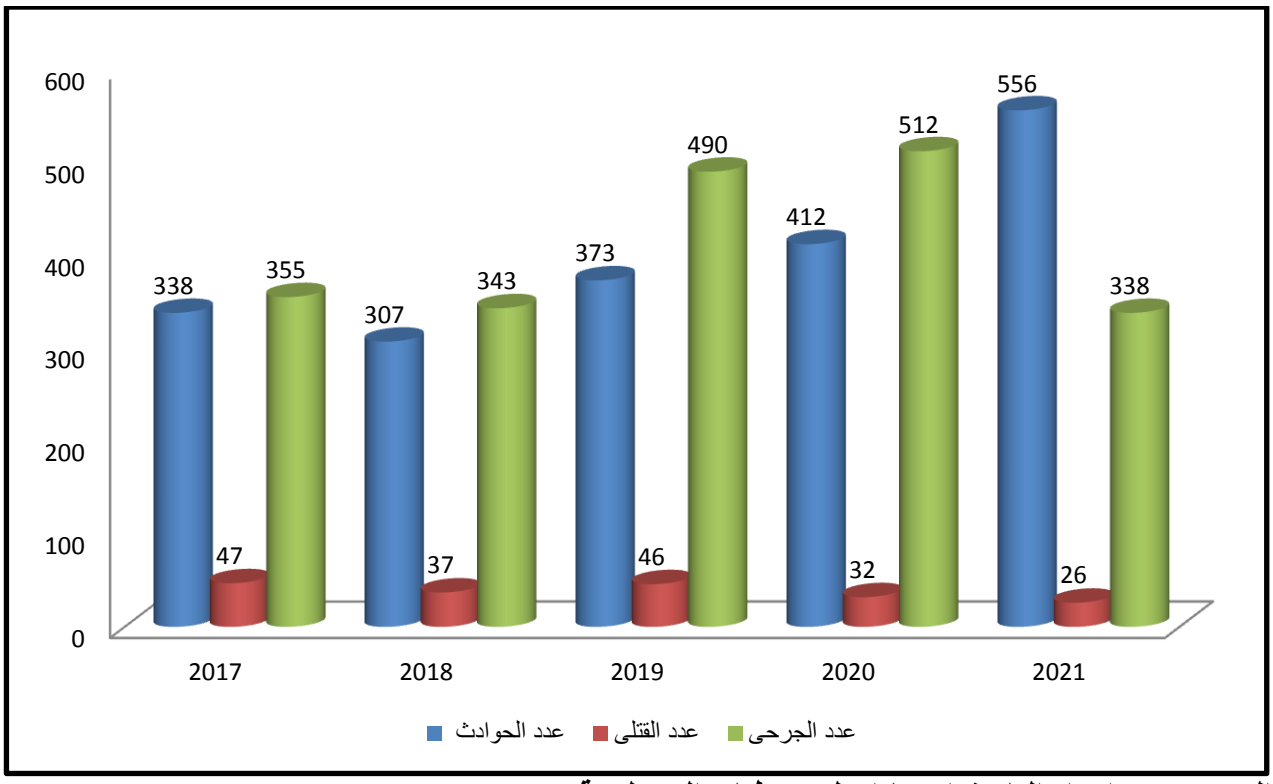
****: المجموعة الإقليمية للدرك الوطني لولاية وهران.**

تشير المعطيات بين 2017 و2021 إلى أن عدد الحوادث في أحياء وهرن في منحى تصاعدي عكس المناطق الريفية التي شهدت في نفس الفترة تراجعا نسبيا، بينما عدد الوفيات شهد تراجعا في المناطق الحضرية عكس المناطق الريفية الذي أخذ منحى تصاعدي، ويعود ذلك إلى الميزة التي تكتسيها حركة السكان في وهران، وبالتالي فان عدد السكان حركتهم في الفضاءات الحضرية و الريفية هو مؤشر جيد لكثافة الحوادث والوفيات والإصابات، فمن الناحية السوسيوديمغرافية تبقى الدراسة التي تهتم بالتوزيع المكاني لحوادث المرور قليلة جدا في الجزائر، ووفقا للمعطيات المجدولة أعلاه يمكن القول بأن العوامل المؤثرة في الحوادث وفقا للبنية المكانية، يشير إلى أن العامل البشري الأكثر حضورا في المناطق الحضرية ميزته الإفراط في السرعة مقارنة بالمناطق الريفية التي تتأثر فيها الظاهرة بعوامل أخرى مثل اهتراء الطرقات، فالمنحى التنازلي للحوادث يمكن ربطه بأهمية المشاريع التنموية التي قامت بها السلطات لتحديث الطرقات ببلديات وأرياف وهران، بينما تتأثر حركة السكان في هذه المناطق بتراجع الكثافة.

وقد شهدت المرحلة الممتدة بين 2017 و 2021 في نهايتها أي سنة 2021 ، والتي عرفت بفترة الحجر الصحي بسبب وباء كورونا الذي أدى إلى جمود في الحركة التجارية وتنقل الأشخاص، مما قلل من حركة السير عبر الطرقات.

كما نلاحظ أيضا بأن الحوادث في المناطق الريفية عرفت تراجعا، بينما عدد الوفيات في ارتفاع مستمر بهذه المناطق وذلك لحدة الحوادث وخطورتها، لأن الإفراط في السرعة خارج المناطق الحضرية تزيد من عدد القتلى نتيجة الصدامات الحادة التي تخلفها الحوادث في الفضاءات المفتوحة، وبالتالي فان فترة الحجر الصحي سنة 2021 أثرت أيضا في حركة السكان بالمناطق الريفية وبالتالي أثرت في عدد الحوادث و الوفيات والجرحى.

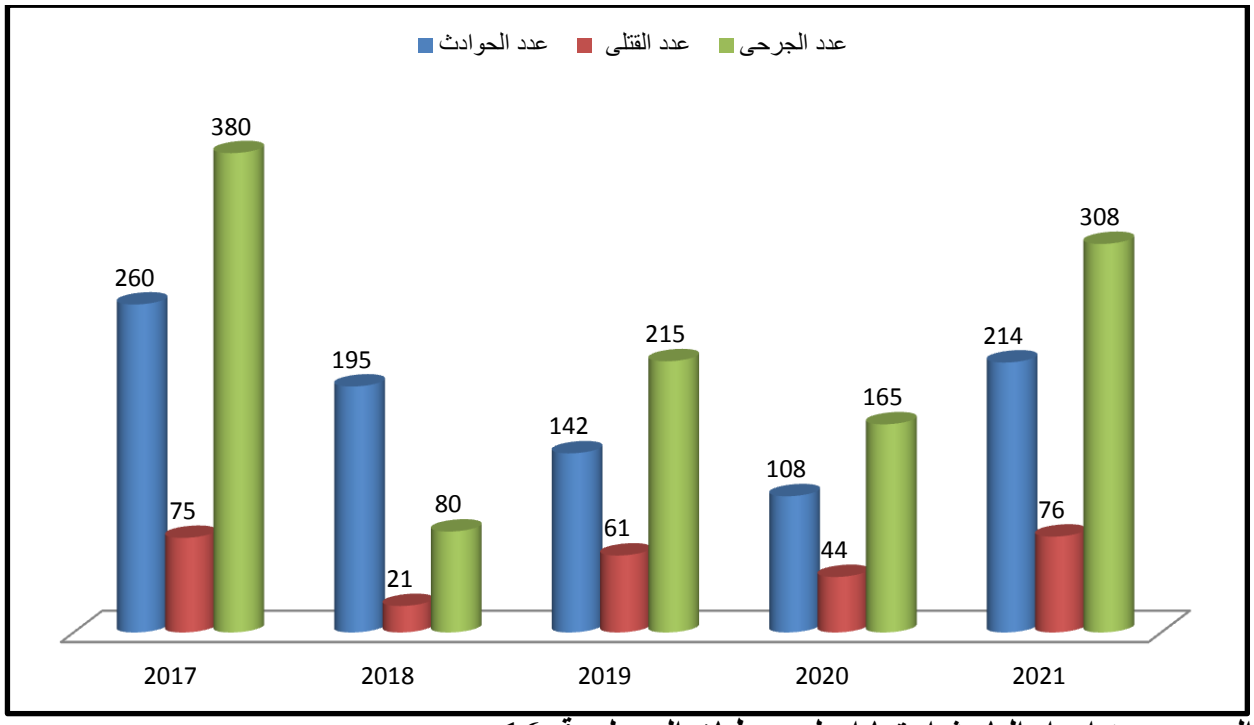
رسم بياني رقم 08: عدد حوادث المرور، عدد الوفيات وعدد الجرحى في المناطق الحضرية:



المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على معطيات الجدول رقم 16 .

يشير الرسم البياني إلى منحى تصاعدي لعدد حوادث الطرقات بالمناطق الحضرية لوهران بين 2017 و 2021 مع ثبات نسبي في عدد الوفيات والجرحى، فالفترة بين 2020 و2021 عرفت أكبر عدد من الحوادث لكن عدد الوفيات والجرحى عرف تراجعا ملحوظا يمكن تفسيره بتراجع حدة الحوادث و خطورتها نتيجة تأثر توزيع السكان بفترة الحجر الصحي الناتج عن انتشار وباء كورونا .

رسم بياني رقم 09: عدد حوادث المرور، عدد الوفيات وعدد الجرحى في المناطق الريفية.



المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على معطيات الجدول رقم 16 .

نلاحظ في الرسم البياني أن عدد الحوادث في المناطق الريفية عرفت تراجعا كبيرا من 2017 إلى 2020 ثم ارتفعت نسبيا سنة 2021 ، بينما عرفت الوفيات انخفاضا محسوسا سنة 2018 وهذا راجع إلى صدور القانون 17-05 المؤرخ في فبراير 2017 وبداية تطبيقه من طرف الجهات المختصة، ثم ارتفع العدد ليصل إلى 76 وفاة سنة 2021 وذلك لحدة الحوادث وخطورتها نتيجة الصدمات الحادة التي تخلفها الحوادث داخل المناطق الريفية، أما عدد الجرحى فانخفض سنة 2018 ثم ارتفع تدريجيا ليصل إلى 308 جريحا سنة 2021.

2-2- عدد الحوادث، عدد الوفيات وعدد الجرحى في ولاية وهران حسب أشهر السنة لسنتي 2017 و2021 :

الجدول رقم 17: عدد الحوادث، عدد الوفيات وعدد الجرحى في ولاية وهران حسب أشهر السنة لسنتي 2017 و2021 :

السنوات	الأشهر	*المناطق الحضرية			**المناطق الريفية		
		عدد الحوادث	عدد القتلى	عدد الجرحى	عدد الحوادث	عدد القتلى	عدد الجرحى
2017	جانفي	33	06	29	23	04	29
	فيفري	30	03	33	22	02	38
	مارس	34	01	35	24	05	33
	أفريل	28	00	33	22	09	30
	ماي	31	04	37	13	04	17
	جوان	26	01	34	25	05	47
	جويلية	31	03	36	21	04	35
	أوت	33	06	35	35	15	47
	سبتمبر	25	06	22	30	13	35
	أكتوبر	24	04	21	19	03	28
	نوفمبر	26	08	26	13	05	18
	ديسمبر	17	05	14	13	06	23
2021	جانفي	64	00	69	09	01	12
	فيفري	54	03	62	07	03	12
	مارس	51	06	55	20	06	34
	أفريل	39	01	57	24	04	35
	ماي	67	04	80	28	09	38
	جوان	45	02	54	20	08	30
	جويلية	45	03	59	22	07	37
	أوت	31	00	43	21	11	29
	سبتمبر	37	04	45	20	06	39
	أكتوبر	44	01	61	13	05	11
	نوفمبر	50	00	61	13	04	22
	ديسمبر	29	02	32	17	12	09

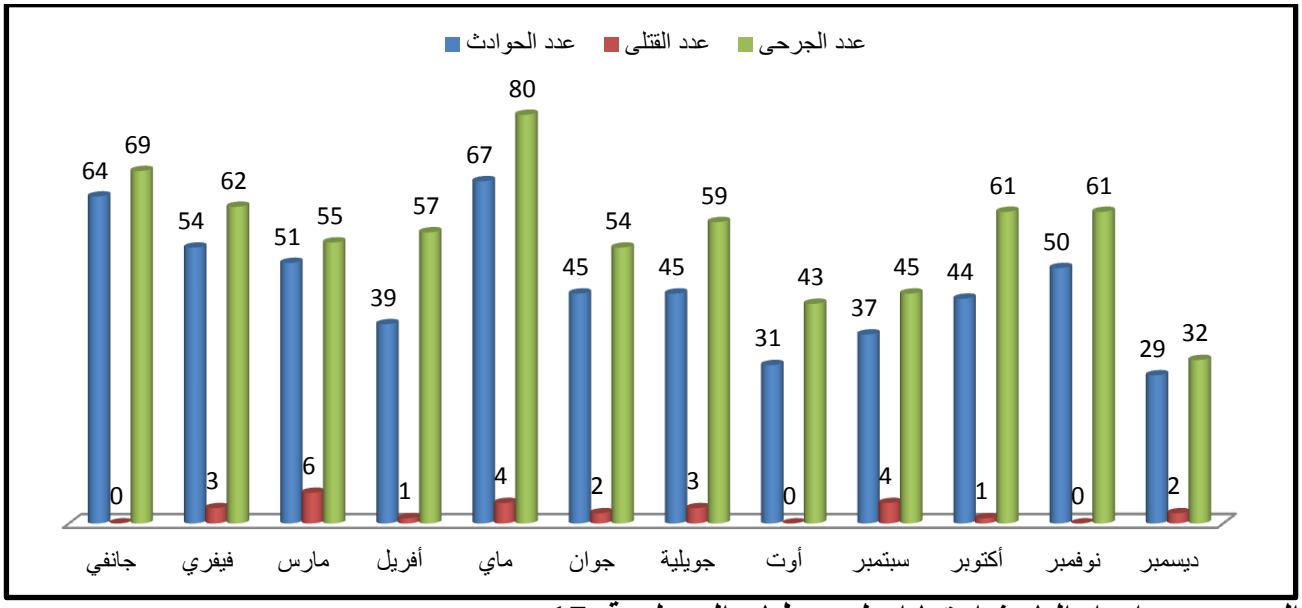
المصدر: *: الأمن الوطني لولاية وهران.

****: المجموعة الإقليمية للدرك الوطني لولاية وهران.**

يبين التوزيع الشهري لعدد الحوادث في المناطق الحضرية لسنة 2017 بارتفاع مستمر ليصل عدد الحوادث و القتلى والجرحى إلى الأعلى بين شهري جانفي وأوت، و هي الفترة التي تعرف فيها المناطق الحضرية لوهران حركة كثيفة للسكان خاصة في فترة العطل والمناسبات، وهي فترة تدفق السكان نحو هذه المناطق من الولايات المجاورة.

أما المناطق الريفية في نفس الفترة فان فترة الصائفة عرفت ارتفاعا قياسيا في عدد الحوادث و الوفيات، حيث بلغت 35 حادثا و15 وفاة و47 جريحا في شهر أوت من سنة 2017 جراء الحركة المكثفة للسكان بين الشواطئ و المناطق السياحية، أما سنة 2021 نلاحظ أن عدد الحوادث في المناطق الحضرية بلغ بين 29 و 67 حادثا خلفت بين وفاة و 6 وفيات كأقصى حد في المناطق الحضرية، وهذا راجع إلى استقرار في حركة السكان نتيجة فرض الحجر الصحي والحد من تنقل الأشخاص، أما الوضعية التي شهدتها المناطق الريفية في هذه الفترة، فإننا نقف أمام المنحى التصاعدي لعدد الحوادث وكذلك عدد الوفيات و الجرحى من شهر جانفي إلى شهر سبتمبر من سنة 2017 لكنها تبدأ في التراجع بداية مع نهاية السنة، أما سنة 2021 فكانت عدد الحوادث في تراجع مستمر جراء التراجع في حركة السكان بسبب انتشار وباء كورونا .

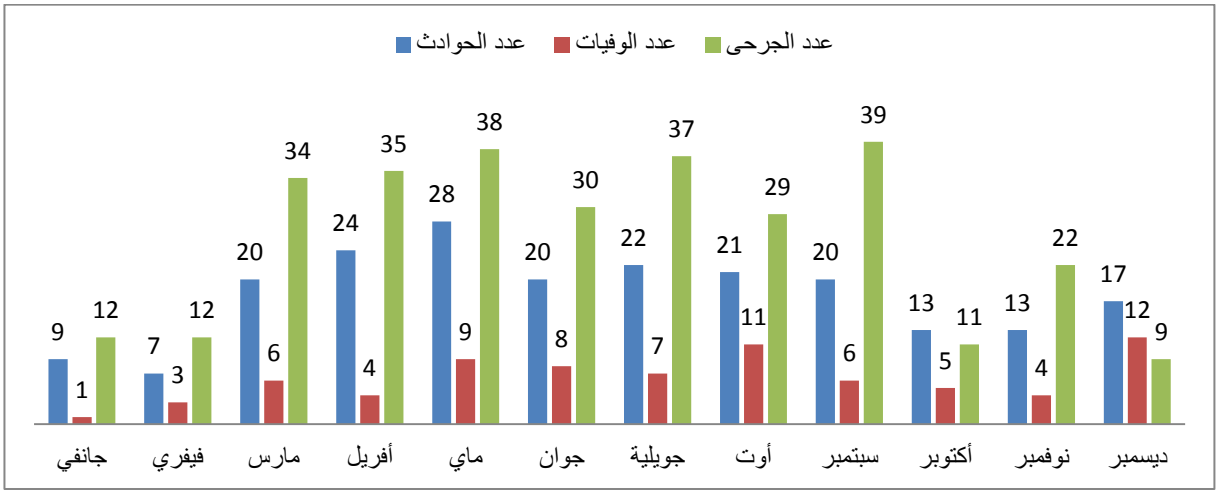
رسم بياني رقم 10: عدد حوادث المرور، عدد القتلى وعدد الجرحى حسب أشهر السنة لسنة 2021 في المناطق الحضرية:



المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على معطيات الجدول رقم 17.

نلاحظ من الرسم البياني أن أكبر عدد من حوادث المرور في المناطق الحضرية سجل في شهر جانفي من سنة 2021 ب64 حادث مرور عبر مختلف أحياء مدينة وهران من دون أن يكون له تأثير واضح على عدد الوفيات، بينما أكبر عدد من الوفيات والجرحى سجل في شهر ماي من نفس السنة وهو انعكاس واضح لعدد الحوادث المهم ب67 حادثا، هذه الوضعية تفسر أيضا العدد المهم للجرحى المسجل في شهر ماي والذي يعتبر الأكبر طيلة السنة، هذه المعطيات تشير إلى أن شهر ماي هو الأكثر تسجيلا للحوادث و القتلى والجرحى عبر أحياء وهران.

رسم بياني رقم 11: عدد حوادث المرور، عدد القتلى وعدد الجرحى حسب أشهر السنة لسنة 2021 في المناطق الريفية:



المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على معطيات الجدول رقم 17.

توضح بيانات مصالح الدرك الوطني أن أكبر عدد من الحوادث تم تسجيله في المناطق الريفية شهر ماي ب28 حادثا ما يفسر عدد الجرحى المسجل خلال نفس الشهر وتعد من بين الأعلى بعد شهر سبتمبر سنة 2021، أما عدد الوفيات فنلاحظ أن شهر أوت هو الأعلى ب 11 وفاة يليها شهر ماي ب 9 وفيات وشهر جوان ب 8 وفيات وهي الشهور التي تكثر بها السياحة في ولاية وهران.

2-3- توزيع عدد الوفيات وعدد الجرحى حسب السن في المناطق الحضرية:

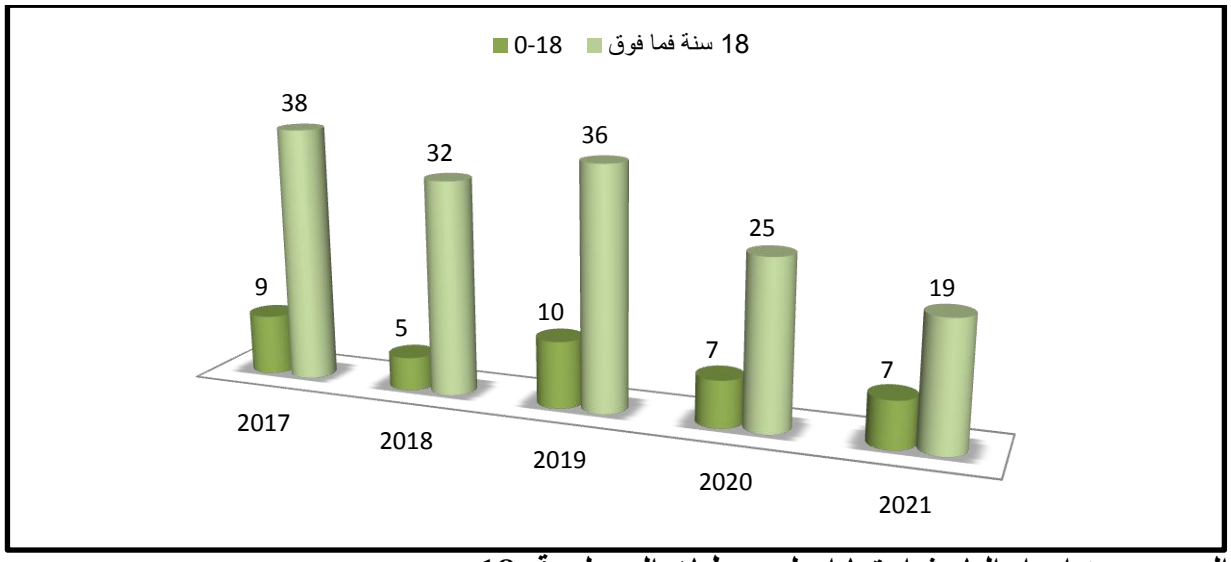
الجدول رقم 18: توزيع عدد الوفيات وعدد الجرحى حسب السن في المناطق الحضرية:

السنوات	الفئة العمرية	عدد الوفيات		عدد الجرحى	
		العدد	النسبة (%)	العدد	النسبة(%)
2017	0سنة -18 سنة	09	19	118	33
	18 سنة فما فوق	38	81	237	67
	المجموع	47	100	355	100
2018	0سنة- 18سنة	05	14	105	31
	18سنة فمافوق	32	86	238	69
	المجموع	37	100	343	100
2019	0 سنة- 18سنة	10	22	134	27
	18سنة فما فوق	36	78	356	73
	المجموع	46	100	490	100
2020	0 سنة- 18سنة	07	22	129	25
	18 سنة فما فوق	25	78	383	75
	المجموع	32	100	512	100
2021	0 سنة-18 سنة	07	27	172	25
	18 سنة فما فوق	19	73	506	75
	المجموع	26	100	678	100

المصدر: الأمن الوطني لولاية وهران.

يوضح الجدول التالي أن عدد الوفيات عرف تراجعا محسوسا في خمس سنوات، حيث انتقل من 47 وفاة سنة 2017 إلى 26 وفاة سنة 2021 أي ما يعادل 45%، أما حسب الفئة العمرية فان عدد من هم أقل من 18 سنة عرف تراجعا وهو يمثل في غالب الأحيان الركاب من فئة الأطفال والشباب دون سن الثامنة عشر و يتراوح العدد بين 5 و 7 وفيات بين 2017 و2021 ، بينما عدد الوفيات من 18سنة فما فوق فان العدد عرف هو الآخر تراجعا خلال خمس سنوات حيث انتقل من 38 وفاة سنة 2017 إلى 19 وفاة سنة 2021 أي ما يعادل نسبة 50 % من المجموع الذي تأثر بتراجع عدد الحوادث خلال هذه الفترة بسبب تأثر حركة السكان.

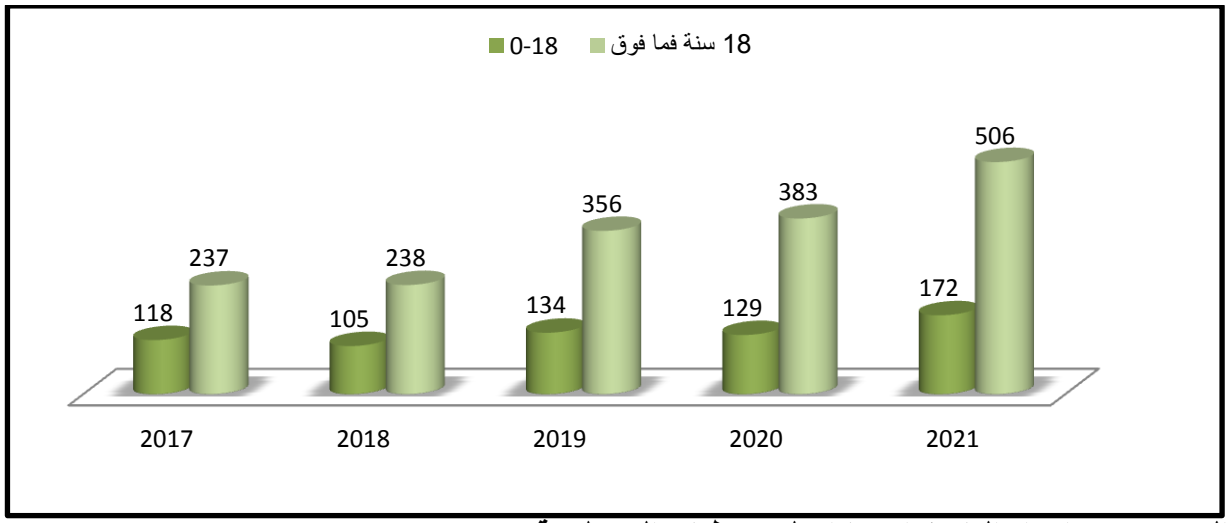
رسم بياني رقم 12: توزيع عدد الوفيات حسب السن في المناطق الحضرية:



المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على معطيات الجدول رقم 18.

نلاحظ من الرسم البياني أن عدد الوفيات في المناطق الحضرية للفئة العمرية الأقل من 18 سنة بلغ 9 وفيات سنة 2017 لتنخفض الى 5 وفيات سنة 2018، ثم تتضاعف سنة 2019 وتبلغ 10 وفيات لتبقى مستقرة سنة 2020 و 2021 ب 7 وفيات، وتمثل هذه الفئة الأطفال والمشاة، أما الفئة العمرية من 18 سنة فما فوق فهي مرتفعة ، حيث بلغت 38 وفاة سنة 2017 أي ما تقارب 80% من الوفيات لتنخفض تدريجيا لتبلغ 19 وفاة سنة 2021 حيث أنها انخفضت بنسبة 50% مقارنة بسنة 2017.

رسم بياني رقم 13: توزيع عدد الجرحى حسب السن في المناطق الحضرية.



المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على معطيات الجدول رقم 18.

نلاحظ في الرسم البياني أن عدد الجرحى في المناطق الحضرية للفئة العمرية الأقل من 18 سنة في ارتفاع مستمر حيث بلغ عدد الجرحى 118 جريحا سنة 2017 ليرتفع إلى 172 جريحا سنة 2021 أي بنسبة تقارب 50%، أما الفئة العمرية من 18 سنة فما فوق فقد ارتفع عدد الجرحى ارتفاعا كبيرا حيث بلغ 237 جريحا سنة 2017 ليرتفع إلى 506 جريحا سنة 2021 أي بنسبة فاقت 100% من عدد الجرحى.

2-4- توزيع عدد الوفيات وعدد الجرحى حسب الجنس في المناطق الحضرية:

الجدول رقم 19: توزيع عدد الوفيات وعدد الجرحى حسب الجنس في المناطق الحضرية:

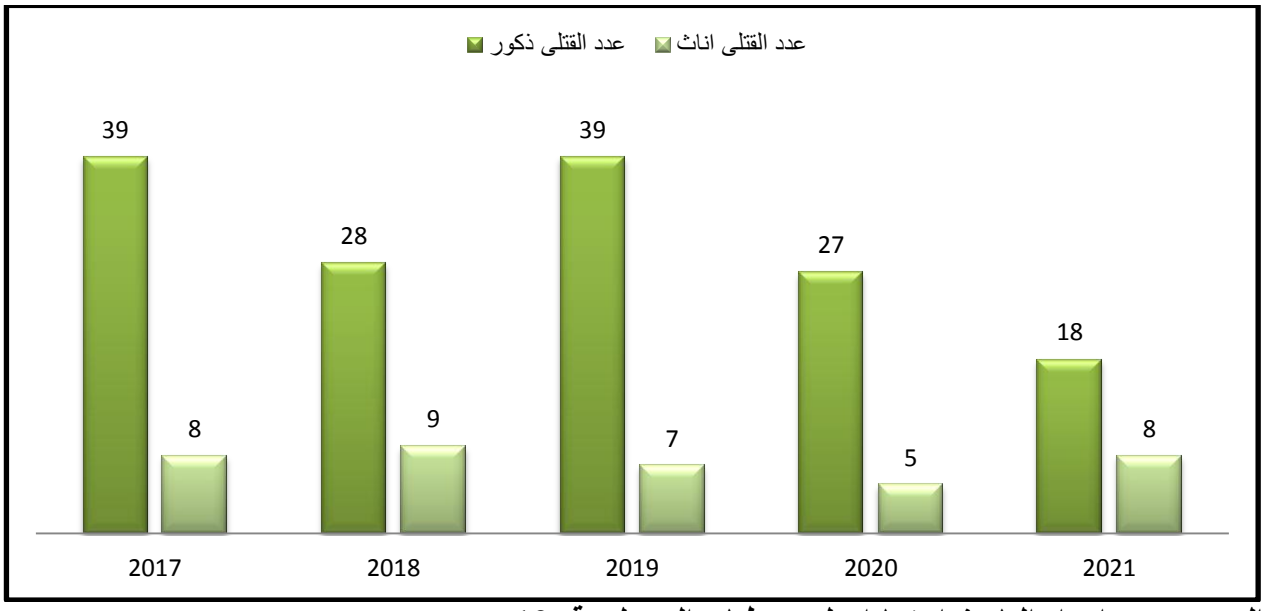
السنوات	الجنس	الوفيات		الجرحى	
		العدد	النسبة (%)	العدد	النسبة (%)
2017	ذكور	39	83	258	73
	اناث	08	17	97	27
	المجموع	47	100	355	100
2018	ذكور	28	76	262	76
	اناث	09	24	81	24
	المجموع	37	100	343	100
2019	ذكور	39	85	340	69
	اناث	07	15	150	31
	المجموع	46	100	490	100
2020	ذكور	27	84	372	73
	اناث	05	16	140	27
	المجموع	32	100	512	100
2021	ذكور	18	69	506	75
	اناث	08	31	172	25
	المجموع	26	100	678	100

المصدر: الأمن الوطني لولاية وهران.

تشير البيانات إلى تراجع ملحوظ في عدد الوفيات بشكل عام في المناطق الحضرية، وهو ما أشرنا له في الجدول السابق لكن توزيع الوفيات حسب الجنس يوضح بأن الذكور يشكلون أكبر عدد لضحايا الحوادث ونفس الأمر بالنسبة للجرحى، بحيث انتقل العدد من 39 وفاة و258 جريحا في 2017 إلى 18 وفاة و 506 جريحا في 2021 بتراجع قدره 50% في عدد الوفيات، وبارتفاع قدره 50% تقريبا في عدد الجرحى، بينما بقي عدد الوفيات في أوساط الإناث ثابتا بتسجيل 08 وفيات في 2017 وكذلك في 2021.

هذا الاستقرار في عدد الوفيات بين الإناث و ارتفاعه بين الذكور إنما يدل على أن عدد وفيات الطرقات أغلبهم من الذكور.

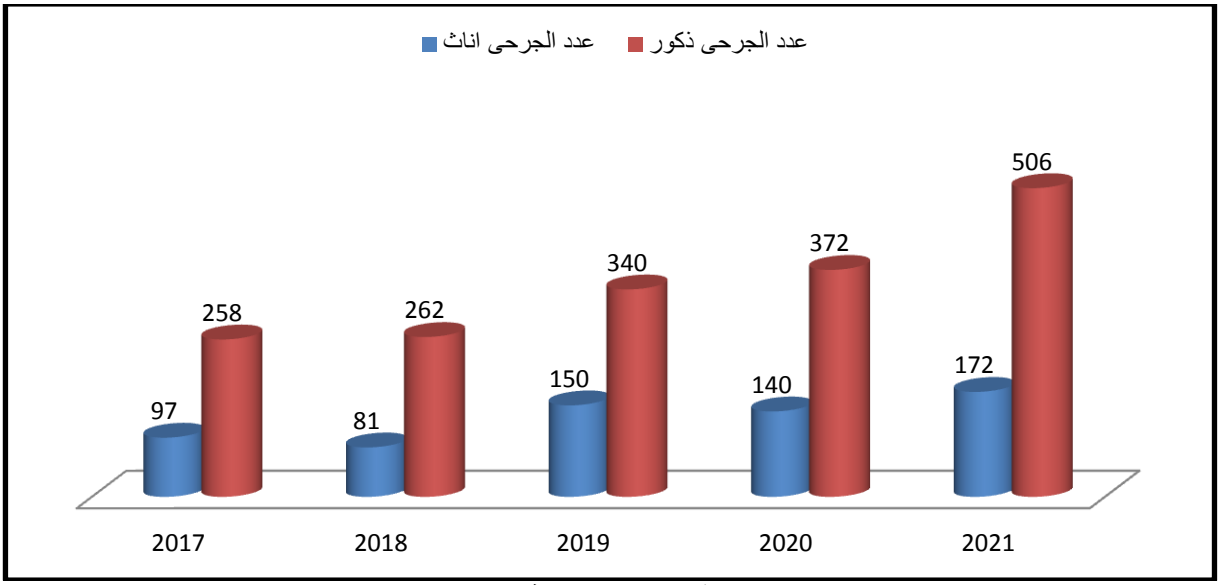
رسم بياني رقم 14: عدد الوفيات حسب الجنس في المناطق الحضرية



المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على معطيات الجدول رقم 19.

يعطينا المنحنى البياني صورة عن تأثير ظاهرة حوادث المرور و في نفس الوقت حركة السكان بمتغير الجنس، حيث يظهر بشكل واضح أن التباعد شاسع بين عدد الوفيات بين الذكور والإناث في الطرقات الحضرية لوهران من 2017 إلى 2020، بينما يصبح العدد متقاربا سنة 2021، كما يبين أن أغلب مستعملي الطرقات نجدهم من الذكور خاصة عبر الأحياء ويمثلون في غالب الأحيان سائقي النقل العمومي و سيارات الأجرة و نقل البضائع، بينما ينحصر تنقل السائقات من الإناث على السيارات السياحية المستعملة في التنقل من العمل إلى الاقامات السكنية في غالب الأحيان، كما أنه سنة 2021 عرف عدد الوفيات بين الذكور والإناث تقاربا، ويفسر ذلك بالتراجع الكبير لعدد الوفيات من الذكور نظرا لانحصار حركة التنقل بالطرقات خلال فترة الحجر الصحي ما يؤكد بأن عدد الوفيات الإناث عرف في خمس سنوات استقرارا بينما الوفيات الذكور في المناطق الحضرية لوهران يبقى مرتفعا.

رسم بياني رقم 15: عدد الجرحى حسب الجنس في المناطق الحضرية:



المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على معطيات الجدول رقم 19.

مقارنة بعدد الوفيات تشير المعطيات حسب الجنس إلى أن أعداد الجرحى في ارتفاع مستمر بين 2017 و2021 سواء عند الذكور أو الإناث، فقد تضاعف عدد الجرحى لكلا الجنسين من 2017 حتى 2021 ولكن يبقى عدد جرحى الذكور في ارتفاع كبير مقارنة بعدد جرحى الإناث.

2-5- توزيع السواق المتسببين في الحوادث حسب جنسية السائق في المناطق الريفية:

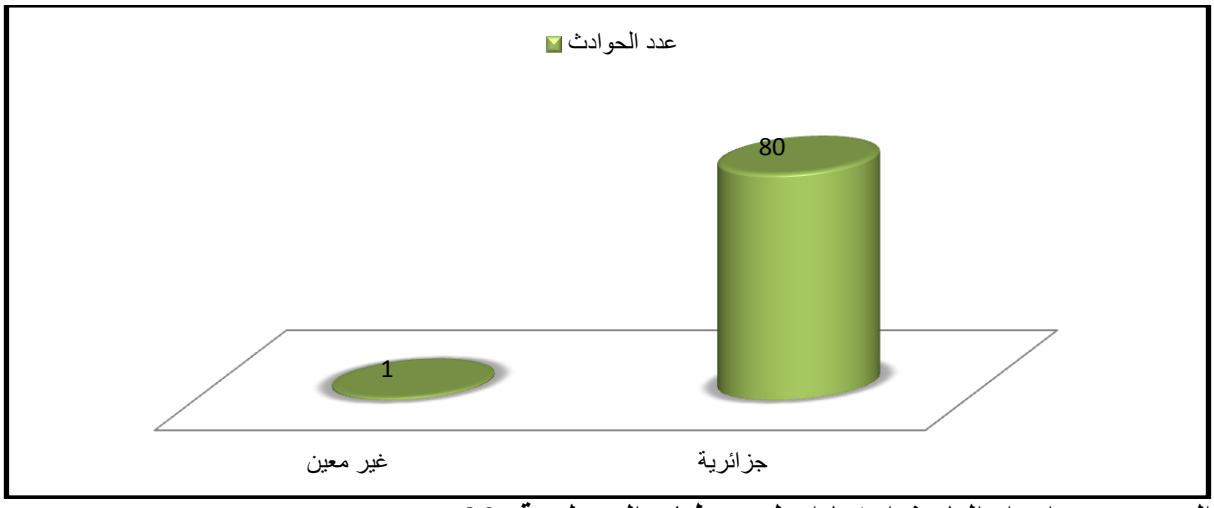
الجدول رقم 20: توزيع السواق المتسببين في الحوادث حسب جنسية السائق في المناطق الريفية

الجنسية	عدد الحوادث
غير معين	01
جزائرية	80
المجموع	81

المصدر: المجموعة الإقليمية للدرك الوطني لولاية وهران.

نلاحظ من الجدول رقم 20 المتمثل في توزيع السواق المتسببين في الحوادث المرورية حسب جنسية السائق في المناطق الريفية على أن أغلبية السائقين من جنسية جزائرية باستثناء حالة واحدة لجنسية غير معينة.

رسم بياني رقم 16: توزيع السواق المتسببين في الحوادث حسب جنسية السائق في المناطق الريفية:



المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على معطيات الجدول رقم 20.

2-6- توزيع السواق المتورطين في الحوادث حسب جنسية السائق في المناطق الريفية:

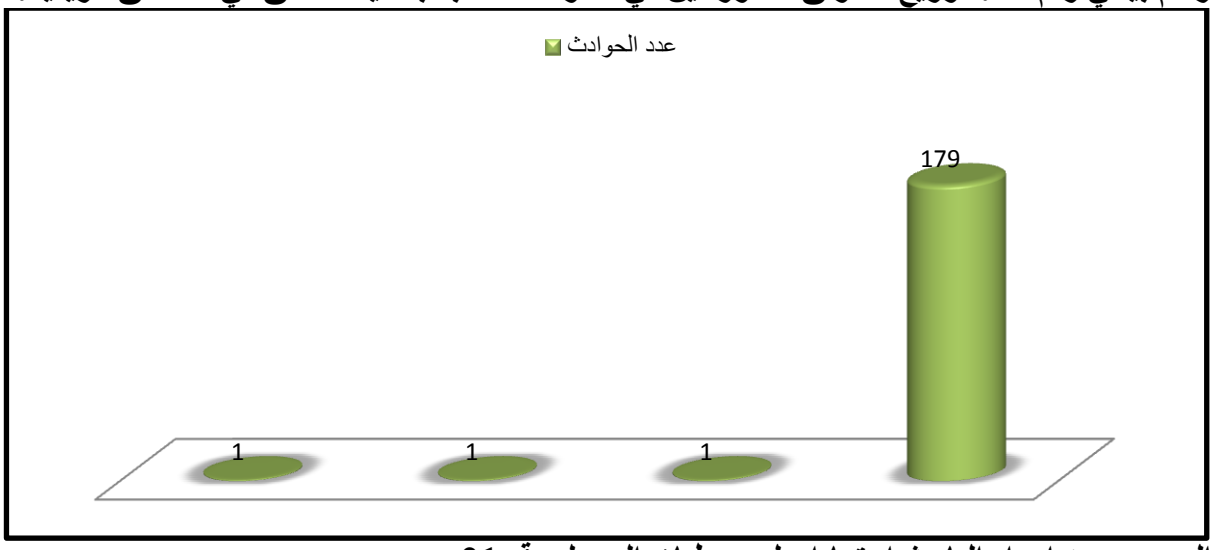
الجدول رقم 21: توزيع السواق المتورطين في الحوادث حسب جنسية السائق في المناطق الريفية:

الجنسية	عدد الحوادث
غير معين	01
أسترالية	01
اسبانية	01
جزائرية	179
المجموع	182

المصدر: المجموعة الإقليمية للدرك الوطني لولاية وهران.

يكشف الجدول الخاص بتوزيع السواق المتورطين في الحوادث حسب جنسية السائق عن أن أغلبية السائقين من جنسية جزائرية باستثناء حالتين لأجانب لا تمثلان إلا نسبة ضئيلة جدا من الحوادث.

رسم بياني رقم 17: توزيع السواق المتورطين في الحوادث حسب جنسية السائق قي المناطق الريفية:



المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على معطيات الجدول رقم 21.

2-7- توزيع عدد حوادث المرور حسب أيام الأسبوع في المناطق الحضرية:

الجدول رقم 22: توزيع عدد حوادث المرور حسب أيام الأسبوع في المناطق الحضرية:

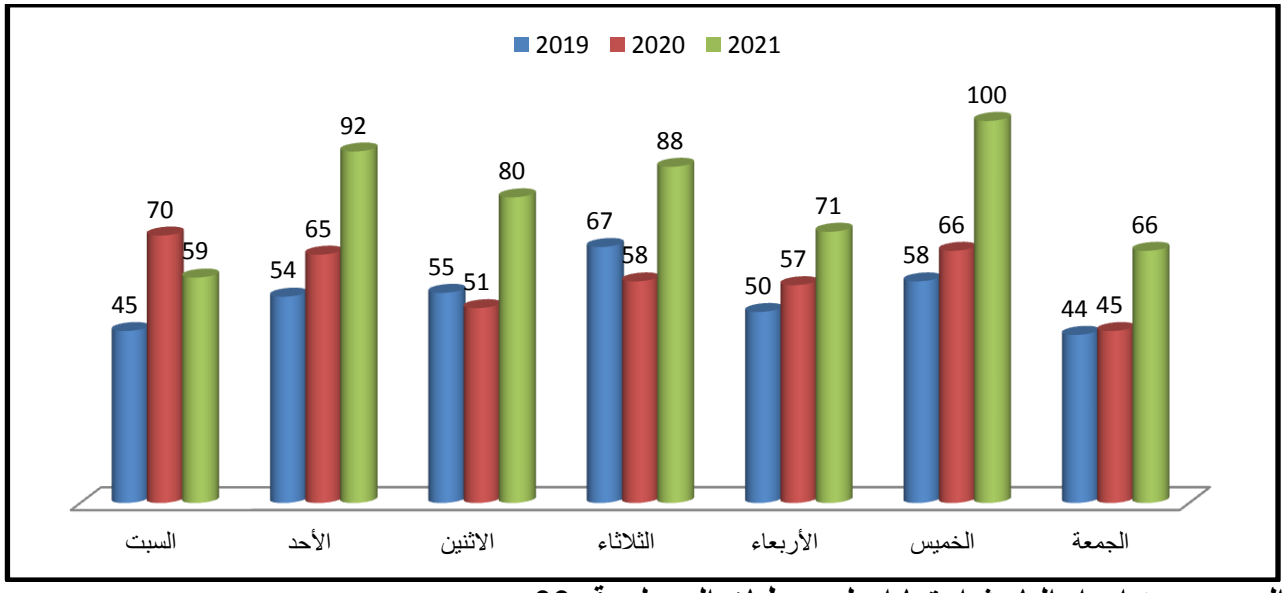
أيام الأسبوع	2019		2020		2021	
	العدد	النسبة*	العدد	النسبة*	العدد	النسبة*
السبت	45	12,1	70	17	59	10,6
الأحد	54	14,5	65	15,8	92	16,5
الاثنين	55	14,7	51	12,4	80	14,4
الثلاثاء	67	18	58	14,1	88	15,8
الأربعاء	50	13,4	57	13,8	71	12,8
الخميس	58	15,5	66	16	100	18
الجمعة	44	11,8	45	10,9	66	11,9
المجموع	373	100	412	100	556	100

المصدر: الأمن الوطني لولاية وهران.

***: حساب شخصي.**

تشير الأرقام على الجدول إلى أن عدد الحوادث يعرف استقرارا، إذ نقف على تقارب كبير بين أيام الأسبوع خلال السنوات 2019 إلى 2021 حيث تتراوح عدد الحوادث بين 45 و100 حادث يوميا طيلة ثلاث سنوات، وهو عدد مهم يمكن تفسيره بالكثافة العالية لحركة التنقل بين مختلف المناطق الحضرية لوهران التي تربطها شبكة من الطرقات باتت تتوسع بشكل سريع مع زيادة الكثافة السكانية، و توسع النسيج العمراني في السنوات الأخيرة من خلال بروز أحياء جديدة في المناطق الشرقية والغربية للمدينة، منها دوار بلقايد و أحياء عدل، هذه الأحياء تضم كثافة سكانية عالية تربطها بالأحياء القديمة شبكات حديثة للطرقات تم شقها في السنوات الأخيرة مع الطريق المحول الثالث والرابع اللذان يعرفان حركة كثيفة طيلة أيام الأسبوع بما فيها فترات العطل ويسجل حوادث خطيرة تخلف أعدادا من القتلى والجرحى.

رسم بياني رقم 18: توزيع حوادث المرور حسب أيام الأسبوع في المناطق الحضرية:



المصدر: من اعداد الباحث اعتمادا على معطيات الجدول رقم 22.

يشير الرسم البياني الى أن يوم الخميس هو الأكثر تسجيلا لعدد الحوادث بمختلف الطرقات الحضرية لوهران، ويعود ذلك لكثافة حركة التنقل عبر شبكة الطرقات المؤدية الى الطنف الوهراني وبلدية عين الترك و ارتفاع وتيرة استعمال المحولين الثالث و الرابع في هذا اليوم من الأسبوع الذي يصادف بداية عطلة الأسبوع، كما يبين التمثيل البياني أن يوم الثلاثاء أيضا يسجل أعدادا كبيرة من الحوادث بينما تسجل استقرارا يومي الأحد و الاثنين.

أما يومي السبت والجمعة فتشهد الحركة تراجعا نظرا لتراجع النشاطات التجارية والمرافق العمومية مما يؤدي الى تراجع التنقل و استعمال الطرقات نهاية الاسبوع.

2-8- توزيع عدد حوادث المرور حسب التوقيت الزمني في المناطق الحضرية:

الجدول رقم 23: توزيع عدد حوادث المرور حسب التوقيت الزمني في المناطق الحضرية:

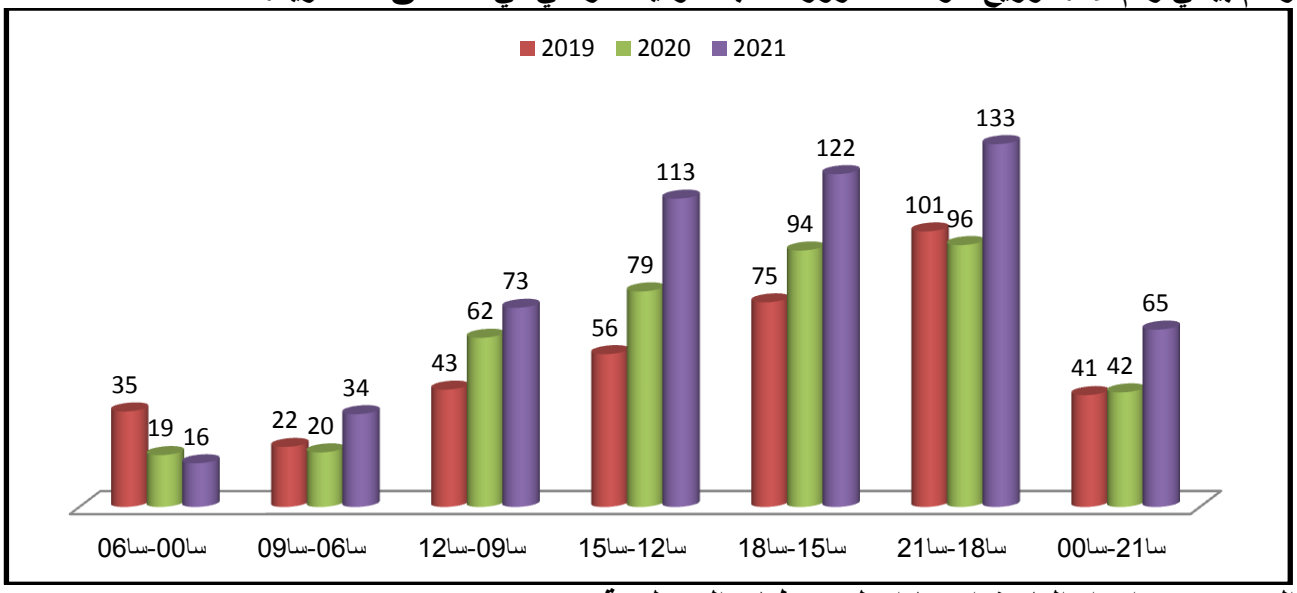
التوقيت الزمني	2019		2020		2021	
	العدد*	النسبة**	العدد*	النسبة**	العدد*	النسبة**
سا00- سا06	35	9,4	19	4,6	16	2,9
سا06- سا09	22	5,9	20	4,9	34	6,1
سا 09- سا12	43	11,5	62	15	73	13,1
سا12- سا15	56	15	79	19,2	113	20,4
سا15- سا18	75	20,1	94	22,8	122	21,9
سا18- سا21	101	27,1	96	23,3	133	23,9
سا21- سا00	41	11	42	10,2	65	11,7

المصدر: *: الأمن الوطني لولاية وهران.

****: حساب شخصي.**

نلاحظ من الجدول التالي أن التوقيت الزمني من سا 18 إلى سا 21 يشهد أكبر نسبة لوقوع حوادث المرور، حيث بلغ عدد الحوادث في هذه الفترة إلى 101 حادثا سنة 2019 وارتفع إلى 133 حادثا سنة 2021، يليها التوقيت الزمني من سا 15 إلى سا 18 ب 75 حادثا سنة 2019 لترتفع إلى 122 حادثا سنة 2021، ثم يليها التوقيت الزمني من سا 12 إلى سا 15 ب 56 حادثا سنة 2019 لتتضاغف سنة 2021 وتسجل 113 حادثا مروريا، وهذه الفترات الزمنية هي فترات الذروة وهذا راجع إلى العودة من العمل لمعظم فئات المجتمع، وخروج الطلبة والتلاميذ من المؤسسات التعليمية، أما باقي التوقيت الزمني فسجلت به بعض الحوادث المرورية بلغت مابين 22 و 43 حادثا سنة 2019 وما بين 16 و 73 حادثا سنة 2021.

رسم بياني رقم 19: توزيع حوادث المرور حسب التوقيت الزمني في المناطق الحضرية:



المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على معطيات الجدول رقم 23.

ما نلاحظه في المنحنى البياني أن هناك ارتفاع في عدد الحوادث المرورية في كل الفترات الزمنية وعلى مدار السنوات، ماعدا الفترة الزمنية من سا 00 الى سا 06 فهناك انخفاض تدريجي كل سنة، حيث بلغ عدد الحوادث 35 حادثا مروريا سنة 2019 وانخفض تدريجيا ليبلغ العدد 16 حادثا سنة 2021 أي أنه انخفض بنسبة 50%.

2-9- توزيع عدد الحوادث، عدد الوفيات وعدد الجرحى حسب أيام الأسبوع في المناطق الريفية:

الجدول رقم 24: توزيع عدد الحوادث، عدد الوفيات وعدد الجرحى حسب أيام الأسبوع في المناطق الريفية:

السنوات	أيام الأسبوع	الحوادث		الوفيات		الجرحى	
		العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة
2020	السبت	15	13,9	06	13,6	26	16
	الأحد	22	20,4	04	9,1	25	15,3
	الاثنين	06	5,5	04	9,1	13	8
	الثلاثاء	18	16,7	08	18,2	30	18,4
	الأربعاء	12	11,1	04	9,1	15	9,2
	الخميس	18	16,7	08	18,2	28	17,2
	الجمعة	17	15,7	10	22,7	26	15,9
2021	السبت	26	12,1	13	17,1	30	9,7
	الأحد	35	16,4	19	25	53	17,2
	الاثنين	28	13,1	09	11,8	39	12,7
	الثلاثاء	24	11,2	06	7,9	29	9,4
	الأربعاء	28	13,1	05	6,6	39	12,7
	الخميس	30	14	08	10,5	43	14
	الجمعة	43	20,1	16	21,1	75	24,3

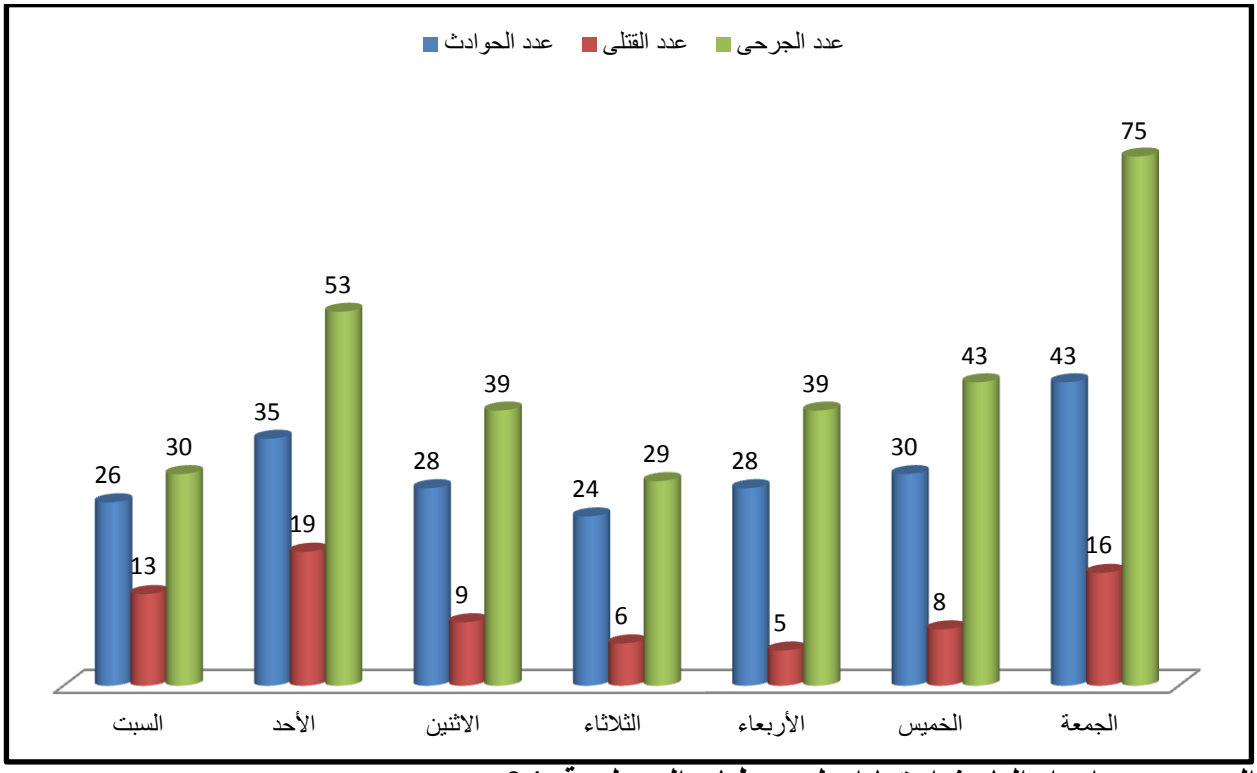
المصدر: المجموعة الإقليمية للدرك الوطني لولاية وهران.

نلاحظ في الجدول أن الحوادث المرورية تحدث بكثرة يوم الأحد على مستوى الطرق الكبرى لولاية وهران و أبرزها الطريق الوطني رقم 02 وهذا راجع لبداية الأسبوع، الذهاب والعودة من والى العمل حيث ارتفع عدد الحوادث من 22 حادثا سنة 2020 إلى 35 حادثا سنة 2021، في حين أن يومي الثلاثاء والأربعاء فالطرق المؤدية إلى المناطق الصناعية وأماكن الأسواق الأسبوعية كثافة مرورية كبيرة مما يتسبب في وقوع الحوادث المرورية.

أما خلال نهاية الأسبوع (الخميس والجمعة) فتشهد الطرق المؤدية إلى المناطق السياحية على غرار الطريق الوطني رقم 11، الطريق الوطني رقم 02، والطريق الولائي رقم 84 كثافة مرورية مما يتسبب في وقوع الحوادث المرورية خاصة المميتة منها.

وما نلاحظه أيضا رغم قلة عدد الحوادث في المناطق الريفية مقارنة بالمناطق الحضرية إلا أن عدد الوفيات يبقى معتبرا خاصة سنة 2021، أين سجلنا يوم الأحد 19 وفاة في 35 حادثا مروريا ويوم الجمعة 16 وفاة في 43 حادثا مروريا.

رسم بياني رقم 20: توزيع عدد الحوادث، عدد القتلى وعدد الجرحى حسب أيام الأسبوع في المناطق الريفية لسنة 2021



المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على معطيات الجدول رقم 24.

نلاحظ في الرس م البياني لتوزيع عدد الحوادث، عدد الوفيات وعدد الجرحى حسب أيام الأسبوع في المناطق الريفية لسنة 2021 أن يوم الجمعة هو الأكثر تسجيلا للحوادث المرورية ب 75 حادثا خلفت 16 قتيلا و 43 جريحا وهي فترة نهاية الأسبوع، حيث تشهد الطرق المؤدية إلى المناطق السياحية إلى كثافة مرورية، تليها يوم الأحد ب 35 حادثا خلفت 19 وفاة و53 جريحا وهي فترة بداية الأسبوع.

2-10- توزيع عدد الحوادث، عدد الوفيات وعدد الجرحى حسب التوقيت الزمني في المناطق الريفية لسنة 2021:

الجدول رقم 25: توزيع عدد الحوادث، عدد الوفيات وعدد الجرحى حسب التوقيت الزمني في المناطق الريفية لسنة 2021

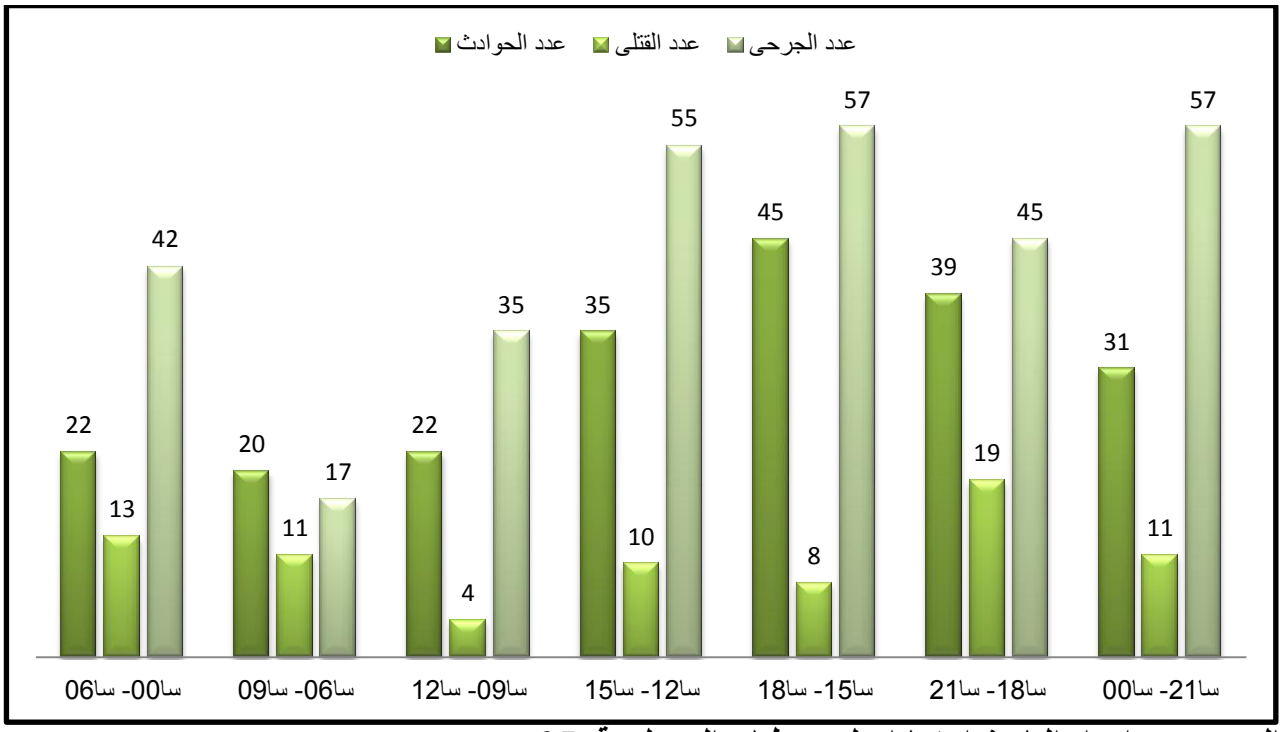
التوقيت الزمني	الحوادث		الوفيات		الجرحى	
	العدد*	النسبة**	العدد*	النسبة**	العدد*	النسبة**
سا00- سا06	22	10,3	13	17,1	42	13,6
سا06-سا09	20	9,3	11	14,5	17	5,5
سا09- سا12	22	10,3	04	5,3	35	11,4
سا12-سا15	35	16,4	10	13,1	55	17,9
سا15- سا18	45	21	08	10,5	57	18,5
سا18- سا21	39	18,2	19	25	45	14,6
سا21- سا00	31	14,5	11	14,5	57	18,5
المجموع	214	100	76	100	308	100

المصدر: *: المجموعة الاقليمية للدرك الوطني لولاية وهران.

****: حساب شخصي.**

يبين الجدول التالي أن الفترة المسائية بين سا 15 و سا 21 هي الأكثر تسجيلا للحوادث، حيث أن هذه الفترة هي نهاية العمل بالنسبة لشريحة واسعة من السكان، وتعرف بذروة الحركة عبر الطرقات خاصة بالجهة الغربية لمدينة وهران كنقطة دوران الباهية وحتى في الجهة الشرقية خاصة نقطة دوران المشتلة ببئرالجير، كما يبين الجدول أن عدد الحوادث يبقى معتبرا إلى غاية منتصف الليل، وهي الفترة التي يسجل فيها حركة كثيفة للسكان ببعض المناطق من الجهة الغربية للولاية التي تعرف حركة للسيارات بعد منتصف الليل، كما نلاحظ في الجدول أن عدد الوفيات والجرحى مرتفع خلال الفترة المسائية وهو مرتبط بارتفاع عدد الحوادث.

رسم بياني رقم 21: توزيع عدد الحوادث، عدد القتلى وعدد الجرحى حسب التوقيت الزمني في المناطق الريفية لسنة 2021:



المصدر:من إعداد الباحث اعتمادا على معطيات الجدول رقم 25.

يبين التوزيع الزمني للحوادث في المناطق الريفية بأن الفترة المسائية هي الأكثر تسجيلا للحوادث و بالتحديد بداية من الفترة بين الساعة 12 و الساعة 21 ، لكن أكبر عدد من الحوادث تم تسجليه بين الساعة 15 و الساعة 18 بنسبة قدرها21 % ، تليها الفترة بين الساعة 18 والساعة 21 بنسبة 18,2% ليبقى العدد مستقرا نسبيا بين الساعة 12 و الساعة 15 بنسبة 16,4% وبين الساعة 21 والساعة 00 بنسبة 14,5 %، هذا الارتفاع في هذه الأوقات راجع إلى ذروة الحركة على الطرقات لأنها فترة نهاية العمل بالنسبة لفئة كبيرة من السكان، أما الساعات الأولى من اليوم أي من الساعة 00 إلى الساعة 12 فتبقى حوادث المرور في استقرار مابين 9% و 10%.

أما بالنسبة لعدد القتلى يبقى مرتفعا خلال الفترة المسائية وبالتحديد من سا18 إلى سا 21 بنسبة 25%، أما الفترات الزمنية الأخرى يبقى عدد الوفيات بين 10% و17%، ماعدا الفترة الزمنية من سا 09 إلى سا12 بنسبة لا تتجاوز 5%.

أما عدد الجرحى تبقى النسبة مستقرة في كل الفترات الزمنية من اليوم بين 11% و 19% ماعدا الفترة الزمنية من سا 06 إلى سا09 بنسبة لا تتجاوز 6 %.

2-11- توزيع السواق المتورطين في حوادث المرور حسب المستوى التعليمي في المناطق الريفية:

الجدول رقم 26: توزيع السواق المتورطين في حوادث المرور حسب المستوى التعليمي في المناطق الريفية:

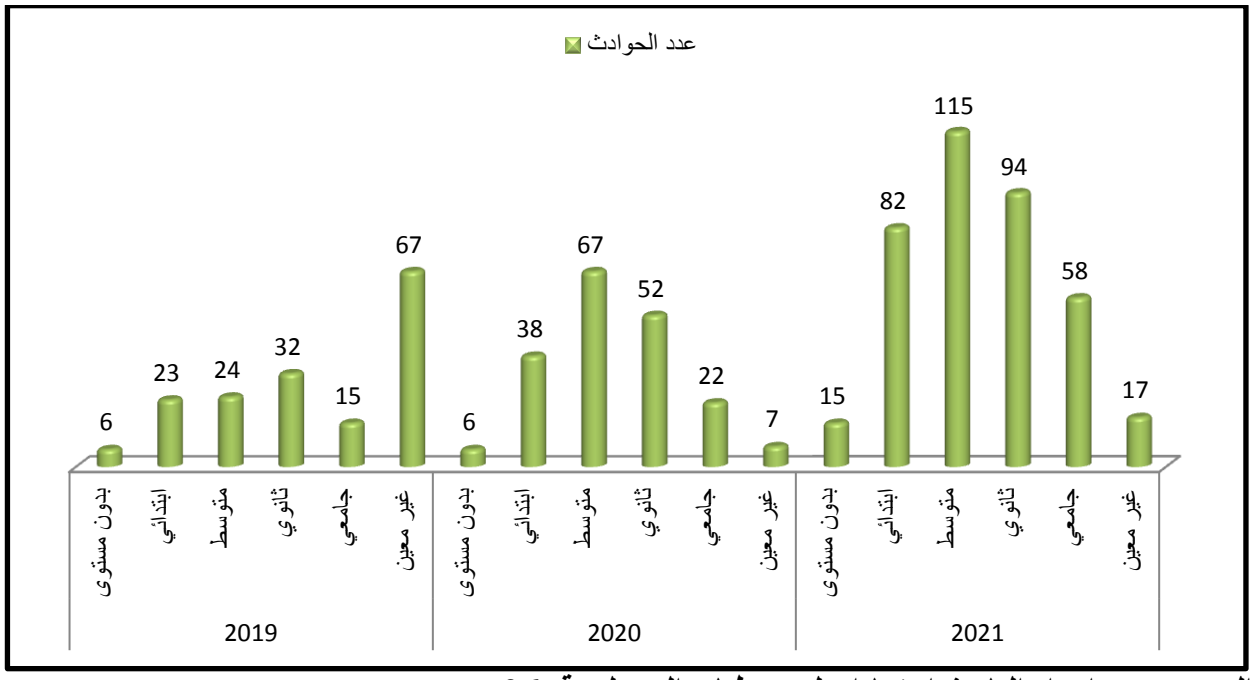
المستوى التعليمي	2019		2020		2021	
	عدد الحوادث*	النسبة**	عدد الحوادث*	النسبة**	عدد الحوادث*	النسبة**
بدون مستوى	06	3,6	06	3,1	15	3,9
انتدائي	23	13,8	38	19,8	82	21,5
متوسط	24	14,4	67	34,9	115	30,2
ثانوي	32	19,2	52	27,1	94	24,7
جامعي	15	8,9	22	11,5	58	15,2
غير معين	67	40,1	07	3,6	17	4,5
المجموع	167	100	192	100	381	100

المصدر:*: المجموعة الإقليمية للدرك الوطني لولاية وهران.

****: حساب شخصي.**

تظهر الأرقام الخاصة بتطور الحوادث بين 2019 و 2021 بأن العنصر البشري يبقى المتسبب الرئيسي، فالسواق المتورطين حسب هذا الجدول يتوزعون وفقا للمستوى التعليمي، حيث يشكل ذوي المستوى المتوسط أكبر عدد من المتورطين متبوعين بالسواق المتورطين من ذوي المستوى الثانوي، هذه الأرقام تؤكد بأن المستوى التعليمي بالرغم من كونه متغيرا مهما لكنه يبقى مرتبطا بمتغير آخر وهو السن، فذوي المستوى المتوسط والثانوي يرجح أن يكونوا في سن الشباب، وهذا ما يفسر تورطهم في الحوادث بسبب ميولات و سلوكيات هذه الفئة العمرية عبر الطرقات.

رسم بياني رقم 22: توزيع السواق المتورطين في حوادث المرور حسب المستوى التعليمي في المناطق الريفية:



المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على معطيات الجدول رقم 26.

في نفس السياق وتتمة للجدول السابق تبين أعمدة تطور الحوادث حسب المستوى التعليمي للسواق المتورطين بأن ذوي المستوى المتوسط وكذا الثانوي هم أكثر المتورطين في الحوادث وهو ما يمكن ربطه بالتكوين في السياقة، هذه الشريحة من المتورطين أغلبهم من الشباب الذين يعانون من ضعف في التكوين للحصول على رخص السياقة وبالتالي يقل احترام الإشارات والإفراط في السرعة وغياب ثقافة العناية بالمركبات لدى هذه الشريحة، وفي المقابل نجد أن عدد الحوادث يقل بكثير عند ذوي المستوى الابتدائي وذلك يرجع إلى تأثير متغير آخر وهو السن، لأن ذوي المستوى الابتدائي هم من كبار السن و لديهم مستوى تكوين في السياقة أحسن من الشباب، كما أن معطيات هذه الفترة العمرية تتميز بالهدوء والتريث و احترام الإشارات وقوانين المرور و نفس الوضعية لدى ذوي التكون الجامعي تقريبا الذين لديهم ثقافة و تكوين في مجال السياقة.

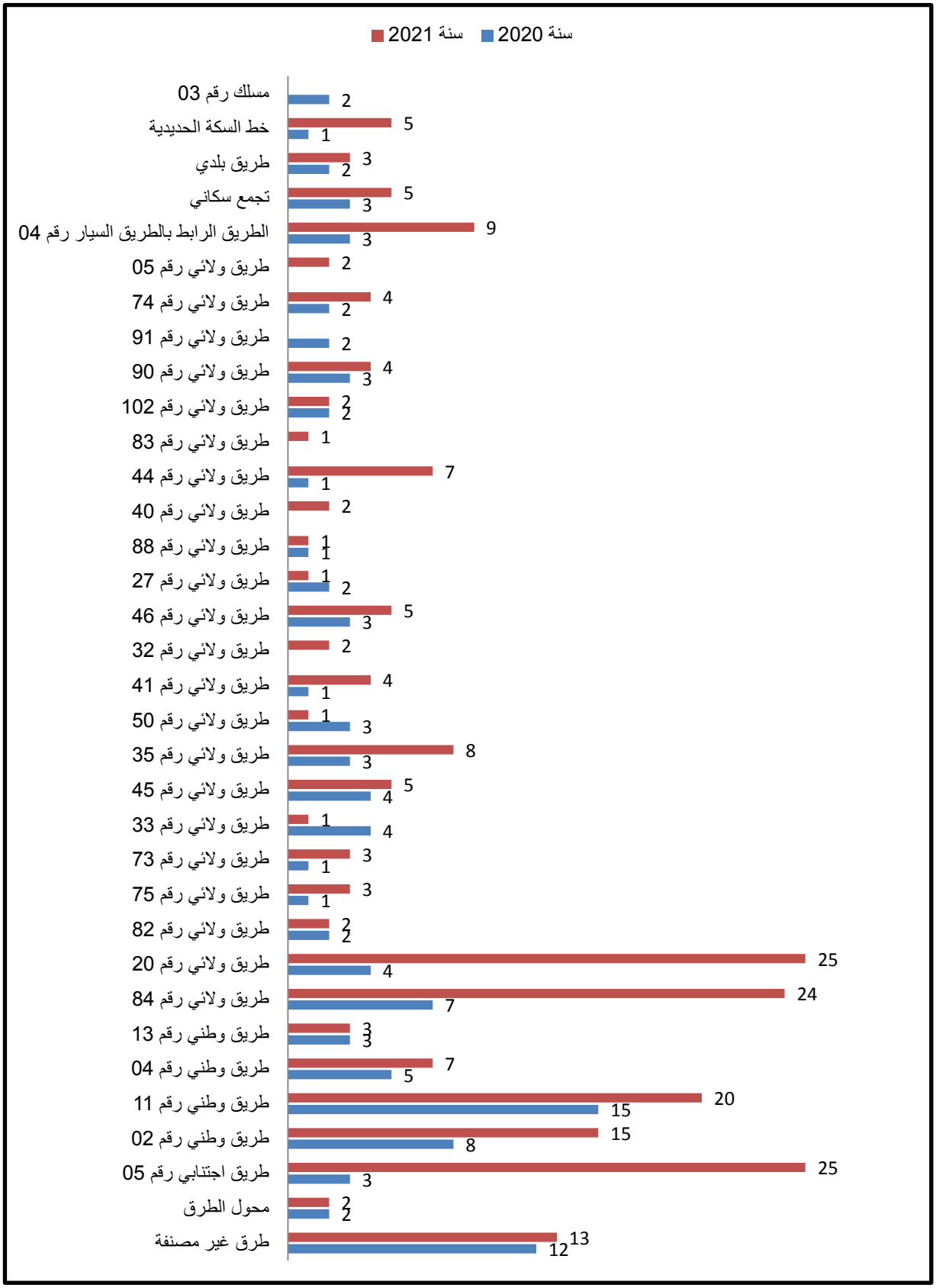
12-2- توزيع حوادث المرور على الطرق في المناطق الريفية:

الجدول رقم 27: توزيع حوادث المرور على الطرق في المناطق الريفية:

السنوات / مكان الحادث	2020	2021
طرق غير مصنفة	12	13
محول الطرق	02	02
طريق اجتنابي رقم 05	03	25
طريق وطني رقم 02	08	15
طريق وطني رقم 11	15	20
طريق وطني رقم 04	05	07
طريق وطني رقم 13	03	03
طريق ولائي رقم 84	07	24
طريق ولائي رقم 20	04	25
طريق ولائي رقم 82	02	02
طريق ولائي رقم 75	01	03
طريق ولائي رقم 73	01	03
طريق ولائي رقم 33	04	01
طريق ولائي رقم 45	04	05
طريق ولائي رقم 35	03	08
طريق ولائي رقم 50	03	01
طريق ولائي رقم 41	01	04
طريق ولائي رقم 32		02
طريق ولائي رقم 46	03	05
طريق ولائي رقم 27	02	01
طريق ولائي رقم 88	01	01
طريق ولائي رقم 40		02
طريق ولائي رقم 44	01	07
طريق ولائي رقم 83		01
طريق ولائي رقم 102	02	02
طريق ولائي رقم 90	03	04
طريق ولائي رقم 91	02	
طريق ولائي رقم 74	02	04
طريق ولائي رقم 05		02
الطريق الرابط بالطريق السيار رقم 04	03	09
تجمع سكاني	03	05
طريق بلدي	02	03
خط السكة الحديدية	01	05
مسلك رقم 03	02	
المجموع	105	214

المصدر: المجموعة الإقليمية للدرك الوطني لولاية وهران.

رسم بياني رقم 23 : توزيع حوادث المرور على الطرق في المناطق الريفية:



المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على معطيات الجدول رقم 27.

نلاحظ من الجدول والرسم البياني الخاص بتوزيع حوادث المرور على الطرق في المناطق الريفية أن حوادث المرور سنة 2020 تتركز على كل من الطريق الوطني رقم 11 ب 15 حادثا، الطرق الغير مصنفة ب 12 حادثا، الطريق الوطني رقم 02 ب 8 حوادث، الطريق الولائي رقم 84 ب 7 حوادث والطريق الوطني رقم 04 ب 5 حوادث، حيث تمثل حوادث المرور بهذه الطرق نسبة 44,76% من مجموع الحوادث على مستوى إقليم وهران، أما في سنة 2021 نلاحظ أن الطريق الاجتنابي رقم 05 والطريق الولائي رقم 20 هما الأكثر عرضة لحوادث المرور ب 25 حادثا لكل منهما، تليها الطريق الولائي رقم 84 ب 24 حادثا، الطريق الوطني رقم 11 ب 20 حادثا، الطريق الوطني رقم 02 ب 15 حادثا والطرق الغير مصنفة ب 13 حادثا ، حيث تمثل حوادث المرور بهذه الطرق نسبة 57%من مجموع الحوادث على مستوى إقليم ولاية وهران.

ويعود السبب في ذلك إلى حركة المرور الكثيفة التي تمتاز بها هذه الطرق كونها تربط ولاية وهران بالولايات المجاورة من جهة وبالمناطق الساحلية وأماكن العمل من جهة أخرى، أما الطرق المتبقية فتتراوح الحوادث بها من حادث إلى 4 حوادث سنة 2020 ومن حادث إلى 9 حوادث سنة 2021.

تعتبر الطرق التالية النقاط السوداء عبر شبكة الطرقات في المناطق الريفية:

- ✓ **الطريق الوطني رقم 02**: وهران- عين تموشنت.
- ✓ **الطريق الوطني رقم 11**: وهران- مستغانم.
- ✓ **الطريق الولائي رقم 84**: المرسى الكبير- عين الترك- الأندلسيات

توجد في هذه الطريق عدة نقاط سوداء، نذكر منها: منعرج الشاطئ الكبير، مفترق الطرق (بوسفر- عين الترك)، بالقرب من محطة رأس فالكون.

- ✓ **الطريق الولائي رقم 20**: بوسفر- الأندلسيات.

13-2- توزيع حوادث المرور حسب مكان الحادث في المناطق الحضرية:

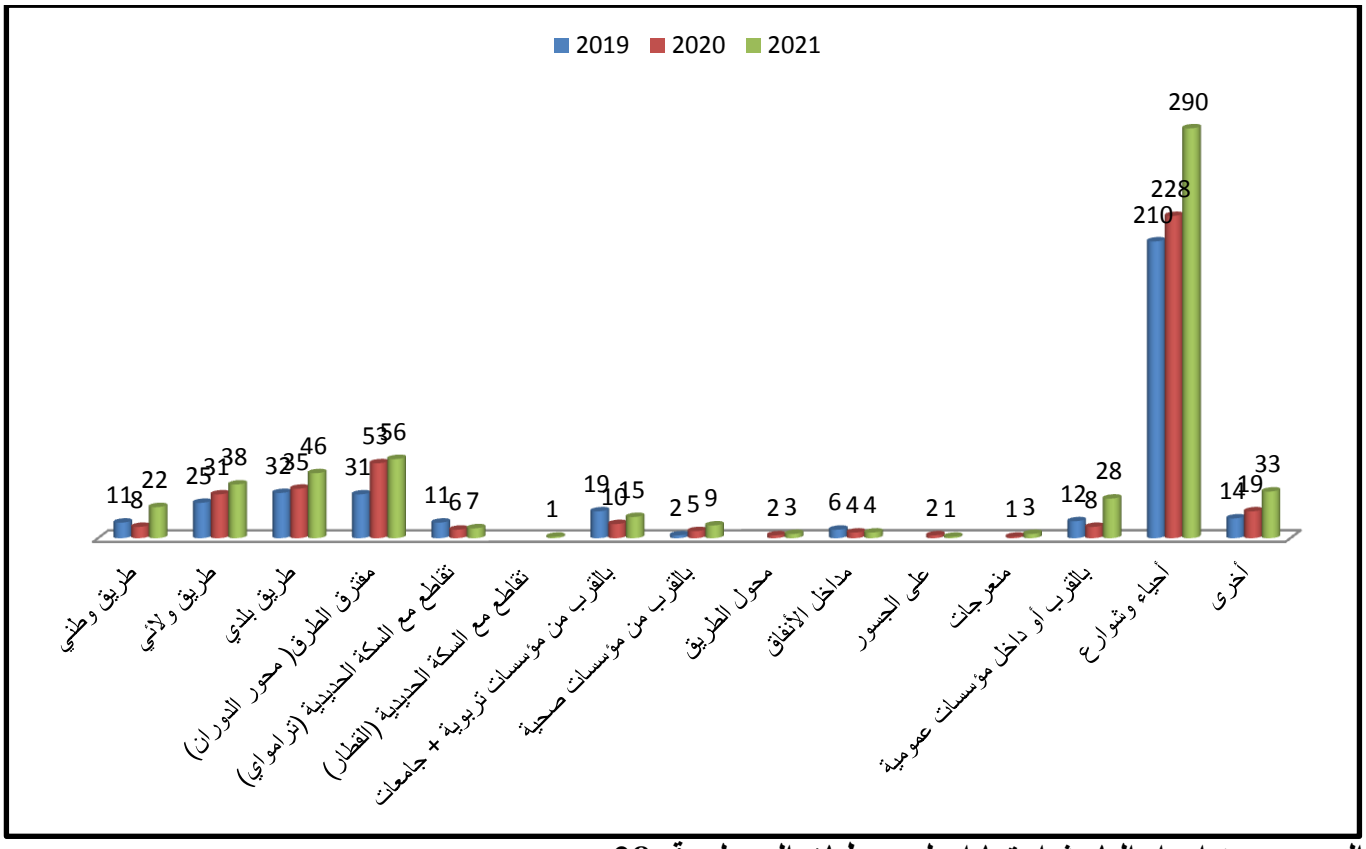
الجدول رقم 28: توزيع حوادث المرور حسب مكان الحادث في المناطق الحضرية

مكان الحادث	السنوات		
	2019	2020	2021
طريق وطني	11	08	22
طريق ولائي	25	31	38
طريق بلدي	32	35	46
مفترق الطرق(محور الدوران)	31	53	56
تقاطع مع السكة الحديدية (ترامواي)	11	06	07
تقاطع مع السكة الحديدية (القطار)			01
بالقرب من مؤسسات تربوية + جامعات	19	10	15
بالقرب من مؤسسات صحية	02	05	09
محول الطريق		02	03
مداخل الأنفاق	06	04	04
على الجسور		02	01
منعرجات		01	03
بالقرب أو داخل مؤسسات عمومية	12	08	28
أحياء وشوارع	210	228	290
أخرى	14	19	33
المجموع	373	412	556

المصدر:الأمن الوطني لولاية وهران.

يرتبط عدد الحوادث حسب المكان بشكل مباشر بمدى احترام السواق المتورطين لإشارات وقوانين المرور بشكل مستمر، حيث تشير المعطيات في الجدول بأن الأحياء و الشوارع هي الأكثر تسجيلا للحوادث بين 2019 ب 210 حادث و 2020 ب228 حادث و2021 ب290 حادث متبوعة بالطرق البلدية ثم مفترق الطرقات وكذلك الطرق الولائية، لكن الملفت للانتباه في الجدول بأن عدد الحوادث أمام المؤسسات التربوية يبقى معتبرا خلال السنوات الثلاثة المذكورة، وهو ما يؤكد بأن الإفراط في السرعة والجهل بالإشارات والقوانين وعدم احترامها من قبل السائقين هو أكثر الأسباب المؤدية للحوداث في هذه الأماكن.

رسم بياني رقم 24: توزيع حوادث المرور حسب مكان الحادث في المناطق الحضرية:



المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على معطيات الجدول رقم 28.

يبين الرسم البياني التالي بأن السواق المتورطين يرتكبون الحوادث في الشوارع والأحياء بنسبة تقدر بأكثر من 50% متبوعة بمفترق الطرق بنسبة أكثر من 10% ثم الطرق البلدية بنسبة أكثر من 8% و الطرق الولائية بنسبة أكثر من 6% و الطرق المحادية للمؤسسات التربوية و الجامعات بنسبة أكثر من 3% ، هذا ما يكشف عن تورط السواق في حوادث سببها الرئيسي هو الإفراط في السرعة و اللامبالاة بالإشارات وجهل القوانين في أماكن تعرف بكثافة حركة السكان طيلة اليوم، فالأحياء والشوارع غالبا ما تكون مكتظة بالمارة، وبالرغم من كثرة الممهلات إلا أن السواق خاصة منهم الشباب يفرطون في السرعة ولا يحترمون الإشارات.

2-14- توزيع المركبات المتسببة والمتورطة في الحوادث حسب سنة أول سيرها في المناطق الريفية سنة 2020:

الجدول رقم 29: توزيع المركبات المتسببة والمتورطة في الحوادث حسب سنة أول سيرها في المناطق الريفية سنة 2020

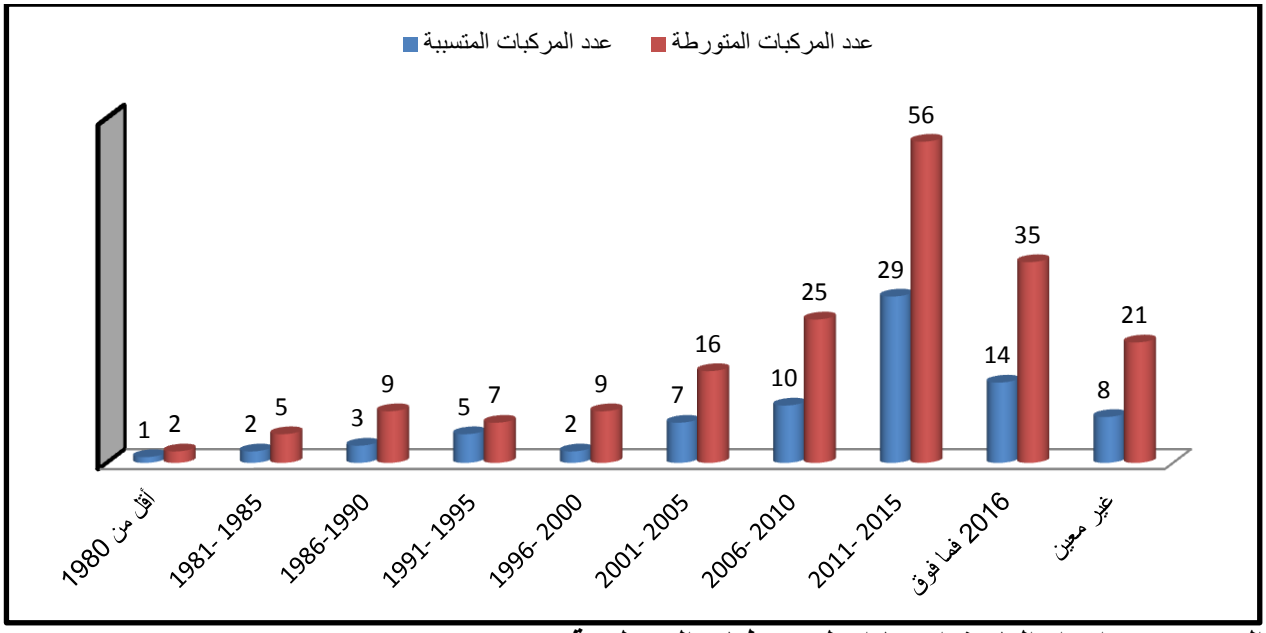
سنة أول سير للمركبات	المركبات المتسببة			المركبات المتورطة		
	عدد المركبات	عدد القتلى	عدد الجرحى	عدد المركبات	عدد القتلى	عدد الجرحى
أقل من 1980	01	00	01	02	00	01
1981 -1985	02	00	04	05	00	05
1986-1990	03	01	03	09	02	09
1991 -1995	05	05	05	07	05	08
1996 -2000	02	00	02	09	01	13
2001 -2005	07	02	13	16	02	19
2006 -2010	10	01	07	25	04	16
2011 -2015	29	05	26	56	07	50
2016 فما فوق	14	06	18	35	06	25
غير معين	08	01	06	21	07	14
المجموع	81	21	85	185	34	160

المصدر: المجموعة الإقليمية للدرك الوطني لولاية وهران.

يبين الجدول وضعية المركبات المتسببة والمركبات المتورطة في الحوادث من حيث العمر وتاريخ الاستعمال في المناطق الريفية، حيث نلاحظ أن أكبر عدد من المركبات المتسببة التي تعرضت للحوادث التي تم تسجيلها سنة 2020 يفوق سنة أول استعمالها بين سنتي 2011-2015 ب 29 حادثا وبعدد قتلى بلغ 05 وفيات، تليها المركبات سنة أول سيرها سنة 2016 فما فوق ب 14 حادثا وبعدد قتلى بلغ 06 وفيات، ثم تليها المركبات بين سنتي 2006-2010 ب 10 حوادث، ويتناقص عدد الحوادث كلما تناقص عمر السيارة، ونفس المنحى نسجله بالنسبة لعدد القتلى والجرحى.

أما فيما يخص وضعية المركبات المتورطة من حيث العمر وتاريخ الاستعمال في المناطق الريفية، نلاحظ أن أكبر عدد من المركبات المتورطة التي تعرضت للحوادث التي تم تسجيلها سنة 2020 تتراوح سنة أول استعمالها بين سنتي 2011-2015 ب56 حادث وبعدد قتلى بلغ 07، تليها المركبات سنة أول سيرها سنة 2016 فما فوق ب35 حادث و06 قتلى، ثم تليها المركبات بين سنتي 2006-2010 ب 25 حادث نتج عنه 4 قتلى، ويتناقص عدد الحوادث كلما تناقص عمر السيارة، ونفس المنحى نسجله بالنسبة لعدد القتلى والجرحى.

رسم بياني رقم 25: توزيع المركبات المتسببة والمتورطة في حوادث المرور في المناطق الريفية لسنة 2020:



المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على معطيات الجدول رقم 29.

يوضح منحنى الأعمدة الخاص بعدد الحوادث حسب عمر المركبة في المناطق الريفية أن المركبات التي يعود أول استعمالها بين 2011 فما فوق بما فيها المركبات حديثة السير بالطرقات هي الأكثر تورطا في تسجيل الحوادث المرورية وعدد القتلى والجرحى، ونجد أن أقلها تورطا يبدأ من أكبرها عمرا في الطرقات مما يكشف عن متغير أساسي في هذه الحالة و هو العنصر البشري لأن المركبات حديثة السير بالطرقات هي الأكثر أمنا من الناحية التقنية، لكنها أيضا تتيح للسائق إمكانية الإفراط في السرعة في حالة سوء استعمال هذه الميزات التقنية.

كما يبين الرسم البياني بأن التجديد الواضح في حظيرة السيارات هو ميزة أساسية في هذه الوضعية، من حيث تواجد أعداد جد مهمة من السيارات حديثة الصنع وبكثافة عالية في الطرقات، لكن ذلك أدى في نفس الوقت إلى ارتفاع في عدد الحوادث وما ينجر عنه من قتلى و جرحى.

15-2- توزيع السواق المتسببين في الحوادث حسب سن رخصة السياقة في المناطق الريفية:

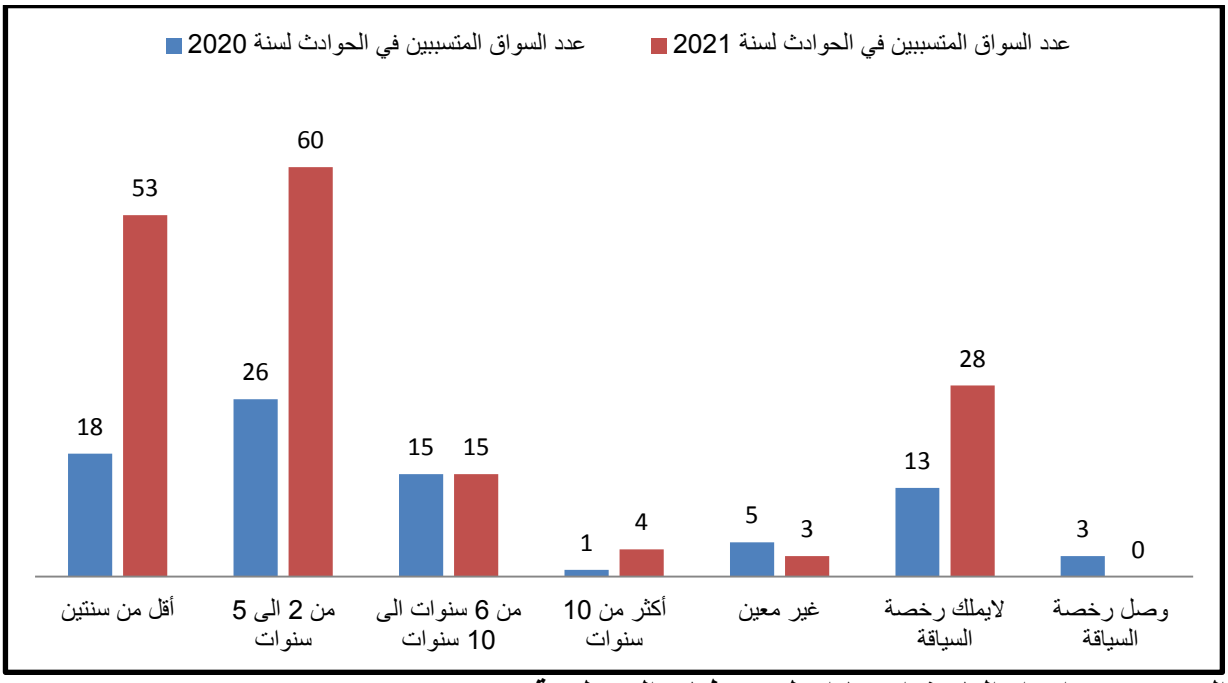
الجدول رقم 30: توزيع السواق المتسببين في الحوادث حسب سن رخصة السياقة في المناطق الريفية:

سن رخصة السياقة	عدد السواق المتسببين في الحوادث لسنة 2020	عدد السواق المتسببين في الحوادث لسنة 2021	الفارق
أقل من سنتين	18	53	35+
من 2 الى 5 سنوات	26	60	34+
من 6 سنوات الى 10 سنوات	15	15	00
أكثر من 10 سنوات	01	04	03+
غير معين	05	03	02-
لايملك رخصة السياقة	13	28	15+
وصل رخصة السياقة	03	00	03-
المجموع	81	163	82+

المصدر: المجموعة الإقليمية للدرك الوطني في ولاية وهران.

يبين الجدول التالي الفوارق المسجلة بين السواق المتسببين في الحوادث في المناطق الريفية بين سنتي 2020 و2021 حسب سن رخصة السياقة، حيث أن الأقل من سنتين ومن 2 إلى 5 سنوات سجلا ارتفاعا كبيرا في الفارق بلغ (+35) و (+34) على التوالي، يليه عدد السواق الذين لا يملكون رخص السياقة ب (+15)، أما باقي الفئات فكان الفارق بين (-3) و(+3)، وما يتبين لنا في الجدول أن الفارق في مجموع الحوادث مرتفع كثيرا وصل إلى (+82)، حيث تورط في الحوادث حديثي العهد برخص السياقة وأغلبهم ليست لديه الخبرة في هذا المجال، نتيجة ضعف التكوين على مستوى مدارس السياقة، خاصة فيما يتعلق بقوانين المرور وعدم احترام الإشارات التي تبقى السبب الرئيسي وراء الحوادث.

رسم بياني رقم 26: توزيع السواق المتسببين في الحوادث حسب سن رخصة السياقة في المناطق الريفية:



المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على معطيات الجدول رقم 30.

يتضح لنا من الأعمدة البيانية الوقوف على تطور وضعية حوادث المرور وفق خبرة وتجربة السواق في القيادة، وكذلك المقارنة بين الحوادث الناجمة عن نقص التجربة بين 2020و2021، حيث نلاحظ منحى تصاعدي لعدد الحوادث بالمناطق الريفية وفق سنوات الحصول على الرخصة، فكلما قلت خبرة السائق زادت مخاطر الوقوع في الحادث، وهذا ارتباط منطقي بين متغيرين ثابتين يبرزان تطور الظاهرة، ويؤكد بأن نقص التجربة حاضر في وضعيتين مختلفتين هما التورط في الحادث بشكل مباشر من جهة وأيضا التسبب في الحادث من جهة أخرى، وهو الأكثر خطورة على الإطلاق عندما يصبح الخطأ البشري الناتج عن نقص الخبرة سببا في وقوف الحوادث على الطرقات.

16-2- توزيع السواق المتورطين في الحوادث حسب سن رخصة السياقة في المناطق الريفية:

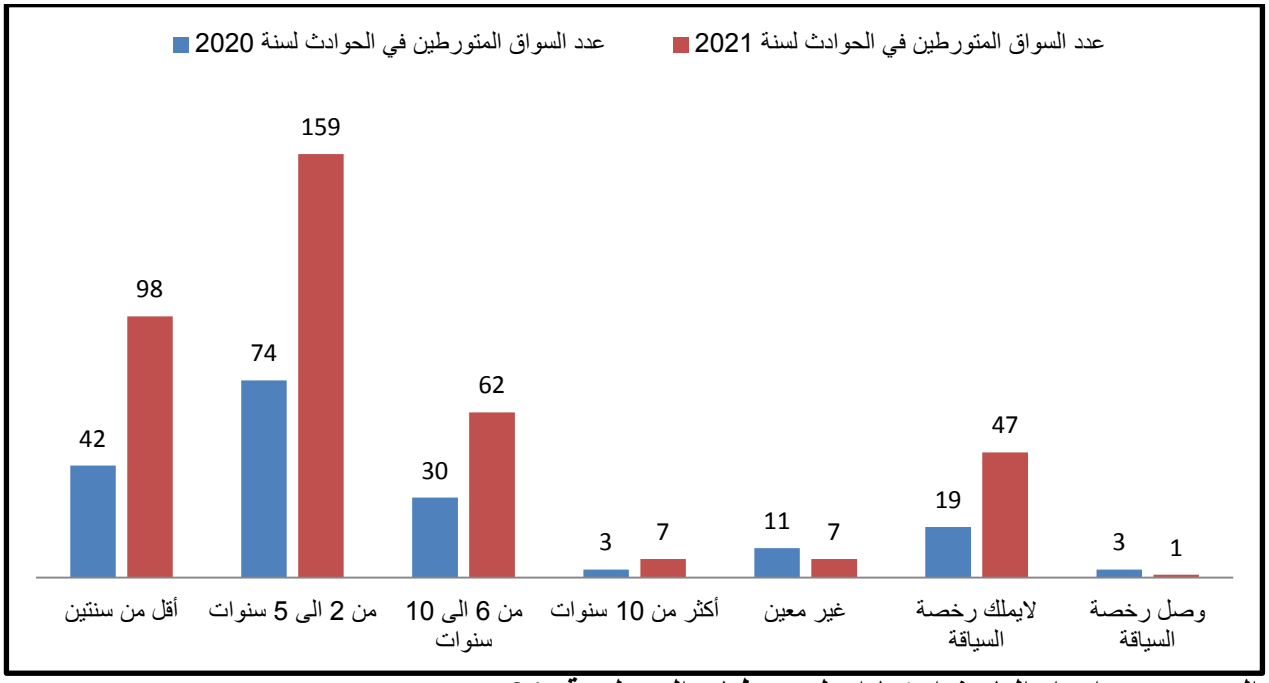
الجدول رقم 31: توزيع السواق المتورطين في الحوادث حسب سن رخصة السياقة في المناطق الريفية

سن رخصة السياقة	عدد السواق المتورطين في الحوادث لسنة 2020	عدد السواق المتورطين في الحوادث لسنة 2021	الفارق
أقل من سنتين	42	98	56+
من 2 الى 5 سنوات	74	159	85+
من 6 الى 10 سنوات	30	62	32+
أكثر من 10 سنوات	03	07	04+
غير معين	11	07	04-
لايملك رخصة السياقة	19	47	28+
وصل رخصة السياقة	03	01	02-
المجموع	182	381	199+

المصدر: المجموعة الإقليمية للدرك الوطني لولاية وهران.

يوضح لنا الجدول التالي الفوارق المسجلة بين السواق المتورطين في الحوادث في المناطق الريفية بين سنتي 2020 و2021 ، حيث أن السواق المتحصلين على رخصة السياقة من 2 إلى 5 سنوات بلغ الفارق بين السنتين إلى (+85)، تليها السواق المتحصلين على أقل من سنتين بفارق بلغ (+56) وهذا ما يؤكد تورط الحديثي العهد والذين ليس لديهم خبرة في السياقة وعدم الإلمام بقوانين المرور، كما نلاحظ أيضا ارتفاع عدد المتورطين في الحوادث لسنة 2021 مقارنة بسنة 2020 حيث بلغ الفارق (+32) والسواق الذين لا يملكون رخصة السياقة بفارق بلغ (+28) .

رسم بياني رقم 27: توزيع السواق المتورطين في الحوادث حسب سن رخصة السياقة في المناطق الريفية:



المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على معطيات الجدول رقم 31.

يبين لنا المنحنى البياني المتمثل في السواق المتورطين في الحوادث حسب سن رخصة السياقة في المناطق الريفية أن السواق المتحصلين على رخصة السياقة من 2 إلى 5 سنوات هم الأكثر تورطا في الحوادث المرورية تليها المتحصلين على رخصة سياقة جديدة (أي أقل من سنتين)، تليها السواق المتحصلين على رخصة السياقة من 6 إلى 10 سنوات، أما المتحصلين على رخصة سياقة أكثر من 10 سنوات فالنسبة تبقى ضئيلة وتكاد تنعدم.

17-2- توزيع السواق المتسببين والسواق المتورطين في حوادث المرور حسب السن في المناطق الريفية:

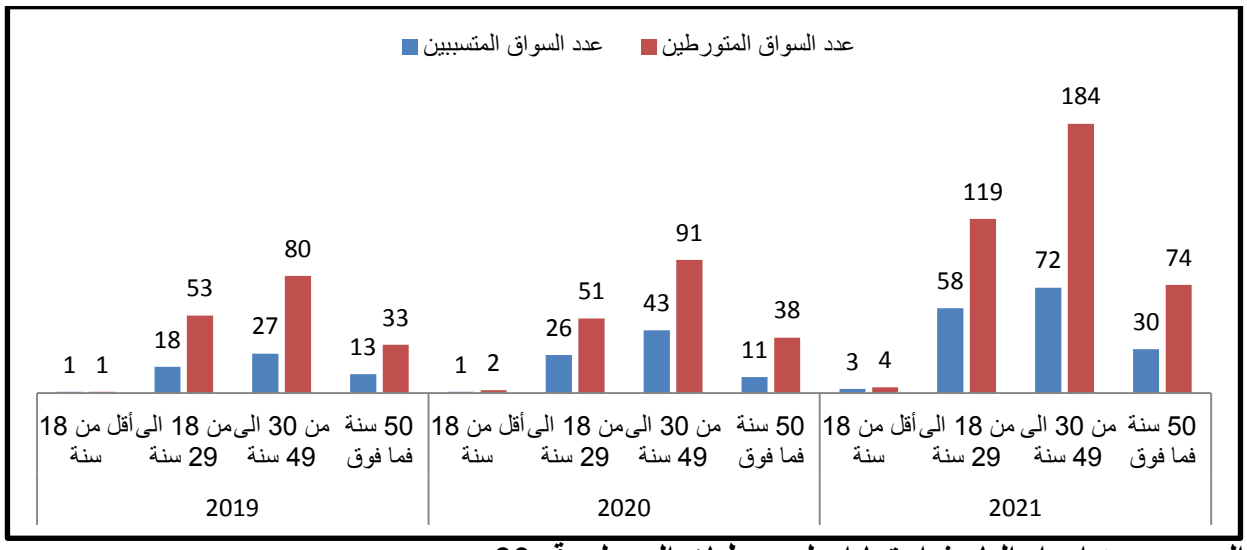
الجدول رقم 32: توزيع السواق المتسببين والسواق المتورطين في حوادث المرور حسب السن في المناطق الريفية:

السنوات	السن	عدد السواق المتسببين	عدد السواق المتورطين
2019	أقل من 18 سنة	01	01
	من 18 الى 29 سنة	18	53
	من 30 الى 49 سنة	27	80
	50 سنة فما فوق	13	33
	المجموع	59	167
2020	أقل من 18 سنة	01	02
	من 18 الى 29 سنة	26	51
	من 30 الى 49 سنة	43	91
	50 سنة فما فوق	11	38
	المجموع	81	182
2021	أقل من 18 سنة	03	04
	من 18 الى 29 سنة	58	119
	من 30 الى 49 سنة	72	184
	50 سنة فما فوق	30	74
	المجموع	163	381

المصدر: المجموعة الإقليمية للدرك الوطني لولاية وهران.

يشير تطور المعطيات إلى أن السواق المتسببين من الشريحة العمرية من 30 إلى 49 سنة يمثلون أكبر عدد من المتسببين خلال السنوات الثلاثة، وفي نفس الوقت يمثلون أكثر المتورطين أيضا في وقوع الحوادث، متبوعين بالشريحة العمرية من 18 إلى 29 سنة بالنسبة لكلتا الفئتين خلال السنوات الثلاثة، بينما تحتل الشريحة العمرية من 50 سنة فما فوق الأقل تسببا وتورطا في آن واحد في حوادث المرور خلال الفترة المذكورة.

رسم بياني رقم 28: توزيع السواق المتسببين والسواق المتورطين في الحوادث حسب السن في المناطق الريفية:



المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على معطيات الجدول رقم 32.

يعتبر متغير السن في حوادث المرور من أهم المتغيرات الأساسية التي تفسر تطور الظاهرة، حيث تسمح لنا الأعمدة البيانية المتوفرة بالمقارنة بين مختلف الفئات العمرية من تسببها أو تورطها في الحوادث عبر الطرقات بالمناطق الريفية، حيث يظهر العمود الخاص بالشريحة العمرية من 30 إلى 49 سنة الأكثر بروزا، متبوعا بالعمود البياني لشريحة من 18 إلى 29 سنة، ثم يله العمود الخاص بالشريحة العمرية 50 سنة فما فوق، وتبين لنا المقارنة بين الشرائح العمرية بأن التسبب في الحادث والتورط فيه متلازمان حسب السن، فالشريحة بين 30 إلى 49 سنة هي الأكثر حضورا من حيث الكثافة على الطرقات، بالإضافة إلى الشريحة من 18 إلى 29 سنة، كما يمثلون النسبة الأكبر من مالكي المركبات بمختلف أنواعها النفعية والسياحية و مستعملي الطرقات بالمناطق الريفية.

18-2- توزيع السواق المتسببين والمتورطين في حوادث المرور حسب الجنس في المناطق الريفية:

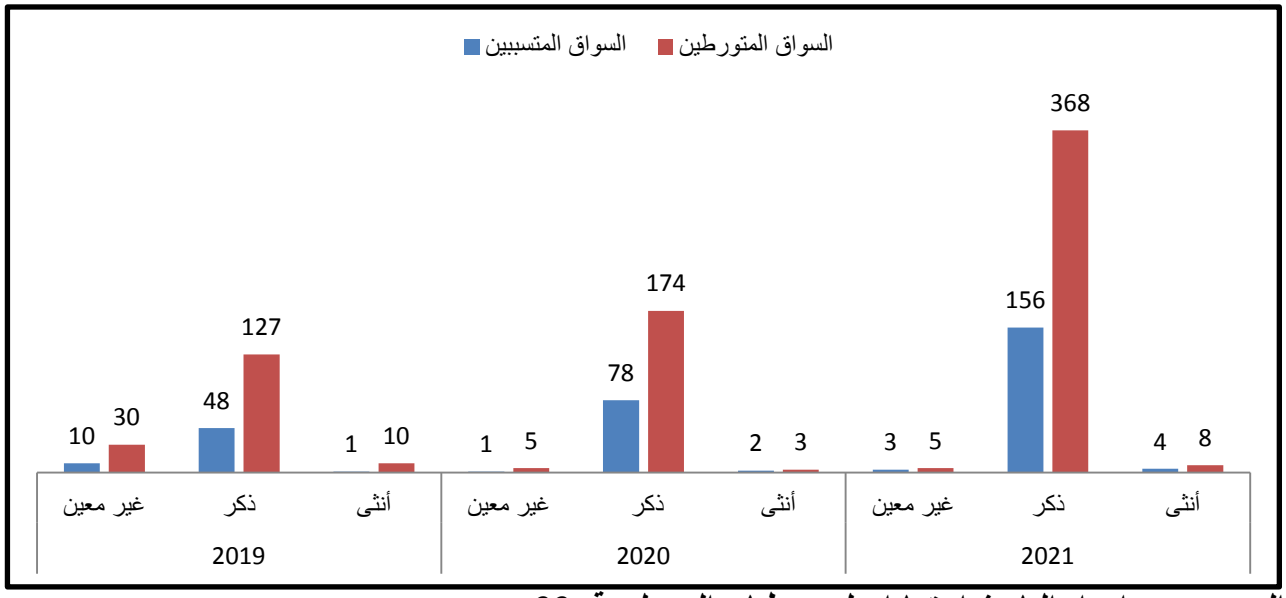
الجدول رقم 33: توزيع السواق المتسببين والمتورطين في حوادث المرور حسب الجنس في المناطق الريفية:

السنوات	الجنس	السواق المتسببين	السواق المتورطين
2019	غير معين	10	30
	ذكر	48	127
	أنثى	01	10
	المجموع	59	167
2020	غير معين	01	05
	ذكر	78	174
	أنثى	02	03
	المجموع	81	182
2021	غير معين	03	05
	ذكر	156	368
	أنثى	04	08
	المجموع	163	381

المصدر: المجموعة الإقليمية للدرك الوطني لولاية وهران.

يمثل متغير الجنس في دراسة ظاهرة حوادث المرور ركيزة أساسية للتحليل باعتباره متغيرا ديمغرافيا مؤثرا في تطور الظاهرة، حيث يبين جدول توزيع السواق المتسببين والمتورطين في حوادث المرور حسب الجنس قي المناطق الريفية بوهران أن عدد الذكور المتسببين في الحوادث عرف تزايدا كبيرا حيث تضاعف أكثر من 3 مرات سنة 2021 مقارنة بسنة 2019، ونفس الشيء حدث مع السواق المتورطين، كما نلاحظ في الجدول أن أغلب المتسببين والمتورطين في الحوادث هم ذكور بنسبة أكثر من 90 % .

رسم بياني رقم 29: توزيع السواق المتسببين والسواق المتورطين في حوادث المرور حسب الجنس في المناطق الريفية:



المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على معطيات الجدول رقم 33.

يبين الرسم البياني التالي أعداد المتسببين و المتورطين في وقوع الحوادث بالمناطق الريفية بالمقارنة بين متغير الجنس في السنوات الثلاثة، بحيث يشير التمثيل البياني إلى أن الذكور هم أكثر المتسببين والمتورطين نظرا لتواجدهم المكثف عبر الطرقات مقارنة بالإناث، وذلك للخصوصية الاجتماعية للمناطق المدروسة، فغالبا ما يشكل حركة السكان من جنس الذكور تأثيرا واضحا على الظاهرة، خاصة وأن المناطق الريفية تعرف حركة في الكثير من المجالات الحيوية للسكان كالتجارة و الحرف والزراعة وهي نشاطات يغلب عليها الطابع الذكوري.

3- أسباب حوادث المرور في ولاية وهران:

3-1- في المناطق الحضرية:

3-1-1- الأسباب المتعلقة بالعنصر البشري في المناطق الحضرية:

الجدول رقم 34: الأسباب المتعلقة بالعنصر البشري في المناطق الحضرية:

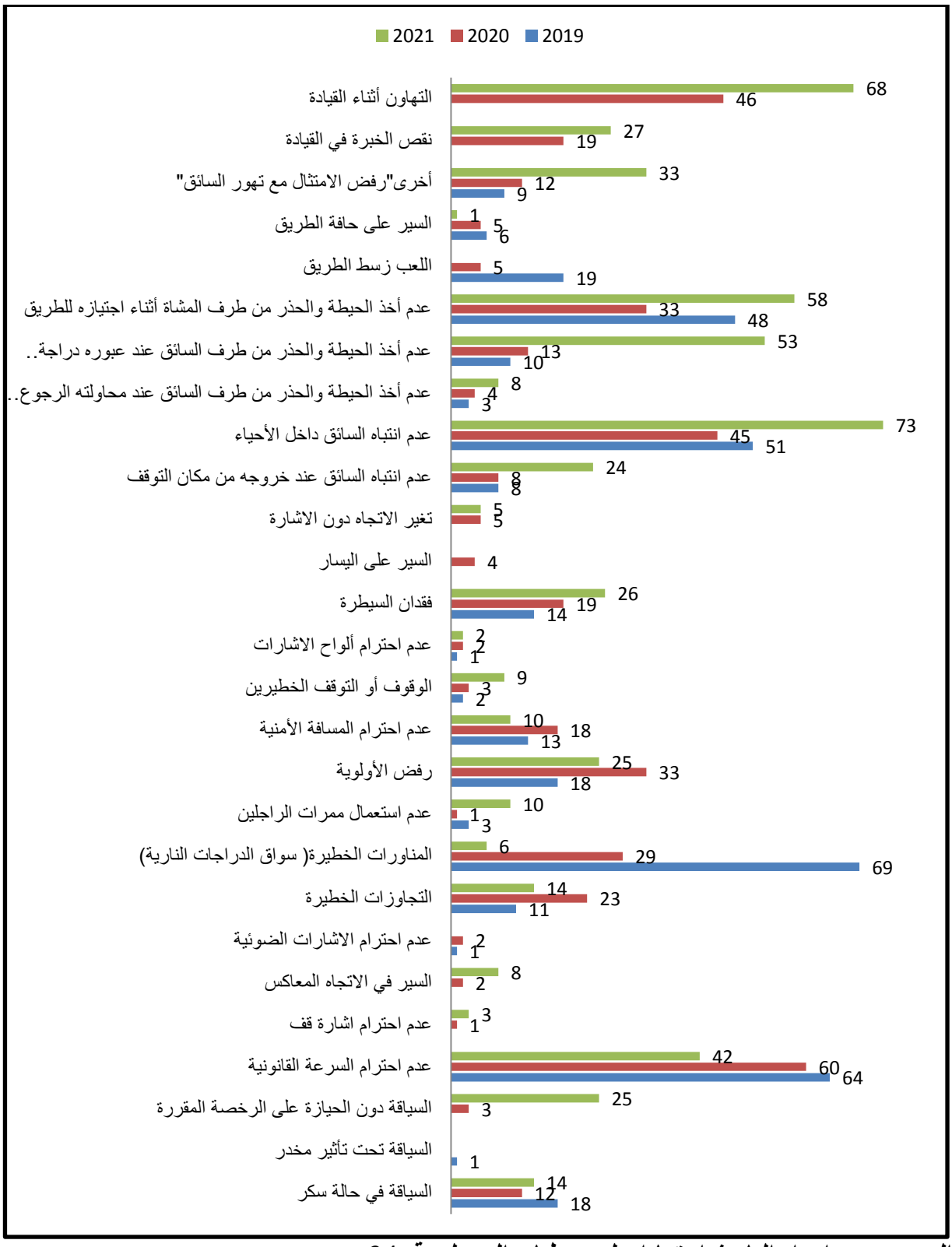
السبب	2019	2020	2021
السياقة في حالة سكر	18	12	14
السياقة تحت تأثير مخدر	01		
السياقة دون الحيازة على الرخصة المقررة		03	25
عدم احترام السرعة القانونية	64	60	42
عدم احترام اشارة قف		01	03
السير في الاتجاه المعاكس		02	08
عدم احترام الاشارات الضوئية	01	02	
التجاوزات الخطيرة	11	23	14
المناورات الخطيرة(سواق الدراجات النارية)	69	29	06
استعمال الهاتف النقال أو التصنت الاذاعي			
عدم استعمال ممرات الراجلين	03	01	10
رفض الأولوية	18	33	25
عدم احترام المسافة الأمنية	13	18	10
الوقوف أو التوقف الخطيرين	02	03	09
عدم احترام ألواح الاشارات	01	02	02
فقدان السيطرة	14	19	26
السير على اليسار		04	
تجاوز الخط المستمر			
تغير الاتجاه دون الاشارة		05	05
عدم انتباه السائق عند خروجه من مكان التوقف	08	08	24
عدم انتباه السائق داخل الأحياء	51	45	73
الابهار بالأضواء			
عدم أخذ الحيطة والحذر من طرف السائق عند محاولته الرجوع الى الخلف	03	04	08
عدم أخذ الحيطة والحذر من طرف السائق عند عبوره دراجة نارية أو هوائية.	10	13	53
عدم أخذ الحيطة والحذر من طرف المشاة أثناء اجتيازه للطريق	48	33	58
اللعب وسط الطريق	19	05	

السير على حافة الطريق	06	05	01
أخرى"رفض الامتثال مع تهور السائق"	09	12	33
نقص الخبرة في القيادة		19	27
التهاون أثناء القيادة		46	68
المجموع	369	407	544
النسبة	**%98,92**	**%98,78**	**%97,84**

المصدر: المجموعة الإقليمية للدرك الوطني بولاية وهران.

تظهر البيانات المسجلة على الجدول الأسباب المباشرة لوقوع الحوادث، وتكشف لنا عن تطور الظاهرة تزامنا مع تطور أسباب وقوعها، علما بأن هذه الأسباب ستشكل الفارق الأساسي في عملية التحليل نظرا لكونها تتضمن تداخلا بين العوامل الديمغرافية والسيوسيولوجية بل وحتى الاقتصادية، فإذا تمعنا في البيانات سنجد بأن عدم احترام السرعة القانونية هو أكثر أسباب الحوادث ب64 حادث في 2019 ثم 60 حادث في 2020 ثم 42 حادث سنة 2021، كما يأتي عدم انتباه السواق للحركة في الشوارع من بين أكثر الأسباب وراء وقوع الحوادث ب51 حادث ناتج عن عدم الانتباه في 2019 ثم 45 حادث لنفس السبب في 2020 ثم 73 حادث سنة 2021، متبوعة بعدم احترام الأولوية ب18 حادث لم يحترم فيها السواق مبدأ الأولوية في الطرقات خلال 2019 ثم 33 حادث لنفس السبب في 2020 ثم 25 حادث سنة 2021، كما يبين الجدول بأن التهاون هو الآخر عامل مباشر في الحوادث ب46 حادث سنة 2020 ثم 68 حادث سنة 2021 ، بالإضافة إلى عامل آخر يبدو هو الآخر مهما و هو عدم أخذ الحيطة والحذر من طرف المشاة أثناء اجتيازه للطريق ب48 حادث في 2019 ثم 33 حادث في 2020 ثم 58 حادث في 2021، فإذا تمعنا في طبيعة البيانات سنجد بأن الأسباب المباشرة للحوادث متصلة أكثر بسلوكات السواق عبر الطرقات أو ما يعرف بتورط العنصر البشري في الحادث، وهو ما تؤكده بقية الأسباب المسجلة في الجدول و التي تنحصر في مضمونها في أخطاء السياقة والتهور وعدم احترام القوانين .

رسم بياني رقم 30: الأسباب المتعلقة بالعنصر البشري في المناطق الحضرية:



المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على معطيات الجدول رقم 34.

يمكن تحليل التمثيل البياني لإبراز أهم الفوارق بين الأسباب والمقارنة بين مختلف الوضعيات التي تؤدي إلى وقوع الحادث، حيث يظهر عدم الانتباه والسرعة المفرطة إلى جانب المناورات الخطيرة وعدم احترام القوانين في مقدمة الأسباب التي تؤدي إلى وقوع الحوادث، وهي أسباب متعلقة بالعنصر البشري، حيث تعتبر هذه الأسباب متصلة بضعف التكوين في مدارس السياقة بالدرجة الأولى، هذه الأخيرة غالبا ما تمكن الممتحنين من رخص السياقة في مدة زمنية قصيرة لا يراعى خلالها مبادئ التكوين الأساسي في السياقة، إلى جانب العوامل الاجتماعية و النفسية التي يمكن الكشف عنها من خلال تحليل التمثيل البياني للإحصائيات، في هذا السياق يعتبر الإفراط في السرعة خاصة من قبل السواق بين 18 سنة و30 سنة ظاهرة خطيرة تتسبب في وقوع الحوادث، إلى جانب قلة الانتباه التي ترجع إلى طبيعة الوضعية التي يتواجد فيها السائق كتناول المخدرات والقيادة في حالة سكر، فغالبا ما تقع الحوادث أمام ممر الراجلين بالقرب من المؤسسات التربوية ، كما أن المناورات الخطيرة التي يقوم بها سواق الدرجات النارية في الأحياء ظاهرة خطيرة تنتشر بقوة في الآونة الأخيرة أصبحت تتسبب في الحوادث المميتة خاصة في أوساط الشباب، بالإضافة إلى ذلك نجد أن الجانب الآخر في الوضعيات لحوادث المرور هو السيارات النفعية ونقصد بها وسائل النقل كالحافلات والشاحنات، فرغم أنها أصبحت سريعة، إلا أنها تشكل حوادث مميتة ومروعة، ورغم تعدد أسبابها من نوم السائق أو سبب بشري آخر مثل تعمد المناورات الخطيرة في الطرقات الحضرية كما هو شائع في مدينة وهران التي تحولت شوارعها الكبرى إلى حلبات سباق بين حافلات النقل العمومي التي يمتلكها الخواص، كما أن تمثلات السائق للسرعة وكذلك طول المسافة، جعل منهم يريدون الوصول بسرعة إلى الجهة المقصودة، لتحقيق الربح دون المبالاة بخطورة ما يقومون به من سلوكات عواقبها خطيرة.

3-1-2- العوامل المرتبطة بالمركبة:

الجدول رقم 35: الأسباب المتعلقة بالمركبة في المناطق الحضرية:

السبب	2019	2020	2021
انتزاع العجلة من مكانها	01		
عطب في المكابح	01	01	02
تسرب الزيوت من شاحنة		01	
المجموع	02	02	02
النسبة	%00,54	% 00,48	%00,36

المصدر: المجموعة الإقليمية للدرك الوطني لولاية وهران.

شكلت الأعطاب المرتبطة بالمركبة في الطرقات الأسباب الرئيسية لحوداث المرور حسب الإحصائيات ،حيث تشير الأرقام إلى أن هذه الأسباب لا تزال ضعيفة مقارنة ببقية الأسباب لكنها تؤثر على حدة خطورة الحادث خاصة إذا تعلق الأمر بقطع الغيار المقلدة أو المغشوشة التي تروج في الأسواق وغالبا ما تؤدي إلى حوادث مأساوية على الطرقات.

3-1-3- العوامل المرتبطة بالمحيط في المناطق الحضرية

الجدول رقم 36: الأسباب المتعلقة بالمحيط في المناطق الحضرية:

السبب	2019	2020	2021
أمطار – تراكم للمياه-	02		
طريق زلج بسبب تساقط الأمطار		03	01
حفر بالطريق			03
تهيئة غير مناسبة للطريق			04
تشوهات بالطريق			02
المجموع	02	03	10
النسبة	%00,54	%00,74	%01,8

المصدر: المجموعة الإقليمية للدرك الوطني لولاية وهران.

إن وضعية الطرقات هي الأخرى من بين أهم أسباب وقوع الحوادث خاصة بالمناطق التي تعرف كثافة عالية لحركة المركبات مثل الطرق البلدية و الولائية التي تعرف اهتراءا بالرغم من أشغال الصيانة المتكررة، وفي هذا الإطار تعمل السلطات على إعادة ترميم الطرقات القريبة من التجمعات السكانية مع تعميم الممهلات لتفادي مخاطر السرعة المفرطة التي يقوم بها السواق في الأوقات التي تعرف حركة كبيرة للسكان.

3-2- في المناطق الريفية:

3-2-1- المتعلقة بالعنصر البشري:

الجدول رقم 37: الأسباب المتعلقة بالعنصر البشري في المناطق الريفية:

السبب	2019	2020	2021
السياقة في حالة سكر	05	01	01
المناورات الخطيرة	06	01	05
تغيير الاتجاه بدون اشارة	06	04	11
عدم احترام المسافة الأمنية	09	05	25
تغافل السائق	02	14	17
السير في الاتجاه الممنوع	03	02	05
السرعة المفرطة	17	02	
عدم احترام الاشارات	05	03	06
التجاوز دون أخذ الاحتياطات اللازمة	06	15	12
السير على اليسار	09	11	14
التجاوز الخطير	02	01	04
عدم احترام الأسبقية	07	06	14
عدم تخفيض السرعة خلال سوء الأحوال الجوية	05	02	06
قطع الطريق دون حذر	15	08	26
الوقوف الخطير		01	02
عدم تخفيض السرعة في المنحدرلت		03	03
التجاوز على الخط المتواصل		02	09
عدم تخفيض السرعة عند الاقتراب من قمم العقبات		01	
عدم تخفيض السرعة في المجمعات السكانية		01	01
عدم تخفيض السرعة عندما تكون الرؤية محدودة		03	07
السير في الاتجاه المعاكس		01	
عدم تخفيض السرعة في المنعرج		14	25
تعب السائق			02
عبور الشريط المركزي الفاصل بين أوساط الطريق			01
الرجوع الى الخلف في وسط الطريق			01
عدم تخفيض السرعة عند الاقتراب من التقاطعات			02
الدورا ن في وسط الطريق			06
المجموع	97	101	205
النسبة	%91,5	%93,5	%95,6

المصدر: المجموعة الإقليمية للدرك الوطني لولاية وهران.

على غرار المناطق الحضرية تعرف طرقات المناطق الريفية هي الأخرى تزايدا كبيرا في عدد الحوادث، لكن تختلف أسبابها كثيرا عن نظيرتها في المناطق الحضرية، حيث تعود أهم أسبابها حسب الجدول إلى عدم احترام إشارات المرور والتي تتمثل في السرعة المفرطة في المنعرجات الخطيرة ب14 حادث سنة 2020 ثم 25 حادث سنة 2021 متبوعة بقطع الطريق بدون حذر ب15 حادث سنة 2019 ثم 08 حوادث سنة 2020 ثم 26 حادث في2021 ، كما يشكل السير على اليسار أو في الاتجاه المعاكس أحد أسباب الحوادث في المناطق الريفية ب09 حوادث سنة 2019 ثم 11 حادث سنة 2020 ثم 14 حادث في2021، بالإضافة إلى عدم احترام السواق لمسافة الأمان التي يحددها القانون ب09 حوادث في2019 ثم 05 حوداث سنة 2020 ثم 25 حادث سنة 2021، هذه البيانات تكشف الاختلاف الكبير في أسباب الحوادث بين المناطق الريفية و الحضرية، بحيث نجد بأن الإفراط في السرعة تشكل العامل المشترك في المنطقتين في حين تنفرد المناطق الريفية بأسباب أخرى مثل السير على اليسار الذي يعتبر ظاهرة تخص الحوادث في الأرياف، إلى جانب عدم احترام مسافة الأمان في الطرقات البلدية التي تعرف كثافة عالية للحركة خاصة في الساعات الأولى من النهار.

3-2-2- المتعلقة بالمركبة:

الجدول رقم 38: الأسباب المتعلقة بالمركبة في المناطق الريفية:

السبب	2019	2020	2021
ثقب العجلات	02	02	05
جهاز التوجيه معطل	01		
كوابح معطلة	02	01	
اضاءة غير قانونية	02		
انعدام أضواء المركبة		01	
اختلالات ميكانيكية			01
المجموع	07	04	06
النسبة	%6,6	%3,7	%2,8

المصدر: المجموعة الإقليمية للدرك الوطني لولاية وهران.

نلاحظ في الجدول أن الحوادث المتعلقة بالمركبة انخفضت من 6,6% سنة 2019 إلى 2,8% سنة 2021، وأهم الأسباب ثقب العجلات بحادثين سنة 2019 و 5 حوادث سنة 2021، عطل بالمكابح وإضاءة غير قانونية بحادثين على الأكثر، حيث نلاحظ أن الأرقام ضعيفة جدا مقارنة بالعنصر البشري.

3-2-3- المتعلقة بالمحيط (الطريق والأحوال الجوية):

الجدول رقم 39: الأسباب المتعلقة بالمحيط في المناطق الريفية:

السبب	2019	2020	2021
طريق زلجة	01		
عدم وجود اشارات	01		
سوء الأحوال الجوية		03	01
طريق مهترئة			01
مرور الحيوانات			01
المجموع	02	03	03
النسبة	%1,9	%2,8	1,6

المصدر: المجموعة الإقليمية للدرك الوطني لولاية وهران.

تعرف طرقات المناطق الريفية في فصل الشتاء ظاهرة الانزلاقات الناجمة عن الاهتراءات إلى جانب تدفق الزيوت الناجمة عن الشاحنات والمركبات القديمة التي غالبا ما تتسبب في وقوع الحوادث الخطيرة في المناطق التي تعرف كثافة عالية لحركة نقل البضائع والأشخاص، والتي تعرفها وهران باعتبارها قطبا اقتصاديا يربط الولايات الداخلية بالموانئ، هذه الميزة تفسر ظاهرة الحوادث التي تتسبب فيها المركبات و الطرقات على حد سواء، حيث يعرف الطريق الرابط بين وهران والميناء عبر الطريق الاجتنابي 03 والذي يمر بالبلديات المجاورة التي تفتقد للإشارات المرورية، والحركة المكثفة لشاحنات النقل المحملة بالسلع مما يطرح مشكل غياب الصيانة الذي يتسبب في الحوادث.

4- مؤشرات الحوادث في ولاية وهران من 2017 إلى 2019:

الجدول رقم 40: تطور مؤشرات الحوادث في ولاية وهران من 2017 إلى 2019:

السنوات / مؤشرات الحوادث	2017	2018	2019
عدد المركبات	316197	331965	338143
عدد الحوادث المرورية	598	502	515
عدد القتلى	122	58	107
عدد الجرحى	735	423	705
متوسط الحوادث في اليوم	1,7	1,4	1,4
متوسط القتلى في اليوم	0,4	0,2	0,3
متوسط الجرحى في اليوم	2	1,2	1,9
عدد الحوادث لكل 10000مركبة	19	15	15
عدد القتلى لكل 10000مركبة	3,9	1,8	3,2
عدد الجرحى لكل 10000مركبة	23,3	12,8	20,9
عدد السكان في منتصف السنة	1738848	1771886	1805552
معدل الحوادث لكل 100000نسمة	34,4	28,3	28,5
معدل الوفيات لكل 100000نسمة	7	3,3	5,9
معدل الخطورة	1,4	0,9	1.6
حدة الحوادث	0,14	0,06	0.13

المصدر: من إعداد الباحث.

يشير الجدول التالي الى التطور الذي طرأ على أهم مؤشرات الحوادث المرورية في ولاية وهران خلال الفترة 2017-2019 ومنه يتضح مايلي:

- ✓ ارتفاع عدد المركبات سنة 2019 مقارنة بسنة 2017 بزيادة قدرها 7%.

- ✓ انخفاض عدد الحوادث المرورية سنة 2018 لتبلغ 502 حادثا مقارنة بسنة 2017 التي بلغت 598 حادثا، لترتفع مرة أخرى سنة 2019 لتبلغ 515 حادثا مروريا.
- ✓ انخفاض عدد قتلى الحوادث المرورية سنة 2018 لتبلغ 58 حادثا بعدما بلغت 122 قتيلا سنة 2017 لترتفع مرة أخرى وتبلغ 107 قتيلا سنة 2019.
- ✓ انخفاض كبير في عدد الجرحى سنة 2018 حيث بلغ عدد الجرحى 423 جريحا بعدما كان 735 جريحا سنة 2017 ليعاود الارتفاع مرة أخرى ويبلغ 705 جريحا سنة 2019.
- ✓ استقرار نسبي في متوسط الحوادث، متوسط القتلى ومتوسط الجرحى في اليوم من 2017 إلى 2019 حيث بلغ متوسط الحوادث مابين 1,4 و 1,7 حادث يوميا، ومتوسط القتلى بلغ مابين 0,2 و 0,4 قتيل يوميا، وبلغ متوسط الجرحى مابين 1,2 و 2 جريحا يوميا، كما نلاحظ أ ن هناك انخفاض معتبر سنة 2018.
- ✓ انخفاض عدد الحوادث لكل 10000 مركبة حيث نلاحظ استقرار نسبي سنتي 2018 و 2019 ب 15 حادث لكل 10000 مركبة في حين سجلت 19 حادث لكل 10000 مركبة سنة 2017.
- ✓ انخفاض عدد القتلى لكل 10000 مركبة حيث سجلت 1,8 قتيل سنة 2018 بعدما كانت 3,9 قتيل سنة 2017، وقد قدر هذا الانخفاض بنسبة أكثر من 50% لترتفع مجددا ب 3,2 قتيل سنة 2019.
- ✓ انخفاض عدد الجرحى لكل 10000 مركبة، فبعدما كان 23,3 جريح لكل 10000مركبة سنة 2017 أصبح 12,8 جريحا بانخفاض قدره 50% تقريبا، ليرتفع مرة أخرى سنة 2018 ليصبح 20,9 جريحا لكل 10000 مركبة.
- ✓ انخفاض معدل الحوادث لكل 100000 نسمة سنة 2018 ليصبح 28,3 بعدما كان 34,4 سنة 2017 ويبقى مستمرا نسبيا سنة 2019 ب 28,5 حادثا لكل 100000 نسمة.
- ✓ انخفاض معدل الوفيات لكل 100000 نسمة سنة 2018 إلى 3,3 بعدما كان 7 سنة 2017 ليرتفع مجددا سنة 2019 ويصبح 5,9 وفاة لكل 100000 نسمة.

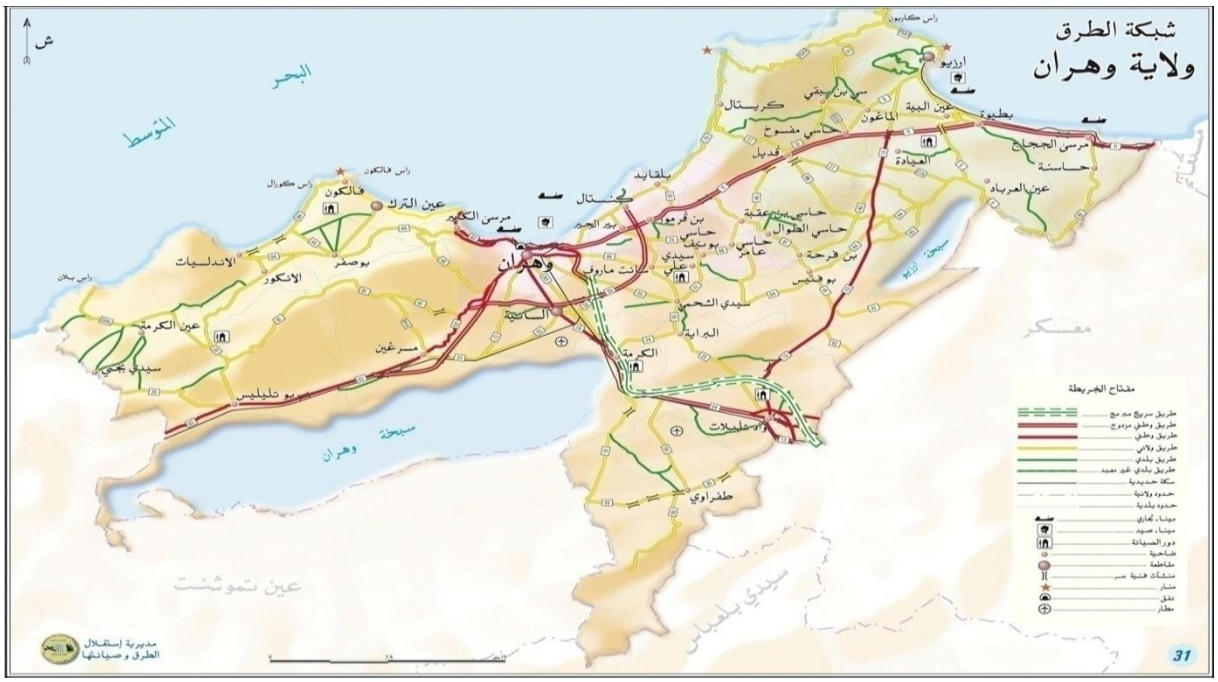
- ✓ اتجاه معدل الخطورة إلى الانخفاض سنة 2018 فبعدما كان 1,4 سنة 2017 أصبح 0,9 سنة 2018 ليرتفع مجددا إلى 1,6 سنة 2019.
- ✓ انخفاض حدة الحوادث سنة 2018 حيث بلغت 0,06 مقارنة بسنة 2017 التي بلغت 0,14 لترتفع مجددا سنة 2019 وتصبح 0,13.

5- شبكة الطرق في ولاية وهران:

وهران هي ثاني مدن الجزائر وواحدة من أهم مدن المغرب العربي، هي مدينة ساحلية في البحر الأبيض المتوسط ، تقع شمال غرب الجزائر على بعد 432 كم من العاصمة الجزائر، تعتبر مركزا رئيسيا للتجارة والمبادلات والسياحة لأنها مدينة ذات تأثير إقليمي من خلال مينائها ومطارها وبنيتها التحتية للسكك الحديدية والطرق ومكانا بارزا من حيث الاستثمار.

تشهد ولاية وهران ديناميكية اقتصادية غير مسبوقة أدت إلى إطلاق العديد من المشاريع الكبيرة في مختلف القطاعات ولاسيما البناء والسياحة حيث توجد في ولاية وهران 15 منطقة توسع سياحي.

خريطة رقم 01: شبكة الطرق في ولاية وهران



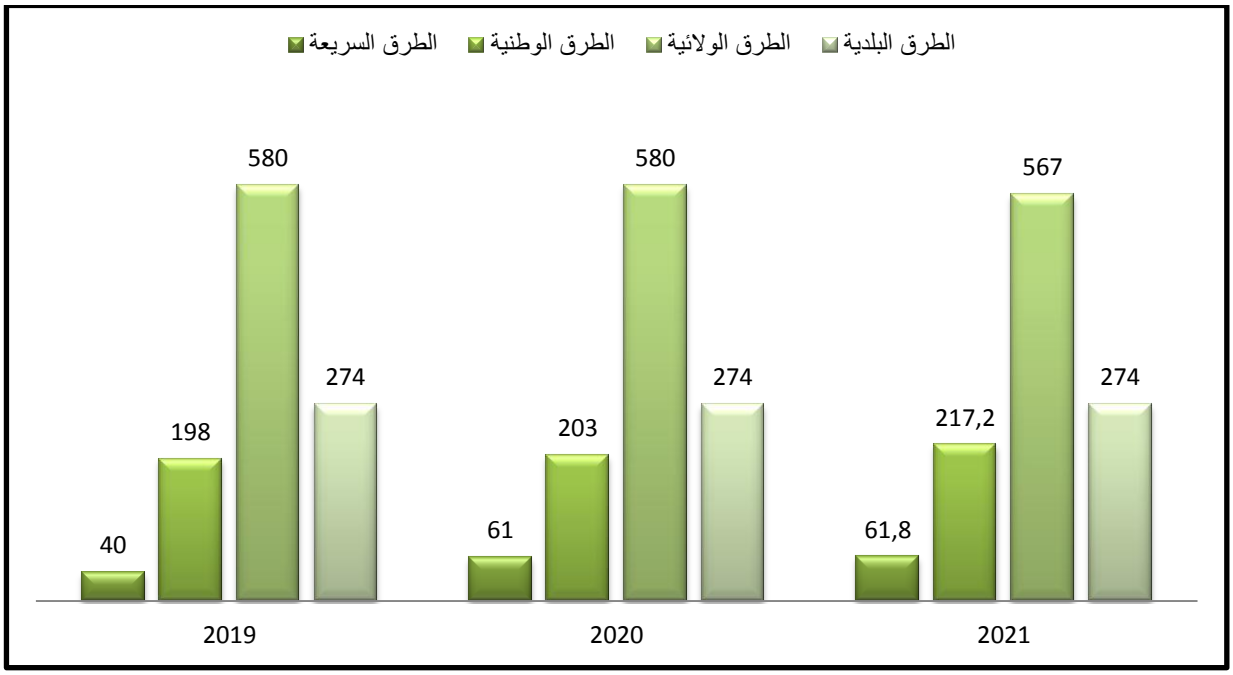
تتميز ولاية وهران بشبكة طرق كثيفة بلغ طولها 1120 كم سنة 2021 وتتنوع كالتالي:

الجدول رقم 41: شبكة الطرق في ولاية وهران:

السنوات / أنواع الطرق	2019	2020	2021
الطرق السريعة	40	61	61,8
الطرق الوطنية	198	203	217,2
الطرق الولائية	580	580	567
الطرق البلدية	274	274	274
المجموع	1092	1118	1120

المصدر: مديرية الأشغال العمومية لولاية وهران.

رسم بياني رقم 31: شبكة الطرق في ولاية وهران.



المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على معطيات الجدول رقم 41.

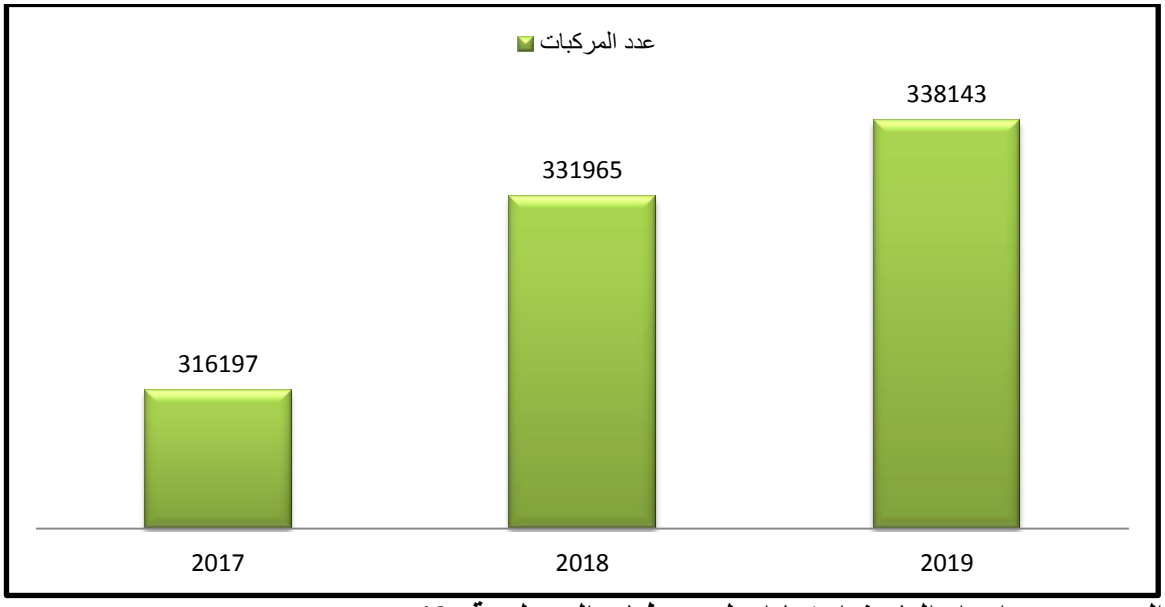
6- حظيرة السيارات في ولاية وهران:

الجدول رقم 42: عدد المركبات في ولاية وهران:

السنوات	عدد المركبات	التغير السنوي (%)	النسبة (%)	النسبة على المستوى الوطني (%)
2017	316197	————	100	5,13
2018	331965	5	105	5,17
2019	338143	2	107	5,14

المصدر: www.ons.dz

رسم بياني رقم 32: عدد المركبات في ولاية وهران



المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على معطيات الجدول رقم 42.

نلاحظ من الجدول والرسم البياني أن عدد المركبات في ولاية وهران ارتفع بنسبة 5% من سنة 2017 إلى سنة 2018 وارتفع بنسبة 2% من سنة 2018 إلى سنة 2019، وانخفضت النسبة لعدة أسباب منها الارتفاع القياسي لأسعار السيارات نتيجة غلق مصانع تركيب السيارات الموجودة في كل القطر الجزائري إضافة إلى منع استيراد السيارات في تلك الفترة، كما نلاحظ في الجدول أن نسبة المركبات المتواجدة في ولاية وهران بلغت 5% من المركبات المتواجدة على المستوى الوطني.

خاتمة:

شهدت حوادث المرور في ولاية وهران في الفترة الممتدة من 2017 إلى 2021 ارتفاعا طفيفا في عدد الحوادث حيث سجلت 598 حادثا سنة 2017 خلفت 122 قتيلا و 735 جريحا لترتفع وتسجل 770 حادثا سنة 2021 خلفت 102 قتيلا و 646 جريحا، هذا المنحى التصاعدي في عدد الحوادث المرورية خلف خسائر بشرية ومادية ونتج عنها آثار اجتماعية واقتصادية ونفسية، حيث يعتبر العنصر البشري أهم أسباب حوادث المرور بنسبة أكثر من 95% وهذا لمخالفتهم قوانين المرور كالإفراط في السرعة والسلوك الغير حضاري للسائقين رغم العمليات التحسيسية، الطرقات المهترئة و قدم حظيرة المركبات وغياب سياسة وقائية ناجعة، فلا بد من اتخاذ إجراءات وقائية ردعية كمراقبة المركبة وسن قوانين ردعية وإعادة النظر في البنية التحتية وصيانة الطرقات وضبط الإشارات المرورية ووضع تجهيزات لحماية المشاة.

الفصل الخامس

عرض وتحليل النتائج

1- عرض وتحليل النتائج:

تم في هذا الفصل عرض وتحليل نتائج الدراسة من خلال إبراز العلاقة بين المتغيرات السوسيوديمغرافية والحوادث المرورية، وفيما يلي عرض نتائج الدراسة وتفسيرها والإجابة عن تساؤلات الدراسة:

الفرضية1: لا يوجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط عدد حوادث المرور مابين القطاع الحضري والقطاع الريفي عند مستوى الدلالة 0,05 .

للتحقق من هذه الفرضية قمنا بإجراء اختبار (ت) للعينات المستقلة، وبعد التأكد من فرضيات الاختبار وشروطه كانت النتائج كالتالي:

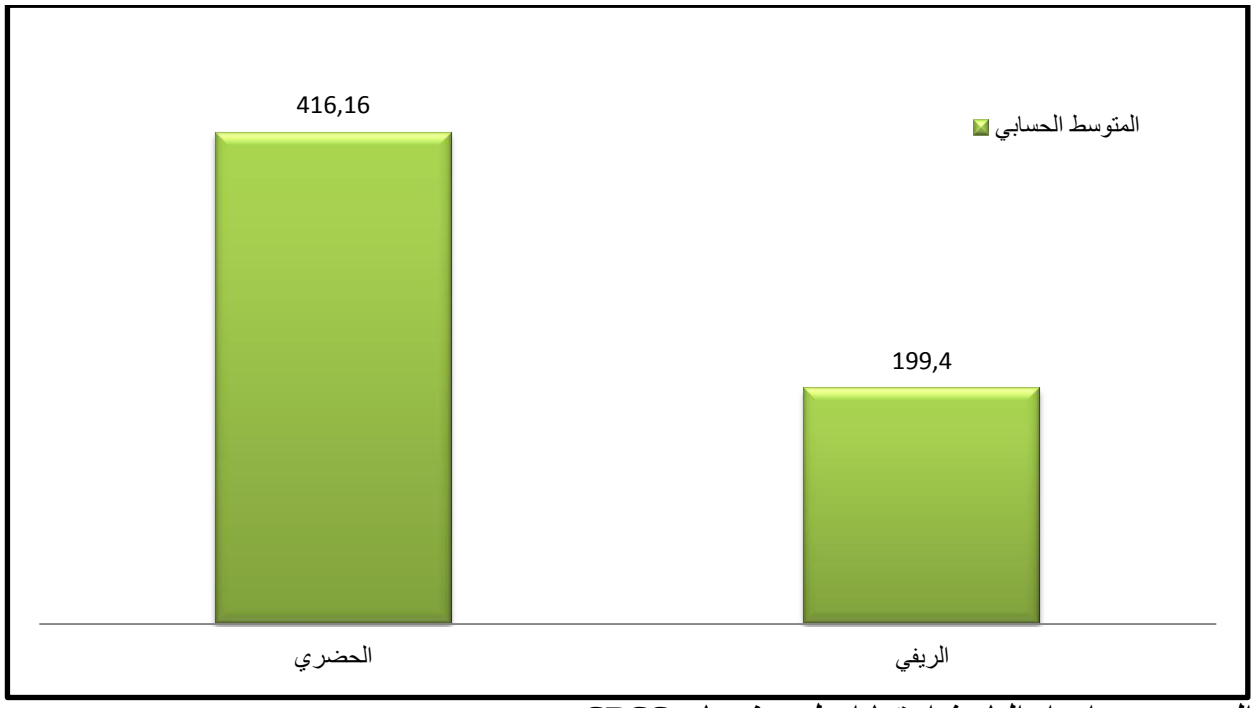
الجدول رقم 43: نتائج اختبار (ت) للفرق بين متوسط عدد الحوادث تبعا للمناطق:

القطاع	العدد	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة (ت)	القيمة الاحتمالية	الدلالة الإحصائية
القطاع الحضري	1986	416,16	93,350	80,771	0,000	دال إحصائيا
القطاع الريفي	919	199,40	50,856			

المصدر: من إعداد الباحث من مخرجات SPSS.

يتضح من بيانات الجدول أن متوسط عدد حوادث المرور في القطاع الحضري بلغ 416,16 حادثا بانحراف معياري 93,350 وهو أعلى من متوسط عدد حوادث المرور في القطاع الريفي البالغ 199,40 حادثا بانحراف معياري 50,856، كما جاءت نتيجة اختبار (ت) 80,771 بقيمة احتمالية 0,000 وهي أصغر من مستوى الدلالة 0,05، وعليه نرفض الفرضية الصفرية القائلة عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطي عدد حوادث المرور في القطاع الحضري والقطاع الريفي، لصالح القطاع الحضري في المتوسطات عند مستوى الدلالة 0,05، إذن يوجد فروق مابين متوسط عدد حوادث المرور مابين القطاع الحضري والريفي لصالح القطاع الحضري في المتوسطات عند مستوى الدلالة 0,05، والرسم البياني التالي يوضح هذه النتائج :

رسم بياني رقم 33 : المتوسطات الحسابية لعدد حوادث المرور في القطاعين الحضري والريفي:



المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على مخرجات SPSS.

الفرضية 2: لا يوجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط عدد وفيات حوادث المرور مابين القطاع الحضري والقطاع الريفي عند مستوى الدلالة 0,05 .

للتحقق من هذه الفرضية قمنا بإجراء اختبار (ت) للعينات المستقلة وبعد التأكد من فرضيات الاختبار وشروطه كانت النتائج كالتالي:

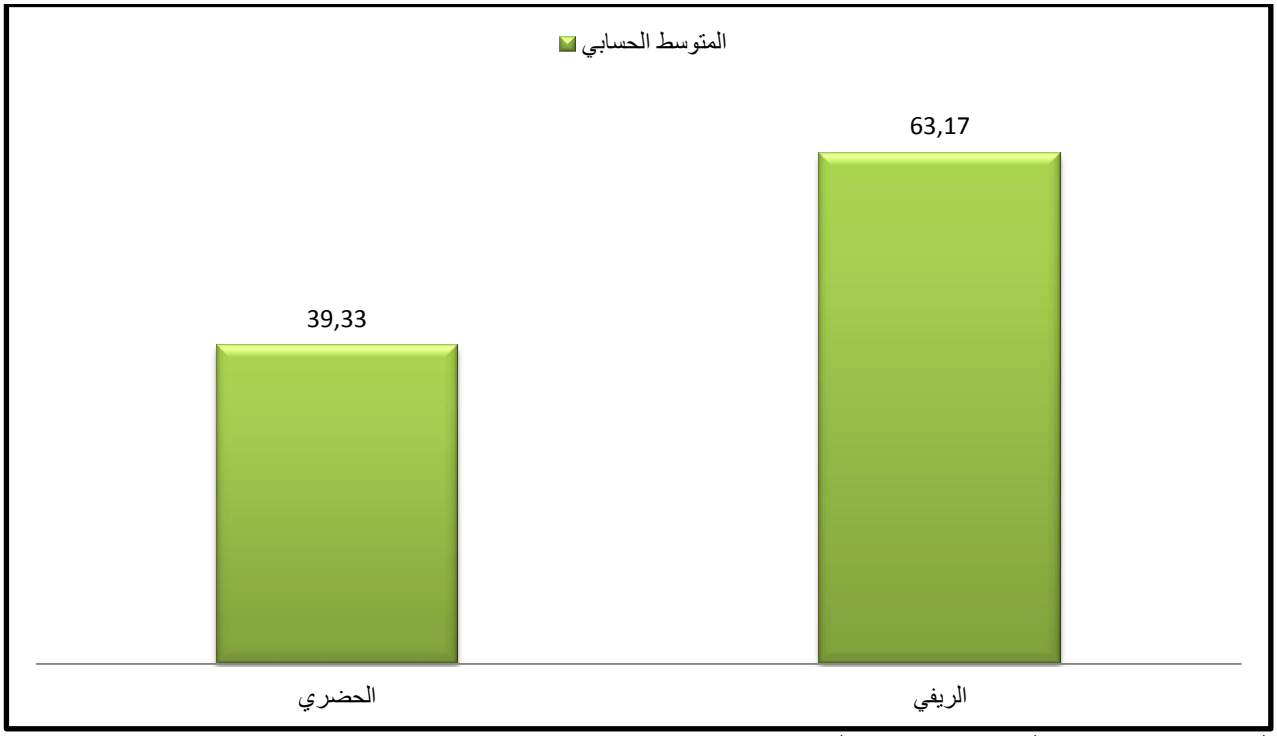
الجدول رقم 44: نتائج اختبار (ت) للفرق بين متوسط عدد وفيات حوادث المرور تبعا للمناطق:

	العدد	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة ت	القيمة الاحتمالية	الدلالة الإحصائية
القطاع الحضري	188	39,33	7,791	20,694	0,000	دال إحصائيا
القطاع الريفي	270	63,17	16,682			

المصدر: من إعداد الباحث من مخرجات SPSS.

يتضح من بيانات الجدول أن متوسط عدد وفيات حوادث المرور في القطاع الحضري بلغ 39,33 وفاة بانحراف معياري 7,791 وهو أقل من متوسط عدد وفيات حوادث المرور في القطاع الريفي البالغ 63,17 وفاة بانحراف معياري 16,682، كما جاءت نتيجة اختبار (ت) 20,694 بقيمة احتمالية 0,000 وهي أصغر من مستوى الدلالة 0,05 وعليه نرفض الفرضية الصفرية القائلة عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطي عدد وفيات حوادث المرور في القطاع الحضري والقطاع الريفي، إذن يوجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطي عدد وفيات حوادث المرور في القطاع الحضري والقطاع الريفي لصالح القطاع الريفي في المتوسطات عند مستوى الدلالة 0,05، والرسم البياني التالي يوضح هذه النتائج:

رسم بياني رقم 34: المتوسطات الحسابية لعدد وفيات حوادث المرور في القطاعين الحضري والريفي:



المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على مخرجات SPSS.

الفرضية 3: لا يوجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط عدد جرحى حوادث المرور مابين القطاع الحضري والقطاع الريفي عند مستوى الدلالة 0,05.

للتحقق من هذه الفرضية قمنا بإجراء اختبار (ت) للعينات المستقلة وبعد التأكد من فرضيات الاختبار وشروطه كانت النتائج كالتالي:

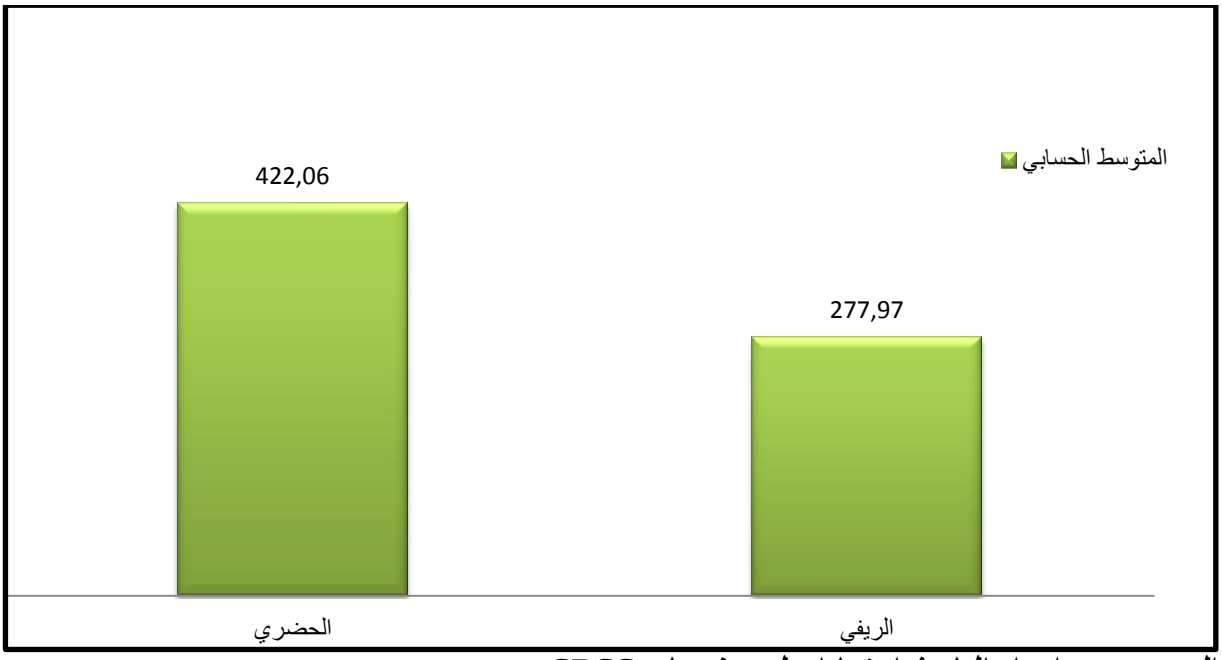
الجدول رقم 45: نتائج اختبار (ت) للفرق بين متوسط عدد جرحى حوادث المرور تبعا للمناطق:

القطاع	العدد	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة ت	القيمة الاحتمالية	الدلالة الإحصائية
القطاع الحضري	2038	422,06	78,436	43,720	0,000	دال إحصائيا
القطاع الريفي	1148	277,97	94,888			

المصدر: من إعداد الباحث من مخرجات SPSS.

يتضح من بيانات الجدول أن متوسط عدد جرحى حوادث المرور في القطاع الحضري بلغ 422,06 جريحا بانحراف معياري 78,436 وهو أقل من متوسط عدد جرحى حوادث المرور في القطاع الريفي البالغ 277,97 جريحا بانحراف معياري 94,888، كما جاءت نتيجة اختبار (ت) 43,720 بقيمة احتمالية 0,000 وهي أصغر من مستوى الدلالة (0,05)، وعليه نرفض الفرضية الصفرية القائلة عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطي عدد جرحى حوادث المرور في القطاع الحضري والقطاع الريفي، إذن يوجد فروق ما بين متوسط عدد جرحى حوادث المرور مابين القطاع الحضري و الريفي لصالح القطاع الحضري في المتوسطات عند مستوى الدلالة 0,05، والرسم البياني التالي يوضح هذه النتائج:

رسم بياني رقم 35: المتوسطات الحسابية لعدد جرحى حوادث المرور في القطاعين الحضري والريفي:



المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على مخرجات SPSS.

الفرضية 4: لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية في عدد حوادث المرور حسب السنوات.

للإجابة على هذه الفرضية قمنا بإجراء اختبار التباين الأحادي (ANOVA) لاكتشاف هل توجد فروق ذات دلالة إحصائية في عدد حوادث المرور تبعا لمتغير السنوات والجدول التالي يوضح نتائج الاختبار والدلالة الإحصائية:

الجدول رقم 46: نتائج اختبار التباين الأحادي (ANOVA) لحوادث المرور تبعا لمتغير السنوات:

السنوات	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة ف	القيمة الاحتمالية	الدلالة الإحصائية
2017	304,09	38,699	328,298	0,000	دال إحصائيا
2018	263,49	54,643			
2019	309,31	103,330			
2020	348,86	123,438			
2021	460,95	153,307			

المصدر: من إعداد الباحث من مخرجات SPSS.

يوضح الجدول التالي تحليل التباين الأحادي ومنه نستنتج أنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية في عدد حوادث المرور تبعا لمتغير السنوات حيث جاءت قيمة (ف) 328,298 بقيمة احتمالية 0,000 وهي أصغر من مستوى الدلالة (0,05) فبالتالي هي دال إحصائيا، كما يوضح الجدول أيضا قيمة المتوسط الحسابي لسنة 2021 كأكبر متوسط بقيمة 460,95.

ولمعرفة سبب الفروقات تم اختبار المقارنات البعدية (tukey) والرسومات البيانية التي توضح سبب وماهية الفروق الدالة الإحصائية:

الجدول رقم 47: نتائج اختبار المقارنات البعدية (tukey):(عدد حوادث المرور)

السنوات	الفرق في المتوسطات	القيمة الاحتمالية	الدلالة الإحصائية
2017 ← 2018	40,593	0,000	دال إحصائيا
2017 ← 2019	5,220	0,930	غير دال إحصائيا
2017 ← 2020	44,775	0,000	دال إحصائيا
2017 ← 2021	156,864	0,000	دال إحصائيا
2018 ← 2019	45,813	0,000	دال إحصائيا
2018 ← 2020	85,368	0,000	دال إحصائيا
2018 ← 2021	197,457	0,000	دال إحصائيا
2019 ← 2020	39,555	0,000	دال إحصائيا
2019 ← 2021	151,644	0,000	دال إحصائيا
2020 ← 2021	112,089	0,000	دال إحصائيا

المصدر: من إعداد الباحث من مخرجات SPSS.

رسم بياني رقم 36: المتوسطات الحسابية لعدد حوادث المرور حسب السنوات.



المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على مخرجات SPSS.

يتضح لنا من الجدول أن سبب الفروق الدالة الإحصائية في عدد حوادث المرور تبعا لمتغير السنوات تعود إلى الفروق بين كل السنوات من 2017 إلى 2021 ماعدا الفرق بين سنتي 2017 و 2019 لم يكن دال إحصائيا حيث جاءت القيمة الاحتمالية 0,930 وهي أكبر من مستوى الدلالة 0,05.

الفرضية 5: لا يوجد فروق ذات دلالة إحصائية في عدد وفيات حوادث المرور حسب السنوات.

للإجابة على هذه الفرضية قمنا بإجراء اختبار التباين الأحادي (ANOVA) لاكتشاف هل توجد فروق ذات دلالة إحصائية في عدد وفيات حوادث المرور تبعا لمتغير السنوات والجدول التالي يوضح نتائج الاختبار والدلالة الإحصائية:

الجدول رقم 48: نتائج اختبار التباين الأحادي (ANOVA) لعدد وفيات حوادث المرور تبعا لمتغير السنوات:

السنوات	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة ف	القيمة الاحتمالية	الدلالة الإحصائية
2017	64,21	13,682	95,157	0,000	دال إحصائيا
2018	31,21	7,757			
2019	54,55	7,461			
2020	38,95	5,964			
2021	63,25	21,898			

المصدر: من إعداد الباحث من مخرجات SPSS.

يوضح الجدول التالي تحليل التباين الأحادي ومنه نستنتج أنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية في عدد وفيات حوادث المرور تعود لمتغير السنوات حيث جاءت قيمة (ف) 95,157 بقيمة احتمالية 0,000 وهي أصغر من مستوى الدلالة (0,05) فبالتالي هي دال إحصائيا، كما يوضح الجدول أيضا قيمة المتوسط الحسابي لسنة 2017 كأكبر متوسط من بين المتوسطات الأخرى بقيمة 64,21.

ولمعرفة سبب الفروقات تم اختبار المقارنات البعدية (tukey) والرسومات البيانية التي توضح سبب وماهية الفروق الدالة الإحصائية:

الجدول رقم 49: نتائج اختبار المقارنات البعدية (tukey) (عدد وفيات حوادث المرور)

السنوات	الفرق في المتوسطات	القيمة الاحتمالية	الدلالة الإحصائية
2017 ←——— 2018	33,006	0,000	دال إحصائيا
2017 ←——— 2019	9,662	0,000	دال إحصائيا
2017 ←——— 2020	25,266	0,000	دال إحصائيا
2017 ←——— 2021	0,958	0,984	غيردال إحصائيا
2018 ←——— 2019	23,345	0,000	دال إحصائيا
2018 ←——— 2020	7,740	0,000	دال إحصائيا
2018 ←——— 2021	32,048	0,000	دال إحصائيا
2019 ←——— 2120	15,604	0,000	دال إحصائيا
2019 ←——— 2021	8,704	0,000	دال إحصائيا
2020 ←——— 2021	24,308	0,000	دال إحصائيا

المصدر: من إعداد الباحث من مخرجات SPSS.

رسم بياني رقم 37: المتوسطات الحسابية لعدد وفيات حوادث المرور حسب السنوات:



المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على مخرجات SPSS.

يتضح لنا من الجدول أن سبب الفروق الدالة الإحصائية في عدد وفيات حوادث المرور تبعا لمتغير السنوات تعود إلى الفروق بين كل السنوات من 2017 إلى 2021 ماعدا الفرق بين سنتي 2017 و 2021 لم يكن دال إحصائيا، حيث جاءت القيمة الاحتمالية 0,984 وهي أكبر من مستوى الدلالة 0,05.

الفرضية 6 : لا يوجد فروق ذات دلالة إحصائية في عدد جرحى حوادث المرور تعود لمتغير السنوات.

للإجابة على هذه الفرضية قمنا بإجراء اختبار التباين الأحادي (ANOVA) لاكتشاف هل توجد فروق ذات دلالة إحصائية في عدد جرحى حوادث المرور تبعا لمتغير السنوات والجدول التالي يوضح نتائج الاختبار والدلالة الإحصائية:

الجدول رقم 50: نتائج اختبار التباين الأحادي (ANOVA) لجرحى حوادث المرور تبعا لمتغير السنوات:

السنوات	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة ف	القيمة الاحتمالية	الدلالة الإحصائية
2017	367,93	12,501	179,982	0,000	دال إحصائيا
2018	293,26	103,115			
2019	406,13	126,698			
2020	427,43	149,067			
2021	323,70	14,995			

المصدر: من إعداد الباحث من مخرجات SPSS.

يوضح الجدول التالي تحليل التباين الأحادي ومنه نستنتج أنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية في عدد جرحى حوادث المرور تعود لمتغير السنوات حيث جاءت قيمة (ف) 179,982 بقيمة احتمالية 0,000 وهي أصغر من مستوى الدلالة (0,05) فبالتالي هي دال إحصائيا، كما يوضح الجدول أيضا قيمة المتوسط الحسابي لسنة 2020 هي أكبر متوسط من بين المتوسطات الأخرى بقيمة 427,43.

ولمعرفة سبب الفروقات تم اختبار المقارنات البعدية (tukey) والرسومات البيانية التي توضح سبب وماهية الفروق الدالة الإحصائية:

الجدول رقم 51: نتائج اختبار المقارنات البعدية (tukey) (عدد جرحى حوادث المرور):

السنوات	الفرق في المتوسطات	القيمة الاحتمالية	الدلالة الإحصائية
2017 ←——— 2018	74,665	0,000	دال إحصائيا
2017 ←——— 2019	38,210	0,000	دال إحصائيا
2017 ←——— 2020	59,503	0,000	دال إحصائيا
2017 ←——— 2021	44,229	0,984	دال إحصائيا
2018 ←——— 2019	112,875	0,000	دال إحصائيا
2018 ←——— 2020	134,168	0,000	دال إحصائيا
2018 ←——— 2021	30,437	0,000	دال إحصائيا
2019 ←——— 2120	21,294	0,001	دال إحصائيا
2019 ←——— 2021	82,438	0,000	دال إحصائيا
2020 ←——— 2021	103,732	0,000	دال إحصائيا

المصدر: من إعداد الباحث من مخرجات SPSS

رسم بياني رقم 38: المتوسطات الحسابية لعدد جرحى حوادث المرور حسب السنوات.



المصدر: من إعداد الباحث من مخرجاتSPSS.

يتضح لنا من الجدول أن سبب الفروق الدالة الإحصائية في عدد جرحى حوادث المرور تبعا لمتغير السنوات تعود إلى الفروق بين كل السنوات من 2017 إلى 2021 حيث جاءت القيمة الاحتمالية بين (0,000 و 0,001) وهي أصغر من مستوى الدلالة 0,05، وبالتالي هي دال إحصائيا بين كل السنوات.

الفرضية 7: لا يوجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط عدد وفيات حوادث المرور مابين الذكور و الإناث عند مستوى الدلالة 0,05.

للتحقق من هذه الفرضية قمنا بإجراء اختبار (ت) للعينات المستقلة، وبعد التأكد من فرضيات الاختبار وشروطه كانت النتائج كالتالي:

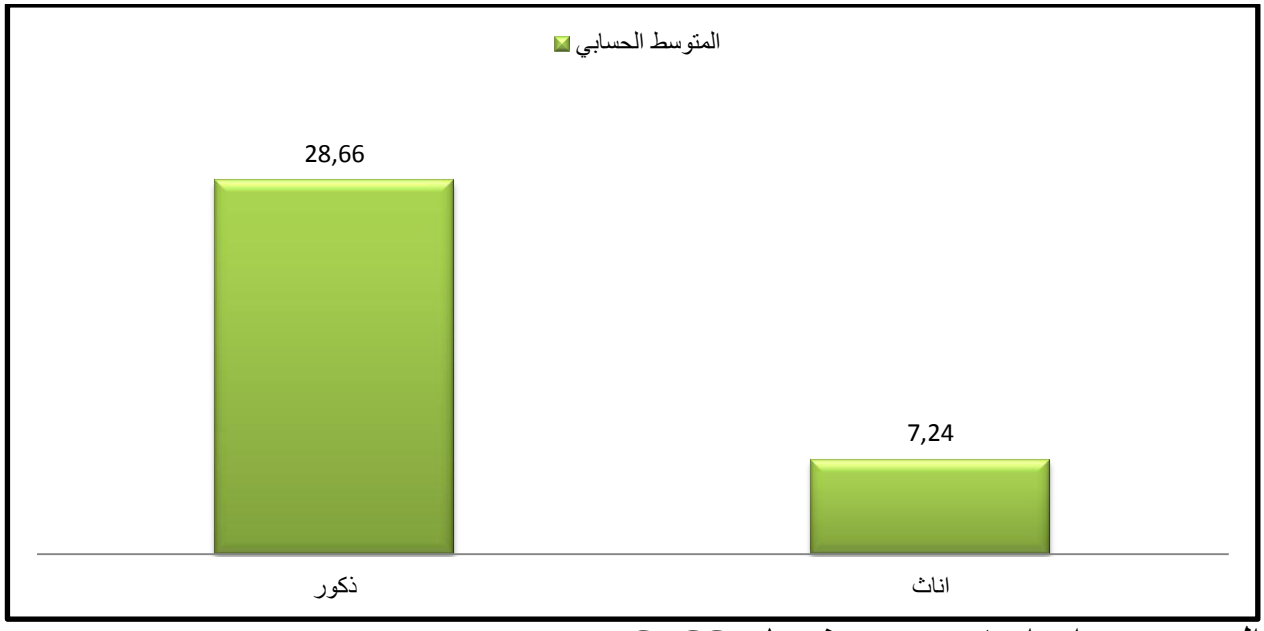
الجدول رقم 52: نتائج اختبار (ت) للفرق بين متوسط عدد وفيات حوادث المرور تبعا للجنس:

النوع	العدد	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة (ت)	القيمة الاحتمالية	الدلالة الإحصائية
ذكور	1738	28,66	8,400	102,914	0,000	دال إحصائيا
إناث	640	7,24	1,322			

المصدر: من إعداد الباحث من مخرجات SPSS.

يتضح من بيانات الجدول أن متوسط عدد وفيات حوادث المرور للذكور بلغ 28,66 وفاة بانحراف معياري (8,400) وهو أعلى من متوسط عدد وفيات حوادث المرور للإناث البالغ 7,24 وفاة بانحراف معياري (1,322) ، كما جاءت نتيجة اختبار (ت) 102,914 بقيمة احتمالية (0,000) وهي أصغر من مستوى الدلالة (0,005) وعليه نرفض الفرضية الصفرية القائلة عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطي عدد وفيات حوادث المرور للذكور والإناث عند مستوى الدلالة 0,05 ، إذن يوجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطي عدد وفيات حوادث المرور للذكور والإناث لصالح الذكور عند مستوى الدلالة 0,05 والرسم البياني التالي يوضح هذه النتائج:

رسم بياني رقم 39: المتوسطات الحسابية لعدد وفيات حوادث المرور حسب الجنس.



المصدر: من إعداد الباحث من مخرجات SPSS.

الفرضية 8: لا يوجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط عدد جرحى حوادث المرور مابين الذكور والإناث عند مستوى الدلالة 0,05.

للتحقق من هذه الفرضية قمنا بإجراء اختبار (ت) للعينات المستقلة، وبعد التأكد من فرضيات الاختبار وشروطه كانت النتائج كالتالي:

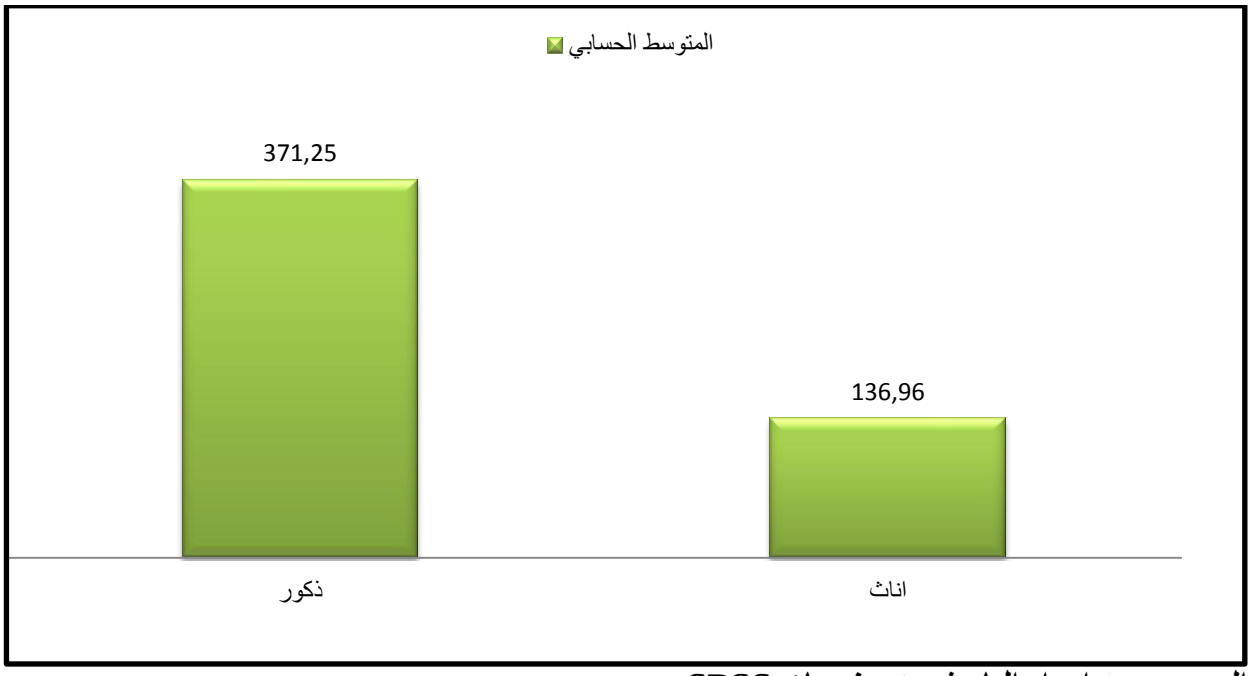
الجدول رقم 53: نتائج اختبار (ت) للفرق بين متوسط عدد جرحى حوادث المرور تبعا للجنس:

النوع	العدد	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة (ت)	القيمة الاحتمالية	الدلالة الإحصائية
ذكور	1738	371,25	95,844			
إناث	640	136,96	31,808	89,411	0,000	دال إحصائيا

المصدر: من إعداد الباحث من مخرجات SPSS.

يتضح من بيانات الجدول أن متوسط عدد جرحى حوادث المرور للذكور بلغ 371,25 جريحا بانحراف معياري (95,844) وهو أعلى من متوسط عدد جرحى حوادث المرور للإناث البالغ 136,96 جريح بانحراف معياري (31,808) ، كما جاءت نتيجة اختبار (ت) 89,411 بقيمة احتمالية (0,000) وهي أصغر من مستوى الدلالة (0,005) وعليه نرفض الفرضية الصفرية القائلة عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطي عدد جرحى حوادث المرور للذكور والإناث عند مستوى الدلالة 0,05 ، إذن يوجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطي عدد جرحى حوادث المرور للذكور والإناث لصالح الذكور عند مستوى الدلالة 0,05 والرسم البياني التالي يوضح هذه النتائج:

رسم بياني رقم 40: المتوسطات الحسابية لعدد جرحى حوادث المرور حسب الجنس:



المصدر: من إعداد الباحث من مخرجات SPSS.

الفرضية 9: لا يوجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطي عدد وفيات حوادث المرور مابين الفئة العمرية 0-18 سنة والفئة العمرية 18سنة فأكثر عند مستوى الدلالة 0,05 .

للتحقق من هذه الفرضية قمنا بإجراء اختبار (ت) للعينات المستقلة، وبعد التأكد من فرضيات الاختبار وشروطه كانت النتائج كالتالي:

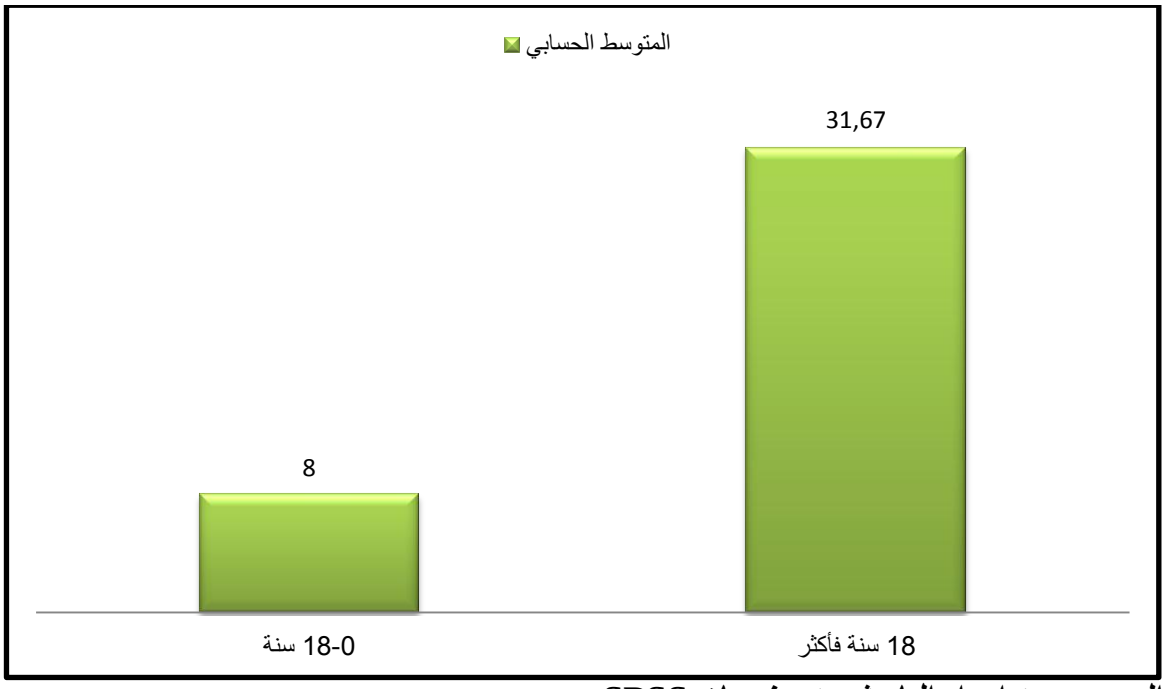
الجدول رقم 54: نتائج اختبار (ت) للفرق بين متوسط عدد وفيات حوادث المرور تبعا للسن:

الفئات العمرية	العدد	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة (ت)	القيمة الاحتمالية	الدلالة الإحصائية
0-18 سنة	38	8,00	1,708	39,361	0,000	دال إحصائيا
18 سنة فأكثر	150	31,67	6,535			

المصدر: من إعداد الباحث من مخرجات SPSS.

يتضح من بيانات الجدول أن متوسط عدد وفيات حوادث المرور للفئة العمرية 0-18 سنة بلغ 8,00 وفاة بانحراف معياري (1,708) وهو أقل من متوسط عدد وفيات حوادث المرور للفئة العمرية 18 سنة فأكثر البالغ 31,67 وفاة بانحراف معياري (6,535) ، كما جاءت نتيجة اختبار (ت) 39,361 بقيمة احتمالية (0,000) وهي أصغر من مستوى الدلالة (0,05) وعليه نرفض الفرضية الصفرية القائلة عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطي عدد وفيات حوادث المرور للفئة العمرية 0-18 سنة والفئة العمرية 18 سنة فأكثر عند مستوى الدلالة 0,05، إذن يوجد فروق مابين متوسطي عدد وفيات حوادث المرور للفئة العمرية 0-18 سنة والفئة العمرية 18 سنة فأكثر عند مستوى الدلالة (0,05) لصالح عدد وفيات حوادث المرور للفئة العمرية 18 سنة فأكثر في المتوسطات والرسم البياني التالي يوضح هذه النتائج:

رسم بياني رقم 41: المتوسطات الحسابية لعدد وفيات حوادث المرور حسب السن:



المصدر: من إعداد الباحث من مخرجات SPSS.

الفرضية 10: لا يوجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطي عدد جرحى حوادث المرور مابين الفئة العمرية 0-18 سنة والفئة العمرية 18سنة فأكثر عند مستوى الدلالة 0,05 .

للتحقق من هذه الفرضية قمنا بإجراء اختبار (ت) للعينات المستقلة، وبعد التأكد من فرضيات الاختبار وشروطه كانت النتائج كالتالي:

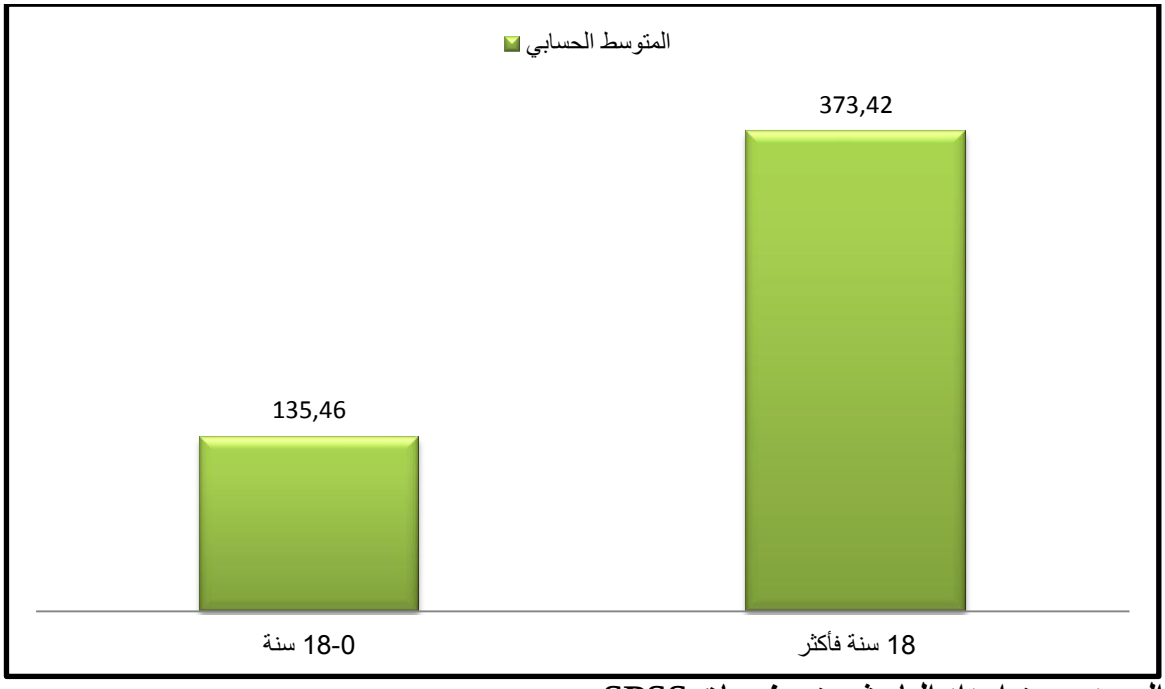
الجدول رقم 55: نتائج اختبار (ت) للفرق بين متوسط عدد جرحى حوادث المرور تبعا للسن:

الفئات العمرية	العدد	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة (ت)	القيمة الاحتمالية	الدلالة الإحصائية
18-0 سنة	658	135,46	23,690	90,738	0,000	دال إحصائيا
18 سنة فأكثر	1720	373,42	101,795			

المصدر: من إعداد الباحث من مخرجات SPSS.

يتضح من بيانات الجدول أن متوسط عدد جرحى حوادث المرور للفئة العمرية 0-18 سنة بلغ 135,46 وفاة بانحراف معياري (23,690) وهو أقل من متوسط عدد جرحى حوادث المرور للفئة العمرية 18 سنة فأكثر البالغ 373,42 وفاة بانحراف معياري (101,795) ، كما جاءت نتيجة اختبار (ت) 90,738 بقيمة احتمالية (0,000) وهي أصغر من مستوى الدلالة (0,05) وعليه نرفض الفرضية الصفرية القائلة عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطي عدد جرحى حوادث المرور للفئة العمرية 0-18 سنة والفئة العمرية 18 سنة فأكثر عند مستوى الدلالة 0,05، إذن يوجد فرق مابين متوسطي عدد جرحى حوادث المرور للفئة العمرية 0-18 سنة والفئة العمرية 18 سنة فأكثر عند مستوى الدلالة (0,05) لصالح عدد جرحى حوادث المرور للفئة العمرية 18 سنة فأكثر في المتوسطات والرسم البياني التالي يوضح هذه النتائج:

رسم بياني رقم 42: المتوسطات الحسابية لعدد جرحى حوادث المرور حسب السن:



المصدر: من إعداد الباحث من مخرجات SPSS.

الفرضية 11: لا يوجد فروق ذات دلالة إحصائية في عدد السواق المتورطين في حوادث المرور في المناطق الريفية تبعا لمتغير المستوى التعليمي.

للإجابة على هذه الفرضية قمنا بإجراء اختبار التباين الأحادي (ANOVA) لاكتشاف هل توجد فروق ذات دلالة إحصائية في عدد السواق المتورطين في حوادث المرور في المناطق الريفية تبعا لمتغير المستوى التعليمي، والجدول التالي يوضح نتائج الاختبار والدلالة الإحصائية:

الجدول رقم 56: نتائج اختبار التباين الأحادي (ANOVA) تبعا للمستوى التعليمي:

المستوى التعليمي	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة ف	القيمة الاحتمالية	الدلالة الإحصائية
بدون مستوى	11,00	4,557	87,105	0,000	دال إحصائيا
ابتدائي	60,82	25,101			
متوسط	88,79	32,125			
ثانوي	70,58	25,726			
جامعي	42,87	19,161			

المصدر: من إعداد الباحث من مخرجات SPSS.

يوضح الجدول التالي تحليل التباين الأحادي ومنه نستنتج أنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية في عدد السواق المتورطين في حوادث المرور في المناطق الريفية تعود لمتغير المستوى التعليمي حيث جاءت قيمة (ف) 87,105 بقيمة احتمالية 0,000 وهي أصغر من مستوى الدلالة (0,05) وبالتالي هي دال إحصائيا، كما يوضح الجدول أيضا قيمة المتوسط الحسابي للمستوى المتوسط هي أكبر متوسط من بين المتوسطات الأخرى بقيمة 88,79.

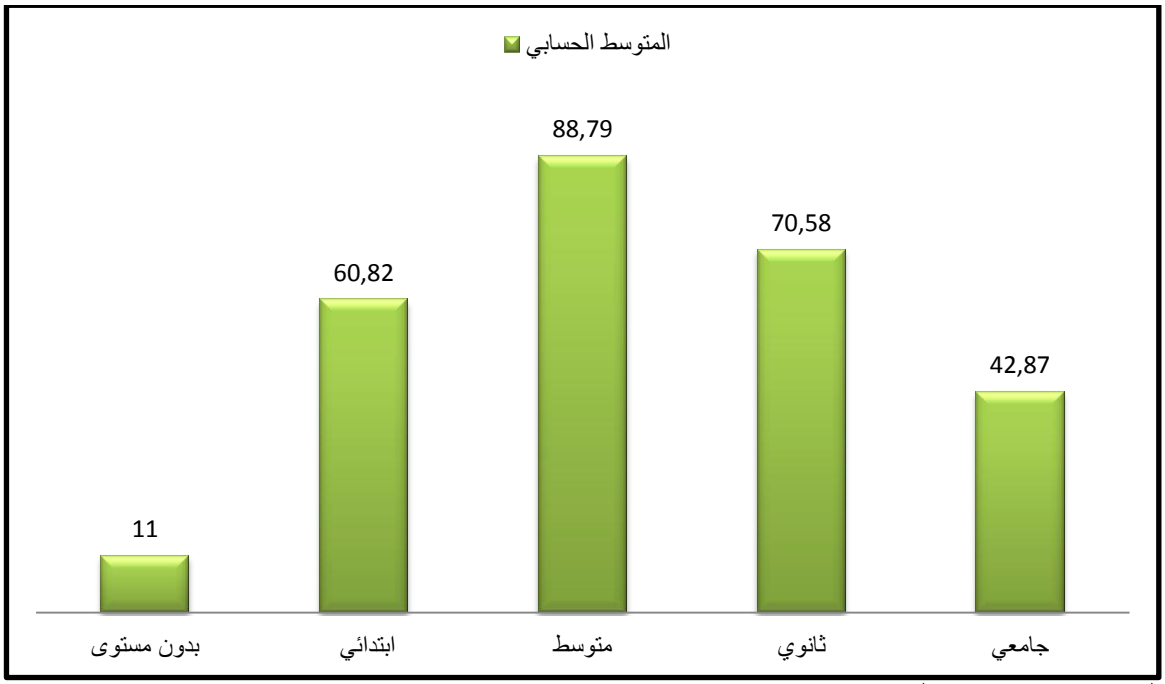
ولمعرفة سبب الفروقات تم اختبار المقارنات البعدية (tukey) والرسومات البيانية التي توضح سبب وماهية الفروق الدالة الإحصائية:

الجدول رقم 57: نتائج اختبار المقارنات البعدية (tukey) (السواق المتورطين في حوادث المرور)

السنوات	الفرق في المتوسطات	القيمة الاحتمالية	الدلالة الإحصائية
بدون مستوى ← ابتدائي	49,818	0,000	دال إحصائيا
بدون مستوى ← متوسط	77,786	0,000	دال إحصائيا
بدون مستوى ← ثانوي	59,584	0,000	دال إحصائيا
بدون مستوى ← جامعي	31,874	0,000	دال إحصائيا
ابتدائي ← متوسط	27,968	0,000	دال إحصائيا
ابتدائي ← ثانوي	9,766	0,010	دال إحصائيا
ابتدائي ← جامعي	17,944	0,000	دال إحصائيا
متوسط ← ثانوي	18,202	0,001	دال إحصائيا
متوسط ← جامعي	45,913	0,000	دال إحصائيا
ثانوي ← جامعي	27,711	0,000	دال إحصائيا

المصدر: من إعداد الباحث من مخرجات SPSS.

رسم بياني رقم 43: المتوسطات الحسابية لعدد حوادث المرور حسب المستوى التعليمي.



المصدر: من إعداد الباحث من مخرجات SPSS.

يتضح لنا من الجدول أن سبب الفروق الدالة الإحصائية في عدد السواق المتورطين في حوادث المرور في المناطق الريفية تبعا لمتغير المستوى التعليمي تعود إلى الفروق بين كل المستويات الدراسية، حيث جاءت القيمة الاحتمالية بين (0,000 و 0,010) وهي أصغر من مستوى الدلالة 0,05 وبالتالي هي دال إحصائيا بين كل المستويات .

الفرضية 12 :لا يوجد فروق ذات دلالة إحصائية في عدد وفيات حوادث المرور في المناطق الريفية تبعا لمتغير السنوات.

للإجابة على هذه الفرضية قمنا بإجراء اختبار التباين الأحادي (ANOVA) لاكتشاف هل توجد فروق ذات دلالة إحصائية في عدد وفيات حوادث المرور في المناطق الريفية تبعا لمتغير السنوات، والجدول التالي يوضح نتائج الاختبار والدلالة الإحصائية:

الجدول رقم 58: نتائج اختبار التباين الأحادي (ANOVA) لوفيات حوادث المرور في المناطق الريفية تبعا للسنوات:

السنوات	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة ف	القيمة الاحتمالية	الدلالة الإحصائية
2017	32,45	11,534	17,105	0,000	دال إحصائيا
2018	28,35	9,358			
2019	30,35	10,843			
2020	21,06	7,560			
2021	15,77	5,428			

المصدر: من إعداد الباحث من مخرجات SPSS.

يوضح الجدول التالي تحليل التباين الأحادي ومنه نستنتج أنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية في عدد وفيات حوادث المرور تبعا لمتغير السنوات حيث جاءت قيمة (ف) 17.105 بقيمة احتمالية 0,000 وهي أصغر من مستوى الدلالة (0,05) فبالتالي هي دال إحصائيا، كما يوضح الجدول أيضا قيمة المتوسط الحسابي لسنة 2017 كأكبر متوسط من المتوسطات الأخرى بقيمة 32,45.

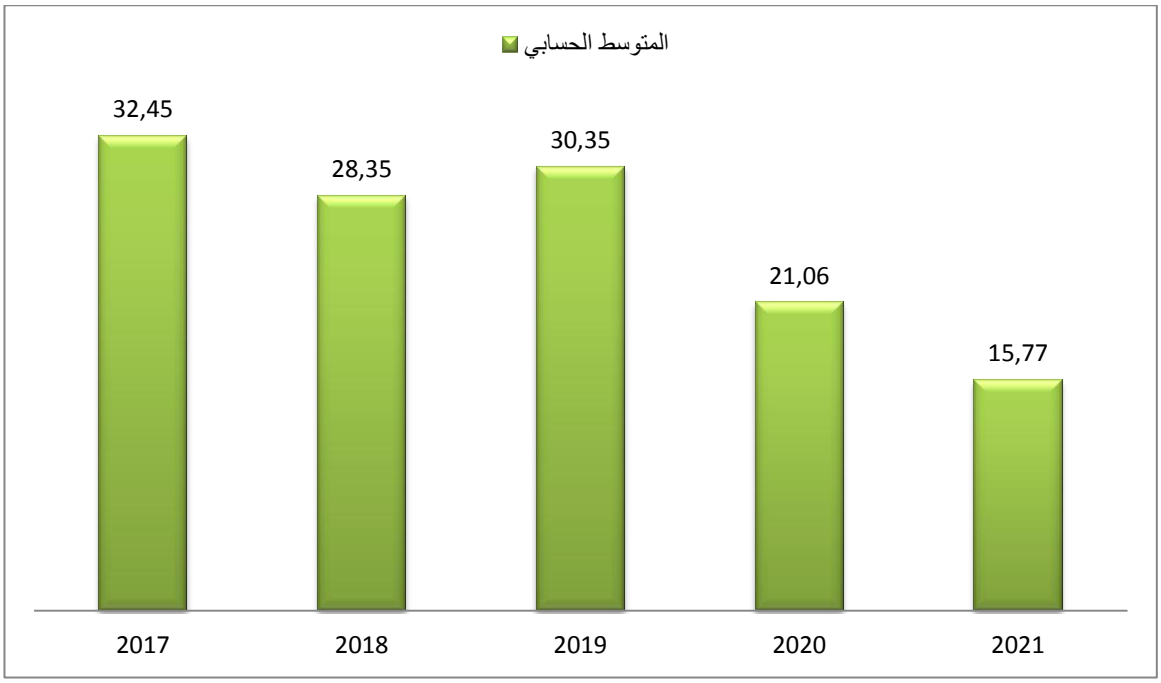
ولمعرفة سبب الفروقات تم اختبار المقارنات البعدية (tukey) والرسومات البيانية التي توضح سبب وماهية الفروق الدالة الإحصائية:

الجدول رقم 59: نتائج اختبار المقارنات البعدية (tukey) وفيات حوادث المرور في المناطق الريفية:

السنوات	الفرق في المتوسطات	القيمة الاحتمالية	الدلالة الإحصائية
2017 ← 2018	4,095	0,306	غير دال إحصائيا
2017 ← 2019	2,099	0,833	غير دال إحصائيا
2017 ← 2020	11,384	0,000	دال إحصائيا
2017 ← 2021	16,678	0,000	دال إحصائيا
2018 ← 2019	1,996	0,883	غير دال إحصائيا
2018 ← 2020	7,289	0,000	دال إحصائيا
2018 ← 2021	12,582	0,000	دال إحصائيا
2019 ← 2120	9,285	0,000	دال إحصائيا
2019 ← 2021	14,579	0,000	دال إحصائيا
2020 ← 2021	5,293	0,235	غيردال إحصائيا

المصدر: من إعداد الباحث من مخرجات SPSS.

رسم بياني رقم 44: المتوسطات الحسابية لعدد وفيات حوادث المرور حسب السنوات.



المصدر: من إعداد الباحث من مخرجات SPSS.

يتضح لنا من الجدول أن سبب الفروق الدالة الإحصائية في وفيات عدد حوادث المرور تبعا لمتغير السنوات تعود إلى الفروق بين سنة 2017 وسنتي (2020 و 2021)، والفروق بين سنة 2018 وسنتي (2020 و 2021) والفروق بين سنة 2019 وسنتي (2020 و 2021) ماعدا الفروق بين سنة 2017 و سنة 2018 بقيمة احتمالية 0,306 ، والفروق بين سنة 2017 و سنة 2019 بقيمة احتمالية 0,833 ، والفروق بين سنة 2018 و سنة 2019 بقيمة احتمالية 0,883 وكذلك الفروق بين سنة 2020 وسنة 2021 بقيمة احتمالية 0,235 لم يكن دال إحصائيا حيث جاءت القيمة الاحتمالية أكبر من مستوى الدلالة 0,05.

الفرضية 13: لا يوجد فروق ذات دلالة إحصائية في عدد جرحى حوادث المرور في المناطق الريفية تبعا لمتغير السنوات.

للإجابة على هذه الفرضية قمنا بإجراء اختبار التباين الأحادي (ANOVA) لاكتشاف هل توجد فروق ذات دلالة إحصائية في عدد جرحى حوادث المرور في المناطق الريفية تبعا لمتغير السنوات، والجدول التالي يوضح نتائج الاختبار والدلالة الإحصائية:

الجدول رقم 60: نتائج اختبار التباين الأحادي (ANOVA) لجرحى حوادث المرور في المناطق الريفية تبعا للسنوات:

السنوات	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة ف	القيمة الاحتمالية	الدلالة الإحصائية
2017	197,45	56,137	371,638	0,000	دال إحصائيا
2018	197,29	61,387			
2019	295,29	99,055			
2020	319,00	110,378			
2021	421,27	145,438			

المصدر: من إعداد الباحث من مخرجات SPSS.

يوضح الجدول التالي تحليل التباين الأحادي ومنه نستنتج أنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية في عدد جرحى حوادث المرور تبعا لمتغير السنوات حيث جاءت قيمة (ف) 371,638 بقيمة احتمالية 0,000 وهي أصغر من مستوى الدلالة (0,05) فبالتالي هي دال إحصائيا، كما يوضح الجدول أيضا قيمة المتوسط الحسابي لسنة 2021 كأكبر متوسط من المتوسطات الأخرى بقيمة 421,27.

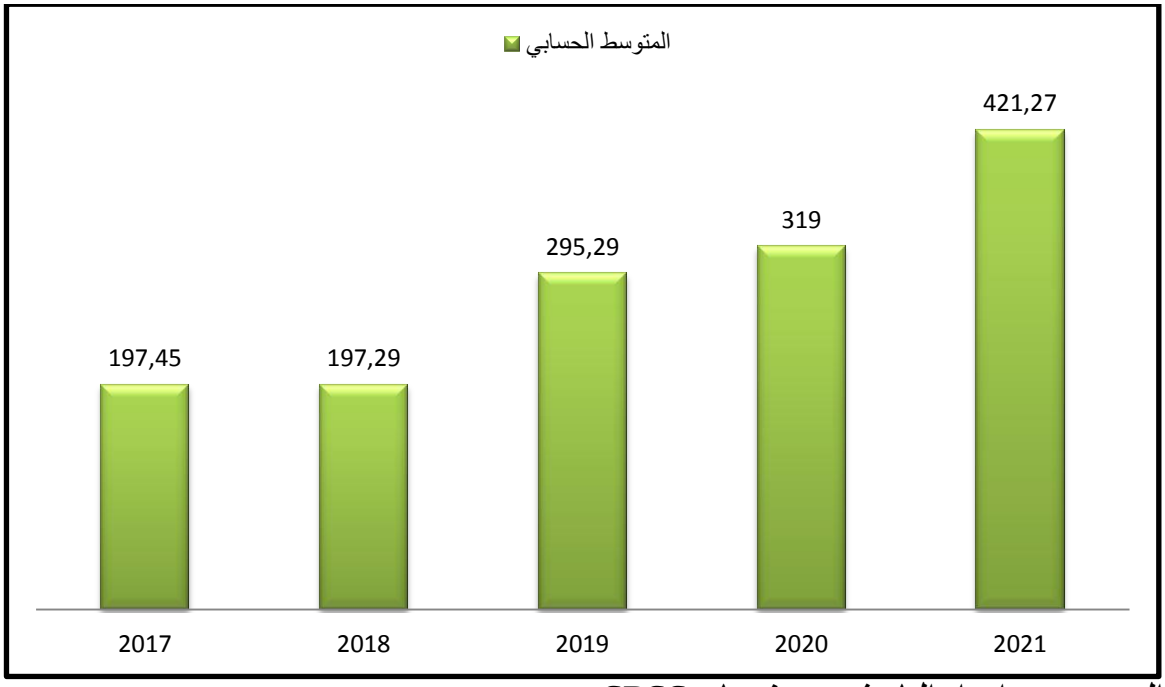
ولمعرفة سبب الفروقات تم اختبار المقارنات البعدية (tukey) والرسومات البيانية التي توضح سبب وماهية الفروق الدالة الإحصائية:

الجدول رقم 61: نتائج اختبار المقارنات البعدية (tukey) جرحى حوادث المرور في المناطق الريفية:

السنوات	الفرق في المتوسطات	القيمة الاحتمالية	الدلالة الإحصائية
2017 ← 2018	0,159	1,000	غير دال إحصائيا
2017 ← 2019	97.845	0,000	دال إحصائيا
2017 ← 2020	121,559	0,000	دال إحصائيا
2017 ← 2021	223,823	0,000	دال إحصائيا
2018 ← 2019	98,004	0,000	دال إحصائيا
2018 ← 2020	121,718	0,000	دال إحصائيا
2018 ← 2021	223,983	0,000	دال إحصائيا
2019 ← 2020	23,714	0,005	دال إحصائيا
2019 ← 2021	125,979	0,000	دال إحصائيا
2020 ← 2021	102,265	0,000	دال إحصائيا

المصدر: من إعداد الباحث من مخرجات SPSS.

رسم بياني رقم 45: المتوسطات الحسابية لعدد جرحى حوادث المرور حسب السنوات.



المصدر: من إعداد الباحث من مخرجات SPSS.

يتضح لنا من الجدول أن سبب الفروق الدالة الإحصائية في عدد جرحى حوادث المرور تبعا لمتغير السنوات تعود إلى الفروق بين كل السنوات من 2017 إلى 2021 ماعدا الفرق بين سنة 2017 وسنة 2018 لم يكن دال إحصائيا، حيث جاءت القيمة الاحتمالية 1,000 وهي أكبر من مستوى الدلالة 0,05.

الفرضية 14: لا توجد فروق ذات دلالة إحصائية في عدد الحوادث حسب العوامل الرئيسية المسببة لحوادث المرور عند مستوى الدلالة 0.05 .

للإجابة على هذه الفرضية تم إجراء اختبار التباين الأحادي (ANOVA) لاكتشاف هل توجد فروق ذات دلالة إحصائية في عدد الحوادث تعود لمتغير العوامل الرئيسية المسببة لحوادث المرور، ويوضح الجدول التالي نتائج الاختبار والدلالة الإحصائية.

الجدول رقم 62: نتائج اختبار التباين الأحادي (ANOVA) لعدد حوادث المرور تبعا للعوامل الرئيسية المسببة:

العوامل الرئيسة المسببة لحوادث المرور	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة ف	القيمة الاحتمالية	الدلالة الإحصائية
العنصر البشري	452,84	77,732	346,533	0,000	دال إحصائيا
المركبة	2,00	0.000			
الطريق والمحيط	7,53	3,623			

المصدر: من إعداد الباحث من مخرجات SPSS.

يوضح الجدول التالي تحليل التباين الأحادي الاتجاه ومنه نستنتج أنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية في عدد الحوادث حسب العوامل الرئيسية للحوادث المرورية حيث جاءت قيمة (ف) 346,533 بقيمة احتمالية 0,000 وهي أصغر من مستوى الدلالة 0.05 وبالتالي هي دال إحصائيا، كما يوضح الجدول أيضا قيمة المتوسط الحسابي للعنصر البشري هي أكبر قيمة من بين المتوسطات الأخرى حيث بلغت قيمة المتوسط 452,84.

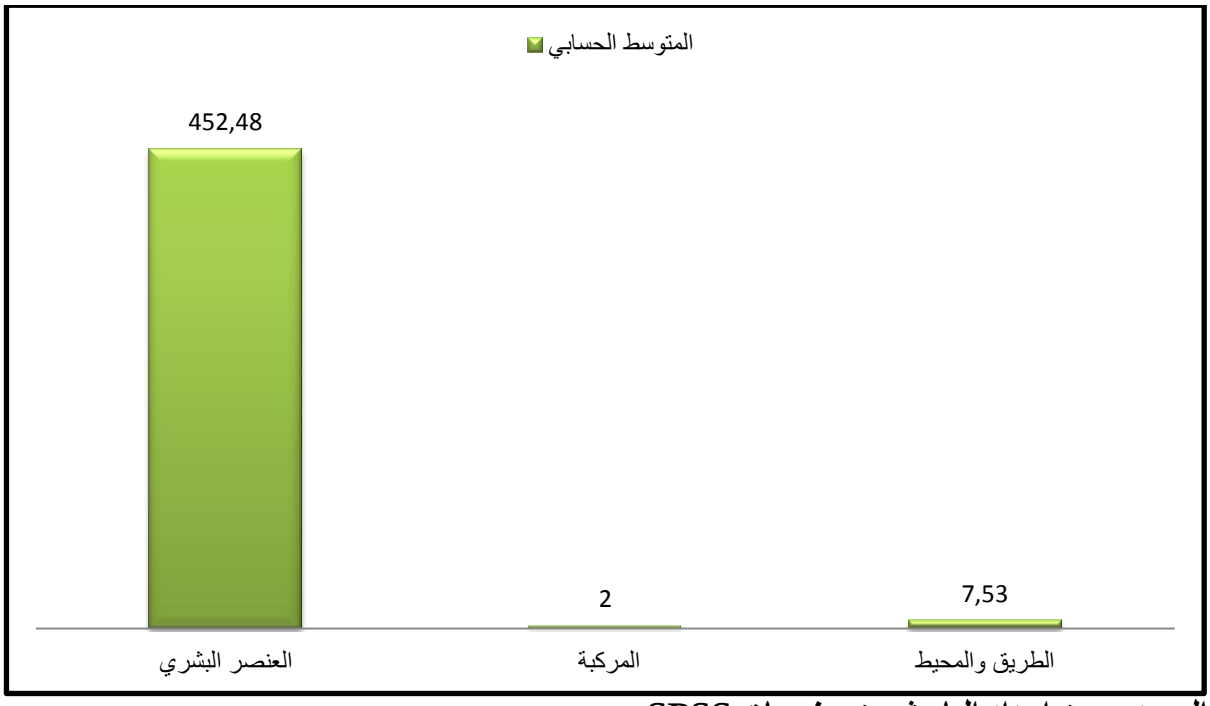
ولمعرفة سبب الفروقات تم اختبار المقارنات البعدية TUKEY والرسومات البيانية التي توضح سبب وماهية الفروق الدالة إحصائيا:

الجدول رقم 63: نتائج اختبار المقارنات البعدية (tukey) عدد حوادث المرور:

العوامل الرئيسية المسببة لحوادث المرور	الفرق في المتوسطات	القيمة الاحتمالية	الدلالة الإحصائية
العنصر البشري ← المركبة	450,838	0,000	دال إحصائيا
العنصر البشري ← الطريق والمحيط	445,305	0,000	دال إحصائيا
المركبة ← الطريق والمحيط	5,553	0,988	غير دال إحصائيا

المصدر: من إعداد الباحث من مخرجات SPSS.

رسم بياني رقم 46: المتوسطات الحسابية لعدد حوادث المرور حسب العوامل الرئيسية المسببة.



المصدر: من إعداد الباحث من مخرجات SPSS.

يتضح لنا من خلال الجدول أن سبب فروقات الدلالة الإحصائية في عدد الحوادث حسب العوامل الرئيسية المسببة لحوادث المرور تعود إلى الفروق بين كل الأسباب ماعدا الفرق بين المركبة والطريق والمحيط لم يكن دال إحصائيا، حيث جاءت القيمة الاحتمالية 0,988 وهي أكبر من مستوى الدلالة 0,05.

الفرضية 15 : لا يوجد فروق ذات دلالة إحصائية في عدد السواق المتسببين في الحوادث المرورية حسب السن في المناطق الريفية عند مستوى الدلالة 0.05.

للإجابة على هذه الفرضية تم إجراء اختبار التباين الأحادي (ANOVA) لاكتشاف هل توجد فروق ذات دلالة إحصائية في عدد السواق المتسببين في الحوادث المرورية حسب السن، ويوضح الجدول التالي نتائج الاختبار والدلالة الإحصائية.

الجدول رقم 64: نتائج اختبار التباين الأحادي (ANOVA) لعدد السواق المتسببين في الحوادث حسب السن:

السن	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة ف	القيمة الاحتمالية	الدلالة الإحصائية
أقل من 18 سنة	2,20	1,095	60,409	0,000	دال إحصائيا
من 18 إلى 29 سنة	42,78	17,747			
من 30 سنة إلى 49 سنة	54,66	18,480			
50 سنة فأكثر	22,04	9,011			

المصدر: من إعداد الباحث من مخرجات SPSS.

يوضح الجدول التالي تحليل التباين الأحادي الاتجاه، ومنه نستنتج أنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية في عدد السواق المتسببين في الحوادث المرورية حسب السن، حيث جاءت قيمة ف 60,409 بقيمة احتمالية 0,000 وهي أصغر من مستوى الدلالة 0,05، وبالتالي هي دال إحصائيا كما يوضح الجدول أيضا أن قيمة المتوسط الحسابي للفئة العمرية من 30 إلى 49 سنة هي أكبر من قيم المتوسطات الأخرى حيث بلغت 54,66 .

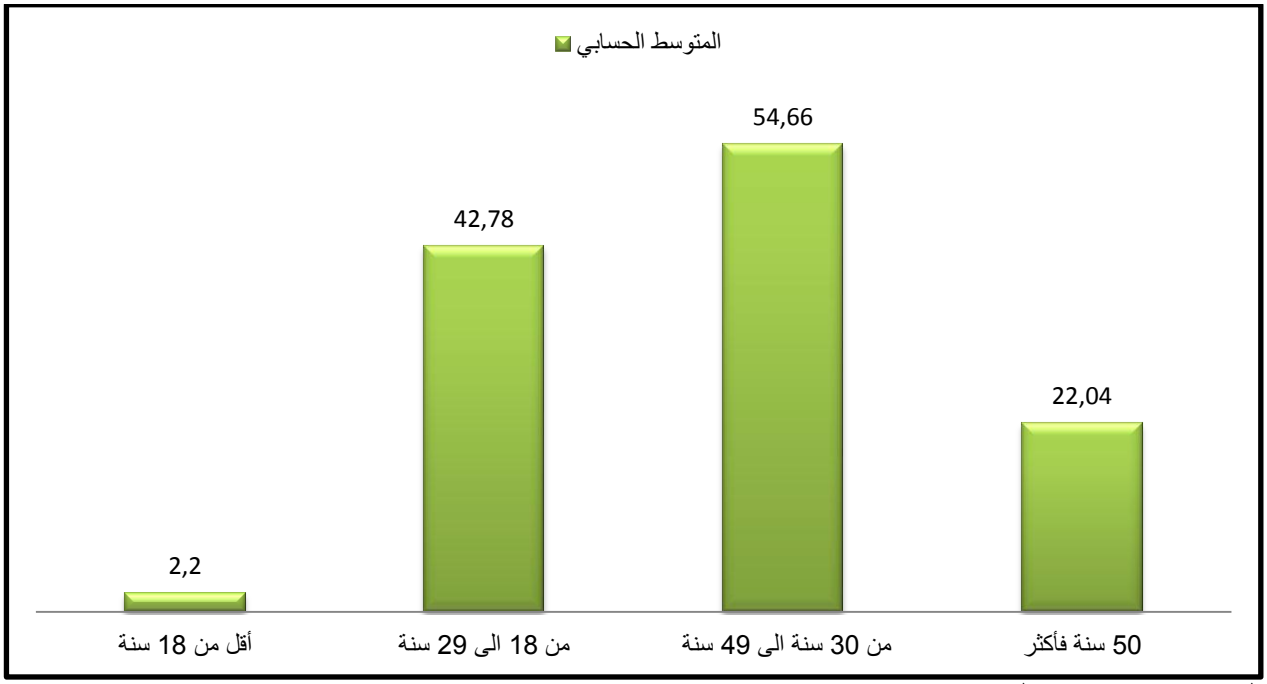
ولمعرفة سبب الفروقات تم اختبار المقارنات البعدية (TUKEY) والرسومات البيانية التي توضح سبب وماهية الفروق الدالة إحصائيا.

الجدول رقم 65: نتائج اختبار المقارنات البعدية (tukey) عدد السواق المتسببين في الحوادث:

السن	الفرق في المتوسطات	القيمة الاحتمالية	الدلالة الإحصائية
أقل من 18 سنة ← من 18 إلى 29 سنة	40,584	0,000	دال إحصائيا
أقل من 18 سنة ← من 30 إلى 49 سنة	52,462	0,000	دال إحصائيا
أقل من 18 سنة ← 50 سنة فأكثر	19,837	0,058	غير دال إحصائيا
من 18 سنة إلى 29سنة ← من 30 إلى 49 سنة	11,878	0,000	دال إحصائيا
من 18 سنة إلى 29 سنة ← 50 سنة فأكثر	20,747	0,000	دال إحصائيا
من 30 إلى 49 سنة ← 50 سنة فأكثر	32,625	0,000	دال إحصائيا

المصدر: من إعداد الباحث من مخرجات SPSS.

رسم بياني رقم 47: المتوسطات الحسابية لعدد السواق المتسببين في الحوادث حسب السن.



المصدر: من إعداد الباحث من مخرجات SPSS.

يتضح لنا من خلال الجدول أن سبب الفروق الدالة إحصائيا في عدد السواق المتسببين للحوادث المرورية حسب السن تعود إلى الفروق بين كل الفئات العمرية ماعدا الفرق بين الفئة العمرية أقل من 18 سنة والفئة العمرية 50 سنة فأكثر لم يكن دال إحصائيا، حيث جاءت القيمة الاحتمالية 0,058 وهي أكبر من مستوى الدلالة 0,05.

الفرضية 16: لا يوجد فروق ذات دلالة إحصائية في عدد السواق المتورطين في الحوادث المرورية حسب السن في المناطق الريفية عند مستوى الدلالة 0.05.

للإجابة على هذه الفرضية تم إجراء اختبار التباين الأحادي (ANOVA) لاكتشاف هل توجد فروق ذات دلالة إحصائية في عدد السواق المتورطين في الحوادث المرورية حسب السن، ويوضح الجدول التالي نتائج الاختبار والدلالة الإحصائية.

الجدول رقم 66: نتائج اختبار التباين الأحادي (ANOVA) لعدد السواق المتورطين في الحوادث حسب السن:

السن	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	قيمة ف	القيمة الاحتمالية	الدلالة الإحصائية
أقل من 18 سنة	3,00	1,291	178,139	0,000	دال إحصائيا
من 18 إلى 29 سنة	87,67	33,497			
من 30 سنة إلى 49 سنة	136,72	49,257			
50 سنة فأكثر	55,23	19,304			

المصدر: من إعداد الباحث من مخرجات SPSS.

يوضح الجدول التالي تحليل التباين الأحادي الاتجاه، ومنه نستنتج أنه توجد فروق ذات دلالة إحصائية في عدد السواق المتورطين في الحوادث المرورية حسب السن، حيث جاءت قيمة ف 178,139 بقيمة احتمالية 0,000 وهي أصغر من مستوى الدلالة 0,05، وبالتالي هي دال إحصائيا، كما يوضح الجدول أيضا أن قيمة المتوسط الحسابي للفئة العمرية من 30 إلى 49 سنة هي أكبر من قيم المتوسطات الأخرى حيث بلغت 49,257 .

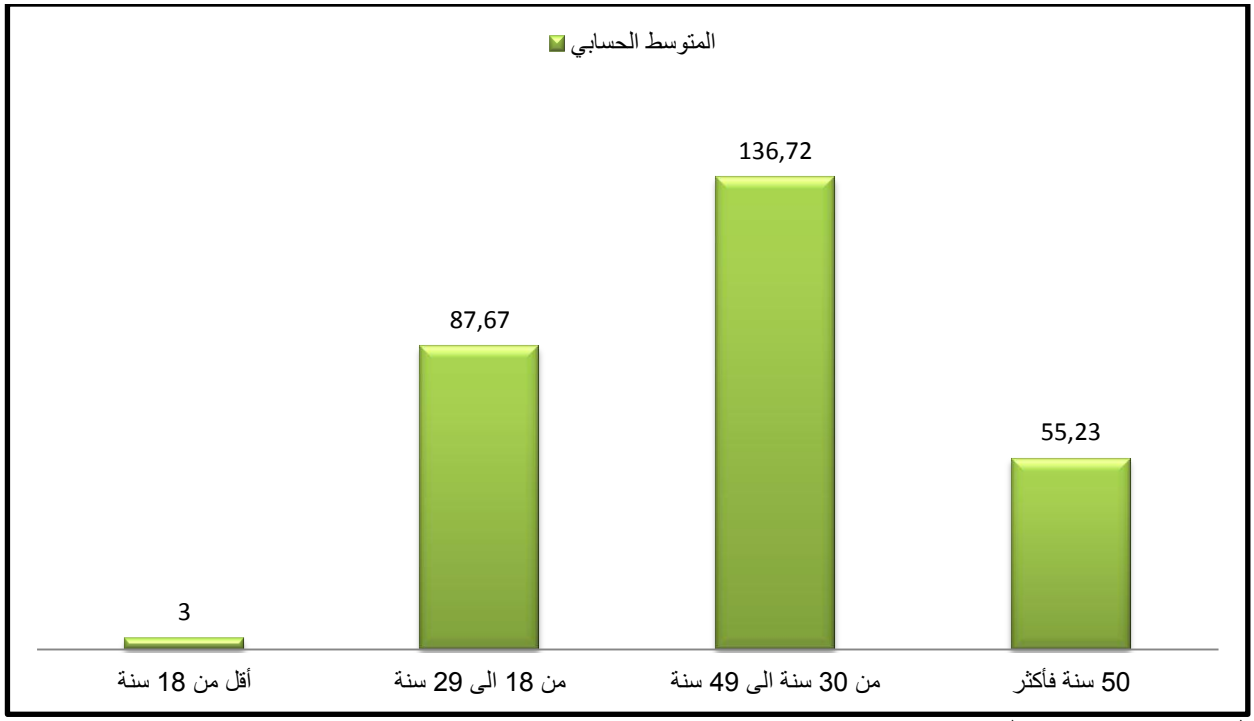
ولمعرفة سبب الفروقات تم اختبار المقارنات البعدية (TUKEY) والرسومات البيانية التي توضح سبب وماهية الفروق الدالة إحصائيا.

الجدول رقم 67: : نتائج اختبار المقارنات البعدية (tukey) عدد السواق المتورطين في الحوادث:

السن	الفرق في المتوسطات	القيمة الاحتمالية	الدلالة الإحصائية
أقل من 18 سنة ← من 18 إلى 29 سنة	48,762	0,000	دال إحصائيا
أقل من 18 سنة ← من 30 إلى 49 سنة	133,724	0,000	دال إحصائيا
أقل من 18 سنة ← 50 سنة فأكثر	52,234	0,004	دال إحصائيا
من 18 سنة إلى 29سنة ← من 30 إلى 49 سنة	48,962	0,000	دال إحصائيا
من 18 سنة إلى 29 سنة ← 50 سنة فأكثر	32,528	0,000	دال إحصائيا
من 30 إلى 49 سنة ← 50 سنة فأكثر	81,489	0,000	دال إحصائيا

المصدر: من اعداد الباحث من مخرجات SPSS.

رسم بياني رقم 48: المتوسطات الحسابية لعدد السواق المتورطين في الحوادث حسب السن.



المصدر: من إعداد الباحث من مخرجات SPSS.

يتضح لنا من خلال الجدول أن سبب الفروق الدالة الإحصائية في عدد السواق المتورطين للحوادث المرورية تبعا للسن تعود إلى الفروق بين كل الفئات العمرية، حيث جاءت القيمة الاحتمالية بين (0,000 و 0,004) وهي أصغر من مستوى الدلالة 0,05، وبالتالي هي دال إحصائيا بين كل الفئات العمرية.

الفرضية 17: يوجد تأثير ذو دلالة إحصائية لعدد الحوادث في وقوع الوفيات.

للإجابة على هذه الفرضية نستخدم نموذج الانحدار الخطي البسيط والذي يأخذ الشكل التالي:

y=a+bx حيث:

Y: هو المتغير التابع (عدد الوفيات).

X: هو المتغير المستقل (عدد الحوادث).

a: ثابت النموذج وهي نقطة التقاطع مع المحور العمودي.

b: ميل الانحدار.

جدول نتائج الانحدار:

المتغير المستقل	المتغير التابع	معامل الارتباط(R)	معامل التحديد(R^2)	قيمة (f)	دلالة (f)	قيمة (t)	دلالة (t)
عدد الحوادث	عدد الوفيات	0.777	0.604	12.19	0.008	3.49	0,008

المصدر: من إعداد الباحث من مخرجات spss.

لمعرفة العلاقة بين عدد الحوادث وعدد الوفيات تم استخدام نموذج الانحدار الخطي البسيط، الذي يعتبر فيه عدد الحوادث كمتغير مستقل وعدد الوفيات كمتغير تابع، حيث أظهرت النتائج أن نموذج الانحدار معنوي وأن معامل الارتباط (R = 0.777) يشير إلى علاقة ارتباط قوية، وقيمة معامل التحديد ($R^{2=}$0.604) أي أن نموذج الانحدار يفسر ما نسبته 60% من التغير في عدد الوفيات.

هذه النسبة تعكس تأثير العوامل المرتبطة بالحوادث (مثل نوع المركبة، السرعة، جودة الطرق وسلوك السائقين) على مستوى الوفيات المسجلة، كما أن مستوى الدلالة (sig=0.008) يؤكد أن العلاقة ليست عشوائية بل ذات **دلالة إحصائية حقيقية.**

ولمعرفة درجة مساهمة المتغير المستقل(عدد الحوادث) في المتغير التابع (عدد الوفيات) تم حساب معاملات بيتا (B) المعيارية كما هو مبين في الجدول:

المتغير المستقل	المتغير التابع	معامل B	الخطأ المعياري	قيمة المعامل المعياري B	مستوى الدلالة
عدد الحوادث	عدد الوفيات	0,073	0,021	0,777	0,008

نلاحظ من خلال الجدول أنه يوجد أثر ذو دلالة إحصائية ايجابية لتأثير عدد الحوادث على عدد الوفيات عند مستوى دلالة 0,008.

معادلة الانحدار كالتالي: y= 55.5+0.07x

عدد الوفيات= 55,5 + 0,07 (عدد الحوادث).

الفرضية 18: يوجد تأثير ذو دلالة احصائية لعدد الحوادث في وقوع الجرحى.

جدول نتائج الانحدار:

المتغير المستقل	المتغير التابع	معامل الارتباط (R)	معامل التحديد (R^2)	قيمة (f)	دلالة (f)	قيمة (t)	دلالة(t)
عدد الحوادث	عدد الجرحى	0,981	0,963	208,55	0,000	14,44	0,000

المصدر: من إعداد الباحث من مخرجات spss.

لمعرفة العلاقة بين عدد الحوادث وعدد الجرحى تم استخدام نموذج الانحدار الخطي البسيط والذي يعتبر فيه عدد الحوادث كمتغير مستقل وعدد الجرحى كمتغير تابع، حيث أظهرت النتائج أن نموذج الانحدار معنوي والعلاقة بين **عدد الحوادث وعدد الجرحى** كانت أقوى بشكل ملحوظ، حيث بلغ معامل الارتباط (R = 0.981) ومعامل التحديد(R^2 = 0.963) ، ما يعني أن 96% من التباين في عدد الجرحى يمكن تفسيره بعدد الحوادث وحده.

هذا يشير إلى أن كل زيادة في عدد الحوادث تقابلها زيادة شبه مباشرة في عدد الجرحى، وهو ما يعكس **الطابع الخطير للحوادث المرورية وتداعياتها الإنسانية والصحية**.

ولمعرفة درجة مساهمة المتغير المستقل(عدد الحوادث) في المتغير التابع (عدد الوفيات) تم حساب معاملات بيتا (B) المعيارية كما هو مبين في الجدول:

المتغير المستقل	المتغير التابع	معامل B	الخطأ المعياري	قيمة المعامل المعياري B	مستوى الدلالة
عدد الحوادث	عدد الجرحى	1,65	0,114	0,981	0,000

نلاحظ من خلال الجدول أنه يوجد أثر ذو دلالة إحصائية لتأثير عدد الحوادث على عدد الجرحى عند مستوى دلالة 0,000.

معادلة الانحدار كالتالي: y= -284.8+ 1.65x

عدد الجرحى = -284,8 + 1,65 (عدد الحوادث).

في الأخير يمكن القول أن:

- ✓ تُظهر نتائج تحليل الانحدار الخطي البسيط وجود علاقة قوية وموجبة بين عدد الحوادث من جهة، وعدد الوفيات وعدد الجرحى من جهة أخرى. هذه النتيجة تؤكد أن ارتفاع عدد الحوادث المرورية يؤدي بالضرورة إلى ارتفاع عدد ضحاياها سواء من حيث الوفيات أو الجرحى.
- ✓ إن هذه النتائج تتوافق مع ما توصلت إليه العديد من الدراسات السابقة في ميدان السلامة المرورية، التي أثبتت أن كثرة الحوادث ترتبط ارتباطًا وثيقًا بارتفاع أعداد الضحايا، خاصة في الدول التي تشهد ضعفًا في تطبيق قوانين المرور أو قصورًا في صيانة الطرقات وتوعية السائقين.
- ✓ بناءً على ذلك، يمكن القول إن **الحد من عدد الحوادث يمثل مدخلًا أساسيًا للحد من الخسائر البشرية**، سواء من خلال تحسين البنية التحتية للطرق، أو تكثيف الرقابة المرورية، أو رفع الوعي المجتمعي بأهمية احترام قواعد السير.

الخاتمة:

لقد سمح لنا تحليل البيانات باستخدام أساليب احصائية متنوعة تمثلت في اختبار (ت) لعينتين مستقلتين، تحليل التباين (ANOVA) والانحدار الخطي البسيط بفهم أعمق للعلاقات بين المتغيرات السوسيوديمغرافية كالسن، الجنس، المستوى التعليمي، سن رخصة السياقة.....الخ والمتغيرات التابعة المتمثلة في عدد حوادث المرور، عدد الوفيات وعدد الجرحى، حيث أظهرت النتائج وجود فروق ذات دلالة احصائية بين المجموعات المدروسة، وقد سمحت هذه الأدوات بتحليل البيانات بشكل دقيق ومنهجي مما ساهم في الوصول الى نتائج موضوعية تدعم أو ترفض الفرضيات، كما أظهرت النتائج أيضا مدى تأثير المتغيرات المستقلة على المتغيرات التابعة وقد شكلت أساسا علميا مهما للاجابة عن اشكالية الدراسة وتحقيق أهدافها كما تفتح هذه الدراسة المجال أمام دراسات مستقبلية لتوسيع نطاق البحث واستخدام نماذج تحليلية أكثر تعمقا، وقد استخلصنا من دراستنا النتائج التالية:

- ✓ نسبة حوادث المرور في المناطق الحضرية تقدر ب 72% مقارنة بالمناطق الريفية والتي تقدر ب 28%.
- ✓ نسبة وفيات حوادث المرور في المناطق الريفية تقدر ب 59% مقارنة بالمناطق الحضرية التي تقدر ب 41%.
- ✓ نسبة جرحى حوادث المرور في المناطق الحضرية تقدر ب 64% بينما المناطق الحضرية تقدر ب 36%.
- ✓ نسبة 58%من السواق المتورطين في حوادث المرور في المناطق الريفية لديهم مستوى تعليمي أقل من المتوسط، وأن 16% فقط لديهم مستوى جامعي.
- ✓ نسبة 97%من السائقين المتسببين في حوادث المرور في المناطق الريفية من جنس ذكر مقابل 3%بالنسبة للاناث.
- ✓ سواق الفئة العمرية 30-49 سنة هي الأكثر تسببا في حوادث المرور بنسبة 44%، تليها الفئة العمرية 18-29 سنة بنسبة 36%.

- ✓ نسبة 46% من السواق المتسببين في حوادث المرور لديهم رخصة سياقة من 2 الى 5 سنوات، تليها الأقل من سنتين ب 40%.
- ✓ الفترة الزمنية من سا 15 الى سا 21 هي الأكثر تعرضا لحوادث المرور بنسبة 40% من مجموع الحوادث.
- ✓ نسبة 96%من الحوادث سببها العامل البشري (سائقين ومشاة).
- ✓ الطريق الاجتنابي رقم 05، الطريق الوطني رقم 11، الطريق الوطني رقم 02، الطريق الولائي رقم 84 والطريق الولائي رقم 20 هي الأكثر تعرضا لحوادث المرور بنسبة 51% من مجموع الحوادث في المناطق الريفية أما الأحياء والشوارع في المناطق الحضرية هي الأكثر تعرضا لحوادث المرور بنسبة 52%.
- ✓ يوجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط عدد حوادث المرور، متوسط عدد الوفيات ومتوسط عدد الجرحى ما بين القطاع الحضري والقطاع الريفي عند مستوى الدلالة 0,05 .
- ✓ توجد فروق ذات دلالة إحصائية في عدد حوادث المرور، عدد الوفيات وعدد الجرحى حسب السنوات.
- ✓ يوجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسط عدد وفيات حوادث المرور وعدد الجرحى ما بين الذكور و الإناث عند مستوى الدلالة 0,05.
- ✓ يوجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطي عدد وفيات حوادث المرور وعدد الجرحى مابين الفئة العمرية 0-18 سنة والفئة العمرية 18سنة فأكثر عند مستوى الدلالة 0,05 .
- ✓ يوجد فروق ذات دلالة إحصائية في عدد السواق المتورطين في حوادث المرور في المناطق الريفية حسب المستوى التعليمي.
- ✓ توجد فروق ذات دلالة إحصائية في عدد الحوادث حسب العوامل الرئيسية المسببة لحوادث المرور عند مستوى الدلالة 0.05 .
- ✓ يوجد فروق ذات دلالة إحصائية في عدد السواق المتسببين في الحوادث المرورية في المناطق الريفية حسب السن عند مستوى الدلالة 0.05.

- ✓ يوجد تأثير ذو دلالة إحصائية لعدد الحوادث في وقوع الوفيات والجرحى.
- ✓ يوجد تضارب في عدد الحوادث، عدد القتلى وعدد الجرحى بين المصالح والهيئات الرسمية.

الخاتمة العامة

الخاتمة العامة:

لا تزال حوادث المرور في الجزائر بصفة عامة وفي ولاية وهران بصفة خاصة تحصد الكثير من الأرواح البريئة حتى أصبحت تعرف بما يسمى ب "إرهاب الطرقات"، هذه الظاهرة أصبحت من بين أبرز المشكلات المعاصرة التي تقف عائقا أمام تحقيق التنمية حيث يترتب عن ارتفاع حوادث المرور العديد من الآثار الاجتماعية، الاقتصادية والنفسية على الفرد والمجتمع وذلك رغم الإجراءات والسياسات الوقائية التي اتخذتها الدولة لردع المخالفين لقوانين وقواعد المرور والقيام بحملات تحسيسية وتوعوية في مختلف وسائل الإعلام المرئية، السمعية والمكتوبة وإصدار قوانين جديدة لضبط وتنظيم المرور على الطريق، وحسب إحصائيات حوادث المرور في ولاية وهران الصادرة عن الأمن والدرك الوطنيين ترجع أسباب وقوع هذه الحوادث لعدة عوامل أبرزها العامل البشري من سائقين ومشاة وهذا لمخالفتهم لقواعد وآداب المرور حيث أنها تحتل الصدارة دون غيرها من الأسباب الأخرى بنسبة 97% من إجمالي حوادث المرور كالإفراط في السرعة، التجاوزات الخطيرة، عدم انتباه السائق، استعمال الهاتف النقال وغيرها إلى جانب عامل المركبة بنسبة 02% كانفجار الأطر المطاطية، الإضاءة والفرامل وغيرها، أما عامل المحيط (الطريق والأحوال الجوية) فتسببت في حوادث المرور بنسبة 01% كانعدام الإشارات، الإنارة العمومية، سوء الأحوال الجوية وانزلاق الطريق وغيرها.

ومن أجل تحقيق الأمن المروري لمستعملي الطريق من سائقين ومشاة تقترح ما يلي:

- ✓ إدماج مادة التربية المرورية والتوسع في إدخال برامج السلامة المرورية في الطورين الابتدائي والمتوسط لتنشئة الفرد على احترام القوانين منذ طفولته.
- ✓ مساهمة الجمعيات والنوادي الرياضية والأئمة في المساجد وكل الجهات المعنية بالسلامة المرورية والمجتمع المدني في رفع مستوى الوعي المروري وفي حملات التوعية عن طريق عقد الندوات والمؤتمرات في مجال السلامة المرورية.
- ✓ تخصيص أيام تحسيسية في المدارس حول الوقاية من حوادث المرور عبر كامل التراب الوطني.

- ✓ القيام بعمليات توعوية وتحسيسية خاصة لفئة الشباب وتذكيرهم أن السياقة فن وأخلاق.
- ✓ القيام بأيام دراسية وملتقيات علمية في مجال حوادث المرور من طرف مختصين في السلامة المرورية لتوعية مختلف فئات المجتمع من مخاطر حوادث المرور.
- ✓ متابعة ومراقبة مدارس السياقة ومراجعة منظومة التكوين بهذه المدارس.
- ✓ الاهتمام أكثر بالتكوين والتدريب أثناء التحضير للحصول على شهادة السياقة.
- ✓ مراقبة الطرق التي تكثر بها حوادث المرور عن طريق استخدام تقنيات المراقبة المرورية كالرادارات والكاميرات.
- ✓ توعية سائقي مؤسسات النقل العمومي للمسافرين والبضائع بخطورة حوادث المرور واحترام قانون المرور.
- ✓ تكثيف الدوريات المرورية على الطرق السريعة خاصة التي تعرف الكثير من الحوادث المرورية.
- ✓ رفع الغرامات المالية على مخالفات تجاوزات السرعة التي يلتقطها الرادار.
- ✓ التطبيق الصارم للمخالفين لقواعد المرور على الجميع دون استثناء.
- ✓ العمل على تحسين مستوى تركيز السائق أثناء القيادة.
- ✓ وضع الإشارات واللافتات المرورية والإنارة العمومية على الطرق.
- ✓ تحديد النقاط السوداء التي تكثر بها حوادث المرور والإسراع في معالجتها.
- ✓ تحسين شبكة الطرق وصيانتها وتزويدها بمراكز الإسعاف على الطرق السريعة مجهزة بجميع مستلزمات الإسعافات الحديثة.
- ✓ منع أي نشاط تجاري على الأرصفة لضمان سلامة الراجلين.
- ✓ توفير قطع الغيار الأصلية لإصلاح الأعطال الموجودة بالمركبات.
- ✓ توفير ومراقبة المعابر المخصصة للراجلين خاصة في الأماكن التي تكثر بها حوادث المرور.
- ✓ ضرورة تجديد حظيرة المركبات خاصة الحافلات القديمة التي تعمل على نقل المسافرين بين الولايات.

- ✓ الصرامة في الفحص التقني للمركبات وتكثيف الرقابة على الوكالات المتخصصة في ذلك وتشديد العقوبة في حالة مخالفة الإجراءات المعمول بها.
- ✓ دور مجال الإعلام في التوعية من مخاطر الحوادث المرورية والتخفيف من حدة هذه الظاهرة.
- ✓ القيام بدراسات معمقة للآثار الاجتماعية والنفسية التي تخلفها حوادث المرور.

المراجع

المراجع:

1- *HIDRA younes, KENDI nabila, KAID TLILANE nouara, Evaluation de l'occurrence des accidents de la route en Algerie. Approche par modélisation logistique, Les cahiers de MECAS, volume 18, N:1, juin 2022.*

2- *HIDRA younes, KAID TLILANE nouara Imcpact la motorisation sur les accidents de la route en Algerie. Etude sur la période 2001-2022 , Les cahiers de MECAS, volume 19, N:1, juin 2023.*

3- *Noureddine DEKKAR, Abdeljellil BEZZAOUCHA, Les accidents de la circulation en Algerie, Approche epidemiologique, Société Nationale d'Edition et de Diffusion, ALGER, 1983.*

4- *أ.د. عامر بن ناصر المطير، حوادث المرور في الوطن العربي، حجمها وتقدير تكاليفها الاقتصادية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض 2006.*

5- *أ.د. فوزي بودقة، الوقاية من حوادث المرور، التحديات والبدائل، مجلة الوقاية والأرغنوميا، المجلد 13، العدد 1، السنة 2019، ص132-148.*

6- *أحمد بن بيه، مشكلة حوادث المرور بالجزائر خلال الفترة 2000-2014 من أسبابها إلى آثارها الاجتماعية والاقتصادية، دراسات في التنمية والمجتمع، المجلد 4، العدد 1، ص 229-246.*

7- *أحمد دردیش، نورالدين مداني، أسباب حوادث المرور في الجزائر وطرق الوقاية منها- دراسة وصفية تحليلية- حوليات جامعة الجزائر 1 ، مجلة نصف سنوية، العدد 30، ديسمبر 2016، ص 189.*

8- *بوراس منير، المنهج الوصفي في الدراسات الإنسانية والاجتماعية- العلوم القانونية نموذجا- جامعة الشهيد الشيخ العربي التبسي- تبسة- المجلد 06- العدد 04/ أفريل 2023، ص184-ص193.*

9- *بوزيد سراغني، خولة بوناب، التداعيات الاجتماعية والاقتصادية لحوادث المرور في الجزائر، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، المجلد 06، العدد 03، سبتمبر 2019، ص 126-141.*

10- *بوقندورة يمينة، ابريعم سامية، قراءات في بعض مناهج البحث في العلوم الاجتماعية، مجلة الرسالة للدراسات والبحوث الإنسانية، جامعة العربي بن مهيدي-أم البواقي- المجلد 04- العدد 04/ ديسمبر 2019، ص 25-ص32.*

11- *د.جمال عبد المحسن عبد العال-الحوادث المرورية والعناصر الحاكمة لها- ندوة بأكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية بالرياض الندوة العلمية الأربعون –أساليب ووسائل الحد من حوادث المرور- يومي 28 و29 ماي 1996.*

12- *د.علي سعيد الغامدي، أساليب ووسائل الحد من حوادث المرور، الندوة العلمية الأربعون، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 1997.*

13- *د.فضيل رابح، ظاهرة حوادث المرور، أسبابها، آثارها وسبل الحد منها- حالة الجزائر- مجلة علوم الاقتصاد والتسيير والتجارة، العدد 27، المجلد1-2013- ص351- ص376.*

14- د.نهايلي حفيظة – أسباب حوادث المرور في الجزائر وسبل الوقاية منها- مجلة حقائق للدراسات النفسية والاجتماعية، العدد الثالث، المجلد 1، 2016، ص 30- ص44.
15- د.هناء بوحارة –دراسة لأسباب ارتكاب الحوادث المرورية- دراسة ميدانية من وجهة نظر سائقي سيارات الأجرة- مجلة دراسات وأبحاث- المجلة العربية في العلوم الإنسانية والاجتماعية – العدد 27 جوان 2017- السنة التاسعة.
16- د.وردة برويس و د.دليلة بدران - الآثار الاجتماعية لحوادث المرور في المجتمع الجزائري وآليات الوقاية والعلاج – مجلة علوم الإنسان والمجتمع – المجلد 09- العدد 03(جوان 2020)- ص145- ص 162.
17- د.وليدة حدادي، المشكلة المرورية في الجزائر...الأسباب وسبل الوقاية، مجلة العلوم الإنسانية- جامعة محمد خيضر- بسكرة، العدد 50.
18- الرائد يوسف محمد عبده- حجم مشكلة المرور في الأردن، أسبابها ودور مديرية الأمن العام في الحد من حوادث السير، الندوة العلمية الأربعون - أساليب ووسائل الحد من حوادث المرور- أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية بالرياض يو مي 28و 29 ماي 1996.
19- صقر حمد الجيباني، وائل محمد جبريل، عبد العزيز علي صداقة، تقدير التكاليف الاقتصادية للحوادث المرورية في ليبيا، دراسة قياسية خلال الفترة 1995-2017، مجلة النمو الاقتصادي وريادة الأعمال، المجلد 4، العدد 1، ص 26-ص43.
20- عمارة محمد، (2013). «الآثار النفسية والاجتماعية لحوادث المرور من منظور ديني». مجلة الحكمة للدراسات التربوية والنفسية، مركز الحكمة للبحوث والدراسات- الجزائر-، المجلد1 ،العدد 2، ص264-ص279.

21- محمد الأخضر بن عمران، فارس مزوزي، آليات الوقاية من حوادث الطرقات في الجزائر- مقاربة تحليلية لأحكام قانون المرور- مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، المجلد 6، العدد 3، السنة 2019، ص 236-254.
22- محمد مرسي محمد –الحوادث المرورية وأثرها على الأطفال، مجلة الطفولة العربية، العدد 15، الكويت، 2003.
23- المقدم علي بن ضبيان الرشيدي- أجهزة التنفيذ الرسمية في مجال السلامة المرورية(المهام والآليات)- جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، حجم حوادث المرور وسبل معالجتها ، الطبعة الأولى، الرياض، 2006.
24- المقدم علي بن ضبيان الرشيدي- أجهزة التنفيذ الرسمية في مجال السلامة المرورية (المهام والآليات)- جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، حجم حوادث المرور وسبل معالجتها ، الطبعة الأولى، الرياض، 2006.

25- الملتقى الوطني الأول حول حوادث المرور بين مستعملي الطريق وتنظيم المرور يومي 24و 25 أفريل 2013 – كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية والإسلامية- قسم العلوم الاجتماعية- جامعة الحاج لخضر- باتنة-.

26- منظمة الصحة العالمية (2004)، تقرير عالمي حول الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور.

27- منظمة الصحة العالمية -2018-.التقرير العالمي عن السلامة على الطرق.

المذكرات:

1- حليس جنيدي- استخدام الأساليب الإحصائية في دراسة تأثير المتغيرات الاجتماعية، الاقتصادية والبيئية على وقوع حوادث المرور بالجزائر، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في علم الاجتماع، تخصص الإحصاء الاجتماعي.
2- مراد سالي، حوادث المرور في الجزائر، أسبابها وسبل الوقاية منها- دراسة ميدانية بالطريق الوطني السريع رقم 1 ، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير ، جامعة الجزائر.

المصادر:

1- الديوان الوطني للإحصائيات لولاية وهران.
2- مديرية الأشغال العمومية لولاية وهران.
3- مكتب حوادث المرور (المجموعة الإقليمية للدرك الوطني لولاية وهران).
4- مكتب حوادث المرور(الأمن الوطني لولاية وهران).
5- المندوبية الوطنية للأمن في الطرق.

الموقع الالكتروني:

www.ons/dz

القوانين والمراسيم:

1- المرسوم رقم 63-245 المؤرخ في 03 يوليو 1963.

2- الأمر رقم 71-15 المؤرخ في 05 أفريل 1971.

3- الأمر رقم 71-72 المؤرخ في 02 نوفمبر 1971.

4- الأمر رقم 73-52 المؤرخ في 01 أكتوبر 1973.

5- الأمر رقم 74-46 المؤرخ في 03 أفريل 1974.

6- الأمر رقم 74-104 المؤرخ في 06 ديسمبر 1974.

7- الأمر رقم 75-60 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975.

8- قانون رقم 84-01 المؤرخ في 02 يناير 1984.

9- قانون رقم 87-09 المؤرخ في 10 فبراير 1987.

10- المرسوم رقم 88-06 المؤرخ في 19 يناير 1988.

11- المرسوم التنفيذي رقم 98-300 المؤرخ في 21 ديسمبر 1998.

12- الأمر 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001.

13- القانون رقم 04-16 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004.

14- الأمر 09-03 المؤرخ في 22 جويلية 2009.

15- الأمر 17-05 المؤرخ في 16 فبراير 2017.

الملاحق

الملحق 1: المتوسط الحسابي والانحراف المعياري لعدد الحوادث حسب المناطق:

	zones	N	Moyenne	Ecart type	Moyenne erreur standard
accidents	urbain	1986	416.16	93.350	2.095
	rural	919	199.40	50.856	1.678

الملحق رقم 02: نتائج اختبار (ت) للعينات المستقلة

Test des échantillons indépendants

		Test de Levene sur l'égalité des variances		Test t pour égalité des moyennes						
		F	Sig.	t	ddl	Sig. (bilatéral)	Différence moyenne	Différence erreur standard	Intervalle de confiance de la différence à 95 %	
									Inférieur	Supérieur
accidents	Hypothèse de variances égales	424.704	.000	66.003	2903	.000	216.764	3.284	210.324	223.203
	Hypothèse de variances inégales			80.771	2830.275	.000	216.764	2.684	211.502	222.026

الملحق رقم 03: المتوسط الحسابي والانحراف المعياري لعدد الوفيات حسب المناطق

	zones	N	Moyenne	Ecart type	Moyenne erreur standard
décés	urbain	188	39.33	7.791	.568
	rural	277	63.17	16.682	1.002

الملحق رقم 04: نتائج اختبار (ت) للعينات المستقلة

Test des échantillons indépendants										
		Test de Levene sur l'égalité des variances		Test t pour égalité des moyennes						
		F	Sig.	t	ddl	Sig. (bilatéral)	Différence moyenne	Différence erreur standard	Intervalle de confiance de la différence à 95 %	
									Inférieur	Supérieur
décés	Hypothèse de variances égales	72.888	.000	-18.286-	463	.000	-23.843-	1.304	-26.406-	-21.281-
	Hypothèse de variances inégales			-20.694-	418.167	.000	-23.843-	1.152	-26.108-	-21.579-

الملحق رقم 05: المتوسط الحسابي والانحراف المعياري لعدد الجرحى حسب المناطق

Statistiques de groupe					
	zones	N	Moyenne	Ecart type	Moyenne erreur standard
bléssées	urbain	2038	422.06	78.436	1.737
	rural	1148	277.97	94.888	2.801

الملحق رقم 06: نتائج اختبار (ت) للعينات المستقلة

Test des échantillons indépendants										
		Test de Levene sur l'égalité des variances		Test t pour égalité des moyennes						
		F	Sig.	t	ddl	Sig. (bilatéral)	Différence moyenne	Différence erreur standard	Intervalle de confiance de la différence à 95 %	
									Inférieur	Supérieur
bléssées	Hypothèse de variances égales	31.788	.000	46.082	3184	.000	144.088	3.127	137.957	150.219
	Hypothèse de variances inégales			43.720	2030.507	.000	144.088	3.296	137.625	150.551

الملحق رقم 07: المتوسط الحسابي والانحراف المعياري لعدد الحوادث حسب السنوات:

Descriptives

accidents

	N	Moyenne	Ecart type	Erreur standard	Intervalle de confiance à 95 % pour la moyenne		Minimum	Maximum
					Borne inférieure	Borne supérieure		
2017	598	304.09	38.699	1.583	300.98	307.19	260	338
2018	502	263.49	54.643	2.439	258.70	268.29	195	307
2019	515	309.31	103.330	4.553	300.36	318.25	142	373
2020	520	348.86	123.438	5.413	338.23	359.50	108	412
2021	770	460.95	153.307	5.525	450.11	471.80	214	556
Total	2905	347.59	130.152	2.415	342.86	352.33	108	556

الملحق رقم 08: تحليل التباين ANOVA لعدد الحوادث

ANOVA

accidents

	Somme des carrés	ddl	Carré moyen	F	Sig.
Intergroupes	15332551.707	4	3833137.927	328.298	.000
Intragroupes	33859780.642	2900	11675.786		
Total	49192332.349	2904			

الملحق رقم 09: المقارنات البعديةtukey لعدد الحوادث

Comparaisons multiples :						
Variable dépendante: accidents						
Différence significative de Tukey						
(I) années	(J) années	Différence moyenne (I-J)	Erreur standard	Sig.	Intervalle de confiance à 95 %	
					Borne inférieure	Borne supérieure
2017	2018	40.593*	6.541	.000	20.43	60.75
	2019	-5.220-	6.496	.958	-25.24-	14.80
	2020	-44.775-*	6.479	.000	-64.74-	-24.80-
	2021	-156.864-*	5.890	.000	-175.02-	-138.71-
2018	2017	-40.593-*	6.541	.000	-60.75-	-20.43-
	2019	-45.813-*	6.777	.000	-66.70-	-24.92-
	2020	-85.368-*	6.761	.000	-106.21-	-64.53-
	2021	-197.457-*	6.199	.000	-216.56-	-178.35-
2019	2017	5.220	6.496	.958	-14.80-	25.24
	2018	45.813*	6.777	.000	24.92	66.70
	2020	-39.555-*	6.718	.000	-60.26-	-18.85-
	2021	-151.644-*	6.151	.000	-170.60-	-132.69-
2020	2017	44.775*	6.479	.000	24.80	64.74
	2018	85.368*	6.761	.000	64.53	106.21
	2019	39.555*	6.718	.000	18.85	60.26
	2021	-112.089-*	6.133	.000	-130.99-	-93.19-
2021	2017	156.864*	5.890	.000	138.71	175.02
	2018	197.457*	6.199	.000	178.35	216.56
	2019	151.644*	6.151	.000	132.69	170.60
	2020	112.089*	6.133	.000	93.19	130.99
*. La différence moyenne est significative au niveau 0.05.						

الملحق رقم 10 : المتوسط الحسابي والانحراف المعياري لعدد الوفيات حسب السنوات

Descriptives								
décés								
	N	Moyenne	Ecart type	Erreur standard	Intervalle de confiance à 95 % pour la moyenne		Minimum	Maximum
					Borne inférieure	Borne supérieure		
2017	122	64.21	13.682	1.239	61.76	66.67	47	75
2018	58	31.21	7.757	1.019	29.17	33.25	21	37
2019	107	54.55	7.461	.721	53.12	55.98	46	61
2020	76	38.95	5.964	.684	37.58	40.31	32	44
2021	102	63.25	21.898	2.168	58.95	67.56	26	76
Total	465	53.53	18.089	.839	51.88	55.18	21	76

الملحق رقم 11: تحليل التباين ANOVA لعدد الوفيات:

ANOVA					
décés					
	Somme des carrés	ddl	Carré moyen	F	Sig.
Intergroupes	68746.128	4	17186.532	95.157	.000
Intragroupes	83081.606	460	180.612		
Total	151827.733	464			

الملحق رقم 12: المقارنات البعدية tukey لعدد الوفيات:

Comparaisons multiples :						
Variable dépendante: décés						
Différence significative de Tukey						
(I) années	(J) années	Différence moyenne (I-J)	Erreur standard	Sig.	Intervalle de confiance à 95 %	
					Borne inférieure	Borne supérieure
2017	2018	33.006*	2.143	.000	27.14	38.88
	2019	9.662*	1.780	.000	4.79	14.54
	2020	25.266*	1.964	.000	19.89	30.64
	2021	.958	1.803	.984	-3.98-	5.90
2018	2017	-33.006-*	2.143	.000	-38.88-	-27.14-
	2019	-23.345-*	2.191	.000	-29.35-	-17.34-
	2020	-7.740-*	2.343	.009	-14.16-	-1.32-
	2021	-32.048-*	2.210	.000	-38.10-	-26.00-
2019	2017	-9.662-*	1.780	.000	-14.54-	-4.79-
	2018	23.345*	2.191	.000	17.34	29.35
	2020	15.604*	2.016	.000	10.08	21.13
	2021	-8.704-*	1.860	.000	-13.80-	-3.61-
2020	2017	-25.266-*	1.964	.000	-30.64-	-19.89-
	2018	7.740*	2.343	.009	1.32	14.16
	2019	-15.604-*	2.016	.000	-21.13-	-10.08-
	2021	-24.308-*	2.036	.000	-29.88-	-18.73-
2021	2017	-.958-	1.803	.984	-5.90-	3.98
	2018	32.048*	2.210	.000	26.00	38.10
	2019	8.704*	1.860	.000	3.61	13.80
	2020	24.308*	2.036	.000	18.73	29.88
*. La différence moyenne est significative au niveau 0.05.						

الملحق رقم 13 : المتوسط الحسابي والانحراف المعياري لعدد الجرحى حسب السنوات

Descriptives								
bléssées								
	N	Moyenne	Ecart type	Erreur standard	Intervalle de confiance à 95 % pour la moyenne		Minimum	Maximum
					Borne inférieure	Borne supérieure		
2017	735	367.93	12.501	.461	367.02	368.83	355	380
2018	423	293.26	103.115	5.014	283.41	303.11	80	343
2019	705	406.13	126.698	4.772	396.77	415.50	215	490
2020	677	427.43	149.087	5.730	416.18	438.68	165	512
2021	646	323.70	14.995	.590	322.54	324.86	308	338
Total	3186	370.14	109.380	1.938	366.34	373.94	80	512

الملحق رقم 14: تحليل التباين ANOVA لعدد الجرحى:

ANOVA					
bléssées					
	Somme des carrés	ddl	Carré moyen	F	Sig.
Intergroupes	7032471.949	4	1758117.987	179.982	.000
Intragroupes	31072916.786	3181	9768.286		
Total	38105388.734	3185			

الملحق رقم 15: المقارنات البعدية tukey لعدد الجرحى:

Comparaisons multiples :						
Variable dépendante: bléssées						
Différence significative de Tukey						
(I) années	(J) années	Différence moyenne (I-J)	Erreur standard	Sig.	Intervalle de confiance à 95 %	
					Borne inférieure	Borne supérieure
2017	2018	74.665*	6.032	.000	58.20	91.13
	2019	-38.210-*	5.210	.000	-52.43-	-23.99-
	2020	-59.503-*	5.265	.000	-73.87-	-45.13-
	2021	44.229*	5.330	.000	29.68	58.78
2018	2017	-74.665-*	6.032	.000	-91.13-	-58.20-
	2019	-112.875-*	6.079	.000	-129.47-	-96.28-
	2020	-134.168-*	6.125	.000	-150.89-	-117.45-
	2021	-30.437-*	6.182	.000	-47.31-	-13.56-
2019	2017	38.210*	5.210	.000	23.99	52.43
	2018	112.875*	6.079	.000	96.28	129.47
	2020	-21.294-*	5.318	.001	-35.81-	-6.78-
	2021	82.438*	5.383	.000	67.75	97.13
2020	2017	59.503*	5.265	.000	45.13	73.87
	2018	134.168*	6.125	.000	117.45	150.89
	2019	21.294*	5.318	.001	6.78	35.81
	2021	103.732*	5.436	.000	88.90	118.57
2021	2017	-44.229-*	5.330	.000	-58.78-	-29.68-
	2018	30.437*	6.182	.000	13.56	47.31
	2019	-82.438-*	5.383	.000	-97.13-	-67.75-
	2020	-103.732-*	5.436	.000	-118.57-	-88.90-
*. La différence moyenne est significative au niveau 0.05.						

الملحق رقم 16: المتوسط الحسابي والانحراف المعياري لعدد الوفيات حسب الجنس

Statistiques de groupe					
	sexe	N	Moyenne	Ecart type	Moyenne erreur standard
décés	MAS	1738	28.66	8.400	.201
	FEM	640	7.24	1.322	.052

الملحق رقم 17: نتائج اختبار (ت) للعينات المستقلة

Test des échantillons indépendants										
		Test de Levene sur l'égalité des variances		Test t pour égalité des moyennes						
		F	Sig.	t	ddl	Sig. (bilatéral)	Différence moyenne	Différence erreur standard	Intervalle de confiance de la différence à 95 %	
									Inférieur	Supérieur
décés	Hypothèse de variances égales	1155.838	.000	64.217	2376	.000	21.423	.334	20.769	22.078
	Hypothèse de variances inégales			102.914	1954.581	.000	21.423	.208	21.015	21.832

الملحق رقم 18: المتوسط الحسابي والانحراف المعياري لعدد الجرحى حسب الجنس

Statistiques de groupe					
	sexe	N	Moyenne	Ecart type	Moyenne erreur standard
bléssées	MAS	1738	371.25	95.844	2.299
	FEM	640	136.96	31.808	1.257

الملحق رقم 19: نتائج اختبار (ت) للعينات المستقلة

Test des échantillons indépendants										
		Test de Levene sur l'égalité des variances		Test t pour égalité des moyennes						
		F	Sig.	t	ddl	Sig. (bilatéral)	Différence moyenne	Différence erreur standard	Intervalle de confiance de la différence à 95 %	
									Inférieur	Supérieur
bléssées	Hypothèse de variances égales	570.343	.000	60.617	2376	.000	234.288	3.865	226.709	241.867
	Hypothèse de variances inégales			89.411	2358.039	.000	234.288	2.620	229.150	239.426

الملحق رقم 20: المتوسط الحسابي والانحراف المعياري لعدد الوفيات حسب السن

Statistiques de groupe					
	g_age	N	Moyenne	Ecart type	Moyenne erreur standard
décés	0an-18ans	38	8.00	1.708	.277
	18ans et plus	150	31.67	6.535	.534

الملحق رقم 21: نتائج اختبار (ت) للعينات المستقلة

Test des échantillons indépendants										
		Test de Levene sur l'égalité des variances		Test t pour égalité des moyennes						
		F	Sig.	t	ddl	Sig. (bilatéral)	Différence moyenne	Différence erreur standard	Intervalle de confiance de la différence à 95 %	
									Inférieur	Supérieur
décés	Hypothèse de variances égales	43.909	.000	-22.093-	186	.000	-23.667-	1.071	-25.780-	-21.553-
	Hypothèse de variances inégales			-39.361-	185.786	.000	-23.667-	.601	-24.853-	-22.480-

الملحق رقم 22: المتوسط الحسابي والانحراف المعياري لعدد الجرحى حسب السن

Statistiques de groupe					
	g_age	N	Moyenne	Ecart type	Moyenne erreur standard
bléssées	0an-18ans	658	135.46	23.690	.924
	18ans et plus	1720	373.42	101.795	2.454

الملحق رقم 23: نتائج اختبار (ت) للعينات المستقلة

Test des échantillons indépendants										
		Test de Levene sur l'égalité des variances		Test t pour égalité des moyennes						
		F	Sig.	t	ddl	Sig. (bilatéral)	Différence moyenne	Différence erreur standard	Intervalle de confiance de la différence à 95 %	
									Inférieur	Supérieur
bléssées	Hypothèse de variances égales	716.621	.000	-59.345-	2376	.000	-237.959-	4.010	-245.822-	-230.096-
	Hypothèse de variances inégales			-90.738-	2128.551	.000	-237.959-	2.622	-243.102-	-232.816-

الملحق رقم 24 : المتوسط الحسابي والانحراف المعياري لعدد السواق المتسببين في الحوادث في المناطق الريفية حسب المستوى التعليمي

Descriptives								
accidents								
	N	Moyenne	Ecart type	Erreur standard	Intervalle de confiance à 95 % pour la moyenne		Minimum	Maximum
					Borne inférieure	Borne supérieure		
sans niveau	27	11.00	4.557	.877	9.20	12.80	6	15
primaire	143	60.82	25.101	2.099	56.67	64.97	23	82
moyenne	206	88.79	32.125	2.238	84.37	93.20	24	115
secondaire	178	70.58	25.726	1.928	66.78	74.39	32	94
universitaire	95	42.87	19.161	1.966	38.97	46.78	15	58
Total	649	67.67	32.830	1.289	65.14	70.21	6	115

الملحق رقم 25: تحليل التباين ANOVA لعدد السواق المتورطين في الحوادث:

ANOVA					
accidents					
	Somme des carrés	ddl	Carré moyen	F	Sig.
Intergroupes	245202.806	4	61300.701	87.105	.000
Intragroupes	453219.595	644	703.757		
Total	698422.401	648			

الملحق رقم 26: المقارنات البعدية tukey لعدد السواق المتورطين في الحوادث:

Comparaisons multiples :

Variable dépendante: accidents

Différence significative de Tukey

(I) n_instruction	(J) n_instruction	Différence moyenne (I-J)	Erreur standard	Sig.	Intervalle de confiance à 95 %	
					Borne inférieure	Borne supérieure
sans niveau	primaire	-49.818-*	5.567	.000	-65.05-	-34.59-
	moyenne	-77.786-*	5.430	.000	-92.64-	-62.93-
	secondaire	-59.584-*	5.479	.000	-74.57-	-44.60-
	universitaire	-31.874-*	5.786	.000	-47.70-	-16.05-
primaire	sans niveau	49.818*	5.567	.000	34.59	65.05
	moyenne	-27.968-*	2.888	.000	-35.87-	-20.07-
	secondaire	-9.766-*	2.979	.010	-17.92-	-1.62-
	universitaire	17.944*	3.511	.000	8.34	27.55
moyenne	sans niveau	77.786*	5.430	.000	62.93	92.64
	primaire	27.968*	2.888	.000	20.07	35.87
	secondaire	18.202*	2.715	.000	10.78	25.63
	universitaire	45.913*	3.290	.000	36.91	54.91
secondaire	sans niveau	59.584*	5.479	.000	44.60	74.57
	primaire	9.766*	2.979	.010	1.62	17.92
	moyenne	-18.202-*	2.715	.000	-25.63-	-10.78-
	universitaire	27.711*	3.371	.000	18.49	36.93
universitaire	sans niveau	31.874*	5.786	.000	16.05	47.70
	primaire	-17.944-*	3.511	.000	-27.55-	-8.34-
	moyenne	-45.913-*	3.290	.000	-54.91-	-36.91-
	secondaire	-27.711-*	3.371	.000	-36.93-	-18.49-

*. La différence moyenne est significative au niveau 0.05.

الملحق رقم 27 : المتوسط الحسابي والانحراف المعياري لعدد الوفيات في المناطق الريفية حسب السنوات

Descriptives								
décés								
	N	Moyenne	Ecart type	Erreur standard	Intervalle de confiance à 95 % pour la moyenne		Minimum	Maximum
					Borne inférieure	Borne supérieure		
2017	47	32.45	11.534	1.682	29.06	35.83	9	38
2018	37	28.35	9.358	1.538	25.23	31.47	5	32
2019	46	30.35	10.843	1.599	27.13	33.57	10	36
2020	32	21.06	7.560	1.336	18.34	23.79	7	25
2021	26	15.77	5.428	1.065	13.58	17.96	7	19
Total	188	26.88	11.199	.817	25.27	28.49	5	38

الملحق رقم 28: تحليل التباين ANOVA لعدد الوفيات في المناطق الريفية:

ANOVA					
décés					
	Somme des carrés	ddl	Carré moyen	F	Sig.
Intergroupes	6382.451	4	1595.613	17.105	.000
Intragroupes	17070.975	183	93.284		
Total	23453.426	187			

الملحق رقم 29: المقارنات البعدية tukey لعدد الوفيات في المناطق الريفية:

Comparaisons multiples :						
Variable dépendante: décés						
Différence significative de Tukey						
(I) années	(J) années	Différence moyenne (I-J)	Erreur standard	Sig.	Intervalle de confiance à 95 %	
					Borne inférieure	Borne supérieure
2017	2018	4.095	2.123	.306	-1.75-	9.94
	2019	2.099	2.003	.833	-3.42-	7.62
	2020	11.384*	2.214	.000	5.29	17.48
	2021	16.678*	2.361	.000	10.17	23.18
2018	2017	-4.095-	2.123	.306	-9.94-	1.75
	2019	-1.996-	2.133	.883	-7.87-	3.88
	2020	7.289*	2.332	.017	.86	13.71
	2021	12.582*	2.472	.000	5.77	19.39
2019	2017	-2.099-	2.003	.833	-7.62-	3.42
	2018	1.996	2.133	.883	-3.88-	7.87
	2020	9.285*	2.223	.000	3.16	15.41
	2021	14.579*	2.370	.000	8.05	21.11
2020	2017	-11.384-*	2.214	.000	-17.48-	-5.29-
	2018	-7.289-*	2.332	.017	-13.71-	-.86-
	2019	-9.285-*	2.223	.000	-15.41-	-3.16-
	2021	5.293	2.550	.235	-1.73-	12.32
2021	2017	-16.678-*	2.361	.000	-23.18-	-10.17-
	2018	-12.582-*	2.472	.000	-19.39-	-5.77-
	2019	-14.579-*	2.370	.000	-21.11-	-8.05-
	2020	-5.293-	2.550	.235	-12.32-	1.73
*. La différence moyenne est significative au niveau 0.05.						

الملحق رقم 30 : المتوسط الحسابي والانحراف المعياري لعدد الجرحى في المناطق الريفية حسب السنوات

Descriptives

blésséés

	N	Moyenne	Ecart type	Erreur standard	Intervalle de confiance à 95 % pour la moyenne		Minimum	Maximum
					Borne inférieure	Borne supérieure		
2017	355	197.45	56.137	2.979	191.59	203.30	118	237
2018	343	197.29	61.387	3.315	190.77	203.81	105	238
2019	490	295.29	99.055	4.475	286.50	304.08	134	356
2020	512	319.00	110.378	4.878	309.42	328.59	129	383
2021	678	421.27	145.438	5.585	410.30	432.24	172	506
Total	2378	307.57	137.791	2.826	302.03	313.11	105	506

الملحق رقم 31: تحليل التباين ANOVA لعدد الجرحى في المناطق الريفية:

ANOVA

blésséés

	Somme des carrés	ddl	Carré moyen	F	Sig.
Intergroupes	17382604.825	4	4345651.206	371.638	.000
Intragroupes	27748027.665	2373	11693.227		
Total	45130632.489	2377			

الملحق رقم 32: المقارنات البعدية tukey لعدد الجرحى في المناطق الريفية:

Comparaisons multiples :						
Variable dépendante: bléssées						
Différence significative de Tukey						
(I) années	(J) années	Différence moyenne (I-J)	Erreur standard	Sig.	Intervalle de confiance à 95 %	
					Borne inférieure	Borne supérieure
2017	2018	.159	8.187	1.000	-22.19-	22.51
	2019	-97.845-*	7.537	.000	-118.42-	-77.27-
	2020	-121.559-*	7.468	.000	-141.95-	-101.17-
	2021	-223.823-*	7.084	.000	-243.16-	-204.48-
2018	2017	-.159-	8.187	1.000	-22.51-	22.19
	2019	-98.004-*	7.613	.000	-118.79-	-77.22-
	2020	-121.718-*	7.545	.000	-142.32-	-101.12-
	2021	-223.983-*	7.165	.000	-243.54-	-204.42-
2019	2017	97.845*	7.537	.000	77.27	118.42
	2018	98.004*	7.613	.000	77.22	118.79
	2020	-23.714-*	6.834	.005	-42.37-	-5.06-
	2021	-125.979-*	6.412	.000	-143.48-	-108.48-
2020	2017	121.559*	7.468	.000	101.17	141.95
	2018	121.718*	7.545	.000	101.12	142.32
	2019	23.714*	6.834	.005	5.06	42.37
	2021	-102.265-*	6.331	.000	-119.55-	-84.98-
2021	2017	223.823*	7.084	.000	204.48	243.16
	2018	223.983*	7.165	.000	204.42	243.54
	2019	125.979*	6.412	.000	108.48	143.48
	2020	102.265*	6.331	.000	84.98	119.55
*. La différence moyenne est significative au niveau 0.05.						

الملحق رقم 33 : المتوسط الحسابي والانحراف المعياري لعدد الحوادث حسب العوامل المسببة للحوادث:

Descriptives

عددالحوادث

	N	Moyenne	Ecart type	Erreur standard	Intervalle de confiance à 95 % pour la moyenne		Minimum	Maximum
					Borne inférieure	Borne supérieure		
البشري العنصر	1320	452.84	77.732	2.139	448.64	457.04	369	544
المركبة	6	2.00	.000	.000	2.00	2.00	2	2
والمحيط الطريق	15	7.53	3.623	.935	5.53	9.54	2	10
Total	1341	445.84	95.018	2.595	440.75	450.93	2	544

الملحق رقم 34: تحليل التباين ANOVA لعدد الحوادث :

ANOVA

عددالحوادث

	Somme des carrés	ddl	Carré moyen	F	Sig.
Intergroupes	4128295.490	2	2064147.745	346.533	.000
Intragroupes	7969889.039	1338	5956.569		
Total	12098184.529	1340			

الملحق رقم 35: المقارنات البعدية tukey لعدد الحوادث حسب الأسباب:

Comparaisons multiples :

Variable dépendante: عددالحوادث

Différence significative de Tukey

(I) الأسباب	(J) الأسباب	Différence moyenne (I-J)	Erreur standard	Sig.	Intervalle de confiance à 95 %	
					Borne inférieure	Borne supérieure
العنصر البشري	المركبة	450.838*	31.580	.000	376.74	524.93
	والمحيط الطريق	445.305*	20.040	.000	398.28	492.33
المركبة	العنصرالبشري	-450.838-*	31.580	.000	-524.93-	-376.74-
	والمحيط الطريق	-5.533-	37.281	.988	-93.01-	81.94
والمحيط الطريق	العنصرالبشري	-445.305-*	20.040	.000	-492.33-	-398.28-
	المركبة	5.533	37.281	.988	-81.94-	93.01

*. La différence moyenne est significative au niveau 0.05.

الملحق رقم 36 : المتوسط الحسابي والانحراف المعياري لعدد السواق المتسببين في الحوادث حسب السن:

Descriptives

	N	Moyenne	Ecart type	Erreur standard	Intervalle de confiance à 95 % pour la moyenne		Minimum	Maximum
					Borne inférieure	Borne supérieure		
moins de 18 ans	5	2.20	1.095	.490	.84	3.56	1	3
de 18 à 29 ans	102	42.78	17.747	1.757	39.30	46.27	18	58
de 30 à 49 ans	142	54.66	18.480	1.551	51.60	57.73	27	72
50 ans et plus	54	22.04	9.011	1.226	19.58	24.50	11	30
Total	303	43.98	21.170	1.216	41.59	46.38	1	72

الملحق رقم 37: تحليل التباين ANOVA لعدد السواق المتسببين في الحوادث :

ANOVA

nbr_con_cau

	Somme des carrés	ddl	Carré moyen	F	Sig.
Intergroupes	51077.162	3	17025.721	60.409	.000
Intragroupes	84269.755	299	281.839		
Total	135346.917	302			

الملحق رقم 38: المقارنات البعدية tukey لعدد السواق المتسببين في الحوادث:

Comparaisons multiples :						
Variable dépendante: nbr_con_cau						
Différence significative de Tukey						
(I) age	(J) age	Différence moyenne (I-J)	Erreur standard	Sig.	Intervalle de confiance à 95 %	
					Borne inférieure	Borne supérieure
moins de 18 ans	de 18 à 29 ans	-40.584-*	7.690	.000	-60.45-	-20.72-
	de 30 à 49 ans	-52.462-*	7.639	.000	-72.20-	-32.73-
	50 ans et plus	-19.837-	7.848	.058	-40.11-	.44
de 18 à 29 ans	moins de 18 ans	40.584*	7.690	.000	20.72	60.45
	de 30 à 49 ans	-11.878-*	2.179	.000	-17.51-	-6.25-
	50 ans et plus	20.747*	2.825	.000	13.45	28.05
de 30 à 49 ans	moins de 18 ans	52.462*	7.639	.000	32.73	72.20
	de 18 à 29 ans	11.878*	2.179	.000	6.25	17.51
	50 ans et plus	32.625*	2.684	.000	25.69	39.56
50 ans et plus	moins de 18 ans	19.837	7.848	.058	-.44-	40.11
	de 18 à 29 ans	-20.747-*	2.825	.000	-28.05-	-13.45-
	de 30 à 49 ans	-32.625-*	2.684	.000	-39.56-	-25.69-
*. La différence moyenne est significative au niveau 0.05.						

الملحق رقم 39 : المتوسط الحسابي والانحراف المعياري للمتغيرين (المستقل والتابع):

	Moyenne	Ecart type	N
décés	127.10	43.702	10
accidents	982.30	465.774	10

الملحق رقم 40: الارتباطات بين المتغيرين (المستقل والتابع):

		décés	accidents
Corrélation de Pearson	décés	1.000	.777
	accidents	.777	1.000
Sig. (unilatéral)	décés	.	.004
	accidents	.004	.
N	décés	10	10
	accidents	10	10

الملحق رقم 41: معامل ارتباط بيرسون بين المتغيرين (المستقل والتابع):

Modèle	R	R-deux	R-deux ajusté	Erreur standard de l'estimation
1	.777[a]	.604	.554	29.181

a. Prédicteurs : (Constante), accidents

b. Variable dépendante : décés

الملحق رقم 42: تحليل أنوفا لاختبار معنوية الانحدار:

Modèle		Somme des carrés	ddl	Carré moyen	F	Sig.
1	Régression	10376.856	1	10376.856	12.186	.008[b]
	de Student	6812.044	8	851.505		
	Total	17188.900	9			

a. Variable dépendante : décés

b. Prédicteurs : (Constante), accidents

الملحق رقم 43: معاملات الانحدار، الخطأ المعياري، قيمة اختبار (ت) و قيمة الدلالة الاحصائية:

Modèle		Coefficients non standardisés		Coefficients standardisés	t	Sig.
		B	Erreur standard	Bêta		
1	(Constante)	55.489	22.494		2.467	.039
	accidents	.073	.021	.777	3.491	.008

a. Variable dépendante : décés

الملحق رقم 44: الارتباطات بين المتغيرين (المستقل والتابع):

		bléssées	accidents
Corrélation de Pearson	bléssées	1.000	.981
	accidents	.981	1.000
Sig. (unilatéral)	bléssées	.	.000
	accidents	.000	.
N	bléssées	10	10
	accidents	10	10

الملحق رقم 45: معامل ارتباط بيرسون بين المتغيرين (المستقل والتابع):

Modèle	R	R-deux	R-deux ajusté	Erreur standard de l'estimation
1	.981[a]	.963	.958	159.877

a. Prédicteurs : (Constante), accidents

b. Variable dépendante : bléssées

الملحق رقم 46: تحليل أنوفا لاختبار معنوية الانحدار:

Modèle		Somme des carrés	ddl	Carré moyen		Sig.
1	Régression	5330594.695	1	5330594.695	208.547	.000[b]
	de Student	204485.405	8	25560.676		
	Total	5535080.100	9			

a. Variable dépendante : bléssées

b. Prédicteurs : (Constante), accidents

الملحق رقم 47: معاملات الانحدار، الخطأ المعياري، قيمة اختبار (ت) و قيمة الدلالة الاحصائية:

Modèle		Coefficients non standardisés		Coefficients standardisés	t	Sig.
		B	Erreur standard	Bêta		
1	(Constante)	-284.764	123.239		-2.311	.050
	accidents	1.652	.114	.981	14.441	.000

a. Variable dépendante : bléssées

فهرس الجداول

الجدول رقم 01: معدلا ت الوفيات الناجمة عن حوادث المرور لكل 100000 نسمة في العالم لسنتي 2013 و2016.....63

الجدول رقم 02: أمثلة على الأهداف المقررة للحد من حوادث المرور في بعض بلدان العالم.....65

الجدول رقم 03: عدد حوادث المرور في الجزائر حسب المناطق.....68

الجدول رقم 04: عدد وفيات حوادث المرور في الجزائر حسب المناطق.....70

الجدول رقم 05: عدد جرحى حوادث المرور في الجزائر حسب المناطق.....71

الجدول رقم 06: أسباب حوادث المرور في الجزائر المتعلقة بالعنصر البشري.....75

الجدول رقم 07: أسباب حوادث المرور في الجزائر المتعلقة بالمركبة.....78

الجدول رقم 08: أسباب حوادث المرور في الجزائر المتعلقة بالمحيط.....80

الجدول رقم 09: تطور مؤشرات الحوادث في الجزائر من 2017 الى 2019.....83

الجدول رقم 10: عدد المركبات في الجزائر.....85

الجدول رقم 11: حظيرة السيارات في الجزائر حسب الصنف.....87

الجدول رقم 12: حظيرة السيارات في الجزائر حسب فئة أعمار السيارات.....89

الجدول رقم 13: التطور التاريخي للطرق الوطنية.....92

الجدول رقم 14: توزيع سكان ولاية وهران حسب فئات الأعمار والجنس لتعدادات 1987، 1998 و2008 106

الجدول رقم 15: التركيب العمري حسب فئات السن الكبرى لولاية وهران.....107

الجدول رقم 16: عدد الحوادث، عدد الوفيات وعدد الجرحى في ولاية وهران حسب المناطق.....110

الجدول رقم 17: عدد الحوادث، عدد الوفيات وعدد الجرحى في ولاية وهران حسب أشهر السنة لسنتي 2017 و 2021.....113

الجدول رقم 18: توزيع عدد الوفيات وعدد الجرحى حسب السن في المناطق الحضرية.....116

الجدول رقم 19: توزيع عدد الوفيات وعدد الجرحى حسب الجنس في المناطق الحضرية.....118

الجدول رقم 20: توزيع السواق المتسببين في الحوادث حسب جنسية السائق في المناطق الريفية.....120

الجدول رقم 21: توزيع السواق المتورطين في الحوادث حسب جنسية السائق في المناطق الريفية.....121

الجدول رقم 22: توزيع عدد حوادث المرور حسب أيام الأسبوع في المناطق الحضرية.....122

الجدول رقم 23: توزيع عدد حوادث المرور حسب التوقيت الزمني في المناطق الحضرية.....124

الجدول رقم 24: توزيع عدد الحوادث، عدد الوفيات وعدد الجرحى حسب أيام الأسبوع في المناطق الريفية.....126

الجدول رقم 25: توزيع عدد الحوادث، عدد الوفيات وعدد الجرحى حسب التوقيت الزمني في المناطق الريفية لسنة 2021.....128

الجدول رقم 26: توزيع السواق المتورطين في حوادث المرور حسب المستوى التعليمي في المناطق الريفية.....130

الجدول رقم 27: توزيع حوادث المرور على الطرق في المناطق الريفية.....132

الجدول رقم 28: توزيع حوادث المرور حسب مكان الحادث في المناطق الحضرية.....135

الجدول رقم 29: توزيع المركبات المتسببة والمتورطة في الحوادث حسب سنة أول سيرها في المناطق الريفية لسنة 2020.....137

الجدول رقم 30: توزيع السواق المتسببين في الحوادث حسب سن رخصة السياقة في المناطق الريفية.....139

الجدول رقم 31: توزيع السواق المتورطين في الحوادث حسب سن رخصة السياقة في المناطق الريفية.....141

الجدول رقم 32: توزيع السواق المتورطين و السواق المتورطين في حوادث المرور حسب السن في المناطق الريفية.....143

الجدول رقم 33: توزيع السواق المتورطين و السواق المتورطين في حوادث المرور حسب الجنس في المناطق الريفية.....145

الجدول رقم 34: الأسباب المتعلقة بالعنصر البشري في المناطق الحضرية.....147

الجدول رقم 35: الأسباب المتعلقة بالمركبة في المناطق الحضرية.....151

الجدول رقم 36: الأسباب المتعلقة بالمحيط في المناطق الحضرية.....151

الجدول رقم 37: الأسباب المتعلقة بالعنصر البشري قي المناطق الريفية.....152

الجدول رقم 38: الأسباب المتعلقة بالمركبة في المناطق الريفية.....153

الجدول رقم 39: الأسباب المتعلقة بالمحيط في المناطق الريفية.....154

الجدول رقم 40: تطور مؤشرات الحوادث في ولاية وهران من 2017 الى 2019.....155

الجدول رقم 41: شبكة الطرق في ولاية وهران.....158

الجدول رقم 42: عدد المركبات في ولاية وهران.....159

الجدول رقم 43: نتائج اختبار (ت) للفرق بين متوسط عدد الحوادث تبعا للمناطق.....162

الجدول رقم 44: نتائج اختبار (ت) للفرق بين متوسط عدد وفيات حوادث المرور تبعا للمناطق.....163

الجدول رقم 45: نتائج اختبار (ت) للفرق بين متوسط عدد جرحى حوادث المرور تبعا للمناطق.....165

الجدول رقم 46: نتائج اختبار التباين الأحادي (ANOVA) لحوادث المرور تبعا لمتغير السنوات.....166

الجدول رقم 47: نتائج اختبار المقارنات البعدية (tukey):(عدد حوادث المرور).....167

الجدول رقم 48: نتائج اختبار التباين الأحادي (ANOVA) لعدد وفيات حوادث المرور تبعا لمتغير السنوات.....169

الجدول رقم 49: نتائج اختبار المقارنات البعدية (tukey) (عدد وفيات حوادث المرور).....169

الجدول رقم 50: نتائج اختبار التباين الأحادي (ANOVA) لجرحى حوادث المرور تبعا لمتغير السنوات.....171

الجدول رقم 51: نتائج اختبار المقارنات البعدية (tukey) (عدد جرحى حوادث المرور).....171

الجدول رقم 52: نتائج اختبار (ت) للفرق بين متوسط عدد وفيات حوادث المرور تبعا للجنس.....172

الجدول رقم 53: نتائج اختبار (ت) للفرق بين متوسط عدد جرحى حوادث المرور تبعا للجنس.....174

الجدول رقم 54: نتائج اختبار (ت) للفرق بين متوسط عدد وفيات حوادث المرور تبعا للسن.....175

الجدول رقم 55: نتائج اختبار (ت) للفرق بين متوسط عدد جرحى حوادث المرور تبعا للسن.....176

الجدول رقم 56: نتائج اختبار التباين الأحادي (ANOVA) تبعا للمستوى التعليمي.....178

الجدول رقم 57: نتائج اختبار المقارنات البعدية (tukey) (السواق المتورطين في حوادث المرور).....179

الجدول رقم 58: نتائج اختبار التباين الأحادي (ANOVA) لوفيات حوادث المرور في المناطق الريفية تبعا للسنوات.....180

الجدول رقم 59: نتائج اختبار المقارنات البعدية (tukey) وفيات حوادث المرور في المناطق الريفية.....181

الجدول رقم 60: نتائج اختبار التباين الأحادي (ANOVA) لجرحى حوادث المرور في المناطق الريفية تبعا للسنوات.....182

الجدول رقم 61: نتائج اختبار المقارنات البعدية (tukey) جرحى حوادث المرور في المناطق الريفية.....183

الجدول رقم 62: نتائج اختبار التباين الأحادي (ANOVA) لعدد حوادث المرور تبعا للعوامل الرئيسية المسببة.....184

الجدول رقم 63: نتائج اختبار المقارنات البعدية (tukey) عدد حوادث المرور.....185

الجدول رقم 64: نتائج اختبار التباين الأحادي (ANOVA) لعدد السواق المتسببين في الحوادث حسب السن.....186

الجدول رقم 65: نتائج اختبار المقارنات البعدية (tukey) عدد السواق المتسببين في الحوادث.....187

الجدول رقم 66: نتائج اختبار التباين الأحادي (ANOVA) لعدد السواق المتورطين في الحوادث حسب السن.....188

الجدول رقم 67: : نتائج اختبار المقارنات البعدية (tukey) عدد السواق المتورطين في الحوادث.....189

فهرس الرسومات البيانية

رسم بياني رقم 01: معدلات الوفيات الناجمة عن حوادث المرور لكل 100000 نسمة في العالم لسنتي 2013 و2016.....64

رسم بياني رقم 02: عدد حوادث المرور في الجزائر حسب المناطق.....69

رسم بياني رقم 03: عدد وفيات حوادث المرور في الجزائر حسب المناطق.....70

رسم بياني رقم 04: عدد جرحى حوادث المرور في الجزائر حسب المناطق.....72

رسم بياني رقم 05: عدد المركبات في الجزائر.....85

رسم بياني رقم 06: حظيرة السيارات في الجزائر حسب الصنف.....88

رسم بياني رقم 07: حظيرة السيارات في الجزائر حسب فئة أعمار السيارات.....89

رسم بياني رقم 08: عدد حوادث المرور، عدد الوفيات وعدد الجرحى في المناطق الحضرية.....111

رسم بياني رقم 09: عدد حوادث المرور، عدد الوفيات وعدد الجرحى في المناطق الريفية.....112

رسم بياني رقم 10: عدد حوادث المرور، عدد الوفيات وعدد الجرحى حسب أشهر السنة لسنة 2021 في المناطق الحضرية.....114

رسم بياني رقم 11: عدد حوادث المرور، عدد الوفيات وعدد الجرحى حسب أشهر السنة لسنة 2021 في المناطق الريفية.....115

رسم بياني رقم 12: توزيع عدد الوفيات حسب السن في المناطق الحضرية.....117

رسم بياني رقم 13: توزيع عدد الجرحى حسب السن في المناطق الحضرية.....117

رسم بياني رقم 14: عدد الوفيات حسب الجنس في المناطق الحضرية.....119

رسم بياني رقم 15: عدد الجرحى حسب الجنس في المناطق الحضرية.....120

رسم بياني رقم 16: توزيع السواق المتسببين في الحوادث حسب جنسية السائق في المناطق الريفية.....121

رسم بياني رقم 17: توزيع السواق المتورطين في الحوادث حسب جنسية السائق في المناطق الريفية.....122

رسم بياني رقم 18: توزيع حوادث المرور حسب أيام الأسبوع في المناطق الحضرية.....123

رسم بياني رقم 19: توزيع حوادث المرور حسب التوقيت الزمني في المناطق الحضرية.....125

رسم بياني رقم 20: توزيع عدد الحوادث، عدد الوفيات وعدد الجرحى حسب أيام الأسبوع في المناطق الريفية لسنة 2021.....127

رسم بياني رقم 21: توزيع عدد الحوادث، عدد الوفيات وعدد الجرحى حسب التوقيت الزمني في المناطق الريفية لسنة 2021.....129

رسم بياني رقم 22: توزيع السواق المتورطين في حوادث المرور حسب المستوى التعليمي في المناطق الريفية.....131

رسم بياني رقم 23: توزيع حوادث المرور على الطرق في المناطق الريفية.....133

رسم بياني رقم 24: توزيع حوادث المرور حسب مكان الحادث في المناطق الحضرية.....136

رسم بياني رقم 25: توزيع المركبات المتسببة والمتورطة في حوادث المرور في المناطق الريفية لسنة 2020.....138

رسم بياني رقم 26: توزيع السواق المتسببين في الحوادث حسب سن رخصة السياقة في المناطق الريفية.....140

رسم بياني رقم 27: توزيع السواق المتورطين في الحوادث حسب سن رخصة السياقة في المناطق الريفية.....142

رسم بياني رقم 28: توزيع السواق المتسببين والسواق المتورطين في الحوادث حسب السن في المناطق الريفية.....144

رسم بياني رقم 29: : توزيع السواق المتسببين والسواق المتورطين في الحوادث حسب الجنس في المناطق الريفية.....146

رسم بياني رقم 30: الأسباب المتعلقة بالعنصر البشري في المناطق الحضرية.....149

رسم بياني رقم 31: شبكة الطرق في ولاية وهران.....158

رسم بياني رقم 32: عدد المركبات في ولاية وهران.....159

رسم بياني رقم 33: المتوسطات الحسابية لعدد حوادث المرور في القطاعين الحضري والريفي.....163

رسم بياني رقم 34: المتوسطات الحسابية لعدد وفيات حوادث المرور في القطاعين الحضري والريفي.....164

رسم بياني رقم 35: المتوسطات الحسابية لعدد جرحى حوادث المرور في القطاعين الحضري والريفي.....166

رسم بياني رقم 36: المتوسطات الحسابية لعدد حوادث المرور حسب السنوات.....168

رسم بياني رقم 37: المتوسطات الحسابية لعدد وفيات حوادث المرور حسب السنوات.....170

رسم بياني رقم 38: المتوسطات الحسابية لعدد جرحى حوادث المرور حسب السنوات.....172

رسم بياني رقم 39: المتوسطات الحسابية لعدد وفيات حوادث المرور حسب الجنس.....173

رسم بياني رقم 40: المتوسطات الحسابية لعدد جرحى حوادث المرور حسب الجنس.....174

رسم بياني رقم 41: المتوسطات الحسابية لعدد وفيات حوادث المرور حسب السن.....176

رسم بياني رقم 42: المتوسطات الحسابية لعدد جرحى حوادث المرور حسب السن.....177

رسم بياني رقم 43: المتوسطات الحسابية لعدد حوادث المرور حسب المستوى التعليمي.....179

رسم بياني رقم 44: المتوسطات الحسابية لعدد وفيات حوادث المرور حسب السنوات.....181

رسم بياني رقم 45: المتوسطات الحسابية لعدد جرحى حوادث المرور حسب السنوات.....183

رسم بياني رقم 46: المتوسطات الحسابية لعدد حوادث المرور حسب العوامل الرئيسية المسببة.....185

رسم بياني رقم 47: المتوسطات الحسابية لعدد السواق المتسببين في الحوادث حسب السن.....187

رسم بياني رقم 48: المتوسطات الحسابية لعدد السواق المتورطين في الحوادث حسب السن.....189

فهرس الخرائط

خريطة رقم 01: شبكة الطرق في ولاية وهران.....157

فهرس الملاحق

الملحق 1: المتوسط الحسابي والانحراف المعياري لعدد الحوادث حسب المناطق.....204

الملحق رقم 02: نتائج اختبار (ت) للعينات المستقلة.....204

الملحق رقم 03: المتوسط الحسابي والانحراف المعياري لعدد الوفيات حسب المناطق.....204

الملحق رقم 04: نتائج اختبار (ت) للعينات المستقلة.....205

الملحق رقم 05: المتوسط الحسابي والانحراف المعياري لعدد الجرحى حسب المناطق.....205

الملحق رقم 06: نتائج اختبار (ت) للعينات المستقلة.....205

الملحق رقم 07: المتوسط الحسابي والانحراف المعياري لعدد الحوادث حسب السنوات.....206

الملحق رقم 08: تحليل التباين ANOVA لعدد الحوادث.....206

الملحق رقم 09: المقارنات البعدية tukey لعدد الحوادث.....207

الملحق رقم 10 : المتوسط الحسابي والانحراف المعياري لعدد الوفيات حسب السنوات.....208

الملحق رقم 11: تحليل التباين ANOVA لعدد الوفيات.....208

الملحق رقم 12: المقارنات البعدية tukey لعدد الوفيات.....209

الملحق رقم 13 : المتوسط الحسابي والانحراف المعياري لعدد الجرحى حسب السنوات.....210

الملحق رقم 14: تحليل التباين ANOVA لعدد الجرحى.....210

الملحق رقم 15: المقارنات البعدية tukey لعدد الجرحى.....211

الملحق رقم 16: المتوسط الحسابي والانحراف المعياري لعدد الوفيات حسب الجنس.....211

الملحق رقم 17: نتائج اختبار (ت) للعينات المستقلة.....212

الملحق رقم 18: المتوسط الحسابي والانحراف المعياري لعدد الجرحى حسب الجنس.....212

الملحق رقم 19: نتائج اختبار (ت) للعينات المستقلة.....212

الملحق رقم 20: المتوسط الحسابي والانحراف المعياري لعدد الوفيات حسب السن.....213

الملحق رقم 21: نتائج اختبار (ت) للعينات المستقلة.....213

الملحق رقم 22: المتوسط الحسابي والانحراف المعياري لعدد الجرحى حسب السن.....213

الملحق رقم 23: نتائج اختبار (ت) للعينات المستقلة.....214

الملحق رقم 24 : المتوسط الحسابي والانحراف المعياري لعدد السواق المتسببين في الحوادث في المناطق الريفية حسب المستوى التعليمي.....214

الملحق رقم 25: تحليل التباين ANOVA لعدد السواق المتورطين في الحوادث.....215

الملحق رقم 26: المقارنات البعدية tukey لعدد السواق المتورطين في الحوادث.....215

الملحق رقم 27 : المتوسط الحسابي والانحراف المعياري لعدد الوفيات في المناطق الريفية حسب السنوات.....216

الملحق رقم 28: تحليل التباين ANOVA لعدد الوفيات في المناطق الريفية.....216

الملحق رقم 29: المقارنات البعدية tukey لعدد الوفيات في المناطق الريفية.....217

الملحق رقم 30 : المتوسط الحسابي والانحراف المعياري لعدد الجرحى في المناطق الريفية حسب السنوات.....218

الملحق رقم 31: تحليل التباين ANOVA لعدد الجرحى في المناطق الريفية.....218

الملحق رقم 32: المقارنات البعدية tukey لعدد الجرحى في المناطق الريفية.....219

الملحق رقم 33 : المتوسط الحسابي والانحراف المعياري لعدد الحوادث حسب العوامل المسببة للحوادث.....220

الملحق رقم 34: تحليل التباين ANOVA لعدد الحوادث.....220

الملحق رقم 35: المقارنات البعدية tukey لعدد الحوادث حسب الأسباب.....220

الملحق رقم 36 : المتوسط الحسابي والانحراف المعياري لعدد السواق المتسببين في الحوادث حسب السن.....221

الملحق رقم 37: تحليل التباين ANOVA لعدد السواق المتسببين في الحوادث.....,,,,,,,,,,,,,221

الملحق رقم 38: المقارنات البعدية tukey لعدد السواق المتسببين في الحوادث.....222

الملحق رقم 39 : المتوسط الحسابي والانحراف المعياري للمتغيرين (المستقل والتابع).....222

الملحق رقم 40: الارتباطات بين المتغيرين (المستقل والتابع).....222

الملحق رقم 41: معامل ارتباط بيرسون بين المتغيرين (المستقل والتابع).....223

الملحق رقم 42: تحليل أنوفا لاختبار معنوية الانحدار.....223

الملحق رقم 43: معاملات الانحدار، الخطأ المعياري، قيمة اختبار (ت) و قيمة الدلالة الاحصائية.....223

الملحق رقم 44: الارتباطات بين المتغيرين (المستقل والتابع).....224

الملحق رقم 45: معامل ارتباط بيرسون بين المتغيرين (المستقل والتابع).....224

الملحق رقم 46: تحليل أنوفا لاختبار معنوية الانحدار.....224

الملحق رقم 47: معاملات الانحدار، الخطأ المعياري، قيمة اختبار (ت) و قيمة الدلالة الاحصائية.....225

ملخص:

إن حوادث المرور في الجزائر بصفة عامة وفي ولاية وهران بصفة خاصة في تزايد مستمر و رهيب، ويعود ذلك بالدرجة الأولى إلى الأسباب المباشرة والمتمثلة أساسا في العنصر البشري أي السائق والمشاة بنسبة أكثر من 95% بسبب قلة الوعي، السرعة المفرطة، التجاوزات الخطيرة والسياقة في حالة سكر، دون أن ننسى عاملي المركبة والمحيط (الطريق والحالة الجوية) بنسبة 3% و 1% على التوالي، ورغم كل القوانين الردعية للحد من هذه الآفة ما تزال حوادث المرور تحصد الكثير من الأرواح، لذا يجب اتخاذ تدابير عاجلة عبر تشديد ومضاعفة العقوبات لمخالفي قانون المرور وإعادة النظر في تكوين السائقين، وضرورة وضع الإشارات الملائمة في جميع الطرق وتحديد النقاط السوداء ومعالجتها، دون أن ننسى العمل الجاد والنزاهة والإخلاص التي يجب على رجال المراقبة التقيد بها، وتطبيق العقوبات على المخالفين بشدة دون التسامح.

يهدف بحثنا إلى إجراء دراسة إحصائية وتحليلية باستخدام أساليب إحصائية مختلفة (الانحدار الخطي البسيط، التباين، اختبار (ت))، وهذا بالاستعانة ببرنامج SPSS (25) لدراسة علاقة خطورة حوادث المرور مع أهم المتغيرات السوسيوديمغرافية (السن، الجنس، المستوى التعليمي، المناطق، سن رخصة السياقة.....الخ)، حيث خلصت النتائج إلى عدة توصيات متعلقة بالعنصر البشري، المركبة، شبكات الطرق.....الخ.

الكلمات المفتاحية: حوادث المرور، السائق، المركبة، الطريق، المتغيرات السوسيوديمغرافية.

Abstract :

Traffic accidents in Algeria in general, and in Oran in particular, continue to rise steadily. The primary causes are directly linked to the human factor—namely drivers and pedestrians—with over 95% of incidents attributed to lack of awareness, excessive speed, recklessover taking, and driving under the influence. Vehicle-related and environmental factors (such as road and weather conditions) account for 3% and 1% respectively, despite the existence of strict laws and regulations.

To combat this alarming trend, urgent measures must be taken. These include intensifying and doubling penalties for traffic violations, revisiting driver training programs, installing appropriate road signage across all routes, and identifying and addressing accident-prone areas (black spots). It is also essential to ensure that law enforcement officers carry out their duties with integrity, diligence, and impartiality, applying penalties rigorously and without leniency.

Our research aims to conduct a statistical and analytical study using various methods—including simple linear regression, analysis of variance (ANOVA), and t-tests—through SPSS (version 25). The objective is to examine the relationship between the severity of traffic accidents and key socio-demographic variables such as age, gender, education level, region, and driving experience. The findings led to several recommendations concerning the human factor, vehicle conditions, and road infrastructure.

Keywords: Traffic accidents, driver behavior, vehicle safety, road infrastructure, socio-demographic variables.

Résumé :

Les accidents de la circulation en Algérie en général, et à Oran en particulier, ne cessent d'augmenter, en raison des causes directes, principalement l'élément humain, à savoir le conducteur et les piétons, avec plus de 95% dus au manque de conscience, à la vitesse excessive, aux excès dangereux et à la conduite en état d'ivresse, sans oublier les facteurs du véhicule et de l'environnement (état de la route et des conditions météorologiques) avec 3% et 1% respectivement, et ce, malgré toutes les lois répressives. Pour endiguer ce fléau, les accidents de la circulation font encore de nombreuses victimes, donc des mesures urgentes doivent être prises en durcissant et en doublant les sanctions pour les contrevenants au code de la route, en reconsidérant la formation des conducteurs, et la nécessité de placer des panneaux de signalisation appropriés sur toutes les routes et d'identifier et de traiter les points noirs, sans oublier le travail acharné, l'intégrité et la sincérité auxquels doivent adhérer les agents de contrôle, et en appliquant les sanctions aux contrevenants avec sévérité sans tolérance.

Notre recherche vise à mener une étude statistique et analytique en utilisant différentes méthodes statistiques (régression linéaire simple, variance, t-test), en utilisant SPSS (25) pour étudier la relation de la gravité des accidents de la circulation et les variables sociodémographiques les plus importantes (âge, sexe, niveau d'éducation, régions, ancienneté du permis de conduire ..... etc.), où les résultats ont conclu plusieurs recommandations liées à l'élément humain, au véhicule, aux réseaux routiers ..... etc.

Mots-clés : Accidents de la circulation, conducteur, véhicule, route, variables sociodémographiques.