

دور التكوين في الوقاية من حوادث المرور (دراسة ميدانية في ولاية غليزان)

د/ يعقوب بوزيان

المركز الجامعي غليزان

ملخص البحث

إن التدابير الوقائية التي اتخذتها البلدان الأوروبية خفضت أعداد الحوادث والقتلى والجرحى إلى نصف ما كانت عليه في سبعينيات القرن الماضي , أما في الجزائر فقد أفادت الإحصائيات بأنها من بين الدول التي سجلت بها نسبة عالية من هذه الحوادث , ومن التدابير الوقائية المتخذة تكوين سائقي سيارات الأجرة , حيث مست هذه العملية كل السائقين الذين التحقوا بالخدمة منذ سنة 2002 وقد كشفت الدراسة التي قام بها الباحث عن بعض إيجابيات البرنامج التكويني لفائدة سائقي سيارات الأجرة منها اكتسابهم لمعارف ومهارات في القيادة والإسعاف والمحيط المهني والصحة المهنية .

الكلمات المفتاحية :

حوادث المرور - سائقي سيارات الأجرة - التكوين -

Résumé

Les mesures préventives prise par les pays européens qui ont réduit le nombre d'accidents et de décès et de blessures à la moitié de ce qu'elle était dans les années soixante-dix du siècle dernier . Alors qu'en Algérie , a rapporté les statistiques oui ont enregistré un pourcentage élevé ces incidents . des mesures préventives prises pour former les chauffeurs de taxi . ce processus a touché tous les chauffeurs de taxi qui ont rejoint le service depuis 2002 . l'étude menée par le chercheur a révélé certains des aspects positifs de programme de formation à l'intention des chauffeurs de taxi , y compris l'acquisition des connaissances et des compétences dans la conduite et la santé au travail .

مقدمة :

إن جهود الوقاية من حوادث المرور ساهمت في تراجع أعداد الضحايا في كثير من الدول الأوروبية (انظر الجدول رقم 01) , وذلك يشجع دولا أخرى مثل الجزائر على مضاعفة الجهود التي ترمي إلى الحد من هذه الظاهرة الخطيرة .

الجدول 01 : انخفاض قتلى حوادث المرور في أوروبا (Vincent , 2003 : 46)

2000	1999	1998	1997	1996	1995	1990	1985	1980	1975	1970	
7503	7772	7792	8549	8758	9454	11046	10070	15050	17332	21653	ألمانيا
976	1079	963	1105	1027	1210	1558	1524	2003	2533	2574	النمسا
1470	1397	1500	1364	1356	1449	1976	1801	2396	2346	3070	بلجيكا
498	514	499	489	514	582	634	772	690	827	1208	الدانمرك
396	431	400	438	404	441	649	541	551	910	1055	فنلندا
8079	8487	8918	8444	8541	8891	11215	11387	13672	14355	16445	فرنسا
415	413	458	472	453	437	478	410	564	586	540	ايرلندا
6410	6633	6326	6724	6688	7033	7151	7700	9220	10272	11025	ايطاليا
76	58	57	60	71	70	70	79	98	124	132	اللوكسمبورغ
1082	1090	1066	1163	1180	1334	1376	1438	1996	2321	3181	هولندا
3580	3564	3581	3743	3740	3765	5402	5342	6239	6679	7771	بريطانيا
591	580	531	541	737	572	772	808	848	1172	1307	السويد

نلاحظ في الجدول 01 تطور انخفاض قتلى حوادث المرور في دول الاتحاد الأوروبي , حيث يتبين من الجدول أن الفترة من 1970 إلى 2000 عرفت فيها أوروبا تراجعا في أعداد القتلى من سنة إلى أخرى , ففي سنة 1970 سجلت ألمانيا 21653 قتيل , وتراجعت هذه الحصيلة إلى 7503 في سنة 2000 , أما مجموع ما سجلته الدول الأوروبية في سنة 1970 فهو 69961 قتيل , وتراجع هذا العدد من القتلى إلى 31076 في سنة 2000 .

إن قتلى حوادث المرور في أوروبا عرف انخفاضا كبيرا منذ 1970 , ففي 30 سنة انخفض أعداد الضحايا إلى النصف في الوقت الذي تزايدت فيه حظيرة السيارات إلى ضعف ما كانت عليه , التحسن الذي عرفته دول

الإتحاد الأوروبي يعود إلى عوامل متعددة ، تحسين البنية التحتية ، التقدم في صناعة السيارات ، تعزيز القوانين المرورية و التغييرات في السلوك (Vincent Tournier , 2003 : 46) .

البرلمان الجزائري ساهم في عملية الوقاية من حوادث المرور بمصادقته على القانون رقم 01 - 14 المؤرخ في 15 أوت سنة 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق و سلامتها الذي يتضمن فصلا خاصا بتكوين السائقين يحتوي على ثمانية مواد من بينها المادة 59 التي جاء فيها أن المؤسسات المعتمدة تتولى التكوين المهني لسائقي المركبات المخصصة للنقل العمومي للأشخاص و البضائع و المواد الخطيرة .

بدأت عملية تكوين سائقي سيارات الأجرة بولاية غليزان في سنة 2002 ، حيث خرج جهاز التكوين إلى غاية 2007 عدة أفواج من السائقين بمجموع 534 سائق ، الذين تلقوا دروسا في التنظيم المتعلق بالنقل بواسطة سيارة الأجرة ، فهل انخفضت حوادث المرور المكلفة بشريا واقتصاديا في ضوء البرنامج التكويني المهني لسائقي سيارات الأجرة ؟ وهل ساهم هذا البرنامج في تنمية معارف ومهارات السائقين المهنية ؟ وهل يوجد فرق في الحوادث بين السائقين المتكويين والسائقين غير المتكويين ؟

1 - الدراسة النظرية

تعرف الحادثة بأنها حدث غير متوقع يقع فجأة وينجر عنه خسائر مادية أو جسمانية (Ghislaine 8 : stora ; 2004) ، ويعرف المرصد الفرنسي لأمن الطرق حادث المرور بأنه الحادث الذي يتم في الطريق العمومي للمرور، وتتورط فيه مركبة واحدة على الأقل وعدد من المستعملين ، وتنتج عنه أضرار، ويمكن أن يخلف ضحايا (Katz et Audet , 1999 : 168)

مصالح الدرك في الجزائر سجلت 24388 حادث مروري في سنة 2014 خلفت 3984 قتيل و 44546 جريح ، وأشارت نفس المصالح أن 2013 عرفت تسجيل 3748 قتيل (www.huffpostmaghreb.com) ، وحدد عميد الشرطة عيسى نايلي (2006 : 23) الأسباب المؤدية إلى وقوع الحوادث المرورية كالتالي :

الجدول رقم 03 : الأسباب المؤدية لوقوع الحوادث المرورية

الأسباب	العدد	النسبة
العنصر البشري	14859	% 89.78
العوامل المرتبطة بالحيط	904	% 05.46

العوامل المرتبطة بالمركبة	786	% 04.76
المجموع	16549	% 100

وتؤكد الدراسات و البحوث أن حوادث المرور ترجع للإنسان في المقام الأول و بنسبة تتراوح بين 80 % إلى 90 % ، فالعامل الإنساني يتمثل في سلوك قائد المركبة خلال عملية القيادة من حيث السرعة الزائدة أو التجاوزات غير النظامية أو عدم الالتزام بالإشارات الضوئية (محمد مرسي محمد ، 2006 : 35) ، وأيضا الدوران الخطأ والتوقف المفاجئ (بندر بن محمد المخلف 2003 : 14) .

وأوضح من البحوث والدراسات أن الأخطاء في السياقة ترجع إلى قلة المهارة ونقص في التكوين أو في الخبرة، وإلى أخطاء في اتخاذ القرار (Jean Herrick ,1995 : 25) و ترجع في أحيان أخرى إلى الاستعداد الفيزيائي الضعيف ، حيث يوجد في الطريق أعداد من السائقين قدراتهم غير كافية في الرؤية و السمع ، كما يوجد من يعانون من أمراض الزهايمر، والصرع ومن يفسدون قدراتهم باستعمال الكحول والأدوية ، وتعود حوادث المرور إلى السائقين الذين تتغير مشاعرهم عند قيادة السيارة وخاصة عندما يكونون إلى جانب الآخرين، وإلى السائقين الذين يستعملون الهواتف النقالة أثناء القيادة.

(Audet et Katz , 1999 :175)

وعن الوقاية من حوادث المرور فقد وضعت فرنسا سنة 1970 حيز التنفيذ برنامج متكامل للأمن المروري يتمثل في إصلاح وتحسين الطرق ، و إنشاء مصلحة للمساعدة الطبية العاجلة ، ومصلحة متحركة استعجاليه للإنعاش إضافة إلى إصلاح امتحانات الحصول على رخصة السياقة، كما أنشئ سنة 1972 مجلس وزاري للأمن المروري تحت سلطة رئيس الوزراء مكلف بتحديد السياسة الحكومية و السهر على تطبيقها (Vincent Tournier , 2003 : 47).

و أنشأت السلطات العمومية الفرنسية قبل ذلك سنة 1961 مخبرا لجمع المعلومات يهتم بالعوامل الإنسانية التي لها علاقة بالحوادث ، وكان من بين أول مشاريعها تحليل عمل السائق، والتعرف على القدرات اللازمة لقيادة السيارة ، و اهتم كذلك بالتربية و التكوين من أجل السلامة المرورية (Jean L'hoste , 1995 :30)، أما في الجزائر فان أجهزة الوقاية من حوادث الطرق مازالت تميزها نفس المظاهر السلبية التي أوردتها كل من عبد الجليل بزاوشة ونور الدين دكار (1983:) في دراستهما وهي كالآتي:

- عملية تكوين السائقين غير مراقبة .

- تربية و تحسيس مستعملي الطريق غير مضمونة .
- جهود أجهزة الأمن لم تخفض أعداد الحوادث ولا أعداد الضحايا.
- تتم عملية نقل الضحايا من طرف مصالح الحالة المدنية ولكن في وقت متأخر وفي كثير من الحالات يقوم بذلك متطوعون من مستعملي الطريق .

ويعتبر بعض الباحثين أن تطوير البنية التحتية و التحسينات التي أدخلت في ميدان إنتاج السيارات ليس كافيا لتحقيق مكاسب أمنية إضافية ، ولتفادي حوادث مرور جديدة من الضروري مباشرة استثمارات معتبرة في ميادين نتوقع أن نحقق فيها نتائج ملموسة بتكاليف و فعالية مناسبة وهذا ما يقودنا إلى السائقين الذين يتصف بعضهم بقلة احترامهم لقانون المرور الذي هو من قلة احترامهم للمعايير الاجتماعية عموما

(:52, 2003 Sebastian Roché) .

وعن التكوين كإستراتيجية للوقاية من حوادث المرور فان القرار الصادر في 02 جانفي 2001 ، المعدل و المتمم للقرار المؤرخ في 08 أوت 1993 الذي ينظم النقل بسيارة الأجرة ، يوجب على كل من يطلب دفتر المقاعد أن يخضع إلى امتحان مهني بعد تكوين قصير لمدة أسبوعين و تحقيق عن سلوكه طبقا للأحكام القانونية المعمول بها .
ويحتوي البرنامج التكويني لسائقي سيارات الأجرة على خمسة محاور هي :

- 1- سلوك سائق سيارة الأجرة 2 - التنظيم المتعلق بالنقل بواسطة سيارة الأجرة .
 - 3 - السير و أمن الطرق . 4 - مبادئ في الميكانيكا 5 - مبادئ في الإسعافات الأولية .
- واعتبر كل من (Gille Malaterre Daniel Lechner , 1995) أنه من الصعب تأكيد فعالية أنواع التكوين السائدة نتيجة العوائق المنهجية و يحدد الباحثان الشروط الضرورية لكل تقويم كالاتي :
- 1- ضرورة وجود معطيات جديرة بالثقة خاصة بالسائقين حيث يجب معرفة المعلومات عن الحوادث و المخالفات المرتكبة في فترة زمنية معينة .
 - 2- ضرورة استخدام أنسب الأساليب الإحصائية .
 - 3- ضرورة وجود مجموعة ضابطة تمتلك نفس المتغيرات التي تمتلكها المجموعة المتكونة ، و يتميز ذلك بالصعوبة خاصة إذا أخذنا بالاعتبار مبررات الأفراد المتابعين لهذا التكوين .

ويمكن إجراء التقييم باستعمال عدة طرق أهمها (حمداوي وسيلة ، 2004 : 106) .

1- آراء المشاركين :

و هي طريقة شائعة في أغلبية المنظمات و تعتمد على المتكويين في تقييم أنفسهم ، و تقوم على تصميم استمارة لتقييم مختلف الجوانب الخاصة بالتكوين كالمحتوى ، المدة ، أهمية الموضوع ، المكون وهو أسلوب بسيط و سهل التنفيذ إلا أنه لا يقوم البرنامج التكويني بدقة .

2- التكوين المحقق فعلا :

يقوم المسئول في هذه الحالة بتقييم أداء المشارك بعد فترة ومقارنته بالأداء السابق ، و يمكن تطبيق هذا الأسلوب في حالة البرامج التي تهدف إلى تزويد المشارك بمعارف و مهارات محددة تنعكس مباشرة على أداء العامل .

3-الروائز المقننة :

ومن الوسائل التي يمكن استعمالها الروائز المقننة لقياس مختلف جوانب الشخصية و روائز الميول و الاتجاهات مع ضرورة تكييفها لتناسب الواقع الاجتماعي و الثقافي للوسط الذي تطبق فيه (غيات بوفلحة ، 1984 : 63)

1- طريقة الملاحظة :

يمكن التمييز بين طريقتين في الملاحظة ، تتمثل الأولى في إحصاء بعض السلوكيات و التصرفات ، أو عدد المشاكل التي يتسبب فيها المكونون ، أو عدد الذين يتكون التكوين قبل انتهائه ، أما الطريقة الثانية فتتمثل في ملاحظة بعض الأداءات بالاعتماد على فريق من المتدربين على الملاحظة ، كما يمكن الاعتماد على بعض الأجهزة المساعدة على التسجيل أو التصوير ، و ذلك من أجل دقة الملاحظة وموضوعيتها (غيات بوفلحة ، 1984 : 63) .

2- الدراسة التطبيقية :

2-1 - منهجية البحث : المنهج المتبع في هذه الدراسة هو المنهج الوصفي التحليلي ، الذي يهدف إلى التحقق من الافتراضات انطلاقا من آراء عينة من سائقي سيارات الأجرة و كذلك من خلال المقابلات التي أجريت مع المسئولين في التنظيمات التي لها علاقة بالموضوع و أيضا بالاستعانة بأدبيات البحث .

2-2 - الدراسة الاستطلاعية

2- 2- 1 عينة ومكان الدراسة الاستطلاعية : أجريت الدراسة الاستطلاعية على عينة من سائقي سيارات الأجرة بالمنطقة الحضرية لمدينة وادي رهيو . تتكون عينة الدراسة من مجموعتين من السائقين المتكويين و غير المتكويين .

2 - 2 - 2 أدوات البحث :

أ - المقابلة : استخدم الباحث في هذه الدراسة المقابلة التي شملت مسئولين معينين بالموضوع يعملون في المؤسسات التالية :

- الوطنية للتأمين , المديرية الولائية للحماية المدنية , المديرية الولائية للأمن - المديرية الولائية للنقل . وتهدف هذه المقابلة إلى استغلال نتائجها في بناء الاستبيان و في تفسير النتائج .

ب - الاستبيان :

فقرات الاستبيان الموجه للسائقين المتكويين : إن فقرات الاستبيان تم إعدادها انطلاقاً من إشكالية البحث وفرضياته ، وأهداف و محتويات البرنامج التكويني الخاص بسائقي سيارات الأجرة و بالاستعانة بتقرير الشرطة عن أسباب حوادث المرور المنشور في المجلة الخاصة باليوم البرلماني لدراسة قانون حوادث المرور، وكذلك اعتماداً على المقابلة التي أجريت مع مسؤولي المؤسسات المعنية بالموضوع ، ويتكون من 60 بنداً .

فقرات الاستبيان الموجه للسائقين غير المتكويين يتكون الاستبيان الموجه إلى السائقين غير المتكويين من محور أسباب حوادث المرور الذي يحتوي على 12 بند .

ج - الخصائص السيكومترية للأداة

تحكيم الاستبيان : انطلاقاً من فرضيات البحث و التعاريف الإجرائية للمتغيرات عرضت أسئلة الاستبيان على مجموعة من خمسة محكمين في معاهد علم النفس وعلوم التربية بالجامعات الآتية :

ثلاثة أساتذة من جامعة وهران (أستاذان للتعليم العالي ، و أستاذ محاضر) أستاذ من جامعة سيدي بلعباس (مكلف بالدروس) أستاذ من جامعة مستغانم (مكلف بالدروس) .

الثبات : لتقدير ثبات الاستبيان المكون من 60 فقرة موزعة على أربعة أبعاد تم حساب ثبات فقرات كل بعد على حدى بطريقة التجزئة النصفية ، ومن ذلك تم تقدير ثبات الاستبيان ككل .

حيث كان تقدير ثبات الاستبيان الموجه للمتكويين بعد تصحيحه بمعادلة سبيرمان براون 0,76

أما تقدير ثبات الاستبيان الموجه للسائقين غير المتكويين فكان 0.59

2 - 3 - الدراسة الأساسية

أظهرت الدراسة الاستطلاعية صدق الاستبيان وثبات أبعاده التي تقيس الجوانب المعرفية والمهارات والاتجاهات لسائقي سيارات الأجرة المتكويين كما أظهرت نفس الدراسة صدق وثبات البعد الذي يقيس متغير أسباب الحوادث المرورية .

2 - 3 - 1 - مكان وزمن إجراء الدراسة الأساسية :

أجريت الدراسة على عينة من السائقين الذين يزاولون نشاطهم بالمنطقة الحضرية بغليزان بتاريخ 14 فيفري 2008 حيث وزعت الاستبيانات على السائقين و أجابوا على الأسئلة في فترات استراحتهم في المحطة .

2 - 3 - 2 - عينة الدراسة الأساسية :

تتكون عينة الدراسة الأساسية من مجموعتين من السائقين الذكور المتكويين و غير المتكويين الذين ويبلغ عددهم 77 ، والمجموعتين متجانستين (متكافئتين) من حيث بيئة العمل حيث كل منها ينشط في نفس المنطقة الحضرية ، ومن حيث السن والخبرة و المستوى الدراسي .

3 - تحليل ومناقشة النتائج

الفرضية الأولى

- التكوين ينمي معارف السائقين (في سيطرة سيارة الأجرة , الإسعاف , المحيط المهني , الصحة المهنية)

أن نسبة 85.94 بالمائة من السائقين الذين تلقوا التكوين وافقوا أو وافقوا تماما على محتوى فقرات البعد المعرفي , و كان متوسط وصف المجموعة 87 , والانحراف المعياري 8.07

هذه النتائج تبين أن التكوين ساهم في تنمية وتعزيز معارف السائقين المهنية التي كان يستهدفها البرنامج التكويني والمتمثلة في معارف عن سيطرة سيارة الأجرة , والمحيط المهني , ومعارف عن الإسعافات الأولية الضرورية , والصحة المهنية .

في هذا المجال تمكن سائق سيارة الأجرة من معرفة العناصر الأساسية لاستغلال سيارته , وعلى التنظيمات القانونية الخاصة بتسيير سيارة الأجرة كما تعرف على أسماء المؤسسات والمصالح العامة , وعلى الأحياء التي

ينشط فيها , وعلى أهمية كسب ثقة الزبائن , والتسامح , وتعرف كذلك على المستلزمات الضرورية للإسعاف وعلى طرق إبلاغ المصالح المعنية به , كما تعرف على أهمية الرياضة , وفترات الاستراحة أثناء العمل

ويعتقد الباحث أن نتائج هذا البعد التي جاءت توافق افتراضه تعود إلى أن السائقين الذين تلقوا معارف مرتبطة بمهنتهم خلال نشاطات التكوين قد التحقوا بالتكوين راغبين في المعرفة والتعلم , وشاعرين بالحاجة إلى هذه المعارف الضرورية للنجاح في مهنتهم , وذلك ما ساعد في تقوية استعداداتهم ودافعيتهم .

ويرى الباحث أيضا أن هذه النتائج تعود إلى جهود مديرية النقل التي هيأت الظروف المادية والبشرية لإنجاح هذه العملية , كما تعود إلى مستوى الإطارات المشرفة على العملية التكوينية وخبرتهم الواسعة .

ويرجع الباحث هذه النتائج أيضا إلى أهداف ومحتوى البرنامج التكويني التي تتميز بالواقعية والوضوح , وتعكس حاجات سائقي سيارات الأجرة أثناء ممارستهم لمهنتهم , فمعرفة أسماء المؤسسات والمصالح بالمدينة وعناوينها , وأسماء الأحياء التي ينشط فيها السائق , ومعرفة شروط استغلال سيارة الأجرة ومجال نشاطها والمستلزمات الضرورية للإسعاف , ومعرفة التنظيمات القانونية الخاصة بتسيير سيارة الأجرة , وأهمية كسب ثقة الزبائن , وغير ذلك من المعارف المهنية يمكن سائق سيارة الأجرة من تنمية قدراته وكفاءته لأداء خدمة ذات مستوى ترضي الزبائن من جهة , وترفع روحه المعنوية من جهة ثانية .

الفرضية الثانية

التكوين ينمي مهارات السائقين (في الإسعاف , وفي مجالات أخرى) .

إن نسبة 88.36 بالمائة من السائقين وافقوا أو وافقوا تماما على فقرات بعد المهارات , وكان متوسط وصفهم لهذا المتغير 87 و الانحراف المعياري 8.07 .

تبين هذه النتائج أن التكوين ساهم في تنمية و تعزيز مهارات السائقين المهنية التي حددها و أستهدفها البرنامج التكويني و المتمثلة خاصة في مهارات الإسعاف , ففي هذا المجال تمكن السائقون من كيفية التصرف أمام حالات فقدان الوعي , والرضوض , والكسور , والنزيف , وتمكن من طرق إخراج الضحية من داخل السيارة , ومن كيفية التصرف أمام حادث مرور (كيفية تجنب حادث آخر , و إنعاش الضحية و إخراجها قبل وصول الإسعافات) .

وتظهر النتائج كذلك أن جهاز التكوين حقق أهدافا هامة أخرى في هذا المجال منها تمكن سائق سيارة الأجرة من استخدام قارورة إطفاء النار , واكتسابه مهارات الميكانيكا وعمليات الصيانة و التصليح من الدرجة الأولى , ويتبين ذلك من إجابات سائقي سيارات الأجرة المتكونين على عبارات الاستبيان رقم : 28 - 58 .

هذه النتائج يعززها تمكن أحد أفراد المجموعة المتكونة من إطفاء النار التي شبت في سيارة من نوع رونو 4 لسائق آخر سنة 2007 ، مستعملا قارورة إطفاء النار حيث استطاع بهذا السلوك الذي تكون عليه تفادي خسائر مادية أكيدة .

يرجع الباحث هذه النتائج التي توافقت فرضيته إلى تضافر عدة عوامل ، من أهمها رغبة السائق في التمكن من كل ما يتعلق بعمله من مهارات حتى يكون قادرا على تقديم أداء مطابق لمتطلبات المهنة ، حيث أدى ذلك إلى التحاق السائق بالتكوين و هو أعلى مستوى عال من الاستعداد و الدافعية ، الشيء الذي أسهم في تقوية انتباهه وتركيزه أثناء فترة التكوين وهو ما سمح بإستيعاب الدروس وتعلم المهارات المستهدفة .

وتعود هذه النتائج أيضا إلى تنظيم التكوين الذي يشترط النجاح في المسابقة النهائية للحصول على دفتر المقاعد ، وهو ما أدى إلى تخوف السائقين ، هذا العامل دفعهم إلى استثمار مختلف القدرات أثناء نشاطات التكوين حتى لا تذهب فرصهم في الحصول على عمل وتنتهي مجهوداتهم بالفشل .

إذن تضافر المتغيرات النفسية لسائقي سيارات الأجرة المتمثلة في الحاجة ، والرغبة ، و الإرادة ، و الاستعداد ، وجهود المؤطرين و المشرفين ، وملائمة محتوى البرنامج التكويني و أهدافه لحاجات سائقي سيارة الأجرة ، كل ذلك تفاعل و أدى إلى النتائج التي توصلنا إليها

الفرضية الثالثة

يوجد فرق في حوادث المرور بين السائقين المتكويين والسائقين غير المتكويين

إجابات السائقين المتكويين أظهرت أن نسبة 72.42 بالمائة منهم لم يتورطوا في أي حادث مروري بعد التكوين ، وان 13.79 بالمائة تورطوا في 71.42 بالمائة من الحوادث

أما إجابات السائقين غير المتكويين فقد أظهرت أن نسبة 68.43 بالمائة منهم لم يتورطوا في أي حادث مروري ، وان 15.78 بالمائة منهم تورطوا في 70 بالمائة من الحوادث .

هذه النتائج تبين منها أن المتوسط الحسابي لحوادث المرور المرتكبة من السائقين غير المتكويين والمقدر ب 0.52 أعلى من المتوسط الحسابي لحوادث المرور عند السائقين المتكويين والذي يقدر ب 0.48 لكن الفرق بين حوادث المجموعتين (ت تساوي 0.17) ليس دالا إحصائيا عند مستوى الدلالة 0.89 .

هذه النتائج تبين أن التكوين لم يسهم في تخفيض حوادث المرور عند السائقين ، وذلك لا يتوافق مع فرضية

الباحث ، لكن هذه النتائج تتوافق مع نتائج الفحص الذي قام به كلا من وليام لاندا (Lund et Williams) لخمس دراسات تتعلق ببرنامج تكويني شائع في الولايات المتحدة الأمريكية يهدف إلى تأهيل

السائقين الذين يرتكبون مخالفات , حيث ان ثلاثة منها لم تظهر أي فروق دالة فيما يخص الحوادث , ويعتبر الباحثان انه ليس مستحيلا أن يكون التكوين المتكرر فعلا لكن في تكوين السائقين يطرح ذلك مشكلا اقتصاديا , كما تتوافق هذه النتائج مع ما قاله جون أيريك (Jean Herrick) بان التكوين النظري والتطبيقي المفيد في بداية التكوين لم ينجح في خفض أعداد التصادمات , ويعود ذلك إلى أن السائقين يتبنون تصوراتهم في سيطرة السيارات عند نهاية التكوين .

النتائج التي أظهرت أن حوالي 15 بالمائة من السائقين مسئولون عن حوالي 70 بالمائة من الحوادث تتوافق مع نتائج دراسة قام بها فرج عبد القادر طه على عينة من 720 سائق والتي وجد فيها أن 9 بالمائة فقط من السائقين مسئولون عن 31 بالمائة من الحوادث واهم دلالات هذه النتائج أن الحوادث لا توزع نفسها بمحض الصدفة كما تبين ذلك من إجابات السائقين على الفقرة رقم 11 , بل تميل لان ترتبط بأفراد وتبتعد عن آخرين , ويعود ذلك إلى تهور بعض السائقين كما تبين من إجاباتهم على الفقرة رقم 45 حيث يسوقون سياراتهم بسرعة غير قانونية , ويقومون بتجاوزات خطيرة , ويستعملون الهواتف النقالة أثناء القيادة .

البيانات المحصل عليها من مديرية الحماية المدنية بغليزان الخاصة بحوادث المرور يتبين منها التزايد المستمر لأعداد الحوادث و القتلى و الجرحى من سنة لأخرى باستثناء سنة 2003 , فأعداد التدخلات من سنة 2002 إلى 2007 كانت كالآتي : 113 - 92 - 130 - 239 - 285 - 357 - أما أعداد القتلى فكان في نفس الفترة كالآتي : 43 - 47 - 65 - 69 - 57 - 93 - وكذلك أعداد الجرحى فهو كالآتي : 179 - 105 - 190 - 447 - 459 - 492 -

هذه النتائج تبين أن أعداد حوادث المرور و أعداد القتلى و الجرحى في تزايد , ويتوافق ذلك مع آخر تقرير للمركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق التي تبين منه أن الثلاثي الأول من سنة 2007 عرف تسجيل 861 قتيل و إرتفع هذا العدد إلى 977 قتيل في نفس الفترة من سنة 2008 وهو ما يمثل الزيادة بـ 13.47 بالمائة كما ارتفعت نسبة الحوادث بـ 10.33 بالمائة , وذلك يتوافق أيضا مع تقرير منظمة الصحة العالمية الذي حذرت من ارتفاع عدد الوفيات الناجمة عن حوادث المرور بنسبة 80 بالمائة في البلدان المنخفضة و المتوسطة الدخل بحلول عام 2020 و ذلك ما لم تتخذ إجراءات فورية من أجل تحسين السلامة المرورية .

يرجع السيد مسعود ناصر الطاهر نائب مدير حركة المرور بوزارة النقل هذا التزايد في الحوادث و خسائرها إلى تحايل السائقين على قانون المرور بعد ابتعادهم عن الحواجز الأمنية , ويضيف أنه لا يمكن أن نسجل هذا العدد الهائل من القتلى و السائقين مشدود بحزام أمني , و يرجع ذلك أيضا إلى إفراط السائقين في السرعة بسبب نقص في عدد الرادارات , حيث يتوفر بالجزائر 100 رادار فقط , في وقت تحصى فرنسا 1000 رادار تمكنها من مراقبة كل الطرق السريعة , ويرجع جون أيريك (Jean Hérick) ذلك إلى أن أغلبية السائقين ليسوا محترفين ,

ولم يحصلوا على رخص السياقة على أساس اختيار صارم ، كما يرجعه إلى الاستعمال الواسع والكثير للسيارات بسبب سهولة المعايير التي تسمح بذلك .

ويرجع أحد ضباط الشرطة بمديرية الأمن لولاية غليزان تزايد الحوادث إلى حالة الطريق المتردية ، مستدلا على ذلك بالطريق الرابط بين مدينة غليزان و بلدية بن داود الذي انخفضت أعداد الحوادث المرتكبة عبره منذ أن تم تطويره إلى طريق مزدوج ، وبتعزز هذا التفسير لازدياد الحوادث مع ما قاله كلا من (Audet et Katz) أن عدد الحوادث التي ترتكب في الطريق أكثر بثلاثة أضعاف مما يرتكب في الطريق السيار .

وارجع ضابط الشرطة أيضا تزايد هذه الحوادث إلى التراخي في تطبيق القوانين ، وأعطى مثالا على ذلك عندما كان في دورية لمراقبة الطريق مستعملا جهاز الرادار ، وتم سحب ثلاثين رخصة سياقة غير أن أصحابها استعادوها كلها من الضابط الأعلى منه رتبة ولم يتخذ ضد أولئك السائقين المخالفين أية عقوبات ، كذلك أصبح النظام المروري في الجزائر يتميز بعدم التوازن بين أعداد السيارات وتطور شبكة الطرق التي تضاعفت مرة واحدة منذ 1980 إلى غاية 2006 في الوقت الذي تضاعفت فيه أعداد السيارات ست مرات في نفس الفترة ، كما اعتبر البنك العالمي أن 60 بالمائة من هذه الطرق في وضع متردي أو سيء .

توصيات الدراسة

- 1 - ضرورة تامين النتائج التنموية التي حققها تكوين سائقي سيارات الأجرة .
- 2 - لا يجب الحكم على العملية التكوينية من خلال جانبها العلاجي فقط المتمثل في تخفيض حوادث المرور وهو الهدف الذي لم يتحقق .
- 3- ضرورة التنسيق بين مصالح الأمن ومصالح الدرك الوطني في مجال توفير المعلومات عن الحوادث
- 5- ضرورة وضع نظام لتقويم أداء السائقين المتكويين خلال ممارستهم لعملهم يتضمن مخالفاتهم وحوادثهم .
- 8- ضرورة إنشاء مراكز ولائية للوقاية والأمن عبر الطرق تقف على مستوى الجهود المبذولة من طرف الأجهزة المعنية ، والتنسيق بينها ، وترفع تقاريرها إلى المركز الوطني .

قائمة المراجع

أ- باللغة العربية

- 1- بوفلحة غيات ، الأسس النفسية للتكوين ومناهجه ، ديوان المطبوعات الجامعية ، الجزائر ، 1984

- 2- حمداوي وسيلة ، إدارة الوارد البشرية ، ديوان المطبوعات الجامعية ، المطبعة الجهوية بقسنطينة 2004.
- 3- محمد مرسي محمد ، الحوادث المرورية وتأثيراتها النفسية و الصحية على الأطفال ، مجلة الأمن والحياة ، عدد 286 ، (ص 28 – ص 38) ، المملكة العربية السعودية ، 2006
- 4- عيسى نايلي ، من أجل سياسة وطنية شاملة وإستراتيجية فاعلة في مجال الوقاية و الأمن المروريين ، يوم برلماني لدراسة القانون المتعلق بتنظيم حركة المرور وسلامتها وأمنها ، (ص 21- ص 34) ، الجزائر ، 2006
- 5- الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية ، قانون رقم 01-14 مؤرخ في 19 أوت سنة 2001 يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، عدد 46، الجزائر .
- 6- الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية ، قانون رقم 04-16 مؤرخ في 10 نوفمبر 2004 المعدل والمتمم للقانون رقم 01-14 مؤرخ في 19 أوت 2001 يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، عدد 72 ، الجزائر

باللغة الفرنسية

- 7 – Gilles Malaterre Et Daniel Lechner , Manœuvre D'urgence
Accidentologie Et Simulation , Bulletin De Psychologie , Paris
,1995
- 8- Ghislaine Stora, Dictionnaire Hachette , Hachette Livre ,2004
- 9 - Jean Hérick , Qui Prend La Route , Bulletin De Psychologie,
Paris,1995.
- 10 – Jean L'hoste , Le Laboratoire De Psychologie De La Conduite ,
Bulletin De Psychologie , Paris , 1995 .
- 11 - F.Katz et Audet , Précis De Victimologie Générale , Dunod ,
Paris , 1999 .

12- Sébastien Roché , En Quête De Sécurité Cause De La Délinquance
Et Nouvelles Réponses , Armand Colin , Paris 2003 .

13- Vincent Tournier , La Délinquance Routière : Une Catégorie En
Émergence , Armand Colin , Paris .

14 - [www.huffpostmaghreb.com/accidents-
route-algerie](http://www.huffpostmaghreb.com/accidents-route-algerie) ,
19/12/2015