

## الأمن المروري في الجزائر: دراسة مقارنة للفترة 1970-2010.

د. أحمد درديش، أستاذ محاضر - أ- كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية

جامعة لونيبي علي البليدة 2

DEMDERDICHE@yahoo.fr

أ.عبد الكامل خالدي ، أستاذ مساعد- أ-، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية

kamel2007\_5@yahoo.fr

### ملخص:

تهدف هذه الدراسة إلى معرفة اتجاهات ومستويات حوادث المرور ومؤشراتها في الجزائر، والكشف عن أسباب حدوثها قصد اتخاذ الإجراءات الوقائية اللازمة للحد من تفاقمها، وكذا معرفة موقع الجزائر بين الدول المتقدمة والعربية في مجال السلامة المرورية، تم توظيف منهجين في هذه الدراسة: المنهج الوصفي التحليلي كونه يمتاز بالوصف التفصيلي الدقيق للمعلومات ويساعد على التحليل الشامل والعميق للمشكلة قيد الدراسة، والمنهج الإحصائي من خلال التعامل مع الأرقام والمعدلات. ومن النتائج التي توصلت إليها هذه الدراسة، هو أن عدد حوادث المرور في الجزائر في تزايد مستمر، ويعتبر العامل البشري هو المتسبب الرئيسي في حدوثها. وبينت المؤشرات المحصل عليها خطورة الحوادث المرتكبة، وفاقته هذه المؤشرات تلك المسجلة في بعض البلدان المتقدمة والبلدان العربية.

الكلمات المفتاحية: سائق، مركبة، طريق، حادث مرور، وقاية.

### Abstract:

This study aims to find out the trends and levels of traffic accidents and their indicators in Algeria, and to disclose the reasons of their occurrence in order to take the necessary preventive measures to reduce the aggravation, and to consider as well the position of Algeria between the developed and the Arab countries in the field of traffic safety. Two approaches have been employed in this study: descriptive analytical approach as being a detailed description of the exact information and helps the reveal in the complete and in-depth analysis of the problem under study and the statistical approach by dealing with numbers and rates. The findings of this study, therefore that the number of traffic accidents in Algeria continues to increase, and the human factor is the main culprit in its occurrence. Obtained indicators showed the seriousness of incidents committed, and these indicators exceeded those recorded in some developed and Arab countries.

**Key words:** Driver, vehicle, road, traffic accident, prevention.

## مقدمة:

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

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

تعاني الدول العربية كباقي الدول الأخرى في العالم من ظاهرة زيادة حدة ظاهرة حوادث المرور يوما بعد يوم، وتتحمل اقتصادياتها نتائجها المادية والمعنوية التي تتمثل في الإصابات، الوفيات، إتلاف المركبات، الأمراض النفسية والاجتماعية. ولهذه الدواعي حذرت منظمة الصحة العالمية من أن استمرار الوضع الحالي في المنطقة العربية سيؤدي إلى زيادة عدد الوفيات والإصابات بسبب حوادث المرور.

أما في الجزائر فلقد ظهر نوع من الوعي على المستويات الرسمية وغير الرسمية لمواجهة خطر نتائج ظاهرة حوادث المرور، ساهم في الإسراع بإجراء إصلاحات في القوانين التي تمس السير عبر الطرقات، وكذلك اتخاذ التدابير الوقائية في مجال السلامة المرورية. على ضوء ما تقدم نقوم بطرح التساؤلات الآتية: ما هي اتجاهات ومستويات حوادث المرور في الجزائر؟ ما هو موقع الجزائر في مجال حوادث المرور بين الدول المتقدمة والدول العربية؟ ما هي الإجراءات الوقائية الواجب اتخاذها للحد من تفاقم هذه الظاهرة؟

## 2- أهداف الدراسة

تهدف هذه الدراسة إلى تحقيق ما يلي:

- معرفة اتجاهات ومستويات حوادث المرور ومؤشرات خطورتها في الجزائر؛
- الكشف عن العوامل المسببة لحوادث المرور في الجزائر؛
- معرفة موقع الجزائر بين الدول المتقدمة والعربية في مجال حوادث المرور؛
- تقديم الإجراءات الوقائية الواجب اتخاذها للحد من تفاقم ظاهرة حوادث المرور.

### 3- منهج الدراسة

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

### 4- مصدر المعطيات

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

### 5- أهمية الدراسة

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

### 6- تحديد المفاهيم العامة

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

وعرفه البعض بأنه حدث اعتراضي يحدث بدون تخطيط مسبق من قبل سيارة (مركبة) واحدة أو أكثر مع سيارات (مركبات) أخرى أو منشأة أو حيوانات أو أجسام على طريق عام أو خاص. وعادة ما ينتج عن الحادث المروري تلفيات تتفاوت من طفيفة بالمتلكات والمركبات إلى جسيمة تؤدي إلى الوفاة أو الإعاقة المستديمة) ياسر عبد الله العسيري، 2009، ص، 04) <sup>2</sup>.

ويرى البعض الآخر بأن حوادث المرور هي التي ينجم عنها الكثير من الإصابات والوفيات للأفراد، وتلف للممتلكات العامة والخاصة، وأن هذه الحوادث هي أحد أبعاد المشكلة المرورية، التي هي مجموعة من التصرفات والسلوكيات الشاذة من بعض أفراد المجتمع، والتي لا يقرها المجتمع، ويعمل على التخلص من هذه السلوكيات (عبد الرحيم حسن صالح، 2002) <sup>3</sup>.

وهناك من عرفه بأنه "كل ما يحدث للمركبة أو فيها أثناء سيرها بسبب توافر ظروف معينة، ودون توقع أو تدبير سابق من أي طرف من الأطراف المشاركة في الحادث، وينتج عنه إزهاق للأرواح أو خسارة في الممتلكات أو إصابة في الأجسام" (بن محسن محمد الصبيحي عبد العزيز، 1998، ص. 29) <sup>4</sup>.

وعرفته هيئة الصحة العالمية بأنه "واقعة غير متعمدة، ينتج عنها إصابة ظاهرة" (يوسف احمد طعيمة، 1990، ص.07).<sup>5</sup>

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

حادث المرور الجسماني: هو حادث السير الذي يخلف ضحية على الأقل سواء كان جريحا أو قتيلا ويستثنى من هذا التعريف كل الحوادث المادية التي لم تخلف إصابات. ونميز ثلاث أصناف من الحوادث الجسمانية وهي (Ministère des Transports.1974.p.15).<sup>6</sup>

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

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

الحادث الخفيف: هو كل حادث يخلف إصابات لا تستدعي دخول المستشفى أو المصلحة الطبية لمدة تفوق 24 ساعة. وعرفته اللجنة الاقتصادية الأوروبية بأنه كل اصطدام وقع في طريق عمومي، وكانت مركبة واحدة على الأقل متورطة فيه، وخلف على الأقل ضحية (Commission économique pour l'Europe.1998.p.133).<sup>7</sup>

الحادث المادي: هو كل حادث يقع في الطريق العمومي وتكون مركبة واحدة على الأقل سببا فيه ويخلف خسائر مادية فقط دون خسائر بشرية (صوالجي ربيعة، 2000، ص.11).<sup>8</sup>

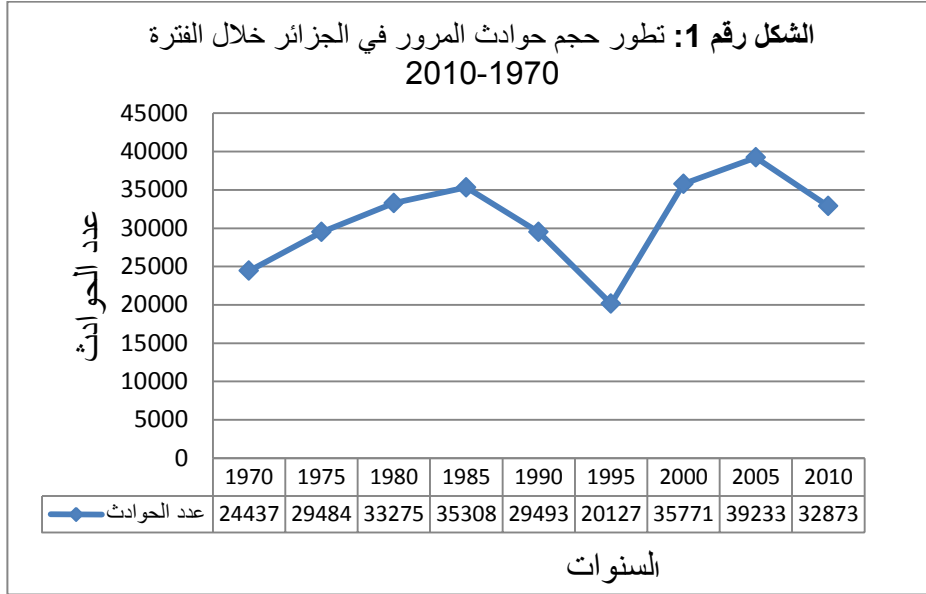
الساقي: هو كل من يقود مركبة أو دراجة عادية نارية، أو يقود حيوان كالجر أو الركوب في الطريق ويتحكم فعلا في ذلك.

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

## 7- تطور حجم وحصيلة حوادث المرور في الجزائر

### 7-1- تطور حجم حوادث المرور

تحصد حوادث المرور يوميا عشرات الأرواح حيث يسجل ما يقارب 4100 ضحية قتل سنويا و50 ألف جريح حسب المركز الوطني للوقاية من حوادث المرور، في غياب الإنسانية والإحساس بالمسؤولية وغياب احترام القوانين مع تغيير الدهنيات والتعود على اللامبالاة وعدم الانضباط. والشكل رقم 1 يبين تطور عدد حوادث المرور خلال الفترة 1970-2010.



المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على معطيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات

يشير الشكل رقم 1 إلى أن تطور حجم حوادث المرور خلال الفترة 1970-2010 مر بأربعة مراحل مختلفة وهي:

**المرحلة الأولى (1970-1985):** تميزت هذه المرحلة بالارتفاع المستمر في عدد حوادث المرور، حيث تم تسجيل 24437 حادثا سنة 1970 ثم ارتفع بشكل تدريجي ليصل إلى 35308 حادثا سنة 1985. في حين عرفت نسبة الزيادة تناقصا مستمرا خلال نفس الفترة فبعد أن كانت 3.94% خلال الفترة 1970-1975 انخفضت إلى 2.49% خلال الفترة 1975-1980 ثم إلى 2.32% خلال الفترة 1980-1985.

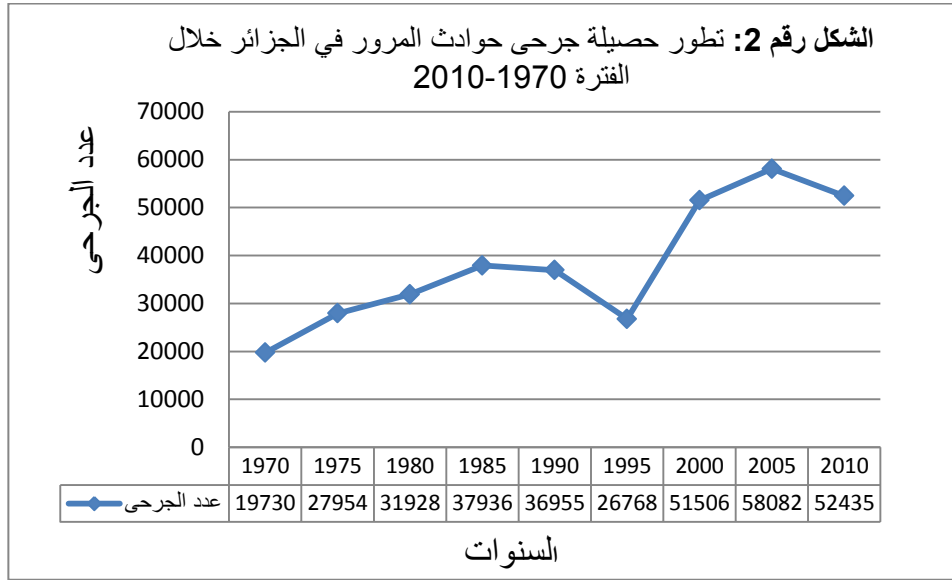
**المرحلة الثانية (1986-1995):** عرفت هذه المرحلة انخفاضا محسوسا في عدد حوادث المرور، فبعد أن كان 35308 حادثا سنة 1985 انخفض إلى 29493 حادثا سنة 1990 ثم إلى 20127 حادثا سنة 1995، وقدرت نسبة الانخفاض 3.52% خلال الفترة 1985-1990 و7.08% خلال الفترة 1990-1995. ويمكننا تفسير ذلك بالظروف الأمنية التي كانت تعيشها البلاد آنذاك من جهة وتطبيق قانون المرور 09/87 المؤرخ في 10 فيفري والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها من جهة أخرى.

**المرحلة الثالثة (1996-2005):** تميزت هذه المرحلة بعودة ارتفاع عدد الحوادث من 20127 حادثا سنة 1995 إلى 35771 حادثا سنة 2000 ثم إلى 39233 حادثا سنة 2005. وقدرت نسبة الزيادة 12.25% خلال الفترة 1995-2000 و2.1% خلال الفترة 2000-2005. ويمكن تفسير ذلك بالتحسن النسبي في الوضع الأمني للبلاد من جهة، وعدم ملائمة ما جاء به القانون 01/14 الصادر في أوت 2001، والذي جاء معدلا ومتمما لقانون 09/87 وهو خاص بالجانب الردعي، غير أنه لم يحقق الهدف المنشود منه وذلك لعدم توفر الصرامة اللازمة لإنجاح مختلف مواد هذا القانون، كما أن القانون 09/87 طبق لمدة 14 سنة مما جعله لا يتناسب والتطورات الحاصلة في مجال النقل من جهة أخرى.

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

#### 2-7- تطور عدد جرحى حوادث المرور

يظهر من خلال الشكل رقم 2 بأن تطور عدد الجرحى عرف نفس المسار أي نفس المراحل التي مر بها تطور عدد الحوادث خلال الفترة الممتدة من 1970 إلى 2010.

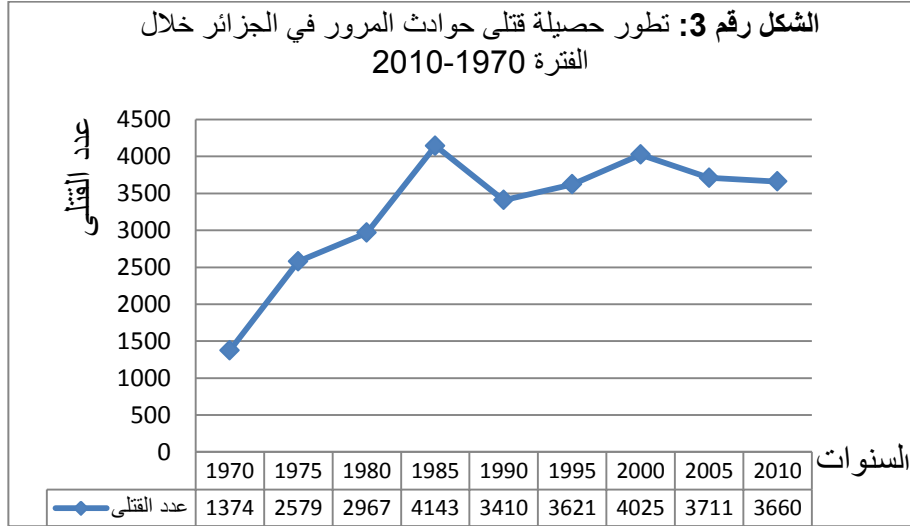


المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على معطيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات

وعند ملاحظتنا للمنحنى البياني نجد بأن عدد جرحى حوادث المرور تغير بنفس وتيرة تغير عدد الحوادث تقريبا، وهذا يعبر عن خطورة حوادث المرور المرتكبة.

#### 3-7- تطور عدد قتلى حوادث المرور

يعتبر تطور عدد القتلى الناتجة عن حوادث المرور الوجه الأول للخسائر الناتجة عن هذه الظاهرة خلال الفترة الممتدة ما بين 1970 و2012، والشكل رقم 3 يبين بوضوح مسار تطور عدد القتلى في هذه الفترة.



المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على معطيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات

عرف تطور عدد القتلى الناجمة عن حوادث المرور خلال الفترة الممتدة من 1970 إلى 2010 بأربعة مراحل وهي:

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

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

**المرحلة الثالثة (1991-2000):** وتميزت بارتفاع تدريجي في عدد القتلى حيث انتقل من 3410 قتيلا سنة 1990 إلى 4025 قتيلا سنة 2000 بنسبة ارتفاع قدرت بلغت 1.62% خلال الفترة 1991-1995 و2.26% خلال الفترة 1995-2000.

**المرحلة الرابعة (2001-2010):** تميزت هذه العشرية بانخفاض تدريجي في عدد القتلى، حيث انتقل من 4025 قتيلا سنة 2000 إلى 3660 قتيلا سنة 2010. وبلغت نسبة الانخفاض 1.14% خلال الفترة 2000-2005 و0.37% خلال الفترة 2005-2010.

#### 8- مؤشرات خطورة حوادث المرور في الجزائر

حوادث المرور وباعتبارها تحتل مركزا مهما كمسبب للخسائر المادية والبشرية على المستوى الوطني، فإنها تعد من أهم المخاطر التي تهدد الإنسان، لذا وجب معرفة إلى أي مدى تساهم هذه الحوادث من خسائر بشرية خلال الفترة 2000-2012.

للتعرف على حجم ومدى خطورة حوادث المرور في الجزائر تم اللجوء إلى استخدام بعض المؤشرات المتعارف عليها كما هي موضحة في الجدول رقم 1.

جدول رقم 1: مؤشرات خطورة حوادث المرور في الجزائر خلال الفترة 2000-2012.

مؤشرات خطورة حوادث المرور						السنة
عدد الجرحى			عدد القتلى			
لكل مليون مركبة	لكل مليون نسمة	لكل مائة حادث	لكل مليون مركبة	لكل مليون نسمة	لكل مائة حادث	
17474	1670	144	1366	131	11	2000
16069	1754	142	1108	121	9	2001
15003	1820	136	1135	138	10	2002
15312	2000	147	1044	136	10	2003
14068	2000	148	947	135	10	2004
12100	1765	148	773	113	9	2005
12024	1795	147	824	123	10	2006
11357	1793	157	776	122	11	2007
11555	1859	160	790	127	11	2008
10977	1851	158	778	131	11	2009
8462	1473	159	591	103	11	2010
10421	1838	160	722	127	11	2011
10858	1915	163	608	118	10	2012
<b>12744.6</b>	<b>1810.2</b>	<b>151.5</b>	<b>881.7</b>	<b>125</b>	<b>10.3</b>	المتوسط

المصدر: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات.

اتضح لنا من خلال قراءتنا لمعطيات الجدول رقم 1 أن عدد القتلى لكل مائة حادث تراوح بين 9 و11 قتيلا خلال الفترة 2000-2012 أي بمتوسط 10.3 قتلى لكل مائة حادث، في حين تراوح عدد الجرحى بين 136 و163 جريحا خلال نفس الفترة أي بمعدل 151.5 جريحا لكل مائة حادث.

أما إذا قمنا بربط عدد القتلى والجرحى بعدد السكان، نلاحظ بأن مؤشر عدد القتلى لكل مليون نسمة تراوح بين 103 و138 قتيلا خلال الفترة 2000-2012 أي بمتوسط 125 قتيلا لكل مليون نسمة، وبالمقابل تراوح عدد الجرحى بين 1473 و2000 جريحا لكل مليون نسمة، أي بمعدل 1810.2 قتيلا لكل مليون نسمة.

ولمعرفة مدى تأثير تغير عدد المركبات على عدد الجرحى والقتلى الناجمة عن حوادث المرور خلال الفترة المذكورة، تم استخدام مؤشر عدد القتلى ومؤشر عدد الجرحى لكل مليون مركبة. وتبين من خلال معطيات الجدول المبين أعلاه أن أكبر قيمة للمؤشر الأول بلغت 1366 قتيلا وسجلت سنة 2000 وأصغر قيمة



سجلت سنة 2010 حيث بلغت 591 قتيلا، وقدر متوسط قيم هذا المؤشر 881.7 قتيلا لكل مليون مركبة. أما عن قيم المؤشر الثاني، تراوحت بين 8462 جريحا وسجلت سنة 2000 و17474 جريحا وسجلت سنة 2010، وبلغ متوسط قيم هذا المؤشر 12744.6 جريحا لكل مليون مركبة.

عموما تبين من خلال تغير قيم هذه المؤشرات خلال الفترة 2000-2012 بأنه هناك تحسن في مستوى خطورة حوادث المرور في الجزائر.

#### 9- موقع الجزائر بين الدول الأخرى في مجال حوادث المرور

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

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

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

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

- سنقوم بإجراء مقارنة مشكلة حوادث المرور بالجزائر مع بعض الدول المتقدمة والدول العربية في سنة 2007، أخذين في الاعتبار الفروقات المذكورة وذلك من أجل الحصول على مؤشرات عامة ونتائج دقيقة.

#### 9-1- وضعية الجزائر بين الدول المتقدمة في مجال حوادث المرور

تجرى في كثير من الأحيان دراسات مقارنة من أجل التعرف على الوضع السائد في مجال معين مقارنة مع نفس الوضع في دول أخرى، لأن ذلك يسمح بتقييم ذلك الوضع واستقراء أهم السياسات الناجعة للتعامل معه. ومن هنا سنقوم بإجراء مقارنات حول مختلف عناصر حوادث المرور بين الجزائر والدول الأخرى من أجل استكشاف حجم فجوة الخلاف، ومعرفة مكانة حوادث المرور في السياسة الداخلية لكل بلد، مستخدمين في ذلك معطيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات لسنة 2007.

يتضح من خلال بيانات الجدول رقم 2 بأن الولايات المتحدة احتلت المرتبة الأولى من حيث عدد القتلى الناجمة عن حوادث المرور بتسجيلها 42642 قتيلا ثم نجد روسيا والمكسيك في المرتبتين الثانية والثالثة بتسجيلهما 35672 و22103 قتلى على التوالي، ويأتي بعد ذلك كل من إيطاليا وألمانيا وفرنسا ونجد في المرتبة الأخيرة الجزائر بتسجيلها 4177 قتيلا.

جدول رقم 2: مؤشرات حوادث المرور للجزائر والدول المتقدمة لسنة 2007

الترتيب	الدولة	عدد القتلى	قتيل/م مركبة	قتيل/م نسمة
1	الولايات المتحدة الأمريكية	42642	139	170
2	روسيا	35972	252	930
3	المكسيك	22103	207	885
4	إيطاليا	5669	96	131
5	ألمانيا	4949	60	89
6	فرنسا	4620	75	116
7	الجزائر	4177	121	775

المصدر: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات لسنة 2007.

أما عن معدل عدد الوفيات لكل مليون مركبة، نلاحظ بأن الجزائر احتلت المرتبة الرابعة بمعدل 121 قتيلا لكل مليون مركبة، وذلك بعد روسيا والمكسيك والولايات المتحدة الأمريكية بتسجيلهم على التوالي 252، 207 و139 قتيلا لكل مليون مركبة. وجاءت كل من فرنسا وألمانيا وإيطاليا بتسجيلهم 75، 60 و96 قتيلا لكل مليون مركبة على التوالي، وذلك بالرغم من أن الجزائر تمتلك 9% ما تملكه ألمانيا من مركبات و13.4% ما تملكه فرنسا و12.4% ما تملكه إيطاليا (علاء عبد الرحمان يوسف البكري، 1997، ص28).<sup>9</sup> وقد يرجع ذلك إلى خبرة هذه الدول في حقل السلامة المرورية وأسلوب تعاملها مع مشكلة الحوادث، فضلا عن تطور خدمات الطوارئ الطبية فيها.

وفي ما يخص مؤشر عدد القتلى لكل مليون نسمة، يتضح من خلال معطيات الجدول بأن الجزائر احتلت المرتبة الثالثة بمعدل 775 قتيلا لكل مليون نسمة وذلك بعد كل من روسيا والمكسيك، في حين جاء ترتيب باقي الدول الأوروبية والولايات المتحدة الأمريكية بعد الجزائر وبمعدلات متباينة، علما أن عدد سكان الجزائر يمثل ما نسبته 41.6% من عدد سكان ألمانيا ونسبة 55.8% من عدد سكان فرنسا. ورغم كل ذلك تحتل الجزائر موقعا أسوأ مقارنة مع الدول المتقدمة من حيث معدل عدد الوفيات الناجمة عن حوادث المرور.

## 2-9- وضعية الجزائر بين الدول العربية وبلدان المغرب العربي في مجال حوادث المرور

### 2-9-1- مقارنة الجزائر بالدول العربية

بعد أن تعرفنا على موقع الجزائر بين بعض الدول المتقدمة في مجال حوادث المرور، سنقوم بإجراء مقارنة بين الجزائر وبعض الدول العربية حول بعض عناصر حوادث المرور، من أجل معرفة موقع الجزائر بين هذه الدول.

جدول رقم3: مؤشرات حوادث المرور للجزائر والدول العربية لسنة 2007

الترتيب	الدولة	عدد القتلى	عدد المركبات	عدد السكان	قتيل/م/مركبة	قتيل/م/نسمة
1	مصر	15983	4300000	75497913	3717	212
2	السعودية	6358	7398600	24734533	859	257
3	الجزائر	4177	5386726	34800000	775	121
4	المغرب	3838	2284060	31224137	1680	123
5	سوريا	3663	1389346	19928516	2636	184
6	اليمن	3003	777734	22389169	3861	134
7	السودان	2227	1200000	38560488	1856	58
8	ليبيا	2138	1826533	6160488	1171	347
9	العراق	1932	2242269	28993374	862	67
10	تونس	1497	1244918	10327285	1202	145
11	الإمارات	1056	1754420	4380439	602	241
12	الأردن	992	841933	5924245	1178	167
13	عمان	798	629670	2595133	1267	307
14	لبنان	536	1400000	4099115	383	131
15	الكويت	482	1364790	2851144	353	169
16	موريتانيا	262	350000	3123813	749	84
17	قطر	199	605699	840635	329	237
18	فلسطين	188	78609	4018000	2392	47
19	البحرين	91	382977	752648	238	121

المصدر: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات لسنة 2007.

نلاحظ من خلال بيانات الجدول رقم3 أن الجزائر تنتمي إلى المراتب الخمس الأولى وهي تحتل المرتبة الثالثة عربيا من حيث عدد القتلى لسنة 2007، حيث تتصدر القائمة دولة مصر الشقيقة بعدد قتلى بلغ 15983 قتيلا أي بمعدل 43 قتيلا في اليوم، واحتلت المملكة العربية السعودية المرتبة الثانية بإجمالي قتل بلغ 6358 قتيلا أي بمعدل 16 قتيلا في اليوم، وفي المرتبة الثالثة نجد الجزائر بإجمالي قتل بلغ 4177 قتيلا أي بمعدل 16 قتيلا في اليوم. أما في المرتبتين الأخيرتين نجد كلا من فلسطين والبحرين بعدد قتلى بلغ 188 و91 قتيلا على التوالي.

أما في ما يخص مؤشر عدد القتلى لكل مليون مركبة جراء حوادث المرور، نلاحظ بأن اليمن احتلت المرتبة الأولى بعدد قتلى بلغ 3861 قتيلا لكل مليون مركبة وذلك بالرغم من امتلاكها 777734 مركبة، ثم تليها

مصر بحوالي 3717 قتيلا لكل مليون مركبة ثم سوريا بحوالي 2636 قتيلا لكل مليون مركبة. أما الجزائر بامتلاكها 5386726 مركبة فهي تحتل المراتب الأخيرة بمعدل 775 قتيلا لكل مليون مركبة مقارنة مع هذه الدول، مع العلم أن الجزائر تحتل المرتبة الثانية من حيث امتلاك المركبات بعد المملكة العربية السعودية التي تمتلك 7398600 مركبة، بينما تحتل دولة الكويت المرتبة الأخيرة بتسجيلها 238 قتيلا لكل مليون مركبة.

أما عن مؤشر عدد القتلى لكل مليون نسمة، نلاحظ من بيانات الجدول بأن ليبيا تحتل المرتبة الأولى بتسجيلها 347 قتيلا، ثم تلتها في المرتبة الثانية عمان بحوالي 307 قتلى لكل مليون نسمة ثم نجد في المرتبة الثالثة المملكة العربية السعودية بتسجيلها 257 قتيلا لكل مليون نسمة، ثم نجد الإمارات العربية المتحدة وقطر في المرتبة الرابعة والخامسة بتسجيلهما 241 و 237 قتيلا لكل مليون نسمة على التوالي. في حين نجد الجزائر في المراتب الأخيرة بتسجيلها 121 قتيلا لكل مليون نسمة، وفي المرتبة الأخيرة نجد فلسطين حيث سجلت 47 قتيلا لكل مليون نسمة.

#### 2-2-9- مقارنة الجزائر بدول المغرب العربي

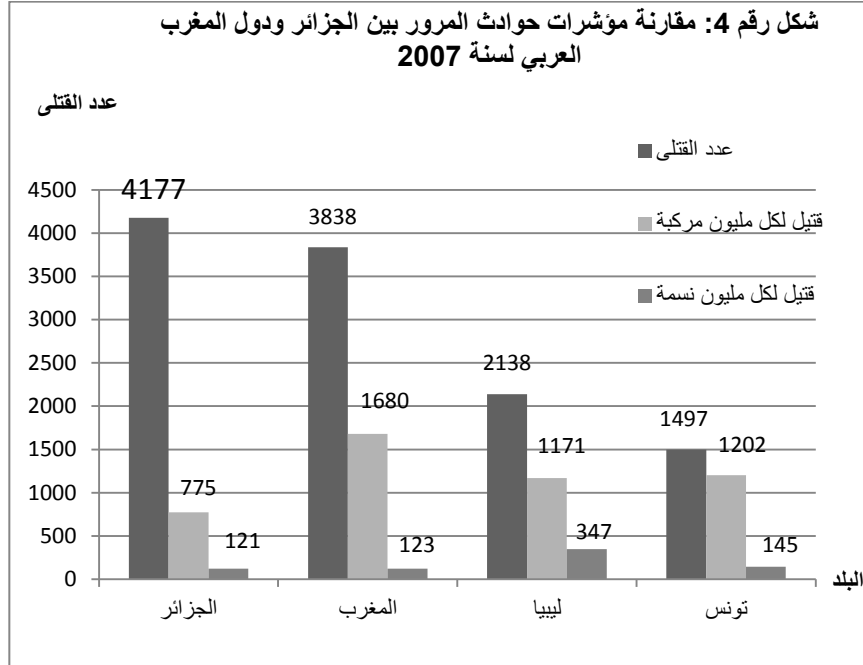
نلاحظ من خلال معطيات الجدول رقم 4 أن الجزائر احتلت المرتبة الأولى بين دول المغرب العربي من حيث عدد قتلى حوادث المرور حيث سجلت 4177 قتيلا أي بمعدل 11 قتيلا في اليوم، ثم تلتها المملكة المغربية في المرتبة الثانية بتسجيلها 3838 قتيلا أي بمعدل 10 قتلى في اليوم، وفي المرتبة الثالثة نجد ليبيا بتسجيلها 2138 قتيلا وفي المرتبة الرابعة والأخيرة نجد تونس بتسجيلها 1497 قتيلا أي بمعدل 4 قتلى في اليوم.

جدول رقم 4: مؤشرات حوادث المرور لدول المغرب العربي لسنة 2007

الترتيب	الدولة	عدد القتلى	عدد المركبات	عدد السكان	قتيل/م مركبة	قتيل/م نسمة
1	الجزائر	4177	5386726	34800000	775	121
2	المغرب	3838	2284060	31224137	1680	123
3	ليبيا	2138	1826533	6160488	1171	347
4	تونس	1497	1244918	10327285	1202	145

المصدر: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات لسنة 2007.

وبالنظر في الشكل رقم 4 يتبين بوضوح الفجوة الموجودة بين الدول الأربعة للمغرب العربي في مجال مؤشرات حوادث المرور حيث تحتل الجزائر المرتبة الأولى في عدد القتلى.



المصدر: من إعداد الباحث اعتمادا على معطيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات

أما في ما يخص مؤشر عدد القتلى لكل مليون مركبة، احتلت المملكة المغربية المرتبة الأولى بتسجيلها 1680 قتيلا لكل مليون مركبة، ثم تلتها تونس بحوالي 1202 قتيلا لكل مليون مركبة ثم ليبيا بتسجيلها 1171 قتيلا لكل مليون مركبة واحتلت الجزائر المرتبة الأخيرة بتسجيلها 775 قتيلا لكل مليون مركبة، بالرغم من أن الجزائر تمتلك عددا من المركبات (5386726) يعادل ضعف ما تمتلكه المملكة المغربية (2284060).

أما في ما يخص مؤشر عدد القتلى لكل مليون نسمة، تبين معطيات الجدول بأن المرتبة الأولى ترجع إلى ليبيا بتسجيلها 347 قتيلا لكل مليون نسمة، ثم تلتها تونس بحوالي 145 قتيلا ثم المملكة المغربية بتسجيلها 123 قتيلا، وفي المرتبة الأخيرة نجد الجزائر بتسجيلها 121 قتيلا لكل مليون نسمة، وذلك بالرغم من احتلالها المرتبة الأولى من حيث عدد السكان.

#### 10- أسباب وقوع حوادث المرور

تتميز حوادث المرور باعتبارها ظاهرة اجتماعية بالتعقيد عند دراستها وتحليلها، وكلمة حادث توجي بوجود أسباب أدت إلى وقوعه. فمن البديهي أن يعرف كل سائق عناصر السلامة المرورية الثلاثة المتمثلة في السائق، المركبة، الطريق والظروف المحيطة، فهي من الأبجديات التي يتعلمها مستخدمو الطريق عندما يبدؤون أول خطوة في مجال قيادة أي مركبة. فحوادث المرور تبقى ظاهرة معقدة في تركيبها ومكونة من عدة عناصر تؤثر

ففيها بشكل مباشر أو غير مباشر، وتجعلها في النهاية مشكلة تفرض نفسها على المجتمعات المختلفة وتؤثر في تقدمها نتيجة لعدم قيام أحد العناصر المرورية أو جميعها بدورها على الوجه الكامل.

فإذا القينا نظره تحليلية جادة في جميع مسببات الحوادث سواء كانت أخطاء بشرية تسبب فيها السائق أو أخطاء هندسية كان السبب فيها الطريق، أو أخطاء ميكانيكية كانت السبب فيها السيارة، فجميع هذه المسببات يمكن حصرها في أسباب مباشرة وأسباب غير مباشرة.

#### 1-10- الأسباب المباشرة

إن تحديد الأسباب المؤدية للحوادث بكيفية دقيقة يتطلب فعلا عملا مهنيا واحترافيا بدءا من المصالح المكلفة بالتحقيق في الحوادث إلى المميزات والخصوصيات التي تشترط في شبكة الطرقات، ورغم تعدد الأسباب وتنوعها إلا أن مردها الأساسي يعود إلى الإنسان باعتباره المدرك والقادر على التأقلم مع كل الأوضاع وفي كل الحالات. وفي هذا المجال صرحت معظم الدول أن ما بين 80% إلى 90% من حوادث المرور ترجع إلى العامل البشري، في حين أن ما بين 10% إلى 20% فقط تنسب إلى حالة البيئة والطريق أو لظروف السيارة. وحسب إحصائيات حوادث المرور في الجزائر الصادرة عن المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق المبينة في الجدول رقم 5 فإن العامل البشري هو المتسبب الرئيسي في حوادث المرور. ففي سنة 2012 ساهم العنصر البشري في حدوث حوادث المرور بنسبة 90.6% من إجمالي أسباب حوادث المرور، واحتلت الأسباب المتعلقة بحالة المركبة المرتبة الثانية بنسبة 5.1% وتسبب المحيط بنسبة 4.3% من الأسباب.

جدول رقم 5: توزيع حوادث المرور حسب السبب (%) للسنوات 2005، 2008 و 2012.

السبب	السنة					
	2012		2008		2005	
	النسبة	التكرار	النسبة	التكرار	النسبة	التكرار
العامل البشري	90.6	38500	89.4	36199	89.0	34906
المركبة	5.1	2162	6.7	2702	5.7	2233
المحيط	4.3	1815	3.9	1580	5.3	2094
المجموع	100.0	42477	100.0	40481	100.0	39233

المصدر: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات.

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

10-2- الأسباب غير المباشرة: بعد تناولنا للأسباب المباشرة لوقوع حوادث المرور سنتطرق إلى الأسباب غير المباشرة لهذه الأخيرة، والتي نستعرضها فيما يلي:

- عدم معرفة السائق بأصول القيادة أو عدم إلمامه بقواعد وأداب المرور؛
  - قصور المعرفة حول طبيعة المركبة؛
  - عدم القدرة على السياقة كإصابة السائق بمرض يحد من كفاءته في القيادة؛
  - السن والخبرة، حيث أن السائق المسن كثيرا ما يجد صعوبة في عملية رد الفعل السريع أثناء ظهور الخطر نتيجة لضعف التأزر الحسي الذي يقل مع تقدم الفرد في السن، ونفس الشيء بالنسبة لصغار السن، إذ أن المميزات الرئيسية لديهم هي اللامبالاة وعدم احترام قوانين المرور؛
  - الانشغال الذهني أثناء السياقة؛
  - تناول المشروبات الكحولية وتعاطي المخدرات والعقاقير المهدئة؛
  - الشعور بالإرهاق أثناء القيادة؛
  - عدم استعمال حزام الأمان وعدم استعمال الخوذة لراكبي الدرجات النارية؛
  - استعمال الهواتف النقالة أثناء السياقة؛
  - الظواهر السلبية وتتمثل في أنانية السائق الذي يعتقد أن الطريق ملك له والذي لا يراعي ما لديه من حقوق، وفي السائق الذي يتصف بهذه الصفة ويظهر نفاذ صبره بالسرعة واستعمال المنبه بشكل مستمر، وكذلك السائق سريع الغضب والمتباهي الذي يعرض مستعملي الطريق للخطر ليجذب الأنظار إليه؛
  - الاختلال بين حجم حظيرة المركبات وسعة المنشآت القاعدية؛
  - نقص في المنشآت القاعدية المستعملة للسير ويشمل كل المنشآت القاعدية المستعملة لسيار المركبات، سواء تعلق الأمر بالطريق في حد ذاته أو التجهيزات المتصلة به من إشارات عمودية وأفقية، الأرصفة، الممرات المحمية، الإنارة العمومية وغيرها.
- 11- طرق الوقاية من حوادث المرور**
- للتخفيف من حدة حوادث المرور يجب تدعيم حملات التوعية والقضاء على كل ما يعترض تسهيل حركة المرور، وهذا بتوسيع شبكة الطرقات وتعليمها بالعلامات اللازمة لذلك، وفرض عقوبات صارمة على كل من يخالف القوانين المنصوص عليها، أي لا بد من القضاء على كل المشكلات التي تعترض السلامة المرورية، ولتحقيق ذلك يجب العمل على:
  - الاهتمام بإدراج مادة التربية المرورية في المقررات الدراسية؛
  - البحث الجاد والدائم في ميدان الإعلام المروري وكذا التخصص في الأدوار والاستعداد التام لبحث معلومات تبين خطورة حركة المرور باعتبار أنها نابعة من سلوكيات مخالفة لقانون المرور مجسدة من طرف جميع شرائح المجتمع؛
  - التطبيق الصارم للإجراءات الردعية المنصوص عليها في القانون؛
  - القضاء على العمليات غير القانونية في الحصول على رخص السياقة وهذا بالوقاية المشددة؛

- توسيع شبكات الطرق داخل وخارج المدن؛
- تصليح الطرقات وتجهيزها بالعلامات والإشارات الضوئية حسب المواصفات والمقاييس العالمية؛
- إنشاء ممرات أرضية للراجلين في النقاط التي تكثر فيها حركة المرور؛
- إنشاء مجلس أعلى للمرور يضم ممثلين من وزارات الداخلية والنقل والمواصلات والتربية والإعلام والقضاء والصحة تكون مهمته وضع الحلول لمشكلة المرور والوقاية من حوادث الطرق والتخفيف من أثارها الضارة؛
- استحداث إدارة جديدة لتحليل الإحصائيات وبيانات حوادث المرور لمعرفة أسبابها وتحديد الأماكن التي تتكرر فيها والعمل على إيجاد حلول لها.



#### خاتمة:

تبقى ظاهرة حوادث المرور مشكلة خطيرة تهدد حياة المجتمع الجزائري من جراء ما تخلفه من قتلى وجرحى ومعطوبين، إلى جانب الخسائر المادية التي تنتج عنها، وهي بذلك تمثل واحدة من أهم معوقات عملية التنمية، حيث تكمن خطورة هذه الظاهرة فيما تركه على الفرد والمجتمع من آثار عدة، منها الاقتصادية والاجتماعية والنفسية. بينت إحصائيات حوادث المرور في الجزائر الصادرة عن المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق بأن عدد حوادث المرور شهد تطورا كبيرا خلال الفترة 1970-2010، ويعتبر العامل البشري أي الإنسان المتسبب الرئيسي في حدوثها من خلال قيامه بتصرفات خاطئة، إلى جانب العوامل الأخرى كالمركبة والطريق والمحيط وغيرها. وفي هذا المجال يمكننا القول بأن تحديد الأسباب المؤدية لحوادث المرور بكيفية دقيقة يتطلب فعلا عملا مهنيا واحترافيا بدءا من المصالح المكلفة بالتحقيق في الحوادث إلى المميزات والخصوصيات التي تشتت في شبكة الطرقات. وبينت المؤشرات المحصل عليها كمعدل عدد القتلى لكل مليون نسمة ومعدل عدد القتلى لكل مليون مركبة خطورة الحوادث المرتكبة، وفاق هذان المؤشران نظيرهما في بعض البلدان المتقدمة والبلدان العربية سنة 2007.

#### هوامش البحث

1 [www.emro.who.int/predd/Releases/2004/no3ar.html](http://www.emro.who.int/predd/Releases/2004/no3ar.html)

<sup>2</sup> ياسر عبد الله العسيري وآخرون، حوادث السيارات في مدينة الرياض، جامعة الملك سعود، المملكة العربية السعودية، 2009، ص4.

<sup>3</sup> عبد الرحيم حسن صالح وآخرون، "المشكلات المرورية: القوى الدافعة والكامنة وراء مشكلات المرور"، الحلقة النقاشية الثانية عشر: حوادث المرور في مجتمعات دول مجلس التعاون الخليجي- الأبعاد النفسية والاجتماعية والتربوية- الكويت، 2002.

<sup>4</sup> بن محسن محمد الصبيحي عبد العزيز، الآثار الاجتماعية للحوادث المرورية في المملكة العربية السعودية، رسالة ماجستير، الرياض، 1998، ص29.

<sup>5</sup> يوسف احمد طعيمة، بحث في تحليل حوادث السيارات بالطريق السريع، عواملها، أسباب الحد منها، أكاديمية الشرطة بجمهورية مصر العربية، 1990، ص7.

<sup>6</sup> -Ministère des Transports, **Recueil des termes du transport terrestre, Dictionnaire de transport**, Algérie, 1974, P.15.

<sup>7</sup> Commission économique pour l'Europe, "statistique des accidents de la circulation routière en Europe et en Nations Unies, New York, Vol.43, 1998, P.133. Amérique du nord,

<sup>8</sup> صوالحي ربيعة، العالم يختنق، في مجلة الوقاية والسياسة، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، العدد2، الجزائر، 2000، ص11.

<sup>9</sup> علاء عبد الرحمان يوسف البكري، مرجع في السلامة المرورية، الرياض، 1997، ص28.

10- حمد سليمان الوهيد، الجريمة المنظمة وسبل مكافحتها، دار المعارف، الرياض، 1998.

11- منظمة الصحة العالمية، التقرير العالمي عن الوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور، جنيف 2004.

12- فؤاد الفارسي، الحداثة والتقليد، لندن، 1990.

Cummings Peter et al, Association of driver air bags with driver fatality In British medical journal, N°324, 13-2002.