

حوادث المرور في الوطن العربي بين العوامل والآثار: الجزائر

نموذجا

د. بودبابة رابح، قسم علم الاجتماع، جامعة الجزائر 2.

الملخص:

مما لاشك فيه أن الحوادث المرورية وبفعل تفاقمها الشديد من يوم لآخر، أصبحت تشكل أهم الأهمية لدى الجهات المعنية في القطاعات الرسمية والمباشرة ممثلة في أجهزة الأمن الحكومية المتخصصة، بالإضافة إلى المؤسسات المدنية الأخرى من تربية وإعلامية وأسرية، فالكل معني بحثيات هذه الظاهرة وتطورها في المجتمع وذلك بالنظر لما تتركه من أثر بالغ في حياة الناس والمتمثل في الدمار المادي والمعنوي الكبير بما في ذلك حالة الألم المستديم الذي لا يتحمله الفرد المصاب أو الضحية فحسب، بل يتعدى ليشمل أسرته ومحيطه الاجتماعي والمجتمع ككل.

تشير البيانات الإحصائية المتاحة إلى أن منحنى الحوادث المرورية في البلدان العربية بما فيها الجزائر، يتخذ الاتجاه التصاعدي بشكل دائم وهذا بالرغم مما تقوم به الأجهزة المعنية الرسمية وغير الرسمية في تلك الدول من محاولات قد تبدو لأول وهلة وكأنها جادة في ممارساتها، غير أن محاولتها تنتهي غالبا بالفشل. وهذا ما يجعل المعنيين المباشرين بهذا الشأن وفي مقدمتهم سلطات الأمن المروري يتساءلون عما إذا كانت آليات معينة ينبغي الاحتكام إليها من أجل المساعدة في خفض نسبة الحوادث على غرار ما حصل في الدول الغربية، حيث تنخفض نسبة الحوادث المرورية فيها بما يصل إلى عشر (10) مرات أقل مما هي عليها في الدول العربية.

من هذا المنطلق تحاول هذه الورقة أن تسلط الضوء على العوامل الحقيقية التي تقف وراء الارتفاع المستمر لحوادث المرور في المنطقة العربية وبتنظيم خاص على الجزائر، وذلك من خلال تحليل المعطيات والبيانات الإحصائية المتاحة، ومن ثم رصد الأضرار المادية والبشرية الناجمة عن تلك الحوادث، فضلا عن الأضرار المعنوية التي غالبا ما تدمر حياة ومستقبل الفرد المصاب، بل وتهز كائن أسرته برمته.

1. مقدمة:

مما لا شك فيه أن الحوادث المرورية وبفعل تفاقمها الشديد من يوم لآخر أصبحت تشكل أهم الأهمية لدى الجهات المعنية في القطاعات الرسمية والمباشرة ممثلة في أجهزة الأمن

الحكومية المتخصصة، بالإضافة إلى المؤسسات المدنية الأخرى من تربية وإعلامية وأمنية.

فالكل معنى بحيثيات هذه الظاهرة وتطورها في المجتمع وذلك بالنظر لما تتركه من أثر بالغ في حياة الناس والمتمثل في الدمار المادي والمعنوي الكبير بما في ذلك حالة الأُمّ المستديم الذي لا يحتمله الفرد المصاب أو الضحية فحسب، بل يتعدى ليشمل أسرته ومحيطه الاجتماعي والمجتمع ككل.

تشير البيانات الإحصائية المتاحة إلى أن منحنى الحوادث المرورية في البلدان العربية بما فيها الجزائر، يتخذ الاتجاه التصاعدي بشكل دائم وهذا بالرغم مما تقوم به الأجهزة المعنية الرسمية وغير الرسمية في تلك الدول عبر محاولات قد تبدو لأول وهلة وكأنها جادة في ممارستها، غير ان محاولاتنا تنتهي غالبا بالفشل. وهذا ما يجعل المعنيين المباشرين بهذا الشأن وفي مقدمتهم سلطات الأمن المروري يتساءلون عما إذا كانت آليات معينة ينبغي الاحتكام إليها من أجل المساعدة في خفض نسبة الحوادث على غرار ما حدث في الدول الغربية، حيث تنخفض نسبة حوادث المرورية فيها بما يصل إلى عشر (10) مرات أقل مما هيا عليه في الدول العربية.

من هذا المنطلق تحاول هذه الورقة أن تسلط الضوء على العوامل الحقيقية التي تقف وراء الارتفاع المستمر لحوادث المرور في المنطقة العربية ويتركيز خاص على الجزائر، وذلك من خلال تحليل المعطيات والبيانات الإحصائية المتاحة، ومن ثم رصد الأضرار المادية والبشرية الناجمة عن تلك الحوادث، فضلا عن الأضرار المعنوية التي غالبا ما تدمر حياة ومستقبل الفرد المصاب، بل وتهز كائن أسرته برمتها.

2. تعريف الحادث المروري:

الحادث المروري هو حادث اعتراضي يحدث فجأة وبدون تخطيط مسبق من قبل سيارة واحدة أو أكثر مع سيارات أخرى أو مشاة أو حيوانات أو أجسام ثابتة على طريق عام أو خاص. كما يكون الحادث على شكل تصادم بين سيارات متقابلة أو تصادم على شكل زاوية (أي تصادم بيت سيارات في التقاطعات)، أو تصادم من الخلف (سيارات تسري في نفس الاتجاه)، أو تصادم جانبي، أو تصادم أثناء الدوران أو صدم سيارة متوقفة وعادة ما ينجم عن الحادث المروري أضرار متفاوتة من طفيفة بالممتلكات والسيارات إلى جسيمة تؤدي إلى الوفاة أو الإعاقة المستديمة، فضلا عن الجروح التي تلحق الكم الكبير من

المصابين في الحوادث. كما يمكن تحديد المشكلة المرورية بأنها سلوكا فرديا يتعارض مع قواعد ولوائح المرور وهذا السلوك يمثل عدم الاكتراث أو اللامبالاة لقواعد السير، الأمر الذي يسبب مخالفة هذه القواعد التنظيمية وأضرار مادية لكل من الطرقات والسيارات، وأضرار بشرية تتجسد في الوفاة أو الإعاقة الجسدية⁽¹⁾

3. لمحة تاريخية عن حوادث المرور في العالم:

ترتبط تاريخ حوادث السير في العالم بوقوع أول حادثة من هذا النوع وذلك سنة 1896م بمدينة لندن، حيث كانت الضحية امرأة، وصاحب المركبة (السائق) كان يسير حينها ضعف السرعة المسموح بها آنذاك والمحددة ستة (6) أميال في الساعة (داخل المدينة)، في حين كانت سرعته قد بلغت 12 ميل حين وقوع الحادث. ومنذ ذلك الحين بدأت الحاجة إلى تنامي الشعور بالوعي المروري وخاصة في ظل التزايد الكبير لعدد السيارات الذي صاحب النمو المهول لظاهرة التحضر بفعل توسيع نطاق الصناعة بما في ذلك صناعة السيارات والصناعة الحربية. وفي أعقاب الحرب العالمية الثانية عرفت البلدان الغربية تطورا صناعيا لافتا وانتعاشا كبيرا في شتى المجالات وقد صاحبت هذه العملية نموا سريعا في عدد السيارات ووسائل النقل الأخرى من برية وبحرية وجوية.

حيث أن تسويق البضائع والمنتجات الصناعية الرأسمالية في الغرب وتوزيعها في البلدان النامية، تقتضي بان تزداد وسائل النقل لضمان توزيع البضائع على المستهلكين أينما كانوا. وهكذا أصبحت السيارة وسيلة نقل أساسية في حياة الإنسان المعاصر الذي أصبح مستهلكا لها بامتياز إذ بدونها لا يستطيع الحصول على البضائع الاستهلاكية وبدونها لا يستطيع الذهاب إلى العمل أو الدراسة وما إلى ذلك من المجالات التي تستدعي ضرورة استخدام السيارة فيها. ومع زيادة السكان فإن هذا الأمر ساعد على الازدحام المروري وبالتالي ارتكاب مخالفات من قبل السائقين فينجم عنها حوادث السير المميتة.

هكذا، فبعد عقود طويلة من الإهمال بدأت الأمم المتحدة والمنظمات التابعة لها تعتبر حوادث المرور والمشكلات المصاحبة لها تحديا للصحة العامة في مختلف المجتمعات، كما

مع خليل عمر، التنمية الاجتماعية والاقتصادية وانعكاساتها على حوادث المرور في الوطن العربي، جامعة نايف

(1) 2005، ص114.

شعرت الدول المتطورة أن الحوادث المرورية تؤثر سلبا في الجهود المتعلقة بالتنمية المستدامة. لذا فمنذ قرابة أربعة (4) عقود من الزمن أطلقت معظم هذه الدول المتطورة حملاتها ضد الحوادث المرورية، وذلك في أعقاب قرارات الأمم المتحدة لسنة 1974. التي طالبت جميع دول العالم بإيجاد السبل الكفيلة بتخفيض نسبة الحوادث المرورية عبر العالم. فحسب تقارير منظمة الصحة العالمية لسنة 2004، يتعرض يوميا في العالم ما يقارب 140000 مصاب في حوادث السير، منهم حوالي 3000 شخص يلقون حتفهم، ونحو 15000 شخص يصاب بعجز مستديم ومن غير شك فإن هذه الإصابات كلها تلقي بضلالها العاطفية والمادية على الشبكة الاجتماعية المحيطة بالمصاب سواء من الأهل أو الأصدقاء أو الزملاء والجيران. كما تشير المنظمة المذكورة إلى أن البلدان ذات الدخل المنخفض في إفريقيا والشرق الأوسط تسجل أعلى معدلات الوفيات تصل إلى 28.3 لكل 100 ألف نسمة في أفريقيا و 26.3 في الشرق الأوسط بينما تكون الدول ذات الدخل المرتفع في حدود 12.6 لكل 100 ألف، و تعتبر دول مثل المملكة المتحدة بأقل نسبة وتعادل 5.4 لكل 100 ألف. أما عن الكلفة المادية للحوادث فتصل إلى 520 مليار دولار أمريكي سنويا.

تجدر الإشارة هنا إلى أن ما تملكه الدول الصناعية يقدر بنسبة 80% من إجمالي السيارات في العالم وفي المقابل تحظ بنسبة 40% فقط من مجموع حوادث السيارات العالمية. بينما تتكبد الدول النامية 60% من الحوادث بالرغم أن هذه الأخيرة لا تملك سوى 20% من السيارات في العالم. وهذا ما يجعل هذه الدول (أي النامية) أكثر عرضة للإفلاس والإعاقة حيث انه وحسب منظمة الصحة العالمية فإن 60% من الإعاقات المستديمة في العالم ترجع إلى حوادث المرور. أما عن الفئات الأكثر إصابة في حوادث الطرق فهم المشاة بالدرجة الأولى ثم راكبو الدرجات الهوائية والنارية. فهناك دراسات ميدانية أجريت في شرق أوروبا تشير إلى أن راكب الدراجة يكون عرضة لحادث ب 8 أضعاف راكب السيارة و 8 أضعاف أيضا بالنسبة للمشاة و 20 ضعفا بالنسبة لراكب الدراجة النارية أما فيما يتعلق بالمواضع الأكثر تعرضا للإصابات فهي: الجمجمة، العنق، النخاع الشوكي حيث تشكل هذه المواضع 85.9%. أما البطن والحوض والصدر فتشكل 6.1%، الأطراف تشكل 6.4% والأماكن الأخر يشكل 1.6 من إصابات الجسم المصاب .

4. حوادث المرور في الوطن العربي:

تعد نسبة الحوادث المرورية في المنطقة العربية بمجموعها الأعلى في العالم، مخلفة ضحايا بشرية تصل إلى 30 لكل مئة ألف نسمة من سكان المنطقة ككل ناهيك عن الضحايا المجروحين وخاصة منهم المصابون بإعاقات مستديمة الذين يعدون بعشرات الآلاف سنويا، أما الخسائر المادية التي تتكبدها هذه الدول فتقدر وتسجل هي الأخرى مليارات الدولارات كل عام. وقد لوحظ بان زيادة نسبة الحوادث ومن ثم الخسائر بشقيها البشري والمادي ترتفع من سنة إلى أخرى. ومن غير شك أن العوامل التي تقف وراء هذه الزيادة عديدة وذات أبعاد مختلفة منها الاقتصادية والنفسية والاجتماعية، الثقافية وحتى الجغرافية. ولعله من الجائز القول إن هذه العوامل مجتمعة تنطوي تحت مصطلح التنمية، أي للتنمية التي عرفتها البلدان العربية في العقود الزمنية الأخيرة كانت لها انعكاسات حثيثة زادت في ارتفاع نسبة حوادث المرور.

ذلك انه مع مطلع السبعينات من القرن الماضي، عرفت معظم البلدان العربية تطورا نوعيا غير مسبوق تمثل في زيادة الوفرة الاقتصادية الناجمة عن التطور الايجابي الهائل لهذا المنتج الحيوي الذي تصدره العديد من هذه الدول.

لقد زاد الاستغلال المفرط لهذه الثروة وذلك بسبب قوة الطلب عليها من البلدان الصناعية المستهلكة لها في تحقيق عائدات خيالية قد ساهمت في النهاية ما أصبح يعرف بالطفرة الاقتصادية لهذه البلدان وخاصة بالنسبة لتلك المصدرة لها وبالذات في دول الخليج وشمال إفريقيا (ليبيا والجزائر) غير أن باقي الدول العربية الأخرى قد استفادت أيضا من هذه الطفرة وذلك من خلال إرسال اليد العاملة لهذه الدول التي أصبحت تعرف بالدول النفطية (علا سبيل المثال هناك ما يقارب من 5 ملايين مصري يشتغلون بدول الخليج العربية وبذلك يساهمون بشكل كبير في تطوير بلدهم مصر من خلال ما يرسلونه من عملة صعبة لهذا

البلد). هذا إضافة إلى جلب الملايين من العمال الأجانب إلى المنطقة وخاصة الأسويون. لهذا أصبحت المنطقة العربية كلها تشبه ورشة يديرها ويحركها عمالة أجنبية من حيث العرق والثقافة لدرجة انه قد أصبحت هناك حالات أين نجد سكان البلد يمثلون الأقلية في بلدهم (علا سبيل المثال سكان الإمارات العربية المتحدة لا يشكلون سوى نسبة 25%

من مجموع السكان والمقيمين والعاملين بهذا البلد) و لعل النقطة الجوهرية في هذا المقام تعود بالأساس إلى ان هذه الطفرة الاقتصادية وما صاحبها من تطور مادي كبير وسريع، قد جعلت بعض الدول العربية في الخليج كالإمارات وقطر الكويت تسجل أعلى معدل دخل فردي في العالم. لكن هذا التطور لم يواكبه تغير وتطور ثقافي واجتماعي وسياسي مماثل، ومن ثم حدث ما يسميه علماء الاجتماع بالهوة الثقافية وهي الحالة المعروفة والسائدة في العديد من الدول النامية، حيث يسجل فيها تطور على الصعيد المادي بوتيرة تفوق التطور على الصعيد غير المادي وهي الحالة التي تنطبق كما تمت الإشارة إليه على المجتمعات العربية التي تحولت إلى مجتمعات استهلاكية بامتياز وعلى إثر ذلك أصبحت السيارة من السلع الاستهلاكية التي تحولت من مجرد وسيلة للتنقل وحمل البضائع وتوزيعها كما هو سائد في الغرب، إلى وسيلة رمزية تعبر عن التظاهر بالكسب والثراء المادي وبتالي كلما زاد عدد السيارات المملوكة للأسرة الواحدة زاد من شأنها الاجتماعي، ثم لا ننسى أهمية اقتناء الماركات الفاخرة وحتى أرقامها التسجيلية التي يدفع أصحابها المبالغ الكبيرة خصوصا بدول الخليج، وكل ذلك ليس إلا تعبيراً عن حالة التباهي والتظاهر أمام الآخرين لا غير.

إن انتشار مثل هذه الممارسات جعل البلدان العربية سوقاً رائجا لما تنتجه شركات صناعة السيارات العالمية وذلك بحكم القدرة الشرائية للمواطنين والمقيمين من جهة ثم انتشار القيم الاستهلاكية من جهة ثانية. ومن العوامل الأخرى التي ساعدت على الرغبة في امتلاك السيارات بعد المسافات بين المدن العربية مع ضعف شبكة النقل العمومي ومن ضمنها النقل بالسكك الحديدية التي ينعدم وجودها في دول عربية عديدة (دول الخليج على سبيل المثال). ومن العوامل الأخرى الداعية إلى الاستعمال المفرط في السيارات الخاصة وهو العزف عن استخدام وسائل التنقل الجماعي من قبل المواطنين وكذا الابتعاد كل من شأنه أن يتسبب في الاختلاط أو الاشتراك مع الآخرين ممن يعتبرون غرباء عنهم وخاصة بالنسبة للعنصر النسوي حيث يرون في ذلك مساس بالشرف (شرف العائلة ونحطاط سمعتها). ومع استمرار مثل هذه القيم الثقافية في الوطن العربي فيمكن القول أن امتلاك السيارة (بل السيارات) الخاصة يبقى من أولوية الأولويات لدى الإنسان والعربي وبتالي تزداد الشوارع ازدحاماً. هذا وفي غياب التطبيق الصارم للقوانين المرورية فستبقى شوارعنا وطرقتنا من غير شك مسرحاً للحوادث التي تحصد أرواح الآلاف من الركاب والمشاة فضلاً عما تخلفه من إعاقات مستديمة

وأضرار مادية باهظة الثمن.

5 - حوادث المرور في الجزائر:

على غرار البلدان العربية الأخرى تعاني الجزائر أيضا من عبء حوادث المرور حيث تشير بعض الدراسات إلى أنها تحتل المراتب المتقدمة على المستوى الإقليمي والدولي من حيث عدد الإصابات والوفيات الناجمة عن الحوادث المرورية⁽²⁾. ففي خلال السنة الفارطة (2009) فقد تسببت حوادث المروري مقتل 4607 شخصا وخلفت 3000 معاقا كلياً وبمعدل 11 قتيلا يوميا في الجزائر⁽³⁾. فلا يمر يوم إلا ونسمع ونشاهد حوادث مروعة ذهب ضحيتها أخ، أخت، قريب، جار أو أحد المعارف. هؤلاء الضحايا يتكون وراءهم حزن الأهل والأرامل والأيتام. ففي واقع الحال لقد باتت الشوارع والطرق تشكّل الرعب والخطر على جميع أفراد المجتمع حيث يمكن القول أن الشوارع قد تحولت بالفعل إلى ما يشبه ميدان المعركة أين ترى الكل يحاول أن ينجو منها سالما وأن يصل لبر الأمان.

وبالإضافة إلى مثل هذه المآسي البشرية التي لا يمكن تعويضها بأي حال فللحوادث أثرها السلبي على الصعيد المادي حيث تكلف خزينة الدولة ما يعادل 200 مليار دينار (ما يعادل 2 مليار أورو) سنويا وكان بالإمكان أن تخصص مثل هذه المبالغ المالية المعتبرة للبناء وتنفيذ المشاريع الاقتصادية واجتماعية وخدمانية وإنشائية بما في ذلك تهيئة الطرقات وما إلى ذلك من الهياكل التي يكون المجتمع بأمس الحاجة إليها. ولعل التقصير في إنجاز مثل هذه الهياكل بالذات وبالقدر والموصفات المطلوبة يتولد عنه في المقابل فساد إداري أو مالي أو تنظيمي يصعب معالجتها لاحقا.

6 - عوامل حوادث المرور:

حوادث المرور عوامل متعددة منها المباشرة الممثلة في أربعة عناصر أساسية يأتي في طالعها السائق ثم السيارة فالطريق وأخيرا البيئة المحيطة بعملية السياقة. أما العوامل غير المباشرة فيمكن ربطها بتداعيات السياسة الحكومية في مجال التنمية وانعكاساتها على القطاعات الاجتماعية والاقتصادية والخدماتية.

(2) جريدة الشعب، الجزائر، 2010/03/17

(3) جريدة المساء، الجزائر، 2010/03/17

لقد أفرزت المراحل المتعاقبة لمرحلة ما بعد الاستقلال وإلى يومنا هذا ضعفا واضحا في التخطيط والتنمية، حيث أن معظم الخطط المعتمدة لم تدرس بالدقة المطلوبة مما جعلها تنتهي بالفشل كقطاع الصناعة والثورة الزراعية على سبيل المثال وذلك بالرغم من تخصيص أموال طائلة للنهوض بمهدين القطاعين ويزداد الأمر سوءا بالنسبة لقطاعات أخرى ومنها المرور وبالذات عدم إنشاء المشاريع المطلوبة في شق الطرقات أو صيانتها وذلك بالرغم من تزايد عدد السكان وما تبعه من توسع عمراني ملفت .و لكن بفضل ريع النفط وفشل الخطط الزراعية والصناعية على مدى سنين ثم تحرير النظام الاقتصادي منذ ما يزيد عن عقدين من الزمن، تحولت الجزائر إلى بلد مستهلك بامتياز. ومع البدء في تطبيق شعار "اقتصاد السوق" على غرار ما يجري في بلدان الغرب الرأسمالي، ثم اعتماد شركات عالمية خاصة تجلب السيارات وبيعها للزبون الجزائري الذي طالما انتظر هذه الفرصة لكي يختار الشكل واللون والسعر الذي يناسبه. وقد زاد الإقبال أكثر على الشراء عندما طبقت البنوك العاملة في الجزائر (عمومية وخاصة) ما يعرف " بنظام الدفع بالتقسيط". وعلى إثر ذلك أصبح معظم الجزائريين ذوي الدخل الشهري الحصول على قروض وتسهيلات بنكية تمكنهم من شراء سيارة.

هكذا وفي ضوء هذا الوضع الجديد مدعوما بنزعة الإنسان الجزائري نحو تقليد الجار، فقد انتشرت عملية شراء السيارات فيما بين الجيران ومن ثم امتلأت الشوارع بها خاصة وأن هذه الأخيرة لم يخضع لأي تطوير إيجابي (توسعي وإنشائي) يذكر ونتج عن ذلك حالة من الاحتقان في الشوارع وخاصة في أوقات الذروة الصباحية والمسائية .و حرصا على ضمان الوصول إلى مكان العمل أو البيت في الوقت المحدد ترى السائقين يستخدمون السرعة المفرطة ويرتكبون المخالفات المرورية وخاصة في غياب الرقابة المرورية الكافية والإصرار على تطبيق القوانين بالصرامة المطلوبة . إن ضعف الإجراءات الردعية ضد المخالفين ساهمت في انتشار المحسوبية والرشوة مما انعكس سلبا على الأداء السليم للأمن المروري وهذا بدوره أدى إلى ارتفاع نسبة المخالفات الذي ينجم عنه ارتفاع في نسبة الحوادث ومن ثم زيادة عدد ضحايا المرور في المجتمع. ويمكن تأكيد هذه الحقيقة من خلال ما تفرزه الحملات المرورية التي تنظم كل سنة تحت رعاية جهاز الأمن المروري، فعلى الرغم من أن فترة الحملة قصيرة إلى أنها تأتي بنتائج مثمرة للغاية حيث تقلص من حوادث المرور بشكل ملحوظ. وهذا بالضبط ما تأكد منذ مطلع هذه السنة حيث تم الشروع في تطبيق الإجراءات الردعية ضد المخالفين مما تسبب في

سحب الآلاف من رخص السياقة من أصحابها فضلاً عن الغرامات المالية التي يتحملها المخالفون للقوانين السير⁴.

في هذا السياق وبالاستناد إلى البيانات التي تصدرها سلطات الأمن المروري من شرطة ورجال الدرك من فترة لأخرى فإن المتسبب الرئيسي في حوادث الطرق هو السائق بتصرفاته المتمثلة في التهور والاستهتار في السياقة أو ربما بسبب التعب الذي يعاني منه خلال قيادته للسيارة أو حتى قلة الوعي من طرفه حول المخاطر الناجمة عن ارتكابه للمخالفات المرورية. ولعل كل ذلك يعود إلى ما يحيط بهذا النشاط (أي ممارسة السياقة) من تسبب وإهمال من قبل الجهات المختصة بما في ذلك مدارس السياقة التي لا يبدو أنها تقوم بإعطاء التدريب الكافي والجهد المطلوب في تأهيل السائقين وذلك حتى لا يتسنى لها تحقيق مزيداً من جني الأرباح المادية.

أما بخصوص السياقة فيمكن القول بأنه مهما كانت حالتها وعمرها وحجمها ونوعها فإنها عكس ما يرى البعض، لا تلعب ذلك الدور الخطير الذي يلعبه السائق، لأن هذا الأخير هو الذي يقوم بتحريكها في الاتجاه الصحيح أو الخاطئ، وكلما كان هذا الكائن البشري (أي السائق) في مستواه اللائق والمطلوب سواء من حيث التكوين الجيد أو الوعي المروري اللازم، كلما تحولت هذه السياقة إلى وسيلة إيجابية وفعالة أكبر وهو الشيء المنتظر منها.

وهنا تجدر الإشارة إلى أنه منذ ما يزيد عن عقد من الزمن، أي من قبل تطبيق نظام البيع بالتقسيط المشار إليه كان الكثير من المحللين لحوادث المرور في الجزائر يدعي أن قدم حظيرة السيارات في البلد كانت تلعب دور بارزاً في حوادث المرور ولعل هذا الاعتقاد هو ما دفع بالسلطات المعنية بقطاع النقل والتجارة إلى الموافقة السريعة على تقديم تسهيلات لاقتناء سيارة جديدة بصفة استعجالية مع منع استيراد سيارات القديمة هكذا وما هي سوى فترة زمنية قصيرة وتصبح الحظيرة ملأى بالسيارات الجديدة لدرجة أن الناظر إلى الشارع في أي مكان لا يرى سوى السيارات الجديدة تقريباً. ومع كل ذلك فإن حوادث المرور في ازدياد مضطرد وأن معظمها لا يكون بسبب عطب ما أو قدم السيارة بقدر ما هو يعود إلى سائق يقود سيارة جيدة. فالمسألة مرة أخرى تتعلق بهذا السائق بوضعه النفسي والاجتماعي

جريدتا "الخبر" و"الشروق اليومي"، الجزائر، 11-12/04/2010.

والتأهيلي وحتى خلفيته الثقافية المحلية، حيث أن بعض المناطق في الجزائر بمنطقة سطيف معروفة بمدى حب سكانها لامتلاك السيارة المميزة ومدى شغفهم في الإفراط في السرعة المرورية، ولهذا لا نستغرب أن تحتل هذه المناطق المراتب الأولى في حوادث السير على مستوى القطر الجزائري.

وفي السياق ذاته يمكن القول أن الإنسان الجزائري مهما كان مستواه التعليمي ووضعه الاجتماعي والاقتصادي يطمح دائما وبشغف شديد لامتلاكها وقيادتها. ولعل من الأسباب الرئيسية لذلك ما يتولد عن هذه العملية من إحساس بالحرية والترويح عن النفس، فضلا عن التظاهر أمام المعارف والأقارب والجيران بالمكانة اللاتقة التي يحتلها الشخص، لدرجة أن فلانا ما أصبح يعرف بسيارته (كأن نقول الشخص فلان صاحب السيارة كذا).

والغريب في الأمر أن هذا الواقع يهم الغني كما يهم الفقير، لذا فلربما قد نندم حينما نصادف العديد من الحالات ممثلة في أسر ذات وضع مادي محدود وتسكن في أحياء غير لائقة بما فيها البيوت القصدية إلا انه ومع ذلك نجد هؤلاء يملكون سيارات جديدة وغالية الثمن. ولو سألت عينة من هؤلاء عن سر هذا التناقض في أوضاعهم لكانت إجابتهم سريعة وشبه تلقائية وتتلخص في مسألة الإحساس من طرف هؤلاء بأنهم ليسوا اقل شأنًا من أولئك الذين يسكنون في الشقق اللاتقة وحتى أصحاب الفيلات كما أنهم يمتلكون السيارات التي يمتلكها أولئك.

هذا فضلا عما تقدمه السيارة من خدمات متعددة تساعد في مجملها على التقليل من حدة الوضع السلبي للسكن غير اللائق، تجذب البعض من هؤلاء يعظم ووظيفة السيارة حيث يعتبرها بمثابة "المنزل اللائق المتنقل". كل هذه الأمثلة المعبرة عن واقع معاش لم تزد في الواقع الأمر إلا في زيادة الطين بله من حيث الوضع المروري السيئ حيث استمرار حالة الاكتضاض في الشوارع والطرق وارتكاب المخالفات وتكون النتيجة الحتمية تضاعف في نسبة حوادث المرور التي يترتب عنها الآلاف من الضحايا كل عام.

من خلال ما سبق يتأكد الدور الخطير الذي يلعبه السائق في ارتكاب الحادث المروري بالإضافة الى أسباب أخرى يمكن طرحها على الشكل الآتي:

- 1- الإفراط في استخدام السرعة وذلك سعياً لربح عنصر الوقت ومن ثم تجنب الإخلال بالمواعيد المسطرة حتى ولو كان ذلك يتعارض مع القوانين المرورية وخاصة في غياب الحرص على التطبيق الفعلي والصارم لها. ويتنشر هذا السلوك أكثر في أوساط السائقين الشباب وخاصة إن كان الأمر يتعلق بقيادتهم لسيارات حديثة الصنع.
- 2- الحصول على رخصة السياقة دون تلقي التكوين النظري والتدرب التطبيقي الكافيين وبالتالي يظهر نقص في كفاءة السائق، ومن غير شك فإن ما يشجع على كل ذلك يرتبط بانتشار ظاهرة الفساد والرشوة في المقام الأول ثم تقاعس اللجان التفتيشية في وزارة النقل عن القيام بالدور المنوط بها وبالجدية الكافية والصرامة المطلوبة.
- 3- محدودية انتشار الثقافة المرورية لدى المشاة، حيث يشاع عنهم قلة التزامهم باستخدام الأماكن المخصصة لقطع الطريق وذلك اعتقاداً منهم بأن ذلك يضيع جزء من وقتهم، ولذلك تراهم يقدمون على قطع الطريق من أي نقطة حتى ولو كان ذلك يشكل خطراً على سلامة حياتهم.
- 4- انشغال السائق بأشياء أخرى أثناء السياقة، كاستخدام الهاتف النقال أو الاستماع إلى الموسيقى والأغاني أو الانهماك في الحديث مع مرافقيه من الركاب.
- 5- وجود السائق في حالات نفسية وانفعالية ومرضية {ربما تكون ناتجة عن تعب وإرهاق أو تناول مهدئات وشرب كحوليات وما إلى ذلك} غير ملائمة كان يجب أن تمنعه - ولو بشكل مؤقت- من قيادة السيارة، مما يجعله عرضة للتبعية وفقدان السيطرة والتركيز على السياقة وبالتالي يتسبب في الحادث المروري.
- 6- نزوات السائقين الشباب وثقتهم المفرطة في النفس تولد لديهم الرغبة في الإقدام على المغامرة مما يدفعهم لانتهاك قوانين المرور في سبيل تجسيد إحساسهم الخاطيء.
- 7- اهتراء الطرقات وإعطاب في السيارات، حيث تعاني العديد من الطرقات وخاصة الريفية منها، بل وحتى الشوارع داخل المدن من التدهور، ومن شأن ذلك أن يسبب إعطاباً في السيارات لدرجة أنها تصبح غير صالحة للسير. لكن في ظل ضعف الرقابة عليها من الجهات المختصة بمده العملية تجعل هذا النوع من السيارات المتهاككة يجوب الشوارع والطرقات ليل نهار دون خوف أو قلق من لدن أصحابها.

7. الآثار الناجمة عن حوادث المرور:

لحوادث المرور أثارها الوخيمة على المجتمع وذلك بالنظر لما تحدثه من أضرار جسدية ومعنوية للفرد ودويه وأصدقائه والمجتمع ككل، فضلاً عن الأضرار المادية سواء منها المسجلة خلال ومكان وقوع الحادث مباشرة أو تلك التي تمس الأرامل وأبناءهم على المدى البعيد فيما لو كان الضحية هو المعيل الأول للأسرة. فبدلك تفقد الأسرة مدخولها الشهري إضافة إلى ما قد يتطلبه الأمر من تكاليف مالية لعلاج وتأهيل ورعاية المصاب في حالة الإصابات البالغة التي قد تؤدي إلى عجز مستديم وبالتالي التوقف عن النشاط المهني مدى الحياة. ان هذا الصنف من ضحايا الحوادث المرورية {أي المصابين بإعاقات مستديمة} يعدون بعشرات الآلاف على المستوى الوطني، وهم في حقيقة الأمر يتحملون معاناة شديدة من جراء نقص المراكز الاستشفائية المتخصصة التي كان يفترض أن تتكفل بتوفير الرعاية النفسية والاجتماعية اللازمة من قبل كوادر متخصصة. هكذا فان افتقار المريض لخدمات علاجية شاملة ومرجوة قد ينجم عنه تدهور تدريجي في مستوي العلاقة الطبيعية التي تربطه بأفراد أسرته وبمحيطه الاجتماعي ككل، ومن إفرازاتها السلبية هو إصابة هذه الفئة من ضحايا حوادث المرور بحالات الاكتئاب ومنهم من ينهي حياته بالإقدام على الانتحار.

بالإضافة إلى الآثار السلبية المذكورة فهناك نوع آخر من الأضرار التي لا تقل خطورة عن سابقتها وتتمثل في صعوبة، بل الاستحالة في الحصول على التعويض بالشكل الفعلي والحقيقي عن ضحايا حوادث المرور سواء منهم الأموات أو المصابون بإعاقات مستديمة. فكما نعلم أن هؤلاء والى أن أصبحوا ضحايا الحوادث المرورية التي قد غيرت مجرى حياتهم كانوا في الأصل عناصر فاعلة في المجتمع، فمن بينهم المنتجون والحرفيون وغير ذلك من المراتب والمؤهلات والتقنيات التي ينبغي على الجميع الإلمام بها لمواكبة شروط العيش في كنف الحياة المعاصرة. بالتالي فان النفقات المالية والجهود الفردية والجماعية التي تحملتها مؤسسات التنشئة الاجتماعية وغيرها في مسعاها لتنمية قدرات الفرد وتزويده بالمهارات اللازمة تحت نطاق ما يعرف بالتنمية البشرية، لكن بوقوع الحادث المروري وما خلفه من دمار الموت والإعاقة تحصل الخسارة المجتمعية الكبرى لتصيب هذا الرأسمال البشري الغير قابل للاستخلاف. وغالبا ما تكون هذه الخسارة مضاعفة بحكم أن جل ضحايا الحوادث المرورية ينحدرون من فئة الشباب، هؤلاء الذين يمثلون الفئة الأكثر قدرة وحيوية المعول عليها في تفعيل مشروع المساهمة في خدمة المجتمع ونهضته، لكن مع كل أسف تراهم يموتون وهم في مستهل مرحلة بداية

العطاء من أجل بناء مستقبلهم وخدمة المجتمع.

إن حالة الاختناق المروري التي تشهدها الشوارع والطرق في الجزائر بشكل يومي، لا بد وأنها قد ساهمت بشكل أو بآخر في إثارة السخط والغضب لدى العديد من مستعملي الطريق وخاصة منهم أولئك الذين تربطهم مواعيد تتصل بالعمل أو الدراسة، إذ أن تأخيرهم عن الموعد يسبب لهم مشاكل تهدد مصالحهم المهنية، وقد تنتهي بعقوبة الخصم من الراتب أو حتى التهديد بالفصل من الوظيفة وما إلى ذلك من الانعكاسات السلبية التي قد يكون مردها ناجم عن الازدحام المروري.

هكذا ومع التكرار اليومي لتلك الظاهرة فقد أصبح شائعا في الجزائر أن سبب التأخر عن الدوام يعود بالأساس الى مشكلة الازدحام وبالتالي فإن ذلك يعتبر خارجا عن إرادتهم. هكذا فبمرور الزمن ترسخ هذا الاعتقاد لدى الكل وأصبحت مسألة التأخر عن موعد الدوام من الأمور العادية تقريبا وحظيت بعض القبول حتى من لدن رؤساء العمل والمديرين {ينطبق هذا الأمر بصفة حصرية على المؤسسات العمومية}. لهذا فقد لا نكون مبالغين لو قلنا أن الأغلبية من العاملين في القطاع العمومي في الجزائر {خصوصا في المدن الكبرى} لا يلتحقون بمقرات أعمالهم في الوقت المعلن عنه والمحدد رسميا. أما بخصوص المدى الزمني للتأخر فيتراوح بين دقائق معدودة وساعة وأكثر من الزمن.

ولعل ما يزيد في الدهشة هو أن غالبية المداومين يغادرون محل أعمالهم قبل نهاية الدوام الرسمي بفترة زمنية تماثل تقريبا المدة الزمنية للتأخر الصباحي. ولنا أن نتصور ونتساءل عن ما تبقى من المدة الزمنية الفعلية التي يقضيها العامل أو الموظف المسئول في محل عمله. ومهما قد طالت أو قصرت ساعات العمل الضائعة فإنها تعد خسارة حقيقية يتحملها المجتمع ككل. ولكن النتيجة المأساوية قد لا تقف عند حد الخسارة المالية بل المسألة ذات أبعاد أكثر خطورة من ذلك، حيث يتم هدر القدرات والطاقات البشرية وضياعها بلا مبرر وذلك في ظل هيمنة طابع الإهمال واللامبالاة والفساد الإداري الذي يكرس الرداءة في مقابل تهميشه للعمل الخلاق والمبدع وإغفال أهمية مسايرة النظام والحفاظ على الوقت. ومن غير شك فإن هذه السلبات مجتمعة كانت وراء التدهور الذي قد نال من المؤسسات العمومية ودفع بالعديد منها الى حالة الإفلاس، فضلا عن تعرضها للاختلاس المالي بحيث لا يكاد يمر يوم إلا وتطلعنا

وسائل على عينات ماثلة عن تلك الفضائح التي لا تكاد تنتهي.

الشيء الملفت للانتباه والمؤسف حقاً، أن المؤسسات العمومية التي تشغل الملايين من يدو وكأفها لا تشترك مع نظيراتها التي تنشط في مجالات أخرى كقطاع النقل والأمن المروري إلا فيما هو سيء من إهمال وفساد وبيروقراطية متعفنة وما الى ذلك من سلبيات، في حين أنه كان يفترض أن تعمل هذه المؤسسات على إرساء نظام تنسيقي وفعل من شأنه أن يضمن تقديم العناية الكافية والمستمرة للمشكلات النفسية والاجتماعية والاقتصادية المطروحة وبالتالي المساهمة الحقيقية في بناء مجتمع يعمه الأمن والاستقرار والرخاء والازدهار.

8. الحلول والتوصيات:

- 1- العمل على نشر الثقافة المرورية انطلاقاً من المدارس الابتدائية وذلك بجعل مادة "الثقافة المرورية" تدرس ضمن المنهاج الدراسي كسائر المواد الأخرى. كما يكلف رجال المرور بالعمل بجوار المؤسسات التعليمية ويقومون بتقديم المساعدة للتلاميذ عند قطعهم للشوارع.
- 2- فرض الرقابة الشديدة على مدارس السياقة من أجل ضمان تقديم تدريبات نظرية وتطبيقية والتقييد بتطبيق لوائح وقوانين الوزارة المعنية قبل منح رخصة السياقة.
- 3- الحرص على تنظيم ونظافة الشوارع والطرق المرورية ومنع أولئك الذين يتربصون بها واستغلالها لمآربهم الخاصة ومنع تحويلها للعب من قبل الأطفال أو إمكانية بيع السلع والبضائع مثلما يفعل التجار المستقون والمتنقلون.
- 4- تخصيص مساحات للتنزه والراحة من شأنها جذب المارة بدلاً من تركهم يجوبون الشوارع ذهاباً وإياباً فيزيدونها اكتضاضاً.
- 5- ينبغي العمل بما يسمى بنظام الردع ضد السائقين تتكرر مخالفاتهم لتفرض ضرائب إضافية، وفي المقابل تمنح المكافأة للسائقين الذين لم يتورطوا في ارتكاب المخالفات والحوادث المرورية.
- 6- التشديد على دفع رسوم عالية على السيارات المركونة على جانبي الشوارع ومن المتوقع ان يساعد هذا الإجراء على التخفيف من استخدام السيارة الخاصة من

جهة ثم التقليل من حالة الازدحام المروري وكذا المساهمة في تخفيض الغازات السامة المنبعثة من عوادم السيارات.

- 7- إنشاء طرق خاصة بالدراجات الهوائية بغية تشجيع السكان على استخدام هذه الوسيلة الصحية في تنقلاتهم اليومية مثلما هو معمول به في العديد من بلدان العالم.
- 8- تأسيس دوريات مرورية متنقلة ترتدي الري المدني مع النشر الواسع لأجهزة الردار داخل وخارج المدن.

- 9- عرض برامج اشهارية عبر الوسائل الإعلامية خاصة بالنشر للثقافة المرورية.
- 10- تأسيس جمعيات خاصة بالأمن المروري من شأنها القيام بشن حملات تطوعية تقوم من خلالها بتوزيع مطويات وصور واقعية عن حوادث مرورية مثيرة.

9. المصادر والمراجع:

- 1- برهوم، محمد عيسى/ علم الاجتماع الجنائي، النشر العلمي لجامعة الشارقة، 2004.
- 2- عبد المجيد محمد، عبد العزيز/ سيكولوجية مواجهة الضغوط النفسية، مركز الكتاب للنشر، القاهرة، 2005.
- 3- سليمان نيوز/ www.sbossoufa.com
- 4- نبأ نيوز/ مجلة الكترونية، صنعاء، 2010/04/03.
- 5- يومية الحوار الجزائرية/ الجزائر، 2010/03/30.
- 6- جريدتنا الخبر والشروق اليومي/ الجزائر، 2010/04/12-11.
- 7- جريدة الشعب/ الجزائر، 2010/03/17.
- 8- جريدة المساء/ الجزائر، 2010/03/17.