

جامعة سعد دحلب بالبليدة
كلية الآداب والعلوم الاجتماعية
قسم علم الاجتماع والديموغرافيا

مذكرة ماجستير

التخصص: علم اجتماع الاتصال

الصحافة المكتوبة والتوعية المرورية

من طرف
كلثوم- صدراتي

أمام اللجنة المشكلة من :

رئيساً	أستاذ محاضر أ، جامعة البليدة	درويش الشريف
مشرفاً ومقرراً	أستاذ محاضر أ، جامعة البليدة	فكار عثمان
عضواً مناقشاً	أستاذ محاضر أ، جامعة البليدة	يوسف حنطابلي
عضواً مناقشاً	أستاذة محاضرة أ، جامعة البليدة	مساك أمينة

البليدة، نوفمبر 2011

شكر

الحمد لله الذي وفقني في إنجاز عملي وأنار دربي طيلة مشواري الدراسي أتقدم بالشكر إلى من علمني المعنى الحقيقي للإشراف وكان لي مثال نموذجيا يحتذي به فيها، إلى من وجهني وأرشدني منذ تبنيه لهذا الموضوع بعد أن كان مجرد فكرة إلى أن تجسدت في شكلها النهائي ورأت النور فشكرا لك يا أستاذي الفاضل فكار عثمان.

كما أتقدم بالشكر كل الأساتذة الذين أرشدونا ووجهونا و علمونا أخص بالذكر الأستاذة عجابي وكل من درويش الشريف وبلحسين مخلوف.

كما أتقدم بجميل الشكر والعرفان إلى الذي صبر على قلقي وساعدني وكان محطة لراحتي كلما تعبت و سندا وموجها وناصحا لك يا نصفي الثاني صاب محفوظ .

أتقدم بالشكر إلى الذي كان لي نعم الأخ وسندا لي وموجها في حياتي إلى الذي وجدته في كل لحظة احتجته فيها، إلى من حرص على أن أكون في أحسن المراتب لك يا أخي جيلالي، كما أتقدم بالشكر لأخي عز الدين الذي ساعدني في إنجاز عملي هذا، وأتقدم بمثله لزوج أختي ياسين الذي فضل عليا كثيرا.

كما أتقدم بالشكر إلى التي تحملتني وحرصت على أن تخرج المذكرة في أحسن شكلها لكي عيدة ولأبيها أفضل الشكر والامتنان ابن عمي عثمان، دون أن أنسى فضل زوجة أخي في مساعدتها لي في إنجاز عملي هذا حفيظة، كما أتقدم بجزيل الشكر للتي تحملت الحر من أجلي وساعدتني في عملي رغم ذلك نسمة .

كما أن التقدّم بالشكر إلى كل من ساعدني في إنجاز عملي الذين حفظتهم ذاكرتي ولم تشملهم مذكرتي.

ملخص

تعتبر ظاهرة حوادث المرور مشكلة وآفة اجتماعية تعاني منها كل البلدان ولكن بنسب متفاوتة، فالبلدان المتقدمة بالرغم من اتساع شبكة طرقها وطولها، وضخامة حظيرة المركبات لديها، فإنها رغم ذلك تتحكم بصورة أفضل في هذه الظاهرة وتقلل من أخطرها وأفضل نموذج يذكر التجربة النرويجية في الوقاية من حوادث المرور ويمكن القول أن هذه الدول تمتلك اقتصاد جيدا يؤهلها لوضع استراتيجيات لمواجهة المشكلة المرورية بالاستناد إلى التجارب الميدانية والبحث العلمي .

أما البلدان النامية فتعاني أكثر من هذه الآفة وأهم نموذج الجزائر التي احتلت المرتبة الثانية عربيا في نسبة الحوادث وأصبحت كما أسماها البعض تعيش إرهاب في طرقاتها، بما تسببه هذه الظاهرة من خسائر اقتصادية ومآسي اجتماعية وأزمات نفسية يصعب تخطيتها بسهولة، الأمر الذي حتم ضرورة التصدي لهذه الظاهرة بدأ من تشخيص أسبابها بناء على دراسات وبحوث علمية في المجال تبني على الواقع الحقيقي للحوادث للوصول إلى تبني إستراتيجية وقائية محلية، لأن الواقع يبين أن الجزائر مازالت دون المستوى المطلوب في مواجهة هذه الظاهرة رغم جهود الدولة الممثلة في التنظيم المؤسسي للمرور ودور كل من الهيئات المؤسسات في تنظيم المرور .

يبقى القانون أبرز وسائل الضبط الاجتماعي للمرور من خلال التشريعات القانونية التي وضعها المشرع الجزائري والتي خضعت لعدة تعديلات مع مرور الزمن حتى تستطيع مواجهة التغيرات الحاصلة لضمان سلامة وأمن مستعملي الطريق، لأن السلامة المرورية أصبحت مطلبا سياسيا اقتضاه الواقع المروري ولا يمكن أن تتأتى إلا بتضافر الجهود بين مختلف المؤسسات الموجودة على مستوى المجتمع أين تشكل وسائل الإعلام إحداها .

وقد أصبحت هذه الوسائل تعكس حاجة الإنسان لتعويض الفراغ الذي تركته العلاقات الاجتماعية ونظرا للخصائص التي تمتلكها هذه الوسائل جعل منها مصدرا للمعلومات والمعارف وتنقص أدوار في التربية والتنشئة الاجتماعية، حتى تستطيع هذه الوسائل التماشي مع الظروف وتناول مختلف الظواهر التي تبرز في المجتمع والسعي إلى توعية أفراد المجتمع بمخاطرها لعل أبرزها ظاهرة

حوادث والدور الذي يقع على عاتقها من خلال الرسائل التي تعرضها على الأفراد وقد ركزنا في الدراسة على الصحافة المكتوبة ونوعية هذه الرسائل التي تقدمها لمستعملي الطريق، نظرا لقدرة هذه الوسائل على التأثير في الأفراد وتعديل بعض السلوكات المرورية الخاطئة التي تؤدي إلى ارتكاب مخالفات، الأمر الذي يتطلب التركيز على الرسائل وكيفية تخطيطها وإعدادها حتى تحقق الهدف من بثها أو نشرها.

الجدول

- 34 01 يوضح ترتيب لبعض الأمراض والحوادث المرورية .
- 54 02 التبادلات التي تحدث داخل الجسم
- 156 03 توزيع مفردات البحث حسب الجنس .
- 157 04 توزيع مفردات البحث حسب السن .
- 158 05 توزيع مفردات البحث حسب الحالة العائلية.
- 159 06 توزيع مفردات البحث حسب المستوى التعليمي .
- 160 07 توزيع مفردات البحث حسب الأقدمية في الحصول على رخصة السياقة.
- 161 08 توزيع مفردات البحث حسب المهنة.
- 162 09 اهتمام الباحثين بالمواضيع التي تنشرها الصحف عن ظاهرة حوادث المرور .
- 163 10 العلاقة بين متغير المستوى التعليمي و الاهتمام بمواضيع حوادث المرور .
- 165 11 آراء أفراد العينة عن المعلومات التي تنشرها الصحف عن ظاهرة حوادث المرور.
- 166 12 ربط العلاقة بين متغير الأقدمية وكفاية المواضيع التي تنشرها الصحافة المكتوبة عن ظاهرة حوادث المرور .
- 168 13 نوع المشاكل التي تتطرق إليها الصحافة المكتوبة عن ظاهرة حوادث المرور .
- 170 14 مدى إمكانية الصحافة المكتوبة في المساهمة في التأثير على الهيئات المعنية بالمرور .
- 171 15 عدم إمكانية الصحافة في المساهمة في التأثير على الهيئات المعنية بالمرور .
- 173 16 ربط العلاقة بين متغير المستوى التعليمي و عدم إمكانية الصحافة المكتوبة في المساهمة في التأثير على الهيئات المعنية بالمرور .
- 175 17 نوع الرسائل التي تمررها الصحافة المكتوبة في المواضيع التي تنشرها عن ظاهرة حوادث المرور .
- 176 18 مدى إمكانية الصحافة المكتوبة في إرشاد مستعملي الطريق لسلوكات واعية في مجال المرور
- 178 19 كيفية مساهمة الصحافة المكتوبة في إرشاد مستعملي الطريق إلى سلوكات واعية في مجال المرور .

- 20 الأسلوب الذي يمكن لصحافة المكتوبة أن تستند إليه في طرح مواضيعها عن ظاهرة
حوادث المرور . 179
- 21 ربط العلاقة بين المستوى التعليمي والأسلوب الذي يمكن أن تستند إليه الصحافة
المكتوبة في مواضيعها عن ظاهرة حوادث المرور . 181
- 22 المصدر الذي تستوفى منه المعلومات في حالة تعديل القانون المروري . 183
- 23 مدى أهمية الصحف كمصدر لنشر الأخبار المتعلقة بالقانون المروري . 184
- 24 طريقة تناول الصحافة المكتوبة لموضوع حوادث المرور ومدى تماشيها مع وتيرة تعديل
القوانين . 185
- 25 ربط العلاقة بين متغير المستوى التعليمي و طريقة تناول الصحف لموضوع حوادث
المرور . 187
- 26 مساعدة الصحف في توضيح القانون المروري الجديد . 188
- 27 كيفية مساهمة الصحف لأفراد مجتمع البحث في توضيح القانون المروري الجديد . 189
- 28 مدى إمكانية الصحافة في أن تلعب دوراً مهماً كهزمة وصل بين اهتمامات مستعمل
الطريق وبين الجهات الممثلة للقانون المروري . 190
- 29 الحالات التي تتدخل فيها الصحافة المكتوبة لتمثيل مستعملي الطريق . 191
- 30 مدى إمكانية الصحافة المكتوبة في التأثير على الجهات الواضحة للقانون المروري . 192
- 31 كيفية مساهمة المواضيع التي تنشرها الصحافة في تدعيم المنظومة القانونية . 194
- 32 ربط العلاقة بين متغير المستوى التعليمي و كيفية مساهمة المواضيع التي تنشرها
الصحافة المكتوبة في تدعيم المنظومة القانونية . 196
- 33 السلوكات غير مناسبة في الطريق . 198
- 34 ربط العلاقة بين اختيار السلوكات غير مناسبة في الطريق و متغير الجنس 200
- 35 ارتكاب أخطاء أثناء السياقة كانت أثاره سلبية على الغير . 201
- 36 ربط العلاقة بين متغير الأقدمية و ارتكاب أخطاء أثناء السياقة 202
- 37 نوع التصرف الذي يكون عندما يتم التوقيف من مصالح الأمن في الطريق بناء
على مخالفة ما . 203
- 38 مدى الاستفادة من الخطأ المرتكب . 204
- 39 نوع العوامل التي تخضع لها سلوكات الأفراد وتجعلهم يرتكبون الحوادث المرورية . 205
- 40 ربط العلاقة بين متغير الأقدمية و العوامل التي تخضع لها سلوكات الأفراد . 208

- 211 41 نوع التصرف عندما تكون هناك مضايقة من مركبة أخرى في الطريق
- 212 42 ربط العلاقة بين متغير الجنس و نوع التصرف في حالة المضايقة
- 213 43 نوع السلوك أثناء السياقة عند ملاحظة حاجز الأمن في الطريق
- 214 44 الحالات التي يتم تهذيب السلوك فيها عند ملاحظة مصالح الأمن .
- 216 45 الوضعية التي يتقيد بها السائقين عند تجاوز حاجز الأمن .
- 46 ربط العلاقة بين متغير المستوى التعليمي و الوضعية التي يتقيد بها الأفراد في حالة اجتياز حاجز مصالح الأمن في الطريق .
- 218 47 مدى وجود ملامح تعكس ثقافة مرورية واعية عند أفراد المجتمع .
- 220 48 ربط العلاقة بين متغير المستوى التعليمي و ملامح الثقافة المرورية عند أفراد المجتمع .
- 221 49 يوضح الأساليب الفعالة في تعديل سلوكيات مستعملي الطريق .
- 222 50 ربط العلاقة بين متغير المستوى التعليمي و آراء أفراد العينة عن الأساليب الفعالة في تعديل السلوكيات .

قائمة الأشكال

مقدمة

إن حاجة الإنسان إلى التنقل حاجة أساسية حيث استغل لهذا الغرض في البداية حيوانات الحمل والركوب التي تضمن له ذلك ، مع مرور الزمن وباعتبار الإنسان يميل بطبعه إلى إحداث التغيير ، الشيء الذي دفعه إلى تطوير وسائل النقل والمواصلات وتنظيمات المرور ، فاخترع بذلك المركبة التي حققت للبشرية مزايا عديدة وبمقتضاها أصبح الزمن عامل أساسي في حياة الإنسان ، انعكس هذا التطور في وسائل النقل انعكاسا مباشرا على النمو العمراني والمحيط الجغرافي للمدن مما أدى إلى اتساعها وامتدادها واكتظاظها، تزامنا مع هذا عمل على تحسين شبكة الطرقات من خلال شقها وتعبيدها وتمهيدها ، فأخذت هذه الطرق تخطوا خطوات واسعة في التمهيد والتنسيق لتسهيل عملية التنقل لمختلف الغايات، لكن التزايد السريع في عدد المركبات وعدم القدرة على التحكم في مجال النقل طرح ظاهرة خطيرة يصطلح عليها بحوادث المرور التي نتجت عن سوء استعمال المركبة وعدم الأخذ بالاحتياطات اللازمة أثناء السياقة وعدم التقيد بقواعد السير.

وهنا أدرك الإنسان أن عنصر السرعة وحده لا يكفي بل يجب أن يتوفر عنصر آخر مكمل يتمثل في الأمان لتفادي خطر الحوادث التي أضحت بمثابة إرهابا للطرقات وهذا ما يبرز حساسية الظاهرة فهنا فكر في الوقاية من حوادث المرور، لكنها عملية مركبة ومعقدة لأنها تتحكم فيها عدة جوانب حسب تعدد الأسباب التي تتصل بمستعملي الطريق ، وب عوامل أخرى متمثلة في المركبة والمحيط، وترتكز جهود العاملين حاليا على المتضرر والمتسبب الرئيسي للظاهرة وهو العنصر البشري من خلال تدريبه منذ نعومة أظفاره على القواعد الأساسية للتعامل تعاملًا سليماً مع المحيط ، وذلك بغرس روح الانضباط والالتزام في نفوس الناشء بالتوجيه والإرشاد نحو السلوك السليم فينشئون على حب التقيد بضوابط السلامة ثم تأتي مرحلة التوعية المستمرة بالاعتماد على أحدث وأنجع وسائل الاتصال والإقناع فيتم التذكير بوجوب التحلي باليقظة واحترام القانون دون إهمال عملية تكوين وتدريب المترشحين للحصول على كفاءة السياقة ، فالجهود الحالية في هذا المجال من بلد إلى آخر لا تزال تسجل قناعات، بإمكانها تطوير العمل الجاري في إطار رؤية شاملة ومتجددة تتكامل فيها جهودات هيكل الدولة مع مبادرات المجتمع المدني و إسهامات القطاع الخاص ذلك أن الاقتصاد في المعالجة على وضع سلسلة من الإجراءات المحددة القطاعية لم تفض إلى نتائج ايجابية بما يطرح

إمكانية اعتماد مشروع اجتماعي متكامل يؤسس لسلوك حضاري جديد في استعمال المركبة وفي التفاعل مع نظام المرور وبرامج التوعية والوقاية ، فالسلامة المرورية هي أساسا إدارة سياسية وآليات وتنظيم مؤسساتي وخطط هادفة وإمكانيات كافية.

وإن تسجل داخل الجزائر مبادرات متعددة في هذا المجال لتوفير أقصى مقتضيات السلامة الممكنة فإلى الارتقاء بالتنظيم المؤسساتي وتطوير الأداءات الرسمية يبقى واردا لأبعادها الإنسانية والاجتماعية والاقتصادية فإنها أيضا تمثل تكاليف وأبعاد اقتصادية وخسائر بشرية ،وقد أشار التقرير العالمي للوقاية من الإصابات الناجمة من الحوادث المرورية أن هذه الأخيرة تؤدي إلى مقتل نحو مليون ومائتي ألف شخص و إصابة 50 مليون شخص سنويا .[01] ،ص 1 لذلك تعمل الدول على وضع خطط وإجراءات تهدف إلى رفع مستوى السلامة المرورية والحد من الخسائر البشرية والاقتصادية والتخفيف من حدة أثارها وأضرارها ، وذلك من خلال عدة أجهزة رسمية تشارك بمشاريع ها عن ظاهرة حوادث المرور دراسة وتخطيطا وتنفيذا وتمويلا ومتابعة.

وفي هذا السياق يأتي دور وسائل الاتصال والإعلام بمختلف أشكالها على رأس المؤسسات التربوية التي ينبغي أن تتحمل القدر الكافي في نشر التوعية بأهمية الإلتزام بقواعد وإرشادات المرور حفاظا على سلامة الأرواح والممتلكات ،من خلال المساهمة في تطوير السلوك المروري على الطرقات عامة وإقرار سيطرة معتدلة وتعامل سليم مع المحيط المروري ،وهذا العمل يكون إما بالتنسيق مع الجهات المختصة الأخرى في مجال المرور أو بإنتاج المواد الإعلامية-الإرشادية - التوجيهية - التوعوية ذات الطابع الإنساني والاجتماعي وبتثها في وسائلها أو نشرها عن طريق الصحافة المكتوبة نظر لقدرتها على الوصول إلى أكبر شريحة في المجتمع من قارئها والاحتكاك معهم والسعي من خلال مقالاتها إلى تعديل بعض السلوكيات السلبية لديهم أو تشكيل اتجاهات مرورية واعية تترجم إلى أفعال في عملية القيادة لديهم، لترتسم بذلك ملامح الثقافة المرورية بوضوح في المجتمع الجزائري وتظهر أفضل أوجهه في التقليل من هاجس الطرقات الذي أدى خلال الثلاثي الأول فقط من 2011 إلى مقتل 900 شخص و 14 ألف جريح وهذا في 10 آلاف حادث مروري.[02] ص 5، هذه الأرقام توحى بخطورة المشكلة.

عليه سنحاول من خلال الدراسة تسليط الضوء على المحتويات التي تنشرها الصحافة ومدى مساهمتها في نشر التوعية المرورية وهذا وفقا لخطة بحث شملت مقدمة عامة متبوعة بجانبين نظري وميداني ،أما الجانب النظري فقد شمل على أربعة فصول وزعت وفقا لمطالب طبيعة الدراسة تضمن

الفصل الأول أسباب اختيار الموضوع وأهداف الدراسة وأهميتها وكذا الإشكالية ومن ثم حددت المفاهيم وأخيرا تطرقنا إلى الدراسات السابقة، بينما يعالج الفصل الثاني المشكلة المرورية على جميع الأصعدة (العالمية - العربية - الوطنية)، أما الفصل الثالث سنتطرق فيه للتنظيم المؤسسي للمرور بالجزائر وسبل السلامة المرورية، محددين التعديلات التي خضعت لها المنظومة القانونية وأساليب التحقيق في الحوادث والتحليل العلمي لها، وأخيرا ماهية السلامة المرورية ودور التربية فيها وقراءة في التجربة العربية للسلامة المرورية، أما الفصل الرابع فكان عن الصحافة المكتوبة في الجزائر و التوعية المرورية وفيه سنطرق إلى الصحافة المكتوبة نشأتها وتطورها في الجزائر، وأثار الصحافة المكتوبة، وأخيرا نجد الإعلام والتوعية المرورية، أما الجانب الثاني خصصناه للدراسة الميدانية فقد اشتمل على فصلين، الفصل الأول سنعالج فيه الإجراءات المنهجية للدراسة الميدانية والمقاربة السيوسولوجية المعتمدة في الدراسة ثم العينة وطريقة اختيارها المنهج المعتمد والأدوات المستعملة في الدراسة مجالات الدراسة، أما الفصل الثاني تحليل البيانات الميدانية متبوعة باستنتاجات عن الفرضيات الجزئية واستنتاج عام للدراسة وخاتمة عامة .

الفصل 1 البناء النظري و التصوري لموضوع البحث

1.1. أسباب اختيار الموضوع

قد يستقي الباحث في علم الاجتماع موضوع بحثه من عدة مصادر، يراعي في ذلك شروط معينة، كأن يتفق مع ميوله ورغباته ويثير لديه الحس البحثي والفضول حتى تكون لديه القدرة على مواصلة البحث إلى نهايته. وتندرج الأسباب فيما يلي:

- احتلال ظاهرة حوادث المرور صدارة الأحداث محليا بحيث شكلت هاجسا يخيف مختلف الفئات الاجتماعية وأصبح موضوعا متداولاً دون أي تخصص في ذلك.
- الإطلاع الضعيف لسياسة الوقاية المرورية من قبل السائقين خصوصا، ويتجلى ذلك في كثرة حوادث السير.

- الارتفاع المستمر في نسبة الحوادث المرورية وأثارها الاجتماعية والنفسية العميقة التي تثقل كاهل الفرد، وأثارها السلبية على اقتصاد الدولة وتنميتها، أضف إلى ما ينجم عن هذه الحوادث من عجز وإعاقة يؤثر على حياة الفرد ويحدد من قدراته ودوره كفاعل اجتماعي في المجتمع .

2.1. أهداف الدراسة

يسطر الباحث في بداية بحثه مجموعة أهداف تكون موجهة له خلال مسار دراسته ويسعى

لتحقيقها عند النهاية.

- إعطاء صورة واضحة عن كيفية تحليل الصحافة لمواضيعها عن ظاهرة حوادث المرور.
- لفت انتباه الجهات الرسمية حول أهمية الموضوع ولا ينظر إليه من جانب تسنين قواني فحسب كضرورة إدراج مادة التربية المرورية ضمن المقررات الدراسية في المنظومة التربوية والتركيز على إبراز خطورة الظاهرة حتى يتم إرساء معالم قاعدية لتوعية المرورية من الصغر والتمهيد لنشأة ثقافة مرورية في أذهانهم .

- إبراز أهمية التوعية المرورية كعامل استراتيجي تعطى له الأولوية في البرامج الإعلامية الناشطة في المجال من جهة والصحافة المكتوبة من جهة أخرى ،ضمن خطط هادفة ومدروسة تراعي فيها مختلف الجوانب وذلك بهدف التقليل من حوادث المرور .
- إضافة معرفة سوسولوجية عن سلوك القيادة والمشى في الطريق عند المواطن في الجزائر .

3.1. أهمية الدراسة

في ظل محدودية الدراسات المحلية التي تناولت التوعية المرورية في الصحافة المكتوبة تبرز أهمية الدراسة في ما يلي :

- نظرا لتعلق الظاهرة بالعنصر البشري هذا يضيفي على الدراسة أهمية كبيرة لأنها متعلقة بسلامة وأمن مستعملي الطريق .
- احتلال الجزائر المرتبة الثانية على المستوى العربي حسب إحصائيات 2009 في نسبة الحوادث وهذا ما جعل أمر دراسة الظاهرة ضروري وذلك للبحث عن وسائل وآليات للوقاية منها والتقليل من حدة أضرارها.
- إبراز أهمية ودور وسائل الإعلام والاتصال في التوعية لما تتميز به من خصائص مثل التأثير والإقناع والانتشار.
- لإظهار نوعية التأثير الذي تتركه برامج الإعلام لا سيما الصحافة المكتوبة على مستعملي الطريق.
- إبراز أهمية العمل الصحفي ودوره في نشر الثقافة المرورية وأهميتها في إكساب مستعملي الطريق سلوكات واعية في التعامل مع الواقع المروري بحديثاته.

4.1. الإشكالية

مر المجتمع الإنساني بعدة محطات تاريخية حاول في كل مرة تقديم الجديد بشكل يضمن تحقيق الرفاهية للإنسان ،وأصبحت الحياة المعاصرة على ضوء الكثير من المتغيرات متميزة بسرعة التغير وعمقه وشموله في جميع المجالات ،وهذا نتيجة للثورة الصناعية والتكنولوجية وتأثيراتها على حياة الإنسان المعاصر.

يشكل النقل عنصرا هاما في الحياة المعاصرة ويعد أحد المطالب الأساسية في المجتمعات بتنوع شرائحها ،مع توسع المدن وتحسن شبكات الطرق وسرعة إيقاع الحياة بات الطلب على السيارة في تزايد مطرد ، وقد ساهم تحسن الدخل الفردي للمواطن في ارتفاع نسب الإقبال على اقتناء السيارات

وتسجيل طلبات إضافية في النقل العام ومن ثم في تزايد حركة المرور ،لأن السيارة أصبحت ذات قيمة حضارية وأداة ترفيه وإثبات للذات وهذا ما يبرر سبب زيادة الطلب عليها ، لأن هذه الوسيلة وفرت الحرية للفرد ويسرت له الحركة وفكت العزلة عن المناطق النائية ،ولكنها في الوقت نفسه شكلت أهم عامل يهدد حياة الإنسان وسلامته ولا تزال ،نظرا لسوء استعمال مزايا هذه الأخيرة وكذا عدم احترام التنظيمات المرورية أدى إلى تفاقم ظاهرة خطيرة تتجسد في حوادث المرور .

تعتبر هذه الظاهرة من أهم المشكلات التي تعاني منها المجتمعات الحالية ،إذا تشكل تحديا سلبيا يعيق تنميتها وتقدمها من جهة ،وخطرا محققا بأفرادها يهدد سلامتهم وأمنهم من جهة أخرى ،ويتضح تأثيرها السلبي بشكل واضح وملحوس في الدول النامية نظرا لانخفاض مستواها الاقتصادي وتدني استراتيجيات السلامة المرورية فيها لعدم قدرتها على تغطية تكاليف البحوث والدراسات العلمية التي تتبناها .

إن الجزائر كغيرها من البلدان النامية تعاني من هذه الآفة الاجتماعية، وما يلاحظ من تقارير وتعليقات الهيئات الرسمية خاصة المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق ، أن هذه الظاهرة في تزايد مستمر وبصورة أكثر في السنوات الأخيرة ، بالنظر إلى ما خلفته من وفيات وإعاقات وإصابات، وكذا على المستوى الاقتصادي حيث يتضح جليا في الخسائر التي تطال المركبات والممتلكات ومختلف النفقات التي ترصدها الدولة لتغطية مخلفات هذه الظاهرة ، من تأمينات وتكفل بالضحايا ومعالجة المصابين، في ضوء ما سبق فقد أصبحت هذه الأخيرة هاجسا لدى الفئات الاجتماعية والأوساط الأمنية والوقائية على مختلف الأصعدة .

وفي هذا السياق بالذات تبنت الجزائر إستراتيجية وطنية للتقليل أو الحد من الظاهرة عبر الهيئات الرسمية الوصية، باتخاذ مجموعة إجراءات وبتشريع قوانين واستعمال تقنيات حديثة في تسيير وتنظيم حركة المرور ، على الرغم من ما تم انجازه وتجسيده على أرض الواقع إلا أن الظاهرة مازالت منتشرة .

وفي ظل الإجراءات المتخذة برزت هيئات رسمية ومنظمات مدنية تعزى بنشر الوعي المروري لدى مستعملي الطريق بدءا من وزارة النقل والمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق وبعض الجمعيات الممثلة للمجتمع المدني ، وانتقل هذا التوجه إلى مختلف وسائل الإعلام بأنواعها لما تتميز به من ميزات في جلب المواطن نحو خطورة الظاهرة ،وباعتبار وسائل الإعلام وسيلة اتصال فعالة يقع على عاتقها الدور في مهمة نشر الوعي المروري والتحسيس بمخاطر الظاهرة ،وأصبحت هذه الوسائل كهزمة وصل بين الهيئات والمنظمات الرسمية وممثلي المجتمع المدني وبين مستعملي

الطريق لإيصال مختلف الرسائل المتعلقة بالنظام المروري التي استجبت فيه، وكذا لعرض مختلف المواد الإعلامية والبرامج التي تعنى بنشر الثقافة المرورية للارتقاء بالمستوى الفكري والسلوكي في مجال المرور، حتى يتم ترجمتها إلى سلوكيات حضارية في عملية السياقة فيما بعد، من هذا المنظور تعتبر الصحافة المكتوبة أحد الوسائل الاتصالية المهمة في مجال الواقع المروري عن طريق مقالاتها ومقابلات مع المختصين والتغطية الإخبارية عن مختلف الحملات التوعوية كل هذا من شأنه أن يكرس الطريق لتكوين ثقافة مرورية عند هذه الفئة، فاستغلال خصائصها يثري دورها في مجال التوعية المرورية بناء على هذا حولنا في هذه الدراسة تسليط الضوء على نوعية المواضيع التي تنشرها الصحافة المكتوبة ومدى كفايتها في إرساء معالم التوعية المرورية عند مستعملي الطريق .

من هذا المنطلق يمكن أن نطرح التساؤلات التالية :

- * هل التناول المتواصل لموضوع حوادث المرور من قبل الصحافة المكتوبة يساهم في زيادة الوعي المروري لدى مستعملي الطريق ؟
- * هل هناك تساير إعلاميا بين ما تنشره الصحافة المكتوبة والمنظومة القانونية ؟
- * إلى أي مدى تظهر الثقافة المرورية في سلوكيات مستعملي الطريق ؟

5.1. الفرضيات

- * التناول المتواصل لموضوع حوادث المرور من قبل الصحافة المكتوبة يساهم في زيادة الوعي المروري لدى مستعملي الطريق .
- * التساير بين الصحافة المكتوبة والمنظومة القانونية يساهم في تكوين ذهنية مرورية جديدة عند مستعملي الطريق.
- * السلوكيات الممارسة من قبل مستعملي الطريق تظهر نوعية الثقافة المرورية التي يمتلكونها .

6.1. تحديد المفاهيم

تعتبر المفاهيم إحدى خطوات البحث العلمي وعنصرا أساسيا فيه، وتلعب دورا هاما في بناء الموضوع وفي توجيه الدراسة. وتحديد المفاهيم في البحث يساعد الباحث على توضيح بعض الأبعاد التي يرمي إليها وذلك بتحديد بعض الجوانب التي يتمحور عليها البحث انطلاقا من الواقع . [03] ص778 .

1.6.1. حوادث المرور

حوادث المرور لفظ مركب من كلمتي " الحوادث " و " المرور"، فالحوادث في اللغة مأخوذة من الفعل «حدث يقال حدث الشيء حدثا وحادثة أي تجدد وقوعه، فهو حادث وحديث ومنه حدث به عيب إذا تجدد وكان معدوما قبل ذلك . [04] ص 936 ونقول حدث أمر أي وقع. [05] ص278 والحدوث عبارة عن وجود الشيء بعد عدمه. [06] ص110 ،أما المرور لغة مصدره مر يمر مرا ومرورا ،بمعنى ذهب ،يقال :مر عليه و به يمر مرا ومرورا :جاء وذهب، ومر به ومره :جاز عليه. [04] ص 165والمرور المضي والاجتياز بالشيء. [06] ص465

*اصطلاحا: ترجع كلمة ACCIEDNT إلى اللغة اللاتينية وتعني كل ما يأتي لتعطيم مجرى الأشياء المنظمة. [07] ص 7 بينما في الشرع اقترن مصطلح حوادث المرور بمفهوم الجناية بحيث إما أن تكون هذه الجناية على النفس الإنسانية بإزهاقها أو جناية على أحد أعضاء الإنسان بقطعه أو جرحه أو شل حركته ،أو إتلاف للمال ،كالتلف الحاصل للدابة أو الآلة المشتركة في الحادث المروري. [08] ص216

كل ما يحدث للمركبة أثناء سيرها بسبب توفر أي طرف من الأطراف المشتركة في الحادث وينتج عنه إزهاق ق الأرواح أو خسارة في الممتلكات أو إصابة في الأجسام. [09] ص33 أما المنظمة العالمية للصحة: حدث مستقل عن الإرادة الإنسانية ينتج عن قوى خارجية، ويحدث بسرعة وبطريقة مفاجئة خلفا خسائر جسمية مادية ومعنوية. [10] ص282 من خلال الدراسة فإنه حدث غير متوقع وسريع ناتج عن خلل في إحدى العناصر المكونة لنظام المرور وهي الإنسان والمركبة والطريق وعوامل أخرى متعلقة بالمحيط ،هذا الخلل يؤدي إلى ارتكاب حادث ينجم عنه ضرر يلحق بالإنسان كالوفاة أو الإصابة أو الإعاقة ،وخسائر في الممتلكات العامة والخاصة وهذا ما يؤثر بدوره على الفرد من جهة وعلى اقتصاد الدولة ويؤثر على تنميتها من جهة أخرى .

2.6.1. التوعية المرورية

بداية نشير إلى مفهوم الوعي باعتباره يمثل جانبا هاما من جوانب التوعية * لغة : الوعي من الفعل وعي / حفظ القلب الشيء ،وعى الشيء أي حفظه وفهمه . [11] ص954 وجاء في إحدى القواميس إدراك معرفة الرد للشيء بوضوح سواء حول عالمه الخارجي أو ما بداخله يدفع الفرد للحكم على الأشياء والأطفال في حسنها أو سوءها. [12] ص65 نقول وعي يعي

وعيا، فهو واع، ووعت الأذن الحديث أي سمعته وحفظته وفهمته ومنها ووعي فلان فالنا أي قام بفعل التوعية فهي بمعنى النصح وحمل المستمع على إدراك الموضوع. [13] ص 1321 وهو أيضا في اللغة الإدراك والإحاطة، وعاه توعية، أكسبه القدرة على الفهم والإدراك. [14] ص 657 .

* اصطلاحا: يذهب علماء الاجتماع إلى تعريف الوعي بأنه إدراك الفرد لذاته باعتباره عضوا في جماعة معينة، ويرى البعض الآخر بأن الوعي الحصيلة المستمرة لعملية الإدراك الشاملة التي يقوم بها الإنسان أينما وجد، وبأجياله المتعاقبة منذ ظهوره في هذا الكون وهي عملية مستمرة مادام الإنسان موجودا ويتضمن أربعة عناصر هي الإدراك والفهم والتقويم والسلوك. [15] ص 12-15 يعرف الوعي أيضا بأنه إدراك المرء لذاته ولما يحيط به إدراك مباشرا وهو أساس كل معرفة، ويمكن إرجاع مظاهر الوعي إلى ثلاثة وهي الإدراك والمعرفة، الوجدان، النزوع والإرادة. [16] ص 8 ويوجد مفهوم مرتبط بمفهوم الوعي هو مفهوم زيادة الوعي والمقصود به تحقيق مستوى أكبر لخبرات الاجتماعية وتوجيه ذهن وفكر الفرد لها، ويكون من خلال مشاركة خبرات الفرد الذاتية مع خبرات الآخرين. [17] ص 9 ومنه يمكن أن نعرف التوعية المرورية كمصطلح مركب تعنى بتعديل الاتجاهات والسلوكيات عن طريق الإرشاد والتوجيه والعمل على إقناع الفرد بها وبضرورة الامتثال لقواعد المرور وضوابطه بالاعتماد على وسائط اتصالية خاصة وسائل الإعلام، هذا نظرا للخصائص التي تتميز بها تمكنها من تحقيق التأثير المرغوب لدى الفئة المستهدفة (مستعملي الطريق). أو هو إدراك الفرد لجوانب النظام في الواقع المروري الذي يشكله القانون وأجهزته الأمنية وآداب استعمال الطريق ومنطلقات التعامل السلمية مع المركبة، و ميكانيزمات مرتبطة به كفرد ومدى قدرته على التكيف والتعامل مع ما سبق ذكره، ويكتسب هذا الإدراك من وسائط اتصالية (وسائل الإعلام)، تسعى لتوصيل مضمون رسائلها إلى المتلقي لإكسابه ثقافة مرورية تضمن سلامته وسلامة غيره .

3.6.1. مستعملي الطريق

هم مجموعة من الأشخاص الذين يشكلون إما سائقين أو ركاب، قائدي الدرجات والمشاة الذين يستخدمون الطريق، (نركز على المشاة والسائقين) يتميز هذا العنصر بتركيبته المعقدة فالإنسان بطبيعته له سلوكيات خاصة تتباين من شخص إلى آخر، يعزى هذا الاختلاف إلى عوامل فسيولوجية تتعلق بالحواس واليقظة والاتزان والنظام العصبي للإنسان. وعوامل سيكولوجية تشمل الخبرة والتعلم، العاطفة، النضج، والعادات كالمغامرة والفضول ومدى القدرة على الخضوع لمؤثرات مثلا

تحريض المرافقين أو غيرهم، نتيجة لتفاعل العوامل الفسيولوجية والعوامل السيكولوجية من جهة وعوامل مرتبطة بالمركبة والطريق والمحيط من جهة أخرى، تنشأ سلوكيات مستعملي وتخضع لها من خلال وتظهر طبيعتها أو نوعيتها في الطريق وفي تعامله مع المحيط المروري بشكل عام .

7.1. الصحافة المكتوبة

* لغة: الصحافة هي مهنة من يعمل بالصحف. [18] ص 53. وتعرف بأنها مهنة من يجمع الأخبار والآراء وينشرها في صحيفة أو مجلة وهي نسبة إلى صحافي. [19] ص 510 تستخدم كلمة صحافة بمعنى presse وهي شيء مرتبط بالطبع والطباعة ونشر الأخبار والمعلومات وهي تعني أيضا journal ويقصد بها الصحيفة، وjournalism بمعنى الصحافة، journalist فالصحافة تشمل إذن الصحيفة والصحفي في الوقت نفسه. [20] ص 3

* اصطلاحا: يعرفها أحدهم بأنها قطعة جلد أو قرطاس كتب فيها، والصحيفة تعني مجموعة من الصفحات تصدر يوميا أو في مواعيد منتظمة وجمعها صحف وصحائف. [21] ص 12 في موضع آخر تعرف بأنها مطبوعة دورية تتعلق أساسا بالوقائع والأحداث الراهنة السياسية والاجتماعية والاقتصادية والثقافية والرياضية . [22] ص 10

أما حسب الدراسة فإنها مطبوع يومي يضم مجموعة من الصفحات، تصدر عن مؤسسة رسمية عمومية أو خاصة، تنشر من خلال صفحاتها مواضيع وظواهر تشغل الرأي العام وتهدد الأمن الاجتماعي في الواقع الجزائري .

8.1. ذهنية مستعملي الطريق

نشير أولا إلى مفهوم الذهنية وهي مجموع السمات العامة والنماذج المعرفية التي يتميز بها مجتمع معين، منها ما يرتدي الطابع السياسي أو الاقتصادي، ومنها ما يرتدي الطابع الثقافي والحضاري العام، ونظرا لكونها تشتمل هذه الحقول فإن الذهنية تدخل في تشكيل المسالك العامة التي تتطلبها الحياة اليومية وترتدي طابعا عمليا. ويمكن أن تكون الذهنية سلسلة من النماذج العامة الجاهزة، الموروثة والتقليدية، الصالحة للسلوك الراهن. [23] ص 167 وتعرف أيضا بأنها مجموعة السمات والملامح التي يدركها الجمهور ويبني على أساسها مواقفه واتجاهاته. [24] ص 22

أما حسب الدراسة فهي تلك التصورات والاتجاهات والآراء والمعارف والسلوكيات والتصرفات والأحكام التي تعكس واقع مروري معاش في بلد ما، سواء كانت هذه الفئة واعية أو غير واعية تظهر في إطار سلوك اجتماعي عام يلخص في الذهنية المرورية .

9.1. الدراسات السابقة

هي كل البحوث والدراسات التي تتشابه مع البحث الراهن و تقترب منه في جانب ما، وتكون قد أنجزت من طرف باحثين آخرين) كما تكون واحدة أو أكثر لنفس الباحث، وتعرف باسم الدراسات المشابهة). [25] ص 57 إن إدراج بعض الدراسات السابقة التي تمد بصلة لبحثنا هذا يرجع إلى محاولة الاستفادة من النتائج التي توصلت إليها ومن ثم تحديد الزاوية والنظرة التصورية التي تنطلق منها دراستنا (الصحافة المكتوبة والتوعية المرورية) استكمالاً لما سبق من هذه الدراسات. الدراسات الجزائرية : تم الاعتماد على دراستين .

1.9.1. الدراسة الأولى: من إعداد الطالب شداد عبد الرحمان. [26]

1.1.9. موضوع الدراسة:

جاءت الدراسة تحت عنوان " دور برامج وحملات التوعية المرورية في زيادة الوعي المروري عند السائقين"، دراسة ميدانية على عينة من السائقين الشباب بمدينة الجلفة ، دراسة مقدمة لنيل شهادة الماجستير بقسم علم الاجتماع بجامعة الجزائر في السنة الجامعية 2007-2008 .

2.1.9.1. إشكالية الدراسة وفروضها

انطلقت هذه الدراسة من إشكالية التغير وتأثيره على البناء الاجتماعي الذي جعل الحياة المعاصرة أكثر تعقيدا ، بحيث أدى إلى ظهور أزمات عدة من بينها المشكلة المرورية ، التي أصبحت ظاهرة تعاني منها مختلف الشعوب.

إن الجزائر كغيرها من الدول تعاني من استفحال هذه الظاهرة وقد أرجعها الباحث إلى كونها مشكلة سلوكية متعلقة بقيم واتجاهات الفرد وخاصة الشباب، لذلك فتشكيل الوعي المروري في المجتمع الجزائري كدعامة أساسية من خلال برامج وحملات التوعية ضروري لتوفير السلامة المرورية، لكن مع وضع استراتيجيات لتنفيذ هذه البرامج في الجزائر من طرف الجهات الرسمية التي تسعى إلى تثبيت القيم الإيجابية في السائقين مثل الإلتزام الطوعي لقانون المرور وبناء على ما سبق طرح الباحث تساؤل الرئيسي لدراسة تمثل في :

ما هو دور برامج وحملات التوعية المرورية في القضاء على السلوكات المرورية السلبية المرتكبة من طرف السائقين ؟

وتفرعت منه ثلاث أسئلة فرعية :

- * هل برامج وحملات التوعية المرورية تساهم في تغيير السلوكيات المرورية السلبية لدى السائقين؟
- * ما مدى مساهمة الجانب الإعلامي في هاته البرامج و الحملات؟
- * ما هو دور الأجهزة المعنية بالجانب المروري في ترسيخ و نشر الوعي المروري لدى السائقين؟
- و تمت الإجابة على هذه التساؤلات بمجموعة من الفرضيات و هي :
- * ضعف التأثير و الإقناع في برامج و حملات التوعية المرورية يجعلها لا تساهم في تغيير اتجاهات السائقين الشباب السلبية مما يؤدي إلى ارتفاع عدد المخالفات المرتكبة من طرفهم.
- * نقص الجانب الإعلامي و حملات التوعية يقلل من دورها و فعاليتها في رفع الوعي المروري لدى السائقين الشباب.
- * عدم قيام الجهات المعنية ببرامج و نشاطات مناسبة و مستمرة يقلل من فعالية الجانب التوعوي لهذه البرامج، مما يجعلها لا تلعب دورا ايجابيا في القضاء على المخالفات المرورية.

3.1.9.1. المنهج المتبع في الدراسة

لقد اتبع الباحث منهج البحث الاستطلاعي من خلال اطلاعه على مؤلفات و دراسات في هذا المجال على حد قوله، وكذلك المقبلات مع المسؤولين في مجال الوقاية من حوادث المرور للإلمام بجوانب الموضوع، واعتمد على المنهج الكمي التحليلي في جمع الإحصائيات الخاصة بالموضوع و تحليلها و محاولة إيجاد العلاقة بين الظاهرة و أبعادها.

أما الأدوات المستعملة في جمع المعلومات و المعطيات الميدانية فتمثلت في الاستمارة التي تم توزيعها على السائقين الشباب و كذلك المقابلة التي استعملها في جمع المعطيات مع الفئات الأمنية.

4.1.9.1. نتائج الدراسة

ضعف برامج و حملات التوعية المرورية من حيث أنها غير مؤثرة و غير مقنعة، بحيث لا تركز على تغيير السلوكيات لابتعادها عن المحور الاقناعي في الرسالة و إتباعها أسلوب التحذير و التهيب و لا يتم إشراك الجماهير المستهدفة في هذه البرامج.

عملية التوعية المرورية من خلال وسائل الإعلام و النماذج الاتصالية المستخدمة قليلة و تعاني قصورا ومع قلتها لا يتم استغلالها على أحسن وجه.

برامج و حملات التوعية المرورية في الجزائر مناسبة فقط، و عدم مساهمة الجمعيات كفاعل اجتماعي فيها ، كما يسجل قصور على الشرطة المرورية في نشاطها على اعتبار أنها وسيلة للضبط الاجتماعي.

5.1.9.1. تقييم الدراسة

لقد توصل الباحث في نهاية دراسته إلى تحقيق الفرضيات المعتمدة و ذلك من خلال النتائج التي خلص بها، و من ناحية الموضوع بشكل عام فانه حساس بالدرجة الأولى على اعتبار التزايد المستمر في حوادث المرور في الجزائر. لكن ما يلاحظ على الدراسة أنها غلب عليها الطابع القانوني والحديث عن المخالفات ، في حين نجد أن الباحث أقصى تماما جوهر موضوعه والمتمثل في حملات التوعية وبرامجها وهذا ما تم أخذه بعين الاعتبار في دراستنا بوصفها (الحملات) أحد أساليب للتوعية المرورية. وكذا نجد أن الباحث ركز على فئة الشباب ولكن لا نجد في المذكرة ما يبين ذلك، كما يلاحظ على الدراسة وجود خلط بين المنهج المتبع والدراسة الاستطلاعية و لذا اعتماده على الدراسات السابقة بدون تقييم، بمعنى الوقوف على جوانبها من حيث القوة و الضعف. وإظهار الزاوية التي تنفرد بها دراسته عن الدراسات التي أوردها .

6.1.9.1. مدى الاستفادة من الدراسة

تم الاستفادة من هذه الدراسة في الاستعانة بها من الجانب النظري خاصة فيما يتعلق بالتوعية المرورية لأنه قريب من دراستنا من هذه الزاوية بالإضافة إلى تحديد بعض المفاهيم ، و كذلك النتائج المتوصل إليها التي تساعدنا في عملية التحليل و التفسير من خلال المقارنة.

2.9.1. الدراسة الثانية : من إعداد الطالب مراد سالي. [27]

1.2.9.1. موضوع الدراسة

جاءت تحت عنوان حوادث المرور في الجزائر، أسبابها و سبل الوقاية منها .دراسة ميدانية بالطريق الوطني رقم 01 ، دراسة مقدمة لنيل شهادة الماجستير بقسم علم الاجتماع بجامعة الجزائر للسنة الدراسية 2007-2008

2.2.9.1. إشكالية الدراسة و فروضها

استهل الباحث دراسته من خلال طرح إشكالية استفحال ظاهرة حوادث المرور في الجزائر و انعكاساتها السلبية على الأفراد والدولة و هي من المشكلات العصرية التي تواجهها البشرية وهذا ما أظهرته تقارير منظمة الصحة العالمية و البنك العالمي على شكل إحصائيات متعلقة بنسبة الحوادث وتكاليفها الاقتصادية وأثارها الاجتماعية والصحية والنفسية .

أما على المستوى المحلي تم التطرق إلى خطر حوادث المرور في الجزائر عبر مختلف الطرق و أنها في ارتفاع مستمر و هذا حسب الإحصائيات المقدمة التي استقاها من المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق على الرغم من دخول القانون المعدل حيز التطبيق ،وبناء على ما سبق طرح الباحث مجموعة من التساؤلات:

- هل للراجلين دور في زيادة حوادث المرور ؟
 - هل ترجع حوادث المرور إلى عدم احترام قانون المرور؟
 - هل ترجع حوادث المرور إلى نوعية التكوين بالنسبة للسائقين؟
 - هل ترجع حوادث المرور إلى طبيعة المركبة؟
 - هل للطريق دخل في زيادة حوادث المرور؟
 - أجب على هذه التساؤلات بمجموعة فرضيات و هي:
 - للراجلين دور في زيادة حوادث المرور.
 - تعود حوادث المرور إلى عدم احترام قانون المرور.
 - تعود حوادث المرور إلى نوعية التكوين بالنسبة للسائقين.
 - تعود حوادث المرور إلى طبيعة المركبة.
 - للطريق دور في زيادة حوادث المرور.
- 3.2.9.1. المنهج المتبع في الدراسة

اعتمد في هذه الدراسة على المنهج الكمي نظرا لاستناده على إحصائيات ميدانية و رسمية و تحليلها و التعليق عليها.

أما الأدوات المستخدمة في جمع المعطيات الميدانية فقد اعتمد على تقنية الاستمارة بالمقابلة على اعتبار أنها الأنسب لهذا الموضوع.

4.2.9.1. نتائج الدراسة

أشارت الدراسة إلى ما يلي :

- جل الحوادث التي تقع للراجلين ترجع إلى عدم التحلي بالحذر و الانتباه من قبلهم مثل عدم استخدام الممرات الخاصة بهم، و عدم وجود برامج إعلامية تهتم بأمن الراجلين.
- احترام السائقين لقواعد قانون المرور هو السبيل للحد من حوادث المرور و عدم احترامه من قبل الأشخاص يعرضهم لخطر هذه الحوادث.

- يتدخل عامل المركبة في الكثير من الحوادث المرورية و خاصة فيما يتعلق بصيانتها و مراقبتها اليومية و الدورية.

- الطريق له نصيب في وقوع الحوادث لعدم توفره على السلامة المرورية.

5.2.9.1. تقييم الدراسة

لقد تناولت هذه الدراسة ظاهرة خطيرة يصطلح عليها بحوادث المرور نظرا لحدة أثارها و انعكاساتها السلبية على الفرد و المجتمع لقد تمكن الباحث خلال دراسته من تحقيق فرضياته و أنهى دراسته بمجموعة من التوصيات ، لكن ما يلاحظ على الدراسة في أن الباحث أغفل بعض الجوانب وهي ضرورية لفهم طبيعة الظاهرة التي تطرق إليها خاصة و أنها شملت الجزائر بصفة عامة مما يحتم الإحاطة بالظاهرة لفهمها بشكل أفضل و من هذه الجوانب نجد تصنيف الحوادث المرورية و عناصرها و كذا الآثار الاقتصادية و الاجتماعية و النفسية التي تتركها هذه الحوادث و كذا الإعاقات المزمنة كنتيجة لها و هذا ما ورد في دراستنا الحالية من خلال التطرق إلى الظاهرة كمشكلة وطنية و ما يلاحظ على الدراسة أنها بنيت على أسباب حوادث المرور و سبل الوقاية منها و ذلك ما لم نجده في المحتوى النظري للدراسة، وكذلك نجد أن الدراسة أهملت مستوى الوعي المروري لدى السائقين و دوره في التقليل من حوادث المرور و هذا ما يتم تناوله في الدراسة الحالية .

6.2.9.1. مدى الاستفادة من الدراسة

اعتمدت الدراسة على كم هائل من الإحصائيات مستقاة من المنظمات العالمية و كذا من الهيئات الرسمية في الجزائر، وقد اعتمدنا في دراستنا على بعض الإحصائيات الواردة.

الدراسات العربية: تم الاعتماد على دراستين.

3.9.1 الدراسة الأولى : من إعداد الطالبة حنان حسن صالح الكسواني. [28]

1.3.9.1. موضوع الدراسة

جاءت الدراسة تحت عنوان "دور الصحافة الأردنية اليومية في التوعية الصحية" اعتمدت على تحليل المحتوى ،قدمت هذه الرسالة استكمالاً للحصول على درجة الماجستير في الإعلام في جامعة الشرق الأوسط للدراسات العليا ،الأردن عام 2009 .

2.3.9.1. إشكالية وفروض الدراسة

بدأت الباحثة دراستها باستعراض التحديات والصعوبات التي واجهت التجربة الإنمائية في الأردن خلال العقد الأخير من القرن الماضي. وفي مقدمة هذه التحديات ما يواجهه القطاع الصحي في المجتمع الأردني بعد أن تفشت فيه عدة أمراض وأرجعت ذلك إلى تدني مستوى الوعي الصحي عند الأفراد ، وكذا ندرة الدراسات الإعلامية الاجتماعية التي تعني بموضوع التوعية الصحية في ظل عدم إيلاء الصحف أهمية لمثل هذه الموضوعات بحيث لا توجد معلومات دقيقة حول طبيعة تغطية هذه الصحف لمضامين الصحية و أهدافها وجمهورها المستهدف ، لذا ظهرت الحاجة للكشف عن طبيعة الموضوعات المتعلقة بالوعي الصحي ، وعليه طرحت الباحثة :

التساؤل التالي: ما دور الصحف الأردنية اليومية في تغطية الموضوعات المتعلقة بالتوعية

الصحية. وبشكل أكثر دقة حاولت الباحثة في دراستها الإجابة عن الأسئلة التالية :

* ما موضوعات التوعية الصحية التي تناولتها الصحف الأردنية اليومية ؟

* ما الأهداف التي تسعى الصحف إلى تحقيقها من خلال نشر الإعلام الصحي ؟

* ما المنطقة الجغرافية التي حدثت فيها المضامين ؟

* ما الأستملات الإقناعية المستخدمة ؟

* ما الأنماط الصحفية المستخدمة في التغطية الصحفية لموضوعات التوعية الصحية ؟

* ما مصدر المعلومة التي اعتمدت عليها الصحف اليومية في تغطية موضوعات التوعية الصحية؟

* من هو الجمهور المستهدف من وراء نشر مضامين التوعية الصحية في الصحف اليومية ؟

3.3.9.1. المنهج المتبع في الدراسة

اعتمدت الدراسات على المنهج الوصفي باعتباره أحد المناهج التي تسعى إلى الحصول على

وصف كامل ودقيق للمشكلة .

واستخدمت الباحثة أداة تحليل المضمون على اعتبار أنها أكثر الأدوات استخداماً في تحليل المواد

الصحفية المنشورة للوصول إلى معرفة العقلية الكامنة وراء هذا الإنتاج الإعلامي.

4.3.9.1. نتائج الدراسة

توصلت الدراسة إلى أن الاهتمام بالمواضيع الصحية تزايد بشكل كبير بعد تسجيل انتشار غير

مسيوق للأمراض غير السارية (المزمنة) التي شغلت بال أفراد المجتمع وتعزو الباحثة ذلك إلى

ظهور حملات منظمة من قبل وزارة الصحة وبعض المنظمات غير الحكومية لبرامج التوعية الصحية المختلفة.

وأظهرت الدراسة أن الصحف اليومية لا تعتمد على خطة منهجية واضحة ضمن أجندتها الإعلامية لنشر القضايا الصحية رغم إفرادها لصفحات متخصصة بالصحة. وأشارت نتائج الدراسة أن الصحف تركز على الأهداف الوقائية من وراء النشر، وهذا ترجعه إلى إدراك الصحف لأهمية تغيير السلوكيات والأنماط الصحفية لدى الجمهور. وكذا أشارت نتائج الدراسة إلى أن المملكة الأردنية عامة هي المنطقة الجغرافية التي وقع فيها الحدث لموضوعات التوعية الصحية، وهذا يرجع إعطاء الصحف المحلية الأولوية للأخبار المحلية. وتوصلت الدراسة إلى أن الصحف تميل باتجاه الاستمالات العقلية ويظهر ذلك في الأنماط الصحفية التي تعتمد على إحصائيات وأرقام رسمية و مدروسة لإقناع القارئ بها. بالنسبة لمصدر معلوماتها فهي تعتمد على وكالات الأنباء العالمية (العربية والأجنبية). فيما يتعلق بالجمهور المستهدف بالتوعية الصحية فقد ركزت الرسائل الإعلامية على الجمهوريين العام والخاص ولكن بنسب متفاوتة.

5.3.1.9. تقييم الدراسة

لقد تناولت الباحثة أحد أنواع التوعية الاجتماعية وهي التوعية الصحية، وقد تمكنت الباحثة من الإجابة على جميع الأسئلة التي طرحتها في بداية الدراسة، وقد قامت بمقارنة نتائجها مع الدراسات السابقة في المجال مما أضفى على الدراسة قيمة ومصداقية. لكن ما يلاحظ على هذه الدراسة أنها جاءت مختصرة بشكل كبير ولم تتطرق الباحثة إلى بعض الجوانب المتعلقة بالظاهرة رغم اعتمادها على المنهج الوصفي فهي اختصرت بشكل لا يمكن القارئ لهذه الرسالة من فهم واقع الظاهرة في المجتمع الأردني، وهذا ما أخذ بعين الاعتبار في دراستنا بحيث أوردنا بعض الجوانب تمكن من فهم ظاهرة حوادث المرور في المجتمع الجزائري رغم أن الشكل العام متعلق بالتوعية المرورية في الصحافة المكتوبة لكن وجدنا من الضروري الإحاطة بحديثات الظاهرة للاستفادة القارئ منها وإسقاط المحتوى النظري في الدراسة الميدانية لملاسة الواقع، أضف أن الباحثة لم تعتمد على التحليل الاختباري لمعامل الصدق والثبات لتأكد من صحة بيانات تحليل المحتوى المعتمد في الدراسة.

6.3.1.9. مدى الاستفادة من الدراسة : تم الاعتماد عليها كدراسة سابقة فقط.

4.9.1. الدراسة الثانية : من إعداد الدكتورة سارة صالح عيادة الخشمي . [17]

1.4.9.1. موضوع الدراسة

جاءت دراسة بعنوان مؤشرات تخطيطية لرفع الوعي المروري للأسرة السعودية، منشورة في مجلة الدراسات في الخدمة الاجتماعية والعلوم الإنسانية، جامعة حلوان، القاهرة، 2008 مأخوذة من

الموقع: www.Dr-sara-sw.org/bhoth.html

2.4.9.1. إشكالية وفروض الدراسة

استهلت الباحثة دراستها بكون ظاهرة حوادث المرور من أبرز المشكلات التي تعيق تطور المجتمعات خاصة البلدان النامية رغم انخفاض عدد السيارات فيها، وهذا ما تؤكد الإحصائيات السنوية للحوادث، وعليه أصبح من الضروري إجراء الدراسات لتدعيم جوانب السلامة المرورية بغرض التقليل من حدة الظاهرة والتخفيف من أثارها وانعكاساتها السلبية على الفرد والدولة، وأرجعت الباحثة الدور الأساسي في التوعية إلى الأسرة باعتبارها المسؤولة الأولى في تنشئة الأبناء وتنمية روح المسؤولية لديهم، بالتركيز على دور المرأة كأحد مستعملي الطريق ولها تأثير على منهم خلف عجلة القيادة، انطلاقاً من ما سبق طرحه الباحثة تساؤلات تمثلت فيما يلي :

- * ما مدى وعي الأسرة السعودية بالعوامل المسببة للحوادث المرورية ؟
- * ما هي معايير الضبط لدى الأسرة للحد من الحوادث المرورية ؟
- * ما دور الأسرة السعودية في التوعية للسلامة المرورية ؟
- * ما هي المؤشرات التخطيطية التي يمكن الاستفادة منها في وضع تصور مقترح لتفعيل دور الأسرة للحد من حوادث المرور؟

3.4.9.1 المنهج المتبع:

اعتمدت الدراسة على منهج المسح الاجتماعي بالعينة للأسرة السعودية .

أما عن الأداة المستخدمة فقد اعتمدت على الاستبيان (الاستمارة) وهي موجه لربات البيوت (السيدات).

4.4.9.1. نتائج الدراسة

لقد بينت الباحثة أن الأسرة السعودية لديها خلفية واعية بأن السرعة هي المسببة الرئيسية للحوادث أكثر من العوامل الأخرى وهذا ما يوضح تدني مستوى الوعي بمسببات الحوادث والمتمثلة في الطريق والمركبة وعوامل متعلقة بالمحيط وأخرى بحالة السائق.

وتعلقت معايير الضبط لدى الأسر السعودية بالنصح والإرشاد إلى السلوك السوي في السياقة ، ولكن الخصائص التي يتميز بها المجتمع السعودي كعدم السماح للمرأة بقيادة السيارة هذا يحتم ضرورة الاعتماد على الأبناء حتى ولو كانوا مرافقين ، وهنالك أيضا المحاكاة والتقليد للغير في سلوكيات القيادة المتهورة حيث بينت النتائج أن الأسرة السعودية لا تعاقب أبنائها عند مخالفة قواعد نظام المرور، وهذا ما يولد عدم الاكتراث لديهم لأن "من أمن العقوبة يكرر الخطأ" وهذا ما يبرر ارتفاع نسبة ارتكاب الحوادث لدى صغار السن .

وأشارت نتائج الدراسة أن الأسرة السعودية تقوم بتوعية أبنائها عن مخاطر ظاهرة التفحيط (المناورات الخطيرة) ، وعن الآثار الصحية والاجتماعية التي تنتج عن الحوادث ، في حين نجدها لا تكثر بالأضرار الاقتصادية ولا تشارك بالحملات التوعوية التي يقوم بها هذا البلد . وفي نهاية الدراسة سعت الباحثة إلى وضع تصور لتفعيل دور الأسرة في التوعية المرورية ويدور فحواه في ضرورة أن تتضمن الإستراتيجية العامة لسلامة المرورية للمدن السعودية بالإضافة إلى المنظمات الرسمية ، أهم المنظمات الاجتماعية هي الأسرة باعتبارها المؤثر الأول والرئيسي في حياة الفرد وتفعيل دورها في الجمعيات المرورية والحملات التوعوية .

5.4.9.1. تقييم الدراسة

تمكنت الباحثة ضمناً من الإجابة على تساؤلات الدراسة وهي قريبة من دراستنا الحالية لأنها تناولت إحدى المؤسسات الاجتماعية التي تعنى بمسألة التوعية المرورية ألا وهي الأسرة نتيجة لدورها الفعال في تشكيل شخصية الفرد وتنميتها من جميع الجوانب حتى يقوم بدوره الاجتماعي المناط به مستقبلاً وهذا ما أكسب لدراسة القيمة والأهمية . في حين تم التركيز في الدراسة الحالية على التوعية في الصحافة المكتوبة على اعتبار التأثير الذي تحدثه بدورها في تشكيل اتجاهات مرورية في مستعملي الطريق وهذا ما تحاول الدراسة الوصول إليه بالثبوت أو التنقيذ . إن الملاحظ لهذه الدراسة يجد أنها أغفلت جانب وضعية الأسرة في حالة غياب أحد الأطراف أو تفكك العلاقات الاجتماعية هل الأسرة تقوم بها الدور (التوعية) أم سيؤثر ذلك على هذا الدور و يتجه الأمر إلى العكس وتكون بذلك النتيجة ارتكاب الحوادث. وكذلك أغفلت علاقة هذه المؤسسة الاجتماعية بالمؤسسات الأخرى كالمدرسة والمسجد ووسائل الإعلام في القيام بهذا الدور. وهذا ما تطرقنا إليه في دراستنا جدير بالذكر أنها أفلحت في تحليل البيانات وأظهرت بعض الخصائص التي يمكن أن يستفاد منها في الدراسات والبحوث وهذا ما أكسبها ميزة .

6.4.9.1. مدى الاستفادة من الدراسة:

لقد اعتمدنا عليها في تحديد بعض المفاهيم وكذا في الدراسات السابقة التي استخدمناها للاستفادة من نتائجها لمقارنتها مع نتائج الدراسة الحالية .

الفصل 2

حوادث المرور كظاهرة عالمية و وطنية

لقد أصبحت مشكلة حوادث المرور من أكبر المشاكل التي تعاني منها جميع دول العالم على مختلف مستوياتها، سواء الدول النامية أو المتقدمة نظرا لما تسببه هذه الحوادث من أضرار اجتماعية واقتصادية ونفسية كبيرة.

لقد ظهرت المشكلة المرورية في العالم في نهائيات القرن 18 بظهور وسائل النقل، وتزايدت بشكل تصاعدي مع تزايد عدد السكان وعدد المركبات والنشاط الاقتصادي .

الجزائر كغيرها من الدول تعاني من هذه الظاهرة التي ما فتأت تزداد مع السنوات الأمر الذي يجعل من الممكن رؤية أثارها السلبية في واقعنا المروري ،و لقد أصبحت مهمة معالجة المشاكل المرورية خاصة الحوادث من المهام الصعبة والمعقدة ،بحيث لا يمكن معالجتها بالارتجال والتمني ،بل بتخطيط وتسخير طاقات قادرة وأن تتضافر الجهود للوصول إلى وضع أفضل الحلول لها . هذا الفصل سنعالج المشكلة المرورية عبر ثلاثة مباحث فالمبحث الأول سيطرق إلى المشكلة المرورية على الأصعدة العالمية العربية و الوطنية و كذا من حيث أثارها و تكاليفها ،في حين يعالج المبحث الثاني حوادث المرور في الجزائر أما الثالث فيركز على الآثار الناجمة عنها و آليات الوقاية منها والأطراف المعنية بها .

1.2. المشكلة المرورية

1.1.2. على الصعيد العالمي

توجد في العالم اليوم أكثر من ثمانمائة وخمسون مليون مركبة تجوب مختلف شوارع وطرق العالم ، وتزداد بمقدار 10% سنويا في مقابل نحو ستة مليارات من البشر هم سكان كوكب الأرض ، وهو ما يعني ارتفاع عدد المركبات عبر العالم يزيد على ارتفاع سكان كوكب الأرض [29] ص10 كما أن المركبات التي تجوب طرق وشوارع العالم أدت في متوسط سنة 2004 إلى إصابة نحو مليون ومائتي ألف ضحية لحوادث المرور ونحو ثلاثة ونصف ملايين إصابة . بالنسبة لسنة 2009 كانت الدول الأكثر معاناة من حوادث المرور كالتالي : أثيوبيا ، تنزانيا ، ليسوتو ، كينيا كولومبيا ، الكامبيون ، بنغلاديش ، سوريا ، كازاخستان ، السعودية ، ويتضح من خلال ما سبق أن الدول النامية تسيطر على القائمة السوداء سواء كان ذلك فيما يتعلق بالعدد الإجمالي لحوادث المرور، أو بعدد الإصابات الجسدية التي تخلفها حوادث المرور . [30] ص46

وفي تفصيل للمعطيات الدولية الواردة بالوثيقة المرجعية الصادرة عن إقليم الشرق المتوسط في منظمة الصحة العالمية على هامش اليوم العالمي للصحة الذي أُنقِد بتاريخ 7 أبريل 2004 حيث تبلغ عدد الإصابات الناتجة عن حوادث المرور في العالم يوميا 140 ألف مصاب من بينهم أكثر من 3000 وفاة ونحو 10 ألف إصابة بعجز من مستديم ، وإذا ما استمرت المعدلات العالمية لإصابات الحوادث في التصاعد بالوتيرة نفسها، فإن زيادة الوفيات والعجز الناجمة عن هذه الإصابات في العالم يمكن أن تصل إلى نحو 60 % بحلول 2020 و80% في البلدان المتوسطة المنخفضة الدخل مما يجعل منها السبب الرئيسي لعبء المرض والإصابة في العالم. [1] ص 2 وفيما يلي سنحاول إعطاء صورة عن الترتيب التصاعدي لظاهرة حوادث المرور وبعض الأمراض وذلك من سنة 1990 إلى غاية 2020 وهذا حسب تكهنات المنظمة العالمية للصحة.

جدول رقم 01 : يوضح ترتيب لبعض الأمراض والحوادث المرورية .

م 2020	م 1990
(1) مرض القلب	(1) التهابات الجهاز التنفسي السفلي
(2) الاكتئاب	(2) أمراض الإسهال
(3) حوادث المرور	(3) ظروف الفترة المحيطة بالولادة
(4) الأمراض المخاطية الوبائية	(4) الاكتئاب
(5) الداء الرئوي الإنسدادى المزمن	(5) مرض القلب
(6) عدوى الجهاز التنفسي	(6) الأمراض المخاطية الوبائية
(7) السل	(7) السل
(8) الحروب	(8) الحصبة
(9) أمراض الإسهال	(9) حوادث المرور
(10) فيروس العوز المناعي البشري	(10) التشوهات الخلقية

المصدر : تقرير صادر عن منظمة الصحة العالمية 2004

من الجدول يتضح خطورة حوادث المرور التي سيزيد تأثيرها بشكل تصاعدي بحلول عام

2020 بحيث وحسب ذات المصدر فإنه المتوقع أن تصبح السبب المباشر لوفاة ما يقارب

2,300,000 شخص سنويا . [1] ص 3

وفي هذا السياق يشير الباحث النرويجي قابير ياليسون إلى أن حوادث المرور عبر العالم تؤدي

إلى وفاة وإصابة خمسين مليوناً (إصابات جسدية) وأن 86 % منها تحصل في الدول النامية وهذا

يعني أن حركة المرور في الدول النامية أصبحت عبارة عن كارثة ، ومن المتوقع أن يتضاعف هذا

الرقم بحلول 2030 والزيادة في عدد المركبات في الدول النامية ، سيساهم في تعقد المشكلة لأن

الزيادة في عدد المركبات لا يصاحبه تطور أو مواكبة في البنية التحتية وهو ما يخلق ضغطاً كبيراً

على الطرقات وهو ما يؤدي بدوره إلى كارثة التي أشار إليها قابير ياليسون سابقاً ، إن الزيادة في

عدد المركبات في الدول النامية مرتبطة أساساً بالزيادة السكانية في المدن الحضرية على حساب

القرى والريف وذلك ناتج عن الهجرة من الريف إلى المدن وهذا ما يؤدي إلى الإكتظاظات

والاختناقات المرورية التي تسبب في الأخير ارتفاع في نسبة الحوادث المرورية . [31] ص 41

1.1.1.2. التكاليف الصحية والاقتصادية العالمية

إن تقدير التكاليف المترتبة على حوادث المرور والإصابات الناجمة عنها ، يمكن أن يساعد على فهم فوائد الاستثمار في الإجراءات التي تتخذ للوقاية من هذه الحوادث وما تسببه من إصابات وينبغي بهذا الصدد أن تراعي في عملية التقييم التكاليف المباشرة وغير المباشرة .

إن أول إصابة مسجلة تسببت بها سيارة في 30 ماي 1896 وهو راكب دراجة من مدينة نيويورك. وبعدها كان شخص مترجل في لندن هو الضحية في أول حالة وفاة مسجلة تسببت بها سيارة في 17 أوت 1896 . لكن مع مرور الزمن بدأت نسبة الحوادث ترتفع سنة بعد ، وترتفع معها ميزانية الضحايا سواء القتلى أو المعاقين. حيث بلغ في سنة 2002 عدد القتلى بسبب حوادث المرور 1,18 مليون شخص إرتفع العدد إلى 1,2 مليون عام 2005 أي بمعدل 3242 حالة وفاة يوميا . وفي عام 2001 كان يموت شخص واحد بسبب حوادث المرور كل 13 دقيقة في الولايات المتحدة الأمريكية. بينما قدر عدد المصابين خلال هذه السنة في العالم بسبب حوادث المرور حوالي 35 مليون شخص سنويا.

بلغت عدد الإصابات غير المهلكة التي تكبدها الناس في عام 2000 في الولايات المتحدة الأمريكية 5,27 مليون إصابة نتيجة حوادث المرور ، وبلغت تكاليف علاج هذه الإصابات 31,7 مليار . أما الإتحاد الأوروبي فيقضي 40 ألف شخص حتفهم ويصاب أكثر 150 ألف بالعجز مدى الحياة كل عام بسبب حوادث المرور ويفقد قرابة 200 ألف أسرة جديدة أبا وأما أو ولدا بسبب الوفاة في حوادث المرور أو إصابة أحد أفرادها بالعجز . [32] ص50

تعتبر حوادث المرور ثاني الأسباب الرئيسية للوفاة بين سكان العالم وخاصة في المرحلة العمرية أقل من 29 سنة، كما أنها السبب الرئيسي الثالث للوفاة في سكان العالم في المرحلة العمرية من 30 سنة إلى 44 سنة . [32] ص51

وتبدو الصورة أكثر قتامة إذا ما تطلعنا إلى المستقبل ، وخاصة بالنسبة للبلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل . ففي الوقت الذي تشهد فيه الاتجاهات العالمية ميلا لانخفاض معدلات الوفيات الناجمة عن حوادث المرور في البلدان المرتفعة الدخل ، في حين أن هذه الاتجاهات تشير إلى ارتفاع هذه المعدلات في الدول المنخفضة والمتوسطة الدخل ، تؤكد الدراسات أن هذه المعدلات سوف تستمر في الارتفاع ما لم يتم اتخاذ إجراءات هادفة ومدروسة .

بينت دراسة قامت بها منظمة الصحة العالمية أن متوسط عدد الوفيات بسبب الحوادث سوف تزداد بنسبة 80 % في البلدان المنخفضة الدخل. كما تنبأت دراسة أخرى أجراها البنك الدولي عن ضحايا حوادث المرور والنمو الاقتصادي ، أن ينخفض عدد الوفيات بسبب حوادث المرور كل عام بنسبة 27 % في البلدان المرتفعة الدخل في الفترة الواقعة ما بين عامي 2002 و 2020 . أما في البلدان المنخفضة الدخل فمن المتوقع أن تزداد فيها عدد الوفيات بسبب حوادث المرور كل عام بنسبة 83 %.

[32] ص 52

1.1.1.2. التكاليف المالية

تقدر التكاليف المالية لحوادث المرور في العالم ما قيمته 518 مليار دولار سنويا ، تتحمل منها البلدان المرتفعة الدخل 443 مليار ، أما الدول المنخفضة والمتوسطة الدخل فتتحمل 75 مليار (أي أكثر مما تتلقاه من معونات إنمائية) ، وقد توصلت دراسة إلى التقديرات التالية :

لقد بلغت تكاليف الإصابات الناجمة عن حوادث المرور في بلدان الإتحاد الأوروبي ما قيمته 180 مليار يورو سنويا . بينما وصلت في الولايات المتحدة 230,6 مليار دولار سنويا أي ما يبلغ 3,2 % من الناتج القومي الإجمالي للبلد. أما في عام 2000 فقد بلغت هذه التكاليف 745 مليون دولار في بنغلاديش أي ما يعادل 1,6 % من الناتج القومي الإجمالي ، وبلغت هذه التكاليف مليار دولار في جنوب إفريقيا و 12,5 مليار دولار في الصين وتقدر التكاليف الدولية الاقتصادية لحوادث المرور والإصابات الناجمة عنها بنحو 1,5 % في البلدان المتوسطة الدخل ، و 2 % في البلدان المرتفعة الدخل (ترتفع في الولايات المتحدة إلى 2,3 % وفي إيطاليا إلى 2,8 %). [32] ص 53.

وهذا وأشار التقرير الإقليمي لمكتب منظمة الصحة العالمية لأقاليم شرق المتوسط إلى أن حكومات دول شرق المتوسط تتكبد سنويا بسبب حوادث المرور نحو 5,18 مليار دولار ، وهو ما بين 1 % إلى 2 % من إجمالي الناتج القومي ، وهو ما يعادل مجموع المساعدات الإنمائية التي تحصل عليها من دول العالم مجتمعة وقدر البنك الدولي الخسائر إلى تتكبدها دول شرق المتوسط بسبب حوادث المرور في عام 1999 نحو 7,5 مليار دولار.

3.1.1.2. المتأثرون بحوادث المرور

تشير الإحصائيات العالمية إلى أن الذكور يشكلون أعلى نسبة في حوادث المرور مقارنة مع الإناث. حسب ما أشارت إليه إحصائيات عام 2002 بلوغ 27,6 وفاة لكل 100 ألف من الذكور مقابل 10,4 من الإناث وتشكل الذكور نسبة 73 % من الوفيات و 70 % من خسائر سنوات العمر بسبب الإصابات الناجمة عنها.

يمثل الشباب الفئة العمرية الأكثر عرضة للإصابة ففي عام 2002 بلغت نسبة الأشخاص الذين تتراوح أعمارهم ما بين 15 و 44 عاما أكثر من نصف الوفيات بسبب الحوادث المرورية في العالم . وفي البلدان المرتفعة الدخل يشكل الشباب الذين تتراوح أعمارهم بين 15 و 29 عاما أعلى معدلات الوفاة لكل 100 ألف من السكان.

تشير الإحصائيات من جهة أخرى أن الذين تزيد أعمارهم على 60 هم يمثلون أعلى المعدلات من الوفيات الناجمة عن حوادث المرور، كما تزيد معدلات وفيات الأطفال بسبب حوادث المرور في البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل بنسب أعلى بكثير من البلدان المرتفع. [1] ص 14

أما فيما يتعلق بالمركز الاجتماعي والاقتصادي والمكاني، فقد أظهرت العديد من الدراسات أن من ينتمون إلى فئات اجتماعية واقتصادية أكثر عرضة للحوادث بسبب مستواهم المعيشي. كما أن المكان الذي يعيش فيه الناس يمكن أن يؤثر أيضا في مدى تعرضهم لأخطار المرور على الطريق وبوجه عام يتعرض سكان المناطق الحضرية بقدر أكبر من الأخطار المحتملة الناجمة عن حوادث المرور ، غير أنه من الأرجح أن تكون الوفاة والإصابة الخطرة هي من نصيب أهل الريف في حالة تعرضه للحوادث، ومن أسباب ذلك أن سائقي السيارات يميلون إلى زيادة السرعة أثناء التنقل من المناطق الريفية. وفي كثير من البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل يتعرض أناس كثيرون لأخطار جديدة عندما يتم تشييد طرق عامة للسيارات عبر مناطقهم. [1] ص 16

4.1.1.2. الآثار الاجتماعية لحوادث المرور

يعد نظام المرور من الأنظمة الاجتماعية، يهدف إلى تنظيم حركة السير ، وتسهيل حياة الناس وتنقلاتهم وربط أجزاء المجتمع بعضها البعض وتوفير الخدمات ، وتنشيط حركة الاتصال على مستوى الأفراد والجماعات في إطارها الاقتصادي والاجتماعي والخدمي ، كما يعكس نظام المرور وضع المجتمع ودرجة تقدمه .

تشكل الآثار الاجتماعية الناتجة عن الحوادث مشكلة اجتماعية باعتبارها تتجاوز نطاق الفرد لتشمل شرائح عريضة من أفراد المجتمع ممثلا في ثقافته وفي التزام الأفراد بإتباع النظام والمحافظة على قواعد المرور. من الآثار الاجتماعية الناجمة عن الحوادث يمكن أن نذكر على سبيل المثال لا الحصر ما يلي:

- الآثار على مستوى المجتمع : تشكل حوادث المرور حاليا جانبا سلبيًا في المجتمع فهي تعد على المستوى الأضرار بالإمكانات البشرية . عاملا له تأثير في ضياع الطاقات والعناصر البشرية، سواء بزيادة معدلات الوفيات أم على مستوى المصابين من جراء هذه الحوادث الذين أصبحوا عاجزين أو معوقين عن القيام بالنشاط الإيجابي الاعتيادي.
- وتؤدي حوادث المرور إلى فقدان الكثير من العناصر البشرية سواء بالوفاة أم بعجز بنسبة كبيرة يمنعهم عن القيام بأدوارهم الإيجابية وحاجتهم إلى الخدمة والرعاية ، ومن ثم يصبحون عالة على المجتمع بدلا من أن يكونوا عناصر تساهم في تنمية المجتمع والنهوض به .
- الآثار على المستوى الأسرى: تشكل حوادث المرور تهديد لدور الأسرة في بناء المجتمع ، وذلك نظرا لما تشكله هذه الحوادث من عوامل تهدد أحد أعضائه بالموت أو العجز الذي يعيقه عن تلبية حاجيات أسرته ، مثلا فقدان رب الأسرة أو عجزه عن القيام بمسؤولياته، وما يترتب من تكثيف الجهود لمواجهتها . إضافة إلى حدوث الكثير من المشاكل الاجتماعية المصاحبة مثل تفكك الأسرة وانحراف الصغار وزيادة العاجزين عن العمل ، وما إلى ذلك من مشاكل اقتصادية والإمكانات التي تسخر لمواجهة ما تسفر عنه حوادث المرور لتوفير الاحتياجات الفعلية من جانب أو للوقاية من جانب آخر . وهذا ما يعيق نمو المجتمع وتقدمه. يرى أحد الباحثين أن لحوادث المرور تأثيرا سلبا ومدمرا لإمكانات المجتمع ، ويمكن النظر إلى حوادث المرور على أنها عوامل هدم وعنصر خلل في العلاقات الاجتماعية في إطار بناء المجتمع ووظائفه . [32] ص 54

1.2.2. على الصعيد العربي

تشير المعطيات الإحصائية التي ذكرها الأمين العام لمجلس وزراء الداخلية العرب ، محمد علي كومان بتاريخ 2 / 5 / 2009 إلى أن الحوادث المرورية في العالم العربي تؤدي إلى مقتل نحو ستة وعشرين ألف قتيل سنويا ونحو ربع مليون مصاب وقد أعلن هذا في مناسبة الأسبوع العربي للوقاية من حوادث المرور من 4-10 / 5 / 2009 ، وهذه الحوادث تكلف المجتمعات العربية نحو ستين مليار دولار، زيادة على التكاليف في المجال الاقتصادي والآثار الاجتماعية والنفسية التي تخلفها هذه الحوادث . ويعد العامل البشري العامل الرئيسي وراء الحوادث وهو ما يشير إلى ضعف الوعي المروري وضعف المسؤولية لدى السائق العربي والفرد بشكل عام . [33] إن حوادث المرور في العالم العربي تمثل إحدى أكبر المعضلات الاجتماعية التي تعيشها المجتمعات العربية ويكفي أن نذكر أنها تعد السبب الثالث للوفاة. ويشير في هذا الإطار أحد الباحثين إلى أن هذه المعضلة هي انعكاس لسلوك أي مجتمع وهو ما يعني أن الحوادث المرورية من حيث فضاعتها وارتفاع معدلاتها في المجتمعات العربية بين واقع الأمر انعكاس لسلوك أفراد المجتمع نفسه ، لأنها تشكل الالتزام من عدمه بقواعد المرور ، والالتزام من عدمه بالنظام والقانون معا و يضيف أن المشكلة الأساسية في حوادث المرور تكمن في الإنسان العربي نفسه . في موضع آخر يرى أحدهم أن مشكلة حوادث المرور في المجتمعات العربية ، ترجع إلى عدم الحزم في تطبيق النظام وعدم وجود الوعي بأهمية الأنظمة والقوانين المرورية . [34] ص42

1.2.1.2. خصائص المشكلة المرورية في الوطن العربي

تتميز المشكلة المرورية عموما بالخصائص التالية :

- مشكلة حيوية ترتبط ارتباطا وثيقا بحياة جميع الناس بدون استثناء من حيث تهديد سلامتهم أو الأضرار باقتصادهم الذي هو عصب الحياة .
- مشكلة تتزايد حداثتها مع استمرار التطور والنمو وامتداد العمران وزيادة عدد المركبات وحركة المشاة، ما لم تواجه بخطة علمية متطورة وشاملة ومدروسة .
- مشكلة معقدة الأسباب تتطلب مواجهتها برنامجا شاملا ، يعالج أسبابها المختلفة ويعمل على حلها .
- مشكلة عامة في محليتها وعالمية في نطاقها ، ولا يقتصر أثرها على إقليم أو دولة معينة .

- مشكلة اجتماعية واقتصادية في نتائجها وأثارها.

في ضوء هذه الخصائص يمكن القول أن الطابع العام للمشكلة المرورية لا ينفي خصوصيتها وهذا ما يعني أن المشكلة في كل مجتمع تأخذ سمات البيئة الاجتماعية والاقتصادية والثقافية والنفسية والقانونية والمادية التي أنتجتها وربما مازالت تعيد إنتاجها .

2.2.1.2. أبرز سمات المشكلة المرورية في الوطن العربي

من أهم الميزات التي تطهر على المشكلة المرورية في الوطن العربي هي كالتالي :

* مجال الطرق : تعاني الكثير من البلدان العربية من تخلف في شبكات الطرق وعدم المقدرة

على تطوير هذه الشبكة بشكل يواكب التطورات الحاصلة في مجالات النقل والتنظيم العمراني والتقدم الاقتصادي والتجاري و ثمة ارتباط وثيق بين حركة النقل ومدى التطور الاقتصادي كما تعاني معظم البلدان العربية من صعوبة تلاؤم السائقين والمشاة وسكان المناطق الريفية مع الطرق السريعة التي يتم تشييدها حديثا الأمر الذي يؤدي إلى وقوع الحوادث المرورية .

لا تتطور شبكات الطرق في معظم البلدان العربية كما ونوعا بشكل يتناسب مع تضخم التجمعات

السكانية حيث أنها تشكل عائقا للتنظيم الجيد لحركة المرور خاصة في العواصم والمدن الكبرى ، ويلاحظ عدم تناسب شبكة الطرق مع زيادة حركة تنقل الأشخاص ونقل البضائع وكذا زيادة عدد المركبات .

* مجال النقل : تشهد البلدان العربية المختلفة تزايدا كبيرا في كثافة النقل سواء نقل البضائع

والمواد أو نقل الأشخاص ، وذلك بسبب التبادلات الديموغرافية المتسارعة والتنظيمات العمرانية الجديدة وتطور الحياة الاقتصادية والاجتماعية الداخلية وتزايد التجارة البينية نسبيا بين البلدان العربية المتجاورة ، فمع ازدياد برامج التنمية الاقتصادية يزداد الطلب على حركة النقل بشكل طردي سواء نقل البضائع أم نقل الأجهزة والمعدات .

تمثل المفارقة التي تنعكس سلبا على الحياة المرورية في أن الاعتماد مازال قائما، على شبكة

من طرق برية غير متطورة ، أضف إلى أن الاعتماد على الشاحنات كوسيلة نقل أساسية الأمر الذي أدى إلى ازدحام الطرق وانخفاض مستواها بسبب زيادة حمولة الشاحنات وبطء إجراءات الصيانة .

في حين أن الوضع يستدعي الاعتماد على شبكة خطوط حديدية حديثة ومتطورة، وعلى القطار

كوسيلة نقل أشخاص وبضائع أكثر كفاءة وبسرعة وأمان وأقل تكاليف وحوادث. [35] ص36

الغريب أن نجد أيضا عواصم عربية يبلغ عدد سكانها عدة ملايين ويبلغ قطرها حوالي 80 كلم ولا يوجد فيها شبكة عامة وخاصة لوسائل نقل الركاب مثل المترو والحافلات الكهربائية أو حتى العادية ، بل يتم الاعتماد إما على السيارة الخاصة أو العامة أو على الحافلات ، إذا ما أقرن بعوامل أخرى أن يؤدي إلى تفاقم المشكلة المرورية والمالية بالتالي زيادة الحوادث و من ثم زيادة التكاليف البشرية والاقتصادية.

* مجال المركبات : يتميز مجال المركبات في الحياة المرورية في البلدان العربية بما يلي :

- الزيادة الهائلة في المركبات في العقود الأخيرة في البلدان العربية مثل المملكة العربية السعودية من 50 ألف مركبة عام 1970 إلى 4,4 مليون مركبة عام 2001 والجزائر لديها أكثر من 5 ملايين مركبة

- التنوع الهائل الذي أدى في معظم البلدان العربية إلى وجود كم هائل من المركبات المتعددة

المصادر ، يضم خليط عجيبا من المركبات التي يتم تصنيعها من قبل شركات غير معروفة .

- السماح باستيراد السيارات القديمة في معظم الدول العربية الأمر الذي جعل هذه لبلدان أضخم تجمع أو أضخم مقبرة للسيارات المستعملة التي تسير على شبكة غير ضعيفة تكون أكثر عرضة للحوادث.

- استمرار نسبة كبيرة من الأشخاص على الدراجات النارية أو الهوائية واستخدام نفس طرق

المركبات وغالبا ما تكون قيادتهم بهذه الوسيلة لا تخضع لشروط الأمن والسلامة المطلوبين. [32

ص59

* العنصر البشري: يتألف العنصر البشري من ثلاثة عناصر هي كالتالي:

السائقون : ثمة نسبة كبيرة من السائقين لا تتمتع بالمهارات الفنية المطلوبة لقيادة تحقق السلامة

المرورية ولا بالمستوى الحضاري المطلوب لاحترام الآخرين من مستخدمي الطريق ، كما لا يحترم القوانين والأنظمة وآداب الطريق وأخلاقيات القيادة.

ويفسر ذلك بأسباب متعددة من أبرزها انخفاض المستوى الحضاري عموما والتعليمي خصوصا

لنسبة كبيرة من السائقين العموميين القادمين من المناطق الريفية أو من أحياء فقيرة، وعلاقتهم بالآلة

غير متطور. تزداد المشكلة حدة إذا ما علمنا أن تطور خصائص ومواصفات المركبة لا يواكبه تطور

مماثل في وعي السائق لها ولم يتجاوز وعيه اعتبارها وسيلة للتنقل.

ومن الأسباب أيضا التراخي في مراقبة الطريق وإنفاذ القوانين وكذلك نقص التكوين في مدراس السياقة وفي هذا الصدد يرى أحد الباحثين أن الخطأ البشري هو المسؤول عن أغلب حوادث المرور ومن ثم يكمن الحل في التعليم والتدريب ، من خلال هذه المقولة نرى أنها قللت من أهمية العوامل المكانية والحركة والتفاعل التي يمكن أن تتأثر بالسياسة المرورية أكثر من السلوك البشري ، ويؤخذ على الكثير من البحوث تركيزها الشديد على الأسباب الظاهرة للحدث على حساب العوامل النفسية ، حيث أكدت إحدى الدراسات أن الحالة الانفعالية السيئة تحول بين الفرد وبين استخدام ذكائه وإمكاناته الخاصة في معالجة المواقف التي يتعرض لها بكفاءة مناسبة ومن ثم تكثر الحوادث . [36] ص11

وترى نظرية التحليل النفسي في الصدد أن أسباب الحوادث إما ترجع أساسا إلى الدوافع اللاشعورية والحوادث بموجب هذه النظرية إنما هي أفعال غير مقصودة لا شعورية ، إزاء ذلك ثمة من يرى أن المشكلة المرورية سلوك فردي يتعارض مع قواعد ولوائح المرور وليس مع معايير وقيم المجتمع ويمثل عدم الاكتراث واللامبالاة .

* المشاة : باستثناء الشوارع الرئيسية في العواصم والمدن الكبرى يمكن القول إن حركة المشاة في الشوارع وعلى الطرقات يسيطر عليها الطابع العفوي والارتجالي وربما الفوضوي .

إن حركة المرور في الشوارع الرئيسية في العواصم ومعظم المدن الصغيرة تختلط فيها أنواع المركبات التي تسير في اتجاهات مختلفة وفي شوارع ضيقة وقد تكون بدون رصيف ومعها وسائل نقل بدائية التي تستخدم الدواب ومع راكبي الدرجات الهوائية و النارية ومع المشاة في مختلف الأماكن والاتجاهات أضف إلى عدم توفر بعض الطرق على جسور هذا يساهم في خلق الفوضى ويشكل بذلك بيئة مناسبة لتفاقم المشكلة المرورية ولزيادة عدد الحوادث .

* رجال المرور : لا يوازي التطور الذي حصل في إعداد عناصر أجهزة المرور كما ونوعا مع التطور الحاصل في الحياة المرورية (زيادة المركبات ، وزيادة كثافة تنقل الأشخاص والبضائع ...) ومن ثم مازالت الأجهزة المرورية تعاني من قلة العناصر ومن انخفاض مستوى إعداد وتدريب هذه العناصر . كما لا يتم تزويد الأجهزة الأمنية المرورية في معظم البلدان العربية بالإمكانات المادية والفنية التي تجعلها تستخدم الأساليب والأجهزة التقنية والمتطورة لمواكبة التطورات والتحديات الحاصلة في المشكلة المرورية . تتعثر خطوات الأجهزة المرورية في الكثير من البلدان العربية في التنفيذ الدقيق والصارم لأنظمة المرور ، ذلك لاعتبارات سياسية واجتماعية ومادية في بعض الأحيان . [36] ص12

3.2.1.2. تكاليف المشكلة المرورية في البلدان العربية

تفتقر بعض البلدان العربية إلى الإحصاءات المرورية الدقيقة كما تختلف النتائج التي توصلت إليها الدراسات الميدانية العربية المتعلقة بالآثار البشرية والاجتماعية والاقتصادية لحوادث المرور ، وبالرغم من ذلك يمكن القول إن هذه الحوادث تلحق أضرارا وخسائر بشرية ومالية مرتفعة في البلدان العربية . وتشكل ظاهرة ازدياد عدد السيارات ظاهرة عالمية تعود إلى أسباب كثيرة : تزايد عدد السكان ، ارتفاع المقدره الشرائية ، وقوانين الاستيراد الجديدة ومجمل التطورات الاجتماعية والاقتصادية الحاصلة، تزايد عدد السيارات بوتائر متسارعة وتضاعف عددها في مختلف البلدان العربية تزامن هذا مع ارتفاع معدل الحوادث والمخالفات المرورية فيها وتشير الإحصائيات المتوفرة إلى ارتفاع الحوادث المرورية في معظم البلدان العربية فمثلا الأردن يقع حادث مروري في كل تسع دقائق ويموت طفل واحد بسبب حوادث المرور كل يومين وتقع إصابة كل 29 دقيقة ، وحالة وفاة كل 11 ساعة وطفل جريح كل ساعتين .

إن الإحصائيات تؤكد أن البلدان العربية تعاني من ارتفاع في الحوادث لكن بنسب متفاوتة مثلا حسب إحصائيات 2003 بلغ في الأردن عدد الحوادث 15698 حادث ، أما في الجزائر فقد بلغ عددها 63699 حادث ، بينما في المملكة العربية السعودية بلغ 223816 حادث ، أما فيما يتعلق بعدد المصابين لكل مئة ألف نسمة فإننا نجد تفاوتاً ملحوظاً . في حين تنخفض النسبة في السودان إلى 22,1 مصاب و 31,9 بمصر و 48,3 سوريا و 73,7 في لبنان 94 في الكويت ، نرها ترتفع إلى 118,3 في السعودية وإلى 158 في تونس و 173,1 في الجزائر وتصل ذروتها في البحرين 412,4 مصابا لكل 100 ألف نسمة من السكان .

كذلك نلاحظ ارتفاع نسبة الوفيات في الحوادث المرورية في البلدان العربية إذ تحتل هذه المنطقة 7% من عدد وفيات العالم بسبب حوادث المرور وهذه النسبة أعلى من عدد سكان البلدان العربية على

مجموع عدد سكان العالم . [35] ص 41

* التكاليف الاقتصادية : تترك الحوادث المرورية أضراراً اقتصادية وأعباء مالية تشمل الأضرار التي تلحق بالممتلكات والمنشآت العامة والخاصة ، وإتلاف المركبات وتكاليف الإصلاح وما يتعرض له الأشخاص من أضرار تصل إلى درجة الوفاة أو العجز وكذلك ما تنفقه الدول على علاج المصابين وما تخسره من فقدان الأفراد المنتجين خاصة الحوادث المتعلقة بالشباب الذين يمثلون قوة كل دولة .

يختلف تقدير تكاليف المرور في البلدان العربية من مصدر إلى آخر مما يحتم أخذ هذه التقديرات لكن بحذر ، نورد فيما يلي تقديرا حديثا لتكاليف حوادث المرور في الوطن العربي محسوبة حسب النموذج البريطاني يبلغ مجمل التكاليف 20,4 مليار دولار موزوعة على النحو التالي 6,3 مليار دولار في المملكة العربية السعودية، تليها المغرب 2,08 مليار ، قطر ب 1,8 مليار، الجزائر 1,6 مليار ، الأردن 1,5 مليار ، ثم مصر 1,2 مليار ، تليها الكويت 1,03 مليار ، ثم البحرين 1,018 مليار ، السودان 928,9 مليون ، سوريا 548 مليون ، تونس 516,6 مليون ، ليبيا 466,6 مليون ، العراق 361 مليون ، الإمارات 351,6 مليون ، عمان 394,4 وأخيرا لبنان 99,5 مليون دولار . [32] ص70

3.1.2. على الصعيد الوطني

الجزائر مثلها مثل بقية المجتمعات العربية تعاني من الحوادث المرورية ، رغم أنها تمتلك أكبر حظيرة وطنية للسيارات في القارة الإفريقية إلا أنها في المقابل من أكثر البلدان ارتفاعا في نسبة الحوادث ، لتوضيح فضاة نتائج حوادث المرور في الجزائر نشير إلى أن الحوادث تؤدي إلى مقتل خمسة عشرة شخص يوميا وإصابة نحو مأتي شخص يوميا وأن تكلفة الحوادث المرورية في الجزائر تتجاوز 75 مليار دينار جزائري وهو ما يعادل 750 مليون يورو .

هذه الأرقام ذكرت من قبل وزير التعليم العالي الجزائري بتاريخ 14 / 04 / 2009 ونقلتها وكالة الأنباء الفرنسية (AFP) وأن التكلفة الإجمالية لحوادث المرور السابقة الذكر كانت من تقدير وزارة النقل الجزائرية . والجزائر بصورة عامة من بين قائمة الدول الأولى في عدد حوادث المرور في العالم العربي و في العالم كله رغم أن سكانها لا يزيدون على خمسة وثلاثين مليون نسمة وبالرجوع إلى الإحصاءات الرسمية لدرك الوطني الجزائري لسنة 2008 نجد أن هذه الأخيرة تشير إلى أن 2871 شخصا قتلوا في الأشهر التسعة من سنة 2008 ونحو عشرة أشخاص يموتون يوميا جراء حوادث المرور، وهناك زيادة بمقدار 12,59 بالمقارنة مع العام 2007 في عدد القتلى وزيادة بمقدار 6,53 % من إجمالي عدد الحوادث ككل . [30] ص13

وبالنسبة لعوامل المساهمة حوادث المرور في الجزائر يأتي العامل البشري في الدرجة الأولى ويظهر ذلك في التجاوزات الخطير ثم عدم احترام الأولوية وبعدها التغير المفاجئ عن المسار دون الإشارة ثم السيادة في حالة سكر وبعدها عدم احترام المسافة الأمنية وهذه العوامل في مجموعها تشير إلى عدم احترام القانون بشكل عام .

إن قلة الوعي المروري لدى كل من السائق والمواطن بالرجوع لمعطيات وبيانات المركز الوطني للوقاية من حوادث المرور في الجزائر يبرر ارتفاع نسبة الحوادث خاصة إذا أخذنا بعين الاعتبار العراقيل المذكورة سابقا .

1.3.1.2. الظاهرة عبر الزمن

إذا أردنا ربط هذه الظاهرة بالزمن يمكن أن نعود إلى مرحلة الاستعمار الفرنسي ، حيث كانت حركة المرور مسطرة حسب الأهداف السياسية والاقتصادية والاجتماعية التي كانت تخدم مصالح المستعمر ، إذ كانت شبكة الطرق في هذه المرحلة تتميز بعدم صلاحيتها خاصة في المناطق الريفية التي كانت تعيش في عزلة تامة عن المدينة بسبب عدم وجود شبكة طرق بها ، في حين كانت بعض

الطرق الصالحة وذلك في المدن الكبرى فقط ففي سنة 1953 كانت شبكة الطرق الجزائرية تقدر بحوالي 54324 كلم منها 8448 كلم طرق وطنية و14344 كلم طرق ولائية و 1273 كلم طرق بلدية كما قدرت الطرق الريفية بحوالي 18803 كلم .

في هذه المرحلة كانت مسألة اكتساب سيارة أو أي وسيلة نقل آخر شبه مستحيلة بالنسبة للمواطن الجزائري، وهذا نظرا للأوضاع المعيشية المتدنية والمزرية التي كانت سائدة في تلك الفترة حيث كان الفقر والحرمان المسيطر على واقع المجتمع . [37] ص153

لكن بعد استرجاع السيادة القومية وخروج المستعمر الفرنسي تغيرت الأوضاع وتحسنت من جميع النواحي ، وما يلاحظ على هذه الفترة أن الحكومة قامت بفك العزلة على المناطق النائية من خلال شق الطرقات الجبلية وتعبيدها وتمهيدها وتهيتها عملا بسياسة التوازن الجهوي وعدالة التنمية في إطار السياسة التنموية السابقة القائمة على التنمية الاشتراكية

ابتداء من 1973 شهد ارتفاع في أسعار البترول والذي بلغ سنة 1981 بـ 40 دولار للبرميل الواحد وهكذا تدريجيا تحسنت الأوضاع المعيشية بشكل كبير وهذا ما حقق للأفراد مستوى حياة الرفاهية ولقد تم إنجاز طرق جديدة لاقتناء السيارات مثل الشراء بالأقساط على مدى بعيد أو قريب وأدى هذا إلى ارتفاع الحظيرة الوطنية للسيارات 7 مرات عما كانت عليه خلال سنة 1962 مقارنة مع سنة 1973 .

انطلاقا من هذه الفترة والدولة الجزائرية تحاول إعادة تكوين نفسها وبناء ما دمره الاستعمار ، وظهرت جهودها في مختلف المجالات خاصة في شبكة الطرق وهذا ما يلاحظ في الطرق الوطنية من خلال شقها وتعبيدها أفضل مثال الطريق السيار شرق غرب والطريق الوطني رقم 5 إلى غير ذلك وهذا تسهيلا للانتقال وتوفير للجهد والوقت . [38] ص7
ويمكن تقسيم مراحل تطوير شبكة الطرقات إلى ثلاث :

* المرحلة الأولى : تميزت هذه المرحلة بصيانة القطاع الموروث عن الاستعمار والذي كان يسير حسب الأهداف الاستعمارية وبعد الاستقلال مباشرة أصبح هذا القطاع تابع لوزارة البناء التي أولت اهتمام كبير لصيانة الطرق المورثة عن المستعمر .

* المرحلة الثانية : هي بمثابة مرحلة مكملة للمرحلة السابقة لأن الهدف المسطر خلال هذه المرحلة يتمثل في ربط المناطق الشمالية بالجنوب ، ونظرا لشساعة المساحة التي تتميز بها الجزائر حيث تحتل الصحراء أكبر نسبة منها باعتبارها المصدر الأساسي للثروات الطبيعية جعل الدولة تفكر

في إيجاد طريقة للتنقل إليها فقامت بشق الطرق وتمهيدها وتعبيدها لتكون همزة وصل بينها وبين الشمال ساهم هذا في فك العزلة على المناطق النائية و الصحراوية وساعد السكان في تنقلهم إلى مختلف المدن لتحسين مستوى عيشهم وتلقي تعليم أفضل .

* المرحلة الثالثة : لقد ركزت الجزائر في هذه المرحلة على المدن الكبرى كالعاصمة وهران وعنابة ، سطيف ، قسنطينة الخ وهذا لما تعرفه من نمو ديمغرافي كبير . وازدحام كبير أدى إلى عرقلة حركة المرور داخل المدن ، بسبب كثرة السيارات وعدم قدرة الطرق على استيعابها وهذا ما دفع الدولة إلى إيجاد استراتيجيه فعالة للحد من الازدحام على مستوى المدن الكبرى خاصة العاصمة حيث فكرت الدولة في إنجاز الطرق السريعة التي تساعد على نقل الحركة خارج المدن . [39] ص11

أصبحت الجزائر تمتلك بشبكة طرق خطية تصل إلى حوالي 102,508 كلم التي تربط مختلف المناطق العمرانية ، رتبها العاشرة في العالم تصل مساحتها إلى 2,380,000 كلم هذه الشبكة موزعة كما يلي : طرق وطنية 26512 كلم ، طرق ولائية تقدر ب 52,447 كلم لكن مع ذلك فإن حركة المرور مازالت تطرح عدة مشاكل أصبح تدولها اليوم يطرح بحة في مختلف الجهات الوصية وحتى الإعلامية ذلك لعدة أسباب منها كون هذه الطرق في حالة سيئة ولكن بنسب متفاوتة الطرق الوطنية 15% في حالة سيئة ، الطرق الولائية 11% في حالة سيئة ، الطرق البلدية 42% في حالة سيئة . [40] ص48

أضف إلى ذلك أنه لم يحدث هناك تغير جوهري على شبكة الطرق بما يتناسب مع الزيادة المضطردة في عدد السيارات وما يتبعها من زيادة في عدد الرحلات ، ويصل عرض الرصيف في كثير من الأحيان إلى 9,0 م للاتجاه الواحد ويعتبر هذا العرض صغيرا عندما يستعمل مثل هذا الطريق وكأنه ذو ثلاث مسارات ، فهو ضيق في ساعات الذروة وخاصة الصباحية منها عندما تصل حركة المرور على بعض الطرق إلى حوالي 3000 سيارة في الساعة . [41] ص19 وهناك عامل آخر وعلى درجة كبيرة من الأهمية ، يؤثر على الطاقة الإستيعابية للطريق وما يتبع ذلك من مشاكل وخاصة الحوادث ، ألا وهو درجة التزام السائقين بأداب المرور فالانتقال من مسار إلى آخر دون الاكتراث بمستعملي الطريق الآخرين ، يؤدي إلى هبوط في سرعة السيارات الأخرى وبالتالي إلى هبوط حاد في مستوى خدمة الطريق مما يظهر أثره في حوادث المرور . تقع حوادث المرور لعدم قيام أحد عناصر حركة المرور أو جميعها بواجباتها على الوجه المطلوب . ولا بد من تكوين إدراك حقيقي لحجم المشكلة والعوامل المختلفة التي تؤثر عليها قبل أن نتمكن من اقتراح السبل الدقيقة لمواجهة الوضع الحالي والتقليل من حوادث المرور .

وقد لاقت مشكلة حوادث المرور اهتمام المسؤولين في الجزائر ، فشكّلت اللجان الخاصة وعقدت الندوات والمؤتمرات وقامت بتمويل الدراسات التي تعالج هذه المشكلة لأنها أصبحت بمثابة إرهاب للطرقا وهاجس لكل مستعملي الطريق بالتالي ظاهرة تستدعي الدراسة والتشخيص وتضافر الجهود للوصول إلى حلول ناجعة .

2.2. أسباب حوادث المرور ،عناصرها و أنواعها

1.2.2. أسباب حوادث المرور

إذا كانت العوامل وراء وقوع الحوادث في عمومها تتشابه فإنها في التفاصيل تختلف خاصة بين الدول المتقدمة والدول النامية ، لأن العوامل والخصائص المميزة لبيئية اجتماعية معينة وارتباطها بمسألة وقوع الحادث يختلف بناء على عدة اعتبارات، بحيث هناك خصائص اجتماعية وسمات يتميز بها المجتمع الجزائري وينفرد بها أفرادها عن غيره من المجتمعات الأخرى ولا يمكن أن نفسر الحادث المروري إلا بالعودة إليها .

من خلال ما يلي سنحاول تسليط الضوء على العوامل المؤدية لحوادث المرور :

1.1.2.2. مستعملي الطريق

إن العامل الإنساني دور فعال في نظام المرور يمكن تصنيف مستعملي الطريق إلى صنفين هما شخص غير محمي كالراجل، وشخص محمي كالسائق.

* الراجلون : إن المشي هو أحد التنقلات المستعملة بشكل واسع من 35 إلى 52 من التنقلات تكون عن طريق المشي إلا أن المساحات المخصصة للمشبي تقلصت بشكل ملحوظ كما أن الأطفال هم الأكثر عرضة للحوادث المرورية نتيجة سهوهم وقلة إدراكهم للخطر وحادثة سنهم حتى الكبار يرتكبون مخالفات قد تعرض حياتهم للخطر والملاحظات الواقعية تثبت ذلك حيث كثيرا ما نرى أنهم يقطعون الطرقا السريعة مع وجود جسر للعبور مخصص لهم وكذا عدم استعمال الأرصفة . [42]

2.1.2.2. قيادة السيارة والسلوكيات العدوانية

حاولت بعض الدراسات معرفة وتحليل أسباب العنف المسجل عند سائقي المركبات، وانعكاساته السلبية والخطرة التي تكلف خسائر بشرية ومادية أصبحت عائقا أمام توفير الأمن لأفراد المجتمع، لقد ركزت الدراسات الحديثة على معرفة الأسباب الاجتماعية والثقافية وقد بينت ارتفاع مستويات العدوانية بأشكالها المختلفة عند الذكور مقارنة بسلوكيات الإناث في الظروف المشابهة وهذا ما توصلت إليه الباحثة SIMON RITA ، كما اعتمدت دراسة أخرى على دراسات المبالغة في استعمال منبهات السيارات كوسيلة غير مباشرة لقياس العدوانية . بحيث تؤكد هذه الدراسات أن الرجال يستعملون منبهاتهم بمعدل ثلاث أكثر عند الإناث عندما لا يستجيب السائق الموجود أمامهم بسرعة عند تحول إشارة المرور إلى الأخضر. [43] ص 141

وما يمكن أن نخلص إليه من هذه الدراسات هو أن السلوك العدواني يقل ويضعف مع تقدم السن إلا أن مستوياته عند الرجال يفوق دائما مستويات عند الإناث ، يمكن تفسير هذا التفاوت هو ميل السائقين إلى الدفاع عن المجال الحيوي الذي يظهر سلوك دفاعي عدواني نتيجة اعتبارهم للسيارة بأنها امتداد للحدود ممارستهم لسلطتهم الجسدية وكأن السيارة عضو من أعضاء الجسم عندما تتعرض هذه الحدود إلى مضايقات في الطريق العمومي مثلا تنطلق إليه الدفاع عن المجال الحيوي بعنف وقوة وكثيرا ما يظهر في التجاوز الخطير أو عدم ترك مسافة الأمان بين المركبات وكذا يظهر في مختلف الشنائم المتبادلة بين السائقين .

3.1.2.2. الدوافع الإثارة والمغامرة

إن الدوافع التي تكمن وراء حب الإثارة تبرز بشكل أكثر وضوحا عند أشخاص يمتازون بصفات خاصة ومحددة، حسب ما توصلت إليه إحدى الدراسات حيث يرى صاحب الدراسة أنها تتطابق بشكل كبير وعميق مع أشكال مختلفة من السلوكيات المنحرفة التي يتناقض مع القيم السائدة في المجتمع وهي أفعال سلوكية يغلب عليها اللون السلبي ويعجز أصحابها عن إدراك إمكانية تحقيق التفوق والنجاح إلا من خلال السلوكيات المغامرة . [43] ص 142

4.1.2.2. الضغط والإجهاد وأداء السائقين

تتطلب القيادة مستوى عاليا من الانتباه والتركيز حتى للسائق من فهم وتحديد التغيرات التي يمكن أن تواجه بشكل مفاجئ خاصة على مستوى الأفراد الذين يمتنون القيادة كمهنة لكسب العيش

وقد يتعرضون لمستويات مختلفة من الضغط والإجهاد بسبب نوعية المركبة وطبيعة العمل خاصة عند سائقي قطاع النقل العمومي بالإضافة إلى الساعات الطويلة التي يقضونها في السياقة . هناك شكل آخر من الضغط والإجهاد يمكن ملاحظته على مستوى سائقي الحافلات ومركبات النقل العمومي الذين يؤدون عملهم بشكل إنفرادي أو انعزالي بالإضافة إلى التعامل المستمر مع الزبائن الذين يعبرون عن استيائهم من مستوى الخدمات المقدمة أو التوقفات الطويلة بأساليب غير مؤدبة وقد تصل أحيانا إلى اعتداءات لفظية وكذلك الضغط المهني الذي يمكن أن يمتد إلى حدود الحياة العائلية للفرد بسبب أوقات العمل التي تستمر إلى الليل والشعور المستمر بالأعباء وانعكاس ذلك على الحياة الصحية للفرد مما يولد لديه شعور بحالة نفسية سلبية تشجع على بروز ردود أفعال سلبية وتهيج مفرط وقلق مستمر وهذا ما ينعكس سلبا على أداءه في السياقة حتى يحين وقت العودة إلى المنزل بحيث في حالته هذه يقل مستوى أداءه في السياقة السليمة ويضعف مستوى إدراكه لما حوله وهذا ما يمهد لأخطاء في السياقة قد تكون عواقبها وخيمة .

أما فيما يتعلق بسائقي المسافات الطويلة أثبتت دراسة أن هناك 25 % من مجموع هذا النوع من السائقين ، قد تعرضوا لفترات التناؤب وحتى النوم خلال فترة سياقتهم وكثيرا ما سبب الأمر في ارتكاب حوادث مرورية خطيرة .

5.1.2.2. استهلاك الكحول وسلامة السائقين

تؤكد أغلب الدراسات المخبرية التي طبقت من أجل قياس مهارات السائقين، أن مستوى الخبرات في السياقة يتأثر سلبا وبشكل ملحوظ عند تسجيل نسبة 0,2 غ/ل في الدم ويتضاعف احتمال وقوع الحوادث عندما يبلغ مستوى الكحول في الدم بنسبة 0,10 غ/ل ويتضاعف احتمال وقوع الحوادث بعشرة مرات عند وصول نسبة الكحول في الدم إلى 0,15 غ/ل وتقدر منظمة الصحة العالمية أن الكحول يتسبب في وقوع نسبة 50 % من الحوادث الخطيرة في العالم ولا يتوقف خطر الكحول فقط في وقوع الحوادث الخطيرة بل إن درجة خطورتها تقدر نحو 200 مرة أكثر من خطورة حوادث المرور الأخرى [43] ص146 ، التقديرات الإحصائية بينت ارتفاع نسبة الحوادث في الجزائر بسبب الكحول والمخدرات (مذهبات العقل) بحيث وكما سجلت مصالح الدرك الوطني بلغت عدد الحوادث المرتكبة بسبب السياقة في حالة سكر أو تأثير مخدر 391 حادث مروري خلال الإحصائيات المسجلة في سنة 2008 . [44]

إن السائقين المستهلكين للكحول لا يتسببون في قتل مستعملي الطريق الآخرين أيضا ويبدو أن للكحول تأثيرا خاصا على فئة الشباب من غيرهم بحيث يزيد حماسهم ويرفع شعورهم بالنشاط والخفة وحب التباهي والتفاخر مع ظهور سلوكيات المغامرة والتحدي ، وتصل هذه السلوكيات إلى حدود الاعتداء على الآخرين وخاصة باستعمال السيارة ومن خلال ما سبق يظهر حكمة الله تعالى في تحريمه للخمر وقياس عليه كل ما يذهب بالعقل كالمخدرات والعقاقير المنبهة وكلها سموم تضعف من القدرة العضلية والعقلية وتفقد المستهلك التحكم في سلوكه وتعمل على اضطراب التحكم في سلوكه وتعمل على اضطراب ردود أفعاله .

6.1.2.2. عدم الكفاءة والخبرة

لاشك أن الخبرة والكفاءة لدى السائق من العناصر الرئيسية لتقادي وقوع الحوادث المرورية الناتجة عن عدم معرفة السائق بأصول القيادة السليمة وقواعد آداب المرور والخبرة في السياقة يجعل متمكن فيها ويتجاوز هاجس الطريق و السياقة .

7.1.2.2. ضعف اللياقة الصحية

لاشك أن القيادة الرشيدة تتطلب مجهودا ذهنيا وعقليا لذلك يجب أن يكون السائق خاليا من الأمراض العضوية والنفسية حتى يكون قادرا على القيادة الآمنة المطمئنة ، أما التي يصاب بها السائقون كضعف واضطراب الرؤية وأمراض السكر والقلب وتصلب الشرايين وارتفاع الضغط فكل هذه الأمراض وغيرها تصيب المريض بعدم التركيز والصداع وضيق التنفس وهذا ما ينعكس على أسلوب سياقاته بالسلب مما قد يؤدي إلى ارتكاب حوادث مرورية خطيرة .

8.1.2.2. العصبية والاندفاع

هناك سائقين ذوي عصبية مفرطة يثرون لأتفه الأسباب ، وهذا النوع ينفذ صبرهم بسرعة في زحام المرور وارتفاع درجة الحرارة وهبوب الرياح وسقوط الأمطار فتؤثر حالته النفسية في سلوكه أثناء القيادة وتضطرب أحواله ويخطئ في اتخاذ قراراته أثناء القيادة ويجد نفسه ارتكب حادثا مروريا تحت تأثير الحالة النفسية المضطربة . [45] ص 63

9.1.2.2. التباهي ولفت الأنظار

هناك من السائقين خاصة صغار السن يأتون بحركات صبيانية للفت الأنظار ، فيتسابق في الطريق ويقود سيارته بأنانية مفرطة ولا يراعى حقوق غيره مستعملي الطريق ولا يتقيد بقواعد السير وآدابه وكثيرا ما يحاول أن يظهر نوع السيارة التي يمتلكها ومدى قدرتها وقوتها وكثيرا ما يؤدي هذا إلى وقوع حوادث مرورية .

10.1.2.2. الفضول وعدم احترام قواعد السير

هناك كثير من السائقين الذين يقفون في عرض السائقين لمشاهدة مشاجرة أو حادث مروري مخالفين بذلك قواعد السير ، وقد يكون توقفهم بصورة فجائية لا تستطيع السيارات القادمة خلفهم توقعها فيصطدمون بها من الخلف وكل هذا يرجع إلى مستوى العالي من الفضول ، عدم أخذ بعين الاعتبار قواعد المرور وهناك من يعتبر أن احترام هذه القواعد هو نوع من قيد يمارس على حريتهم الشخصية . خاصة عند الشباب فنجدهم يجاهرون بخرقها خاصة فيما يتعلق بالوقوف أمام الإشارات نذكر مثلا إشارة قف بحيث سجلت مصالح الدرك الوطني 533 حادث مروري خلال سنة 2008 ، عدم احترام الإشارات الضوئية 125 حادث مروري [44] ، بالتالي صممت للمحافظة مستعملي الطريق وعدم احترام يؤدي إلى ارتكاب حوادث مرورية .

11.1.2.2. الإهمال وعدم الانتباه أثناء القيادة

إن قيادة المركبات بإهمال وعدم انتباه تمثل صورا من صور الخطأ العمدي . يظهر الإهمال وعدم الانتباه إذ أغفل السائق عن اتخاذ ما يقتضيه واجب الحيطة والحذر وما تمليه عليه قواعد الخبرة الإنسانية العامة توقعا للنتائج الضارة وتبرز خطورة هذا الإهمال في وقوع حادث مروري وفي النتائج الخطيرة التي يسفر عنها والآثار المدمرة التي يولدها وتعود على الفرد والمجتمع . وقد أثبتت الدراسات أن عدم الانتباه لمدة ثانية واحدة أثناء القيادة وعلى سرعة 115 كم /سا يعادل قيادة السيارة بإغماض العينين لمسافة تزيد على 30 م ولاشك أن ظاهرة الأشغال أثناء القيادة منتشرة في جميع أنحاء العالم فقد أكدت بعض الدراسات المنشورة بمجلة الطب الصادرة في بريطانيا وكذا المجلة الألمانية بأن استخدام الهاتف النقال أثناء القيادة يزيد في حوادث المرور بمقدار أربعة أضعاف إلى خمسة. [45] ص76

12.1.2.2. القيادة بطيش وتهور وعلاقتها بحوادث المرور

لقد انتشرت في الآونة الأخيرة حالات قيادة المركبة بطيش وتهور ، من أخطر حوادث المرور تلك التي تكون ناتجة عن السرعة التي تقترن بالطيش والتهور والرعونة ، ويذهب ضحيتها العديد من الشباب في مقتبل العمر أو قد يتعرضون لعجز دائم يقعدهم ويشل حركتهم ، والمستشفيات مكتظة بهذه النماذج التي تؤدي تصرفاتهم إلى مردود سلبي عليهم وعلى مجتمعهم بالضرر سواء اقتصاديا أو اجتماعيا أو آثار نفسية عميقة. [45] ص77

وتظهر صور قيادة السيارة بطيش وتهور في القيام بأعمال بهلوانية ، كالاندفاع السريع والسرعة المفرطة ، الغناء سماع الموسيقى الصاخبة التدخين عدم التركيز في القيادة ، إثارة الغبار لإثارة مشاعر الآخرين من المشاة ، قيادة السيارة بدون رخصة ، حيث سجلت مصالح الأمن 499 حادث بسبب هذه الأخيرة. [44] كل هذه الصور مسؤولة عن ارتفاع نسب الحوادث .

13.1.2.2. السرعة الزائدة ودورها في وقوع الحادث

تحقق المركبة للإنسان السرعة التي يريدها وتوفر له الجهد والوقت لكن السرعة الزائدة تكون أهم من أسباب وقوع الحوادث المرورية ، تؤكد الدراسات أن زيادة السرعة أو خفضها يلعب دورا مهما في زيادة الحوادث المرورية أو نقصها فزيادة معدل السرعة من 100كلم/سا إلى 120 كلم /سا على الطرق الرئيسية يزيد أعداد الوفيات إلى الضعف ، وتشير التجارب العالمية إلى أن خفض السرعة على الطريق بمعدل كيلومتر واحد في الساعة يؤدي إلى خف أعداد الإصابات بنسبة 2 % . وهناك حقائق تشير إلى أنه إذا كانت السيارة تسير بسرعة 100 كلم /سا وحدث اصطدام مفاجئ فإن الموجودين بداخلها يرتطمون بحواجزها لكن أحشائهم تبقى متسارعة بنفس السرعة دون توقف . عندما تسير السيارة بسرعة معينة تحدث تغيرات على المستوى الداخلي لجسم الإنسان وسيوضح ذلك من خلال الجدول التالي:

جدول رقم 2: يوضح التبادلات التي تحدث داخل الجسم :

الأعضاء	أثناء الوقوف	على 60 كم /سا	على 100 كم/سا
الكبد	1,7 كلغ	28 كلغ	48 كلغ
القلب	0,3 كلغ	5 كلغ	8 كلغ
المخ	1,9 كلغ	25,5 كلغ	42 كلغ

* المصدر : وثيقة صادرة عن المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق .

من خلال هذا الجدول يتبين أن سرعة المركبة هي التي تتحكم في التغيرات التي تطرأ على أوزان كل من الكبد ، القلب ، المخ وهذا ما يفسر خطورة السرعة عند وقوع الحوادث وفيما يلي سنرى بعض الحقائق المرتبطة بسرعة السيارة وتأثيرها على ركبائها .

في حالة تعرض مركبة تسير بسرعة 40 كلم /سا لحادث مروري فإن ركبائها يرتطمون بقوة السقوط من الطابق الثالث تزداد خطورة السرعة داخل المدن : فكلما كانت السرعة فوق 60 كلم /سا تزيد من خطر السبب بحادث ينتج عنه إصابات بشرية بمعدل أربعة أضعاف وأن احتمال التحكم فيها يزيد أو ينقص بناء على معدل السرعة . ، أما عندما تتعرض مركبة تسير بسرعة 100 كم/سا لحادث مروري قوة الصدمة بمعدل السقوط من ارتفاع 12 طابق ، [46] في الأخير يمكن القول كن متحكما حتى لا تصبح رقما .

14.1.2.2. العلاقة بين عدم صلاحية المركبة وخطورة الآثار المترتبة على الحادث المروري

تقع العديد من الحوادث بسبب عدم صلاحية المركبة ويقصد بها وجود عيب فني في السيارة يجعله غير صالحة للسير ، والإهمال في صيانة السيارة يعرض سائقها والآخرين للأخطار .
ومن الأمور التي تجعل المركبة غير صالحة للسير بأمان: تآكل الفرامل ، عدم ضبط محاور المركبة، تآكل الإطارات ، وجود تسرب في خزانات وأنابيب الوقود أو الزيت أو المياه بالسيارة أو وجود عطل بالإضاءة أو توصيلات المركبة أو تلف أو نقص في المرايا أو الزجاج ، وعدم صلاحية الإطارات يؤدي إلى انفجارها مما يسبب في حوادث مرورية خطيرة .

15.1.2.2. عدم صلاحية الطريق وعلاقته بخطورة الحادث

من أسباب وقوع الحوادث عدم صلاحية الطريق ومعنى عدم صلاحية الطريق بالمفهوم الضيق وجود عوائق بالطريق كما لو كان غير ممهد أو به حفر أو عليه أحجار وغير ذلك من الأشياء المادية التي تحول دون الاستخدام العادي للطريق . [47] ص64

تظهر عدم صلاحية الطريق أيضا في عدم وجود انحناءات في الطريق كثيرا ما يكون الطريق منحنيا في جزء أو أكثر من أجزاءه وتتأثر سرعة المركبة به إذا كانت عالية قد يؤدي إلى وقوع حادث بحيث يكون السائق خاضعا للنظرية القصور الذاتي بالتالي غير قادر على السيطرة على السيارة ، كذلك عدم ظهور باقي الطريق وهو الجزء الذي يلي المنحنى ، فلا يستطيع السائق رؤيته أو رؤية ما يحويه من سيارات قادمة في الاتجاه المضاد ومن هنا قد يحدث تصادم إذا لم تتخذ الاحتياطات اللازمة .

* المنحدرات خطر : يعنى أن الطريق غير أفقي يوجد به ميل شديد يظهر أخطاره يقلل من سيطرة السائق ، ويجعل السيارة غير متزنة وهذا قد يؤدي إلى ارتكاب حادث مروري خطير.

* طريق غير ممهد : هو الطريق غير المستوي ذلك لإحتواءه على مرتفعات أو منخفضات ، تظهر خطورتها في أن السيارات القادمة قد تكون غير مرئية بفعل المرتفعات أو المنخفضات الموجودة بالطريق لأنها تحجب الرؤية مما يعرقل حركة المرور وقد يتسبب في وقوع حوادث مرورية . [47] ص65

* الطريق الزلق : يكون الطريق زلقا إذا سقط عليه زيوت أو شحوم أو كانت عليه رمال ناعمة و تظهر خطورة الطريق الزلق في عدم توازن السيارة أثناء سيرها على المادة الزلقة مما يؤدي إلى انحرافها واصطدامها بالسيارات المجاورة .

* وجود انشغالات إصلاحات بالطريق : غالبا ما تكون هناك إصلاحات بالطريق ينتج عنها وجود إعاقات يؤدي إلى وقوع حوادث .

* وجود الأحجار المتناثرة أو الصخور المتساقطة : قد يتناثر حجارة على الطريق لأي سبب من الأسباب كسقوط الحجارة من شاحنة مثلا ، أو قد تكون المنطقة فيها ميزة تساقط الحجارة على الطريق أو على السيارات ما قد يؤدي لتسبب حادث مروري . من هنا يمكن الإشارة إلى وجود مثل هذه المناطق: منطقة بني عمران تابعة لولاية بومرداس تسبب تساقط الحجارة على الطريق إلى مقتل شخصين .

* التصميم الهندسي: قد يكون سببا في وقوع الحوادث ويظهر ذلك من تكرار الحوادث في جزء معين من الطريق كما هو الحال عند بعض التقاطعات حيث يكون نظام الفصل بين السيارات و المشاة لا يحقق السلامة لمستعملي الطريق . [45] ص 85

نشير في هذا الصدد أن الأشغال التهيئية الحالية كثيرا ما تظهر الأخطاء في وضع الأشغال، سواء أكان ذلك في وضع الأرصفة أو دوائر لتقاطعات الطريق، وأحيانا ما تبتكر أي مؤسسة لوحدها تشيد دائرة تقاطع الطريق أو إنجاز أرصفة أو وضع ممهلات دون ترخيص من البلدية أو حتى تفاهم بين أفراد، هذه الحالات انتشرت كثيرا في مجتمعنا، خاصة في النواحي المحيط بالمركز الحضرية وكم هي كثيرة . هذه السلوكات تسبب في وقوع الحوادث حيث تسبب في ضيق الطريق، سواء في الأحياء أو عند التقاطعات أو زوايا الدخول .

* تجهيزات الطريق : قد يكون التصميم الهندسي للطريق سليما ولكن يكون العيب في تجهيز وتأثيث الطريق ويكون هذا العيب سببا في وقوع الحوادث مثال ذلك وجود موانع وعوائق للرؤية تحول دون مشاهدة علامات وإشارات الطريق أو عدم وجود علامات تحذيرية كافية كالواجب وضعها عند الانحناءات الحادة التي تحذر السائق لتقليل السرعة عند المرور بالمنحنى أو عدم وجود التخطيط الأرضي خاصة في المواقع المهمة كأماكن عبور المشاة والفصل من طريق إلى طريق واحد أو العكس ، ومداخل الجسور والأنفاق .

* البيئة العامة للطريق : تقع حوادث المرور رغم سلامة التصميم الهندسي للطريق ويكون ذلك راجعا للبيئة العامة للطريق ، كوجود موانع الرؤية كالأشجار ولافتات الدعاية، المباني والمياه الراكدة على سطح الطريق أو الأتربة أو الرمال ، كلها قد تكون سببا مباشرا في وقوع حوادث مرورية ، وقد سجلت مصالح الأمن لسنة 2008 عدة حوادث سببها انعدام الإشارات المرورية 52 حادث ،

تشوهات وحفر وحواجز بالطريق 104 حادث، تهيئة غير مناسبة للطريق 34 حادث . [44]

* الظروف الطارئة والتغيرات الجوية وأثرها في وقوع الحوادث المرورية : الحوادث التي تقع بسبب تغير الظروف الطبيعية أو تغير الظروف العادية التي يوجهها مستعملي الطريق باستمرار وهي ظروف تعد استثنائية بمعنى أنها تحدث في بعض الأحيان، حيث يكون قائد المركبة على علم بها مسبقا من مصدر ما . من بين هذه الظروف نجد العوامل الطبيعية هي خارج إرادة البشر وأهمها التغيرات الجوية كالعواصف والرياح والأمطار والضباب والثلوج والصعيق مثل هذه العوامل تؤدي إلى عدم توازنها وإنزلقها وهذا ما يؤدي إلى سهولة ارتكاب حادث مروري، كذلك في الضباب تكون

الرؤية غير واضحة خاصة إذا كانت القيادة في الليل فهو أمر صعب جدا تكون احتمالية وقوع الحادث ضئيلة جدا. [45] ص 86

ومن الظروف الطارئة التي يمكن أن تتعرض لها القيادة في الليل : إن قيادة المركبة تعتمد بالدرجة الأولى على قدرة السائق على الرؤية وتحديد اتجاه السيارة ومشاهدة ما حوله من مستعملي الطرق من سيارات أخرى ومشاة وحيوانات وغيرها ، والقدرة على الرؤية الجيدة تقل ليلا حتى بالنسبة للعاديين. لأن من خصائص أنها تتجه دائما نحو المناطق المضيئة ولذلك فإن السائق لا يستطيع أن يرى الأشياء الموجودة في المناطق المظلمة حتى ولو كانت قريبة منه .ولهذا تزداد إحصائيات وقوع الحوادث ليلا وهذا يمكن أن نرجعه إلى أسباب أخرى مثل عدم الدقة في تقدير المسافات ،سرعة بعض السائقين اعتمادا على أن الطرق ليلا تكون خالية نسبيا فيدفعهم ذلك إلى القيادة بسرعة وتهور ،كذلك هناك من يستخدم الأنوار العالية المبهرة التي تمنع قائدي المركبات المقابلة من الرؤية تماما فيكونون معرضين للاصطدام بأي شيء في طريقهم وكذا الانحراف بالسيارة لعدم قدرتهم على التحديد السليم لاتجاه المركبة. كذلك من الأخطار خروج حيوانات سائبة في الطرق بصورة مفاجئة وهذا ما يتسبب في حوادث الاصطدام والدهس . [45] ص 94

لقد سجلت مصالح الأمن هذا حسب إحصاءات لسنة 2008 حول مجموع الحوادث المرتكبة بسبب هذا العامل وهي كالتالي عبور الحيوانات 5 حوادث، ضباب كثيف 5 حوادث، أمطار وثلوج وجليد 66 حادث مروري، عواصف رملية حادث واحد، إبهار الشمس 33 حادث . [44]

2.2.2. عناصر حوادث المرور

بعد أن استعرضنا في المطلب السابق الأسباب المباشرة وغير المباشرة المؤدية إلى الحوادث المرورية، وكذا الظروف التي تحيط بحالات الحوادث ونوعيتها سننبني ومن خلال ما يلي العناصر المرتبطة بالحوادث

إن الحادث المروري كما هو مفسر عند المختصين يشترك فيه عناصر ثلاثة وهي الإنسان ،المركبة ، الطريق ،ويمكن لهذه العناصر أن تكون سببا مباشرا في وقوع الحادث ومن خلال ما يلي سنوضح كيف يمكن أن يشكل عنصر ما سببا مباشر في وقوع الحادث ؟

1.2.2.2. العنصر البشري

- يتحمل الإنسان مسؤولية كبيرة في وقوع الحوادث المرورية وما يتبعها وهو في حد ذاته يخضع لتأثيرات عدة تتمثل فيما يلي :
- الحالة الجسمية للسائق وقدرته على رد الفعل أثناء وقوع حادث مفاجئ على الطريق كما يدخل في ذلك حدة البصر لديه وتحكمه في المقود.
 - كفاءة السائق من حيث درجة خبرته وإتباعه إجراءات اللازمة أثناء السياقة كإعطاء إشارات اللازمة أثناء الانعطاف ، مراعاة عملية التجاوز للسيارات وغير ذلك .
 - التدريب الكافي والتعليم يمكن السائق من قيادة السيارة واستخدامها استخداما آمنا وغير ضار ، تتكفل الجهات المختصة بمنح رخصة القيادة بالتأكد من أن الطالب قد تلقى قدر كافي من التعليم والتدريب على قيادة السيارات وعلى مشاكل القيادة والطرق ، والتأكد أيضا من مدى كون هذا الطالب مؤهلا للحصول بحق على رخصة السياقة لأنه عامل مهم في مسألة تجنب الحادث .
 - الإحساس بالمسؤولية : لا بد أن يكون للسائق شعور وإحساس بالمسؤولية تجاه نفسه والآخرين وأن سلامته وسلامة غيره من مستعملي الطرق هي المعيار الذي يحدد تصرفاته وسلوكه في القيادة بالطريق العام، والعديد من حوادث المرور تقع نتيجة التصرفات الخاطئة وعدم الشعور بالمسؤولية والخوف من وقوع الحادث ونتائجه السلبية بالنسبة له أو غيره من مستعملي الطريق ، ويقترن هذا العنصر بالسن لأنه يحدد مدى رزانة السائق .
 - الحالة النفسية : مدى قدرة السائق على الفصل بين عملية القيادة ومشاكله الأخرى وقدرته على الحفاظ على هدوؤه ورزاقته في القيادة .
 - الحالة العقلية : تتعلق سيطرة العقل على الحواس والقدرة على القيادة بشكل سليم دون إرتكاب أخطاء ، لأنه كثيرا ما ترتكب الحوادث بسبب تناول السائق للكحول أو المخدرات أو العقاقير والأدوية والمنشطات كلها تعد مذهبات للعقل والوعي معا .
 - الوعي والثقافة المرورية : بمعنى مدى معرفة السائق لأداب وقواعد المرور وكذلك الاتجاهات ونوع التضاريس إلى غير ذلك ، لأن نقص معرفة السائق يمكن أن يشكل خطر عليه ويعرضه لحادث .

2.2.2.2. المركبة

تعد المركبة الوسيلة التي تقع بها حوادث المرور ، فالعيوب التي تحتويها تمثل سببا مباشرا في وقوع الحادث كعيوب في الإضاءة أو الفرامل أو الإطارات أو اتزان السيارة وغيرها من العيوب الفنية التي تسبب ضعفا في قدرة السائق على قيادة المركبة والتحكم فيها ، فلا يستطيع السيطرة عليها عند ظهور عيب أو أكثر من هذه العيوب ويجد نفسه متورطا في حادث مروري نتيجة لهذا العيب ، كذلك انتشرت ظاهرة الغش في قطع الغيار كبيع قطع غير أصلية وكثيرا ما سبب ذلك في ارتكاب حوادث المرور ،، كذلك عدم المراقبة اليومية من قبل السائق وهذا ما يجعلها عرضة لمفاجأة قد تكون سلبية ويدخل في هذا مسألة المراقبة التقنية للسيارات ومدى دقتها لأن التهاون في ذلك قد يعرض صاحبها إلى مفاجأة الطريق . كذلك مدى ملائمة السيارة لبيئة المعينة خاصة إن كانت مستوردة لذلك من إجراءات السلامة أن تخضع لشروط معينة قبل الاستيراد لتفادي نتائجها السلبية ، كما تتوقف سلامة المركبة على الصيانة التي يجريها مالك المركبة لها من حين لآخر ، وهذا مؤشرا من مؤشرات الثقافة المرورية لأن صيانة السيارة وحالتها الاستعمالية هي إسقاط لتقييم صاحبها .

3.2.2.2. الطريق

لقد شهد العالم زيادة كبيرة في نسبة الاتساع العمراني بالإضافة إلى زيادة عدد السيارات خلال العقود الثلاثة الماضية مما أثر على حجم الازدحام المروري وزيادة عدد الحوادث على الطرق التي لم تعد تستوعب حجم الحركة المرورية. [48] ص 352 ، بالإضافة إلى ذلك للطريق مشكلات أخرى لها أثر في وقوع الحوادث المرورية من خلال ما يلي يمكن إيضاح بعض النقاط تبين من خلالها كيف يمكن أن تسبب في وقوع الحادث : أخطاء في التصميم الهندسي له من حيث التخطيط والانحناءات والتقاطعات والمنحدرات ،التجهيزات المختلفة للطريق كوجود موانع تحجب الرؤية ، كذلك مستوى إضاءة الطريق مثلا إن كانت ضعيفة أو جيدة.

3.2.2. أنواع الحوادث المرورية

عندما نتناول أنواع حوادث المرور فإننا نعنى الشكل الذي يتخذه الحادث أو الكيفية التي وقع بها وهناك صور عديدة لحوادث السير ، ولكنها في الغالب تأخذ أحد الأشكال المتعارف عليها فإما يكون تصادما أو حدث انزلاق أو دهسا أو حدوث حريق في السيارة ، والحادث قد يتخذ أكثر من شكل في وقت واحد والواقع أن معرفة نوع الحادث وتحديد الجهات المعنية لاتخاذ الإجراءات المناسبة التي قد يختلف من حادث إلى آخر وفي ما يلي عرض وجيز لأنواع الحوادث المرورية :

1.3.2.2. حوادث التصادم

حادث التصادم معناه ارتطام مركبتين أو أكثر مع بعضهما أو ارتطام مع عارض في الطريق أو خارجه، وينتج عنها خسائر في الأرواح أو الممتلكات وحادثة التصادم له صور وأسباب مختلفة .

2.3.2.2. حادث التصادم ثم الهروب

فيمكن تعريفه بأنه حادثة مرور تصدم فيها مركبة بإحدى المركبات الأخرى أو أحد الأشخاص أو الممتلكات وينتج عن الحادث وفاة أو إصابة أو تلفيات، ثم يقوم قائد المركبة بالفرار من مكان الحادث دون أن يبلغ الجهات المختصة عن وقوع الحوادث . من الناحية الاقتصادية فإن حادث التصادم والهروب زيادة على أنه ينتج عنه خسائر في الأرواح فإنه يكلف أجهزة الدولة نفقات أخرى للبحث عن السيارة .

3.3.2.2. حوادث التدهور

يعرف التدهور بأنه فقدان السيطرة على المركبة مثل انقلاب وتدحرج المركبة واستقرارها على جانبها أو بشكل تكون فيه الإطارات إلى أعلى أو عودتها إلى وضعها الطبيعي مع وجود أو عدم وجود أضرار بالأرواح أو الممتلكات أو بهما معا.

من الأسباب التي تؤدي إلى تدهور السيارة وتجعل السائق غير قادر على السيطرة على مركبته: انزلاق السيارة بسبب الأمطار أو شحوم أو زيوت ، السرعة الزائدة ، تأثير القوة الطاردة المركزية "خروج السيارة عن المسار" تعاطي الكحول والمخدرات ، انفجار الإطارات ، الرجوع إلى الخلف دون انتباه .

4.3.2.2. حوادث الانزلاق

يعرف انزلاق السيارة باختلال توزيعها أثناء السير ، ويحدث انزلاق عندما يقل تماسك إطارات السيارة مع سطح الطريق ، مما يجعل القوى الأخرى في السيارة غير متناسبة مع الضعف الذي طرأ على تماسك الإطارات مع السطح ، ولذلك فإن السيارة تبدأ بالانزلاق أي الخروج عن خط السير السليم أثناء السير للأمام أو الخلف أو عند الدوران في اتجاه من الاتجاهات .

5.3.2.2. حوادث الدهس

يعرف حادث الدهس بأنه اصطدام مركبة بأحد الأشخاص مباشرة ، حادث الدهس يختلف عن حادث المرور ومن أسبابه: عدم التقدير لمستعملي الطريق ، الإهمال وعدم الانتباه واللامبالاة ، الدخول إلى الشارع دون انتباه ، عدم الالتزام بخط السير ، السرعة الزائدة . [48] ص 469

6.3.2.2. حوادث المرور المرتبطة بجرائم معينة

يقصد بها تلك الحوادث التي يتعمد قائد السارة ارتكابها بهدف قتل أو إصابة أحد الأشخاص عمدا ، فهي تتميز بصفة أساسية عن الحوادث الأخرى غير الإرادية التي يستند فيها إلى أسلوب الإجرام بصورة إرادية في ارتكاب الحادث .

7.3.2.2. حوادث المرور المرتبطة بالانتحار

ويقصد بها تلك الحوادث التي ترتكب بقصد الانتحار سواء من جانب المشاة أو من جانب السائقين ، هذا النوع من الحوادث يتميز بعدد من الخصائص التي تفرقه عن غيره من الحوادث مثلا الوقائع الانتحارية تكشف عن السلوك الغريب الذي يتسم به تصرف قائد السيارة قبل وقوع الحادث مثل القيادة المنهورة وعدم الحذر ، اختيار أماكن التصادم التي يصعب إنقاذ أحد فيها ، أما بالنسبة للمشاة فنجد الاندفاع المفاجئ نحو السيارة ، قطع الطريق السريع بشكل متعمد في أماكن تحجب رؤية السائقين. [49] ص 38

3.2. آثار الحوادث وآليات الوقاية منها والأطراف المعنية بها

بعد أن تعرضنا إلى أنواع الحوادث المرورية والحالات التي تتميز بها بالإضافة إلى ظروف وملابساتها ستعرض من خلال هذا التطرق إلى آثارها وآليات الوقاية

1.3.2. آثار حوادث المرور على الفرد والمجتمع

تعد الحوادث المرورية وما ينتج عنها من خسائر مادية وبشرية من أهم المشكلات التي تواجه المجتمعات بشكل عام والمجتمع الجزائري بشكل خاص، نظرا لحجم هذه الخسائر وتأثيرها السلبي على الفرد والمجتمع وإذا ما تأملنا الإحصاءات الرسمية التي تصدر عن الجهات المعنية بالمشكلة في الدولة، نجد أرقاما هائلة ومخيفة من الحوادث التي تؤدي في معظمها بحياة فئة الشباب إما بالإعاقة أو بالموت وكأنها حالة حرب واستنزاف مستمر ، فالحوادث التي تترك إصابات وإعاقات تحدث خلافا أسريا واجتماعيا ونفسيا كبيرا يثقل كاهل الفرد والدولة معا وتظهر آثاره السلبية بصورة واضحة في الواقع سواء في التفاعلات الاجتماعية أو الواقع العملي لهؤلاء .

1.1.3.2. الآثار النفسية

يصنف علماء الحوادث المرورية من بين الأحداث الضاغطة ولقد بذلوا جهودا كبيرة لتتبع الآثار المترتبة لتلك الأحداث على صحة المرء النفسية والعقلية والعضوية ، ومن المنطقي أن يتباين تأثير حوادث المرور مع درجة الضرر الناجمة عن تلك الحوادث .

ومن الأبعاد النفسية ذات الصلة بالحوادث المرورية التي أولاها علماء النفس اهتماما كبيرا ويعرف باضطراب ما بعد الصدمة التي تبقى ملازمة للشخص وتظهر في ثلاث مؤشرات : الشعور بالصدمة بصورة متكررة (تذكر لا إرادي للأحداث ،كوابيس) خدر إنفعالي (يجد المصاب صعوبة في الشعور بانفعالات إيجابية)، تجنب الأنشطة والمثيرات المتصلة بالصدمة واستثارة حادة (ردود أفعال رعب مبالغ فيها ،أرق) ،إن هذه الأعراض وغيرها قد لا تظهر إلا بعد أشهر من الحادث ويمكن أن يمتد تأثير الأعراض إلى حياة الفرد الاجتماعية فقد يصبح شديد الحساسية متعبا ، وقد تتأثر حياته الأكاديمية والوظيفية أيضا فيشعر دائما بالوحدة وكذا الانعزال والانطواء والاكتئاب وهذا يؤثر على التوافق الاجتماعي والنفسي لهؤلاء ويؤدي إلى اضطراب مفهوم الذات لدى المصابين وهذا ما يجعلهم غير قادرين على أن يعيشوا حياة طبيعية وذلك نتيجة اختلال الشعور بالأمان النفسي للمصابين فالآثار النفسية مع أنها غير ظاهرة لكنها لها تأثير كبير على حياة الفرد .[50] ص6

لقد حذر مختصون في الطب النفسي والعقلي خلال ملتقى دراسي من الانتشار المخيف لداء القلق لدى عدد كبير من الجزائريين ،تأتي زحمة المرور على رأس مسببات القلق والضغط النفسي في الجزائر،ومن بين الأماكن التي يكثر فيها زحمة السير والتي يقضي فيها المواطنين أكثر من ساعة ونصف مثل بعض المناطق المعروفة كالرغاية ، بود واو ،الحراش ...الخ ومع مرور الزمن تظهر مشاكل أخرى مرتبطة كلها بمشكلة المرور. [51] ص15

2.1.3.2. الآثار الاقتصادية

مشكلة حوادث المرور في الجزائر هي تلك المشكلة التي تضع تصورا واقعيا ويترجم ترجمة صادقة ما تعنيه الجزائر من السلوك المسرف لأبنائها ، والعجز عن تنفيذ إجراءات السلامة المرورية سواء ما يتعلق بتنفيذ شبكات الطرق وتخطيطها والمواصفات الفنية للسيارات وضعف الوعي المروري ، وشمولية مشكلة حوادث المرور في هذا الشأن مرجعه لكونها تؤثر في اقتصاد الدولة بما تملكه من عامل الوقت وتأثيره الإنتاج كإحدى صور الموارد العامة وكذا مختلف النفقات التي ترصدها الدولة لتكفل بمخلفات الحوادث المرورية (من إصابات ومعاقين وأرامل ويتامى) وكذلك الأضرار المتعلقة بالممتلكات العامة .

لقد أثقلت الحوادث المرورية كاهل الخزينة العمومية بحيث بلغت تكلفتها 75 مليار دينار جزائري أي ما يعادل 750 مليون أور في عام 2009 وهذا المعدل ضخم جدا ، كذا ارتفاع وفيات العنصر البشري يقابله بالضرورة نقص في رأس المال البشري عماد الدولة بصفة عامة وفي مصدر القوة الإنتاجية بصفة خاصة ، فتعرض السائق أو العامل أو غيره لإصابة بدنية متسببة في عجز جسماني مؤقت أو مستمر يقلل من كفاءة هؤلاء وقدرتهم الإنتاجية ومشاركتهم في تنشيط الدورة الاقتصادية بالإضافة إلى ما تتحمله الدولة من مصاريف العلاج والخدمات التي يتطلبها التحقيق والقضاء وإجراءات التعويض ...الخ .

كشف المشاركون في الملتقى الوطني لحوادث المرور والذي تم تنظيمه في معهد العلوم الإنسانية بالبويرة أن حوادث المرور بالجزائر تكلف الخزينة ما يكفي لانجاز 30 ألف وحدة سكنية سنويا و ما يكفي لانجاز 22 مستشفى بطاقة استيعاب 240 سرير ، أو ما يكفي لانجاز 180 كلم من الطريق السيار وفق المعايير الدولية.[52] ص23

3.1.3.1. الآثار الاجتماعية

إن المتتبع للآثار الاجتماعية للحوادث المرورية يجد أنها بدأت تغزو العديد الأسر بغض النظر عن اختلافاتها ، فهناك العديد من المصابين والوفيات بسبب هذه الحوادث ، وأن الأمر لم يعد متعلقا ببعض قاندي المركبات المتهورين ، بل تعداه ليصل إلى الدرجات النارية وغيرها من الوسائل الخطرة التي لا يراعى قائدوها أدنى حدود السلامة المرورية ، ويتسببون بالآلام والمآسي للإفراد والأسر التي باتت تعاني من فقدان أحد أفرادها أو المعاناة من جراء الإعاقة التي لحقت به وكذلك فقدت الأسرة والمجتمع فردا منتجا . [53] ص 524

فالحوادث المرورية في الجزائر تسبب في كل 3 ساعات قتيل ومعاق وجريح في كل 10 دقائق ، والفئة المتورطة في الحوادث تتراوح ما بين 25 و 34 سنة أي فئة الشباب وهي القوة العاملة التي تستند إليها الدولة وهذه الإحصائيات تبين خطورة الأضرار الاجتماعية للحوادث . [52] ص 23. وكذلك من الآثار المرتبطة بالحوادث ضعف الترابط الأسري وانحراف الأبناء نتيجة لفقد رب الأسرة ومعيّل العائلة ، أو يمكن أن ينتج عن الحادث المروري إصابة بدنية تسبب نسبة من العجز الجسمي يؤثر من حيث قدرته على الأداء والإنتاج والعمل وعلى نشاطه الاجتماعي ، وقد يتطور الأمر إلى الإصابة ببعض الأمراض النفسية المتولدة نتيجة الإصابة البدنية مما يخلق جوا من التوتر داخل المحيط الأسري والمجتمع ككل .

2.3.2. آليات الوقاية من حوادث المرور

إن الوقاية من حوادث المرور عمل جاد يشمل الإنسان والمركبة والطريق نظرا لكونها العناصر الأساسية في تشكل الحادث المروري ، لكن التركيز الأساسي يكون على الإنسان باعتباره العنصر العاقل في المشكلة المرورية ، بصفته المسؤول عن صنع المركبة وسن وتشريع القوانين التي تضبطه ، وعدم إدراكه لحجم الضرر الذي تسببه الحوادث وما تشكله من خطر عليه وعلى غيره بالتالي استدعت الضرورة الاهتمام بتنشئة الفرد وتدريبه منذ الصغر على الالتزام بقواعد وآداب المرور حتى يكمل بذلك التطور الذي وصلت إليه المركبات وما تحويه من تقنيات لسلامة والأمان ، وكذا التطور الذي آلت إليه الطرقات ويستطيع بذلك الإنسان التعامل معها بأسلوب عاقل وسليم يضمن سلامته وسلامة مستعملي الطريق .

1.2.3.2. تقنيات السلامة في المركبة

لقد بدأ الاهتمام بتزويد تجهيزات السلامة داخل المركبة منذ الستينات في دول أوروبا وأمريكا الشمالية ، فأضيف حزام الأمان لتثبيت شاغلي المركبة في أماكنهم ، كما زود كل مقعد بوسادة الرأس للحماية ، كما اهتم صانعو المركبات بفرش المقصورة وتبطينها بمواد غير قابلة للاشتعال فضلا عن قدرتها على امتصاص قوة صدم الجسم في حالة الارتطام ولم يكن التطور في تجهيزات السلامة وليد اللحظة بل كان تدريجيا .

إن المتتبع في تقنيات صناعة السيارات يجد أن كل يوم تظهر ابتكار تقني يستهدف الارتقاء بهذه الصناعة ، وأن هذه الابتكارات المتلاحقة تسعى إلى تهميش الدور البشري في القيادة والتحكم بالمركبات والاعتماد على التقنيات الحديثة والوسائط المعلوماتية للقيام بالتحكم في المركبات وقيادتها بدلا من العنصر البشري . وفيما يلي عرض لبعض التقنيات الحديثة الهادفة لسلامة المرورية :

- ابتكارات داخل المركبة وخارجها تكمل مجهود السائق في اليقظة والتحكم فيها بما فيها من معدات تؤكد حالة السائق الصحية وتحسين الرؤية وتزيد من الإدراك الحسي . [54] ص 221
- إدخال نظام القيادة الذكية لعجلة القيادة وهو ما يعرف بالنظام الإلكتروني الذي يسمح بتقنين سرعة أفعال وردوده المسيطرة على سلوك السائق خاصة في الحالات الحرجة ، هذا النظام يعمل على الإقلال من درجة الحساسية والتأثر بالحركات المفاجئة من قبل لسائق والتي تعمل على توفير أعلى مستويات الأمان داخل السيارة خاصة على الطرق السريعة يمنع السيارة من الانحراف أو الانزلاق .
- ضبط سرعة السير التكيفي : هذه التقنية عبارة عن إلحاق رادار بمقدمة السيارة ثم تفعيله بعد أن يقوم بضبط سرعة للإبقاء دائما على مسافة أمنية بين السيارة والسيارات الأمامية بحيث تتاح الفرصة لاستخدام الفرامل أو تغيير السرعة. [54] ص 223

عموما هذه التقنيات ساهمت في رفع مستوى الأمان والسلامة داخل المركبة وتدل الإحصائيات أن الجوائز تحتوي على حظيرة كبيرة من المركبات وعددها يرتفع كل سنة وترتفع معها نسبة الحوادث ، وأغلب السيارات مستوردة مما يستدعي ضرورة خضوعها للمراقبة التقنية بشكل دوري لضمان سلامتها وضرورة تأهيل مستعملي المركبات وفقا للتقنيات الموجودة فيها لضمان استخدامها بشكل آمن أو يمكن إخضاع السيارات المستوردة لشروط معينة ثم تكيفها وفقا للتضاريس والخصائص الاجتماعية .

2.2.3.2. المواصفات الأساسية لسلامة في الطريق

هناك تداعيات من شأنها نقص الطاقة الإستيعابية للطرق مع مر السنين ، وأولى خطوات خفض الإزدحامات تنأتى من خلال تحسين الطرق الحالية من توسيع للمسارات وإزالة المعوقات وإزالة المعوقات الجانبية للطريق ، كالمشاة والسيارات المتوقفة على جانبيها والأشجار المعوقة والإعلانات القريبة وكذلك المعوقات الداخلية مثل تقييد السيارات البطيئة كالشاحنات الثقيلة وسيارات تعليم القيادة في أوقات الذروة وزيادة عدد المسارات بالصيانة المستمرة للطريق للتقليل من نقاط التصادم المحتملة بين الاتجاهات المختلفة مراعاة شروط معينة في التصميم الهندسي للطرق حتى يستجيب التي عرفتها حركة المرور مثل الزيادة المضطربة لعدة السيارات :

تهيئة ملتقيات الطرق من خلال : التقليل من التقاطعات وذلك بإقامة الجسور ومحولات أو شق أنفاق. الملتقيات الدائرية يساعد هذا النمط على سيولة المرور ويشكل أداة فعالة في فرض تخفيض السرعة شرط أن تكون تصميمية وفقا للمقاييس الدولية وأن تكون أسبقية المرور فيه للمركبات السائرة داخل المدار. [55] ص120

- الأطراف والمحاور الكبرى : للتغلب على أزمة انسداد حركة السير واكتظاظها يعمد في تخطيط المدن إلى إقامة أطراف حواضر في المدن الكبرى ، وهي عبارة عن طرق مزدوجة متعددة المسالك تحيط بالمدينة وتربطها بمركز المدينة، وهناك عدة طرق محورية فسيحة تسمح بدخول المركبات وخروجها بسهولة ويضمن سيولة الحركة .

- إيلاء العناية للمشاة وتأمين تنقل الأطفال : تأمين عبور المشاة وذلك بتخصيص ممرات لعبور المشاة يبعد على تأمينهم وحمايتهم من الحوادث. [56] ص28

- تنظيم المرور عبر الأحياء السكنية والمؤسسات التربوية : بادر المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق إلى إجراء دراسة حول التدابير الناجعة الواجب اتخاذها لرفع مستوى السلامة قرب المؤسسات التربوية حيث أسندت إلى أخصائيين تابعين للهيئة الوطنية للمراقبة التقنية لأشغال العمومية من أهم التدابير التي أوصت بالقيام بها هي : وضع إشارات ضوئية وعمودية وأفقية ملائمة ، وضع ممهلات مناسبة وحسب المقاييس النظامية ، تصنيف الطريق لمنع التجاوز ، إقامة حواجز ملائمة قرب المؤسسات التربوية تفصل عن قارعة الطريق للحيلولة دون اندفاع الأطفال مباشرة عند خروجهم بسرعة إلى الطريق العام ، فصل أبواب المؤسسات التربوية عن الطريق بأرصعة واسعة ،

اختيار مواقع ملائمة لتشبيد المؤسسات التربوية بعيدة عن الطرق السريعة والشوارع ذات الحركة الكثيفة .

* تزويد الطرقات بتجهيزات للمراقبة وتعميم استخدامها في جميع الطرقات ومن بينها نجد:

* جهاز الرادار الذي يستعمل لمراقبة سرعة المركبات وقياسها ، لضبط من يخالفون حدود السرعة المنظمة ، هذا الجهاز عرف تطورا محسوسا فبعد أن كان بسيطا يقيس السرعة فقط أصبح جهازا متطورا يرصد السرعة ويصور السائق والمركبة ويظهر رقم تسجيلها ويحدد وقت ارتكاب المخالفة .

* تزويد الطرقات بغرف لمراقبة حركة المرور: هي عبارة عن مركز لمراقبة حركة السير عبر المدينة وتسييره وهي مزودة بأجهزة حديثة تسمح بملاحظة ومراقبة الحركة عبر كل الشوارع والتدخل في الوقت المناسب لتوجيه حركة السير وفك الانسدادات وضمان السيولة.

* تعميم استخدام جهاز ضبط السرعة الذي يعمل وفق شبكة اتصال عن طريق قمر صناعي حيث يحدد سرعة المركبة تبعا للمناطق التي تختلف حدود السرعة المسموح بها في المناطق الريفية والمناطق الحضرية. [57] ص 18

3.2.3.2. المواصفات الأساسية لضمان سلامة مستعملي الطريق

أجرى معمل أبحاث في بريطانيا دراسة خاصة بالسلامة على الطرق لتحديد أسباب الحوادث في الدول النامية شملت 10 دول منها الهند إيران وماليزيا وقبرص وقد وجدوا أن العنصر البشري سكون سببا مباشرا بنسبة تتراوح بين 64 % إلى 94 % يعد السائق العنصر الفعال والمحرك للعملية المرورية ، ومن ثم لا بد أن تتوفر فيه عدة صفات: العقل وسلامة الحواس ، ومعرفة أنظمة وتعليمات المرور والتركيز أثناء القيادة.

* الوعي المروري والقيم الثقافية : السائق الرشيد هو الشخص الذي تكون له دراية كافية بأصول وقواعد المرور ، وقدرته على التعرف على الآثار الضارة التي تتركها حوادث المرور وهو ما يدخل في نطاق الثقافة العامة ، ويدخل في نطاق الوعي المروري معرفة الشخص بالأمكان والاتجاهات والطرق المختلفة فالشخص الذي يخطط لرحلة معينة يعد الخرائط اللازمة للتعرف على الطرق السليمة والأمكان الموصلة إلى الجهة التي يرغبها وكذلك التقاطعات والمنحنيات ومدخل ومخرج الطرق والجسور والأنفاق سوف تكون أخطاؤه قليلة مقارنة بالشخص الذي لا يخطط ويترك أمره للظروف والأحوال. [45] ص 57

- * اللياقة الصحية حيث يكون السائق في حالة ذهنية وجسمانية تؤهله لقيادة السيارة بكفاءة وأمان ودون خطورة على حياته وحياته الآخرين وقد تكفل القانون بوضع شروط لمنح الرخص والتأكد من سلامة المترشح قبل اجتيازه لامتحان .
- * التعليم والتدريب الكافي في مدراس السياقة حتى يكون السائق قادر على قيادة السيارة واستخدامها استخداما آمنا وسليما غير ضار بنفسه أو بغيره لمستخدمي الطريق.
- * رفع السن القانونية لقيادة السيارة بالنظر إلى ما توصلت إليه آخر الدراسات الأمريكية التي أثبتت أن هناك منطقة في المخ لا تنضج عند الأفراد إلا عند سن 25 وهي منطقة مسؤولة عن ضبط السلوك ومنعه من القيام بسلوكيات متهورة بالتالي يخفي عن الطريق المراهقون . [45] ص 61
- * تخصيص برامج وحملات للتوعية بصفة منتظمة وباستمرار والاعتماد على الأساليب العلمية في عملية تخطيطها ومشاركة الهيئات والجمعيات الأهلية والحكومية والمجتمع المدني سواء أثناء الإعداد أو التحضير أو التنفيذ والحرص على إقناع الفئات المستهدفة بالاعتماد على وسائل الإعلام .
- * الضبط المروري الذي يتأتى بتطبيق الأنظمة التي تقرها الدولة لتنظيم الحركة المرورية لضمان انسيابية الحركة المرورية و سلامة وأمن مستعملي الطريق . [58] ص 211
- * تحسين الحالة النفسية للسائقين وذلك بالاعتماد على برامج الناشطات البدنية والرياضية من أجل العمل على تغير الاتجاهات والقيم المرتبطة بميدان العمل والمحيط الاجتماعي والنفسي بحيث من شأن هذه النشاطات أن تمتص الضغط والإجهاد والقلق وحتى الإحباط الذي يتعرض إليه السائقون.
- * المحافظة على حسن العلاقات الفردية في الطريق بحيث عندما تقام علاقات فردية على أساس من التعاون والتعاضد والاحترام عملية دقيقة للغاية نظرا لما فطر عليه الإنسان من أنانية ونزعة للتحرر من القيود التي تحد من حريته . ولكن عندما يعلم الإنسان أن حدود حريته تقف عند حرية الآخرين أدرك درجة الضبط الذاتي الذي يجب أن يمارسه حتى يبقى ضمن الحدود التي يفرضها على حرية وحقوق الآخرين ، هذا الضبط شكل مقدره مكتسبة بالتربية القائمة على فهمهم لأصول المواطنة الصحيحة ويكتسب الفرد بذلك ثقافة تمكنه من استعمال الطريق بصورة سليمة لا يؤذى ولا يتأذى. [59] ص 236
- * الاهتمام بإعداد وتكوين رجال المرور وزيادة كفاءتهم بالاعتماد على التقنيات الحديثة بما يتناسب مع هذه المهمة مع إجراء تقييم مستمر القانون وإدخال المواد الكفيلة بزيادة السلامة المرورية على الطريق ولبيان أثار القانون المطبق من خلال نسبة الحوادث المسجلة خلال السنة الماضية .

3.3.2. الأضرار المعنوية بالوقاية من حوادث المرور

الوقاية من حوادث المرور من قبل كل شيء ميكانيزم دفاعي يعتمد المجتمع لحماية أفرادهِ للدفاع عن نظمه و مؤسساته و أنساقه الاجتماعية هي ليست عملاً إحصائياً أو تصديقي يقوم الفرد إنما هو نشاط وعمل ضروري للمحافظة على الحياة الاجتماعية السليمة في المجتمع .

1.3.3.2. الأضرار المعنوية بالوقاية من حوادث المرور

إن الدولة مسؤولة بصفة رسمية عن تنظيم كل المجالات داخل المجتمع انطلاقاً من مختلف الوسائل والأجهزة ،وبما في ذلك من الوزارات المكلفة بذلك منها وزارة النقل على رأس المؤسسات والأطراف التي لها دور فعال في تنظيم وتحسين التنقل ، فهي مخولة قانونياً بالسهر على تحقيق الأمن وتوفير مختلف حاجيات المواطنين في مجال النقل ،فالوزارة تشرف على تنظيم مختلف قطاعات النقل سواء النقل الجوي أو البحري أو البري هذا الذي يعرف تزايد خطير في ظاهرة حوادث المرور لذا تعمل الوزارة جاهدة من أجل إيجاد الحلول للحد من هذه الظاهرة ، وللقيام بهذا الدور فهي تتعاون مع وزارة البناء والأشغال العمومية وذلك لأجل شق الطرق وبناء الجسور والمهام الأساسية لوزارة النقل هي إصدار القوانين والسهر على تطبيقها .

1.1.3.3.2. قانون المرور

القانون عبارة عن مجموعة من القواعد التي تنظم سلوك الفرد في الطريق وتجعله خاضعاً من خلال عقوبات وجزاءات لضمان تطبيقه من قبلهم ويضمن بذلك سلامة وأمن مستعملي الطريق . والمتفحص لمرفولوجيا قوانين المرور في الجزائر يلاحظ أنه من خلال التعديلات التي يقوم بها المشرع الجزائري من مرحلة إلى مرحلة أخرى يرمي من خلال ذلك إلى مواكبة التغيرات الحاصلة اقتصادياً واجتماعياً ،وذلك بإيجاد الآليات القانونية اللازمة للتحكم في زمام المسألة المرورية التي أضحت مشكلة خطيرة تعاني منها طرقات الجزائر وأصبحت من أحد المعوقات الأساسية في تنميتها و ومنهكة رئيسية لاقتصادها من جهة الدولة ،أما من جهة الأفراد فلها آثار اجتماعية ونفسية كثيرة .

2.1.3.3.2. الجهاز الأمني

تضبط حركة المرور انطلاقاً من جانبين الأول الجانب التشريعي المتمثل في القوانين والإجراءات، وجانب ردعي رقابي يقوم به جهاز الأمني وتكون الرقابة حتى لا تسبب قوانين المرور التي تطبق فوضى، خاصة أن القانون والقوة متكاملان فالقوة دون قانون ذريعة لتعسف، تتمثل هذه القوة في مصالح الأمن والتي تكون موجودة في مختلف الطرق الوطنية لتقوم بدورها الأساسي في مراقبة حركة المرور ورصد المخالفات ومراقبة بعض السائقين الذين يشكلون خطراً على حركة المرور وعلى مستعملي الطريق .

الأطراف المعنية في هذا الجهاز هي الشرطة والدرك الوطني وأن العمل الشرطي لم يعد مقتصرًا على النشاط التقليدي الموجه إلى فئة قليلة من الخارجين عن القانون ومخالفه ، فإدارة الشرطة الحديثة نمت وتطورت وأصبحت منظمة خاصة ذات أهداف وطموحات ، تمارس أنواع متعددة من النشاط الهادف إلى خدمة أعداد متزايدة من المواطنين ورعاية مصالحهم ، ولهذا الغرض يوجد في المديرية العامة للأمن الوطني مديرية خاصة تحت اسم مديرية الأمن العمومي ، من بين مهامها نيابة المديرية المكلفة بمراقبة حركة المرور أو ما يسمى بشرطة المرور التي تسهل وتنظم حركة المرور ، وتقوم شرطة المرور بمهمة وقائية و توعوية تتمثل في تنبيه مستعملي الطريق بكل الوسائل المتوفرة وإعطاء النصائح المفيدة لهم ليجتنبوا الوقوع في المخالفات والحرص على عدم تكررها في حالة وقوعها ، إذن الأساس من مختلف تدخلات شرطة المرور كما يجب على رجال الشرطة العاملين في القطاع أن يقدموا لمستعملي الطريق المساعدات اللازمة في حالة وقوع الحادث المروري الذي ينتج عنه إصابات سواء أكانت خطيرة أم لا ، وهناك دور قمعي للشرطة يظهر في الأشراف على حركة المرور لا مفر منه لأن احترام قانون المرور واحترام اللوائح المتعلقة بهذا المجال واحترام الشرطي بحد ذاته واحترام أوامره يتوقف على الدور القمعي ، وتتطلب هذه المهمات على رجال الشرطة معرفة عميقة باللوائح والتنظيمات والقوانين المرورية وهو مطالب أن تعكس تصرفاته صورة الجهاز الأمني ، ولإشاعة وجود الشرطة على الشوارع وكل شبكات الطرق بغرض تأكيد الهيبة وعملية الضبط الإداري مع سرعة الوصول لمكان الحادث، أما الطرف الآخر للجهاز المهني هو الدرك الوطني مهمته مراقبة حركة المرور والأخطاء الموجودة عليها ومعاينة المخالفين ، بالتالي ينبغي أن يتلقى هؤلاء تكوين في ميدان حركة المرور وتزويد هذا الجهاز ببعض الوسائل التي تمكن من تأدية الدور على أكمل وجه مثل جهاز قياس الفوري والدقيق للكحول .[61]

3.1.3.3.2. المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق

تعرف حوادث المرور ارتفاعا مستمر في عدد حوادث سنة بعد سنة ، فقد صنف في آخر التقارير للمنظمة العالمية للصحة الثانية عربيا ، وفي ظل الزيادة الرهيبة في نسبة الحوادث وتأثيراتها السلبية على الفرد والدولة بدأت الجزائر في وضع سياسة صارمة للوقاية من الحوادث . تشير إلى أن هذه السياسية تعود فكرتها القاعدية إلى فترة ما بعد الاستقلال بالضبط إلى 11 جوان 1967 تاريخ إنشاء هيئة وطنية سميت اللجنة الوطنية الدائمة للأمن الوطني، لكن هذا المشروع لم يتم ميدانيا ولم يكن له صدى كبير في تنظيم حملات التوعية للوقاية من حوادث المرور ،فذلك لم يصل إلى الهدف المنشود إليه وهو تقديم دراسات علمية دقيقة لأسباب حوادث المرور في الجزائر ، وهذا ما خلق فزعا كبيرا بين السلطات العمومية والسائقين ، لقد نص قانون تنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها الصادر 10 فيفري 1987 في المادة 24 على إنشاء مركز وطني ولجان ولأئمة للوقاية والأمن عبر الطرق لكنه يبقى حبر على ورق إلى غاية 16 مارس 1991 حين صدر مرسوم تنفذي عدد مهام المركز الوطني للوقاية كذلك تنظيمه وهيكلته وعمله . حيث أن ولأول مرة اعترف بالمركز كمؤسسة عمومية إدارية خاضعة للقوانين المعمول بها من الإدارة الخاصة بمبدأ التخصص في المجال . [60] ص 3 وبعد صدور المرسوم رقم 91-77 المؤرخ في 16 مارس 1991 كان ميلاد المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق إداريا فقط حيث أن عمله الميداني أجل نظرا للوضعية الأمنية المتدهورة التي عاشتها الجزائر طيلة تلك الفترة وكانت الانطلاقة لحقيقة والتدشين الرسمي لم يتم إلا في أفريل 1995 .

وقد حددت المهام هذا المركز فيما يلي : إعداد كل الدراسات التي لها صلة بتنظيم حركة المرور والوقاية من الحوادث ، السعي للتقليل من أخطار المرور بتطوير مراكز الإعلام والتربية والبحث التطبيقي في هذا المجال ، تجميع إحصائيات وتقارير مسجلة ودوريات وبيانات متعلقة بحوادث المرور عبر الطرق أعدتها مصالح ومؤسسات معتمدة . ، تمثيل الجزائر في المحافل والملتقيات والمؤتمرات الإقليمية والدولية ولتحقيق هذه المهام يعمد المركز إلى إستراتيجية جاءت بعد دراسات تهدف إلى البحث عن الأسباب الرئيسية المؤدية إلى حوادث المرور في الجزائر واستخلصت الدراسات أن هناك نوعان من الأسباب تساهم بنسبة كبيرة في وقوعها متصلة مباشرة بالإنسان سائقا كان أو راكبا أو رجلا وأسباب تتمثل في وضعية شبكة الطرق والمركبات . [60] ص4

4.1.3.3.2. دور مدارس تعليم السياقة

نتساءل في البداية إذا كان من يقود سيارة جميع من يقود سيارة له رخصة سياقة هل هذه الرخصة عبارة عن مجرد وثيقة إدارية لأنها تعبر عن كفاءة من المفترض أن كل سائق له مركبة حامل لرخصة السياقة موافقة للمركبة التي يقودها. وذلك بحسب ما تنص عليها 08 من قانون المرور 14-01 هذه الرخصة التي تسلم من طرف مدارس تعليم السياقة لدى إمضاء الوالي أو من يناوب عليه ، وذلك باجتياز المترشح بنجاح لامتحانين لنظرية تطبيق الخاصة بالمركبة ، تهدف مدارس السياقة إلى تكوين السائقين في المستقبل وتلقينهم طرق السياقة السليمة والرفع من مهارتهم في التحكم بالمركبة وذلك من خلال جوانب ركز عليها وهي: تحسين المعارف (هدف إدراكي) ، تحسين المواقف (هدف عاطفي) تحسين المهارات (هدف حركي نفسي) . [62] ص 68

غير أن عدد هائل من السواق في الجزائر ينقصهم التكوين الكافي والتدبير اللازم الضروري للتحكم في السياقة تحكم فعلى ، سواء على المستوى التطبيقي الذي ينحصر في تلقين سواق المستقبل العناصر التي تسمح لهم بالتحكم بالمركبة في الطريق دون عراقيل حقيقية ، أو على مستوى التكوين النظري الذي يقصد به الإلمام التام بقانون المرور والاختناك الكافي بجدوى الالتزام به والتهيئة النفسية للخضوع لإحكامه وطواعية لدرجة أن يصبح ذلك سلوك مقدس ، والقاعدة العامة أصبحت تقول " إن رخصة السياقة أصبحت تباع في الجزائر ، كما يباع الدواء في الصيدليات وبلغة تفصيل فإن بعض المدارس تعليم السياقة تطلب من المترشحين تقديم رشوة للحصول على رخصة السياقة وإن كان الطالب تقدم بلغة ضمنية غير صالحة ويجب الإقرار بأن الذين يدفعون الرشوى للحصول على رخصة السياقة تتفاوت أحوالهم بين عامد وقاصد وبين مضطر غير باغ وذلك تقاديا لزيادة المصاريف التي تنجر عن العراقيل التي توضع في طريقهم وفي أثناء الاختبارات من جهة واختصار الوقت من جهة أخرى . [63] ص 12

في هذا المجال لأحد المسؤولين (مراد لعجمي) فإن هناك فعلا في مدارس السياقة حوالي 50 % من حوادث المرور سببها منح رخص السياقة مزورة إننا إذا تعمقنا في المشكلة فنجد أن معظم المدارس بالجزائر صغيرة ولا تبحث عن التوسع وهي في الغالب تابعة لأشخاص غير محترفين وغير متخصصين ونجد أن المكون لا يمكن له التواصل مع زملائه من اجل تفعيل دور مدارس السياقة لتحقيق الأمن المروري. وتحويلها من محلات تجارية إلى مدارس تعليم السياقة بآتم معنى الكلمة ، يسعى المركز الوطني للأمن والوقاية عبر الطرق على اقتراح عدة نقاط تتمثل فيما يلي :

مراجعة منظومة التكوين من حيث البرامج والمضامين

تأطير مدارس السياقة وتحيد المناهج والوسائل وتطوير نظام الامتحانات إذ يجب أن تتوفر في مدارس السياقة مقاييس من قسم مجهز بوسائل تكوينية ووسائل بيداغوجية تربوية وبرنامج وطني موحد ومعلومات محددة مراجع ومناهج محددة ، ليس كل إنسان يستطيع أن يكون معلم سياقة بل يجب أن يخضع لتكوين فتكون له شهادة تؤهله بأن يكون ممرنا .

إعادة النظر في مفهوم تكوين السائقين ومراجعة السياسة الوطنية لمنح الاعتماد لمدارس السياقة، أي أن كل إنسان يستطيع أن تكون لديه مدرسة بناء على شروط معينة وأن تكون لديه شهادة جامعية بحيث أنها لم تعد حرفة بسيطة بل أصبحت مهنة علمية، إعادة النظر في ما يخص ما يخص الممتحنين فيما يتعلق بمدة التكوين حيث أن ستة أشهر غير كافية وكذا الحالة الصحية بالاستناد على فحوص طبية ، التركيز مستقبلا في عملية التكوين على عنصر التوعية المرورية للممتحنين وتوجيههم إلى كيفية الوقاية من حوادث المرور .

5.1.3.3.2. دور مؤسسات التربية والتعليم

إن التربية المرورية التي يتلقها الأطفال في المدارس في سن مبكرة هي القاعدة التي يركز عليها دورهم في المستقبل ، ولذلك توليهم الأمم والمجتمعات المتطورة أهمية بالغة وتدرجها في مناهجها التربوية وبرامجها الدراسية وجعلتها مادة أساسية ، وحرصا من الدول العربية على تربية النشء على الاستعمال الأمثل للطريق ، فقد نظم بالجزائر في ديسمبر من عام 2004 ملتقى عربي شاركت في جل الدول العربية ، كرس لدراسة سبل تفعيل وتطوير تعليم مادة التربية المرورية حضوره خبراء ومختصين عرب ودوليون وقد أسفر عن إصدار عدة توصيات عمل مفيدة وهي:

* إدراج مادة التربية المرورية في المناهج التعليمية ، وجعلها مادة أساسية إجبارية يمتحن فيها التلاميذ والطلبة .

* إعداد برنامج دقيق متكامل لكل الأطوار وذلك بالاستعانة بأخصائيين في هذا المجال .

* تحديد وتوفير وسائل الإيضاح اللازمة للاستعانة بها داخل المؤسسات التربوية وإقامة مسالك تربوية وتجهيزها بدراجات وسيارات مناسبة لأعمار التلاميذ .

* إقامة حظائر تربوية وتعميمها تدريجيا لتشمل كل البلديات والأحياء لما لها من دور فعال في تدريب الأطفال على التعود على السلوك السليم في الطريق والالتزام طواعية بتطبيق قواعد السلامة المرورية ، وذلك بفضل توفر الحظائر على كل العناصر الضرورية وتقاربها مع المحيط الحقيقي.

قبل هذا الملتقى نص قانون المرور 2001 الذي نص في إحدى موادّه على ضرورة أن تسعى الجزائر إلى تطوير أساليب تعليم هذه المادة معتمدة في ذلك على أحداث النظريات التربوية البيداغوجية والتي توفر الوسائل المناسبة التي تجذب الأطفال وشوقهم للإقبال والتدريب على الالتزام بقواعد السلامة المرورية من خلال تعاملهم مع الطريق في حياتهم اليومية، وبذلك تتم تربية النشء تربية تؤهلهم للإلمام بشروط السلامة المرورية بدرجة تصبح راسخة فيهم مثل العادات الاجتماعية والمبادئ الأخلاقية التي يتلقونها ويكتسبونها منذ نعومة أظافرهم .

6.1.3.3.2. دور الجماعات المحلية

إن الجماعات المحلية ولائية أو بلدية مسؤولة بالدرجة الأولى على تنظيم وأمن شبكة الطرق المتواجدة بحيزها الجغرافي إذ عليها : وضع خطط لتهيئة عمرانية واضحة ، تعميم وتشديد الحراسة قرب المدارس والأماكن العمومية ، برمجة النقل المدرسي للمناطق النائية، التنسيق مع سلطات معينة لأجل حسن اختيار المساحات لتهيئة أماكن لنشاطات التقريبية بعيدا على شبكات الطرق التي تعرف رواج كثيفا، تهيئة الحظيرة للأطفال من أجل تعليمهم التربية المرورية بالتنسيق مع الهيئات المختصة فتح المجال للجمعيات في عملية التوعية المرورية. والعمل على إعادتها ماليا .

7.1.3.3.2. دور الحركة الجمعوية

تؤدي الحركة الجمعوية في البلدان التي تمتلك تقاليد راسخة في المجال دورا رائدا في مختلف مجالات الحياة ومجتمعاتها ، ولا يمكن القيام بهذا الدور إلا إذا اتسمت باستقلالية تامة ومصداقية قوية تضمن لها ثقة المواطنين ومجتمع يضي لها ويقضى بها .

الحركة الجمعوية تعد قوة إيجابية في خدمة المجتمع والبلاد وقد أصبحت في ظل التحولات الكبرى التي تعرفها البلاد حلقة التواصل بين المؤسسات الرسمية وممثلي المجتمع المدني ، وعبر مرور الزمن ارتفعت من مستوى التمثيل إلى مستوى الاقتراح من خلال برامج عمل دقيقة وخاصة في مجال وخاصة في مجال البيئة ومكافحة الفقر وكذا حقوق الطفل .

ولكن بالرغم من وجوب نصوص قانونية تسمح للمواطنين بإنشاء جمعيات، إلا أننا في الجزائر نقص كبير في الجمعيات والمختصين في التوعية من حوادث المرور بل تكاد تنعدم ، حيث توجد جمعية مهتمة بمجال التوعية المرورية هي الجمعية الوطنية للوقاية المرورية "طريق السلامة" التي يترأسها محمد لعزوني بالإضافة إلى بعض الجمعيات أولياء التلاميذ التي تساهم هي الأخرى في مجال التوعية المرورية ، انطلاقا من أهمية الجمعيات في مجتمع يمكن تصور دورها في التوعية

المرورية من خلال ما يلي : ضبط مخطط وطني دائم يهدف إلى تحسيس وتوعية المواطنين في جميع فئاتهم ويشارك في بلورته وتطبيقه إلى جانب أجهزة الدولة المختلفة ، الجمعيات المؤهلة لذلك حيث لكل جمعية مجالها ومحيطها دون ما يتضمنه المخطط ، عروض لأشرطة حوادث المرور متنوعة وبتعليق وآراء ، محاضرات مدعمة بصور ومتبوعة بمناقشات . [64] ص5

غير أن الوقاية من حوادث المرور تبقى صورية إذا لم تتكفل المنظومة القانونية بتطبيقها وهنا يبرز بشكل فعال دور الحركة الجمعوية في هذا المجال .

الفصل 3 التنظيم المؤسسي للمرور بالجزائر و سبل السلامة المرورية

لقد تناولنا في الفصل السابق ظاهرة حوادث المرور في الواقع الجزائري ومدى نفسيها فيه وتطرفنا لمختلف العوامل التي تتحكم فيها كما تناولنا آليات الوقاية منها وبعض الأطراف المسؤولة عنها استكمالا لما سبق سنوضح من خلال هذا الفصل أحد أساليب الدولة في التحكم في الظاهرة، أين تتخذ إجراءات عدة لتخفيف من حدة خطورتها على اعتبار أن هذه الأخيرة إشكالية وطنية لها ارتباط مباشر بالحياة اليومية للمواطن الجزائري، لذلك ترجع مسؤوليتها أساسا للهياكل والهيئات الرسمية وغير الرسمية ذات العلاقة بالموضوع، وترجع أسبابها إلى إقبال الجزائريين إلى استعمال السيارات هذا من ناحية والتطور النسبي الحاصل في السلوكيات والعقليات المرتبطة بواقعنا المروري .

فالجهد الحالية وإن تكاثفت في هذا المجال فإنها ما تزال تسجل قناعات بإمكانية تطوير العمل الجاري في إطار رؤية شاملة ومتجددة تتكامل فيها مجهودات الهيئات الرسمية وغير الرسمية مع مبادرات المجتمع المدني وإسهامات القطاع الخاص . ذلك أن الاقتصار في المعالجة على وضع وتسنين قوانين وتعديلها مع مرور الوقت لم يفض إلى نتائج مرضية وإن سجلت بعض الانخفاضات في النسب المتعلقة بالظاهرة لكن مهما كان الرقم فهو متعلق بحياة أفراد ، وهذا ما يطرح إمكانية اعتماد مشروع اجتماعي متكامل يؤسس لسلوك حضاري جديد في استعمال السيارة وفي التفاعل مع نظام المرور والبرامج الوقائية والخضوع للأجهزة الممثلة للقانون ، للوصول إلى تحقيق السلامة المرورية التي تعد بمثابة إرادة سياسية وآليات وتنظيم مؤسسي وخطط هادفة وإمكانات كافية ، خاصة إذا تم تدعيمها بمبادرات متعددة في هذا الإطار لتوفير أقصى درجة السلامة الممكنة ، بتضافر الجهود بين جميع فئات المجتمع يمكن الوصول إلى ضمان أمن مستعملي الطريق .

من خلال هذا الفصل سنعالج التنظيم المؤسسي للمرور في الجزائر ودور مختلف الهيئات فيه ،وبعدها نتطرق إلى قانون المرور وتعديلاته ، وأخير سنعالج السلامة المرورية.

1.3.1. التنظيم المؤسسي للمرور بالجزائر

1.1.3. التصدي للظاهرة العنف المروري

في ظل التحولات الجذرية التي تعرفها المجتمعات في مجال نقل البضائع ، وبصفة خاصة في المدن الكبرى ، أضحت إشكالية التوفيق في تسير المرور وإدارته بين إشباع رغبات المواطنين من جهة، وتوفير المنشآت القاعدية الضرورية بما يساير الجانب الأمني من جهة أخرى ، من أهم انشغالات السلطات العمومية ، هذا نظرا لما آلت إليه ظاهرة حوادث المرور من خطورة أصبحت بمثابة إرهاب للطرق يهدد جميع الأفراد مما استدعى ضرورة تدخل السلطات المعنية .

لقد سعت الدول المتطورة إلى توفير كل الوسائل الممكنة وإيجاد صيغ توافقية بين استعمال المركبات وحماية الأفراد، وذلك بتصميم طرق سيارة وربطها بصفة محكمة بين مختلف أنواع النقل وكل ذلك في ظل عمران وبيئة مناسبة، علاوة عن جانب التكوين والتوعية اتجاه مستعملي الطريق . هذه التدابير والسياسات مكنتها من تقليص الحوادث وضحاياها وما إنجر عنهما من تكلفة مالية واقتصادية ، كما أن هناك تكاليف المصالح المتخصصة في تنظيم وإدارة المرور التي زودت بالوسائل والمعدات الحديثة للمراقبة المرورية مع التركيز على تكوين متخصصين للقائمين على هذه المهام عززت سبل التخفيف من الظاهرة .

بالنسبة للدول السائرة في طريق التطور ، فإن حدة هذه الآفة المعاصرة باتت تشكل مآسي اجتماعية وتكبد الدول خسائر مادية معتبرة ، ذلك أن التوافق المطلوب بين العناصر الثلاثة للإنسان والمركبة والمحيط غير متجانس وغير متكامل ، فضلا عن المنظومة التشريعية المنقوصة ، بل إن العناية بالموضوع ليس من الأولويات وكأن الأمر أي حوادث مرور أمر مقدرًا. [65 ص 181 فالجزائر ذات المساحة الجغرافية الواسعة " 2,381,741 كلم" وبتعداد سكاني يقارب 35 مليون نسمة، وشبكة طرق إجمالية " 112,000 كلم" وبوجود حظيرة للسيارات واسعة هي من الدول التي تضررت بشكل كبير من حوادث المرور بحيث تؤدي إلى مقتل خمسة عشرة شخص يوميا وتكلفة الحوادث المرورية تتجاوز 75 مليار دينار جزائري ، إذا تمت مقارنة الجزائر بالدول التي تمتلك أكبر عدد من السيارات فسندرك حجم الخطورة فمثلا فرنسا التي لها حظيرة وطنية تقدر بنحو 40 مليون مركبة في مجال الحوادث وضحاياها لسنة ، 2008 نلاحظ أن عدد القتلى وصل في الجزائر إلى 4422 قتيل، في حين وصل عددهم في فرنسا إلى 2474 قتيل، مع العلم أن فرنسا سبقتنا حظيرتها

تقريبا ب35 مليون مركبة مع ذلك فإننا نسبة القتلى في الجزائر هي الأعلى. فهذا الفارق يظهر حجم خطورة الظاهرة في المجتمع الجزائري لهذا من الضروري أن تتكاتف الجهود من قبل الجميع لحل مشكلة اللا أمن المروري الذي آل إليها المجتمع الجزائري .

وقد عملت الجزائر كما أشرنا إليه سابقا إلى محاولة التقليل أو الحد من الظاهرة وهذا عبر وزارة النقل بالتشريع والإجراءات التنظيمية المرتبطة أساسا بقضايا النقل بكل وسائله وأنواعه، بالإضافة إلى الاضطلاع بالجانب التكويني في هذا المجال ، أي تكوين والإشراف على كفاءات وشروط الحصول على شهادة الكفاءة في سياقه المركبة .

وبهذا تكون المؤسسة الموكلة إليها بالاشتراك مع غيرها من الأطراف المعنية بتنفيذ السياسة الوطنية والإستراتيجية التطبيقية لها ، علاوة على الدراسات والأبحاث وحملات التوعية المرورية ، وتظهر صلاحياتها في ما يلي :

- التشريع: اقتراح مشاريع وقوانين - التنظيم: إصدار كل النظم القانونية والإشراف على أعمال مختلف المجالس واللجان ذات الصلة - التكوين : اعتماد مدارس تعليم السياقة وتكوين المكونين .- الدراسات والبحوث:الاحتياجات والمعائينات والحلول.- التوعية والتحسيس : القيام بحملات التوعية المرورية- منح مختلف رخص الاستغلال والنقل بصفة عامة .[65] ص185

1.1.1.3. صلاحيات وزارة الأشغال العمومية

تبعاً لتصنيف الطرق في الجزائر من وطنية ولائنية وبلدية، فإن وزارة الأشغال العمومية ومديرياتها التنفيذية تتكفل بإنجاز المشاريع الكبرى للطرق والإنجازات الفنية، إلى جانب الصيانة والترميم بالإضافة إلى تجهيز الطرق بالإشارات المرورية ، والتجهيزات الأمنية عبر الطرق ، إذا تخصص ميزانية مالية سنوية لها .

2.1.1.3. وزارة الداخلية والجماعات المحلية

تعمل الوزارة بالتنسيق مع المؤسسات الأخرى الدولة منها هذه الأخيرة تضطلع السلطات المحلية(البلدية، والولائية) بمهام توسيع شبكات الطرق داخل حدود الاختصاص المحلية صيانتها ولدى الضرورة شق الطرق لفك العزلة عن بعض القرى والتجمعات السكنية ، وتتم عملية التمويل للمشاريع تبعاً لميزانية البلدية والولائية أو إعانات من خزينة الدولة في هذا الصدد ، نجد أن

الجماعات المحلية توكل لها عملية تنظيم السير والمرور في حدود اختصاصها المحلي وذلك عن طريق التقنين ، بالإضافة إلى إنجاز وتطوير محطات النقل والسير ، وتهيئة الشروط الأمنية لمستعملي الطريق خاصة بمحاذاة المؤسسات التربوية، وتسهم هذه الأخيرة أيضا في العمليات الوقائية والتحسيسية عن طريق توفير المساحات والتجهيزات الضرورية لنشر الثقافة المرورية. المشاركة في إعداد النصوص ذات الصلة ، التمثيل في المجالس واللجان ، الإشراف على الوثائق المتعلقة بالمركبات والسواق ، المشاركة في إعداد مخططات السير والنقل، التكفل بصيانة الطرق البلدية والولائية ، شق طرق جديدة على المستوى المحلي، التنظيم على المستوى المحلي، المساهمة في التوعية والتحسيس. [66] ص9

2.1.3. المراقبة المرورية ودور مصالح الأمن والدرك في ذلك

يشكل الضبط المروري إلى جانب الضبط الذاتي والضبط الاجتماعي أحد العناصر الهامة في السلامة المرورية ذلك لأنه يعد قاعدة مهمة في تشكيل السلوك نتيجة أنه حكر على الدولة فهي بما لها من سلطة تمثل الجهة الوحيدة التي تمتلك فرض النظام على من يخالفه ، أين يكون الضبط الاستثناء الوحيد لفرض النظام ، حتى لا يحاول أي شخص تحقيق رغباته بنفسه ، الأمر الذي يؤدي بالضرورة إلى اصطدامه برغبات الآخرين . ومن المعروف أن الجهات المختصة حريصة على عدم تسليط والتسلط بل على العكس من ذلك حريصة على تمتع الفرد بحريته وممارسة حق القيادة في إطار تلك الحرية .

إن الضبط المروري هو تطبيق الأنظمة التي تقرها الدولة لتنظيم الحركة المرورية ، وتتولى الهيئات المختصة في المرور تنفيذ هذه القوانين ومعها الجهات التابعة لها أو المتعاونة معها ، بهدف الحفاظ على انسيابية الحركة المرورية ومنع المخلفات المرورية ، وإيقاع العقوبات على المخالفين لهذه الأنظمة بكل حزم وعدل وأمانة وتمثل هذه الجهات في مصالح الأمن والدرك الوطني التي تسهر على تنظيم حركة المرور لتقليل من الحوادث المرورية والتخفيف من أضرارها البشرية والمادية. [67] ص225

1.2.1.3. المراقبة المرورية

تحت إشراف وزارة الداخلية والجماعات المحلية تضطلع مصالح الأمن (الدرك والشرطة) بدور تنفيذ النصوص القانونية والنظم ذات الصلة بالمرور والنقل .ففي هذا المجال فإن المديرية

العامة للأمن أوكلت لها مهام مراقبة وتنظيم المرور عبر المدن وللتكفل بهذا الدور تساهم المصالح المركزية في إثراء القوانين والنظم وإعداد السياسة الوقائية ، بينما تتكفل الفرق العاملة في ميدان المراقبة والتنفيذ في ما يلي : المساهمة في إعداد النصوص والدراسات ، إعداد الإحصاءات وإنجاز مختلف الملفات ،تنظيم حركة المرور ، مراقبة المرور ، تأمين المرور ، قمع كل أشكال التجاوزات، المساهمة في التوعية والتحسيس، كما أن وزارة التربية والتعليم موكل لها وبحكم القانون تدريب التربية المرورية في المناهج التربوية ، في نفس السياق تؤدي الحماية المدنية الدور المتمثل في تقديم الإسعافات ونقل المصابين ، وتشارك بفعالية في عمليات التحسيس والتوعية .

مما سبق يتضح أن ثمة أكثر من جهة معنية بصفة مباشرة بشؤون المرور مما يستوجب إقرار هيئة تسند لها مهام التنسيق والتقييم وإعداد الدراسات والبحوث ذات الصلة. تجسد ذلك من خلال المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق تحت وصاية وزارة النقل، غير أن الصلاحيات المخولة له وأوجه متابعة ومراقبة البرامج الدورية، فضلا عن طبيعة سيره ونظامه، شكلت عائقا أمام سموها للتطلعات المتدخلين والمهتمين بشأن المرور وقضاياها

2.2.1.3 دور مصالح الأمن الوطني في الوقاية والأمن المروريين

يتجسد دور هذه الجهات في ما يلي :

* التحقيق في الحوادث : أولت المديرية العامة للأمن الوطني العناية بقضايا المرور ، من خلال تخصيص نيابة مديريةية على المستوى المركزي مشكلة من ثلاثة مكاتب متخصصة ، تعنى وتكفل بكل المتطلبات ومختلف المهام التي تدخل في اختصاصها ، لها إمتدادات على المستوى المحلي تتمثل في الوحدات والفرق العاملة ميدانيا .

تقوم إستراتيجية مصالح الأمن الوطني على ثلاثية متكاملة هي (الوقاية ، الزجر ، الردع) هذا النشاط الذي يتم بالتنسيق مع مختلف مصالح الشرطة الأخرى والتعاون مع مصالح الدرك الوطني المجندة لترسيخ قواعد السلامة وفرض القانون واللوائح التنظيمية أفضى إلى نتائج مشجعة لكنها بعيدة عن الرضا ، بالنظر إلى المعطيات الإحصائية المسجلة في المناطق الريفية والحضرية التي سجلت ارتفاع ملحوظا في نسبة الحوادث خلال سنة 2008 مقارنة بسنة 2007 حي شكلت زيادة الحوادث نسبة 3,33 % وكذا الزيادة في عدد الجرحى ب 5,44 % أما عدد القتلى 7,19 % شكل التحقيق إحدى الركائز الأساسية في بلورة مخططات العمل الميدانية وتضطلع الأقسام الحضرية من خلال

الأقسام المخصصة بإنجاز ملفات التحقيق وإعداد التقارير لإحالتها للجهات القضائية وعلى هذا الأساس كان لابد من توحيد الجهود وتظافرها وفقا لعمل هادف متجانس يمكن إيجازه في أوجه النشاطات المتنوعة التي تؤديها مختلف فرق العمل الشرطة الميدانية وهي الثلاثية السالفة الذكر نتعرض لها في ما يلي :

* مجال الوقاية : إن الأمن الوطني كان السابق في التنبيه إلى ضرورة تبني سياسات تربوية لتوعية المجتمع بأخطار استعمال الطريق ، إذ بادر ومنذ الثمانينات بوضع خبرته وإمكاناته في خدمة الوقاية والتوعية الإعلامية على أوسع نطاق ومن جملة هذه الخطوات المشجعة : الحصة الإذاعية بالقناة الأولى : "الأمن والمواطن " ، " حصة الشرطي المخفي " بالتلفزيون ، " حصة طريق السلامة " ، إدارة وتنظيم الأسابيع الإعلامية التوعوية ، هذه النشاطات مكنت من تحقيق حس مدني نسبي خلال الفترة المنصرمة مهدت لاحقا لتأسيس بعض الجمعيات المدنية سايرتها مصالح الأمن ولا تزال تدعم كل جهد في هذا المجال من منظور الدعم البيداغوجية والتشجيع ويتمثل الجهد الوقائي في النشاطات التالية : [65] ص186

- النشاط التوعوي النظري : يتعلق الأمر باستغلال المناسبات الوطنية وخاصة تلك المتعلقة بفعاليات الشباب كيوم الطفولة ، واليوم الوطني للمعوقين ، مراكز مواسم الاصطياف ، والتجول الدراسي لتقديم دروس نظرية حول أهم والإرشادات الكفيلة بتدريس الأطفال لكيفية استعمال الطريق ومبادئ وقواعد السلامة الطرقية .

فخلال سنتي 2007-2008 بالتعاون مع مديرية التربية ودور الشباب وجمعيات أولياء التلاميذ سجلت مصالح الأمن على التوالي 1465 و1130 درسا نظريا في هذا المجال، وذلك بتنقل عناصر الأمن الوطني إلى المدارس والمؤسسات التربوية.

- النشاط التوعوي التطبيقي : يعد النشاط التطبيقي مكملا لنشاط النظري ، إذ تسخر جهود عناصر الأمن الوطني بمعية الشركاء في إحضار الأبناء المتدربين إلى حظائر التعليم السياقة للأطفال ، حتى يتم تدريبهم على القواعد الأولوية للمشاة أو السائقين ، وكذا الإشارات الضرورية الدالة على الخطر، جدير بالذكر أن عدد حظائر تعليم التربية المرورية وفقا لتصميم حديث قد بلغت الآن 43 حظيرة جاهزة على الدوام ، في حين أنه بالإمكان اللجوء إلى استغلال المساحات العمومية بصفة مؤقتة . وفي هذا النطاق تم لاقتناء 620 سيارة تعليم ولواحق تتمثل في الإشارات المرورية وأجهزة الإنارة التي تستعمل في المضمار .

ولقد سجل خلال سنتي 2007-2008 على التوالي 2425 و 2454 نشاطا توعويا تطبيقيا ، وهي العملية التي تلقى استحسان المجتمع المدني ، وكذا السلطات العمومية ، مما يقتضى توسيع العملية تدريجيا في المستقبل للولايات والمناطق الحضرية المهمة . [65] ص196

* مجال الردع: عملية الردع بالمفهوم السائد هي تلك الحالة التي تقترب من الوقاية وفي نفس

الوقت من الزجر، إذ أن على مصالح الأمن الاستباق والمبادرة بوضع خطط عمل وأساليب لمواجهة المشاكل قبل وقوعها وهذا ينبأتى من خلال ما يلي :

- انتشار وتوزيع القوة العامة ميدانيا وفقا للحاجة اعتماد على البيانات الإحصائية – التواجد المدروس للدوريات الراجلة منها والراكبة عبر مختلف النقاط الحساسة (مفترق الطرقات ، مسالك المؤسسات التربوية ، محطات النقل ، محاور الطرقات المزدوجة) – إقامة حواجز المراقبة التي تشكل هاجسا لمخالفى قواعد السياقة واستعمال المركبات في السير – التدخلات السريعة لفك الاختناق في بعض المسالك – تقديم الإسعافات الأولية في حالة الحوادث الجسمانية وتسهيل سير حركة المرور كلما دعت الضرورة لذلك . في هذا الميدان جهزت مصالح الأمن الوطني بالوسائل والإمكانات المتطورة التي تسهم في تمكين العناصر من أداء المهام : نجد ما يزيد عن ألف وخمسة مائة وثمانين دارجا موزعين على مختلف الولايات حسب الأهمية (الديمغرافيا ، الجغرافية ، الاقتصادية) علما أن هناك تزايد في العدد كل سنة . تزويد مصالح الأمن بأجهزة كشف الكحول بشتى أنواعها مستدامة الاستعمال . تم توزيع أجهزة رادارات لمراقبة السرعة في مختلف الطرقات موزعة على 36 أمن ولاية وهي العملية التي تعرف توسعا تدريجيا ، اعتبارا للظروف المحيطة لاستغلالها بفعالية ، حيث ينتظر أن تتضافر الجهود لبلورة ميكانيزمات حديثة تمكن من رفع بعض العراقيل منها : الربط الإعلامي الآلي ما بين مختلف مصالح الأمن الموزعة عبر الولايات .

* مجال الزجر : ويقصد به الأفعال المنطوية تحت ارتكاب مخالفات مرورية منصوص ومعاقب عليها وفقا للأحكام القانونية والتنظيمية السارية المفعول تقتضى الحاجة إلى اتخاذ إجراءات التحقيق لغرض المتابعة القضائية أو الإدارية ، ويدخل ضمن هذا النشاط التحقيق في الحوادث الجسمانية أو المادية التي تكون فيها مركبات تابعة لهيئات والمؤسسات العمومية . [65] ص198

* مجال الشراكة : إن كانت مصالح الأمن تنفرد في أداء جملة أنواع المهام المذكورة سابقا ،

فإنها من منطلق تقرير التعاون والشراكة مع بقية الأطراف المعنية لا تدخر جهدا في دعم كل المبادرات ومشاريع العمل الهادفة إلى تحسين الوضع القائم إن كان ذلك على المستوى المركزي أو

المحلي ويتجلى ذلك من خلال: - إثراء النصوص القانونية والمشاريع التنظيمية في نطاق اللجان المتعددة القطاعات - إعداد البرامج التوعوية السنوية - المساهمة في البرامج الإعلامية (إذاعة ، تلفزيون ، صحافة) - فسح المجال أمام حرية التعبير عن القضايا المرورية والقانون المعدل تنفيذ كل الخطط الموضوعة وتجنيدها وفق الشريطة لذلك أما بالنسبة للجمعيات التي تمثل المجتمع المدني وبالخصوص مع جمعيات أولياء التلاميذ والاتحادات المهنية تتعاون وبشكل متقدم في مجالات التوعية والتحسيس ، ولعل أبرزها تلك المساهمة في تكوين السواق الإحترافيين ، أما فيما يتعلق بالجمعيات الأهلية المهتمة بموضوع الوقاية المرورية ، بالرغم أن هذه الأخيرة تعيش مرحلة خاصة إلا أن المبادرات توحى ببلورة نسيج قد شكل دعما أساسيا لجهود مصالح الأمن. [65] ص 201

3.2.1.3. التطلعات والأهداف

* على مستوى المديرية العامة للأمن الوطني: تتطلع المديرية العامة للأمن الوطني فيما يتعلق بمصالحها إلى تجسيد جملة من التدابير الإضافية تخص القوة العاملة وهي كالتالي:

- رفع مستوى التكوين التخصصي خاصة في مجال التحقيق في الحوادث - تعميم استعمال الإعلام الآلي ومنظومة استقبال المعلومات بصفة آلية من القاعدة المركزية - الإسراع في وتيرة استعمالها على أوسع نطاق خاصة منها أجهزة مراقبة السرعة، أجهزة مراقبة كشف الكحول والأضواء، الحمولة الخ. . كما أنه في ظل برنامج تطوير النقل الجماعي ، من خلال شبكة السكك الحديدية والمساعد الهوائية ، باشرت المديرية العامة للأمن الوطني في تأسيس شرطة مختصة تعني بتأمين النقل في هذه الوسائل ، لغرض التوعية والتحسيس وإعلام مستعملي الطريق ،تسعي المديرية العامة لإنشاء محطة إذاعية متخصصة في مسائل وإشكالاته ، الهدف منها تقديم خدمة عمومية صادقة وذلك تحسبا لاتساع شبكة الطرق داخل النسيج العمراني بالمناطق الحضرية .

* على مستوى الشراكة بين القطاعات المعنية بالمرور : فيما يتعلق تسعى مصالح الأمن الوطني على المستوى المركزي تجاه القطاعات المعنية بشؤون المرور وأمنه ، فقد سجلت ضمن أولوياتها واهتماماتها تحقيق جملة من المطالب المرجوة فيما يلي :

- تحسين المنظومة التشريعية من خلال إضفاء فاعلية أكثر عليها خاصة فيما يترتب عن حالة اللا عقاب التي كثيرا ما تشجع المتهورين على الاستمرار في سلوكا تهم .
- اعتماد شبكة لمعطيات الحوادث المرورية وضحاياها وأسبابها من خلال الإحصاء الشامل لها .

- تشجيع العمل الجماعي في مجال الدراسات والبحوث بين مختلف القطاعات للوصول إلى وضع خطط مبنية على أسس علمية ستساهم في التقليل من خطورة الظاهرة أو الوصول لما لا إلى النسبة الصفرية في الحوادث.
- العمل على إيجاد صيغ مناسبة لتجنيده وتفعيل دور المجتمع المدني والاتحادات المهنية لغرض دمجها بصفة كلية وناجعة في دعم العمل الوقائي الميداني. [65] ص 202

2.3. قانون المرور

1.2.3. ماهية قانون المرور

ارتبطت عملية الحركة منذ القدم ارتباطا وثيقا بالطريق، نظرا لأهميتها وحاجة الإنسان لها باعتبارها عنصرا استراتيجيا في التنقل وعلما من أهم العوامل للرقى والتطور، نتيجة لهذا فالعالم بأسره لم يدخر أي جهدا في عملية البحث عن النظام الأمثل والأساليب الناجعة للتحكم في هذا المجال الحيوي وتنظيمه وتطويره.

ومن أجل هذا فإن كل دولة من دول العالم أعطت الأولوية والعناية لهذا المجال، وذلك بتوظيف الإمكانيات كبيرة بغية إيجاد المناهج التي تمكن من ضبط هذا العنصر والتحكم فيه .

والجزائر سارت كغيرها من الدول وجندت جهود معتبرة خاصة في العشرية الأخيرة وهذا تحت تأثير الظروف وتلبية المتطلبات الجديدة، حيث نظمت الطريق كملكية عمومية بموجب نصوص قانونية عديدة حيث أسندت للسلطات القومية مهام تطوير شبكتها وتنظيم استعمالها مع وضع عقوبات وجزاءات لضمان حمايتها وتكريسا لتطبيقها .

1.1.2.3. نبذة تاريخية عن قانون المرور

إن عملية تنظيم حركة المرور سبقت ظهور المركبات حيث قام الملك الفرنسي " فرنسوا الأول " سنة 1539 بوضع قواعد لتنظيم حركة المرور الخاصة بسير القوافل لوضع حد للتجاوزات الخطيرة والدوران في الطريق. وفي منتصف القرن الثامن كانت بداية التغيير في تاريخ البشرية باختراع أول مركبة بخارية، ومن ثم توالى التغييرات في استخدام وسائل النقل المختلفة حتى ظهرت المركبة ذات محرك البنزين في القرن 19 ثم محركات كهربائية مما دفع بالدولة الفرنسية إلى إصدار

أول قرار منظم لحركة المرور سنة 1877 ، وفي سنة 1901 أصبحت سرعة المركبات تفوق 120 كلم/سا وعليه قام " جيل بيركو " بنشر أول قانون للمرور وذلك سنة 1095 حيث تضمن 10 مواد ثم طور فيما بعد ليشمل أكثر من 1000 صفحة من طرف " دالوز " متطرقا إلى جميع جوانب بما فيها القواعد الخاصة بمختلف فئات مستعملي الطريق وكذا مختلف فئات المركبات . [68] ص 30 أما بالنسبة للجزائر فالزيادة السكانية صاحبها زيادة مضطردة في عدد المركبات أدى ذلك إلى ظهور الاكتظاظ في المدن والإختناقات المرورية عبر الطرقات ، نتيجة لعدم القدرة على استيعاب هذا الكم ساهم ذلك في خلق مشكلة مرورية أفرزت ظاهرة خطيرة يصطلح عليها بظاهرة حوادث المرور التي أصبحت هاجسا يهدد جميع أفراد المجتمع . نظرا لذلك أوجب على الدولة سن بعض القوانين التي تضبط سلوك الأفراد وتحدد المسؤوليات وتعاقب المخالفين ، وخير دليل على ذلك القوانين المختلفة التي صدرت وتعديها عبر مرور الزمن . نوردها حسب التسلسل التاريخي :

المرسوم رقم 91-61 المؤرخ في 17 جويلية 1967 يتضمن إنشاء لجنة دائمة لأمن الطرق ، وبعدها صدر مرسوم 1971 يتعلق بالعلامات المميزة والمخصصة لنقل العمومي للمسافرين وكذا النقل العمومي والخاص لنقل البضائع. وبعدها جاء قرار 1972 يتضمن تطبيق الأحكام الصادرة عن المادة 80 من قانون المرور في الاستعمال الإجباري لدليل السرعة في بعض السيارات ، ويتضمن تحديد شروط الكبح المفروضة على المركبات ذات المحركات المخصصة لزراعة والأشغال العمومية وعلى المقطورات ونصف المقطورات ، الأجهزة المربوطة بهذه المركبات ، ويتضمن تحديد شروط الإنارة والمشاة في المركبات الناقلة للخشب التي تتجاوز مقاسها طول السيارة . خلال هذه السنة صدر قرار آخر متعلق بقياس الصوت الصادر من السيارات وبالشروط المفروضة عن الصامتة ، ويتعلق أيضا بالجهاز البطئ المفروض على السيارات المخصصة لنقل المسافرين . أخيرا صدر الأمر 74-107 المؤرخ في 6 ديسمبر 1974 المتضمن قانون المرور المعدل وابتداء من هذه السنة طرأت على المنظومة القانونية عدة تعديلات حتى تستطيع التماشي مع مستجدات العصر والظروف الطارئة وتتحكم بتنظيم حركة المرور .

2.1.2.3. تعريف القانون المروري

لقد أكد (إميل دوركايم) " أن الفرد منذ ولادته يجد نفسه محاطا بأحكام وقوانين اجتماعية قسرية لا يستطيع تغييرها أو التهرب منها ، بل أن يطيعها ويستسلم لأوامرها ونصوصها " [69] ص 248 ، أما(أنطونيو جرا مشي فير) يري بأنه أداة الدولة التي تستطيع بواسطتها تشكيل نمط

معين من المواطنين ، وبواسطته تستطيع القضاء على عادات اجتماعية سلبية [70]ص41 ، بالنسب لأوغسطين فهو يري أن القانون ضرورة طبيعية لكبح طبيعة الإنسان الخاطئة ، كما اعتبر توماس الأكويني أن القانون ليس مجرد قوة مفيدة لكبح نزعات الإنسان الشريرة ، بل أيضا لوضعه في طريق الانسجام الاجتماعي والرفاه . [71] ص17

وبإقسط ذلك على القانون المروري فالأنظمة القانونية التي وضعها المشرع الجزائري كوسيلة لردع و الضبط الاجتماعي ، وهي التي تحدد سلوك مستعملي الطريق وأفعاله وتوجه النشاط الإنساني وتضع القيود عليه من خلال استعمالها القهر وللإلزام ويتحدد بناء على ما سبق شروط التعامل مع المركبة والطريق .

3.1.2.3. أهيمية قانون المرور

يمتاز قانون المرور بالمرونة بمعنى يكون قابل لتعديل بصفة مستمرة، حتى يكون مواكبا للتطورات الحاصلة في المجتمع ومختلف مجالاته ، ويكون قادرا على تنظيم حركة المرور وضمان سلامة وأمان مستملي الطريق . [72] ص 10

4.1.2.3. الهدف من القانون

يهدف قانون المرور إلى تحديد الشروط المتعلقة بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وأمن مستعملها، وفقا للنصوص القانونية والتنظيمات السارية المفعول ذات الصلة بالسلامة المرورية . ومن أهداف قانون المرور المتعلقة بضمان التعويض على الأضرار الجسمانية والمادية من جراء حوادث المرور بحيث ورد ضمن المواد من القانون متعلقة بإلزامية التأمين على السيارات ونظام التعويض عن الأضرار ، وهناك قوانين متضمنة تحديد شروط التطبيق الخاصة بإجراءات التحقيق في الأضرار ومعاينتها وأيضاً أصدرت وزارة النقل قرار كان الهدف منه تحديد القواعد الإدارية المتعلقة بأرقام تسجيل المركبات الذاتية الحركة. [73] ص 153 والمرسوم التنفيذي سنة 2003 هدفه هو تنظيم المراقبة التقنية للسيارات وكيفية ممارستها وهناك قوانين أخرى متعلقة للشروط المحددة لنقل الأشخاص والبضائع عبر الطرق ،وكذا المتعلقة بنقل المواد الخطرة عبر الطرقات ويبقى الهدف الأساسي من القانون المروري هو تحقيق الضبط الاجتماعي من خلال الخضوع لمختلف بنوده لضمان سلامة وامن مستعملي الطريق .

2.2.3. تعديلات قانون المرور في الجزائر

من المسلم به أن تنظيم المرور سواء للمركبات أو المشاة تضبطه قواعد تتمثل بالدرجة الأولى في قوانين ومراسيم ولوائح تنظيمية ، وعليه فإن مستعملي الطريق يجدون أنفسهم مجبرين على احترامها والتقييد بنصوصها في كل الأوقات ، والملاحظ للمنظومة القانونية ير بأنها خضعت لعدة تعديلات منذ سنة 1974 حتى تستطيع التماشي مع الظروف وتنظيم حركة المرور وفقا لها بشكل يضمن سلامة وأمن مستعملي الطريق .

- صدور قانون المرور 1987 : صدر هذا القانون في 10 فيفري 1987 وتم العمل به لمدة 14 سنة كاملة وهذا ما يضيف عليه مصداقية كبيرة في تنظيم حركة المرور وسلامة مستعملي الطريق وجاءت بعض مواده متعلقة بوضع غرامة للمشاة في حالة مخالفتهم الأحكام ، وكذلك وضعت غرامات للسائقين في حلة مخالفة بعض القواعد ، كتجاوز السرعة القانونية ، أو استعمال المنبهات ، الوقوف التعسفي ، وحددت فيه نسبة الكحول في الدم 0,80 غ/ل في هذه الحالة يتعرض السائق لغرامة مالية.

1.2.2.3. أسباب تعديل القانون المرور 1987

رغم قيمته الكبيرة ومصداقيته في تنظيم حركة وسلامتها ، إلا أن هذا القانون أصبح لا يفي بالغرض المقصود منه وهو التخفيف من نسبة الحوادث المرورية وبالتالي التقليل من الخسائر البشرية والمادية والناجمة عنها . وما الارتفاع المذهل في نسب الحوادث إلا دليل على أن الإجراءات التي يحملها لم تعد قادرة على احتواء هذه الظاهرة بعد التطور والنمو الديمغرافي الذي شهدته الجزائر .

* الجانب الردعي : نظر لما له من دور كبير في التأثير على السواق وجعلهم يحترمون قانون المرور ، فإنه لم يعد كاف ومجد في ظل هذا القانون نظرا لضآلة الغرامات الجزافية فنجد مثلا أن الحد الأدنى لها تساوي 20 دج والحد الأقصى 400 دج ، أضف إلى ذلك عدم وجود جهاز فعال قادر على تحصيل الغرامات الجزافية وهو ما يضمن عدم استمرار ارتكاب نفس المخالفات أو غيرها .

* إهتراء حظيرة السيارات ومساهمتها في ارتفاع نسبة الحوادث : نظرا لكون عملية التنقل تعتمد على عنصر إستراتيجي وهو المركبة ، كان من اللازم وضع أحكام وشروط لكيفية سيرها وهذا ما

أهمله القانون رقم 09-87 ولم يعطيه العناية الكافية ، فقد أثبتت الإحصائيات الموجودة أن المركبة تساهم في عملية وقوع الحوادث بنسبة تصل إلى 5 % من مجموع الأسباب .

* بروز ظواهر جديدة جاءت بعد صدور القانون رقم 09-87 : نتيجة للتطورات الحاصلة في شتي المجالات " اجتماعيا ، اقتصاديا ، تكنولوجيا " حيث في السنوات الأخيرة برزت إلى الوجود ظواهر وعادات أثرت كثيرا في حركة المرور وساهمت في ارتفاع نسبة الحوادث ، وكان لظاهرة الهاتف النقال النصيب الأكبر في التسبب بحوادث المرور. نتيجة لهذه التكنولوجيا الجديدة التي أثرت على الأمن المروري كان من الواجب صياغة قواعد وأحكام ضابطة لمختلف الظواهر التي يمكن أن تبرز في المجتمع وهذا استدعى ضرورة تعديل هذا القانون . [41] ص 13

2.2.2.3. صدور قانون المرور رقم 01-04

صدر هذا القانون في 19 أوت لبعث الأمل لدى الكثير من مستعملي الطريق ولتغير الوضع الرهيب الذي وصلت إليه طرقتنا والتي أصبحت مسرحا يوميا لوقوع حوادث مرورية ، وقد شمل هذا التعديل على العوامل المسببة في الحوادث وهي الإنسان ، الطريق ، المركبة ومن بين الخصائص التي اشتمل عليها هذا القانون ما يلي :

* سهولة التناول: بسط صياغته وإصداره في كتيبات صغيرة متوفرة بأسعار مدروسة حتى يتسنى للسائق الإطلاع عليه لأنه هو المعني به.

* تقوية الجانب الردعي : و ذلك عن طريق التشدد في قيمة الغرامات الجزافية المتعلقة

بالمخالفات ورفع قيمتها بحيث وصل حدها الأقصى 150,000 دج .

* استحداث – مراكز وطنية – لجان ولائية ذات الصلة بالسلامة المرورية : من الأمور الإيجابية التي ظهرت في ظل هذا القانون هو تشكل بعض الهيئات التي أسندت لها مهام تنظيم حركة المرور والقيام بدراسة متخصصة في هذا المجال ومن بين الجهات نجد : المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق ، مركز وطني لرخص السياقة ، بطاقة وطنية لرخص السياقة ، بطاقة وطنية للمخالفات المرورية ... الخ. [41] ص 20

* بعض التدابير والأحكام الجديدة الصادرة في قانون 2001 :

- إجبارية استعمال حزام الأمان وقعت الغرامة في حالة المخالفة إلى 800 دج

- تم وضع غرامة جزافية وصلت إلى 1,500 دج في حالة تم ضبط السائق وهو يستخدم الهاتف النقال أو خوذة التصنت الإذاعي أو تكون العقوبة بالسجن من 3 أشهر إلى 3 سنوات في حالة وقوع حادث مروري .

- السياقة في حالة سكر رفعت قيمة الغرامة الجزافية بحيث أي شخص يقود مركبته وهو تحت تأثير مخدر أو مذهب للعقل يعاقب بالحبس يمكن أن تصل المدة إلى 18 شهر وغرامة مالية تصل إلى 50,000 دج إذا ثبت وجوده في الدم بنسبة تعادل 0,10غ/ل . [74] ص31

- تكوين السائقين لقد حددت في هذا القانون في بعض مواد شروط متعلقة برخص السياقة وتعليم السائقين وتقوم هذه المدارس بتعليم القواعد الخاصة بحركة المرور والوقاية والأمن في الطرق إجباريا في المؤسسات ، وتسلم الرخصة في حالة اجتياز المترشح بنجاح للامتحانات النظرية والتطبيقية الخاصة بسياسة المركبات. [74] ص32

* هناك جهود متتابة قائمة على تعديل المنظومة القانونية حتى تستطيع التماشي مع الظروف الطارئة في المجتمع لكن قانون 01-04 لم يحقق الأهداف المرجوة منه رغم أنه غير ميول الكثير من السواق وجعلهم يحترمون قواعد السير والأمان إلا أنه لم يقلل من حوادث المرور لذلك جاء قانون 04-16 ليدعم المنظومة التشريعية المتعلقة بحركة المرور وتنظيمها .

3.2.2.3. صدور قانون المرور رقم 04-16

لقد جاء هذا القانون أكثر صرامة إذ وسعت خلاله حالات سحب رخص السياقة كما أزيل

الغموض على نقاط عديدة لم تكن واضحة في القانون الذي سبقه لعل أهم ما جاء فيه :

- إجبارية المراقبة التقنية للسيارات : يجب أن تتوفر كل مركبة على محضر المراقبة التقنية والتي أصبحت وثيقة إدارية ، أن تخضع السيارات قبل وضعها للسير لأول مرة في الجزائر أو عند ما تجرى عليها تغييرات وهذا من أجل التأكد من مطابقتها للمواصفات التقنية التنظيمية .

- تحديد سن السياقة : تم تحديد السن القانوني لقيادة المركبات ذات الوزن الثقيل أو كل مركبة معدة لنقل الحاويات مجهزة بنظام ترسيخ قطع الزوايا ، تصادق عليها المصالح المختصة كما يمنع تثبيتها بواسطة أسلاك أو أحزمة لأن هذا يعرض صاحبها لسحب الفوري لرخصة السياقة.

- وضع الممهلات : لا يسمح وضعها إلا بناء على مصادقة الوالي واقتراح من رئيس المجلس الشعبي البلدي ، ويتعرض للعقوبة بالحبس إلى 6 أشهر لغرامة مالية كل من وضع ممهلا على مسلك مفتوح لحركة المرور دون ترخيص - قواعد متعلقة بالسير : احترام المسافة الأمنية المحددة بين السيارات ، منع مرور على الشريط التوقف الإستعجالي بالنسبة لجميع المركبات باستثناء حالات الاستعجال ومركبات الأمن العمومي . [75] ص42-43

- تشديد العقوبات وتوسيع مجال سحب الرخص : من أهم السمات التي يتميز بها القانون هو رفع العقوبات لقيمة الغرامات ثم توسيع مجال سحب الرخص مع تعليق القدرة على السياقة في الحالات التالية : حالة ارتكاب جريمة الجرح أو الخطأ بسبب التهاون أو بسبب السياقة في حالة سكر أو قيادة مركبة تحت تأثير مواد أو أعشاب ، حالة جنحة الفرار ، مخالفة الإجراءات المتعلقة باتجاهات المرور ، عدم تثبيت الحاويات بواسطة أحزمة مما يعرض حياة الآخري للخطر ، رفض الخضوع للإجراءات التفتيش والمراقبة ، ويمكن أن تعلق الرخصة لمدة سنتين في حالة وقوع حادث مروري أدى إلى القتل . [75] ص45

إن معالجة ظاهرة حوادث المرور التي مازالت تتفاقم يوميا لا يكون بتسنين قوانين فقط وإنما بتوفير آليات احترامها من جهة بالردع والتوعية والتحسيس من جهة أخرى ، مما يستدعي تجنيد وتوظيف كل الطاقات المتوفرة، وبتوفير الجهود سنتمكن من تجاوز هذه الآفة وما تسببه من معاناة * وهذا ما نلمسه من خلال الإحصائيات حوادث السير المتعلقة بسنة 2005 والتي شاهدت انخفاضا يقدر بـ 10,28% أي بـ 4500 حادث يقابله انخفاض في عدد الجرحى يقدر بـ 25,10% والأخر في عدد القتلى يقدر بـ 4,81% وهذا يدعو بالأمل ويشجع على العمل أكثر قصد التخفيف من هذه الآفة .

لكن مع مرور الزمن ازدادت الكثافة السكانية في الجزائر وارتفعت عدد السيارات وتوسع كبير في إنشاء الطرقات وأهمها الطريق السيار شرق غرب ، هناك نواحي إيجابية يمكن رؤيتها من خلال الواقع ، ونواحي سلبية يمكن رؤيتها أيضا بوضوح في الواقع تتمثل في تعقد المشكلة المرورية أسوء مظاهرها أنها تؤدي إلى مقتل 15 شخصا يوميا وإصابة نحو 200 شخص يوميا هذا يوضح أن التدابير التشريعية السالفة الذكر غير كافية لفرض النظام للأمن الطرقي ولم يضمن سلامة مستعملي الطريق لهذا صدر الأمر رقم 09-03 المؤرخ في 22/07/2009 المتضمن تعديل القانون رقم 14-01 استجابة لمطالب الشرطة المختصة في البلاد لإضافة قيمة في المجالات ولاسيما ما يتعلق بميزانية الدولة ومخططاتها التنموية .

4.2.2.3. صدور قانون المرور رقم 03-09

صدر هذا القانون في 22 جويلية 2009 بعد أن ارتفعت نسبة الحوادث المرورية وأصبحت بمثابة إرهاب للطرق حيث احتلت الرتبة الرابعة عالميا في سنة 2004 وهذا مؤشر خطير ويجب أن يأخذ بعين الاعتبار من قبل الجهات المعنية بالمرور، من أهم خصائص والقواعد التي جاءت في القانون : لقد تم توسيع الهدف المنتظر منه: تقليص وضعية انعدام الأمن الطرقي ، تحديد قواعد استعمال المسالك العمومية ، توفير شروط تطوير متوازن لنقل نوعي للبضائع ، إقامة تدابير رديعة لفرض احترام قواعد الحركة المرورية ، كان من أهم المصطلحات القانونية المرورية الواردة في ظل هذا القانون نجد الطريق السيار حيث كان من قبل يسمى بالطريق السريع وهو لا تقطعه سكة حديدية أو طرق أخرى ، المركبة ذات المحرك ، الدراجة ، الدرجة النارية ، دليل السرعة جهاز تسجيل وقت السرعة ، جهاز تحليل اللعاب ، رخصة السياقة الإختبارية ، الرخصة بالنقاط .

- تثمين الإجراءات الشرطية والعقوبات : تم تحديد أصناف رخص السياقة ، تكريس مبدأ الاحتفاظ برخصة السياقة وتعليقها وإلغائها إداريا كما يمكن أن يكون قضائيا ، التطرق إلى عملية إخضاع كل سائق تورط في حادث مروري جسماني إلى إجراء الكشف عن الكحول بمقياس خاص ، إعادة هيكلة نظام العقوبات والمخالفات الخاصة بحركة المرور ، تصنيف العقوبات حسب خطورتها إلى أربع درجات بالنسبة للمخالفات ، إدراج الجرح وتشديد العقوبة المطبقة عليها وخصوصا تلك المتعلقة بالقتل الخطأ حيث تصل إلى 10 سنوات سجن و 1,000,000 دج ، حصر المخالفات ورفع مبالغ غرامتها الجزافية أصبحت تتراوح بين 2000 إلى 6000 دج واستحداث ميكانيزم دفاعي الحد الأدنى يصل 10 أيام والأقصى شهرين بعد ذلك العدالة هي الفاصل ، تحديد مدة القدرة على السياقة 48 سا فقط بعد سحب رخصة السياقة في حالة ارتكاب مخالفة. [76] ص 4-9

5.2.2.3. مراجعة وتقييم للقوانين الواردة في الدراسة

باعتبار قانون المرور يتصف بالمرونة وهذا ما يجعله في تغير مستمر حتى يواكب التغيرات والظروف الطارئة وتبقى الغاية القصوى منه التقليل من حوادث المرور ، انطلاقا من إيمان الدولة بواجبها وحرصها على أمن وسلامة مواطنيها وضمن انسيابية الحركة المرورية والوقاية من حوادث المرور من خلال ما يلي سنحاول تقييم القوانين التي كانت سارية المفعول إلى غاية آخر تعديل :

* قانون 1987 : رغم قيمته الكبيرة ومصداقيته في تنظيم حركة المرور وسلامتها ، لكن استمرارية تطبيقه مع مرور الزمن لم يفضى بنتائج ونبداً أولاً بقانون 1987 : رغم قيمته الكبيرة ومصداقيته في تنظيم حركة المرور وسلامتها ، لكن استمرارية تطبيقه مع مرور الزمن لم يفضى بنتائج إيجابية لأن الواقع المروري شهد زيادة في نسبة الحوادث وازدادت معها الخسائر البشرية والمادية ويمكن أن نرجع هذا إلى : إلى عدم صرامته بشكل يردع السائقين ويجعلهم يحترمون قانون المرور ويخضعون له بشكل يضمن التقليل من الحوادث الناجمة عن عدم احترام قوانين المرور. كما أن الغرامات المالية ضئيلة مما يجعل المخالف لا تعنيه هذه الغرامة بسبب ضآلتها، لا تخضع المركبات في ظل هذا القانون للمراقبة التقنية التي تجعلها خاضعة للشروط المتعارف عليها في الجزائر، أما السبب الرئيسي يتجسد في كون هذا القانون غير قادر على التماشي مع الظواهر الجديدة التي ظهرت في المجتمع مما يجعل فيه ثغرات لا يمكن سدها إلا بتعديل القانون وفق الطوارئ.

* قانون 2001 : رأينا فيما سبق بأن هذا القانون بعث بالأمل لدى الكثير من مستعملي الطريق وكان الهدف منه الإحاطة بالظاهرة للتخفيف الوضع الرهيب الذي آلت إليه طرقنا التي أصبحت مسرحاً يومياً لوقوع الحوادث .

باعتباره أكثر صرامة من القانون السابق غير كثيراً من سلوك مستعملي الطريق وجعلهم يحترمون قوانين المرور ويخضعون لها. وقد استطاع أن يسد الكثير من الثغرات وهذا يظهر من خلال امتثاله للعناصر الأساسية في وقوع الحوادث وهي الإنسان ، المركبة ، الطريق وكذلك هذا القانون قام برفع الغرامات الجزافية التي تفرض على المخالفات بحيث وصل حدها الأقصى إلى 150,000 دج . لقد أخذ بعين الاعتبار الظواهر التي برزت في المجتمع مثل ظاهرة الهاتف النقال. لكن رغم صدور قانون 2001 والتعديلات التي جاءت فيه إلا أن الإحصائيات التي سجلتها الجهات المختصة لم تبشر بالخير بحيث تم تسجيل 43777 حادث مروري أدى إلى وفاة 1356 شخص وإصابة 64714 آخر إذن التعديلات التي حملها القانون في طياته سواء من حيث الصرامة والمراقبة إلا أنه لم يمنع من تفاقم ظاهرة حوادث المرور وما تسببه هذه الأخيرة من خسائر في الأرواح أو الخسائر المادية.

* قانون 2004 : جاء هذا القانون ليدعم المنظومة التشريعية المتعلقة بحركة المرور وتنظيمها ، جاء هذا القانون أكثر صرامة إذ وسعت خلاله حالات سحب رخص السياقة ، كما أزيل الغموض على

عدة نقاط في القانون السابق. تم في هذا القانون تحديد السن القانونية لرخص السياقة فيما يخص مركبات الوزن الثقيل وتم أيضا في ظل هذا القانون الرفع من قيمة الغرامات الجزافية ، وإضافة عقوبة أخرى تتمثل في السحب الفوري لرخص السياقة تصل المدة إلى 6 أشهر، وكذلك في ظل هذا القانون يخضع كل متحصل جديد على رخصة السياقة إلى فترة تجريبية مدتها سنتان وتعطى له شهادة قيادة مؤقتة خلال هذه الفترة وينبغي الإشارة إلا أن الشهادة يمكن إلغائها في حالة ثبوت من قبل مصالح الأمنية أن هناك حادث مروري بسبب تناول الأعشاب المخدرة أو التي تذهب بالعقل ، فيمكن إلغاؤها أيضا عند تجاوز السرعة القانونية ، رغم كل النقاط الإيجابية التي احتواها هذا القانون إلا أن الأرقام المسجلة من طرف مصالح الأمن بخصوص المخالفات والحوادث المرورية تبقى مرتفعة نسبيا حيث أن وزارة النقل أقرت بتراجع فعالية الأحكام الجديدة في قانون المرور الجديد بعد أن سجلت نتائج إيجابية عام 2005 ، وحسب المحللين أن سبب هذا التراجع يعود إلى الاختلال الحاصل بين ما هو موجود من منشآت قاعدية وارتفاع الحظيرة الوطنية للسيارات . وهذا ما يزيد حركة النقل التي تتم عبر الطرقات مما يخلق مشكلة الاكتظاظ مما يسبب حوادث مرورية . إن ارتفاع حوادث المرور يتطلب تعيين نصوص تشدد أكثر من العقوبات وتحدد بذلك لإجراءات ردعية أكثر صرامة ضد السائقين والمشاة من جراء عدم احترامهم لقواعد السير في ظل هذا القانون ساري المفعول أهمل هذه الجوانب مقارنة بالقوانين السابقة .

* قانون 2009 : تشير دراسة أعدتها قيادة الدرك الوطني إلى تسجيل انخفاض محسوس في حوادث المرور خلال السداسي الأول من سنة 2009 بلغت نسبتها 30,19% مقارنة بنفس الفترة من العام الماضي ، حيث أرجعت أهم العوامل الفعالة في تقليص حصيلة الظاهرة إلى المنظومة التشريعية الجديدة لقانون المرور الذي دخل حيز التنفيذ في منتصف سنة 2009 ،بالإضافة إلى تحسين شبكة الطرقات الجديدة التي سمحت بانفتاح الحظيرة الوطنية للسيارات وتقليص الاختناق المروري في حركة السير وبين نفس المصدر أن هناك انخفاض في معدل الوفيات 1306 قتيل ، بينما أسفرت هذه الحوادث عن لإصابة 14151 شخص بجروح متفاوتة الخطورة ، قد تم في ظل هذا القانون تشديد العقوبات فيما يخص المخالفات المؤدية لوقوع الحوادث حيث صنفت (الإفراط في السرعة ، التجاوز الخطير ، عدم احترام الأولوية القانونية ، الامتثال لإشارات المرور المناورات الخطيرة والتي ترتب عنها جريمة قتل) ضمن الجرائم المعاقب عليها بالسجن من سنة إلى ثلاث سنوات وبغرامة مالية من 50 ألف إلى 200 ألف دج. [77] ص9

أما فيما يخص مشروع قرار سحب الرخص فقد أُنعت يوم برلماني يوم 5 جانفي 2011 لمناقشة الأمر الذي سبب تدمير كبيرا عند السائقين لأن هناك معاناة كبيرة في حالة سحب الرخصة من مواطن في الجنوب وهو يقطن في إحدى ولايات الشمال الجزائري ، وكذلك لأنها تشكل مصدر رزق للكثير حيث وسعت في عملية سحب الرخص في جميع أنحاء الوطن خلال الفترة الأخيرة . وفي ظل هذا القانون تم وضع غرامات مالية للمشاة في حالة عدم الالتزام للقواعد والأحكام المرورية وتم إدخال في ظل هذا القانون تقنيات تكنولوجية متطورة تستخدم في مجال المرور . أصبحت تدرس ضمن المناهج الدراسية كمادة تعرف التلاميذ آداب الطريق والمرور وقواعده في مراحل تعليمية مختلفة مع العلم بأنه لا توجد مادة خاصة تعنى " بالتربية المرورية " وإنما تدخل في مواد ومحددة في مواضيع من المقرر الدراسي فقط. على العموم ورغم الإجراءات الردعية وتوسع مجال سحب الرخص إلا أن الحوادث تأخذ يوميا عشرة قتلى و 136 جريح مع التراجع النسبي مقارنة مع نفس الشهر من عام 2009 (جويلية) لكن هذا الرقم يبقى في رأي مرتفع لأنه متعلق بحياة أشخاص ومهما كان الرقم يبقى مخيف .

وهكذا يبقى القانون مرة أخرى مجرد مادة خاصة لكن السائق والمشاة وأعوان الشرطة هم من يجعلون لهذا القانون نفس للحياة ، من خلال تطبيق بنوده على أحسن وجه بأمانة وصدق شرف المهنة من جهة مصالح الأمن ومن جهة المواطنين بتنفيذ القوانين بشكل يضمن سلامتهم وأمنهم ويصاحب سلوك مستعملي الطريق وتيرة تعديل القوانين من خلال التوعية والتحسيس التي تقوم بها وسائل الإعلام لتوجيه وتلقين قيم القيادة الحضارية تراعي الحيطة والحذر .

3.2.3. التحقيق في حوادث المرور والتحليل العلمي لها.

يعتبر التحقيق المروري مصدرا رئيسيا من مصادر الإحصاء المروري ، التي من خلاله يتم الحصر الشامل للحوادث المرورية و الأسباب المؤدية إليها والنتائج المترتبة عليها ، وعن طريق معلومات نماذج التحقيق التي تكون على شكل تقارير يمكن التوصل إلى توجهات وسمات عامة ومؤشرات تفيد في إنشاء العديد من الدراسات المرورية التخطيطية والتنفيذية لتحسين مستوى السلامة المرورية .

والتحقيق في الحوادث المرورية يساعد أساسا البحث العلمي من خلال التقرير الشامل الذي يحتوي على معلومات عن موقع الحادث ونوعه وتاريخه والعوامل المساهمة فيه و عدة عوامل أخرى تكون شاملة لكل تفاصيل الحادث بالإضافة إلى رسم لوقائع الحادث . وتعتبر أهمية تطوير تقارير

الحوادث من حيث التصميم واحتوائه على أهم المعلومات من الأولويات التي يجب الاهتمام بها وأخذها بعين الاعتبار وكذا الاهتمام بالجهات التي تقوم بمهمة التحقيق ووضع التقارير بطريقة جيدة لأنها ستبنى عليها دراسات متخصصة في مجال البحث العلمي .

1.3.2.3. التحقيق في حوادث المرور

إن التحقيق في حوادث المرور عند وقوعها له أهمية كبرى ، ويتضح جليا في معرفة الأسباب الخفية التي تقع وراء وقوع الحادث ، ويتم التحقيق عن طريق جمع المعلومات والبيانات والحقائق وتحليلها وتفسيرها عن طريق استمارات معدة لهذا الغرض ، وتعد هذه المعلومات ضرورية لأنها تسمح باتخاذ إجراءات اللازمة لتفادي وقوع الحوادث المشابهة .

تقوم عملية التحقيق أساسا على تعيين هوية الطريق ، تعيين السيارات والأفراد المتورطين ووصفهم وتصنيفهم ، أي الوصف التاريخي والفني والجغرافي لمكان ومحتويات أثارا لحادث ويتم ملاحظة سلوك الأفراد أثناء وقوعه ، وأثره عليهم فيما يخص الإصابات والأضرار من خلاله يتم تفسير الملاحظات واستنتاج الأحداث والظروف التي أدت إلى وقوع الحوادث .

ويمكن تلخيص مهام التحقيق في ما يلي :

- إسعاف المصابين بأسرع وقت ممكن وأخذ إن أمكن لاسيما الحاضرين منهم .
- ضبط إفادة الشهود والمارة والسائقين عن الحادث وكيفية وقوعه .
- معاينة مكان الحادث وعمل رسم كاريكاتوري الذي يجسد الحادث ومحتوياته وأثاره في لوحة مرسومة تمكن القاضي من الإلمام بالقضية وتجعله يعايش الحادث بمجرد إلقاء النظرة على لوحة المرسومة وتشمل المعاينة على : تحديد مواقع السيارات المتصادمة ووقت وقوع الحادث وتحديد اتجاه السيارة قبل وقوع الحادث وبعده ، تحديد مواقع أثار العجلات ومسافة الفرامل واستقرار السيارة بعد ذلك، معاينة الأجزاء المتناثرة ورفعها والاستفادة منها في عملية التكامل، التقاط صور فوتوغرافية للحادث والتركيز على نقاط الصدم. [78] ص 350

2.3.2.3. التحليل العلمي لحوادث المرور

يعرف الحادث على المستوى الإعلامي بناء على نتائجه وأثاره في يؤكد أحد الخبراء أن الحادث هو أساسا تسلسل لإحداث مرتبطة بتفاعلات العناصر الثلاثة لنظام المرور ، فهي

وقائع تحدث بناءً وتأخذ الحيز الزمني والمكاني اللازمين، ولا يمكن تفسيرها وفهمها إلا إذا

أخذنا مرحلة بمرحلة ويمكن تقسيمها إلى أربعة مراحل :

* حالة السياقة: تكمن أهمية هذه المرحلة رغم اتسامها بالطبيعية في مدى كفاءة السائق وبدورها في التطورات المؤدية للحادث، ووفقاً للقاعدة فإن الأحداث المستقبلية تبني على الأحداث الماضية وفي العودة لمثال التسلسل المذكور للأحداث المبين سابقاً، لأن فهم الحادث يفترض الرجوع إلى مرحلة الأولى من السياقة والتأكد من مدى اعتدالها وترجمتها لتفاعلات طبيعية بين عناصر نظام المرور.

* حالة الانقطاع: وهي الظرف الذي ينقطع فيه النسق الطبيعي للسياقة ليقع انعدام في التوازن في المنظومة ويضعها بالكامل في خطر وهي مساحة زمنية قصيرة تفصل بين حالة السياقة الطبيعية والحالة القصوى لتفادي الخطر الذي يواجه فيها السائق الحاجة لاتخاذ القرار في بعض الأعراس من الثانية.

* الحالة القصوى: وهي المساحة الزمنية الفاصلة بين حالة الانقطاع مع حالة السياقة الطبيعية وحالة الاصطدام فالسائق مطالب في هذه الحالة بمعالجة إشكالية مرورية خطيرة في ظرف زمني قصير وخارج عن إرادته. [79] ص 28

علماً أن الخيارات في المطلق يمكن أن تكون محدودة بحكم واقع الطريق من حيث تواجد الحواجز وعدم اتساع الفضاءات التي تسمح بالمانورة، واستناد إلى ذلك فليس بإمكان كل وسيلة الاستجابة السريعة للقيام بالمانورة المطلوبة اعتماداً على خصائصها الصناعية وحالة تجهيزاتها كذلك الشأن بالنسبة لشبكة الطرقات، فليست مصممة كلها بإجراءات سليمة، فأحياناً السرعة تساعد على فقدان التحكم في الوسيلة.

* حالة الاصطدام: تتمثل حالة الاصطدام في طبيعة الصدمة والآثار الناجمة عنها فهي التي تحدد خطورة الحادث بالنظر إلى الأضرار المادية والبدنية ويبقى التدقيق في الأسباب والمسببات مرتبطاً بتفاعل السائق مع العوامل الأخرى. [79] ص 29

* تحليل الحادث: اتجهت الاهتمامات إلى تطوير القراءات التقليدية للحادث استناداً إلى معطيات هياكل المرور أو تأمين وذلك بالعمل على إيجاد صيغ جديدة أكثر ملائمة للباحثين بالنظر لطبيعة المعلومات التي يرغبون في الحصول عليها وغير متوفرة في مراجع هياكل الأمن والتأمين، فالحادث مثلما أشرنا يبرز عجزاً قائماً في نظام المرور (السائق، الوسيلة، الطريق) لذلك اتجهت الاهتمامات

للتعمق في جميع المعطيات والتعرف على خصائص نظام المرور ،انطلاقا من الدراسات الميدانية المجرات خلال المعاينات للحوادث ، ويتميز جمع المعطيات في هذا المجال بإعطاء الحادث خاصيته معينة تتسع بمقتضاها دائرة الاهتمامات على ضوء اتساع دائرة الإشكاليات علما بأن استمارات الحوادث لا يمكن توحيدها بالنظر إلى الخاصية المذكورة سابقا . إن التوجه العلمي للمعاينات وجمع المعطيات المتعلقة بحوادث المرور اتجهت الآراء حديثا لاعتماد فرق تتكون من باحثين لهم مهام مختلفة: باحث محاور: يتولى استجواب السائق حول ردود فعله وانطباعاته بصفة عامة عن وقائع الحادث، باحث فني : يتولى رفع المعاينات (الآثار ، القياسات) وتنزيلها على أمثلة ورسوم .، باحث مؤطر : ينظر في المعطيات المرفوعة مع فريق متخصص على المستوى المركزي ويحاول إعادة تشخيص الحادث مرحلة بمرحلة ، وما يتطلب ذلك من مقارنة للنتائج الحادث محل الدراسة مع المعطيات المرفوعة بخصوص حوادث مماثلة تم استطلاعها سابقا الشكل التالي سيوضح ذلك :

شكل رقم 01: يوضح طريقة ملخصة لتحليل العلمي حوادث المرور. [80] ص21



عموما فإن عملية تحليل حوادث المرور هي بمثابة تشخيص الداء من أجل الوصول إلى دواء المناسب وهو في حالة حوادث المرور يمكن القول التقليل من احتمال وقوعه وتكراره مستقبلا وذلك بتشخيص المشكلة للوصول إلى حل، وهذا انطلاقا من التحقيق في الحوادث جمع البيانات المعلومات وفحصها وتحديد نوع الحادث ومن قام به وموقعه والنتائج ، للوصول إلى تحديد أسبابه لتشخيصها من أجل معرفة الطرق الأساسية للوقاية من الحوادث ، والتحليل العلمي لحوادث المرور فيها فوائد منها تحديد أكثر أنواع الحوادث تكرار ثم تقدير التكلفة الاقتصادية للحوادث . تطوير الخدمات المساندة (الإسعافية ، وخدمات الطوارئ) تقييم أداء وإنتاجية رجال المرور وخطط السلامة المرورية قياس فعالية حملات المرور التوعوية والرقابية واستجابة مستعملي الطريق لتلك الحملات .

3.3. السلامة المرورية

1.3.3. ماهية السلامة المرورية

تعد السلامة المرورية مطلباً أساسياً و حضرياً في حياة المجتمعات المعاصرة، نظراً لما تشكله الحوادث المرورية من أخطار وما ينجم عنها من وفيات وإصابات، بالإضافة إلى ما تخلفه هذه الأخيرة من تكاليف وأعباء اقتصادية على الدولة، مآسي اجتماعية وأزمات نفسية عميقة عند مرتكبيها، ولما كانت هذه الظاهرة تحتل الصدارة من بين الظواهر المعقدة في المجتمع، أصبح من الضروري التصدي لها وذلك بإعداد استراتيجيات وتضافر الجهود باعتبارها مسؤولية مشتركة تقع على عاتق مختلف فئات المجتمع والأجهزة الأمنية والمؤسسات الحكومية وغير الحكومية. [81 ص2].

1.1.3.3. مفهوم السلامة المرورية

إن السلامة المرورية بمفهومها الواسع تهدف إلى تبني كافة الخطط والبرامج واللوائح المرورية والإجراءات الوقائية للحد وقوع من الحوادث المرورية أو منعها لضمان سلامة الإنسان وممتلكاته، ومقوماته البشرية والاقتصادية والحفاظ على أمن البلاد وعلى ذلك فإن السلامة المرورية هي تأمين الوسائل التي تساهم في تسير العملية المرورية في ظل توفر أسباب السلامة من مختلف جوانبها، حيث يتولى الجانب الأول توعية الإنسان بقواعد وأنظمة المرور الصحيحة والإجراءات التي توفر أسباب السلامة، وفي الوقت نفسه يطبق الجزاء على من يخالف هذه الأنظمة، في حين يتولى الجانب الثاني مراعاة تأمين وسائل السلامة في المركبات وضرورة أهليتها للسير على الطرق، فيما يقوم الجانب الثالث من جوانب السلامة المرورية بتصميم الطرق حسب المواصفات القياسية، ومتابعة صيانتها بما يضمن سلامة مستخدميها. [81 ص3]

2.1.3.3. أهداف السلامة المرورية

تهدف السلامة المرورية إلى تحقيق أكبر قدر وأعلى نسبة من الأعمال التالية:

- تقليل عدد الحوادث: وذلك من خلال تطبيق أنظمة المرور على مستخدمي الطريق، وذلك بإلحاق العقوبات بالمخالفين، إضافة إلى تكثيف الحملات التوعوية المرورية.

- بالحد من الأخطار الحوادث المرورية : وهذا يعني التقليل من أعداد الوفيات والإصابات والخسائر المترتبة على تلك الحوادث ، وذلك من خلال توفير متطلبات السلامة المرورية ، كتغطية أعمدة جسور الطرق وأطراف الحواجز المعدنية على جانبي الطريق بمواد تساعد على امتصاص الصدمة لتخفيف من آثار الحادث ارتطام المركبة بهذه الأجسام ، كما أن للخدمات الإسعافية الطبية دورا بارزا في التقليل من خطورة الإصابات وشدتها ، يضاف لذلك ما تمثله دورات تعليم مبادئ الأولى لرجال المرور من دور في تقديم الإسعافات الأولية للمصاب قبل وصول سيارة الإسعاف أو وصول المصاب لأقرب مستشفى.

- تقليل احتمالية وقوع الحوادث المرورية : وذلك بتكريس إجراءات السلامة الوقائية لمنع تكرار حوادث المرور سبق وأن حدثت أو وقعت في مكان معين تكرر وقوع الحوادث عنده كمنعطف خطير أو منحدر غير ظاهر ، الأمر الذي يحتمل معه وقوع حوادث متكررة ، وهذا يتطلب متابعة ودراسة ميدانية لإحصاءات الحوادث وأمكانتها ، والأسباب المباشرة لوقوعها من أجل إيجاد حلول مناسبة من شأنها أن تزيل أسباب الخطر المتسببة في تكرار الحوادث ، وهو ما يعرف بإجراءات المعالجة الوقائية ، ومن ثم تكون الخطوة الفاعلة بتقويم تلك الإجراءات لقياس مدى تأثيراتها وفعاليتها. [81]ص4

3.1.3.3. عناصر السلامة المرورية

يتمثل محور السلامة المرورية في ثلاث عناصر هي المركبة ، الطريق ، العنصر البشري .
 * المركبة : قادت الزيادة في أعداد المركبات وضعف مستوى الصيانة إلى زيادة كبيرة في عدد الحوادث المرورية ، الأمر الذي حتم ضرورة تطبيق برنامج الفحص الدوري للسيارات على اختلاف أنواعها لتوفير الحد الأدنى من السلامة في المركبة ليسمح لها بالسير على الطرق العامة وتتمثل وسائل السلامة في المركبة في الإطارات والمصابيح والإشارات الضوئية ومساحات المطر والمرآيا العاكسة و المكابح وفرامل والأقفال وحزام الأمان والمساند ومكان الأطفال والوسادة الهوائية .
 أهداف برنامج الفحص الدوري للسيارات :
 - تحسين مستوى صيانة مركبة .
 - التقليل من حجم الحوادث المرورية .

- إطالة عمر المركبة الافتراضي .

- المحافظة على سلامة البيئة العامة .

- المحافظة على أمن وسلامة مستعملي الطريق.

- كشف الأعطال مبدئياً للسائق قبل استفحالها .

* الطريق : هو أحد العناصر الثلاثة في معادلة وقوع الحادث المروري ، وإذا ما توفرت في

الطريق مواصفات السلامة فإنه يلعب دوراً رئيساً 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 من الجانب التصميمي ودون معزل

عن متطلبات السلامة ، وتتمثل وسائل السلامة في الطريق في التصميم والتخطيط الهندسي

والإضاءة السطحية وإزالة العوائق ، توفر أدوات تنظيم المرور.

* العنصر البشري : يعد السائق العنصر الفعال والمحرك لعملية المرورية حيث تشير الإحصائيات

المرورية أن السائق يحتل جزء كبير من المسؤولية ، جميع الحوادث السير التي لا تقع مصادفة

إنما نتيجة أخطاء السائقين التي يرتكبونها عن قصد أو عن جهل ينتجها ضعف الوعي المروري لديهم

وضعف إيمانهم بمقولة القيادة أخلاق وذوق وفن، ضعف إيمان بعض السائقين بأصول القيادة الأمنية

، قيادة المركبة بسرعة جنونية وطيش وخاصة السائقين الشباب، عدم احترام أنظمة المرور وآدابها

وقواعدها ، القيادة بمزاج عصبي أو أثناء الإرهاق والتعب أو المرض، عدم التقيد بتعليمات السلامة

المرورية الخاصة بالسائقين ، باستخدام الهاتف النقال أثناء القيادة يضاعف أربع مرات إمكانية وقوع

الحادث كونه يشتمل تركيز السائق بنسبة تصل إلى 45 % ويضعف مجال الرؤية أمامه من 100

% عند استخدام الهاتف النقال إلى 35% وفق دراسات أجرتها جامعة أوكلاند الأمريكية .ومن ثم لا بد

أن تتوافر فيه عدة صفات من أهمها العقل وسلامة الحواس ، ومعرفة أنظمة وتعليمات المرور

والتركيز أثناء القيادة ، والإحساس بالمسؤولية والإلمام بميكانيكا المركبة ، صيانتها بشكل مستمر .

تتمثل وسائل السلامة الخاصة بالسائق في استخدام حزام الأمان، ووجود مساند للرأس ووسائل خاصة

كالنظارات الطبية وحقيبة الإسعاف والوسادة الهوائية وإتباع أساليب وقواعد القيادة السليمة قبل تشغيل

المركبة وعند تشغيلها والوقوف وإتباع علاقات وإرشادات المرور. [82]ص 56-57

2.3.3. التربية ودورها في تحقيق السلامة المرورية وقراءة في التجربة العربية

تعد التربية من أهم منطلقات السلوك الإنساني في التقويم لذا تقوم المؤسسات التربوية بدور فاعل بإعداد الإنسان ليكون لبنة في البناء الاجتماعي المنسق مع متطلبات الحياة وفق القيم والمبادئ الإسلامية التي لا بد للمرء أن يتحلى بها. إن من أعظم أخلاق عباد الله الصالحين كما قال الإمام المناوي هو التسامح إليّ يحول دون دخول أي شوائب سلوكية ، فيعكس ذلك إيجابيا على الفرد والمجتمع ، فالإسلام يحصن الفرد من الخوف والطمع والقلق والاضطراب ويشيع معاني السلام والمحبة بين الأفراد .تعتبر التربية والثقافة مصدر رئيسي في تشكيل الفكر والسلوك وتوظيف هذه المصادر في معالجة ظواهر سلوكية سيصل إلى الرقي في الفكر والسلوك السوي الذي يسمح للأفراد بالتعامل مع المركبة والطريق والآخرين بشكل عقلائي يؤدي إلى تحقيق السلامة المرورية في المجتمع ، وتدعم بمختلف التجارب الميدانية في مجال السلامة عالميا وعربيا للوصول إلى أنجع الطرق التي تحققها بناء على منطلقات واقعية .

1.2.3.3. دور التربية كرافد أساسي لسلامة المرور

التربية رسالة البيت والمسجد والمدرسة، وهذه الركائز الثلاثة تعد البيئة السليمة والصحية لتربية ترقى بالفرد وبأسلوب تعامله ونشاطه. والتربية نظام متكامل يشمل المعرفة، المهارة والجوانب الوجدانية في تناغم وتكامل يسعى إلى تشكل الفكر الإنساني ويشير ابن خلدون في فصل الفكر الإنساني إن الله سبحانه وتعالى ميز البشر عن سائر الحيوانات بالفكر الذي جعله مبدأ أعماله، نهاية فضله على الكائنات وشرفه، وذلك أن الإدراك هو الشعور المدرك لذاته وهو خاص بالحيوان فقط بين سائر الكائنات والموجودات، فالحيوانات تشعر بما هو خارج عن ذاتها بما ركب الله فيها من الحواس الظاهرة (السمع ، البصر ، الشم ، التذوق واللمس) . ويزيد الإنسان من بينها إنه يدرك الخارج عن ذاته بالفكر الذي وراء حسه ، فينتزع بها صور المحسوسات ويجول بذهنه فيها فيجرد صور أخرى، والنشاط الفكري عند ابن خلدون هو على ثلاثة أنماط :العقل التمييزي،العقل التجريبي ،العقل النظري .واستطرد لما ذكره ابن خلدون حول مراحل نمو الإدراك إلى أن التعليم في الصغر يساعد الفرد في عملية التطبيع الاجتماعي إلى جانب أنه ينمي وظائف الجسم ويمكنه من اكتساب المهارات المختلفة وبالتالي فإن التربية المبكرة هي أهم مقومات الشخصية الإنسانية لذا يجب أن تؤخذ بعين الاعتبار .

يبقى التخطيط لتربية سليمة هو الأساس الذي ينطلق من المضمون الفكري الذي يقدم الخبرات والتجارب في قالب تربوي وأسلوب منهجي مترابط وقد وضع الإسلام الأسس السليمة لتربية مستقيمة حتى يستطيع الفرد التعامل مع محيطه ، في هذا الصدد عن أبي سعيد الخدري عن النبي صلى الله عليه وسلم قال " إياكم والجلوس في الطرقات ، قالوا : يا رسول الله ما لنا من مجالسنا نتحدث فيها فقال رسول الله فإذا أبيتم إلا المجلس فأعطوا الطريق حقه ، قالوا وما حق الطريق يا رسول الله ؟ قال غض البصر وكف الأذى ورد السلام والأمر عن المعروف والنهي عن المنكر " متفق عليه حدد الأستاذ عبد الرحمان الباني عناصر التربية فيما يلي : - المحافظة على فطرة الناشئ ورعايتها - تنمية جميع مواهبه واستعداداته وهي كثير ومتنوعة - توجيه هذه المواهب جميعها نحو صلاحها وكمالها اللائق بها - التدرج في هذه العملية . وفي موضع آخر يرى أحدهم بأنه لا تحقيق لشريعة الإسلام إلا بتربية النفس والجيل والمجتمع على الإيمان بالله ومراقبته والخضوع له وحده ومن هنا تقع التربية على مسؤولية الراشدين كما رأى دوركايم لتكوين أفراد مؤهلين اجتماعيا لمجتمع الطريق.[83] ص295

2.2.3.3. قراءة في التجربة العربية

الأمانة العامة لمجلس وزراء الداخلية العرب : أدركت جامعة الدول العربية المكانة البارزة التي تحتلها قضية المرور في العالم ، نظرا لتزايد أضرارها وأثارها اجتماعيا واقتصاديا وصحيا ، انسجاما مع قرارات فيينا لسنة 1968 تم تنظيم المؤتمر العربي الأول من 20 إلى 25 ماي 1972 وضعا أولى خطوة على طريق التعاون العربي في مجال تنظيم وإدارة المرور وقد صدرت عن هذا المؤتمر عدة توصيات تتواصل المساعي على كل المستويات لتحسينها على الوجه الأمثل وإدخالها حيز التنفيذ وفقا لاحتياجات الوطن العربي وتواصل الاهتمام بملف المرور حيث دعا المؤتمر الثاني لوزراء الداخلية العرب الذي انعقد في بغداد سنة 1978 إعطاء أهمية خاصة للبحوث بهدف إيجاد السبل الكفيلة لمعالجة ظاهرة المرور .وانسجاما مع أشغال الرأي العام في العديد من الدول العربية بأخطار حوادث الطرقات وتزايد الإشكاليات المرتبطة بالمرور عقد المنظمة العربية للدفاع الاجتماعي ضد الجريمة ندوة عربية أولى من 3 إلى 5 جويلية 1981 بالرباط تمخضت عنها عدة توصيات أيضا .[79] ص 142

الدراسات العربية المرورية : عملا بقرار وزراء الداخلية العرب الصادر في مؤتمرهم الثالث المنعقد بالطائف للفترة 26-28 أوت 1980 والمتعلق بضرورة تنمية وتوثيق التعاون وتنسيق الجهود

بين الدول العربية في مجال الأمن الداخلية ، فقد تم إحداث مجلس وزراء الداخلية العرب في نطاق جامعة الدول العربية ، حيث تعددت اجتهاداته في كل المجالات الأمنية بما في ذلك السلامة المرورية من خلال المؤتمرات المرورية 11 التي نظمتها الأمانة العامة إلى جانب تنسيق جلسات عمل عديدة في إطار منهجية إصلاح وتأهيل و تبادل الخبرات وجاءت الدراسات حول التوعية المرورية والسلامة والانضباط المروري والشرطة المرورية و التجارب الغربية والدولية للوقاية من حوادث المرور ، وضعية السياقة ... الخ

الإستراتيجية العربية المعتمدة : تعد الإستراتيجية العربية للسلامة المرورية تتويجا لهذا الجهد الإصلاحى و منطلقا جديدا للارتقاء بالعمل المروري ، باعتبار ازدياد المركبات في الوطن العربي الذي أصبح واقعا ملموسا . ترتب عليه من ازدياد في معدلات الحوادث و مضاعفة نتائجها اجتماعيا و اقتصاديا بيئيا وصحيا ، فقد اتجهت الاهتمامات اعتماد هذه الاسراتيحية التي تركز على منطلقات و أهداف و برامج فمن حيث المنطلقات أكدت على ضرورة : التخفيف من الماسي والأضرار الناجمة عن حوادث المرور مرهون بمدى توفير السلامة المرورية ، توفير السلامة المرورية يعتمد على تأمين مرفق مروري منظم وأداء ناجح من قبل الأجهزة المعنية بالمرور ووعي مروري من قبل مستخدمي الطريق ، التعاون العربي و الدولي في مجال السلامة المرورية كما تحددت أهدافها فيما يلي : حماية المجتمع من الآثار الاجتماعية عن حوادث المرور توعية أفراد المجتمع بكل الجوانب المتعلقة بالمرور لضمان احترام و تطبيق القواعد المرورية - تنمية إحساس المواطن العربي بمسؤولية المشتركة تجاه تحقيق السلامة المرورية - تحسين مستوى كفاءة العاملين في مجال المرور - تطوير التعاون بين الأجهزة المختصة بالمرور والجمعيات الأهلية المعنية - توثيق التعاون العربي والدولي في مجال السلامة المرورية. [79]ص144

وضع سياسة وطنية ملائمة وتعاون مشترك على الصعيدين العربي والدولي في مجال السلامة المرورية حيث تتضمن هذه السياسة الوطنية في كل دولة على الأخص ما يلي:

مجال الطريق : تحسين شبكة الطرق القائمة ، إنشاء طرق مواصفات دولية ، إنشاء جسور وأنفاق ، تكثيف الممرات الخاصة بالمشاة ، تزويد الطرق بمختلف التجهيزات الأمنية - مجال المركبات : إجراء الفحص الدوري للمركبات لتحديد صلاحيتها واستيراد السيارات وفق معايير معينة- مجال تأهيل السائقين : تطوير مدارس تعليم السياقة ، ووضع رخصة السياقة الجديدة ضمن مدة إختبارية - مجال التشريع ضرورة أن تعكس المنظومة القانونية واقع الظاهرة في بلد ما مثلا القانون الجزائري تطرأ عليه تغييرات كلما استدعت الظروف - مجال التخطيط والبحث العلمي : مشاركة أجهزة المرور

في أعمال تخطيط المدن والطرق ، التخطيط العلمي في العمل المروري بحيث يتفق مع خطط التنمية الشاملة ، تطوير قطاع النقل المشترك وتحسين أدائه للحد من استخدام السيارات الخاصة واستيعاب العدد المرتفع من الركاب ، إجراء بحوث ودراسات حول قضايا ومشاكل المرور والحلول المجدية لها وأساليب عمل جهاز المرور وتحسين مستوى أدائه والاستفادة من الجامعات ومراكز البحوث والدراسات العلمية والخبرات في هذا المجال - مجال حوادث المرور : التعمق في دراسة الأسباب المؤدية إلى حوادث المرور بالتنسيق مع الجهات المعنية ، إصدار إحصاء سنوي لحوادث المرور ودراسة معطياته واقتراح الحلول الناجعة في ضوء ذلك ، رصد أماكن تكرار الحوادث المرورية داخل المدن وعلى الطرق العامة (النقاط السوداء) ودراسة أسبابها وإيجاد الحلول المناسبة لها وذلك بالتنسيق مع الجهات المختصة . [79]ص149

الفصل 4 الصحافة المكتوبة والتوعية المرورية

لقد تعرضنا في الفصل السابق إلى الأساليب الفعالة في التقليل من حوادث المرور، وقد تطرقنا بشكل أساسي إلى التنظيمات الرسمية ودورها في الوقاية منها ، وذلك بترسيخ قواعد السلامة المرورية في الإنسان الذي يعد أحد الأطراف الرئيسية في الحوادث على الطرقات وباعتباره أيضا أحد العناصر الثلاث المكونة لنظام المرور ، فإنه يبقى الهدف الأساسي والمحوري لكل عمل وقائي توعوي في مخططات واستراتيجيات وسائل الإعلام نتيجة الخصائص التي تمتلكها هذه الوسائل وقدرتها على التأثير والوصول إلى أكبر شريحة اجتماعية ممكنة في المجتمع.

فالسلوك المروري عامة يبقى في حاجة إلى مزيد من الفهم والدراسة والعمل على تطويره ، والحاجة أيضا إلى تكريس وسائل الإعلام خاصة الصحافة المكتوبة لهذا الدور من خلال التوعية والإرشاد إلى السلوكات السوية بناء على خطط ومناهج إعلامية هادفة حتى تتناغم الرسائل التي تنشرها أو تعرضها مع مقتضيات التعامل مع المركبة ومستجدات الطريق .

من خلال هذا الفصل سنعالج محور الدراسة الذي تركز على الصحافة المكتوبة ومن ثم التوعية المرورية وفي الأخير سنتناول الإعلام والتوعية المرورية .

1.4. الصحافة المكتوبة

1.1.4. الصحافة المكتوبة نشأتها وتطورها في الجزائر

تعتبر الصحافة المكتوبة شكلا بارزا من أشكال وسائل الإعلام التقليدية، ومنذ ظهورها إلى يومنا هذا اتخذت مسارا جعل منها وسيلة تتكيف مع جميع الظروف، ولم يمنع التطور التكنولوجي ولا ظهور وسائل الإعلام الأخرى من احتلال مكانتها، بحيث مازالت لديها قرائها نظرا لتعدد مواضيعها وسهولة الوصول إليها ومن خلال هذا المبحث تسليط الضوء على ظهورها وواقعها في الجزائر.

1.1.1.4. الصحافة في عهد الاستعمار

يعتبر المغرب أول بلد عرف الإعلام المكتوب، وكان ذلك مع بداية الاحتلال الفرنسي الذي أصدر أول جريدة بالجزائر ناطقة بالفرنسية تحمل اسم بريد الجزائر في جوان 1830. [84] ص 260 وثاني عدد منها يوم دخول الجيش الفرنسي للعاصمة بتاريخ 5 جويلية 1830 لتتوقف عن الصدور بعد عددها الثالث، تلتها أسبوعية المرشد الجزائري التي كانت تنشر قوانين المملكة الفرنسية وإعلانات قيادة الجيش معتمدة على اللغة الفرنسية أو اللغة العربية المكسرة (ركيكة) سنة 1832 [85] ص 103، وفي سنة 1947 ظهرت أول جريدة ناطقة بالعربية تمثلت في صحيفة المبشر التي أمر بإنشائها لويس فليب الأول حاكم فرنسا لتكون لسان حكومته في البلاد وتطبع بالغتين العربية والفرنسية وصدورها بالغة العربية لكونها اللغة الوحيدة التي يفهمها الشعب الجزائري وكانت هذه الصحيفة ذات مقاصد سياسية استعمارية، أين يطلع الجزائريين في صفحاتها الأولى على التعاليم والقوانين الصادرة من الولاية العامة. [86] ص 246

وشهدت الفترة الممتدة بين 1899-1937 المبشر والنصح لإدوارد الولاية غسولين 1899، الأخبار لفكتورل باروكان 1902، المنتخب 1903، كوكب إفريقيا لمحمود كحول 1907، الجزائر عمر راسم 1908، الإسلام لصادق دندان، البريد الجزائري لمحمد عزا لدين القلال 1913، البلاغ الجزائري لحدوني محي الدين 1926 [84] ص 262، رغم صدور هذه الجرائد في الجزائر إلا أنها تعاني من سيطرة السلطة والقهر والقمع والرقابة، في حين يذكر التاريخ أحد المفكرين وهو أبو اليقظان الذي عبر عن آرائه واتسمت مواقفه وكتابات بالصرامة والجرأة الأمر الذي عرض الجرائد التي كان يصدرها باستمرار للتعتيل والمصادرة، وقد أيد هذا المفكر على صفحات جريدة الأمة

حركة حزب الشعب الجزائري المعروف بسياسته الداعية إلى الاستقلال التام حيث كانت الإدارة الفرنسية تطلب في نصوص خاصة موجهة إلى الصحف بعدم التعرض لكل ما يتعلق بالمقاومة والحزب وتحركات الجيش الفرنسي ، وستتخذ إجراءات ردعية لكل من يخالف هذه النصوص ، حيث عرف النصف الثاني من القرن 19 إصدار عدة قوانين التي تهدف لخدمة المصالح الفرنسية أولها قانون الرقابة سنة 1950 الذي أطلق عليه الصحفيون قانون الحقد نظرا لقسوته وبعده صدر قانون 1952 الذي يعطي الحق في إغلاق الجريدة بعد إنذارين. [86] ص251

نظرا لمختلف الضغوطات والقيود التي وضعها الفرنسيون على تحركات الجزائريين في المجال الإعلامي وغيره ، نشأت الصحافة العربية في مناخ خانق ما يعكس التساقط المتتابع لإعداد الجرائد أو الانقطاع التام ، نتيجة الواقع الاجتماعي والسياسي الذي فرضه الاستعمار لكن رغم ذلك استمرت في الصدور إلى أن وصلت 67 جريدة منتشرة عبر التراب الوطني في الفترة 1847-1939 ناضلت هذه الجرائد في سبيل إنشاء ساحة إعلامية جزائرية غنية رغم وجود المستعمر [87] ص85، ومن بين الصحف التي تتعرض لتعطيل المستمر تلك المطالبة بالحقوق والحرية ومن أهم هذه الصحف تلك التي يصدرها المثقفون الجزائريون مثل الإمام عبد الحميد بن باديس وزملاؤه من مؤسسي جمعية العلماء المسلمين ، وهي الجمعية التي قامت بدورهم في الحفاظ على المقومات الشخصية الوطنية والإسلامية للشعب ، وقد أصدر ابن باديس صحيفة المنتقد الأسبوعية 1925 كان شعارها "الحق فوق كل أحد والوطن قبل كل شيء" لكنها توقفت عن الصدور بعد 4 أشهر ، ليقوم بإصدار الشهاب التي تبعت آثار سابقتها من حيث الشكل والمضمون والشعارات نفسها مع تخفيف اللهجة وبعدها أسست جريدة الإصلاح بسكرة ، وابتداء مكن سنة 1931 أصبح علماء المسلمين في الجزائر هم قادة الرأي العام الجزائري بفضل صحف أصدروها لهذا الغرض نذكر منها الثبات والشريعة وقد تعرض للتوقيف من قبل الاستعمار ، وكانت البصائر التي أصدرتها جمعية العلماء والتي أوقفها المستعمر عن الصدور لكن عادت للصدور مرة أخرى، وكان لهذه الأخيرة أثر كبير في الحياة الأدبية وتطور الحركة الوطنية وأساليب مجابتهها للاستعمار الفرنسي . [86] ص247-248

2.1.1.4. صحافة الثورة التحريرية

جاء اندلاع الثورة التحريرية في الفاتح من نوفمبر 1954 ليضع الشعب الجزائري في الطريق الصحيح الذي يقود إلى الحرية والاستقلال ،خلال هذه الفترة حقق الإعلام قفزة نوعية إذ واكب الثورة المسلحة وساهم في دعم التحاق الشعب بجبهة التحرير الوطني ،وفي تصوير بطولات جيش التحرير

الوطني خاصة منذ 20 أوت 1955 الذي كانت معاركه نقطة تحول مصيري في الثورة المسلحة وتطورها مما ساعد على أن يضطلع بدوره في التعريف بالقضية الجزائرية في المحافل الدولية إلى جانب دوره في التعبئة الداخلية ، وقد أكدت وثيقة الصومام على أهمية وسائل الإعلام والدعاية وعلى طبيعة دورها في الحركة المسلحة كضرورة لتكثيف النشاط الدعائي على المستوى الدولي عن طريق إنشاء مكاتب لجبهة التحرير الوطني في الخارج والتركيز على وسائل الإعلام لخدمة القضية. وظهرت خلال هذه الفترة عدة عناوين نذكر منها الوطني، المجاهد ، المقاومة الجزائرية، ونظرا للتطور الذي عرفته الثورة الجزائرية بعد مؤتمر الصومام ، وتقديرا لأهمية الإعلام وحرصا منها على وحدة التوجيه تقرر توحيد صحافة الثورة منذ سنة 1957 في صحيفة واحدة هي المجاهد التي أصبحت هي اللسان المركزي لجبهة التحرير الوطني التي كانت توزع على نطاق واسع داخل الجزائر في طبقات ورق شفاف ، كما كانت توزع في طبقات عادية إلى الخارج ، وكانت صحيفة المجاهد مرآة عاكسة لمطالب الشعب ولكفاحهم حتى أن الاسم مستمد من الواقع ، بعد أن توقفت عن الصدور في الجزائر أوت 1957 بدأت في الصدور بالمغرب لتتنازل مع أفراد مجتمعنا للوصول إلى الغاية القصوى ألا وهو الاستقلال. [86] ص255

3.1.1.4. صحافة عهد الاستقلال

بعد الاستقلال استمرت الصحافة المكتوبة في العمل بناء على القانون المؤرخ في 31 ديسمبر 1962 الذي يقضى استمرار العمل وفق القوانين الفرنسية التي كانت سارية المفعول إلا في أحكامها المتعارضة مع السيادة الوطنية [88] ص7 ، وكان من بين القرارات السياسية المهمة التي اتخذتها الجزائر بعد الاستقلال تلك المتمثلة بنقل الصحافة إلى السلطات الوطنية ووضعها في أيدي الجزائريين ، وهكذا عكست الإحصائيات المتوفرة حول الصحف اليومية والأسبوعية والمجلات والدوريات على اختلاف أنواعها حرص الدولة الجزائرية على مد الوسائل الإعلامية بالإمكانات لكي تقوم بدورها التنموي إلى جانب القطاعات الاجتماعية الأخرى . ولقد أصدرت الجزائر العديد من الصحف والمجلات التي عهد إليها مواكبة الحياة الجديدة بكافة نواحيها ، مع ذلك بقيت جريدة المجاهد الأسبوعية من أهم الصحف التي واصلت صدورها الأسبوعي المنتظم بعد الاستقلال ، وأصبحت المجلة اللسان المركزي لحزب جبهة التحرير الوطني وبقيت ملتزمة بسياسة الدولة والحزب حتى بداية مرحلة التعددية السياسية ، ومن أهم الصحف اليومية التي

صدرت بعد الاستقلال باللغة العربية جريدة الشعب وبعدها جريدة المساء ، أما الصادرة باللغة الفرنسية صحيفة الجمهورية وصحيفة أحداث الجزائر. [86] ص 258

لقد شهدت الجزائر بعض المجالات المتخصصة التي أصدرتها المنظمات الجماهيرية التابعة لحزب التحرير الوطني من أهمها الفلاح وأول نوفمبر والثورة والعمل تصدر عن الإتحاد العام للعمال الجزائرية ، وعرفت أيضا صحف تهتم بقضايا الفكر والدين الإسلامي من بينها الأصالة والعصر. [86] ص 259

بتولي هواري بومدين مقاليد الحكم ظهرت أول لأحة للإعلام تضمنت قيام الصحافة بخدمة عمومية ليصدر أول ميثاق وطني عام 1967 الذي أشار فيه إلى الدور الإستراتيجي لوسائل الإعلام وهذا ما يعني أن الإعلام أصبح بين يدي الدولة الذي أصبح طريقها للرسائل الإعلامية الموجهة للشعب الجزائري آنذاك ، ومن بين أهم المشكلات التي ظهرت في تلك الفترة الجهل واللغة الفرنسية حيث بلغت نسبة الأمية 80% الأمر الذي يعيق تطور الصحافة المكتوبة فضلا عن انعدام الخبرة في مجال الإعلام اليومي ، وفيما يتعلق بفرنسة الصحافة المكتوبة فهو ناجم عن بروز بعض المثقفين الاندماجين المتفرنسين الذين تسربوا إلى مراكز القرار وإلى جل وسائل الإعلام حيث تركوا بصماتهم واضحة في توجيهها الإيديولوجي شكلا ومضمونا . [89] ص 48

وفي ظل قانون الإعلام 1982 حددت فيه وظيفة الصحافة في النظام الاشتراكي وفي تكوينه بالدرجة الأولى، وأقر بضرورة استعمال اللغة العربية كلغة وطنية وتعميمها. [90] ص 99

4.1.1.4. صحافة التسعينات في الجزائر

جدير بالذكر أنه قبل صدور قانون الإعلام ظهر دستور 23 فيفري 1989 الذي رسخ لفكرة قانون الإعلام الجديد لكي يعبر عن متطلبات وطموح رجال الفكر والإعلام خاصة الصحفيين. [88] ص 34

عندما فتح الباب أما التعددية السياسية والحزبية في المقابل وضع حد لهيمنة السلطة على الصحافة وقد صاحب ذلك ظهور عدد كثيف من الصحف تنوعت وتخصصت والجدير بالذكر أنه رغم مرور نحو أربعة عقود من الزمن على نيل الاستقلال مازلت بعض الصحف تصدر باللغة الفرنسية نتيجة الحالة المضطربة التي عشتها الجزائر منذ بداية التسعينات بسبب التعددية المواجهات

بين الموالين للحكم والجماعات المتعارضة هذا أثر على الصحافة الجزائرية سلبا من حيث عدم قدرتها على الانتظام في الصدور والاستمرار أضف إلى ذلك مسألة اغتيال الصحفيين ومغادرة البعض منهم إلى الخارج خاصة العربية .

لقد أدت هذه الحالة من عدم الاستقرار في الشارع السياسي الجزائري إلى بروز مشكلات وعقبات كبيرة في طريق الصحافة الجزائرية أهمها :

- حرمانها من الكفاءات الصحفية الشابة التي تضطر المغادرة والتوقف عن العمل الصحفي بسبب الخوف من حالة الاغتيال التي طالت عددا كبيرا من الصحفيين.
- المشكلات الفنية التي تتعرض لها الصحافة بسبب ارتفاع تكاليف الإنتاج والطباعة وعدم قدرتها على تحمل هذه النفقات خاصة في ظل الموارد الإعلانية المحدودة ، الأمر الذي يؤدي إلى الاحتجاب المؤقت أو التوقف الدائم عن الصدور. [86] ص266

خضوع الصحافة لحالة من الاضطراب الفكري الناشئ عن الصراع المواقف والاتجاهات المعبرة عن مصالح الفئات والأحزاب والتيارات التي أفرزتها مرحلة التعددية السياسية والحزبية في الجزائر والتي تتجلى في المعارك الصحفية التي شاهدها هذه الصحافة . [91] ص82

خلال هذه الفترة يلاحظ أن عدد الصحف التي شاهدها الجزائر في المرحلة السابقة استطاعت مواصلة الصدور مثل الشعب والمساء وظهرت صحف جديدة مثل الحياة العربية ، كذلك واصلت الصحف اليومية الجهوية صدورها حيث نجد النصر قسنطينة والجمهورية بوهرا ن هذا بالنسبة لصادرة بالعربية ، أما الصادرة بالفرنسية فقد حافظت صحيفتا الأفاق والمجاهد على استمرارية الصدور ، أما الصحف التي ظهرت في تلك الحقبة من الزمن لسوار دالجيري أما الصحف الجهوية نجد الأصيل ، أما الصحف الأسبوعية نذكر الشروق العالم المعاصر في العاصمة، الشرق الجزائري ، العقيدة ، الفجر قسنطينة ، شمل الوسط البويرة ، لأوراس باتنة ، النوار برج بوعرريج ، بالنسبة للصادرة باللغة الفرنسية نجد المنافسة، الجزيرة ، الفريق وهناك العديد من العناوين الشهرية والنصف الشهرية كشعاع الرؤية ميله ، العهد قسنطينة ، البصائر والمنبر بالعاصمة .

5.1.1.4. الإعلام المكتوب حاليا

عرفت الخريطة الإعلامية تغير ملحوظ حيث تم الإعلان عن غلق الإعلام السمعي البصري أمام الخواص في إحدى القنوات ، حيث صُرح أن الدولة هي التي تمول الإذاعة والتلفزيون كلهما

موجودان للدفاع عن سيادة الدولة ولم تنشأ الوسائل السمعية والبصرية، والسمعية لمنحها لأولئك الذين يهاجمون الدولة ويتسببون في نكسة شعبهم، وعلى أية حال فهناك صحافة حرة ومجال حرية التعبير فمن أراء التعبير فله ذلك ولكن وسائل الدولة ملك للدولة فقط، لقد اعتبر الصحفيون قانون العقوبات 2001 المعدل بأنه قانون شد الخناق على حرية الصحافة نظرا للعقوبات الكبيرة والغرامات المالية الباهظة المفروضة على كل صحفي أو مؤسسة إعلامية تهين أو تسيء إلى هيئة نظامية. [88 ص45-46

2.1.4. آثار الصحافة المكتوبة

1.2.1.4. الصحافة المكتوبة كوسيلة إعلامية

تلعب الصحافة المكتوبة أدوار أساسية في مختلف مجالات الحياة اليومية للأفراد والجماعات كما تساهم بطريقة فعالة في عملية التنشئة الاجتماعية إضافة إلى دورها الإخباري والإعلامي، وتختلف تأثيرات وسائل الإعلام باختلاف أنواعها ومجالاتها ومواصفاتها، ومنه يتضح أن آثار الوسائل مرتبط بخصائص فنية واجتماعية، وتنوع وسائل الإعلام يجعل المتلقي لمضمون الرسالة الإعلامية معرضا لمؤثرات مختلفة قد تغير سلوكا ته أو تعدلها تبعا لدرجة التأثير وهذا ما أشار إليه برنارد بيرنسون حينما رأي أنه في عملية الاتصال هناك موضوعات تجلب الانتباه الخاص للجمهور ما ولكن ينبغي أن تتوفر في تلك العملية شروط معينة حتى تحدث قدرا معينا من التأثير. [92] ص 379

هذا يوضح بروز متغيرات جديدة في عملية الاتصال منها الجمهور والسياق الاجتماعي وطبيعة مضمون الاتصال، ومن ثم فإن تأثير وسائل الإعلام يختلف باختلاف أجهزة الإعلام والمضمون والجمهور، الظروف القائمة.

وهذا ما يؤكد لنا من وجهة نظر أخرى أن العوامل المحيطة بوضعية الفرد حين تلقيه للرسالة

الإعلامية يتحدد تأثير وسائل الإعلام ولها دور مباشر في ذلك، وقد ساهمت البحوث في ميدان الاتصال بقدر كبير في إبراز التأثيرات النفسية والاجتماعية التي تحدثها وسائل الإعلام، وزاد اهتمام الباحثين بميدان الإعلام والاتصال بهذا الجانب، حيث أن الوظيفة الإخبارية التي تميز هذه الوسائل أضيف إليها عامل التأثير الذي ميز دور وسائل الإعلام في المحيط الاجتماعي والسياسي والثقافي والاقتصادي، وهذا ما جعلها تساهم إلى جانب مختلف المؤسسات والهيئات المختلفة لتحديد الاستراتيجيات الأساسية التي تنظم وفقها المجتمعات وتحدد معالمها التنموية، ودخول وسائل الإعلام

إلى مختلف الميادين المرتبطة بحياة الأفراد والجماعات، التي أملتتها الضرورة التي تسعى إلى تفعيل وتسهيل عملية الاتصال وكذا التطور التكنولوجي كحتمية صارت وسائل الإعلام تتوسط كل المعدلات التنموية أو الإصلاحات أو مواجهة مختلف المؤثرات الناجمة عن تحولات التي تعرفها المجتمعات، قد تختلف درجة تأثير هذه الوسائل من مجتمع إلى آخر حسب الظروف السائدة ودرجة النمو والتطور، كما يوضح أحد الباحثين أن تأثيرات الإعلام عديدة ومتنوعة فربما تكون طويلة أو قصيرة المدى وربما معلنة أو خفية، وربما تكون قوية أو متوسطة وربما يكون تأثيرها اجتماعيا أو اقتصاديا أو اجتماعيا ويمكن أن تؤثر في الآراء والقيم أو على مستوى المعلومات والمهارات والأذواق والسلوكيات. [93] ص136

هذا ما يؤكد لنا أن مجالات تأثير وسائل الإعلام متعددة ومختلفة من جهة ومرتبطة من جهة أخرى .

تتميز الصحافة المكتوبة عن باقي الوسائل الإعلامية الأخرى بعدة خصائص وهي من أقدم وسائل الاتصال البشري إلا أنها تشترك مع باقي الوسائل الأخرى كونها وسيلة إخبارية ووسيلة من وسائل التعبير عن الرأي، وفيما يتعلق بدور الصحافة المكتوبة في تغيير الاتجاهات الراسخة والعادات ذات الجذور العميقة لكن يمكن التأثير في الاتجاهات المهزوزة وإدخال تغييرات طفيفة على الاتجاهات القوية، ومن ثم فإن تغيير الاتجاهات المهزوزة يأتي عن طريق الاتصال الشخصي في حين يختصر دور الصحافة على المساعدة في ذلك بطريق غير مباشرة . [94] ص63

استنادا إلى هذا التأويل يلاحظ أن الصحاف المكتوبة هي أداة مكملة للاتصالات الشخصية، لكن التطورات الحاصلة في المجال التكنولوجي طغت على جميع ميادين الحياة اليومية للأفراد والجماعات، الشيء الذي جعل الصحافة المكتوبة تنتقل من مرحلة الأداة غير المباشرة إلى المباشرة فالسرعة في نقل الأخبار وتنوع الأساليب وفنون الصحافة جعلها أكثر تأثير على سلوكيات الأفراد كما تجعلهم يطلعون على أهم التحولات والتغيرات الحاصلة في العالم وبهذه المعطيات التي تحدد أثار الصحافة المكتوبة بصفة خاصة، وتسجل الدور الفعال الذي يلعبه الإعلام المطبوع من حيث مضمونه وفي هذا الشأن يرى المهتمون والمختصون العاملين في هذا الميدان لأنه عندما تكون الرسالة معقدة ويكون الهدف مخاطبة ذهن الشرائح المتعلمة والثقافة والخبرة، يكون الإعلام المقروء هو الوسيلة الأكفأ لتحقيق الفهم والإقناع من المسموع- المرئي . [93] ص137

ويتجلى معنى التأثير الذي تمارسه الصحافة المكتوبة عندما يتعلق الأمر بالفئة أو النخبة المثقفة حيث أن الرسالة الإعلامية التي تحملها الصحف ذات مستويات، وإن كانت معقدة فهي تجد في مستقبلها من المثقفين والمتعلمين استجابة وتفاعل مع مضمونها [93] ص 138

قد تتيح الصحافة فرصا من حيث التدقيق في المعلومات والأخبار والرجوع إليها عند الضرورة على غرار وسائل الإعلام الأخرى التي تتطلب الاحتفاظ بما تثبته من مادة إعلامية كالتسجيل الذي يتطلب بدوره وسائل معينة قد ينفق فيها الفرد جهدا ومستحققات مادية لكن الصحافة المقرؤة هي الوسيلة الوحيدة التي تسمح للمتلقي أن يمارس السيطرة الكاملة على ظروف التعرض بمعنى أن القارئ يتعرض للصحيفة التي يريد كما له أن بقراء وقت الإيقاع الذي يحدده [95] ص 56-57 فهذه التسهيلات التي توفرها الصحيفة للقارئ هي في نفس الوقت عنصرا أساسيا لممارسة التأثير عليه وهذا ما يشد انتباه القارئ، ويزيد رغبته في قراءتها والحصول عليها مما يجعلها أكثر ارتباطا بهذه الوسيلة من الوسائل الأخرى فالعادة في مضمونها سلوكا وكل تكرار يعني أن هناك تأثير لذي يبقى دور الصحافة المكتوبة متميزا عن الوسائل الإعلامية الأخرى في هذا الجانب .

2.2.1.4. من حيث المضمون

تستمد الصحافة المكتوبة قوة تأثيرها من حيث اختيارها للمواضيع المناسبة لجمهورها، ومن حيث الاختيار الفعال للأنواع الصحفية الملائمة لذلك وهذا بدوره يتطلب معرفة جيدة للخصائص جمهورها، لذا تتميز الصحافة المكتوبة عن غيرها من الوسائل الإعلامية الأخرى، بضرورة التحكم في اختيار الأنواع الصحفية لصياغة الخبر فالأنواع الصحفية لم تظهر في الوسيلة الإعلامية من أجل تنويع إنتاجها وتجميله بقدر ما ظهرت من أجل أداء مجموعة من الأدوار والوظائف المتميزة والمتكاملة التي لا تفصل عن الوظيفة العامة للوسيلة الإعلامية. [96] ص 206

بناء على هذا يتضح أن للأنواع الصحفية قيمة إعلامية تحقق التأثير، فهي تكتسي طابعا وظيفيا مرتبطا بالوسيلة الإعلامية في حد ذاتها وتبقى الصحافة المكتوبة أكثر الوسائل الإعلامية نجاعة لقياس هذا المبدأ نظرا لما توفره في مادة إعلامية قابلة للقياس.

ومهما اختلفت الصحف من حيث المضمون ومن حيث فنونها الإعلامية ومن حيث شكل ظهورها وإخراجها، وإن تباينت من مجتمع إلى آخر فإنها تؤدي دور إيديولوجي والواقع التاريخي يثبت أن الحكام استخدموا الأخبار لتحقيق الترابط بين مجتمعاتهم وكذا السيطرة على شعوبهم بربطهم

حول تهديد مشترك. [97] ص 22 ويبقى المضمون الذي تحمله الصحف مقترن بتغير المجتمع وبطبيعة الأحداث والتطورات الحاصلة فيه ، لذلك فالصحفي في هذا القطاع رهين بهذه التطورات وعليه تجديد معلوماته وفقا لذلك وهذا يعتبر وقدراته وفقا لمتطلبات عنصر الزمن وعليه تكيف فنون الكتابة الصحفية وفقا لذلك ، وهذا يعتبر أهم خاصية بالنسبة لمضمون المادة الصحفية وأشكالها فتنوع المحتوى والشكل على سبيل المثال لشتى المقالات لا يجب أن يفهم ويفسر بأن كل مقالة يمكن تصنيفها في نوع صحفي معين لأنه بإمكانها أن تحتوي على عناصر خاصة بأنواع أخرى . [98] ص 14

وهذا المعنى تحمله المادة الإعلامية في الصحف تظهر ميزتها من حيث المضمون عن باقي الوسائل الإعلامية الأخرى لا سيما في الإذاعة والتلفزيون ويمكن تدعيم وتأكيد هذا الأمر بطريقة فنية إذا أشرنا إلى فن التحقيق الصحفي على سبيل المثال يشمل على عناصر من الفنون الصحفية الأخرى كالخبر والتقرير والتعليق والربورتاج والحديث الصحفي ... الخ وهذا ما جعل الصحافة المكتوبة غنية من حيث جانبها الفني وذلك في إبراز وعكس مضمون الأحداث والأخبار التي تعرضها في صفحاتها .

وإن كانت وسائل الإعلام على اختلاف أنواعها تؤدي وظيفة مشتركة والتنافس بينها قائم على تلقف الأخبار واستقطاب أكبر عدد من الجمهور ، يبقى أكثر الصحفيين العاملين في قطاع الصحافة المكتوبة يعتبرون أنفسهم ممثلي المواطنين والمصلحة العامة طبقا لمبدأ الحقوق والواجبات وهذه الخاصية التي تميز صحفي الجرائد تنعكس على مضمون المادة الإعلامية وهذا اعتبار من كون الصحفي في نقله للأحداث قد تفاعل معها وعاشها، مما يزيد أسلوب التحرير حيوية وتشويقا ، وهكذا يتضح أن الصحافة المكتوبة ووسائل الإعلام عامة يتعاطم دورها كلما تمكنت من عكس الواقع الاجتماعي وأفلحت تأويله.

2.4. التوعية المرورية

1.2.4. مفهوم التوعية المرورية وأساليبها وخصائصها

يشكل الإنسان القيمة الحقيقية التي ينبغي الحفاظ عليها حيث تركز الجهود الحالية على آليات تطوير فعالية السلامة المرورية، ونظرا لتعدد عناصر المسألة المرورية وتشابكها كان لابد من توعية مختلف الأطراف والجهات المعنية بها وهذا ما جعل التوعية المرورية تحتل مركز الصدارة عند معالجة أي مشكلة مرورية كما أن نشر الثقافة المرورية وتحقيق مستويات أرقى من التوعية المرورية المستدامة والمتجددة .

1.1.2.4. مفهوم الوعي المروري

أول من تبنى كلمة الوعي في الانجليزية هو فرنسيس بيكون وتحدث عنه أوغسطين في حديثه عن الوعي بالذات ، كما استخدم جون لوك هذه الكلمة في مناقشته الفلسفية بنفس المعنى فيقول: "هم يقولون دائما إن الإنسان يعي بذاته ما يفكر. [99] ص13

والوعي مصطلح يشمل إحاطة أفراد المجتمع بمجمل القضايا الاجتماعية و السياسية و الاقتصادية وحتى العلمية منها ومن ثم فان الوعي الاجتماعي أنواع كثيرة كالوعي الأخلاقي و الديني والصحي و الوعي المروري و يعرف الوعي كذلك على انه اتجاه عقلي انعكاسي يمكن الفرد من الوعي بذاته و البيئة المحيطة به بدرجات متفاوتة من الوضوح والتعقيد، و يتضمن ذلك وعي الفرد بالوظائف العقلية ووعيه بالأشياء وبالعالم الخارجي وإدراكه لذاته والقيام بدور الآخرين. [100 ص43 أما فريدريك مونتوق فيرى أنه ظاهرة نفسية تتبلور من خلال حالات الوعي والإدراك في الحياة العملية والاجتماعية فالذين ينتمون إلى منطقة واحدة أو إلى جيل واحد نلاحظ أنهم يشاطرون المفاهيم القانونية نفسها والدين والمواقف الوطنية. [101] ص98

يمثل الوعي عند العديد من علماء النفس الحالة العقلية التي يتميز بها الإنسان بالملكات المنطقية الذاتية والإدراك الذاتي والعقلانية والقدرة على الإدراك الحسي للعلاقة بين الكيان الشخصي والمحيط الطبيعي له ، ويرتبط الوعي بجملة من المقومات مثل :خبرة الفرد وقدرته على الاهتمام بالشيء ويتميز الوعي بالصفات التالية:إدراك الذات ، إدراك باطني للحس ، وحدة الشخصية يتجه للتذكر واسترجاع الماضي ووصله بالحاضر والانتقال به إلى المستقبل. [102] ص256

يمثل الوعي المروري شكلا خاصا من أشكال الوعي المذكورة سالفاً، بحيث هناك ذات بشرية (السائقون والمشاة ورجال المرورالخ) تتفاعل مع المحيط الخارجي أي مع واقع موضوعي له معطياته وقواعده ونظمه وقوانينه ومن ثم ممارسة السلوكات السليمة في ضوء هذه المعرفة لما ينعكس الوعي المروري ويجسده.

كما يعرف الوعي المروري على أنه اليقظة الحسية والمعنوية والمعرفة والإلمام الواسع بكل ما يتعلق بالمرور من مركبة وطريق وإشارات وأنظمة وقوانين وغيرها مما ينعكس إيجاباً على الشخص وحسن قيادته ومراعاته للأنظمة المرورية المختلفة. [103]

والوعي لا يحدث دفعة واحدة بل هو مجموعة من المعارف والخبرات المتراكمة التي يأتي بعضها من خلال التجربة والخبرة والممارسة والاحتكاك كما أن بعضها يأتي بفعل التعلم والتعليم والوعي المروري مرتبط بالوجود الاجتماعي حيث يرى ماركس أنه ليس وعي الأفراد الذي يحدد وجودهم الاجتماعي بل وجودهم الاجتماعي هو الذي يحدد وعيهم. [104] ص73

وهذا يبرز أن هنالك علاقة جدلية بين الوعي المروري والوجود الاجتماعي الذي يشكل في دراستنا الواقع المروري ومن جهة أخرى يمكن أن نميز بين مستويين للوعي، أحدهما فردي خاص والثاني عام اجتماعي مرتبط بالبناء الاجتماعي أين يشكل المجال المروري أحد أنظمتها، وتوصف العلاقة بينهما لأنها علاقة جدلية ذلك أن الوعي الفردي وإن كان يعبر عن العالم الخاص للفرد فإنه يؤثر في الوعي الاجتماعي ويتأثر به يعني هذا أن البناء الاجتماعي يساهم في تحديد شكل الوعي المروري ويبلوره، ومن هنا يتضح أن الوعي مسألة اجتماعية تتوقف على الظروف الاجتماعية والاقتصادية والسياسية والثقافية والعلمية والروحية السائدة في المجتمع، كذلك هو مسألة فردية تتوقف على مقومات الفرد الذاتية وهذا ما يؤكد حقيقة أن الوعي لا يتشكل بفعل الواقع الاجتماعي بشكل ألي بل عبر عملية تفاعل تتم داخل الذات الفردية.

إن الوعي المروري مرتبط بالواقع الاجتماعي بمعنى نتاج مباشر لهذا الواقع ووسيلة لفهمه وفي الاتجاه المعاكس نجد أن الوعي أداة رئيسية لتغيير هذا الواقع بناء على تحمل الإنسان للنتائج المترتبة عن سلوكه وموقفه تجاه قضية ما وقياساً على ذلك فإن الوعي بالمسألة المرورية من جميع الجوانب على الصعيد الفردي والجماعي هو شرط أساسي لوجود حياة مرورية سليمة وتشكيل الثقافة المرورية.

نظرا لتشابك الواقع المروري بمعطياته المتعددة ومجالاته المختلفة، يتعذر فهم هذا الواقع

المروري في أي مجتمع من المجتمعات معزولا عن الواقع الاجتماعي والاقتصادي ، الثقافي والسياسي السائد في المجتمع ، هذا ما يجعل الوعي المروري لا يتعلق بالسلوك المروري السليم بل يتعدى إلى وعي الأبعاد النفسية والاجتماعية والاقتصادية والقانونية في مجال المرور لذا يتطلب الأمر وجوب شمولية الوعي المروري على العناصر التالية:

- الإدراك الواعي بالمشكلة المرورية من جميع الأطراف المسؤولة عنها "المشاة، السائقين، رجال المرور، صانعو المركبات ، مهندسو الطرق".

- الإحاطة بالآثار المترتبة عن المشكلة المرورية لمعرفة الأسباب المؤدية للحوادث.

- الوعي بمسؤولية جميع أفراد المجتمع تجاه قضية المرور وبطبيعة الأدوار التي يجب أن يؤديها.

2.1.2.4. أساليب التوعية المرورية

إن التوعية المرورية تهدف في الأساس إلى تحقيق غاية واضحة وهي تمكين مستعملي الطريق من تفادي الأخطار التي تحذق بهم ، مما يترتب عليه تقليل حوادث المرور وتعتمد من أجل تحقيق ذلك على الأساليب التالية :

* الأسلوب المعرفي :تعنى بتزويد الفرد بكل المعلومات الخاصة بالمرور وقواعد تنظيمه وتمكينه من الإلمام بقواعد تنظيم السير والقوانين والتنظيمات التي تحكم سير المركبات والمشاة في الطريق العام مثل الإشارات والعلامات ومبادئ الأولوية وشروط التجاوز والمكوث وغيرها ، وإلمام الجمهور بهذه المعارف يحقق وحدة الفكر والمفاهيم بين مستخدمي الطريق العام .

* الأسلوب المهاري : ويعني تنمية قدرات الجمهور وصقل مهارته في الاستعمال الأمثل للطريق

،سواء أثناء سياقة المركبات مثل الامتثال للإشارات واللوحات والالتزام بأولويات المرور ، وترك مسافة الأمان، نفس الأمر بالنسبة للمشاة كالاحتكام لقواعد السير مثل استعمال الأماكن المخصصة لهم والانتباه إلى الإشارات ،يمكن تلخيص ما سبق في القول تظهر مهارة الفرد في التعامل مع الطريق أو المركبة في السلوكات الممارسة من قبله تجاه ما سبق هذا يضمن سلامته وسلامة الآخرين .

* الأسلوب السلوكي: يعنى تهذيب السلوك كالتركيز على الجوانب النفسية، السعي لإقناعه بتقبل قواعد السلامة المرورية، وجعله يؤمن بجدوى الامتثال لها، وغرس قيم التسامح في نفسه والإحساس بمسؤولية سلامته وسلامة غيره من مستخدمي الطريق .

* الأسلوب التربوي: يعنى بالتركيز على التنشئة الاجتماعية المرورية السليمة، ويقع الدور على الأسرة باعتبارها الراعي الأول للطفل تتكفل بتحويله من كائن بيولوجي إلى كائن اجتماعي من خلال تلقينه جملة من المعارف والمعلومات والسلوكيات والقواعد والعادات والتقاليد .. الخ وتركز كذلك على تعليمه أسلوب الاعتماد على نفسه وحمايتها والتعامل السليم مع الطريق بشكل يبعد عنه الأذى ، عندما ينتقل إلى المدرسة تتولى مهمة إعداد الطفل وتكوينه وتدريبه حتى يصبح فرد فعال في المجتمع ويستطيع بذلك القيام بالدور الذي يناط إليه مستقبلا وتدخل التربية المرورية في المجال تعلم الفرد قواعد وآداب الطريق والحرص على ملامسة الواقع حتى يستطيع الفرد إسقاط ما تعلمه الفرد في الواقع الإمبريقي .

3.1.2.4. خصائص التوعية المرورية

قبل التطرق للخصائص نحدد مفهوم التوعية المرورية هي عملية محاولة الإقناع والتأثير في سلوك الأفراد حول موضوع حوادث المرور وتتضمن التوعية آليات الإقناع اللساني والتوضيح والتفهم وتعزيز كل ذلك بالأدلة والبراهين المقنعة التي تنساب إلى عقول المستقبلين . [105] ص59 وتستخدم التوعية المرورية وسائل اتصالية مختلفة من أجل نشر المضامين والرسائل التي تشكل خطابا مروريا توعويا متكاملًا يتميز بالبساطة وعدم التناقض حتى يساعد على وضوحه، لأنه موجه لمختلف الشرائح الاجتماعية ومختلف الفئات المعنية بالمشكلة المرورية. تتميز التوعية المرورية بالخصائص التالية :

* الاستمرارية : هي عبارة عن عملية تتصف بالاستمرارية والديمومة فهي بالتالي عملية مستدامة في تنفيذها وتتابعها وذلك حتى تترسخ لدى الفئة الموجهة إليها وتخلق لديهم نسقا معرفيا وسلوكا ايجابيا حول السلامة المرورية وقواعدها ، واتصاف التوعية بالاستمرارية لتحقيق غرض يدور فحواها "حتى لا يؤدي النسيان دوره، والقاعدة العامة تقول إن التعليم الهادف يهذب السلوك والتوعية المستمرة تعزز المعرفة لذلك فإن إفراغات التعليم والتوعية حول سلامة المرور تجعل الفرد أكثر وعيا ويستجيب من ذاته لندائها " . [26] ص88

* الشمولية : يجب أن تكون التوعية المرورية شاملة لكل جوانب المشكلة المرورية كما أنها ينبغي أن تشمل كل الشرائح الاجتماعية المعنية في مجال المرور .

* التكامل : تتعدد الأطراف المكونة للمشكلة المرورية وتدخل في ذلك (العنصر البشري ، المركبة ، القانون المروري ، التخطيط والتصميم الهندسي للطرق) والآثار المترتبة عن المشكلة المرورية الاقتصادية الاجتماعية ، النفسية ، لذلك فإن تنفيذ البرامج التوعوية يقتضي أن يكون متكاملًا ليشمل جميع الجوانب المذكورة سلفًا بشكل يضمن فاعلية عملية التوعية .

* تنوع الأساليب : لا تتأتى عملية تقويم السلوك الإنساني وتعديله من فراغ خاصة إذا تعلق الأمر بسلوكيات قد تصبح عادة عند مستعمليها ، كالأخطاء المتكررة في الطرقات والمخالفات المرورية الناتجة عن عدم الاهتمام وعدم الخضوع للقانون المروري، لذلك كان من الضروري أن تنوع التوعية المرورية في أساليبها حتى تستطيع التحكم في الظاهرة وتوصيل مضمون الرسائل لمستقبليها من مستعملي الطريق من ترهيب وترغيب وتحذير وإقناع، لإكسابهم ثقافة مرورية تنعكس أصدائها في الواقع المروري .

* التجديد والتطوير : إن أي عملية ديناميكية في المجتمع لا بد أن تتسم بصفة التجدد والتطور لأن هذه الصفة أساسية وتسمح بمواكبة مختلف الظروف والتغيرات الحاصلة في المجتمع ، لذلك فإن تطوير مضامين الرسائل والخطابات المرورية أمر ضروري في عمليات التوعية حتى تتماشى مع المستجدات في المجال المروري ويكون لها تأثيرات على مستعملي الطريق .

* تنوع الوسائل : تعتمد التوعية المرورية على عدة وسائل لتوصيل مضامينها لمستعملي الطريق ، وتحتل وسائل الإعلام مكانة بين هذه الوسائل المعتمدة كونها جزء ضروري للتنظيم الاجتماعي للمجتمعات الحديثة المعقدة. [106] ص 434 من خلال التلفزيون والإذاعة والصحافة المكتوبة يتم إدخال رسائلها التوعوية عبرها . لذا يجب دراسة خصائص الإعلام وقوة تأثير كل منها فقد لا تتناسب وسيلة معينة جمهورًا معينًا. [107] ص 218 كذلك هناك وسائل أخرى كالمجلات والملصقات... الخ.

* المنهجية والانتظام والتماسك: التوعية المرورية عملية منهجية منتظمة و متماسكة تحدد أساسها ومنطقاتها وأهدافها ، وتضع الخطط والبرامج الكفيلة لتحقيق هذه الأهداف وهذا ما يفسر كون التخطيط والبرمجة هما الدعامتان القويتان اللتان تقوم عليهما التوعية المرورية .

* التفاعلية: التوعية المرورية الناجحة هي التي تتعد عن التلقين والتكرار وتعتمد أسلوب التفاعل وتنجح في رفع فاعلية الناس وتفاعلهم مع الأهداف المسطرة. [32] ص15

2.2.4 التخطيط لعملية التوعية المرورية وأهدافها

إن التوعية المرورية تحتوي على برامج ومضامين ورسائل تسعى إلى إيصالها ولا تتم هذه العملية اعتباطيا إنما هناك استراتيجيات وخطط تبنى عليها كأسس سليمة لضمان نجاح هذه العملية والوصول إلى تحقيق أهداف وغايات متعددة ومختلفة للارتقاء بمستوى الوعي الاجتماعي المروري لضمان سلامة وأمن مستعمليها. التخطيط لعملية التوعية المرورية

1.2.2.4 مفهوم التخطيط

هو الاستثمار الأمثل والتوجيه السليم للموارد البشرية والمادية لأقصى حد لتحقيق الأهداف المرسومة سواء كانت اقتصادية أو اجتماعية من خلال استخدام الوسائل والأساليب العلمية لضمان تحقيق هذا الهدف ونجاح الخطة يقتصر التخطيط على مستوى الدولة فقط فالفرد يخطط والمنظمة تخطط والمشروع يخطط لذا فإن التخطيط يمتاز بالاستمرارية والتحديد والشمولية لمختلف النشاطات لما تتطلب أن تكون أهداف الخطة متناسقة وأكثر فاعلية في تحقيق أكبر نتيجة. [108] ص69 نظرا لكون التوعية المرورية معقدة لها جوانب متعددة وتستهدف شرائح مختلفة للذات من المتعذر ممارستها إلا باتباع التخطيط العلمي.

المعرفة والفهم العميقين والشاملين لجميع المشكلة المرورية بكل ما فيها من أحداث وظواهر وتطورات وبجميع العناصر المشكلة لها (الهيئات المرورية ، المشاة ، السائقون ، مهندسا الطرقات ، وصانعا السيارات) وذلك بإجراء دراسات وبحوث علمية نظرية وميدانية في المجال -اعتماد إستراتيجية نشر المعلومات والحقائق المتعلقة بمختلف جوانب المشكلة المرورية وتفسير جميع الأحداث والظواهر وتحليلها وتشخيصها للوصول إلى حلول ناجعة تسمح بنشر الثقافة المرورية التي تعد منطلقا أساسيا للتوعية.

أن تقوم التوعية المرورية السليمة على أساس القناعة الذاتية والسلوك الإرادي، لأن السلوك المروري الخاطئ يعبر عن أفكار وقيم ومعارف واتجاهات خاطئة ، وهو نتاج بيئة معينة والمركبة أيضا امتداد لشخصية السائق وتعبر عن ذهنية معينة ولذلك فإن أي محاولة للتغيير لا بد أن تنطلق من

فهم هذه البيئة وتلك الذهنية والعمل على ترسيخ اتجاهات جديدة صائبة وترويجها ، أو بتغيير اتجاهات قديمة خاطئة أو تعديلها بحيث يصبح الالتزام بالسلوك المروري الصحيح انعكاسا لوعي وتجسيدا لإيمان وقيم وليس مجرد إكراه تفرضه النظم أو التزاما قصريا تحتمه القوانين. [32] ص47 - العمل وفق إستراتيجية مرورية وطنية وذلك برسم سياسات مرورية لكل قطاع وبتحديد برامج وأهداف مرورية عامة وجزئية، بمعنى من الضروري أن تنطلق التوعية ضمن إستراتيجية تحدد مسارها وتعمل وفقا لها ،حتى يتم تنفيذ البرامج لتحقيق الأهداف المسطرة ،لأن عملية التوعية ليست مجردة أو مطلقة بل يجب أن تكون ملموسة قابلة للتجسيد في ارض الواقع مع مراعاتها لخصوصية البيئة المحلية ويستجيب لمتطلباتها ومعطياتها.

- العمل ضمن فريق عمل متعدد الاختصاصات يتضمن عناصر خبيرة وحرفية في مجال التخطيط، ومختصين وخبراء في مجال الإعلام والعلاقات العامة ، وخبراء في المجال المروري، لأن تنوع الاختصاصات في فريق التخطيط شرط ضروري لتحقيق شمولية التخطيط وسلامته وإبعاده عن الاندفاع باتجاه معاكس وعدم تركه للصدف.

2.2.2.4. أهداف التوعية المرورية

إن تحقيق السلامة المرورية يتفق مع رغبة الأفراد في الفرد أن يعيش حياة مستقرة وأمنة من خلال توفير وغرس معايير سلوكية وأخلاقية سليمة ، تؤمن للمجتمع درجة عالية من التجانس في إتباع القواعد والمعايير. [26] ص90 وحسب تصريح الأمين العم للأمم المتحدة فإن السلامة المرورية على الطرق لا يجوز أن تترك للمصادفة ولكنها تتحقق من خلال جهود مقصودة ومدروسة يقوم بها أفراد وقطاعات كثيرة من المجتمع. [109]

نظرا لكون التوعية المرورية مقصودة فان لها أهداف مسطرة تسعى لتحقيقها يمكن إيجازها فيما يلي:

- تكوين نسق معرفي مروري لدى مختلف الأطراف المعنية بالمسألة المرورية عن مختلف جوانب الحياة المرورية، لتحقيق هذا الهدف يتم تقديم معلومات وبيانات وحقائق من شأنها تعريف المواطن بحقائق الأحداث المرورية ومشاكلها ،ويبقى اختيار مضمون الرسالة التي يتم تقديمها للمتلقي واختيار الوقت المناسب لها والوسيلة المثلى التي يتم من خلال إيصال محتوى الرسالة يعد بمثابة قاعدة تنطلق منها عملية التوعية.

- تكوين نسق فكري مروري لدى الفرد والمجتمع فيما يتعلق بمختلف جوانب الحياة المرورية ، وذلك بتقديم صورة واقعية عن الحياة المرورية حتى تجعل من الفرد على إطلاع بما يجري ، مع ضرورة شرح وتحليل وتفسير ما تنقله هذه الصورة ، والمعلومات المقدمة حتى يستوعب الفرد حيثيات المشكلة المرورية .من الضروري أيضا أن تهتم بالجهات المعنية بنشر الثقافة المرورية ، والاعتماد على مربيين وخبراء ومختصين في المجالات المرورية كافة، وخبراء في علوم الاقتصاد والاجتماع والنفس والتربية والبيئة.... الخ، للإحاطة بجميع جوانب المشكلة المرورية كل حسب تخصصه وطبيعة دوره فيها مع الأخذ بعين الاعتبار أنها تقدم لشرائح اجتماعية مختلفة مما يجب استخدام نماذج اتصالية مختلفة.

- تكوين نسق اتجاهات مرورية متكاملة لدى الفرد والمجتمع إزاء الجوانب المتعلقة بظاهرة حوادث المرور تسعى التوعية المرورية بشكل منهجي ومنتظم لزرع اتجاهات مرورية جديدة وسليمة أو لتغيير أو لتعديل اتجاهات مرورية خاطئة

تتكون الاتجاهات من عناصر معرفية وفكرية ووجدانية وسلوكية لذا يجب أن تدرك التوعية المرورية هذه العناصر، وتعرف كيف تستخدمها ، من الثابت علميا أن الاتجاهات المكتسبة قابلة للتغيير وأن صلتها وثيقة بالسلوك .لذلك فإن على التوعية المرورية أن تنطلق من هذه الحقائق العلمية لنعرف كيف نقدم المعلومات والأفكار التي تستطيع زرع اتجاهات جديدة أو تغيير اتجاهات قديمة أو تعديلها ، ومن الضروري الاستناد على دراسة نوعية الاتجاهات وطبيعتها لوضع خطط للتعديل نحو الأحسن ، وتستطيع التوعية المرورية تكوين نسق اتجاهات مرورية متكامل يسهم في تحقيق الوعي المروري كتكوين اتجاه معين إزاء مسألة مرورية معينة(ربط حزام الأمان ،عدم تجاوز السرعة المحددة ، المراقبة التقنية للسيارات)مع تعود الأفراد على ممارستها تصبح لديهم ثقافة مرورية ويمكن أن تنتسج بناء على زيادة ممارسة سلوكيات أخرى.

- تكوين نسق قيمي سلوكي لدى الفرد:يتضمن منظومة من القيم التي تسهم في تحصين الفرد والمجتمع من الإقدام على سلوك مروري خاطئ مضر بالفرد والمجتمع ويدفعه للإسهام الفاعل في تحقيق السلامة المرورية.

- تكوين نسق سلوكي مروري تتمثل فيه معرفة الفرد وفكره واتجاهاته وقيمه حتى تكون عملية التوعية ناجحة يجب أن تظهر في الأنساق المرورية المعرفية، الفكرية القيمية، الاتجاهية، ما فائدة المعرفة والفكر والاتجاه السليم والقيم إذا لم يترجم ذلك إلى سلوك .

ويبقى الهدف الاستراتيجي للتوعية هو إقناع الفرد وأن تترجم معرفته المرورية وأفكاره وقيمه واتجاهاته المرورية إلى سلوك مروري سليم ليس على العقوبة والغرامة بل على القناعة الذاتية والالتزام الطوعي.

3.2.4. وسائل التوعية المرورية والجهات المعنية بها.

إذا كانت عمليات التوعية تحتاج إلى إعداد رسالة ذات محتوى معين فإنها تحتاج كذلك إلى وسيلة لتبليغ هذا المحتوى إلى الملتقى وتعتبر هذه الوسيلة عنصرا هاما في عملية التوعية ، إذ عليها يتوقف تلقي الفئة المستهدفة لهذه الرسالة وتقبلها والاقتران بها، ثم العمل بمضمونها ، أو رفضها ، بالتالي فشل العملية. لذا نجد القائمين على إعداد العمليات التوعوية يولون عناية كبيرة للرسائل، فيجتهدون في انتقاء ما يناسب الموضوع ويعملون على تنويعها سعيا منهم إلى ضمان إيصال الرسالة إلى الملتقى والتأثير فيه.

1.3.2.4. وسائل التوعية المرورية

يمكن القول بأن كل مجتمع من المجتمعات له قدراته ووسائله التي من خلالها يتم التواصل والاتصال الذي يشير إلى العملية أو الطريق التي تنطلق لها الأفكار والمعلومات بين الناس داخل نسق اجتماعي معين. [110] ص5 ولعل أبرز هذه الرسائل نجد وسائل الاتصال الجماهيري التي يتم التعرض إليها في المبحث الثالث.

* المقصود بالحملات التوعوية :هوتلك الأنشطة المختلفة التي تهدف إلى تذكير مستعملي الطريق بالإخطار التي تشكلها بعض السلوكيات المخالفة لقواعد السلامة المرورية.والتي غالبا ما يؤدي إلى وقوع حوادث ، وتهدف الحملات التوعوية أيضا إلى التنبيه والإرشاد و إلى اعتماد السلوك السليم أثناء السياقة ، ومحاولة الإقناع بعدم ارتكاب الأخطاء المرورية حفاظا على سلامة كل مستعملي الطريق . وكل عملية توعوية يجب أن تتضمن موضوعا محددا وأن تستهدف فئة أو شريحة معينة وأن تتم في ظرف أو فترة زمنية مناسبة.

* اختيار موضوع الحملة التوعوية: إن تحقيق الهدف من القيام بحملات أو حملة توعوية يتطلب التركيز على موضوع واحد معين ليجذب انتباه الفئة المستهدفة وتركيز اهتمامها به ، لإيصال الرسالة إليهم وتمكينهم من استيعاب مضمونها ،وبالتالي إقناعها بجدوى الامتثال لها ،ذلك إن تناول عدة مواضيع في عملية واحدة يؤدي إلى تشتيت ذهن الملتقى وتقليل تركيزه مما يؤثر على حسن استيعابه

. إن اختيار موضوع الحملة يستوجب الرجوع إلى تحليل إحصائيات حوادث المرور ودراسة أسبابها وعواملها المختلفة لتصنيفها وترتيبها حسب خطورتها. واستنادا نتائج هذه الدراسات تنتقى المواضيع وتحدد الفئات والشرائح المستهدفة. مثل الإفراط في السرعة أو استعمال الهاتف النقال أثناء القيادة * صياغة مضمون الرسالة: لكي تحقق الرسالة التوعوية الهدف المتوخى منها يجب أن تتوفر على عدة شروط أساسية.

* محتوى الرسالة: أن يكون محتوى الرسالة التوعوية سهل الفهم ومرتبطة بالمنظومة الاجتماعية المتمثلة في الدين والقيم والعادات الخاصة بالفئة المستهدفة وقابلة للتصديق ، فالمادة إذا لم تكن صحيحة لا يتقبلها عقل الفئة المستهدفة سينفر منها، كما يشترط أن تكون عناصرها متناسقة ومترابطة بعضها البعض وخالية من التناقض، فالعقل البشري لا يقبل التناقضات ، وأن تكون المادة قابلة للتنفيذ في شكل سلوك من قبل الفئة المستهدفة. [111] ص32

* أسلوب الرسالة: أسلوب الرسالة التوعوية يجب أن يكون مناسباً لمستوى الفئة المستهدفة العقلي والثقافي ، فتكون لغته مفهومة ومعبرة بدقة ولا يتطلب فهمها إهمال الفكر ولا يحتمل تأويلات فيتلقتها ويستوعبها بسرعة ، ويجب أن تكون الرسالة مختصرة وخالية من أسلوب الأمر والنهي والوعظ "لأن النفس البشرية لا تتحمس لما هو خارج عن إطار رغبتها ومصحتها" بل يحبذ الاعتماد على الإيحاء للنفس فهو أنجع أسلوب للتأثير في المتلقي وجعله يقبل الرسالة ويقتنع بموضوعها. [112] ص91

* مدة الحملة التوعوية: العملية التوعوية تستغرق فترة زمنية معينة يتم تحديدها بناء على موضوعها وعلى نوعية الدعائم التي هيئت لإنجاحها ، وهي فترة يجب أن تكون مناسبة، فلا تكون وجيزة لا تسمح بتنفيذ كل برامج النشاطات المسطرة وإيصال الرسالة إلى كافة الفئة المستهدفة ، كما ينبغي ألا تكون طويلة جداً، حتى يمل الملتقون فينفرون منها وبالتالي يصبح تأثيرها عكسياً. وعموماً فإن هذه الحملات التوعوية تتراوح بين أسبوع واحد و 4 أسابيع واستناداً إلى التجارب الميدانية فإن المدة المناسبة هي 4 أسابيع لأنها تمكن من تنفيذ البرامج المسطرة ولا تتسبب في الملل والنفور. دعائم الحملات التوعوية: تستند عملية التوعية تتلخص في المصدر والمستقبل للمعلومات الإخبارية ولا يمكن أن ننسى دور الدعائم التي تقوم عليها والمتمثلة في :

* الومضات الاشهارية: تعبر عن لقطات سمعية بصرية قصيرة المدة، تشمل سيناريو وجيز جدا، يبرز مثلا سلوكا خاطئا يؤدي إلى وقوع حادث مروري خطير أو سلوكا سليما يؤدي إلى نتائج مرضية أي أنه يظهر سلوكا ايجابيا قصد تحبيبه للاحتذاء به، أو غرس سلوك سلبي والتشديد على عواقبه المأسوية بغية التحذير منه واجتناب الإتيان بمثله. وهما أسلوبان مختلفان باختلاف توجهات المختصين في التربية والتوعية ، فالمدرسة الأولى ترى وجوب التركيز على المثال الجيد والسلوك السليم لترسيخه في نفس المتلقي فيتصرف وفقا لهذا النموذج المثالي ويقلده في سلوكه وتعامله مع المركبة والطريق، ويرى أن إبراز الأحداث الأليمة والصور والمشاهد المؤلمة تصدم المتلقي وتؤلمه فيبتعد عنها ولا يتحمل متابعتها وبالتالي لا يتحقق الهدف المتوخى من الرسالة.

أما أنصار المدرسة الثانية فيرون أن عرض المشاهد المؤلمة، مثل ارتكاب مخالفة خطيرة تؤدي إلى وقوع حادث خطير يتسبب في وفاة الركاب وإصابة بعضهم بجروح بليغة . مع إبراز المشاهد الدموية يرون أن هذا يصدّم فعلا المتلقي، فيؤثر فيه تأثيرا عميقا يجعله يتفادى ارتكاب مثل تلك المخالفات ولا يقوم بتصرفات سيئة أثناء سياقاته للمركبة أو سيره عبر الطريق، وبذلك يتحقق الهدف ألا وهو تهذيب سلوك مستعملي الطريق ، أي جعله يدرك الأخطاء التي تسببها مخالفة قواعد السلامة المرورية وإقناعه بوجوب الإقلاع عن ارتكاب تلك المخالفات مستقبلا ، ولتوضيح ذلك نعرض ما يلي:

إن التجارب الميدانية السابقة أثبتت أن كلا الأسلوبين مفيد وناجح بل هما مكملان لبعضهما البعض ، فهناك مواضيع يلائمها أسلوب الصدم لتحقيق الهدف ، مثل إظهار مخاطر الإفراط في السرعة فأسلوب المثال السليم لا يؤثر في المتلقي بقدر ما يؤثر فيه الأسلوب الثاني فالصور والمشاهد الدموية التي تظهر الضحايا قتلى ومصابين تهز مشاعر المتلقي وتصدمه فتؤثر فيه تأثيرا كبيرا ، فكما حاول الزيادة في السرعة تذكر تلك العواقب الوخيمة، فيخفف من سرعة المركبة، لكن هذا الأسلوب يلاءم فئة السائقين ولا يلاءم بطبيعة الحال فئة الأطفال نتيجة عدم قدرتهم لتحمل الصدمات وبالتالي يتم التركيز على القدوة المثلى لغرسها في النفوس ، وكذلك هناك مسألة اختيار الطرق يحتم اختيار أسلوب دون الآخر فمثلا الجزائر في السنوات التي عانا فيها الشعب من ويلات الإرهاب كانت المشاهد المتابعة يوميا مشاهد دموية مرعبة ولا يمكن أن تزيد على المتلقي بأسلوب الصدمات ، بطبيعة الظرف فإن الأسلوب الثاني هو الأنسب. [111] ص34-33

*الفاصل الإشهاري: هو عبارة عن رسالة سمعية أي تعتمد الصوت فقط تتضمن سيناريو قصيرا ممثلا من قبل شخصيات فيه حوار وأحداث، ويرى أغلب المختصين النفسانيين أن يقتصر السيناريو

على إبراز حدث معين سلبي أو إيجابي وترك استخلاص العبرة للمتلقي لتفادي أسلوب النهي والأمر والوعظ فهو غير مجد، إلا أن هناك من يرى فائدة في أن تختم الفاصل في قراءة شعار العملية التوعوية مثلاً "في التأيي السلامة وفي العجلة الندامة" الخاص بالتوعية بمخاطر الإفراط في السرعة ، وشعار "حزامك سلامتك" الخاص بالتوعية بفوائد ربط حزام الأمان من قبل الركاب.

وقد أثبتت التجربة أن للفواصل فعالية معتبرة في عمليات التوعية، لأنها تسمع من قبل شريحة عريضة، ويتلقاها المستهدفون مباشرة وفي الوقت المناسب حيث يسمعها السواق أثناء السياقة ، ويكون لها تأثيرا بالغا في سلوكهم ، لكن ذلك يتطلب أن تعد هذه الفواصل بعناية فائقة من قبل أخصائيين في علم النفس والاتصال ، لأنها تعتبر من الدعائم السهلة الممتعة فهي بقدر ما تبدو بسيطة لاعتمادها الصوت وعدد الجمل القصيرة فقط ، فإنها تتطلب كفاءة عالية وجهدا كبيرا.

* المعلقة الاشهارية: وهي عبارة عن لوحة تتضمن صورة أو رسما يمثل موضوع العملية

التوعوية حيث تعلق في الأماكن العمومية على الجدران وتلصق على أطر الإشعار (الإعلان) خلفيات الحافلات وجوانبها وتطبع في نسخ ذات أحجام مختلفة صغيرة ومتوسطة وكبيرة وعلاقة وحسب المساحات المتوفرة لنشرها وتعليقها . وهي دعامة مهمة حيث تساهم بفاعلية في تبليغ الرسالة إلى جمهور عريض ، لكن تأثيرها يبقى متوقفا على مدى جودة تصميمها ، فليس من السهل تصميم لوحة تتضمن محتوى الرسالة المراد إيصالها إلى الفئة المستهدفة ، بحيث يمكن لمشاهدها أن يستوعب عناصرها ويستخلص مغزاها بسهولة وفي فترة وجيزة ومن خلال النظرة الأولى ، فهذا يتطلب كما يرى جل المختصين أن تكون بسيطة ذات عناصر قليلة متكاملة ومنسجمة وتحمل ألوانا ملائمة معتبرة ولا تحمل من الكتابة إلا شعارا قصيرا مكتوبا ببنط بارز في حيز لا يؤثر على عناصر الصورة والرسم ، ويختلف المختصون في أي النوعين أكثر وأبلغ تأثيرا في المتلقي ، اللوحة التي تمثل صورة طبيعية أم التي تمثل رسما، والتجربة أكدت أن كلا النوعين معبر عن الفكرة ويؤدي الغرض ويحقق الهدف ولكن المواضيع والفئات المستهدفة، هي التي تملي اعتماد لوحة مصورة أو لوحة مرسومة ، فالعمليات التي تستهدف الأطفال غالبا ما تناسبها لأنها تشدهم أكثر من الصور وبالتالي تؤثر بهم وتبلغهم محتوى الرسالة لذلك يفضل هذا النوع من الحملات الموجهة لهذه الفئة.

* الملصقة الإعلانية: هي شكل مصغر من المعلقة مثلث أو مستدير مصقول الواجهة ، وهي إما

شفافة تلصق بزجاج المركبات أو ذات خلفية لصيقة قابلة للإلصاق على مختلف الخلفيات، مثل المركبات وغيرها وهي تمتاز لكونها تدوم صلاحيتها وعرضها مدة أطول من المعلقة وتستهوي

الأطفال أكثر من غيرهم. [58] ص18

* المطوية الإعلامية: هي نشرية ذات عدة طيات (3 و 4 طيات) تتضمن معلومات مهمة حول

موضوع العملية ، محررة بأسلوب مبسط وذات مضامين موجزة قدر الإمكان وموضحة بصور معبرة عن الأفكار المراد تبليغها ومصممة تصميمًا يلاءم الموضوع وبكيفية جذابة وشيقة تغري على اقتنائها والاطلاع عليها.

* المفتاحيات: تحمل نقوشًا أو صورًا أو رسوماً أو شعارًا يدل على موضوع العملية، حيث توزع

على السواق وهذا النوع من الدعائم يمتاز بالتأثير الدائم والمستمر إذ تحتفظ بها مدة أطول وتكرار استعمالها عند فتح الأبواب والانطلاق، يكون له تأثير بلغا على صاحبها. لكن تكلفتها المرتفعة نسبياً تحد من تعميم استعمالها واستعمالها.

* القبعات والقمصان التوعوية: هي كذلك دعائم تستغل لتعزيز عملية التوعية لتستغل شريحة

عريضة من الفئة المستهدفة . إن تنويع الدعائم يساعد على إيصال الرسالة لعدد كبير من الجمهور كما يؤدي إلى تكرار الشعار، مما يمكن من تعزيز الأثر التوعوي وبالتالي توفير سبل النجاح للعملية التوعوية. [58] ص19

* تقييم عملية التوعية: إن تقييم أي عمل ينجز أو مشروع يعد مرحلة ضرورية وخطوة حتمية،

إذ لا يمكن معرفة نتائج ذلك العمل إذا لم يتم تقييمه فور الانتهاء من أدائه . فمرحلة التقييم أضحت جزءاً أساسياً من أجزاء أي مشروع أو نشاط ، فبفضل عملية التقييم يمكن حصر ما أمكن تحقيقه ، ومعرفة ما إذا كان يشكل الهدف المرسوم كاملاً أم يمثل نسبة معينة منه فقط، كما تمكن من تحديد العراقيل التي واجهت العملية والنقائص التي اعتلت الخطة المتبعة في التنفيذ، وبذلك باستخلاص العبر لتفادي الأخطاء وتدارك النقائص مستقبلاً .

والعمليات التوعوية تتطلب القيام بتقييمها عقب انتهاء الفترة المخصصة لها لمعرفة مدى نجاحها

ويتم التقييم عادة وفق الطرق التالية:

* سبر الآراء: وذلك عن طريق إعداد استمارات تتضمن أسئلة حول موضوع الحملة التوعوية ،

بحيث يقوم أعوان مؤهلون بطرحها على الفئة المستهدفة بالعملية وتلقي إجاباتهم ، تجمع تلك الإجابات وتتم دراستها وتحليلها لمعرفة نسبة من شملتهم العملية وتلقوا رسالتها ، والتأكد من نسبة استيعاب محتوى هذه الرسالة والاقتناع بمغزاها.

* الإحصاءات: تعتبر من أهم وسائل تقييم العمليات التوعوية ، فإحصاء عدد المخالفات التي يتم

ارتكابها خلال هذه الحملة وبعدها بقليل تقدم صورة جلية حول فعاليتها ونتائجها. [58] ص 20-21

وهناك وسائل أخرى نلخصها فيما يلي:

* الاتصال الإلكتروني: كسر الإعلام الإلكتروني الاحتكار الذي فرضه الإعلام الجماهيري،

وفتح صفحة جديدة نوعية في تاريخ الاتصال تتميز أساسا بالاتصال التفاعلي وبإضفاء الطابع الديمقراطي على العملية الاتصالية، ويتوفّر الفرصة لأي فرد أن يكون مرسلا ومستقبلا في آن واحد تضمن له حرية التعبير عن رأيه وأفكاره والاستفادة من طاقات وسائل الاتصال الإلكتروني (الإنترنت والبريد الإلكتروني والفاكس والهاتف النقال) وخصائصها الاتصالية في نشر الثقافة المرورية وخدمة التوعية المرورية ويمكن أن يتم ذلك من خلال إنشاء مواقع خاصة بجوانب مختلفة من المسألة المرورية ، تتضمن كافة المعلومات المتعلقة بهذه الجوانب وتقدم كافة التعليمات والتوجيهات والإرشادات التي يحتاجها الجمهور ، ويذكر على سبيل المثال موقع المنظمة العالمية للوقاية المرورية www.lapri-org- [29] ص103 -، أما الهاتف النقال فيمكن الاعتماد عليه في الرسائل النصية القصيرة.

* الفيديو: يعتبر الفيديو من الوسائل الإعلامية الحديثة وهو عبارة عن جهاز تسجيل وعرض بواسطة جهاز التلفاز ، ولقيامه باهتين المهمتين فقد انتشر في معظم البيوت ، حيث يتيح الفرصة لصاحبه أن يسجل برنامج تلفزيوني لمشاهدته مرة أخرى أو شراء شريط فيديو مسجل . [113] ص188 حسب موضوعها ، فيمكن استخدام أشرطة الفيديو في التوعية المرورية من خلال عرضها أثناء المحاضرات والملتقيات وفي الأماكن التعليمية أو المؤسسات المختلفة أو في أي مكان ، ويلعب دورا هاما في عمليات الاتصال الشخصي بعرض المشاكل المرورية وفي تحقيق عمليات الإقناع وتغيير الاتجاهات والسلوكيات لدى مستعملي الطريق . [114] ص15

وتظهر مزايا الفيديو في إرساء الوعي المروري في عدة نقاط نذكر منها :

- إنه أداة توثيقية لبرامج التوعية والأمن المروري .

- يمكن استعمال الفيديو لإجراء الحصص والدورات التدريبية لتفعيل وتعليم الأساليب الوقائية في

المجال المروري .

- دعامة هامة لزيادة درجة الإقناع والتأثير في الجمهور المستهدف أثناء الندوات والمعارض وفي

الأماكن المقصودة بهته البرامج المرورية. نظرا للقدرة على التحكم في جهاز الفيديو وإعادة اللقطات

والصور . [115] ص240

2.3.2.4. الجهات المعنية بالتوعية المرورية

رغم الجهود المبذولة في مجال السلامة المرورية تبقى حوادث المرور تحصد سنويا أرواح العديد من أفراد المجتمع ومن نجا من الموت غالبا ما يكون مصيره إعاقة مدى الحياة أو يمكن أن تكون إصابة بليغة لتبقى هذه المعضلة مطروحة بحدة من أجل حماية هذه الشريحة من مخاطر الطريق. بتفعيل ادوار المؤسسات الاجتماعية في التوعية المرورية مع ضرورة التنسيق في مهامها لمعرفة الدور المنوط لكل مؤسسة اجتماعية. ويمكن أن تظهر إيجابيات التنسيق فيما يلي: التوظيف المناسب للطاقات البشرية ضمن مجالات ملائمة ولجان عمل، توظيف الأماكن المختلفة والوسائل لأغراض التوعية وتنفيذ الحملات المرورية الإعلامية، تغذي روح التعاون والتفاعل بين الجهات المختلفة المكلفة بالمرور، يسهم التنسيق الجيد في رسم السياسات الرشيدة ويحول دون إضاعة الجهود وتعرثر الموارد وإضاعة الوقت.

يوفر الفرص أمام الأطراف لتبادل التجارب والخبرات والأفكار لتنمية وترشيد البرامج

والتحسيسية التوعوية في الجانب المروري.

ويمكن أن نقسم هذه الجهات إلى ما يلي:

* الأسرة: تعتبر الأسرة الراعي الأول للطفل وهي المسؤولة على تحويله من كائن بيولوجي إلى كائن اجتماعي من خلال تنمية قدراته وطاقاته الكامنة وتوجيهها بأسلوب رشيد نحو سلوكيات سليمة يتقبلها المجتمع الذي يعيش فيه. وتظهر سمات شخصية الطفل في تعامله مع الطريق و في تفاعله مع الأفراد الآخرين بشكل يضمن سلامة، وسلامة غيره عندما يصبح كائن فعال في المجتمع. أما فيما يتعلق بدورها في عملية التوعية فالأسرة هي التي تعلم للفرد معنى المسؤولية ومنها يكتسب مبادئ الوعي الاجتماعي والسلوك السوي من خلال تلك المعايير والقيم التي رسختها فيه. ومن خلال نصح وإرشاد أولياء الأمور بحكم قريهم من أبنائهم ومن هذا المنطلق يجب عليهم إرشادهم في كيفية عبور الطريق والالتزام بقواعده "يمكن أن يكون الآباء مثلا يحتذي به في التصرف على الطرق بما يضمن سلامة المرور ويمكن أن يساعدوا على تنشئة جيل مسؤول من مستعملي الطريق". [26] ص 105 فينبغي للأسرة أن تدرك الدور المنوط بها في عملية توجيه أبنائها لضمان سلامتهم.

* المدرسة: للمدرسة دور فعال في تربية النشء وتعليمه وتثقيفه لذلك انتبهت المجتمعات إلى ضرورة تبني التربية المرورية في المناهج الدراسية خلال المراحل التعليمية تهدف إلى تعليم الأبناء آداب الطريق وقواعده وفي المدرسة يتم تغيير سلوك المتعلم ضمن ثلاث مجالات: المجال المعرفي: الذي يمكن من خلاله إضافة خبرات جديدة إلى خبرات المتعلم السابقة، المجال النفسي الحركي: اكتساب مهارات أم يكن قادرا على أدائها والقيام بها. المجال الوجداني: يسمح التعلم ببناء سلوكيات عوض سلوكيات غير مرغوب فيها". [116] ص6

أصبحت مادة التربية المرورية إجبارية في المناهج الدراسية في الجزائر وهذا مؤشر جيد ، لكن لابد من تدعيم هذه المادة بتجارب ميدانية في المدرسة حتى يستطيع الطفل إسقاط ما تعلمه في الواقع العملي أو القيام بالتجارب خارج المدرسة مع مرشد حتى تبقى مادة التربية المرورية نظرية بحتة ، بل تتأتى ثمارها عندما تجسد في ارض الواقع.

* الأجهزة المشرفة عن النقل: تختلف هذه الأجهزة حسب المهام التي تقوم بها ما بين المراقبة والإشراف والتوجيه والتنسيق في مجال النقل والمرور ، إضافة إلى دور التكوين وتعدد هذه المسؤوليات حسب النظام المعتمد في كل دولة من حيث هذه الجانِب ، ومن بين المهام التي تقوم بها الوقاية والأمن عبر الطرق ومن شأن هذه الجهات المساهمة في إعداد النشاطات وبرامج وحملات التوعية المرورية و وذلك ضمن برنامج وإستراتيجية عامة للوصول إلى السلامة المرورية بزيادة الوعي المروري وتعزيز مبدأ الثقافة المرور المرتكبة من طرف السائقين وتؤكد منظمة الصحة العالمية للتخفيف من حجم الكوارث الناجمة عن السلوكيات المرورية المرتكبة من طرف السائقين وتؤكد منظمة الصحة العالمية انه ينبغي على كل دولة أن تعد إستراتيجيه للسلامة على الطرق تكون متعددة القطاعات من ضمنها الوكالات المعنية بالنقل أن تكون مرتبطة بالاستراتيجيات المتعددة في قطاعات أخرى وتشمل فئات من الحكومة . [1] ص58

ويمكن لهذه الجهات نشر وترسيخ مبدأ السلامة المرورية لمستخدمي الطرق من خلال توسيع دائرة الوعي المروري.ويشيد إعلان منظمة الصحة العالمية بدور هاته الجهات بوضع مسالة السلامة على الطرق ضمن بنود برامج عملها ووضع خطط وطنية لذلك يعين وكالة رئيسية وكالة رئيسية يتحمل قادته مسؤولية تنفيذ هذه الخطط والبرامج ويشمل هذه الأجهزة في الجزائر: وزارة النقل ، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق ، مديريات النقل ، مدارس السياقة ، مصالح الأمن والدرك الوطني.

* الحركة الجموعية: إن تفعيل الحركة الجموعية ، ودعمها كهيئة أساسية في مكافحة آفة حوادث المرور، يعتبر من أولويات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق ، الذي لا يتوانى في تشجيع مبادرات الجمعيات الوطنية والمحلية الرامية إلى التوعية والتحسيس من مخاطر الطرقات ، سواء عن طريق تنظيم حملات توعوية أو ملتقيات دراسية من أجل التقليل من حدة خطورة الظاهرة ، وتتنوع الجمعيات بتنوع الأنشطة التي تزاولها وهي تلعب دورا اجتماعيا مهما في المجال المروري ، ومن النشاطات التي تقوم بها:

- القيام بعمليات التوعية والتحسيس بمخاطر حوادث المرور وعواقبها.
- تنظيم ملتقيات وندوات حول الأنظمة المرورية والسلوكات والمشكلة المرورية.
- تقديم التوصيات والاقتراحات للجهات المرورية المعنية.

* المساجد: إن من أبرز سمات شرعنا الحنيف الشمولية فقد شمل كل جوانب الحياة بالرعاية والتنظيم والاهتمام وكفل للإنسان المحافظة على مقومات الحياة المتمثلة في النفس ، المال ، العرض ، الدين ، العقل، حيث وردت في القرآن نصوص صريحة بشأن ذلك مع العقوبات والإجازات.[117]

ص73

يمكن أن يقوم المسجد بنشاط اتصالي يمكن الاستفادة منه في تحقيق التوعية المرورية بعد تخطيط وتنسيق بين الأجهزة المرورية والمساجد الموجودة عبر التراب الوطني.

تقدم الأجهزة المرورية كافة المعلومات والحقائق والبيانات المتعلقة بالجوانب المختلفة من المسألة المرورية والأهداف المطلوب تحقيقها في ضوء ذلك ، وانطلاقا منه تستطيع هذه المؤسسة الدينية من الخصائص الاتصالية لدور القيادة ، ومقدرة الخطاب الديني على الوصول والتأثير حسب قوة الرسالة الدينية ومنزلة المرسل ومكانته درجة ومصداقية وخصوصية مكان الاتصال والحالة النفسية للمتلقي ، نقول يمكن الاستفادة من ذلك كله في تقديم خدمة عظيمة للمجتمع تتمثل في تحقيق التوعية المرورية كسبيل لتحقيق السلامة المرورية التي تخدم الوطن والمواطن. [118] ص70

3.4. الإعلام والتوعية المرورية.

1.3.4. الخصائص الفنية للرسالة الإعلامية

أصبح الإعلام محور أساسيا لمختلف الظواهر الإنسانية ، واختلفت بذلك أنواعه بعدما ظل فترة طويلة مقترنا بالسياسة كمضمون له ، وأصبح يشمل العديد من التخصصات ويتناول العديد من القضايا المعقدة في المجتمع ، وأصبح من الممكن فهم الدور الذي تؤديه وسيلة إعلامية ما بناء على الوظيفة التي يؤديها في المجتمع مثلا إن كانت نوعية مستعملي الطريق يصبح إعلاما مروريا ، والواقع العملي يثبت نجاح وسائل الإعلام في نقل الأفكار والثقافات والآراء والأحاسيس والمشاعر والأحداث من منطقة إلى أخرى ومن شخص إلى آخر ، وأصبح يؤدي أدوار عدة في المجتمع ولا يمكن الاستغناء عنه بفضل أصبح العالم قرية كونية على حد قول أحدهم .

يتوقف نجاح الرسالة الإعلامية إلى حد كبير على مدى قدرتها في التأثير على أفراد المجتمع يتحول من حالة اللا معرفة إلى مرحلة المعرفة الواعية والإدراك الصحيح للأمر وتجاوز مرحلة الفعل والمشاركة الفاعلة تجسيدا لذلك الوعي وترجمة صادقة لهم لخلق رأي عام مستنير ولا شك أن أجهزة وسائل الإعلام المختلفة تتفاوت في مدى نجاحها لتحقيق تلك الغايات وفق الدور الذي تقوم بها. * تحقيق التأثير : تعتبر الرسالة الإعلامية أهم عنصر في الرسالة الإعلامية لكن مضمونها هو الذي يحدد مدى نجاح الفعل الاتصالي ، ويتكون مضمون الرسالة من رموز ومعاني هي التي تحدث التأثير وتجعل الأفراد يستحبون لها ، ومنه يمكن القول أن الرسالة أحدثت تفاعلا ، ولهذا الغرض نجد أن المهتمون بعالم الاتصال والمختصون يولون اهتماما واسع بكيفية صياغة الرسالة الإعلامية ومن بينهم نجد " هارولد لازويد" الذي كان يهتم بعملية الاتصال مع مراعاة الجوانب الاجتماعية ، حيث قام بتحديد عملية الاتصال بالتركيز على مضمون الرسالة " من خلال صياغة عناصرها في شكل أسئلة من ؟ يقول ماذا ؟ بأي وسيلة ؟ لمن ؟ وبأي تأثير ؟ " [93] ص 102

من خلال هذه العناصر نلاحظ أن محتواها يدور بشكل مباشر أو غير مباشر حول مضمون الرسالة الإعلامية ، ويبقى الأهم في الرسالة الإعلامية التأثير أي حدوث الاستجابة المستهدفة من هذه العملية والتي تتفق مع مفهوم الهدف من الاتصال ووظيفته ، ولا يشترط أن تحدث الرسالة الأثر بشكل فوري بل أنه قد يكون محصلة لعمليات معرفية ، نفسية ، اجتماعية عديدة ، يختلف تأثيرها من فرد لآخر ومن فئة إلى فئة ، مما يؤدي إلى حدوث الأثر بنسب متفاوتة بين جموع الأفراد المتلفين ، أو عدم

حدوثه نهائياً، أو تحقيق أثر سلبي لا يتوقعه المرسل القائم بالاتصال، لكنه في النهاية محصلة تفاعل عوامل وعمليات فردية أو جماعية، فالرسالة الإعلامية تتميز بخصائص فنية تتفاعل مع المرسل والمستقبل فهي تحتوي على عدد من المعاني والأفكار ينتقيها المرسل أو القائم بالاتصال إلى الطرف الآخر وهو المستقبل، ويتم التعبير عن هذه المعاني أو الأفكار من خلال الرموز اللغوية أو اللفظية أو من خلال الرموز غير اللفظية أو من خلالهما معاً. [119] ص 25

وهكذا يتضح أن القائم بعملية الاتصال يحاول صياغة مضمون الرسالة الإعلامية وفق خصائص محددة كاللغة سواء أكانت لفظية أو على شكل رموز، يبقى الهدف منها إيصال المعنى وإحداث التأثير لدى المستقبل، بالرغم من هذا إلا أن هناك عراقيل تواجه الرسالة الإعلامية ومضمونها والتي تكمن في التباين في تأثيرات القوى الاجتماعية على المتلقين إلى تباين الإدراك المعرفي للرسالة الإعلامية وأهدافها، وتباين السلوك واستجابة جمهور المتلقين. [93] ص 103

من خلال هذا يمكن القول أن الرسالة الإعلامية بمضمونها تحدث التأثير المطلوب والمرغوب عند جمهور المتلقين، لكن هذا التأثير يختلف من فرد لآخر نتيجة لعوامل اجتماعية ومعرفية، مما يجعل الرسالة الإعلامية تفسر وتفهم بطرق مختلفة حسب الأفراد وبيئتهم الاجتماعية وقدراتهم العقلية والمعرفية. محددات مجال الإعلام وتأثيره على الرسالة الإعلامية: يشترك الإعلام والاتصال في خصائص تكاد تكون متداخلة إلى درجة تجعل الباحث في هذا الميدان يعجز عن تقديم أوجه الاختلاف بينها، ومن هنا يمكن أن تعتبر أن مجال الإعلام والاتصال مجال واحد

الإعلام يشكل عنصراً أساسياً من عناصر أي مجتمع إنساني مهما بلغت درجة تطوره، ويدرس على أنه ظاهرة اجتماعية والإعلام فرع من فروع من ظاهرة أكبر وأشمل هي ظاهرة الاتصال، والاتصال هو المجال الواسع لتبادل الوقائع والآراء والأفكار بين الأفراد والجماعات وهو نوع من التفاعل الذي يتم عن طريق استخدام الرموز التي تتخذ أشكالاً متباينة تكون على شكل رسالة، فالإتصال ظاهرة أساسية تتحكم في الحياة الاجتماعية والسياسية والثقافية والاقتصادية وتحقق الإتصال بالغير .

كل وسيلة إعلامية لها جمهورها ويختلف حجم هذا الأخير باختلاف الوسيلة وميولات الجمهور، فالسلوك الإعلامي يهدف إلى تحقيق التأثير وإيصال الرسالة الإعلامية وفقاً لإستراتيجية التي من أجلها وظفت الوسيلة الإعلامية وهذا يختلف نوعاً ما عن السلوك الاتصالي الذي يهدف إلى للحصول على استجابة معينة من شخص ما، فمضمون الاتصال مرتبط بالقدرة على التأثير، لذا يمكن حصر مجال الاتصال في مجال التفاعل الإنساني عن طريق الرموز والإشارات ويبقى الإعلام وسيلة فعالة

لإحاطة الغير بأمر وأخبار أو معلومات جديدة أو التأثير في سلوكيات الأفراد والجماعات والتغيير والتعديل الفعال في هذا السلوك أو توجيههم . [120] ص2

إن مجال الإعلام مرتبط بالمجال الذي توظف فيه الوسيلة الإعلامية ،فالممارسة الإعلامية التي تتم في الوسط الاجتماعي يكون هدفها الجمع بين هدف تغيير سلوكيات الأفراد أو توجيهها أو المحافظة عليها ويتم ذلك وفقا للغاية التي من أجلها وظفت الوسيلة الإعلامية .
إن مجال الإعلام ومختلف جوانبه الاجتماعية والتقنية ،والظروف المحيطة بالمرسل والمستقبل تؤثر على الرسالة الإعلامية .

2.3.4. دور وسائل الإعلام في التوعية المرورية

يشكل الإعلام اليوم أحد مميزات الثورة التكنولوجية الحديثة في الاتصالات الذي انعكس على الإنسان وأحدث فيه انقلاب شبه جذري في كل مجالات الحياة المعاصرة وسلوكيات أفراد المجتمع وطالت التغييرات الأعراف والتقاليد والقواعد والقيم الاجتماعية ،وأصبحت هذه الوسائل بأنواعها المختلفة المقروءة والمسموعة والمرئية إحدى مؤسسات المجتمع ذات الأهمية في إدارة حياة الشعوب ،ويمكن توظيفها في توجيه الجماهير نحو القضايا الوطنية الراهنة وتعتبر ظاهرة حوادث المرور أحد هذه القضايا .

إن النتائج المأسوية المترتبة عن المشاكل المرورية المتكررة يوميا ،والإحصاءات الرسمية تثبت أن هناك خسائر مادية وبشرية ولها أثار نفسية واجتماعية يصعب إزالتها بسهولة ،مما يستدعي تكاتف جهود الجهات المختصة لتشخيص الأسباب في أرض الواقع واتخاذ الإجراءات المناسبة للتقليل من حدوثها ،وبما أن العنصر البشري غالبا المتسبب في وقوع أغلب الحوادث المرورية فهو يحتاج إلى وتوعية مستمرة للتحكم في سلوكيات مستعملي الطريق ،وتبصيرهم إلى الأمور المساعدة على تجنب الحوادث وإتباع قواعد السير وأداب السلامة التي تعنى بتنظيم ديناميكية الأداء في الشوارع العامة ، ووسائل الإعلام تضطلع بدور التوعية بناء على ما تملكه من خصائص ومميزات تمكنها من تحقيق مستوى أداء فعال وتساهم أيضا في إرساء معالم الثقافة المرورية بين أفرا المجتمع .

* دور الوسيلة السمعية : هي من أهم الوسائل انتشارا إذا يمكنها الوصول بسهولة إلى مختلف شرائح المجتمع ،ويمكنها تحقيق نتائج هامة والاستفادة من خصائصها الاتصالية في عملية التوعية

المرورية، بحيث يمكن مخاطبة مستعملي الطريق خاصة السائقين في أي منطقة جغرافية أو موقع ما بأسرع وقت ممكن من خلال برامج المتعلقة بهذا الجانب، وتشكل الإذاعة إحدى وسائل الضبط الاجتماعي بطريقة غير مباشرة عندما توجه وترشد مستعملي الطريق إلى سلوكيات إيجابية في التعامل مع المركبة والطريق من خلال تناولهم لموضوع حوادث المرور:

تستطيع الإذاعة في سياق نشر التوعية المرورية ربط القرى بالمدن بتكثيف البرامج باللهجات المحلية حسب كل منطقة، وإمداد إذاعات الإقامات الجامعية والمعاهد والجامعات بنصوص إذاعية (سبق إذاعتها في الإذاعة الرسمية)، لأهمية تكرار القضايا المرورية الضرورية خاصة وأن تلك الفقرات تحتوي على حوار تمثيلي مبسط، لأن الأسلوب التمثيلي هو أقرب الطرق لملازمة القضية بصورة مؤثرة وضمن متابعة مستمرة من قبل جميع الأفراد نظراً لطبيعتها لأنها تمكن المستقبل من الاستمتاع وممارسة أعمالهم في أن واحد، إلى جانب وفرة الإذاعة الآن في الهاتف النقال بحيث مكن هذا الأمر من استخدامها من طرف أغلبية أفراد المجتمع بحكم التقليد هذه الخصائص عززت دور الإذاعة في هذا المجال . [121] ص17

تكثيف فترات البرامج الاجتماعية والإرشادية بمواضيع متتابعة لنشاطات الحملات المرورية من خلال التغطيات الإخبارية والتقارير الميدانية واللقاءات الصحفية مع رجال المرور والمهتمين لمناقشة الأحداث الساعة واستعراض المشكلة المرورية في البلاد وحجمها وأسبابها وطرق معالجتها من خلال التوعية والحملات المرورية وتطبيق القوانين السارية .
تنوع العرض والأداء بفقرات وثائقية وتسجيلية وأساليب تناول التوعية المرورية في البرامج التي تعدها أو تشارك في إعدادها بالتنسيق مع الجهات المعنية بالمرور كالمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.

تستطيع البرامج الإذاعية التي تتناول القضية المرورية في فقراتها أن تركز على تمرير المعارف المرورية والتوعية إزاء القواعد وآداب السلامة، بمصاحبة المستقبل بعناوين وفقرات إبحائية وتكون بمثابة مثير مثل أضف إلى معلوماتك، مشكلة وحل، نصائح وتستطيع البرامج الإذاعية التي تتناول القضية المرورية في فقراتها أن تركز على تمرير المعارف المرورية والتوعية إزاء القواعد وآداب السلامة، بمصاحبة المستقبل بعناوين وفقرات إبحائية وتكون بمثابة مثير مثل أضف إلى معلوماتك، مشكلة وحل، نصائح وإرشادات مرورية، قيادة بلا حوادث، الثقافة المرورية، وغيرها من العناوين التي تندرج تحتها تسليط الأضواء على أسباب وقوع الحوادث المرورية وخاصة تلك المرتبطة بالسرعة والتعامل مع الطريق حسب الظروف، وعرض لبعض البنود المتعلقة بقانون المرور وخاصة

إذا طرأت عليه تعديلات، ولفت الانتباه إلى الظواهر الشائعة أو السلوكيات السلبية وبعض المخالفات المتكررة وسبل معالجتها بالإرشاد إلى طريق السلامة .

ضرورة فتح قنوات مع جموع المستمعين في أوقات بث البرامج للإستأناس بأرائهم وتجاربهم ومقترحاتهم إزاء المادة المطروحة، فتح المجال للإضافات المفيدة والاستفسارات حول مجمل القضايا المطروحة، لأن مشاركة الجمهور ليس فقط سيلفت انتباه القائمين على البرامج لتناول مواضيع أكثر حيوية وأداء يتناسب مع ثقافة عامة الناس ومستوى إدراكهم لطبيعة وحجم المشكلة المرورية، ومستوى معرفتهم بالقوانين والقواعد والإرشادات المنظمة لحركة المرور ومدى قناعتهم بالموضوع المتناول في البرنامج وطريقة عرضه، ستفتح كذلك هذه المشاركة آفاق واسعة لملاحظات واقعية لحقيقة الحوادث المتكررة وأفكار جديدة ستحدث تأثيرها على المستقبل، وتشجع المهتمين والصحفيين على تناول التفاصيل في نشاطاتهم الإعلامية إضافة إلى أن هذه المشاركات تساهم في إيجاد الحلول أو التقليل من حدة خطورة الظاهرة باعتبارها قضية الجميع ويكون هذا بمثابة تحرك شعبي يلقي بمسؤولية التوعية على كاهل جميع أفراد المجتمع. [121] ص 18-19

* الوسائل السمعية البصرية: يعتبر التلفزيون من أهم وسائل الإعلام والاتصال انتشارا والأكثر جماهيرية ونفودا وقدرته إلى الوصول ومخاطبته الشرائح الاجتماعية المختلفة والتأثير فيها لذلك فإن المواد والبرامج المرورية التلفزيونية التي تقدم في إطار التوعية المرورية، يمكنها أن تستخدم هذه الخصائص الاتصالية والتقنية التي يتميز بها التلفزيون من أجل تقديم هذه البرامج والإسهام في تحقيق الوعي المروري .

يتميز التلفزيون بخصائص تعبير متنوعة وبمختلف عناصر التجسيد الفني في مواده بتعدد الحواس التي يخاطبها، يستخدم التلفزيون الكلمة لمخاطبة الذهن والصورة لمخاطبة العاطفة والحركة والألوان لمحاكاة الواقع، وحتى تستطيع المحتويات والبرامج التلفزيونية الخاصة بالتوعية المرورية أن تحقق أهدافها لابد أن تنطلق من الخصائص الاتصالية . [32] ص 34

يستطيع التلفزيون نقل جميع الفعاليات التي تقام في هذا المجال كمادة جاهزة للبث في المعارض والندوات والمؤتمرات إلى جانب ما تقدمه من برامج.

الاستفادة من الأرشيف التلفزيوني نظر لاحتوائه على فقرات إرشادية و توعية مرورية، ورسومات توضيحية ومقابلات مع رجال المرور والمهتمين والمتخصصين، وأفلام مسجلة لحوادث وكوارث مرورية في فقرات سابقة، في تطعيم البرامج بمشاهد توعوية للمساعدة على الاعتبار منها، واستخدام البرامج العلمية والوثائقية المنتجة عالميا ومحليا التي تحتوي على فقرات إرشادية قيمة

،لعرض ما يتناسب مع أهداف المراد تحقيقها وكذا مع طموحات نشر التوعية والتوافق مع خصوصيات المجتمع .

إن الإمكانيات التي يتوفر عليها التلفزيون والوسائط المتعددة التي يستخدمها تمكنه من إنتاج

برامج توعوية غنية المحتوى وشيقة العرض ،في حالة حسن الاستخدام والإعداد البحثي الكامل والمحتوى المعرفي وإتباع القواعد العلمية في تنفيذ خطوات الإنتاج وتنوعه ،خاصة فيما يتعلق بأبعاد التعبير الصوري للحوادث المرورية ،وأن اقتحام الصورة للحياة المعاصرة أدى إلى تبسيط الواقع بما تملكه من بعد عاطفي أكثر من اللسان الذي يملك بعدا تجريديا ،وهيمنتها في حقل الاتصال الذي يوسع المجال للعاطفة للتعامل مع الأشياء ،ويصبح محك الحكم على الأحداث وهو الإحساس الذي تنقله الصورة للمشاهد. [122] ص77

* دور الوسيلة الإعلامية المكتوبة : بالرغم من تزايد لأهمية الصورة في الإعلام المعاصر ،مازالت الكلمة الحامل الرئيسي للرسالة الإعلامية وهذا ما يجعل الصحافة المكتوبة بخصائصها ومميزتها الاتصالية أن تتكيف مع ظروف منافسة الإذاعة والتلفزيون ،وأن تكون وسيلة اتصال جماهيرية قادرة على الإسهام الفعال في نشر توعية مرورية تستطيع أن تسهم في تحقيق الأنساق المعرفية والفكرية و القيمية والاتجاهية والسلوكية لدى الرشد والمجتمع .

تعتبر الصحافة المكتوبة عموما الوسيلة الاتصالية الأكثر جدية والأكثر مقدرة على تقديم التفسير والتحليل والشرح ،والأكثر مناسبة لمخاطبة الجمهور النوعي المثقف والمتعلم والمعني بالمساءلة المرورية

هي الوسيلة الأكثر مقدرة على معالجة الموضوعات والتعامل مع المشكلات والظواهر بقدر كبير من الشمولية والعمق وهي خاصة تنفرد بها الصحافة المكتوبة.

إن الصحافة المكتوبة تمتلك القدرة على التكيف مع الجماهير ومختلف الشرائح والوصول إليها ومخاطبتها والتأثير فيها .[32] ص 29-30

كما أنها مجال واسع لتزويد أفراد المجتمع بالمعلومات القيمة والمفيدة حول الإرشادات والنصائح والملاحظات التي تعمق الوعي في استيعاب طرق وأساليب التعامل مع وسيلة المواصلات وتجنب الوقوع في الأخطاء نتيجة الجهل. إلى جانب المقالات الصحفية والمقابلات مع المختصين والتغطيات الإخبارية لوقائع الحوادث المرورية ومناقشتها وصب مختلف الآراء إزائها ، هناك الدورية لفعاليات أسابيع المرور والمعارض التي تقدم من خلالها نماذج للحوادث المرورية والندوات والمؤتمرات

العلمية والمحاضرات في المدارس والجامعات التي تسلط الضوء عادة على التوعية بمخاطر الطريق، وأهمية عمل رجل المرور في تنظيم حركة السير وعلى سبيل المثال من الأسابيع المرورية التي نظمتها الجزائر " الإفراط في السرعةإفراط في الحياة "امتد من 4 إلى 31 ماي 2009 وذلك بمساهمة كل القطاعات والمصالح المعنية بالسلامة المرورية .

من الضروري أن تزود صفحات البريد برسوم وأشكال تعبيرية إيحائية إضافية، كمحاولة إعلامية موسعة لتغيير سلوك الفرد نحو الاتجاه السليم في إتباع إرشادات المرور والالتزام بأخلاقيات السير حفاظا على سلامة الأرواح، ويدخل في هذا الإطار الاستعانة بالفنانين التشكيليين ورسامي الكاريكاتير، بحيث تنفذ هذه الأعمال بناء على مضامين المواضيع المطروحة بخطة إعلامية دقيقة على المدى القريب والبعيد . إلى جانب تنوع التحرير الصحفي بشكل يضمن متابعة الأحداث المتعلقة بالمرور ونقل الأخبار بكل موضوعية، والحرص على تطوير أساليب تناول المواضيع المرورية في الصحف يتماشى مع الواقع المروري حتى تساهم تلك المقالات المنشورة في تغيير السلوكات المرورية السلبية وتكريسا لثقافة مرورية عند أفراد مجتمعنا .

وهذا من أجل أداء فعال في وسائل الإعلام خاصة الصحافة من الضروري إتباع عمليات النشر وإجراء الدراسات والتشخيص ويمكن حصر هذه المهمات في العناصر التالية :

* اعتماد مساحات كافية في الصحافة المكتوبة لبحث وتوضيح القضايا المرتبطة بالمرور .

* متابعة نشاطات المؤسسة ذات العلاقة بالمرور كالمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق

والحرص على حضور فعاليات نشاطاته وتغطيتها إخباريا للمساهمة في عملية التوعية

المرورية.تشجيع الصحفيين على تناول المواضيع المرتبطة بهذا المجال مما يساهم في رفع الوعي

المروري في المجتمع ، نظرا لطبيعة ظاهرة حوادث المرور التي تتصف بالآنية أو الظرفية تلزم

الإعلامي بأن يكون ملما بمعظم الحثيات المكونة لعملية التداول الإنبائي، حتى لا يبقى الخبر مجردا

لا يمكن فصله عن المحيط، وإنما يدعم بتحليل يوضح العوامل المباشرة وغير المباشرة التي تسبب

فيه مثلا خبر عن حادث مروري ما هذا لتمكين المتتبع من تكوين نظرة عامة ومفصلة على ما يدور

من أحداث ، حتى تكون المواضيع التي تتناولها الصحافة المكتوبة مبنية على طرق وأسس سليمة .

* إجراء الدراسات والبحوث لتقييم أثار الوسيلة الإعلامية على مستعملي الطريق بغرض تطويرها

وتوسيع فائدتها.

* ضرورة التنسيق والتخطيط مع الجهات المختصة لتحديد المواضيع التي ينبغي تناولها وتضافر الجهود لإنتاج برامج إعلامية مشتركة .

3.3.4. الإستراتيجية الإعلامية في التوعية المرورية وعوامل نجاح الرسالة الإعلامية

يستمد الفرد معلوماته وبعض أفكاره من وسائل الإعلام ، تساعد على تكوين تصور للعالم الذي يعيش فيها ، ويعتمد عليها بالإضافة إلى خبراته في التعرف على واقع المحيط به والتفاعل الإيجابي معه ، حيث يرى في هذا الصدد شرام أن حوالي 70 % من الصور التي يبينها الإنسان عن عالمه مستمدة من وسائل الإعلام الجماهيرية . ويمكن أن تؤثر البرامج الإعلامية خاصة تلك التي تتصف بالاستمرارية في الفرد، ويؤدي دور كبير في تكوين في النهاية التي تؤثر في تصرفات الإنسان وسلوكياته . [123] ص 42

وهذا لا يمكن أن يتأتى من فراغ وإنما بناء على خطة إعلامية يمكن من خلالها تحقيق الأهداف الرسالة وعوامل معينة تضمن نجاح الرسالة الإعلامية.

1.3.3.4. أهمية الاتصال في الإستراتيجية الإعلامية

لقد أجمع اختصاصيو علم النفس الاجتماعي على أن كل اتصال يهدف بالأساس إلى تغيير في الإدراك أو في الشعور أو في الاتجاه الرأي أو إلى حمل الغير على القيام بتصرف ما هو اتصال اجتماعي . [124] ص 139

يعد الاتصال الاجتماعي الأداة المثلى لمقاومة الظواهر السلبية في المجتمع ، حيث شمل العديد من الميادين (الوقاية من حوادث الطرقات ، الوقاية من حوادث الشغل ، الوقاية من الأمراض) وللاتصال اتجاهان أساسيان ومتكاملان .

* الاتجاه الأول : ويتعلق بالإعلام والتحسيس والتوعية إلى ذلك أن الاتصال في مرحلة أولى يقدم معلومة ما أو يحسس إلى وضعية ما إلى وضعية معينة ، ومن ثم يحاول لفت انتباه المستهدف إلى مشكل معين فهذه المرحلة تتميز برفع اللبس أو الغموض أو تبديد الجهل .

*الاتجاه الثاني : ويتعلق بالإقناع ويأتي مباشرة إثر تقديم البديل للوضعية الراهنة ، وحث المستهدف إلى إتباع السلوك السوي ويتفرع المسار الإقناعي في الاتصال إلى ثلاثة عوامل :

- الانتباه :لتميز نوع وقيمة المعلومة .
- الفهم : تتناسب المعلومة في نوعيتها مع الجمهور المستهدف لضمان قاسم مشترك بين محتوى الرسالة ومستوى إضافة ومستوى طاقة الفهم والاستيعاب لدى المستهدف.
- القبول: شرط مباشر لتغير السلوك وهو متصل بنسبة كبيرة بالمحيط ،فالمحيط يساعد على قبول الرسالة من عدمها .
- ويمكن أن تتلخص أهداف الاتصال في ما يلي :
- تبليغ المعلومة وتبسيط عملية الاستيعاب لها .
- تعديل المعارف وأراء وسلوكيات الفرد .
- دفع كل فرد لتحمل جزء من المسؤولية في العمل الجماعي من خلال تقويم سلوكه حمل الجمهور على تبني الفكرة وتحويلها تلقائيا إلى السلوك المرغوب فيه .
- الحصول على المساندة من أكبر عدد ممكن من أفراد المجتمع.
- ويستمد الاتصال نجاعته من ثلاثة عناصر:
- الاستناد إلى دراسات وإحصاءات وتحاليل معمقة حول المجتمع المستهدف أو حول أساليب الاتصال المناسبة لهذا المجتمع .
- اعتماد الشفافية في التوجه إلى الجماهير فهي تعد من أفضل الطرق لحمل الجمهور على المشاركة والمساندة في الحملة الوقائية.
- التأكيد على عامل الزمن باعتباره أساسيا في تكرار الرسالة وتوصيلها على حيز معين ،فالالاتصال يعتمد الاستدراج في مسيرته الإقناعية مع الانتباه لتكرار الرسالة باستمرار وبكثافة ،فقد يؤدي بالأفراد إلى بلوغ مستوى الإشباع وهي درجة يفقد فيها المستقبل حاجته إلى محتوى الرسالة .
- تحديد الجمهور :يعرف الجمهور بمجموع الأشخاص الذين يرجى تمرير الخطاب الإعلامي لهم ويتجزأ إلى جمهور أولي (أفراد الفئة المستهدفة) جمهور ثانوي بقية أفراد الفئة الذي توجه إليه رسائل مماثلة للجمهور الأولي ،فمن المهم تحيدي الجهة التي نرغب توجيه الخطاب التحسيبي إليها

منذ إعداد البرنامج برنامج الحملة، فالاتجاه نحو اختيار جمهور عريض لا يمنع من ترتيب هذا الجمهور حسب الأولوية وع التفكير في إيجاد وسائل .

وعموما بما أن العنصر البشري أهم العناصر المتسببة في الحوادث المرورية وتركز عليه

وسائل الإعلام وذلك بتغيير العادات السلوكية السلبية في سيطرة المركبة بشكل عام عن طريق الحملات المرورية التي تشكل دور لا يستهان بها للمساعدة على تغيير تلك العادات السلوكية الخاطئة ونشر السلوك الحضاري السليم. [79] ص 291

2.3.3.4. عوامل نجاح الرسالة الإعلامية

الوقاية من حوادث المرور ليست في إعداد الدراسات الفنية ولا في سن القوانين الجزرية

والإجراءات الردعية فحسب، وإنما العبرة من هذا هو كيفية تحسيس مستعملي الطريق، وكما ورد

فيما سبق بأن وسائل الإعلام تضطلع بهذا الدور من خلال الرسائل التي تمررها للجماهير، حتى تلقى الصدى في هذا الأخير عليها أن تتوفر على شروط معينة يجعل منها رسالة توعوية مرورية .

* عوامل فنية متعلقة بمحتوى الرسالة : الرسالة عبارة عن مجموعة الأفكار أو المفاهيم

والإحساسات والاتجاهات أو القيم أو المبادئ التي يرغب المرسل في إشراك الآخرين فيها. [125]

ص 21 وفي موضع آخر هي محتوى السلوك الاتصالي، وتتخذ الرسائل أشكال عديدة، وكل رسالة إعلامية هي نتاج العديد من القرارات بالنسبة لشكلها ومحتواها، وأغلب تلك القرارات لا يملئها الهدف لإقناعي فقط وإنما تملئها أيضا خصائص المتلقي ومهارات القائم بالاتصال.

يستخدم في الرسالة مجموعة من الاستمالات تمثل الشعارات الاستمالات العقلانية مثل

الاستشهاد بالمعلومات والأحداث الواقعية، واستمالات التخويف من النتائج غير المرغوبة عدم اعتناق المتلقي لتوصيات القائم بالاتصال. بالإضافة إلى استخدام أساليب الإقناع مثل وضوح الأهداف وتقديم

الرسالة لإدالة وشواهد علمية وواقعية وترتيب الحجج الإقناعية والأدلة داخل الرسالة واستخدام

الاتجاهات والاحتياجات الموجودة لدى الجمهور لدى الجمهور المتطلع إليها. [79] ص 197 زيادة

على هذا يجب مراعاة مجموعة من القواعد لتصميم الرسائل الإعلامية ومن ضمنها أن تقوم الرسالة

بمخاطبة المتلقي حول أمور جديدة بالنسبة له، الاهتمام بالألفاظ لإفهام المتلقي، التشويق، أن تكون

وفق السياق العام لاهتمامات الأفراد، عدم الخلط بين رسالتين أو أكثر.

*عوامل خارجية : إن النجاح الرسالة الإعلامية يتوقف على مدى اقتناع القائم بالاتصال بها

ومدركا للأهداف التي يحققها من وراء نشرها أو بثها و ما هو التأثير الذي يسعى لإحداثها والاستجابة التي يريد الحصول عليها ويعد الهدف دليل عمل يحتكم إليه في تحديد الخطوات وتقويم المسار، مع ذلك هناك عوامل خارجية تتمثل فيما يلي :

* الوقت المناسب: إن تحديد الوقت المناسب للجمهور هو عنصر هام جدا في العمل الإعلامي وذلك لضمان استماع من طرف الجمهور.

* اختيار المكان المناسب :ينبغي اختيار المكان المناسب الذي يلتقي فيه الأفراد كالمدراس ،البيت المعاهد ،الجامعات ،المؤسسات التربوية وغيرها من الأماكن يمكن أن يتواجد فيها مستعملي الطريق.

* التجربة التمهيديّة :إن الشروع العملية التوعوية واستعمال الوسائل المختارة لابد من التأكد على أنها مناسبة وتتماشى مع وضعية الأفراد المستهدفين ،وعليه يقوم الإعلامي أو القائم بالاتصال باختبار مضمون الحملة من رسائل على فئة من الجمهور ،وننتجتها هي التي تحدد إمكانية تعميمها من عدمها .

3.3.3.4. شروط تصميم الرسالة التوعوية المرورية

*الوضوح: أن يكون محتوى الرسالة غير غامض والتدرج في تقديمها، مع مراعاة خصائص الجمهور المستهدف في طريقة عرض الرسالة .

* أن تكون ذات بعد ثقافي اجتماعي : بمعنى ربط الرسالة التوعوية بحاجات المستقبل وكذا مراعاة الحالة النفسية والاجتماعية للجمهور المتلقي ،ولابد أن تكون متماشية وملائمة لمعتقدات الجمهور ومعارفه وعاداته ،فإذا خطبنا المجتمع السطايفي سطيف بحكم أنها أكبر الولايات ارتكابا للحوادث ،بضرورة تخفيض السرعة لا يمكن أن نلقى هذه الرسالة الصدى لأنها تتعارض مع معتقدات هذا المجتمع والمثل الذي يقول "قعدة سبيطار ولا ساعة روطار " وهذا ما يتطلب الإحاطة بحيثيات المجتمع قبل عرض الرسالة عليهم .

* سهولة الفهم: ينبغي استخدام عبارات ومصطلحات بسيطة غير معقدة أو مركبة في صياغتها ،وأن يراعى في طريقة عرضها نوع الفئة ومستوى تعليمها.

* الاختصار: إن أنجع تلك الرسائل التي تكون ذات مدلول عميق رغم أنها تضم عبارات مختصرة ومفيدة ولا تحتاج لوقت طويل لعرضها وذا يضمن عدم التكرار وكذا عدم ملل المتلقي للرسالة.

* العرض الجيد: وهذا يتوقف على مدى مهارات القائم بالاتصال وتمكنه في الرسالة التي هو بصددها عرضها على جمهور كبير، مما يتطلب قدرة التحكم والفتنة وتسيير الوقت حسب أهمية الموضوع والاعتماد على عنصر التشويق لجذب انتباه الجمهور والتمكن من إقناعه بمحتواها وترجمت هذه الأخيرة في سلوكا تهم في الطريق مثلا .

* أن تكون الرسالة الإعلامية ايجابية : لقد بينت تجارب عديدة أثر الرسائل الايجابية على

المتلقين أكثر من تلك التي تؤدي إلى إحداث نكسات والنفور منها . [126] ص 85

الفصل 5 البناء المنهجي للدراسة الميدانية

تبنى الدراسات السيوسولوجية على لبنات أساسية تفضي عليها الطابع العلمي حتى تكون النتائج التي تخلص إليها قابلة للتعميم في وضع ما على مجتمع ما ،لذلك ينبغي أن يراعي الباحث هذه اللبنات منذ بداية الدراسة واستكمالها في الجانب الميداني حتى تكون دراسته ذات مواصفات تسمح في احتلال مكانتها من بين الدراسات السيوسولوجية وبناء على هذا تم الاعتماد في الباب الميداني على ما يلي

1.5. المقاربة السيوسولوجية

تعتبر المقاربة النظرية المنطلق الأساسي الذي تركز عليها الدراسات السيوسولوجية ، إذ من خلال الإطار النظري الذي توضع فيه يتبين للباحث الزاوية الفكرية التي تساعد على تفسير وتحليل الظاهرة التي هو بصدد دراستها، وهذا انطلاقاً من نظرية سيوسولوجية علمية ،حتى يكتسي الموضوع طابعاً علمياً ،ويظهر القالب النظري من خلال المفاهيم والمصطلحات التي يستخدمها الباحث حتى وإن لم يصرح الباحث بها فإنه تظهر ضمناً.

وتعرف النظرية على أنها إطار فكري يفسر مجموعة من الفروض العلمية ويضعها في نسق

علمي مترابط. [127] ص30

وقد رأينا أن النظرية الملائمة لهذه الدراسة هي النظرية البنائية الوظيفية وهي من أهم النظريات في علم الاجتماع قبل أن تنسب لمفكرين غربيين فإن الدارس للسنة النبوية الشريفة يرى أن فكرتها مستمدة منها في قوله صلى الله عليه وسلم " مثل المؤمنين في توادهم وتراحمهم وتعاطفهم مثل الجسد ،إذا اشتكى منه عضو تداعى له سائر الجسد بالسهر والحمى " صحيح مسلم .

تنظر هذه النظرية إلى المجتمع على أنه بناء معقد كما لو كان تنظيم معقد. وحسب منظور البنائية الوظيفية فإن التنظيمات المعقدة ما هي إلا أنساق والبناء التنظيمي ما هو إلا نتاج للوظيفة التي

يحددها البناء ،على اعتبار الأنساق التي تكون المجتمع يندرج النسق المروري ضمنها انطلاق من هذا وضعت الدراسة في هذا القالب .

تركز هذه النظرية بصورة عامة على أهمية تحليل البناءات والنظم الاجتماعية ومعرفة دورها الوظيفي.[128] ص 146 فاهتمامها بالوظيفة جعل منها أكثر واقعية بمعنى الاتجاهات الوظيفية تستخدم لتفسير الدور والوظيفة الاجتماعية اللذين تقوم بهما ظاهرة معينة أو نظام معين في البناء أو النسق ،أو التنظيم الاجتماعي باعتباره جزء منه ،فكل نظام في النسق الاجتماعي يرتبط مع بقية النظم الأخرى. [129] ص108-109

* مر الاتجاه الوظيفي في علم الاجتماع بعدة مراحل ويمكن تصنيفها كالتالي :

الوظيفية التقليدية: ظهرت الوظيفية كمنهجية نظرية متميزة في علم الاجتماع خاصة مع الرواد الأوائل المؤسسين أمثال هربرت سبنسر، إميل دوركايم، أوجست كونت ويعتبر هذا الأخير الأب الروحي لعلم الاجتماع وفي حديثه عن الاستقرار (الإستاتيك) والحركة (الديناميكية) كان يبحث عن العوامل التي تحفظ للمجتمع استقراره واستمراره. [130] ص232 إلى جانب هذا أكد كونت على أن التوازن يقصد به وجود حالة من الانسجام بين أجزاء البناء الاجتماعي ،وحدوث أي خلل في البناء هو أكيد بسبب وجود حالة مرضية في المجتمع، بناء على الدراسة فإن ارتفاع نسبة الحوادث دليل على وجود خلل ما في الجوانب المكونة لنظام المرور في المجتمع .

والجدير بالذكر أن الرواد الأوائل للنظرية الوظيفية كانوا متأثرين بأوجه الشبه الذي لاحظوه بين الكائنات البيولوجية الحية والحياة الاجتماعية وعلى هذا الأساس اتجه هربرت سبنسر إلى إعلان مبدئيه المعروفة بمبدأ المماثلة العضوية بين الكائن الحي والعضوي. [131] ص117 فالمجتمع يماثل الكائن العضوي الحي الذي يتكون من عدة أعضاء وأجهزة تؤدي جميعها وظائف أساسية من أجل بقاء الكائن الحي ،وأي خلل يصيب العضو أو الجهاز حتما سيتأثر باقي الأعضاء والأجهزة ومن ثمة فالمجتمع كذلك متكون من أعضاء وأنساق فرعية متفاعلة ومتداخلة ومعتمدة على بعضها البعض في توازن وأداء وظيفي متبادل. [132] ص109

أما إميل دوركايم فقد كان له تأثير في تطور الوظيفية السوسولوجية فهو يرى أن وجود النظم الاجتماعية كان القصد منه إشباع حاجات معينة فكل الأنساق الأخلاقية تشكل وظيفة التنظيم الاجتماعي ،بغض النظر عن الحالات الشاذة وغير السوية يطور كل مجتمع الأخلاقيات اللازمة لأداء وظائفه على نحو كفاء وملائم. [133] ص51

الوظيفة المطلقة عند مالفينوسكي (1884-1943): يعتبر أب الوظيفة إذ ارتبط اسمه ارتباطاً وثيقاً بهذه النظرية حيث يمكن القول أنه أول من طالب بضرورة وجود مدرسة وظيفية مستقلة تقف في مواجهة النزعة التطويرية القديمة، لكن هذا لا يمنع من إسهاماته بالإسهامات التي قدمها مفكروا القرن 19 مثل سبنسر، تايلور. [134] 369 لقد وضع مالفينوسكي فرضاً أساسياً يتقيد به أي باحث في الميدان الثقافي بحيث يجب أن يشير إلى بعض المبادئ العامة للسلوك الإنساني، و لا بد أن يحدد بعض العناصر الثقافية الأخرى الموجودة في نفس المجتمع والتي توفر للعنصر الثقافي الخاص المضمون الذي يظهر من خلاله. [135] ص 62 من خلال هذا يتضح اهتمام مالفينوسكي بالثقافة وعمله على تحليلها تحليلاً تكاملياً في الإطار التنظيمي للمجتمع ككل وذلك من خلال منظور وظيفي مطلق .

الوظيفية النسبية عند ميرتون: لقد حاول روبرت ميرتون إكساب معنى الوظيفة قدرًا من الوضوح والدقة العلمية. [136] ص 86 إذا عرفها تعريفاً موضوعياً بأنها " نتائج يمكن ملاحظتها تحقق توافق وتكيف النسق، كما يعرف المعوق الوظيفي كنتائج تقلل إمكانية تحقيق هذا التوافق والتكيف. [137] ص 302 يعتقد ميرتون أن التحليل الوظيفي هو مدخل سوسيولوجي واعد يعمل على تزويد الباحث بقائمة من المفاهيم أطلق عليها اسم الدليل المنهجي، يقوم التحليل الوظيفي عند ميرتون على ثلاث فروض: نسبية الوظيفة، البدائل الوظيفية، تحديد الوحدات الاجتماعية .

الوظيفة النسبية عند بارسونز وموقع الدراسة الحالية فيها: ظهرت الإضافات التي قدمها تالكوت بارسونز لنمو وتطور الوظيفة في مؤلفيه النسق الاجتماعي وتطور نظرية عامة للحدث. [138] ص

52

صاغ نظرية النسق الاجتماعي وركز فيها على الفعل الاجتماعي، حقيقية تصوره للنسق تحوي أربعة أطر تصورية وهي: الفعل، العلاقات الاجتماعية، الجماعات، الأشخاص الاجتماعيين، إلا اهتمامه الأساسي تركز في الفعل الاجتماعي، لأنه رأى فيه أهم عناصر النسق الاجتماعي حيث يساهم هذا الفعل في تحقيق التوازن الاجتماعي داخل النسق، ولقد حدد بارسونز الفعل في كونه سلوك رمزي يتضمن فاعلاً، موقفاً اجتماعياً يحوي الوسائل والظروف التي تحكم سلوك الفاعل وتحدده وتوجهه بما يفرضه ومتطلبات النسق. [139] ص 150

يرى تالكوت بارسونز أن سلوك الفرد الاجتماعي لا يصدر من فراغ ولا من عقله أو رغبته الذاتية بل من تفاعله مع الآخرين، و رأى أن سلوكه يخضع لضغوط معيارية تحددها البيئة

الاجتماعية كالقيم والأعراف، [140] ص 231 تقنن تصرفاته حسب معاييرها لتخرج سلوك الفاعل الاجتماعي على شكل تصرف منتظم وملتزم . [141] ص 80

إذا نظرنا إلى سلوك الفرد في السياقة على أنه سلوك مروري مكتسب يخضع لقواعد وضوابط تحددها مدارس السياقة والقانون المروري ووسائل الإعلام والأسرة والطريق ، فنجد قيادته تعكس ما اكتسبه عن هذه المؤسسات الاجتماعية، فهذه الأخيرة هي التي تقوم ببناء الفعل الاجتماعي، حسب الدراسة سلوك مروري يحمل معظم معاييرها وضوابطها وتوجيهاتها الدورية والنمطية بمعنى يطبع سلوك الفرد الاجتماعي بطابع خاص حاملا خواصها ليصبح فعلا مؤسساتيا متنمطا في أحد الأنساق أين يشكل النسق المروري احدها .

لقد حدد تالكوت بارسونز وظائف ومهام نسق الفعل الاجتماعي وهي أربعة وظائف : حيث يشير نمط المحافظة إلى حاجة البقاء على ما هو قائم وموجود وتعزيز القاعدة القيمية داخل النسق وإنهاء حالة التوتر التي تظهر بسبب الإلتزام بنفس القيم ، يمكن أن يظهر هذا النمط في الواقع المروري بالضبط في القانون الذي يخضع له مستعملي الطريق فالإلتزام بنفس القانون يضجر السائقين ولا يستطيع مواجهة الظروف الطارئة التي يمكن أن تظهر في المجتمع والواقع يثبت كم من مرة عدل فيها القانون المروري حتى يستطيع المحافظة على أمن وسلامة مستعملي الطريق .بينما يشير نمط التكامل إلى موقع الحقوق والواجبات داخل النسق الاجتماعي أي تحقيق التكامل في التزام الأفراد بعلائقهم الاجتماعية لكي لا تنفرط حلقاتها .إذا ما افترضنا أن التزام الأفراد بحقوقهم وواجباتهم في التعامل مع الطريق والمركبة يضمن تحقيق التكامل في النسق الاجتماعي لمستعملي الطريق في الواقع المروري ،أما نمط تحقيق الهدف فإنه يعني تطبيق الأفراد لأهداف رسمها وحددها النسق إليهم سلفا من أجل ربطهم بها ، إذ نظرنا إلى الغاية القصوى في النسق المروري نجد أن فحواها يدور حول تقليص نسبة الحوادث قدر المستطاع ويشكل هذا الهدف الأساسي في أي دولة من الدول وتسخر مختلف السبل لتحقيق ذلك في هذا النسق وتقبل الأفراد لهذه الأهداف يشير إلى تكيفهم مع هذا النسق ليضيفي فيهم التطبيع الاجتماعي التام لمعايير وأهدافه. [141] ص 85 ويرى بارسونز أن كل نسق ثابت تحكمه معايير يخضع له الأعلى والأدنى ، وهذه المعايير شأنها ككل العناصر البنائية الرئيسية في النسق ،تصاغ نظاميا عن طريق المشاعر الخفية والدافعية ومكانزمات الضبط الاجتماعي وما تحويه وتحدده من جزاء ومكافأة . [139] ص 152 يشكل النسق المروري أحد أنساق المجتمع ويتضمن معيار ثابت يحكمه يتجسد في القانون المروري الذي يخضع له جميع مستعملي الطريق .كما أكد بارسونز أن بقاء النسق الاجتماعي واستمراره دليل على توازنه ،ويرى السمة الأساسية

لأي نسق من الأنساق الاجتماعية تكمن في تعاضد مكوناته . [142] ص 73 إن انخفاض نسبة الحوادث في الواقع المروري دليل فاعلية النسق في الحفاظ على توازن مكوناته (السائق ، المشاة ، المركبة ، الطريق ، عوامل أخرى متعلقة بالمحيط ، القانون المروري ، الأجهزة الأمنية إلخ) . بناء على رأي تالكوت فإن الغاية الأساسية في أي نسق هي تحقيق الاستقرار والتكامل يترتب على ذلك أن كل ما من شأنه أن يعيق هذه الغاية أو يحول دونها يكون بالضرورة معوقا وظيفيا . بالنظر إلى ما سجلته السلطات الرسمية من ارتفاع ملحوظ في نسبة الحوادث المرورية أصبح يشكل ذلك معوقا وظيفيا داخل النسق المروري .

على العموم فإن النظرية الوظيفية في كل تطورها التاريخية التي شاهدها " تدور حول غاية المجتمع في الحفاظ على النظام الاجتماعي وتأكيد على ثباته النسبي " والذي يتحقق من خلال تساند كل وظائف مختلف الأنساق الفرعية للمجتمع . [143] ص 65

2.5. العينة وطريقة اختيارها

تعتبر العينة إحدى الدعائم الأساسية للبحث الإمبريقي ، حيث أنها تسمح بالحصول في حالات كثيرة على المعلومات المطلوبة مع اقتصاد ملموس في الموارد البشرية ، الاقتصادية وفي الوقت دون أن يؤدي ذلك إلى الابتعاد عن الواقع المراد معرفته . [144] ص 142 ومن هذا فإن العينة هي المجموعة الجزئية التي يقوم الباحث بتطبيق دراسته عليها وهي تكون ممثلة لخصائص مجتمع الدراسة الكلي ، والعينة هي على عدة أنواع لكن موضوع البحث هو الذي يحدد عينته . بناء على هذا تم الاعتماد على عينة عشوائية تراكمية إرادية ومجتمع البحث في الدراسة هو الذي حدد نفسه تراكميا بناء على إرادة المبحوثين وكانت الضرورة في المبحوثين شرط امتلاك رخصة السياقة .

1.2.5. حجم العينة

إن أي دراسة في العلوم الاجتماعية تحتاج إلى عينة ضابطة حتى يستطيع الباحث إسقاط الجانب النظري فيها لرؤية صدها في الواقع العملي لقياس الفرضيات المعتمدة لتمكن من تشخيص الظاهرة ، لذلك لا بد أن يراعي الباحث عدة شروط في اختياره لها لكي تكون هذه الدراسة مبنية على عينة تخدمها وسيستفيد منها بحثه خاصة إذا كانت ممثلة للمجتمع الأصلي وتشارك بعض الخصائص حتى نستطيع فيما بعد تعميم النتائج التي يستخلص إليها الدراسة ، مع أن حجم العينة يعتبر عنصرا هاما في

تحديد كفايتها، إلا أن الأساس لا يجب أن يكون النسبة المئوية للعينه من المجموع، بل معرفة مدى كفاية العينه للتعميم [145] ص 380 ، لذلك فإن القيام بحصر شامل لمجتمع البحث الكلي بمعنى السائقين الموجودين على مستوى التراب الوطني هو أقرب إلى المستحيل في دراستنا نظرا لحجمه وقلة الإمكانيات المتاحة، لذ تم الاعتماد على فئة من مستعملي الطريق لديهم مستوى تعليمي معين لمعرفة مستوى الثقافة المرورية لهذه العينه لقد تم توزيع 240 استمارة لكن كانت هناك صعوبة في إعادة جمعها نظرا لبعض العراقيل التي تعلقت ببعض أفراد العينه وتم التوقف عند 170 مبحوث هم مجتمع الدراسة الحالية ووقع الاختيار على مجموعة من السائقين في جامعة البليدة ووزع البعض الأخر في مؤسسات تربوية في منطقة بابا حسن ومنطقة الدويرة وتم تقسيم العينه بين المناطق المذكورة سلفا هذا اعتقادنا من الباحثة بأنها ستفيد في جمع المعطيات المتعلقة بالظاهرة محل الدراسة .

3.5. المنهج وأدوات البحث

كثيرة هي مناهج البحوث في مجالات العلوم الاجتماعية وهي تختلف باختلاف كل فرع، لكن مع ذلك يبقى لكل ظاهرة تدرس في هذه الفروع منهج خاص بها تحدده طبيعة هذه الظاهرة ويرى الباحث فيه بأنه يستطيع الإجابة عن أسئلة الدراسة واختبار فرضيتها، ويكون بذلك مسار تبنى على خطواته نتائج دراسة يمكن تعميمها إذا تمت مراعاة الخطوات بالتدرج وبشكل منطقي صحيح . ومن هنا يعرف المنهج على أنه الطريق المؤدي إلى الكشف عن الحقيقة في العلوم بواسطة طائفة من القواعد العامة تهيمن على سير العقل، وتحدد عملياته، حتى يصل إلى نتيجة معلومة. [146] ص 286 وفي تعريف آخر بأنه الطريقة التي يعتمد عليها الباحث في الحصول على معلومات دقيقة تصور الواقع الاجتماعي وتساهم في تحليل ظواهره. [147] ص 182

ولقد اعتمدنا في الدراسة على :

1.3.5. المنهج الوصفي التحليلي

هو من أكثر المناهج استعمالا في العلوم الاجتماعية لأنه ملائم لدراسة الظواهر الاجتماعية، وهو من بين المناهج التي تسعى إلى الحصول على وصف كامل ودقيق للمشكلة، والتأكد من تجميع البيانات بطريقة صحيحة ودقيقة ودون أي نوع من أنواع التحيز . [148] ص 125 وعليه يمكن أن نعرفه بأنه أسلوب أو طريقة لدراسة الظواهر الاجتماعية بشكل علمي منظم من أجل الوصول إلى أغراض محددة لوضعية معينة اجتماعية أو مشكلة أو سكان معينين . [149] ص 157 وهناك من

يعتبره بأنه طريقة لوصف الظاهرة المدروسة وتصويرها كميًا، عن طريق جمع المعلومات، مقننة عن المشكلة وتصنيفها وتحليلها، إخضاعها للدراسة الدقيقة. [150] ص 168

كما أشرنا تم الاعتماد على هذا المنهج في دراسة موضوع التوعية المرورية والصحافة المكتوبة، محاولة منا في تقديم تحليل سوسيولوجي لمواضيع المنشورة في الصحافة المكتوبة عن ظاهرة حوادث المرور ومدى مساهمتها في التوعية المرورية أو الارتقاء بالمستوى الثقافي المروري عند أفراد العينة من مستعملي الطريق، وتم من خلاله وصف الظاهرة وتحليل البيانات ومحاولة ربطها ببعض المواضيع المنشورة في الصحافة المكتوبة، والقيام بمقارنتها مع الدراسة النظرية أو دراسات أخرى.

2.3.5. المنهج الكمي

هو من بين المناهج التي تستخدم في الدراسات الإحصائية وتم الاعتماد عليه في تبويب وتنسيب المعطيات الإحصائية التي احتوت عليها الدراسة وهذا وفق رموز لأن " الترميز يسمح بالمرور من لغة الأشخاص المستجوبين إلى لغة الأرقام ". [151] ص 164

3.3.5. أدوات البحث

إن نجاح أي بحث علمي يرتبط بمدى فعالية الأدوات في جمع البيانات اللازمة المتعلقة بموضوع البحث. [152] ص 48 هي الوسائل المستخدمة في البحث سواء كانت تلك الوسيلة متعلقة بجمع البيانات أو بالتصنيف أو الجدولة، لقد اعتمدنا في دراستنا على الدراسة الاستطلاعية لضبط الموضوع وفرضياته من خلال القيام بمقابلات مع بعض الجهات الأمنية وبعض المشرفين على مدارس السياقة وكذا بعض الأفراد من مجتمع و هذا بغية التعرف على الواقع الميداني للظاهرة عن قرب وتم الإطلاع على مجموعة من الجرائد لصياغة بعض الأسئلة المتعلقة بالاستمارة في الجانب الميداني . كما اعتمدنا على:

4.3.5. الملاحظة

باعتبارها الوسيلة الأنجع في مراقبة السلوك الإنساني وجمع بيانات حوله في بعض المواقف الحياتية التي يستطيع أن يعطي فيها معلومات أو تلك التي يخجل الإنسان أن يصرح فيها بمواقفه.

[150] ص 272

لقد تم اعتمادها في الدراسة بضبط في الفرضية الثالثة للدراسة ، لملاحظة طبيعة السلوكيات التي تمارس من قبل مستعملي الطريق ، لتدعيمها في تحليل الجداول بحكم الاحتكاك المستمر مع الطريق في وسائل النقل ، سهل هذا الأمر مراقبة مختلف السلوكيات وتم التصريح بها في تحليلات الجداول ، كما هو معروف الملاحظة العلمية تختلف عن الملاحظة البسيطة ، طبيعة ملاحظة الباحث لموضوع دراسته تختلف عن ملاحظة الآخرين ، لأن هذه الملاحظة ساعدتني كثيرا في طرح الكثير من التساؤلات أردت إسقاطها في الواقع الأمبريقي للظاهرة محل الدراسة وتجسدت تلك الملاحظات في صياغة أسئلة للاستمارة . والتأكد فيما بعد من صدق إجابات المبحوثين ومعرفة المستوى الثقافي ومستوى التوعية المرورية لديهم.

4.3.5. الاستمارة

تعد الاستمارة أداة أساسية من أدوات من جمع البيانات التي يتطلبها البحث الميداني للدراسة، تستخدم في البحوث الكشفية لجمع أكبر قدر من المعلومات عن الظاهرة محل الدراسة ، وتستخدم بكفاءة أكثر في البحوث الوصفية لتقرير ما توجد عليه الظاهرة في الواقع. وهي عبارة عن مجموعة من أسئلة مرتبطة بموضوع معين ترسل للأشخاص المعنيين بالبريد أو يجري تسليمها باليد تمهيدا للحصول على أجوبة للأسئلة الواردة فيها ، بواسطتها يمكن التوصل إلى حقائق جديدة والتأكد من معلومات متعارف عليها لكن غير مدعمة بحقائق . [153] ص 66

يرى علماء المنهجية أن الإجابة الواضحة والقابلة للتحليل أو التعامل العلمي فيما بعد معها ، ترتبط بالدرجة الأولى بمدى ضبط الإستمارة سواء من حيث الشكل أو المحتوى . [154] ص 306 وتراعى في عملية صياغة أسئلة الإستمارة عدة ضوابط كأن تكون بأسلوب دقيق وواضحة تخدم فرضيات البحث ولا يلقى المبحوث صعوبة في فهم الأسئلة ، وتكون الإستمارة من عدة محاور يحددها موضوع البحث وتتضمن مجموعة أسئلة أما مفتوحة أو مغلقة.

تتكون الإستمارة المعتمدة في الدراسة الحالية من 30 سؤال وهي موزوعة على أربعة محاور

وهي:

- المحور الأول: قصد جمع بيانات عن الموضوع.
- المحور الثاني : التناول المتواصل لموضوع حوادث المرور من قبل الصحافة المكتوبة يساهم في زيادة الوعي المروري لدى مستعملي الطريق .

- المحور الثالث :مسايرة المواضيع التي تنشرها الصحافة عن ظاهرة مع الإصلاحات الجارية على قوانين المرور يساهم في ترسيخ ذهنية مرورية جديدة لدى مستعملي الطريق.
- المحور الرابع : السلوكات الممارسة من قبل مستعملي تظهر نوعية الثقافة المرورية التي يمتلكونها.

4.5. أدوات العرض والتحليل

1.4.5. أدوات العرض

بعدما ينتهي الباحث من جمع البيانات يجد نفسه أمام كم هائل من المعلومات وليس من الممكن التعامل مع هذه البيانات، طالما لم تخضع لسلسلة عمليات منطقية متواصلة وجعلها قابلة لتحليل عن طريق فرزها وترتيبها باللجوء إلى إجراءات الترميز والتحقق والتحويل والمراجعة، وبمجرد الانتهاء من ذلك ينبغي أن تهيأ بكيفيات متنوعة منها ما اعتمدت في دراستي :

* الجداول الفرز المسطح.

* الجداول الإحصائية البسيطة والمركبة.

2.4.5. أدوات التحليل الكمي

إن انتهاج أسلوب ما في البحث الاجتماعي له مبرراته، لهذا يعتبر التحليل الكمي أسلوبا معيناً لمنطق الاستدلال، يعتمد على البرهنة بلغة الأرقام. فالاعتماد على المنهج الكمي ومن ثم الأداة الإحصائية، هو ولوج في سياق منطق معين، يمنح للبحث صرامة ودقة وهذا ما أكد عليه boudon Raymond حيث بين أهمية المعالجة والتحليل المرتكز على منح صيغ للوقائع الاجتماعية.

[151] ص 162 وعلية تم الاعتماد في هذه الدراسة على أدوات إحصائية تمثلت في :

* وضع التكرارات وتصنيفها وجدولتها .

* المقارنة بين التكرارات من خلال النسب المئوية

3.4.5. التحليل الكيفي

إن الوسيلة الإحصائية أداة فعالة تمكن المشتغل في الحقل السوسولوجي من تحضير المعطيات لمعالجتها وتفسيرها وترتيبها وتهيتها وهذا ما يكسب هذه العملية طابعا مهما، ذلك أن المرحلة اللاحقة تتوقف الدلالات المستخرجة منها على مدى مصداقية المعطيات المحللة. التي ستبنى عليها قراءة تفسيرية وتحليلية تمكن في النهاية من إنتاج معرفة سوسولوجية أو تأويلية منها تسمح بقياس الواقع الإمبريقي للظاهرة محل الدراسة، وينبغي أن ننوه إلى ضرورة اعتماد الباحث على القطيعة مع امتدادات المفاهيم والتصورات الذاتية له للحصول على تحليل سوسولوجي ذا مصداقية.

5.5. مجالات الدراسة

يدخل تحديد مجالات الدراسة ضمن الخطوات المنهجية والمنطقية لأي دراسة في العلوم الاجتماعية حتى يتمكن أي قارئ من معرفة لمحة عن مجتمع الدراسة، وعليه لضمان التدرج المنطقي ارتأينا إلى تعيين مجالات الدراسة وهي الجغرافي، الزماني .

1.5.5. المجال الجغرافي

نظراً لطبيعة مجتمع البحث الذي يشترط أن تتوفر فيهم شرط الحصول على رخصة السياقة، ومستوى تعليمي معين حتى يستطيع الإجابة على أسئلة الاستمارة، لذلك تعين علينا أن نقصد أماكن يتوقع أن تتوفر فيها وحدات المجتمع البشري المقصود من خلال الدراسة وبما أن العينة عشوائية تراكمية إرادية، فقد تم توزيع استمارة الاستبيان في ثلاثة مناطق:

* جامعة البليدة : المكتبة المركزية، كليات (الآداب والعلوم الاجتماعية، البيولوجية، الهندسية، البيطرية، الاقتصادية، التجارية)

* منطقة الدويرة : المتوسطة المركزية، ومتوسطة محمد بن حايك .

* منطقة بابا حسن :مؤسساتها التربوية (ابتدائية بومهدي ولخضر بريش،متوسطة محمد بوزيدي، ثانوية مسعود بالقاضي) ،أخيرا بلدية بابا حسن و الأمن الحضري للمنطقة.

2.5.5. المجال الزماني

الفترة الزمنية التي استغرقتها الدراسة الميدانية، لكن البداية الفعلية لمشروع البحث الأولي كانت في بداية شهر ماي 2010، وبعد الموافقة عليه بدأنا في إنجاز الإطار النظري لدراسة الذي استغرق

بدوره 5 أشهر بداية من شهر سبتمبر 2010، وفي بداية مارس 2011 تم إعداد الاستمارة الأولية التي خضعت إلى تعديل لمرحلتين وتم توزيع الاستمارة التجريبية على عينة من الأفراد و بعد توجيه من المشرف تم تعديل الاستمارة في شكلها النهائي في منتصف شهر أبريل وتم توزيعها على مجتمع البحث في أواخر أبريل وبداية شهر ماي واستغرقت عملية التوزيع والتجميع حوالي 21 يوم، تم الشروع بعدها مباشرة بتفريغ البيانات ومعالجتها كميا وكيفيا في أواخر ماي وبداية شهر جوان . 2011

الفصل 6 تحليل البيانات الكمية

تعتبر عملية تحليل البيانات الكمية مرحلة مهمة في البحث الاجتماعي، إذا تتوقف عليها مصداقية النتائج التي يطلع إليها كل مشتغل بحقل العلوم الاجتماعية على اعتبارها جزء غير منعزل من الكل البحثي، لأن في هذه المرحلة تنتقل الأفكار والتصورات إلى بيانات كمية للواقع الامبريقي للظاهرة، وعلية فإنه لا يمكن أن نعتبر هذا الباب منعزلا عن الباب الأول بمعنى الإطار التصوري والنظري للدراسة، لأن وجوب الربط يبقى شرط ضروريا حتى لا تنحرف الدراسة عن مسارها و تبنى على أساس منطقي يبين الباحث في كل مرة متغيراته ومفاهيمه لقولبتها بشكل منظم .

1.6. تحليل جداول البيانات العامة الخاصة بمفردات البحث. جدول رقم 03: يوضح توزيع مفردات البحث حسب الجنس .

الجنس	التكرارات	النسبة المئوية
الذكور	90	52,94 %
الإناث	80	47,05 %
المجموع	170	100 %

تمثل بيانات الجدول توزيع أفراد العينة حسب متغير الجنس ويتضح من خلاله أن هناك فرق بسيط بين نسبة الجنسين ، يمكن أن نرجع هذا إلى الإقبال الكبير على رخص السياقة من طرف الإناث بعد أن اجتاحت مختلف الميادين أصبح الدور حسب الدارسة على الميدان المروري أين شكلت نسبتها ب47 بالمائة في حين شكلت نسبة الذكور 52 بالمائة.

جدول رقم 04 : يوضح توزيع مفردات البحث حسب السن.

السن	التكرارات	النسبة المئوية
[18 – 30]	40	23.53%
[30 – 40]	56	32,94%
[40 - فما فوق]	74	43,53%
المجموع	170	100%

يتضح من خلال الجدول المتعلق بأعمار عينة الدراسة حيث تبدأ بالسن 18 ،على اعتبار أن الدراسة ركزت على حاملي رخصة السياقة هذه السن تسمح للفرد عن طريق ترخيص من طرف الولي للترشح لاجتياز امتحان الحصول على هذه الأخيرة ،ويتضح من خلال الجدول أن الفئة العمرية الأعلى هي تلك التي كانت أعمارهم فوق 40 سنة بنسبة 43 بالمائة ،تليها الفئة الثانية [30-40] وذلك بنسبة 32 بالمائة ;وأخيرا نجد الفئة العمرية الأولى بنسبة 23 بالمائة .

جدول رقم 05: يوضح توزيع مفردات البحث حسب الحالة العائلية.

الحالة العائلية	التكرارات	النسبة المئوية
عازب	55	32,35%
متزوج	112	65,88%
مطلق	03	1,76%
المجموع	170	100%

يبين هذا الجدول توزيع أفراد العينة حسب متغير الحالة العائلية، يتضح أن النسبة الأعلى لأفراد العينة من المتزوجين حيث وصلت إلى 65 بالمائة، تليها نسبة العازبين بـ 32 بالمائة، وأخيراً نجد نسبة المطلقين بـ 1 بالمائة، يمكن أن نرجع ارتفاع النسبة عند المتزوجين إلى حاجة هذه الفئة إلى السيارة باعتبارها تسد مختلف الحاجيات ويمكن الاعتماد عليها، أضف إلى القدرة على الاكتفاء الذاتي لهذه الفئة يمكنها من امتلاك سيارة، وهذا ما يبرر هذا الفارق في النسبة مقارنة بالنسبة الأولى .

جدول رقم 06 : يوضح توزيع مفردات البحث حسب المستوى التعليمي .

المستوى التعليمي	التكرارات	النسبة المئوية
ابتدائي ومتوسط	6	3,52 %
ثانوي	42	24,7 %
جامعي	122	71,76 %
المجموع	170	100 %

يمثل هذا الجدول البيانات المتعلقة بمتغير المستوى التعليمي وتتمحور النسبة العالية عند المستوى الجامعي حيث وصلت النسبة إلى 71 بالمائة، تليها النسبة 24 بالمائة والمتعلقة بالمستوى الثانوي، كما احتوت العينة على ما نسبته 3 بالمائة من ذوي المستوى المتوسط والابتدائي. احتواء العينة على أكبر نسبة من الجامعيين يوحي بأن لديها مستوى من التعليم يؤهلها لأن تكون لديها حصيلة من المعرفة والمعلومات وقدرة على تمييز الخطأ من الصواب، لأن المستوى التعليمي له انعكاس كبير على سلوكيات الأفراد وقناعاتهم بضرورة الإلتزام بالقوانين والنظم والأحكام المرورية، مما يضمن سلامة وأمن مستعملي الطريق .

جدول رقم 07: يوضح توزيع مفردات البحث حسب الأقدمية في الحصول على رخصة السياقة.

الأقدمية في الحصول على رخصة السياقة	التكرارات	النسبة المئوية
[1 – 10]	92	54,11 %
[11 – 20]	40	23,53 %
[21 – 30]	33	19,41 %
[31 – 40]	05	2,94 %
المجموع	170	100 %

من خلال الجدول يتضح لنا أن النسبة العالية بالنسبة لذوي الأقدمية في الحصول على رخصة السياقة تركزت في الفئة الأولى وذلك بنسبة 54 بالمائة، تمثل هذه النسبة من العينة الشباب أو الحاملين الجدد لرخص السياقة ومستوى الخبرة عندها أقل من 10 سنوات، وبعدها جاءت الفئات الأخرى على التوالي 23 بالمائة، لمن لديه خبرة أقل من 20 سنة، تليها النسبة 19 بالمائة لمن لديهم خبرة أقل من 30 سنة، أخيراً نجد من يملكون خبرة 31 سنة بنسبة 2 بالمائة، يمكن أن نرجع ارتفاع النسبة في الفئة الأولى عند الشباب إلى رغبة هذه الفئة في مساندة التطورات في جميع الميادين أين يشكل الميدان المروري أحدها، وكذا يمكن ربط ذلك بالتسهيلات التي منحت في الآونة الأخيرة لشراء السيارات عن طريق القروض، بالإضافة إلى فتح شبكات الطرق التي تسهل عملية السياقة وتثير الرغبة لامتلاك سيارة.

جدول رقم 08 : يوضح توزيع مفردات البحث حسب المهنة .

المهنة	التكرارات	النسبة المئوية
سلك التعليم	64	37,65 %
موظفين	84	49,41 %
مهنة حرة	08	4,7 %
طلبة	14	8,23 %
المجموع	170	100 %

يبين هذا الجدول توزيع أفراد العينة حسب متغير الوظيفة حيث تركزت أعلى نسبة عند الموظفين بـ 49 بالمائة، تلتها نسبة العاملين بقطاع التعليم بـ 37 بالمائة، يمكن أن نرجع ارتفاع هاتين النسبتين إلى حاجة الموظفين أو العاملين إلى السيارة للوصول في وقت مبكر إلى أماكن العمل وتقادي الاختناقات المرورية وعدم الازدحام على وسائل النقل الأخرى، كما احتوت العينة على 4 بالمائة من أصحاب المهن الحرة وأخير نجد فئة الطلبة التي شكلت نسبة 8 بالمائة .

2.6. تحليل البيانات الخاصة بالفرضية الأولى :

التناول المتواصل لموضوع حوادث المرور من قبل الصحافة المكتوبة يساهم في زيادة الوعي المروري لدى مستعملي الطريق .

جدول رقم 09: يوضح اهتمام المبحوثين بالمواضيع التي تنشرها الصحف عن ظاهرة حوادث

المرور.

النسبة المئوية	التكرارات	الاهتمام بالمواضيع التي تنشرها الصحف
45,29 %	61	غالبا
35,88 %	77	أحيانا
10 %	17	نادرا
8,82 %	15	لا أهتم
100 %	170	المجموع

يمثل هذا الجدول توزيع أفراد العينة حسب اهتمامهم بالمواضيع التي تنشرها الصحافة عن ظاهرة حوادث المرور ، يتبين من خلال التوزيع أن هناك 45 بالمائة ممن أدلو بأنهم يطلعون أحيانا على المواضيع التي تنشرها الصحافة عن الظاهرة ، تليها نسبة 35 بالمائة من أفراد العينة ممن يتابعون هذه المواضيع غالبا، تليها ما نسبته 10 بالمائة يتابعون هذه المواضيع نادرا ، في حين نجد النسبة الأخيرة لا تهتم بهذه المواضيع إطلاقا وذلك بنسبة 8 بالمائة، يمكن أن نرجع انخفاض النسبة إلى عدم إدراك المبحوثين لأهمية الظاهرة، وللخطر الذي تشكله على سلامة وأمن مستعملي الطريق، ويمكن أن نشير إلى عامل آخر هو نوعية المواضيع وعدم قدرتها على جلب اهتمام مستعملي الطريق والتأثير فيهم .

جدول رقم 10: يوضح العلاقة بين متغير المستوى التعليمي والاهتمام بمواضيع حوادث المرور.

المستوى التعليمي		ابتدائي ومتوسط		ثانوي		جامعي		المجموع	
ت	%	ت	%	ت	%	ت	%	ت	%
غالباً	5	83,33	14	33,33	42	34,42	61	35,88	
أحياناً	/	/	24	57,14	53	43,44	77	45,29	
نادراً	1	16,67	3	7,14	13	10,65	17	10	
لا أهتم	/	/	1	2,38	14	11,47	15	8,82	
المجموع	6	100	42	100	122	100	170	100	

يمثل هذا الجدول آراء أفراد العينة حول مدى جلب المواضيع التي تنشرها الصحافة المكتوبة عن ظاهرة حوادث المرور اهتمامهم ، نلاحظ من خلال البيانات أن النسبة الأعلى كانت للذين أدلو بأنهم يتابعون هذه المواضيع أحياناً بـ 45 بالمائة، تليها نسبة 35 بالمائة للذين أدلو بأنهم يتابعون هذه المواضيع غالباً، ثم نجد نسبة 10 بالمائة للذين يتابعونها نادراً، أخيراً نجد نسبة 8 بالمائة متعلقة بمن لا يهتمون إطلاقاً بهذه المواضيع .

إذا أردنا ربط العلاقة بين متغير المستوى التعليمي والإطلاع على المواضيع المنشورة والمتعلقة بحوادث المرور، يتضح أن ذوي المستوى الثانوي يتابعون أحياناً هذه المواضيع بنسبة 57 بالمائة، في المقابل نجد أن ذوي المستوى الجامعي تمثل نسبة متابعتهم للمواضيع بهذه الوضعية بـ 43. أما فيما يتعلق بمتابعة هذه المواضيع بصفة دائمة أو غالباً فمثلت نسبتها عند ذوي المستوى الابتدائي والمتوسط بـ 83 بالمائة، في حين شكلت نسبتها عند ذوي المستوى الجامعي بـ 34 بالمائة، في المقابل تنخفض النسبة عند ذوي المستوى الثانوي إلى 33 بالمائة.

أما بنسبة لاحتمال نادر فنلاحظ أن النسبة ترتفع عند ذوي المستوى الابتدائي والمتوسط بـ 16 بالمائة في المقابل نجدها تنخفض عند المستوى الثانوي. أما بالنسبة لمن أدلو بعدم الاهتمام بها إطلاقاً نلاحظ أن النسبة ترتفع عند المستوى الجامعي بـ 16 بالمائة، في المقابل تنخفض عند ذوي المستوى الثانوي إلى 2 بالمائة.

يمكن أن نرجع ارتفاع النسبة فيما يتعلق بالاحتمالين الأول والثاني عند ذوي المستوى الابتدائي والمتوسط إلى بروز ثقافة مرورية واعية تمس هذه الفئات من خلال إدراكهم لأهمية هذه المواضيع ولضرورة متابعتها، و يعكس من جهة أخرى بوضوح نسبة مقروئية أفراد العينة للجراند باعتبارها المصدر الوحيد للمعرفة لديهم و كذا إدراج موضوع حوادث المرور ضمن أولوياتهم لأنها قضية الجميع، في حين يدل انخفاض النسبة عند المستويين على مؤشر سلبي خاصة بالنسبة للجامعيين باعتبارها الفئة المثقفة في المجتمع ومستوى إدراكها واطلاعها للمواضيع ينبغي أن يكون أكثر بكثير من ذلك نظرا لخطورة هذه الظاهرة، من ناحية أخرى يمكن أن نرجع انخفاض النسبة إلى اعتماد هؤلاء على مصادر أخرى لسد الثغرات المعرفية التي لا تتكفل الصحافة بها . أو يمكن أن نفسر ذلك بعدم تناوله بشكل مستمر من قبل الصحافة المكتوبة وعدم اعتمادها أسلوباً يجذب القراء.

عموماً يبقى الاهتمام بهذه المواضيع في هذه النسب يبرز لنا مؤشراً إيجابياً حبذا لو استغلّت هذه النسبة من الاهتمام حتى لو كانت ضئيلة وذلك بإثراء مواضيع حوادث المرور في الصحف اليومية حتى تلقى الصدى الكافي عند قرائها في مجتمع البحث بشكل يمكن من بلورة الثقافة المرورية عند هذه العينة من مجتمع البحث وتعميمها على باقي أفراد المجتمع من لم تشملهم العينة البحثية .

جدول رقم 11 : يوضح آراء أفراد العينة عن المعلومات التي تنشرها الصحف عن ظاهرة حوادث المرور.

المعلومات التي تنشرها الصحافة	التكرارات	النسبة المئوية
كافية	11	6,47 %
نوعا ما	71	41,76 %
غير كافية	88	51,76 %
المجموع	170	100

يمثل هذا الجدول توزيع أفراد العينة حسب آرائهم حول مدى كفاية المواضيع التي تنشرها الصحافة عن ظاهرة حوادث المرور تمحورت النسبة الأكبر عند من أدلو بأنها غير كافية وذلك بـ 51 بالمائة، تليها ما نسبته 41 بالمائة ممن أدلو بـ نوعا ما، أما النسبة الأخيرة فقد كانت 6 بالمائة متعلقة بمن رأى أن المواضيع كافية .

يمكن أن نرجع ارتفاع النسبة عند من أدلو بأنها غير كافية إلى على عدم اكتفاء أفراد مجتمع البحث بالمواضيع المقدمة لهم من طرف الصحافة المكتوبة عن الظاهرة ويعكس ضمنا الحاجة إلى ضرورة اهتمام القائمين على الاتصال بهذا الجانب، والقيام بتنويع المواضيع المنشورة عن ظاهرة حوادث المرور، لإرساء معالم الثقافة المرورية مادام هناك فئة من أفراد المجتمع تريد أن تتثقف في المجال المروري الذي يعاني من ارتفاع في نسبة الحوادث بسبب تدني مستوى هذه الأخيرة فيه .

يمكن أن نرجع انخفاض النسبة عند أفراد العينة من خلال الربط مع الجدول السابق الذي يوحى بطريقة اهتمام المبحوثين بالمواضيع المنشورة حيث نلاحظ أن هناك فارق بسيط في النسبة بين (8,82) لأهتم) و آرائهم عن المعلومات التي تنشرها الصحافة (6,47) كافية)، فعدم الإطلاع

على هذه المواضيع توحى للمبحوث أنها كافية وهذا ما يبرر اختيار المبحوثين للإجابات ، في حين نجد أن النسبة

جدول رقم 12: يوضح ربط العلاقة متغير الأقدمية وكفاية المواضيع التي تنشرها الصحافة المكتوبة

عن ظاهرة حوادث المرور.

المجموع		[40 – 31]		[30 – 21]		[20 – 11]		[10 - 1]		الأقدمية في الرخصة
ت	%	ت	%	ت	%	ت	%	ت	%	البيان
11	8,47	/	/	2	6,06	4	10	5	5,43	كافية
71	41,76	/	/	16	48,48	15	37,5	40	43,48	نوعا ما كافية
88	51,76	5	100	15	45,45	21	52,5	47	51,08	غير كافية
170	100	5	100	33	100	40	100	92	100	المجموع

يمثل هذا الجدول توزيع أفراد العينة حسب أرائهم حول مدى كفاية المواضيع التي تنشرها الصحافة المكتوبة عن ظاهرة حوادث المرور ،لقد تركزت النسبة الأكبر عند الذين أدلو بأنها غير كافية وذلك بـ 51 بالمائة ، تليها نسبة الذين أدلو بأنها نوعا ما كافية بنسبة 41 بالمائة ،وأخيرا نجد نسبة الذين أدلو بأن هذه المواضيع كافية حيث شكلت نسبتهم 8 بالمائة .

إذا أردنا ربط العلاقة بين متغير الأقدمية و كفاية المواضيع التي تنشرها الصحافة المكتوبة فإننا نلاحظ أن ذوي الأقدمية 31 سنة أدلو بأن هذه المواضيع غير كافية بنسبة مئوية كاملة ،في المقابل نجد من لديهم أدمية أقل من 20 سنة أدلو بذلك بنسبة 52 بالمائة ،وهذه النسبة متقاربة مع الذين أدلو بهذا الاحتمال عند ذوي الأقدمية أقل من 10سنوات،في المقابل تنخفض النسبة عند ذوي الأقدمية أقل 30 سنة إلى 45 بالمائة. أما بالنسبة للمبحوثين الذين أدلو بأن هذه المواضيع كافية فإننا نجد أن النسبة

الأعلى تركزت عند ذوي الأقدمية أقل من 20 سنوات وذلك بـ 10 بالمائة، في المقابل تركزت أدنى نسبة عند من لديهم أقدمية أقل من 10 سنوات بـ 5 بالمائة .

تمركز النسبة المئوية الكاملة عند ذوي الأقدمية 31 سنة هذا يوحي بإدراك هذه الفئة لأهمية هذه الظاهرة ومدى حاجة أفراد المجتمع لمثل هذه المواضيع، لأن الخبرة وحدها لا تكفي لتجنب الوقوع في خطر الحوادث وإنما يبقى الفرد يحتاج إلى إرشاد وتوجيه وتوعية مستمرة، وكذا إلى أن توجه سلوكياته من قبل هيئات مختصة في المجتمع أو مؤسسات تعنى بالتنشئة الاجتماعية وحسب الموضوع تنشئة مرورية سليمة، لأن ما هو موجود ومتناول من قبل وسائل الإعلام في المجتمع غير جدير لتصدى لظاهرة تأخذا العديد من الأشخاص يوميا.

عموما فإن ارتفاع النسبة يعكس أيضا وعي تام بأن عنصر الخبرة وحد لا يكفي بل يحتاج إلى عنصر آخر مكمل يعنى بالتوعية والتحسيس يكون بمثابة رقيب على هذه الخبرة، حتى يساهم في بلورتها بأسلوب يتجنب فيه المرء الوقوع في أخطاء قد تؤدي إلى ارتكاب حوادث خطيرة، وارتفاع النسبة في الأخير يعكس الوضع الخفي لمستوى المواضيع المنشورة من قبل الصحافة المكتوبة عن الظاهرة .

أما ارتفاع النسبة عند الذين أدلو بأنها كافية جاءت النسبة عند ذوي الأقدمية أقل من 20 سنة يمكن أن نرجع ذلك إلى تدني مستوى إدراك هذه الفئة لأهمية الظاهرة ومدى الحاجة إلى التوعية، في نظر عند الفئة وصولها إلى هذا المستوى من الخبرة يجعلها قادرة على التحكم في عملية القيادة والمركبة والطريق وهذا مؤشر يعكس بوضوح اللاوعي المروري يتلخص في الاكتفاء بما هو كائن .

جدول رقم 13: يوضح نوع المشاكل التي تتطرق إليها الصحافة المكتوبة عن ظاهرة حوادث

المرور.

نوع المشاكل	التكرارات	النسبة المئوية
تدهور الطريق	146	85,88 %
عدم وجود إشارات	38	22,35 %
موقع الإشارات غير لائق	60	35,29 %
عدم وجود جسور	78	45,88 %
المجموع	322	189,4

يمثل هذا الجدول توزيع أفراد العينة حسب آرائهم حول نوع المشاكل التي تتطرق إليها الصحافة المكتوبة في مواضيعها عن ظاهرة حوادث المرور، يشكل مشكل تدهور الطريق النسبة الأكبر بـ 85 بالمائة من بين المشاكل التي تتطرق إليها الصحافة، تليها نسبة 45 بالمائة متعلقة بعدم وجود جسور لعبور المشاة، وبعدها نجد موقع الإشارات غير لائق بـ 35 بالمائة، أخيراً نجد عدم وجود إشارات بـ 22 بالمائة.

يمكن أن نرجع ارتفاع النسبة إلى كون وضعيّة الطريق أحد اهتمامات أفراد العينة باعتبارهم مستعملي للطريق بالدرجة الأولى قبل أن يكون كموضوع، وهذا بسبب وضعيّة شبكة الطرق الحاليّة وتدهورها بشكل مستمر بسبب الأمطار، وكذا نلاحظ بأن هناك تدمير للبنية التحتية للطرق خاصة تلك التي تسير عليها الشاحنات ذات الوزن الثقيل وذات الحمولات الثقيلة مما يحدث تشوهات على سطح الطريق ويعرضها للتلف، بالإضافة إلى إصلاحات الطرق التي كثيراً ما تسبب في إزحامات مرورية واختناقات لأيام نتيجة بطء عملية الصيانة والواقع العملي في مجال المرور يوضح أن هناك طرق تم إعادة ترميمها من جديد لكنها تتعرض للإتلاف بسرعة وهذا ما يثير استغراب أي مستعمل للطريق ينظر إلى الأمر بعين ناقدة. من المواضيع التي تعرضت فيها الصحافة لتدهور وضعيّة

الطريق نجد :الطريق الوطني رقم 46 بحاجة إلى إعادة تأهيله نتيجة تدني حالته وتسببه في عدة حوادث ،الأمر الذي جعل مستعملي هذا الطريق يسمون ويطالبون بتسوية الوضع [155] ص 8، وكذا نجد عندما تكون وسيلة النقل الوحيدة لدى 300 موطن هي ... الأقدام نتيجة اهتراء الطريق وغياب النقل حيث تطالب هذه القرية الجهات المعنية للتدخل لوضع حد لهذه المعاناة [156] ص9.أما فيما يتعلق بعدم وجود جسور لعبور المشاة فهي أيضا من أبرز المشاكل التي تعاني منها الطرقات الجزائرية وكثيرا ما يؤدي الأمر إلى حصول حوادث الدهس ،من بين المواضيع التي تحدث في هذا الشأن نجد سيارة تدهس سبعة مصليين بعد صلاة العشاء. [157] ص2 أما فيما يتعلق بموقع الإشارات غير اللائق أو تعرضها للتخريب من قبل مستعملي الطريق كثيرا ما تعبر الصحافة عن هذا المشكل وتدعمه بتقديم صور ويتم التعليق عليها ، [158] ص2 كما تتعرض الصحافة المكتوبة لبعض المشاكل التي يتسبب بها مستعملي الطريق كالتخريب المتعمد للوحات التوجيه المروري وأعمدة إنارة الطرقات وتجهيزات أخرى للطريق مما يعرقل انسيابية الحركة المرورية وتجعل السائق غير مدرك لاتجاه الإشارات. [159] ص8 أما في الأخير نجد مشكل عدم وجود إشارات التي تعد عاملا مهما في الطريق وعدم وجودها يشل حركة السير ويعرقلها بشكل قد يؤدي إلى ارتكاب حادث مروري قد يذهب ضحيته عدة أشخاص ،أو قد كانت هذه الإشارات موجودة لكن تم نزعها من مكانها بسبب إصلاحات الطريق ولم يتم إعادتها ،أو تم نزعها من قبل بعض الأفراد نتيجة لطيش وتهور وإفساد للممتلكات العامة وهذا ما أوضحته إحدى الجرائد في استطلاع حول أسباب الحوادث المتزايدة في طريق خنشلة وهي وضعية الطريق المتدهورة وانعدام الإشارات المرورية المناسبة في الكثير من النقاط وهذا الطريق أدى حسب إحصائيات 2009 إلى إحصاء 259 حادث مروري خلف 50 قتيل و 430 جريح أما في 2010 تم إحصاء 25 قتيلا. [160] ص5

جدول رقم 14: يوضح مدى إمكانية الصحافة المكتوبة في المساهمة في التأثير على الهيئات المعنية بالمرور .

النسبة المئوية	التكرارات	إمكانية الصحافة في التأثير على الهيئات المعنية بالمرور
70 %	119	نعم
30 %	51	لا
100	170	المجموع

يمثل هذا الجدول توزيع أفراد العينة حسب آرائهم حول مدى إمكانية الصحافة المكتوبة في المساهمة في التأثير على الهيئات المعنية، إن أغلب المبحوثين أدلو بـ نعم حيث وذلك بنسبة 70 بالمائة، بينما الذين أدلو بالتفديد فوصلت نسبتهم إلى 30 بالمائة وسنرى في الجدول الموالي مبررات إختيارتهم.

أما بالنسبة للأفراد الذين أدلو بنعم يمكن أن نرجع ذلك إلى ثقة أفراد مجتمع البحث بقدره الصحافة على التأثير بوصفها وسيلة اتصالية يمكن أن تصل إلى شريحة كبيرة في المجتمع والتعبير عن آراء وأفكار واحتياجات مستعملي الطريق، وذلك من خلال مقالات و ربورتاجات وتحقيقات صحفية عن بعض المشاكل التي تعترى نطاق النسق المروري وتساهم في التأثير على هيئاته كوزارة النقل مثلا وذلك لتدخل لتسوية الأوضاع .

جدول رقم 15: يوضح عدم إمكانية الصحافة في المساهمة في التأثير على الهيئات المعنية بالمرور.

النسبة المئوية	التكرارات	إمكانية الصحافة في التأثير على الهيئات المعنية بالمرور
19,59 %	19	عدم وجود هيئات فاعلة
27,83 %	27	عدم رفع الشكاوي من قبل مستعملي الطريق
19,59 %	19	عدم قدرتها على تقديم صورة عن الوضع
32,99 %	32	عدم استجابة الهيئات المعنية بالمرور لمطالب مستعملي الطريق
100	97	المجموع

يمثل هذا الجدول توزيع أفراد العينة حسب رأيهم بعدم قدرة الصحافة في المساهمة في التأثير على الهيئات المعنية بمجال المرور، وقد ربط بعض المبحوثين الأمر بعدم استجابة هيئات المرور (وزارة النقل) لمطالب مستعملي الطريق وذلك بنسبة 32 بالمائة، تليها النسبة 27 بالمائة متعلقة بعدم رفع الشكاوي من قبل مستعملي الطريق، وفي الأخير نجد تساوي في النسبة بين عدم وجود هيئات فاعلة وبين عدم قدرتها على تقديم صورة واضحة عن الوضع وذلك بـ 19 بالمائة .

يمكن أن نرجع تركيز أغلب المبحوثين على عدم استجابة الهيئات المعنية وعدم رفع الشكاوي من قبل مستعملي الطريق إلى فقدان ثقة المبحوثين بالهيئات المعنية بالمرور كوزارة النقل وذلك نتيجة لتدهور أوضاع بعض الطرقات وعدم وجود أبسط التجهيزات فيها، رغم ذلك تبقى صامتة وهذا ما جعل الأفراد يقومون بوضع ممهلات عشوائية وتمديد المحلات إلى غاية قطع الرصيف على المشاة، بالإضافة إلى مخاطرة هؤلاء في قطع الطرقات للوصول إلى أماكن معينة أو محطة النقل، تبقى هذه التصرفات العشوائية نابعة من حاجة معينة تبرر سبب هذا التصرف، أما بالنسبة لعدم رفع الشكاوي هذا يعبر عن إلقاء اللوم على أنفسهم بشكل مباشر وهذا نتيجة عدم رفع التقارير أو طلبات لتسوية الوضع إلى بعض الجهات كالببلدية أو الدائرة في حالة عدم قبولها تلجأ إلى وسائل الإعلام

والاعتماد على الصحافة لنقل آرائهم ورغباتهم على شكل تقارير و ريبورتاجات وتحقيقات باعتبارها تصل إلى مختلف الفئات في المجتمع وتكررها سيساهم في التأثير أكيد . أما فيما يتعلق بعدم وجود هيئات فاعلة أو هيئات رسمية ثابتة على مستوى الدوائر والولايات مكلفة بالمرور وبمشاكل مستعملي الطريق لتمثلها أمام الوزارة المختصة. أما إذا تم ربطها بوسائل الإعلام ومنها الصحافة المكتوبة فعدم وجود فرع خاص وثابت يعنى بتناول مشاكل النسق المروري وتوزيع المقالات عشوائيا على مدار الشهر فهذا لا يفي بالغرض المطلوب لأن مهمة الإعلام تتلخص في البحث في حيثيات الواقع الملموس والمساهمة قدر الإمكان في تغير الوضع نحو الأفضل والارتقاء بمستوى خدمة العمل الصحفي وذلك لعدم قدرتها على تقديم صورة واضحة عن الواقع المروري المعاش في بعض المناطق والمشاكل التي تعترى هذه الأخيرة ،وما ينجم من أضرار قد يؤدي في أغلب الأحيان إلى وقوع الحوادث أو اختناق وعدم انسيابية الحركة المرورية .

جدول رقم 16: ربط العلاقة بين المستوى التعليمي وعدم إمكانية الصحافة المكتوبة في المساهمة في التأثير على الهيئات المعنية بالمرور.

المجموع		الجامعي		ثانوي		ابتدائي ومتوسط		المستوى التعليمي
ت	%	ت	%	ت	%	ت	%	البيان
19	19,59	15	22,06	4	14,81	/	/	عدم وجود هيئات فاعلة
27	27,83	18	26,47	8	29,63	1	50	عدم رفع الشكاوي من قبل مستعملي الطريق
19	19,59	11	16,17	8	29,63	/	/	عدم قدرتها على تقديم صورة واضحة عن الوضع
32	32,99	24	35,3	7	25,92	1	50	عدم استجابة الهيئات المعنية بالمرور لمطالب مستعملي الطريق
97	100	68	100	27	100	2	100	المجموع

* سنركز على تحليل معطيات هذا الجدول على قراءة وصفية إجمالية، وتغاضينا عن فئة

الابتدائي والمتوسط حيث لا يمكن إجراء مقارنة بين التكرارات .

يمثل هذا الجدول توزيع أفراد العينة حسب آرائهم عن عدم إمكانية الصحافة المكتوبة في

المساهمة في التأثير على الهيئات المعنية بالمرور وهذا بناء على عدة حالات، جاءت عدم استجابة

الهيئات المعنية بالمرور لمطالب مستعملي الطريق بنسبة أعلى وذلك بـ 32 بالمائة، تلتها عدم رفع

الشكاوي من قبل مستعملي الطريق وذلك بـ 27 بالمائة، وبعدها نجد كلا من الاحتمالين عدم قدرتها

على تقديم صورة واضحة عن الوضع وعدم إمكانية الصحافة المكتوبة في التأثير على الهيئات

المعنية بالمرور بنفس النسبة وذلك بـ 19 بالمائة .

أما إذا أردنا الربط بين متغير المستوى التعليمي و عدم إمكانية الصحافة المكتوبة في المساهمة في التأثير على الهيئات المعنية بالمرور، فإننا نلاحظ أن أعلى نسبة تتركز عند ذوي المستوى الجامعي ممن أدلو بعدم استجابة الهيئات المعنية بالمرور وقد بلغت 35 بالمائة ، في المقابل تنخفض النسبة إلى 25 بالمائة عند ذوي المستوى الثانوي. بينما في احتمال عدم رفع الشكاوي من قبل مستعملي الطريق نرى النسبة ترتفع عند ذوي المستوى الثانوي وذلك بـ 29 بالمائة ، في المقابل تنخفض عند ذوي المستوى الجامعي إلى 26 بالمائة، ونلاحظ النسبة ترتفع مرة أخرى عند ذوي المستوى الجامعي الذين أدلو بعدم وجود هيئات فاعلة بنسبة 22 بالمائة، في المقابل تنخفض عند ذوي المستوى الثانوي إلى 14 بالمائة .

إن التفاوت في النسب يوحي لنا أن طريقة تفكير كلا المستويين تختلف بناء على وجهة نظر كل منهما، حيث أن ذوي المستوى الجامعي ينظر إلى الموضوع من زاوية واحدة أين يسלט الضوء على الهيئات المختصة بالمرور سواء في عدم استجابتها للمطالب أو عدم وجود هيئات فاعلة تعنى بحل المشاكل التي تواجه مستعملي الطريق، وهذا يوحي بأن المستوى الثقافي لهذه الفئة يخولها بأن تنقد هذه الهيئات بسبب عدم التحرك أو الاستجابة للمطالب الموجهة إليهم عندما يتعلق الأمر بتدهور الطرقات أو عدم وجود جسور وممرات أو عدم وجود وسائل النقل كل هذه العوامل تجعلها رافضة للوضع وناقدة له وهذا ما يبرر ارتفاع النسبة عندها.

في حين يمكن أن نرجع ارتفاع النسبة عند ذوي المستوى الثانوي في الاحتمالين عدم رفع الشكاوي من قبل مستعملي الطريق وكذا عدم قدرتها على تقديم صورة واضحة عن الوضع إلى النظر إلى الموضوع من زاويتين، الأولى ترى فيه أن المشكل يكمن في الأفراد نظرا لعدم توصيل مطالبهم عن طريق رفع الشكاوي إلى الهيئات المختصة بالمرور، أما الثانية تنظر إلى الموضوع من خلال عدم قدرة هذه الوسيلة الإعلامية على تسليط الضوء على المشكل المطروح والتعبير على الوضع المعاش بكل واقعية وذلك عندما تقوم بتحقيقات صحفية أو ربورتاجات، لكي تلقى الصدى الكافي عند الهيئات المختصة بالمرور ينبغي أن تنشر بطريقة عاكسة للوضع الحقيقي. ومن هنا تظهر ضرورة الاعتماد على كوادر إعلامية صحفية مختصة تعنى بتوصيل مشاكل مستعملي الطريق والتعبير عنها بكل مصداقية وواقعية، وتكون بذلك هذه الوسيلة الإعلامية تقوم بدورها في تناول موضوع حوادث المرور من كافة النواحي .

جدول رقم 17: يوضح نوع الرسائل التي تمررها الصحافة المكتوبة في المواضيع التي تنشرها عن ظاهرة حوادث المرور.

نوع الرسائل التي يتم تمريرها	التكرارات	النسبة المئوية
تقدم وصف لوقائع الحادث	38	22,35 %
تقديم إحصائيات عن الظاهرة	102	60 %
تنبه بمخاطر الظاهرة	50	29,41 %
تقدم صورة مروعة عن الحادث	65	38,23 %
المجموع	255	149

يمثل هذا الجدول توزيع أفراد العينة حسب آرائهم حول نوعية الرسائل التي تمررها الصحافة في المواضيع التي تنشرها عن الظاهرة، تركزت أغلب اختيارات الباحثين على أن الصحافة تقدم إحصائيات عن الظاهرة حيث وصلت النسبة إلى 60 بالمائة، تليها نسبة 38 بالمائة ممثلة لمن رأى أن الصحافة تقدم صورة مروعة عن الحادث، تليها نسبة من رأى بأنها تنبه عن مخاطر الظاهرة وذلك بـ 29 بالمائة، وأخيراً نجد نسبة من رأى بأنها تقدم وصف للوقائع الحادث بـ 22 بالمائة. إن المتفحص لأغلب المواضيع المنشورة في الصحافة المكتوبة يجد بأن إجابات الباحثين إلى حد ما صادقة، فيما يتعلق بتقديم إحصائيات سواء تلك التي تقدمها خلال شهر ما أو سداسي ما أو سنة أو بمثابة مقارنة لسنة مع أخرى، وتحصي عدد المصابين والقتلى خلال يوم أو يومين أو أسبوع، ومن بين الإحصائيات أيضاً نجد تلك التي تعبر عن ارتفاع أو انخفاض في نسبة الحوادث وكذا نجد إحصائيات متعلقة بمناطق ما. سنعرض بعض الإحصائيات التي أدرجتها في صفحاتها: إرهاب الطرقات يزول تدريجياً منذ دخول القانون الجديد حيز التطبيق، قد بلغت نسبة الانخفاض بـ 30,19 بالمائة مقارنة مع السداسي الأول لعام 2009 [80] ص9، تسجيل 270 قتيل و17 جريح في انحراف

حافلة لنقل المسافرين من بشار إلى ورقلة [161] ص 8 ، كثيرا ما نجد الصحافة المكتوبة تقوم بتصوير مخلفات بعض الحوادث المرورية كحوادث الانقلاب والاصطدام والانزلاق حتى تتمكن من التأثير في مستعملي الطريق لأن الصورة تجعل الفرد يتأثر أكثر من الكتابة، نشر موضوع عن حادث ما إذا تم ربطه بصورة يجلب انتباه مستعملي الطريق لتفادي الوقوع في نفس الأخطاء والتحول إلى مجرد صورة تنشرها الجرائد في يوميتها، ومن أمثال المقالات في هذا الشأن نجد تلك الصادرة حاملة للعناوين التالية : 30 موطنا ينجون من الموت إثر انقلاب حافلة [162] ص 8 ، أما بالنسبة لتنبيهه بمخاطر الظاهرة فهذا الغرض منه توعية الأفراد بمخاطر السرعة وعدم احترام القانون كلها تؤدي إلى ارتكاب حوادث لذلك تقوم بتنبيههم، أما النسبة الأخيرة تركزت حول أنها تقدم وصف لوقائع الحادث على الأغلب فإن معظم الجرائد اليومية بطبيعة وظيفتها الإخبارية تقوم بتقديم وصف لوقائع الحادث المروري في أحد المناطق مع تحديد طبيعة الحادث ونوع المركبات و سن من قام بالحادث مثلا حادث مروري خلف أربعة قتلى تتراوح أعمارهم بين 10 و 35 سنة الضحايا كانوا على متن سيارة رونو اصطدمت بشاحنة وسيارة كليبو. [163] ص 2

جدول رقم 18 : يوضح مدى إمكانية الصحافة المكتوبة في إرشاد مستعملي الطريق لسلوكات واعية في مجال المرور .

النسبة المئوية	التكرارات	مدى إمكانية الصحافة في إرشاد مستعملي الطريق لسلوكات واعية
89,41 %	152	نعم
10,59 %	18	لا
100	170	المجموع

يمثل هذا الجدول توزيع أفراد العينة حسب آرائهم حول إمكانية الصحافة المكتوبة في إرشاد مستعملي الطريق لسلوكات واعية في مجال المرور إن أغلب المبحوثين أدلو ب نعم حيث وصلت النسبة إلى 89 بالمائة، في المقابل نجد الذين فندوا ذلك بلغت نسبتهم 10 بالمائة

إن الواقع التاريخي يعطي لصحافة المكتوبة الصلاحية في إرشاد مستعملي الطريق إذا تم تسخير قدرتها وخصائصها من أجل ذلك، بالعودة إلى تاريخ الجزائر يؤكد تعرض جرائد الثورة التحريرية للتوقيف من طرف المحتل نتيجة قدرتها على التأثير في سلوكات الشعب الجزائري، وإذا أخذنا بعين الاعتبار وظائف الإعلام نجد بأنها تقوم بدور في التنشئة الاجتماعية إلى جانب المؤسسات الأخرى في المجتمع، لأن وسائل الإعلام أصبحت تعوض فراغ العلاقات الاجتماعية بالتالي يقع على عاتقها مسؤولية إقناعهم ببعض الاتجاهات الإيجابية في التعامل مع الواقع المروري وهذا بحكم قدرتها على الاحتكاك مع مختلف الفئات الاجتماعية والتفاعل معهم، يمكن أن توظف ذلك في خدمة النسق المروري بمعنى أقرب عندما توظف الصحافة المكتوبة خصائصها وميزتها في خدمة هذا الأخير سنتمكن من تحقيق الأفضل في سلوكات من يقرأ الجرائد من مستعملي الطريق، أما بالنسبة لمن أجابوا بالتفنيذ فانشغال الصحافة بالأنساق الأخرى في المجتمع يقلل دورها في النسق المروري مما يجعلها غير قادرة على توجيه سلوكات مستعملي الطريق.

جدول رقم 19 : يوضح كيفية مساهمة الصحافة المكتوبة في إرشاد مستعملي الطريق إلى سلوكات

واعية في مجال المرور .

النسبة المئوية	التكرارات	كيفية مساهمة الصحافة في إرشاد مستعملي الطريق
50 %	76	تخصيص مقالات يومية عن الظاهرة
38,81 %	59	التناول العلمي للظاهرة مع الاستناد إلى دراسات
29,6 %	45	المساهمة في تكوين اتجاهات إيجابية في التعامل مع الطريق
55,26 %	84	التعبير عن بعض التصرفات برسوم كاريكاتورية لأخذ العبرة
173,67	264	المجموع

* نأخذ بعين الاعتبار مجموع من أجابوا نعم 152 مبحوث

يمثل هذا الجدول توزيع أفراد العينة حسب أرائهم في إمكانية الصحافة المكتوبة في إرشاد مستعملي الطريق إلى سلوكات واعية في مجال المرور وتم تأكيد إجاباتهم باختيارات لطرق التي يمكن لصحافة المكتوبة أن تحتذي بها حتى تستطيع القيام بدور توعوي في مجال المرور وذلك بتعديل السلوكات السلبية وبعض الاتجاهات الخاطئة في السائق الجزائري، تركزت النسبة العالية عند التعبير عن بعض التصرفات برسوم كاريكاتورية بـ 49 بالمائة، تلتها نسبة 44 بالمائة متعلقة بتخصيص مقالات يومية عن الظاهرة، وبعدها جاء تناول العلمي للظاهرة بنسبة 34 بالمائة، وأخيرا تكوين اتجاهات إيجابية في التعامل مع الطريق بـ 26 بالمائة .

قد يكون الرسم الكاريكاتوري مضحك لكن لديه دلالة قيمة أو مدلول معنوي، خاصة إذا كان الرسم معبر لدرجة يصبح وكأنه ينطق بما لا يكتب أو يسمع، والتعبير عن بعض التصرفات مثلا التجاوز الخطير أو المناورات، بأسلوب كاريكاتوري يجعل أي قارئ معني مدركا لأهمية الضحك عن هذا التصرف الذي يمكن أي يقوم به أو قام به لتجنبه مستقبلا. أما بالنسبة لتخصيص مقالات يومية، هذا يترجم حاجة مستعملي الطريق إلى تناول المستمر لهذا الموضوع وعدم الاكتفاء .

بمجرد وصف أو إحصاء لحادث ما، وإنما أن يتم ترتيب هذا الموضوع ضمن أولويات الصحافة المكتوبة لأن هذه الظاهرة بدأت تتغلغل جذورها في أعماق الواقع المروري الجزائري، أما فيما يتعلق بالتناول العلمي للظاهرة وذلك بالاستفادة من بعض التجارب العلمية في مجال المرور ويدخل في هذا تحليل الحادث المروري بطريقة علمية والاعتماد على إحصاءات لإقناع المتلقي، أما بالنسبة لتكوين اتجاهات إيجابية في التعامل مع الطريق والمركبة بمعنى الاتجاه بالمواضيع التي تنشر إلى تحضير السلوك المروري بالإرشاد والتوجيه لتعامل بشكل عقلاني مع ما سبق ذكره بشكل يضمن سلامة وأمن مستعملي الطريق .

جدول رقم 20 : يوضح الأسلوب الذي يمكن لصحافة المكتوبة أن تستند إليه في طرح مواضيعها

عن ظاهرة حوادث المرور.

النسبة المئوية	التكرارات	الأسلوب الذي يمكن للصحافة المكتوبة أن تستند عليه مواضيعها
51,76 %	88	تحليل وتفسير لأسباب الحادث
44,11 %	75	تقدم الحلول لطريق الوقاية من الحوادث
13,52 %	23	نشر مقالات لباحثين عن الظاهرة
57,05 %	97	نشر مواضيع لإكساب الثقافة المرورية
166,44	283	المجموع

يمثل هذا الجدول توزيع أفراد العينة حسب رأيهم عن الأسلوب الذي يمكن أن تحتذي به الصحف في مواضيعها عن ظاهرة حوادث المرور، كانت أعلى نسبة عند من أدلو بنشر مواضيع لإكساب الثقافة المرورية بـ 57 بالمائة، تلتها ما نسبته 51 بالمائة وهي متعلقة بتحليل وتفسير لأسباب الحادث، وبعدها جاءت نسبة 44 بالمائة متعلقة بتقديم حلول عن طريقة الوقاية، وأخيرا نجد ما نسبته 13 بالمائة للذين أدلو بنشر مقالات لباحثين عن الظاهرة .

يمكن أن نرجع ارتفاع النسبة لأسلوب نشر مواضيع لإكساب الثقافة المرورية إلى إدراك أفراد العينة لحاجتهم للثقافة الواعية في مجال المرور لكي يتم تحضير سلوكيات مستعملي الطريق بشكل يؤهلهم لحمل رخص السياقة والقيادة بلا حوادث، لأن الواقع المروري تأزم في الآونة الأخيرة حيث سجلت مصالح الدرك خلال هذه الأشهر من سنة 2011 ارتفاع ملحوظ في نسبة الحوادث مقارنة بالسنة الماضية حيث بلغ عددها 246 حادث خلف 32 قتيل و 426 جريح في مدينة البليدة فقط [164] ص 10. أما فيما يتعلق بتحليل وتفسير لأسباب الحادث هذا الأسلوب مهم لأنه يمكن من تشخيص الحادث وذلك بالإحاطة بجميع الخلفيات والعوامل التي تقف وراء وقوع الحوادث، وهذا الأسلوب يمكن مستعملي الطريق من تجنب الوقوع في نفس الأخطاء والاستفادة قدر الإمكان من أخطاء الغير حتى يستطيع مواجهة المواقف المرورية التي قد تصادفه، أما بالنسبة لتقديم الحلول لطرق الوقاية هذا يساهم في رفع المستوى الثقافي للفرد حيث يكون لديه رصيد معلوماتي في مجال المرور ويستطيع استخدام هذا الرصيد متى شاء، في الأخير نجد من اختاروا نشر مقالات لباحثين عن الظاهرة وهذا إضفاء للمسمة العلمية في طريقة تناول الموضوع من قبل الصحافة المكتوبة، وذلك بوضع الموضوع في أيدي باحثين لديهم دراية ببحوثيات الموضوع خاصة ذوي التخصص السوسولوجي والسيكولوجي، لأن هذا سيمكن من طرح الموضوع بطريقة تحاكي الواقع الإمبريقي بالاعتماد على منهج يضفي عليها الطابع العلمي ولكن بشكل ملخص ومشوق حتى لا يمل القارئ .

جدول رقم 21 : ربط العلاقة بين المستوى التعليمي والأسلوب الذي يمكن أن تستند إليه الصحافة

المكتوبة في مواضيعها عن ظاهرة حوادث المرور .

المجموع		جامعي		ثانوي		ابتدائي ومتوسط		المستوى التعليمي
%	ت	%	ت	%	ت	%	ت	البيان
51,76	88	33,66	69	25	16	21,42	3	تحليل وتفسير لأسباب الحادث
44,11	75	26,34	54	26,56	17	28,57	4	تقدم حلول لطريقة الوقاية من الحوادث
13,52	24	7,8	16	7,81	5	14,28	2	نشر مقالات للباحثين عن الظاهرة
57,05	97	32,2	66	40,62	26	35,71	5	نشر مواضيع لإكساب الثقافة المرورية
166,44	283	100	205	100	64	100	14	المجموع

من خلال هذا الجدول نلاحظ أن النسبة الأعلى تمحورت في نشر مواضيع لإكساب الثقافة المرورية بـ 57 بالمائة، تلتها تحليل وتفسير لأسباب الحادث بـ 51 بالمائة، وبعدها نجد تقدم حلول للطريقة الوقاية من الحوادث بـ 44 بالمائة، وأخيرا نجد نشر مقالات للباحثين عن الظاهرة بـ 13 بالمائة.

لكن إذا أردنا ربط متغير المستوى التعليمي مع الأسلوب الذي يمكن أن تستند إليه الصحافة المكتوبة في طرح مواضيعها عن ظاهرة حوادث المرور، فإننا نلاحظ أن النسب الأعلى تختلف بنا على الاحتمالات تبعا لكل مستوى، فالمستوى الجامعي تركزت أعلى النسب فيه عند تحليل وتفسير لأسباب الحادث بـ 33 بالمائة، في المقابل تركزت أعلى نسبة عند نشر مواضيع لإكساب الثقافة عند كلا المستويين الثانوي بـ 40 بالمائة و الابتدائي والمتوسط فكانت بـ 35 بالمائة، يمكن أن نرجع الاختلاف في ارتفاع النسب تبعا للاحتتمالات : أن ذوي المستوى الجامعي تمتد عندهم مرحلة البحث

العلمي إلى شخصية أفراد البحث ويعكس هذا الاختيار الهاجس العلمي لدى هؤلاء مما يثير لديهم الرغبة في المعرفة العلمية التي تبنى على تشخيص الأسباب فهذا الأمر يمكنهم من تجنب الخطر بناء على يقين لأن البناء كان على تحليل منطقي ومن هنا تظهر أهمية البحث العلمي في تحليل الحوادث المرورية التي تبنى بدورها أساسا على التحقيقات الأمنية لتلك الحوادث التي تقع في مناطق ما على مستوى التراب الوطني، وعليه تتجلى أفضل الطرق في تجنب تكرار نفس الحوادث من قبل أشخاص معينين وتكون بمثابة تمهيد للطريقة العلمية في التوعية المرورية تتكفل بها وسائل الإعلام . أما بالنسبة لذوي المستويات الأخرى يمكن أن نرجع ارتفاع النسبة إلى حاجة هؤلاء لمصدر للمعرفة للارتقاء بالمستوى الثقافي المروري لديهم، وهذا النوع من المواضيع يمكنهم من إشباع هاجس المعرفة لديهم، وتظهر نتائج مثل هذه المواضيع في ترسيخ معالم الثقافة والتوعية في ذهنيات مستعملي الطريق عامة .

أما فيما يتعلق بتقديم حلول لطريقة الوقاية جاءت النسب متقاربة بين المستويات وهذا أمر منطقي نتيجة عمومية الظاهرة بالتالي كل فرد مهما كان مستواه يحتاج إلى البحث عن حلول تساهم في التقليل من حدة خطورتها، أما بالنسبة لنشر مقالات لباحثين عن الظاهرة كانت الأدنى نسبة عند كل المستويات يفسر ذلك بعدم رغبة أفراد البحث لمثل هذا النوع من المقالات . يمكن أن نرجع السبب عند الجامعين إلى وجود مصادر أخرى للمعرفة أكثر من الاعتماد على مقالات لباحثين، أما المستويات الأخرى يتعذر عليهم فهم بعض المصطلحات أولا يتم التبسيط بالطريقة التي يفهمها عامة الناس لذلك لا تلقى الصدى عندهم.

3.6. تحليل البيانات الخاصة بالفرضية الثانية :

مسايرة المواضيع التي تنشرها عن الظاهرة مع الإصلاحات الجارية على القوانين المرور يساهم في ترسيخ ذهنية مرورية جديدة لدى مستعملي الطريق .

جدول رقم 22 : يوضح المصدر الذي تستوفى منه المعلومات في حالة تعديل القانون المروري.

النسبة المئوية	التكرارات	المصدر الذي تستوفى من المعلومات
59,41 %	101	الصحافة
41,76 %	71	الإذاعة
29,41 %	50	مطويات صادرة عن وزارة النقل
24,11 %	41	الإنترنت
11,76 %	20	وسائل أخرى
166,45	283	المجموع

يمثل هذا الجدول توزيع أفراد العينة حسب نوع المصدر المعتمد من قبلها للحصول على

معلومات عن القانون إذا تم تعديله ،أعلى نسبة من المبحوثين أدلو بأنهم يعتمدون على الصحافة المكتوبة بنسبة 59 بالمائة ،تليها نسبة من يعتمدون على الإذاعة بـ 41 بالمائة ،وبعدها نجد مطويات صادرة عن وزارة النقل بـ 29 بالمائة ،تليها نسبة من يعتمد على الإنترنت بـ 24 بالمائة، وأخير ا نجد الوسائل الأخرى بنسبة 11 بالمائة .

بوصف الصحافة وسيلة إخبارية يقع على عاتقها مسؤولية متابعة أخبار الأنساق الموجودة في

المجتمع يشكل النسق المروري احدها،إن أبرز التغيرات التي تطرأ على هذا النسق تلك التي تمس

القانون المروري وحتى يكون الأفراد بعلم بهذه التعديلات يتم نشرها في الصحافة المكتوبة باعتبارها السبابة لنقل مختلف المستجدات، وبعدها تأتي الإذاعة إن المتأمل للواقع الجزائري يرى بوضوح ارتفاع الحظيرة الوطنية لسيارات حيث نجد أن هناك فئة لا بأس بها من مالكي السيارات في الأغلب يعتمدون على الإذاعة باعتبارها قريبة منهم في كل وقت ،أضف إلى وفرة الإذاعة في الهاتف النقال مما يسهل على المستمع معرفة كل التغييرات التي تطرأ على جميع الأنساق ،لذلك يتم الاعتماد عليها في الحصول على معلومات التي يحتاجونها عن القانون ، أما الفئة من المبحوثين الذين يعتمدون على المصدر الأقرب ألا وهو المطويات التي تصدر من وزارة النقل لمعلومات شاملة ومهمة عن القانون المروري ، أما الفئة الأخرى من العينة فتعتمد على التكنولوجيا المتطورة والسريعة في الحصول على المعلومات التي يرغبون فيها من خلال تفحص بعض المواقع المتعلقة بالمرور في الجزائر ، وأخيرا نجد المبحوثين الذين يعتمدون على وسائل أخرى يمكن تلخيصها في التلفزيون والجريدة الرسمية ،وحديث مع الأصدقاء أو بين أفراد المجتمع ،هذا ما يجعلهم يلجؤون إلى مصادر أخرى لتأكد من صدق ما قيل وهذا ما يفسر ارتفاع الإجابات عن النسبة الأصلية.

جدول رقم 23 :يوضح مدى أهمية الصحف كمصدر لنشر الأخبار المتعلقة بالقانون المروري.

مدى أهمية الصحف كمصدر للمعلومات	التكرارات	النسبة المئوية
نعم	121	71,18 %
لا	49	28,82 %
المجموع	170	100

يمثل هذا الجدول توزيع أفراد العينة حسب آرائهم عن الصحافة المكتوبة إن كانت مصدر هام لنشر الأخبار ، لقد أدلى أغلب المبحوثين بنعم حيث وصلت نسبتهم إلى 71 بالمائة ،في المقابل نجد الأفراد الذين أدلو بالتفنيذ حيث شكلت نسبتهم 82 بالمائة .

لقد تم ربط هذا المتغير بسؤال مفتوح أين أسند بعض المبحوثين سبب اختيارهم لصحافة كمصدر هام لنشر الأخبار إلى قدرة الصحافة في الوصول إلى شريحة كبيرة من أفراد المجتمع ، انحدار أفراد المجتمع من طبقة بسيطة والجريدة في متناول الجميع ،وبعض الأفراد ربطوا الأمر بأمكان العمل الأمر الذي يجعل الجريدة تعوضهم على الفراغ الذي يقضونه بين أوقات العمل ،أما البعض الآخر ربط ذلك بارتفاع مقرئية الجرائد من قبل الأفراد وكان مبررهم في ذلك نسبة التوزيع اليومي للجرائد ،وهناك من رأى بأنها مصدر سريع لنشر الأخبار المتعلقة بالقانون وهذا الأخير ما يكسب الجريدة ميزة لا توجد في الوسائل الأخرى ويجعلها تحافظ على مكانتها كوسيلة إعلامية إخبارية بين الوسائل الأخرى ، أما الذين أجابوا بالتنفيذ يمكن أن نرجع إلى عدم قارئتهم للجرائد مما يجعل أمر نشر أي شيء فيها غير مهم أو إلى اعتمادهم على مصادر أخرى للحصول على المعلومات المتعلقة بالقانون ولا يحتاجون بذلك إلى الصحافة المكتوبة .

جدول رقم 24 : يوضح طريقة تناول الصحافة المكتوبة لموضوع حوادث المرور ومدى تماشيها مع وتيرة تعديل القوانين .

التغير في طريقة تناول الصحافة لموضوع حوادث المرور	التكرارات	النسبة المئوية
يوجد	14	8,23%
نوعا ما	109	64,12%
لا يوجد	47	27,64%
المجموع	170	100

يمثل هذا الجدول توزيع أفراد العينة حسب آرائهم عن طريقة تناول الصحافة المكتوبة لموضوع حوادث المرور ومدى تماشيها مع الوتيرة التي تعدل فيها القوانين ،وكانت أغلب إجابات المبحوثين في الاحتمال الثاني وهو نوعا ما بنسبة 64 بالمائة ،يليهما من أدلو باحتمال لا يوجد بـ 27 بالمائة ،وأخير نجد نسبة من رأى بأن هناك تغير في طريقة التناول وهذا ما عبرت عنه النسبة 8 بالمائة .

إن المتفحص لمرفولوجيا قوانين المرور بالجزائر يجد بأنها أغنى منظومة قانونية بالوطن العربي، وأكثر المنظومات التي تخضع لتعديلات بصفة مستمرة حتى تستطيع التماشي مع الظروف وتتلاءم مع مستجدات العصر مما يكسب القانون المروري مصداقية وقيمة كبيرة، في الاتجاه المقابل نجد وسائل الإعلام التي تتابع التطورات الحاصلة وتسعى للإحاطة بجميع المشاكل والظواهر التي تطرأ على مستوى المجتمع بالتالي تقع على عاتقها مسؤولية التعبير عن الوضع والمساهمة مع مختلف الهيئات في تغييره بما يتناسب مع خصائص المجتمع للحفاظ على استقراره وتوازنه. لقد كانت أغلب إجابات المبحوث بدو ما يمكن أن نرجع ذلك إلى انتباه الصحافة المكتوبة لأهمية التوعية نتيجة لارتفاع نسبة الحوادث التي تقع يوميا مما يحتم على الصحافة نشر الأخبار المتعلقة بالموضوع، أما فيما يتعلق باختيار أفراد العينة لاحتمال لا يوجد فإذا أخذنا بعين الاعتبار الوتيرة التي تعدل فيها القوانين أو بشكل أوضح بالنظر إلى الجانب التشريعي لقوانين المرور نرى أن المنظومة القانونية غنية بالمواد والإجراءات والقواعد التي تنظم حركة المرور رغم خضوعها لعدة تعديلات إلا أن حوادث المرور في ارتفاع مستمر، مما جعل أمر حلها لا يمكن أن يكون بتسنين وتشريع قوانين فقط، بل يتطلب الأمر تدخل مختلف فئات المجتمع وهيئاته، على اعتبار وسائل الإعلام عامة والصحافة المكتوبة خاصة إحدى مؤسسات المجتمع هي أيضا معنية بهذه الظاهرة بحكم الجمهور الكبير من مستعملي الطريق الذين يتعرضون لهذه الوسائل، مما جعل أفراد العينة يدركون بأنه لا يوجد تغيير في طريقة تناول الصحافة لموضوع الحوادث بمعنى لا تقوم الجرائد بنشر مقالات خاصة بموضوع حوادث المرور وواقعها في الجزائر أين يكون الغرض الأساسي منها التوعية والتثقيف وليست مجرد أخبار محضة فقط. وإنما تعطي لهذه المواضيع نوعا من الإمبريقية التي تقيس الواقع بخفاياه وتجعل جميع من كل يطلع عليها من مستعملي الطريق مدركا لحجم الخطورة الذي آلت إليه الظاهرة في الجزائر. أما من رأى من المبحوثين بأنه يوجد هناك تغيير فإن بعض أفراد المجتمع يكتفون بمجرد الأخبار المتعلقة بهذه الظاهرة ولا يسعون للأفضل بشكل يمكن من تخفيف حدة هذه الظاهرة في المجتمع، ورأيهم يدل على ذلك أي القبول بما هو موجود ووارد فقط.

جدول رقم 25 : ربط العلاقة بين متغير المستوى التعليمي وطريقة تناول الصحف لموضوع

حوادث المرور

المجموع	جامعي		ثانوي		ابتدائي ومتوسط		المستوى التعليمي	البيان
	%	ت	%	ت	%	ت		
8,23	14	0,89	01	28,57	12	16,67	1	يوجد
64,11	109	64,75	79	66,67	28	33,33	2	نوعا ما
27,63	47	34,42	42	4,76	2	50	3	لا يوجد
100	170	100	122	100	42	100	6	المجموع

يمثل هذا الجدول توزيع آراء أفراد العينة حول طريقة تناول الصحافة المكتوبة لموضوع المرور نلاحظ أن أعلى نسبة من المبحوثين أدلو بـ نوعا ما بنسبة 64 بالمائة، تلتها نسبة من أدلو بأنه لا يوجد تغير بـ 27 بالمائة، أما النسبة الأخيرة كانت 8 بالمائة لمن أدلو بأنه يوجد تغير .

إذا أردنا ربط طريقة تناول الصحافة لموضوع حوادث المرور مع متغير المستوى التعليمي فإننا نلاحظ أن ذوي المستوى الثانوي أدلو بأنهم يلمسون نوعا من التغير في طريقة تناول الصحافة لهذا الموضوع وذلك بنسبة 66 بالمائة، بينما شكلت نسبتها عند ذوي المستوى الجامعي 64 بالمائة، في المقابل تنخفض النسبة عند ذوي المستوى الابتدائي والمتوسط إلى 33 بالمائة .

أما فيما يتعلق باحتمال لا يوجد تغير في طريقة التناول نجد أن أعلى نسبة تتركز عند ذوي

المستوى الابتدائي والمتوسط بـ 50 بالمائة بينما شكلت نسبته عند ذوي المستوى الجامعي بـ 34 بالمائة، في المقابل نجد النسبة تنخفض عند ذوي المستوى الثانوي إلى 4 بالمائة. يمكن أن نرجع

ارتفاع النسبة عند المستوى الأول إلى إدراك هذه الفئة لحقيقة تناول الموضوع من قبل الصحافة

، بينما يمكن أن نرجع ارتفاع النسبة عند المستوى الجامعي إلى وعي هذه الفئة لحقيقة طبيعة المواضيع المتناولة والتي يظهر فيها قصور واضحا إذا تمت مقارنتها بمحاولة القانون لتصدي لهذه الظاهرة

من خلال التعديلات التي تطرأ على المنظومة في كل مرحلة حتى يستطيع التماشي مع المستجدات، في حين لا تلمس هذه الأخيرة أي تغيير في طريقة التناول بمعنى بأسلوب تسعى من خلاله إلى إكساب الثقافة أو نشر التوعية المرورية.

أما بالنسبة لاحتمال يوجد فقد كانت النسبة الأعلى عند ذوي المستوى الثانوي بـ 28 بالمائة، في المقابل نجد النسبة تنخفض إلى 0.89 بالمائة عند ذوي المستوى الجامعي، يمكن أن نرجع ارتفاع النسبة عند المستوى الأول إلى اقتناع هذه الفئة بما هو موجود وعدم إدراج موضوع التوعية المرورية ضمن أولويتها وكذا تدني مستوى إدراكها لأهمية تحسين طريقة تناول المواضيع. أما انخفاض النسبة عند ذوي المستوى الجامعي يدل على إدراك الوضع الحقيقي لنوعية المواضيع التي تنشر من قبل الصحافة المكتوبة وعدم قدرتها على التماشي مع ديناميكية القانون المروري الجزائري الذي يسعى إلى التحكم في الظاهرة من خلال التعديلات لسد مختلف الثغرات الموجودة في النسق المروري، في حين أن الصحافة المكتوبة لا تسعى من خلال المواضيع التي تنشرها إلى تحقيق أهداف معينة غير الإخبار عن مختلف الحوادث التي تقع والنسب التي تسجلها مصالح الأمن وهذا ما أدركه ذوي المستوى الجامعي. عموماً فإن نسبة المقرئية وكذا قدرة التميز تظهر صدق اختيار الاحتمالات .

جدول رقم 26 : مساعدة الصحف في توضيح القانون المروري الجديد .

النسبة المئوية	التكرارات	مساعدة الصحف في توضيح القانون المروري
60 %	103	نعم
39 %	67	لا
100	170	المجموع

يمثل هذا الجدول توزيع أفراد العينة حسب آرائهم حول مدى مساعدة الصحف في توضيح القانون المروري، كانت أعلى نسبة عند من أدلو بنعم وذلك بـ 59 بالمائة، أما الذين أدلو بالعكس وصلت نسبتهم إلى 39 بالمائة .

يمكن أن نرجع انخفاض النسبة إلى اعتماد بعض الأفراد على مصادر أخرى للحصول على القانون أو مستوى استيعابهم للقانون جيد بحيث لا يحتاجون إلى توضيح من مصادر أخرى، أما بالنسبة للفئة الأخرى فإن المتغير تم ربطه باحتمالات يستوضح لنا سبب اعتماد الأفراد على الجرائد جدول رقم 27 : يوضح كيفية مساهمة الصحف لأفراد مجتمع البحث في توضيح القانون المروري الجديد.

النسبة المئوية	التكرارات	مساهمة الصحف في توضيح القانون المروري
35,92%	37	لأنها تبسط في طريقة عرض البنود
29,12%	30	يلم ببعض القواعد المهمة
52,42%	54	إمكانية الحصول عليها
117,46	121	المجموع

* نأخذ بعين الاعتبار مجموع من أجابوا نعم 102 مبحوث

يمثل هذا الجدول توزيع أفراد العينة حسب أرائهم في كيفية مساعدة الصحف لهم في توضيح القانون المروري، جاء إمكانية الحصول عليها والرجوع إليها في كل وقت ذا أعلى نسبة بـ 77 بالمائة، يليها احتمال لأنها تبسط في طريقة عرضها للبنود بـ 25 بالمائة، وأخيرا نجد نسبة الذين أدلو بكونها تلم ببعض القواعد المهمة بـ 15 بالمائة .

يمكن أن نرجع ارتفاع النسبة في الاحتمال الثالث إلى الميزة التي تمتاز بها الصحف إمكانية الاحتفاظ فيها كوثيقة يمكن الرجوع إليها ويحظى المرء بالتصرف فيها بإرادته، كذلك أرجع فيما سبق البعض سبب اعتمادهم على الصحف كمصدر هام لنشر الأخبار إلى كون المجتمع الجزائري ينحدر من طبقة بسيطة والصحف في متناول الجميع لذا يعتمد عليها في المساهمة في توضيح القانون المروري، أما بالنسبة لكونها تبسط في طريقة عرض البنود، يمكن أن نرجع ذلك إلى اللغة التي تعتمد عليه الصحف لنشر الأخبار المهمة والمتعلقة بنسق ما أين يقترن به مصير عدة أفراد، لذلك تسهل في

طريقة عرضها للبنود حتى يتقبلها عقل العامة والخاصة، أما فيما يتعلق بالأفراد الذين استقرت إختياراتهم في كونها تلم ببعض القواعد المهمة يمكن أن نرجع هذا إلى تركيز الجرائد على بعض القواعد والإجراءات التي عدلت فيها مثلا الغرامات الجزافية إما بالزيادة أو النقصان وكذا بعض البنود الجديدة والأحكام الصادرة مثلا قواعد القيادة السليمة هذا يمكن القراء من استيعاب التغيرات الموجودة لأنها قدمت دفعة واحدة .

جدول رقم 28: مدى إمكانية الصحافة في أن تلعب دورا مهما كهزمة وصل بين اهتمامات مستعملي الطريق وبين الجهات الممثلة للقانون المروري.

مدى إمكانية الصحافة	التكرارات	النسبة المئوية
نعم	140	82,35 %
لا	30	17,65 %
المجموع	170	100

يمثل هذا الجدول توزيع أفراد العينة حسب وجهة نظرهم فما إن كانت الصحافة المكتوبة تشكل همزة وصل بين اهتمامات مستعمل الطريق وبين الجهات الواضعة للقانون المروري، إن أغلب المبحوثين أدلو ب نعم حيث وصلت نسبتهم إلى 82 بالمائة، بينما الذين فندوا ذلك فقد شكلت نسبتهم 17 بالمائة .

إن الواقع العملي يثبت أن وسائل الإعلام قادرة على تكوين أو تشكيل رأي عام تجاه قضية ما وارتفاع هذه النسبة يبرر إدراك مستعملي الطريق لقدرة الصحافة المكتوبة في التأثير على الجهات الواضعة للقانون المروري وذلك بنشر وتكثيف الحملات الإعلامية للتعبير عن آراء مستعملي الطريق ومشاكلهم وتوصيلها عن طريق النشر لمختلف الجهات وذلك قصد تغير الوضع، أما بالنسبة لانخفاض النسبة يمكن تفسير ذلك إلى نظرة أفراد العينة إلى الصحافة المكتوبة كونها وسيلة إخبارية محضة ولا يمكن أن تؤثر في أي جهة رسمية في المجتمع .

جدول رقم 29 : يوضح الحالات التي تتدخل فيها الصحافة المكتوبة لتمثيل مستعملي الطريق .

الحالات	التكرارات	النسبة المئوية
سحب رخص السياقة	63	45%
غموض في بعض البنود	50	34,71%
إجحاف بعض البنود	34	24,28%
صعوبة تطبيق بعض البنود	60	42,85%
المجموع	207	147,84

* نأخذ بعين الاعتبار مجموع من أجابوا نعم 140 مبحوث

يمثل هذا الجدول توزيع أفراد العينة حسب اختياراتهم للحالات التي تتدخل أو يمكن أن تتدخل الصحافة المكتوبة لتمثيل آراء مستعملي الطريق ،من خلال بيانات الجدول يتضح أن هناك تقارب في النسب العالية ما بين سحب رخص السياقة بـ 41 بالمائة ،صعوبة تطبيق بعض البنود بـ 37 بالمائة ،وبعدها نجد الغموض في بعض البنود بـ 35 بالمائة ،وأخيرا نجد إجحاف بعض البنود بـ 27 بالمائة .

لقد شكلت بعض البنود الواردة في القانون 03-09 إشكال كبيرا في أوساط مستعملي الطريق نظرا للإجراءات الصارمة التي احتوها هذا القانون وهذا ما يبرر ارتفاع نسبة الاحتمال الأول المتعلق بسحب رخص السياقة حيث سبب الإجراء في استياء الكثير من مستعملي الطريق كونها تمثل مصدر رزق للكثير ونظرا للمتاعب التي تصادف مستعملي الطريق في حالة سحب الرخصة في الجنوب الجزائري والمعني يقطن في الشمال وقد ورد هذا الأمر في إحدى الجرائد التي تابعت الأمر ضمن لقاءات مع بعض المسؤولين قبل أن ينعقد يوم برلماني للتحضير لتعديل قانون المرور المتعلق بسحب رخص السياقة . [165] ص5

أما فيما يتعلق بصعوبة تطبيق بعض البنود يمكن أن نرجعه إلى عدم تقبل بعض الأفراد لبعض البنود الواردة في ظل القانون المعدل، ويمكن أن ندرج كمثال قواعد السياقة السليمة التي تمنع على السائقين ارتداء القشايبة أثناء القيادة وهذا ما تم رفضه من قبلهم لأن هذا الزي من خصائص المجتمع الجزائري ومنعهم من ارتدائه هي بمثابة إلغاء لشخصيتهم في نظرهم ، أما إجحاف بعض البنود تتلخص في الغرامات الجزافية وارتفاعها وهذا ما اعتبره مستعملي الطريق في حقهم وأثار جدل كبير بين الأفراد.

إذا أخذنا بعين الاعتبار ارتفاع نسبة من أجابوا بنعم فإن الصحافة المكتوبة كما شكلت همزة وصل بين الجهات المسؤولة ونقل الخبر المتعلق بإلغاء قانون سحب الرخص قبل أن يتم ذلك ، يمكن أن تنتقل آراء مستعملي الطريق على شكل تحقيقات ونشرها في صفحاتها لتسليط الضوء على حقيقة الوضع المعاش من قبل الجزائريين في الواقع المروري وتمثيل مختلف آرائهم ورغباتهم حتى تكون هناك شفافية في تسنين قوانين المرور بالجزائر ووضع القواعد العامة والاهتمام بجميع الأنساق .
جدول رقم 30:مدى إمكانية الصحافة المكتوبة في التأثير على الجهات الواضعة للقانون المروري .

الحالات	التكرارات	النسبة المئوية
تعديل بعض البنود	131	77,05 %
إلغاء بعض البنود	26	15,29 %
إضافة بعض البنود	44	25,88 %
المجموع	201	118,22

يمثل هذا الجدول توزيع أفراد العينة حسب آرائهم حول مدى إمكانية الصحافة المكتوبة في التأثير على الجهات الواضعة للقانون المروري ، إن أغلب إجابات المبحوثين تمحورت حول تعديل بعض البنود 77 بالمائة، ثم تلتها نسبة 25 بالمائة المتعلقة بإضافة بعض البنود، أخيرا نجد النسبة 15 بالمائة متعلقة بإلغاء بعض البنود .

ارتفاع النسبة الأولى يمكن إرجاعها إلى رغبة أفراد العينة كمستعملي للطريق بإلغاء بعض البنود الواردة في ظل القانون المعدل الذي جاء صارما في بعض أحكامه وأكبر دليل على ذلك أن هذا القانون تم توقيفه حاليا ولا يتم العمل بأحكامه نتيجة لتناقضات التي أحدثها داخل المجتمع، أما بالنسبة لإضافة بعض البنود هذا يظهر الفجوة في بعض القرارات التي تتخذ ولا يتم إشراك آراء الأفراد فيها، فمثلا عدم إشراك مستعملي في وضع القوانين أو جهات ممثلة لهم يتم سد كل الثغرات التي جاءت في قانون سابق مع مراعاة مختلف التغييرات التي طرأت على المجتمع شرط أن لا يتعارض مع قيم وخصائص المجتمع حتى يحظى بالقبول من طرفهم، يمكن أن يبرز الدور الفعال للصحافة في هذا الجانب بالقيام بتحقيقات و ربورتاجات حول هذا الموضوع وتقوم بنشرها في صفحاتها كمحليات للمجتمع. أما فيما يتعلق بمن اختار إلغاء بعض البنود فإن هذا يعبر على عدم تقبل مستعملي الطريق لبعض البنود الواردة مثلا قواعد السياقة السليمة هذا الأمر تم رفضه لأنه يتعارض مع خصائص المجتمع، فيما يتعلق بقانون سحب الرخص فقد تمكنت الصحافة المكتوبة من نشر بعض الأخبار المتعلقة بالقوانين لم يتم تنفيذها بعد ويدخل في هذا الإطار ما نقلته الصحافة عن قيام الحكومة بالتحضير لمرسوم تنفيذي بتشديد منع التراخيص للناقلين وكذا منع السائقين الذين لهم سوابق في حوادث المرور من القيادة وإقرار سن معينة تهدف إلى إنهاء ظاهرة السائقين المتهورين هذا المرسوم لم يصدر بعد وإنما يحضر فقط . [166] ص3

عموما كما أنقلت الصحافة المكتوبة هذا من مصادر مسؤولة حسب بعض أفراد العينة يمكن أن تتمكن الصحافة من التأثير على الجهات الواضحة للقانون وذلك للإلغاء بعض البنود التي تتعارض مع قيم المجتمع أو تكون غير منصفة .

يبقى القانون جامد إذا لم يتم تحريكه من قبل الأجهزة الأمنية المرورية ولم يطبق من قبل مستعملي الطريق وما يعطى له حياة أكثر ، عندما يشترك الجميع في وضعه وكذا يتم تطبيقه بأمانة من قبلهم .

جدول رقم 31 : كيفية مساهمة المواضيع التي تنشرها الصحافة في تدعيم المنظومة القانونية .

النسبة المئوية	التكرارات	كيفية مساهمة المواضيع التي تنشرها في تدعيم المنظومة القانونية
35,88	61	تناول القانون المروري وإبراز النقاط الإيجابية فيه
37,64	64	محاولة الإقناع بضرورة الخضوع للقانون
59,41	101	نشر مقالات للتوعية والتحسيس بصفة دورية
27,64	47	تخصيص مساحة لبعض المخالفات والإجراءات القانونية التي تتخذ
160,57	273	المجموع

يمثل هذا الجدول توزيع أفراد العينة حسب آرائهم في كيفية مساهمة المواضيع التي تنشرها الصحافة في تدعيم المنظومة القانونية، جاء احتمال نشر مقالات للتوعية والتحسيس بصفة دورية ذا نسبة كبيرة بـ 59 بالمائة، تلتها نسبة 37 بالمائة متعلقة بمحاولة الإقناع بضرورة الخضوع للقانون، وبعدها نجد نسبة 35 بالمائة متعلقة بتناول القانون المروري وإبراز النقاط الإيجابية فيه، وأخيرا نجد النسبة 27 بالمائة متعلقة بتخصيص مساحة لبعض المخالفات والإجراءات القانونية التي تتخذ ضدها .

يمكن أن نرجع ارتفاع نسبة التوعية والتحسيس إلى إدراك معظم أفراد العينة لحجم خطورة الظاهرة وتدني مستوى الثقافة في المجال المروري، الأمر الذي يتطلب نشر مقالات توعوية وتحسيسية للمساهمة في تشكيل سلوكيات واعية في السياقة لتمهيد لمجتمع ذا ثقافة مرورية، وارتفاع النسبة أيضا يبرز رغبة بعض أفراد المجتمع في الارتقاء بالمستوى الثقافي داخل النسق المروري، أما النسبة الثانية والمتعلقة بضرورة الخضوع للقانون انطلاقا من اعتباره أداة لتنظيم حركة المرور يفسر سبب اختيار الأفراد له على اعتبار الصدور اليومي للجرائد يمكن هذا الأمر إن استغلّ بأحسن وجه من خدمة قانون المرور وذلك باستدراج السائقين ببعض العبارات أو الشعارات التي تتخلل صفحات الجرائد بشكل يلفت الانتباه وتكرر من خلالها بعض الإرشادات والتوجيهات التي تجعل مستعملي الطريق يخضعون تلقائيا للأحكام الواردة في القانون، أما فيما يتعلق بإبراز النقاط الإيجابية بمعنى تكرر بعض البنود بطريقة سلسلة

وبسيطة وبأسلوب يتقبله عقلهم دون أن يتعارض مع قيمهم، وإنما حتى لا يشكل عدم الخضوع خطر عليهم كالتعرض لحادث أو التعرض لغرامة مالية، أما الاختيار الأخير يمكن أن تساهم الصحافة المكتوبة في تدعيم المنظومة القانونية من خلال تناول بعض المخالفات وتحديد الإجراءات القانونية المتخذة تجاهها، هذا يمكن مستعملي الطريق من تفادي الوقوع في نفس الأخطاء وتساهم بذلك في تكوين ذهنية قانونية مرورية واعية تضمن سلامة وأمن مستعملي الطريق القراء للجرائد.

جدول رقم 32: يوضح ربط العلاقة بين متغير المستوى التعليمي و كيفية مساهمة المواضيع التي

تنشرها الصحافة المكتوبة في تدعيم المنظومة القانونية .

المجموع		الجامعي		ثانوي		ابتدائي ومتوسط		المستوى التعليمي
%	ت	%	ت	%	ت	%	ت	البيان
35,88	61	21,21	42	26,15	17	20	2	تناول القانون المروري وإبراز النقاط الإيجابية فيه
37,64	64	24,24	48	21,53	14	20	2	محاولة الإقناع بضرورة الخضوع للقانون
59,41	101	38,38	76	33,84	22	30	3	نشر مقالات عن التوعية والتحسيس بصفة دورية
27,64	47	16,16	32	18,46	12	30	3	تخصيص مساحة لبعض المخالفات والإجراءات القانونية التي تتخذ
160,57	273	100	198	100	65	100	10	المجموع

يمثل هذا الجدول توزيع أفراد العينة حسب آرائهم في كيفية مساهمة المواضيع التي تنشرها الصحافة في تدعيم المنظومة القانونية، تركزت أعلى نسبة عند المبحوثين الذين أدلو بنشر مقالات عن التوعية والتحسيس بصفة دورية بـ 59 بالمائة، تليها نسبة من أدلو بمحاولة الإقناع بضرورة الخضوع للقانون بـ 37 بالمائة، ثم نجد الذين أدلو بضرورة تناول القانون المروري وإبراز النقاط

الإيجابية فيه بـ 35 بالمائة، أخيراً نجد الذين أدلو بتخصيص مساحة لبعض المخالفات والإجراءات القانونية التي تتخذ بنسبة 27 بالمائة .

إذا أردنا ربط العلاقة بين متغير المستوى التعليمي مع كيفية مساهمة المواضيع التي تنشرها الصحافة المكتوبة عن الظاهرة، فإننا نلاحظ فيما يتعلق بنشر مقالات للتوعية والتحسيس بصفة دورية أن أعلى النسب جاءت عند المستوى الجامعي بـ 38 بالمائة، بينما شكلت نسبتها عند ذوي المستوى الثانوي بـ 33 بالمائة، في المقابل نجد أدنى نسبة عند ذوي المستوى الابتدائي والمتوسط بـ 30 بالمائة .

إن ارتفاع نسبة هذا الاحتمال عند جميع المستويات يوحي بالمستوى الإدراكي لهذه الفئات

لأهمية هذا النوع من المواضيع في تدعيم القانون المروري خاصة إذا صادفت هذه المقالات التعديلات التي تطرأ على المنظومة وذلك من خلال تكوين رأي واعي ومشارك بين أفراد المجتمع واستكمال تأثير القانون في تعديل السلوكات إلى القيام بها بشكل طوعي بناء على إرادة واعية بأسلوب أمثل للتقليل من هاجس الطرقات.

أما فيما يتناول القانون المروري وإبراز النقاط الإيجابية فيه فالنسبة هذه المرة ترتفع عند ذوي المستوى الثانوي وذلك بـ 26 بالمائة، في المقابل نجدها عند المستوى الجامعي بنسبة 21 بالمائة، بينما تنخفض عند المستوى الابتدائي والمتوسط إلى 20 بالمائة .

يمكن أن نرجع ارتفاع النسبة إلى أن هذا المستوى يحتاج إلى إزالة الغموض عند بعض البنود المتعلقة بالقانون وإيضاح بعض الجوانب التي تبرر سبب التعديل في البنود ولماذا، لإبراز النواحي الإيجابية التي تجعل الفرد يقتنع ببناء على حجة ودليل وبأسلوب لا يتعارض مع مستواه الفكري، تتضح الصورة أكثر إذا علمنا أن هذه الفئة ترتفع نسبة اختيارها أيضا في احتمال تخصيص مساحة لبعض المخالفات والإجراءات القانونية التي تتخذ ضدها، فارتفاع النسب في الاحتمالين خاصة عند ذوي المستوى الابتدائي والمتوسط حيث وصلت النسبة إلى 30 بالمائة فهذا يوحي أن تدني مستوى الفهم للقانون يشكل عائقا أمام تطبيقه لذلك فمسألة تدعيم القانون من قبل هذه الوسيلة الإعلامية تبقى ضرورية نتيجة عدم التكافؤ في مستوى المعرفة لدى أفراد المجتمع الجزائري.

3.6. تحليل البيانات الخاصة بالفرضية الثالثة

السلوكات الممارسة من قبل مستعملي الطريق يظهر نوعية الثقافة التي يمتلكونها .

جدول رقم 33 : السلوكات غير مناسبة في الطريق

نوع السلوك	التكرارات	النسبة المئوية
التجاوز الخطير	32	18,82 %
السرعة	80	47,06 %
المناورات الخطيرة	27	15,88 %
عدم احترام الإشارات	21	12,35 %
استعمال الهاتف	10	5,88 %
المجموع	170	100

يمثل هذا الجدول توزيع أفراد العينة حسب أرائهم في السلوكات غير مناسبة في الطريق والتي تمارس من قبل بعض الأفراد ويتضح من خلال بياناته أن أعلى نسبة تتركز في سلوك السرعة بـ 47 بالمائة، تلتها التجاوز الخطير بـ 18 بالمائة، ثم المناورات الخطيرة بـ 15 بالمائة، ثم عدم وجود إشارات بـ 12 بالمائة، وأخير نجد استعمال الهاتف بـ 5 بالمائة .

إن أفراد عينة البحث لديهم وعي وإدراك تام بأن السرعة من أهم السلوكات السلبية التي يقوم بها الأفراد والتي يمكن أن تؤدي إلى ارتكاب حادث وما تثبته الإحصائيات عن ارتفاع في الحوادث أغلبها يرجع إلى عامل السرعة، تتفق نتائج دراستنا مع النتائج التي توصلت دارسة بعنوان مؤشرات تخطيطية لرفع الوعي المروري للأسرة السعودية، حيث بينت الدراسة أن الأسر السعودية ترى

في السرعة بأنها المسبب الرئيسي للحوادث ومن السلوكات المرفوضة عندها وذلك بنسبة 99,4 بالمائة [17] ص14 وقد مثلت الترتيب الأول ضمن الاختيارات . بالإضافة إلى وجود حقائق متعلقة بالسرعة كلما ازدادت السرعة قل الوقت المتاح أمام السائق لتحديد الخطر ، وكلما ازدادت السرعة إزدادات قوة الارتطام عند وقوع تصادم ، والسرعة هي من أكثر المخلفات شيوعا حسب ما توصلت إليه أغلب الدراسات ، أما التجاوز الخطير يمكن أن نرجع هذا إلى رفض أفراد العينة لبعض التصرفات والسلوكات الممارسة من قبل السائقين في الطريق وهذا التصرف قد ينتج عنه ضغط نفسي أو قلق أو تحدي ، كرد فعل على تصرف ما قام به أحد السائقين يقوم به أحدهم كرد للاعتبار وهو في الحقيقة سلوك للحظة ينسى التفكير في عواقب هذا السلوك ، اختياره من قبل أفراد العينة يعني أن هناك من يقومون بذلك ووقعوا محل ملاحظات من قبل أفراد آخرين ، وقد سجلت مصالح الدرك الوطني 2291 حادث سببه السرعة سنة 2009 [167] ، أما المناورات الخطيرة التي جاءت في الترتيب الثالث هي أيضا من بين المظاهر التي طالما تكررت في طرقتنا والتي تظهر كثيرا عند الشباب كوسيلة لإبراز فنون القيادة لديهم أو إظهار قدرة السيارة وتألقها والتباهي بشعور بقوة المال والملك لديهم لكن هذه التصرفات كثيرا ما تؤدي إلى ارتكاب حوادث خطيرة وتلاحظ هذه السلوكات كثيرا في الأعراس والمناسبات والرياضة . أما فيما يتعلق بعدم احترام الإشارات فهذا السلوك يعيق حركة السير ويؤدي إلى وقوع حوادث خطيرة لأن الإشارات توجه مستعملي الطريق وتزودهم بالمعلومات اللازمة لمساعدتهم على السياقة في أمان واختيار الاتجاهات والمسالك المؤدية إلى مقاصدهم وذلك بغية تسهيل المرور وضمان الأمان عبر الطرقات في جميع الأوقات ، وقد أدى هذا العامل خلال 2009 إلى ارتكاب 2304 حادث مروري ، أما استعمال الهاتف يمكن أن نرجع سبب احتلاله المرتبة الأخيرة إلى استعماله من قبل أغلبية الأفراد ، كثيرا ما نلاحظ استخدامه من قبل السائقين وعند الوصول إلى حاجز مصالح الأمن يتظاهر بأسلوب القيادة المفترضة ، لكن هذا يوجي بتجاهل التأثير السبي للهاتف النقال على السائق ويمكن حصر هذا التأثير في قلة التركيز وتشنيت السائق عند القيادة ، وأثبتت دراسة أن 50 بالمائة من الحوادث المرورية التي تنجم عنها وفيات ترجع إلى استخدام الهاتف النقال أثناء القيادة ، [17] ص 15 كذلك القيام بقراءة الرسائل الواردة أو يقوم بكتابة الرسائل دون شعور بخطورة هذا التصرف ، وتضيف المعلومات العلمية أن استخدام الهاتف يضاعف وقوع الحوادث بنسبة تزيد بنحو أربعة أضعاف من وقوع الحادث دون التحدث بالهاتف النقال [17] ص 15 ، أما حسب إحصائيات الدرك الوطني لقد تم إحصاء 37 حادث خلال 2009 ، وهذا دليل على أهمية القيادة بدون استخدام الهاتف أو ما يشنت السائق أثناء القيادة .

جدول رقم 34: يوضح ربط العلاقة بين اختيار السلوكيات غير مناسبة في الطريق و متغير الجنس.

البيان	ذكور		إناث		المجموع	
	ت	%	ت	%	ت	%
التجاوز الخطير	19	21,11	13	16,25	32	18,81
السرعة	43	47,77	37	46,25	80	46,05
المناورات الخطيرة	15	16,66	12	15	27	15,87
عدم احترام الإشارات	8	8,89	13	16,25	21	12,34
عدم استعمال الهاتف	5	5,55	5	6,25	10	5,88
المجموع	90	100	80	100	170	100

يمثل هذا الجدول ترتيب أفراد العينة حسب آرائهم حول السلوكيات غير مناسبة في الطريق تركزت نسبة عند الذين أدلو بعامل السرعة 46 بالمائة، تلتها نسبة 18 بالمائة متعلقة بالتجاوز الخطير، ثم جاءت نسبة 15 بالمائة متعلقة بالمناورات الخطيرة، وبعدها نجد نسبة 12 بالمائة متعلقة بعدم احترام الإشارات، أخيرا نجد نسبة 5 بالمائة لعدم استعمال الهاتف .

إذا أردنا ربط متغير الجنس مع السلوكيات غير مناسبة في الطريق نلاحظ أن السرعة احتلت المرتبة الأولى ونسبة اختيار الذكور لها كانت 47 بالمائة، في كانت نسبة اختيار الإناث له بـ 46، هناك تقارب في النسبة مما يعني إدراك الجنسين لخطورة السرعة كسبب في وقوع بعض الحوادث، أما فيما يتعلق بالتجاوز الخطير فشكلت نسبته عند الذكور بـ 21 بالمائة، في المقابل نجد نسبته عند الإناث بـ 16 بالمائة، بناء على يمكن أن نرجع ارتفاع النسبة إلى كون هذه التصرفات قد يجازف الذكور بها وهذا نتيجة لخصائص الفيزيولوجية التي يتمتع بها الذكور وتمنح لهم القدرة والجرأة أكثر

من الإناث. أما المناورات الخطيرة وصلت نسبتها عند الذكور إلى 16 بالمائة، في المقابل شكلت نسبتها عند الإناث بـ 15 بالمائة، يمكن أن نفسر الفارق في النسبة بقدره إلى ميل الذكور إلى التفنن في أسلوب القيادة والتباهي به وإظهار قدرتهم في التحكم في السيارة أثناء المناورة أكثر من الإناث حيث حسب الملاحظة اليومية فإن هناك نفور من قبلهن تجاه هذا التصرف، أما عدم احترام الإشارات فقد جاءت أعلى نسبة عند الإناث بـ 16 بالمائة، في المقابل شكلت نسبتها عند الذكور بـ 8 بالمائة، هذا يبين أن الإناث تولي اهتمام أكبر للإشارات أكثر من الذكور، أما بالنسبة استعمال الهاتف فقد جاء هناك تقارب في النسب بين الجنسين، وهذا ما يظهر التهميش لدور الهاتف في بعض الحوادث من قبل الجنسين واستعماله من جهة أخرى من قبلهم.

جدول رقم 35 : يوضح ارتكاب أخطاء أثناء السياقة كانت أثاره سلبية على الغير.

البيان	التكرارات	النسبة المئوية
نعم	62	36,47 %
لا	108	63,53 %
المجموع	170	100

يمثل هذا الجدول توزيع أفراد العينة حسب ارتكابهم لأخطاء أثناء السياقة من عدمه، إن أغلب المبحوثين أدلو بـ لا وذلك بنسبة 63 بالمائة، أما الذين ارتكبوا أخطاء فوصلت نسبتهم إلى 36 بالمائة.

إن ارتفاع مؤشر عدم ارتكاب أخطاء في السياقة من قبل مجتمع البحث فهذا مؤشر إيجابي لمنحنى حوادث المرور بالجزائر، ويمكن إرجاعه أيضا إلى وجود ملامح أو بذور لثقافة مرورية لابد أن تحظى بالتوعية المستمرة والتحسيس حتى تكون نتائجها في الوصول إلى النسبة الصفرية في معدلات الحوادث، أما أفراد العينة الذين ارتكبوا أخطاء في السياقة قد تكون ورائها عوامل وخلفيات تسببت في ارتكاب مثل هذه الأخطاء الأمر الذي يتطلب تشخيص المشكلة في الجزائر للوصول إلى حل لمختلف هذه الأسباب والعوامل بشكل يمكن من التحكم أو التقليل من حدة هذه الظاهرة.

جدول رقم 36 : يوضح العلاقة بين متغير الأقدمية و ارتكاب أخطاء أثناء القيادة.

المجموع		[40 – 31]		[30 – 21]		[20 - 11]		[10 -1]		أقدمية الرخصة
%	ت	%	ت	%	ت	%	ت	%	ت	البيان
36,47	62	20	1	36,36	12	42,5	13	39,13	36	نعم
63,53	108	80	4	63,64	21	57,5	27	60,87	56	لا
100	170	100	5	100	33	100	40	100	92	المجموع

يمثل هذا الجدول توزيع أفراد العينة حسب ارتكاب أخطاء أثناء القيادة ونلاحظ أن أغلب المبحوثين أدلو بعدم ارتكاب أخطاء بنسبة 63 بالمائة، في المقابل بلغت نسبة الذين أدلو بارتكابهم بـ 36 بالمائة .

إذا أردنا ربط متغير الأقدمية في الحصول على رخصة القيادة مع ارتكاب أخطاء أثناء القيادة فإننا نلاحظ أن أعلى نسبة لمرتكبي الأخطاء كانت عند ذوي الأقدمية أقل من 10 سنوات بـ 39 بالمائة في المقابل كانت النسبة الأدنى عند ذوي الأقدمية أقل من 31 سنة بـ نسبة 20 بالمائة .

يمكن أن نرجع ارتفاع النسبة في الفئة الأولى إلى خصائص هذه المرحلة العمرية لفئة الشباب حيث يميل الشباب إلى الطيش والتهور والتباهي بطرق قيادتهم وتحكمهم في السيارة، قلة الخبرة في هذه الحالة تلعب دورا كبيرا في ارتكاب أخطاء أثناء القيادة وفي حسن التعامل مع مختلف المواقف الطارئة أثناء القيادة، وكذلك ضعف الرقابة الأسرية يجعل الأبناء يتصرفون كما يشاءون، خاصة الأسر التي تمنح التراخيص للأبناء لترشح لاجتياز امتحان الحصول على الرخصة وهذا ما يؤدي إلى امتداد طيش المراهقة إلى الطرقات . أما بالنسبة للفئة الأخرى في هذه الحالة العمرية يستطيع المرء التحكم في تصرفاته ومستوى الخبرة لا بأس به وارتكابه لأخطاء يمكن أن تكون بسبب عوامل خارجة عن إرادة السائق وتؤدي به إلى ارتكاب خطأ قد يكون حادث مروري خطير .

إذا تمت مقارنة النسب مع بعضها البعض يتضح لنا أن معدل عدم الارتكاب أقل من معدل عدم الارتكاب ، هذا يعد كما أشارنا سابقاً مؤشراً إيجابياً لبروز ملامح لثقافة القيادة بين أفراد مجتمعنا لكن تتأذى ثمارها إذا تمت رعايتها من قبل وسائل الإعلام ومختلف الهيئات الموجودة في النسق المروري ، حتى نصل في النهاية إلى تكوين اتجاهات بين أفراد لتكون لديهم مؤهلات قاعدية لحمل رخص القيادة ، وتظهر النتيجة عندما نكوّن أفراد لديهم سلوكيات حضارية في قيادة السيارة والتعامل مع الطريق والمحيط الاجتماعي الذي يحويه هذا الواقع المروري .

جدول رقم 37: نوع التصرف الذي يكون عندما يتم التوقيف من مصالح الأمن في الطريق بناء على

مخالفة ما

البيان	التكرارات	النسبة المئوية
الاعتراف والقبول	83	48,82 %
محاولة تبرير السلوك	38	22,35 %
محاولة الفهم	49	28,82 %
المجموع	170	100

يمثل هذا الجدول توزيع أفراد العينة حسب تصرفاته أثناء توقيفه من قبل مصالح الأمن بناء على مخالفة ما ، جاءت نسبة الاعتراف والقبول هي الأعلى بـ 48 بالمائة ، تلتها محاولة فهم الخطأ بـ 28 بالمائة ، وأخيراً نجد محاولة تبرير السلوك بـ 22 بالمائة .

يمكن أن نرجع ارتفاع النسبة إلى عدم قدرة أفراد عينة البحث على معارضة عناصر الأمن لأن هذا قد يعرضهم إلى تعميق أثر المخالفة ، ويمكن أن نرجعه إلى إدراك أفراد العينة لمعنى مسؤولية الحق والواجب ، في حالة ارتكاب مخالفة يتطلب الأمر الاعتراف والقبول بما تقتضيه تلك المخالفة من إجراءات قد تتخذ . أما محاولة فهم الخطأ دليل على قدرة أفراد العينة على الأخذ والعطاء

مع عناصر الأمن حتى يفهمون طبيعة الخطأ المرتكب من قبلهم إن كان الخطأ ثابت أم لا وتحديد نوع المخالفة ونوع الأجراء الذي يتخذ حيال هذه المخالفة . أما محاولة تبرير السلوك يمكن أن نرجعه إلى الخوف من الإجراءات التي قد تتخذ تجاه المخالفة التي ارتكابها أو يمكن إرجاعه إلى كون الخطأ المرتكب غير متعمد و جاء نتيجة ظرف خارج عن إرادة السائق مما يجعله يبرر ذلك الخطأ .

جدول رقم 38: يوضح مدى الاستفادة من الخطأ المرتكب .

البيان	التكرارات	النسبة المئوية
نعم	165	% 97,06
لا	05	%2,94
المجموع	170	100

يمثل هذا الجدول توزيع أفراد العينة حسب استفادتهم من ارتكاب المخالفات لتفاديها في المستقبل أو عدم الاستفادة ، أغلب المبحوثين أدلو بنعم وهذا ما عكسته النسبة 97 بالمائة في حين نجد الذين أجابوا بـ لا كانت نسبتهم بـ 2 بالمائة .

يدل ارتفاع النسبة على الحالة المفترضة التي يجب أن تكون ، لأن الفرد عندما يرتكب مخالفة ويتخذ إجراء تجاهها سيحاول مرة أخرى عدم الوقوع في نفس الخطأ وتكرار تلك العقوبة ، أما إذا ارتكب حادث يبقى بمثابة درس له حتى يتخذ مرة أخرى أساليب الحيطة والحذر ، لكي لا تطبق عليه مقولة الاستعمار تلميذ غبي لا يفهم الدرس إلا بتكراره عدة مرات ، كثيرا ما نخطئ لكن يبقى التعلم من الخطأ هو جوهر التربية. أما النسبة الأخرى يمكن أن نربط ذلك بالحالة النفسية لسائق فعدم اقتناعه بأنه ارتكب خطأ أو مخالفة يجعله غير مقتنع بالاستفادة من خطأ لم يرتكبه

جدول رقم 39: يوضح نوع العوامل التي تخضع لها سلوكيات الأفراد وتجعلهم يرتكبون الحوادث المرورية.

البيان	التكرارات	النسبة المئوية
نقص التكوين في مدارس السياقة	54	31,76
عدم الإدراك والتهور	36	21,17
حب المجازفة والمخاطرة	42	24,7
تعاطي الكحول والمخدرات	24	14,11
الحالة النفسية السيئة	12	7,06
سوء الأحوال الجوية	02	1,17
المجموع	170	100

يمثل هذا الجدول توزيع أفراد العينة حسب ترتيبهم للعوامل التي تخضع لها سلوكيات مستعملي الطريق وتجعله يرتكبون الحوادث، جاء نقص التكوين في مدارس السياقة ذا أعلى نسبة بـ 31 بالمائة، تلتها حب المجازفة والمخاطرة بـ 24 بالمائة، وبعدها نجد عدم الإدراك والتهور بـ 21 بالمائة، ثم تعاطي الكحول والمخدرات بـ 14 بالمائة، تلتها الحالة النفسية السيئة بـ 7 بالمائة، وأخيرا نجد سوء الأحوال الجوية بـ 1 بالمائة .

يمكن أن نرجع ارتفاع النسبة في الاحتمال الأول إلى أن أفراد العينة لديهم وعي وإدراك بأن مدة التكوين في مدارس السياقة غير كافية مما يجعل الطالب غير مؤهل لحمل الرخصة خاصة إذا اقترن بالسن إذا حصل على ترخيص للاجتياز الامتحان في سن 18 هذه المرحلة العمرية يكون الطالب مازال مراهقا وقد ينعكس ذلك على شخصيته مما يصعب التفاهم معه وهذا الأخير قد ينعكس سلبا على حركة السير إذا حصل على الرخصة، بالإضافة إلى عامل شراء الرخصة بدون تأهيل يسمح

للطالب بقيادة السيارة مستقبلاً، فعوض أن يتدرب في مدرسة السياقة سيتدرب الحامل الجديد للرخصة في الطريق أمام كم هائل من السيارات وحده دون مدرب، أضف إلى نقص عامل التأطير للمؤطرين الأمر الذي يقلل من تقديم الأفضل للممتحنين، على الأغلب فإن أفراد العينة مدركين لذلك جاء ترتيبها في المرتبة الأولى لتدعيم ذلك فقد انفتحت نتائج الدراسة الحالية مع دراسة مسحية أجراها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق أين سلطت الضوء على واقع التكوين في السياقة في الجزائر وأبرزت مختلف أوجه القصور والنقائص في هذا المجال خاصة فيما يتعلق بالتكوين ومدته طريقة إجرائه ووسائل التكوين وشروط الترشح. [60] ص 37 أما حب المخاطرة والمجازفة هذا يبرز كثيراً عند الشباب وتزداد خطورتها عندما تكون السرعة كبيرة وهذا العمل أيضاً يكون له انعكاس لعوامل أخرى كحب الظهور والتباهي وإثبات الذات بعمل يخالف فيه القانون والنظام، الهدف الرئيسي في ذلك أن يكون بطلاً في نظر أقرانه أو الأفراد الآخرين، لكن هذا العامل قد يؤثر في سلوكات السياقة لدى الأفراد الذين يقومون به وتتخلص إحدى أوجهه في حادث مروري قد يخلف عواقب لا يمكن إحصائها ومرتبته هذا العمل توحى بأن أفراد العينة مدركين لتأثيره السلبي على سلوك السياقة. أما عدم الإدراك والتهور فهو ناتج عن الطيش والإهمال وعدم الانتباه أثناء قيادة المركبة، وهو يعبر عن جهل للمبادئ الأساسية للقيادة السليمة ولا مبالاة لنتائج هذا العامل على سلوك السائق الذي قد يؤدي به إلى ارتكاب حادث خطير. أما تعاطي الكحول والمخدرات إن حكم هذا العامل وارد في القرآن الكريم وهو حرام لأنه يذهب بالعقل ويجعل الفرد غير مدرك لكل تصرف يقوم به، وبحكم خصائص المجتمع فإن هذه عادة دخيلة على المجتمع الجزائري مع ذلك فمصالح الدرك الوطني سجلت خلال سنة 2009 حوالي 332 حادث سببه هذا العامل واحتلاله المرتبة الرابعة يعني أن أفراد العينة يدركون نقشي هذه الظاهرة بين أفراد المجتمع وتزداد خطورته عندما يتعلق الأمر بالسائقين. أما الحالة النفسية السيئة والتي جاءت في المرتبة ما قبل الأخيرة هذا يقلل من أهميتها عند أفراد العينة لكن في الحقيقة فإن نفسية السائق تؤثر بشكل كبير على ديناميكية السياقة، لأن الحالة السيكولوجية لسائق لها دور في تحقيق التوازن الداخلي وتحول دون نشأته عن عملية السياقة أي منعه من التفكير في مشاكله الخاصة أو الضغط الذي قد تعرض له قبل أن يقوم بهذه العملية، حتى يستطيع التركيز على القيادة فقط، من ناحية أخرى قد يتعرض السائق لصدمة نفسية لقاء مكالمات هاتفية أو ضغط نفسي نتيجة لاستفزازه من قبل أحد السائقين، فعدم قدرة السائق على الحفاظ على هدوئه قد يؤدي في النهاية إلى ارتكاب حادث، لذلك فالحالة النفسية السليمة لها دور في ضمان سلامة مستعملي الطريق ومهارة السائق تظهر بعدم خلطه مشاكله الخاصة وبين عملية القيادة. أما عن سوء

الأحوال الجوية فهذا العامل جاء في المرتبة الأخيرة، لكن مع ذلك لا يمكن أن نتجاهل تأثيره كسبب في وقوع العديد من الحوادث ، فعندما يتغير الطقس مثلا تتساقط الأمطار فجأة في بدايتها تشكل خطر كبير على وضعية الطريق لأنه يصبح منزلقا نتيجة لزيوت السيارات مما يسهل عملية انحراف المركبات عن مسارها ويصعب التحكم فيها، أما عن العوامل الأخرى كالصقيع والثلوج والرياح وانبهار الشمس والضباب والفيضانات كلها تؤثر على وضعية الطريق وعلى أسلوب القيادة لأن هذه العوامل خارج إرادة السائق وعدم أخذ الحيطة والحذر قد يؤدي إلى ارتكاب حادث لا محال، وقد أدت رداءة الأحوال الجوية في الأمانة الأخيرة إلى وقوع عدة حوادث مميتة حيث لقي 13 شخصا حتفهم وأصيب 55 آخرون بجروح خلال 48 ساعة في 19 حادث مرور عبر الوطن وتم تسجيل سبعة حوادث مميتة في ولايات عدة البويرة، معسكر، سدي بلعباس، غرداية، خنشلة و تمنراست . [168] ص2 وهذا ما يبرز خطورة هذا العامل.

جدول رقم 40: يوضح ربط العلاقة بين متغير الأقدمية و العوامل التي تخضع لها سلوكيات الأفراد.

المجموع		[40-31]		[30-21]		[20-11]		[10 – 1]		الأقدمية
%	ت	%	ت	%	ت	%	ت	%	ت	البيان
31,76	54	60	3	18,18	6	37,5	15	32,6	30	نقص التكوين في مدارس السياقة
21,17	36	20	1	39,39	13	12,5	5	18,47	17	عدم الإدراك والتهور
24,7	42	20	1	18,18	6	30	12	25	23	المجازفة والمخاطرة
14,11	24	/	/	9,1	3	15	6	16,3	15	تعاطي الكحول
7,06	12	/	/	15,15	5	5	2	5,45	5	الحالة النفسية السيئة
1,17	02	/	/	/	/	/	/	2,17	2	سوء الأحوال الجوية
100	170	100	5	100	33	100	40	100	92	المجموع

يمثل هذا الجدول آراء الباحثين حول العوامل التي تؤثر في سلوك المرء وتجعله يرتكب

الحوادث تركزت أعلى نسبة من الباحثين الذين أدلوا بنقص التكوين في مدارس السياقة بنسبة 31 بالمائة، تليها المجازفة والمخاطرة بـ 24 بالمائة، وبعدها نجد عدم الإدراك والتهور بـ 21 بالمائة، ثم نجد تعاطي الكحول والمخدرات بـ 14 بالمائة، تليها الحالة النفسية السيئة بنسبة 7 بالمائة، أخيراً نجد سوء الأحوال الجوية بـ 1 بالمائة .

إذا أردنا ربط متغير الأقدمية مع العوامل التي تؤثر في سلوك الأفراد وتجعلهم يرتكبون الحوادث فإننا نلاحظ أن الذين لديهم أقدمية بـ 31 سنة أدلو بأن سلوك الأفراد يخضع لتأثير نقص التكوين في مدارس السياقة عكسته النسبة 60 بالمائة، في المقابل نجد نسبة 37 بالمائة أدلو بذلك ممن لديهم

أقدمية أقل من 20 سنة، في حين نجد نسبة 32 بالمائة للمبحوثين الذين لديهم أقدمية أقل من 10 سنوات، أخيراً نجد النسبة 18 بالمائة لمن لديهم أقدمية أقل من 30 سنة .

يمكن أن نرجع ارتفاع النسبة إلى الإدراك الحقيقي لذوي المستوى الأعلى في الخبرة حسب الدراسة وهذا نتيجة التعامل مع الطريق والاحتكاك المستمر مع مختلف الفئات يجعلهم يقتنعون بأن هناك قصور في التكوين في مدارس السياقة وتظهر نتائج ذلك في السلوكيات التي تمارس من قبل الأفراد ومختلف الأخطاء التي تؤدي إلى ارتكاب حوادث يذهب ضحيتها أشخاص لا علاقة لهم به، أما انخفاض النسبة عند ذوي الأقدمية أقل من 30 سنة يمكن أن نرجع ذلك إلى ثقة أفراد الفئة بمستوى الخبرة الذي يحول دون ارتكاب هفوات، أو يمكن أن نرجع ذلك إلى قدرة الفرد على الاكتساب في المراحل التي تفصل بين ذلك المستوى من الأقدمية .

أما فيما يتعلق بعدم الإدراك والتهور جاءت أعلى نسبة عند ذوي الأقدمية أقل من 30 سنة ب 39 بالمائة في المقابل نجد أن أدنى نسبة تركزت عند ذوي الأقدمية أقل من 20 سنة بنسبة 12 بالمائة، يمكن أن نرجع ارتفاع النسبة عند هذه الفئة إلى تدعيم الاختيار السابق بمعنى الفرد هو من يقرر سلوكه بناء على رغبته الذاتية يحدد كيفية التعامل مع المركبة والطريق ويدخل في ذلك مؤشر الرزانة ودوره في السياقة السليمة، في حين يمكن أن نرجع انخفاض النسبة إلى تدني مستوى إدراك هذه الفئة لمدى خطورة هذا العامل وتأثيره الكبير على سلوك القيادة.

أما فيما يتعلق بالمجازفة والمخاطرة جاءت أعلى نسبة عند ذوي الأقدمية أقل من 10 سنوات بنسبة 25 بالمائة في المقابل جاءت أدنى نسبة عند ذوي الأقدمية أقل من 30 سنة ب 18 بالمائة، ارتفاع هذه النسبة عند هذه الفئة يعكس مستوى الوعي بخطورة هذا العامل لأن الإتيان بمثل هذا السلوك قد يؤدي إلى إلغاء الرخصة خاصة بالنسبة للحاملين الجدد لها، وكذا يشكل نقص الخبرة لديهم حاجز بين هذا السلوك وبينهم لأن أي خطأ قد يؤدي إلى ارتكاب حادث مروري خطير، أما انخفاض النسبة عند الفئة الأخرى فهذا أمر منطقي لأن وصول الأفراد إلى هذا السن يخولهم للتفكير برزانة أكثر تمنعهم من القيام بهذا النوع من السلوكيات .

أما بالنسبة لتعاطي الكحول والمخدرات جاءت النسبة الأكبر عند ذوي الأقدمية أقل من 10 سنوات بنسبة تصل إلى 16 بالمائة في المقابل نجد أدنى نسبة عند ذوي الأقدمية أقل من 30 بنسبة 9 بالمائة

،يوحي ارتفاع النسبة عند هذه الفئة بمستوى الوعي والإدراك لخطورة هذا العامل وتأثيره السلبي على سلوك السياقة،بالإضافة إلى تحريمه في الدين الإسلامي وجب عدم الإتيان به ،أما انخفاض النسبة يمكن أن نرجع ذلك إلى نضج هؤلاء الأفراد لدرجة لا يمكنهم الوقوع في تأثير هذا العامل أو تعوّد الإتيان به لدرجة يصبح الجسم لا يتأثر في حالة عدم الإكثار .

أما الحالة لنفسية السيئة فجاءت النسبة الأكبر عند ذوي الأقدمية أقل من 30 سنة بـ 15 بالمائة ،في المقابل نجد الأدنى نسبة تتركز عند ذوي الأقدمية أقل من 20 سنة،يمكن أن نرجع ارتفاع إلى خصائص هذه المرحلة العمرية أين تزداد المسؤوليات وتتراكم معها المشاكل بالإضافة إلى التعب والإرهاق كلها عوامل تضعف مستوى أدائهم في عملية السياقة ،أما انخفاض النسبة فهذا يعبر عن تهميش لدور الحالة النفسية في وقوع الحوادث لكن عدم التعرض لأزمة نفسية ما خلال عملية السياقة تجعل الفرد لا يصيب في الحكم بمعنى ليس مدركا بعد لأهميتها في السياقة السليمة .

أما عن سوء الأحوال الجوية فنجد أن هذا العامل لا يحظى بالأهمية من قبل أفراد العينة بالنسبة لجميع الفئات باستثناء ذوي الأقدمية أقل من 10 سنوات حيث بلغت النسبة 2 بالمائة ،تدني هذه النسبة وانعدامها في النسب الأخرى دليل على التهميش الفعلي لدور هذا العامل في وقوع الحوادث أو يمكن أن نرجع اختياره من قبل هذه الفئة إلى نقص الخبرة وعدم القدرة على التحكم في المركبة في مختلف الظروف لذلك يؤثر هذا العامل على سلوك السياقة .

جدول رقم 41: يوضح نوع التصرف عندما تكون هناك مضايقة من مركبة أخرى في الطريق .

البيان	التكرارات	النسبة المئوية
لا تعير له أهمية وتتركه يمضي	148	87 %
تحاول الرد عليه بالمثل	22	13 %
المجموع	170	100

يمثل هذا الجدول توزيع أفراد العينة حسب نوع تصرفهم عندما تضايقهم مركبة أخرى في الطريق، جاء احتمال لا تعير له أهمية وتتركه يمضي ذا النسبة الأكبر بـ 87 بالمائة، بينما جاء احتمال الرد عليه بالمثل بنسبة 13 بالمائة .

يمكن أن نرجع ارتفاع النسبة إلى وكما أشرنا سابقا إلى بداية ظهور بوادر لثقافة مرورية واعية عند أفراد العينة من السائقين، وبدأ التعامل العقلاني في الطريق بشكل يكبت فيه الإنسان غريزة الأنانية والانتقام ليحل محلها طبع التسامح والعفو الذي يظهر في عدم الاكتراث لاستفزازات بعض السائقين ، وهذا من منطلق إدراكهم بأن الرد بالمثل قد يكون مخاطرة خاصة إذا كان المرء معه أفراد عائلته فهذا يكوّنوا لديه مانعا تجاه المضايقة، في حين نجد البعض من السائقين يقومون برد المضايقة بالصراخ أو الإشارة بالأيدي أو الضغط على المنبهات، أما البعض الآخر فيقوم بشتم من يضايقهم باستعمال المصطلحات التالية: عدم التربية، في حين نجد البعض يقولون "رب يهديك". أما أفراد العينة الذين اختاروا الرد بالمثل يمكن أن نرجع ذلك إلى الحالة النفسية التي يكون في السائق أثناء المضايقة كإثبات لذاته وكرد للاعتبار يقوم بالرد حتى يعلمه أساليب القيادة والتحكم في السيارة وقدرة السائق الخفية قصد تربيته وتعليمه أن هناك من هو خبير أكثر منه، كثيرا ما تصادفنا في الحياة اليومية مواقف يصطدم أحدنا بالأخر فنجد كلا الطرفين يقوم بالاعتذار وإن بدأ أحدهم يكمل الثاني بأنه لم يحدث أي شيء لكن عندما نطبق هذه الصورة على المركبات فإن الأمر يختلف لأن السيارة على المركبات فإن الأمر يختلف لأن السيارة تعطي لصاحبها الإحساس بالقوة والجاه وتشكل حاجزا أمام الاتصال مع الغير وهذا ما أثبتته تجربة الاتصال الشخصي، خلاصة الأمر يمكن

القول أن السيارة تمنع الفرد من التصرف التلقائي وال عفوي تجاه الأفراد الآخرين مما يفسر هذا نوع من التصرف الذي قام به أفراد العينة .

جدول رقم 42: يوضح ربط العلاقة بين متغير الجنس و نوع التصرف في حالة المضايقة.

الجنس		ذكور		إناث		المجموع	
البيان		ت	%	ت	%	ت	%
عدم الاهتمام		68	75,56	80	1	148	87
الرد بالمثل		22	24,44	/	/	22	13
المجموع		90	100	80	100	170	100

يمثل هذا الجدول توزيع أفراد العينة حسب أرائهم عن نوع التصرف الذي يصدر عنهم في حالة وجود مضايقة بمركبة ما في الطريق ، نلاحظ أن معظم المبحوثين أدلو بعدم الاهتمام وتركه يمضي وذلك بنسبة 87 بالمائة، في المقابل نجد المبحوثين الذين أدلو بالرد بالمثل تصل نسبتهم إلى 13 بالمائة.

إذا أردنا ربط العلاقة بين متغير الجنس و نوع التصرف المحتمل الذي يقوم به أفراد العينة تجاه مضايقة بمركبة ما ، فإننا نلاحظ أن أعلى نسبة تركزت عند جنس الإناث بنسبة مئوية كاملة والمتعلقة بعدم الاهتمام وتركه يمضي ، في المقابل نجد أن النسبة تشكل 75 بالمائة عند الذكور ، يمكن أن نرجع ارتفاع النسبة عند الإناث إلى متطلبات التفكير المنطقي التي تقتضي عدم الرد لأن الطبيعة البيولوجية للإناث تختلف عن الذكور أي مجازفة قد يعرضها لأكثر من تلك المضايقة تصل إلى حد المجازرة حسب التعبير المحلي الجزائري ويمكن أن يؤدي ذلك إلى ارتكاب حادث خطير كان يمكن تجنبه لو تنازل أحد الطرفين ، أما بالنسبة لجنس الذكور فارتفاع نسبة الرد بالمثل مقارنة بالجنس الآخر فهذا أمر وارد الميل السيكولوجي إلى الدفاع عن النفس ورد الاعتبار فهذه العوامل تقتضي رد المضايقة ، في هذه الحالة يتناسى هؤلاء التفكير في عواقب هذا السلوك ، ويمكن أن نرجع ارتفاع نسب عدم

الاهتمام عند الجنسين يبين هذا أن هناك فئة واعية في المجتمع وهو مؤشر إيجابي ينبغي أن تبني عليه مقاربات في مجال الوقاية من حوادث المرور .

جدول رقم 43 : نوع السلوك أثناء السياقة عند ملاحظة حاجز الأمن في الطريق .

البيان	التكرارات	النسبة المئوية
نعم	159	93,53 %
لا	11	6,47 %
المجموع	170	100

يمثل هذا الجدول توزيع أفراد العينة حسب أرائهم في مسألة تهذيب السلوك من قبل السائق عند ملاحظة حاجز الأمن في الطريق ،لقد أدلى أغلب المبحوثين بنعم وذلك بنسبة 93 بالمائة ،أما الذين فندوا ذلك فبلغت نسبتهم 6 بالمائة .

أكد أفراد العينة بأن سلوكهم أثناء السياقة في الطريق يتم تهذيبه عند ملاحظة مصالح الأمن في الطريق ،لقد أثبتت بعض التجارب في علم النفس أن المرء يغير من تصرفاته عندما يشعر أنه مراقب من قبل أحد الأشخاص ،إذا طبقنا الأمر على أسلوب قيادة السائق أثناء رؤية مصالح الأمن في الطريق نجد أن أفراد العينة أكدت ذلك ،بمعنى أن سلوكه يهذب عندما يشعر أنه مراقب وتهذيب السلوك ناتج عن الخوف من الإجراءات التي قد تتخذ في حالة القيام بسلوك يخالف فيه القانون أو الأمن العام في الطريق ،لهذا يبقى من الضروري توفر عناصر الأمن على مستوى جميع طرق التراب الوطني حتى يحافظ أفراد العينة والمجتمع ككل على سلوكهم الذي يعكس خضوعهم لهذا النسق الرمزي الثابت والمتمثل في القانون ،والتطبيق السليم للقانون من قبل عناصر الأمن في الطريق يساهم أكيد في تخفيض نسبة ارتكاب الحوادث المرورية . في المقابل يمكن أن نرجع انخفاض النسبة الأخرى إلى إدراك الأفراد لقواعد السياقة والقيام بما يمليه القانون بمعنى الخضوع القانون بمعنى الخضوع الطوعي له بشكل روتيني عند هذه الفئة ولا يتأثر الأمر بوجود المصالح الأمنية من عدمه ، من ناحية أخرى هناك طرق غير قانونية التي تمكن الفرد من ممارسة

حريتهم في السياقة دون الاكتراث لوجود عناصر الأمن في الطريق أو عدمه أو حتى للآخرين لقدرتهم على التصدي لمختلف الإجراءات التي قد تتخذ تجاه مخالفة ما، وذلك بدفع ما يصطلح عليه بالرشوة، أو الاستناد إلى ظهر إن صح التعبير (لكتاف) كما يشهر بعض الأفراد.

جدول رقم 44 : الحالات التي يتم تهذيب السلوك فيها عند ملاحظة مصالح الأمن .

البيان	التكرارات	النسبة المئوية
احترام الإشارات	94	55,29 %
احترام المسافة القانونية	57	33,53 %
عدم تجاوز الخطوط الأرضية	73	42,94 %
عدم استعمال الهاتف	116	68,23 %
احترام السرعة القانونية	77	45,29 %
استعمال حزام الأمان	108	63,53 %
المجموع	525	308,81

يمثل هذا الجدول الحالات التي يهذب فيها السائق سلوكه عند رؤية مصالح الأمن في الطريق، وقد جاء عدم استعمال الهاتف النقال ذا النسبة الأكبر بـ 68 بالمائة، تلتها استعمال حزام الأمان بـ 63 بالمائة، ثم نجد احترام الإشارات بـ 55 بالمائة، ثم نجد احترام السرعة بـ 45 بالمائة، وبعدها نجد عدم تجاوز الخطوط الأرضية بـ 42 بالمائة، وأخيرا نجد احترام المسافة القانونية بـ 33 بالمائة .

لقد كانت إجابات المبحوثين متقاربة خاصة بين عدم استعمال الهاتف واستعمال حزام الأمان، فبحكم الاحتكاك اليومي بالواقع نرى الكثير من السائقين يمتنعون عن استعمال الهاتف عند ملاحظة عناصر الأمان في الطريق، في جدول سابق كان في الترتيب الأخير ضمن السلوكات غير مناسبة في الطريق وفي هذا الجدول يحتل الصدارة مما يثبت أن أغلب أفراد العينة يستعملونه، أما بالنسبة للاستعمال حزام الأمان فهذا أصبح موضحة في جميع ذهنيات أفراد المجتمع وأصبحوا مدركين لأهميته في تفادي الصدمات التي قد تتعرض لها المركبة. أما بالنسبة لاحترام الإشارات يمكن أن نرجع ذلك إلى كونها ضرورية لأنها توجه مستعملي الطريق خاصة الغربيون عن المنطقة، ولكن عند ملاحظة حاجز الأمان فذلك يكون نتيجة الخوف من الإجراء المتخذ حيال مخالفتها. أما فيما يتعلق باحترام المسافة القانونية التي جاءت في الترتيب الأخير يوضح أنها لا تحظى بالأهمية عند الأفراد في جميع الحالات، لكن يبقى عدم التقيد بالمسافة القانونية بين مركبة وأخرى يتيح المجال للمفاجآت في حالة التوقف الفجائي دون إشارة فقد يسبب حادث مروري خطير.

جدول رقم 45 : الوضعية التي يتقيد بها السائقين عند تجاوز حاجز الأمن .

نوع الوضعية	التكرارات	النسبة المئوية
الزيادة في السرعة نتيجة الاضطرار	45	26,47 %
التقيد بالسرعة القانونية	46	27,05 %
التقيد بالمسافة القانونية	20	11,76 %
احترام الإشارات	33	19,41 %
التقيد بالوضعية قبل التي كنت بها قبل الحاجز	26	15,3 %
المجموع	170	100

يمثل هذا الجدول توزيع أفراد العينة حسب الوضعية التي يتقيدون بها عند مرورهم عن حاجز الأمن ، جاء التقيد بالسرعة القانونية ذا نسبة أكبر بـ 27 بالمائة ، ثم تلتها نسبة 26 بالمائة متعلقة بزيادة السرعة نتيجة الاضطرار ، ثم نجد احترام الإشارات بـ 19 بالمائة ، تلتها التقيد بالوضعية التي كانت قبل الحاجز بـ 15 بالمائة ، وأخير نجد التقيد بالمسافة القانونية بـ 11 بالمائة .

إن ارتفاع نسبة التقيد بالسرعة القانونية يدل على إدراك أفراد العينة كما اتضح سابقا لأهمية السرعة كمسبب رئيسي لحوادث المرور الأمر الذي يجعل الأفراد يلتزمون بها للحفاظ على سلامتهم وأمنهم . أما الزيادة في السرعة نتيجة الاضطرار فهذا وارد بحكم الأوقات التي توضع فيها الحواجز خاصة في الفترة الصباحية أين يكون أغلب الأفراد موظفين ويريدون الوصول إلى أماكن العمل في وقت مبكر بالإضافة إلى بعض الحالات التي تجعل السائق يضطر لزيادة السرعة كحالات المرض أو الوصول إلى موعد ما، وأوقات الإفطار نجد أن الأفراد يردون الوصول قبل الأذان ... الخ لكن الزيادة السرعة ينبغي أن تصاحبها زيادة اليقظة والتأكد من سلامة تقنيات المركبة حتى لا يتعرض السائق

لمفاجأة غير مرغوب فيها .أما بالنسبة لاحترام الإشارات فهو مؤشر ايجابي نابع عن وعي بأهمية وجودها في الطريق ، أما فيما يتعلق بالوضعية قبل التي كانت الحاجز إن كان قبل الحاجز يلتزم بالقواعد والأحكام التي ينص عليها القانون فإن هذا الأمر دليل على المصادقية في تطبيق أسس السياقة السليمة بشكل يضمن سلامة وأمن مستعملي الطريق ،وهذا يدل على وجود رغم احتلالها المرتبة ما قبل الأخيرة لمامح ثقافة مرورية واعية عند أفراد العينة .أما التقيد بالمسافة القانونية فكما بينا في الجدول السابق لا تحظى بالأهمية من قبل أفراد العينة ،وفي الاتجاه المعاكس لمؤشرات الثقافة المرور هذه الوضعية تمارس من قبل الأفراد لذلك احتلت المرتبة الأخيرة،مع ذلك فإن عدم ترك مسافة الأمان يضاعف احتمالية وقوع حادث ما .

جدول رقم 46: ربط العلاقة بين متغير المستوى التعليمي والوضعية التي يتقيد بها الأفراد في حالة

اجتياز حاجز مصالحي الأمن في الطريق.

المجموع		الجامعي		ثانوي		ابتدائي ومتوسط		المستوى التعليمي
%	ت	%	ت	%	ت	%	ت	البيان
26,47	45	28,69	35	23,81	10	/	/	الزيادة في السرعة نتيجة الاضطرار
27,05	46	24,59	30	33,33	14	33,33	2	التقيد بالسرعة القانونية
11,76	20	6,55	08	23,81	10	33,33	2	التقيد بالمسافة القانونية
19,41	33	20,49	25	28,14	6	33,33	2	احترام الإشارات
15,3	26	19,67	24	4,76	2	/	/	التقيد بالوضعية التي كنت بها قبل الحاجز
100	170	100	122	100	42	100	6	المجموع

* سنركز على تحليل معطيات هذا الجدول على قراءة وصفية إجمالية ، وتغاضينا عن فنتي الابتدائي والمتوسط حيث لا يمكن إجراء مقارنة بين التكرارات .

يتضح من خلال الجدول الذي يمثل آراء المبحوثين عن الوضعية التي يتقيد بها الأفراد عند تجاوز حاجز الأمن، جاءت النسبة العالية عند الذين أدلو بالتقيد بالسرعة القانونية 27 بالمائة ، تليها نسبة من أدلو بزيادة السرعة نتيجة الاضطرار بـ 26 بالمائة ، تلتها نسبة من أدلو باحترام الإشارات بـ 19 بالمائة ، ثم تأتي التقيد بالوضعية التي كانت قبل الحاجز بـ 15 بالمائة ، أخيرا نجد نسبة من أدلو من بالتقيد بالمسافة القانونية وذلك بـ 11 بالمائة .

إذا أردنا ربط العلاقة بين متغير المستوى التعليمي ونوع الوضعية التي يكون بها المبحوثين عند تجاوز حاجز الأمن فإن النسبة العالية تركزت عند ذوي المستوى الثانوي للذين أدلو بالتقيد بالسرعة القانونية بـ 33 بالمائة، في المقابل نجد النسبة تنخفض عند ذوي المستوى الجامعي إلى 24 بالمائة، ارتفاع النسبة عند المستوى الأول يوحي أن هذه الفئة لديها وعي بأهمية التقيد السرعة كعامل مهم في تجنب الحوادث الناتجة عن عدم التقيد بها، أما انخفاضها عند المستوى الجامعي يبين تدني مستوى الإدراك لخطورة هذا الوضعية، وتظهر الصورة بوضوح إذا علمنا أن هذه الفئة تزيد من السرعة عند تجاوزها لحاجز الأمن وهذا ما أثبتته النسبة 28 بالمائة، في المقابل تنخفض هذه النسبة عند ذوي المستوى الثانوي إلى 23 بالمائة، التفاوت في النسبة يؤكد أن ذوي المستوى الثانوي هم الأكثر وعيا بخطورة السرعة من المستوى الأخر. أما عن احترام الإشارات أكدت النسب أن ذوي المستوى الجامعي يولون عناية لها أكثر من المستوى الثانوي. أما عن التقيد بالمسافة القانونية فهناك تفاوت بين المستوى الثانوي الذي وصلت نسبة من أدلو بذلك إلى 33 بالمائة، في المقابل نجد النسبة تنخفض إلى 7 بالمائة عند المستوى الجامعي، يمكن أن نرجع ارتفاع النسبة إلى أن هذه الفئة تولي عناية كبيرة لهذه الوضعية التي تعكس مؤشرا يدل على أخذ الاحتياطات والحذر من وقوع مفاجآت في الطريق، أما انخفاضها عند ذوي المستوى الجامعي فهذا لا يعكس المستوى الثقافي والعلمي لها وكذا تهميشها لدور هذه الوضعية في تجنب وقوع حوادث الاصطدام، أما فيما يتعلق بالتقيد بالوضعية التي كانت قبل الحاجز فجاءت نسبتها عند المستوى الجامعي 19 بالمائة في المقابل تنخفض نسبتها عند ذوي المستوى الثانوي إلى 4 بالمائة، هذا الفارق في النسبة يوحي أن المستوى الأول لديها ملامح الثقافة المرورية التي لا تخضع للرقابة الأمنية وإنما للرقابة الذاتية خاصة إذا كان قبل الحاجز يخضع هؤلاء الأفراد للقواعد وأحكام القانون حينها يصبح أمر تطبيقها أمر روتيني عندهم، أما انخفاضها في النسبة الأخرى يؤكد أن الإلتزام نابع من الخوف من الإجراء الذي يمكن أن يتخذ في حالة المخالفة، جعل أمر الخضوع لأحكام القانون مقرون بوجود مصالح الأمن حسب إجابات بعض أفراد العينة.

جدول رقم 47: يوضح مدى وجود ملامح تعكس ثقافة مرورية واعية عند أفراد المجتمع .

البيان	التكرارات	النسبة المئوية
موجودة	30	17,65
غير موجودة	140	82,35
المجموع	170	100

يمثل توزيع أفراد العينة حسب أرائهم إن كانت هناك ملامح تعكس ثقافة مرورية واعية عند أفراد مجتمعنا، لقد اتضح من خلال بيانات الجدول أن أعلى نسبة من أفراد العينة ترى بأنها غير موجودة وذلك بنسبة 81 بالمائة ، في المقابل نجد ما نسبة 18 بالمائة يرون العكس بمعنى موجودة . لقد تم ربط هذا المتغير بسؤال مفتوح بالنسبة لإجابات الأفراد الذين يرون بأنها غير موجودة أغلب المبحوثين أرجعوا ذلك إلى عدم احترام قوانين المرور و أشار أحد المبحوثين إلى انتشار حالة الأنيميا Anamie في المجتمع كل واحد يطبق قيمه و قوانينه ، بالإضافة إلى سيطرة العصبية على سلوكيات مستعملي الطريق مما يجعله في حالة دفاعية للخطر محقق أو كرد للاعتبار في حالة مضايقة من قبل مركبة أخرى ، تدهور وضعية الطريق، احتلال الجزائر مراتب متقدمة في نسبة الحوادث المرورية عالميا، لا نمتلك ثقافة استخدام السيارة و الطريق ، الضغط و الإجهاد و الاكتظاظ المروري المستمر عدم احترام الأولوية لسيارات الإسعاف تهور الشباب و الرغبة المستمرة في إثبات الذات و الإشهار بعدم الخضوع للقانون أو لإظهار فنون القيادة لديهم و مهاراتهم و حجم و قدرة و أناقة سيارتهم إلى غير ذلك ، فيما سبق تتلخص أهم النقاط التي تجعل أفراد العينة يحكمون بعدم وجود ثقافة مرورية واعية .

أما الأفراد الذين رأوا بأنها موجودة أو بدأت ملامحها تظهر في المجتمع ، فيمكن أن نرجع ذلك إلى بعض المظاهر التي تلاحظ على بعض السلوكيات كاستعمال حزام الأمان وإدراك بعض الأفراد للإخطار التي تنجم عن مخالفة القانون كما أشرنا سابقا إلى انخفاض نسبة الحوادث بـ 30 بالمائة في 2009 ، تراجع نسبة الحوادث مؤخرا نتيجة الصرامة في تطبيق القانون وتوسع مجال سحب الرخص يجعل الأفراد يلتزمون بقواعده وأحكامه فوجود هذه النسبة التي رأيت بأن هناك ملامح لثقافة

واعية فأكد أنها لاحظت بعض السلوكيات التي توحى بذلك، وهذا ما يتطلب إيلاء هذا الأمر العناية والاهتمام حتى تترسخ بين جميع الأفراد وتنعكس بذلك صور السياقة المتحضرة عبر مختلف الطرقات بشكل يضمن سلامة وأمن مستعملي الطريق .

جدول رقم 48 : ربط العلاقة بين متغير المستوى التعليمي و ملامح الثقافة المرورية عند أفراد

المجتمع.

المجموع		جامعي		ثانوي		ابتدائي ومتوسط		المستوى التعليمي
ت	%	ت	%	ت	%	ت	%	البيان
30	17,65	17	13,93	12	28,57	1	16,67	موجودة
140	82,35	105	86,06	30	71,43	5	83,33	غير موجودة
170	100	122	100	42	100	6	100	المجموع

يمثل هذا الجدول آراء أفراد العينة حول وجود ملامح الثقافة المرورية عند أفراد المجتمع وبينت النتائج أن أعلى نسبة من المبحوثين أدلو بعدم وجود هذه الملامح عند الأفراد وهذا ما عكسته النسبة 82 بالمائة، في المقابل نجد الذين أدلو بوجود ملامح الثقافة المرورية عند الأفراد وذلك بنسبة 17 بالمائة .

إذا أردنا ربط العلاقة بين متغير المستوى التعليمي و ملامح الثقافة المرورية عند أفراد المجتمع الجزائري فإننا نلاحظ أن ذوي المستوى الجامعي أدلو بعدم وجود ملامح الثقافة المرورية بنسبة قدرت بـ85 بالمائة، في المقابل نجد ذوي المستوى الابتدائي والمتوسط أدلو بذلك بنسبة 83 بالمائة، في المقابل تنخفض النسبة عند ذوي المستوى الثانوي إلى 71 بالمائة، أما فيما يتعلق بوجود ملامح الثقافة المرورية نجد أن النسبة الأعلى تركزت عند ذوي المستوى الثانوي وذلك بـ 28 بالمائة، في المقابل نجد هذه النسبة تنخفض عند المستوى الجامعي إلى 13 بالمائة .

يمكن أن نرجع ارتفاع النسب عند المستويات فيما يتعلق بالاحتمال الأول إلى تفشي بعض السلوكيات السلبية عند أفراد في المجتمع تؤدي إلى عرقلة انسيابية الحركة المرورية مما يفسر صدق

الملاحظة بالنسبة لهم ،أما فيما يتعلق بوجود ملامح الثقافة يمكن أن نرجع التفاوت في النسب إلى اختلاف معايير ومستوى تقييم ونظر كلا من المستويين لواقع النسق المروري ،كما يمكن أن نفسر انخفاض النسبة عند ذوي المستوى الجامعي إلى الارتباط مع مرحلة البحث العلمي لهذه الفئة حيث يتعلم الفرد مكانزمات التفكير المنطقي ومدى انطباق الواقع مع الصور الذهنية التي يشكلها العقل عن الواقع الحقيقي المعاش حينها يربط بين ما هو كائن وما يجب أن يكون من هذا المنطلق يمكن أن نفسر حقيقة انخفاض النسبة ،فالواقع المروري يشكل هاجسا نتيجة لما يحدث فيه من حوادث تؤدي إلى الإصابات والإعاقات و الموت ، على اعتبار الإنسان المتضرر والمتسبب الرئيسي لهذه الحوادث هذا الأمر يوحي بأن هناك خلل ما في سلوكيات أفراد المجتمع الجزائري يجعل المبحوثين يحكمون على عدم وجود الثقافة المرورية ،أما ارتفاعها عند ذوي المستوى الثانوي فهذا مؤشر إيجابي لمنحنى الثقافة المرورية.

جدول رقم 49: يوضح الأساليب الفعالة في تعديل سلوكيات مستعملي الطريق .

نوع الأساليب	التكرارات	النسبة المئوية
التدريب والتكوين الكافي في مدارس السياقة	109	64,12%
التربية المرورية	95	55,88%
تكثيف الإجراءات الردعية	77	45,29%
تكثيف الحملات التوعوية والتحسيسية	107	62,94%
المجموع	388	228,23

يمثل هذا الجدول توزيع أفراد العينة حسب اختياراتهم لأساليب التي يرونها فعالة في تعديل سلوكيات مستعملي الطريق ،من خلال بيانات الجدول نلاحظ أن هناك تقارب في النسب بين التدريب والتكوين الكافي في مدارس السياقة بـ 64 بالمائة وبين تكثيف الحملات التوعوية والتحسيسية بـ 62 بالمائة ،تلتها نسبة التربية المرورية بـ 55 بالمائة ،أخيرا نجد الإجراءات الردعية بـ 45 بالمائة .

يمكن أن نرجع ارتفاع نسبة التدريب والتكوين وكذا الحملات التوعوية والتحسيسية إلى إدراك أفراد العينة لتدني مستوى كليهما في المجتمع الجزائري، على اعتبار أن مدارس السباقة هي التي تقوم بمنح رخصة تأهل الفرد لقيادة السيارة، إذن تقع على عاتقها مسؤولية تدريب المترشح حتى يكون أهلاً لشهادة التي سيحملها ويستطيع الاندماج مرورياً مع ذويه من الأفراد الذين سبقوه في الحصول على الرخصة وإن سبقوه في الخبرة لكن إذا كانت هناك ديناميكية في طريقة التدريب والتكوين فإنه أكيد سيكون مكوّناً جيداً من ناحية المبادئ الأساسية التي يكتسبها الفرد خلال فترة تكوينه، تبقى عملية السباقة في الواقع المروري تعكس ما اكتسبه في هذه المدرسة، ويمكن أن يدخل في هذا المجال مسألة المصادقية في منح الرخصة حتى لا تكون هذه الرخصة بمثابة جواز أو امتياز يسمح لصاحبه بالاصطدام بالواقع المروري، وعدم المتاجرة في الرخص يؤدي بالضرورة إلى عدم المتاجرة بالأرواح البشرية .

أما فيما يتعلق بالحملات التوعوية والتحسيسية خاصة تلك التي يمكن أن تقوم بها وسائل الإعلام عامة والصحافة المكتوبة خاصة وذلك بنشر مقالات دورية عن الثقافة المرورية وعن السلوكات الواعية التي تعكس هذه الأخيرة للارتقاء بالمستوى الفكري للأفراد ومصاحبة هذه المقالات بصور تكون ذات مدلولات تجعل الفرد يفهم المغزى من المقال، واحتللها المرتبة الثانية في اختيارات عينة البحث نابعة من إدراكهم بأن لها دور كبيراً في إرساء معالم الثقافة في المجتمع .

أما عن التربية المرورية فإدراجها ضمن المقررات الدراسية هي من أهم الخطوات التي قامت بها المنظومة التربوية الجزائرية، مع العلم بأنه لا توجد مادة قائمة بذاتها لكن يبقى ادخلها في المقررات الدراسية نابع من إدراكها لأهميتها في تربية النشء لكي تؤهله لإلمام بشروط السلامة المرورية في استخدام الطريق والمحافظة على النفس حتى يتم إرساء الثقافة المرورية في نفوسهم منذ الصغر وتنعكس في شخصيته عندما يصبح فرداً له دور اجتماعي يمارسه داخل النسق المروري، أما عن تكثيف الإجراءات الردعية جاءت في المرتبة الأخيرة وهذا راجع لغنى المنظومة القانونية بها .

جدول رقم 50: ربط العلاقة بين متغير المستوى التعليمي و آراء أفراد العينة عن الأساليب الفعالة في تعديل السلوكات.

المجموع		الجامعي		ثانوي		ابتدائي ومتوسط		المستوى التعليمي
%	ت	%	ت	%	ت	%	ت	البيان
64,12	109	26,78	75	32,97	30	23,53	4	التدريب والتكوين الكافي في مدارس السياقة
55,88	95	26,07	73	19,78	18	23,53	4	التربية المرورية
45,29	77	21,07	59	16,48	15	17,64	3	تكثيف الإجراءات الردعية
62,94	107	26,07	73	30,77	28	35,3	6	تكثيف الحملات التوعوية والتحسيسية
228,23	388	100	280	100	91	100	17	المجموع

تمثل بيانات الجدول آراء أفراد العينة عن الأساليب الفعالة في تعديل سلوكات الأفراد وقد تركزت أعلى نسبة عند المبحوثين الذين أدلو بالتدريب والتكوين الكافي في مدارس السياقة بـ 64 بالمائة، وبعدها نجد الذين أدلو بتكثيف الحملات التوعوية والتحسيسية بـ 62 بالمائة، من أدلو بإتباع أسلوب التربية المرورية بـ 55 بالمائة، أخيرا نجد الذين أدلو بإتباع أسلوب تكثيف الإجراءات الردعية بـ 45 بالمائة.

إذا أردنا ربط العلاقة بين متغير المستوى التعليمي و الأساليب الفعالة في تعديل سلوكيات مستعملي الطريق، فإننا نلاحظ أن تكثيف الحملات التوعوية والتحسيسية ذات نسبة أعلى عند ذوي المستوى الابتدائي والمتوسط بـ 35 بالمائة بينما شكلت نسبتها عند ذوي المستوى الثانوي بـ 30 بالمائة، في حين جاء التدريب والتكوين الكافي في مدارس السياقة ذات أعلى نسبة عند المستوى الثانوي بـ 32 بالمائة، في المقابل نجد نسبتها تشكل عند المستوى الجامعي 26 بالمائة، ارتفاع النسبة عند المستوى الأول نابع عن حاجة هذه الفئة لمثل هذه الأساليب حتى تساهم في تكوين ذهنيات مرورية واعية سواء من حيث التدريب الفني أو من حيث السلوكيات الممارسة في عملية السياقة والتعامل بأسلوب رشيد مع مختلف الجوانب المتعلقة بالنسق المروري ويمكن أن تسد هذه الأساليب الثغرات التي نتجت عن عدم اكتمال مراحل التعليم لهؤلاء، أما انخفاضها عند المستوى الثاني فيمكن أن نرجع ذلك إلى وجود مصادر وأساليب للحصول على المعرفة والتثقيف تعتمد عليها لسد الثغرات الموجودة في النسق المروري نتيجة تدني مستوى التكوين في مدارس السياقة وقصور الحملات والتحسيسية في المجتمع الجزائري، بينما بالنسبة للتربية المرورية نلاحظ العكس بمعنى النسبة المرتفعة كانت عند ذوي المستوى الجامعي بـ 26 بالمائة، في المقابل تنخفض نسبتها عند المستوى الثانوي إلى 19 بالمائة. يمكن أن نرجع هذا التفاوت في النسب إلى إدراك المشتغلين بالميدان والذين يحتكون به بأهمية هذا العامل في ترسيخ معالم الثقافة المرورية منذ الصغر في نفوس النشء لتربيتهم على حب الالتزام والتقيد بقواعد وأحكام المرور وآداب استعمال الطريق، وما لهذا الأسلوب من أهمية في تشكيل شخصية الطفل للتعامل مع الواقع المروري مستقبلاً، أما انخفاضها عند الثانوي يوحى بقلة إدراكهم لأهمية هذا الأسلوب في تكوين ذهنيات ذات ثقافة مرورية عند جيل المستقبل. أما فيما يتعلق بتكثيف الإجراءات الردعية جاءت أعلى نسبة فيها عند ذوي المستوى الجامعي بـ 21 بالمائة، في المقابل شكلت نسبتها عند ذوي المستوى الثانوي بـ 16 بالمائة، يمكن أن نرجع ارتفاع النسبة إلى إدراك هذه الفئة لأهمية هذا الأسلوب في تعديل سلوكيات مستعملي الطريق خاصة مع التصاعد المستمر في نسبة الحوادث، لذا أصبح هذا العامل ضروري ومطلوب في مجتمع تقل فيه الثقافة المرورية ويكون هذا الأسلوب بمثابة ضابط اجتماعي يتحكم في التصرفات السلبية، أما انخفاضها عند المستوى الآخر يمكن أن نرجعه إلى غنى المنظومة القانونية بها وكذا يعكس إرهاق هؤلاء المبحوثين من أزمة الإجراءات الردعية.

4.6. تحليل نتائج الفرضيات الجزئية

إن البيانات التي تعلقت بإجابات المبحوثين كانت مادة تحتاج إلى تفرغ وتنسيب حتى تكون لديها معاني ومدلولات في الحقل السوسولوجي و لأنها تعبر عن مؤشرات فرضيات البحث تحتاج إلى تحليل وإسقاط في الواقع الإمبريقي ،لمعرفة النتائج التي خلصت إليها الدراسة . وعليه يمكن أن ندرج النتائج التي خلصت إليها الدراسة فيما يلي :

1.4.6. تحليل النتائج التي خلصت إليه الفرضية الأولى

التناول المتواصل لموضوع حوادث المرور من قبل الصحافة المكتوبة يساهم في زيادة الوعي المروري لدى مستعملي الطريق .

إن المواضيع المنشورة من قبل الصحافة المكتوبة عن ظاهرة حوادث المرور تجلب أحيانا اهتمام مستعملي الطريق وهذا ما عبرت عليه النسبة 45 بالمائة من مجموع إجابات المبحوثين ،وفيما يتعلق بالمعلومات (المواضيع) التي تنشر من طرفها فهي غير كافية حسب ما أكدته النسبة 51 بالمائة ،وتتطرق الصحافة المكتوبة بنسبة أكبر في مواضيعها عن ظاهرة حوادث المرور لمشكل تدهور وضعية الطريق حسب ما أوضحت النسبة 85 بالمائة ، وأكدت نتائج إحدى الجداول أن الصحافة المكتوبة بإمكانها أن تساهم في التأثير على الهيئات المعنية بالمرور حسب ما ورد في النسبة 70 بالمائة ،وبالنسبة لنوعية الرسائل التي تمررها الصحافة المكتوبة في مواضيعها المنشورة فهي عبارة عن إحصائيات وهذا ما جسده النسبة 60 بالمائة ،أظهرت نتائج إحدى الجداول أن الصحافة المكتوبة بإمكانها إرشاد مستعملي الطريق لسلوكات واعية في مجال المرور حسب ما عبرت عليه النسبة 89 بالمائة ،وهذا الإرشاد يتم بالتعبير عن بعض التصرفات السلبية برسوم كاريكاتورية لأخذ العبرة ،في الأخير أكدت نتائج إحدى الجداول أن الأسلوب الأمثل الذي يمكن أن تستند إليه الصحافة المكتوبة في مواضيعها عن ظاهرة حوادث المرور هو نشر الثقافة المرورية للارتقاء بالمستوى الثقافي لمستعملي الطريق داخل النسق المروري .

2.4.6. تحليل النتائج التي خلصت إليها الفرضية الثانية

مسايرة المواضيع التي تنشرها الصحافة عن الظاهرة مع الإصلاحات الجارية على قوانين المرور يساهم في ترسيخ ذهنية مرورية جديدة لدى مستعملي الطريق.

لقد أوضحت نتائج تحليل الجداول أن أفراد العينة من مستعملي الطريق يعتمدون على الصحافة المكتوبة كمصدر أساسي تستوفي منه المعلومات المتعلقة بالتعديلات التي تطرق على قانون المرور وذلك ما بينته النسبة 35 بالمائة، وتشكل الصحف مصدر هام لنشر الأخبار المتعلقة بقانون المرور حسب ما أكدته النسبة 71 بالمائة من مجموع أفراد العينة، أما عن طريقة تناول الصحافة لمواضيعها عن ظاهرة حوادث المرور حتى تتماشى مع الوتيرة التي تعدل فيها القوانين من ناحية التغيير في طريقة التناول فهناك نوع من التغيير حسب ما بينته النسبة 64 بالمائة، تساعد الصحف في توضيح القانون المروري عندما تطرأ عليه تعديلات وقد بينت ذلك النسبة 60 بالمائة وهذا نظرا لسهولة الحصول عليها وإمكانية الاحتفاظ بها والرجوع إليها كوثيقة متوفرة، إن الصحافة المكتوبة يمكن أن تلعب دورا كهمزة وصل بين اهتمامات مستعملي الطريق وبين الجهات الممثلة للقانون المروري وهذا ما عكسته النسبة 82 بالمائة وذلك من خلال التدخل في بعض الحالات للتعبير عن اهتمامات مستعملي الطريق كحالات سحب رخص السياقة، وبإمكان الصحافة المكتوبة التأثير في الجهات الواضعة للقانون المروري وذلك بناء على رغبة مستعملي الطريق لتوصيل آرائهم المتعلقة بالقانون وعرضها في صفحاتها من بين الحالات التي بينتها نتائج الدراسة تعديل بعض القوانين وذلك بنسبة 77 بالمائة، وكذا بإمكان الصحافة المكتوبة أن تساهم بالمواضيع التي تنشرها في تدعيم المنظومة القانونية وذلك بنشر مقالات بصفة دورية للتوعية والتحسيس للارتقاء بمستوى الثقافة المرورية وهذا ما جسده النسبة 59 بالمائة.

3.4.6. تحليل نتائج المتعلقة بالفرضية الثالثة

السلوكات الممارسة من قبل مستعملي الطريق تظهر نوعية الثقافة التي يمتلكونها .

يعتبر الإفراط في السرعة أحد السلوكات غير المناسبة في الطريق وهذا ما أوضحت النسبة 47 بالمائة، وقد بينت النتائج أن أفراد العينة لم يسبق لهم وإن ارتكبوا أخطاء أثناء السياقة كانت أثارها سلبية على غيرهم وهذا ما عبرت عنه النسبة 63 بالمائة، الموقف الذي يتخذ في حالة ارتكاب مخالفة

ما فقد أكدت النتائج بأنه يكون بالاعتراف والقبول وهذا ما عكسته النسبة 48 المائة، بعد ارتكاب مخالفة ما أدلى أغلب أفراد العينة بأنهم يستفيدون منها لتفاديها في المستقبل، يشكل نقص التكوين في مدارس السياقة أهم العوامل التي يخضع لها سلوكيات مستعملي الطريق وتجعلهم يرتكبون الحوادث المرورية وهذا ما أكدته النسبة 31 بالمائة، أما عن نوع التصرف الذي يكون عند ما تكون مضايقة بمركبة أخرى في الطريق عدم الاهتمام به وتركه يمضي وقد عبرت عليه النسبة 88 بالمائة، إن السائق يهذب سلوكه عندما يلاحظ مصالح الأمن في الطريق وهذا أكدته النسبة 93 بالمائة وأبرز الوضعيات التي يعدل فيها سلوك السائقين عدم استعمال الهاتف النقال، بالنسبة للوضعيات التي يتقيد بها عند تجاوز الحاجز التقيد بالسرعة القانونية وهذا ما جسده النسبة 27 بالمائة، إن أغلب أفراد العينة أدلو بأنه لا تظهر ملامح الثقافة المرورية الواعية عند أفرادنا مجتمعنا، إن التدريب والتكوين الكافي في مدارس السياقة أحد الأساليب الفعالة في تعديل سلوكيات مستعملي الطريق .

5.6. الاستنتاج العام للدراسة

حاولنا في هذه الدراسة تسليط الضوء على المواضيع التي تنشر من قبل الصحافة المكتوبة ومدى مساهمتها في التوعية المرورية يتضح لنا من خلال الفرضيات الجزئية أن الصحافة تمتلك خصائص تجعل منها أداة فعالة لو تم استغلالها في مجال التوعية المرورية خاصة إذا تم التنسيق مع الجهات المختصة بالمرور وبعض الباحثين الذين يشغلون في المجال لصب مختلف الآراء ونشر مقالات وعرضها على المستقبلين من مستعملي الطريق، حتى وإن لم تكن يومية وإنما ينبغي أن تخضع لروتين معين يكون ثابت استجابة لمتطلبات الواقع المروري الذي يشكل هاجس يقض مضجع المجتمع الجزائري، لكن الواقع العملي يبين أن الجرائد تكتفي في أغلب الأحيان بتقديم إحصاءات عن الظاهرة على اعتبار وظيفتها الإخبارية فهذا منطقي، لكن على اعتبار مكانتها كوسيلة إعلامية فالدور لا يتوقف على مجرد تكوين ذهنية مرورية إحصائية وإنما يتعداه إلى تكوين ذهنية مرورية واعية تتجسد في مختلف السلوكيات الحضارية وفي عملية السياقة، لأن الواقع التاريخي يثبت أن الصحافة الجزائرية أثرت في مسار الثورة التحريرية نتيجة قدرتها على تكوين رأي عام مشترك عن القضية الجزائرية، ومنه يمكن أن ننوه إلى المسألة التي تطرح نفسها في هذه الحالة وهي عدم ترتيب ظاهرة حوادث المرور (التوعية المرورية) ضمن الأولويات في وسائل الإعلام في وقت تؤدي فيه هذه الظاهرة إلى مقتل تقريبا 8 أشخاص و 100 مصاب يوميا خلال الأربعة الأشهر الأولى من سنة 2011 [169] ص 7، لذلك فالتوعية المرورية تبقى مبهمة مادامت لا تجسد في وسائل تتكفل بإيصالها إلى أفراد المجتمع ومادام لا يوجد هناك تخصص وهيئات مكلفة بقضايا المرور في الجزائر .

يعد القانون أداة أساسية في الضبط الاجتماعي، و ما يلاحظ على المنظومة القانونية في النسق المروري أنها قد خضعت لعدة تعديلات حتى تستطيع مسايرة مختلف الظروف الطارئة، ومع أن الإحصائيات أوضحت بأن القانون عندما يدخل حيز التطبيق يشهد انخفاض نسبي في نسبة الحوادث ولكن مع ذلك فهي ترتفع في مرحلة أخرى رغم تعديله، وهذا ما يظهر أن القانون وحده لا يكفي وإنما يحتاج إلى تدعيم من قبل المؤسسات الأخرى في المجتمع أين تشكل وسائل الإعلام أحدها لأن المسألة لن تحل بمجرد تسنين وتشريع قوانين.

بالنظر إلى المواضيع التي تنشرها الجرائد في صفحاتها فهي ليست غنية بالمواد الإعلامية والإرشادية- التوجيهية التي تساهم في خلق وعي مروري ولا تسعى من خلال ما ينشر إلى تعديل السلوكات السلبية لدى مستعملي الطريق وترجمتها إلى أفعال في الواقع المروري، كما هو الحال في تأثير القانون على سلوكات مستعملي الطريق، مما يعكس بوضوح الفجوة الموجودة بين قانون المرور والمسيرة الإعلامية للظاهرة حيث أن هناك فرق كبير بين غنى المنظومة القانونية بالقواعد المنظمة للسلوك و فقر المواضيع التوعوية التي تعنى بتشكيل الثقافة المرورية في الصحافة المكتوبة . إن أبرز سلوك يظهر من خلال الدراسة هو ثقافة التملص على أجهزة الأمن للممارسة بعض السلوكات تؤدي في أغلب الأحيان إلى ارتكاب حادث مرور خطير لعل أبرزها الهاتف النقال الذي يضاعف نسبة الاحتمال في وقوع الحادث بـ 4 مرات عن عدم استعماله، وبناء على الدراسة فالمجتمع الجزائري لا تظهر فيه ملامح الثقافة المرورية نتيجة عدة أمور مرتبطة ببعض السلوكات السلبية الممارسة من قبل بعض الأفراد كالسرعة والتجاوز الخطير عدم احترام القانون ولوائحه والعصبية التهور والرعونة... الخ ، فكل هذه السلوكات توحى بنوعية الثقافة التي تمتلكها هذه الفئة بالتالي هي مؤشرات تعكس حقيقة الواقع الأمبريقي ، وعليه يبقى تحضير السلوك المروري عند مستعملي الطريق بالتوعية والإرشاد من قبل مؤسسات المجتمع كل حسب الدور الذي يوكل إليه، الأساس الذي تبني عليه الإستراتيجيات التوعوية لأنه مقياس يكفل بتوضيح مستوى ثقافي معين عند مجتمع ما.

خاتمة

إن مشكلة حوادث المرور من أقدم المشكلات التي شاهدها المجتمعات ولا تزال تشهدها، وقد ازدادت هذه المشكلة مع ارتفاع عدد سكان العالم ومع توسع شبكة الطرق وكذا إنتاج السيارات، وأضحت بذلك هذه الظاهرة هما يؤرق سكينة المجتمعات، الأمر الذي استدعى ضرورة تبني مقاربة وقائية جديدة في ظل إرادة حكومية وإطار مؤسساتي وقانوني يحضى بتدعيم من قبل أفراد المجتمع وهيئات المجتمع المدني، وكذا وسائل الإعلام التي تساهم في بناء المعاني والصور والتفسيرات تجاه إستراتيجية مرورية وطنية، وتتكفل بتوصيلها إلى أفراد المجتمع نظرا لقدرتها على الاحتكاك مع مختلف الفئات حيث تعمل على تبسيط مختلف الأفكار وتسهيل عملية الإدراك و تساهم بذلك في تكريس معالم الثقافة المرورية، وينبغي أن ننوه إلى ضرورة الاعتماد على الكوادر الإعلامية وبعض المتخصصين في المجالات السيوسولوجية والسيكولوجية في إنجاز المواد الإعلامية التوعوية المؤثرة والطموحة لتغيير السلوك المروري السلبي لدى البعض، باستيعاب قواعد المرور وإرشادات السلامة المرورية اقتناعا إيجابيا يهدف إلى تجنب الوقوع في حوادث مرورية و التعرض لإحباط نفسي ومعنوي .

وعليه فالسلامة المرورية أصبحت مطلبا أساسيا يقتضيه الواقع المروري الذي أصبح هاجسا يهدد كل مستعمل لطريق، وقصد شمولية هذه التوعية يقتضي الاهتمام بغرس مبدأ الإلتزام في نفوس النشء منذ الصغر حتى ينمى فيهم حب التقيد بالقواعد والإرشادات التي تحفظ للنفس سلامتها، وتتكفل بهذا الدور كل من الأسرة والمدرسة ومع ضرورة حرصها على ملامسة المتعلم للواقع المروري لتدعيم المعلومات النظرية لكي يستطيع إسقاطها في الواقع، ويكون بذلك مؤهلا لتستقبله مؤسسة أخرى تسمى مدرسة السياقة من خلال كفاءة التأطير و برفع مستوى التدريب سيحافظ على اللبنة التي اكتسبها في صغره وتظهر في ملامح شخصيته كحامل للرخصة وكقائد للسيارة له دور اجتماعي معين ومع التوعية المستمرة في وسائل الإعلام واستغلال خصائص الصحافة المكتوبة في توجيه عملها الإعلامي إلى الارتقاء بالمستوى الثقافي داخل النسق المروري لأنه أصبح إشكالية معقدة تتطلب التشخيص وتسعى من خلال مقالاتها وتحقيقاتها التي تقوم بها في هذا المجال لإكساب الفرد معارف ومعلومات وكذا إرشاده وتوجيهه إلى سلوكات واعية للتعامل مع الطريق والمركبة ولا تكتفي في مواضعها بمجرد تقديم إحصائيات عن الظاهرة فالدور المناط بها والذي ينتظره أفراد

المجتمع منها كوسيلة إعلامية يتعدى ذلك ، وبالالتزام بقواعد المرور نصل في النهاية إلى تكوين فرد مؤهل للقيادة بلا حوادث وتنعكس ذهنيته المرورية المكتسبة كسلوكيات ممارسة في إطار تفاعل اجتماعي منظم لا مجال للتهديد فيه ، وإن لم يلتزم بالقواعد التي وضعها البشر سيحتكم إلى القانون الإلهي الذي يقول بعد بسم الله الرحمن الرحيم " **ولا تصعّر خدك للناس ، ولا تمش في الأرض مرحاً إن الله لا يحب كل مختال فخور واقصد في مشيك واغضض من صوتك إن أنكر الأصوات لصوت الحمير** " [170] يبقى للطريق قواعد حددت في القرآن وكذا في قوانين البشر لضمان سلامة وأمن مستعمليه لكن بالتنشئة الاجتماعية السليمة لجوانب شخصية الفرد والتوعية المرورية نكوّن فرد يطبق معنى الآية وقوانين البشر المتعلقة بالمرور.

جامعة سعد دحلب البليدة
كلية الآداب والعلوم الاجتماعية
قسم علم الاجتماع والديمغرافيا
تخصص علم الاجتماع الاتصال

بتاريخ / / 2011
رقم:

استمارة استبيان :

في إطار التحضير مذكرة لنيل شهادة الماجستير حول موضوع :
* الصحافة المكتوبة والتوعية المرورية *
دراسة ميدانية على عينة من السائقين

تحت إشراف :
* الأستاذ فكار عثمان

من إعداد الطالبة :
صدراتي كلثوم

ملاحظة أخي المبحوث إن المعلومات التي تتفضل بتقديمها في إجابتك على الأسئلة الخاصة بهذا الاستبيان هي معلومات تدخل في إطار إنجاز بحث علمي وهذه المعلومات لاستعمل إلا لأغراض علمية – فلا تتردد في المساهمة في هذا العمل العلمي –

- ضع علامة X في المكان المناسب
- تأكد أنك أجبت على جميعا الأسئلة
- نشكركم مسبقا على مساعدتكم لنا في إنجاز هذا العمل

البيانات العامة :

- 1/الجنس : ذكر أنثى
- 2/ السن :
- 3/ الحالة العائلية :
- 4/ المستوى التعليمي : ابتدائي متوسط ثانوي جامعي
- 5/ سنة الحصول على رخصة السياقة :
- 6/ المهنة :

البيانات المتعلقة بالفرضية الأولى :

- 7/ هل تجلب المواضيع التي تنشرها الصحف عن ظاهرة حوادث المرور اهتمامك ؟
أحيانا غالبا نادرا لا أهتم بها
- 8/ هل ترى المعلومات التي تنشرها الصحافة المكتوبة عن ظاهرة حوادث المرور؟
كافية نوعا ما كافية غير كافية
- 9/ ما هي نوع المشاكل التي تتطرق إليها الصحافة المكتوبة في مواضيعها عن ظاهرة حوادث المرور ؟

- يمكن اختيار أكثر من إجابة -

- * تدهور الطريق
- * عدم وجود إشارات
- * موقع الإشارات غير لائق
- * عدم وجود جسور لعبور المشاة
- 10/ في رأيكم هل بإمكان الصحافة المكتوبة أن تساهم في التأثير على الهيئات المعنية ؟
نعم لا

في حالة الإجابة ب لا هذا يعود إلى :

- * عدم وجود هيئات فاعلة
- * عدم رفع الشكاوي من قبل مستعملي الطريق
- * عدم قدرتها على تقديم صورة واضحة عن الوضع
- * عدم استجابة الهيئات المعنية بالمرور لمطالب مستعملي الطريق

11/ ما نوع الرسائل التي تمررها الصحافة المكتوبة في المواضيع التي تنشرها عن ظاهرة حوادث؟
- يمكن اختيار أكثر من إجابة -

- * تقدم وصف لوقائع الحادث
 - * تقدم إحصائيات عن الظاهرة
 - * تنبه بمخاطر الظاهرة
 - * تقدم صورة مروعة عن الحادث
- 12/ في رأيكم هل الصحافة المكتوبة إرشاد مستعملي الطريق لسلوكات واعية في مجال المرور؟
- لا نعم

في حالة الإجابة ب نعم كيف يتم ذلك :

- * تحليل وتفسير لأسباب الحادث
- * تقدم حلول لطريقة الوقاية من الحوادث
- * نشر مقالات لباحثين عن الظاهرة
- * نشر مواضيع لإكساب الثقافة المرورية

البيانات المتعلقة بالفرضية الثانية :

14/ إذا طرأ تعديل على قانون المرور فما هو المصدر الذي تستوفي معلوماتك منه؟

- * الصحف
- * الإذاعة
- * مطويات صادرة عن وزارة النقل
- * الإنترنت
- * أخرى حدد

15/ هل ترى أن الصحف مصدر هام لنشر الأخبار المتعلقة بالقانون المروري؟

لا نعم

في حالة الإجابة ب نعم بين لماذا في رأيك :

16/ هل تلمس نوع من التغيير في طريقة تناول الصحافة لموضوع المرور لتتماشى مع وتيرة

تعديل القوانين؟

- * يوجد
- * نوعا ما
- * لا يوجد

17/ في رأيك هل تساعدكم الصحف في توضيح القانون المروري الجديد؟

نعم لا

في حالة الإجابة بنعم هل هذا يعود إلى :

* لأنها تبسط في طريقة عرضها للبنود

* تلم ببعض القواعد المهمة

* إمكانية الحصول عليها والرجوع إليها في كل وقت

18/ في اعتقادك هل يمكن للصحافة المكتوبة أن تلعب دورا كهمزة وصل بين اهتمامات مستعملي

الطريق وبين الجهات الممثلة للقانون المروري؟

نعم لا

في حالة الإجابة ب نعم بين الحالات التي تدخل فيها الصحافة لتمثل الرأي العام :

* سحب رخص السياقة

* غموض في بعض البنود

* إجحاف بعض البنود

* صعوبة تطبيق بعض البنود

19/ في رأيك هل بإمكان الصحافة المكتوبة أن تؤثر على الجهات الواضعة للقانون المروري ؟

بين ذلك في الحالات التالية :

* تعديل بعض البنود

* إلغاء بعض البنود

* إضافة بعض البنود

20/ في رأيك كيف يمكن أن تساهم المواضيع التي تنشرها الصحافة في تدعيم المنظومة القانونية :

* تناول القانون المروري وإبراز النقاط الإيجابية فيه

* محاولة الإقناع بضرورة الخضوع للقانون

* نشر مقالات للتوعية والتحسيس بصفة دورية

* تخصيص مساحة لبعض المخالفات والإجراءات القانونية التي تتخذ

البيانات المتعلقة بالفرضية الثالثة :

21/ ما هي السلوكيات التي تراها غير مناسبة في الطريق ؟

- رتبها حسب خطورتها -

* التجاوز الخطير

* الإفراط في السرعة

* المناورات الخطيرة

* عدم احترام الإشارات

* استعمال الهاتف

22/ هل سبق لك وإن ارتكبت خطأ ما أثناء السياقة كانت أثارها سلبية على غيرك

لا

نعم

23/ إذا تم توقيفك من قبل مصالح الأمن بناء على مخالفة فما يكون موقفك ؟

* الاعتراف والقبول * محاولة تبرير السلوك * محاولة فهم الخطأ

24/ هل بعد ارتكاب مخالفة مرورية تستفيد منها لتفاديها في المستقبل ؟

لا

نعم

25/ ما هي العوامل التي تجعل الأفراد يرتكبون الحوادث المرورية ؟

هل أن العوامل هي : - رتبها حسب أهميتها -

* نقص التكوين في مدارس السياقة

* عدم الإدراك والتهور

* حب المجازفة والمخاطرة

* تعاطي الكحول والمخدرات

* الحالة النفسية السيئة

* سوء الأحوال الجوية

26/ إذا تمت مضايقتك بمركبة أخرى في الطريق فما يكون تصرفك ؟

* تحاول الرد عليه بالمثل

* لا تعير له أهمية وتتركه يمضي

27/ هل تعتقد أن السائق يهذب سلوكه أثناء السياقة عند ملاحظة مصالح الأمن في الطريق؟

نعم لا

في حالة الإجابة بنعم أين يظهر ذلك :

* احترام الإشارات

* احترام المسافة القانونية

* عدم تجاوز الخطوط الأرضية

* عدم استعمال الهاتف

* احترام السرعة القانونية

* استعمال حزام الأمان

28/ هل بعد مرورك لحاجز مصالح أمن الطريق ما هي الوضعية التي تنتقيد بها ؟

* تزيد في السرعة لأنك مضطر

* تنتقيد بالسرعة القانونية

* تنتقيد بالمسافة القانونية

* تحترم الإشارات

* تنتقيد بالوضعية التي كنت بها قبل الحاجز

29/ في رأيك هل تظهر عند أفراد مجتمعنا ملامح تعكس ثقافة مرورية واعية ؟

* موجودة * غير موجودة

في كلتا الحالتين لماذا:

30/ ما هي الأساليب التي تراها فعالة في تعديل سلوكات مستعملي الطريق ؟

- يمكن اختيار أكثر من إجابة -

* التدريب والتكوين الكافي في مدراس السياقة

* التربية المرورية

* تكثيف الإجراءات الردعية

* تكثيف الحملات التوعوية والتحسيسية

أ- " يقال أن السيارة امتداد للشخصية السائق " .

ما رأيك ؟

.....

.....

.....

ب- " يقال أن السياقة في الطريق تعكس قيم المجتمع " .

ما رأيك ؟

.....

.....

.....

ج - "يقال أن الجزائر تعيش إرهاب الطرقات بسبب كثرة الحوادث" .

هل هذه العبارة صادقة في رأيك ؟

.....

.....

.....

بعد تزايد عدد الاعتداءات

إجراءات جديدة لحماية مستعملي الطريق السيار شرق-غرب

كشفت مصادر مطلعة، عن الخطوات الجديدة التي من المرتقب المباشرة فيها على مستوى الطريق السيار، خاصة في شطره الغربي الرابط بين العاصمة وهران، حيث سيتم استحداث مراكز مراقبة جديدة وتعزيز تواجد عناصر الدرك الوطني للحد من عمليات السرقة والسطو التي تسجلها مصالح الأمن على فترات متقطعة.



من الأرشيف

شطر من الطريق السيار شرق-غرب

“حسين” وبلدية “القيطنة” تمكنوا من توقيف 4 أشخاص خلال الأسبوع الجاري عقب معلومات توصلت إليها المصالح المعنية، وبعدها تم التنسيق مع قيادة المجموعة الولائية، ونصب كمين للمشتبه في تورطهم في سرقة الكوابل والأسلاك الهاتفية، حيث قبض عليهم متلبسين بجرم الاعتداء على أسلاك عمومية، حيث قاموا بسرقة 600 متر من الأسلاك النحاسية.

أزيد من 9 آلاف شخص للمسألة، حيث تمكن من خلالها أفراد الدرك من توقيف 64 شخصا، مبحوث عنهم من طرف مختلف مصالح الأمن، كما تم تسليط التحريات على 2450 مركبة من مختلف الأحجام والأنواع. وقال نفس المتحدث، خلال حديثه عن حصيلة العمليات والمداهمات التي سجلت في مناطق مختلفة بولاية معسكر والتي زادت عن 15 مداهمة شارك في كل واحدة منها أكثر من 450 دركي، إن عناصر الدرك ببلدية

معسكر: مبعوث “الخبر”
ياسين - ب

● في هذا الصدد، قال قائد المجموعة الولائية للدرك الوطني بمعسكر الرائد عليوط الزاهي، ردا على سؤال حول ما تم تداوله من أخبار الاعتداءات التي عرفها الطريق السيار شرق-غرب، “في المستقبل القريب سيكون مركز مراقبة على مستوى مدخل ولاية معسكر، تحسبا لأي اعتداء لعصابات السرقة التي قد تستهدف مستعملي الطريق، حيث بلغت التغطية الأمنية بالمنطقة التي تتوسط ستة ولايات 66 بالمائة”.

ويشير تقرير للدرك الوطني أطلعت “الخبر” على نسخة منه، إلى قيام عناصر الدرك الوطني بأكثر من 8500 عملية ميدانية على مستوى منطقة هامة تتوسط ست ولايات؛ بلعباس وتيارت وهران ومستغانم وسعيدة وغيليزان، وأسفر عنها إنجاز ملفات وتحقيقات، تمت إحالتها على الجهات العسكرية والقضائية لـ 7338 القضايا، حيث سجل أكثر من 6816 ملف قضائي، و6816 ملف أحيل على الجهات العسكرية.

ويشير ذات المصدر، أنه تم خلال أربعة أشهر بنفس المنطقة، إخضاع

وسط موجة استنكار واستياء شديدين من طرف المواطنين

لوحات التوجيه المروري وأعمدة الإنارة بالبييض تتعرض للتخريب

تعرضت مختلف لوحات التوجيه المروري ويعد أقل من شهر من تشيبتها بمختلف الشوارع الرئيسية والساحات العمومية بالبييض، إلى حملة تخريب وتكسير غير مسبوقة، خلفت موجة استنكار واستياء شديدين ودفعت بعدد كبير من المواطنين إلى التعجيل بتشكيل جبهة تتصدى لمثل هذه السلوكات المعادية للمواطنة في الوقت الذي بدأ فيه وجه المدينة يتحسن.



الاتهام إلى أولياء عدد من القصر منزوعة كاتم الصوت التي يستعملها ذوي السوابق الذين تخلوا على المراهقين في أوقات الظلمة للتلذذ

م. نور الدين

وحسب مصدر أمني، فإن الأعمدة الكهربائية الممتدة ما بين وسط المدينة وحي أولاد يحي قد تعرضت هي الأخرى إلى التكسير تحول على إثره العمر الرئيسي المؤدي إلى الحي إلى كومة ظلام دامس يستحيل العبور وسطها في الفترات الليلية ودفعت بسيارات الأجرة إلى مقاطعة التنقل إلى الحي خشية إعتراض طريقيهم من طرف مدممني الخمر والمصوص، الذين إختاروا الحزام الأخضر الفاصل ما بين وسط المدينة وحي أولاد يحي إلى وكو لمختلف كل أنواع الرذيلة.

وفي ذات السياق، تحولت الجدران المحاذية لمحطة النقل البرية إلى مرحاض عمومي مفتوح على الطبيعة أمام العجز الصارخ لمصالح البلدية في توفير مرابض عمومية توفّر على العائلات حرج التوسل إلى أصحاب السكنات القريبة من المحطة لقضاء

تعتبر من أكثر مسببات القلق والضغط النفسي

الجزائريون يقضون 45 يوما سنويا في زحمة المرور

يقضي الجزائريون يوميا ثلاث ساعات على الأقل في زحمة المرور، بما يعادل 90 ساعة في الشهر و1080 ساعة في السنة. وهذا ما يعني أن 45 يوما تضيق من عمر كل مواطن سنويا في اكتظاظ المرور، هذا ما كشف عنه خبير الحركة المرورية محمد العزوني، مؤكدا أن الجزائر تعاني من مخطط مرور عشوائي بحاجة إلى تنظيم.



شارع عملة حسين بالعاصمة

يلقاسم حوام

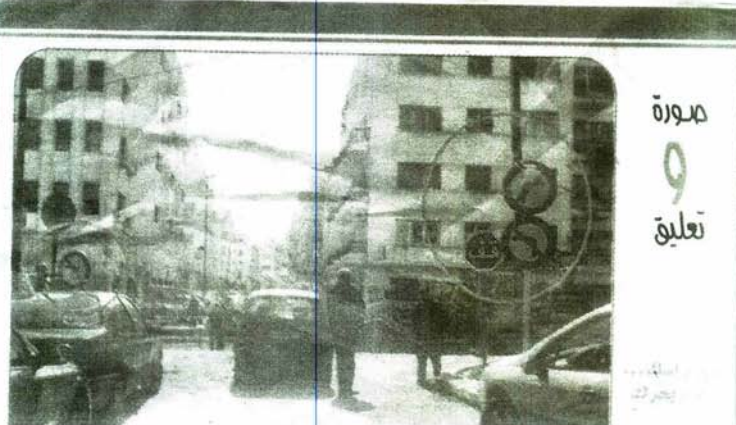
وأضاف المتحدث في تصريحه للشروق اليومي، أن الجزائر هي البلد الوحيد الذي يذهب فيه المواطنون إلى العمل بسياراتهم، وهذا بسبب غياب نقل جماعي محترم يحفظ راحة وكرامة المواطنين، مما دفع بالكثير من الجزائريين إلى رهن ممتلكاتهم من أجل شراء سيارة، وأكد أن اهتراء النقل الجماعي وتعطل مشاريع الترامواي والمترو من أكثر مسببات زحمة المرور، خاصة في العاصمة، التي لم تعد قادرة على احتواء أكثر من ثلاثة ملايين سيارة من أصل 4,5 ملايين مركبة متواجدة على المستوى الوطني. وقال العزوني إن الجزائر تعاني من مخطط مرور عشوائي، خاصة فيما يتعلق بإشارات المرور، التي باتت

توضع من طرف مسؤولين وشخصيات نافذة، فالكثير من الطرق الفرعية في المدن الكبرى، إما أغلقت أو تحولت إلى ممرات لوجية واحدة مما زاد من تأزم الأوضاع، والأمثلة في هذا الإطار لا تنتهي. وانتقد المتحدث غياب الإشارات الضوئية في غالبية مفترقات الطرق التي حل محلها الشرطي الذي عادة ما يتعب ويتحول إلى مصدر انزعاج لدى المواطنين. وأضاف المتحدث، أن المواطن يقضي ساعة في اليوم على الأقل للبحث عن مكان لركن سيارته في ظل النقص الفاحش في مواقف السيارات التي حلت محلها هي باركينغ، التي ترغم السيارات على الركن فوق أرصفة الطرقات، مما يزيد من تعطل حركة المرور التي باتت هاجس كل مواطن يستقل سيارته في الصباح.

حذر مختصون في الطب النفسي والعقلي، منذ أيام، خلال ملتقى دراسي بفسندق الأوراسي، من الانتشار المخيف لداء القلق لدى عدد كبير من الجزائريين. وتأتي زحمة

المرور على رأس مسببات القلق وأمراض الضغط، بسبب الوقت الطويل الذي يقضيه الجزائريون يوميا في الاكتظاظ وما يصحبه من مشاكل عادة ما تؤدي إلى العراك والعنف. وفي هذا الإطار، ذكر رئيس الجمعية الجزائرية للطب النفسي، البروفيسور تيجيزة، أن القلق يشكل موضوع العصر، حيث يعد العامل الرئيسي لمختلف أنواع الأمراض بما فيها أمراض القلب، الضغط النفسي، السمنة بالإضافة إلى سرطان القولون والكبد والربو، مؤكدا أن زحمة المرور والبطالة تأتي في مقدمة مسببات هذه الأمراض التي تبدأ بالقلق والضغط، داعيا في ذات الوقت إلى ضرورة الكشف المبكر عن مرض القلق الحاد، بزيارة مختلف المراكز الصحية المنتشرة بكثرة في الجزائر. مشيرا إلى أن المواطن الجزائري لا يزال يتعامل مع المرض العقلي أو النفسي بحساسية كبيرة، الأمر الذي يزيد من انتشار العديد من الأمراض الفتاكة.

أول ما يفكر فيه كل قاصد للعاصمة من ولايات الشرق، الحواجز الأمنية المتتالية بداية من بودواو، مرورا بالرغاية، باب الزوار ثم الحراش. وفي هذا الإطار، أكد الكثير من المواطنين أنهم يقضون في هذه الحواجز أزيد من ساعة ونصف على الأقل، فحاجز بودواو الذي يتمركز على مرتفع عادة ما يتسبب في توقف السيارات القديمة عن السير بسبب سخونة محركاتها فهي تقضي ما يزيد عن النصف ساعة متوقفة بسبب الحاجز الأمني، ويعد حاجز بودواو بيكلومترات يأتي حاجز الرغاية الذي قد يمتد لأزيد من 10 كم ويقضي فيه السائقون في بعض الأحيان أزيد من ساعتين، ويعد هذا الحاجز يأتي حاجز براقبي ثم حاجز الجراش، وأما حاجز باب الزوار فحدث ولا حرج... كل هذه الحواجز تساهم بشكل مباشر وغير مباشر بإصابة المواطنين بحالة من التوتر والانزعاج وحتى التعب، وهذا كله لدواعي أمنية، حسب ما أكده وزير النقل ومصالح الدرك والأمن الوطنيين.



صورة

تعليق

الطريق الوطني رقم 46 بحاجة إلى إعادة



عشرات الأرواح تزهق مع تدهور حالة الطريق

يعود إلى سبعينيات الماضي ولم يستفد ط المدة إلا من تعبيد ج مستوى مشرعات " كما يعرف بالمنطقة، والغريب أنه استفاد،

تصنيفه، فبعد أن كا ولائيا أصبح وطني بمقاييس الطريق البلد؛ نقل الريف.

ولأنه يقع بمنطقة ت المنعرجات الضيقة و حيث أصبح يعرف الموت فني كل سنة عشرات الأرواح وم عشرات المعوقين.

ففي كل مرة يطالب البلديات التي يمر ب المسافرين وأصحاب ال خاصة سيارات الأجر تجديده وتوسعته ب جديدة تصاميم والت

الحاصلة وكذا التصنيف وبتشق الأنفس وقطع وحرقت العجلات من بلدية الشارف ليس مشروع بقيمة 200

ستتم للدراسة والت تعبيد بالمرسنة الرذ مطلع السنة الماضية ليستشر حينها الجير لكن منذ تاريخ الإعا المشروع ومبلغه المواطنين أي علام المشروع. فالحوادث ك

بقيت تزهق أرواح الم مثلما بقيت الملايير الخه له في خزنتها.

الجلجلة، بن جدو

● سئم المسافرون والسائقون المستعملون للطريق الوطني رقم 46 في شطره الرابط بين ولايتي المسيلة والجلجلة والذي يمر ناحية الجنوب الغربي ليرتبط بالطريق الوطني رقم 101، من تكرار الشدائد والصراخ للإسراع في تنفيذ مشروع تجديد ذات الطريق، في وقت لا تزال عشرات الأرواح تزهق مع تدهور حالته يوما بعد

آخر. ويزداد الأمر سوءا وتعقيدا في الشطر الذي يمتد على مسافة 50 كم ناحية بلدية الشارف بالجلجلة، حيث يضيق ويتشكل من أطرافه وفي وسطه، باعتبار تاريخ إنجاز

● سئم المسافرون والسائقون المستعملون للطريق الوطني رقم 46 في شطره الرابط بين ولايتي المسيلة والجلجلة والذي يمر ناحية الجنوب الغربي ليرتبط بالطريق الوطني رقم 101، من تكرار الشدائد والصراخ للإسراع في تنفيذ مشروع تجديد ذات الطريق، في وقت لا تزال عشرات الأرواح تزهق مع تدهور حالته يوما بعد

آخر. ويزداد الأمر سوءا وتعقيدا في الشطر الذي يمتد على مسافة 50 كم ناحية بلدية الشارف بالجلجلة، حيث يضيق ويتشكل من أطرافه وفي وسطه، باعتبار تاريخ إنجاز

آخر. ويزداد الأمر سوءا وتعقيدا في الشطر الذي يمتد على مسافة 50 كم ناحية بلدية الشارف بالجلجلة، حيث يضيق ويتشكل من أطرافه وفي وسطه، باعتبار تاريخ إنجاز

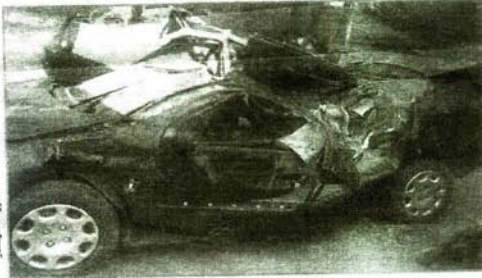
آخر. ويزداد الأمر سوءا وتعقيدا في الشطر الذي يمتد على مسافة 50 كم ناحية بلدية الشارف بالجلجلة، حيث يضيق ويتشكل من أطرافه وفي وسطه، باعتبار تاريخ إنجاز

آخر. ويزداد الأمر سوءا وتعقيدا في الشطر الذي يمتد على مسافة 50 كم ناحية بلدية الشارف بالجلجلة، حيث يضيق ويتشكل من أطرافه وفي وسطه، باعتبار تاريخ إنجاز

آخر الأرقام تؤكد تقلص نسبته بـ30 من المائة إرهاب الطرقات يزول تدريجيا منذ دخول قانون المرور الجديد حيز التطبيق

تشير آخر دراسة أعدتها قيادة الدرك الوطني إلى تسجيل انخفاض محسوس في حوادث المرور خلال السداسي الأول من السنة الجارية بلغت نسبته 19,30 من المائة مقارنة بنفس الفترة من العام الماضي. حيث أرجعت أهم العوامل الضعالة في تقليص حصيلة ظاهرة إرهاب الطرقات إلى المنظومة التشريعية الجديدة لقانون المرور الذي دخل حيز التنفيذ منتصف سنة 2009، بالإضافة إلى تحسن شبكة الطرقات الجديدة التي سمحت بانفتاح الحظيرة الوطنية للسيارات وتقليص الاختناق في حركة السير.

خالد ت



وراء وقوع هذه الحوادث. وحسب المصدر نفسه، فإن الجزائر العاصمة تبقى تحتل صدارة الولايات الأكثر تسجيلا لحوادث المرور بـ465 حادث مرور، تليها سطيف بـ433 حادث ثم وهران بـ335 حادث، وهي تعد من أكبر الولايات في الوطن التي تكثر فيها حركة السيارات بمختلف أنواعها الخفيفة منها أو الثقيلة، مما يجعلها تصنف بمثابة النقاط السوداء لحوادث المرور في الجزائر خلال السداسي الأول من سنة 2010.

استنادا للأرقام التي كشفت عنها لية الاتصال بالجهاز ذاته، فإنه بعد صدور الأمر 09/03 الذي يهدف إلى تعديل وتنظيم أحكام القانون 01/14 متعلق بتنظيم حركة المرور عبر طرق وسلامتها وأمنها، لوحظ تغير واضح في المعطيات والإحصائيات، حيث أخذت ذات المصالح وقوع 8208 حوادث مرور خلال هذه الفترة، أي بارق 3550 حادث مقارنة بنفس المدة من السنة السابقة، وهو ما سمح بتقلص نسبته بـ19,30 من المائة. تلك بالموازاة مع انخفاض عدد موتى بنسبة 22,81 من المائة. ستر معدل الوفيات في حدود 1306 تيل، بينما أسفرت هذه الحوادث عن سابع 14151 شخص بجروح متفاوتة خطورة، أي ببارق 6020 شخص في عدد الجرحى وانخفاض قدره 29,84 من المائة.

المرور إلى الخسائر المادية والبشرية التي تكبدها الدولة سنويا نتيجة حوادث المرور، فقد حرص المشرع الجزائري حسبما جاء في الدراسة- أن تشديد العقوبات فيما يخص

10 قتلى و136 جريح يوميا خلال شهر جويلية

ما ليحت وحدات الدرك الوطني خلال شهر جويلية، 2180 حادث مرور. خلف 310 قتيل و4216 جريح أي بنسبة 11 قتلى و136 جريح في اليوم. وتشير دراسة مقارنة بين شهر جويلية المنصرم ونظيره من السنة الماضية، إلى انخفاض في عدد الحوادث بنسبة 28,71 من المائة. وذلك بفضل تعزيز المنظومة التشريعية بإجراءات رديعة صارمة في قانون المرور. بالإضافة إلى الإجراءات والتدابير الوقائية لوحدها الدرك الوطني وكذا العمليات التحسيسية للأعلامية حول مخاطر حوادث السير في إطار مخطط الوقاية المرورية واستعمال أجزاء الطريق شرق-غرب التي سمحت بتفك الخناق عن أهم الطرق.

خ ت

بريان في غرداية طرق حصرية غير صالحة للاستعمال

توقفت ترميم العديد من الطرق العصرية منذ عام 1995 في بريان لغرداية، حسب شكاوى ثنائيين من بريان

وأصحاب السيارات. ويشكو الثنائيين في البلدية من تدهور وضعية عدة طرق منها طرق القابة وبلواج وبها سلا والناع وطرق أخرى بوسط المدينة. ورغم الشكاوى المتعددة للمهنيين بالقطعة إلا أن الأوضاع لم تتغير. حسب تصريحات المواطنين: إلا نحو

الأسوأ. وقد بات من المستحيل اختراق الطرق في عدة أحياء بسبب وضعيتها التدهورية بسبب انقضاء العمر في كل مكان.

وأعداد الجاهة الصلبة للطرق المتآكدة حتى إلى بعض الطرق الرئيسية التي تشهد حركة مرور كثيفة. داخل أغلب أحياء بريان. كما تعاني طرق حصرية من التآكل وانقضاء العمر بسبب الأفعال التي تعاقبت عليها دون أن تقوم البلدية بأعمالها إلى

سابق عهدا. غرداية، محمد بن أحمد

سابق عهدا. غرداية، محمد بن أحمد

الحكومة تحضّر لرسوم تنفيذي يشدّد شروط منح التراخيص للناقلين نحو "حالات الموت" على التقاعد الإجباري

منع السائقين الذين لهم سوابق في حوادث مرور من القيادة

إقرار سن معينة بهدف إنهاء ظاهرة السائقين المتهورين

تتظر الحكومة في اجتماعها يوم الأحد القادم في مراجعة الشروط التي تحكم منح رخص ممارسة نشاط نقل الأشخاص والبضائع عبر الطرقات، حيث لن يبقى مكانا للمركبات القديمة والمتهرنة والسائقين المتهورين وأصحاب السوابق في حوادث المرور، كما سيتم تحديد سن قانونية لسياقة المركبات ومدة صلاحية للمركبة لا تزيد عن 10 سنوات.

قيادة المركبة، على اعتبار أن أصحاب السوابق في حوادث المرور سيواجهون امتعاضات ورفض اللجنة المكلفة بدراسات طلبات الترخيص بالنشاط، وأوضحت مصادرنا أن الإعتدال على سائق مؤهل ومركبة جديدة بالإضافة إلى بعض الضوابط والشروط الأخرى التي ستحكم الترخيص لنشاط نقل الأشخاص والبضائع عبر الطرقات ستقلص نسبة حوادث المرور إلى أدنى المستويات، خاصة وأن المصادقة على المرسوم التنفيذي ودخوله حيز التطبيق ستلزم أصحاب التراخيص بالنشاط السابقة على التكيف والالتزام في خطوة نحو تفعيل آلية جديدة للحد من حوادث المرور، بعد التمهيل والصرامة التي أدرجت على قانون المرور الذي أصبح حاملا للطابع العقابي بالنظر للقرارات والأحكام القضائية التي تضمنها أكثر منه وقائي.



صورة من الإحصائيات

سميرة بلعمرى

وحسب مصادر مسؤولة في وزارة النقل، فإن الأمانة العامة للحكومة برمجت مشروع المرسوم التنفيذي المعدل والمتمم للمرسوم رقم 04.415 المحدد لشروط تسليم رخص ممارسة نشاط نقل الأشخاص والبضائع عبر الطرقات حتى يكون حاضرا في مجلس الحكومة المزمع يوم الأحد القادم، للنظر في الشروط الجديدة التي ستحكم الترخيص لممارسة نشاط نقل الأشخاص والبضائع مستقبلا. وأفادت مصادرنا أن التعديل الذي سيدخل على الشروط التي تحكم نشاط نقل الأشخاص والبضائع سيضم ثلاث نقاط أساسية تتعلق بالمتنصر البشري ووضع المركبات على اعتبار أنهما أهم عاملين في تحديد نسبة حوادث المرور، إذ بناء على التقارير والدراسات التي

قرار لدفع مركبات الموت

أما ثاني شرطه سيضمه التعديل فيتعلق بسن قائد المركبة، حيث ذهبت تهريرات أصحاب المشروع التنفيذي المتضمن المعدل والمتمم للمشروع السابق أن أرواح الأشخاص وعدم اتلاعب بها مسؤولية كبيرة لا يجب أن توضع بين أيدي متهورين، وذهب أصحاب النص إلى أنه يتعين إجراء امتحان خاص وإخضاع السائق لدورة تدريبية

تسلمتها وزارة النقل بخصوص حوادث المرور بالجزائر، بعد دخول قانون المرور الجديد حيز التطبيق، يرتقب أن يصبح منح الرخصة للنشاط مشروطا بثلاث عوامل أساسية أولها وضعية المركبة، حيث لن يرخص مستقبلا لصاحب أي مركبة تجاوز عمرها 10 سنوات بنقل الأشخاص أو نقل البضائع.



ص: ع. ضيفي

الصورة مأخوذة من أحد الشوارع الرئيسية بمدينة سطيف، وهي علامة على "التطبيق الصارم" لقانون المرور الجديد.

قائمة المراجع

1. منظمة الصحة العالمية ، " التقرير العالمي للوقاية من الإصابات الناجمة عن حوادث المرور " ،
سويسرا 2004 .
2. نوارة باشوش ، " صور مروعة يصنعها يوميا إرهاب الطرقات " ، الجزائر ، جريدة الشروق :4 ماي
2001 ، العدد 3283 .
3. Madeleine GRAWTIZ, Méthode des sciences sociales, paris édition Dalloz
,9edition 1993
4. ابن منظور، " لسان العرب" ، دار صابر، بيروت ، لبنان ، 1989.
5. الجوهري مختار، " الصحاح" ، دار العلم للملايين ، بيروت ، لبنان، 1993.
6. الراغب الأصفهاني ، " المفردات" ، المطبعة الميمنة ، القاهرة ، مصر، 1903.
7. نبيل فريج ، " تحليل سلوك الحادث " . علم النفس تنظيم و عمل ، الجزائر، 1993.
8. محمد علي القطحاني، " أحكام حوادث المرور في الشريعة الإسلامية " . جامعة أم القرى، مكة
المكرمة، رسالة ماجستير غير منشورة ، السعودية، 1987 .
9. عقاب المطير، " في حوادث المرور وما يتبعها و طرق التخفيف منها " ، مطبعة دار الثقافة
العربية، السعودية، 1991.
10. أحمد ياسين و آخرون ، " علم النفس الصناعي و التنظيمي بين النظرية و التطبيق " ، دار المكتب
الحديث ، ط1 ، القاهرة ، مصر، 1999.
11. ابن منظور، " لسان العرب" ، المجلد 6، دار الجيل، بيروت ، لبنان، 1988.
12. Sans écrivains, le petit Larousse , ulistree édition libraire Larousse,
france2008.
13. أحمد العايد و آخرون ، " المعجم الأساسي للناطقين بالعربية و متعلميها" ، المنظمة العربية للتربية
و الثقافة لاروس ، باريس ، فرنسا ، 1989 .
14. معجم اللغة العربية، " المعجم الوجيز" ، دار المعارف، القاهرة ، مصر، 1980.

15. محمد إبراهيم عبد النبي، "الوعي الاجتماعي لدى مختلف الفئات الاجتماعية بالريف المصري" . دراسة ميدانية نظرية مصرية رسالة دكتوراه غير منشورة ، جامعة القاهرة كلية الآداب ، 1976 ، نقلا عن المكتب العربي للإعلام الأمني، "دور المركز و المؤسسات العلمية و التربوية في تنمية الوعي الأمني لدى المواطن العربي" ، الرياض ،السعودية 1998.
16. أحمد زكي بدوي، " معجم مصطلحات العلوم الاجتماعية"، مكتبة لبنان،بيروت ، لبنان، 1995.
17. سارة صالح عيادة الخمشي ، "مؤشرات تخطيطية لرفع الوعي المروري للأسرة السعودية "مجلة الدراسات في الخدمة الاجتماعية و العلوم الإنسانية ، جامعة حلوان ،القاهرة ، مصر، 2008.
18. صالح أشرف و علم الدين محمد، "مقدمة في الصحافة"، مركز جامعة القاهرة للتعليم المفتوح، القاهرة ،مصر، 2004.
19. مصطفى إبراهيم و آخرون، "المعجم الوسيط" ، ج 1 ، مطبعة مصر ، القاهرة ،مصر، 1960.
20. فاروق أبو زيد ، "مقدمة في علم الصحافة"، مركز جامعة القاهرة للتعليم المفتوح، مصر، 1999.
21. عبد العزيز شرف، " المدخل إلى وسائل الإعلام "، دار الكتاب المصري، ط1، مصر 1980.
22. خضور أديب ، "مدخل إلى الصحافة نظرية و ممارسة" ، ط2، سوريا ، دمشق 2000.
23. Frederic Maatouk, dictionary of sociology, Academic reference dictionaries, (English, French, Arabic) ACADEMIA, Beirut, Lebanon 1998
24. سليمان صالح، "وسائل الإعلام و صناعة الصور الذهنية"، مكتبة الفلاح للنشر و التوزيع ، ط1 ، عمان ،الأردن ، 2005.
25. علي غربي ، "أبجديات المنهجية في كتابة الرسائل الجامعية"، مطبعة cirto copy ، قسنطينة ،الجزائر ، 2006.
26. عبد الرحمان شداد ، " دور و برامج و حملات التوعية المرورية في زيادة الوعي المروري عند السائقين "، دراسة ميدانية على عينة الشباب بمدينة الجلفة ، مذكرة ماجستير غير منشورة ، قسم علم الاجتماع بجامعة الجزائر ، 2007-2008.
27. مراد سالي ، "حوادث المرور وسبل الوقاية منها ". دراسة ميدانية بالطريق الوطني السريع رقم 1 ،مذكرة غير منشورة ،قسم علم الاجتماع بجامعة الجزائر ، 2007-2008 .
28. حنان حسن صالح الكسواني ، "دور الصحافة الأردنية اليومية في التوعية الصحية". دراسة في تحليل المضمون ، جامعة الشرق الأوسط للدراسات كلية العلوم الإنسانية قسم الإعلام ، الأردن، 2009.

29. طالب أحسن مبارك، "سبل الوقاية من حوادث المرور"، ندوة عن التجارب العلمية و الدولية في تنظيم المرور ، مركز الدراسات والبحوث لجامعة نايف للعلوم الأمنية، ط 1 ،الرياض،السعودية، 2010.

30. جريدة الرياض السعودية : العدد 16،14816 جانفي 2009.

31.البصول محمد أنور حوار خاص ، "حول الحوادث المرورية في العالم العربي" ، مجلة الأمن و الحياة ، الرياض ،السعودية ، 257 ، 2003.

32.أديب محمد خضور ، " حملات التوعية المرورية العربية "، مركز الدراسات و البحوث لجامعة نايف للعلوم الأمنية ، الرياض ،السعودية، 2007.

33.الأمانة العامة لمجلس وزراء الداخلية العرب ، و مقرها في تونس ، الجمهورية التونسية بتاريخ 2009/5/4.

34.عبد الرحمان الهيجان ، حوار خاص "حول مشاكل المرور في العالم العربي" ، مجلة الأمن و الحياة ، الرياض ،السعودية ،العدد 257، 2002 .

35. عامر بن ناصر المطير ، " حوادث المرور في الوطن العربي" ، مركز الدراسات والبحوث لجامعة نايف للعلوم الأمنية ، الرياض ،السعودية ، 2006.

36.عمر التير ، "حوادث السير على الطرقات"، ندوة الهيئة القومية للبحث العلمي ، طرابلس ،لبنان، 1991.

37.O.N.S.Annaire statistique de l'Algérie,16 em volume, Alger1953,p153.

38.محمد بلقاسم و بهلول حسين ،"الجزائر بين الأزمة الاقتصادية والسياسية"شرح الوضعية "،الجزائر، 1993 .

39. ربيعة سوالي ،"شبكة الطرق الجزائرية قطاع التطور و التحديات"، مجلة الوقاية و السياقة ، المركز الوطني للوقاية و السياقة ، المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق، الجزائر: العدد 1، 1999.

40. إدريس حاج علي ، " الصيانة و أمن الطرق"،أيام دراسية حول منهجية تنظيم حركة المرور و التجهيزات الأمنية عبر الطرق ، الجزائر،06-7 ديسمبر 1999.

41. مداني نور الدين ، "حوادث المرور و طرق الوقاية منها" ، مذكرة نهاية تربية للدفعه ضباط الشرطة ،بجاية ، 2001 .

42. الدكتور علي كومان ، " تفسير السائق لأسباب حوادث المرور" ، مجلة الشرطة ، الإمارات العربية المتحدة : العدد 32 ، 1989 .
43. صالح العبودي ، " العوامل النفسية لحوادث المرور" ، التجارب العربية و الدولية في تنظيم المرور جامعة نايف للعلوم الأمنية ، ط1 ، الرياض ، السعودية 2010 .
44. وثيقة صادرة عن الدرك الوطني متعلقة بإحصاءات الحوادث المرورية لسنة 2008 .
45. راضي عبد المعطي السيد ، " الآثار الاقتصادية لحوادث المرور " ، مكتبة الملك فهد الوطنية ، الرياض ، السعودية ، 2008 .
46. وثيقة صادرة عن المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق ، " مخاطر الإفراط في السرعة" ، الجزائر ، سبتمبر 2000 .
47. عمر عبد النبي ، " المواصفات القياسية للسلامة في السيارة و الطريق " ، مركز الدراسات و البحوث جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض ، السعودية 1988 .
48. محمد حافظ الرهوان ، " قواعد و إجراءات حركة السير و الطريق بين النظرية و التطبيق " . كلية شرطة دبي ، الإمارات العربية المتحدة ، 1993 .
49. لجنة منظمة من دكاترة و مهندسين ، " القضايا المعاصرة للمرور " ، مجلة دورية تصدر عن مؤسسة الكويت للتقدم العلمي ، الكويت : العدد 1989 ، 59 .
50. حمود بن هزاع الشريف ، " الآثار النفسية للحوادث المرورية " ، بحث مقدم لمؤتمر التعليم و السلامة المرورية المنعقد في جامعة نايف للعلوم الأمنية ، الرياض ، 20-22/11/2006 .
51. بلقاسم حوام ، الجزائريون يقضون 45 يوما في زحمة المرور ، الجزائر ، جريدة الشروق : 2010/12/22 ، العدد 3151 .
52. محمد حوتي ، " حوادث المرور بالجزائر تكلف الخزينة ما يكفي لإنجاز 30 ألف مسكن " ، الجزائر ، جريدة النهار ، 2010/12/4 ، العدد 956 .
53. عايد علي الحميدان ، " الآثار الاجتماعية للحوادث المرورية " ، جامعة نايف للعلوم الأمنية ، ط 1 ، الرياض ، السعودية ، 2009 .
54. طارق بن مصطفى قستي و آخرون ، " حجم حوادث المرور و سبل معالجتها " ، مركز الدراسات و البحوث لجامعة نايف للعلوم الأمنية ، ط1 ، الرياض ، السعودية ، 2006 .

55. الهاشمي بوزيد بوطالبي ، "دور تنظيم المرور في السلامة الطرقية"، ندوة عن التجارب العربية و الدولية في تنظيم المرور، مركز الدراسات و البحوث لجامعة نايف للعلوم الأمنية ، ط 1 ، الرياض ،السعودية، 2010.
- 56.مجلة الوقاية و السياقة ،صادرة عن المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق ،الجزائر: العدد 5 ، 2007.
57. مجلة الوقاية و السياقة ، صادرة عن المركز الوطني عبر الطرق ، الجزائر ،العدد 7 ، 2008.
58. الهاشمي بوزيد بوطالبي ،"فعاليات حملات التوعية المرورية "،ندوة التعليم والسلامة المرورية ، مركز الدراسات و البحوث لجامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض ، السعودية، 2009.
- 59.مصطفى العوجي ، "الأمن الاجتماعي"، مؤسسة نوفل ،ط1، بيروت ، لبنان ،1983.
60. المحاور الأساسية الوطنية للوقاية من حوادث المرور ، منشورات صادرة عن المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق ،الجزائر، 2000.
- 61.مجلة الوقاية و السياقة ،مجلة فصيلة تصدر عن المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق ،الجزائر، العدد3، 2002 .
- 62.جريدة الشروق الأسبوعية: 20-26أكتوبر ،العدد 580.
- 63.الهاشمي بوزيد بوطالبي ،" التربية المرورية" ، مجلة الوقاية و السياقة ، المركز الوطني للوقاية و الأمن ،الجزائر،العدد 3، 2002.
- 64.الملتقى الوطني الأول حول "دور الجمعيات في التوعية و الوقاية من حوادث المرور"، مجلة خاصة صادرة عن المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق ،الجزائر، 2000.
65. عيسى محمد نابلي ، "التنظيم المؤسسي للمرور بالجزائر"، ندوة التجارب العربية و الدولية في تنظيم المرور ،مركز الدراسات و البحوث لجامعة نايف للعلوم الأمنية ، ط 1 ، الرياض ، السعودية ، 2010.
- 66.بو السبت عبد الجليل ،"قانون المرور ومراحل تعديله أمن ولاية الجزائر"،مذكرة نهاية التربص لضباط الشرطة ،المدرسة التطبيقية للأمن الوطني الصومعة ،البلدية، 2009-2010.
- 67.صالح بن محمد المالك ،"الضبط المروري وتشعب المهام" ، أعمال المؤتمر الثاني للسلامة المرورية ،مدينة الملك عبد العزيز للعلوم التقنية ، الرياض ،السعودية، 2007 .
- 68.محمد محارب،" حركة المرور ومشاكلها"، مجلة الصومعة، المدرسة التطبيقية للشرطة، البلدية: العدد 33، مارس 2006.

69. إحسان محمد الحسن، " النظريات الاجتماعية المتقدمة دراسة تحليلية في النظريات الاجتماعية المعاصرة " ،دار وائل للنشر، ط1 ، عمان، الأردن، 2005.
70. سامية محمد جابر وحسن محمد الحسن، " علم الاجتماع القانون "، دار المعرفة الجامعية، القاهرة، مصر، 2002.
71. دينيس لويد، "فكرة القانون"، ترجمة سليم الصويص، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، الكويت، بدون ت نشر .
72. مجلة الوقاية و السياقة، "حوادث المرور في الجزائر"، صادرة عن المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، الجزائر: العدد 22، 2007.
73. علي بوحجيلة، "تأمين المسؤولية الناتجة عن حوادث المرور"، الباحث الاجتماعي، قسنطينة: العدد 4، 2003.
74. الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية: العدد 46، 19 أوت 2001 .
75. الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية: 10/ 11/ 2004، العدد 72.
76. الجمهورية الرسمية للجمهورية الجزائرية: 29/07/2009، العدد 45.
77. خالد ت، إرهاب الطرقات تزول تدريجيا منذ دخول قانون المرور الجديد حيز التطبيق، جريدة النهار: 10 أوت 2010، العدد 860 .
78. الثقافة الأمنية، سلسلة محاضرات الموسم الثقافي الثالث، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب، الرياض، السعودية، 1990.
79. محسن بن عيسى، التحليل العلمي للحوادث والمعطيات المرورية"، الندوة العلمية حول تحليل المعطيات المرورية، بالتنسيق بين جامعة نايف للعلوم الأمنية ووزارة الداخلية، تونس، 2003.
80. (معالجة المعطيات المرورية). مجلة الأمن والحياة، الرياض، السعودية: العدد 275، ديسمبر 2003 .
81. أبو بكر المهدي بن صالح، "تحليل حوادث الطرق ودوره في تحسين السلامة المرورية "، المؤتمر الوطني لحوادث الطرق، ليبيا 2008 .
82. علي ضبيان الرشيد، "أجهزة التنفيذ الرسمية في مجال السلامة المرورية". ندوة حوادث المرور، مركز الدراسات والبحوث لجامعة نايف للعلوم الأمنية، ط1، الرياض، السعودية، 2006.
83. محمود سمير عبد الفتاح، " قانون المرور الجديد ولائحته التنفيذية "، المكتب الجامعي الحديث، ط1، الإسكندرية، مصر 2003 .

84. فيليب دي طرازي ، " تاريخ الصحافة العربية " ، الجزء 3 ، مطابع دار صادر للنشر ، بيروت ، لبنان ، 1972 .
85. فضيل دليو ، "الاتصال مفاهيمه ، نظرياته ووسائله" ، دار الفجر للنشر والتوزيع ، ط 1 ، القاهرة ، مصر ، 2003.
86. تيسير أبو عروجة ، " دراسات في الصحافة والإعلام " ، دار مجدولاي للنشر والتوزيع ، ط 1 ، عمان ، الأردن ، 2000.
87. الزبير سيف الإسلام ، " تاريخ الصحافة في الجزائر " ، الشركة الوطنية للنشر والتوزيع ، ج 2 ، الجزائر ، دون سنة نشر .
88. نور الدين تواتي ، "الصحافة المكتوبة والسمعية البصرية في الجزائر " ، دار الخلدونية ، ط1، القبة القديمة ، الجزائر ، 2008 .
89. فضيل دليو ، " المستقبل العربي " ، مركز دراسات الوحدة العربية : العدد 5 ، 2000.
90. زهير إحدادن ، " مدخل لعلوم الإعلام والاتصال " ، ديوان المطبوعات الجامعية ، ط4 ، بن عكنون ، الجزائر ، 2001 .
91. نصر الدين بوزيان ، "البيئة في الصحافة الجهوية الجزائرية " دراسة وصفية تحليلية مقارنة بين جريدتي النصر والجمهور " ، مذكرة ماجستير غير منشورة ، قسم علوم الإعلام والاتصال قسنطينة، 2008- 2009 .
92. Bereson (B), Janowitz (M), Redader in public opinion and communication" , 2nd , press, New York , 1960.
93. صفوان حسيني عصام ، "الصحافة المكتوبة وظاهرة العنف في الجزائر خلال سنة 1999 دراسة وصفية تحليلية " . دكتوراه غير منشورة ، قسم علوم الإعلام والاتصال جامعة الجزائر ، 2005 .
94. شاهيناز طلعت ، " وسائل الإعلام والتنمية الاجتماعية دراسات نظرية مقارنة وميدانية في المجتمع الريفي " ، مكتبة الأنجلو المصرية ، ط1 ، القاهرة ، مصر ، 1980 .
95. خضور أديب ، " فنيات الصحافة " ، جامعة دمشق ، دمشق ، 1992 .
96. العياضي نصر الدين ، " مساءلة الإعلام " ، المؤسسة الجزائرية للطباعة ، الجزائر ، 1991 .
97. بيل كوفاتش وآخرون ، " مبادئ الأساسية للصحافة " ، ت فايرة حكيم وآخرون ، الدار الدولية للإستثمارات الثقافية ، مصر ، 2006 .

98. نور الدين بلبيل ، " دليل الكتابة الصحفية "، ديوان المطبوعات الجامعية ، بن عكنون ، الجزائر ، 1991.
99. محي الدين الحليم، "التوعية الاجتماعية في المواضيع الأمنية في الإعلام الأمني العربي قضايا ومشكلاته"، مركز الدراسات والبحوث أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، ط 1 ، الرياض، السعودية، 2001 .
- 100 عبد الله بوجلال ، "إشكالية تحديد المفهوم الوعي الاجتماعي" ،المجلة الجزائرية للاتصال ،معهد علوم الاتصال ،بجامعة الجزائر :العدد 4 ، 1990.
- 101 فريديك معتوق ، " معجم العلوم الاجتماعية " ، أكاديمية النشر،بيروت ، لبنان، 1998 .
102. إبراهيم فريد الدار ، " الأسس السيكولوجية لسلوك الإنسان "،الدار العربية للعلوم ، ط1، بيروت ،لبنان ، 1998 .
- 103.صالح عبد العزيز النصار "الوعي المروري ".السعودية،جريدة الجزيرة المسائية ،العدد 10280،نقلا عن الموقع WWW.JAZIRAH.COM فيفري 2011.
- 104.علي سالم، "الوعي بين الفرد والجماعة"،مجلة الفكر العربي المعاصر ،مركز الإنماء القومي ، بيروت ، لبنان : العدد 94 .
- 105.عامر مصباح ،"الإقناع الاجتماعي" ، ديوان المطبوعات الجامعية ، ط2، بن عكنون ،الجزائر، 2006.
- 106.ملفين ديفيلير وساندرا بول روكتيش ،"نظريات وسائل الإعلام "،ت كمال عبد الرؤوف ،الدار الدولية للاستثمارات الثقافية ، القاهرة ،مصر، 1992 .
- 107.غريب سيد أحمد ،"علم الاجتماع الاتصال والإعلام "، دار المعرفة الجامعية ، الإسكندرية ،مصر، 2002 .
- 108.إبراهيم طلعت ،"استراتيجيات التخطيط الاقتصادي "،دار الكتاب الحديث ، القاهرة ،مصر ،2009.
- 109.كوفي عنان ،كلمة بمناسبة أسبوع الأمم المتحدة للسلامة على الطرق ،منظمة الصحة العالمية ،جنيف ، سويسرا ، 2007 .
- 110.محمود عودة ، "أساليب الاتصال والتغير الاجتماعي" ، دار المعرفة الجامعية ، الإسكندرية ،مصر، 1996.

111. الهاشمي بوطالبي، "الاستراتيجية الوطنية للوقاية من حوادث المرور"، مجلة الوقاية والسياسة، صادرة عن المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، الجزائر، العدد 6، 2006.
112. حسين سالم الشرع، "الأساليب النفسية في الإعلام الأمني"، مركز الدراسات والبحوث جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، 2006.
113. عبد الفتاح أبو معال، "أثر وسائل الإعلام في تربية الأطفال وتنقيفهم"، دار الشروق، ط 1، عمان، الأردن، 2006.
114. عبد الله حامد وآخرون، "دور أفلام التوعية المرورية في رفع الوعي المروري"، رسالة ماجستير غير منشورة، قسم العلوم الاجتماعية بجامعة نايف، الرياض، السعودية، 1979.
115. عمرو صلاح الدين جمجوم، "حوادث المرور". مركز الدراسات والبحوث لجامعة نايف للعلوم الأمنية، ط1، الرياض، السعودية، 2003.
116. جيلالي بوحمامة، "التربية المرورية"، مجلة العلوم الإنسانية، جامعة منتوري، قسنطينة، العدد 23، 2005.
117. البشير على محمد الترابي، "الوازع الديني وأثره في الحد من حوادث المرور"، مجلة الأمن والحياة، أكاديمية نايف للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية: العدد 257، 2003.
118. محمد الشيخ، "دور التوعية الدينية في مكافحة آفة حوادث المرور"، مجلة الوقاية والسياسة، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، الجزائر، العدد 8، 2008.
119. محمد عبد الحميد، "نظريات الإعلام واتجاهات التأثير"، عالم الكتاب، ط 1، القاهرة، مصر، 1997.
120. مصطفى حجازي، "الاتصال الفعال والعلاقات الإنسانية في الإدارة"، دار الطليعة، المركز العربي للتطور الإداري، بيروت، لبنان، 1982.
121. أحمد مطهر عقبات، "دور وسائل الإعلام في نشر التوعية"، الندوة العلمية "واقع الحملات التوعوية المرورية"، مركز الدراسات والبحوث بجامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، 2008.
122. لعياضي نصر الدين، "الصورة في وسائل الإعلام العربية"، مجلة الإذاعات العربية، إذاعة الدول العربية، تونس، العدد 2006، 1.
123. محمد بن عبد الرحمان الخصيب، "كيف تؤثر وسائل الإعلام دراسة النظريات والأساليب"، مكتبة العبيكات، ط2، السعودية، 1998.

124. رياض الزعل، "مقدمة في علم النفس الاجتماعي والتنظيمي"، دار قتيبة، ط 1، القاهرة، مصر، 1993 .
125. خيرى خليل الجميلي، "الاتصال ووسائله في المجتمع الحديث"، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، مصر، 1997.
126. صالح خليل أبو أصبع، "الاتصال الجماهيري"، دار الشروق للنشر والتوزيع، ط 1، عمان، الأردن، 1999.
127. همام طلعت، "قاموس العلوم النفسية و العلم الاجتماعية"، دار النفائس، ط 1، بيروت، لبنان، 1990، ص 30.
128. عبد الله محمد عبد الرحمان، "سوسيولوجيا الاتصال و الإعلام (النشأة التطورية و الاتجاهات الحديثة و الدراسات الميدانية)"، دار المعرفة العلمية، الاسكندرية، مصر، 2005، ص 146.
129. ياسين خضر البياتي، "النظرية الاجتماعية (جذورها و روادها)"، الجامعة المفتوحة طرابلس، ط 1، ليبيا، 2002، ص 108-109.
130. سلوى عبد الحميد الخطيب، "نظرة في علم الاجتماع المعاصر"، مطبعة النيل، ط 1، القاهرة، مصر، 2002، ص 232.
131. نبيل رمزي، "السوسولوجيا المعاصرة"، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2002، ص 117.
132. إحسان محمد الحسن، "مبادئ علم الاجتماع الحديث"، دار وائل للنشر، ط 1، عمان، الأردن، 2005، ص 109.
133. السيد عبد العاطي و آخرون، "نظرية علم الاجتماع (الاتجاهات الحديثة و المعاصرة)"، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2004، ص 51.
134. صالح مصطفى الفوال، "علم الاجتماع في عالم متغير"، دار الفكر العربي، ط 1، القاهرة، مصر، 1996، ص 369.
135. بيري سي كوهن، النظرية الاجتماعية الحديثة. ترجمة عادل مختار الهواري، دار فينوس للطباعة و النشر ط 1، مصر، 1977، ص 62.
136. عادل مختار الهواري، عبد الباسط عبد المعطي، "في النظرية المعاصرة لعلم الاجتماع"، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، مصر، 1986، ص 86.
137. السيد عبد العاطي السيد، "النظرية في علم الاجتماع"، دار المعرفة الجامعية الإسكندرية، مصر، 2005.

138. إحسان محمد الحسن، " النظريات الاجتماعية المتقدمة"، دار وائل للنشر والتوزيع ، ط1، عمان ، الأردن، 2005 ، ص 52.
139. عبد الباسط عبد المعطي، " اتجاهات نظرية في علم الاجتماع"، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، مصر، 1999، ص 150.
140. جراهام كلينتوش ، " تمهيد في النظرية الاجتماعية (تطورها ونماذجها الكبرى) " ، ت محمد سعيد فرج ، دار المعرفة الجامعية ، الإسكندرية ، مصر، 1998 ، ص 231.
141. معن خليل عمر، نظريات معاصرة في علم الاجتماع. دار الشروق للنشر والتوزيع ، ط 1 ، عمان ، الأردن، 1997.
142. طلعت إبراهيم لطفى وآخرون ، "النظرية المعاصرة في علم الاجتماع"، دار غريب لطباعة والنشر والتوزيع ، القاهرة ، مصر، 1999، ص 73.
143. الدسوقي عبده إبراهيم ، " وسائل وأساليب الاتصال الجماهيرية والاتجاهات الحديثة"، دار الوفاء لندنيا الطباعة والنشر ، الإسكندرية ، مصر ، بدون سنة نشر.
144. فضيل دليو ، "أسس المنهجية في العلوم الاجتماعية "، منشورات جامعة منتوري ، قسنطينة ، الجزائر، 1999 .
145. عبد الحميد لطفى، "علم الاجتماع"، ط7، دار النهضة العربية، بيروت ، لبنان، 2000.
146. أحمد بن مرسل ، "مناهج البحث العلمي في علوم الإعلام والاتصال" ، ديوان المطبوعات الجامعية ، بن عكنون ، الجزائر، 2003 .
147. محمد علي محمد، " علم الاجتماع والمنهج العلمي"، دار المعرفة الجامعية، ط 1 ، الإسكندرية ، مصر، 1986.
148. حسين سمير ، "بحوث الإعلام الأسس والمبادئ" ، عالم الكتاب، ط1، القاهرة ، مصر، 1976.
149. إحسان محمد الحسن ، "الأسس العلمية لمناهج البحث الاجتماعي"، دار الطليعة للطباعة والنشر ، بيروت ، لبنان، 1982 .
150. بلقاسم سلاطينية ، "منهجية العلوم الاجتماعية" ، دار الهدى للطباعة والنشر والتوزيع ، عين مليلة ، الجزائر، 2004 .
151. أنور مقراني وآخرون ، "في منهجية البحث الاجتماعي" ، منشورات مكتبة أقرأ، ط 1 ، قسنطينة ، الجزائر، 2007 . .
152. أحمد بدر، " مناهج البحث في علم المكتبات" ، دار المريخ ، الرياض ، السعودية ، 1999.

153. بوحوش عمار والذنيبات محمد محمود ،"مناهج البحث العلمي وطرق إعداد البحوث" ، ديوان المطبوعات الجامعية ، بن عكنون ،الجزائر ،1999.
154. صلاح مصطفى الفوال ،"مناهج البحث في العلوم الاجتماعية" ،مكتبة غريب ، القاهرة ، مصر، 1983 .
155. بن جدوا محمد ،"الطريق الوطني رقم 46 بالجلفة" ،الجزائر ،جريدة الخبر، 9 / 16 / 2010 ، العدد 6080 .
156. م عبدون ، "عندما تكون وسيلة النقل الوحيدة هي المشي العكايش الشلف " ،الجزائر ، جريدة الشروق : 10 / 06 / 2010 ،العدد 2990 .
157. "سيارة مجنونة تدهس 7 مصليين بعد صلاة العشاء برج بوعريريج" ، الجزائر ،جريدة الشروق ،17 ماي 2011 ،العدد 3296 .
158. "دبر راسك وعم بحرك" ، الجزائر،جريدة الشروق ، 31 جويلية 2010 ،العدد 3011 .
159. م نور الدين ، " لوحات التوجيه المروري تتعرض للتخريب بالبيض " ،الجزائر ،جريدة الشروق ،11 جويلية 2010 ،العدد 2991 .
160. مأمّن طارق ،"أعراس خنشلة تحولت إلى مأتم وعرسان ضمن ضحايا إرهاب الطرقات"،جريدة الشروق : 30 جويلية 2010 ،العدد 3010 .
161. س سالم ،"انحراف حافلة بور قلة" ،الجزائر ، جريدة الخبر : 6 / 6 / 2010 ،العدد 6016 .
162. ق مزيلة م مراد ،"انقلاب حافلة بمعسكر" ، الجزائر،جريدة الشروق : 24 / 06 / 2010 ،العدد 3004 .
163. عبد الكريم طهاري ،"حادث مرور يخلف أربعة قتلى بالمدينة" ،الجزائر ،جريدة الخبر : 23 مارس 2011 ،العدد 6303 .
164. الأحوال آمال، "ارتفاع محسوس في حوادث المرور بالبلدية" ،الجزائر ،جريدة الشروق : 22 ماي 2011 ، العدد 3301 .
165. محمد شراق ،"نحو إلغاء سحب رخصة السياقة" ،الجزائر،جريدة الخبر : 4 / 1 / 2011 ،العدد 6001 .
166. سميرة بلعمري ،"نحو إحالة حافلات الموت على التقاعد الإجباري" ،الجزائر ،جريدة الشروق: 19 ماي 2011 ،العدد 3298 .
167. وثيقة صادرة عن مصالح الدرك الوطني ،إحصائيات لحوادث المرور ،2009
168. عبد الرحيم ، ز فاضل ، "انزلاق التربة وفيضانات الأدوية تقطع الطرق" ،الجزائر ،جريدة الخبر ، 18 ماي 2011 ،العدد 6363 .

169. خالد ت ، "8 أشخاص يموتون يوميا في حوادث المرور" ، الجزائر ، جريدة النهار : 31 ماي 2011 ، العدد 1107 .
170. القرآن الكريم ، سورة لقمان .