

فعالية قانون المرور الجديد في الجزائر دراسة ميدانية على عينة من السائقين

بوظريفة حمو، تير رضا وبوكابوس أحمد. مخبر الوقاية والأرغونوميا، جامعة الجزائر.

ملخص:

تناولت هذه الدراسة مدى فعالية قانون المرور الجديد في الجزائر في الحد من المخالفات المرورية المرتكبة من طرف السائقين. وقد أعد لهذا الغرض استبيان تم تطبيقه عشوائيا على عينة مكونة من 214 سائقا، حيث بينت النتائج بأن نسبة كبيرة من السائقين تقدر بـ (49%)، قد اطلعوا على قانون المرور الجديد من خلال التلفزة، كما قدرت نسبة الذين كانوا يحترمون القانون قبل التطبيق بصيغته الجديدة بـ (45.94%)، في حين قدرت نسبة الذين يحترمون قانون المرور بعد تطبيق الصيغة الجديدة بـ (50.04%) فقط. الأمر الذي يوحي بأنه سوف لن يكون هناك تقدما ملموسا في احترام قانون المرور بعد تطبيق القانون الجديد.

كما كشفت نتائج الدراسة بأن السائقين رغم إدراكهم لأهمية قانون المرور الجديد، فإنهم لا يعتقدون أنه سيحدث تغييرات جذرية على سلوك السائقين، إذ أن (86.7%) منهم يعتقدون بأن القانون يحتاج إلى جدية وإمكانيات لتطبيقه. كما بينت النتائج بأن هناك شرائح اجتماعية ومهنية لا تحترم قانون المرور أكثر من غيرها. وأن هناك عدة أسباب ومظاهر لعدم احترام قانون المرور لا يمكن معالجتها بالاعتماد على قانون المرور الجديد لوحده. وأن حوادث المرور هي مسؤولية الجميع وكذا الأمر بالنسبة للتوعية والتحسيس بمخاطرها.

1 - مقدمة:

يعد القانون مجموعة من القواعد والمعايير المنظمة للسلوك، حيث تتطلب أو توظف أو تسمح بقيام علاقات معينة بين الأفراد أو المنظمات وحتى الدول، وتوفر طرفا لضمان المصالحة الحيادية لهؤلاء الأفراد وتوفر عقوبات لأولئك الذين لا يتبعون القواعد المؤسسة للسلوك. ويعتبر قانون المرور أحد هذه القوانين الذي يهدف إلى ضبط سلوك مستعملي الطريق وتوفير الأمن والسلامة بها، بالإضافة إلى المحافظة على سيرورة حركة المرور أمام الارتفاع المذهل لحوادث المرور، وتزايد التكاليف البشرية والمادية وما تخلفه من ضحايا ومعوقين مما ينقل كاهل المجتمع اقتصاديا واجتماعيا.

وكما هو الحال في أي مجال من مجالات السلوك الاجتماعي، فإن سيطرة السيارة تنطوي على احترام القواعد، ويبدو أنه من المعقول الافتراض بأنه إذا لم يحترم الشخص قواعد المرور زاد احتمال وقوع حادث له. وقد وجد بأن الناس يميلون إلى عدم احترام القواعد إذا لم تبدو ذات

معنى، كما وجد بأن السرعة التي تسير بها السيارات عادة ما تكون تبعا لإدراك السائق لمدى سلامة ظروف الطريق والسيارة. وأن هناك علاقة قوية تربط بين اختراق قواعد المرور والمخالفات الأخرى أكثر مما هو متوقع.

ففي دراسة قام بها ويلات (1978) Wellett، عن 653 جانح خلال مدة ثلاث سنوات بشماني مراكز للشرطة، توصل إلى أن من هؤلاء من اهتم بمخالفات خطيرة، كالسياسة في حالة سكر، التسبب في وفاة عن طريق السياسة الخطيرة، وكذلك السياسة الخطيرة، كما أن أكثر من الخمس من بين هؤلاء كانت لهم مخالفات أخرى غير مرتبطة بمخالفات السياسة لكنهم معروفون لدى الشرطة كأشخاص مشكوك فيهم، وقد كانت نسبة الإجماع في هذه العينة من السائقين ثلاثة أضعاف لما هو متوقع من عينة عشوائية. ويؤكد العديد من الباحثين وجود ميل لارتكاب المخالفات لدى الأفراد بصفة عامة، في حين تؤيد قلة منهم فكرة كون مخالفات قواعد المرور تختلف عن غيرها من المخالفات.

وقد قام بوظائفه وآخرون (1991)، بدراسة حول أسباب حوادث المرور في الجزائر، وتوصل إلى أن 56% من السائقين المستجوبين يعتقدون بأن عدم احترام قانون المرور أصبح عادة طبيعية مقبولة لدى أغلبية الناس، وأن 57.76% منهم يرون أن الناس يميلون إلى عدم احترام إشارات المرور إذا كانت غير موضوعة وفي غير محلها. في حين وجد بأن 60.95% منهم يحترمون إشارات المرور دائما عندما يتوقعون وجود شرطي في الطريق، و15.75% غالبا ما يفعلون ذلك بينما 4.76% نادرا ما يقومون بذلك و 8.57% لا يفعلون ذلك أبدا.

كما توصلت نفس الدراسة إلى أن 73.81% من أفراد العينة يوافقون على ضرورة تشديد العقوبات على السائقين للمحافظة على احترام قوانين المرور. ويرى 70.91% من المستجوبين بأن ظاهرة عدم احترام قوانين المرور بالجزائر قد أصبحت عادة متقبلة اجتماعيا، ويعتقد 46.9% منهم بأنها أصبحت بمثابة تقليد، في حين يرى 62.28%، بأن عدم احترام قوانين المرور يرجع لنقص المتابعة القانونية.

وقد خلصت التجارب الأجنبية في ما يتعلق بتطبيق القانون إلى ما يلي (Rumar., 2000):

- 1- إيجاد رادع هادف
- 2- يتعين أن تكون مستويات التطبيق عالية وأن يكفل الاستمرار فيها.
- 3- ينبغي أن يعقب القبض على السائق المتجاوز لهذه القوانين تنفيذا سريعا للجزاءات.
- 4- التطبيق التلقائي للقوانين هو أكثر الوسائل فعالية.

5- التثقيف العام يزيد من الامتثال للقانون.

هذا بالإضافة إلى أنه من الضروري اتخاذ إجراءات محددة للوقاية من الحوادث في الطرق والحد من عواقبها إلى أدنى حد ممكن وينبغي أن تستند هذه الإجراءات إلى قرائن وتحاليل سليمة للإصابات الناجمة عن حوادث المرور، وأن تكون ملائمة ثقافيا ومختبرة محليا، وأن تشكل جزءا من إستراتيجية السلامة المرورية (ETSC, 2003a ; Mook, 2002).

فعلى سبيل المثال أعدت السلطات النيوزيلندية برنامجا لتوفير السلامة على الطرق يتضمن

أربعة مستويات من الأهداف:

- هدف عام يتمثل في خفض التكاليف الاجتماعية والاقتصادية للحوادث ومختلف الإصابات.
- المستوى الثاني من هذه الأهداف يتطلب خفض عدد معين من الوفيات والإصابات الخطيرة الناجمة عن الحوادث.

- المستوى الثالث يتألف من مؤشرات الأداء المتعلقة بخفض السرعة وخفض معدل القيادة تحت تأثير الكحول وزيادة استخدام أحزمة الأمان.

- المستوى الرابع من الأهداف يعنى بالنتائج المؤسسية بما في ذلك عدد ساعات دوريات الشرطة ورجال الأمن، وعدد كيلومترات الأماكن التي تنطوي على أخطار عالية محتملة لحدوث اصطدامات والتي جرت معالجة نقائصها من قبل.

وإذا كانت الكثير من الدول تسعى جاهدة لتطوير أو تكييف قانون المرور حسب

المستجدات (ETSC, 2005)، كما هو الشأن بالنسبة للاتحاد الأوروبي الذي توصل بفضل تطبيق القوانين المرورية إلى خفض عدد الوفيات والإصابات الناجمة عن حوادث المرور بنسبة 50%، فإن الجزائر لم تتأخر هي الأخرى لتحديث وتطوير منظومة قوانينها المرورية، حيث تم إصدار قانون مرور جديد دخل حيز التنفيذ منذ مارس 2005، بغية وضع حد لتفاقم ظاهرة حوادث المرور التي أصبحت تشكل تهديدا حقيقيا لسلامة المواطن.

غير أن التساؤل يبقى مطروحا حول مدى فعالية هذا القانون في تحقيق الأهداف المرجوة

منه؟ وهل يكفي لوحده دون مرافقته بإجراءات أخرى؟ وليس هذا فحسب، بل هل يمكن تطبيقه فعليا على أرض الواقع؟ وهل وفرت كل الإمكانيات البشرية والمادية لذلك؟ والأكثر من كل ذلك، ما مدى استعداد مستعمل الطريق بصفة خاصة والمواطن بصفة عامة للامتثال لبنود هذا القانون الذي يحميه بالدرجة الأولى؟ وهل تمت تعبئة كل المؤسسات النظامية ومختلف هيئات المجتمع المدني لتحمل مسؤولياتها تجاه المساهمة في معالجة ظاهرة حوادث المرور؟ لذا تهدف الدراسة الحالية إلى الإجابة عن بعض هذه التساؤلات حول مدى فعالية قانون المرور الجديد من خلال استجواب

2.3 - أدوات الدراسة:

تم تكوين استبيان خاص بالدراسة الحالية من أجل الإطلاع على مدى فعالية قانون المرور الجديد بعد ستة أشهر من تطبيقه، بحيث كان الهدف الأساسي يتمثل في التعرف على مدى تأثير الإجراءات التي جاء بها القانون الجديد ميدانيا على السائقين باعتبارهم الفئة المعنية، ومدى تأثيرها على تغيير سلوكياتهم في الطريق، هذا بالإضافة إلى الوقوف على مدى تقبلهم لهذه الإجراءات، وكيف يرون إمكانيات تجسيدها في الميدان؟ وهل هناك صعوبات أو ثغرات في تطبيق هذا القانون؟ وما هي الميكانيزمات التي يراها السائقون مساعدة على تطبيق وتفعيل القانون الجديد، وكذلك الإجراءات الأخرى التي من شأنها ضمان السلامة المرورية بالطرق الجزائرية.

3.3 - وصف أداة الدراسة:

لإبراز فعالية قانون المرور الجديد، تم إعداد استبيان يحتوي على فقرة تمهيدية ومعلومات عامة تتعلق بالخصائص الفردية لأفراد العينة ليتم بعدها طرح 21 سؤالاً تتوزع وفق فرضيات الدراسة الحالية عبر المحاور الخمسة الموالية.

المحور الأول: الإطلاع على قانون المرور الجديد، وفعالته في تخفيض حوادث المرور ونسبة احترامه.

وتعالجه الأسئلة: 1، 2، 10، 11، من خلال التساؤل عن طرق إطلاع السائقين على هذا القانون الجديد والوسائل المستعملة من طرف السائقين للإطلاع عليه، وكذا تقدير نسبة السائقين الذين يحترمونه بصفة عامة ودرجة احترامهم لبعض قواعد المرور بصفة خاصة، بالإضافة إلى ترتيب هذه الأخيرة وفق درجة أهميتها.

المحور الثاني: واقع وآفاق قانون المرور الجديد.

وتعالجه الأسئلة: 3، 4، 5، 6، من خلال التساؤل عن مدى فعالية القانون الجديد في التقليل من حوادث المرور والأهداف التي حققها أو طبيعة التغييرات التي أحدثتها على سلوك السائقين، ومدى ديمومتها وفي ما إذا كانت العقوبات التي جاء بها هذا القانون كافية ومناسبة لتحقيق الأهداف التي وضع من أجلها.

المحور الثالث: الشرائح التي لا تحترم قانون المرور وسلوكها.

وتعالجه الأسئلة: 13، 14، 15، 18، من خلال مطالبة السائقين بترتيب الفئات الاجتماعية والمهنية من السائقين وفق درجة عدم احترامها لقانون المرور؟ وكيف يظهر سلوك الاجتماعية والمهنية من السائقين وفق درجة عدم احترامها لقانون المرور؟ وكيف يظهر سلوك السائق الذي لا يحترم قانون المرور؟

المحور الرابع: أسباب ومظاهر عدم احترام قانون المرور.

وتعالجه الأسئلة : 7، 8، 9، 19، من خلال البحث عن الأسباب والعوامل التي تجعل السائق لا يحترم قانون المرور وكيف يفسر ظاهرة عدم احترام قانون المرور حسب اعتقاده ؟ وكيف يتم اكتساب السائقين لهذه الظاهرة ؟

المحور الخامس: سبل التوعية والتحسيس للوقاية من حوادث المرور.

وتعالجه الأسئلة : 12، 16، 17، 20، 21، من خلال مطالبة السائق باحترام الطرق والأساليب التي يراها مناسبة للوقاية من ظاهرة عدم احترام قانون المرور. وما هي كيفية إلزام السائقين وجعلهم يحترمون قانون المرور ؟ وأخيرا هل لشركات التأمين من دور للمساهمة في التقليل من حوادث المرور حسب رأي السائقين؟

4.3 - أسلوب تطبيق الاستبيان:

تم توزيع 400 نسخة من الاستبيان صالحة للإجابة سواء باللغة العربية أو الفرنسية بغية تسهيل مهمة المحيب وفق اللغة التي يتقنها، وقد تم توزيع الاستبيان على السائقين بمراكز تقييم الخبرة التابعة للشركة الجزائرية للخبرة المعنية بتقييم حوادث المرور والمتوزعة عبر كل من مدن: الجزائر، البلدية، تيزي وزو، أثناء انتظار السائق بعد تقديم ملفه للمصلحة المعنية من أجل معاينة الأضرار التي لحقت بسيارته، ليطلب منه الإجابة عن الاستبيان في تلك الفترة.

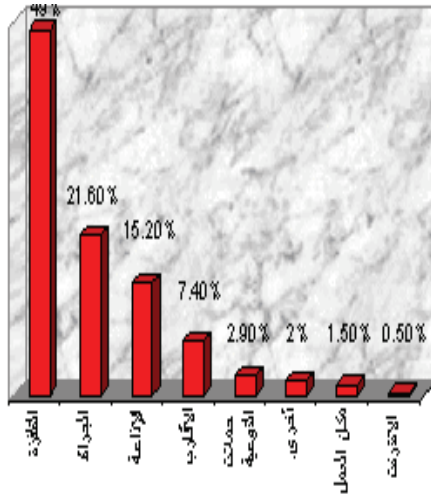
5.3 - الطرق الإحصائية المطبقة:

تم في هذه الدراسة استخدام مبادئ الإحصاء الوصفي لإيجاد المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية والنسب المئوية والاختبارات الإحصائية الاستدلالية مثل اختبار (χ^2) وكذا اختبار (ت) واختبار تحليل التباين البسيط للتحقق من مختلف فرضيات البحث.

4 - عرض وتحليل النتائج:**1.4 - المحور الأول: الإطلاع على قانون المرور الجديد وفعاليتيه في تخفيض حوادث المرور ونسبة احترامه**

تم طرح السؤال الأول للتعرف على الوسائل الإعلامية التي اطلع من خلالها السائقون على قانون المرور الجديد، وقد جاءت النتائج كما يتضح من الجدول (2)، مشيرة إلى أن أغلبية السائقين (49%)، قد اطلعوا على قانون المرور الجديد من خلال التلفزة، وهو ما يؤكد دور هذه الوسيلة الإعلامية في إيصال المعلومات الخاصة بالتوعية والتحسيس حول الوقاية من حوادث المرور، وضرورة الاعتماد عليها مستقبلا. تأتي بعدها الوسائل الإعلامية الأخرى بنسب متفاوتة كالصحافة المكتوبة التي تمثل (21.6%)، والإذاعة بنسبة (15.2%)، والأصدقاء والأقارب بـ (7.4%)، بينما لا تمثل حملات

التوعية والتحسيس إلا نسبة (2.9%) أنظر الشكل (1). الأمر الذي يستدعي إعادة النظر في السبل والطرق المنتهجة أثناء القيام ليس بهذه الأخيرة فقط، بل كذلك التركيز على توصيل النصائح والإرشادات الوقائية وغرس أسس التربية المرورية عبر التلفزة والجراند والإذاعة بصفة خاصة.



هل اطلعت على قانون المرور الجديد عن طريق:	التكرار	النسبة
1- التلفزة	100	49%
2- الجرائد	44	21.6%
3- الإذاعة	31	15.2%
4- الأقارب	15	7.4%
5- حملات التوعية	6	2.9%
6- أخرى	4	2%
7- مكان العمل	3	1.5%
8- الانترنت	1	0.5%

الجدول (2): كيفية اطلاع السائقين على القانون الجديد.

الشكل(1): الوسائل الإعلامية المعتمدة من السائقين للاطلاع على قانون المرور الجديد

وللوقوف على مدى احترام السائقين لقانون المرور الجديد طلب من أفراد العينة تقدير نسبة احترام السائقين لقانون المرور قبل تطبيق القانون وبعده، فجاءت النسبتان جد متقاربتين أي أن نسبة الذين كانوا يحترمون القانون قبل التطبيق بصيغته الجديدة قدرت بـ (45.94%)، في حين قدرت نسبة الذين يحترمون قانون المرور بعد تطبيق الصيغة الجديدة بـ (50.04%) فقط. الأمر الذي يوحي بمحدودية قانون المرور الجديد، أو على الأقل لم يحقق الآمال الكبيرة التي كانت معلقة عليه في الوقت الراهن، سواء من السائقين أنفسهم أو من الهيئات التي كانت وراء وضعه (أنظر الجدول:3)

الانحراف المعياري	معدل النسبة	قدر نسبة السائقين الذين يحترمون قانون المرور من خلال ملاحظاتهم اليومية:
29.26	45.94%	قبل تطبيق القانون
24.15	50.04%	بعد تطبيق القانون

الجدول (3) تقدير نسبة احترام السائقين لقانون المرور قبل وبعد صيغته الجديدة

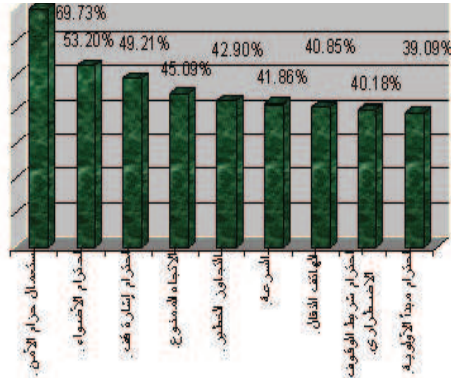
ولم يتوقف الأمر عند هذا الحد، بل طلب من أفراد العينة تقدير نسبة مدى احترام السائقين لجملة من أهم قواعد المرور بعد تطبيق القانون الجديد، فجاءت النتائج كما هو مبين بالجدول (4)، حيث رتبت قواعد المرور المذكورة بالجدول وفق نسبة احترامها بعد تطبيق القانون الجديد. ولعل

الشيء الملفت للانتباه هو النسبة العالية التي حصل عليها استعمال حزام الأمان بعد تطبيق قانون المرور الجديد (69.73%)، وهو شيء جد إيجابي خصوصا وأن إجبارية وضع حزام الأمان قد جاء بها القانون الجديد لأول مرة، كما أن الملاحظ البسيط يمكنه رؤية أغلب السائقين يستعملون حزام الأمان، مما يعني نجاح القانون الجديد في هذا المجال بالذات حتى وإن كان ذلك قد يعكس دور وفعالية رجال الأمان في فرض هذه الوسيلة المنقذة لحياة السائق أو المراكب، والتي قد تصبح بمثابة عادة وقائية لدى الجميع، غير أن ما يؤسف له من خلال الترتيب المذكور أعلاه هو أن بعض قواعد المرور الجد أساسية قد احتلت المراتب الأخيرة، كما هو الحال بالنسبة لاحترام مبدأ الأولوية (39.09%)، السرعة

الانحراف المعياري	معدل النسبة	معدل نسبة احترام السائقين لقواعد المرور الموالي بعد تطبيق القانون الجديد:
28.55	69.73%	1. استعمال حزام الأمان.
30.6	53.2%	2. احترام الأضواء.
28.71	49.21%	3. احترام إشارة قف.
30.76	45.09%	4. الاتجاه الممنوع.
28.29	42.90%	5. التجاوز الخطير.
26.73	41.86%	6. السرعة.
28.29	40.85%	7. الهاتف النقال.
29.71	40.18%	8. احترام شريط الوقوف الاضطراري.
26.00	39.09%	9. احترام مبدأ الأولوية.

(41.86%)، التجاوز الخطير (42.90%) والاتجاه الممنوع (45.09%)، كما يتضح من الشكل: (2)، مع العلم أن هذه العوامل التي تخلفت في ترتيب احترام السائقين لها تأتي في مقدمة أسباب حوادث المرور حسب إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق لسنة 2004 (أنظر الجدول: 5).

الجدول (4): تقدير نسبة احترام السائقين لجملة من أهم قواعد



النسبة %	أسباب حوادث المرور
31.33%	1- عدم احترام السرعة المحددة
12.81%	2- عدم استعمال ممر الراجلين
5.50%	3- التجاوز الخطير
5.17%	4- رفض الأولوية
4.59%	5- المناورة الخطيرة

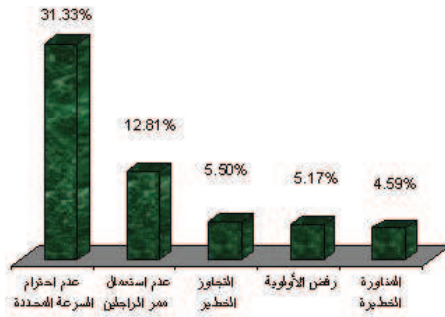
الجدول (5): إحصائيات حوادث المرور حسب المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق لسنة 2004.

الشكل (2): نسبة احترام السائقين لجملة من أهم قواعد المرور. ولعل الأمر يرجع إلى إستراتيجية مصالح الأمان في التركيز على مراقبة مدى احترام السائقين لبعض قواعد المرور أكثر من غيرها من بقية المخالفات أو إلى نقص الإمكانيات المادية والبشرية

المتوفرة لديهم؛ والضرورية لتعميم عملية المراقبة الصارمة الشاملة والمستمرة بالنسبة لبقية بنود القانون، وهو ما قد يتضح من خلال الجدول (6)، المعبر عن الإحصائيات الخاصة بعدد ونسب المخالفات لبعض قواعد المرور المرتكبة خلال السداسي الأول من عملية تطبيق قانون المرور الجديد؛ حسب إحصائيات كل من مصالح الدرك (مارس - أكتوبر) والأمن (مارس - سبتمبر) 2005.

ويبدو أن هناك نوعا من التوافق حتى وإن كان عكسيا أحيانا ما بين المخالفات المسجلة من طرف رجال الأمن والنتائج المعبرة عن تقديرات أفراد العينة لنسبة احترام السائقين لجملة من أهم قواعد المرور بعد تطبيق القانون الجديد (أنظر الجدولين: 4 و 6). ولعل القراءة المعمقة للجدول (6) الخاص بعدد ونسب المخالفات؛ تبرز مواصلة السائقين في عدم احترامهم لقانون المرور، ذلك أنه يمكن إلى حد ما إرجاع عدم استعمال حزام الأمن إلى النسيان أو عدم التعود.. الخ، لكن أن يصل الحد بنسبة 13.14% من السائقين إلى السير في الاتجاه الممنوع أو 14.39% منهم إلى ارتكاب مخالفة التجاوز الخطير، فإن هاتين النسبتين حتى وإن كانتا أقل من نسبة عدم استعمال حزام الأمن، فهما يشكلان انتهاكا واضحا في حق قانون المرور الجديد ومساسا بفعاليتها.

لعل العبرة التي يمكن استخلاصها من خلال الجداول السابقة هو أن قواعد المرور التي يبدي رجال الأمن صرامة أكثر في تطبيقها، يتم احترامها من طرف عدد أكبر من السائقين، كما هو الحال بالنسبة لحزام الأمن (انظر الجدولين: 4 و 6). وهو ما يتفق مع ما توصل إليه بوظريفه وآخرون (1991) من أن 60.95% من السائقين يحترمون إشارات المرور دائما عندما يتوقعون وجود شرطي في الطريق، وأن 73.81% من عينة السائقين يوافقون على ضرورة تشديد العقوبات على السائقين للمحافظة على احترام قانون المرور.



الشكل (3) : نسبة أهم أسباب حوادث المرور حسب المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق سنة 2004

لعل ما يعزز كل ما ذكر أعلاه ما جاءت به نتائج السؤال الحادي عشر في الاستبيان الذي طلب فيه من السائقين ترتيب قواعد المرور المذكورة بالجدول (4) أعلاه وفق أهميتها للتقليل من حوادث المرور، فجاءت النتائج جد معاكسة لما بينه الجدول (6)، حيث رتب السائقون هذه القواعد على أساس أن السرعة تأتي في المرتبة الأولى بنسبة (78.0 %) من حيث أهميتها في التقليل من حوادث المرور، يليها التجاوز الخطير في المرتبة الثانية (28.4%)، الهاتف النقال في المرتبة الثالثة (13.6%)، عدم احترام مبدأ الأولوية (15.6%)، الاتجاه الممنوع في المرتبة الخامسة (20.3%)، (أنظر الجدول 7). ويبدو من خلال التفحص البسيط لهذا الترتيب أنه يتماشى مع ما ذهبت إليه إحصائيات

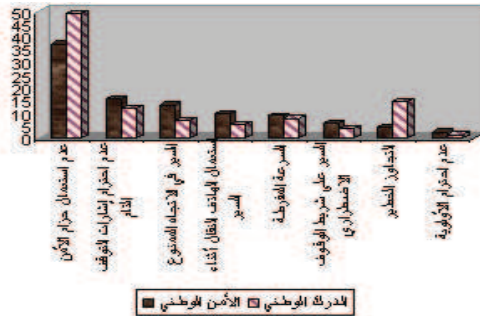
الأمن الوطني		الدرك الوطني		المخالفات المسجلة بعد تطبيق قانون المرور الجديد
العدد	النسبة %	العدد	النسبة %	
20893	36.98	13505	49.25	عدم استعمال حزام الأمن
10941	15.36	3200	11.67	عدم احترام إشارات التوقف التام
7423	13.14	1887	6.88	السير في الاتجاه الممنوع
5390	9.54	1411	5.15	استعمال الهاتف النقال أثناء السير
4955	8.77	2097	7.65	السرعة المفرطة
32.02	5.67	982	3.58	السير على شريط الوقوف الاضطراري
2396	4.24	3946	14.39	التجاوز الخطير
1303	2.31	391	1.43	عدم احترام الأولوية
56503	100	27419	100	المجموع

حوادث المرور المبينة بالجدول (5)،

إذ أن هناك توافق جد متقارب في ترتيب أسباب حوادث المرور من طرف أفراد عينة الدراسة الحالية وفق أهميتها في التقليل من حوادث المرور، الأمر الذي يستدعي إعطاء العناية اللازمة والضرورية لما جاء به هذا الترتيب، في عملية وضع استراتيجيات التوعية والتحسيس للوقاية من حوادث المرور، وتكثيف المراقبة للحد من نوعية المخالفات التي رتبها السائقون في المراتب الأولى، وأكدت خطورتها

الجدول (6) المخالفات المسجلة من طرف مصالح الأمن والدرك 2005

إحصائيات حوادث المرور، وليس هذا فحسب بل يجب الاعتماد على التلفزة بالدرجة الأولى طالما أنها كانت الوسيلة المفضلة لدى أغلبية السائقين في الاطلاع على قانون المرور.



الشكل (4): المخالفات المسجلة من طرف

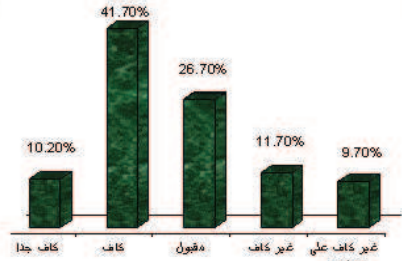
مصالح الأمن والدرك. 2005.

2.4 - المحور الثاني: واقع وآفاق قانون المرور الجديد.

تأكد ظاهرة عدم احترام قانون المرور التي تم تناولها في المحور الأول أكثر من خلال النتائج المتوصل إليها ضمن المحور الثاني (أنظر الجدول:8)، حيث يعتقد (10.2%) فقط من السائقين بأن قانون المرور الجديد جد كاف للتقليل من حوادث المرور، و(41.7%) منهم يرون بأنه كاف، في حين يعتقد (26.7%) منهم بأنه مقبول بينما يرى (11.7%) أنه غير كاف و(9.7%) فقط من السائقين يرون أنه غير كاف على الإطلاق (أنظر الشكل:5). الأمر الذي يؤكد مرة أخرى محدودية وفعالية قانون المرور الجديد وعدم اقتناع السائقين به، وبالتالي ضرورة إرفاقه بإجراءات أخرى للحد من ظاهرة عدم احترامه بهدف التقليل من حوادث المرور.

الجزائر الطيارى النسبية	الرتبة الثانية	الرتبة الثالثة	الرتبة السابعة	الرتبة السادسة	الرتبة الخامسة	الرتبة الرابعة	الرتبة الثالثة	الرتبة الثانية	الرتبة الأولى	رتب قواعد المرور الموالية وفقا لدرجة أهميتها في التقليل من حوادث المرور:	
										التكرار	النسبة
1.90	1.75	2	5	1	4	1	6	4	17	149	التكرار
		1	2.6	0.5	2.1	0.5	3.1	2.1	8.9	78	النسبة
1.83	3.65	0	7	6	21	28	29	30	54	15	التكرار
		0	3.7	3.2	11.1	14.7	15.3	15.8	28.4	7.9	النسبة
2.44	4.42	11	19	17	15	16	25	25	43	13	التكرار
		6	10.3	9.2	8.2	8.7	13.6	13.6	23.4	7.1	النسبة
2.02	4.45	9	8	14	19	30	28	43	24	5	التكرار
		5	4.4	7.8	10.6	16.7	15.6	23.9	13.3	2.8	النسبة
1.88	4.84	5	14	21	30	38	35	26	13	5	التكرار
		2.7	7.5	11.2	16	20.3	18.7	13.9	7	2.7	النسبة
2.78	5.43	41	17	17	14	12	11	28	32	6	التكرار
		23	9.6	9.6	7.9	6.7	6.2	15.7	18	3.4	النسبة
1.99	5.87	14	26	39	32	24	30	14	5	4	التكرار
		7.4	13.7	20.5	16.8	12.6	15.8	7.4	2.6	2.1	النسبة
1.93	6.23	23	32	36	30	28	17	12	6	1	التكرار
		12.4	17.3	19.5	16.2	15.1	9.2	6.5	3.2	0.5	النسبة
1.96	7.0	47	52	33	18	12	7	8	7	1	التكرار
		25.4	28.1	17.8	9.7	6.5	3.8	4.3	3.8	0.5	النسبة

الجدول (7): ترتيب بعض قواعد المرور وفقا لدرجة أهميتها في التقليل من حوادث المرور.



الشكل(5): اعتقاد السائقين حول كفاية قانون المرور

الجدديد في التقليل من حوادث المرور.

النسبة	التكرار	هل تعتقد أن قانون المرور الجديد كاف للتقليل من حوادث المرور
10.2%	21	— كاف جدا
41.7%	86	— كاف
26.7%	55	— مقبول
11.7%	24	— غير كاف
9.7%	40	— غير كاف على الإطلاق

الجدول (8): اعتقاد السائقين حول كفاية قانون المرور

الجدديد في التقليل من حوادث المرور

وللتدقيق أكثر في حيثيات اعتقادات السائقين المذكورة أعلاه، طلب منهم إبداء آرائهم حول الأهداف التي سيحققها قانون المرور الجديد، كما يتضح من الجدول: (9)، حيث يعتقد (87.6%) من السائقين بأن قانون المرور الجديد يحتاج إلى جدية وإمكانيات لتطبيقه، ويؤكدون في نفس الوقت بأنه سيزيد من احترام قواعد المرور (74.3%)، وسيؤدي إلى تغيير سلوك السائقين (72.6%)، وسيزيد من مستوى الأمان لدى السائقين (71.1%)، ويساعد على جعل الطريق أكثر أمنا (70.8%)، وزيادة على أنه سيؤدي إلى تقليل حوادث المرور بنسبة (68.9%)، ويقلل من السلوكات اللائقائية (67.9%)، بالإضافة إلى ما له من انعكاسات من حيث تسهيل حركة المرور (61.9%).

وهكذا يبدو أنه رغم عدم الاقتناع الكلي لأفراد العينة بكفاية قانون المرور في التقليل من الحوادث، ورغم تحفظهم العقلاني حول الجدوية والإمكانيات المتوفرة لتطبيقه التي رتبها السائقون في المرتبة الأولى، إلا أن ثقة السائقين في أهمية قانون المرور الجديد تبقى جد كبيرة. الأمر الذي يستدعي التساؤل ليس عن القانون الجديد في حد ذاته، بل عن درجات وكيفية تطبيقه في

النسبة	التكرار	هل تعتقد أن التغيرات التي يجدها قانون المرور الجديد على سلوك السائقين ستكون:
28.4%	60	— مؤقتة
23.2%	49	— دائمة
21.8%	46	— ظرفية
14.7%	31	— سطحية
11.8%	25	— جوهرية

الميدان. ولعل ذلك ما يتضح أكثر من خلال اعتقادات السائقين بأن قانون المرور الجديد صعب التطبيق (41.4%)، ولن يكون له تأثير كبير (40.5%)، كما أنه غير واقعي (29.5%)

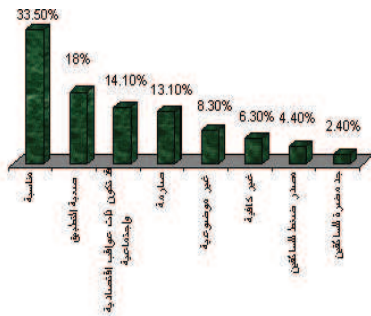
الجدول (9): الأهداف التي سيحققها قانون المرور الجديد حسب اعتقاد السائقين

الانحراف المعياري	المعدل	النسبة %	التكرار	هل تعتقد أن قانون المرور الجديد
0.33	1.12	87.6%	183	1- يحتاج إلى جدية وإمكانيات لتطبيقه.
0.49	1.59	74.3%	156	2- يزيد من احترام قواعد المرور.
0.45	1.29	72.6%	154	3- سيؤدي إلى تغيير سلوك السائقين.
0.49	1.60	71.1%	152	4- سيزيد من مستوى الأمان لدى السائقين.
0.45	1.29	70.8%	150	5- يساعد على جعل الطريق أكثر أمنا.
0.49	1.26	68.9%	146	6- سيؤدي إلى تقليل حوادث المرور.
0.48	1.38	67.9%	142	7- يقلل من السلوكات اللائقائية.
0.45	1.71	61.6%	130	8- يسهل حركة المرور.
0.47	1.32	41.4%	87	9- صعب التطبيق.
0.44	1.27	40.5%	83	10- ولن يكون له تأثير كبير.
0.46	1.32	29.5%	61	11- غير واقعي.

الجدول (10): نوعية التغيرات التي سيحدثها قانون المرور الجديد على سلوك السائقين

التغييرات ستكون دائمة. وهي نسبة غير كافية لتحقيق الأهداف المنتظرة من قانون المرور الجديد، ولعل ذلك يرتبط بقضية تطبيقه كما سبقت الإشارة إليه أعلاه، بالإضافة إلى مختلف الصعوبات التي يواجهها هذا التطبيق.

وفي نفس السياق يرى (33.5%)، من السائقين بأن العقوبات التي جاء بها قانون المرور الجديد مناسبة (انظر الجدول: 11)، في حين يرى (18%)، منهم بأنها صعبة التطبيق، وينظر لها (14.1%)، على أنها قد تكون ذات عواقب اقتصادية واجتماعية، كما يعتقد (13.1%) منهم بأنها صارمة، وغير موضوعية (8.3%)، وغير كافية (6.3%)، وليس هذا فحسب، بل تشكل مصدر ضغط للسائقين (4.8%)، وجد مضرة لهم (2.4%) (انظر الشكل: 6)؛ الأمر الذي يستدعي مراجعة نوعية هذه العقوبات لتتماشى منطقيا مع نوعية المخالفات وخطورتها في ارتكاب حوادث المرور.



الشكل(6): نوعية التغييرات التي سيحدثها قانون المرور الجديد على سلوك السائقين.

هل تعتقد أن العقوبات التي جاء بها قانون المرور الجديد:	التكرار	النسبة
— مناسبة	69	33.5%
— صعبة التطبيق	37	18%
— قد تكون ذات عواقب اقتصادية واجتماعية	29	14.1%
— صارمة	27	13.1%
— غير موضوعية	17	8.3%
— غير كافية	13	6.3%
— مصدر ضغط للسائقين	9	4.4%
— جد مضرة للسائقين	2	2.4%

الجدول (11): نوعية التغييرات التي ستحدثها العقوبات التي جاء بها قانون المرور الجديد.

2.4 — المحور الثالث: الشرائح التي لا تحترم قانون المرور وسلوكها.

ولعله من البديهي التساؤل عن الفئات الاجتماعية والمهنية من السائقين من حيث درجة عدم احترامهم لقانون المرور، وما هو السلوك الذي يظهر لدى هؤلاء؟ حيث طلب من أفراد العينة ترتيب السائقين حسب الفئات الاجتماعية، فرتبت فئة الشباب من الجنسين في المرتبة الأولى (72.6%)، تليها رتبة الذكور من مختلف الأعمار في المرتبة الثانية (57.6%)، ثم المتقدمون في السن في المرتبة الثالثة (54.6%)، وأخيرا الإناث في المرتبة الرابعة (56.2%)، (انظر الجدول: 12).

وهو ما يتفق مع ما توصلت إليه مختلف الدراسات، وتعززه إحصائيات حوادث المرور لمصالح الأمن للفترة الممتدة من أبريل إلى سبتمبر 2005، التي تؤكد على أن فئات الشباب أكثر عرضة لحوادث المرور من غيرها؛ كما يتضح من الجدول: (13).

الانحراف المعياري	معدل النسبة	المرتبة الرابعة	المرتبة الثالثة	المرتبة الثانية	المرتبة الأولى	رتب الفئات الاجتماعية المالية من السائقين من حيث درجة عدم احترامها لقانون المرور:
.62	1.34	3	6	42	135	التكرار
		1.6	3.2	22.6	72.6	النسبة
.85	2.13	19	22	106	37	التكرار
		10.3	12	57.6	20.1	النسبة
.74	3.11	55	100	21	7	التكرار
		30.1	54.6	11.5	3.8	النسبة
.85	3.37	104	54	18	9	التكرار
		56.2	29.2	9.7	4.9	النسبة

الجدول (12): ترتيب الفئات الاجتماعية من السائقين

تبعاً لدرجة عدم احترامها لقانون المرور.

النسبة	الاجموع	70 فأكثر	69 - 60	59 - 50	49 - 40	39 - 30	29 - 25	24 - 18	السن
									الجنس
% 97.77	8977	101	312	872	1516	2239	1945	1992	ذكور
% 2.23	205	00	01	12	44	46	50	52	إناث
% 100	9182	101	313	884	1560	2285	1995	2044	الاجموع
% 100	% 100	% 1.1	% 3.41	% 9.63	% 16.89	% 24.89	% 21.73	% 22.26	النسبة

الجدول (13): إحصائيات حوادث المرور المقدمة من طرف الأمن الوطني تبعاً لجنس و سن السائق من: (أفريل - أكتوبر) 2005.

كما طلب من أفراد العينة ترتيب السائقين حسب الفئات المهنية أو نوعية السيارة، فبينت النتائج كما يتضح من الجدول: (14)، أن سائقي الحافلات يأتون في المرتبة الأولى بنسبة (30.8%)، يليهم في المرتبة الثانية سائقو الشاحنات الضخمة (28.00%)، ثم سائقو النقل الجماعي (24.2%)، ثم الشباب ذوو السيارات القوية (11.9%)؛ ولعل إجابات أفراد العينة متأثرة بكثره حوادث المرور التي طالت النقل الجماعي بصفة خاصة؛ والوزن الثقيل بصفة عامة خلال السنوات الأخيرة، حيث أصبحت هذه الوسائل المستعملة في النقل مخيفة نظراً لعدم احترام السائقين لقواعد السلامة المرورية، وكذا نقص خبرة القيادة والسلوكات اللائقة لديهم.

الانحراف المعياري	معدل الرتبة	رتب الفئات الموالية من السائقين تبعا لدرجة عدم احترامها لقانون المرور:												
		الرتبة الحادية عشر	الرتبة العاشرة	الرتبة التاسعة	الرتبة الثامنة	الرتبة السابعة	الرتبة السادسة	الرتبة الخامسة	الرتبة الرابعة	الرتبة الثالثة	الرتبة الثانية	الرتبة الأولى		
2.55	3.47	1	3	7	9	11	12	10	24	29	29	60	التكرار	سائقو الحافلات
		0.5	1.5	3.6	4.2	5.2	6.2	5.1	12.3	14.9	14.9	30.8	النسبة	
2.60	4.10	2	6	6	13	13	11	17	17	30	52	19	التكرار	سائقو الشاحنات
		1.1	3.2	3.2	7	7	5.9	9.1	9.1	16.1	28	10.2	النسبة	
2.48	4.29	1	6	9	7	16	13	17	23	44	28	18	التكرار	سائقو النقل الجماعي
		0.5	3.3	4.9	3.8	8.8	7.1	9.3	12.6	24.2	15.4	9.9	النسبة	
2.74	4.69	2	9	11	6	19	23	14	21	23	26	21	التكرار	الشباب ذوي السيارات القوية
		1.1	5.1	6.3	3.4	10.8	13.1	8	11.9	13.1	14.8	11.9	النسبة	
3.40	5.07	16	9	10	12	19	17	13	14	9	16	45	التكرار	السائقون الجدد
		8.9	5	5.6	6.7	10.6	9.4	7.2	7.8	5	8.9	25	النسبة	
2.66	6.36	8	11	23	36	20	16	24	16	11	11	9	التكرار	سائقو السيارات الفخمة
		4.3	5.9	12.4	19.5	10.8	8.6	13	8.6	5.9	5.9	4.9	النسبة	
2.63	6.37	11	15	18	23	15	23	24	22	17	5	5	التكرار	سائقو سيارات الأجرة
		6.2	8.4	10.1	12.9	8.4	12.9	13.5	12.4	9.6	2.8	2.8	النسبة	
2.73	6.45	11	15	20	22	21	22	18	13	15	12	5	التكرار	سائقو السيارات الجديدة
		6.3	8.6	11.5	12.6	12.1	12.6	10.3	7.5	8.6	6.9	2.9	النسبة	
2.56	6.72	7	18	28	22	25	2	19	15	5	8	7	التكرار	سائقو السيارات الصغيرة
		3.9	10.1	15.7	12.4	14	13.5	10.7	8.4	2.8	4.5	3.9	النسبة	
2.83	7.10	22	29	12	22	15	14	25	16	8	7	4	التكرار	سائقو السيارات القديمة
		12.6	16.7	6.9	12.6	8.6	8	14.4	9.2	4.6	4	2.3	النسبة	
2.94	8.22	42	31	32	13	11	8	7	8	6	5	7	التكرار	السائقون ذوي أقدمية
		24.6	18.1	18.7	7.6	6.4	4.7	4.1	4.7	3.5	2.9	4.1	النسبة	

الجدول (14): ترتيب السائقين حسب الفئات المهنية أو نوعية السيارة.

وللتدقيق أكثر في الفئات التي لا تحترم قانون المرور، طلب من أفراد العينة ترتيب السائقين حسب القطاعات المهنية فجاءت النتائج كما يتضح من الجدول: (15)، حيث تبين أن سائقي قطاع النقل يحتلون المرتبة الأولى في الترتيب العام، إذ رتبهم (27.00%) في المرتبة الأولى، ووضعهم (28.6%) في المرتبة الثانية، ثم رتب رجال الأمن في المرتبة الثانية في الترتيب العام حيث رتبهم (33.7%) من أفراد العينة في المرتبة الأولى و(12.8%) في المرتبة الثانية، أما المرتبة الثالثة في الترتيب العام فرجعت إلى فئة التجار، حيث رتبهم (18.00%) من أفراد العينة في المرتبة الأولى و(14.8%) وضعهم في المرتبة الثانية؛ وعلى الرغم من أنه من الصعب التعليق على هذه النتائج طالما لم تتوفر إحصائيات مفصلة حول نسبة مرتكبي حوادث المرور تبعا للقطاعات والنشاطات المهنية، إلا أنه

يجب التوقف عند المرتبة التي احتلها رجال الأمن؛ للإشارة إلى أن هناك شائعة منتشرة لدى بعض السائقين تصب في هذا الاتجاه، الأمر الذي يتطلب تصحيح مسارها واتخاذ الإجراءات اللازمة للحد من درجة انتشارها.

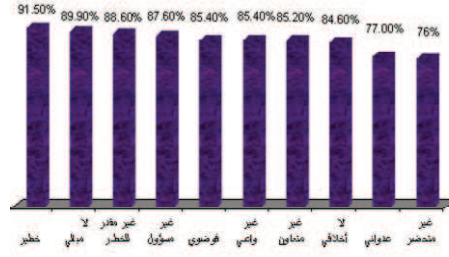
الترتيب المعياري	معدل الرتبة	الرتبة التاسعة	الرتبة الثامنة	الرتبة السابعة	الرتبة السادسة	الرتبة الخامسة	الرتبة الرابعة	الرتبة الثالثة	الرتبة الثانية	الرتبة الأولى	رتب فئات الفئات المهنية الموالية من السائقين تبعاً لدرجة عدم احترامها لقانون المرور:	
											التكرار	النسبة
1.84	2.82	0	6	7	7	9	25	30	54	51	التكرار	النقل
		0	3.2	3.7	3.7	4.8	13.2	15.9	28.6	27.0	النسبة	
2.57	3.55	10	11	11	11	23	14	20	24	63	التكرار	رجال الأمن
		5.3	5.9	5.9	5.9	12.3	7.5	10.7	12.8	33.7	النسبة	
2.27	3.77	7	13	9	12	16	30	40	28	34	التكرار	التجار
		3.7	6.9	4.8	6.3	8.5	15.9	21.2	14.8	18	النسبة	
2.36	4.45	11	14	18	18	21	20	35	29	16	التكرار	رجال الأعمال
		6	7.7	9.9	9.9	11.5	11	19.2	15.9	8.8	النسبة	
1.84	5.07	4	18	18	31	35	38	18	13	3	التكرار	عمال الصناعة
		2.2	10.1	10.1	17.4	19.7	21.3	10.1	7.3	1.7	النسبة	
2.06	5.31	10	17	28	34	27	22	21	14	5	التكرار	الإدارة
		5.6	9.6	15.7	19.1	15.2	12.4	11.8	7.9	2.8	النسبة	
2.61	5.39	33	14	14	16	21	17	20	23	7	التكرار	الفلاحة
		20	8.5	8.5	9.7	12.7	10.3	12.1	13.9	4.2	النسبة	
2.27	6.51	36	34	40	20	10	16	5	5	10	التكرار	عمال الصحة
		20.5	19.3	22.7	11.4	5.7	9.1	2.8	2.8	5.7	النسبة	
2.08	6.64	33	44	32	26	18	8	6	7	5	التكرار	عمال التربية و التعليم
		18.4	24.6	17.9	14.5	10.1	4.5	3.4	3.9	2.8	النسبة	

الجدول (15): ترتيب السائقين حسب القطاعات المهنية

وعندما سئل أفراد العينة عن السلوك الذي يظهر به السائق الذي لا يحترم قانون المرور، بينت النتائج كما يتضح من الجدول: (16)، بأنه سلوك خطير قد احتل المرتبة الأولى بنسبة (91.5%)، يليه سلوك اللامبالاة في المرتبة الثانية بنسبة (89.9%)، ثم في المرتبة الثالثة سلوك غير مقدر للخطر بنسبة (88.6%)، والمرتبة الرابعة سلوك غير مسؤول بنسبة (87.6%)، أما المرتبة الخامسة فجاء سلوك السائق على أنه فوضوي بنسبة (87.6%)، وما يمكن استنتاجه من هذه النسب العالية لمختلف السلوكات، هو أن أفراد العينة يؤكدون على اتصاف السائقين الذين لا يحترمون قانون المرور بالسلوكات اللاوقائية في الطريق. وعلى العموم فإن نتائج أسئلة المحور الحالي

يعزها ما جاء في الفرضية الثالثة من أن هناك بعض الفئات من السائقين لا تحترم قانون المرور أكثر من غيرها.

الرقم	الكمية	هل يظهر سلوك السائق الذي لا يحترم قانون المرور:
1-1	194	خطير
2-2	187	لا مبالي
3-3	186	غير مقدر للخطر
4-4	184	غير مسؤول
5-5	181	فوضوي
6-6	181	غير واعي
7-7	178	غير متعاون
8-8	176	لا أخلاقي
9-9	161	عدواني
10-10	160	غير متحضر



الشكل (8): نسبة السلوك الذي يظهر به السائق الذي لم يحترم قانون المرور

الجدول (16): السلوك الذي يظهر به السائق الذي

لم يحترم قانون المرور

4.3 - المحور الرابع: أسباب ومظاهر عدم احترام قانون المرور.

ومن الطبيعي التساؤل عن أسباب عدم احترام قانون المرور في اعتقاد السائقين حيث أظهرت النتائج كما يتضح من الجدول (17)، بأن نسبة (92.5%) من أفراد العينة يعتقدون أن عدم احترام قواعد المرور يرجع إلى نقص التربية والثقافة المرورية، و(86.4%) منهم يرجعونه إلى نقص التكوين في السياقة، و(85.9%) منهم يربط ذلك باعتماد السائق على العلاقات الشخصية لتفادي العقوبة، يلي ذلك نقص الصرامة في تطبيق العقوبات على السائقين المخالفين للقوانين (85.2%)، يليه بعد ذلك سلوك المخاطرة بنسبة (84.4%)، ثم اعتقاد السائق بأن القانون سوف لن يطبق (75.9%)، والتغاضي عن تطبيق القانون تبعاً للمكانة الاجتماعية للسائق كجنسه ونوع المركبة (75.2%).

ولعل هذه المعتقدات والاتجاهات أو المواقف السائدة لدى السائقين هي بحاجة إلى عناية فائقة، ويمكن أن يكون هذا الاكتساب مرتبطاً بالآثار والمخلفات التي تركتها المرحلة التي مرت بها الجزائر خلال العشرية السوداء من جهة، ومن جهة أخرى، فإن هذه النتائج تؤكد ما جاء في إجابات السائقين في المحور الثاني في تحفظهم المتمثل في تطبيق قانون المرور الذي يحتاج إلى جدية وإمكانيات قوية لتطبيقه (86.6%)، رغم إدراكهم الجد إيجابي لمختلف أهدافه وفوائده (أنظر كذلك إلى الجدول: 9).

بالفعل فإن انتشار ظاهرة عدم احترام قانون المرور قد جعلت (93.0%)، من أفراد العينة يعتقدون بأنها أصبحت بمثابة ظاهرة خطيرة يجب مكافحتها، و(87.1%) يرون أنها سلوك غير متحضر، و(82.2%) يظنون أنها أصبحت آفة اجتماعية، ثم (72.9%) يعتقدون بأنها عبارة عن امتداد طبيعي لعدم احترام القوانين في مجالات أخرى (أنظر الجدول (17)).

ولم يتوقف الأمر عند هذا الحد، بل طلب من أفراد العينة رأيهم في بداية اكتساب ظاهرة عدم احترام قانون المرور، فجاءت نتائج إجاباتهم كما هي مبينة بالجدول (19)، حيث يعتقد (73.8%) منهم بأن ظاهرة عدم احترام القانون تبدأ بعد تعلم العادات السيئة من السائقين في الطريق، زيادة على أن (63.6%) يرون بأن هذه الظاهرة تبدأ كذلك قبل عملية التكوين في السياقة و (61.3%) يرجعونها إلى ما بعد الحصول على رخصة السياقة. وبالتالي يأخذونها من المجتمع الذي يعيشون فيه، حيث يقدم المجتمع للفرد نماذج ثقافية وصور يتحتم عليه تبنيها كي يتبناه المجتمع (فليب برونو وألان برو، 1993).

هل تعتقد أن عدم احترام قانون المرور يرجع إلى :	التكرار	النسبة
1- نقص التربية والثقافة المرورية لدى السائق	197	92.5%
2- نقص التكوين في السياقة	184	86.4%
3- اعتماد السائق على العلاقات الشخصية لتفادي العقوبة	182	86.3%
4- نقص الصرامة في تطبيق العقوبات على السائقين المخالفين للقوانين	178	85.2%
5- سلوك المخاطرة والمخازفة	178	84.4%
6- اعتقاد السائق بأن القانون سوف لن يطبق	161	75.9%
7- التغاضي عن تطبيق القانون تبعاً للمكانة الاجتماعية للسائق، جنسه، ونوع المركبة.	158	75.2%
8- سوء تنظيم سرعة حركة المرور ونقص مرونتها	150	71.1%
9- سوء تصميم الطريق	146	69.5%
10- اكتساب سلوك غير وقائي ناتج عن تسامح رجال الأمن	146	69.5%
11- التواحد غير الكاف لرجال الأمن وانتشارهم في الأماكن المناسبة لمراقبة ومعاينة المخالفين للقانون	143	68.8%
12- سوء تفسير قانون المرور من طرف السائقين	141	68.1%
13- جهل السائق لأحكام قانون المرور	161	76.7%
14- اكتساب السائق لسلوكات غير وقائية نتيجة توجيهات ظرفية لتسهيل حركة المرور	132	65.3%
15- جهل السائق لأحكام قانون المرور	130	65.0%
16- كون إشارات المرور غير موضوعية وفي غير محالها	143	68.8%
17- نقص الإمكانيات الضرورية لقيام رجال الأمن بدورهم في تنظيم حركة المرور واحترام القانون	119	57.5%
18- سوء تنظيم أوقات العمل ومختلف النشاطات الاقتصادية والاجتماعية	118	56.2%
19- الضغط لدى السائق	108	51.9%
20- ضيق الوقت	132	65.3%

الجدول (17): أسباب عدم احترام قانون المرور في اعتقاد السائقين

وما يمكن استنتاجه من مختلف إجابات السائقين حول هذا المحور، أنه لا يمكن وضع قانون جديد فحسب، بل يجب تهيئة البيئة والجو المناسبين لوضعه حيز التنفيذ، زيادة على توفير مختلف الإمكانيات المادية والبشرية لتطبيقه تدريجيا مع الإدراك المسبق أن السائقين قد اكتسبوا عادات سيئة واتجاهات سلبية وأحكام مسبقة؛ أصبحت بمثابة مؤشرات معمول بها ميدانيا، خصوصا وأن اهتمام قوات الأمن بقضية الإرهاب قد فتح المجال لنمو هذه السلوكيات السلبية واستفحالها، بين مختلف فئات المجتمع وبمختلف الأماكن.

النسبة	التكرار	هل تعتقد أن ظاهرة عدم احترام قانون المرور عبارة عن
93.0%	198	1- ظاهرة خطيرة يجب مكافحتها
87.1%	183	2- سلوك غير متحضر
82.2%	157	3- آفة اجتماعية
72.6%	151	4- امتداد طبيعي لعدم احترام القوانين في مجالات أخرى
65.8%	133	5- سلوك مكتسب
53.6%	113	6- ثقافة
35.0%	72	7- ظاهرة يتم تشجيعها
40.6%	84	8- عادة منقولة اجتماعية
22.6%	47	9- مجرد سلوك عابر

الجدول (18): تفسير ظاهرة عدم احترام قانون المرور في اعتقاد السائقين

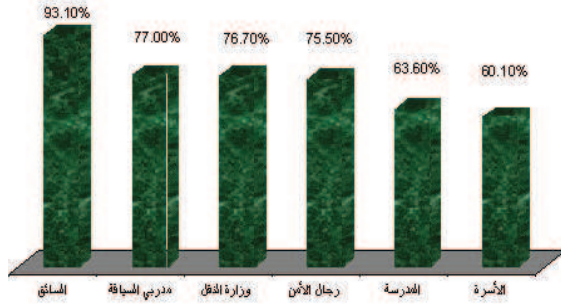
النسبة	التكرار	هل تعتقد أن ظاهرة عدم احترام قانون المرور تبدأ
73.8%	152	1- بعد تعلم العادات السيئة من السائقين في الطريق
63.6%	131	2- قبل عملية التكوين في السياقة
61.3%	125	3- بعد الحصول على رخصة السياقة
56.2%	114	4- نتيجة صعوبة استفادة السائق من قانون المرور
54.2%	109	5- بعد الحصول على الخبرة والتحكم الجيد في السياقة
47.3%	96	6- أثناء عملية التكوين في السياقة

الجدول (19): بداية ظاهرة عدم احترام قانون المرور في اعتقاد السائقين

5.3 - المحور الخامس: سبل التوعية والتحسيس للوقاية من حوادث المرور.

انطلاقا من إحصائيات حوادث المرور التي تبين ارتفاع الحوادث البشرية والمادية، وبناء على إدراك السائقين لاستفحال الظاهرة بالطرق الجزائرية لأسباب مختلفة، وإدراك السائقين الجدد لعواقبها وخطورتها، فإن التساؤل الذي يطرح نفسه هو آلية وضع حد لهذه المأساة الوطنية؟ ومن المسؤول عن التحرك في هذا الاتجاه؟ حيث اتضح من خلال إجابات أفراد العينة المبنية بالجدول (20)، بأن (93.1%)، منهم يعتقدون أن عدم احترام قانون المرور هو مسؤولية السائق بالدرجة الأولى، ويحمل (77.0%) منهم المسؤولية لرجال الأمن، ثم مدربي السياقة بنسبة (76.7%)، و(75.5%) منهم يرون أن المسؤولية ترجع إلى وزارة النقل، ويحمل (63.6%)، من المستجوبين المسؤولية للمدرسة، وأخيرا الأسرة بنسبة (60.1%)؛ الأمر الذي يؤكد أن ظاهرة عدم احترام

القانون حتى وإن تفاوتت النسب المذكورة أعلاه، فإن المسؤولية تتحملها أطراف مختلفة بنسب جد عالية، كل حسب موقعه ودوره المنتظر منه في معالجة هذه الظاهرة الاجتماعية عبر الوطن (أنظر الشكل 9). كما بينت



الشكل (9): مسؤولية عدم احترام قانون المرور في اعتقاد السائقين

الترتيب	العدد	هل تعتقد أن عدم احترام قانون المرور هي مسؤولية
1- السائق	188	93.1%
2- رجال الأمن	155	77.0%
3- مدربي السياقة	151	76.7%
4- وزارة النقل	150	75.5%
5- المدرسة	124	63.6%
6- الأسرة	116	60.1%

الجدول (20): مسؤولية عدم احترام قانون المرور في اعتقاد السائقين

وما يمكن استخلاصه من هذه النتائج كذلك هو أنه على الرغم من تفاوت النسب بين مختلف الأطراف، في تحمل مسؤولية القيام بحملات التوعية والتحسيس، فإن أفراد العينة يعتقدون بأن مختلف الأطراف والمؤسسات أو الهيئات الرسمية، وكذا مختلف أطراف المجتمع المدني بصفة خاصة، والمواطن من مختلف مواقع أو نشاطاته ووظائفه بصفة عامة، كلها تتحمل المسؤولية في هذا المجال بغض النظر عن درجة التفاوت البسيط بينها وللتدقيق أكثر في مفهوم المسؤولية طلب من السائقين الإدلاء بأرائهم حول من يعتقدون أنه مسؤول عن القيام بحملات التوعية التحسيس كما يتضح من الجدول (21)، أما في ما يخص اعتقاد أفراد العينة حول كيفية جعل السائقين يحترمون قانون المرور، فإن النتائج المبينة بالجدول: (22)، تظهر بأن نسبة (90.7%) منهم يعتقدون بأن العدالة في تطبيق القوانين هي التي ترغم السائقين على احترام قانون المرور، تليها الصرامة في تطبيق القانون بنسبة (90%)، ثم التوعية والتحسيس باستمرار بنسبة (87.9%)، وتحسين مستوى التكوين في السياقة (87.5%)، وبعدها إعادة النظر في العقوبات لجعلها تتماشى مع نوعية المخالفات وفقا لخطورتها (86.9%)، وأخيرا جعل المخالفات والعقوبات تتماشى مع درجة مسؤولية السائق فيها (83.3%).

الترتيب	النسبة	التكرار	هل تعتقد أنه يمكن جعل السائقين يحترمون قانون المرور عن طريق :
	90.7%	186	1- العدالة في تطبيق القوانين
	90.0%	190	2- الصرامة في تطبيق القانون
	87.9%	182	3- التوعية والتحفيز باستمرار
	87.5%	182	4- تحسين مستوى التكوين في السياقة
	86.9%	169	5- إعادة النظرة في العقوبات لجعلها تتماشى مع نوعية المخالفات وفقا لخطورتها
	83.3%	179	6- جعل المخالفات والعقوبات تتماشى مع درجة مسؤولية السائق فيها
هل تعتقد أن حملات التوعية والتحفيز للتقليل من حوادث المرور هي مسؤولة			
1- رجال الإعلام	88.1%	183	
2- وزارة النقل	87.1%	182	
3- رجال الأمن	83.1%	174	
4- الدولة	83.1%	171	
5- المدرسة	81.1%	163	
6- السائق	77.1%	162	
7- الأسرة	72.1%	148	
8- شركات التأمين	72.1%	150	
9- المواطن	72.1%	148	
10- الجمعيات	68.1%	139	
11- المسجد	61.1%	126	
12- الباحثون	60.1%	121	
13- أرباب العمل	53.1%	107	
14- النوادي الرياضية	45.1%	92	

الجدول (22): الطريقة التي يمكن بها جعل السائقين يحترمون قانون المرور

الجدول (21): مسؤولية القيام بحملات التوعية والتحفيز للتقليل من حوادث المرور

ونظرا لارتباط نشاط شركات التأمين بحوادث المرور، طلب من أفراد العينة توضيح سبل مساهمة شركات التأمين في التقليل من حوادث المرور، كما يتضح من الجدول: (23)، حيث يعتقد (88.8%) من السائقين بأنه يمكنها المساهمة في التربية المرورية والوقاية، في حين يرى آخرون تقدر نسبتهم (83.3%)، أن شركات التأمين يمكنها المساهمة في حملات التوعية والتحفيز، ثم المساهمة في إعداد إستراتيجية وطنية للوقاية من حوادث المرور حسب (82.7%)، تليها نسبة (82.4%)، وترى أنها تستطيع المساهمة عن طريق دعم الدراسات العلمية للبحث عن أسباب حوادث المرور، في حين يرى (81.2%)، من المستجوبين أنه يمكنها التدخل عن طريق ربط دفع التعويض بنسبة المسؤولية في الحادث، هذا ويعتقد (80.1%)، أنه يمكنها المساهمة في تحسين وتطوير عملية التكوين في السياقة. هكذا وبغض النظر عن تفاوت النسب، فإن أفراد العينة متفقون على أن شركات التأمين يمكنها أن تلعب دورا أساسيا في التقليل من حوادث المرور على مختلف المستويات، كيف لا وهي الرابح الأكبر من أي تقليل في نسبة حوادث المرور.

وما يمكن استنتاجه من نتائج هذا المحور، هو أن حوادث المرور وعملية التوعية والتحفيز حولها هي مسؤولية الجميع، حتى وإن كان هناك تفاوتات في درجات الالتزام لديهم في تحمل هذه المسؤولية على عاتقهم، فالعملية جماعية وكل تهاون أو تحاذل من طرف معين قد يؤدي

إلى هدر مجهودات باقي الأطراف، والغريب في الأمر أن بعض هذه الأطراف ورغم استفادتها المباشرة من تخفيض نسبة حوادث المرور، إلا أنها تكاد لا تحرك ساكنا، كما هو الحال بالنسبة لشركات تأمين السيارات التي تواصل العملية الروتينية في مجال التأمين، دون التفكير في وضع استراتيجيات من شأنها التقليل من الحوادث، وبالتالي تخفيض نفقاتها، فهل يمكنها الاستمرار والصمود أمام استفحال ظاهرة حوادث المرور وما يقابلها من تزايد تكاليف بشرية ومادية.

4 - مناقشة النتائج:

لقد كشفت نتائج الدراسة الأولية الحالية بأن السائقين قد أطلعوا على قانون المرور عن طريق التلفزة بالدرجة الأولى (49%)، تليها الجرائد (21.6%)، ثم الإذاعة (15.2%)، في حين لم تشكل نسبة حملات التوعية والتحسيس إلا نسبة (2.9%)، الأمر الذي يستدعي إعادة النظر في السبل والطرق المنتهجة أثناء القيام بهذه الأخيرة.

وجاء تقدير أفراد العينة لمدى احترام السائقين لقانون المرور بفارق جد طفيف عما كان عليه قبل تطبيق القانون الجديد. ولدى عرض جملة من أهم قواعد المرور للتعرف على

هل تعتقد أن شركات تأمين السيارات يمكن أن تساهم في التقليل من حوادث المرور عن طريق:	التكرار	النسبة
1- المساهمة في التوعية المرورية والوقاية	182	88.8%
2- المساهمة في حملات التوعية والتحسيس	170	83.3%
3- المساهمة في إعداد استراتيجية وطنية للوقاية من حوادث المرور	167	82.7%
4- المساهمة عن طريق دعم الدراسات العلمية للبحث عن أسباب حوادث المرور	168	82.4%
5- ربط دفع التعويض بنسبة المسؤولية في الحادث	164	81.2%
6- المساهمة في تحسين وتطوير عملية التكوين في السيادة	161	80.1%
7- المساهمة في إعداد القوانين والأنظمة المتعلقة بحركة المرور	164	80.0%
8- المساهمة في تحسين وتصليح إشارات المرور	164	79.6%
9- المساهمة في تدريب السائقين على الإسعافات الأولية	157	78.1%
10- المساهمة في تمويل وتعزيز الوسائل والتجهيزات المساعدة على تطبيق قانون المرور	157	77.0%
11- المساهمة في عملية صيانة الطريق	157	75.5%
12- العمل بنظام الثواب والعقاب تبعاً لعدد الحوادث	154	73.3%
13- ربط قسط التأمين بصحة السائق	125	61.9%
14- ربط قسط التأمين حسب نوع التعديلات والتحويلات التي يتم إدخالها على المركبة مثل (J5 - J9) لتصبح حافلة	116	59.2%
15- ربط قسط التأمين بنوعية المواد المنقولة أو الأشخاص المنقولين	114	56.7%
16- ربط قسط التأمين بسن السائق	116	56.0%
17- ربط قسط التأمين بقوة السيارة	109	54.5%
18- ربط قسط التأمين بالنشاط اليومي للسائق (المهنة)	105	52.2%
19- ربط قسط التأمين بمنطقة النقل	92	45.5%
20- ربط قسط التأمين بجنس السائق	68	34.0%

المجدول (23): مساهمة شركات تأمين السيارات في التقليل من حوادث المرور عن الطريق في اعتقاد السائقين.

مدى احترامها من طرف السائقين بعد تطبيق القانون الجديد، ظهر استعمال حزام الأمن في المرتبة الأولى (69.73%)، وهو أمر متوقع إلى حد كبير نظرا لتركيز رجال الأمن بصفة خاصة على مراقبة ومعاقبة السائقين الذين لا يستعملون حزام الأمن، وهو ما تؤكد المرتبة الأولى التي احتلتها عدم استعمال حزام الأمن في عدد المخالفات ونسبتها المسجلة على التوالي من الأمن الوطني (36.98%)، والدرك الوطني (49.25%)، في حين تبين إحصائيات حوادث المرور بأن عدم احترام السرعة المحددة هو الذي يأتي في المرتبة الأولى (31.33%)، وهو ما يتفق تماما مع ترتيب السائقين لجملة من أهم قواعد المرور وفقا لدرجة أهميتها في التقليل من حوادث المرور، حيث برزت السرعة في المرتبة الأولى بنسبة (78%).

ولعل ما يمكن استنتاجه هنا هو أن الأمر قد لا يتعلق بنص القانون في حد ذاته، بل يعتمد على مدى احترام السائقين له، من جهة، وجدية وصرامة رجال الأمن في السهر على معاقبة السائقين المخالفين لأي بند من بنوده، وبالتالي هناك ضرورة قصوى لتغيير الإستراتيجية المتبعة من طرف رجال الأمن بحيث يتم التركيز أساسا على مبدأ ضرورة احترام السائقين لقانون المرور بصفة عامة، بغض النظر عن أي جزء من أجزائه وفي كل الأوقات والأماكن والمناسبات، مع إظهار الاستمرارية والثبات وتحمل المسؤولية في حماية القانون مهما كان نوع المخالفة؛ صغيرة كانت أم كبيرة - إن صح التعبير - (European Transport Safety Council, 2003a).

فالملاحظة البسيطة تبين بأنه نادرا ما يتم توقيف راكب الدراجة النارية بسبب عدم استعمال القبعة الواقية، أو شاحنة بطيئة نتيجة حملتها الزائدة، ناهيك عن مجرد التفكير في توقيف حافلة الخدمات الجامعية التي عادة ما تكون حملتها أكثر بكثير مما هو مسموح به، أو حتى مجرد تنبيه أم تنقل أطفالها في وضعية وقوف على الركبتين متجهين نحو الورا ينظرون عبر الزجاج الوافي الخلفي للسيارة أو يلعبون بأشياء وكأهم في البيت، لكن هذه السائقة (السائق) لا تدرك بدون شك ماذا يحدث لهؤلاء الأطفال في حالة الحاجة إلى الضغط على الفرامل بقوة.

وقد يحتاج الأمر إلى مراجعة بعض بنود قانون المرور الجديد؛ خصوصا تلك المتعلقة بالعقوبات الواجب تسليطها مقابل بعض المخالفات وجعلها تتماشى مع درجة خطورتها ونوعيتها، فعلى سبيل المثال من غير المنطقي أن تسلط نفس العقوبة لسحب الرخصة على السائق الذي لا يستعمل حزام الأمن، والسائق الذي يسير في الاتجاه الممنوع أو لا يحترم إشارة قف، إذ أن ذلك يجعل هذه الأخيرة في نفس مستوى خطورة استعمال حزام الأمن، في حين أن عواقب هاتين المخالفتين وخطورتها جد متباينتين، وحتى مسؤولية السائق في عدم الامتثال لهما قد تختلف

أسبابها، فقد يرجع عدم استعمال حزام الأمان إلى عملية النسيان أو عدم التعود لدى السائق، في حين أن السير في الاتجاه الممنوع أو عدم احترام إشارة قف غالبا ما يكون متممدا أو ناتج عن إهمال (Abdel-Aty M, 2005; Vanlaar & Yannis, 2006).

الواقع أن احترام قانون المرور الجديد قد يحتاج إلى وقت كاف لتعويد مستعملي الطريق عليه وتسخير كل الإمكانيات الضرورية لتطبيقه مع ضمان الاستمرارية والتأكيد على تنفيذ مختلف أحكامه بجدية وصرامة خصوصا بعد اكتشاف مستعملي الطريق لسلوكات منافية للسلامة المرورية. كما يجب الاعتماد على الوسائل الإعلامية الفعالة في وسط المجتمع الجزائري لتوعية كل أفراد المجتمع بصفة عامة، ومستعملي الطريق بصفة خاصة بضرورة الامتثال لمختلف قواعد الطريق، وإقناع الجميع بأن ذلك يدخل ضمن أخلاقيات المجتمع المتمدن والآداب العامة وما رجل الأمان إلا مواطن له وظيفة كبقية أفراد المجتمع تتمثل في حماية القانون الذي يراد من ورائه حماية المواطن في حد ذاته، وبالتالي تغيير ذهنيات الكثير من السائقين الذين يحاولون التحايل قدر الإمكان لإقناع رجل الأمان بتطبيقهم لقانون المرور، ولكن بمجرد ابتعادهم عن أعين رجل الأمان يتفنون في العبث بمختلف أسس ومبادئ السلامة المرورية، كما هو الحال في استعمال الهاتف النقال والسرعة أو التجاوز الخطير.. الخ.

وعليه كان لزاما على رجال الأمان تغيير استراتيجياتهم في مراقبة السائقين بأماكن ثابتة بمفترقات الطرق والشوارع الرئيسية، واللجوء إلى المراقبة المتحركة والمجهزة بمختلف الوسائل والإمكانيات، ليثبت رجل الأمان لمستعملي الطريق أنه بالفعل حامي قانون المرور ومن ورائه يهدف إلى حماية المواطن بغض النظر عن المكان أو الزمان، وبهذا يجعل السائق يتوقعه في أي جزء من الطريق بدلا من أماكن معينة ومعروفة لدى العام والخاص. كما يجب أيضا الاعتماد على الطرق والسبل الحديثة لإيصال الرسالة التي يحتوي عليها قانون المرور، إلى السائق بصفة خاصة والمواطن بصفة عامة، وضرورة إقناعهم بأن كل من القانون ورجل الأمان قد وجدا لحمايتهم وحماية غيرهم (Horberry et al, 2006).

كما أنه لا يمكن توقع حل مشكلة حوادث المرور بمجرد إصدار قانون جديد، بل يجب إعطاء الوقت الكافي وتوفير الإمكانيات اللازمة لتطبيقه على أرض الواقع، بل ومراجعة بعض بنوده وتطويره باستمرار لتغطية مختلف الثغرات، وجعله يتماشى مع المستجدات الحديثة في رصد المخالفات وفرض العقوبات، ولعل ثماره بدأت بالفعل تظهر حيث يلاحظ انخفاض ولو طفيف في نسبة حوادث المرور والخسائر البشرية، مما يعني أن هناك نوع من الاستقرار أو الحد من تفاقم

الظاهرة واستفحها قبل السيطرة عليها، الأمر الذي ينبىء بفعالية هذا القانون إذا سادت الاستمرارية والاحترام ووفرت الإمكانيات المادية والبشرية لتطبيقه.

ناهيك عن ضرورة مرافقة هذا القانون بإجراءات موازية لتصليح الطرقات، وتحسين تصميمها، وتزويدها بالعدد الكافي من الإشارات المرورية؛ ووضعها في الأماكن المناسبة لها، ذلك أن بعضها غائب تماما كما هو الحال بالنسبة لإشارة أولوية الطريق، وعدم إعطاء المشاة حقهم في الطريق سواء أثناء عملية التصميم أو أثناء التعبيد والصيانة، بالإضافة إلى الحاجة إلى للتنظيم الجيد والفعال لحركة المرور، وإلى تكييف الأنشطة الاقتصادية والتجارية والاجتماعية وتنظيم أوقات العمل مع متطلبات المرونة في سير حركة المرور، بمعنى آخر هناك ضرورة لخلق وهيئة البيئة المناسبة لتطبيق قانون المرور وتحسين فعاليته على أرض الواقع (Elvik R., 2002).

وكما جاء في المحور الأول حول عدم احترام السائقين لقانون المرور، فإن (51.9%) فقط من أفراد العينة يؤكدون على كفاية هذا القانون، وهي نسبة غير كافية لتحقيق الأهداف المنتظرة من قانون المرور الجديد؛ ولعل ذلك يرتبط بمختلف الصعوبات التي تعترض سبيل تطبيقه على أرض الواقع، وهو ما أكدته (87.6%) من أفراد العينة الذين يرون أنه يحتاج إلى حدية وإمكانيات لتطبيقه.

إلا أن الوجه الجدي إيجابي لأراء أفراد العينة هو أنه رغم عدم الاقتناع الكلي لديهم بكفاية قانون المرور في التقليل من الحوادث، ورغم تحفظهم العقلاني حول الجدية والإمكانيات المتوفرة لتطبيقه، التي رتبها السائقون في المرتبة الأولى، إلا أن ثقة أفراد العينة في أهمية قانون المرور الجديد تبقى جد كبيرة؛ حيث تؤكد نسبة (74.3%) منهم بأنه سيزيد من احترام قواعد المرور، وسيؤدي إلى تغيير سلوك السائقين (72.6%)، وسيزيد من مستوى الأمان لدى السائقين (71.1%)، ويساعد على جعل الطريق أكثر أمنا (70.8%)، زيادة على أنه سيؤدي إلى تقليل حوادث المرور بنسبة (68.9%)، ويقلل من السلوكات اللاواقعية (67.9%)، ويسهل حركة المرور (61.6%).

غير أنهم بالمقابل يرون بأن القانون الجديد صعب التطبيق بنسبة (41.4%)، ولن يكون له في الوقت الحالي تأثير كبير (40.5%)، وهو غير واقعي (29.5%)، الأمر الذي يستدعي مرة أخرى مراجعة بعض بنود هذا القانون، وكذا وضع الإستراتيجيات والإمكانيات اللازمة لتطبيقه على أرض الواقع؛ ذلك أن (28.4%) من أفراد العينة يعتقدون أن التغيرات التي سيحدثها قانون المرور الجديد على سلوك السائقين ستكون مؤقتة، و(21.8%) يرون أنها ستكون ظرفية، و(14.7%) يرون أنها سطحية، في حين أن (23.4%) يرون أن هذه التغيرات على سلوك السائقين ستكون دائمة،

و(11.8%) فقط يرون أنها ستكون جوهرية، وهي نظرة جد شحيحة حول واقع قانون المرور الجديد وآفاقه.

أما في ما يخص الشرائح التي لا تحترم قانون المرور بالنسبة لأفراد العينة، فقد ظهرت فئة الشباب في المرتبة الأولى بدون منازع، وهو ما يتفق مع العديد من الإحصائيات والدراسات في هذا المجال، ولعل تأثير هذه الفئة قد امتد عبر الفئات المهنية بالنسبة للسائقين الذين لا يحترمون قانون المرور؛ عندما رتب سائقوا الحافلات في المرتبة الأولى، وسائقوا الشاحنات في المرتبة الثانية، وقد يرجع الأمر إلى أن التغييرات الاقتصادية والاجتماعية التي مرت بها الجزائر، قد فتحت المجال واسعا لفئة الشباب من أجل ممارسة مهنة قيادة الحافلات والشاحنات؛ لذا قد يتطلب الأمر وضع مبادئ وإجراءات إستراتيجية بغية التحكم في هذه الفئة بالذات، كإخضاع كل سائق حافلة أو شاحنة لتدريبات وفحوصات دورية، كما يستحسن الاحتفاظ بسجل خاص لكل سائق من هذا الصنف، وإجراء مراجعة دقيقة لملفه كلما ارتكب حادثا لاتخاذ الإجراءات المناسبة.

هذا بالإضافة إلى ضرورة تحسيس هؤلاء السائقين بخطورة المهمة التي يقومون بها، وجعلهم يشعرون بثقل المسؤولية التي يتحملونها من وراء ذلك، سواء جراء سلوكهم في قيادة المركبة، أو نتيجة تهاونهم في عدم القيام بالصيانة اللازمة لها، وقد يكون من الضروري إدراج مبدأ الاختيار لهؤلاء السائقين وفق اختبارات مهنية وسيكولوجية معينة. ولما لا حتى توظيف مراقبين أو مفتشين لمتابعة سلوك هؤلاء السائقين دون علمهم بوجود هؤلاء المفتشين، إلا بعد تقديم محضر أو تقرير للسائق في نهاية الرحلة.

وعلى نفس المنوال يمكن تفسير عملية ترتيب أفراد العينة للسائقين الذين لا يحترمون قانون المرور حسب القطاعات المهنية، حيث رتب سائقوا قطاع النقل في المرتبة الأولى، وزيادة على ما سبق ذكره أعلاه، قد يرجع الأمر إلى تواجد هذا القطاع بطبيعة الحال بكثافة كبيرة في الطريق، مما يجعل بقية السائقين الآخرين يتضايقون منه بدرجة مبالغ فيها.

أما ترتيب رجال الأمن في المرتبة الثانية فهو أمر في غاية الأهمية من الناحية الإعلامية، فقد يكون الأمر مجرد إشاعة منتشرة لتعليقهم على كل من لا يحترم قانون المرور؛ على أنه لا بد أن يكون من رجال الأمن دون التأكد من مهنته الحقيقية، ربما يكون هذا التفسير وراء تكوّن هذا الاتجاه وانتشار هذه الإشاعة بين أفراد المجتمع، وفي كل الحالات فإن الأمر قد يتطلب تصحيح هذه الصورة الخاطئة عن رجل الأمن، الذي يفترض أنه يظهر بالسلوك المثالي في احترام قانون المرور،

ويقتدى به في غرس أسس التربية المرورية لدى مختلف أفراد المجتمع، كيف لا وهو الساهر على حماية قانون المرور بصفة خاصة والمواطن بصفة عامة.

وعلى كل الشخصيات المعروفة بمختلف الميادين كالرياضيين ورجال الدين والسياسيين والفنانين.. الخ، أن يعطوا المثل في احترام قانون المرور حتى يكونوا قدوة لباقي أفراد المجتمع، وشهادة يضرب بها المثل في مدى الامتثال لمبادئ السلامة المرورية. خصوصا وأن الدراسة الحالية قد بينت أن حوادث المرور هي مسؤولية الجميع وكذا الأمر بالنسبة للتوعية والتحسيس بمخاطرها.

أما عن أسباب عدم احترام قانون المرور وتفسير أفراد العينة لهذه الظاهرة، فإن 92.5% من هؤلاء يرجعون ذلك إلى نقص التربية والثقافة المرورية، و86.4% منهم يرجعونه إلى نقص التكوين في السياقة، و85.9% منهم يربط ذلك باعتماد السائق على العلاقات الشخصية لتفادي العقوبة، ويدعم هذا الاتجاه أكثر بنسبة 85.2% من أفراد العينة التي ترى بأن عدم احترام قانون المرور يرجع إلى نقص الصرامة في تطبيق العقوبات على السائقين المخالفين للقوانين.

وهنا لا بد من التأمل في مختلف أسباب عدم احترام قانون المرور حتى وإن كان هناك نوع من التفاوت النسبي بينها، إلا أنها تبقى على العموم جد عالية؛ رغم صرامة قانون المرور الجديد وما جاء به من أحكام رادعة، ورغم اعترافهم بنقص التربية والثقافة المرورية، ونقص التكوين في السياقة، إلا أنه وبخلاف كل التوقعات فإن أفراد العينة لازالوا يعتقدون بأن عدم احترام قانون المرور يرجع إلى اعتماد السائق على العلاقات الشخصية لتفادي العقوبة، وإلى نقص الصرامة في تطبيق العقوبات على السائقين المخالفين، بالإضافة إلى اعتقاد السائق بأن القانون سوف لن يطبق، وفكرة التغاضي عن تطبيق القانون تبعا للمكانة الاجتماعية للسائق كجنسه ونوع المركبة.. الخ. الأمر الذي يوحي بأن قانون المرور قد يواجه صعوبات على مختلف المستويات في عملية تطبيق مختلف بنوده وتنفيذ العقوبات المحددة لمختلف المخالفات.

غير أن أفراد العينة لم يكتفوا بالتشكيك في فعالية هذا القانون بسبب نقص الصرامة والجدية في تطبيقه فحسب، بل ربطوا عدم احترام قانون المرور بعوامل أخرى، كسوء تفسير قانون المرور من طرف السائق، أو جهله لبعض أحكام القانون أو نتيجة ما يتعرض له من ضغوط الحياة اليومية ونقص الوقت لديه، وسوء تنظيم أوقات العمل ومختلف النشاطات الاقتصادية والاجتماعية، وهي عوامل تضاف إن لم تكن تدعم العاملين اللذين احتلا المرتبتين الأوليتين والمتمثلتين في نقص التربية والثقافة المرورية ونقص التكوين.

هناك أسباب عدة كما يشير أفراد العينة تساهم هي الأخرى في عدم احترام القانون كسوء تنظيم حركة المرور، وسوء تصميم الطريق، وكون إشارات المرور غير موضوعية وفي غير محلها، زيادة على نقص الإمكانيات البشرية والمادية الضرورية لقيام رجال الأمن بدورهم؛ سواء في عملية تنظيم حركة المرور أو معاقبة المخالفين لقانون المرور، الأمر الذي يؤكد تشابك وتفاعل مختلف هذه العوامل في درجة مساهمتها بنسب متفاوتة في عدم احترام قانون المرور. مما يوحي بأن قانون المرور لا يكفي لوحده، بل يجب تدعيمه بكل الإجراءات الجزائية والمعنوية والمادية الضرورية سواء تعلق الأمر بمن يطبق القانون أو بمن يطبق عليه.

وهكذا فإن عدم احترام قانون المرور لم يعد محصورا لدى فئة السائقين، بل أصبح عبارة عن ظاهرة خطيرة يجب مكافحتها حسب اعتقاد أفراد العينة، كما أنه سلوك غير متحضر، وأصبح بمثابة آفة اجتماعية، ويمثل امتدادا طبيعيا لعدم احترام القوانين في مجالات أخرى، وأن هذا السلوك يتم تعلمه في مراحل مختلفة سواء قبل أو أثناء عملية التكوين في السياقة أم بعدها، الأمر الذي يستدعي ضرورة دفع كل أطراف المجتمع المدني للمساهمة في غرس بذور التربية المرورية لدى كل مستعملي الطريق.

ويرى مصطفى العوجي (1983) أن حجم المخالفات الواقعة على مختلف الأنظمة والقوانين والغش والاحتيال، وعدم الاستقامة المتعلقة بأنظمة السير والتجهيزات العامة إجمالا، والتي يفوق عددها الملايين، فإن معظمها واقع على أنظمة السير بالخصوص، وهذا دليل على ضعف التربية المدنية، وضعف تعلم الأفراد على ضبط سلوكهم الاجتماعي، والتوافق مع الأنظمة التي تفرضها الحياة الاجتماعية حرصا على سلامة المواطن والمجتمع ككل.

ولعل هذا ما أكدته إجابات السائقين حين حملت مسؤولية عدم احترام قانون المرور لكل من السائق، رجال الأمن، مدربي السياقة، وزارة النقل، المدرسة والأسرة بنسب عالية رغم التفاوت بينها، كما يعتقد أفراد العينة بأن حملات التوعية والتحسيس للتقليل من حوادث المرور هي مسؤولية الجميع؛ بما فيهم الهيئات والمنظمات الرسمية وغير الرسمية وكل أفراد المجتمع المدني كل حسب موقعه ودرجة تموقعه. حيث يرى أفراد العينة بأن هذه العملية هي مسؤولية كل من رجال الإعلام (88%)، وزارة النقل (87.9%)، رجال الأمن (83.3%)، الدولة (83%)، المدرسة (81.5%)، السائق (77.1%)، الأسرة (72.9%)، شركات التأمين (72.8%)، المواطن (72.5%)، الجمعيات (68.1%)، المسجد (61.5%)، الباحثين (60.8%)، أرباب العمل (53%)، النوادي الرياضية (45.8%).

غير أنه يجب الوقوف هنا للإشارة إلى أن تحميل مسؤولية السلامة المرورية لمختلف هذه الأطراف وغيرها؛ لا يعني في أي حال من الأحوال تميم هذه المسؤولية وتقسيمها على مختلف المؤسسات، بقدر ما يعني تعيبتها وتحديد دورها بدقة، تبعاً لتخصصها وموقعها في المجتمع، بعيداً عن التداخل مع وزارة النقل في قيامها بمهمتها الأساسية لتوفير السلامة المرورية أو محاولة تعويضها. وعلى نفس المنوال يعتقد أفراد العينة أنه يمكن جعل السائقين يحترمون قانون المرور عن طريق جملة من الإجراءات المتوازية بدلاً من الانفرادية، الأمر الذي جعلهم يؤكّدون بنسب — حتى وإن كان بينها تفاوتاً طفيفاً، إلا أنها تبقى عالية — على ضرورة العدالة والصرامة في تطبيق القانون والتنوعية والتحسيس باستمرار، وكذا تحسين مستوى التكوين في السياقة، بالإضافة إلى إعادة النظر في العقوبات لجعلها تتماشى مع نوعية المخالفات ووفق خطورتها، ودرجة مسؤولية السائق فيها. وعليه فإن فعالية قانون المرور تبقى مرهونة مرة أخرى بالاستراتيجيات المتبعة في تطبيقه، والإجراءات الموازية المتخذة من أجل تطويره وتدعيمه؛ عن طريق غرس مبادئ الوقاية المرورية بين السائقين وأفراد المجتمع. زيادة على أنه يمكن تغيير سلوك السائق وجعله يحترم قانون المرور عن طريق التصميم والتخطيط الجيد للطريق، ذلك أن مجرد وضع الإشارات الأفقية وتحديد وتخطيط المجالات التوجيهية التي سيسير فيها، أو يتوقف عندها، قد يجعله أكثر التزاماً للامتثال لها. ومع تغير إدراك المسؤوليات الحقيقية للسلامة المرورية خلال العقود القليلة الأخيرة، فبعد أن كان هناك تأكيد قوي في السبعينات على السلوك الفردي السليم لمستعمل الطريق، أصبح هناك اعتراف بأن الحوادث والإصابات هي نتيجة تفاعل مجموعة من العوامل وما خطأ مستعمل الطريق إلا أحد هذه العوامل (المجلس الأوروبي للسلامة المرورية، 2001، European Transport Safety Council).

وهكذا فإن ما يمكن استخلاصه هو أن ظاهرة عدم احترام قوانين المرور، وما قد ينجر عنها من حوادث، وعملية التوعية والتحسيس حولها هي مسؤولية الجميع، حتى وإن كان هناك نوع من التفاوت بينهم في درجات الالتزام، وفي تحمل هذه المسؤولية، على عاتقها، فالعملية جماعية ومتشعبة العوامل، وكل تهاون أو تخاذل من طرف معين قد يؤدي إلى هدر مجهودات باقي الأطراف، والغريب في الأمر أن بعض الأطراف ورغم استفادتها المباشرة من عملية تخفيض نسبة الحوادث، إلا أنها تكاد لا تحرك ساكناً في هذا الاتجاه، كما هو الحال بالنسبة لشركات التأمين على السيارات التي تواصل العملية الروتينية في مجال التأمين، دون التفكير في وضع استراتيجيات من شأنها التقليل من الحوادث، وبالتالي خفض نفقاتها وتحسين خدماتها، فهل يمكنها الاستمرار والصمود أمام تزايد التكاليف المادية والبشرية لحوادث المرور؟ أم أنها ستلجأ في كل مرة إلى

الزيادة غير المعقولة في تسعيرة التأمين على السيارات ؟

وعليه فإنه من المنتظر أن تلعب شركات التأمين دورا كبيرا للاستثمار في مختلف مجالات التربية والوقاية المرورية؛ سواء تعلق الأمر بواجبها الأخلاقي تجاه الزبائن، أم بناء على حسابات اقتصادية وتجارية، فعلى سبيل المثال لا الحصر، في حالة قيام هذه الشركات بتدريب السائقين على مبادئ الإسعافات الأولية، يمكنها أن تنقذ الكثير من الأرواح، وتتفادى العديد من الإعاقات الجسدية، جراء التدخلات الصحيحة والسريعة عند وقوع الحادث، الأمر الذي يجعلها في موقع الساهر على مصلحة زبائنه، زيادة على تفادي الخسائر التي كان من الممكن أن تدفعها في حالة ما إذا لم يتم تقديم الإسعافات الأولية الصحيحة في الوقت المناسب.

وتجدر الإشارة هنا إلى أنه يجب عدم الاكتفاء بتوجيه النقد لشركات التأمين، فقد لا تستطيع القيام بمساهمة معينة ما لم تتجاوز أو تتعاون معها أطراف أخرى، لذا يجب على كل الأطراف أن تسلمح بالنقد الذاتي البناء؛ لتساءل عما إذا كانت قد قدمت ما هو منتظر منها في مجال المساهمة في عملية التقليل من حوادث المرور؟ وهل ما أنجزته لحد الآن كان أقصى ما لديها من مجهود؟ وهل كان ذلك بالنعوية المطلوبة؟ وهل هو قابل للتطور والتحسين؟ وبالتالي من الضروري جدا مراجعة طرق عملها وإستراتيجيتها، لتحقيق من مدى تحقيق الأهداف الحقيقية والموضوعية المنتظرة منها، وتبتعد عن الحملات الإعلامية والإشهارية لصالحها وترك المبادرة لصالح مستعملي الطريق ليشهدوا لها عن إنجازاتها في هذا الميدان، فعلى سبيل المثال ماذا قدمت الجامعة بمختلف تخصصاتها العلمية والإنسانية الاجتماعية؟ وماذا قدمت المساجد والجمعيات الدينية.. الخ، للمساهمة في التقليل من حوادث المرور بصفة عامة واحترام قانون المرور وآداب الطريق بصفة خاصة؟ وترسيخ مبدأ المسؤولية الاجتماعية لدى أفراد المجتمع بصفة عامة؟

وهكذا فإن قانون المرور وإن كان من ضمن الإجراءات العديدة التي من الضروري توفيرها بالتوازي لضمان السلامة المرورية، فإن احترامه وتطبيقه يبقى مرهونا بمساهمة جميع الأطراف المعنية؛ سواء كانت مؤسسات أو منظمات بصفة خاصة وأفراد المجتمع بصفة عامة، وكل تهاون أو تخاذل من طرف معين قد يؤدي إلى هدر مجهودات باقي الأطراف، وإلا كيف يمكن على سبيل المثال تعليم أطفال المدارس مبادئ التربية المرورية، إذا كان الكثير من أفراد المجتمع، وحتى بعض أفراد أسرهم لا يحترمون قانون المرور؟ وعليه أليس من الأفضل التساؤل عن كيفية إيصال مبادئ التربية المرورية للراشدين حتى يقلدهم الأطفال المتبقون أو بالأحرى الناجون من آفة حوادث المرور؟

ويجب أيضا عدم الاقتناع أو بالأحرى الاحتفال بمجرد تسجيل انخفاض بسيط في نسبة حوادث المرور، أو عدد القتلى، رغم ضرورة تبيين كل مجهود في هذا المجال، ذلك أن الأمر قد يكون مجرد بداية في الاتجاه الصحيح؛ ولكنه يبقى غير كاف وبعيد كل البعد عن الهدف المنشود، والأمر هنا أشبه بالتاجر - إن صح التعبير - الذي لا يهدأ له بال إذا لم يتمكن من تخفيض خسائره إلا بنسبة قليلة، لأن الطريق أمامه مازال طويلا لمجابهة نسبة الخسائر المتبقية، والتي تبقى جد مكلفة رغم نشوة الأمل التي بدأ يحققها، ومن يدري قد ترتفع الحوادث مرة أخرى مع مرور الأيام والأسابيع.

لذا يجب التركيز في كل الحملات الإعلامية ومختلف الطروحات والمناقشات على النسبة العالية المتبقية من الخسائر البشرية والمادية التي تبقى في حاجة إلى مجهودات أكبر، وإقناع الجميع بضرورة الاستمرار في بذل المزيد من الحيلة والحذر لتفادي الخطر.

5 - المراجع:

1.5 - المراجع باللغة العربية:

- 1- بوظريفه همو، أمالي محمد، زبدي ناصر الدين وشرفوح البشير (1991) دراسة عن أسباب حوادث المرور في الجزائر، مركز الطباعة لجامعة الجزائر.
- 2- فليب يرونو ألان بيرو وآخرون (ترجمة الياس زحلاوي)، (1993): المجتمع والعنف، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، لبنان.
- 3- مصطفى العوجي، (1983): الأمن الاجتماعي مقوماته تقنياته ارتباطه بالتربية المدنية، مؤسسة نوفل، بيروت.

2.5 - المراجع باللغات الأجنبية:

- 1- Abdel-Aty M. (2005). "Identifying crash propensity using specific traffic speed conditions". *Journal of Safety Research*, 36: 97-108.
- 2- Elvik R., (2002). "How much do road accidents cost the national economy?". *Accident Analysis & Prevention*, 32: 849-851.
- 3- European Transport Safety Council., (2001). "Sharing Responsibilities for Road Safety", Brussels.
- 4- European Transport Safety Council., (2003-a). "Police enforcement strategies to reduce traffic casualties in Europe". Brussels.
- 5- European Transport Safety Council., (2003-b). "Sharing responsibilities for road safety". *Proceedings*.
- 6- European Transport Safety Council., (2005). "Driving licensing". *Working paper*, November.
- 7- Horberry T., Anderson J., Regan M. A., Triggs T. J., Brown J., (2006). "Driver distraction: the effects of concurrent in-vehicle tasks, road environment complexity and age on driving performance". *Accident Analysis & Prevention*, 38:185-191.
- 8- Johnson S. E., Hall A., (2005). "The prediction of safe lifting behaviour". *Journal of Safety Research*, 36: 63-73.
- 9- Lenguerrand E., Martin J. L., Laumon B., (2006). « Modelling the hierarchical structure of road crash data. Application to severity analysis. *Accident Analysis & Prevention*, 38: 43-53.
- 10- Mook C., (2002). "Report on the consultation meeting to develop an essential trauma care programme". Geneva. World Health Organization.

- 11- Morrissey M. A., Gradowski D. C., Dee T. S., Campbell C., (2006). " the strength of graduated driver's license programs and fatalities among teen drivers and passengers. *Accident Analysis & Prevention*, 38: 135-141.
- 12- Rumar K., (2000). " Transport safety visions, targets and strategies: beyond 2000 ". [*1st European Transport safety lecture*], Brussels, *European Transport safety council*, 1999.
- 13- Vanlaar W., YANNIS G., (2006). " Perception of road accidents causes". *Accident Analysis & Prevention*, 38: 155-161.
- 14- Williams A. F., (2003). " Teenage drivers: patterns of risk", *Journal of Safety Research*, 34: 5-15.

Résumé

Cette étude traite de l'efficacité du nouveau code de la route dans la limitation des violations aux règles de la circulation. A cet effet, un questionnaire a été élaboré et administré sur un échantillon aléatoire composé de 214 conducteurs en Algérie. Les résultats montrent que 49% des répondants avouent qu'ils ont pris connaissance de ce nouveau code à travers la télévision. De plus, le pourcentage des gens qui respectaient le code de la route dans son ancienne formule est estimé à 45.94% tandis que 50.04% seulement le font pour la nouvelle formule, ce qui démontre qu'il n'y aura pas une avancée palpable dans le respect du nouveau code.

Par ailleurs, les résultats de cette étude montrent aussi que les conducteurs pensent qu'il n'y aurait pas un changement radical dans le comportement routier, et ce malgré leur conviction de l'importance du nouveau code de la route. A cet égard, 86.7% des conducteurs estiment que ce code nécessite davantage du sérieux et de la rigueur quant à son application.

En outre, les résultats de cette étude montrent qu'il existe des classes sociales et professionnelles qui ne respectent pas le code de la route plus que d'autres, et que plusieurs raisons et façons du non respect de la loi ne peuvent être traitées dans le cadre du nouveau code seulement.

Enfin, il est avéré que les accidents de la circulation sont la responsabilité de tout le monde de même que les moyens de sensibilisation à propos de leurs dangers.