

حوادث المرور في ولاية وهران في الفترة الممتدة ما بين 2017 - 2021 وعلاقتها بالمتغيرات السوسيوديمغرافية

بوتليليس مراد ♦ ، أ.د. حمزة شريف علي

جامعة وهران 2 ، boutlilism10@gmail.com

جامعة أوبكر بلقايد-تلمسان - ، ali.hamzacherif@yahoo.com

تاريخ الإرسال: 2024/09/29 ؛ تاريخ القبول: 2024/10/28 ؛ تاريخ النشر: 2024/12/01

الملخص باللغة العربية:

تهدف هذه المقالة الى التعرف على تطور حوادث المرور في الجزائر بصفة عامة، وفي ولاية وهران بصفة خاصة في الفترة بين 2017 الى 2021، والكشف عن أسبابها والعوامل الرئيسية المسببة لها، وعلاقتها بالمتغيرات السوسيوديمغرافية كالسن والجنس والمستوى التعليمي وغيرها، ومعرفة الخسائر الفادحة في الأرواح والممتلكات التي تخلفها رغم تجنيد كل الوسائل والطرق الردعية، حيث تشير إحصائيات المندوبية الوطنية للأمن عبر الطرق أن حوادث المرور يتسبب فيها مستعملي الطريق من سائقين ومشاة بأكثر من 90% من مجموع الحوادث بعدم احترام قانون المرور خاصة السرعة المفرطة، التجاوز الخطير، السياقة في حالة سكر بالإضافة إلى عدم توخي الحذر من المشاة، دون أن ننسى الطرقات المتهترئة وعدد المركبات.

ومن النتائج التي توصلت اليها هذه الدراسة هو أن عدد حوادث المرور في الجزائر في تزايد خاصة في فئة الذكور وفئة الشباب.

وللوقاية من هذه الآفة الخطيرة وجب على المسؤولين تكثيف الحملات التحسيسية والتوعوية، والسهر على مراقبة حركة المرور والإجراءات الوقائية والقوانين الردعية، وإدخال مادة التربية المرورية في المناهج الدراسية، وإصلاح وتجهيز الطرقات بالانارات العمومية.

الكلمات المفتاحية: طريق؛ سائق؛ حادث مرور؛ قتل؛ جريح.

Abstract: This article aims to highlight the evolution of road traffic accidents in Algeria in general, and in the province of Oran in particular, during the period from 2017 to 2021, and find out the main reasons and factors causing such accidents, and their relation with the socio-demographic factors such as age, gender, educational lever, etc, and reveal the gross damages and losses in souls and properties consequential to these accidents despite the deployment of a set of deterrence means and methods.

The statistics of the national department of security in roads indicate that these road traffic accidents are caused by the users of such roads(drivers and pedestrians) for more than 90% from the total accidents, due to the non-observance of traffic code, in particular over-speed, dangerous overtaking, driving in a drunken state, in addition to recklessness from pedestrians, without forgetting the deteriorated state of roads and the number of vehicles.

The findings of this study indicate that the number of traffic accidents in algeria is on the rise, especially among males and young people.

To prevent from this dangerous scourge it is necessary for the officials to intensify the awareness and sensitization campaigns, and watch over a strict control of the road traffic and the application of the preventive procedures and deterrence laws, and introduce the road traffic education course in the school curriculum, in addition to the repair and overhaul of roads and equipping them with traffic lights.

Key words : road; driver; road traffic accident; fatality; injured.

مقدمة:

تعتبر حوادث المرور من أبرز وأخطر المشكلات المعاصرة التي تعيق التطور والتنمية الاجتماعية والاقتصادية في المجتمعات، لأنها تستهدف الإنسان إما بالموت أو بالعجز الدائم وهذا حسب ما تقره الهيئات والمنظمات الأممية كمنظمة الصحة العالمية التي نشرت في تقرير عالمي لها حول السلامة المرورية أن حوادث المرور باتت السبب الرئيسي لوفيات الأطفال والشباب بين سن الخامسة والتاسعة والعشرين سنة، وفي السنوات الأخيرة تواصل ارتفاع العدد الإجمالي لضحايا الحوادث المرورية في العالم ليصل 1,35 مليون قتيلا احتسبوا في تقرير لمنظمة الصحة العالمية لعام 2018، فيما كان عددهم 1,2 مليون قتل في تقرير لمنظمة الصحة العالمية صدر عام 2009، وتودي حوادث السير بقتيل كل 24 ثانية في العالم، وهذا ما يتسبب في ارتفاع التكاليف المادية والصحية الباهظة.

والجزائر كغيرها من البلدان ليست بمنأى عن هذه الظاهرة حتى أطلق عليها "ارهاب الطرقات"، حيث أصبحت حوادث المرور بها آفة اجتماعية وهاجس مخيف لكل الجهات الرسمية في البلاد لما حققته من ارتفاع رهيب و مرعب في الأرقام، ما جعلها تحتل المرتبة الثالثة عربيا من حيث عدد حوادث المرور، وهذا رغم الجهود المبذولة من طرف القطاعات المعنية، كتحديث المنظومة التشريعية وتشديد العقوبات لمخالفي قانون تنظيم السير وفرض الفحص التقني للسيارات، والسهر على مراقبة حركة المرور والاجراءات الوقائية والقوانين الردعية كسحب رخص السياقة للسائقين المخالفين، والحملات التحسيسية لمستعملي الطريق من طرف قيادة الدرك والأمن الوطنيين، والجمعيات ذات الصلة المباشرة بالسلامة المرورية التي تقام عبر التراب الوطني والتي تساهم بشكل كبير وواسع في تطبيق القانون، ولا يتم ذلك الا بالعمل الجاد والنزاهة والاخلاص التي يجب على رجال المراقبة التقيد بها وتطبيق العقوبات بشدة دون التسامح، إلا أن الحوادث المرورية في ارتفاع مستمر حيث أنها تتسبب في خسائر بشرية واقتصادية فادحة للأفراد وأسرهم متمثلة في تكاليف العلاج، وفقدان انتاجية الأشخاص الذين يلقون حتفهم أو يصابون بالعجز بسبب اصاباتهم البليغة.

يتسبب العنصر البشري بأكثر من 90% من الحوادث بسبب السرعة المفرطة والتجاوزات الخطيرة واللامبالاة للسائقين، ما استدعى الجهات المعنية الى دق ناقوس الخطر والتنبه بالخسائر البشرية والمادية والاقتصادية، وهذا ما يتطلب

تضافر جهود جميع القطاعات المعنية والهيئات ذات الصلة المباشرة بالسلامة المرورية كشركات التأمين ومدارس تعليم السياقة بترسيخ ثقافة السلامة المرورية وتكثيف الحملات التحسيسية لمستعملي الطريق، حيث أنه في سنة 2021 سجلت الجزائر 23409 حادث خلفت 3293 قتيل و 31675 جريح وقد انخفض عدد الحوادث ب 1629 حادث أي بنسبة 6,5 % ، و عدد القتلى ب 346 قتيل أي بنسبة 9,5 % وعدد الجرحى ب 4612 جريح أي بنسبة 12,7 % مقارنة مع سنة 2017. (المنشورية الوطنية للأمن في الطرق).

ولاية وهران هي إحدى مدن الجزائر التي تعاني من حوادث المرور، تقع شمال غرب الجزائر على بعد 432 كم عن الجزائر العاصمة وتعتبر عاصمة الغرب الجزائري نظرا الى طبيعتها الاقتصادية وموقعها الاستراتيجي الهام الذي يفرض عليها أكبر عدد من عربات المواطنين القادمين من مختلف ولايات الوطن كونها نقطة عبور ومفترق طريق لعدد من ولايات الغرب الجزائري، فبالإضافة إلى الأسباب السالفة الذكر هناك المتغيرات الاجتماعية والديمغرافية كالسن والجنس والمهنة والمستوى التعليمي، حيث أكدت معظم الدراسات الإحصائية أن فئة الشباب والذكور هما الأكثر تعرضا لهذه الحوادث.

فهل للمتغيرات السوسيوديمغرافية علاقة بحوادث المرور وماهي الأسباب الرئيسية لحوادث المرور؟

وللإجابة على هذه التساؤلات سنعتمد على المنهج الوصفي التحليلي كونه يمتاز بالوصف التفصيلي الدقيق وهذا بعد جمع المعطيات من المؤسسات ذات الصلة بموضوع البحث والاعتماد على التقارير والدراسات السابقة، ونختم هذه الدراسة ببعض التوصيات والاقتراحات.

ان الهدف من هذه الدراسة هو التعرف على الأسباب الرئيسية والعوامل المسببة لحوادث المرور في الجزائر عامة وفي ولاية وهران خاصة، ومدى تأثير العنصر البشري في وقوع الحوادث المرورية، ومدى تسبب المركبة والطريق باعتبارهما عنصرين لا يقلان أهمية عن العنصر البشري في وقوع حوادث المرور وعلاقتها بالمتغيرات السوسيوديمغرافية كالسن والجنس والمستوى التعليمي، ومعرفة أهم التعديلات التي حصلت في قانون المرور منذ الاستقلال الى يومنا هذا.

1- حوادث المرور في الجزائر:

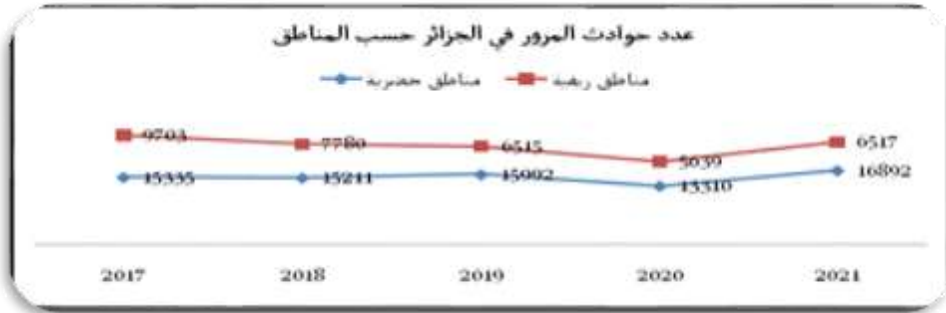
1-1- حوادث المرور في الجزائر حسب المناطق:

الجدول رقم "01": عدد حوادث المرور حسب المناطق

السنوات	مناطق ريفية		مناطق حضرية		المجموع	
	عدد الحوادث	النسبة	عدد الحوادث	النسبة	عدد الحوادث	النسبة
2017	9703	38,75	15335	61,25	25038	100
2018	7780	33,83	15211	66,17	22991	100
2019	6515	28,94	15992	71,06	22507	100
2020	5639	29,75	13310	70,25	18949	100
2021	6517	27,83	16892	72,17	23409	100

المصدر: المندوبية الوطنية للأمن في الطرق.

المنحنى البياني رقم "01":



المصدر: من اعداد الباحث اعتمادا على معطيات الجدول رقم "01".

نلاحظ في المنحنى البياني رقم 01 أن عدد الحوادث المرورية في المناطق الحضرية أكثر من المناطق الريفية حيث أنه سنة 2017 بلغت عدد الحوادث في المناطق الحضرية 15335 حادثا لترتفع سنة 2019 الى 15992 حادثا ثم تنخفض سنة 2020 لتصل الى 13310 حادثا ثم ترتفع مرة أخرى سنة 2021 لتبلغ أعلى مستوى لها منذ 2017 ب 16892 حادثا، أما في المناطق الريفية بعدما بلغت

حوادث المرور في ولاية وهران في الفترة الممتدة ما بين 2017-2021 وعلاقتها بالمتغيرات السوسيوديمغرافية

9703 حادثا سنة 2017 وهي أعلى حصيلة في السنوات الأخيرة بدأت بالانخفاض التدريجي حتى بلغت 5639 حادثا سنة 2020 وهي أدنى حصيلة منذ 2017 ثم ترتفع مرة أخرى سنة 2021 لتبلغ 6517 حادث.

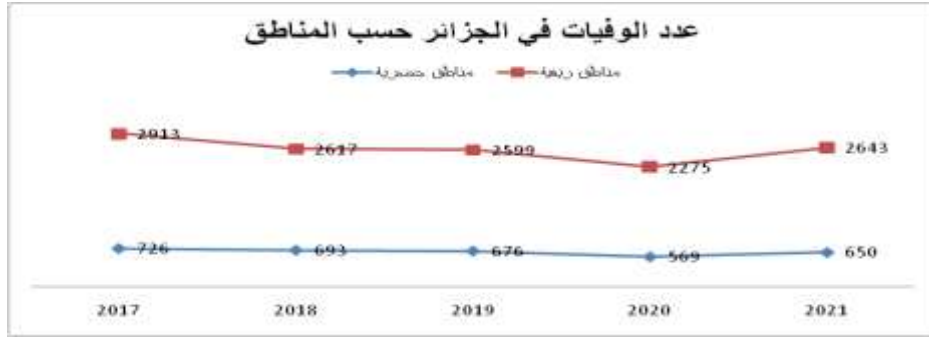
1-2- عدد الوفيات في الجزائر حسب المناطق :

الجدول رقم "02": عدد الوفيات في الجزائر حسب المناطق:

السنوات	مناطق ريفية		مناطق حضرية		المجموع	
	عدد الوفيات	النسبة	عدد الوفيات	النسبة	عدد الوفيات	النسبة
2017	2913	80,04	726	19,96	3639	100
2018	2617	79,06	693	20,94	3310	100
2019	2599	79,35	676	20,65	3275	100
2020	2275	79,99	569	20,01	2844	100
2021	2643	80,26	650	19,74	3293	100

المصدر: المندوبية الوطنية للأمن في الطرق.

المنحنى البياني رقم 02:



المصدر: من اعداد الباحث اعتمادا على معطيات الجدول رقم "02".

من خلال المنحنى البياني رقم 02 نلاحظ أن عدد الوفيات في المناطق الريفية يتضاعف 4 مرات عن عدد الوفيات في المناطق الحضرية رغم أن عدد الحوادث المرورية في المناطق الريفية أقل من عدد الحوادث في المناطق الحضرية والسبب في ذلك راجع الى السرعة المفرطة والتجاوز الخطير والمناورات الخطيرة

التي يقوم بها السائقون في الطرق السريعة على عكس المناطق الحضرية التي تتوفر في الأغلب على الطرق الولائية والبلدية المحددة غالباً ب 60 كم/سا، فالحوادث المرورية في المناطق الريفية تكون دائماً ممتدة عكس المناطق الحضرية التي غالباً ما تكون ممتدة، فعدد الوفيات في كلا المنطقتين (الحضرية والريفية) كانت في انخفاض تدريجي منذ 2017 الى غاية 2020 ثم ارتفعت نسبياً في المناطق الحضرية بزيادة قدرها 81 وفاة سنة 2021 أما المناطق الريفية فارتفعت ارتفاعاً رهيباً بزيادة قدرها 368 وفاة أي بمعدل وفاة واحدة يومياً.

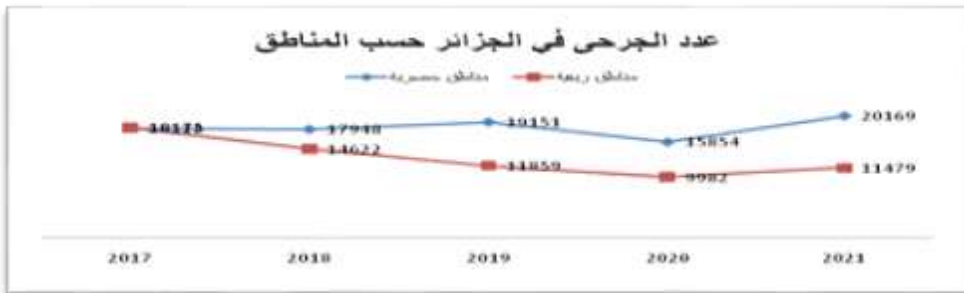
3-1- عدد الجرحى في الجزائر حسب المناطق :

الجدول رقم " 03 ": عدد الجرحى في الجزائر حسب المناطق :

السنوات	مناطق ريفية		مناطق حضرية		المجموع	
	عدد الجرحى	النسبة	عدد الجرحى	النسبة	عدد الجرحى	النسبة
2017	18175	50,09	18112	49,91	36287	100
2018	14622	44,89	17948	55,11	32570	100
2019	11859	38,24	19151	61,76	31010	100
2020	9982	38,64	15854	61,36	25836	100
2021	11479	36,24	20169	63,76	31675	100

المصدر: المندوبية الوطنية للأمن في الطرق.

المنحنى البياني رقم 03 :



المصدر: من اعداد الباحث اعتمادا على معطيات الجدول رقم " 03 "

من خلال المنحنى البياني رقم "03" نلاحظ أن عدد الجرحى في المناطق الريفية سنة 2017 كان 18175 جريحا لينخفض تدريجيا حتى سنة 2020 حيث وصل عدد الجرحى الى 9982 جريحا أي أنه انخفض ب 8193 جريح أي بنسبة 45% مقارنة بسنة 2017 ثم ارتفع نسبيا سنة 2021 ليصل الى 11479 جريحا بزيادة قدرها 1497 جريح أي بنسبة 15% مقارنة بسنة 2020 عكس المناطق الحضرية التي ارتفع بها عدد الجرحى نسبيا سنة 2019 مقارنة بسنة 2017 حيث وصل عدد الجرحى الى 19151 جريحا بعدما كان 18112 جريحا سنة 2017 ثم انخفض تدريجيا سنة 2020 ليصل الى 15854 جريحا ليرتفع مجددا سنة 2021 ب 4315 جريحا أي بمعدل يومي بلغ 12 جريحا.

- أسباب حوادث المرور في الجزائر:

هناك ثلاث عناصر مساهمة في الحوادث المرورية وهي مستعملي الطريق من سائقين ومشاة ، المركبة والطريق ، وقد يكون أحد هذه العناصر أو تداخل اثنين منهم أو اشتراكهم جميعا سببا في وقوع الحادث.

1-2-1-العنصر البشري:

1-1-2- السائق:

لاشك أن السائق هو المحرك للمركبة ، فهو أهم العناصر المسببة للحوادث المرورية ولقد أثبتت التقارير في عدد من الدول أن العنصر البشري يشكل 85% من مجموع أسباب حوادث المرور وهذا ناتج عن السلوك البشري الذي يتأثر بعدة عناصر أهمها السن وخبرة القيادة والحالة الاجتماعية ، كما أثبتت بعض الدراسات أن عمر الفرد يلعب دورا أساسيا في سلوكياته وتصرفاته كسائق حيث أن السائقين في عمر الشباب تزيد مخالقاتهم لقواعد وأنظمة المرور مما ينتج عنه نسبة عالية من الحوادث بخلاف من هم أكبر سنا. (عبدالعال ، 1996)

1-2-2- المشاة:

المشاة هم أكثر فئات المجتمع تضررا من وقوع الحوادث المرورية لسوء استخدامهم للطريق وبالتالي تعرضهم للخطر وتسببهم في وقوع الحوادث.

الجدول رقم "04": أسباب حوادث المرور في الجزائر المتعلقة بالعنصر البشري:

2021		2020		2019		2018		2017		السنوات
النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	الأسباب
15,49	3625	17,15	3249	17,17	3864	19,69	4528	21,76	5448	السرعة المفرطة
13,81	3233	13,73	2601	15,34	3453	16,43	3778	13,63	3413	عدم الانتباه أو قلة القطة
6,03	1412	6,37	1207	5,96	1341	5,92	1361	6,33	1586	التجاوز الخطير
6,73	1576	5,35	1014	6,71	1510	6,10	1403	5,93	1486	تهور المشاة عند العبور
5,90	1380	6,64	1259	6,24	1404	5,73	1317	5,26	1318	فقدان السيطرة على السيارة
3,43	804	3,10	588	3,58	806	3,31	761	4,35	1090	المناوراة الخطيرة
3,67	858	3,57	677	3,90	877	4,31	990	4,34	1086	عدم استعمال ممر الراجلين
5,39	1261	5,09	965	4,40	991	4,33	996	4,15	1038	عدم احترام الأسبقية
4,10	960	3,52	667	4,03	906	4,27	982	4,07	1020	عدم احترام المسافة الآمنة
1,73	405	2,17	412	2,30	518	3,02	694	3,24	811	عدم احترام إشارات المرور
3,63	849	3,54	670	4,11	925	3,37	775	3,06	766	المشي على جانب الطريق
2,66	623	2,63	498	2,67	602	2,58	593	2,74	686	عدم احترام التوجيهات المقروضة على حركة المرور
1,87	437	2,28	432	2,45	552	2,61	600	2,50	625	تغيير الاتجاه بدون إشارة
2,80	656	2,57	487	2,62	589	2,06	473	1,77	443	عدم انتباه السائق عند اجتياز دراجة نارية
2,85	667	2,42	459	/	/	/	/	/	/	التعالي
2,81	657	2,08	395	2,42	545	1,77	406	1,73	434	السابقة بدون رخصة
1,80	422	1,56	295	1,76	397	1,51	347	1,54	385	السابقة في حالة سكر أو تحت تأثير المخدرات
1,69	395	2,14	405	1,72	387	1,44	332	1,29	324	عدم انتباه السائق عند مغادرة مكان الوقوف
1,20	281	1,19	225	1,19	267	1,13	259	1,17	292	تهور السائق عند الرجوع للخلف
0,82	193	0,92	174	1,04	234	1,1	253	1,10	275	عدم احترام إشارة قف

1,17	275	1,20	227	1,21	272	1,03	237	1,03	258	السفر في الاتجاه المعاكس
0,47	98	0,52	98	0,57	128	0,49	112	0,44	109	التوقف أو الوقوف الخطير
0,32	76	0,54	103	0,55	123	0,44	101	0,41	103	انزلاق السيارة
0,12	27	0,19	36	0,19	43	0,17	40	0,18	44	الاستعمال اليدوي للهاتف النقل
0,03	8	0,60	114	0,22	50	0,17	39	0,04	9	عبور المشاة على مسار السكة الحديدية دون احتياطات
6,27	1467	5,49	1040	4,16	937	3,08	707	3,99	999	أخرى
96,73	22645	96,56	18297	96,51	21721	96,05	22084	96,05	24048	المجموع

المصدر: المندوبية الوطنية للأمن في الطرق.

نلاحظ في الجدول رقم "04" أن أكثر العوامل المسببة لحوادث المرور هي السرعة المفرطة حيث بلغت أعلى نسبة بها سنة 2017 بـ 21,76 % وأدناها سنة 2021 بـ 15,49 %، ثم عامل عدم الانتباه أو قلة اليقظة بنسبة تراوحت بين 13 % كحد أدنى و 16 % كحد أقصى من سنة 2017 حتى سنة 2021م كل من التجاوزات الخطيرة، تهور المشاة عند العبور وفقدان السيطرة على السيارة بنسبة تراوحت بين 5 % كحد أدنى و 7 % كحد أقصى، ثم يأتي العوامل الأخرى كالمناورات الخطيرة، عدم استعمال ممر الراجلين، عدم احترام الأسبقية، عدم احترام المسافة الأمنية، عدم احترام إشارات المرور والمشاة على جانب الطريق بنسبة تراوحت بين 3 % كحد أدنى و 5 % كحد أقصى، أما العوامل الأخرى كتغيير الاتجاه بدون إشارة، عدم احترام إشارة قف، الاستعمال اليدوي للهاتف النقل، التوقف أو الوقوف الخطيرين لم تتجاوز نسبة 3 % كحد أقصى.

2-2- المركبة:

إن حالة المركبة قد تؤثر هي الأخرى بشكل مباشر في وقوع الحوادث خاصة إذا كانت مرفقة بسلوك لاوقائي كالثقة الزائدة في النفس للتحكم في المركبة، فقد يؤدي انفجار الأطر في حالة سرعة مفرطة إلى انقلاب السيارة أو فقدان السيطرة عليها وقد تؤدي الكوابح المعطلة إلى عدم القدرة على تقادي عائق الطريق (رابح، 2013)، كما أدت زيادة عدد المركبات وضعف مستوى الصيانة إلى زيادة عدد

الحوادث المرورية وهذا ما أدى الى تطبيق المراقبة التقنية للسيارات وتمثل في فحص المركبة من حيث الإطارات، المصابيح، الفرامل وغيرها.

الجدول رقم "05": أسباب حوادث المرور في الجزائر المتعلقة بالمركبة:

2021		2020		2019		2018		2017		السنوات
النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	حالة المركبة
0,62	145	0,8	151	0,84	189	0,81	185	1,11	278	الاطارات الفاسدة (انفجار)
0,59	137	0,64	121	0,47	105	0,7	161	0,61	153	ضرر في المكابح
0,25	59	0,26	50	0,31	70	0,45	104	0,39	98	عيوب ميكانيكية
0,04	10	0,05	10	0,09	20	0,16	37	0,10	28	الوزن الزائد
0,17	40	0,05	10	0,04	10	0,09	21	/	/	نظام التوجيه الخاطيء
0,06	15	0,06	11	0,08	18	0,09	20	0,06	15	جهاز الاضاءة غير قانوني
0,14	33	0,09	17	0,23	52	0,05	12	0,06	15	غياب جهاز الاضاءة
0,05	12	0,06	12	0,04	08	0,02	04	0,02	6	اخرى
1,93	451	2,02	382	2,10	472	2,37	544	2,47	618	المجموع

المصدر: المندوبية الوطنية للأمن في الطرق.

نلاحظ في الجدول رقم "05" أن أكثر العوامل المسببة للحوادث المرورية والمتعلقة بالمركبة هو عامل ثقب وانفجار الأطر بنسبة 1 %، ضرر في المكابح ب نسبة 0,5 % كحد أدنى و 0,8 % كحد أقصى ثم العيوب الميكانيكية ب 0,2 % كحد أدنى و 0,4 % كحد أقصى.

2-3- المحيط (الطريق والحالة الجوية) :

يعتبر من العوامل التي تساعد على زيادة الحوادث المرورية حتى وان لم يكن العامل الأساسي حيث أن عدم صلاحية أجزاء من الطريق أو انعدام الاشارات و الانارة قد يؤدي الى وقوع حادث خاصة عند سوء الأحوال الجوية كتهطل الأمطار وهبوب الرياح أو زوابع رملية أو الضباب، فقد تغير من اتجاهات السائق وتعيق التحكم في المركبة، فتهيئة الطريق عامل لا يستهان به وتعزيزه بمختلف

حوادث المرور في ولاية وهران في الفترة الممتدة ما بين 2017-2021 وعلاقتها بالمتغيرات السوسيوديمغرافية

الاشارات والمخططات تساعد على تجنب الحوادث. (رابح، ظاهرة حوادث المرور، أسبابها، آثارها وسبل الحد منها-حالة الجزائر-، 2013)

الجدول رقم "06": أسباب حوادث المرور في الجزائر المتعقبة بالمحيط :

السبب	2017		2018		2019		2020		2021	
	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة	العدد	النسبة
طريق خاطئ	108	0,43	101	0,44	76	0,34	72	0,38	58	0,25
مرور الحيوانات	67	0,27	50	0,22	45	0,20	50	0,26	58	0,25
الطقس السيء	65	0,26	89	0,39	61	0,27	44	0,23	60	0,26
طريق زلج	56	0,22	46	0,20	49	0,22	36	0,19	33	0,14
غياب اللافتات الخاصة بحركة المرور	24	0,10	27	0,12	24	0,11	16	0,08	18	0,08
الحفر	13	0,05	19	0,08	19	0,08	14	0,07	12	0,05
غياب الانارة العمومية	12	0,05	8	0,03	4	0,02	12	0,06	36	0,15
انقهار بالمس	10	0,04	6	0,03	17	0,08	12	0,06	6	0,03
طريق تالف	7	0,03	7	0,03	1	0,00	3	0,02	3	0,01
وجود عقبات على الطريق	1	0,00	/	/	1	0,00	1	0,01	4	0,02
تهيئة غير مناسبة بالطريق	7	0,03	6	0,03	7	0,03	1	0,01	12	0,05
أخرى	2	0,01	3	0,01	10	0,04	9	0,05	13	0,06
المجموع	372	1,49	363	1,58	314	1,39	270	1,42	313	1,34

المصدر: المندوبية الوطنية للأمن في الطرق.

نلاحظ في الجدول رقم "06" أن أكثر عوامل المحيط مسببة للحوادث المرورية هو عامل الطرق الغير صالحة حيث تراوحت النسبة بين 0,2 % كحد أدنى و 0,5 % كحد أقصى، ثم عامل الطقس السيء، الطريق الزلج، غياب اللافتات الخاصة بحركة المرور بنسب متفاوتة تراوحت بين 0,1 % كحد أدنى و 0,3 % كحد أقصى.

3- حظيرة السيارات في الجزائر بعد الاستقلال:

الجدول رقم " 07 ": حظيرة السيارات في الجزائر:

السنوات	عدد المركبات	السنوات	عدد المركبات
1970	428995	1995	2757228
1975	792281	2000	2914272
1980	1229449	2005	3211052
1985	2032644	2010	4314607
1990	2524839	2015	5543957

المصدر: www.ons.dz

بعد الاستقلال مباشرة عرفت الجزائر تطورا وانتعاشا ملحوظا في استعمال وامتلاك السيارة الشخصية خاصة بعد استقرار الأوضاع الاجتماعية والاقتصادية وتطور المستوى المعيشي للأفراد حيث قدرت حظيرة السيارات في الجزائر سنة 1970 ب 428995 مركبة وبدأت في الارتفاع التدريجي لتصل سنة 2000 الى 2914272 مركبة أي أنها تضاعفت تقريبا 7 مرات خلال 30 سنة، وبعد سنة 2000 شهدت حظيرة السيارات قفزة نوعية لتصل سنة 2015 الى 5543957 مركبة وهذا راجع الى التسهيلات البنكية والسياسة المتبعة بمنح القروض للمواطن لشراء السيارات بالتقسيط .

4- شبكة الطرقات في الجزائر:

يحظى قطاع النقل باهتمام كبير من مختلف القطاعات حيث يعتبر من أبرز القطاعات التي تبني عليها الدولة دعائمها وركائزها من أجل التنمية والازدهار، ولتطور وسائل النقل يجب معرفة حالة شبكة الطرق التي لها دور كبير وفعال في حركية وتنظيم المرور حيث تتميز الطرقات خاصة الوطنية منها بحركة مرور كثيفة لما لها من أهمية في الربط بين الولايات المختلفة ببعضها البعض وهذا يعود ايجابا بخلق حركية وديناميكية للمدينة وسلبا يعمل على خلق اختناقات مرورية

بسبب كثافة الحركة، كما تتوفر الجزائر على العديد من الطرق السيارة ويعتبر الطريق السيارة شرق غرب بطول 1216 كم هو الأطول من بين الطرق السيارات الأخرى وقد وفرت الدولة الجزائرية مبالغ ضخمة لانجاز هذه الوسيلة من وسائل البنية التحتية الى جانب الطرق الوطنية والطرق السريعة الأخرى.

5- القوانين المرورية وأهم التعديلات منذ الاستقلال:

تعاني الجزائر كغيرها من البلدان بشكل كبير من ظاهرة حوادث المرور لما ينتج عنها من خسائر بشرية واقتصادية وهذا نظرا لما تحصدته يوميا من أرواح ولما تخلفه من تبعات مالية على الاقتصاد الوطني.

فالأرقام التي تقدمها مختلف الهيئات النظامية للدولة كالدرك الوطني والأمن الوطني والحماية المدنية عن عدد القتلى والجرحى هي مرعبة ومخيفة وتدق ناقوس الخطر لإعادة النظر في كيفية ردع المخالفين للقوانين والمتسببين في الحوادث المرورية حيث أنه في سنة 2021 أحصت المندوبية الوطنية للأمن عبر الطرق عن 23409 حادث مروري نتج عنه 3293 قتيل و31675 جريح، وللحد من هذه الآفة أو على الأقل التخفيف منها سعت الدولة الجزائرية منذ الاستقلال الى سن العديد من القوانين وعرفت عدة تعديلات منذ صدور القانون الأول سنة 1963 الخاص بقانون المرور وهي كالتالي:

- المرسوم رقم 63-245 المؤرخ في 03 يوليو 1963 .
- الأمر رقم 71-15 المؤرخ في 05 أبريل 1971 .
- الأمر رقم 71-72 المؤرخ في 02 نوفمبر 1971 .
- الأمر رقم 73-52 المؤرخ في 01 أكتوبر 1973 .
- الأمر رقم 74-46 المؤرخ في 03 أبريل 1974 .
- الأمر رقم 74-104 المؤرخ في 06 ديسمبر 1974 .
- الأمر رقم 75-60 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 .
- قانون رقم 84-01 المؤرخ في 02 يناير 1984 .
- قانون رقم 87-09 المؤرخ في 10 فبراير 1987 .
- المرسوم رقم 88-06 المؤرخ في 20 يناير 1988 .
- المرسوم التنفيذي رقم 98-300 المؤرخ في 21 ديسمبر 1998 .

- المرسوم رقم 06-88 المؤرخ في 19 يناير 1999 .
- الأمر رقم 14-01 المؤرخ في 19 أوت 2001 .
- القانون رقم 16-04 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004 .
- الأمر رقم 03-09 المؤرخ في 22 جويلية 2009 .
- الأمر رقم 05-17 المؤرخ في 16 فبراير 2017 .

6- حوادث المرور في ولاية وهران:

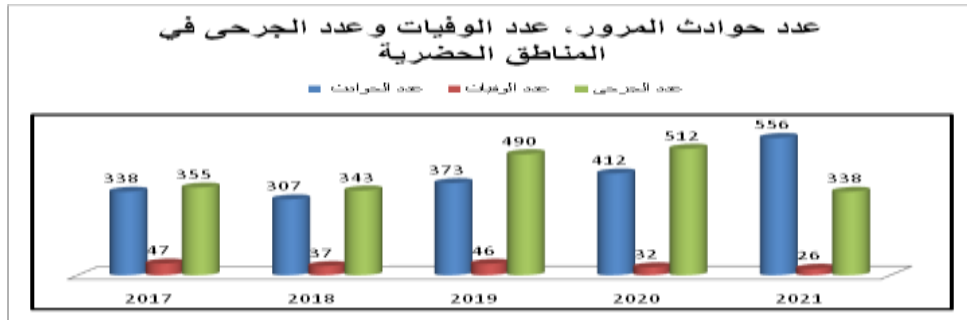
6-1- عدد الحوادث، الوفيات وعدد الجرحى في ولاية وهران حسب المناطق:
الجدول رقم "08": عدد الحوادث، الوفيات و الجرحى في ولاية وهران حسب المناطق:

السنوات	المناطق الحضرية*			المناطق الريفية**		
	عدد الحوادث	عدد الوفيات	عدد الجرحى	عدد الحوادث	عدد الوفيات	عدد الجرحى
2017	338	47	355	260	75	380
2018	307	37	343	195	21	80
2019	373	46	490	142	61	215
2020	412	32	512	108	44	165
2021	556	26	338	214	76	308

*: الأمن الوطني لولاية وهران.

** : المجموعة الاقليمية للدرك الوطني لولاية وهران.

المنحنى البياني رقم "04



المصدر: من اعداد الباحث اعتمادا على معطيات الجدول رقم 08

عند قراءتنا لمعطيات الجدول رقم "08" وملاحظة الشكل البياني رقم "04" نجد أن عدد الحوادث المرورية في ولاية وهران في المناطق الحضرية في ارتفاع مستمر منذ سنة 2018، حيث تم تسجيل 338 حادثا سنة 2017 لتتخفص سنة 2018 الى 307 حادثا، ثم ترتفع تدريجيا لتصل الى 556 حادثا سنة 2021، في حين أن عدد القتلى في انخفاض مستمر منذ 2019، حيث تم تسجيل 47 وفاة سنة 2017 لتتخفص الى 37 وفاة سنة 2018، لتعاود الارتفاع مرة أخرى سنة 2019 الى 46 وفاة، ثم تتخفص تدريجيا لتصل سنة 2021 الى 26 وفاة، أما عدد الجرحى فقد ارتفعت الى 512 جريحا سنة 2020 بعدما كانت 355 جريحا سنة 2017 ثم تتخفص سنة 2021 لتصل الى 338 جريحا.

المنحنى البياني رقم "05":



المصدر: من اعداد الباحث اعتمادا على معطيات الجدول رقم 08.

نلاحظ من الشكل البياني رقم 05 أن عدد حوادث المرور في ولاية وهران في المناطق الريفية في انخفاض مستمر من 2017 الى 2020 حيث بلغ 260 حادثا سنة 2017 لتتخفص الى 108 حادث سنة 2020 ثم ترتفع مرة أخرى سنة 2021 لتصل الى 214 حادث، بينما عدد القتلى من 2017 الى 2021 باستثناء سنة 2018 بلغت بين 44 وفاة الى 76 وفاة أي بمعدل من 4 الى 6 وفيات شهريا، في حين سنة 2018 وصل الى أدنى مستوى له حيث بلغ عدد الوفيات 21 بمعدل وفاتين شهريا.

أما عدد الجرحى سنة 2017 وصل الى أعلى مستوياته حيث بلغ 380 جريحا لينخفض في السنة الموالية الى أدنى مستوى له حيث بلغ 80 جريحا فقط، ثم بدأ في الارتفاع تارة والانخفاض تارة أخرى من سنة 2018 الى غاية سنة 2021 حيث بلغ عدد الجرحى 308 جريحا سنة 2021. - 202 -

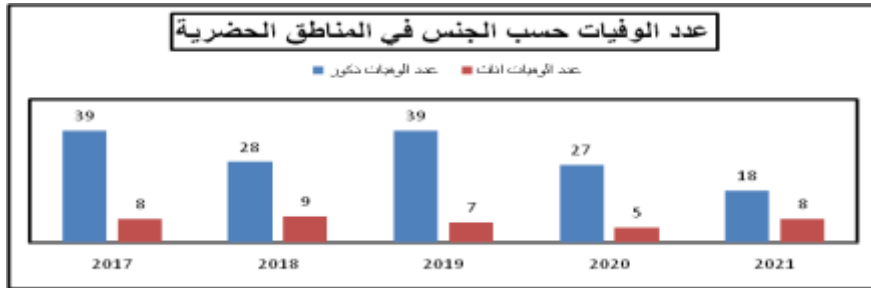
2-6- عدد الوفيات وعدد الجرحى حسب الجنس في المناطق الحضرية:

الجدول رقم "09": عدد الوفيات و الجرحى حسب الجنس في المناطق الحضرية:

السنوات	الجنس	الوفيات		الجرحى	
		العدد	النسبة	العدد	النسبة
2017	ذكور	39	82,97	258	72,67
	إناث	08	17,03	97	27,33
	المجموع	47	100	355	100
2018	ذكور	28	75,67	262	76,38
	إناث	09	24,33	81	23,62
	المجموع	37	100	343	100
2019	ذكور	39	84,78	340	69,38
	إناث	07	15,22	150	30,62
	المجموع	46	100	490	100
2020	ذكور	27	84,73	372	72,65
	إناث	05	15,27	140	27,35
	المجموع	32	100	512	100
2021	ذكور	18	69,23	506	74,63
	إناث	08	30,77	172	25,37
	المجموع	26	100	678	100

المصدر: الأمن الوطني لولاية وهران .

المنحنى البياني رقم 06:



المصدر: من اعداد الباحث اعتمادا على معطيات الجدول رقم "09".

نلاحظ من الشكل البياني رقم "06" أن عدد الوفيات للذكور أكثر من الاناث، وهذا نظرا للقيادة المتهورة للشباب مقارنة مع الاناث، حيث تم تسجيل 39 وفاة سنة 2017 وسنة 2019، بينما انخفضت قليلا سنة 2018 لتصل الى 28 وفاة ثم بدأت بالانخفاض التدريجي لتصل الى 18 وفاة سنة 2021، بينما فئة الاناث فهي تتراوح بين 5 و9 وفيات من 2017 الى 2021.

المنحنى البياني رقم 07:



المصدر: من اعداد الباحث اعتمادا على معطيات الجدول رقم "09".

نلاحظ من الشكل البياني رقم "07" أن عدد الجرحى لكلا الجنسين في ارتفاع مستمر سنة تلو الأخرى، حيث تم تسجيل 258 جريح لفئة الذكور سنة 2017 لترتفع تدريجيا لتصل سنة 2021 الى 506 جريح، بينما فئة الاناث سجلنا 97 جريحة سنة 2017 لترتفع الى 172 جريحة سنة 2021، مانلاحظه في المناطق الحضرية أن عدد الجرحى مرتفع مقارنة بعدد الوفيات وهذا نظرا لكثرة الطرق الولائية والبلدية التي غالبا ما تحدد ب 60 كم/سا على أقصى حد.

3-6- عدد حوادث المرور حسب أيام الأسبوع في المناطق الحضرية :

الجدول رقم "10": عدد حوادث المرور حسب أيام الأسبوع في المناطق الحضرية:

الجمعة	الخميس	الأربعاء	الثلاثاء	الاثنين	الأحد	السبت	أيام الأسبوع السنوات
44	58	50	67	55	54	45	2019
45	66	57	58	51	65	70	2020
66	100	71	88	80	92	59	2021

المصدر: الأمن الوطني لولاية وهران.

المنحنى البياني رقم "08":



المصدر: من اعداد الباحث اعتمادا على معطيات الجدول رقم "10".

من خلال قراءتنا للجدول رقم "10" نلاحظ أن أكثر الحوادث المرورية تتركز يومي الأحد والخميس بكثرة وهذا راجع لبداية ونهاية الأسبوع والذهاب والعودة من وإلى العمل، أما أيام الاثنين والثلاثاء والأربعاء فتشهد هي الأخرى حوادث معتبرة باعتبارها تستقطب كثافة مرورية كبيرة في الطرق المؤدية إلى أماكن الأسواق الأسبوعية مما يؤدي إلى وقوع حوادث مرورية، أما عطلة نهاية الأسبوع (الجمعة والسبت) فتشهد بعض الطرق المؤدية إلى المناطق السياحية كثافة مرورية مما يتسبب في وقوع الحوادث.

4-6- عدد حوادث المرور حسب التوقيت الزمني في المناطق الحضرية:
الجدول رقم "11": عدد حوادث المرور حسب التوقيت الزمني في المناطق الحضرية:

التوقيت الزمني السنوات	06-00 سا	06-09 سا	09-12 سا	12-15 سا	15-18 سا	18-21 سا	21-00 سا
2019	35	22	43	56	75	101	41
2020	19	20	62	79	94	96	42
2021	36	34	73	113	122	133	65

المصدر: الأمن الوطني لولاية وهران.

المنحنى البياني رقم "09"



المصدر: من اعداد الباحث اعتمادا على معطيات الجدول رقم "11".
من خلال قراءتنا للجدول رقم "11" نلاحظ أن حوادث المرور تتركز بكثرة من
09 صباحا الى 21 مساء وهذا راجع الى الأسباب التالية:

- الذهاب والعودة من وإلى العمل.
 - فتح الأسواق الأسبوعية.
 - زيارة المناطق السياحية.
 - استقطاب الزوار خاصة بعد انطلاق موسم الاصطياف.
- أما الفترة الزمنية من 21 سا الى 00 سا فهي في ارتفاع مستمر عكس الفترة الزمنية
من 00 الى 06 صباحا فهي في انخفاض مستمر.

حوادث المرور في ولاية وهران في الفترة الممتدة ما بين 2017-2021 وعلاقتها بالمتغيرات السوسيوديمغرافية

6-5- السواق المتورطين في حوادث المرور حسب المستوى التعليمي في المناطق

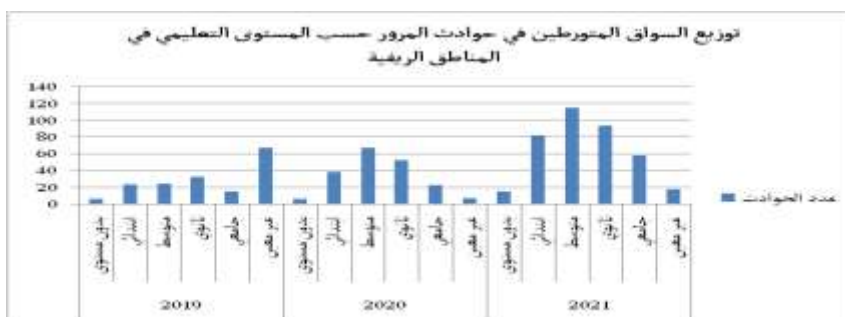
الريفية:

الجدول رقم "12":

السنوات	السواق المتورطين المستوى التعليمي	عدد الحوادث
2019	بدون مستوى	06
	ابتدائي	23
	متوسط	24
	ثانوي	32
	جامعي	15
2020	غير معين	67
	بدون مستوى	06
	ابتدائي	38
	متوسط	67
	ثانوي	52
2021	جامعي	22
	غير معين	07
	بدون مستوى	15
	ابتدائي	82
	متوسط	115
	ثانوي	94
	جامعي	58
	غير معين	17

المصدر: المجموعة الاقليمية للدرك الوطني لولاية وهران .

المنحنى البياني رقم "10":



المصدر: من اعداد الباحث اعتمادا على معطيات الجدول رقم "12".

من خلال قراءتنا للجدول رقم " 12 " نلاحظ أن المستوى التعليمي للسواق المتورطين في حوادث المرور ارتفع تدريجيا منذ 2019 الى 2021 ونلاحظ أن مستوى "متوسط" ارتفع كثيرا مقارنة بالمستويات الأخرى يليه "الابتدائي" و"الثانوي" في حين أن السواق "بدون مستوى" فكان منخفضا كثيرا حيث أنه لم يتجاوز 20 حادث في السنة.

7- أسباب حوادث المرور في ولاية وهران في المناطق الحضرية:

7-1- المتعلقة بالعنصر البشري:

الجدول رقم " 13 ": أسباب حوادث المرور في ولاية وهران المتعلقة بالعنصر البشري:

السبب	2019	2020	2021
السياقة في حالة سكر	18	12	14
السياقة تحت تأثير مخدر	01		
السياقة دون الحيازة على الرخصة المقررة		03	25
عدم احترام السرعة القانونية	64	60	42
عدم احترام إشارة قب		01	03
السير في الاتجاه المعاكس		02	08
عدم احترام الاشارات الضوئية	01	02	
التجاوزات الخطيرة	11	23	14
التجاوزات الخطيرة (سواق المراجعات النارية)	69	29	06
استعمال الهاتف النقال او التحدث الاذاعي			
عدم استعمال مبررات الراجلين	03	01	10
رفض الأولوية	18	33	25
عدم احترام المسافة الامنية	13	18	10
الوقوف أو التوقف الخطيرين	02	03	09
عدم احترام الواح الاشارات	01	02	02
فقدان السيطرة	14	19	26
السير على اليسار		04	
تجاوز الخط المستمر			
تغير الاتجاه دون الاشارة		05	05
عدم انتباه السائق عند غروجه من مكان التوقف	08	08	24
عدم انتباه السائق داخل الأحياء	51	45	73
الانهاك بالاضواء			
عدم أخذ الحيطة والحذر من طرف السائق عند	03	04	08
محاولة الرجوع الى الخلف			
عدم أخذ الحيطة والحذر من طرف السائق عند	10	13	53
عبور دراجة نارية أو هوائية.			
عدم أخذ الحيطة والحذر من طرف المشاة أثناء	48	33	58
اجتياز له للطريق			
النصب زبط الطريق	19	05	
السير على عكافة الطريق	06	05	01
اخرى "رفض الامتنال مع ظهور السائق "	09	12	33
رفض الخبرة في القيادة		19	27
التهاون أثناء القيادة		46	68
الهجوم	369	407	544
النسبة	%98,92	%98,78	%97,84

المصدر: الأمن الوطني لولاية وهران.

عند قراءتنا لمعطيات الجدول رقم "13" نلاحظ أن أكثر العوامل المسببة لحوادث المرور "عدم احترام السرعة القانونية"، "المناورات الخطيرة"، "عدم انتباه السائق داخل الأحياء"، "عدم أخذ الحيطة والحذر من طرف المشاة أثناء اجتيازه للطريق"، "التهاون في القيادة" حيث بلغ العدد من 40 حادثا الى 70 حادثا أي بنسبة قاربت 15 % لكل عامل، ثم كل من السياقة في حالة سكر، التجاوزات الخطيرة، رفض الأولوية، فقدان السيطرة" حيث بلغ العدد من 15 حادث الى 30 حادث أي بنسبة قاربت 6 % لكل عامل وتبقى العوامل المتبقية بين 5 الى 15 حادثا أي بنسبة قاربت 3 % لكل عامل.

7-2 - المتعلقة بالمركبة:

الجدول رقم "14": أسباب حوادث المرور في ولاية وهران المتعلقة بالمركبة:

السبب	2019	2020	2021
انتزاع العجلة من مكانها	01		
عطب في المكابح	01	01	02
تسرب الزيوت من شاحنة		01	
المجموع	02	02	02
النسبة	00,54%	00,48%	00,36%

المصدر: الأمن الوطني لولاية وهران.

عند قراءتنا لمعطيات الجدول رقم "14" نلاحظ أن أكثر العوامل المسببة لحوادث المرور في ولاية وهران في المناطق الحضرية سنة 2019 "انتزاع العجلة من مكانها" و"عطب في المكابح" بحادث واحد لكل عامل، بينما سنة 2020 العاملين المسببين لحادث مرور لكل منهما "عطب في المكابح" و"تسرب الزيوت من الشاحنة"، أما سنة 2021 أكثر عامل مسبب لحوادث المرور هو "عطب في المكابح" بحادثتين.

7-3- المتعلقة بالمحيط (الطريق والحالة الجوية):

الجدول رقم "15": أسباب حوادث المرور في ولاية وهران المتعلقة بالمحيط:

السبب	2019	2020	2021
أمطار - تراكم للمياه -	02		
طريق زلج بسبب تساقط الأمطار		03	01
حفر بالطريق			03
تهيئة غير مناسبة للطريق			04
تشوهات بالطريق			02
المجموع	02	03	10
النسبة	%00,54	%00,74	%01,8

المصدر: الأمن الوطني لولاية وهران.

نلاحظ من خلال قراءتنا للجدول رقم "15" أن أكثر عامل مسبب لحوادث المرور في ولاية وهران في المناطق الحضرية سنة 2019 "تراكم للمياه" بحادثين بينما سنة 2020 العامل المسبب لحادثين مروريين "الطريق الزلج" أما سنة 2021 فقد سجلنا 10 حوادث مرورية متعلقة بالمحيط لأسباب مختلفة وهي كالتالي: "طريق زلج" بحادث واحد، حفر بالطريق ب 3 حوادث، تهيئة غير مناسبة للطريق ب 4 حوادث، تشوهات بالطريق بحادثين.

8- الآثار المترتبة عن حوادث المرور

8-1- الآثار الاجتماعية:

يترتب على الحوادث المرورية العديد من العاهات المؤقتة والدائمة التي ربما يظل بعضها ملازما لضحايا الحوادث طوال العمر وخاصة إذا كانوا شباب ولا ينتهي الأمر عند حدود معاناة هؤلاء الشباب الذين يعانون أضرارا صحية جسمية بل تمتد المعاناة إلى أسرهم الذين يدخلون معاناة لا تقل حدتها وشدها عما يعانيه أصحاب العاهات وربما يؤدي ذلك إلى اضطراب العلاقة الأسرية بين الوالدين وإلقاء اللوم من كل منهما على الآخر في أنه هو السبب. (حفيظة، 2016)

من الصعوبة أن يستطيع أحد تحديد التكاليف الاجتماعية أو التكاليف التي يفقدها المجتمع في هذا المجال وعلى وجه الدقة لاشك أن المجتمع والأسرة سيفقد أمورا ومسائل مادية جراء الحوادث المرورية ولكن التكلفة الاجتماعية تنطوي على تكاليف مختلفة منها ما يتعلق بالجانب الروحي والنفسي والذي

تتعرض له الأسرة الفاقدة أحد أفرادها أو ما يتعلق بفقدان الدولة والمجتمع لأحد عناصرها المنتجين سيما إذا كان هذا المفقود من ذوي الخبرة والكفاءة وبالتالي تكون عملية الخسارة كبيرة وكبيرة جدا وقد تصل عملية الخسارة أحيانا الى فقدان البلد لفرصة تطور ولعل فقدان ذوي الكفاءات العلمية والفكرية جراء الحوادث المرورية سيؤدي الى تأخير مسيرة الجزائر وتطوره لا يمكن تعويضها بسهولة. (رابع، ظاهرة حوادث المرور، أسبابها، آثارها وسبل الحد منها حالة الجزائر-، 2013)

8-2- الآثار الاقتصادية لحوادث المرور:

"ان التكاليف الاقتصادية لحوادث المرور تكون على نوعين، ما يلحق بالعنصر البشري من أضرار، وما يلحق بالملكات العامة والخاصة، وهي ما يتعرض له الأشخاص من أضرار قد تصل للوفاة أو العجز أو ما تنفقه كثير من العناصر وهو أمر مهم للتذكير به من أجل تحسيس المواطنين سواء كانوا سائقين أو مشاة بهدف غرس نوع من الوعي المروري واحترام ثقافة المرور وقانونها." (حفيظة، أسباب حوادث المرور في الجزائر وسبل الوقاية منها، 2016)، ومن الآثار الاقتصادية التي تخلفها حوادث المرور ما يلي :

- فقدان الاسرة العائل أو أحد أفرادها
- فقدان المجتمع طاقات بشرية قد تكون من النوع القليل في الذكاء والتفكير والابداع والاختراع والتفوق العلمي.
- معاناة المصابين وعجزهم عن كسب قوتهم مما يؤدي الى الفقر.

8-3- الآثار النفسية لحوادث المرور:

قد ينتج عن الحوادث المرورية صدمات نفسية للمصابين وهي لا تقتصر على مرتكب الحادث بل تمتد الى مرافقيه وأسرهم جميعا وحتى من يشاهد الحادث، وقد تظهر أعراض هذه الاضطرابات بعد عدة أسابيع من الإصابة بالصدمة أو عدة شهور أو سنوات حسب ظروف كل حالة على حدى. (عمارة، 2013)

خاتمة:

ان حوادث المرور في الجزائر بصفة عامة وفي ولاية وهران بصفة خاصة في تزايد مستمر و رهيب ويعود ذلك بالدرجة الأولى الى الأسباب المباشرة والمتمثلة أساسا في العنصر البشري أي السائق والمشاة، بسبب قلة الوعي والسرعة المفرطة والتجاوزات الخطيرة والسياسة في حالة سكر وقطع الطريق دون أخذ الحيطة والحذر، دون أن ننسى عنصري المركبة وحالة الطرقات، فزيادة عدد المركبات وضعف مستوى الصيانة أدى الى تطبيق المراقبة التقنية للتقليل من حجم الحوادث المرورية أما وضعية الطرقات وسوء الأحوال الجوية فهي من العوامل التي تساعد على زيادة الحوادث المرورية ويجب أن تكون صيانتها بصفة دورية.

رغم كل القوانين الردعية للحد من هذه الآفة ما تزال ظاهرة حوادث المرور بالجزائر تحصد الكثير من الأرواح لذا يجب اتخاذ تدابير عاجلة عبر تشديد ومضاعفة العقوبات لمخالفي قانون المرور وانتهاج برامج تحسيسية لمستعملي الطريق من سائقين ومشاة وإعادة النظر في تكوين سائقي الشاحنات والحافلات مع ضرورة وضع الاشارات المرورية على مستوى جميع الطرق وتحديد المناطق السوداء دون أن ننسى العمل الجاد والنزاهة والاخلاص التي يجب على رجال المراقبة التقيد بها وتطبيق العقوبات بشدة دون التسامح، ومن أبرز التوصيات ماييلي:

- ادراج مادة التربية المرورية في الابتدائي والمتوسط.
- توعية السائقين بالالتزام بقواعد المرور وأخلاقيات القيادة.
- تكثيف الحملات التحسيسية والتوعوية على مدار الساعة خاص على الطرق الرئيسية.
- ضرورة ردع السائقين المخالفين وتشديد الرقابة عليهم.
- عمل نقاط مراقبة للسرعة المفرطة والتجاوزات الخطيرة وملاحقة المخالفين بقوانين ردعية.
- تحديد النقاط السوداء ومحاولة تحليلها جيدا مع مراعاة عنصري الانارة والطريق.
- نشر الوعي المروري للمواطنين وحثهم على التقيد بقواعد المرور عن طريق وسائل الاعلام المختلفة.

- صيانة الطرق وانجاز الجسور الخاصة بالراجلين في الطرق السريعة مع تغريم المخالفين من الراجلين.

الهوامش والمراجع:

قائمة المراجع:

. عمارة محمد، (2013). «الآثار النفسية والاجتماعية لحوادث المرور من منظور ديني». مجلة الحكمة للدراسات التربوية والنفسية، مركز الحكمة للبحوث والدراسات- الجزائر، المجلد 1، العدد 2، ص 264-ص 279.

. فضيل رايح، (2013). «ظاهرة حوادث المرور، أسبابها، آثارها وسبل الحد منها-حالة الجزائر-». مجلة علوم الاقتصاد والتسيير والتجارة، جامعة المسيلة، المجلد 1، العدد 27، ص 351-ص 376.

. نهايلي حفيظة، (2016). «أسباب حوادث المرور في الجزائر وسبل الوقاية منها». مجلة حقائق للدراسات النفسية والاجتماعية، جامعة الجلفة، المجلد 1، العدد 3، ص 30-ص 44.

. عبد العال جمال عبد المحسن، (1996). «الحوادث المرورية والعناصر الحاكمة لها». ورقة عمل مقدمة إلى الندوة العلمية الأربعة / أساليب ووسائل الحد من حوادث المرور، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، 27-29 ماي، الرياض: مركز الدراسات والبحوث بأكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية .

قائمة المصادر:

- المندوبية الوطنية للأمن في الطرق.
- مكتب حوادث المرور (المجموعة الاقليمية للدرك الوطني لولاية وهران).
- مكتب حوادث المرور (الأمن الوطني لولاية وهران).
- الديوان الوطني للإحصائيات-وهران-