

حوادث المرور في الجزائر – قراءة إحصائية وتحليلية-
Road accidents in Algeria- a statistical and analytical reading-

د. حياة بوتفنوشات*

جامعة لونييسي علي- البلدية 2، الجزائر

h.boutafennouchet@univ-blida2.dz

تاريخ الإرسال: 2023/10/26 تاريخ القبول: 2024/05/01 تاريخ النشر: 2024/06/30

Abstract:

This article aims to study the evolution of traffic accidents in Algeria, its spatial and temporal distribution and the reasons behind their occurrence, through statistics provided by the National Delegation for Road Prevention, in addition to using the statistical method in analysis and calculating a set of indicators in order to determine the reality of the phenomenon.

We reached a set of results that showed the severity of the phenomenon by comparing it with a number of developed countries, the variation in the accidents number and then the injuries and deaths according to rural and urban area. The study also highlights, accident frequency with variations over months, days of the week, and hourly intervals. Notably, the analysis attributes over 96% of accidents to human error, primarily due to excessive speed, based on the latest statistics for the years 2021 and 2022.

Keyword : road accidents, traffic safety, traffic laws, vehicle, driver behavior.

الملخص:

يهدف هذا المقال لدراسة تطور ظاهرة حوادث المرور في الجزائر وتوزيعها مكانيا وزمنيا، مع التطرق للأسباب الرامية لحدوثها، من خلال الإحصائيات المقدمة من طرف المندوبية الوطنية للوقاية في الطرقات، إلى جانب استخدام الأسلوب الإحصائي في التحليل مع حساب مجموعة من المؤشرات للوقوف على واقع الظاهرة.

توصلت الدراسة إلى مجموعة من النتائج التي أظهرت شدة الظاهرة بمقارنتها مع عدد من الدول المتقدمة، التباين في حجم الحوادث وما ينجر عنها من جرحى وقتلى حسب المناطق الريفية والحضرية، التباين حسب أشهر السنة، أيام الأسبوع وحتى خلال ساعات اليوم، هذا من جهة ومن جهة أخرى تبين أن العامل البشري المسؤول الأول على الحوادث المرورية المرتكبة وهذا بنسبة جد معتبرة تفوق 96% حسب أحدث الإحصائيات لسنتي 2021 و2022 والذي يعود بالدرجة الأولى للإفراط في السرعة.

الكلمات المفتاحية: حوادث المرور، سلامة مرورية، قوانين المرور، مركبة، سلوك السائق

*المؤلف المرسل

1- مقدمة

تعرف الجزائر ارتفاعا متصاعدا في حوادث المرور مخلفة أضرارا ثقيلة حيث تسببت في وفاة الكثيرين وإعاقة آخرين بغض النظر عن الأضرار المادية وهذا في ظل الجهود الكبيرة التي تبذلها الدولة اتجاه هذه الظاهرة من خلال الإجراءات العديدة لكن تبقى بدون جدوى فالطرق تحصى يوميا ضحاياها.

الإحصائيات المقدمة حول هذه الظاهرة ووفقا لمعطيات المندوبية الوطنية للأمن في الطرق تعبر عن حجم الخطورة التي بلغت، فهي أرقام أقل ما يمكن القول عنها أنها مرعبة حيث تم تسجيل 23409 حادث مرور جسماني على المستوى الوطني في 2021 مخلفا 3293 وفاة و31675 جريح و22908 حادث مرور آخر في سنة 2022 مسببا 30977 جريح و3409 وفاة وبالتالي هناك نسبة تزايد 3.52% للقتلى جراء حوادث المرور مقارنة مع 2021. وعليه فنحن نلتزم دائما ضحايا أكثر جراء هذه الظاهرة المستفحلة في بلادنا رغم الإجراءات المتخذة للحد منها.

وللوقوف على حيثيات ظاهرة حوادث المرور في الجزائر سنحاول خلال هذا المقال تتبع حصيلة حوادث المرور عبر فترة زمنية أي منذ 1970 إلى 2022 مع التطرق لبعض مؤشرات الخطورة لحوادث المرور والمقارنة مع بعض الدول المتقدمة، إضافة إلى ذلك محاولة معرفة توزيع هذه الظاهرة من حيث مجموعة من المؤشرات أو الخصائص المتعلقة بها خلال الفترة الأخيرة 2022 / 2021 وفق إحصائيات دقيقة مقدمة من طرف المندوبية الوطنية للأمن في الطرق. وبالتالي يهدف هذا المقال لتشخيص ظاهرة حوادث المرور في الجزائر من حيث الوقوف على حجم الظاهرة وشدها، إضافة إلى خصائص هذه الظاهرة سواء ما تعلق الأمر بالحوادث الجسمانية، أو حصيلة الجرحى أو القتلى من حيث توزيعها المكاني والزمني، بالإضافة إلى الأسباب المؤدية لهذه الحوادث عن طريق إحصائيات حديثة تعطينا رؤية قريبة للواقع الحالي.

2- تعريف حادث المرور

توجد عدة تعاريف جاءت حول مفهوم حادث المرور. فهناك من عرفه على أنه "كل واقعة ينجم عنها وفاة أو خسارة في الممتلكات بدون تدبير سابق، و بسبب المركبات أو حمولتها، ويدخل ضمن ذلك حوادث الاحتراق أثناء حركة المركبات على الطريق العام" (البيلي، 1986، ص 71).

وهناك من عرفه على أنه "حدث اعتراضي يحدث بدون تخطيط مسبق من قبل سيارة (مركبة) واحدة أو أكثر مع سيارات (مركبات) أخرى أو منشأة أو حيوانات أو أجسام على طريق عام أو خاص" (عبد الجليل، دون سنة، ص 4).

كما تم تعريفه أيضا على "أنه كل ما يحدث للمركبة أو يحدث منها أثناء سيرها بسبب توافر ظروف معينة ودون توقع أو تدبير سابق من أي طرف مشترك في الحادث و ينتج عنه إزهاق في الأرواح أو إصابات في الأجسام أو خسائر في الممتلكات" (المطيري، 1991، ص 33).

وعليه فحادث المرور يتعلق بالمركبة ويشترط فيه أنه غير متعمد وينجر عنه خسائر بشرية ومادية تختلف درجتها من حالة إلى أخرى.

3. تطور حوادث المرور في الجزائر

إن ظاهرة حوادث المرور من الظواهر التي كثر عليها الحديث في الآونة الأخيرة نتيجة الحجم الكبير والمعتبر للحوادث اليومية بالجزائر، وعليه سنقوم بقراءة لتطور الظاهرة لفترة زمنية تمتد من 1970 إلى 2022 مع القيام بوضع مجموعة من المؤشرات والتي من شأنها إعطاء صورة أكثر وضوحاً ومن تم المقارنة مع بعض الدول المتقدمة.

جدول رقم 1: حصة حوادث المرور في الجزائر مع حساب بعض مؤشراتها من 1970 إلى

2022

السنة	عدد الحوادث	عدد الجرحى	عدد القتلى	شدة الحادث (*)	عدد المصابين لكل 100 حادث	عدد القتلى لكل 100 حادث
1970	24437	17430	1374	0.079	71.33	5.62
1980	33275	31928	2967	0.093	95.95	8.92
1990	29493	36955	3410	0.092	125.3	11.58
2000	35771	51506	4025	0.078	143.99	11.25
2010	32873	52435	3660	0.070	159.51	11.13
2020	18949	25836	2844	0.110	136.34	15.01
2021	23409	31675	3293	0.104	135.31	14.07
2022	22908	30977	3409	0.110	135.22	14.88

المصدر: الجدول منجز من خلال معطيات المندوبية الوطنية للأمن في الطرق (*): شدة الحادث (مؤشر نسبة عدد المتوفين إلى عدد المصابين ويتراوح هذا المؤشر بين 0 و1)

من خلال قراءتنا لمعطيات الجدول أعلاه يظهر لنا جلبا الحالة المزرية التي آلت إليها البلاد من حيث حجم ظاهرة حوادث المرور وما ينجر عنها من إصابات جسيمة وقاتلى للأرواح تحصدها الطرقات يوميا والدليل على ذلك المؤشرات التي تم حسابها والتي بينت شدة الظاهرة من خلال ارتفاع مؤشر شدة الحادث وهذا منذ 2020 وهذا يتوافق مع ارتفاع معدلات الوفيات بالنسبة إلى عدد الحوادث بنفس الفترة مع انخفاض طفيف لمعدلات الجرحى، وهذا يقودنا للقول أن الحوادث المسجلة والتي تحدث في كل ساعة وفي كل دقيقة على طرقات التراب الوطني هي حوادث خطيرة ومميتة في الكثير منها ويمكن الاستدلال على ذلك أيضا من خلال المقارنة ببعض دول العالم.

جدول رقم 2: مؤشر الخطورة لحادث المرور (شدة الحادث) في بعض دول العالم المتقدم سنة

2022

البلد	عدد الجرحى	عدد القتلى	شدة الحادث
بلجيكا	37643	540	0.014
أستراليا	34869	370	0,011
كولومبيا	71524	8146	0.113
كوريا	196836	2735	0.013
الشيلي	36199	2137	0.016

المصدر: International transport forum Road safety annual report 2023 Itf-oecd.org

عند مقارنتنا لشدة الحادث بالجزائر مع البلدان الظاهرة في الجدول من خلال معطيات الجدول رقم 2 نجد أن الفارق واضح وتفق نظيرتها في البلدان الأخرى باستثناء كولومبيا، فهي تعادل تقريبا أكثر من 7 مرات شدة الحادث في بلجيكا، أكثر من 9 مرات في أستراليا، 8 مرات في كوريا، وتفق 6 مرات في التشيلي.

إن انخفاض شدة الحادث في البلدان المعنية دليل على انخفاض الوفيات بها مقارنة بعدد المصابين وهذا نتيجة انتهاجهم لإستراتيجية تخفيض عدد القتلى جراء حوادث المرور من خلال أخذ الإجراءات والاحتياطات اللازمة إزاء ذلك بالنسبة لجميع مستخدمي الطرقات داخل المركبة وخارجها، وهذا ما جاء في قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة حول السلامة المرورية رقم A/RES/74/299 والتي تدعو فيه لتخفيض الوفيات والإصابات الخطيرة الناجمة عن حوادث المرور بنسبة 50% على الأقل خلال الفترة 2021-2030 (<https://www.unescwa.org>).

4. توزيع حوادث المرور الجسمانية، الجرحى والقتلى حسب الزمن والمكان

تتباين ظاهرة حوادث المرور من حيث توزيعها حسب المكان أو الزمان سواء ما تعلق الأمر بالحوادث الجسمانية، أو الجرحى، أو القتلى وعليه قمنا بإعداد مجموعة من الجداول لتوضيح هذه الفروقات.

1.1. توزيع حوادث المرور الجسمانية

جدول رقم 3: توزيع حوادث المرور الجسمانية حسب المناطق الحضرية والريفية لسنتي 2021 و2022

السنة	المنطقة الحضرية	المنطقة الريفية	المستوى الوطني
2021	16892	6517	23409
2022	17186	5722	22908
نسبة التغير	1.74	- 12.199	-2.14

المصدر: منجز من خلال معطيات المندوبية الوطنية للأمن في الطرق

معطيات الجدول تظهر الحجم المعتبر لحوادث المرور خلال السنتين 2021 و 2022 رغم الانخفاض الملاحظ في 2022 مقارنة بـ 2021 لكنه طفيف جدا ولا يزيح القلق اتجاه الوضع، بل بالعكس فهذه الأرقام تدل على شيء واحد وهو أن الظاهرة قائمة وتتنذر بالخطر جراء ما تخلفه من أضرار جسيمة سواء على المستوى البشري من عدد¹ لوفيات أو الجرحى والإعاقات تبعا لذلك أو على المستوى المادي ومن تم المساس بالجانب الاقتصادي للوطن.

هذا من جهة ومن جهة أخرى وعلى مستوى المناطق والتباين الملاحظ بين الريف والحضر والأرقام الضخمة والغالبة بالمناطق الحضرية فهذا يعود إلى الكثافة السكانية بها وكثرة المركبات والازدحام بالطرقات، كلها عوامل قد تزيد من حدة الظاهرة وهذا ما تفسره الإحصائيات المسجلة.

جدول رقم 4: توزيع حوادث المرور حسب الأشهر والفصول لسنتي 2021 و2022

الشهر	2021	2022	نسبة التغير (%)
جانفي	1834	1821	-0.71
فيفري	1988	1698	-14.59
مارس	2052	1801	-12.23
الفصل الأول	5874	5320	-9.43
أفريل	2009	1759	-12.44
ماي	2409	2336	-3.03
جوان	2198	2203	0.23
الفصل الثاني	6616	6298	-4.81
جويلية	2111	2183	3.41
أوت	1719	2047	19.08
سبتمبر	1967	1942	-1.27
الفصل الثالث	5797	6172	6.47
أكتوبر	2063	2051	-0.58
نوفمبر	1659	1842	11.03
ديسمبر	1400	1225	-12.5
الفصل الرابع	5122	5118	-0.08

المصدر: أنجز اعتمادا على معطيات المندوبية الوطنية للأمن في الطرق

قراءتنا للجدول تعطي العديد من الملاحظات: أولا أهم فارق في الأشهر بين السنتين هو شهر أوت أين تم تسجيل ما نسبته 19.08% كنسبة تغير وفي هذا الشهر بالذات والذي يعتبر من أشهر الاصطيايف بامتياز وفيه تكثر الحركة خصوصا على المناطق الساحلية، وتبقى الحركة حتى الساعات المتأخرة من الليل مما ينجر عنها تزايد في نسبة حوادث المرور لكن الفرق الواضح بين السنتين قد يعود إلى الوضع الوبائي الذي كان حينها ومكوث العائلات في المنزل خوفا من العدوى كان سببا رئيسيا.

نسجل أيضا أن أهم فصل يعرف أكبر عدد لحوادث المرور هو الفصل الثاني وهذا بالنسبة للسنتين الاثنتين مع تسجيل انخفاض ب -4.81%، والارتفاع الملاحظ في هذا الفصل معزز بشهري ماي وجوان هذين الشهرين المرتبطين بأواخر شهور الدراسة السنوية والمرتبطة بفترة الامتحانات وبالتالي تقل فيها الغيابات ومن تم تكثر فيها الحركة المرورية.

وثاني فصل تسجيلا لعدد حوادث المرور هو الفصل الثالث المتضمن شهري جويلية و أوت وشهر سبتمبر، بالنسبة لشهري جويلية وأوت شهري الاصطيايف والحركة الكبيرة للعائلات للتنزه والتوجه إلى الشواطئ بسبب حرارة الطقس وبالنسبة لشهر سبتمبر وهو الشهر المرتبط بالدخول المدرسي والجامعي وحتى عودة الكثير من العمال إلى عملهم وبالتالي تزدحم الطرقات وتكثر المركبات بها سواء كانت فردية أو جماعية.

جدول رقم 5: توزيع حوادث المرور حسب الولايات الأكثر تسجيلًا بالنسبة لسنتي 2021 و2022.

ترتيب الولايات	2021	النسبة (%)	ترتيب الولايات	2022	النسبة (%)
باتنة	932	3.98	الجزائر	944	4.12
مسيلة	881	3.76	الشلف	872	3.81
الجزائر	863	3.69	مسيلة	841	3.67
الشلف	832	3.55	باتنة	823	3.59
سكيكدة	757	3.23	سطيف	788	3.44

المصدر: أنجز اعتمادا على معطيات المندوبية الوطنية للأمن في الطرق

إحصائيات الجدول تظهر أن الولايات التالية: الجزائر، مسيلة، باتنة والشلف جاءت ضمن الولايات الخمس الأكثر تسجيلًا لحوادث المرور وهذا بالنسبة لسنة 2021 و2022، مع الاختلاف في الترتيب من سنة إلى أخرى.

بالنسبة للجزائر العاصمة مثلت 3.69% من مجموع الولايات تسجيلًا في حوادث المرور محتلة المرتبة الثالثة وهذا في سنة 2021 لتسجل نسبة 4.12% في 2022 محتلة المرتبة الأولى. وبالنسبة لولاية مسيلة احتلت المرتبة الثانية سنة 2021 بنسبة 3.76%، لتنتقل إلى المرتبة الثالثة في سنة 2022 بنسبة 3.67%. في حين تتخفّض نسبة تسجيل حوادث المرور بولاية باتنة من 3.98% سنة 2021 محتلة المرتبة الأولى إلى 3.59% سنة 2022 محتلة المرتبة الرابعة.

ما يمكن تعقيبه على هذه النتائج وتصدّر الولايات المذكورة لحوادث المرور بها و بدءا بالجزائر العاصمة، كونها الولاية الأكبر من حيث الكثافة السكانية وحجم التنقلات بها، أما ولايتي مسيلة و باتنة فتعتبرتا مفترق الطريق الرئيسي بين مناطق الوسط الشرقي والجنوبي للوطن أين تشهد بها حركة كبيرة للمركبات وخصوصا الوزن الثقيل.

(<https://www.echoroukonline.com>, 17/09/2021).

جدول رقم 6: توزيع حوادث المرور حسب ساعات اليوم سنة 2022

الفترة بالساعات	عدد الحوادث	النسبة (%)
6-9 سا	1716	7.49
9-12 سا	3653	15.95
12-15 سا	4222	18.43
15-18 سا	4961	21.66
18-00 سا	6987	30.50
00 سا- 6 سا	1369	5.98
المجموع	22908	100

المصدر: أنجز اعتمادا على معطيات المندوبية الوطنية للأمن في الطرق

الجدول أعلاه والمتعلق بتوزيع حوادث المرور حسب ساعات اليوم لسنة 2022 يلاحظ أن أكبر وقت تكثر فيه الحوادث هو من الساعة السادسة مساء إلى منتصف الليل وهذا بنسبة 30.50% وهذا قد يعود إلى أن السائقين في هذه الفترة الزمنية يكونون متعبين ويقل التركيز مع نهاية اليوم وبعد إنهاء العمل بالنسبة للعاملين، ضف إلى ذلك ضعف الرؤية مع تأخر الوقت. نجد بعدها الفترة الزمنية المتراوحة بين الثالثة زوالا والسادسة مسجلة نسبة 21.66% من مجموع

الحوادث وهذا التوقيت مرتبط بخروج العمال من عملهم وبالتالي تكتظ الطريق بالمركبات ويحدث الازدحام مما قد يتسبب في حدوث حوادث المرور وأدنى نسبة مسجلة هي 5.98% من منتصف الليل إلى السادسة صباحا طبعاً في هذا الوقت يكون التنقل في الطرقات نادراً لأن الأغلبية يخرجون من منازلهم بعد الساعة السادسة صباحاً سواء بالتوجه إلى العمل أو إلى الدراسة أو حتى للتسوق.

جدول رقم 7: توزيع حوادث المرور حسب أيام الأسبوع سنة 2022

أيام الأسبوع	عدد الحوادث	النسبة (%)
الأحد	3326	14.52
الاثنين	3332	14.55
الثلاثاء	3307	14.44
الأربعاء	3271	14.28
الخميس	3507	15.31
الجمعة	2855	12.46
السبت	3310	14.45
المجموع	22908	100

المصدر: أنجز اعتماداً على معطيات المندوبية الوطنية للأمن في الطرق

القراءة الإحصائية للجدول تظهر أن يوم الخميس هو اليوم التي سجلت به أكبر نسبة لحوادث المرور بـ 15.31% وهذا قد يعود لكثرة التنقل في هذا اليوم كونه آخر يوم في الأسبوع فالكثيرين من العمال والطلبة الذين يدرسون خارج الولاية يذهبون إلى منازلهم في هذا اليوم، ويأتي بعده يومي الاثنين والأحد على التوالي بـ 14.55% و 14.52% فبالنسبة ليوم الاثنين وهو يوم الاستقبال بالمؤسسات وعليه يكون التنقل معتبر أما يوم الأحد فهو أول أيام الأسبوع بالنسبة للعمال وبالتالي فالأغلبية يحرصون على الالتزام والانضباط مع بداية الأسبوع أين يقل فيه الغيابات. وأدنى نسبة مسجلة هي يوم الجمعة وهو اليوم الذي يمكث الكثيرون فيه في منازلهم بعد تعب أيام الأسبوع كما أنه اليوم الذي تؤدي فيه صلاة الجمعة وبالتالي التنقل يكون قليلاً والطريق فارغة تقريباً من المركبات.

2.4 توزيع جرحى حوادث المرور

بعدما تعرضنا لإحصاءات حوادث المرور وبنوع من التفصيل تبعا لمجموعة من الخصائص، سنتناول في هذا العنصر خلفيات هذه الحوادث من حيث عدد الجرحى وفق خصائص التوزيع بين المناطق الريفية والحضرية، التوزيع حسب الأشهر والفصول، الترتيب حسب الولايات الخمسة الأولى، بالإضافة إلى خصائص ديموغرافية والمتمثلة في الجنس والسن. لكن قبل هذا نخرج على تطور الجرحى من 1970 إلى 2020.

جدول رقم 8: إحصاءات جرحى حوادث المرور حسب المناطق الحضرية والريفية لسنتي 2021 و2022

السنة	المنطقة الحضرية	المنطقة الريفية	المستوى الوطني
2021	20196	11479	31675
2022	20575	10402	30977
نسبة التغير	1.88	-9.38	-2.2

المصدر: أنجز اعتماداً على معطيات المندوبية الوطنية للأمن في الطرق

توزيع جرحى حوادث المرور بالنسبة للمناطق الحضرية والريفية حسب سنتي 2021 و2022 وكما هو مبين في الجدول أعلاه يتضح جليا أن عدد الجرحى في المناطق الحضرية يفوق بكثير عنه في المناطق الريفية، ضف إلى ذلك وبالمقارنة مع السنتين ففي 2022 كانت هناك زيادة في عدد الجرحى بالمناطق الحضرية بنسبة 1.88% في حين هناك انخفاض بالمناطق الريفية بفارق نسبي -9.38%

وقد يعزو هذا لكثرة المركبات بالمناطق الحضرية وخطورة طرقها والتي يصعب فيها تفادي الإصابة عند التعرض لحادث مرور.

جدول رقم 9: إحصاءات جرحى حوادث المرور حسب الأشهر والفصول لسنتي 2021 و2022

الشهر	2021	2022	نسبة التغير (%)
جانفي	2372	2392	0.84
فيفري	2642	2243	-15.1
مارس	2733	2450	-10.35
الفصل الأول	7747	7085	-8.55
أفريل	2735	2336	-14.59
ماي	3182	3087	-2.99
جوان	2909	3012	3.54
الفصل الثاني	8826	8435	-45.22
جويلية	3003	3141	4.60
أوت	2442	2975	21.83
سبتمبر	2675	2499	-6.58
الفصل الثالث	8120	8615	6.10
أكتوبر	2855	2719	-4.76
نوفمبر	2215	2403	8.48
ديسمبر	1912	1720	-10.04
الفصل الرابع	6982	6842	-2.00

المصدر: أنجز اعتمادا على معطيات المندوبية الوطنية للأمن في الطرق

الملاحظ من الجدول أعلاه أن عدد الجرحى يكثر بالفصل الثاني والثالث والمعزز بكثرة بشهري ماي وجويلية، ففي شهر ماي قد تكون الفترة التي تقرب من نهاية السنة الدراسية وفترة الامتحانات وبالتالي تكون الغيابات قليلة والكل يحاول الوصول في وقت مبكر وباستعجال ومنهم من يقوم الأولياء بإيصال أبنائهم ومن تم الذهاب إلى العمل بالنسبة للعاملين وهذه الظروف قد تجعل هؤلاء متوترين وقلقين وقد يفقدون السيطرة في أحيان أخرى ومن هنا قد يتعرضون لحوادث مرورية خطيرة يصابون حينها بجروح هذه الجروح تكون متفاوتة الخطورة. أما بالنسبة لشهر جويلية فهو شهر العطلة بالنسبة للتلاميذ والطلبة وكل من يعمل في سلك التدريس عموما كما أن هناك الكثير من العمال من يفضلون الخروج في عطلة في هذا الشهر وبالتالي يكثر التنقل من أجل التنزه و التوجه إلى الشواطئ مما قد يتعرضون إلى الحوادث المرورية ويتم حينها إصابتهم و قد تكون خطيرة في بعض الأحيان أين تتسبب هذه الإصابة في الإعاقة.

جدول رقم 10: توزيع الجرحى حسب الولايات الأكثر تسجيلا حسب 2021 و 2022

ترتيب الولايات	2021	النسبة (%)	ترتيب الولايات	2022	النسبة (%)
باتنة	1315	4.15	مسيلة	1302	4.20
مسيلة	1276	4.03	باتنة	1207	3.90
سكيكدة	1038	3.28	الجزائر	1102	3.56
الشلف	1018	3.21	الشلف	1041	3.36
عين الدفلى	1001	3.20	سكيكدة	1027	3.32

المصدر: أنجز اعتمادا على معطيات المندوبية الوطنية للأمن في الطرق

نلاحظ من خلال الجدول أعلاه أن الولايات الأكثر عرضة لجرحى حوادث المرور والمتكررة في الخمسة الأوائل من حيث الترتيب حسب الولايات كانت ولايات: باتنة، مسيلة والشلف.

بالنسبة لولاية باتنة التي احتلت المرتبة الأولى في سنة 2021 والمرتبة الثانية في 2022، ولاية المسيلة التي احتلت المرتبة الثانية في 2021 والمرتبة الأولى في 2022، بينما ولاية الشلف فقد احتلت المرتبة الرابعة بالنسبة للسنتين وهذا دليل على خطورة هذه المناطق والطرق المؤدية إليها فكما لاحظنا في جدول سابق متعلق بعدد الحوادث والتي كانت فيها هذه الولايات من ضمن الولايات التي احتلت المراتب الخمسة الأولى وكما سبق وأشرنا حينها كون هذه الولايات تشهد حركة كبيرة للمركبات بمختلف أصنافها سيما الوزن الثقيل منها وهذا ما يجعل الحادث في غالب الأحيان لا يمر بسلام وقد تترتب عليه خطورة الإصابة.

جدول رقم 11: توزيع الجرحى حسب الجنس لسنتي 2021 و 2022

الجنس	2021	2022
	عدد الجرحى	النسبة (%)
ذكر	25434	80.30
أنثى	6241	19.70
المجموع	31675	100

المصدر: أنجز اعتمادا على معطيات المندوبية الوطنية للأمن في الطرق

من خلال إدخال متغير الجنس على عدد الجرحى جراء حوادث المرور وهذا حسب سنتي 2021 و 2022 يتضح لدينا من خلال الجدول أعلاه أن لمتغير الجنس تأثير وتأثير كبير على الإصابة من حوادث المرور. ففي سنة 2021 قدر عدد الجرحى الذكور بـ 80.30% والإناث بـ 19.70%، بينما في 2022 ورغم انخفاض هذه النسبة أو الفارق بين الجنسين قليلا بالنسبة للسنة الفارطة لكن يبقى الأثر واضح وبارز بـ 79.32% في مقابل 20.68%.

وهذه النتائج يمكن تفسيرها من خلال الوضع الاجتماعي الذي نعيشه والذي يبقى فيه الذكر دائما وفي الغالب يتجه نحو حب المغامرات والإثارة والتهور أحيانا أخرى مما يجلب لنفسه الخطر، عكس الفتاة أو المرأة التي نجدها عموما حذرة وتحاول أن لا تعرض نفسها للمخاطر خصوصا خارج المنزل والتحديد في الطرقات وأثناء السياقة فهي أكثر انضباطا واحتراما لقوانين المرور وأقل تهورا من الذكور.

جدول رقم 12: توزيع الجرحى حسب فئات السن

2022		2021		فئات السن
النسبة (%)	عدد الجرحى	النسبة (%)	عدد الجرحى	
4.45	1380	4.55	1442	أقل من 5 سنوات
8.44	2615	8.11	2569	5- 9 سنوات
6.14	1903	5.74	1818	10- 14 سنة
10.12	3135	10.66	3375	15- 19 سنة
14.09	4365	14.94	4732	20- 24 سنة
13.04	4040	12.84	4068	25- 29 سنة
9.93	3075	10.06	3188	30- 34 سنة
7.89	2444	8.08	2560	35- 39 سنة
6.15	1904	6.11	1936	40- 44 سنة
4.92	1525	4.56	1444	45- 49 سنة
14.76	4571	14.22	4505	فوق 50 سنة
0.06	20	0.12	38	غير معلوم
100	30977	100	31675	المجموع

المصدر: أنجز اعتمادا على معطيات المندوبية الوطنية للأمن في الطرق

قراءتنا للجدول أعلاه يتبين لنا أن أكبر النسب لجرحى حوادث المرور متعلقة بفئة الشباب، المنتمين للفئات العمرية 20- 24 سنة بالدرجة الأولى وتليها الفئة 25- 29 سنة، ومن ثم تشهد النسب انخفاضا مستمرا ثم ترتفع من جديد لدى الأشخاص الذين يفوقون 50 سنة.

فبالنسبة للفئات العمرية الشابة والتي ترتفع لديها نسبة الجرحى فهذا راجع لكون الشباب يكونون متهورون وغير حذرين وغير مسؤولون ولهذا نجدهم يتهاونون كثيرا ولا يباليون للأمر من تجاوزات في الطرقات ومراوغات وتكون النتيجة التعرض للحوادث والإصابة، في حين النسبة المرتفعة لدى من هم يتجاوزون سن الخمسين فهذا قد يعود إلى المرض في بعض الأحيان مما قد يتسبب في التعب ومن ثم التركيز ضف إلى ذلك نقص النظر مع التقدم في السن وهذا العامل قد يؤثر كثيرا على السيقاة وقد يتسبب في التعرض للحوادث المروري والإصابة عندئذ.

3.4. توزيع قتلى حوادث المرور

ينتج عن حوادث المرور أضرار جسيمة مادية كانت أو بشرية وعند الحديث عن الأضرار البشرية فهنا لدينا شقين ما تعلق الأمر بالجرحى أو القتلى. وللوقوف على خصائص قتلى حوادث المرور وكما تم التعرض لديه في ضحايا الجرحى سنتناول مجموعة من الجداول التي تبرز لنا هذه الخصائص في شكل إحصائيات والتي من خلالها ستكون لدينا قراءات وتفسيرات حول هذا العنصر.

يتبين من الجدول أعلاه أن ارتفاع حوادث المرور أدى أيضا إلى ارتفاع عدد القتلى وهذا حسب الزيادات الملاحظة عبر السنوات السابقة رغم الانخفاض الطفيف في 2010 وهذا دليل على الحوادث الخطيرة الناتجة. بالنسبة ل 2020 وكما لاحظنا في الجدولين أعلاه والمتعلقين بتطور

عدد الحوادث وتطور عدد الجرحى هناك انخفاض محسوس بسبب الوباء ومكوث المواطنين بمنزلهم.

جدول رقم 13: إحصاءات قتلى حوادث المرور حسب المناطق الحضرية والريفية لسنتي 2021 و2022

السنة	المنطقة الحضرية	المنطقة الريفية	المستوى الوطني
2021	650	2643	3293
2022	709	2700	3409
نسبة التغير	9.08	2.16	3.52

المصدر: منجز من خلال معطيات المندوبية الوطنية للأمن في الطرق

ما يمكن تسجيله من الجدول أعلاه والمتعلق بتوزيع قتلى حوادث المرور حسب المناطق الريفية و الحضرية و عكس ما لاحظناه بالنسبة للجرحى فهنا عدد مرتفع بالمناطق الريفية و هذا بالنسبة للسنتين مع الزيادة المسجلة في سنة 2022 عن 2021 سواء بالنسبة للمناطق الريفية أو الحضرية على حد سواء كما هو مبين في الجدول و هذا لدليل على خطورة الحوادث التي تقع بالمناطق الريفية فهي حوادث مميتة في الكثير منها وقد يعود هذا ربما للخطورة الشديدة للحوادث في حد ذاته أو التأخر في إنقاذ المصاب أو حتى قلة المصالح الصحية للتكفل بالحالات أو بعدها عن مكان الحادث.

جدول رقم 14: إحصاءات قتلى حوادث المرور حسب الأشهر والفصول لسنتي 2021 و2022

الشهر	2021	2022	نسبة التغير (%)
جانفي	199	273	0.37
فيفري	208	246	0.18
مارس	263	227	-0.14
الفصل الأول	670	746	0.11
أفريل	293	264	-0.1
ماي	332	311	-0.06
جوان	272	312	0.15
الفصل الثاني	897	887	-0.01
جويلية	407	359	-0.12
أوت	286	401	0.40
سبتمبر	315	293	-0.01
الفصل الثالث	1008	1053	0.04
أكتوبر	264	270	0.02
نوفمبر	222	235	0.06
ديسمبر	232	218	-0.06
الفصل الرابع	718	723	0.01

المصدر: منجز من خلال معطيات المندوبية الوطنية للأمن في الطرق

تحليلنا للجدول أعلاه يبين أن أكبر عدد ضحايا حوادث المرور مسجل في الفصل الثالث و الخاص بفترة الصيف، بالنسبة للشهرين الأولين و الدخول المدرسي لشهر سبتمبر و عودة الكثيرين للعمل في هذا الشهر مما يكون فيه اكتظاظ للمركبات في الطرقات و قد ينتهي الأمر في بعض

الأحيان بحوادث خطيرة ومميتة ناهيك عن فصل الصيف وكثرة التنقل خصوصا بالمناطق الساحلية وكثرة السهر والسياسة في وقت متأخر مع قلة النوم، ضف إلى ذلك كثرة الأفراح والمناسبات التي أصبحنا نشهدها في أعراسنا بالطرقات والتجاوزات الخطيرة والتي تنتهي أحيانا بحدوث خطر يروح جرائه أفراد كثيرة من نفس العائلات المدعوون في ذلك العرس.

كما يعرف الفصل الثاني عدد معتبر من القتلى جراء حوادث المرور وإذا لاحظنا بالنسبة للسنتين فشهد ما يعتبر من الأشهر التي تعرف الارتفاع في عدد حوادث المرور في هذا الفصل ونتيجة خطورتها يتم تسجيل العديد من الجرحى كما لاحظنا في جدول سابق وكذا العديد من القتلى بسبب كثرة التنقل في هذا الشهر وخصوصيته أين تكون فيه فترة الامتحانات وبالتالي الكل يكون مستعجل وقلق وقد تنتهي الأمور في الأخير بحوادث مرور خطيرة ومميتة في نفس الوقت مخلفة عددا من القتلى.

جدول رقم 15: توزيع القتلى حسب الولايات الأكثر تسجيلا لسنتي 2021 و2022

ترتيب الولايات	2021	النسبة (%)	ترتيب الولايات	2022	النسبة (%)
الجزائر	148	4.49	مسيلة	154	4.52
سطيف	133	4.04	سطيف	137	4.02
الجلقة	132	4.01	الجزائر	129	3.78
مسيلة	130	3.95	الجلقة	125	3.67
بسكرة	111	3.37	وهران	121	3.55

المصدر: منجز من خلال معطيات المندوبية الوطنية للأمن في الطرق

الجدول أعلاه يظهر وحسب السنتين 2021 و2022 أن الولايات المتكررة ضمن الخمسة الأوائل من حيث ارتفاع القتلى جراء حوادث المرور هي الجزائر، مسيلة، الجلقة، وسطيف. بالنسبة لولاية مسيلة نلاحظ أنها أصبحت منطقة جد خطيرة إذ احتلت المرتبة الأولى في نسبة الجرحى والقتلى في 2022 مما يجب دق ناقوس الخطر واتخاذ السبل الناجعة للحد من شدة هذه الخطورة، أيضا ولاية سطيف التي أخذت الترتيب الثاني في نسبة القتلى للسنتين المرجعيتين في هذا المقال وهي 2021 و2022 على حد سواء وتسجيل انخفاض طفيف بولاية الجزائر العاصمة وولاية الجلقة في 2022 مقارنة بـ 2021. فتبقى هذه الولايات من أهم الولايات المكتظة بالمركبات ومعبّر بين الولايات مع التواجد المعتبر للمركبات الثقيلة التي تشكل في الكثير من الأحيان خطورة عند تواجدها مع بقية المركبات الأخرى وبالخصوص المركبات الخفيفة المستعملة بكثرة من طرف مستخدمي الطريق والتي تتسبب في حوادث خطيرة لدرجة أنها مميتة.

جدول رقم 16: توزيع القتلى حسب الجنس لسنتي 2021 و2022

2022		2021		الجنس
النسبة (%)	عدد القتلى	النسبة (%)	عدد القتلى	
84.28	2873	85.15	2804	ذكر
15.72	536	14.85	489	أنثى
100	3409	100	3293	المجموع

المصدر: منجز من خلال معطيات المندوبية الوطنية للأمن في الطرق

الجدول أعلاه يظهر وبصورة واضحة كما بينه جدول فارط متعلق بتوزيع جرحى حوادث المرور حسب الجنس أن الذكور يشكلون خطورة كبيرة في حوادث المرور فهم المعرضون وبصفة كبيرة للموت عند حوادث المرور المسجلة بطرقنا وعلى المستوى الوطني بحكم أن الذكور وكما سبق الإشارة لهذه النقطة فيما سبق هم المتميزون أكثر بالتهور وعدم المبالاة وعدم الخوف أو أخذ الحيلة في ظروف قد تلزم على الشخص التحكم والرشد والشعور بالمسؤولية، فعند تخلي الفرد عن هذه المبادئ إن صح التعبير أو التهاون بها اتجاه الطريق وهو يقود المركبة فتكون النتيجة لا محالة كارثة كبيرة ضحيتها الأول هو الإنسان وإنهاء حياته بطريقة مأساوية.

جدول رقم 17: توزيع القتلى حسب فئات السن لسنتي 2021 و2022

2022		2021		فئات السن
النسبة (%)	عدد القتلى	النسبة (%)	عدد القتلى	
5.84	199	6.41	211	أقل من 5 سنوات
4.63	158	5.22	172	5- 9 سنوات
2.93	100	2.70	89	10- 14 سنة
6.75	230	6.62	218	15- 19 سنة
10.41	355	11.05	364	20- 24 سنة
12.61	430	12.75	420	25- 29 سنة
10.74	366	10.20	336	30- 34 سنة
9.77	333	7.87	259	35- 39 سنة
6.48	221	6.04	199	40- 44 سنة
5.54	189	6.56	216	45- 49 سنة
23.03	785	23.84	785	فوق 50 سنة
1.26	43	0.73	24	غير معلوم
100	3409	100	3293	المجموع

المصدر: منجز من خلال معطيات المندوبية الوطنية للأمن في الطرق

قراءتنا لهذا الجدول تعطينا ملاحظتين، الأولى وهي أعلى نسبة مسجلة لكلا السنتين متعلقة بالأشخاص الذين يفوقون 50 سنة كما تم ملاحظته فيما يخص الجرحى وهذا يعود كون أن الفرد مع التقدم في السن يصبح يعاني من بعض المشاكل الصحية التي تعيقه في بعض أموره الحياتية، ونحن نعلم أن السياقة تستوجب التركيز واليقظة، زيادة على هذا فالنظر يضعف مع التقدم في السن وهذا سيؤثر سلبا على القيادة وقد يؤدي في بعض الأحيان إلى ما لا يحمد عقباه.

الملاحظة الثانية وهي إذا ركزنا على إحصائيات السنتين، نجد أن النسبة المعتبرة التي تلي الفئة الأولى (فوق 50 سنة) هي فئة الشباب الذين ينتمون إلى الفئة العمرية 25- 29 سنة وتتنخفض النسب شيئا فشيئا بعد 30- 34 سنة، فالشباب معروف عليهم التهور وحب المغامرات والمناورات مما يدفع بهم الأمر إلى اتخاذ تجاوزات خطيرة في الطريق وهم يقودون المركبة ويتسببون في حوادث مرورية مميتة تؤدي بحياتهم.

5. خصائص السائقين المتورطين في حوادث المرور

إن السائق الذي يقود المركبة والذي يتسبب في وقوع حادث مرور قد تميزه بعض الخصائص التي نجدها ربما تتكرر لدى فئات معينة بصفة أكثر من غيرها، وهذا ما يتبين لنا من خلال الجداول التالية:

جدول رقم 18: سن السائقين المتعرضين لحوادث المرور سنتي 2021 و2022

فئات العمر	2021		2022	
	العدد	النسبة (%)	العدد	النسبة (%)
أقل من 18 سنة	814	3.44	788	3.48
18-24 سنة	4053	16.22	3715	17.31
25-29 سنة	3996	15.90	3643	17.07
30-39 سنة	6338	26.93	6169	27.08
40-49 سنة	4075	19.05	4363	17.41
50-59 سنة	2457	10.66	2441	10.50
أكثر من 59 سنة	1600	7.49	1716	6.83
غير معروفة	76	0.32	73	0.32
المجموع	23409	100	22908	100

المصدر: منجز من خلال معطيات المندوبية الوطنية للأمن في الطرق

القراءة الإحصائية للجدول تبين أن أكبر فئة متورطة في حوادث المرور وفي كلتا السنتين هي فئة 30-39 سنة ثم تأتي فئة 40-49 سنة وبعدها فئة 18-24 سنة وتليها فئة 25-29 سنة. و تبدأ تنخفض النسبة من 50 سنة فما فوق فكلما تقدمنا في العمر كلما قل نسبة المتورطين في الحوادث المرورية وهذا يمكن تفسيره أولا الخبرة، ثانيا انضباط الفرد ونضجه وعدم التهور مع تقدمه في السن، صف إلى نقص التنقل مع بلوغ الفرد إلى مرحلة التقاعد.

جدول رقم 19: توزيع السائقين المتورطين في حوادث المرور حسب أقدمية رخصة السياقة

سنوات الأقدمية	2021		2022	
	العدد	النسبة (%)	العدد	النسبة (%)
أقل من 2 سنة	3902	16.67	3562	15.55
2-5 سنوات	6189	26.44	5599	24.44
5-10 سنوات	5785	24.71	5959	26.01
أكثر من 10 سنوات	3638	15.54	4207	18.36
غير محدد	698	2.98	759	3.31
بدون رخصة سياقة	3197	13.66	2822	12.32
المجموع	23409	100	22908	100

المصدر: منجز من خلال معطيات المندوبية الوطنية للأمن في الطرق

ما يمكن قراءته من إحصائيات الجدول أعلاه واستنتاجه أن الأقدمية في رخصة السياقة ترتبط بها عموما الأقدمية في السياقة وهذا يؤدي إلى تفادي حوادث المرور مع الخبرة فالفرد كلما كانت لديه خبرة كلما تمكن من الحذر في الطريق وتجاوز الخطر الذي يمكن أن يعترض له في بعض الأحيان وخصوصا إذا كانت لديه خبرة 10 سنوات فما فوق.

جدول رقم 20: توزيع السائقين المتورطين في حوادث المرور حسب المهنة لسنتي 2021 و2022

طبيعة المهنة	2022		2021	
	النسبة (%)	العدد	النسبة (%)	العدد
سائق محترف	12.52	2868	12.61	2953
بدون عمل	26.05	5967	26.12	6114
تاجر	8.04	1842	8.66	2027
موظف	12.69	2908	12.58	2945
فلاح	3.81	872	3.70	866
أخرى	36.89	8451	36.32	8503
المجموع	100	22908	100	23409

المصدر: منجز من خلال معطيات المندوبية الوطنية للأمن في الطرق

الأرقام التي يظهرها الجدول أعلاه تبين أن أعلى نسبة مسجلة وفي كلا السنتين لدى الأشخاص بدون عمل في حدود 26% ويمكن تفسير هذا أن هؤلاء وبحكم الفراغ الذي لديهم فقد يتنقلون كثيرا وفي أي وقت مما قد يتعرضون للحوادث المرورية، في حين أدنى نسبة مسجلة تقارب 4% بالنسبة للسنتين وهذا لدى الفلاحين فهم قد يمكثون كثيرا بمكان عملهم أي في الأرض التي يمارسون فيها الفلاحة والتي قد تكون في الغالب في ملكيتهم الخاصة والقريبة من المسكن مما يجعل ظرف عملهم قليلين التنقل وبالتالي فاحتمال تعرضهم لحوادث المرور ضعيف جدا.

6. أسباب حوادث المرور

إن الحديث عن حوادث المرور في الجزائر والأرقام المروعة المسجلة يوميا من طرف المصالح المعنية، قد تعود لمجموعة من الأسباب والمستوجب الوقوف عندها كما تظهره الجداول التالية و المتمثلة في 3 عناصر وهي العامل البشري، المركبة والمحيط:

جدول رقم 21: العوامل المؤدية إلى وقوع حوادث المرور

العوامل	2022		2021	
	النسبة (%)	عدد الحوادث	النسبة (%)	عدد الحوادث
العامل البشري	96.96	22211	96.74	22645
المركبة	2.03	464	1.93	451
المحيط	1.02	233	1.34	313
المجموع	100	22908	100	23409

المصدر: منجز من خلال معطيات المندوبية الوطنية للأمن في الطرق

إحصائيات الجدول أعلاه تظهر وبوضوح أن العامل الرئيسي المتسبب في حوادث المرور هو العنصر البشري وهذا بنسبة جد عالية قيمتها 96.74% سنة 2021 و 96.96% سنة 2022 وأخفض نسبة تعود إلى المحيط سواء من حيث المناخ أو الطريق. وعليه فالإنسان المسؤول الأول عن الكوارث الكبيرة التي تحدث جراء حوادث المرور ولمعرفة الأسباب وراء هذا أي ما هي السلوكات التي يقوم بها السائق في الطريق والتي تؤدي إلى حوادث مرورية سنقوم بقراءة الجدول الموالي وتحليله.

جدول رقم 22: أسباب حوادث المرور المتعلقة بالعوامل البشرية

2022		2021		العوامل
النسبة (%)	العدد	النسبة (%)	العدد	
14.81	3289	16.01	3625	الإفراط في السرعة
14.63	3249	14.28	3233	عدم انتباه السائق داخل الأحياء
8.42	1870	6.96	1576	عدم أخذ الحيطة من طرف المشاة عند عبور الطريق
6.53	1451	6.09	1380	فقدان السيطرة على المركبة
5.54	1231	6.24	1412	تجاوزات خطيرة
5.48	1217	5.57	1261	رفض الأولوية
4.59	1019	4.24	960	عدم احترام مسافة الأمان
3.89	864	3.75	849	العب وسط الطريق أو المشي على حافة الطريق
3.88	861	3.79	858	عدم استعمال ممرات الراجلين
3.82	849	3.55	804	مناورات خطيرة
2.85	632	2.75	623	عدم احترام الاتجاه المفروض على حركة المرور
2.58	572	2.90	657	السياقة بدون الحيازة على الرخصة
2.55	567	2.90	656	عدم أخذ الحيطة من طرف السائق عند مرور الدراجات
1.77	394	1.93	437	تغيير الاتجاه دون إشارة
1.75	388	1.86	422	السياقة في حالة سكر أو تحت تأثير مخدر
1.49	332	1.79	405	عدم احترام إشارات المرور
1.18	262	1.24	281	عدم أخذ الحيطة من طرف السائق عند الرجوع إلى الخلف
1.07	238	1.21	275	السير في الاتجاه الممنوع
0.95	212	0.85	193	عدم احترام إشارة قف
0.46	102	0.43	98	المكوث أو التوقف الخطيرين
0.22	48	0.34	76	الانبهار بالأضواء
0.13	29	0.12	27	استعمال الهاتف النقال أو التصنت الإذاعي
-	-	2.95	667	النعاس
0.05	11	0.04	8	عبور المشاة خط السكك الحديدية بدون حذر
1.79	398	1.74	395	عدم انتباه السائق عند مغادرة مكان التوقف
9.57	2126	6.48	1467	أخرى
100	22211	100	22645	المجموع

المصدر: منجز من خلال معطيات المندوبية الوطنية للأمن في الطرق

من خلال الجدول أعلاه يتبين أن الإفراط في السرعة يبقى من العوامل الرئيسية المؤدية إلى حوادث المرور فعدم احترام السائق للسرعة القانونية قد يجعله لا يستطيع التحكم في المركبة أمام أي عارض يعترضه ومن ثم تحدث الكارثة بحيث تصدر هذا العامل الصدارة الأولى في العوامل

البشرية بالنسبة للسنتين، يليه العامل الثاني ألا وهو عدم انتباه السائق داخل الأحياء وهذا أمر خطير جدا لتواجد الكثير من المشاة ومن بينهم الأطفال وهم يلعبون ويتحركون بطريقة عشوائية فبالإمكان إصابتهم بكل سهولة إذا لم يتخذ السائق الحذر، إلى جانب بقية العوامل الأخرى بنسب أقل كما هي ظاهرة بالجدول.

جدول رقم 23: أسباب حوادث المرور المتعلقة بالمركبة

2022		2021		الأسباب
النسبة (%)	العدد	النسبة (%)	العدد	
29.09	135	30.38	137	فرامل غير فعالة
24.78	115	32.15	145	انفجار الأطر
11.85	55	13.08	59	اختلالات ميكانيكية
10.78	50	7.32	33	انعدام الأضواء
8.19	38	8.87	40	خلل في جهاز التوجيه
7.33	34	3.33	15	إضاءة غير قانونية
2.80	13	2.22	10	الحمولة الزائدة
5.17	24	2.66	12	أخرى
100	464	100	451	المجموع

المصدر: منجز من خلال معطيات المندوبية الوطنية للأمن في الطرق

بالنسبة لعامل المركبة فتعد الفرامل غير الفعالة و انفجار الأطر من الأسباب المؤدية بشكل كبير لوقوع حوادث المرور وعليه يجب على ممتلكي المركبة مراقبة مركبتهم بصفة مستمرة وعدم التهاون في هذه المسألة لأن عواقبها وخيمة وقد تؤدي إلى كوارث وخسائر بشرية ومادية على حد سواء. وعن نمط المركبات المتورطة في حوادث المرور يبينه لنا الجدول التالي:

جدول رقم 24: توزيع أصناف المركبات المتورطة في حوادث المرور سنتي 2021 و 2022

2022		2021		نوع المركبة
النسبة (%)	عدد الحوادث	النسبة (%)	عدد الحوادث	
65.89	15095	66.44	15552	مركبات خفيفة
7.18	1645	7.49	1754	مركبات ثقيلة
20.87	4781	20.69	4843	الدراجات النارية
2.76	632	2.11	494	نقل جماعي
1.71	391	1.73	405	سيارات أجرة
0.62	142	0.65	153	الدراجات
0.33	75	0.39	92	جرارات فلاحية
0.26	59	0.23	55	القطار
0.15	34	0.12	28	معدات وأشغال عمومية
0.03	8	0.05	12	ترامواي
0.20	46	0.09	21	غير محددة
100	22908	100	23409	المجموع

المصدر: منجز من خلال معطيات المندوبية الوطنية للأمن في الطرق

المعطيات الإحصائية للجدول أعلاه والمتعلقة بتوزيع نوع المركبات المتورطة في وقوع حوادث المرور وهذا وفق سنتي 2021 و2022 تم تسجيل المركبات الخفيفة كمركبات رئيسية متعرضة لحوادث المرور بنسبتي 66.44% و65.89% على التوالي وتأتي في المرتبة الثانية الدراجات النارية بنسبة تفوق 20% وبالتحديد 20.69% سنة 2021 و20.87% سنة 2022 والمرتبة الثالثة المركبات الثقيلة بنسبة 7.49% سنة 2021 و7.18% سنة 2022 ثم تأتي المركبات الأخرى بنسب أقل كما هي مبينة في الجدول. الإحصائيات الظاهرة والمراتب الأولى للمركبات كما لاحظنا الأكثر عرضة للحوادث يمكن تفسيرها بحكم أن المركبات الخفيفة من أكثر المركبات المتواجدة في الطرقات والأكثر امتلاكاً من طرف الأفراد والعائلات، ضف إلى ذلك الدراجات النارية فهي أيضاً مستعملة من طرف الكثيرين خصوصاً من لا يتمكنون من اقتناء السيارات وبصفة كبيرة لدى الشباب كما نشاهده في حياتنا اليومية وبالنسبة للمركبات الثقيلة المعدة عموماً للحمولة فهي تبقى من المركبات المهمة والتي تستوجب تواجدها واستعمالها لكن تبقى التجاوزات وعدم احترام القوانين من أهم الأسباب المؤدية لحوادث المرور.

جدول رقم 25: أسباب حوادث المرور المتعلقة بالمحيط

2022		2021		الأسباب
النسبة (%)	العدد	النسبة (%)	العدد	
29.61	69	18.53	58	طريق غير صالح
17.17	40	19.17	60	سوء الأحوال الجوية
14.59	34	18.53	58	مرور الحيوانات
13.73	32	10.54	33	طريق زلج
6.01	14	5.75	18	انعدام إشارات المرور
4.29	10	3.83	12	حفر
3.86	9	1.92	6	إبهار الشمس
3.00	7	11.50	36	انعدام الإضاءة العمومية
2.15	5	3.83	12	تهينة غير مناسبة للطريق
2.15	5	1.28	4	حواجز بالطريق
0.86	2	0.96	3	تشوهات بالطريق
2.58	6	4.15	13	أخرى
100	233	100	313	المجموع

المصدر: منجز من خلال معطيات المندوبية الوطنية للأمن في الطرق

إن عدم صلاحية أجزاء من الطريق قد تتسبب في وقوع حوادث مرور خطيرة خصوصاً عند سوء الأحوال الجوية فهناك متغيرات مناخية ذات علاقة مباشرة بحوادث المرور مثل الأمطار الغزيرة، الضباب والغبار الثائر في الطبقات الدنيا من الغلاف الغازي لأنه يؤثر على رؤية السائق (الأصم، 2003، ص 101). فقد شكل هذا العامل ما نسبته 29.61% من إجمالي عوامل المحيط في 2022 بالإضافة إلى العوامل الأخرى فلا يستهان بها فتواجد هذه العوامل ولو بنسب ضعيفة قد تتسبب في حوادث تكون في بعض الأحيان خطيرة وتودي بحياة أرواح وأضرار أخرى لا يحمد عقباه.

- النتائج العامة

يمكن إيجاز أهم النتائج المستخلصة في هذا المقال في النقاط التالية:

- عرفت حوادث المرور في الجزائر ارتفاعا معتبرا منذ 1980 وهذا بزيادة 36.17% مقارنة ب 1970 ثم كان هناك انخفاض في 1990 ليعرف ارتفاعا من جديد في سنة 2000 بنسبة زيادة مقدرة ب 21.29%، لتتخفص مرة أخرى في 2010 مسجلة أيضا انخفاض في عدد القتلى بنسبة - 9.07% وهي السنة التي تلي مباشرة السنة التي تم فيها إصدار قانون جديد تمثل في الأمر رقم 03-09 المؤرخ في 29 جويلية 2009 المعدل والمتمم للقانون 14-01 المؤرخ في 19 أوت 2001 (الجريدة الرسمية، 2009) منتهجة أسلوبا أكثر ردها، فرفعت من قيمة الغرامات الجزافية والمالية وشددت في الجزاءات الإدارية والقضائية لمواجهة العنف الطرقات.
- رغم الانخفاض المسجل تبقى الجزائر تحصى يوميا ضحايا حوادث المرور فكان مؤشر عدد الجرحى لكل 100 حادث في 2022 لا للحصر لكن كأحدث الإحصائيات وفق معطيات الجداول أعلاه 135.22%، أما بالنسبة للقتلى 14.88 قتيل لكل 100 حادث، بينما شدة الحادث أي عدد الوفيات إلى عدد القتلى 0.11 وهي معطيات مرعبة فعلا وتدل على أن الظاهرة جد متأزمة ويستدعي الأمر لإستراتيجية فعالة وبناءة لتدارك الوضع المزري الذي وصلت إليه.
- عموما الجزائر من بين الدول التي تصدر المراتب الأولى في حوادث المرور منذ سنوات ففي 2007 احتلت المرتبة العاشرة ضمن الدول المتقدمة بمعدل 121 قتيل لكل مليون نسمة قبل دول كبرى مثل الهند، ألمانيا، فرنسا، الصين.....، وكذا المرتبة الخامسة وبمعدل 775 قتيل لكل مليون مركبة (فضيل رابح، 2013، ص 369). وبالنسبة للدول العربية فاحتلت المرتبة الثالثة من حيث عدد القتلى بعد كل من مصر والسعودية الدولتان اللتان تعرفان اكتظاظ سكاني كبير وهذا من بين 11 دولة عربية (مرجع سابق، ص 311)
- احتلت الجزائر سنة 2013 المرتبة الرابعة من بين الدول المتقدمة بتسجيلها 4540 قتيلًا بعد كل من إيطاليا، ألمانيا، وفرنسا (أحمد درديش، 2017، ص ص. 1130 - 1131)
- أما عن معدل عدد الوفيات لكل مليون مركبة، فقد احتلت الجزائر المرتبة الرابعة أيضا بعد كل من روسيا، المكسيك والولايات المتحدة الأمريكية والتي تعرف أكبر عدد للمركبات.
- تنتشر الحوادث المرورية وعدد الجرحى جراء هذه الحوادث بكثرة في المناطق الحضرية وهذا يعود لكثرة المركبات بالحضر والازدحام في الطرقات، في حين يفوق عدد الوفيات لذات السبب بالمناطق الريفية وهذا قد يعود لتأخر الإسعاف بسبب نقص المصالح الصحية وبعدها.
- أكثر الحوادث المرورية بما فيها نسبة الجرحى والقتلى، تنتشر عموما مع نهاية السنة الدراسية وموسم الاصطياف وحتى شهر سبتمبر مع عودة العمال لأماكن عملهم والطلبة إلى مقاعد الدراسة.
- تم تسجيل الجزائر العاصمة، مسيلة، الشلف وباتنة الولايات الأكثر تعرضا لحوادث المرور وهذا يعود نتيجة الكثافة السكانية بالجزائر العاصمة، واكتظاظ طرقاتها بالمركبات. بقية الولايات الأخرى المذكورة فهي تعد مفترق الطريق الرئيسي بين مناطق الوسط الشرقي والجنوبي للوطن أين تشهد حركة كبيرة للمركبات وبالأخص الوزن الثقيل.
- من حيث توزيع نسبة حوادث المرور عبر ساعات اليوم بينت الإحصائيات أن أهم فترة تسجيلا لهذه الحوادث هي الفترة الممتدة بين السادسة مساء ومنتصف الليل، وهذا نتيجة التعب في نهاية اليوم، مع قلة التركيز وضعف الرؤية. وتأتي بعدها فترة الثالثة بعد الزوال وإلى غاية السادسة المتزامنة مع خروج العمال.
- فحسب سنة 2022 أظهرت الإحصائيات أن يوم الخميس يعتبر اليوم الأكثر تسجيلا لحوادث المرور، ويأتي في المرتبة الموالية يومي الأحد والاثنين.

- لوحظ أن عدد الجرحى والقتلى مرتفع لدى الذكور فكما نعلم أن المرأة أكثر حذر في الطريق عند قيادتها للمركبة وأكثر احتراما لقوانين المرور.
- يرتفع عدد الجرحى لدى الشباب بين 20 و24 سنة بالدرجة الأولى ثم 25 و29 سنة بالدرجة الثانية وتنخفض في الأعمار اللاحقة لترتفع من جديد لدى من يفوقون الخمسين سنة بحكم أن الشخص عند تقدمه في السن يضعف لديه النظر وقد يصاب ببعض الأمراض التي تسبب له قلة التركيز .
- هناك علاقة عكسية بين الأقدمية في السياقة والتورط في حوادث المرور.
- أكثر المتورطين في حوادث المرور هم من دون عمل وهذا قد يعود لكثرة تنقلهم خلال اليوم نتيجة وقت الفراغ لديهم وتقل لدى الفلاحين بحكم تواجدهم في الغالب بالأرض وبالتالي نادرا ما ينتقلون في الطرقات.
- يعتبر العامل البشري السبب الرئيسي لحوادث المرور وهذا بنسبة تفوق 96% بالنسبة لسنتي 2021 و2022 وهذا يعود بالدرجة الأولى بالإفراط في السرعة.
- تعتبر المركبات الخفيفة أهم المركبات تعرضا لحوادث المرور وتليها الدراجات النارية.
- تأتي الفرامل غير الفعالة وانفجار الأطر في مقدمة الأسباب المتعلقة بالمركبات.
- إن سوء الأحوال الجوية مع الطرق غير الصالحة تعد كأسباب رئيسية لحوادث المرور المتعلقة بالمحيط.

- خاتمة -

تناولنا من خلال هذا المقال بالأرقام والتحليل ظاهرة حوادث المرور في الجزائر وتطورها منذ 1970 مع دراسة خصائص أو توزيع هذه الظاهرة وفق مجموعة من المؤشرات من خلال سنتين مرجعيتين والمتعلقة بسنتي 2021 و2022 باعتبارها إحصائيات حديثة، حيث توصلنا إلى مجموعة من النتائج. وبداية بحجم الحوادث على المستوى الوطني بمعدل 64 حادث في اليوم مع 86 جريح في اليوم و9 موتى يوميا سنة 2021، في حين قدر حوالي 62 حادث في اليوم مع حوالي 84 جريح/ اليوم و9 وفاة أيضا وهذا أمر مقلق للغاية ويستوجب تضاعف الجهود والحلول المستعجلة اتجاه ذلك، وإذا تحدثنا عن القوانين التي تم وضعها فالمسألة لا تتوقف عند هذا الحد فالأهم من ذلك هو تطبيق هذه القوانين والردع فيها. ضف إلى ذلك التحسيس الدائم والمستمر للمواطنين على كافة الشرائح وبداية بالأطفال في المدارس وإن كان من الممكن أن تتخذ الجهات المعنية خطوة في هذه النقطة وهي المباشرة قريبا في تدريس مادة التربية المرورية فأكيد ولا محالة في ذلك من استبشار خير في تبني الأطفال منذ الصغر سلوكات حضرية اتجاه الطريق وكل ما يحيط به من حيث آداب السياقة واحترام القوانين وعدم التهور أو اللامبالاة والشعور بروح المسؤولية، فقد لاحظنا أن أكبر نسبة في أسباب حوادث المرور تمثلت في العنصر البشري ولهذا يجب التركيز عليه مع الأخذ بعين الاعتبار بقية العناصر الأخرى ألا وهي المركبة والمحيط وهذا ما يدعى بتمثلت حوادث المرور أي العناصر الثلاثة المتسببة في وقوعها.

وفي الأخير نقدم مجموعة من التوصيات التي نراها كمفاتيح للحد من شدة خطورة حوادث المرور في الجزائر على النحو التالي:

- الصرامة في تطبيق القوانين المرورية والردع فيها؛
- تجديد وتكثيف إشارات المرور وفقا للمعايير الدولية؛
- تكثيف الجهود من طرف وسائل الإعلام في نشر الوعي المروري؛

- تفعيل المادة 60 من قانون المرور للتربية المرورية والإسراع بإدخال هذه المادة في الموسم الدراسي المقبل؛
- إنشاء حظائر التربية المرورية لأطفال المدارس من أجل اكتساب ثقافة مرورية؛
- إعادة النظر في الشبكة المرورية للمدن الكبرى احتسابا للمساحة والكثافة السكانية؛
- حرص المساجد على تعزيز الثقافة المرورية من خلال غرس المبادئ الدينية التي تدعو إلى حفظ النفس ورفع الأذى عن الآخرين؛
- تعزيز نشاط المجتمع المدني من خلال التحسيس بمخاطر حوادث المرور والوقاية منها؛
- الحرص على متابعة مدارس السباق والبرامج المتبعة فيها وطريقة التكوين التي يجب أن تدعم بوسائل تكنولوجية؛
- استغلال التكنولوجيا الحديثة بإيجاد تقنيات جديدة للمراقبة.

- قائمة المراجع

- البيلي، مصطفى. (1986). هيكل المرور ومشكلاته وتحقيق حوادثه، كلية الشرطة، القاهرة.
- درديش، أحمد وشريط، عبد المنعم. (2017). واقع حوادث المرور في الجزائر - دراسة مقارنة بين الجزائر والدول المتقدمة-، مجلة العلوم الإنسانية، العدد 7، الجزء 2، جامعة العربي بن مهيدي بأم البواقي، الجزائر، صص 1118-1133.
- عبد الجليل، عماد. (دون سنة). حوادث السيارات في مدينة الرياض الأسباب والآثار والحلول، كلية العلوم الإدارية، جامعة الملك سعود، السعودية.
- فضيل، رابح. (2013). ظاهرة حوادث المرور، أسبابها، آثارها وسبل الحد منها، حالة الجزائر، مجلة معهد العلوم الاقتصادية، 16(2)، جامعة الجزائر3، الجزائر، صص 351-376.
- المطيري، عقاب. (1991). حوادث المرور وماهيتها وطرق التحقيق فيها، الرياض: دار الثقافة العربية.
- حوادث المرور: باتنة تتربع على عرش الولايات الجزائرية، تم الاطلاع على الموقع يوم 2023/08/15 <https://www.echoroukonline.com>
- الأصم، عبد الحافظ. (8- 10 ديسمبر 2003). حوادث المرور في مدينة الرياض، ندوة حول حوادث المرور، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض.
- الجريدة الرسمية، العدد 45، 29 جويلية 2009.
- الإعلان الجديد لصندوق الأمم المتحدة للسلامة المرورية، <https://www.unescwa.org>
- الاطلاع على الموقع يوم 2024/4/29 على الساعة 15:00
- International transport forum Road safety annual report 2023 Itf-oecd.org