

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي  
جامعة محمد لمين دباغين. سطيف 2

قسم: علوم الإعلام والاتصال.

كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية

الرقم التسلسلي: .....

رقم التسجيل: cm3/cl/02/02/16

فعالية الحملات الإعلامية في مجال التوعية المرورية بالجزائر  
" دراسة ميدانية بالمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق "

أطروحة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة دكتوراه ل م د في شعبة علوم الإعلام والاتصال

تخصص: إشهار وعلاقات عامة

إشراف الدكتور:

لعرباوي نصير.

إعداد الطالبة:

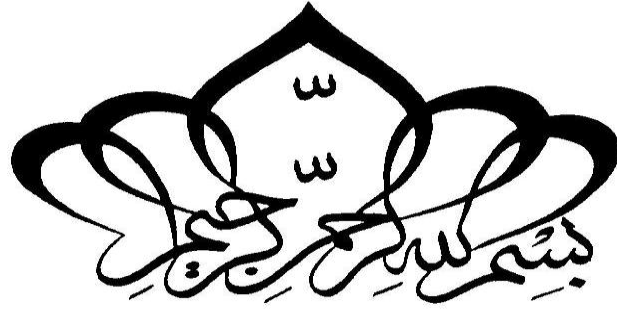
أم لرقاب سمية.

لجنة المناقشة

الصفة	مؤسسة الانتساب	الرتبة	اسم ولقب الأستاذ
رئيسا	جامعة سطيف 2	أستاذ محاضر " أ "	د. نور الدين مبني
مشرفا ومقررا	جامعة سطيف 2	أستاذ محاضر " أ "	د. نصير لعرباوي
عضوا مناقشا	جامعة سطيف 2	أستاذ محاضر " أ "	د. ياسين قرناني
عضوا مناقشا	جامعة باتنة 1	أستاذ محاضر " أ "	د. باديس مجاني
عضوا مناقشا	جامعة قسنطينة 3	أستاذ محاضر " أ "	د. مراد ميلود

السنة الجامعية: 2021/2020م

# آيات من القرآن الكريم



قال الله تعالى:

﴿ اقْرَأْ بِاسْمِ رَبِّكَ الَّذِي خَلَقَ (1) خَلَقَ الْإِنْسَانَ مِنْ عَلَقٍ (2) اقْرَأْ وَرَبُّكَ الْأَكْرَمُ (3) الَّذِي عَلَّمَ بِالْقَلَمِ (4) عَلَّمَ الْإِنْسَانَ مَا لَمْ يَعْلَمْ (5) ﴾

[سورة العلق / الآية من 1-5]

وقال أيضا:

﴿ نَرْفَعُ دَرَجَاتٍ مَّن نَّشَاءُ<sup>ط</sup> وَفَوْقَ كُلِّ ذِي عِلْمٍ عَلِيمٌ (76) ﴾

[سورة يوسف / الآية 76]

وقال:

﴿ وَمَا أُوتِيتُمْ مِّنَ الْعِلْمِ إِلَّا قَلِيلًا (86) ﴾

[سورة الإسراء / الآية 86]

# شكراً وتقدير

إلى الدكتور والأستاذ الفاضل والمشرف الموقر " لعرباوي نصير " ، شكرا أستاذي على كل ما قدمته لي من نصائح، توجيهات، نقد، ملاحظات، لولاك لما رأى هذا العمل النور، شكرا لأنك منحتني وساما ثالثا في مسيرتي الجامعية، بعد وسام شهادة الليسانس ووسام شهادة الماجستير، شكرا لأنك كنت مشرفا عليا في أعظم إنجازات حياتي، وكان لي الشرف والفخر لأني درست وتكونت وتعلمت على أنامل أستاذ فاضل مثلك، جازاك الله تعالى كل الخير، وأنا على دربك ونهجك سائرة، فشكرا وألف شكر يا أستاذي. كما لا يفوتني أن أتقدم بالشكر الجزيل والتقدير الكبير لأعضاء لجنة المناقشة الأساتذة الأفاضل، على قبولهم مناقشة هذا العمل بكل طيبة خاطر، فشكرا على سعيكم، شكرا على تقييمكم، شكرا على تقدمكم، شكرا على ملاحظاتكم القيمة، شكرا على حضوركم، نحن بكم نعلو ونرتقي، دتم زادنا وذخرا لهذا الوطن الحبيب.

الطالبة: أم لرقاب سمية.

## ثناء وتقدير

أتقدم بتحيةة ثناء وتقدير إلى كل أساتذة ودكاترة جامعة محمد لامين دباغين سطيف - 2، وعلى رأسهم كل الذين تعلمت منهم ووهلت منهم العلم والأدب والأخلاق والتفاني والإخلاص، من سنة أولى جامعي إلى آخر سنة دكتوراه، أقول لهم هذه الثمرة لم تكن لتنضج وتتوي أكلها لولاكم ولول سعيكم الجميل وعطاءكم الكبير.

كما لا يفوتني أن أقف وقفة إجلال وتقدير لكل أساتذتي بقسم علوم الإعلام والاتصال " أمبني، أبودهان، أهيمسي، أرزاق، أعكوباش، أغراف، أقرناني، أبلوصيف، أبوعون، أملوكي، أعواج، أرجم، أسهيلي، أهنوز، أحدادي، أالصليح، أساعد، أصابر، الذين لم يقصروا في تعليمي وتكويني العلمي والبيداغوجي، أقول لهم شكرا وألف شكر على كل الجهود التي بذلتموها طيلة مساري التعليمي، جازاكم الله كل الخير، وأنتم خير قدوة لي، هذا النجاح كانت خطوته وبذرتة الأولى أتم.

وهذا النجاح إهداء خاص إلى الأستاذة الفاضلة زهية شويشي من قسم علم الاجتماع، التي كانت لي نعم الأخت والأم والمرشدة، والمربية والموجهة.

الطالبة أم لرقاب سمية.

# إِهْدَاء

أهدي هذا النجاح إلى:

\* إلى الوالدين الكريمين حفظهما الله وأطال في عمرهما.

\* إلى إخواني " عمار، صالح، رياض، هاجر، معاذ ".

\* إلى فرحة حياتي ونبض قلبي وبسمة شفاهي الكناكيت " سيرين، سراج، ساجد ".

\* إلى كل عائلة أم لرقاب وكل عائلة مشرف، وكل عائلة لعوابدية.

\* إلى من ترك رحيلها وغياها فراغا كبيرا في حياتي ملاك اللجنة البرعمة " مرام "، وجدتي الغالية، رحمها الله وأسكنها فسيح جنانه.

\* إلى صديقات العمر " غنية، خديجة، سميرة، رشيدة، فاطمة، أسماء، مريم، رانية،

راضية، فريال، إيمان، حنان، وهيبة، عائشة، كنزة، سحر، عفاف، إيناس، أمينة، نجاة،

ابتسام، هاجر، رونق، نهال، سعاد، سلمى، رزيقة، وئام، حنان "

\* إلى دفعة دكتوراه 2016 " إيمان، أمينة، سميرة، وهيبة، هادية، سارة، مريم عزة ".

\* إلى كل طلبتي الأعزاء الذين كانوا برفقتي طيلة مشواري الدكتورالي، والذين تعلمت معهم

معنى المسؤولية، وتذوقت معهم حلاوة طعم مهنة التدريس.

\* إلى كل من أحب، وكل من يعرفني، وإلى الذين لم أذكرهم بقلبي لأن المقام لا يتسع لذكرهم

جميعا، لكنني أذكرهم بقلبي.

\* إلى الجزائر الحبيبة.

الطالبة أم لرقاب سميرة.

# فهرس المحتويات

الصفحة	العنصر
	آيات من القرآن الكريم
	شكر وعرهان
	ثناء وتقدير
	إهداءات
	فهرس الأشكال والجداول
أ ج	مقدمة
74-6	الفصل الأول: إشكالية الدراسة وإجراءاتها المنهجية
6	أولا: إشكالية الدراسة
6	المبحث الأول: تحديد مشكلة الدراسة
9	المبحث الثاني: أسباب اختيار الموضوع
9	المطلب الأول: الأسباب الذاتية
9	المطلب الثاني: الأسباب الموضوعية
10	المبحث الثالث: أهمية الدراسة
11	المبحث الرابع: أهداف الدراسة
11	المبحث الخامس: الدراسات السابقة
13	المطلب الأول: الدراسات العربية
17	المطلب الثاني: الدراسات الجزائرية
30	المطلب الثالث: أوجه الاستفادة من الدراسات السابقة
31	المبحث السادس: تحديد المفاهيم
32	المطلب الأول: مفهوم الفعالية
37	المطلب الثاني: مفهوم الحملة الإعلامية
44	المطلب الثالث: مفهوم التوعية المرورية
49	المطلب الرابع: المفاهيم المشابهة
53	ثانيا: الإجراءات المنهجية للدراسة

53	المبحث الأول: منظور الدراسة
58	المبحث الثاني: منهج الدراسة
60	المبحث الثالث: أدوات جمع البيانات
60	المطلب الأول: الملاحظة
61	المطلب الثاني: المقابلة
64	المطلب الثالث: استمارة الاستبيان
66	المبحث الرابع: مجالات الدراسة
66	المطلب الأول: المجال المكاني (الجغرافي)
71	المطلب الثاني: المجال الزمني
72	المبحث الخامس: مجتمع البحث وعينة الدراسة
72	المطلب الأول: مجتمع البحث
72	المطلب الثاني: عينة الدراسة
74	المبحث السادس: أساليب المعالجة الإحصائية للبيانات
134-76	الفصل الثاني: الحملات الإعلامية والتوعية المرورية
76	تمهيد
77	أولاً: أساسيات حول الحملة الإعلامية
77	المبحث الأول: خصائص الحملات الإعلامية
78	المبحث الثاني: أهمية الحملات الإعلامية
79	المبحث الثالث: أهداف الحملات الإعلامية
81	المبحث الرابع: أنواع الحملات الإعلامية
85	ثانياً: أساسيات حول التوعية المرورية
85	المبحث الأول: خصائص التوعية المرورية
86	المبحث الثاني: أهمية التوعية المرورية
87	المبحث الثالث: أهداف التوعية المرورية
92	المبحث الرابع: دعائم التوعية المرورية
105	ثالثاً: التخطيط للحملات الإعلامية الخاصة بالتوعية المرورية
105	المبحث الأول: خطوات إعداد حملات التوعية المرورية

116	المبحث الثاني: عوامل نجاح وفشل حملات التوعية المرورية
116	المطلب الأول: عوامل نجاح حملات التوعية المرورية
128	المطلب الثاني: عوامل فشل حملات التوعية المرورية
128	المبحث الثالث: تقييم حملات التوعية المرورية
134	خلاصة الفصل
183-136	الفصل الثالث: حوادث المرور وحملات التوعية المرورية في الجزائر
136	تمهيد
137	المبحث الأول: أسباب حوادث المرور
147	المبحث الثاني: أنواع حوادث المرور
150	المبحث الثالث: النظريات والنماذج المفسرة لحوادث المرور
150	المطلب الأول: النظريات المفسرة لحوادث المرور
152	المطلب الثاني: النماذج المفسرة لحوادث المرور
157	المبحث الرابع: القيم الاجتماعية المؤثرة على حوادث المرور
160	المبحث الخامس: أثار ومخلفات حوادث المرور
169	المبحث السادس: التنظيم المؤسسي لحركة المرور في الجزائر
176	المبحث السابع: واقع حملات التوعية المرورية في الجزائر
183	خلاصة الفصل
338-185	الفصل الرابع: الإطار التطبيقي للدراسة
185	المبحث الأول: المؤشرات الإحصائية الدالة على خطورة حوادث المرور بالجزائر
185	المطلب الأول: إحصائيات حوادث المرور في الجزائر (من 2018 إلى 2020)
227	المطلب الثاني: مقارنة بين إحصائيات حوادث المرور في الجزائر (من 2017 إلى 2020)
239	المبحث الثاني: تفرغ أجوبة المقابلة
239	المطلب الأول: تفرغ وتحليل أجوبة المقابلة
256	المطلب الثاني: نتائج المقابلة
259	المبحث الثالث: تفرغ وتحليل أجوبة استمارة الاستبيان
259	المطلب الأول: تفرغ وتحليل أجوبة المحور الأول
271	المطلب الثاني: تفرغ وتحليل أجوبة المحور الثاني



290	المطلب الثالث: تفرغ وتحليل أجوبة المحور الثالث
312	المطلب الرابع: تفرغ وتحليل أجوبة المحور الرابع
331	المطلب الخامس: نتائج استمارة الاستبيان
334	المبحث الرابع: نتائج الدراسة
334	المطلب الأول: النتائج العامة للدراسة
336	المطلب الثاني: نتائج الدراسة في ضوء التساؤلات
340	خاتمة
343	توصيات
347	قائمة المصادر والمراجع
368	قائمة الملاحق
	ملخصات الدراسة

# فهرس الأشكال والجداول

## 1-الأشكال

الصفحة	الأشكال
56	شكل رقم (1): نظرة الوظيفية إلى المجتمع.
153	شكل رقم (2): النموذج السلوكي المعرفي للقيادة مرتفعة الخطورة.
154	شكل رقم (3): نموذج دارت وماكنزي لتفسير حوادث المرور.
156	شكل رقم (4): نموذج سبولاندر لقيادة صغار السن.
260	شكل رقم (5): توزيع عينة الدراسة حسب متغير الجنس.
261	شكل رقم (6): توزيع عينة الدراسة حسب متغير السن.
262	شكل رقم (7): توزيع عينة الدراسة حسب متغير المستوى التعليمي.
263	شكل رقم (8): توزيع عينة الدراسة حسب متغير الحالة الاجتماعية.
264	شكل رقم (9): توزيع عينة الدراسة حسب متغير نوع المركبة المقادة.
266	شكل رقم (10): توزيع عينة الدراسة حسب متغير الخبرة في السياقة.
267	شكل رقم (11): توزيع عينة الدراسة حسب متغير عدد مرات التعرض لحادث مرور.
272	شكل رقم (12): مدى تعرض المبحوثين للحملات الإعلامية التي تعالج موضوع الحوادث المرورية والتوعية المرورية.
274	شكل رقم (13): مدى تعرض المبحوثين لحملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.
278	شكل رقم (14): أسباب تعرض المبحوثين بصفة نادرة لحملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.
279	شكل رقم (15): طبيعة تعرض المبحوثين لحملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.
283	شكل رقم (16): الوسيلة الإعلامية التي يفضل أن يتعرض من خلالها المبحوثون لحملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.
286	شكل رقم (17): أسباب تفضيل المبحوثين لوسيلة دون أخرى لتعرض لحملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.

289	<b>شكل رقم (18):</b> ترتيب الفترات الزمنية التي عادة ما يتعرض فيها المبحوثين لحمات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.
291	<b>شكل رقم (19):</b> مدى أهمية حملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق عند المبحوثين.
292	<b>شكل رقم (20):</b> مدى اقتناع المبحوثين بحملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.
295	<b>شكل رقم (21):</b> اللغة التي يفضل المبحوثون أن تقدم بها حملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.
297	<b>شكل رقم (22):</b> رأي المبحوثين في المواضيع المعالجة في حملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.
298	<b>شكل رقم (23):</b> الاستمالات الأفضل التي تؤثر في اتجاهات وسلوكات المبحوثين حسب وجهة نظرهم
301	<b>شكل رقم (24):</b> نوعية الحجج والبراهين التي يراها المبحوثون قادرة على التأثير فيهم عبر حملات التوعية المرورية.
303	<b>شكل رقم (25):</b> الأساليب التي يفضل المبحوثون أن تقدم بها مضامين حملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.
305	<b>شكل رقم (26):</b> التأثير الذي يمكن أن يحدثه تكرار حملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق على المبحوثين.
307	<b>شكل رقم (27):</b> طبيعة تأثير مضامين حملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق على المبحوثين.
308	<b>شكل رقم (28):</b> مدى انتباه المبحوثين للمواضيع المعالجة في حملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.
310	<b>شكل رقم (29):</b> أسباب عدم انتباه المبحوثين للمواضيع المعالجة في حملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.
313	<b>شكل رقم (30):</b> طبيعة شعور المبحوثين أثناء التعرض لحمات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.
315	<b>شكل رقم (31):</b> قدرة مضامين حملات التوعية المرورية على دفع المبحوثين للقيام بسلوك معين

	أثناء وبعد تعرضهم لها.
316	<b>شكل رقم (32):</b> بعض السلوكات التي حثت عليها حملات التوعية المرورية والتي قام بها المبحوثون أثناء وبعد تعرضهم لها.
319	<b>شكل رقم (33):</b> الإضافة التي تقدمها حملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق للمبحوثين.
321	<b>شكل رقم (34):</b> الأسباب التي تدفع إلى عدم عمل المبحوثين بنصائح وإرشادات حملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.
325	<b>شكل رقم (35):</b> رؤية المبحوثين لأنجع الطرق والوسائل لحل مشكلة حوادث المرور.

## 2- الجداول

الصفحة	الجدول
141	<b>جدول رقم (1):</b> تأثير نسبة الكحول على السائق.
187	<b>جدول رقم (2):</b> ترتيب الولايات حسب عدد الحوادث والموتى والجرحى للأشهر العشرة الأولى من عام 2018.
190	<b>جدول رقم (3):</b> أسباب حوادث المرور في الأشهر العشرة الأولى من عام 2018.
196	<b>جدول رقم (4):</b> وفيات حوادث المرور حسب السن والجنس خلال الأشهر العشرة الأولى من عام 2018.
198	<b>جدول رقم (5):</b> جرحى حوادث المرور حسب السن والجنس خلال الأشهر العشرة الأولى من عام 2018.
199	<b>جدول رقم (6):</b> المركبات المتسببة في حوادث المرور خلال الأشهر العشرة الأولى من عام 2018.
201	<b>جدول رقم (7):</b> سن السائقين المتسببين في حوادث المرور خلال الأشهر العشرة الأولى من عام 2018.
203	<b>جدول رقم (8):</b> السائقين المتسببين في حوادث المرور حسب أقدمية رخصة السياقة خلال الأشهر العشرة الأولى من عام 2018.
204	<b>جدول رقم (9):</b> السائقين المتسببين في حوادث المرور حسب المهنة خلال الأشهر العشرة الأولى من عام 2018.
205	<b>جدول رقم (10):</b> ترتيب الولايات حسب عدد الحوادث والموتى والجرحى خلال عام 2019.

208	جدول رقم (11): أسباب حوادث المرور خلال عام 2019.
214	جدول رقم (12): وفيات حوادث المرور حسب السن والجنس خلال عام 2019.
216	جدول رقم (13): جرحى حوادث المرور حسب السن والجنس خلال عام 2019.
218	جدول رقم (14): المركبات المتسببة في حوادث المرور خلال عام 2019.
221	جدول رقم (15): سن السائقين المتسببين في حوادث المرور خلال عام 2019.
222	جدول رقم (16): السائقين المتسببين في حوادث المرور حسب أقدمية رخصة السياقة خلال عام 2019.
223	جدول رقم (17): السائقين المتسببين في حوادث المرور حسب المهنة خلال عام 2019.
224	جدول رقم (18): موتى حوادث المرور من المشاة حسب الجنس خلال عام 2019.
225	جدول رقم (19): جرحى حوادث المرور من المشاة حسب الجنس خلال عام 2019.
226	جدول رقم (20): ضحايا حوادث المرور خلال الأشهر الأربعة الأولى من عام 2020.
227	جدول رقم (21): مقارنة بين حوادث المرور لعام 2017 وعام 2018.
229	جدول رقم (22): مقارنة بين جرحى حوادث المرور لعام 2017 وعام 2018.
230	جدول رقم (23): مقارنة بين موتى حوادث المرور لعام 2017 وعام 2018.
232	جدول رقم (24): مقارنة بين حوادث المرور لعام 2018 وعام 2019.
234	جدول رقم (25): مقارنة بين جرحى حوادث المرور لعام 2018 وعام 2019.
235	جدول رقم (26): مقارنة بين موتى حوادث المرور لعام 2018 وعام 2019.
236	جدول رقم (27): مقارنة بين حوادث المرور لعام 2019 وعام 2020.
237	جدول رقم (28): مقارنة بين موتى حوادث المرور لعام 2019 وعام 2020.
238	جدول رقم (29): مقارنة بين جرحى حوادث المرور لعام 2019 وعام 2020.
259	جدول رقم (30): توزيع عينة الدراسة حسب متغير الجنس.
260	جدول رقم (31): توزيع عينة الدراسة حسب متغير السن.
262	جدول رقم (32): توزيع عينة الدراسة حسب متغير المستوى التعليمي.
263	جدول رقم (33): توزيع عينة الدراسة حسب متغير الحالة الاجتماعية.
264	جدول رقم (34): توزيع عينة الدراسة حسب متغير نوع المركبة المقادة.
265	جدول رقم (35): توزيع عينة الدراسة حسب متغير الخبرة في السياقة.
266	جدول رقم (36): توزيع عينة الدراسة حسب متغير عدد مرات التعرض لحادث مرور.

268	جدول رقم (37): العلاقة بين عدد مرات التعرض لحادث مرور ومتغير الجنس.
269	جدول رقم (38): العلاقة بين عدد مرات التعرض لحادث مرور ومتغير الخبرة في السياقة.
271	جدول رقم (39): مدى تعرض المبحوثين للحملات الإعلامية التي تعالج موضوع الحوادث المرورية والتوعية المرورية.
273	جدول رقم (40): مدى تعرض المبحوثين لحمات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.
275	جدول رقم (41): العلاقة بين مدى تعرض المبحوثين لحمات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، ومتغير الجنس، المستوى التعليمي، الحالة الاجتماعية.
277	جدول رقم (42): أسباب تعرض المبحوثين بصفة نادرة لحمات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.
279	جدول رقم (43): طبيعة تعرض المبحوثين لحمات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.
280	جدول رقم (44): العلاقة بين طبيعة تعرض المبحوثين لحمات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، ومتغير الجنس، السن.
282	جدول رقم (45): الوسيلة الإعلامية التي يفضل أن يتعرض من خلالها المبحوثون لحمات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.
286	جدول رقم (46): أسباب تفضيل المبحوثين لوسيلة دون أخرى للتعرض لحمات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.
288	جدول رقم (47): ترتيب الفترات الزمنية التي عادة ما يتعرض فيها المبحوثين لحمات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.
290	جدول رقم (48): مدى أهمية حملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق عند المبحوثين.
292	جدول رقم (49): مدى اقتناع المبحوثين بحملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.
294	جدول رقم (50): اللغة التي يفضل المبحوثون أن تقدم بها حملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.
297	جدول رقم (51): رأي المبحوثين في المواضيع المعالجة في حملات التوعية المرورية التي يقدمها

	المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.
298	جدول رقم (52): الاستمالات الأفضل التي تؤثر في اتجاهات وسلوكيات المبحوثين حسب وجهة نظرهم
301	جدول رقم (53): نوعية الحجج والبراهين التي يراها المبحوثون قادرة على التأثير فيهم عبر حملات التوعية المرورية.
303	جدول رقم (54): الأساليب التي يفضل المبحوثون أن تقدم بها مضامين حملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.
305	جدول رقم (55): التأثير الذي يمكن أن يحدثه تكرار حملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق على المبحوثين.
307	جدول رقم (56): طبيعة تأثير مضامين حملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق على المبحوثين.
308	جدول رقم (57): مدى انتباه المبحوثين للمواضيع المعالجة في حملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.
310	جدول رقم (58): أسباب عدم انتباه المبحوثين للمواضيع المعالجة في حملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.
312	جدول رقم (59): طبيعة شعور المبحوثين أثناء التعرض لحملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.
314	جدول رقم (60): قدرة مضامين حملات التوعية المرورية على دفع المبحوثين للقيام بسلوك معين أثناء وبعد تعرضهم لها.
316	جدول رقم (61): بعض السلوكيات التي حثت عليها حملات التوعية المرورية والتي قام بها المبحوثون أثناء وبعد تعرضهم لها.
319	جدول رقم (62): الإضافة التي تقدمها حملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق للمبحوثين.
321	جدول رقم (63): الأسباب التي تدفع إلى عدم عمل المبحوثين بنصائح وإرشادات حملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.
324	جدول رقم (64): رؤية المبحوثين لأنجع الطرق والوسائل لحل مشكلة حوادث المرور.

# مقدمة



كان من أهم تبعات وإفرازات التنمية المتسارعة التي يشهدها العالم ظهور العديد من المشكلات الاجتماعية التي أصبحت تعاني منها مختلف شعوب العالم على عديد الأصعدة، والتي من أهمها مشكلة حوادث المرور، هذه الأخيرة زاد من خطورتها الأبعاد الكثيرة التي تمسها (البعد الصحي، الاقتصادي، الاجتماعي، النفسي، الجسدي...إلخ).

ومشكلة حوادث المرور تزداد حدة بعوامل طبيعية واجتماعية يأتي في مقدمتها ارتفاع معدلات الكثافة السكانية وتعدد الأنشطة الحياتية ما زاد من أهمية المركبة على اختلاف أنواعها كوسيلة أساسية للتنقل والعمل، مما يجعل من حركة المرور في أعلى صور الاكتظاظ والضغط، وهو ما يجعل من حوادث المرور موضوعا مستمرا للبحث فيه من مختلف الجوانب، والتي من بينها الحملات الإعلامية الخاصة بالتوعية المرورية، من أجل الحد أو التخفيف من هذه الظاهرة، خاصة وأن الجزائر مثلها مثل باقي دول العالم لم تسلم من ويلات هذه المشكلة، فهي يوميا تحصد المئات من الأرواح البشرية، ناهيك عن التأثيرات الأخرى.

فالتوعية المرورية تعد أحد أهم الجهود المبذولة على الصعيد المحلي والوطني في الجزائر من مواجهة مشكلة حوادث المرور، حيث تبذل مختلف الجهات المعنية جهودا ملحوظة ولافتة في مجال التوعية المرورية، فهذه الأخيرة تطور استراتيجيات وبرامج مرورية متنوعة، تأتي هذه الأخيرة استجابة لمجمل التطورات الحاصلة في الحياة المرورية بالجزائر.

وفي هذا السياق يتزايد الاهتمام بحملات التوعية المرورية، بحيث أصبحت هذه الحملات تشكل ملمحا أساسيا في عملية التوعية المرورية، خاصة في ظل ارتفاع عدد حوادث المرور وكذا المخالفات المرورية، والدليل هو الاحصائيات الصادرة عن المصالح الأمنية والمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، وهو الأمر الذي جعل من تقييم مردود الحملات الإعلامية وقياس مدى فعاليتها أمرا في غاية الأهمية.

ومنه جاءت هذه الدراسة الموسومة ب: فعالية الحملات الإعلامية في مجال التوعية المرورية بالجزائر " دراسة ميدانية بالمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق "، لتبحث في هذه الإشكالية ولتجيب على تساؤلاتها.

انطلاقا من الأهمية العلمية والعملية التي يكتسبها الموضوع في الوقت الحالي، خاصة مع تسجيل وقوع حوادث مرور كل يوم تقريبا عبر مختلف ربوع الوطن، تأتي هذه الأطروحة للبحث في مدى فعالية الحملات الإعلامية ودورها في التوعية المرورية للحد من حوادث المرور، من خلال دراسة ميدانية بالمركز الوطني

للوفاية والأمن عبر الطرق بالجزائر العاصمة بهدف معرفة مدى مساهمة الحملات التوعوية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق في التوعية المرورية، إضافة إلى دراسة على عينة من مستخدمي الطريق بولاية سطيف، بهدف الكشف عن دور الحملات التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق في التوعية المرورية، وكذا الكشف عن قدرة هذه الأخيرة في التأثير على سلوكيات واتجاهات مستخدمي الطريق، ولمعالجة موضوع الدراسة والبحث فيه من أجل الوصول إلى نتائج، ارتأينا تقسيم الدراسة الحالية إلى أربع فصول:

الفصل الأول الذي كان عبارة عن مدخل عام لموضوع الدراسة، والذي جاء موسوما بعنوان " إشكالية الدراسة وإجراءاتها المنهجية "، حيث تخلل هذا الفصل في جزئه الأول عرض لمشكلة الدراسة وتساؤلاتها، إضافة إلى التطرق إلى أسباب اختيار الموضوع وأهميته العلمية والعملية، والأهداف المتوخاة من إنجازها، بعدها خصصنا حيزا لمفاهيم الدراسة، حيث ركزنا فيه على المفاهيم الأساسية للدراسة (الفعالية، الحملات الإعلامية، التوعية المرورية)، إضافة إلى بعض المفاهيم المشابهة لمفاهيم الدراسة، ثم عرجنا على الدراسات السابقة التي ركزنا فيها بدرجة كبيرة على الدراسات التي تخدم موضوع الدراسة وتثريه، أما في الجزء الثاني من هذا الفصل فتطرقنا فيه إلى الإجراءات المنهجية للدراسة بداية بعض منظور الدراسة، بعدها تم التطرق إلى المنهج المعتمد في الدراسة، والأدوات المستخدمة لجمع البيانات، بالإضافة لشرح مجالات الدراسة (المكاني، الزماني، البشري)، قبل أن يتم التطرق إلى مجتمع البحث وعينة الدراسة، وأخيرا الأساليب المستخدمة في المعالجة الإحصائية للبيانات.

أما عن الفصل الثاني والذي احتوى إطارا نظريا ومعرفيا للحملات الإعلامية والتوعية المرورية، حيث استعرضناه على شقين، تضمن الشق الأول منه قراءة في ماهية الحملات الإعلامية والتوعية المرورية، حيث تناولنا في الجزء الأول من هذا الشق أساسيات حول الحملة الإعلامية في صورة خصائصها، أهميتها، أهدافها وأنواعها، أما الجزء الثاني من الشق الأول لهذا الفصل فخصصناه لأساسيات حول التوعية المرورية، وذلك بالتطرق إلى خصائص وأهمية وأهداف التوعية المرورية، إضافة إلى التعرّيج على الدعائم المعتمدة في حملات التوعية المرورية، وفي الشق الثاني من هذا الفصل تم التطرق فيه إلى التخطيط للحملات الإعلامية الخاصة بالتوعية المرورية، وذلك من خلال رصد خطوات إعداد حملات التوعية المرورية إضافة إلى تناول عوامل نجاح وفشل حملات التوعية المرورية، وأخيرا عرجنا بنوع من التفصيل على تقييم حملات التوعية المرورية.

فيما يخص الفصل الثالث، فقد خصصناه لحوادث المرور وحملات التوعية المرورية في الجزائر، وقد ضم هذا الفصل سبع مباحث، جاءت على التوالي، المبحث الأول خصص لأسباب حوادث المرور، أما المبحث الثاني عرجنا فيه على أنواع حوادث المرور، قبل أن يتم التطرق إلى النظريات والنماذج المفسرة لحوادث المرور، كما تم التطرق إلى القيم الاجتماعية المؤثرة على حوادث المرور، بعدها عرجنا على آثار ومخلفات حوادث المرور، ثم تناولنا بنوع من التفصيل التنظيم المؤسسي لحركة المرور في الجزائر، بعدها قمنا برصد واقع حملات التوعية المرورية في الجزائر من خلال قراءة تحليلية نقدية.

أما الفصل الرابع والأخير والذي حمل عنوان الإطار التطبيقي للدراسة، استعرضناه على أربع أجزاء، الجزء الأول خصص للتعرض إلى المؤشرات الإحصائية الدالة على خطورة حوادث المرور بالجزائر، من خلال قراءة تحليلية نقدية لإحصائيات حوادث المرور بالجزائر من 2018 إلى 2020، وذلك بتحليل هذه الإحصائيات وتفسيرها وعقد المقارنة بينها، أما في الجزء الثاني من هذا الفصل فقد خصص لعرض وتحليل بيانات المقابلة، حيث تم تفرغ البيانات المتحصل عليها من إجراء المقابلة، قبل أن يتم التعرض لنتائج المقابلة، بعدها وفي الجزء الثالث من هذا الفصل تم التطرق إلى عرض وتحليل البيانات المحصل عليها من استمارة الاستبيان، وذلك بتفرغ بيانات المحاور الأربعة لاستمارة الاستبيان ثم التعليق عليها مع التحليل والتفسير بعدها تم التطرق إلى نتائج استمارة الاستبيان، أما في الجزء الرابع والأخير من هذا الفصل، خصصناه لنتائج الدراسة، من خلال التطرق إلى النتائج العامة للدراسة، وكذلك النتائج في ضوء التساؤلات.

# الفصل الأول: إشكالية الدراسة وإجراءاتها المنهجية

أولاً: تحديد مشكلة الدراسة

المبحث الأول: تحديد مشكلة الدراسة

المبحث الثاني: أسباب اختيار الموضوع

المبحث الثالث: أهمية الدراسة

المبحث الرابع: أهداف الدراسة

المبحث الخامس: الدراسات السابقة

المبحث السادس: تحديد المفاهيم

ثانياً: الإجراءات المنهجية للدراسة

المبحث الأول: منظور الدراسة

المبحث الثاني: منهج الدراسة

المبحث الثالث: أدوات جمع البيانات

المبحث الرابع: مجالات الدراسة

المبحث الخامس: مجتمع البحث وعينة الدراسة

المبحث السادس: أساليب المعالجة الإحصائية للبيانات

## أولاً: إشكالية الدراسة

## المبحث الأول: تحديد مشكلة الدراسة

تعرف الحياة البشرية وتيرة متسارعة في شتى المجالات و الميادين ،هذا التسارع الذي كان وليد الاتصال بين الناس منذ القديم وبمروره على عدة مراحل وصلنا إلى ما يسمى مجتمع المعرفة ومجتمع المعلومات الذي أصبحت فيه المعلومة تولد في أقل جزء من الثانية، هذا الاتصال الذي يسر للفرد العديد من التقنيات التي سهلت له الحياة ووفرت له سبل أحسن للعيش، وقد تمكن الإنسان من استغلال جل الإمكانيات التقنية المتاحة أمامه واستعمالها في تحقيق غاياته المختلفة و المتزايدة بمرور الوقت، ومن أكثر التقنيات التي يستعملها في حياته وفي تواصله مع الآخرين المركبة على اختلاف أنواعها، فقد ازداد استخدام المركبات في العقود الأخيرة الماضية بفعل تطور الحياة وتعقد مجالاتها في نفس الوقت، لكن وبالرغم من إيجابيات هذه التقنية أو الوسيلة إلا أنها أحد أهم المسببات في مشكلة اجتماعية تمس كل دول العالم على حد سواء وهي حوادث المرور.

وتعد حوادث المرور من أهم المشكلات الاجتماعية التي تواجه كافة دول العالم في وقتنا المعاصر نظرا لما ينجم عنها من فعل قد يلحق الضرر بالأشخاص والممتلكات العامة والخاصة، ومن نتائجها أيضا حدوث الإصابة البليغة والوفاة، والحادث المروري بما لا شك فيه جريمة سائدة وغير عمدية في جميع المجتمعات وفي أغلب الأحوال قد لا يسلم قائد المركبة من الحادث دون إصابات سواء كان هو المتسبب في الحادث أو غيره من تسبب فيه.

ولقد بات واضحاً أن الخسائر التي سببتها في الماضي حوادث المرور تفوق غيرها من الخسائر الناجمة عن مختلف أنواع الأمراض والأوبئة والجرائم، وأصبح عدد الضحايا من الوفيات الجرحى والمعاقين بسبب حوادث المرور في العالم يتجاوز عدد الذين يقتلون أو يتأثرون سنويا بمختلف أشكال الصراعات والنزاعات الأمنية على المستوى الدولي، حيث تتسبب حوادث المرور في 1.35 مليون حالة وفاة سنويا<sup>1</sup>، وهذا ما يسلط الضوء على أن حوادث المرور قد باتت السبب الرئيس لإزهاق الأرواح البشرية.

إضافة إلى أن ناتج حوادث المرور تعدى الشخص ذاته ليصل إلى الآثار الاجتماعية، الاقتصادية، النفسية، والصحية، فهو في ارتفاع مستمر وبالغ الخطورة حتى أصبحت حوادث المرور من المشكلات

<sup>1</sup> منظمة الصحة العالمية: التقرير العالمي لحالة السلامة على الطرق 2018، المكتب الإقليمي للشرق المتوسط، 2018.

الرئيسية والعيصة في هذا القرن، فمعظم الدراسات الحديثة صنفت حوادث المرور في المراتب الأولى كسبب للوفاة، وحثت معظم الدراسات بلدان العالم لإعادة النظر في تشريعاتها المتعلقة بالسلامة على الطرق<sup>1</sup>.

كما تعتبر مشكلة حوادث المرور أحد أهم الأسباب في استنزاف الموارد البشرية والمادية للدولة وأحد أهم معيقات التنمية لأن قطاع النقل والطرق من أهم قطاعات البنية التحتية لأي دولة في العالم.

وفي العالم العربي على وجه الخصوص أصبحت حوادث المرور والآثار الوخيمة الناتجة عنها تتفاقم يوما بعد يوم، وتشير الإحصائيات المتوفرة أن العالم العربي يفقد سنويا أكثر من 21 ألف شخص نتيجة حوادث المرور، في حين يصل عدد المصابين والجرحى إلى حوالي 210 آلاف شخص، كما تشير الإحصائيات إلى أن ما لا يقل عن 85.15% من حوادث المرور يتسبب فيها العنصر البشري كأحد أهم العوامل إلى جانب المحيط (الطرق وتوابعها) والمركبات.

والجزائر كغيرها من دول العالم تعاني من هذه المشكلة التي تزايدت، حيث تحتل الجزائر المرتبة الرابعة عالميا من حيث وفيات حوادث المرور، ناهيك عن الإصابات الأخرى المختلفة كالجروح والعاهات المستديمة. ومن هنا كان من الضروري التصدي لهذه الظاهرة الخطيرة وذلك باتخاذ التدابير الفعالة للحد من تفاقمها والعمل على خفضها وتقليص سلبياتها، وهو ما دفع بالسلطات في الجزائر إلى سن تشريعات خاصة بذلك والاعتماد على استراتيجيات وقائية للحد منها ورسم خطط محكمة لذلك.

وبما أن العنصر البشري هو السبب الأول والرئيسي في وقوع حوادث المرور، وكمثال على ذلك أظهرت الإحصائيات الأخيرة للمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق أن العنصر البشري تسبب في حوادث المرور بنسبة قدرت ب 96.01% خلال عام 2018<sup>2</sup>، وبنسبة 96.51% خلال عام 2019<sup>3</sup>، فإن هذا يحيل إلى ضرورة إعطاء عناية خاصة للفرد، حيث يجب أن تخطط له برامج تربوية وتوعوية من أجل تعريفه بكيفية الاستعمال الأمثل للمركبات وقوانين المرور وتعويدته على الالتزام بتطبيق قواعد السلامة المرورية، فهو يحتاج دائما إلى توعية وتوجيه للتحكم في سلوكياته أثناء القيادة وكذا توجيهه نحو السلوكيات التي تساعد في تجنب حوادث المرور، وحثه على التقيد بثوابت الحركة والالتزام بالنظم والقوانين المسيرة لحركة المرور.

وتأتي في مقدمة الآليات التي تساعد على نشر الوعي والتوعية المرورية بين الأفراد الحملات الإعلامية، وتتأق الحاجة لاستخدام أسلوب الحملات الإعلامية إلى كون الحملة الإعلامية تتضمن المزيج المتكامل

<sup>1</sup> منظمة الصحة العالمية: التقرير العالمي لحالة السلامة على الطرق 2015، المكتب الإقليمي للشرق المتوسط، 2015.

<sup>2</sup> إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، الجزائر العاصمة، 2018.

<sup>3</sup> إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، الجزائر العاصمة، 2019.

للسياسات الإعلامية التي يجب اتباعها عند مواجهة مشكلة اجتماعية وطنية<sup>1</sup>، بداية من جمع البيانات والمعلومات وتحديد الأهداف ورسم السياسات واختيار الوسائل الاتصالية وترتيب أولويات استخدامها وغيرها<sup>2</sup>.

ومن بين المؤسسات التي تضطلع بإعداد حملات التوعية المرورية في الجزائر المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، هذا الأخير يعد من المؤسسات التي تحمل على عاتقها إنتاج المواد الإعلامية الإرشادية التوعوية ذات الطابع الإنساني والاجتماعي من خلال بثها ونشرها لجميع الفئات المستهدفة عبر مختلف وسائل الإعلام في سبيل نشر التوعية المرورية كهدف عام والتقليل من عدد وخطورة الحوادث المرورية كهدف خاص.

وعليه جاءت هذه الدراسة للبحث في مدى فعالية الحملات الإعلامية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، والبحث في كيفية مساهمتها في نشر التوعية المرورية وكيف تؤثر هذه الأخيرة على آراء وتوجهات الجمهور المستهدف الذي كان عينة من مستخدمي الطريق\* بولاية سطيف في هذه الدراسة، من خلال الإجابة على الإشكالية الرئيسية التالية:

**ما مدى فعالية الحملات الإعلامية في مجال التوعية المرورية المقدمة من المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق بالجزائر؟**

والتي تندرج تحتها جملة من التساؤلات الفرعية:

**س1:** هل تساهم الحملات الإعلامية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق في التوعية المرورية؟

**س2:** كيف يتم بناء وتصميم الحملات المقدمة من المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق من حيث الأساليب والوسائل والمضمون؟

**س3:** ما مدى تعرض مستخدمي الطريق للحملات الإعلامية المقدمة من المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق؟

**س4:** ما هي آراء وتوجهات مستخدمي الطريق نحو الحملات الإعلامية المقدمة من المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق؟

1 إبراهيم عبد الله المسلمي: إدارة المؤسسات الصحفية، د ط، دار العربي، القاهرة، مصر، 1995، ص55، 56.

2 المرجع نفسه: ص57، 58.

\* استخدمت الباحثة هنا مفهوم مستخدمي الطريق بدل مفهوم السائقين، من أجل تفادي الخلط وسوء الفهم بين المفهومين، ففي هذه الدراسة الجمهور المستهدف هو جميع مستخدمي الطريق بولاية سطيف على اختلاف فئاتهم، وليس السائقين المحترفين فقط.

س5: كيف أثرت هذه الحملات الإعلامية على سلوكيات مستخدمي الطريق؟

### المبحث الثاني: أسباب اختيار موضوع الدراسة

إن من أساسيات أي بحث علمي في سبيل نجاحه وبلوغه الأهداف المنشودة، أن يدخل موضوع الدراسة في دائرة اهتمامات الدارس أو الباحث، وأن تكون له علاقة بالامتحانات التي أداها وبقراءاته ودراساته...<sup>1</sup>

وفي الدراسة الحالية، هناك مجموعة من الأسباب دفعت وأدت إلى تبني هذا الموضوع ك مجال للبحث والتعمق، فيها ما هو ذاتي متعلق بالباحثة وفيها ما هو موضوعي وهي كالتالي:

#### المطلب الأول: الأسباب الذاتية:

- ✓ الرغبة الشخصية في دراسة هذا النوع من المواضيع، وخاصة أنه يلامس تخصص الباحثة، بما أنه يتناول شقا إعلاميا جد هام وهو الحملات الإعلامية، بالإضافة إلى أنه يمس موضوع جد حساس في الجزائر ألا وهو مشكلة حوادث المرور التي تعرف تزايدا كبيرا في السنوات الأخيرة.
- ✓ الإحساس والشعور بأهمية الموضوع.

#### المطلب الثاني: الأسباب الموضوعية:

- ✓ تزايد حوادث المرور بالجزائر وارتفاع مؤشرات خطورتها في الآونة الأخيرة، والإحصائيات خير دليل على ذلك.
- ✓ تسليط الضوء على هذه المشكلة من قبل جميع الأطراف المعنية بها، ومحاولة لفت الانتباه لحجمها ودرجة خطورتها خاصة وأن تأثيرها يمس العديد من الأصعدة والجوانب، كونها مشكلة متعددة الأبعاد.
- ✓ أهمية تكثيف البحوث التي تهدف إلى معرفة خصائص الجمهور المستهدف من الحملات الإعلامية، خصوصا ما تعلق بالاستراتيجيات الإعلامية والاتصالية التي تكفل الوصول إلى الهدف المطلوب وهو التأثير.

<sup>1</sup> Umberto ; Eco : **Como Se Hace Una Tesis Técnicas y Procedimientos De Estudio** ; Investigacion ; y Exritura ; Ed 19 ; Gedisa Editorial ; Barcelone ; Espagne ; 1996 ; p20.



✓ الاهتمام بالتوعية المرورية وحملاتها التي تمثل جانبا مهما وأساسيا في عملية التوعية للحد من حوادث المرور، الأمر الذي يجعل من الضرورة بمكان دراسة هذا الموضوع والتعمق في جميع الجوانب المرتبطة به.

### المبحث الثالث: أهمية موضوع الدراسة

تتجلى أهمية الدراسة الحالية، من خلال النقاط التالية:

✓ تنبع أهمية هذه الدراسة الموسومة ب: فعالية الحملات الإعلامية في مجال التوعية المرورية بالجزائر " دراسة ميدانية بالمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق "، من أهمية الموضوع في حد ذاته الذي تتناوله، حيث أنه يعالج مجموعة من المتغيرات المهمة والمتداخلة فيما بينها، وهي الحملات الإعلامية، والتوعية المرورية بالجزائر، وإذا نظرنا إلى الإحصائيات نجد أن الجزائر تحتل المراتب الأولى عالميا وعربيا من حيث مخلفات وآثار حوادث المرور، وهو ما يدفع بنا إلى دراسة هذا الموضوع عن كثب والتعمق فيه والإحاطة بكل الجوانب والأطراف الفاعلة فيه، من الوصول إلى نتائج أو مقترحات للحد من المشكلة حوادث المرور بالجزائر.

✓ تزايد الاهتمام بالتوعية المرورية كسبيل آخر للحد من تزايد مشكلة حوادث المرور، والعمل جنبا إلى جنب مع السبل القانونية المخولة بذلك، كما أن استمرارية هذه المشكلة بالتزايد يجعل من هذا الموضوع صالحا للدراسة والبحث فيه، بحكم أنه موضوع يحظى باهتمام عالمي، له تأثيرات عدة، خطورة تأثيراته، إضافة إلى أنه يطرح مشكلات عدة، والنتائج المتوصل إليها لم تقدم الحلول أو البدائل المرجوة.

✓ كما تظهر أهمية هذه الدراسة في إمكانية الاستفادة من نتائج هذه الدراسة في التخطيط مستقبلا للبرامج التوعوية المرورية، ووضع الاستراتيجيات المناسبة لحل مشكلة حوادث المرور.

✓ أهمية دراسة جمهور الحملات الإعلامية بما أنه المعني الأول والمستهدف الأول عند التخطيط للحملات الإعلامية التوعوية، وفي هذه الدراسة سيكون جمهور مستخدمي الطريق بالدرجة الأولى هو المعني، وعندما نتحدث عن الجمهور فإننا نتحدث عن سلوكاته وآرائه وتوجهاته، وفي الدراسات الإعلامية من الصعب دفع الجمهور إلى التغيير في سلوكاته واتجاهاته وهو ما يزيد من أهمية دراسة هكذا مواضيع لأنها تمس جانبا مهما من الفرد وهو سلامته الجسدية والنفسية والصحية.

### المبحث الرابع: أهداف الدراسة

تتمثل أهداف الدراسة الحالية في:

- ✓ معرفة مدى فعالية الحملات الإعلامية الخاصة بالتوعية المرورية، ومعرفة مواطن النقص والقصور فيها من أجل تجنبها مستقبلا.
- ✓ معرفة مدى مساهمة الحملات الإعلامية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق في التوعية المرورية.
- ✓ الكشف عن أساليب ومراحل التخطيط والإعداد التي يعتمدها القائم بالاتصال في المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق في إنتاجه لحملات التوعية المرورية وذلك من حيث الوسائل والأساليب والمضمون.
- ✓ معرفة عادات وأنماط تعرض الجمهور (مستخدمي الطريق) لمثل هذه الحملات الإعلامية التوعوية.
- ✓ معرفة درجة تأثير هذه الحملات على سلوكيات الجمهور (مستخدمي الطريق).

### المبحث الخامس: الدراسات السابقة

تعتبر القراءة التحليلية لمختلف الدراسات السابقة حول موضوع الدراسة، المساعد الرئيس للباحثين لتكوين أفكار واضحة عما يتحتم عليهم من واجبات في هذا المجال، وذلك من خلال تحديد الأبعاد التي تتطلب تركيزا أكبر بالمقارنة مع تلك الأبعاد التي تحتاج تركيزا أقل نظرا لضعف أهميتها، كما يتطلب هذا الأمر تحديدا للمنهجيات الأكثر ملاءمة لاتباعها في هذا البحث أو الدراسة، ولماذا؟ بالإضافة إلى أوجه النقص البارزة في هذا الحقل أو الموضوع التي لم يتطرق إليها الباحثون من قبل.<sup>1</sup>

كما تؤدي المراجعات النظرية للدراسات السابقة إلى تحديد قوة أو أساس الإطار النظري للموضوع المراد دراسته، بالإضافة إلى أنها في النتيجة النهائية تساعد على تعديل هذا الإطار النظري بحسب المستجدات البيئية التي قد تفرض أحيانا بعض التغيير في الأسس النظرية، والفرضيات التي تقوم عليها هذه الدراسة العلمية أو تلك.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> محمد عبيدات وآخرون: منهجية البحث العلمي " القواعد والمراحل والتطبيقات "، ط2، دار وائل، عمان، 1999، ص26.

<sup>2</sup> المرجع نفسه: ص26.

كما تتمثل أهمية الدراسات السابقة فيما يلي:

- ✓ إن الاطلاع على الدراسات السابقة يساعد الباحث على الاختيار السليم لبحثه ويجنبه مشقة تكرار بحث سابق، كما تمكنه من التأكد أن جميع العوامل تؤثر في حل المشكلة قد تضمنها البحث.
- ✓ تعرف الباحث بالصعوبات التي وقع فيها الباحثون الآخرون وما هي الحلول التي توصلوا إليها لمواجهة تلك الصعاب، ومن ثم يتجنب الوقوع في الأخطاء التي وقع فيها الآخرون.<sup>1</sup>
- ✓ تزويد الباحث بالعديد من المراجع والمصادر المتعلقة بموضوع بحثه، حيث غالباً ما تحتوي تلك الدراسات على بعض التقارير الهامة أو الوثائق الهامة التي لم يطلع عليها الباحث بعد.
- ✓ تزويد الباحث بالأدوات والإجراءات والاختبارات التي يمكن أن يستفيد منها في إجراءاته لحل مشكلته.
- ✓ إعطاء فرصة واسعة للباحث لإغناء بحثه وبيان أصالته عن طريق الرجوع إلى الأطر النظرية والفروض التي اعتمدها الآخرون والنتائج التي أوضحتها دراساتهم، وكذلك استعراض أوجه النقص أو الاختلاف في تلك الدراسات.
- ✓ الاستفادة من نتائج الأبحاث والدراسات السابقة في مجالين أساسيين:
  - أ-بناء فروض البحث اعتماداً على النتائج التي توصل إليها الآخرون.
  - ب-استكمال الجوانب التي وقفت عندها الدراسات السابقة، وبذلك تتكامل وحدة الدراسات والأبحاث العلمية.<sup>2</sup>
- ✓ تساعد الباحث في إبراز أهمية دراسته الحالية، وذلك من خلال توضيح كيف تختلف أو تتميز عن الدراسات السابقة، مع توضيح نقاط الضعف في هذه الدراسات من ناحية الإطار النظري أو المنهجية التي اتبعتها.
- ✓ تساعد الباحث في تحديد الإطار النظري لموضوع بحثه، وتعديل هذا الإطار بحسب المستجدات البيئية التي قد تفرض أحياناً بعض التغيير في الأسس النظرية والفرضيات التي تقوم عليها الدراسة العلمية.

<sup>1</sup> محمد عبد الفتاح الصيرفي: البحث العلمي " الدليل التطبيقي للباحثين "، ط 1، دار وائل، عمان، الأردن، 2002، ص 93.

<sup>2</sup> المرجع نفسه: ص 93.

✓ كما أن القراءة التحليلية لمختلف الدراسات السابقة تساعد الباحث في تكوين أفكار واضحة لما يجب أن يقوم به، وذلك من خلال تحديد الأبعاد التي تتطلب تركيزاً أكبر بالمقارنة مع تلك الأبعاد التي تحتاج تركيزاً أقل نظراً لضعف أهميتها كما يساعد هذا الأمر على تحديد المنهجيات الأكثر ملاءمة لاتباعها في هذا البحث، أي أنها تساعد في تحسين قدرة الباحث على كتابة مشكلة البحث بمزيد من الدقة والوضوح.<sup>1</sup>

إضافة إلى أن الدراسات السابقة تعد المنطلق الأساس لأي بحث علمي أو دراسة، وهي تفيد في عدم تكرار ما سبق التوصل إليه من قبل الباحثين الآخرين، وتفادي التعرض لنفس الأخطاء التي سبق التعرض لها من قبل.<sup>2</sup>

### المطلب الأول: الدراسات العربية:

\***الدراسة الأولى: دراسة عبد الله بن حامد عبد الله الخلف 2005:** تحت عنوان دور أفلام التوعية المرورية في رفع مستوى الوعي المروري " دراسة شبه تجريبية على طلاب المرحلة الثانوية في مدينة الرياض " .<sup>3</sup>

جاءت هذه الدراسة من أجل التعرف على الدور الذي تلعبه أفلام التوعية المرورية في رفع مستوى الوعي المروري لدى الطلاب، وإبراز مدى فعالية أفلام التوعية في تغيير اتجاهات الطلاب نحو سلوكياتهم في السياقة وتخفيض حوادث المرور.

### تساؤلات الدراسة:

**التساؤل الرئيسي:** ما دور أفلام التوعية المرورية في رفع مستوى الوعي المروري لدى مجموعة الطلاب التجريبية؟

### التساؤلات الفرعية:

**1-هل توجد فروق في درجة مستوى الوعي المروري لدى مجموعة الطلاب التجريبية بين القياس القبلي والبعدي؟**

<sup>1</sup> محمد عبد الفتاح الصيرفي: مرجع سبق ذكره، ص 94.

<sup>2</sup> أحمد عبد المنعم حسن: أصول البحث العلمي " المنهج العلمي وأساليب كتابة البحوث والرسائل العلمية "، ج 1، ط 1، المكتبة الأكاديمية، القاهرة، مصر، 1996، ص 44.

<sup>3</sup> عبد الله بن حامد عبد الله الخلف: دور أفلام التوعية المرورية في رفع مستوى الوعي المروري " دراسة شبه تجريبية على طلاب المرحلة الثانوية في مدينة الرياض "، رسالة ماجستير غير منشورة، في علم الاجتماع، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، 2005.

2- هل توجد فروق في درجة مستوى الوعي المروري لدى مجموعة الطلاب الضابطة بين القياس القبلي والبعدي؟

3- هل توجد فروق في درجة مستوى الوعي المروري لدى مجموعتي الطلاب التجريبية والضابطة؟

4- هل هناك فروق في المجموعة التجريبية والمجموعة الضابطة في القياس القبلي؟

5- هل هناك فروق بين المجموعة التجريبية والمجموعة الضابطة في القياس البعدي؟

**منهج الدراسة:** استخدم الباحث في هذه الدراسة المنهج شبه تجريبي على مجموعتين من الطلاب تجريبية وضابطة، في قياسين قبلي وبعدي.

**أدوات جمع البيانات:** اعتمد الباحث على أداة الاستبانة، وتكونت من 28 عبارة.

**نتائج الدراسة:**

توصل الباحث في الأخير إلى النتائج التالية:

● توجد فروق ذات دلالة إحصائية لدى مجموعة الطلاب التجريبية في المعرفة بقوانين المرور وأسباب الحوادث، وسلوك القيادة، بين القياس القبلي والبعدي لصالح القياس البعدي، وهذا ما يؤكد نجاح البرنامج.

● وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين مجموعتي الطلاب التجريبية والضابطة، في كل من المعرفة بقوانين المرور وأسباب الحوادث وسلوك القيادة في القياس البعدي لصالح المجموعة التجريبية، وهذا يؤكد فعالية البرنامج في زيادة مستوى الوعي المروري لدى عينة الطلاب التجريبية.

**\*الدراسة الثانية: دراسة مقرن سعود مطني الرشيدى 2010:** تحت عنوان: انعكاسات تعديلات أنظمة المرور على الحوادث من وجهة نظر العاملين في المرور والسائقين " دراسة ميدانية على منطقة حائل بالمملكة العربية السعودية " <sup>1</sup>.

جاءت هذه الدراسة للتعرف على التعديلات المقامة على نظام المرور في المملكة العربية السعودية، وانعكاسات ذلك على حوادث المرور.

<sup>1</sup> مقرن سعود مطني الرشيدى: انعكاسات تعديلات أنظمة المرور على الحوادث من وجهة نظر العاملين في المرور والسائقين " دراسة ميدانية على منطقة حائل بالمملكة العربية السعودية "، رسالة ماجستير غير منشورة، قسم علم الاجتماع، تخصص علم الجريمة، جامعة مؤتة، السعودية، 2010.

### تساؤلات الدراسة:

- 1- ما هي أسباب حوادث المرور في المملكة العربية السعودية؟
- 2- ما هي أكثر المخالفات المرورية حدوثاً؟
- 3- ما هو أثر تعديلات نظام المرور في تقليل حوادث المرور من وجهة نظر أفراد عينة الدراسة؟
- 4- هل تختلف تصورات المبحوثين نحو أثر تعديلات نظام المرور في تقليل حوادث المرور باختلاف العمر؟
- 5- هل تختلف تصورات المبحوثين نحو أثر تعديلات نظام المرور في تقليل حوادث المرور باختلاف المستوى التعليمي؟

**منهج الدراسة:** اعتمد الباحث على منهج المسح الاجتماعي الميداني.

**أداة جمع البيانات:** اعتمد الباحث على أداة الاستبانة.

### نتائج الدراسة:

توصل الباحث في الأخير إلى النتائج التالية:

- إن أكثر أسباب حوادث المرور في المملكة العربية السعودية هي: السرعة الزائدة والتجاوزات في المنحنيات، قطع الإشارة الحمراء، والتجاوز من اليمين، الانطلاق بمجرد غلق الإشارة المعاكسة دون انتظار، الطرق الضيقة والالتواءات، الجمال السائبة، الإسراع المفاجئ بعبور الإشارة قبل غلقها، التسابق مع سيارة أخرى.
- إن أكثر المخالفات المرورية حدوثاً: السرعة الزائدة، قطع إشارات المرور، عدم إبراز رخصة السياقة، عدم التزام السائق بالمسار، عدم وضع حزام الأمان، حمولات زائدة، عجز إبراز استمارة السيارة.
- أن التعديلات على نظام المرور المعمول به حالياً قد عملت على تقليل حوادث المرور.
- وجود اختلاف في تصورات المبحوثين نحو أثر تعديلات نظام المرور في تقليل الحوادث المرورية باختلاف متغيرات (العمر، المهنة).
- عدم وجود اختلاف في تصورات المبحوثين نحو أثر تعديلات نظام المرور في تقليل الحوادث المرورية باختلاف متغيرات (المستوى التعليمي، الحالة الاجتماعية، مكان الإقامة، الجنسية، سنوات الخبرة).

\*الدراسة الثالثة: دراسة عبد العزيز بن عبد الله العوين 2011: تحت عنوان: دور بعض العوامل الاجتماعية في الحوادث المرورية في منطقة الرياض " دراسة وصفية على عينة من المصابين في الحوادث المرورية في بعض مستشفيات منطقة الرياض " <sup>1</sup>.

جاءت هذه الدراسة للتعرف على الدور الذي تلعبه العوامل الاجتماعية في الحوادث المرورية في منطقة الرياض.

### تساؤلات الدراسة:

ما دور بعض العوامل الاجتماعية في زيادة الحوادث المرورية في منطقة الرياض؟

منهج الدراسة: اعتمد الباحث على منهج المسح الاجتماعي.

أداة جمع البيانات: استخدم الباحث استبانة مكونة من ثمانية محاور تشتمل على 35 عبارة.

### نتائج الدراسة:

توصل الباحث في الأخير إلى النتائج التالية:

- وجدت الدراسة أن هناك دور للجنسية في الحوادث المرورية في منطقة الرياض.
- وجدت الدراسة أن هناك دور لإدارة الوقت في الحوادث المرورية في منطقة الرياض.
- لم تجد الدراسة أن هناك دور للعوامل الاجتماعية التالية في الحوادث المرورية في منطقة الرياض (العلاقات العائلية، الحالة الاقتصادية).

\*الدراسة الرابعة: دراسة هدى عبد الحميد الحجاج 2009: تحت عنوان: الآثار الاجتماعية والاقتصادية لحوادث السير في منطقة ببادر وادي السير <sup>2</sup>.

جاءت هذه الدراسة من أجل التعرف على الخصائص العمرية والاجتماعية لضحايا حوادث السير، وكذلك لمعرفة أهم العوامل والأسباب المؤدية لحوادث السير من وجهة نظر ضحايا حوادث السير، والكشف

<sup>1</sup> عبد العزيز بن عبد الله العوين: دور بعض العوامل الاجتماعية في الحوادث المرورية في منطقة الرياض " دراسة وصفية على عينة من المصابين في الحوادث المرورية في بعض مستشفيات منطقة الرياض "، رسالة ماجستير غير منشورة، قسم علم الاجتماع والخدمة الاجتماعية، كلية العلوم الاجتماعية، جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية، الرياض، السعودية، 2011.

<sup>2</sup> هدى عبد الحميد الحجاج: الآثار الاجتماعية والاقتصادية لحوادث السير في منطقة ببادر وادي السير، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الدراسات العليا، الجامعة الأردنية، الأردن، 2009.

عن الآثار الاجتماعية والاقتصادية التي تخلفها حوادث السير على الأفراد المتضررين وأرهم، في ضوء متغيرات (النوع، العمر، الحالة الاجتماعية، المستوى التعليمي، معدل الدخل الشهري، مكان السكن).

**منهج الدراسة:** اعتمدت الباحثة على المنهج الوصفي التحليلي.

**أداة جمع البيانات:** استخدمت الباحثة أداة الاستبانة.

**نتائج الدراسة:**

توصلت الباحثة في الأخير إلى النتائج التالية:

- هناك مجموعة من العوامل والأسباب تؤدي إلى حوادث السير (كالسرعة الزائدة، التجاوز الخطأ، تعاطي الكحول والمخدرات، عدم الالتزام بآداب المرور، الوقوف المفاجئ، استخدام الهاتف النقال، الحالة الصحية للسائق، عطل السيارة وقدمها...).
- من أهم الآثار الاجتماعية والاقتصادية والصحية الناجمة عن حوادث السير هي: التعرض للخسائر المادية نتيجة الحادث، الشعور بالحزن والاكتئاب والألم، خلل في تركيب الأسرة، التعرض للكوابيس وأحلام اليقظة، التردد في القيادة.
- عدم وجود فروق ذات دلالة إحصائية في العوامل والأسباب المؤدية لحوادث السير تعزى لمتغيرات (النوع، الحالة الاجتماعية، المستوى التعليمي، العمر، معدل الدخل).
- وجود فروق ذات دلالة إحصائية تعزى لمتغير السكن.

**المطلب الثاني: الدراسات الجزائرية:**

\***الدراسة الأولى: دراسة بوفلاح فاتح 2007/2006:** تحت عنوان الاتصال الاجتماعي ودوره في تطبيق قانون المرور 2004 " دراسة وصفية تحليلية " <sup>1</sup>.

تطرق الباحث إلى قانون المرور المعدل لسنة 2004 والتغيرات التي أدرجت فيه، ودور الاتصال الاجتماعي في توعية السائقين بضرورة احترامه.

<sup>1</sup> فاتح بوفلاح: الاتصال الاجتماعي ودوره في تطبيق قانون المرور 2004 " دراسة وصفية تحليلية "، رسالة ماجستير غير منشورة، في علوم الإعلام والاتصال، جامعة الجزائر، الجزائر، 2007/2006.



### تساؤلات الدراسة:

- 1- ماهي الأسباب التي تجعل السائق لا يحترم قانون المرور؟
- 2- هل الحملات الإعلامية المخصصة في الوسائل الإعلامية كافية للتعريف بأهمية قانون المرور لسنة 2004؟
- 3- ماهي الطرق والأساليب التي تجعل السائق يحترم قانون المرور؟
- 4- هل السائق استفاد من هذا القانون الجديد؟

**منهج الدراسة:** اعتمد الباحث في دراسته على منهج المسح التحليلي، وتحليل وتفسير إجابات عينته القصدية الممثلة في سائقي المركبات من الجنسين، خلال تطبيق قانون المرور الجديد وقبل تطبيقه بولاية الجزائر العاصمة، كما قام بتحليل الإشهار المخصص لقانون المرور 2004 و2005 في مختلف وسائل الإعلام وكذا المطويات.

**أدوات جمع البيانات:** اعتمد الباحث على الاستمارة، والملاحظة والمقابلة.

### نتائج الدراسة:

توصل الباحث إلى النتائج التالية:

- عدم تفاعل السائقين الشباب مع قوانين المرور رغم علمهم بها.
- يعد التلفزيون أهم وسيلة إعلامية وتربوية وتعليمية في حياة المواطن الجزائري، مقارنة بباقي وسائل الإعلام.
- حملات الوقاية المرورية في التلفزيون الجزائري لم تخطط ولم تنظم وفق المقاييس والمعايير العلمية المعمول بها.
- أهمية البث المكثف في التلفزيون خاصة في الفترات الصباحية قبل مواعيد الخروج، خاصة الومضات الإشهارية التذكيرية والتحسيسية والتعليمية لقوانين المرور.
- أهمية القيام بعمليات تحسيسية مستمرة، وتكثيف الحصص الخاصة بالحوادث في وسائل الإعلام.
- إيجاد جمعيات من وسط المجتمع تقوم بالإعلام والتوعية والتحسيس بأهمية الموضوع وخطورته.

- العمل على توسيع الطرقات ومتابعة المشاريع المنجزة من خلال الحرص على تهيئة أرصفة الراجلين وسلامة الطرق.
  - ضرورة ربط المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق مباشرة بهيئة عليا، حيث أشار الاستبيان إلى أن وزارة النقل تقع عليها المسؤولية الكبرى لحملة التوعية والتحسيس، يليها رجال الأمن ثم رجال الإعلام والجمعيات ثم المدارس.
  - إن المواطن الجزائري السائق له دراية ومعلومات لا بأس بها حول قانون المرور الجديد.
- \*الدراسة الثانية: دراسة هيبية شعوة 2007/2006:** تحت عنوان دور القناة الإذاعية الأولى في التوعية المرورية " دراسة تحليلية ميدانية " <sup>1</sup>.
- تمحورت إشكالية الدراسة حول معرفة دور الإذاعة الوطنية ممثلة في القناة الأولى، في التوعية المرورية للسائقين ولرجال الأمن.

### تساؤلات الدراسة:

- 1-ما مدى إقبال السائقين ورجال الأمن على برامج التوعية المرورية؟
- 2-ما مدى أهمية برامج التوعية المرورية لدى السائقين ورجال الأمن؟
- 3-ما مكانة الإذاعة كأحد المصادر التي يعتمد عليها السائقون في الحصول على معلومات مرورية؟
- 4-ما مدى تأثير برامج التوعية المرورية بالإذاعة الوطنية على الجوانب المعرفية والوجدانية والسلوكية للسائقين؟
- 5-ما هي اقتراحات السائقين ورجال الأمن من أجل الوقاية من حوادث المرور؟

**منهج الدراسة:** استخدمت الباحثة في دراستها المنهج الوصفي التحليلي.

**أدوات جمع البيانات:** اعتمدت الباحثة في دراستها على أداتين لجمع البيانات والمعلومات، فاعتمدت على أداة تحليل المضمون، لتحليل البرامج الخاصة بالتوعية المرورية، وخصت برنامجي: " ضوابط مرورية "، و" مع السلامة "، وعلى الاستمارة كأداة لجمع البيانات من السائقين ورجال الأمن.

<sup>1</sup> هيبية شعوة: دور القناة الإذاعية الأولى في التوعية المرورية " دراسة تحليلية ميدانية " رسالة ماجستير غير منشورة، في علوم الإعلام والاتصال، جامعة الأمير عبد القادر، قسنطينة، الجزائر، 2007/2006.

### نتائج الدراسة:

توصلت الباحثة إلى جملة من النتائج هي:

- احتلال التلفزيون والإذاعة المراتب الأولى في ترتيب وسائل الإعلام المفضلة للتوعية المرورية.
- بينت الدراسة وجود إقبال على الاستماع إلى الإذاعة من طرف السائقين، وعلى رأسها الإذاعة الوطنية.
- بينت الدراسة أن أكثر الأماكن التي يستمع فيها السائق للإذاعة هي المركبة، وذلك بنسبة تجاوزت 73%، وأن الفترة الصباحية هي أفضل الفترات للاستماع لبرامج التوعية المرورية.
- تفضيل نسبة معتبرة من السائقين تقديم برامج التوعية المرورية من طرف الرجال.
- فيما يتعلق باللغة فقد احتلت اللغة الفصحى المركز الأول في تفضيلات الجمهور للغة البرامج التوعية، في حين احتلت الدارجة أو اللغة العامية المركز الثاني، والفرنسية المركز الثالث.
- بينت الدراسة أن برامج وحملات التوعية المرورية ساهمت في إقناع السائقين بتجنب الإفراط في السرعة، حيث فاقت نسبة المقتنعين 88%.
- بينت الدراسة أن البرامج التوعوية ساهمت في إقناع أزيد من 91% من أفراد العينة بالاستخدام الإرادي لحزام الأمان دون مراقبة رجال المرور.
- اعتبر الأسلوب العلمي أفضل الأساليب الإقناعية والأكثر تأثيراً على السائقين، ثم أسلوب التخويف ثم أسلوب الأمر، أما الأسلوب الهزلي فقد احتل المرتبة الأخيرة وبنسبة ضئيلة جداً.
- اعتبر أفراد العينة أن الأسرة والمدرسة ووسائل الإعلام هي الجهات المعنية بشكل كبير بالتوعية المرورية، في حين قللوا من أهمية رجال الأمن في هذه العملية.
- خلصت الدراسة أن للسائقين اتجاه سلبي اتجاه قانون المرور واتجاه رجال الأمن، الأمر الذي يفرض على مختلف وسائل الإعلام خاصة الإذاعة تحسين هذه الصورة.
- يرى المبحوثون أن برامج التوعية المرورية يتخللها عدد من النقائص منها: عدم ملائمة مواقيت البث، وقلة المدة الزمنية المخصصة لمثل هذه الموضوعات، وكذا ضعف الأساليب الإقناعية، والتركيز على عيوب السائقين دون عيوب المسؤولين.

\*الدراسة الثالثة: دراسة وهيبية حمزاوي 2009/2008: تحت عنوان الاتصال الاجتماعي الخاص بالوقاية من حوادث المرور في الجزائر " دراسة حالة حملة تحسيسية " <sup>1</sup>.

تمحورت إشكالية الدراسة حول كيفية تخطيط وإنجاز استراتيجية حملة اتصال اجتماعي، في مجال الوقاية من حوادث المرور.

### تساؤلات الدراسة:

1- ماهي رهانات وخصائص الاتصال الاجتماعي، مقارنة بالأنواع الأخرى من الاتصال؟

2- ماهي مراحل إعداد حملة اتصال اجتماعي، وماهي الاستراتيجيات والوسائل المتبعة فيها؟

**منهج الدراسة وأدوات جمع البيانات:** اعتمدت الباحثة في دراستها على التحليل الكيفي، عن طريق تحليل المضمون السيميولوجي للبرنامج التحسيسية " لن أكون ضحية للطريق "، الموجه للطفل.

### نتائج الدراسة:

توصلت الباحثة في الأخير إلى النتائج التالية:

- ترسيخ الثقافة المرورية يكون عن طريق تكرار الرسائل عبر حملات اتصالية هادفة، تعتمد على الدراسات العلمية وعلى الابداع في المفاهيم الجرافيكية، بعيدا عن النمطية ورسائل التخويف.
- واقع غياب المعلومة ذات المصدقية، وغياب شبه تام لدراسات الجمهور لوسائل الإعلام، وكيفية تعامل الجمهور معها.
- غياب ميزانية لبرامج حملات ترشيدية خاصة بالأطفال.

<sup>1</sup> وهيبية حمزاوي: الاتصال الاجتماعي الخاص بالوقاية من حوادث المرور في الجزائر " دراسة حالة حملة تحسيسية "، رسالة ماجستير غير منشورة، في علوم الإعلام والاتصال، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر، الجزائر، 2009/2008.

\*الدراسة الرابعة: دراسة أمينة حمراڤي 2010/2009: تحت عنوان الإعلام الأمني في الجزائر ودور العلاقات العامة في تطويره " الأمن المروري نموذجا " <sup>1</sup>.

جاءت الدراسة لتسلط الضوء على مساهمة العلاقات العامة لمؤسسة الأمن الوطني والشرطة في تطوير الإعلام الأمني بالجزائر من خلال تفعيل الرسالة الإعلامية الأمنية المرورية، وتمحورت إشكالية الدراسة حول ماهية دور العلاقات العامة في تطوير الإعلام الأمني بالجزائر.

### تساؤلات الدراسة:

التساؤل الرئيسي: ما دور العلاقات العامة في تطوير الإعلام الأمني بالجزائر؟

### التساؤلات الفرعية:

- 1- أين يكمن دور العلاقات العامة بين الشرطة والجمهور في تطوير الإعلام الأمني بالجزائر؟
  - 2- هل تساهم العلاقات العامة بالشرطة في التوعية المرورية؟
  - 3- هل تؤدي العلاقات العامة بالشرطة فعلا دورا في التخفيض من حوادث المرور بالجزائر؟
- منهج الدراسة: استخدمت الباحثة في دراستها منهج المسح بالعينة.
- أدوات جمع البيانات: اعتمدت الباحثة عدة الاستمارة، والملاحظة والمقابلة.

### نتائج الدراسة:

توصلت الباحثة في الأخير إلى النتائج التالية:

- العلاقات العامة الحسنة بين الشرطة والجمهور، تساعد على التواصل بين الطرفين، ومنه تفعيل الرسالة الإعلامية الأمنية، وبالتالي تطوير الإعلام الأمني وفعاليته وكذا قدرته على التأثير في السلوك الأمني للأفراد، خاصة منه المروري.
- العلاقات العامة بالشرطة تساهم في التوعية المرورية، وذلك من خلال نجاحها في تعديل السلوك المروري للسائقين، حيث نجحت بفضل دورها التوعوي في إقناع الأفراد بتجنب الإفراط في السرعة مع الإقناع باستخدام حزام الأمان.

<sup>1</sup> أمينة حمراڤي: الإعلام الأمني في الجزائر ودور العلاقات العامة في تطويره " الأمن المروري نموذجا "، رسالة ماجستير غير منشورة، في علوم الإعلام والاتصال والعلاقات العامة، جامعة الحاج لخضر، باتنة، الجزائر، 2010/2009.

● خلصت نتائج الدراسة إلى أن العلاقات العامة بالشرطة، لا تؤدي دورا فعالا في التخفيض من حوادث المرور، وإن كان تساهم بشكل في تحسين الأمن المروري، وتؤدي دورا متواضعا بسبب اختراق القوانين من طرف الأفراد، فإن ذلك يحول دون تحسن الأمن المروري، ودون مقدرة العلاقات العامة بالشرطة رغم دورها في تحسين الأمن المروري، لأن تحسن مستوى هذا الأمن لن يقوم على مجرد دور العلاقات العامة بالشرطة بتحسينه، بل بالتزام مستعملي الطرق بقواعد السلامة المرورية، لأن تجاوزهم للقوانين واستهتارهم بها، وكذا عدم مبالاتهم يحول دون أن يتم دور العلاقات العامة في تحسين الأمن المروري بالحصول على نتائج طيبة.

**\*الدراسة الخامسة: دراسة ياسين محجر 2011/2010:** تحت عنوان الاستهداف لحوادث المرور " دراسة ميدانية في بعض ولايات الجنوب الشرقي للجزائر"<sup>1</sup>.

جاءت هذه الدراسة لتسلط الضوء على العنصر البشري في عملية السياقة، وذلك بمعرفة مظاهر وأسباب الاستهداف لحوادث المرور، من وجهتي نظر الأساتذة المختصين والمحققين الميدانيين.

### تساؤلات الدراسة:

- 1-ما هي مظاهر الاستهداف لحوادث المرور من وجهة نظر السائقين والأخصائيين الميدانيين؟
  - 2-ما هي الأسباب التي تقف وراء الاستهداف لحوادث المرور من وجهة نظر السائقين والأخصائيين الميدانيين؟
  - 3-هل يمكن أن نتوقع بأن العامل الموضوعي يتكون من العوامل (الظروف الفيزيائية والتقنية، السلوكات اللاوقائية، العوامل التنظيمية).
  - 4-هل يمكن أن نعتبر العوامل النفسية والمعرفية وعوامل النفس الحركية تشترك في عامل واحد وهو العامل الذاتي؟
  - 5-هل العوامل الموضوعية والذاتية تشترك في عامل واحد وهو الاستهداف؟
- منهج الدراسة:** اتبع الباحث في هذه الدراسة المنهج الوصفي التحليلي.
- أدوات جمع البيانات:** اعتمد الباحث على ثلاث أدوات لجمع البيانات وهي: الملاحظة، المقابلة، الاستبيان.

<sup>1</sup> ياسين محجر: الاستهداف لحوادث المرور " دراسة ميدانية في بعض ولايات الجنوب الشرقي للجزائر "، رسالة دكتوراه غير منشورة، في علم النفس العمل والتنظيم، جامعة منتوري، قسنطينة، الجزائر، 2011/2010.

## نتائج الدراسة:

توصل الباحث في الأخير إلى النتائج التالية:

- هناك مظاهر للاستهداف لحوادث المرور المتمثلة في الظروف الفيزيكية والتقنية، مظاهر السلوكات اللاأوقائية والاجتماعية، مظاهر تنظيمية، مظاهر معرفية، مظاهر انفعالية.
- هناك أسباب للاستهداف لحوادث المرور تنطوي تحت المظاهر المذكورة سلفا، مثل الحرارة، الثلوج، انفجار العجلات، الفرامل غير المشحمة، سياقة بالهاتف الخليوي، عدم استعمال حزام الأمان، التغيب، التمارض.
- إن الاستهداف لحوادث المرور يتكون من عاملين أساسيين هما العامل الذاتي والعامل الموضوعي، وكل واحد منهما يتألف من عوامل عدة.

**1-العامل الذاتي:** ويضم عوامل معرفية، عوامل انفعالية، عوامل نفس حركية.

**2-العامل الموضوعي:** ويضم عامل الظروف الفيزيكية والتقنية، عامل السلوكات اللاأوقائية والاجتماعية، عامل تنظيمي.

- هناك علاقة بين الاستهداف في صورته الجديدة والسن.
- هناك اختلاف في الاستهداف لحوادث المرور على حسب المستوى التعليمي.
- هناك اختلاف في الاستهداف لحوادث المرور على حسب الحالة المدنية.
- هناك اختلاف في الاستهداف لحوادث المرور على حسب عدد المرات التي وقع فيها السائق في الحادثة.
- هناك اختلاف في الاستهداف لحوادث المرور على حسب فصل الوقوع في الحادثة.
- هناك اختلاف في الاستهداف لحوادث المرور على حسب صنف المركبة.
- هناك اختلاف في الاستهداف لحوادث المرور على حسب نوع المؤسسة.

\*الدراسة السادسة: **دراسة فتيحة بن عباس 2012/2011**: تحت عنوان دور الإعلام في التوعية والوقاية من حوادث المرور في الجزائر " مقارنة بين المناطق الريفية والمناطق الحضرية "دراسة وصفية استطلاعية.<sup>1</sup>

وقد ركزت إشكالية هذه الدراسة على معرفة دور الإعلام في التوعية والوقاية من حوادث المرور في الجزائر، مقارنة بين المناطق الريفية والمناطق الحضرية، من حيث حوادث المرور وأسباب وقوعها وكيفية الوقاية منها في ضوء دراسة وصفية استطلاعية.

### تساؤلات الدراسة:

- 1-ماهي حالة حوادث المرور في المناطق الريفية الجزائرية؟
  - 2-ماهي حالة حوادث المرور في المناطق الحضرية الجزائرية؟
  - 3-ماذا تبين إحصائيات الحوادث في المناطق الحضرية مقارنة مع المناطق الريفية؟
  - 4-ماهي معايير قيادة الدرك الوطني والمديرية العامة للأمن الوطني وكيف تفصل؟
  - 5-ماهي أسباب وقوع حوادث المرور؟
  - 6-ماهي تكاليف حوادث المرور؟
  - 7-ماهو دور الإعلام، وماهي أهدافه في التوعية والوقاية من حوادث المرور؟
  - 8-هل هناك استراتيجية إعلامية معتمدة في التوعية والوقاية من حوادث المرور، وماهي؟
  - 9-كيف يلعب الإعلام دوره في التوعية والوقاية من الظاهرة، وكيف يستخدم من طرف مصالح الأمن (قيادة الدرك الوطني، والمديرية العامة للأمن الوطني)؟
  - 10-هل هناك برامج إعلامية خاصة بالمناطق الريفية وبالمناطق الحضرية؟
- منهج الدراسة:** اعتمدت الباحثة في دراستها على منهج المسح الوصفي.
- أدوات جمع البيانات:** استخدمت الباحثة في جمعها للبيانات ثلاث أدوات وهي الاستبيان، الملاحظة، والمقابلة.

<sup>1</sup> فتيحة بن عباس: **دور الإعلام في التوعية والوقاية من حوادث المرور في الجزائر " مقارنة بين المناطق الريفية والمناطق الحضرية " - دراسة وصفية استطلاعية**، رسالة دكتوراه غير منشورة، في علوم الإعلام والاتصال، جامعة الجزائر 3، الجزائر، 2012/2011.



### نتائج الدراسة:

توصلت الباحثة في الأخير إلى النتائج التالية:

- إن دور الإعلام في التوعية المرورية مرهون بمعلومات علمية، قائمة على علاقة الفرد بقانون المرور، وهذه المعلومات لا يمكن أن تتوفر إلا بعد بحوث علمية.
- التركيز على أهمية وضع استراتيجية اتصال متميزة مطابقة للواقع المعاش وذات مصداقية، كما يجب أن تتسم باشتغالها على كل التظاهرات التي لها علاقة بالموضوع وأن تكون مستمرة عبر الزمن.
- إسناد عملية الاتصال والتوعية المرورية لهيئة تشرف على عمليات التنسيق بين الأخصائيين والمتعاملين في مختلف القطاعات.
- تخصيص حصص إذاعية وتلفزيونية قارة، وكذلك ومضات تحسيسية.
- ضرورة إقام الحركة الجموعية في عملية التحسيس والتوعية.
- سياسة الوقاية يجب أن تركز على الفرد بالدرجة الأولى باعتباره المتسبب الأول في وقوع حوادث المرور.

\*الدراسة السابعة: دراسة عبير تباري 2012/2011 (رحمها الله وأسكنها فسيح جنانه): تحت عنوان الحملات الإعلامية الإذاعية الخاصة بالتوعية المرورية في الجزائر " دراسة ميدانية على عينة من جمهور السائقين بولاية سطيف "1.

جاءت هذه الدراسة في محاولة من الباحثة لتشخيص الوضع الإعلامي التوعوي الخاص بحوادث المرور في الجزائر، من خلال معرفة مدى فعالية الحملات الإعلامية المرورية، وذلك بمعرفة توجهات وآراء جمهور السائقين باختلاف خصائصهم النفسية والاجتماعية، وتوجهاتهم ومدركاتهم نحو هذه الحملات ومدى تقبلهم واقتناعهم بها.

### تساؤلات الدراسة:

**التساؤل الرئيسي:** ما مدى فعالية الحملات الإعلامية (الفواصل الإعلانية) الخاصة بالتوعية المرورية والمقدمة من طرف إذاعة سطيف؟

1 عبير تباري: الحملات الإعلامية الإذاعية الخاصة بالتوعية المرورية في الجزائر " دراسة ميدانية على عينة من جمهور السائقين بولاية سطيف "، رسالة ماجستير غير منشورة، في علوم الإعلام والاتصال، جامعة محمد خيضر، بسكرة، الجزائر، 2012/2011.

### التساؤلات الفرعية:

- 1-ما مدى تعرض جمهور السائقين للفواصل الإعلانية الخاصة بالتوعية المرورية المقدمة من طرف إذاعة سطيف الجهوية؟
  - 2-ماهي آراء جمهور السائقين في محتوى هذه الفواصل الإعلانية الخاصة بالتوعية المرورية؟
  - 3-ما مدى تذكر جمهور السائقين لهذه الفواصل الإعلانية الخاصة بالتوعية المرورية ولمضامينها؟
  - 4-هل استطاعت هذه الفواصل (كمتغير مستقل) التأثير على المستوى السلوكي لجمهور السائقين بولاية سطيف؟
  - 5-ماهو الدور الذي يلعبه القانون في عملية التوعية المرورية من وجهة نظر جمهور السائقين بولاية سطيف؟
- منهج الدراسة:** اعتمدت الباحثة في هذه الدراسة على المنهج المسحي.

**أدوات جمع البيانات:** استخدمت الباحثة في دراستها استمارة الاستبيان، الملاحظة، وأساليب إحصائية في تحليل البيانات.

### نتائج الدراسة:

أسفرت الدراسة عن جملة من النتائج هي:

- فيما يتعلق بمدى تعرض جمهور السائقين للحملات الإعلامية الإذاعية (الفواصل الإعلانية) الخاصة بالتوعية المرورية إن: أغلبية السائقين يستمعون إلى هذه الفواصل ويرجع ذلك إلى خصوصية هذا النوع الإعلامي، من حيث قصر مدته وتكرار واستمراريته واقتحامه لأجندة التعرض، ما يجعل احتمال التعرض له أكبر.
- بينت الدراسة فيما يخص آراء وتوجهات جمهور السائقين نحو الحملات الإعلامية (الفواصل الإعلانية) الخاصة بالتوعية المرورية أن: السائقون يفضلون بالدرجة الأولى أن تقدم هذه الفواصل الإعلانية بالعامية (اللهجة المحلية)، كونها الأقرب إلى كل فئات المجتمع باختلاف مستوياتهم التعليمية والثقافية.
- بينت النتائج الخاصة بمدى تذكر جمهور السائقين للفواصل الإعلانية الخاصة بالتوعية المرورية أن: هناك نسبة معتبرة من السائقين يتذكرون أنهم استمعوا إلى هذه الفواصل منذ مدة قريبة، ويتذكرون أيضا المواضيع المعالجة فيها، وهو الأمر الذي يرجع إلى طبيعة بث هذه الفواصل الإعلانية والتي

تعرض وبشكل متكرر، هذا التكرار اعتبره الباحثون عامل تذكير بالدرجة الأولى ويعمل كذلك على ترسيخ الأفكار المعلن عنها.

- كشفت النتائج الخاصة بمدى تأثير الحملات الإعلامية (الفواصل الإعلانية) الخاصة بالتوعية المرورية (كمتغير مستقل) على سلوكيات جمهور السائقين أن: السائقين لا يعتمدون على هذه الفواصل كمصدر للمعلومات، حيث أكدوا عدم استفادتهم منها معرفيا نظرا لبساطة معلوماتها وعدم جدتها، غير أنهم أشاروا إلى دور آخر لها هو إشعارهم بالمسؤولية أثناء قيادة السيارة.
  - أظهرت النتائج وجود اتجاه سلبي من السائقين نحو القانون ليس كوسيلة للتوعية في حد ذاته، وإنما نحو طريقة اعتماده وتطبيقه حيث تنقصه الجدية والصرامة.
  - أظهرت النتائج تأثير المتغيرات السوسيوديمغرافية المعمول بها في الدراسة (السن، الجنس، المستوى الدراسي) على آراء وتوجهات وسلوكيات جمهور السائقين.
  - كنتيجة عامة إن الحملات الإعلامية المذاعة سنة 2010 والخاصة بالتوعية المرورية، والمتزامنة ودخول قانون المرور الجديد لسنة 2010 حيز التنفيذ، لم تحقق درجة عالية من الفعالية.
- \*الدراسة الثامنة: دراسة عيسى بوكرموش 2013/2012:** تحت عنوان استراتيجية الاتصال في الحملات الإعلامية " دراسة وصفية لاستراتيجية التوعية المرورية " -ولاية غرداية نموذجاً-<sup>1</sup>
- ركزت إشكالية هذه الدراسة على استراتيجية الاتصال المعتمدة في الحملات الإعلامية الموجهة للتوعية المرورية، بهدف التقليل من إرهاب الطرقات، وذلك بالتعرض للاستراتيجية الوطنية للوقاية من حوادث المرور التي تقوم بها وزارة النقل في الجزائر، كنموذج التركيز على استراتيجية التوعية المرورية المعتمدة بولاية غرداية.

### تساؤلات الدراسة:

**التساؤل الرئيسي:** كيف ينسق المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق جهوده الاتصالية في إدارته للأمن المروري بولاية غرداية؟

<sup>1</sup> عيسى بوكرموش: استراتيجية الاتصال في الحملات الإعلامية " دراسة وصفية لاستراتيجية التوعية المرورية " -ولاية غرداية نموذجاً- رسالة ماجستير غير منشورة، في علوم الإعلام والاتصال، جامعة الجزائر 3، الجزائر، 2013/2012.

### التساؤلات الفرعية:

- 1- هل يعتمد المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق على استراتيجية اتصالية واضحة قائمة على التنسيق المشترك بين كل الأطراف المعنية بالسلامة المرورية؟
  - 2- أين تكمن فعالية الحملات الإعلامية التي يقوم بها المركز الوطني للوقاية في الجزائر؟ وكيف يتم تصميم وتخطيط الاستراتيجية الاتصالية لنجاحها؟
  - 3- ماهي أطراف التوعية المرورية بولاية غرداية؟
  - 4- كيف ساهمت الإذاعة المحلية لولاية غرداية في تفعيل هذه الاستراتيجية؟
  - 5- هل كانت الاستراتيجية الاتصالية للمركز الوطني للوقاية ناجحة في ضبط الأمن المروري بولاية غرداية؟
- منهج الدراسة:** اعتمد الباحث في هذه الدراسة على منهج المسح الوصفي.
- أدوات جمع البيانات:** استخدم الباحث أداة المقابلة والملاحظة.

### نتائج الدراسة:

توصل الباحث في النهاية إلى النتائج التالية:

- استراتيجية المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق بولاية غرداية مستوى فاعليتها وأدائها مازال ضئيلا وفتيا في ضوء المعطيات المتاحة حاليا.
- تلعب الإذاعة المحلية بولاية غرداية دورا في التوعية المرورية، وذلك بكونها عبارة عن منبر مناسب لتمرير رسائل وحملات خاصة بالتوعية المرورية.
- غياب جهاز يتحمل مسؤولية التنسيق الفعلي والمبادرة الكاملة لجمع مختلف الفاعلين في مجال أمن الطرقات لتحقيق الأهداف الاستراتيجية المشتركة في التوعية والوقاية من حوادث المرور بولاية غرداية.
- إن العمل التوعوي والتحسيس كفيلا بالحد أو التقليل من ظاهرة حوادث المرور.

- أشارت الإحصائيات المتعلقة بحوادث المرور بولاية غرداية خلال الخمس سنوات المتتالية إلى أن سنتي 2008 و2009 شهدتا حوادث مرور جد مرتفعة، ثم تلاها انخفاض معتبر سنة 2010، لتعاود الحوادث الارتفاع بعد 2011.

### المطلب الثالث: أوجه الاستفادة من الدراسات السابقة

ساعدتنا الدراسات السابقة في العديد من النقاط في سبيل إنجاز دراستنا، فهناك دراسات تقاطعت مع دراستنا منهجيا، وهناك دراسات تقاطعت مع دراستنا معرفيا ونظريا، وتمثلت أوجه الاستفادة من هذه الدراسات في النقاط التالية:

- ✓ ساعدت الدراسات السابقة في إثراء دراستنا الحالية من الجانب النظري، خصوصا فيما تعلق بحوادث المرور والحملات الإعلامية.
- ✓ استفدنا من الدراسات السابقة في بناء الجانب المنهجي لدراستنا خاصة الدراسات التي اعتمدت على نفس أدوات جمع البيانات التي اعتمدناها في دراستنا، والمتمثلة في الملاحظة، المقابلة، واستمارة الاستبيان.
- ✓ نبهتنا هذه الدراسات إلى عدد من المراجع والمصادر المعلوماتية العربية والجزائرية منها، ذات العلاقة المباشرة بموضوع دراستنا.
- ✓ بينت بعض هذه الدراسات وجهات نظر مستخدمي الطريق في التوعية بشكل عام، وفي الجهات القائمة عليها، كما وبينت اتجاهاتهم نحو قانون المرور ورجال الأمن، وكذا في البرامج التوعوية، الأمر الذي شكل خلفية لنا ودعامة لإطارنا الميداني، خاصة ونحن نحتاج إلى معرفة كل ما يتعلق بخلفيات مستخدمي الطريق واتجاهاتهم وآرائهم نحو البرامج التوعوية المرورية، أي كانت الجهة المشرفة عليها وأي كان نوعها في الجزائر.
- ✓ ساعدت هذه الدراسات في توضيح أبعاد المشكلة المرورية، وكل ما تعلق بها خصوصا في الجزائر.
- ✓ أفادت الدراسات السابقة، الباحثة كثيرا في الجانب التطبيقي للدراسة من خلال الاعتماد عليه في تحليل وتفسير البيانات والمعطيات المحصل عليها، إضافة إلى عقد المقارنات بين نتائج الدراسة الحالية ونتائج الدراسات السابقة، وهو الأمر الذي سيفتح آفاقا جديدة لدراسة الموضوع الحالي من جوانب أخرى.

## المبحث السادس: مفاهيم الدراسة

يعرف موريس أنجرس **Maurice Angers** المفاهيم بأنها: " تمثيل عقلي وعام معبر لظاهرة أو مجموعة ظواهر، ولما بينها من علاقات " <sup>1</sup>.

إن تحديد مفاهيم ومصطلحات الدراسة هو بمثابة الأداة التحليلية التي يستخدمها الباحث في تحليل الظواهر الاجتماعية، وتساعده على تحديد أبعاد الإشكالية وحدود المتغيرات، فهناك تعريفات تصورية تصف المفاهيم مجردة، وهناك تعريف إجرائية تتعلق بنظرة الباحث للموضوع أو لوحات التحليل التي يوظفها في تفسير الظاهرة المدروسة. <sup>2</sup>

ويفيد تحديد المفهوم في أداء عدة وظائف هامة، منها ما ذكره " روبرت ميرتون " حيث يقول: " أن المفاهيم تساعد على توضيح المعطيات التي تندرج تحت المفهوم، ومن ثم يساعد ذلك على التقليل من تدخل المعطيات الغريبة، وضم المعطيات الخارجة عنه، والتي ينبغي أن تندرج تحته، ونجاح المفهوم في تحديد معطياته الأساسية قد يفيد في إزالة كثير من الغموض المتضمن بعض النظريات " <sup>3</sup>.

ولهذا ينبغي أن يندرج المفهوم في تصميم البحث، ويدخل كوحدة أساسية في الإطار التصوري لعملية البحث. <sup>4</sup>

وبناء على ما سبق ذكره، وتم التطرق إليه حول أهمية المفاهيم، والدور الفعال الذي تلعبه في أي بحث علمي أو دراسة، كونها أهم حلقات وخطوات البحث العلمي، ومنه كان لزاما تحديد مفاهيم الدراسة الحالية بدقة، وهذه المفاهيم هي:

- الفعالية.
- الحملات الإعلامية.
- التوعية المرورية.

<sup>1</sup> Maurice Angers : **Initiation à La Méthodologie Des Sciences Sociales**, Casbah Université, Alges, 1997, p108.

<sup>2</sup> عامر مصباح: **منهجية البحث في العلوم السياسية والإعلام**، ط2، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2010، ص23،24.

<sup>3</sup> ليلة علي: **النظرية الاجتماعية المعاصرة " دراسة لعلاقة الانسان بالمجتمع "**، ط2، دار المعارف، القاهرة، مصر، 1983، ص39.

<sup>4</sup> عارف محمد: **المنهج في علم الاجتماع في ضوء نظرية التكامل المنهجي**، ط2، المكتبة الأنجلو مصرية، القاهرة، مصر، 1975، ص 191.

## المطلب الأول: مفهوم الفعالية:

## أ-لغة:

هي وصف في كل ما هو فاعل، فهي مصدر صناعي من فاعل معناه مقدرة الشيء على التأثير، والفاعلية من مادة (فعل)، أو قدرة المشروع على تحقيق أهدافه بأقل تكلفة، قال الفيروز آبادي الفعل: حركة الإنسان، أو كناية عن كل عمل متعد<sup>1</sup>.

وفي معجم المعاني الجامع " عربي، عربي "، الفعالية مصدر فعل، وهي القدرة على إحداث أثر قوي كما هي نشاط أو حدث<sup>2</sup>.

## ب-اصطلاحاً:

تعددت اتجاهات الباحثين حول وضع تعريف محدد وشامل للفعالية، واختلفت وجهات نظرهم لاختلاف الجانب الذي ركز عليه كل اتجاه، ومنه سنورد جملة من التعاريف التي اجتهد في تقديمها ثلة من الباحثين وهي:

عرفها فروم **Fromm** بأنها: " صفة للسلوك الذي تبذل فيه طاقة، ويترتب عليه أثر مرئي ". أي أن الفعالية -بصفة عامة-سلوك هادف مقرر اجتماعياً، يترتب عليه تغيرات مفيدة اجتماعياً "، والفعالية بهذا المعنى تهتم فقط بعائد السلوك وليس بالشخص الذي يصدر هذا السلوك<sup>3</sup>.

ويعرفها علي الشريف على أنها: " عمل الشيء الصحيح "، وفي قوله هي عمل الأشياء الصحيحة في الزمن المناسب وبالطريقة الملائمة<sup>4</sup>.

بينما يرى بشير عباس العلاق أن الفعالية هي: " مدى صلاحية العناصر المستخدمة للحصول على النتائج المطلوبة "<sup>5</sup>.

في حين يستخدم آخرون مصطلح الفعالية " للتعبير عن تحقيق الأهداف وتطبيق السياسات وفقاً لما هو محدد لها، إذ تعرف الفعالية على أنها: " القدرة على تحقيق الأهداف "<sup>1</sup>.

1 القاموس المحيط: د ط، د م ن، د ب، د س، ص 1043.

2 فائزة جنيدى: فعالية العلاج الجماعي للتكفل المبكر بحالات الإعياء النفسى لدى فئة من المراهقين -دراسة ميدانية-، رسالة دكتوراه غير منشورة، في علم النفس وعلوم التربية والأرطونيا، تخصص علم نفس عيادي، جامعة محمد لمين دباغين سطيف 2، الجزائر، 2018/2017، ص 27.

3 طريف شوقي: السلوك القيادي وفعالية الإدارة، د ط، دار غريب، القاهرة، مصر، 1992، ص 193.

4 علي شريف: الإدارة المعاصرة، ط 2، الدار الجامعية، الإسكندرية، مصر، 1997، ص 39.

5 بلقاسم سلطانيه وآخرون: الفعالية التنظيمية في المؤسسة، ط 1، دار الفجر، القاهرة، مصر، 2013، ص 13.

من خلال التعريفات السابقة يتضح لنا أن الفعالية تتمثل في العناصر اللازمة ومدى صلاحيتها لتحقيق الأهداف المسطرة، وقد تم التركيز في هذه التعاريف على طبيعة الأنشطة والممارسات من خلال أداء الشيء الصحيح في الوقت المناسب، باستخدام العناصر المناسبة للحصول على النتائج المطلوبة.

يعرفها **THEMAKHEM** بأنها: " القدرة على تحقيق الأهداف مهما كانت الإمكانيات المستخدمة في ذلك، وهذا ما يسمى الفعالية كمييار **EFFICIENCE** التي تهدف فقط إلى قياس مدى تحقيق الأهداف بغض النظر عن الإمكانيات التي استخدمت في تحقيقها"<sup>2</sup>.

**وهي:** محصلة تفاعل مكونات الأداء الكلي للمنظمة بما تحتويه من أنشطة فنية ووظيفية وإدارية، وما يؤثر في هذا الأداء من متغيرات داخلية وخارجية لتحقيق هدف أو مجموعة من الأهداف خلال فترة زمنية معينة<sup>3</sup>.  
أما **ردين** فقد عرفها على أنها: " المدى الذي ينجز به القائد المهام الموكلة إليه من خلال الجماعة التي يقودها"<sup>4</sup>.

كما تعرف الفعالية على أنها: " القدرة على تحقيق النتائج المقصودة طبقا لمعايير محددة مسبقا"<sup>5</sup>.

أما **الفعالية الإعلانية** فيقصد بها: " قياس تأثير الرسالة الإعلانية على الجمهور المستقبل لهذه الرسالة، عن طريق عينات محددة من هذا الجمهور"<sup>6</sup>.

وحسب **آلان جيد Alain Ged** فإن الأبحاث حول الفعالية بدأت منذ سبعينات القرن 20، وفق محاور بحث مختلفة، ومعظمها تدور حول تعريف فعالية الفرد أو مجموعة من الأفراد داخل المؤسسة.

بمعنى أن الفعالية تعني الغاية التي تحقق من خلالها الإدارة الأهداف أو النتائج المطلوبة بأفضل الشروط<sup>7</sup>.

وذلك كأن يتم تحقيق كمية أكبر من الأهداف أو يتم اختصار الوقت المشغول للإنجاز، بالاعتماد على وسائل اتصالية أكثر تقنية أو تخفيض التكلفة المبذولة أو الجهد المبذول، مما يتطلب تحقيق الإبداع والتطوير المستمر، بما ينسجم مع شروط الحفاظ على استمرارية المؤسسة المعنية وبقائها، بالإضافة إلى مطلب تحقيق نوع

<sup>1</sup> بلقاسم سلطانيه وآخرون: مرجع سبق ذكره، ص14.

<sup>2</sup> صيفية جدوالي: **تقييم فعالية الإدارة التربوية في الجزائر " ثانويات مدينة سطيف نموذجا "**، رسالة دكتوراه غير منشورة، في علوم التربية، تخصص إدارة تربوية، جامعة فرحات عباس، سطيف، الجزائر، 2011/2010، ص23.

<sup>3</sup> صيفية جدوالي: مرجع سبق ذكره، ص55.

<sup>4</sup> المرجع نفسه: ص56.

<sup>5</sup> أحمد زكي بدوي: **معجم مصطلحات العلوم الإدارية**، ط2، دار الكتاب المصري، القاهرة، مصر، 1994، ص170.

<sup>6</sup> Fabienne Du villier, Ursula Gruber : **Dictionnaire Bilingue De La Publicité Et De La Communication**, Bordas, Paris, 1994, p425.

<sup>7</sup> عبد المعطي محمد عساف: **الإدارة العامة وتطبيقاتها في المملكة العربية السعودية**، د ط، دار الفرزدق التجارية، الرياض، السعودية، 1983، ص16.



من التجانس بين أهداف المؤسسة وأهداف الجمهور، وذلك انسجاماً مع وظيفة المؤسسة المعاصرة التي يفترض أن تأخذ هذه الأهداف جميعها بعين الاعتبار، وذلك كضمان لنجاحها الذي ينبع من ويعتمد على حماس الأفراد العاملين فيها وحرصهم على استمرارها، وضمان مساهمتها في تطوير المجتمع الذي هي جزء لا يتجزأ منه، ولا يمكن ذلك إلا إذا اعتمدنا على استراتيجية فعالة<sup>1</sup>.

ويعرف البعض الفعالية على أنها: " درجة تحقيق الأهداف التنظيمية الموضوعة من قبل الإدارة "<sup>2</sup>.

وعرفها آخرون على أنها: " مقياس لعوائد الأداء المنجز "<sup>3</sup>.

عرفها **إتزيوني** على أنها: " قدرة المنظمة على تحقيق أهدافها "<sup>4</sup>.

فيما يرى **شستر برنارد** الفعالية على أنها: " الدرجة التي تستطيع فيها المنظمة على تحقيق أهدافها "<sup>5</sup>.

**وهي:** " استغلال الموارد المتاحة في تحقيق الأهداف المحددة "<sup>6</sup>، والمقصود من هذا التعريف أن الفعالية تختص ببلوغ النتائج.

في حين يذهب **ألفار** في تعريفه للفعالية على أنها: " تعني قدرة المنظمة على البقاء والتكيف والنمو بغض النظر عن الأهداف "<sup>7</sup>.

وعرفها **هاوس** بأنها: " تقدر بدلالة الحالة النفسية لأفراد مجموعة العمل، أي بمقدار ما يحققه القائد من رضا وظيفي ودافعية للعاملين معه، وبمقدار تقبلهم له، وثقتهم به "<sup>8</sup>.

<sup>1</sup> صابرينة رماش: **الفعالية الاتصالية في المؤسسة الاقتصادية الجزائرية " دراسة ميدانية في الشركة الوطنية للكهرباء والغاز سونلغاز "** رسالة دكتوراه غير منشورة، قسم علم الاجتماع والديمقراطية، كلية العلوم الإنسانية والعلوم الاجتماعية، جامعة منتوري، قسنطينة، الجزائر، 2009، ص21.

<sup>2</sup> طارق طه: **إدارة البنوك في بيئة العولمة والأنترنيت**، د ط، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2007، ص36.

<sup>3</sup> حسين ذيب: **فعالية نظم المعلومات المصرفية في تسيير حالات فشل الائتمان " دراسة حالة عينة من البنوك التجارية العاملة في ولاية ورقلة خلال سنة 2010 "** رسالة ماجستير، في الاقتصاد وتسيير المؤسسة، قسم العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، الجزائر، 2011/2012، ص92.

<sup>4</sup> فريد لخنش: **تفويض السلطة والفعالية التنظيمية " دراسة ميدانية بالمؤسسة العمومية الاستشفائية بمدينة حاسي ببح الجلفة "** رسالة ماجستير غير منشورة، في علم الاجتماع، تخصص تنظيم وعمل، جامعة محمد لمين دباغين سطيف 2، الجزائر، 2014/2015، ص31.

<sup>5</sup> المرجع نفسه: ص31.

<sup>6</sup> العربي بن داود: **فعالية الاتصال التنظيمي في المؤسسة العمومية الجزائرية " دراسة ميدانية بمركب الارتفاعات والمجارف C.P.G عين السمارة قسنطينة "** رسالة ماجستير، في تنمية الموارد البشرية، قسم علم الاجتماع والديمقراطية، كلية العلوم الإنسانية والعلوم الاجتماعية، جامعة منتوري، قسنطينة، الجزائر، 2007/2008، ص37.

<sup>7</sup> فريد لخنش: مرجع سبق ذكره، ص31.

<sup>8</sup> المرجع نفسه: ص31.

بينما يرى صالح خالص أن الفعالية تعبر عن مدى مساهمة الأداء الذي يتم القيام به أو القرار الذي يتم اتخاذه في تحقيق هدف معين، محدد موضوع بشكل مسبق، أي أنها مقياس لدرجة الاقتراب من الهدف المنشود نتيجة للقيام بعمل ما<sup>1</sup>.

وحسب محمد منير حجاب الفعالية يوصف بها فعل معين وهي تعكس استخدام أكثر الوسائل قدرة على تحقيق هدف معين، ولا تمثل خاصية فطرية في أي فعل من الأفعال، بل تتحدد عن طريق العلاقة بين الوسائل المتعددة والأهداف وفقا لترتيب أولويتها<sup>2</sup>.

وعرفها أحمد ماهر على أنها: " تعبر عن مدى تحقيق النتائج المرغوبة من استخدام الموارد، فكلما كانت النتائج جيدة كانت الفعالية عالية وهكذا " <sup>3</sup>.

وقد عرف بار تولي Bartoli الفعالية على أنها: " تلك العلاقة بين النتائج المحققة فعلا، والنتائج المقدرة، وذلك من خلال قياس الانحراف " <sup>4</sup>.

ويشير جيمس براى James Price إلى أن الفعالية يقصد بها عامة درجة تحقيق الأهداف على أرض الواقع وبصفة ملموسة<sup>5</sup>.

ويرى سيسور وإفرايام الفعالية بأنها مدى قدرة المنظمة على استغلال الفرص المتاحة لها من البيئة، في الحصول على احتياجاتها من المصادر النادرة، أي الموارد ذات القيمة من أجل استمرار نشاطها<sup>6</sup>.

وقد أوضح ROBBINS and CENZO أن الفعالية تعني: " التأكد من أن استخدام الموارد المتاحة قد أدى إلى تحقيق الغاية والأهداف المرجوة منها " <sup>7</sup>.

فيما يراها مصلح الصالح أنها: " تعبر عن الدرجة التي تحقق عندها الجماعة أهدافها أو القدرة على إنتاج أثر حاسم في زمن محدد " <sup>8</sup>.

<sup>1</sup> صالح خالص: تقييم الأداء في القطاع المصرفي، الملتقى الوطني الأول لكلية العلوم الانسانية والعلوم الاجتماعية، حول " المنظومة المصرفية الجزائرية والتحويلات الاقتصادية واقع وتحديات "، كلية العلوم الانسانية والعلوم الاجتماعية، جامعة الشلف، يومي: 15/14 ديسمبر، 2004.

<sup>2</sup> محمد منير حجاب: الموسوعة الإعلامية، المجلد السادس، ط1، دار الفجر، القاهرة، مصر، 2003، ص2049.

<sup>3</sup> فريد لخنش: مرجع سبق ذكره، ص31.

<sup>4</sup> Abdelaziz Roubah : Compétitivité Des Banques Luxembourgeois Monnair Unique Et Prospectives

Stratégiques, Thèse De Doctorat, En Sciences De Gestion, Université Nancy, France, 1999, 57,60.

<sup>5</sup> James Price : Organisationnel Effective Ness, An Inventorie Of Propositions, Richard d Irwin, Home Wood, Illinois, 1968, P3.

<sup>6</sup> Stanley Seashor, Ephriam Yuxhtman : Factoriel Analysis Of Organisationnel Performance, Administrative, Science Quarterly, 1967, P377-395.

<sup>7</sup> فريد لخنش: مرجع سبق ذكره، ص32.

<sup>8</sup> المرجع نفسه: ص32.

حسب علماء الاتصال: "الفعالية تعني مدى نجاح القائم بالاتصال في ممارسته لمهنته، وتقاس بمدى تأثيره في الجمهور الذي يتوجه إليه، وفي أداء باقي عناصر عملية الاتصال بكفاءة عالية"<sup>1</sup>.

وتعرف أيضا الفعالية بأنها القدرة على تحقيق الأهداف المسطرة من طرف المؤسسة، والتي يمكن قياسها مثل هدف الربح أو النمو، ويعتبرها بعض الباحثين بأنها محصلة تفاعل مكونات الأداء الكلي للمؤسسة، بما يحتويه من أنشطة فنية وإدارية ووظيفية، ومدى تأثيره بالمحيط، كما أنها ترتبط بمدى تحقيق المؤسسة لأهدافها. كما يشير مفهوم الفعالية إلى مؤشرات نوعية تمثل أساسا في القدرة على النجاح في تحقيق الأهداف من بين مؤشرات أخرى<sup>2</sup>.

وتعرفها الهيئة الأوروبية من خلال كتاب **Le Management Des Organisations** بأنها: "مجموع الجهود التي نستطيع أن نتحصل عليها من تكامل جهود فريق عمل كامل، إضافة إلى القدرة على الاتصال وتبادل المعلومات والمشاركة الجماعية والثقة وتوفر المناخ المناسب من أجل تسيير عقلائي للوقت"<sup>3</sup>.

وقد اختلف الباحثون في تعريف الفعالية أو الفاعلية **Efficienc-Efficacité** نظرا لعوامل مختلفة منها الفلسفة التي تنطلق منها هذه التعريفات، ويقول سعيد محمد آل ثابت أن هناك تجاذب بين المصطلحين، فالبعض يفرق بينهما والبعض الآخر يجعلها مصطلح واحد<sup>4</sup>. حيث يرى البعض أن الفاعلية هي الأثر لأفكارنا على أرض الواقع، فكل عمل أو قول لا يحقق نتائج يكون فاقد الفاعلية، إذ أنها قوة داخلية كافية تبعث في النفس القدرة على العمل الدؤوب والحركة المستمرة من أجل تحقيق أفضل النتائج، ويستعاض بها بدلا من اسم "فاعل النشاط"، أما الفعالية فيستعاض بها بدلا من اسم "نشاط قائم" فهي التأثير والقدرة على إحداث أثر قوي، فهي تتضمن تحقيق الأهداف المطلوبة بغض النظر عن الشروط المتعلقة بالتكلفة أو الوقت أو الجهد أو حتى الجودة، المهم أن تتحقق الأهداف وحسب، بمعنى بلوغ الأهداف دون تحديد للميكانيزمات اللازمة لذلك<sup>5</sup>.

1 عاطف بضياف: **فعالية العلاقات العامة في المؤسسة الجزائرية "دراسة ميدانية بالمؤسسة الوطنية للبتروكيمياء سكيكدة"**، رسالة ماجستير، في الاتصال والعلاقات العامة، قسم علوم الإعلام والاتصال، كلية العلوم الانسانية والعلوم الاجتماعية، جامعة منتوري، قسنطينة، الجزائر، 2010/2009، ص12.

2 صالح بن نوار: **الفعالية التنظيمية داخل المؤسسة الصناعية من وجهة نظر المديرين والمشرفين "دراسة ميدانية بالمؤسسة الوطنية لإنتاج العتاد الفلاحي مركب المحركات والجرارات بقسنطينة CMTC"**، أطروحة دكتوراه، في علم اجتماع التنمية، قسم علم الاجتماع والديموغرافيا، كلية العلوم الإنسانية والعلوم الاجتماعية، جامعة منتوري، قسنطينة، الجزائر، 2005/2004، ص273.

3 عاطف بضياف: مرجع سبق ذكره، ص14.

4 فايزة جنيدي: مرجع سبق ذكره، ص27.

5 عبد المعطي محمد عساف: مرجع سبق ذكره، ص17.

وإذا اعتبرنا أن الفعالية والفاعلية هما وجهان لعملة واحدة، فقد عرفها الشابانات 1996 على أنها: " عبارة عن القدرة على تحقيق النتيجة الإيجابية المقصودة، حسب المعايير المحددة مسبقاً، حيث ترفع درجة الكفاية عندما يتم تحقيق النتيجة بشكل كامل"<sup>1</sup>.

وتقصد بها في الدراسة الحالية قدرة الحملات الإعلامية الخاصة بالتوعية المرورية المقدمة من المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق على تحقيق الأهداف المسطرة والمقصودة، وذلك من خلال قياس مؤشرات هذا النجاح على سبيل المثال مدى تعرض الجمهور المستهدف لهذه الحملات، ومدى تأثيرها عليه وعلى سلوكياته...إلخ

### المطلب الثاني: مفهوم الحملة الإعلامية:

تعد الحملات الإعلامية **Media Campaigns**، من النشاطات الاتصالية المهمة التي تعددت واختلقت بشأنها وجهات النظر، حول وضع مفاهيم وتعريفات محددة بشأنها، وذلك وفقاً لاختلاف الوظائف التي تؤديها الحملات الإعلامية، وتعدد أهدافها التي تسعى إلى تحقيقها، فضلاً عن اختلاف خصائصها وتعدد عناصرها، وهو ما حال دون وضع تعريف محدد للحملات الإعلامية يتفق عليه الكثير من الباحثين.

ويتكون مصطلح الحملات الإعلامية من قسمين:

#### 1-الحملة:

#### أ-لغة:

جمعها حملات، وهي ما يحمل دفعة واحدة، " حملة عيدان"، " حملة عسكرية"، وهي كل عملية ذات مدة معينة وهدف دعائي<sup>2</sup>.

وقد جاء في لسان العرب لابن منظور: حملة على الأمر حملاً فانحل، أغراه به وتحامل في الأمر، وبه تكلف على مشقة وإعياء وتحامل عليه، أي كلفه ما لا يطيق<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> فايزة جنيدى: مرجع سبق ذكره، ص27.

<sup>2</sup> مجموعة مؤلفين: المنجد فى اللغة العربية، ط2، دار المشرق، بيروت، لبنان، 2001، ص332.

<sup>3</sup> أبي الفضل جمال الدين محمد بن مكرم ابن منظور الأفرقي المصري: لسان العرب، جزء14، دار صادر، بيروت، لبنان، 1999، ص734.

## ب- اصطلاحا:

هي: برنامج إعلاني يتم توجيهه إلى فئات معينة من المستهلكين الحاليين والمرتبين، من خلال جهود مدروسة<sup>1</sup>

## 2- الإعلام:

## أ- اللغة:

من الفعل أعلم، يعلم، إعلاما<sup>2</sup>.

وهو مشتق من أعلم يقال أعلمه إعلاما، مثل أبلغه إبلاغا، وأخبره إخبارا، فالإعلام والإخبار والإيدان ألفاظ تدور حول إيصال أمر مطلوب من جهة المتكلم إلى المخاطب<sup>3</sup>.

## ب- اصطلاحا:

هو عملية نشر وتقديم معلومات صحيحة وحقائق واضحة وأخبار صادقة وموضوعات دقيقة ووقائع محددة، وأفكار منطقية وآراء راجحة للجماهير، مع ذكر مصادرها خدمة للصالح العام<sup>4</sup>.

وقد عرف الإعلام بأنه: "التعبير الموضوعي لعقلية الجماهير، ولروحها وميولها واتجاهاتها في نفس الوقت"، والمقصود بموضوعية الإعلام أنه ليس تعبيرا ذاتيا لرجل الإعلام، فدوره في المجال الإعلامي يختلف عن دور الأديب والفنان، إذ يعتمد التعبير الموضوعي على الحقائق والأرقام والإحصائيات<sup>5</sup>.

**وهو:** رسالة فكرية، ذات مضامين متباينة وأهداف متعددة لتلك المضامين، وهي تستهدف مخاطبة الإنسان عبر وسائل اتصال متنوعة<sup>6</sup>.

كما يعرف الإعلام على أنه: "وسيلة لنقل معلومة، أو تقبل فكرة تدور حول معنى معين، بقصد توصيلها إلى المجتمع الجماهيري"<sup>7</sup>.

<sup>1</sup> سناء محمد الجبور: الإعلام البيئي، ط1، دار أسامة، عمان، الأردن، 2011، ص32.

<sup>2</sup> قاموس الجديد للطالب "عربي، عربي"، د ط، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، د س ن، ص74.

<sup>3</sup> عبد الفتاح دويدار: سيكولوجية الاتصال والإعلام، د ط، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2005، ص116.

<sup>4</sup> المرجع نفسه: ص ن.

<sup>5</sup> حسين عبد الحميد رشوان: العلاقات العامة والإعلام من منظور علم الاجتماع، د ط، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، مصر، 1997، ص248، 249.

<sup>6</sup> فضة عباسي بصلي، محمد الفاتح حمدي: مدخل لعلوم الإعلام والاتصال "الوسائل، النماذج والنظريات"، ط1، دار أسامة، عمان، الأردن،

2017، ص37.

<sup>7</sup> المرجع نفسه: ص 37.

ويعرفه **عبد اللطيف حمزة** بأنه: " تزويد الناس بالأخبار الصحفية والمعلومات السليمة، والحقائق الثابتة"<sup>1</sup>.

ويعرف **فارنانوتيرو** الإعلام بأنه: " نشر الوقائع والآراء في صيغة مناسبة (الفاظ، أصوات، صور...)، وبصفة عامة بواسطة جميع العلامات التي يفهمها الجمهور"<sup>2</sup>.

والإعلام هو نشر الحقائق الثابتة الصحيحة، والمعلومات السليمة الصادقة والأفكار والآراء، والإسهام في تنوير الرأي العام، وتكوين الرأي الصائب لدى الجمهور أو جماهير المؤسسة الداخلية والخارجية، في الوقائع والقضايا والمشكلات المثارة والمطروحة، بحيث يعبر هذا الرأي تعبيراً موضوعياً عن عقلية الجماهير واتجاهاتهم وميولاتهم، وذلك باستخدام وسائل الإعلام المختلفة كالصحافة والإذاعة والتلفزيون، وذلك بغية التفاهم والإقناع والتأييد<sup>3</sup>.

### 3- الحملة الإعلامية:

عرفها **المعجم الإعلامي** على أنها: " تقديم معلومات من شأنها منفعة الفئة المقصودة بها، وعادة ما يكون مجالها تعليمي، أو تثقيفي، وخالية من الأبعاد الأيديولوجية والانحياز لفئة أو لجماعة دون أخرى"<sup>4</sup>.

**وهي:** " تلك الجهود المنظمة التي يقوم بها المختصون في العمل الإعلامي بوسائله المختلفة، بهدف تحقيق غاية معينة أو مجموعة من الغايات والأهداف المحددة سلفاً، تخاطب فئة معينة بلغتها التي تعرفها، ومن خلال أطر ثقافية تعيش من خلالها، وذلك لفترة زمنية محددة، كما تعتمد على تحديد الجمهور المستهدف تحديداً دقيقاً، واختيار الوسائل الإعلامية التي تتناسب معه"<sup>5</sup>.

**وهي:** " مجموعة من الجهود المنظمة التي تقوم بها جمحة معينة، بهدف ترويج أفكار معينة، أو زيادة القبول لفكرة اجتماعية، وذلك لإحداث تغيير في اتجاهات وسلوكيات الأفراد، وإقناعهم بقبول فكرة أو سلوك اجتماعي معين، أو بهدف ترويج خدمة أو منتج معين خلال فترة زمنية معينة، وتحقيق نتيجة محددة والوصول إلى رد

<sup>1</sup> فضة عباسي بصلي، محمد الفاتح حمدي: مرجع سبق ذكره، ص 37.

<sup>2</sup> زهير احداث: مدخل لعلوم الإعلام والاتصال، د ط، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1991، ص14.

<sup>3</sup> اليمين شعبان: الإعلام والتوعية الأسرية في المجتمع الجزائري " دراسة ميدانية للأسر المقيمة بمدينة باتنة "، رسالة ماجستير غير منشورة، قسم علم الاجتماع، جامعة الحاج لخضر، باتنة، الجزائر، 2006، ص6.

<sup>4</sup> محمد جمال الفاز: المعجم الإعلامي، ط1، دار أسامة، دار المشرق الثقافي، عمان، الأردن، 2006، ص149.

<sup>5</sup> صابر سليمان عسران: تخطيط وتنفيذ الحملات الإعلامية، مجلة الفن الإذاعي، العدد 179، اتحاد الإذاعة والتلفزيون المصري، 2005، ص31.

فعل يتلاءم مع هدف المرسل أو القائم بالاتصال، وبوجه عام تهدف الحملة إلى نشر الثقافة والوعي الاجتماعي لإصلاح حال المجتمع وأفراده<sup>1</sup>.

كما تعرف الحملات الإعلامية على أنها: " أنشطة تتضمن عمليات جدولة وتنسيق وتنفيذ معقدة (خطوات، جداول زمنية، مسؤوليات)، ويقوم هيكل الخطة الإعلامية على تناسب الأهداف الإعلامية الخاصة بها، مع الجمهور ومع الرسالة ومع الوسيلة"<sup>2</sup>.

ومعنى ذلك أن هناك ثلاث عناصر تتحدد على أساسها استراتيجية الحملة، وهي:

1- الجماهير المستهدفة.

2- الرسالة المعدة.

3- استراتيجية الوسيلة.

**وهي:** " نشاطات مقصودة للتأثير في أفكار واتجاهات وسلوك الآخرين عن طريق استخدام الاستمالات الإعلامية للتأثير في الجمهور"<sup>3</sup>.

كما تعرف الحملة الإعلامية على أنها: " تصميم وتنفيذ وعمل برنامج محكم يستهدف زيادة نسبة تقبل فكرة اجتماعية، أو اكتساب عادة أو سلوك معين لدى الجماهير المستهدفة، مع الأخذ في الاعتبار التخطيط والمنهج والترويج والتوزيع وبحوث التسويق".

وهي: " تلك المحاولات التي يسبق تخطيطها، وتستهدف إحداث تغييرات جوهرية في معتقدات واتجاهات وسلوكيات شخص أو جماعة أو قضية معينة، من خلال وسائل الاتصال المختلفة وفي مقدمتها وسائل الإعلام"<sup>4</sup>.

1 فؤادة عبد المنعم البكري: التسويق الاجتماعي وتخطيط الحملات الإعلامية، د ط، عالم الكتب، القاهرة، مصر، 2007، ص61.

2 سمير محمد حسين: تخطيط الحملات الإعلامية واتخاذ القرارات الإعلامية، د ط، عالم الكتب، القاهرة، مصر، 1992، ص103.

3 فؤادة عبد المنعم البكري: مرجع سبق ذكره، ص61.

4 المرجع نفسه: ص62.

ويعرف أحمد النور دفع الله حملات التسويق الاجتماعي بأنها: " عملية استراتيجية للإقناع بتبني فكرة أو ممارسة أو سلعة أو الثلاثة معا، وهذا ما يعرف في النهاية على شكل حملات التغيير الاجتماعي، والتي هي جهد منظم يسعى إلى إقناع الآخرين بقبول أو تعديل أو الابتعاد عن الأفكار أو السلوك أو الاتجاهات التي تتطلب التغيير"<sup>1</sup>.

ويعرف هاربت سيمونز **Herbert Simmons** الحملات الإعلامية بأنها: " محاولات منظمة للتأثير في الجماعات أو الجماهير العريضة، من خلال سلسلة من الرسائل"<sup>2</sup>.

والحملة الإعلامية هي إحدى الأدوات المستخدمة في التأثير على وعي واتجاهات وسلوك الجمهور المستهدف، وهي إحدى أدوات التغيير والتطوير، حيث ينتج عنها تغييرات في المعرفة والاتجاهات والسلوك والغايات الاجتماعية<sup>3</sup>.

وقد عرف جاسبر براجت **Jasper Brajt**، الحملة الإعلامية بأنها: " سلسلة من الرسائل الإعلامية المتصلة والموظفة بمقاييس محددة، لتحقيق أهداف بعينها، معتمدة في ذلك على وسائل إعلامية متعددة، والتركيز على استخدام تقنيات متطورة وضرورية لتتبع مسارات الحملة الإعلامية، مع ضرورة أن تتسق رسائل الحملة مع الوسائط الإعلامية التي تقوم بنقلها، وذلك بهدف الوصول إلى الجمهور المستهدف، وتحقيق أكبر قدر من التأثير"<sup>4</sup>.

كما عرف كل من براين دي وماراثا منرو **Martha Monroe, Brain Day**، الحملات الإعلامية بأنها: " موضوعات مخططة ومتنوعة، ويتم تصميمها بشكل متقن، وتقوم على مجموعة من الاستراتيجيات الإعلامية المصممة بدقة كسيميونية فنية، كزيادة الوعي أو لتغيير السلوك وإحداث تأثيرات بعينها لدى الجمهور، خلال فترة زمنية معينة"<sup>5</sup>.

وبالمجمل الحملات الإعلامية هي: " جهود اتصالية مخططة على أسس علمية، ومصممة وفقا لمعايير وتقنيات معينة، بما يتماشى مع أهداف وموضوع الحملة، وخصائص الجمهور المستهدف، والوسائل الإعلامية المستخدمة، وتوظيف كافة الوسائط الإعلامية المتعددة، التي تتيح للمتلقي أكبر قدر من التفاعلية والمشاركة

1 أحمد النور: **الإعلان " الأسس والمبادئ "**، د ط، دار الكتاب الجامعي، القاهرة، مصر، 2005، ص62.

2 فؤادة عبد المنعم البكري: مرجع سبق ذكره، ص62.

3 سوزان القبلي: **التخطيط للحملات الإعلامية والإعلانية**، ط3، د د ن، مصر، 2007، ص70.

4 حنان أحمد سليم: **الحملات الإعلامية عبر الإعلام الجديد**، د ط، جامعة الملك سعود، الرياض، السعودية، 2015، ص6.

5 المرجع نفسه: ص 6.



حول موضوع الحملة، وذلك بهدف الوصول بالحملة إلى أكبر عدد ممكن من الجمهور المستهدف، بهدف تحقيق تأثيرات معينة، خلال فترة زمنية محددة<sup>1</sup>.

كما عرف بايزلي Paisley الحملة الإعلامية بأنها: "نشاطات مقصودة للتأثير في معتقدات واتجاهات وسلوك الآخرين، عن طريق استخدام أساليب استمالة إعلامية تؤثر في الجمهور"<sup>2</sup>.

ويعرف كل من روجرز وستوري Rogers-Story الحملة الإعلامية بأنها: "نظام للأنشطة الاتصالية التي تعترزم إحداث تأثيرات محددة في عدد كبير نسبيا من الجمهور، وذلك من خلال فترة زمنية محددة"<sup>3</sup>.

**وهي:** "جهد مكثف، متعدد المستويات، متنوع الطرائق والوسائل، متعدد المراحل، تستخدم فيه المؤسسة الإعلامية طاقات استثنائية لتغطية حدث أو مناسبة، أو لتعميق وعي الجمهور بقضية مهمة، في سقف زمني محدد"<sup>4</sup>.

**وهي:** "الاستخدام المخطط لمجموعة متنوعة من الوسائل الاتصالية والأساليب الابتكارية، لحث المجتمع عامة وبعض فئاته بشكل خاص لقبول فكرة أو أفكار تتبناها وتدعمها، وذلك باستخدام استراتيجية أو أكثر من استراتيجية عن طريق جهود متواصلة في إطار زمني ممتد ومحدد"<sup>5</sup>.

يعرفها غوران هيدرو Hidbrow بأنها: "النشاط المكثف الذي يمتد لفترة زمنية محددة، ويتعامل مع موضوع محدد، ويستخدم عادة مجموعة من الوسائل".

يعرفها دنيس ما كويل Denis Miquel بأنها: "جهود اتصالية وقتية، تستند إلى سلوك مؤسسي أو جمعي يكون متوافقا مع المعايير والقيم السائدة بهدف توجيه وتدعيم وتحفيز اتجاهات الجمهور نحو أهداف مقبولة اجتماعيا، مثل التصويت وشراء السلع والتبرعات وتحقيق أمن أكبر وغيرها".

ويعرف كتاب مفاهيم رئيسية في عملية الاتصال، الحملة الإعلامية بأنها: "عملية إقناع منظمة ومتناسقة، تقوم بها عادة وسائل الإعلام الجماهيرية، وتتوجه إلى الرأي العام والسلوك في محاولة لتحقيق مجموعة من

<sup>1</sup> حنان أحمد سليم: مرجع سبق ذكره، ص7.

<sup>2</sup> محمود عزت اللحام وآخرون: التخطيط الإعلامي، ط1، دار الإصدار العلمي، عمان، الأردن، 2015، ص173.

<sup>3</sup> المرجع نفسه: ص173.

<sup>4</sup> المرجع نفسه: ص 173.

<sup>5</sup> علي كنعان: إدارة الحملات الإعلامية، ط1، دار أمجد، عمان، الأردن، 2014، ص5.

الأهداف، ويمكن أن تقوم بها طائفة واسعة من المؤسسات والمجموعات والأشخاص في سعيهم لتحقيق مصالحهم الخاصة<sup>1</sup>.

أما إبراهيم أبو عرقوب فيعرف الحملة الإعلامية بأنها: " عبارة عن خطة مكتوبة شاملة وقصيرة الأمد، تحتوي على سلسلة من الرسائل الاتصالية المتصلة والمتراطة التي تظهر في وسائل الاتصال أو الإعلام، في فترة زمنية محددة قد تمتد إلى سنة أو أقل من ذلك"<sup>2</sup>.

في حين ترى سامية محمد جابر أن الحملة الإعلامية هي: " التي تشتمل على مجموعة تدابير واستعدادات، مثل الحملات السياسية والانتخابية، والمعلومات العامة والإعلان، وبعض أشكال التعليم واستخدام وسائل الاتصال الجماهيرية، ويكون لها أهداف محددة تخطط من أجل إنجازها، وتقوم بنشاطها في فترة زمنية محددة غالبا ما تكون وجيزة ومكثفة، وتستهدف جمهورا كبيرا نسبيا، وغالبا ما تعتمد على إطار عام من القيم المشتركة"<sup>3</sup>.

ويعرفها كرم شلبي على أنها: " الجهود المكثفة والمستمرة لفترة من الوقت للنشر المستمر، وبكافة الأساليب والوسائل لطرح ومناقشة ومتابعة موضوع معين، أو هي الجهود المستمرة لتحقيق هدف ما، ويمكن أن تكون الحملة مع شيء أو ضد شيء معين"<sup>4</sup>.

أما جلال الدين الحمامصي فيرى أن الحملة الإعلامية: " مبنية على أساس الدراسات العميقة والمطولة، التي يرمي كاتبها من ورائها أن ينبه إلى حالة ما قد تسيء إلى كيان المجتمع مثلا، أو إلى وضع يجب أن يتغير من أساسه لأنه قائم ضد مصلحة الجمهور أو الرأي العام".

ويذهب محمود أدهم إلى تعريف الحملة الإعلامية بأنها: " أسلوب صحفي فريد، لما يمكن أن تسفر عنه من نتائج تتصل بالرأي العام، وتحاول أن تقدم الحلول للمشكلات التي تقلق المجتمع وتؤرق أفرادها، وتهاجم الأوضاع السيئة وتدعو إلى الإصلاح في ميادينها المختلفة، وإلى دعم وتأييد الأفكار المضيئة التي تنشده الكمال وتقدم كل ما يستحق"<sup>5</sup>.

1 مهند العزاوي: الحملات الإعلامية " فن مخاطبة الجمهور "، مجلة الكلمة، العدد 158، د ب، جوان 2020.

2 مصطفى يوسف كافي: تخطيط الحملات الإعلامية والإعلانية، ط1، دار الحامد، عمان، الأردن، 2015، ص12.

3 المرجع نفسه: ص ن.

4 عامر محسن سلمان العامري: الحملات الإعلامية " المستنصرية نموذجا "، الجامعة المستنصرية، العراق، د س، ص5.

5 محمود عزت اللحام وآخرون: مرجع سبق ذكره، ص14، 15.

**وهي:** عمل فني يستخدم كل أساليب ووسائل الاتصال، وهذا بعمل جدي منضبط يمر عبر مراحل معينة، وفق خاصيتين أساسيتين هما: أن يكون الجمهور هو المستهدف وثانيا أن تولي أهمية التركيز والاستمرار في الإعداد<sup>1</sup>.

وتعرف كذلك على أنها: سلسلة من الرسائل الإعلامية، تستخدم موزعا أو مسألة محددة، وتخطط لإنجاز هدف معين، وقد تكون محلية أو وطنية تستمر من عدة أسابيع إلى سنوات<sup>2</sup>.

**وهي:** سلسلة من الأنشطة والرسائل المتناسقة والموحدة تدفعها استراتيجية واحدة، توزع على الجمهور الملائم من خلال عدة وسائل متنوعة، وتهدف هذه الأنشطة والرسائل للإخبار والتعليم، وإقناع الجماهير للشراء أو الاستعمال أو دعم شيء ما<sup>3</sup>.

بناء على الطرح السابق يمكن القول أن:

" الحملة الإعلامية هي نشاط اتصالي مخطط ومنظم، وخاضع للمتابعة والتقييم، تقوم به مؤسسات أو جماعات أو أفراد، ويمتد لفترة زمنية، بهدف تحقيق أهداف معينة، باستخدام وسائل الاتصال المختلفة، وسلسلة من الرسائل الإعلامية، وبعتماد أساليب استمالة مؤثرة، بشأن موضوع محدد، ويستهدف جمهور كبير نسبيا، وتقصد بها في هذه الدراسة الحملات الإعلامية التي يقوم بإعدادها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق وفق خطة منهجية تمر بمجموعة من الخطوات بداية بتحديد موضوع الحملة ونهاية بتقييم الحملة وقياس مدى فعاليتها وتأثيرها على الجمهور المستهدف".

**المطلب الثالث: مفهوم التوعية المرورية:**

وينقسم هذا المصطلح إلى قسمين:

**1-التوعية:**

**أ-لغة:**

ورد في لسان العرب: وعي: الوَعْيُ: حفظ القلب (الشيء)، وعي الشيء والحديث يعني يعيه وعيا، وأوعاه: حفظه وفهمه وقبله، وفلان أوعى من فلان، أي أحفظ وأفهم.

<sup>1</sup> فريد عيشوش: الاتصال في إدارة الأزمات " حوادث المرور نموذجا "، د ط، دار الخلدونية، القبة القديمة، الجزائر، 2011، ص146.

<sup>2</sup> المرجع نفسه: ص147.

<sup>3</sup> دوج نبوسوم، بوب كاريل: الكتابة للعلاقات العامة " الشكل والأسلوب "، ترجمة فايد رباح، ط 1، دار الكتاب الجامعي، غزة، فلسطين، 2003، ص387.

الوَعْيُ: الحافظ الكيس الفقيه<sup>1</sup>.

ويقصد به كذلك -أي الوعي- العقل الظاهر أو الشعور الظاهر، يقال: " ما لي عنه وَعْيٌ أي بد "، والوعي من وعى يعي وعيا، وعى الشيء أي جمعه وحواه، وعى الحديث أي فهمه وقبله وتدبره، وهو لغة الفهم وسلامة الإدراك<sup>2</sup>.

**وهو:** إدراك الفرد لنفسه والبيئة المحيطة به، ولوظائفه العقلية والجسمية، وإدراكه لخصائص العالم الخارجي ولنفسه باعتباره عضوا في جماعته<sup>3</sup>.

### ب- اصطلاحا:

**الوعي هو:** " شعور الفرد وإدراكه لذاته وأحواله وأفعاله إدراكا مباشرا، والوعي أساس كل معرفة، وله مجموعة من المراتب والدرجات التي تتفاوت من حيث الوضوح والتعقيد، أي أن الوعي يعني مجموعة عمليات إدراك الفرد لذاته وللعالم الخارجي والاستجابة لها"<sup>4</sup>.

ويرى **علماء الاجتماع** أن الوعي هو: " إدراك الفرد لذاته باعتباره عضوا في جماعة معينة، وهو الحصيلة المستمرة لعمليات الإدراك الشاملة التي يقوم بها الفرد أينما وجد، وبأجياله المتعاقبة منذ ظهوره في هذا الكون، وهو عملية مستمرة مادام الفرد موجودا، وتتضمن أربعة عناصر هي: الإدراك، الفهم، التقويم، السلوك"<sup>5</sup>.

والوعي مفهوم يعبر عن حالة عقلية، يكون فيها العقل بحالة إدراك، وعلى تواصل مباشر مع محيطه الخارجي عن طريق منافذ الوعي التي تمثل في حواس الإنسان الخمس، كما يمثل الوعي عند العديد من علماء النفس الحالة العقلية التي يتميز بها الإنسان بملكات المحاكاة المنطقية الذاتية، والإدراك الذاتي والعقلانية والقدرة على الإدراك الحسي للعلاقة بين الكيان الشخصي، والمحيط الطبيعي له.

<sup>1</sup> أبي الفضل جمال الدين محمد بن مكرم ابن منظور الأفرريقي المصري: لسان العرب، المجلد 15، ط1، دار صادر، بيروت، لبنان، 2000، ص245.

<sup>2</sup> مجموعة مؤلفين: المنجد في اللغة والإعلام، د ط، دار المشرق، بيروت، لبنان، 1986، ص908.

<sup>3</sup> إبراهيم منكور: معجم العلوم الاجتماعية، د ط، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، مصر، 1975، ص664.

<sup>4</sup> كريم مرعشلي، أسامة مرعشلي: الصحاح في اللغة والعلوم، د ط، دار الحضارة العربية، بيروت، لبنان، 1975، ص407.

<sup>5</sup> محمد إبراهيم عبد النبي: الوعي الاجتماعي لدى مختلف الفئات الاجتماعية بالريف المصري " دراسة ميدانية نظرية "، رسالة دكتوراه غير منشورة، جامعة القاهرة، مصر، 1972، ص45.

ويرى بعض العلماء أن الوعي يؤسس على ثلاث جوانب:

1-العقل وهو الجانب المعرفي.

2-الإيمان به وهو الجانب الوجداني.

3-العمل به وهو الجانب التطبيقي.<sup>1</sup>

وبذلك يمكن تعريف الوعي بأنه: " توفر المعلومات الصحيحة عن أمر أو قضية أو مشكلة ما، وتكوين الميول والاتجاهات نحوها، ثم الممارسة الصحيحة لإزاءها "<sup>2</sup>.

والوعي، مصدر وهو الحفظ والتدبير والفهم والانتباه لحفظ النفس والأمة.<sup>3</sup>

**والتوعية** كمفهوم عبارة عن: " اتجاه عقلي انعكاسي، يمكن الفرد من إدراك ذاته وإدراك البيئة المحيطة به، والجماعة التي ينتمي إليها كعضو، ويذهب " جورج ميد " إلى أن عمليات الاتصال تساعد الفرد على النظر إلى نفسه والقيام بدور الآخرين، وتمثل عملية الاندماج مع الآخرين والظروف المحيطة شرطا أساسيا لظهور الوعي "<sup>4</sup>.

وعرفها **عبد الله المشخص** بأنها: " عملية منظمة ومدروسة، تستهدف تغيير اتجاهات وأراء وأفكار ومواقف الأفراد والجماعات تجاه قضية من القضايا، وإرشادهم إلى حقيقة الموقف والظواهر المحيطة بهم، ومن ثم تمكنهم من التفاعل والتعامل معها بيقظة وفهم كاملين "<sup>5</sup>.

## 2-المرور

**المرور**، يقال مر يمر من باب تعب، ويقال مررت بيزيد، وعليه مرا ومرورا، ومرا أي اجتزت، ومر الدهر أي ذهب، ومنه مر السكين على حلق الشاه، والمرة أي تارة، والجمع مرات، ومرارا.<sup>6</sup>

وأما الطريق، جمعها طرق وطرقا، وهو السبيل يقال: طرقت الطريق أي سلكته،<sup>1</sup> ومنه قوله تعالى ﴿ ولقد أوحينا إلى موسى أن اسر بعبادي فاضرب لهم طريقا في البحر يبسا لا تخاف دركا ولا تخشى ﴾<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> أديب محمد خضور: **حملات التوعية المرورية العربية**، د ط، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، 2007، ص9.

<sup>2</sup> المرجع نفسه: ص10.

<sup>3</sup> إيمان عبد الرحمن أحمد محمود: **دور الإذاعة في نشر التوعية الأمنية " الإذاعة السودانية نموذجا "**، ط 1، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، 2010، ص9.

<sup>4</sup> محمد الجوهرى وآخرون: **علم الاجتماع ودراسة الإعلام والاتصال**، د ط، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، مصر، 1992، ص289.

<sup>5</sup> المشخص عبد الله: **التوعية الأمنية في وسائل الإعلام السعودية**، رسالة ماجستير غير منشورة، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، 1415هـ، ص76.

<sup>6</sup> محمد راكان الدغمي: **الجرانم المترتبة على حوادث المرور وعقوباتها في الشريعة الإسلامية**، د ط، د د ن، عمان، الأردن، د س، ص6.

والطريق هو السبيل، وسمي بذلك لأن المارة تطرقها بأرجلها وتطوؤها.<sup>3</sup>

ومن ذلك قوله تعالى ﴿والذي جعل لكم الأرض محمداً وجعل لكم فيها سبلاً لعلكم تهتدون﴾.<sup>4</sup>

### 3-التوعية المرورية:

عرف محمد أديب خضور التوعية المرورية بأنها: " منظومة السياسات والخطط والبرامج الهادفة، وإنتاج مضامين ورسائل تتعلق بمختلف جوانب الحياة المرورية، وتقوم بنشاطات وفعاليات مختلفة، وتستخدم وسائل اتصالية مختلفة من أجل نشر هذه المضامين والرسائل التي تشكل خطاباً مرورياً توعوياً متكاملًا، إلى مختلف الشرائح الاجتماعية ومختلف الجماهير المعنية بالمسألة المرورية"<sup>5</sup>

وهي: عملية ترجمة الحقائق المتعلقة بقواعد السير وآدابه، وتحويلها إلى أنماط سلوكية مرورية سليمة على مستوى الفرد والجماعة، وذلك بتطبيق الأساليب التربوية الحديثة للحد من الحوادث المرورية.<sup>6</sup>

كما تعتبر التوعية المرورية نوعاً من أنواع التوعية الاجتماعية، وتعني بصورة عامة: " تلقي الفرد جملة من المعارف والمعلومات، وتدريبه على تطبيقها ميدانياً وإكسابه قيماً وعادات تحكم سلوكه عند التعامل مع الطريق سائفاً كان أو راكباً أو راجلاً"<sup>7</sup>.

في حين عرف الرويشد الوعي المروري بأنه: اليقظة الحسية والمعنوية والإلمام الواسع بكل ما يتعلق بالمركبات والطرق والإشارات المرورية والأنظمة والقوانين، مما ينعكس بشكل إيجابي على سلوك الفرد وحسن قيادته والتزامه باحترام القوانين المرورية المختلفة.<sup>8</sup>

**فالوعي المروري** يشير إلى قدرة الفرد على معرفة وفهم وإدراك الجوانب المعرفية والوجدانية والمهارية المتصلة بالجمال المروري، وقواعده الخاصة بسائقي المركبات والمركبات والمشاة.<sup>9</sup>

1 محمد راكان الدغمي: مرجع سبق ذكره، ص6.

2 القرآن الكريم: **سورة طه**، الآية 76، ص317.

3 محمد راكان الدغمي: مرجع سبق ذكره، ص6.

4 القرآن الكريم: **سورة الزخرف**، الآية 9، ص479.

5 محمد أديب خضور: مرجع سبق ذكره، ص10.

6 سلمى كوندة: **دور منظمات المجتمع المدني في توعية الشباب الجزائري من مخاطر حوادث المرور -دراسة استطلاعية-**، كتاب جماعي

لأبحاث المؤتمر الدولي " دور المؤسسات الاجتماعية في تنمية الوعي المروري لدى الشباب في الوطن العربي"، منشورات مخبر الدراسات

الاجتماعية والنفسية والأنثروبولوجية، ط1، دار التل، المركز الجامعي أحمد زبانة، غليزان، الجزائر، 25/24 أكتوبر 2017، ص423.

7 الهاشمي بن بوزيد بوطالبي: **فعاليات حملات التوعية المرورية**، ورقة بحث مقدمة ضمن أشغال مؤتمر التعليم والسلامة المرورية، مركز

الدراسات والبحوث، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، 11-13 ديسمبر 2006، ص10.

8 درزي بن فيجان البقمي: **دور إدارة مدارس التعليم العام في رفع مستوى الوعي المروري لدى الطلاب من وجهة نظر مديري مدارس مدينة**

**الطائف ومعلميها وطلابها**، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية، جامعة أم القرى، السعودية، 2012، ص31.

9 عادل بن محمد الكندي: **الوعي المروري " وثيقة السلامة على الطريق في المناهج الدراسية العمانية"**، المديرية العامة لتطوير المناهج،

دائرة تطوير مناهج العلوم الإنسانية، قسم المهارات الحياتية، عمان، 2006، ص5.

ويرتبط الوعي المروري قبل كل شيء باحترام القانون والاحتكام إليه والدفاع عنه، كما يدخل الوعي المروري في باب الوقاية من حوادث المرور، لذلك فإنه يكتسي أهمية قصوى، علما بأن الطمأنينة والارتياح والشعور بتوفير الأمن المروري تمثل أرضية ضرورية للمجتمع.<sup>1</sup>

ويعرف برنامج الوعي المروري على أنه: " جهد الشرطة نحو جعل المواطن يطبق تعليمات المرور، وهذا البرنامج يتضمن ما يلي:

- التعرف على مشاكل وأخطار المرور.
- إعطاء التفسير القانوني للمواقع التي تكثر فيها الحوادث.
- تعزيز النشاطات وتقديم الخدمات في الأماكن الآهلة بالسكان.
- إبراز قيمة الحيطة والحذر بشكل أكبر في كل الظروف من أجل قيادة ومشاة بلا حوادث.
- نشر قواعد المعرفة المرورية وأسس السلوك البشري، حسب أوضاع حركة المرور.<sup>2</sup>

وتتحقق التوعية المرورية من خلال ثلاث أساليب رئيسية وهي:

**أ-الأسلوب المعرفي:** ويعني تزويد الفرد بكل المعارف والمعلومات الخاصة بالمرور وقواعد تنظيمه، أي تمكينه من الإلمام بقواعد تنظيم السير والقوانين والتنظيمات التي تحكم سير المركبات والمشاة في الطريق العام، مثل الإشارات والعلامات ومبادئ الأولوية وشروط التجاوز وغيرها، وإلمام الجمهور بهذه المعارف يحقق وحدة الفكر والمفاهيم بين مستخدمي الطريق العام.

**ب-الأسلوب المهاري:** ويعني تنمية قدرات الجمهور وصقل مهاراته في الاستعمال الأمثل للطريق، سواء أثناء سيطرة المركبات، مثل الامتثال للإشارات واللوحات والتزام بأولويات المرور، وترك مسافة الأمان، أو أثناء السير مرتجلا، مثل المشي على الرصيف والتقيّد بقواعد قطع الطريق، أي التدريب على تطبيق ما تلقاه من معارف نظرية تطبيقا سليما أثناء استعمال الطريق.

<sup>1</sup> مجلة " دور الجمعيات في التوعية للوقاية من حوادث المرور "، عدد خاص، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، الجزائر، 25 نوفمبر 2000، ص9.

<sup>2</sup> " حوادث المرور... سرطان يتغلغل في جسد الطريق "، مجلة الشرطة، العدد 51، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، الجزائر، مارس 1995، ص15.

ج- الأسلوب السلوكي: ويعني تهذيب سلوك مستعمل الطريق من خلال التركيز على الجوانب النفسية له، والسعي إلى إقناعه بتقبل قواعد السلامة المرورية، وجعله يؤمن بجدوى الامتثال لها، وغرس قيم التسامح في نفسه، والإحساس بمسؤوليته على سلامته وسلامة غيره من مستخدمي الطريق.

بناء على الطرح السابق يمكن القول بأن التوعية المرورية تهدف في الأساس إلى تحقيق غاية واضحة، وهي تمكين مستعملي الطريق من تفادي الأخطار التي تحدث بهم، مما يترتب عليه التقليل من الحوادث المرورية وكذلك التقليل من المآسي والخسائر التي يسببها الاستعمال السيء للطريق.<sup>1</sup>

والتوعية المرورية عملية منظمة مدروسة مبنية على أسس علمية لنشر الوعي المروري لدى الأفراد، فهي تستهدف استيعاب أفكار واتجاهات ومواقف تؤدي إلى سلوكيات مرورية تتماشى مع قواعد المرور وآدابه.<sup>2</sup>

كما يمكن القول بأنها جهود إعلامية تثقيفية لجعل الناس يلتزمون بقواعد المرور، من أجل الحد من فداحة الخسائر البشرية والمادية، من خلال الاعتماد على منهجية حديثة وعملية، باستغلال وسائل الإعلام في تقديم مواضيع المرور والسلامة المرورية بالتعاون مع الأجهزة الأمنية.<sup>3</sup>

ومنه: نقصد بالتوعية المرورية في الدراسة الحالية تلك الجهود التي يبذلها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق من خلال حملاته من أجل تمكين مستخدمي الطريق تفادي المخاطر التي يمكن أن يتعرضوا لها، بالإضافة إلى تكوين وترسيخ ثقافة ووعي مروري سليم لدى مستخدمي الطريق.

#### المطلب الرابع: المفاهيم المشابهة لمفاهيم الدراسة:

حملات التوعية المرورية: المقصود بحملات التوعية المرورية هو مجموعة الأنشطة والفعاليات التي تستخدمها إدارة التوعية الأمنية للوصول إلى الجماهير على اختلاف فئاتهم، عبر وسائل الإعلام المختلفة، لتزويدهم بالمعلومات الأمنية لضمان تفاعله الإيجابي مع جهاز الشرطة في إطار من التفاهم والحرص الكامل على مصلحة المجتمع.<sup>4</sup>

#### حوادث المرور: لفظ مركب من كلمتين الحوادث والمرور

<sup>1</sup> الهاشمي بن بوزيد بوطالبي: مرجع سبق ذكره، ص11.  
<sup>2</sup> سعد الدين بوطالبي: تناول نفسي اجتماعي لحوادث المرور في الجزائر " الإحاطة بعوامل نفسية اجتماعية متعلقة بالمخاطرة وارتكاب الحوادث المرورية"، رسالة ماجستير غير منشورة، في علم النفس الاجتماعي، جامعة الجزائر، الجزائر، 2007/2006، ص24.  
<sup>3</sup> فاتح بوفروخ: فواعل الشراكة المجتمعية والسلامة المرورية في الجزائر، مجلة الآداب والعلوم الاجتماعية، المجلد 16، العدد 2، جامعة محمد  
لمين دباغين سطيف 2، الجزائر، 2019، ص64.  
<sup>4</sup> جاسم خليل ميرزا: الإعلام الأمني بين النظرية والتطبيق، ط 1، مركز الكتاب، د ب، 2006، ص201.



**أ- الحوادث:** في اللغة مأخوذ من مادة (حدث) يقال: حدث الشيء (حدثا) و(حادثة) أي تجدد وجوده، فهو (حادث) و(حديث)، ومنه (حدث) به عيب إذا تجدد وكان معدوماً قبل ذلك، وتقول: (حدث) أمر: أي وقع، والحادثة: النازلة العارضة، وجمعها حوادث.<sup>1</sup>

**ب- المرور:** في اللغة مر يمر مرورا، بمعنى ذهب، يقال مر عليه وبه يمر مرأ: أي اجتاز، وقال ابن سيده: مر يمر مرورا: جاء وذهب، ومر به ومره: جاز عليه.<sup>2</sup>

**والممر:** الماضي والاجتياز بالشيء، والممر موضع المرور<sup>3</sup>، قال تعالى: ﴿وَإِذَا مَرُوا بِهِمْ يَتَغَامَزُونَ﴾<sup>4</sup>، وقال تعالى: ﴿وَإِذَا مَرُوا بِاللَّغْوِ مَرُوا كِرَامًا﴾<sup>5</sup>.

**حادث طريق مرور ROOD TRAFFIK ACCIDENT RTA:** هو الحادث الذي يقع في حركة المرور على الطريق... وفيه تساهم على الأقل مركبة واحدة متحركة، مما يتسبب عنه إصابة بالراكب أو بالسيارة أو بالمشاة أو بالمنشآت.<sup>6</sup>

كما يعرف الحادث المروري على أنه: كل حادث ينتج عنه أضرار مادية، أو جسمية، فالحادث المروري هو كل ما يقع للمركبة أثناء سيرها، فهو كل فعل مزهق للنفس أو متلف لأطراف الإنسان، أو الأموال، نشأ عن سير الإنسان أو وقوفه هو أو مركبته على الطريق.<sup>7</sup>

وجاء في النشرة التي أصدرتها اللجنة الوطنية لسلامة المرور بمناسبة أسبوع المرور الخليجي 16 عام 2000، أن منير البعلبكي صاحب القاموس الشهير المورد يعرف كلمة accident بأنها مصادفة أو حادث مفاجئ، ويعرف قاموس ويبستر الإنجليزي هذه الكلمة بأنها أي حادث عرضي أو غير متوقع، وهذا يعني عدم القدرة على التصدي لهذا الحادث وإيجاد حل له، لأن المفاجأة أمر لا يمكن تلافيه.<sup>8</sup>

1 محمد علي مشيب القحطاني: أحكام حوادث المرور في الشريعة الإسلامية، رسالة ماجستير غير منشورة، في الدراسات الإسلامية، جامعة أم القرى، مكة المكرمة، السعودية، 1988، ص215.

2 المرجع نفسه: ص215.

3 المرجع نفسه: ص215.

4 القرآن الكريم: سورة المطففين، آية 30.

5 القرآن الكريم: سورة الفرقان، آية 72.

6 سمير محمد غويبة: حوادث الطرق " الحرب المفتوحة المشكلات والحلول "، دط، دار زهران، عمان، الأردن، 2008، ص40.

7 رحيمة حوالم: التكاليف الاقتصادية والاجتماعية لحوادث المرور بالجزائر، مجلة الباحث، عدد11، الجزائر، 2012، ص104.

8 محمد علي مشيب القحطاني: مرجع سبق ذكره، ص215.

وقد عرفه **العسيري وآخرون** بأنه: " حدث اعتراضي يحدث بدون تخطيط مسبق، من قبل مركبة واحدة أو أكثر مع مركبات أخرى أو منشأة أو حيوانات أو أجسام على الطريق العام أو الخاص، وعادة ما ينتج عنه مخلفات بالمتلكات والمركبات، تتفاوت من طفيفة إلى جسيمة، تؤدي إلى الوفاة أو الإعاقة الجسيمة " <sup>1</sup>.

**حوادث الطرق** هي: التي ينجم عنها الكثير من الإصابات والوفيات للأفراد، وتلف في الممتلكات العامة والخاصة، وأن هذه الحوادث هي أحد أبعاد المشكلة المرورية، التي هي مجموعة من التصرفات والسلوكات الشاذة من بعض أفراد المجتمع، والتي لا يقرها المجتمع، ويعمل على التخلص أو التقليل من هذه السلوكيات. <sup>2</sup>

حوادث المرور في المفهوم المعاصر تطلق على كل ما يتعرض له مستخدمو الطريق من اصطدام ودعس وانقلاب وسقوط ونحو ذلك، سواء كانوا مشاة أو ركابا أو غيرهم، وسواء كانوا سائرين أو واقفين أو جالسين. <sup>3</sup>

وحسب **منظمة الصحة العالمية**، حادث المرور هو: واقعة غير متعمدة، ينتج عنها إصابة ظاهرة. <sup>4</sup>

وحسب **اللجنة الاقتصادية الأوروبية** التابعة لهيئة الأمم المتحدة، تعرف الحادث المروري من خلال توفر العناصر التالية: أن يحدث في الطريق العام، أن ينتج عنه وفاة أو إصابة شخص أو أكثر، أن تشترك فيه إحدى المركبات المتحركة على الطريق. <sup>5</sup>

حوادث المرور **TRAFFIC ACCIDENT**: هي ما يحدث للمركبة أو ما يحدث منها أثناء سيرها مما ينتج عنه إزهاق في الأرواح، أو إصابات للأجسام أو خسائر في الممتلكات. <sup>6</sup>

حوادث المرور أو حوادث الطرق، تعني الأمور التي تنتج عن السير في الطريق العام وما يترتب على ذلك من أضرار تلحق بالغير، لأن السير بالطريق العام مشروع ولكنه مقيد بعدم الضرر الذي يلحق بالغير أفراد وجماعات. <sup>7</sup>

<sup>1</sup> أحمد دريدش، منور مداني: أسباب حوادث المرور في الجزائر وطرق الوقاية منها، الجزء 2، العدد 30، حوليات جامعة الجزائر 1، الجزائر، 2017، ص174.

<sup>2</sup> عامر بن ناصر المطير، ناصر بن مرشد الزبير: مستوى السلامة المرورية في الوطن العربي مقارنة بالدول الأخرى والاستراتيجية المقترحة لتحسينه، جامعة الملك سعود، الرياض، السعودية، دس، ص5.

<sup>3</sup> محمد علي مشيب القحطاني: مرجع سبق ذكره، ص216.

<sup>4</sup> رحيمة حوالف: مرجع سبق ذكره، ص104.

<sup>5</sup> المرجع نفسه: ص104.

<sup>6</sup> ياسين محجر: مرجع سبق ذكره، ص18.

<sup>7</sup> محمد راكان الدغمي: مرجع سبق ذكره، ص6.

**الطريق ROOD:** هو الطريق العام أو الشارع أو منطقة خاصة تستخدم كطريق، ويشتمل ذلك الطرق التي تستخدم للمرور.

**المركبة VEHICLE:** هي وسيلة متحركة بعجلات مصممة للسفر والتنقل على الأرض.

**عنصر مرور TRAFFIC ELEMENT:** أي عنصر متحرك على الطريق مثل سيارة خاصة أو شاحنة بضائع أو دراجة نارية، وفي حوادث الطرق فإن أحد المشاة يعتبر عنصر مرور.

**السائق DRIVER:** هو سائق السيارة أو المركبة مهما كان نوعها وهو أحد ركبها الذي يدير أو يعزم إدارتها، بينما الآخرين يمكن تسميتهم مسافرين (PASSENGERS).

**المشاة PEDESTRAIN:** أي شخص في الحادث كان وقت الحادث لا يركب ولا يدير مركبة أو أي وسيلة مواصلات أخرى.<sup>1</sup>

**السلامة المرورية:** هي مجموعة البرامج والخطط التعليمية والهندسية والطبية واللوائح والقوانين المرورية والإجراءات الوقائية التي تصمم ضمن نظام مروري، وتنفذ بشكل عام من أجل التقليل من أعداد الحوادث المرورية وخطورتها، وكذا التقليل من احتمالية وقوع الحادث المروري، وذلك ضمانا لسلامة الإنسان وممتلكاته، وضمانا لأمن البلاد ومقوماتها البشرية والاقتصادية.

**قانون المرور:** هو مجموعة القواعد القانونية الهادفة إلى تحديد الشروط المتعلقة بتنظيم حركة المرور وأمنها، واستعمال الطرق العمومية، بصفة تحقق إشباع حاجات الأفراد وضمان أمنهم وسلامتهم، وبصورة أدق يبين قانون المرور حقوق وواجبات مستعملي الطريق بصفة دقيقة لضمان الاستعمال العادل للطريق.<sup>2</sup>

**الثقافة المرورية:** هي كل ما يحمله السائق من أفكار واتجاهات يعيها وعيا تاما ويطبقها باهتمام، وتمثل فيما يجب أن يعرفه بالكامل عن نظام المرور، وما لديه من إحساس بالمسؤولية وما يتصف به من ذوق عام وأخلاق حميدة تمنعه من الحصول على حقه في الطريق على حساب الآخرين.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> سمير محمد غويبية: مرجع سبق ذكره، ص41.

<sup>2</sup> سعد الدين بوطبال: مرجع سبق ذكره، ص28.

<sup>3</sup> محمد بن سعيد الغامدي، سعيد بن فالح الغامدي: الثقافة المرورية وعلاقتها بحوادث السير " دراسة استطلاعية بمحافظة جدة "، د س، ص29.

**التربية المرورية:** تعني ترسيخ البعد الحضاري للتقيد بقوانين المرور، وهي ترتبط بقيم الأفراد وسلوكياتهم ومدى رغبتهم وحرصهم، وبالتالي الالتزام بأداب المرور وقواعده، وهي جزء من التربية الاجتماعية العامة، وهي متعلقة بإكساب الأشخاص استعدادات نفسية اجتماعية لاستعمال الطريق بشكل آمن، فالتربية المرورية وظيفة اجتماعية تقتضي ترسيخ كافة السلوكات الأساسية التي يحتاج إليها الفرد في مختلف مواقع المرور.<sup>1</sup>

**وهي:** وسيلة لتشكيل الوعي المروري عن طريق إكساب الفرد جملة من الاتجاهات والقيم والمهارات، التي تهدف إلى التأثير في سلوكه، وتمكنه من التقيد بالأنظمة والقوانين مما يشكل حائلا دون تعريض نفسه أو غيره إلى الأخطار المحتملة.<sup>2</sup>

**وهي:** نهج تربوي لتكوين الوعي المروري، من خلال تزويد الفرد بالمعارف والقيم والاتجاهات والمهارات التي تنظم سلوكه وتمكنه من احترام القوانين والعمل بها وبالأنظمة والتقاليد، بما يساهم في حماية نفسه وحماية الآخرين.<sup>3</sup>

### ثانيا: الإجراءات المنهجية للدراسة

يشتمل هذا الجزء على الإجراءات المنهجية التي اعتمدت عليها الباحثة لإنجاز الدراسة الحالية، وهي كما يلي:

### المبحث الأول: منظور الدراسة

يعتبر المنظور البنائي الوظيفي من أهم المنظورات وأكثرها واقعية، لاعتباره ينظر للمؤسسة باعتبارها شبكة للعلاقات الاجتماعية، بحيث أن استمرار التنظيم ووجوده يعتمد على مدى التوافق والانسجام في شبكة العلاقات، وينظر هذا المنظور للمجتمع على أنه بناء معقد، كما لو كان تنظيما معقدا، ففي حين تنظر الرمزية للجزء حتى تفهم الكل، فإن البنائية الوظيفية تنظر للكل حتى تفهم الجزء، ومن منظور البنائية الوظيفية فإن التنظيمات المعقدة ما هي إلا أنساق، والبناء التنظيمي ما هو إلا نتاج للوظيفة التي يحددها البناء.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> محمد بن سعيد الغامدي، سعيد بن فالح الغامدي: مرجع سبق ذكره، ص61.

<sup>2</sup> فاطيمة بن خليفة: دور المدرسة في تنمية الوعي المروري من خلال التربية المرورية، كتاب جماعي لأبحاث المؤتمر الدولي " دور المؤسسات الاجتماعية في تنمية الوعي المروري لدى الشباب في الوطن العربي"، منشورات مخبر الدراسات الاجتماعية والنفسية والأنثروبولوجية، ط 1، دار التل، المركز الجامعي أحمد زبانه، غليزان، الجزائر، 25/24 أكتوبر 2017، ص329.

<sup>3</sup> مصطفى عوفي، رضا نعيبة: واقع التربية المرورية " دراسة ميدانية في مدينة أدرار"، مجلة العلوم الإنسانية والاجتماعية، العدد 14، الجزائر، مارس 2014، ص200.

<sup>4</sup> شدون علي شبيبة: العلاقات العامة بين النظرية والتطبيق، د ط، دار المعرفة الجامعية الأزاريطة، الإسكندرية، مصر، 2007، ص99-101.

إن نقطة الانطلاق في البنائية الوظيفية هي المجتمع، فما الوظائف الجوهرية التي ينبغي أن تؤدي من أجل بقائه، وهذه الطريقة في طرح السؤال هي وظيفية بالطبع، ولكن التحليلي بنوي، لأن العناصر التي تكون المجتمع تعتبر جزءا من نظام شامل، تميل فيه إلى إدامة التوازن لكي يستمر المجتمع.<sup>1</sup>

يعرف **راد كليف براون** البناء الاجتماعي بأنه مجموعة العلاقات الاجتماعية الثابتة والدائمة التي تربط بين أعضاء المجتمع الذين يلعبون أدوارا معينة ويشغلون مكانات اجتماعية محددة، ويكونون بالتالي جماعات اجتماعية متعددة داخل المجتمع.<sup>2</sup>

ومن مرتكزات البنائية الوظيفية نجد:<sup>3</sup>

**أ- الوظيفة:** وذلك من خلال وجود وظائف في المجتمع تساهم في صيانة وتنظيم وفعالية المجتمع، كما يشير مفهوم الوظيفة إلى النتائج أو الآثار المترتبة على النشاط الاجتماعي، كما يشير إلى الجوانب الديناميكية داخل البناء الاجتماعي.

**ب- البناء:** يشير مفهوم البناء إلى العلاقات المستمرة الثابتة بين الوحدات الاجتماعية، فالبناء يكشف عن الجوانب الهيكلية الثابتة.

**ج- النسق:** يعتبر مجموعة، تشكل وحدة متناسقة ومستقلة، من الأشياء الحقيقية أو المفهومية (عناصر مادية، أفراد، أفعال...)، منظمة (طبقا لهدف أو مجموعة من الأغراض، الأهداف، الغايات، المشاريع...)، بواسطة لعب الأدوار (علاقات بينية متبادلة، تفاعلات ديناميكية...)، الكل تغمره بيئة، كما أن النسق هو مجموعة من المتغيرات نختارها للوصف والتفسير.

وبصفة عامة، ينظر إلى النسق على أنه يشمل ما يأتي:<sup>4</sup>

- ✓ أنه عبارة عن مجموع أجزاء أو عناصر الكل.
- ✓ أن هناك علاقات وتفاعلات قائمة بين هذه العناصر.
- ✓ أن هذه العناصر تعمل معا لكي تؤدي وظيفة معينة.

<sup>1</sup> Madeleine Grawitz : **méthodes des sciences sociales** ; Edition Dalloz ; Paris ; France ; 1990 ; p118.

<sup>2</sup> فضة عباسي بصلي، محمد الفاتح حمدي: مرجع سبق ذكره، 237.

<sup>3</sup> المرجع نفسه: ص237.

<sup>4</sup> المرجع نفسه: ص238.

كما تركز نظرية البنائية الوظيفية بصورة عامة على أهمية تحليل البناءات والنظم الاجتماعية، ومعرفة دورها الوظيفي وهذا ما تمثل في أفكار رواد علم الاجتماع الغربيين والمعاصرين.

وعلى العموم نجد أن النظرية الوظيفية قد اهتمت بالوظيفة أكثر من اهتمامها بالبنى الظاهرة أو غير الظاهرة، وهذا ما جعلها واقعية إلى حد كبير، وبعبارة أخرى فإن الاتجاهات الوظيفية تستخدم لتفسير الدور والوظيفة الاجتماعية اللذين تقوم بهما ظاهرة معينة أو نظام معين في البناء والنسق، أو التنظيم الاجتماعي باعتباره جزء منه، فكل نظام في النسق الاجتماعي يرتبط مع بقية النظم الأخرى.<sup>1</sup>

### \*أفكار النظرية الوظيفية:

1-تنظر الوظيفية إلى المجتمع بوصفه بناء متكامل ترتبط أجزاءه بعضها ببعض، كل جزء من هذه الأجزاء يؤدي وظيفة محددة أو دورا بحيث تتكامل الوظائف فيما بينها فيكتسب النسق ككل الدوام والاستمرار في الوجود.

2-المجتمع عبارة عن نسق، وتعتبر فكرة التساند المتبادل، من الأفكار الرئيسية للنسق، ذلك أن هناك علاقة متبادلة قوية بين مكونات النسق، بمعنى أن كل تغير يلحق بعنصر معين فإن تغيرات مصاحبة تحدث للعناصر الأخرى.<sup>2</sup>

3-يستجيب النسق للظروف الداخلية والخارجية استجابات محددة بمعنى يؤدي دوره على ثلاث مستويات:

✓ **المستوى الأول:** يعبر عن علاقته بالبيئة والظروف الخارجية.

✓ **المستوى الثاني:** هو مستوى التفاعل الداخلي لتحويل المدخلات إلى مخرجات.

✓ **المستوى الثالث:** هو مستوى الاحتفاظ بالتوازن وتحقيق الاستمرار في الوجود.<sup>3</sup>

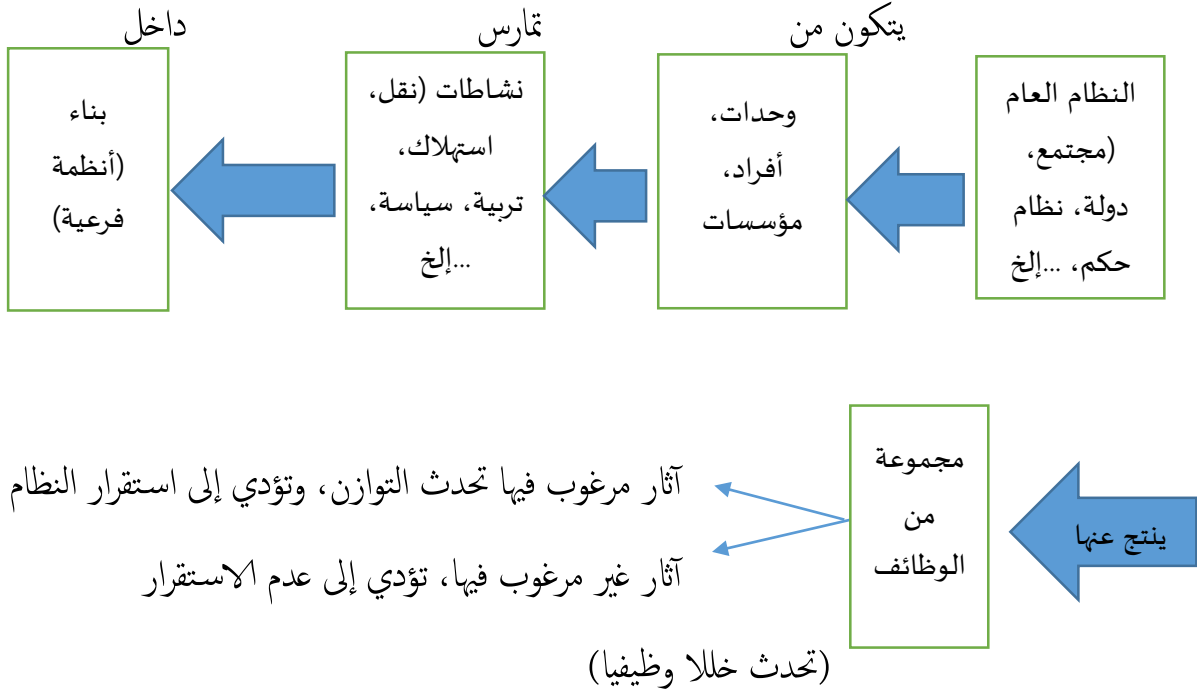
ومنه فالبنائية الوظيفية تنظر إلى المؤسسات داخل المجتمع باعتبارها تتكون من أجزاء ووحدات مختلفة هي مترابطة ومتساندة ومتجاوبة، تتكامل فيما بينها، فالمؤسسة يمكن تحليلها تحليلا بنويا وظيفيا إلى أجزاء وعناصر، أي أنها تتكون من أجزاء وعناصر لكل منها وظائف أساسية.

1 أمينة حمراي: مرجع سبق ذكره، ص41.

2 فضة عباسي بصلي، محمد فاتح حمدي: مرجع سبق ذكره، ص238.

3 المرجع نفسه: ص239.

شكل رقم (1): نظرة الوظيفية إلى المجتمع



المصدر: نقلا عن فضة عباسي بصلي، محمد الفاتح حمدي: ص 239.

\*تجليات وإسقاطات البنائية الوظيفية على الدراسة الحالية:

تعرف المجتمعات في الوقت الحالي جملة من التعقيدات في العديد من الأصعدة خاصة منها ما يمس الأفراد بصفة مباشرة أو غير مباشرة، وهو ما جعل من الحملات الإعلامية سمة غالبية على جل الإدارات والمؤسسات، وقد صارت الحملات الإعلامية خاصة منها التوعوية في الوقت الراهن ضرورة حتمية للمؤسسات الاجتماعية والإعلامية وغيرها... إلخ، في ظل المعطيات الحديثة وتداعيات تزايد حوادث المرور بما في ذلك مخلفاتها (الاجتماعية، الصحية، الاقتصادية، الجسدية، والنفسية)، وتداخل مسبباتها، لكن تأثيرها الأكبر هو على الفرد، وهو ما أدى إلى الاهتمام بهذه الحملات الإعلامية التوعوية والتركيز على دورها ووظيفتها البارزين داخل المؤسسات المختلفة.

ويساعد المنظور البنائي الوظيفي على معرفة دور الحملات الإعلامية التوعوية في التنظيم، والكشف عن العلاقات المتبادلة بين الممارسين ووظائفهم وأدوارهم من خلال مراحل وخطوات تصميم هذه الحملات.

وتحاول هذه الدراسة في إطار البنائية الوظيفية البحث عن مكانة الحملات الإعلامية الخاصة بالتوعية المرورية في مؤسسة المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق بالجزائر العاصمة، وذلك من خلال التركيز على النقاط التالية:

✓ معرفة مدى مساهمة الحملات الإعلامية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق في التوعية المرورية.

✓ معرفة مراحل وخطوات تصميم الحملات الإعلامية المقدمة من المركز الوطني للوقاية والأمن الطرق، وكذا التطرق إلى مختلف الوظائف المنوطة بالقائمين على إدارة الحملة.

✓ إبراز الدور الذي تلعبه هذه الحملات الإعلامية التوعوية المرورية في التقليل من حوادث المرور، والوظيفة الإرشادية والتوعوية والتعليمية التي تؤديها من خلال المساهمة في تكريس مفاهيم التوعية المرورية وغرس مبادئ التربية المرورية السليمة وسط الأفراد، بالإضافة إلى التعريف والتنويه بضرورة اتباع قواعد وآداب السلامة المرورية أثناء استخدام الطريق.

✓ معرفة مدى فعالية الحملات الإعلامية الخاصة بالتوعية المرورية المقدمة من المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، ومدى وكيفية تأثيرها على العادات السلوكية للجمهور المستهدف من هذه الحملات.

وتتحدد مكانة وفعالية الحملات الإعلامية الخاصة بالتوعية المرورية في الهيكل التنظيمي للمركز من خلال تأدية دورها بقوة وفعالية وذلك بالتقليل من حوادث المرور، وهو ما يستوجب في بادئ الأمر وجود وتكوين نسق من المعلومات حول واقع مشكلة حوادث المرور في الجزائر، وتحديد الأطراف المتداخلة فيها، أي ضرورة تحديد الكيفية أو الصيغة التي تعمل بها هذه الحملات الإعلامية التوعوية كبناء وكعملية، والكيفية التي تتفاعل بها مع سائر العناصر التنظيمية الأخرى.

ويمكن النظر<sup>1</sup> (بتصرف) إلى حركة المرور كنظام علاقات اجتماعية يتكون من أبنية اجتماعية وله وظائف اجتماعية، حيث تشمل حركة المرور عدة أنساق منها نسق تقني يتعلق بالنشاطات التقنية والفنية المتعلقة بالمركبة وعملها، بالإضافة إلى الجوانب التقنية والفنية في إعداد رجل المرور، الفحص الفني للمركبات والإشارات الضوئية... وهندسة المرور وشبكات الطرق واتجاهاتها.

<sup>1</sup> ذياب موسى البداينة: قياس درجة الخوف لدى المواطن الأردني من حوادث السير، المجلة العربية للدراسات الأمنية والتدريب، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، د س ن، ص 101، 102.



فإشارات المرور بأنواعها تشكل نظاما رمزيا متكاملًا تحكمه العلاقة بين المتفاعلين على الطريق، ويمثل نظام المرور بناء اجتماعيا لما يحويه من تراكيب فيزيقية كالإشارات الضوئية، والإشارات الإرشادية، الطرق، وأنظمة المرور ورجال المرور، الشرطة، ويحدد البناء الاجتماعي لنظام المرور نوعية وطريقة التفاعلات التي تتم داخله.

كما أن الأبنية المرورية مسؤولة وبدرجات كبيرة عن السلوك المروري في المجتمع، فهناك أدوار اجتماعية محددة لكل طرف في التفاعل المروري، وهناك دور ووظيفة لكل من السائقين، المشاة، الركاب، رجال المرور، ومراقبي الحوادث المرورية، ويعد سلوك حادث المرور سلوكا منحرفا وسلوكا جرميا، لأنه يتعدى على أعراف السلامة العامة في المجتمع وعلى القوانين التي تنظم المرور.

وإذا كانت الحملة عبارة عن بناء مكون من جملة من الأنساق هذه الأخيرة عبارة عن مراحل وخطوات لكل منها وظيفة معينة، ومن هذا المنطلق تتحقق فعالية حملات التوعية المرورية إذا تحققت الخطوات السابقة (مراحل إعداد الحملات الإعلامية)، ونحن في هذه الدراسة هدفنا الأساسي هو معرفة مدى فعالية الحملات الإعلامية التوعوية المرورية المقدمة من المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، وإذا عدنا إلى الإحصائيات المسجلة حول حوادث المرور في الجزائر نجد بأنها لازالت تسجل أعلى النسب والأرقام إضافة إلى تسجيل سمة خطورة الحوادث في أغلبيتها، وهو ما يحيل إلى وجود خلل إما في تركيب وبناء هذه الحملات أو في بناء المؤسسة التي تقوم بإعدادها وهو ما يؤدي إلى عدم قيام هذه الأخيرة بوظيفتها وبالتالي عدم تحقيقها للفعالية المطلوبة، وهو الأمر الذي سنحاول البحث فيه والإجابة عليه من خلال هذه الدراسة.

### المبحث الثاني: منهج الدراسة

تنتمي الدراسة الحالية فعالية الحملات الإعلامية في مجال التوعية المرورية " دراسة ميدانية بالمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق " إلى خانة الدراسات الوصفية، طالما أنها ستتطرق بالوصف والتحليل إلى ظاهرة آنية في الجزائر وهي حوادث المرور، وصولا إلى تحليل العوامل والأسباب التي تتداخل فيها، كما ستركز وصفا وتحليلا وتفسيرا على آلية من أهم آليات مواجهة هذه الظاهرة وهي الحملات الإعلامية مع التركيز على الدور الذي تلعبه هذه الأخيرة في التوعية المرورية.

ولإنجاز هذه الدراسة اعتمدت الباحثة على المنهج المسحي، وذلك باستخدام أهم أدوات هذا الأخير والمتمثلة في الملاحظة، المقابلة، استمارة الاستبيان.

يعتبر منهج المسح واحداً من المناهج الأساسية بل أكثرها شيوعاً في البحوث الوصفية، والدراسة المسحية هي دراسة شاملة ومستعرضة، ومحاولة منظمة لجمع البيانات وتحليل وتفسير وتقرير الوضع الراهن لموضوع ما في بيئة محددة ووقت معين، أي أن البحث المسحي ينصب على الوقت الحاضر<sup>1</sup>.

ويعرف المنهج المسحي بأنه: "دراسة استطلاعية بقصد الكشف عن مشاكل المجتمع، أو بأنه محاولة منظمة لتقرير وتحليل وتفسير الوضع الراهن لنظام اجتماعي أو جماعة معينة، تنصب على الوقت الحاضر بشكل أساسي"<sup>2</sup>.

عرفه برجس BERGES بأنه: "دراسة علمية لظروف المجتمع واحتياجاته، بقصد تصميم برنامج بنائي لتقدمه الاجتماعي"<sup>3</sup>.

وتهدف الدراسات التي تستخدم المنهج المسحي إلى تحقيق الأهداف التالية:

- ✓ الوصول إلى بيانات يمكن تصنيفها وتفسيرها وتعميمها للاستفادة منها مستقبلاً.
- ✓ وصف وتشخيص ظاهرة ما وتقرير حالتها كما هي في الواقع الراهن.
- ✓ تقدير ما ينبغي أن تكون عليه الظاهرة المحددة في ضوء قيم أو معايير معينة.
- ✓ عمل مقارنة بين الواقع والمعايير المحددة.
- ✓ اقتراح الخطوات والأساليب التي يمكن أن تتبع للوصول إلى ما ينبغي أن تكون عليه الظاهرة في ضوء المعايير المحددة.
- ✓ استخلاص نتائج تطبق على المجتمع كله<sup>4</sup>.

يستعين المنهج المسحي بأغلب أدوات جمع البيانات المتعارف عليها، فمن أهم أدواته الملاحظة، المقابلة، الاستبيان... إلخ، وهي الأدوات المعتمد عليها في الدراسة الحالية.

ونظراً لصعوبة حصر مفردات المجتمع الكلي لهذه الدراسة الذي يتميز بكبر حجمه (مستخدمي الطريق) وعدم كفاية الوقت لتحقيق ذلك، لجأت الباحثة إلى اعتماد أسلوب المسح بالعينة، وهو من أكثر الطرق والأساليب استخداماً في الدراسات المسحية عند تعذر استخدام أسلوب المسح الشامل.

1 فاطمة عوض صابر، ميرفت علي خفاجة: أسس ومبادئ البحث العلمي، ط 1، مطبعة الإشعاع، الإسكندرية، مصر، 2002، ص 89.

2 مروان عبد المجيد إبراهيم: أسس البحث العلمي لإعداد الرسائل الجامعية، ط 1، مؤسسة الوراق، عمان، الأردن، 2000، ص 129.

3 المرجع نفسه: ص ن.

4 فاطمة عوض صابر، ميرفت علي خفاجة: مرجع سبق ذكره، ص 89.

ولكي يحقق المسح بالعينة نتائج دقيقة صحيحة يعتمد عليها في إصدار الأحكام الصحيحة والعامة التي تنطبق على أفراد العينة وعلى الجمهور الكلي للدراسة لا بد من أن تختار عينة الدراسة على أسس علمية سليمة<sup>1</sup>، وهو ما سنتطرق إليه الباحثة في عنصر مجتمع البحث وعينة الدراسة لاحقاً.

### المبحث الثالث: أدوات جمع البيانات

لإنجاز الدراسة الحالية الموسومة ب: فعالية الحملات الإعلامية في مجال التوعية المرورية بالجزائر " دراسة ميدانية بالمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق "، اعتمدت الباحثة على مجموعة من الأدوات تمثلت في:

**المطلب الأول: الملاحظة:** هي المشاهدة والمراقبة الدقيقة لسلوك أو ظاهرة معينة وتسجيل الملاحظات عنها،<sup>2</sup> والاستعانة بأساليب الدراسة المناسبة لطبيعة ذلك السلوك أو تلك الظاهرة، بغية تحقيق أفضل النتائج والحصول على أدق المعلومات.<sup>3</sup>

**وهي:** عبارة عن عملية مراقبة أو مشاهدة لسلوك الظواهر والمشكلات والأحداث ومكوناتها المادية والبيئية، ومتابعة سيرها واتجاهاتها وعلاقتها بأسلوب علمي منظم ومخطط وهادف بقصد التفسير، وتحديد العلاقة بين المتغيرات والتنبؤ بسلوك الظاهرة وتوجيهها لخدمة أغراض الإنسان وتلبية احتياجاته.<sup>4</sup>

وبواسطة هذه الأداة يستطيع الباحث أن يجمع البيانات من المبحوثين من خلال مراقبتهم وتسجيل سلوكياتهم في مواقع تواجدهم، ويمكن عندئذ للباحث أن يلعب دورين خلال قيامه بجمع المعلومات، وهما دور الباحث المشارك، والباحث غير المشارك.<sup>5</sup>

وقد ساعدت أداة الملاحظة الباحثة كثيراً في الدراسة الحالية خاصة في جمع البيانات ومراقبة السلوكيات ورصد مختلف ردود الأفعال والانطباعات الأولية، حيث تم توظيف الملاحظة خلال تنقل الباحثة عبر وسائل النقل المختلفة سواء الفردية أو الجماعية عبر مختلف ولايات الوطن، وكان ذلك إما للدراسة أو العمل أو أثناء مرحلة جمع البيانات لإنجاز الدراسة، حيث حاولت الباحثة التركيز على سلوك مستخدمي الطريق " السائقين " بالدرجة الأولى والركاب والمشاة بالدرجة الثانية، وهو ما ساعد كثيراً في عملية التحليل في الجانب

<sup>1</sup> مروان عبد المجيد إبراهيم: مرجع سبق ذكره، ص129.

<sup>2</sup> محمود قاسم: **المنطق الحديث ومناهج البحث**، ط 2، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، مصر، 1953، ص79.

<sup>3</sup> عبد الله محمد الشريف: **مناهج البحث العلمي " دليل الطالب في كتابة الأبحاث والرسائل العلمية "**، ط 1، مكتبة الإشعاع، الإسكندرية، مصر، 1996، ص118.

<sup>4</sup> ربحي مصطفى عليان، عثمان محمد غنيم: **أساليب البحث العلمي " الأسس النظرية والتطبيق العملي "**، ط 1، دار صفاء، عمان، الأردن، 2004، ص108.

<sup>5</sup> فايز جمعة صالح النجار وآخرون: **أساليب البحث العلمي " منظور تطبيقي "**، ط 2، دار الحامد، عمان، الأردن، 2009، ص68.

التطبيقي للدراسة، بالإضافة إلى توظيف الملاحظة والاستعانة بها خلال عملية توزيع الاستمارة خاصة وأن الباحثة انتهجت طريقة الاستمارة بالمقابلة عند التوزيع، وذلك لمعرفة مدى صدق المبحوثين في أجوبتهم ومدى تفاعلهم وردود أفعالهم وانطباعاتهم الأولية، كما حاولت الباحثة وعملت على رصد ومراقبة لغة الجسد للمبحوثين عند قراءة الأسئلة وعند الإجابة عليها.

**المطلب الثاني: المقابلة:** هي استبانة شفوية يقوم فيها الباحث بجمع معلومات شفوية من المستقصى منه، ويتولى الباحث تعبئة هذه الاستبانة، وهذه الاستبانة تمكن الباحث من دراسة وفهم التغيرات النفسية والجسدية للمستقصى منه، وكذا التعرف على انفعاله وتأثره بالمعلومات التي يقدمها.<sup>1</sup>

وتعتبر المقابلة استبانة شفوية لأنه بدلا من كتابة الإجابات فإن المستجوب يعطي معلوماته شفويا في علاقة مواجهة.<sup>2</sup>

كما تعني المقابلة الالتقاء بعدد من الناس، وسؤالهم شفويا عن بعض الأمور التي تهتم الباحث، بهدف جمع إجابات تتضمن معلومات وبيانات يفيد تحليلها في تفسير المشكلة أو اختبار الفروض، وتهدف المقابلة إلى التعرف على الظاهرة أو الموضوع بالبحث عن الأسباب من خلال التقاء مباشر بين الباحث والمبحوث، تطرح فيها أسئلة تهدف إلى استيضاح الحقائق، وتشخص فيها المعلومات بربط العلاقة بين المتغيرات المستقلة والتابعة.<sup>3</sup>

**وهي:** عبارة عن محادثة موجهة بين الباحث وشخص أو أشخاص آخرين، بهدف الوصول إلى حقيقة أو موقف معين، يسعى الباحث للتعرف عليه، من أجل تحقيق أهداف الدراسة، ومن الأهداف الأساسية للمقابلة الحصول على البيانات التي يريدها الباحث بالإضافة إلى التعرف على ملامح ومشاعر وتصرفات المبحوثين في مواقف معينة.<sup>4</sup>

وقد تم صياغة محاور وأسئلة المقابلة بناء على تساؤلات الدراسة، وتمت الاستعانة بالمقابلة على وجه الخصوص في الجانب الميداني، خاصة ما تعلق منه بتحليل جداول استمارة الاستبيان.

1 محمد عبد الفتاح الصيرفي: مرجع سبق ذكره، ص167.

2 أحمد بدر: أصول البحث العلمي ومناهجه، ط 9، المكتبة الأكاديمية، القاهرة، مصر، 1996، ص338.

3 مروان عبد المجيد إبراهيم: مرجع سبق ذكره، ص171.

4 محمد عبيدات وآخرون: مرجع سبق ذكره، ص55.

1-مقابلة مع السيدة فاطمة خلاف:<sup>1</sup> رئيسة قسم الوقاية والتنسيق المروريين بالمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق بالجزائر العاصمة، وهي المقابلة الأساسية في دراستنا هذه، وكانت المقابلة الأولى عبارة عن مقابلة استطلاعية أجريت بتاريخ يوم الأربعاء 29 جويلية 2018، على الساعة 09:30 صباحا ودامت حوالي الساعة، حيث استقبلتنا السيدة فاطمة خلاف بكل صدر رحب، تجاذبنا أطراف الحديث وكانت هذه المقابلة فرصة حيث تمكنا من الحصول على نبذة تاريخية عن المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، كما قمنا بتعريف موضوع دراستنا للسيدة وشرح علاقته بالمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، وعن الفائدة والأهمية الكبيرة التي تكتسبها هذه الدراسة، وفي الأخير تم الاتفاق على موعد لاحق من أجل إجراء المقابلة الأساسية وطرح الأسئلة والإجابة عليها، وهو ما كان عليه الحال حيث سنحت لنا الفرصة مرة أخرى لإجراء المقابلة الثانية والتي كانت بتاريخ يوم الثلاثاء 18 ديسمبر 2018، على الساعة 10:00 صباحا بالمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق بالجزائر العاصمة، وقد خصصت هذه المقابلة للإجابة على أسئلة كنا قد أعدناها من قبل، وهو ما تم حيث كانت هذه المقابلة بالمواجهة والمشاركة وذلك من خلال طرحنا لكل سؤال على حدا للسيدة فاطمة خلاف وهي تجيب ونحن نسجل الإجابات كما وردت منها، وللإشارة أجابت السيدة فاطمة خلاف على كل الأسئلة وبكل طيبة خاطر، حيث زدتنا بالمعلومات والمعطيات الضرورية واللازمة لإتمام دراستنا وهو ما ساعدنا وبصورة أخص في الجانب التطبيقي للدراسة حيث استعانت الباحثة بأجوبة المقابلة لتحليل أجوبة استمارة الاستبيان، كما أنه قد زدتنا السيدة فاطمة خلاف بالاحصائيات الخاصة بحوادث المرور في الجزائر بكل مؤشراتهما (عدد الحوادث، الجرحى، الموتي...) وهذه الأخيرة أوردت الباحثة لها جزءا مفصلا في الجانب التطبيقي للدراسة، إضافة على ذلك وبعد الانتهاء من القيام بالمقابلة مع السيدة فاطمة خلاف، كان للباحثة لقاء مع السيد " بويكة لحسن " عميد الشرطة بالمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق والذي استقبلنا وأعطانا مجموعة من الوثائق والتي هي على درجة عالية من الأهمية والتي تمثلت في مجموعة من المطويات، الكتيبات، الأقراص المضغوطة، الملصقات...وهذه الأخيرة تلخص مختلف الأنشطة والفعاليات التي يقوم بها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق في سبيل التوعية المرورية، وهو ما ساعد كثيرا في التعرف على هذه الأنشطة وفعاليتها وهو ما أدى بالباحثة إلى أخذ فكرة عامة عن الاستراتيجية التي يعتمدها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق في حملاته الإعلامية التوعوية حول حوادث المرور.

<sup>1</sup> مقابلة مع السيدة فاطمة خلاف: رئيسة قسم الوقاية والتنسيق المروريين بالمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، الجزائر العاصمة، 2018.

**2-مقابلة مع السيد محمد لماني:**<sup>1</sup> ملازم أول شرطة ورئيس مكتب الإحصاء والتلخيص بالمصلحة الولائية للأمن العمومي بأمن ولاية سطيف، وقد أجريت المقابلة يوم الأحد 23 جوان 2019، وقد أفادتنا هذه المقابلة كثيرا، حيث تمكنا من الحصول على إحصائيات حوادث المرور بالإقليم الحضري لولاية سطيف من عام 2016 إلى عام 2019، وهو ما مكن الباحثة من أخذ نظرة أولية حول واقع حوادث المرور بهذه الولاية، خاصة وأنها تشكل جزءا أساسيا من الدراسة بحكم أن المجال المكاني الثاني للدراسة بعد الجزائر العاصمة (المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق)، هو ولاية سطيف، لأننا قمنا بتوزيع استمارة الاستبيان بولاية سطيف نظرا لجملة من الاعتبارات سوف نتطرق إليها لاحقا، إضافة على كل هذا فقد قمنا بطرح مجموعة من الأسئلة على السيد " محمد لماني " الذي أفادنا بأن هناك انخفاض في حوادث المرور في هذه الولاية مقارنة بالسنوات الماضية، كما أكد لنا أن مديرية الأمن الولائي لولاية سطيف فيما يتعلق بحوادث المرور تركز دائما على الجانب التوعوي التحسيسي من خلال التشجيع التربية المرورية والسلامة المرورية مع التركيز على النشء أي الأطفال في عملية التربية والتوعية المرورية، كما أفادنا بأن المديرية دائما ما تشرك المواطن في هذه العمليات لأن المواطن حسب قوله شريك أساسي في الأمن وفي عملية التوعية لأنها تبدأ من عنده وتنتهي عنده، كما أقر لنا بأن الإعلام شريك أساسي وفعال في العملية التوعوية المرورية وفي كثير من الأحيان يكون دعامة أساسية في الحملات الإعلامية التي تعدها المديرية، إضافة على كل هذا زدنا بمعلومات حول مختلف الأنشطة التي تقوم بها مديرية الأمن الولائي لولاية سطيف في سبيل التوعية المرورية والتي من أهمها الخرجات الميدانية والأبواب المفتوحة للمواطنين، المعارض، الملتقيات وغيرها.

**3-مقابلة مع السيد زويير مشرف:**<sup>2</sup> عون تدخل بالحماية المدنية، وحدة بوزريعة ولاية الجزائر، وقد كانت لنا معه مقابلات عدة بحكم أنه فرد من العائلة، وكان الهدف من هذه المقابلات هو الاستفادة من ملاحظاته الميدانية أثناء عمله اليومي من خلال تدخلاته رفقة الوحدة التابع لها خاصة ما تعلق منها بالتدخلات المتعلقة بحوادث المرور، حيث قدم لنا شهادة حية من خلال تجربته العملية، وقد صرح لنا أن معظم حوادث المرور التي صادفها في مسيرته كان السبب الأول فيها هو العامل البشري، أي أخطاء يتقاسم في ارتكابها كل من (السائقين، المارة، الراجلين...)، كما أفادنا أن أكثر المخالفات المرورية شيوعا هي السرعة المفرطة، التجاوز الخطير، عدم احترام إشارات المرور، كما أعرب لنا السيد " زويير مشرف " عن نقص كبير في الوعي المروري لدى المواطنين خاصة منهم مستخدمي الطريق، وهو ما يؤدي في كثير من الأحيان إلى وقوع

<sup>1</sup> مقابلة مع السيد محمد لماني: ملازم أول شرطة ورئيس مكتب الإحصاء والتلخيص بالمصلحة الولائية للأمن العمومي بأمن ولاية سطيف، سطيف، الجزائر، 2019.

<sup>2</sup> مقابلة مع السيد زويير مشرف: عون تدخل بالحماية المدنية، وحدة بوزريعة ولاية الجزائر، الجزائر ديسمبر 2018، أوت 2019.

حوادث تكون عواقبها وخيمة على الفرد والمجتمع، وأشار لنا في الأخير إلى أن السبيل الأمثل للحد من استنزاف حوادث المرور للأرواح البشرية هو تطبيق القانون بكل صرامة، والتأكيد على الاستعانة بالجانب التوعوي والتحسيس في عملية مواجهة المنحى التصاعدي لحوادث المرور بالجزائر.

**المطلب الثالث: استمارة الاستبيان:** هي تقنية مباشرة للتقصي العلمي تستعمل إزاء الأفراد وتسمح باستجوابهم بطريقة موجهة، والقيام بسحب كمي بهدف إيجاد علاقات رياضية والقيام بمقارنات رقمية.<sup>1</sup>

**وهي:** تقنية مباشرة لطرح الأسئلة على الأفراد بطريقة موجهة، ذلك لأن صيغ الإجابات تحدد مسبقا، هذا ما يسمح بالقيام بمعالجة كمية بهدف اكتشاف علاقات رياضية وإقامة مقارنات كمية.<sup>2</sup>

**وهي:** واجب اجتماعي على أفراد المجتمع بحكم انتمائهم له، والفرد يدافع عن أسرته وبيئته وما يسيء لها، فالتوعية إذا هي بداية لأول طرق الوقاية، وقد اهتمت عديد الأجهزة في مختلف أنحاء العالم بالتوعية المرورية، بهدف تقييم أحدث الوسائل وأنجع الابتكارات، للوصول إلى أفضل وأنجح المستويات لوقاية أفرادها من حوادث المركبات.<sup>3</sup>

### أعداد استمارة الاستبيان

اعتمدت الباحثة في الدراسة الحالية على استمارة استبيان خاصة موجهة لمستخدمي الطريق على اختلاف فئاتهم، وقد تم إعدادها بناء على مجموعة من الخطوات المنهجية، وهي:

**1-التفكير في أسئلة استمارة الاستبيان ومضمونها،** مع مراعاة صياغة الأسئلة وفق المحاور الكبرى والأساسية للدراسة، وتم استقاء محاور استمارة الاستبيان من تساؤلات الدراسة.

**2-صياغة أسئلة استمارة الاستبيان وإعدادها في صورتها المبدئية.**

**3-عرض استمارة الاستبيان على الأستاذ المشرف،** حيث تم مناقشتها بالتطرق إلى ترتيب الأسئلة وعددها، مدى توافقها مع محاور الدراسة الأساسية، مدى ملائمة صياغة الأسئلة تبعا لخصائص العينة (المبحوثين).

**4-إعادة تعديل استمارة الاستبيان وصياغتها بناء على ملاحظات الأستاذ المشرف.**

<sup>1</sup> موريس أنجرس: منهجية البحث العلمي في العلوم الإنسانية "تدريبات عملية"، ترجمة بوزيد صحراوي وآخرون، ط 2، دار القصة، الجزائر، 2004، ص204.

<sup>2</sup> المرجع نفسه: ص204.

<sup>3</sup> فريد عيشوش: مرجع سبق ذكره، ص147.

5- عرض استمارة الاستبيان على مجموعة من الأساتذة المحكمين<sup>1</sup>، لتقييمها على أساس خبرتهم المعرفية والمنهجية.

6- إعادة صياغة استمارة الاستبيان في شكلها النهائي، بعد الأخذ بعين الاعتبار ملاحظات الأساتذة المحكمين، ثم تم عرضها مرة أخيرة على المشرف، وتم الاعتماد بعدها على النموذج النهائي لها بموافقة الأستاذ المشرف.

وقد احتوت استمارة الاستبيان على 28 سؤال، موزعين على أربعة محاور أساسية، وذلك على النحو التالي:

\***المحور الأول:** جاء بعنوان البيانات الشخصية، وكان القصد من هذا المحور هو جمع البيانات العامة الخاصة بالعينة، وقد ضم سبع أسئلة.

\***المحور الثاني:** بعنوان عادات تعرض جمهور الباحثين للحملات الإعلامية الخاصة بالتوعية المرورية المقدمة من المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، وكان الهدف من هذا المحور هو معرفة عادات وأنماط تعرض أفراد العينة للحملات الإعلامية الخاصة بالتوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، وقد ضم هذا المحور ست أسئلة.

\***المحور الثالث:** بعنوان آراء وتوجهات جمهور الباحثين نحو مضمون الحملات الإعلامية الخاصة بالتوعية المرورية المقدمة من المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، وقد ضم هذا المحور على عشرة أسئلة.

\***المحور الرابع:** جاء بعنوان تأثير الحملات الإعلامية الخاصة بالتوعية المرورية المقدمة من المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق على سلوكيات جمهور الباحثين، وقد ضم خمس أسئلة، وكان الهدف منه هو معرفة مدى فعالية الحملات الإعلامية الخاصة بالتوعية المرورية وذلك من خلال معرفة مدى تأثيرها على سلوكيات جمهور الباحثين.

### ب- توزيع استمارة الاستبيان

بعد الانتهاء من صياغة استمارة الاستبيان في شكلها النهائي، وصلنا إلى مرحلة التوزيع، ولقد تم توزيع استمارة الاستبيان بأسلوب التوزيع بالمقابلة، وقد تطلب منا هذا الأخير الكثير من الجهد والوقت نظرا لكبر حجم العينة، إضافة إلى عدم فهم واستيعاب بعض الباحثين لبعض الأسئلة وتهربهم من الإجابة عليها، وهو ما أدى في كثير من استمارات الاستبيان إلى تضارب وتناقض في بعض الإجابات.

<sup>1</sup> الأساتذة المحكمين: د. مبني نور الدين، د. رزاق لحسن، د. هميسي نور الدين، د. هشام عكوباش، د. سهيلي نوال، الجامعة: جامعة محمد لمين دباغين سطيف 2.



وقد قامت الباحثة بتوزيع 450 استمارة استبيان، تم استرجاعها كلها مع استبعاد 50 استمارة استبيان لعدم استيفائها للشروط العلمية المطلوبة.

أما بخصوص مكان توزيع استمارة الاستبيان، فقد تمت عملية التوزيع بولاية سطيف، وبالضبط في مدينة سطيف، الهضاب، العلمة، جميلة، محطة نقل المسافرين، وقد تم اختيار مدينة سطيف، العلمة، الهضاب، بحكم أنها أماكن تتمركز فيها مختلف الأنشطة التجارية، الاقتصادية والاجتماعية، أما بخصوص مدينة جميلة فمرد اختيارها أنها مكان إقامة الباحثة، وبالنسبة لمحطة نقل المسافرين فيعود ذلك لتمرکز السائقين ومستخدمي الطريق هناك على اختلافهم وهو ما ساعد في توزيع استمارة الاستبيان.

### المبحث الرابع: مجالات الدراسة

يعتبر تحديد مجالات الدراسة خطوة مهمة لأي باحث من أجل البناء المنهجي السليم لدراسته، وهو ما سنقوم به في العنصر التالي، من خلال تحديد مجالات الدراسة الحالية.

#### المطلب الأول: المجال المكاني (الجغرافي):

انقسم المجال المكاني للدراسة الحالية إلى مجالين المجال الأول كان المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، أما المجال الثاني فتتمثل في ولاية سطيف، ومنه سنتطرق في هذا العنصر إلى المجالين الإثنين، إضافة إلى تقديم مبررات هذا الاختيار.

#### 1-نبذة عن المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق<sup>1</sup>:

##### أ-النشأة والتطور:

هو عبارة عن مؤسسة عمومية ذات طابع إداري، يتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي. أنشأ المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق بموجب القانون 87-09 المؤرخ في فيفري 1987 (المادة رقم 24)، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، وتم التدشين الفعلي له بتاريخ 20 أفريل 1998 تحت وصاية وزارة الداخلية والجماعات المحلية، وبصدور القانون 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق ل 19 أوت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها حولت وصايتها إلى الوزارة المكلفة بالنقل طبقاً لأحكام المادة 24 منه.

<sup>1</sup> متوفر على الموقع التالي: [www.cnpsr.org.dz](http://www.cnpsr.org.dz)

**ب- مهام المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق:**

في إطار السياسة الوطنية للوقاية والأمن عبر الطرق تحدد مهام المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق طبقا للمرسوم التنفيذي رقم 03-502 المؤرخ في 27 ديسمبر 2003، حيث يطلع بالانصال مع الأجهزة والمؤسسات والهيئات التي لها نفس الغاية، بمهام تصور العناصر الكفيلة بتحسين الوقاية والأمن عبر الطرق واقتراحها وتطويرها وفي هذا الصدد يكلف المركز بما يلي:

- ✓ القيام بكل الأعمال واتخاذ كافة التدابير الكفيلة بترقية الوقاية والأمن عبر الطرق.
- ✓ تنسيق أعمال مختلف المتدخلين في مجال الوقاية والأمن عبر الطرق.
- ✓ تأطير وتنشيط أشغال اللجان الولائية المكلفة بتنفيذ برامج الوقاية والأمن عبر الطرق التي يقرها المركز.
- ✓ تنشيط حملات الوقاية عبر الطرق وتنظيمها.
- ✓ إعداد تقارير سنوية تتعلق بالوقاية والأمن عبر الطرق.
- ✓ القيام بدراسات وبحوث لها صلة بمهام المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.
- ✓ التنسيق مع السلطات المؤهلة وتعليم القواعد الخاصة بالوقاية والأمن عبر الطرق في المؤسسات المدرسية ومراكز التكوين المتخصصة في النقل.
- ✓ تطوير الإعلام والتربية والتكوين في مجال الوقاية والأمن عبر الطرق.
- ✓ ترقية الحركة الجمعوية في مجال الوقاية والأمن عبر الطرق.
- ✓ تنظيم أشغال الهيئات الوطنية والدولية التي لها نفس الغاية والمشاركة فيها.
- ✓ وضع البطاقة الوطنية لحوادث المرور عبر الطرق ونشر الإحصائيات المتعلقة بها.

**ج-التنظيم الداخلي للمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق:**

يتكون المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق تحت سلطة المدير العام الذي يساعده الأمين العام مما

يأتي:

1-قسم الوقاية والتنسيق المروريين.

2-قسم السلامة المرورية والدراسات.

3- قسم الإحصائيات والتقييم.

4- قسم الإدارة العامة.

5- الملحقات.

يكلف قسم الوقاية والتنسيق المروريين على الخصوص بما يأتي:

- ✓ إعداد استراتيجية الوقاية المرورية وضمان تنفيذها ومتابعتها.
- ✓ ضمان تنسيق أعمال مختلف المتدخلين في مجال الوقاية المرورية.
- ✓ إعداد برامج التوعية التي تسهم في الوقاية والسلامة المرورية، وتقديم مختلف أنواع الدعم والمساعدات لها.
- ✓ إعداد برامج التكوين والتربية في مجال الوقاية والسلامة المرورية.
- ✓ إعداد التقرير السنوي للمركز الوطني في مجال الوقاية المرورية.

ويضم ثلاث مصالح هي:

- 1- مصلحة الوقاية المرورية.
- 2- مصلحة التنسيق المروري.
- 3- مصلحة التربية والتكوين والإعلام المروري.

يكلف قسم الإحصائيات والتقييم على الخصوص بالمهام الآتية:

- ✓ جمع الإحصائيات والمعطيات والمعلومات المختلفة المرتبطة بالوقاية والسلامة المرورية والقيام بتحليلها ونشرها.
- ✓ إنجاز دراسات استشرافية ذات صلة بالوقاية والسلامة المرورية والقيام بنشرها.
- ✓ تشكيل بنك معطيات يرتبط بالوقاية والسلامة المرورية، وتسيير كافة وسائل المعلوماتية للمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.
- ✓ إعداد بوابة معلوماتية للمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.
- ✓ القيام بإصدار مجلة خاصة بالمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.

✓ إعداد التقارير والقيام بالتقييم في مجال الوقاية والسلامة المرورية.

✓ تشكيل رصيد وثائقي.

ويضم هذا القسم ثلاث مصالح وهي:

1-مصلحة الإحصائيات.

2-مصلحة الإصدارات والإعلام الآلي.

3-مصلحة التقييم.

يكلف قسم الإدارة العامة على الخصوص بالمهام الآتية:

✓ تسيير المستخدمين.

✓ تقدير وتنفيذ ميزانية التسيير والتجهيز.

✓ تسيير وسائل المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق والمحافظة عليها.

✓ تسيير الشؤون القانونية والمنازعات.

ويضم هذا القسم ثلاث مصالح وهي:

1-مصلحة المستخدمين والتكوين.

2-مصلحة المالية.

3-مصلحة الوسائل العامة.

يتوفر المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق على أربع ملحقات وهي تدار من قبل رئيس ملحقة،

وتتكون الملحقة من مصلحتين:

المصلحة الأولى: مصلحة الوقاية المرورية.

المصلحة الثانية: مصلحة السلامة المرورية.

## 2-نبذة عن ولاية سطيف

تقع ولاية سطيف 300 كلم شرق الجزائر العاصمة، وهي ثاني ولاية من حيث الكثافة السكانية بعد العاصمة، وهي تتكون من 20 دائرة و60 بلدية، وتبلغ مساحة الولاية 6549.6 كلم<sup>2</sup>، وهي من بين الولايات القلائل التي تتميز بديناميكية اقتصادية، صناعية، فكرية ودينية كبيرة، وهو ما جعل منها ملتقى طرق كل الجهات الجزائرية باعتبار أنها مركز اقتصادي وتجاري كبير<sup>2</sup>.

إضافة على كل ما سبق، تتميز ولاية سطيف بوجود شبكة مواصلات ضخمة، تتمثل في شبكة طرق واسعة وسريعة، تربط هذه الأخيرة بين مناطق الولاية ومدنها، كما تربط ولاية سطيف بالولايات المجاورة، وأيضاً يمر بها الطريق السيار شرق غرب، وهو ما يجعل من حركة المرور بهذه الولاية تشهد حركة كبيرة تصل في كثير من الأحيان إلى درجة الازدحام الخانق.

كل الاعتبارات السابقة كانت أسباباً رئيسية ووجية لاختيار ولاية سطيف كمجال جغرافي أساسي للدراسة الحالية، إضافة إلى هذه الأخيرة هناك سبب آخر وهو وجود ولاية سطيف دائماً في المراتب الأولى من حيث إحصائيات حوادث المرور (عدد الحوادث، عدد القتلى، عدد الجرحى)، ففي آخر الإحصائيات الصادرة عن المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، فخلال عام 2018، احتلت ولاية سطيف المرتبة العاشرة (10) في عدد الحوادث المرورية بتسجيل 577 حادث مرور، والمرتبة الثالثة (3) في عدد الموتي بتسجيل 112 حالة وفاة، والمرتبة السادسة عشر (16) من حيث عدد الجرحى بتسجيل 713 جريح<sup>3</sup>، أما خلال عام 2019، احتلت ولاية سطيف المرتبة الثالثة عشر (13) في عدد الحوادث بتسجيل 585 حادث مرور، والمرتبة الثالثة في عدد الموتي بتسجيل 125 حالة وفاة، والمرتبة الثالثة والعشرون (23) في عدد الجرحى بتسجيل 665 جريح<sup>4</sup>.

ومنه نستنتج أن الديناميكية التي تشهدها الولاية في حركة المرور تتسبب في كثير من الأحيان في وقوع حوادث مرور تكون متفاوتة الخطورة ومتعددة الأطراف المتدخلة في وقوعها من حادث إلى حادث آخر، وهو ما يجعل من هذه الولاية مجالاً جغرافياً سليماً وصحيحاً لإجراء الدراسة الميدانية.

<sup>1</sup> نقلا عن نور الدين هميسي: صورة هيئات الإدارة العمومية لدى المواطنين في الجزائر "دراسة ميدانية بولاية سطيف"، أطروحة دكتوراه، في علوم الإعلام والاتصال، تخصص وسائل الإعلام والمجتمع، قسم الصحافة، كلية علوم الإعلام والاتصال والسمعي البصري، جامعة قسنطينة 3، الجزائر، 2017/2016، ص27.

<sup>2</sup> نقلا عن عبير تباري: مرجع سبق ذكره، ص46.

<sup>3</sup> إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق: الجزائر العاصمة، ديسمبر 2018، مرجع سبق ذكره.

<sup>4</sup> إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق: الجزائر العاصمة، 2019، مرجع سبق ذكره.

وقد اختارت الباحثة كلا من المدن التالية: سطيف، الهضاب، العلمة، جميلة، كمدن رئيسية لإجراء الدراسة الميدانية، وقد تم تبرير هذا الاختيار في الجزء المتعلق بأدوات جمع البيانات وبالضبط في القسم المتعلق بتوزيع استمارة الاستبيان.

### المطلب الثاني: المجال الزمني:

توزع المجال الزمني للدراسة الحالية إلى عدة مراحل تخللتها خطوات معينة، وجاءت هذه المراحل كما يلي:

**1-مرحلة الدراسة الاستكشافية:** حيث استغرقت هذه المرحلة حوالي السنة، وتم خلالها تشكيل وتكوين التصور الأولي عن الدراسة، وذلك بتحديد مشكلة البحث وتساؤلاتها، كما ساهمت هذه المرحلة في تحديد ميدان الدراسة والذي انقسم إلى ميدانين وهما المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق بالجزائر العاصمة وولاية سطيف، إضافة إلى تحديد أهم الأطراف الفاعلة في هذه الدراسة وهم القائمين على إعداد الحملات الإعلامية بالمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، مستخدمي الطريق " السائقين أو أصحاب المركبات "، إضافة إلى الجماهير المستهدفة من هذه الحملات.

**2-مرحلة الدراسة النظرية:** استغرقت هذه المرحلة حوالي السنتين، حيث تم خلال هذه المرحلة تجميع كل ما أمكن الحصول عليه من أدبيات موضوع الدراسة، وذلك بتجميع المصادر والمراجع اللازمة لبناء الإطار النظري للدراسة، وتحقيق ذلك بواسطة التنقل بين مختلف المكتبات العلمية داخل التراب الوطني وكذلك بواسطة الشبكة العنكبوتية حيث قامت الباحثة بتحميل العديد من الكتب والمقالات والدراسات التي هي على علاقة وثيقة بموضوع البحث.

**3-مرحلة الدراسة الميدانية:** استغرقت هذه المرحلة حوالي السنة، تم خلال هذه المرحلة بناء الإطار الميداني للدراسة، وذلك من خلال الاعتماد على أدوات جمع البيانات التي تم انتقاؤها لهذه الدراسة، وتحقيق ذلك بعد صياغتها وفق ما يقتضيه البحث وتحكيمها وإخراجها في صورتها النهائية، قبل العمل بها ميدانيا، وتم في نهاية هذه المرحلة تبويب وتفريغ البيانات المتحصل عليها من ميدان الدراسة، وصولا في النهاية إلى صياغة النتائج العامة التي توصلت إليها الدراسة.

## المبحث الخامس: مجتمع البحث وعينة الدراسة

تعتبر خطوة أو مرحلة تحديد مجتمع البحث الأصلي، واختيار العينة الممثلة للدراسة من أهم مراحل البحث العلمي الناجح، لأنها السبيل لتحقيق أهداف الدراسة والخروج بالنتائج، ومنه ستتطرق الباحثة في هذا العنصر إلى مجتمع البحث الأصلي لهذه الدراسة وعينة البحث المختارة.

### المطلب الأول: مجتمع البحث

يقصد بمجتمع البحث جميع المفردات أو الأشياء التي نود معرفة حقائق معينة عنها، ولأن الدراسة الحالية تسعى إلى معرفة مدى فعالية الحملات الإعلامية في مجال التوعية المرورية، فالجمهور المستهدف هو مستخدمي الطريق بمختلف فئاتهم، ولأن المجال المكاني الثاني في دراستنا هو ولاية سطيف، فإن مجتمع بحثنا سيكون محصورا في مستخدمي الطريق بولاية سطيف، وبالتالي فإنه يشمل جميع الوحدات التي نرغب في دراستها.

### المطلب الثاني: العينة

إن العينة جزء من المجتمع الذي تجرى عليه الدراسة يختارها الباحث لإجراء دراسته عليه، وفق قواعد خاصة لكي تمثل المجتمع تمثيلا صحيحا.<sup>1</sup>

**وهي:** نموذج يشمل جانبا أو جزءا من وحدات المجتمع الأصلي المعني بالبحث، تكون ممثلة له بحيث تحمل صفاته المشتركة، وهذا النموذج أو الجزء يغني الباحث عن دراسة كل وحدات ومفردات المجتمع الأصلي، خاصة في حالة صعوبة أو استحالة دراسة كل تلك الوحدات.<sup>2</sup>

ويتم اختيار العينة عادة وفق خطوات ومراحل علمية متعارف عليها، وهي:<sup>3</sup>

1-تحديد مجتمع البحث الأصلي.

2-تشخيص أفراد أو مفردات المجتمع.

3-اختيار وتحديد العينة.

4-تحديد العدد المطلوب من الأفراد أو الوحدات في العينة.

<sup>1</sup> رحيب يونس كرو العزاوي: مقدمة في منهج البحث العلمي، ط 1، دار دجلة، عمان، الأردن، 2008، ص161.  
<sup>2</sup> عامر إبراهيم قنديلجي: البحث العلمي واستخدام مصادر المعلومات، ط 1، دار اليازوري، عمان، 1999، ص137.  
<sup>3</sup> المرجع نفسه: ص138-140.

ولإنجاز الدراسة الحالية وقع اختيار الباحثة على نوع من العينات غير الاحتمالية وهي العينة القصدية، وتعرف بأنها: " العينة التي يتعمد الباحث فيها أن تتكون من وحدات معينة اعتقادا منه أنها تمثل المجتمع الأصلي خير تمثيل، فالباحث في هذه الحالة قد يختار مناطق محددة تتميز بخصائص ومزايا تمثيلية للمجتمع الأصلي"<sup>1</sup>.

**وهي:** " العينة التي يتم انتقاء أفرادها بشكل مقصود من قبل الباحث، نظرا لتوفر بعض الخصائص في أولئك الأفراد دون غيرهم، ولكون تلك الخصائص من الأمور الهامة بالنسبة للدراسة، كما يتم اللجوء لهذا النوع من العينات في حالة توافر البيانات والمعطيات اللازمة للدراسة لدى فئة محددة من مجتمع الدراسة الأصلي"<sup>2</sup>.

ونظرا لوجود بعض الاختلافات والتباينات في مفردات عينة البحث المختارة، خاصة وأنا اعتمدنا على عدد من المتغيرات المختلفة التي يفترض أن يكون لها تأثيرات معينة، ارتأينا ووجدنا أن 400 مفردة هو عدد كاف لتمثيل مجتمع البحث الأصلي تمثيلا سليما.

تأسيسا على ما سبق يعزى اعتماد الباحثة على عينة كبيرة لجملة من الاعتبارات أهمها:

✓ وجود عدد كبير من المتغيرات التي تم الاعتماد عليها في هذه الدراسة (الجنس، السن، المستوى التعليمي، الحالة الاجتماعية، نوع المركبة المقادة، الخبرة في السياقة، عدد مرات التعرض لحادث مرور).

✓ وجود تفاوت بين أفراد المجتمع الأصلي فيما يتعلق بالمتغيرات موضوع الدراسة.

✓ توقع وجود فروق في النتائج<sup>3</sup>

<sup>1</sup> فاطمة عوض صابر، ميرفت علي خفاجة: مرجع سبق ذكره، ص 196.

<sup>2</sup> محمد عبيدات وآخرون: مرجع سبق ذكره، ص 96.

<sup>3</sup> رحيم يونس كرو العزاوي: مرجع سبق ذكره، ص 165.



### المبحث السادس: أساليب المعالجة الإحصائية للبيانات

اعتمدت الباحثة في معالجة البيانات التي تحصلت عليها بعد إجراء الجانب التطبيقي للدراسة على الأدوات الإحصائية التالية:

**أ- التكرارات:** وقد استخدمنا التكرارات من أجل تحديد تردد الإجابات داخل عينة الدراسة المستخدمة.

**ب- النسب المئوية:** حيث قمنا بتحويل التكرارات المتحصل عليها من العينة إلى نسب ذات دلالة، وذلك بالاعتماد على المعادلة البسيطة:  $\% = \frac{ك}{ن} * 100$ ، بحيث:

$\%$  هي نسبة تمثيل الفئة.

ك هو تكرار الفئة.

ن س هو مجموع المفردات.

# الفصل الثاني: الحملات الإعلامية والتوعية المرورية

تمهيد

أولاً: أساسيات حول الحملة الإعلامية

المبحث الأول: خصائص الحملات الإعلامية

المبحث الثاني: أهمية الحملات الإعلامية

المبحث الثالث: أهداف الحملات الإعلامية

المبحث الرابع: أنواع الحملات الإعلامية

ثانياً: أساسيات حول التوعية المرورية

المبحث الأول: خصائص التوعية المرورية

المبحث الثاني: أهمية التوعية المرورية

المبحث الثالث: أهداف التوعية المرورية

المبحث الرابع: دعائم التوعية المرورية

ثالثاً: التخطيط للحملات الإعلامية الخاصة بالتوعية المرورية

المبحث الأول: خطوات إعداد حملات التوعية المرورية

المبحث الثاني: عوامل نجاح وفشل حملات التوعية المرورية

المبحث الثالث: تقييم حملات التوعية المرورية

خلاصة الفصل

تمهيد

تعتبر الحملة الإعلامية نشاط اتصالي مخطط ومنظم، وخاضع للمتابعة والتقييم، تقوم به مؤسسات أو جماعات أو أفراد، ويمتد لفترة زمنية، بهدف تحقيق أهداف معينة، باستخدام وسائل الاتصال المختلفة، وسلسلة من الرسائل الإعلامية، وبعتماد أساليب استمالة مؤثرة، بشأن موضوع محدد، يستهدف جمهور كبير نسبيا.

أما التوعية المرورية فهي عبارة عن عملية منظمة مدروسة مبنية على أسس علمية لنشر الوعي المروري لدى الأفراد، فهي تستهدف استيعاب أفكار واتجاهات ومواقف تؤدي إلى سلوكيات مرورية تتماشى مع قواعد المرور وآدابه.

وبناء على الطرح السابق يمكن اعتبار الحملة الإعلامية والتوعية المرورية وجهان لعملة واحدة، فلا أحد ينكر بأن الحملة الإعلامية من أهم آليات التوعية المرورية، كما أنها تتقاطع مع الحملة الإعلامية لينتج عنها حملات التوعية المرورية، التي تمر بناؤها وتصميمها بنفس الخطوات والمراحل التي تمر بها الحملة الإعلامية

ومنه أرادت الباحثة من خلال هذا الفصل أن توضح العلاقة التي تجمع بين الحملة الإعلامية والتوعية المرورية، حيث سوف يتم التطرق في الشق الأول من هذا الفصل لأساسيات حول الحملة الإعلامية والتوعية المرورية (خصائص، أهمية، أهداف، أنواع، دعائم)، أما في الشق الثاني المعنون ب: التخطيط للحملات الإعلامية الخاصة بالتوعية المرورية سوف يتم التطرق بالتفصيل لخطوات إعداد حملات التوعية المرورية، إضافة إلى عوامل نجاح وفشل هذه الأخيرة، كما سيتم التعرّيج على عنصر مهم جدا وهو تقييم حملات التوعية المرورية.

## أولاً: أساسيات حول الحملة الإعلامية

يتناول الجزء الأول من هذا الفصل أساسيات حول الحملة الإعلامية (خصائص، أهمية، أهداف، أنواع)، على النحو التالي:

## المبحث الأول: خصائص الحملات الإعلامية:

يعد مفهوم إعادة التشكيل أو الإصلاح من أهم سمات الحملات الإعلامية كنشاط اتصال، سواء على مستوى الفرد أو على مستوى البناء الاجتماعي، فأينما وجد مفهوم الحملة وجد بالضرورة مفهوم إعادة التشكيل، فعادة يقصد بإعادة التشكيل قيادة افراد المجتمع إلى الحالة الأفضل، لذلك فهناك من يقرر منهجين رئيسيين كسمات محددة للحملات الإعلامية هما منهج الضبط الاجتماعي والمنهج الآخر هو منهج العملية.

**أ- منهج الضبط:** وهناك ثلاث محاور يركز عليها منهج الضبط الاجتماعي وهي:

**أ1- التعليم:** ويهدف إلى تقديم كافة المعلومات والعناصر المرتبطة بالمشكلة أو القضية موضوع الحملة.

**أ2- التدبير:** ويركز على اتخاذ كافة الإجراءات الإرشادية والتوجيهية التي تساعد الناس على التعامل مع القضية أو المشكلة (موضوع الحملة) بالشكل المطلوب.

**أ3- التعزيز أو التدعيم:** ويقوم على إصدار القوانين والمعلومات التي تلزم الجمهور بالتعامل الإيجابي مع القضية المطروحة.<sup>1</sup>

**ب- منهج العملية:** ويشمل عمليات التخطيط للرسائل والوسائل الإعلامية المناسبة في ضوء خصائص الجمهور المستهدف، إضافة إلى وضع خطط لإدارة الحملة وتقييم نتائجها.

وتنسم الحملات الإعلامية بأنها تتعامل مع سلوك مؤسسي جمعي يكون موافق مع المعايير السائدة والقيم ويكون اهتمامه منصبا على توجيه ودعم وتنشيط ميول الجمهور المتلقي نحو أهداف اجتماعية مقبولة.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> سامية عواج وآخرون: الاتصال العمومي من النظرية إلى التطبيق، د ط، دار أسامة، عمان، الأردن، 2018، ص95.  
<sup>2</sup> المرجع نفسه: ص96.

## المبحث الثاني: أهمية الحملات الإعلامية:

للحملات الإعلامية أهمية كبيرة من ناحية تطويع أو تعديل السلوك الإنساني نحو الاتجاه المرغوب فيه من قبل المعنيين بها، ذلك أن الحملات إذا ما تم تخطيطها وتنفيذها من قبل الجهات المؤهلة، فإنها تؤدي إلى توعية الجهات المستهدفة منها على استخدام السبل الصحيحة لتحقيق الأهداف المرجوة، فهي التي تساعد في التعرف على نقاط القوة والضعف الكامنة في قضية أو مشكلة ما كخطوة أولى، كما أنها معنية بتصويب المسيرة الاجتماعية للجهات المستهدفة نحو تحقيق الأهداف المنشودة كخطوة ثانية.<sup>1</sup>

كما تظهر أهمية الحملات الإعلامية في أهدافها، حيث تهدف الحملة الإعلامية باعتبارها حمدا منظما إلى إقناع مجموعة مستهدفة بقبول أفكار أو اتجاهات أو سلوكيات أو تعديلها أو الابتعاد عنها، ومنه تتحدد أهمية الحملات الإعلامية بالنظر إلى الأهداف المرجوة منها، على سبيل المثال:<sup>2</sup>

✓ يمكن للحملة الإعلامية أن تؤدي إلى تكوين صورة قوية للمؤسسة، وإلى زيادة في حجم المبيعات وتحسين الأرباح.

✓ يمكن أن تقوم الحملة لغرض تحسين صورة مهنة معينة لدفع المواطنين للإقبال عليها.

✓ تغيير السلوك الذي يتناسب مع المحيط الاجتماعي، عن طريق إقناع الفرد بعدم صحة ما يقوم به، أو بيان المخاطر الناجمة عن ذلك السلوك، وتعداد الخصائص السيئة له، وذلك بجمل الفرد على تغيير سلوكه إزائه.

✓ توضيح الحقائق، وتوعية المواطنين بحقوقهم وواجباتهم في المجتمع.

✓ تحسيس الرأي العام بقضية معينة لئلا تتعرض للنسيان.

كما تتجلى أهمية الحملات الإعلامية في النقاط التالية:<sup>3</sup>

✓ تسهم في تحديد احتياجات المجتمع بطريقة علمية سليمة، وتعمل على ترتيب أولوياته.

✓ تساعد على وضع استراتيجية العمل لمقابلة متطلبات المجتمع واحتياجاته.

✓ تقوم بتحديد المشكلات التي تواجه المجتمع، واختيار أنسب الطرق لمعالجتها.

<sup>1</sup> نبيلة بوخيزة: تطبيقات تقنيات الاتصال العمومي المطبقة في الحملات العمومية المتلفزة " دراسة نظرية "، أطروحة دكتوراه، قسم علوم الإعلام والاتصال، كلية العلوم السياسية والإعلام، جامعة الجزائر، الجزائر، 2007/2006، ص 265.

<sup>2</sup> عيسى بوكرموش: مرجع سبق ذكره، ص 64.

<sup>3</sup> هناء عبد الرحمان الصعوب: العلاقة بين التخطيط الإعلامي والسياسات التنموية في الوزارات الأردنية، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الإعلام، جامعة الشرق الأوسط، الأردن، 2010، ص 44.

✓ تعمل على تحقيق التوازن في التنمية بين القطاعات المختلفة في المجتمع.

بالإضافة إلى أن وجود ظواهر ومشكلات اجتماعية يؤدي إلى تعاظم أهمية الحملات الإعلامية خاصة التوعوية منها، لأن الفرد في هذه الحالة يكون بحاجة إلى معرفة ما الذي يحدث؟ ولماذا يحدث؟ وما هي الأسباب؟ وما هي الحلول؟<sup>1</sup>

وتساعد الحملات الإعلامية في نشر المعلومات وتكوين وتنوير الرأي العام للأفراد<sup>2</sup>

### المبحث الثالث: أهداف الحملات الإعلامية:

إن مرحلة تحديد أهداف الحملة الإعلامية من أهم مراحل تصميمها وعلى أساس ذلك يتم اختيار الرسائل والوسائل المناسبة والقيام كذلك بتقييم الحملة ومعرفة المكاسب والإخفاقات التي يجب تجنبها مستقبلاً.

وتحدد الدكتورة فرح الكامل مجموعة من التساؤلات تساعد في الحصول على البيانات الأفضل من أجل تحديد أهداف الحملة، وهي:

✓ ما هو التأثير المطلوب للحملة؟

✓ كيف يتم تحقيق التأثير المطلوب؟

✓ ما هي العقبات التي تواجه هذا التأثير؟

✓ ما هي الأهداف التي يتعين على عملية التصميم تحقيقها؟

ويمكن تحديد الأهداف التي تسعى الحملات الإعلامية إلى تحقيقها فيما يأتي:

1- تنبه إلى مخاطر الآفات الاجتماعية، وتبرز مضارها فهي بمثابة الدعامة القوية والركيزة الهامة للبحث على أرضية مشتركة لتبادل المفاهيم كما أنها تعمل على إيقاظ الضمائر.<sup>3</sup>

2- تحسيس الرأي العام بقضية معينة في المجتمع لئلا تتعرض للنسيان، كالقيام بحملات للتحسيس بقضية المعوقين أو فئة المحرومين اجتماعياً، والغرض من هذه الحملات هو تنبيه المجتمعات لمثل هذه القضايا بهدف الزيادة في درجة التضامن والتكافل.

<sup>1</sup> فتيحة بن عباس: مرجع سبق ذكره، ص 82.

<sup>2</sup> Reshman Tabassum and Othere: Untapped Aspects of Mass Media Campaigns for Changing Health Behaviour Towards Non Communicable Diseases in Bangladesh, Globalization and Health, 2018, p1.

<sup>3</sup> سامية عواج وآخرون: مرجع سبق ذكره، ص 100.

- 3-تحسين صورة المهن وذلك لغرض تنمية الحيوية والدافعية لإتقان تلك المهنة ودفع المواطنين للإقبال عليها.
- 4-تزويد الجماهير المستهدفة بالمعلومات والبيانات المتوفرة حول الموضوعات والقضايا ذات الصلة بحياتهم، والمطلوب إحداث التعديل المطلوب فيها.
- 5-التأثير على مواقف واتجاهات الجماهير المستهدفة نحو قضايا محددة أو عامة.
- 6-إقناع الجماهير المستهدفة بإحداث تعديلات تدريجية في مواقفهم اتجاه أهداف سياسية، اقتصادية، أو اجتماعية، وحول قضايا عامة كقضايا البيئة والتسول والبطالة وغيرها وباستخدام استراتيجيات وتكتيكات مقبولة من قبلهم.
- 7-تعديل الأنماط السلوكية للجماهير المستهدفة بما يحقق وفورات مادية أو بما يقلل من حجم الخسائر في أنماط سلوكية شرائية واستهلاكية محددة وخاصة أوقات الأزمات أو الكساد الاقتصادي.<sup>1</sup>
- 8-توضيح الحقائق الاجتماعية وتوعية المواطنين بحقوقهم وواجباتهم في المجتمع، كالحملات التي تستهدف توعية المواطنين بقوانين المرور واحترام الإشارات والتقليل من السرعة.<sup>2</sup>

ويمكن إجمال أهداف الحملات الإعلامية في:

- ✓ تزويد الجماهير المستهدفة بالمعلومات والبيانات المتوفرة حول القضايا والموضوعات ذات الصلة بحياتهم والمطلوب إحداث التعديلات المطلوبة فيها.
- ✓ التأثير على مواقف واتجاهات الجماهير المستهدفة نحو قضايا محددة أو عامة.
- ✓ إقناع الجماهير بإحداث تعديلات تدريجية في مواقفهم تجاه مختلف الأهداف وحول القضايا المهمة، باستخدام استراتيجيات وتكتيكات من طرفهم.
- ✓ تعديل الأنماط السلوكية للجماهير المستهدفة بما يحقق وفورات مادية أو بما يقلل من حجم الخسائر في أنماط سلوكية اجتماعية.
- ✓ التنبيه إلى مخاطر الآفات الاجتماعية.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> محمد إبراهيم عبيدات: التسويق الاجتماعي " الأخضر والبينى "، د ط، دار وائل، عمان، الأردن، 2004، ص17.

<sup>2</sup> عامر مصباح: الإقناع الاجتماعي " خلفيته النظرية وآلياته العملية "، د ط، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2005، ص47.

<sup>3</sup> سامية عواج وآخرون: مرجع سبق ذكره، ص101،102.

## المبحث الرابع: أنواع الحملات الإعلامية:

كثيرا ما نسمع عن الحملات الصحية والزراعية والمرورية وحملات النظافة وغير ذلك من الحملات التي تطلق عليها الأسماء حسب موضوع الحملة، وبالرغم من شيوع هذه المسميات وكثرة استخدامها إلا أن تصنيف الحملة وبيان نوعها حسب الهدف منها يكون أكثر دقة وأكثر ايصالا للنوع المقصود، ولعل أهم أنواع الحملات الإعلامية حسب الهدف هي:

**1- الحملات الإخبارية:** تهتم الحملات الإخبارية بإيصال بعض المعلومات التوعوية الهامة للجمهور، وهدفها الرئيس هو إخبار المتلقي أو إعلامه بما حدث أو سيحدث في مواضيع مهمة تهم قطاعا كبيرا من الناس، وتكون هذه النوعية من الحملات عادة قصيرة ولا تحتاج إلى إيصالها إلى الناس بأكثر من ذكرها على شكل خبر واضح دقيق، وهذه الحملات من التوعية تهتم بإبراز القرارات والأنظمة الحكومية الجديدة أو الطارئة التي يجب على الجمهور معرفتها، ومثال ذلك أن تنوي الدولة استبدال عملتها الورقية بعملة ورقية أخرى، أو أن تقوم بتعديل تسعيرة بتسعيرة أخرى.

**2- حملات الصورة الذهنية:** تسمى أيضا حملات العلاقات العامة أو الحملات الإعلامية، ويرى العناد ضرورة اقتصار اسم الحملات الإعلامية على هذا النوع من الحملات، قد تكون حملات الصورة الذهنية إقناعية يراد منها تغيير الاتجاهات والسلوك، وقد لا تكون إقناعية وفي هذا النوع من حملات الصورة غير الإقناعية تهتم الدولة أو المنشأة بالتعريف بنفسها وبالجهود التي بذلتها في الماضي والتي ستبذلها في الحاضر والمستقبل، ويقدم هذا النوع من الحملات الدول ومؤسساتها والمنشآت وأقسامها في صور مشرقة، تستهدف رضى الجماهير العامة والمستهدفة، وعادة ما تستخدم وسائل الاتصال الجماهيرية من كتب وصحف ومجلات وقنوات تلفزيونية لإيصال رسائلها.

**3- الحملات التعليمية:** يهتم هذا النوع من الحملات بتوعية المتلقي وتعريفه بمعلومات محددة، غالبا ما تكون جديدة عليه، والقائم بالحملة هنا لا يرغب في إقناع المتلقي أو تغيير اتجاهه نحو شيء معين، فكل ما يصبو إليه هو تعليم المتلقي وتبصيره حول أشياء محددة، مثل كيفية الوقاية من مرض معين، أو كيفية التصرف أثناء الكوارث الطبيعية كالفيضانات والهزات الأرضية، وكنتيجة طبيعية لهذا النوع من الحملات قد تحدث تغييرات في الاتجاهات والتصرفات السلوكية للمتلقين، ويكون هذا النوع من الحملات أكثر ملائمة عندما يعرف المتلقي أن



ما يقف حائلا بين تطبيق وتنفيذ العمل المطلوب هو جهل المتلقي للكيفية التي عن طريقها يتم هذا التطبيق والتنفيذ.<sup>1</sup>

**4- الحملات الإقناعية:** يمتاز هذا النوع من الحملات بصعوبته وحاجته للتخطيط في التصميم والتنفيذ، لذا يحاول القائم على الحملة أن يقوم بتغيير الاتجاهات أو السلوكيات، وقد يرغب في تدعيم الاتجاهات وتعزيزها حتى لا تضعف أمام حملات مضادة، أو مستجدات ستحدث للمتلقي، ودون شك فإن عملية التدعيم والتعزيز أسهل من عملية تغيير الاتجاه الذي هو بدوره أسهل من عملية تغيير السلوك والذي غالبا ما يكون الهدف الأساسي أو النهائي للحملات الإقناعية، وقد يجد القائم على الحملة في كثير من الأحيان أنه لا فائدة من تغيير الاتجاه إذا لم يتبعه تغيير في السلوك، وهذا النوع من الحملات يشمل كل أوجه الحياة، فنحتاج إلى تصميم حملات إقناعية حول العادات الصحية سواء فيما تعلق بالأمراض، أو التغذية أو الرياضة، كما نحتاج لتصميم حملات إعلامية إقناعية حول العادات السلوكية السيئة مثل التدخين وتعاطي المخدرات وما شابه... إلخ<sup>2</sup>

وقسم Kotler الحملات الإعلامية إلى الأنواع التالية:

**1- الحملات التي تهدف إلى تغيير مفاهيم المواطنين تجاه موضوع يهم الرأي العام، وهي أكثر الحملات نجاحا وتأثيرا.**

**2- الحملات التي تهدف إلى تحقيق هدف معين ومحدد، مثل حملة التطعيم ضد مرض معين.**

**3- الحملات التي تهدف إلى تغيير التصرفات، وهي في العادة صعبة ومعقدة لأن التصرفات تكون نتيجة العادات، وتغييرها يتطلب تغيير العادات أيضا.**

**4- الحملات التي تهدف إلى تغيير القيم السائدة، وهي أصعب أنواع الحملات باعتبارها ترتبط بالفكر الذي هو مكون للقيم.<sup>3</sup>**

<sup>1</sup> عبد اللطيف بن ديبان العوفي: حملات التوعية الإعلامية " الأسس النظرية والإجراءات التطبيقية "، د ط، دار الملك فهد، الرياض، السعودية، 2012، ص4-6.

<sup>2</sup> المرجع نفسه، ص6.

<sup>3</sup> عبد النبي عبد الله الطيب: الإعلام والتنمية " مشكلات وقضايا "، ط 1، دار العالمية، الخرطوم، السودان، 2014، ص152.

وفي إطار مفهوم الحملات الإعلامية ودورها في خدمة المجتمع وتميمته، يحدد كل من سكوت Scott وتورك Turk أنواع الحملات الإعلامية في الأنواع التالية:

1- حملة التوعية الجماهيرية **Publik Awareness Campaign**: تصمم مثل هذه الحملات من أجل إيصال معلومة ما إلى الجمهور، غالبا ما تكون مجرد معلومات أولية غير مفصلة.

2- حملة إعلامية جماهيرية **Public Information Campaign**: وتسمى بحملة المعلومات العامة، فهي تهدف إلى إعلام الجمهور وخلق الإدراك لديه من خلال تقديم معلومات أكثر تعمقا وتفضيلا بحيث لا يقتصر دورها على مجرد التنويه.

3- حملة تربية جماهيرية **Public Education Campaign**: وهي حملة تهدف إلى التعليم، وتكون المعلومات فيها تعليمية إرشادية تستهدف إرشاد الجمهور إلى الإجراءات الواجب اتخاذها وتكوين الاتجاهات.

4- حملة تعديل السلوك **Behavior Modification Campaign**: وتعد من أكثر الحملات صعوبة وتعقيدا نظرا لهدفها في تعديل السلوك القائم كنوع من أنواع الاتصال الإقناعي الذي يستخدم كوسيلة لربط الأفكار والجمهور المستهدف معا من أجل تغيير سلوكه.<sup>1</sup>

5- حملة مبيعات لمنتج ما **Sale Campaign For Som Product**: وذلك بهدف إعلام الجمهور بالمنتج، وإقناعهم بحاجتهم إليه وإقناعهم بشراء المنتج.<sup>2</sup>

كما نجد هناك من يقسم الحملات الإعلامية وفق معايير معينة، وهي على سبيل الذكر لا الحصر:

أولا: الحملات وفق معيار النطاق الجغرافي: نجد في هذا التصنيف الأنواع التالية:

أ- حملة محلية: وهي الحملة التي تستهدف منطقة محددة، يراد منها معالجة مواضيع تهم ساكني هذه المنطقة أو المدينة.

ب- حملة وطنية: وهي الحملات التي تستهدف الجمهور في عموم بلد ما بمدنه وقومياته ومؤسساته... تتناول معالجة مواضيع تهم أبناء البلد ككل وبكل المناطق.

ت- حملة إقليمية: وهي التي تهتم بمشاكل ومواضيع تعنى بجمهور مجموعة من الدول.

<sup>1</sup> محمود عزت اللحام وآخرون: مرجع سبق ذكره، ص 175.

<sup>2</sup> Jasper Braget: **Media Campaign Tracking**, Twente Université Human Media Interaction.

ث- حملة عالمية: وتهتم هذه الحملات بالجمهور العالمي بمختلف قاراته ودوله، وتتميز رسائل هذا النوع من الحملات بالشمولية.

ثانيا: الحملات وفق معيار النطاق الزمني: ونجد في هذا التصنيف الأنواع التالية من الحملات:

أ- حملات طويلة الأمد: وهي الحملات التي تستمر لسنة أو أكثر.

ب- حملات متوسطة الأمد: وهي محددة بزمان شهرين أو ثلاثة.<sup>1</sup>

ت- حملات قصيرة الأمد: وهي حملات طارئة، تكون قصيرة الأجل.<sup>2</sup>

إضافة إلى الأنواع السابقة من الحملات، هناك أنواع أخرى من الحملات الإعلامية، وهي:<sup>3</sup>

أ- الحملات المعلوماتية: وهي حملات معلومات تسعى وراء معرفة الجمهور وإدراكه لحدث معين، وتزويده ببعض المعلومات الحيوية.

ب- حملات تعديل السلوك: هذا النوع من الحملات يسعى إلى تغيير أو تعديل الاتجاهات والسلوكيات الموجودة لدى بعض أفراد المجتمع، وهي من أكثر الحملات صعوبة وتعقيدا لأنها تستهدف تغيير السلوك أو الاتجاه لدى الفرد.

ت- الحملات الأمنية: وهي تستهدف خلق وعي أمني من المخاطر والتهديدات المختلفة لدى الجمهور.

ث- الحملات الانتخابية: يهدف هذا النوع من الحملات الإعلامية إلى إيصال الرسالة السياسية للمرشح ومنهجيته القادمة بعد انتخابه إلى الجماهير المستهدفة.

<sup>1</sup> عامر محسن سلمان العامري: مرجع سبق ذكره، ص 6.

<sup>2</sup> المرجع نفسه: ص 7.

<sup>3</sup> مهند الغزاوي: مرجع سبق ذكره، د ص.

**ثانيا: أساسيات حول التوعية المرورية**

يتناول الجزء الثاني من هذا الفصل، أساسيات حول التوعية المرورية (خصائص، أهمية، أهداف، دعائم)، حيث جاءت على النحو التالي:

**المبحث الأول: خصائص التوعية المرورية**

يمكن تحديد أهم خصائص التوعية المرورية في النقاط التالية:

**1-الاستمرارية:** التوعية المرورية عبارة عن عملية تتصف بالاستمرارية والديمومة، فهي بالتالي عملية مستدامة وليست مجرد حدث او مجموعة أحداث متفرقة، أو مجرد فعالية أو مجموعة فعاليات متناثرة، بل هي عملية مستمرة ودائمة.

**2-المنهجية والانتظام والتماك:** التوعية المرورية عملية منتظمة ومتناسكة، تحدد أسسها ومنطلقاتها، أهدافها، وتوضع لها الخطط والبرامج الكفيلة بتحقيق هذه الأهداف، وهذا ما يفسر كون التخطيط والبرمجة هما الدعامتان القويتان والأساسيتان اللتان تقوم عليهما التوعية المرورية.<sup>1</sup>

**3-الشمولية:** التوعية المرورية عملية شاملة، بمعنى أنها تشمل مختلف المجالات المرورية، وجميع جوانب الحياة المرورية، وتستهدف الوصول إلى جميع الشرائح الاجتماعية.

**4-التكامل:** التوعية المرورية عملية متكاملة، بمعنى أنها تهتم بمختلف الأطراف المعنية بالمسألة المرورية (البشرية، الهندسية، القانونية والعمرائية...) وتهتم بمختلف جوانب المشكلة المرورية (الاقتصادية، النفسية، الاجتماعية...) وتنطلق من حقيقة أن هذه الأطراف متكاملة، وبالتالي فإن الجهد التوعوي المروري يجب أن يكون متكاملًا.

**5-التجدد والتطور:** التوعية المرورية عملية متجددة ومتطورة، بحيث تستطيع أن تواكب المتغيرات الحاصلة في الحياة الاجتماعية (أنظمة وتقنيات وقوانين وأنماط معيشة ومتغيرات ديمغرافية واجتماعية واقتصادية...) التي تترك آثارها الهامة على الحياة المرورية.

لذلك فإن للتوعية المرورية جانبها الإبداعي والتفاعلي مع الواقع الموضوعي بشقيه الاجتماعي والطبيعي (ومن ضمنه المروري)، المتغير باستمرار وهذا ما يستدعي ضرورة التجديد والابتكار في مضامين التوعية المرورية، وفي الخطاب المروري وفي الوسائل والموضوعات وأساليب المعالجة المستخدمة.

<sup>1</sup> أديب محمد خضور: مرجع سبق ذكره، ص13.

**6-الاتفاق مع الاستراتيجية المرورية:** يجب أن يتم التخطيط للتوعية المرورية وتحديد برامجها وأهدافها ضمن الإطار العام للاستراتيجية المرورية، وبما يتفق مع هذه الاستراتيجية، ويسهم في تحقيق أهدافها في مختلف مجالات الحياة المرورية.

**7-التفاعلية:** التوعية المرورية الناجحة هي التي تتعد عن التلقين والإكراه، وتعتمد أسلوب التفاعل وتنجح في رفع فاعلية الناس وتفاعلهم مع الأهداف الاستراتيجية للتوعية المرورية.

**8-التوعية أسلوب وقائي طوعي:** بمعنى أن التوعية هي أحد أساليب الوقاية، وهي لا تفرض بقانون، ولكن ينفذها الأفراد انطلاقاً من اعتبارات وأحاسيس تتحرك لديهم لدى استشعارهم بالخطر.<sup>1</sup>

### المبحث الثاني: أهمية التوعية المرورية

تعتبر حملات التوعية المرورية محاولات متعمدة لإبلاغ الأفراد أو إقناعهم أو تحفيزهم بهدف التغيير في معتقداتهم أو معارفهم أو سلوكهم للناحية الإيجابية من أجل تحسين السلامة على الطرق، ومن تتجلى أهمية التوعية المرورية من خلال إحداث تغيير طوعي ودائم في المواقف والسلوكات خلال حركة المرور من المواقف والسلوكات السلبية إلى المواقف والسلوكات الإيجابية.<sup>2</sup>

كما تكمن أهمية التوعية المرورية في تهذيب المفاهيم التي اعتاد عليها الأفراد، بحيث تكون نظرتهم للتقيد بأنظمة المرور وآدابه ليس على أساس الخوف من العقاب، وإنما الانصياع الذاتي لها، لما لمخالفتها من مخاطر على حياتهم أولاً، ولأنها تجافي السلوك القويم والأخلاق الفاضلة ثانياً، والهدف في المستقبل أن يكون الأفراد متعاونين مؤمنين بأهمية تعليمات المرور والأسس التي تقوم عليها التوعية المرورية، والتي تساعد على نشر أنظمة وتعليمات المرور حتى يصبح العمل بشكل تكاملي ما بين الجمهور المستهدف والأجهزة المعنية لتحقيق الهدف المنشود وهو السلامة المرورية لكل مستخدمي الطريق.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> أديب محمد حضور: مرجع سبق ذكره، ص14، 15.

<sup>2</sup> Focant Nathalie Et D'autres : **Communication Et Compagnes En Sécurité Routière " Rapport De Recherche "**, Vias Institute-Centre De Connaissance Sécurité Routière, Bruxelles, Belgique, 8/10/2018, p9.

<sup>3</sup> عبد الله حامد عبد الله خلف: مرجع سبق ذكره، ص61.

وتتضح أهمية التوعية المرورية من خلال ما أعلن عنه المؤتمر الدولي الرابع الذي عقد بمدينة تورنتو الإيطالية في عام 1972، والذي صدر عنه:

-أن السائق الجاهل يربك حركة المرور.

-إن مسؤولية السائق كإنسان واعي هي العامل الأول والأساسي الذي يقلل من الحوادث والمشاكل المرورية إذا التزم السائق بمقتضى الوعي المروري.<sup>1</sup>

إضافة إلى أن تحقيق السلامة المرورية بين أفراد المجتمع ليس مسؤولية رجال المرور وحدهم فحسب، بل هي مسؤولية جماعية، يؤدي رجل المرور فيها وظيفته مشكورا ولا بد أن يتعاون أفراد المجتمع جميعا، بعد أن أخذوا حظهم من التوعية المرورية اللازمة، ولا يكتفى في هذا الصدد بكفاءة من يقود عجلة القيادة فحسب بل لابد من توفر ثقافة عالية ودراية ومعرفة بوسائل السلامة للمحافظة على أرواح المارين والسائقين، حيث أن السلامة المرورية وظيفتها أساسية من وظائف المجتمع الواعي.<sup>2</sup>

وتعتبر التوعية المرورية من أهم الإجراءات الوقائية الكفيلة بضمان السلامة المرورية على المدى الطويل، وتكمن أهميتها في نقطتين أساسيتين هما:

✓ تصحيح المفاهيم حول المجال المروري ومسؤوليات كل طرف.

✓ تعتبر التوعية المرورية مؤشرا دالا على مدى تحضر المجتمع ووعيه، وذلك من خلال تعرف ووعي كل طرف بمسؤولياته تجاه محيطه، حيث أن هذا الشعور بالمسؤولية يؤهل الفرد لانتهاج السلوك الملائم والسوي في المواقف المختلفة.<sup>3</sup>

### المبحث الثالث: أهداف التوعية المرورية

من غير المعقول أن يكون هناك تخطيط من غير هدف، والتوعية المرورية هي عبارة عن مخطط واستراتيجية يتم التخطيط لها ووضع أهداف لها بغية الوصول إليها وتحقيقها، ويعرف التخطيط على أنه: " عبارة عن مجموعة من المراحل والخطوات التي تتخذ لمواجهة الظروف خلال فترة زمنية مستقبلية...ويبدأ التخطيط كنظرة مستقبلية مع الأخذ في الاعتبار المتغيرات والظواهر التي يمكن أن تلعب دورا أساسيا في التحكم في الصورة

<sup>1</sup> محمد الطاهر طعبل، شعبان بالقاسمي: دور المدرسة في التوعية المرورية، ورقة عمل مقدمة ضمن أشغال الملتقى الوطني الأول حول " حوادث المرور بين مستعملي الطريق وتنظيم المرور "، يومي 25/24 أبريل 2013، جامعة الحاج لخضر، باتنة، الجزائر، 2013، ص258.

<sup>2</sup> عبد الله حامد عبد الله خلف: مرجع سبق ذكره، ص61.

<sup>3</sup> فاطمة بن خليفة: مرجع سبق ذكره، ص331.

المستقبلية، ودراسة كل الإمكانيات والموارد والجهود التي يمكن استخدامها وكيفية الاستخدام الأمثل لها<sup>1</sup>، ومنه يعتبر الهدف هو أصعب وأدق خطوة في التخطيط، لأنه البداية التي على أساسها يكون نجاح الخطوة اللاحقة.

إن تحديد الهدف يحدد للخطة مسارها وما هو مطلوب إنجازه من أعمال، فالهدف من التوعية المرورية لا بد أن يكون واضحاً من البداية، وأن يكلف على تحديده فريق متكامل يكون متخصص فنياً، في ضوء توجيهات وسياسات عامة تصدر من قمة الأجهزة الإدارية، ويشترط في أهداف التوعية المرورية الواقعية والموضوعية والوضوح، وكذا الثبات والاستقرار، وتحديد الهدف هنا ينص على محاولة التأثير على أفراد المجتمع بالتغيير من السلوكيات السلبية وتحويلها إلى سلوكيات إيجابية.

كما أن التوعية المرورية هي واجب ديني وأخلاقي واجتماعي، وقد زاد الاهتمام بها بعد تزايد عدد الحوادث المرورية، والتي ترجع أسبابها جميعاً إلى عدم الالتزام بقواعد المرور، وتتجلى الأهداف الرئيسية للتوعية المرورية في النقاط التالية:

✓ توضيح أهمية استخدام الأنظمة واتباع التعليمات المرورية، وما لتلك الأهمية من دور في الحفاظ على حياة الأفراد من أخطار الطريق.

✓ تحقيق ونشر ثقافة التوعية المرورية بين أفراد المجتمع على اختلاف الشرائح والفئات التي ينتمون إليها.

✓ تعويد الأفراد على التقيد بإرشادات المرور تجنباً لوقوع الحوادث المرورية التي تقع يومياً ويذهب بسببها العديد من الأفراد في شكل ضحايا أو معطوبين.

✓ تقوية العلاقة بين رجال المرور والمواطنين ومحاولة أن يشعر المواطن بأنه رجل مرور قبل أن يكون مواطناً.<sup>2</sup>

ترتبط التوعية المرورية فردية كانت أو جماعية بجملة من الغايات والأهداف هي:

1- اكتساب المعارف الجديدة أو التذكير بها والتأكيد عليها، وتحديد مضامينها بدقة، وتوضيح الغايات المقصودة سواء منها الموجهة لصالح الفرد بذاته أو الجماعة، والعمل على ترسيخ القناعة بأهميتها وربطها بالعادات والأعراف والقيم السائدة في المجتمع.

<sup>1</sup> طارق أحمد المحمود، سوّدد فؤاد الألوسي: التخطيط الإعلامي واستراتيجياته، ط 1، دار أسامة، عمان، الأردن، 2013، ص 16.

<sup>2</sup> عبد الله حامد عبد الله خلف: مرجع سبق ذكره، ص 62.

2- تنمية مهارات الأفراد والجماعات عن طريق الإرشاد والتوعية، بغية الحفاظ على السلامة وضمان الصلاحية والاستمرارية للحملات التوعوية والإرشاد المروري، وذلك باستعمال الآليات اللازمة لذلك والتركيز على الخبرات والتجارب المكتسبة في هذا الميدان.<sup>1</sup>

3- تعديل الاتجاهات والسلوكيات والعمل على إقناع الفرد والمجتمع بجدوى هذا التغيير أو التعديل في بعض السلوكيات المرورية، والاعتماد على التقاليد السائدة ودورها في الوصول إلى الصالح العام، وخلق جو من التواصل النفسي بين الفرد والجماعة يتم من خلاله التبصير بصفة مستمرة بأهمية الالتزام بسلوكيات مرورية.<sup>2</sup>

كذلك تهدف التوعية المرورية إلى:

1- تحقيق الوعي المروري بين مختلف شرائح المجتمع.

2- توضيح أهمية احترام واتباع التنظيمات وقوانين المرور، ومدى أهميتها في الحفاظ على الفرد والآخرين من مخاطر حوادث المرور.

3- توعية الأفراد على ضرورة احترام إشارات المرور وما ينتج عن هذا الاحترام من تدارك للمخاطر المحتملة على المارة وعلى السائقين.

4- تقوية العلاقة بين المواطنين ورجال المرور وترسيخ أهمية الدور المنوط برجل المرور واحترامه.<sup>3</sup>

وأيضا نجد من أهداف التوعية المرورية ما يلي:

1- العمل على تبصير الفرد بالمشاكل الناجمة عن حوادث المرور وأثرها على سلامته وسلامة جميع أفراد المجتمع.

2- ترسيخ سلوكيات مرورية تتفق وقواعد المرور، حيث يكون الالتزام بها طوعية.

3- التعريف بقانون المرور وتفصيله بشكل مستمر ومنتظم.

4- توظيف معلومات علمية قصد بعث روح الاحترام والمساعدة بين جميع مستخدمي الطريق.

5- العمل على إيجاد علاقة إيجابية ومثمرة بين مستعملي الطريق وشرطة المرور.

6- وضع وإثراء وسائل اتصال تسهل التفاعلات بين جميع مستخدمي الطريق.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> فتيحة بن عباس: مرجع سبق ذكره، ص299.

<sup>2</sup> الهاشمي بن بوزيد بوطالبي: مرجع سبق ذكره، ص10.

<sup>3</sup> فاطمة بن خليفة: مرجع سبق ذكره، ص332.

<sup>4</sup> سعد الدين بوطالبي: مرجع سبق ذكره، ص24.



كما يمكن أن تكون أهداف التوعية المرورية متجلية فيما يلي:

**1-الهدف الإعلامي:** الإعلام حول وجود مشكلة حوادث الطرق باستخدام وسائل الاتصال الجماهيري وغير الجماهيري، من خلال المحاضرات والندوات واللقاءات والمطبوعات.

**2-الهدف الإقناعي:** من خلال محاولة إقناع المواطن السائق والماشي والراكب أن كل حادثة مخالفة وأنه يخطئ ويتجاوز القوانين والقواعد، وهو بذلك يتسبب في إيذاء نفسه والآخرين، وتستخدم لذلك كافة الأساليب والمهارات الإعلامية والإقناعية التي تركز على العلوم النفسية والاجتماعية والعادات والتقاليد والدين ... إلخ

**3-الهدف الإنساني:** نهدف من خلال التوعية المرورية والتي تحمل أشكال التعليم والتدريب والتثقيف إلى الحفاظ على الانسان وحفظ حياته وتأمين سلامة المجتمع والحفاظ على موارده المختلفة.<sup>1</sup>

وقد حدد المؤتمر العربي الأول للمرور المنعقد في القاهرة عام 1972 أهداف التوعية المرورية على النحو الآتي:

✓ تبصير الفرد بمشكلات المرور وأثرها على سلامته وصحته ومصالحه، وعلى الاقتصاد القومي، وما يبذل من وسائل وأساليب لمعالجتها.

✓ تعويد الفرد على ممارسة السلوك الصحيح لقواعد المرور وآدابه، ممارسة طوعية باعتباره ضرورة قومية، إلى جانب ما يعطيه مظهر الحركة السلمية من فكرة حضارية مشرقة.

✓ شرح قوانين السير وقواعد المرور وآدابه بأسلوب محبب ومشوق، وبشكل مستمر ومنتظم.

✓ تنمية روح التعاون وبث الألفة والمساعدة بين مستعملي الطريق.

✓ خلق العلاقة الطيبة والثقة المتبادلة بين المواطن ورجل المرور.<sup>2</sup>

1 حسنية أحمد شاهين: الأسرة ودورها في التوعية المرورية، ورقة عمل مقدمة في الدورة التدريبية " تنمية مهارات رجال المرور في مجال التوعية المرورية "، خلال الفترة 19-23 ماي 2007، قسم البرامج التدريبية، كلية التدريب، عمان، 2007، ص16.  
2محمد سعد الدين بيان: التربية المرورية " مدخل في إعداد المعلم "، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، 2010، ص68،69.

وهناك من يرى أن أهداف التوعية المرورية تتلخص في النقاط التالية:<sup>1</sup>

- ✓ حث مختلف الفئات الاجتماعية على تبني السلوك المروري الآمن وإبراز أهمية ذلك على المواطن وعلى المجتمع ككل.
- ✓ إبراز الدور الأساسي والهام للأسرة، وتفعيل دورها في تنشئة جيل واع مروريا، من خلال قيام الأسرة بتعليم وتدريب وتأهيل أطفالها مروريا، وغرس السلوكات والقيم المرورية الآمنة عندهم.
- ✓ التركيز على الدور الهام للمؤسسات التربوية (المدرسة، الجامعة...)، وحثها على تفعيل دورها في مجال التوعية والتربية المرورية للتلاميذ والطلاب في كافة المراحل الدراسية.
- ✓ العمل على توحيد كافة الجهود التي تبذل من قبل مختلف الجهات الرسمية والأهلية التي تعنى بالتوعية المرورية، ورفع مستوى التنسيق بينها.
- ✓ إبراز الجهود والوسائل والإجراءات التي تقوم بها الأجهزة المختصة للحد من الحوادث المرورية.
- ✓ خلق شعور لدى مستخدمي الطريق بأهمية الالتزام بآداب وقواعد وقوانين المرور، وتقبل التعليمات الخاصة بذلك، والتي وجدت أصلا لضمان سلامتهم ولتنظيم حركتهم على الطريق.
- ✓ التقليل ما أمكن من وقوع حوادث المرور، وما ينجم عنها من خسائر بشرية ومادية هائلة تؤثر على سلامة أفراد المجتمع واقتصاد الوطن.
- ✓ كسب الرأي العام للحملات المرورية الميدانية، والتي تقوم بها الأجهزة المختصة لضبط المخالفين مروريا، حيث أن القيام ببرامج التوعية المرورية يوفر التبرير والدعم المناسب لهذه الحملات.

كما تسعى حملات التوعية المرورية إلى تحقيق التالي:<sup>2</sup>

- 1- الإبلاغ بوجود قانون جديد أو تعديل قانون.
- 2- تحسين المعرفة أو الوعي بالمخاطر والسلوكات الوقائية المناسبة من أجل قيادة جيدة وسليمة.
- 3- دراسة وتحليل العوامل الأساسية المكونة للسلوك، والمعروف أنها تؤثر على مستخدمي الطريق.
- 4- تعديل السلوكات الخطرة، أو الحفاظ على السلوكات الصحيحة لقيادة سليمة.

<sup>1</sup> فرح الجلامدة: التوعية المرورية " الثقافة المرورية " وأثرها للحد من الحوادث المرورية، قسم الدراسات، إدارة السير المركزية، عمان، الأردن، دس، د ص.

<sup>2</sup>Facant Nathalie Et D'autres: opcit, p9.

5-تقليل شدة وتيرة الحوادث.

وتأسيسا على ما سبق يجب أن تركز استراتيجية التوعية المرورية على الركائز الخمس الرئيسية التالية:<sup>1</sup>

1-إدارة السلامة المرورية على الطرق.

2-توفير واستخدام مركبات أكثر أمانا.

3-تكوين مستخدمي طرق أكثر وعيا والتزاما بقواعد السلامة على الطرق.

4-توفير طرق أكثر أمانا مع توفير جميع معايير السلامة المرورية فيها.

5-متابعة الأفراد بعد التصادم.

### المبحث الرابع: دعائم التوعية المرورية

إذا كانت حملات التوعية المرورية تحتاج إلى إعداد رسالة ذات محتوى معين، فإنها تحتاج كذلك إلى وسيلة تبليغ هذا المحتوى إلى المتلقي، وتعتبر هذه الوسيلة أو الدعامة عنصرا هاما في عملية التوعية، إذ عليها يتوقف تلقي الفئة المستهدفة لهذه الرسالة وتقبلها والافتناع بها ثم العمل بمضمونها، أو يمكن رفضها وبالتالي فشل العملية.

لذا نجد القائمين على إعداد الحملات التوعوية يولون أهمية كبيرة وعناية بالغة للدعائم، فيجتهدون في انتقاء ما يناسب الموضوع، ويعملون على تنويعها، سعيا منهم إلى ضمان إيصال الرسالة إلى المتلقي والتأثير فيه، ومن أهم دعائم حملات التوعية المرورية نذكر:

1-**الأسرة:** تكون الأسرة البيئة الاجتماعية الأولى لجميع الأفراد، فيمكن أن تلعب دورا هاما في تشكيل الممارسات الاجتماعية المتلائمة مع حركة المرور، والأبناء يقتدون بأوليائهم في جميع الميادين الاجتماعية، وحتى فيما يتعلق باستعمال الطريق.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> United Nations Département of Safety and Security : **Road Safety Stratégie (For The United Nations System and its Personnel)**, Publisher by Undss, Janury 2018, p10. Available on : <http://www.un.org/undss>.

<sup>2</sup> سعد الدين بوطبال: **تساؤل نفسى اجتماعى لحوادث المرور فى الجزائر " الإحاطة بعوامل نفسية اجتماعية متعلقة بالمخاطرة وارتكاب الحوادث المرورية "**، مرجع سبق ذكره، ص24.

فواجب الأسرة تعليم وتدريب أطفالها نظريا وعمليا بقواعد المرور وإرشادات المرور، وكيفية السير على الطريق وعبوره وكيفية استخدام المركبات العامة والخاصة، وخاصة وأن الإلمام المعرفي بقواعد المرور ومستلزمات السلامة على الطريق لا يقل أهمية عن الجانب الخلقى والقيمي.<sup>1</sup>

كما تساهم الأسرة في التوعية المرورية من خلال:<sup>2</sup>

- ✓ قيام الأهل بتدريب وتعليم الأطفال طريقة المشي على الرصيف وقطع الشارع في الأماكن المخصصة حسب الأسلوب السليم.
- ✓ أن يكون الأهل قدوة للأطفال بشكل يمارس التصرفات السليمة ويلتزمون بقانون السير.
- ✓ أن يقوم الأهل بتقديم شرح للأطفال بما يحدث من حوادث الأطفال، حتى يتوخوا الحيطة والحذر دائما، لتلافي الحوادث.

زد على ذلك التنشئة الاجتماعية الأسرية تهدف إلى تحقيق التكيف الاجتماعي للفرد مع الوسط الاجتماعي الذي يعيش فيه<sup>3</sup>، حيث يتم التكيف مع الوسط الاجتماعي بطرق مختلفة من أهمها عمليات الأمر والنهي أو التحريم، فالأولياء ينهون أطفالهم في كل مناسبة إلى ما يجب وما لا يجب فعله أو عمله<sup>4</sup>.

**2- المؤسسات التعليمية:** المؤسسات التعليمية مثل العائلة، فلا يمكن أن ننسى دورها الجديد المنوط بها في تهيئة الأجيال من أجل الامتناع عن ممارسة السلوكات المضادة لراحتهم ولراحة الآخرين في جميع الميادين، وحتى فيما يتعلق بمرور، خصوصا أنه بإمكاننا تحقيق الوعي المروري بالاعتماد على مناهج تربوية علمية واضحة المقاصد والغايات، تراعي الخصائص العمرية والعقلية للأفراد من أجل تحقيق رغبة أكيدة وعمل إيجابي لاحترام نظام المرور وتحقيق الأمان في استعمال الطريق.<sup>5</sup>

1 خالد محمد الحباري، محمد أحمد الإبراهيم: التربية المرورية لطلبة المدارس للفئة العمرية " 12-18 " سنة، ورقة بحث مقدمة ضمن أشغال المؤتمر الخامس للسلامة المرورية في الأردن، الأردن، 22-24 نيسان، 2008، د ص.

2 حسنية أحمد شاهين: مرجع سبق ذكره، ص20.

3 عبد الجليل ساقني: حقيقة التنشئة الاجتماعية وأهميتها للفرد والمجتمع، مجلة آفاق علمية، مجلد 10، العدد 2، المركز الجامعي تمنراست، الجزائر، 2018، ص143.

4 المرجع نفسه: ص ن.

5 سعد الدين بوطبال: تساؤل نفسي اجتماعي لحوادث المرور في الجزائر " الإحاطة بعوامل نفسية اجتماعية متعلقة بالمخاطرة وارتكاب الحوادث المرورية "، مرجع سبق ذكره، ص25.

وعندما عقد المؤتمر العربي الأول للمرور في القاهرة عام 1972، كان قد أصدر قرارات في التربية والتوعية منها:

- ✓ القيام بحملات لنشر الوعي المروري وفق خطة مدروسة على مدار السنة.
- ✓ إدخال مادة المرور في مناهج التعليم.
- ✓ تدريب طلاب المدارس والجامعات على تنظيم حركة المرور.
- ✓ التوسع في إنشاء مدارس تعليم قيادة السيارات.
- ✓ إشعار المواطنين بفداحة نتائج المشكلة المرورية، خاصة الحوادث المرورية.<sup>1</sup>

كما أن فئة الأطفال تعتبر من أسهل الفئات التي يمكن التأثير عليها، ولذلك يجب أن تؤدي مؤسسات التعليم دورا هاما في برنامج السلامة المرورية، ويجب امدادها بالمعلومات من الحكومة وتقديم الخبرة لها من شرطة المرور.<sup>2</sup>

كما تعتبر التوعية المرورية وتعليم المنهج النظري للقيادة من أهم أدوار المدرسة في السلامة المرورية، والتي تستهدف توعية التلاميذ بقواعد سير المشاة على الطرق والشوارع... إلخ<sup>3</sup>

وتسهم المؤسسات التعليمية، باعتبارها من أكثر مؤسسات التنشئة الاجتماعية تأثيرا في توجيه سلوكيات الأفراد وتكوين اتجاهاتهم نحو مختلف القضايا والموضوعات والتي من أهمها ما تعلق بالحياة المرورية<sup>4</sup>، بمراحلها المختلفة بدور أساسي في إكساب الوعي المروري، للمتعلمين وتنمية مهاراتهم نحو السلوك الصحيح، بما تملكه من وسائل وتقنيات في عملية التعلم والتعليم، ويقصد بالمؤسسات التعليمية جميع المؤسسات التعليمية الحكومية أو الخاصة، التي تسهم في تنمية علوم الفرد ومعارفه طوال حياته الأولى، والتي تبدأ بدور رياض الأطفال ثم المدارس ثم الجامعات والمعاهد العلمية والمهنية بكل أنواعها، كما أن المدرسة والجامعة تؤثران تأثيرا إيجابيا في طموح الأفراد وتطلعاتهم، وتسهم إسهاما كبيرا في تحديد النماذج التي يقتدي بها المتعلمون، وهناك العديد من الأدوار التي يمكن للمؤسسات التعليمية ممارستها للارتقاء بالسلوك المروري السليم لدى المتعلم، وذلك بدءا من

<sup>1</sup> محمد سعد الدين خيرو بيان: التربية المرورية في التعليم، ورقة عمل مقدمة ضمن أشغال مؤتمر التعليم والسلامة المرورية، قسم الندوات واللقاءات العلمية، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، 11-13 ديسمبر 2006، ص8.

<sup>2</sup> رون بنيرسون: المدن الحديثة وحوادث السير والمخالفات المرورية، د ط، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، 1990، ص193.

<sup>3</sup> نزار محمد العابدي: التوعية المرورية في المدارس، مجلة الأمن والحياة، العدد 319، ذو الحجة، 1429هـ، ص80.

<sup>4</sup> لامية بوبيدي: دور بعض مؤسسات التنشئة الاجتماعية في إكساب الثقافة المرورية للأطفال المتمدرسين " دراسة ميدانية على عينة من الأطفال المتمدرسين في الصف -الثالث، الرابع، الخامس-ابتدائي بمدينة قالمة "، مجلة الدراسات والبحوث الاجتماعية، العدد 10، جامعة الشهيد حمة لخضر، الوادي، الجزائر، مارس 2015، ص121.

تعريفه بالسلوك المروري وجدواه للحفاظ على النفس وعلى الآخر في المجتمع، وانتهاء بالقيام بالدراسات العلمية للارتقاء بالسلوك المروري.<sup>1</sup>

والتربية المرورية تحقق الأمان لأطفالنا، وذلك من خلال تنمية الوعي المروري لدى الطفل بصورة منظمة ومدروسة، لأن الطفل يشارك المشاة في الحركة المرورية، وهو لا يملك مهارات الناضجين من هذه الناحية ولا المعارف المرتبطة بإرشادات وقواعد المرور ولا الخبرات المرورية الضرورية التي تمكن من تقرير الأوضاع المرورية، ولا السلوكيات التي تكفل أمنه وسلامته، حيث يتحتم على المعلمين استخدام الألعاب المشوقة والأنشطة والتدريبات التي تنمي القدرات السمعية والجوانب الحركية لدى الطفل، وعن طريق الاحتكاك المباشر بواقع الحركة المرورية باستخدام أسلوب التجوال وذلك باصطحاب الأطفال لزيارة مواقع مرورية على الطبيعة.<sup>2</sup>

**3-الإعلام:** لوسائل الإعلام دور بالغ الأهمية في إذكاء الوعي المروري بين الأفراد، ونقصد بها الإذاعة، التلفزيون، الوسائل المكتوبة... لأن لهذه الوسائل جمهورها، لذا يجب استغلالها لإثارة الانشغال الاجتماعي بالقضايا التابعة لحركة المرور.<sup>3</sup>

إضافة إلى أن للإعلام دور كبير في مواجهة الظواهر، وذلك من خلال:<sup>4</sup>

\*تؤدي ظروف الظاهرة إلى تزايد أهمية الدور الوسيط الذي تقوم به وسائل الإعلام، وخاصة ما يتعلق بإنجاز المهام التالية (تقديم معلومات، شرح أهمية ومغزى الأحداث، التوعية، التربية...).

\*جذب اهتمام وسائل الإعلام واهتمام الرأي العام بوسائل الإعلام، الذي يصبح أكثر تعرضا له، وهذا ما يفسر أن ظروف الظاهرة تتميز بالاستخدام المكثف لوسائل الإعلام والاتصال.

\*يؤدي التنوع في وسائل الإعلام والاتصال إلى المنافسة بين الرسائل الإعلامية، وتزايد الجهود المبذولة لتقديم رسائل مبتكرة ومتطورة وجذابة قادرة على أن تنافس وأن تصل وأن تؤثر.

1 محمد سعد الدين خير و بيان: التربية المرورية في التعليم، مرجع سبق ذكره، ص8.

2 مصطفى عوفي، رضا نعيمة: مرجع سبق ذكره، ص201.

3 سعد الدين بوطبال: تداول نفسى اجتماعى لحوادث المرور فى الجزائر " الإحاطة بعوامل نفسية اجتماعية متعلقة بالمخاطرة وارتكاب الحوادث

المرورية "، مرجع سبق ذكره، ص25.

4 فتيحة بن عباس: مرجع سبق ذكره، ص81.

وهناك أنواع كثيرة لوسائل الإعلام نذكر منها:

أ-وسائل الإعلام المرئية (السمعية البصرية): والتي نجد من أهمها التلفزيون والفيديو وأجهزة الحاسب  
CD&DVD.

#### أ-1-التلفزيون:<sup>1</sup>

✓ يستطيع التلفزيون نقل جميع الفعاليات المرورية كإداة جاهزة للبث من المعارض والمسارح والندوات  
والمؤتمرات، إلى جانب ما يقدمه من برامج وفلاشات.

✓ إن الأرشيف التلفزيوني عادة ما يحتوي على فقرات إرشادية وتوعوية مرورية، ورسوم توضيحية  
ومقابلات مع رجال المرور ومهتمين وأفلام مسجلة لحوادث وكوارث مرورية حدثت لفترات سابقة أو  
لاحقة، يمكن الاستفادة منها في تطعيم البرامج بأوصاف مشاهد توعوية مساعدة.

✓ إمكانية تسخير الرسوم المتحركة لبرامج الأطفال لتعزيز التوعية المرورية وطعيم الفقرات للبرامج  
الاجتماعية الأخرى بهذا النوع من الأعمال الذي يعتمد في الأساس على القدرة التخصصية في الرسم  
الكاريكاتوري والتصوير المتعلق بهذا النوع من الأعمال، وكذلك سير عملية الإنتاج والإخراج برمتها ومن  
ضمنها إدخال المؤثرات الصوتية والموسيقية المناسبة.

✓ بث البرامج الجاهزة التي تنتجها الجهات المختصة في إدارات المرور.

ومن مميزات التلفزيون التي تجعل منه وسيلة هامة وضرورية في حملات التوعية بصفة عامة، وحملات  
التوعية المرورية بصفة خاصة التالي ذكره:<sup>2</sup>

✓ الوصول إلى جماهير كثيرة في الوقت نفسه.

✓ يصل إلى الأميين كما يصل إلى المتعلمين والمتقنين، حيث يحظى بمشاهدة ومتابعة عالية بين معظم  
الجماهير.

✓ يقترب التلفزيون كثيرا من الواقع عن طريق تقديمه للصوت والصورة الملونة والحية، والعالية الدقة  
والتقنية HD.

<sup>1</sup> أحمد مطهر عقبات: دور وسائل الإعلام في نشر التوعية المرورية، ورقة عمل مقدمة ضمن أشغال الندوة العلمية " واقع الحملات التوعوية  
المرورية"، قسم الندوات واللقاءات العلمية، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، 22-24 أكتوبر  
2007، ص21، 22.

<sup>2</sup> عبد اللطيف بن ديبان العوفي: مرجع سبق ذكره، ص144.

✓ يمتاز التلفزيون بالحالية، حيث يتم نشر الخبر فور حدوثه وبالصوت والصورة.

✓ أثبتت الكثير من البحوث والدراسات فعاليتها وقوته في التأثير على المتلقي.

كما يؤكد علماء النفس أنه كلما زاد عدد الحواس التي يمكن استخدامها في تلقي فكرة معينة أدى ذلك إلى تدعيم الفكرة وتقويتها وثبوتها في ذهن الفرد، ومن هنا برزت أهمية التلفزيون كوسيلة تعليمية.

#### أ-2- الفيديو وأجهزة الحاسب CD&DVD<sup>1</sup>:

✓ يستطيع أن يستخدم القائم على الحملة الفيديو والفيلم والأقراص CD&DVD المدججة بالطريقة التي يريدتها، حيث بالإمكان عرض رسائل الحملة من خلالها في الأوقات التي تناسب الجمهور.

✓ بالإمكان استخدام مادة الفيديو أو الفيلم مع الشرح والتوضيح والإجابة على الاستفسارات التي قد تصدر من الجمهور، لذا فهي مادة مساعدة للاتصال الوجيه وبالتالي فإن التغذية المرتدة فورية.

✓ بالإمكان استخدام مميزات تقنية الفيديو وDVD كافة من حيث الإعادة والتسريع والتبطين.

✓ أيضا يمتاز الفيديو وDVD بخصائص التلفزيون نفسها من حيث تقديم الصورة مكبرة عن طريق التقريب، ومن حيث تقديمه للأشياء بالصورة والصوت.

✓ بالإمكان استخدام الفيديو وDVD وكذلك الفيلم للوصول إلى جماهير كبيرة، وكما يمكن توجيه ذلك إلى جماعات صغيرة جدا، وذلك حسب طبيعة الموضوع ورغبة القائم على الحملة.

**ب- وسائل الإعلام السمعية:** وتتمثل في الإذاعة، حيث تعتبر الإذاعة دعامة قارة في حملات التوعية المرورية، فهي أداة كانت ولا زالت وستظل من أقوى وسائل الإعلام تأثيرا ويسرا للأفراد في سبيل الحصول على المعلومات والأخبار، وذلك بالنظر إلى الخصائص التي تمتاز بها دون غيرها من وسائل الإعلام الأخرى، والتي من أهمها:<sup>2</sup>

✓ سعة الانتشار.

✓ السرعة الفائقة التي تنقل بها الإذاعة من جهاز الإرسال إلى جهاز الاستقبال، كما أن موجات الإذاعة تستطيع أن تتخطى جميع العقبات التي تمنع وسائل الاتصال الأخرى من القيام بوظيفتها وتحجيبها.

<sup>1</sup> عبد اللطيف بن ديبان العوفي: مرجع سبق ذكره، ص152.

<sup>2</sup> يوسف مرزوق: الخدمة الإخبارية في الإذاعة الصوتية " دراسة حول القائم بالأخبار "، د ط، د د ن، القاهرة، مصر، 1986، ص18.



✓ الاتصال عن طريق الإذاعة لا يحتاج إلى وسيط والرسالة الإذاعية تصل مباشرة من المذيع إلى المستمع، ولا تحتاج الإذاعة إلى أي مجهود من جانب المستمعين.

✓ الكلمة المذاعة لها سحرها وتأثيرها الكبير، فهي تعد من أقوى الوسائل في التأثير على الجماهير، ولها قوتها الإيجابية فهي تصل إلى كل إنسان في كل مكان، وفي أي زمان، كما أن المادة الإذاعية تتميز بإمكانية تسجيلها وإذاعتها أكثر من مرة، وفي كل مرة تكسب قوة إضافية مما يجعل لها تأثيرها الفعال على مستمعيها.

✓ الإذاعة من ناحية أخرى جامعة شعبية كبيرة على الهواء، تخاطب المتعلم والأمي، وتنقل إليهما الثقافة والعلم والفن والترفيه أينما كانا، وهي تخاطب الأذن وبذلك ترهف الحس وتعمل على إذكاء الخيال الذي يعتبر من أهم العناصر الجوهرية والضرورية في عملية التعلم.<sup>1</sup>

✓ تمتاز الإذاعة بالحالية والفورية، وهي قليلة التكلفة سواء في الإنتاج أو في الاستخدام.<sup>2</sup>

✓ يكمن سر قوة الإذاعة في كونها تستعمل مختلف الطرق للتعبير والتأثير على العاطفة والعقل، كما أنها مصاحبة للفرد تلاحقه طوال اليوم، وهي وسيلة تنشأ من خلالها مشاركة بينها وبين المستمع، وتحقق روابط المودة والألفة بين المستمع وغيره من الناس، فالإحساس الجمعي هو من أهم مميزات الإذاعة، من خلالها يشعر المستمع بأنه عضو في جمهور كبير من المستمعين، وهذا الإحساس بدوره يعمق القابلية للاستهواء.<sup>3</sup>

✓ تمتاز الإذاعة كما أثبتت الكثير من البحوث بقدرتها على تدعيم وإعادة الرسائل التي تبث في الوسائل الأخرى، وبذلك فهي أداة جيدة لحملات التوعية في حالة الرغبة في تكرار وإعادة بعض الرسائل الخاصة.<sup>4</sup>

والإذاعة كوسيلة إعلامية يمكن أن يكون لها دور في نشر رسائل التوعية الأمنية، كما يمكن أن تسهم في توصيل رسالة رجال الأمن وعكس ما يقومون به من أجل إرساء دعائم الأمن والاستقرار وزيادة ورفع درجة الحس الأمني لدى الجمهور، لأخذ الحيطة والحذر والتعامل بفهم ووعي في حالة حدوث التداعيات والمشكلات الأمنية وإجراء التدابير الوقائية اللازمة التي تحمي الفرد والمجتمع.

<sup>1</sup> يوسف مرزوق: مرجع سبق ذكره، ص19.

<sup>2</sup> عبد اللطيف بن ديبان العوفي: مرجع سبق ذكره، ص143.

<sup>3</sup> يوسف مرزوق: مرجع سبق ذكره، ص20.

<sup>4</sup> عبد اللطيف بن ديبان العوفي: مرجع سبق ذكره، ص143.

كما يمكن أن تعمل الإذاعة على ترسيخ مفهوم الأمن الشامل في كل مناحي الحياة، وتعريف الجمهور بأساسيات الوقاية وأنظمة السلامة وكيفية استخدامها والاستفادة منها، إن ما تقدمه الإذاعة في سبيل التوعية الأمنية لا يمكن حصره، ولكن من بين أهم استخدامات الإذاعة في المجال الأمني، نجد الأمن الإذاعي المروري<sup>1</sup>.

إن ميزة الاستماع إلى الإذاعة أثناء تأدية مهام أخرى هيأت لها أسباب الانتشار وإمكانية المتابعة في كل وقت وفي كل مكان، ولأنه يمكن الاستماع إليها أثناء قيادة المركبة وأثناء استغلال الجمهور للمواصلات العامة ووسائل النقل المختلفة، يمكن حينها تقديم رسائل التوعية المرورية للالتزام بضوابط المرور وقوانينه، وكيفية استخدام الطريق للمشاة، كما يمكن متابعة أخبار المرور وحوادث الحركة، ورصد أخبار الطرق التي تعاني اختناقا في أوقات الذروة، فيتجنبها السائقون إلى أخرى بديلة<sup>2</sup>.

كما أنه تشكل برامج متنوعة عبر أثير الإذاعة للاضطلاع بمهمة نشر التوعية المرورية في كثير من الاتجاهات، منها:

1-تستطيع الإذاعة في سياق نشر التوعية المرورية ربط القرى والمدن، باتباع أساليب جديدة في تكتيف الفلاشات والتنويهات باللهجات المحلية، وإمداد إذاعات المدارس اليومية والجامعات بنصوص إذاعية<sup>3</sup> نظرا لأهمية تكرار القضايا المرورية الضرورية، وخاصة تلك الفقرات التي تحتوي على حوار تمثيلي مبسط، لأن الأسلوب التمثيلي الإذاعي هو الأقرب للملاسة القضية بصورة مؤثرة، وضمان متابعة مستمرة من جميع الأفراد، نظرا لأن طبيعة الإذاعة المسموعة تمكن المستقبل من الاستماع وممارسة الأعمال في آن واحد.

2-تكتيف فقرات البرامج الاجتماعية الإرشادية بمواضيع نشاطات الحملات المرورية من خلال التغطيات الإخبارية والتقارير الميدانية واللقاءات الصحفية مع رجال المرور، والمهتمين لمناقشة أحداث الساعة واستعراض طبيعة الكوارث المرورية المسجلة وحجمها وأسبابها وطرق معالجتها من خلال التوعية والحملات المرورية وتطبيق القوانين السارية.

3-تنويع العروض والأداء بفقرات وثائقية وتسجيلية وفلاشات تمثيلية تتناول التوعية المرورية في البرامج التي تعدها أو تشارك في إعدادها الجهات المختصة<sup>4</sup>.

1 إيمان عبد الرحمن أحمد محمود: مرجع سبق ذكره، ص77.

2 المرجع نفسه: ص85، 86.

3 أحمد مطهر عقبات: مرجع سبق ذكره، ص18.

4 المرجع نفسه: ص19.

4-تستطيع البرامج الإذاعية التي تتناول المشكلة المرورية في فقراتها أن تركز على تعزيز المعارف المرورية والتوعية إزاء القواعد وآداب السلامة، كمصاحبة المستقبل بعناوين فقرات إيجابية مثل: " مشكلة وحل "، " أضف إلى معلوماتك "، " ثقافة مرورية "، " نصائح وإرشادات مرورية "... وغيرها من العناوين التي تشير إلى مواضيع متعلقة بالمشكلة المرورية.

5-من المفيد فتح قنوات اتصال مع مجموع المستمعين في أوقات البث، للاستئناس بآرائهم وتجاربهم ومقترحاتهم إزاء المادة المعروضة، وفتح المجال للإضافات المفيدة والاستفسارات حول مجمل القضايا المطروحة، وبهذا يفسح المجال أمام مساهمة المواطنين والباحثين والمهتمين في إيجاد حلول عملية لمعالجة القضايا المطروحة، كتحرك شعبي يلقي بمسؤولية التوعية المرورية على كاهل جميع أفراد المجتمع.<sup>1</sup>

ت-وسائل الإعلام المكتوبة: وتتمثل في الصحف والمجلات، حيث تعتبر هذه الأخيرة من دعائم حملات التوعية المرورية الأساسية، ويعود ذلك إلى الخصائص والميزات التي تتصف بها والتي من أهمها:

### ت-1-الصحف:<sup>2</sup>

- ✓ تصل الصحف إلى جمهور كبير نوعا ما، خاصة عندما يكون الجمهور المقصود جمهورا متعلما.
- ✓ تصل الصحف إلى المسؤولين والمؤثرين من الجماهير، ولها تأثير جيد عليهم.
- ✓ تستطيع الصحف الخوض في موضوعات حساسة ومعقدة، لا تستطيع وسائل الإعلام الأخرى الخوض فيها.
- ✓ تستطيع الصحف أن تعطي للموضوع المطروح تفاصيل دقيقة، لا تستطيع الوسائل الإعلامية الأخرى تقديمه.
- ✓ تسمح الصحف للقارئ بالقراءة بالسرعة التي يريد، كما يمكن للقارئ أن يقرأ الموضوع أكثر من مرة.
- ✓ إن سعر الصحف مازال مقبولا ومعقولا.

<sup>1</sup> أحمد مطهر عقبات: مرجع سبق ذكره، ص20،21.

<sup>2</sup> عبد اللطيف بن ديبان العوفي: مرجع سبق ذكره، ص140.

كما أنه من أهم وظائف الصحف، تزويد القارئ بالأخبار، وتفسير هذه الأخبار، بالإضافة إلى توجيه والإرشاد والتوعية<sup>1</sup>، فالصحافة حرفة ورسالة، وهي تنبه الرأي العام إلى قضايا تهمه<sup>2</sup>، والصحافة المكتوبة عبارة عن إعلام خادم، فهي أداة مميزة للتعليم الدائم<sup>3</sup>.

والصحافة المكتوبة تسعى إلى تنوير الشعب وتوجيه أفرادها إلى المسائل العامة التي تشغل بال المجتمع كله أو بعضه، وهذا ما يعطي للصحافة طابعا اجتماعيا<sup>4</sup>.

أما فيما يخص حملات التوعية المرورية، فتستطيع الصحف أن تكون دعامة مهمة وأساسية لها، وذلك من خلال تغطيتها الدائمة والمتواصلة لحوادث المرور ومن عين المكان، مع التركيز على المسببات، وتقديم الحلول، بالإضافة إلى إمكانية تغطية الفعاليات والتظاهرات التي تتناول موضوع التوعية المرورية، كما يمكن أن تخصص الصحف مساحات منها لفلاشات وتنويهات خاصة بالتوعية المرورية، وما يدعم هذا هو تنوع قوالب الصحافة المكتوبة المعتمدة في كتابة ونقل ونشر الأخبار، والتي من أهمها للذكر لا الحصر " التحقيق الصحفي، الحديث الصحفي، المقال الصحفي، الخبر الصحفي، العمود الصحفي، الصورة الصحفية، التقرير الصحفي، التحقيق الصحفي، الفن الكاريكاتوري الصحفي..."

**ت-2-المجلات:** تعتبر صحافة المجلة من أرقى الفنون الصحفية وأكثرها عمقا في الأسلوب والشرح والتحليل للأحداث والقضايا والمشكلات الأخرى<sup>5</sup>.

ومن أهم مميزات المجلة نذكر<sup>6</sup>:

- ✓ قدرتها في التوجه إلى فئات معينة من الجمهور، بالإضافة إلى وجود مجلات عامة للجهاير كافة، فنجد مجلات خاصة للأطفال، وأخرى للشباب والمرأة وللرياضة وهكذا، وهذا بالطبع يسهل على القائم بالحملة اختيار نوعية المجلة حسب جمهوره المستهدف.
- ✓ تمتاز المجلة بقدرتها التفصيلية حيث تسمح للقائم على الحملة بتقديم رسائله مفصلة للجمهور، كما أن المتلقي نفسه يتوقع عند شرائه للمجلة وجود تفاصيل دقيقة للموضوعات التي تتطرق إليها.
- ✓ للمجلات قدرتها الإنتاجية والطباعية الجيدة، خاصة الصور والرسوم التوضيحية.

1 فضة عباسي بصلي، محمد الفاتح حمدي: مرجع سبق ذكره، ص52.

2 سلامة موسى: الصحافة حرفة ورسالة، ط 1، دار التقدم، القاهرة، مصر، 1963، ص106.

3 بيير ألبير: الصحافة، ترجمة فاطمة عبد الله محمود، د ط، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، مصر، 1987، ص35.

4 عبد اللطيف حمزة: الصحافة والمجتمع، د ط، دار الفلم، القاهرة، مصر، 1963، ص23.

5 فضة عباسي بصلي، محمد الفاتح حمدي: مرجع سبق ذكره، ص55.

6 عبد اللطيف بن ديبان العوفي: مرجع سبق ذكره، ص142.

## ث-الإعلام الجديد:

✓ ضمان الاتصال المباشر عن طريق مواقع التواصل الاجتماعي (الفيس بوك، تويتر...إلخ)، أجهزة الهواتف الذكية، وذلك عن طريق إرسال رسائل توعوية عن أماكن الازدحام المروري وعن حالة الجو، وعن أماكن الحوادث المرورية ومواقع الاختناقات نتيجة الحوادث لتجنب الازدحام والتوعية بالطرق البديلة، وفي نسق التوعية المرورية تكون الرسائل للتنويه عن الحملات الإعلامية التوعوية، حيث تستخدم جميع وسائل التواصل الحديثة لإيصال رسائل الحملات للجمهور المستهدف بها.<sup>1</sup>

كما يجب معرفة جميع العوامل التي تؤثر على الحملات عبر شبكات الوسائط الاجتماعية، من أجل الحصول على نتائج فعالة وذات جودة عالية، وذلك بالاعتماد على طريقة تقييم متكاملة ومنظمة.<sup>2</sup>

ومن خصائص الاتصال عبر الأنترنت:

**\*التفاعلية:** وقد عرفت بأنها: " العملية التي يتوافر فيها التحكم في وسيلة الاتصال من خلال قدرة المتلقي على إدارة عملية الاتصال عن بعد "، كما عرفت بأنها أحد القنوات التي يمكنها نقل رد فعل الجمهور إلى المرسل ووصفها بالاستجابة.<sup>3</sup>

وقد ساعدت التفاعلية على تخصيص المواقع الإلكترونية صفحات للاهتمامات الخاصة للمستخدمين، بحيث يمكن لأصحاب الاهتمامات المشتركة من خلال الصفحات تبادل الخبرات والأنشطة، كما يمكن من خلال التفاعلية الإفادة من آراء الجمهور في إعداد المواد الصحفية للصحف المطبوعة أو البرامج التلفزيونية أو الإذاعة التقليدية، وحتى الحملات الإعلامية.

**\*سهولة الاستخدام:** تعد سهولة الاستخدام أحد أهم عوامل تفضيل مستخدمي الأنترنت وزيادة إقبال الجماهير لهذه الشبكة، حيث لا تتطلب الإفادة من الشبكة بذل جهد جسدي وعقلي كبير لفهم أو استيعاب ما تتوافر عليه من مواد خاصة مع استخدام بعض البرمجيات التي تسهم في تسهيل الموضوعات المعقدة مثل الوسائط المتعددة وغيرها.

<sup>1</sup> خالد المالكي: مسؤولية العمل الجماعي للحد من الحوادث المرورية، مجلة المرور، العدد 49، السنة 7، قطر، أبريل 2012، ص14.

<sup>2</sup> Jurgita Raudeliuniene and others : **Evaluation of advertising campaigns on social media networks**, Journal Sustainability, 10/ 2018, p4.

<sup>3</sup> لمين علوطي: أثر تكنولوجيا المعلومات والاتصال على إدارة الموارد البشرية في المؤسسة، أطروحة دكتوراه، في علوم التسيير، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر، الجزائر، 2008/2007، ص32.

وتشمل سهولة الاستخدام جوانب كثيرة، من أهمها سهولة الحصول على المعلومات، إلى جانب تفعيل الشبكة لعملية الاتصال الشخصي بين الجماهير.<sup>1</sup>

**\*الوسائط المتعددة:** تستهدف الوسائط المتعددة المساعدة في إيضاح المعاني، وتقوم بدمج النصوص والرسوم والصور الثابتة والمتحركة، بالأصوات والتأثيرات المختلفة لتوصيل الأفكار والمعاني، وتساهم الوسائط المتعددة بتوفير بيئة متميزة تساعد مستخدمي الأنترنت على اكتساب المهارات والخبرات والمعرفة، كما تساعد الجمهور على التفاعل مع النصوص الجامدة، من خلال تضمين النصوص لقطات مسموعة ومرئية وصور ورسومات كاريكاتورية.

**\*سرعة الحصول على المعلومات:** توصف الأنترنت بالطريق الإلكتروني السريع للمعلومات، أو طريق المعلومات فائقة السرعة، نتيجة التقنيات المتوفرة فيها، والتي مكنت العالم أجمع من الوصول إلى المعلومات المتاحة على الشبكة في الوقت نفسه.<sup>2</sup>

**4-مدارس تعليم السياقة:** تساهم هذه المدارس في تعليم الأفراد أصول القيادة الواعية للمركبات، ومن أهم أهداف مدارس تعليم السياقة نجد:

- نشر الوعي المروري لدى الأفراد الراغبين في الحصول على رخصة السياقة.
- أكساب المتعلم المهارات اللازمة لاستعمال المركبة بشكل آمن وفق قواعد السلامة المرورية.
- إيجاد علاقة إيجابية بين كل مستعملي الطريق، وتنمية روح المسؤولية لديهم.
- العمل على جعل قانون المرور محترما بصفة تلقائية، ذلك لأن الالتزام بأنظمة وآداب المرور من مظاهر التمدن، لأنها قوانين وأنظمة وضعت لحماية سائق المركبة ومستخدمي الطريق، ومخالفة هذه الأنظمة يؤدي إلى عواقب وخيمة.<sup>3</sup>

**5-الومضات الإشهارية:** وهي عبارة عن لقطات سمعية بصرية قصيرة المدة، تشمل سيناريو وجيز جدا، يبرز مثلا سلوكا خاطئا يؤدي إلى وقوع مالا تحمد عقباه، أو سلوكا سليما يؤدي إلى نتائج مرضية.

<sup>1</sup> لمين علوطي: مرجع سبق ذكره، ص33.

<sup>2</sup> المرجع نفسه: ص34.

<sup>3</sup> سعد الدين بوطبال: تداول نفسى اجتماعى لحوادث المرور فى الجزائر " الإحاطة بعوامل نفسية اجتماعية متعلقة بالمخاطرة وارتكاب الحوادث المرورية "، مرجع سبق ذكره، ص27،28.

وهما أسلوبان مختلفان باختلاف توجهات المختصين في التربية والتوعية، فالمدرسة الأولى ترى وجوب التركيز على المثال الجيد والسلوك السليم لترسيخه في نفس المتلقي، فيتصرف وفقا لهذا النموذج المثالي، ويقلده في سلوكه وتعامله مع المركبة والطريق، ويرى هذا الاتجاه أن إبراز الأحداث الأليمة والصور والمشاهد المؤلمة تصدم المتلقي وتؤلمه، فابتعد عنها ولا يتحمل متابعتها، وبالتالي لا يتحقق الهدف المنشود من الرسالة.<sup>1</sup>

أما أنصار المدرسة الثانية، فيرون أن عرض المشاهد المؤلمة مع إبراز المشاهد الدموية، يرون أن هذا يصدّم فعلا المتلقي فيؤثر فيه تأثيرا عميقا يجعله يتفادى ارتكاب مثل تلك المخالفات، أي جعله يدرك الأخطار التي تسببها مخالفة قواعد السلامة المرورية، وإقناعه بوجوب الإقلاع عن ارتكاب تلك المخالفات مستقبلا.<sup>2</sup>

**6-الفاصل الإشهاري:** وهو عبارة عن رسالة سمعية، أي تعتمد على الصوت فقط، يتضمن سيناريو قصير ممثلا من قبل شخصيات في حوار وأحداث.

وهو فيلم إشهاري يستغرق مدة زمنية قصيرة، وهدفه التعريف والترويج.<sup>3</sup>

ويرى أغلب المختصين أن يقتصر السيناريو على إبراز حدث معين سلبي أو إيجابي، وترك استخلاص العبرة للمتلقي، أي تفادي أسلوب النهي والأمر والوعظ، فهو غير مجد، وقد أثبتت التجربة أن للفواصل فعالية معتبرة في عمليات التوعية، لأنها تسمع من شريحة عريضة ويتلقاها المستهدفون مباشرة وفي الوقت المناسب، حيث يسمعونها السواق أثناء السياقة، فيكون لها تأثير بالغ في سلوكهم.<sup>4</sup>

**7-المعلقة الإشهارية التوعوية:** وهي عبارة عن لوحة تتضمن صورة أو رسما يمثل موضوع الحملة، حيث تعلق في الأماكن العمومية وعلى الجدران، وتلصق على أطر الإشهار، وفي خلفيات الحافلات وجوانبها، وتطبع في نسخ ذات أحجام مختلفة، صغيرة ومتوسطة وكبيرة وعملاقة حسب المساحات المتوفرة لنشرها وتعليقها.<sup>5</sup>

**8-الملصقة الإعلانية:** هي وسيلة اتصالية تحمل فكرة واحدة للجمهور واحد أو أكثر، غالبا ما يحمل الملصق فكرة واحدة، ويزداد استخدام الملصق في المناسبات كالحملات الإعلامية والتوعوية،<sup>6</sup> هي شكل مصغر من المعلقة، مثلث أو مستدير، مصقول الوجهة، وهي إما شفافة تلصق بزجاج المركبات، أو ذات خلفية لصيقة، قابلة

1 الهاشمي بن بوزيد بوطالبي: مرجع سبق ذكره، ص17.

2 المرجع نفسه: ص ن.

3 حنان شعبان: أثر الفواصل الإشهارية التلفزيونية على عملية التلقى " دراسة استطلاعية لجمهور الطلبة الجامعيين "، مذكرة ماجستير، في علوم الإعلام والاتصال، قسم علوم الإعلام والاتصال، كلية العلوم السياسية والإعلام، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر، 2009/2008، ص29.

4 الهاشمي بن بوزيد بوطالبي: مرجع سبق ذكره، ص18.

5 نفس المرجع: ص18.

6 علي برغوث: الكتابة للعلاقات العامة " مذكرة تعليمية "، نسخة أولية، ص74.

للإصاق على مختلف الخلفيات، مثل المركبات وغيرها، وهي تمتاز بكونها تدوم صلاحيتها وعرضها مدة أطول من المعلقة.<sup>1</sup>

ومن أهم وظائف الملصق الوظيفة الإعلامية، والتي تتمثل في تقديم المعلومات أو ما يحتويه مضمون الرسالة، والتي ينبغي إيصالها إلى جمهور معين، بالإضافة إلى الوظيفة الإقناعية، حيث يعتبر الإقناع العنصر الأساسي الذي يجب على الملصق أن يؤديه، فالهدف الرئيسي من الملصق هو تبليغ رسالة معينة باستخدام مختلف أشكال الإقناع، سواء عن طريق الأمر أي الحث على سلوك معين، أو النهي أي إقناع المتلقي بالتخلي عن سلوك مضر.<sup>2</sup>

ولا شك أن الرسالة الاتصالية التي يحملها الملصق موجزة بطبيعتها، ويأتي التصميم الفني كعنصر أساسي لشرح أو دعم الفكرة الأساسية للرسالة، كما أن فعالية الملصق ذاته تعتمد على التصميم الفني الذي يقوم بمفرده بنقل الرسالة المراد نقلها.<sup>3</sup>

**9- المطوية الإعلامية:** هي نشرية ذات عدة طيات تتضمن معلومات مهمة حول موضوع الحملة، محررة بأسلوب مبسط وذات مضامين موجزة قدر الإمكان، وموضحة ومرصعة بصور معبرة عن الأفكار المراد تبليغها، ومصممة تصميا يلائم الموضوع وبكيفية جذابة وشيقة تغري على اقتنائها والاطلاع عليها.<sup>4</sup>

### ثالثا: التخطيط للحملات الإعلامية الخاصة بالتوعية المرورية

يتناول الجزء الثالث من هذا الفصل، خطوات إعداد حملات التوعية المرورية، إضافة إلى التطرق لعوامل نجاح وفشل هذه الحملات، وأخيرا التطرق لعنصر تقييم حملات التوعية المرورية.

### المبحث الأول: خطوات إعداد حملات التوعية المرورية.

تعد مرحلة التخطيط أو التصميم لحملات التوعية المرورية من أساسيات نجاح أي حملة، لأنه إذا وفق القائم بالاتصال في الحملة في هذه الخطوات فإنه سيضمن مبدئيا نجاح الحملة وتحقيقها لأعلى درجة من الفعالية، ويتم في هذه المرحلة تحديد استراتيجية الحملة، وتحديد موضوعها، وكذلك تصميم محتوى الرسالة وأسلوبها ونوعها والعمل على تطويرها، وتحديد الجمهور الذي سوف تتوجه إليه، بالإضافة إلى اختيار دعائم الحملة وميزانيتها والقيام

<sup>1</sup> الهاشمي بن بوزيد بوطالبي: مرجع سبق ذكره، ص19.

<sup>2</sup> أمال رحمانى: قيم العولمة الثقافية من خلال الملصقات الإعلانية الغربية " دراسة سيميولوجية على عينة من الملصقات الإعلانية الغربية الموجهة للعرب "، مذكرة ماجستير، في علوم الإعلام والاتصال، قسم علوم الإعلام والاتصال، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة منتوري، قسنطينة، الجزائر، 2011/2010، ص81.

<sup>3</sup> محمود يوسف مصطفى عبده: مقدمة في العلاقات العامة، د ط، د د ن، جامعة القاهرة، القاهرة، مصر، 2004، ص190.

<sup>4</sup> الهاشمي بن بوزيد بوطالبي: مرجع سبق ذكره، ص19.



بجدولتها والعمل على تنفيذها ومتابعتها وتقييمها، كل هذه الخطوات سنفصل فيها خطوة بخطوة في السطور التالية:

**الخطوة الأولى: اختيار موضوع الحملة التوعوية (تحديد المشكلة وتحليل الموقف):** إن تحقيق الهدف من القيام بحملات التوعية المرورية يتطلب التركيز على موضوع واحد لجذب انتباه الفئة المستهدفة وبنال تركيزها، وكذلك إيصال الرسالة إليهم وتمكينهم من استيعاب مضمونها، وبالتالي إقناعها بجدوى الامتثال لها، ذلك أن تناول عدة مواضيع في حملة واحدة يؤدي إلى تشتيت ذهن المتلقي وتقليل تركيزه مما يؤثر على حسن استيعابه.

إن اختيار موضوع الحملة يستوجب الرجوع إلى إحصائيات حوادث المرور، ودراسة أسبابها وعواملها المختلفة لتصنيفها وترتيبها حسب خطورتها، أسبابها وعواملها المختلفة لتصنيفها وترتيبها حسب خطورتها، واستنادا إلى نتائج هذه الدراسات ننقي المواضيع، وتحدد الفئات والشراخ المستهدفة.<sup>1</sup>

وهناك ثلاث مراحل في تحديد المشكل أو الظاهرة أو موضوع الحملة، وهي:<sup>2</sup>

**1- جمع المعلومات والبيانات وتحليلها:** وتشمل هذه المرحلة جمع المعلومات عن كل شيء فيما يخص الحملة، مثل جمع المعلومات عن الموارد المالية والبشرية المطلوبة لتنفيذ الحملة، وجمع معلومات عن الموارد الحقيقية المتاحة لذلك، وتشتمل أيضا على جمع معلومات عن الجمهور المستهدف من الحملة، وعن كافة السبل والوسائل المتاحة للوصول إليه.

**2- تحديد عناصر المشكلة موضوع الاهتمام:** وتم هذه المرحلة من خلال تحليل مجمل المشكلات المتعلقة بالظاهرة المزمع دراستها، وتحليل وتفسير البيانات والمعلومات والأرقام المرتبطة بها، مما يسهل عملية تحديد خصائصها وإمكانية وضع الأولويات والأدوات اللازمة لحلها، والحلول المقترحة حول طريقة معالجتها في ضوء الإمكانيات المتاحة.

وعادة فإن المسائل أو المشاكل أو الظواهر التي تتناولها الحملات الإعلامية تتعلق بالمظاهر السلبيه التي تؤثر على تقدم ونمو المجتمع، إلى جانب أهمية دراسة مضمون الرسالة الإعلامية وتأثيراتها المختلفة.

**3- تحديد التفاصيل المتعلقة بالجوانب المختلفة للمشكلة:** بعد تحديد المشكلة أو الظاهرة موضوع الحملة، لا بد من تحديد التفاصيل الفنية المختلفة لها.

<sup>1</sup> الهاشمي بن بوزيد بوطالبي: مرجع سبق ذكره، ص14.

<sup>2</sup> مصطفى يوسف كافي: مرجع سبق ذكره، ص70، 71.

والهدف من هذه الخطوة هو التعرف على المشكلات التي على إدارة الحملة أن تعمل على حلها أو تعديلها، **مثلا:** بعد مرحلة التقصي وتحليل الإحصائيات الخاصة بحوادث المرور نلاحظ مثلا ارتفاعا في معدلات حوادث الدرجات النارية وخطورة هذه الحوادث، من هذا المنطلق نقوم بالإعداد لحملة توعوية حول ارتداء الخوذة، ونحدد فئة الشباب من بين الفئات الأخرى كفئة مستهدفة لهذه الحملة، ومواقع التواصل الاجتماعي كدعامة أساسية للحملة وهكذا حتى ننهي جميع خطوات الحملة.

**الخطوة الثانية: تحديد وصياغة أهداف الحملة:** وتعتبر هذه المرحلة مرحلة مهمة بالنسبة لوضع استراتيجية الاتصال أو الحملة.<sup>1</sup> وتمثل خطوة تحديد الأهداف مرحلة أساسية في تخطيط برنامج الاتصال الفعال، ويؤدي تحديد هذه الأهداف بدقة إلى إمكانية قياس أثر الاتصال وتقييم فعاليته<sup>2</sup>، وفي هذه الخطوة يجب أن تكون الأهداف متعلقة بالآثار المزعومة والمرغوب تحقيقها.<sup>3</sup>

ويبقى الهدف الأكبر والأسمى لأي حملة هو إحداث تغيير أو تعديل في الأفكار أو الاتجاهات لدى غالبية الجمهور المستهدف، وحثهم على اتخاذ مواقف جديدة إيجابية مساوية وموازية للفكرة المطروحة في الحملة.

كما تعبر الأهداف عن النتائج النهائية المتوقعة التي ترغب الحملة في الوصول إليها، ومن المهم أن تتسم الأهداف بالمرونة أي قابلية للتعديل، وأن تتسم بالموضوعية أي قابليتها للتنفيذ من حيث الإمكانيات والفترة الزمنية، والوضوح والدقة أي ترسم في ضوء الاتجاهات الاقتصادية والاجتماعية، لأن الأهداف قد توضع لكي تغير مفاهيم الجمهور اتجاه موضوع يهم الرأي العام، أو قد تعمل على تحقيق هدف معين أو تغيير تصرف معين أو تغيير سلوكيات سائدة.<sup>4</sup>

كما يجب أن تتميز أهداف الحملة بعدة خصائص من أهمها:<sup>5</sup>

**1- أن تكون واضحة ومحددة وقابلة للقياس، ويفضل أن يتم التعبير عنها كميًا، حتى يجد القائم بتخطيط عملية الاتصال مجموعة من الأهداف يعمل على تحقيقها، ويمكنه في نفس الوقت أن يتبين مقدار النجاح الذي حققه من خلال العملية الاتصالية.**

**2- يجب ألا تكون الأهداف متعارضة.**

<sup>1</sup> الجودي بن قيط: استراتيجية الاتصال للإدارة الاستشفائية الجزائرية " دراسة وصفية للإدارة الاستشفائية بالأغواط "، رسالة ماجستير، في علوم الإعلام والاتصال، كلية العلوم السياسية والإعلام، جامعة الجزائر 3، الجزائر، 2012/2011، ص63.

<sup>2</sup> مصطفى يوسف كافي: مرجع سبق ذكره، ص73

<sup>3</sup> Facant Nathalie Et D'autres: opcit , p13.

<sup>4</sup> فؤادة عبد المنعم البكري: مرجع سبق ذكره، ص74.

<sup>5</sup> مصطفى يوسف كافي: مرجع سبق ذكره، ص74.

3- أن تكون واقعية وقابلة للتحقيق، مع ضرورة مراجعتها دوريا للتعرف على مدى مناسبتها للإمكانيات والظروف السائدة.

إن مرحلة تحديد أهداف الحملة التوعوية لا تتم وفقا لرغبات ومصالح القائم بإعداد الحملة فحسب، بل وفقا لإمكانية تحقيقها وفق الزمن المحدد للحملة، إلى جانب إمكانية الوصول إلى الجمهور المستهدف وإبلاغه بمضمون الرسائل الإعلامية، وخلق التأثير الإقناعي بها واتباع السلوك المطلوب، وتحديد مثل هذه الأهداف يتطلب تحديد صفات الجمهور المستهدف واهتماماته ومصالحه، ثم بحث الوسائل الإعلامية المتوفرة ودراسة مضمون الرسائل الإعلامية، ولهذا وكما أشرنا إليه من قبل أن جميع خطوات التخطيط لحملة التوعية المرورية هي خطوات مترابطة وهي تشكل بناء متناسق ومتكامل يؤدي وظائف محددة، وإذا ما حدث خلل ما في إحدى خطوات هذا البناء فإن باقي الخطوات سوف تتأثر ويمسها الخلل.

ويتم تحديد الأهداف بناء على جملة من الاعتبارات هي:<sup>1</sup>

- ✓ مستوى الأهداف (طويلة، قصيرة، متوسطة المدى).
- ✓ نوعية الأهداف (رئيسية، فرعية، اتصالية، إعلامية).
- ✓ التوقيت الذي يستغرقه تحقيق الأهداف.
- ✓ الأماكن أو المواقع التي سيتم الوصول إليها وتحقيق الأهداف فيها.
- ✓ الظروف الاجتماعية للفكرة وما يسمح به من أفكار أو توجهات.
- ✓ الجهات المشاركة في تحقيق الأهداف، أي الجهات التي تقوم بالأدوار والمهام أو المسؤوليات التي ستدعم هذه الأهداف.

وتنقسم أهداف الحملة إلى أهداف استراتيجية وأخرى تكتيكية، أما الأهداف الاستراتيجية فهي الأهداف طويلة الأجل التي تسعى إلى بناء أو وضع تصور معين، تسعى إدارة الحملة إلى تحقيقه والمحافظة عليه، أو تعمل على تغيير أو تعديل سلوك معين أو توصيل أفكار محددة أو جذب اهتمام الجمهور للخدمات التي تقدمها المنظمة، وضمان الربط الدائم بين الهدف الرئيسي في أذهان الجماهير الحاليين والمرتقبين، أما الأهداف التكتيكية فهي

<sup>1</sup> فؤادة عبد المنعم البكري: مرجع سبق ذكره، ص 76.

الأهداف التفصيلية قصيرة الأجل التي تقود إلى تحقيق أهداف الإدارة طويلة الأجل، كما يمكن أن تكون أهداف عامة وجزئية.<sup>1</sup>

وتأسيسا على ما سبق فإن صياغة وتحديد أهداف حملة التوعية المرورية مرتبط أو يعود لعدة اعتبارات منها: موضوع الحملة، طبيعة الجمهور المستهدف من الحملة، الإمكانيات والموارد والميزانية المتوفرة للقيام بالحملة، بالإضافة إلى عامل أساسي آخر وهو مدة الحملة، فهناك أهداف تتطلب وقتا طويلا لتحقيقها وهناك أهداف أخرى لا تتطلب الكثير من الوقت، ويرتبط هذا العامل الأخير بنوعية وطبيعة الأهداف المسطرة.

**الخطوة الثالثة: تحديد الجمهور المستهدف:** ثالث خطوة هي تحديد الجمهور الذي تستهدف الحملة الوصول إليه أولا، والتأثير عليه ثانيا، والجمهور المستهدف هو شريحة من الأفراد الذين سيتلقون رسائل الحملة، ويجب أن يقسم هذا الجمهور إلى فئات مستهدفة، ويجب على القائم بالاتصال أن يكون على دراية تامة بمعارف هذا الجمهور وسلوكاته، بالإضافة إلى محاولة معرفة رأي هذا الجمهور بشأن موضوع الحملة، ويجب التفكير في كيفية إيصال المعلومات إليه لأن ذلك سيلعب دورا مهما في تحديد الوسائل والوسائط المناسبة التي ستستخدم في توصيل رسائل الحملة.<sup>2</sup>

إن الجمهور هو العنصر الرئيسي في عملية الاتصال، والذي يعمل المصممون في الحملات على الوصول إليه والتأثير فيه، وأن المبدأ الأساسي في العملية الاتصالية هو " هو اعرف جمهورك "، ومعرفة الجمهور من الأسس الهامة لنجاح الحملات على اختلافها، لأنه إذا لم نستطع الوصول إلى الجمهور فلن نستطيع التأثير فيه.<sup>3</sup>

ومن المعروف أن تحديد الجمهور بدقة يزيد من فاعلية الرسالة الإعلامية، ومن الأسس الرئيسية لتصميم الحملات الإعلامية، بحيث لا يشكل هذا الجمهور أي مقاومة أو عداء لأهداف الحملة وأفكارها بما يفرض توافقا مع الثقافات والمعايير والقيم الاجتماعية.

يجب فهم خصائص الجمهور المقصود بهذه الحملة، احتياجاته، رغباته، عاداته، قيمه، تعرضه لوسائل الإعلام، فهذا يعد ضروريا في أي حملة إعلامية، لذلك من الضروري التعرف على الخصائص الديمغرافية للجمهور المستهدف، من حيث السن والجنس والمستوى الاجتماعي والتعليمي والدخل وغيرها... حيث يمكن إعداد الرسالة الاتصالية ذات المضمون الجيد المؤثر التي تتناسب مع خصائص ومميزات الجمهور، إلى جانب التعرف

<sup>1</sup> فؤادة عبد المنعم البكري: مرجع سبق ذكره، ص79.

<sup>2</sup>Gretchen Erickson : **Developing an Effective Media Campaign Strategy, An Initiative of The Clorado Foundation For Families and Children**, National Center For School Engagement, September 2005, p2.

<sup>3</sup> يوسف مصطفى كافي: مرجع سبق ذكره، ص79.

على الخصائص الجغرافية وأماكن الوصول إلى هذا الجمهور، واستخدام وسائل الاتصال التي تناسب توزيع الجمهور من حيث تواجدته في المناطق المختلفة.<sup>1</sup>

ولكي تحقق الحملات التوعوية نجاحها المطلوب لا بد من تحديد الجمهور بصورة واضحة، وينقسم الجمهور إلى قسمين:<sup>2</sup>

**أ-الجمهور الأولي:** هو الذي يرغب المخططون والمنفذون للحملة الإعلامية في الوصول إليه، ويتم تحديده تحديدا دقيقا ليس من الناحية الجغرافية فحسب بل من الناحية الاقتصادية والاجتماعية والفكرية، ويساعد هذا في اختيار الرسالة والوسيلة الاتصالية المناسبة.

**ب-الجمهور الثانوي:** هو الجمهور الذي يمكن أن يساعد في نجاح الحملة بسبب اتصاله المباشر أو غير المباشر بالجمهور، وهذا القسم غالبا غير تقليدي ويمثلون قادة الرأي وزعماء المجتمع المحلي، المعلمون، المربون، الشخصيات الرياضية وغيرهم...

فعندما نعرف الجمهور المستهدف وما الذي يحفزهُ يصبح بإمكاننا التخطيط لكيفية إحداث التغيرات التي نريد تحقيقها، ويجب أن نتذكر أنهم ينظرون إلى القضية بشكل مختلف عن نظرتنا ولذلك يجب أن نضع أنفسنا مكان الجمهور المستهدف، وكذلك أن نتخيل الحجاج والضغط التي تدفعهم إلى إحداث التغيير، كما أن تحديد وتصنيف الجمهور المستهدف من الحملة يساعد على التركيز على فئة معينة من الجمهور، وكذا دراسة سلوك الفئة المستهدفة لمعرفة أفضل الاستراتيجيات التأثير التي تناسب معها.

**الخطوة الرابعة: صياغة مضمون الرسالة:** يجب أن تكون الرسائل ذات مصداقية ومعقولة، وهل هذه الرسائل تؤثر على السلوكيات؟ ومن المستحسن أن يقوم القائم بالاتصال في الحملة بتوثيق التعليقات والحكايات حول ما يقوله الناس بخصوص الحملة، وأن يكون على دراية بالتأثيرات التي قد تغير معنى الرسائل أو تثير الشك حولها، ويجب أن يكون على دراية بالأماكن التي سوف يحصل فيها الجمهور المستهدف على المعلومات<sup>3</sup>، لأن من أهم وظائف رسالة الحملة قبل أن تكون الوظيفة التأثيرية هي الوظيفة الإخبارية، فقبل كل شيء تقوم رسالة الحملة بالإخبار عن معلومات أو حقائق أو أحداث معينة، أو شرح معين،<sup>4</sup> حسب ما يقتضيه موضوع الحملة.

<sup>1</sup> يوسف مصطفى كافي: مرجع سبق ذكره، ص80.

<sup>2</sup> عبد النبي عبد الله الطيب: مرجع سبق ذكره، ص159،160.

<sup>3</sup> Gretchen Erickson : opcit, p3.

<sup>4</sup> سامي الشريف، أيمن منصور ندا: اللغة الإعلامية " المفاهيم، الأسس، التطبيقات "، د ط، دار مركز جامعة القاهرة للتعليم المفتوح، القاهرة، مصر، 2004، ص20.

تتوقف خطوات تصور وتصميم وإنجاز الرسالة على أهداف مخطط الاتصال وخصائص الجمهور والوسائل الإعلامية الخاصة بالحملة، وعلى الرسالة أن تكون محددة، قصيرة، معبرة وبصيغة مقبولة لدى الجمهور، كما يجب أن تكون فريدة وجديدة.<sup>1</sup>

وتتكون استراتيجية تنفيذ رسائل الحملة من تحديد هيكل الرسالة، تنظيم وترتيب الحجج والبراهين، المفاضلة والاختيار بين الاستمالات العاطفية والعقلية التي يحددها نمط أو نوع الرسالة.<sup>2</sup>

كما يجب أن تكون الرسالة مصاغة بطريقة سهلة ميسرة، وأن تكون قصيرة ومركزة وغير متعددة المحاور، حتى لا تشتت ذهن المتلقي في موضوعات وتفاصيل متعددة.<sup>3</sup>

لكي تحقق الرسالة التوعوية في حملات التوعية المرورية الهدف المتوخى منها، يجب أن تتوفر على عدة شروط أساسية منها:<sup>4</sup>

**أ- محتوى الرسالة:** أن يكون محتوى الرسالة التوعوية سهل الفهم ومرتبنا بالمنظومة الاجتماعية المتمثلة في العقيدة والقيم والعادات والتقاليد الخاصة بالفئة المستهدفة، وأن تكون قابلة للتصديق، فالمادة إذا لم تكن صحيحة لا يتقبلها عقل الفئة المستهدفة ومنه يتجاهلها وينفر منها، كما يشترط أن تكون عناصر الرسالة منسقة ومترابطة مع بعضها البعض وخالية من التناقض، وأن تكون هذه المادة قابلة للتنفيذ في شكل سلوك من قبل الفئة المستهدفة.

**ب- أسلوب الرسالة:** أسلوب الرسالة التوعوية يجب أن يكون مناسباً لمستوى الفئة المستهدفة، العقلي والثقافي والتعلبي، فتكون لغته مفهومة ومعبرة بدقة، ولا يتطلب فهمها إعمال العقل والفكر، ولا يحتمل تأويلات، كما يجب أن تكون الرسالة مختصرة قدر الإمكان وخالية من أسلوب الأمر والنهي والوعظ.

ومن المهم أن تكون الرسائل ذات ترتيب منطقي ومتكامل، ومن ناحية أخرى من المفضل أن تركز الرسالة على جانب واحد من المشكلة لتفادي البلبلة عند الجمهور، كما أنه عندما تركز الرسالة على جانب واحد من

<sup>1</sup> يوسف مصطفى كافي: مرجع سبق ذكره، ص84.

<sup>2</sup> LN-Wundersitz and Others : opcit, p18.

<sup>3</sup> مرعى منكور: الصحافة الإخبارية، ط1، دار الشروق، القاهرة، مصر، 2002، ص130.

<sup>4</sup> الهاشمي بن بوزيد بوطالبي: مرجع سبق ذكره، ص15.

المشكلة أو موضوع الحملة تساعد الجمهور المستهدف على التفاعل معها، كما أن ذلك يزيد من استقرار الموقف عند المتلقي وبالتالي الارتباط بالسلوك المرغوب.<sup>1</sup>

**الخطوة الخامسة: تحديد وسائل ودعائم الحملة:** لا يمكن أن يكتب النجاح لمن يتحدث أو يكتب عبر وسيلة إعلامية دون معرفته لطبيعة الوسيلة وخصائصها، ذلك أن فهم طبيعة أي وسيلة وإدراك خصائصها يمثل مفتاحا للإفادة من إمكانات كل وسيلة واستخدامها على النحو الأمثل، وكذلك معرفة القيود والحدود التي ينبغي أن يعمل في إطارها، ولا يمكن تجاهلها أو تجاوزها.<sup>2</sup>

في كثير من المرات تفشل بعض حملات التوعية المرورية ويكون السبب عدم التوفيق في اختيار الوسائل المناسبة لإيصال فحوى رسالة الحملة إلى الجمهور المستهدف، وتأسيسا على هذا لا بد من مراعاة المعايير التالية عند اختيار الدعائم الاتصالية للحملة، وهي:<sup>3</sup>

♣ معرفة الخصائص الاتصالية والفنية لكل وسيلة.

♣ الرجوع إلى موضوع الحملة.

♣ الرجوع إلى أهداف الحملة.

♣ مراعاة خصائص الجمهور الذي ستوجه له الحملة.

♣ نوعية الوسائل الاتصالية المتوفرة، والمتاح للحملة استخدامها في ضوء الإمكانيات المادية والفنية المتوفرة.

بالإضافة إلى مناسبة الوسائل المختارة لرسالة الحملة ولطريقة عرضها<sup>4</sup>، ويجب معرفة الوسائل التي تتكامل معها وتساند في قيام الحملة، فلكل جمهور وسيلة اتصالية مناسبة حسب الوضع الثقافي والاقتصادي والاجتماعي والسياسي.<sup>5</sup>

<sup>1</sup> LN-Wundersitz and Others : **Best practice in road safety mass media campaigns " Aliterature Review "**, Centre for Automotive Safety Research, The Iniversity of Adelaide South Australia, Australia, April 2010 ; A available on : <http://casr.adelaide.edu.au/reports>, p24.

<sup>2</sup> محمود خليل، محمد منصور هيبية: **إنتاج اللغة الإعلامية في النصوص الإعلامية**، د ط، مركز جامعة القاهرة للتعليم المفتوح، القاهرة، مصر، 2002، ص80.

\*لمزيد من المعلومات حول دعائم حملات التوعية المرورية " خصائصها، أنواعها "، يمكن الرجوع إلى المبحث الرابع في جزء أساسيات حول التوعية المرورية، والذي يحمل عنوان: دعائم التوعية المرورية.

<sup>3</sup> أديب محمد حضور: مرجع سبق ذكره، ص94.

<sup>4</sup> مصطفى يوسف كافي: مرجع سبق ذكره، ص85.

<sup>5</sup> عبد النبي عبد الله الطيب: مرجع سبق ذكره، ص163.

كما يتوقف استخدام أي وسيلة على المتغيرات التالية:<sup>1</sup>

- ✓ تكاليف استخدام الوسيلة بالنسبة لأهمية الهدف المطلوب تحقيقه.
- ✓ أهمية عامل الوقت بالنسبة للموضوع الذي يتناوله الاتصال.
- ✓ مزايا كل وسيلة، وما تحققه من تأثير على كل الجماهير على اختلافها.

**الخطوة السادسة: تحديد الموارد المتاحة وميزانية الحملة:** تخضع مرحلة حساب التكلفة اللازمة للقيام بالحملة للعديد من الاعتبارات، ابتداء من اختيار الوسائل الاتصالية، وتحديد شكل الحملة، وانتهاء بعمل الجدولة الكاملة للحملة، ذلك أن معظم الحملات الإعلامية لا تهدف إلى تحقيق الربح المادي، وبالتالي فإن تحديد الميزانية هنا لا يقاس من خلال العائد المادي وإنما فيما تحققه من نتائج تؤثر في المجتمع ومتطلبات هذا التأثير ماديا.<sup>2</sup>

ويختلف حجم المخصصات المالية للحملة حسب أهداف الحملة وحجم وأهداف الوسائل التي تستخدم وكثافتها، والمناطق الجغرافية التي ستتوجه إليها الحملة والوقت المخصص لها.<sup>3</sup>

وتأسيسا على ما سبق يتضح أن التصميم أو التخطيط للحملات يسير جنبا إلى جنب مع تحديد الميزانية، وينبغي أن يكون هناك قدر من المرونة في التصرف لتمكين إدارة الحملة من مواجهة الأحداث الطارئة التي لا تتوقعها الإدارة، وهذا يتطلب تخصيص اعتماد مالي لمواجهة هذا البند من المصروفات، كما أن يكون هناك تصور تقريبي لحجم الأنشطة.<sup>4</sup>

لحملات التوعية التي تقام تحتاج إلى وضع ميزانية كبيرة تغطي جميع احتياجات الحملة، لأهمية وضرورة نجاحها، وتحقيق أهدافها، وعلى ضوء الموارد المالية المتاحة للحملة الإعلامية تستطيع إدارة الحملة أن تحدد العناصر البشرية والإمكانات الفنية اللازمة لتنفيذ أنشطتها كما تتمكن أيضا من تحقيق الوسائل الإعلامية المناسبة.<sup>5</sup>

1 محمود يوسف مصطفى عبده: مرجع سبق ذكره، ص 119.

2 مصطفى يوسف كافي: مرجع سبق ذكره، ص 87.

3 فؤادة عبد المنعم البكري: مرجع سبق ذكره، ص 182.

4 مصطفى يوسف كافي: مرجع سبق ذكره، ص 88.

5 عبد النبي عبد الله الطيب: مرجع سبق ذكره، ص 167.



**الخطوة السابعة: جدولة الحملة:** بعد الخطوات السابقة، تأتي خطوة جدولة الحملة أو وضع سلم زمني للحملة، فالحملات الإعلامية تسير وفق خطة مرسومة لتحقيق هدف معين، وتعتبر عملية الجدولة أحد أساسيات الحملات الإعلامية، والزمن يشمل مرحلة الإعداد والتحضير للحملة والفترة التي تستغرقها، وتوقيت البث والنشر بالتنسيق مع باقي المراحل.<sup>1</sup>

والمقصود بجدولة الحملة تحديد الفترة الزمنية التي يستغرقها البرنامج ككل، وكل مرحلة من مراحل الحملة أو البرنامج على حدا، ويعبر عنها بالجدول التنفيذية للحملة، كما يقصد بجدولة الحملة رسم البرنامج التنفيذي الذي ستنشر المادة الإعلامية أو تعرض أو تذايع بمقتضاه خلال الفترة التي سيتم تحديدها لتقديم الحملة الإعلامية التوعوية من خلالها، ووفقا للشكل الذي ستأخذ هذه الحملة من الأشكال السابقة، وتتضمن هذه الجدولة العناصر التالية:

- ✓ حجم المادة الإعلامية أو مساحتها وأوقاتها.
- ✓ عدد مرات تكرار المادة الإعلامية في كل وسيلة إعلامية على حدا.<sup>2</sup>
- ✓ استمرار نشر المادة الإعلامية أو عرضها أو إذاعتها في مجموعة الوسائل الإعلامية المختارة، والتوفيق بين هذه المواد يضمن عنصر الاستمرار.<sup>3</sup>

**الخطوة الثامنة: التنفيذ والمتابعة:** البدء الفعلي في تنفيذ الحملة يتم وفقا للجدول الزمني المقترح مع متابعة ما يستجد من أحداث قد تؤثر سلبا على سير الحملة الإعلامية، مثل الانتقادات أثناء مرحلة التنفيذ أو تغيير المناخ السياسي للبلد، كذلك التوقيت الزمني غير المناسب لبث الرسائل الإعلامية وهو أيضا له تأثير كبير في إعاقة الحملات الإعلامية.<sup>4</sup>

وتنقسم هذه المرحلة إلى خطوتين أساسيتين هما:

**أ-التنفيذ:** بعد الانتهاء من الخطوات والمراحل السابقة، والانتهاج من جزئية اتخاذ القرارات تصل الحملة إلى المرحلة التنفيذية التي يقصد بها إعداد التقرير النهائي، وتحديد بداية ونهاية كل خطوة من برنامج العمل، وغالبا ما تكون هذه المرحلة شديدة التعقيد نظرا لاعتماد الحملات ذات الطابع الإعلامي على أكثر من وسيلة، إلى

1 عبد النبي عبد الله الطيب: مرجع سبق ذكره، ص ن.

2 مصطفى يوسف كافي: مرجع سبق ذكره، ص 94.

3 فؤادة عبد المنعم البكري: مرجع سبق ذكره، ص 104.

4 عبد النبي عبد الله الطيب: مرجع سبق ذكره، ص 167.

جانب الطبيعة الخاصة للمواضيع التي تطرحها في المجتمع والتي تحتاج بدورها على فترة طويلة لإقناع الناس، وخاصة عندما يتعلق الأمر بتغيير الاتجاهات السائدة وتعديل السلوك.<sup>1</sup>

**ب-متابعة الحملة:** تبدأ مرحلة المتابعة والمراقبة منذ اليوم الأول لوضع الحملة، حيث أن المتابعة تعد من أهم الأمور والخطوات، لأنها تساعد في الوقوف على النجاحات والإخفاقات والصعوبات والتعرف على الاحتياجات التي يتطلبها العمل التطبيقي خلال مراحل التنفيذ، وهي عملية ضرورية للتأكد من حسن سير العمل، والتأكد من أن الإنجاز يسير حسب ما هو مقرر له.<sup>2</sup>

**المرحلة التاسعة: تقييم الحملة الإعلامية:** يعد التقييم المرحلة الأخيرة من مراحل التخطيط والتصميم للحملات والمقصود به هو تقييم قيمة ما تم إنجازه من أنشطة خدمية أو اتصالية خلال الفترة الزمنية التي استغرقتها الحملة من البداية إلى النهاية، مع التعرف على مختلف التأثيرات لهذه الحملة على الجمهور المستهدف.

ويعتمد تقييم الحملة الإعلامية اعتمادا مباشرا على الدراسات والبحوث التي يجب اتخاذها قبل وأثناء وبعد الحملة لكي نستطيع من خلال هذه البحوث والدراسات التعرف على النتائج التي يتم التوصل إليها سابقا والأهداف التي يتم تحقيقها، كما يجب أن يكون هناك دراسة للحملة خلال فترة تنفيذها للتعرف على المشاكل التي تعترض استمرار ونجاح الحملات الإعلامية، ومحاولة القضاء على هذه المشاكل من خلال إيجاد الحلول المناسبة لها، وأن أهمية التقييم المرحلي لا تقتصر على برنامج أو إعلان أو مقالة، وإنما تمتد إلى الخطة بأكملها، ومن ثم إجراء تقييم شامل للحملات الإعلامية بعد انتهائها، وأن يستند هذا التقييم على ما حققته الحملات من أهداف وليس على ما تحقق لها من مشاركة.<sup>3</sup>

وقد حدد **داووني DAWNI** التقييم بأنه إعطاء قيمة لشيء ما وفقا لمستويات وضعت أو حددت مسبقا، أما **كرونلند GRONLUND** فقد رأى بأن التقييم عملية منهجية تحدد مدى تحقيق الأهداف، وأنه يتضمن وضعاً كمياً وكمياً بالإضافة للحكم على القيمة، أما **ستانلي STANLEY** فقد عرفه بأنه عمليات تلخيصية إلى وضعية يلعب فيها الحكم على قيمة الشيء دورا كبيرا.<sup>4</sup>

والتقييم في أبسط معانيه يعرف بأنه عملية إصدار أحكام أو اتخاذ قرارات تستند إلى قواعد أو معايير محددة، وتتضمن هذه العملية تحديد السمة أو السلوك المراد قياسه، وتطوير الأداة أو الأسلوب المناسب

1 مصطفى يوسف كافي: مرجع سبق ذكره، ص98.

2 المرجع نفسه: ص102.

3 عبد النبي عبد الله الطيب: مرجع سبق ذكره، ص168.

4 صيفية جدوالي: مرجع سبق ذكره، ص22.

لقياسه، يلي ذلك عملية جمع البيانات عن السمة أو السلوك المراد قياسه، وذلك باستخدام الأداة أو الأسلوب الذي يتم اختياره وتطويره.<sup>1</sup>

ونظرا لأن خطوة التقييم تعد من أهم خطوات حملات التوعية المرورية ويتوقف عليها تحقيق أعلى درجات النجاح والفعالية في الحملات التوعوية المستقبلية، فقد تم تخصيص المبحث الثالث من هذا الجزء لمعالجة تقييم حملات التوعية المرورية.

### المبحث الثاني: عوامل نجاح وفشل حملات التوعية المرورية.

قسم هذا المبحث إلى مطلبين، المطلب الأول خصص لعوامل نجاح حملات التوعية المرورية، في حين خصص المبحث الثاني، لعوامل فشل حملات التوعية المرورية.

#### المطلب الأول: عوامل نجاح حملات التوعية المرورية

لتنفيذ الحملة الإعلامية شروط يجب مراعاتها من طرف صاحب أو مصمم الحملة وذلك لضمان وتأكد نجاح هذه الحملة، فالحملة الإعلامية<sup>2</sup> (بتصرف) هي مجموع الجهود المبذولة لتحقيق أهداف مستقبلية في إطار سياسة إعلامية محددة، وباستخدام خطط إعلامية متكاملة، يجري تنفيذها تنفيذا فعالا بأجهزة إدارية وتنظيمية قادرة على تعبئة القدرات والإمكانات الإعلامية، واستغلالها بطريقة مثلى لتحقيق أهداف الخطط الإعلامية، إضافة إلى التنسيق بين القوى المتفاعلة المؤثرة في العملية الإعلامية، بحيث يكفل هذا التنسيق توفير الجهد والوقت وحسن الانتفاع بها، ومن أهم شروط نجاح الحملات الإعلامية ما يلي:

✓ يجب أن يبدأ مصمم الحملة العمل من خلال أكثر الوسائل انتشارا لجذب الجماهير وتعريفهم بموضوعات الحملة ونشر المعلومات عنها، والمفترض من أن القائمين على الحملة والمخططيين لها قد توصلوا لمعرفة أنسب الوسائل<sup>3</sup> الاتصالية وصولا إلى الجمهور لتحقيق أهداف الحملة وفق القنوات المختلفة لتقديم المعلومات المتكاملة.

✓ استخدام كل الوسائل والبرامج المتاحة في تنفيذ الخطة، كلما كان ذلك ممكنا مع الجمع بين نوعين من الاتصال الجماهيري والشخصي، مع الاهتمام بالعوامل الجاذبة للمنشأة أو الهيئة المشرفة على الحملة.

<sup>1</sup> صيفية جدوالي: مرجع سبق ذكره، ص22.

<sup>2</sup> هناء عبد الرحمان الصعوب: مرجع سبق ذكره، ص17.

<sup>3</sup> علي كنعان: مرجع سبق ذكره، ص77.

✓ أن يوضع في الاعتبار استغلال المناسبات التي يتشوق الجماهير فيها ويستعد فيها المتلقي نفسيا لتلقي أخبار من وسائل الإعلام وتتبع الأعمال والأفكار والأنشطة لبعض المنشآت المختلفة، وهذا الجهد هو جهد العلاقات العامة التي تسعى إلى عقد مؤتمرات، مهرجانات، زيارات للمضيفين والجمهور... أو طبع كتيبات ومطبوعات خاصة.

✓ أن يكون واضحا تحاشي عنصر النسيان عند الجماهير بعد تنفيذ برنامج الحملة، ولذلك لا بد من الاهتمام بعملية التذكير واستخدام الاستراتيجيات الاتصالية، وباستخدام استراتيجيات التكرار، فقد بينت البحوث أن تكرار الرسالة<sup>1</sup> يؤدي إلى محبتها، لكن مع مراعاة أن يكون التكرار معتدلا أو متوسط، ذلك لأن التكرار الكثير يؤدي إلى السأم وبالتالي إلى الكره، وتكون نتيجة الإفراط في التعرض للرسالة التأثير العكسي بشكل مؤقت.

ومن المفضل وجود مصدر واحد للتحدث باسم المنشأة لتلافي أي تناقض في المعلومات الصادرة عنها، والحرص على الموضوعية والصدق وعدم المبالغة حتى يصور البرنامج الخاص بالحملة وموضوعاتها تصويرا حقيقيا، ولا يكون هناك تناقض بين الواقع الفعلي وما يبثه برنامج الحملة.

بالإضافة للاجتهاد للحصول على ثقة المتلقي، لأنها أساس الاتصال الجيد، حيث يجب بذل كل جهد لضمان أن يكون المحتوى دقيقا.<sup>2</sup>

✓ اختيار التوقيت الملائم لبدء برنامج الحملة التنفيذية ومراعاة الأحداث السائدة في المجتمع، وكذلك جهود المنشآت المنافسة أو المشابهة، بحيث لا يقلل ذلك من الاهتمام بالحملة.<sup>3</sup>

حيث أن توقيت عرض الحملة أو الرسالة الإعلامية لا يجب أن يكون اختياره عشوائيا<sup>4</sup> بل يجب أن يخضع هو الآخر لمتطلبات استراتيجية تأخذ متغيرات الاستيعاب والتلقي والتقبل بعين الاعتبار، فالأفراد لا يكونون دائما على استعداد لتقبل المعلومات، إن القائم على الحملة الإعلامية يجب أن يكون على دراية في أي وقت يكون فيه المتلقي مستعدا لتقبل الرسالة الإعلامية.

1 عبد اللطيف بن ديبان العوفي: مرجع سبق ذكره، ص 171.

2 جون هاتلنج: أخلاقيات الصحافة " مناقشة علمية للقواعد الأخلاقية للصحافة كما حددتها جمعية رؤساء تحرير الصحف الأمريكية "، ترجمة كمال عبد الرؤوف، ط 1، الدار العربية، القاهرة، مصر، د س ن، ص 61.

3 علي كنعان: مرجع سبق ذكره، ص 78.

4 محمد بودربالة: شروط وضع استراتيجية إعلامية على ضوء واقع الإعلام في المدرسة الجزائرية " دراسة ميدانية بتانويات ولاية المسيلة "، أطروحة دكتوراه، في علم النفس الاجتماعي، كلية العلوم الاجتماعية والإنسانية، جامعة الجزائر، الجزائر، 2006/2005، ص 161.

✓ يجب على مصمم الحملة أن ينسق بين الرسائل والوسائل الإعلامية التي تقدمها المنشأة المسؤولة لخلق صورة طيبة لدى الجماهير بحيث تحقق الهدف المطلوب من الحملة الإعلامية وجدولة الحملة (حجم الحملة الإعلامية، عدد مرات التكرار، استمرار الحملة زمنيا).<sup>1</sup>

فمن عوامل نجاح الحملة الإعلامية مدة عرض الموضوع (موضوع الحملة)<sup>2</sup>، حيث تخضع مدة بث الرسالة الإعلامية لنوعية الموضوع، وبالتالي نوعية المشكل المستهدف بالدراسة والتحليل، غير أن مدة الرسالة لا يجب أن تكون طويلة، إلا في حالة توفر عنصر الجاذبية، التي يمكن بواسطتها جلب انتباه المشاهد أو المتابع للموضوع، حيث يجب أن تأخذ الحملة الوقت الكافي لتحقيق التأثير اللازم، كما أن المدة تخضع بدورها إلى الهدف من الحملة الإعلامية، هل هو طويل، متوسط، أم قصير.

✓ يجب أن تقوم الحملة الإعلامية على أساس الإقناع وتقديم المعلومات الصحيحة في إطار احترام حرية الفرد والجماعة، مبتعدة عن الإثارة التي تحرك ردود الفعل الراضة أو المعارضة للتغيير الخاص بالسلوكيات.

✓ أن يكون الموضوع المطروح للحملة لا يمكن معالجته على أنه مشكلة حضارية، بل هو في الغالب نتيجة لتغيرات اجتماعية واقتصادية تفرضها مشاكل العصر.

✓ إن مخاطبة العاطفة وإثارة الحماس في نطاق الحملة الإعلامية يعتبر ضروري وعنصرا جيدا، بل ومن الضروري أيضا مخاطبة عنصر المصلحة الشخصية.

✓ ضرورة بناء الحملة الإعلامية على طرح النماذج الإيجابية وتفضيلها على الجوانب السلبية المقلقة والمستفزة للجمهور.

✓ أن تسبق الحملات دراسات ميدانية كافية تتبعها متابعة على المدى الطويل، وأن يؤخذ في الاعتبار تفاوت طبقات الجمهور المستهدف، وتقسيم الحملات على أساس معايير زمنية مختلفة.

✓ الاستفادة من القيم الدينية وقيم وتقاليد المجتمع الثقافية والحضارية والتاريخية الإيجابية في تقديم الحملة وشعاراتها.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> علي كنعان: مرجع سبق ذكره، ص78.

<sup>2</sup> محمد بودربالة: مرجع سبق ذكره، ص161.

<sup>3</sup> علي كنعان: مرجع سبق ذكره، ص79.

فرسالة الحملة إذا كانت جذابة وتتوافق مع منظومة القيم الاجتماعية فإنها تثير انتباه المتلقي لمتابعتها ثم قبولها، وبالتالي يمكن أن تكون سلوكياته موافقة للمعاني التي تحملها الرسائل التي يتقبلها، وفي حالة ما إذا كانت الرسائل مناقضة للقيم الموجودة في المجتمع، أو أنها مملة من حيث الشكل والمضمون، فإنه يصعب تحقيق الانتباه لدى الشخص المتلقي.

يجب أن تكون هناك معرفة دقيقة بالاتجاهات والآراء السائدة والدوافع التي تقوم عليها هذه الاتجاهات عند الجمهور المستهدف، لأنه من الثابت علمياً أن التصدي المباشر للاتجاهات السائدة والراسخة قلما يأتي بالنتيجة المرجوة.<sup>2</sup>

✓ ربط الحملة بأسلوب الثواب والعقاب، والعمل على تشجيع المشاركة الذاتية للأفراد والمنظمات غير الحكومية في الحملة<sup>3</sup>، فالاستمالات التخويفية تتميز بمدى قدرتها التأثيرية على تغيير الاتجاهات والسلوكيات.<sup>4</sup>

كما تتوقف الفعالية النسبية للحملات الإعلامية على مجموعة من العوامل هي:<sup>5</sup>

**1-القوة:** أي قوة دافعية الفرد تجاه هذه الحملة قبل وبعد مؤثر الرسالة، وتستخدم تصميماً كالمنبه والاستجابة في إطار تلبية احتياجات الفرد المختلفة.

**2-الاتجاه:** من خلال معرفة ما يفعله الفرد وكيف يتصرف، وأين يتجه لإشباع دافعيته في إطار تصميم الدافعية لتغيير الاتجاه.

**3-الديناميكية:** وتعني وجود هيئة مسؤولة تمكن الفرد من ترجمة دافعيته إلى تصرف، حيث تتطلب الحملات الفعالة إشراك الشخصيات الرسمية والجماعات المشاركة في المؤسسات الإعلامية والجماعات المهنية المتدربة...إلى جانب أهمية دور الجماعات المرجعية.

**4-الكفاءة:** كالتفرد على أداء المهمة من قبل الأفراد عن طريق توفير أساليب عديدة توفر لهم تنفيذ السلوك المطلوب، وهنا تكمن مهمة الكادر القائم بتخطيط وتنفيذ الحملة ومتابعتها.

<sup>1</sup> محمد بودريالة: مرجع سبق ذكره، ص164.

<sup>2</sup> هناء عبد الرحمان الصعوب: مرجع سبق ذكره، ص43.

<sup>3</sup> علي كنعان: مرجع سبق ذكره، ص79.

<sup>4</sup> عبد اللطيف بن ديبان العوفي: مرجع سبق ذكره، ص155.

<sup>5</sup> محمود عزت اللحام وآخرون: مرجع سبق ذكره، ص182.

**5-المسافة:** أي ترجمة الحملة من حيث زمن ووقت وطريقة التنفيذ إلى جانب حساب العائد منها.

كذلك من عوامل نجاح الحملات الإعلامية نذكر العناصر التالية:<sup>1</sup>

**1-التدعيم والتكامل:** حيث ركز كل من لازار سفيلد ومرتون على أن استخدام وسائل الاتصال الجماهيرية مع وسائل الاتصال الشخصي يزيد من عوامل نجاح الحملات، حيث المناقشة مع الآخرين تدعم وتستكمل المعلومات الناقصة وتركز على الاتجاه الذي يزيد فرص النجاح.

**2-الاحتكار:** أي أن تقوم جميع وسائل الاتصال بتقديم رسائل تتفق على نفس السياق ولا تتعارض معه.

**3-الاتساق:** في نفس القنوات، بمعنى أن تتفق المعلومات جميعها مع ميول الجمهور واتجاهاته ولا تتعارض معها، ولذلك من الضروري أن تعتمد جميعها على قاعدة بيانات تحقق هذه الأغراض.

كما أن المصدر لا يكون فردا بل حزبا أو مؤسسة أو حكومة أو جماعة ضغط، ويؤثر وضع المؤسسة ومكانتها في المجتمع بشكل فعال على فرص نجاح الحملة وتقبل مضامينها، فكلما كانت الرسالة صادرة عن فرد له سلطته المتميزة كان للرسالة أثر قوي، أي أنه كلما كان مصدر الرسالة (فرد، مؤسسة، حزب...) في مركز مرموق كان لرسالته آثار إيجابية قوية لدى المستقبل.<sup>2</sup>

غير أن نجاح الحملة يعتمد أو يتوقف على تحقيق التأثير المطلوب وعلى العوامل الوسيطة التي تساعد أو تعوق سريان المعلومات من المصدر إلى الجمهور المتلقي، وهو ما يجب مراعاته إلى جانب مجموعة من المبادئ الهامة التي يجب مراعاتها عند تنفيذ الحملات الإعلامية.<sup>3</sup>

ومن مقومات نجاح التخطيط للحملة:<sup>4</sup>

**1-الشمول:** ويعني شمول التخطيط للحملة الإعلامية لكافة عناصر العملية الاتصالية المرسل، والرسالة والجمهور والأثر، لأن كل عنصر يعتبر مؤثرا ويؤثر في العناصر الأخرى.

**2-التكامل:** ويعني التكامل مع الخطط والبرامج الإعلامية السابقة.

**3-المرونة:** وتعني القدرة على التعديل الطارئ لمواجهة الظروف غير المتوقعة للقائم بالاتصال.

<sup>1</sup> فؤادة عبد المنعم البكري: مرجع سبق ذكره، ص 68.

<sup>2</sup> مازن سليمان الحوش: الاتصال وتأثيره على تنظيم المؤسسة الإعلامية " دراسة ميدانية بمؤسسة إذاعة الأوراس -باتنة-الجزائر نموذجاً " رسالة ماجستير، في علم الاجتماع، كلية العلوم الاجتماعية والعلوم الإسلامية، جامعة العقيد الحاج لخضر باتنة، الجزائر، 2006/2005، ص 66.

<sup>3</sup> فؤادة عبد المنعم البكري، مرجع سبق ذكره، ص 68.

<sup>4</sup> هناء عبد الرحمان الصعوب: مرجع سبق ذكره، ص 44، 45.

4-الاستمرارية: بمعنى أن نتصور أن كل مرحلة من مراحل التخطيط والتنفيذ للحملة الإعلامية تتصل بما قبلها وتؤدي إلى ما بعدها، وذلك ضمانا لاستمرار العمل ووفائه بالغايات المنشودة.

5-التكلفة: يعني توفر التمويل اللازم للحملة.

6-يسر الأداء: توفر جميع وسائل أداء الخطة الإعلامية وتنفيذها.

7-المتابعة والتقييم: هذه الخطوة تمارس للتأكد من حسن سير الأمور في الطريق الصحيح، وذلك لتلافي أوجه القصور ومعالجتها مباشرة.

كذلك لا بد من القيام بالآتي:<sup>1</sup>

✓ تحديد حجم الجمهور المستهدف.

✓ قياس فعالية الحملة الإعلامية.

✓ مراجعة المحكمين لمحتوى الحملة.

✓ قياس قدرة المستهدفين على التذكر.

✓ الاختيار المعلمي لقياس قدرة الحملة.

✓ معرفة اتجاهات الأفراد نحو الحملة.

✓ تحديد نوع الاستجابات.

✓ قياس أثر الحملة على تصرفات وسلوك المستهدفين.

✓ اختبار قبلي محدد لقياس النتائج معرفة درجة تعرف الجمهور على الحملة واتجاهاته نحو الرسالة المقدمة.

وهناك مبادئ أخرى هامة لنجاح الحملات الإعلامية، حيث توصل بيكر 1990 إلى عشرة مبادئ

للحملات الفعالة هي:<sup>2</sup>

1-الحملات الإعلامية الفعالة هي التي تستخدم وسائل إعلام محددة ومعروفة.

2-أن الحملات الإعلامية الأكثر تأثيرا هي التي تربط بين وسائل الإعلام، وكذا المجتمع.

<sup>1</sup> عبد النبي عبد الله الطيب: مرجع سبق ذكره، ص 180، 181.

<sup>2</sup> فؤادة عبد المنعم البكري: مرجع سبق ذكره، ص 69.



3- يعد القطاع الجماهيري المستهدف والذي تستهدف الحملة التأثير فيه عنصرا فعلا وهاما.

4- ضرورة جذب الانتباه، وجعل رسالة الحملة وشعار الحملة جزءا من برامج الترفيه، ليساعد ذلك في تعزيز الانتباه وتقويته.

5- إن الرسالة الواضحة والبسيطة هي الأنسب، وهي المطلوبة، وتكرار الرسالة يساعد في مضاعفة تأثيرها.

6- من الضروري أن تؤكد الحملة الإعلامية على التغيير الإيجابي للسلوك أكثر من إظهار النتائج السلبية للسلوك السائد، وذلك لأن استمالات التخويف نادرا ما تكون استراتيجية ناجحة.

وحسب علماء النفس إن من أهم خصائص المحتوى الفعال في عملية الإقناع<sup>1</sup> أن تكون الاستراتيجية الإعلامية مبنية على رسالة تقدم معلومات وتوصيات كبديل أو تطرح بعض الحلول، وتساعد النصائح العملية المتلقي على تحسين سيطرته، وعلى توجيه أنماط حياته، لأن المعلومات المقدمة هي بمثابة تجارب عملية تساعد على التصرف حسب ما تمليه عليه، وأثبتت الدراسات العديدة أن التوعية حول مشكل معين دون تقديم حل للقضاء على هذا المشكل يؤدي إلى إحباط المتلقي وقد تؤدي إلى رفض عنيف لمحتوى الرسالة الإعلامية.

7- يجب أن تركز الحملة على إدراك الجمهور للجزء السريع الحالي أكثر من تفادي العواقب السلبية البعيدة، ومن الضروري مراعاة توقيت الحملة، حيث أن الوقت له دور هام في النتائج المتحققة، والحملة الإعلامية الفعالة يجب أن تشرك الشخصيات الهامة الرسمية والجماعات التطوعية والشخصيات الحكومية والعامّة، للمشاركة في أهداف الحملة.

10- ضرورة القيام بعملية التقييم، لأن تقييم الحملة يمكن أن يحسن من فعاليتها.<sup>2</sup>

على أنه عند تقييم الحملة الإعلامية، يجب الأخذ في عين الاعتبار الاستفادة من نتائج التقييم واستخدامها في تخطيط الحملات اللاحقة، كما يجب مراعاة الاحتفاظ ببعض العناصر الإعلامية من الحملة السابقة خصوصا إذا كانت ناجحة، ويساعد ذلك الجمهور في الربط بين رسائل الحملة الجديدة وتلك التي سبقتها، وهنا يجب التعرف على السلبيات وعلى العيوب السابقة ومحاولة الاستفادة من نتائجها.

1 محمد بودربالة: مرجع سبق ذكره، ص161، 162.

2 فؤادة عبد المنعم البكري: مرجع سبق ذكره، ص69.

كما يجب مراعاة العوامل التالية عند التخطيط للحملات الإعلامية وهي:

- ✓ ضرورة معرفة عادات الاستماع والمشاهدة للجمهور المستهدف، بالإضافة للعوامل الأخرى المؤثرة في عملية الاتصال بالجمهور مثل: (المستويات اللغوية).
- ✓ توجيه الإعلام للجمهور المستهدف وليس لغيرهم.
- ✓ تبسيط الرسالة الإعلامية حتى يمكن لجميع فئات الجمهور استيعابها بنفس الدرجة، مع الابتعاد عن استخدام المصطلحات الفنية والأجنبية، أو الصور الرمزية التي تحد من القدرة على استيعاب الرسالة.<sup>1</sup>
- لأنه من أساسيات التأثير والإقناع، الصياغة الواضحة للرسالة، أي وضوح الهدف في الإرسال، والوثوق بالنفس، مما يريد المرسل الإفصاح عنه، ويراعى في ذلك قابلية المتلقي للاستيعاب.<sup>2</sup>
- كذلك نجد مجموعة من العوامل تؤثر على العلاقة بين المعرفة والسلوك، وهي ما تعرف بالعوامل الوسيطة وهي:

- ✓ العوامل الديمغرافية (كالجنس والعمر والحالة الاجتماعية).
- ✓ العوامل المادية (القدرة الاقتصادية ومستوى الدخل).
- ✓ العوامل المرتبطة بالعرف الاجتماعي (مثل موافقة أو عدم موافقة الآخرين على السلوك).
- ✓ الاتجاه نحو السلوك.<sup>3</sup> حيث أن تأثير الاتصال أو الحملة لا يخرج عن واحدة من ثلاث:

1- إما خلق اتجاهات جديدة.

2- إما تدعم اتجاهات جديدة.

3- أو تغيير اتجاهات موجودة.

<sup>1</sup> عبد النبي عبد الله الطيب: مرجع سبق ذكره، ص197.

<sup>2</sup> مازن سليمان الحوش: مرجع سبق ذكره، ص64.

<sup>3</sup> عبد النبي عبد الله الطيب: مرجع سبق ذكره، ص198.

وأثبتت الدراسات أن تأثيرات الاتصال تكون من خلال:

1- تغيير في معلومات المتلقي.

2- تغيير في اتجاهات المتلقي.

3- تغيير في السلوك العن أو الظاهر للمتلقي.<sup>1</sup>

كل ما سبق ذكره في العناصر السابقة هو ما تعلق بعوامل نجاح الحملات الإعلامية بصفة عامة، أما عند الحديث عن حملات التوعية المرورية فنجد توافر مجموعة أخرى من العوامل التي تتداخل وتتفاعل معا في سبيل إنجاح حملات التوعية المرورية، وهذا لا ينفي مراعاة العوامل والمبادئ السابقة الذكر عند التخطيط لحملات التوعية المرورية، وهي ذات العوامل التي إن توفرت تكون قد توفرت معها الفعالية لحملات التوعية المرورية، وهي على سبيل الذكر لا الحصر:

1- إعدادها على أساس من الحقائق والمعلومات المتوافرة عن الحوادث من قبل إدارات المرور التي يتوافر لديها التقنية العالية في بيان أسباب وكيفية وقوع الحوادث، وهي بذلك تكتسب ثقة الرأي العام ومن ثم تفاعله الإيجابي مع برامج التوعية المرورية وبذلك تنجح إدارات المرور في تحقيق أهدافها.

2- الاستعانة بوسائل الاتصال المختلفة، التي تسهل وصول برامج التوعية المرورية إلى الفرد، وذلك من خلال توافر وسهولة ويسر استخدام هذه الوسائل.

3- إن ما تحويه برامج التوعية المرورية من تحقيق للسلامة المرورية تتفق مع رغبة الانسان في تحقيق الأمن لنفسه وأهله والحفاظ على ممتلكاته الخاصة.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> مازن سليمان الحوش: مرجع سبق ذكره، ص67.

<sup>2</sup> عمرو صلاح الدين جمجوم: التوعية المرورية وأثرها في التقليل من الحوادث المرورية، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، 2005، ص227.

وكذلك من عوامل نجاح حملات التوعية المرورية:<sup>1</sup>

- 1-تعاون وتجارب أجهزة الإعلام المختلفة مع أجهزة الأمن ومساهمتها في إعداد برامج إعلامية مختلفة لتوصيل أهداف الحملات إلى الجماهير.
- 2-تجاوب الرأي العام المحلي مع برنامج الحملات المرورية من خلال الإدلاء بالآراء المختلفة الإيجابية منها أو السلبية، التي من شأنها أن تساهم في تعزيز الإيجابيات وتصحيح جوانب القصور وتجنبها مستقبلا.
- 3-انتشار الوعي المروري بين الناس، واقتناع البعض منهم بضرورة التعاون من رجال الشرطة والالتزام بقواعد السير والمرور.
- 4-مشاركة الهيئات والجمعيات العامة المختلفة في الدولة في مجالات التوعية المرورية تدعيا لما يقوم به الجهاز الأمني.

ولضمان فعالية الحملات التوعوية يجب توفر عدة عوامل منها ما يلي:<sup>2</sup>

- 1-أن تكون الحملات منظمة: أي أن يتم تنظيم هذه الحملات التوعوية بصفة منتظمة وباستمرار، وألا تكون عبارة عن حملات مؤقتة وعشوائية.
- 2-أن تنتقي مواضيع الحملات الإعلامية وفقا لنتائج دراسات وتحليل علمية لأسباب وقوع حوادث المرور، بحيث يتم التركيز على العوامل الأكثر أهمية، والتي يمكن أن يكون لتناولها نتائج إيجابية، ويكون لها فعالية أكبر في خفض عدد الحوادث المرورية، ولا سيما خفض عدد الضحايا التي تخلفها.
- 3-الاعتماد على الأساليب العلمية في تنظيم هذه الحملات التوعوية، وكافة الأنشطة المرتبطة بها، وبخاصة اجتناب الارتجال والسطحية، بحيث تكون الرسائل التوعوية ملائمة وقنعة وأساليب إيصالها فعالة.
- 4-توفير الدعم المناسب للحملات التوعوية: فكلما تعددت وسائل الدعم المعتمدة أمكن إيصال الرسالة التوعوية الوقائية إلى أكبر عدد ممكن من الفئات المستهدفة، وبالتالي يمكن توعية شريحة عريضة من المجتمع.
- 5-ضرورة إشراك كل الهيئات والجمعيات الأهلية والحكومية والمجتمع المدني بصورة عامة في المساهمة في هذه الأنشطة والحملات، سواء كان ذلك أثناء الإعداد أو التحضير أو التنفيذ.

1 جاسم خليل ميرزا: مرجع سبق ذكره، ص218.

2 الهاشمي بن بوزيد يوطالبي: مرجع سبق ذكره، ص24.

6-رصد التمويل اللازم: إن نجاح تنظيم الأنشطة والحملات التوعوية يتطلب إمكانات مادية معتبرة، لذلك يجب توفير التمويل اللازم لذلك، ويفضل عدم الاعتماد على ميزانية الدولة لوحدها، بل يجذب إشراك المؤسسات الأهلية والحكومية في رعاية هذه النشاطات وتمويلها.

ومن عوامل نجاح حملات التوعية المرورية عبر وسائل الإعلام التالي:<sup>1</sup>

\* اعتماد مساحات كافية في وسائل الإعلام المختلفة لبحث وتوضيح القضايا المرتبطة بالمرور.

\* متابعة نشاطات المؤسسات ذات العلاقة بالمرور في برامج إعلامية مدروسة ومخططة، بالتعاون معها وبما يضمن التوجه الاستراتيجي الإعلامي في نشر التوعية الفاعلة.

\* الحصول على دعم الجمهور العام للقضية المرورية من خلال المشاركة في البرامج الإعلامية وحضور الفعاليات الثقافية وتشجيع القدرات التطوعية لدى المجتمع وخاصة الطلاب في المدارس والجامعات للمساهمة في أنشطة التوعية المرورية.

\* تشجيع الصحفيين على تناول المواضيع المرتبطة بهذا المجال بما يساهم في رفع الوعي المروري في المجتمع.

\* إجراء الدراسات والبحوث التقييمية لأثر الرسالة الإعلامية بغرض تطويرها وتوسيع فائدتها.

\* إيجاد أو خلق أقسام أو وحدات خاصة بالتحقيق المروري في الهيكل الإداري للمؤسسات الإعلامية.

\* رفع مستوى التدريب والتأهيل للعاملين في هذا المجال.<sup>2</sup>

\* التنسيق والتخطيط مع الجهات المختصة لتحديد المواضيع التي ينبغي تناولها، وتظافر الجهود لإنتاج برامج إعلامية مشتركة، مع مراعاة الاعتماد على طاقم إنتاج مدرب في كتابة السيناريو ووضع خطة عمل دقيقة بنص لفظي بحثي وأوصاف مشاهد تعبيرية تجسد المعاني العميقة للرسالة المرورية، ومصورين سينمائيين محترفين ومخرجين مدربين على إنتاج هذا النوع من العمل الإعلامي.

\* دعم المسرح المدرسي والجامعي وإمداده بالمعلومات المرورية اللازمة، وتشجيع الكتاب والممثلين والمخرجين والمبدعين على تناول القضايا المرورية ضمن المحتوى العام والتنسيق المستمر مع وسائل الإعلام والمسرح الوطني والقيامين على الفعاليات الجماهيرية المختلفة، بصورة دائمة لتبادل الدراسات والبحوث والأفكار والمعلومات المواكبة

1 أحمد مطهر عقبات: مرجع سبق ذكره، ص23.

2 المرجع نفسه: ص24.

للنشاطات الموسمية، وإمكانية إنجاز أعمال مسرحية أو إذاعية أو تلفزيونية وعلى مستوى جيد في الإعداد والتنفيذ.

\*تخصيص شهادات تقدير وجوائز دورية للأعمال المرورية الجيدة سواء كانت دراسات أو أبحاث أو أوراق أو مسرحيات أو برامج إذاعية وتلفزيونية أو ملصقات، وتخصيص مثل هذه الشهادات والجوائز سيشرح على التنافس في تناول القضايا المرورية وبأفضل أساليب الدعاية والتحفيز، وسيوسع عملية المشاركة في أوساط المثقفين والكتاب المبدعين، كما أن إجراء لقاءات صحفية وإذاعية معهم بمشاركة الجمهور سيدعم هذا الاتجاه بصورة فاعلة.<sup>1</sup>

ومن أهم مبادئ نجاح حملات التوعية المرورية:<sup>2</sup>

1- استخدام عمليات منهجية مستندة إلى معطيات لتحديد السلوك المستهدف من الجمهور المستهدف.

2- تقسيم الجمهور المستهدف، ثم تصميم الرسالة حسب دوافع واحتياجات هذه المجموعات الفرعية.

3- تحديد أهداف الحملة بوضوح، وتحديد المتغيرات المناسبة التي تمكن من قياس وتحقيق هذه الأهداف.

4- دمج وسائل الإعلام مع أنشطة الحملة الأخرى.

5- توفر الأشكال الجديدة من الوسائط والتكنولوجيا طرقا جديدة ومبتكرة لنقل الرسائل، وكذلك وسائل لقياس السلوك عند تقييم الحملات، ومنه يجب دمج أنواع مختلفة من الوسائط للوصول إلى أكبر عدد ممكن من الجماهير المستهدفة.

6- يمكن توصيل رسائل الحملة بشكل أكثر فاعلية، عندما تتطابق أهداف الحملة مع تفضيلات الجمهور المستهدف.<sup>3</sup>

7- كما يجب أن تكون حملة التوعية المرورية مبنية على أسس علمية، آخذة في الاعتبار السياق السياسي الثقافي، الاجتماعي والاقتصادي لأفراد المجتمع، بالإضافة لضرورة تناولها لموضوع محدد تحديد دقيق، كما يجب التركيز على أن السلوك المستحث عليه ليس موجودا أو متواجد بقلّة بين الأفراد، ومن الضرورة بمكان دمج

<sup>1</sup> أحمد مطهر عقبات: مرجع سبق ذكره، ص25.

<sup>2</sup> LN-Undersets and Others: opcit; p3.

<sup>3</sup> Ibid: p4.

أنشطة حملة التوعية المرورية مع أنشطة أخرى من أجل زيادة فعاليتها مثل التعليم والتربية، القانون، التشريع، اعتماد أسلوب المكافأة والتحفيز.<sup>1</sup>

### المطلب الثاني: عوامل فشل حملات التوعية المرورية

هناك العديد من الأسباب التي تؤدي إلى فشل الحملات الإعلامية، والعديد من المعوقات التي تحول دون تحقيق الحملات الإعلامية لأهدافها المسطرة، والتي من أهمها:

- ✓ إخفاق في تحديد طبيعة الجمهور المستهدف، وعدم إقناعه بطريقة دقيقة.
- ✓ غياب خطة دقيقة تبين الأهداف المطلوب تحقيقها من الحملة الإعلامية.
- ✓ فشل العمليات المتعلقة بإعداد الرسالة الإعلامية وتصميمها وتوصيلها إلى الجمهور المستهدف بالمكان والزمان المناسبين.
- ✓ تدني كفاءة إدارة الحملة في تحديد وتنفيذ الأعمال المطلوبة لتحقيق أهداف الحملة بكفاءة عالية.
- ✓ التهاون في اتخاذ الإجراءات اللازمة لتجاوز الإخفاقات حال وقوعها.
- ✓ غياب المرونة التي تسمح بإجراء التغييرات الضرورية انسجاما مع التطورات الفجائية التي تحدث.
- ✓ نقص الإمكانيات البشرية والمادية المطلوبة لتنفيذ الحملة الإعلامية بكفاءة.<sup>2</sup>

### المبحث الثالث: تقييم حملات التوعية المرورية.

التقييم هو تلك العملية الواعية والمنهجية والموضوعية المستخدمة للحكم على حملة التوعية المرورية بجوانبها ومراحلها المختلفة، وعلى مدى فاعلية هذه الحملة وكفاءتها، وبالتالي مقدرتها على تحقيق أهدافها.

ويعتبر تقييم فعالية أي نشاط اتصالي قضية أكثر تعقيدا مما تبدو عليه في الظاهر، فهناك من يعتبر تحقيق أهداف ملموسة معيارا للفعالية والكفاءة في الأداء، وهناك من يترجم تلك الفعالية ويقيّمها من خلال استجابة الجمهور المستهدف للحملة وقيامه بالسلوك، وهناك من يقيسها على أساس إدراك الرسالة وفهمها وتقديرها،<sup>3</sup> ومن هذا المنطلق اختلفت طرق وأساليب تقييم الحملات التوعوية.

<sup>1</sup>Facant Nathalie Et D'autres : opcit, p20.

<sup>2</sup>مصطفى يوسف كافي: مرجع سبق ذكره، ص34.

<sup>3</sup>Michel Cazaly : **Apropos De L'efficacité Des Campagnes De Communication Publique**, Forêt Méditerranéenne, N 2, Avril 1997, p168.

وتستهدف عملية التقييم الإجابة على الأسئلة التالية:

- 1-هل كان اختيار موضوع الحملة مناسباً؟
- 2-هل تقع الحملة ضمن الاستراتيجية العامة للتوعية المرورية وتنسجم معها وتسهم في تحقيق أهدافها؟
- 3-هل تم التخطيط للحملة بشكل مناسب ووفق النتائج التي تم التوصل إليها من خلال البحوث النظرية والميدانية؟
- 4-هل تم تحديد أهداف الحملة بشكل واقعي ومحدد ودقيق ومفهوم وقابل للقياس والتحقيق؟
- 5-هل كان الفريق المكلف بالتخطيط للحملة وتنفيذها مناسباً؟
- 6-هل تم تحديد الجمهور الذي تستهدفه الحملة بشكل دقيق ومناسب؟
- 7-هل تم تحديد توقيت الحملة بشكل مناسب؟
- 8-هل تم تحديد النماذج الاتصالية والوسائل الإعلامية التي استخدمتها الحملة بشكل مناسب لموضوع الحملة وجمهورها وأهدافها؟
- 9-هل تم تحديد المواد الإعلامية التي استخدمتها الحملة بشكل مناسب؟ وهل تمت معالجة هذه المواد بشكل مناسب للوسائل المستخدمة والجمهور المستهدفة؟ وهل تضمنت الرسائل مضامين مناسبة؟
- 10-هل تمت عملية المتابعة المرحلية أو الجزئية على النحو المطلوب؟
- 11-هل تم تحديد الفعاليات والنشاطات بشكل مناسب، وهل تم الالتزام بالمواعيد والجداول الزمنية المحددة؟
- 12-هل تم تحديد الجهات والأطراف المساعدة بشكل مناسب؟ وهل تم هذا التعاون على النحو المرسوم؟
- 13-ما الاستجابات وردود الفعل المختلفة على الحملة؟
- 14-ما الآثار المباشرة وغير المباشرة التي تركتها الحملة؟
- 15-ما المعوقات التي برزت أثناء تنفيذ الحملة؟
- 16-هل نجحت الحملة في تحقيق أهدافها؟ وما أسباب هذا النجاح؟ أم هل فشلت الحملة؟ وما أسباب فشلها؟
- 17-ما النتائج المستخلصة؟



18- ما الاقتراحات والتوصيات التي يمكن الاستفادة منها في الحملات التالية؟<sup>1</sup>

### \* خطوة تقييم الحملة

يحدد الباحثون خطوة تقييم الحملة في المراحل التالية:

**1- التقييم أثناء الحملة:** ويشمل الاختبار المسبق للحملة ويركز على تقييم الرسائل الإعلامية المستخدمة ومدى قدرتها على الوصول للجمهور المستهدف، وأيضا تقييم أداء القائمين على الحملة وأوجه القصور في عملهم، والتحقق من كل مرحلة من مراحل الحملة ومدى التنفيذ الدقيق لها.

ويفضل التقويم لكل مرحلة من مراحل إعداد وتنفيذ الحملة، وذلك للتأكد من صحة الخطوات المتبعة، وتصحيح أو تعديل بعضها، إلى جانب أهمية التعرف على مدى ملاءمة مضمون الرسالة مع المراحل الأخرى لتخطيط الحملة، وأهمية البدائل المقترحة ومدى الاستفادة منها عند التعرض لعوامل خارجة عن نطاق الخطة.

**2- التقييم فور انتهاء الحملة:** وهو تقييم النتائج الخاصة بالحملة ككل في ضوء الأهداف الموضوعية، إذا ما أريد الحصول على تغذية مرتدة فورية وعامة للحملة كان لزاما على جهاز التقييم اللجوء إلى ترتيب مقابلات على غرار ما يسمى (رجل الشارع)، للتعرف على رأيه مباشرة بعد الحملة.

وهنا لابد من الإشارة إلى أن أدوات التقييم المستخدمة لقياس أثر أي حملة ضرورية لأغراض البحث، لابد من إجراء مسح بعدي لتقييم فعالية الحملة بهدف قياس التغييرات التي طرأت على معرفة واتجاه وممارسة الجمهور المستهدف على المدى البعيد.

**3- التقييم الاسترجاعي:** ويجرى بعد ستة أشهر من انتهاء الحملة على الأقل، لاختبار قياس تأثير الحملة على المدى الطويل<sup>2</sup>، وخاصة فيما يتعلق بدراسة السلوك<sup>3</sup>.

وهناك إجراءات خاصة بتقويم الحملة:

✓ إجراء اختبارات التعرف لمعرفة مدى إلمام الجمهور المستهدف ووعيه بقضية وموضوع الحملة.

✓ إجراء اختبارات التذكّر وتتم بعد بداية الحملة بفترة.

✓ الوعي بالخدمة، إدراك الخدمات المقدمة والمعلن عنها في الحملة.<sup>4</sup>

1 أديب محمد خضور: مرجع سبق ذكره، ص110،111.

2 فؤادة عبد المنعم البكري: مرجع سبق ذكره، ص114.

3 مصطفى يوسف كافي: مرجع سبق ذكره، ص104.

4 عبد النبي عبد الله الطيب: مرجع سبق ذكره، ص166،168.

✓ قياس الاتجاهات مثل النية لتبني الرسالة أو رفضها والأسباب وراء ذلك.

✓ اختبارات التغيرات لقياس تغيير الاتجاهات والعوامل المساعدة في ذلك.

### \*منظورات التقييم:

تتيح شمولية عملية التقييم النظر إليها وفق منظورات متعددة، الأمر الذي يؤدي إلى تعدد طرق تصنيف عمليات التقييم وتحديد أشكالها وأنواعها بتعدد المنظورات المستخدمة واختلافها.

يمكن تصنيف عمليات التقييم على النحو التالي:

#### 1- وفق المنظور الزمني: تتضمن عملية التقييم وفق هذا المنظور ثلاث مراحل زمنية تمر بها الحملة وهي:

**أ-التقييم القبلي:** وهو التقييم الذي يسبق تنفيذ حملة التوعية المرورية، والذي يعني أساسا بعمليات الاختيار، التي تشكل اختيار موضوعات الحملة والأشكال والمضامين التي ستعرض من خلالها، واختبار الوسائل التي ستستخدمها الحملة، واختبار كفاءة القائمين على الحملة، ومدى ملائمة الوقت المحدد للحملة.

**ب-التقييم المرحلي:** يهتم هذا النوع من التقييم بالتركيز على المراحل المختلفة التي تمر بها الحملة، وذلك بهدف معرفة ما إذا كان يتم تنفيذ الحملة في كل مرحلة من مراحلها وفق الخطط الموضوعية، وما إذا كانت البرامج بما تتضمنه من نشاطات وفعاليات تحقق النتائج المرجوة منها، التقييم هنا عبارة عن وقفة نقدية جزئية، تنطلق من الأسس التي وضعها التخطيط، وتستفيد من تقارير لجان المتابعة، والهدف من هذا التقييم المرحلي التعرف على نقاط الضعف وأوجه الخلل والقصور والعمل على إصلاحها من خلال إعادة النظر فيما كان قد تم تقديمه سابقا، وذلك حتى لا تتفاقم آثاره السلبية في مراحل تالية من الحملة، وحتى لا تفاجأ قيادة الحملة في النهاية بحقائق كان يجب أن تعرفها سابقا أثناء تنفيذ الحملة. ربما تكون الحاجة إلى هذا النوع من التقييم المرحلي أو الجزئي مهمة في الحملات المحدودة والجزئية والصغيرة، ولكنه يصبح مسألة بالغة الأهمية والضرورة في الحملات الضخمة والشاملة والطويلة الأمد.

**ج-التقييم البعدي أو النهائي:** يجري التقييم هنا بعد انتهاء الحملة. يتعامل التقييم هنا مع النتائج العامة، ويسعى لتقديم أجوبة عن الأسئلة العامة التي تطرح عند تقييم حملات التوعية المرورية، كما يتميز هذا النوع من التقييم بشموليته، نظرا لأنه يتعرض للجوانب والمراحل المختلفة من الحملة.

## 2-التقييم النوعي: ويتضمن هذا التقييم الأنواع التالية:

**أ-التقييم بالأهداف:** يستهدف التعرف على مدى فاعلية الحملة، بمعنى مدى مقدرة الحملة على تحقيق الأهداف التي تم تحديدها في مرحلة التخطيط للحملة. ويستخدم هذا النوع من التقييم أساليب القياس عند وجود أهداف محددة ودقيقة، ويمكن قياسها كيا. (هدف: خفض المخالفات المرورية بنسبة 20%).

أما فيما يتعلق بالأهداف الكيفية التي يتعدر قياسها كيا (تحسين صورة شرطي المرور، رفع مستوى الوعي المروري في أوساط الشبيبة، ازدياد المعرفة بقوانين المرور وأنظمتها)، فلا بد من اللجوء إلى أساليب أخرى غير مباشرة لقياسها، وذلك مثل الاستقصاءات والبحوث الميدانية، ومن هنا يتم الحرص في مرحلة تحديد الأهداف على ضرورة تحديد أهداف دقيقة ومحددة وواضحة، وما أمكن صالحة للقياس.

**ب-التقييم بالإجراءات:** يتم التركيز في هذا النوع من التقييم على التدقيق في جميع الإجراءات التي اتخذها القائمون على الحملة لتحقيق الأهداف، واختبار هذه الإجراءات وفحصها.

هل تم تحديد فريق العمل بشكل جيد؟ وهل تم اختيار الموضوعات المناسبة؟ وهل تم تحديد الجمهور بشكل مناسب؟ وهل تم اختيار النماذج الاتصالية والوسائل الإعلامية المناسبة؟

**ج-التقييم بالآثار:** المهم في هذا النوع من التقييم التعرف على الآثار المباشرة والآثار الجانبية أو غير المباشرة التي تركتها الحملة على مختلف الأطراف المعنية بالحملة، وما هي النتائج التي ص 113 تركتها الحملة في أوساط الجماهير المستهدفة، هل تحسنت صورة جهاز المرور في ذهن الجمهور؟ هل ازدادت الثقة بين شرطي المرور والمواطن؟ هل تحسنت العلاقة بين أجهزة المرور ووسائل الإعلام؟

كما يتم تقييم حملات التوعية المرورية وفق الطرق التالية:

**1-سبر الآراء:** وذلك عن طريق إعداد استمارات تتضمن أسئلة حول موضوع الحملة التوعوية، يقوم أعوان مؤهلون بطرحها على الفئة المستهدفة بالعملية وتلقي إجاباتهم، وتشمل هذه العملية عينات من عدة جهات من إقليم البلد الذي نظمت فيه الحملة.

ثم تجمع تلك الإجابات، وتتم دراستها وتحليلها لمعرفة نسبة من شملتهم العملية وتلقوا رسالتها، والتأكد من نسبة استيعاب محتوى هذه الرسالة ومدى الاقتناع بمغزاها.

**2-الإحصاءات:** تعتبر الإحصاءات من أهم وسائل الحملات التوعوية المرورية، فإحصاء عدد المخالفات التي تم ارتكابها خلال مدة الحملة وبعدها بقليل، يقدم صورة جلية حول فعاليتها ونتائجها، او القيام بعد كل المخالفات

التي يرتكبها مستعملو الطريق المستهدفون سواقا أو راجلين، والتي لها علاقة بموضوع الحملة، ومقارنتها بعدد المخالفات نفسها المرتكبة في فترة سابقة، أو مقارنتها بالفترة نفسها من السنة الماضية، فهذا يظهر بوضوح ما أمكن تحقيقه من خلال النشاطات التوعوية التي قام بها المكلفون بالحملة.

وبقدر ما تعد طريقة الإحصاء ناجعة ودقيقة في تقييم الحملات التوعوية، إلا أنه لا يمكن الاكتفاء بها وحدها، لأنها لا تقدم تفسيرات لأسباب الفشل أو محدودية نجاح الحملات، ولا تساعد على تحديد النقائص والهبوات.

**3-الرصد والمعاينة:** وهي طريقة شبيهة بطريقة الإحصاء، لأن كليهما يعتمد على المعاينة، لكن هذه الطريقة تختلف عن الإحصاء لكون من يقوم بها مديون مؤهلون لا ينتمون إلى مصالح الأمن ولا يجرون المخالفات، بل يكتفون بالمعاينة فقط، حيث يختار الفريق المعين مكانا معينا معروفا بارتكاب مخالفات لها علاقة بموضوع الحملة، مثل عدم الامتثال لإشارة الوقوف الإجباري، أو القيام بالتجاوز رغم وجود إشارة تمنع ذلك.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> الهاشمي بن بوزيد بوطالبي: مرجع سبق ذكره، ص22، 23.

## خلاصة الفصل

حاولنا من خلال هذا الفصل الإلمام بكل ما يعلق بالحملة الإعلامية والتوعية المرورية، حتى يشكل لنا هذا أرضية خصبة يمكن الرجوع والاستناد عليها في باقي مراحل وخطوات الدراسة، وقد كان هذا الفصل طويلا نوعا ما ويعزى ذلك لكون الحملة الإعلامية والتوعية المرورية من المتغيرات الأساسية للدراسة الحالية الموسومة بعنوان: فعالية الحملات الإعلامية في مجال التوعية المرورية بالجزائر " دراسة ميدانية بالمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق ".

ضف على ذلك سيساعد هذا الفصل الباحثة كثيرا في الدراسة الميدانية، وذلك عند إجراء أو عقد المقارنة بين أدبيات الموضوع المتداول عليها وبين ما تم التوصل إليه بعد إجراء الدراسة الميدانية، لأن ذلك سيمكن من معرفة مكن الخلل في بناء حملات التوعية المرورية، وكذا في عدم تحقيقها للفعالية المطلوبة، خاصة إذا توفرت الظروف المناسبة لتصميمها وبناءها بالطرق المنهجية السليمة، فالسؤال المطروح هو أين هو الخلل؟ هل هو في بناء الحملة التوعوية؟ أم هو في القائم بالاتصال الذي يعد الحملة؟ أم هو يكمن في الجمهور الذي سوف توجه إليه الحملة؟

# الفصل الثالث: حوادث المرور وحملات التوعية المرورية في الجزائر

تمهيد

المبحث الأول: أسباب حوادث المرور

المبحث الثاني: أنواع حوادث المرور

المبحث الثالث: النظريات والنماذج المفسرة لحوادث المرور

المبحث الرابع: القيم الاجتماعية المؤثرة على حوادث المرور

المبحث الخامس: آثار ومخلفات حوادث المرور

المبحث السادس: التنظيم المؤسسي لحركة المرور في الجزائر

المبحث السابع: واقع حملات التوعية المرورية في الجزائر

خلاصة الفصل

### تمهيد

تعتبر حوادث المرور مشكلة إنسانية اجتماعية واقتصادية عالمية، تعاني منها مختلف دول العالم، والتي من بينها الجزائر، فالجزائر تحصي سنويا الكثير من الحوادث المرورية، والتي تخلف دائما إزهاقا للأرواح البشرية، كما تؤثر على العديد من الأصعدة اجتماعيا صحيا اقتصاديا ونفسيا.

ولهذا وقبل أن نتطرق إلى حوادث المرور في الجزائر، يجب أن نتطرق أولا إلى التراث النظري المتعلق بحوادث المرور، فسنتناول في هذا الفصل في البداية أسباب حوادث المرور وذلك في المبحث الأول، ثم بعده سنتطرق في المبحث الثاني لأنواع حوادث المرور، بعده سنتناول في المبحث الثالث النظريات والنماذج المفسرة لحوادث المرور، بعدها سنعرض في المبحث الرابع على بعض القيم الاجتماعية المؤثرة في حوادث المرور، وقد ارتأينا التطرق لهذا العنصر نظرا لأهميته البالغة في تفسير حوادث المرور، ولأنه دائما ما يتم التركيز على عامل السائق، المركبة، والمحيط كأسباب رئيسية لحوادث المرور، ويتم إهمال عوامل أخرى تكون على درجة عالية من الأهمية، ثم بعدها سنتناول في المبحث الخامس أهم آثار ومخلفات حوادث المرور.

إضافة إلى كل ما سبق ذكره، سنحاول من خلال هذا الفصل تسليط الضوء على مشكلة حوادث المرور في الجزائر، وذلك من خلال التطرق في المبحث السادس للتنظيم المؤسسي لحركة المرور في الجزائر، وأخيرا سنتناول في المبحث السابع واقع حملات التوعية المرورية في الجزائر برؤية تحليلية نقدية.

## المبحث الأول: أسباب حوادث المرور

تتلخص أسباب حوادث المرور في جملة العوامل التي تتدخل في وقوع أو ارتكاب حوادث المرور، والتي تتفاوت نسب تدخلها في الحوادث المرورية من حادث إلى حادث، وتحدد أسباب حوادث المرور في أسباب مباشرة ممتثلة في " السائق " أو قائد المركبة، وأسباب غير مباشرة تتمثل في " الطرق، السيارة أو المركبة " .

**أولاً: الأسباب المباشرة " السائق " أو قائد السيارة أو المركبة:** أكدت الدراسات أن الأخطاء البشرية التي يتسبب في وقوعها قائدو السيارات تمثل قرابة 85%، وهذه الأخطاء كثيرة ومتعددة، منها ما يرتبط بالأسباب المباشرة ومنها ما له صلة بالحوادث أو ما يسمى بالأسباب غير المباشرة، وعلى الرغم من تعدد العناصر المتعلقة بقائدي السيارات إلا أنه يمكن تحديدها في:

- **عدم المبالاة أو الاكتراث:** أشارت نتائج الدراسات إلى وجود ارتباط بين التكوين النفسي لشخصية الفرد ونظراته للحياة، وعدد الحوادث التي يمكن أن يسببها، كما أفادت دراسات أخرى أن حوالي 85% من حوادث السيارات يرجع السبب فيها إلى الأفراد الذين ثبت من تتبع المستوى الاقتصادي والاجتماعي لهم أنهم يمثلون مجموعة متناقضة وغير مستقرة افعالياً، خاصة على مستوى تفاعلهم الأسري وانعكاس ذلك على حالتهم النفسية وشعورهم بعدم التوافق أو التكيف.<sup>1</sup>
- **ضعف المعرفة وقلة الاطلاع:** القيادة أصبحت علماً وفناً، وتعد من العلوم النافعة والضرورية والتي تدرس بالمعاهد والمدارس والمؤسسات المتخصصة، وقد أكدت الدراسات السابقة على وجود علاقة بين أنظمة ولوائح المرور واقتراح حوادث السيارات على الطرق، بمعنى أنه كلما زادت معرفة قائدي السيارات بأنظمة المرور ولوائحها كلما قلت نسبة الحوادث، لذلك أصبح من الضروري على قائدي السيارات تطوير معارفهم ومعلوماتهم عن كل ما يستجد بأمور السير ولوائحها، أو أية معلومات مستحدثة في هذا الموضوع الحيوي بالنسبة للأفراد داخل المجتمع.<sup>2</sup>
- **عدم الخبرة:** لا شك أن التطور الذي حظيت به الكثير من المجتمعات على مستوى العالم ساعد على تطوير الطرق وبناء الجسور والمسارات والإشارات الضوئية المتنوعة، وهذه المستجدات التي طرأت

<sup>1</sup> صفوت فرج: دراسات نفسية، المجلد 15، العدد 3، د ط، دار رابطة الأخصائيين النفسيين المصريين، المكتبة الأنجلو مصرية، القاهرة، مصر، 2005، ص 424.

<sup>2</sup> المرجع نفسه: ص ن.



تتطلب من قائدي السيارات اكتساب الخبرة الضرورية للتعامل معها بصورة إيجابية، خاصة عند قيادتهم على الطرق.<sup>1</sup>

ولهذا فمن الضرورة بمكان:<sup>2</sup> (بتصرف)

1-تحديد مواقع الأماكن التي ترتفع فيها أعداد الحوادث المرورية.

2-التعرف على خصوصية الموقع المكاني للطرق وانعكاس ذلك على نوع الحوادث المرورية.

3-تحديد معدل الخطورة على الطرقات والشوارع ذات الحوادث المرورية المرتفعة.

4-العمل على التوصل إلى نتائج تعزز من مستوى السلامة المرورية على الطرقات.

■ **ضعف اللياقة البدنية:** يعد عامل اللياقة البدنية أو الحالة الصحية ذو تأثير كبير على قائدي السيارات، حيث كلما كانت الحالة الصحية جيدة ساهم ذلك في شعور قائدي السيارات بالأمان والثقة بالنسبة لتقديراتهم أثناء القيادة، كما يجب مراعاة أن عامل الإجهاد له دور سلبي على ضعف درجة التركيز الذهني أثناء قيادتهم.<sup>3</sup>

ومما سبق نستنتج أن الصحة الجسدية لمستخدم الطريق تلعب دورا كبيرا في تحقيق السلامة المرورية وتجنب حوادث مرورية لا تحمد عقبائها\*.

وهناك عوامل نفسية تؤثر على قائدي السيارات والمركبات، حيث قسم الباحثون أنماط قائدي السيارات من حيث علاقتهم بالحوادث المرورية إلى أربع فئات، هي:

1-**قائد السيارة العادي:** وهو غالبا ما يتحاشى الوقوع في الحوادث، ولكن تنقصه الخبرة الفنية في القيادة، وتنتشر هذه الفئة بصورة لا بأس بها بين مختلف قائدي السيارات، ولكنها تفتقد التكيف الكامل والتأقلم في مجتمع مروري منظم.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> صفوت فرج: مرجع سبق ذكره، ص ن.

<sup>2</sup> ليلي بنت صالح زعزوع: حوادث مرور التقاطعات ذات المستويات المتعددة " الجسور " في مدينة جدة " دراسة تطبيقية في جغرافية

الحوادث المرورية "، المجلة العربية للدراسات الأمنية والتدريب، المجلد 15، العدد 29، د س، د ص.

<sup>3</sup> صفوت فرج: مرجع سبق ذكره، ص424.

\* يجب فرض معايير جديدة للحصول على رخصة القيادة في مدارس ومعاهد تعليم القيادة الجزائرية، وفرض تقديم الشهادات الطبية المتخصصة بدل العامة، من أجل قبول اجتياز فحص القيادة بالنسبة لجميع المترشحين.

<sup>4</sup> صفوت فرج: مرجع سبق ذكره، ص425.

**2- قائد السيارة الذي يحاول إثبات ذاته:** وهذه الفئة تشكل نسبة قليلة من بين كل الفئات، ومن أبرز أفرادها " رجال الأعمال أو ذوي المكانة الاقتصادية "، والذين قد تضطروهم أعمالهم إلى السفر لمسافات طويلة، وفي اعتقادهم أن سر نجاحهم يرجع إلى السرعة في أعمالهم وقدراتهم والحفاظ على مواعيدهم، وغالبا ما ينخرطون في رعونة القيادة " السرعة الزائدة عن الحد المسموح به "، والتجاوز بسياراتهم في الأماكن الممنوعة، والشرود الذهني مما يكون سببا من أسباب حدوث الحوادث المرورية على الطرق، فالسائق يمكن أن يصاب بالإرهاق من تعب أو نعاس، أو لعدم أخذ قسط وافر من الراحة، كل هذا يؤدي إلى أخطار حقيقية، وفي مثل هذه الحالات يصبح شرود الذهن ناتج عن دفاع لا شعوري ضد وضعية متعبة.<sup>1</sup>

**3- قائد السيارة منخفض الثقة بذاته:** وتشكل هذه الفئة حوالي 10% إلى 20% من الإجمالي العام لقائدي السيارات داخل معظم المجتمعات، وتتراوح معدلات أعمارهم بين 16 و 24 سنة، وغالبا ما يتصفون بعدم الاتزان أو الاستقرار النفسي والجسمي، ويسببون قرابة الثلث من عدد الضحايا أو الوفيات الناجمة عن الحوادث المرورية.<sup>2</sup>

وفي إحصائيات للمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، تشكل فئة الشباب الذين تتراوح أعمارهم بين 18-30 سنة غالبية ضحايا حوادث المرور<sup>3</sup>، وغالبا ما يمتاز أصحاب هذه الفئة العمرية بعدم الاتزان أو الاستقرار خاصة في المجال النفسي، وهو ما يترجم في سلوكياتهم المتهوره على الطريق وأثناء استخدام المركبة على اختلاف أنواعها.

ومما لا شك فيه أن سلوك مستعملي الطريق يبقى من أهم العوامل المؤدية إلى وقوع معظم الحوادث.<sup>4</sup>

**4- قائد السيارة ذو الاستقامة والاتزان النفسي:** وتشكل هذه الفئة من قائدي السيارات الذين يتصفون بالاعتدال والاستقامة السلوكية (الأخلاقية والدينية)، وتقديرهم للمسؤولية عند تعاملهم مع الطريق أثناء القيادة، وهم متمسكون بالتقاليد الاجتماعية الأصيلة في عملهم، إلا أن البعض منهم قد يصاب بحالة انفعالية مؤقتة كالقلق أو التوتر نتيجة الانشغال في أمر ما، وبالتالي يتعرضون للحوادث المرورية، وسرعان ما تلبث هذه الاضطرابات في الزوال، ويعودون إلى حالتهم الطبيعية.<sup>5</sup>

<sup>1</sup> جمال سعيداني: دراسة قياسية لحوادث المرور في الجزائر " نموذج DRAG " لفترة 1972-2005، رسالة ماجستير غير منشورة، في العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر، الجزائر، 2008/2007، ص41.

<sup>2</sup> صفوت فرج: مرجع سبق ذكره، ص425.

<sup>3</sup> إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، 2018، مرجع سبق ذكره.

<sup>4</sup> أحمد سليم عدنان: حوادث الطرق " أسبابها والوقاية منها "، مجلة الأمن والحياة، العدد 304، رمضان 1428هـ، ص52.

<sup>5</sup> صفوت فرج: مرجع سبق ذكره، ص425.

ويعتبر السائق المشكلة الرئيسية في عرقلة نظام المرور بتصرفاته المنافية لقواعد السلامة المرورية، سواء كان ذلك عن قصد أو عن غير قصد، وبذلك يكون قد أخل بالنظام الذي يجب أن يراعيه عند استعمال الطريق.<sup>1</sup>

ففي كثير من المرات يكون السائق ونتيجة لثقل التركيز والانتباه منه سببا في كثير من الحوادث المرورية الخطيرة.<sup>2</sup>

فالمخالفات المرورية للسائقين أثناء القيادة هي أخطاء شائعة توجد في كل زمان ومكان، وبشكل متكرر يتعلمها الفرد ويقاد فيها الآخرين، دون إدراك لمخاطرها، وبذلك تصبح جزءا من سلوكه اليومي الذي يقوم به للتوافق مع العادات السلوكية الشائعة.<sup>3</sup>

كذلك من العوامل المتعلقة بالسائق والتي تؤدي في غالب الأحيان إلى وقوع حوادث المرور السياقة في حلة سكر أو تحت تأثير الكحول، فالكحول كانت ولا زالت سببا في العديد من حوادث المرور، لأنها تؤدي إلى تغير سلوك السائقين من ناحية ارتكاب أخطاء في الإدراك واتخاذ القرار، وكذا إهمال مراقبة المحرك، مع رد فعل بطيء أمام أي خطر، لكن في الواقع إن السكر يختلف حسب ثلاثة عوامل وهي:

1-نوعية الكحول أو المسكرات المتناولة والمتعاطات.

2-طبيعة السائق.

3-الوقت الذي يتم فيه تناولها، وعليه كلما زادت الجرعة زاد معها الخطر.

<sup>1</sup> سعد الدين بوطبال: دور التفاؤل غير الواقعي في ارتكاب الحوادث المرورية لدى الشباب السائقين، مجلة دراسات نفسية وتربوية، عدد 9، مخبر تطوير الممارسات النفسية والتربوية، غليزان، الجزائر، 2012، ص102.

<sup>2</sup> Madani Azzedine; tello ghat: les brincibales causes des accidents de la circulation routière ET les mesures d'atténuation en Algérie; European scientifique journal; Edition vol11; no20; July 2015; p170.

<sup>3</sup> سعد الدين بوطبال: مرجع سبق ذكره، ص103.

<sup>4</sup> بهية بطاوي، حورية شامة: حوادث المرور وعوامل تفاقمها في الجزائر، كتاب جماعي لأبحاث المؤتمر الدولي " دور المؤسسات الاجتماعية في تنمية الوعي المروري لدى الشباب في الوطن العربي"، منشورات مخبر الدراسات الاجتماعية والنفسية والأنثروبولوجية، ط 1، دار التل، المركز الجامعي أحمد زبانة، غليزان، الجزائر، 25، 24 أكتوبر 2017، ص173.

والجدول التالي يبين تأثير نسبة الكحول على السائق.

جدول رقم (1): تأثير نسبة الكحول على السائق

النسبة (غ/ل)	المتجرعة	الحالة	الأعراض التي تظهر على السائق
0.3-0.1	لا شيء	لا توجد أعراض عيادية ظاهرة، أو آثار قابلة للقياس.	
1.0-0.3	اغتياب ونشوة	زيادة الثقة في النفس، وانخفاض الحذر في تقدير المسافات.	
2.0-0.3	تهيج	انخفاض أكثر للحذر وعدم التفكير، الإحساس بالقدرات الخارقة للعادة.	
3.0-1.5	غموض وحيرة	عدم التحكم في الوظائف الحركية واضطراب في رؤية الألوان والأشكال وتقدير المسافات.	
4.0-2.7	هلع	فقدان واضح للاستجابة.	
5-3.5	غيبوبة	فقدان الوعي، احتمال الوفاة (حسب الوضع العام للفرد وسنه).	
5.6	وفاة	وفاة أكيدة بسبب توقف التنفس.	

المصدر: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، الجزائر العاصمة، نقلا عن بهية بطاوي، حورية شامة، مرجع سبق ذكره، ص 173، 174.

كما لا يجب أن ننسى عامل آخر يصنف مع العنصر البشري على خلاف السائق وهو المشاة، حيث تعتبر فئة المشاة من أكثر فئات المجتمع تضررا من وقوع الحوادث المرورية.

فالمشي<sup>1</sup> هو أحد التنقلات المستعملة، لكن رغم شموليته إلا أن المساحات المخصصة للمشاة قد تقلصت بشكل ملحوظ وملفت ومقلق تاركة المجال للمركبات ذات المحرك التي ما فتئت تتطور باستمرار محتاجة بذلك إلى أماكن أوسع.

ذلك أن<sup>2</sup> سوء استخدام المشاة للطريق من شأنه أن يعرض سلامتهم للخطر، وهناك عدة صور تبين مدى تسببهم في وقوع الحوادث مثل عدم التقيد بمرات عبور المشاة، والتجمع حول مواقع حوادث المرور، وكذلك لهو الأطفال على الطرقات نتيجة إهمال ذويهم لهم، وتعدي أصحاب المحلات أو الباعة المتجولون على

<sup>1</sup> عائشة درقاوي: دراسة قياسية لحوادث المرور في الجزائر " تطبيق منهجية BOX-JENKINS 2009/1970"، مذكرة ماجستير غير منشورة، في علوم التسيير، جامعة عبد الحميد ابن باديس، مستغانم، الجزائر، (2010/2011)، ص 23.

<sup>2</sup> مقرن سعود مطني الرشيدى: مرجع سبق ذكره، ص 11.

الأرصفة وإشغالها ببضائعهم، الأمر الذي يدفع المشاة إلى اللجوء لاستخدام الطريق بدلا من الرصيف، وتجدر الإشارة إلى أن بعض المشاة يجدون في عبور الجسور مشقة فيفضلون المجازفة بحياتهم على أن يسلكوا طريق السلامة، وبذلك يكون أغلب المشاة سببا في الحوادث المرورية.

كما أقر العديد من الباحثين في مجال علم النفس نتيجة لأبحاثهم ودراساتهم تأثير وتدخل بعض العوامل النفسية في وقوع الحوادث المرورية، والتي تؤثر بطريقة مباشرة على السائق من أهمها:

**1- العدوانية والأناية:** وهي عبارة عن السلوك الحاقد والعدائي لفرد غير متكيف، وتظهر من خلال القابلية للهجوم التي نجدها عند الأفراد في حالة عداوة أو تصرف عدواني نشيط، وتتميز في ميدان السياقة بديناميكية مبالغ فيها من طرف السائق الذي يريد تأكيد ذاته أمام صعوبات حركة المرور، كما أنها قد ترتبط بصفة ضيقة بالإحباط الراجع للحساسية المعنوية الزائدة والنشطة والمظاهر القلبيّة.<sup>1</sup>

وتظهر هذه السمة في السياقة على شكل عدم القدرة للتفتح لدى السائق، فيكون هذا الأخير غير قادر على أن يضع نفسه في مكان الآخرين، ويتم عن ذلك عن طريق النظر إلى المشاكل المطروحة عليه في حركة المرور، تبعا لمتغيرات شخصيته مما يؤدي إلى أفعال شاذة وتجاوزات خطيرة أثناء السياقة.<sup>2</sup>

**2- الضغط:** إذا انطلقنا من مسلمة مفادها أن أغلبية السائقين لهم ضرورة ملحة لبلوغ أهدافهم بدون عائق، وأن هناك ضغطا نفسيا كبيرا، فالموانع والحواجز ومعرقلات السير كالأضواء والانحرافات وإشارات المرور مثلا، تؤدي إلى تشكل سلوك مضاد تحكمه الحاجة إلى الوصول وإلى بلوغ الهدف.<sup>3</sup>

**3- القلق:** يعد القلق عاملا مهددا للسياقة الآمنة، فهو يؤثر على اتزان السائقين وردود أفعالهم وانفعالاتهم، فالسائق القلق لا يتسم بالصبر على بعض العوائق المصادفة في الطريق، والتي تتطلب رزانة وصبرا، الشيء الذي يدفعه إلى ارتكاب المخاطر أثناء السياقة.<sup>4</sup>

ويتعرض السائقون إلى حالات من القلق نتيجة عوامل ضاغطة تتمثل في وضعية الطريق، الازدحام المروري، وقضية الوقت.<sup>5</sup>

1 عياش بن الشيخ: المسؤولية الاجتماعية وعلاقتها بسلوك المخاطرة لدى السائقين " دراسة ميدانية على عينة من السائقين بالجزائر العاصمة

"، مذكرة ماجستير غير منشورة، في علم النفس العمل والتنظيم، جامعة الجزائر، الجزائر، 2007-2008، ص23، 24.

2 محمد قاشي: الأسباب النفسية لحوادث المرور -من وجهة نظر سائقي مركبات الوزن الثقيل-دراسة ميدانية، ورقة عمل مقدمة ضمن أشغال الملتقى الوطني الأول حول " حوادث المرور بين مستعملي الطريق وتنظيم المرور "، يومي 24/25 أفريل 2013، جامعة الحاج لخضر، باتنة، الجزائر، 2013، ص82.

3 عياش بن الشيخ: مرجع سبق ذكره، ص23.

4 المرجع نفسه: ص24.

5 محمد قاشي: مرجع سبق ذكره، ص81.

**5- شرود الذهن:** تتميز هذه الخاصية بانتقال الانتباه إلى شيء مخالف لما وجه إليه في البداية، ويمكن أن يكون في السياقة راجعا للتعب أو إلى غياب الاهتمام الناتج عن الملل خاصة عند قطع مسافة طويلة جدا مثلا، وقد يكون الشرود في بعض الأحيان ناتجا عن دفاع اللاشعوري ضد وضعية متعبة (حركة المرور المملة، طريق طويل وممل، السياقة في الليل...)، ومن سلوكات السائق الثانوية في هذه الحالة التدخين والتحدث مع الركاب.<sup>1</sup>

**6- الانفعالية الشديدة:** ويقصد بها شدة الحساسية لدى السائق، ومن مظاهرها، الهيجان، التوتر، القلق، الانفعال...، وهناك انفعالية عادية التي تعتبر كعامل مؤدي للحدث، وهناك انفعالية شديدة التي تدل على قابلية السائق للانفعال لأبسط المنبهات بحيث تولد أقل استشارة لديه استجابات عاطفية غير مناسبة.<sup>2</sup>

وتتميز شخصية السائق المسبب أو المتسبب في حوادث المرور بجملة من الخصائص أهمها:<sup>3</sup>

✚ مشاعر اندفاعية وعدم الصبر أمام الإجراءات الأمنية للشرطة والدرك الوطني.

✚ القلق الدائم الذي يراود السائق، وعدم صبره على المواطن الذي يصادفه في الطريق، سواء أكان سائق سيارة أو عابر طريق.

✚ ممارسة السرعة الفائقة تترجم في رغبة السائق الجارحة في تملك الطريق وتجاوز الزمن.

✚ رفض السائق الالتزام بوضع حزام الأمان الإجباري، الذي يجد من الحرية الحركية حسب وجهة نظر السائق، والذي يعني له الانصياع والرضوخ للقانون، مما يجد حسب اعتقاده من حريته وانسياب حركته.

**ثانيا: الأسباب غير المباشرة " الطرق، السيارة ":**

■ **الطرق:** يشير بعض الباحثين إلى أن الطريق من أهم أسباب وقوع الحوادث، حيث أن عدم متابعة أعمال الصيانة للطرق يؤثر بصورة سلبية على حركة السير، وبالتالي قد يؤدي بدوره إلى وقوع الحوادث، لذا على قائدي السيارات ضرورة الانتباه واتباع الإرشادات السليمة للقيادة، ومراعاة عدم القيادة في الأماكن أو الاتجاهات الممنوعة حتى لا يفقد السيطرة ويؤدي ذلك إلى الحوادث المرورية.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> عياش بن الشيخ: مرجع سبق ذكره، ص24.

<sup>2</sup> محمد قاشي: مرجع سبق ذكره، ص82.

<sup>3</sup> عواطف بوقرة: التكوين النفسي للسائق وعلاقته بحوادث المرور " دراسة استشرافية لدراسة التكوين النفسي للمرشح لنيل رخصة السياقة "، ورقة بحث مقدمة ضمن أشغال الملتقى الوطني الأول حول " حوادث المرور بين مستعملي الطريق وتنظيم المرور "، يومي 25/24 أفريل 2013، جامعة الحاج لخضر، باتنة، الجزائر، 2013، ص101.

<sup>4</sup> صفوت فرج: مرجع سبق ذكره، ص426.

وقد يعود ذلك إلى:

- 1- ضعف الدراسات المرورية للمشاريع التي تنفذ ضمن المدن أو على الطرق العامة أو السياحية التي غالبا ما يقوم بها أشخاص أو جهات غير مختصة وليست ذات خبرة.
- 2- الخلل في المواصفات الفنية، وذلك بعدم مراعاة مواصفات وخصائص المركبات.
- 3- وجود تقاطعات بمستوى واحد على الطرق العامة.
- 4- عدم وجود طرق فرعية موازية للطرق العامة، لتخدم التجمعات السكانية والأراضي الزراعية.
- 5- ضعف الصيانة وإعادة التأهيل عند الضرورة، حيث أن وجود حفر وعيوب في سطح الطريق، أو تنفيذ أعمال على الطرقات دون استخدام مستلزمات السلامة المرورية هي عوامل مهمة لوقوع حوادث المرور.<sup>1</sup>

■ **السيارة:** يؤكد البعض أن عدم إجراء الصيانة الأولية والدورية على أجزاء السيارة قد يؤدي إلى الوقوع في مشكلات عديدة أثناء القيادة، ومن ثم اقتراف الحوادث، لذا ينصح قائد السيارة بضرورة إجراء الفحص الشامل على السيارة بصورة منتظمة، من أجل تحقيق السلامة الشخصية له وللآخرين أيضا داخل المجتمع.<sup>2</sup>

ومن الأسباب غير المباشرة لحوادث المرور:

- \* التهاون في تطبيق قانون المرور، ولقد تبين أن الحوادث تزيد كلما تم التهاون في تطبيق القانون.
- \* تهاون بعض مراكز الفحص التقني والفني في المراقبة الجدية لحالة المركبات.
- \* عدم الصرامة في منح رخص السياقة<sup>3</sup>، لأنه في كثير من الأحيان وأثناء التحضير والقيام باختبارات الحصول على رخصة السياقة يتم إغفال كثير من الأمور المهمة.<sup>4</sup> (بتصرف)

<sup>1</sup> محمد سعد الدين بيان: **التربية المرورية " مدخل في إعداد المعلم "**، مرجع سبق ذكره، ص 107، 108.

<sup>2</sup> صفوت فرج: مرجع سبق ذكره، ص 426.

<sup>3</sup> فوزي بودقة: **الوقاية من حوادث المرور في الجزائر " التحديات والبدائل "**، ورقة عمل مقدمة ضمن أبحاث الملتقى الدولي الثالث حول تطبيقات الأرغوميا بالدول السائرة في طريق النمو " الواقع والآفاق "، الجزائر، 27/26 أكتوبر 2015.

<sup>4</sup> أحمد سليم عدنان: مرجع سبق ذكره، ص 52.

ومن أسباب حوادث المرور:

**أ-العنصر البشري:** حيث يعتبر الانسان أو الفرد المتسبب الأول في حوادث السير، حيث ان عدم الالتزام بقواعد السير والسلامة المرورية كالسرعة في قيادة المركبة والتهور من خلال المناورات الخطيرة، وعدم احترام الأولوية، فضلا عن لا مبالاة الراجلين بالحيطه والحذر، بالإضافة لضعف عملية التكوين.<sup>1</sup>

كما يدخل في هذا العنصر العناصر التالية:

\*تأثيرات متغيرات السن والجنس والمركز الاجتماعي والمهني.

\*التكوين والخبرة في السياقة.

\*حالة السائق النفسية والجسدية (التعب، استعمال السرعة، الشرود).

\*انتهاج سلوك المخاطرة في القيادة<sup>2</sup>، ويعرف سلوك المخاطرة على أنه: الميل إلى المجازفة والاستغراق في ممارسة الأعمال أو الأنشطة الخطرة بالنسبة للفرد<sup>3</sup>، والتي من بينها سلوك المخاطرة أثناء القيادة.

كما عرف عبد الفتاح سيد درويش سلوك المخاطرة باعتباره سمة معرفية ذات وجهة اجتماعية محددة لسلوك الأفراد إزاء التعرض لبعض المواقف التي لا تتضح فيها المعلومات<sup>4</sup> مما يؤدي إلى حالة من عدم القدرة على الضبط الانفعالي والمعرفي، ومن ثم يقتزف الفرد سلوكيات خطيرة كارتكاب الحوادث نتيجة رعونة القيادة ومخالفة القواعد ومخالفة القواعد المرورية أو غيرها من السلوكيات.<sup>5</sup>

**ب-هندسة وصيانة السيارات:** قد تكون السيارة نفسها أحد العوامل المتسببة في حوادث المرور، وذلك نتيجة لعطب ما حدث أثناء القيادة.<sup>6</sup>

ويندرج ضمن هذا الإطار كل ما يرتبط بالمركبة كنوع المركبة وحالة المركبة، وخصائص وتجهيزات المركبات التي تساهم في الأمن المروري.<sup>7</sup>

<sup>1</sup> رحيمة حوالم: مرجع سبق ذكره، ص104.

<sup>2</sup> فريدة همال: نمذجة حوادث المرور في الجزائر " تطبيق منهجية بوكس وجنكيز (BOX-JENKINS) خلال الفترة (1970-2007)، رسالة

ماجستير غير منشورة، في العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر، الجزائر، 2009/2008، ص30.

<sup>3</sup> عياش بن الشيخ: مرجع سبق ذكره، ص11.

<sup>4</sup> المرجع نفسه: ص65.

<sup>5</sup> المرجع نفسه: ص66.

<sup>6</sup> رحيمة حوالم: مرجع سبق ذكره، ص104.

<sup>7</sup> همال فريدة: مرجع سبق ذكره، ص31.



**ج-هندسة الطرق:** هي فرع من فروع علوم الهندسة المدنية، المختص بتصميم وتنفيذ الطرق وتجهيزها بحيث تكون مريحة وآمنة لكل مستخدمي الطريق، حيث تقل الحوادث في الطرقات المعدة إعدادا جيدا ومبنيًا على دراسات وأسس علمية متخصصة ودقيقة.<sup>1</sup>

بالإضافة إلى عامل يعتبر كذلك من أهم أسباب حوادث المرور وهو ما تعلق بالمحيط، وهنا نفرق بين نوعين من العوامل، العامل المرتبط بالبنية التحتية والعامل المرتبط بالأحوال الجوية.

**أ-العامل المرتبط بالبنية التحتية:** ويندرج ضمن هذا الإطار:

\* رؤية ومقروئية الطريق.

\* كثافة حركة السير (الازدحام المروري).

\* نوع الطريق.

\* حالة قارعة الطريق.

\* إشارات المرور (الأفقية والعمودية).<sup>2</sup>

**ب-العامل المرتبط بالأحوال الجوية:** يتمثل في كل من الرياح، الضباب، الزوابع الرملية، الأمطار، الرطوبة، الثلوج، الجليد...<sup>3</sup>، وهي عوامل طبيعية لا يمكن التحكم فيها في غالب الأحيان، تضاف إليها التغيرات الموسمية (الفصول الأربعة)، إضافة إلى عامل التضاريس كالطرق المتواجدة في الجبال الوعرة،<sup>4</sup> وكذلك الطرق الرملية في الصحراء.

ومن أسباب حوادث المرور كذلك التقدم التكنولوجي، حيث أصبحت سرعة السيارة تتضاعف عاما بعد عام، مع وجود الطرق الممهدة للسير السريع.<sup>5</sup> وفي كثير من الأحيان يسعى دائما مالك المركبة على اختلاف نوعها للعمل على تحديثها ومواكبتها للتطورات الحاصلة في مجال المركبات على المستوى المحلي والعالمي.

كذلك من أهم أسباب حوادث المرور عدم ترك مسافة الأمان بين المركبات، فهذه الأخيرة على درجة عالية من الأهمية كونها تحمي السائق من خطر الاصطدام بالمركبة التي تسبقه أو التي خلفه، وهي تسمح للسائق

<sup>1</sup> رحيمة حوالم: مرجع سبق ذكره، ص104.

<sup>2</sup> فريدة همال: مرجع سبق ذكره، ص31.

<sup>3</sup> المرجع نفسه: ص31.

<sup>4</sup> ياسين محجر: مرجع سبق ذكره، ص103.

<sup>5</sup> نقلا عن الدليل الإلكتروني للقانون العربي: [www.arablawnfo.com](http://www.arablawnfo.com); ArabLawInfo.

بالكبح السليم في الوقت المناسب، إذا ترض لأي خطر أو عائق مفاجئ يستدعي تخفيف السرعة أو الوقوف المفاجئ.<sup>1</sup> (بتصرف)

بالإضافة إلى استخدام الهاتف أثناء القيادة من طرف السائقين، فهذا الأخير يعتبر من أهم السلوكيات السلبية التي وجب تغييرها عند السواق، وخاصة وأن له تأثيرات خطيرة على الفرد والمجتمع، ورغم كل الحملات التوعوية المقامة في هذا الصدد، إلا أن الواقع يثبت عكس ذلك، ويمكن اعتبار استخدام الهاتف أثناء القيادة مثل القيادة بسرعة فائقة، وهناك دليل على عدم التوافق بين معتقدات أفراد المجتمع الواحد وبين سلوكياتهم، وهذا التناقض في السلوكيات والمعتقدات المجتمعية حول هذه السلوكيات العالية الخطورة يمكن ملاحظته على المستوى الوطني والدولي، ويعود اهتمام وسائل الإعلام بهذا الأخير لدليل قاطع على ذلك، خاصة في حالة موت الشباب من وراء استخدام الهاتف أثناء القيادة.<sup>2</sup>

### المبحث الثاني: أنواع حوادث المرور

تتدخل في وقوع الحوادث المرورية العديد من العوامل، سواء كانت عوامل بشرية، أو عوامل مرتبطة بالمركبة والمحيط\*، وغيرها من العناصر الأخرى التي يمكن أن تتدخل في وقوع هذه الأخيرة، وهو الأمر الذي يوجب وجود العديد من أنواع حوادث المرور، وهو ما سنتطرق إليه في هذا المبحث.

تختلف أنواع حوادث المرور وتتنوع بحسب نوع الاصطدام أو نتائجها أو درجة خطورتها، وهي كالتالي ذكرها:

أحسب أنواعها:<sup>3</sup> ونجد وفق هذا المعيار الأنواع التالية من حوادث المرور

- ✓ اصطدام مركبة بأخرى أو بأكثر.
- ✓ الاصطدام بالأجسام الثابتة.
- ✓ دهس المشاة.
- ✓ دهس الحيوان.
- ✓ انقلاب أو احتراق أو سقوط المركبة أو خروجها عن الطريق العام.

<sup>1</sup> سعيد شنين: المسؤولية الجنائية المترتبة عن حوادث المرور " دراسة مقارنة بين الشريعة والقانون "، رسالة ماجستير، في الشريعة والقانون، قسم الشريعة، كلية العلوم الإسلامية، جامعة الجزائر -1-، الجزائر، 2012/2011، ص156.

<sup>2</sup> Fleiter, jj and Others : " Promoting a more positive traffic safety culture in australia " lessons learnt and future directionc ", centre for accident research and road safety-Queensland, Queensland université of technologie, australasian collège of road safety conférence- " a safe system : the road safety discussion ", adelaide, 2013, p7.

\* لمزيد من التوضيح، سنتطرق لأسباب حوادث المرور في الجزائر بالتفصيل في الفصل التطبيقي للدراسة.

<sup>3</sup> مقرن سعود مطني الرشيدى: مرجع سبق ذكره، ص9.

ب- حسب نتائجها المادية والبشرية:<sup>1</sup> ونجد وفق هذا المعيار الأنواع التالية من حوادث المرور

- ✓ حادث وفاة: وهو الحادث الذي ينتج عنه وفيات.
- ✓ حادث إصابة: وهو الحادث الذي ينتج عنه إصابات أو إعاقات أو عاهة مستديمة لا تؤدي إلى الوفاة.
- ✓ حادث تلفيات: وهو الحادث الذي ينتج عنه تلفيات في المركبة أو الممتلكات الخاصة أو العامة.

ج- حسب درجة خطورتها:<sup>2</sup> ونجد وفق هذا المعيار الأنواع التالية من حوادث المرور

- ✓ حادث مروري بسيط: ويعني ما ينتج عنه أضرار أو تلفيات بالممتلكات الخاصة أو العامة، ولا ينجم عنه إصابة تتطلب علاجاً إسعافياً.
  - ✓ حادث مروري جسيم: ويعني ما ينتج عنه إزهاق للأرواح أو إصابات في الأجسام أو خسائر في الأموال، أو جميع ذلك، والمركبة في حالة حركة.
- وهناك تصنيف آخر لحوادث المرور وهو كما يلي:

1-التصنيف المعتمد على أساس طريقة وقوع الحادثة: وهو كما يلي:

- أ- تصادم بين سيارتين ينجم عنه تلف أو إصابات أو وفيات.
- ب- انقلاب السيارة أثناء سيرها، ينجم عنها إصابة ركبائها وتلف ما بها.
- ج- الاصطدام بأجسام ثابتة مثل جدار أو رصيف أو شجرة، ينجم عنه تلف الجسم المصدوم وإصابة السائق ومن معه من الركاب.
- د- اصطدام أشخاص (مشاة) من قبل سيارة، ينجم عنه إصابة المصدوم بإصابات حسب جسامته الحادثة كالوفاة أو الكسور.

2-التصنيف المعتمد على أساس المتسبب في الحادثة: والذي يحدد في ثلاثة أنواع هي:

- أ- الحوادث الناتجة عن قصور في الأداء المتوقع من السيارة لعطل أو خلل أو إهمال أو نقص دائم.<sup>3</sup>
- ب- الحوادث الناتجة عن الإنسان كاستعمال للطريق سائقا أم راجلا أو غير ذلك.

<sup>1</sup> مقرر سعود مطني الرشيدى: مرجع سبق ذكره، ص ن.

<sup>2</sup> المرجع نفسه: ص9.

<sup>3</sup> ياسين محجر: مرجع سبق ذكره، ص103.

ج-الحوادث الناتجة عن قصور في التصميم الهندسي للطريق في مواضعه المعنية أو البيئة العامة لموقع الحادث، بما في ذلك أحوال الطقس.<sup>1</sup>

وهناك دراسات أخرى قسمت حوادث المرور إلى خمسة أنواع، علما بأن لكل نوع حالات كثيرة، وهي:

**أ-حوادث الدعس:** أي اصطدام سيارة بإنسان، ومن حالات هذا النوع:

- ✓ الرجوع بالسيارة إلى الخلف دون الانتباه لمن يكون خلفها من المشاة.
- ✓ الأطفال الذين يندفعون خلف الكرة إلى الشارع حيث تسير السيارات.
- ✓ الذين يعبرون الشوارع من غير أماكن العبور أو غير وقت العبور.
- ✓ الذين ينزلون من الحافلات قبل وقوفها.

**ب-حوادث اصطدام سيارة بأخرى:** ومن حالات هذا النوع:

- ✓ حالات اصطدام السيارات عند تقاطع الطرق.
- ✓ حالات اصطدام السيارات عند التجاوزات.
- ✓ حالات توقف السيارة فجأة.
- ✓ حالات السير غير المستقيم بالسيارة.

ج-حوادث اصطدام السيارة بحيوان: كما في حالة اصطدام السيارة بالحيوانات التي تعبر الطريق، وغالبا ما تقع حوادث الاصطدام بالحيوانات على الطرق الخارجية، أي الطرق التي تربط بين المدن والتي غالبا ما تتسبب في نتائج جسيمة قد تؤدي إلى هلاك السائق وتلف المركبة.

د-حوادث انقلاب السيارات أو تدهورها: كأن يسير السائق بسيارته على الجزء المعبد من الطريق أو قريبا منه ولا ينتبه السائق إلى حفرة على الطريق، أو يكون الطريق زلعا ولا يخفف السائق من السرعة<sup>2</sup>، أو يفاجأ بسائق وهو يسير بسيارته بسرعة فيستعمل المكابح، أو يحدث تلف لأحد إطارات السيارة.

ه-حوادث تصادم السيارة بأشياء أخرى: كالجدار والأشجار وأعمدة المصابيح الكهربائية وأرصفة الشوارع...إلخ.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> ياسين محجر: مرجع سبق ذكره، ص104.

<sup>2</sup> عبد الله حامد عبد الله الخلف: مرجع سبق ذكره، ص23.

<sup>3</sup> المرجع نفسه: ص24.

وهناك تصنيف آخر ثلاثي لأنواع حوادث المرور، وهو:<sup>1</sup>

**1-الحوادث البسيطة:** هذه الحوادث لا تؤدي إلى حدوث إصابات بشرية ولا تنتج عنها أضرار بليغة أو متوسطة، إلا أنها غالبا ما تؤدي إلى هدر الوقت وحدث بعض الآلام وتعطيل الإجراءات.

**2-الحوادث المتوسطة:** وهي الحوادث التي لها أثر اقتصادي، فهي تسبب خسائر مادية بالأموال العامة والخاصة، وتمثل في الأضرار التي تحدث للمركبات وما تصطدم به.

**3-الحوادث الجسيمة:** يتسبب هذا النوع من الحوادث في إصابات خطيرة ممتثلة في تعرض الآلاف من البشر كل عام إلى الوفاة، وقد تتسبب لبعض الأفراد في عاهات مستديمة والتي تمنعهم من أداء دورهم الطبيعي، وهذا النوع هو أخطر أنواع الحوادث، لأنها لها أثر في الجانب الاقتصادي والاجتماعي والنفسي.

### المبحث الثالث: النظريات والنماذج المفسرة لحوادث المرور

سنستعرض في هذا العنصر بعض النظريات أو الأطر النظرية المفسرة للحوادث عموما، بما فيها حوادث المرور، وهي نظريات تفسر من خلال فرضياتها أسباب ومبررات وقوع الحوادث، بما فيها حوادث المرور، إضافة إلى بعض النماذج المفسرة لحوادث المرور.

#### المطلب الأول: النظريات المفسرة لحوادث المرور

هناك الكثير من النظريات التي تناولت وإسهاب موضوع حوادث المرور ومن جوانب متعددة، سنحاول من خلال هذا المطلب التطرق إلى أهم هذه النظريات:

**1-النظرية الطبية:** يرى أصحاب هذه النظرية بأن الشخص دائم الإصابة، وهذا بسبب معاناته من خلل جسدي أو عصبي، وأن هذا الخلل هو سبب في هذه الحوادث.<sup>2</sup>

ولكن لا يمكن أن نعتبر هذا مسلمة، وإلا كيف يمكن أن نفسر تعرض أشخاص سليمين كليا لحوادث المرور لمرات عديدة.

**2-النظرية القدرية:**<sup>3</sup> يرى أصحاب هذه النظرية أن الناس صنفان أحدهما سعيد الحظ والآخر تعيس الحظ، فمنهم من لديهم حصانة من الحوادث، ومنهم من يفتقد هذه الحصانة ويكون أكثر قابلية للحوادث، بل وهناك

<sup>1</sup> صبيحة نعمة ضهد: دراسة استطلاعية حول ظاهرة الحوادث المرورية في محافظة ذي قار " الأسباب والحلول "، مجلة كلية التربية الأساسية للعلوم التربوية والإنسانية، العدد 20، جامعة بابل، الناصرية، العراق، نيسان 2015، ص 643.

<sup>2</sup> عياش بن الشيخ: مرجع سبق ذكره، ص 31.

<sup>3</sup> المرجع نفسه: ص 31.

من يصاب بها بصفة مستمرة، ويفسرون استمرار هذا الشخص أو ذاك في وقوعه المستمر في الحوادث إلى القدر وسوء الحظ.

**3-نظرية التحليل النفسي:** تعتبر هذه النظرية الحوادث على أنها أفعال مقصودة اللاشعورية، وهي تشبه الهفوات، ويعتقد أصحاب هذه الدراسة التحليلية أن الإصابة لجدية إنما هي عدوان لا شعوري موجه للذات، ويعتبر فرويد معظم الحوادث تعبير عن صراعات عصابية أو عقاب الذات، وهو إحدى المركبات التي تستند عليها سببية الحوادث، وترى مدرسة التحليل النفسي أن سبب معظم الحوادث، إنما هي الدافعية اللاشعورية<sup>1</sup>، فبعض الحوادث تقع نتيجة للإحساس بالذنب والشعور بالاضطهاد، والتمرد على السلطة الأبوية، وكذلك الغيظ والحقد...<sup>2</sup>

**4-النظرية التجريبية:** هذه النظرية تقول إن للحوادث أسباب كثيرة ومتعددة، والحادثة يقع تحت تأثيرات كثيرة ومتغيرة،<sup>3</sup> فالسائق مثلا يكون تحت تأثير متغيرات عديدة فالمركبات والمارة وقواعد المرور كلها مؤثرات لها أثرها على الوظائف النفسية للسائق (مثل الإدراك الحسي، التذكير، التفكير...)<sup>4</sup>، وإذا كان هناك أسباب متعددة للحوادث فإن لها أيضا أهدافا متعددة، فقد يكون الدافع لها الرغبة في الحصول على تعويض مادي أو في تخفيف المسؤولية عن النفس.<sup>5</sup>

**5-نظرية الميل لاستهداف الحوادث:** ترى هذه النظرية أن الأشخاص المستهدفين للحوادث، الذين يرتكبون الحوادث بصورة متكررة، هم الذين لديهم خصائص وراثية تؤدي بهم إلى الوقوع في الحوادث، وقد يكون ذلك لإشباع الدوافع داخل الفرد.

وهناك تفسير آخر لهذه النظرية وهي من أقدم النظريات السيكولوجية التي وضعت لتفسير مستهفي الحوادث،<sup>6</sup> والسبب في ذلك أن هؤلاء الأشخاص لديهم استعداد نفسي وفسولوجي ثابت إلى حد ما يجعلهم معرضين لارتكاب الحوادث وإحراق أنفسهم في مختلف أشكال السلوك الخطير، وربما يكون ذلك لإشباع بعض

<sup>1</sup> عياش بن الشيخ: مرجع سبق ذكره، ص31.

<sup>2</sup> ياسين محجر: مرجع سبق ذكره، ص111.

<sup>3</sup> هبة مركون: دور البحث العلمي في التقليل من آثار الحوادث وتحقيق السلامة المرورية، كتاب جماعي لأبحاث المؤتمر الدولي " دور المؤسسات الاجتماعية في تنمية الوعي المروري لدى الشباب في الوطن العربي "، منشورات مخبر الدراسات الاجتماعية والنفسية والأنثروبولوجية، ط 1، دار التل، المركز الجامعي أحمد زبانه، غليزان، الجزائر، 24، 25 أكتوبر 2017، ص462.

<sup>4</sup> ياسين محجر: مرجع سبق ذكره، ص112.

<sup>5</sup> هبة مركون: مرجع سبق ذكره، ص462.

<sup>6</sup> ياسين محجر: مرجع سبق ذكره، ص108.

الدوافع في داخل الفرد نفسه، كما يتسم أفراد هذا النمط المستهدف للحوادث بدرجة أعلى من التوتر الانفعالي والاكنتاب والاحجام عن اقتحام المجالات الاجتماعية والفشل في التعبير عن النفس.<sup>1</sup>

مع كل هذا تبقى هذه النظرية تعاني من بعض القصور، وذلك لأن هناك أفراد ليس لديهم أي خصائص وراثية معينة وهم سليمون كليا إلا أنهم يتعرضون لحوادث المرور بصفة مستمرة.

**6-نظرية الضغط والتكيف:**<sup>2</sup> تقوم هذه النظرية على أساس أن الفرد الذي يقع تحت ظروف الضغط والتوتر يكون أكثر عرضة للوقوع في الحوادث عن الفرد المتحرر من الضغط، وأن التكيف العادي للضغوط الناتجة عن عوامل فيزيقية آتية تؤدي إلى انخفاض في تكرار الحوادث، ويمكن تطبيق هذه النظرية على حوادث المرور، فأية ضغوط أو توترات يتعرض لها السائق من شأنها أن تؤثر عليه تأثيرا سلبيا.

### المطلب الثاني: النماذج المفسرة لحوادث المرور

سنعرض في هذا المطلب على بعض النماذج المفسرة لحوادث المرور، والتي ركزت أغلبها على حوادث السيارات، حيث تستخدم هذه النماذج في كثير من الأحيان لتفسير عوامل وأسباب وقوع الحوادث.

**1-النموذج السلوكي المعرفي للقيادة مرتفعة الخطورة:**<sup>3</sup> افترض **كوسبر وموزرسكي** عام 1968 أن شرب الكحول وقيادة السيارات يرتبطون فيما بينهم ارتباطا وظيفيا، فأشكال السلوك هذه يمكن التنبؤ بحدوثها معا في أوقات وأماكن معينة أكثر من غيرها، ويقوم بها بعض فئات من الأفراد أكثر من غيرهم، وافترض الباحثان على أساس ذلك أنه غالبا ما يكون كل من شرب الكحول وقيادة السيارات تعبير عن حالات نفسية متشابهة ترتبط بالتوتر والقلق وتؤثر على الكفاءة الشخصية والقوة، وافترضت الدراسات بعد ذلك أن هناك علاقة متسقة بين سلوك شرب الكحول والسمات الشخصية والضغوط الانفعالية الحادة والاتجاهات المرتبطة بالقيادة ووجود مهارات المواجهة الملائمة.

فهناك جوانب سلوكية مرتبطة بقيادة السائق للسيارة، من بينها الأسس المعرفية والتي تتمثل في عدم الدقة في تقدير الخطر، التمييز والذاتية في فهم مواقف القيادة، بالإضافة إلى الافتقار إلى الذكاء الانفعالي لدى السائق، وانخفاض الوازع الخلقى لديه.<sup>4</sup>

1 ياسين محجر: مرجع سبق ذكره، ص109.

2 المرجع نفسه: ص110.

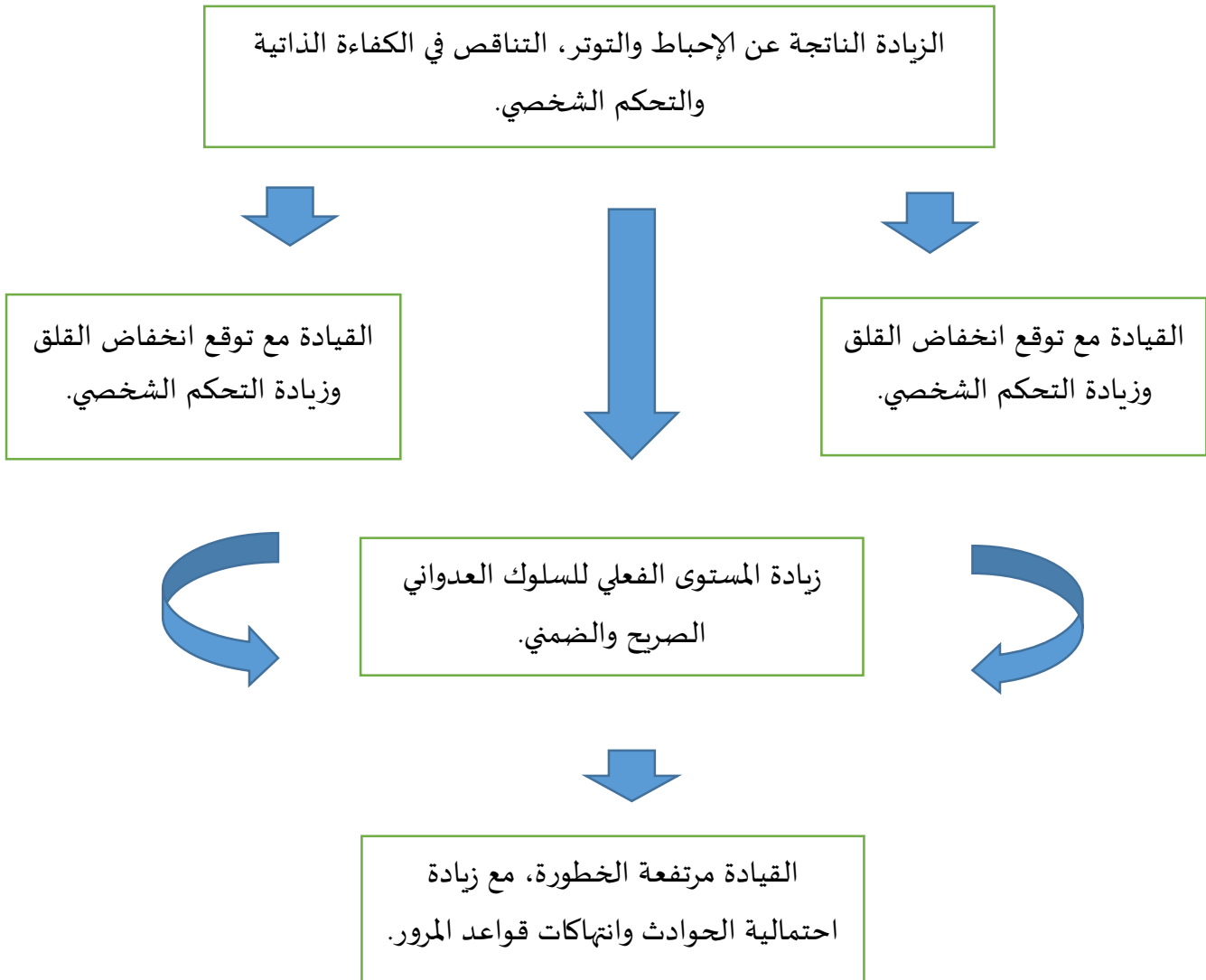
3 المرجع نفسه: ص113.

4 عياش بن الشيخ: مرجع سبق ذكره، ص54.

كما يضاف إلى الأسس المعرفية الأسس الحركية الحسية، والتي من بينها أخطاء الإدراك، الأداء الخطأ، أو تدهور في أداء الفرد أو انتباهه نتيجة للتعب أو النوم أو المخدر.<sup>1</sup>

ويبين الشكل التالي النموذج السلوكي المعرفي والمقترح كحداولة لدمج هذه المجموعة المرتبطة من العوامل والقيادة مرتفعة الخطورة في إطار منظور تفاعلي.

شكل (2): النموذج السلوكي المعرفي للقيادة مرتفعة الخطورة



نقلا عن: ياسين محجر 2011، ص 114.

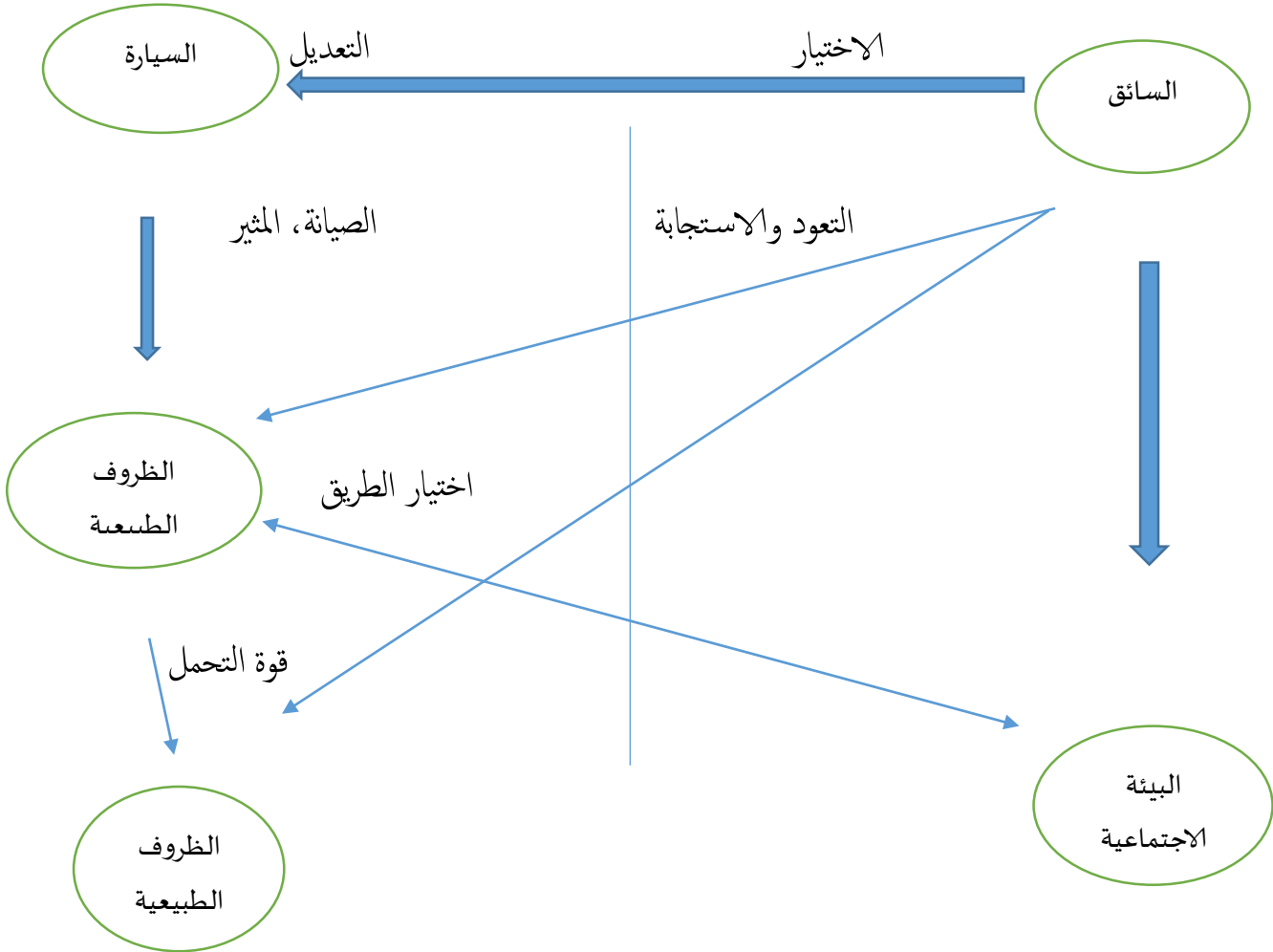
<sup>1</sup> عياش بن الشيخ: مرجع سبق ذكره، ص 54.



2- نموذج دارت وماكنزي: قدم دارت وماكنزي عام 1983 نموذجا لتفسير حوادث السيارات، مفترضين وجود فئتين أساسيتين من العوامل التي تساهم بصورة تكاملية في وقوع الحوادث، وهما العوامل النفسية والاجتماعية والعوامل الطبيعية والميكانيكية.<sup>1</sup>

والشكل الموالي يوضح ذلك.

الشكل (3): نموذج دارت وماكنزي لتفسير حوادث السيارات



التعود على المخاطرة

نقلا عن: ياسين محجر، 2011، ص 117.

<sup>1</sup> ياسين محجر: مرجع سبق ذكره، ص 116.

وأشار الباحثان إلى وجود ثلاثة أنماط أساسية للقيادة وهي كما يلي:

**أ- النمط المخاطر:** وتتميز سلوكياته في القيادة بالسرعة، والنظر إلى القيادة كنوع من التعبير عن الرجولة والشجاعة.

فالمخاطرة تعتبر سمة شخصية، فأحد عوامل الشخصية المخاطرة والإقدام، مقابل الحرص والحجل، وتلعب الوراثة دورا كبيرا في تشكيل هذه السمة وفق بعض الدراسات والأبحاث.<sup>1</sup> (بتصرف)

**ب- النمط القليل الكفاءة:** وترتبط الحوادث لدى صاحب هذا النمط بعدم الخبرة وقلة المهارة في مواجهة المواقف المفاجئة.

**ج- نمط سريع الانهيار النفسي:** ويتميز أصحاب هذا النمط بحدوث انهيار نفسي يتمثل في التوقف المفاجئ في التفكير عن مواجهة المواقف الطارئة، كما أن بعضهم قد يصاب بالنوم المفاجئ عند الإرهاق.<sup>2</sup>

**3- نموذج سبولاندر لقيادة صغار السن:** قدم سبولاندر عام 1983 هذا النموذج الذي أطلق عليه النموذج خطر الحوادث، لوصف كيفية تأثر وقوع السارقين الصغار في الحوادث بفكرتهم عن قدرتهم الخاصة وخبراتهم ومهاراتهم القيادية وأسلوب القيادة لديهم، وقد وضع هذا النموذج بناء على نتائج عدد من الدراسات التي أجريت في المعهد الوطني السويدي لأبحاث الطرق والنقل حول عدد من القضايا من أهمها آراء صغار السن في قدراتهم الخاصة بقيادة السيارات.

ويظهر هذا النموذج تعقد العمليات أو العوامل التي تؤثر في سلوك قيادة صغار السن وتنوعها، ولكنه يبرز مكونين مهمين هما عملية التعلم والظروف النفسية الاجتماعية التي تلازم الفرد أثناء قيادة السيارة.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> عياش بن الشيخ: مرجع سبق ذكره، ص 67.

<sup>2</sup> ياسين محجر: مرجع سبق ذكره، ص 118.

<sup>3</sup> المرجع نفسه: ص 119.

الشكل (4): نموذج سبولاندر لقيادة صغار السن



نقلا عن: ياسين محجر، 2011، ص 121.

## المبحث الرابع: القيم الاجتماعية المؤثرة على حوادث المرور

تلعب القيم الاجتماعية المتداولة بين أفراد المجتمع الواحد دورا كبيرا في مشكلة المرور، ففي كثير من الأحيان تكون هذه القيم أو بالأحرى العادات ذات تأثير سلبي على مستخدميها ومتبنينها، حيث تزيد من احتمالية وقوع الحوادث المرورية وارتكاب مختلف المخالفات المرورية، وهو ما دفعنا لتناولها في هذا المبحث بنوع من التفصيل حتى نقف على مفهومها وعلى كيفية تأثيرها على السائق، وهي تتلخص في النقاط التالية:

**1-مشاكل تنظيم الوقت:** وهي عدم الالتزام بتحديد المسافة، والمدة المطلوبة، ما يجعل الإنسان يعوض الفرق عن طريق السرعة الإضافية وتجاوز إشارات المرور ونحوها، مما يوقع في الكثير من حوادث المرور.<sup>1</sup>

فالوقت ثقافة، وهو كالسيف إذا لم تقطعه قطعك، فاحترام الوقت يعتبر عامل أساسي ومهم في تطور المجتمعات ورفقها، لذا فإن سوء استعمال الوقت قد يؤدي إلى نتائج وخيمة تعود بالضرر على الفرد والمجتمع، وقد يكون أيضا نتيجة لسوء إدارة برنامج العمل اليومي.<sup>2</sup>

**2-عمليات المجاملة:** وذلك من خلال الحرص على تبادل التحية خلال السير وتعطيل سيولة المرور، وما يرافقها من فقدان وتضييع للوقت، والانصراف عن إدراك متغيرات الطريق وهي قضايا تعكس تقديم المهم على الأهم.<sup>3</sup>

**3-المكانة الاجتماعية:** إن التفاوت في المكانة الاجتماعية قد يجعل الإنسان يحمل ضغوط نفسية كبيرة تترجم بسلوكات غير آمنة، وبما أن السيارة أصبحت جزءا من المظهر الاجتماعي، فهي تعكس الطبقة الاجتماعية التي ينتمي إليها كل فرد، وبالتالي فإن قوة سيارته هي التي تحدد موضعه في البنية الاجتماعية<sup>4</sup>، فاعتبار السيارة من رموز المكانة الاجتماعية والحرص على استخدامها وتحديثها وما زاد ازدحام الشوارع بالسيارات المختلفة<sup>5</sup> وهو ما يؤدي في غالب الأحيان إلى وقوع حوادث المرور متفاوتة الخطورة.

**4-قصور المعرفة حول طبيعة الآلة والطريق:** حيث تتعرض المركبة للإهمال أو التغيير الهيكلي أو عدم الصيانة، أو الاستخدام لغير ما خصصت له، مما يجعل المركبة غير سليمة وبالتالي يجعل من وجودها على الطرقات العامة

<sup>1</sup> محمد بن سليمان الوهيد: القيم الاجتماعية وأثرها في مشكلة المرور، ورقة بحث مقدمة ضمن أشغال الندوة العلمية بعنوان أساليب ووسائل الحد من حوادث المرور، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، 27-29 ماي 1996، ص54.

<sup>2</sup> عائشة درقاوي: مرجع سبق ذكره، ص24.

<sup>3</sup> محمد بن سليمان الوهيد: مرجع سبق ذكره، ص54.

<sup>4</sup> عائشة درقاوي: مرجع سبق ذكره، ص25.

<sup>5</sup> محمد بن سليمان الوهيد: مرجع سبق ذكره، ص54.

مصدر خطر على مستعملها أو على الآخرين.<sup>1</sup> فعظم السائقين يراقبون سياراتهم إلا في حالة وجود عطب ما بها.<sup>2</sup>

**5- إعطاء الأبناء صلاحية القيادة:** وذلك بتسليمهم زمام المركبات والسماح لأسرهم بمرافقتهم أو حتى بمفردهم أو مع زملائهم، هذا رفع كثيرا من حوادث المرور الناجمة عن الطيش والسرعة وعدم إدراك مسؤولية الانسان اتجاه المجتمع واتجاه نفسه، وهذه المعضلة تسهل وجودها المحسوبة في إدارات المرور والتجاوز عن أخطاء الحوادث المرورية، وإعطاء تصاريح استثنائية لمن هم دون سن الثامنة عشر للقيادة، مما رفع من معدلات الحوادث والإصابات، خاصة بين صغار السن الذين يمارسون هوايات السباق والمنافسة في الطريق دون النظر إلى عواقب هذه الأفعال.<sup>3</sup>

والأمر سيان هنا في الجزائر، فسنويا تحصي الجزائر الآلاف من ضحايا حوادث المرور يكون أغلبهم من فئة الأطفال والشباب، فقد جاء في إحصائيات صادرة عن المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق أنه قد تسبب السائقون دون سن 18 الثامنة عشر في 610 حادث مرور على المستوى الوطني، أي ما نسبته 3.08% خلال سنة 2018،<sup>4</sup> وقد تسببت حوادث المرور من نفس العام في وفاة 597 شخص تتراوح أعمارهم ما بين 5 إلى 19 سنة.<sup>5</sup>

**6- يميل العربي بطبيعته إلى حسن المعاشرة والحديث مع الآخرين داخل المركبة، وربما حتى شرب الشاي أو المشروبات الغازية، وممارسة حياة الجماعة داخل المركبة أثناء سيرها، ولا يخفى أن ذلك يتعارض مع الالتزام بجزام الأمان، وتوجيه الانتباه نحو الطريق، وكثير من الحوادث تنجم عن هذه العادات الاجتماعية والتي هي من قيم مراحل التحول التي تمر بها المجتمعات العربية.<sup>6</sup>**

ونلاحظ بأن هذه المظاهر تتجلى بكثرة في مركبات الوزن الخفيف، أي المركبات السياحية، حيث تكون هذه الأخيرة أكثر خفة وملائمة لحياة الجماعة داخلها، على خلاف مركبات النقل الجماعي، وهو ما يدفع إلى بذل المزيد من الجهود الإعلامية من أجل تثقيف مستعملي الطرق مروريا، فالقيادة ليست عملا فقط أو غاية بل هي أيضا فن وأسلوب ومهارة.

<sup>1</sup> محمد بن سليمان الوهيد: مرجع سبق ذكره، ص54.

<sup>2</sup> عائشة درقاوي: مرجع سبق ذكره، ص26.

<sup>3</sup> محمد بن سليمان الوهيد: مرجع سبق ذكره، ص54.

<sup>4</sup> إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق: الجزائر العاصمة، ديسمبر 2018، مرجع سبق ذكره.

<sup>5</sup> المرجع نفسه.

<sup>6</sup> محمد بن سليمان الوهيد: مرجع سبق ذكره، ص54.

7-تقوم الوساطة بتسهيل وجود كثيرين لا تنطبق عليهم مواصفات ومؤهلات القيادة، سواء صغار السن، أو ضعاف الحواس (نظر، رد فعل، حركة...)، أو عدم القدرة الاستيعابية لأوضاع القيادة والمركبة والطريق من قبل أشخاص لم يمارسوا القيادة إلا في مراحل متأخرة من أعمارهم، ويصعب عليهم التكيف مع المستجدات المكانية والزمانية والتكنولوجية،<sup>1</sup> فما يعاب على مدارس تعليم السياقة في الجزائر أنها مدارس لا تهتم بالتكوين الشامل للسائق، فهي تركز فقط على حفظ مفاهيم أولية حول قانون المرور وحركة المرور، وبعض التمارين التطبيقية فقط، وبعدها مباشرة يحصل المترشح على رخصة السياقة وهو لا يفقه الكثير من خبايا حركة المرور، وهو ما يفسر ارتفاع حوادث المرور بالنسبة لحديثي الحاصلين على رخصة السياقة، حيث سجل المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق 4639 حادث بالنسبة لمن يملكون رخصة السياقة لأقل من عامين، و4862 حادث مرور لمن يملكون رخصة السياقة من 2 عامين إلى خمس 5 سنوات<sup>2</sup>، وفي الوقت الحالي أصبح معظم مسؤولي مدارس ومعاهد تعليم السياقة يطالبون بشهادة طبية معترف بها توضح السلامة الجسدية والحسية للإنسان المترشح للحصول على رخصة السياقة،<sup>3</sup> بالإضافة إلى تحديد السن بالنسبة للمترشحين لقيادة مركبات أو وسائل النقل الجماعي، خاصة ذات المسافات الطويلة الرابطة ما بين الولايات الجزائرية،<sup>4</sup> لأنه في كثير من الأحيان يلعب السن دورا فعالا وكبيرا في درجة الانتباه عند السائق وقوة تحمله لمشقة الطريق وحسن تصرفه في المواقف الطارئة والمخرجة.

8-**الاعتقاد بالقضاء والقدر:** حيث نلاحظ شيوع لدى البعض الاعتقاد بالقضاء والقدر في مسألة حوادث المرور، وذلك بتبرير أنه رغم أن السائق يقوم بجميع إجراءات السلامة المرورية إلا أنه يتعرض لحوادث المرور ويعزون هذا الأمر إلى أن الحذر لا ينجي من القدر، وهي عبارة صحيحة من منظور ديني، وذلك بالإيمان بالقضاء خيره وشره، لكن هذا لا ينطبق على الذين يهملون شروط السلامة المرورية وبعدها يبررون تعرضهم لحوادث المرور بالقضاء والقدر.

9-**الثقافة المرورية الشاملة:**<sup>5</sup> أي الثقافة المرورية الشاملة لدى عابري الطريق من المشاة وقائدي المركبات، بل وحتى من بعض رجال المرور، كلها عوامل مرتبطة بوعي الإنسان وفهمه لدور الآلة في حياته، وأن التهور لن

1 محمد بن سليمان الوهيد: مرجع سبق ذكره، ص55.

2 إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق: الجزائر العاصمة، 2018، مرجع سبق ذكره.

3 قناة النهار: أخبار التاسعة، بتاريخ 10/نوفمبر/2019.

4 المرجع نفسه.

5 محمد بن سليمان الوهيد: مرجع سبق ذكره، ص55.

يكون شجاعة، وترك المخطئ يواصل خطاه ليس تسامحا ولا كرمًا، وأن ارتكاب المخالفات النظامية يمس أمن المجتمع، ولا يملك أي فرد حق التنازل عنها نيابة عن المجتمع.

### المبحث الخامس: أثار ومخلفات حوادث المرور

إن أهمية حوادث المرور تتمظهر من خلال تأثيرها الذي يمس العديد من النواحي والأصعدة، والتي من أهمها النواحي الاقتصادية، الاجتماعية، النفسية والصحية، وهذه الأخيرة لا تمس الفرد فقط وإنما تتعداه لتمس وتعني الأسرة والمجتمع على حد السواء، وهذا ما سنتطرق إليه في هذا المبحث.

**1- الأثار الاقتصادية:** تخلف حوادث المرور الكثير من الأضرار والآثار الاقتصادية نوجزها في النقاط التالية:

#### 1-1 تكاليف مباشرة:

- ✓ تكاليف العلاج الطبي لمصابي حوادث المرور.
- ✓ تكاليف الأضرار والخسائر المادية لحوادث المرور.
- ✓ تكاليف استخدام وسائل نقل بديلة للسيارات، وخاصة أثناء وقوع الحادث لتلك المركبات.
- ✓ تكاليف الجنازة ودفن المتوفين في حوادث المرور.<sup>1</sup>

#### 1-2 تكاليف غير مباشرة:

- ✓ تكاليف خسارة الإنتاج المترتبة عن الإصابات.
- ✓ تكاليف خدمات الإطفاء والإنقاذ.
- ✓ تكاليف الإعلانات الحكومية والاجتماعية.
- ✓ تكاليف قوى الأمن والشرطة وإدارة المرور وفرق التحقيق.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> سمير محمد غوبية: مرجع سبق ذكره، ص25.

<sup>2</sup> المرجع نفسه: ص25.

ويضاف إلى الأعباء الاقتصادية نفقات الإجراءات المتخذة للوقاية والعلاج من حوادث الطرق والمشاكل الاجتماعية المترتبة على ذلك، وتشمل:

- ✓ الخدمات الطبية الإسعافية التي تقدم.
- ✓ نفقات التنويم بالمستشفيات والعلاج الطبي.
- ✓ نفقات إدارة وتسيير الطرق.
- ✓ نفقات التأهيل المهني ومتطلباته من الأطراف الصناعية والأجهزة للكسور، وما يلزم ذلك من علاج مصاحب وتوفير للمواد الخام والتحضير.
- ✓ تكاليف عملية إجلاء الطرق من السيارات المحطمة.
- ✓ نفقات العلاج بالخارج.
- ✓ نفقات الممتلكات المعطلة، وهي تشمل ممتلكات خاصة (السيارات ومحتوياتها)، وممتلكات عامة (تكون في صورة أعمدة الإنارة والإشارات الضوئية والأشجار والأسوار، سواء في الطرق أو المنازل)، بالإضافة لنفقات الصيانة المتكررة.<sup>1</sup>

والتكاليف الاقتصادية لحوادث الطرق تكون على نوعين: تكاليف ما يلحق بالعنصر البشري من أضرار وتكاليف ما يلحق بالممتلكات العامة والخاصة من أضرار، والتكاليف الاقتصادية لحوادث المرورية هي الخسائر المادية بسبب الحوادث المرورية في ممتلكات الأفراد (إتلاف المركبات وإصلاحها)، أو الأضرار التي تلحق بالممتلكات والمنشآت العامة، وما يتعرض له الأشخاص من أضرار قد تصل إلى حد الوفاة أو العجز، وما تنفقه الدولة من مصاريف لعلاج المصابين.

كما يدخل في التكاليف الاقتصادية لحوادث المرورية عناصر كثيرة، وتسعى الجهات المتخصصة في مجال السلامة المرورية في بعض الدول المتقدمة في هذا المجال إلى وضع نماذج لحساب هذه التكلفة وعناصرها، مثل ما يصرف على علاج وتأهيل المصابين في الحوادث المرورية، وتكاليف ساعات العمل المفقودة بسبب علاج هؤلاء المصابين، وتكاليف الأجهزة الرسمية التي لها صلة بحوادث المرور، كأجهزة الشرطة والادعاء العام والقضاء، بل إن هناك تكاليف ما تفقده الدولة من نفقات تعليمية وصحية ذهبت سدى بموت الأفراد في الحوادث المرورية، وعلى ذلك فإن حساب التكلفة الاقتصادية لحوادث المرورية وما ينجم عنها من إصابات ووفيات وتلفيات

<sup>1</sup> سمير محمد غويبية: مرجع سبق ذكره، ص26.



هو عملية معقدة تشتمل على كثير من العناصر، وجميع ما يذكر عن التكلفة الاقتصادية للحوادث المرورية هو في الحقيقة تقديرات وليست حقائق مؤكدة.<sup>1</sup>

إن الآثار الاقتصادية للحوادث المرورية يصعب احتسابها، حيث يمتد أثرها للفرد والمجتمع، حيث أن شركات التأمين تتحمل إصلاح المركبات المتضررة، وتدفع ديوات المتوفين ومبالغ علاج الإصابات، وبالتالي فإن تفاقم مشكلة الحوادث المرورية يؤدي إلى أن شركات التأمين ترفع أسعارها تجنباً للخسارة، مما يعود سلبيًا على الفرد، أما من ناحية تأثيرها على المجتمع، فإن الفرد في الدولة كعامل إنساني منتج يعمل لمجتمعه وبلده ولا يعوض بثمن، خاصة وأن الدولة صرفت عليه منذ صغره من علاج وتعليم ورعاية وأهله لوطنه، وفجأة وبسبب حادث مرور مأساوي تنطفئ شمعة عطائه.

وتقدر التكلفة الاقتصادية للحوادث المرورية على الطرق والإصابات الناجمة عنها في العالم بما قيمته 518 مليار دولار سنويا، ومن أصل هذا المبلغ تبلغ خسائر البلدان المنخفضة الدخل والبلدان المتوسطة الدخل 65 مليار دولار سنويا، كما أن الإصابات الناجمة عن حوادث المرور تفرض أعباء ثقيلة ليس فقط على الاقتصاد العالمي والاقتصاديات الوطنية، وإنما أيضا على الموارد المالية للأسر المصابة، حيث تقع أسر كثيرة في براثن الفقر الشديد من جراء فقدان من يعولها، بالإضافة إلى عبء رعاية الأفراد المصابين بالعجز بسبب إصابتهم في حوادث المرور.

ونظرا لوقوع معظم الدول العربية في نطاق الدول النامية، فإن تكلفة الحوادث المرورية وما ينتج عنها من خسائر يعادل نحو 1% من الدخل القومي العام.<sup>2</sup>

وقد كلفت حوادث المرور الخزينة العمومية في الجزائر ما يقارب 74 مليار دج سنة 2013، جراء التكفل الصحي والاجتماعي بالضحايا.<sup>3</sup>

**2- الآثار الاجتماعية:** نجد كذلك من الآثار الظاهرة والمؤثرة التي تخلفها حوادث المرور الآثار الاجتماعية، والتي نقصد بها هو تأثير الثلاثي في الجانب الاجتماعي لهذه الحوادث، ونقصد بالتأثير الثلاثي هو تأثير حوادث المرور على كيان الفرد والأسرة ثم على كيان المجتمع، فالمجتمع بطبيعة الحال يتكون من مجموع من الأسر، وهذه الأخيرة

1 عامر بن ناصر المطير، ناصر بن مرشد الزير: مرجع سبق ذكره، ص 6.

2 موقع شرطة عمان السلطانية: الآثار الاقتصادية لحوادث المرور، قسم إدارة المرور، موجود على الموقع: <http://www.traff>.

3 نسيم دعوش: تسجيل 4540 حالة وفاة سنويا " التحذير من ارتفاع عدد حوادث المرور بالجزائر "، جريدة المشوار السياسي، د ع، 8/ ديسمبر 2014.

تتكون من مجموعة من الأفراد، وهذه الحوادث تؤثر بطريقة مباشرة على الأفراد ومن ثم على الأسرة ومن بعدها على المجتمع، وسنفصل في هذا العنصر تاليا.

وتنبع أهمية هذه التأثيرات السلبية المصاحبة لحوادث المرور<sup>1</sup> من خلال الخسائر التي تسببها هذه الحوادث، ولعل أولها ما يتعلق بالأسرة ذاتها، حيث أن الضرر الذي يلحق بها نتيجة الحادث المروري سواء كان ضررا ماديا أو معنويا، يأخذ جزءا من دخلها أو من مدخراتها في سبيل إصلاح هذا الضرر، أو شرائها سيارة أخرى إذا لم يكن هناك مجال لإصلاح الضرر، وهو الأمر الذي يؤثر على طريقة إنفاقها وتوزيعها لدخلها، وبالتالي يؤثر على مستوى معيشة الأسرة ولو لفترة محدودة.

أما إذا كان الضرر جسدي كالإصابة مثلا نتيجة الحادث المروري، فإن ذلك يكون له تأثير مضاعف على الأسرة، وخاصة إذا كان المصاب هو رب الأسرة أو أحد أفرادها العائلين لها، مما يسبب لدى البعض انخفاض أو توقف لدخل الأسرة، وينتج عنه أيضا اختلال في تركيبها الاجتماعي والنفسي.

وقد ينتج أيضا عن الحادث المروري إصابة جسدية تسبب نسبة من العجز الجسدي تؤثر على صاحبها من حيث قدراته على الأداء والإنتاج في العمل وعلى نشاطه الاجتماعي.

كما أنه من الآثار الاجتماعية للحوادث المرورية، التسبب في الآلام والمآسي للأفراد والأسر التي باتت تعاني من فقدان أحد أفرادها، أو المعاناة من جراء الإعاقة التي لحقت به، وكذلك فقدان الأسرة والمجتمع لفرد منتج، والبدء بدفع فاتورة علاجه، وما يسبب تزايد هذه الحالات من إشغال للمستشفيات وإرهاق المؤسسات الدولة، وعدم تمكنها من توفير الخدمات المميزة في المجال الصحي<sup>2</sup>.

تخلف حوادث المرور العديد من الآثار الاجتماعية، منها التالي ذكره:

- ✓ فقدان أو عجز فرد من أفراد العائلة.
- ✓ عدم القدرة على العمل جزئيا أو كليا، يؤدي إلى تناقص القدرة على الكسب جزئيا أو كليا.
- ✓ التأثير على المركز الاجتماعي للمعوق وعائلته، مما ينعكس على حالته وحالة أسرته النفسية.

<sup>1</sup> عابد علي عبيد الحميدان: الآثار الاجتماعية للحوادث المرورية، ورقة بحث مقدمة ضمن أشغال مؤتمر التعليم والسلامة المرورية، قسم الندوات واللقاءات العلمية، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، 11، 13 ديسمبر 2006، ص5.

<sup>2</sup> المرجع نفسه: ص6.

✓ ضرورة البقاء عن قرب من مراكز التأهيل، التي توجد غالبا في المدن الكبرى حيث نفقات المعيشة باهظة.<sup>1</sup>

وكذلك من الآثار الاجتماعية لحوادث المرور، انحراف الأبناء وتهربهم من الدراسة وضعف تربيتهم بسبب غياب رب الأسرة أو الوالدين معا، فتغيب بذلك الرقابة والردع للطفل، وقد أظهرت بعض الدراسات مدى أهمية تواجد الأب في تربية الأبناء وتنشئتهم.<sup>2</sup>

وكخلاصة للآثار الاجتماعية لحوادث المرور، نوجزها في النقاط التالية:

**أ- آثار حوادث المرور على مستوى المجتمع:** تعد حوادث المرور من أكبر المعضلات التي تضرب استقرار المجتمع وأمنه وسلامة أفرادها، حيث تستهدف المجتمع في مقوماته وطاقاته البشرية والمادية على حد السواء، ويتجلى أثرها في ضياع الطاقات والعناصر البشرية بزيادة معدلات الوفيات والمصابين الذين أصبحوا معوقين أو عاجزين عن القيام بالنشاط الإيجابي الاعتيادي والقيام بأدوارهم الإيجابية، وحاجتهم إلى الخدمة والرعاية، ومن ثم يصبحون عالة على المجتمع بدلا من أن يكونوا عناصر إيجابية تسهم في تنمية المجتمع والنهوض به.

**ب- آثار حوادث المرور على مستوى الأسرة:** تشكل حوادث المرور عائقا حقيقيا للأسرة أمام لعب دورها وتأدية مسؤولياتها المرتبطة ببناء المجتمع وتحقيق وظائفه، نظرا لما تمثله هذه الحوادث من عناصر تهدد حياة الأفراد بالموت أو الإعاقة<sup>3</sup> أو العجز وهو ما يشكل خلافا في بناء ووظائف الأسرة، مع ما يرتبط بذلك من خلل في تربية الأطفال، وهذا التأثير يعد من العوامل الرئيسية في تفكك بعض الأسر وانحراف أبنائها وصعوبة تربيتهم، ويؤدي إلى إدخال هذه الأسر في هموم ومعاناة مع الحياة، إضافة إلى التكاليف الباهظة للعلاج والأضرار المادية المترتبة عليها التي تثقل كاهل الأسرة.

**ج- أثر حوادث المرور على الأمن الاجتماعي:** يشتمل الأمن الاجتماعي على تأمين الخدمات الأساسية للإنسان، وتلبية مختلف الحاجات لأفراد المجتمع على غرار الخدمات المدرسية والثقافية والرعاية الإنسانية والمادية، ومنها ما يتعلق بتنظيم تنقل الإنسان ووصوله لموقع إقامته والخدمات التي يحتاجها من خلال حركة مرور انسيابية توفر الحماية للجميع من مخاطر الطريق، وتشكل حوادث المرور تهديدا وخطرا على ذلك كله، لذا فإن المجتمع الذي

1 سمير محمد غويبية: مرجع سبق ذكره، ص 27.

2 موقع شرطة عمان السلطانية: مرجع سبق ذكره.

3 هبة مركون: مرجع سبق ذكره، ص 462.

ينشد الأمن والأمان والاستقرار والسلام عليه ان يتبع سياسة توعوية عميقة وشاملة تضمن سلامة الوطن وأمن المواطنين.<sup>1</sup>

**3- الآثار النفسية:** عند الحديث عن مخلفات وآثار حوادث المرور دائماً ما يتم التركيز على الآثار الجسدية والاقتصادية وغيرها من الآثار، ويتم تجاهل الآثار النفسية، التي في غالب الأحيان تكون أكبر تأثير على الفرد من باقي الآثار، كما أنها تمتاز بطول مدة تأثيرها، ولهذا سنركز في هذا العنصر على الآثار النفسية لحوادث المرور.

إن الآثار النفسية<sup>2</sup> التي تصيب الذين يتعرضون للحوادث المرورية قد تلازمهم وقتاً طويلاً جداً حتى بعد أن تشفى الجروح الجسدية تتناسى آلام الخسائر المادية، إن الجروح النفسية لا تقل ضرراً عن الجروح الجسدية، إن لم تكن آثارها أكثر فداحة.

فكثرة المخالفات والحوادث المرورية تزيد من التوترات النفسية الناجمة عن عدم إحساس الفرد بانتظام الأحداث في بيئته، حيث صنف علماء النفس الحوادث المرورية من بين أحداث الحياة الضاغطة، وهي لها أثر على صحة المرء النفسية والعقلية والعضوية.

ومن الأبعاد النفسية<sup>3</sup> ذات الصلة بالحوادث المرورية، والتي أولاهها علماء النفس خاصة اهتماماً كبيراً، ما أطلقوا عليه مسمى اضطراب ما بعد الصدمة post traumatic stress disorder PTSD ويمثل هذا الاضطراب المنهك في أفكار مسيطرة مرتبطة بالحادثة الصدمية، مثل الارتجاجات Flashbacks حيث يجد الأفراد الذين تعرضوا للحادثة الصدمية أنفسهم يسترجعون سيناريو الحادث ويعاودون التفكير فيه، ويعيشونه مرة أخرى، وتعد الكوابيس والأحلام المزعجة Night mares التي تؤثر على قدرة المصاب على النوم من الأعراض الناجمة عن الأحداث الصدمية، ويمكن أن يمتد تأثير هذه الأعراض إلى حياة الأفراد الاجتماعية، إذا أصبح متعباً شديداً الحساسية، كما يمكن أن تتأثر حياته الوظيفية إذا تأثرت قدرته على التركيز.

<sup>1</sup> هبة مركون: مرجع سبق ذكره، ص463.

<sup>2</sup> حمود بن هزاع الشريف: **الآثار النفسية للحوادث المرورية**، ورقة عمل مقدمة ضمن أشغال مؤتمر التعليم والسلامة المرورية، قسم الندوات واللقاءات العلمية، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض السعودية، 11، 13، ديسمبر 2006، ص2.

<sup>3</sup> المرجع نفسه: ص ن.

ومن بين الأعراض الصدمية التي تظهر على من تعرضوا للحوادث المرورية التالي ذكرها:<sup>1</sup>

- ✓ استعادة الذكريات الأليمة أثناء أحلام اليقظة أو الكوابيس ذات العلاقة.
- ✓ اجترار الذكريات الأليمة عند مقابلة أعوان الأمن أو الشرطة
- ✓ محاولة تجنب الأفكار أو الأنشطة التي لها علاقة بالحادثة.
- ✓ الاضطرابات الانفعالية الحادة التي تشتمل على القلق والتوتر المستمر.
- ✓ حالات الاكتئاب المتدرجة من البسيطة إلى الحادة.
- ✓ المخاوف المرضية (الفوبيا) من بعض الأشخاص أو الأحداث أو الأماكن العادية التي لا يخاف منها الآخرون.
- ✓ اضطرابات الوسواس القهرية بلا مبرر.
- ✓ الشعور بالنقص والعجز وعدم القدرة على اتخاذ القرار.
- ✓ الشعور بعقدة الذنب والدونية.
- ✓ الشعور بالخجل والاعتراب والوحدة وفقدان الأمل.
- ✓ عدم القدرة على إقامة علاقات اجتماعية مع الغير، أو المحافظة عليها.
- ✓ الآلام العضوية الجسدية، مثل الصداع الكلي أو النصفي، آلام في الجهاز الهضمي أو الجهاز التنفسي، أو الجهاز الدوري أو ما شابه ذلك.

وقد يعاني من تعرضوا لإعاقات من صعوبات جمة<sup>2</sup> في سبيل تكيفهم مع أسلوب حياتهم الجديد، وقد تتغير شخصياتهم وربما تتصاعد مشاعر التوتر لديهم ويصبحون أكثر قلقا واكتئابا ويميلون إلى العزلة والانسحاب.

ومن الضروري الالتفات إلى بعض المتغيرات التي قد تؤثر على تفاعل مشكلة الحوادث المرورية،<sup>3</sup> من مثل ما يسميه علماء النفس " التفاوض غير الواقعي "، ويتمثل التفاوض غير الواقعي في شعور المرء بأنه سيكون في المستقبل عرضة لأحداث سلبية أقل، ولأحداث إيجابية أكثر من الآخرين.

1 عايد علي عبيد الحميدان: مرجع سبق ذكره، ص7.

2 حمود بت هزاع الشريف: مرجع سبق ذكره، ص2.

3 المرجع نفسه: ص3.

كما يشير التفاؤل غير الواقعي إلى<sup>1</sup> اتجاه تهيؤي دائم لدى الفرد يتضمن توقعاته المحتملة للمستقبل على نحو يخالف نتائج الماضي ومعطيات الحاضر، وذلك في اتجاه المبالغة في العوائد الإيجابية، ويبين بعض الباحثين من أمثال KRISH بأن التفاؤل غير الواقعي يعتبر كميكانيزم دفاعي إنكارى لخفض القلق، وكنزعة للانانية تدفع الأفراد للتقليل من احتمالات وقوعهم في الخطر.

كما يقصد به تلك الاستجابات التي يقوم بها الفرد حول توقعه حدوث أحداث إيجابية متنوعة أكثر مما تحدث في الواقع، وتوقع الأشياء السلبية أقل مما يحدث في الواقع، وينظر إلى التفاؤل غير الواقعي على أنه نظرة استبشار نحو المستقبل، تجعل الفرد يتوقع الأفضل وينتظر حدوث الخير ويرنو إلى النجاح ويستبعد ما خلا ذلك.<sup>2</sup>

إذن يمكن لهذه التفاؤلية غير الواقعية أن تفسر سلوك المخاطرة عند السائقين على اختلاف فئاتهم، لأنهم وفق هذا المنظور يعتقدون أنه بإمكانهم تجنب أخطار الطريق، والتي من بينها التعرض لحوادث المرور.

ومن العوامل المساعدة على ظهور الأعراض المرضية لما بعد الصدمة:<sup>3</sup>

- ✓ الأحداث المؤلمة التي تمر على الإنسان والمشابهة لما حدث له في الماضي.
- ✓ ظهور أشخاص معينون يذكرونه بآخرين تسببوا له في صدمات نفسية سابقة.
- ✓ أسماء أو وظائف معينة مرتبطة بالأحداث الصدمية السابقة له.
- ✓ المواقف الإنسانية والعلاقات الاجتماعية المرتبطة بأحداث مشابهة لصدماته.
- ✓ الأحلام المزعجة المتكررة التي تتضمن بعض التفاصيل عن صدماته.
- ✓ أحلام اليقظة أو التفكير المستمر فيما حدث له من صدمات سابقة.
- ✓ الأعمال الفنية سواء الدرامية المقروءة أو المسموعة أو المرئية المرتبطة بصدماته السابقة.

<sup>1</sup> سعد الدين بوطبال: دور التفاؤل غير الواقعي في ارتكاب الحوادث المرورية لدى السائقين الشباب، مرجع سبق ذكره، ص103.

<sup>2</sup> المرجع نفسه: ص105.

<sup>3</sup> عايد علي عبيد الحميدان: مرجع سبق ذكره، ص7.

## 4- الآثار الصحية:

إن من أكثر آثار ومخلفات حوادث المرور جسامة الآثار الصحية، لأنها تمس بصحة الفرد وسلامته الجسدية، حيث تؤدي حوادث المرور إلى آثار صحية قد تلازم المصاب مدى الحياة، وهذا ما سنتطرق إليه تاليا.

تشمل الآثار الصحية الإصابات الجسدية التي يخلفها الحادث المروري كالجروح والخدوش الطفيفة، مروراً بالجروح العميقة والكسور المركبة، وانتهاءً بالوفاة، مما يؤثر بشكل أو بآخر على حساب مستوى الخدمة التي تقدمها المستشفيات للمرضى العاديين، وهناك الحسائر المادية الناتجة عن الحوادث المرورية، والتي تتمثل في تكلفة علاج المصابين، ولا يتوقف الأمر عند العلاج بالمستشفى، إنما أيضاً هناك جانب آخر يبرز حجم المشكلة ومعاناة الجهات الطبية معها، هذا الجانب يتمثل في إسعاف المصابين أي يتعلق الأمر بالمرحلة التي تسبق مرحلة الوصول إلى المستشفى للعلاج وما يترتب على ذلك من كلف مالية باهظة.<sup>1</sup>

ومن الآثار الصحية أن هناك ضحايا لحوادث المرور لم يسلموا من الإصابات، فهناك حالات كثيرة في المستشفيات مصابة بغيوبة طويلة، وكسور أولية ومضاعفة وعاهات دائمة، وحالات بتر بالأيدي والأرجل، أو شلل نصفي أو كامل، وفقدان الذاكرة، ولم يصرف من الأموال الطائلة في سبيل معالجة هذه الإصابات، بل كم يخسر المجتمع من رجاله ونسائه وأبنائه بسبب الحوادث.<sup>2</sup>

وقد أصبحت إصابات حوادث الطرق على مستوى العالم من بين الأسباب الرئيسية للوفاة والعجز أو الإعاقة، ومن الممكن أن تصبح هذه الإصابات والعاهات السبب الأول في الوفاة والإعاقة بحلول عام 2020.<sup>3</sup>

وقد أثبتت الدراسات العلمية أن أكثر الأسباب المؤدية للوفاة نتيجة للحوادث المرورية هي:

1- إصابات الرأس والعنق.

2- إصابات الصدر.

3- إصابات الرأس والصدر.

4- إصابات الصدر والبطن.

<sup>1</sup> مقرن سعود مطني الرشيدى: مرجع سبق ذكره، ص15.

<sup>2</sup> المرجع نفسه: ص16.

<sup>3</sup> Ishrat Riaz, Samia shahid: **knowledge, attitudes, and Practice of drivers towards traffic rules and regulation in multan, Pakistan**, Research Association for interdisciplinary Studies, February 2018, P159.

وقد تختلف الإصابات الناتجة عن الحوادث المرورية بحسب وجود الشخص في المركبة وفي أي مقعد، وكذلك كونه داخلها أم من المشاة، وهل كان متبعاً لإجراءات السلامة كارتداء حزام الأمان أم لا.<sup>1</sup>

وحسب خبراء منظمة الصحة العالمية<sup>2</sup> فإنهم يتوقعون أن الإصابات الناجمة عن حوادث المرور سوف تزداد وتؤدي إلى وفاة ما لا يقل عن مليونين و400 ألف نسمة بحلول عام 2030، الغالبية منهم سوف يكونون في الدول النامية.

### المبحث السادس: التنظيم المؤسسي لحركة المرور بالجزائر

إن تنظيم حركة المرور في الجزائر مسؤولية تقع على عاتق مجموعة من الوزارات والهيئات والمراكز، فهي ليست حركة يختص بها قطاع أو هيئة واحدة، بل إن عملية تنظيم هذه الحركة هي عملية تشاركية تكاملية، تأخذ البعد الوطني والبعد المحلي.

#### أمن حيث التشريع والتنظيم (صلاحيات وزارة النقل):<sup>3</sup>

تتكفل وزارة النقل بالتشريع والإجراءات التنظيمية المرتبطة أساساً بقضايا النقل بكل وسائله وأنواعه، بالإضافة إلى الاضطلاع بالجانب التكويني أي تكوين المكونين، واعتماد مدارس التكوين، والإشراف على كفاءات وشروط الحصول على شهادة الكفاءة لسياقة المركبات.

وبهذا تكون المؤسسة الموكلة إليها بالاشتراك مع غيرها من الأطراف المعنية بتنفيذ السياسة الوطنية والاستراتيجية التطبيقية لها، علاوة على الدراسات والأبحاث وحملات التوعية، ومن مهماتها نذكر:

-**التشريع:** اقتراح مشاريع وقوانين.

-**التنظيم:** إصدار كل النظم القانونية والإشراف على أعمال مختلف المجالس واللجان ذات الصلة.

-**التكوين:** اعتماد مدارس تعليم السياقة وتكوين المكونين.

-**الدراسات والبحوث:** الاحتياجات، المعينات والحلول.

-**التوعية والتحسيس:** القيام بحملات التوعية المرورية.

<sup>1</sup> ماهر بن سعد إبراهيم الجديد: الآثار الصحية الناتجة عن الحوادث المرورية، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، 2005، ص250.

<sup>2</sup> الأمين بوفضة: دراسة الوفيات بسبب حوادث المرور "دراسة حالة ولاية باتنة"، رسالة ماجستير غير منشورة، في الديمغرافيا، جامعة الحاج لخضر، باتنة، الجزائر، 2012/2013، ص14.

<sup>3</sup> عيسى بوكرموش: مرجع سبق ذكره، ص96.



- منح مختلف رخص الاستغلال والنقل بصفة عامة.

- وضع مخططات النقل والسير.

- المراقبة التقنية (المؤسسة الوطنية للمراقبة التقنية للمركبات).

### ب- من حيث تصميم الطرق والمنشآت الوطنية (صلاحيات وزارة الأشغال العمومية):<sup>1</sup>

تبعاً لتصنيف الطرق في الجزائر من وطنية وولائية وبلدية، فإن وزارة الأشغال العمومية ومديرياتها التنفيذية تتكفل بإنجاز المشاريع الكبرى للطرق والإنجازات الفنية، مع جانب الصيانة والترميم، علاوة على تجهيز الطرق بالإشارات المرورية، إذ تخصص للوزارة ميزانية مالية سنوية، ومن مهام وزارة الأشغال العمومية:

1- إنجاز المشاريع الكبرى للطرق.

2- الصيانة والترميم.

3- الإشارات المرورية ورعايتها.

4- إحصاء ومعالجة النقاط السوداء.

5- التجهيزات الأمنية عبر الطرق.

### ج- من حيث صلاحيات وزارة الداخلية والجماعات المحلية:<sup>2</sup>

تحت وصاية وزارة الداخلية والجماعات المحلية، تضطلع السلطات المحلية (البلدية، الولائية)، بمهام توسيع شبكة الطرق داخل حدود الاختصاص المحلي، مع رعاية صيانتها، ولدى الضرورة شق الطرق الجديدة لفك العزلة عن بعض القرى والتجمعات السكنية، وتتم عملية التمويل للمشاريع تبعاً لميزانية البلدية والولاية، أو إعانات من خزينة الدولة.

وفي هذا الصدد نجد أن الجماعات المحلية توكل لها عملية تنظيم السير والمرور في حدود اختصاصها المحلي، وذلك عن طريق التقنين، علاوة على إنجاز وتطوير مخططات السير والنقل، وتهيئة الشروط الأمنية لمستعملي الطريق، خاصة بمحاذاة المؤسسات التربوية.

<sup>1</sup> عيسى محمد نايلي: التنظيم المؤسسي للمرور بالجزائر ودور الأمن الوطني، مؤلف جماعي "التجارب العربية والدولية في تنظيم المرور"، ط1، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، 2010، ص184.

<sup>2</sup> المرجع نفسه: ص ن.

وتسهم هذه الأخيرة أيضا في العمليات الوقائية والتحسيسية عن طريق توفير المساحات والتجهيزات الضرورية ونشر الثقافة المرورية.

### د-من حيث المراقبة المرورية، مصالح الأمن (الشرطة والدرك الوطني):<sup>1</sup>

تحت إشراف وزارة الداخلية والجماعات المحلية، تضطلع مصالح الأمن الشرطة والدرك الوطني، بدور تنفيذ النصوص القانونية والنظم ذات الصلة بالمرور والنقل، ففي هذا المجال فإن المديرية العامة للأمن الوطني أوكلت لها مهام مراقبة وتنظيم المرور عبر المدن والولايات، وللتكفل بهذا الدور تسهم المصالح المركزية في إثراء القوانين والنظم، وإعداد السياسة الوقائية، بينما تتكفل الفرق العاملة في الميدان بالمراقبة والتنفيذ، ومن مهام مصالح الأمن نذكر:

- المساهمة في إعداد النصوص والدراسات.
- إعداد الإحصائيات وإنجاز مختلف الملفات.
- تنظيم حركة المرور.
- مراقبة المرور.
- تأمين المرور.
- قمع كل أشكال التجاوزات.
- المساهمة في التوعية والتحسيس.

وتتكون مصالح الأمن المراقبة لحركة المرور والمنظمة لها من الدوريات والحواجز:

**أ-الدوريات:** تلعب الدوريات دورا هاما في السهر على احترام قانون المرور، خاصة الدوريات على متن الدراجات النارية، التي أثبتت نجاعتها نظرا لصغر حجمها الذي يساعدها على سرعة التنقل في كل الظروف، ومهما كان حجم المرور، بالموازاة مع تنظيم حركة المرور تقوم هذه الدوريات بمراقبة المركبات سواء تعلق الأمر بالوثائق أو بالتجهيزات الضرورية للمركبة.<sup>2</sup>

**ب-الحواجز:** يقوم أعوان المرور المكلفين بالمراقبة على مستوى الحواجز بالتأكد من:

<sup>1</sup> عيسى بوكرموش: مرجع سبق ذكره، ص98.

<sup>2</sup> فتيحة بن عباس: مرجع سبق ذكره، ص286.

-الحالة الجسمانية والنفسية للسائق التي تسمح له بالسياسة في أحسن الظروف.

-الوثائق اللازمة للمركبة ومدى صلاحيتها (رخصة السياقة، شهادة التأمين...).

-شروط السلامة والأمن للمركبة (الأضواء، مساحات الزجاج...)<sup>1</sup>.

ولا يقتصر دور المصالح الأمنية المكلفة بتنظيم ومراقبة حركة المرور في المناطق الريفية والحضرية في تنظيم المرور ومعاينة المخالفات فقط، بل وكذلك القيام بإعداد تقارير عن حالات الطرق وإشارات المرور، والإنارة العمومية، وكل ما من شأنه أن يتسبب في وقوع حوادث المرور، وهذه التقارير ترسل للجهات المعنية قصد اتخاذ التدابير اللازمة.<sup>2</sup>

كما أن وزارة التربية والتعليم موكل لها وبموجب القانون تدريس مادة التربية المرورية في المناهج التعليمية.<sup>3</sup>

إلا أن ما هو ملاحظ على مناهج التعليم الجزائرية افتقارها لمادة التربية المرورية، حتى وإن وجدت بعض الملامح في بعض الكتب عن المرور وحوادث الطرقات، ككتب التربية المدنية والتربية الإسلامية، وكتب القراءة، فهي موجودة بنسب قليلة جدا، وهذا معناه إهمال مادة التربية المرورية والجهل بمدى أهميتها في مجال التوعية والسلامة المرورية خاصة للنشء.

فالتربية المرورية في المناهج الدراسية أهداف أهمها:<sup>4</sup>

✓ التعرف على وسائل النقل ووظائفها في حياة الإنسان، مع إدراك فوائد حسن استخدامها، وخطورة سوء استخدامها.

✓ اكتساب المهارات الضرورية اللازمة في مجال تعامل المتعلم مع وسائل النقل (صعود، نزول، جلوس...)

✓ تنمية الوعي لدى المتعلم بالجهود التي تبذل من أجل بناء وإصلاح الطرق.

✓ تنمية الآداب المرورية في نفوس المتعلمين.

<sup>1</sup> فتيحة بن عباس: مرجع سبق ذكره، ص286.

<sup>2</sup> المرجع نفسه: ص287.

<sup>3</sup> عيسى محمد نايلي: مرجع سبق ذكره، ص186.

<sup>4</sup> محمد سعد الدين بيان: مرجع سبق ذكره، ص69.

واستنادا إلى ما سبق يمكن القول إن التربية المرورية في المنظومة التربوية تمثل وحما من وجوه التربية الشاملة، فهي تعد المتعلم للحياة الاجتماعية من خلال تزويده بالمفاهيم المرورية في مجالات التربية الثلاث:

**1-المعارف:** مفاهيم وحقائق حول القوانين والمبادئ العامة للمرور.

**2-المهارات:** مهارات عقلية واجتماعية وحركية لتفادي بعض المشكلات المرورية

**3-المواقف والقيم:** مواقف خلقية تسعى التربية المرورية لغرسها في سلوك المتعلم لمواجهة حالات المرور والحوادث والإسعافات الأولية.<sup>1</sup>

كما تؤدي مصالح الحماية المدنية دورا في تنظيم حركة المرور،<sup>2</sup> من خلال تقديم الإسعافات الأولية ونقل المصابين، وتشارك بفاعلية في عمليات التحسيس والتوعية.<sup>3</sup>

### د-المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق:

هو عبارة عن مؤسسة عمومية ذات طابع إداري، يتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي، وقد أنشأ المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق بموجب القانون 87-09 المؤرخ في فيفري 1987 (المادة رقم 24)، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، وتم التدشين الفعلي له بتاريخ 20 أفريل 1998 تحت وصاية وزارة الداخلية والجماعات المحلية، وبصدور القانون 01-14 المؤرخ في 29 جهادى الأولى عام 1422 الموافق ل 19 أوت 2001 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها حولت وصايته إلى الوزارة المكلفة بالنقل طبقا لأحكام المادة 24 منه.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> محمد سعد الدين بيان: مرجع سبق ذكره، ص70.

<sup>2</sup> عيسى محمد نايلي: مرجع سبق ذكره، ص186.

<sup>3</sup> مقابلة مع السيد زويبير مشرف: مرجع سبق ذكره.

<sup>4</sup> متوفر على الموقع التالي: [www.cnpsr.org.dz](http://www.cnpsr.org.dz).

\*مهام المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق وأقسامه:

### 1- مهام المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق:

في إطار السياسة الوطنية للوقاية والأمن عبر الطرق تحدد مهام المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق طبقا للمرسوم التنفيذي رقم 502-03 المؤرخ في 27 ديسمبر 2003، حيث يطلع بالاتصال مع الأجهزة والمؤسسات والهيئات التي لها نفس الغاية، بمهام تصور العناصر الكفيلة بتحسين الوقاية والأمن عبر الطرق واقتراحها وتطويرها وفي هذا الصدد يكلف المركز بما يلي:

- ✓ القيام بكل الأعمال واتخاذ كافة التدابير الكفيلة بترقية الوقاية والأمن عبر الطرق.
- ✓ تنسيق أعمال مختلف المتدخلين في مجال الوقاية والأمن عبر الطرق.
- ✓ تأطير وتنشيط أشغال اللجان الولائية المكلفة بتنفيذ برامج الوقاية والأمن عبر الطرق التي يقرها المركز.
- ✓ تنشيط حملات الوقاية عبر الطرق وتنظيمها.
- ✓ إعداد تقارير سنوية تتعلق بالوقاية والأمن عبر الطرق.
- ✓ القيام بدراسات وبحوث لها صلة بمهام المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.
- ✓ التنسيق مع السلطات المؤهلة وتعليم القواعد الخاصة بالوقاية والأمن عبر الطرق في المؤسسات المدرسية ومراكز التكوين المتخصصة في النقل.
- ✓ تطوير الإعلام والتربية والتكوين في مجال الوقاية والأمن عبر الطرق.
- ✓ ترقية الحركة الجمعوية في مجال الوقاية والأمن عبر الطرق.
- ✓ تنظيم أشغال الهيئات الوطنية والدولية التي لها نفس الغاية والمشاركة فيها.
- ✓ وضع البطاقة الوطنية لحوادث المرور عبر الطرق ونشر الإحصائيات المتعلقة بها.<sup>1</sup>

### 2- مهام قسم الوقاية والتنسيق المرورين:

- ✓ إعداد استراتيجية الوقاية المرورية وضمان تنفيذها ومتابعتها.
- ✓ ضمان تنسيق أعمال مختلف المتدخلين في مجال الوقاية المرورية.

<sup>1</sup> متوفر على الموقع التالي: [www.cnpsr.org.dz](http://www.cnpsr.org.dz)

✓ إعداد برامج التوعية التي تسهم في الوقاية والسلامة المرورية، وتقديم مختلف أنواع الدعم والمساعدات لها.

✓ إعداد برامج التكوين والتربية في مجال الوقاية والسلامة المرورية.

✓ إعداد التقرير السنوي للمركز الوطني في مجال الوقاية المرورية.<sup>1</sup>

### 3- مهام قسم الإحصائيات:

✓ جمع الإحصائيات والمعطيات والمعلومات المختلفة المرتبطة بالوقاية والسلامة المرورية والقيام بتحليلها ونشرها.

✓ إنجاز دراسات استشرافية ذات صلة بالوقاية والسلامة المرورية والقيام بنشرها.

✓ تشكيل بنك معطيات يرتبط بالوقاية والسلامة المرورية، وتسيير كافة وسائل المعلوماتية للمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.

✓ إعداد بوابة معلوماتية للمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.

✓ القيام بإصدار مجلة خاصة بالمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.

✓ إعداد التقارير والقيام بالتقييم في مجال الوقاية والسلامة المرورية.

✓ تشكيل رصيد وثائقي.

### 4- مهام قسم الإدارة العامة:

✓ تسيير المستخدمين.

✓ تقدير وتنفيذ ميزانية التسيير والتجهيز.

✓ تسيير وسائل المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق والمحافظة عليها.

✓ تسيير الشؤون القانونية والمنازعات.

<sup>1</sup> متوفر على الموقع التالي: [www.cnpsr.org.dz](http://www.cnpsr.org.dz)

## المبحث السابع: واقع حملات التوعية المرورية بالجزائر

إن المتتبع لواقع حملات التوعية المرورية في الجزائر، يجد أن جزء كبير منها يقع على عاتق المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، بالإضافة إلى مصالح الأمن من درك وطني وشرطة وحتى مصالح الحماية المدنية، لهذا سننتطرق في هذا المبحث بشيء من التفصيل للحملات التي يقوم بإعدادها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق في مجال التوعية المرورية، ثم سنعرج على باقي الأطراف والجهات المشاركة في هذه العملية.

يقوم المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، بالعديد من برامج التوعية المرورية،<sup>1</sup> منها ما هو حسب الفئات خاصة فئة الشباب، فهناك وسائل خاصة لتوعيتهم خاصة عبر البيئة الافتراضية (مواقع التواصل الاجتماعي)، كذلك هناك برامج خاصة بفئة الأطفال، فعلى مدار السنة الدراسية المركز يقوم بخرجات إلى المدارس من أجل توعية الأطفال وترسيخ الثقافة المرورية عندهم، وهذا بالاعتماد على عدة دعائم ووسائل موجهة للأطفال، سواء كانت استعمال حظيرة التربية المرورية، وهي مضمار بيداغوجي لسياقة المركبات بالنسبة للأطفال من أجل تعليمهم وتلقين دروس السياقة السليمة والتصرف السليم لديهم وكذا ترسيخ احترام إشارات المرور وقانون المرور بالإضافة إلى دعائم تربوية بيداغوجية مثل الكتيبات، الأناشيد المرورية التربوية، والرسم، وهناك دعائم أخرى موجهة لباقي مستعملي الطريق كالفواصل الإشهارية التوعوية، الومضات التوعوية، اللافتات والملصقات.

وللمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق مجلة خاصة هي مجلة الوقاية والسياسة، تقوم هذه المجلة بتغطية كل تفصيل متعلق بالحركة المرورية، سواء منها إحصائيات خاصة بحوادث المرور، أو حملات توعوية، أو دراسات عن ظاهرة حوادث المرور بالجزائر وغيرها...

وللمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق أربع حملات خاصة بالتوعية المرورية قارة وثابتة،<sup>2</sup> وهناك حملات مناسبة تعد استجابة للمتطلبات المستجدة، أما بالنسبة للحملات القارة فهناك أربع فترات في السنة هي الدخول المدرسي، فصل الشتاء، شهر رمضان، وموسم الصيف (العطل)، وهذه حملات قارة وثابتة سنويا، وتتخلل هذه الحملات القارة حملات أخرى تعد لأمر طارئ، أو حادث هز الرأي العام، أو مستجدات طرأت على السلامة المرورية والمنظومة المرورية تستدعي حملة خاصة بها، وكمثال على ذلك، في عام 2018 قام المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق بإعداد حملة مناسبة جاءت بعد الحصول على إحصائيات

<sup>1</sup> مقابلة مع فاطمة خلاف: مرجع سبق ذكره.

<sup>2</sup> المرجع نفسه.

حوادث المرور لعام 2017، لوحظ فيه ارتفاع في نسبة حوادث المرور بالنسبة لراكبي الدراجات النارية، وفي الغالب كانت حالة الوفاة لعدم ارتداء السائق أو راكب الدراجة النارية للخوذة، وهو ما دفع لإعداد حملة توعوية تحسيسية خاصة بارتداء الخوذة موجهة لسائقي الدراجات النارية على وجه الخصوص.

### 1- بعض الحملات التوعوية التي يقوم بها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق:

**1-1- الحملة التوعوية الخاصة بالدخول المدرسي:** يقوم المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق كل عام وبالتنسيق مع وزارة الداخلية والجماعات المحلية والتهيئة العمرانية بإعداد حملات توعوية مرورية خاصة بالدخول المدرسي، تتخلل هذه الحملات خرجات ميدانية لحظيرة التربية المرورية من أجل تعويد الأطفال على السياقة السليمة، بالإضافة إلى الاعتماد على مختلف الدعائم البيداغوجية الأخرى في صورة المطويات، الكتيبات سواء الكبيرة الحجم أو الصغيرة الحجم، كذلك نجد الأقراص المضغوطة التي تضم أناشيد حول التربية والتوعية المرورية، وهذه الأخيرة كلها توزع مجانا للأطفال، وفيما يخص المطويات دائما ما تكون ذات ألوان زاهية محببة لدى الأطفال وذلك من أجل تحقيق الأثر المطلوب، بالإضافة إلى اعتماد شعارات بسيطة وسهلة الحفظ ومعبرة، وكمثال على ذلك: (الدخول المدرسي؟ أمن أطفالنا أساسي، فكروا في أولادكم... خفضوا من سرعتكم؟، سلامتي في الطريق إلى مدرستي، تمهل... لكل طفل مستقبل)<sup>1</sup>. وتحتوي هذه المطويات على إرشادات مرورية للأطفال كقواعد عبور الطريق، التعرف على إشارات المرور... لإشارات الضوئية، وتتخلل هذا كله بعض المقتطفات الترفيهية للتسلية وكلها متعلقة بالتوعية المرورية.

كما يتم كذلك إعداد كتب خاصة بالتربية المرورية، ففي كتاب تمهل... لكل طفل مستقبل، ضم فهرسه العديد من الأمور المهمة بالنسبة للطفل والتي تساهم في توعيته مروريا وإعداده جيدا ذهنيا وجسديا لمواجهة أخطار الطريق، حيث تطرق هذا الكتاب إلى: (الرصيف، قارعة الطريق، جنبات الطريق، ممر الراجلين، المعابر العلوية، إشارات المرور، الإشارات الضوئية، بالإضافة إلى التطرق لبعض خصوصيات الطفل كالقائمة، حقل الرؤية، السمع، الاندفاع، التركيب الذهني...).

<sup>1</sup> تم أخذ هذه الشعارات من مطويات وكتيبات حصلنا عليها من المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق أثناء زيارتنا الميدانية له، لمزيد من المعلومات أنظر الملحق رقم 6.



ومن أهم أهداف الحملة التوعوية الخاصة بالدخول المدرسي نذكر:<sup>1</sup>

- ✓ رفع مستوى الوعي المروري لدى تلاميذ المدارس.
- ✓ تعليم التلاميذ قواعد المرور على الطرق وتدريبهم على التعامل السليم معها.
- ✓ إبراز وتفعيل دور الأسرة والمدرسة في توعية التلاميذ مروريا من خلال البرامج الإعلامية الموجهة واللقاءات المباشرة مع الأولياء، وكل هذا في ظل التعاون مع وزارة التربية والتعليم.
- ✓ نشر الوعي المروري بين السائقين بمخاطر حوادث المشاة، وحثهم على إعطاء الأولوية للأطفال وتلاميذ المدارس.

**1-2-الحملة التوعوية الخاصة بفصل الشتاء:** تعد الحملة التوعوية الخاصة بفصل الشتاء من الحملات القارة التي يقوم المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق بإعدادها سنويا، وذلك بالتنسيق دائما مع وزارة الداخلية والجماعات المحلية والتهيئة العمرانية، وهي حملة تعنى بالتوعية المرورية للسائقين ولكل فئات المجتمع أثناء فصل الشتاء، وهذا لما يمتاز به هذا الفصل من تقلبات وسوء في الأحوال الجوية في كثير من الأحيان تكون السبب في وقوع حوادث مرورية لا تحمد عقبها تؤدي إلى وفيات وإزهاق للأرواح.

ففي عام 2018 وخلال الأشهر العشرة الأولى تم تسجيل 80 حادث مرور بسبب سوء وتقلبات الأحوال الجوية<sup>2</sup>.

ويتم الترويج لهذه الحملة من خلال توزيع مطويات على مستوى الطرقات لمستعملي الطريق، ويتم الاستعانة هنا بمصالح الدرك الوطني، والأمن الوطني (أعوان الشرطة)، ومن بين شعارات هذه الحملة " تحلو بالمسؤولية...لشتاء بدون ضحية "، وتضم هذه المطويات إرشادات حول مختلف الحالات التي يمكن أن يتعرض لها السائق أثناء قيادته لمركبته وأهمها:

- ✓ القيادة في حالة تساقط الثلوج أو تكون الجليد.
- ✓ القيادة أثناء هبوب الرياح.
- ✓ القيادة خلال انتشار الضباب.
- ✓ القيادة أثناء تساقط الأمطار.

<sup>1</sup> فرح جلامدة: مرجع سبق ذكره، ص5.

<sup>2</sup> إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، ديسمبر، 2018، مرجع سبق ذكره.

✓ بالإضافة إلى نصائح عامة لقيادة آمنة خلال فصل الشتاء.<sup>1</sup>

**1-3- الحملة التوعوية الخاصة بفصل الصيف:** وهي حملة قارة وثابتة يقوم المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق بإعدادها لفصل الصيف، نظرا لما يشهده فصل الصيف من حركة مرورية واسعة وازدحام مروري خانق، وهذا لأنه فصل الراحة والعطلة والاستجمام وهو فصل يشهد حركة نقل وتنقلات واسعة للأفراد، وهو ما استوجب إعداد حملة توعوية خاصة بهذا الفصل، لأن الأرقام رهيبية والإحصائيات مفزعة لحوادث المرور ومخلفاتها التي يشهدها هذا الفصل على غرار فصول السنة الأخرى، ففي صيف عام 2017 تم تسجيل<sup>2</sup> خلال شهري جويلية وأوت فقط 4975 حادث مرور، أسفرت هذه الأخيرة عن مقتل 822 شخص وإصابة 7711 شخص آخر بإصابات متفاوتة.

ومن أهم الشعارات التي يتم اعتمادها في الحملات التوعوية الخاصة بفصل الصيف، شعار " كن حذرا أثناء سفرك... لتتمتع بعطلتك " <sup>3</sup>.

**2- الإعلام والتثقيف المروري:** يلعب الإعلام ورا كبيرا في التوعية المرورية ونشر الثقافة المرورية بين أفراد المجتمع، فوسائل الإعلام<sup>4</sup> من أهم وظائفها المشاركة في عملية التنمية بمفهومها الإنساني الشامل، سياسيا، ثقافيا، اجتماعيا، وصحيا.

ومن أهم مميزات نشر التوعية المرورية بواسطة وسائل الإعلام الجماهيرية نذكر:<sup>5</sup>

✓ المقدرة على الوصول لأكبر عدد من الجمهور بأقل الكلف وبأسرع وقت ممكن.

✓ تكون الرسائل والمعلومات الموجهة مختصرة، مبسطة، دقيقة وقادرة على جلب انتباه المتلقي بغض النظر عن ثقافته ومستواه التعليمي.

✓ توفر عنصر الاستمرارية والتكرار لضمان وصول الرسالة وللتثبيت من رسوخ مضامينها في ذهن المتلقي.

✓ زيادة مستوى التزام مستخدمي الطريق بقواعد وقوانين المرور.

<sup>1</sup> نقلا عن مطويات خاصة بالحملة التوعوية لفصل الشتاء، تم الحصول عليها من المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، 2018، لمزيد من الاطلاع يرجى الرجوع إلى الملحق رقم 6.

<sup>2</sup> إحصائيات حوادث المرور: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، الجزائر العاصمة، 2017.

<sup>3</sup> مطويات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق الخاصة بحملة التوعية لفصل الصيف، لمزيد من المعلومات أنظر الملحق رقم 6.

<sup>4</sup> فضة عباسي بصلي، محمد الفاتح حمدي: مرجع سبق ذكره، ص38.

<sup>5</sup> فرح جلامدة: مرجع سبق ذكره، ص6.

✓ التطرق لأهم قواعد ومبادئ المرور، وما يستجد عليها من تعديلات، ومحاكاة الواقع المروري الذي يعيشه مستخدمي الطريق.

ويستخدم الإعلام في التوعية المرورية من خلال أربعة أشكال أساسية وهي على سبيل الذكر لا الحصر: **أ-الوسائل المطبوعة:** مثل الصحف، المجلات، الدوريات، الكتيبات، النشرات، اللافتات، الملصقات، والمطويات...

**ب-الوسائل السمعية:** كالإذاعة، مثل الإرشادات المرورية التي تقدم كل صباح، بالإضافة إلى مختلف الومضات والفلاشات الخاصة بالتوعية المرورية والتي تدخل ضمن إطار الشبكة البرمجية للإذاعة الجزائرية بمختلف قنواتها في صورة حملة ذات منفعة عامة، والحصص المخصصة للتوعية والإرشاد المروري.

**ج-الوسائل السمعية البصرية:** كالتلفزيون، الفيديو... حيث نجد برنامج طريق السلامة الذي اشتهر به محمد العزوني (رحمه الله وأسكنه فسيح جنانه)، التقارير الإخبارية المختلفة سواء في النشرات الإخبارية أو في البرامج الخاصة بالتوعية المرورية، الحملات التوعوية في صورة حملة ذات منفعة عامة التي يقوم بها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.

**د-الوسائل الإلكترونية ووسائل الإعلام الجديد:** حيث أثبتت هذه الأخيرة مدى نجاعتها في التأثير خاصة في أوساط الشباب، ولهذا أصبح المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق يركز في حملاته الموجهة والتي تستهدف فئة الشباب على البيئة الافتراضية خاصة وأنها بيئة تستقطب الكثيرين بفعل التطورات التكنولوجية التي عرفها المجتمع الجزائري مؤخرا.

حيث تعتمد صفحة الفيس بوك الخاصة بالمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق<sup>1</sup> (بتصرف) على تقنيات النص والصورة والفيديو بالإضافة إلى الرسوم الكاريكاتورية، وذلك لشرح المعلومات الخاصة بالمجال المروري والتوعية المرورية، وذلك باعتماد الدقة والتفصيل لضمان وصولها إلى الجمهور المستهدف.

إضافة إلى كل هذا نجد من أهم أساليب التوعية المرورية بالجزائر:

<sup>1</sup> إيمان بوبصلة، غنية صوالحية: **التوعية المرورية عبر مواقع التواصل الاجتماعي " دراسة تحليلية لصفحة المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق على الفيس بوك "**، مجلة دراسات في علوم الإنسان والمجتمع، مجلد 2، العدد الأول، جامعة جيجل، مارس 2019، ص418.

- ✓ إقامة المؤتمرات والملتقيات والندوات والأيام الدراسية التي تعنى بالتوعية المرورية، خاصة من طرف الجامعات والكليات ومراكز ومعاهد البحث العلمي، وتأخذ هذه الأخيرة الطبع الوطني أحيانا وأحيانا أخرى الطابع الدولي.
- ✓ استثمار المهرجانات والاحتفالات والمناسبات الوطنية.
- ✓ تجهيز والقيام بإعداد مسابقات مرورية، مع الحرص على تكريم الفائزين وتشجيع المتفوقين.
- ✓ استغلال يوم المرور العالمي، لنشر مواضيع تتعلق بالتوعية المرورية.
- ✓ تنظيم الأبواب المفتوحة والحملات التحسيسية من قبل مصالح الأمن في الجزائر.

### \*تعقيب على الحملات التوعوية المرورية بالجزائر

رغم كل الجهود المبذولة للحد من ظاهرة حوادث المرور في الجزائر، ورغم كل الحملات الإعلامية التوعوية الخاصة بالمرور، إلا أن الواقع لا يعكس ذلك، فالأرقام والإحصائيات تخيف قارئها، وحتى وإن لوحظ انخفاض بسيط فيها مقارنة بالسنوات الماضية، إلا أنه يجب التطرق والحديث عن بعض النواقص التي تشوب عملية التوعية المرورية في الجزائر، والتي من أهمها على سبيل الذكر لا الحصر:

- ✓ إن الحملات التي يقوم بها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق على وجه الخصوص، تأخذ الطابع المحلي وليس الوطني إلا في حالة حملة ذات منفعة عامة، وهذا يعود إلى غياب فروع وأقسام للمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق عبر التراب الوطني الجزائري، وكذلك إلى محدودية صلاحيتها التي في الغالب تكون على حدود ولاية الجزائر وما جاورها من ولايات فقط.
- ✓ عدم استغلال تطبيقات الإعلام الجديد بالوجه المطلوب في حملات التوعية المرورية، رغم الإدراك التام لقوة تأثيره وقربه من الجماهير المستهدفة.
- ✓ الخلل الكبير على مستوى الإحصائيات الخاصة بحوادث المرور، ويعود هذا إلى غياب هيئة مستقلة تعنى بجمع هذه الإحصائيات وتسجيل كل المعلومات المتعلقة بحوادث المرور، ثم مشاركتها مع الأطراف المعنية.
- ✓ عدم المتابعة الجرحى حوادث المرور، فالأمر يكاد يقتصر على تسجيلهم أثناء الحادث فقط، لكن في كثير من الحالات الجرحى نتيجة حوادث المرور يتوفون في المستشفيات بعد فترات وجيزة فقط من

وقوع الحوادث، وهو ما يقلل من مصداقية إحصائيات حوادث المرور، ففي الدول الأخرى هناك هيئات مكلفة بمتابعة مصابي الحوادث المرورية حتى المراحل الأخيرة من علاجهم.

✓ عدم الاستعانة بالاستشارات الإقناعية المناسبة أثناء القيام بالحملات التوعوية، بالإضافة إلى سوء استخدام النظريات الاتصالية المختلفة التي تخدم الموضوع.

✓ غياب خاصية الجودة والتطوير على هذه الحملات، كما أنه في غالب الأحيان يغلب عليها الطابع المأساوي الذي يكون سببا في نفور الكثيرين عن متابعتها.

ومهما يكن فإن عملية التخطيط والتنظيم من قبل المسؤولين لا تكفي بمفردها،<sup>1</sup> إذ أنه لا بد من تعاون وتفهم المواطنين أنفسهم للمشكلة، لأن مشكلة حوادث المرور في أصلها تعود إلى الأفراد، أي سائقي السيارات، لأن قيادة السيارة عملية ذوق وفن، ولأن تطبيق القانون والنظام في حق أي مخالف لا يكون وحده رادعا له إذا كان ذلك الشخص جاهلا بالقيادة غير مدرك لما يترتب على الإهمال فيها من عواقب على النفس الإنسانية، ناهيك عن هدر الاقتصاد الوطني، لذا فإن الأمر يتطلب تضافر الجهود بالتخطيط السليم والبحث العلمي الهادف، ونشر الوعي الثقافي المروري بين المواطنين.

<sup>1</sup> ناصر عبد الله الصالح: حوادث المرور بمدينة مكة المكرمة " العلاقات المكانية والاتجاهات الزمانية "، د ط، مركز بحوث العلوم الاجتماعية، جامعة أم القرى، السعودية، 1407هـ، ص7.

### خلاصة الفصل

حاولنا من خلال هذا الفصل، ومن خلال كل ما تطرقنا إليه الإحاطة بكل جوانب المشكلة المرورية، على مستوى التراث النظري، وكذا تسليط الضوء بشيء من التفصيل على واقع هذه المشكلة في الجزائر ميدان الدراسة، وآثرنا الإسهاب في هذا الفصل حتى يكون لنا زادا وعونا ومرجعا في التحليل للجانب الميداني للدراسة، أما بالنسبة للفصل الرابع سنحاول فيه تشخيص مشكلة حوادث المرور في الجزائر بصورة أكثر واقعية، وذلك من خلال التطرق لأهم المؤشرات الإحصائية الدالة على خطورة هذه المشكلة بالجزائر وذلك بالتعرج على آخر الإحصائيات المتعلقة بحوادث المرور بالجزائر خلال السنوات الأخيرة مع عقد المقارنات بينها، إضافة إلى التطرق إلى أهم الأسباب المؤدية لوقوع حوادث المرور بالجزائر، قبل أن نتطرق إلى الدراسة الميدانية بالتحليل والتفسير، وصولا إلى النتائج العامة التي توصلت إليها الدراسة.

## الفصل الرابع: الإطار التطبيقي للدراسة

المبحث الأول: المؤشرات الإحصائية الدالة على خطورة

حوادث المرور بالجزائر

المبحث الثاني: تفرغ أجوبة المقابلة

المبحث الثالث: تفرغ أجوبة استمارة الاستبيان

المبحث الرابع: نتائج الدراسة

## المبحث الأول: المؤشرات الإحصائية الدالة على خطورة حوادث المرور في الجزائر

قبل الولوج إلى تحليل أجوبة المقابلة وكذا أجوبة استمارة الاستبيان، حذت الباحثة التعرّيج على إحصائيات حوادث المرور بالجزائر خلال السنوات الثلاث الأخيرة (2018/2019/2020)، وذلك بهدف تشخيص واقع مشكلة حوادث المرور بالجزائر، والوقوف على أهم مؤشراتهما، وهو ما سيساعد كثيرا في تحليل وتفسير أجوبة المقابلة وكذا استمارة الاستبيان.

### المطلب الأول: إحصائيات حوادث المرور في الجزائر (من 2018 إلى 2020).

قبل أن نتطرق إلى أهم المؤشرات الإحصائية لظاهرة حوادث المرور في الجزائر، لا بد أن نتطرق في الأول إلى أهم المؤشرات الإحصائية التي تبرز خطورة ظاهرة حوادث المرور، والتي يتم العمل بها دوليا لقياس خطورة حوادث المرور.

إن من أهم المؤشرات الإحصائية التي تبرز خطورة حوادث المرور نجد:

1- مؤشر الوفيات إلى عدد المصابين بسبب حوادث المرور.

2- مؤشر عدد المصابين وعدد الوفيات إلى مجموع حوادث المرور.

3- مؤشر ضحايا حوادث المرور بالنسبة إلى عدد السكان.

4- مؤشر ضحايا حوادث المرور بالنسبة إلى عدد السيارات.<sup>1</sup>

وهناك عدد من المؤشرات المتفق عليها دوليا لقياس خطورة حوادث المرور، ومن أهمها:

1- مؤشر عدد المتوفين إلى عدد المصابين بسبب حوادث المرور، ويتم حسابه كآتي: عدد المتوفين بسبب حوادث المرور ÷ عدد المصابين بسبب حوادث المرور.

2- مؤشر عدد المصابين إلى كل 100 حادث مرور جسيم، ويحسب كآتي: (عدد المصابين في حوادث المرور ÷ عدد حوادث المرور الجسيمة) × 100.<sup>2</sup>

1 عامر بن ناصر المطير: استخدام بعض المؤشرات الإحصائية في خطورة الحوادث المرورية، ورقة عمل مقدمة ضمن أشغال ندوة " حوادث المرور "، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، 8-10 ديسمبر 2003، ص10.  
2 عامر بن ناصر المطير: حوادث المرور في الوطن العربي " حجمها، وتقدير تكاليفها الاقتصادية "، د ط، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، المملكة العربية السعودية، 2006، ص16.



3- مؤشر عدد المتوفين إلى كل 100 حادث مرور جسيم، ويحسب كآلاتي: (عدد المتوفين في حوادث المرور ÷ عدد حوادث المرور الجسيمة)  $\times 100$ .

4- مؤشر عدد المصابين إلى عدد حوادث المرور، ويتم حسابه بالطريقة التالية: عدد المصابين في حوادث المرور ÷ عدد الحوادث المرورية.

5- مؤشر عدد المتوفين إلى عدد حوادث المرور، ويتم حسابه بالطريقة التالية: عدد المتوفين في حوادث المرور ÷ عدد الحوادث المرورية.

6- مؤشر عدد ضحايا حوادث المرور إلى عدد حوادث المرور، ويحسب كآلاتي: (عدد المصابين + عدد المتوفين) ÷ عدد الحوادث المرورية.

7- مؤشر عدد المصابين بسبب حوادث المرور لكل 100000 نسمة، ويتم حسابه بالطريقة التالية:

8- مؤشر عدد المتوفين بسبب حوادث المرور لكل 100000 نسمة، ويتم حسابه بالطريقة التالية: (عدد المتوفين في حوادث المرور ÷ عدد السكان)  $\times 100000$ .

9- مؤشر عدد الضحايا بسبب حوادث المرور لكل 100000 نسمة، ويحسب كآلاتي: (عدد المصابين + عدد المتوفين بسبب حوادث المرور) ÷ عدد السكان  $\times 100000$ .

10- مؤشر عدد المصابين بسبب حوادث المرور لكل 10000 سيارة، ويحسب كآلاتي: (عدد المصابين في حوادث المرور ÷ عدد السيارات)  $\times 10000$ <sup>1</sup>.

11- مؤشر عدد المتوفين بسبب حوادث المرور لكل 10000 سيارة، ويحسب كآلاتي: (عدد المتوفين في حوادث المرور ÷ عدد السيارات)  $\times 10000$ .

12- مؤشر عدد الضحايا بسبب حوادث المرور لكل 10000 سيارة، ويحسب كآلاتي: (عدد المصابين + عدد المتوفين بسبب حوادث المرور) ÷ عدد السيارات  $\times 10000$ <sup>2</sup>.

تعتبر هذه المؤشرات الإحصائية لخطورة حوادث المرور، من أهم الأساليب أو الطرق التي يظهر من خلالها حجم ظاهرة حوادث المرور وكذا نتائجها على مختلف الأصعدة الصحية النفسية الاجتماعية والاقتصادية، من خسائر بشرية ومادية، لكن ومع الأسف لا يتم العمل بهذه المؤشرات في الجزائر، إلا في مرات قليلة، لأنه

<sup>1</sup> عامر بن ناصر المطير: حوادث المرور في الوطن العربي " حجمها، وتقدير تكاليفها الاقتصادية "، مرجع سبق ذكره، ص17.

<sup>2</sup> المرجع نفسه: ص18.

قبل العمل بهذه المؤشرات لابد من وجود إحصائيات دقيقة، وليومنا هذا في الجزائر هناك خلل كبير في الإحصائيات المسجلة عن حوادث المرور، فهناك تضارب بين إحصائيات مصالح الأمن وإحصائيات مصالح الدرك الوطني، وإحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق وهذه الأخيرة تكون محصلة لإحصائيات الأمن والدرك الوطنيين ناهيك عن إحصائيات المشافي والمصالح الاستشفائية التي في الغالب تغيب متابعة ضحايا حوادث المرور فيها، وهو ما يعرقل المعالجة الدقيقة لمشكلة حوادث المرور في الجزائر.

لكن هذا لا ينبغي أو يلغي الجهود المبذولة في سبيل معالجة هذه المشكلة، ولتسليط الضوء على مشكلة حوادث المرور في الجزائر نستعرض في المطلب الموالي إحصائيات حوادث المرور في الجزائر بنوع من التفصيل والتحليل حتى تكون المنطلق لاستعراض الجهود المبذولة في سبيل مواجعتها.

### أولا: احصائيات حوادث المرور في الجزائر خلال عام 2018

نستعرض من خلال الجداول الإحصائية التالية إحصائيات حوادث المرور في الجزائر خلال عام 2018، وذلك بتناول جميع جوانب المشكلة المرورية، حيث سوف نتناول ترتيب الولايات حسب عدد الحوادث والموتى والجرحى، إضافة إلى أهم أسباب حوادث المرور في الجزائر (العامل البشري، عامل المركبة، عامل البنى التحتية للطرق والظروف الجوية)، إضافة إلى توزيع ضحايا حوادث المرور (موتى، جرحى) حسب السن والجنس، وكذا التطرق إلى المركبات المتسببة في حوادث المرور، كما سنتطرق إلى السائقين المتسببين في حوادث المرور وذلك حسب متغيرات السن، أقدمية رخصة السياقة، والمهنة).

### جدول رقم (2): ترتيب الولايات حسب عدد الحوادث والموتى والجرحى للأشهر العشرة الأولى من عام 2018

رقم الولاية	الولايات	عدد الحوادث	الولايات	عدد الموتى	الولايات	عدد الجرحى
1	الجزائر	1017	المسيلة	126	الجزائر	1252
2	المسيلة	806	الجزائر	114	المسيلة	1191
3	الشلف	746	سطيف	112	عين الدفلى	998
4	معسكر	684	بسكرة	102	البويرة	927
5	بجاية	613	البويرة	101	بجاية	885
6	عين الدفلى	612	وهران	94	الشلف	852

839	البليدة	91	عين الدفلى	584	جيجل	7
837	برج بوعريش	89	بومرداس	584	برج بوعريش	8
812	معسكر	88	قسنطينة	583	تلمسان	9
780	الواد	84	باتنة	577	سطيف	10
770	تيازة	78	البليدة	573	بسكرة	11
758	تلمسان	76	الواد	560	البليدة	12
747	جيجل	71	تبسة	540	تيازة	13
725	بسكرة	71	ورقلة	530	عنابة	14
720	سكيكدة	70	الجلفة	523	سكيكدة	15
713	سطيف	70	غليزان	519	الواد	16
712	بومرداس	67	تلمسان	508	باتنة	17
704	أم البواقي	67	معسكر	508	البويرة	18
702	عنابة	66	تمراست	476	بومرداس	19
678	باتنة	64	بجاية	442	أم البواقي	20
644	المدية	61	الشلف	420	المدية	21
612	قسنطينة	58	أم البواقي	420	وهران	22
595	مستغانم	57	تيارت	417	مستغانم	23
588	ورقلة	57	تيازة	412	ميلة	24
581	تبسة	55	أدرار	404	قسنطينة	25
571	تيارت	54	تيزي وزو	391	تيزي وزو	26
568	وهران	53	سكيكدة	388	تيارت	27
559	الأغواط	53	غرداية	385	ورقلة	28
546	الجلفة	51	برج بوعريش	379	الجلفة	29
522	ميلة	48	المدية	360	تبسة	30
516	تيزي وزو	47	الأغواط	350	قالمة	31
498	غليزان	46	قالمة	347	غليزان	32

491	قائمة	45	عناية	322	سيدي بلعباس	33
452	أدرار	43	سيدي بلعباس	299	الأغواط	34
444	سيدي بلعباس	42	ميلة	265	أدرار	35
372	البيض	40	مستغانم	261	البيض	36
348	غرداية	39	البيض	239	غرداية	37
347	خنشلة	34	إليزي	236	خنشلة	38
336	تمنراست	33	جيجل	229	تيسمسيلت	39
301	تيسمسيلت	33	سعيدة	192	بشار	40
269	بشار	31	عين تموشنت	185	تمنراست	41
250	سوق أهراس	28	الطارف	183	عين تموشنت	42
240	عين تموشنت	27	خنشلة	174	سوق أهراس	43
203	سعيدة	21	بشار	156	الطارف	44
201	الطارف	20	سوق أهراس	138	سعيدة	45
161	النعامة	19	تيسمسيلت	118	النعامة	46
131	تندوف	18	النعامة	82	إليزي	47
123	إليزي	11	تندوف	51	تندوف	48
<b>28071</b>	<b>48</b>	<b>2825</b>	<b>48</b>	<b>19788</b>	<b>48</b>	<b>المجموع</b>

المصدر: إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، الجزائر العاصمة، ديسمبر 2018.

من خلال الأرقام المبينة في الجدول أعلاه تعتلي ولاية الجزائر صدارة الولايات من حيث عدد حوادث المرور المسجلة، حيث أحصت خلال عام 2018 ما يعادل 1017 حادث مرور، تلتها ولاية المسيلة ب 806 حادث مرور، وفي المرتبة الثالثة ولاية الشلف ب 746 حادث مرور، وحلت في المرتبة الرابعة ولاية معسكر ب 684 حادث مرور، أما فيما يخص وفيات هذه الحوادث فاعتلت الصدارة ولاية المسيلة بتسجيل 126 حالة وفاة، تليها ولاية الجزائر ب 114 حالة وفاة، وجاءت في المرتبة الثالثة ولاية سطيف بتسجيل 112 حالة وفاة، وفي المرتبة الرابعة ولاية بسكرة ب 102 حالة وفاة، أما ما تعلق بعدد الجرحى فحلت في المرتبة الأولى ولاية الجزائر بتسجيل 1252 جريح، تلتها ولاية المسيلة ب 1191 جريح، ثم ولاية عين الدفلى بتسجيل 998 جريح، وفي المرتبة الرابعة ولاية البويرة، بتسجيل 927 جريح.

وبناء على ما سبق نلاحظ بأن الإحصائيات المتعلقة بالولايات الجزائرية حول حوادث المرور تختلف، فليس من الضرورة الولاية التي تسجل أكبر عدد من الحوادث وتحتل المرتبة الأولى في عدد الحوادث، أن تحتل المرتبة الأولى في عدد الموتى وكذلك في عدد الجرحى، ويعود ذلك إلى طبيعة ونوع الحادث، درجة خطورة الحادث المسجلة، والأطراف الفاعلة والمتدخلة في الحادث المروري.

### \*أسباب حوادث المرور في الأشهر العشرة الأولى من عام 2018

إن أسباب حوادث المرور في الجزائر هي نفسها الأسباب المتعارف عليها والتي تتركز في ثلاثة أطراف أساسية وهي العامل البشري، عامل المركبة (بجميع أنواعها)، عامل البنى التحتية (الطريق)، فهذه الأطراف الثلاثة مجتمعة تشكل معا مكونات الحركة المرورية، وفي هذا المبحث سنتطرق بالتفصيل إلى أسباب حوادث المرور بالجزائر، فظاهرة حوادث المرور ظاهرة اجتماعية تتداخل في حدوثها مجموعة من الأسباب المباشرة وغير المباشرة، فالسبب الرئيسي يتمثل في العامل البشري، والأسباب غير المباشرة تتمثل في عامل المركبة وعامل الطريق.

### جدول رقم (3): أسباب حوادث المرور في الأشهر العشرة الأولى من عام 2018

أ-العامل البشري	عدد الحوادث	النسبة المئوية
1-الإفراط في السرعة.	3892	19.67
2-عدم الانتباه أو قلة اليقظة.	3267	16.51
3-تهور الراجلين أثناء قطع الطريق.	1191	6.02
4-تجاوز خطير.	1163	5.88
5-فقدان السيطرة على المركبة.	1144	5.78
6-رفض الأولوية.	868	4.39
7-عدم استعمال الممرات بالنسبة للراجلين.	849	4.29
8-عدم احترام مسافة الأمان.	833	4.21
9-اللعب في الطريق، أو المشي على حافة الطريق.	668	3.38
10-سياقة خطيرة.	655	3.31
11-عدم احترام إشارات المرور.	615	3.11

2.60	514	12-تجاوز السكة الحديدية من طرف الراجلين دون أخذ الاحتياطات.
2.54	503	13-عدم احترام الاتجاه المفروض على حركة المرور.
2.01	398	14-تغيير الخط دون الإشارة.
1.78	353	15-عدم انتباه السائق أثناء مرور دراجة نارية.
1.52	300	16-سياقة بدون رخصة.
1.50	297	17-عدم انتباه السائق عند مغادرة المكان.
1.12	222	18-السياقة في حالة سكر، أو تحت تأثير المخدرات.
1.11	220	19-عدم احترام إشارة "قف".
1.04	205	20-عدم انتباه السائق أثناء ترحله.
0.50	98	21-توقف، أو وقوف خطير.
0.44	88	22-انهار من شدة الضوء.
0.16	32	23-وهج الحرائق.
0.13	26	23-استعمال يدوي للهاتف المحمول / وضع الخوذة.
3.02	598	24-أخرى.
<b>96.01</b>	<b>18999</b>	<b>المجموع</b>
<b>النسبة المئوية</b>	<b>عدد الحوادث</b>	<b>ب-حالة المركبة</b>
0.83	165	1-عجلات مهترئة، تمزق.-
0.71	140	2-فرامل أو مكابح مهترئة.
0.47	93	3-خلل ميكانيكي.
0.17	33	4-المحمولة الزائدة.
0.09	18	5-غياب نظام الإضاءة.
0.09	17	6-نظام توازن اتجاه المركبة مهترئ.
0.05	10	7-نظام إضاءة غير منتظم.
0.02	4	8-أخرى.

المجموع	480	2.43
ج-حالة البنى التحتية للطرق، والظروف الجوية	عدد الحوادث	النسبة المئوية
1-طريق مهترئة.	89	0.45
2-تقلب الأحوال الجوية.	80	0.40
3-مرور الحيوانات (عدم الانتباه لممر الحيوانات).	44	0.22
4-طريق زلجة.	40	0.20
5-غياب لافتات الإشارة.	19	0.10
6-حفر.	11	0.06
7-غياب الإنارة العمومية.	7	0.04
8-تهيئة غير مطابقة للطريق.	6	0.03
9-طريق مشوه المعالم.	5	0.03
10-انهار من أشعة الشمس.	5	0.03
11-أخرى.	3	0.02
المجموع	309	1.56

المصدر: إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، الجزائر العاصمة، ديسمبر 2018.

من خلال الإحصائيات المبينة في الجدول أعلاه، نلاحظ أن العامل البشري يحتل المرتبة الأولى في قائمة أسباب حوادث المرور في الجزائر وذلك بنسبة بلغت 96.01%، وحوادث بلغ عددها 18999 حادث مروري، يليه في المرتبة الثانية عامل المركبة بنسبة بلغت 2.43%، وحوادث بلغ عددها 480 حادث مروري، ثم جاء في المرتبة الأخيرة عامل البنى التحتية للطرق والظروف الجوية، وذلك بنسبة بلغت 1.56%، وحوادث بلغ عددها 309 حادث مروري.

وتؤكد هذه الإحصائيات ما أقرته العديد من الدراسات والأبحاث بأن العامل البشري هو السبب الأول والرئيسي لحوادث المرور، بحيث يحتل دائما المراتب الأولى مقارنة بالعوامل الأخرى المتسببة في حوادث المرور، وقد يرجع ذلك إلى خصائص السائق الثقافية والتعليمية والعمرية وخصائصه النفسية (متغيرات السن والجنس والمركز الاجتماعي والمهني...)، والتي هي الأخرى تلعب دورا بارزا في وقوع الحوادث المرورية.

فالسائق على وجه الخصوص<sup>1</sup> يعتبر المشكلة الرئيسية في عرقلة نظام المرور بتصرفاته المنافية لقواعد السلامة المرورية، سواء كان ذلك عن قصد أو عن غير قصد.

كما تجدر الإشارة<sup>2</sup> إلى أن العامل البشري يلعب دورا هاما وأساسيا في السياقة، بما أنه هو الذي ينظم ويقتن نظام المرور.

وقد جاء في مقدمة العوامل البشرية المسببة لحوادث المرور، عامل الإفراط في السرعة وذلك بنسبة بلغت 19.67%، وبحوادث بلغ عددها 3892 حادث، يليه عامل عدم الانتباه أو قلة اليقظة بنسبة بلغت 16.51%، أي ما يعادل 3267 حادث مرور، تلاه عامل تهور الراجلين أثناء قطع الطريق بنسبة بلغت 6.02%، أي ما يعادل 1191 حادث مرور، ومن هنا يتضح بأن ليس السائق وحده هو المسؤول عن وقوع الحوادث بحكم أنه هو من يقود المركبة، فحتى الراجلين أو المارة أو المشاة، لهم هم الآخرين دور ويد في وقوع حوادث المرور وهذا ما تؤكده الإحصائيات.

أما بالنسبة لعامل حالة المركبة، فقد جاء في المراتب الأولى عامل العجلات المهترئة وذلك بنسبة بلغت 0.83%، أي ما يعادل 165 حادث مرور، يليه عامل الفرامل أو المكابح المهترئة، وذلك بنسبة بلغت 0.71%، أي ما يعادل 140 حادث، بالإضافة إلى عامل الخلل الميكانيكي والذي بلغت نسبته 0.47%، أي ما يعادل 93 حادث مرور.

ويعود ذلك إلى غياب المراقبة التقنية للسيارات، لأن السيارة أو المركبات بصفة عامة هي الأخرى أحد أسباب حوادث المرور، وذلك ربما نتيجة لعطب أو خلل ما يحدث لها أثناء القيادة،<sup>3</sup> والملاحظ على السائقين أو مستعملي الطريق أنهم غالبا ما يهملون المراقبة التقنية الدورية للمركبات هذا من جهة، ومن جهة أخرى تهاون بعض مراكز الفحص التقني والفني في المراقبة الجدية لحالة المركبات.<sup>4</sup>

أما فيما يخص عامل حالة البنى التحتية للطرق والظروف الجوية، فقد جاء في المراتب الأولى، عامل الطريق مهترئة وذلك بنسبة بلغت 0.45%، أي ما يعادل 89 حادث مرور، تلاه عامل تقلب الأحوال الجوية (الرياح، الضباب، الأمطار، الرطوبة، الثلوج، الجليد...)، وذلك بنسبة بلغت 0.40%، أي ما يعادل 80 حادث مرور، يليه عامل مرور الحيوانات بنسبة بلغت 0.22%، أي ما يعادل 44 حادث مرور.

<sup>1</sup> سعد الدين بوطبال: دور التفاؤل غير الواقعي في ارتكاب الحوادث المرورية لدى السائقين الشباب، مرجع سبق ذكره، ص102.

<sup>2</sup> فريدة همال: مرجع سبق ذكره، ص31.

<sup>3</sup> رحيمة حوالف: مرجع سبق ذكره، ص104.

<sup>4</sup> فوزي بودقة: مرجع سبق ذكره، ص91.



ويعود ذلك إلى وجود عيوب فنية وهندسية في تصميم الطرق في ظل غياب المراقبة والمتابعة من الهيئات المخول لها متابعة بناء الطرق وهندستها، ففي كثير من الأحيان تحدث تجاوزات خطيرة في المشاريع المخصصة لقطاع النقل والمواصلات، ومن هنا وجب التحقق من أن جميع أصحاب مشاريع بناء الطرق وتعبيدها وإصلاحها يتبعون في ذلك التنظيم الصحيح والإجراءات المعمول بها دوليا في إدارة وصيانة الطرق وشبكاتهما<sup>1</sup>.

والطريقة الأكثر فاعلية لضمان تحمل مسؤولي الطرق في كل مكان مزيدا من المسؤولية من أجل السلامة على الطرق، وهي جعل السلامة على الطرق التزاما ومسؤولية قانونية، وذلك بالتبليغ مثلا كل عام عن حالة السلامة على الطرق وما تم القيام به لتحسين السلامة على الطرق وتقليل الحوادث والإصابات بها<sup>2</sup>.

كما نجد من أهم أسباب حوادث المرور المتعلقة بعامل الطريق عنصر الممهلات، " حيث أن أغلب الممهلات على الطرق في الجزائر لا تحمل من هذا المعنى إلا اسمه، فالكثير من هذه الممهلات أنجز أو تم اعداده في غياب الدراسات والأبحاث، ودون مراعاة لأدنى الشروط الفنية وشروط السلامة المرورية، مع غياب ما يدل عليها وما يميزها خاصة أثناء السياقة الليلية، مما يؤدي في كثير من الأحيان إلى وقوع حوادث مرور متفاوتة الخطورة، ففي الجزائر نجد ممهلات بدون مقاييس فنية أو علمية المتعامل بها على المستوى العالمي، بالإضافة إلى قيام المواطنين أنفسهم بوضع هذه الممهلات بطريقة فوضوية عشوائية لا تحمل أي شروط للسلامة المرورية، إضافة إلى مشكل عدم إبرازها أو إظهارها للعيان وذلك نتيجة لغياب الإشارات أو لوحات المرور التي تدل على وجودها، وحتى إن وجدت في أماكن فإنها تكون قد تعرضت للتشويه من قبل المواطنين غير المسؤولين.

فوفق المعايير والمقاييس العالمية يكون عرض الممهل أربعة أمتار وارتفاعه 10 سم، لكن في الجزائر غالبية الممهلات الموجودة لا تطابق هذه المعايير المعمول بها علميا، فعرض الممهلات في الطرق الجزائرية لا يتجاوز المترين أو ثلاث أمتار، وعلوها يتجاوز 15 سم<sup>3</sup> وهذا مخالف تماما لما هو معمول به.

إضافة إلى غياب الإشارات التي تدل على وجود الممهلات، وهذه الأخيرة يتم وضعها هي الأخرى وفق معايير ومقاييس محددة، فيجب أن تكون الإشارة على بعد 50 متر داخل المناطق العمرانية، و150 متر خارج

<sup>1</sup> FEDERAL MINISTRY FOR ECONOMIC COOPERATION AND DEVELOPMENT ; **URBAN ROAD SAFETY, SUSTAINABLE TRANSPORT –ASOURCEBOOK FOR POLICY- MAKERS IN DEVELOPING CITIES UPDATE 2017**, SINGAPORE, 2017, P15.

<sup>2</sup> Ibid: p15.

<sup>3</sup> ياسين حاجي: **سير في لمان**، حصة تلفزيونية بقناة الشروق نيوز، بتاريخ 6 ديسمبر 2019.

المناطق العمرانية<sup>1</sup>، وفي الجزائر نلاحظ غياب هذه الإشارات في كثير من الأحيان، وفي أحيان أخرى نلاحظ وجودها لكن ليس وفق المعايير والمقاييس المعمول بها عالميا.

كما تلعب المعايير الموضوعية والموحدة وطنيا لوضع هذه الممهلات دورا هاما في التخفيف من حوادث المرور " (بتصرف)<sup>2</sup>، خاصة ونحن نعلم أن لكل مكان أو مدينة من الجزائر تصور معين عن نوع هذه الممهلات وعددها، وذلك يعود إلى طبيعة الطريق في ذلك المكان إضافة إلى تصنيف ذلك المكان إلى حضري أو ريفي، وكذا حجم وطبيعة النشاط الذي يحتويه ذلك المكان، وحجم الكثافة السكانية فيه، وهل هو من النقاط السوداء\* للحوادث أو لا.

بالرغم من أن أسباب حوادث المرور مختلفة ومتنوعة إلا أنها تبقى متداخلة فيما بينها، حيث نجد تقريبا أن كل حادث مروري كان أو وقع نتيجة لتداخل جملة من العوامل والأسباب، وذلك يكون بنسب متفاوتة من سبب إلى سبب آخر.

فالحوادث المرورية هي أحد النتائج المصاحبة للعملية التنموية في البلاد، ويزداد تأثيرها في الدول النامية لأسباب عديدة أهمها:<sup>3</sup>

1-الأوضاع الاقتصادية التي لا تسمح بتوجيه جزء من الموارد لاستثمارها في قطاع النقل بصفة عامة، وفي السلامة المرورية بشكل خاص.

2-انخفاض نسبة التعليم، ما يترتب عليه انخفاض في الوعي المروري وعدم الالتزام بالتعليمات والأنظمة المرورية وقواعد السلامة المرورية.

3-المعتقدات الثقافية التي تؤثر في عدم الاهتمام بالأسباب والركون إلى القضاء والقدر مما قد يدفع الانسان إلى إهمال متطلبات القيادة والسلامة، وما يترتب عليه من الوقوع في المحذور.

<sup>1</sup> ياسين حابي: مرجع سبق ذكره.

<sup>2</sup> نقلا عن: فتيحة بن عباس، مرجع سبق ذكره، ص225.

\*المقصود **بالنقاط السوداء للحوادث**، هي الأماكن أو الطرق التي يتكرر وقوع الحوادث المرورية فيها، وهو ما يؤدي إلى تصنيفها ووضعها ضمن قائمة النقاط السوداء للحوادث المرورية، وهو ما يستدعي إعادة مراجعة لتلك الطرق وهندستها، وتفسير وتحليل أسباب وعوامل تكرار الحوادث بها.

<sup>3</sup> خالد بن سليمان الخليوي: **الآثار الاقتصادية لحوادث المرور**، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، 2005، ص187.

4-قلة الدراسات والبحوث العلمية في المشكلات المرورية، إما بسبب عدم توفر الإمكانيات المادية، أو لعدم توفر الكفاءات العلمية لمعرفة العوامل المؤدية إلى تلك الحوادث والعمل على دراستها وإيجاد الحلول لها، ووضع استراتيجية لتنفيذها.

لذا فالنشاط الوقائي يجب أن يكون شاملا لكل العوامل التي لها علاقة بحوادث المرور<sup>1</sup>، وما هو ملاحظ على حملات التوعية المرورية بالجزائر انها دائما ما تركز على العامل البشري وتهمل العوامل الأخرى، يعني حتى ولو كانت العوامل الأخرى المتسببة في حوادث المرور كالطريق والمركبة وهي تحتل دائما نسبا ضئيلة في الإحصائيات إلا أنها تبقى عوامل مشاركة في وقوع حوادث المرور، لذا يجب التركيز على جميع الأسباب والعوامل التي لها دخل في وقوع حوادث المرور سواء بطريقة مباشرة أو بطريقة غير مباشرة، لأنه في النهاية تبقى التوعية المرورية عملية متكاملة.

#### \*توزيع ضحايا حوادث المرور حسب السن والجنس خلال الأشهر العشرة الأولى من عام 2018

سنتناول في هذا العنصر ضحايا حوادث المرور خلال الأشهر العشرة الأولى من عام 2018 حسب متغير السن والجنس، وذلك بالتطرق لوفيات هذه الحوادث وكذلك للجرحي.

جدول رقم (4): وفيات حوادث المرور حسب السن والجنس خلال الأشهر العشرة الأولى من عام 2018.

السن/الجنس	ذكور	إناث	المجموع
5 سنوات	6.26-148	19.61-90	8.42-238
من 5 إلى 9 سنوات	4.10-97	11.76-54	5.35-151
من 10 إلى 14 سنة	2.24-53	5.23-24	2.73-77
من 15 إلى 19 سنة	4.95-117	3.05-14	4.64-131
من 20 إلى 24 سنة	11.45-271	5.45-25	10.48-296
من 25 إلى 29 سنة	12.21-289	5.45-25	11.12-314
من 30 إلى 34 سنة	11.50-272	6.32-29	10.65-301
من 35 إلى 39 سنة	9.26-219	3.49-16	8.32-235
من 40 إلى 44 سنة	7.48-177	3.92-18	6.90-195

<sup>1</sup> الهاشمي بن بوزيد بوطالبي: مرجع سبق ذكره، ص5.

6.02-170	4.58-21	6.30-149	من 45 إلى 49 سنة
25.38-717	31.15-143	24.26-574	50 سنة فما فوق
<b>100.00-2825</b>	<b>100.00-459</b>	<b>100.00-2366</b>	<b>المجموع</b>

**المصدر:** إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، الجزائر العاصمة، ديسمبر 2018.

من خلال المعطيات الموضحة في الجدول أعلاه والمتعلقة بوفيات حوادث المرور خلال الأشهر العشرة الأولى من عام 2018 حسب متغير السن والجنس نلاحظ:

فيما يخص الذكور نجد أن الفئة التي احتلت المرتبة الأولى من حيث وفيات حوادث المرور هي فئة 50 سنة فما فوق وذلك ب 574 حالة وفاة أي ما نسبته 24.26%، ثم جاءت بعدها فئة من 25 إلى 29 سنة ب 289 حالة وفاة أي ما نسبته 12.21%، وفي المرتبة الثالثة حلت فئة من 30 إلى 34 سنة بتسجيل 272 حالة وفاة ما نسبته 11.50%، وفي المرتبة الرابعة جاءت فئة من 20 إلى 24 سنة، بتسجيل 271 حالة وفاة، أي ما نسبته 11.45%.

فيما يخص الإناث فقد جاءت كذلك فئة 50 سنة فما فوق في المرتبة الأولى من حيث وفيات حوادث المرور، وذلك بتسجيل 143 حالة وفاة، بنسبة بلغت 31.15%، ثم جاء في المرتبة الثانية فئة 5 سنوات، وذلك بتسجيل 90 حالة وفاة، أي ما نسبته 19.61%، ثم في المرتبة الثالثة حلت فئة من 5 إلى 9 سنوات، وذلك بتسجيل 54 حالة وفاة، أي ما نسبته 11.76%.

من خلال ما تم التطرق إليه نلاحظ بأن الذكور أكثر عرضة لحوادث المرور من الإناث، وأرقام الوفيات لخير دليل على ذلك، ويعود ذلك إلى أن فئة الذكور هي الفئة المسيطرة على قيادة المركبات في الجزائر، وحتى وإن وجد تطور ملحوظ في قيادة المرأة في المجتمع الجزائري، إلا أن ذلك يبقى فقط مرتبطا بسياسة المرأة لمركبات الوزن الخفيف المتمثلة في السيارات، في حين نجد فئة الذكور تضطلع بقيادة جميع أنواع المركبات بداية من الدراجات الهوائية والنارية مروراً بالسيارات السياحية وصولاً إلى الحافلات وانتهاءً بالشاحنات وغيرها.

لكن تبقى الملاحظة المهمة والتي تم تسجيلها في كلا الجنسين ذكورا وإناثا هي طغيان الفئات العمرية الشبابية على وفيات حوادث المرور سواء بالنسبة للذكور أو بالنسبة للإناث، وهو ما تؤكدته الكثير من الدراسات والأبحاث، على غرار التقارير الصادرة عن منظمة الصحة العالمية المتعلقة بالسلامة على الطرق، ففي تقرير لهذه الأخيرة أشارت فيه<sup>1</sup> إلى أن حوادث الطرق هي السبب الرئيسي للوفاة في الفئة العمرية من 15 إلى

<sup>1</sup> منظمة الصحة العالمية: التقرير العالمي لحالة السلامة على الطرق 2015، مرجع سبق ذكره.

29 سنة، وفي تقرير لاحق لمنظمة الصحة العالمية<sup>1</sup> أقرت فيه بأن الإصابات الناجمة عن حوادث المرور قد باتت السبب الرئيسي لإزهاق أرواح الأطفال والشباب الذين تتراوح أعمارهم بين 5 و29 سنة.

جدول رقم (5): جرحى حوادث المرور حسب السن والجنس خلال الأشهر العشرة الأولى من عام 2018.

المجموع	إناث	ذكور	السن / الجنس
5.50-1543	8.88-506	4.64-1037	5 سنوات
8.47-2378	13.79-786	7.12-1592	من 5 إلى 9 سنوات
5.59-1569	7.81-445	5.02-1124	من 10 إلى 14 سنة
8.91-2501	7.23-412	9.34-2089	من 15 إلى 19 سنة
14.17-3978	8.58-489	15.60-3489	من 20 إلى 24 سنة
13.38-3755	8.91-508	14.51-3247	من 25 إلى 29 سنة
10.45-2933	7.33-418	11.24-2515	من 30 إلى 34 سنة
7.82-2195	7.09-404	8.01-1791	من 35 إلى 39 سنة
5.55-1557	5.67-323	5.52-1234	من 40 إلى 44 سنة
4.98-1398	5.30-302	4.90-1096	من 45 إلى 49 سنة
15.19-4264	19.44-1108	14.11-3156	50 سنة فما فوق
<b>100.00-28071</b>	<b>100.00-5701</b>	<b>100.00-22370</b>	<b>المجموع</b>

المصدر: إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، الجزائر العاصمة، ديسمبر 2018.

من خلال الإحصائيات الموضحة في الجدول أعلاه نلاحظ:

بالنسبة لفئة الذكور، قد احتلت فئة من 20 إلى 24 سنة المرتبة الأولى من حيث جرحى حوادث المرور خلال الأشهر العشرة الأولى من عام 2018، وذلك بتسجيل 3489 جريح أي ما نسبته 15.60%، ثم حلت في المرتبة الثانية فئة من 25 إلى 29 سنة وذلك ب 3247 جريح، أي ما نسبته 14.51%، وفي المرتبة الثالثة جاءت فئة 50 سنة فما فوق بتسجيل 3156 جريح بنسبة بلغت 14.11%، وفي المرتبة الرابعة جاءت فئة من 30 إلى 34 سنة بتسجيل 2515 جريح أي ما نسبته 11.24%.

<sup>1</sup> منظمة الصحة العالمية: التقرير العالمي لحالة السلامة على الطرق 2018، مرجع سبق ذكره.

وفيا يخص الإناث فنجد أن فئة 50 سنة فما فوق هي التي جاءت في المرتبة الأولى وذلك بتسجيل 3156 جريجة، أي ما نسبته 14.11%، ثم حلت في المرتبة الثانية فئة من 5 إلى 9 سنوات بتسجيل 786 جريجة ما نسبته 13.79%، وفي المرتبة الثالثة جاءت فئة من 25 إلى 29 سنة وذلك ب 508 جريجة أي ما نسبته 8.91%، ورابعا حلت فئة 5 سنوات بتسجيل 506 جريجة، ما يعادل نسبة 8.88%.

نفس الملاحظة التي تم تسجيلها في فئة الوفيات تم تسجيلها في فئة الجرحى، وهي طغيان الفئات العمرية الشبابية، وهو ما يجعلنا ندق ناقوس الخطر من هذه الأرقام المرعبة حول مخلفات وآثار حوادث المرور، التي تأخذ يوميا الآلاف من الأرواح في مقدمتها الأطفال والشباب، فالهدف<sup>1</sup> الآن لم يعد التقليل من الحوادث المرورية بقدر ما هو التقليل من خطورة هذه الحوادث.

#### جدول رقم (6): المركبات المتسببة في حوادث المرور خلال الأشهر العشرة الأولى من عام 2018

نوع المركبات	عدد الحوادث	النسبة المئوية
مركبات الوزن الخفيف	13884	70.16
مركبات الوزن الثقيل	1535	7.76
الدراجات النارية	2944	14.88
مركبات النقل الجماعي	555	2.80
سيارات الأجرة	431	2.18
الدراجات الهوائية	236	1.19
الجرارات الفلاحية	85	0.43
القطارات	64	0.32
آلات الأشغال العمومية	19	0.10
ترامواي	10	0.05
غير معروفة	25	0.13
<b>المجموع</b>	<b>19788</b>	<b>100.00</b>

**المصدر:** إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، الجزائر العاصمة، ديسمبر 2018.

<sup>1</sup> مقابلة مع السيدة فاطمة خلاف: الجزائر العاصمة، 18 ديسمبر 2018، مرجع سبق ذكره.

من خلال المعطيات المبينة في الجدول أعلاه نلاحظ أن مركبات الوزن الخفيف جاءت في المرتبة الأولى من حيث نوع المركبات المتسببة في حوادث المرور، وذلك بنسبة بلغت 70.16%، بمعدل 13884 حادث، تلتها في المرتبة الثانية الدراجات النارية بنسبة بلغت 14.88%، بمعدل 2944 حادث، ثم في المرتبة الثالثة مركبات الوزن الثقيل بنسبة بلغت 7.76%، بمعدل 1535، وجاءت في المرتبة الرابعة مركبات النقل الجماعي بنسبة بلغت 2.80%، بمعدل 555 حادث.

الملاحظ من خلال هذه النتائج هو الارتفاع الملحوظ في حوادث الدراجات النارية، وهذا ما دفع بالمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق إلى تنظيم حملات إعلامية توعوية تحسيسية موجهة لمستعملي الدراجات النارية،<sup>1</sup> والسبب الأول في حوادث الدراجات النارية وتفاقم خطورة حوادثها هو السرعة الزائدة، وكذا عدم استخدام الخوذة.

فارتداء الخوذة<sup>2</sup> على نحو صحيح يمكن أن يؤدي إلى خفض خطر الوفاة بمقدار 40 %، وخفض خطر الإصابات الشديدة بمقدار 70 %، لأن معظم وفيات الدراجات النارية تقع نتيجة لإصابات الرأس.

ويعود ارتفاع حوادث المرور الخاصة بمركبات الوزن الخفيف إلى الارتفاع الملحوظ في حظيرة المركبات في الجزائر، فالحظيرة الوطنية للسيارات<sup>3</sup> تحصى أكثر من 8.3 مليون مركبة، 62% منها عبارة عن سيارات سياحية، ما يمثل معدل سيارة واحدة لكل سبعة مواطنين.

فالسيارة في المجتمع الجزائري لم تعد حكرا على رب الأسرة فقط بل في بعض الأسر لكل فرد من أفراد الأسرة سيارة، كما نلاحظ تطور ملحوظ في سيطرة المرأة للسيارة في الجزائر، حيث لم يعد هذا الأمر من المنوعات.

ومن أهم الأسباب التي تدفع للاعتماد على السيارة دون وسائل النقل الأخرى نذكر:<sup>4</sup>

1- التحرر من قيود الانتظار.

2- تدني مستوى تنظيم وتسيير النقل العمومي.

3- ازدحام الركاب في وسائل النقل الجماعي، وانعدام معايير الراحة.

<sup>1</sup> مقابلة مع السيدة فاطمة خلاف، مرجع سبق ذكره.

<sup>2</sup> منظمة الصحة العالمية: التقرير العالمي لحالة السلامة على الطرق، المكتب الإقليمي للشرق المتوسط، 2015، مرجع سبق ذكره، متوفر على الموقع التالي: [www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2015/ar](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/ar)

<sup>3</sup> الإذاعة الجزائرية: www.radioalgerie.dz، اطلع عليه بتاريخ: 5/ نوفمبر / 2019، على الساعة 11:00 صباحا.

<sup>4</sup> جمال سعيداني: مرجع سبق ذكره، ص46.

4- طول وقت الانتظار والعشوائية يهددان مصداقية ساعات العمل.

5- ازدياد طول السفر يهدر الوقت، ويزيد من التعب، مما يؤثر على نوعية الحياة ومردودية العمل.

جدول رقم (7): سن السائقين المتسببين في حوادث المرور خلال الأشهر العشرة الأولى من عام 2018

سن السائقين	عدد الحوادث	النسبة المئوية
أقل من 18 سنة	610	3.08
من 18 إلى 24 سنة	3354	16.95
من 25 إلى 29 سنة	3587	18.13
من 30 إلى 39 سنة	5568	28.14
من 40 إلى 49 سنة	3347	16.91
من 50 إلى 59 سنة	1965	9.93
أكثر من 59 سنة	1266	6.40
مجهول	91	0.46
<b>المجموع</b>	<b>19788</b>	<b>100.00</b>

المصدر: إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، الجزائر العاصمة، ديسمبر 2018.

من خلال المعطيات المبينة في الجدول أعلاه، نلاحظ بأنه الفئة العمرية للسائقين المتسببين في حوادث المرور التي جاءت في المرتبة الأولى هي فئة من 30-39 سنة، وذلك بالتسبب في 5568 حادث مرور وبنسبة بلغت 28.14%، تلتها في المرتبة الثانية الفئة العمرية من 25-29 سنة، ب 3587 حادث مرور، وبنسبة بلغت 18.13%، ثم في المرتبة الثالثة الفئة العمرية من 18-24 وذلك بمجموع 3354 حادث مرور، وبنسبة بلغت 16.95%، وفي المرتبة الرابعة جاءت الفئة العمرية من 40-49 سنة بمجموع 3347 حادث مرور، ما يعادل ما نسبته 16.91%.

والملاحظة الأساسية التي يمكن استخلاصها من المعطيات السابقة هي سيطرة وطغيان الفئات العمرية الشبابية على باقي الفئات الأخرى من السائقين المتسببين في الحوادث المرورية، ويعود هذا لما تتميز به هذه المرحلة من حياة الفرد من اندفاع وسرعة وعدم تأني، بالإضافة إلى عدم التقيد بقوانين المرور واحترام قواعد القيادة الآمنة، كما أن فئة الشباب غالبا ما يهملون مركباتهم ولا يتفقدونها قبل القيادة وحتى بعد القيادة، ولا يحترمون قواعد الصيانة والمراقبة التقنية الدورية لمركباتهم.



وتعزى كثرة تعرض الشباب إلى الحوادث المرورية سواء كانوا المتسببين فيها أو المتضررين منها إلى الاعتبارات التالية:<sup>1</sup> (بتصرف)

**1- يرى الشباب في المركبة نوعا من الرقي والتقدم:** وهو ما يدفعهم لاستعمالها للمباهاة والتعبير عن رقي اجتماعي أكثر مما يستعملونها للتنقل، فيحاولون فرض أنفسهم باستعمال السرعة أو لإبهار أصدقائهم بالمنافسة، أو بتجاوز سيارات مزججة ذات سرعة أقل دون أدنى احترام لقوانين المرور.

**2- عدم احترام قوانين المرور:** يرى الكثير من الشباب أن في احترام قواعد المرور نوع من القيد على حريتهم الشخصية، ونوعا من الضغط، فجددهم يجاهرون بخرقها ويعتبرون ذلك مفخرة.

**3- انتهاج سلوك المخاطرة:**<sup>2</sup> فقد أكدت معظم الدراسات ارتباط المخاطرة بعدد من المتغيرات الديمغرافية والتي من أهمها السن، حيث اتفقت هذه الأخيرة على أن المخاطرة تزيد عند الأقل من 30 في السن، بالمقارنة بمن هم أكبر منهم.

كما ترتبط المخاطرة بمتغير النوع، حيث ترتفع المخاطرة عند الذكور مقارنة بالإناث.<sup>3</sup>

ودرجة المخاطرة غالبا ما ترتفع لدى فئة الشباب، خاصة عند اتباعهم نمط القيادة المقهورة أو المندفعة كالسرعة المفرطة، أو الميل إلى القيادة الاستعراضية أمام الآخرين، مع عدم الاكتراث للقواعد والنظم المرورية المتبعة على الطرق.<sup>4</sup>

أما بالنسبة للفئة العمرية لأقل من 18 سنة، فيعود ذلك إما إلى غياب المتابعة من قبل الأولياء وقلة رقابتهم لأبنائهم، وإما تعود لسماح الأولياء في حد ذاتهم لأبنائهم بقيادة المركبات دون بلوغهم السن القانونية للقيادة أو السياقة، وهو ما يؤدي في الكثير من الأحيان إلى عواقب وخيمة.

أما فيما يخص الفئات العمرية لأكثر من 50 سنة، فيعزى ذلك أو يرتبط ذلك في غالب الأحيان بالسائقين المحترفين كسائقي الأجرة، سواء بالنسبة لمركبات الوزن الخفيف أو الوزن الثقيل، خاصة بالنسبة للسائقين للمسافات الطويلة، حيث تتدخل هنا مجموعة من العوامل المساعدة على وقوع الحوادث المرورية، في صورة التعب، النعاس، الملل من طول الوقت...

1 عائشة درقاوي: مرجع سبق ذكره، ص23.

2 عياش بن الشيخ: مرجع سبق ذكره، ص67.

3 المرجع نفسه: ص68.

4 المرجع نفسه: ص ن.

جدول رقم (8): السائقين المتسببين في حوادث المرور حسب أقدمية رخصة السياقة خلال الأشهر العشرة الأولى من عام 2018

أقدمية رخصة السياقة	عدد الحوادث	النسبة المئوية
أقل من عامين	4639	23.44
من 2 إلى 5 سنوات	4862	24.57
من 5 إلى 10 سنوات	4840	24.46
أكثر من 10 سنوات	2458	12.42
غير محددة	845	4.27
بدون رخصة	2144	10.83
<b>المجموع</b>	<b>19788</b>	<b>100.00</b>

المصدر: إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، الجزائر العاصمة، ديسمبر 2018.

من خلال المعطيات المبينة في الجدول أعلاه نلاحظ أن فئة من 2 إلى 5 سنوات هي الفئة التي احتلت المرتبة الأولى من حيث السائقين المتسببين في حوادث المرور حسب أقدمية رخصة السياقة خلال الأشهر العشرة الأولى من عام 2018، وذلك بـ 4862 حادث مرور، أي بنسبة 24.57%، تلتها في المرتبة الثانية فئة من 5 إلى 10 سنوات، وذلك بـ 4840 حادث مرور، وبنسبة بلغت 24.46%، ثم بعدها فئة أقل من عامين، بحوادث مرور بلغ عددها 4639 حادث مرور، أي بنسبة بلغت 23.44%، ثم في المرتبة الرابعة جاءت فئة أكثر من 10 سنوات، بـ 2458 حادث مرور، أي ما نسبته 12.42%، تلتها في المرتبة الخامسة فئة من هم دون رخصة السياقة بمجموع حوادث بلغ 2144 حادث مرور، أي ما نسبته 10.83%، وأخيرا جاء في المرتبة الأخيرة فئة غير محددة بمعدل 845 حادث ما نسبته 4.27%.

ترتبط الإحصائيات المذكورة سابقا بعامل أساسي ومهم هو رخصة السياقة، فهذه الأخيرة تلعب دورا كبيرا في وقوع حوادث المرور، فليس كل من يملك رخصة السياقة يعني أنه سائق محترف وبارع، فالكثير ممن تحصلوا على رخصة السياقة يرون فيها نوعا من الحرية والمكاثرة الاجتماعية بين أفراد المجتمع، مهملين في الوقت نفسه آداب وقواعد السياقة خاصة منها السياقة الآمنة.

فالكثير من حوادث المرور في الجزائر تعود إلى حادثة الحصول على رخصة السياقة<sup>1</sup>، هذا الأمر يمكن تبريره بغياب التكوين الشامل في مدارس ومعاهد تعليم السياقة في الجزائر.

وما هو ملاحظ على مدارس تعليم السياقة في الجزائر أنها<sup>2</sup> تفتقر لبرامج ومناهج تعليمية واضحة المعالم، حيث لا يتعدى الأمر سوى دراسة سويغات في إشارات المرور وسويغات في القيادة، حتى يجد الفرد نفسه حاصلًا على رخصة السياقة، دون أن يكون له الاستعداد النفسي والاجتماعي اللازم للتفاعل على الطريق وفق متطلبات حركة المرور ونظمها، ولكي نرقى بمستوى الوعي المروري، لابد من الاهتمام بشكل جدي بهذه المدارس وإعطائها بعد تربوي حقيقي يكمل دور الوسائل الأخرى.

بالإضافة إلى معلم السياقة، فهو الآخر له مسؤولية كبيرة في الحوادث المرورية،<sup>3</sup> لأن رخصة السياقة لا تعتبر حقا يكتسب بمجرد بلوغ سن معينة، وإنما هي شهادة تمنح كأي شهادة تعليمية أخرى، وبالتالي فهي مقرونة بكفاءات وقدرات معينة.

جدول رقم (9): السائقين المتسببين في حوادث المرور حسب المهنة خلال الأشهر العشرة الأولى من عام 2018

النسبة المئوية	عدد الحوادث	مهنة السائقين
15.95	3157	سائقين محترفين
24.55	4858	بدون مهنة
9.17	1815	تجار
13.89	2748	موظفين
4.74	937	فلاحين
31.70	6273	أخرى
100.00	19788	المجموع

المصدر: إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، الجزائر العاصمة، ديسمبر 2018.

<sup>1</sup> عائشة درقاوي: مرجع سبق ذكره، ص23.

<sup>2</sup> سعد الدين بوطبال: تداول نفسي اجتماعي لحوادث المرور في الجزائر " الإحاطة بعوامل نفسية اجتماعية متعلقة بالمخاطرة وارتكاب الحوادث المرورية "، مرجع سبق ذكره، ص26.

<sup>3</sup> فتيحة بن عباس: مرجع سبق ذكره، ص101.

تختلف مهن السائقين المتسببين في حوادث المرور، فمنهم الموظفين، الفلاحين، سائقين محترفين، تجار، ومنهم من هو دون مهنة، لكن يبقى العامل المشترك رغم اختلاف المهنة هو تسبب الإنسان في الحوادث المرورية بنسبة كبيرة جدا، فالعامل البشري دائما ما يحتل المراتب الأولى من حيث العوامل المتسببة في حوادث المرور.

### ثانيا: إحصائيات حوادث المرور في الجزائر لعام 2019

نستعرض من خلال الجداول الإحصائية التالية إحصائيات حوادث المرور في الجزائر خلال عام 2019، وذلك بتناول جميع جوانب المشكلة المرورية، حيث سوف نتناول ترتيب الولايات حسب عدد الحوادث والموتى والجرحى، إضافة إلى أهم أسباب حوادث المرور في الجزائر (العامل البشري، عامل المركبة، عامل البنى التحتية للطرق والظروف الجوية)، إضافة إلى توزيع ضحايا حوادث المرور (موتى، جرحى) حسب السن والجنس، وكذا التطرق إلى المركبات المتسببة في حوادث المرور، كما سنتطرق إلى السائقين المتسببين في حوادث المرور وذلك حسب متغيرات السن، أقدمية رخصة السياقة، والمهنة).

#### جدول رقم (10): ترتيب الولايات حسب عدد الحوادث والموتى والجرحى خلال عام 2019

رقم الولاية	الولايات	عدد الحوادث	الولايات	عدد الموتى	الولايات	عدد الجرحى
1	الجزائر	1236	المسيلة	139	الجزائر	1432
2	الشلف	893	الجزائر	135	الشلف	1129
3	المسيلة	831	سطيف	125	المسيلة	1120
4	معسكر	810	بسكرة	116	عين الدفلى	1017
5	تلمسان	723	البويرة	115	معسكر	1015
6	عين الدفلى	698	بومرداس	105	باتنة	933
7	بسكرة	690	باتنة	102	البليدة	921
8	باتنة	662	وهران	98	البويرة	920
9	البليدة	659	الوادي	98	بسكرة	904
10	برج بوعريريج	636	أم البواقي	91	برج بوعريريج	888
11	سكيكدة	627	عين الدفلى	89	تلمسان	885

880	الوادي	88	بجاية	606	البويرة	12
844	سكيكدة	87	قسنطينة	585	سطيف	13
812	بجاية	86	البليدة	575	جيجل	14
784	تيزازة	81	تيارت	575	تيزازة	15
754	جيجل	78	الشلف	570	بجاية	16
751	المدية	78	الجللفة	560	الوادي	17
735	قسنطينة	77	تيزازة	521	تيزي وزو	18
697	وهران	76	معسكر	507	غليزان	19
694	تبسة	75	أدرار	501	وهران	20
693	تيزي وزو	75	برج بوعريش	496	قسنطينة	21
678	قلمة	73	ورقلة	493	عنابة	22
665	سطيف	71	تمنراست	493	المدية	23
647	ميلة	68	سيدي بلعباس	483	قلمة	24
642	عنابة	68	غرداية	478	مستغانم	25
642	مستغانم	63	سكيكدة	466	بومرداس	26
638	ورقلة	61	تبسة	456	تبسة	27
614	غليزان	55	الأغواط	447	ميلة	28
609	الجللفة	54	تلمسان	418	الجللفة	29
602	بومرداس	54	عنابة	418	سيدي بلعباس	30
550	أم البواقي	54	المدية	410	ورقلة	31
543	سيدي بلعباس	50	غليزان	400	أم البواقي	32
533	الأغواط	46	ميلة	313	خنشلة	33
494	بشار	45	تيزي وزو	312	الأغواط	34
441	خنشلة	43	إليزي	311	تيارت	35
438	أدرار	42	جيجل	280	بشار	36
430	تيارت	42	قلمة	280	البيض	37

399	غرداية	41	البيض	272	عين تيموشنت	38
376	تمنراست	41	خنشلة	270	أدرار	39
366	البيض	40	تيسمسيلت	265	غرداية	40
355	تيسمسيلت	39	بشار	245	تيسمسيلت	41
338	عين تيموشنت	35	سعيدة	223	تمنراست	42
251	سعيدة	35	عين تيموشنت	190	سعيدة	43
236	سوق أهراس	31	مستغانم	175	سوق أهراس	44
206	النعامة	31	النعامة	145	النعامة	45
199	إليزي	29	الطارف	121	الطارف	46
168	الطارف	27	سوق أهراس	112	إليزي	47
142	تندوف	23	تندوف	70	تندوف	48
<b>31010</b>	<b>48</b>	<b>3275</b>	<b>48</b>	<b>22507</b>	<b>48</b>	<b>المجموع</b>

المصدر: احصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، الجزائر العاصمة، 2019.

من خلال المعطيات الموضحة في الجدول أعلاه نلاحظ:

احتلت ولاية الجزائر المرتبة الأولى من حيث عدد الحوادث ذلك ب 1236 حادث مرور خلال عام 2019، تلتها في المرتبة الثانية ولاية الشلف ب 893 حادث مرور، وفي المرتبة الثالثة ولاية المسيلة ب 831 حادث مرور، ورابعا ولاية معسكر ب 810 حادث مرور، أما بخصوص وفيات هذه الحوادث، فقد احتلت ولاية المسيلة المرتبة الأولى ب 139 قتيل خلال عام 2019، تلتها ولاية الجزائر ب 135 قتيل، وفي المرتبة الثالثة ولاية سطيف ب 125 قتيل، وفيما تعلق بالجرحي، فقد جاء في المرتبة الأولى ولاية الجزائر ب 1432 جريح، تلتها ولاية الشلف ب 1129 جريح، وفي المرتبة الثالثة ولاية المسيلة ب 1120 جريح.

وهو نفس الترتيب تقريبا لعام 2018، حيث تبقى ولاية الجزائر تحتل المراتب الأولى من حيث عدد حوادث المرور وعدد الجرحى، إضافة إلى ولايتي الشلف والمسيلة<sup>1</sup>، والملاحظة العامة التي يمكن الخروج بها هي استئثار ولايات الشرق والوسط والغرب بهذه الإحصائيات الخاصة بحوادث المرور، حيث تسجل غالبية

<sup>1</sup> جريدة الجزائر: مقال "مجازر الطرق تستنفر الحكومة"، متوفر على الموقع: [www.eldjazaironline.net](http://www.eldjazaironline.net)، ساعة الولوج 18:54، تاريخ الولوج 27 ماي 2020.

ولايات هاته الجهات أعلى المعدلات في حوادث المرور وضحاياها (موتى، جرحى)، في حين نلاحظ نسب قليلة ومنخفضة في ولايات الجنوب.

جدول رقم (11): أسباب حوادث المرور خلال عام 2019

أ-العامل البشري	عدد الحوادث	النسبة المئوية
1-الإفراط في السرعة	3864	17.17
2-عدم الانتباه أو قلة اليقظة	3453	15.34
3-تهور الراجلين أثناء قطع الطريق	1510	6.71
4-فقدان السيطرة على المركبة	1404	6.24
5-التجاوز الخطير	1341	5.96
6-رفض الأولوية	991	4.40
7-العب في الطريق، أو المشي على حافة الطريق	925	4.11
8-عدم احترام مسافة الأمان	906	4.03
9-عدم استعمال الممرات بالنسبة للراجلين	877	3.90
10-سياقة خطيرة	806	3.58
11-عدم احترام الاتجاه المفروض على حركة المرور	602	2.67
12-عدم انتباه السائق أثناء مرور دراجة نارية	589	2.62
13-تغيير الخط دون الإشارة	552	2.45
14-سياقة بدون رخصة	545	2.42
15-عدم احترام إشارات المرور	518	2.30
16-السياقة في حالة سكر، أو تحت تأثير المخدرات	397	1.76
17-عدم انتباه السائق عند مغادرة المكان	387	1.72
18-توقف، أو وقوف خطير	272	1.21
19-عدم انتباه السائق أثناء ترحله	267	1.19
20-عدم احترام إشارة قف	234	1.04
21-انبهار من شدة الضوء	128	0.57

0.55	123	22- وهج الحرائق
0.22	50	23- تجاوز السكة الحديدية من طرف الراجلين دون أخذ الاحتياطات
0.19	43	24- استعمال يدوي للهاتف المحمول / وضع الخوذة
4.19	937	25- أخرى
<b>96.51</b>	<b>21721</b>	<b>المجموع</b>
<b>النسبة المئوية</b>	<b>عدد الحوادث</b>	<b>ب- حالة المركبة</b>
0.84	189	1- عجالات مهترئة -تمزق-
0.47	105	2- فراامل أو مكابح مهترئة
0.31	70	3- خلل ميكانيكي
0.23	52	4- غياب نظام الإضاءة
0.09	20	5- الحمولة الزائدة
0.08	18	6- نظام إضاءة غير منتظم
0.04	10	7- نظام توازن اتجاه المركبة مهترئ
0.04	8	8- أخرى
<b>2.1</b>	<b>472</b>	<b>المجموع</b>
<b>النسبة المئوية</b>	<b>عدد الحوادث</b>	<b>ج- حالة البنى التحتية للطرق، والظروف الجوية</b>
0.34	76	1- طريق مهترئة
0.27	61	2- تقلب الأحوال الجوية
0.22	49	3- طريق زلجة
0.20	45	4- مرور الحيوانات (عدم الانتباه لممر الحيوانات)
0.11	24	5- غياب لافتات الإشارة
0.08	19	6- حفر
0.08	17	7- انبهار من أشعة الشمس
0.03	7	8- تهيئة غير مطابقة للطريق
0.02	4	9- غياب الإنارة العمومية



0.00	1	10-طريق مشوه المعالم
0.00	1	11-وجود عقبة على الطريق
0.04	10	12-أخرى
<b>1.39</b>	<b>314</b>	<b>المجموع</b>

المصدر: احصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، الجزائر العاصمة، 2019.

من خلال الإحصائيات المبينة في الجدول أعلاه، نلاحظ:

أن العامل البشري يحتل المرتبة الأولى في قائمة أسباب حوادث المرور في الجزائر، وذلك بنسبة بلغت 96.51%، وحوادث بلغ عددها 21721 حادث مرور، يليه في المرتبة الثانية عامل المركبة بنسبة بلغت 2.1%، وحوادث بلغ عددها 472 حادث مرور، ثم جاء في المرتبة الأخيرة عامل البني التحتية للطرق والظروف الجوية وذلك بنسبة بلغت 1.39%، وحوادث بلغ عددها 314 حادث مرور.

وقد جاء في مقدمة العوامل البشرية المسببة لحوادث المرور عامل الإفراط في السرعة، وذلك بنسبة بلغت 17.17%، أي ما يعادل 3864 حادث مرور، والأكد انه كلما زادت السرعة كلما زادت احتمالات وقوع الحوادث والتصادمات على الطرق، ويمكن لتقليل متوسط السرعة بنسبة 5% أن يقلل بمقدار 30% من عدد التصادمات المميتة على الطرق،<sup>1</sup> وتبلغ احتمالات وفاة البالغين من المشاة 20% إذا صدمتهم سيارة تقل سرعتها عن 50 كلم/الساعة، و 60% إذا بلغت سرعة السيارة 80 كلم/الساعة.<sup>2</sup>

يلي عامل السرعة عامل عدم الانتباه أو قلة اليقظة وذلك بنسبة بلغت 15.34% أي بمعدل 3453 حادث مرور، يليه عامل تهور الراجلين أثناء قطع الطريق ب 1510 حادث مرور ما نسبته 6.71%، ثم عامل فقدان السيطرة على المركبة ب 1404 حادث مرور أي بنسبة 6.24%، وفي المرتبة الخامسة عامل التجاوز الخطير بنسبة بلغت 5.96% أي ما يعادل 1341 حادث مرور.

أما فيما يخص عامل المركبة، فقد جاء في مقدمة هذه العوامل عامل العجلات المهترئة بنسبة بلغت 0.84%، أي ما يعادل 189 حادث مرور، وفي المرتبة الثانية عامل الفرامل أو المكابح المهترئة بنسبة 0.47% ما يعادل 105 حادث مرور، تلاه عامل خلل ميكانيكي بنسبة 0.31% ما يعادل 70 حادث مرور، ثم حل في المرتبة

<sup>1</sup> منظمة الصحة العالمية: التقرير العالمي لحالة السلامة على الطرق، المكتب الإقليمي للشرق المتوسط، 2015، مرجع سبق ذكره، ص 6.

<sup>2</sup> المرجع نفسه: ص ن.

الرابعة عامل غياب نظام الإضاءة بنسبة 0.23% ما يعادل 52 حادث مرور، وفي المرتبة الخامسة جاء عامل الحمولة الزائدة بنسبة بلغت 0.09% ما يعادل 20 حادث مرور.

بناء على ما سبق تتضح وتتأكد ضرورة القيام بالصيانة والمراقبة التقنية الدورية للمركبات، وذلك بإعداد دفتر للشروط يتضمن شروط الأمن والسلامة للمركبات، لاسيما فيما يخص قطع الغيار الأصلية<sup>1</sup>، وحسب تقرير منظمة الصحة العالمية لا تستوفي المركبات المباعة في 80% من بلدان العالم أجمع معايير السلامة الأساسية، والمركبات الآمنة تؤدي دورا حيويا في تفادي التصادمات وتقليل احتمال ما يترتب عليها من إصابات بالغة<sup>2</sup>.

كما أنه من مخلفات حوادث المرور قطع الغيار المستعملة بعد تلف المركبات في الحوادث، والتي في الغالب تكون قديمة ومستعملة وصلاحياتها غير مضمونة، وبالتالي تؤدي في الكثير من المرات إلى حوادث مرورية وخيمة<sup>3</sup>.

أما بخصوص عامل البنى التحتية للطرق والظروف الجوية، فقد جاء في مقدمة هذه العوامل الطرق مهترئة بنسبة 0.34% ما يعادل 76 حادث مرور، يليه عامل تقلب الأحوال الجوية بنسبة 0.27%، ما يعادل 61 حادث مرور، وجاء في المرتبة الثالثة الطريق زلجة بنسبة 0.22% ما يعادل 49 حادث، وحل في المرتبة الرابعة مرور الحيوانات بنسبة 0.20%، ما يعادل 45 حادث مرور، وفي المرتبة الخامسة عامل غياب لافتات الإشارة بنسبة بلغت 0.11% ما يعادل 24 حادث مرور.

ومنه يجب القيام بالصيانة الدائمة للطرق (حواف الطرقات والمسالك وغيرها)، وإقامة إشارات مرورية واضحة على جنبات الطريق وتحسين الإنارة العمومية<sup>4</sup>، كما أنه من الحملات القارة في المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق حملات توعوية خاصة بفصل الشتاء نظرا للتقلبات الجوية الكثيرة التي يعرفها هذا الفصل<sup>5</sup>، والتي في كثير من الأحيان تكون سببا مباشرا في وقوع حوادث مرور مروعة.

<sup>1</sup> الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية: المجلس الشعبي الوطني، الجريدة الرسمية للمناقشات، السنة 5، رقم 268، مقدمة التقرير التمهيدي عن مشروع القانون المعدل والمتمم للقانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق ل 19 غشت سنة 2001، والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها المعدل والمتمم، 28 ديسمبر، 2016، ص6.

<sup>2</sup> منظمة الصحة العالمية: التقرير العالمي لحالة السلامة على الطرق 2015، مرجع سبق ذكره، ص10.

<sup>3</sup> محمد مرسي محمد مرسي: الوعي المروري لدى الأطفال، المجلة العربية للدراسات الأمنية والتدريب، المجلد 19، العدد 38، ص313.

<sup>4</sup> الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية: المجلس الشعبي الوطني، الجريدة الرسمية للمناقشات، مرجع سبق ذكره، ص ن.

<sup>5</sup> مقابلة مع السيدة فاطمة خلاف: مرجع سبق ذكره.

ويمكن تلخيص الأسباب العامة التي ساعدت على ازدياد حجم مشكلة حوادث المرور في الجزائر من خلال النقاط التالية:

✓ التطور السريع في ازدياد عدد المركبات، ومعنى ذلك أن الجزائر تشهد سنويا ارتفاعا ملحوظا في عدد حاضرة المركبات بجميع أنواعها سواء ما تعلق منها بمركبات الوزن الخفيف (السيارات السياحية)، أو ما تعلق منها بمركبات الوزن الثقيل، وهذا له دخل كبير في حوادث المرور وزيادتها بالجزائر.

✓ التطور السريع في شبكة الطرق داخل المدن وخارجها، والذي صاحبه كثرة الطرق السريعة مما جذب الناس إلى استخدامها وذلك ما أدى إلى ازدحامها بالمركبات، بالإضافة إلى أن بعض الطرق تشوبها بعض التشوهات كالحفر وقصرها وتداخلها مع طرق أخرى.

✓ النمو الاقتصادي الضخم والسريع الذي تعرفه الجزائر، وما صاحبه من تطور في خدمات النقل البري وانتشارها.

✓ التطور الحضري الذي يشهده المجتمع الجزائري، والذي كان من أبرز مظاهره الاعتماد الكبير على السيارة لكل أفراد الأسرة، حيث لم تعد السيارة أو المركبة مهما كان نوعها حكرا على رب الأسرة كما كان في السابق، إنما أصبح تقريبا لكل فرد من أفراد الأسرة الواحدة سيارة، وهو ما ساهم في ارتفاع وازدياد حجم وكثافة حركة المرور بالجزائر على الطرق خاصة داخل المدن التي يتركز فيها النشاط الاقتصادي وبقية الأنشطة الأخرى.

✓ تملك الجزائر جالية جزائرية مغتربة كبيرة الحجم، وهو ما جعل الجزائر منطقة أو مركز عبور لهذه الجالية خاصة أوقات الإجازات والمناسبات والمواسم، وغالبية أفراد هذه الجالية يحضرون معهم مركباتهم وهو ما يزيد من حجم حركة المرور وازدحامها.

✓ الموقع الاستراتيجي للجزائر وتميزها بشبكة طرق كبيرة ذات تغطية واسعة، مما جعل محطة ومركزا للعبور.

✓ كثافة السير، والازدحام المروري الخائق الذي تعرفه الجزائر، خاصة في المدن التي تعرف نشاطا اقتصاديا وحركة اجتماعية كبيرة، فالزيادة الكبيرة في حاضرة المركبات بالجزائر أدت إلى انتشار واستفحال ظاهرة الازدحام المروري التي أصبحت سمة تميز العديد من المدن الجزائرية، ويقاس الازدحام المروري

بكمية الوقت الذي تأخذه الرحلة أكثر من الوقت المتوقع لها أصلا، ويعود تأزم مشكلة الازدحام المروري في الجزائر إلى الأسباب التالية:<sup>1</sup>

أ-انعدام القدرة الاستيعابية للطرق الرئيسية في المدن الرئيسية (الازدحام في وقت الذروة).

ب-نقص في الطرق الالتفافية وسوء استخدام المنافذ.

ج-عدم وجود تصميمات خرائطية لشبكات الطرق.

بالإضافة إلى غياب الطرق الفرعية والمختصرة، والتي حتى وإن وجدت فهي تخلو من إشارات المرور التي هي دليل السائق في طريقه، وهو ما يؤدي في كثير من الأحيان إلى وقوع حوادث مرور حتى في الطرق الفرعية الضيقة.

وتؤثر مشكلة الازدحام المروري بطريقة مباشرة في اقتصاديات النقل، تتمثل إجمالاً في النقاط التالية:<sup>2</sup>

1-انخفاض السرعة وما يترتب عليه من انخفاض في إنتاجية السيارة.

2-زيادة تكاليف الوقود والصيانة وتكاليف التشغيل.

3-ضياح جزء كبير من الوقت، وهذا من أهم العوامل التي لو قيمت مالياً فإنها تؤدي إلى ارتفاع قيمة السلعة أو الخدمة المقدمة للمنتج أو المستهلك.

4-الإحباط والتوتر وما ينجم عنه من آثار اقتصادية واجتماعية مؤثرة تنعكس في حوادث مرورية أو مشكلات اجتماعية.

5-التلوث وتأثيره على الانسان والحيوان وعلى البيئة.

<sup>1</sup> عائشة درقاوي: مرجع سبق ذكره، ص28.

<sup>2</sup> خالد بن سليمان الخليوي: مرجع سبق ذكره، ص186.

\*توزيع ضحايا حوادث المرور حسب السن والجنس خلال عام 2019

سنتطرق من خلال هذا العنصر إلى ضحايا حوادث المرور خلال عام 2019 وذلك حسب متغير السن والجنس، وذلك بالتطرق لوفيات وجرحى هذه الحوادث.

جدول رقم (12): وفيات حوادث المرور حسب السن والجنس خلال عام 2019

الجنس / السن	ذكور	إناث	المجموع
5 خمس سنوات	6.02-167	16.73-84	7.66-251
من 5 إلى 9 سنوات	3.25-90	10.96-55	4.43-145
من 10 إلى 14 سنة	2.20-61	4.38-22	2.53-83
من 15 إلى 19 سنة	6.89-191	3.39-17	6.35-208
من 20 إلى 24 سنة	11.43-317	5.18-26	10.47-343
من 25 إلى 29 سنة	13.60-377	4.38-22	12.18-399
من 30 إلى 34 سنة	11.11-308	6.77-34	10.44-342
من 35 إلى 39 سنة	9.48-263	4.58-23	8.73-286
من 40 إلى 44 سنة	6.82-189	5.18-26	6.56-215
من 45 إلى 49 سنة	5.70-158	5.38-27	5.65-185
50 سنة فما فوق	23.51-652	33.07-166	24.98-818
<b>المجموع</b>	<b>100.00-2773</b>	<b>100.00-502</b>	<b>100.00-3275</b>

المصدر: إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، الجزائر العاصمة، 2019.

من خلال الإحصائيات الموضحة في الجدول أعلاه حول وفيات حوادث المرور لعام 2019 نلاحظ:

فيما يخص فئة الذكور، احتلت الفئة العمرية 50 سنة فما فوق المرتبة الأولى بتسجيل 652 حالة وفاة أي ما نسبته 23.51%، تلتها في المرتبة الثانية الفئة العمرية من 25 إلى 29 سنة وذلك بتسجيل 377 حالة وفاة أي بنسبة 13.60%، ثم جاءت في المرتبة الثالثة الفئة العمرية من 20 إلى 24 سنة بتسجيل 317 حالة وفاة ما يعادل نسبة 11.43%، ثم في المرتبة الرابعة الفئة العمرية من 30 إلى 34 سنة بتسجيل 308 حالة وفاة أي ما نسبته 11.11%.

أما فيما يخص فئة الإناث، فنجد أن نفس الفئة العمرية التي احتلت المرتبة الأولى عند الذكور هي نفسها التي احتلت المرتبة الأولى عند الإناث وهي فئة 50 سنة فما فوق وذلك بتسجيل 166 حالة وفاة ما نسبته 33.07%، تلتها الفئة العمرية 5 خمس سنوات بتسجيل 84 حالة وفاة أي بنسبة 16.73%، ثم في المرتبة الثالثة الفئة العمرية من 5 إلى 9 سنوات بتسجيل 55 حالة وفاة ما يعادل نسبة 10.96%، وفي المرتبة الرابعة حلت الفئة العمرية من 30 إلى 34 سنة بتسجيل 34 حالة وفاة، أي ما نسبته 6.77%.

على ضوء المعطيات السابقة نلاحظ أن الأرقام والنسب ترتفع عند فئة الذكور وتنخفض عند فئة الإناث، ويعود ذلك إلى ارتفاع مستوى المخاطر بالنسبة للذكور الذي يعزى إلى زيادة تعرضهم لحركة المرور، وإلى ميل الذكور إلى المخاطرة أكثر من الإناث ولا سيما في سن المراهقة

ضف إلى ما سبق بروز فئة الأطفال عند الحديث عن وفيات حوادث المرور، فعند تجميع الفئات العمرية من خمس سنوات إلى 19 سنة عند الذكور تكون نسبة الوفيات 18.36%، وعند الإناث تكون نسبة الوفيات 35.46%، وهي نسب تثير القلق والارتباك حيال هذه الفئة أي الأطفال.

ومن أهم العوامل التي تجعل من الأطفال شديدي التعرض لحوادث المرور، عدم اكتمال نموهم الجسدي والإدراكي والاجتماعي، هذا الأخير يجد من قدراتهم ويجعلهم أكثر عرضة لحوادث المرور مقارنة بالبالغين<sup>1</sup>، ونظرا لقصر قامتهم تصعب الرؤية عليهم خاصة رؤية حركة المرور وسير المركبات، وعندما يصاب الأطفال في حوادث المرور تزداد احتمالات إصابات الرأس الخطيرة التي يتعرضون لها نظرا لأن عظام رؤوسهم مازالت لينية، ضف إلى ذلك مواجهة الأطفال الصغار لصعوبة تأويل مختلف المشاهد التي يرونها والأصوات التي يسمعونها، ما قد يؤثر على حكمهم على مدى قرب المركبات المتحركة وسرعتها واتجاهها، كما أن الأطفال في كثير من الحالات يتميزون بالاندفاع الشديد<sup>2</sup>.

ومن هنا تأتي ضرورة البدء بتعليم الطفل السلامة المرورية في أولى خطواته وليس حتى دخول المدرسة<sup>3</sup>، فتوفير الأمن والسلامة للأطفال والعمل على وقيتهم من التعرض لأخطار الحوادث المرورية إنما يرتبط أولا بدور الأسرة في عمليات التنشئة الاجتماعية، ومن ثم ينطلق ليشمل أيضا دور المدرسة والرفاق ووسائل الإعلام المختلفة<sup>4</sup>.

1 منظمة الصحة العالمية: استراتيجية السلامة على الطرق " 2011-2020 "، 2015، ص6، متوفر على الموقع:

[www.who.int/roadsafety/decade\\_ofaction](http://www.who.int/roadsafety/decade_ofaction)

2 المرجع نفسه: ص7.

3 محمد مرسي محمد مرسي: مرجع سبق ذكره، ص287.

4 المرجع نفسه: ص288.

كما تشغل التربية المرورية جزءا مهما في تحقيق الوعي المروري للأطفال فهي تعمل على غرس العادات والاتجاهات والقيم السليمة لدى التلاميذ في جميع المراحل التعليمية، إضافة إلى توعية الطفل منذ البداية وتعليمه على الإشارات المرورية وكيفية التعامل معها لتجنب وتفادي حوادث المرور<sup>1</sup>، لذا فإن طرق الوقاية المتمثلة أساسا في التوعية والتربية والرعاية تعمل على تجنب أسباب الحوادث، ويتضمن ذلك تدريب الطفل نفسه على الإجراءات التي يقوم بها أثناء السير وأثناء المواقف الطارئة<sup>2</sup>.

**جدول رقم (13): جرحى حوادث المرور حسب السن والجنس خلال عام 2019**

السن / الجنس	ذكور	إناث	المجموع
5 خمس سنوات	4.52-1074	8.03-583	5.34-1657
من 5 إلى 9 سنوات	6.66-1581	13.31-966	8.21-2547
من 10 إلى 14 سنة	5.41-1285	7.73-561	5.95-1846
من 15 إلى 19 سنة	9.56-2271	8.13-590	9.23-2861
من 20 إلى 24 سنة	15.05-3574	9.84-714	13.83-4288
من 25 إلى 29 سنة	14.79-3512	8.72-633	13.37-4145
من 30 إلى 34 سنة	11.18-2656	7.88-572	10.41-3228
من 35 إلى 39 سنة	8.26-1961	7.05-512	7.97-2473
من 40 إلى 44 سنة	5.95-1414	5.51-400	5.85-1814
من 45 إلى 49 سنة	4.97-1180	5.59-406	5.11-1586
50 سنة فما فوق	13.66-3244	18.20-1321	14.72-4565
<b>المجموع</b>	<b>100.00-23752</b>	<b>100.00-7258</b>	<b>100.00-31010</b>

المصدر: احصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، الجزائر العاصمة، 2019.

<sup>1</sup> خالد بن عبد العزيز الحرفش: الأطفال والحوادث المرورية، مجلة الأمن والحياة، العدد 355، ذو الحجة 1432هـ، ص112.

<sup>2</sup> محمد مرسي محمد مرسي: مرجع سبق ذكره، ص287.

من خلال المعطيات المبينة في الجدول أعلاه المتعلق بجرحي حوادث المرور حسب متغير السن والجنس خلال عام 2019 نلاحظ:

فيما يخص فئة الذكور نجد أن الفئة العمرية التي احتلت المرتبة الأولى هي الفئة العمرية من 20 إلى 24 سنة بتسجيل 3574 جريح أي ما نسبته 15.05%، تليها الفئة العمرية من 25 إلى 29 سنة بتسجيل 3512 جريح أي ما نسبته 14.79%، ثم في المرتبة الثالثة الفئة العمرية 50 سنة فما فوق ب 3244 جريح ما يعادل نسبة 13.66%، بعدها مباشرة الفئة العمرية من 30 إلى 34 سنة بتسجيل 2656 جريح أي ما نسبته 11.18%، وفي المرتبة الخامسة الفئة العمرية من 15 إلى 19 سنة بتسجيل 2271 جريح أي ما نسبته 9.56%.

بالرجوع إلى الأرقام والنسب السابقة الذكر فيما تعلق بجنس الذكور نلاحظ ملاحظة بارزة وهي طغيان الفئات العمرية الشبانية على باقي الفئات العمرية الأخرى، ويعود هذا إلى جملة من الأسباب والعوامل كنا فصلنا فيها سابقا.

أما فيما تعلق بفئة الإناث نجد أن الفئة العمرية التي احتلت المرتبة الأولى هي فئة 50 سنة فما فوق وذلك بتسجيل 1321 جريح أي ما نسبته 18.20%، تليها في المرتبة الثانية الفئة العمرية من 5 إلى 9 سنوات ب 966 جريح أي ما نسبته 13.31%، وحلت في المرتبة الثالثة الفئة العمرية من 20 إلى 24 سنة بتسجيل 714 جريح ما يعادل نسبة 9.84%، والفئة العمرية من 25 إلى 29 سنة حلت رابعا بتسجيل 633 جريح أي ما نسبته 8.72%، وفي المرتبة الخامسة الفئة العمرية من 15 إلى 19 سنة ب 590 جريح أي ما نسبته 8.13%.



جدول رقم (14): المركبات المتسببة في حوادث المرور خلال عام 2019

نوع المركبة	عدد الحوادث	النسبة المئوية
1-مركبات الوزن الخفيف	15396	68.41
2-مركبات الوزن الثقيل	1698	7.54
3-الدراجات النارية	3568	15.85
4-مركبات النقل الجماعي	629	2.79
5-سيارات الأجرة	658	2.92
6-الدراجات الهوائية	155	0.69
7-الجرارات الفلاحية	280	1.24
8-القطارات	63	0.28
9-آلات الأشغال العمومية	35	0.16
10-ترامواي	9	0.04
11-غير معروفة	16	0.07
<b>المجموع</b>	<b>22507</b>	<b>100.00</b>

المصدر: احصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، الجزائر العاصمة، 2019.

أوضحت معطيات الجدول أعلاه أن مركبات الوزن الخفيف تعتلي صدارة المركبات المتسببة في حوادث المرور بالجزائر، وذلك بنسبة بلغت %68.41 ما يعادل 15396 حادث مرور، ثم تلتها الدراجات النارية بنسبة %15.85 بمعدل 3568 حادث مرور، وفي المرتبة الثالثة مركبات الوزن الثقيل بنسبة %7.54 أي ما يعده 1698 حادث مرور.

بالرجوع إلى هذه النسب والأرقام نجد بأنها مقلقة ومنطقية في الوقت نفسه، مقلقة لأنها مرتفعة مقارنة بالأرقام والنسب المسجلة خلال عام 2018، رغم كل الحملات والومضات التوعوية والتحسيسية إلا أن الجزائر مازالت تحصد الآلاف من الأرواح جراء إرهاب الطرقات، وهو ما يستدعي مراجعة عاجلة وسريعة للاستراتيجية الوطنية الموضوعة والمعتمد عليها للسلامة على الطرق، إضافة إلى مراجعة المنظومة التشريعية والقانونية المسيرة لحركة المرور، مع التركيز في كل ما سبق ذكره على الفرد وتقصده به هنا السائق بالدرجة الأولى، وكذا باقي الأفراد من مشاة وراكبين ومستخدمين للطريق على اختلاف أعمارهم وجنسهم، وهي منطقية

نظرا لارتفاع عدد المركبات السياحية أي السيارات في حظيرة المركبات بالجزائر، إضافة إلى الدراجات النارية والتي ينفرد بها على الأغلب الشباب أي الفئات العمرية الشبابية، وهي منطقية كذلك نظرا لعدم تطبيق شروط السلامة من قبل السائقين أو قائدي المركبات.

فمثلا غالبية حوادث الدراجات النارية تقع لعدم ارتداء الخوذة، مع العلم أن أخطر الإصابات التي يتعرض لها سائقو الدراجات النارية هي إصابات الرأس على اختلاف أنواعها، ضف إلى ذلك الازدحام المروري الكبير الذي تشهده طرقات الجزائر عبر كامل التراب الوطني، فالطرق تعج بالسيارات، الحافلات، الشاحنات، الدراجات... وهو ما دفع بمنظمة الصحة العالمية<sup>1</sup> إلى التوصية بتخصيص أرصفة وممرات مخصصة لراكبي الدراجات بنوعها الهوائية والنارية.

ويكون هذا النوع من السواق أي سائقي الدراجات النارية عرضة للخطر بصفة دائمة لأنهم لا يحظون بالعناية الكافية واللازمة في مجال التجهيزات الأمنية وهذا يعود لعدم وجود طرق خاصة تحميمهم بشكل جيد من الاصطدامات<sup>2</sup>.

مع أن مختلف القوانين المتعلقة بتنظيم وتسيير حركة المرور بالجزائر قد أقرت وأكدت على إعطاء الأولوية لسائقي الدراجات بنوعها العادية والنارية وشجعت على استخدام مثل هذه المركبات إلى أن الواقع لا يعكس ذلك، ففي كل مرة تغير القوانين ويتم تعديلها لكن ذلك يكون كتابيا فقط وليس واقعا، فقد جاء في المادة الخامسة من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق ل 19 غشت سنة 2001 أنه:<sup>3</sup> " يشجع السير على الأقدام والدراجات العادية والدراجات النارية ووسائل النقل الجماعي في المناطق الحضرية، وتستفيد وسائل التنقل هذه بالأولوية ويتم تشجيعها بمنحها المسالك والمعابر الرواقية أو التهيئات الملائمة يجعل المرور فيها يسيرا ".

ومنه فغياب هذه التجهيزات الأمنية أو المسالك الخاصة بالدراجات النارية والعادية يعتبر أحد أهم الأسباب المؤدية لحوادث المرور لهذه المركبات، فقائدي هذا النوع من المركبات يقومون بمناورات خطيرة وتجاوزات أخطر في الطرقات وبين المئات من المركبات الأخرى على اختلاف أنواعها وحجمها، وإذا عقدنا مقارنة صغيرة فقط بين هذه المركبات وجدنا أن الدراجات العادية والدراجات النارية هي المركبات الأضعف من حيث شروط

<sup>1</sup> منظمة الصحة العالمية: التقرير العالمي لحالة السلامة على الطرق، 2018، مرجع سبق ذكره.

\*لمزيد من التفاصيل يمكن الرجوع إلى الجدول رقم (11): الخاص بأسباب حوادث المرور خلال عام 2019.

<sup>2</sup> فتيحة بن عباس: مرجع سبق ذكره، ص221.

<sup>3</sup> الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية: العدد 46، قانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق ل 19 غشت سنة

2001، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، الجزائر، 2001، ص6.

ومعايير السلامة المرورية المعتمد عليها في باقي المركبات وهو ما يرفع من مؤشرات خطورة الحوادث المرورية لهذا النوع من المركبات.

فعلى الصعيد العالمي تشكل نسبة قائدي وراكبي الدراجات النارية 28% من مجموع من تزهق أرواحهم من جراء حوادث الطرق، وتصل هذه النسبة إلى 44% في قارة إفريقيا.

أما بالنسبة لمركبات الوزن الثقيل، فيعود ارتفاع الحوادث المرورية بالنسبة لهذا النوع من المركبات إلى جملة من الأسباب، منها ما تعلق بالسائق خاصة وأن سائقي مركبات الوزن الثقيل يقودون مركباتهم لأوقات سير طويلة، وهو ما يؤثر في غالب الأحيان سلبيا عليهم من خلال معاناتهم من التعب، الإرهاق، قلة النوم، القلق من طول المسافة... وغيرها من التأثيرات غير المرغوب فيها، ومنها ما تعلق بالمركبة في صورة وجود خلل بها أو حمولة زائدة، ومنها ما تعلق بالطريق في صورة عدم صلاحية الطريق، غياب الإنارة العمومية...\*

إضافة إلى أن سائقي مركبات الوزن الثقيل يتعرضون إلى حالات من القلق نتيجة عوامل ضاغطة كثيرة تتمثل في وضعية الطريق (غير معبدة، مليئة بالمهلات...)، وضعية الوقت، حيث ينتابهم قلق الوصول إلى مكان معين وفي وقت محدد، وهذا الأخير مرتبط بعامل الريح، ضف إلى ذلك طبيعة سير مركبات الوزن الثقيل التي تعتبر بطيئة مقارنة مع باقي أنواع المركبات الأخرى، وعلى إثر هذه العوامل فإن الجسم في حالة القلق هذه يكون في حالة غير طبيعية من اضطراب في الغدد وقلة في التركيز نتيجة التوتر، وهذا يؤدي إلى ضعف في التناسق الحسي والحركي للسائق مع سرعة التعب وهذا ما يدفع في غالب الأحيان إلى وقوع حوادث مرور خطيرة.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> محمد قاشي: مرجع سبق ذكره، ص 81.

جدول رقم (15): سن السائقين المتسببين في حوادث المرور خلال عام 2019

النسبة المئوية	عدد الحوادث	سن السائقين
3.45	776	أقل من 18 سنة
16.38	3686	من 18 إلى 24 سنة
17.74	3992	من 25 إلى 29 سنة
27.40	6166	من 30 إلى 39 سنة
17.22	3875	من 40 إلى 49 سنة
10.53	2370	من 50 إلى 59 سنة
7.04	1584	أكثر من 59 سنة
0.26	58	مجهول
<b>100.00</b>	<b>22507</b>	<b>المجموع</b>

المصدر: إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، الجزائر العاصمة، 2019.

من خلال المعطيات الموضحة في الجدول أعلاه، نلاحظ أن الفئة العمرية التي اعتلت الصدارة في الفئات العمرية المتسببة في حوادث المرور خلال عام 2019 هي فئة من 30 إلى 39 سنة بنسبة %27.40 أي ما يعادل 6166 حادث مرور، تلتها في المرتبة الثانية الفئة العمرية من 25 إلى 29 سنة بنسبة %17.74 أي ما يعادل 3992 حادث مرور، وحلت في المرتبة الثالثة الفئة العمرية من 40 إلى 49 سنة بنسبة %17.22 أي ما يعادل 3875 حادث مرور، وفي المرتبة الرابعة الفئة العمرية من 18 إلى 24 سنة بنسبة %16.38 أي بمعدل 3686 حادث مرور.

إن عمر السائق أو قائد المركبة له دور كبير في التأثير على أعداد وخصائص حوادث المرور، وهذا يختلف حسب الفئات العمرية المختلفة، وبناء على ما سبق سجلنا نفس الملاحظة التي سجلناها في إحصائيات حوادث المرور خلال عام 2018، وهي طغيان الفئات العمرية الشبابية على باقي الفئات العمرية، ويعود هذا إلى الخصائص والسمات التي تميز هذه المرحلة العمرية، والتي من أهمها: <sup>1</sup>(الاندفاع، محدودية الخبرة الاجتماعية،

<sup>1</sup> سعد بن علي الشهراني: اتجاهات الشباب نحو مشكلة المرور " دراسة مسحية على طلاب التعليم الثانوي بالرياض "، الرياض، السعودية، د س، ص306، 307.  
\*المزيد من المعلومات يمكن الرجوع إلى الجدول رقم (7): سن السائقين المتسببين في حوادث المرور خلال الأشهر العشرة الأولى من عام 2018.

التعجل، الحماس، حب الظهور، حب الاستعراض والمباهاة، حب إثبات الذات والتميز والالتواء، التدهور وعدم الاحساس بالخطر، الثقة الخادعة والمفرطة، حب المغامرة، عدم تقدير المواقف تقديرا سليما) \*.

**جدول رقم (16): السائقين المتسببين في حوادث المرور حسب أقدمية رخصة السياقة خلال عام 2019**

أقدمية رخصة السياقة	عدد الحوادث	النسبة المئوية
أقل من عامين	4675	20.77
من 2 إلى 5 سنوات	5666	25.17
من 5 إلى 10 سنوات	5728	25.45
أكثر من 10 سنوات	3044	13.52
غير محددة	886	3.94
بدون رخصة	2508	11.14
<b>المجموع</b>	<b>22507</b>	<b>100.00</b>

**المصدر:** احصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، الجزائر العاصمة، 2019.

من خلال المعطيات المبينة في الجدول أعلاه نلاحظ أن فئة من 5 إلى 10 سنوات هي الفئة التي احتلت المرتبة الأولى من حيث السائقين المتسببين في حوادث المرور حسب أقدمية رخصة السياقة خلال عام 2019، وذلك بتسجيل 5728 حادث مرور أي ما نسبته 25.45%، تلتها في المرتبة الثانية فئة من 2 إلى 5 سنوات بتسجيل 5666 حادث مرور ما نسبته 25.17%، وحلت في المرتبة الثالثة فئة أقل من عامين بتسجيل 4675 حادث مرور أي ما نسبته 20.77%، وفي المرتبة الرابعة فئة أكثر من 10 سنوات وذلك ب 3044 حادث مرور، أي ما يعادل نسبة 13.52%، وفي المرتبة الخامسة فئة من هم بدون رخصة بتسجيل 2508 حادث مرور، ما نسبته 11.14%.

إن نسب وأرقام الجدول السابق مرتبطة بمؤشر مهم لتحليل وتفسير ظاهرة حوادث المرور وهو مؤشر رخصة السياقة، وعندما نقول رخصة السياقة فإننا بالدرجة الأولى نشير إلى مدارس تعليم السياقة وإلى الدور الذي يجب أن تقوم به في ظل هذه النسب والأرقام.

يجب ألا يقتصر دور مدارس تعليم السياقة على مجرد تلقين المترشح بعض الحركات التي تمكنه من السيطرة على مركبته بالقدر الذي يمكنه من اجتياز اختبار أو امتحان الحصول على رخصة السياقة، وإنما يتجاوز ذلك

ليضطلع بدور تعليمي وتثقيفي يسهم في نحت وغرس وتأسيس سلوك مروري قويم وسليم من خلال اتباع برنامج تدريبي متكامل<sup>1</sup>.

ومن الواضح أن عدم المعرفة التامة وقلة الخبرة بالسياقة يعتبران عاملان أساسيان في وقوع الكثير من الحوادث، فيجب على السائق أن يكون مؤهلاً تأهيلاً جيداً وعلى معرفة تامة بعلامات وإشارات المرور<sup>2</sup>، وأن يكون لديه الخبرة والقدرة على السياقة الصحيحة وأن يتمكن من التعامل السليم مع كافة المواقف والظروف المختلفة بحكمة، كما أنه من الضروري تقييم وتطوير طرق الحصول على رخصة القيادة من حين لآخر مع التشديد على المتقدمين للحصول على رخصة السياقة واختبارهم وتأهيلهم بشكل دقيق يراعى فيه كل متطلبات السلامة، مع التأكد من إلمامهم الشامل بكل أنظمة المرور<sup>3</sup>، ضف إلى ذلك ضرورة إدراج الطب النفسي ضمن شروط الحصول على رخص السياقة بمختلف صيغها<sup>4</sup>.

كما تجدر الإشارة هنا إلى كثرة الحوادث التي يتسبب فيها من لا يملك رخصة السياقة، وهو ما يجيل إلى ضرورة تكثيف الحواجز التفتيشية والأعوان المراقبين لسير حركة المرور من أجل إيقاف المخالفين ومعاقبتهم.

#### جدول رقم (17): السائقين المتسببين في حوادث المرور حسب المهنة خلال 2019

مهنة السائقين	عدد الحوادث	النسبة المئوية
1-سائقين محترفين	3253	14.45
2-بدون مهنة	5515	24.50
3-تجار	2089	9.28
4-موظفين	2781	12.36
5-فلاحين	1066	4.74
6-آخرون	7803	34.67
المجموع	22507	100.00

المصدر: احصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، الجزائر العاصمة، 2019.

<sup>1</sup> مجلة الأمن والحياة: العدد 305، السنة 27، الرياض، السعودية، أكتوبر/نوفمبر 2007، ص 27.  
<sup>2</sup> جمال عبد المحسن عبد العال: العناصر الرئيسية المؤثرة في الحوادث المرورية " دراسة تحليلية على مدينة جدة "، ورقة عمل مقدمة ضمن أشغال الندوة العلمية " أنماط التخطيط العمراني وعلاقته بالمخالفات المرورية "، قسم الندوات واللقاءات العلمية، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، 11-13 سبتمبر 2006، ص 7.  
<sup>3</sup> المرجع نفسه: ص ن.  
<sup>4</sup> الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية: المجلس الشعبي الوطني، الجريدة الرسمية للمناقشات، مرجع سبق ذكره، ص 6.

يعتبر مؤشر مهنة السائقين أو قائدي المركبات من المؤشرات التي لا تحدث فروقا إحصائية كبيرة على وقوع حوادث المرور، إلا في حالات قليلة منها ما يرتبط بعامل الوقت، فنجد أن من لهم مهنة ويزاولونها في غالب الأحيان يؤثر عليهم عامل الوقت وذلك بالرغبة في الوصول في الوقت المحدد وهذا الأخير تتداخل فيه جملة من العوامل منها بعد وقرب المكان المقصود، الازدحام المروري، ومكانة الفرد في وظيفته أي رتبته، أما بالنسبة للأفراد الذين لا يزاولون أي مهنة يرتبط وقوع الحوادث المرورية لديهم بسلوكهم في القيادة أولا وبالعواميل المحيطة كالمركبة والطريق.

جدول رقم (18): موتى حوادث المرور من المشاة حسب الجنس، خلال عام 2019

جنس المشاة	عدد الموتى / منطقة حضرية	النسبة المئوية
مشاة ذكور	276	74.19
مشاة إناث	96	25.81
المجموع	372	100.00

المصدر: إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، الجزائر العاصمة، 2019.

بلغ عدد الوفيات جراء حوادث المرور من المشاة خلال عام 2019 من جنس الذكور 276 وفاة أي ما نسبته 74.19%، في حين بلغ عدد الوفيات من المشاة حسب جنس الإناث 96 حالة وفاة أي ما نسبته 25.81%.

والملاحظ هو ارتفاع الأرقام والنسب بالنسبة لجنس الذكور وانخفاضها عند جنس الإناث، وهو ما يميل إلى وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين جنس الذكور والإناث عند الحديث عن حوادث المرور، وهو ما يعزى إلى أن الذكور أكثر عرضة لحوادث المرور، بحكم خصائصهم وسماتهم التي تعطيهم حرية أكبر في التنقل والخروج وهو ما يجعلهم شريك أساسي وفعال في الحركة المرورية، إضافة إلى السياقة النسوية في الجزائر مازالت تعتبر في بداياتها الأولى وهذه الأخيرة ترتبط بمتغيرات هامة منها المستوى التعليمي والحالة الاجتماعية والاقتصادية للمرأة.

جدول رقم (19): جرحى حوادث المرور من المشاة حسب الجنس، خلال عام 2019

النسبة المئوية	عدد الجرحى / منطقة حضرية	جنس المشاة
65.89	5651	مشاة ذكور
34.11	2925	مشاة إناث
100.00	8576	المجموع

المصدر: احصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، الجزائر العاصمة، 2019.

بلغ عدد الجرحى من الذكور المشاة 5651 جريح ما يعادل نسبة 65.89%، في حين تم تسجيل 2925 جريح بالنسبة للإناث المشاة، أي ما نسبته 34.11%.

يعد المشاة أحد أهم العوامل المسببة لحوادث المرور، وبالأخص حوادث الدهس، وهناك العديد من الأخطاء يقع فيها المشاة ينجم عنها حوادث مرورية، ومن أهمها:<sup>1</sup>

-عدم الالتزام بالأماكن المخصصة لعبور المشاة.

-عبور الإشارة الحمراء.

-عدم التقيد بالسير على أرصفة الطريق، ويرجع ذلك لجملة من الأسباب، هي:

1-تكديس الأرصفة بالبضائع المتنوعة المعروضة للبيع.

2-استخدام الأرصفة من قبل مالكي الورش المهنية وخاصة في المناطق الصناعية.

3-عدم وجود أرصفة أو عدم صلاحيتها (كأن تكون ترابية ويفضل حينها المشاة السير على الطريق).

-ضعف الوعي المروري عند المشاة، وبخاصة الأطفال منهم.

-غياب إشارات المرور في الطرق خاصة ما تعلق منها بمرور المشاة، وهو ما يؤدي إلى ارتفاع حوادث المرور في هذه الطرق مقارنة بالطرق التي تحوي على إشارات المرور، وقد أكدت هذه الأخيرة ما جاءت به دراسة

<sup>1</sup> ياسين محجر: مرجع سبق ذكره، ص150.



للباحث ALEXANDER KUDRYAVTSEV حيث توصل في الأخير إلى أن حوادث المشاة ترتفع في الطرق التي تغيب فيها إشارات المرور، والعكس صحيح تقل هذه الحوادث في الطرق التي بها إشارات المرور<sup>1</sup>.

### ثالثا: احصائيات حوادث المرور في الجزائر لعام 2020

قبل التطرق لإحصائيات حوادث المرور في الجزائر خلال عام 2020، نريد أن ننوه إلى شيء ألا وهو تعذر حصولنا على إحصائيات كاملة عن حوادث المرور في الجزائر لعام 2020، وذلك بسبب جائحة فيروس كورونا كوفيد 19 التي اجتاحت البلاد، حيث تعذر علينا التنقل إلى الجزائر وبصورة أدق إلى المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، وما استطعنا الحصول عليه هو فقط احصائيات الأشهر الأربعة الأولى من عام 2020، وذلك عن طريق مراسلة إلكترونية مع المكلفة بالاتصال ورئيسة قسم الوقاية والتنسيق المرورين بالمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، السيدة فاطمة خلاف.

#### جدول رقم (20): ضحايا حوادث المرور خلال الأشهر الأربعة الأولى من عام 2020

المجموع	منطقة ريفية	منطقة حضرية	حوادث المرور
100.00-5994	25.67-1539	74.32-4455	الأشهر الأربعة الأولى من عام 2020
المجموع	منطقة ريفية	منطقة حضرية	الموتى
100.00-878	78.01-685	21.98-193	الأشهر الأربعة الأولى من عام 2020
المجموع	منطقة ريفية	منطقة حضرية	الجرحي
100.00-8023	33.50-2688	66.49-5335	الأشهر الأربعة الأولى من عام 2020

المصدر: احصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، الجزائر العاصمة، 2020.

يظهر الجدول أعلاه أن مجموع الحوادث على المستوى الوطني خلال الأشهر الأربعة الأولى من عام 2020، قد بلغ 5994 حادث مرور، وقد تم تسجيل 4455 حادث مرور على مستوى المناطق الحضرية أي بنسبة 74.32%، في حين تم تسجيل 1539 حادث مرور على مستوى المناطق الريفية، أي ما نسبته 25.67%.

<sup>1</sup> ALEXANDER KUDRYAVTSEV : ROAD TRAFFIC CRASHES IN ARKHANGELSK RUSSIA IN 2005-2010, ADISSERTATION FOR THE DEGREE OF PHILOSOPHIAE DOCTOR, DEPARTMENT OF COMMUNITY MEDICINE, FACULTY OF HEALTH SCIENCES, UNIVERSITY OF TROMSQ UIT, RUSSIA, OCTOBER 2012, P68.

أما فيما يخص الموتى، فقد تم تسجيل 878 حالة وفاة على المستوى الوطني خلال الأشهر الأربعة الأولى من عام 2020، وذلك بتسجيل 193 حالة وفاة على مستوى المناطق الحضرية ما يعادل نسبة 21.98%، في حين تم تسجيل 685 حالة وفاة على مستوى المناطق الريفية ما يعادل نسبة 78.01%.

وفيما يتعلق بالجرحي، فقد تم تسجيل 8023 جريح على المستوى الوطني خلال الأشهر الأربعة الأولى من عام 2020، حيث تم تسجيل 5335 جريح على مستوى المناطق الحضرية، أي ما نسبته 66.49%، وتسجيل 2688 جريح على مستوى المناطق الريفية ما يعادل نسبة 33.50%.

ما تمت ملاحظته من خلال الأرقام والنسب السابقة الذكر هو ارتفاع عدد الحوادث والجرحي في المناطق الحضرية مقارنة بالمناطق الريفية، في حين نلاحظ ارتفاع عدد الوفيات في المناطق الريفية مقارنة بالمناطق الحضرية.<sup>1</sup>

#### المطلب الثاني: مقارنة بين إحصائيات حوادث المرور في الجزائر (من 2017 إلى 2020).

بعد استعراض إحصائيات حوادث المرور في الجزائر خلال السنوات الثلاث الأخيرة (2020/2019/2018) في المطلب الأول، سيكون المطلب الثاني محاولة منا لعقد المقارنة بين هذه الإحصائيات من أجل الخروج بالفروق والملاحظات المهمة التي تعكس السياسة المتبعة لمواجهة هذه المشكلة (مشكلة حوادث المرور).

#### مؤشر حوادث المرور لعام 2017 مقارنة بعام 2018

#### جدول رقم (21): مقارنة بين حوادث المرور لعام 2017 و عام 2018

الحوادث	منطقة حضرية	منطقة ريفية	المستوى الوطني
الأشهر العشرة الأولى من عام 2017	13169	8501	21670
الأشهر العشرة الأولى من عام 2018	13056	6732	19788
الاختلاف 2018/2017	-113	-1769	-1882
التطور 2018/2017	-0.86%	-20.81%	-8.68%

المصدر: إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، الجزائر العاصمة، ديسمبر 2018.

<sup>1</sup> لتوضيح أكثر يمكن الانتقال إلى المطلب الثاني: مقارنة بين إحصائيات حوادث المرور في الجزائر (من 2017 إلى 2020)، والنظر إلى: -جدول رقم (21): يوضح مقارنة بين حوادث المرور لعام 2017 و عام 2018. -جدول رقم (24): يوضح مقارنة بين حوادث المرور لعام 2018 و عام 2019.

من خلال المعطيات المبينة في الجدول أعلاه، نلاحظ أنه خلال الأشهر العشرة الأولى من عام 2017 قد تم تسجيل 21670 حادث مرور على المستوى الوطني، في حين تم تسجيل 19788 حادث مرور على المستوى الوطني خلال الأشهر العشرة الأولى من عام 2018، والملاحظ هو تسجيل انخفاض في عدد حوادث المرور قدر بمعدل 1882- حادث ونسبة بلغت 8.68%.

وقد تم تسجيل 13169 حادث مرور في المناطق الحضرية خلال الأشهر العشرة الأولى من عام 2017، في المقابل تم تسجيل 13056 حادث مرور في المناطق الحضرية خلال الأشهر العشرة الأولى من عام 2018، وما نلاحظه هو انخفاض بسيط في عدد الحوادث عند المقارنة بين سنة 2017 وسنة 2018 في المناطق الحضرية وبلغ هذا الانخفاض 113- حادث، أي ما نسبته 0.86%.

ويعود هذا الانخفاض البسيط إلى كون المناطق الحضرية أو المدن هي مناطق يتركز فيها النشاط ولهذا فهي تشهد على مدار العام حركة مرورية واسعة في كثير من الأحيان يشوبها الازدحام المروري الخانق، ومن أسباب ازدحام المدن:<sup>1</sup>

1-الهجرة من الأرياف إلى المدن.

2-ازدياد الحاجة إلى السيارة كوسيلة لقضاء الحاجات أمام صعوبة وتكدس وسائل المواصلات العامة.

3-تزايد الأنشطة الاقتصادية والسياحية، وزيادة الطلب على خدمات النقل والسفر.

ومن خصائص الفضاء الحضري التي تساهم في وقوع الحوادث المرورية وارتكاب المخالفات المرورية على أنواعها:<sup>2</sup>

1-**التعقد:** فهو فضاء متعدد الأبعاد يتميز بكثافة من المعلومات، على مستعملي الطريق مشاهدتها، ويتطلب ذلك مستوى معين من اليقظة، ونوعية استغلال تحليل بصري كبيرة، (عدد كبير من المعلومات تعالج في وقت يكون أقصر كلما زادت سرعة السيارة والمركبة).

2-**تعدد الوظائف:** إن الشارع هو مكان التقاء النشاطات المختلفة والمتنوعة منها التنقل، النشاطات الاقتصادية (التجارة)، الحياة الاجتماعية، يجب أن تكون هذه الوظائف متناسقة ومتكاملة، وأحيانا تقود إلى أوضاع

<sup>1</sup> جمال سعيداني: مرجع سبق ذكره، ص34.

<sup>2</sup> المرجع نفسه: ص26.

متضاربة متنافسة، كذلك وجود بعض ظواهر الازدحام في الفضاء المروري (منافسة بين النشاطات، مستعملي الفضاء، أنواع التنقل، أنواع تنظيم المركبات).

**3-قابلية التغيير:** إن ميزة قابلية التغيير في وضعيات الحركة المرورية جد مهمة، من تغيير فضائي (شكل وحجم الممرات، مستعملي الطريق، النشاط، التجهيز...)، والتغيير الزمني (ساعة الذروة، ساعة الانعدام، الليل، النهار...).

وهو ما يدفع إلى اتخاذ إجراءات جديدة من أجل تسيير حركة المرور في المناطق الحضرية وذلك بالتنسيق بين مختلف الجهات ذات العلاقة، بالإضافة إلى وجوب تهيئة الظروف الأمنية عبر الطرق بالمناطق الحضرية، ويجب أن تكون هذه الأخيرة من أولويات السلطات المعنية.

أما بالنسبة للمناطق الريفية فقد تم تسجيل 8501 حادث مرور خلال الأشهر العشرة الأولى من عام 2017، في حين تم تسجيل 6732 حادث مرور خلال الأشهر العشرة الأولى من عام 2018، وما هو ملاحظ أنه هناك انخفاض ملحوظ في عدد الحوادث عند المقارنة بين عام 2017 وعام 2018، حيث بلغ هذا الانخفاض ما معدله 1769- حادث، ونسبة بلغت 20.81-.

ويعود هذا الانخفاض إلى السياسة التي تعتمد عليها الدولة في تسيير حركة المرور بالجزائر، بالإضافة إلى ما يقدمه المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق من حملات تحسيسية وتوعوية تعنى بجميع جوانب المشكلة المرورية، ضف إلى ذلك الجهود المبذولة من قبل رجال الأمن والدرك الوطنيين، مع جهود مختلف مؤسسات المجتمع المدني في الجزائر والنشاط الجماعي، حيث تعمل كل هذه الأطراف مجتمعة من أجل التقليل من خطر إرهاب الطرقات، وكذا نشر التوعية المرورية والتربية المرورية بين مختلف شرائح وفئات المجتمع الجزائري.

جدول رقم (22): مقارنة بين جرحى حوادث المرور لعام 2017 وعام 2018

الجرحى	منطقة حضرية	منطقة ريفية	المستوى الوطني
الأشهر العشرة الأولى من عام 2017	15577	15963	31540
الأشهر العشرة الأولى من عام 2018	15394	12677	28071
<b>الاختلاف 2018/2017</b>	<b>-183</b>	<b>-3286</b>	<b>-3469</b>
<b>التطور 2018/2017</b>	<b>-1.17%</b>	<b>-20.59%</b>	<b>-11.00%</b>

المصدر: إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، الجزائر العاصمة، ديسمبر 2018.

من خلال المعطيات الموضحة في الجدول أعلاه تم تسجيل 31540 جريح على المستوى الوطني خلال الأشهر العشرة الأولى من عام 2017، في حين تم تسجيل 28071 جريح على المستوى الوطني خلال الأشهر العشرة الأولى من عام 2018، والملاحظ هو تسجيل انخفاض في عدد الجرحى عند المقارنة بين عام 2017 وعام 2018 وذلك بمعدل -3469 جريح، ونسبة بلغت %11.00-.

وقد تم تسجيل 15577 جريح في المناطق الحضرية خلال الأشهر العشرة الأولى من عام 2017، في حين تم تسجيل 15394 جريح خلال الأشهر العشرة الأولى من عام 2018، بانخفاض بلغ 183 جريح، ونسبة بلغت %1.17-.

أما بالنسبة للمناطق الريفية، فقد تم تسجيل 15963 جريح خلال الأشهر العشرة الأولى من عام 2017، في حين تم تسجيل 12677 جريح خلال الأشهر العشرة الأولى من عام 2018، والملاحظ هو انخفاض بنسبة كبيرة في عدد الجرحى حيث بلغ 3286 جريح، بنسبة قدرت بلغت %20.59-.

إن الانخفاض المسجل في عدد جرحى حوادث المرور خلال الأشهر العشرة الأولى من عام 2018 مقارنة بعام 2017 هو مرتبط بطريقة مباشرة بالانخفاض في عدد الحوادث المرورية، فكلما قلت حوادث المرور كلما قل عدد الجرحى، ويكون عدد الجرحى في المناطق الريفية مرتفعا مقارنة بالمناطق الحضرية، نظرا إلى أنه يغلب على وسائل النقل في المناطق الريفية وسائل النقل الجماعية نظرا لصعوبة التضاريس وكذا وجود طرق غير مهيأة بالإضافة إلى مستوى الدخل بالنسبة للفرد، في المقابل نجد في المناطق الحضرية غلبة المركبات السياحية أي السيارات حيث نجد في الأسرة الواحدة أكثر من وسيلة نقل، إضافة إلى وسائل النقل الجماعية.

#### جدول رقم (23): مقارنة بين موتى حوادث المرور لعام 2017 و عام 2018

الموتى	منطقة حضرية	منطقة ريفية	المستوى الوطني
الأشهر العشرة الأولى من عام 2017	615	2505	3120
الأشهر العشرة الأولى من عام 2018	592	2233	2825
<b>الاختلاف 2018/2017</b>	<b>-23</b>	<b>-272</b>	<b>-295</b>
<b>التطور 2018/ 2017</b>	<b>-3.74%</b>	<b>-10.86%</b>	<b>-9.46%</b>

المصدر: إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، الجزائر العاصمة، ديسمبر 2018.

بلغ عدد الموتي على المستوى الوطني من جراء حوادث المرور 3120 قتيل خلال الأشهر العشرة الأولى من عام 2017، في حين تم تسجيل 2825 قتيل خلال الأشهر العشرة الأولى من عام 2018، حيث نلاحظ انخفاض بلغ 295- قتيل، أي ما نسبته 9.46%.

أما بالنسبة للمناطق الحضرية فقد تم تسجيل 615 قتيل من جراء حوادث المرور وهذا خلال الأشهر العشرة الأولى من عام 2017، في حين تم تسجيل 592 قتيل خلال الأشهر العشرة الأولى من عام 2018، ومن خلال هذه المعطيات نلاحظ انخفاض قدر بـ 23- قتيل، أي ما نسبته 3.74%.

وفيما يخص المناطق الريفية، وخلال الأشهر العشرة الأولى من عام 2017 تم تسجيل 2505 قتيل، وفي عام 2018 وخلال الأشهر العشرة الأولى تم تسجيل 2233 قتيل، أي بانخفاض قدر بـ 272- قتيل، وبنسبة مئوية بلغت 10.86%.

من خلال الإحصائيات السابقة نلاحظ بأنه هناك انخفاض ملحوظ في عدد ضحايا حوادث المرور في الجزائر عند المقارنة بين عامي 2017، و2018، والملاحظة الأخرى هي تسجيل أكبر عدد من الضحايا في المناطق الريفية الجزائرية، وربما يعود ذلك إلى غلبة وسائل النقل الجماعي في هذه المناطق كما قلنا سابقا، وهذا راجع لصعوبة التضاريس وغلبة الطرق الوعرة والمحفرة على الطرق المعبدة والمجهزة بقواعد السلامة المرورية، إضافة إلى هذا هناك عامل آخر مهم يتدخل في هذا الأمر هو غياب المصالح الاستشفائية وخدمة الإسعاف السريع في هذه المناطق، وفي حالة وجودها فهي لا تضم العتاد والأجهزة الطبية المناسبة، ضف إلى ذلك بعد المراكز الطبية المؤهلة عن هذه المناطق الريفية، ففي كثير من الأحيان يموت المصابون أو المجروحون من جراء حوادث المرو على الطريق قبل الوصول إلى المراكز الطبية، خاصة في حالة الإصابات البليغة التي تتطلب التدخل الطبي السريع.

مؤشر حوادث المرور لعام 2019 مقارنة بعام 2018

جدول رقم (24): مقارنة بين حوادث المرور لعام 2018 و عام 2019

حوادث المرور	منطقة حضرية	منطقة ريفية	المستوى الوطني
عام 2018	15211	7780	22991
عام 2019	15992	6515	22507
الاختلاف 2019/2018	781	-1265	-484
التطور 2019/2018	5.13%	-16.26%	-2.11%

المصدر: احصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، الجزائر العاصمة، 2019

من خلال المعطيات الموضحة في الجدول أعلاه، بلغ عدد حوادث المرور المسجلة على المستوى الوطني لعام 2018، 22991 حادث مرور، في تم تسجيل 22507 حادث مرور على المستوى الوطني خلال عام 2019، ومنه نلاحظ انخفاض ملحوظ في عدد حوادث المرور قدر بـ484- حادث، أي ما نسبته %2.11-.

بينما في المناطق الحضرية، قد تم تسجيل 15211 حادث مرور خلال عام 2018، في حين تم تسجيل 15992 حادث مرور خلال عام 2019، مع ملاحظة ارتفاع في حوادث المرور لعام 2019 مقارنة بعام 2018، وذلك 781 حادث مرور أي زيادة قدرت نسبتها بـ%5.13 .

ويبقى الإشكال الكبير في المدن أو المناطق الحضرية بصفة عامة هو الازدحام المروري الكبير، وهي الظاهرة التي تميز غالبية المدن ليس في الجزائر فقط بل على مستوى العالم، ومن أهم آثار الازدحام المروري السلبية التوتر العصبي، القلق، تضيق الوقت، وهو ما يدفع بغالبية السائقين أو مستخدمي الطريق إلى الإقدام على سلوكات غير سليمة تؤدي في غالب الأحيان إلى حوادث مرور خطيرة، ومن هذه السلوكات القيام بتجاوزات خطيرة للهروب من الازدحام، زيادة السرعة لتعويض الوقت الضائع والوصول في الوقت المطلوب وغيرها كثير.

ومن أهم أسباب وعوامل الازدحام في المدن ما يلي: <sup>1</sup>

1- تركز مختلف المؤسسات داخل المدن (إدارية، تربوية، صحية...).

2- نقص في المنشآت القاعدية.

3- نقص في تنظيم المرور: وتعد هذه العملية ركيزة أساسية للتقليل من الازدحام المروري، وهي تركز على عدة أسس أهمها:

-مخططات المرور: كثير من المدن ليس لها مخططات مرور حديثة، وهذا يؤثر سلبا على حركة المرور.

-مراكز ضبط المرور: وهذه المراكز مزودة بتجهيزات متطورة للتمكن من مراقبة حركة المرور داخلها، وتوجيهها وتوزيع المركبات على الشوارع، وفق أنظمة حديثة لتفادي تركزها في بعض الطرق دون الأخرى، وكذا التدخل في الوقت المناسب لإزالة أي عائق بسبب وقوع حادث أو عطب لمركبة ما، وانعدام أو ندرة مثل هذه المراكز أو عدم تطويرها أو قلة التحكم فيها يسهم في كثرة الازدحام المروري بالمدن.

-تجهيزات مراقبة المرور وضبطه: مثل كاميرات المراقبة، قلة الأعوان المكلفين بتنظيم المرور، وجود نقائص على مستوى منظومة إشارات المرور على اختلاف أنواعها (العمودية، الأفقية، الصوتية).

4-انعدام محطات الربط أو الوصل: وهو ما يؤدي إلى اضطراب وسائل النقل الآتية من شتى الأماكن إلى الدخول إلى مراكز المدن، وهو ما يسبب ازدحاما كبيرا خاصة في أوقات الذروة.

5-عجز في النقل الجماعي، خاصة وأن النقل الجماعي له دور فعال في التخفيض من حدة الازدحام المروري في المدن.

6-نزوح السكان نحو المدن الكبرى: وذلك بحثا عن فرص العمل أو القيام بمختلف النشاطات، أو للتقرب من المؤسسات التعليمية...وهو ما أدى إلى اكتظاظ المدن بالسكان وعدم استيعابها لتلك الأعداد الكبيرة من الأفراد، ما زاد من حجم التنقلات داخل المدن ومن ثم زيادة حجم الازدحام المروري بها.

<sup>1</sup> مجلة الأمن والحياة: العدد 340، مناقشات الندوة العلمية "الحلول العلمية والعملية لمكافحة ازدحام المدن العربية"، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، رمضان 1431هـ، ص17.



وهذا ما يجعلنا إلى نتيجة أو مسلمة مفادها أنه لا يمكن تنمية مدينة وتخطيطها عمرانيا إلا من خلال دراستها وتخطيطها مروريا، وهناك عوامل كثيرة تعمل كآليات مساعدة في تخطيط المرور في المدن، منها:<sup>1</sup>

1-تشجيع استعمال وسائل النقل الجماعي أو العام للحد من حجم التنقلات الخاصة المتدفقة إلى قلب المدينة، والاستعانة بالحافلات كبديل عن السيارات الخاصة.

2-إنشاء شبكات من وسائل النقل السريع غير التقليدية ذات الكفاءة العالية، مثل مترو الأنفاق وقطار الضواحي والترامواي، التي تنقل آلاف الأشخاص في زمن قياسي من مناطق السكن إلى مناطق العمل.

3-تخفيض أسعار السفر بوسائل النقل العام في غير ساعات الذروة كأسلوب لتوجيه السكان إلى توزيع التنقلات على مدار اليوم وللتقليل من حدة ساعات الذروة الصباحية والمسائية.

وتأسيسا على ما سبق الجزائر ليست بمنأى عن هذا الأمر، فقد صار من الضروري تطوير المنظومة المرورية بالجزائر وتزويدها بالآليات والتجهيزات التي تكفل التقليل من الازدحام المروري والتسيير السليم والمنظم لحركة المرور عبر كامل ربوع البلاد.

#### جدول رقم (25): مقارنة بين جرحى حوادث المرور لعام 2018 وعام 2019

الجرحى	منطقة حضرية	منطقة ريفية	المستوى الوطني
عام 2018	17948	14622	32570
عام 2019	19151	11859	31010
الاختلاف 2019/2018	1203	-2763	-1560
التطور 2019/2018	6.70%	-18.90%	-4.79%

المصدر: احصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، الجزائر العاصمة، 2019.

بلغ عدد الجرحى على المستوى الوطني جراء حوادث المرور 32570 جريح خلال عام 2018، في حين تم تسجيل 31010 جريح على المستوى الوطني خلال عام 2019، ومن خلال هذه المعطيات نلاحظ انخفاض في عدد الجرحى بمعدل 1560- أي ما نسبته 4.79%.

<sup>1</sup> أحمد كمال عفيفي: النمو العمراني والتخطيط المروري، مجلة الأمن والحياة، العدد 361، السنة 31، الرياض، السعودية، ماي 2012، ص51.

وقد تم تسجيل 17948 جريح على مستوى المناطق الحضرية خلال عام 2018، في حين تم تسجيل 19151 جريح خلال عام 2019 على مستوى المناطق الحضرية، وأهم ملاحظة هنا هي تسجيل ارتفاع ملحوظ وكبير في عدد الجرحى خلال عام 2019 وذلك بزيادة قدرت ب 12.03 جريح، أي ما نسبته 6.70%.

أما على مستوى المناطق الريفية، فعلى العكس تماما نلاحظ تسجيل انخفاض ملحوظ في عدد الجرحى خلال عام 2019 وذلك بانخفاض معدله 2763- أي ما نسبته 18.70%.

وتعود هذه النسب إلى كون ارتفاع حوادث المرور في المناطق الحضرية بالمقارنة مع المناطق الريفية، وذلك لأسباب وعوامل تم التطرق إليها سابقا، كما أن الحوادث التي تقع في المناطق الحضرية تكون على درجة عالية من الخطورة، بالإضافة إلى تدخل جميع المركبات بأصنافها تقريبا في هذه الحوادث، وهو ما يؤدي إلى ارتفاع النسب معدلات الجرحى في هذه المناطق على حساب المناطق الريفية.

جدول رقم (26): مقارنة بين موتي حوادث المرور لعام 2018 و عام 2019

الموتى	منطقة حضرية	منطقة ريفية	المستوى الوطني
عام 2018	693	2617	3310
عام 2019	676	2599	3275
الاختلاف 2019/2018	-17	-18	-35
التطور 2019/2018	-2.45%	-0.69%	-1.06%

المصدر: احصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، الجزائر العاصمة، 2019.

بلغ عدد الموتى على المستوى الوطني جراء حوادث المرور خلال عام 2018، 3310 قتيل، في حين تم تسجيل 3275 قتيل على المستوى الوطني خلال عام 2019، وقد تم تسجيل انخفاض طفيف معدله 35- قتيل، أي ما نسبته 1.06%.

فيما يخص المناطق الحضرية تم تسجيل 693 قتيل خلال عام 2018، في حين تم تسجيل 2617 قتيل في المناطق الريفية خلال عام 2018، الملاحظ هو ارتفاع عدد القتلى في المناطق الريفية ويعود ذلك إلى الحوادث التي تقع في المناطق الريفية غالبا ما تكون حوادث تسببت فيها وسائل النقل الجماعي ومن هنا تكون حصيلة الموتى كبيرة، إضافة إلى خطورة الحوادث بهذه المناطق نظرا لصعوبة التضاريس فيها وغلبة الطابع الجبلي والدروب الوعرة عليها، إضافة إلى نقص أو غياب خدمة الإسعاف السريع عند الحوادث في هذه المناطق الريفية، وهذا

ما يجب أن تتم مراجعته في الجزائر، لأنه حتى في المناطق الحضرية وفي مرات كثيرة عند وقوع حوادث المرور تتأخر الخدمات الإسعافية السريعة لتدارك الوضع وهو ما يؤدي في مرات كثيرة إلى خسائر بشرية لا تعد ولا تحصى، لذا يجب إعادة التخطيط لضبط حركة المرور عبر كامل التراب الوطني، مع محاولة تحقيق تغطية شبه شاملة للطرق والمسالك، خاصة في المناطق الريفية والنائية البعيدة لأنها دائما ما تهمش.

أما خلال عام 2019، فقد تم تسجيل 676 قتيل على مستوى المناطق الحضرية، في حين تم تسجيل 2599 قتيل على مستوى المناطق الريفية، ونسجل هنا نفس الملاحظة السابقة وهي ارتفاع عدد الجرحى في المناطق الريفية مقارنة بالمناطق الحضرية، وملاحظة عامة فإنه تم تسجيل انخفاض في عدد الموتى لعام 2019 مقارنة بعام 2018، وذلك بمعدل 17- قتيل أي ما نسبته 2.45%-، في المناطق الحضرية، أما في المناطق الريفية فقد تم تسجيل انخفاض بمعدل 18- قتيل بالنسبة لعام 2019، وذلك بنسبة قدرت ب 0.69%-.

#### مؤشر حوادث المرور لعام 2019 مقارنة بعام 2020

#### جدول رقم (27): مقارنة بين حوادث المرور لعام 2019 و عام 2020

حوادث المرور	منطقة حضرية	منطقة ريفية	المستوى الوطني
الأشهر الأربعة الأولى لعام 2019	5397	1993	7390
الأشهر الأربعة الأولى لعام 2020	4455	1539	-5994
الاختلاف 2020/2019	-942	-454	-1396
التطور 2020/2019	-17.45%	-22.78%	-18.89%

المصدر: احصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، الجزائر العاصمة، 2020.

بلغ عدد حوادث المرور المسجلة على المستوى الوطني خلال الأشهر الأربعة الأولى لعام 2019، 7390 حادث مرور، في حين تم تسجيل 5994 حادث مرور على المستوى الوطني خلال الأشهر الأربعة الأولى من عام 2020، والملاحظ هو انخفاض في عدد الحوادث المرورية قدر ب 1396- حادث، أي ما نسبته -18.89%.

فيما يخص المناطق الحضرية، فقد تم تسجيل 5397 حادث مرور خلال الأشهر الأربعة الأولى لعام 2019، في حين تم تسجيل 4455 حادث مرور خلال الأشهر الأربعة الأولى من عام 2020، مع تسجيل انخفاض في عدد الحوادث قدر ب 942- حادث بنسبة بلغت 17.45%-.

أما المناطق الريفية، فقد سجل فيها خلال الأشهر الأربعة الأولى من عام 2019، 1993 حادث مرور، في حين تم تسجيل 1539 حادث مرور خلال الأشهر الأربعة الأولى من عام 2020، والملاحظ هو تسجيل انخفاض في عدد الحوادث المرورية قدر ب 454- حادث مرور، أي ما نسبته 22.78%.

لكن تبقى هذه الأرقام والنسب نسبية، لأنها أعدت من خلال إحصائيات الأشهر الأربعة الأولى من عامي 2020/2019، وقد تختلف هذه النسب كثيرا بعد التقرير السنوي للإحصائيات والذي يضم كل أشهر السنة، كما أن الأشهر الأولى من العام وخاصة في فصل الشتاء دائما ما تعرف نسب وأرقام منخفضة في معدلات الحوادث المرورية مقارنة بأشهر فصل الصيف الذي يتزامن مع العطل والدخول المدرسي وغيرها.

#### جدول رقم (28): مقارنة بين موتي حوادث المرور لعام 2019 و عام 2020

الموتى	منطقة حضرية	منطقة ريفية	المستوى الوطني
الأشهر الأربعة الأولى لعام 2019	225	716	941
الأشهر الأربعة الأولى لعام 2020	193	685	878
<b>الاختلاف 2020/2019</b>	<b>-32</b>	<b>-31</b>	<b>-63</b>
<b>التطور 2020/2019</b>	<b>-14.22%</b>	<b>-4.33%</b>	<b>-6.70%</b>

المصدر: إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، الجزائر العاصمة، 2020.

بلغ عدد وفيات حوادث المرور على المستوى الوطني خلال الأشهر الأربعة الأولى لعام 2019، 941 حالة وفاة، في حين تم تسجيل 878 حالة وفاة خلال الأشهر الأربعة الأولى لعام 2020، والملاحظ هو تسجيل انخفاض قدر ب 63- وفاة أي ما نسبته 6.70%.

كانت النسب والأرقام السابقة موزعة على المستوى الوطني مقسمة بين المناطق الحضرية والمناطق الريفية، فقد تم تسجيل 225 حالة وفاة في المناطق الحضرية خلال الأشهر الأربعة الأولى من عام 2019، في حين تم تسجيل 193 حالة وفاة خلال الأشهر الأربعة الأولى من عام 2020، والملاحظ هو تسجيل انخفاض قدر ب 32- حالة وفاة أي ما نسبته 14.22%.

وبخصوص المناطق الريفية، فقد أحصت خلال الأشهر الأربعة الأولى من عام 2019، 716 حالة وفاة، وخلال الأشهر الأربعة الأولى من عام 2020 أحصت 685 حالة وفاة، مع تسجيل انخفاض عند المقارنة بين الفترتين قدر ب 31- وفاة، أي ما نسبته 4.70%.

جدول رقم (29): مقارنة بين جرحى حوادث المرور لعام 2019 وعام 2020

الجرحى	منطقة حضرية	منطقة ريفية	المستوى الوطني
الأشهر الأربعة الأولى لعام 2019	6405	3746	10151
الأشهر الأربعة الأولى لعام 2020	5335	2688	8023
الاختلاف 2020/2019	-1070	-1058	-2128
التطور 2020/2019	-16.71%	-28.24%	-20.96%

المصدر: احصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، الجزائر العاصمة، 2020.

بلغ عدد الجرحى على المستوى الوطني 10151 جريح خلال الأشهر الأربعة الأولى من عام 2019، في حين تم تسجيل 8023 جريح خلال الأشهر الأربعة الأولى خلال عام 2020، والملاحظ هو تسجيل انخفاض ملحوظ يقدر بـ 2128- جريح، ما يعادل نسبة 20.96%-.

بالنسبة للمناطق الحضرية فقد أحصت 6405 جريح خلال الأشهر الأربعة الأولى من عام 2019، في حين أحصت 5335 جريح خلال الأشهر الأربعة الأولى لعام 2020، مع تسجيل انخفاض قدر بـ 1070-، أي ما نسبته 16.71%-.

أما بخصوص المناطق الريفية، فقد أحصت 3746 جريح خلال الأشهر الأربعة الأولى من عام 2019، وأحصت 2688 جريح خلال الأشهر الأربعة الأولى من عام 2020، مع تسجيل انخفاض قدر بـ 1058- جريح أي ما يعادل نسبة 28.24%-.

في سياق متصل، وبالرجوع إلى البيانات السابقة الذكر، نلاحظ أنه تم تسجيل انخفاض في حوادث المرور بالجزائر وفقا للإحصائيات الآتية الذكر، وبطبيعة الحال انخفاض في مؤشرات خطورة هذه الحوادث (عدد الجرحى، عدد الوفيات...إلخ)، لكن هذا لا يغطي على جسامته هاته الحوادث ودرجة الخطورة المسجلة فيها، لأنه وكما أشرنا إليه سابقا الرهان لم يعد التقليل من عدد الحوادث بقدر ما هو التقليل من درجة خطورتها، ومنه وجب إعادة النظر في المنظومة المرورية ككل في الجزائر وإعادة تنظيم وتسيير محددات العمل المروري (القوانين والتشريعات الخاصة بحوادث المرور، حركة النقل ومحدداتها " المركبات بأنواعها، محطات المسافرين، أماكن الوقوف، الأرصفة، إشارات المرور، الإنارة العمومية...إلخ ").

**المبحث الثاني: تفرغ أجوبة المقابلة**

يحتوي هذا المبحث المكون من مطلبين تفرغ وتحليل البيانات والمعطيات المحصل عليها بعد إجراء المقابلة، والتي تمت بالمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق بالجزائر العاصمة، وقد استهدفت هذه المقابلة تشخيص واقع حوادث المرور في الجزائر، بالإضافة إلى معرفة استراتيجية المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق في مواجهتها، كما استهدفت المقابلة التعرف على كيفية بناء وتصميم الحملات الإعلامية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق من حيث الأساليب والوسائل والمضمون.

وللتذكير، المقابلة احتوت على 34 سؤالاً موزعة على ثلاث محاور:

**المحور الأول: البيانات الشخصية.**

**المحور الثاني:** حوادث المرور في الجزائر واستراتيجية المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق في مواجهتها.

**المحور الثالث:** حملات التوعية المرورية المقدمة من المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.

وقد تم انتقاء الأسئلة بطريقة دقيقة بما يضمن الإجابة على السؤالين الفرعيين الأول والثاني، بحيث كانت الإجابات أو البيانات والمعطيات المحصلة من المقابلة كما سيأتي ذكره في المطلب الأول والثاني.

**المطلب الأول: تفرغ وتحليل أجوبة المقابلة**

يحتوي هذا المطلب على تفرغ وتحليل أجوبة المقابلة التي أجريناها، وقد أوردت الباحثة الأجوبة كما صرحت بها المبحوثة السيدة "فاطمة خلاف"، رئيسة قسم الوقاية والتنسيق المروريين بالمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.

**المحور الأول: البيانات الشخصية**

**السؤال 1:** من المتحدث معنا؟

**الجواب 1:** السيدة "فاطمة خلاف".

**السؤال 2:** ما هي الوظيفة أو المنصب الذي تشغلينه في المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق؟

**الجواب 2:** رئيسة قسم الوقاية والتنسيق المروريين بالمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.

المحور الثاني: حوادث المرور في الجزائر واستراتيجية المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق في مواجهتها مكافحتها.

**السؤال 3:** كيف قتم بتطوير المنظومة المرورية في الجزائر لتواكب الازدياد الملحوظ في محددات العمل المروري؟

**الجواب 3:** تم تطوير المنظومة المرورية عن طريق عدة مجالات، سواء من الناحية التشريعية أو من الناحية الهيكلية، وحتى من الناحية التحسيسية والتوعوية والاتصالية، فمن الناحية التشريعية نلاحظ أن السلامة المرورية أو تسيير حركة السير في الجزائر تطورت من القانون الذي كان في 1987 إلى يومنا هذا، تم من خلاله إدراج المستجدات التي طرأت على المجتمع الجزائري، فالمجتمع الجزائري طرأت عليه خلال هذه السنوات عدة تغييرات، ومنه ظهرت عدة ظواهر سلبية متعلقة بالسلامة المرورية وما تعلق بالحركة المرورية، تم أخذ كل هذه بعين الاعتبار في تطوير السلامة المرورية، مثلا الهاتف المحمول في الثمانينات لم يكن له أثر كبير على السلامة المرورية، لكن مع مرور الوقت أصبح سببا من أهم الأسباب التي تؤدي لحوادث المرور، وبالتالي تم تعديل القانون قانون المرور لعام 2001، حيث تم إدراج مادة مفادها أن استخدام الهاتف المحمول أثناء القيادة هو مخالفة مرورية، أما بالنسبة للتوعية والتحسيس ففي السنوات الأولى كان لها منهج ووسائل، لكن لما تطورت التكنولوجيا، أصبحت الوسائل أكثر عصرة وأكثر حداثة، وأكثر تأثيرا على مستعملي الطريق وعلى المستقبلين، وأصبحنا نعتمد كثيرا على تكنولوجيا الإعلام والاتصال الحديثة في حملات التحسيس والتوعية، مثل وسائل الإعلام، شبكات ومواقع التواصل الاجتماعية.

بالرجوع إلى البيانات أعلاه، نجد أن التطور الذي مس المنظومة المرورية في الجزائر تجلت ملامحه على أصعدة عدة، أولها الناحية التشريعية، إضافة إلى ما ذكرته السيدة فاطمة خلاف، فقد تم إصدار القانون رقم 05-17 المؤرخ في 19 جمادى الأولى عام 1438، الموافق 16 فبراير سنة 2017، الذي يعدل ويتم القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001، والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، وكان ذلك في العدد 12 من الجريدة الرسمية السنة الرابعة والخمسون، وتناول هذا القانون في قسمه الثاني نظام الرخصة بالنقاط الذي هو في حيز التطبيق في الجزائر من أجل تكوين مستخدمي طريق أكثر التزاما وانضباطا وأكثر انصياعا لقوانين المرور.

أما من الناحية الهيكلية، فبطبيعة الحال وجود هيئة في صورة المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، ساعد إلى حد بعيد في مواجهة مشكلة حوادث المرور، إلى أن هذا الأخير لا يفي بالغرض وحده خاصة في ظل غياب فروع وطنية له وهو ما يجعل حملاته التوعوية في كثير من الأحيان تكتسي طابع المحلية، وهذا ما

أدى إلى استحداث هيئة جديدة لتدعيم المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، وهي المندوبية الوطنية للأمن في الطرق، وفقا لهذا صدر المرسوم التنفيذي رقم 19-303 المؤرخ في ربيع الأول عام 1441 الموافق 10 نوفمبر 2019، الذي يحدد طبيعة المندوبية الوطنية للأمن في الطرق ومهامها وتنظيمها وسيرها<sup>1</sup>، ولقد جاءت هذه الأخيرة لتتولى تنفيذ السياسة الوطنية للوقاية والأمن في الطرق، من الناحية العملية.

**السؤال 4:** ما هي سبل وأساليب مواجهة ظاهرة حوادث المرور في الجزائر؟

**الجواب 4:** هناك عدة أساليب للمواجهة ظاهرة حوادث المرور في الجزائر، منها تحسين شروط السلامة عبر الطرق، كتهيئة الطرقات، وتجهيزات الأمان عبر الطرق، كذلك هناك ما هو متعلق بالمركبة كدعم تجهيزات الأمان داخل المركبات، المراقبة التقنية الدورية للمركبات كأمر إجباري، من أجل التأكد من صلاحية المركبة وسلامتها، وقدرتها على السير عبر الطرقات، وهناك ما تعلق منها بالإنسان الذي يعتبر عنصر وعامل فعال في السلامة المرورية، فنجد هناك عدة أساليب لتعديل السلوك اللاوفاي عند السائق أو مستعمل الطريق، وذلك من خلال التوعية والتحسيس وكذلك من خلال الجانب الرديعي، وذلك بتطبيق القانون بصرامة، من أجل ضمان سلامة أكبر عبر الطرقات.

**السؤال 5:** ما هو شكل التعاون بين إدارة المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق والجهات ذات العلاقة بمواجهة ظاهرة حوادث المرور؟ خاصة في مجال التوعية المرورية؟

**الجواب 5:** يكون شكل التعاون بين إدارة المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق والجهات ذات العلاقة<sup>2</sup> لمواجهة الحوادث المرورية في شكل علاقة تكاملية تبادلية، فهي علاقة تبادلية من حيث المعلومات، فنحن نتبادل كل المعلومات ذات الصلة بالسلامة المرورية وحوادث المرور وكذا الاحصائيات، أما العلاقة الثانية فهي علاقة تكاملية، فمثلا عندما تكون هناك نشاطات تحسيسية وتوعوية، نتشارك كلنا من أجل إنجاح تلك التظاهرة أو الفعالية، وذلك بتظافر الجهود وتوحيد الأهداف من أجل نتائج أحسن وذات فعالية.

**السؤال 6:** هل توجد صعوبات تواجه الحركة المرورية في الجزائر؟ وكيف تتغلبون عليها؟

**الجواب 6:** الجزائر حققت قفزة نوعية، سواء في العناصر والآليات التي تتحكم في ظاهرة اللأمن المروري، لأنه في سنوات خلت وصلت حصيلة حوادث المرور إلى 4600 قتيل اليوم نحن عند عتبة 3600 قتيل،

<sup>1</sup> لمزيد من الاطلاع يمكن الرجوع إلى الملحق رقم (5).

<sup>2</sup> المقصود بـ " **الجهات ذات العلاقة** " هنا: الوزارات المختلفة، مصالح الأمن والدرك الوطنيين، الإعلام، مؤسسات التنشئة الاجتماعية، فعاليات المجتمع المدني... الخ



يعني بناقص 1000 ضحية، ففي سنوات التسعينات كانت حضيرة المركبات 2 مليون مركبة، واليوم أصبحت أكثر من 8 ملايين مركبة، هذه مؤشرات تدل على أنه استطعنا إلى حد ما التحكم في ظاهرة حوادث المرور، والتحكم لم يأتي اعتباطاً، ولكن هذا تأتي من خلال جهود تم بذلها على ثلاث مستويات، المستوى الأول هو الانسان وهو السبب الأول في ظاهرة حوادث المرور، المستوى الثاني كان البيئة المرورية، يعني تهيئة الطرقات وتحسين شروط السلامة فيها، وعلى مستوى المركبة يفرض حد أدنى من معايير السلامة للمركبات التي تسير على الطريق، فالطريق يساهم بنسبة لا تفوق 2% في حوادث المرور، المركبة كذلك بنسبة 2%، وتبقى 96% عود بصفة مباشرة للعامل البشري (أي يعود إلى المخالفات المرورية وسلوكات الانسان في الطريق).

وهذا ما أدى إلى التركيز في العمل التوعوي والتحسيس، والمجهود الذي يبذل على الانسان، لأنه عندما نحسن سلوك الانسان، ونجعله يستوعب فكرة أن احترام قانون المرور ليس واجب فقط ملزم به كل سائق، وإنما يجب أن يكون ذلك عن قناعة واقتناع تام وتربية مرورية وثقافة مرورية مترسخة في ذهن كل انسان يستخدم الطريق على وجه الخصوص.

تشير البيانات السابقة الذكر إلى أن الصعوبات التي تواجه الحركة المرورية في الجزائر تتجلى بالدرجة الأولى في السلوكات السلبية للإنسان أثناء القيادة، وهذا ما تؤكد إحصائيات حوادث المرور في الجزائر، حيث دائماً يأتي في مقدمة أسباب حوادث المرور العامل البشري أي الإنسان، ثم بعدها تأتي في المرتبة الثانية حالة الطرقات السيئة، ثم ثالثاً غياب شروط السلامة في المركبات.

#### السؤال 7: ما هي أسباب حوادث المرور في الجزائر؟

**الجواب 7:** أسباب حوادث المرور في الجزائر معروفة وظاهرة للعيان، فهناك أسباب متعلقة بالعنصر البشري، وأسباب متعلقة بالمركبة، وأسباب متعلقة بالمحيط، فما تعلق منها بالعنصر البشري نجد الإفراط في السرعة، التجاوز الخطير والممنوع، المناورات الخطيرة، عدم الانتباه للمشاة، وهي تحتل المراتب الأولى دائماً، وهو ما جعل الجزائر تحتل المراتب الأولى من حيث عدد حوادث المرور، والأخطر من ذلك هو ارتفاع مؤشرات خطورة هذه الحوادث، هذا لأن المخالفات التي يتم ارتكابها لها علاقة كبيرة بالسرعة المفرطة، فنجد دائماً أقل حصيلة ثلاث وفيات أو أربع وفيات في الحادث الواحد، ناهيك عندما يتورط في الحادث النقل الجماعي " سواق الحافلات والسيارات الجماعية " فالحصيلة تكون أثقل بكثير، واليوم لم نعد نركز على التقليل من عدد الحوادث بقدر ما نركز على خطورة حوادث المرور، لأنه يمكن أن تكون هناك حوادث كثيرة وضحايا أقل، فنحن نسعى إلى التقليل من عدد الوفيات وكذا المرحوحين والمصابين، خاصة الإصابات التي تصل إلى حد

الإعاقة، أما ما تعلق منها بالمركة فوجد غياب أو انعدام شروط السلامة في المركة، خلل في الأضواء، أو العجلات وغيرها، وفيما يتعلق بالمحيط، نجد الحالة السيئة للطرقات من تصدعات وحفر وممهلات كثيرة، وانزلاقات، بالإضافة إلى غياب الممهلات في ممرات وكثرتها في ممرات أخرى، مع عدم انتباه السائقين لها في غالب الأحيان خاصة إذا كانت الإنارة العمومية عبر الطرقات غير متوفرة أو بها خلل ما.

**السؤال 8:** كيف تستفيدون من تجارب الآخرين؟ وهل ساهمت تلك التجارب في تحسين الحركة المرورية بالجزائر؟

**الجواب 8:** الاستفادة من تجارب الآخرين أمر مطلوب على جميع المستويات خاصة على مستوى السلامة المرورية، الجزائر استفادت من عدة تجارب رائدة في هذا المجال منها التجربة السويدية، التجربة الإسبانية، التجربة البلجيكية، وقد ساهمت هذه التجارب في تحسين الحركة المرورية بالجزائر، من خلال الاستفادة والأخذ بالاستراتيجيات والأساليب الناجحة التي اعتمدت في تلك التجارب وتطبيقها في الجزائر، ومحاولة تكيف ذلك مع المجتمع الجزائري وذهنية السائق الجزائري، وذلك بمراعاة العادات والتقاليد والأعراف والقانون المعتمد في الجزائر.

فليس المهم في تبادل هذه التجارب، وإنما المهم هو في تطبيقها على أرض الواقع، وإلى حد ما استطعنا تكيف هذه التجارب وفق المناخ الجزائري، فمثلا نجد في هذه الدول الرائدة والناجحة في مجال السلامة المرورية، من أسباب ريادتها ونجاحها أنها تملك هيئة رائدة في مجال السلامة المرورية، أي هيئة تتحكم في هذا المجال، من أعلى الهرم إلى أسفله، وهي هيئة تسمى بالهيئة الرائدة للسلامة المرورية، وهي التي تدير ملف السلامة المرورية، الجزائر ليومنا هذا لا تملك هذه الهيئة، والمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق هو هيئة استشارية لا تملك سلطة التطبيق والمتابعة لباقي الهيئات والفاعلين في مجال السلامة المرورية، لكن استنباطا من التجارب الأوروبية الناجحة جاء قانون 2017 الذي بموجبه سيتم إنشاء هيئة رائدة في مجال السلامة المرورية هي: "المنذوية الوطنية للأمن في الطرق"، هذه الهيئة التي ستتكفل بملف السلامة المرورية على جميع المستويات في الجزائر، وبالتالي سيتم نشر والتحكم في السلامة المرورية بالجزائر من خلال آليات أكثر فعالية ونجاعة.

**السؤال 9:** هل تعتقدون أن التوعية والضبط المروري وتحسين هندسة الطرق هي المسارات الثلاث لرفع مستوى الوقاية المرورية في الجزائر؟

**الجواب 9:** بالطبع، لأنه كل إجراء أو مجهود سيتم من أجل السلامة المرورية وتحقيقها، سيكون في صالح السلامة المرورية، سواء كان له علاقة بالطرق، أو له علاقة بمنظومة إشارات المرور، أو كان له علاقة بالمركة

وتجهيزات السلامة فيها، أو كان له علاقة بالتنوعية والتحسيس المرتبطة بالإنسان، أو ما تعلق بآليات الردع وتطبيق القانون بطريقة صارمة، كل هذه التدابير والإجراءات هي في صالح السلامة المرورية، وسوف تساهم بنسبة متفاوتة في تعزيز شروط السلامة المرورية، والتقليل من حوادث المرور، فإنقاذ شخص واحد من الموت أو من عاقبة الكرسي المتحرك هو في حد ذاته إنجاز كبير، لأنه وراء كل شخص توجد أسرة وعائلة، يوجد مجتمع يوجد محيط مهني، لأننا لا ننظر للفرد أو الانسان كرقم، بقدر ما ننظر له كروح كأسرة كعائلة كمجتمع بأكمله.

**السؤال 10:** ما هي أكثر المخالفات المرورية شيوعا؟

**الجواب 10:** أكثر المخالفات المرورية شيوعا في الجزائر هي الإفراط في السرعة، التجاوز الممنوع والخطير، عدم احترام المشاة لآداب وقوانين عبور الطريق، حيث يكون عبورهم بطريقة عشوائية وفوضوية، بالإضافة إلى المناورات الخطيرة.

**السؤال 11:** كيف يساهم الضبط المروري والتشديد في العقوبات في الحد أو التقليل من المخالفات والحوادث المرورية؟

**الجواب 11:** إن السائقين أو مستخدمي الطريق في الجزائر فئات، فأغلبية السائقين يرتكبون مخالفات، فالإنسان لا يستطيع أن يكون منضبطا مئة بالمئة، وهناك سائق مثالي، لكن لا نستطيع تعميمه على باقي السائقين، فالانضباط والتقييد بقوانين المرور أمر تحكمه النسبية، وهذه النسبية ترجع إلى تركيبة الإنسان المهنية الاجتماعية والنفسية، فهناك فئات ترتكب مخالفات لكن عندما نستعمل معهم التنوعية، التحسيس والتذكير بأهمية الانضباط واحترام قوانين المرور وكذا تذكيرهم بنتائج وعواقب عدم احترام قانون المرور الاجتماعية والنفسية وكذا الاقتصادية والصحية منها يستجيبون بسرعة لأنهم يملكون حصيلة معرفية وثقافية وتربوية، وهو ما يؤدي إلى انضباطهم واتباعهم السلوك السليم، وهناك فئات أخرى متعوددة أو تعودت على ارتكاب المخالفات، وهي فئات تملك نوع من التمرد على القانون، فئات تتباهى بمكاتها الاجتماعية، وبالمرتبة التي تملكها، ومحاولة إثبات ذاتها وشخصيتها، فهناك عدة أسباب نفسية واجتماعية تجعل الشخص خاصة فئة الشباب تتمرد على القانون، هذه الفئة إذا لم تنفع معها التنوعية والتحسيس، يصبح الردع والتشديد في العقوبات، والتشديد في مراقبة حركة المرور وتطبيق القوانين هو السبيل لجعل هذه الفئات تنضبط أكثر، ولكن من الصعوبة بمكان ضبط مراقبة جميع نقاط المرور عبر طرقات القطر الجزائري، لأن الجزائر تملك أكبر شبكة طرق في المغرب العربي وهو ما يجعل من المستحيل وضع تجهيزات مراقبة عبر جميع الطرق والمجاور، ولهذا نعتمد بالدرجة الأولى على التنوعية والتحسيس لتغيير وتعديل السلوكات السلبية للسائقين، والعمل على إقناع السائقين أو مستعملي

الطريق باحترام قوانين المرور والتزام كل شروط السلامة المرورية حتى في غياب رجل الأمن، أو أعوان الدرك والشرطة وكاميرات المراقبة.

**السؤال 12:** ما هي أبرز برامج التوعية المرورية بالجزائر التي يقوم بها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق؟

**الجواب 12:** للمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، العديد من برامج التوعية المرورية، منها ما هو حسب الفئات خاصة فئة الشباب، فلدينا وسائل خاصة لتوعيتهم خاصة عبر البيئة الافتراضية (مواقع التواصل الاجتماعي)، كذلك هناك برامج خاصة بفئة الأطفال، فعلى مدار السنة الدراسية المركز يقوم بخرجات إلى المدارس من أجل توعية الأطفال وترسيخ الثقافة المرورية عند الأطفال، وهذا بالاعتماد على عدة دعائم ووسائل موجهة للأطفال، سواء كانت استعمال حظيرة التربية المرورية، وهي مضمار بيداغوجي لسياقة المركبات بالنسبة للأطفال من أجل تعليمهم وتلقين دروس السياقة السليمة والتصرف السليم لديهم وكذا ترسيخ احترام إشارات المرور وقانون المرور بالإضافة إلى دعائم تربوية بيداغوجية مثل الكتيبات، الأناشيد المرورية التربوية، والرسم، وهناك دعائم أخرى موجهة لباقي مستعملي الطريق كالفواصل الإشهارية التوعوية، الومضات التوعوية، اللافتات والملصقات<sup>1</sup>.

**السؤال 13:** ما هي الجهات التي يتم التنسيق معها لدعم نجاح العمل المروري الوقائي وتحقيقه لأهدافه دون صعوبات كبيرة؟

**الجواب 13:** بالطبع هناك عدة جهات يتم التنسيق معها، من بينها مصالح الأمن، هناك وسائل الإعلام، الوزارات المختلفة، الإدارات، حتى القطاع الاقتصادي والمجتمع المدني بمختلف مؤسساته وفاعليه، بالإضافة إلى قادة الرأي، حيث يتم التنسيق مع كل هذه الجهات باعتبارهم جميعا فاعلين في مجال السلامة المرورية.

يمكن إرجاع تعدد وتنوع الجهات التي يتم التنسيق معها من أجل التوعية المرورية وتحقيق الأهداف المسطرة إلى كون المشكلة المرورية مشكلة متعددة الأبعاد وهو ما يجعلها متعددة الآثار وقد فصلنا في هذا في الجانب النظري لهذه الدراسة، وكان ذلك في الفصل الثالث في مبحثه الخامس آثار ومخلفات حوادث المرور، ومنه وانطلاقا من كون التوعية المرورية عملية تكاملية وجهود مشتركة كان من الواجب ضمان هذا التنسيق والتواصل بين مختلف الجهات المعنية (مصالح الأمن والدرك والحماية المدنية، وسائل الإعلام، الوزارات المختلفة، مؤسسات المجتمع المدني... إلخ).

<sup>1</sup> لمزيد من الاطلاع يمكن النظر إلى الملحق رقم (6).

**السؤال 14:** كيف توظفون وسائل الإعلام في نشر الوعي المروري؟

**الجواب 14:** يتم توظيف وسائل الإعلام في نشر الوعي المروري بواسطة ثلاث طرق، أولاً أو الطريقة الأولى هي نشر و بث الرسائل التوعوية مثل الفواصل الإذاعية، الومضات التلفزيونية، الطريقة الثانية هي مرافقة المركز في تغطية نشاطاته، الطريقة الثالثة هي جعل وسائل الإعلام كشريك يحول قضية أو ظاهرة حوادث المرور إلى قضية رأي عام، فهي ليست قضية مركز وحسب، أو قضية وزارة وحسب بل هي قضية رأي عام وتهم الجميع دون استثناء، وذلك أن وسائل الإعلام دائماً ما توجه الرأي العام وهي التي تؤطر الرأي العام، وهدفنا أن تجعل وسائل الإعلام من السلامة المرورية أهم أولويات الرأي العام.

إذا تعمقنا في فهم العلاقة بين التوعية المرورية والإعلام بصفة عامة ووسائله بصفة خاصة لوجدنا أن الإعلام والتوعية المرورية وجهان لعملة واحدة، فالإعلام شريك أساسي وضروري في عملية التوعية المرورية<sup>1</sup>، ويظهر ذلك جلياً من خلال ما أوضحته السيدة فاطمة خلاف.

**السؤال 15:** هل ترين بأن التوعية المرورية الإلكترونية مهمة بعد انتشار الأنترنت ومواقع التواصل الاجتماعي؟

**الجواب 15:** نعم هي مهمة ومهمة جداً، وربما هي الوسيلة الأكثر فاعلية في الوقت الحالي، خاصة بالنسبة لفئة الشباب والمراهقين، لأن جل اهتماماتهم مصوب نحو الأنترنت ومواقع التواصل الاجتماعي، وبالتالي هدفنا هو توظيف هذه الوسائل والتقنيات كدعائم لإيصال رسائل توعوية لهذه الفئة على وجه الخصوص، خاصة وأنهم الفئة الأكثر تورطاً في حوادث المرور.

**السؤال 16:** هل تكثف جهود المؤسسات الاجتماعية، والهيئات العامة ضرورة ملحة لمواجهة ظاهرة الحوادث المرورية؟

**الجواب 16:** نعم هي ضرورية، وذلك بتوحيد الأهداف والإمكانيات، وبالتالي نتائج أحسن، لأن هدفنا واحد وهو الحد من ظاهرة حوادث المرور، والتقليل من عدد الضحايا، سواء قتلى أو جرحى.

**السؤال 17:** هل مطلوب عقد مؤتمرات وندوات وفعاليات جماهيرية لزيادة التوعية وكيفية تلافي خطر حوادث المرور؟

<sup>1</sup> مقابلة مع السيد لماني محمد: مرجع سبق ذكره.

**الجواب 17:** نعم هي مطلوبة، لكن ليس المهم عقد مؤتمرات وندوات كثيرة، المهم هو في النتائج والتوصيات هذه الملتقيات والمؤتمرات هل تطبق توصياتها فيما بعد أم تبقى حبر على ورق، وهل يتم تقييم ملتقيات وندوات سابقة قبل عقد مؤتمرات جديدة أم لا.

### المحور الثالث: حملات التوعية المرورية المقدمة من المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق

**السؤال 18:** لمن تعود رعاية الحملات الإعلامية الخاصة بالتوعية المرورية التي تقومون بها في المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق؟

**الجواب 18:** نحن ليس لدينا رعاية، كل الحملات التوعوية المرورية التي نقوم بإعدادها هي من مسؤولية المركز، لكن نحن نبقي تحت إشراف وزارة الداخلية والشؤون المحلية.

تعيد إلى تفكيرنا هذه المعطيات ما كنا قد أشرنا إليه سابقا وهو محدودية عمل وتغطية المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق لمشكلة حوادث المرور ومسؤولية التوعية بآثارها والمساهمة في الحد منها التي يجب ألا تكون مقتصرة على هذا الأخير (المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق).

ولكن لن يبقى الإعداد للحملات الإعلامية الخاصة بالتوعية المرورية حكرا على المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، وهذا بعد صدور المرسوم التنفيذي رقم 19-303 الذي يحدد طبيعة المندوبية الوطنية للأمن في الطرق ومهامها وتنظيمها وسيرها، حيث جاء في الفصل الثاني من هذا الأخير والذي يحمل عنوان " المهام "، وبالضبط في المادة 4 منه أنه: تتولى المندوبية تنفيذ السياسة الوطنية للوقاية والأمن في الطرق من الناحية العملية- تكلف في مجال الاتصال والتعاون ب:<sup>1</sup>

♣ تنظيم وتنشيط حملات التحسيس والوقاية المرورية.

♣ تشجيع ومرافقة نشاط الحركة الجمعوية في مجال الوقاية والأمن عبر الطرق.

كما جاء في المادة 19 من الفصل الثالث الذي يحمل عنوان " التنظيم والسير "، وبالضبط في القسم الثالث، الذي يحمل عنوان " هيكل المندوبية "، أنه تكلف مديرية الاتصال والوقاية على الخصوص، بما يأتي:<sup>2</sup>

<sup>1</sup> الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية: العدد 70، مرسوم تنفيذي رقم 19-303 المؤرخ في 10 نوفمبر 2019، الذي يحدد طبيعة المندوبية الوطنية للأمن في الطرق ومهامها وتنظيمها وسيرها، الجزائر، نوفمبر 2019، ص14.

<sup>2</sup> الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية: العدد 70، مرجع سبق ذكره، ص16.

♣ تنفيذ الاستراتيجية الشاملة للاتصال في مجال الوقاية والأمن في الطرق من خلال مخططات العمل السنوية.

♣ تصميم وتنفيذ الحملات المتعلقة بالوقاية والأمن في الطرق.

♣ إنجاز جميع الدعائم الإعلامية والبيداغوجية والتحسيسية المتعلقة بالوقاية والأمن في الطرق.

♣ تنظيم وتنشيط الأحداث والتظاهرات المتعلقة بالأمن في الطرق والمشاركة فيها.

وتضم هذه المديرية، مديرتين فرعيتين هما:

أ-المديرية الفرعية الاتصال والحملات الوطنية.

ب-المديرية الفرعية للوقاية المرورية.

**السؤال 19:** من هو القسم المسؤول عن إعداد هذه الحملات؟

**الجواب 19:** ليس لدينا قسم مسؤول عن إعداد هذه الحملات، ولكن لدينا مصلحة الإعلام والاتصال، لكن المركز كله يشارك في إعداد هذه الحملات التوعوية، وذلك بجميع أقسامه ومصالحه ومكاتبه، وكل ذلك حسب مهام وتخصص كل قسم.

إن حملات التوعية المرورية عبارة عن جهد إعلامي اتصالي هادف، يتم التخطيط له بكل روية ودقة، وهو ما يتطلب تحديد فريق عمل خاص لتخطيط وتنفيذ ومتابعة وحتى تقييم حملات التوعية المرورية، وتتوقف نوعية هذا الفريق المكلف بتخطيط حملة التوعية المرورية على<sup>1</sup> نطاق الحملة والمجال الجغرافي الذي سوف تغطيه، إضافة إلى الفترة الزمنية التي تستغرقها، ضف إلى ذلك الأهداف على اختلافها التي تسعى الحملة لبلوغها وتحقيقها، كما يتوقف تحديد هذا الفريق على حجم الإمكانيات المادية والفنية المتوفرة لإعداد الحملة.

فمثلا عندما يقوم المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق بالإعداد لحملة تحسيسية وطنية حول حوادث المرور، يكون عدد أفراد الفريق القائم على تخطيط الحملة كبير نسبيا إذا ما تمت مقارنته بحملة محلية أو بحملة فئوية خاصة بفتة معينة مثلا حملات توعوية موجهة للأطفال، أو للشباب، ويجب أن يكون الفريق هنا أكبر عددا وأكبر تنوعا، ونقصد بالتنوع هنا العمل ضمن فريق متعدد التخصصات، فلا يخفى على أحد أن المشكلة المرورية هي مشكلة متعددة الأبعاد فهي تشمل الأبعاد التالية (النفسي، الصحي، الاقتصادي، الاجتماعي...).

<sup>1</sup> محمد أديب خضور: مرجع سبق ذكره، ص83.

وهو ما يميل إلى ضرورة وجود فريق عمل مؤهل ومتمكن يضم أفراد ذوي كفاءة وقدرة وخبرة واختصاص<sup>1</sup> (أي ضرورة وجود مختصين في الإعلام، العلاقات العامة، خبراء وباحثين في المجال المروري، أطباء وغيرها).

**السؤال 20:** هل لهذه الحملات فترة زمنية معينة؟ أي هل تعد سنويا أو دوريا أو شهريا أو كل أسبوع؟

**الجواب 20:** للمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق أربع حملات قارة وثابتة، وهناك حملات مناسباتية تعد استجابة للمتطلبات المستجدة، أما بالنسبة للحملات القارة فهناك أربع فترات في السنة هي الدخول المدرسي، فصل الشتاء، شهر رمضان، وموسم الصيف (العطل)، وهذه حملات قارة وثابتة سنويا، وتتخلل هذه الحملات القارة حملات أخرى تعد لأمر طارئ، أو حادث هز الرأي العام، أو مستجدات طرأت على السلامة المرورية والمنظومة المرورية تستدعي حملة خاصة بها، مثال على ذلك، في عام 2018 قمنا بإعداد حملة مناسباتية جاءت بعد حصولنا على إحصائيات حوادث المرور لعام 2017، لوحظ فيه ارتفاع في نسبة حوادث المرور بالنسبة لراكبي الدراجات النارية، وفي الغالب كانت حالة الوفاة لعدم ارتداء السائق أو راكب الدراجة النارية للخوذة، وهو ما دفعنا لإعداد حملة توعوية تحسيسية خاصة بارتداء الخوذة.

فارتداء خوذة الدراجات النارية على نحو صحيح يمكن أن يؤدي إلى خفض خطر الوفاة بمقدار 40%، وخفض خطر الإصابات الشديدة بمقدار 70%، لأن معظم وفيات الدراجات النارية تقع نتيجة لإصابات الرأس.<sup>2</sup>

**السؤال 21:** من هو الجمهور المستهدف من هذه الحملات؟

**الجواب 21:** لكل حملة جمهور مستهدف خاص بها، حسب موضوع الحملة وشعارها، فإذا كانت حملة خاصة بالدخول المدرسي فالجمهور المستهدف هو الأطفال والأولياء، وإذا كانت حملة عن استعمال الخوذة فالجمهور المستهدف هو مستعملي الدراجات النارية، بمعنى أن موضوع الحملة وفخاها هو الذي يفرض نوعية الجمهور المستهدف لها.

**السؤال 22:** من أين تجمعون البيانات والمعطيات اللازمة للقيام بهذه الحملات التوعوية؟

**الجواب 22:** هناك جهمتين أساسيتين نجمع من خلالها البيانات والمعطيات هما مصالح الأمن الوطني، ومصالح الدرك الوطني.

<sup>1</sup> محمد أديب خضور: مرجع سبق ذكره، ص77.

<sup>2</sup> منظمة الصحة العالمية: التقرير العالمي لحالة السلامة على الطرق، 2015، مرجع سبق ذكره.



حتى وإن كانت البيانات والمعطيات التي تقدمها مختلف مصالح الأمن والدرك الوطني غير كافية في كثير من الأحيان وتشوبها الكثير من النواقص، إلا أن المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، خاصة القائمين فيه على إعداد الحملات التوعوية المرورية سيتدعمون بجهة جديدة مساعدة على جمع الإحصائيات والمعطيات الخاصة بحوادث المرور، وهو ما تم لإقراره في المرسوم التنفيذي رقم 19-303 الذي يحدد طبيعة عمل المندوبية الوطنية للأمن في الطرق ومهامها وتنظيمها وسيرها، حيث جاء في فصله الثالث الذي يحمل عنوان " التنظيم والسير "، وبالضبط في القسم الثالث منه الذي يحمل عنوان " هيكل المندوبية، في مادته 18 أنه تكلف مديرية التقييم والنشاط القطاعي المشترك على الخصوص، بما يأتي:

♣ جمع ومعالجة ونشر المعطيات الإحصائية المرتبطة بحوادث المرور.

♣ استغلال نظام المعلومات الوطني للأمن في الطرق.

وتضم هذه المديرية مديرتين، إحداهما المديرية الفرعية للتقييم والإحصائيات والدراسات<sup>1</sup>.

**السؤال 23:** ما هي الوسائل الإعلامية والدعائم الاتصالية التي تعتمدون عليها من أجل التسويق والترويج لهذه الحملات؟

**الجواب 23:** كل القنوات التلفزيونية دون استثناء الخاصة والعمومية، " النهار، الشروق، نوميديا، الجزائرية وكل القنوات الإذاعية، بالإضافة إلى وكالة الأنباء الجزائرية، وكذلك مواقع التواصل الاجتماعي.

**السؤال 24:** ما هي معايير تفضيل وسيلة دون أخرى؟

**الجواب 24:** نحن نتعامل مع جميع الوسائل، لكن لدينا ميول للقنوات التي لها نسبة مشاهدة كبيرة، القنوات التي تبث رسائلنا أوقات ذروة المشاهدة، بالإضافة للقنوات التي تعطي أهمية لمجال السلامة المرورية، فهي لا تتوقف عند بث الفواصل وكذا الومضات، بل تساهم في هذه الحملات التوعوية، عن طريق برمجة الحصص وفتح باب النقاش حول السلامة المرورية في الجزائر، لأنه ليس هناك قانون يفرض على القنوات خاصة القنوات الخاصة أن تبث الفواصل والومضات الخاصة بالتوعية المرورية، وهي تبث لنا الفواصل والومضات التوعوية مجاناً، لأنها خدمة عمومية، والقنوات الخاصة ليست ملزمة بالبث المجاني، لكن القنوات العمومية ملزمة به، لكن ومع ذلك كل القنوات الخاصة التي نتعامل معها تبث لنا مجاناً.

<sup>1</sup> الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية: العدد 70، مرجع سبق ذكره، ص 16.

**السؤال 25:** ما هي العراقيل التي تواجهكم أثناء الإعداد لهذه الحملات التوعوية؟

**الجواب 25:** أول العراقيل هو أننا لا نملك معطيات دقيقة حول حوادث المرور في الجزائر، فنحن لا نملك منظومة جمع معطيات موحدة حول حوادث المرور، فنحن نحصل على المعلومات من مصالح الأمن والدرك، ومصالح الأمن والدرك الوطنيين لا تعملان بنفس البطاقيّة الوطنية لجمع المعلومات، وهذا ما يصعب أو يحول دون الوصول أو الحصول على معطيات دقيقة، وليس هناك متابعة لجرحي حوادث المرور الذين يتوفون بعد فترة من العلاج في المستشفيات، لا نملك معلومات عنهم، لا نملك معلومات حول التكفل بضحايا حوادث المرور، وهذا يعود إلى عدم وجود نظام معلوماتي موحد يجمع جميع المعنيين بهذه الإحصائيات، وهذا ما يؤدي إلى غياب الإجراءات الدقيقة، لتحل محلها الإجراءات العامة، ربما سوف نلحق إلى هذا المستوى من التطور عندما تدخل حيز التنفيذ المنظومة الوطنية لجمع المعلومات والمعطيات التي هي مشروع قيد الإنجاز تتبناه وزارة الداخلية والجماعات المحلية.

وهذا ما هو ملاحظ في الجزائر، هناك خلل في مصداقية إحصائيات حوادث المرور، عدم متابعة الجرحى بعد حوادث المرور في المستشفيات، وعند غياب كل هذا وكذا غياب المعطيات والمعلومات اللازمة حينها لا يمكن القيام بحملات إعلامية حسب الطرق المعمول بها منهجيا وعلميا، والتي تمكن من قياس نتائج وإرهاصات الحملات الإعلامية الخاصة بالتوعية المرورية، وبعبارة أخرى لا يمكن قياس مدى نجاحها أو فشلها، لأن منطلقها خاطئ ومبني على أساس غير دقيق.

فالإحصائيات الخاصة بحوادث المرور في الجزائر لا تكاد تعدو من كونها بيانات أرشيفية ورصد إحصائي لما وقع من حوادث، وهي لا تخضع بأي شكل من الأشكال للمعالجات البحثية التي تعالج مشكلاتها وتحد منها مستقبلا، ورغم وجود كم هائل من البيانات عن الحوادث إلا أنه ولعدم وجود قاعدة بيانات أمنية ومرورية سليمة يجعل من إمكانية معالجتها علميا مستقبلا أمرا مستحيلا.

وبناء على ما سبق نخلص إلى الملاحظات المهمة التالية:<sup>1</sup>

**1- غياب نظام معلومات موحد بين الشرطة والدرك فيما يخص الإحصائيات المقدمة.**

**2- غياب التنسيق بين مصالح الأمن المروري ومصالح الصحة العمومية، ودليل ذلك هو عدم متابعة ضحايا حوادث المرور في المستشفيات.**

<sup>1</sup> فريدة همال: مرجع سبق ذكره، ص29.

3-تقديم الإحصائيات الخاصة بمحاضر الحوادث المرورية في صيغ مجزئة أو مقسمة غير مكتملة البيانات والمعلومات.

ومنه من الضروري القيام بالإجراءات التالية:

1-يجب اعتماد بطاقة وطنية موحدة لجمع المعلومات والإحصائيات حول حوادث المرور.

2-العمل على تحليل وتفسير المعطيات المتحصل عليها وربطها بمختلف المؤشرات التي تتدخل في وقوع حوادث المرور.

3-التركيز على ضحايا حوادث المرور بكل أصنافهم دون التركيز على الوفيات وإهمال متابعة الجرحى والمعطوبين في المستشفيات والمراكز الصحية.

وما سيساعد على القيام بهذه الإجراءات والتدابير هو ما جاء في المرسوم التنفيذي رقم 19-303 الذي يحدد طبيعة المندوبية الوطنية للأمن في الطرق ومحامها وتنظيمها وسيرها، وقد جاء في فصله الثاني الذي يحمل عنوان " المهام "، وبالضبط في المادة الرابعة منه أنه تتولى المندوبية تنفيذ السياسة الوطنية للوقاية والأمن في الطرق، من الناحية العملية، تكلف في مجال تسيير أنظمة المعلومات المرتبطة بالأمن في الطرق ب:<sup>1</sup>

♣ تنفيذ استراتيجية الإعلام في مجال الوقاية والأمن عبر الطرق.

♣ تطوير واستغلال النظام الوطني لجمع المعطيات المرتبطة بحوادث حركة المرور، ونشر الإحصائيات المتعلقة بها.

♣ ضمان تسيير البطاقة الوطنية لرخص السياقة ومخالفات قواعد حركة المرور وبطاقات ترقيم السيارات وكذا تسيير نظام الرخصة بالنقاط.

♣ ضمان استغلال وتطوير نظام للمعالجة الآلية لمخالفات حركة المرور وكذا نظام آلي مرتبط بالوقاية والأمن في الطرق.

<sup>1</sup> الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية: العدد 70، مرجع سبق ذكره، ص14.

وجاء في الفصل الثالث من هذا المرسوم الذي يحمل عنوان " التنظيم والسير "، في القسم الثالث الذي يحمل عنوان " هياكل المندوبية، وبالضبط المادة 20 من هذا المرسوم، أنه تكلف مديرية أنظمة المعلومات على الخصوص بما يأتي:<sup>1</sup>

♣ تطوير نظام المعلومات المرتبط بالوقاية والأمن في الطرق.

♣ السهر على تطوير وتنفيذ الحلول المعلوماتية المتعلقة بتعليم السياقة والوقاية والأمن في الطرق.

♣ ترقية استعمال التكنولوجيات الحديثة لتقديم المعلومة والخدمات الآنية لفائدة مستعملي الطريق.

♣ تحديد وتنفيذ وبالتنسيق مع المصالح المعنية، مخططات اقتناء وتوزيع وصيانة التجهيزات التقنية وأجهزة المراقبة الآلية لمخالفات حركة المرور.

**السؤال 26:** فيما تتمثل أهداف الحملات التوعوية التي تقومون بها؟ وهل هي على المدى الطويل أم المتوسط أم القصير؟

**الجواب 26:** في حقيقة الأمر أن لكل حملة أهداف خاصة بها، وذلك يعود إلى طبيعة موضوع الحملة في حد ذاتها وطبيعة الجمهور المستهدف منها، لكن يبقى الهدف العام والأساسي لحماتنا هو التوعية والتحسيس، وكذا العمل على الحد من ظاهرة إرهاب الطرقات والتقليل من آثارها وضحاياها، أما بالنسبة لمدى أهداف الحملة فهو مرتبط بمدى استجابة الجمهور للحملة وتأثره بها، لأن أهداف التوعية والتحسيس لا تكون فورية وآنية على عكس الردع والقانون الذي يكون أي وفوري، والتوعية والتحسيس هي عبارة عن نصيحة والنصيحة تختلف الاستجابة لها من فرد إلى آخر، كذلك من الصعوبة بمكان تغيير سلوك ما بنصيحة أو شعار فذلك يحتاج إلى وقت وأساليب إقناعية مختلفة، حيث يجب الاعتماد على التكرار والتنوع في الوسائل والدعائم الاتصالية، والنتائج في غالب الأحيان تكون سريعة وفورية مع فئة الأطفال لأن استجابتهم تكون قوية وكبيرة نظرا لصغر سنهم، أما التأثير على الفئات الأخرى فيكون أصعب وذلك بالنظر إلى تركيبته الاجتماعية والنفسية والتربوية، ولذلك يجب التركيز وتبني فكرة التربية المرورية للنشأ منذ الصغر بداية من الروضة وصولا إلى المراحل اللاحقة لها.

<sup>1</sup> الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية: العدد 70، مرجع سبق ذكره، ص16.

**السؤال 27:** ما هي مراحل وخطوات إعداد الحملات التي تقومون بها؟

**الجواب 27:** تتمثل مراحل وخطوات إعداد الحملات التي يقوم بها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق في الخطوات التالية:

**أولاً:** اختيار الموضوع، والذي يكون بالعودة إلى إحصائيات حوادث المرور، فمثلاً إذا كان في الإحصائيات أن أكثر الأسباب المؤدية إلى حوادث المرور هي الإفراط في السرعة، نقوم بإعداد حملة حول الإفراط في السرعة وهكذا.

**ثانياً:** اختيار وتحديد الجمهور المستهدف، حيث أن طبيعة الموضوع هي التي تفرض طبيعة ونوع الجمهور المستهدف.

**ثالثاً:** تحديد الأساليب التي تتلاءم مع الجمهور المستهدف (الاستمالات الإقناعية).

**رابعاً:** تحديد الوسائل والدعائم الاتصالية للحملة، مثلاً، هل نركز على الومضات والفواصل التلفزيونية، أو نركز على شبكات التواصل الاجتماعي، أم نركز على الدعائم المطبوعة...، فمثلاً لو كان الجمهور المستهدف شباب نركز بدرجة أكبر على شبكات التواصل الاجتماعي، وإذا كان الجمهور المستهدف أطفال نركز على الكتيبات والمطويات، وإذا كان الجمهور المستهدف من كبار السن لدى السائقين، نركز على الومضات والفواصل الإذاعية، ومعنى كل هذا أنه نركز دائماً على الوسيلة التي تستقطب اهتمام وانتباه كل فئة، ونحن نقوم بتصميم الحملات لكن إخراجها يكون من طرف وكالات الإعلان والاتصال التي تجمعنا معهم صفقات عمل، وذلك راجع إلى نقص الإمكانيات في المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.

**السؤال 28:** كم هي الفترة التي تستغرق في إعداد هذه الحملات؟ وكيف تختارون الوقت المناسب لتوجيهها إلى الجمهور المستهدف؟

**الجواب 28:** نستغرق في الغالب شهراً في إعداد الحملات، وفي تطبيقها نستغرق مدة من شهرين إلى ثلاث أشهر، أما بالنسبة للوقت الذي نختاره لتوجيه هذه الحملات إلى الجمهور المستهدف، فيكون ذلك حسب الحملات القارة التي تحدثت عنها سابقاً، مثل الدخول المدرسي، شهر رمضان، فصل الشتاء، وفصل الصيف فترة العطل والرحلات والتنقلات الكثيرة، أي فترات وأوقات محددة مسبقاً.

**السؤال 29:** ميزانية الحملات وتكلفتها بالإجمال على عاتق من تقع؟

**الجواب 29:** ميزانية الحملات وتكلفتها الكلية تقع على عاتق المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، ولا أستطيع أن أعطيك مقدار هذه الميزانية لأني لا أملك تلك المعلومة وليست من صلاحياتي.

**السؤال 30:** ما هي الاستمالات وأساليب التأثير التي تعتمدون عليها في حملاتكم التوعوية؟

**الجواب 30:** نحن في حملاتنا التوعوية نركز بدرجة كبيرة على الجانب العاطفي أكثر من الجانب العقلي، ونحن نركز على الجانب العاطفي لأن ظاهرة حوادث المرور بطبعها هي ظاهرة مأساوية لها خسائر وآثار بشرية، فهي تترك أيتام، أرامل، أسر بدون معيل، تترك معاقين، تحطم مستقبل شباب...، فنجد أنه لها جانب إنساني كبير، وجانب اجتماعي ونفسي وعاطفي، ولهذا نحن نحاول أن نستغل هذا الجانب من أجل التأثير في الجمهور المستهدف، ونحن لا نركز على الجانب العقلي بدرجة كبيرة لأن العقل الباطن للفرد يقول أن حادث المرور لا يقع إلا للآخرين، لكن هذا لا يعني أننا نستغني عن الجانب أو الاستمالات العقلية، لكن نركز على الاستمالات العاطفية أولا وبعدها الاستمالات العقلية.

**السؤال 31:** من الذي يقوم بوضع شعار الحملات الإعلامية التوعوية التي تقومون بها؟

**الجواب 31:** المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق هو المسؤول وهو المعني بوضع شعار الحملات الإعلامية التوعوية وذلك بالرجوع إلى جميع الأقسام والمصالح التي تقوم بتصميم الحملات الإعلامية التوعوية وإعدادها.

**السؤال 32:** كيف تقيسون مدى فعالية الحملات الإعلامية التوعوية؟ وما هي معايير هذا القياس وأسسها؟

**الجواب 32:** نحن نقيس مدى فعالية الحملات الإعلامية التوعوية التي نقوم بها عن طريق أو بواسطة الإحصائيات، وذلك من خلال رصد إن كان هناك انخفاض أو ارتفاع في حوادث المرور بعد الحملة، كذلك نقيس الفعالية عن طريق الخرجات الميدانية، وذلك بإعداد والقيام باستبيانات مع مستعملي الطريق، وذلك بطرح أسئلة عليهم تدور حول الحملة وحول مدى تعرضهم لها وتأثرهم بها وغيرها من الأسئلة، كما نسألهم عن رأيهم في هذه الحملات، وهل كانت هناك استجابة أم لا، ومع كل هذا نحن لا نقوم بتقييم وقياس فعالية الحملات وفق الأسلوب العلمي والمنهجي

**السؤال 33:** هل الفعالية مرتبطة بمدى تحقيق أهداف الحملة؟ أم بمدى تأثيرها على سلوكيات الجمهور المستهدف منها؟

**الجواب 33:** هي مرتبطة بكليهما، فتحقيق أهداف الحملة معناه فعالية هذه الحملة ونجاحها، والأمر سيان بالنسبة لمدى التغير أو التأثير الملاحظ والملحوظ في سلوكيات الجمهور المستهدف.

**السؤال 34:** ما هي الإجراءات المتخذة بعد قياس مدى فعالية حملاتكم التوعوية؟ وفي أي مرحلة يتم القيام بهذه الخطوة؟

**الجواب 34:** يتم القيام بهذه الخطوة بعد نهاية كل حملة، أما بالنسبة إلى الإجراءات التي نتخذها فهي إجراءات تأتي بعد الحصول والوصول إلى نتائج التقييم والقياس التي نقوم بها، ومنها:

- ✓ التنوع في أساليب الاتصال.
- ✓ متابعة ميول مستخدمي الطريق.
- ✓ التحديث المستمر والعصرنة في أساليب الإقناع والتأثير المعتمدة في الحملات الإعلامية التوعوية.
- ✓ تصحيح الأخطاء المرتكبة في الحملات السابقة.
- ✓ رصد مكن الخلل ومحاولة معالجته وتناوله في الحملات اللاحقة.

### المطلب الثاني: النتائج الخاصة بالمقابلة

بعد الانتهاء من تفرغ وتحليل أجوبة المقابلة، توصلت الباحثة إلى النتائج التالية:

#### 1- نتائج المحور الثاني: حوادث المرور في الجزائر واستراتيجية المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق في مواجهتها

عرفت المنظومة المرورية في الجزائر تطورات كثيرة تماشيا مع متطلبات العصر، منها التطورات التي مست الجانب التشريعي القانوني، الجانب الهيكلي، إضافة إلى الجانب التحسيني التوعوي.

- يتم الاعتماد على أساليب عدة لمواجهة مشكلة حوادث المرور في الجزائر، أهمها تحسين شروط السلامة عبر الطرق (تهيئة الطرقات، توفير تجهيزات الأمان عبر الطرق)، تحسين شروط السلامة بالمركبات (كعدم تجهيزات الأمان داخل المركبات، إجبارية المراقبة التقنية الدورية للمركبات)، إضافة إلى اعتماد أسلوب التوعية والتحسيس، مع التركيز على هذا الأخير، لأن الفرد هو الطرف الأكثر تضررا من مشكلة حوادث المرور.

هناك تعاون بين إدارة المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق ومختلف الإدارات الأخرى التي لها علاقة بمشكلة حوادث المرور (الوزارات المختلفة، مصالح الأمن والدرك الوطنيين، الإعلام، مؤسسات التنشئة

الاجتماعية، فعاليات المجتمع المدني..إلخ)، ويطغى على هذا التعاون ميزة التكاملية والتبادلية، ميزة التكاملية تتجلى في تضافر الجهود وتشاركها في سبيل إنجاح فعاليات حملات التوعية المرورية المقدمة، وميزة التبادلية تتجلى في تبادل المعلومات بين الإدارات السابقة الذكر.

-تتدخل في وقوع حوادث المرور بالجزائر مجموعة من العوامل، يتقدمها العامل البشري وهو الذي يحتل المراتب الأولى في إحصائيات حوادث المرور، يليه عامل المركبة، إضافة إلى عامل البنى التحتية (الطريق) والأحوال الجوية.

-للمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، مجموعة من الفعاليات التي يقوم بها القائمون عليه في سبيل نشر التوعية المرورية، فهناك فعاليات خاصة بالأطفال، فعاليات خاصة بالشباب، ويعتمد القائمون على هذه الحملات على مجموعة من الدعائم أهمها: (الكتيبات، الأناشيد المرورية التربوية، الفواصل الإشهارية التوعوية، الومضات التوعوية، اللافتات والملصقات).

-يعتبر الإعلام شريك أساسي في عملية التوعية المرورية، حيث يوظف القائمون على إعداد هذه الحملات بالمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق وسائل الإعلام من خلال ثلاث طرق:

**الطريقة الأولى:** الاستعانة بوسائل الإعلام لنشر وبت الرسائل التوعوية.

الطريقة الثانية: هي مرافقة وسائل الإعلام للمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق وذلك بتغطية نشاطاته وفعالياته.

**الطريقة الثالثة:** هي جعل وسائل الإعلام تحول مشكلة حوادث المرور إلى قضية رأي عام وجعلها من أهم الأولويات عند الأفراد.

-التركيز على التوعية المرورية الإلكترونية، كأحدث السبل والدعائم المستعملة في التوعية المرورية.

## 2-نتائج المحور الثالث: حملات التوعية المرورية المقدمة من المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق

-كل الحملات الإعلامية الخاصة بالتوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، هي تحت رعاية المركز، بإشراف من وزارة الداخلية والشؤون المحلية.

-غياب قسم مسؤول أو مصلحة خاصة بالمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، تنفرد بإعداد حملات التوعية المرورية، حيث يتشارك في إعداد هذه الأخيرة أقسام ومصالح المركز ككل.



- للمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، أربع حملات توعوية قارة وثابتة، هي حملة الدخول المدرسي، حملة فصل الشتاء، حملة شهر رمضان، وحملة موسم الصيف، إضافة إلى بعض الحملات المناسباتية التي تعد استجابة لأمور طارئة.

- يعتمد القائمون على إعداد الحملات التوعوية بالمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، على جميع وسائل الإعلام ومختلف الدعام الاتصالية، خاصة منها القنوات التلفزيونية والإذاعية، وهي كلها تبث هذه الحملات بالمجان كونها خدمة عمومية، إضافة إلى مواقع التواصل الاجتماعي.

- من أكثر العراقيل التي تواجه القائمين على إعداد حملات التوعية المرورية بالمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، غياب منظومة جمع معطيات موحدة حول حوادث المرور، إضافة إلى عدم العمل بنفس البطاقيّة الوطنية لجمع المعلومات بين مصالح الأمن والدرك الوطنيين، وهو ما يحول دون الحصول على معلومات دقيقة، وهو ما يجعل من إجراءات متابعة وتغطية حوادث المرور ومخالفاتها إجراءات عامة.

- تمر الإعداد لحملات التوعية المرورية التوعوية المقدمة من المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، بأربع خطوات أساسية، وهي:

**الخطوة الأولى:** اختيار موضوع الحملة.

**الخطوة الثانية:** تحديد الجمهور المستهدف من الحملة.

**الخطوة الثالثة:** تحديد الأساليب والاستمالات الإقناعية المناسبة.

**الخطوة الرابعة:** تحديد الوسائل والدعام الاتصالية المناسبة للحملة.

- يستغرق إعداد الحملات الإعلامية التوعوية بالمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق شهرا واحدا، وفي التطبيق والتنفيذ من شهرين إلى ثلاثة أشهر.

- يعتمد القائمون على إعداد الحملات الإعلامية بالمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، على الاستمالات العاطفية بالدرجة الأولى، وعلى الاستمالات العقلية بالدرجة الثانية.

- يتم قياس مدى فعالية الحملات الإعلامية التوعوية المقدمة من المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، وفق ثلاث طرق أو أساليب، وهي:

**الطريقة الأولى:** التقييم والقياس بالإحصائيات.

**الطريقة الثانية:** التقييم والقياس بالأهداف.

**الطريقة الثالثة:** التقييم والقياس حسب درجة التأثير.

### المبحث الثالث: تفرغ أجوبة استمارة الاستبيان

سنقوم في هذا المبحث بتفريغ وتحليل البيانات المحصل عليها من استمارة الاستبيان، والتي استهدفت عينة من مستخدمي الطريق بولاية سطيف، وللتذكير تكونت عينة الدراسة من 400 مفردة، تم اختيارها بطريقة قصدية، وقد سعت استمارة الاستبيان التي تكونت من أربع محاور توزع عليها 28 سؤال للإجابة على الأسئلة الفرعية (السؤال الثالث، السؤال الرابع، السؤال الخامس)، التي انطلقنا منها في بداية الدراسة، وقد أسفرت عملية التفريغ والتحليل عما يلي:

### المطلب الأول: تفرغ وتحليل أجوبة المحور الأول " البيانات الشخصية "

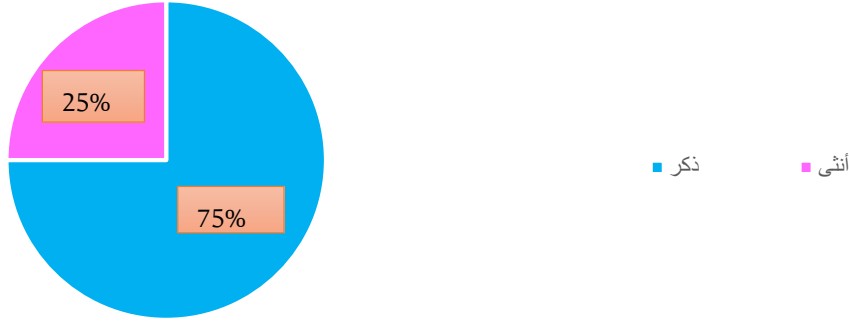
اعتمدت الباحثة في الدراسة الحالية على جملة من المتغيرات، والتي وجدنا بأنها على صلة مباشرة بموضوع الدراسة الحالية، وتمثلت هذه المتغيرات في: (الجنس، السن، المستوى التعليمي، الحالة الاجتماعية، نوع المركبة المستعملة في القيادة، الخبرة في السياقة، عدد مرات التعرض لحادث مرور)، وجاءت عينة الدراسة موزعة على فئات هذه المتغيرات على النحو التالي:

### جدول رقم (30): توزيع عينة الدراسة حسب متغير الجنس

الجنس	ك	%
ذكر	300	75
أنثى	100	25
المجموع	400	100

المصدر: من إعداد الباحثة.

شكل رقم (5): توزيع عينة الدراسة حسب متغير الجنس



المصدر: من إعداد الباحثة.

وفق نتائج الجدول والشكل أعلاه نجد أن الذكور يمثلون نسبة 75% من عينة الدراسة، ما يعادل 300 مفردة، في حين بلغت نسبة الإناث 25% من عينة الدراسة، ما يعادل 100 مفردة، وهي نسب تظهر واقع القيادة في المجتمع الجزائري الذي لم يعد حكرا على الذكور فقط، بل وحتى الإناث اقتحموا هذا المجال، حتى وإن لم يكن بالقدر الذي يمارس فيه الذكور للقيادة، كما أن قيادة المرأة في المجتمع الجزائري تعزى إلى جملة من العوامل والمؤثرات والتي من بينها المستوى التعليمي، عمل المرأة من عدمه...

كما أن المجتمع الجزائري عرف جملة من التغيرات منها ارتفاع حظيرة المركبات، وكذا تطور المستوى التعليمي لغالبية أفراد المجتمع، وهو ما أدى إلى ازدواجية العديد من الأمور بين الجنسين والتي من بينها قيادة السيارة.

جدول رقم (31): توزيع عينة الدراسة حسب متغير السن

السن	ك	%
أقل من 20 سنة	00	00
من 21 إلى 30 سنة	152	38
من 31 إلى 40 سنة	153	38.25
من 41 إلى 50 سنة	40	10
من 51 إلى 60 سنة	30	7.5
أكثر من 60 سنة	25	6.25
المجموع	400	100

المصدر: من إعداد الباحثة.

شكل رقم (6): توزيع عينة الدراسة حسب متغير السن



المصدر: من إعداد الباحثة

يظهر من خلال الجدول والشكل أعلاه أن نسبة 38.25% من مفردات عينة الدراسة تتراوح أعمارهم من 31 إلى 40 سنة، وهي الفئة التي احتلت المرتبة الأولى، تلتها الفئة من 21 إلى 30 سنة وذلك بنسبة 38%، وهي في المرتبة الثانية، في حين جاءت الفئة العمرية من 41 إلى 50 سنة في المرتبة الثالثة وذلك بنسبة بلغت 10%، ثم في المرتبة الرابعة حلت الفئة العمرية من 51 إلى 60 سنة بنسبة بلغت 7.5%، تلتها في المرتبة الخامسة الفئة العمرية أكثر من 60 سنة بنسبة بلغت 6.25%، ولم نسجل أي نسبة في الفئة العمرية لأقل من 20 سنة.

ويمكن إرجاع هذا إلى أن السن القانوني الواجب للحصول على رخصة السياقة هو 18 سنة، وبالتالي فإن مبحوثي هذه الفئة العمرية هم المبحوثون الذين تتراوح أعمارهم من 18 إلى 20 سنة، وفي عينة الدراسة الحالية لم نصادف أي مفردة لهذه الفئة، لكن هذا لا ينفي وجود حالات منها تقود المركبات في الواقع، ويكون ذلك في ظل غياب الرقابة والمتابعة من قبل الأولياء لأبنائهم، وفي بعض الأحيان تعود لسماح الأولياء في حد ذاتهم لأبنائهم بقيادة المركبات على اختلاف أنواعها، دون بلوغهم السن القانونية ودون حتى حصولهم على رخصة السياقة، وهو ما يؤدي في كثير من الأحيان إلى حوادث مرور مروعة.

تعكس المعطيات السابقة التركيبية العمرية المكونة للمجتمع الجزائري، حيث نلاحظ أن فئة الشباب هي الفئة الغالبة، وهو ما يحيل إلى أن المجتمع الجزائري هو مجتمع شبابي، تغلب فيه فئة الشباب على باقي الفئات العمرية الأخرى، ففي غالب الدول يشكل الشباب القاعدة العريضة للهيم السكاني وهذا ما يصدق على المجتمع الجزائري، كما أن الإحصائيات الخاصة بضحايا حوادث المرور في الجزائر تشير إلى أن أعلى النسب تستحوذ عليها الفئات الشبانية.

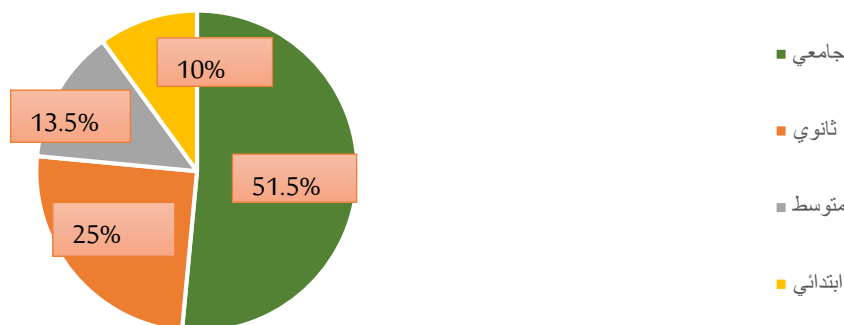
وهو ما يوضح خصوصية فئة الشباب في المشكلة المرورية،<sup>1</sup> وهو الأمر الذي يجيل إلى ضرورة الاهتمام بفئة الشباب عند معالجة المشكلة المرورية، فشباب اليوم هم سواق الغد، لذا يجب التعامل معهم كفئة خاصة لها سماتها المتميزة عن غيرها من الفئات العمرية الأخرى، وذلك بإعداد برامج توعوية تتماشى مع خصائص وسمات هذه الفئة لكي تحقق أعلى درجة من الفعالية.

جدول رقم (32): توزيع عينة الدراسة حسب متغير المستوى التعليمي

المستوى التعليمي	ك	%
ابتدائي	40	10
متوسط	54	13.5
ثانوي	100	25
جامعي	206	51.5
المجموع	400	100

المصدر: من إعداد الباحثة.

شكل رقم (7): توزيع عينة الدراسة حسب متغير المستوى التعليمي



المصدر: من إعداد الباحثة.

بلغت نسبة المبحوثين الذين مستواهم جامعي 51.5% ما يعادل 206 مفردة وهي أعلى نسبة مسجلة، تليها نسبة المبحوثين الذين مستواهم التعليمي ثانوي وذلك بنسبة 25% ما يعادل 100 مفردة من عينة الدراسة،

<sup>1</sup> سعد بن علي الشهراني: مرجع سبق ذكره، ص309.

ثم حل في المرتبة الثالثة المبحوثين الذين مستواهم التعليمي متوسط وذلك ب 54 مفردة ما يعادل نسبة 13.5%، وأخيرا المبحوثين الذين مستواهم التعليمي ابتدائي، وذلك بنسبة 10% ما يعادل 40 مفردة.

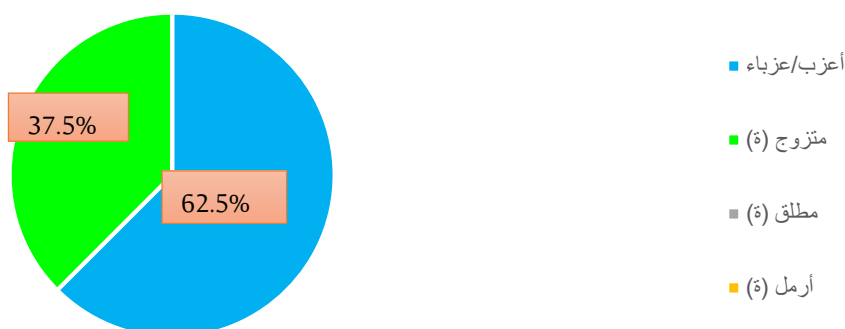
وهي نتائج تظهر العلاقة الوثيقة بين متغير السن ومتغير المستوى التعليمي، حيث أن غالبية المبحوثين هم من فئة الشباب وهو ما يعكس مستواهم التعليمي الذي تأرجح بين المستوى الجامعي والثانوي، أما المستوى المتوسط والابتدائي فهو خاص بأصحاب الشاحنات والحافلات في هذه الدراسة.

جدول رقم (33): توزيع عينة الدراسة حسب متغير الحالة الاجتماعية

الحالة الاجتماعية	ك	%
أعزب/عزباء	250	62.5
متزوج (ة)	150	37.5
مطلق (ة)	00	00
أرمل (ة)	00	00
<b>المجموع</b>	<b>400</b>	<b>100</b>

المصدر: من إعداد الباحثة.

شكل رقم (8): توزيع عينة الدراسة حسب متغير الحالة الاجتماعية



المصدر: من إعداد الباحثة.

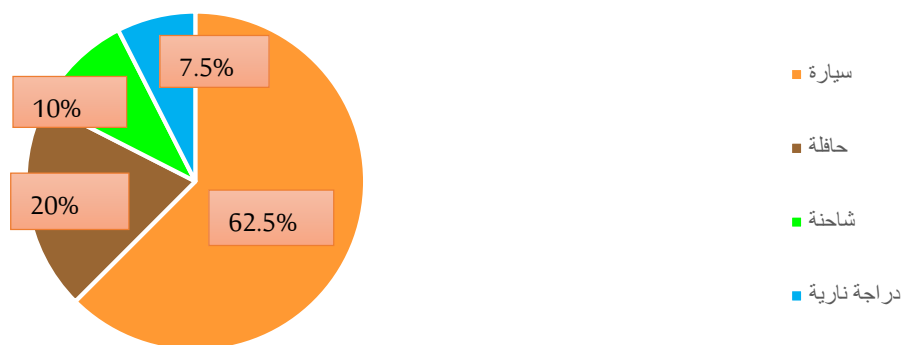
يتضح من الجدول والشكل أعلاه أن نسبة المبحوثين العزاب هي أعلى نسبة، حيث بلغت 62.5% أي أكثر من نصف العينة، في حين بلغت نسبة المبحوثين المتزوجين 37.5% من إجمالي العينة، في حين لم تسجل أي نسبة في حالة مطلق (ة)، أو أرمل (ة).

جدول رقم (34): توزيع عينة الدراسة حسب متغير نوع المركبة المقادة

نوع المركبة المقادة	ك	%
سيارة	250	62.5
حافلة	80	20
شاحنة	40	10
دراجة نارية	30	7.5
المجموع	400	100

المصدر: من إعداد الباحثة.

شكل رقم (9): توزيع عينة الدراسة حسب متغير نوع المركبة المقادة



المصدر: من إعداد الباحثة.

تظهر نتائج الجدول والشكل أعلاه أن نسبة المبحوثين الذين يقودون سيارة هي أعلى نسبة، حيث بلغت نسبتهم 62.5%، أي أكثر من نصف العينة وذلك ب 250 مبحوث، في حين حلت في المرتبة الثانية المبحوثين الذين يقودون حافلة وذلك بنسبة بلغت 20%، أي ما يعادل 80 مفردة، ثم ثالثا نسبة المبحوثين الذين يقودون شاحنة، وذلك بنسبة بلغت 10%، أي بمجموع 40 مبحوث، وأخيرا المبحوثين الذين يقودون دراجة نارية، وذلك بنسبة بلغت 7.5%.

وهو ما يفسر غنى حظيرة المركبات في الجزائر بمركبات الوزن الخفيف أي السيارات السياحية، والدراجات النارية، خاصة مع التطور الذي عرفته الأسرة الجزائرية اجتماعيا واقتصاديا، حيث أصبح البيت الواحد يضم أكثر من مركبة، كما أن المجتمع الجزائري مجتمع شبابي تغلب عليه الفئات الشبابية على باقي الفئات العمرية

الأخرى، وهي الفئة العمرية التي تحبذ قيادة مركبات الوزن الخفيف في صورة السيارات والدراجات النارية، فالمركبة وعلى اختلاف أنواعها في الوقت الراهن لم تعد من الكماليات والجماليات بقدر ما هي من الضروريات.

وقد أوردت الباحثة هذا المتغير كون المركبات التي تتدخل في وقوع الحوادث المرورية مختلفة، لكن هذه الأخيرة هي التي تحتل الصدارة دائماً (سيارة، حافلة، شاحنة، دراجة نارية)، ففي الإحصائيات الأخيرة للمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق تم تسجيل 13884 حادث مرور تسببت فيه مركبات الوزن الخفيف، في حين تم تسجيل 1535 حادث تسببت فيه مركبات الوزن الثقيل، أما الدرجات النارية فقد تسببت في 2944 حادث، ومركبات النقل الجماعي تسبب في 555 حادث مرور هذا خلال عام 2018<sup>1</sup>، أما بالنسبة لإحصائيات عام 2019 فقد تم تسجيل 15396 حادث مرور تسببت فيه مركبات الوزن الخفيف، وتسببت مركبات الوزن الثقيل في 1698 حادث، أما الدراجات النارية فقد تسببت في 3568 حادث، وحسب نفس الإحصائيات تسببت مركبات النقل الجماعي في وقوع 629 حادث مرور<sup>2</sup>.

جدول رقم (35): توزيع عينة الدراسة حسب متغير الخبرة في السياقة

الخبرة في السياقة	ك	%
أقل من 3 سنوات	50	12.5
من 3 إلى 6 سنوات	230	57.5
من 6 إلى 9 سنوات	50	12.5
أكثر من 9 سنوات	70	17.5
<b>المجموع</b>	<b>400</b>	<b>100</b>

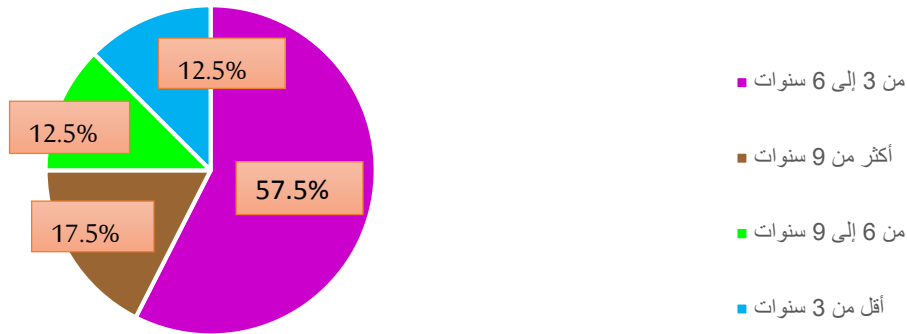
المصدر: من إعداد الباحثة.

<sup>1</sup> إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، 2018، مرجع سبق ذكره.

<sup>2</sup> إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، 2019، مرجع سبق ذكره.



شكل رقم (10): توزيع عينة الدراسة حسب متغير الخبرة في السياقة



المصدر: من إعداد الباحثة.

بينت أرقام الجدول والشكل أعلاه أن نسبة 57.5% من المبحوثين لديهم من 3 سنوات إلى 6 سنوات خبرة في السياقة، و 17.5% منهم لديهم خبرة في السياقة لأكثر من 9 سنوات، في حين بلغت نسبة المبحوثين الذين لديهم خبرة في السياقة من 6 إلى 9 سنوات 12.5%، وهي النسبة نفسها للمبحوثين الذين لديهم خبرة في السياقة لأقل من 3 سنوات.

ويلعب عامل الخبرة في السياقة دورا كبيرا في وقوع حوادث المرور، وهذا ما بينته إحصائيات حوادث المرور في الجزائر، حيث بينت هذه الإحصائيات أن من لديهم خبرة قليلة في السياقة هم الأكثر عرضة لحوادث المرور، والعكس صحيح، الأشخاص الذين لديهم خبرة طويلة في السياقة هم الأقل تعرضا لحوادث المرور.

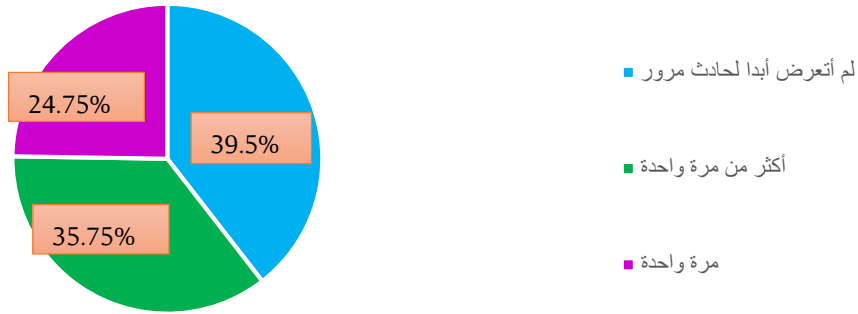
جدول رقم (36): توزيع عينة الدراسة حسب متغير عدد مرات التعرض لحادث مرور

عدد مرات التعرض لحادث مرور	ك	%
مرة واحدة	99	24.75
أكثر من مرة واحدة	143	35.75
لم أتعرض أبدا لحادث مرور	158	39.5
المجموع	400	100

المصدر: من إعداد الباحثة.

شكل رقم (11): توزيع عينة الدراسة حسب متغير عدد مرات التعرض لحادث

مرور



المصدر: من إعداد الباحثة.

غالبية أفراد العينة صرحوا بعدم تعرضهم لحادث مرور من قبل، حيث بلغت نسبتهم 39.5% وهي أعلى نسبة مسجلة، تلتها وبدرجة متقاربة نسبة الباحثين الذين تعرضوا لأكثر من مرة لحادث مرور، وذلك بنسبة بلغت 35.75%، وحل في المرتبة الثالثة والأخيرة الباحثين الذين تعرضوا لحادث مرور مرة واحدة فقط وهي أقل نسبة بلغت 24.75%.

وقد يعزى هذا إلى بعض الأشخاص يكونون مستهدفين للحوادث، أي لديهم استعداد نفسي وفيزيولوجي ثابت إلى حد ما يجعلهم معرضين لارتكاب الحوادث وإحتمال أنفسهم في مختلف أشكال السلوك الخطير وهذا حسب ما تقوله نظرية الاستهداف للحوادث.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> ياسين محجر: مرجع سبق ذكره، ص86.

\*لمزيد من المعلومات يمكن الرجوع إلى مبحث المؤشرات الإحصائية الدالة على خطورة حوادث المرور في الجزائر، جدول رقم (3) و جدول رقم (11) وهي جداول تتعلق بأسباب حوادث المرور في الجزائر.

\*ولمزيد من التفصيل، يمكن الرجوع إلى الفصل الثالث: حوادث المرور وحملات التوعية المرورية في الجزائر، المبحث الأول: أسباب حوادث المرور.

كما يتدخل في وقوع حوادث المرور عوامل وأسباب كنا قد تطرقنا إليها سابقا.

جدول رقم (37): العلاقة بين عدد مرات التعرض لحادث مرور ومتغير الجنس:

الاختيارات الدراسة		متغير		مرة واحدة		أكثر من مرة		لم أتعرض أبدا لحادث مرور		المجموع	
		ذكر	أنثى	%	ك	%	ك	%	ك	%	ك
الجنس		ذكر		26.33	79	47.66	143	26	78	100	300
		أنثى		20	20	00	00	80	80	100	100
المجموع					99		143		158	100	400

المصدر: من إعداد الباحثة.

من خلال معطيات الجدول أعلاه، يظهر جليا أن الذكور أكثر عرضة وتعرضا لحوادث المرور من الإناث، حيث أظهرت المعطيات أعلاه أن ما نسبته 47.66% من الذكور تعرضوا أكثر من مرة لحادث مرور وهي أعلى نسبة، تلتها نسبة الذين تعرضوا مرة واحدة لحادث مرور بلغت نسبتهم 26.33%، أما أدنى نسبة 26% فهي خاصة بالمبحوثين الذين لم يتعرضوا أبدا لحادث مرور.

فيما يتعلق بالإناث سجلت أعلى نسبة 80% عند المبحوثات اللواتي لم يتعرضن أبدا لحادث مرور، تلتها نسبة المبحوثات اللواتي تعرضن مرة واحدة فقط لحادث مرور وذلك بنسبة 20%، وقد انعدمت النسبة بالنسبة للمبحوثات اللواتي تعرضن لحادث مرور أكثر من مرة، وتأسيسا على ما سبق نستنتج وجود فارق بين قيادة المبحوثين يعزى إلى متغير الجنس.

فقد أشارت العديد من الدراسات والأبحاث إلى وجود فارق بين قيادة كل من الذكور والإناث، وإذا أردنا عقد المقارنة بين قيادة الجنسين علينا أولا أن نحدد أو نعرف أولا ما نقصده بالقيادة الأفضل، فإذا قصدنا بالقيادة الأفضل القيادة بسرعة وفن المراوغات والتجاوزات ورد الفعل السريع فالأفضلية هنا بالتأكيد للذكور، وإذا افترضنا أن القيادة الأفضل مرتبطة بالالتزام بقوانين المرور وبالقيادة الحذرة والأقل تهورا فالغلبة هنا للإناث دون أدنى شك.

فالذكور وكما هو معروف يتفوقون على الإناث في التحكم بالمقود، كفاءة الانعطاف، لكن الإناث يتفوقون على الذكور في الالتزام بالسرعة المحددة، استخدام المرايا بكفاءة أعلى، عدم إعاقة الحركة وقلة استخدام الهاتف أثناء القيادة.

هذا من جهة، ومن جهة أخرى إذا نظرنا إلى درجة خطورة الحوادث المرورية التي يتعرض لها كلا الجنسين وجدنا أن غالبية الذكور يرتكبون أخطاء مميّنة في أغلب الأحيان تتسبب في وقوع حوادث مرور على درجة عالية من الخطورة، أما بالنسبة للإناث فهن لا يتسببن في أخطاء مميّنة، ومرد هذا أن الإناث لديهن رد فعل بطيء عند تعرضهم لمختلف المواقف عند القيادة وهذا الأخير يكون ناتجا عن سببين أحدهما قلة الممارسة والخبرة، حيث أن الذكور يقودون مركباتهم لمسافات أطول وفترات أكثر بسبب جملة من الاعتبارات، والسبب الثاني هو الخوف والتوتر عند غالبية الإناث عند التعرض لمواقف معينة وهن على الطريق، كما أن انتهاج سلوك المخاطرة الذي يؤدي في أحيان كثيرة إلى حوادث مميّنة يرتبط بمتغير النوع، حيث يرتفع معدل هذا السلوك عند الذكور وينخفض معدله عند الإناث<sup>1</sup>.

جدول رقم (38): العلاقة بين عدد مرات التعرض لحادث مرور ومتغير الخبرة في السياقة:

المجموع		لم أتعرض أبدا		أكثر من مرة		مرة واحدة		الخيارات	
		لحادث مرور		واحدة		واحدة			
%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	متغيرات الدراسة	
100	50	70	35	10	5	20	10	أقل من 3 سنوات	الخبرة في السياقة
100	230	28.69	66	38.26	88	33.04	76	من 3 إلى 6 سنوات	
100	50	20	10	70	35	10	5	من 6 إلى 9 سنوات	
100	70	67.14	47	21.42	15	11.42	8	أكثر من 9 سنوات	
100	400		158		143		99	المجموع	

المصدر: من إعداد الباحثة.

بينت معطيات الجدول أعلاه أن من المبحوثين الذين لديهم خبرة قليلة أو قصيرة في السياقة هم الأكثر عرضة لحوادث المرور، والعكس صحيح كلما زادت سنوات الخبرة وطالت مدتها كلما كان المبحوثون أقل عرضة لحوادث المرور، فقد تم تسجيل أعلى نسبة بالنسبة لفئة الخبرة أقل من ثلاث سنوات عند المبحوثين الذين

<sup>1</sup> عياش بن الشيخ: مرجع سبق ذكره، ص 68.

لم يتعرضوا أبدا لحادث مرور وذلك بنسبة 70%، في حين سجلن ثاني مرتبة عند المبحوثين الذين تعرضوا مرة واحدة لحادث مرور وذلك بنسبة 20%، في حين سجلت أدنى نسبة 10% عند المبحوثين الذين تعرضوا أكثر من مرة لحادث مرور.

أما فيما يتعلق بفئة الخبرة في السياقة من 3 إلى 6 سنوات، فقد سجلت أعلى نسبة 38.26% عند المبحوثين الذين تعرضوا أكثر من مرة لحادث مرور، وثاني نسبة 33.04% سجلت عند المبحوثين الذين تعرضوا مرة واحدة لحادث مرور، في حين سجلت أدنى نسبة 28.69% عند المبحوثين الذين لم يتعرض أبدا لحادث مرور.

فيما يخص فئة من 6 إلى 9 سنوات سجلت أعلى نسبة 70% عند المبحوثين الذين تعرضوا أكثر من مرة لحادث مرور، وثاني مرتبة عادت للمبحوثين الذين لم يتعرضوا أبدا لحادث مرور وذلك بنسبة 20%، في حين سجلت أدنى نسبة 10% عند المبحوثين الذين تعرضوا مرة واحدة لحادث مرور.

وبالنسبة لفئة أكثر من 9 سنوات فقد سجلت أعلى نسبة 67.14% عند المبحوثين الذين لم يتعرضوا أبدا لحادث مرور، تلتها نسبة المبحوثين الذين تعرضوا أكثر من مرة واحدة لحادث مرور وذلك بنسبة 21.42%، في حين سجلت أدنى نسبة 11.42% عند المبحوثين الذين تعرضوا مرة واحدة لحادث مرور.

بالنظر إلى النسب المسجلة نجد أنها تؤيد الإحصائيات الواردة من المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، حيث أنه تم تسجيل ارتفاع في عدد الحوادث المرورية المرتكبة عند الأفراد ذوي الخبرة القليلة في القيادة، وتسجيل انخفاض في عدد الحوادث عند أصحاب الخبرة الطويلة في القيادة، فعلى سبيل المثال خلال عام 2019 تم تسجيل 5666 حادث مرور عند فئة من 2 إلى 5 سنوات خبرة في السياقة، في حين تم تسجيل 3044 حادث مرور عند فئة أكثر من 10 سنوات<sup>1</sup> أي بفارق 2622 حادث مرور، ومنه يعتبر عامل الخبرة في السياقة مؤشرا أساسيا عند الحديث عن وقوع حوادث المرور وتحليل أسباب وقوعها، كما تلعب الممارسة دورا كبيرا في وقوع هذه الأخيرة.

<sup>1</sup> إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، 2019، مرجع سبق ذكره.

## المطلب الثاني: تفرغ وتحليل أجوبة المحور الثاني " عادات تعرض جمهور المبحوثين للحملات الإعلامية الخاصة بالتوعية المرورية المقدمة من المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق "

هناك العديد من الفئات الرئيسية التي يمكن من خلالها فهم وتحليل السلوك الاتصالي للأفراد، والتي من أهمها فئة التعرض لوسائل الإعلام ومحتوياتها.

وتعد فئة التعرض من أكثر الفئات وأسهلها استخداما في بحوث الإعلام، لأنها تستهدف الكشف عن حجم وبناء الجمهور الذي يشاهد أو يستمع أو يقرأ وسيلة ما أو نوعا معينا من المحتوى الإعلامي<sup>1</sup>، وباعتبار هذه الفئة مدخلا لقياس اهتمام وتفضيل جمهور المتلقين، وبأنها فئة تعكس السلوك الاتصالي الظاهر لأفراد هذا الجمهور<sup>2</sup>.

وفقا لهذا، تستهدف الباحثة من خلال هذا المحور التعرف على عادات تعرض جمهور المبحوثين للحملات الإعلامية الخاصة بالتوعية المرورية المقدمة من المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، والوقوف عند طبيعة هذا التعرض ومداه، لأن كل ذلك يعتبر عاملا أساسيا ومهما في عملية نجاح الرسالة الإعلامية وتحقيقها للأثر المطلوب، فعدم التعرض يؤدي بطريقة مباشرة إلى عرقلة سيرورة الرسالة وبالتالي عدم تحقيقها للهدف، ضف إلى ذلك محاولة معرفة عدم أسباب التعرض، وكذا ما هي الوسائل والأوقات أو الفترات المفضلة لهذا التعرض.

جدول رقم (39): مدى تعرض المبحوثين للحملات الإعلامية التي تعالج موضوع الحوادث المرورية والتوعية المرورية:

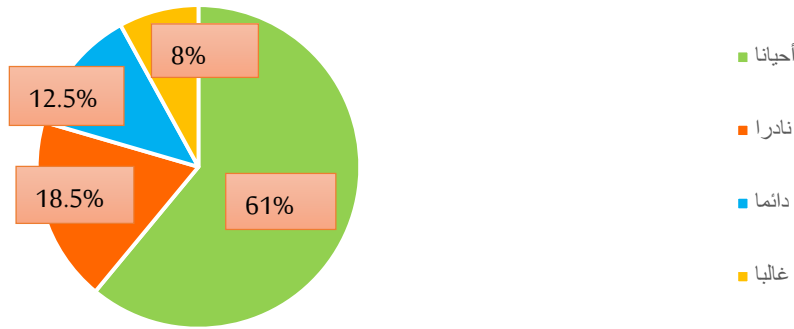
التعرض للحملات الإعلامية التي تعالج موضوع الحوادث المرورية والتوعية المرورية	ك	%
دائما	50	12.5
غالبا	32	8
أحيانا	244	61
نادرا	74	18.5
المجموع	400	100

المصدر: من إعداد الباحثة.

<sup>1</sup> محمد عبد الحميد: دراسة الجمهور في بحوث الإعلام، ط 1، عالم الكتب، القاهرة، مصر، 1993، ص104.

<sup>2</sup> المرجع نفسه: ص ن.

شكل رقم (12): مدى تعرض المبحوثين للحملات الإعلامية التي تعالج موضوع الحوادث المرورية والتوعية المرورية



المصدر: من إعداد الباحثة.

يتبين من خلال الجدول والشكل أعلاه أن الفئة التي تحصلت على أعلى نسبة هي فئة المبحوثين الذين يتعرضون للحملات الإعلامية التي تعالج موضوع حوادث المرور والتوعية المرورية أحيانا، وذلك بنسبة بلغت 61% أي ما يعادل 244 مفردة من العينة الإجمالية، في حين حلت في المرتبة الثانية فئة من أقرؤا بتعرضهم لهذا النوع من الحملات بصفة نادرة وذلك بنسبة بلغت 18.5% أي ما يعادل 74 مبحوث، تلتها في المرتبة الثالثة فئة من يتعرضون بصفة دائمة لهذه الحملات وذلك بنسبة بلغت 12.5% ما يعادل 50 مفردة، وفي المرتبة الأخيرة الفئة التي أقرت بأنها غالبا ما تتعرض لمثل هذه الحملات وذلك بنسبة قدرت ب 8% أي ما يعادل 32 مفردة.

من خلال الإحصائيات السابقة الذكر نلاحظ بأنه ليس هناك متابعة دائمة أو مستمرة للحملات الإعلامية الخاصة بالتوعية المرورية، وهو السبب الذي غالبا ما يؤدي في كثير من الأحيان إلى فشل الحملات أو رسائل التوعية المرورية، لأن من أساسيات التأثير في الجمهور المستهدف أو المتلقي هو ضمان تعرضه لمحتوى هذه المضامين وتكرار ذلك التعرض، مع مراعاة أن يكون ذلك التعرض انتقائيا ومخطط له، وألا يكون على سبيل الصدفة، لأن القصد في مثل هذه الحالات هو السبيل الأقرب لتحقيق الأهداف والغايات المنشودة من القائم بالاتصال في الرسائل والحملات الإعلامية التوعوية واستخدامها.

كما يجب على القائمين على مثل هذه الحملات الاستفادة من متابعة وتقييم الحملات المقامة، لأن الملاحظات والاستنتاجات التي يتم الخروج بها بعد تقييم الحملات التوعوية المرورية يساعد كثيرا في معرفة مواطن القوة والضعف في الحملات، إضافة إلى تشخيص أسباب أو مسببات الفشل وعدم التعرض لمثل هذا النوع من

الحملات، كما يجب رصد ردود الفعل والاستجابات إزاء فعاليات الحملة ونشاطاتها<sup>1</sup>، والوقوف على الأخطاء والسلبيات التي رافقت الحملة والتي كانت عائقا أمام تنفيذها ومتابعتها بالشكل المطلوب<sup>2</sup>، وهو الأمر الذي سيساعد على بناء وتصميم حملات مقبلة بعيدا عن نفس الأخطاء والسلبيات المسجلة.

زد على ذلك فالحملة عبارة عن بناء شامل يتكون من مجموعة من الأجزاء المتداخلة والمترابطة والتي إذا مس أحدها خلل ما سيؤثر ذلك على باقي الأجزاء، ومن هذا المنطلق وجب الاعداد لحملات التوعية المرورية بكل دقة وروية وبدراسة جميع أبعاد ومؤشرات المشكلة المرورية، حتى يتسنى للقائمين على الحملات التأثير على من يتعرض لهذه الحملات وتحقيق الأهداف والغايات المقصودة منها، والعمل على أن يكون ذلك طواعية وعن قناعة وليس اجباريا أو مزاجيا لأن هذا الأخير عامل مهم ومهم جدا في تحديد مدى وطبيعة التعرض، خاصة وأن التعرض هو من أهم الخطوات التي تسبق الاستجابة والقيام بالسلوك المرغوب.

جدول رقم (40): مدى تعرض المبحوثين لحملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق:

التعرض لحملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق	ك	%
دائما	46	11.5
غالبا	50	12.5
أحيانا	184	46
نادرا	120	30
المجموع	400	100

المصدر: من إعداد الباحثة.

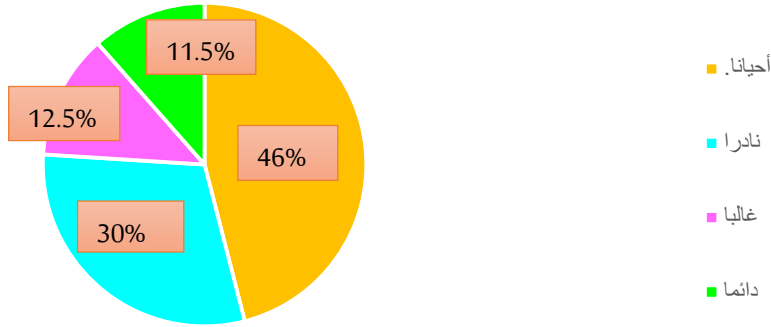
<sup>1</sup> محمد أديب خضور: مرجع سبق ذكره، ص104.

<sup>2</sup> المرجع نفسه: ص118.



شكل رقم (13): مدى تعرض المبحوثين لحمالات التوعية المرورية التي يقدمها

المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق



المصدر: من إعداد الباحثة.

أعرب ما نسبته 46% من إجمالي العينة أنهم يتعرضون أحيانا للحملات الإعلامية الخاصة بالتوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، في حين أعرب ما نسبته 30% من المبحوثين عن تعرضهم لهذه الحملات بصفة نادرة، أما عن المبحوثين الذين يتعرضون لهذه الحملات في الغالب فقد بلغت نسبتهم 12.5%، في حين بلغت نسبة المبحوثين الذين يتعرضون بصفة دائمة لهذه الحملات 11.5%.

ترتبط عملية متابعة أي محتوى إعلامي والتعرض له بجملة من العوامل والمتغيرات، فالفرد يكتيف عادات التعرض بالشكل الذي ييسر له عملية التعرض، بحيث يبذل فيها أقل جهد ممكن، فهو يختار المكان المناسب والوقت المناسب، بالشكل الذي يتفق مع سماته العامة وسماته الفردية والاجتماعية<sup>1</sup>.

وبالرجوع إلى الحملات الإعلامية الخاصة بالتوعية المرورية التي يبثها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، نجد بأن هناك أربع حملات قارة للمركز تبث على مدار السنة وهي: (حملة الدخول المدرسي، حملة فصل الشتاء، حملة شهر رمضان المبارك، حملة فصل الصيف)، إضافة إلى حملات مناسباتية تعد استجابة لمعطيات معينة<sup>2</sup>، إضافة إلى ذلك فالمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق يبث حملاته عبر كافة القنوات التلفزيونية والإذاعية الجزائرية العمومية والخاصة دون استثناء، إضافة إلى القيام بمختلف الفعاليات والنشاطات المصاحبة للحملة في صورة الندوات والملتقيات، الأبواب المفتوحة...<sup>3</sup> وهو ما يزيد من احتمالية تعرض الأفراد لهذه الحملات، لكن الإشكال يبقى في ديمومة التعرض ومتابعته، فرغم أن هذه الحملات التوعوية تكتسي ميزة

<sup>1</sup> محمد عبد الحميد: مرجع سبق ذكره، ص106.

<sup>2</sup> مقابلة مع فاطمة خلاف: مرجع سبق ذكره.

<sup>3</sup> المرجع نفسه.

الديمومة والاستمرارية إلا أن النتائج أعلاه لا تعكس ذلك، فالملاحظ هو غياب المتابعة الدائمة، إلا في بعض الأحيان، وهذا ما يمكن تفسيره بالعديد من المبررات من قبل الباحثين سنتطرق لها لاحقاً.

ومن هذا المنطلق يجب على القائمين على إعداد هذه الحملات القيام بدراسة معمقة للجمهور المستهدف وبصورة أخص للآليات التي تمكن من وصول هذا المحتوى إليه وتكرار تعرضه له وتحقيقه للأثر المطلوب الذي يدفع بالفرد تلقائياً لإعادة التعرض له ومتابعته.

ترتبط طبيعة التعرض لمحتوى إعلامي أو رسائل إعلامية في صورة الحملات الإعلامية بالعوامل الديمغرافية والاجتماعية للأفراد، هذه الأخيرة تلعب دوراً كبيراً في تحديد طبيعة ودافع التعرض للمضامين الإعلامية ومن أهم هذه العوامل نذكر: السن، النوع، المستوى التعليمي، الاجتماعي، الثقافي، الاقتصادي وغيرها<sup>1</sup>، وهو ما سنوضحه في الجدول التالي:

جدول رقم (41): العلاقة بين مدى تعرض الباحثين لحملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق ومتغير الجنس، المستوى التعليمي، الحالة الاجتماعية.

المجموع		نادراً		أحياناً		غالباً		دائماً		الخيارات المتغيرات	
		%	ك	%	ك	%	ك	%	ك		
100	300	36.66	110	55	165	3.33	10	5	15	ذكر	الجنس
100	100	10	10	19	19	40	40	31	31	أنثى	
100	400		120		184		50		46	المجموع	
100	40	12.5	5	67.5	27	5	2	15	6	ابتدائي	المستوى التعليمي
100	54	46.29	25	37.03	20	11.11	6	5.55	3	متوسط	
100	100	33	33	30	30	22	22	15	15	ثانوي	
100	206	27.66	57	51.94	107	9.70	20	10.67	22	جامعي	
100	400		120		184		50		46	المجموع	
100	250	38.8	97	52	130	4	10	5.2	13	أعزب /	الحالة

<sup>1</sup> عماد بن جاسم بن محمد الحمود: تعرض الجمهور السعودي لبرامج المسابقات الثقافية في القنوات التلفزيونية الفضائية العربية " دراسة الاستخدامات والإشباع على عينة من سكان مدينة الرياض "، رسالة ماجستير، في الإعلام، قسم الإعلام، كلية الآداب، جامعة الملك سعود، السعودية، 2005، ص29.

										عزباء	الاجتماعية
100	150	15.33	23	36	54	26.66	40	22	33	متزوج (ة)	
100	400		120		184		50		46		المجموع

المصدر: من إعداد الباحثة.

بالنسبة لمتغير الجنس: أظهرت معطيات الجدول أعلاه أن 55% من الذكور أحيانا ما يتعرضون لحمات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، و36.66% منهم نادرا ما يتعرضون لهذه الأخيرة، في حين أعرب ما نسبته 40% من الإناث غالبا ما يتعرضون لهذه الحملات، ونسبة 31% منهم دائما ما يتعرضون لمثل هذه الحملات وهو ما يظهر تفوق الإناث على الذكور في موضوع المتابعة والتعرض الدائم لهذه الحملات.

بالنسبة لمتغير المستوى التعليمي: أظهرت معطيات الجدول أعلاه أن المبحوثين الذين مستواهم ابتدائي أحيانا ما يتعرضون لحمات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق بنسبة 67.5%، تلتها في المرتبة الثانية نسبة 15% وهي نسبة المبحوثين الذين دائما ما يتعرضون لهذه الحملات، أما أدنى نسبة 5% فقد سجلت عند المبحوثين الذين غالبا ما يتعرضون لهذه الحملات.

فيما يخص المبحوثين الذين مستواهم متوسط، فقد سجلت أعلى نسبة 46.29% عند المبحوثين الذين أحيانا ما يتعرضون لهذه الحملات، وسجلت أدنى نسبة 5.55% عند المبحوثين الذين يتابعون هذه الحملات بصفة دائمة.

في سياق متصل، أظهرت نتائج الجدول أعلاه أن مبحوثي المستوى الثانوي يتابعون حملات المركز بصفة نادرة كأعلى نسبة سجلت 33%، أما أدنى نسبة في هذا المستوى 15% سجلت عند المبحوثين الذين يتابعون هذه الحملات بصفة دائمة.

أما فيما يتعلق بالمبحوثين الذين مستواهم التعليمي جامعي، فقد سجلت أعلى نسبة 51.94% عند المبحوثين الذين أحيانا ما يتعرضون لحمات المركز، وأدنى نسبة 9.70% سجلت عند المبحوثين الذين غالبا ما يتعرضون لهذه الحملات.

تشير النتائج السابقة الذكر، إلى تقارب النسب، مع تسجيل ملاحظة أساسية وهي غياب المتابعة الدائمة عند الفئات الأربع لهذا المستوى، إضافة إلى تسجيل أعلى نسبة متابعة عند مبحوثي المستوى الابتدائي والمستوى الجامعي.

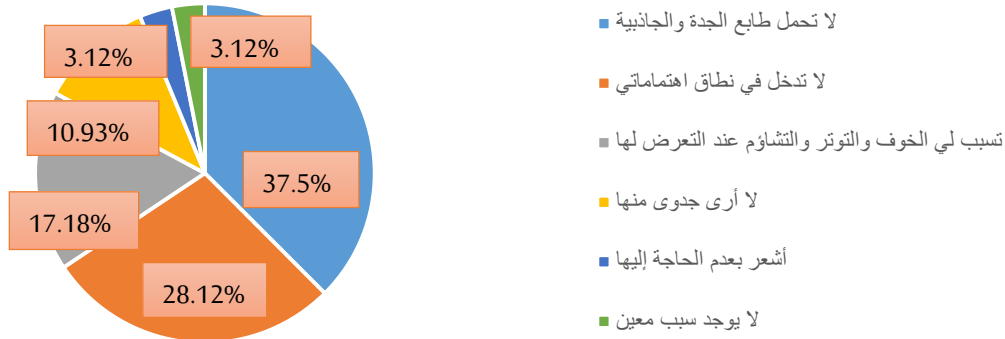
**بالنسبة لمتغير الحالة الاجتماعية:** أسفرت نتائج الجدول أعلاه عن تسجيل أعلى نسبة عند المبحوثين الذين أحيانا ما يتابعون حملات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق عند فئة العزاب وكذلك فئة المتزوجين وهي على التوالي 52% عند العزاب، و 36% عند المتزوجين، مع ملاحظة أن فئة المتزوجين هم أكثر تعرضا لحملات التوعية المرورية من فئة العزاب، ويعزى ذلك في الغالب إلى شعور هذه الفئة بالمسؤولية اتجاه عائلاتهم وأبنائهم، وتعتبر هذه الأخيرة إحدى أهم النقاط التي تركز عليها حملات التوعية المرورية.

**جدول رقم (42): أسباب تعرض المبحوثين بصفة نادرة لحملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق:**

أسباب التعرض بصفة نادرة	ك	%
أشعر بعدم الحاجة إليها	10	3.12
لا أرى جدوى منها	35	10.93
لا تدخل في نطاق اهتماماتي	90	28.12
لا تحمل طابع الجدة والجاذبية	120	37.5
تسبب لي الخوف والتوتر والتشاؤم عند التعرض لها	55	17.18
لا يوجد سبب معين	10	3.12
<b>المجموع</b>	<b>320</b>	<b>100</b>

المصدر: من إعداد الباحثة.

شكل رقم (14): أسباب تعرض المبحوثين بصفة نادرة لحملة التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق



المصدر: من إعداد الباحثة.

أظهرت نتائج الجدول والشكل أعلاه أن ما نسبته 37.5% من المبحوثين أقروا أن سبب تعرضهم بصفة نادرة لحملة التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق مرده أن هذه الأخيرة لا تحمل طابع الجدة والجاذبية، فهي مضامين مكررة ولا تحمل طابع الجدة وذلك لأنها تتناول نفس المواضيع، ودائماً ما تركز على أخطاء السائقين وكأن السائق وحده من يتحمل مسؤولية حادث المرور، في حين أن الواقع يثبت تدخل العديد من العناصر في ظاهرة حوادث المرور والتي من بينها المحيط كحالة الطرقات وكذا المركبة، إضافة إلى الأحوال الجوية، كما أن المعالجة لهذه المواضيع دائماً ما تركز على المشكلة دون التطرق إلى الحل.

وأعرب ما نسبته 28.12% من المبحوثين أن سبب متابعتهم النادرة لمثل هذه الحملات يعود إلى أنها لا تدخل في نطاق اهتماماتهم، وقد يرتبط هذه بالمرات الداخلية للأفراد والتي من بينها الدوافع، فالدوافع هي القوة المحركة الكامنة في الأفراد والتي تدفعهم للقيام بسلوك معين، وتتولد هذه الأخيرة نتيجة توافق المنبهات التي يتعرض لها الأفراد مع الحاجات الكامنة لديهم<sup>1</sup>، وهو ما يحيل إلى عدم إهمال أن المتلقي يميل إلى قراءة أو سماع أو مشاهدة ما يتفق مع اتجاهاته وميوله واهتماماته وثقافته، وهو ما يعرف بالتعرض أو الانتباه الاختياري<sup>2</sup>.

في حين أقرت نسبة 17.18% من المبحوثين أن هذا النوع من الحملات يسبب لهم الخوف والتوتر والتشاؤم عند التعرض له، فالطابع الغالب على هذه الأخيرة هو الطابع المأساوي والخاتمة الحزينة، وهو ما يدفع

<sup>1</sup> ليلي كوسة: واقع وأهمية الإعلان في المؤسسة الاقتصادية الجزائرية " دراسة حالة مؤسسة اتصالات الجزائر للهاتف النقال -موبيليس-، رسالة ماجستير، في العلوم التجارية، تخصص تسويق، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة منتوري قسنطينة، الجزائر، 2007/2008، ص118.

<sup>2</sup> سامي عبد العزيز، صفوت العالم: مقدمة في الإعلان، د طه مركز التعليم المفتوح، القاهرة، مصر، 2004، ص94.

الكثيرين إلى النفور منها، أما ما نسبته 10.93% من المبحوثين أرجعوا سبب المتابعة النادرة إلى عدم وجود جدوى لهذه المتابعة، بحكم أنهم أطراف فاعلين في المشكلة المرورية فهم على دراية تامة بكل ما يتعلق بها.

أما أدنى نسبة 3.12% فكانت لمن صرحوا بعدم وجود سبب معين لمتابعتهم النادرة لهذه الحملات، وهي نفس النسبة بالنسبة للمبحوثين الذين أقرروا بعدم حاجتهم لمثل هذه الحملات لأنهم دائماً ما يحترمون قانون المرور ويطبقون أحكامه وقواعده.

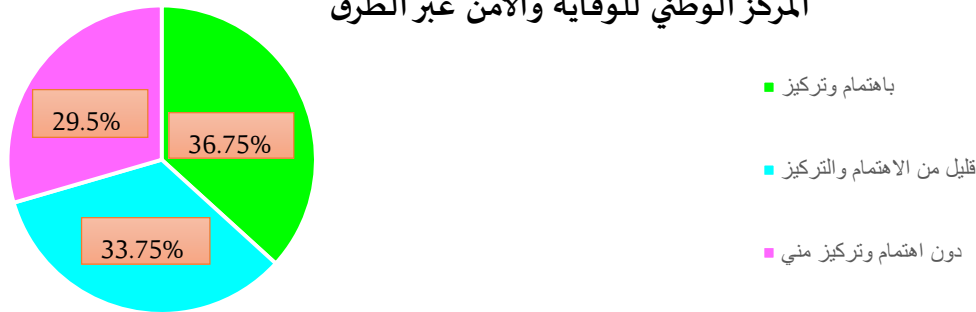
جدول رقم (43): طبيعة تعرض المبحوثين لحملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق:

طبيعة التعرض	ك	%
باهتمام وتركيز	147	36.75
قليل من الاهتمام والتركيز	135	33.75
دون اهتمام وتركيز مني	118	29.5
المجموع	400	100

المصدر: من إعداد الباحثة.

شكل رقم (15): طبيعة تعرض المبحوثين لحملات التوعية المرورية التي يقدمها

المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق



المصدر: من إعداد الباحثة.

بينت نتائج الجدول والشكل أعلاه أن نسبة 36.75% من المبحوثين يتعرضون لحملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق باهتمام وتركيز، ومرد هذا أن التركيز والاهتمام على أي موضوع يكون نابع من الاهتمام المسبق والمعرفة القبلية بالموضوع المعالج، وهذا يقودنا للحديث عن مراحل

الاستجابة أو السلوك وحتى التأثير، فقبل أن نصل إلى هذه المراحل هناك مراحل أخرى على درجة عالية من الأهمية كالانجذاب، الرغبة، الانتباه للموضوع المراد تحقيق التأثير منه.

في حين أقرت نسبة 33.75% من المبحوثين أنهم يتعرضون لهذه الحملات بقليل من الاهتمام والتركيز، لأن تركيزهم خاصة إذا كانوا بصدد القيادة يكون منصبا على أمور أكثر أهمية كإشارات المرور والمارة والحواجز الأمنية وغيرها وهو ما يحول دون التركيز والانتباه الدقيق لهذه المضامين هذا في حال التعرض لهذه المضامين عبر الإذاعة، ومع هذا تتأثر طبيعة تعرض الأفراد لمثل هذه المضامين بجملة من العوامل من بينها العمل، المهنة وهذه الأخيرة تؤثر في تحديد الوقت المناسب للتعرض وهذا التوقيت يتأثر بنوعية المحتوى ومنه يؤثر على طبيعة التركيز<sup>1</sup>، وعليه إذا لم تتوفر عوامل وظروف معينة لا يمكن توفر القدرة على التركيز التام على المحتوى المعروض.

أما أدنى نسبة 29.5% فقد سجلت عند المبحوثين الذين أقروا بأنهم يتابعون هذه الحملات دون اهتمام ودون تركيز، ويعود ذلك إلى طابع التكرار والديمومة لهذه المضامين، وهو ما يجعل منها راسخة عند البعض، وعند البعض الآخر تصبح على درجة عالية من الملل، وهو ما يعرف بظاهرة التشبع<sup>2</sup>، الناتجة عن تكرار نفس الحملات أو نفس المحتوى الإعلامي، وهو ما يولد حالة من التشبع ناتجة عن الكم الهائل من الرسائل التوعوية أو المحتوى الإعلامي عبر كافة الوسائل الإعلامية.

جدول رقم (44): العلاقة بين طبيعة تعرض المبحوثين لحملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق وامتغير الجنس، والسن:

المجموع		دون اهتمام وتركيز مني		قليل من الاهتمام والتركيز		باهتمام وتركيز		طبيعة التعرض	
%	ك	%	ك	%	ك	%	ك	متغيرات الدراسة	
100	300	34.33	103	33.33	100	32.33	97	ذكر	الجنس
100	100	15	15	35	35	50	50	أنثى	
	400		118		135		147	المجموع	
00	00	00	00	00	00	00	00	أقل من 20 سنة	السن

<sup>1</sup> محمد عبد الحميد: مرجع سبق ذكره، ص107.

<sup>2</sup> أسامة عبد العزيز، صفوت العالم: مرجع سبق ذكره، ص93.

100	152	47.36	72	44.73	68	7.89	12	من 21 إلى 30 سنة
100	153	19.60	30	30.06	46	50.32	77	من 31 إلى 40 سنة
100	40	25	10	25	10	50	20	من 41 إلى 50 سنة
100	30	10	3	20	6	70	21	من 51 إلى 60 سنة
100	25	12	3	20	5	68	17	أكثر من 60 سنة
	<b>400</b>		<b>118</b>		<b>135</b>		<b>147</b>	<b>المجموع</b>

المصدر: من إعداد الباحثة.

**بالنسبة لمتغير الجنس:** أسفرت نتائج الجدول أعلاه عن وجود فارق بين الذكور والإناث في طبيعة التعرض لحمات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، حيث أشارت النتائج إلى أن الإناث يتعرضون لهذه الحملات باهتمام وتركيز بنسبة بلغت 50% في حين أن الذكور يتعرضون لهذه الحملات دون اهتمام وتركيز منهم وبلغت نسبة المبحوثين الذين أقروا بهذا 34.33%.

في سياق متصل، تم تسجيل أدنى نسبة 15% عند الإناث عند المبحوثات اللواتي يتعرضن لهذه الحملات دون اهتمام وتركيز منهن، بالمقابل تم تسجيل أدنى نسبة 32.33% عند الذكور الذين يتعرضون لهذه الحملات باهتمام وتركيز.

إذا تعمقنا في هذه النسب والأرقام، لوجدنا أنها تعكس الواقع المسجل عند الحديث عن حوادث المرور، فإذا تكلمنا عن الإحصائيات بالاعتماد على متغير الجنس، نجد أن الذكور أكثر عرضة للحوادث من الإناث، وأكثر ارتكابا للأخطاء المميتة في الحوادث مقارنة بالإناث، ويعود هذا إلى جملة من الاعتبارات كنا قد تطرقنا إليها في الجدول رقم (37)، الذي يوضح العلاقة بين عدد مرات التعرض لحادث مرور ومتغير الجنس.

**بالنسبة لمتغير السن:** بينت نتائج الجدول أعلاه، أن أعلى نسبة سجلت بالنسبة للمبحوثين الذين يتعرضون لهذه الحملات التوعوية باهتمام وتركيز، عند الفئة العمرية من 51 إلى 60 سنة، وذلك بنسبة 70%، بالمقابل سجلت أدنى عند الفئة العمرية من 21 إلى 30 سنة، وذلك بنسبة 7.89%.

أما بالنسبة للمبحوثين الذين يتعرضون لحمات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق دون اهتمام وتركيز منهم، سجلت أعلى نسبة 47.63% عند الفئة العمرية من 21 إلى 30 سنة، بالمقابل سجلت أدنى نسبة 10% عند مبحوثي الفئة العمرية من 51 إلى 60 سنة.



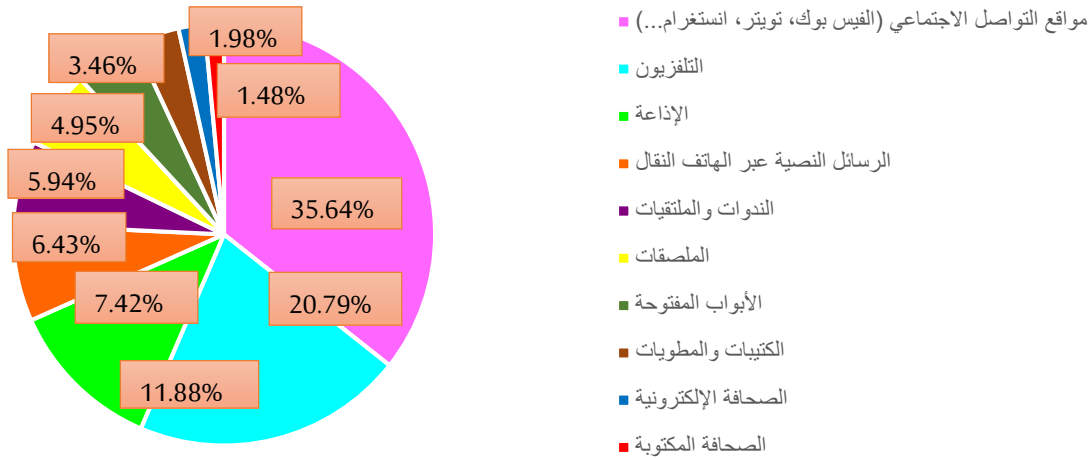
بالعودة إلى النسب والأرقام السابقة نلاحظ أن الفئات الشبابية غالبا ما تبدي قلة اهتمام بحملات التوعية المرورية نظرا لما تتميز به هذه الفئة من خصائص كالاندفاعية وحب المغامرة والمخاطرة خاصة عند الحديث عن السياقة فهي عند هذه الفئة العمرية فن ومباهاة أقرب من أنها كفاءة وقواعد وممارسة، بالمقابل نجد الفئات الأخرى أكثر وعيا وأكثر اهتماما بهذه الحملات، وقد يعود ذلك إلى سنوات الخبرة الطويلة في السياقة، إضافة إلى إلمامهم تقريبا بكل جوانب المنظومة المرورية، وقد يكون اهتمام البعض نابعا من تجارب شخصية معاشة.

جدول رقم (45): الوسيلة الإعلامية التي يفضل أن يتعرض من خلالها المبحوثون لحملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق:

الوسيلة المفضلة	ك	%
الصحافة المكتوبة (الورقية)	9	1.48
الإذاعة	72	11.88
التلفزيون	126	20.79
مواقع التواصل الاجتماعي (الفيس بوك، تويتر، انستغرام...)	216	35.64
الكتيبات والمطويات	21	3.46
الملصقات	36	5.94
الندوات والملتقيات	39	6.43
الأبواب المفتوحة	30	4.95
الصحافة الإلكترونية	12	1.98
الرسائل النصية عبر الهاتف النقال	45	7.42
<b>المجموع</b>	<b>606</b>	<b>100</b>

المصدر: من إعداد الباحثة.

شكل رقم (16): الوسيلة الإعلامية التي يفضل أن يتعرض من خلالها المبحوثون لحملة التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق



المصدر: من إعداد الباحثة.

من خلال المعطيات المبينة في الجدول والشكل أعلاه، جاء في مقدمة الوسائل الإعلامية التي يفضل المبحوثون أن يتعرضوا من خلالها لحملة التوعية المرورية التي يبثها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق مواقع التواصل الاجتماعي (الفيس بوك، تويتر، انستغرام...) وذلك بنسبة بلغت 35.64% تلاها في المرتبة الثانية التلفزيون بنسبة قدرت ب 20.79%، ثم حلت الإذاعة ثالثا بنسبة 11.88%، وهذه تتقارب مع دراسة سابقة للباحثة هيبية شعوة<sup>1</sup> 2007، والتي من أهم نتائجها احتلال التلفزيون والإذاعة المراتب الأولى في ترتيب الوسائل الإعلامية المفضلة لبث حملات التوعية المرورية\*، وتختلف هذه الدراسة مع الدراسة الحالية من حيث نتيجة مواقع التواصل الاجتماعي وهذا الفرق بين الدراسات الحديثة والقديمة عن التوعية المرورية وحملاتها، فغالبية الدراسات الحالية أو الحديثة أصبحت تركز على القدرة العالية لمواقع التواصل الاجتماعي في التوعية.

ثم جاء في المرتبة الرابعة الرسائل النصية عبر الهاتف النقال بنسبة قدرت ب 7.42%، وتعد هذه الأخيرة دعامة أساسية ومهمة لحملة التوعية المرورية نظرا إلى الاستخدام الكبير للهاتف النقال من قبل الأفراد في حياتهم اليومية حيث لم يعد الهاتف من الجماليات والكماليات بل صار من الضروريات التي لا يمكن الاستغناء عنها من قبل الأفراد، وهذا ما يزيد من فرصة وصول رسائل التوعية المرورية إلى الجماهير المستهدفة.

<sup>1</sup> هيبية شعوة: مرجع سبق ذكره.

\*لمزيد من المعلومات، يمكن الرجوع إلى مبحث الدراسات السابقة، عنصر الدراسات الجزائرية.

إضافة إلى الوسائل التي سبق ذكرها احتلت الندوات والملتقيات، الملتصقات والأبواب المفتوحة، الكتيبات والمطويات، الصحافة الإلكترونية، الصحافة الورقية نسب ضئيلة جاءت على التوالي الندوات والملتقيات بنسبة 6.43%، الملتصقات بنسبة قدرت ب 5.94%، الأبواب المفتوحة بنسبة 4.95%، الكتيبات والمطويات بنسبة قدرت ب 3.46%، أما الصحافة الإلكترونية فكانت بنسبة 1.98%، وأخيرا الصحافة الورقية أو المكتوبة بنسبة 1.48%، وتعتبر هذه الأخيرة من أهم النشاطات والفعاليات المصاحبة لحمات التوعية طيلة فترة عرضها، خاصة وأنها تكتسي طابع الجماهيرية الذي هو مطلوب في مثل هكذا فعاليات، وهو الأمر الذي يسعى إلى تحقيقه القائمون على إعداد الحملات التوعوية بالمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.

أما فيما يخص الأبواب المفتوحة، فالملاحظ أن هذه الفعالية غالبا ما تقوم بها المؤسسات الأمنية في صورة مديريات الأمن ومراكز الدرك الوطني، من خلال تنظيم حملات توعوية مرورية عن طريق تنظيم أبواب مفتوحة في خدمة المواطنين، لأن المواطن شريك أساسي وفعال في عملية التوعية والتحسيس<sup>1</sup>.

وقد أكدت نسبة كبيرة من الأبحاث الإعلامية أن لكل وسيلة اتصال مقدرة على الإقناع والتأثير، تزيد أو تقل عن غيرها من الوسائل الأخرى<sup>2</sup>، كذلك تشير غالبية الأبحاث إلى أن الإمكانيات النسبية لمختلف الوسائل الإعلامية تختلف بشكل واضح من مهمة إقناعية إلى أخرى (أي حسب موضوع الحملة، ووفقا للجماهير الذي ستوجه إليه)<sup>3</sup>.

يقوم المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق بتوظيف وسائل الإعلام كدعائم لحماته التوعوية من خلال ثلاث طرق، هي<sup>4</sup>: أولا من خلال نشر وبث الرسائل التوعوية عبر وسائل الإعلام المختلفة، مثل الفواصل الإذاعية، الومضات التلفزيونية...، ثانيا من خلال مرافقة وسائل الإعلام للمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق وذلك بتغطية نشاطاته وفعالياته المختلفة، أما الطريقة الثالثة فهي جعل وسائل الإعلام كشريك مع المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، ليحول قضية أو مشكلة حوادث المرور إلى قضية رأي عام، فهي ليست قضية مركز وحسب أو قضية وزارة وحسب، بل هي قضية رأي عام وتهم الجميع دون استثناء لأنها تمس بسلامة الأفراد وأمنهم.

1 مقابلة مع السيد لماني محمد: مرجع سبق ذكره.

2 جيهان أحمد رشتي: الأسس العلمية لنظريات الإعلام، د ط، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، 1978، ص 361.

3 المرجع نفسه: ص ن.

4 مقابلة مع السيدة: فاطمة خلاف، مرجع سبق ذكره، (لمزيد من التفاصيل راجع مبحث تحليل بيانات المقابلة).

فالمرکز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق يعتمد ويركز دائما على الوسيلة التي تستقطب اهتمام وانتباه كل فئة، وهذا مرتبط ارتباطا وثيقا بموضوع الحملة، أهداف الحملة، وكذا الجمهور المستهدف من الحملة.

والمتتبع لحملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، يجد بأنه يعتمد على كل القنوات التلفزيونية (الخاصة والعمومية) وكل القنوات الإذاعية دون استثناء، إضافة إلى وكالة الأنباء الجزائرية ومواقع التواصل الاجتماعي، المطويات الندوات، المعارض وكذا الأبواب المفتوحة<sup>1</sup>، لكن لا يكون اختيار أي وسيلة عبثا بل بمراعاة جملة من الاعتبارات الخاصة بكل وسيلة، فمثلا إذا تعلق الأمر بالقنوات التلفزيونية فالمرکز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق يركز على القنوات التي تملك نسبة مشاهدة كبيرة، يعتمد على القنوات التي تبث رسائل التوعية المرورية أوقات ذروة المشاهدة لأن ذلك يعطي مجالا أكبر لانتشارها ولوصولها للجمهور المستهدف، كما أن المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق يركز على القنوات التي تعطي أهمية لمجال السلامة المرورية، خاصة القنوات التي تبث الفواصل والومضات التوعوية إضافة إلى مساهمتها في إثراء ودعم هذه الحملات التوعوية وذلك عن طريق برمجة الحصص وفتح باب النقاش حول السلامة المرورية لجميع الأطراف الفاعلة، مع الإشارة إلى أن جميع القنوات التلفزيونية والإذاعية الخاصة والعمومية تبث هذه الفواصل والومضات التوعوية مجانا لأنها خدمة عمومية للصالح العام وهو ما يطلق عليها حملة ذات منفعة عامة.

وبشكل عام فإن الجمع بين أكثر من وسيلة إعلامية يعد من الخصائص التي تميز الحملات الإعلامية الناجحة<sup>2</sup>، وقد أظهرت التجارب أن تأثير التعرض لعدة وسائل إعلامية أفضل من بكثير من تأثير التعرض لوسيلة واحدة<sup>3</sup>، ومنه فالاختلاف في نقل المضمون أو المحتوى هو أساس للاختلاف في تأثير وسائل الإعلام المختلفة<sup>4</sup>، وعلى هذا الأساس وجب التنوع في دعائم الحملات الإعلامية التوعوية من أجل تحقيق فعالية أكثر وتأثير أكبر.

1 مقابلة مع السيدة: فاطمة خلاف، مرجع سبق ذكره.

2 جيهان أحمد رشتي: مرجع سبق ذكره، ص363.

3 المرجع نفسه: ص ن.

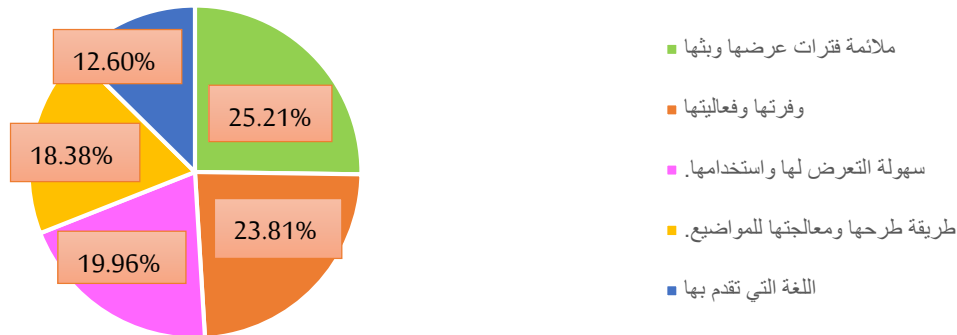
4 المرجع نفسه: ص364.

جدول رقم (46): أسباب تفضيل المبحوثين لوسيلة دون أخرى للتعرض لحمات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق

سبب التفضيل	ك	%
اللغة التي تقدم بها	72	12.60
ملائمة فترات عرضها وبثها	144	25.21
سهولة التعرض لها واستخدامها	114	19.96
طريقة طرحها ومعالجتها للمواضيع	105	18.38
وفرتها وفعاليتها	136	23.81
<b>المجموع</b>	<b>571</b>	<b>100</b>

المصدر: من إعداد الباحثة.

شكل رقم (17): أسباب تفضيل المبحوثين لوسيلة دون أخرى للتعرض لحمات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق



المصدر: من إعداد الباحثة.

بينت نتائج الجدول والشكل أعلاه أن ما نسبته 25.21% من المبحوثين أقروا أن سبب تفضيلهم للوسائل التي سبق وأشرنا إليها يعود لملائمة فترات عرضها وبثها، فاختيار الوقت الذي يتناسب مع الفترة التي يتعرض فيها المتلقي لهذه المضامين<sup>1</sup> يعد من أهم عوامل نجاح الحملات، وإذا رجعنا إلى الجدول السابق نلاحظ أن الوسائل الثلاث الألى في الترتيب هي مواقع التواصل الاجتماعي، التلفزيون، الإذاعة، وإذا قمنا بربطها بعامل ملائمة فترة العرض والبث نجد بالنسبة لمواقع التواصل الاجتماعي يعزى ذلك إلى سهولة وسرعة تداول

<sup>1</sup> وهيبية حمزاوي: مرجع سبق ذكره، ص60.

المعلومات عبر هذه المواقع<sup>1</sup> وسهولة نشر الوعي المروري عبرها، أما بالنسبة للتلفزيون والإذاعة فيتم نشر هذه الرسائل أوقات ذروة المشاهدة والاستماع، فالنسبة للتلفزيون نجد الفترة الليلية هي الأفضل والنسبة للإذاعة نجد أن الفترة الصباحية هي الأفضل.

في حين أعرب ما نسبته 23.81% من المبحوثين أن سبب تفضيلهم لتلك الوسائل يعود لوفرتها وفعاليتها، وهو ما أكدته لنا السيدة فاطمة خلاف " رئيسة قسم الوقاية والتنسيق المرورين بالمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق"، حيث أقرت بأن مواقع التواصل الاجتماعي هي الوسيلة الأكثر فاعلية في الوقت الحالي، خاصة بالنسبة لفئة الشباب والمراهقين، لأن جل اهتماماتهم مصوبة نحو الأنترنت وتطبيقاتها<sup>2</sup>، وهو ما دفع بالمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق إلى توظيف هذه الوسائل والتقنيات كدعائم أساسية لحمالاته التوعوية، خاصة إذا ما كانت فئة الشباب هي الفئة الأكثر تأثراً بمشكلة حوادث المرور من حيث التسبب فيها وكذا من حيث كونهم أكثر الفئات العمرية المصنفة كضحايا لحوادث المرور\*، كما أن هذه الأخيرة (مواقع التواصل الاجتماعي، التلفزيون، الإذاعة) هي وسائل متوفرة تقريبا عند جميع الأفراد، ولم تفقد قيمتها وفعاليتها رغم التطورات التي يعرفها العصر الحالي خاصة من ناحية التطور التكنولوجي والتقني الكبير الذي تعرفه وسائل الاتصال والإعلام المختلفة، زد على ذلك سهولة التعرض لها واستخدامها، وهو ما أقرته نسبة 19.96% من المبحوثين.

إضافة إلى أن نجاح الوسيلة الإعلامية في أداءها، يعني ضرورة توفر عناصر خاصة بها كطريقة عرضها وتقديمها لمضمون الرسالة، كما يتوقف الأمر على فن الإخراج وقرب الوسيلة من المتلقي أو بعدها عنه، وكذا استمرارها في العرض<sup>3</sup>، وهذا ما أعربت عنه نسبة 18.38% من المبحوثين.

أما أدنى نسبة فقد سجلت عند المبحوثين الذين أقرروا بأن سبب التفضيل يعود إلى اللغة التي تقدم بها هذه الوسائل وذلك بنسبة قدرت ب 12.60%.

<sup>1</sup> محمد فاضل علي: دور شبكة الفيس بوك في تعزيز التوعية الصحية لدى الجمهور " دراسة مسحية من وجهة نظر المختصين في وزارة الصحة الأردنية"، رسالة ماجستير، في الإعلام، كلية الإعلام، جامعة الشرق الأوسط، الأردن، 2017، ص25.  
<sup>2</sup> مقابلة مع السيدة فاطمة خلاف، مرجع سبق ذكره، (لمزيد من التفاصيل راجع مبحث تحليل بيانات المقابلة).  
<sup>3</sup> نزهة حانون: الأساليب الإقناعية في الصحافة المكتوبة الجزائرية " ميثاق السلم والمصالحة الوطنية نموذجا " -دراسة لجريدتي النصر والخبر-، رسالة ماجستير، في الاتصال والعلاقات العامة، قسم علوم الإعلام والاتصال، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة منتوري، قسنطينة، الجزائر، 2008، ص21.

وتأسيسا على ما سبق يتم اختيار الوسائل الاتصالية الخاصة بالحملات بناء على مجموعة من المعايير كمعقولية التكاليف، نسبة الوصول إلى الجماهير المستهدفة، الوسائل المتاحة، التغطية الجغرافية وكذا الخصائص الفنية والإنتاجية لكل وسيلة<sup>1</sup>، كل هذا حتى تعطي النتائج المأمولة.

إذن فالاستراتيجية الإعلامية الخاصة بالحملات التوعوية المرورية هي عبارة عن بناء مكون من جملة من الخطوات كل خطوة على درجة عالية من الأهمية، من بينها خطوة اختيار الوسيلة أو الوسائل التي ستبث رسالة الحملة من خلالها أو بواسطتها، لأن حسن اختيار الوسيلة أو الوسائل التي تنشر الرسالة من خلالها يعد من الأمور الضرورية لتحقيق الأثر الإقناعي<sup>2</sup>، لأن ذلك بإمكانه أن يسمح بالوصول إلى الجمهور وبطريقة فعالة، خاصة وأن وسائل الاتصال كثيرة ومتنوعة، فاختيار الوسيلة يعتبر عنصرا هاما من عناصر الخطة الفعالة، لكون هذه الوسائل مختلفة في خصائصها، وما يصلح لموضوع معين، قد لا يصلح لموضوع آخر، " فالاتصال يمارس دورا حيويا في تكوين وإعادة تكوين الآراء المختلفة، بينما وسائل الاتصال تساهم في تكوين الاتجاهات العقلية والوجدانية، وغدت هذه الوسائل من أهم مصادر المعرفة للجماهير بصفة عامة<sup>3</sup> ".

جدول رقم (47): ترتيب الفترات الزمنية التي عادة ما يتعرض فيها المبحوثين لحمات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق:

الفترة الزمنية المفضلة	ك	%
الفترة الصباحية	170	42.5
فترة الظهيرة	10	2.5
الفترة المسائية	60	15
الفترة الليلية	160	40
<b>المجموع</b>	<b>400</b>	<b>100</b>

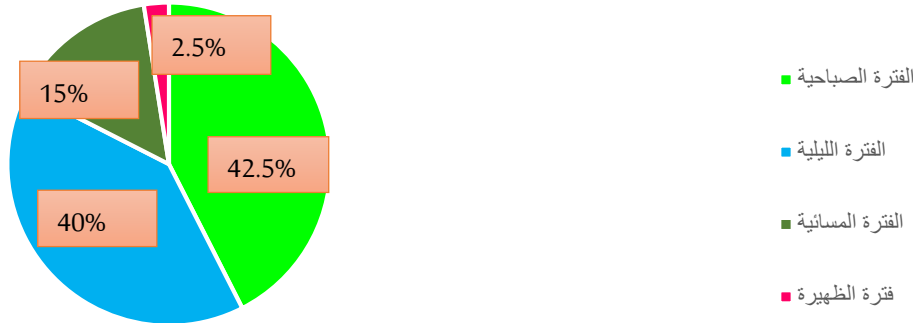
المصدر: من إعداد الباحثة.

<sup>1</sup> عبد الرحمان عبد العزيز الماجد: أساليب الاتصال ووسائله في العلاقات العامة " دراسة تطبيقية "، رسالة ماجستير، كلية الدعوة والإعلام، جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية، السعودية، 1408/1407، ص97-98.

<sup>2</sup> محمد بودربالة: مرجع سبق ذكره، ص163.

<sup>3</sup> محي الدين عبد الحلیم: الدعوة الإسلامية والإعلام الدولي، د ط، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، د س ن، ص14.

شكل رقم (18): ترتيب الفترات الزمنية التي عادة ما يتعرض فيها المبحوثون لحملة التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق



المصدر: من إعداد الباحثة.

أظهرت معطيات الجدول والشكل أعلاه، أن الفترة الصباحية هي الفترة المفضلة عند المبحوثين وذلك بنسبة بلغت 42.5%، تلتها في المرتبة الثانية الفترة الليلية بنسبة 40%.

ويعود اختيار وتفضيل الفترة الصباحية للملائمة أوقات البث والعرض مع أوقات عمل المبحوثين، خاصة في الصباح وهي فترة ذروة النشاط بالنسبة للسائقين (مستخدمي الطريق)، كما أن الحالة النفسية والذهنية للسائق تكون على درجة عالية من القابلية والاستعداد للاستقبال والتعرض لمثل هكذا مضامين، خاصة إذا عرفنا أن هذه المضامين تحتاج إلى قدر عال من الانتباه والتركيز، وتتفق نتائج دراستنا مع العديد من نتائج الدراسات السابقة التي من بينها دراسة الباحثة عبير تباري " رحمها الله وأسكنها فسيح جنانه " 2012، ودراسة الباحثة هيبه شعوة 2007، وهي الفترة التي غالبا ما تبث فيها حصص وبرامج وفواصل إعلانية وإعلامية خاصة بالتوعية المرورية، ويرتبط تفضيل هذه الفترة ارتباطا وثيقا بوسيلة الإذاعة.

بالمقابل يعود تفضيل الفترة الليلية التي جاءت في المرتبة الثانية، إلى خصائص عينة الدراسة التي اعتمدها والتي غلبت عليها الفئة العمرية الشبابية على باقي الفئات الأخرى، وللتوضيح أكثر تعيدنا هذه النتائج إلى الجدول رقم (45) الخاص بالوسيلة الإعلامية التي يفضل المبحوثون التعرض من خلالها لحملة التوعية المرورية، حيث احتلت مواقع التواصل الاجتماعي الصدارة في هذه الوسائل، وكما هو شائع ومعلوم يطغى استخدام هذه المواقع في الفترة الليلية، لأنها فترة الفراغ والتخلص من الارتباطات، وبحكم أن غالبية أفراد العينة من الشباب جاءت الفترة الليلية في الصدارة مع الفترة الصباحية من حيث معيار تفضيل فترات التعرض لحملة التوعية المرورية.



أما فترة الظهيرة والفترة المسائية، عادة ما تكون هذه الفترات لعرض الفواصل الإعلانية والومضات الإشهارية الخاصة بالتوعية المرورية في صورة حملة ذات منفعة عامة الخاصة بالتوعية المرورية، خاصة وأن هذه الفترات تتميز أو تعرف بأنها أوقات الذروة، وتقصدها ذروة المشاهدة بالنسبة للتلفزيون، وذروة الاستماع بالنسبة للإذاعة، لأنها أوقات عرض نشرات الأخبار.

**المطلب الثالث: تفرغ وتحليل أجوبة المحور الثالث " آراء وتوجهات المبحوثين نحو مضمون حملات التوعية المرورية المقدمة من المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق "**

تفيد معرفة آراء واتجاهات الجمهور المتلقي نحو المضامين الإعلامية في تقويم العملية الاتصالية الإقناعية، ومعرفة نقاط القوة والضعف فيها لتفاديها مستقبلا، خاصة وأن الجمهور المتلقي اليوم لم يعد ذلك الجمهور السلبي الذي يستقبل ويتعرض فقط للمضامين المختلفة، ولا يبدي أي ردة فعل، بل هو جمهور متلقي فعال ونشط وذو تعرض انتقائي، تنعكس ردود أفعاله هذه على استمرارية التعرض أو التوقف عن التعرض، خاصة وأن هذا الأخير يعتبر معيارا أساسيا لقياس مدى فعالية ونجاح المضامين الإعلامية.

ووفقا لهذا جاء هذا المحور بهدف التعرف على آراء وتوجهات المبحوثين، نحو مضامين حملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، وقد جاءت أجوبة المبحوثين على أسئلة هذا المحور كما يلي:

**جدول رقم (48): مدى أهمية حملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق عند المبحوثين:**

مدى الأهمية	ك	%
مهمة	323	80.75
غير مهمة	77	19.25
<b>المجموع</b>	<b>400</b>	<b>100</b>

المصدر: من إعداد الباحثة.

شكل رقم (19): مدى أهمية حملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق عند المبحوثين



المصدر: من إعداد الباحثة.

بينت نتائج الجدول والشكل أعلاه أن ما نسبته 80.75% من المبحوثين قد أقروا بأهمية حملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، حيث تبقى مضامين حملات التوعية المرورية على درجة عالية من الأهمية لدى الكثيرين لأنها تعتبر عامل تذكير بالنسبة للمبحوثين، ولسؤوليتهم تجاه أنفسهم وتجاه عائلاتهم، واتجاه الطريق ومرتاديه، وهي تتناول مواضيع ومشكلات تدخل في إطار اهتماماتهم وانشغالهم.

في حين أقر ما نسبته 19.25% من المبحوثين بعدم أهمية حملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، وقد يعود ذلك إلى التطور الكبير الذي نشهده في مجال تكنولوجيا الإعلام والاتصال خاصة ما تعلق منها بوسائل الإعلام والاتصال، حيث أصبح الحصول على المعلومة التي نريد من شتى المصادر أمرا ميسرا ومتاحا للجميع، كما قد يعزى ذلك إلى الرتابة وعدم التغيير والتجديد في هذه الحملات، خاصة وأن هذه الأخيرة تعتبر من المحتويات الإعلامية التي يغلب عليها طابع التكرار والاستمرارية والديمومة، وهو ما يجعل من المعلومات أو الرسائل التي تحويها راسخة في ذهن الكثيرين أي مع مرور الوقت لن يكونوا بحاجة إليها لأنها أصبحت معلومات مستهلكة ومتداولة.

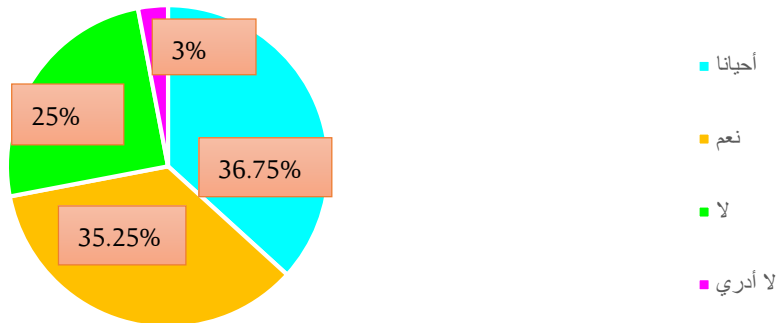
ومن هذا المنطلق يجب التنويع في هذه الحملات والعمل على إثرائها بالرسائل التي تتفق مع حاجات ورغبات ومعارف الجماهير المستهدفة، حتى لا تفقد قيمتها مع مرور الوقت، كما يجب البحث في الأسباب التي تؤدي بالأفراد للنفور من مثل هذه المضامين بالرغم من الأهمية الكبيرة التي تحتويها كونها تعالج مشكلة اجتماعية خطيرة ألا وهي حوادث المرور.

جدول رقم (49): مدى اقتناع المبحوثين بحملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق:

مدى الاقتناع	ك	%
نعم	141	35.25
لا	100	25
أحيانا	147	36.75
لا أدري	12	3
المجموع	400	100

المصدر: من إعداد الباحثة.

شكل رقم (20): مدى اقتناع المبحوثين بحملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق



المصدر: من إعداد الباحثة.

بينت معطيات الجدول والشكل أعلاه، أن ما نسبته 36.75% من المبحوثين أحيانا ما يقتنعون بحملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، في أقر 35.25% من المبحوثين باقتناعهم بهذه الحملات.

ويعزى عدم اقتناع المبحوثين بمضامين هذه الحملات إلى أن مواضيع هذه المضامين تبقى على نفس الوتيرة، أي أنها لا تعرف تطورات، فالقائم بالاتصال هنا لا يراعي التغيرات التي تحدث في المجتمع والتي من بينها اتجاهات وسلوكات المستقبل لهذه المضامين، فالسائق إذا أحس نفسه أنه المقصود باللوم والعتاب وأنه المسؤول الأول والوحيد عن الحوادث المرورية، يتولد لديه نوع من النفور عن هذه المضامين التوعوية، وإن كانت على درجة

عالية من الأهمية، فالافتناع يتولد عن عدة أمور منها التنوع في المواضيع المعالجة والمطروحة، إعداد هذه المضامين بناء على معطيات واقعية، معالجة المشكلة من جذورها وليس إعطاء قراءات سطحية لها فقط، بالإضافة إلى محاولة إشراك السائقين في هذه العملية وخلق همزة وصل بينهم وبين رجال الأمن والشرطة، لأن الهدف واحد لكن الوصول إلى تحقيقه يتطلب تظافر جهود الجميع وكل من له علاقة بالموضوع من قريب أو بعيد.

وحتى تكون المادة الإعلامية الموظفة في حملات التوعية المرورية قادرة على الإقناع، يجب أن تتوفر فيها الشروط والمتطلبات التالية:<sup>1</sup>

- ♣ تحديد الأهداف التي تسعى الحملة الإعلامية التوعوية لتحقيقها، وتتوقف صياغة هذه الأهداف على ماذا يريد مرسل المادة الإعلامية؟ وما طبيعة الجهة المستهدفة بتلك المادة؟ وهو ما التمسناه في حملات التوعية المرورية التي يقوم بها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، حيث من أهم الخطوات المعتمدة في الإعداد لهذه الحملات خطوة تحديد أهداف الحملة، وخطوة تحديد الفئة المستهدفة من الحملة بدقة، وأهداف والفئة المستهدفة من كل حملة توعوية تحدده طبيعة الموضوع المتناول والمعالج في الحملة.<sup>2</sup>
- ♣ أن تكون المادة لإعلامية سهلة الفهم والاستيعاب ومرتبطة بالمنظومة الاجتماعية المتمثلة في العقيدة والقيم والعادات للفئة المستهدفة.
- ♣ أن تكون قادرة على جلب الانتباه وتدفع الأشخاص لمتابعتها.
- ♣ أن تكون قابلة للتصديق، فقد أشار عدد من الباحثين إلى أن المادة الإعلامية غير الصحيحة لا يتقبلها عقل الفئة المستهدفة، وبالتالي تفقد قدرتها على الإقناع.
- ♣ أن تتصل المادة الإعلامية المعروضة في حملات التوعية المرورية بمصالح وطموحات الفئة المستهدفة، وأن تشعرها بأنها بحاجة إلى مضمونها، ومن هنا يأتي التأكيد على ضرورة أن تنبثق الرسالة الإعلامية من حاجات ومتطلبات الفئة المستهدفة، وليست مفروضة عليها.
- ♣ أن تقدم الرسالة الإعلامية إلى الفئة المستهدفة بطريقة تخلو من الأمر والإجبار، بل يجب أن تركز على الحاجة والضرورة، فغالبا ما يرفض الشيء المفروض، والنفوس البشرية لا تتحمس لما هو خارج عن إطار رغبتها ومصحتها.

<sup>1</sup> حسين سالم ضيف الله الشريعة: قدرة الإعلام الأمني على الإقناع، مجلة الأمن والحياة، العدد 328، رمضان 1430هـ، ص51، 52.

<sup>2</sup> مقابلة مع السيدة: فاطمة خلاف، مرجع سبق ذكره.

لكن وبعد متابعتنا لجملة من حملات التوعية المرورية التي يقوم بإعدادها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، وجدنا أن معظمها يعتمد على صيغة الأمر بعبارات قصيرة، ومن أمثلتها: (تحلو بالمسؤولية لشتاء بدون ضحية، تمهل لكل طفل مستقبل، فكروا في أولادكم...خفضوا من سرعتكم...وغيرها كثير)<sup>1</sup>. وهو ما يستدعي التنوع في صيغ تقديم وعرض حملات التوعية المرورية، حتى لا يشعر الفرد المستهدف بإجبارية القيام بالسلوك، فليس الهدف من هذه الحملات هو الإجبار بقدر ما هو الامتثال طوعية وعن قناعة بما تقدمه هذه الحملات التوعوية من مضامين، وذلك من أجل نجاحها وتحقيقها لأعلى قدر من الفعالية.

♣ أن يكون مضمون المادة الإعلامية قابلا للتنفيذ، وتتوفر فيه عناصر تحويله إلى سلوك وفعل لدى الفئة المستهدفة، على اعتبار أن ليس كل الناس قادرين على تحويل الأفكار والآراء إلى خطط وأساليب ووسائل وأنشطة إجرائية وسلوكية.

♣ أن يكون مضمون حملة التوعية المرورية مصاغا بلغة سليمة ومفهومة وواضحة لدى جميع المستويات التعليمية والثقافية للفئة المستهدفة، وكلما كانت الرسالة الإعلامية واضحة بلغتها سهلت بمعانيها كانت احتمالية فعاليتها في الإقناع أفضل.

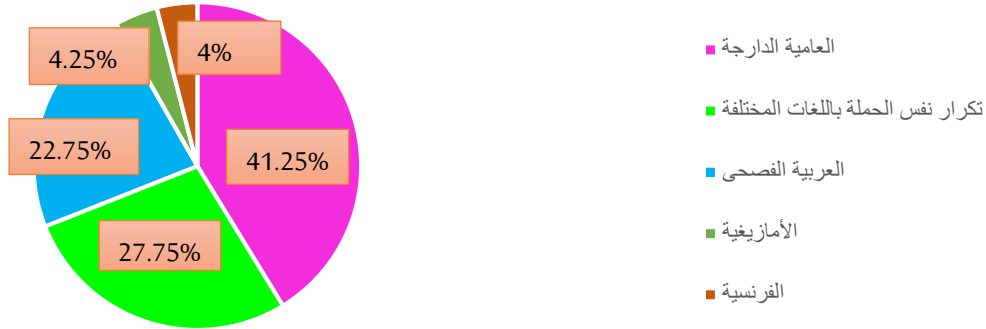
جدول رقم (50): اللغة التي يفضل المبحوثون أن تقدم بها حملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق:

اللغة المفضلة	ك	%
العامية الدارجة	165	41.25
العربية الفصحى	91	22.75
الفرنسية	16	4
الأمازيغية	17	4.25
تكرار نفس الحملة باللغات المختلفة	111	27.75
المجموع	400	100

المصدر: من إعداد الباحثة.

<sup>1</sup> لمزيد من التفاصيل راجع الملحق رقم (6) الخاص بمطويات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق الخاصة بالتوعية المرورية.

شكل رقم (21): اللغة التي يفضل المبحوثون أن تقدم بها حملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق



المصدر: من إعداد الباحثة.

من خلال معطيات الجدول والشكل أعلاه يتضح أن العامية الدارجة هي اللغة المفضلة عند المبحوثين لتقديم حملات التوعية المرورية بنسبة 41.25%، وجاء في المرتبة الثانية تكرار الحملة باللغات المختلفة وذلك بنسبة 27.75%، في حين حلت العربية الفصحى ثالثا كلفة مفضلة بنسبة 22.75%، وتعود هذه النتائج إلى: **بالنسبة للغة العامية الدارجة:** في غالب الأحيان مضامين حملات التوعية المرورية موجهة لغالبية فئات المجتمع والمعروف أن هذه الفئات تختلف في الخصائص والسمات، وهو ما يجعل اللغة العامية أقرب إليهم، كما أنها هي اللغة الأكثر تداولاً وفهماً، وحتى تصل إلى المتلقي يجب أن تخاطبه باللغة التي يفهمها، هذا من أساسيات العملية الإقناعية.

كما أن اختيار غالبية المبحوثين للغة العامية وتفضيلها على باقي اللغات يعود بدرجة أكبر إلى إمكانية وقدرة المبحوثين على فك الرموز التي تتوافر عليها العامية وفهم معانيها ومفرداتها، وهذا يعتبر عاملاً جوهرياً لدى بعض أفراد العينة في التعرض للمضامين والرسائل التي تبث بالعامية. كما أن اللغة العامية يسهل توظيفها واستخدامها إذا تم توظيفها في سياقات محددة وباستخدام رموز واضحة ومتفق عليها اجتماعياً وذات صلة باللغة الأم المتداولة بين غالبية أفراد المجتمع الواحد، وهذه الأخيرة هي من أهم النتائج التي توصل إليها الباحث فارس طباش، في دراسته عن موضوع العامية والفصحى وإشكالية التلقي لدى جمهور الإذاعة الجزائرية،<sup>1</sup> ومن معايير نجاح وفعالية الرسالة الإعلامية أن تكون على درجة عالية من الوضوح والدقة حتى يتسنى للمتلقي فهمها وفك رموزها وهو ما ينجح عند استخدام اللغة العامية، وهذه النتيجة المتوصل إليها تتفق مع دراسة الباحثة عبر تبايني " رحمها

<sup>1</sup> فارس طباش: **العامية والفصحى وإشكالية التلقي لدى جمهور الإذاعة الجزائرية " دراسة وصفية تحليلية "**، رسالة ماجستير، في وسائل الإعلام والمجتمع، قسم علوم الإعلام والاتصال، كلية العلوم السياسية والإعلام، جامعة الجزائر، بن يوسف بن خدة، الجزائر، 2008/2007، ص225.

الله وأسكنها فسيح جنانه"، حيث من أهم نتائجها أن اللغة العامية هي اللغة المفضلة عند المبحوثين لتقديم مضامين التوعية المرورية\*، وتختلف هذه النتيجة مع دراسة الباحثة هيبية شعوة التي جاء في دراستها أن اللغة المفضلة عند المبحوثين لتقديم مضامين التوعية المرورية هي اللغة العربية\*.

**بالنسبة للغة العربية:** جاءت اللغة العربية من حيث التفضيل عند المبحوثين في المرتبة الثانية، ويرتبط اختيار وتفضيل اللغة العربية في كثير من الأحيان بالمستوى التعليمي للفرد\*، فالإشكال عند التلقي والتعرض لمضامين باللغة العربية يبقى في كونها ليست المستوى اللغوي المستخدم اجتماعيا في الحياة اليومية للأفراد في المجتمع الجزائري، وهذا يعتبر من أكثر العوامل المعيقة لفهم الرسالة المقدمة باللغة العربية الفصحى، ولهذا يلجأ القائم بالاتصال في حملات التوعية المرورية إلى الابتعاد نسبيا عن اللغة العربية واستخدام اللغة الأقرب إلى الجمهور المستهدف، كما أن بناء الرسالة التوعوية المرورية باللغة العربية الفصحى يتحكم فيه عاملين أساسيين هما:<sup>1</sup> الأول يتعلق بالمجالات التي توظف فيها، حيث يجب أن يكون استخدامها متوافقا مع الإطار والسياق الاجتماعي، والثاني يرتبط بنوع الجمهور المستهدف، فالأخذ بهذين الاعتبارين ينتج عنه التفاعل مع الرسالة الإعلامية المقدمة، وكذا الرموز التي يحتويها هذا المستوى اللغوي المتمثل في اللغة العربية.

في سياق متصل، لا يجب أن ننسى أن لوسائل الإعلام نفوذ هائل في ميدان اللغة، وهذا ما تولد عنه وجود لغة متداولة منتشرة، كانت سببا في الابتعاد عن اللغة العربية بأنساقها الأصلية، وأساليبها التي ظلت راسخة لقرون، على اعتبار أن اللغة التي تستعملها الصحافة وتتداولها وسائل الإعلام ليست لغة خاصة بفئة معينة، بل إنها اللغة الأكثر شيوعا وقبولا وسط قطاعات جاهيرية كبيرة.<sup>2</sup>

**بالنسبة للغة الأمازيغية:** يعود اختيارها إلى كونها أصبحت لغة وطنية رسمية، إضافة إلى أن بعض المبحوثين ينتمون إلى منطقة القبائل، كما أن هناك بعض البلديات والدوائر بولاية سطيف تتكلم اللغة الأمازيغية.

ومنه نخلص إلى أن نجاح الرسالة الإعلامية التوعوية ليس سهلا، وهو مرتبط بمجموعة من الاعتبارات وجب على القائم بالاتصال في الحملة أن يكون على علم بها، والتي من أهمها إعطاء اعتبار وأهمية قصوى لمدى فهم الجمهور المستهدف للرسالة وإدراكه لها، وبخصوص اللغة التي تقدم بها الرسالة يجب أن تكون اللغة المستخدمة بسيطة جذابة، ولا تحتمل أكثر من تفسير، ومناسبة للجمهور، ويراعى أن تكتب في شكل جمل

<sup>1</sup> فارس طباش: مرجع سبق ذكره، ص224.

\* أنظر مبحث الدراسات السابقة، عنصر الدراسات الجزائرية.

\* أنظر مبحث الدراسات السابقة، عنصر الدراسات الجزائرية.

\* غالبية المبحوثين الذين اختاروا اللغة العربية كانوا من المستوى التعليمي الثانوي والجامعي.

<sup>2</sup> نبيل حداد: في الكتابة الصحفية " السمات، المهارات، الأشكال، القضايا"، د ط، دار الكندي، جامعة اليرموك، عمان، 2002، ص42.

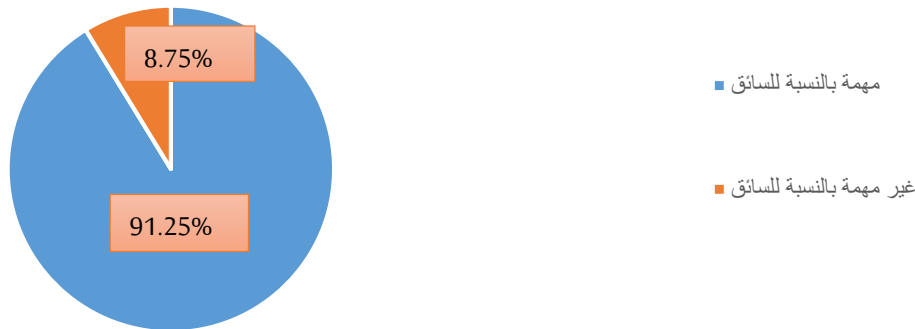
قصيرة، لأن الطويلة تؤدي إلى الملل وسوء الفهم<sup>1</sup>، لأن العديد من الدراسات والأبحاث تؤكد على ضرورة الصياغة في عدد محدد من الكلمات، التي يستغرق إلقاؤها أو تقديمها مدة زمنية محددة، وذلك لأن طول الرسالة أو المضمون وصعوبتها يرتبط ارتباطاً وثيقاً بعدم التركيز وعدم القدرة على الفهم والاستيعاب<sup>2</sup>، كما أن للخصوصية اللغوية عند توظيفها دور إيجابي وفعال في عملية الاتصال ونجاحها لدى الجمهور المستهدف لذا يجب اختيار لغة تقديم الحملة بدقة، دون إهمال الاعتبارات الفكرية والثقافية والعمرية وحتى التعليمية عند القيام بهذه الخطوة، لأن هذه الأخيرة تعتبر من أهم الاعتبارات التي تؤخذ بعين الاعتبار من قبل الجمهور المستهدف عند الاختيار والتفضيل للغات الحملة أو الرسالة الإعلامية.

جدول رقم (51): رأي المبحوثين في المواضيع المعالجة في حملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق:

مدى أهمية المواضيع	ك	%
مهمة بالنسبة للسائق	365	91.25
غير مهمة بالنسبة للسائق	35	8.75
المجموع	400	100

المصدر: من إعداد الباحثة.

شكل رقم (22): رأي المبحوثين في المواضيع المعالجة في حملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق



المصدر: من إعداد الباحثة.

<sup>1</sup> طلعت عيسى: مذكرات في الإعلان " كتابة وتصميم "، د ط، الجامعة الإسلامية، غزة، فلسطين، 2009، ص3.  
<sup>2</sup> محمود خليل، محمد منصور هيبية: إنتاج اللغة الإعلامية في النصوص الإعلامية، د ط، دار مركز القاهرة للتعليم المفتوح، القاهرة، مصر، 2002، ص83.



اعتبرت أعلى نسبة من المبحوثين والمقدرة ب 91.25% أن المواضيع المعالجة في حملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق مهمة، في حين اعتبرت النسبة المتبقية من المبحوثين والمقدرة ب 8.75% أنها غير مهمة.

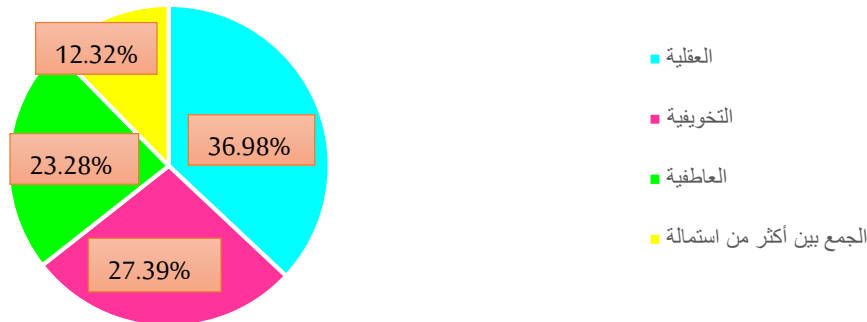
كنا قد فصلنا في الشق النظري لهذه الدراسة أبعاد مشكلة حوادث المرور، والتي تتجلى في آثارها الجسدية ومخلفاتها الوخيمة، هذه الأخيرة تعكس الأهمية التي تكتسي حملات التوعية المرورية، فحتى وإن كانت المواضيع المعالجة فيها مكررة ولا تحمل طابع الجدة والجدانية، إلا أنها تبقى على قدر عال من الأهمية، لأنها تستهدف أو تمس جانبا مهما وهو الأمن الإنساني، أي سلامة الفرد وصحته، إضافة إلى أنها تبقى مواضيع ذات إشكاليات محددة وتمس الموضوع المطروح في حد ذاته، وموجهة لجمهور يعتبر طرف أساسي في معادلة حوادث المرور والتوعية المرورية.

جدول رقم (52): الاستمالات الأفضل التي تؤثر في اتجاهات وسلوكات المبحوثين حسب وجهة نظرهم:

الاستمالات المفضلة	ك	%
العقلية	216	36.98
العاطفية	136	23.28
التخوفية	160	27.39
الجمع بين أكثر من استمالة	72	12.32
المجموع	584	100

المصدر: من إعداد الباحثة.

شكل رقم (23): الاستمالات الأفضل التي تؤثر في اتجاهات وسلوكات المبحوثين حسب وجهة نظرهم



المصدر: من إعداد الباحثة.

صرح ما نسبته 36.98% من المبحوثين أن الاستمالات العقلية هي الاستمالات التي تؤثر في اتجاهاتهم وسلوكياتهم، في حين أقر ما نسبته 27.39% من المبحوثين بقدرة الاستمالات التخوفية على التأثير فيهم، وحلت ثالثا الاستمالات العاطفية بنسبة 23.28%، أما أدنى نسبة فسجلت عند المبحوثين الذين فضلوا الجمع بين أكثر من استمالة.

إن المضمون الإعلامي وأساليب تقديمه وتنظيم أجزاء الرسالة الإعلامية من أهم عوامل النجاح في الحملات الإعلامية.<sup>1</sup> (بتصرف)

ويعزى تفضيل المبحوثين للاستمالات العقلية لكون هذه الأخيرة تعتمد على مخاطبة عقل المتلقي وتقديم الحجج والبراهين والشواهد المنطقية وتفنيد الآراء المضادة بعد مناقشتها وإظهار جوانبها المختلفة.

لكن في كثير من الأحيان تبقى قدرة هذه الاستمالات محدودة نتيجة لتناولها لحجج وبراهين تكون معلومة عند المبحوثين وكأنها مفاهيم مجردة، ولهذا أصبحت غالبية الحملات الإعلامية تقوم بدمج الاستمالات العقلية مع الاستمالات التأثيرية والإقناعية الأخرى من أجل الحصول على نتائج أكثر فاعلية وأكثر نجاعة.

بالمقابل فضلت عينة أخرى من المبحوثين الاستمالات التخوفية، ويعود هذا إلى قدرة هذه الأخيرة على التأثير في الفرد خاصة في مجال التوعية المرورية، فعندما يتذكر السائق العقوبات الجزائية والمتابعات القضائية التي تلي ارتكاب المخالفات والحوادث المرورية على حد سواء، يدفعه ذلك إلى الشعور بالمسؤولية والتركيز أثناء القيادة، بالإضافة إلى أن الحوادث والمخالفات المرورية هي ظاهرة ذات أبعاد متعددة منها البعد الأمني، ومن أكثر الأشياء التي يخاف الإنسان فقدانها روحه أو حياته.

فالاستمالات التخوفية تنشط درجة معينة من التوتر العاطفي تزيد أو تقل وفقا لمضمون الرسالة التوعوية، وتؤدي استمالة التخوف إلى استجابة المتلقي للرسالة في حالتين هما:<sup>2</sup> الأولى شدة الإثارة العاطفية والتي تشكل حافزا لدى المتلقي للاستجابة لمحتوى الرسالة، الثانية توقعات الفرد أو المتلقي بإمكان تجنب الأخطار، وبالتالي تقليل التوتر العاطفي عند الاستجابة لمحتوى الرسالة.

1 عبد العزيز شرف: الأساليب الفنية في التحرير الصحفي، دط، دار قباء، القاهرة، مصر، 2000، ص145.  
2 ذهبية سيدهم: الأساليب الإقناعية في الصحافة المكتوبة "دراسة تحليلية للمضامين الصحية في جريدة الخبر"، رسالة ماجستير، في علم الاجتماع، قسم علم الاجتماع والديموغرافيا، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة منتوري، قسنطينة، الجزائر، 2005/2004، ص131.

إضافة إلى أن استمالات التخويف تعمل على تصوير أو توضيح خطورة ومضار مشكلة معينة، مع التأكيد من احتمالية حدوث هذه المضار، والتعرف على الآثار الإيجابية للاستجابة الوقائية، وتتوقف تلك المتغيرات على مستوى التخويف المطلوب<sup>1</sup>.

والملاحظ أن في حملات التوعية المرورية يمكن وبدرجة عالية أن تنجح هذه الاستمالات، فمخاطر حوادث المرور يمكن أن يتعرض لها أي فرد وفق تدخل مجموعة من العوامل في ذلك، ولهذا تركز حملات التوعية المرورية على الوقاية من هذه المخاطر، لأن تجنب التعرض لها أحسن من التعرض لها والبحث بعدها عن الحلول.

أما فيما يخص الاستمالات العاطفية، فيعزى اختيار المبحوثين لهذه الاستمالات لكون الإنسان عاطفي وفق سمحيته وطبيعته الفطرية، ويتأثر في أكثر المواقف بالعاطفة وليس بالعقل، والاستمالات العاطفية تستهدف التأثير في وجدان المتلقي وانفعالاته وإثارة حاجاته النفسية والاجتماعية، ومخاطبة حواسه بما يحقق أهداف القائم بالاتصال<sup>2</sup>، وعادة ما تعتمد هذه الاستمالات على الإشارات والرموز.

وبالعودة إلى حملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، فهي في كثير من الأحيان تعتمد على الاستمالات العاطفية<sup>3</sup>، ومرد ذلك أن ظاهرة حوادث المرور ذات طابع مأساوي لها آثار متعددة الجوانب والأبعاد من أهمها المخلفات البشرية، وهو ما يكسبها الطابع الإنساني والعاطفي بدرجة كبيرة، فالقائم على تصميم وإعداد الحملات التوعوية بالمركز يركز ويستغل الجانب العاطفي من أجل التأثير في الجمهور المستهدف، لكن هذا لا ينفى وجود بعض الحملات التي تركز على الاستمالات العقلية، وفي أحيان أخرى يتم دمج تلك الاستمالات في حملة واحدة<sup>4</sup>.

وفي هذا السياق يطرح السؤال التالي بشدة، هل من الأفضل استخدام الاستمالات العاطفية؟ أم المنطقية؟ أم التخويفية؟ يبقى الدليل حول هذا الموضوع ليس حاسماً، فالاستمالات العاطفية غالباً ما تكون أكثر لإقناعاً، وأحياناً تكون الاستمالات المنطقية هي الأكثر إقناعاً، وفي أحيان أخرى تؤدي الاستمالات التخويفية إلى تحقيق الأثر المطلوب، ومنه، ومن أجل الفصل في هذا الأمر، يعود القائمون على إعداد الحملات الإعلامية

1 نزهة حانون: مرجع سبق ذكره، ص 41.

2 المرجع نفسه: ص ن.

3 مقابلة مع السيدة: فاطمة خلاف، مرجع سبق ذكره.

4 المرجع نفسه.

التوعوية لموضوع الحملة، والجمهور المستهدف منها، إضافة إلى الإمكانيات المتاحة من أجل تقرير أي الاستمالات أفضل وأقوى تأثيراً.

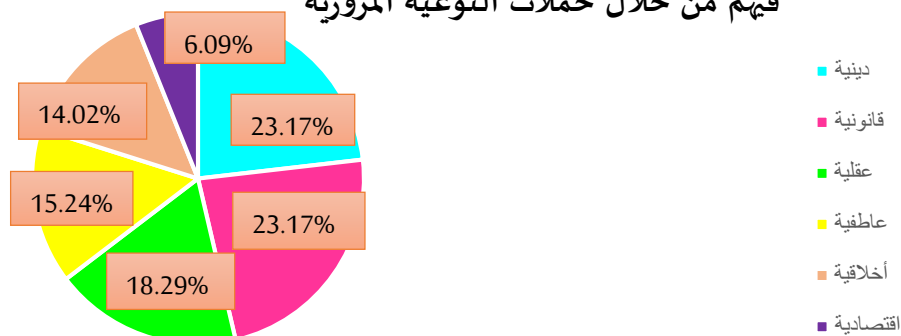
جدول رقم (53): نوعية الحجج والبراهين التي يراها المبحوثون قادرة على التأثير فيهم من خلال حملات التوعية المرورية:

الحجج والبراهين	ك	%
دينية	152	23.17
عاطفية	100	15.24
عقلية	120	18.29
قانونية	152	23.17
اقتصادية	40	6.09
أخلاقية	92	14.02
المجموع	656	100

المصدر: من إعداد الباحثة.

شكل رقم (24): نوعية الحجج والبراهين التي يراها المبحوثون قادرة على التأثير

فيهم من خلال حملات التوعية المرورية



المصدر: من إعداد الباحثة.

جاءت الحجج والبراهين الدينية والقانونية في المرتبة الأولى من حيث التفضيل لدى المبحوثين وذلك بنسبة بلغت 23.17%، في حين حلت بالمرتبة الثانية الحجج العقلية وذلك بنسبة 18.29%، تلتها الحجج والبراهين العاطفية بنسبة بلغت 15.24%، ثم في المرتبة الرابعة الحجج والبراهين الأخلاقية وذلك بنسبة 14.02%، وعادت المرتبة الأخيرة للحجج والبراهين الاقتصادية وذلك بنسبة بلغت 6.09%.

وجاء تفضيل المبحوثين للحجج والبراهين الدينية لكون المجتمع الجزائري مجتمع إسلامي تحكمه أحكام الشريعة والدين، والمعلوم أن ديننا الحنيف ينهى عن إلقاء النفس إلى التهلكة وينهى عن إزهاق الأرواح، قال تعالى ﴿وَلَا تَقْتُلُوا النَّفْسَ الَّتِي حَرَّمَ اللَّهُ إِلَّا بِالْحَقِّ وَمَنْ قَتَلَ مَظْلُومًا فَقَدْ جَعَلْنَا لَوْلِيهِ سُلْطَانًا فَلَا يَسْرِفُ فِي الْقَتْلِ إِنَّهُ كَانَ مَنْصُورًا﴾<sup>1</sup>، وقال تعالى ﴿وَأَنْفِقُوا فِي سَبِيلِ اللَّهِ وَلَا تَقْتُلُوا بِأَيْدِيكُمْ إِلَى التَّهْلُكَةِ وَأَحْسِنُوا إِنَّ اللَّهَ يُحِبُّ الْمُحْسِنِينَ﴾<sup>2</sup>، كما أنه من أكثر الأساليب المستخدمة في عملية الإقناع التصديقات غير المصطنعة ويقصد بها الحجج والأدلة والبراهين الجاهزة، والتي تكتسب قوتها من مصدرها، والتي من بينها الدين،<sup>3</sup> حيث يعد الدين أو المعتقد من أكثر الأمور سيطرة على القلوب، وهو هنا يتمثل في القرآن الكريم والأحاديث النبوية الشريفة.

أما عن الحجج والبراهين القانونية فإن دل هذا على شيء فإنما يدل على أن التأثير على الجمهور المستهدف بالأساليب العقلية والعاطفية ومختلف الأساليب التوعوية الأخرى لم يعطي ثماره، مقارنة لو ربطنا الأمر بالردع القانوني أو المراقبة المستمرة من قبل رجال الأمن والدرك فإن الأمر يختلف، وهو ما يدفعنا للتساؤل لماذا عندما يرى سائق المركبة الشرطي أو الدركي عن بعد يضع حزام الأمان ويخفف من السرعة\*، لكن بمجرد انتهاء المساءلة وعبور الحاجز الأمني أو التنقيش يزبح حزام الأمان ويزيد من السرعة، إذن فالأمر في حقيقته مرتبط بقناعات الأفراد والخلفية الذهنية التي يملكونها عن الموضوع ومقدار السلوكيات المتعودين عليها والتي يرفضون رفضا قاطعا تغييرها أو مقايضتها بسلوكيات جديدة.

ويعود تأثير الحجج والبراهين الأخلاقية إلى طبيعة المجتمع الجزائري العقائدية كونه مجتمع مسلم فالرسول الكريم عليه أزكى الصلاة وأزكى التسليم ﷺ قد شدد على إعطاء الطريق حقه وعلى أن نحترم آداب الطريق {عن أبي برة رضي الله عنه قال: قلت يا نبي الله علمني شيئا أنتفع به، قال: "أعزل الأذى عن طريق المسلمين"}<sup>4</sup>، {وعن أبو سعيد الخدري رضي الله عنه، عن النبي ﷺ قال: "إياكم والجلوس في الطرقات"، فقالوا يا رسول الله: ما لنا من مجالسنا نتحدث فيها، فقال: "إذا أبيتتم إلا المجلس فأعطوا الطريق حقه؟"، قالوا: وما حق الطريق يا رسول الله؟، قال: "غض البصر وكف الأذى ورد السلام، والأمر بالمعروف والنهي عن المنكر

<sup>1</sup> سورة الإسراء: الآية: 33، ص285.

<sup>2</sup> سورة البقرة: الآية: 194، ص30.

<sup>3</sup> محمد بركان: الاتصال الإقناعي في فن الخطابة، كتابات معاصرة " فنون وعلوم"، العدد 61، بيروت، لبنان، 2006.

\*تمت ملاحظة هذا السلوك مرارا وتكرارا من قبل الباحثة أثناء تنقلاتها أثناء القيام بهذه الدراسة.

<sup>4</sup> الإمام مسلم: كتاب البر والصلة والآداب، ج 4، باب فضل إزالة الأذى عن الطريق، حديث رقم 2618، ص2021.

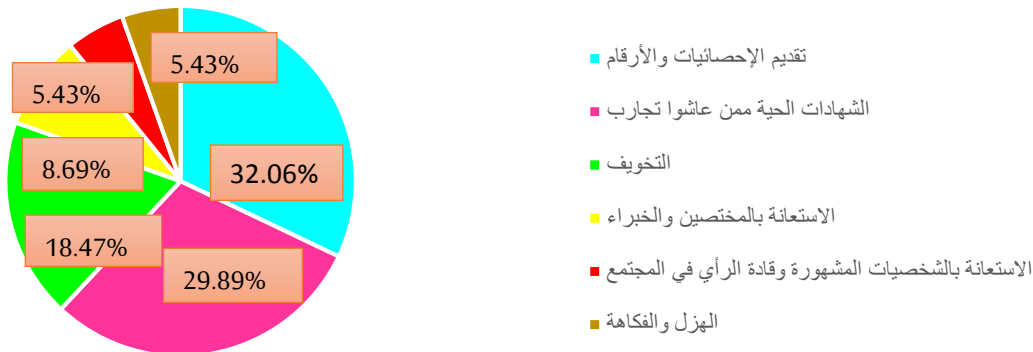
"1، وغالبية آثار ومخلفات حوادث المرور هي مخلفات بشرية، وللدین الإسلامي منظور وأحكام خاصة بهذه التجاوزات والمخالفات.<sup>2</sup>

جدول رقم (54): الأساليب التي يفضل المبحوثون أن تقدم بها مضامين حملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق:

الأسلوب	ك	%
التخويف	136	18.47
الهزل والفكاهة	40	5.43
تقديم الإحصائيات والأرقام	236	32.06
الاستعانة بشخصيات مشهورة وقادة الرأي في المجتمع	40	5.43
الاستعانة بالمختصين والخبراء	64	8.69
الشهادات الحية ممن عاشوا تجارب	220	29.89
المجموع	736	100

المصدر: من إعداد الباحثة.

شكل رقم (25): الأساليب التي يفضل المبحوثون أن تقدم بها مضامين حملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق



المصدر: من إعداد الباحثة.

<sup>1</sup> محمد راكان الدغمي: مرجع سبق ذكره، ص7.

<sup>2</sup> لمزيد من المعلومات أنظر إلى المراجع التالية:

\* سعيد شنين: المسؤولية الجنائية المترتبة عن حوادث المرور " دراسة مقارنة بين الشريعة والقانون "، رسالة ماجستير، في الشريعة والقانون، قسم الشريعة، كلية العلوم الإسلامية، جامعة الجزائر 1، الجزائر، 2012.

\* محمد علي مشيب القحطاني: أحكام حوادث المرور في الشريعة الإسلامية، رسالة ماجستير، في الدراسات الإسلامية، جامعة أم القرى، مكة المكرمة، السعودية، 1988.

أقرت نسبة 32.06% من المبحوثين أن أسلوب الإحصائيات والأرقام هو الأنسب والأفضل لتقديم حملات التوعية المرورية، ويعزى لكون الإحصائيات تبعث على الاطمئنان، فهي تبدو على قدر كبير من الدقة، وقدر كبير من العلمية. كما أن الإحصائيات والأرقام تعد من أهم الطرق والوسائط المستخدمة في الأسلوب العقلي<sup>2</sup> وهي أحد أكثر الاستمالات تأثيراً وإقناعاً.

ثم جاءت في المرتبة الثانية نسبة 29.89% وهي نسبة المبحوثين الذين أقروا بنجاعة أسلوب استخدام الشهادات الحية من عاشوا تجارب، فقد يتأثر المتلقي بمختلف النصائح والإرشادات والتوجيهات التي يتلقاها من طرف الأفراد المحيطين به وعلى وجه الخصوص قادة الرأي<sup>3</sup>.

في حين حل أسلوب التخويف ثالثاً بنسبة 18.47%، لكن يجب الحذر عند استخدام هذا الأسلوب، فلقد أثبتت الدراسات والأبحاث أن الرسائل التي تعمل على إثارة الخوف يقل تأثيرها كلما زاد مقدار الخوف فيها، ذلك لأن الجمهور الذي ترتفع درجة توتره بالتخويف الشديد ولا تقل نسبته يميل إلى التقليل من شأن التخويف وأهميته، هذا إذا لم يتجنب تلك الرسالة بدل التفكير في مضمونها، لذا لا بد من أن يكون محتوى الاستمالة له معنى لدى المتلقي حتى يستجيب للهدف منها ويجب عدم المبالغة في التخويف لأنه في كثير من المرات تكون النتائج عكسية وغير مرغوب فيها<sup>4</sup>.

وحملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق من أكثر دعائمها التكرار، ومن بينها الحملات التي تعتمد على الأسلوب التخويفي، وهذا ما يكون في بعض الأحيان ذو تأثير سلبي على نجاح الرسالة التوعوية وتحقيقها لفعاليتها، ومرد ذلك أن الأفراد حينما يتعرضون لرسائل ومضامين تثير الخوف يقل جانب الخوف لديهم في حالة ما إذا تعرضوا مرارا وتكرارا لمضامين مشابهة، وهذا ما يولد لديهم مناعة وميكانيزم للدفاع يعرف بالتحصين العاطفي، لأنه في مثل هذه الظروف عنصر المفاجأة يلعب دورا في زيادة درجة الإثارة العاطفية، وإذا أدرك الأفراد الخوف تدريجيا فإن ذلك سيقبل الخوف لديهم وذلك نتيجة للمعرفة المسبقة بذلك، في حين أن الإدراك المفاجئ يزيد من درجة الخوف، لذا يجب على القائم بالاتصال في الحملات

1 جون ماكسويل هاملتون، جورج أ. كريمسكي: صناعة الخبر في كواليس الصحف الأمريكية، ترجمة أحمد محمود، ط 2، دار الشروق، القاهرة، مصر، 2002، ص 84.

2 ذهبية سيدهم: مرجع سبق ذكره، ص 128.

3 علي لونيس: العوامل الاجتماعية والثقافية وعلاقتها بتغير اتجاه سلوك المستهلك الجزائري " دراسة ميدانية بسطيف "، أطروحة دكتوراه، في علم النفس العمل والتنظيم، قسم علم النفس والعلوم التربوية والأرطوفونيا، كلية الإنسانية والعلوم الاجتماعية، جامعة منتوري قسنطينة، الجزائر، 2007/2006، ص 85.

4 ذهبية سيدهم: مرجع سبق ذكره، ص 132.

التوعية الانتباه لهذه الاعتبارات لأنها على درجة عالية من الأهمية ويمكن أن يتوقف عليها نجاح أو فشل حملات التوعية المرورية التي تعتمد على أسلوب التخويف.

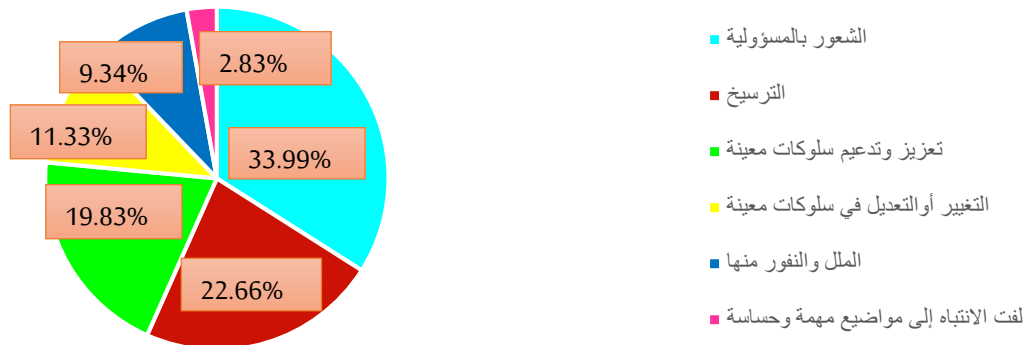
أما أدنى نسبة 5.43% فقد سجلت عند المبحوثين الذين فضلوا أسلوب الهزل والفكاهة، وهي النتيجة التي تتوافق مع دراسة الباحثة هيبية شعوة 2007، حيث توصلت هذه الأخيرة إلى أن أسلوب الهزل والفكاهة هو في المرتبة الأخيرة من حيث تفضيل المبحوثين.

جدول رقم (55): التأثير الذي يمكن أن يحدثه تكرار حملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق على المبحوثين:

طبيعة التأثير	ك	%
الترسيخ	160	22.66
تعزيز وتدعيم سلوكات معينة	140	19.83
التغيير أو التعديل في سلوكات معينة	80	11.33
الشعور بالمسؤولية	240	33.99
لفت الانتباه إلى مواضيع مهمة وحساسة	20	2.83
الملل والنفور منها	66	9.34
المجموع	706	100

المصدر: من إعداد الباحثة.

شكل رقم (26): التأثير الذي يمكن أن يحدثه تكرار حملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق على المبحوثين



المصدر: من إعداد الباحثة.



صرح ما نسبته 33.99% من المبحوثين أن تكرار الحملات التوعوية المرورية يزيد من شعورهم بالمسؤولية، لأن السياقة قبل أن تكون فن هي مسؤولية وقواعد، فإذا تحلى مستخدمي الطريق بهذه المسؤولية وكانوا على درجة عالية من الوعي، فإن هذا قد يحول دون وقوع الكثير من الحوادث المرورية، فالتكرار يعتبر من العوامل الأساسية التي تساعد على الإقناع.

في حين صرح 22.66% من المبحوثين بقدرة هذا التكرار على ترسيخ ما جاء في هذه الحملات لديهم، ويعود ذلك لكون الترسيع والتثبيت من أكثر الأمور التي يعمل التكرار عليها، ولهذا يلجأ إليه القائمون على إعداد الحملات، لأن الهدف الأساسي لأي حملة هو ترسيخ فحواها أو رسالتها في ذهن الجمهور المستهدف، أو المتلقي، وتتوافق هذه النتيجة مع دراسة الباحثة عبير تباني " رحمها الله وأسكنها فسيح جنانه ".

في حين أقرت نسبة 19.83% من المبحوثين أقرت بقدرة التكرار على تعزيز وتدعيم سلوكات معينة لديهم، خاصة إذا كانت الحملات تحث على سلوكات إيجابية ووقائية، فإن تكرار التعرض لها يؤدي تلقائيا للعمل بها وتعزيزها عند المتلقي، وهذا هو المقصود، فالإنسان يتأثر بالرسالة الإعلامية من خلال أربع مراحل متسلسلة وهي التعرف، التفسير، الحفظ، والاسترجاع، فالفرد الذي يتعرض لمعلومة يسعى إلى التعرف عليها ثم تفسيرها من خلال مقارنتها بما لديه من خبرات سابقة، ثم يحفظها في ذاكرته وبالتالي يمكن استرجاعها حينما يحتاج إليها، فتكرار تعرض الإنسان للرسالة الإعلامية (المعلومات) لمرات عديدة تجعله ينتبه إليها، وبعد مرورها بالمرحل السابق ذكرها، ثم يكتسبها كمعلومة ومن ثم يمكنه التأثير بها.<sup>1</sup>

مع كل هذا، إلى أن هناك نسبة 9.34% من المبحوثين أقرت أن تكرار التعرض يؤدي إلى الملل والنفور من هذه الحملات، ولكن إعادة ذكر الشيء نفسه دون تنوع قد يضيق المستمع أو المتلقي، ولذلك فإن التكرار مع التنوع أي تكرار المعنى نفسه بعبارات مختلفة، وبصيغ شتى وسياقات متنوعة، يكون أكثر فعالية في الإيحاء المستمر، لأنه يجنب الملل، ويعمق التوعية لدى المتلقي بالمعنى المقصود<sup>2</sup>، فالتكرار الزائد يؤدي إلى الضجر والملل، ومجرد التكرار ليس مفيدا، لكن التكرار مع التنوع هو الفعال.

والملاحظ على الحملات التوعوية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق التكرار، فهو تكرر في المواضيع، تكرر في الطرح، تكرر في الاستمالات... إلخ، فالملل والنفور يكون وليد التكرار المستمر، ومنه يجب التنوع في الرسائل، والاستمالات الإقناعية، وحتى في المواضيع المعالجة، من أجل تحقيق الأثر المطلوب.

<sup>1</sup> خير الدين علي عويس، عطا حسن عبد الرحيم: الإعلام الرياضي، ج 1، ط 1، مركز الكتاب، القاهرة، مصر، 1997، ص 59.  
<sup>2</sup> محمد فريد محمود عزت: دراسات في فن التحرير الصحفي في ضوء معالم قرآنية، ط 1، دار الشروق، جدة، السعودية، 1984، ص 99.

جدول رقم (56): طبيعة تأثير مضامين حملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق على المبحوثين:

طبيعة التأثير	ك	%
تأثير آني وقي مرتبط بوقت تعرضك للحملة	185	46.25
يستمر لفترة قصيرة بعد التعرض للحملة	50	12.5
يكون تأثير دائم	10	2.5
أتذكره عندما أتعرض لموقف مشابه للموقف المقدم في الحملة	155	38.75
<b>المجموع</b>	<b>400</b>	<b>100</b>

المصدر: من إعداد الباحثة.

شكل رقم (27): طبيعة تأثير مضامين حملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق على المبحوثين



المصدر: من إعداد الباحثة.

من خلال معطيات الجدول والشكل أعلاه يظهر جليا أن ما نسبته 46.25% من المبحوثين صرحوا بأن تأثيرهم بمضامين حملات التوعية المرورية يكون تأثير آني وقي مرتبط بوقت التعرض للحملة، في حين صرح ما نسبته 38.75% من المبحوثين بتذكرهم لتلك المضامين عند التعرض لمواقف مشابهة لها، أما أدنى نسبة 2.5% فقد سجلت عند المبحوثين الذين يتأثرون دائما بهذه المضامين.

الإنسان بطبيعته ينسى الأمور التي لا يجب تذكرها، وفي مجال التوعية المرورية فالسائق في غالب الأحيان يتأثر بطريقة آنية بمحتوى ومضامين التوعية المرورية وبعد فترة ينساها، لكن يحدث عنده تذكرك لها إذا صادفه حدث مشابه وهو ما يشير إلى ضرورة التقارب بين محتوى هذه المضامين وموضوع مشابه لها على أرض الواقع يتعرض له السائق (شمولية المواضيع المتناولة في الحملات الإعلامية التوعوية)، وذلك يستدعي وجود مؤشرات

تهدد سلامة السائق أو قائد المركبة الأمر الذي يجيله مباشرة إلى تذكر محتوى مضامين التوعية المرورية التي سبق وتعرض لها من قبل، وقد ترتبط طبيعة هذه التأثير بالوسيلة التي يتعرض من خلالها المبحوثون لمحتوى هذه الحملات.

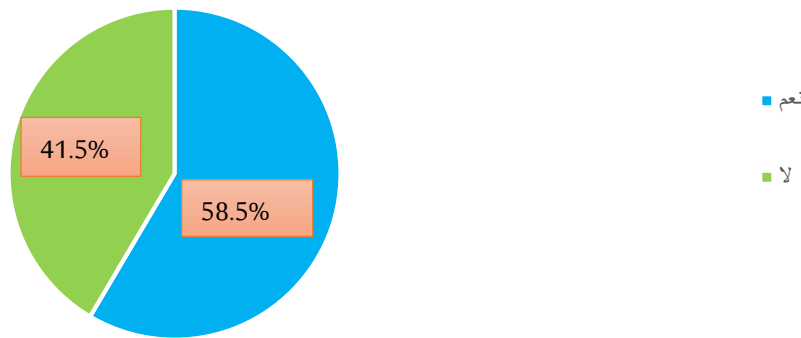
كما تجدر الإشارة هنا إلى نقطة حساسة جدا لضمان نجاح الحملات والرسائل الإعلامية ألا وهي المتابعة والتقييم، لأن هذه الخطوة تساعد الباحث على معرفة مواطن الضعف والقصور في الرسائل السابقة، وبناء على ذلك يشرع القائم بالاتصال في تصميم رسائل جديدة وفق استراتيجيات وأساليب جديدة ومطورة.

جدول رقم (57): مدى انتباه المبحوثين للمواضيع المعالجة في حملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق:

مدى الانتباه	ك	%
نعم	234	58.5
لا	166	41.5
المجموع	400	100

المصدر: من إعداد الباحثة.

شكل رقم (28): مدى انتباه المبحوثين للمواضيع المعالجة في حملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق



المصدر: من إعداد الباحثة.

أظهرت بيانات الجدول والشكل أعلاه أن ما نسبته 58.5% من المبحوثين ينتبهون للمواضيع المعالجة في الحملات الإعلامية الخاصة بالتوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، في حين بلغت نسبة المبحوثين الذين أعربوا عن عدم انتباههم لهذه المواضيع 41.5%.

ويعد الانتباه من أهم خطوات الاتصال الإقناعي الناجح، ذلك أن الانتباه هو الخطوة أو المرحلة الأولى لعملية الإقناع لدى المتلقي، ويقصد بالانتباه أن تستحوذ الرسالة ومضمونها على انتباه واهتمام المتلقي<sup>1</sup> أي الجمهور المستهدف، وإذا لم تتحقق هذه الخطوة فإن رسالة الاتصال الإقناعي تفقد فعاليتها في تحقيق الهدف المرجو منها<sup>2</sup>، كما أن الانتباه يمثل الاستجابة الأولية للمتلقي للرسالة التي تلقاها.

ولضمان نجاح الرسالة الإعلامية وتحقيقها للهدف المسطر، لا بد من استثارة انتباه المتلقي، على أن تربط هذه الرسالة بحاجات المستقبل وتقدم حلول ومقترحات تشبع هذه الحاجات، كما يجب أن تتماشى هذه الرسالة مع قيم وعادات المتلقي الذي سترسل إليه<sup>3</sup>

ومنه وجب على القائم على الإعداد لحملة التوعية المرورية أن يركز على بناء الرسالة بطريقة تدفع المتلقي للانتباه لها والانجذاب إلى مضمونها، لأنه إذا نجحت هذه الخطوة ستأتي بعدها باقي الخطوات الأخرى والمتمثلة في الفهم والقبول والتذكر وبعدها القيام بالسلوك المرغوب، هذا الأخير يعتبر الهدف الأساسي لعملية الاتصال الإقناعي<sup>4</sup>، ويتم استخلاصه من متغير قبول الرسالة والتجاوب معها.

ويتم قبول الرسالة بعد فهمها جيدا وإدراكها واستيعابها من قبل الجمهور المستهدف، ولتحقيق هذه الخطوة لا بد من أن تكون الرسالة مفهومة وواضحة وبسيطة وغنية بالحجج والبراهين القوية، لأن الرسالة هي العنصر الذي يتم من خلاله نقل الفكرة أو المعلومة من المرسل إلى المتلقي فوظيفة الرسالة هي نقل الأفكار والمعلومات والأحداث بصورة واضحة ومؤثرة في الجمهور المستهدف<sup>5</sup>، كما أنه ليس كافيا فهم الرسالة وقبولها بل يجب أن يحتفظ بها المتلقي ويتذكرها حتى يقوم بالسلوك المرغوب أو تتحقق الاستجابة المرجوة من توجيه الرسالة إلى المتلقي، والمتلقي أو الفرد يتذكر الرسائل التي تنفق وتتماشى مع اتجاهاته ومعتقداته وحتى البعض من سلوكياته لذا من الضرورة بمكان دراسة الجمهور المستهدف من حملات التوعية المرورية دراسة معمقة ودقيقة من أجل معرفة كل ما يتعلق به من خصائص وسمات وعادات واتجاهات ومعتقدات وغيرها، لأن هذه الأخيرة قد تكون من أهم العوامل التي تحول دون تحقيق فعالية الرسالة وتحقيق مغزاها.

1 سميرة سطوطاح: الإشهار والطفل " دراسة تحليلية لأنماط الاتصالية داخل الأسرة من خلال الومضة الإشهارية وتأثيرها على السلوك الاستهلاكي للطفل "، أطروحة دكتوراه، في الاتصال في التنظيمات، قسم علوم الإعلام والاتصال، جامعة باجي مختار عنابة، الجزائر، 2010/2009، ص 279.

2 المرجع نفسه: ص ن.

3 خالد إبراهيم الكردي: صورة رجل المرور في الإعلام العربي، د ط، دار جامعة نايف، الرياض، السعودية، 2018، ص 94.

4 سميرة سطوطاح: مرجع سبق ذكره، ص 280.

5 علي برغوث: الاتصال الإقناعي " مذكرة تعليمية لطلبة مستوى ثالث "، قسم العلاقات العامة، كلية الإعلام، جامعة الأقصى، غزة، فلسطين، 2005، ص 9.

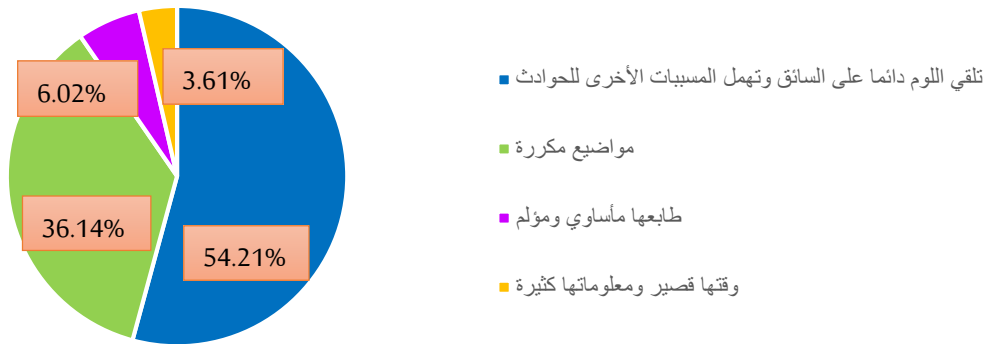
أما بخصوص عدم الانتباه للمواضيع المعالجة في حملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، فيعود ذلك إلى جملة من الأسباب والعوامل التي سنحاول الإجابة عنها وتفسيرها في الجدول الموالي.

جدول رقم (58): أسباب عدم انتباه المبحوثين للمواضيع المعالجة في حملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق:

الأسباب	ك	%
مواضيع مكررة	60	36.14
تلقي اللوم دائما على السائق وتهمل المسببات الأخرى للحوادث	90	54.21
طابعها مأساوي ومؤلم	10	6.02
وقتها قصير ومعلوماتها كثيرة	6	3.61
المجموع	166	100

المصدر: من إعداد الباحثة.

شكل رقم (29): أسباب عدم انتباه المبحوثين للمواضيع المعالجة في حملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق



المصدر: من إعداد الباحثة.

أظهرت نتائج الجدول والشكل أعلاه أنه جاء في مقدمة أسباب عدم انتباه المبحوثين للمواضيع المعالجة في حملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، أنها دائما تلقي اللوم على السائق وتهمل المسببات الأخرى للحوادث، وذلك بنسبة بلغت 54.21% وهي أعلى نسبة، تلاها في المرتبة الثانية أن مواضيعها مكررة وذلك بنسبة 36.14% وهي ثاني مرتبة، أما ثالثا فقد حل سبب أن طابع هذه الحملات

التوعوية مأساوي ومؤلم وهو ما صرح به ما نسبته 6.02%، وأخيرا وأدنى نسبة فقد سجلت عند المبحوثين الذين صرحوا بأن سبب عدم انتباههم لهذه المضامين يعود لأن وقتها قصير ومعلوماتها كثيرة وذلك بنسبة 3.61%.

وهذه النتيجة تتوافق مع النتيجة التي توصلت إليها دراسة الباحثة هيبية شعوة<sup>1</sup> 2007 التي من أهم نتائجها أن حملات التوعية المرورية دائما تحمل السائقين المسؤولية، مع العلم أن حوادث المرور تتدخل فيها العديد من العوامل والأسباب منها عوامل متعلقة بالمحيط، عوامل متعلقة بالمركبة وغيرها، إلا أن المتابع لحملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق يجد بأنها في غالب الأحيان تركز على العوامل البشرية أي الخطأ الذي يقوم به الأفراد دون مراعاة لباقي الأسباب الأخرى وهو ما يدفع بالمبحوثين للنفور من هذه الحملات لأنها لا تتوافق مع مبادئهم وتوجهاتهم.

أما فيما يخص السبب المتعلق بأن حملات التوعية المرورية مكررة، فهذا الأمر يحمل جانبين، أحدهما إيجابي والآخر سلبي، فالجانب الإيجابي أن عملية تكرار الحملات الإعلامية تزيد وتعزز الأثر الإقناعي منها، أما الجانب السلبي هو أن التكرار الكثير والمبالغ فيه يؤدي إلى الملل من المحتوى وإلى تحقق عملية أو ظاهرة التشبع<sup>2</sup> الناتجة عن الكم الهائل من تكرار المحتوى الإعلامي، وفي دراسة لـ Saucer عام 1980، توصل فيها إلى أن الأثر الإقناعي لأي محتوى إعلامي يميل للانخفاض بعد ثلاث أو خمس عروض مكررة، لذا يستحسن عدم المبالغة في تكرار الرسائل، وإن كان لابد من التكرار فيجب التنوع في أساليب الطرح والمعالجة والتنوع في وسائل تقديم هذا المحتوى، حتى لا يحدث ذلك الملل والنفور في نفوس الجماهير المستهدفة من الحملات التوعوية<sup>3</sup>.

1 هيبية شعوة: مرجع سبق ذكره، لمزيد من الاطلاع أنظر عنصر الدراسات السابقة، جزء الدراسات الجزائرية.  
2 سامي عبد العزيز، صفوت العالم: مرجع سبق ذكره، ص93.  
3 نقلا عن أمينة حمراني: مرجع سبق ذكره، ص81.

### المطلب الرابع: تفرغ وتحليل أجوبة المحور الرابع " تأثير الحملات الإعلامية الخاصة بالتوعية المرورية المقدمة من المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق على سلوكات جمهور المبحوثين "

يسعى القائمون على إعداد حملات التوعية المرورية، لتحقيق جملة من الأهداف يأتي في مقدمتها الأهداف المتعلقة بالسلوك (تعديل، تعزيز، تغيير)، حيث يبقى الهدف الأساسي لهذه الحملات هو إقناع الجمهور المستهدف بتعديل سلوكاته أو تغييرها إن كانت سلبية، أو تعزيزها وتدعيمها إن كانت إيجابية.

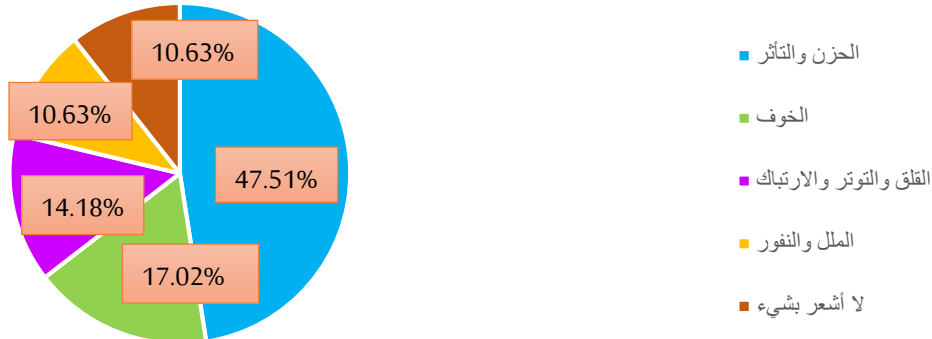
ومنه جاء هذا المحور الخاص ب: تأثير الحملات الإعلامية الخاصة بالتوعية المرورية المقدمة من المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق على سلوكات جمهور المبحوثين، بهدف معرفة مدى تأثير هذه الحملات على المبحوثين، ومعرفة شكل هذا التأثير إن وجد، بالإضافة لمعرفة أسباب عدم التأثير بهذه الحملات.

جدول رقم (59): طبيعة شعور المبحوثين أثناء التعرض لحملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق:

طبيعة الشعور	ك	%
الخوف	72	17.02
القلق والتوتر والارتباك	60	14.18
الحزن والتأثر	201	47.51
الملل والنفور	45	10.63
لا أشعر بشيء	45	10.63
المجموع	423	100

المصدر: من إعداد الباحثة.

شكل رقم (30): طبيعة شعور المبحوثين أثناء التعرض لحمالات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق



المصدر: من إعداد الباحثة.

أدلى ما نسبته 47.51% من المبحوثين بأنهم يشعرون بالحزن والتأثر أثناء التعرض لحمالات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، في حين أعرب 17.02% من المبحوثين عن شعورهم بالخوف أثناء التعرض لهذه الحملات، وصرح ما نسبته 14.18% من المبحوثين بشعورهم بالقلق والتوتر والارتباك، أما أدنى نسبة فقد سجلت عند المبحوثين الذين أقروا بشعورهم بالملل والنفور وذلك بنسبة 10.63%، وهي نفس النسبة عند المبحوثين الذين أقروا بعدم شعورهم بأي شيء أثناء التعرض لحمالات التوعية المرورية.

يرتبط شعور مستخدم الطريق أو السائق أو بصفة عامة الجمهور المستهدف من حملات التوعية المرورية بشيء من عدمه بجملة من العوامل النفسية والاجتماعية، التي تكون الفرد في حد ذاته، فليس كل فرد يتعرض لهذه المضامين يتأثر بها كما يتأثر بها الآخرون، فطريقة التأثير تختلف من فرد إلى آخر فهناك أفراد لديهم حس المسؤولية تجاه أنفسهم تجاه الطريق وتجاه عائلاتهم، وهو ما يدفعهم إلى التجاوب بدرجة كبيرة مع مضامين التوعية المرورية.

وقد بينت نتائج الجدول والشكل السابقين غلبة شعور الحزن والتأثر واحتلاله المرتبة الأولى عند المبحوثين من حيث طبيعة الشعور، ويعود ذلك إلى أنه في أحيان كثيرة تكون مضامين حملات التوعية المرورية ذات تأثير عاطفي كبير خاصة إذا ما اعتمدت على قالب القصة والدراما في التقديم، كما أنها في الغالب تركز على الأسلوب العاطفي والاستمالات العاطفية وهذا ما لاحظناه في أغلب الحملات والومضات التوعوية التي يقدمها



المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق<sup>1</sup>، وهو ما يولد لدى المتلقي شعورا بالحزن والتأثر، خاصة إذا كانت هذه الحملات أو الومضات تحمل عبارات أو مشاهد حزينة، وتنجح هذه الاستراتيجية مع الأفراد العاطفيين والذين كانت لهم تجارب مسبقة أليمة مع حوادث المرور، وهذه النتيجة تتوافق مع دراسة الباحثة هدى عبد الحميد الحجاج 2009، حيث من أهم نتائجها أن حوادث المرور وحملاتها التوعوية تؤدي إلى الشعور بالحزن والألم والتأثر.<sup>2</sup>

وبالعودة إلى الشعور بالخوف فيرتبط ذلك إلى مضمون هذه الحملات التوعوية خاصة وأن نهايتها دائما مأساوية وتنتهي بموت أحد الأفراد أو جميع العائلة هذا عند الحديث عن الومضات أو الحملات التلفزيونية والإذاعية، وهو ما يولد عند الكثيرين حالة من الخوف والذعر من التعرض لمثل هذه الحوادث مستقبلا.

في حين نجد فئة من المبحوثين تشعر بالملل والنفور من هذه المضامين نظرا لتكرارها الدائم والكبير لدرجة الملل، كما أنها لا تحمل معارف جديدة، وبما أن الفرد يقود ويرتاد الطريق فهو على دراية تامة بقانون المرور وقواعده وكذا أحكام المخالفات المرورية وعقوباتها وغيرها، وهو ما يجعله يستغني عن هذه المضامين.

جدول رقم (60): قدرة مضامين حملات التوعية المرورية على دفع المبحوثين للقيام بسلوك معين أثناء وبعد تعرضهم لها:

القيام بالسلوك	ك	%
نعم	236	59
لا	164	41
المجموع	400	100

المصدر: من إعداد الباحثة.

<sup>1</sup> مقابلة مع السيدة فاطمة خلاف: مرجع سبق ذكره.

<sup>2</sup> أنظر مبحث الدراسات السابقة: عنصر الدراسات العربية، دراسة الباحثة هدى عبد الحميد الحجاج.

شكل رقم (31): قدرة مضامين حملات التوعية المرورية على دفع المبحوثين للقيام بسلوك معين أثناء وبعد تعرضهم لها



المصدر: من إعداد الباحثة.

من خلال بيانات الجدول والشكل أعلاه أدلى ما نسبته 59% من المبحوثين أنهم قاموا ببعض السلوكيات التي حثت عليها حملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني، في حين أعرب ما نسبته 41% من المبحوثين عن عدم قدرة هذه الأخيرة في التأثير على سلوكياتهم، رغم اقتناعهم بهذه الحملات وبالرسائل التي تحملها كما سبق وأشارنا إليه في جدول سابق (الجدول رقم 49)، ومن هنا نستنتج أن اقتناع المبحوثين بهذه الحملات يكون ظاهرياً فقط وليس باطنياً.

كما أن المصدر الأساسي للمقاومة من قبل الأفراد وخاصة مستخدمي الطريق هو أن سائقي المركبات لا يشعرون بأنهم عرضة للموت أو الإصابة في ظروف القيادة العادية،<sup>1</sup> وقد يكون هذا حاجزاً صعباً لا يمكن التغلب عليه بسهولة.

ومن هنا ومن أجل رسالة إعلامية توعوية ناجحة وفعالة، لا بد من دراسة شخصية المتلقي والمتغيرات التي تؤثر فيه، ودراسة كيفية صياغة هذه الرسالة لتلامس اهتماماته ورغباته وتعمل على إكسابه الاتجاهات المرغوبة أو تعديل اتجاهات غير مرغوب فيها في هذا المتلقي<sup>2</sup>، على أن تكون استجابة المتلقي وقيامه بالسلوك المرغوب نابعا عن قناعة تامة منه، فقيام المبحوثين بهذه السلوكيات سواء قبل أو بعد تعرضهم لحملات التوعية المرورية يعتبر أمر حسن ومؤشر إيجابي عن قدرة هذه الحملات على الوصول للجمهور المستهدف إلى مرحلة القيام بالسلوك، لكن هل قيامهم بهذه السلوكيات هو ترجمة لقناعة نابغة من الأفراد أم أنها مجرد ردة فعل بعد تعرضهم لمثير معين من خلال حملات التوعية المرورية.

<sup>1</sup> Fleiter, jj and Others : opcit, p3.

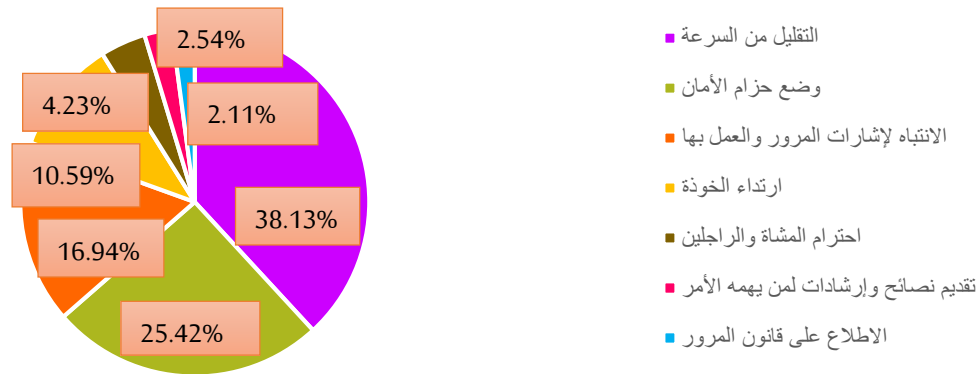
<sup>2</sup> خالد إبراهيم الكردي: مرجع سبق ذكره، ص93.

جدول رقم (61): بعض السلوكيات التي حثت عليها حملات التوعية المرورية، والتي قام بها المبحوثون أثناء وبعد تعرضهم لها:

السلوكيات المجسدة	ك	%
التقليل من السرعة	90	38.13
وضع حزام الأمان	60	25.42
احترام المشاة والراجلين	10	4.23
الاطلاع على قانون المرور	5	2.11
الانتباه لإشارات المرور والعمل بها	40	16.94
تقديم نصائح وإرشادات لمن يهمه الأمر	6	2.54
ارتداء الخوذة	25	10.59
المجموع	236	100

المصدر: من إعداد الباحثة.

شكل رقم (32): بعض السلوكيات التي حثت عليها حملات التوعية المرورية، والتي قام بها المبحوثون أثناء وبعد تعرضهم لها



المصدر: من إعداد الباحثة.

من خلال معطيات الجدول والشكل أعلاه، جاء في مقدمة السلوكيات المجسدة من المبحوثين أثناء تعرضهم لحملة التوعية المرورية، التقليل من السرعة وذلك بنسبة 38.13% من المبحوثين، وهذا الخيار يبين أن أغلبية المبحوثين يقودون مركباتهم بسرعة مفرطة، ولو رجعنا إلى الإحصائيات الخاصة بحوادث المرور في الجزائر خاصة في السنوات الأخيرة لوجدنا أن السرعة تحتل المرتبة الأولى في العوامل البشرية المسببة لحوادث المرور

الخطيرة والمميتة في غالب الأحيان<sup>1</sup>، ففي سنة 2018 تسبب عامل السرعة في 3892 حادث مرور<sup>2</sup>، في حين تم تسجيل 3864 حادث مرور بسبب السرعة المفرطة خلال سنة 2019<sup>3</sup> بتراجع طفيف مقارنة بسنة 2018، وهي أرقام مخيفة لذا نجد أن غالبية الحملات التوعوية التي يعدها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق تكون بالرجوع إلى الإحصائيات وبناء على ذلك يتم اختيار موضوع الحملة والجمهور المستهدف منها.

يليه وفي المرتبة الثانية من حيث السلوكات المجسدة وضع حزام الأمان وهو ما صرح به ما نسبته 25.42% من الباحثين، فلا أحد ينكر الدور الذي يلعبه حزام الأمان سواء في الوقاية والخروج بأخف الأضرار عند وقوع الحوادث المرورية، أو فيما يسببه عدم استعماله من نتائج وخيمة خاصة على السائق والراكب أي على أصحاب المقاعد الأمامية، وهو ما جعل المشرع الجزائري يشير كل مرة إلى حزام الأمان في مختلف القوانين المرورية، وجعله إجباريا ليس فقط على أصحاب المقاعد الأمامية فقط بل حتى على أصحاب المقاعد الخلفية، فقد جاء في المادة (11)<sup>4</sup> من القانون رقم 05-17 مؤرخ في 25 جمادى الأولى عام 1438 الموافق 16 فيفري سنة 2017، يعدل ويتم القانون رقم 14-01 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001، والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها: " استعمال حزام الأمان إجباري للأشخاص الجالسين في المقاعد الأمامية، كما يعتبر إجباريا للأشخاص الجالسين في المقاعد الخلفية بالنسبة لمركبات نقل الأشخاص عبر الطرق، والمجهزة بهذا التجهيز، والتي تشمل على أكثر من تسعة (9) مقاعد، بما فيها مقعد السائق، باستثناء مركبات النقل الحضري ".

ومع هذا، تم تسجيل بعض الملاحظات التي تتم عن بعض السلوكات السلبية التي يقوم بها بعض السائقين أو مستخدمي الطريق، والتي منها عدم استعمال حزام الأمان إلا عند وجود حاجز أمني، حيث لاحظت الباحثة أن السائق بعد أن تصله معلومة وجود حاجز أمني يضع هو أولا حزام الأمان، ثم يقول للجالس في المقعد الأمامي ضع حزام الأمان هناك حاجز وبعد المرور إذا أردت لا تضعه، وهذه الأخيرة من أكثر السلوكات السلبية المنتشرة في المجتمع الجزائري، ولهذا في الغالب يكون هدف حملات التوعية المرورية هو تغيير أو تعديل هذه السلوكات.

1 مقابلة مع فاطمة خلاف: مرجع سبق ذكره.

2 إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق 2018، مرجع سبق ذكره.

3 إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق 2019، مرجع سبق ذكره.

4 الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 12، السنة 54، قانون رقم 05-17 مؤرخ في 25 جمادى الأولى عام 1438 الموافق 16 فيفري سنة 2017، يعدل ويتم القانون رقم 14-01 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001، والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، الجزائر، 2017، ص4.

ثم حل ثالثا الانتباه لإشارات المرور والعمل بها وذلك بنسبة 16.94%، تلاها ارتداء الخوذة وذلك بنسبة 10.59% من المبحوثين، هذه الأخيرة كذلك تطرق لها القانون الأخير لقانون المرور في المادة (11) منه، حيث نص على أنه: " يلزم سائقو الدراجات النارية والدراجات المتحركة وراكبوها بارتداء الخوذة"<sup>1</sup>.

في سياق متصل، وبعد قيام الباحثة بمراقبة سلوكات بعض سائقي الدراجات النارية خاصة ولأكثر من مرة، توصلت إلى جملة من الملاحظات، والتي كانت كلها عبارة عن سلوكات سلبية وخطيرة في نفس الوقت، هي:

-وجود أطفال دون السن القانونية للسياقة يقودون دراجات نارية، مع قيامهم بمناورات خطيرة في طرق ذات حركة مرورية كثيفة.

-غالبية مستخدمي الدراجات النارية لا يرتدون خوذة الأمان.

-عدم مراعاة سائقي الدراجات النارية لإشارات المرور، وكأن الأمر لا يعينهم.

-ركوب شخصين على دراجة نارية واحدة دون استعمال خوذة الأمان.

-قيام بعض سائقي الدراجات النارية بمناورات وتجاوزات خطيرة في الطريق، ووسط كم هائل من المركبات الأخرى.

أما أدنى نسبة فقد سجلت عند المبحوثين الذين صرحوا باطلاعهم على قانون المرور وذلك بتسجيل نسبة قدرت ب 2.11%.

ويرتبط القيام بأي سلوك بوقت التعرض للحملة، فهناك سلوكات يجسدها المبحوثون أثناء تعرضهم للحملة وأثناء قيادتهم للمركبة كالتقليل من السرعة، ارتداء الخوذة، الانتباه لإشارات المرور والراجلين وغيرها وذلك مثلا عند تعرضهم لها عبر أثير الإذاعة، أو مصادفتهم لحملة تحسيسية عبر الطرقات، وبعض السلوكات الأخرى يقومون بتجسيدها بعد التعرض للحملة كالاطلاع على قانون المرور، تقديم نصائح وإرشادات لمن يهمه الأمر وغيرها، وترتبط هذه الأخيرة بعامل مهم وهو التذكر والاسترجاع، وهنا نطرح تساؤل هل فعلا هناك حملات مصممة بطريقة تدفع بالمتلقي إلى تذكرها دون أي حافز واسترجاع ما تم تقديمه فيها، وهذا التساؤل يمكن الإجابة

<sup>1</sup> الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 12، السنة 54: مرجع سبق ذكره، ص ن.

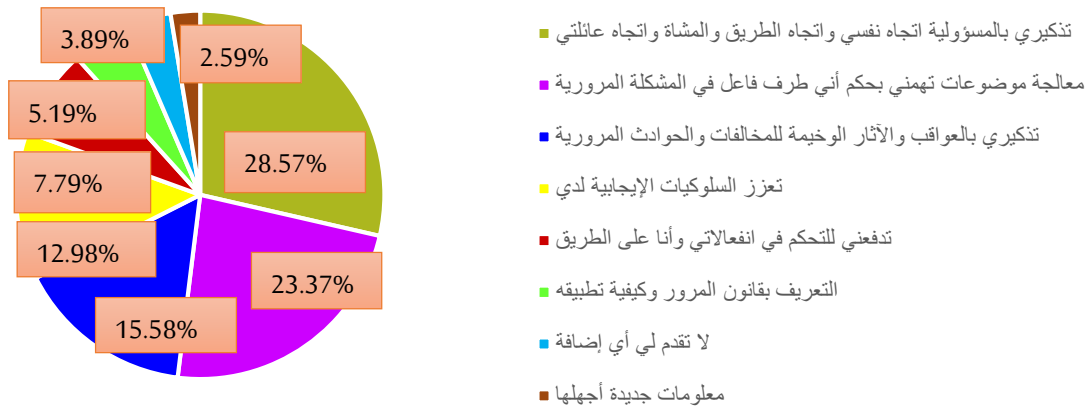
عليه بعد الحملة، وذلك من خلال اجراء اختبارات التذكر ورصد آراء الجماهير المستهدفة بعد الانتهاء من أي حملة وهو ما يعرف بتقييم وقياس فعالية الحملة.

جدول رقم (62): الإضافة التي تقدمها حملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق للمبحوثين:

الخيارات	ك	%
معلومات جديدة أجهلها	20	2.59
التعريف بقانون المرور وكيفية تطبيقه	40	5.19
معالجة موضوعات تهمني بحكم أنني طرف فاعل في المشكلة المرورية	180	23.37
تذكيري بالمسؤولية اتجاه نفسي واتجاه الطريق والمشاة واتجاه عائلتي	220	28.57
تذكيري بالعواقب والآثار الوخيمة للمخالفات والحوادث المرورية	120	15.58
تدفعني للتحكم في انفعالاتي وأنا على الطريق	60	7.79
تعزز السلوكيات الإيجابية لدي	100	12.98
لا تقدم لي أي إضافة	30	3.89
<b>المجموع</b>	<b>770</b>	<b>100</b>

المصدر: من إعداد الباحثة.

شكل رقم (33): الإضافة التي تقدمها حملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق للمبحوثين



المصدر: من إعداد الباحثة.

أقر ما نسبته 28.57% من المبحوثين بأن الإضافة التي تقدمها لهم حملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق تتجلى في تذكيرهم بالمسؤولية اتجاه أنفسهم واتجاه الطريق والمشاة واتجاه عائلاتهم، وهو أمر إيجابي لأن التحلي بالمسؤولية هو بداية التحلي بالقيادة السليمة وباحترام القوانين واللوائح المرورية المعمول بها في الجزائر، وكون مشكلة حوادث المرور مشكلة اجتماعية فإن الحملات المخصصة لها تعمل على إيقاظ وتحريك الواجب الأسري والمجتمعي في أفراد المجتمع، وتكون هذه الأخيرة فعالة في المجتمعات التي تتميز بالتماسك والتكافل والتشبث بالعادات والتقاليد والقيم الأخلاقية وهو ما يميز المجتمع الجزائري بحكم أنه من المجتمعات الإسلامية المحافظة..

في حين أعرب 23.37% من المبحوثين عن أن الإضافة التي تقدمها لهم هذه الحملات تتجلى في معالجتها لموضوعات تهم المبحوثين بحكم أنهم طرف فاعل في المشكلة المرورية، وهو ما أشرنا إليه سابقا فيما يتعلق بشمولية المواضيع المعالجة في هذه الحملات التوعوية، ويعود ذلك إلى اختلاف وقت عرضها واختلاف المواضيع المعالجة فيها، وذلك بناء على الاحصائيات المتوصل إليها حول حوادث المرور<sup>1</sup>.

كما بينت نتائج الجدول أعلاه أن ما نسبته 15.58% من المبحوثين، أقرروا أن حملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق تعمل على تذكيرهم بالعواقب والآثار الوخيمة للمخالفات والحوادث المرورية، وهو ما يقودنا للحديث عن خطوة من أهم خطوات الاتصال الإقناعي الناجح ألا وهي خطوة التذكير، حيث أنه ليس كافيا إرسال رسالة لكن لابد من احتفاظ الجمهور المستهدف بها لفترة كافية يتم فيها حدوث السلوك المرغوب<sup>2</sup>، ويعتبر هذا الجانب من إيجابيات عملية تكرار المحتوى الإعلامي والاستمرارية في عرضه وبثه، لأن الحملات الإعلامية تعد نوعا من المحتوى الإعلامي الذي عادة ما يتخذ صفة الاستمرار في النشر والإذاعة<sup>3</sup>، كما أن قانون المرور الجزائري الجديد قد ضاعف في العقوبات المترتبة عن المخالفات والحوادث المرورية وفصل فيها أكثر من القوانين المرورية السابقة\*.

أما أدنى النسب فقد سجلت عند المبحوثين الذين أقرروا بأن هذه الحملات لا تقدم لهم أي إضافة وذلك بنسبة 3.89%، تلتها نسبة 2.59% وهي نسبة المبحوثين الذين صرحوا بأن هذه الحملات التوعوية تقدم لهم معلومات جديدة يجهلون بها.

<sup>1</sup> مقابلة مع فاطمة خلاف: مرجع سبق ذكره.

<sup>2</sup> سميرة سطوطاح: مرجع سبق ذكره، ص280.

<sup>3</sup> محمد عبد الحميد: مرجع سبق ذكره، ص104.

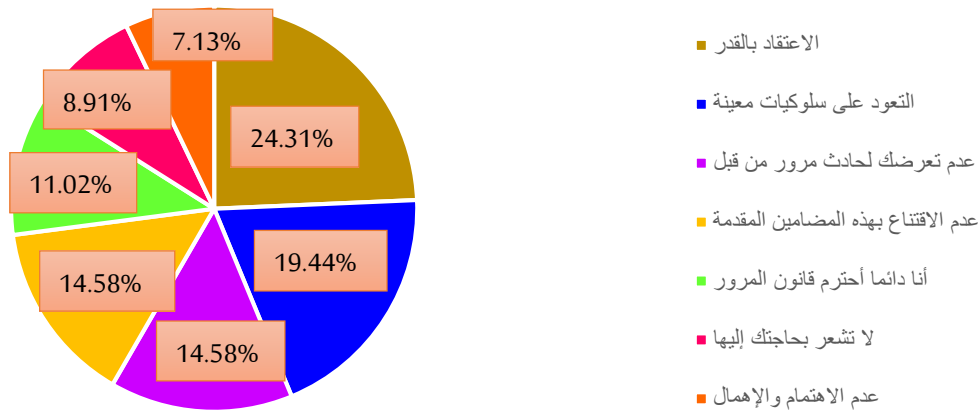
\*لمزيد من التوضيح، أنظر الملحق رقم (3): قانون رقم 05-17 مؤرخ في جمادى الأولى عام 1438 الموافق 16 فيفري سنة 2017، يعدل ويتم القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001، والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 12، ص7-11.

جدول رقم (63): الأسباب التي تدفع إلى عدم عمل المبحوثين بنصائح وإرشادات حملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق:

الأسباب	ك	%
عدم الاهتمام والإهمال	44	7.13
التعود على سلوكيات معينة	120	19.44
الاعتقاد بالقدر	150	24.31
عدم الاقتناع بهذه المضامين المقدمة	90	14.58
لا تشعر بحاجتك إليها	55	8.91
أنا دائما أحترم قانون المرور	68	11.02
عدم تعرضك لحادث مرور من قبل	90	14.58
المجموع	617	100

المصدر: من إعداد الباحثة.

شكل رقم (34): الأسباب التي تدفع إلى عدم عمل المبحوثين بنصائح وإرشادات حملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق



المصدر: من إعداد الباحثة.

أرجع ما نسبته 24.31% من المبحوثين عدم عملهم بالنصائح والإرشادات المقدمة في الحملات الإعلامية الخاصة بالتوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق إلى الاعتقاد بالقدر، في حين أرجع ما نسبته 19.44% سبب ذلك إلى التعود على سلوكيات معينة، ونسبة 14.58% من المبحوثين أرجعت



السبب إلى عدم التعرض لحادث مرور من قبل وكذا عدم الاقتناع بهذه المضامين المقدمة على التوالي وبنفس النسبة، وأرجع ما نسبته 11.02% سبب عدم العمل بها إلى أنهم دائماً يحترمون قانون المرور، أما ما نسبته 8.91% من المبحوثين أرجعت السبب إلى شعورهم بعدم الحاجة إلى مثل هذه الحملات التوعوية، وأخيراً أقر ما نسبته 7.13% من المبحوثين أن السبب وراء عملهم بها إلى عدم اهتمامهم وإهمالهم.

وبالرجوع إلى المبررات والحجج التي قدمها المبحوثون، نجد أن أغليبتهم أرجعوا سبب عدم العمل بالنصائح والإرشادات التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق في حملاته إلى الاعتقاد بقدرية الحوادث، ففي كثير من الأحيان تقف فروض النظرية القدرية عائناً أمام عمل السائقين أو مستخدمي الطريق بمحتوى مضامين التوعية المرورية، لأن هذه النظرية تنفي وتلغي دور الإنسان أو الفرد في وقوع الحوادث المرورية<sup>1</sup>، وذلك أن السائق أو الفرد يؤمن بأن كل حادث يصيب الفرد هو أمر مقدر له وليس لديه دخل فيه\* وهو ما يجعل مرتكب الحادث المروري لا يشعر بمسؤوليته في وقوع الحادث، وهو ما يؤدي بطبيعة الحال إلى معاودة تكرار الحادث طالما أنه كان مقدرًا ولا يمكن رده على كل حال، ومرد هذا الأمر أن في كثير من الحوادث المرورية يكون السائق محتاطًا وواضعا لحزام الأمان وغيرها ومحترما لإشارات المرور ومع ذلك يتعرض لحادث مرور، وهو ما يعزوه السائقون إلى أن الحذر لا ينجي من القدر، وهي عبارة صحيحة من منظور ديني، وذلك بالإيمان بالقدر خيره وشره، ولكن هذا لا ينطبق على الذين يهملون شروط السلامة المرورية وبعدها يبررون تعرضهم لحوادث المرور بالقضاء والقدر.

ووفق هذه النظرية هناك من الأفراد من لديهم حصانة من حوادث المرور، وهناك أفراد آخرون يفتقدون هذه الحصانة ويكونون أكثر عرضة لهذه الحوادث ♦، وهي نفس النتيجة التي توصلت إليها الباحثة -تبانى عبير- "رحمها الله وأسكنها فسيح جنانه"، في دراستها حيث أقر ما نسبته 16.17% من المبحوثين وهي أعلى نسبة أنهم لا يعملون بتلك النصائح والإرشادات لاعتقادهم بقدرية الحوادث ووقوعها للأفراد<sup>2</sup>، وهي نفس النتيجة التي توصل إليها الباحث سعد الدين بوطبال في دراسته حيث توصل إلى أن ما نسبته 72% من المستجوبين أكدوا أن مرتكبي حوادث المرور عادة ما يقولون أن الحادث مقدر<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> وهيبه حمزاوي: مرجع سبق ذكره، ص14.

\*استدل بعض المبحوثين في إجاباتهم ببعض الأمثلة الشعبية التي تؤكد قدرية حوادث المرور للفرد، من بينها: " اللى مكتوب على الجبين لازم تشوفو العين "، " المكتوب ما منو مهروب ".

♦ لمزيد من الإطلاع، يمكن الرجوع إلى الفصل الثالث: المبحث الثالث: النظريات والنماذج المفسرة لحوادث المرور.

<sup>2</sup> عبير تبانى: مرجع سبق ذكره، ص286.

<sup>3</sup> سعد الدين بوطبال: تساؤل نفسى اجتماعى لحوادث المرور فى الجزائر " الإحاطة بعوامل نفسية اجتماعية متعلقة بالمخاطرة وارتكاب الحوادث المرورية "، مرجع سبق ذكره، ص126.

أما ما نسبته 19.44% من المبحوثين صرحوا بأن عدم عملهم بتلك النصائح والإرشادات مرده إلى تعودهم على سلوكيات معينة، فتغيير تلك السلوكات والاتجاهات ليس بالأمر الهين، بل هو يحتاج إلى دراسات معمقة، فهناك العديد من السلوكات تكون سببا في حوادث المرور، وإذا ما تم ربطها مع عامل الخبرة في القيادة وحسن القيادة حينها يصبح الأمر أكثر صعوبة، فالسائق الذي يملك خبرة طويلة في القيادة إضافة إلى تعوده على بعض السلوكات حتى ولو كانت خطيرة يشكل ذلك لديه حصنا لعدم القيام بمثل هذه الإرشادات والنصائح.

بينما صرح ما نسبته 14.58% من المبحوثين عدم تعرضهم لحادث مرور من قبل وعدم اقتناعهم بالمضامين المقدمة في هذه الحملات هو ما يحول دون عملهم بنصائحها وإرشاداتها، فمستخدم الطريق الذي لم يتعرض لحادث مرور من قبل يرى ويعتقد أنه في غنى عن هذه الحملات وما تحويه، فهو وبالأسلوب الذي يقود به محمي من الحوادث بحكم عدم تعرضه لها من قبل، أما عدم الاقتناع بمضامين حملات التوعية المرورية هو الآخر سبب قوي يحول دون العمل بنصائحها، لأن الشرط الأول للقيام بالسلوك المطلوب هو الاقتناع بالرسالة وقبولها فإذا لم يتحقق هذا الشرط يصبح من الصعب القيام بالسلوك المرغوب والعمل به.

أما المبحوثين الذي صرحوا باحترامهم الدائم لقانون المرور فقد بلغت نسبتهم 11.02%، فإذا كان الفرد دائما يحترم قانون المرور ويطبقه ولم يتعرض لحادث مرور من قبل فإن هذه المعطيات تقف حصنا منيعا أمام قابلية تعرض وعمل المبحوثين بنصائح وإرشادات مضامين حملات التوعية المرورية، كما أن قانون المرور الجزائري قد عرف جملة من التعديلات والتغييرات، وذلك يجعله يمس جميع جوانب المشكلة المرورية بتغطيته لأنواع المخالفات والجنح المرورية، إضافة إلى العقوبات المترتبة عليها، وهو ما يجعل من المحترم له والعامل بكل قواعده ومواده بعيدا نسبيا عن حوادث المرور أو عن العوامل التي تؤدي إلى وقوع تلك الحوادث.

وهناك من المبحوثين من أقروا بعدم شعورهم بحاجتهم لمثل هذه المضامين، وقد بلغت نسبتهم 8.91%، فالفرد يتجاهل أي اقتراح أو فكرة أو رسالة ما لم يعرف مدى تأثيرها على رغباته وآماله ومطالبه الضرورية<sup>1</sup>، كما أنه ينفر من الرسائل التي لا تعالج حاجاته ولا تركز على تلبيتها، وقد يكون مرد شعور المبحوثين بعدم حاجتهم لها إلى أن مضامين هذه الحملات أمور معروفة عند الجميع نظرا لكثرة تداولها سواء في وسائل الإعلام أو مع جماعات الأصدقاء والرفاق، كما أنها أمور مكتسبة من الأسرة من المدرسة من امتحان القيادة وغيرها، ومنه صارت متابعتها عبر حملات التوعية المرورية غير ضرورية.

<sup>1</sup> مازن سليمان الحوش: مرجع سبق ذكره، ص 65.

في حين سجلت أدنى نسبة 7.13% عند المبحوثين الذين صرحوا بعدم اهتمامهم واهمال متابعتهم لمثل هذه الحملات، لأن عدم الاهتمام بمضمون إعلامي معين وإهماله عامل أساسي في عدم التجاوب مع ما يحتويه ذلك المضمون الإعلامي، وهو ما يميل إلى مراعاة جميع مراحل عملية الإقناع حتى يتسنى في الأخير الوصول إلى الاستجابة والقيام بالسلوك.

كما أن الفرد يهتم بالرسائل التي تساعد على إشباع احتياجاته ورغباته، حتى ولو كانت هذه الرسائل لا تتفق مع أفكار الفرد فإنه يتعرض لها إذا توقع أنها مفيدة أو أنها ستحقق له نوع من الإشباع<sup>1</sup>، لذا نجد من أساسيات نجاح عملية الإقناع توضيح كيفية تطبيق فحوى الرسائل الموجودة في مضمون الحملة، مع بيان أثر تطبيق أو العمل بفحوى تلك الرسائل<sup>2</sup>.

وبناء على ما سبق من الضروري رصد ردود الفعل والاستجابات إزاء مختلف حملات التوعية المرورية المعدة ومتابعة جميع نشاطاتها، لأن ذلك سيساعد في تحقيق المرونة وتقدير ما إذا كان ضروريا إجراء تعديلات سواء عليها أو على الحملات القادمة.

#### جدول رقم (64): رؤية المبحوثين لأنجع الطرق والوسائل لحل مشكلة حوادث المرور

طرق وأساليب حل المشكلة المرورية	ك	%
تطوير وتحديث وتنويع حملات التوعية المرورية	96	15.09
تطبيق القوانين وتشديد العقوبات	249	39.15
إشراك مؤسسات المجتمع المدني المختلفة في عملية التوعية المرورية	45	7.07
فرض معايير جديدة للحصول على رخصة السياقة	135	21.22
عدم التساهل مع مرتكبي المخالفات والحوادث المرورية	111	17.45
<b>المجموع</b>	<b>636</b>	<b>100</b>

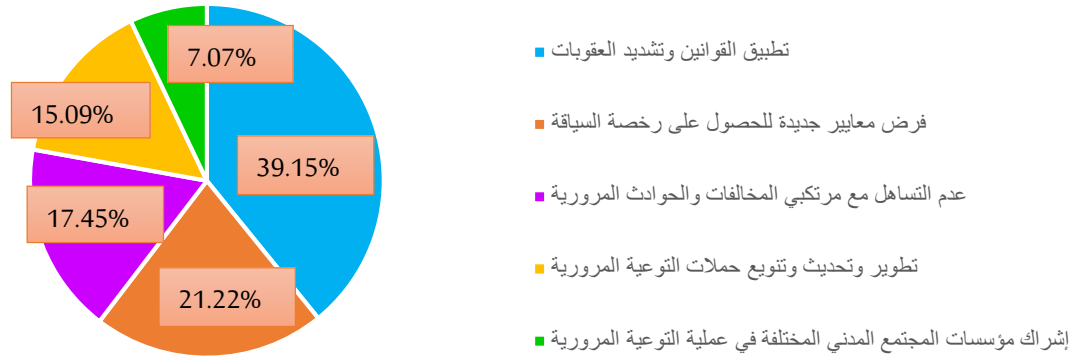
المصدر: من إعداد الباحثة.

<sup>1</sup> عماد بن جاسم بن محمد الحمود: مرجع سبق ذكره، ص 29.

<sup>2</sup> مازن سليمان الحوش: مرجع سبق ذكره، ص 65.

شكل رقم (35): رؤية المبحوثين لأنجح الطرق والوسائل لحل مشكلة حوادث

المرور



المصدر: من إعداد الباحثة.

من خلال المعطيات المبينة في الجدول والشكل أعلاه نلاحظ أنه وحسب رأي المبحوثين تطبيق القوانين وتشديد العقوبات هي أولى وأنجح الطرق لحل مشكلة حوادث المرور في الجزائر، وذلك بنسبة بلغت 39.15%، تلتها في المرتبة الثانية فرض معايير جديدة للحصول على رخصة السياقة وذلك بنسبة قدرت ب 21.22%، بعدها عدم التساهل مع مرتكبي المخالفات والحوادث المرورية، وذلك بنسبة بلغت 17.45%، ثم تلاها تطوير وتحديث وتنويع حملات التوعية المرورية، بنسبة قدرت ب 15.09%، وأخيرا إشراك مؤسسات المجتمع المدني المختلفة في عملية التوعية المرورية، وذلك بنسبة بلغت 7.07%.

إن مشكلة حوادث المرور ذات أبعاد كثيرة تؤثر على عديد من الأصعدة ويرى الكثير بأن الجانب الرديعي أو القانوني يبقى من أنجح الطرق للحد من هذه الظاهرة أو التقليل ولو بدرجة طفيفة من مخاطرها وآثارها، وذلك بتطبيق القانون وبصرامة<sup>1</sup> وعلى الجميع دون استثناء، لأن ومن خلال ما تمت ملاحظته في الواقع المعيش بالإضافة إلى شهادة غالبية المبحوثين\*، نجد بأن القانون لا يطبق على الجميع وليس الجميع سواسية عند الحديث عن حوادث المرور وعن مخالفات أو جنح المرور، فهنا تتدخل مجموعة من العوامل التي تحول دون التطبيق الصارم للقانون على المخالفين، والتي من بينها عامل المحسوبية (المعرفة بلغتنا العامية)، ضف إلى ذلك منصب ومكانة الإنسان أو الشخص المخالف، إضافة إلى بعض المعاملات السلبية التي تشهدها طرقاتنا كالرشوة لشراء الرخص وتفادي الجنح والمخالفات وغيرها، ومن هنا وجب العمل والسهر على تطبيق القانون بجذافه وعلى

<sup>1</sup> مقابلة مع السيدة فاطمة خلاف: مرجع سبق ذكره.

\* هذه الآراء والشهادات حصلنا عليها من خلال احتكاكنا المباشر مع المبحوثين، وذلك عند توزيعنا للاستمارة والتي اعتمدنا فيها أسلوب التوزيع بالمقابلة.

الجميع دون استثناء، حتى يحس مستخدمو الطريق أنهم سواسية أمام القانون ولا يميزهم سوى طبيعة أو شكل المخالفة أو الحادث ومخلفاته، وهذا ما سيجعل الجميع يحترم قانون المرور ليس إجباريا وإنما طواعية وعن قناعة وبالتالي ومن هذا المنطلق سنحقق الوقاية قبل حدوث الحوادث المرورية وبتفادي الكثير من المخالفات المرورية التي في الغالب تؤدي إلى حوادث مروعة.

كما أنه صار من اللازم اعتماد معايير جديدة للحصول على رخصة السياقة في الجزائر سواء ما تعلق منها بالجانب النظري أو ما تعلق منها بالجانب العملي أو التطبيقي، فمدارس تعليم السياقة في الجزائر لا تحوي التكوين اللازم للممتحن، يجب أن يكون الممتحن بعد اجتيازه لاختبار السياقة مؤهلا تأهيلا كاملا وشاملا يمكنه من التعامل مع مختلف المواقف التي يتعرض لها أثناء القيادة، وهو الأمر الذي سيطبق من الآن وصاعدا، بعد صدور المرسوم التنفيذي رقم 19-303 الذي يحدد طبيعة المندوبية الوطنية للأمن في الطرق ومهامها وتنظيمها وسيورها، وقد جاء في هذا المرسوم في فصله الثاني الذي يحمل عنوان " المهام "، وبالضبط في مادته الرابعة {أنه تتولى المندوبية تنفيذ السياسة الوطنية للوقاية والأمن في الطرق، من الناحية العملية}، وبهذه الصفة تكلف على الخصوص هذه المندوبية في مجال التكوين وتنظيم امتحانات رخصة السياقة، بما يأتي<sup>1</sup>:

♣ تأطير ومتابعة ومراقبة نشاطات تعليم سياقة السيارات لفائدة ممرني سياقة السيارات على مستوى مؤسسات التكوين المعتمدة.

♣ تأطير نشاطات تعليم سياقة السيارات وتنظيم امتحانات رخصة السياقة.

♣ تنظيم تكوين وتحسين مستوى مفتشي رخص السياقة والأمن في الطرق، والمستخدمين المرتبطين بسياقة السيارات وذلك بالتعاون مع القطاعات والمؤسسات المعنية.

♣ وضع برنامج وطني للتكوين، وخريطة وطنية لامتحانات رخصة السياقة.

♣ وضع واستغلال وصيانة وتطوير مضامير التمرن في سياقة السيارات، وامتحانات رخصة السياقة، بالاتصال مع الجماعات المحلية.<sup>2</sup>

1 الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية: العدد 70، مرجع سبق ذكره، ص13.

2 المرجع سبق ذكره: ص14.

كما أنه إذا تم اعتماد نظام النقاط<sup>1</sup> بصفة رسمية فإن ذلك سيحد وبصفة كبيرة من وقوع الحوادث المرورية وارتكاب المخالفات المرورية المختلفة، ويعتبر نظام النقاط المرورية أحد أنواع الردع الإضافية، إذ أنه يسعى إلى تحقيق زيادة في الانضباط السلوكي الحضاري لدى الفرد السائق، ورفع الحس القيادي لديه وبالتالي هذا النظام يساهم في:<sup>2</sup>

◆ المخالفات المرورية النظامية تنتهي بالنسبة للسائق بانتهاء تسديده للمخالفة، بينما مخالفات نظام النقاط تبقى في سجله القيادي وبذلك فهي رابط ضبطي بينه وبين إدارات المرور.

◆ العقوبات التي يتضمنها نظام النقاط هي عقوبات إضافية بجانب العقوبات الأصلية المفروضة بمقتضى الأنظمة واللوائح المرورية.

◆ يبرز سلوكات السائق خلال فترة زمنية محددة ومعينة.

◆ يمكن أن يكون آلية تحذير للسائق في حال تصميم برنامج أو آلية خاصة لإعلام السائق بمجموع نقاطه.

◆ هو نظام توثيقي يساعد عند الضرورة في التعرف على سلوكيات الفرد ودرجة انضباطه، فهو بذلك عبارة عن مقياس للسلوك يمكن الاستفادة منه في عدة مجالات من بينها القضاء، التحقيق، التأمين، كما أنه يساعد وبدرجة كبيرة عند التصميم لحملة التوعية المرورية، فهو يشكل قاعدة معرفية كبيرة للقائم على الحملة تساعده في معرفة سلوكات واتجاهات الأفراد السائقين بالدرجة الأولى.

إضافة إلى عدم التهاون في تطبيق القانون<sup>3</sup>، وعدم التساهل مع مرتكبي المخالفات المرورية، لأنه في كثير من الحالات الردع الفوري والآني يكون كميكانزيم دفاع يحول دون ارتكاب مخالفات مرورية أخرى.

وإن كان الجانب الردعي والقانوني على قدر عال من الأهمية والضرورة للحد من إرهاب الطرقات، إلا أن هذا لا ينفي ولا يلغي الدور الذي يضطلع به الجانب التوعوي والتحسيني.

<sup>1</sup> هو نظام يتم بمقتضاه تحديد عدد معين من النقاط مقابل كل مخالفة مرورية يرتكبها السائق بحيث يتناسب عدد هذه النقاط مع جسامه المخالفة، بعدها يتم تجميع النقاط تراكميا في ملف إلكتروني خاص بكل سائق، وعندما يبلغ مجموع النقاط مقدارا معيناً خلال فترة زمنية محددة يتم اتخاذ إجراءات معينة بحق السائق، من بينها سحب رخصة السياقة...

<sup>2</sup> علي بن ضبيان الرشيد: دور نظام النقاط في الحد من المخالفات المرورية، ورقة بحث مقدمة ضمن أشغال الندوة العلمية " حوادث المرور "، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، 8-10 ديسمبر 2003، ص172.

<sup>3</sup> فوزي بودقة: مرجع سبق ذكره، ص91.

كما أن الوقاية من حوادث المرور هي قبل كل شيء تدابير فعلية عملية، وليست مجرد نصائح أو وعظ أو إرشاد، لأن هذه الأخيرة موجودة فعلاً ولكنها ليست مرادفة أو بديلة عن الوقاية المرورية، بل إن الوقاية المرورية هي تدابير فعلية عملية قبلية وليست بعدية، أي بعد حصول الحوادث المرورية، التدابير الوقائية هدفها الحيلولة دون وقوع الحوادث المرورية، أو على الأقل التقليل منها، ومن نتائجها السلبية على الفرد والمجتمع<sup>1</sup>.

فحملات التوعية المرورية تسعى في الغالب إلى تحقيق الأهداف التالية:<sup>2</sup>

♣ تقليل عدد الحوادث المرورية.

♣ الحد والتقليل من أخطار الحوادث المرورية، وهذا ما قد أشارت إليه السيدة فاطمة خلاف رئيسة قسم الوقاية والتنسيق المروريين، حيث أكدت على أن الهدف الأسمى الآن للمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق من خلال حملاته التحسيسية التوعوية هو التقليل من خطورة حوادث المرور على حساب التقليل من عددها، لأنه في أحيان كثيرة تكون لدينا حوادث قليلة لكن إصابات خطيرة ومستعصية<sup>3</sup>، ومن هذا المنطلق صارت الأولوية هي التقليل من خطورة وجسامة حوادث المرور.

♣ تقليل احتمالية وقوع حوادث المرور، وذلك بتكريس إجراءات السلامة الوقائية لمنع تكرار وقوع حوادث مرور سبق أن حدثت مثل لها من قبل<sup>4</sup>.

ويعود التركيز على الجانب الوقائي المتمثل في حملات التوعية المرورية وحملات التحسيس، إلى مسلمة مفادها أن غالبية حوادث المرور تقع أو تعود إلى قصور الوعي المروري لدى مستعملي الطريق<sup>5</sup>، حيث يمثل العامل البشري السبب الرئيسي في وقوع هذه الأخيرة، فحسب إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق يتسبب العامل البشري في وقوع الحوادث المرورية بنسبة تفوق 95%\*، ومن هنا تتجلى أهمية نشر الوعي المروري لدى كافة أفراد المجتمع كوسيلة فعالة للتقليل من وقوع الحوادث<sup>6</sup>.

1 أحسن مبارك طالب: سبل الوقاية من حوادث المرور، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، 2010، ص27.

2 علي بن ضبيان الرشيد: أجهزة التنفيذ الرسمية في مجال السلامة المرورية " المهام والآليات "، مؤلف جماعي، حجم حوادث المرور وسبل معالجتها، ط1، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية، للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، 2006، ص54.

3 فاطمة خلاف: مرجع سبق ذكره.

4 علي بن ضبيان الرشيد: مرجع سبق ذكره، ص55.

5 عمرو صلاح الدين مجموع: التوعية المرورية وأثرها في تقليل الحوادث، مؤلف جماعي، حوادث المرور، مرجع سبق ذكره، ص220.

\*لمزيد من الاطلاع: يمكن الرجوع إلى مبحث الأول من هذا الفصل " المؤشرات الإحصائية الدالة على خطورة حوادث المرور بالجزائر.

6 عمرو صلاح الدين مجموع: مرجع سبق ذكره، ص221.

إذن يبقى المهم هو الإعداد وبصفة مستمرة لمثل هذه الحملات لكن الأهم هو ليس كثرتها بل تنوعها وفعاليتها وشموليتها، فكثرة حملات التوعية دون تحقيقها للفعالية المرجوة والأهداف المسطرة يعني الدوران في حلقة مفرغة، كما يجب التركيز على العوامل التي تحد من فعاليتها، ففي دراسة قام بها الباحث بيران بن شاعة<sup>1</sup> توصل في الأخير إلى أن حملات التحسيس والتوعية وترسيخ الثقافة المرورية تصطدم إما بعدم التقبل والإدراك لأهمية الالتزام بتدابير السلامة المرورية أو بعدم فعالية هذه الحملات مع قلتها وظرفيتها.

بناء على كل ما سبق يجب العمل على تطوير وتنويع وتحديث حملات التوعية المرورية، والتركيز على متابعة وتقييم الحملات المقامة لتفادي الوقوع في نفس الأخطاء عند القيام بحملات جديدة.

إضافة إلى كل الحلول السابقة الذكر، هناك أسلوب آخر للحد من مشكلة حوادث المرور والتوعية بمخاطرها وآثارها، وهي إشراك مؤسسات المجتمع المدني المختلفة في عملية التوعية المرورية، لأن التوعية المرورية هي جهد جماعي متكامل وشامل يشارك فيه كل أفراد المجتمع كل حسب الدور المنوط به، فيجب تفعيل دور المجتمع المدني في التوعية المرورية وتأطير المبادرات التحسيسية التوعوية الصادرة عنه<sup>2</sup>، وهذا ما ينطبق على مختلف مؤسسات المجتمع المدني في الجزائر في صورة مؤسسات التنشئة الاجتماعية هذه الأخيرة تعمل على تزويد الفرد بالمعارف والتوجيهات التي تصون سلوكه من الانحرافات الاجتماعية، كما تعمل على تزويده بالقيم والعادات الاجتماعية والأنماط السلوكية الإيجابية<sup>3</sup>، ومن بين مؤسسات التنشئة الاجتماعية الأسرة، المدرسة، وسائل الإعلام، المسجد وغيرها، حيث تلعب هذه الأخيرة دورا كبيرا في عملية التوعية المرورية، ومنه يجب تمكين هذا الدور والعمل على الارتقاء به، ففي دراسة قامت بها الباحثة لامية بوبيدي<sup>4</sup> أسفرت نتائجها على أن الأسرة الجزائرية تلعب دورا كبيرا في تكريس القيم والمفاهيم المرورية لدى الطفل، وأن الثقافة المرورية التي يتحلّى بها الآباء قد تكون السبيل الأنجح لتكوين وتربية النشء تربية مرورية سليمة، لكن في نتيجة أخرى لنفس الدراسة توصلت الباحثة إلى أن المدرسة الجزائرية لا تؤدي دورا فعالا في نشر الوعي والثقافة المرورية لدى المتعلمين<sup>5</sup>، فالمطلع على المنهاج الدراسي والتعليمي المعمول به في الجزائر يلاحظ بأنه يجوي فقط على مجرد صور لإشارات المرور أو تمارين بسيطة تتحدث عن حوادث المرور، مع العلم أن أغلب الدراسات حول التوعية

1 بيران بن شاعة: مستوى وعي تلاميذ المرحلة الابتدائية بقواعد السلامة المرورية "دراسة ميدانية لعينة من تلاميذ من المدرسة الابتدائية

عيسى عزوز بالأغواط"، مجلة الباحث في العلوم الإنسانية والاجتماعية، العدد 32، الجزائر، جانفي 2018، ص235.

2 محسن العجيمي بن عيسى: التنظيم المؤسسي للهياكل الرسمية المرورية ودوره في معالجة المشاكل المرورية، مؤلف جماعي، حجم حوادث المرور وسبل معالجتها، ط 1، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، 2006، ص45.

3 أسماء مطوري: مؤسسات التنشئة الاجتماعية ودورها في تنمية قيم التربية البيئية المدرسة نموذجا "دراسة ميدانية بابتدائية البستان ولاية باتنة"، أطروحة دكتوراه في علم اجتماع البيئة، قسم علم الاجتماع، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، الجزائر، 2016، ص22.

4 لامية بوبيدي: مرجع سبق ذكره، ص128.

5 المرجع نفسه: ص133.



المروية تفر بأهمية المدرسة في عملية التوعية المرورية إضافة إلى الدور الذي يلعبه المعلم في هذا الصدد، فمن الضروري إدخال التربية المرورية في المنهاج الدراسي<sup>1</sup>، وكعادة أو مقياس أساسي لأن ذلك من شأنه أن يساعد في تكريس المفاهيم المرورية والقيم والسلوكيات السليمة لدى أطفال اليوم والذين هم سواق الغد، كما يلعب الإعلام هو الآخر دورا في عملية التوعية المرورية وهذه الأخيرة من أهم النتائج التي توصلت إليها الباحثة بن عباس فتحة<sup>2</sup> في دراستها حيث خلصت في النهاية إلى أن وسائل الاعلام والاتصال تلعب دورا كبيرا في التوعية المرورية من خلال التخفيف من كثرة وحدة حوادث المرور، ولاسيما إذا عملت وسائل الإعلام مع كل الهيئات المختصة لتسطير برامج عملية إعلامية للتوعية والتحسيس.

إضافة إلى مؤسسات التنشئة الاجتماعية لا بد أن يكون هناك تنظيم مؤسسي وتوزيع للمسؤوليات بين جميع الأجهزة والهيئات التي تشارك مسؤولية تنظيم حركة المرور وكذا التوعية المرورية في الجزائر، وذلك بالتنسيق الجيد بين الوزارات، الجماعات المحلية، المؤسسات الأمنية، الهيئات السياسية والإدارية وغيرها، وذلك من خلال:

**1-المسؤولية السياسية:** وذلك بإحداث مجلس أو هيئة عليا للإشراف على ملف السلامة المرورية، إضافة إلى إحداث لجان فنية استشارية مركزية وجمهورية، وهو ما تجلّى في الجزائر بإحداث المندوبية الوطنية للأمن عبر الطرق.

**2-المسؤولية الأمنية:** وذلك من خلال تطوير مهام إدارات المرور ومحاولة التنسيق بين العد الرديعي والبعدي الوقائي والتوعوي للمشكلة المرورية.

**3-المسؤولية الإدارية:** وذلك من خلال وجود هيكل مختص في السلامة والوقاية المرورية، يتميز بمرجعياته في مجال المعطيات المرورية، كما أنه يملك صلاحيات في التنسيق بين الجهات المعنية، وهو ما يتجلّى بالجزائر في المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.

**4-المسؤولية المجتمعية (الاجتماعية):** وذلك بدعم وتعزيز النشاط الجمعي المختص في مجال السلامة والوقاية والتوعية المرورية، في سبيل تحقيق العمق الاستراتيجي المطلوب لمواجهة مشكلة حوادث المرور.

<sup>1</sup> محمد سعد الدين خير و بيان: التربية المرورية في التعليم، مرجع سبق ذكره، ص6.

<sup>2</sup> فتحة بن عباس: مرجع سبق ذكره، ص352.

## المطلب الخامس: نتائج استمارة الاستبيان:

بعد الانتهاء من تبويب وتفريغ وتحليل أجوبة استمارة الاستبيان، توصلت الباحثة إلى النتائج التالية:

## 1- نتائج خاصة بالمحور الأول: البيانات الشخصية

أظهرت نتائج الدراسة فيما يتعلق بالمحور الثالث ما يلي:

✓ اشتملت العينة على مبحثين من كلا الجنسين (ذكور، إناث)، مع ارتفاع ملحوظ في نسبة الذكور مقارنة بالإناث.

✓ تباينت أعمار المبحثين محل الدراسة، وتركزت أغلبية مفردات العينة في الفئات العمرية الشبابية (فئة من 21 إلى 30 سنة، فئة من 31 إلى 40 سنة).

✓ اشتملت عينة الدراسة على مبحثين من مختلف المستويات التعليمية، مع تفوق المستوى الجامعي على باقي المستويات التعليمية الأخرى.

✓ توزعت عينة الدراسة بين فئتي الحالة الاجتماعية (أعزب/عزباء، متزوج "ة")، مع غلبة فئة العزاب على المتزوجين.

✓ أما فيما يتعلق بنوع المركبة المقادة من قبل المبحثين، فقد غلب نوع السيارات على باقي أنواع المركبات الأخرى.

✓ بخصوص الخبرة في السياقة، بينت نتائج الدراسة أن أغلبية المبحثين لهم خبرة من 3 إلى 6 سنوات.

✓ فيما يتعلق بعدد مرات التعرض لحادث مرور، بينت نتائج الدراسة أن أغلبية المبحثين لم يتعرضوا لحادث مرور من قبل.

## 2- نتائج خاصة بالمحور الثاني: عادات تعرض جمهور المبحثين للحملات الإعلامية الخاصة بالتوعية المرورية

## المقدمة من المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق

أظهرت نتائج الدراسة فيما يتعلق بالمحور الثالث ما يلي:

● أنه ليس هناك متابعة دائمة ومستمرة لحملات التوعية المرورية بصفة عامة، ولحملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، ومن أهم الأسباب التي أدت للمتابعة النادرة

لمثل هذه الحملات، التكرار الكبير الذي تشهده هذه الحملات في شتى الوسائل، وافتقارها للجدة والجدانية، والقوة في الطرح والمعالجة.

● ومع ذلك، هناك تركيز واهتمام كبير عند التعرض لهذه الحملات التوعوية، كما بينت الدراسة تأثير متغيرات (الجنس، السن) المعمول بها في الدراسة على طبيعة هذا التركيز، إضافة إلى تأثير متغيرات (الجنس، المستوى التعليمي، الحالة الاجتماعية) على طبيعة تعرض الباحثين لمثل هذه الحملات التوعوية.

● تصدرت مواقع التواصل الاجتماعي (تويتر، فيس بوك، انستغرام... إلخ)، قائمة الوسائل الاتصالية والإعلامية التي يفض الباحثون التعرض من خلالها لحملات التوعية المرورية، إلى جانب التلفزيون والإذاعة.

● احتلت الفترة الصباحية والفترة الليلية المراتب الأولى عند الباحثين، في قائمة الفترات التي يجذب الباحثون أن يتعرضوا من خلالها لحملات التوعية المرورية.

### 3- نتائج خاصة بال محور الثالث: آراء وتوجهات الباحثين نحو مضمون حملات التوعية المرورية المقدمة من المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق

أظهرت نتائج الدراسة فيما يتعلق بال محور الثالث ما يلي:

● أن حملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق مهمة بالنسبة للباحثين، وهو ما انعكس في اقتناعهم بمضامين هذه الأخيرة.

● أن اللغة العامية (الدرجة)، هي اللغة المفضلة عند الباحثين لتقديم حملات التوعية المرورية، كما جذب الباحثون تقديم هذه الحملات التوعوية بأكثر من لغة من أجل التنوع والتأثير أكثر على الجماهير المستهدفة.

● أن المواضيع المعالجة في حملات التوعية المرورية، هي مواضيع مهمة للسائقين (مستخدمي الطريق على أنواعهم)، بحكم أنهم طرف فاعل في المشكلة المرورية.

● أن الاستمالات الإقناعية التي تؤثر بدرجة كبيرة على الباحثين، هي الاستمالات العقلية والتخوفية، وهو ما انعكس في اختيارهم لأسلوب الاحصائيات والأرقام، إضافة إلى أسلوب الشهادات الحية ممن عاشوا تجارب لتقديم هذه الحملات.

- أن الحجج والبراهين الدينية والقانونية هي المفضلة عند المبحوثين.
  - أظهرت نتائج الدراسة أن تكرار تعرض المبحوثين لحمات التوعية المروري، ساهم في تعزيز شعورهم بالمسؤولية، وترسيخ مضامين تلك الحملات في أذهانهم، إلا أن هذا اقترن بتأثرهم الآني الفوري بهذه الحملات، وتقريبا انعدام التأثير المستمر لها على المبحوثين.
  - بينت نتائج الدراسة أن المواضيع المعالجة في حملات التوعية المرورية تجذب المبحوثين وتلفت انتباههم، وعدم انتباههم أحيانا يعود لتكرار هذه الحملات لدرجة الملل ولإلقائها اللوم دائما على السائق وإهمالها للمسببات الأخرى لحوادث المرور.
- 4- نتائج خاصة بال محور الرابع: تأثير حملات الإعلامية الخاصة بالتوعية المرورية المقدمة من المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق على سلوكات جمهور المبحوثين**
- أظهرت نتائج الدراسة فيما يخص المحور الرابع ما يلي:
- أن التعرض لحمات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق يؤدي لشعور المبحوثين بالحزن والتأثر.
  - أن حملات التوعية المرورية، تدفع المبحوثين للقيام بسلوكيات معينة، وهو ما تجسد في قيام المبحوثين ببعض السلوكات التي حثت عليها حملات التوعية المرورية.
  - أن الإضافة التي تقدمها حملات التوعية المرورية للمبحوثين، تتمثل في تذكيرهم بالمسؤولية، إضافة لكونها تعالج موضوعات تهمهم، وتمسهم بالدرجة الأولى.
  - يعود عدم عمل المبحوثين بالنصائح والإرشادات التي تحث عليها حملات التوعية المرورية، لاعتقادهم بقدرية حوادث المرور، إضافة إلى تعودهم على سلوكيات معينة.
  - بينت نتائج الدراسة أن أنجع الطرق والحلول لمواجهة مشكلة حوادث المرور، تكمن في تطبيق القانون وتشديد العقوبات، إضافة إلى فرض معايير جديدة للحصول على رخصة السياقة، دون إهمال تطوير وتنويع وتحديث حملات التوعية المرورية كحل أساسي ولا غنى عنه لمواجهة مشكلة حوادث المرور.

## المبحث الرابع: نتائج الدراسة

جاء هذا المبحث كخاتمة للفصل التطبيقي للدراسة، وذلك باحتوائه لمطلبين إثنين، المطلب الأول خصص للنتائج العامة للدراسة، أما المطلب الثاني فخصص للنتائج العامة للدراسة في ضوء التساؤلات التي تم اعتمادها في هذه الدراسة.

## المطلب الأول: النتائج العامة للدراسة

بعد إجراء الدراسة الميدانية التي تمت بالاعتماد على أداتين لجمع البيانات هما المقابلة واستمارة الاستبيان، تم التوصل إلى النتائج التالية:

- غياب نظام معلومات موحد بين الشرطة والدرك فيما يخص الإحصائيات المقدمة.
- غياب التنسيق بين مصالح الأمن المروري ومصالح الصحة العمومية، ودليل ذلك هو عدم متابعة ضحايا حوادث المرور في المستشفيات.
- تقديم الإحصائيات الخاصة بمحاضر الحوادث المرورية في صيغ مجزئة أو مقسمة غير مكتملة البيانات والمعلومات.
- أكثر المخالفات المرورية ارتكابا هي السرعة والتجاوز الخطير.
- السبب الأول في حوادث المرور هو العامل البشري يليه عامل المركبة، يليه عامل البنى التحتية.
- الإعلام شريك أساسي في عملية التوعية المرورية.
- غياب قسم أو مصلحة خاصة بتصميم وإعداد حملات التوعية المرورية بالمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.
- التركيز على الشباب في حملات التوعية المرورية بحكم أنهم أكثر من يرتكب حوادث المرور.
- غياب فروع للمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق في باقي ولايات الجزائر وهو ما يكسب الحملات التوعوية المرورية التي يقدمها طابع المحلية.
- عدم الاعتماد على الأساليب والأسس العلمية المنهجية السليمة في إعداد الحملات.

للمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق أربع حملات قارة وثابتة، وهناك حملات مناسباتية تعد استجابة للمتطلبات المستجدة، أما بالنسبة للحملات القارة فهناك أربع فترات في السنة هي الدخول المدرسي، فصل

الشتاء، شهر رمضان، وموسم الصيف (العطل)، وهذه حملات قارة وثابتة سنويا، وتتخلل هذه الحملات القارة حملات أخرى تعد لأمر طارئ، أو حادث هز الرأي العام، أو مستجدات طرأت على السلامة المرورية والمنظومة المرورية تستدعي حملة خاصة بها.

-يساهم المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق في التوعية المرورية من خلال الحملات التوعوية التي يقدمها، رغم عدم تحقيقها للفعالية المطلوبة، وتجلى ذلك من خلال مختلف الفعاليات التي يقوم بها القائمون على إعداد هذه الحملات في سبيل نشر التوعية المرورية، وذلك من خلال تنظيم الحملات التحسيسية التوعوية، والقيام بالنشاطات المصاحبة لها في صورة الأبواب المفتوحة، تنظيم المؤتمرات والملتقيات والندوات العلمية، إضافة إلى إعداد الفواصل والومضات الإشهارية التوعوية.

-تدني فعالية مضامين حملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، ومحدودية تأثيرها على الجمهور الذي تستهدفه.

-الرهان على حملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق وهذا خطأ كبير لأن التوعية المرورية هي مسؤولية العديد من الأطراف والجهات (مؤسسات التنشئة الاجتماعية، فعاليات المجتمع المدني، الإعلام)، وليست مسؤولية المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق وحده.

-غياب التخطيط والتصميم الفعال للرسائل الإعلامية الموجهة للتوعية المرورية.

-عدم اختيار الموضوعات المناسبة للطرح والمعالجة في السياق العام لهذه الرسائل، مع ملاحظة التركيز على العموميات وإهمال الجزيئات الجوهرية التي لها دور وعلاقة كبيرة بالمشكلة الأساسية، ضف على كل هذا ميزة التكرار الممل التي تغلب على هذا النوع من الحملات.

-عدم التنوع في أساليب المعالجة المناسبة للموضوعات المطروحة للنقاش.

-الإهمال الكبير لنظريات الإقناع والتأثير التي تساعد كثيرا في فهم تركيبة ونفسية المتلقي الذي ستوجه له الرسالة، مع عدم التنوع في الأساليب والاستمالات المستخدمة في هذه الحملات التوعوية، وهو ما تم ملاحظته بعد الانتهاء من إجراء الدراسة الميدانية وذلك بالتركيز على الأسلوب والاستمالات العاطفية والعقلية وإهمال للأساليب والاستمالات الأخرى.

-مشكلة حوادث المرور في الجزائر مشكلة عويصة متعددة الأبعاد ومعقدة تحتاج لتكاتف جهود الجميع، فرغم كثرة الدراسات والأبحاث حولها ورغم الكم الهائل من الرسائل والومضات التوعوية إلا أن هذا لم يمنع من وقوعها،

وغلبة صفة الخطورة على هذه الحوادث، فالرهان اليوم لم يعد التقليل من عدد حوادث المرور بقدر ما هو رهان التقليل من خطورة هذه الحوادث.

### المطلب الثاني: النتائج في ضوء التساؤلات

على ضوء النتائج التي توصلت إليها الباحثة في نهاية هذه الدراسة، يمكن القول أن الدراسة أجابت على التساؤلات التي انطلقت منها الباحثة في بداية هذه الدراسة، وتحقق ذلك كما يلي:

-تمكنت الدراسة من الإجابة عن التساؤل الخاص بمدى مساهمة الحملات الإعلامية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق في التوعية المرورية، حيث توصلت نتائج الدراسة إلى أن المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق يساهم في التوعية المرورية من خلال الحملات التوعوية التي يقدمها، رغم عدم تحقيقها للفعالية المطلوبة، وتجلى ذلك من خلال مختلف الفعاليات التي يقوم بها القائمون على إعداد هذه الحملات في سبيل نشر التوعية المرورية، وذلك بواسطة تنظيم الحملات التحسيسية التوعوية، والقيام بالنشاطات المصاحبة لها في صورة الأبواب المفتوحة، تنظيم المؤتمرات والملتقيات والندوات العلمية، إضافة إلى إعداد الفواصل والومضات الإشهارية التوعوية.

-تمكنت الدراسة من الإجابة عن التساؤل الخاص بكيفية بناء وتصميم الحملات المقدمة من المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق من حيث الأساليب والوسائل والمضمون، حيث توصلت نتائج الدراسة إلى أن القائمين على إعداد هذه الحملات التوعوية يقومون بالإعداد لهذه الحملات من خلال اتباع أربع خطوات أساسية هي:

1-اختيار موضوع الحملة.

2-اختيار وتحديد الجمهور المستهدف من الحملة.

3-تحديد الأساليب والاستراتيجيات الإقناعية التي تتلاءم مع الجمهور المستهدف.

4-تحديد الوسائل والدعائم الاتصالية للحملة.

أما بخصوص الأساليب التي يتم الاعتماد عليها في هذه الحملات، توصلت الدراسة إلى أن الأساليب والاستراتيجيات العاطفية هي الأكثر استخداما في حملات التوعية المرورية، أما ما تعلق بالوسائل والدعائم التي تعتمد عليها هذه الحملات، توصلت الدراسة إلى أن القائمين على إعداد هذه الحملات يعتمدون على كل الوسائل الإعلامية والاتصالية في بث الحملات المصممة (جميع القنوات التلفزيونية والإذاعية، إضافة إلى الوسائط

التكنولوجية الحديثة في صورة مواقع التواصل الاجتماعي... إلخ، والفعاليات المصاحبة لنشاطات الحملة، في صورة الكتيبات، المطويات، الملصقات، الفواصل والومضات الإشهارية... إلخ، وفيما يتعلق بمضمون حملات التوعية المرورية، فيتم ذلك من خلال مراجعة الإحصائيات ومعطيات واقع حوادث المرور وبناء على ذلك يتم اختيار مضمون رسائل حملات التوعية المرورية.

-تمكنت الدراسة من الإجابة عن التساؤل الخاص بمدى تعرض الجمهور (مستخدمي الطريق) للحملات الإعلامية المقدمة من المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، حيث توصلت نتائج الدراسة إلى أنه ليس هناك متابعة مستمرة ودائمة لهذه الحملات، بل هناك متابعة نادرة لها من قبل المبحوثين، وهو ما انعكس في سلوكياتهم.

-تمكنت الدراسة من الإجابة عن التساؤل الخاص بآراء وتوجهات الجمهور (مستخدمي الطريق) نحو الحملات الإعلامية المقدمة من المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، حيث توصلت الدراسة في الأخير إلى أن المبحوثين أقرروا بأهمية هذه الحملات وبأهمية مواضيعها، ومدى اقتناعهم بها وبمضامينها، إلا أن ذلك لم يمنع من اعترافهم ببعض النقائص والسلبيات التي يرونها في حملات التوعية المرورية، والتي من أهمها تكرارها، عدم التنوع في أساليب المعالجة والطرح، إضافة إلى إلقائها اللوم دائما على السائقين (مستخدمي الطريق)، وهو ما يؤدي إلى نفور الكثير منها.

-تمكنت الدراسة من الإجابة عن التساؤل الخاص بكيفية تأثير الحملات الإعلامية الخاصة بالتنوع المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق على سلوكيات الجمهور (مستخدمي الطريق)، حيث بينت نتائج الدراسة أن هذه الحملات لم تؤثر بدرجة كبيرة على سلوكيات مستخدمي الطريق (المبحوثين)، وهو ما انعكس بشكل كبير في سلوكياتهم، حيث ورغم اقتناعهم بمضامين هذه الحملات ومدى أهميتها، إلا أن ذلك لم يدفعهم للقيام بما تحث عليه دائما والعمل طواعية بالنصائح والإرشادات التي تحث عليها، وهو ما يجعل إلى أن اقتناعهم بهذه الحملات التوعوية وبمضامينها يكون ظاهريا فقط من قبل المبحوثين وليس باطنيا، أي هو في الغالب وليد لحظة التعرض لهذه المضامين وبعدها مآله الزوال.

-كنتيجة عامة لهذه الدراسة وفي نفس الوقت هي إجابة عن التساؤل الرئيسي حول مدى فعالية الحملات الإعلامية في مجال التوعية المرورية المقدمة من المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، بينت نتائج الدراسة في الأخير تدني فعالية مضامين حملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، ومحدودية تأثيرها على الجمهور الذي تستهدفه، ومنه يمكن القول أن هذه الأخيرة لم تحقق درجة عالية من الفعالية،



وهو ما يستوجب إعادة النظر في بناء وتصميم هذه الحملات التوعوية، إضافة إلى التعمق والبحث في دراسة مستخدمي الطريق من جميع الجوانب من أجل تحقيق الفعالية المطلوبة، وتجسيد السلوكيات المرغوبة.

# خاتمة

إن دراسة فعالية الحملات الإعلامية في مجال التوعية المرورية، موضوع بحث تتطلب معالجته ودراسته التطرق إلى جملة من المتغيرات الأساسية والتركيز عليها في صورة رسائل الحملات الإعلامية التي توجه لنشر التوعية المرورية، إضافة للتركيز على جميع مراحل وخطوات إعداد وتصميم هذه الحملات، مع التركيز على الجمهور المستهدف من هذه الحملات وهو المتلقي، لأن الهدف الأول والأساسي الذي ينطلق منه القائمون على إعداد حملات التوعية المرورية هو الوصول إليه والتأثير عليه بطريقة إيجابية تخدم الفرد والصالح العام.

ومنه تمثل الحملات الإعلامية أحد أهم الرهانات التي يتم التركيز عليها في سبيل نشر التوعية المرورية في الجزائر، وتأتي هذا كاستجابة لمعطيات فرضها الواقع المعيش والتي من أهمها تزايد مشكلة حوادث المرور في الجزائر وتزايد تأثيرات تبعاتها على الفرد والمجتمع.

تأسيسا على ما سبق فإن الحملات الإعلامية التوعوية يمكن أن تكون السبيل الأنجح والأقرب للحيلولة دون تفاقم هذه المشكلة في الجزائر، وهذا لن يتسنى إلا من خلال التأطير والتصميم الجيد لحملات التوعية المرورية وفق المعايير العلمية والمنهجية المتداول عليها من أجل تحقيق النتائج المرجوة، ويعزى العمل بالاعتبارات السابقة الذكر لكون عملية التوعية المرورية عملية معقدة وممتدة في الوقت نفسه، فهي معقدة لأنها تمس وتعني جهات وأطراف وهيئات وأبعاد متعددة، كما أنها تسعى إلى تحقيق أنساق معرفية، اتجاهية وسلوكية مرورية سليمة، وهي عملية ممتدة لأنها سوف تصطدم عند النزول إلى الواقع بسلوكات مرورية خاطئة وتصرفات لا مسؤولة ترسخت عند الأفراد، وبالتالي فتعديل أو تغيير هذه السلوكات والتصرفات لن يتأتى إلا من خلال عملية توعية مرورية ممتدة ومستمرة، بحيث يجب أن تكون حملات التوعية المرورية ضمن الإطار العام لاستراتيجية شاملة للتوعية المرورية.

وبعد استعراضنا لمختلف المعلومات النظرية المتعلقة بالحملات الإعلامية، والتوعية المرورية، وحوادث المرور بالجزائر، إضافة إلى التطرق لواقع حملات التوعية المرورية بالجزائر، وكان ذلك بالاستناد والرجوع إلى مختلف الدراسات والأبحاث التي تناولت هذه المشكلة ومن زوايا مختلفة هذه الأخيرة كانت لنا بمثابة المنطلق الأساسي لهذه الدراسة، تم التوصل في الأخير إلى أن مشكلة حوادث المرور في الجزائر هي مشكلة عويصة متعددة الأبعاد ومعقدة تحتاج لتكاتف جهود الجميع، فرغم كثرة الدراسات والأبحاث حولها ورغم الكم الهائل من الرسائل والومضات التوعوية إلا أن هذا لم يمنع من وقوعها، وغلبة صفة الخطورة على هذه الحوادث، حيث أن الرهان اليوم لم يعد التقليل من عدد حوادث المرور بقدر ما هو رهان التقليل من خطورة هذه الحوادث.

وقد أكدت نتائج الدراسة التي أجريت على عينة من مستخدمي الطريق بولاية سطيف، أن الحملات التي يقدمها المركز الوطني في مجال التوعية المرورية، تساهم في توعية الأفراد وفي تحسيسهم بحجم وخطورة حوادث المرور كمشكلة تمس الفرد والمجتمع على حد السواء، لكن هذا لم يكن بالمستوى المطلوب نظرا لجملة من الصعوبات التي تقف عائقا في سبيل تحقيق الأهداف المرجوة من حملات التوعية المرورية، أهمها:

- غياب قسم أو مصلحة خاصة بتصميم وإعداد حملات التوعية المرورية بالمركز الوطني للوقاية والأمن عبر-تدني فعالية مضامين حملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، ومحدودية تأثيرها على الجمهور الذي تستهدفه.

-الرهان على حملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق وهذا خطأ كبير لأن التوعية المرورية هي مسؤولية العديد من الأطراف والجهات (مؤسسات التنشئة الاجتماعية، فعاليات المجتمع المدني، الإعلام)، وليست مسؤولية المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق وحده.

-غياب التخطيط والتصميم الفعال للرسائل الإعلامية الموجهة للتوعية المرورية.

-عدم اختيار الموضوعات المناسبة للطرح والمعالجة في السياق العام لهذه الرسائل، مع ملاحظة التركيز على العموميات وإهمال الجزئيات الجوهرية التي لها دور وعلاقة كبيرة بالمشكلة الأساسية، ضف على كل هذا ميزة التكرار الممل التي تغلب على هذا النوع من الحملات.

-عدم التنوع في أساليب المعالجة المناسبة للموضوعات المطروحة للنقاش.

-الإهمال الكبير لنظريات الإقناع والتأثير التي تساعد كثيرا في فهم تركيبة ونفسية المتلقي الذي ستوجه له الرسالة، مع عدم التنوع في الأساليب والاستمالات المستخدمة في هذه الحملات التوعوية، وهو ما تم ملاحظته بعد الانتهاء من إجراء الدراسة الميدانية وذلك بالتركيز على الأسلوب والاستمالات العاطفية والعقلية وإهمال للأساليب والاستمالات الأخرى.

إن عجز حملات التوعية المرورية عن تحقيق الأهداف المسطرة (أهداف معرفية، اتجاهية، وسلوكية) والغايات المرجوة، رغم وضوح أهداف هذه الحملات واهتمام الجماهير بها، ووصولها إلى الجماهير المستهدفة، إضافة إلى التقويم الإيجابي لهذه الحملات من قبل الجماهير ومطالبتهم باستمرار بثها وعرضها، يفتح آفاقا جديدة للدراسة والبحث حول مردود حملات التوعية المرورية، والتعمق في دراسة العوامل والأسباب التي تحول دون تحقيق حملات التوعية المرورية للفعالية المطلوبة.

# توصيات

على ضوء ما سبق، خلصت الدراسة إلى التوصيات التالية:

### 1-توصيات تتعلق بالحملات الإعلامية

- ♣ يجب التفكير مرة أخرى في آليات بناء وتصميم حملات التوعية المرورية، من أجل الوصول إلى الغايات المرجوة وتحقيق الفعالية المطلوبة.
- ♣ العمل على تطوير وتحديث أساليب تقديم حملات التوعية المرورية حتى تتماشى مع متطلبات العصر، ومع الحاجات والرغبات التي يسعى الجمهور المتلقي لتحقيقها.
- ♣ التركيز على مرحلة تقييم الحملة، والاستفادة منها في بناء حملات مقبلة خالية من الأخطاء والهفوات.
- ♣ القيام بالمزيد من الدراسات حول فعالية الحملات الإعلامية وتأثيرها، لأن الملاحظ للواقع يجد بأن هناك كم لا بأس به من الحملات الإعلامية التوعوية المرورية لكن الإشكال المطروح يبقى في مدى فعالية هذه الحملات وقوة تأثيرها على الجماهير المستهدفة.
- ♣ إسناد عملية تصميم وإعداد حملات التوعية المرورية إلى هيئة خاصة ومتخصصة في هذا المجال، من أجل تخفيف الضغط على المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، وكذا من أجل الوصول إلى نتائج عملية.

### 2-توصيات تتعلق بالتوعية المرورية

- ♣ إشراك مختلف الأطراف الفاعلة في المشكلة المرورية من أجل تكثيف الجهود لأن التوعية المرورية مجهود إعلامي اتصالي تكاملي شامل.
- ♣ التركيز على الفرد لأنه الطرف الأول المعني بعملية التوعية المرورية وتكثيف البحوث والدراسات حول سماته وخصائصه، لضمان اقتناعه وتأثره بالرسائل الموجهة إليه.
- ♣ فتح فروع جديدة عبر كامل أرجاء التراب الوطني للمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق حتى تأخذ حملاته التوعوية طابع الشمولية والانتشار للوصول إلى كل الجماهير المستهدفة.
- ♣ الاستفادة من التجارب العربية والأجنبية في ميدان السلامة المرورية والتوعية المرورية ومكافحة ظاهرة حوادث المرور.

♣ عقد المزيد من التظاهرات والفعاليات العلمية والبحثية وفتح المجال أمام الباحثين ليستعرضوا مختلف جوانب وأبعاد المشكلة المرورية.

♣ التركيز على التوعية المرورية للأطفال، مع إدراج مادة التربية المرورية كمنهاج ومقياس أساسي في المنهاج الدراسي.

♣ تنظيم دورات تكوينية تشارك فيها مختلف القطاعات المعنية بالسلامة المرورية (الدرك الوطني، الأمن الوطني، فعاليات المجتمع المدني).

### 3-توصيات تتعلق بحوادث المرور

♣ ضرورة ردع المخالفين وتحسيسهم بقوة القانون وصرامته، إضافة إلى السهر على تطبيق قانون المرور وبكل صرامة وعلى الجميع دون استثناء ودون الرجوع إلى مكانة أو منصب أو صفة المخالف، لأن الجميع سواسية أمام القانون.

♣ إدراج الطب النفسي ضمن شروط الحصول على رخصة السياقة بمختلف صيغها.

♣ تطوير وسائل النقل الجماعي للتخفيف من الازدحام المسجل في الطرقات.

♣ ضرورة قيام الهيئة الوطنية للمراقبة التقنية للمركبات بالدور المنوط بها للكشف عن عيوب المركبات.

♣ ضرورة إعداد دفتر شروط يتضمن شروط الأمن والسلامة للمركبات، لاسيما فيما يخص قطع الغيار الأصلية.

♣ القيام بالصيانة الدائمة للطرقات (حواف الطرقات والمسالك...إلخ)، وإقامة إشارات مرورية واضحة على جميع الطرق، مع تحسين الإنارة العمومية.

♣ تشكيل وتكليف هيئة خاصة للسهر على إنجاز مشاريع الطرقات وفق المعايير المتعارف عليها والمعمول بها دوليا، ومراقبة سيرورة هذه المشاريع وكبح التجاوزات الواقعة فيها.

♣ تفادي التجاوزات التي تقع عند تطبيق القوانين وتسجيل المخالفات والحوادث المرورية، بهدف إبعاد أي تلاعب بهيئة وسلطان ومصداقية القانون.

♣ يجب اعتماد بطاقة وطنية موحدة لجمع المعلومات والإحصائيات حول حوادث المرور.

♣ العمل على تحليل وتفسير المعطيات المتحصل عليها وربطها بمختلف المؤشرات التي تتدخل في وقوع حوادث المرور.

♣ التركيز على ضحايا حوادث المرور بكل أصنافهم دون التركيز على الوفيات وإهمال متابعة الجرحى والمعطوبين في المستشفيات والمراكز الصحية.

♣ الاعتماد على تقنيات النظام الذكي في تسيير حركة المرور، وذلك لن يتأتى إلا من خلال:  
-بناء مراكز معلومات متقدمة عن شبكات الطرق وخرائط المواقع وحركات التدفق المروري، في صورة نظم المعلومات الجغرافية Geographic Information Systems، التي تعتمد على الخرائط الرقمية Digital Maps.

-تطوير تقنية الاتصالات عن طريق الأقمار الصناعية، مثل تحديد المواقع GPS.

-تطوير مراكز التحكم المروري وغرف العمليات لكي تتواكب مع احتياجات النظام الذكي المطبق.

-تعليم وتدريب وتكوين الكفاءات في سبيل العمل بهذه التقنية وإتقان استعمالها وتطبيقها على أرض الواقع.

-التعاون مع الجهات الأكاديمية والبحثية المعنية لوضع الخطط والبرامج والاستراتيجيات لنجاح تطبيق تقنيات النظام الذكي في تسيير حركة المرور.



# قائمة المصادر والمراجع

قائمة المصادر والمراجع باللغة العربية

أ-المصادر

أولاً-القرآن الكريم والأحاديث النبوية الشريفة

1-سورة الإسراء: الآية 33.

2-سورة البقرة: الآية 194

3-سورة الفرقان: الآية 72.

4-سورة طه: الآية 76.

5-سورة المطففين: الآية 30.

6-سورة الزخرف: الآية 9.

7-الإمام مسلم: كتاب البر والصلة والآداب، ج 4، باب فضل إزالة الأذى عن الطريق، حديث رقم 2618.

ثانياً-القواميس والمعاجم والموسوعات

8-أحمد زكي بدوي: معجم مصطلحات العلوم الإدارية، ط 2، دار الكتاب المصري، القاهرة، مصر، 1994.

9-ابن منظور أبي الفضل جمال الدين محمد بن مكرم الأفرريقي المصري: لسان العرب، الجزء 14، دار صادر، بيروت، لبنان، 1999.

10-ابن منظور أبي الفضل جمال الدين محمد بن مكرم: لسان العرب، المجلد 15، ط 1، دار صادر، بيروت، لبنان، 2000.

11-القاموس المحيط: د ط، د م ن، د ب، د س.

12-قاموس الجديد الطالب "عربي، عربي": د ط، المؤسسة الوطنية للكتاب، الجزائر، د س ن.

13-محمد منير حجاب: الموسوعة الإعلامية، المجلد السادس، ط 1، دار الفجر، القاهرة، مصر، 2003.

14-محمد جمال الفار: المعجم الإعلامي، ط 1، دار أسامة، دار المشرق الثقافي، عمان، الأردن، 2006.

15-مجموعة مؤلفين: المنجد في اللغة العربية، ط 2، دار المشرق، بيروت، لبنان، 2001.

16-مجموعة مؤلفين: المنجد في اللغة والإعلام، د ط، دار المشرق، بيروت، لبنان، 1986.

17-مذكور إبراهيم: معجم العلوم الاجتماعية، د ط، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، مصر، 1975.

18-مرعشلي كريم، مرعشلي أسامة: الصحاح في اللغة والعلوم، د ط، دار الحضارة العربية، بيروت، لبنان، 1975.

ب-المراجع

أولاً: الكتب

- 19- إبراهيم عبد الله المسلمي: إدارة المؤسسات الصحفية، د ط، دار العربي، القاهرة، مصر، 1995.
- 20- أحمد النور: الإعلان " الأسس والمبادئ "، د ط، دار الكتاب الجامعي، القاهرة، مصر، 2005.
- 21- أحمد بدر: أصول البحث العلمي ومناهجه، ط 9، المكتبة الأكاديمية، القاهرة، مصر، 1996.
- 22- أحمد عبد المنعم حسن: أصول البحث العلمي " المنهج العلمي وأساليب كتابة البحوث والرسائل العلمية "، ج 1، ط 1، المكتبة الأكاديمية، القاهرة، مصر، 1996.
- 23- أديب محمد خضور: حملات التوعية المرورية العربية، د ط، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، 2007.
- 24- إيمان عبد الرحمان أحمد محمود: دور الإذاعة في نشر التوعية الأمنية " الإذاعة السودانية نموذجاً "، ط 1، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، 2010.
- 25- بلقاسم سلطانيه وآخرون: الفعالية التنظيمية في المؤسسة، ط 1، دار الفجر، القاهرة، مصر، 2013.
- 26- بيير ألبير: الصحافة، ترجمة فاطمة عبد الله محمود، د ط، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، مصر، 1987.
- 27- جاسم خليل ميرزا: الإعلام الأمني بين النظرية والتطبيق، ط 1، مركز الكتاب، د ب، 2006.
- 28- جون ماكسويل هاملتون، جورج أ. كريمسكي: صناعة الخبر في كواليس الصحف الأمريكية، ترجمة أحمد محمود، ط 2، دار الشروق، القاهرة، مصر، 2002.
- 29- جون هاتلنج: أخلاقيات الصحافة " مناقشة علمية للقواعد الأخلاقية للصحافة كما حددتها جمعية رؤساء تحرير الصحف الأمريكية "، ترجمة كمال عبد الرؤوف، ط 1، الدار العربية، القاهرة، مصر، د س ن.
- 30- جيهان أحمد رشتي: الأسس العلمية لنظريات الإعلام، د ط، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، 1978.
- 31- حسين عبد الحميد رشوان: العلاقات العامة والإعلام من منظور علم الاجتماع، د ط، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، مصر، 1997.
- 32- حنان أحمد سليم: الحملات الإعلامية عبر الإعلام الجديد، د ط، جامعة الملك سعود، الرياض، السعودية، 2015.
- 33- خالد إبراهيم الكردي: صورة رجل المرور في الإعلام العربي، د ط، دار جامعة نايف، الرياض، السعودية، 2018.

- 34-خير الدين علي عويس، عطا حسن عبد الرحيم: الإعلام الرياضي، ج 1، ط 1، مركز الكتاب، القاهرة، مصر، 1997.
- 35-دوج نيوسوم، بوب كاريل: الكتابة للعلاقات العامة " الشكل والأسلوب "، ترجمة فايد رباح، ط 1، دار الكتاب الجامعي، غزة، فلسطين، 2003.
- 36-رجي مصطفى عليان، عثمان محمد غنيم: أساليب البحث العلمي " الأسس النظرية والتطبيق العملي "، ط 1، دار صفاء، عمان، الأردن، 2004.
- 37-رحيم يونس كرو العزاوي: مقدمة في منهج البحث العلمي، ط 1، دار دجلة، عمان، الأردن، 2008.
- 38-رون بتيرسون: المدن الحديثة وحوادث السير والمخالفات المرورية، د ط، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، 1990.
- 39-زهير احدادن: مدخل لعلوم الإعلام والاتصال، د ط، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1991.
- 40-سامي الشريف، أيمن منصور ندا: اللغة الإعلامية " المفاهيم، الأسس، التطبيقات "، د ط، دار مركز جامعة القاهرة للتعليم المفتوح، القاهرة، مصر، 2004.
- 41-سامي عبد العزيز، صفوت العالم: مقدمة في الإعلان، د ط، مركز التعليم المفتوح، القاهرة، مصر، 2004.
- 42-سامية عواج وآخرون: الاتصال العمومي من النظرية إلى التطبيق، د ط، دار أسامة، عمان، الأردن، 2018.
- 43-سلامة موسى: الصحافة حرفة ورسالة، ط 1، دار التقدم، القاهرة، مصر، 1963.
- 44-سمير محمد حسين: تخطيط الحملات الإعلامية واتخاذ القرارات الإعلامية، د ط، عالم الكتب، القاهرة، مصر، 1992.
- 45-سمير محمد غوية: حوادث الطرق " الحرب المفتوحة المشكلات والحلول "، د ط، دار زهران، عمان، الأردن، 2008.
- 46-سناء محمد الجبور: الإعلام البيئي، ط 1، دار أسامة، عمان، الأردن، 2011.
- 47-سوزان القبلي: التخطيط للحملات الإعلامية والإعلانية، ط 3، د د ن، مصر، 2007.
- 48-شدوان علي شبية: العلاقات العامة بين النظرية والتطبيق، د ط، دار المعرفة الجامعية الأزاريطة، الإسكندرية، مصر، 2007.
- 49-طارق أحمد الحمود، سوّدد فؤاد الآلوسي: التخطيط الإعلامي واستراتيجياته، ط 1، دار أسامة، عمان، الأردن، 2013.

- 50- طارق طه: إدارة البنوك في بيئة العولمة والأترنت، د ط، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2007.
- 51- طريف شوقي: السلوك القيادي وفعالية الإدارة، د ط، دار غريب، القاهرة، مصر، 1992.
- 52- طلعت عيسى: مذكرات في الإعلان " كتابة وتصميم "، د ط، الجامعة الإسلامية، غزة، فلسطين، 2009.
- 53- عارف محمد: المنهج في علم الاجتماع في ضوء نظرية التكامل المنهجي، ط 2، المكتبة الأنجلو مصرية، القاهرة، مصر، 1975.
- 54- عامر إبراهيم قنديلجي: البحث العلمي واستخدام مصادر المعلومات، ط 1، دار اليازوري، عمان، 1999.
- 55- عامر مصباح: الإقناع الاجتماعي " خلفيته النظرية وآلياته العملية "، د ط، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2005.
- 56- عامر مصباح: منهجية البحث في العلوم السياسية والإعلام، ط 2، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2010.
- 57- عبد العزيز شرف: الأساليب الفنية في التحرير الصحفي، د ط، دار قباء، القاهرة، مصر، 2000.
- 58- عبد الفتاح دويدار: سيكولوجية الاتصال والإعلام، د ط، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2005.
- 59- عبد اللطيف بن ديبان العوفي: حملات التوعية الإعلامية " الأسس النظرية والإجراءات التطبيقية "، د ط، دار الملك فهد، الرياض، السعودية، 2012.
- 60- عبد اللطيف حمزة: الصحافة والمجتمع، د ط، دار القلم، القاهرة، مصر، 1963.
- 61- عبد الله محمد الشريف: مناهج البحث العلمي " دليل الطالب في كتابة الأبحاث والرسائل العلمية "، ط 1، مكتبة الإشعاع، الإسكندرية، مصر، 1996.
- 62- عبد المعطي محمد عساف: الإدارة العامة وتطبيقاتها في المملكة العربية السعودية، د ط، دار الفرزدق التجارية، الرياض، السعودية، 1983.
- 63- عبد النبي عبد الله الطيب: الإعلام والتنمية " مشكلات وقضايا "، ط 1، الدار العالمية، الخرطوم، السودان، 2014.
- 64- علي برغوث: الاتصال الإقناعي " مذكرة تعليمية لطلبة مستوى ثالث "، قسم العلاقات العامة، كلية الإعلام، جامعة الأقصى، غزة، فلسطين، 2005.
- 65- علي برغوث: الكتابة للعلاقات العامة " مذكرة تعليمية "، نسخة أولية.
- 66- علي شريف: الإدارة المعاصرة، ط 2، الدار الجامعية، الإسكندرية، مصر، 1997.

- 67-علي كنعان: إدارة الحملات الإعلامية، ط1، دار أمجد، عمان، الأردن، 2014.
- 68-فاطمة عوض صابر، ميرفت علي خفاجة: أسس ومبادئ البحث العلمي، ط 1، مطبعة الإشعاع، الإسكندرية، مصر، 2002.
- 69-فايز جمعة صالح النجار وآخرون: أساليب البحث العلمي " منظور تطبيقي "، ط 2، دار الحامد، عمان، الأردن، 2009.
- 70-فريد عيشوش: الاتصال في إدارة الأزمات " حوادث المرور نموذجاً "، د ط، دار الخلدونية، القبة القديمة، الجزائر، 2011.
- 71-فضة عباسي بصلي، محمد الفاتح حمدي: مدخل لعلوم الإعلام والاتصال " الوسائل، النماذج والنظريات "، ط1، دار أسامة، عمان، الأردن، 2017.
- 72-فؤادة عبد المنعم البكري: التسويق الاجتماعي وتخطيط الحملات الإعلامية، د ط، عالم الكتب، القاهرة، مصر، 2007.
- 73-ليلية علي: النظرية الاجتماعية المعاصرة " دراسة لعلاقة الانسان بالمجتمع "، ط2، دار المعارف، القاهرة، مصر، 1983.
- 74-محمد إبراهيم عبيدات: التسويق الاجتماعي " الأخضر والبيئي "، د ط، دار وائل، عمان، الأردن، 2004.
- 75-محمد الجوهري وآخرون: علم الاجتماع ودراسة الإعلام والاتصال، د ط، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، مصر، 1992.
- 76-محمد ركان الدغمي: الجرائم المترتبة على حوادث المرور وعقوباتها في الشريعة الإسلامية، د ط، د د ن، عمان، الأردن، د س.
- 77-محمد سعد الدين بيان: التربية المرورية " مدخل في إعداد المعلم "، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، 2010.
- 78-محمد عبد الحميد: دراسة الجمهور في بحوث الإعلام، ط 1، عالم الكتب، القاهرة، مصر، 1993.
- 79-محمد عبد الفتاح الصيرفي: البحث العلمي " الدليل التطبيقي للباحثين "، ط 1، دار وائل، عمان، الأردن، 2002.
- 80-محمد عبيدات وآخرون: منهجية البحث العلمي " القواعد والمراحل والتطبيقات "، ط2، دار وائل، عمان، 1999.
- 81-محمد فريد محمود عزت: دراسات في فن التحرير الصحفي في ضوء معالم قرآنية، ط 1، دار الشروق، جدة، السعودية، 1984.

- 82- محمود خليل، محمد منصور هيبية: إنتاج اللغة الإعلامية في النصوص الإعلامية، د ط، مركز جامعة القاهرة للتعليم المفتوح، القاهرة، مصر، 2002.
- 83- محمود عزت اللحام وآخرون: التخطيط الإعلامي، ط1، دار الإعصار العلمي، عمان، الأردن، 2015.
- 84- محمود قاسم: المنطق الحديث ومناهج البحث، ط 2، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، مصر، 1953.
- 85- محمود يوسف مصطفى عبده: مقدمة في العلاقات العامة، د ط، د د ن، جامعة القاهرة، القاهرة، مصر، 2004.
- 86- محي الدين عبد الحليم: الدعوة الإسلامية والإعلام الدولي، د ط، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، د س ن.
- 87- مرعى مذكور: الصحافة الإخبارية، ط 1، دار الشروق، القاهرة، مصر، 2002.
- 88- مروان عبد المجيد إبراهيم: أسس البحث العلمي لإعداد الرسائل الجامعية، ط 1، مؤسسة الوراق، عمان، الأردن، 2000.
- 89- مصطفى يوسف كافي: تخطيط الحملات الإعلامية والإعلانية، ط1، دار الحامد، عمان، الأردن، 2015.
- 90- موريس أنجرس: منهجية البحث العلمي في العلوم الإنسانية " تدريبات عملية "، ترجمة بوزيد صحراوي وآخرون، ط 2، دار القصة، الجزائر، 2004.
- 91- ناصر عبد الله الصالح: حوادث المرور بمدينة مكة المكرمة " العلاقات المكانية والاتجاهات الزمانية "، د ط، مركز بحوث العلوم الاجتماعية، جامعة أم القرى، السعودية، 1407هـ.
- 92- نبيل حداد: في الكتابة الصحفية " السمات، المهارات، الأشكال، القضايا "، د ط، دار الكندي، جامعة اليرموك، عمان، 2002.
- 93- يوسف مرزوق: الخدمة الإخبارية في الإذاعة الصوتية " دراسة حول القائم بالأخبار "، د ط، د د ن، القاهرة، مصر، 1986.
- ثانيا-الدوريات  
أ-المجلات
- 94- " حوادث المرور... سرطان يتغلغل في جسد الطريق " : مجلة الشرطة، العدد 51، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، الجزائر، مارس 1995.
- 95- أحمد دريدش، منور مداني: أسباب حوادث المرور في الجزائر وطرق الوقاية منها، الجزء 2، العدد 30، حوليات جامعة الجزائر 1، الجزائر، 2017.

- 96- أحمد سليم عدنان: حوادث الطرق " أسبابها والوقاية منها "، مجلة الأمن والحياة، العدد 304، رمضان 1428هـ.
- 97- أحمد كمال عفيفي: النمو العمراني والتخطيط المروري، مجلة الأمن والحياة، العدد 361، السنة 31، الرياض، السعودية، ماي 2012.
- 98- إيمن بوبصلة، غنية صوالحية: التوعية المرورية عبر مواقع التواصل الاجتماعي " دراسة تحليلية لصفحة المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق على الفيس بوك "، مجلة دراسات في علوم الإنسان والمجتمع، مجلد 2، العدد الأول، جامعة جيجل، مارس 2019.
- 99- بيران بن شاعة: مستوى وعي تلاميذ المرحلة الابتدائية بقواعد السلامة المرورية " دراسة ميدانية لعينة من تلاميذ من المدرسة الابتدائية عيسى عزوز بالأغواط "، مجلة الباحث في العلوم الإنسانية والاجتماعية، العدد 32، الجزائر، جانفي 2018.
- 100- حسين سالم ضيف الله الشرعة: قدرة الإعلام الأمني على الإقناع، مجلة الأمن والحياة، العدد 328، رمضان 1430هـ.
- 101- خالد المالكي: مسؤولية العمل الجماعي للحد من الحوادث المرورية، مجلة المرور، العدد 49، السنة 7، قطر، أبريل 2012.
- 102- خالد بن عبد العزيز الحرفش: الأطفال والحوادث المرورية، مجلة الأمن والحياة، العدد 355، ذو الحجة 1432هـ.
- 103- ذياب موسى البداينة: قياس درجة الخوف لدى المواطن الأردني من حوادث السير، المجلة العربية للدراسات الأمنية والتدريب، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، د س ن.
- 104- رحيمة حوالم: التكاليف الاقتصادية والاجتماعية لحوادث المرور بالجزائر، مجلة الباحث، عدد 11، الجزائر، 2012.
- 105- سعد الدين بوطبال: دور التناؤل غير الواقعي في ارتكاب الحوادث المرورية لدى الشباب السائقين، مجلة دراسات نفسية وتربوية، عدد 9، مخبر تطوير الممارسات النفسية والتربوية، غليزان، الجزائر، 2012.
- 106- حصابر سليمان عسران: تخطيط وتنفيذ الحملات الإعلامية، مجلة الفن الإذاعي، العدد 179، اتحاد الإذاعة والتلفزيون المصري، 2005.
- 107- صبيحة نعمة زهد: دراسة استطلاعية حول ظاهرة الحوادث المرورية في محافظة ذي قار " الأسباب والحلول "، مجلة كلية التربية الأساسية للعلوم التربوية والإنسانية، العدد 20، جامعة بابل، الناصرية، العراق، نيسان 2015.



- 108-صفوت فرج: دراسات نفسية، المجلد 15، العدد 3، د ط، دار رابطة الأخصائيين النفسيين المصريين، المكتبة الأنجلو مصرية، القاهرة، مصر، 2005.
- 109-عامر محسن سلمان العامري: الحملات الإعلامية " المستنصرية نموذجاً "، الجامعة المستنصرية، العراق، د س.
- 110-عبد الجليل ساقني: حقيقة التنشئة الاجتماعية وأهميتها للفرد والمجتمع، مجلة آفاق علمية، مجلد 10، العدد 2، المركز الجامعي تلمسان، الجزائر، 2018.
- 111-فاتح بوفروخ: فواعل الشراكة المجتمعية والسلامة المرورية في الجزائر، مجلة الآداب والعلوم الاجتماعية، المجلد 16، العدد 2، جامعة محمد لمين دباغين سطيف 2، الجزائر، 2019.
- 112-لامية بويدي: دور بعض مؤسسات التنشئة الاجتماعية في إكساب الثقافة المرورية للأطفال المتدربين " دراسة ميدانية على عينة من الأطفال المتدربين في الصف الثالث، الرابع، الخامس ابتدائي بمدينة قلمة "، مجلة الدراسات والبحوث الاجتماعية، العدد 10، جامعة الشهيد حمة لخضر، الوادي، الجزائر، مارس 2015.
- 113-ليلي بنت صالح زعزوع: حوادث مرور التقاطعات ذات المستويات المتعددة " الجسور " في مدينة جدة " دراسة تطبيقية في جغرافية الحوادث المرورية "، المجلة العربية للدراسات الأمنية والتدريب، المجلد 15، العدد 29، د س.
- 114-مجلة " دور الجمعيات في التوعية للوقاية من حوادث المرور "، عدد خاص، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، الجزائر، 25 نوفمبر 2000.
- 115-مجلة الأمن والحياة: العدد 305، السنة 27، الرياض، السعودية، أكتوبر/نوفمبر 2007.
- 116-مجلة الأمن والحياة: العدد 340، مناقشات الندوة العلمية " الحلول العلمية والعملية لمكافحة ازدحام المدن العربية "، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، رمضان 1431هـ.
- 117-محمد برقان: الاتصال الإقناعي في فن الخطابة، كتابات معاصرة " فنون وعلوم "، العدد 61، بيروت، لبنان، 2006.
- 118-محمد مرسي محمد مرسي: الوعي المروري لدى الأطفال، المجلة العربية للدراسات الأمنية والتدريب، المجلد 19، العدد 38.
- 119-مصطفى عوفي، رضا نعيجة: واقع التربية المرورية " دراسة ميدانية في مدينة أدرار "، مجلة العلوم الإنسانية والاجتماعية، العدد 14، الجزائر، مارس 2014.
- 120-محمد العزاوي: الحملات الإعلامية " فن مخاطبة الجمهور "، مجلة الكلمة، العدد 158، د ب، جوان 2020.
- 121-نزار محمد العابدي: التوعية المرورية في المدارس، مجلة الأمن والحياة، العدد 319، ذو الحجة، 1429هـ.

ب-الصحف (الجرائد)

- 122-جريدة الجزائر: مقال " مجازر الطرق تستنفر الحكومة "، متوفر على الموقع: [www.eldjazaironline.net](http://www.eldjazaironline.net)، ساعة الولوج 18:54، تاريخ الولوج 27 ماي 2020.
- 123-نسيم دعدوش: تسجيل 4540 حالة وفاة سنويا " التحذير من ارتفاع عدد حوادث المرور بالجزائر "، جريدة المشوار السياسي، د ع، 8 ديسمبر 2014.

ثالثا-الأطروحات والرسائل الجامعية

- 124-أساء مطوري: مؤسسات التنشئة الاجتماعية ودورها في تنمية قيم التربية البيئية المدرسة نموذجا " دراسة ميدانية بإبتدائية البستان ولاية باتنة "، أطروحة دكتوراه في علم اجتماع البيئة، قسم علم الاجتماع، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة محمد خيضر، بسكرة، الجزائر.
- 125-أمال رحمانى: قيم العولمة الثقافية من خلال الملصقات الإعلانية الغربية " دراسة سيمولوجية على عينة من الملصقات الإعلانية الغربية الموجهة للعرب "، مذكرة ماجستير، في علوم الإعلام والاتصال، قسم علوم الإعلام والاتصال، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة منتوري، قسنطينة، الجزائر، 2011/2010.
- 126-الأمين بوفضة: دراسة الوفيات بسبب حوادث المرور " دراسة حالة ولاية باتنة "، رسالة ماجستير غير منشورة، في الديمغرافيا، جامعة الحاج لخضر، باتنة، الجزائر، 2013/2012.
- 127-أمينة حمراي: الإعلام الأمني في الجزائر ودور العلاقات العامة في تطويره " الأمن المروري نموذجا "، رسالة ماجستير غير منشورة، في علوم الإعلام والاتصال والعلاقات العامة، جامعة الحاج لخضر، باتنة، الجزائر، 2010/2009.
- 128-جمال سعيداني: دراسة قياسية لحوادث المرور في الجزائر " نموذج DRAG " لفترة 1972-2005، رسالة ماجستير غير منشورة، في العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر، الجزائر، 2008/2007.
- 129-الجودي بن قيط: استراتيجية الاتصال للإدارة الاستشفائية الجزائرية " دراسة وصفية للإدارة الاستشفائية بالأغواط "، رسالة ماجستير، في علوم الإعلام والاتصال، كلية العلوم السياسية والإعلام، جامعة الجزائر 3، الجزائر، 2012/2011.
- 130-حسين ذيب: فعالية نظم المعلومات المصرفية في تسيير حالات فشل الائتمان " دراسة حالة عينة من البنوك التجارية العاملة في ولاية ورقلة خلال سنة 2010 "، رسالة ماجستير، في الاقتصاد وتسيير المؤسسة، قسم العلوم الاقتصادية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة قاصدي مرباح ورقلة، الجزائر، 2012/2011.

- 131-حنان شعبان: أثر الفواصل الإشهارية التلفزيونية على عملية التلقي " دراسة استطلاعية لجمهور الطلبة الجامعيين "، مذكرة ماجستير، في علوم الإعلام والاتصال، قسم علوم الإعلام والاتصال، كلية العلوم السياسية والإعلام، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر، 2009/2008.
- 132-درزي بن فيجان البقي: دور إدارة مدارس التعليم العام في رفع مستوى الوعي المروري لدى الطلاب من وجهة نظر مديري مدارس مدينة الطائف ومعلميها وطلابها، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية، جامعة أم القرى، السعودية، 2012.
- 133-ذهبية سيدهم: الأساليب الإقناعية في الصحافة المكتوبة " دراسة تحليلية للمضامين الصحية في جريدة الخبر "، رسالة ماجستير، في علم الاجتماع، قسم علم الاجتماع والديموغرافيا، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة منتوري، قسنطينة، الجزائر، 2005/2004.
- 134-سعد الدين بوطبال: تناول نفسي اجتماعي لحوادث المرور في الجزائر " الإحاطة بعوامل نفسية اجتماعية متعلقة بالمخاطرة وارتكاب الحوادث المرورية "، رسالة ماجستير غير منشورة، في علم النفس الاجتماعي، جامعة الجزائر، الجزائر، 2007/2006.
- 135-سعيد شنين: المسؤولية الجنائية المترتبة عن حوادث المرور " دراسة مقارنة بين الشريعة والقانون "، رسالة ماجستير، في الشريعة والقانون، قسم الشريعة، كلية العلوم الإسلامية، جامعة الجزائر 1-، الجزائر، 2012/2011.
- 136-سميرة سطوطاح: الإشهار والطفل " دراسة تحليلية للأشكال الاتصالية داخل الأسرة من خلال الومضة الإشهارية وتأثيرها على السلوك الاستهلاكي للطفل "، أطروحة دكتوراه، في الاتصال في التنظيمات، قسم علوم الإعلام والاتصال، جامعة باجي مختار عنابة، الجزائر، 2010/2009.
- 137-صابرينة رماش: الفعالية الاتصالية في المؤسسة الاقتصادية الجزائرية " دراسة ميدانية في الشركة الوطنية للكهرباء والغاز سونلغاز "، رسالة دكتوراه غير منشورة، قسم علم الاجتماع والديموغرافيا، كلية العلوم الإنسانية والعلوم الاجتماعية، جامعة منتوري، قسنطينة، الجزائر، 2009.
- 138-صالح بن نوار: الفعالية التنظيمية داخل المؤسسة الصناعية من وجهة نظر المديرين والمشرفين " دراسة ميدانية بالمؤسسة الوطنية لإنتاج العتاد الفلاحي مركب المحركات والجرارات بقسنطينة CMTC "، أطروحة دكتوراه، في علم اجتماع التنمية، قسم علم الاجتماع والديموغرافيا، كلية العلوم الإنسانية والعلوم الاجتماعية، جامعة منتوري، قسنطينة، الجزائر، 2005/2004.
- 139-صيفية جدوالي: تقييم فعالية الإدارة التربوية في الجزائر " ثانويات مدينة سطيف نموذجا "، رسالة دكتوراه غير منشورة، في علوم التربية، تخصص إدارة تربوية، جامعة فرحات عباس، سطيف، الجزائر، 2011/2010.

- 140-حافظ بضياف: فعالية العلاقات العامة في المؤسسة الجزائرية " دراسة ميدانية بالمؤسسة الوطنية للبتروكيماويات سكيكدة "، رسالة ماجستير، في الاتصال والعلاقات العامة، قسم علوم الإعلام والاتصال، كلية العلوم الانسانية والعلوم الاجتماعية، جامعة منتوري، قسنطينة، الجزائر، 2010/2009.
- 141-عائشة درقاوي: دراسة قياسية لحوادث المرور في الجزائر " تطبيق منهجية BOX-JENKINS 2009/1970 "، مذكرة ماجستير غير منشورة، في علوم التسيير، جامعة عبد الحميد ابن باديس، مستغانم، الجزائر، (2011/2010).
- 142-عبد الرحمان عبد العزيز الماجد: أساليب الاتصال ووسائله في العلاقات العامة " دراسة تطبيقية "، رسالة ماجستير، كلية الدعوة والإعلام، جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية، السعودية، 1408/1407.
- 143-عبد العزيز بن عبد الله العوين: دور بعض العوامل الاجتماعية في الحوادث المرورية في منطقة الرياض " دراسة وصفية على عينة من المصابين في الحوادث المرورية في بعض مستشفيات منطقة الرياض "، رسالة ماجستير غير منشورة، قسم علم الاجتماع والخدمة الاجتماعية، كلية العلوم الاجتماعية، جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية، الرياض، السعودية، 2011.
- 144-عبد الله بن حامد عبد الله الخلف: دور أفلام التوعية المرورية في رفع مستوى الوعي المروري " دراسة شبه تجريبية على طلاب المرحلة الثانوية في مدينة الرياض "، رسالة ماجستير غير منشورة، في علم الاجتماع، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، 2005.
- 145-عبير تباي: الحملات الإعلامية الإذاعية الخاصة بالتوعية المرورية في الجزائر " دراسة ميدانية على عينة من جمهور السائقين بولاية سطيف "، رسالة ماجستير غير منشورة، في علوم الإعلام والاتصال، جامعة محمد خيضر، بسكرة، الجزائر، 2012/2011.
- 146-العربي بن داود: فعالية الاتصال التنظيمي في المؤسسة العمومية الجزائرية " دراسة ميدانية بهربك الارتفاع والمخاريف C.P.G عن السارة قسنطينة "، رسالة ماجستير، في تنمية الموارد البشرية، قسم علم الاجتماع والديمقراطية، كلية العلوم الإنسانية والعلوم الاجتماعية، جامعة منتوري، قسنطينة، الجزائر، 2008/2007.
- 147-علي لونيس: العوامل الاجتماعية والثقافية وعلاقتها بتغير اتجاه سلوك المستهلك الجزائري " دراسة ميدانية بسطيف "، أطروحة دكتوراه، في علم النفس العمل والتنظيم، قسم علم النفس والعلوم التربوية والأرطوفونيا، كلية الإنسانية والعلوم الاجتماعية، جامعة منتوري قسنطينة، الجزائر، 2007/2006.
- 148-عماد بن جاسم بن محمد الحمود: تعرض الجمهور السعودي لبرامج المسابقات الثقافية في القنوات التلفزيونية الفضائية العربية " دراسة الاستخدامات والإشباع على عينة من سكان مدينة الرياض "، رسالة ماجستير، في الإعلام، قسم الإعلام، كلية الآداب، جامعة الملك سعود، السعودية، 2005.

- 149- عياش بن الشيخ: المسؤولية الاجتماعية وعلاقتها بسلوك المخاطرة لدى السائقين " دراسة ميدانية على عينة من السائقين بالجزائر العاصمة "، مذكرة ماجستير غير منشورة، في علم النفس العمل والتنظيم، جامعة الجزائر، الجزائر، 2007، 2008.
- 150- عيسى بوكروش: استراتيجية الاتصال في الحملات الإعلامية " دراسة وصفية لاستراتيجية التوعية المرورية " -ولاية غرداية نموذجا-، رسالة ماجستير غير منشورة، في علوم الإعلام والاتصال، جامعة الجزائر 3، الجزائر، 2012/2013.
- 151- فاتح بوفلاح: الاتصال الاجتماعي ودوره في تطبيق قانون المرور 2004 " دراسة وصفية تحليلية "، رسالة ماجستير غير منشورة، في علوم الإعلام والاتصال، جامعة الجزائر، الجزائر، 2006/2007.
- 152- فارس طباش: العامة والفصحى وإشكالية التلقي لدى جمهور الإذاعة الجزائرية " دراسة وصفية تحليلية "، رسالة ماجستير، في وسائل الإعلام والمجتمع، قسم علوم الإعلام والاتصال، كلية العلوم السياسية والإعلام، جامعة الجزائر، بن يوسف بن خدة، الجزائر، 2007/2008.
- 153-فايزة جنيدي: فعالية العلاج الجماعي للتكفل المبكر بمجالات الإعياء النفسي لدى فئة من المراهقين - دراسة ميدانية-، رسالة دكتوراه غير منشورة، في علم النفس وعلوم التربية والأرطوفونيا، تخصص علم نفس عيادي، جامعة محمد لمين دباغين سطيف 2، الجزائر، 2017/2018.
- 154-فتيحة بن عباس: دور الإعلام في التوعية والوقاية من حوادث المرور في الجزائر " مقارنة بين المناطق الريفية والمناطق الحضرية " -دراسة وصفية استطلاعية-، رسالة دكتوراه غير منشورة، في علوم الإعلام والاتصال، جامعة الجزائر 3، الجزائر، 2011/2012.
- 155-فريد لحنش: تفويض السلطة والفعالية التنظيمية " دراسة ميدانية بالمؤسسة العمومية الاستشفائية بمدينة حاسي بيجح الجلفة "، رسالة ماجستير غير منشورة، في علم الاجتماع، تخصص تنظيم وعمل، جامعة محمد لمين دباغين سطيف 2، الجزائر، 2014/2015.
- 156-فريدة همال: نمذجة حوادث المرور في الجزائر " تطبيق منهجية بوكس وجنكينز (BOX-JENKINS) خلال الفترة (1970-2007)، رسالة ماجستير غير منشورة، في العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر، الجزائر، 2008/2009.
- 157-لمين علوطي: أثر تكنولوجيا المعلومات والاتصال على إدارة الموارد البشرية في المؤسسة، أطروحة دكتوراه، في علوم التسيير، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر، الجزائر، 2007/2008.

- 158-ليلي كوسة: واقع وأهمية الإعلان في المؤسسة الاقتصادية الجزائرية " دراسة حالة مؤسسة اتصالات الجزائر للهاتف النقال -موبيليس-، رسالة ماجستير، في العلوم التجارية، تخصص تسويق، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة منتوري قسنطينة، الجزائر، 2008/2007.
- 159-مازن سليمان الحوش: الاتصال وتأثيره على تنظيم المؤسسة الإعلامية " دراسة ميدانية بمؤسسة إذاعة الأوراس -باتنة-الجزائر نموذجا "، رسالة ماجستير، في علم الاجتماع، كلية العلوم الاجتماعية والعلوم الإسلامية، جامعة العقيد الحاج لخضر باتنة، الجزائر، 2006/2005.
- 160-محمد إبراهيم عبد النبي: الوعي الاجتماعي لدى مختلف الفئات الاجتماعية بالريف المصري " دراسة ميدانية نظرية "، رسالة دكتوراه غير منشورة، جامعة القاهرة، مصر، 1972.
- 161-محمد بودرباله: شروط وضع استراتيجية إعلامية على ضوء واقع الإعلام في المدرسة الجزائرية " دراسة ميدانية بثانويات ولاية المسيلة "، أطروحة دكتوراه، في علم النفس الاجتماعي، كلية العلوم الاجتماعية والإنسانية، جامعة الجزائر، الجزائر، 2006/2005.
- 162-محمد علي مشبب القحطاني: أحكام حوادث المرور في الشريعة الإسلامية، رسالة ماجستير غير منشورة، في الدراسات الإسلامية، جامعة أم القرى، مكة المكرمة، السعودية، 1988.
- 163-محمد فاضل علي: دور شبكة الفيس بوك في تعزيز التوعية الصحية لدى الجمهور " دراسة مسحية من وجهة نظر المختصين في وزارة الصحة الأردنية "، رسالة ماجستير، في الإعلام، كلية الإعلام، جامعة الشرق الأوسط، الأردن، 2017.
- 164-المشخص عبد الله: التوعية الأمنية في وسائل الإعلام السعودية، رسالة ماجستير غير منشورة، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، 1415هـ.
- 165-مقرن سعود مطني الرشيد: انعكاسات تعديلات أنظمة المرور على الحوادث من وجهة نظر العاملين في المرور والسائقين " دراسة ميدانية على منطقة حائل بالمملكة العربية السعودية "، رسالة ماجستير غير منشورة، قسم علم الاجتماع، تخصص علم الجريمة، جامعة مؤتة، السعودية، 2010.
- 166-نبيلة بوخربة: تطبيقات تقنيات الاتصال العمومي المطبقة في الحملات العمومية المتلفزة " دراسة نظرية "، أطروحة دكتوراه، قسم علوم الإعلام والاتصال، كلية العلوم السياسية والإعلام، جامعة الجزائر، الجزائر، 2007/2006.
- 167-زهة حانون: الأساليب الإقناعية في الصحافة المكتوبة الجزائرية " ميثاق السلم والمصالحة الوطنية نموذجا " -دراسة لجريدي النصر والخبر-، رسالة ماجستير، في الاتصال والعلاقات العامة، قسم علوم الإعلام والاتصال، كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة منتوري، قسنطينة، الجزائر، 2008.

168- نور الدين هميسي: صورة هيئات الإدارة العمومية لدى المواطنين في الجزائر " دراسة ميدانية بولاية سطيف"، أطروحة دكتوراه، في علوم الإعلام والاتصال، تخصص وسائل الإعلام والمجتمع، قسم الصحافة، كلية علوم الإعلام والاتصال والسمعي البصري، جامعة قسنطينة 3، الجزائر، 2017/2016.

169- هدى عبد الحميد الحجاج: الآثار الاجتماعية والاقتصادية لحوادث السير في منطقة بيار وادي السير، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الدراسات العليا، الجامعة الأردنية، الأردن، 2009.

170- هناء عبد الرحمان الصعوب: العلاقة بين التخطيط الإعلامي والسياسات التنموية في الوزارات الأردنية، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الإعلام، جامعة الشرق الأوسط، الأردن، 2010.

171- هيبه شعوة: دور القناة الإذاعية الأولى في التوعية المرورية " دراسة تحليلية ميدانية "، رسالة ماجستير غير منشورة، في علوم الإعلام والاتصال، جامعة الأمير عبد القادر، قسنطينة، الجزائر، 2007/2006.

172- وهيبه حمزاوي: الاتصال الاجتماعي الخاص بالوقاية من حوادث المرور في الجزائر " دراسة حالة حملة تحسيسية "، رسالة ماجستير غير منشورة، في علوم الإعلام والاتصال، جامعة بن يوسف بن خدة، الجزائر، الجزائر، 2009/2008.

173- ياسين محجر: الاستهداف لحوادث المرور " دراسة ميدانية في بعض ولايات الجنوب الشرقي للجزائر، رسالة دكتوراه غير منشورة، في علم النفس العمل والتنظيم، جامعة منتوري، قسنطينة، الجزائر، 2011/2010.

174- اليمين شعبان: الإعلام والتوعية الأسرية في المجتمع الجزائري " دراسة ميدانية للأسر المقيمة بمدينة باتنة "، رسالة ماجستير غير منشورة، قسم علم الاجتماع، جامعة الحاج لخضر، باتنة، الجزائر، 2006.

#### رابعا- الوثائق والتقارير والنصوص التشريعية

175- إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، الجزائر العاصمة، 2017.

176- إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، الجزائر العاصمة، 2018.

177- إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، الجزائر العاصمة، 2019.

178- إحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، الجزائر العاصمة، 2020.

179- الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية: المجلس الشعبي الوطني، الجريدة الرسمية للمناقشات، السنة 5، رقم 268، مقدمة التقرير التمهيدي عن مشروع القانون المعدل والمتمم للقانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق ل 19 غشت سنة 2001، والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها المعدل والمتمم، 28 ديسمبر، 2016.

- 180-عادل بن محمد الكندي: الوعي المروري " وثيقة السلامة على الطريق في المناهج الدراسية العمانية "، المديرية العامة لتطوير المناهج، دائرة تطوير مناهج العلوم الإنسانية، قسم المهارات الحياتية، عمان، 2006.
- 181-قانون رقم 14-01 مؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001، يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.
- 182-قانون رقم 05-17 مؤرخ في 19 جمادى الأولى عام 1438 الموافق 16 فبراير سنة 2017، يعدل ويتم القانون رقم 14-01 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت 2001، والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.
- 183-مرسوم تنفيذي رقم 19-303 مؤرخ في ربيع الأول عام 1441 الموافق 10 نوفمبر 2019، يحدد طبيعة المندوبية الوطنية للأمن في الطرق ومحامها وتنظيمها وسيرها.
- 184-منظمة الصحة العالمية، التقرير العالمي لحالة السلامة على الطرق 2015، المكتب الإقليمي للشرق الأوسط، 2015.
- 185-منظمة الصحة العالمية، التقرير العالمي لحالة السلامة على الطرق، 2018، المكتب الإقليمي للشرق الأوسط، 2018.
- خامسا-الملتقيات والمؤتمرات والندوات العلمية**
- 186-أحسن مبارك طالب: سبل الوقاية من حوادث المرور، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، 2010.
- 187-أحمد مطهر عقبات: دور وسائل الإعلام في نشر التوعية المرورية، ورقة عمل مقدمة ضمن أشغال الندوة العلمية " واقع الحملات التوعوية المرورية "، قسم الندوات واللقاءات العلمية، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، 22-24 أكتوبر 2007.
- 188-هبة بطاوي، حورية شامة: حوادث المرور وعوامل تفاقمها في الجزائر، كتاب جماعي لأبحاث المؤتمر الدولي " دور المؤسسات الاجتماعية في تنمية الوعي المروري لدى الشباب في الوطن العربي "، منشورات مخبر الدراسات الاجتماعية والنفسية والأنثروبولوجية، ط 1، دار التل، المركز الجامعي أحمد زبانة، غليزان، الجزائر، 25، 24 أكتوبر 2017.
- 189-جمال عبد المحسن عبد العال: العناصر الرئيسية المؤثرة في الحوادث المرورية " دراسة تحليلية على مدينة جدة "، ورقة عمل مقدمة ضمن أشغال الندوة العلمية " أنماط التخطيط العمراني وعلاقته بالمخالفات المرورية "، قسم الندوات واللقاءات العلمية، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، 11-13 سبتمبر 2006.



- 190-حسنية أحمد شاهين: الأسرة ودورها في التوعية المرورية، ورقة عمل مقدمة في الدورة التدريبية " تنمية مهارات رجال المرور في مجال التوعية المرورية "، خلال الفترة 19-23 ماي 2007، قسم البرامج التدريبية، كلية التدريب، عمان، 2007.
- 191-حمود بن هزاع الشريف: الآثار النفسية للحوادث المرورية، ورقة عمل مقدمة ضمن أشغال مؤتمر التعليم والسلامة المرورية، قسم الندوات واللقاءات العلمية، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض السعودية، 11، 13، ديسمبر 2006.
- 192-خالد بن سليمان الخليوي: الآثار الاقتصادية لحوادث المرور، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، 2005.
- 193-خالد محمد الحيارى، محمد أحمد الإبراهيم: التربية المرورية لطلبة المدارس للفئة العمرية " 12-18 " سنة، ورقة بحث مقدمة ضمن أشغال المؤتمر الخامس للسلامة المرورية في الأردن، الأردن، 22-24 نيسان، 2008.
- 194-سعد بن علي الشهراني: اتجاهات الشباب نحو مشكلة المرور " دراسة مسحية على طلاب التعليم الثانوي بالرياض "، الرياض، السعودية، د.س.
- 195-سلمى كوندو: دور منظمات المجتمع المدني في توعية الشباب الجزائري من مخاطر حوادث المرور -دراسة استطلاعية-، كتاب جماعي لأبحاث المؤتمر الدولي " دور المؤسسات الاجتماعية في تنمية الوعي المروري لدى الشباب في الوطن العربي "، منشورات مخبر الدراسات الاجتماعية والنفسية والأنثروبولوجية، ط 1، دار التل، المركز الجامعي أحمد زبانة، غليزان، الجزائر، 24/25 أكتوبر 2017.
- 196-صالح خالص: تقييم الأداء في القطاع المصرفي، الملتقى الوطني الأول لكلية العلوم الانسانية والعلوم الاجتماعية، حول " المنظومة المصرفية الجزائرية والتحويلات الاقتصادية واقع وتحديات "، كلية العلوم الانسانية والعلوم الاجتماعية، جامعة الشلف، يومي: 14/15 ديسمبر، 2004.
- 197-عامر بن ناصر المطير: استخدام بعض المؤشرات الإحصائية في خطورة الحوادث المرورية، ورقة عمل مقدمة ضمن أشغال ندوة " حوادث المرور "، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، 8-10 ديسمبر 2003.
- 198-عامر بن ناصر المطير: حوادث المرور في الوطن العربي " حجمها، وتقدير تكاليفها الاقتصادية "، د ط، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، المملكة العربية السعودية، 2006.
- 199-عامر بن ناصر المطير، ناصر بن مرشد الزير: مستوى السلامة المرورية في الوطن العربي مقارنة بالدول الأخرى والاستراتيجية المقترحة لتحسينه، جامعة الملك سعود، الرياض، السعودية، د.س.

- 200-عايد علي عبيد الحميدان: الآثار الاجتماعية للحوادث المرورية، ورقة بحث مقدمة ضمن أشغال مؤتمر التعليم والسلامة المرورية، قسم الندوات واللقاءات العلمية، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، 11، 13 ديسمبر 2006.
- 201-علي بن ضبيان الرشيدى: أجهزة التنفيذ الرسمية في مجال السلامة المرورية " المهام والآليات "، مؤلف جماعي، حجم حوادث المرور وسبل معالجتها، ط 1، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية، للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، 2006.
- 202-علي بن ضبيان الرشيدى: دور نظام النقاط في الحد من المخالفات المرورية، ورقة بحث مقدمة ضمن أشغال الندوة العلمية " حوادث المرور "، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، 8-10 ديسمبر 2003.
- 203-عمرو صلاح الدين جمجوم: التوعية المرورية وأثرها في التقليل من الحوادث المرورية، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، 2005.
- 204-عواطف بوقرة: التكوين النفسي للسائق وعلاقته بحوادث المرور " دراسة استشرافية لدراسة التكوين النفسي للمتشرخ لنيل رخصة السياقة "، ورقة بحث مقدمة ضمن أشغال الملتقى الوطني الأول حول " حوادث المرور بين مستعملي الطريق وتنظيم المرور "، يومي 24/25 أفريل 2013، جامعة الحاج لخضر، باتنة، الجزائر، 2013.
- 205-عيسى محمد نايلي: التنظيم المؤسسي للمرور بالجزائر ودور الأمن الوطني، مؤلف جماعي "التجارب العربية والدولية في تنظيم المرور، ط 1، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، 2010.
- 206-فاطيمة بن خليفة: دور المدرسة في تنمية الوعي المروري من خلال التربية المرورية، كتاب جماعي لأبحاث المؤتمر الدولي " دور المؤسسات الاجتماعية في تنمية الوعي المروري لدى الشباب في الوطن العربي "، منشورات مخبر الدراسات الاجتماعية والنفسية والأنثروبولوجية، ط 1، دار التل، المركز الجامعي أحمد زبانة، غليزان، الجزائر، 24/25 أكتوبر 2017.
- 207-فرح الجلامدة: التوعية المرورية " الثقافة المرورية " وأثرها للحد من الحوادث المرورية، قسم الدراسات، إدارة السير المركزية، عمان، الأردن، د س.
- 208-فوزي بودقة: الوقاية من حوادث المرور في الجزائر " التحديات والبدائل "، ورقة عمل مقدمة ضمن أبحاث الملتقى الدولي الثالث حول تطبيقات الأرغوميا بالدول السائرة في طريق النمو " الواقع والآفاق "، الجزائر، 26/27 أكتوبر 2015.

- 209- ماهر بن سعد إبراهيم الجديد: الآثار الصحية الناتجة عن الحوادث المرورية، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، 2005.
- 210- محسن العجيمي بن عيسى: التنظيم المؤسسي للهياكل الرسمية المرورية ودوره في معالجة المشاكل المرورية، مؤلف جماعي، حجم حوادث المرور وسبل معالجتها، ط 1، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، 2006.
- 211- محمد الطاهر طعيلي، شعبان بالقاسمي: دور المدرسة في التوعية المرورية، ورقة عمل مقدمة ضمن أشغال الملتقى الوطني الأول حول " حوادث المرور بين مستعملي الطريق وتنظيم المرور "، يومي 25/24 أفريل 2013، جامعة الحاج لخضر، باتنة، الجزائر، 2013.
- 212- محمد بن سعيد الغامدي، سعيد بن فالح الغامدي: الثقافة المرورية وعلاقتها بحوادث السير " دراسة استطلاعية بمحافظة جدة "، د.س.
- 213- محمد بن سليمان الوهيد: القيم الاجتماعية وأثرها في مشكلة المرور، ورقة بحث مقدمة ضمن أشغال الندوة العلمية بعنوان أساليب ووسائل الحد من حوادث المرور، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، 27-29 ماي 1996.
- 214- محمد سعد الدين خيرو بيان: التربية المرورية في التعليم، ورقة عمل مقدمة ضمن أشغال مؤتمر التعليم والسلامة المرورية، قسم الندوات واللقاءات العلمية، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، 11-13 ديسمبر 2006.
- 215- محمد قاشي: الأسباب النفسية لحوادث المرور - من وجهة نظر سائقي مركبات الوزن الثقيل-دراسة ميدانية، ورقة عمل مقدمة ضمن أشغال الملتقى الوطني الأول حول " حوادث المرور بين مستعملي الطريق وتنظيم المرور "، يومي 25/24 أفريل 2013، جامعة الحاج لخضر، باتنة، الجزائر، 2013.
- 216- الهاشمي بن بوزيد بوطالبي: فعاليات حملات التوعية المرورية، ورقة بحث مقدمة ضمن أشغال مؤتمر التعليم والسلامة المرورية، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض، السعودية، 11-13 ديسمبر 2006.
- 217- هبة مرون: دور البحث العلمي في التقليل من آثار الحوادث وتحقيق السلامة المرورية، كتاب جماعي لأبحاث المؤتمر الدولي " دور المؤسسات الاجتماعية في تنمية الوعي المروري لدى الشباب في الوطن العربي "، منشورات مخبر الدراسات الاجتماعية والنفسية والأنثروبولوجية، ط 1، دار التل، المركز الجامعي أحمد زبانة، غليزان، الجزائر، 24، 25 أكتوبر 2017.

سادسا-الخصص والبرامج

218-قناة النهار: أخبار التاسعة، بتاريخ 10/نوفمبر/2019.

219-ياسين حابي: سير في لمان، حصة تلفزيونية بقناة الشروق نيوز، بتاريخ 6 ديسمبر 2019.

سابعا-المقابلات

220-مقابلة مع السيدة خلاف فاطمة، رئيسة قسم الوقاية والتنسيق المروريين بالمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، الجزائر العاصمة، 2018.

221-مقابلة مع السيد لماني محمد، ملازم أول شرطة، رئيس مكتب الإحصاء والتلخيص بالمصلحة الولائية للأمن العمومي بأمن ولاية سطيف، سطيف، الجزائر، 2019.

222-مقابلة مع السيد مشرف زوبر، عون تدخل بالحماية المدنية، وحدة بوزريعة، ولاية الجزائر، الجزائر، 2018/2019.

ثامنا-قائمة المصادر والمراجع باللغات الأجنبية

223-Abdelaziz Roubah : Compétitivité Des Banques Luxembourgeois Monnair Unique Et Prospectives Stratégiques, Thèse De Doctorat, En Sciences De Gestion, Université Nancy, France, 1999.

224-ALEXANDER KUDRYAVTSEV : ROAD TRAFFIC CRASHES IN ARKHANGELSK RUSSIA IN 2005-2010, ADISSERTATION FOR THE DEGREE OF PHILOSOPHIAE DOCTOR, DEPARTMENT OF COMMUNITY MEDICINE, FACULTY OF HEALTH SCIENCES, UNIVERSITY OF TROMSQ UIT, RUSSIA, OCTOBER 2012.

225-Fabienne Duvillier, Ursula Gruber : Dictionnaire Bilingue De La Publicité Et De La Communication, Bordas, Paris, 1994.

226-FEDERAL MINISTRY FOR ECONOMIC COOPERATION AND DEVELOPMENT ; URBAN ROAD SAFETY, SUSTAINABLE TRANSPORT – ASOURCEBOOK FOR POLICY- MAKERS IN DEVELOPING CITIES UPDATE 2017, SINGAPORE, 2017.

227-Fleiter, jj and Others : Promoting a more positive trafic safety culture in australia " lessons learnt and future directionc ", centre for accident research and road safety-Queensland, Queensland université of technologie, australasian

collège of road safety conférence- " a safe system : the road safety discussion ", adelaide, 2013.

228-Focant Nathalie Et D'autres : Communication Et Compagnes En Sécurité Routière " Rapport De Recherche ", Vias Institute-Centre De Connaissance Sécurité Routière, Bruxelles, Belgique, 8/10/2018.

229-Gretchen Erickson : Developing an Effective Media Campaign Strategy, An Initiative of The Clorado Foundation For Families and Children, National Center For School Engagement, September 2005.

230-Ishrat Riaz, Samia shahid: knowledge, attitudes, and Practice of drivers towards traffic rules and regulation in multan, Pakistan, Research Association for interdisciplinary Studies, February 2018.

231-James Price : Organisationnel Effective Ness, An Inventorie Of Propositions, Richard d Irwin, Home Wood, Illinois, 1968.

232-Jasper Braget: Media Campaign Tracking, Twente Université Human Media Interaction.

233-Jurgita Raudeliuniene and others : Evaluation of advertising campaigns on social media networks, Journal Sustainability, 10/ 2018.

234-LN-Wundersitz and Others : Best practice in road safety mass media campaigns " Aliterature Review ", Centre for Automotive Safety Research, The Iniversity of Adelaide South Australia, Australia, April 2010 ; A vailable on : <http://casr.adelaide.edu.au/reports>.

235-Madani Azzedine; tello ghat: les brincipales causes des accidents de la circulation routière ET lesmesures d'atténuation en Algérie; European scientifique journal; Edition vol11; no20; July 2015.

236-Madeleine Grawitz : méthodes des sciences sociales ; Edition Dalloz ; Paris ; France ; 1990.

- 237-Maurice Angers : Initiation à La Méthodologie Des Sciences Sociales, Casbah Université, Alges, 1997.
- 238-Michel Cazaly : Apropos De L'efficacité Des Campagnes De Communication Publique, Forêt Méditerranéenne, N 2, Avril 1997.
- 239-Reshman Tabassum and Othere: Untapped Aspects of Mass Media Campaigns for Changing Health Behaviour Towards Non Communicable Diseases in Bangladesh, Globalization and Health, 2018.
- 240-Stanley Seashor, Ephriam Yuxhtman : Factoriel Analysis Of Organisationnel Performance, Administrative, Science Quarterly, 1967.
- 241-Umberto ; Eco : Como Se Hace Una Tesis Técnicas y Procedimientos De Estudio ; Investigacion ; y Exritura ; Ed 19 ; Gedisa Editorial ; Barcelone ; Espagne ; 1996.
- 242-United Nations Département of Safety and Security : Road Safety Stratégie (For The United Nations System and its Personnel), Publisher by Undss, Janury 2018, Available on : <http://www.un.org/undss>.

#### تاسعا-الويوغرافيا

243-الإذاعة الجزائرية: [www.radioalgerie.dz](http://www.radioalgerie.dz), اطلع عليه بتاريخ: 5/ نوفمبر / 2019، على الساعة 11:00 صباحا.

244-الدليل الإلكتروني للقانون العربي: [www.arablawninfo.com](http://www.arablawninfo.com); [ArabLawInfo](http://ArabLawInfo);

245-منظمة الصحة العالمية:

[www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2015/ar](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/ar)

246-منظمة الصحة العالمية: استراتيجية السلامة على الطرق " 2020-2011 "، 2015، ص 6، متوفر على

الموقع: [www.who.int/roadsafety/decade\\_ofaction](http://www.who.int/roadsafety/decade_ofaction)

247-موقع المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق: [www.cnpsr.org.dz](http://www.cnpsr.org.dz)

248-موقع شرطة عمان السلطانية: الآثار الاقتصادية لحوادث المرور، قسم إدارة المرور، موجود على الموقع:

[http:// www.traff](http://www.traff)

# قائمة الملاحق

الملحق رقم 1  
دليل المقابلة



جامعة محمد لمين دباغين سطيف -2-

كلية العلوم الإنسانية والعلوم الاجتماعية

قسم علوم الإعلام والاتصال

دليل المقابلة حول موضوع

فعالية الحملات الإعلامية في مجال التوعية المرورية بالجزائر  
" دراسة ميدانية بالمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق "

أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه ل. م. د في علوم الإعلام والاتصال

تخصص: إشهار وعلاقات عامة.

إشراف الدكتور:

لعرباوي نصير.

إعداد الطالبة:

سمية أم لرقاب.

السنة الجامعية

.2019/2018

## أسئلة المقابلة

### المحور الأول: البيانات الشخصية

س1: من المتحدث معنا؟

س2: ما هي الوظيفة أو المنصب الذي تشغله في المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق؟

المحور الثاني: حوادث المرور في الجزائر واستراتيجية المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق في مواجهتها

س3: كيف قمت بتطوير المنظومة المرورية في الجزائر لتواكب الازدياد الملحوظ في محددات العمل المروري؟

س4: ما هي سبل وأساليب مواجهة ظاهرة حوادث المرور في الجزائر؟

س5: ما هو شكل التعاون بين إدارة المرور والجهات ذات العلاقة بمواجهة ظاهرة الحوادث؟ خاصة في مجال

التوعية المرورية؟

س6: هل توجد صعوبات تواجه الحالة المرورية في الجزائر؟ وكيف تتغلبون عليها؟

س7: ما هي أسباب حوادث المرور في الجزائر؟

س8: كيف تستفيدون من تجارب الآخرين؟ وهل ساهمت تلك التجارب في تحسين الحركة المرورية

بالجزائر؟

س9: هل تعتقد أن التوعية والضبط المروري وتحسين هندسة الطرق هي المسارات الثلاثة لرفع مستوى

السلامة والوقاية المرورية؟

س10: ما هي أكثر المخالفات المرورية شيوعا؟

س11: كيف يساهم الضبط المروري والتشديد في العقوبات في الحد أو التقليل من المخالفات والحوادث

المرورية؟

س12: ما هي أبرز برامج التوعية المرورية بالجزائر التي يقوم بها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق؟

س13: ما هي الجهات التي يتم التنسيق معها لدعم نجاح العمل المروري الوقائي وتحقيقه لأهدافه دون

صعوبات كبيرة؟

س14: كيف توظفون وسائل الإعلام في نشر الوعي المروري؟

س15: هل التوعية المرورية الإلكترونية مهمة بعد انتشار الأنترنت ومواقع التواصل الاجتماعي؟

س16: هل تكثف جهود المؤسسات الاجتماعية والهيئات العامة ضرورة ملحة لمواجهة ظاهرة الحوادث المرورية؟

فيما تمثل الجهود المبذولة للحد والتقليل من حوادث المرور بالجزائر؟

س17: هل مطلوب عقد مؤتمرات وندوات وفعاليات جماهيرية لزيادة التوعية وكيفية تلافي خطر حوادث المرور؟

**المحور الثالث: حملات التوعية المرورية المقدمة من المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق**

س18: لمن تعود رعاية الحملات الإعلامية الخاصة بالتوعية المرورية التي تقومون بإعدادها بالمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق؟

س19: من هو القسم المسؤول عن إعداد هذه الحملات؟

س20: هل لهذه الحملات فترة زمنية معينة؟ أي هل تعد سنويا أو دوريا أو شهريا أو كل أسبوع؟

س21: من هو الجمهور المستهدف من هذه الحملات؟

س22: من أين تجمعون البيانات والمعطيات اللازمة للقيام بهذه الحملات التوعوية؟

س23: ما هي الوسائل الإعلامية والدعائم الاتصالية التي تعتمدون عليها من أجل التسويق والترويج لهذه الحملات؟

س24: ما هي معايير تفضيل وسيلة دون أخرى؟

س25: ما هي العراقيل التي تواجهكم أثناء الإعداد لهذه الحملات التوعوية؟

س26: فيما تمثل أهداف الحملات التوعوية التي تقومون بها؟ وهل هي على المدى الطويل؟ أم المتوسط؟ أم القصير؟

س27: ما هي مراحل وخطوات إعداد هذه الحملات التي تقومون بها؟

س28: كم هي الفترة التي تستغرق في إعداد هذه الحملات؟ وكيف تختارون الوقت المناسب لتوجيهها إلى الجمهور المستهدف؟

س29: ميزانية الحملة وتكلفتها بالإجمال على عاتق من تقع؟

س30: ما هي الاستمالات وأساليب التأثير التي تعتمدون عليها في حملاتكم التوعوية؟

س31: من الذي يقوم بوضع شعار الحملات الإعلامية التوعوية التي تقومون بها؟

س32: كيف تقيسون مدى فعالية الحملات الإعلامية؟ وما هي معايير هذا القياس وأسسها؟

س33: هل الفعالية مرتبطة بمدى تحقيق أهداف الحملة؟ أم بمدى تأثيرها على سلوكيات الجمهور المستهدف منها؟

س34: ما هي الإجراءات المتخذة بعد قياس مدى فعالية حملاتكم التوعوية؟ وفي أي مرحلة يتم القيام بهذه الخطوة؟

الملحق رقم 2  
استمارة الاستبيان

جامعة محمد لمين دباغين سطيف -2-

كلية العلوم الإنسانية والعلوم الاجتماعية

قسم علوم الإعلام والاتصال

استمارة استبيان حول موضوع

فعالية الحملات الإعلامية في مجال التوعية المرورية بالجزائر  
" دراسة ميدانية بالمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق "

أطروحة مقدمة لنيل شهادة دكتوراه ل. م. د في علوم الإعلام والاتصال

تخصص إشهار وعلاقات عامة.

إشراف الدكتور:

لعرباوي نصير.

إعداد الطالبة:

سمية أم لرقاب.

السنة الجامعية

.2019/2018

## المحور الأول: البيانات الشخصية

### • الجنس

ذكر  أنثى

### • السن

أقل من 20 سنة  من 21 إلى 30 سنة  من 31 إلى 40 سنة

من 41 إلى 50 سنة  من 51 إلى 60 سنة  أكثر من 60 سنة

### • المستوى التعليمي

ابتدائي  متوسط  ثانوي  جامعي

### • الحالة الاجتماعية

أعزب/ أعزباء  متزوج (ة)  مطلق (ة)  أرمل (ة)

### • نوع المركبة التي تقودها

سيارة  حافلة  شاحنة  دراجة نارية

### • الخبرة في القيادة

أقل من ثلاث سنوات  من ثلاث سنوات إلى 6 سنوات

من 6 إلى 9 سنوات  أكثر من 9 سنوات

### • عدد مرات التعرض لحادث مرور

مرة واحدة  أكثر من مرة واحدة  لم أتعرض أبدا لحادث مرور

المحور الثاني: عادات تعرض جمهور السائقين للحملات الإعلامية الخاصة بالتوعية المرورية المقدمة من المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق بالجزائر العاصمة.

س8: هل تتعرض للحملات الإعلامية التي تعالج موضوع الحوادث المرورية والتوعية المرورية؟

دائما  غالبا  أحيانا  نادرا

س9: هل تتعرض للحملات الإعلامية الخاصة بالتوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق بالجزائر العاصمة؟

دائما  غالبا  أحيانا  نادرا

-إذا كانت الإجابة ب " نادرا "، ما هي أسباب ذلك؟ (\*)

أشعر بعدم الحاجة إليهما  لا أرى جدوى منها  لا تدخل في نطاق اهتماماتي  لا تحمل طابع الجدة والجاذبية  تسبب لي الخوف والتوتر والتشاؤم عند التعرض لها  لا يوجد سبب معين

س10: هل تتعرض إلى هذه الحملات ب؟

اهتمام وتركيز  قليل من الاهتمام والتركيز  دون اهتمام وتركيز مني

س11: ما هي الوسيلة الإعلامية التي تفضل أن تتعرض من خلالها لهذه الحملات؟ (\*)

الصحافة المكتوبة  الإذاعة  التلفزيون  مواقع التواصل الاجتماعي (الفيس بوك، تويتر، انستغرام...)  الكتيبات والمطويات  الملصقات  الندوات والملتقيات  الأبواب المفتوحة  الصحافة الإلكترونية  الرسائل النصية عبر الهاتف النقال

س12: أذكر أسباب تفضيلك للوسيلة التي اخترتها دون الوسائل الأخرى؟ (\*)

اللغة التي تقدم بها  ملائمة فترات عرضها وبثها  سهولة التعرض لها واستخدامها  طريقة طرحها ومعالجتها للمواضيع  وفعاليتها



أخرى تذكر.....

.....

س13: رتب حسب الأفضلية الفترات الزمنية التي عادة ما تتعرض فيها لمثل هذه الحملات الإعلامية الخاصة بالتوعية المرورية؟

الفترة الصباحية  فترة الظهيرة  الفترة المسائية  الفترة الليلية

المحور الثالث: آراء واتجاهات جمهور السائقين نحو مضمون الحملات الإعلامية الخاصة بالتوعية المرورية المقدمة من المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق

س14: هل ترى أن الحملات الإعلامية الخاصة بالتوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق؟

مهمة  غير مهمة

س15: هل الحملات الإعلامية الخاصة بالتوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق مقنعة؟

نعم  لا  أحيانا  لا أدري

س16: ما هي اللغة التي تفضل أن تقدم بها هذه الحملات الإعلامية الخاصة بالتوعية المرورية؟

العامة الدارجة  العربية الفصحى  الفرنسية

الأمازيغية  تكرار نفس الحملة باللغات المختلفة

س17: حسب رأيك هل المواضيع المعالجة والمطروحة في هذه الحملات الإعلامية الخاصة بالتوعية المرورية؟

مهمة بالنسبة للسائق  غير مهمة بالنسبة للسائق

س18: حسب رأيك، ما هي الاستمالات الأفضل التي تؤثر في اتجاهات وسلوكيات السائقين؟ (\*)

الأساليب العقلية  الأساليب العاطفية  الأساليب التخويفية

الجمع بين أكثر من أسلوب

س19: حسب رأيك ما هي الحجج والبراهين التي تؤثر فيك بدرجة كبيرة؟ (\*)

- دينية  عاطفية  عقلية  
 قانونية  اقتصادية  أخلاقية

أخرى تذكر.....

س20: ما هو الأسلوب الذي تفضل أن تقدم به مضامين هذه الحملات الإعلامية الخاصة بالتوعية المرورية؟ (\*)

- التخويف  الهزل والفكاهة  تقديم الإحصائيات والأرقام  
 الاستعانة بشخصيات مشهورة وقادة الرأي في المجتمع  الاستعانة بالمختصين والخبراء  
 الشهادات الحية ممن عاشوا تجارب

أخرى تذكر.....

س21: حسب رأيك فيما يساهم تكرار الحملات الإعلامية الخاصة بالتوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق؟ (\*)

- الترسيخ  تعزيز وتدعيم سلوكات معينة  التغيير في سلوكات معينة  الشعور  
بالمسؤولية  لفت الانتباه إلى مواضيع مهمة وحساسة   
 الاستهزاء  الملل  اللامبالاة والنفور منها

س22: حسب رأيك يكون تأثرك بمضامين الحملات الإعلامية الخاصة بالتوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق؟

- تأثير وقي مرتبط بوقت تعرضك للحملة  يستمر لفترة قصيرة بعد التعرض للحملة  يكون  
تأثير دائم  أتذكره عندما اتعرض لموقف مشابه للموقف المقدم في الحملة

س23: هل تلفت انتباهك المواضيع المعالجة في الحملات الإعلامية الخاصة بالتوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق؟

نعم  لا

-إذا كانت إجابتك ب " لا "، لماذا؟

مواضيع مكررة  تلقي اللوم دائما على السائق وتهمل المسببات الأخرى للحوادث

طابعها مأساوي ومؤلم  وقتها قصير ومعلوماتها كثيرة

أخرى تذكر.....

.....

المحور الرابع: تأثير الحملات الإعلامية الخاصة بالتوعية المرورية المقدمة من المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق على سلوكات جمهور السائقين

س24: وأنت تتعرض للحملات الإعلامية الخاصة بالتوعية المرورية هل تشعر ب؟ (\*)

الخوف  القلق والتوتر والارتباك  الحزن والتأثر  الملل والنفور

لا أشعر بشيء

س25: هل حدث وأن قمت بسلوك معين بعد تعرضك لمضمون حملة إعلامية خاصة بالتوعية المرورية؟

نعم  لا

-إذا كانت إجابتك ب " نعم "، ما هي السلوكات التي قمت بها؟ (\*)

التقليل من السرعة  وضع حزام الأمان  احترام المشاة والراجلين

الاطلاع على قانون المرور  الانتباه لإشارات المرور والعمل بها  تقديم نصائح

وإرشادات لمن يهمه الأمر

أخرى تذكر.....

.....

س26: ما هي الإضافة التي تقدمها لك الحملات الإعلامية الخاصة بالتوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق؟ (\*)

معلومات جديدة أجهلها  التعريف بقانون المرور وكيفية تطبيقه  معالجة موضوعات  
تهمني بحكم أي طرف فاعل في المشكلة المرورية  تذكيري بالمسؤولية اتجاه نفسي واتجاه  
الطريق والمشاة واتجاه عائلتي  تذكيري بالعواقب والآثار الوخيمة للمخالفات والحوادث  
المرورية  تدفعي للتحكم في انفعالاتي وأنا على الطريق  تعزز السلوكات الإيجابية  
لدي  لا تقدم لي أي إضافة

س27: ما هي الأسباب التي تؤدي بك إلى عدم العمل بنصائح والإرشادات المقدمة في الحملات الإعلامية  
الخاصة بالتوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق؟ (\*)

عدم الاهتمام والإهمال  التعود على سلوكيات معينة  الاعتقاد بالقدر  عدم  
الاعتناء بهذه المضامين المقدمة  لا تشعر بحاجتك إليها  أنا دائما أحترم  
قانون المرور  عدم تعرضك لحادث مرور من قبل

س28: هل تعتقد أنه يمكن معالجة المشكلة المرورية من خلال؟ (\*)

تطوير وتحديث وتنويع حملات التوعية المرورية

تطبيق القوانين وتشديد العقوبات

إشراك مؤسسات المجتمع المدني المختلفة في عملية التوعية المرورية

فرض معايير جديدة للحصول على رخصة السياقة

عدم التساهل مع مرتكبي المخالفات والحوادث المرورية

أخرى تذكر.....

.....

### الملحق رقم 3

قانون رقم 14-01 مؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001، يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها

## قوانين

- وبمقتضى القانون رقم 84-17 المؤرخ في 8 شوال عام 1404 الموافق 7 يوليو سنة 1984 والمتعلق بقوانين المالية، المعدل والمتمم،

- وبمقتضى القانون رقم 85-05 المؤرخ في 26 جمادى الأولى عام 1405 الموافق 16 فبراير سنة 1985 والمتعلق بحماية الصحة وترقيتها، المعدل والمتمم،

- وبمقتضى القانون رقم 87-03 المؤرخ في 27 جمادى الأولى عام 1407 الموافق 27 يناير سنة 1987 والمتعلق بالتهيئة العمرانية،

- وبمقتضى القانون رقم 87-09 المؤرخ في 11 جمادى الثانية عام 1407 الموافق 10 فبراير سنة 1987 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها،

- وبمقتضى القانون رقم 88-17 المؤرخ في 23 رمضان عام 1408 الموافق 10 مايو سنة 1988 والمتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه،

- وبمقتضى القانون رقم 90-08 المؤرخ في 12 رمضان عام 1410 الموافق 7 أبريل سنة 1990 والمتعلق بالبلدية،

- وبمقتضى القانون رقم 90-09 المؤرخ في 12 رمضان عام 1410 الموافق 7 أبريل سنة 1990 والمتعلق بالولاية،

- وبمقتضى القانون رقم 90-29 المؤرخ في 14 جمادى الأولى عام 1411 الموافق أول ديسمبر سنة 1990 والمتعلق بالتهيئة والتعمير، المعدل والمتمم،

- وبمقتضى القانون رقم 90-30 المؤرخ في 14 جمادى الأولى عام 1411 الموافق أول ديسمبر سنة 1990 والمتضمن قانون الأملاك الوطنية،

قانون رقم 01-14 مؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001، يتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها

إن رئيس الجمهورية،

- بناء على الدستور، لاسيما المواد 119 و120 و122 و126 منه،

- وبمقتضى الأمر رقم 66-154 المؤرخ في 18 صفر عام 1386 الموافق 8 يونيو سنة 1966 والمتضمن قانون الإجراءات المدنية، المعدل والمتمم،

- وبمقتضى الأمر رقم 66-155 المؤرخ في 18 صفر عام 1386 الموافق 8 يونيو سنة 1966 والمتضمن قانون الإجراءات الجزائية، المعدل والمتمم،

- وبمقتضى الأمر رقم 66-156 المؤرخ في 18 صفر عام 1386 الموافق 8 يونيو سنة 1966 والمتضمن قانون العقوبات، المعدل والمتمم،

- وبمقتضى الأمر رقم 75-58 المؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر سنة 1975 والمتضمن القانون المدني، المعدل و المتمم،

- وبمقتضى القانون رقم 83-03 المؤرخ في 22 ربيع الثاني عام 1403 الموافق 5 فبراير سنة 1983 والمتعلق بحماية البيئة،

- وبمقتضى القانون رقم 84-09 المؤرخ في 2 جمادى الأولى عام 1404 الموافق 4 فبراير سنة 1984 والمتعلق بالتنظيم الإقليمي للبلاد،

البضائع أو تفريغها مع بقاء السائق في مكان قيادة السيارة أو على مقربة منها ليتمكن، عند الاقتضاء، من تغيير مكانها، ويكون المحرك مشتعلًا دائمًا،

- **الوقوف**، مكوث مركبة في طريق خارج الظروف المميزة للتوقف ويكون المحرك صامتًا،

- **ممر الدراجات**، وسط الطريق المخصص للدراجات العادية والدراجات النارية فقط،

- **شريط مرور الدراجات**، مسلك مخصص فقط للدراجات العادية والدراجات النارية في وسط طريق له عدة مسالك،

- **الطريق السريع**، طريق مفتوح لحركة المرور العامة ويمكن أن تقطعه طرق أو سكك حديدية، ويشتمل في اتجاهي حركة المرور على وسطي طريقين متميزين قد يفصل بينهما شريط أرضي وسطي،

- **الطريق السريع للسيارات**، طريق أعد وأنجز خصيصًا لمرور السيارات دون أن يقطعه طريق آخر أو سكة حديدية أو ممر للدراجين، ولا يمكن الدخول إليه إلا في نقاط مهياة لذلك، ولا يؤدي إلى الممتلكات المتاخمة، ويشتمل في اتجاهي حركة المرور، على وسطي طريقين متميزين، يفصل بينهما شريط أرضي وسطي غير مخصص للمرور ويمكن استعماله بصفة استثنائية، لوسائل النقل الجماعي، ويبين ذلك بصورة متميزة،

- **فرع طريق موصل إلى الطريق السريع للسيارات**، الطريق أو الطرق التي تربط الطرق السريعة للسيارات بباقي شبكة الطرق،

- **شريط التوقف الاستعجالي**، جزء من الحافة يقع جنب وسط الطريق والطرق السريعة والطرق السريعة للسيارات أعد خصيصًا لتوقف المركبات أو وقوفها في حالة الضرورة،

- **الحافة**، شريط أرضي يمتد من حدود وسط الطريق إلى حدود قاعدة الطريق،

- **قاعدة الطريق**، المساحة التي تشمل وسط الطريق وحافته،

- وبمقتضى القانون رقم 90-35 المؤرخ في 8 جمادى الثانية عام 1411 الموافق 25 ديسمبر سنة 1990 والمتعلق بالأمن والسلامة والاستعمال والحفاظ في استغلال النقل بالسكك الحديدية،

- وبمقتضى الأمر رقم 95-07 المؤرخ في 23 شعبان عام 1415 الموافق 25 يناير سنة 1995 والمتعلق بالتأمينات،

- وبعد مصادقة البرلمان،

يصدر القانون الآتي نصه:

## الفصل الأول

### أحكام عامة

**المادة الأولى :** يهدف هذا القانون إلى تحديد الشروط المتعلقة بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

### الفرع الأول

#### تعاريف

**المادة 2 :** يقصد في مفهوم هذا القانون بما يأتي :

- **الطريق**، كل المسالك العمومية المفتوحة لحركة مرور المركبات،

- **وسط الطريق**، جزء من الطريق يستعمل لمرور المركبات،

- **المسلك**، أحد تفرعات وسط الطريق له العرض الكافي لمرور رتل من المركبات،

- **المجمّع السكاني**، فضاء أرضي يتجمّع فيه عدد من المباني المتقاربة وتبين مداخله ومخارجه لأفتات توضع لهذا الغرض على طول الطريق الذي يقطع هذا الفضاء أو يحاذيه،

- **التقاطع**، مكان التقاء أو تقاطع وسطي طريقين أو أكثر مهما كانت زاوية أو زوايا محاور هذه الطرق،

- **التوقف**، مكوث مركبة مؤقتًا على الطريق، طوال المدة اللازمة لركوب أشخاص أو نزولهم، وشحن

- مقياس الكحول (ألكوتاست)، جهاز يدوي يسمح بالتحقق الفوري من وجود الكحول في جسم الشخص من خلال الهواء المستخرج،

- مقياس الإيثيل، جهاز يسمح بالقياس الفوري والدقيق لنسبة الكحول بتحليل الهواء المستخرج،

- مقياس السرعة، جهاز يسمح بالقياس الفوري لسرعة مركبة في حالة السير.

## القسم الثاني

### مبادئ عامة

المادة 3 : ينظم استعمال المسالك العمومية بصفة تحقق تنقلا متساويا للمستعملين.

المادة 4 : يتعين على الدولة ترقية سياسة خاصة بالوقاية والأمن في الطرق.

المادة 5 : يشجع السير على الأقدام و الدراجات العادية و الدراجات النارية ووسائل النقل الجماعي في المناطق الحضرية.

وتستفيد وسائل التنقل هذه بالأولوية ويتم تشجيعها بمنحها المشالك والمعابر الرواقية أو التهيات الملائمة بجعل المرور فيها يسيرا.

المادة 6 : تحدد أسبقية المرور بالنسبة إلى بعض الطرق أو بعض المستعملين عن طريق التنظيم.

المادة 7 : ينبغي تصميم المركبات وصناعتها بصفة تستجيب للمقاييس المحددة عن طريق التنظيم.

المادة 8 : يجب على كل سائق مركبة أن يكون حاملا لرخصة سياقة موافقة للمركبة التي يقودها.

بالإضافة إلى رخصة السياقة، تحدث شهادة مهنية للنقل العمومي للمسافرين والبضائع.

تعد بمثابة رخصة سياقة، الشهادات المنصوص عليها في التنظيمات الخاصة بقيادة المركبات ذات محرك، عندما لا تكون رخصة السياقة مطلوبة.

- الشريط الأرضي الوسطي، الحيز الذي يفصل وسطي طريقين متعاكسي الاتجاه،

- الرصيف، حيز مهياً على جانب الطريق لمرور الراجلين، يجب أن يكون أكثر ارتفاعاً من وسط الطريق و يكون معبدا، عادة أو مبلطا،

- السائق، كل شخص يتولى قيادة مركبة بما فيها الدراجات العادية، والدراجات النارية أو يسوق حيوانات الجر والحمل والركوب والقطعان عبر الطريق أو يتحكم فعلا في ذلك.

- الراجل، كل شخص يتنقل سيرا على الأقدام.

ويعد بمثابة راجلين، الأشخاص الذين يدفعون أو يجرون عربات الأطفال أو المرضى أو العجزة وكذلك الدراجات العادية أو الآلية، والعجزة الذين يتنقلون في عربات يقودونها بأنفسهم بسرعة الخطى،

- السيارة، كل مركبة تستعمل لنقل الأشخاص أو البضائع وتكون مزودة بمحرك للدفع، وتسير على الطريق،

- المركبة المتفصلة، كل سيارة نقل البضائع متبوعة بمقطورة بدون محور أمامي متزاوجة بحيث يكون جزء من المقطورة متكئا على المركبة الجارة ويكون أكبر جزء من وزن هذه المقطورة وحمولتها واقعا على المركبة الجارة وتسمى هذه المقطورة، "نصف مقطورة"،

- الحافلة المتفصلة، مركبة متكونة من عدة أجزاء صلبة يتم فصل كل جزء بالنسبة للآخر وتتصل الحجرات المخصصة للمسافرين المتعلقة بكل قسم فيما بينها بشكل يسمح لهم بالتنقل بحرية وتكون الأقسام الصلبة موصولة بشكل دائم لا يمكن فصلها،

- المقطورة، كل مركبة موجهة لتكون موصولة بسيارة.

- الدراجة، كل دراجة غير مزودة بجهاز محرك ذاتي،

- الوزن الإجمالي للحمولة المرخص بها، وزن المركبة بالجمع مع الحمولة،



**المادة 16 :** يجب اتخاذ كل الاحتياطات حتى لا تتسبب حمولة سيارة أو مقطورة، في إلحاق الضرر بالغير أو تشكل خطرا عليهم.

تم كل حمولة أيا كان المنتج المنقول وفقا للشروط المحددة عن طريق التنظيم.

**المادة 17 :** يجب على كل سائق أن يكون باستمرار في حالة ووضعية تمكنه من القيام بكل عمليات قيادة السيارة بسهولة ودون تأخير.

**المادة 18 :** يجب أن يمتنع كل سائق عن القيادة عندما يتعاطى مسكرا أو يكون تحت تأثير أية مادة أخرى من شأنها أن تؤثر في ردود أفعاله وقدراته في القيادة.

**المادة 19 :** في حالة وقوع أي حادث مرور جسماني، يجري ضبط أو أعوان الشرطة القضائية على السائق أو على المرافق للسائق المتدرب المتسبب في وقوع حادث المرور، عملية الكشف عن تناول الكحول عن طريق جهاز زفر الهواء.

كما يمكنهم إجراء نفس العمليات على كل سائق أثناء إجراء التفتيش في الطريق.

يتم إجراء هذه العمليات بواسطة جهاز معتمد يسمى "مقياس الكحول (ألكوتاست) و/أو مقياس الإيثيل"، الذي يسمح بتحديد نسبة الكحول بتحليل الهواء المستخرج. ويمكن إجراء فحص فوري ثان بعد التأكد من اشتغال الجهاز بصفة جيدة.

وعندما تبين عمليات الكشف عن احتمال تناول مشروب كحولي أو في حالة اعتراض السائق أو المرافق للسائق المتدرب على نتائج هذه العمليات أو رفضه إجراء الكشف، يقوم ضبط أو أعوان الشرطة القضائية بإجراء عمليات الفحص الطبي والاستشفائي والبيولوجي للوصول إلى إثبات ذلك.

**المادة 20 :** في حالة وقوع حادث مرور أدى إلى القتل الخطأ، يجب أن يخضع ضبط أو أعوان الشرطة القضائية السائق إلى فحوص طبية واستشفائية وبيولوجية لإثبات ما إذا كان يقود سيارته تحت تأثير مواد أو أعشاب مصنفة ضمن المخدرات.

تحدد كفاءات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم.

**المادة 9 :** يجب على كل سائق مركبة الامتثال للقواعد الخاصة بحركة المرور، حتى لا يشكل أي خطر عليه أو على غيره من مستعملي الطريق.

**المادة 10 :** يحق لكل مواطن الحصول على رخصة القيادة.

تحدد كفاءات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم.

**المادة 11 :** استعمال حزام الأمن إجباري.

تحدد كفاءات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم.

**المادة 12 :** يتحمل سائق المركبة المسؤولية الجزائرية والمدنية عن المخالفات التي يرتكبها.

## الفصل الثاني

### حركة مرور مختلف فئات

### مستعملي المسالك العمومية

#### القسم الأول

### حركة المرور على المسالك العمومية

**المادة 13 :** تنظم حركة المرور عبر الطرق قصد ضمان أفضل شروط الأمن والسيولة.

وفي هذا الإطار، تكلف الجماعات الإقليمية بإعداد وتنفيذ مخطط حركة المرور في المنطقة الحضرية للتحكم في تطور حركة السيارات وتقليص تأثيراتها السلبية.

تحدد كفاءات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم.

**المادة 14 :** يمكن المنع أو الحد من استعمال السيارات لا سيما الخاصة منها في مساحات محددة وفقا للشروط المحددة عن طريق التنظيم.

**المادة 15 :** تنظم سباقات العدو وسباقات المركبات ذات محرك وسباقات الدراجات العادية والدراجات النارية على المسالك العمومية وفقا للشروط المحددة عن طريق التنظيم.

سرعة مركبته، أو السير بدون سبب بسرعة منخفضة جدا شريطة ألا يؤدي ذلك الى عرقلة سيولة حركة المرور.

يمكن التنصيص على حد أدنى لسرعة السيارات في الطرق السريعة للسيارات عن طريق التنظيم.

**المادة 25 :** تحدد السرعة وفقا للشروط المحددة عن طريق التنظيم.

ترتب السرعات القصوى المسموح بها حسب الأخطار المرتبطة بكل صنف من الطريق، ونوع المركبة وسيولة الحركة المسجلة عادة على المسلك العمومي.

**المادة 26 :** يجب أن يتم التقاطع والتجاوز وفقا للشروط المحددة عن طريق التنظيم.

**المادة 27 :** يحدد تنظيم استعمال الممهلات والشروط المتعلقة بوضعها وأماكنها عن طريق التنظيم.

**المادة 28 :** يجب التنبيه إلى وجود الخطوط الحديدية المحاذية للطريق أو التي تقطعه ، بواسطة وضع إشارة ملائمة،

ويقع هذا الواجب على عاتق مستغل الخط الحديدي.

تحظى بأسبقية المرور الآليات والمركبات التي تسير على الخطوط الحديدية.

يتعين على المستعملين الآخرين الذين يعبرون هذه الخطوط ، أن يلتزموا الحيطة والحذر وألا يشكلوا في أي حال من الأحوال عائقا يعيق مرور الآليات والمركبات التي خصصت لها هذه الخطوط.

**المادة 29 :** يجب أن تتوفر المركبات على أنظمة وأجهزة إنارة وإشارة ملائمة.

**المادة 30 :** يمنع على السائق الاستعمال اليدوي للهاتف المحمول أو خوذة التصنت الإذاعي والسمعي عندما تكون المركبة في حالة السير.

**المادة 31 :** يقتصر استعمال المنبهات الصوتية في حالات الضرورة لوجود خطر فوري.

غير أنه يمكن منع استعمالها بواسطة وضع إشارة ملائمة.

**المادة 21 :** عندما يتم التحقق بواسطة وسائل التحليل والفحوص الطبية والاستشفائية والبيولوجية المذكورة في المادتين 19 و20 أعلاه، يجب الاحتفاظ بعينة من التحليل.

تحدد كيميائيات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم.

**المادة 22 :** تبلى نتائج التحاليل الطبية والاستشفائية والبيولوجية إلى وكيل الجمهورية لدى الجهة القضائية المختصة وإلى والي مكان وقوع الحادث.

**المادة 23 :** يجب على كل سائق أن يضبط ويكيّف سرعة سيارته حسب صعوبات المرور وعوائقه وحالة وسط الطريق والظروف الجوية.

يجب عليه دوما أن يتحكم في سرعة المركبة ويقودها بحذر.

يجب عليه أن يخفض السرعة بوجه خاص :

- عندما لا يبدو له الطريق فارغا،

- عندما تكون الظروف الجوية سيئة،

- عندما تكون ظروف الرؤية غير جلية بما فيه

الكفاية،

- عندما تكون الرؤية محدودة بفعل استعمال

بعض أجهزة الإنارة لا سيما أضواء التلاقي،

- في المنعرجات و المنحدرات السريعة، ومقاطع

الطرق الضيقة أو المزدحمة أو المحفوفة بمساكن ،

وعند الاقتراب من قمم المرتفعات والتقاطعات،

- عند التقاء أو تجاوز مجموعة من الراجلين

الساثرين (مدنيين أو عسكريين) أو قافلة متوقفة،

- عند التقاء أو تجاوز مركبات النقل الجماعي

للأشخاص التي تحمل إشارة خاصة لنزول أو صعود

المسافرين،

- عند التقاء أو تجاوز الحيوانات.

**المادة 24 :** لا تشكل الإجراءات الواردة في

المادة 23 أعلاه عائقا لإلزام السائق بعدم التقليل من

يجب أن يشار لكل سرب أو فرقة أو جماعة من الراجلين تسير كقافلة على وسط الطريق، عند حلول الظلام وأثناء النهار إذا اقتضت الظروف ذلك، خصوصا حين انتشار الضباب، بواسطة وضع إشارة ضوئية بيضاء في الأمام وإشارة ضوئية حمراء في الخلف.

يجب أن يحمل هاتين الإشارتين الضوئيتين، عضوان من هذه القافلة يسير كل منهما على بعد 10 أمتار من مقدمتها و 10 أمتار من مؤخرتها.

**المادة 38 :** في حالة انعدام الإشارات الضوئية، يلزم السائقون بالسماح بمرور الراجلين الموجودين في الممرات.

عند الاقتراب من الممرات المخصصة للراجلين، يجب على السائقين الامتناع عن تجاوز السيارات، دون التأكد من عدم وجود أحد الراجلين في هذا الممر.

**المادة 39 :** يمنع على كل سائق التوقف أو الوقوف على ممر مخصص للراجلين.

**المادة 40 :** إذا كانت حظائر وقوف المركبات مقامة على الأرصفة أو على الأشرطة الترابية، يجب على السائقين عند مرورهم عليها، السير بسرعة جد منخفضة مع أخذ كل الاحتياطات من أجل عدم الإضرار بالراجلين.

### الفصل الثالث

#### الشروط الإدارية و قواعد مطابقة المركبات و تجهيزاتها

**المادة 41 :** لا تقبل أية مركبة للسير إذا لم تكن مطابقة للمواصفات التقنية السارية المفعول.

**المادة 42 :** عملا بالمادة 7 أعلاه، تخضع السيارات قبل وضعها للسير لأول مرة، للمراقبة قصد التأكد من مطابقتها للمواصفات التقنية و التنظيمية.

**المادة 43 :** المراقبة التقنية للسيارات إجبارية.

يحدد تنظيم هذه المراقبة وكيفية ممارستها عن طريق التنظيم.

**المادة 32 :** يرخص التوقف والوقوف في المسالك العمومية ويمنع، حسب الحالة، بواسطة إشارات ملائمة تتكفل الدولة والجماعات الإقليمية بوضعها.

**المادة 33 :** الوقوف المرخص في المسالك العمومية مجاني.

غير أنه يمكن الجماعات الإقليمية أن تبادر بإجراءات تجعله مقابل ثمن.

تحدد كيفيات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم.

### القسم الثاني

#### أحكام خاصة مطبقة على الراجلين

**المادة 34 :** يجب على الراجلين السير على الأرصفة أو حواف الطرقات المهيأة خصيصا لاستعمالها لهذا الغرض.

يمنع كل استعمال آخر للأرصفة يعيق حركة المارة.

**المادة 35 :** يجب على الراجلين عند عبور وسط الطريق التأكد مسبقا من عدم وجود أي خطر داهم، والأخذ في الحسبان أيضا المسافة التي تفصلهم عن المركبة السائرة وسرعتها، واستعمال الممرات المخصصة لهم والمسماة "ممر الراجلين"، وذلك كلما وجدت هذه الممرات على مسافة أقل من 30 مترا.

يجب عبور وسط الطريق على خط مستقيم، أي تعامدا مع محور وسط الطريق.

يمنع على الراجلين التوقف في وسط الطريق.

**المادة 36 :** عندما يستحيل عبور وسط الطريق من طرف الراجلين أو يشكل خطرا، بسبب الأشغال وتهيئة الطريق، يجب اتخاذ التدابير اللازمة لتمكين الراجلين من ممرات بديلة ملائمة ومؤمنة.

**المادة 37 :** خارج المجمعات السكنية، يجب على الراجلين في اتجاه سيرهم، اتخاذ الجهة اليسرى لوسط الطريق إذا كان ذلك لا يضر بأمنهم.

**المادة 53 :** يجب أن تحمل مركبات المعوقين والمعطوبين إشارة ملائمة.

**المادة 54 :** تحدث بطاقيّة وطنية لبطاقات تسجيل المركبات تدعى "بطاقات رمادية".

تحدد شروط وكيفيات مسك هذه البطاقيّة عن طريق التنظيم.

### الفصل الرابع

#### تكوين السائقين

**المادة 55 :** تسلم رخصة السياقة كما هو منصوص عليها في المادة 8 أعلاه للمتريشع الذي أجرى بنجاح الامتحانات النظرية والتطبيقية الخاصة بسيارة المركبات.

تحدد شروط الالتحاق بالامتحانات المذكورة أعلاه ، وتجديد رخصة السياقة عن طريق التنظيم.

**المادة 56 :** يكون الفحص الطبي الدوري إجباريا لكل السائقين. ويتم وفقا للشروط المحددة عن طريق التنظيم.

**المادة 57 :** يلحق تعليم سياقة السيارة بمقابل مالي في مؤسسات التكوين المعتمدة.

تنظم وتراقب هذه المؤسسات وفقا للشروط المحددة عن طريق التنظيم.

**المادة 58 :** يرخص بتعليم سياقة السيارة بدون مقابل مالي بالنسبة للأصناف "أ، 1 أ و ب" من رخصة السياقة، وفقا للكيفيات المحددة عن طريق التنظيم.

**المادة 59 :** تتولى المؤسسات المعتمدة، التكوين المهني لسائقي المركبات المخصصة للنقل العمومي للأشخاص والبضائع والمواد الخطيرة. تحدد شروط وكيفيات اعتماد هذه المؤسسات عن طريق التنظيم.

**المادة 60 :** يكون تعليم القواعد الخاصة بحركة المرور والوقاية والأمن في الطرق، إجباريا في المؤسسات المدرسية.

**المادة 44 :** يجب أن تستجيب كل تجهيزات وهياكل المركبات ذات الصلة بالسلامة للمقاييس المحددة عن طريق التنظيم.

**المادة 45 :** لا يجوز أن تتجاوز كمية الدخان والغازات السامة التي تنفثها السيارات وكذا الضجيج الذي تحدثه، المستويات المحددة عن طريق التنظيم.

**المادة 46 :** يجب أن تتوفر كل مركبة على تجهيزات تسمح للسائق أن يكون له مجال رؤية كاف نحو الأمام وإلى الخلف وكذا نحو اليمين واليسار ، حتى تتسنى له السياقة في أمان.

**المادة 47 :** يجب أن يكون الزجاج كله بما فيه الزجاج الأمامي الواقي من مادة شفافة، ومطابقا للمقاييس المحددة عن طريق التنظيم.

**المادة 48 :** يمنع إصاق شريط بلاستيكي أو استعمال أي طريقة أخرى تعتم زجاج المركبة.

**المادة 49 :** يجب أن تكون كل مركبة نقل البضائع يفوق وزنها الإجمالي مع الحمولة 3500 كلغ، وكل مركبة نقل الأشخاص تشتمل على أكثر من خمسة عشر (15) مقعدا، مجهزة بجهاز مراقبة وتسجيل السرعة.

تحدد كيفيات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم.

**المادة 50 :** ينبغي أن يكون لكل مركبة رقم تسجيل، وأن تتوفر على الرخص والوثائق الإدارية اللازمة لسيرها وفقا للشروط المحددة عن طريق التنظيم.

**المادة 51 :** يجب أن تتوفر كل مركبة على لوحة تسجيل.

تحدد مواصفات لوحات التسجيل وشروط وكيفيات صنعها وتركيبها عن طريق التنظيم.

**المادة 52 :** يخضع تحويل ملكية المركبة أو إتلافها إلى تصريح.

تحدد كيفيات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم.

يمكن أن تنشأ هيئات تكلف بمتابعة تطبيق أحكام هذا القانون.

تحدد كفايات تطبيق هذه المبادئ عن طريق التنظيم.

### الفصل السادس

#### المخالفات والعقوبات

##### القسم الأول

#### العقوبات الخاصة بمخالفة القواعد

#### المتعلقة بسياسة المركبات والحيوانات

**المادة 65 :** يعاقب طبقاً لأحكام المادتين 288 و 289 من قانون العقوبات، كل سائق ارتكب جريمة الجرح أو القتل الخطأ نتيجة خطأ منه أو تهاونه أو تغافله وعدم امتثاله لقواعد حركة المرور في الطريق.

**المادة 66 :** يعاقب بالحبس من سنة (1) إلى خمس (5) سنوات وبغرامة من 50.000 إلى 150.000 دج، كل سائق ارتكب جريمة الجرح أو القتل الخطأ وهو في حالة سكر أو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات.

في حالة العود، تضاعف العقوبة.

**المادة 67 :** يعاقب بالحبس من شهرين (2) إلى ثمانية عشر (18) شهراً وبغرامة من 5.000 إلى 50.000 دج، أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، كل شخص يقود مركبة أو يرافق السائق المُتدرب في إطار التمهين بدون مقابل أو بمقابل، وفقاً لما هو منصوص عليه في هذا القانون، وهو تحت تأثير مشروب كحولي يتميز بوجوده في الدم بنسبة تعادل أو تزيد على 0,10 غ في الألف.

تطبق نفس العقوبة على كل شخص يقود مركبة وهو تحت تأثير مواد أو أعشاب تدخل ضمن أصناف المخدرات.

في حالة العود، تضاعف العقوبة.

**المادة 68 :** يعاقب بالحبس من شهرين (2) إلى ثمانية عشر (18) شهراً، وبغرامة من 5.000 إلى 50.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، كل سائق مركبة رفض الخضوع للفحوص الطبية والاستشفائية والبيولوجية المنصوص عليها في المادة 19 أعلاه.

تحدد كفايات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم.

**المادة 61 :** يحدث مركز وطني لرخص السياقة.

يقوم المركز الوطني لرخص السياقة بتأطير نشاطات تعليم سياقة السيارة وتنظيم الامتحانات الخاصة برخص السياقة.

يحدد تنظيم وسير هذا المركز عن طريق التنظيم.

**المادة 62 :** تحدث بطاقيّة وطنية لرخص السياقة.

تحدد شروط وكفايات مسك هذه البطاقيّة عن طريق التنظيم.

### الفصل الخامس

#### أمن الطرق والوقاية من حوادث المرور

**المادة 63 :** في إطار تطبيق المادة 4 أعلاه المتعلقة بترقية السياسة الخاصة بالوقاية في الطرق، تتكفل الدولة بما يأتي :

- تربية وإعلام المواطن من أجل ترقية الانضباط في استعمال المسالك العمومية الكفيلة بضمان أمنه،
- التنظيم الدوري للحملات الخاصة بالوقاية والأمن في الطرق،
- الحراسة والمراقبة الدائمتين لحركة المرور في الطرق من طرف المصالح المؤهلة،
- التهيئة الملائمة للمنشآت القاعدية للطرق،
- وضع التجهيزات الأمنية في الطرق وصيانتها بصفة دائمة،
- تشجيع نشاط الحركة الجمعوية،
- السهر على تطبيق المراقبة التقنية للمركبات.

**المادة 64 :** يحدث مركز وطني ولجان ولائية للوقاية والأمن في الطرق.

يوضع هذا المركز تحت وصاية الوزارة المكلفة بالنقل.

**المادة 69 :** يعاقب بالحبس من شهرين (2) إلى ثمانية عشر (18) شهرا، وبغرامة من 5.000 إلى 50.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، كل سائق مركبة يعلم بأن هذه المركبة قد ارتكب بها حادث أو تسبب في ارتكابه دون أن يتوقف محاولا بذلك الإفلات من المسؤولية الجزائية أو المدنية التي يمكن أن تلقى على عاتقه من جراء هذا الحادث، دون المساس بالعقوبات المتعلقة بالجرائم أو الجنح المرتكبة.

وفي حالة ما إذا ارتكب هذا السائق في نفس الظروف جريمة الجرح أو القتل الخطأ، يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى خمس (5) سنوات وبغرامة من 50.000 إلى 150.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط.

في حالة العود، تضاعف العقوبة.

**المادة 70 :** يعاقب بالحبس من شهرين (2) إلى ستة (6) أشهر وبغرامة من 1.500 إلى 5.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، كل سائق لا يمثل عمدا إنذار التوقف الصادر عن الأعوان المشار إليهم في المادة 130 من هذا القانون المكلفين بمعاينة المخالفات والحاملين للشارات الخارجية الظاهرة والبالغة على صفتهم، أو يرفض الخضوع لكل التحقيقات المفروضة والمتعلقة بالمركبة أو الشخص، والمنصوص عليها في هذا القانون.

في حالة العود، تضاعف العقوبة.

**المادة 71 :** يعاقب بغرامة من 800 إلى 1.500 دج، كل سائق يخالف الأحكام المتعلقة بما يأتي :

1 - الحد من سرعة المركبات ذات محرك بمقطورة أو بدون مقطورة أو نصف مقطورة والحد من السرعة في بعض مخارج الطرق وبكل صنف مركبة.

2 - التخفيض غير العادي للسرعة بدون أسباب حتمية من شأنه تقليص سيولة حركة المرور.

3 - التقاطع والتجاوز.

4 - إشارات الأمر بالتوقف التام.

5 - منع المرور أو تقييده في بعض الاتجاهات بالنسبة لبعض أصناف المركبات أو بالنسبة للمركبات التي تقوم ببعض أنواع النقل.

6 - حالات الإلزام أو المنع المتعلقة بعبور الخطوط الحديدية الواقعة على الطريق.

7- التوقف أو الوقوف الخطيرين.

8 - التوقف أو الوقوف بدون ضرورة حتمية على شريط الوقوف الاستعجالي للطريق السريع للسيارات والطريق السريع.

9 - شد حزام الأمن بالنسبة للجالسين في المقاعد الأمامية للمركبة إذا كانت مزودة بهذا الجهاز.

10 - الارتداء الإجباري للخوذة بالنسبة لسائقي الدراجات النارية والراكبين.

11 - القواعد المنظمة لحركة مرور الراجلين لاسيما عند مرورهم في الممرات الخاصة بالراجلين.

في حالة العود، تضاعف العقوبة.

**المادة 72 :** يعاقب بغرامة من 1.500 إلى 5.000 دج، كل سائق يخالف الأحكام المتعلقة بما يأتي:

1 - اتجاهات المرور الإلزامية.

2 - تقاطع الطرق و أسبقية المرور.

3 - استعمال أجهزة الإنارة والإشارة.

4 - حركة السياقة الممنوعة في الطرق السريعة للسيارات والطرق السريعة، والمكوث على الشريط الأرضي الوسطي الفاصل بين أوساط الطرق المكونة للطريق السريع للسيارات والطريق السريع والسير إلى الورا والتراجع أو استعمال الشريط الوسيط الفاصل.

5 - السير على الخط المتواصل أو اجتيازه، عندما يكون هذا الخط منفردا أو مزدوجا مع الخط المتقاطع عندما تكون هذه الحركة ممنوعة.

6 - التغيير الخطير للاتجاه دون تأكد السائق من عدم خطورة هذه الحركة على المستعملين الآخرين وبدون تنبيههم عن رغبته في تغيير الاتجاه.

بتجهيزات ملائمة معتمدة من السلطات المختصة، يعاقب بغرامة مالية من 5.000 إلى 10.000 دج كل شخص تجاوز به :

- 40 كلم/سا السرعة القانونية المرخص بها في الطريق السريع للسيارات والطريق السريع.

- 30 كلم/سا السرعة القانونية المرخص بها خارج المجمع السكاني.

- 20 كلم/سا السرعة القانونية المرخص بها داخل المجمع السكاني.

في حالة العود، تضاعف العقوبة.

**المادة 75 :** يعاقب بغرامة من 1.500 إلى 5.000 دج ، كل شخص يخالف الأحكام التنظيمية المتعلقة بمنع الوقوف أو التوقف على أجزاء الطريق التي يعبر سطحها خط حديدي أو سير المركبات غير مرخص لها بذلك على السكك الحديدية.

في حالة العود، يرفع مبلغ الغرامة إلى 10.000 دج.

**المادة 76 :** يعاقب بغرامة من 800 إلى 1.500 دج كل سائق يستعمل أثناء سير المركبة الهاتف المحمول أو يرتدي خوذة التصنت الإذاعي والسمعي.

في حالة وقوع حادث جسماني أدى إلى الجرح أو نتج عنه القتل الخطأ وثبت بوسائل ملائمة أن السائق كان مستعملا للأجهزة المذكورة في الفقرة السابقة حال وقوع الحادث، يعاقب بغرامة من 5.000 إلى 50.000 دج وبالحبس من ثلاثة (3) أشهر إلى ثلاث (3) سنوات أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط.

في حالة العود، تضاعف العقوبة.

### القسم الثاني

**العقوبات الخاصة بالمخالفات المتعلقة باستعمال المسالك المفتوحة لحركة المرور**

**المادة 77 :** يعاقب بغرامة من 1.500 إلى 5.000 دج، كل سائق يعبر بعض أجزاء الطرق غير الصالحة للسير بسبب رداءة الطقس أو الأشغال المنبه عليها بإشارات نظامية أو يعبر بعض الجسور ذات الحمولة المحدودة.

7 - زيادة السرعة من طرف سائق المركبة أثناء محاولة تجاوزه من طرف سائق آخر.

8 - سير أو وقوف مركبة في وسط الطريق ليلا أو أثناء انتشار الضباب في مكان خال من الإنارة العمومية، إذا كانت هذه المركبة بدون إنارة ولا تحمل إشارة.

9 - منع المرور على مسلك يقع مباشرة على يسار طريق يتضمن ثلاثة مخارج أو أكثر ذات اتجاه واحد للمرور، بالنسبة لمركبات نقل الأشخاص أو البضائع التي يتجاوز طولها 7 أمتار وذات وزن إجمالي للحمولة المرخص بها يفوق طنين (2) .

10 - منع نقل الأطفال الذين تقل أعمارهم عن عشر (10) سنوات في الأماكن الأمامية.

في حالة العود، تضاعف العقوبة.

**المادة 73 :** يعاقب بغرامة من 300 إلى 800 دج كل شخص يخالف الأحكام المتعلقة بما يأتي :

(1) سرعة المركبات بدون محرك بمقطورة أو بدون مقطورة أو بدون نصف مقطورة،

(2) استعمال المنبهات،

(3) عدد الحيوانات المقرونة،

(4) الالتزام بتشغيل ضوء أو أضواء المركبة المجرورة بواسطة الحيوانات.

(5) الوقوف التعسفي المؤدي إلى التوقف أو الوقوف المعيق، عندما ترتكب المخالفة في أوساط الطريق أو المسالك أو الدروب أو أشرطة الطريق أو الأرصفة أو حافة الطرق المخصصة لمرور مركبات النقل الجماعي والمركبات الأخرى المرخص لها بذلك خصيصا، ولمرور الراجلين.

(6) المرور في وسط الطريق أو المسالك أو الدروب أو أشرطة الطريق أو الأرصفة أو حافة الطرق المخصصة لمرور مركبات النقل الجماعي والمركبات الأخرى المرخص لها بذلك خصيصا، ولمرور الراجلين.

**المادة 74 :** دون المساس بالعقوبات المتعلقة بسحب رخصة السياقة وعندما تعين المخالفة

150.000 دج، أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، كل شخص يضع للسيير مركبة ذات محرك أو مقطورة مزودة بلوحة تسجيل أو علامة لا تتطابق مع نوع هذه المركبة أو الصفة الخاصة بالمنافع بها.

في حالة العود، تضاعف العقوبة .

فضلا عن ذلك، يمكن المحكمة الحكم بمصادرة العتاد المستعمل لصنع لوحات التسجيل والمركبة.

**المادة 85 :** يعاقب بغرامة من 1.500 إلى 5.000 دج، كل سائق يخالف الأحكام المتعلقة بما يأتي :

1- وزن المركبات، وطبيعة الأطر المطاطية للمركبات ذات محرك وشكلها وحالتها وشروط استعمالها.

2- مكابح المركبات المخصصة للنقل الجماعي للأشخاص والبضائع التي يزيد وزن حمولتها المرخص به عن 3500 كلغ.

3- معيار المركبات، وتركيب أجهزة الإنارة والإشارة للمركبات.

4- الحمولة القصوى لكل محور.

ينبغي الأمر بتوقيف المركبة طبقا لأحكام المادة 121 من هذا القانون.

في حالة العود، تضاعف العقوبة .

**المادة 86 :** يعاقب بغرامة من 1.500 إلى 5.000 دج، كل سائق يخالف أحكام المادة 16 أعلاه، دون المساس بالتوقيف الفوري للمركبة إلى غاية مطابقتها للأحكام التشريعية والتنظيمية.

في حالة العود، تضاعف العقوبة.

**المادة 87 :** يعاقب بغرامة من 800 إلى 1.500 دج، كل سائق يخالف الأحكام التنظيمية المتعلقة بتركيب جهاز المراقبة الذي يسمح بتسجيل السرعة ومواصفاته وصيانتته.

في حالة العود، تضاعف العقوبة.

**المادة 88 :** يعاقب بغرامة من 800 إلى 1.500 دج، كل سائق يخالف الأحكام التنظيمية المتعلقة بمكابح المركبات في غير الحالات المحددة.

في حالة العود، يعاقب بالحبس من شهر (1) إلى شهرين (2) وتضاعف الغرامة أو يعاقب بإحدى هاتين العقوبتين فقط.

**المادة 78 :** يعاقب بغرامة من 50.000 إلى 150.000 دج، كل من يقوم بتنظيم سباقات العدو أو سباقات المركبات ذات محرك أو سباقات الدراجات العادية والدراجات النارية بدون ترخيص من السلطة المختصة.

**المادة 79 :** يعاقب بغرامة من 1.500 إلى 5.000 دج، منظمو السباقات المذكورة في المادة 15 أعلاه الذين خالفوا الأحكام السارية المفعول، رغم حصولهم على الرخصة.

في حالة العود، تضاعف العقوبة.

**المادة 80 :** يعاقب طبقا للأحكام المنصوص عليها في المادة 408 من قانون العقوبات ، كل من يضع أو يحاول وضع على مسلك مفتوح لحركة المرور، أو على حافته المباشرة قصد عرقلة حركة المرور، شيئا من شأنه إعاقة سير المركبات.

**المادة 81 :** يعاقب بغرامة من 1.500 إلى 5.000 دج، كل مستعمل طريق تسبب في إلحاق ضرر بالمسلك العمومي أو ملحقاته، نتيجة خطأ منه أو تهاونه أو تغافله.

**المادة 82 :** يعاقب بغرامة من 5.000 إلى 10.000 دج كل من قام باشغال أحدثت ضررا بالمسلك العمومي نتيجة حفر لتوصيل المياه أو الغاز أو التطهير دون إصلاحها.

### القسم الثالث

#### العقوبات الخاصة بالمخالفات المتعلقة بالمركبات و تجهيزاتها

**المادة 83 :** يعاقب بغرامة من 1.500 إلى 5.000 دج، كل شخص يقود في المسالك المفتوحة للسيير، مركبة ذات محرك أو مقطورة دون أن تكون هذه المركبة حاملة للوحتي التسجيل.

**المادة 84 :** يعاقب بالحبس من شهرين (2) إلى سنتين (2) وبغرامة من 50.000 إلى



**المادة 94 :** يعاقب بغرامة من 800 إلى 1.500 دج، كل شخص يخالف أحكام المادة 52 أعلاه و الأجال المنصوص عليها في الأحكام التنظيمية المتعلقة ببيع المركبات أو إتلافها واسترجاع بطاقة التسجيل، وتغيير مقر إقامة أي صاحب سيارة أو مقطورة أو نصف مقطورة يزيد وزنها الإجمالي بالحمولة على 500 كلغ.

**المادة 95 :** يعاقب بغرامة من 1.500 إلى 5.000 دج، كل شخص لم يصرح بالتغييرات التي أجراها على المركبة.

**المادة 96 :** خلافا لأحكام المادة 12 أعلاه، يتحمل صاحب بطاقة تسجيل المركبة المسؤولية المدنية عن مخالفة التنظيم المتعلق بوقوف المركبات، والتي يترتب عليها وحدها دفع غرامة، إلا إذا أثبت وجود قوة قاهرة أو قدّم معلومات تمكن من اكتشاف المرتكب الحقيقي للمخالفة.

في حالة تأجير المركبة للغير، تقع المسؤولية ضمن الشروط نفسها، على عاتق المستأجر.

وعندما تكون بطاقة تسجيل المركبة باسم شخص معنوي، تقع المسؤولية المدنية المنصوص عليها في الفقرة الأولى أعلاه، ضمن الشروط نفسها على عاتق الممثل الشرعي لهذا الشخص المعنوي.

**المادة 97 :** يعاقب بغرامة من 50.000 إلى 150.000 دج وبالحبس من شهرين (2) إلى ثمانية عشر (18) شهرا أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، كل شخص يعرض للبيع أو يبيع آلة أو تجهيز مركبة غير معتمد، وذلك عندما يكون الاعتماد قد فرضه التشريع والتنظيم المعمول بهما.

في حالة العود، تضاعف العقوبة.

**المادة 98 :** يعاقب بغرامة من 200 إلى 300 دج، كل شخص يستخدم آلة أو تجهيزا لمركبة غير مطابق للأحكام التشريعية والتنظيمية.

**المادة 99 :** يعاقب بغرامة من 50.000 إلى 150.000 دج وبالحبس من شهرين (2) إلى ثمانية

في المادة 85 أعلاه، و مقاسات لوحات التسجيل والتجهيزات وإشارة النقل الاستثنائي ومؤشرات السرعة وربط المقطورات ونصف المقطورات.

وفي جميع الحالات، يمكن أن يؤمر بتوقيف المركبة طبقا لأحكام المادة 121 من هذا القانون.

في حالة العود، تضاعف العقوبة.

**المادة 89 :** يعاقب بغرامة من 200 إلى 300 دج، كل من خالف الأحكام المتعلقة بالإشارة والإشارة ومكابح الدراجات غير المزودة بمحرك.

في حالة العود، تضاعف العقوبة.

**المادة 90 :** يعاقب بغرامة من 800 إلى 1.500 دج، كل سائق يخالف أحكام المواد 45 و 47 و 48 من هذا القانون، دون الإخلال بالتوقيف الفوري للمركبة إلى غاية جعلها مطابقة للأحكام التشريعية والتنظيمية.

**المادة 91 :** يعاقب بغرامة من 300 إلى 800 دج، كل سائق يضع للسيير مركبة دون أن تكون مزودة بالتجهيزات التي تسمح للسائق بأن يكون له مجال رؤية كاف مثلما هو منصوص عليه في المادة 46 من هذا القانون.

#### القسم الرابع

#### العقوبات الخاصة بالمخالفات للأحكام المتعلقة بالوثائق الإدارية وقواعد تطابق المركبات

**المادة 92 :** يعاقب بغرامة من 1.500 إلى 5.000 دج وبالحبس من شهرين (2) إلى ستة (6) أشهر، أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، كل من خالف أحكام المادة 50 أعلاه والنصوص التنظيمية المتخذة لتطبيقها.

في حالة العود، تضاعف العقوبة.

**المادة 93 :** يعاقب بغرامة من 200 إلى 300 دج، كل سائق يخالف أحكام هذا القانون المتعلقة بتقديم الوثائق الخاصة بالمركبة ورخصة السياقة و/أو الشهادة المهنية التي تسمح له بقيادة المركبة المعنية.

من سنتين ، وتجاوز حدود السرعة المنصوص عليها لهذه الفئة من السائقين.

**المادة 104 :** عندما يكون السائق غير حائز الرخصة المقررة للمركبة التي حكم عليه نتيجة سياقتها بعقوبة قد تكون سببا في تعليق أو إلغاء هذه الوثيقة، تستبدل هذه العقوبات بعقوبة تمنعه من الحصول على رخصة القيادة وتتراوح مدة العقوبة من ستة(6) أشهر إلى سنتين (2) .

في حالة العود، تضاعف المدة القصوى للعقوبة المنصوص عليها أعلاه.

**المادة 105 :** يعاقب بالحبس من شهرين (2) إلى ستة (6) أشهر وبغرامة من 1.500 إلى 5.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، كل شخص يستمر في قيادة مركبة ذات محرك يقتضي لأجل قيادتها وثيقة ما، رغم تبليغه القرار الصادر بشأنه والمتضمن تعليق أو إلغاء رخصة القيادة أو منع تسليمها .

تطبق نفس العقوبات على كل شخص يستلم تبليغ قرار صادر بشأنه ويتضمن تعليق أو إلغاء رخصة القيادة ، ويرفض تسليم الرخصة المعلقة أو الملغاة إلى العون التابع للسلطة المكلفة بتنفيذ هذا القرار.

**المادة 106 :** يعاقب كل شخص يحصل على رخصة قيادة أو يحاول الحصول عليها بواسطة تصريح كاذب طبقا لأحكام المادة 223 من قانون العقوبات.

**المادة 107 :** يعاقب بغرامة من 800 إلى 1.500 دج، كل سائق يستمر في القيادة، دون أن يقوم بالفحص الطبي على نحو ما هو منصوص عليه في المادة 56 من هذا القانون.

في حالة العود، تضاعف العقوبة.

**المادة 108 :** يجوز للوالي عندما يحال عليه محضر إثبات إحدى المخالفات المبينة في المادة 111 أذناه، إذا رأى من غير الواجب حفظ الملف، أن

عشر (18) شهرا أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، كل شخص يعرض للبيع أو يبيع مركبة أو عنصرا من عناصرها خلافا للأحكام التنظيمية المتعلقة باستلامها التقني، وذلك دون المساس عند الاقتضاء، بإلغاء محضر الاستلام التقني.

في حالة العود، تضاعف العقوبة.

ويمكن مصادرة المركبة أو عنصر من عناصرها المخالفة للأحكام المتعلقة باستلامها.

**المادة 100 :** دون المساس بالعقوبات المنصوص عليها في المادتين 108 و 111 أذناه، يعاقب بالحبس من ثمانية (8) أيام إلى شهر (1)، وبغرامة من 1.500 إلى 5.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، كل شخص يعرض للبيع أو يبيع أو يحوز أو يستعمل أو يكيّف أو يضع أو يركب أو ينقل بأية صفة كانت جهازا أو آلة مخصصة إما للكشف عن الأدوات المستعملة لمعاينة مخالفات التشريع أو التنظيم المتعلق بمرور السيارات، وإما للتشويش على سيرها.

يصادر هذا الجهاز أو هذه الآلة.

### القسم الخامس

#### العقوبات الخاصة بالمخالفات المتعلقة برخص القيادة

**المادة 101 :** يعاقب بالحبس من شهرين (2) إلى سنة (1) وبغرامة من 1.500 إلى 5.000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين فقط، كل شخص يقود مركبة دون أن يكون متحصلا على رخصة قيادة أو تكون غير موافقة لصنف المركبة المعتبرة.

**المادة 102 :** يعاقب بغرامة من 300 إلى 800 دج، كل سائق تحصل على رخصة قيادة منذ أقل من سنتين، ولم يضع الإشارة الملائمة.

**المادة 103 :** يعاقب بغرامة من 800 إلى 1.500 دج، كل سائق تحصل على رخصة قيادة منذ أقل

**المادة 111 :** يمكن أن تأمر الجهات القضائية المختصة بتعليق رخصة السياقة لمدة ثلاث (3) سنوات في حالة إصدار حكم قضائي لارتكاب سائقي المركبات إحدى المخالفات الآتية :

- السياقة في حالة سكر،
- سياقة مركبة تحت تأثير مواد أو أعشاب مصنفة ضمن المخدرات،
- جنحة الفرار،
- رفض الخضوع،
- مخالفة الأحكام المتعلقة بتحديد السرعة،
- عبور بعض الجسور المحدودة الحمولة،
- استعمال أجهزة أو آلات مخصصة إما للكشف عن المخالفات المتعلقة بالتشريع أو التنظيم المتعلق بحركة مرور السيارات، وإما للتشويش على سير الأدوات المستعملة لمعاينة تلك المخالفات.

**المادة 112 :** مع مراعاة أحكام المادتين 108 و111 من هذا القانون، يقوم الأعوان المؤهلون بسحب رخصة السياقة فوراً لمدة لا تتجاوز خمسة عشر (15) يوماً في الحالات المنصوص عليها في المواد 65 و66 و67 و69 من هذا القانون.

**المادة 113 :** عندما يرتكب السائق مخالفة أدت إلى الجرح أو القتل الخطأ أثناء سياقة مركبة ذات محرك كان أحد الراجلين ضحية ذلك وعندما يكون هذا السائق قد حكم عليه بعقوبة تطبيقاً للمادتين 66 و69 من هذا القانون والمادتين 288 و289 من قانون العقوبات، يمكن الجهات القضائية المختصة الحكم بإلغاء رخصة السياقة.

يمكن الجهات القضائية المختصة ضمن الشروط نفسها المذكورة في الفقرة الأولى أعلاه، إصدار حكم بإلغاء رخصة السياقة، ومنع مرتكب المخالفة من الحصول عليها نهائياً.

يصدر بصفة مؤقتة وبعد أخذ رأي لجنة خاصة قرار تعليق رخصة السياقة أو منع اجتياز امتحانها عندما يكون السائق المعني غير متحصل عليها.

تحدد كيفيات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم.

**المادة 109 :** لا يمكن أن تتجاوز مدة التعليق أو منع تسليم رخصة السياقة سنة واحدة في الحالات المنصوص عليها في المادة 111 أعلاه.

ترفع هذه المدة إلى سنتين (2) في حالة ارتكاب جريمة الجرح أو القتل الخطأ والتي قد تؤدي إلى العجز الكلي للشخص عن العمل.

لا يمكن أن تتجاوز مدة التعليق ثلاثة (3) أشهر بالنسبة لمرتكب إحدى المخالفات المنصوص عليها في الفقرات 2 و4 و6 من المادة 71 والفقرات 1 و2 و4 من المادة 72 والمادة 103 أعلاه.

يبطل مفعول القرار الذي يصدره الوالي بتعليق رخصة السياقة، أو منع الحصول عليها مهما كانت المدة تطبيقاً لهذه الأحكام، عندما يصبح القرار القضائي الذي ينص على إجراء تقييد حق السياقة، نهائياً.

تبطل الإجراءات الإدارية المنصوص عليها في هذه المادة في حالة إصدار أمر بأن لا وجه للمتابعة أو حكم بالتسريح.

تحسم مدة التدابير الإدارية، عند الاقتضاء، من مدة التدابير المماثلة الصادرة عن المحكمة.

**المادة 110 :** يمكن أن يكون تعليق رخصة السياقة أو إلغاؤها وكذا منع تسليمها، من العقوبات التكميلية التي يمكن أن تحكم بها الجهات القضائية المختصة.

ويمكن الحكم بالتنفيذ المعجل لهذه العقوبات التكميلية كتدبير وقائي.

تحدد الشروط التي يتسنى بمقتضاها للسائق طلب رخصة سياقة جديدة عن طريق التنظيم.

#### القسم السادس

#### العقوبات الخاصة بالمخالفات المتعلقة بتعليم سياقة المركبات ذات محرك

**المادة 114 :** يعاقب بغرامة من 1.000 إلى 5.000 دج، كل من خالف أحكام هذا القانون، والنصوص التنظيمية المتخذة لتطبيقه والمتعلقة بتعليم سياقة المركبات ذات محرك. في حالة العود، تضاعف العقوبة.

**المادة 115 :** يعاقب بغرامة من 1.500 إلى 5.000 دج، كل شخص يخالف الأحكام التنظيمية التي تنظم تعليم سياقة السيارة بدون مقابل مالي.

#### القسم السابع

#### المخالفات المتعلقة بالأحكام المشتركة

**المادة 116 :** خلافا لأحكام قانون العقوبات، يعتبر العود في ارتكاب المخالفات الخاصة بسلامة المرور في الطرق مستقلا عن المكان الذي وقعت فيه المخالفة الأولى.

تحدد كيفية إثبات العود في ارتكاب هذه المخالفات وفقا لأحكام المواد من 655 إلى 665 من قانون الإجراءات الجزائية.

**المادة 117 :** عندما يتعذر على مرتكب مخالفة خاصة بسلامة المرور في الطرق إثبات محل إقامته أو عمله في التراب الوطني، يمكن فيما عدا حالة دفع غرامة جزافية، توقيف المركبة موضوع المخالفة إلى أن يودع لدى أحد محاسبي الخزينة كفالة يحدد وكيل الجمهورية مقدارها.

وفي حالة عدم تقديم مرتكب المخالفة أيا من هذين الضمانين، يمكن أن توضع المركبة في المحشر وأن تكون النفقات الناجمة عن ذلك على عاتقه.

**المادة 118 :** كل شخص يخالف الأحكام الخاصة بالتشريع أو التنظيم المتعلق بسلامة المرور في الطرق والمعاقب عليها بغرامة لا يتجاوز حدها الأقصى 5.000 دج، يدفع في غضون الثلاثين (30) يوما التي تلي معاينة المخالفة، غرامة جزافية.

في حالة عدم دفع الغرامة الجزافية في الأجل المذكورة أعلاه، يرسل المحضر إلى الجهة القضائية المختصة.

في هذه الحالة، ترفع الغرامة إلى أقصى حد طبقا لأحكام المادة 120 أدناه.

**المادة 119 :** لا يمكن تطبيق الإجراء المتعلق بالغرامة الجزافية في الحالات الآتية :

1- إذا كانت المخالفة المثبتة تعرض مرتكبها إما لعقوبة أخرى غير العقوبة المالية، وإما لتعويض عن الضرر المسبب للأشخاص أو الممتلكات.

2- في حالة المخالفات المتزامنة والتي لا يترتب على إحداها على الأقل تطبيق الإجراء المتعلق بالغرامة الجزافية.

**المادة 120 :** تحدد قيمة الغرامة الجزافية على النحو الآتي :

- 200 دج للمخالفات المستوجبة غرامة لا تتجاوز قيمتها القصوى 300 دج ،

- 300 دج للمخالفات المستوجبة غرامة لا تتجاوز قيمتها القصوى 800 دج ،

- 800 دج للمخالفات المستوجبة غرامة لا تتجاوز قيمتها القصوى 1.500 دج ،

- 1.500 دج للمخالفات المستوجبة غرامة لا تتجاوز قيمتها القصوى 5.000 دج.

**المادة 121 :** يمكن توقيف المركبات المخالفة لقواعد حركة المرور والوقوف المنصوص عليها في هذا القانون ووضعها في المحشر.

125 أعلاه، أو المصرح بها كذلك بموجب حكم قضائي، إلى مصلحة أملاك الدولة قصد التصرف فيها وفقا للتنظيم المعمول به.

إذا لم تجد المركبات مقتنيا بعد الأجل المحدد من طرف كل والي ولاية، تسلم هذه المركبات للتدمير بمبادرة من السلطة الإدارية المختصة بسلطات سلامة المرور.

**المادة 127 :** يتحمل مالك المركبة المهجورة مصاريف رفعها ووضعها في المحشر وإجراء الخبرة وبيعها أو تدميرها.

يوضع حاصل البيع بعد أن تخضع منه المصاريف المذكورة في الفقرة أعلاه، تحت تصرف المالك أو ذوي حقوقه، أو عند الانقضاء، الدائن الضامن الذي يتمكن من إثبات حقوقه خلال أجل مدته سنتان (2).

عند انقضاء هذا الأجل، يعود هذا الحاصل إلى الدولة.

عندما يقل حاصل البيع عن مبلغ المصاريف المذكورة أعلاه، يبقى المالك مدينا بالفارق.

**المادة 128 :** تسيج المحاشر المعينة قانونا من طرف السلطات المحلية وتحرس ليلا ونهارا.

تكون الهيئة المكلفة بحراسة المركبات الموضوعة في المحشر مسؤولة عن الخسائر والسرقات وأضرار التلف التي تتعرض لها هذه المركبات.

تحدد كيفيات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم.

**المادة 129 :** يعاقب طبقا لأحكام المادة 350 من قانون العقوبات كل من حطم أو سرق أو أتلف أو حاول تحطيم أو سرقة أو إتلاف مركبة موضوعة في المحشر.

وإذا كان الفاعل مسؤولا عن الحظيرة تضاعف العقوبة.

تحدد حالات وضع المركبة في المحشر وتوقيفها، وشروط ومدة ذلك عن طريق التنظيم.

**المادة 122 :** يمكن الشخص المعني بالأمر أن يطعن في قرار وضع المركبة في المحشر أمام وكيل الجمهورية الذي وقعت المخالفة في دائرة اختصاصه.

يمكن وكيل الجمهورية أن يؤكد الإجراء المتخذ أو يلغيه في أجل أقصاه خمسة (5) أيام .

**المادة 123 :** عملا بالمادة 121 أعلاه، وبناء على أمر يصدره ضابط الشرطة القضائية المختص إقليميا، يمكن رجال الشرطة المرتدين البذلة و أعوان الدرك الوطني المؤهلين قانونا لإثبات المخالفات الخاصة بسلامة المرور في الطرق بمحاضر، أن يقوموا في حال غياب السائق، بنقل المركبة بحضورهم إلى المحشر، وذلك باستعمال وسائل غير وسائل الدفع الذاتية التي تتوفر عليها المركبة.

**المادة 124 :** لا يجوز أن تسحب المركبات التي لا تسمح حالتها بالسير حسب الشروط العادية للأمن من المحشر، إلا من قبل مصلحين يكلفهم أصحاب المركبات بالقيام بالتصليحات الضرورية.

إذا حصل اختلاف على حالة المركبة، يتم تعيين خبير حسب الشروط التي يحددها التنظيم.

في حالة إثباته أن المركبة ليست في حالة تمكنها من السير حسب الشروط العادية للأمن، يحدد التصليحات الواجب القيام بها قبل تسليمها لصاحبها.

**المادة 125 :** تعتبر مركبات مهجورة، المركبات التي تترك في المحشر بعد انقضاء أجل ستين (60) يوما ابتداء من إشعار صاحب المركبة بوجود سحبها.

وفي حالة ما إذا كانت المركبة موضوع رهن مسجل قانونا، يبلغ هذا الإشعار أيضا إلى الدائن الضامن.

وإذا تعذر التعرف على صاحب المركبة، يبلغ الملف إلى الجهة القضائية المختصة.

**المادة 126 :** تسلم المركبات المهجورة حسب الشروط المنصوص عليها في الفقرة الأولى من المادة

## الفصل السابع

الأعوان المؤهلون لمعاينة المخالفات الخاصة  
بسلامة المرور في الطرق

**المادة 130 :** طبقا لأحكام قانون الإجراءات الجزائية، تتم معاينة المخالفات المنصوص عليها في هذا القانون والنصوص التنظيمية المتخذة لتطبيقه، بموجب محضر يحضر من طرف :

- 1- ضباط الشرطة القضائية،
- 2- الضباط وذوي الرتب وأعوان الدرك الوطني،
- 3- محافظي الشرطة والضباط ذوي الرتب وأعوان الأمن الوطني.

**المادة 131 :** يمكن مهندسي الأشغال العمومية ورؤساء المناطق والأعوان التقنيين للغابات وحماية الأراضي واستصلاحها، معاينة المخالفات المنصوص عليها في أحكام هذا القانون عندما ترتكب على المسالك الغابية المفتوحة للسير العمومي.

**المادة 132 :** يمكن مهندسي وتقنيي الأشغال العمومية، دون المساس بالحق المخول لجميع الموظفين والأعوان المذكورين في المادة 130 أعلاه، معاينة الأضرار التي تلحق بالمسالك العمومية، وإعداد محضر عن الأعمال التخريبية المرتكبة بحضورهم.

**المادة 133 :** يختص الأعوان المذكورون في المادة 130 أعلاه بمعاينة المخالفات المنصوص عليها في هذا القانون ونصوصه التطبيقية بموجب محضر :

( أ ) عند اقترانها بالمخالفات المتعلقة بسلامة الأملاك العمومية الخاصة بالطرق،

( ب ) عندما تكون مرتكبة في موقع الورشات الواقعة على المسلك العمومي أو بجوارها، وينتج عنها أو يمكن أن ينتج عنها ضرر يضر بالاستغلال العادي لتلك الورشات المذكورة أو بحماية المستخدمين فيها.

**المادة 134 :** يختص مفتشو النقل البري بمعاينة مخالفة أحكام الفقرتين 1 و4 من المادة 85 أعلاه وإعداد محضر بذلك.

**المادة 135 :** يؤدي الأعوان محررو المحاضر، من غير الضباط وأعوان الشرطة القضائية المذكورين في المادة 130 أعلاه، اليمين أمام المحكمة التابعة لمكان إقامتهم، هذا إن لم يسبق لهم أداء اليمين من قبل.

تكون صيغة اليمين كما يأتي :

" أقسم بالله العلي العظيم وأتعهد بأن أقوم بأعمال وظيفتي بأمانة وأن أراعي في كل الأحوال الواجبات التي تفرضها عليّ ."

**المادة 136 :** يكون للمحاضر المحررة تطبيقا لأحكام هذا القانون قوة الثبوت ما لم يثبت العكس.

**المادة 137 :** تبلغ هذه المحاضر مباشرة ودون تأخير إلى وكيل الجمهورية.

وترسل نسخة إلى الوالي عندما يحتمل أن يترتب عن المخالفة تعليق رخصة السياقة.

**المادة 138 :** تحدث بطاقة وطنية للمخالفات الخاصة بقواعد حركة المرور في الطرقتحدد مواصفات وشروط مسكها عن طريق التنظيم.

## الفصل الثامن

## أحكام ختامية

**المادة 139 :** تلغى أحكام القانون رقم 87-09 المؤرخ في 11 جمادى الثانية عام 1407 الموافق 10 فبراير سنة 1987 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.

تبقى النصوص التنظيمية المتخذة لتطبيق القانون المذكور أعلاه، سارية المفعول ما لم تكن مخالفة لهذا القانون إلى غاية نشر النصوص التنظيمية المنصوص عليها في هذا القانون خلال أجل لا يتجاوز أربعة وعشرين (24) شهرا.

**المادة 140 :** ينشر هذا القانون في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

حرر بالجزائر في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001.

عبد العزيز بوتفليقة

## الملحق رقم 4

قانون رقم 05-17 مؤرخ في 19 جمادى الأولى عام 1438، الموافق 16 فبراير سنة 2017، يعدل ويتم القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001، والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها



الجمهورية الجزائرية  
الديمقراطية الشعبية

# الجريدة الرسمية

اتفاقات دولية، قوانين، مراسيم  
قرارات وآراء، مقررات، منشور، إعلانات وبلاعات

<p>الإدارة والتحرير الأمانة العامة للحكومة WWW.JORADP.DZ الطبع والاشتراك المطبعة الرسمية</p>	<p>الجزائر تونس المغرب ليبيا موريطانيا</p>	<p>بلدان خارج دول المغرب العربي</p>	<p>الاشتراك سنوي</p>
<p>حي البساتين، بئر مراد رايس، ص.ب 376 - الجزائر - محطة الهاتف : 021.54.35.06 إلى 09 021.65.64.63 الفاكس 021.54.35.12 ح.ج.ب 50-3200 الجزائر Télex : 65 180 IMPOF DZ بنك الفلاحة والتنمية الريفية 060.300.0007 68 KG حساب العملة الأجنبية للمشاركين خارج الوطن بنك الفلاحة والتنمية الريفية 060.320.0600.12</p>	<p>سنة سنة سنة</p> <p>2675,00 د.ج. 5350,00 د.ج. تزداد عليها نفقات الإرسال</p>	<p>سنة سنة سنة</p> <p>1090,00 د.ج. 2180,00 د.ج.</p>	<p>النسخة الأصلية .....</p> <p>النسخة الأصلية وترجمتها .....</p>

ثمن النسخة الأصلية 14,00 د.ج.  
ثمن النسخة الأصلية وترجمتها 28,00 د.ج.  
ثمن العدد الصادر في السنين السابقة : حسب التسعيرة.  
وتسلم الفهارس مجاناً للمشاركين.  
المطلوب إرفاق لفيفة إرسال الجريدة الأخيرة سواء لتجديد الاشتراكات أو للاحتجاج أو لتغيير العنوان.  
ثمن النشر على أساس 60,00 د.ج. للسطر.



## فهرس

## قوانين

قانون رقم 05-17 مؤرخ في 19 جمادى الأولى عام 1438 الموافق 16 فبراير سنة 2017، يعدل ويتمم القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.....

3

## مراسيم تنظيمية

مرسوم تنفيذي رقم 17-81 مؤرخ في 18 جمادى الأولى عام 1438 الموافق 15 فبراير سنة 2017، يتضمن تحويل المدرسة التحضيرية في علوم الطبيعة والحياة بالجزائر، إلى مدرسة عليا في علوم التغذية والصناعات الغذائية.....

12

مرسوم تنفيذي رقم 17-82 مؤرخ في 18 جمادى الأولى عام 1438 الموافق 15 فبراير سنة 2017، يتضمن تحويل المدرسة التحضيرية في العلوم والتقنيات بتلمسان، إلى مدرسة عليا في العلوم التطبيقية.....

13

مرسوم تنفيذي رقم 17-83 مؤرخ في 18 جمادى الأولى عام 1438 الموافق 15 فبراير سنة 2017، يتضمن تحويل المدرسة التحضيرية في العلوم والتقنيات بعنابة، إلى مدرسة عليا في التكنولوجيات الصناعية.....

13

مرسوم تنفيذي رقم 17-84 مؤرخ في 18 جمادى الأولى عام 1438 الموافق 15 فبراير سنة 2017، يتضمن تحويل المدرسة التحضيرية في العلوم والتقنيات بوهران، إلى مدرسة عليا في الهندسة الكهربائية والطاقوية.....

14

مرسوم تنفيذي رقم 17-85 مؤرخ في 18 جمادى الأولى عام 1438 الموافق 15 فبراير سنة 2017، يتضمن تحويل المدرسة التحضيرية في العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير بوهران، إلى مدرسة عليا للاقتصاد.....

15

مرسوم تنفيذي رقم 17-86 مؤرخ في 18 جمادى الأولى عام 1438 الموافق 15 فبراير سنة 2017، يتضمن تحويل المدرسة التحضيرية في العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير بتلمسان، إلى مدرسة عليا لإدارة الأعمال.....

16

مرسوم تنفيذي رقم 17-87 مؤرخ في 18 جمادى الأولى عام 1438 الموافق 15 فبراير سنة 2017، يتضمن تحويل المدرسة التحضيرية في العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير بقسنطينة، إلى مدرسة عليا للمحاسبة والمالية.....

17

مرسوم تنفيذي رقم 17-88 مؤرخ في 18 جمادى الأولى عام 1438 الموافق 15 فبراير سنة 2017، يتضمن تحويل المدرسة التحضيرية في العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير بعنابة، إلى مدرسة عليا في علوم التسيير.....

18

مرسوم تنفيذي رقم 17-89 مؤرخ في 18 جمادى الأولى عام 1438 الموافق 15 فبراير سنة 2017، يتضمن تحويل المدرسة التحضيرية في علوم الطبيعة والحياة بمستغانم، إلى مدرسة عليا للفلاحة.....

19

## قرارات، مقررات، آراء

### وزارة الداخلية والجماعات المحلية

قرار وزاري مشترك مؤرخ في 26 شوال عام 1437 الموافق 31 يوليو سنة 2016، يحدد كفاءات تنظيم التكوين التكميلي قبل الترقية إلى بعض الرتب المنتمية لأسلاك إدارة الجماعات الإقليمية ومدته ومحتوى برامجه.....

20

### وزارة المجاهدين

قرار مؤرخ في 27 ذي الحجة عام 1437 الموافق 29 سبتمبر سنة 2016، يتضمن تعيين أعضاء مجلس إدارة المتحف الجهوي للمجاهد لسكيكة.....

32

### وزارة التهيئة العمرانية والسياحة والصناعة التقليدية

قرار مؤرخ في 27 ذي الحجة عام 1437 الموافق 29 سبتمبر سنة 2016، يعدل القرار المؤرخ في 22 ذي الحجة عام 1435 الموافق 16 أكتوبر سنة 2014 والمتضمن تعيين أعضاء مجلس إدارة الوكالة الوطنية للصناعة التقليدية.....

32

## قوانين

**قانون رقم 05-17 مؤرخ في 19 جمادى الأولى عام 1438 الموافق 16 فبراير سنة 2017، يعدل ويتمم القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها.**

إنّ رئيس الجمهورية،

- بناء على الدستور، لا سيما المواد 18 و 136 و 137 و 138 و 140 و 143 و 144 منه،

- وبمقتضى القانون رقم 90-30 المؤرخ في 14 جمادى الأولى عام 1411 الموافق أول ديسمبر سنة 1990 والمتضمن قانون الأملاك الوطنية، المعدل والمتمم،

- وبمقتضى القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، المعدل والمتمم،

- وبعد رأي مجلس الدولة،

- وبعد مصادقة البرلمان،

**يصدر القانون الآتي نصه :**

**المادة الأولى :** يهدف هذا القانون إلى تعديل وتتميم القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، المعدل والمتمم.

**المادة 2 :** تعدل وتتمم أحكام المواد 2 و 8 و 8 مكرر و 10 مكرر و 11 و 16 و 27 و 49 من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه، وتحرر كما يأتي :

" **المادة 2 :** يقصد في مفهوم هذا القانون .....(بدون تغيير حتى)

- **الدراجة المتحركة :** مركبة ذات عجلتين أو أكثر مزودة بمحرك إضافي، لا تتجاوز سعة أسطوانته 50 سم<sup>3</sup>، ولها نفس الخصائص العادية للدراجات من حيث إمكانية استعمالها، ولا يمكن أن تتجاوز سرعتها في السير، نظرا لصنعها، 45 كلم في الساعة.

ولا يغير قرن مقطورة أو عربة متنقلة جانبية تخصص لنقل الأشخاص أو الأشياء بدراجة متحركة من تصنيف هذه الأخيرة.

- **الدراجة النارية :** مركبة ذات عجلتين أو أكثر، مزودة بمحرك تتجاوز سعة أسطوانته 50 سم<sup>3</sup>.

لا يغير قرن مقطورة أو عربة متنقلة جانبية تخصص لنقل الأشخاص أو الأشياء بدراجة نارية من تصنيف هذه الأخيرة.

- .....(بدون تغيير).....

- .....(بدون تغيير).....

- كاشف تجريبي للكحول "إثيلوتاست" : جهاز محمول يسمح بالتحقق الفوري من وجود الكحول في جسم الشخص من خلال الهواء المستخرج،

- .....(بدون تغيير حتى)

- **رخصة السياقة :** ترخيص إداري يؤهل حائزه لقيادة مركبة ذات محرك في المسالك المفتوحة لحركة المرور.

تعد رخصة السياقة على دعامة تسمح بتسجيل المعلومات التي يحتويها هذا الملف بشكل إلكتروني.

يمكن القيام بتغيير الدعامة مع مراعاة التطورات التكنولوجية.

- **نظام الرخصة بالنقاط :** أداة معيارية وبيداغوجية، يهدف إلى جعل السائقين يتحملون مسؤولياتهم تجاه مخالفتهم لقواعد حركة المرور من خلال نظام تسيير النقاط المخصصة لكل حائز رخصة سياقة.

- **الفترة الاختبارية :** فترة تحدد بسنتين (2) يخضع لها كل حائز جديد لرخصة سياقة.

- **محطة الوزن في الطرق :** مكان توقف إجباري لكل مركبة يفوق وزنها الإجمالي مع الحمولة 3.5 طنا، مزود بنظام ثابت أو متحرك يسمح بالقيام بوزن السيارات لمراقبة مدى مطابقتها للمقاييس المتعلقة بالوزن الإجمالي المرخص به، مع الحمولة والوزن الإجمالي السائر المرخص به، والحمولة الحورية "

"المادة 11 : استعمل حزام الأمن إجباري للأشخاص الجالسين في المقاعد.

كما يعتبر إجباريا للأشخاص الجالسين في المقاعد الخلفية بالنسبة لمركبات نقل الأشخاص عبر الطرق، والمجهزة بهذا التجهيز، والتي تشتمل على أكثر من تسعة (9) مقاعد بما فيها مقعد السائق، باستثناء مركبات النقل الحضري.

يمنع نقل الأطفال الذين تقل أعمارهم عن عشر (10) سنوات في المقاعد الأمامية.

يجب على السائق اتخاذ الاحتياطات اللازمة لحماية وتثبيت الأطفال على مستوى المقاعد الخلفية للمركبات.

يلزم سائقو الدراجات النارية، والدراجات المتحركة وراكبوها بارتداء الخوذة.

تحدد كيفيات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم".

"المادة 16 : يلتزم صاحب المركبة باتخاذ كل الاحتياطات حتى لا تتسبب حمولة سيارة أو مقطورة في إلحاق الضرر بالغير وبالطريق العام وبتجهيزاته أو ملحقاته أو تشكل خطرا عليهم.

تتم كل حمولة على مركبات نقل البضائع، أيا كان المنتج المنقول، وفقا للشروط المحددة عن طريق التنظيم.

تتم مراقبة حمولة المركبات، ووزنها على مستوى محطات الوزن، بواسطة تجهيزات وأدوات قياس معتمدة.

تحدد كيفيات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم".

"المادة 27 : تشكل المهلات وسائل مادية تخصص للحد من السرعة في بعض المسالك.

يجب أن توضع بمعايير ومقاسات موحدة عبر التراب الوطني.

يخضع وضع هذه المهلات وأماكن إقامتها لرخصة مسبقة من الوالي، بناء على اقتراح من رئيس المجلس الشعبي البلدي.

يحدد استعمال المهلات والشروط المتعلقة بوضعها وأماكن إقامتها عن طريق التنظيم".

"المادة 8 : يجب على كل سائق مركبة أن يكون حائزا لرخصة سياقة موافقة للمركبة التي يقودها.

يخصص لرخصة السياقة رصيد نهائي من النقاط يحدد بأربع وعشرين (24) نقطة.

ويتم تخفيضه بقوة القانون في حالة ما إذا ارتكب صاحب الرخصة مخالفة تم بموجبها النص على هذا التخفيض، ويضاف إلى هذا التخفيض سحب آخر للنقاط في حالة عدم دفع الغرامة الجزافية المطابقة لإحدى المخالفات المنصوص عليها في هذا القانون.

يخصص لرخصة السياقة خلال الفترة الاختبارية، رصيد أولي يحدد باثنتي عشرة (12) نقطة، وفي حالة فقدان النقاط خلال هذه الفترة، يلزم صاحب الرخصة بمتابعة تكوين على نفقته لاسترجاع النقاط الضائعة.

أما بعد انتهاء الفترة الاختبارية، وفي حالة فقدان حائز الرخصة لبعض النقاط، لا تمنح له سوى النقاط المتبقية من الرصيد النهائي، أما في حالة عدم ارتكاب حائز الرخصة أية مخالفة تؤدي إلى سحب النقاط، يخصص له رصيد نهائي يقدر بـ 24 نقطة.

في حالة ارتكاب عدة مخالفات في وقت واحد أدت إلى سحب النقاط، تجمع عمليات سحب النقاط في حدود نصف عدد نقاط الرصيد النهائي.

يؤثر سحب النقاط على رخصة السياقة في مجملها كسند وحيد غير قابل للتجزئة يتضمن، عند الاقتضاء، عدة أصناف أيا كانت المركبة المستعملة عند ارتكاب المخالفة.

تعد بمثابة رخصة السياقة، الشهادات المنصوص عليها في التنظيمات الخاصة بقيادة المركبات ذات محرك، عندما لا تكون رخصة السياقة مطلوبة.

وزيادة على رخصة السياقة، تحدث شهادة الكفاءة المهنية من أجل نقل الأشخاص والبضائع والمواد الخطرة.

تحدد كيفيات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم".

"المادة 8 مكرر : يمكن أن تكون رخصة السياقة محل تعليق، أو إلغاء، أو عدم صلاحية وفق الأشكال المقررة بموجب أحكام هذا القانون".

"المادة 10 مكرر : تتضمن رخصة السياقة الأصناف الآتية:

"1" و "أ" و "ب" و "ب" و "ب (هـ)" و "ج1" و "ج1 (هـ)" و "ج" و "ج (هـ)" و "د" و "د (هـ)" و "و".

تحدد كيفيات تطبيق أحكام هذه المادة عن طريق التنظيم".

"المادة 59 : تتولى المؤسسات المعتمدة، التكوين المهني لسائقي المركبات المخصصة لنقل الأشخاص، والبضائع، والمواد الخطرة.

تحدد شروط وكيفيات اعتماد هذه المؤسسات عن طريق التنظيم."

"المادة 60 : يكون تعليم القواعد الخاصة بحركة المرور والوقاية والأمن في الطرق إجباريا في المؤسسات المدرسية.

تحدد كيفيات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم."

"المادة 61 : يحدث مركز وطني لرخص السياقة يتكفل بتأطير نشاطات تعليم سياقة المركبات وتنظيم الامتحانات الخاصة برخص السياقة.

تحدد كيفيات تنظيم وسير هذا المركز عن طريق التنظيم."

### القسم الثاني نظام الرخصة بالنقاط

"المادة 62 : تحدث بطاقة وطنية لرخص السياقة توضع لدى الوزير المكلف بالداخلية.

تقوم بتسيير نظام الرخصة بالنقاط الإدارة المكلفة بتسيير هذه البطاقة.

تحدد شروط وكيفيات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم."

"المادة 62 مكرر : عندما يرتكب السائق إحدى المخالفات لحركة المرور المذكورة في الفصل السادس من هذا القانون، يتم سحب النقاط حسب الجدول أدناه :

\* بالنسبة للمخالفات من الدرجة الأولى: نقطة واحدة، باستثناء المخالفات المذكورة في المطات (1 و 5 و 7)،

\* بالنسبة للمخالفات من الدرجة الثانية : نقطتان (2)،

\* بالنسبة للمخالفات من الدرجة الثالثة : 4 نقاط،

\* بالنسبة للمخالفات من الدرجة الرابعة : 6 نقاط،

\* بالنسبة للجنح : 10 نقاط، باستثناء الجنح المذكورة في المواد 78 و 80 و 81 و 82 و 87 (الفقرة الأولى) و 88 و 90.

"المادة 49 : يجب أن تكون مركبات نقل البضائع التي يفوق وزنها الإجمالي المرخص به مع الحمولة، أو وزنها الإجمالي السائر المرخص به 3.500 كلغ، ومركبات نقل الأشخاص التي تشتمل على أكثر من تسعة (9) مقاعد بما في ذلك مقعد السائق، مجهزة بجهاز تسجيل وقت السرعة بالمليقت.

يخضع سائقو هذه المركبات في إطار ممارسة نشاطهم، إلى احترام مدة السياقة، ومدة الراحة المقننتين.

يلتزم مستخدمو السائقين المذكورين أعلاه، بالامتثال الصارم لأحكام هذه المادة.

تحدد شروط وكيفيات تطبيق أحكام هذه المادة عن طريق التنظيم."

**المادة 3 :** يعدل ويتم عنوان وأحكام الفصل الرابع من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه، وتحرر كما يأتي:

### الفصل الرابع

#### تكوين السائقين ونظام الرخصة بالنقاط

#### القسم الأول

#### تكوين السائقين

"المادة 55 : تسلّم السلطة المختصة رخصة السياقة لكل شخص أجرى بنجاح الاختبارات النظرية والتطبيقية للحصول عليها.

تحدد شروط وكيفيات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم."

"المادة 56 : يخضع السائقون لفحص طبي دوري إجباري، ويتم وفقا للشروط المحددة عن طريق التنظيم."

"المادة 57 : تلقن مؤسسات التكوين المعتمدة كيفيات تعليم سياقة المركبات للحصول على رخصة السياقة بمقابل مالي.

تنظم هذه المؤسسات وتراقب وفقا للشروط المحددة عن طريق التنظيم."

"المادة 58 : يرخص بتعليم سياقة المركبات دون مقابل مالي بالنسبة للأصناف "1أ" و "أ" و "ب" من رخصة السياقة وفقا للكيفيات المحددة عن طريق التنظيم."

" المادة 62 مكرر 5 : بعد نفاذ كل النقاط، تصبح رخصة السياقة غير صالحة تلقائياً. ويتعين على المعني إعادة رخصة سياقته إلى المصالح المؤهلة التابعة للوزارة المكلفة بالداخلية.

وبعد انتهاء أجل ستة (6) أشهر، ابتداء من تاريخ إعادة رخصته إلى المصالح المؤهلة، يمكن المعني طلب الحصول على رخصة سياقة جديدة تخضع للفترة الاختبارية.

يرفع هذا الأجل إلى سنة في حالة ما إذا كانت رخصته محل عدم الصلاحية مرتين خلال فترة خمس (5) سنوات "

وفي جميع الحالات المذكورة أعلاه، لا يمكن المعني أن يطلب الحصول على رخصة سياقة جديدة إذا كان محل منع.

تحدد شروط وكيفيات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم "

" المادة 62 مكرر 6 : لا يمكن الأشخاص الذين تكون رخصة سياقتهم محل عدم الصلاحية طلب الحصول على رخصة جديدة إلا بعد دفع الغرامات المرتبطة بالمخالفات الخاصة بقواعد حركة المرور عبر الطرق "

**المادة 4 :** تدرج ضمن أحكام المادة 63 من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه، مطة ثامنة (8) تحرر كما يأتي:

" المادة 63 : .....(بدون تغيير).....  
- السهر على تكوين مترشحين للحصول على رخصة السياقة "

**المادة 5 :** تدرج ضمن أحكام القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه، مادتان 63 مكرر و63 مكرر 1، تحرران كما يأتي:

" المادة 63 مكرر : يحدث مجلس تشاوري ما بين القطاعات يوضع لدى الوزير الأول، يكلف بتحديد السياسة والاستراتيجية الوطنية للوقاية والأمن في الطرق والتنسيق المؤسساتي بين كافة الفاعلين المعنيين.

تحدد طبيعة هذا المجلس ومهامه وعمله وتنظيمه عن طريق التنظيم "

في حالة عدم دفع الغرامة الجرافية المتعلقة بالمخالفات، يتم سحب نقطتين تلقائياً بعد أجل خمسة وأربعين (45) يوماً، ابتداء من تاريخ معاينة المخالفة "

" المادة 62 مكرر 1 : يقوم العون الذي عاين المخالفة بإرسال المعلومة الخاصة بالمخالفة المرتكبة التي تؤدي إلى سحب النقاط، إلى الإدارة المكلفة بتسيير نظام الرخصة بالنقاط في أجل لا يتجاوز ثمانية (8) أيام، ابتداء من تاريخ معاينة المخالفة.

يتم السحب التلقائي لعدد النقاط طبقاً لأحكام المادة 62 مكرر من هذا القانون "

" المادة 62 مكرر 2 : يرخص للأشخاص والسلطات المبينة أدناه، الاطلاع على المعلومات المتعلقة برصيد نقاط رخصة السياقة :

- صاحب رخصة السياقة،

- مصالح الأمن: قيادة الدرك الوطني والمديرية العامة للأمن الوطني،

- السلطات القضائية،

- الإدارة المكلفة بتحصيل الغرامات.

تحدد شروط وكيفيات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم "

" المادة 62 مكرر 3 : تقوم الإدارة المكلفة بتسيير نظام الرخصة بالنقاط بتبليغ المعلومات المتعلقة بوجود رخصة السياقة و صنفها وصلاحيتها بناء على طلبها، إلى المصالح المختصة التابعة لما يأتي:

\* الوزارة المكلفة بالنقل،

\* الوزارة المكلفة بالداخلية،

\* الوزارة المكلفة بالشؤون الخارجية "

" المادة 62 مكرر 4 : يتم استرجاع النقاط من طرف حائز رخصة السياقة، بعد دفع الغرامات المرتبطة بالمخالفات المرتكبة الخاصة بقواعد حركة المرور، كما يأتي :

- في حالة ما إذا لم يرتكب المعني أية مخالفة أخرى خلال مدة محددة،

- أو بعد متابعة تكوين على نفقته.

تحدد شروط وكيفيات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم "

2 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالمرور في أوساط الطرق أو المسالك أو الدروب أو أشرطة الطريق أو الأرصفة أو حواف الطرق المخصصة لمرور مركبات النقل العمومي وغيرها من المركبات المرخص لها بذلك خصيصا، ولمرور الراجلين،

3 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالتخفيض غير العادي للسرعة بدون أسباب حتمية من شأنه تقليص سيولة حركة المرور،

4 - مخالفة الأحكام المتعلقة بلوحات التسجيل والتجهيزات وإشارات النقل الاستثنائي وكذا مؤشرات السرعة،

5 - مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع الإشارة الملائمة من قبل كل سائق صاحب رخصة سياقة في الفترة الاختبارية،

6 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالسير على الخط المتواصل،

7 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالتوقف أو الوقوف التعسفي المعيق لحركة المرور،

8 - مخالفة الأحكام المتعلقة بمرور مركبة ذات محرك أو مقطورة في المسالك المفتوحة لحركة المرور دون أن تكون هذه المركبة مزودة بلوحتي التسجيل،

9 - مخالفة الأحكام المتعلقة بعدم التصريح بنقل ملكية المركبة أو عدم التصريح بتغيير إقامة مالك المركبة،

10 - مخالفة الأحكام المتعلقة بتجاوز حد السرعة القانونية المرخص بها بنسبة لا تفوق 10 %، والتي قامت التجهيزات المعتمدة بمعابنتها للمركبات ذات محرك بمقطورة، أو دون مقطورة، أو نصف مقطورة في بعض مقاطع الطرق، ولكل صنف من أصناف المركبات.

**(ج) المخالفات من الدرجة الثالثة مثلما هي مبينة أدناه، ويعاقب عليها بغرامة جزافية تحدد بـ 3000 دج :**

1 - مخالفة الأحكام المتعلقة بتجاوز حد السرعة القانونية المرخص بها بنسبة تفوق 10 % وتقل عن 20 %، والتي قامت التجهيزات المعتمدة بمعابنتها للمركبات ذات محرك بمقطورة، أو دون مقطورة، أو نصف مقطورة في بعض مقاطع الطرق، ولكل صنف من أصناف المركبات،

2 - مخالفة الأحكام المتعلقة بمنع المرور أو تقييده في بعض خطوط السير بالنسبة لبعض أصناف المركبات أو بالنسبة للمركبات التي تقوم ببعض أنواع النقل،

"المادة 63 مكررا 1 : تنشأ مندوبية وطنية للأمن في الطرق تابعة للوزارة المكلفة بالداخلية.

تكلف بتنفيذ السياسة الوطنية للوقاية والأمن في الطرق من الناحية العملية.

تحدد طبيعة هذه المندوبية ومهامها وعمالها وتنظيمها عن طريق التنظيم".

**المادة 6 :** تعدل وتتم أحكام المادتين 64 و66 من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه، وتحذف كما يأتي :

"المادة 64 : .....(بدون تغيير حتى) والأمن في الطرق.

يوضع هذا المركز تحت وصاية الوزارة المكلفة بالداخلية.

.....(الباقى بدون تغيير)....."

"المادة 66 : تصنف المخالفات للقواعد الخاصة بحركة المرور عبر الطرق إلى أربع (4) درجات:

**(أ) المخالفات من الدرجة الأولى مثلما هي مبينة أدناه، ويعاقب عليها بغرامة جزافية تحدد بـ 2000 دج :**

1 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالإشارة وكبح الدراجات،

2 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالإشارة والإشارة وكبح الدراجات المتحركة، والدراجات النارية،

3 - مخالفة الأحكام المتعلقة بتقديم وثائق المركبة، وعند الاقتضاء، شهادة الكفاءة المهنية،

4 - مخالفة الأحكام المتعلقة باستخدام آلة أو جهاز مركبة غير مطابق،

5 - مخالفة الراجلين للقواعد التي تنظم سيرهم، لا سيما القواعد المتعلقة باستعمال الممرات المحمية،

6 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالخلل في أجهزة الإضاءة وإشارة السيارات،

7 - مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع حزام الأمن من قبل راكبي المركبات ذات محرك.

**(ب) المخالفات من الدرجة الثانية مثلما هي مبينة أدناه، ويعاقب عليها بغرامة جزافية تحدد بـ 2500 دج :**

1 - مخالفة الأحكام المتعلقة باستخدام أجهزة التنبيه الصوتي،

- 6 - مخالفة الأحكام المتعلقة بزيادة السرعة من طرف سائق المركبة أثناء محاولة تجاوزه من قبل سائق آخر،
- 7 - مخالفة الأحكام المتعلقة بسير مركبة بدون إنارة أو إشارة أو وقوفها في وسط الطريق ليلا أو أثناء انتشار الضباب في مكان خال من الإنارة العمومية،
- 8 - مخالفة الأحكام المتعلقة بمنع المرور على مسلك يقع مباشرة على يسار طريق يتضمن ثلاثة مسالك أو أكثر ذات اتجاه واحد للمرور بالنسبة لمركبات نقل الأشخاص التي تشتمل على أكثر من تسعة (9) مقاعد، أو لمركبات نقل البضائع التي يتجاوز طولها سبعة (7) أمتار، أو ذات وزن إجمالي مرخص به مع الحمولة يفوق 3.5 طنا،
- 9 - مخالفة الأحكام المتعلقة بمنع الوقوف أو التوقف على أجزاء الطريق التي تعبر سطحها سكة حديدية أو سير مركبات غير مرخص لها بذلك على الخطوط الحديدية،
- 10 - مخالفة الأحكام المتعلقة بعبور بعض مقاطع الطرق المنوعة للسير أو بعض الجسور ذات الحمولة المحدودة،
- 11 - مخالفة الأحكام المتعلقة بوزن المركبات ذات محرك غير المطابقة للمعايير المقبولة.  
غرامة من 5000 دج لكل 250 كلغ من الحمولة الزائدة في مركبات يقل وزنها الإجمالي المرخص به مع الحمولة 3.5 طن.
- غرامة من 5000 دج لكل 500 كلغ من الحمولة الزائدة في مركبات يفوق وزنها الإجمالي المرخص به مع الحمولة 3.5 طن،
- 12 - مخالفة الأحكام المتعلقة بمكابح المركبات ذات محرك، وربط المقطورات ونصف المقطورات،
- 13 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالحمولة القصوى لكل محور.  
غرامة من 5000 دج لكل 200 كلغ من الحمولة الزائدة في كل محور،
- 14 - مخالفة الأحكام المتعلقة بتركيب جهاز تسجيل وقت السرعة بالمقعد، وخصوصياته وتشغيله واستعماله الملائم وصيانته،
- 15 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالتغيير الهام للاتجاه دون تأكد السائق من أن المناورة لا تشكل خطرا على المستعملين الآخرين ودون تنبيههم برغبته في تغيير الاتجاه،

- 3 - مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع حزام الأمن من قبل سائق مركبة ذات محرك،
- 4 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالارتداء الإجمالي للخوذة بالنسبة لسائقي الدراجات المتحركة والدراجات النارية وراكبيها،
- 5 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالمرور أو التوقف أو الوقوف بدون ضرورة حتمية على شريط الوقوف الاستعجالي للطريق السيار، أو الطريق السريع،
- 6 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالتوقف أو الوقوف الخطيرين،
- 7 - مخالفة الأحكام المتعلقة بمنع نقل الأطفال الذين تقل أعمارهم عن عشر (10) سنوات في المقاعد الأمامية،
- 8 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالمركبات غير المزودة بالتجهيزات التي تسمح للسائق بأن يكون له مجال رؤية كاف،
- 9 - مخالفة الأحكام المتعلقة بوضع شريط بلاستيكي أو أية مادة معتممة أخرى على زجاج المركبة،
- 10 - مخالفة الأحكام المتعلقة بعدم التصريح بالتغييرات التي أجريت على المركبة،
- 11 - مخالفة الأحكام المتعلقة بإلزام حائزي رخص السياقة في الفترة الاختبارية للتكوين وعلى نفقتهم،
- 12 - مخالفة الأحكام المتعلقة بطبيعة الأطر المطاطية للمركبات ذات محرك، غير المطابقة للمعايير المقبولة وشكلها وحالتها،
- 13 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالزامية المراقبة التقنية الدورية للمركبات.

#### د) المخالفات من الدرجة الرابعة مثلما هي مبينة أدناه، ويعاقب عليها بغرامة جزافية تحدد بـ 5000 دج :

- 1 - مخالفة الأحكام المتعلقة باتجاه المرور المفروض،
- 2 - مخالفة الأحكام المتعلقة بتقاطع الطرقات وألوية المرور،
- 3 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالتقاطع والتجاوز،
- 4 - مخالفة الأحكام المتعلقة بإشارات الأمر بالتوقف التام،
- 5 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالمناورات المنوعة على الطرق السيار، والطرق السريعة،

عن 30 %، والتي قامت التجهيزات المعتمدة بمعاينتها للمركبات ذات محرك بمقطورة، أو دون مقطورة أو نصف مقطورة، في بعض مقاطع الطرق، ولكل صنف من أصناف المركبات.

**المادة 7 :** تدرج ضمن أحكام المادة 69 من القانون رقم 01 - 14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه، مطة عاشر (10) تحرر كما يأتي:

" المادة 69 : .....(بدون تغيير).....

- السير مع حمولة زائدة.

- .....(الباقى بدون تغيير)....."

**المادة 8 :** تعدل وتتم أحكام المادة 69 مكرر من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه، تحرر كما يأتي:

" المادة 69 مكرر : يعاقب بالحبس من سنة (1)

إلى ثلاث (3) سنوات وبغرامة من 50.000 دج إلى 200.000 دج، كل سائق مركبة نقل البضائع التي يتجاوز وزنها الإجمالي المرخص به مع الحمولة أو وزنها الإجمالي السائر المرخص به 3.500 كلغ، أو مركبة نقل الأشخاص التي تشتمل على أكثر من تسعة (9) مقاعد بما في ذلك مقعد السائق، وذلك عقب عدم احترام التدابير القانونية المتعلقة بمدى السياقة، ومدى الراحة، التي تسببت في حادث مرور نجم عنه قتل غير عمدي."

**المادة 9 :** تدرج ضمن أحكام المادة 71 من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه، مطة عاشر (10) تحرر كما يأتي:

" المادة 71 : .....(بدون تغيير).....

- السير مع حمولة زائدة.

- .....(الباقى بدون تغيير)....."

**المادة 10 :** تدرج ضمن أحكام القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه مادة 71 مكرر تحرر كما يأتي:

" المادة 71 مكرر : يعاقب بالحبس من ستة (6)

أشهر إلى سنتين (2)، وبغرامة من 20.000 دج إلى 50.000 دج، كل سائق مركبة نقل البضائع التي يتجاوز وزنها الإجمالي المرخص به مع الحمولة، أو وزنها

16 - مخالفة الأحكام المتعلقة باجتياز خط متواصل،

17 - مخالفة الأحكام المتعلقة بتشغيل الأجهزة السمعية البصرية في مقدمة المركبة أثناء السياقة،

18 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالمكوث على الشريط الوسطي الذي يفصل أوساط الطرق في الطريق السيار والطريق السريع،

19 - مخالفة الأحكام المتعلقة بحجم المركبات وتركيب أجهزة إنارة وإشارة المركبات،

20 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالاستمرار في قيادة مركبة دون إجراء الفحص الطبي الدوري،

21 - مخالفة الأحكام المتعلقة بتعليم سياقة المركبات ذات محرك بمقابل أو بدون مقابل،

22 - مخالفة الأحكام المتعلقة بعدم احترام مدة السياقة، ومدة الراحة من قبل سائقي مركبات نقل البضائع التي يفوق وزنها الإجمالي المرخص به مع الحمولة أو وزنها الإجمالي السائر المرخص به 3.500 كلغ ومركبات نقل الأشخاص التي تشتمل على أكثر من تسعة (9) مقاعد بما في ذلك مقعد السائق،

23 - مخالفة الأحكام المتعلقة بحالات الإلزام أو المنع الخاصة بعبور السكك الحديدية الواقعة على الطريق،

24 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالاستعمال اليدوي للهاتف المحمول، أو التصنت بكلتا الأذنين بوضع خوذة التصنت الإذاعي والسمعي أثناء السياقة،

25 - مخالفة الأحكام المتعلقة بتجاوز حدود السرعة المنصوص عليها بالنسبة لصنف السائقين الحائزين رخصة السياقة في الفترة الاختبارية،

26 - مخالفة الأحكام المتعلقة بأولوية مرور الراجلين على مستوى الممرات الحمية،

27 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالمسافة القانونية بين المركبات أثناء سيرها،

28 - مخالفة الأحكام المتعلقة بالضرر أو الخطر الملحق بالغير، أو بالمسلك العمومي وبتجهيزاته أو بملحقاته،

29 - مخالفة الأحكام المتعلقة بتصاعد الدخان والغازات السامة وإصدار الضجيج عند تجاوز المستويات المحددة،

30 - مخالفة الأحكام المتعلقة بتجاوز حد السرعة القانونية المرخص بها بنسبة تفوق 20 % وتقل



" المادة 92 مكرر : عندما يرتكب حائز رخصة السياقة الأجنبية أية مخالفة منصوص عليها في القسم الأول من هذا الفصل، يتم الاحتفاظ بها إلى غاية تسديد الغرامة الجزافية ."

**المادة 13 :** تعدل وتتم أحكام المواد 93 و 97 و 98 من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه، وتحرر كما يأتي:

" المادة 93 : في حالة المخالفات المذكورة في القسم الأول من هذا الفصل، يسلم العون الذي عاين المخالفة للسائق الإخطار بالمخالفة من أجل دفع الغرامة الجزافية في أجل أقصاه خمسة وأربعون (45) يوما.

ومع انقضاء هذا الأجل وفي حالة عدم دفع الغرامة الجزافية، يرسل محضر عدم الدفع إلى وكيل الجمهورية.

وفي هذه الحالة، يرفع مبلغ الغرامة بحدها الأقصى كما يأتي:

- 3000 دج، بالنسبة للمخالفات من الدرجة الأولى،
- 4000 دج، بالنسبة للمخالفات من الدرجة الثانية،
- 6000 دج، بالنسبة للمخالفات من الدرجة الثالثة،
- 7000 دج، بالنسبة للمخالفات من الدرجة الرابعة.

ترسل المعلومة إلى الإدارة المكلفة بتسيير نظام الرخصة بالنقاط للسحب الإضافي لنقطتين (2).

تحدد كيفيات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم ."

" المادة 97 : في حالة ارتكاب السائق حائز رخصة السياقة إحدى الجنح المنصوص عليها في القسم الثاني من هذا الفصل، يقوم العون الذي عاين المخالفة بإرسال محضر المخالفة المرتكبة مرفقا برخصة السياقة، حسب الحالة، إلى وكيل الجمهورية في أجل أقصاه اثنتان وسبعون (72) ساعة.

ترسل المعلومة الخاصة بالجنحة المرتكبة إلى الإدارة المكلفة بتسيير نظام الرخصة بالنقاط في أجل لا يتجاوز ثمانية (8) أيام، ابتداء من تاريخ معاينة المخالفة.

يتم السحب التلقائي لعدد النقاط طبقا لأحكام المادة 62 مكرر من هذا القانون.

الإجمالي السائر المرخص به 3.500 كلغ أو مركبة نقل الأشخاص التي تشتمل على أكثر من تسعة (9) مقاعد بما في ذلك مقعد السائق، وذلك عقب عدم احترام التدابير القانونية المتعلقة بمدى السياقة، ومدى الراحة، التي تسببت في حادث مرور نجم عنه جنحة الجرح الخطأ ."

**المادة 11 :** تعدل وتتم أحكام المواد 79 و 87 و 89 و 92 من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه، وتحرر كما يأتي:

" المادة 79 : يعاقب بالحبس من ستة (6) أشهر إلى سنة (1) وبغرامة من 20.000 دج إلى 50.000 دج، كل شخص يقود مركبة دون أن يكون حائزا لرخصة سياقة صالحة لصنف المركبة المعنية.

ويمنع، علاوة على ذلك، لمدة سنة من طلب الحصول على رخصة السياقة للأصناف الأخرى.

لا يسري مفعول منع طلب الحصول على رخصة السياقة إلا بعد تنفيذ العقوبة ."

" المادة 87 : يعاقب بغرامة من 50.000 دج إلى 150.000 دج، كل شخص لا يمثل للقواعد الخاصة بتنظيم السباقات على المسلك العمومي.

علاوة على العقوبات المنصوص عليها في البند الخامس من المادة 62 مكرر أعلاه، يعاقب بغرامة من 50.000 دج إلى 150.000 دج، كل شخص يشارك في سباق المركبات ذات محرك غير المرخص لها في المسلك العمومي ."

" المادة 89 : يعاقب بغرامة من 10.000 دج إلى 50.000 دج، كل سائق تجاوز حد السرعة القانونية المرخص بها بنسبة 30% فما فوق، والتي قامت التجهيزات المعتمدة بمعاينتها للمركبات ذات محرك بمقطورة، أو دون مقطورة، أو نصف مقطورة في بعض مقاطع الطرق، ولكل صنف من أصناف المركبات ."

" المادة 92 : في حالة ارتكاب جنح يعاينها قانونا الأعوان المؤهلون، باستثناء الجنح المذكورة في المواد 77 و 79 و 84 و 85 و 86 أعلاه، يجب أن تكون رخصة السياقة موضوع احتفاظ على سبيل التحفظ، طبقا للإجراءات المنصوص عليها في التشريع المعمول به ."

**المادة 12 :** تدرج ضمن أحكام القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه، مادة 92 مكرر تحرر كما يأتي:

" المادة 108 : تسلم المركبات المهجورة وفقا للشروط المنصوص عليها في المادة 107 أعلاه، أو المصرح بها كذلك بموجب حكم قضائي، إلى مصلحة الأملاك الوطنية قصد التصرف فيها.

تحدد شروط وكيفيات تطبيق هذه المادة عن طريق التنظيم "

" المادة 134 : يختص مفتشو النقل البري بمعاينة المخالفات من الدرجة الرابعة، المطتان 11 و 13، والمخالفة من الدرجة الثالثة - المطة 12 من المادة 66 أعلاه، وإعداد محضر بذلك "

**المادة 16 :** بصفة انتقالية، تبقى الأحكام المتعلقة بكيفيات تسيير رخصة السياقة، والمنصوص عليها في القسم الثالث - الفصل السادس من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه، سارية المفعول إلى غاية التجسيد الفعلي لنظام الرخصة بالنقاط.

كما يستمر المركز الوطني لرخص السياقة، والمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، واللجان الولائية المذكورة في المادتين 61 و 64 من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه، في تأدية مهامها إلى غاية وضع جهاز جديد يتكفل بالمهام المخولة للمركزين المذكورين أعلاه.

**المادة 17 :** تلغى الأحكام المخالفة لهذا القانون، لا سيما المادتان 83 و 137 من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، المعدل والمتمم.

كما تلغى المادة 10 مكرر من القانون رقم 04-16 المؤرخ في 27 رمضان عام 1425 الموافق 10 نوفمبر سنة 2004، المعدل والمتمم للقانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، المعدل والمتمم.

**المادة 18 :** ينشر هذا القانون في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

حرر بالجزائر في 19 جمادى الأولى عام 1438 الموافق 16 فبراير سنة 2017.

عبد العزيز بوتفليقة

وإذا صدر الحكم بالبراءة وبناء على طلب المعني، يتم استرجاع النقاط التي تم سحبها من رخصة السياقة بعد صيرورة الحكم النهائي "

" المادة 98 : يمكن الجهة القضائية المختصة عندما يحال عليها محضر إثبات إحدى المخالفات المبينة في القسم الثاني من هذا الفصل، بالإضافة إلى العقوبات الجزائية الأخرى، القيام بتعليق رخصة السياقة كما يأتي:

- لمدة من سنتين (2) إلى أربع (4) سنوات، بالنسبة للجنح المنصوص عليها في المواد 67 و 68 و 69 و 69 مكرر و 70 و 71 و 71 مكرر و 73،

- لمدة سنة (1) بالنسبة للجنح المنصوص عليها في المواد 72 و 74 و 75 و 76 و 77 و 79 و 84 و 85 و 86 و 87 (الفقرة 2) و 89.

في حالة العود، تقوم الجهة القضائية المختصة بإلغاء رخصة السياقة.

ماعدا حالة المنع، يمكن المعني أن يلتمس الحصول على رخصة سياقة جديدة بعد أجل خمس (5) سنوات "

**المادة 14 :** تدرج ضمن أحكام القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه، مادة 98 مكرر تحرر كما يأتي:

" المادة 98 مكرر : في حالة تعليق رخصة السياقة أو إلغائها بموجب حكم قضائي، يتعين على المعني إعادة رخصة سياقته إلى المصالح المؤهلة التابعة للوزارة المكلفة بالداخلية "

**المادة 15 :** تعدل وتتم أحكام المواد 99 و 108 و 134 من القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمذكور أعلاه، وتحرر كما يأتي:

" المادة 99 : في حالة ارتكاب صاحب رخصة السياقة المخالفات المدرجة ضمن القسم الثاني من هذا الفصل التي تتم معابنتها قانونا خلال الفترة الاختبارية، تصدر الجهة القضائية المختصة قرار إلغاء رخصة السياقة بالإضافة إلى العقوبات الجزائية.

وفي هذه الحالة، لا يمكن لهذا الأخير طلب الحصول على رخصة سياقة جديدة خلال أجل مدته ثمانية عشر (18) شهرا، ابتداء من تاريخ صدور قرار الإلغاء "

## الملحق رقم 5

مرسوم تنفيذي رقم 303-19 مؤرخ في ربيع الأول عام 1441 الموافق  
10 نوفمبر 2019، يحدد طبيعة المندوبية الوطنية للأمن في الطرق  
ومهامها وتنظيمها وسيرها

## مرسوم تنفيذي رقم 19-303 مؤرخ في 13 ربيع الأول عام 1441 الموافق 10 نوفمبر سنة 2019، يحدد طبيعة المندوبية الوطنية للأمن في الطرق ومهامها وتنظيمها وسيرها.

إنّ الوزير الأول،

- بناء على تقرير وزير الداخلية والجماعات المحلية  
والتهيئة العمرانية،

- وبناء على الدستور، لاسيما المادتان 99-4 و143  
(الفقرة 2) منه،

- وبمقتضى القانون رقم 90-21 المؤرخ في 24 محرم عام  
1411 الموافق 15 غشت سنة 1990 والمتعلق بالمحاسبة  
العمومية، المعدل والمتّم،

- وبمقتضى القانون رقم 90-30 المؤرخ في 14 جمادى  
الأولى عام 1411 الموافق أول ديسمبر سنة 1990 والمتضمن  
قانون الأملاك الوطنية، المعدل والمتّم،

- وبمقتضى القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى  
الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمتعلق  
بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، المعدل  
والمتّم، لاسيما المادة 63 مكرر 1 منه،

- وبمقتضى الأمر رقم 06-03 المؤرخ في 19 جمادى الثانية  
عام 1427 الموافق 15 يوليو سنة 2006 والمتضمن القانون  
الأساسي العام للوظيفة العمومية،

- وبمقتضى القانون رقم 11-10 المؤرخ في 20 رجب عام  
1432 الموافق 22 يونيو سنة 2011 والمتعلق بالبلدية،

- وبمقتضى القانون رقم 12-07 المؤرخ في 28 ربيع الأول  
عام 1433 الموافق 21 فبراير سنة 2012 والمتعلق بالولاية،

- وبمقتضى القانون رقم 18-07 المؤرخ في 25 رمضان  
عام 1439 الموافق 10 يونيو سنة 2018 والمتعلق بحماية  
الأشخاص الطبيعيين في مجال معالجة المعطيات ذات  
الطابع الشخصي،

- وبمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 99-240 المؤرخ في  
17 رجب عام 1420 الموافق 27 أكتوبر سنة 1999 والمتعلق  
بالتعيين في الوظائف المدنية والعسكرية للدولة،

- وبمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 19-97 المؤرخ في 4  
رجب عام 1440 الموافق 11 مارس سنة 2019 والمتضمن  
تعيين الوزير الأول،

- وبمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 19-111 المؤرخ في  
24 رجب عام 1440 الموافق 31 مارس سنة 2019 والمتضمن  
تعيين أعضاء الحكومة، المعدل،

- وبمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 90-226 المؤرخ في 3  
محرم عام 1411 الموافق 25 يوليو سنة 1990 الذي يحدد حقوق  
العمال الذين يمارسون وظائف عليا في الدولة وواجباتهم،  
المعدل والمتّم،

- وبمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 90-228 المؤرخ في 3  
محرم عام 1411 الموافق 25 يوليو سنة 1990 الذي يحدد  
كيفية منح المرتبات التي تطبق على العمال الذين يمارسون  
وظائف عليا في الدولة، المعدل والمتّم،

- وبمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 03-262 المؤرخ في  
23 جمادى الأولى عام 1424 الموافق 23 يوليو سنة 2003 الذي  
يحدد تنظيم المركز الوطني لرخص السياقة وسيره، المعدل  
والمتّم،

- وبمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 03-502 المؤرخ في 3  
ذي القعدة عام 1424 الموافق 27 ديسمبر سنة 2003 والمتضمن  
مهام المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق وتنظيمه  
وسيره،

- وبمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 04-381 المؤرخ في  
15 شوال عام 1425 الموافق 28 نوفمبر سنة 2004 الذي  
يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق، المعدل والمتّم،

- وبمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 18-331 المؤرخ في  
14 ربيع الثاني عام 1440 الموافق 22 ديسمبر سنة 2018  
الذي يحدد صلاحيات وزير الداخلية والجماعات المحلية  
والتهيئة العمرانية،

### يرسم ما يأتي :

## الفصل الأول

### أحكام عامة

**المادة الأولى :** تطبيقا لأحكام المادة 63 مكرر 1 من  
القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422  
الموافق 19 غشت سنة 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور  
عبر الطرق وسلامتها وأمنها، المعدل والمتّم، يهدف هذا  
المرسوم إلى تحديد طبيعة المندوبية الوطنية للأمن في  
الطرق ومهامها وتنظيمها وسيرها، التي تدعى في صلب  
النص "المندوبية".

**المادة 2 :** توضع المندوبية لدى الوزير المكلف بالداخلية،  
وتنظم وتسير كمصلحة خارجية لإدارة المركزية.

**المادة 3 :** يحدد مقر المندوبية بمدينة الجزائر.

## الفصل الثاني

### المهام

**المادة 4 :** تتولّى المندوبية تنفيذ السياسة الوطنية  
للوقاية والأمن في الطرق، من الناحية العملية.

- ضمان استغلال وتطوير نظام للمعالجة الآلية لمخالفات حركة المرور وكل نظام آلي مرتبط بالوقاية والأمن في الطرق.

#### 4- في مجال التكوين وتنظيم امتحانات رخصة السياقة :

- تأطير ومتابعة ومراقبة نشاطات تعليم سياقة السيارات لفائدة ممرّني سياقة السيارات على مستوى مؤسسات التكوين المعتمدة،

- تأطير نشاطات تعليم سياقة السيارات وتنظيم امتحانات رخصة السياقة،

- تنظيم تكوين وتحسين مستوى مفتشي رخص السياقة والأمن في الطرق والمستخدمين المرتبطين بسياقة السيارات، وذلك بالتعاون مع القطاعات والمؤسسات المعنية،

- وضع برنامج وطني للتكوين وخريطة وطنية لامتحانات رخصة السياقة،

- وضع واستغلال وصيانة وتطوير مضامير التمرّن في سياقة السيارات وامتحانات رخصة السياقة، بالاتصال مع الجماعات المحلية،

- تجربة واعتماد الآلات العلمية والتقنية ذات الاستعمال البيداغوجي في مجال الوقاية والأمن عبر الطرق، بالتنسيق مع المصالح المعنية.

### الفصل الثالث

#### التنظيم والسير

**المادة 5 :** يسيّر المندوبية مندوب وطني، وتزود بلجنة قطاعية مشتركة.

تضم المندوبية خمس (5) مديريات.

**المادة 6 :** يمكن المندوبية أن تتوفر على فروع على المستوى المحلي تنشأ بموجب قرار وزاري مشترك بين الوزير المكلف بالداخلية والوزير المكلف بالمالية والسلطة المكلفة بالوظيفة العمومية.

#### القسم الأول

#### المندوب الوطني

**المادة 7 :** يعيّن المندوب الوطني بموجب مرسوم، بناء على اقتراح من الوزير المكلف بالداخلية، وتنتهي مهامه حسب الأشكال نفسها.

يساعد المندوب الوطني في مهامه، مدير دراسات.

**المادة 8 :** وظيفة المندوب الوطني وظيفه عليا في الدولة. تصنف وظيفة المندوب الوطني ويدفع راتبها استنادا إلى الوظيفة العليا لمدير عام في الإدارة المركزية.

وبهذه الصفة، تكلف على الخصوص بما يأتي :

#### 1- في مجال التخطيط والتنسيق :

- اقتراح عناصر الاستراتيجية الوطنية في مجال الوقاية والأمن في الطرق على الهيئات المعنية،

- إعداد واقتراح مخططات النشاطات السنوية والمتعددة السنوات للوقاية والأمن في الطرق، وتنفيذها وإنجاز التقارير التقييمية المتعلقة بها،

- تنسيق النشاطات العملية المتعلقة بالوقاية والأمن في الطرق مع مختلف المتدخلين،

- تأطير وتنشيط البرامج المحلية في مجال الوقاية والأمن عبر الطرق،

- إعداد تقارير حول الوقاية والأمن عبر الطرق وإنجاز الدراسات والأبحاث التي لها صلة بمهامها،

- جمع ومعالجة وحفظ ونشر المعطيات والمعلومات والوثائق ذات الطابع الإحصائي والعلمي والتقني التي لها صلة بموضوعها،

- المساهمة في تكوين وتحسين مستوى المستخدمين الممارسين في مجال الوقاية والأمن في الطرق.

#### 2- في مجال الاتصال والتعاون :

- تنفيذ إستراتيجية الاتصال في مجال الوقاية والأمن عبر الطرق، من خلال إعداد مخططات سنوية ومتعددة السنوات،

- التنظيم والمشاركة في أشغال الهيئات الوطنية والدولية، التي لها نفس الهدف في ظل احترام الاتفاقيات والاتفاقات المعمول بها،

- ترقية التربية المرورية لفائدة مستعملي الطرق،

- تنظيم وتنشيط حملات التحسيس والوقاية المرورية، - تشجيع ومرافقة نشاط الحركة الجمعوية في مجال الوقاية والأمن في الطرق.

#### 3- في مجال تسيير أنظمة المعلومات المرتبطة بالأمن في الطرق :

- تنفيذ استراتيجية الإعلام في مجال الوقاية والأمن عبر الطرق،

- تطوير واستغلال النظام الوطني لجمع المعطيات المرتبطة بحوادث حركة المرور، ونشر الإحصائيات المتعلقة بها،

- ضمان تسيير البطاقات الوطنية لرخص السياقة ومخالفات قواعد حركة المرور وبطاقات ترقيم السيارات وكذا تسيير نظام الرخصة بالنقاط،

يمكن أن تستعين اللجنة القطاعية المشتركة بأي شخص يمكنه، بحكم كفاءته، أن يساعدها في أشغالها.

**المادة 12 :** يعين أعضاء اللجنة القطاعية المشتركة بموجب قرار من الوزير المكلف بالداخلية، بناء على اقتراح من السلطات والهيئات التي ينتمون إليها، لمدة ثلاث (3) سنوات قابلة للتجديد.

وفي حالة انقطاع عهدة أحد الأعضاء، يستخلفه عضو جديد وفق الأشكال نفسها إلى غاية انقضاء العهدة.

ويجب أن تكون لممثلي القطاعات الوزارية صفة وظيفية عليا.

**المادة 13 :** تجتمع اللجنة القطاعية المشتركة في دورة عادية ثلاث (3) مرات في السنة، وفي دورة غير عادية كلما اقتضت الحاجة ذلك، بناء على استدعاء من رئيسها.

يعد رئيس اللجنة جدول الأعمال، ويحدد تواريخ انعقاد الاجتماعات.

**المادة 14 :** تعد اللجنة القطاعية المشتركة نظامها الداخلي.

**المادة 15 :** تكلف اللجنة القطاعية المشتركة بما يأتي :  
- إبداء وضبط الاقتراحات والتوصيات المرتبطة بالسياسة الوطنية في مجال الوقاية والأمن في الطرق،

- الموافقة على البرنامج السنوي والمتعدد السنوات لنشاطات المندوبية،

- المساهمة في تنسيق وتنشيط أعمال تصور وتجريب الوسائل التعليمية،

- دراسة الحصيلة السنوية لنشاطات المندوبية والمصادقة عليها،

- إبداء الرأي في كل المسائل التي يعرضها عليها المندوب الوطني،

- دراسة كل المسائل المتعلقة بمجال اختصاص المندوبية.

### القسم الثالث

#### هياكل المندوبية

**المادة 16 :** تضم المندوبية، تحت سلطة المندوب الوطني، خمس (5) مديريات :

- مديرية رخصة السياقة والتربية المرورية،

- مديرية التقييم والنشاط القطاعي المشترك،

- مديرية الاتصال والوقاية،

- مديرية أنظمة المعلومات،

- مديرية الإدارة العامة.

**المادة 9 :** يسهر المندوب الوطني على السير الحسن للمندوبية، ويكلف بهذه الصفة، على الخصوص بما يأتي :

- المتابعة والتكفل بالاقتراحات والتوصيات التي تبديها اللجنة القطاعية المشتركة،

- تنفيذ مخطط عمل المندوبية،

- تنشيط ومتابعة ومراقبة نشاطات هياكل المندوبية،

- ممارسة السلطة السلمية على جميع مستخدمي المندوبية.

**المادة 10 :** يعد المندوب الوطني تقريرا سنويا للوزير الأول.

ويتضمن هذا التقرير تقييما للوضعية في مجال أمن الطرق، وتقديرا للتدابير الوقائية المتخذة، واقتراحات لتدابير تسمح بالتقليل من مخاطر الطرق.

### القسم الثاني

#### اللجنة القطاعية المشتركة

**المادة 11 :** يرأس اللجنة القطاعية المشتركة الوزير المكلف بالداخلية أو ممثله، وتتشكل من الأعضاء الآتي ذكرهم :

- ممثل الوزير المكلف بالدفاع الوطني،

- ممثل الوزير المكلف بالداخلية والجماعات المحلية،

- ممثل الوزير المكلف بالعدل،

- ممثل الوزير المكلف بالمالية،

- ممثل الوزير المكلف بالاتصال،

- ممثل الوزير المكلف بالبريد والمواصلات السلكية واللاسلكية والتكنولوجيات والرقمنة،

- ممثل الوزير المكلف بالتربية الوطنية،

- ممثل الوزير المكلف بالتكوين والتعليم المهنيين،

- ممثل الوزير المكلف بالنقل،

- ممثل الوزير المكلف بالأشغال العمومية،

- ممثل الوزير المكلف بالعمل،

- ممثل الوزير المكلف بالصحة،

- ممثل الوزير المكلف بالصناعة والمناجم،

- ممثل المديرية العامة للأمن الوطني،

- ممثل قيادة الدرك الوطني،

- ممثل المديرية العامة للحماية المدنية،

- المندوب الوطني للأمن في الطرق.

\* المديرية الفرعية لتسيير البطاقية الوطنية لرخص السياقة.

**المادة 18 :** تكلف مديرية التقييم والنشاط القطاعي المشترك على الخصوص، بما يأتي :

- جمع ومعالجة ونشر المعطيات الإحصائية المرتبطة بحوادث المرور،

- استغلال نظام المعلومات الوطني للأمن في الطرق،

- تقييم الإجراءات الجديدة المتخذة أو المقترحة المتعلقة بالوقاية والأمن في الطرق،

- القيام بدراسات ترتبط بالأمن في الطرق أو تكليف من يقوم بها، وضمن متابعتها،

- اقتراح المخططات الاستراتيجية السنوية والمتعددة السنوات للأمن في الطرق،

- تطوير سياسة الشراكة في مجال الأمن في الطرق،

- مركزة المعلومات المتعلقة بعمليات ترقيم المركبات ذات محرك، وضمن تسيير البطاقية الوطنية لبطاقات ترقيم السيارات،

- تبادل المعلومات المرتبطة بمطابقة المركبات مع المصالح المعنية.

تضم مديرية التقييم والنشاط القطاعي المشترك مديرتين (2) فرعيتين :

\* المديرية الفرعية للتقييم والإحصائيات والدراسات،

\* المديرية الفرعية للبطاقية الوطنية لترقيم المركبات.

**المادة 19 :** تكلف مديرية الاتصال والوقاية على الخصوص، بما يأتي :

- تنفيذ الاستراتيجية الشاملة للاتصال في مجال الوقاية والأمن في الطرق من خلال مخططات العمل السنوية والمتعددة السنوات،

- تصميم وتنفيذ الحملات المتعلقة بالوقاية والأمن في الطرق،

- ضمان التغطية الإعلامية لمختلف نشاطات المندوبية والتكفل بالعلاقات العامة،

- إنجاز جميع الدعائم الإعلامية والبيداغوجية والتحسيسية المتعلقة بالوقاية والأمن في الطرق،

- تنظيم وتنشيط الأحداث والتظاهرات المتعلقة بالأمن في الطرق والمشاركة فيها،

- نشر وإيصال المعطيات المتعلقة بالأمن في الطرق.

**المادة 17 :** تكلف مديرية رخصة السياقة والتربية المرورية على الخصوص، بما يأتي :

- ضمان تسيير البطاقية الوطنية لرخص السياقة وكذا نظام الرخصة بالنقاط،

- مركزة المعلومات المرتبطة برخصة السياقة وكل القرارات الإدارية أو القضائية المتعلقة باستعمالها،

- تقديم المعلومات المتعلقة برخص السياقة للسلطات المؤهلة،

- التكفل بإجراءات التأكد من صحة رخص السياقة وتحويلها واستبدالها،

- وضع برنامج وطني للتكوين وبطاقة وطنية لامتحانات رخص السياقة،

- السهر، بالتنسيق مع الجماعات المحلية، على مطابقة مضامير ومراكز التمرن والامتحانات لنيل رخصة السياقة، للمعايير المعمول بها،

- تأطير ومتابعة ومراقبة نشاطات تعليم سياقة السيارات،

- المساهمة، بالاتصال مع المؤسسات والهيكل المعنية، في إعداد كل الاتفاقات الدولية الرامية إلى الاعتراف المتبادل برخص السياقة،

- معالجة واستغلال ملفات المترشحين لنيل رخصة السياقة،

- المصادقة على نتائج امتحانات رخص السياقة وتربصات استرجاع النقاط ومراقبة مطابقتها للقانون،

- ضمان التحكم في التطبيقات المعلوماتية المتعلقة بامتحانات رخصة السياقة،

- إعداد وإدارة وتقييم البرامج الموجهة لتعليم وتكوين مستعملي الطرق،

- المساهمة في إعداد التشريع والتنظيم المتعلقين بحركة المرور والأمن في الطرق،

- السهر، بالتنسيق مع الهيئات المعنية، على كفيات إصدار رخصة السياقة الدولية.

تضم مديرية رخصة السياقة والتربية المرورية ثلاث (3) مديريات فرعية :

\* المديرية الفرعية للتقنين وتنظيم امتحانات رخص السياقة،

\* المديرية الفرعية للموارد والتكوين وتجديد المعلومات في مجال سياقة المركبات،

ويتم تصنيفها وتدفع رواتبها على التوالي، استنادا إلى الوظائف العليا لمدير دراسات ومدير ونائب مدير في الإدارة المركزية.

يتم التعيين في هذه الوظائف بموجب مرسوم، بناء على اقتراح من الوزير المكلف بالداخلية.

**المادة 23:** يحدد التنظيم الداخلي للمندوبية بموجب قرار مشترك بين الوزير المكلف بالداخلية والوزير المكلف بالمالية والسلطة المكلفة بالوظيفة العمومية.

### الفصل الرابع

#### أحكام مالية

**المادة 24:** تقيّد الاعتمادات اللازمة لسير المندوبية، وتفرد في ميزانية الوزارة المكلفة بالداخلية.

يضمن المندوب الوطني تسيير اعتمادات التسيير الموضوعة تحت تصرفه، بصفته أمرا ثانويا بالصرف.

### الفصل الخامس

#### أحكام خاصة وانتقالية

**المادة 25:** في إطار أحكام المادة 16 من القانون رقم 05-17 المؤرخ في 19 جمادى الأولى عام 1438 الموافق 16 فبراير سنة 2017، المعدّل والمتمّم للقانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى عام 1422 الموافق 19 غشت سنة 2001 والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، تحوّل إلى المندوبية الوطنية للأمن في الطرق ممتلكات وحقوق وواجبات ومستخدمو كل من المركز الوطني لرخص السياقة، المنظم بموجب المرسوم التنفيذي رقم 03-262 المؤرخ في 23 جمادى الأولى عام 1424 الموافق 23 يوليو سنة 2003 والمذكور أعلاه، والمركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق المنظم بموجب المرسوم التنفيذي رقم 03-502 المؤرخ في 3 ذي القعدة عام 1424 الموافق 27 ديسمبر سنة 2003 والمذكور أعلاه.

وتحوّل المهام المنوطة بالمركزين المذكورين أعلاه، تدريجيا إلى المندوبية الوطنية للأمن في الطرق وفق تكفلها الفعلي بالأصول والوسائل المحوّلة.

يمكن الموظفين التابعين للمركزين المذكورين أعلاه، إمّا اختيار إدماجهم في المندوبية الوطنية للأمن في الطرق، وإمّا تحويلهم إلى مصالح الوزارة المكلفة بالنقل.

**المادة 26:** تحدد كفاءات التحويل المنصوص عليه في المادة 25 (الفقرة الأولى) أعلاه، بموجب قرار مشترك بين الوزير المكلف بالداخلية والوزير المكلف بالنقل والوزير المكلف بالمالية والسلطة المكلفة بالوظيفة العمومية.

تضم مديرية الاتصال والوقاية مديرتين (2) فرعيتين :  
\* المديرية الفرعية للاتصال والحملات الوطنية،  
\* المديرية الفرعية للوقاية المرورية.

**المادة 20:** تكلف مديرية أنظمة المعلومات على الخصوص، بما يأتي :

- تطوير نظام المعلومات المرتبط بالوقاية والأمن في الطرق،

- السهر على تطوير وتنفيذ الحلول المعلوماتية المتعلقة بتعليم السياقة والوقاية والأمن في الطرق،

- ترقية استعمال التكنولوجيات الحديثة لتقديم المعلومة والخدمات الأتية لفائدة مستعملي الطريق،

- تحديد وتنفيذ، بالتنسيق مع المصالح المعنية، مخططات اقتناء وتوزيع وصيانة التجهيزات التقنية وأجهزة المراقبة الآلية لمخالفات حركة المرور،

- تسيير وتأمين مداخل الولوج إلى النظام المعلوماتي المتعلق بالرخصة بالنقاط والأنظمة الأخرى الموضوعة تحت مسؤوليتها.

تضم مديرية أنظمة المعلومات ثلاث (3) مديريات فرعية :

\* المديرية الفرعية لأنظمة الإعلام الآلي والشبكات،

\* المديرية الفرعية لقواعد المعطيات والمعالجة المعلوماتية،

\* المديرية الفرعية للتجهيزات التقنية.

**المادة 21:** تكلف مديرية الإدارة العامة على الخصوص، بما يأتي :

- تحديد الحاجات إلى الوسائل البشرية والمالية والمادية الضرورية لسير المندوبية وضمان تسييرها،

- إعداد وتنفيذ مخططي التسيير والتكوين لفائدة مستخدمي المندوبية،

- إعداد ميزانية التسيير وضمان تنفيذها،

- ضمان تسيير وصيانة الممتلكات المنقولة والعقارية الموضوعة تحت تصرف المندوبية، والحفاظ عليها،

- السهر على مطابقة الإجراءات المتعلقة بالصفقات والعقود للتشريع والتنظيم المعمول بهما.

تضم مديرية الإدارة العامة مديرتين (2) فرعيتين :

\* المديرية الفرعية للموارد البشرية،

\* المديرية الفرعية للمالية والوسائل العامة.

**المادة 22:** وظيفة مدير دراسات ومدير ونائب مدير، وظائف عليا في الدولة.



**المادة 29 :** تلغى كل الأحكام المخالفة لهذا المرسوم، ولا سيما منها المرسوم التنفيذي رقم 03-262 المؤرخ في 23 جمادى الأولى عام 1424 الموافق 23 يوليو سنة 2003 الذي يحدد تنظيم المركز الوطني لرخص السياقة وسيره، المعدل والمتّم، والمرسوم التنفيذي رقم 03-502 المؤرخ في 3 ذي القعدة عام 1424 الموافق 27 ديسمبر سنة 2003 والمتضمن مهام المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق وتنظيمه وسيره.

**المادة 30 :** ينشر هذا المرسوم في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية .

حرّر بالجزائر في 13 ربيع الأول عام 1441 الموافق 10 نوفمبر سنة 2019.

**نور الدين بدوي**

**المادة 27 :** يؤدي التحويل المنصوص عليه في المادة 25 (الفقرة الأولى) أعلاه، إلى إعداد :

- جرد كمي وكيفي وتقدير ي يتم إعداده وفق التشريع والتنظيم المعمول بهما،

- حصيلة ختامية حضورية تتضمن الوسائل، وتبين الممتلكات الواجب تحويلها والقيمة المرتبطة بها.

تتم الموافقة على الجرد بموجب قرار وزاري مشترك بين الوزير المكلف بالنقل والوزير المكلف بالداخلية والوزير المكلف بالمالية.

**المادة 28 :** يجب إنجاز عمليات التحويل في أجل أقصاه ستة وثلاثون (36) شهرا، ابتداء من تاريخ إمضاء القرار الذي يحدد كفاءات التحويل المنصوص عليه في المادة 26 أعلاه.

## مراسيم فردية

الآتية أسماؤهم، بصفتهم نواب مديرين برئاسة الجمهورية (الأمانة العامة للحكومة)، لتكليفهم بوظائف أخرى :

- عبد المجيد حسام،
- جمال فاطمي،
- محمود زاوي.

بموجب مرسوم رئاسي مؤرخ في 20 ربيع الأول عام 1441 الموافق 17 نوفمبر سنة 2019، تنهى مهام السيدة والسيد الآتي اسماهما، بصفتهم نائبي مدير برئاسة الجمهورية (الأمانة العامة للحكومة)، لإحالتهم على التقاعد :

- سعيدة بلمولود،
- قاسي طيبي.

**مرسوم رئاسي مؤرخ في 3 ربيع الأول عام 1441 الموافق 31 أكتوبر سنة 2019، يتضمن إنهاء مهام رؤساء دواوين ولاية.**

بموجب مرسوم رئاسي مؤرخ في 3 ربيع الأول عام 1441 الموافق 31 أكتوبر سنة 2019، تنهى مهام السادة الآتية أسماؤهم، بصفتهم رؤساء دواوين ولاية في الولايات الآتية، لتكليفهم بوظائف أخرى :

**مرسوم رئاسي مؤرخ في 20 ربيع الأول عام 1441 الموافق 17 نوفمبر سنة 2019، يتضمن إنهاء مهام مديرين برئاسة الجمهورية (الأمانة العامة للحكومة).**

بموجب مرسوم رئاسي مؤرخ في 20 ربيع الأول عام 1441 الموافق 17 نوفمبر سنة 2019، تنهى مهام السادة الآتية أسماؤهم، بصفتهم مديرين برئاسة الجمهورية (الأمانة العامة للحكومة)، لتكليفهم بوظائف أخرى :

- عمار مانع،
- سماعين عياد،
- وليد يعقوبي،
- محمد مليك،
- رضوان توتي.

**مرسومان رئاسيان مؤرخان في 20 ربيع الأول عام 1441 الموافق 17 نوفمبر سنة 2019، يتضمنان إنهاء مهام نواب مديرين برئاسة الجمهورية (الأمانة العامة للحكومة).**

بموجب مرسوم رئاسي مؤرخ في 20 ربيع الأول عام 1441 الموافق 17 نوفمبر سنة 2019، تنهى مهام السادة

## الملحق رقم 6

مطويات وكتيبات حملات التوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني  
للوفاية والأمن عبر الطرق

وزارة الداخلية و الجماعات المحلية و التهيئة العمرانية  
المركز الوطني للتوعية و الأمن عبر الطرق



# تمهل ! لكل طفل مستقبلي



مدرسة



# كن حذرا أثناء سفرك ... لتتمتع بعطلتك



822  
قتيل

7711  
جريح

4975  
حادث مرور

خلال شهر  
جويلية و أوت  
من السنة 2017 سجل :

عدد كبير من العائلات  
تسافر لفضاء عطلتها  
أثناء الصيف



*Roulez doucement ... pensez à vos enfants !*

Sécurité Routière/cnpsr

*je ne traverse pas entre les véhicules ni en diagonale.*

*A la descente d'un bus Je ne traverse jamais directement, j'attends qu'il ait quitté son arrêt.*

*S'il y a des feux :  
J'attends le petit bonhomme vert.  
Je vérifie que tous les véhicules  
sont à l'arrêt au feu rouge.*

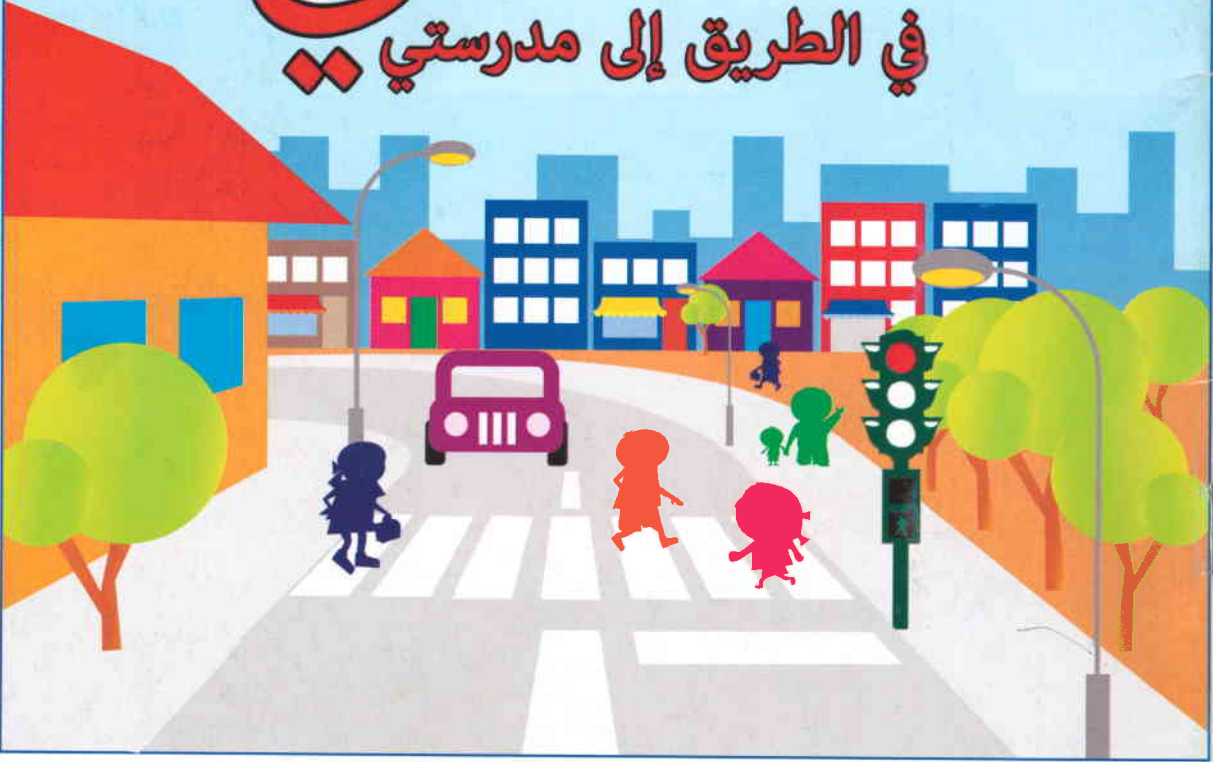


وزارة الداخلية و الجماعات المحلية و التهيئة العمرانية  
المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق



# سلامتي

## في الطريق إلى مدرستي





## المخول المرسي !

### أمن أطفالنا أسامي

مدرسة



مدرسة

## تسليحة لاختبار معلوماتك

السؤال 1. إذا كنت على متن دراجة عند بلوعي إشارة صف ...  
○ أمر دون انتظار.

○ أتوقف وأقفت بيدينا ويسارا.

السؤال 2. إذا كانت الإشارة الضوئية باللون الأحمر ...

○ أنتظر حتى تصبح باللون الأخضر.

○ أنظر إذا كانت لا توجد سيارات ثم أقطع الطريق.

السؤال 3. عندما أكون بممر الراجلين ولا أرى له سيارة..

○ أقطع الطريق ملتفتا بيدينا ويسارا.

○ أنتظر حتى أرى سيارة لأقطع الطريق.

السؤال 4. عند محور الدوران بدور السواق...

○ نفي الاتجاه الذي يريدونه.

○ نفي الاتجاه اللين بالأسم.

السؤال 5. أمام المدرسة، على أبي أن يسير بسيارته بسرعه ...

○ 50 كلم/سا.

○ 30 كلم/سا.

السؤال 6. هل بإمكانك أن تلعب كرة القدم على الرمييف ؟

○ نعم

○ لا

السؤال 7. هل يجب عليك السير على حافة الرمييف ؟

○ نعم

○ لا

السؤال 8. أين تقطع الطريق عندما تكون راجلا ؟

○ نفي أي مكان.

○ فوق ممر الراجلين.

## توزوا حذرين

### عند استعمال الدراجة

1 - أقرود الدراجة المناسبة لتامتي.

2 - أسير على الحالة القريبة من الرصيف.

3 - لا أسير بسرعة كبيرة لكي أتمكن من ردّ الفعل عند اللزوم.

لو توقع الخطر.

4 - أرديتي الخوذة لتحميني من خطر الصدمة.

5 - لا أحمل لجسام يمكن أن تعيق قيادتي للدراجة مثل

الأكياس.

## إشارات المرور مهمة للأطفارات



مصر إجباري للراجلين



مصر إجباري للدراجات



وقوف إجباري



مصر خاص بالراجلين



ممنوع على الراجلين



ممنوع على الدراجات

وزارة الداخلية و الجماعات المحلية و التهيئة العمرانية  
المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق



سياقة الدرّاجات النارية و المتحركة

## دليل الدرّاج المثالي



 [securite routiere/cnpsr](https://www.facebook.com/securite_routiere/cnpsr)

وزارة الداخلية و الجماعات المحلية و التهيئة العمرانية  
المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق



سياقة الدرّاجات النارية و المتحركة

## دليل الدرّاج المثالي

المطبعة الرسمية

 [securite routiere/cnpsr](https://www.facebook.com/securite_routiere/cnpsr)



# Un quizz pour tester vos connaissances

Q1. si je suis à vélo, à un stop je...

- Passe sans attendre
- Je m'arrête et je regarde à droite et à gauche.

Q2. quand le feu est rouge...

- J'attends que le feu soit vert
- Je regarde s'il n'y a pas de voiture et s'il n'y en a pas je passe quand même

Q3. Au passage piéton je ne vois pas de voiture

- Je passe en regardant à droite et à gauche
- J'attends qu'il y en ait une pour traverser

Q4. au rond-point les automobilistes tournent...

- Dans le sens qu'ils veulent
- Dans le sens indiqué par les flèches

Q5. Devant une école papa doit rouler, en voiture, à...

- 50km/h
- 30km/h

Q6. Est ce que tu peux jouer au foot sur le trottoir ?

- Oui
- Non

Q7. Dois-tu marcher au bord du trottoir ?

- Oui
- Non

Q8. ou traverses tu si tu es un piéton ?

- N'importe où
- Sur un passage piéton

Ministère de l'Intérieur, des Collectivités Locales  
et de l'Aménagement du Territoire  
Centre National de Prévention et de Sécurité Routières



*C'est la rentrée scolaire !*

**La sécurité de nos enfants est prioritaire**



# وزارة الداخلية و الجماعات المحلية و التهيئة العمرانية المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق



**فكروا في أولادكم ... خفضوا من سرعتكم !**

 Sécurité Routière/cnpsr

لا أعبّر الطريق بانحراف و لا أقطع أبدا بين المركبات  
لا أعبّر الطريق أبدا قبل حافلة متوقفة  
و أنتظر خروجها من موقفها ثم أعبّر بأمان

**في حالة وجود أضواء**

أنتظر اشتعال الرجل الاخضر  
أؤكد من توقف كل المركبات عند الضوء الأحمر



وزارة الداخلية و الجماعات المحلية و التهيئة العمرانية  
المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق



تحلوا بالمسؤولية

للتقاء بدون ضحية



# الملخصات

## ملخص الدراسة

تعد الحملات الإعلامية أحد أهم دعائم التوعية المرورية في سبيل الحد من تفاقم مشكلة حوادث المرور والحد والتقليل من خطورتها.

وعليه سعت هذه الدراسة للكشف عن فعالية الحملات الإعلامية الخاصة بالتوعية المرورية التي يقدمها المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، وعن الدور الذي تلعبه في نشر الوعي المروري وتكريس التوعية المرورية لدى الأفراد، وتظهر الدراسة التي أجريت على عينة من مستخدمي الطريق بولاية سطيف أن هذه الحملات لا تتسم ولا تحقق الفعالية المطلوبة، وهو ما ترجم في الاقتناع بها وبمضامينها ظاهريا فقط من قبل الأفراد المستهدفين وليس باطنيا، لأنها لم تؤثر بدرجة كبيرة على سلوكيات واتجاهات الجمهور المستهدف، وهو ما يكشف عن وجود عيوب وهفوات في بناء وتصميم هذه الحملات.

**الكلمات المفتاحية:** الفعالية، الحملات الإعلامية، التوعية المرورية، حوادث المرور، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، مستخدمي الطريق.

## Abstract

Media campaigns are one of the most important pillars of traffic awareness in order to reduce the phenomenon of traffic accidents and reduce their risks. Accordingly, this study sought to reveal the effectiveness of media campaigns on traffic awareness provided by the National Center for Road Prevention and Security, and the role it plays in spreading and establishing traffic awareness among individuals. The study conducted on a sample of road users in the State of Setif shows that these campaigns do not have the required effectiveness, which has been reflected into a conviction about it and its contents ostensibly by the targeted individuals and not internally, because they have not significantly affected the behaviors and the attitudes of the target audience, so it reveals flaws and lapses in constructing and designing these campaigns.

**Key Terms:** Effectiveness, media campaigns, traffic awareness, traffic accidents, National Center for Road Prevention and Security, Road Users.