

أهمية التربية المرورية في تقليل من حوادث المرور

فاطمة مساني حياة بوتفنوشات

جامعة البليدة 2 / الجزائر جامعة البويرة / الجزائر

hayetboutafenouchet@yahoo.fr mesfatma2012@yahoo.fr

معلومات البحث
تاريخ الاستلام : 2020 / 9 / 24
تاريخ قبول النشر : 2020 / 10 / 12
تاريخ النشر : 2020 / 11 / 28

المستخلص

تعدّ حوادث المرور من بين الأسباب الرئيسة للوفاة في العالم بشكل عام والبلدان النامية بشكل خاص، والجزائر من بين أحد هذه البلدان النامية التي تعاني من خطورة ظاهرة حوادث المرور. وإحصائيات المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق خير دليل على ذلك حيث تم تسجيل 3639 حالة وفاة سنة 2017 بسبب حوادث المرور و 3310 حالة وفاة أخرى سنة 2018، ناهيك عن عدد الجرحى والحالات الأخرى التي تعرضت للعجز الحركي والإعاقة الجسدية جراء ذلك.

وأكدت الدراسات أنّ العنصر البشري هو المسبب الرئيسي في هذه الحوادث، وعليه فقد يتوقف الأمر على سلوك السائق بالدرجة الأولى ودرجة وعيه. ولن يتأتى هذا إلا من خلال التربية المرورية ونشر الثقافة المرورية بالمجتمع والقيام بالحملات التوعوية والتحسيسية والحرص على التكوين الجيد، والتي من شأنها الرفع من مستوى معارف السائق وتحليه بالمسؤولية أثناء استخدامه للمركبة.

وفي هذا الصدد، سنحاول في مداخلتنا هذه التركيز على أهمية التربية المرورية ورفع الوعي المروري لدى السائق ومدى تأثير ذلك على ظاهرة حوادث المرور بالجزائر مع التطرق لبعض الدراسات في هذا الشأن.

الكلمات الدالة: حوادث المرور، التربية المرورية، الوعي المروري، سلوك السائق، استخدام المركبة، قوانين المرور، السلامة المرورية.

The Importance of Traffic Education in Reducing Traffic Accidents

Hayit Boutvenuchat

Fatima Masani

University of Blida 2 / Algeria University of Bouira / Algeria

Abstract:

Traffic accidents are among the leading causes of death in the world in general and developing countries in particular. Algeria is among one of these developing countries that suffer from the gravity of traffic accidents, and the statistics of the National Center for Road Safety and Prevention have good evidence for this, as 3,639 deaths were recorded in 2017 due to traffic accidents and 3,310 other deaths in 2018, not to mention the number of wounded and other cases that suffered from motor disability and physical handicap as a result.

Studies have confirmed that the human factor is the main cause of these accidents, so it may depend on the driver's behavior primarily and the degree of his awareness. This will only come through traffic education, spreading traffic culture in society, carrying out awareness and awareness campaigns, and ensuring a good training, which would raise the level of driver knowledge and responsibility while using the vehicle.

In this regard, we will try to focus on the importance of traffic education and raise the traffic awareness of the driver, the impact of this on the phenomenon of traffic accidents in Algeria with some studies on this matter.

Key words: Traffic accidents, traffic education, traffic awareness, driver behavior, vehicleuse, trafficlaws, traffic safety

by University of Babylon is licensed under a Journal of University of Babylon for Humanities (JUBH)

[Creative Commons Attribution 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)

المقدمة:

تشكل ظاهرة حوادث المرور في الجزائر سبباً رئيسياً للوفاة، كيف لا وفي كل يوم تسجل حالات جديدة من الأشخاص الذين يلقون حتفهم بسبب حوادث الطرقات، هاته الأخيرة التي باتت ترهق المجتمع من جراء الأضرار التي تخلفها سواء كانت بشرية أم مادية على حد سواء. ولهذا يجب دق ناقوس الخطر واتخاذ الإجراءات الفعالة والصارمة للحد من حجم هذه الظاهرة وقد تأتي التربية المرورية من أولويات هذه الإجراءات التي على السلطات اتخاذها لكون أن الدراسات والإحصائيات تثبت في كل مرة أن العنصر البشري يعد المسؤول الأول و المسبب الرئيسي لحوادث المرور.

وللاقترب أكثر من موضوع أهمية التربية المرورية ورفع الوعي المروري لدى السائق ومدى تأثير ذلك على ظاهرة حوادث المرور بالجزائر نتناول من خلال هذه المداخلة العناصر التالية:

-مقدمة

- 1- مفهوم حوادث المرور.
 - 2- أسباب حوادث المرور.
 - 3- تطور حصة حوادث المرور في الجزائر.
 - 4- الإطار القانوني للسلامة المرورية.
 - 5- مفهوم التربية المرورية وأهدافها.
 - 6- أبعاد التربية المرورية.
 - 7- سمات التربية المرورية.
 - 8- مؤسسات نشر التربية المرورية.
 - 9- التربية المرورية ودورها في الحد من حوادث المرور.
- خاتمة.

1- مفهوم حوادث المرور:

إن حوادث المرور هي حوادث السير، أي الحوادث التي تحدث في الطريق، وبصفة عامة فهي اصطدام المركبات سواء اصطدام مركبة مع مركبة أخرى أو اصطدام مركبة بأشياء معينة كالعمود الكهربائي، اللافتات، الحيوانات الضخمة، الأشجار...الخ. ومن أهم مخلفات هذه الحوادث نجد الخسائر البشرية والمادية الكبيرة التي تسجل يوميا.

2- أسباب حوادث المرور:

لقد أصبحت حوادث المرور من الظواهر التي يتم تسجيلها يوميا في العالم والجزائر، والتي باتت تهدد حياة الأفراد سواء السائقين وحتى المشاة، حيث أن "ظاهرة حوادث المرور تعود في الأصل إلى أسباب عديدة ومتنوعة والتي يجب تحديدها وتحليلها قبل القيام بأي خطوة أو نشاط فعلي لمكافحتها ميدانيا (...). ومع ذلك يمكن تصنيف وتقييم خطورتها حسب ثلاث فئات وهي:

- الأسباب المرتبطة بالعامل البشري.
- الأسباب المرتبطة بالمركبة.
- الأسباب المرتبطة بالمحيط".⁽¹⁾

2-1- العنصر البشري: يعدّ الإنسان السبب الرئيسي لوقوع حوادث المرور، وهو المسؤول الأساسي، وهذا بسبب عدم التحكم الجيد في المركبة، الإفراط في السرعة، التجاوزات الخطيرة، القيادة تحت تأثير الكحول، استعمال الهاتف النقال، المخالفات بشكل عام... الخ. وهذا نتيجة عدم احترام قانون المرور. ويمكن القول إن سلوكيات الأفراد غير اللائقة في الطريق تؤدي حتماً إلى وقوع الحوادث المرورية، وقد ترجع ذلك إلى قلة التكوين الذي يتلقونه في مدارس تعليم السيقا.

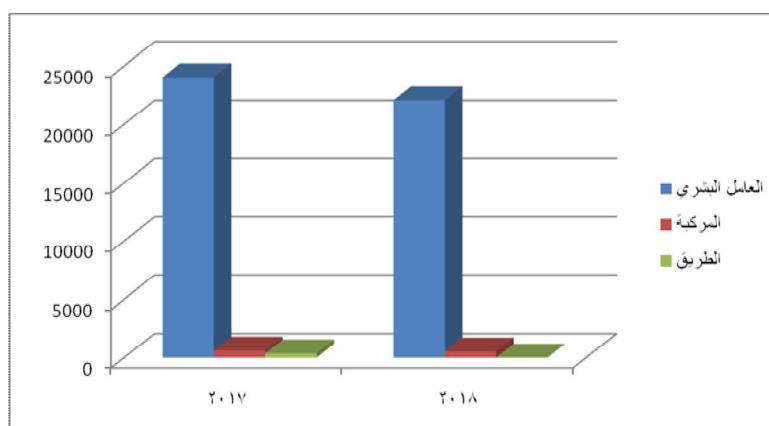
2-2- المركبة: تعد المركبة السبب الثاني لوقوع حوادث المرور، فعدم صلاحية المركبة وقدمها يؤدي حتماً إلى الهلاك، حيث "تعد سلامة المركبة وصلاحيتها للاستعمال من العناصر المهمة التي تحفظ سلامة الفرد والآخرين، وتقع مسؤولية صيانة المركبة على الفرد، فهو المسؤول الأول والأخير عن سلامتها وأن أي خلل ينتج عن إهمال صاحب المركبة فهو مسؤول عنها مسؤولية مباشرة".⁽²⁾

2-3- المحيط والطرق: تعد الطرقات ثالث الأسباب المؤدية لوقوع حوادث المرور، وهذا بسبب عدم صلاحية هذه الطرق، والتي تحتوي على عدة عيوب، فالبعض منها طرقات غير معبدة. إلى جانب ذلك نجد أن المحيط يساهم في وقوع هذه الحوادث مثل سوء الأحوال الجوية... الخ. كما أن التنقل في الحضر من المشكلات التي ترهق كاهل السائقين، نتيجة اللافتات الموضوعة مرات في أماكن غير لائقة... الخ. وفي هذا السياق "تعد الحركة والتنقل في الأماكن الحضرية نوعاً ما معقدة ويرجع ذلك إلى الإزدحام وزيادة الطلب على التنقل والحركة المرورية من قبل مستعملي الطريق. يحاول السائق أن يركز إنتباهه إما على الإشارات المرورية في الطريق لتسيير حركة السير التي تواجه نوعاً من المنافسة من قبل اللوحات الإرشادية عند التقاطعات المرورية فتجعل السائق في بعض الأحيان حائراً ومن ثم قد لا يتصرف بطريقة مناسبة".⁽³⁾ واستناداً على ما سبق ذكره، فإن المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق يؤكد أن هناك ثلاثة عناصر من المسببات الرئيسة لوقوع حوادث المرور، ويتضح ذلك من خلال الجدول والشكل التاليين:

الجدول رقم 01: توزيع حوادث المرور حسب السبب خلال سنتي 2017 و 2018

السبب	العدد		النسبة المئوية %	
	2017	2018	2017	2018
العامل البشري	24048	22084	96.0	96,05
المركبة	618	544	2.5	2,37
الطريق	372	363	1.5	1,58
المجموع	25038	22991	100.0	100

المصدر: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق



الشكل رقم 01: يبين توزيع أسباب حوادث المرور بين سنتي 2017 و 2018

المصدر: تم إعداده بناء على معطيات الجدول رقم 01.

الجدول رقم 01 و الشكل رقم 01 يبينان أن العنصر البشري أخطر عامل متسبب في حوادث المرور ويشكل معتبر، فكما يبين الجدول رقم 01 أن العامل البشري يتسبب بما يقدر بحدود 96% من مجموع الأسباب بالنسبة لسنة 2017 و 2018. وفي العنصر البشري تشير الإحصائيات حسب المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق أن السرعة المفرطة تنصدر المرتبة الأولى فبالنسبة لسنة 2017 تم تسجيل نسبة 22,6% من مجموع الحالات الأخرى. وفي سنة 2018 قدرت النسبة ب 19,69%. وتأتي المركبة في المرتبة الثانية والطريق في المرتبة الثالثة.

وعليه فالتربية المرورية عامل مهم في التخفيف من حوادث المرور كون العنصر البشري كما لاحظنا هو المسؤول الأول عن الحوادث المرورية التي تؤدي بأرواح العديد يوميا وتستنزف الاقتصاد الوطني نتيجة الخسائر المادية التي تتسبب فيها هذه الحوادث.

3- تطور حصيلة حوادث المرور في الجزائر:

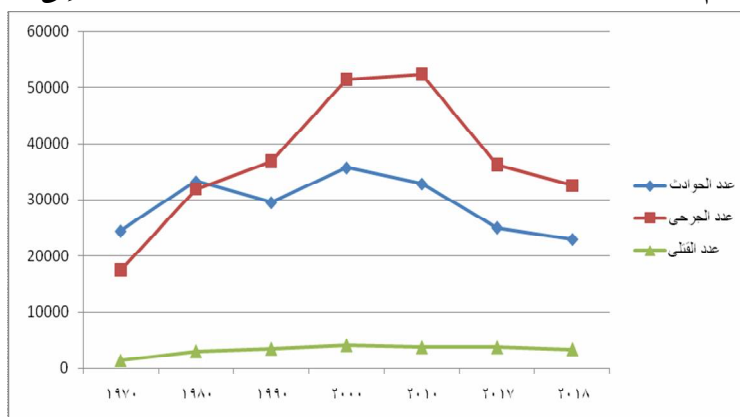
تعد الجزائر من بين البلدان التي تشكل حوادث المرور بها خطورة كبيرة نتيجة الحجم المعتبر بها، وللوقوف على شدة الظاهرة نقوم بتتبع حصيلة حوادث المرور منذ 1970 إلى غاية 2018 من خلال عدد الحوادث، وعدد الجرحى وعدد القتلى.

الجدول رقم 02: حصيلة حوادث المرور في الجزائر خلال الفترة 1970 – 2018

السنوات	عدد الحوادث	نسبة التغير %	عدد الجرحى	نسبة التغير %	عدد القتلى	نسبة التغير %
1970	24437	-	17430	-	1374	-
1980	33275	36,17	31928	83,18	2967	115,94
1990	29493	-11,37	36955	15,74	3410	14,93
2000	35771	21,29	51506	39,37	4025	18,04
2010	32873	-8,10	52435	1,80	3660	-9,07
2017	25038	-23,83	36287	-30,80	3639	-0,57
2018	22991	-8,18	32570	-10,24	3310	-9,04

المصدر: معطيات المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق.

الشكل رقم 02: يبين حصيلة حوادث المرور بالجزائر من سنة 1970 إلى 2018



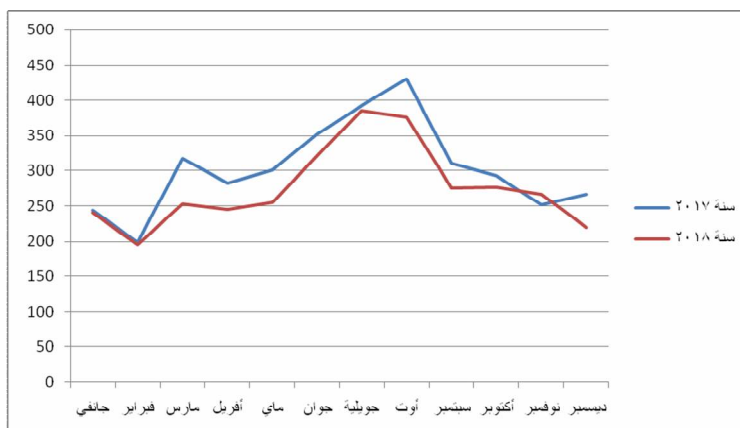
المصدر: تم إعداده بناء على معطيات الجدول رقم 02

من خلال قراءتنا للجدول رقم 02 والشكل رقم 02، نجد أن حوادث المرور في الجزائر تعرف ارتفاعاً كبيراً في العشرية الأولى 1970 - 1980، أين سجلت نسبة التغير بـ 36,17%، لتتراجع قليلاً لفترة قصيرة ثم يرتفع العدد من جديد في العشرية الموالية 1990 - 2000 سواء في عدد حوادث المرور، أو عدد الجرحى أو حتى عدد القتلى هذه الأخيرة التي إرتفعت بـ 18,04%. وقد يعود هذا للتجاوزات الخطيرة من طرف مستخدمي الطريق وعدم احترام قوانين المرور. ضف إلى ذلك كثرة المركبات خصوصاً مع انتشار عملية البيع بالتقسيط. أما الفترة الممتدة من 2010 إلى 2017 تعرف نسبة التغير في حوادث المرور وعدد الجرحى تراجعاً عن الفترات السابقة. وقد يعود هذا إلى العقوبات المشددة على المخالفين للقوانين من جهة، ومن جهة أخرى تعزيز تلك القوانين، لكن رغم ذلك الانخفاض فحجم الظاهرة لا يزال معتبراً نتيجة تدخل عوامل عديدة خلافاً عن القوانين والتشريعات المرورية التي يصدرها التشريع الجزائري. فقد يكون غياب الوعي المروري وعدم تحمل المسؤولية خصوصاً عند الفئة الشابة من الأسباب الرئيسية وراء الأرقام المرعبة التي تعرفها ظاهرة حوادث المرور بالجزائر.

الجدول رقم 03: مقارنة الوفيات بسبب حوادث المرور بين 2017 و 2018 عبر الأشهر

الأشهر	سنة 2017	سنة 2018	الفارق	نسبة التغير %
جانفي	244	240	4-	1,64-
فبراير	199	195	4-	2,01-
مارس	317	253	64-	20,19-
أفريل	282	245	37-	13,12-
ماي	301	255	46-	15,28-
جوان	352	322	30-	8,52-
جويلية	392	386	6-	1,53-
أوت	430	377	53-	12,33-
سبتمبر	310	275	35-	11,29-
أكتوبر	293	277	16-	5,46-
نوفمبر	252	266	14	5,56
ديسمبر	267	219	48-	17,98-
المجموع	3639	3310	329-	9,04-

المصدر: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق.



الشكل رقم 03: التوزيع الشهري للوفاة جراء حوادث المرور خلال سنتي 2017 و 2018

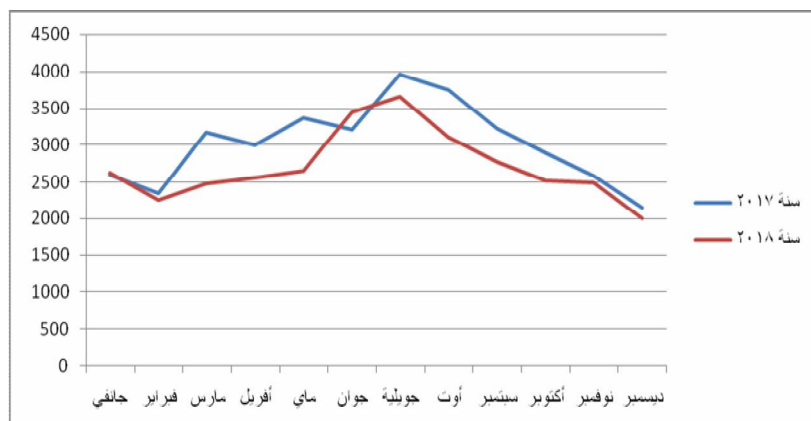
المصدر: تم إعداده بناء على معطيات الجدول رقم 3

من خلال الجدول رقم 03 والشكل رقم 03 نلاحظ أن هناك انخفاضاً طفيفاً في عدد القتلى بسبب حوادث المرور في سنة 2018 مقارنة ب 2017، ما عدا شهر نوفمبر الذي عرف زيادة. كما لاحظنا من خلال أشهر السنة وفي كلتا السنتين أي 2017 و 2018 أن ارتفاع عدد القتلى يكون في فصل الصيف من شهر جوان إلى شهر أوت. وقد يعود هذا لارتفاع حجم الحركة في فصل الصيف على مستوى طرقات الشريط الساحلي، بالإضافة إلى حرارة الجو التي تجعل السائقين متوترين من الازدحام، ومن ثم يكون هناك إفراط في السرعة.

الجدول رقم 04: التوزيع الشهري للجرحى جراء حوادث المرور بين سنتي 2017 و 2018 حسب الأشهر.

الأشهر	سنة 2017	سنة 2018	الفارق	نسبة التغير
جانفي	2605	2633	28	1,07
فبراير	2357	2254	103 -	4,37 -
مارس	3168	2478	690 -	21,78 -
أفريل	3003	2561	442 -	14,72 -
ماي	3367	2650	717 -	21,29 -
جوان	3215	3446	231	7,19
جويلية	3964	3654	310 -	7,82 -
أوت	3747	3099	648 -	17,29 -
سبتمبر	3221	2776	445 -	13,82 -
أكتوبر	2893	2520	373 -	12,89 -
نوفمبر	2593	2490	103 -	3,97 -
ديسمبر	2154	2009	145 -	6,73 -
المجموع	36287	32570	3717 -	10,24 -

المصدر: المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق



التوزيع الشهري للجرحى جراء حوادث المرور بين سنتي 2017 و 2018

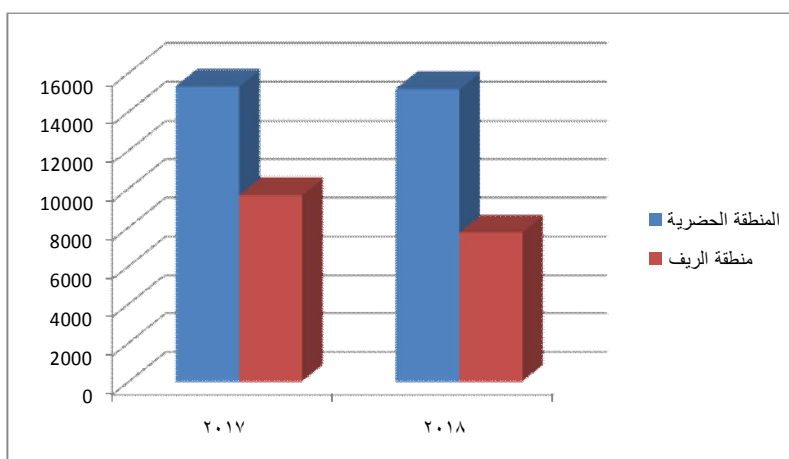
المصدر: تم إعداده بناء على معطيات الجدول رقم 04.

الجدول 04 والشكل 04 أعلاه، يظهران في العموم بعض الانخفاض الطفيف في عدد الجرحى من خلال المقارنة بين سنة 2017 و 2018. وتبقى نفس الملاحظة بالنسبة للجدول السابق فيما يخص الأشهر التي تعرف الارتفاع المحسوس والمتمثلة في أشهر الصيف أي موسم الاصطياف وما ينجر عنه من كثرة الحركة خصوصاً بالمناطق الساحلية والطرق المؤدية للمركبات السياحية وكثرة السهر المؤدي أحياناً لحالة السكر لبعض السائقين، ومن ثم التسبب في حوادث مرور خطيرة.

الجدول رقم 05: مقارنة حوادث المرور بين الريف والحضر خلال سنتي 2017 و 2018

منطقة السكن		عدد الحوادث		النسبة المئوية %	
		2018	2017	2018	2017
المنطقة الحضرية		15211	15335	66.16	61.2
منطقة الريف		7780	9703	33.84	38.8
على المستوى الوطني		22991	25038	100.0	100.0

المصدر: المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق.



الشكل رقم 05: يبين الفرق في حوادث المرور حسب منطقة السكن بين الريف والحضر سنتي 2017 و 2018.

المصدر: تم إعداده بناء على معطيات الجدول رقم 05

معطيات الجدول 05 و الشكل 05 يبينان الفارق الواضح في حجم حوادث المرور بين الريف والحضر، سواء في سنة 2017 أو في سنة 2018، وهذا بالارتفاع المعتبر بالحضر، تبعاً للازدحام الكبير بالحضر وكثرة المركبات والتوتر الذي يعاني منه السائق، والذي يدفعه للتجاوزات الخطيرة ومخالفة قوانين المرور من خلال الإفراط في السرعة، وعدم احترام إشارات المرور..... إلخ.

الجدول رقم 06: توزيع السائقين المتورطين في حوادث المرور حسب أقدمية رخصة السياقة خلال سنتي 2017 و 2018.

أقدمية السياقة		عدد السائقين		النسبة المئوية %	
		سنة 2017	سنة 2018	سنة 2017	سنة 2018
		6894	5370	27.5	23.36
> 2 سنة		5640	5652	22.5	24.58
2- 5 سنوات		6030	5618	24.1	24.44
5- 10 سنوات		3095	2879	12.4	12.52
< 10 سنوات		849	994	3.4	4.32
غير محدد		2530	2478	10.1	10.78
بدون رخصة سياقة		25038	22991	100.0	100
المجموع					

المصدر: المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق.

الإح3صائيات المسجلة في الجدول رقم 6، والمتعلقة بتوزيع السائقين حسب أقدمية رخصة السياقة تظهر أنه بالنسبة للسنتين 2017 و 2018 أن السائقين الذين لديهم أقل من 10 سنوات هم الأكثر تورطاً في حوادث المرور، وهذا يعود لقلة الخبرة التي تجعل السائق لا يتحكم بالشكل اللائق في المركبة أو في الأشياء الأخرى التي قد تعترضه في الطريق، ولا يتمكن من تفاديها، وهنا قد يحدث ما لا يحمد عقباه.

الجدول رقم 07: سن السائقين المتورطين في حوادث المرور خلال سنتي 2017 و 2018.

عدد الحوادث		النسبة المئوية %		السن
سنة 2017	سنة 2018	سنة 2017	سنة 2018	
821	711	2.3	3.09	> 18 سنة
8804	7992	2.35	34.76	من 18 إلى 29 سنة
7066	6487	2.28	28.22	من 30 إلى 39 سنة
4148	3900	6.16	16.96	من 40 إلى 49 سنة
2495	2307	10.0	10.03	من 50 إلى 59 سنة
1549	1487	2.6	6.47	< 60 سنة
155	107	6.0	0.47	غير معروف
25038	22991	100.0	100	المجموع

المصدر: المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق.

يعدّ السن عمومًا مؤشرًا لمدى اتزان الشخص ووعيه وتحمله للمسؤولية، فكلما كان الفرد أكبر سنًا كلما كان أكثر وعيًا وصرامة. والجدول أعلاه يترجم لنا ما قلناه، حيث يظهر أن أكثر السائقين المتورطين في حوادث المرور هم الشباب الذين يتراوح سنهم ما بين 18 و 39 سنة في حين تتخفّف النسبة كلما ارتفع سن السائق. فالشباب عمومًا يكون متهورًا وغير مسؤول، ومن هنا تحدثت الكوارث والنتيجة يكون ثمنها غاليًا جدًا، وهي أرواح البشر، فقد تنتهي الكارثة بوفاة الشخص أحيانًا وأحيانًا أخرى بإصابات وحتى تلك الإصابات قد تكون خطيرة وتترك الضحية مقعدًا للأبد.

4- الإطار القانوني للسلامة المرورية:

لقد صدرت مجموعة من القوانين في إطار السلامة المرورية، فجاء قانون رقم 01-14 المؤرخ في 19 أوت 2001، والذي ألغى القانون رقم 87-09 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها ومنها، وركز على زيادة قيمة الغرامات المالية والجزافية. لكن رغم هذه التدابير عرف عدد الوفيات منحنى تصاعديًا، بلغت ذروته سنة 2003 ب: 4343 قتيلاً⁽⁴⁾، وهذا ما أدى إلى إصدار قانون 04-16 المؤرخ في 10 نوفمبر 2004 المعدل والمتمم للقانون 01-14، والذي ركز على العقوبات الإدارية برفع حالات سحب رخص السياقة. فكانت الفترة الممتدة بين 2005-2009 أسوأ من سابقتها، حيث انتهت سنة 2008 بأرقام مرعبة (40481 عدد الحوادث، 4422 قتيلاً، 64708 جريحاً)⁽⁵⁾. فما كان على السلطة التشريعية إلا أن تصدر مرة أخرى قانوناً جديداً تمثل في الأمر رقم 09-03 المؤرخ في 29 جويلية 2009 المعدل والمتمم للقانون 01-14 منتهجة أسلوباً أكثر ردةً، فرفعت من قيمة الغرامات الجزافية والمالية وشددت في الجزاءات الإدارية والقضائية لمواجهة العنف الطرقات، مما أدى في السنة الموالية إلى انخفاض في نسبة الحوادث والجرحى والقتلى، حيث بلغت على التوالي: -18,64%، -17,31%، -21,15% (33207 حادث، 53045 جريحاً و 3639 قتيلاً، وهذا في المدة الممتدة من فيفري 2010 إلى جانفي 2011)⁽⁶⁾.

وقد تمت المواصلة في الإجراءات الوقائية المتخذة من السلطات المعنية، وذلك باعتماد نظام رخصة السياقة بالنقاط وشهادة الكفاءة المهنية لسائقي المركبات المخصصة لنقل الأشخاص والبضائع من خلال المرسوم التنفيذي رقم 11-376 المؤرخ في 12 نوفمبر 2011 المعدل والمتمم للمرسوم التنفيذي رقم 04-381 المؤرخ في 28 نوفمبر سنة 2004 الذي يحدد قواعد حركة المرور عبر الطرق، والذي دعم مؤخرًا بإصدار قانون رقم 17-05 المؤرخ في 16 فبراير 2017 والذي جاء بتدابير جديدة متعلقة بتكوين سائقي المركبات المخصصة لنقل الأشخاص والبضائع والمواد الخطرة وكذا نظام الرخصة بالنقاط، إضافة إلى إصدار مرسوم تنفيذي رقم 19-318 المؤرخ في 2 ديسمبر 2019 يحدد تنظيم المجلس التشاوري ما بين القطاعات للوقاية والأمن في الطرق والمكلف بمجموعة من المهام من بينها تحديد سياسة وإستراتيجية وطنيتين للوقاية والأمن في الطرق، تصميم إستراتيجية للإعلام والاتصال في مجال الوقاية والسلامة المروريتين، التشجيع على تنفيذ كل تدبير من شأنه ترقية التعليم والتربية والبحث في مجال السلامة المرورية ضمن الأوساط المدرسية والجامعية والتكوين المهني.

انطلاقاً من التشريع الأخير (المرسوم التنفيذي رقم 19-318) والذي برز فيه التنويه إلى ضرورة الاهتمام بتفعيل ثقافة الوقاية والسلامة المرورية عبر الطرق في المؤسسات التربوية والتعليمية نأمل أن يكون

قاطرة التدابير الفعالة في التقليل من حوادث المرور كون الفرد هو المسبب الرئيسي في حوادث المرور كما أظهرته الإحصائيات.

5- مفهوم التربية المرورية وأهدافها:

إن التربية المرورية هي مفهوم يتكون من شقين، هما التربية والمرور، حيث إن التربية "هي عملية منظمة تهدف إلى إحداث تغيرات مرغوب فيها في سلوك الفرد، من أجل إحداث تطور متكامل للشخصية من جميع جوانبها الجسمية، العقلية، الاجتماعية، الإنفعالية"⁽⁷⁾. أما المرور فنقصد به السير، سواء كان سير الأشخاص أو المركبات.

وعليه فإن التربية المرورية هي "تهج تربوي لتكوين الوعي المروري من خلال تزويد الفرد بالمعارف والقيم والاتجاهات والمهارات التي تنظم سلوكه وتمكنه من التقيد بالقوانين والأنظمة والتقاليد بما يسهم في حماية نفسه والآخرين من الأخطار"⁽⁸⁾. فهي أيضاً تنقيف مروري أي تنقيف الفرد بكل ما يتعلق بالمرور وقوانينه، أي: تزويده بالمعلومات اللازمة عن المرور والسير، وتنمية خبراته ومهاراته في هذا المجال، وأيضاً تغيير أفكاره وسلوكاته الخاطئة حول المرور، وهذا من أجل تفادي الحوادث. ويمكن القول إن التربية المرورية هي معرفة، ومهارات، وقيم وسلوكات وتصرفات.

ومن أهم أهداف التربية المرورية نجد ما يأتي:

- تزويد أفراد المجتمع بالمعارف، الخبرات اللازمة والمهارات حول المرور وقواعده، أي تنمية مهاراته في مجال المرور.

- الوقاية من حوادث المرور والتقليل من حداثها ومن الإصابات والوفيات الناجمة عنها.

- مساعدة التلاميذ على الشعور بالثقة بالنفس وبالآخرين والطمأنينة في التعامل مع وسائل المواصلات وحتى مع السائقين في الطريق.⁽⁹⁾

- تزويد التلاميذ في المدارس بالمفاهيم المرورية، وهذا من خلال المجالات التالية:

- المعارف: هي مفاهيم وحقائق حول القوانين والمبادئ العامة للمرور، أي المعارف المرورية.

- المهارات: تنمية مجموعة من المهارات منها المهارات العقلية والاجتماعية والحركية، وهذا من أجل تفادي بعض المشكلات المرورية.

- المواقف والقيم: وهي تلك المواقف الخلقية، حيث تهدف التربية المرورية لغرسها في سلوك المتعلم، وهذا من أجل مواجهة كل الحوادث المرورية وكيفية القيام بالإسعافات المطلوبة.⁽¹⁰⁾

6- أبعاد التربية المرورية:

للتربية المرورية عدة أبعاد، حيث إنها تنطلق من "ضرورة تغيير المواقف والمفاهيم التي اعتادها الأفراد في مجتمعنا إزاء أنظمة المرور وآدابه، ليس على أساس الخوف من العقاب القانوني، وإنما بالإدراك لها وتفهمها والإنصياغ الذاتي لها واحترامها"⁽¹¹⁾ وعليه فإن أبعاد هذه التربية هي:

- البعد المروري: هو كل ما يرتبط بقواعد المرور والانضباط في الطريق وفق تشريعات.

- البعد البيئي: هو الحفاظ والحماية على العناصر البيئية ومصادرها، والذي يندرج ضمن التربية البيئية.

- **البعد الأمني:** كيفية التعامل مع الغرباء والأشياء في الطريق، وهذا يفرض إبعاد مصادر القلق والتوتر في الطريق.
- **البعد الاجتماعي:** كل ما يتعلق بآداب التعاملات في الطريق مع المسنين والمرضى وذوي الحاجات الخاصة وغيرهم من الأفراد.
- **البعد الصحي:** كل ما يخص الصحة، منها النظافة، والوقاية، والصحة العامة وتلوث البيئة.
- **البعد العلمي:** و الذي يتمثل في تفسير الظواهرات المحيطة تفسيراً علمياً مبنياً على منطق مقبول.
- **البعد القراري:** هو إتخاذ الفرد للقرار فيما يتعلق بأي أمر من أمور الطريق⁽¹²⁾.

7- سمات التربية المروية:

- من أهم سمات وخصائص التربية المروية:
- **المرونة:** هي المرونة في صياغة محتوى النشاط، حسب خصوصيات كل بيئة. وتكون أيضاً المرونة في ترتيب الأنشطة المختلفة وفقاً لطبيعة المراحل العمرية والبيئات المروية، في أهمية المعارف والمهارات المتضمنة. إلى جانب ذلك نجد المرونة في الدور القائم على التنفيذ و المرونة في موقع تنفيذ النشاط.
- **التنوع:** أي تنوع الأداء بين الدارسين وبين طرائق التدريس وأساليب الإشراف والمتابعة والتقويم.
- **الواقعية:** هي الواقعية في التمثيل للأشياء والمواضيع⁽¹³⁾.

8- مؤسسات نشر التربية المروية:

- إن التربية المروية هي عملية تعليمية تقوم بها عدة مؤسسات منها:
- **الأسرة:** تلعب الأسرة دوراً هاماً جداً في مجال التربية المروية التي تعد جزءاً من التربية العامة، وجزءاً من مهام الأسرة، حيث إن "الطفل بطبيعته الإنشائية وتصرفاته العفوية لا يدرك أخطار الطريق لذا فالإهتمام بسلامته وتنمية الوعي المروية لديه واجب على جميع أفراد الأسرة.
- إن المسؤولية في المقام الأول تقع على الآباء والأمهات فعليهم مراقبة تصرفات أطفالهم ومنعهم من اللعب في الأماكن الخطرة وإرشادهم (...). إن تنمية الوعي المروية لدى الطفل واجب على الأسرة و ذلك بتعليم أطفالها الطرق الصحيحة لعبور الطريق"⁽¹⁴⁾.
- **المدرسة:** تعد المدرسة ثاني مؤسسة من مؤسسات التنشئة الاجتماعية التي تزود التلاميذ بكل الخبرات والمهارات اللازمة، وهي تكمل دور الأسرة. وفي هذا المجال تعد التربية المروية أحد مجال اهتمامها، حيث يظهر ذلك من خلال المقررات الدراسية والمناهج التعليمية، حيث "يتلقى طلبة وطالبات المدارس في المناهج الدراسية لدى وزارة التربية والتعليم بعض المفاهيم المروية (...). كالتعريف بضرورة الحفاظ على النفس وعلى الآخرين وعدم الإضرار بالناس، والسير في الطور الأيمن من الشارع وإتباع الإشارات الضوئية والعبور من الأماكن المحددة، والمبينة في الشارع كذلك تعالج بعض الأمور المروية من خلال حصص التربية الفنية؛ إذ يطلب من الطلاب التعبير عن أسبوع المرور فنياً وما ينبغي أن يكون عليه الفرد إزاء تلك القواعد"⁽¹⁵⁾.
- تلعب المدرسة دوراً هاماً في رفع الوعي المروية لدى التلاميذ، حيث يتم " خلق الوعي المروية لدى الطالب بتعليمه قواعد وآداب المرور، فالمدرسة هي الصرح الذي يتلقى فيه الطالب العلوم و التربية في

مختلف المجالات، ويمكن لها من خلال غرس الوعي المروري في نفوس الطلاب المساهمة في تحقيق السلامة المرورية⁽¹⁶⁾.

- **مدارس تعليم السياقة:** هي مدارس متخصصة في تعليم السياقة، لها دور بارز في التعليم والتكوين وتنمية المهارات المرورية، فيفضلها يمكن أن يصبح الفرد سائقاً ماهراً، وهذا يتوقف على نوعية التكوين ومدته، وفي هذا المجال كثر الحديث على مدارس تعليم السياقة نتيجة الانتقادات الموجهة لها من خلال عملية التكوين التي أصبحت لا تحقق أغراض وأهداف التربية المرورية.

- **وسائل الإعلام:** تعدّ وسائل الإعلام من أهم الوسائل لنشر التربية المرورية، وذلك من خلال الحصص والحملات التوعوية، وهذه الوسائل سواء كانت وسائل سمعية أم بصرية أم مكتوبة لها دور كبير في تثقيف الأفراد في المجال المروري.

- **رجال الأمن والدرك الوطني المكلفين بالوقاية عبر الطرقات:** يسعى هؤلاء المختصون في المجال المروري على أمن الأفراد عبر الطرقات من خلال ردع كل المخالفين للقانون المروري، إلى جانب ذلك تزويدهم بالمعارف المرورية.

9- التربية المرورية ودورها في الحد من حوادث المرور:

تعدّ التربية المرورية من أهم الأساليب الوقائية للتخفيف من مخاطر حوادث المرور، ويتم نشر هذه التربية في عدة مؤسسات منها المدرسة، والأسرة، ووسائل الإعلام، ومدارس تعليم السياقة... الخ. وقد يكتسب الفرد ثقافة مرورية من خلال هذه التربية، حيث تعد الثقافة المرورية شكلاً من أشكال الوقاية وهي معرفة، قيم واتجاهات وسلوكيات أو ممارسات. إذ أنها ترجمة تلك المعارف المرورية إلى سلوكيات وممارسات مرورية مقبولة إجتماعياً. ويعني ذلك تكوين وعي مروري لدى الفرد الذي سيقود إلى نشر السلامة المرورية التي هي "الوقاية للحد من أو منع وقوع الحوادث المرورية ضماناً لسلامة الإنسان وممتلكاته وحفاظاً على أمن البلاد ومقوماته البشرية والاقتصادية.

إن السلامة المرورية بمفهومها الواسع تهدف إلى تبني كافة الخطط والبرامج واللوائح والإجراءات، وأن محور السلامة المرورية يتمثل في ثلاثة عناصر وهي (المركبة، والطريق، والعنصر البشري)⁽¹⁷⁾.

وفي هذا الصدد فإن الوقاية من حوادث المرور هي أنجع الطرق والوسائل لمكافحة ومجابهة ظاهرة حوادث المرور. إذ تعتبر هذه الأخيرة جريمة يعاقب عليها القانون كونها غير مقبولة إجتماعياً.

وعليه فالوقاية من حوادث المرور تشبه بالوقاية من الجريمة، حيث أن "الجريمة هي قبل كل شيء خرق للقانون الجنائي، والحوادث المرورية في الغالب تحدث نتيجة لخرق القوانين المرورية.

الفعل الإجرامي لا يحدث إلا بتوفر ثلاثة شروط (مجتمعة) وهي:
أولاً: الإرادة الإجرامية.

ثانياً: المقدرة.

ثالثاً: توفر الفرصة.

وهو ما يسمى (متلث الجريمة).

والحوادث المرورية هي الأخرى ترجع في غالبيتها إلى ثلاثة عوامل أساسية وهي:

1- السائق (إرادة وسلوك السائق).

2- المركبة (السيارة).

3- الطريق (أو المحيط بصورة عامة).

وعليه يتشكل لدينا أيضا مثلث الحوادث المرورية⁽¹⁸⁾.

إستنادا على ما سبق ذكره، فإن الوقاية المرورية هي أهم التدابير والإجراءات المتخذة في هذا المجال للتقليل من حوادث المرور، حيث أن "مفهوم الوقاية من حوادث المرور يعادل المفهوم العلمي للوقاية من الجريمة ويصبح مفهوم الوقاية من حوادث المرور تبعًا لذلك هو تدابير مجتمعية قبلية محسوبة ذات طابع عملي ميداني احترافي يمكن أن تكون على شكل واحدة أو أكثر أو كلها من تدابير على شكل:

1- برامج توعوية.

2- تأهيلية.

3- تدريبية (....) التدابير الوقائية تكون إذن بهدف الحيلولة من وقوع الحوادث المرورية من أصله، أو على الأقل التقليل منها ومن نتائجها السلبية على الفرد والمجتمع على حد سواء⁽¹⁹⁾.

وفي هذا المجال أجريت عدة دراسات تتطرق إلى دور التربية المرورية وتأثيرها الإيجابي إتجاه ظاهرة حوادث المرور من خلال مختلف المؤسسات الاجتماعية منها المدرسة التي تعد من مؤسسات نشر التربية المرورية وتلقين التلاميذ مجمل المعارف والخبرات اللازمة في مجال السلامة المرورية. ففي هذا الصدد يشير الإعلامي المعروف بالشرطي المخفي وصاحب الحصة المشهورة في التلفزيون الجزائري طريق السلامة "محمد العزوني" إلى أن "التربية المرورية لا مفر منها لتحضير جيل المستقبل من السواق، فقانون المرور الصادر في سنة 1987 وفي مادته 21 نص على إدراج مادة التربية المرورية في المقررات المدرسية لكن المادة لم تطبق إلى يومنا هذا بسبب غياب النص التطبيقي.

إن طفل اليوم هو رجل وسائق المستقبل لو علمناه نظريًا ودرّبناه تطبيقًا على القواعد السليمة للمرور والسير سنحصل على شاب في سن 18 ملتزم ومحافظ ومقتنع بأداب المرور وقواعده لأنها مبادئ مغروسة بداخله⁽²⁰⁾.

وفي هذا الإطار جاءت الدراسة الموسومة بـ "مدى كفاية التوعية المرورية في المؤسسات التعليمية للحد من حوادث المرور من وجهة نظر المعلمين والتلاميذ" (دراسة ميدانية للمدارس الابتدائية بمقاطعة بوزريعة الجزائر)، وهي من إعداد الباحثين معمري ثامر، وبادي نواره في إطار المشاركة في الملئقى الوطني الأول حول حوادث المرور بين مستعملي الطريق وتنظيم المرور بكلية العلوم الاجتماعية والإنسانية/ جامعة باتنة يومي 24/ 25 أفريل 2013.

انطلقت الدراسة من خلال طرح التساؤل العام للإشكالية على النحو التالي: ما مدى كفاية التوعية المرورية في المؤسسات التعليمية من وجهة نظر عينة الدراسة؟ وتفرعت عنه التساؤلات الفرعية التالية:

- ما مدى كفاية التوعية المرورية في المناهج الدراسية من وجهة نظر المعلمين؟
- ما مدى كفاية المناهج الدراسية في التوعية المرورية لدى تلاميذ المدرسة الابتدائية؟
- هل توجد فروق بين التلاميذ حول مدى كفاية التوعية المرورية في المؤسسات التعليمية وفق متغير الجنس؟

- منهج الدراسة: تم الاعتماد على المنهج الوصفي.

-مكان إجراء الدراسة: لقد تم إجراء الجانب الميداني من الدراسة الحالية على مستوى 5 ابتدائيات من مقاطعة بوزريعة بالجزائر العاصمة، وهي: ابتدائية عمر لاغا، أحمد ابن طولون، ابن بطوطة، دحمان عسوس، حفصة أم المؤمنين.

-عينة الدراسة: تم اختيار عينة البحث بطريقة عشوائية وهي إحدى الطرق الاحتمالية، فتكون عينة الدراسة من 20 معلما منهم 15 معلمة و 5 معلم أو 50 تلميذا منهم 25 إناث و 25 ذكور من مستوى السنة الخامسة ابتدائي المسجلين بالسنة الدراسية 2012 / 2013.

-أدوات الدراسة: لقد تم القيام ببناء استبيانين، الأول موجه للتلاميذ لقياس مستوى الوعي المروري لديهم. أما الاستبيان الثاني فهو موجه للمعلمين لقياس الاتجاهات نحو كفاية التوعية المرورية في المناهج الدراسية. كما قام الباحث ان بدراسة استطلاعية على عينة من المعلمين والتلاميذ للإلمام بجوانب الدراسة في الميدان وتكوين صورة لبناء مقاييس موضوعية.

-الأدوات الإحصائية للدراسة: تم الاعتماد على النسب المئوية، واختبار (ت) لقياس الفروق.

- نتائج الدراسة: من خلال الدراسة المعالجة تم التوصل إلى مجموعة من النتائج وهي:

- عدم كفاية التوعية المرورية في المناهج الدراسية لمستوى الخامسة ابتدائي من وجهة نظر معلمي المرحلة الابتدائية.

- ضعف وعدم كفاية التوعية المرورية لدى تلاميذ المستوى الخامسة من التعليم الابتدائي.

- وجود فروق ذات دلالة إحصائية بين التلاميذ حول مدى كفاية التوعية المرورية في المؤسسات التعليمية وفق متغير الجنس، حيث اتضح من خلال النتائج أن الإناث أظهر نوعياً مرورياً أكثر من الذكور.

تم التوصل أيضاً من خلال الدراسة الاستطلاعية وكذا الملاحظة المباشرة إلى مجموعة أخرى من النتائج نذكر أهمها في ما يأتي:

- ضعف معرفة التلاميذ بمرحلة الأساس والتعليم قبلاً لمدرسي لمحتوى التوعية المرورية، وضعف ممارستهم لهذا المحتوى.

- لا يشمل المنهج التعليمي للمرحلة الابتدائية وبالخصوص مستوى الخامسة ابتدائي على أي مقرر للتوعية المرورية.

- غالبية التلاميذ لم تتاح لهم الفرصة لزيارة مراكز الفحص الآلي أو معارض المرور.

- غالبية المدارس التي طبقت فيها الدراسة لم تقم باحتضان أي يوم إعلامي أو ورشة عمل أو محاضرة حول التوعية المرورية.

- أغلب أهداف التوعية المرورية لا تحقق بالدرجة المطلوبة مع غياب الأجهزة التربوية والتوعوية عامة مثل الأسرة والمدارس والمؤسسات الاجتماعية وغيرها، وعدم اللعب دورها في التنشئة والتوعية المرورية⁽²²⁾.

إضافة على الدراسة السابقة، نجد دراسة أخرى في مجال التربية المرورية، وهي دراسة عنوانها واقع التربية المرورية، دراسة ميدانية في مدينة أدرار.

كانت فرضيات الدراسة على النحو التالي:

- تلعب التنظيمات المحلية كجمعية طريق السلامة والكشافة الإسلامية بمدينة أدرار دوراً في التربية المرورية.

- تلعب التنظيمات المحلية في أدرار دورا في تعليم الأطفال مبادئ السلامة المرورية.
 - لتنظيم الندوات والمحاضرات دور في نشر الوعي المروري بمدينة أدرار.
 - تساهم البرامج التلفزيونية والإذاعية في نشر الثقافة المرورية بمدينة أدرار.
- مجالات الدراسة:** تمثل المجال المكاني لهذه الدراسة في كل من الكشافة الإسلامية وجمعية طريق السلامة لولاية أدرار وفيما يخص المجال البشري فهو مجموعة المنخرطين في جمعية طريق السلامة والكشافة الإسلامية المكلفين بنشر التربية المرورية .

- **العينة:** عينة عشوائية بسيطة.

- **المنهج :** اعتمد في هذه الدراسة على المنهج الوصفي

- **التقنية:** هي تقنية الإستمارة

- **نتائج الدراسة:**

- تعليم الأطفال مبادئ السلامة المرورية عملية موجودة في أرض الواقع ولكن تتخللها بعض الصعوبات المتمثلة في نقص الإمكانيات المادية بشكل خاص، وعدم تعاون الكثير من المؤسسات التربوية مع الهيئات النشطة في الميدان، وذلك رغم الجهود التي تقوم بها هذه الفئة.

- يوجد جهد يتمثل في برمجة محاضرات وندوات قصد الوصول إلى غرس ثقافة مرورية لدى الفرد. لكن الملاحظ هو اقتصار تنظيم هذه المحاضرات على المناسبات الوطنية والعالمية.

- للبرامج الإذاعية والتلفزيونية إسهام كبير في نشر الوعي المروري من خلال حرصها على بث حصص مرورية وحصص تلفزيونية والمتمثلة في الدعاية والإشهار⁽²³⁾.

من خلال ما سبق ذكره يمكن القول إن للتربية المرورية دورا وأهمية في التقليل من حوادث المرور، وذلك من خلال المجهودات المبذولة في هذا الإطار، حيث تلعب كل من مؤسسات نشر التربية المرورية من أسرة، مدرسة، رجال الأمن ووسائل الإعلام وغيرهم من تنمية الوعي المروري لدى الفرد وتغيير اتجاهاته السلبية وغير السوية.

خاتمة:

من خلال ما سبق ذكره نرى بأن التربية المرورية هي عملية تعليمية، تزود الأفراد بالخبرات اللازمة حول المرور والسير ومحاولة تنمية ثقافتهم المرورية، حيث أن هذه الأخيرة تشمل مؤشرات أساسية وهي المعرفة المرورية، تقييم تلك المعرفة المرورية وتأصيلها ثم بناء الاتجاهات الصحيحة، والتي تؤثر بدورها على حوادث المرور التي أصبحت من المسببات الرئيسية للوفيات في العالم والجزائر. ومن أجل التقليل من هذه الحوادث يسعى المختصين في هذا المجال إلى سن قوانين ردية تجرم كل شخص يخالف القانون المروري، إلى جانب ذلك إعطاء الأهمية الكبرى للتربية المرورية والتكوين .

قائمة الهوامش والمراجع:

1. المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، إحصائيات حوادث المرور لسنة 2003، ص 14 بصيغة PDF
2. جمال عبد المحسن عبد العال، "الحوادث المرورية والعناصر الحاكمة لها"، أساليب ووسائل الحد من حوادث المرور، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدراسات والبحوث، الرياض، ط1، 1997، ص 35.
3. نفس المرجع، ص 27.
4. المركز الوطني للأمن و الوقاية عبر الطرق، السنة 2010.
5. نفس المرجع.
6. المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، دراسة إحصائية لحوادث المرور الجسمانية خلال الفترة الممتدة من فيفري 2010 إلى جانفي 2011، ص ص 2-4.
7. جمال متقال القاسم، علم النفس التربوي، دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان، ط1، 2000، ص 14.
8. محمد سعد الدين خيروبيان، التربية المرورية في التعليم، مركز الدراسات والبحوث، قسم الندوات واللقاءات العلمية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2006، ص 2 نقلا عن أبو عون عمر، كراس المفاهيم التجديدية للدورات التدريبية في التربية السكانية-البيئية- المرورية- الصحية، وزارة التربية في الجمهورية العربية السورية، مديرية الإعداد والتدريب، دمشق، 1999، ص 46.
9. فاطمة بنت عبد الله البريكية، التربية المرورية، عمان، ص 9. كتاب بصيغة PDF مأخوذ من موقع <https://drive.google.com/file/d/0B7aR4hmgTmEoRjY1WUJJSWNaNjA/view> بتاريخ 13 جانفي 2020 على الساعة 11:50.
10. محمد سعد الدين خيروبيان، مرجع سابق، ص 3 نقلا عن أبو عون عمر، التربية المرورية ودورها في السلامة العامة والفردية، وزارة التربية في الجمهورية العربية السورية، مديرية المناهج والتوجيه، دمشق، 2003، ص 2.
11. نفس المرجع، ص 4.
12. عبد العزيز النهار، التربية المرورية و دورها في السلامة العامة والفردية ، http://www.emro.who.int/Arabic/VIP/Media/PowerPoint/Sry2007/SchoolHealth_10_mai_2009 تاريخ التصفح يوم 13 جانفي 2020 على الساعة 14:22 .
13. نفس المرجع .
14. فاطمة بنت عبد الله البريكية، مرجع سابق، ص 13.
15. نفس المرجع، ص 9.
16. نفس المرجع، ص 12.
17. نفس المرجع، ص 8.
18. أحسن طالب، "سبل ووسائل الوقاية من الحوادث المرورية"، الوقاية والسياقة، آثار إزدحام المدن في المجتمعات العربية، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، الجزائر، عدد 9، بدون نشر، ص 32.

19. نفس المرجع، ص 33.
20. فاطمة خلاف، "الشرطي المخفي"، الوقاية والسياسة، السلامة والأمان في وسائل النقل الجماعي، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، الجزائر، العدد 7، بدون سنة، ص 62.
21. معمري ثامر، بادي نواره، مدى كفاية التوعية المرورية في المؤسسات التعليمية للحد من حوادث المرور من وجهة نظر المعلمين والتلاميذ (دراسة ميدانية للمدارس الابتدائية بمقاطعة بوزريعة الجزائر)، الملتقى الوطني الأول حول حوادث المرور بين مستعملي الطريق وتنظيم المرور، كلية العلوم الاجتماعية و الإنسانية، جامعة باتنة يومي 24/25 أفريل 2013، ص ص 311-320
22. مصطفى عوفي، نعيمة رضا، "واقع التربية المرورية، دراسة ميدانية في مدينة أدرار"، مجلة العلوم الإنسانية والاجتماعية، العدد 14، مارس 2014، ص ص 199، 201، 202، 207، 208، 210.

CONFLICT OF INTERESTS

There are no conflicts of interest

قائمة المراجع:

1. المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، إحصائيات حوادث المرور لسنة 2003، ص 14 بصيغة PDF
2. جمال عبد المحسن عبد العال، "الحوادث المرورية والعناصر الحاكمة لها"، أساليب ووسائل الحد من حوادث المرور، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدراسات والبحوث، الرياض، ط1، 1997، ص 35.
3. المركز الوطني للأمن و الوقاية عبر الطرق، السنة 2010.
4. المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق، دراسة إحصائية لحوادث المرور الجسمانية خلال الفترة الممتدة من فيفري 2010 إلى جانفي 2011، ص ص 2-4.
5. جمال متقال القاسم، علم النفس التربوي، دار صفاء للنشر والتوزيع، عمان، ط1، 2000، ص 14.
6. محمد سعد الدين خيروبيان، التربية المرورية في التعليم، مركز الدراسات والبحوث، قسم الندوات واللقاءات العلمية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2006، ص 2 نقلا عن أبو عون عمر، كراس المفاهيم التجديدية للدورات التدريبية في التربية السكانية-البيئية- المرورية- الصحية، وزارة التربية في الجمهورية العربية السورية، مديرية الإعداد والتدريب، دمشق، 1999، ص 46.
7. فاطمة بنت عبد الله البريكية، التربية المرورية، عمان، ص 9. كتاب بصيغة PDF مأخوذ من موقع <https://drive.google.com/file/d/0B7aR4hmgTmEoRjY1WUJJSSWNaNjA/view> بتاريخ 13 جانفي 2020 على الساعة 11:50
8. محمد سعد الدين خيروبيان، مرجع سابق، ص 3 نقلا عن أبو عون عمر، التربية المرورية ودورها في السلامة العامة والفردية، وزارة التربية في الجمهورية العربية السورية، مديرية المناهج والتوجيه، دمشق، 2003، ص 2.

9. عبد العزيز النهار، التربية المرورية و دورها في السلامة العامة والفردية ، <http://www.emro.who.int/Arabic/VIP/Media/PowerPoint/Sry2007/> ، [SchoolHealth, 10 mai 2009](http://www.schoolhealth.org/10mai2009/) . تاريخ التصفح يوم 13 جانفي 2020 على الساعة 14:22
10. أحسن طالب، "سبل ووسائل الوقاية من الحوادث المرورية"، الوقاية والسياسة، آثار إزدحام المدن في المجتمعات العربية، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، الجزائر، عدد 9، بدون نشر، ص32.
11. فاطمة خلاف، "الشرطي المخفي"، الوقاية والسياسة، السلامة والأمان في وسائل النقل الجماعي، المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرق، الجزائر، العدد 7، بدون سنة، ص 62.
12. معمري ثامر، بادي نواره، مدى كفاية التوعية المرورية في المؤسسات التعليمية للحد من حوادث المرور من وجهة نظر المعلمين والتلاميذ (دراسة ميدانية للمدارس الابتدائية بمقاطعة بوزريعة الجزائر)، الملتقى الوطني الأول حول حوادث المرور بين مستعملي الطريق وتنظيم المرور، كلية العلوم الاجتماعية و الإنسانية، جامعة باتنة يومي 24 / 25 أفريل 2013، ص ص 311-320
13. مصطفى عوفي، نعيمة رضا، "واقع التربية المرورية ، دراسة ميدانية في مدينة أدرار"، مجلة العلوم الإنسانية والاجتماعية، العدد 14، مارس 2014، ص ص 199، 201، 202، 207، 208، 210.