

جودة التكوين في مدارس تعليم السياقة و دورها في تحقيق السلامة المرورية

" دراسة حالة نساء تحصلنّ على رخصة السياقة "

The quality of training in driving schools and its role in achieving safety.

« Case study of women obtaining a driver's license »

ZOHRA KECHROUD¹ د/ زهرة كشرود

University of Algiers2 (ABOU EL KACEM SAADALLAH)¹

المؤلف المرسل: د/ زهرة كشرود ZOHRA KECHROUD Kechroudzohra2016@gmail.com

تاريخ الاستلام: 2024/04/ 20 تاريخ القبول: 2024/06/ 08 تاريخ النشر: 2024/06/ 15

الملخص :

أصبحت حوادث المرور من أهم الظواهر الخطيرة التي تحصد العديد من أرواح البشر عبر مختلف أنحاء العالم ، الشيء الذي يستدعي الاهتمام بها و تظافر كل الجهود من مختلف الأطراف سواء حكومية أو مجتمع مدني مؤسسات التكوين للتقليل من خطورتها .

سوف نهتم في هذا الموضوع بطرف أو قطب مهم و هو مدارس تعليم السياقة لما لها من أهمية في رفع كفاءة السائقين وهذا من خلال تقديم تكوين ذو جودة يمكن الفرد من قيادة المركبة بكل أمان و يحترم كل القوانين ، وبالتالي التقليل من حوادث المرور و تحقيق السلامة المرورية .

من خلال الأهمية المذكورة لمدارس تعليم السياقة سنحاول الكشف عن واقع هذه المؤسسات في الجزائر و من خلال نوعية الخدمات التعليمية المقدمة ، هل فعلا تحقق الغرض الذي وضعت لأجله ؟ ام هي مجرد مراكز تمنح رخص السياقة دون اعتبار للكفاءة .

للاقتراب أكثر من الموضوع تم استجواب بعض الحالات (مجموعة من النساء) ممن تحصلن على رخصة السياقة عن واقع التكوين و تجربتهنّ في تلك المدارس .

الكلمات المفتاحية : السلامة المرورية - مدارس تعليم السياقة - حوادث المرور.

Abstract:

Traffic accidents have become one of the most important dangerous phenomena that claim many human lives throughout various parts of the world, which requires attention to them and the concerted efforts of all parties, whether governmental, civil society or training institutions, to reduce their danger.

In this topic, we will pay attention to an important aspect, which is driving schools, because of their importance in raising the efficiency of drivers. This is through providing quality training that enables the individual to drive the vehicle safely and respect all laws, thus reducing traffic accidents and achieving traffic safety.

Through the mentioned importance of driving schools, we will try to reveal the reality of these institutions in Algeria through the quality of educational services provided. Do they actually achieve the purpose for which they were developed? Or are they just centers that grant driving licenses without regard to competence?

To get closer to the topic, some cases (a group of women) who obtained a driving license were interrogated about the reality of training and their experience in those schools.

Keywords: traffic safety - driving schools - traffic accidents.

1. مقدمة:

أحدث التزايد المفرط لحوادث المرور في شتى أنحاء العالم إلى تكثيف الجهود من جهات مختلفة للبحث عن أسبابها والعوامل المؤثرة فيها بعدما أصبحت الوفيات الناتجة عنها تضاهي تلك الناتجة عن الأمراض والأوبئة.

برهنت دول العالم المتطورة ممن أولت اهتمام كبير للمسألة تراجعاً كبيراً في عدد الحوادث و تحقيق السلامة المرورية على الطريق بعد اتخاذها مجموعة من الإجراءات الوقائية كالاتمام بالعنصر البشري باعتباره طرف مهم في الظاهرة وهذا بتهيئته و تكوينه حتى يكون فرداً مؤهلاً لقيادة المركبة عن طريق أخذ دروس نظرية و تطبيقية بطريقة مدروسة و ممنهجة في مدارس تعليم السياقة .

لقد بدأ التركيز على هذه المدارس في الثلاثينات من القرن العشرين و وضع أول برنامج في "نيوجرسي" بالولايات المتحدة ثم ولاية "بنسلفينيا"، إلى أن تبنت جلّ دول العالم و منها الدول العربية أنظمة تعليم السياقة تماشياً مع "مؤتمر فينا" 1968 و "المؤتمر العربي" المنعقد بالقاهرة 1972 الذي بحث على إنشاء مدارس لتعليم السياقة حتى يتمكن الفرد من معرفة فن القيادة و أصولها و قيادة المركبة بكل أمان.¹

لكن و رغم كل هذه الإجراءات التي اتخذت مازلت حوادث المرور تحصد أرواح العديد من الأفراد في اغلب الدول العربية و منها الجزائر حيث بلغت حوادث المرور 8054 حادث خلال سنة 2023 أودى بحياة 2963 قتيل و 13394 جريح وهذا حسب حصيلة مصالح الدرك الوطني على مستوى الحصيلة السنوية لنشاطهم، كما كشف ذات المصدر أنه بالنسبة للمخالفات جاءت السرعة المفرطة في المرتبة الأولى بنسبة 24 بالمئة ، تليها تغافل السائق ب 1074 مخالفة بنسبة 14 بالمئة ، ثم التجاوز الخطير ب 11 بالمئة ، و اللامبالاة المارة ب 10 بالمئة.²

من خلال هذه الوقائع جاءت هذه المداخلة لتسلط الضوء على أحد العوامل التي لها دور في تحقيق السلامة المرورية وهي مدارس التكوين او تعليم السياقة ، فإذا كان الهدف منها هو تقليل الحوادث و نشر الوعي للأفراد و اكسابهم ثقافة مرورية فلماذا هذه المجازر المخيفة على الطرقات ؟

للاقترب أكثر من الموضوع قسمنا هذا البحث إلى جانبين، جانب نظري حددنا فيه إشكالية البحث و الفرضيات و المفاهيم المستعملة في الدراسة ، أما الجانب الثاني فمخصص للدراسة الميدانية للبحث .

الإشكالية :

ارتفعت في الآونة الأخيرة حوادث المرور بشكل رهيب على مستوى كل ربوع العالم مع وجود تفاوت بين دولة و أخرى وهذا حسب ما توليه من برامج وقوانين وحسن الأداء و الاستثمار الفعلي في العنصر البشري من خلال جودة التكوين للإكساب الفرد ثقافة مرورية يدرك من خلالها الفرد كيفية الاستغلال السليم للمركبة و الطريق

فحسب ما جاء عن منظمة الصحة العالمية في التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق سنة 2015 أنه بالرغم من التحسينات في مجال السلامة المرورية فإنه يموت نحو 1.25 مليون شخص نتيجة حوادث

المرور على الطرق ، كما جاء في التقرير أن هناك انخفاض في عدد من الدول في نسبة الحوادث وهذا يعود إلى تحسين التشريعات و تعزيز أمان المركبات و إنشاء طرق أكثر سلامة.³ كما يتصدر العالم العربي المراتب الأولى في حوادث المرور وارتفاع عدد الوفيات، حيث تتصدر المملكة العربية السعودية، الإمارات، الجزائر، الأردن، مصر قائمة الدول الأكثر تسجيلاً للوفيات اثر حوادث المرور.⁴

وتتصدر الجزائر قائمة دول المغرب العربي في عدد الحوادث المرورية السنوية فخلال عشر سنوات 1994 إلى 2003 سجلت أجهزة الشرطة وفاة 39 ألف شخص و إصابة حوالي 427 ألف بسبب حوادث السير على الطرق الجزائرية أي بمعدل سنوي حوالي 4311 حالة وفاة و حوالي 47444 مصاب و بتحليل الإحصاءات المرورية لعام 2003 يتضح أن هناك حوالي 18 حالة وفاة و حوالي 118 مصاب في كل يوم بسبب حوادث المرور .⁵

رغم ادراك خطورة الوضع و قيام الدولة ببعض الإجراءات للتقليل من حوادث المرور إلا أنها تبقى مرتفعة فحسب النتائج التي ادلى بها المركز الوطني للأمن و الوقاية عبر الطرقات لسنة 2015 تسجيل 20361 حادث مرور نتج عنه 3801 قتيل و 36657 جريح بمعدل يومي يمثل 56 حادث (10 قتلى و 100 جريح) ، لينخفض العدد قليلا حسب إحصاءات 2019 ليصل إلى 3275 قتيل و 31010 جريح اغلبهم مصابون بإعاقات .⁶

من خلال هذه النتائج المرتفعة نتساءل عن الأسباب الفعلية وراء هذه الحوادث و من هو المسؤول عنها ؟ لقد انصب اهتمامنا على متغير مهم و فعال و هو نوعية التكوين التي يتلقاها المتدرب في مدارس تعليم السياقة .ومن هنا جاء تساؤل بحثنا :

- ما هي ظروف و واقع التكوين في مدارس تعليم السياقة ؟
- هل فعلا كل من يحصل على رخصة السياقة مؤهل لقيادة المركبة ؟
- هل ظروف العمل و الإمكانيات المتاحة في مدارس تعليم السياقة تساعد المتدرب على استيعاب الدروس المقدمة ؟
- ماهي الآليات التي يجب اتخاذها للرفع من جودة التكوين ؟

الفرضيات:

- الحصول على رخصة السياقة لا يعني بالضرورة أن الفرد مؤهل لقيادة المركبة
- قلة الإمكانيات في مدارس تعليم السياقة يساهم في ضعف تأهيل و كفاءة المتدربين لقيادة المركبة
- أهمية الموضوع و الهدف منه : تكمن أهمية الموضوع في معرفة الظروف و العوامل وراء حوادث المرور و من أهمها الجانب التكويني للأفراد أي مدى تأهيل الأفراد لقيادة المركبة بعد حصولهم على رخصة السياقة . أما عن الهدف من هذا الموضوع فنلخصه في النقاط التالية:
- معرفة الأسباب وراء حوادث المرور.
- معرفة واقع التكوين في مدارس تعليم السياقة هل هو تكوين يهدف إلى إكساب الفرد المهارات و الفنيات التي تسمح بقيادة المركبة بكل ثقة و كفاءة أم دورها تجاري لا غير تمنح الرخص دون مراعاة كفاءة الفرد .
- معرفة مدى توفر عامل الرقابة على هذه المدارس و عن نوعية الخدمات التي تقدمها.

2. تحديد مفاهيم الدراسة:

1.2 السلامة المرورية : هي تأمين الوسائل التي تساهم في تسيير العملية المرورية في ظل توفر اسباب السلامة من مختلف الجوانب . حيث يقوم الجانب الأول بتوعية الإنسان بقواعد و أنظمة المرور الصحيحة و الإجراءات التي توفر له أسباب السلامة وفي نفس الوقت تطبق الإجراءات اللازمة على من يخالف هذه الأنظمة ، في حين يتولى الجانب الثاني مراعاة تأمين وسائل السلامة في المركبات و ضرورة تأهيلها للسير على الطرق ، فيما يقوم الجانب الثالث بتصميم الطرق حسب المواصفات القياسية و متابعة صيانتها بما يتضمن سلامة مستخدميها .⁷

سوف نهتم في هذا البحث بالجزء الأول الذي يهتم بتوعية الفرد بالقواعد الصحيحة و تدريبه على حيثيات السياقة الامنة من خلال اكسابه جملة من المهارات من طرف مدارس تعليم السياقة يتمكن الفرد من خلالها قيادة المركبة بكل ثقة و كفاءة .

2.2 مدارس تعليم السياقة :

هي عبارة عن مدارس لها دور في تكوين السائقين باعتبار التكوين هو العنصر الأساسي و الإطار المحكم لاكتساب المعارف النظرية و التطبيقية السليمة لقيادة المركبة و التحكم فيها و تعلم قواعد السير و السلامة المرورية و يكون هذا تحت إشراف مدرب يسهر على تلقين المترشحين لامتحان رخصة السياقة دروسا نظرية و تطبيقية بناء على برنامج تكويني واضح المعالم يركز على وحدات قيمة في شكل دروس موزعة طبقا لطرق بيداغوجية تعتمد التدرج في التكوين و تضمن ايصال أكثر ما يمكن من المعارف للمترشحين بهدف أكسابهم المؤهلات و المهارات الضرورية للسياقة بأمان.⁸

الهدف من انشائها : حسب ما تطرقت إليه الندوة العلمية للتوعية المرورية في جامعة نايف العربية فإن الهدف من مدارس تعليم السياقة يمكن تلخيصه في النقاط التالية :

- تقديم برنامج تكويني شامل يجمع بين فنون السياقة و يمكن له ان يؤثر بصفة فعلية في سلوك المترشح لرخصة القيادة أو يساهم في تنمية جوانب السلامة المرورية
- غرس التعامل الحضاري مع بقية مستعملي الطريق من خلال ما تتضمنه من برامج لتعليم السياقة السليمة سواء من خلال الدروس النظرية أو الخرجات الميدانية التي لها صلة مباشرة مع سلامة السير في الطريق
- اعتماد التكوين على الجوانب التي لها علاقة بالسلوكيات و التصرفات الخطيرة و المتهورة التي تمس بالسلامة المرورية من خلال توعية المترشحين خلال فترة التكوين بخطورة تلك التصرفات و ما تخلفه من حوادث مرور ينتج عنها أضرار و مآسي اجتماعية و مادية .

3.2 حوادث المرور :

تعريف حوادث المرور : تعرف الحوادث انها أفعال خاطئة تصدر دون قصد سابق أو عمدي ينجر عنه ضرر سواء كان وفاة أو إصابة أو خسارة للممتلكات العامة او الخاصة بسبب استخدام المركبة أو حمولتها أثناء سيرها على الطريق العام . و تصنف إلى حوادث بسيطة و متوسطة و أحيانا بليغة.⁹

فأما البسيطة فهي الحوادث التي ينجم عنها أضرار مادية بسيطة بالمركبات و الأملاك لا ينتج عنها إصابات بدنية .

أما الحوادث المتوسطة فهي التي ينتج عنها أضرار مادية متوسطة و إصابات جسمانية تدخل الشخص المستشفى و يغادر فور تلقيه العلاج .

أما الحوادث البليغة فهي حوادث ينتج عنها وفيات و إصابات جسمانية بليغة تحدث أضرار مادية في المركبات أو الأملاك العامة و الخاصة .

كما تترك حوادث المرور آثار متعددة الجوانب منها اجتماعية، اقتصادية و طبية.

نقصد بحوادث المرور في هذا الموضوع كل الحوادث على اختلافها التي قد تلحق بالفرد والتي يكون سببها التهور و قلة الخبرة و الكفاءة المهنية.

3. أهم الأسباب وراء حوادث المرور في الجزائر:

لمعرفة أهم الأسباب التي كانت وراء الحوادث المرورية نستعرض الجدول التالي :

الجدول رقم (1): أخطاء العنصر البشري المتسببة في حوادث المرور.

النسبة 2010	التغير	الفارق	11 شهرا من 2010	11 شهرا من 2009	الأسباب
25.55	27.69-	2976-	7770	10746	عدم احترام السرعة القانونية
15.93	22.13-	1377-	4846	6223	فقدان السيطرة
13.10	21.62-	1099-	3985	5084	لا مبالاة المارة
8.28	19.19-	595-	2519	3114	عدم احترام إشارات المرور
7.55	12.79-	337-	2297	2634	التجاوزات الخطيرة
5.65	11.31-	219-	1718	1937	عدم احترام مسافة الأمان
4.79	17.55-	310-	1456	1766	عدم احترام مبدأ الأولوية
11.52	35.20-	251-	954	1253	المناورات الخطيرة
1.36	27.07-	154-	415	569	السياقة في حالة سكر
0.69	35.57-	90-	163	253	المكوث و التوقف الخطرين
0.54	22.011	59-	209	268	جنحة الفرار
0.23	7.89-	06-	70	76	استعمال الهاتف النقال
0.22	36.19-	38-	67	105	عدم احترام شروط تأمين الحمولة
0.19	-	57	57	00	الانبهار بالأضواء
0.00	-	103-	00	103	إهمال السائق
88.73	2255-	7856-	26988	34844	المجموع

المصدر: المركز الوطني للوقاية و الأمن عبر الطرق،(2010)، " دراسة إحصائية لحوادث المرور خلال الأشهر الإحدى عشر الأولى من سنة 2010"، وزارة النقل، الجزائر، ص12.

من خلال الجدول يتبين أن السبب الرئيسي لحوادث المرور يعود للعامل البشري، حيث فاقت نسبة التعرض 85% من إجمالي حوادث المرور بينما انقسمت البقية إلى حالة المركبة و حالة الطريق.

يعتبر التدريب و التعليم الغير كافيين من أهم الأسباب لهذه الحوادث ، فالتدريب التطبيقي و التعليم النظري على القيادة يقتضي أن يكون سائق السيارة قادرا على قيادة المركبة و استخدامها استخداما آمنا و أن لا يلحق الضرر بنفسه او بغيره من مستخدمي الطرق ، لكن واقع الحال يبين أن الذين تورطوا في حوادث المرور لم يكونوا حاصلين على تدريب و تأهيل كاف أو رخص السياقة التي تحصلوا عليها كانت في اول التجربة .

ومن بين العوامل التي تتصدر الوقوع في الحوادث نجد تهور العنصر البشري من خلال الإفراط في السرعة وحسب النتائج المعلن عنها من طرف وزارة النقل بلغت نسبتها 25.55% ومن نتائجها فقدان السيطرة على المركبة وكانت نسبتها 15.93%.

4. الاطار المنهجي للبحث :

1.4 المنهج المتبع:

استعملنا في هذا البحث المنهج الوصفي الذي يهدف إلى وصف الظواهر و الإحداثيات المختلفة و جمع المعلومات و البيانات و الملاحظات عنها و وصف الظروف المحيطة بها و تقرير حالتها كما هي في الواقع . و لا تتوقف البحوث الوصفية عن حد الوصف و التشخيص بل تهتم بتقرير ما ينبغي ان تكون عليه الظواهر و الأحداث التي تناولها البحث.¹⁰ ولأجل الوصول إلى نتائج البحث استعملنا أسلوب دراسة الحالة، يقوم هذا الأسلوب على جمع بيانات و معلومات كثيرة و شاملة عن حالة فردية واحدة أو عدد محدد من الحالات بهدف الوصول إلى فهم أعمق للظاهرة و ما يشبهها من ظواهر.¹¹

عينة البحث: استعنا في هذا البحث بالطريق الغير عشوائي في السحب، حيث استخدمنا عينة الكرة الثلجية، فكل حالة كانت تقودنا لحالات أخرى تحمل نفس الخصائص. بلغ عدد أفراد عينتنا 10 حالات بين ولايتي الجزائر و بومرداس كان لقاء مع بعضهم و البعض الآخر تم الاتصال بهم هاتفيا .

2.4 التقنية المستعملة في جمع البيانات:

استعملنا في هذا البحث تقنية المقابلة النصف موجهة وهي استبانة شفوية يقوم من خلالها الباحث جمع معلومات بطريقة مباشرة من المبحوثين ، تكون الأسئلة محددة و متسلسلة من قبل الباحث و بالتالي تطرح نفس الأسئلة في كل مقابلة بنفس التسلسل .¹²

تضمنت مقابلة البحث 4 محاور وهي موضحة في الدليل التالي :

دليل المقابلة:

المقابلة رقم ()

المحور الأول : بيانات شخصية حول الحالة

تاريخ المقابلة:

● السن:

مدة المقابلة:

● الحالة المدنية:

● المستوى التعليمي

المحور الثاني : كيف كانت طبيعة التكوين المقدمة في مدارس تعليم السياقة ؟ هل كان فيها احترام الحجم الساعي للتكوين ؟ وهل كنتم مؤهلات لقيادة المركبة فور تحصلكن على الرخصة و لماذا في كل حالة ؟

المحور الثالث : ماهي الظروف التي كنتنّ تتلقون فيها التدريب ؟ وما هي ردة فعلكنّ منها ؟

المحور الرابع: من خلال تجربتكنّ مع مدارس تعليم السياقة . ماهي الاقتراحات التي يمكن أن تقدمنها للتخفيف من حوادث المرور و تحقيق السلامة المرورية

5. نتائج البحث و مناقشتها:

1.5 تحليل خصائص العينة:

من خلا تحليل الخصائص الاجتماعية و الديموغرافية لأفراد العينة تبين لنا أن 30% من افراد العينة سنهين من 20 إلى 25 سنة مقابل 20% ممن سنهين أقل من 40 سنة ، مقابل 10% ممن سنهين من 40 إلى 45 سنة. أما عن المستوى التعليمي للمبحوثات فقد اتضح أنّ 70% جامعات مقابل 30% مستواهين ثانوي .

فمع التغيرات الحاصلة في المجتمع أصبحت قيادة المركبة شيء ضروري تفتضيه الحياة و من الأهداف المستقبلية المسطرة لفئة الشباب من كلا الجنسين.

إن ارتفاع نسبة المقبلات على مراكز تعليم السياقة من ذوات المستوى الجامعي هذا للتقليل من عناء التنقل و مشكل المواصلات خاصة للعاملات منهنّ .

أما اقبال المتزوجات على التعلم في مدارس تعليم السياقة فهذا راجع لتعدد الأدوار التي أصبحت على عاتق المرأة خاصة تحمل مسؤولية تدرس الأبناء من خلال اصطحابهم للمدرسة أو للنوادي الرياضية... الخ .

2.5 تحليل الفرضية الأولى : الحصول على رخصة السياقة لا يعني بالضرورة أن الفرد مؤهل لقيادة المركبة

من اجل اختبار الفرضية نقوم بقياس متغير الحصول على رخصة السياقة (المتغير المستقل) مع عدد من مؤشرات متغير التأهيل لقيادة المركبة (المتغير التابع) من خلال جملة من المؤشرات وهي :الشعور بالخوف أثناء قيادة المركبة ، احترام إشارات المرور وفهمها ، اكتساب بعض المعارف الضرورية حول صيانة المركبة ، معرفة الإطار الجغرافي و كيفية التعامل معه .

فمن خلال ما جاءت به نتائج الدراسة الميدانية وجدنا أن 60% من المبحوثات كنّ تشعرنّ بالخوف أثناء قيادة المركبة خاصة في الطريق السريع وهذا لقلة الخرجات إلى هذه الطرق في فترة التدريب كما صرحت 50% من الحالات أنهن لم يكن هن ادراك و فهم كافي لإشارات المرور ، أما 80% منهن فلا دراية لهنّ بجانب الصيانة .في حين صرحت 70% منهن انه لا دراية لهن في كيفية التصرف مع المعطيات و المظاهر المختلفة للطريق في الحيز الجغرافي المستعمل

أما عن الأسباب التي كانت وراء هذه الأفعال و السلوكيات حسب تصريح المبحوثات فهو قلة الحجم الساعي في التكوين ، أي عدم التزام المدرسين بالحجم الساعي المنصوص عليه قانونيا سواء في الحصص

النظرية او التطبيقية . الشيء الذي ينجر عنه عدم تمكن المتدرب من استيعاب كل القوانين المتعلقة سواء بالمركبة أو بالطريق و عدم الفهم الجيد لكيفية التعامل مع كل الوضعيات المختلفة التي قد يتلقاها المتدرب في الطريق المشغول .

كما أن هناك مشكل آخر مرتبط بخصائص المجتمع الجزائري هو طلب المرأة من المدرب لأن لا تكون لوحدها معه أثناء الحصص التطبيقية حتى لا يكون هناك حرج ، بل بمرافقة أخريات وهذا لقلّة وجود مدارس تعليم السّياقة بقيادة امرأة متمكنة . لكن الشيء الملاحظ حسب تصريح المبحوثات هو استغلال المدرب لهذا المطب في عدم تخصيص الوقت الكافي لكل واحدة .

كما أجمعت كل المبحوثات أن مدارس تعليم السّياقة أصبح الغرض منها تجاري أكثر من تكويني فالمهم الحصول على الرخصة دون وضع اعتبار للكفاءة فالحصول على الرخصة يخفف من الضغط النفسي للمتدرب حسب المدرّبين ، لكن في مقابل ذلك هناك حث للإنخراط و العودة مرة أخرى لنفس المدرسة لأخذ دروس خصوصية في السّياقة بعد النجاح و الحصول على الرخصة بثمن مضاعف للساعة الواحدة . والملاحظ أن هناك اتفاق عند أغلبية المبحوثات أن المدرّبين يقدمون دروس و تقنيات افضل في الدروس الخصوصية الإضافية مقارنة بتلك المرّجحة قبل الحصول على الرخصة . و هذا ما يفسر الطابع التجاري للشهادة و الاحتيال الذي تمارسه هذه المدارس .

3.5 تحليل الفرضية الثانية : قلة الإمكانيات في مدارس تعليم السّياقة يساهم في ضعف تأهيل و كفاءة المتدربين لقيادة المركبة

من اجل تحليل هذه الفرضية نقوم بقياس جملة من المؤشرات من أهمها نقص مضامير التكوين ، التوجه لاماكن بعيدة و فضاءات فارغة لتعليم الدروس التطبيقية ، اللجوء لأماكن غير آمنة لتقديم الدروس التطبيقية .نقص المراكز المتخصصة و المجهزة تضمن للمقبلين اجتياز امتحان الحصول على رخصة السّياقة في ظروف آمنة و جيدة .

لقد صرحت المبحوثات أن هناك مشاكل أخرى تعترض مراكز تعليم السّياقة وهو قلة الإمكانيات المتوفرة وهذا حسب ملاحظتهنّ أو من خلال شكاوي المدرّبين كقلة الأماكن و فضاءات التدريب فكان التكوين يتم في مساحات عشوائية وأحيانا في مناطق بعيدة و فارغة و غير آمنة لا تشعر فيها المتدربات

بالأمان الشيء الذي يساهم في زيادة التوتر و عدم التركيز الضروريان ، فهناك حالات ممن صرحن أنهم أثناء الفترة التدريبية تعرضن لتحرش بكلام بذيء من قبل جماعة من المنحرفين الشيء الذي ساهم في تقليص الحصص التدريبية و مغادرة المكان .

أما الشيء الذي أقلق المبحوثات هو نقص مضامير التكوين وفي المراكز المتخصصة و المجهزة التي تضمن للمتدربين اجتياز امتحان الحصول على رخصة السباقة في ظروف أداء آمنة و جيدة ، فالعديد من المتدربين يتوترون و يصابون بالإعياء لعدم وجود التجهيزات التي توفر لهم الراحة و تقيهم من الحر و البرد . و كذا وجود عدد كبير من المتدربين مبرمجين للامتحان في يوم واحد من مختلف المدارس مقابل عدد قليل من المحكمين ذي كفاءة، الشيء الذي يخلق ضغطا كبيرا سواء للمدرّب أو المتدرّب. فاجتياز الامتحان بنجاح أو الإخفاق فيه لا يعكس فشل أو كفاءة المتدرّب و تأهله.

6. الاستنتاج العام:

خلصت الدراسة إلى جملة من النتائج نلخص أهمها في ما يلي:

- عدم التزام مدارس تعليم السباقة بالحجم الساعي اللازم للتعليم الجيد لقيادة المركبة.
- تحول مدارس تعليم السباقة إلى أماكن غرضها نفعي تجاري هدفه الربح السريع لا غير .
- قلة المدارس التي يشرف فيها العنصر النسوي على تقديم الدروس النظرية و التطبيقية لتوفير قدر من الثقة و الأمان لمن لا يجبون التعامل مع العنصر الذكري .
- قلة الإمكانيات في هذه المدارس كنقص مساحات التدريب و انعدام الأمن خاصة القيام بالتدريب في أماكن بعيدة و منعزلة يساهم في خلق حالة نفسية حرجة للمتدربين تساهم بدورها على فقدان التركيز الضروري للتكوين الجيد.
- قلة مضامير التكوين و قلة التجهيزات فيها و وجود ضغط كبير عند اجتياز الامتحانات للعدد الكبير للمتدربين و قلة المحكمين.

7. الخاتمة:

من خلال نتائج الدراسة يتبين لنا أن مدارس تعليم السباقة في الجزائر لم ترقى إلى المستوى المرموق فالهدف منها تجاري بحت غرضه ان يحصل المتدرّب على رخصة السباقة ، فهي بعيدة كل البعد عن الأساس و

المهمة و الأهداف النبيلة التي وضعت لأجلها وهو تحقيق الكفاءة بما يضمن تحقيق السلامة المرورية ، فالكفاءة و التأهيل لا يقتصر على مجرد تلقين المترشح بعض الحركات التي تمكنه من السيطرة على عربته و إنما دورها تعليمي تثقيفي يساهم في غرس و تأصيل سلوك مروري من خلال إتباع برنامج تدريبي متكامل مبني على مناهج بيداغوجية . و لأجل ذلك نقدم مجموعة من الاقتراحات عليها تأخذ بعين الاعتبار:

- مضاعفة الحصص التعليمية لضمان التكوين الجيد للمتدربين
- توفير مراكز تعليم السياقة تواكب التكنولوجيا مثل ما هو معمول في الدول المتطورة.
- القيام بدورات مراقبة لمدارس تعليم السياقة عن كيفية الأداء من قبل الجهات المعنية .
- اهتمام المصالح و الشركاء المختصين بهذه المراكز من خلال توفير مضامير التكوين و تجهيزها بما يسمح اجتياز امتحان الحصول على رخصة السياقة في ظروف آمنة .
- تخصيص مساحات و فضاءات آمنة و واسعة من اجل تحقيق راحة المتدربين و المدرسين في الوقت ذاته .
- الابتعاد عن البعد التجاري لهذه المدارس و الاهتمام أكثر بالجانب التكويني و التوعوي للمساهمة في التقليل من حوادث المرور .
- الاعتماد على محكمين متمكنين من اجل تقييم المتدرب ، و اجتياز الامتحان على الطريق العمومي من أجل اجتياز مختلف الوضعيات التي قد تعترض المتدرب .
- برجة عدد قليل من المتدربين لاجتياز الامتحان النهائي .
- إضافة عنصر مهم في هذه المدارس وهو تلقين فنيات الصيانة حتى يتمكن المتدرب أن يتعامل مع معالجة بعض الأعطاب التي قد تعترضه في الطريق .

7. الهوامش:

- ¹ دبو رياض حافظ ، الندوة العلمية لواقع الحملات التوعوية المرورية، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2007 ، ص 5 .
- ² وكالة الأنباء الجزائرية ، حوادث المرور، وفاة 2963 شخص و إصابة 13394 آخرين خلال سنة 2023، 2024/04/15 على الموقع: www.aps.dz
- ³ منظمة الصحة العالمية ، التقرير العالمي عن حالة السلامة على الطرق ، المكتب الاقليمي للشرق الأوسط ، القاهرة ، 2015 ، ص 1.
- ⁴ المطير عامر بن ناصر ، حوادث المرور في الوطن العربي حجمها و تقدير تكاليفها الاقتصادية ، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض ، 2006 ، ص ص 61 – 65 .
- ⁵ المرجع نفسه، ص 107.
- ⁶ حميدي الخير ، أكثر من 3 آلاف قتيل في الجزائر عام 2019 ، 2020/01/27 على الموقع : www.awras.com
- ⁷ مركز الدراسات و البحوث لجامعة نايف العربية ، حجم حوادث المرور و سبل معالجتها ، ط1 ، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، 2006 ، ص 54.
- ⁸ رياض حافظ دبو، مرجع سابق ، ص ص 5-6 .
- ⁹ محو بوضيفة ، دراسة عن أساليب حوادث المرور في الجزائر ، المطبعة الجامعية ، الجزائر ، 1991 ، ص 2 .
- ¹⁰ عبد الكريم بوحفص ، أسس البحث في علم النفس ، ديوان المطبوعات الجامعية ، دط ، 2011 ، ص 56 .
- ¹¹ عليان ربحي مصطفى ، البحث العلمي أسسه مناهجه و أساليبه و إجراءاته ، جامعة البلقاء التطبيقية ، الأردن ، دون سنة ، ص 53 .
- ¹² عليان ربحي مصطفى و ابراهيم عبد المجيد ، مناهج و أساليب البحث العلمي النظرية و التطبيق ، دار الصفاء للنشر والتوزيع ، ط1 ، عمان ، 2000 ص ص 102 – 105 .