

Abstract

علم نفس السباق ودوره في الحد من حوادث المرور: التجربة الفرنسية كمثال

Tahar Khlifi

ECOPSYCOM -- Consultancy
Company, Paris (France)

من المتداول عموما هو اعتبار حوادث المرور كنتيجة لتفاعل ثلاث عناصر في علاقة جدلية فيما بينها: (السائق، السيارة، البنية التحتية) ونقص البنية التحتية كل ما يتعلق بالطريق وصيانتها وعلامات المرور. وبالتالي فإن كل حادث مرور يمكن تفسيره بخلل في عنصر أو جل هذه العناصر. لقد ساهم فريق العمل الذي نشرف عليه في إثراء سياسة السلامة على الطرقات الفرنسية بتطويره لمناهج جديدة. من بين هذه المساهمات نذكر إضافة عنصر رابع وهو "التنظيم" ليصبح النموذج الحالي (السائق، السيارة، البنية التحتية، التنظيم). اليوم معظم الخبراء الفرنسيين يستخدمون هذا النموذج.

ونحن نعتبر أن البلدان التي تكون فيها عنصر "التنظيم" ضعيف أو متعثر على الرغم من أن السيارات في حالة جيدة والطرقات كذلك في حالة جيدة، فإن ذلك لا يعطي أي نتيجة إيجابية. بل نتوقع بالأحرى نتيجة سلبية لأن السائق عندما يجد نفسه في ظروف مثالية (طريق جيد وسيارة جيدة) فإنه ينحو غالبا إلى السير بسرعة مفرطة لانعدام الشعور بالخطر. وبالتالي تصبح الظروف المثالية أكثر إنتاجا للحوادث الخطيرة والظروف الرديئة أقل إنتاجا لها. لقد ساهمنا في تفعيل نظرية تشرح هذا التناقض الصارخ الذي مآته العامل البشري. تسمى هذه النظرية نظرية توازن الخطر. وكأن بكل سائق قد حدد مستوى معين من الخطر يعيش به. فكلما نزل مستوى تصوره ورؤيته للخطر كلما غير سلوكه وارتفع مستوى مجازفته والعكس بالعكس. وهذه النظرية صالحة في جل المجالات التي فيها تدخل للعامل البشري. ويعتبر علماء النفس أن نجاح سياسات الردع في مجال سلامة المرور ناتج عن كون تحرير المخالفة يحدد رخصة السباق. أي يؤثر على رفع مستوى الخوف من فقدانها وبالتالي يُلجم السائق على القيام بسلوك مخالف للقانون. لذلك تنجح السياسات المبنية أكثر على تفعيل رخص السباق بالنقطة أكثر من العقوبات المالية. شهد تاريخ السلامة المرورية الفرنسية فترتين هامتين ومميزتين. الفترة الأولى هي ما بعد ١٩٧٢ حيث بلغ عدد الضحايا ١٨٠٠٠ قتيل و ٣٨٦٠٠٠ جريح. قامت السلطات بإحداث اللجنة البني. وزارية للسلامة المرورية(*) تحت إشراف الوزير الأول وكل الوزارات ممثلة وقراراتها ملزمة لكل وزير. وينفذ كل وزير قرارات اللجنة كل في مجال اختصاصه. نتج عن هذه الطريقة التنظيمية إضافة إلى عدة عوامل أخرى انخفاض هام في عدد الضحايا (حفظ ٣٠٠٠ حياة في سنتين). ويتواصل العمل إلى اليوم بهذا التنظيم حيث يشرف الوزير الأول بصفة دورية على اجتماعات اللجنة التي ترسم السياسة الوطنية للسلامة المرورية.

وتواصل انخفاض ضحايا الطرقات في فرنسا من سنة إلى أخرى لكن بصفة ضعيفة (حفظ ٢٠٠ - ٣٠٠ حياة سنويا) حيث بلغ عدد الضحايا سنة ٢٠٠٠ إلى ٨٠٠٠ قتيل و ١٥٠٠٠٠ جريح. رغم هذا التطور الإيجابي تدخلت المفوضية الأوروبية مُعتبرة هذه الأرقام دون المطلوب نظرا لمستوى تقدم الدول الأعضاء واعتبارا لكون نسبة الوفيات هي علامة تقاس بها مدى تطور الدول.

حددت المفوضية الأوروبية لكل بلد عضو هدف وجب عليه بلوغه في ظرف ١٠ سنوات. بالنسبة لفرنسا وجب عليها أن تكون تحت خط ال ٣٠٠٠ قتيل قبل ٢٠١٢. لذلك نعتبر أن الفترة الثانية الهامة من تاريخ السلامة المرورية الفرنسية هي ما بعد ٢٠٠٢.

لتنفيذ الأهداف المضبوطة من المفوضية الأوروبية قامت فرنسا بتشديد المراقبة وتفعيل التنظيم واعطاء

10.5339/jlghs.2015.itma.109

Tahar Khlifi, licensee Bloomsbury
Qatar Foundation Journals. This is
an open access article distributed
under the terms of the Creative
Commons Attribution license CC
BY 4.0, which permits unrestricted
use, distribution and reproduction
in any medium, provided the
original work is properly cited.

أهمية أكثر للمختصين في السلوك البشري. على سبيل المثال وقع تركيز أكثر من ٤٥٠٠ رادار آلي وتكوين أكثر من ١٥٠٠ منشط دورات التكوين التوعوية للمخالفين نصفهم أخصائيين نفسانيين. كما تم إسداء تكوين تكميلي لأكثر من ٧٠٠ طبيباً. كما تمت إعادة هيكلة منظومة رخصة السياقة بالنقاط خاصة نظامها المعلوماتي واحداث رخصة السياقة للمبتدئين وفرض زيارة الأطباء المُكوّنين خصباً لهذا الغرض وفرض زيارة الاخصائيين النفسانيين بالنسبة لمرتكبي المخالفات الخطيرة أو فاقد كل النقاط.

كل هذه الإجراءات جعلت من فرنسا أكثر البلدان الأوروبية اقتراباً من الهدف المفروض من المفوضية الأوروبية. حيث انخفض عدد القتلى من ٨١٥٠ سنة ٢٠٠٠ الى ٣٢٦٠ سنة ٢٠١٢. هذا النجاح لم يجعل فرنسا أحسن الدول الأوروبية في مجال سلامة المرور، لكن جعلها أكثرهم تحسناً لأرقامها. هذا النجاح مبني على الموازنة بين الردع والبيداغوجيا واعطاء علم النفس مكانة هامة.

بحكم مساهمتنا الشخصية وكل فريق العمل الذي نشرف عليه في هذه النتائج المُضيّة، عبر الدراسات والاستشارات وتكوين المنشطين وتنشيط دورات التكوين التوعوية للمخالفين، سوف نسعى خلال مداخلتنا الى بسط مميزات نجاح التجربة الفرنسية بالأرقام ومدى ملائمة هذه السياسة وإمكانية تطبيقها في الدول ذات النمو السريع.

* Comité Interministériel de Sécurité Routière (Interministerial Committee for Road Safety)

The role of the psychology of driving in the reduction of traffic accidents: The French experience

Traffic accidents have conventionally been considered as the outcome of a dialectical interplay of three elements: the driver, the vehicle and the infrastructure. Everything that relates to the road, its maintenance and the traffic signs are constituents of the infrastructure. Therefore, all traffic accidents could be interpreted as a flaw in one or all of these elements. By developing new methods, the team I supervise has contributed significantly to the policy of traffic safety on French roads. As part our contribution, we have elaborated a fourth element called "organization," and now the new paradigm is: the driver, the vehicle, the infrastructure and the organization). This model is today adopted by the majority of French experts.

The fact that the vehicles and the roads are in good condition does not benefit those countries in which the element of «organization» is weak or dysfunctional. The adverse effect comes from the fact that when the driver finds ideal conditions—an excellent road and car—he mostly tends to drive very fast as he does not sense any danger. As a result, ideal road conditions become more conducive for dangerous road accidents than the bad conditions. Our contribution lies in activating the theory that explains this blatant human contradiction. This theory is called the "risk balance theory." It is as if the driver himself determines a given risk level in his life, so that each time his perception of the risk decreases he changes his behavior and the risk level increases, and vice versa. This theory is valid in most areas in which the human factor is involved. Psychologists consider that the success of the policy of deterrence in achieving traffic safety is attributed to the ticketing process, as offending drivers feel the threat which affects their license, i.e. the level of fear of losing the license increases which, in return, makes the driver refrain from violating the law. Therefore, the policies based on the point deduction system succeed more than the financial sanctions.

The history of traffic safety in France has witnessed two important periods. The first occurred after 1972 when the number of victims reached 18000 dead and 386000 injured. The authorities then set up the Comité Interministériel de Sécurité Routière (Interministerial Committee for Road Safety) under the supervision of the Prime Minister. All ministries were represented on the committee and the binding resolutions were implemented by all the ministers within their respective mandates. This organizational mechanism led, in addition to several other factors, to a significant decline in the number of casualties (3000 lives were saved in two years). This organizational mechanism continues up to now, and the Prime Minister periodically oversees the meetings of the committee which outlines the national traffic safety policy.

The number of casualties of road accidents continues to decline in France over the years but to a limited extent (200 to 300 lives saved annually), as the number of victims reached between

2000 and 8000 dead and 150000 injured. Despite this positive development, the European Commission intervened, considering these figures below expectations given the level of development among the member states and the fact that the mortality rate is an indicator of the progress of countries.

The European Commission set for each member state a goal to be attained within a period of 10 years. For France, the fatality rate should be lower than 3000 before 2012. Therefore, we consider the second crucial phase in the history of French traffic safety to be the one which took place after 2002.

To meet the objectives of the European Commission, France tightened control, activated the organizational mechanism and gave more importance to specialists in human behavior. For example, more than 4500 radars were installed and more than 1500 facilitators, half of whom were psychologists, were trained in awareness programs for traffic offenders. In addition, more than 700 doctors were given supplementary training. The driver's license point system, particularly its information system part, was restructured, a driver's license for beginners was initiated and the serious offenders or those who lost all of their points were required to visit psychologists and doctors specifically trained for this purpose.

All of these procedures have made France the closest among European countries to the goal set by the European Commission. The number of fatalities fell from 8150 in 2000 to 3260 in 2012. This achievement did not make France the best European country in traffic safety, but it made it the most successful in improving its statistics. This success story is based on the harmonization of the policies of deterrence and pedagogy and the crucial place given to psychological intervention.

Inspired by my personal contribution, as well as that of all the staff under my supervision, in achieving these satisfactory results, through studies, consultancies, training facilitators and sessions about awareness for traffic offenders, I will seek to demonstrate statistically the distinctive features of the successful French experience and the extent to which this policy is appropriate and applicable to fast developing countries.