

عدم مراعاة حق الطريق وأثره على السلامة المرورية

Not considering the right of the road and its impact on traffic safety

بوظيفة حمو¹ وطويل محمد²

¹مخبر الوقاية والأرغوميا، جامعة الجزائر 2. ²جامعة غرداية

تاريخ الإرسال: 2022 / 08 / 08. تاريخ القبول: 2022 / 08 / 26. تاريخ النشر: 2022. / 12 / 11

ملخص:

جاءت هذه المقالة لتسليط الضوء على الأخطاء، التجاوزات الملاحظة على مستوى الاستعمالات المختلفة لفضاء وحق الطريق خلافا لمختلف المفاهيم، القانونية، الدينية والسلوكية التي تؤكد على ضرورة إعطاء الطريق حقه عكس ما هو سائد في الوقت الحاضر، سواء على مستوى المجتمع بصفة عامة أو مستعملي الطريق بصفة خاصة. لذلك سيتم تناول مختلف النواحي التي تؤثر عملية تنظيم الحركة المرورية والكشف عن استعمالاتها السليمة والخطئة والشائعة، على أمل توعية وتحسيس مختلف مستعملي الطريق إلى جانب القائمين على ضمان سلامته ما يجعل إعطاء الطريق حقه أولوية بغية الوصول إلى تحقيق ثقافة مرورية أفضل. من خلال الاعتماد على التناول النسقي (System Approach)، اعترافاً بأن الحوادث والإصابات تنتج عن تجميع لعدة عوامل ومن أهمها عامل الطريق كبنية مؤهلة لوقوع حوادث المرور وخاصة إذا أسئ استعمالها، وعليه فإن أخطاء مستعملي الطريق ما هي إلا واحدة من هذه العوامل، انطلاقاً من أن تفاعل عدة عوامل مع بعضها البعض قد يتسبب في الحوادث والاصابات.

هذا يوحي بأن هذه القضية هي قضية مجتمع وما تعكسه من نقص التربية والثقافة المرورية ليس لدى مستعملي الطريق فحسب، بل قد تتعداه لتشمل أطرافاً أخرى سواء كانت معنية بصفة مباشرة أو غير مباشرة، كما هو الحال بالنسبة لأصحاب المحلات التجارية، ولواضعي الإشارات ومصممي الطريق والقائمين على صيانتها، وباقي مستعملي الطريق من سائقين ومشاة وغيرهم.

الكلمات المفتاحية: حق الطريق، تصميم الطريق، مستعملي الطريق، الوقاية المرورية، حوادث المرور.

Abstract:

This article has come to shed light on the violations observed at the level of misuses of the space and the right of road, Contrary to the various legal, religious and behavioral concepts that stress the need to give the road its right, just opposite to what is prevalent at the present time, whether at the level of society or road users in particular. Various concepts that frame the process of organizing traffic will be presented in the hope of educating and alerting the various road users beside those in charge of ensuring road safety which make giving the

road its right as a first priority in order to achieve a better traffic culture. Relying on the system approach which recognises that accidents and injuries result from a combination of several factors, therefore, road users' errors are only one of these factors, based on the fact that the convergence of several factors with each other causes accidents and injuries.

This issue is a community one and what it reflects from the lack of traffic education and culture, not only for road users, but may also extend to other parties, whether directly or indirectly concerned, as is the case for those who put traffic signs, road designers and those in charge of its maintenance.

Keywords: Road right, road design, users of the road, traffic safety, traffic accidents.

1. مقدمة:

لقد أكدت نتائج دراسة بوظريفة وآخرون (2010)، حول السلوكات اللاوقائية انطلاقاً من استبيان طبق على عينة تتكون من 7058 سائق، بأن مستعملي الطريق بدون استثناء لا يحترمون قانون المرور وكان القضية تتعلق بأزمة أو غموض في تقسيم مجال الطريق وحتى في مفهوم الطريق في حد ذاته ووظيفة عناصره واستعمالاتها كحق عام وملك للجميع. ويتجلى ذلك في استحواذ التجار أو السكان على الرصيف وحتى على جزء من الطريق في ظل تقاعس السلطات التي من المفروض أنها تقوم بحماية هذا الأخير، وعلى نفس المنوال يقوم أصحاب المركبات بالاستيلاء على الرصيف في كثير من الطرقات، الأمر الذي يدفع بالمشاة إلى مزاحمة المركبات والسير على الجزء المخصص لها (الجدول:1)، بل وأصبحت الطرقات مسرحاً للجريمة والاعتداءات على مستعمليها سواء داخل المدن أو خارجها، الأكثر من كل هذا وذاك، هو أن الطريق أصبح بمثابة ميدان للتمرد للتعبير عن مختلف أنواع التذمر وعدم الرضا والغضب ليتم قطعها في أي وقت وكان الديمقراطية ضاقت بها كل الأماكن الأخرى ولم تسعها إلا الطريق. هذا يعد بمثابة مساس بالأمن والنظام العمومي للطريق، فأين هو حق الطريق واستعمال وتقسيم مجاله كما تحدده مختلف القوانين الرسمية وكما ينص عليه الدين الإسلامي أو العرف والتقاليد الاجتماعية أو ما يعرف بسلوك المجتمعات المتحضرة؟ وهل هناك عوامل ودوافع تقف وراء هذا الاستعمال الخاطئ للطريق؟ وهل هناك تحريف في مفهوم الطريق وتجاوز استعمال مجاله وحقه لدرجة أن كثيرين هم الذين أصبحوا يعتقدون أنه ملك لهم يتصرفون فيه أو يصدرون سلوكات به كما يشاؤون إلى درجة الاستيلاء على الرصيف أو وضع مطبات سرعة بطريقة فوضوية وغير قانونية، إلى جانب عدم تدعيمها في الكثير من الأحيان بإشارات تنبه السائقين مسبقاً لأماكن تواجدها.

والمؤسف له هو أن كل هذه الأمور تتم رغم أن للبلدية والولاية مسؤولية عن حماية الطريق والمحافظة عليها وفقاً لما يخوله لها القانون (قانون البلدية رقم 90-08 المؤرخ في 12 رمضان سنة 1410 الموافق لـ 7 أبريل سنة 1990، وقانون الولاية رقم 90-09 المؤرخ في 12 رمضان سنة 1410 الموافق لـ 7 أبريل سنة 1990)، ورغم أن وزير النقل مثلاً قد أصدر أمراً بالتنفيذ الفوري للمنشور الوزاري المشترك رقم 20 المؤرخ في 27 فبراير 2016، المتعلق بإلزام السلطات المحلية باتخاذ التدابير اللازمة لإزالة الممهلات العشوائية وإعادة النظر في تلك التي لا تخضع للمعايير التنظيمية، ابتداءً من جانفي 2017.

عادة ما يهدف استعمال مطبات وحذب السرعة كوسيلة لتهدئة الحركة المرورية القائمة داخل المدن والأحياء السكنية إلى التخفيض من سرعة السائق إلى 16-24 كلم في الساعة على الممهل و40-48 كلم في الساعة بين سلسلة من الممهلات، وهذا شريطة أن يتماشى مع المعايير الهندسية المطلوبة. وقد أظهرت العديد من الدراسات كما هو الحال مثلاً بولاية أيوا الأمريكية انخفاضاً في السرعة بنسبة 40%، لمعظم المركبات، كما يتم كذلك الحد من السرعة الزائدة، الأمر الذي ينتج عنه حوادث أقل، حيث أن الأطفال يصبحون أقل عرضة لحوادث المرور بالطرق التي يتم فيها وضع ممهلات معيارية مدروسة (بوظيفة وآخرون، 2022).

وفي نفس السياق، أكد وزير الأشغال العمومية والنقل لدى رده على انشغال أحد النواب بالبرلمان بتاريخ 22 أبريل 2021، بأن عدد الممهلات بالطرق يقدر بـ: 50 ألف على المستوى الوطني من بينها قرابة 38 ألف لا تستجيب للمعايير التقنية والشروط القانونية. وقد أضاف بأن جلها غير مطابقة للشروط على مستوى الطرق الولائية والبلدية والحضرية، مكتملاً حديثه بأنه تم إلى حد الآن معالجة أكثر من 14 ألف ممهل وإعادة تأهيل قرابة الألف حسب المعايير المطلوبة (وكالة الأنباء الجزائرية، 22 أبريل 2021). لعل الأمر يرجع إلى عدم إلمام واضعي هذه الممهلات بمعايير وضعها وبالقواعد التي تضبطها والقوانين التي تحدد استعمالها وإلى عدم إدراكهم خطورة عدم الالتزام بما رغم أهميتها في تخفيض السرعة بصفة خاصة وكونها أحد السبل للوقاية من حوادث المرور بصفة عامة.

وهنا يطرح التساؤل عمن يتحمل المسؤولية في هذا الشأن أو غيره؟ ذلك أن تحرب كل الأطراف من تحمل مسؤوليتها في المحافظة على الطريق يبدو جد واضح. قد يرجع الأمر أساساً إلى المعتقدات الخاطئة والاتجاهات السلبية والنزعات الفردية والأناية التي تنمو يوم بعد

يوم لدى مستعملي الطريق، في ظل توقعات نقص الصرامة في تطبيق القانون وضعف احتمال احتسائها مخالفة، (بوظيفة وآخرون، 2007)، وقد يرجع الأمر كذلك إلى نقص التوعية والتحسيس الشامل لدى كل فئات مستعملي الطريق والغموض في تحديد المسؤولية، كما هو الحال بالنسبة للمشاة الذين على الرغم من أن بعض مواد قانون المرور (34-40)، تشير إلى ضرورة اتخاذ الحيطة والحذر من طرف المشاة عند قطع الطريق، إلا أن تصرفاتهم حسب ما بينته دراسة بوظيفة وآخرون (2010)، توحى بأنهم يجهلون أو يتجاهلون هذه المواد، الأكثر من هذا كله أن الدين الإسلامي قد غطى موضوع الطريق وآدابه، لكن مبادئه لم تستغل سواء على مستوى المدرسة أو المسجد أو مختلف منظمات المجتمع المدني حتى تنعكس على سلوك الأفراد في الطريق. فمن المسؤول عن هذا التقصير؟ أهي وزارة الشؤون الدينية؟ أم وزارة التربية؟ أم كلاهما وغيرهما من المؤسسات سواء على المستوى الأفقي أو العمودي؟ أم أن الأمر يتعدى كل ذلك ليعبر عن ثقافة مرورية مستمدة من الطابع الثقافي السائد لدى مستعملي الطريق وانتشار عادات وعرف وتقاليد سلوكية في الاستعمال اليومي للطريق؟

فقد يتطلب الأمر تبني التناول المتعدد الأبعاد أو بالأحرى التناول النسقي (System Approach)، الذي يبحث في جميع العوامل الكامنة وراء وقوع الحوادث والإصابات، أي مدى تأثير مختلف العوامل مجتمعة أو منفردة على ارتكاب مستعملي مجال الطريق للتجاوزات والمخالفات والجنح، والأهم من ذلك الإصابات والحوادث المرورية (بوظيفة، 2013).

وفي نفس السياق وجه سومالا وناتانان (1976) Naatanen & Summala ، بعض الانتقادات للدراسات المتعلقة بحوادث المرور منها على وجه الخصوص: الميل نحو إلقاء اللوم في وقوع الحوادث على مستعملي الطريق دون البحث عن مسؤولية الإداريين ومصممي الطرق، وهو ما قد يحول دون أخذ صورة حقيقية عن الأسباب الحقيقية والتركيز على الأسباب المباشرة لحوادث المرور بدلاً من توسيع الأمر إلى التفاعل المعقد بين مستعملي الطريق والظروف البيئية أو غيرها من متغيرات الطريق والمركبة في إطار نسق: إنسان (سائق) - بيئة - آلة (سيارة).

وعليه تهدف هذه المقالة إلى تسليط الضوء على الأخطاء والتجاوزات الملاحظة على مستوى الاستعمالات المختلفة لفضاء وحق الطريق خلافاً لمختلف المفاهيم، القانونية، الدينية والسلوكية التي تؤكد على ضرورة إعطاء الطريق حقه عكس ما هو سائد في الوقت الحاضر، سواء على مستوى المجتمع بصفة عامة أو مستعملي الطريق بصفة خاصة. حيث سيتم تناول

مختلف النواحي التي تؤثر عملية تنظيم الحركة المرورية والكشف عن استعمالاتها السليمة والخاطئة والشائعة، على أمل توعية وتحسيس مختلف مستعملي الطريق إلى جانب القائمين على ضمان سلامة الطريق ما يجعل إعطاء الطريق حقه أولوية بغية تحسين الثقافة المرورية.

2. مفهوم الطريق:

1.2. مفهوم الطريق في القانون الجزائري:

لعل من أبرز القوانين الجزائرية التي صدرت لتحقيق حماية حق استعمال الطريق كمرفق من المرافق العامة المشروعة لمستعمليه، قانون المرور، قانون البلدية وقانون الولاية، إلى جانب بعض القوانين والمراسيم القانونية الأخرى.

1.1.2. حسب قانون المرور الجزائري:

تنص المادة الثانية من القانون 01-14 المؤرخ في أوت 2001، المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها حسب قانون المرور الجزائري المعدل في 10 نوفمبر 2004، في القسم الأول منه والخاص بالتعريف على ما يلي: "يقصد في مفهوم هذا القانون بما يأتي:

الفقرة 01: الطريق، كل المسالك العمومية المفتوحة لحركة مرور المركبات.

الفقرة 02: وسط الطريق: جزء من الطريق يستعمل لمرور المركبات.

الفقرة 03: المسلك، أحد تفرعات وسط الطريق له الغرض الكافي لمرور رتل من المركبات.

الفقرة 15: قاعدة الطريق، المساحة التي تشمل وسط الطريق وحافته.

- يجب على السائق أن يضبط ويكيف سرعة سيارته حسب صعوبات وعوائق الطريق والظروف الجوية "المادة 23 من القانون 01-14 السالف الذكر". تحث هذه المادة السائق بأن يلتزم بتكييف سرعة سيارته وفقاً للظروف التي يسير فيها على الطريق، ذلك باعتبار الكثير من الصعوبات والعوائق التي قد تصادفه، لاسيما عند عدم احترامه للسرعة المحددة في الظروف المناخية، أو في حالة الازدحام، أو في حالة التجاوز... الخ.

- يجب على الراجلين المرور على الأرصفة أو حواف الطرقات المهياة خصيصاً لهذا الغرض.

- يمنع كل استعمال آخر للأرصفة، يعيق حركة المارة: "المادة 34 من القانون 01-14 السالف الذكر"، توجب هذه المادة على المشاة السير على الأرصفة أو حافة الطريق المخصصة للراجلين، لأن الكثير من حوادث المرور تقع على الراجلين وخاصة الأطفال منهم، كما يمنع استغلال الأرصفة لأغراض أخرى كما هو الحال بالنسبة للتجار، وأصحاب السيارات مما

يجبر المشاة إلى السير في الطرق ليقعوا ضحيتها في أغلب الحالات.

2.1.2. مفهوم الطريق حسب قانون البلدية والولاية وبعض القوانين والمراسيم الأخرى:

يعد قانون البلدية رقم 90-08 المؤرخ في 12 رمضان سنة 1410 الموافق لـ 7 أبريل سنة 1990، وقانون الولاية رقم 90-09 المؤرخ في 12 رمضان سنة 1410 الموافق لـ 7 أبريل سنة 1990، من بين القوانين الصادرة في إطار أحكام المواد 115، 116، 117 من دستور 23 فبراير سنة 1989، وهما الوسيلتان الأساسيتان في التنظيم الإداري المحلي ومشاركة المواطن الجزائري في استعمال وحماية حقوقه العامة، لاسيما منها حق الطريق الذي يتطلب حماية خاصة كما سبقت الإشارة إليه، ويضاف إلى هذين القانونين العديد من القوانين الأخرى والمراسيم التي من شأنها أن تساهم في حماية الطريق ومنشآتها، نذكر منها على سبيل المثال لا الحصر القانون رقم 91-11 المؤرخ في 11/04/1991 المتعلق بالقواعد العامة لنزع الملكية للمنفعة العمومية، المرسوم 91-175 الذي يحدد القواعد العامة للتهيئة والتعمير.

بما أن شبكة الطرق تتطلب صيانة دائمة للمنشآت والمحافظة عليها لتحقيق الوقاية والأمن المروريين وتهيئة المنشآت الأساسية وتطويرها "المادة 23 من القانون 87-09 المؤرخ في 10/02/1987، المتضمن تنظيم حركة المرور عبر الطرق"، فإن المهام الأساسية الموكلة إلى الجماعات المحلية هي: المساهمة في صيانة الطرق المصنفة طرقاً وطنية وما دونها تصنيفاً وصيانتها وتهيئة الطرق الولائية. وكذا السهر على سهولة السير في الشوارع والمساحات والطرق العمومية. بالإضافة إلى السهر على احترام المقاييس والتعليمات في مجال التعمير، "المادة 75 من القانون 90-08 المتعلق بالبلدية".

في هذا الإطار أسند قانون البلدية لرئيسها وتحت مراقبة المجلس البلدي مهمة القيام بجميع الأعمال التي من شأنها المحافظة على الأملاك العمومية للطرق وإدارتها واتخاذ كل إجراء يتعلق بطرق البلدية "المادة 60 ف 8 من القانون 90-08 المؤرخ في 17/04/1990، المتعلق بالبلدية"، منها: مهمة السهر على سلامة المنشآت الأساسية للطرق العمومية في إقليم البلدية، ومن ذلك أنه لا يسمح بالشروع في أية أشغال كانت سواء من طرف الإدارات العمومية أو الشركات أو الخواص دون الحصول على ترخيص مسبق إذا كانت الأشغال واقعة في طريق بلدي أو في جزء يقع في شبكة الطرق الحضرية، "المواد 7، 11، و12 من المرسوم 81-267، المتعلق بصلاحيات رئيس البلدية فيما يخص الطرق والنظافة والطمانينة العمومية"، والحفاظ على أمن الأشخاص والممتلكات أو تكون الأخطار الحالة التي تهدد أمن الخدمات العمومية إذ تستوجب

التدخل السريع لشغل الطريق العمومي من طرف إدارة أو هيئة عمومية، وفي هذه الحالة على الإدارة أو الهيئة المتدخلة إخبار رئيس المجلس الشعبي البلدي خلال 24 ساعة من الشروع في الأشغال، وإذا تمت مباشرة الأشغال بدون رخصة أو إخبار لاحق على النحو السالف الذكر على رئيس البلدية اتخاذ التدابير المناسبة لإعادة الطريق إلى حالتها فضلاً عن المتابعات التي يمكن أن يتعرض لها المخالف، "المادتان 10 و23 من نفس المرسوم".

وإذا أهمل منجز الأشغال المرخص بما إعادة الأماكن إلى ما كانت عليه بعد ثلاثة أيام من الانتهاء منها أو في الآجال المحددة له، فلرئيس البلدية أن يُبادر بإعادة جزء الطريق العمومي الذي عطل الأشغال (الأرصفة أو الردم أو الحافات) إلى حالتها الأولى على نفقة المرخص له مضافاً إليها نسبة 25 %، من قيمة المصاريف تدفع إلى ميزانية البلدية في شكل سند قبض، وللبلدية تحصيل المصاريف في شكل ضرائب مباشرة مع مصادرة المواد أو الآلات التي أهملت على الطريق العمومي، أو الانتهاء من الأشغال أو التوقف عنها مع إحالة المحاضر المثبتة للمخالفة على وكيل الجمهورية المختص محلياً.



الصورة (1): تعبر عن عدم احترام الإجراءات القانونية من طرف القائمين بالأشغال على الطريق

كما أوكل للوالي - تحت مراقبة المجلس الشعبي الولائي - مهمة إدارة أملاك الولاية ومنها الطرقات الولائية، "المواد 10، 71، 119، 86، 87 من القانون 90-09 المؤرخ في 17/04/1990 المتعلق بالولاية"، هذا إلى جانب اختصاصه بتسليم رخصة شغل الطريق والأشغال إذا كانت جزءاً من الطريق الوطني الواقع في إقليم الولاية أو تشمل طريقاً يقع في تراب بلديتها فأكثر من بلديات الولاية. كما يتعين على المستفيد من أشغال البناء أو الهدم المرخص بما وضع حاجز مادي مرئي ليلاً ونهاراً بين مكان الأشغال والمساحات المذكورة وصيانتها على الدوام "المادة 72 من القانون 90-29 السالف الذكر".

ومن أجل تحقيق أحسن الشروط لاستعمال الطريق فقد عهد إلى رئيس البلدية ضبط تسيير الطريق العمومي وضمان احترام الاتفاقات المقررة له على الأملاك المجاورة وضمان انتظام المرور، وفق النماذج المعتمدة بعد مصادقة الوالي وفق نظام يسمح بتحقيق تسهيل الحركة المرورية وأمن السير العام "المادتان 35 ف2 و 6 من نفس المرسوم والمادة 2 من المرسوم 81-267، المذكور سلفاً"، إلى جانب تهيئة مساحات لإيقاف السيارات وتنظيم وقوفها على جوانب الطريق في المناطق السكنية " المادة 2 من نفس المرسوم والمادة 49 من المرسوم 88-06 ". ولنفس الغرض يُحدد رئيس البلدية كفاءات شغل أروصفة الطريق العمومي من طرف التجار إلى جانب سهره الدائم على نظافة الأنهج والطرق العمومية في التجمعات السكانية للبلدية (39) المادة 2 من المرسوم 81-267 السالف الذكر. وضبط أماكن ومحطات وسائل النقل باحترام الشروط القانونية في التجمعات السكانية (40) المادة 12 من المرسوم 91-175 السالف ذكره.

2.2. مفهوم الطريق في الدين الإسلامي:

1.2.2. المفاهيم المتداولة في الواقع المروري:

إن الشوارع والطرق لها قدسية خاصة في الإسلام فهي ملكية عامة، لكن هذا لا يعطي الحق لأي إنسان للمساس بها، وأن يفعل فيها ما يحلو له، وإنما يجب أن يراعي فيها شعور وراحة وأمن الآخرين، لأنها مشتركة المنفعة، وليس لأحد أن يختص بها إلا بقدر الحاجة، والسير سواء على الأرصفة بالنسبة للمشاة أو في الشارع بالنسبة للمركبات هو الحاجة التي تراد الشوارع لأجلها دون سائر الحاجات، ويستنكر الإسلام الكثير من السلوكات والأشياء ينهي على حدوثها أو تواجدتها في الطرقات فمن حرص الإسلام أنه خص الطريق بأداب كثيرة تحفظ حق الانتفاع به، فقد نهي الرسول صلى الله عليه وسلم عن هذا كله عندما قال: إياكم والجلوس بالطرقات فقالوا ما لنا بذلك بد يا رسول الله فقال: إذا أبيتهم إلا أن تفعلوا فأعطوا الطريق حقه، قالوا وما حق الطريق، قال: رد السلام وغيض البصر وكف الأذى والأمر بالمعروف والنهي عن المنكر، وفي رواية أخرى إعانة الضعيف وإغاثة الملهوف.

ومما يتعلق أيضا بحق الطريق في الإسلام آداب المشي والمرور، كالمشي المتواضعة والتسامح، يقول الله تعالى "عباد الرحمن الذين يمشون على الأرض هونا وإذا خاطبهم الجاهلون قالوا سلاما" (الفرقان: 63). والله عز وجل يوجه عباده المؤمنين إلى الخلق الكريم والأدب الرفيع في مشيتهم، فيقول سبحانه وتعالى في صورة الإسراء "ولا تمش في الأرض مرحا إنك لن تحرق

الأرض ولن تبلغ الجبال طولاً" (37) "كل ذلك كان سيئه عند ربك مكروها" (38).

فآداب المرور من صلب السلوك الإسلامي، ولعل أعمق وأسبق فهم ووعي مروري في التاريخ الإسلامي نقل عن سيدنا عمر رضي الله عنه: "والله لو تعثرت بغلة في العراق (هو في المدينة)، لحاسبني الله عنها لما لم تصلح لها الطريق يا عمر". وعليه فإنّ حوادث المرور ليست قدراً محتوماً واقع لا محالة كما يتوهم البعض، بل لا بد من حركة وقائية استباقية لتفاديها. بهذا يمكننا إسقاط مضامين كثيرة من النصوص الدينية على واقعنا المروري.

2.2.2. الطريق في عرف الفقهاء:

تعرض الفقهاء لأحكام الطريق في مواضع عدة، وفي كل منها لا يخرج حد الطريق في اصطلاحهم عما ذكره أهل اللغة. فالطريق عندهم هو: "محل المرور" مطلقاً، سواء أكان في داخل الأبنية والدور أم في المفازة (الصحراء). ويبدو أن مختلف التسميات يغلب فيها الإطلاق العربي، كما تعارف الناس في زمن تسمية الضيق من الشوارع (حارة) وما يتفرع منها "عطفة" أو "خوخة". أما إذا كان المحل لاستطراق العامة أو كثيرين غير محصورين، فهذا هو الطريق العام، أو طريق المرور، وهو ما يتبادر إلى الذهن عند الانطلاق، سواء كان في البنيان أو خارجه، وإن كان المحل لاستطراق جماعة محصورين كأصحاب الدور مثلاً، دون غيرهم، فهذا هو الطريق الخاص بأصحابه أي أكان المسمى الذي يطلق عليه.

3.2.2. تداول مفاهيم حوادث المرور في الشريعة الإسلامية: (محمد راتب النابلسي، 2013)

1.3.2.2. إمطة الأذى عن الطريق صدقة:

لعل من السلوكات الغريبة عن ديننا من جهة، والمعبرة من جهة أخرى عن السلوك غير السوي هي إلقاء القاذورات والنفايات والمخلفات سواء من نافذة السيارة في الشارع أو حتى من طرف الراجلين. فهل يعقل مثلاً أن يرمي سائق المركبة بقايا السجائر في الشارع أو الطريق حتى قبل إطفائها؟ ناهيك عن القارورات الزجاجية والبلاستيكية والعلب المصنوعة من الورق المقوى أو المعدنية دون التفكير فيما يمكن أن تلحقه من ضرر للطريق ولستعملها؟ يقول النبي صلى الله عليه وسلم: "إمطة الأذى عن الطريق صدقة" (رواه مسلم 1668 وأبو داود 1285). يقول النبي صلى الله عليه وسلم: "الإيمان بضع وستون شعبة أعلاها قول لا إله إلا الله وأدناها إمطة الأذى عن الطريق"، ومعنى ذلك أن إمطة الأذى عن الطريق أيسر شعب الإيمان، (رواه البخاري 9 ومسلم 152). كما يقول النبي صلى الله عليه وسلم، في

حديث رواه البخاري ومسلم: "إن الملائكة تتأذى مما يتأذى منه بنو آدم" (حديث شريف).

وقد ذكر سعد فجحان الدوسري (2019)، أن من بين كف الأذى عن الطريق ما يلي:

- ❖ عدم إزعاج الناس بتكديس معدات البناء ومواده في طريقهم حتى لا يجلب سخطهم.
- ❖ الكف عن رمي مخلفات البناء حتى لا تلحق أضرار بالناس.
- ❖ تفادي حفر الحفر وتركها بدون حماية حتى لا تلحق أي ضرر بالناس في طريقهم.
- ❖ السهر على منع سقوط شيء من مواد البناء على الناس في طريقهم.
- ❖ عدم التعدي على حق الناس في الطريق من خلال تعديده في استعمال الطريق بوضع درج أو مظلة أو حديقة تضيق على الناس طريقهم وتجلب لهم الضرر، والرسول صلى الله عليه وسلم يقول: (لا ضرر ولا ضرار). معنى الحديث: لا يجوز له أن يضرّ غيره بقصد (ضرار) أو بغير قصد (ضرر)، فالمُدخّن مثلاً يضرّ نفسه ويضرّ غيره، فيما يُعرف بالتدخين السليبي.

2.3.2.2. آداب الجلوس والمرور في الطرقات:

لقد وجدت الطرقات لمصلحة البشر، ولتقريب المسافات، وتسهيل التواصل بين الناس، وقوانين السير في مجمل بلدان العالم، وضعت لتنظم استعمال هذه الطرقات، وذلك ليس عبثاً، إنما لدفع الأخطار عن سالكيها وتجنّبهم شر حوادثها، إن كل ما صنعه الإنسان لرفاهيته وتقدمه، يجب المحافظة عليه بحسن استعماله، لأنه إذا أخطأنا أو أسأنا استخدام الطرقات فسيكون الطريق سلاحاً ذا حدين ويشكل بالتالي خطراً محققاً على حياتنا يمكننا تفاديه بالانتباه والتروي واليقظة والوقاية، فالتقيد بأنظمة السير جزء من الدين لأنه يحقق بعضاً من مقاصده، الشريعة مصلحة كلها. يقول النبي صلى الله عليه وسلم: "إياكم والجلوس بالطرقات، فإذا أبيتم إلا المجلس فأعطوا الطريق حقه: غضّ البصر، وكفّ الأذى، وردّ السّلام، والأمر بالمعروف والنهي عن المنكر" (رواه البخاري 2465 و6229 ومسلم 5528 و5613). فلا بد للفرد أن يطبق هذا المنهج في جلوسه في الطريق، وفي سيره فيه ماشياً، وفي قيادة مركبته فيه.

3.3.2.2. عدم إيذاء المواطنين في طرقاتهم:

لقد تغيرت القيم فأصبح الناس يتفننون في حجز أجزاء من الطريق بوضع أنواع مختلفة من الحواجز أو الصناديق سواء كانت قاذورات، أو عوائق نباتية، أو مادية مثل الحجر وغيره أو كالأعمدة أو العجلات المطاطية.. إلخ، دون مراعاة ما تخلفه من أذى لمستعملي الطريق مخالفين في ذلك كل الأحاديث المروية حول إمطة الأذى عن الطريق. مثل: إمطة الأذى عن الطريق

صدقة. وهي ظاهرة في فضل إزالة الأذى عن الطريق، سواء كان الأذى شجرة تؤذي، أو غصن شوك، أو حجرا يعثر به، أو جيفة وغير ذلك. وإمالة الأذى عن الطريق من شعب الإيمان كما في الحديث الصحيح عن أبي هريرة رضي الله عنه أن النبي صلى الله عليه وسلم قال: " لقد رأيت رجلاً يتقلب في الجنة في شجرة قطعها من ظهر الطريق كانت تؤذي المسلمين". ويقاس على ذلك سلوكات كثيرة تعرقل حركة المرور وتؤذي الناس في طرقهم.

3. السلوكات اللاوقائية لدى مستعملي الطريق:

يمكن إجمال أهم الأخطاء والسلوكيات الشائعة واللاوقائية في استعمال مجال الطريق وأثرها على الوقاية المرورية من خلال الدراسات الميدانية التي أنجزت في سياق هذا الشأن بصفة عامة وبصفة خاصة في المجتمع الجزائري، والتي من بينها ما قام به بوظيفة وآخرون (2010)، كدراسة ميدانية انطلاقاً من تطبيق استبيان على عينة تتكون من 7058 سائق. حيث تم رصد 150 سلوكاً لاوقائياً من خلال الطلب من السائقين تحديد إلى أي مدى يلاحظون السلوكات المعروضة عليهم، حيث وجد أن السلوكات الأكثر تكرار هي تلك التي تتحصل على أكبر مجموع وأكبر متوسط حسابي، كما يمكن الرجوع إلى الانحراف المعياري للتعرف على مدى تباين إجابات المفحوصين على نفس البند،

وفكما يتضح من الجدول (1)، الذي يبين 20 سلوكات التي رتبت الأولى. إذ أن السلوك اللاوقائي الأكثر تكرار في القائمة هو السلوك المعبر عنه في الرتبة الأولى بالبند "استخدام الأرصفة في أغراض تجارية أو شخصية" بمجموع 25682 نقطة، وبمتوسط حسابي بلغ 3.64، وانحراف معياري قدره 1.207، واحتل البند " القيام بأشغال على الطريق دون ترميمها كما كانت من قبل " الرتبة الثانية بمجموع 25239 نقطة، وبمتوسط قدره 3.58، وانحراف معياري قدره 1.202، ويمكن التدرج في سلم السلوكات المتكررة على أساس النقطة الفاصلة 3 المقابلة للإجابة "أحياناً". (أنظر الجدول:1). وقد طغى على مجمل هذه السلوكات الطابع الثقافي السائد لدى مستعملي الطريق من عادات وتقاليد سلوكية مجسدة في طريقة الاستعمال اليومي للطريق، وقد يرجع ذلك إلى غموض مفهوم الطريق لدى الفرد الجزائري، الأمر الذي يجعله يتعامل معه حسب احتياجاته الآنية دون الرجوع إلى معايير أو مرجعيات يستند عليها مطلقاً بذلك العنان لاجتهاداته ومعتقداته الخاصة التي عادة ما تتنافى ومبدأ إعطاء الطريق حقه.

وعلى نفس المنوال تم تحديد السلوكات الخطيرة كذلك بناء على ما أدلى به نفس أفراد

العينة (أنظر الجدول: 2)، حيث يمكن القول بأن السلوكات المتكررة والخطيرة يشترك فيها كل مستعملي الطريق، في حين أن السلوكات متوسطة التكرار والخطيرة يشترك فيها بدرجة كبيرة المشاة في حالة قطع الطريق، في حين ترجع أغلب السلوكات اللاوقائية قليلة التكرار والخطيرة إلى السائق أساساً. ولعل أبرز ما يمكن استخلاصه من النتائج المبينة بالجدول (1) و(2)، هو أنها جاءت لتحمل المسؤولية لأطراف متعددة بدلاً من اقتصرها على السائق ووزارة النقل.

الجدول(1): ترتيب السلوكات اللاوقائية لدى مستعملي الطريق حسب مستوى التكرار				
السلوكات	عدد الإصابات	عدد الحوادث	عدد الضحايا	عدد المصابين
1. استخدام الأرصفة في أغراض تجارية أو شخصية	143	3,64	1,207	25682
2. القيام بأشغال على الطريق دون ترميمها كما كانت من قبل	147	3,58	1,202	25239
3. عدم قيام عمال الصيانة بتصليح الطريق	150	3,58	1,212	25288
4. وجود مرضى عقليين ومتشردين تائهين بالشوارع والطرق	141	3,56	1,178	25133
5. عدم استعمال سائقي الدراجات والدراجات النارية أو مرافقيهم للخوذة	99	3,51	1,237	24786
6. إجراء عمليات الصيانة أثناء أوقات الازدحام في حركة المرور	148	3,42	1,202	24121
7. التوقف المفاجئ والمتكرر لسيارات الأجرة	78	3,39	1,196	23912
8. عدم احترام راكبي الدراجات والدراجات النارية لقواعد المرور	103	3,34	1,204	23574
9. عدم استعمال المدرجات العلوية من طرف المشاة	115	3,34	1,144	23602
10. تحور السائق في المواقب الرياضية والأعراس	31	3,33	1,312	23536
11. قيام بعض المشاة بالتنسول داخل حركة المرور	114	3,33	1,155	23511
12. لعب الأطفال في الطريق أو بالقرب منها	120	3,33	1,129	23468
13. توقف الحافلات في أي مكان لحمل الركاب	34	3,32	1,266	23434
14. التباطؤ في قطع الطريق من طرف المشاة	116	3,32	1,122	23402
15. التوقف للفرجة على حادث مرور	18	3,31	1,206	23340
16. دخول أصحاب الدراجات والدراجات النارية فجأة أمام المركبات	95	3,31	1,182	23364
17. عدم إزاحة مصالح الصيانة للحيوانات الميتة بسرعة	146	3,30	1,191	23323
18. عدم تحكم مربي المواشي في الحيوانات عند قطع الطريق	119	3,29	1,127	23243
19. قطع المشاة للطريق أمام الحافلة مباشرة بعد النزول منها	130	3,29	1,114	23252
20. عدم احترام السرعة المسموح بها	45	3,28	1,237	23176

وبغض النظر عن درجة التكرار والخطورة، فقد أمكن تجميع السلوكات اللاوقائية في عوامل

تعتبر نوعاً ما عن مصدرها ونوعها بتطبيق التحليل العملي، والتي يمكن تلخيصها حسب أهميتها كالتالي: (بوظيفة وآخرون، 2010).

1- المناورات الخطيرة من طرف السائق.

- 2- نقص الثقافة والتربية المرورية لدى مستعملي الطريق.
- 3- اللامبالاة لدى مستعملي الطريق.
- 4- السياقة اللاوقائية داخل مناطق العمران.
- 5- نقص الالتزام والمسؤولية لدى السائقين.
- 6- نقص الالتزام والمسؤولية لدى المشاة.
- 7- سلوكيات غير حضارية.
- 8- نقص الالتزام والمسؤولية لدى أصحاب الدرجات الهوائية والنارية.
- 9- ظواهر اجتماعية لاوقائية.

الجدول(2): ترتيب السلوكيات اللاوقائية لدى مستعملي الطريق حسب درجة الخطورة				
السلوكيات	الترتيب الأسفل والمؤي	الدرجة الخطرة	العدد الاجزاف	الرقم الترتيب
1. التجاوز عند المنعرجات	38	4,54	726	32014
2. قيادة السيارة بدون استعمال الأضواء ليلا	64	4,49	759	31721
3. قطع المشاة للطريق السريع	121	4,49	758	31698
4. توقف المركبة عند المنعرجات	37	4,44	753	31318
5. قطع الطريق من طرف المشاة في المنعرجات	128	4,44	752	31347
6. لعب الأطفال في الطريق أو بالقرب منها	120	4,43	763	31275
7. القيام بالتجاوز الخطير	19	4,42	779	31188
8. قطع الطريق من طرف أطفال صغار خارج ممر الراجلين بدون مرافق	137	4,42	776	31214
9. القيام بمناورات خطيرة أثناء السياقة	17	4,41	796	31121
10. عدم تكييف السرعة حسب زاوية المنعرج	39	4,41	752	31128
11. عدم السياقة بحذر قرب المدارس	43	4,41	771	31150
12. التوقف على اليسار في الطريق السريع	44	4,41	786	31150
13. تسابق بين مركبتين	16	4,39	773	30988
14. التجاوز في مفترق الطرق	41	4,39	778	30969
15. قطع الطريق بطريقة مفاجئة من طرف المشاة	123	4,39	770	30986
16. حمل أشخاص في وضعيات غير آمنة على الدرجات الهوائية والنارية	102	4,38	763	30923
17. تغيير الاتجاه فجأة	11	4,36	792	30738
18. الخروج المفاجئ من شارع فرعي بدون اتخاذ الإجراءات الوقائية اللازمة	61	4,36	753	30753
19. الصعود أو النزول من المركبة أثناء سيرها	108	4,36	809	30768
20. سير الأطفال في الطريق بالمزاج ذات العجلات (patis à roulettes)	138	4,36	789	30789

وهكذا تُبين نتائج هذه الدراسة بأن السلوكيات اللاوقائية تعكس نوع من المخاطرة

لدى السائق تتطلب البحث عن أسبابها وعواملها، كما تعبر عن نقص الثقافة والتربية المرورية لدى مستعملي الطريق بصفة عامة، بالإضافة إلى ما لدى هؤلاء من لامبالاة واستعداد لمخالفة القواعد أو بالأحرى إظهار نوع من التمرد، وكأن السلوك مبرمج لمخالفة قوانين المرور حتى في مناطق العمران، حيث يظهر جلياً إقدام السائق على المخالفة في أي مكان سواء أمام المدارس أو في الطرق الضيقة معبراً بذلك عن نقص الالتزام والمسؤولية، الأمر الذي يعكس غياب المعايير الاجتماعية والمرافق المادية التي توجه سلوكه ومساره في الطريق، مطلقاً بذلك العنان لإظهار سلوكيات غير حضارية تعكس غياب التحضر المفروض أن يصاحب اقتناء هذه الوسائل التكنولوجية العالية، وليس هذا فحسب، بل أصبحت تستعمل للتباهي والاندفاع واحتقار الغير. ولعل شريحة أصحاب الدرجات الهوائية والنارية تمثل أبرز السلوكيات اللاوقائية في مخالفة قانون المرور وقواعد السياقة السليمة ل تشكل خطراً على السلامة المرورية من خلال سلوك المخاطرة (بوظيفة، 2014، بوظيفة وآخرون، 2017). وعليه فإن السلوكيات اللاوقائية لا ترجع إلى السائق بمفرده أو لجهة معينة دون الأخرى، الأمر الذي يوحي بأن هذه القضية هي قضية مجتمع تدل على نقص التربية والثقافة المرورية ليس لدى مستعملي الطريق فحسب، بل قد تعداه لتشمل أطرافاً أخرى سواء كانت معنية بصفة مباشرة أو غير مباشرة، كما هو الحال بالنسبة لواضعي الإشارات ومصممي الطريق والقائمين على صيانتها.

إن هذا التصور في تفسير السلوكيات اللاوقائية يظهر مدى ضعف التنشئة الاجتماعية وغياب ثقافة وتربية مرورية من شأنها التقليل من حوادث المرور التي أصبحت تهدد كيان المجتمع. وهو ما يعكس غياب المسؤولية الاجتماعية والتي عادة ما تتمثل في تقبل النظم والقواعد والالتزام بها داخل المجتمع الذي يعيش فيه الفرد، كما أنها تعبر عن درجة الاهتمام والفهم والمشاركة داخل الجماعة، وينمو هذا السلوك تدريجياً عن طريق التربية والتطبيع الاجتماعي من خلال تفاعل الفرد مع المجتمع (سيد عثمان، 1973، محمد الشافعي، 1982). ويرى مصطفى العوجي (1983) أن حجم المخالفات الواقعة على مختلف الأنظمة والقوانين والغش والاحتيال، وعدم الاستقامة المتعلقة بأنظمة السير والتجهيزات العامة إجمالاً، والتي يفوق عددها الملايين، أنظمة السير بالخصوص، دليل على ضعف التربية المدنية، وضعف تعلم الأفراد ضبط سلوكهم الاجتماعي، وعدم التوافق مع الأنظمة التي تفرضها الحياة الاجتماعية حرصاً على سلامة المواطن والمجتمع.

ولعل هذه الوضعية قد انعكست أو ظهرت على نتائج دراسة بوظيفة وآخرون

(2010)، أو على الأقل تسير في نفس الاتجاه، ذلك أنه وعلى الرغم من ظهور سلوكيات المناورات الخطيرة من السائقين وتفسيرها لتباين آراء أفراد العينة بنسبة 32.98%، وهو أمر جد متوقع إلى حد ما نظراً لما أصبحت تعرف به هذه الفئة من تصرفات غير لائقة على مستوى الطريق وما أظهرته إحصائيات حوادث المرور من ارتفاع في عدد الضحايا والمصابين، ناهيك عن الخسائر المادية والعواقب الاجتماعية وكذا مستوى تحضر المجتمع، إلا أن العوامل المتبقية قد لا تقل هي الأخرى أهمية عن العامل الأول رغم ضآلة نسبها، ذلك أن قوتها قد تكمن في تفاعلها أو تقاطعها مع بعضها البعض، حيث تكاد تصب في مجملها في كون السلوكيات اللاواقائية لدى مستعمل الطريق هي قضية تراجع في مستوى الثقافة والتربية المرورية.

وعليه فالتناول النسقي (System Approach)، أقرب ما يمكن من فهم التفاعل الذي يجمع عدة عوامل مع بعضها البعض ويتسبب في الحوادث والاصابات، إذ ظهر تطوراً في التفكير فيما يخص حوادث المرور بحيث أصبح ينظر إلى السائق على أنه مجرد جزء من نسق ديناميكي في إطار محدودياته الخاصة في الأداء مع مرور الزمن، بالإضافة إلى تأثير التعب أو الكحول، زيادة على توقع حدوث بعض الأخطاء الإنسانية الشائعة، وعليه فإن الأجزاء الأخرى من النسق المتمثلة في الطريق، المركبة وإدارة حركة المرور وتنظيمها، يجب أن تصمم انطلاقاً من الاعتراف بمحدودية مستعمل الطريق. وبالموازاة مع هذا التطور، صارت المسؤولية موزعة من وزارة النقل إلى العديد من الهيئات والمنظمات الأخرى سواء على المستوى المحلي، الجهوي أو الوطني، وعليه فإن الإجراءات والتدابير المتخذة قد يكون من الضروري تطبيقها بتجميعها حتى ولو كان تدرج فعالية هذه الإجراءات منفصلاً ومختلفاً عن ذلك الخاص بالأسباب التحليلية. وعليه هناك ضرورة خاصة لاتخاذ مبادرات لتقاسم المسؤولية بطريقة عمودية من المستوى الوطني إلى المستويات الجهوية، وعلى المستوى الأفقي عبر مختلف القطاعات الخاصة والعامات والجماعات المتخصصة، والتي من شأنها أن تؤدي إلى وضع استراتيجيات فعالة تفضي إلى تبني برامج جهوية ووطنية لتخفيض عدد الضحايا مع تخصيص ميزانيات خاصة للسلامة المرورية (المجلس الأوروبي للسلامة المرورية، European Transport Safety Council, 2001).

وفي نفس السياق توصل بوظيفة وآخرون (2007)، إلى أن 92.5% من السائقين يرجعون عدم احترام قانون المرور إلى نقص التربية والثقافة المرورية، و86.4% منهم يرجعون إلى نقص التكوين في السياقة، و85.9% منهم يربط ذلك باعتماد السائق على العلاقات الشخصية

لتفادي العقوبة، ويدعم هذا الاتجاه أكثر بنسبة 85.2% من أفراد العينة التي ترى بأن عدم احترام قانون المرور يرجع إلى نقص الصرامة في تطبيق العقوبات على السائقين المخالفين للقوانين، بالإضافة إلى اعتقاد السائق بأن القانون سوف لن يطبق، وفكرة التغاضي عن تطبيق القانون تبعاً للمكانة الاجتماعية للسائق كجنسه ونوع المركبة.. الخ، ويتصف العقاب المقبول والمفيد في تعديل السلوك بجملة من المواصفات يمكن تحديد بعضها فيما يلي:

1. أن يتبع الخطأ مباشرة.
 2. أن يتناسب والخطأ المرتكب.
 3. ألا يجرح كبرياء الشخص الذي يتعرض إليه حتى لا يشعر بالإهانة والنبد من طرف الآخرين.
 4. ألا يستعمل إلا عند الضرورة.
 5. أن يأخذ بعين الاعتبار شخصية الفرد، خاصة حين يكون التعلم متواصل ويكون المسؤول عن تعليم السلوك على علم بسمات شخصية من يتعلم.
- وقد خلصت التجارب الأجنبية حول تطبيق القانون إلى ما يلي (Rumar, 2000):

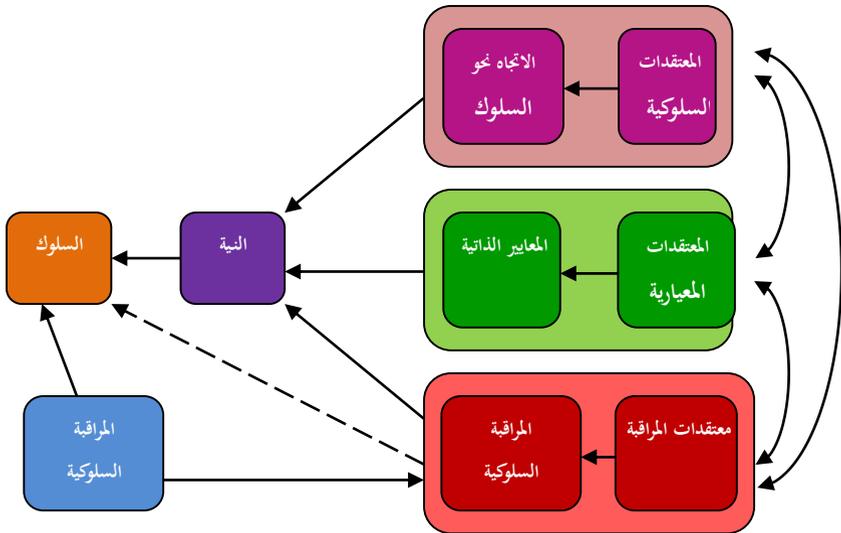
1. إيجاد رادع هادف
2. يتعين أن تكون مستويات التطبيق عالية وأن يكفل الاستمرار فيها.
3. ينبغي أن يعقب القبض على السائق المتجاوز لهذه القوانين تنفيذاً سريعاً للجزاءات.
4. التطبيق التلقائي للقوانين هو أكثر الوسائل فعالية.
5. التثقيف العام يزيد من الامتثال للقانون.

عموماً يمكن تفسير مختلف الأخطاء والسلوكيات اللاواقعية الشائعة لدى مستعملي مجال الطريق في هذه الدراسة في إطار نظرية السلوك المخطط لأجزن (1985)، (1991) Ajzen، وهي نظرية أصبح يتم اعتمادها في تفسير سلوك الإنسان بصفة عامة وسلوكه في الطريق بصفة خاصة، القائمة على أساس أن الفعل الإنساني مبني على ثلاثة أنواع من الاعتبارات (أجزن، 1980، 1985، 2001، 2002، 2005، Ajzen، جنسون وهول، 2005، Johnson & Hall، دابلسمكار وجانسون، 2007، De Pelsmacker & Janssens):

- ◆ المعتقدات السلوكية (Behavioral Beliefs) حول المخرجات المحتملة للسلوك وتقييمها.
- ◆ المعتقدات حول التوقعات المعيارية (Normative Expectations) للآخرين والدافعية للاستجابة أو الامتثال لهذه التوقعات (المعتقدات المعيارية، Normative Beliefs).

◆ المعتقدات حول وجود عوامل يمكنها تسهيل أو عرقلة أداء سلوك وإدراك قوة هذه العوامل (معتقدات المراقبة، Control Beliefs).

وفي هذا الإلحاق الترتيبي، فإن المعتقدات السلوكية تنتج اتجاهها نحو السلوك بالموافقة أو عدم الموافقة، أما المعتقدات المعيارية تنتج في إدراك الضغط الاجتماعي أو ما يسمى بالمعيار الذاتي، أما المعتقدات المراقبة فتساعد على ظهور مراقبة السلوك المدرك، والجمع بين الاتجاه نحو السلوك والمعتقدات الذاتية وإدراك مراقبة السلوك يؤدي إلى تشكيل نية (Intention) سلوكية. وكقاعدة عامة، فإنه كلما كانت هناك موافقة للاتجاه والمعايير الذاتية وكلما كان إدراك المراقبة السلوكية أكبر، كلما كانت قوة النية لدى الفرد في أداء السلوك المعني (أو المطروح أو المقصود). أخيراً فإن كان هناك درجة كافية من المراقبة الحالية للسلوك، فإنه من المتوقع أن ينفذ الناس نواياهم عندما تظهر الفرصة لذلك، لذا فإنه يفترض بأن النية تعتبر السابقة المباشرة للسلوك، غير أنه ونظراً لكون العديد من السلوكيات تطرح صعوبات للتنفيذ التي تحد من المراقبة الإرادية، وبالتالي من المفيد أخذ المراقبة السلوكية المدركة بعين الاعتبار، بالإضافة إلى النية إلى حد أن المراقبة السلوكية المدركة تكون صادقة، يمكن أن تكون بمثابة المراقبة المفوض الحالي ويساهم في التنبؤ بالسلوك المعني ويوضح الشكل المبين أدناه تمثيلاً لنظرية السلوك المخطط



المخطط (1): يعبر عن نظرية السلوك المخطط لأجزاء

وقد أضاف أجزاء متغير إدراك الضبط على السلوك الذي يعتقد أنه يؤثر في نية تحقيق

سلوك ما، حيث يرتبط بالموارد التي يمتلكها الفرد وقدراته الخاصة والفرص المتاحة وكذلك إدراك أهمية الوصول إلى النتائج وتحقيقها. ويمكن القول أن مفهوم إدراك الضبط على السلوك يقترب من مفهوم الفعالية الذاتية لبندورا 1982. وأن اعتقادات الفرد عن الفعالية الذاتية يكون لها تأثير في اختيار النشاطات وعلى إعدادة لهذا النشاط والمجهود الذي يبذله خلال تحقيق هذا النشاط. فمثلا شخصين لهما نية في تكلم لغة جديدة فإن الذي يعتقد أنه سيصل يكون له اتجاه في المثابرة عكس الذي يشك في قدراته (أجزان 1991). وهكذا يتجه نموذج أجزان إلى أن هناك ثلاث متغيرات لتحديد السلوك هي: الاتجاه-المعايير الداخلية-وإدراك الضبط، وهي تؤثر مباشرة في نية أنجاز أو تحقيق السلوك.

ولعل الخطوة الأولى في هذا الاتجاه تكمن في العمل على توعية الفرد لإمكانية تعرضه الذاتي للخطر حتى يمكنه تبني السلوك الوقائي السليم. حيث أثبتت الدراسات بأن إدراك الفرد لاحتمال إصابته بخطر ما يؤدي إلى إصابته انطلاقاً من رؤيته الشخصية للتهديد الذي يمثله الخطر وتقديره للثمن والفائدة المرجوة من الوقاية. ذلك أنه تبين بأن الناس قد لا يتبعون سلوكاً وقائياً سليماً إلا بعد أن يدركوا جدية الخطر الذي يهددهم إلى جانب ثقافتهم بفعالية سبل وطرق الوقاية المقترحة أو المتوفرة مقابل ما يقدمه السلوك اللاوقائي من بدائل قد تكون جذابة ومغرية كريح الوقت واختصار الجهد وغيرها. بل ويجب العمل بالتوازي على مختلف الجهات الخاصة بتنظيم حركة المرور وإصلاح تصميم الطريق، ذلك أنه من غير المعقول محاولة إقناع السائق بالقيام بالمراقبة التقنية للسيارات دون أن تقابلها السلطات المعنية ببذل مجهودات لصيانة الطريق بصفة عامة والقضاء على الحفر المنتشرة بها بصفة خاصة. وليس هذا فحسب، بل هناك من السائقين من يتخذ ذلك كمبرر لاقتناء قطع الغيار القديمة أو غير الأصلية حتى يتمكن من تكرار العملية بتكاليف أقل مادام أنه يتوقع بأنه سيضطر لذلك قريباً بسبب رداءة الطريق.



الصورة (1): تعبر عن عدم قيام عمال الصيانة بتصليح الطريق

وحتى الحملات الإعلامية المحدودة يجب أن تكون هادفة ومدروسة تعتمد على أفضل السبل والطرق الملائمة لتحقيق الهدف المنشود في المكان المقصود وفي الوقت المناسب، خصوصاً من طرف الشخص القادر على إيصال المعلومة بكفاءة عالية، فعلى سبيل المثال يجب تفادي دعم التحذير من خطر حوادث المرور بإجاءات الانتشار الواسع لها وكأنها أصبحت أمراً لا محتوماً. ذلك أن الجمهور قد لا يتعامل بالجدية الكافية إذا كانت الظاهرة جد منتشرة مع ارتفاع نسبة الإصابة. وليس هذا فحسب، بل إن الإعلان عن تفشي ظاهرة ما قد يؤدي إلى استسهالها من الفئات الأكثر استعداداً وتوقفاً للتجربة والتحدي ولما يشهده المخاطرة.

كما أن هناك خطأ فادح عادة ما تقع فيه حملات التوعية والتحسيس عندما تلجأ إلى عملية التعميم غير الهادفة وعدم تجنبها للهدر الناجم عن مخاطبة الشرائح غير المعنية وغير المتعرضة للإصابة بدلا من التركيز على تلك المرشحة للإصابة. كما هو الحال عندما يتم تحذير السائقين من مغبة الإفراط في السرعة حتى يعودوا لأسرهم أو بالأحرى لأبنائهم سالمين لأنهم في انتظارهم، فهل هذا يعني ببساطة أن من لهم أطفال في انتظارهم هم الذين أثبتت الإحصائيات أو الدراسات بأنهم الفئة المعنية بعدم احترام السرعة المطلوبة؟ وهل هذا يعني أن السائقين من الشباب الذين ليس لديهم أطفال في انتظارهم غير معنيين بمخاطرة السرعة وعواقبها في هذه الحالة؟ هل قيمة النفس البشرية تنحصر فقط في وجود عائلة في الانتظار؟ أليس من المفروض أن يتم تبعا لما تمثله إحصائيات حوادث المرور وتؤكد الدراسات العلمية من أن الشباب والسائقين الجدد هم الأكثر استعمالا للسرعة بصفة عامة والأكثر عرضة للحوادث المرورية بصفة خاصة؟ وعليه يجب اختيار الإعلان المناسب للفئة المعنية، بل ويجب اختيار المكان اللازم والوقت المناسب ودفع التكاليف الضرورية لذلك، حتى يمكن ضمان تحقيق هدف أو أهداف للرسالة الإعلامية بفعالية بدلا من محاولة خلطها مع الكثير من الإعلانات الأخرى أو استعمالها كوسيلة لملء الفراغات بين بقية البرامج والمواضيع الأخرى. زيادة على ما سبق، فإن حملات التوعية الوقائية تتطلب تصنيف الوقاية تبعا لدرجات الأخطار الموالية:

- الجهل التام بوجود الخطر.
- وعي الخطر مع استبعاده عن الذات.
- معرفة سبل الوقاية مع عدم الالتزام بها.
- الالتزام بالخطوات الوقائية.

وهكذا فإن تقدير نوع الخطر ودرجته للقيام بحملات التوعية والتحسيس المناسبة

تتطلب معرفة الفئات والعوامل والدوافع المؤدية للسلوكات اللاوقائية وأخطارها، (بوظيفة وآخرون، 2012)، وكذا مدى تقاطعها أو تفاعلها مع بعضها البعض حتى يمكن تكثيف حملات التوعية في توجيهها نحو الفئة المعنية وأخذ الاحتياطات المناسبة لتفادي الخطر، وبالتالي الانطلاق في حملات التوعية الضرورية بعد تحليل إحصائيات حوادث المرور وحصر السلوكات اللاوقائية لمستعملي الطريق (بوظيفة وآخرون، 2020). وعليه يجب الاعتماد على الطرق العلمية الحديثة عند كل محاولة لتغيير اتجاهات مستعملي الطريق ومعتقداتهم واستعمال مختلف وسائل الاتصال الجمعي كالتجمعات الشعبية ووسائل الإعلام المختلفة (تلفاز، راديو، صحف، ملصقات، جداريات)، التي تعد من أهم العوامل المساعدة في تغيير الاتجاهات، بحيث تؤثر فيها تأثيراً كبيراً وعميقاً، وقد بينت الدراسات أن التأثير يخضع كذلك إلى سمعة ومكانة مصدر الخبر وإلى شخصية المتكلم وشخصية المستقبل وإلى الموقف الجماعي الذي يكون فيه الفرد (هوفلند، 1959، Hovland).

فعلى سبيل المثال قام كل من فريدمان وفرازر، (Freedman & Fraser, 1966)، بتجربة برهنا فيها على نجاعة تقنية القدم في الباب، فاتصلا الباحثان بمجموعة من ربات البيوت في حي سكني معين، وقدا أنفسهما كأعضاء من جمعية السياقة السليمة (The committee for safe driving)، ثم طلبا منهن الإمضاء على لائحة لكي تقدم إلى نواب من البرلمان الولائي للعمل على تشجيع القوانين الخاصة بضمان سياقة سليمة، وقد وقّعت أغلبية النساء، وبعد عدة أسابيع من ذلك رجعت مجموعة من باحثين آخرين مع الاتفاق مع الباحثين الأساسيين واتصلوا بنفس النساء وربات بيوت أخريات اللواتي لم تشاركن في التوقيع، وطلب من الجميع وضع لافتات في واجهات بيوتهن مكتوب عليها " قُدْ بحذر " « Drive carefully»، فبينت النتائج أن أكثر من 55% من ربات البيوت اللواتي وقّعن على اللائحة قبلن بوضع اللافتات بينما كانت نسبة الرفضات لوضع اللافتات أقل من 17%، وقد حاول العديد من الباحثين تفسير هذا السلوك بحيث ذهبت الأغلبية منهم إلى التأكيد أن الأشخاص الذين يقبلون بتنفيذ طلب بسيط يصبحون وكأنهم متورطون في القضية ولذا يشعرون بشيء من الالتزام بالأمر.

والعبرة من كل ما سبق، هو أنه يجب طرح قضية السلوكات اللاوقائية للمجتمع لتبنيها من طرف مختلف مؤسسات التنشئة الاجتماعية كالأسرة والمدرسة والمسجد، إلى جانب مؤسسات المجتمع المدني كالجمعيات والنوادي الثقافية والرياضية. حتى تصبح مشكلة حوادث المرور وعملية التوعية والتحميس حولها مسؤولية الجميع، وبالتالي توريط. إن صح التعبير، مختلف

أفراد المجتمع في تبني شعار تربية وثقافة مرورية من أجل حوادث أقل انطلاقاً من جعل الكل يتساءل سواء كان فرداً، أسرة، مسجد، منظمة، جمعية، هيئة، أو مؤسسة... الخ، عن دوره في الحفاظ على السلامة المرورية؟ وبالتالي فإن الأمر قد يتطلب إعداد استراتيجيات وطنية شاملة بغية تنمية الحس المدني حول الثقافة والتربية المرورية وتجسيدها على أرض الواقع لجعلها قضية ذات أولوية قصوى.

4. مناقشة:

وما يمكن استنتاجه من خلال ما سبق هو أنه رغم ما بذل من مجهودات جبارة وأنفق من أموال معتبرة للنهوض بقطاع النقل ورغم وجود أرمدة من القوانين التي تحمي الطريق ورغم أن الدين الإسلامي يحث على إعطاء الطريق حقه، ورغم أن الكل يشتكى من حوادث المرور وازدحام حركة السير وما له من انعكاسات على الحياة الاقتصادية والاجتماعية للمواطن، إلا أن نوعية الطريق وما يوجد به من حفر وتصدعات وتعجن أرضيته وافتقاره إلى الإشارات المرورية سواء عمودية أو أفقية بل وغياها الكلي في الكثير من الأحيان، إلى جانب القيام بأشغال على الطريق دون ترميمها كما كانت عليه من قبل وضع الصيانة عموماً، ناهيك عن انتشار مختلف الظواهر الاجتماعية السلبية في الطريق كالتسول واستخدام الأرصفة في أغراض تجارية أو شخصية، بالإضافة إلى سلوكيات مختلف مستعملي الطريق والمسؤولين على تأطيره وحمايته تظل تشكل تناقضاً كبيراً بين الواقع وما هو منتظر أو بالأحرى مطلوب. وبالتالي هناك تقصير أو تماون كبير في إعطاء الطريق حقه. وبالرجوع إلى نظرية أجزان في تفسير السلوك المخطط، فإنه يتضح من خلال ما تم عرضه من سلوكيات لاوقائية من جهة، ومن جهة أخرى، عدم تطبيق القوانين وعدم الالتزام بأداب الطريق وفق ما تنص عليه القوانين ومبادئ الدين الإسلامي إلى جانب غياب السلوك المتحضر وآداب استعمال الطريق، فإن كل هذه الأمور توحى بعدم إعطاء الطريق حقه. الأمر الذي يستدعي ضرورة التأكيد على جعل مشكلة حوادث المرور وعملية التوعية والتحميس حولها هي مسؤولية الجميع، وكل تماون أو تخاذل من طرف معين قد يؤدي إلى إهدار مجهودات باقي الأطراف. إلى جانب الرفع من مستوى الوعي السياسي وتشجيع ممثلي الأحزاب ومختلف المنتخبين ودفعهم للعمل على إدخال إجراءات فعالة مبنية على أسس علمية من أجل تخفيض عدد الحوادث، كما هو الحال بالنسبة لبناء فضاءات للعب الأطفال ومركبات رياضية وممرات للمشاة.. الخ، (بوظريفة وآخرون، 2012).

يظهر من خلال تحليل مختلف السلوكيات اللاوقائية نوع من الاتفاق العام بين

مستعملي الطريق على عدم احترام قانون المرور وعدم إعطاء الطريق حقه، وربما يقترب هذا السلوك من نمط سلوكي يمثل الرفض المتعلم، فهو سلوك مبرمج لمخالفة قواعد المرور بما أن كل من يستخدم الطريق يقوم بذلك، في غياب الرقابة الاجتماعية نتيجة عدم فاعلية الأجهزة المستخدمة من أجل ذلك، وهو الأمر الذي يظهر في ضعف التنشئة الاجتماعية وبهذا يصبح القانون هو عدم استخدام القانون، ومن هنا يظهر أن القضية لا تتعلق بوضع قوانين جديدة ما دامت القوانين القديمة لم تحترم ولم يتم تفعيلها. وعليه يجب تهيئة البيئة والجو المناسبين لوضعه حيز التنفيذ، زيادة على تسخير مختلف الإمكانيات المادية والبشرية لتطبيقه تدريجياً مع الإدراك المسبق أن السائقين قد اكتسبوا عادات سيئة واتجاهات سلبية وأحكاما مسبقة؛ أصبحت بمثابة مؤشرات معمول بها ميدانيا. الأمر الذي يتطلب من رجال الأمن تغيير استراتيجياتهم في مراقبة السائقين باللجوء إلى المراقبة المتحركة والمجهزة بمختلف الوسائل والإمكانيات، ليثبت رجل الأمن لمستعملي الطريق أنه بالفعل حامي قانون المرور ومن ورائه يهدف إلى حماية المواطن بغض النظر عن المكان أو الزمان، وبهذا يجعل السائق يتوقعه في أي جزء من الطريق بدلاً من أماكن معينة ومعروفة لدى الجميع. كما يجب أيضاً الاعتماد على الطرق والسبل الحديثة لإيصال الرسالة التي يحتوي عليها قانون المرور إلى السائق بصفة خاصة والمواطن بصفة عامة، وضرورة إقناعهم بأن كل من القانون ورجل الأمن قد وُجدا لحمايتهم وحماية غيرهم (Horberry et al.; 2006).

وهكذا فقد حان الوقت لجمع كافة الجهود والطاقات وإدراجها كل حسب موقعه لتحمل مسؤولياتها في هذا المجال عن طريق الرفع من مستوى الوعي السياسي والتشجيع على إدخال إجراءات فعالة مبنية على أسس علمية من أجل تخفيض عدد الحوادث، بالإضافة إلى إقناع كل من القطاع الخاص والعام للمساهمة سواء على مستوى اقتناء المركبات وقطع الغيار أو تنظيم قطاع النقل والتأمين، وخاصة هذا الأخير الذي بقي تحت الظل رغم أنه المعني بحوادث المرور. حيث يمكنه المساهمة بشكل أفضل كأن يتبنى مفهوم ربط سعر التأمين على المركبات بعدد المخالفات والحوادث على غرار العديد من الدول. زيادة على ضرورة الرفع من مستوى التعاون والتنسيق بين مختلف الهيئات والمنظمات حتى يمكنها تحقيق بعض أهداف السلامة المرورية كتنظيم أوقات العمل بالنسبة لبعض القطاعات وكذا تحديد عدد ساعات العمل بالنسبة لسائقي الحافلات والشاحنات، وتدريب السائقين على تقديم الاسعافات الأولية، ومنح السائقين المحترفين الذين لم يرتكبوا مخالفات أو حوادث جوائز وشهادات تشجيعية. ناهيك عن ضرورة

مرافقة هذا القانون بإجراءات موازية لتصليح الطرقات، وتحسين تصميمها، وتزويدها بالعدد الكافي من الإشارات المرورية؛ ووضعها في الأماكن المناسبة لها، ذلك أن بعضها غائب تماما كما هو الحال بالنسبة لإشارة أولوية الطريق، وعدم إعطاء المشاة حقهم في الطريق سواء أثناء عملية التصميم أو أثناء التعبيد والصيانة، ناهيك عن ضرورة تنقية الطريق من بعض الظواهر الاجتماعية السلبية كالتسول أو قيام الأطفال بعملية البيع على الطريق وما لذلك من مخاطر على حركة المرور وتشويه سمعة وصورة البلاد، وإلى تكييف الأنشطة الاقتصادية والتجارية والاجتماعية وتنظيم أوقات العمل مع متطلبات المرونة في سير حركة المرور، بمعنى آخر هناك ضرورة لخلق وتهيئة البيئة المناسبة لتطبيق قانون المرور وتجسيد فعاليته على أرض الواقع (Elvik R., 2002).



الصورة (2): تعبر عن ظاهرة التسول في الطريق السريع وما يمكن أن ينجر عنه من مخاطر



الصورة (3): تعبر عن نقل بضائع دون مراعاة خطورتها على سلامة أصحابها ومستعملي الطريق.



الصورة (4): تعبر عن تحول الطريق إلى سوق فوضوي.



الصورة (5): تعبر عن التسول فوق جسر طويل بالجزائر العاصمة.



الصورة (6): تعبر عن صيانة مركبة بمنعرج فوق جسر طويل بالجزائر العاصمة دون أي إجراءات وقائية.

5. الاقتراحات:

1. ضرورة القيام بإجراءات موازية لتصليح الطرقات، وتحسين تصميمها، وتزويدها بالعدد الكافي من الإشارات المرورية في الأماكن المناسبة لها، وفقاً للمعايير الدولية لتصميم الطريق وملحقاتها.
2. تكييف الأنشطة الاقتصادية والاجتماعية وأوقات العمل لضمان المرونة في سير حركة المرور.
3. إشراك واضعي الإشارات ومصممي الطريق والقائمين على صيانتها في تحمل المسؤولية.
4. وجوب استرجاع سلطة القانون على الطريق لتدعيم قانون المرور بتطبيق وتفعيل مختلف مواد قانون البلدية والولاية وغيرها من المراسيم لحماية الطريق ومنشآته وعملية تنظيم حركة المرور.
5. ينبغي أن يعقب القبض على السائق المتجاوز لقوانين المرور تنفيذ جدي وسريع للجزاءات،

- لأن التطبيق التلقائي للقوانين هو أكثر الوسائل فعالية.
6. هناك ضرورة لخلق البيئة والجو المناسبين لتطبيق قانون المرور وتجسيد فعاليته على أرض الواقع. وتوفير مختلف الإمكانيات المادية والبشرية لتطبيقه مع الإدراك المسبق أن السائقين قد اكتسبوا عادات واتجاهات سلبية وأحكام مسبقة؛ أصبحت بمثابة معتقدات شائعة معمول بها ميدانياً.
7. يجب الاعتماد على الطرق والسبل الحديثة لإيصال الرسالة التي يحتوي عليها قانون المرور، إلى جانب قانوني البلدية والولاية إلى السائق بصفة خاصة والمواطن بصفة عامة، وضرورة إقناعهم بأن كل من القانون ورجل الأمن قد وُجدا لحماية غيرهم.
8. إبراز وتفعيل دور الدين في عملية الوقاية والتربية المرورية، ولما لا حتى العمل على تشجيع لجان المساجد لتجسيد المساهمة الميدانية بصيانة الحفر التي قد تظهر على الأرصفة مثلاً.
9. توعية أفراد المجتمع بخطورة الطريق وقيمة النفس البشرية من خلال التحسيس على مستوى مؤسسات التنشئة الاجتماعية كالأُسرة والمدارس والمساجد، إلى جانب إشراك مؤسسات المجتمع المدني كالجمعيات والنوادي الثقافية والرياضية.. الخ.
10. ضرورة استرجاع ثقة المواطن في تنظيم حركة المرور للوصول إلى أهدافه في أوقات معقولة.
11. ضرورة الاهتمام بسلامة المشاة وتطوير المرافق الخاصة بهم طبقاً لمستويات ومعايير التصميم التي توصلت إليه مختلف الدراسات العلمية الدولية في هذا المجال.
12. توعية المشاة بخطورة الطريق وتوضيح حقوقهم وواجباتهم في الطريق ووجوب احترام حقوق باقي مستعملي الطريق كسلوك حضاري تتطلبه حركة المرور الحديثة.
13. العمل على تفعيل وسائل الضبط الاجتماعي لدى المواطن كالأمن والعدالة وتقوية الوازع الديني والرفع من المستوى الأخلاقي، وبعث روح المواطنة وحب المجتمع لديه كسلوك حضاري.
14. الحاجة إلى وضع برامج تدريبية خاصة لعمال صيانة الطريق وضبط أوقات تدخلاتهم بأمان.
15. ربط التأمين على المركبات بعدد المخالفات والحوادث المرتكبة سنوياً.
16. ضرورة اتخاذ تدابير وقائية جدية خاصة بسائقي الحافلات وإخضاعهم لمراقبة صحية دورية.
6. قائمة المراجع:

1. بوظريفه حمو، أمالي محمد، زبدي ناصر الدين وشرفوح البشير (1991) دراسة عن أسباب حوادث المرور في الجزائر، مركز الطباعة لجامعة الجزائر.
2. بوظريفه حمو، تير رضا وبوكابوس أحمد (2007): فعالية قانون المرور الجديد في الجزائر، مجلة الوقاية والأرغنوميا،

- العدد1، دار الملكية للطباعة والنشر والتوزيع والإعلام، الجزائر. ص 27 - 28.
3. بوظيفة حمو، الأحسن حمزة (2012) أسباب عدم استعمال الرصيف من طرف المشاة، مجلة الوقاية والأرغنوميا، المجلد: 6، العدد: 1.
4. بوظيفة حمو (2013) أهمية التناول النسقي في الوقاية من حوادث المرور، مجلة الوقاية والأرغنوميا العدد: 1، المجلد: 7. السنة 2013.
5. بوظيفة حمو، وداش ضاوية، مزايزة كريمة وقدوش محمد (2022) مخاطر مطبات وحذب السرعة غير المعيارية والفوضوية على الطرقات وسبل الوقاية منها. مجلة الوقاية والأرغنوميا، المجلد 16، العدد 1.
6. العوجي مصطفى، (1983): الأمن الاجتماعي مقوماته تقنياته ارتباطه بالتربية المدنية، مؤسسة نوفل، بيروت.
7. الدوسري سعد فجحان (2019)، حقوق الجار في العمارة والطريق دراسة حديثة فقهية، مجلة كلية دار العلوم، تصدر عن كلية دار العلوم، جامعة القاهرة. المجلد 36، العدد 125، الصفحة 59-97.
8. الشافعي إبراهيم محمد (1982) المسؤولية والجزاء في القرآن الكريم، مطبعة السنة المحمدية، القاهرة.
9. القانون 87-09 المؤرخ في 10/02/1987، المتضمن تنظيم حركة المرور عبر الطرق
10. قانون البلدية رقم 90-08 المؤرخ في 12 رمضان سنة 1410 الموافق ل 7 أبريل سنة 1990،
11. قانون الولاية رقم 90-09 المؤرخ في 12 رمضان سنة 1410 الموافق ل 7 أبريل سنة 1990،
11. القانون رقم 01-14 المؤرخ في 29 جمادى الأولى 1422 الموافق 19 غشت، 2001، والمتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، المعدل والمتمم،
12. المادتين 38 و 39 من المرسوم التنفيذي رقم 04 381 المؤرخ في 15 شوال عام 1424 الموافق 28 نوفمبر سنة 2004، الذي يحدد القواعد حركة المرور عبر الطرق، المعدل والمتمم،
17. المرسوم التنفيذي رقم 05-499 المؤرخ في 29 ديسمبر 2005، الذي يحدد استعمال الممهلات، والشروط المتعلقة بوضعها وأماكنها،
18. المنشور الوزاري رقم 124 المؤرخ في 15 يونيو 2006 والمتعلق باستعمال الممهلات عبر شبكة الطرق.
19. القرار الوزاري المؤرخ في 10 ربيع الأول عام 1427 الموافق 9 أبريل سنة 2006، الذي يحدد طبيعة الممهلات وشكلها ومقاييسها ومواصفاتها التقنية،
20. القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 25 جمادى الأولى 1428 الموافق 10 يونيو 2007، الذي يحدد كفاءات المبادرة بدراسات تحديد مواقع الممهلات وأماكن وضعها وإعدادها والمصادقة عليها،
21. المنشور الوزاري المشترك رقم 20 المؤرخ في 27 فبراير 2016 المتعلق بالإجراءات الرامية إلى المطابقة الفعلية للممهلات عبر شبكة الطرق.
22. Ajzen, I., & Fishbein, M, (1980) understanding Attitudes and Predicting Social Behavior. Prentice-Hall, Englewood Cliffs, NJ.
23. Ajzen, I., (1985) From intentions to actions: a theory of planned behaviour, in: Kuhl, J., Beckmann, (Eds), Action-Control: from Cognition to Behavior. Springer, Heidelberg, pp.11-39.
24. Ajsen, I (1991). The theory of planned behavior. Organisational Behavior and

- Human Decision Processes, 55,179-211.
25. Ajzen, I., (2001) Constructing a TPB questionnaire: conceptual and methodological considerations. www.unix.oit.umass.edu/~ajzen/pdf/tpb.
 26. Ajzen, I., (2002) Behavioral interventions based on the theory of planned behaviour. www.unix.oit.umass.edu/~ajzen/pdf/tpb.intervention.pdf.
 27. Ajzen, I., (2005) Attitudes, personality, and behaviour (2nd. Edition).
 28. Bandura, A. (1982). Self-efficacy mechanism in human agency, *American psychologist*. Vol . 37, No. 2. P. p: 122-147.
 29. H. Boudrifa, A. Bouhafs, M. Touil & F. Tabatroukia, (2010) Perception of Unsafe Behavior Of Road Users, Laboratory of Prevention & Ergonomics, University of Algiers. Road safety on four continents: 15th international conference, Abu Dhabi, United Arab Emirates, 28-30 March 2010. Swedish National Road and Transport Research Institute (VTI).
 30. H Boudrifa, A Bouhafs, M Touil, F Tabtroukia, (2012) Factors and motives of unsafe behaviors of road users. *Work*. 2012;41 Suppl 1:4910-8. doi: 10.3233/WOR-2012-0785-4910.
 31. Boudrifa Hamou (2014), Factors and motives of unsafe behavior of pedestrians and cyclists. International Symposium Occupational Safety and Hygiene, Guimarães, Portugal, 13-14 February 2014, in Guimarães, Portugal.
 32. Boudrifa, H, Aissi Mohamed, Charifi Hanaa & Zenad, D, (2017) Risk-taking behavior among drivers and its correlation with dangerousness, and sensation seeking. Proceeding book of The International symposium SHO2017, from 10th to 11th April 2017. in Guimarães, Portugal.
 33. Hamou Boudrifa, Rabah Boudebaba & Abdelkarime Guellati, (2020) Best Methods and Means of Raising Awareness of Road Safety in the Opinion of Drivers. Proceeding book of The International symposium SHO2020, Guimarães, from 16th to 17th July 2020. Springer Nature Switzerland AG 2020. https://doi.org/10.1007/978-3-030-41486-3_75. Portugal.
 34. Elvik R., (2000). "How much do road accidents cost the national economy?". *Accident Analysis & Prevention*, 32: 849-851.
 35. Wegman Fred (2001). "Sharing Responsibilities for Road Safety, Contribution to the Road Safety Conference of the European Transport Safety Council, 12 September 2000, Brussels.
 36. Horberry T., Anderson J., Regan M. A., Triggs T. J., Brown J., (2006). "Driver distraction: the effects of concurrent in -vehicle tasks, road environment complexity and age on driving performance. *Accident Analysis & Prevention*, 38:185-191.
 37. Freedman, J. L., and Fraser, S. C. (1966) Compliance Without Pressure: The Foot-in-the-Door Technique. *Journal of Personality and Social Psychology* 1966, Vol. 4, No. 2, 155-202.
 38. Johnson S. E., Hall A., (2005). "The prediction of safe lifting behaviour". *Journal of Safety Research*, 36: 63-73.
 39. Moscovici, S. (1984). *Psychologie sociale*. Paris : Presses Universitaires de France.
 40. Patrick De Pelsmacker & Wim Janssens A, (2007) Model for Fair Trade Buying Behaviour: The Role of Perceived Quantity and Quality of Information and of Product-Specific Attitudes. *Journal of Business Ethics* 75 (4)
 41. Risto Näätänen and Heikki Summala (1976) *Road-user behavior and traffic accidents*. Amsterdam: North-Holland Pub. Co: New York: American Elsevier Pub. Co, 1976.
 42. Rumar K., (2000). "Transport safety visions, targets and strategies: beyond 2000". [1st European Transport safety lecture], Brussels, European Transport safety council, 1999.