

ترسيخ المواطنة المرورية كآلية لاحترام قانون المرور في الجزائر

The establishment of traffic citizenship as a mechanism to respect the traffic law in Algeria

أ.د. عبد العزيز العايش، جامعة الطارف / ط.د. ريوح لمبارك، جامعة خنشلة، الجزائر.

تاريخ التسليم: (2017/06/18)، تاريخ القبول: (2017/11/19)

Abstract :

The problems resulting from the road traffic have become a scourge because of the different dangerous economic, ecological, psychological and social consequences suffered by the big cities and their inhabitants

We can distinguish that the countries are different in the way of treating this scourge with respect to their economic capacities, so we notice rich and developed countries which were able to control the problem and mitigated its damages like all the European countries and the states united, then rich countries that hold large capacities however they still suffer and in a growing way the damage resulting from traffic problem as Saudi Arabia, the United Arab Emirates and even Algeria, finally poor countries that suffer silently

Both researchers have tried to establish an approach that citizenship and awareness can be a better alternative to apply the traffic code in Algeria

Keywords: citizenship of trade., road code, traffic culture

ملخص :

المشكلة المرورية من المشاكل الأخطر التي تعاني منها مختلف مدن العالم، وقد وصفت بالأخطر نظرا للتأثرات المختلفة والمتعددة التي تخلفها، فهي تؤثر اقتصاديا وبيئيا ونفسيا واجتماعيا على المدن وساكنتها، والدول في مواجهتها لهذه التحديات يمكن تصنيفها إلى ثلاثة أصناف، دول متطورة وغنية استطاعت التحكم في المشكلة والتخفيف من حدتها كمعظم الدول الأوروبية والولايات المتحدة الأمريكية، ودول غنية تمتلك إمكانيات مادية إلا أنها لازالت تعاني من المشكلات المرورية بشكل مستمر ومنتزاد، رغم توفيرها لبنية تحتية هائلة وأموال طائلة، كالدول العربية وعلى رأسها العربية السعودية والإمارات العربية وحتى الجزائر، وصنف ثالث من الدول الفقيرة وصلت فيها المشاكل المرورية إلى حد لا يطاق فهي تعاني في صمت، فالمشكلة المرورية، إلى أين ...؟

من هنا حاول الباحثان وضع مقارنة مفادها أن المواطنة المرورية يمكن أن تكون الحل الأمثل وأفضل بديل لاحترام قانون المرور في الجزائر.

الكلمات المفتاحية: المواطنة المرورية، قانون المرور،

الثقافة المرورية

مقدمة:

تشهد معظم المدن الجزائرية كغيرها من المدن في العالم حوادث مرورية مميتة ومشكلات متعددة، ترجع بالأساس للعنصر البشري، حيث يتعامل هذا الأخير مع قواعد السير بنوع من الاستخفاف وعدم الجدية، ويعكس ذلك التعامل مستوى ثقافة السائق، التي تظهر في سلوكه اليومي وتصرفاته وردة فعله تجاه قانون المرور، ورغم المحاولات المتكررة للحد من هذه الظاهرة من طرف مختلف الفاعلين في مجال النقل والمرور، وذلك بتوفير بنى تحتية هائلة، ووضع أجهزة مراقبة صارمة إلا أن الوضع لا يزال يراوح مكانه، وما زلنا نسمع عن مخالفات وحوادث مرورية يومية وبوتيرة متزايدة، وهذا ما دفع السلطات إلى دق ناقوس الخطر، والإسراع إلى إيجاد حلول لهذه المشكلة، ولعل أهم فئة اجتماعية تعنى بهذا الموضوع فئة الباحثين الأكاديميين من أجل البحث عن أفضل وأحسن الطرق للتقليل منها، وذلك بملاحظة المتغيرات ثم حصرها وتحليلها ثم عزل تلك التي تم توظيفها من قبل ولم تؤتي ثمارها .

والملاحظ أن معظم المدن الجزائرية تعاني نقصا فادحا في البنى التحتية وأجهزة المراقبة، مما زاد من حدة المشكلة، كيف لا والدراسات والتقارير تؤكد أن جل مدن العالم التي تمتلك كل مقومات السلامة المرورية لم تستطع السيطرة على المشكلة كلية، على غرار مدينة الرياض وجدة وأبو ظبي، وحتى المدن الأوروبية، وعليه فالمراهنة على الحلول المادية والتقنية فقط رهان خاسر بكل تأكيد، لذلك يقترح الباحثان آلية جديدة يمكن الرهان عليها للتقليل من هذه الظاهرة، وهي: "المواطنة المرورية" والتي تتلخص في رفع ثقافة مستعملي الطريق وتحسسهم بخطورة المشكلة، أين سيرتقي مستو تفكير السائق من تقديم المصلحة الشخصية إلى تقديم مصلحة المجتمع و ومن خلالها المصلحة العليا للوطن.

إلا أن عملية نشر الوعي والثقافة وترسيخ قيم المواطنة المرورية هي عملية معقدة لما لها علاقة بالنسق القيمي للمجتمع، ومما يزيد القضية تعقيدا في المجتمعات العربية عموما والمجتمع الجزائري على وجه الخصوص، هو أن مصدر ومنشأ السيارة وقوانين استعمالها المختلفة، هو منشأ غريب عن الثقافة والمحيط العربي، حيث اخترعت السيارة في أوروبا عام 1769 بواسطة نكولاس جوزيف بفرنسا، ثم بعد ذلك شكلت المركبة جزءا مهما من حياة المجتمع الغربي وثقافته، وارتبطت بمفهوم مخاطر الطريق وانعكاساته على مستقبل الفرد خاصة بعد أول حادث مروع عام 1899 في لندن، نتج عنه وفاة السائق. فكانت القوانين تصاغ بناء على ثقافة وذهنية الفرد الأوربي، على عكس الفرد في المجتمع العربي الذي يعتبر مستوردا للسيارة والقوانين التي تضبطها، وهو ما يظهر في ضعف الالتزام وعدم احترام قوانين القيادة والسلامة المرورية وهو ما يعرف في علم الاجتماع بالهوة أو الفجوة الثقافية .

لذا فالمسألة تحتاج لتضافر جهود جميع المعنيين في مجال النقل والمرور، ولا يكون ذلك إلا بتغيير مجموعة من المفاهيم والمبادئ الخاطئة التي ظلت لعقود طويلة تتداول بين فئات المجتمع على أنها

صحيحة، كما ينبغي التأكيد على أن الأبحاث وحدها لا يمكن لها أن تغير الوضع ما لم تتوفر إرادة سياسية من طرف صناع القرار، لتجسيد تلك الدراسات والأبحاث على أرض الواقع.

1* مفاهيم الدراسة:

1-1 مفهوم المواطنة: في اللغة العربية المواطنة المنزل الذي تقيم فيه، وهو موطن الإنسان ومحلّه (ابن منظور، 2005، ص451).

أما في اللغة الانجليزية فقدت عرفت دائرة المعارف البريطانية المواطنة على أنها " علاقة بين فرد ودولة كما يحددها قانون تلك الدولة وبما تتضمنه تلك العلاقة من واجبات وحقوق في تلك الدولة، والمواطنة تدل ضمناً على مرتبة الحرية مع ما يصاحبها من تحمل للمسؤولية، وهي على وجه العموم تسبغ المواطنة حقوقاً سياسية مثل حق الانتخاب وتولي المناصب العامة"

و تعرفها موسوعة الكتاب الدولي بأنها " عضوية كاملة في دولة أو في بعض وحدات الحكم، وان المواطنين لديهم بعض الحقوق، مثل حق التصويت وحق تولى المناصب العامة وكذلك عليهم بعض الواجبات مثل واجب دفع الضرائب والدفاع عن بلدهم" (البيسوني، 1994، ص113).

مما سبق يمكن استخلاص أن المواطنة هي رابطة قانونية قائمة بين الفرد ودولته التي يقيم فيها بشكل ثابت ويتمتع بجنسيتها على أساس جملة من الحقوق والواجبات إلا أن القضية في نظر بعض الباحثين في علم اجتماع القيم أنها تتعدى مجرد حقوق وواجبات، بل هي تدخل ضمن النسق القيمي للمواطن التي ينشأ عليها، حيث يصبح الوطن قبل كل شيء.

والمواطنة بمفهومها الشامل تعني: حب المواطن لوطنه وانتمائه إليه، والشعور بمشكلاته والإسهام الإيجابي للتعاون مع الغير في حلها، والنفاني في خدمته والالتزام بمبادئه وقيمه وقوانينه والمشاركة الفعالة في الأنشطة والأعمال والبرامج التي تستهدف الوطن والمحافظة على مكتسباته. السيد، ياسين. (2016)، (06/30). العولمة والمواطنة. تم استرجاعها 05/12، 2017 من الموقع الإلكتروني <http://www.ahram.org.eg>.

1-2 مفهوم الثقافة المرورية: التطرق لمفهوم الثقافة المرورية فرضتها حاجة البحث لهذا المفهوم

لأن مفهوم المواطنة المرورية له علاقة كبيرة بالثقافة المرورية.

- الثقافة المرورية: الثقافة في اللغة أصلها ثقّف: ثقّف الشيء ثقّفًا وثقافًا وثقوفة: حدّقَه، ورجل ثقّف وثقّف وثقف: حاذق، فهم، وأتبعوه فقالوا ثقّف لقف، ويضيف ابن منظور: وقال أبو زياد: رجل ثقّف لقف رام راو، وقال اللحياني: رجل ثقّف لقف وثقف لقف، وثقّف لقف أي بين الثقافة واللقافة (ابن منظور، 2005، ص28).

والخلاصة أن معنى ثقّف الرجل ثقافة أي صار حاذقا خفيفا، وذو فطنة وذكاء والمراد أنه ثابت المعرفة بما يحتاج إليه.

وفي الأدب العربي فإن الرجل المثقف هو الشخص الذي له معرفة في كل المجالات نسيباً، فأصل الكلمة لغة يعكس بلاغة وبيان اللغة العربية في الدلالة عن الأشياء.

أما كلمة "CULTURE" فحسب قول مالك بن نبي من الواجب أن نترجم هذه الكلمة في ضوء النفسية والأدب الأوروبي وخصوصاً الأدب الفرنسي، حتى نفهم لما اختيرت كلمة CULTURE المشتقة من الأصل اللاتيني CULTIVARE والعبرية الألمانية KULTURE فالواقع أن الأوروبي عامة والفرنسي خاصة هو (إنسان أرض) وأن الحضارة الأوروبية هي (حضارة الزراعة) على عكس الحضارة العربية فهي حضارة لغة، وكلام، وشعر ونثر وبيان، وعليه فإن العمليات التي تنتج من الأرض خيراتها كالحرث والبذر والحصاد لها بالضرورة دورها الهام في صياغة رموز الحضارة الأوروبية، إذ أن الزراعة هي العملية التي تضم بين دفتيها جميع العمليات السابقة، فهي التي تحدد وتنظم إنتاج الأرض (بن نبي، 1959، ص26).

فإذا حدث في بعض الظروف كذلك التي صحبت حركة النهضة الأوروبية، أن تعاطم إنتاج الفكر، فلن تكون هناك غرابة إذا ما أطلق عليه الرجل الفرنسي كلمة CULTURE التي تعني الزراعة إطلاقاً مجازياً.

تلك هي الدرجة الأولى في سلم التعريف، وتأتي قوة اللفظة أنها مرت بهذه الدرجة ثم نمت في اللغات الأوروبية منذ ذلك الحين (بن نبي، 1959، ص26)، ويرى الباحث أن لا تفاضل بين أصلي الكلمة العربي أو الأوروبي فلكل واحد حضارته وأصوله في اختيار المفاهيم، بخلاف مالك بن نبي وآخرين والذين يعتبرون أن الأصل الأوروبي هو أكثر عبقرية وأدق وأدل من المعنى العربي.

والمرور موضعه ومصدره الممر، قال ابن سيده: والمرة الفعلة الواحدة والجمع مرّ ومرارٌ ومررٌ ومرور، وقال ابن سيده، وذهب السكري إلى أن مروراً مصدر ومر يمر من المرور (ابن منظور، 2005، ص51).

* الثقافة المرورية اصطلاحاً: يطلق عليه كذلك الوعي المروري، وقد تباينت الروى تجاه مفهوم الثقافة أو الوعي المروري من لدن الباحثين الذين تعرضوا له في مختلف دراساتهم وبحوثهم، وقد يرجع سبب ذلك إلى اختلاف مضمونه من مجتمع إلى آخر، ومن فترة إلى أخرى داخل المجتمع الواحد وفقاً لمعطيات الواقع المروري.

ويرى كل من نايف المعاني وأديب محمد الحضور على أن هناك مفهومًا شاملاً للثقافة المرورية وهو "تعزيز اليقظة الحسية والمعنوية والإمام الواسع بكل ما يتعلق بالمرور من مركبة وطريق وإشارات وأنظمة وغيرها ما يعكس إيجاباً على الشخص وحسن قيادته ومراعاته للأنظمة المرورية المختلفة. بينما يراها - صلاح رمضان بأنها تبسيط المفاهيم الأخلاقية والنظم والتعليمات ذات العلاقة بكيفية استخدام المركبة والطريق ووضع المنبهات الضرورية والأساليب التي تجعل الالتزام بها بصورة ذاتية.

ويراه السليمانى على أنه "الإلمام بمعلومات أساسية مرتبطة بمواقف يتعرض لها المشاة والسائقين أثناء السير أوفي المواقف الطارئة والحوادث.

ويعرف ياسين الثقافة المرورية على أنها "المعلومات المرورية كما يدركها الأطفال، وقد يطلق عن أيضا الوعي المروري، ويرتبط ذلك بأهداف نظرية وعملية عن التعليمات المرورية التي تضمن السلامة على الطريق سواء للمشاة أو السائقين أو المركبات (الخلف، د.ت، ص59).

ونلاحظ مما سبق أن الاختلاف الطفيف في تلك التعاريف يظهر في اختلاف الباحث الذي تعرض للمفهوم، حيث هناك من عرف المفهوم بخصائصه البنائية وهناك من عرفه بخصائصه الوظيفية .

ونلاحظ كذلك أن المفهوم الشامل للثقافة أو الوعي المروري قد تعرض للمكونات الثلاثة للوعي بمفهومه العام (الوجداني، المعرفي، المهاري) بينما لا نلاحظ هذه المكونات في غيره من التعريفات للثقافة المرورية، كما نلاحظ أن جل التعاريف ركزت على ثلاث جوانب مرتبطة بالثقافة المرورية وهي سائقي المركبات، المركبات والمشاة.

ويرى محمد خضور أن الوعي المروري "يمثل شكلا خاصا من أشكال الوعي فهناك ذات بشرية (السائقون والمشاة ورجال المرور... الخ تتفاعل مع محيط خارجي أي واقع موضوعي له معطياته وقواعده ونظمه وقوانينه، إن معرفة معطيات هذا الواقع الموضوعي (المجال المروري) ومعرفة نظمه وقوانينه، ومن ثم السلوك المروري السليم في ضوء هذه المعرفة، هو ما يعكس الوعي المروري ويجسده" وهذا النوع من الوعي لا يحدث دفعة واحدة بل من مجموعة من المعارف والخبرات المتراكمة، التي يأتي بعضها من خلال التجربة والخبرة والممارسة والاحتكاك(الخصور، 2007، ص10) والتثنية، حتى تصبح ثقافة يومية.

وقد اعتبرها عبد العزيز الهزاع على أنها نتاج للتوعية المرورية وهدف من أهدافها، لها أهميتها وأهدافها ومقوماتها، وأجهزتها ومحاورها أو القطاعات التي ينبغي أن ينصب عليها. وقد اعتبر أيضا أن وقوع حادث مروري في مكان ما نتيجة منطقية لنقص الوعي المروري لدى مرتكب الحادث (الهزاع، د.ت، ص39).

ويشترط محمد خضور لكي يتحقق الوعي المروري أن يتضمن الآتي:

أ- وعي واقع الأطراف المختلفة المعنية بالمسألة المرورية (السائقين، والمشاة، وصانعو المركبات ومهندسو الطرق... الخ).

ب- وعي الآثار المتعددة لمشكلة المرور (النفسية والاجتماعية والاقتصادية والبيئية).

ج- وعي مسؤولية الجهات المعنية بمواجهة المشكلة المرورية وطبيعة الأدوار التي يجب أن تؤديها

لمواجهة هذه المشكلة وحلها أو التخفيف من أثرها (الخصور، 2007، ص13)

ويلحظ من خلال هذه الاشتراطات التي أوردها محمد خضور أن الثقافة المرورية لا تقتصر على الطريق والالتزام بالقواعد المرورية المتعلقة به فقط بل يتعدى ليشمل الوعي بالآثار المترتبة عليها، إذ أن إحساس الفرد بخطورة هذه القضية يجعله أكثر حرصا على تجنبها والابتعاد عن مسبباتها. ويورد عادل الكندي، مجموعة من مظاهر الوعي المروري (الكندي، 2006، ص4) والتي تتشابه إلى حد ما أورده محمد خضور من الاشتراطات الضرورية للوعي.

ومن خلال ما سبق عرضه يمكن تعريف **الثقافة المرورية إجرائيا** على أنها: قدرة الفرد على المعرفة وفهم وإدراك الجوانب المعرفية والوجدانية والمهارية المتصلة بحركة السير والمرور. وكذلك تعتبر الثقافة المرورية هي السلوك اليومي لمستعمل الطريق، لكل ما يحقق السلامة والأمن المروري.

1-3 مفهوم المواطنة المرورية: يقصد الباحثان بالمواطنة المرورية ذلك المركب المفاهيمي الذي يشمل المواطنة والثقافة المرورية ويمكن تعريفها على النحو التالي: "المواطنة المرورية هي التزام مستعملي الطريق بقواعد السلامة المرورية واحترام قانون المرور في كل الوضعيات والأوقات، بغية الوصول للانضباط والمراقبة الذاتية للسائقين"

وباختصار المواطنة المرورية هي أن يمتلك السائق السيارة إلا انه لا يمتلك حرية استعمالها كيف ما شاء.

المواطنة المرورية= ثقافة مرورية +تضحية

2- الخلفية التاريخية والثقافية لقانون المرور:

2-1 الخلفية التاريخية: يرجع تاريخ أول تشريع قانون مرور بالشوارع إلى سنة 1885 ببريطانيا، سمي بقانون العلم الأحمر، هذا القانون يتطلب ثلاثة أشخاص للحضور بالشارع، الأول يمشي في الشارع والثاني على الرصيف المطل على الشارع والثالث يمشي لمسافة 60 ياردة أمام السيارة المتحركة رافعا علم أحمر لإشعار المركبات القادمة بعملية الحركة .

وتم وضع أول إشارة مرور بالعالم بمنطقة دنوريت في الولايات المتحدة الأمريكية وكان ذلك في عام 1919.الراجحي، أحمد.(2011، 06/19).عالم المرور قراءة تاريخية.تم استرجاعها05/15، 2017 من الموقع الإلكتروني www.trafic.gov.com.

ويمكن أن ترجع أصول التشريع الدولي للسير على الطرق إلى الاتفاقية الدولية لمرور السيارات المنعقد بباريس في 11 أكتوبر 1909.وقد تناولت هذه الاتفاقية كل ما يتعلق بأساسيات السير ومشاكل السيارات والسماح بالمرور الدولي ولافتات وإشارات المرور .

و أدى التوسع في حركة السيارات إلى إبرام اتفاقيتين جديدتين في 24أفريل 1926 بغرض تعديل اتفاقية عام 1909و التوسع فيها :وهما الاتفاقية الدولية المتعلقة بالسير على الطرق والاتفاقية الدولية

المتعلقة بمرور السيارات. وقد استخدمت نصوص مختلفة كأساس لهاتين الاتفاقيتين، وعلى وجه الخصوص المسودة التي أعدتها لجنة التحقيق الخاصة التابعة لعصبة الأمم المعنية بالسير على الطرق، ومسودة أعدتها الحكومة الفرنسية، ومسودة أعدتها الحكومة السويدية تهدف أساسا إلى توحيد لافتات معينة للتحذير من الخطر (الأمم المتحدة، 2006، ص11).

ولم تتناول اتفاقية 1926 بصورة حصرية لافتات وإشارات الطرق، ولسد هذه الفجوة، أبرمت في جنيف في 30 مارس 1931 اتفاقية تتعلق بتوحيد إشارات المرور.

وفي ديسمبر 1943، أبرمت دول الأمريكيتين، المجتمعة تحت رعاية اتحاد الدول الأمريكية بواشنطن، اتفاقية بشأن تنظيم مرور السيارات داخل البلدان الأمريكية، ولم تتناول هذه الاتفاقية الإقليمية اللافتات والإشارات (الأمم المتحدة، 2006، ص11).

وفي عام 1948، وبعد أن لاحظ المجلس الاقتصادي والاجتماعي أن اتفاقيتي عام 1926 وعام 1931 أصبحتا لا تسايان الزمن، دعا المجلس في القرار 147 بـ (د-7) المؤرخ في 28 أوت، إلى عقد مؤتمر للأمم المتحدة يعني بالطرق والنقل بالسيارات يعقد في جنيف. واستند هذا المؤتمر في أعماله إلى مسودة اتفاقية أعدتها لجنة النقل الداخلي التابعة للجنة الاقتصادية الأوروبية وإلى اتفاقية عام 1943 بشأن تنظيم المرور داخل البلدان الأمريكية. و أنهى المؤتمر أعماله في عام 1949 بعقد اتفاقية السير على الطرق وبروتوكول لافتات وإشارات الطرق.

وأنهت أولى هاتين الاتفاقيتين اتفاقية عام 1926 واتفاقية البلدان الأمريكية عام 1943 وحلت محلها بالنسبة للعلاقات بين الدول المتعاقدة، ونصت الاتفاقيتان على إجراء يسمح بتعديلها دون الحاجة إلى عقد مؤتمر، بشرط موافقة ثلثي الدول المتعاقدة. ويسري هذا الإجراء على كل من الاتفاقية والبروتوكول، وبالفعل تم تعديل البروتوكول في 22 أكتوبر 1964 (الأمم المتحدة، 2006، ص11).

وفي عام 1964، لاحظ المجلس الاقتصادي والاجتماعي أن الإجراء الخاص بالتوقيع بدون الدعوة إلى عقد مؤتمر أخفق حتى تلك اللحظة نعلى الرغم من اتفاقية 1949 كانت تلزم بقدر كبير توحيد اللافتات واللوائح الوطنية التي تنظم السير على الطرق وتجهيز السيارات.

و بموجب القرار 1034 المؤرخ في 1964 قرر المجلس أنه عند التحضير المؤتمر ما، ينبغي إجراء دراسات تقنية مفصلة بغية إعداد مسودة اتفاقية منقحة بشأن على الطرق وبشأن المواصفات التقنية الموحدة للمركبات، وكذلك مسودة صك لافتات وإشارات الطرق وعن علامات الطرق، وكان هناك نص يقضي بأنه ينبغي للجان الاقتصادية الإقليمية على وجه التحديد القيام بدورها في هذه العملية (الأمم المتحدة، 2006، ص12).

وفي العام التالي وبعد أن أحاط المجلس الاقتصادي والاجتماعي علما بمسودات النصوص التي أعدها الأمين العام، قرر المجلس ضرورة عقد مؤتمر لإعداد اتفاقية جديدة بشأن السير على الطرق لتحل

محل اتفاقية جنيف عام 1949، وإعداد اتفاقية أخرى أو بروتوكول اختباري بشأن لافتات وعلامات الطرق (القرار، 1082 د- 39).

وفي جويلية 1966، أجرى المجلس الاقتصادي والاجتماعي الترتيبات النهائية للتحضير للمؤتمر بموجب القرار 1129 (د- 41)، والذي كان يتعين تعديله في العام التالي فيما يتعلق بتفاصيل معينة وعلى وجه التحديد قرر المجلس ضرورة إعداد مسودتي اتفاقيتين كأساس لعمل المؤتمر، وضرورة تعميم تلك النصوص على الحكومات والمنظمات الدولية المعنية بحيث تتمكن كل منها من تقديم ما تراه من مقترحات أو تعديلات.

وعقد للمؤتمر الذي ضم بلدانا من جميع أنحاء العالم في الفترة ما بين 7 أكتوبر إلى 8 نوفمبر 1968 في فيينا وانتهى بتوقيع الدول على النصين المعتمدين وهما اتفاقية السير على الطرق واتفاقية لافتات وعلامات الطرق، ووقعت 36 دولة في ذلك الوقت على الاتفاقية، وبدأ نفاذ الاتفاقية في 21 مايو 1977، وتضم الآن 67 دولة متعاقدة (الأمم المتحدة، 2006، ص13).

وعند بدء اتفاقية عام 1968، أنهت هذه الاتفاقية وفقا للمادة 48، الاتفاقيات السابقة للسير على الطرق، خاصة اتفاقية عام 1949. و بعد فتح باب التوقيع على اتفاقية فيينا للسير على الطرق، طلبت لجنة النقل الداخلي التابعة للجنة الاقتصادية الأوروبية، بعد ان رأت أنه من الضروري تحقيق المزيد من التوحيد في القواعد ومن أجل ضمان أعلى حماية للبيئة من فريق الخبراء التابع للجنة والمعني بسلامة السير على الطرق إعداد مسودة اتفاق مكمل لاتفاقية فيينا، ووافقت لجنة النقل الداخلي على النص النهائي لذلك الاتفاق في 1 مايو 1971 وفتح باب التوقيع عليه في نفس اليوم وبدأ نفاذ الاتفاقية في 7 جوان 1979، وفي فبراير 2007 أصبح يضم 32 طرفا متعاقدا (الأمم المتحدة، 2006، ص13)

والملاحظ من خلال ما سبق أنه هناك تطويع للنصوص بصورة دورية وهذا بطبيعة الحال لمواكبة التقدم التكنولوجي وتلبية الطلب المتزايد من جانب المجتمع في مجال السلامة المرورية على الطرق وحماية البيئة، وهذا هو السبب في ان الفريق العامل التابع للجنة الاقتصادية لأوروبا والمعني بالسلامة المرورية، قد اقترح عدة تحسينات لاتفاقية السير على الطرق .

2-2 الخلفية الثقافية: عند الحديث عن الخلفية الثقافية لا بد من التأكيد على أن قانون المرور هو أوروبي المولد والنشأة، وذلك لأن تلك القوانين كما سبق ذكره جاءت كرد فعل للمشاكل التي ظهرت في المجتمع الأوروبي بعد اختراع المركبة، وبالتالي ردة فعل المجتمعات الأوروبية تجاه السيارة والقوانين التي تتحكم في استعمالها سوف تكون ايجابية، على عكس المجتمعات المستورة للسيارات والثقافات.

ويقصد الباحثان بالخلفية الثقافية لقانون المرور، عملية نقل الفكرة إلى حيز الوجود الملموس ثم تطويرها وفق مقتضيات الاستعمال وقواعد الرشد الاقتصادي، وينطبق ذلك على كل الوسائل التكنولوجية بما في ذلك السيارة. وغيرها. فمثلاً عند اختراع السيارة كانت في الأساس تمثل خيالاً يداعب الأذهان بأن

يسير الإنسان من مكان إلى آخر وهو جالس على مقعده، ومن ثم كانت خيالات بساط الريح وقصص الحذاء العجيب وغيرها من وجدانيات الشعوب التي رأت توفير الدواب وتغذيتها ومحدودية حركتها واستبدالها بالحركة الذاتية أو القوى الغامضة المحركة للإنسان، إذ كان ذلك يمثل فتحاً اجتماعياً كبيراً، وهكذا استغنى علماء الفيزياء والحركة والميكانيكا عن هذا الحلم وتم تطويره إلى آلة الاحتراق الداخلي التي كانت في بدايتها تسير أبطاً من الخيل ويسبقها رجل يجري ومعه علم أحمر ومصباح مشتعل لينذر المارة بأن العربة قادمة. ثم تطورت الأنظمة المرورية مع تطور السيارات والعربات ذاتية الحركة، وقسم الطريق بين المشاة العابرين والعربات. وتغير تصميم المدن وأعيد تخطيطها وزاد اتساع الشوارع، فاستحدثت الإشارات الضوئية وقبلها الإشارات اللونية في السير والتوقف وأعيد تقسيم الطرق وتنظيمها، وحددت أماكن عبور ومرور المشاة وعربات الخيل ونحوها (عبد الوحيد، د.ت، ص4).

الاختراعات والأنظمة كما هو متعارف عليه وليدة فكر وقيم وقوانين المجتمع، حيث أصبحت المركبات الآلية تحمل شقين بارزين: أولهما المركبة التكنولوجية، وثانيهما نظم تسييرها، وقواعد استخدامها. وقد انتقلت العربات إلى أماكن أخرى لم تنشأ فكرتها ولم تنفذ تقنياتها بواسطة أبنائها، وكانت النتيجة هي ما نحن فيه .

- ومما يزيد المشكلة حدة الهوية الثقافية، والتي تتمثل في أن التقدم التكنولوجي (الجوانب المادية) لم يصاحبه تقدم في الجوانب المعنوية والمعرفية للمجتمع مثل: أنظمة السير وقيم التعامل مع الآلة ومع الآخرين، ومن ثم تظل قضايا التخلف المعنوي (القيم) تشكل عائقاً أمام الاستفادة من معطيات التكنولوجيا، ومن ضمنها السيارات، وذلك لسبب جوهري يتمثل في عدم الإعداد الاجتماعي قبل نقل التقنية، ولأن التغير التكنولوجي يحتاج للمال وزمن قصير للنقل، أما نقل القيم الاجتماعية لمسيرة التقنية فهي قضية تستغرق زمناً طويلاً، كما أنها تحتاج إلى تضافر الجهود من قبل المؤسسات المجتمعية المختلفة لتنشئة أفراد المجتمع وتربيتهم على الالتزام به (عبد الوحيد، د.ت، ص4) (المؤسسات التعليمية والإعلامية والدينية، فضلاً عن دور الأسرة ومؤسسات المجتمع المدني المختلفة)، وذلك لتنمية الوعي لديهم أولاً بمفاهيم: المركبة والطريق وقائد المركبة والمشاة، وثانياً تحديد حقوق وواجبات الأفراد والجماعات في استخدام تسهيلات التنقل ضمن ضوابط المصلحة العامة.

و لكي نتمكن من تجاوز تلك الهوية الثقافية والقيمية يستلزم غرس قيم الغيرية بجانب قيم الذاتية حتى نستطيع أن نطرح مفهوم (سلامة الفرد جزء من سلامة المجتمع)، وكذلك نطرح مفهوم (تنتهي حدود حريتك عندما تمس حرية الآخرين)، وتطبيق قواعد المرور وأنظمتها بطريقة حازمة وودية في ذات الوقت من خلال إدراك مفهوم (أن النظام المروري لحمايتك وليس لمضايقتك)، عندها ربما نستطيع إبدال قيم الفردية والأثنية ومعاداة رجل المرور، وغرس قيم الأمانة مع الذات، كما يمكننا كذلك استبدال مفهوم قانون القوة بمفهوم (قواعد النظام)، فليحرص الإنسان على عدم مخالفة المرور وصيانة المركبة والبعد عن

القيادة الخطرة، وغرس مفهوم الذات واحترامها، مما يجعل الإنسان يخجل من الخروج على النظام المروري ويقابل بالاستهجان الاجتماعي عندما يفعل ذلك (Vassiliou,2012,p59) فالأمر يتطلب تضافر الجهود التعليمية والإعلامية والأمنية والمرورية، وكذلك المؤسسات الدينية ومؤسسات المجتمع المدني في تبيان مشاكل المرور ومدى خطورتها على الفرد والمجتمع، وكذلك التوعية بأهمية الانضباط لمستخدمي السيارات حفاظاً على أرواح الضحايا الذين تتزايد أعدادهم بسبب الإهمال وعدم الالتزام بقواعد ونظم المرور (Massin,1198,p25).

3 - الحاجة للمواطنة المرورية:

تظهر أهمية المواطنة المرورية في مجموعة من القضايا لعل أهمها أن توفير الإمكانيات المادية والبنى التحتية وأنظمة المرور الصارمة وحدها لا يمكنها الحد من المشكلات المرورية، لان هذه الأخيرة متعلقة بسلوكيات مستعملي الطريق، وبما أن السلوك يصدر عن فكرة أو مجموعة أفكار، فلا يمكن بأي حال من الأحوال تغيير سلوك ما دون تغيير مصدره وأصله، وتغيير الفكر يكون بتغيير نمط التفكير ونشر الثقافة المرورية في أوساط مستعملي الطريق (المناع، 1997، ص5)

و ينبغي هنا التأكيد على مسألة أساسية، وهي أن المجتمع الجزائري يعاني من أزمة ممارسة للأعراف والقانون والقيم، ما يعني بان هناك هوة بين معرفة القوانين وبين ممارستها واحترامها، وقد أكد مالك بن نبي في مشكلة الثقافة في المجتمعات العربية أن المشكلة هي مشكلة فاعلية في التطبيق، وقال بأن الثقافة هي نظرية للممارسة والتطبيق أكبر منها نظرية للمعرفة.

فالعبرة ليست في مدى معرفتنا بقوانين المرور ولافتات الشوارع وإنما العبارة في الالتزام بتطبيقها واحترامها، وهذا لا يكون إلا بتوفر مستوى عال من المواطنة المرورية هذا من جهة (Karen,2014,pp14,15). من جهة أخرى فإن بعض الدول التي راهنت على الحلول المادية كالسعودية والإمارات وغيرها، لم تتمكن حتى من التقليل من حدة المشاكل المرورية، وما نزال نسمع ونتحدث على الحوادث المميتة والازدحام المروري الخانق بمدنها

وحال المدن الجزائرية ليس بأفضل من مثيلاتها العربية فمعظم المدن الجزائرية تعاني نقصا فادحا في الطرق المهيأة ووسائل النقل المتعددة وغيرها من الوسائل المادية التي تساعد على سلاسة الحركة والمرور، كما أن أجهزة المراقبة والضبط وتطبيق الإجراءات الردعية لم تستطع القضاء على السلوكيات الخاطئة لمستعملي الطريق، وعليه فالرهان على الحلول المادية رهان خاسر حتما، وعليه يبقى أماننا الاهتمام والرهان على الجانب الثقافي وهو تعزيز قيم المواطنة المرورية (القبودي، 1989، ص78).

4-مرتكزات المواطنة المرورية: ترتكز المواطنة المرورية على مجموعة من العمليات الأساسية، لا

تتحقق إلا بواسطها وهي:

4-1 التربية: تعتبر الأسرة المكان الأول الذي يتشرب فيه المواطن قيم ومبادئ المواطنة المرورية، وهي أهم مرحلة نظرا لحساسيتها خاصة إذا قام الأبوين بتنشئة الطفل تنشئة اجتماعية سليمة وصافية من الشوائب، ولكي تكون كذلك لا بد من التأكيد على قضية خطيرة وعلى درجة كبيرة من الأهمية في عملية التنشئة، وهي أن الطفل في هذه المرحلة يتعلم بالقوة والفعل أكثر من التعلم بالقول والإدعاء، أي أن الطفل ينظر إلى أفعال الأبوين لا إلى أقوالهم ونصائحهم (إي ايبيرلي، 2003، ص ص33، 34)، فإن كان هناك تناقض بين أقوال الأبوين وأفعالهم، سوف يحدث مشكلة في عملية التنشئة ويحدث تناقضات في ذهن الطفل وتفكيره، فالملاحظ أن الأطفال يتعلمون في المدارس احترام إشارات المرور، ويدرسون في مادة التربية المدنية الإشارات الضوئية، وأن الضوء الأحمر يعني ممنوع سير العربات، إلا أنه في أول تجربة له وركوبه مع والدة أو أحد أقربائه يصدم بعدم احترام هؤلاء لإشارات المرور فيحدث عند الطفل نوع من التناقض في المعرفة والممارسة ومن تحدث الهوة بين ما يتعلمه الطفل وما سيمارسه بالفعل. وعليه لا بد من التأكيد على أهمية هذه المسألة والاهتمام بها من طرف الأولياء، فالتعليم بالقوة أبلغ من التعليم بالقول (النجار، 1990، ص56)، أو كما يقال "بروا بير أبناكم".

4-2 التعليم:

إن جوهر وأساس العملية التعليمية فيما يتعلق بالمواطنة المرورية هو الانتقال من الاهتمام بالكم إلى الاهتمام بالنوع، الانتقال من كمية المعارف المحصلة وعدد الكوادر المكونة إلى تطبيق المعارف على الأرض والالتزام بمقومات ومبادئ السلامة المرورية واحترام قانون المرور، وفي كثير من الأحوال نلاحظ أن المستوى العلمي العالي وحده لا يكون وازعا وحاجزا دون ارتكاب بعض الممنوعات وتجاوز بعض القوانين. بوطالبي، الهاشمي. (2013، 08/05). دور التكوين التخصصي للسواق المحترفين في السلامة المرورية. تم استرجاعها في تاريخ 07/02، 2017 من الموقع الإلكتروني www.cnpsr.org.dz. وعلى سبيل المثال لا الحصر نلاحظ أن كثيرا من الأطباء يدخنون، رغم أنهم اعلم الناس بأضرار التدخين، فنقول أن الوازع العلمي هنا لم يكن له تأثير في التزام الطبيب، على عكس ذلك نجد بعض الأفراد من ذوي المستوى العلمي المحدود أو المعدوم أحيانا أخرى من لديهم قناعة بمخاطر التدخين لا يدخنون مهما كان الحال، فقيمهم ومبادئهم تمنعهم من التدخين، ومن هنا يمكن القول أن الوازع القيمي له تأثير على الالتزام اكبر من الوازع العلمي.

و بالتالي لا بد على مختلف الفاعلين في المنظومة التربوية التركيز على هذه المسألة، لان نتائجها سوف تكون لصالح المجتمع، فعند محاولة المدرسة غرس قيم المواطنة المرورية في نفوس التلاميذ لا بد من التركيز على الوازع القيمي والابتعاد عن التركيز على الجانب المعرفي الجامد الذي يهدف إلى برمجة العقول بأكبر قدر من المعلومات وإهمال المغزى منها، فالعبرة ليست في معرفة القوانين المرورية وإنما العبرة في تطبيقها واحترامها في جميع الحالات والأوقات، لأن هناك من يعتقد انه يمكن له مخالفة قانون

المرور في بعض الأوقات، كالصباح الباكر عندما تكون الطرق خالية من الازدحام، أو انه يمكنه فعل ما يشاء في الطريق عندما يكون غاضبا أو متأخرا عن العمل أو غيرها من الضروريات والأسباب.

4-3 التكوين: بالنسبة للعمليتين السابقتين (التربية، التعليم)، هما عمليتان أساسيتان يمكن الاعتماد عليهما في ترسيخ أي نوع من القيم والسلوكيات ليس فقط التي لها علاقة بميدان المرور، أما عملية التكوين فهي خاصة بميادين معينة ومنها ميدان المواطنة المرورية، وهي مرحلة جد هامة حيث ينتقل فيها المتعلم من مرحلة اكتساب المعارف إلى مرحلة التنفيذ و الممارسة ثم الكفاءة في الأداء.

ويركز الأخصائيون والباحثون في مجال التكوين على عدة جوانب مثل القدرة الذهنية واللياقة البدنية للسائق، كما يجب التأكيد هنا على القدرات الذهنية والتي تتمثل في طموحات السواق وسلوكياتهم الحالية والمستقبلية، من هؤلاء الباحثين كيسكينين "keskinen"، حيث صنف سلوكيات السائق في قيادة السيارة إلى أربعة مستويات:

***المستوى الأول:** يتمثل في المهارات القاعدية والحركات التي يقوم بها السائق لتحريك السيارة وغيرها .

***المستوى الثاني:** يتمثل في التحكم في وضعيات المرور والعمل على التأقلم مع الآخرين الذين يقاسمونه استعمال الطريق.

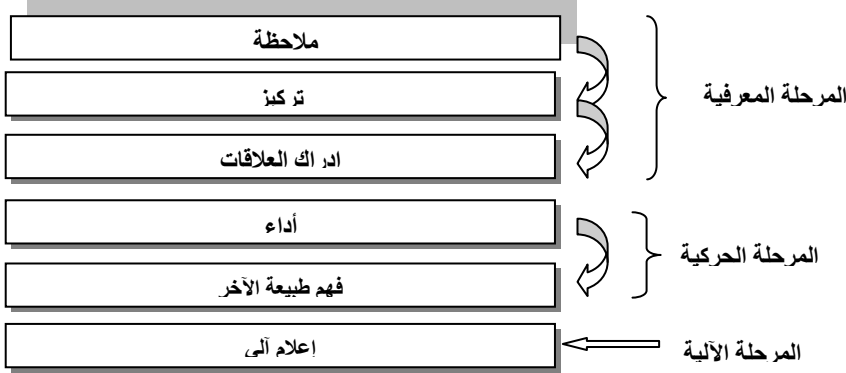
***المستوى الثالث:** و يشمل الأهداف، والمحيط والمتصلين بالسياقة، حيث يتوجب معرفة الغرض من التنقل والمكان المقصود والأطراف التي ينسق معها.

***المستوى الرابع :** ويتمثل في مشاريع الحياة والاستعدادات المرافقة لها للتمكن من تحقيقها، وينعكس ذلك في جملة التحفيزات والأهداف التي يسعى السائق إلى تحقيقها ويضم هذا المستوى المهارات الفردية الخاصة بالتحكم في مختلف وضعيات الحياة بصفة عامة³².

وتتسم عملية التكوين الجيد بأنها تأخذ في الحسبان جميع الأطراف الفاعلة في عملية التكوين (المتكون، المكون، برنامج التكوين).

فالمتكون يعتبر طرف أساسي في عملية التدريب لذلك تولى له العناية الكافية من حيث مستواه التعليمي وقدراته الشخصية للتعلم وخلفيته الثقافية على وجه الخصوص، أما المكون فيجب أن يكون مؤهلا وكفئا، كما يجب أن يكون قدوة للمتكونين.

أما عملية التكوين فلا يجب أن تقتصر فقط على تلقين المعلومات، والتزويد بالمعارف، وتوفير فرص التطبيق والتمرن، بل تتعداها إلى اكتساب القدرة على الاستبصار، وربط الأسباب بالمسببات . . . بوطالبي، الهاشمي.(2013، 08/05). دور التكوين التخصصي للسواق المحترفين في السلامة المرورية. تم استرجاعها في تاريخ 2017/07/02 من الموقع الإلكتروني www.cnpsr.org.dz



تصنيف فيتس لمراحل اكتساب المهارات الحركية

المصدر: المركز الوطني للوقاية والأمن عبر الطرقات CNPSR 2016

5- جدوى الإجراءات المتخذة للحد من المشكلات المرورية:

إن المراهنة على الحلول التنظيمية والقانونية أصبحت غير مجدية نوعا ما نظرا للظروف الخاصة التي تعيشها المدن الجزائرية، وهذا ما يؤكد مختلف الفاعلين و صناع القرار في مجال المرور، حيث أكد رئيس مصلحة المرور بأمن ولاية خنشلة في مقابلة أجراها معه الباحثان أن مخالفات المرور في تزايد مستمر و أنه لا بد من البحث عن آليات جديدة تتماشى جنبا إلى جنب مع الإجراءات المعهودة كسحب رخص السياقة ودفع الغرامات على سبيل المثال، وبالتالي تظهر أهمية المقاربة التي طرحها الباحثان ألا وهي ترسيخ المواطنة المرورية كآلية للالتزام سائقي السيارات بقانون المرور وقواعد السلامة المرورية، كبديل للإجراءات التنظيمية و الردعية.

والجدول التالي يوضح زيادة المخالفات المرورية بين عامي 2015-2016

حصيلة نشاطات مصلحة الأمن العمومي التابعة لأمن ولاية خنشلة

خلال سنة 2015 و الثلاثي الأول 2016:

الغرامات الجزافية	جرح قانون المرور	الوضع في الحظيرة	سحب رخص السياقة	
17443	1504	250	4917	2015
4434	350	108	1551	الثلاثي الأول 2016

المصدر: مصلحة الأمن العمومي، أمن ولاية خنشلة

الملاحظ من الجدولين أنه لو استمرت وتيرة المخالفات في 2016 بنفس حال الثلاثي الأول، سوف تكون هناك زيادات في المخالفات بمختلف فئاتها المذكورة في الجدول، حيث من الممكن أن ترتفع

المخالفات من الفئة الأولى من 17443 في عام 2015 إلى 17736 في 2016، وجنح قانون المرور من 1504 في عام 2015 إلى 2120 في عام 2016، وسحب رخص السياقة كذلك مرشح للارتفاع من 4917 عملية سحب في 2015 إلى 6204 حالة في 2016، وكذلك حالات الوضع في الحظيرة محتملة الارتفاع من 108 حالة في 2015 إلى 432 حالة في 432.

*خاتمة:

ما يمكن استخلاصه من العرض السابق أن الاعتماد على الحلول التنظيمية كالتطبيق الصارم لقانون المرور وتوفير البنية التحتية والاعتماد على التكنولوجيا الحديثة في المراقبة و الضبط هي إجراءات لا يمكن الاستغناء عنها للتقليل من المشاكل المرورية والوقاية منها، إلا أنها تبقى غير كافية في ظل التحديات الجديدة التي تفرض نفسها على الواقع، كزيادة عدد المركبات وتغير نظرة الأفراد لاستعمال وامتلاك السيارة وهشاشة السلم القيمي في المجتمع الجزائري مما انعكس سلبا على احترام قانون المرور خاصة عند فئة الشباب، وعليه فلا بد من التركيز على الجانب التوعوي والعمل على رفع مستوى الثقافة المرورية لدى مستعملي الطريق، وترسيخ قيم المواطنة المرورية حتى يرتفع الإحساس بخطورة المشكلة المرورية لدى مستعملي الطريق، ويصبح هؤلاء جزء من الحل و ليسوا طرفا في المشكلة، كما أن المواطنة المرورية ترفع من مشاركة أفراد المجتمع وتعاونهم والاهم من كل ما سبق أن المواطنة المرورية تجل الفرد لا يمتلك الحرية المطلقة في استعمال سيارته كما يريد، و إنما يستعملها كما يريد القانون وكما ينص عليه النظام .

الاقتراحات:

1. تغيير اتجاهات السائقين خاصة الشباب منهم نحو مخاطر السلوك المتهور في السياقة وفي الحياة عموما، لأن تغيير السلوكيات يكون بتغيير الأفكار، فالكرة هي مصدر كل سلوك
2. تنمية ورفع مستوى المسؤولية الشخصية والاجتماعية لدى السائقين ويكون ذلك بالتنشئة الاجتماعية السليمة لسائق المستقبل عن طريق إدراج أنشطة في المناهج والمقررات التربوية .
3. الاستفادة من جميع مؤسسات التنشئة الاجتماعية وخاصة المساجد في تخفيف آثار القلق والإحباط لدى الأفراد وكيفية التعامل مع ضغوطات الحياة اليومية وتعزيز قيم التسامح والحلم والأخلاق الفاضلة.
4. تفعيل الانضباط في الطريق والعقوبات الصارمة للمخالفات، حتى يصبح الانضباط ذاتيا لدى السائقين.
5. توظيف المناهج الدراسية في التوعية المرورية وسلامة الأفراد وإدخال مادة الثقافة أو السلامة المرورية في المدارس الابتدائية والمتوسطات والثانويات، لما لها من أهمية في تكوين أجيال المستقبل في هذا المجال.

6. ضرورة توعية السائقين بواجب احترام قانون المرور وأنظمة القيادة الآمنة.
7. التأكيد على التربية والتنشئة الدينية الصحيحة من طرف الأسرة حول الالتزام بالأنظمة والقواعد المرورية خاصة والقواعد القانونية بصفة عامة، وخير سبيل لتحقيق ذلك هو التربية والتنشئة بالقدوة.
8. الاهتمام بزيادة الوعي المروري وإجراء الدراسات والأبحاث بشكل دوري .

قائمة المراجع:

أولا - المراجع باللغة العربية:

- ابن منظور، (2005). لسان العرب، المجلد الثالث عشر. بيروت: دار صادر للطباعة والنشر.
- البسيوني، محمود شريف. (1994). الوثائق الدولية المعنية بحقوق الإنسان. المجلد الأول . القاهرة: دار الشرق.
- السيد، ياسين. (06/30/2016). العولمة والمواطنة. تم استرجاعها 2017/05/12 من الموقع الإلكتروني <http://www.ahram.org.eg>
- بن نبي، مالك. (1959). مشكلة الثقافة.
- الرمضان، صلاح. (01/06/2010). الوعي المروري ودوره في المجتمع. صحيفة الأضواء، العدد 94. 16.
- الخلف، عبد الله. (د.ت). دور أفلام التوعية المرورية في رفع مستوى الوعي المروري. رسالة ماجستير غير منشور، الرياض، جامعة نايف للعلوم الأمنية، الرياض.
- الخضور، أديب محمد. (2007). حملات التوعية المرورية العربية. الرياض: منشورات جامعة نايف للعلوم الأمنية.
- الهزاع، عبد العزيز. (د.ت). برامج مدارس تعليم السيارات ودورها في زيادة الوعي المروري (دراسة تطبيقية على مدارس تعليم قيادة السيارات علانية الرياض)، رسالة ماجستير، غير منشورة، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض.
- الكندي، عادل بن محمد. (12/12/11-2006). دور التربية في تفهم وتطبيق الأنظمة المرورية. قدم إلى مؤتمر التعليم والسلامة المرورية، الرياض.
- الراجحي، أحمد. (06/19/2011). عالم المرور قراءة تاريخية. تم استرجاعها 05/15/2017 من الموقع الإلكتروني www.traffic.gov.com
- الأمم المتحدة. (2006). اتفاقية السير على الطرق لعام 1968 والاتفاق الأوروبي المكمل للاتفاقية، صبح مجمعة. نيويورك وجنيف: اللجنة الاقتصادية الأوروبية.
- عبد الله الوحيد، محمد سليمان. (د.ت). القيم الاجتماعية وأثرها على مشكلة المرور. بحث أجري بقسم الدراسات الاجتماعية، كلية الآداب جامعة الملك سعود، الرياض.

- المناع، هيثم. (1997). المواطنة في التاريخ العربي الإسلامي(ط.1).القاهرة: مركز القاهرة لدراسات حقوق الإنسان.
- القبودي، الصادق. (1989). أسس بناء الشخصية من خلال القرآن الكريم وأثرها في حياة المسلمين.(ط1).تونس، الجزائر: الدار التونسية للنشر والمؤسسة الوطنية للكتاب.
- إي إيبيري دون.(2003). بناء مجتمع من المواطنين (المجتمع المدني في القرن الحادي والعشرين)، ترجمة: هشام عبد الله مراجعة، فؤاد سروجي.(ط.1). عمان: الأهلية للنشر والتوزيع.
- النجار، زغلول راغب. (1990). أزمة التعليم المعاصر وحلولها الإسلامية.(ط.1) القاهرة: المعهد العالمي للفكر الإسلامي.
- بوطالبي، الهاشمي.(2013، 08/05). دور التكوين التخصصي للسواق المحترفين في السلامة المرورية. تم استرجاعها في تاريخ 2017/07/02 من الموقع الإلكتروني www.cnpsr.org.dz.

ثانيا - المراجع باللغة الأجنبية:

- Vassiliou, Androla.(2012).l'éducation a la citoyenneté en europe. EURYIDLE: commission erupienne.
- Massin, Isabelle.(1998).pour une securité routier plus citoyinne,rapport au ministre de l'équipement,des logement et des transports,juin
- Karen, Gasslin.(2004).l'éducation de la sécurité routier peut-elle participer a la formation du future citoyen?. BOURGONE: IUFM DE.