

البعد القانوني لقانون المرور

The Legal Dimension of Traffic Law

سمير يوسف خوجة¹¹جامعة مولود معمري – تيزي وزو، khodjasam@yahoo.fr

تاريخ الاستلام: 2025/12/09

تاريخ القبول: 2025/12/27

تاريخ النشر: 2025/12/31

ملخص:

أمام الأرقام الهائلة التي تسجل يوميا حول حوادث المرور وما ينجر عنها من خسائر بشرية ومادية معتبرة يقع على عاتق كل مؤسسات الدولة والمجتمع المدني العديد من المهام والوظائف المتعلقة بحوادث المرور، خصوصا في ظل التغيرات والتحولات المتسارعة التي يعرفها العالم في شتى مجالات الحياة، باعتبارها متعددة الأبعاد تؤثر على المجتمع بكافة مقوماته، خصوصا لارتباطها بالجانب الوقائي لأفراد المجتمع من حوادث المرور وحمايته أكثر، بحيث يمكن أن تساهم أكثر في السلامة المرورية من خلال التربية وما يمكن أن تقدمه من إعلام ونشر الوعي المروري في وسط أفراد المجتمع، وعليه نسعى من خلال هذه المداخلة إلى تقديم قراءة في قانون المرور ولبعض المفاهيم المرتبطة به مع توضيح أهميتها في مجال تنظيم ومراقبة حركة المرور ومساهمة مثل هذه القوانين وتطورها في حل ومواجهة مشكلة حوادث المرور.

كلمات مفتاحية: قانون المرور؛ حركة المرور؛ إشارة المرور؛ حوادث المرور؛ الوقاية.

Abstract:

In light of the massive numbers recorded daily regarding traffic accidents, and the significant human and material losses resulting therefrom, a multitude of tasks and functions related to traffic accidents fall upon the shoulders of all state institutions and civil society. This is particularly crucial amidst the rapid changes and transformations the world is experiencing in various fields of life, given that these accidents are multi-dimensional, affecting society in all its components. They are particularly linked to the preventive aspect for community members regarding traffic accidents and enhancing their protection. They can contribute further to road safety through education and the provision of information and the dissemination of traffic awareness among community members. Accordingly, through this intervention (paper), we seek to provide an interpretation of traffic law and some related concepts, while clarifying their importance in the field of regulating and monitoring traffic movement, and the contribution of such laws and their development in solving and confronting the problem of traffic accidents.

Keywords: Traffic Law; Traffic Movement; Traffic Signal; Traffic Accidents; Prevention.

* المؤلف المرسل: سمير يوسف خوجة، الإيميل: khodjasam@yahoo.fr

1. مقدمة:

يُعد قانون المرور سلاحاً إدارياً تستعمله أجهزة الدولة الميخولة والمكلفة بتنظيم ومراقبة حركة المرور، لذلك لم يتوانى القائمون على الأجهزة التشريعية - في مسعاهم من أجل مواكبة التطور - في سنّ قوانين، أوامر ومراسيم، وتعديلاتها وتجديدها من فترة إلى أخرى، لضبط حركة المرور والتحكم فيها، هذه الحركة التي أفرزتها معادلة العامل البشري، عامل المركبة وعامل الطريق أثناء تفاعلهم، ما قَبَّلت تتطور من سنة إلى أخرى راسمة ظاهرة يُتَوَقَّع، إن استمرت على وتيرتها الحالية، أن تصدر أسباب الوفاة.

يكتسي الجانب القانوني في منظومة المرور أهمية كبرى، ذلك أنه يحدد الحقوق المترتبة على حادث المرور والمتسبب فيه، ويحدد ما يترتب عليه من جزاءات وغرامات من جهة، ومن جهة أخرى، فهو يحقق الردع المروري، فيجعل مستخدم الطريق أكثر حذراً ومراعاة لقانون المرور، فَوْضَع قوانين المرور عملية دقيقة وطويلة، تتطلب الكثير من الدراسات والتجريب، ذلك أنها ستنظم وتراقب عملية معقدة اسمها منظومة المرور، تتفاعل فيها عناصر عديدة على رأسها الإنسان، الذي يكون إما ماشياً أو سائقاً، أثناء استغلاله للطريق الذي يخضع لعوامل المحيط واعتبارات أخرى، يجب أن يأخذها المشرع في الحسبان، كما أن مشكلة المرور لا تكمن في الفراغ التشريعي، فهناك مجموعة كبيرة من النصوص التي من شأنها متى تم التقيد بها، أن تكفل السلامة المرورية، لكن الملاحظ أن العديد من مستخدمي الطريق لا يتقيدون بقواعد المرور ولا يولون أهمية لما ينجم عن مثل هذه التصرفات؛ وفي هذا المداخله سنتطرق إلى قانون المرور بذكر بعض المفاهيم الخاصة به، ثم إلى علاقة مستعمل الطريق بقانون المرور، وكيفية تنظيم حركة المرور ومراقبتها.

2. مفاهيم قانون المرور:

هو مجموعة القواعد المتعلقة بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، ويهدف بهذه الصفة خصوصا إلى ما يأتي:

- تقليص وضعية انعدام الأمن في الطرقات؛
- تحديد قواعد استعمال المسالك العمومية وكيفيات ضبط حركة المرور عبر الطرق؛
- توفير شروط تطوير متوازن لنقل نوعي في إطار المصلحة العامة؛
- تحديد إطار مؤسساتي يكفل بوضعه حيز التنفيذ؛
- إقامة تدابير ردعية في مجال احترام القواعد الخاصة بحركة المرور عبر الطرق. (الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، 2010، ص01)

3. الأطر القانونية المنظمة لحركة المرور:

عمل المشرع الجزائري منذ الاستقلال على مراجعة وتعديل قانون المرور، وبموجب الأمر رقم 157/62 المؤرخ في 31 ديسمبر 1962 مدد العمل بالقانون الفرنسي إلى غاية 1971. (دلاندة، 2014، ص05)، فأول تشريع عرفته الجزائر بعد استقلالها بهدف تنظيم ومراقبة حركة المرور صدر عام 1971، في شكل الأمر 15/71 الذي جاء ليُلغى كل المراسيم والقرارات والأوامر التي ورثتها الجزائر عن المستعمر الفرنسي بدءا بالمرسوم المؤرخ في 14 ديسمبر 1886، وصولا إلى المرسوم 93/61 المؤرخ في 21 يناير 1961، ومنذ ذلك التاريخ عرفت الأطر القانونية المنظمة لحركة المرور بالجزائر عدة تعديلات أتت في سنوات 1974، 1975، 1984، 1987، 1988، 2001 مرتين، 2004 مرتين، 2009، 2011 و2013.

ففي سنة 1971 صدر الأمر رقم 15/71، تبعه في سنة 1974 الأمر 107/74 المِتَمَّم بالقانون 60/75، والذي عدل بعد ذلك سنة 1984 بموجب القانون رقم 01/84، وفي سنة 1987 صدر القانون رقم 09/87، تبعه سنة 1988 المرسوم رقم 06/88 الذي استمر العمل به إلى غاية 2001 حيث صدر القانون 13/01، ثم القانون رقم 14/01 المَعْدَلُ والمِتَمَّم بموجب القانون 16/04، والمتمم

كذلك بالمرسوم التنفيذي رقم 381/04، وكذا بموجب القانون رقم 03/09، والمرسوم التنفيذي رقم 376/11، وأخيرا قانون المالية لسنة 2014 الذي صدر في 30 ديسمبر 2013.

ينتظر من قانون المرور الجديد أن يكون الحل الأنسب للتخفيف من حوادث المرور نظرا للإجراءات الردعية التي يحتويها، حيث صنف المخالفات إلى أربع درجات وأدخل مخالفات جديدة وكيف بعضها الآخر، بحيث أصبحت جنحا تخضع أخطارها إلى ما يسري على مثلها من الأحكام في قانون العقوبات. (قاسم، 2010، ص 177)

وتتمثل إيجابيات هذا القانون في أنه تصدى للكثير من السلبات التي لم ترد في ما سبقه من قوانين، كالبنود التي تشير إلى جواز الحبس في مخالفات عديدة، كتنزير رخص السياقة، إضافة إلى أنه تضمن العديد من الإجراءات الصارمة في حق المخالفين، كمراجعة مستويات الغرامات الجزافية بالزيادة فيها، وفرض غرامات على الراجلين الذين لا يحترمون الممرات الخاصة بهم، وتبسيط أقصى العقوبات في حق مرتكبي مخالفات الإفراط في السرعة أو التجاوز الخطير أو السير في الاتجاه الممنوع واستعمال الهاتف النقال أو استعمال أجهزة كشف الرادار أو الاعتداء على سلامة البيئة جراء نفايات المركبات.

لكنه لم يخلو في نفس الوقت من بعض السلبات، أخطرها أنه أعطى في كثير من المواضع سلطة تقديرية واسعة لأعوان مراقبة المرور، ما قد يجعل بعضهم يتحول إلى عون متعسف، كما أن الغرامات التي حددها قد تساوي في بعض الأحيان جزءا لا بأس به من دخل الفرد،

وأمام استفحال ظاهرة حوادث المرور واستمرار أعدادها في الارتفاع من سنة إلى أخرى فقد جاء الأمر 03/09 في شكل يتميز بالصرامة ذلك أنه نص في المادة 68 الفقرة الثانية، على عقوبة قد تصل إلى 10 سنوات سجن.

4. علاقة مستعمل الطريق بقانون المرور:

يعتبر القانون قاعدة يتوجب على كل من يخضع له أن يحترم بنوده ويسير وفقها، ذلك أن القانون يبين الحقوق والواجبات الفردية والجماعية التي تحقق المنفعة الخاصة والعامة، ويوفر شروط تأدية الواجب، ويعمل على تقنين الحياة بهدف تحسين ظروف الأفراد والجماعات، ويعتبر قانون المرور جزءا من هذه المنظومة التي تختص بتنظيم ومراقبة حركة المرور، ويتضمن قانون المرور عموما واجبات مبنية، يتوجب على كل من يستغل الطريق العام أن يؤديها، وتترتب عنه حقوق مبنية، يستطيع كل من يستغل الطريق العام كذلك أن يأخذها، لكن الأمر يبقى رهن الأفراد مستعملي الطريق من جهة، ورهن الأفراد المكلفين بتنظيم ومراقبة حركة المرور من جهة أخرى.

إن المجال الاجتماعي في الجزائر لا يزال محكوما بتنظيم تقليدي غير قادر على التحكم في ظروف الطبيعة وبالتالي مقومات العيش كما أنه مجال يميزه الخوف الدائم من تجاوز حدود المجهول. (MEDHAR et Mahfoud, 2005, p24)

هذا ما قد يفسر أن العلاقة التي تربط أفراد هذا المجتمع بالقوانين التي يخضعون لها غالبا ما تتسم بالعشوائية، فتجدهم يتعدون عليها، ويرجعون ما ينتج عن هكذا تصرف، قضاء وقدر، فإذا خالف الفرد حكما مبنيا في قانون المرور ونتج عنه حادث مرور، سارع ونسبه إلى رغبة الله، كما أنه يجوز إضفاء صفة الهشاشة على العلاقة: الفرد الجزائري-قانون المرور، من خلال كثرة ما يسجل من مخالفات المرور والإحساس السائد عند الكثير من الأفراد حول التباين فيما يخص تطبيق قانون المرور، عوامل دفعت الكثير منهم إلى الهمجية في التصرف عندما يتعلق الأمر بالتعامل مع قانون المرور.

5. سوء تطبيق قانون المرور:

يمكن لكل فرد جزائري يتنقل راجلا أو يقود سيارته أن يلحظ الانتشار الواسع لرجال المرور على مستوى الطرق المشككة للشبكة الوطنية للطرق، انتشار يكون كثيفا في المناطق الحضرية ويقل كثافة في المناطق الشبه حضرية، ويكاد يندم في المناطق الريفية، هذا الانتشار المدروس يتضح من خلال تواجد هؤلاء على مستوى مداخل ومخارج المدن، الساحات العامة، تقاطعات الطرق، الطرق السريعة، المنافذ المؤدية إلى المواقع الحساسة، الإدارات، الجامعات وغيرها من الأماكن، وعادة ما يكون هؤلاء متنقلين أو يشغلون نقاطا ثابتة، وفي كل الأحوال يكونون على اتصال دائم فيما بينهم وبغرف العمليات التابعين لها، وعلى اطلاع مستمر فيما يخص حركة المرور، من أجل التنسيق فيما بينهم لتسهيل حركة المرور.

هناك بعض رجال المرور من يشهر سيف النظام زينة يتحلى بها ويتزين أمام الناس وهو أول من يخترق النظام. (الحري، 2009، ص 43)، ما يؤدي بالسواق إلى التذمر من أداء الأعوان المكلفين بتنظيم ومراقبة حركة المرور، ذلك أنهم غالبا ما يشعرون بأنهم ضحية تعسف من قبل هؤلاء أثناء تأدية مهامهم ومباشرة فرض الغرامات المترتبة عن ما ارتكبه من مخالفات، غير أن لجوء بعض الأعوان إلى الاستغلال التعسفي لصلاحياتهم نتيجة نقص في التكوين أو بغرض تحقيق مصلحة ما، أو نتيجة لاعتبارات أخرى، يضرب مصداقية قانون المرور ويشوه صورته في نظر مستعملي الطريق، وحتى وإن كانت هذه التجاوزات تصرف فردي معزول يعاقب القانون كل من ثبت عليه ذلك، ولا شك في أن جهاز المرور عليه مسؤولية عظيمة عما يحصل من تهور فيجب أن... يتم تدريبهم (رجال المرور) على التعامل الحسن مع الناس، فيكون الذي يطبق هذا النظام ذا شخصية... حريصة على النفع العام...، فهناك فرق بين الذي يطبق النظام بروح... المنتقم، وبين من يطبق النظام وهو... الحريص على استتباب الأمن والمحافظة على أرواح البشر، ويجب أن تكون العقوبات صارمة لمن ثبت استهتاره بالأنظمة، وأن تطبق على الجميع دون محاباة أو مراعاة. (الحري، 2009، ص 43)

لأن التعامل السلي لأعوان المرور يترك آثار سلبية في نفسية مستعملي الطريق ويجعلهم يُبدون مقاومة لمهام تطبيق القانون مستقبلا، حتى وإن كانوا من مرتكبي مخالفات واضحة لهم ولغيرهم، ويتجهون نحو

الاعتقاد بأنهم ضحية للقانون وللمكلف بتطبيقه، وأن قانون المرور ما هو إلا وسيلة قهر، وأن تطبيقه إجراء قمعي لا غير، وأن مطبقه شخص تعسفي، لا فائدة منهم جميعاً، إلا لقمع الحريات الفردية والجماعية لكل من يستغل منظومة المرور، بمجرد أنهم كانوا يوماً ما ضحية عمل تعسفي، وتراهم يأخذون في سرد ما حصل لهم وما حصل لغيرهم، وبأنه يُلجأ إلى الكيل بمكيالين في تطبيق قانون المرور، وأن فئة معينة من أفراد المجتمع غير معنية بقانون المرور، وأن هؤلاء الأعوان يطبقون قانون المرور حسب الأهواء، وحسب ما يتصورون أنهم سيحصلون عليه، أو ما يتصورون أنه قد يحصل لهم، نتيجة لتغاضيتهم في بعض الأحيان، أو تشددهم في القرار الذي يتخذونه فيما يخص ما ارتكب من مخالفات، كما أنهم يأخذون في الاعتبار، قبل اتخاذ قرار تطبيق القانون، كل الاعتبارات التي يمكن أن يتصوروها، ما عدا الاعتبار الصحيح ألا وهو "القانون فوق الجميع".

كما أن مستعمل الطريق عندما يلحظ أن المكلف بتنظيم ومراقبة حركة المرور غالباً ما يتغاضى عن تطبيق قانون المرور على فئات معينة من مستعملي الطريق كسائقي الممثلات الدبلوماسية أو سائقي سيارات الرئاسة أو سائقي سيارات الوزارات أو سائقي السيارات الفخمة أو سائقي سيارات مواكب الأفرار أو سائقي السيارات العادية أثناء الاحتفالات بالانتصارات الوطنية المخلدة للفريق الوطني لكرة القدم مثلاً، أو سائقي السيارات ذات الترفيم الأجنبي، أو سائقي سيارات الشخصيات من جهة، وأنهم يتشدّدون إزاء المخالفات التي كانت أسباب ارتكابها عوامل خارج عن قدرة السائق البسيط، كحالة الطريق المهترئة مثلاً أو عدم رؤية إشارة مرور نتيجة تسترها بأغصان شجرة مثلاً، من جهة أخرى، يجعل مستعملي الطريق أكثر تطرفاً في مقاومة مهام تطبيق القانون، كنتيجة مباشرة لسوء تطبيقه.

6. حساسية علاقة السائق برجل المرور:

تعد الشرطة الجهة التي تقع عليها مسؤولية تحقيق أمن المجتمع واستقراره وكفالة النظام والشرعية والحفاظ على الحريات والحقوق والمكتسبات والحيلولة دون وقوع كل ما من شأنه أن يعكر صفو الحياة الطبيعية، (التل، 2000، ص 30)، ويختص رجال المرور في تطبيق وفرض احترام قانون المرور خدمة لمصالح الأفراد والجماعات وحفاظا على الأمن المروري، ولا يمكن تحقيق هذه المهمة إلا إذا عهدت لهم مجموعة من الصلاحيات تمكنهم من ترجمة ذلك على أرض الواقع، بما فيها اللجوء إلى استعمال القوة. ويعتمد شكل العلاقة بين رجل الشرطة والمواطن على ما يقدمه رجل الشرطة من مساعدات وخدمات للمواطن وما يقدمه ذلك المواطن من عون ومساعدة للشرطة. (الثقفي، 1997، ص 52)

تؤدي التصرفات السلبية التي ينتهجها بعض رجال المرور إلى استياء أفراد المجتمع وفقدانهم الثقة فيهم، فيولد لديهم الاعتقاد بأن دور هؤلاء هو عقابي محض، وقد يتطور ذلك إلى اتخاذ مواقف عدائية اتجاههم؛ وإذا كان مستعملو الطريق من سواق ومشاة، كثيرون التذمر من ممارسات رجل المرور، فإن رجل المرور كذلك كثير التذمر من ممارسات مستعملي الطرق من سواق ومشاة كذلك، ذلك أنه غالبا ما تنشأ مشادات كلامية بين الطرفين، نتيجة مباشرة لإجراءات تطبيق القانون التي تترتب عن ارتكاب المخالفة، خصوصا الإجراءات المرتبطة بسحب رخص السياقة، هذا الإجراء الذي عادة ما يقابله السواق بالرفض التام من حيث أنهم يؤكدون خضوعهم له ظلماً، باعتبار أنهم -حسب اعتقادهم- لم يقوموا بما يبرر ذلك، ويحدث وأن تنتهي هذه الأخيرة بالشجار أو التهديد أو اعتداء أحد الطرفين على الآخر، خصوصا لما يجهر السائق بإمكانية استرجاع رخصته عن طريق لجوئه إلى النفوذ، وغالبا ما يجد الاثنان نفسيهما تبعا لذلك أمام القضاء لتسوية ما وقع بينهما من خلاف، هذه الحساسية التي تميز العلاقة بين الطرفين، قد يفسرها غياب الثقة بين رجل المرور من جهة، والسائق من جهة أخرى، أو سوء ظن أحدهما بالآخر نتيجة تجارب سابقة عاشها الطرفان، أو نتيجة أحكام مسبقة قد يصدرها الواحد منهما تجاه الآخر، أو نتيجة نقص في التكوين، أو نتيجة انعدام ثقافة مرورية أو نتيجة لعادات ومعتقدات خاطئة، أمور كلها تشوه إدراك

مستعملي الطريق لقانون المرور، فيميلون بعد ذلك إلى اعتباره كإجراء سلبي يعوق استعمال الطريق ما يجعلهم يندفعون إلى مخالفته معلنين الحرب ضده.

تسود العلاقة القائمة بين المواطنين ورجال الشرطة في كثير من الأحيان مظاهر السلبية والتضارب الناجمة عن الاتجاهات غير الودية التي تكونت لدى هؤلاء المواطنين تجاه رجل الشرطة والعمل الشرطي نفسه ويمكن الجزم بأن هذه الاتجاهات قد قامت على خبرات المواطنين السابقة على طبيعة الوظيفة الشرطية وأهدافها. (العمرات، 1999، ص 56)

هذا وقد يرتكب الفرد مخالفة مرور، وعندما يطبق عليه قانون المرور، تجده يلقي باللائمة على رجل المرور معتقدا أنّ هذا الأخير يريد الاقتصاص منه لا غير، هذا الجهل بقوانين المرور يؤدي بالفرد الذي ارتكب المخالفة إلى الاحتجاج على رجل المرور من منطلق أنه وضع حدا لتصرفاته ومنعه من نحو سلوك كان يرغب فيه، وفي المقابل تجد رجل المرور بدوره قد فسر ذلك التصرف على أنه استصغار له، ما قد يؤدي إلى زعزعة العلاقة بينهما مستقبلا، فيلجأ السائق إلى مخالفة قانون المرور كلما سمحت له الفرصة، ورجل المرور إلى التشدد في تطبيق القانون.

إن رجال المرور يتعاملون مع جهة عريضة من المواطنين وهذا ما يدل على أهمية الدور الملحق على عاتق رجل المرور ومدى تحمله المسؤولية في مواجهة حوادث الطرق وتوفير المناخ الملائم لسهولة حركة المرور ليلا ونهارا (نعيم، 1986، ص 14)، وإن من بين التصرفات التي تدل على سوء العلاقة التي تربط السائق برجل المرور: التضامن الملاحظ بين السائقين على مستوى الطرق السريعة، عندما يلجأ هؤلاء إلى تبادل إشارات ضوئية فيما بينهم للإشارة إلى قرب حاجز أمني، تجاهل الأوامر بالتوقف، الاحتجاج والدخول معهم في مشادات كلامية.

هذا التصرف نابع عن جهل أو تجاهل الدور المحوري لرجال المرور حيث أنهم من سيقدم المساعدة الأولية للشخص المصاب قبل وصول إسعاف مؤهل، يكون في غالب الأحيان طبي، فهؤلاء هم -عند استجابتهم- من سيقى المصاب من تفاقم وضعيته، حماية حياته، كما أنهم من سيضمن انسيابية الطرق

وتعديل اتجاه حركة السير، وتسير ما انجر عن الحادث من انقلاب أو ضيق في مسارات السير وإزالة مخلفاته.

كما أن رجال شرطة المرور مسئولون عن سرعة الانتقال بأمان إلى أماكن حوادث المرور وتأمين مسرح الحادث أثناء اجراء التحقيق للحفاظ على الأدلة المادية الموجودة بمسرح الحادث... وإجراء التحقيقات اللازمة عن أماكن الحوادث التي تتسم بالخطورة والتي يوجد به انقلاب للمركبات... والحفاظ على الممتلكات الخاصة والعامة. (مجموع، 2005، ص 221)

وكفاءة رجل الأمن من الصفات التي يمكن اكتسابها بالتدريب والتثقيف حيث أنه كلما ازدادت كفاءته وقدرته على الإنتاج قويت علاقاته الفكرية والاجتماعية والثقافية في المجتمع (الثقفي، 1997، ص 44)، لذلك توجب على رجل المرور أن يكون ملما بالقوانين واللوائح التي تنظم عمل المرور وأن يتحلى بالأخلاق الفاضلة وأن يعرف كيف يتعامل مع الأفراد والجماعات المستعملة للطريق بمختلف مستوياتهم وانتماءاتهم وخلفياتهم وأهدافهم وتوجهاتهم وتحت مختلف الظروف والضغوط، وأن لا يخرج شعور الآخرين، إضافة إلى بعض الخصائص الأخرى التي تجعله قادرا على اتخاذ القرار المناسب والحسم فيه.

وينبغي عليه أن يكون ذا خلق حسن وأن يتصف بسعة البال والعمل بإخلاص وأن تكون علاقاته وسلوكه جيدا. لأن مهمته ميدانية ومباشرة مع المواطنين فلا بد أن يكون مقتنعا بالرسالة التي يؤديها في المجتمع حتى يستطيع إقناع الآخرين بضرورة عمل رجل المرور. (البكوش، 1986، ص 40)

هذا، وتجدر الإشارة إلى أن المساعدة التي يتلقاها رجل المرور تسمح له "بالتفرغ التام إلى مهامه الأساسية". (زريقات، 2009، ص 15)

7. القصد في مخالفة قانون المرور:

تؤدي السلطة التي يتمتع بها رجل الأمن ووقوفه أمام من يهوى إشباع رغباته باختراق القانون، إلى خلق حاجز نفسي أمام تعاون المواطن مع رجل الشرطة. (الثقفي، 1997، ص 44)،

ويمكن للمتمتعين في حركة المرور أن يلاحظ أن هناك من مستعملي الطريق من يعتمد مخالفة قانون المرور وبحضور رجال المرور، فهو يعتبر نفسه غير معني به، فيلجأ لذلك عن سابق رصد وإصرار معتبرا ذلك تصرفا صحيحا يحقق له إشباعا نفسيا، كما أن البعض الآخر يعتمد مخالفة قانون المرور في غياب رجال المرور معتبرا أن ذلك قد حرره من القيد الذي فرضه عليه قانون المرور وأجبره وجود رجل المرور على تحمله، ما قد يفسر أن هناك من يمثل لقانون المرور مخافة التعرض للعقوبات والغرامات المالية فقط، ومثل ذلك حزام الأمن والهاتف النقال، فبمجرد وصول السائق الى حاجز الشرطة تراه يلجأ إلى استعمال الأول، والتخلي عن استعمال الثاني، وبمجرد تجاوزه له يلجأ إلى نزع الأول ومعاودة استعمال الثاني، متناسيا ما قد ينتج عن عدم استعمال حزام الأمن في حالة وقوع حادث، وما ينجر عن استعمال الهاتف من حوادث.

وفي خصوص حزام الأمن فتؤكد الأبحاث أن نسبة الإصابات والوفيات تقل أكثر من 50 % عند ربط أحزمة الأمان. وأن إصابات الرأس الناتجة عن حوادث اصطدام السيارات هي من أخطر الإصابات التي تصيب الإنسان، وإذا تأثرت خلايا الدماغ والجهاز العصبي من جراء أي صدمة خطيرة فقد يصبح الإنسان عاجزاً عن الحركة أو الكلام أو التفكير أو الاستدكار. (بن سعيد 2008، ص 52). هذا ويعتبر البعض الآخر الليل فرصة لمن يريد مخالفة قانون المرور، ذلك أن عملية تنظيم ومراقبة حركة المرور غالبا ما تنخفض في الليل بشكل كبير إلى حد الانعدام في كثير من الطرق.

ويتأتى الانضباط المروري ويتحقق إلى حد كبير من خلال تجهيز شبكات الطرق بوسائل التقنية الحديثة كالرادار وكاميرات التصوير لضبط وكشف ما يقع من مخالفات ليلا. (النهدي، 1987، ص 31)، هكذا وبهذه الطرق يتعامل الفرد الجزائري مع قانون كل واحد بطريقته وحسب قدراته.

8. سوء تفسير وترجمة قانون المرور:

غالبا ما يلجأ مستعملو الطريق إلى تفسير قانون المرور بشكل سلمي أو شخصي حسب ما يحقق منفعتهم الخاصة، متناسين أنه ضَمَنَ الحقوق وَبَيَّنَّ الواجبات المتعلقة باستعمال الطريق، فهناك منهم من يعتبر "حزام الأمن وسيلة تكبل الفرد وتضيِّق عليه، بل أكثر من هذا تعيق عملية إنقاذه إن وقع له حادث مرور" (عرسان، 1986، ص 53) مفكرا بذلك فيما بعد الحادث قبل أن يفكر في مسبباته وكيفية الوقاية منه، ومنهم من ينظر إلى إجبارية المراقبة التقنية للمركبات على أنها مجرد غرامة مالية تُفَرَّضُ على مالكي المركبات دون التفطن، أو التغاضي المتعمد، للدور الوقائي لهذا الإجراء، وغالبا ما يلجأ الأفراد إلى هذا النوع من التفسير لقانون المرور إما عن قصد، لعدم اقتناعهم به، أو للتعبير عن سلوكهم التمردى تجاهه أو بحثا عن تحقيق مقاصد شخصية، أو جهلا، نتيجة نقص أو انعدام تكوينهم في مجال المرور.

9. إشارات المرور:

تعني كلمة إشارة، "تعيين الشيء باليد ونحوها". (الجر، 1973، ص 99)، وتستعمل في قطاعات وميادين مختلفة، كالاتصالات والمواصلات، الملاحة الجوية والبحرية، السكك الحديدية، الجيوش، وفي المدارس الخاصة بالصم، وما يهمننا في هذا المقام هي الإشارات المتعلقة بالمرور، تعتبر إشارات المرور من العناصر المكونة لمنظومة المرور التي أشار إليها قانون المرور، والتي لا يمكن الاستغناء عنها، فهي تنبه السائق والماشي وتعديل من سلوكهم، وتساعد السائق على القيادة بصورة صحيحة وآمنة بغرض تنظيم حركة المرور وتحقيق الأمن المروري، وتعتبر أحد أهم وسائل السلامة المرورية، وإلزام السائق بإشارات المرور وتقيده بها باستمرار، هو من أهم شروط تفادي الحوادث وما يترتب عنها، إلا أنها إن لم توضع بطريقة مدروسة، فإنها قد تؤدي إلى عكس ما وضعت من أجله، وحتى في حالة ما إذا وضعت بطريقة صحيحة، فإنها لن تؤدي وظيفتها، إن لم تُحترم، لذلك فإن تدخل أعوان مراقبة وضبط حركة المرور في هذه الحالة يكون ضروريا.

توضع إشارات المرور لتوجيه مستعملي الطريق وتزويدهم بالمعلومات اللازمة لمساعدتهم على السياقة في أمان، واختيار الاتجاهات والمسالك المؤدية الى مقاصدهم وذلك بغية تسهيل المرور وضمان السلامة والأمان عبر الطرق" (بوطالبي، 2009، ص 9). وتعتبر إشارات المرور وسيلة اتصال وتخابط بين الطريق

ومستخدمه، ويعتمد تنظيم المرور على "تطوير منظومة الإشارات والسهر على أن تكون مطابقة للمقاييس الدولية. لتوفير شروط السلامة والحماية لمستخدمي الطريق وضمان انسيابية المرور.

ولقد تم إقرار إشارات المرور الدولية بموجب اتفاقية فيينا عام 1968، وعربياً في مؤتمر القاهرة عام 1971، وقد حددت الاتفاقية العديد من التعليمات والتنظيمات عن كيفية استعمال تلك الإشارات وأنواعها وأحجامها وألوانها وحددت ضرورة التقيّد بما ورد فيها، وسهّل إصدار الدليل الموحد لتلك الإشارات على مستوى العالم، الكثير من العقبات لدى سائقي المركبات في تنقلاتهم من دولة لأخرى، بحيث يجد سائق المركبة في بلده ما يجده في البلدان الأخرى بصرف النظر عن لغاتهم وثقافتهم، كون إشارات المرور هي لغة صامته تخاطب مستخدمي الطريق في شكل رموز، لها دلالات معينة مفهومة ومتعارف عليها بين كل دول العالم وشعوبها، ولا يجوز لأي دولة تغييرها أو تعديلها إلا بعد إشعار الجهات المعنية بهذا التعديل ومبرراته، وتصنف. إشارات المرور بدلالة شكلها إلى إشارات عمودية، وهي عبارة عن ألواح مثبتة بأعمدة على حواف الطرق، وهي إما توجيهية أو تحذيرية أو إلزامية؛ إشارات أفقية وهي عبارة عن خطوط ورموز مسطرة على الطريق؛ وإشارات ضوئية تقوم بتوزيع أولويات المرور وتوجيهه وتسعى لتحقيق انسيابيته.

10. الخزم في تطبيق قانون المرور:

لا يمكن أن تتحقق الأهداف المتوخاة من عملية تنظيم المرور إذا لم توضع لها منظومة مراقبة فعالة، وهذا بتجنيد هيئات نظامية لمراقبة المرور وتزويدها بكل التجهيزات الضرورية وتسليحها بمنظومة تشريعية وافية ودقيقة (بوطالي، 2014، ص 27) لا شك أن الأجهزة والمعدات المتطورة التي تستخدمها شرطة المرور اليوم، أصبحت من السمات البارزة لتنظيم ومراقبة حركة المرور، إلا أن تنفيذ قانون المرور وفرض هيئته، لن يتيسر، إلا إذا نُظِمَّ العمل في أقسام المرور وفقاً للأسباب الإدارية الحديثة التي تتضمن تنفيذ القوانين بكل دقة وشمولية، ومهما بذل رجال المرور من جهود في تنظيم المرور وتنفيذ قوانينه، ومهما استخدمت من أجهزة أو معدات، فلن تكلل هذه الجهود بالنجاح، ما لم يتم ذلك في إطار قانوني صارم

يكفل الردع الكافي للمخالفين لما يتضمنه من قواعد قانونية، كما أنه لن يتحقق الردع إلا في سرعة البت في قضايا المرور.

11. الوقاية من حوادث المرور:

الوقاية هي كل التدابير والإجراءات والأعمال والخطط التي تهدف إلى الحيلولة دون توفر عوامل أو ظروف من شأنها أن تؤدي إلى وقوع فعل ضار (بوطالي، 2009، ص 601)، وفي هذا الشأن بادر الأمن الوطني ومنذ الثمانينات من القرن الماضي إلى إرساء مفهوم الوقاية المرورية من خلال بعض البرامج الإذاعية، منها برنامج "الأمن والمواطن" وأخرى تلفزيونية كبرنامج "طريق السلامة"، إلى جانب تنظيم الأسابيع الإعلامية التوعوية المرورية، كما كان يستغل المناسبات الوطنية كعيد الشباب والطفولة، واليوم الوطني للمعاقين، مواسم الاصطياف والدخول المدرسي، لتقديم دروس نظرية وتطبيقية حول كيفية إرساء السلامة المرورية.

فخلال سنتي 2007 و 2008 سجلت مصالح الأمن بالتعاون مع مديريات التربية، جمعيات أولياء التلاميذ ودور الشباب، 1465 و 1140 درسا نظريا في هذا المجال، وذلك بتنقل مصالح الأمن إلى المؤسسات التربوية. (الباشا، 1992، ص 485). هذا ويقع على كاهل قادة أجهزة الأمن "اتخاذ القرارات الإدارية التي من شأنها الحد من وقوع حوادث المرور والإعداد لبرامج التوعية" (نايلي، 2010، ص 197)، إلى جانب هذا، يتوجب توفير المساعدة للأفراد الذين هم بحاجة إليها، وهو قاعدة من قواعد الأمن على الطرقات، إذ يتوجب عدم ترك أي سيارة وسط الطريق، إنما يجب دفعها إلى شريط التوقف الاضطراري، والإشارة إلى تواجدها إما عن طريق تشغيل أضواء الاستغاثة أو عن طريق مثلث الحماية، بوضعه على مسافة 30 متر في الاتجاه المعاكس لسير السيارة، والتبليغ عن كل حادث مرور، إما عن طريق المتضررين أنفسهم، إما عن طريق الشهود، كما أن تدخل رجال المرور يجب أن يكمل بفرق تقديم الاسعافات الأولية المتمثل في الحماية المدنية وفرق تقديم المساعدة الطبية.

12. الردع:

"من رَدَع، رَدَعًا، أي رَدَعَهُ عن كَذَا، أي كَفَّهُ وَرَدَّهُ (المنجد في اللغة والإعلام، 1996، ص 255)، والردع هو ما يمس الأرض من الصريع عندما يهوي إليها، يقال ركب فلان رَدْعَهُ، أي مضى لوجهه لا يردعه شيء. (الباشا، 1992، ص 485) والردع المروري هو العملية التي تقترب في نفس الوقت من الوقاية ومن الزجر، إذ تبادر مصالح الأمن بوضع خطط عمل وأساليب لمواجهة المشاكل قبل وقوعها. (نابلي، 2010، ص 198)

ما دامت هناك سلطة مسؤولة... فلا بد من أن تخضع لمهمتها الرئيسية أمر صيانة وحماية... الجماهير. (الحيدري، 1980، ص 42) والردع انطلاقا من هذا المفهوم، هو العلمية التي تقترب في نفس الوقت من الوقاية ومن الزجر، إذ تقوم مصالح الأمن باستباق وقوع المشاكل المترتبة عن المرور من خلال نشر أعوان الأمن على مستوى النقاط الحساسة كمفتريات الطرق ومداخل الأنفاق ومخارجها والجسور والمؤسسات التربوية، وعادة ما يكونون في اتصال دائم ومستمر بقاعة الإرسال المركزية ويكونون على إطلاع دائم فيما يخص حركة المرور في كافة المناطق من خلال عملية التنسيق بين مختلف الدوريات المتحركة منها والثابتة، حتى يتم التوزيع العادل للمركبات على مختلف الأماكن ويتوجب عليهم تنظيم حركة المرور وضبط ما يقع من مخالفات من مستعملي الطريق، فرجال الأمن "هم من يُعْتَمَدُ عليهم لتطبيق وتفعيل الأنظمة واللوائح والتشريعات. ومن ثم متابعة تنفيذها على أرض الواقع". (الحقباني، 2004، ص 235)،

إلى جانب نشر الحواجز التي يقوم أعوان المرور المكلفين بالمراقبة على مستوياتها، من التأكد من الحالة الجسدية والنفسية للسائق التي تسمح له بالسياسة في أحسن الظروف لمحاربة حالات الإرهاق، التعب والسياسة في حالة سكر من جهة، ومن جهة أخرى، التحقق من الوثائق الواجب توفرها أثناء السياسة ومدى صلاحيتها والمتمثلة في رخصة السياسة، شهادة تأمين السيارة، البطاقة الرمادية وشهادة المراقبة التقنية ومختلف الترخيصات تبعا لكل حالة، إلى جانب هذا، التأكد من شروط السلامة والأمن المتعلقة بالمركبة كالأضواء، ماسحات الزجاج وغيرها، إضافة إلى ذلك فإن هذه الحواجز تسهل على المواطن عملية

الاتصال سواء للاستفسار، الإبلاغ أو طلب يد المساعدة، إلا أنه من جهة أخرى، قد يلجأ رجال المرور إلى تطبيق القانون بكل حزم إذا ما كانت المخالفة تشكل خطراً على السائق نفسه أو على غيره.

13. الزجر:

هو كل الأعمال والأفعال المنطوية تحت ارتكاب مخالفات مرورية منصوص ومعاقب عليها وفقاً للأحكام القانونية والتنظيمية السارية المفعول. (نايلي، 2010، ص199) وعادة ما يلجأ عناصر الأمن في مثل هذه الحالات إلى إجراء التحقيقات بغرض تكوين ملفات المتابعة القضائية أو الإدارية فيما يخص المتسببين في الحوادث التي تنجر عن المخالفات المنصوص والمعاقب عليها في القانون.

14. التحقيق في الحوادث:

يتمثل الهدف الرئيس من التحقيق حسب (مصطفى البيلي)، في البحث عن الحقيقة التي تحمل في طياتها إجابات عن بعض الأسئلة التي تفرض نفسها للوصول إلى الحقيقة كاملة، ويمكن تعريف التحقيق في الحادث المروري على أنه "عملية التقصي والبحث والمتابعة بصبر وتأني وقوة ملاحظة تساعد المحقق في جمع واختبار الأدلة الموجودة في مسرح الحادث بغية التوصل إلى الحقائق التي تجيب على ماذا حدث، متى، أين، من هم أطراف الحادث، كيف وقع الحادث، ما هي نتائجه ما هي أسباب وقوعه". (المطري، 1989، ص96)

يشكل التحقيق في حوادث المرور إحدى الركائز الأساسية في بلورة مخططات العمل الميدانية التي تقوم بها مصالح الأجهزة المخولة بإنجاز ملفات التحقيق وإعداد التقارير الخاصة بها، ويتم التحقيق في حادث المرور لتحديد المسؤولية، فكثيراً ما تكون أطراف الحادث معروفة وتنحصر غاية التحقيق هنا في تحديد ومعرفة سبب الحادث ونتائجه من حيث الإضرار بالأرواح والممتلكات، وذلك للمساعدة في تقرير مدى التعويض، ومن يتحمل الخسائر الناتجة عن ذلك، ويظهر ذلك عادة في تقارير حوادث السير التي ينظمها رجال المرور، ويتوجب على المحقق في حوادث المرور الحصول على المعلومات الأساسية التي تصف الحادث كنوعه، الوقت الذي حصل فيه، الموقع، المشتركون في الحادث، الخسائر الناتجة عنه، خصائص الطريق وبيئته، خصائص المرور، خصائص السائق والمركبة، أسباب وقوع الحادث، رسم كروكي لتمثيل الحادث

وكيفية وقوعه، ويفضل أن تضاف إلى ذلك صور فوتوغرافية للحادث، أما في الحادث الجنائي فينحصر الأمر في الوصول إلى معرفة الجاني وإثبات التهمة عليه، وعادة ما يتم التحقيق في حوادث المرور لأغراض أهمها:

- حصر الحوادث والمخالفات التي صدرت من أي طرف من أطراف الحادث وتقديم من تسبب في وقوع الحادث إلى العدالة؛

- تقييم البرامج التدريبية لرجال المرور لبيان مدى فاعليتها في أداء عمل رجل المرور؛
- تدارك أوجه القصور في التشريعات القانونية أو الأنظمة المرورية أو العقوبات المقررة في مجال المرور؛
- التعرف على أماكن تكرار الحوادث، ووضع البرامج اللازمة لمعالجتها هندسيا حسب أوجه القصور فيها؛

- تقييم النمط المستخدم في تصميم الطرق وصيانتها ومدى كفاءة السيولة في حركة المرور؛
- تدارك العيوب الفنية المتكررة في تصميم المركبات، والتي يتضح أنها كانت السبب المباشر في الحوادث، واستنباط وسائل جديدة لتأمين السيارات أو قائديها أو ركابها أو حمولاتها بما يحد من الحوادث أو يحد من جسامتها.

وما تجدر الإشارة إليه، التجربة التي قامت بها السلطات في العربية السعودية في مجال مراقبة حركة المرور (عرسان، 2008، ص98) من خلال استحداثها لما يسمى المرور السري وهي تجربة أثبتت نجاحها من خلال مجموعة من سيارات المرور المجهزة تجهيزا أمنيا سريا.

15. خاتمة:

تعتبر الإصابة والإعاقة والوفاة أبرز ما أنتجته منظومة المرور، ويتحمل قانون المرور والقائم على تطبيقه والذي يُطبَّق عليه، كامل المسؤولية للقضاء على هذا التهديد، وتزداد مسؤولية جهاز الأمن بتحمل أعباء جديدة تفرض عليه السهر على متابعة حركة المرور متابعة دقيقة، خصوصا أن رجال المرور يكوّنون عنصرا، تظهر أهمية في كونه مكلفا بالسهر على عملية الضبط المروري وتطبيق القواعد والتنظيمات المرورية وصيانتها من كل تجاوز أو مخالفة، لكن مهما توفرت لرجال المرور من امكانيات مادية وبشرية فإنهم لن يتمكنوا من تحقيق أهدافهم، إلا في ظل علاقة يجب أن تكون إيجابية مع جميع مستخدمي الطريق والتفاعل المثمر بين جميع العناصر الفاعلة في السلامة المرورية، غير أن متابعة الواقع الاجتماعي، يبين أن علاقة رجال المرور بمستخدمي الطريق هشة، على العموم.

إن إنشاء علاقة فعالة بين رجال المرور وباقي أفراد المجتمع، يجب أن يُبنى على الاحترام المتبادل بين الطرفين، علاقة من شأنها أن تدعم مصداقية قانون المرور ورجاله، وتُضْمَن منظومة مرور آمنة لجميع أفراد المجتمع ضمن ضوابط المصلحة العامة، وبشكل يحافظ على سلامتهم وسلامة ممتلكاتهم.

إن الوعي بأهمية القيام بسلوك مروري آمن والالتزام بقانون المرور يعد مظهرا من مظاهر التمدن، وسلوكا مطلوباً في حياتنا الاجتماعية، ويفترض أن يطبق قانون المرور بصرامة على جميع مستخدمي الطريق دون استثناء حتى لا يفقد مصداقيته في نظر أفراد المجتمع، فعلى كل فرد أن يتحمل مسؤوليته كاملة في هذا الصدد، وأن يعي بالمسؤولية الملقة على عاتقه في تحقيق السلامة المرورية لنفسه ولغيره من مستخدمي الطريق.

16. قائمة المراجع:

1. الأمانة العامة للحكومة، (2010)، قانون رقم 09-03 المعدل والمتمم للقانون رقم 01-14 المتعلق بتنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها وأمنها، الجزائر: الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية (العدد 07).
2. البكوش، الطيب، (1986)، نحو تربية مرورية شاملة: الأبعاد القانونية والتربوية، تونس: منشورات المعهد القومي لعلوم التربية.
3. التل، بلال أحمد، (2000)، الثقافة المرورية: الوعي القانوني والالتزام الاجتماعي، عمان، الأردن: دار جرير للنشر والتوزيع.
4. الثقفى، سعد بن سعيد، (1997)، الوعي المروري: دراسة ميدانية في علم الاجتماع القانوني، الرياض، المملكة العربية السعودية: مطابع أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية.
5. الحقباني، ماجد بن عبد العزيز، (2004)، فاعلية التوعية المرورية في تعديل سلوك السائقين، الرياض، المملكة العربية السعودية: مركز الدراسات والبحوث بجامعة نايف العربية للعلوم الأمنية.
6. العمرات، محمد خلف، (1999)، الوعي المروري: أساليب التوعية ومعوقات الالتزام بالقانون، عمان، الأردن: دار وائل للنشر والتوزيع.
7. المطري، عبد الرحمن بن عبد الله، (1989)، الوعي المروري لدى سائقي السيارات، الرياض، المملكة العربية السعودية: مركز البحوث والدراسات بأكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية.
8. النهدي، علي بن حسن، (1987)، الوعي المروري وعلاقته بحوادث المرور، الرياض، المملكة العربية السعودية: مركز البحوث والدراسات بأكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية.
9. الحيدري، بلند، (1980)، إشارات على الطريق ونقاط ضوء، ط 1، بيروت: المؤسسة العربية للدراسات والنشر.
10. بن سعيد، عبد العزيز، (2008)، الوعي القانوني المروري وأثره في الحد من الحوادث، الرياض، المملكة العربية السعودية: دار النشر بجامعة نايف العربية للعلوم الأمنية.
11. بوطالي، سايجي، (2009)، المنظومة القانونية للمرور في الجزائر والحد من حوادث المرور، الجزائر: مجلة العلوم الإنسانية (جامعة منتوري قسنطينة).
12. جمجوم، هشام بن عبد الملك، (2005)، هندسة وسلامة المرور: المنظور القانوني والتقني، جدة، المملكة العربية السعودية: دار الحافظ للنشر والتوزيع.
13. زريقات، خالد، (2009)، السلامة المرورية: مفاهيم وتطبيقات، عمان، الأردن: دار الراية للنشر والتوزيع.

14. الحري، شاهر فيحان، (2009)، التعويض عن الخسائر المادية في الحوادث المرورية، دراسة تأصيلية مقارنة بالقانون المصري، رسالة ماجستير، كلية الدراسات العليا، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، المملكة العربية السعودية. (غير منشورة)
15. عرسان، محمود، (1986)، دور وسائل الإعلام في نشر الوعي المروري، الرياض، المملكة العربية السعودية: أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية.
16. الجر، خليل، (1973)، معجم لاروس: المعجم العربي الحديث، باريس، فرنسا: مكتبة لاروس.
17. قاسم، سعيد أحمد، (2010)، قانون السير والمرور: دراسة مقارنة، عمان، الأردن: دار الثقافة للنشر والتوزيع.
18. الباشا، محمد، (1992)، الكافي: معجم عربي حديث، ط 1، بيروت: شركة المطبوعات للنشر والتوزيع.
19. زريقات، مراد علي، (16 ماي 2009)، دور التشريعات التأمينية والمرورية في الحد من حوادث المرور، في: العلاقة المتبادلة بين التأمين والحوادث المرورية، وزارة الداخلية اللبنانية، بيروت.
20. معلوف، لويس، (1996)، المنجد في اللغة والأعلام، بيروت، لبنان: دار المشرق.
21. نايلي، عبد الحميد، (2010)، سوسيولوجيا قانون المرور: دراسة في تمثلات وممارسات مستعملي الطريق، الجزائر: دار الغرب للنشر والتوزيع.
22. نعيم، محمد، (1986)، الوعي المروري وأثره في تحقيق السلامة الطرقية، بيروت، لبنان: دار النهضة العربية.
23. دلاندة، يوسف، (2014)، قانون تنظيم حركة المرور عبر الطرق وسلامتها، الجزائر: دار هومة للنشر للطباعة والنشر والتوزيع.
24. MEDHAR. S et ACHAIBOU. M, (2005), Méthodologie de la recherche scientifique, Revue des deux rives, n° 2, édition du laboratoire de recherche en psychosociologie des organisations université d'Alger, Alger.